

## 第7回国会等移転課題別講演会要旨

1. 日 時 平成12年11月1日(水)午後2時~午後3時30分
2. 場 所 大田原市那須野が原ハーモニーホール
3. 参加者 270名
4. 内 容 「21世紀の新しい都市における交通のあり方」

- 今日は、21世紀における新しい都市、これを国会等移転と考えてもいいし、自分たちの街の問題として考えてもいいと思うが、これから21世紀の都市における交通はどうあるべきかということ、一般論として話したい。
- これまでの国会等移転の議論は、交通に関して、新都市と東京あるいは世界との関係で論じられることが多かった。東京と那須の新都市とは新幹線で結ぶとどれだけだとか、高速道路はどういうふうになるかという議論、あるいは新都市には国際空港が必要だとか、国際空港としては福島空港がそばにあって、そこからどのくらいだという話ばかりで、新都市の中の交通についての議論が、これまで全く欠けていた。
- 21世紀の交通問題を考えるとき、1990年代が始まってからは、地球規模で物を考える、「地球の持続可能性」ということが言われるようになった。そういう地球環境という視点、あるいは次の世代に持続する良好な生活環境をどう作っていくかという視点で話したい。
- 日本は少子高齢化により、7年後の2007年に人口のピークを迎え、それから後は急激に減り始める。子供の数が減って少子化になり、医学が進歩して長生きするようになれば、当然高齢者が増えて高齢化になる。少子化と高齢化は一体のものである。いずれにしても、日本はこれからそういう形の変化を起こしていく。
- 去年、「Y6B」という大きな問題が起こった。「Y」はイヤーで年。「6」は数字の6。「B」は英語で言うと、ビリヨンの略で10億の単位。だから「Y6B」問題とは、地球の人口が昨年60億人を超えたことを指す。余り信憑性はないが、国連の統計では10月12日だと言っている。
- 最新の国連の予測によると、地球の人口が、あとわずか50年で90億人になる。今より5割増える。そうなったときに地球がどうなるのかというと、食糧問題やエネルギー問題、後から述べる環境問題は非常に重要な問題になる。それが人口問題である。
- 20世紀を考えた場合に、もう一つの非常に大きなキーワードは、自動車文明の時代であったと言える。参考までに栃木県の車の普及率は全国で2番目であり、群馬県と並んで高い。全国平均は1世帯当たり1.9台だが、栃木県は2.7台というモータリゼーションの県である。
- 世界にある自動車台数は、7億台ぐらいある。60億の人口に対して、どこにあるかということ、当然のことながら先進国にある。途上国あるいは後進国、まだ先進国になっていない国々では、100人に1台か、もっと少ないかもしれない。しかし、先進国のアメリカやヨーロッパ、日本、それからアジアの一部の国やオーストラリアは、大体2人で1台の割合で車を持っている。世界の自動車のほとんどは先進国にある。
- 問題は、途上国が経済成長をどんどん遂げていって、皆が車を欲しいとなった場合に、どの程度車が増えていくのだろうかということである。いろいろな予測はあるが、少なくとも地球全体で見れば今

の2～3倍の車が増えるだろうということは想像に難くない。そういう状況で、地球環境はどうか。これは大変深刻な問題である。人口が都市に集中しているため、車も都会に集中している。そのためいろいろな交通問題が起こっている。

- 私が交通問題を幾つか挙げてみると、少なくとも3つか4つある。「交通渋滞の問題」、「交通事故の問題」、「大気汚染の問題」、「中心市街地空洞化の問題」である。
- 交通渋滞による国家的な経済損失は幾らかというと、年間に約12兆円だという試算がある。渋滞のために1人当たり年間で約10万円の損をしている。これも一つの自動車の問題である。
- また、交通事故もどんどん増えていて、去年の交通事故の件数は史上最高であった。困ることは、最近高齢者の事故が非常に増えていることで、やむを得ないと言いながらも、4、5年前から事故により亡くなる高齢者が多いのである。それまでは若者の事故が一番多かったが、これは今後の問題となる。世界的には、年間約50万人の人が交通事故で亡くなっている。これも自動車のもたらす問題の一つである。
- また最初に話した「環境問題」がある。エネルギーが果たしてそこまで持つかということで、総エネルギーが枯渇してしまうのではないか、石油資源がなくなるのではないかという心配がある。しかし、もっと心配なのは、石油を燃やして出てくる二酸化炭素である。この排出量は増える一方で、そのために起こっているのが地球の温暖化である。京都会議で先進国のヨーロッパ・アメリカ・日本とで削減目標を作って、2010年までに1990年の水準より4～6%減らすと言っているが、今のところヨーロッパの一部で守られているだけで、そのほかでは全く守られていない。そういう状況で、地球規模で考えた場合に、果たして人類の未来は大丈夫なのかと、私は非常に悲観的になる。
- ではどうすればいいのか。いろいろな施策があるが、「フレックスタイム制の導入」。交通は朝晩のピークに渋滞するので、時差出勤やフレックスタイム制で出勤時間をずらすことによって、ある程度ピークの混雑を減らすことができる。あるいは、「交通信号の管制」をやって、例えば信号のサイクルの見直しをやる。ただ、もう余り効果がなくなってきたということがわかってきた。
- ではどうすればいいか。まだ方法があって、最近話題になっているのは交通需要マネジメント、英語で言うと、トラフィック・デマンド・マネジメント(TDM)、要するに交通需要を管理しようということである。これには、いろいろな方法があって、先の2つの事例もそうだが、それから「相乗り」もある。皆が相乗りすれば、動いている車の台数は減らせる。アメリカなどではこれを盛んに推奨している。
- 郊外の駅まで車で行って、バスや電車に乗り換えて都心に行く。これをパーク・アンド・ライドと言う。これをいろいろな所でやろうとしているし、実際にやっている所もある。
- いずれにしても、最近の交通に対する考え方は大分変わってきて、フレックスタイム制によりピークを平準化するとか、信号のサイクルの変化で効率をよくするというのは、かなり限界にきているのではないかということである。実はこれが今日話そうとするすべてである。これからは、特に「脱・自動車依存社会」の話にウエートを置いて話したい。
- これからの都市は、少子高齢化する中、自動車に依存した社会から脱却しなければ21世紀はないと考える。70、80歳になってきたときに、果たして今までと同じ生活ができるのだろうか？例えば病院に車で行く場合、車の運転ができなくなったときにどうなるのか。結局、これからの高齢化社会

に、日本において、車だけに依存した都市が果たして存続できるかということをお願いしたい。私は難しいと思っている。

- 現在、世界的に自動車依存社会から脱却しようということ、すなわち「脱・自動車依存社会」へ向けての大きな動きが始まっている。私達が国会等移転の新都市を考える場合にも、当然そのことは考えていかなければならないし、一般の都市においてもそういうことを考える必要があると思っている。
- では、どうするか。1つは公共交通をもっと便利にすること。昔の都市では公共交通は非常に便利だった。明治の初めから、特に昭和の戦前から戦後間もなくまで、すなわち日本でモータリゼーションが始まるまで、ピークときには日本の65の都市で路面電車を持っていた。バスも持っていた。宇都宮市の場合、昭和40年代のバス交通が一番便利だった頃には、市内の約半分の人がバスを利用していた。ところが現在はわずか5%しかバスを利用していない。バスの客は当時の3分の1以下に減っているし、分担率で言えば10分の1に減ってしまっている。その代わりに、8割の人は車で移動している。
- 公共交通をもう一度見直す必要があるのではないか。これは何も日本だけの話ではなくて世界的な傾向なのである。最近、世界の都市で路面電車が増えている。路面電車(LRT)を再導入したというか、昔あった所に復活した所もあるし、新たに入れた所もある。それに対して、日本は増えるどころか今だに減り続けている。これが今の日本における都市問題の大きな現象ではないかと思っている。
- 東京を初めとする政令指定都市、特に3大都市においては地下鉄ができていて、東京でも12月12日に「大江戸線」が開通する。リニアモーターを使ったいわゆる新交通の地下鉄である。ただ地方都市においてはそういう動きが全くなく、ますます自動車依存を強めている。栃木県でもバスがどんどん撤退していて、過疎地などでは交通弱者の数が増えている。
- 日本は世界の流れとは逆行している。新都市を考えていく場合に、公共交通を考えることが必要だというのが、私のまず第1の論点である。ではなぜ今、路面電車か。いわゆる新交通は「ゆりかもめ」とか、大宮に「ニューシャトル」があるが、ゴムタイヤでガイドウェーという軌道を走る電車みたいな、バスみたいなものである。しかしこれは、建設費が非常にかかる。それに対し、路面電車やバスがどうしていいかというと、地上を走るため、人が乗り降りするのに、そのまま階段の上がり下りをしなくて済む。建設費も非常に安い。計算によると、新交通の4、5分の1とか、地下鉄の10分の1ぐらいのコストでできる。そういうことで公共交通としてはライト・レール・トランジット(LRT)が非常に流行っているのである。「LRT」は昔の路面電車とどう違うのかという質問があると思う。見た目は全く同じで、走っているレールも同じだが、実は大違いである。
- 「LRT」は非常に流線型のデザインがすばらしい電車である。また、ホームが非常に低くなっている。昔の路面電車、あるいは今の一部のバスもそうだが、大体地上から60cm、へたをすると1mぐらい高い所に床があって、そこまで階段で3段か4段上がらなければならない。ところがこの新しい電車は、停留所からほとんどノンステップで入れる。今はノンステップバスもできているが、車いすのまま乗り降りができる。すなわち高齢者や身障者に非常にやさしい交通機関である。こういう新しい形の路面電車が今各地で大流行りである。日本では、残念ながら熊本と広島に入っているだけで、電車もドイツ製で、日本はまだまだこれからである。
- 路面電車とバスということでは、バスも今は低床式のバスがあるし、排気ガスに対してはハイブリッドバスがある。電車とバスの大きな違いは、電車は線路の上を動いているから横揺れがない。ところ

がバスは運転手が運転するので、どうしても横揺れする。電車は立っていても安心。また、電車の場合には、もちろん「LRT」の場合には全く排気ガスがない。こういう環境の問題もある。もう一つは、レールがある所しか行かないという安心感がある。これは非常に大きなものであって、路面電車が見直されている。

- 第2の論点は路面電車とその先の交通手段である。その先とは自転車の話で、歩行者・自転車と路面電車は非常に相性が良い。これを「トランジットモール」と言う。「トランジットモール」というのは、路面電車あるいはバスの場合もある。それと歩行者。ここにはないのは自動車である。
- 自動車がない街が都心においては非常に増えてきている。自動車がなくなるということで一番反対するのは商店である。なぜなら、車で来る人は金持ちで、歩いて来る人は金がないと思っている。しかし、車で都心まで来て駐車場に止めるまでは、渋滞でずっと買い物ができないのである。
- 今、中心市街地の空洞化が全国的に問題になっているが、それは幾らいいお店をつくってもだめである。どうやって人を都心にもう1回来させるかを考えるべきである。そのためには金をかけて駐車場を整備して車で来てもらうよりも、公共交通機関で来てもらって、帰りには一杯呑んで帰れるようにした方がいい。特にヨーロッパでは、同じような問題を抱えた所が、自動車を制限して公共交通を整備したおかげで非常に活性化したという事例がある。日本でも是非取り入れたいものである。
- もう一つ、私は、日本で自転車利用をもっと推進してもらいたいと考えている。建設省も数年前に気がついて、自動車のための道路ではなくて、自転車道も考えよう、歩行者道も考えようということに変わってきた。公共交通だけで新しい都市の交通を賄うのは無理がある。なぜかというと、例えば路面電車でもバスでもいいが、停留所から自分の家まで、あるいは職場まで歩いて行くとせいぜい500mであり、500m以上離れていたら歩かない、車を使う。自転車と公共交通を組み合わせれば、自転車ならば歩く場合の倍以上は遠くまで行けるから、2kmぐらいは大丈夫だと思う。800m歩くのは大変だが、自転車で2kmは造作もない。そうすると、公共交通を利用してくれる人は、歩いてくる人だけの面積で考えた場合の5倍ぐらいに増える。これは公共交通の採算性にも貢献する。
- それに自動車から乗り換えることもあるので、私は公共交通を一方で推進しながら、もう一つは自転車も推進しようということを一所懸命やろうとしている。先進国で自転車が歩道を走ることを認めている国はない。日本は自転車に関する法整備が非常に遅れている。
- 自転車を都市交通の一つとして考えると、ある意味ではレンタルサイクルも公共交通。だから公共交通と言ったときに、電車やバスだけではなく、自転車も含めて公共交通と定義できるのではないか。そういう意味でこれを取り上げた。
- もう一つの考え方として、「都市の形態」に触れたい。昔、日本の都市、街の人は皆、街の真ん中に住んでいた。それが昭和30年代以降、特に40年代以降は、車が普及してきたために、郊外の一戸建てに移って都心の家をたたんでしまった。今はどこの地方都市でも大体そうなっている。これからはむしろ、もう一度、特に高齢者を中心に都心に集まって住んでもらうのがいいのではないか。歩いて生活できる所なら都心でなくてもいい。例えば郊外の団地みたいな所に来てもらう。これも流行りの言葉で、「TOD」と言う。
- 「TOD」は、先の路面電車等の公共交通絡みで、世界的に都市計画の中では最新の考え方として注目されている。英語で言うとわかりにくいかもしれないが、トランジットは「電車・バス」。オリエンテッドは「それに基づいた」、ディベロプメントは「開発」。すなわち「公共交通を主体にした開発」

をこれからの都市でやっていこうということである。

- 20世紀型のスプロールとも言える郊外に低密度で散らばった住み方をする都市ではなく、もう一回それぞれの拠点（クラスター）をつかってある程度の密度で住み、歩いて駅まで行けて、そこから公共交通に乗って別の所へ行く、そういう都市をこれからつくっていこうというのが「TOD」の考え方。実際にも、あちこちでやっている。例えばカナダのトロントやポートランド、それからカリフォルニアのサンディエゴという街では、路面電車がダーッとできて、路面電車の駅のすぐそばに大きなショッピングセンターや大きなスタジアムやオフィス、住宅街ができたりしている。そうすると皆がそこまで歩いて行く、あるいは自転車で駅の駐輪場まで行って、そこから電車に乗って目的地へ行く。そういうことがアメリカのような自動車中心の都市ですら始まっている。
- 本題に戻るが、実はそういうものを国会等が移転してくる新都市に実現したいし、現在ある地方都市も、それをやることによって、もう一回都市としての都心を活性化し、都市の再生を図ることが必要ではないかと思うのである。
- 以上が私の話の大体の結論で、そろそろまとめに入りたい。要するに、21世紀の新都市に望ましい都市交通とは何かというと、1つは「選択」という言葉であらわされる。いろいろな交通手段を選べるということだが、今はそうではない。私は、車は絶対だめというわけではない。ただ車の使い方を少し考えようという提案である。つまり、近所には自転車で行こう、あるいは健康のために歩こう、ある程度の距離になったら、公共交通と自転車や徒歩を組み合わせ、都心に行こうという提案である。いろいろな選択肢があって、必要に応じて選択できる交通環境こそが望ましいのではないか。
- 高齢化社会に自動車だけしか交通手段がないのは、ある意味では寂しいを乗り越えて怖い社会である。無理に運転すると事故に遭うかもしれない。高齢者は判断力、運動能力がどんどん衰えている。現実には急増しつつある高齢者の事故で証明されている。
- 行政や交通事業者の役割は何かというと、安全で、快適で、経済的に安い交通サービスを提供する手助けをすることである。これまでの公共交通の事業者は、鉄道にしるバスにしる、儲かることしか考えていない、利用者の立場を全然考えていない、そういうふうに見えた。
- このことを表す言葉として、2つある。1つは「交通バリアフリー」。11月から、交通バリアフリー法が施行される。バリアフリーは、何も車いすの人や視覚障害者の人が健常者と一緒に歩けるといふ形のエレベーターをつくれればいいという話だけではなく、一般の利用者が乗り換えに階段を上ったり降りたりする時にどうかということである。
- 新幹線で東京から宇都宮まで110kmを50分ちょっとで来て、駅から私の家までわずか3、4kmのところを1時間待たなければいけないことがある。これも交通事業者同士が時間調整をやれば十分解決できる。私が開東バスに提案したところ、新幹線の終電の2、3本前、5、6系統のバスが待ち、客が降りてバスに乗ったら一斉に発進するようになった。これがもう1つのキーワードである「シームレス化」。シームレスというのは、継ぎ目がないという意味である。
- 利用者の立場に立って交通問題を考える、そのために行政や交通事業者がどううまく連携するか、そういう視点がこれから求められると思う。縦割りとか縄張りを排除して、利用者の立場で物を考えるようにしてほしいというのが行政や交通事業者への要望である。
- 私が話したのは総論・一般論であり、国会等が移転してくるであろう那須の新都市にどう反映させて

いくか、自分たちの街をどう活性化し、住みよい所に作っていくか、行政や事業者に対し提案、要望する必要がある。これを市民参加と言う。市民参加というのは何かに反対するだけではなくて、積極的に行政等に協力して一緒にいい街を作っていくということである。

- これからは、少子高齢化社会の中で環境にやさしく、なおかつ我々の生活がさらに豊かになるような都市づくりをして欲しい。意識として、自転車は貧乏人の乗り物で、金ができて豊かになったら自動車にというのが途上国の考え方である。ところが先進国の、例えばオランダに代表されるヨーロッパ、あるいはアメリカの西海岸はみんな自動車を持っているけれど、地球環境のことを考え、あるいは自分の健康のことを考え、都市の交通渋滞のことを考えれば、自動車もいいけれども、通勤には公共交通を使おう、あるいは自転車を使おう。そういう考え方ができるのが、本当の意味での先進国だと思う。
- では日本はどうか。日本は残念ながら、アメリカの悪いところばかり真似をしていて、途上国から抜け切っていないのではないかと。途上国モードから先進国モードに変わる一つの機会として、那須の新都市にそういう新しい考え方を反映していければ、これがモデル都市になって世界のお手本になるだろうと思う。私は、「自転車と公共交通が未来を救う」というのを、最後の言葉にしたい。