

# 総合交通政策を推進していくための一つのアプローチ

## - 「再生塾 - 持続可能なまちと交通をめざして」を通じた人材育成の試み - \*

### Developing the Human Resources for Well-balanced Transport Planning and Policy: An Experiment of "SAISEI-JUKU"\*

正司健一\*\*・大藤武彦\*\*\*・本田豊\*\*\*\*・村尾俊道\*\*\*\*・北村隆一\*\*\*\*\*

By Kenichi SHOJI\*\*・Takehiko DAITO\*\*\*・Yutaka HONDA\*\*\*\*・Toshimichi MURAO\*\*\*\*・Ryuichi KITAMURA\*\*\*\*\*

#### 1. はじめに

交通の問題は、たとえば交通渋滞、交通安全、沿道環境、地球環境、中心市街地の衰退、公共交通の採算性の悪化によるサービスの低下や撤退など、多岐にわたり、その規模は、地域の問題から都市、国、そして地球規模にも広がる。

このような交通の問題に対して、近年は、「モビリティやアクセシビリティを高めて経済活動を支える」ための対策だけでは問題があるという認識に至り、“環境的に持続可能な範囲に収まること”、“財政的に実現可能であること”、“市民の合意が図れるという意味で実現可能であること”など、多くの政策目標に配慮した対応が求められている。このため、交通の問題に対しては、人・自動車・公共交通などの課題に着目するだけでなく、都市やまちづくりなどを含めた総合交通政策を検討していくことが不可欠である。

また、交通政策に関する計画や事業を進めるに際しては、行政や専門家だけにとどまらず、広く市民や地域社会の団体なども意思決定主体、事業推進主体に参加する仕組みが不可欠となっている。さらに、固定した将来像  
\*キーワード：総合交通政策、都市計画、プロジェクト・マネジメント

\*\*正員、博(商)、神戸大学大学院経営学研究所  
(神戸市灘区六甲台町2-1、  
TEL078-803-6929、FAX0078-803-6977)

\*\*\*正員、株式会社交通システム研究所  
(大阪市淀川区西中島7-1-20、  
TEL06-6101-7001、FAX06-6101-7002)

\*\*\*\*正員、兵庫県阪神南県民局西宮土木事務所  
(西宮市櫛塚町2-28、  
TEL 0798-39-6132、FAX 0798-23-0480)

\*\*\*\*\*正員、京都府政策企画部企画総務課  
(京都市上京区下立売通新町西入藪ノ内町、  
TEL 075-414-4376、FAX 075-414-4389)

\*\*\*\*\*正員、博(工)、京都大学大学院工学研究所  
(京都市西京区京都大学桂C-クラス、  
TEL075-383-3240、FAX075-383-3241)

を持つ計画案を目標として取り組むのではなく、将来像と計画内容を繰り返し見直しながら進める戦略的なアプローチへの展開も重視されるようになってきている。

したがって、総合交通政策を推進するためには、交通と地域の関係、まちづくり、住民や企業市民の主体的な参加、公共交通の経営、情報提供など多岐にわたる分野に関するコーディネートを行う“人材”が非常に重要であるが、ここで言う総合交通政策を推進するノウハウを有する人材は必ずしも十分とはいえないのが現状である。特に、地域交通の活性化、再生は、まちづくりと一体で取り組むべきものであり、地域と行政などが連携して、主体的な取り組みが求められることから、行政担当者をはじめとした人材育成は急務である。

本稿は、このような総合交通政策を進めていくために最も重要な課題である“人材”に着目して、総合交通政策を推進するために有用な理論的・実践的情報を共有し、意見交換を通して目的観と夢を具現化していくために開始した「再生塾 - 持続可能なまちと交通 をめざして」

(以降、「再生塾」)について、その開始に至る議論と、これまでの塾の活動を紹介するとともに、今後の人材育成のあり方やアプローチについて考察する。

なお、本稿は、執筆者らと共に「再生塾」の設立から運営、議論の中心で活動した次の方々との共同作業であり、以下は活動の中での議論の引用であることを付記しておく。

土井 勉 神戸国際大学経済学部

中川 大 京都大学大学院工学研究所

#### 2. 「再生塾」を始めよう！

##### (1) なぜ“まち”と“交通”の問題は解決しないのか？

筆者らは、ソウル市の清溪川再生とバス再編を目の当たりにしたとき、“ソウル市ではこのようなプロジェクトが一気に進むのに、なぜわが国では総合交通政策がなかなか進まないのか？”という疑問を一様に抱いた。恒常的な交通渋滞、公共交通サービスの衰退、中心市街地の衰退など、解決していくべき課題が山積しており、関

係者がそれぞれに努力しているにもかかわらず、である。

数多くの理由が考えられるが、まず、「なぜ“まち”と“交通”の問題は解決しないのか？」を考える。

交通計画に携わる我々は、従前より「自動車主体の交通体系では都市はやっていけない」ことを主張しているが、大量の人の移動に対して自動車が担える割合は極めて限られているにもかかわらず、都市内の交通渋滞対策として公共交通サービスの拡充が受容されることは稀であり、自動車交通を対象として“道路混雑を解消するための対策”が強調され、ひいては“もっと自動車のための道路を！”という要請が強いのが現状である。また、郊外の少しだけ広い一戸建て住宅に居住し、クルマを持ち、ショッピングセンターやロードサイドビジネスが展開される環境で、“クルマ社会に浸る幸せ”が形成されてきた<sup>1)</sup>。

この結果として提起されてきている問題が、「公共領域の衰退と私的領域の拡大」である。都市内において通信線が空を覆うような醜悪な景観、違法駐輪によって駅周辺の公共交通空間が機能しないといった問題、そして渋滞対策と称した歴史的遺産や景観を形成する橋の付け替えや街並みの破壊などに見られる公共的なもの、公共空間、公共の財、そして公共での人と人とのつながりなど、公共領域を軽視する考え方が優先されることは大きな問題であるといえる。

公共領域の衰退と私的領域の肥大化を推し進めている背景には、①クルマ社会化(Motorization)、②郊外化(Suburbanization)、③商品化(Commodification)が三位一体で進展しているという状況があると考えられる。これらの共通項として、“クルマ”が最も大きな要因として挙げられ、公共領域の衰退と私的領域の肥大化の象徴として指摘されると考えられる。

## (2) 総合交通政策推進の必要性

近年、ソーシャル・キャピタルの重要性が叫ばれている。人により多様なイメージを持つ言葉であるが、我々は“我々が持っている人間のネットワーク”と定義することにしよう。このようなネットワーク、縁が人々の幸せにとって重要なことはいうまでもない。それでは行政はその整備にあたってどのようなことを考えれば良いのだろうか。

ここでは、ソーシャル・キャピタルに支えられた「職住近接」、「徒歩志向」、「地産地消」といった豊かなライフスタイルと社会の確立が必要であり、このためには、効率性だけでなく、環境、エネルギー、安全、景観、そして健康など、様々な観点から望ましい総合交通体系を築いていく必要があると考える。

## (3) 進めるための“人”を育てることが最重要課題

このための可能な取り組みとしては、どのような方向性をめざすべきであろうか？

「新たなライフスタイルを支援する公共交通サービス提供に向けた自助努力をしよう」、「やっぱり都心の商店街を何とかしよう」、「徒歩指向のまちづくりをしていこう」、「カー・シェアリングなど自動車保有・利用の抑制に向けた諸政策を推進しよう」など、多くの施策の方向性が考えられる。

また、このような取り組みを進めるに際しては、自動車や公共交通を別々に扱うのではなく、交通の問題を総合的に進めていく政策目標・ビジョンを掲げて推進する枠組みを構築することが重要であり、より効果的に推進するための財源を確保することが重要であるといった主張もある<sup>2)</sup>。

筆者らは、都市と交通に係る分野において、それぞれが産・官・学において様々な取り組みを行ってきたという背景があるため、まずは、まちづくりと交通の分野とこれを越えたネットワーク化された専門家などが連携して日常的かつ持続的なしくみと体制を構築し、広く支援のための活動を展開していくことを最優先に、人材育成のための取り組みの第一歩として、“塾”を始めることとした。

## 3. 「再生塾-持続可能なまちと交通をめざして」の取り組み

### (1) 目的

地域の交通問題を主導して計画策定や事業を推進してきた行政団体の担当者やプロジェクトを推進する専門家を主な対象として、総合交通政策を推進するために有用な理論的・実践的情報を共有するとともに、参加者相互の意見交換を通して「ビジョン」と「夢」の共有を行い、関係各方面で取り組む総合交通政策への支援に資することを目的とする。

### (2) 活動の概要

塾の活動は、定期的開催する「塾」において、参加者が主体的に次のような活動を行うこととした。

- ・まちと交通に係る理論的、実践的政策や技術情報の提供と共有
- ・まちと交通に係る理論的、実践的政策や技術に関する意見交換

また、標準的な「塾」の内容は、次のとおりとした。

- ・講義：総合交通政策に係る専門家、実務者による実践的情報の提供
- ・話題提供：実際の交通政策プロジェクトの紹介と問題提起
- ・討議：実践事例に係る意見交換

### (3) 参加者

参加対象者は、塾の趣旨を踏まえ、まちづくりと交通政策の推進に興味を持つ行政担当者、各界の専門家とし、参加費：3,000円/回の負担を求め、30名を定員として広く募集した。この結果、行政団体7名、コンサルタント等団体11名、交通事業者5名、大学関係3名、合計26名が参加するところとなった。

### (4) カリキュラム

塾のカリキュラムは、表-1に示すとおりであり、月1回の土曜日を相当して開催した。各回とも、講義とそれに対する質疑応答、話題提供と討議が活発に行われた(写真-1)。また、各回で課題が提示され、参加者は次の回までに課題への対応を行った。塾を終了した時点では、レジュメと討議内容をとりまとめた報告書を作成して、参加者に配信した。

また、本塾の活動を踏まえて、平成20年1月28日(月)に、セミナー：「まちづくりと交通政策の実践的アプローチ -持続可能なまちづくりと公共交通の活性化・再生をめざして-」(主催：国土交通省近畿運輸局、国土交通省神戸運輸監理部)が開催され、200名を越える参加者が熱心に聴講した。

### (5) 塾の取り組みの評価

まず、塾の公募に対して、3,000円/回の負担を求め、月1回の土曜日を割くといった相当程度の負担があったにもかかわらず、26名もの参加をみたこと、最後まで出席率が低下しなかったことからすると、塾の開催は一定の成果はあったと評価できる。少なくとも、京阪神地域

において、まちと交通の問題に対して問題意識を持ち、熱心に取り組まれている行政関係者、コンサルタント、交通事業者、NPO等の方々がいらっしゃることが確認されたことは大きな希望である。また、本塾の成果を反映したセミナーの開催に際しても、地方公共団体への案内とメーリングリストへの案内配信だけで、200名を越える参加者をみたことから、問題意識を持った多くの取り組みを推進すべき人材が存在することを改めて認識した。

また、最後の参加者への課題：「公共交通再生、都市再生に向けて一歩進めるためには何をすればよいと思いますか？」に対しても、参加者の立場から、様々な具体的な取り組みの提案がなされた。参加者が、塾の成果を踏まえて、少しでもそれぞれの場で活用されることを望むものである。

最後に、「塾の感想、とくに改善した方がよいと思われること」をお聞きした。代表的な意見を以下に示す。

- ・ 大学、行政、コンサルタント、交通事業者など、立



写真-1 塾の様子

表-1 塾のカリキュラム

	内容
第1回	講義：「"まち"と"交通"の問題をどう考えるか？」北村隆一京都大学大学院 話題提供と討議：参加者による問題意識の共有 参考資料：ソウル市「ソウル公共交通改革」OECD白書概要(案)、2006.12
第2回	講義：「まちづくりと公共交通政策」土井勉神戸国際大学経済学部 話題提供と討議：参加者による問題意識の共有 参考資料：土井勉「まちづくりと公共交通政策」都市問題研究、No59、12号、2007
第3回	講義：「やる気とビジョンが公共交通を変える」中川大京都大学大学院 話題提供と討議：交通政策と地方分権 参考資料：中川大「社会資本整備としての鉄道投資」MINTETSU AUTUMN、2007 参考資料：村尾、大藤「まちと交通に関連する用語集」
第4回	講義：「まちづくりと公共交通政策に係る経営論」正司健一神戸大学大学院 話題提供と討議：なぜ公共事業者は経営危機に陥ったか？ 参考資料：正司健一「都市公共交通の運営形態についての考え方」都市問題研究、No59、12号、20
第5回	講義：「事業をどう進めていけばよいか？」-関係主体の連携-村尾俊道：京都府 講義：「思い切って行政マンの枠をはみ出してみませんか？」本田豊：兵庫県 話題提供と討議：交通計画の目的関数は？
第6回	講義：「交通政策を進めるための技術と戦略」大藤武彦：(株)交通システム研究所 話題提供と討議：失敗例に学ぶ

場の異なる専門家の意見交換は、有意義であった。  
また、本音での議論や、実際の現場での悩みや奮闘が分かったことも良かった。

- 全体の話題提供と討議だけでなく、小グループのワークショップ的な進め方をしてもよかったのではないか。
- 専門家でない行政担当者としては、基礎知識のないメンバーへのフォローや、クラス別のテーマと進め方をするとありがたい。
- 素人の参加者を増やして、「なんで？」という質問がしやすいやり方もあってほしい。
- 実際のフィールドを対象としてシミュレーションをしたり、具体的に取り組みに参加して進めていくといった実践的な塾があればうれしい。
- 塾の費用負担は、本気で取り組もうという参加者を募るといふ意図であろうと思われるが、気軽に同僚や関係者に声をかけていくにはハードルが高いと思った。
- 一連の塾としては、テーマが広範囲であったと思う。小グループでもよいので、具体的な処方箋や取り組みを実践的に討議するようなものがあればよいと思った。
- テーマによっては、対立意見がある立場の方々にも参加していただいて議論できればよい。
- 首長に意見したり、実際に行政団体や地域に提言したり協力したりするといった取り組みができるのではないか。

#### 4. 今後の課題と展開

##### (1) 今後の課題

本稿では、総合交通政策を進めていくために最も重要な課題である“人材の育成”に着目して、“塾”の取り組みを行った成果を報告した。

今後は、ここで得られた成果と課題を踏まえて、より有用な“塾”の取り組みを進めると共に、まちと交通に係る問題の解決や各種施策を総合的に推進するための支援を効果的なものとするために、次のような取り組みについても具体化していく必要があると考える。

##### 1. 関連分野の専門家ネットワークづくり

2. 地域や各界のリーダーのための研修
3. 各地域で進めるまちづくりや交通計画と施策実施への支援、提言
4. 市民や学校、各界の教育・啓発活動への支援
5. 関連する研究成果や技術開発とその情報提供、普及

##### (2) 塾の方向性

筆者らは、引き続き「(続) 再生塾 - 持続可能なまちと交通をめざして」を実施する予定である。

この場合、今回の塾の成果と課題を反映して、次のような方向で継続することを考えている。

- 「入門コース」と「アドバンスドコース」を設ける。
- 「入門編」は、まちと交通に係る基礎的な考え方や情報を提供して、議論ができる人材をめざす。
- 「アドバンスドコース」は、具体のテーマやフィールドを対象として、ワークショップ的手法を交えて実践を通じた研修を行い、低減することをめざす。

なお、このような“塾”の取り組みを継続し、前記課題への取り組みを具体化していくためには、体制の構築やファンドの確保が不可欠である。特定非営利法人などの組織の構築をする必要があると考えている。

#### 5. 謝辞

本稿は、筆者らの議論と活動だけによる成果ではない。塾に参加していただいた26名の皆様との議論が非常に有用であった。ここに記して感謝の意を表す。また、本塾の成果を踏まえてセミナーを主催していただいた国土交通省近畿運輸局と神戸運輸監理部の皆様にも、謝意を表したい。

##### 参考文献

- 1) 北村隆一編著：「ポスト・モータリゼーション」学芸出版社、2001
- 2) 土井勉：「まちづくりと公共交通政策」都市問題研究、第59巻第12号、pp. 38-52、2007