

新しい「まち」の 作り方

新交通システムが牽引する都市計画

医療、福祉、行政機能を集約した効率の良いコンパクトシティ。訪れたい魅力にあふれたまち。住みたい便利なまち。人口減少、少子高齢化といった時代の大きなうねりのなか、将来を見据えた都市計画では、従来とは異なるテーマが顕在化している。

これまでわが国のモビリティ(移動性、移動手段)は鉄道や車をはじめ、地下鉄やモノレールなど、効率、経済性を追求しながら加速度的に進化を遂げてきた。そして今、都市計画やまちづくりにおいてLRT※、BRT※といった交通システムが注目を集めている。

今後のまちづくりにおいて求められる視点とは。その理想形に近づくための新交通システムのあり方とは。そして、それらを形にする建設業に求められる使命とは。

LRTという最新の交通システムを導入して、まちの再整備に果敢に取り組む宇都宮市と、変化を続ける池袋のまちを楽しんでもらうため、新しいモビリティを活用する豊島区取材し、まちづくりの今をレポートする。



(提供:宇都宮市)



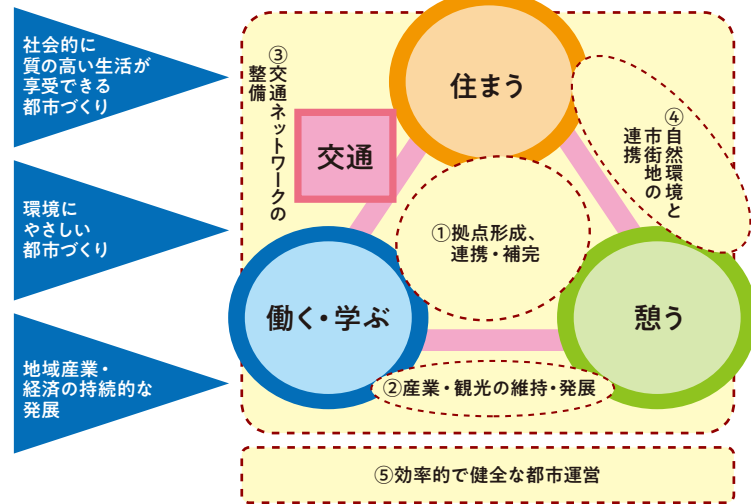
※LRT (Light Rail Transit) : 低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良により乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム

※BRT (Bus Rapid Transit) : 連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大を可能とする高次の機能を備えたバスシステム

ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョンの理念

【社会潮流】

【まちづくりに求められる機能】



上／西口のオリオン通りの市民広場には屋根を設置して交流機能の向上を図る。通りでは道路占有許可特例制度を活用してオープンカフェなども展開している。

左／形成ビジョンでは2050年を見据えた社会潮流や、都市形成の方針とその施策を示し、宇都宮の持続的な発展を目指す。(宇都宮市「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」を基に作成)

宇都宮市は都市の機能ごとに拠点を形成する。市の中心部に中核となる「都市拠点」、住環境を重視した「地域拠点」、地域の産業・経済を支える「産業拠点」、憩うことを

東から始まる基幹公共交通

の宇都宮ライトレール(株)が担う。「宇都宮市は、昭和から平成にかけて一〇以上の町村が合併しながら発展してきました。既に旧町村のインフラが整っています。これを一極集中することは逆に不経済。この既存インフラを上手に活かしながら拠点形成し、拠点間を交通でつなぐことで、人口が減少しても便利に暮らしていける都市を形成することがNCC構想のコンセプトです」と間中総括は説明する。



宇都宮市
総合政策部 交通政策課
交通計画グループ 総括

老田 昌吾 Shogo Oita

目的とした「観光拠点」。そして、これらを結ぶ具体的な「網」となるのが放射状に張り巡らされた路線バスと、全線新設となるLRTだ。交通政策課交通計画グループの老田昌吾総括は、LRT導入の狙いをこう語る。「JR宇都宮駅の西側と東側では公共交通の整備状況が大きく異なりますので、公共交通の空白・不便地域の解消など整備効果の早期発現が期待される駅東側の区間を優先的に整備していきます。西側の区間については事業化に向けて各種調査・検討を行っているところ、両区間の整備により、駅の東西を貫通する基幹公共交通としていきます」。

NCC構想のポイントとなるのは駅の西側だ。約四、〇〇〇人が通う作新学院などの文教施設が集中する「護国神社付近」や、人気の観光スポット「大谷観光地付近」などが西側に集積しており、都市拠点と、こうした学術、観光拠点などがLRTを中心とした公共交通ネットワークで結ばれることが期待される。一九の停留場を結ぶLRTの延長は約一五キロ。一六〇人の定員

市民理解の促進が最重要課題

で、平日の通勤・通学の時間帯には六分間隔で運行し、一日一万六、〇〇〇人超の利用を見込んでいる。二〇一八年六月に着工、駅の東側で整備工事が着々と進行中だ。二〇二二年の開業を目指す。



宇都宮市
建設部 LRT企画課
協働広報室 主事

吉田 恭委 Yasutomo Yoshida

「網」でつながるコンパクトなまち LRTから始まるモビリティ改革



ターミナル機能の再整備が進むJR宇都宮駅東口

LRTを軸として 市内を結ぶ

栃木県宇都宮市。県のほぼ中央に位置し、五〇万人超の人口を擁する北関東最大の都市だ。だが、その人口は二〇一七年をピークに減少しており、高齢者の割合が高まる一方で、現役世代は減少している。人口減少、少子高齢化への対応は宇都宮市においても重要な課題となっている。市は将来にわたって持続的に発展していくために、およそ三〇年後を見据えた「ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)」構想に基づき、長期的な視点でまちづくりを展開している。

宇都宮市総合政策部政策審議室計画行政グループの間中美徳総括は、その経緯をこう説明する。「二〇



宇都宮市
総合政策部 政策審議室
計画行政グループ 総括

間中 美徳 Yoshinori Manaka

〇〇年に策定した都市計画マスタープランに、集約型の都市づくりという文言があります。思えばこれがコンパクトシティの萌芽だったと思います。その後、二〇〇八年の第五次宇都宮市総合計画において全国に先駆けてNCCの構想を打ち出しました。その理念は二〇一〇年の第二次宇都宮市都市計画マスタープラン、二〇一五年のNCC形成ビジョンなどに引き継がれ、現在まで、市をあげてNCCのまちづくりに取り組んできたところです」。



LRT車両は全長約30m、座席数は50席で定員は160人。「雷」や、その恵みで豊かに実った「稲穂」をイメージさせる鮮やかな黄色をメインカラーに採用した。緩やかなスロープで昇降する停留場の高さは30cm、車両の乗降口も同等の高さで乗降には段差がない。(提供：宇都宮市)



LRT整備が着々と進む。手前が宇都宮市街。鬼怒川を渡河するその奥には清原工業団地が広がる。



宇都宮市東部で産業拠点を形成する清原工業団地



中心市街地約320haを都市拠点に設定。西部には高層マンションも建設された。

設業界との連携が不可欠であると思います」。

建設業界との連携について、広報やLRTの整備に市民が参加する市民協働の取組みに期待を寄せるのは吉田主事だ。「先日、鬼怒川橋りょうの整備工事（平石地区方面）の施工業者である三井住友・渡辺・増渕・宇都宮土建建設共同企業体（JV）には、工期の都合もあるなか快

くご協力いただき、市民現場見学会を開催することができました。お子様連れで参加されたご家族にも配慮した市民目線の対応をしていただき感謝しています。おかげで開業に向けた機運が高まったと思います」。

地域の理解を促進する広報活動など、まちづくりに建設業界が関与できる部分が少なからず潜んでいることは間違いない。

JR宇都宮駅から東側にLRTの運行ルートをとどてみた。起伏に富んだエリアでは橋梁や高架の建設が進む。開通まであと二年。宇都宮に雨を降らせ、農耕を育んできた「雷の稲光」をモチーフに、車両は鮮やかな黄色が基調となる。そのフレッシュなイエローがたくさんの人々をまちに呼び込み、賑わいを生み出す日はそう遠くはない。



LRTの起点となるJR宇都宮駅東口では大規模な開発事業が計画されている。コンベンションホールをはじめ、高度医療施設やホテルなどを集約し、都市機能の充実を図る。（提供：宇都宮市／作成：隈研吾建築都市設計事務所）



運転最高速度は時速40km。車内には車椅子やベビーカーに対応するフリースペースも設ける。（提供：宇都宮市）



でもらう機会を設けました。市内の自治会長さんたちと、LRTで先行する富山市を視察し、実際に体験乗車していただく活動も行っています。バスと同じ高さで乗り換えることができる利便性や、富山市が取り組む公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを体感的に知っていただきたかった。きめ細かな活動を繰り返すことで徐々に理解は深まってきました」。

整備費については根拠のない不正確な情報が出回ってしまったこともあった。沿線の商業施設に設けたオープンスクエアでの情報発信や出前講座、説明会により、正しい情報の発信に努めてきたのだという。

LRT導入のメリットが、LRT沿線以外の住民には実感しにくい現状もある。このため、LRTを導入することで、LRTと重複するバス路線を郊外部などの運行本数が少ないエリアに振り分け、デマンド型タクシーなどの地域内交通と連携させ、公共交通ネットワーク全体を充実させることを説明し続けた。「そうした階層性のある公共交通ネットワークによって、すべての市

民が拠点間を快適に移動できる環境を整備するのだと。利用者が増えれば公共交通ネットワークの更なる充実も可能となります。積極的に利用促進に取り組んでいきたいですね」と老田総括も意気込む。

更に、自家用車での移動が日常的な地域性もあり、交通手段の「乗り継ぎ」の意識を持ちにくい面もあると、間中総括はこう話す。「二〇一九年に第二次交通戦略を策定しました。公共交通の待ち時間を短縮し、郊外部から都心部までの移動時間を短縮することや、運賃に上限制度を設け、過度な運賃負担がなく移動できるようにするなど、市民感覚で目標を掲げています」。

そうしたきめ細かな理解を促す活動が奏功し、市民のLRTに対する期待感は高まってきた。市の広報活動は開業後の利用促進を見据える段階に入っている。「これからどうやってLRTを利用していた

くか。目的に応じて自家用車と上手に使い分けて日常生活の中で有効活用していただきたいと。全線新設ですから交通ルールも、信号機も新しく加わります。車のドライバー

に向けた交通ルールの周知や、ICカードを使った乗降方法など、具体的な利用に関する情報発信を進めています」。

初期段階からの

建設業界との協働に期待

「交通政策に関しては、高度な知識や技術が必要になってきています。我々行政職員もプロ意識を持って取り組んでいます。高次な知識や技術が必要な分野においては建設業界の知見を発揮していただきたいと期待しています」と語るのは老田総括だ。駅西側へのLRTの延伸はこれからだが、そうした段階においても建設業界への積極的な関与が求められている。

地方都市には想定する以上に可能性があると、間中総括はこう話す。「建設業界では、昨年の台風の復旧事業や東京五輪後の需要が高まっています。建設事業が全国的に活況を呈する状況のなか、地方都市においてもそのニーズは高まっています。人手不足の深刻さも十分理解していますが、地方都市の発展には、建



駅西口の新たなシンボル池袋西口公園。野外劇場「グローバルリング」では多彩なイベントが開催されている。
(提供:豊島区)

文化で飯が食えるまち

「池袋は駅から人が出てこないまちだったんです。半世紀以上前に駅に隣接して西武百貨店、東武百貨店が開業しました。鉄道の乗り換えも地下で完結できる。ところが四〇年ほど前、駅から一・五キロほどのところにサンシャインシティが開業し、駅から人が出てくるよ

ヤーの聖地として新たな存在感を放つようになっていく。そうした芸術や文化資源のポテンシャルを国内外に発信し、住みたいまち、訪れたい都市像を実現する。それが国際アート・カルチャー構想の理念である。

うになった。その来街者を滞留、拡散させて賑わいを生む。豊島区、池袋のまちづくりはそのための基盤整備が基本になっています」と原島部長は説明する。二〇一四年には人口流出、少子化が進行し、存続が危ぶまれる「消滅可能性都市」に東京二三区で唯一指定された豊島区。しかし、そのピンチをチャンスとして捉え、国際アート・カルチャー都市構想は立ち上がった。

豊島区は昨年、「二〇一九東アジア文化都市」に選定された。日韓の三カ国において文化芸術による都市の発展を目指す多種多彩な活動を通して相互理解、連帯感を創出する都市として、年間を通して東アジアの国際発信力を強化する多彩なイベントを行った。豊島区はこれを契機として二三もの記念事業を集中的に実施している。

その成果として旧庁舎跡地に八つの劇場を持つHareza池袋がオープン、池袋西口公園の整備も完了した。この記念事業は、トキワ荘の再生、防災公園の整備など本年七月まで継続される。「記念事業の完了した後に東京二〇二〇オリ

ンピック・パラリンピックが始まります。池袋西口公園に新設された野外劇場「グローバルリングシアター」の大型ビジョンでは熱戦の様子を伝えるパブリックビューイングも予定しています。今後は記念事業で整備したレガシーをいかに活用していくかが課題になります。人が駅から出てきて歩きたくなるまち。これからレガシーが池袋の新たなイメージを創出する起爆剤になるはずですよ」と原島部長は抱負を語る。

国際アート・カルチャー都市構想が打ち出された当初、一部の区民から「文化で飯が食えるか」といった厳しい声が上がった。高野之夫区長はそのたびに説明会などに足を運び、丁寧に理解を促していった。それから五年が経ち、構想は目に見える形で池袋の空気を変えている。

Hareza池袋が開業して、東口には新しい風が吹き始めている。「歩いている皆さんの服装が変わったように思います。特に宝塚の公演がある時などは皆さん正装かと思えるほどの華やかさで。駐輪場の整備も検討していたのですが、そもそも自転車には乗れないようなおし

訪れたくなるまち 新しい池袋 IKEBUSで巡る国際アート・カルチャー都市



園内の芝生広場やカフェに人が集まる南池袋公園。池袋駅周辺のハブとなる4つの公園のうちの1つだ。

芸術文化で訪れたくなるまちをつくる

四社八路線の鉄道が交差し、一日平均二六八万人を超える利用者数を誇る池袋駅。この巨大ターミナルを擁する池袋市街の表情が、急速に変貌を遂げている。

この池袋を抱える東京都豊島区は、二〇〇〇年に「豊島区都市計画マスタープラン」を策定。二〇一五年には、時代に則したものとするため「豊島区都市づくりビジョン」を新たに策定した。池袋副都心の防災、景観、交通、住環境といった分野ごとの整備計画を統合した、都市機能の強化を目指す総合的な指針である。

そのなかで都市づくりを貫く基本姿勢として「安心・安全で快適に暮らせる都市の実現」「四季の彩りに包まれた環境に優しい都市空間の形成」「文化の彩りと回遊性の広がり」が生み出す活力の創出が謳われている。

豊島区原島克典土木担当部長にお話を伺った。「豊島区のまちづくりにおいては、独自の個性と存在

感を発揮しながら『住みたい、訪れたいまち』を目指そうということが基本コンセプトになっています。この目指すべき都市の姿を実現するために二〇一五年から『国際アート・カルチャー都市構想』に基づいた活動を進めています。世界を視野に入れたまちづくりの具体的な事業です」。

池袋は、表現芸術の殿堂ともいえる東京芸術劇場をはじめ、複数の美術館、資料館を擁している。大正時代から戦前にかけて多くの若者たちが芸術文化の発信拠点である池袋モナルナスを形成。手塚治虫、藤子不二雄(藤子・F・不二雄、藤子不二雄(A)、石ノ森章太郎といった昭和を代表する漫画家が居住したトキワ荘もあった。その歴史は近年、漫画やアニメといったサブカルチ



豊島区土木担当部長
原島 克典 Katsunori Harashima



池袋駅東口の地下道からは多くの人たちが地上へ出て、サンシャインの方向へと歩いていく。



その土地を 知ることから始まる

「池袋は高低差が少なく、人が歩きたくなる地形的な特徴を持っています。モビリティを考える時にその土地の地形を冷静に見極めることは必須です。まちづくり、都市計画においてもそうした発想は基本になるのではないだろうか」と原



乗ること自体が楽しくなるIKeBUSの内装デザイン。デジタルサイネージが施されるなど、随所に工夫が凝らされている。巣鴨、大塚など話題のエリアを回る貸し切りのイベント特別号のサービスもある。



やれな服装の方が増えました」と原島部長は笑う。

真っ赤なバスが池袋を走る

記念事業の大きな目玉の一つが「I^イK^ケE^エB^バU^ス」だ。

池袋駅周辺には四つの公園がある。それぞれが立地に応じた特徴、個性を持つこの公園を結ぶように走る周回型の電気バス。それがI^イK^ケE^エB^バU^スである。いわゆるコミュニティバスとは異なり、ゆつくりとまちを楽しむという新しいモビリティの発想から生まれた。「通常の都市計画では駅がハブになりますが、四カ所の公園をハブとしてそこから周辺に賑わいを波及させていく、その軸となるモビリティです。電気で走る時速一九^キ㍲。ゆつくりと街並みを楽しむことができます。移動の手段であると同時に、浅草の人力車のようにまちを周回する。何か面白いものが走っているから乗ってみよう、といった気軽な感覚で楽しんでいたただきたいんです」と原島部長は話す。J^イR九州の「ななつ星」など多くの車両デザインを手

掛ける工業デザイナーの水戸岡鋭治氏による、鮮やかな赤に身を包んだ電気バスは昨年十一月に運行を開始した。

池袋駅、H^イa^アr^アe^エz^ゼa池袋、サンシャインシティなどを周回するAコース、西口からJ^イRをまたいで東口を回り西口に戻るBコースの二つのルートがある。

運行に向け課題になったのはルートの設定だった。時速一九^キ㍲のバスが、一般車両の走行を妨げることなく公道を走ることができるよう。区民、都知事、警察署長とともに試乗会を開催し、問題点を洗い出した。交通管理者とも協議を重ね、基本的に左折が連続するルート、幹線道路や朝の通勤通学時の運行を避ける、停留所以外の停車禁止などの条件を設定した。

タクシーやバスとの競合も課題に挙げられた。そこで、通常のバスと同様の運賃を徴収することにした。大人の乗車賃は一回二〇〇円。一日券は五〇〇円だ。営業ナンバーを取得した初のグリーンスローモビリティだと原島部長は話す。

先進的かつノスタルジックなI^イK^ケE^エB^バU^ス

E^イB^エU^ウSは街中でとにかく目立つ。実際に乗ってみた。「この間はBコースに乗ったから、今日はAコースを回ってみようね」とお母さんが、幼稚園児くらいの娘さんに話しかけていた。ほとんどテーマパークのアトラクションの風情だ。年配の女性も多い。近隣区から買い物に来たという二人連れのご婦人は、「かわいらしいバスが走っているから思い付きでちよつと乗ってみようつて」と楽しそうに笑った。まさしく原島部長が言うところの「何か面白そうなものが走っているから」という動機、狙いが的中している。

「I^イK^ケE^エB^バU^スは環境への配慮、バッテリー容量の効率化を図るため、冷暖房がありません。今時そんな非常識な乗り物はないだろうと思う方もいるかもしれない。しかし、『常識だけでは生まれない。常識を常識にすることでヒット作は生まれる』という水戸岡先生の言葉通り、従来の枠を超えた発想がまちの価値を向上させるのだと考えています」と原島部長は自信を見せた。I^イK^ケE^エB^バU^スは池袋の新たなシンボルになりつつある。

プランになりがちだ。だが、本当のニーズはどこにあるのか。それを考えることがまちづくりの出発点と言えるかもしれない。

原島部長は最後にこう話してくれた。「サンシャインシティが開業した時に、なぜこの建物と駅を地下で結ばなかったのかという声が多く寄せられたそうです。しかし当時の都市計画の根幹には、駅から来街

者を引き出し、歩いてもらうという確かな指向があったはずです。そのコンセプトを見失ってしまったら現在のサンシャイン60通りはなかったでしょう」。大きな通りから枝道が伸び、今や賑わいが沁み出すように広がっている。地形的条件が人の行動様式を決定する。そうした地政学的な視点も都市計画には求められている。



東日本大震災で甚大な被害を受けたJR気仙沼線、大船渡線をカバーするBRT。安全な高頻度運行サービスは、市民の足として活躍している。

摩天楼が林立する巨大都市においては、将来を見据え、世界の都市交通のトップランナーになるという気概を持つこと。アメリカ・ニューヨークのマンハッタンの地下鉄は下り線、上り線といった区分けが希薄で、例えば一方の線だけを夜間に往復運行し、その間にもう一方の線をメンテナンスする。信号を逆進しても構わないという規則があるんですね。日本はある最低限の厳格な基準に基づいて運行や施設設計がなされている。世界に冠たる都市交通を構築するためにはニューヨークのような柔軟性が求められる。一見、世界的にも一歩先んじているように見える日本の地下鉄ですが、実は課題が山積していることを

日本の地方都市においても前述したように有意義な事例が少なくない。首長さんをはじめ行政が力を尽くしてきた、その努力がようやくカタチになろうとしている。一方で新しい取組みに戸惑いを感じる市民もおられるでしょう。BRTに取って代わられた鉄道の気仙沼線は地域の重要なインフラであり、長い

存のUberのシステムを活用して、市内のどこにいても法定要件を満たしたドライバーが自家用車で送迎する有償移動サービスが登場しています。更に自家用車で移動を予定している人と、これに相乗りしたい人をネット上でマッチングさせるサービスも拡大しつつあります。いわゆる

ライドシェア。これも東日本大震災直後のケースですが、多くの車が流出した宮城県石巻市では企業から寄付された車を仮設住宅に提供し、乗り合いでの買い物や高齢者の外出支援に使ってもらうというカーシェアリングの取組みが注目を集めました。乗せてもらった高齢者がお礼に自分で作った草団子をドライ

バーにお裾分けするといった微笑ましいエピソードもあったようです。営利目的ではなく、「助け合い」や「絆」といった日本ならではの精神から発祥したシステムに注目することも必要だと考えています。

自覚すべきです。中核都市においてはBRTやLRTの導入が加速しています。最新の交通システムで拠点間を結び、コンパクトでありながら機能的な都市を作ろうと行政も市民も全力で取り組んできました。しかし残念ながら世界の都市交通に照らして、日本のそれはまだまだ発展途上と言えるかもしれない。鉄輪と鉄軌条だけを前提とした整備がこの先、未来永劫機能するかというと、それは疑問です。例えば架線が無くても走れるようなLRTを発想してみるなど、フレキシブルなシステムに向けた果敢な挑戦も忘れてはなりません。フランスなどではゴムタイヤを履いて走るトラムが既に登場しています。

日本の建設業界は「農耕民族」を目指せ！



わが国の社会基盤整備を担い続けている日本の建設業界。全国で進行する未来に向けたまちづくり、都市計画においても、そのエンジンとなることは間違いない。

理想的なまちづくりのあり方、都市計画における建設業界の使命について家田仁教授にお話を伺った。

政策研究大学院大学 教授
東京大学 名誉教授

家田 仁 Hitoshi Ieda

1978年 東京大学工学部土木工学科卒業
日本国有鉄道入社
1984年 東京大学工学部助手
1986年 東京大学工学部助教授
1995年 東京大学大学院工学系研究科教授
2014年 政策研究大学院大学 教授を兼務
2016年 東京大学を定年退職
政策研究大学院大学 専任

専門：交通・都市・国土学

——人口減少、少子高齢化といった課題を踏まえ、時代に則した機能的な都市を創造するため、交通システムの整備が活性化しています。どういった視点が最も大切でしょうか。

まちづくり、都市計画と言っても一概に語ることはできません。都市の規模に見合ったシステムの整備が前提になる。考え方として三つの視点があります。

一つ目は東京、名古屋、大阪といった三大都市圏と言われるレベルの都市計画、交通計画。こうした巨大都市が今後リニア中央新幹線で結ばれ、人口六、〇〇〇万人や七、〇〇〇万人からなる日本のコアになっていきます。東京の丸の内や大手町がこれに対応できるだけの都市交通システムを構築してきたかという点、甚だ心もとない。今後、各巨大都市において格段の工夫が求められることになるでしょう。

二つ目は、中堅に位置する大都市。池袋や宇都宮もそうした位置づけになるでしょう。都市機能を集約しようとするコンパクトシティの発想や、

域内を新たな交通システムで連携させようとする試みは、こうした都市において重要性を増しています。

そして三つ目が地方都市。決して派手な取組みではないが、大きな効果を上げている事例が多くあります。東日本大震災で被災した宮城県のJR気仙沼線に代わって走り始めたBRTは、高校生の通学の足、高齢者の外出手段として定着しています。更に、自動運転の実証実験にも取り組んでいて、ある意味、国内最高水準のBRTと言えるかもしれません。地方都市のモビリティはまちづくりや都市計画において最大の課題ですから、学ぶ点は大きいと思います。

——以前、本誌で気仙沼のBRT取材をした際に、鉄道よりもBRTの本数が増加して、登下校の利便性が向上したと笑う高校生たちの表情が印象的でした。

本数もさることながら、「この病院の前に新たな停留所を設置しよう」などといった自由度の高さや、急勾配も登坂できるBRTの可能性は非常に高い。

また、京都府の京丹後市では既



フランス・ロレーヌ地方の都市ナンシーを走るゴムタイ tram。トロリーバスの施設を改修し、都心部は1本のレールによるガイド走行、郊外部ではトロリーバスとして走行する。こうした挑戦的な試みが今後の都市交通の理想形を示唆する。

ための一つの要素として先ほどお話しした「絆」「助け合い」といった概念があると思います。日本独自の絆型の交通を目指したいですね。

—— まちづくりや都市計画において、建設業界の使命はどこにあるのでしょうか。

優れた交通インフラを整備するだけではなく、長期にわたりその社会基盤を上手に使い続けるという視野を持つていただきたいと願っています。PFIやコンセッションのスキームを活用している、空港や高速道路の運営、管理に乗り出している企業があることは大変心強いと感じています。

これまでの建設業は「狩猟民族」。大きなプロジェクトを終えたら、次のフィールドに移動する。そうではなく、構築した社会基盤に対して責任を持ち続けるという考え方が必須になると思います。そのインフラを軸として、地域を育てる。そうした「農耕民族」としての建設業を是非目指していただきたいと思いますね。

—— 建設業界が農耕民族になるために必要なことは何でしょうか。

一九六〇年代に多摩田園都市の

開発が行われました。総面積五、〇〇〇畧という日本最大規模の都市開発です。怒涛の勢いで開発がなされたようにも見えますが、東急はその何年も前からいくつもの組合を作り、地元の農家との関係を深めるところから始めていました。この地を良くしたいという事業者の想いがあつたからこそ、地元の皆さんの協力を得ることができた。この事業者となら一緒に何か新しいまちを興せるのではないかと。その軸となつた東急田園都市線沿線の価値は首都圏でもトップレベルにまで発展しています。その地に根差し、人との繋がりを大切にしながら地域を育てるという農耕民族的な発想がこの巨大プロジェクトを成功に導いたのです。

これからは地方に目を向ける時代です。全国的に事業を展開するゼネコンが地元の建設業者と一体となつて、計画の早期段階から関与することが重要だと思っています。総合ビジネス力、技術開発力を駆使して、是非とも狩猟民族の縄文時代から弥生時代へと、進化を続けていただきたいと強く願っています。

年月をかけて整備されたライフラインでした。地元からすると愛着もあり、早く鉄道を復旧させたいという要望が根強いことも確かですが、コスト面、自由度の高さ、将来性などを鑑みて議論を深め、最良の選択を模索していく必要があります。

まちづくり、コンパクトシティを構想するにあたり、都市交通の整備は不可欠。更に、コンパクトという言葉にネットワークという概念が並列するようになっていきます。コンパクト&ネットワーク。居住区を集約するには時間がかかり、難題も多く

横たわっています。コンパクトになったエリアごとをネットワークでつなぐモビリティの構築が地方都市のまちづくり、都市計画の重要な要素になることは確かです。

—— 日本の交通システムが世界に比肩するものとなるためには、どのような努力が必要なのでしょう。例えばカーシェアリングについては「白タク」という指摘もありました。新交通システムの構築には時間と予算もかかります。

平成の三〇年間、日本の国際的な地位が相対的に低下したことは明らかです。技術的な研究開発の面でもかつては世界のトップを走っていました。今はそうした状況にはありません。ジャパンアズナンバーワンともてはやされた八〇年代とは隔世の感があります。その要因の一つにチャレンジ精神の不足があると感じています。

少し大きな話になってしまいましたが、例えば、中央自動車道笹子トンネルの天井板落下事故を受けて建設業各社はトンネルの健全性を確認する技術開発に全力で取り組みました。レーザーでクラックを探

査するシステムがある中小企業から提案されたのですが、具体的な事例がなかったためになかなか採用に至らなかった。今その装置を開発した企業は海外でのシェアを伸ばしています。

これまでの前例主義を見直し、行政や建設業界、交通事業者、ひいては日本人が勇気を持って新しいコンセプトを生み出さなければなりません。二番手ではダメなんです。

日本には特区制度があり、そうした制度を最大限に活用することもできるでしょう。複数の鉄道事業者による相互乗入れの仕組みは日本が発祥です。元来、日本にはそうした新しい思考的枠組みを提示する力があるんです。

—— 現在、ICTを活用してクラウド上で交通手段を統合する「MaaS」の議論が活発になってきました。自動運転やAI（人工知能）、スマートフォンアプリなどを活用して移動手段の選択からルート検索はもとより、予約や支払いまでをワンストップで行えるようになりそうです。

欧州が先行するMaaSは大きい

な可能性を秘めていると思います。異なる交通システムを統合することでその利便性は飛躍的に向上するでしょう。しかし、今や明治の鹿鳴館時代ではありません。海外から直輸入したシステムをありがたがって、そのまま展開するのではなく、やはり日本らしさを付与することを重点的に検討するべきです。その



BRTは専用道进行することが多く、安定した運行を実現する。写真は気仙沼BRT線の一般道（写真左上）から専用道への接続部分。専用道が未整備で一般道进行することも多かった2015年の撮影。

※MaaS (Mobility as a Service) : サービスとしての移動手段。スマートフォン等から検索～利用予約～支払を一度に行うことができる。移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの課題を解決するシステムとして期待されている。