

## 関係者に聞く今日と明日の都市交通

**設問 1・あなたは建設事業への住民参加をどのように考えておられますか？**

●美濃部都政は対話とともに幕をあげ、いまはその2期目、住民福祉から都市改造へと施策の重点が移ってきている。かつての都市計画は、官から民への一方通行的な色彩が強かった。最近の住民パワーは、プランニングの段階からの参加を要望し、道路一本、鉄道一本にも、計画の必然性・妥当性が追求される。これに対応してわれわれも、素案の段階でメリットとデメリットを提示し、ガラス張りの中での計画を、という姿勢をとろうとしている。しかしながら、地域エゴを脱脚しうるか、関係住民の範囲はどうか、などの問題点もまた少なくない。ともあれ、地域住民の理解と納得をうるには、まず役所を出て住民とハダで接することが第一歩。一方において、道路は必要に応じ半地下にするとか、鉄道高架化には側道を設けるといった、いわゆる「無駄金」をおしんではならないと思う。住民参加ただいま模索中といったところ……。

(岡本豊生・東京都首都整備局 施設計画部 副主幹)

●都市への人口集中、都市圏の拡大につれ、公共施設としての都市交通施設建設を強力に推進すべきであるが、ある地域にとっては通過交通が主体となり、その地域へのサービス比重は低下し、その結果、都市圏全体としては必要であるとわかって、地域住民は日常個人のことのみを考えて交通施設の建設に反対すること

となっている。これは、個人中心の考えが強くなっていることのほか、交通施設の建設の際、予算の制約もあって、その地域への配慮がたりない面が多かったことも事実である。したがって、今後は、広い視野にたって交通施設の建設を容認できる住民意識を育てることが第一であり、この意識変革ののち、直接または間接の地域としての費用負担を行なって、都市交通施設の建設と適合した地域計画への住民参加が初めてなされるべきであると考えている。

(池田本・国鉄東京第三工事局 工事第一課長)

●設問の意味が必ずしも明確ではないが、予算を議会によって決定された工事を施工するにあたり、執行機関が地域住民の意志を参考とすることは必要と思う。この際、地域住民の総意である地域代表との接触を深め、意見を交換し、尊重することがよいと思う。

(竹内良夫・運輸省港湾局技術参事官)

●高度に土地利用がなされ、過密化の著しい都市内(都市近郊を含む)に鉄道・道路等の公共施設を建設することはきわめて困難になってきている。とくに公害問題が大きく取り上げられている今日の世相を考えると、公共施設といえども地域住民の十分な理解がなければ、その建設はおぼつかないといっても過言ではない。したがって、住民参加という形で地域住民の意見を建設計画に反映させることはいまや不可欠のことと思う。しかしながら、直接住民の意見を取り入れるにあたっては、① 関係する住民の範囲を明確にすること、② 住民側の意見を集約できる

ような代表者を選定させること、の2点が必要である。住民の意見を集約する過程において、住民間に微妙な意見の対立は必至であるので、企業者側と住民側との中間的な立場にある第三者による調停機関も必要である。いずれにしても、事業実施について企業者側の努力が十分になされたうえで住民の意見を聞くべきで、事業見通しの全くないままでの住民参加は、おおよそ意味がないことと思われる。

(南部繁春・日本道路公団企画課長)

●美濃部知事が再選後はじめて放射35,36号の道路建設をめぐる「都民との対話の都政から都民参加の都政へ」というタイトルの対話集が開かれた。爾来地元では都民室を中心に前後5回の集会があったが、内容は5点にしばれる。第一は、都市計画で決定されている道路は十分な補償をして早急に事業を行なうべきであるということ。第二は、自分達の生活環境を乱す都市計画は白紙に返すべきであるということ。第三は、住民の意見を聞かないでつくられた都市計画は天下りの・官僚的であるという不信感があったこと。第四は、自動車の公害に対する反感、第五は都市計画制限に対する不満である。私の結論を述べるならば、① 建設事業は社会全体の福祉をもたらすものである所以を住民に深く理解してもらう努力をすること。② 住民に建設事業に対する知識を持ってもらうこと。③ 社会補償を事業者側で十分に配慮することであると思う。

(玉村栄二・東京都建設局長)

●公共事業の実施に際しては、多くの人々の私権を制約することになるので、常に公共の福祉と私権との調整が問題になる。その解決の一手法として住民参加が考えられるが、すべての人間が私権の制約を受けても、公共の福祉を通じて自己の幸福を増大させてゆくという理解に達することは現状では不可能であり、建設にあたり住民の参加を徹底させれば、公共事業の遂行はきわめて困難となるであろう。次に、住民の意向を反映し、かつ事業を円滑に進めるための試案を提言したい。

建設に際しての住民参加は、建設に関する基本的事項、たとえば事業計画の基準、補償基準にとどめ、一方、当局はその住民の意向を尊重した事業計画・補償対策を樹立し、これについては学識経験者らと地元代表者からなる審議会で検討する。なお、個々のトラブルについても、この審議会で解決をはかったらよいのではなかろうか。

(岩井哲男・建設省大臣官房政策企画官)

●住民参加ということは住民の直接参加を意味するものと考えて回答いたします。

① 当該区市町村の理事者および議会議員は住民の意思を代弁できる方々であると確信致しますので、この方々と計画その他について協議すれば十分であると思料致します。

② もちろん上述のことは当該都道府県の理事者および議会議員の方々の立会その他は必要と致します。

③ 関係住民の方々には、そのための補償・買収等、直接その計画による関連部分の協議が必要なのであって、全体事業の計画・実施設計の協議等は利害相半ばするのが通例であるので、理事者および議会議員の方々と協議で十分であると思料します。

(三村篤敬・日本住宅公団南多摩開発局) 事業部長

●「建設への住民参加」は民主主義

社会において本来好ましい考え方である。しかし、わが日本のごとき歴史が浅くきわめて幼稚な民主主義国では、住民側も行政者・企画者側ともに格別な努力と忍耐が伴わないかぎり成功しない。まず「地域住民の直接民主主義的志向」とは何ぞや、を双方ともに理解することが前提である。住民側は利他的・打算的・感情的(よく“実感として”の表現がでる)判断を排し、同意見多数集合体的圧力のもとに主張を通すことを避け、多角的・頭腦的な判断により全体的で将来的な「幸い」をいかにして実現するかを地道にまとめるべきであろう(住民参加の形体そのもののみずからの反省をも含めて)。一方、行政者側・企画者側も現在はこのルールについて十分わきまえておらず、外国に比べても、計画が短期作成・短兵急で、専門的・技術的解説も拙劣、効を急ぎすぎている。民主主義は日頃の住民との交歓、相互啓発的な理解のもとにつちかわれてゆくことを念ずべきである。政治全体として長期展望をふまえ、不断の努力と忍耐との持続によって成功の境地に達することができるであろう。われわれ日本人には不得手な道順ではあると思うが……。

(逸見正則・東京都地下鉄建設技術委員)

●都市交通施設の種別、性格、そのおかれている条件、都市交通の目的等により、住民参加の程度は異なるものである。すなわち、第一に、区画街路のように住民の生活に直接的な利便を供するものは都市計画法による開発行為か土地区画整理事業等の市街地開発事業によりみずからの力により建設するのが妥当である。第二に、幹線道路のような交通路線のうち、主として住居地内のもは交通公害を克服しながら、開発効果を期待しうる土地利用の変化を予測しつつ、必要に応じ緩衝緑地を設けることにより住民の協力を愛市精神に訴えつつ建設するのがすすめられ

る。第三に、交通ターミナル施設等の建設には、再開発上の核になりうるので住民の資本(土地等を含め)参加が考えられる。第四に、業務交通路線の整備に際しては、都市活動の向上、広域的な住民の所得向上につながるものであること、また都心環境交通路線、立体的に交通空間を利用しうる路線等の整備にあたっては、この因果関係をPRして建設促進に参加させることがすすめられる。

(渡部与四郎・静岡県土木部計画課長)

●建設に対する住民参加は、本来、当該事業の計画段階から行なわれるべきであると考えるが、従来、このような措置は必ずしも十分行なわれていなかった。とくに都市交通施設は、市民の日常生活と密接な関連をもち、地域社会へ及ぼす影響がきわめて大きい施設であるので、住民の意志の反映には十分留意する必要がある。しかしこの場合、いたずらに住民の主張に迎合することなく、公共福祉の観点から都市の未来像に適応した総合都市交通計画を立案し、その実現に邁進すべきであることはいうまでもない。この点新都市計画法では、都市計画の立案にあたって、公聴会の開催、計画案の縦覧、都市計画地方審議会での審議等民意の反映について十全の配慮を行なっており、時代の要請に応えた、きわめて適切な制度を定めている。今後はこれらの制度を活用し、住民参加の実をあげた総合都市交通計画の立案・実施を推進すべきである。

(坂野重信・建設省建設技監)

設問 2・あなたは交通行政の一元化をどのように考えておられますか?

●交通行政の一元化はだれしも望むところであろうが、これは単に交通関係官庁の一本化だけにあるのではなく、交通行政が計画的に円滑に運営されることを望んでいると思う。

交通行政の範囲——交通事業・交通施設建設・交通機器製造・交通安全・公害等——をいかなる範囲まで考えるかにより多少は異なるが、いずれにしる多岐多端にわたる部門の調整が必要となるが、官庁を一本化してもこの調整に失敗すれば、真に一元化したことにはならない。したがって、現在の機構であってもこの調整が円滑にゆけば、一元化は達成されたと同様のこととなる。このためには、交通全般についての国家目標を定め、国民的合意を得ることにつとめなければならない。このことが交通行政一元化に先だってやるべきことである。

(長島健・運輸省東京陸運局鉄道部長)

●いまや総合交通体系の整備が国の指針として打出されているときであり、交通行政が一元化していないことは不合理である。とくに、運輸省の陸運行政は、その姿勢に疑問がある。都市交通に限って考えても、企業である電鉄・バス会社・公共交通に対する免許の基準が、市民のためであるというよりも企業のためという姿勢をとっている。たとえば、ある市で地下鉄を設けることが都市計画上どうしても必要であることは認めても、建設費が高く採算がとれないならば免許を与えない。市民の希望としては、都市計画に必要であるならば、採算がとれなくても建設して貰いたいし、採算のとれる水準まで国庫補助をするのが国の行なう運輸行政であろう。国民より企業を大切にしようとする役所は一日も早く廃止して、交通行政を一元化するため新しい省を設けるべきである。

(米谷栄二・京都大学教授)

●今日の大都市における環境悪化、すなわち大気汚染をはじめとする公害の激化、地価高騰、交通混雑、災害時における危険性の増大等は、集中の利益を求めて人間が過度に集中しすぎたからであり、これらに対し弥縫的対策は別として、抜本的施策

はほとんどとられていなかったことに原因があるといえよう。交通混雑もこれら都市政策の貧困に起因する一現象であって、従来の政策の延長線上で、かりに交通行政を一元化したとしても、みるべき成果が上るとは考えられない。もとより、交通政策のもつインパクトは都市政策においても強大であり、交通行政一元化は可能であれば、きわめて望ましいことではあろう。しかしながら、それは技術的に困難ではなからうか。たとえば、最近の動きからみても、排気ガスに関係の深い大気汚染関係は環境庁が独立したし、交通の問題は今後ますます複雑となることが予想されるからである。それよりは現在の行政下でも強力な政治の力によって抜本的都市政策の展開は決して不可能ではないと思われる。

(柳田真司・国鉄経営計画室計画主幹)

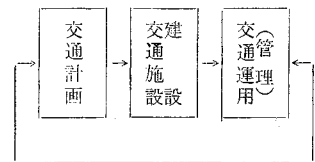
●冬期オリンピックを前にして札幌では、国・道・市・オリンピック組織委員会などの間に当日の除雪や交通規制に関し何度も何度も慎重な協議が繰り返されている。交通行政一元化のもとでは、ほとんど不必要と思われることである。しかし、問題はオリンピックに限ったわけではない。年々の大吹雪の日に人命の尊重と交通の円滑のための指揮系統の統一が市の内外を通じて必要とされるが、これなども交通行政の一元化につながることであろう。

地下鉄開通を前にバス網の再編成が必要であるが、現状では容易ではない。停留所のロードフィーティング化ひとつとってさえも、それは困難なのである。

「都市交通行政の一元化」という言葉の中には多くの問題が内包されているが、ここには身近の例をあげてその必要性を語りたい。

(小川博三・北海道大学教授)

●都市の交通行政の一元化が望ましい。交通行政を考えると、これを下記のように整理してみる。



このうち問題になるのは、交通計画と交通運用であり、とくに交通行政上ウエイトの重いものは交通計画である。都市交通は土地利用によりそのパターンが決定され、また交通手段(施設)は都市構造に与える影響が大である。したがって、土地利用計画に密着して総合的交通計画を行なうことが望まれる。とくに大都市においては需要と供給がアンバランスであり、各交通手段の有機的な結びつきが必要である。

(佐藤康夫・首都高速道路公団第二建設部調査課長)

●交通行政は、現在の政府組織では運輸省・建設省・警察庁の3つに分かれている。道路交通の面では、建設省⇨警察庁が、都市交通の面で運輸省⇨建設省がとくに強く関係づけられている。これらの結びつきをいっそう機能的にすることが必要であるが、それがただちに政府機構の改廃につながると考えるのは早計であろう。

政府機構は、それぞれ歴史を持っており、とくに下部機構を持つ場合は、その変更はかなりのエネルギー損失を生ずる恐れが大きい。むしろまず交通行政の総合的調整機能をもっと強化することからはじめられるべきである。その機能を果たすのはいまの経済企画庁でも、他の総理府機構でもよいが、何が問題かを明らかにし、交通行政の方向づけを促進することが急務であろう。政府機構の大幅な変更は、必要があればそれからやればよい。

(武部健一・日本道路公団東京建設局建設第一部長)

●交通行政には交通機関の行政と交通施設の行政とがあるが、後者に属する道路とその交通管理がおのおの

建設省・警察庁にある程度で、大部分の交通行政、とくに交通機関行政のすべてがすでに運輸省に一元化されているはずである。設問の交通行政の一元化の目的は、おそらく体系化、システム化、総合性の確保にあるのだろうが、さらに何を望むのだろうか。道路行政は交通行政よりもむしろ地域計画・都市計画等の土地経営計画行政と一体化すべき性質のものではないか。この意味では、空港・港湾等の交通施設も右同断である。一元化・一体化・システム化・総合化すべきものは、自動車輸送・鉄道輸送・航空輸送・海上輸送・パイプライン等で代表される交通機関行政・輸送行政のほうであるが、これは、すでに一体化されているといっている。ただ、遺憾ながら、総合化もシステム化もされていないだけの話である。問題は、経済政策・都市政策との総合性をもった交通政策の確立にある。交通は常に手段であって、目的ではない。自動車重量税の配分などで、こんな議論をしているようでは話にならない。交通政策は、もっと高い次元のものである。

(山田正男・首都高速道路公団副理事長)

●交通行政の一元化は、もちろん必要です。しかし、多くの行政分野をすべて一元化することはできません。交通システムの計画や建設そして運行にあたってそれぞれの当局が密接に連携する必要があります。

交通計画はもっとも基本となりますが、新しく、都市内交通・都市近郊交通・都市間交通、過疎地域内交通、そして国際交通という分野に分けて、それぞれ経済的・社会的な要素を含めた総合計画を進めるべきです。無人の装置産業化された交通輸送システムの出現も近いわけですから、都市の空間に、それらをどのように配置してゆくかも研究すべきです。そして、昼夜を問わず、目的地までを最適の時間、適当な料金でだれでもが移動でき、移動中の事故や

付帯する公害をなくし、利用者も旅行者もともに人間性の回復をはかれる方向に一元化すべきです。

(小合彬生・運輸省第五港建設設計室長)

### 設問 3・30 年未来の都市交通の中核となる交通手段（ソフト・ハード両面）は何でしょうか？

●30 年先の都市交通の中核となる交通手段は、やはり自動車と鉄道と考えられる。さらにつけ加えるなら徒歩であろう。

都市交通は種々の目的をもち、交通の主体が種々の属性をもち、方向性もさまざまであり、時間帯による変化があるので、個人の意志で動ける交通手段が必要であるし、一方、通勤通学交通のように大量の交通量が生ずるので、大量輸送機関が必要と考えられる。

自動車・鉄道以外に提案されている種々の交通機関は、上記の2つの要請に対し中途半端であるので限られた場所については実用化されるかも知れないが、都市交通の主体とはなり得ないと考える。

もちろん、自動車の性能は公害をまき散らさないように改良されることは当然である。

(斎田登・建設省建築研究所都市施設研究室主任研究員)

●通勤交通は、2001 年においても電車によっているであろう。その姿は、いまとは多少変わっているに違いない。踏切道はすべてなくなり、駅間距離は 3 km 前後になり、電車の速度はいまよりかなり向上されているであろう。この通勤鉄道の駅から 800 m 以内は徒歩圏としたい。この距離以上の地域からは距離に応じて、また輸送量に見合わせて、バス、あるいはバスと電車との中間の機能を有する輸送機を走らせる。バスの停留場間隔は 200 m ぐらい、中間輸送機の駅間は 1 km ぐらいとなるであろう。

大都市内は、地下鉄はそのままにして主として通勤交通につかわれるであろう。用務・買物等にも一部使われても不足はまぬかれない。そのために、小容量・多方向性のものが出現すべきであろう。

30 年後の交通手段は完全に無公害・無事故のものでありたい。

(八木久郷・京阪神急行電鉄(株)企画室)

●一次通勤輸送では運転手つきの電車(現在の国電・私鉄・地下鉄および通勤高速鉄道)が依然中核をなしている。業務交通・二次通勤・空港等ターミナル間輸送として、主要電車駅を横に結ぶ一方通行の循環ループ(4~5 km)のモノレール方式の Dashaveyor に代表される小型電車が活躍する。これは、需要に応じて運行間隔を調整する 20~30 人乗りの自動操縦車である。このループは駅や主要地で交互に連絡し、乗換容易なもので、都市内に網をなしている。ターミナルからの貨物の市内二次輸送は、道路利用の改良された自動車(電気自動車等)に頼るが、道路交通管制システムにより能率的運行管理がされる。自家用自動車利用は、駐車スペースの確保されたもののみ許され、タクシー(自動呼出し式となる)とともに、きわめて高価な輸送機関となるであろう。結論として抜本的な変革はないとみる。

(橋克郎・科学警察研究所交通部長)

●都市の交通手段の過去における消長過程は、比較的に緩慢と思われるから、30 年未来というさほど遠くない将来の姿は、現在の趨勢の延長線上にほぼ捉えることができよう。そして、一概に都市交通といっても、都市の規模や性格などに応じて、その中核となるべき交通手段はそれぞれ異なるはずであるが、一応規模の点から、東京・大阪のような大都市とそれ以外の中小都市に分けて考えると、前記見地よりみて、前者においては高速鉄道、とくに地下鉄であり、後者においてはバスであ

ると一応予想される。なお、バスについては、排気ガスによる公害問題がそれまでに解決されていることが前提であり、考えられる解決手段の一つは、現在開発途上にあると伝えられる蓄電池を搭載してその電力で駆動される形式の車の使用である。

(染谷広司・特許庁審判部審判長)

●30年間、ほぼ現在のような生活条件が続くものとしてお答えする。

大都市では30年後でも高速鉄道が旅客輸送の主体を占めていると思う。理由は、都市交通で最も集中の高い通勤通学交通に対処する安全・確実・大量・高速・高頻度輸送として高速鉄道を超えるものはまだ出ないと思われるから……。なお、運転はコンピューターによる広域コントロールが完全に行なわれる。郊外住宅地や新都市では、モノレール・ミニレール・スカイウェイ等の軽量な立体化された電動方式のコンピューターコントロールシステムが取入れられ、都心部では、動く歩道や動くベルトが普及するであろう。自動車はエンジン等に根本的な改良がなされるが、都市内での使用は著しい制限を受けて衰退ないしは改革期に入っていると思う。物資輸送にはパイプラインが施設され、積極的に利用されるであろう。

中小都市では、モノレール等の新交通機関が中核的な交通としてかなり普及するであろうが、バス交通が著しく改善され、コンピューター内装型の騒音・振動・排気ガスのない新しいバスシステムが利用されているであろう。(加藤晃・岐阜大学教授)

●ご質問に逆うようであるが、少なくとも大都市においては、中核的な交通手段といったものは存在せず、交通手段の多様化が進むであろう。在来手段のほかに、中型乗合制でないPRT、コンベアタイプなどの無人自動公共輸送機関が新たに加わっているであろう。通勤通学は在来の大量乗合い、新来の中型乗合いに、業務

交通や個人的用務の多くはPRTに主として依存し、自動車は快適性や自由性に高い価値を置くトリップ(レジャーなど)に用いられる。市民の自動車保有率は現在よりはるかに高く、週末などに利用される。各交通手段間の調和を持つために料金政策・補助金政策がとられる。とくに都市内にはある種のroad pricing systemが導入され、都市内自動車利用に対して自動的に料金が課される。路面交通から貨物輸送を軽減するために、新しい輸送機関の導入や物流関連企業の再立地などが行なわれる。

(越正毅・東京大学助教授)

●郊外鉄道と直通運転する地下鉄とそれを補助するモノレールを有機的に組合わせたのが大都市の都市交通の中核となる交通手段となる。地下鉄にまさる大量輸送機関はほかにないし出現も期待できない。しかし、地下鉄は建設に莫大な費用がかかるし、輸送量が少ないと採算がとれない。地下鉄の補助的輸送機関であるバスは道路事情の悪化で姿を消し、そのかわりとして地下鉄につぐ大量輸送機関で、地下鉄より建設費の安いモノレールが登場する。道路事情の悪化で大型トラックの規制も強くなり、幹線道路を含めて全道路が一方通行となる。よってノロノロ運転だけの理由だけでなく、全道路一方通行実施によりバスは大都市の交通機関として適さなくなる。道路交通は乗用車がそのほとんどを占めるに至るが、全道路一方通行のため、目的地までゆくのには回り道や渋滞のためかえって不便となり、乗用車を交通手段とする人々は減少する。

(石井一郎・日本道路交通情報センター調査部長)

●2000年になると、日本人もいまのような働き方はしなくなり、いまのようなラッシュアワーもなくなるでしょう。だから、交通機関としては4.5人乗りのリニアモーターカーが走るようになります。大型コンピュ

ーターのある無人の管制センターがこのリニアモーターカーをすべて制御し、市内では個人の車は走れなくなります。リニアモーターカーに乗ると、その座席の前に市内の地図があり、その地図に各駅が標示され行先の駅の印を押すと、管制センターのコンピューターに入力されます。コンピューターは、途中の径路および速度を選択して目的地へ誘導します。駅は市内の任意の点から500m以内にあり、駅に行くと車がないときには呼びボタンを押せば管制センターに入力され2,3分以内に車がくることとなります。通路は見晴しのよいように地上30mぐらいのところを走ります。

(佐々木孝・大阪大学助手)

●紆余曲折を経ながらも施設整備は進むが、交通具は鉄道、自動車など、さほど変わっていない。二、三取り立てると：

① レンタカーの類、局所的の新交通システム、新形式バスの採用など、が進んでいる。

② 路面交通の需給不均衡は解消されず、なんらかの乗入れ、走行規制は行なわれている。一方、混雑の中にも、路面の使用法には一つの秩序が生れ、ゆったりと大量が流動し表面的なストレスは除去されている。

③ 自動車の規制基準、交通機関の経営改善策、交通安全対策は究極の決め手がまだ見つからない。これらの高次化した矛盾は次々に発生し、そのつど利害がからんだ議論が湧き上がる。つまり内面の緊張関係は持続されるが、その時代の良識が舵をとりながら解決策を打出してゆく。

④ 土地利用との連鎖が密になっている。たとえば地下鉄駅の周辺に大型ビルが集まっている。

(八十島義之助・東京大学教授)