

筆者の所属している都市イノベーション研究院は、土木工学、建築学、芸術文化、そして地域社会学からなる文理融合の大学院である。学問領域は都市であり、その都市交通は、都市を支える重要なシステムである。

まちづくりの中で考えなければいけない諸課題、環境問題の改善、経済活力の強化、社会的包摂を含む福祉問題、国際的競争力の向上、自然災害発災時の被害最小化、といった問題に取り組む中で、都市交通は大きな役割を果たしているし、今後も果たしていかなければならない。その中で求められているのは、人間中心、技術成果の徹底活用、柔軟な制度運用、といった点であろう。都市交通分野において、自動車の走行する道路の円滑化に主眼をおき、歩行者や自転車その他の交通手段はおまけ扱いであった時代とは決別し、都市で人々が生きていく上での課題に対応した考え方が求められているといえる。ただし、都市の生活を支えている物の移動すなわち物流にも十分な配慮が必要である。

以下では、筆者が特に関心をもっている徒歩とバスについて、話題を紹介する。

都市交通の基本は徒歩である。まちづくりでも歩行空間の量と質の確保が最優先課題である。発展途上国の大都市での道路整備や都市整備において、まだまだ歩行空間は蔑ろにされている。熱帯気候で歩く人が少ないという指摘もあるが、適量の緑陰や建物軒先デザインとの連携で魅力

各 人 各 説

都市交通を中心とした まちづくり

横浜国立大学 大学院都市イノベーション研究院 研究院長・教授

中村文彦

Fumihiko Nakamura



的な歩行空間ができることはシンガポールのオリーチャード通りを参照するまでもなく明らかである。高齢化する都市住民の外出促進や健康保持のためには歩きやすいまちが必須で、そのためには少し疲れても回復できる機会が必要なはずである。そういう視点でまちをみると、まだまだ課題が多いといえる。

都市の中の移動を支える乗り物としてバスがある。本来のバスは、ニーズにあわせて大容量のシステムからきめ細かいサービスをする小さい車両まで変幻自在になれる。また都市を支えるシステムであるから、運賃収入だけでなくすべての費用を賄う必要はなく、直接間接の受益者が負担する仕組みを期待できる。前者については我が国よりも、むしろ、発展途上国に学べることが多い。後者には、独立採算と補助金行政の両極端の考え方の間に多様な解があることが、欧州の事例を丹念に勉強すればみえてくる。

大容量のバスとしてBRT (Bus Rapid Transit: バス高速輸送システム) が南米を中心に展開しているが、日本にもつてくると形骸化してしまっている。LRTも自転車シェアリングも、欧州の先進例になかなか追いつけない。これには、技術的問題よりも、制度のあり方、仕組みの組みなおし方、合意形成といった問題が孕んでいるのかもしれない。このあたりに、これからのまちづくりにおける都市交通の課題があるといえる。