

# 環境政策の一つとして地域交通政策を見る

花岡利幸  
HANAOKA, Toshiyuki

工博 山梨大学工学部教授

## 1 CO<sub>2</sub>削減のための交通政策の必要性

私たちは地球環境問題について大きな関心を持っている。その内の最大問題が地球温暖化問題で、その主因が増え続ける大気中に漂う温室効果ガスであり、その元凶がCO<sub>2</sub>である。

高田邦道著「CO<sub>2</sub>と交通」の中に、二つの図表(表 1、図 1)を用いて、次のようなことが書かれている。

引用表 1は1997年の京都会議に先立って、我が国の内閣総理大臣が主催する諸審議会合同会議においてCO<sub>2</sub>削減の目標値として国内合意されたものである。この表が示すことは、我が国のCO<sub>2</sub>排出量は1990年実績で炭素換算2億8,700万トンが2010年推計で3億4,700万トンになること、これを約6,000万トンのCO<sub>2</sub>削減によって2010年のCO<sub>2</sub>排出量を1990年レベルに戻そうとすること、この達成のために部門別のノルマを決め産業部門では1,600万トン減らして1990年比7%減にもっていくこと、運輸部門では1,300万トン減らすのが1990年比17%増に留まること、などである。産業部門は個々の産業の技術革新等により1990年比マイナスにできると予測していることであり、一方、運輸部門は努力しても1990年比ゼロにもっていくのは困難だと予測している点が特徴的で

表 1 日本の二酸化炭素削減目標 (単位: 百万トン)

	1990年 実績	2010年推計 (目標)	削減 目標値 (削減率)	削減率 伸び率	主な対策
総計	287	341	▲64	22%	—
産業部門	135	142	▲16	12%	省エネ法の強化
民生部門	72	89	▲17	24%	無煙・省エネの省エネ性能向上
運輸部門	80	91	▲11	14%	自動車の燃費向上・物流効率化
転機部門	21	25	▲4	19%	—

注) 1990年まで日本は原油・天然ガスは海外からの輸入に依存しているため、この表は1990年推計(目標)値に、1990年以降の二酸化炭素削減率に基づき算出されたものである。詳しくは本誌の別冊「環境」を参照。

※ 国土交通省「国土交通省の環境政策」(国土交通省ウェブサイト)参照。

文献1)より引用

ある。他の部門は省略するが、こうしてトータルで1990年比ゼロにすることを合意したことを示している。

運輸部門及び民生部門におけるCO<sub>2</sub>排出量の推移に見られる近年の増加傾向と産業部門に見られる横這いまたは減少傾向の違いが注意を引く。これは輸送部門及び民生部門における対策が難しい、または上手くいかないなどの特徴を示している。

1,300万トンの運輸部門に限定すれば、CO<sub>2</sub>排出の主因は増加する乗用車と貨物車の低速走行とアイドリングである。その対策には様々なことが必要である。車両自身の性能を良くしCO<sub>2</sub>排出を押さえること(460万トン)、増え続ける車両を減らすために物流を効率化し、乗用車利用を公共交通機関利用に変えて行くこと(410万トン)、交通対策をして道路の円滑な使い方を進めること(400万トン)、車両の渋滞を減らすために交差点の改良、環状道路の建設などの道路施設整備を行うこと、などである。これら国内合意されたCO<sub>2</sub>削減の目標値、年間1,300万トン削減の中には道路施設整備によるCO<sub>2</sub>削減は含まれていない。

引用図 1は運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量は年々増加



図 1 道路における二酸化炭素排出削減施策の体系 (文献1)より引用

し続け、2010年には約9,100万トンになることを示している。これを の道路整備により1,000万トンを減らし、

相当の対策により1,300万トンを減らし目標達成することを示している。これらの対策を行い、対策の出発年からCO<sub>2</sub>削減の努力を重ねて行き、2010年時点に目標値、年間1,300万トン削減を達成することにより何とか1990年水準を維持しようとする。さらに細かく、公共交通機関の利用促進による削減量を見るとそのノルマは160万トンとされている。

運輸部門におけるCO<sub>2</sub>削減にはこのような多方面にわたる対策をあれも、これもやらなければならない。CO<sub>2</sub>削減を目標とする交通政策を考えれば、交通渋滞の解消や効率的、合理的交通管理といった目標を包含した諸々の交通施策の必然性がより明確になるように思う。

以下では環境政策を念頭に置きながら地域交通政策の中の道路整備及び公共交通政策の問題点をドイツとわが国を比較しながら述べる。

## 2 道路整備と公共交通政策

### 2.1 ドイツの地域交通政策：一都市の視察

昨春秋、ドイツのアウグスブルグにおける交通政策の現状を見学する機会があった。アウグスブルグ市は人口27万人、交通圏人口は約35万人であり、直径およそ15km程の地域の都市である。アウグスブルグ市はロマンティック街道の中心的都市であり、その空間的広がりにおいて筆者が住む甲府市およびその周辺地域と同規模の都市圏である。ここの交通政策を道路整備と公共交通政策について概観してみよう。

#### 2.1.1 環状道路の整備

当市の道路網は元々一点集中型であった。それに対する環状道路の計画は1935年頃構想されたことがあったが、1980年に入って交通の渋滞緩和のために環状道路南北区間の建設が検討され建設に着手された。1995年に南北区間全線が開通し、現在、1日平均6万台の交通量を担っている。そして、さらに環状道路東西区間を計画中である。南北環状道路建設においては沿道の環境美化のために道路に沿って大規模公園の整備を行い、沿道緑化に力を入れた。計画中の東西区間も多くの公園・緑地を取り入れた計画である。一部区間はトンネル化する予定である。今、道路整備において最も意を用いなければならない環境政策の柱は緑地の整備とピオトープ整備であり、道路建設費の3%は自然環境保護のために利用することが義務付けられている。その極めつけは、道路幅員のアスファルト被覆部の30%に相当する

土地を道路の近いところに確保し、自然に近いもの(ピオトープ整備を含む)として返すというものである。

ドイツでは“道路は安全、経済的であると共に利用者に美しい印象をも与えるものであるべきであり、また周辺景観と調和のとれた線形により自然の中にぴったりと融和されるべきである”と考えられている。そのため道路建設プロジェクトにおいて環境との融合性が重視されている。あらゆる計画段階で自然や景観に配慮するための景観保全対策が検討され、計画検討の初期段階から土地利用計画の専門家、景観生態学者、景観の専門家及び造園家を計画策定に参加させている。環境保全に配慮しながら道路整備を果敢に進めている現状を視察した。

#### 2.1.2 公共交通施策の推進

当市の公共交通機関は鉄道、路面電車、バスである。都心部において自動車を排除した歩行者専用区域を確保すると共に、8カ所に駐車場を設けて流入自動車を収容している。都心部の公共交通は路面電車と路線バス、郊外部では鉄道と路線バスが中心となっている。鉄道が都市間交通を、路面電車と郊外バスが都心・近郊間交通を分担している。市内主要道路、鉄道や路面電車の主要駅にはP&BRやP&RR施設が整備され都心部への自動車流入を抑制している。

アウグスブルグ市においては、モータリゼーションの進展により路面電車が邪魔者扱いされ、一部が廃止された時期もあったが、1970 - 1975年頃自動車から公共交通への方向転換の必要性が認識され始めた。1976年に路面電車の拡張等を含む総合公共交通網の計画が市によって立案された。1980年代に入ると自動車に依存した交通政策の限界が指摘され、また騒音や排気ガスの問題が顕在化してきた。それにより公共交通への認識がさらに高まり、1985年以降政策が実現化され始めた。公共交通とマイカーの利用比は1994年現在、市域内々交通で30 : 70となっている。1997年のデータによれば公共交通の比率が3ポイント増加して33 : 67になった。しかし、現状維持の場合は2010年には1994年の水準に逆戻りすると予測されている。そこで公共交通機関の利用率を2010年までに36%へと上げることが計画目標とされた。その政策の一環として現在4路線ある路面電車、総延長34kmに対し、これを延長する線路拡張工事が進行中である。路面電車の線路工事費は道路改修・道路拡張費、環境対策(騒音・振動等)費を含めて1km当たり約12億円、環境対策費を除けば7 - 9億円くらいである。騒音・振動対策として線路の下にゴムシートをクッションとして敷く工事を行っている。

現在のバス系統には都心から郊外に向かう路線と郊外鉄道駅とそれ以遠を結ぶ郊外路線がある。将来的には都心部では路面電車、郊外部ではバスという系統的な公共交通網を確立したいと考えている。

1967年、ハンブルグ広域都市圏にドイツ最初の交通事業団組織が導入された。水運のフェリーも含めて存在する全ての公営・私営交通機関が統一運営機関の傘下に入った。時刻表と運賃は「一つの時刻表、一つのチケット」というスローガンに基づいているという。今日、ドイツの人口の45%が13の広域都市圏に住んでいるとされ、これらの都市圏では公共交通事業団が組織されている。アウズブルグ市交通局も同様に組織された事業団と思われる。路面電車のチケット収入では支出の半分しか賄うことが出来ないが、市の公共事業は交通、電気、ガス、水道など複数事業全体で収支がとられているので、黒字部門からの補填により路面電車事業は成立している。

### 2.1.3 ドイツの地域交通政策

以上、アウグスブルグの道路建設と公共交通運輸の状況を概観した。ドイツでは人流の80%、及び物流の50%が道路交通に依存しており、道路交通は今後も増加が予想され、道路整備をさらに必要としている。一方、今後の交通政策としては自動車交通を認めながら、不必要な交通を回避し、出来るだけ環境付加の少ない交通手段へのシフト、技術開発による環境負荷の軽減、道路・鉄道建設のための土地利用抑制、交通手段のネットワーク化などがその目標のようである。

そうした中で、公共交通へシフトさせる政策が多くの都市で試みられている。図 2はドイツにおける路面電



図 2 ドイツにおける路面電車の分布  
社団法人日本交通公社作成  
文献2)より引用

車のある都市の分布を示したものである。最近、1997年から2001年までの5年間における公共交通計画に関する連邦の方針が発表された。そこには路面電車・地方鉄道・LRTの103のプロジェクトに対して連邦政府が33億DM(約2000億円)の支援が含まれている。これら103のプロジェクト総投資額は補助金の10倍の325億DM(約2兆円)である。

ドイツの地方都市アウグスブルグの視察から学ぶことは、道路建設プロジェクト、公共交通運輸プロジェクトの両方において、環境保全という明確な理念と具体的な目標を持つ計画が存在し、それを着実に実行している姿である。

### 2.2 わが国地方都市の交通政策：一地方都市の事例

アウグスブルグ交通圏に比べた日本の地方都市圏の例として甲府盆地を取り上げる。甲府とその周辺を取り上げた理由は地方都市(ドイツで地方都市は言わないかもしれないが)の空間的規模がアウグスブルグに等しいこと、筆者がそこに住んでいるので多少事情に明るいことによる。しかし、以下に述べるのは一地方都市を事例としているが、同じような状況下にあるわが国地方都市が多いのではないだろうか。

#### 2.2.1 環状道路の整備

甲府市の人口は20万人弱、その周辺自治体を含む地方都市圏に相当する甲府都市計画区域人口が約30万人で、交通圏人口50 - 60万人である。甲府盆地の道路事情が甲府を中心に一点集中型であることはアウグスブルグの場合と同様である。江戸時代からの甲府城下町の半径が約2kmであった。モータリゼーションの始まった1960年代頃から市街地の拡大が始まり、その後20年間に市街地は半径約4kmに広がった。その後も市街地の拡大は続いている。その間、自動車保有の増大は道路整備の供給を促し、そして道路整備は自動車保有を促した。その繰り返しが市街地を外へ外へと押しやり、道路整備は需要追従型計画で今日まで来た。道路は作っても作ってもなかなか渋滞解消に繋がらない状態が続いている。

1985年頃、この状況を解消すべく甲府盆地のグランドデザインを描くヴィジョン先行型計画を策定した。この個別計画の一つが新山梨環状道路計画で、地域高規格道路に位置づけられ、西部区間・南部区間で実現化の段階にあり、東部区間・北部区間は計画中である。建設の目的は交通混雑の緩和であるが、周辺の環境対策は十分注意が払われているものの、ドイツのような環境への総合的な配慮がされているとは言えない。市街地部の実施区間では、道路整備に伴う沿道地域の面的市街

地整備を如何に秩序あるやり方で道路建設と一体的に行うかにエネルギーを費やしている。計画中の北部地域は里山地域に懸かる道路区間となっており、“周辺景観と調和のとれた線形により自然の中にぴったりと融和されるべき”道路建設が望まれている。ドイツに見られる環境保全に多大の注意と費用を払いながら果敢に建設を進めると異なり、道路そのものを否定するオールオアナッシングの動きも見られ、自動車交通を認めながら必要な施策を講じるというドイツに見られる成熟した社会環境がまだ育っていない状況である。

## 2.2.2 公共交通施策の推進

山梨県内の公共交通機関は鉄道、バス、タクシーである。鉄道は都市間交通を担うと共に、地域交通も担っている。甲府盆地内のJRが担う地域交通の運行時間間隔は現在、中央本線が平均35分、身延線が平均44分である。バス、タクシーも主要な地域交通の担い手である。公共交通(鉄道+乗合バス+タクシー)と自家用車の利用比は1970年に67:33であったものが、1995年に12:88に変わってしまった。この30年の間にモータリゼーションによる個人の自動車交通の増大は、公共交通機関を急速に衰退させてしまった。現在、都市周辺部地域における鉄道以外の公共交通民間企業は採算成立が困難で、民間会社が放棄した過疎地域のバス交通を維持するのにその自治体は四苦八苦している。都市部における民間のバス交通事業も年を経るごとにその成立条件を脅かされてその採算圏域を狭めている。

1983年、山梨県に「山梨県交通体系対策協議会」が設立された。この協議会は公共交通企業者側と消費者側が一堂に会し、年ごとに衰えていく公共性を有する交通機関について両者の要望とも、愚痴ともつかぬ難問を確かめ合う会議を年1回開催してきた。1994年、山梨県は山梨県総合交通構想を策定し、その実施に際し、公共交通部門の施策推進のために「山梨県総合交通構想推進協議会」が設置された。県の企画部県民室交通政策課が担当部署として山梨県総合交通構想推進に当たり、起こってくる様々な交通に対処する事になり、幾らかの予算も付く体制が出来上がった。前の交通体系対策協議会を発展解消して新たに作った総合交通構想推進協議会の役割はその年に行われた総合交通構想推進事業についての報告を聞き、国・県行政及び鉄道・バス・タクシーの関係諸団体並び利用者側からの各種団体からの意見や要望を聞き、次の事業に役立たせるというものである。道路における自動車交通の渋滞緩和を目指して、交通政策課の音頭でバス優先路線を設置したり、1日ノーマイカーデーを設定して公共交通手段へのモード

シフトを啓蒙促進しても一向に改善の兆しは見られない。

1996年、山梨県は総合交通構想推進事業において「山梨県公共交通活性化総合対策事業」に着手した。郊外からのマイカー通勤者を途中でバス通勤にスイッチさせるP&BRの計画は1974年この地域で提案されたことがあったが沙汰止みになっていた。1994年から2年間県庁内で勉強を重ねた結果の事業着手であった。そして1997年「山梨県パークアンドバスライド推進協議会」を組織して事業実施に着手した。次にその設置要項と共に活動実態をやや詳しく見てみよう。

## 2.2.3 山梨県パークアンドバスライド推進協議会

### (1) 協議会運営組織

#### 1) 協議会構成

学識経験者：大学教授

国行政：運輸省、建設省の出先機関の長

県行政：企画部県民室、森林環境部、土木部、警察本部交通部の長

市町村：2市9町の長

団体：市商工会議所、県商工会連合会、環境に関する企業連絡協議会、(社)県バス協会、民間交通会社の実務トップ

会長：都市圏中心の自治体甲府市長が努める

#### 2) 専門委員会

「事業の実施に関する調査・検討を行うため、専門委員会を置くことが出来る」として、市町村の行政担当者等(まとめ役：大学教授)がこれに当たっている。通称は「ワーキンググループ」と称している。実質機動部隊は県2名、民間交通会社2名、及び大学教授の計5名で、彼らがワーキンググループのコアになっている。

#### 3) 事務局

県企画部県民室に事務局を置き、事務局長はその交通政策課長を充てる。

#### 4) 協議会の開催の実態

協議会：1回/年、ワーキンググループ：約2回/年、コアグループ：約10回/年

### (2) 協議会活動

#### 1) 事業の体系

旧運輸省事業にP&BRのための予算がある。その事業の構想は関係者が集まり、P&BRを実施しようとする地域を選んで、そこで段階的に試行実験をし、実証実験、実証運行、本格実施のプロセスをたどる。国の補助事業が付くのは段階であり、段階以降は地元の自力でやることになる。

#### 2) 事業化試みの経緯

a. 「試行実験」：1997年12月2日・4日、3日間、対象

地域内2ルートにおいて試行実験(各種調査)。

b.「実証実験」：1999年12月・2000年1月、2ヶ月間、対象地域内Aルートモデルケースとして実証実験(モニターに料金負担を求める)。

c.「実証運行」：2000年12月1日～30日、1ヶ月間、対象地域内Bルート。2000年10月1日～2001年3月31日、6ヶ月間、対象地域内Aルート；本格実施を念頭に置いたサービス実施(運行時間帯、運行間隔等)。

### (3) 事業組織活動の特徴と課題

a. P&BR事業化は「ソフトをメインとする公共事業」に相当し、その事業化までに途中段階で関係者が集まり、意識を高めて、協力しあって、役割分担の責任を果たすことにより目的を達成しようとするものである。このようなソフトな公共事業化には途中段階にイベント的な行動が入り、その積み重ねによって目的に近づくようなところがある。そして、このイベント的な行為は何処までやるという明確なものが決まっているわけではない。特に事業のインセンティブ、モチベーションが強力でない段階以降で腰砕けになってしまう危険性を持っている。

b. 段階では誰か音頭をとる人がいて、関係者が集められるが、その経緯から分かるように、その呼びかけ人は県が当たり、協議会を構成し、会長が中心市の市長、副会長が運輸省出先機関の長、県企画部県民室長が当たり、協議会事務局は県企画部県民室交通政策課が当たっている。通常、協議会へは、会長は欠席、会長代理出席が慣習になっている。誰が責任を持ってこの事業を引っ張って行くのかに関してほとんど不透明な構造になっている。予算はともかくとして権限と責任がある体制とはいえない。

c. 協議会の活動運営においては、予算は限定され、実査費しか予算計上されず、その計画・実施に当たっては大学教授をキャップとするワーキンググループに任されている。その企画・運営はそのコアグループである実質機動部隊が負っている。段階での予算計上は補助金がらみの予算であるので計上認可されやすいが、段階以降の予算計上は単独予算計上されなければならず、活動維持、目的達成に困難が伴う危険性を有する。

d. 大学教授以外の協議会委員、ワーキンググループ構成員のほぼ全ては専門委員ではない委員から構成されている。協議会設置要項に謳われている専門委員会は置いていない。

以上、一地方都市圏の事例から知れることは、道路建設という物的計画志向のプロジェクトは環境問題など抵抗・克服要因を増しながらも少しずつ進捗しているの

に対し、公共交通運輸というソフト計画志向のプロジェクトは段階を踏んで成果を上げて遂行する事業化の体をなしているとは思えない姿である。

## 3 わが国の地域交通政策の問題点

図2で見たドイツの地方自治体を主体とする地域交通対策への取り組み、そして一地方都市圏を例に見たわが国の地域交通対策への取り組みの実態を見た。1990年以降の“交通からのまちづくり”におけるわが国の特徴をドイツの場合と比較しながらその問題点として私見を述べたい。

### 3.1 専門委員会について

例えば交通計画における需要予測を出発点としてその手法開発がなされ、いろいろな問題に対処する技術が発達した経過が過去数十年の歴史に見られるが、これも道路建設等の具体的なモノを作る目標があったから発達があったに違いない。道路建設等において困難で新しい特定プロジェクトがあれば専門委員会が設置されそこに専門家が参加し、その中で研究が進み、プロジェクトが進むという事が行われたと思う。

最近の交通対策において、特に公共交通の促進において、以前の物的計画志向のプロジェクト遂行に比べて異なる著しい特徴はきちっとした専門委員会を持たないことだ。行政担当官が専門家でないことも明白である。物的計画志向のプロジェクトにおいては専門委員会を設けてそこで議論し、徐々に確実に進めるというプロセスを踏んでいたことを上に述べたが、専門委員会の場合はon the job trainingの場所としてとてもいい場所であった。そこでの活動がプロジェクトの成功も高めたし、学術の進歩にも役だった。

それがどうしたとか、住民参加とか、社会実験とかのカッコいい言葉をもって、十分な検討もしないままいきなり動き始める。いきなりというが上の例で見ると社会実験までに4年の月日が経っている。そしてその社会実験を一転、作業部隊用に頼んだ専門家(大学教授)に任せしますというわけである。一体4年間の検討は何をやっていたのだろう。上に見たように、同じ頃ドイツでは地域交通政策に2兆円の投資をしようとしていることに目を馳せる必要がある。

ここで述べたい事は、公共交通施策のようなソフト計画志向のプロジェクトは最初は具体的明確な目標を持たない場合があることである。計画推進のための専門委員会を作って研究会を機能させることが行政担当官の重要な仕事ではないだろうか。

### 3.2 明確で具体的な目標と実行権限

公共交通へのモーダルシフトが大切で、それは疑いのないこととするが、本当にそうだろうか。世の中の潮流がそうなっているからそれは疑いのないことだとの前提で安易に取りかかるとなかなか先へ進まないということがあると思う。甲府市街地の最もバスサービスの良い路線沿線住民に対して私の研究室が行った通勤交通手段の調査によると、路線バスの利用者はたった5%であった。同時にその住民に対して行われた意識調査の結果によると、路線バス非利用者95%のうちの43%は何か努力すれば路線バス利用にモーダルシフトする可能性をもっていた。しかし、その可能性の実現に路線バスのサービス改善だけを努力してもモーダルシフトには限界があり、利用者に公共交通への転換に向かわせるには、さらに何か他の誘因がなければ至難の業だということが分かった。それには少くらの不便さがあっても路線バスを使わねばいけない位の、外からの強力な圧力が必要である。そのためにインセンティブとかモチベーションの基になる明確な概念を作って、それに向けた目標値を立ててそれに向かって進む政策が必要である。その際、最初に上げた運輸部門におけるCO<sub>2</sub>削減を目標に掲げ、公共交通の利用比率を何パーセント増やすといった具体的な行動目標値を立て、地域交通政策として地元自らが住民の足を確保する自覚を持って組織体を作り、責任あるリーダーが権限を持って実行に当たる政策と体制が必要だろう。企業主に協力を得てモーダルシフトした社員への通勤費の支給に対し優遇の重みをつけてもらうような働きかけも必要である。

ドイツの自治体である都市主体が地域交通政策と取り組んでいる現在の姿が明確に見られる一方、わが国では何とかしなければならぬということとは皆分かっているが、地元が本気で取り組む方法(ソフト技術)を得るまで至っていない状況だと思う。

### 3.3 都市間交通と地域交通

地域交通は地域が担うのが当たり前である。しかし、甲府盆地ではまだこのことがはっきりと自覚されていない。地域が地域交通を担わないものだから、個人が自動車交通で自衛していると言ってもいいだろう。またこうも言える。地域交通政策の当たり前のことを、採算性という閉じたシステムで解決しようとする。するともう解決策はない。何か工夫をして突破口を見つけなければならない。次に述べることは都市間交通を担っている鉄道JRを何とか地域交通にもっと利用する工夫はないものだろうか、という問題提起である。

近年、公共交通へのモーダルシフトの推進に意識が向

くようになってきたが、それを考えようにも、現在の道路空間の十分な整備のない状況でバス優先車線の設定、路面電車・LRTの導入を言ってみてもなかなか実効があらぬという現実がある。そこで、有効な交通空間の当では唯一都市間交通を担っている鉄道JRの軌道空間である。これを地域交通にもっと利用する事を考えられないか。ここに地域交通を担う鉄道車両を朝から晩まで通し、15分間隔で運行する。地域交通向けの駅間の短い駅を新設する。郊外の主だった駅には駐車場を用意してP&RRの交通体系を考える。これによって都心部の道路空間は余裕がでてくる、一方で環状道路整備など、その他幹線道路整備を強力に進めて道路空間に余裕を保たせ、鉄道JRに偏った公共交通を補充するためにバス優先車線を設ける、または路面電車を敷設し公共交通のサービス水準を上げる。郊外の路面電車駅やバスターミナルに駐車場を設けP&RRやP&BRの交通体系を整える。これを一連の地域交通政策として地方都市圏が主体になって行う。

わが国にはこのようなプロジェクトを遂行する力は無いのだろうか。従来の我々の意識は在来線JRに駅間距離を縮めるための新駅を作るのに、JRにお願いしてやっってもらおうというお上頼みの発想であった。資金力を持たない地方はそうせざるを得なかったのだと思う。地方分権に伴う制度改革などを通じて、自主財源確保の道を模索し、地方に力を持たせ、地域主体で知恵を出し工夫して計画・実行できる体制づくりが必要である。

## 4 あとがき

ドイツに限らず欧州の地方都市を訪れて感ずることは、彼らは、生活環境は“造るものだ”と考えているように思うことである。例えば、公共の乗り物は生活を豊かにする重要な要素と考え、機能・快適性・デザインを重視し、それを生活の楽しい場面にする。それに対し、我々日本では生活環境は“(自然に)出来るものだ”と考えている節がある。私たちは、交通は(特に公共の乗り物は)必要悪だと考え、交通を困った問題の対象と考え、個別機能の処理に留まり、他と組み合わせて快適性を追究するなど、公共の乗り物を生活の豊かさの中へ取り込む積極性が足りないのかもしれない。新しい仕事を作って、国内の供給サイドを豊かにすることが必要だと思う。

#### 参考文献

- 1)高田邦道[2000.3],「CO<sub>2</sub>と交通」,交通新聞社
- 2)三州フォーラム[2000.11],「欧州観光道路・鉄道事情調査団報告書」,(財)道路空間高度化機構

(原稿受付 2001年3月13日)