

編集委員会委員

山崎隆司

YAMAZAKI, Takashi

ジェイアール東日本コンサルタンツ株式会社代表取締役社長

「運輸政策研究の論文の目的は、交通運輸政策に関する理論と実務の橋渡しの役を担い、研究者、政策担当者、交通関係者の間に幅広い議論がなされることにある。」(Vol.1 No.1 1998 Summer 森地茂編集委員長「運輸政策研究」発刊にあたっての言葉) 研究論文はそのテーマがとても大事であり、時代の変化とともに取り組むテーマも変化してくる。特に事業者、実務者が直面する問題は大きなテーマを与えてくれる。担当者の工夫だけで解決できる問題と共通的普遍的問題とがあり、研究者、政策担当者の知恵と助言が必要とされるものも多い。小職は長らく鉄道会社で実務を担当して様々な問題に直面してきたことから今後の研究テーマとして取り上げていただい課題を紹介したい。

## 1. 都市問題に経営の視点を

戦後、全総、新全総をはじめ日本国土の将来計画シナリオを描いた。運政審、都交審で交通の将来像を描いた。しかしインフラの充足感と長期計画は無駄な公共事業の遠因との公共事業批判で長期計画を立てること自体が放棄された。しかし人口減少時代を迎える日本はこれから様々な分野で大きな問題が起きる。その中でも日本の都市問題は大きなテーマである。特に地方都市の問題は深刻だ。このままでは地方都市に住む人がどんどん減ってゆく。地方都市だけでなく今まで膨張の最前線にあった大都市周辺部の都市も大きな縮退の波が来る。これらは運輸交通の面だけの検討では問題解決に限界がある。産業、経済という面からも検討せねばならない。全体として経営という切り口が必要だ。国家経営と都市経営の視点から地方都市の在り方を提起する必要がある。産業と交通と経済の面から「都市経営」や「地域経営」を扱う学問分野を起こしてほしい。人口減少がもたらす都市問題は極めて大きい。

## 2. 総合交通体系の再考について

総合交通体系が言われてから久しいが中々進まない。国土交通省が発足して幾分対立は減ったがそれでも最適交通政策には遠い。鉄道、道路、空港、港湾、農業関係道路空港港湾などが独立してネットワーク整備を進める。当然無駄な投資も起きる。全体最適な交通計画として優先順位、重点施策を決め、二重投資は回避せねばならない。全体最適を誰が決めるのか。国が決められなくなっている。国も官僚批判で身動きできない。利用者、地方分権からの視点も必要。空港港湾の国際的な競争も熾烈になっている。交通整備と経済発展との関係が今一つ弱い。この分野は運輸交通の大きなテーマであり、この問題が改善されないと日本の無駄は無くなると思う。また最近、国防問題が日本の大きなテーマになってきた。明治期に鉄道を作る際は軍事の視点が必要だった。海外では交通施設は軍事利用を想定している。非常事態を想定した総合交通体系も検討する必要がある。

## 3. 鉄道関係の今後の課題

・都心部における駅整備問題 鉄道が建設から改良の時代に入っ

て久しい。駅は最たるものである。駅は都市の中でも密集した地域にあり、その改良を効果的に行うには狭い空間だけでなく周辺地を入れて行う方が都市計画的に優れた場合がある。しかし鉄道空間を保全する方法がない。共有建物では鉄道を将来にわたって永続させる権利が担保できないため周辺地は取り込めない。道路に適用された立体道路制度に準じた立体鉄道制度を作り鉄道空間の権利保全が担保できれば、多様な駅整備の方法も可能になる。鉄道空間を保全することでもっと多様な形態の駅開発がスピーディにできるのではないかと思っている。

・駅前広場空間の高度利用 今までの駅前広場空間は都市と鉄道が用地区分に応じて管理してきた。これからは車系・歩行者系・通路・吹き抜け・商業空間・緑環境系の混在配置の高質な空間整備が求められる。公共空間と民間空間の混在した用地区分によらない複合空間整備や維持管理が必要な時代に来ている。駅前広場は官民接点でもあり民間の力を活用するためにも柔軟な対応が必要ではないか。

・エリアマネジメント 大丸有のエリアマネジメントが評価され多くの地域で見習おうと議論されるが中々進まない。高度な維持管理、イベント、地域活性化を目指すエリアマネジメントの必要性は高い。しかし官は民に頼り、民は官に頼る。民間ばかりに頼らない方法が必要と思う。公共空間を活用した利益確保、ビジネスへの組み込みと官民の協力による収益確保と活用方法を検討したい。

・二次交通 鉄道は決まった線路上しか走れないので二次交通との連携が極めて重要である。自転車や路線バスとの協力関係でみると弱い。特に自転車とはその放置対策で裁判になったこともあり不幸にも敵対関係にあるが、協力関係がきわめて重要である。鉄道側も二次交通なくして鉄道の発展はないという感覚で臨みたい。運輸交通政策的にも今まであまり力を入れていない分野であり、公共交通の役割分担を高めるためにも協力関係を深める政策を進めたい。

・BRTとLRT 気仙沼線、大船度線でBRTが運行されている。津波被災線区の暫定措置ではあるが評判は良い。BRTが地域に適した交通として評価されるかは今後によるが、一方でLRTが中々進まない。様々な理由があろうが都市交通の将来を考えれば交通関係者の応援は大いに必要と思われる。

## 4. インフラの輸出について

鉄道をはじめインフラ輸出のかけ声大きい。国内市場が伸びない事情もある。インフラ輸出は単なる製品や技術の輸出だけではない難しさがある。インフラ輸出は技術基準の輸出である。鉄道の例でいえば技術基準は性能規定化され、各社自己責任で実施基準を国に届ける制度のため日本を代表した技術基準が無い。鉄道総研の設計基準はあるが輸出を意識していない。今後の輸出の為に日本の技術基準と国際技術基準との整合は勿論、日本技術基準を世界標準としていく大きな働きかけと努力が必要である。