辻本勝久＝著

SDGs時代の地方都市圏の交通まちづくり

2023年3月発行
本体2,800円＋税
学芸出版社
ISBN 978-4-7615-2845-4

遠藤俊太郎
ENDO, Shuntaro
一般財団法人交通経済研究所主任研究員

2015年9月にニューヨークで開催された国連サミットにおいて加盟国の全会一致で採択された「2030 Agenda for Sustainable Development（2030アジェンダ）」は，1992年の国連地球サミットで採択された「アジェンダ21」，ミレニアムサミットを経て2001年に策定された「ミレニアム開発目標（MDGs）」の後継となるものである．この「2030アジェンダ」において，2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標「持続可能な開発目標（SDGs: Sustainable Development Goals）」として17のゴール・169のターゲットが明記され，世界各国でその達成に向けた取組が進められている．

本書はそのタイトルのとおり地方都市圏を対象とし，序章において「既にかなりの程度まで自動車利用を前提としたまちづくりが進められてきており，その中で『自動車依存シンドローム』ともいうべき『やまい』が見受けられるようになっている」としたうえで，この『やまい』に悩む都市に対して『健康的』な都市を支える交通システムのヒントをSDGsに見出した．第1部「SDGsからみた交通の現状」で我が国における交通の現状を「環境」「社会」「居住とまち」「経済」の各視点から捉えたうえで，その解決の糸口となるハード・ソフト両面の「交通まちづくり」の考え方や事例を第2部「SDGs達成のための交通まちづくり」に示し，それぞれ1～4章，5～11章にまとめている．

たしかに，東京ではこの『やまい』とは縁遠いと感じる．評者は妻と小学生・幼稚園児の4人家族であるが自家用車（クルマ）は持っておらず，通勤・通学・通園，買物，習い事，お出かけ等々，公共交通と自転車・徒歩で事足りており，近隣の家庭も同じような生活をしている．クルマを使うのは年に数回のみ，専らカーシェア利用で，我が家の幼稚園児にとってクルマは「使うその日に借りるもの」らしい．そんな評者も，地元（人口30万人規模の某地方都市）に戻ってしまうと，すっかり著者のいう『やまい』に罹る．実家で本書を読み，距離など全く考えずあたかも靴を履くように玄関先にあるクルマに乗っている自分に気がついた．スーパーマーケットまで350m，郵便局まで400mという，東京なら自転車にすら乗らないような至近の目的地までクルマに乗っているのである．そういえば，住宅街にあるその店は評者が小学生の頃は自転車利用者が多く駐輪場所を探すのに苦労したが，店先の自転車はまばらとなりかつて駐輪場だった場所は十年ほど前に駐車スペースとなった．足腰に不安のありそうなお年寄りが軽自動車に乗り降りするほか，店先にタクシーを待たせ杖をついて買い物をする人の姿もあり，本書でいう社会系のSDGsの観点で課題が生じている．すでにかなりの『やまい』が進行している状況とみられるが，そのことに当事者たちは気づいているだろうか．これはある種の「生活習慣病」であろう．意識せぬ間に忍び寄り，心身（当人の健康や地球環境，地域経済等）を蝕んでいく．まさに，著者が指摘する「自動車依存シンドローム」である．

本書第2部では，そういった『やまい』に罹っている地方都市圏において，その進行を食い止め，症状の改善・緩和をもたらす処方箋として，多様な「交通まちづくり」の考え方と事例がハード・ソフトの両面から紹介されている．TDM・MM，コンパクトシティ，UD，鉄道，LRT・BRT，バス等，扱われている内容がきわめて豊富であるため，これまで都市計画や交通計画に携わった経験の少ない読者にはまとまりがなく感じられることもあるかもしれない．しかし，施策の多様性は都市の多様性に起因するものであり，症状や体質・体力にあわせて病気の治療法が異なるように，その対応策は多岐にわたる．外科手術や化学療法に匹敵する大規模対応が必要なのか，生活指導のようなマネジメント手法で改善できるのか．自動車の利便性を背景とした『やまい』に特効薬はなく根治は難しいとしても，本書を手にとれば，地方都市圏の（住民・来訪者を中心とした，そこで生活・活動する人々の）QoLと持続可能性を高めるための十分な示唆が得られるであろう．