

第7章 鉄道駅とまちづくり

土井 勉

7.1 鉄道駅と都市：「共発展」の構造

産業革命の後期に登場した鉄道は、大量の物資と人を都市に運び込むことによって、都市における産業基盤を強固に形成するとともに、近代的な都市型のライフスタイル形成にも大きく寄与することになった¹⁾。まさに、都市と鉄道駅とは共に発展することになったのである（図7-1）。

すなわち、鉄道の整備により都市圏の拡大が可能となり、大量の人々が定常的に都市へ流入することとなった。その結果、都市の人口が増加し、増加した多くの人々に対するサービスなど様々な事業所の立地も促進される。人々が集まることにより、まちの賑わいが進展するわけである。

まちの賑わいが盛んになることにより、事業機会や利便性を求めて様々な事業者や人々が都市に集まることになる。都市空間は限定されているから、当然地価は上昇を続ける。

こうした人口の増加は様々な都市問題を生み出すことになるが、行政から見れば都市活動による税収の向上や地価の上昇による固定資産税の増収など、財源が豊かになる。豊かになった財源をもとに、都市基盤整備や産業政策や福祉政策、文化政策など、様々な行政サービスの向上が可能となる。

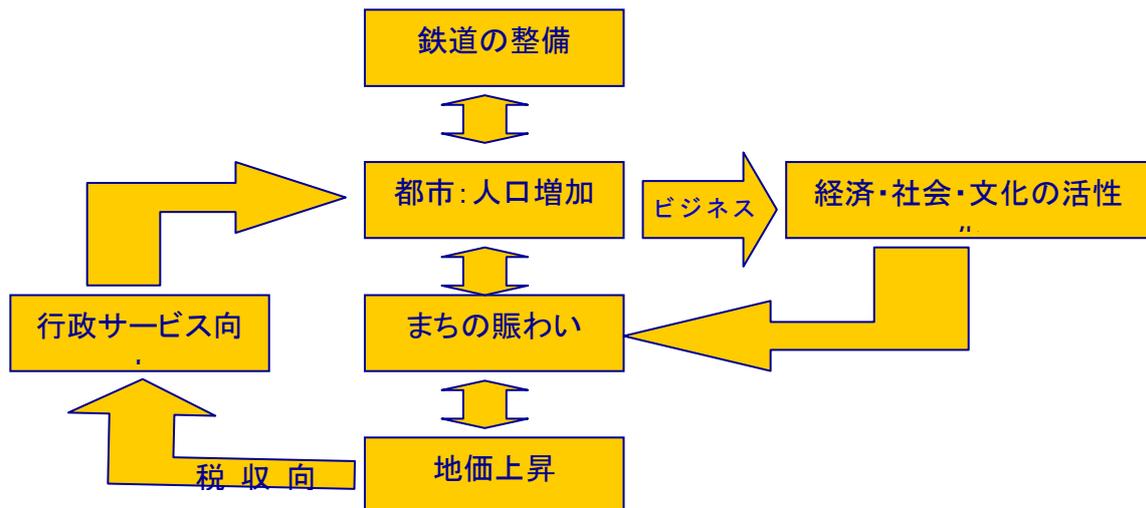


図7-1 鉄道と都市の「共発展」構造²⁾

また、鉄道整備が進み都市に人口が集積することは企業にとっては、消費者や労働力の増加を意味することであり、ビジネスチャンスの拡大となる。こうした諸活動の活性化によってビジネスだけでなく、様々な経済的・社会的・文化的な活動も活性化する。

こうした活動が活性化することによって、まちの賑わいも更に進展する。

都市が発展を続けると人々の動きも活性化し、人の活動も多様化し、大量化する。そして鉄道利用者も増加し、鉄道のサービスも充実することになる。

以上のように、鉄道による輸送力の拡大は都市の発展を促進し、都市の発展は鉄道の発展を促すことになる。あたかも生物が相互に依存しあうことで持続的に成長することを意味する「共発展」するかのように、鉄道と都市においても「共発展」構造が存在し、鉄道と都市が共にスパイ

ラル・アップ的に発展してきた。

その結果、都市の中心的な駅や乗降者数の多い駅には駅前の繁華街、駅前商店街が形成されることになった。今度は、この駅前の繁華街、商店街を目指して人々が集まるようになってきた。



図 7-2 駅前の繁華街・商店街：阪急梅田駅と JR 福知山駅（駅前飯店の看板）

こうした駅前の繁華街、商店街の形成・発展の背景には、鉄道沿線における住宅地の開発などによる人口の集積が進み、鉄道沿線を生活圏とする多くの人々が存在するからである。鉄道沿線における様々な事業の展開がこうした人口の定着をもたらした。

そのモデルとなったのは、1910年に開通した箕面有馬電軌軌道（現、阪急電鉄）の実質的創業者である小林一三が開業時に手がけた沿線における郊外住宅地の開発。宝塚新温泉など各種の集客施設、そして鉄道利用者が増加した1929年における梅田駅におけるターミナル百貨店の開業など一連の鉄道を中心とした都市開発である。これは小林一三モデルと言われ、私鉄経営のビジネス・モデルとなっている。こうした鉄道を中心とした都市開発は、現在の米国などで TOD（Transit Oriented Development）と言われるものに形態は近似している。米国などにおける TOD の場合は、行き過ぎたモータリゼーションに対するカウンターパワーの影響があるが、我が国の私鉄創成期に誕生した小林一三モデルは鉄道沿線に人々を集積することで多様な事業を展開し、企業経営の安定化を意図した結果できあがったものである。

多くの企業・人口などが都市へ集中する時代背景を追い風として、沿線における不動産事業や集客産業、商業などを鉄道と組み合わせて展開することで小林一三モデルは成功し、我が国の多くの私鉄は諸外国の鉄道とは異なり行政からの補助なく鉄道事業を展開するという世界でも稀な鉄道事業モデルが形成された（表 7-1）。

表 7-1 営業収入で自立的に運営する日本の鉄道（鉄道運営に対する行政からの補助率）³⁾

	運営費に対する補助率
日本	0%
アメリカ	30～50%
フランス	約50%
ドイツ	約55%
イギリス	30～65%

こうした鉄道事業モデルの形成に大きな役割を果たした小林一三のビジネスに関する考え方を簡単に紹介しておきたい。

一三は宝塚少女歌劇について、「大劇場主義」と「新国民劇の創成」という二つの思想⁴⁾をししばし示している。この思想は彼のビジネスを支える思想をわかりやすく表現したものであると

考えられる。

「大劇場主義」とは歌劇上演を行う場合に原価が同じであれば、より多くの客に観劇してもらう方が低料金とすることができるということであり、劇場は大きなものを創るという発想を述べたものである。実際に、こうした思想を具現化したものとして1924（大正13）年には4,000人収容の宝塚大劇場が開設されている。こうした事業の考え方は宝塚歌劇だけでなく、常に大衆の方を向いた事業を追求した一三の経営の基本にあったと考えられる。

また、「新国民劇の創成」とは歌と台詞と舞踊を組み合わせ、新時代の感覚と装備を織り込んだ歌舞伎の創造と説明され、こうした取り組みを本物とするための教育機関として1919（大正8）年に宝塚音楽歌劇学校（現・宝塚音楽学校）が創設されている。これも宝塚歌劇だけでなく、本格的で新たな生活文化に取り組む姿勢を示したものであると考えられる。

こうしたことから一三は単に鉄道の敷設と運賃収入による事業を考えたのではなく、むしろ鉄道の利用者である大衆に方を向いた事業を、新たな文化的な価値を提供することで実行したといえる。すなわち新たな価値あるライフスタイルを消費者や鉄道利用者に提供することで、事業への支持を受けるという「利用者価値の向上」を事業展開の思想としたのである。

その結果、郊外住宅地の開発はもとより、宝塚少女歌劇、ターミナル百貨店（1929年、梅田における阪急百貨店開設）やスポーツ事業、イベント開催、学校誘致など様々な事業がこうした利用者から支持を受けるものとなり、私鉄経営の事業モデルとして成長していったのである。同時に鉄道沿線には鉄道を活用したライフスタイル＝沿線文化が形成されたのである。

また、こうした思想的な背景があるからこそ、様々な事業を組み合わせ、鉄道事業を支えることで表7-1に示すように諸外国と比較しても鉄道経営が自立的に行うことができたといえる。

7. 2 都市問題の変化と鉄道駅と都市

都市が拡大発展し、都市問題が人口や産業の集中により生じる住宅問題や公衆衛生問題、混雑問題などであった時代には、自然に親しめる郊外における生活が輝いて見え、鉄道沿線における郊外住宅地開発が進展した。さらに、都市への集中が続き、第二次世界大戦後の高度経済成長期の頃から進展しはじめたモータリゼーションを背景に、鉄道沿線から離れた郊外における住宅地開発も進展していった。

しかし、バブル経済崩壊以降、空き店舗の増加や人口の都市外への流失など中心市街地における空洞化、都市の活力低下が新たな都市問題として認識されるようになってきた。

こうした新たな都市問題が生まれてきた背景には、我が国の総人口が2004年12月の1億2,780万人をピークとして減少過程に入るとともに人口構造の少子高齢化の一層の進展など国土レベルにおける人口構造の変化がある。都市への人口集中は一部の都市を除いてなくなるのである。さらに高度経済成長期以降の爆発的なモータリゼーションの進行は、都市の郊外における低層低密度な市街地の拡大を促進するとともに都心の空洞化を促進することになった。

オランダの都市学者であるクラッセンの言う「都市サイクル仮説」によれば、都市は「都市化」→「郊外化」→「逆都市化」→「再都市化」の4段階のサイクルをたどるとされているが、まさに我が国の多くの都市が、都心部への人口集中が進展する「都市化」の段階、郊外への人口の展開が進展する「郊外化」の段階を経て、「逆都市化」の段階に至ったといえる。

都市の成長とともに事業を拡大してきた鉄道も、こうした状況では利用者も減少傾向を避ける

ことができない。

図 7-3 は関西私鉄大手 5 社の利用者数の推移を 1985 年を 1.0 として示したものである。これを見ると 1991 年頃に各鉄道会社の利用者数のピークがあり、それ以降 2004 年に至るまで一貫して減少傾向にある。しかもピーク時に比べて 2~3 割の減少となり、毎年 2 ポイント程減少していることがわかる。

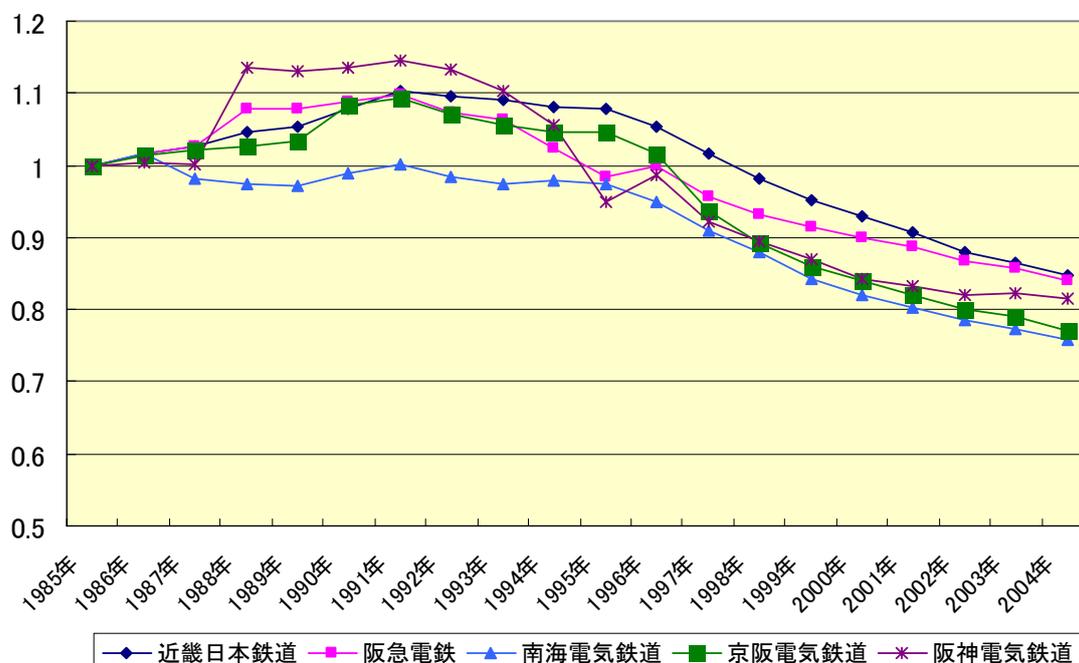


図 7-3 関西私鉄大手 5 社の利用者数推移 (1985 年を 1.0 として) ⁵⁾

こうした減少傾向の原因として 1980 年代後半から 90 年代前半まで日本の景気を過熱させた「バブル」と、バブル以降の不況もあろう。経済が停滞すると通勤をはじめとする人々の交通量も低下するからである。

図 7-3 に示す利用者減少の背景には、こうした景気の動向以上に関西の都市圏における人口構造の変化、都市構造の外縁化などが大きく関係していると考えられる。

ここでいう人口構造の変化とは、人口構造が高齢化することである。

2000 年の京阪神都市圏パーソントリップ調査によると、一日一人当たりのトリップ数である生成原単位の 2.51 トリップ/人日であるが、65 歳以上の高齢者の生成原単位は 1.66 トリップ/人日と 66%程度に減少する。このために、都市圏における人口総数に大きな変化が無くても人口構造の高齢化の影響で交通量は減少する。

今後は、これまで通勤などで日々鉄道を利用していた生産年齢人口に含まれていた団塊の世代の人達が定年退職などにより仕事の第一線から大量にリタイアする。生産年齢人口の減少は交通そのものが減少することを意味する。

したがって、人口構造の高齢化傾向が進展することにより、図 7-3 に示すような鉄道利用者数の推移は今後も右下がり傾向が続くことが想定される。鉄道利用者数の減少は、運輸収入の減少に直結し鉄道経営の舵取りが難しい状況が続くことになる。

また人口構造が高齢化すると、これまで勤労をすることで支払われていた所得税、住民税なども減少することとなり、行政の税収も減少傾向が生じることになる。税収が減少すると、行政に

よるサービスなども低下する恐れが生じる。

都市構造の外縁化は、都市内に居住していた人々が郊外に転出することだけでなく、従来都心に集積していた事業所、商業施設、行政機関、医療施設、教育機関などが施設のリニューアルや規模拡大を意図して、郊外の幹線道路沿道などへ転出することによって生じる。こうした郊外へ転出した施設へのアクセスは従来の鉄道に代わって自動車利用が中心になる。

都心に立地していた頃には鉄道利用が行われていたとしても、施設の郊外移転後の鉄道利用は減少することになる。

こうした人口構造や都市構造の変化によって、鉄道利用数の減少傾向が続いている。

まさに、逆都市化の状況にあると言える。この状況は図 7-1 で示した都市の鉄道の共発展構造によるスパイラルアップの状況から、一転して都市も鉄道も相互に関係しあってスパイラル・ダウンしつつある状況になっていると行うことができよう。



図 7-4 疲弊する駅前商店街（宇都市）

さて、既に述べたように、これまで行政からは補助なしで鉄道の運営が続けられてきた。これは小林一三の事業モデルの存在が大きな役割を果たしてきたのであるが、さすがに 100 年の年月を経ることで、このモデルについても限界が見えてきた。これまで見てきたように、鉄道利用者数の減少による運輸収入の減少は鉄道会社の経営危機に直結する。また、これまで鉄道会社を支えてきた不動産事業部門においても、最早沿線において開発利益を出すことのできる土地は残り少なくなっている。さらに、これまで多様な事業を鉄道会社は展開してきたが、必ずしも全ての事業において成功している訳ではなく、むしろ経営を圧迫しているものも多いようである。

これまで鉄道会社は行政との接点も事業免許など様々な許認可事務や連続立体化事業などに見られるような交渉相手であることが多く、相互に助け合うパートナーとしての関係も十分に築くことができなかった。このため、鉄道の抱える現状は一般市民を始めとする行政などにも正しく伝わっていない場合が多い。

このため、鉄道が果たしてきた都市との共発展関係における役割についても十分に認識されていないことが多い。

7. 3 鉄道駅とまちづくりの役割の再認識

逆都市化の段階における鉄道と都市とのスパイラル・ダウンの関係が続くと、当然ながら都市も鉄道も衰退し、場合によっては消滅してしまう恐れがある。

果たして都市は衰退し消滅しても良いものであろうか。

おそらく、ヒトは集まって住まないと生存が難しいこと、ヒトは他者とのコミュニケーション欲求の強いこと、文化が集積するところに魅力を感じることを考え合わせると、都市は人類が創造した必要不可欠な社会的な装置である。したがって都市には社会的・文化的ストックが集積されているのである。都市が空洞化することはあっても、都市の必要性はなくならなであろう。クラッセンの都市サイクル仮説でも、「逆都市化」の次には「再都市化」の段階が想定されている。

では、近代都市形成期に都市と共発展してきた鉄道は、これからの社会において必要とされるのであろうか。

交通手段としての利便性を考えると自動車とバイクと自転車と徒歩があれば、日常生活に不便は感じないという意見があるかも知れない。おそらく鉄道路線がネットワークとして十分に機能していないような都市部以外の地域では、自動車が主たる交通手段である場合もある。

例えば、1999年の富山高岡都市圏のPT調査によると自動車の分担率は84%であり、鉄道の分担率は3%となっている。

こうした都市では自動車が交通手段の軸を担っているわけである。しかし、都市の交通インフラとしては自動車走行空間である道路のみを対象と考え、鉄道などは不要だと考えられているわけではない。

富山市は確かに自動車の分担率が極めて高い都市圏ではあるが、このまま自動車型の都市では、高齢者が増加した際のモビリティの確保問題、道路維持コストや清掃・ゴミ収集コストなどの増加問題、環境問題などに対応するために、これからのまちづくりの方向を「コンパクトなまちづくり」と定め、それを実現するための方策として廃線となったJR富山港線のLRT化（富山ライトレール）や市内電車・環状線化計画など鉄道を「串」、中心市街地を「おだんご」に見立てて、公共交通を不可欠とした施策が展開されている⁶⁾。

自動車の分担率が極めて高い富山市に比べると、京阪神都市圏における2000年のPT調査では鉄道の分担率は19%、自動車は31%である。京阪神には総延長約1,600kmを越えるの鉄道網が形成されている。こうした交通インフラのストックが自動車の分担率を下げ、鉄道の分担率を上げるのに機能している。したがった鉄道網のストックを活用したまちづくりが期待されている。

さらに鉄道は自動車と比べると限られた空間においては圧倒的な輸送能力を有する。

図7-5は混雑時1時間において幅3mの空間における各交通手段別に輸送能力を見たものである。これより鉄道は自動車に比べると77倍という圧倒的な輸送能力がある。

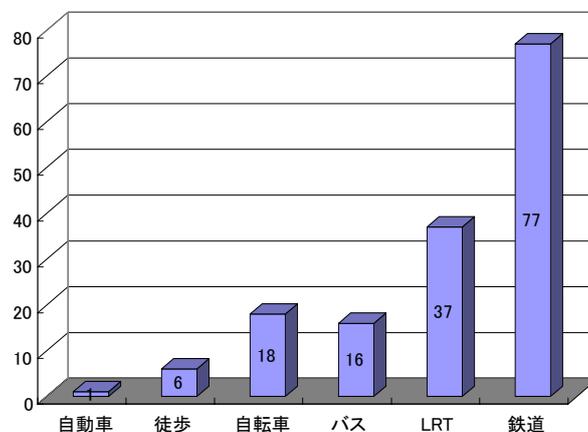


図7-5 交通機関の輸送可能旅客数（秋山）

（自動車を1として混雑時1時間に幅3mの通路によって輸送できる旅客数）

これより、人口や様々の施設が集積している都市空間では道路幅などに対する空間的な制約が大きく、人々の交通を担保するためには、鉄道とバス・LRT、自転車や徒歩を組み合わせることが望ましいことが理解できる。すなわち、都市において自動車は決して便利な交通手段ではなく、交通渋滞を緩和しまちに賑わいをもたらすためには鉄道を中心として、バスなど公共交通体系を適切に組み合わせることが望ましいことがわかる。

また、交通手段別の環境負荷を示したものが図 7-6 である。

これより、鉄道は自家用自動車に比べて人・km 当たりの二酸化炭素排出量は 1/9 であることがわかる。現在最も重要な環境問題の一つである地球温暖化に対して、温暖化ガスの排出量が少ない鉄道を中心とした公共交通体系を構築することは京都議定書を実現するためにも重要な取り組みとなる。

都市内における輸送能力と賑わいや支えるということは、多様な人々の都市への集積を可能としているということであり、こうした人々が展開する都市の魅力を鉄道が下支えているということである。

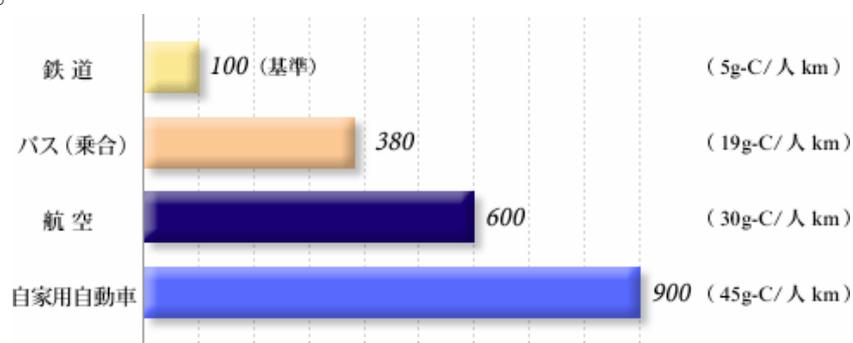


図 7-6 交通手段別 CO2 の排出量

地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料

また他の交通手段と比べる CO2 の負荷が少ないということは持続可能なまちづくりを進めるために鉄道の果たす役割には大きなものがあるということでもある。

さらに、富山市の事例でも触れたように人口構造の高齢化が進展すると、自動車の運転の困難な人々が増加することとなり、それらの人々に対するモビリティの確保を行うためにも鉄道を中心とした公共交通体系が不可欠である。こうした高齢者などに果たす鉄道の役割は、モビリティの確保だけでなく、存在そのもの持つ安心感も大きいと考えられる。

高齢者だけでなく、モビリティの確保された鉄道駅を中心とした鉄道沿線は地域の安心感や安全感が高く、相対的には地価も高い所が多くなっている。

これらの鉄道の果たす役割に加えて都市サイクルの「郊外化」の段階には鉄道の存在があることで、沿線の宅地開発や居住地の集積が行われた。この結果、沿線の開発が進み行政は多額の固定資産税などを得ることとなった。

こうした点を踏まえると都市には、鉄道及びそれを主軸とした公共交通体系は今後も不可欠であることがわかる。鉄道がまちづくりに果たす役割について鉄道会社だけでなく、一般市民、行政などにもわかりやすく再認識をしてもらうことが、これからの鉄道事業を持続的に継続するためにも極めて重要なことである。

7. 4 鉄道駅とまちづくり：新たな潮流

先ず、「まちづくり」という言葉について簡単に整理しておこう。

従来の公共事業型で行われた道路・街路事業（土地区画整理事業や市街地再開発事業も広義の街路事業である）、河川、公園など社会基盤整備における構想→計画→事業実施→管理という一連のプロセスにおいて、行政が主で、地元関係者（住民、企業など様々な利害関係者）は反対運動を含めて意見を述べることはあっても、議会などの機会を除いて計画内容などに立ち入ることは希であった。こうした行政主導の公共事業に対して、住民などの意思を反映した社会資本整備や、ハードな施設整備だけでなく、施設運営などソフトな面を強調した、よりキメの細かい事業や活動を「まちづくり」と言うことが多くあった。しかし、まちづくりの表記の仕方にしても、街づくり、町づくりなどが混在するように、特に定められた定義がある訳ではなく、参加型、手続き重視、ソフト施策も重視などのイメージをもった社会的な活動をイメージしてまちづくりということばが使われてきたと考えられる。

それが1995年の阪神・淡路大震災におけるボランティア活動の活性化、97年の河川法の改正による「河川整備計画」における地域住民等の意見反映、99年のNPO法（特定非営利活動促進法）の成立、2000年の交通バリアー法（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）による構想段階からの当事者参加の位置づけなど、法的にも住民などによる社会的活動や参加を促進することを位置づけることが次々とでてきた。こうした一連の変化の背景には事業を行政だけで実施することによって生じる様々な摩擦があったことだけでなく、震災時に行政だけでできることは極めて限定され、市民のサポートの重要性が痛感された点もあり、さらに成熟した市民活動・住民活動など生まれ初めてきたことなどがある。

多様な活動を包含するまちづくりについては、多様な意味があり、あえて定義をする必要はないかも知れない。

しかし、ここでは筆者自身が体験し、現在も関わっている様々なまちづくり活動について図7-7のように定義をすることで、活動の展開についての方向性を明確にできるものと考えられる。なお、この定義と活動方向については、NPO こうべまちづくり研究所理事長の小林郁雄氏との会話を通して得られた示唆を整理したものである。

この図で住民とあるのは、居住者だけでなくまちに関わりを持つ来街者、企業、学校、NPOなど、まちに関するステークホルダー（利害関係者）と言われ主体のことである。

図7-7 まちづくりとは

- | |
|---|
| <p>○「まちづくり」とは
住民によって自立的、継続的に取り組まれる地域の環境改善活動</p> <p>○「まちづくり」に必要な3つの活動方向</p> <ol style="list-style-type: none">1. いつでも集まることのできる場の形成（参加場のデザイン）2. 参加した人達が自由に意見を出せる方法（ファシリテーションの技術）3. 出てきた意見を実現する方策（プロデュースの方策） |
|---|

さて、都市の衰退問題に対応する場合に、まちの利用者であり、まちづくりの主体となる住民たちとの連携が不可欠となる。

声も消えていった。さらに各鉄道会社がこうした共通カードを活用する方策として、他社の沿線におけるイベントなどの紹介など、これまではなかった複数社による共同した利用促進策の実施が行われるようになってきた。こうした共同した取り組みを背景として鉄道事業に必要な物品の共同購入などによる仕入れ価格の低減策などの連携が行われるようになってきた。利用者の利便性という価値を向上することで利用増加を進めるとともに、鉄道事業者間の連携による新たな価値創造も行われるようになったのである。

こうした経験を背景に PiTaPa の発行が行われている。これは我が国の交通系 IC カードの中でも最も高いサービス水準をめざして、ポストペイ（料金後払い）が採用されている。この仕組みを利用することで、商業施設における使用と公共交通利用をヒモづけることが可能となり、ショップ de ポイントなどの地域のステークホルダーと結びついた新たな利用性が開発されている。

また、企画切符として開発された「3day チケット」は大阪市などへのアクセスについて 3 日間限定ではあるが、利用する公共交通についてはフリー乗降が可能となる。事業者を問わずフリー乗降ということは利用者から見れば初乗り運賃の併算が行われていないことになる。これは今後の公共交通利用促進において問題となる初乗り運賃併算問題への対応策を示唆しているようにも考えられる。

こうした様々な利用者価値の向上策が 1 社だけではなく、複数社を束ねたスルッと KANSAI において取り組まれていることは全国的にも先駆的な事例であり、関西がこうした取り組みの先進地域と言われる背景となっている。

② エコモーション神戸（2005 年 10 月本格実施）

神戸 TDM 研究会が都心商業者などと都心乗り入れ自動車への対応策と、公共交通利用促進をテーマに検討をしたことから始まる、神戸市交通局の地下鉄の利用者を調べると小学生の利用者割合が平日で 0.2%、休日は 1.0%と極端に少ないことがわかった。また商業施設に併設された駐車場利用調査からは、クルマ利用の理由の 7 割が子供の同伴ということ、3,000 円分の買い物で無料になる 120 分の駐車が 6 割であり、その 120 分間の多くが必ずしも当該商業施設の利用をしている時間ではないことが把握された。駐車費用が無料ということは、自動車以外で来店する人達もこの費用を負担していることであり、利用する交通手段によって不公平が発生している。

こうした議論と調査の結果、市交利用については休日の大人利用者 1 名につき小学生 2 名まで無料というエコファミリー制度、商業施設については公共交通利用者について割引の実施などのエコショッピング制度の二つからなる取り組みが実施された。

これらの制度は行政、公共交通事業者、都心商業者、NPO、住民など様々な人々の協力で順調に成果を上げ約 2 年間の実験期間を経て本格的に実施されるようになった。まさに、ステークホルダーの協働により様々な局面で利用者に価値を提供することで、定着した制度となったのである。

さらに、こうした成果を踏まえて KOBEPiTaPa が発行され、このカードに搭載されたクレジット機能を使うことで蓄積されたポイントを NPO など地域の活動を行う団体に寄付をする仕組みなど、より多くの人々を公共交通利用と関連して巻き込んでいく方策が実施されている。

③ え〜がなクーポン

神戸電鉄が実施している利用促進策である。沿線から三宮往復券と映画館のチケットがセットされて 1,900 円というお得なチケットである。これは映画館のチケットを大量購入することで価格を下げることに成功したことで成立したものである。沿線住民から見れば電車の運賃に少しだけ追加するこ

とで映画鑑賞が可能となり、映画館からは集客や映画ファンの掘り起こしになり、もちろん鉄道事業者にとっては利用促進になるという3者が共に価値を見出すことができる仕組みとなっている。

④ MM（モビリティ・マネジメント）の取り組み

兵庫県（川西・猪名川地域など）、大阪市（府域各自治体、各事業所）、京都府（宇治市など）、和歌山市（和歌山鐵道沿線）など関西の各地で近年盛んにMMが取り組まれるようになってきた。

MMの目的は、過度な自動車利用の現状について、クルマ利用者の意識に働きかけることで、行動転換を促すことより交通行動における自動車への依存を減少することである。そのため、自動車利用者の環境意識や健康意識などに働きかけるコミュニケーションを行うものである。

次第にMMの経験が増加することで、こうしたMMの手法について周到に準備して考えられた取り組みについては効果があることが確認されてきた。

実際に公共交通を利用するという意識を持っているが、実際には自動車利用で交通を行うという人々に対してはMMによるコミュニケーションを実施することで、交通行動の変容が行われことが確認されている。特にバスでは、路線や所要時間、料金、バス停の位置などサービスに関する情報が地域の人々に十分に行き渡っていなかったり、情報はあがるが利用するという視点で見られていなかったりするため、MMを実施することで利用が顕在化する傾向がある。またMMにおけるコミュニケーションにおいては利用者が目的とする施設に関する案内情報なども添付することから、地域のステークホルダーとの連携が望ましい。

こうしたMMの取り組みも本来は公共交通利用に関心がある人達に環境や健康、地域情報などを有効な情報としてコミュニケーションを実施するという意味では利用者価値を高める取り組みの一つであると考えられる。

（２） 公共交通とまちとの連携

① バリアフリーの取り組み

交通バリアフリー法は建築物のバリアフリー化を推進するハートビル法と統合されて2006年にバリアフリー新法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）として新たなスタートをすることになった。

鉄道駅構内の上下移動や通路の移動円滑化やトイレの障害者対応などのバリアフリー化がこの法律をもとに推進されることになり、多くの実績が蓄積されつつある。駅のバリアフリー化に対して多額の費用を投入して果たして利用者増加につながるのかという声もあると考えられるが、このまま何もしないで高齢社会を迎えたときに鉄道利用を阻む要因を現時点でできるだけ少なくするという点が極めて意義が高いものであると言える。また、駅だけでなく、駅への主要なアクセス道路についても段差解消や信号システムの改善、バスなどとのシームレスな乗り換えなどの取り組みも同時に検討され事業化される。このために駅へのアクセス向上を目的とした行政や道路管理者、交通事業者、公安委員会、沿道事業者や障害当事者、高齢者、一般の市民などが参加して検討する仕組みとなっている点でも、今後の鉄道の利用促進の重要なテーマであると言える。

さらに、駅を愛する人々が多いことも、こうしたバリアフリー化の検討で気づくことである。駅のバリアフリー化はハードな施設整備だけでは達成することは難しい。そのため「心のバリアフリー」化を推進するために、駅や周辺での移動のお手伝いや案内などを行う「駅ボランティア

ニア」を公募すると多くの方々が参加されている。こうしたボランティアの人たちは、実際にはバリアフリーのお手伝いに限らず、駅周辺地域のコンシェルジュであったり、安全や安心を支える活動をされているように考えられる。

② 自主運行型コミュニティバス

武蔵野ムーバスのヒット以来、コミュニティバスの運行が全国各都市で取り組まれている。その多くが地域の要望を受けて行政がなんらかの形で運行支援を行っているものである。こうしたコミュニティバスとは異なり、運営リスクも住民が持って運行されている自主運行型コミュニティバスが近年取り組まれ始めてきた。

その代表的なものが京都の醍醐コミュニティバスであり、神戸の住吉台くるくるバスである。その他にも四日市市の生活バスよっかいち、東京都心の丸の内シャトルなどの事例があり、次第に各地でも増えてきた。

これらのバスの運行の動機は様々ではあるが、地域を支える公共交通の必要性が強くステークホルダーたる住民に意識されたことによって運営をされているものである。そうしたことも関係すると考えられるが、住吉くるくるバスなどは車内がまさにコミュニティセンター（あるいは井戸端）化して、利用者が相互に語り合う空間となっている。また、これまで自宅から出ることがなかった老人が毎日バスを乗ること目的として外出するという事例や、バス運行にともない自家用車の保有をやめたという家庭が出はじめている。

まさに、公共交通がまちを結び、まちの人々が公共交通を支えているのが、自主運行型コミュニティバスである。

こうしたコミュニティバスの路線は基本的には地域の主要な鉄道駅と結んでいることから、重要なフィーダーシステムとして認識し、よりバスと鉄道とのシームレスな利用が行われるような工夫なども地域の人達と考えることが望まれる。

(3) まちの構造を変える鉄道

○富山ライトレール

全国でも最も住みやすい都市としてランクインの常連都市である富山市は、既に述べたように、今後「最も住みにくい都市」に転落しないようにコンパクトなまちづくりを都市の進むべき方向として定めた。

そのためには、公共交通を中心とした都市構造の再編を重視している。そのリーディングプロジェクトが 2006 年 4 月に開業したのが延長 7.6km の富山ライトレールである。廃線予定の JR 富山港線を LRT 化して、魅力的な LRV 型の車両、この車両とトータルデザインされた電停、密なダイヤと営業時間の延長、静音化された軌道の採用、主要電停におけるフィーダーバスとのホームツッホームの乗り換えシステムやパーク&ライドやサイクル&ライド駐車場整備、200 円均一の運賃、ラッシュ時の信用降車、IC カードシステムの導入など様々な魅力的な試みを実施している。

その結果 JR 時代には平日で 2.3 千人であった利用者数が 4.9 千人となり、増加の内訳を見ると平日の通勤利用者が以前に比べて 1.9 倍の 1.5 千人に増加していることが特徴である。また他の目的も含めて交通手段から富山ライトレールに転換した人は平日で 572 人（12%）、休日では 700 人（12%）となっている。さらに純粋な利用増加も平日で 1,024 人（21%）、休日では 2847 人（51%）となっている⁸⁾。通勤交通の自動車からの転換などが今後も継続すると考えると、富山ライトレールの当初から意図であったまち構造を変えるという可能性が感じら

れる。

まだ富山ライトレールが運行を始めて 1 年未満であり、早急な結論を出すことは控えなければならないが、こうした鉄道の利用者増加は、通勤者の利用手段転換などを通じて、これまで郊外のショッピングセンターに立ち寄っていた買い物などについても、都心商業施設に行く効果や、観光や沿線の家族への訪問に富山ライトレールを使うということは、その前段でも公共交通を利用することが感えられるので、富山市内の公共交通全体の利用も増加するようなシナジー効果も想定される。そして公共交通の利用体験が蓄積していくことで、公共交通のサービス水準が高い中心市街地への来訪も増加することで中心市街地の賑わい増加などへの寄与も考えられる。

富山市では今後も市内電車・環状線化計画など公共交通の充実に取り組まれる予定である。これらの事業が相互に効果を発揮することで、コンパクトなまちの形成が期待されている。

7. 5 鉄道駅とまちづくり：共発展のために

これまで見てきたように、中心市街地の空洞化の背景はモータリゼーションの進展がある。自動車の保有台数が少ない時代には都市も自動車を受け入れる容量があったが、現在の都市空間においては自由に自動車が走れる空間を確保することは困難なことである。都市と自動車との関係を新たに考え直すことが必要な時期を迎えたということである。

モータリゼーションは高度経済成長をはじめとする、我が国の経済基盤を固め社会的な富の蓄積に大きな役割を果たしたことは間違いない。しかし、我々の都市は既に「逆都市化」の段階にある。そして「再都市化」のきっかけをいかにして得ることができるのかが大きな課題になっている。富山市の事例を見るまでもなく「再都市化」を図るときに交通インフラが果たす役割は大きく、しかも公共交通の利用性を高めて、住みやすく活動がやりやすいまちの構造に変えていくのが重要となる。

今では LRT の「聖地」となっているフランスのストラスブールでも、1988 年の自動車分担率は 50%で公共交通は 7%（他に 2 輪が 10%、徒歩 33%）であった。こうした交通の状況であった 1989 年には自動車道路の拡充か、LRT の導入かを争点とした市長選挙が行われ、これに LRT 導入派のトロットマン市長が勝利した。彼女は単に LRT の軌道を敷設したのではなく、自動車の都心流入の抑制、歩行者空間の拡大、P&R など様々な TDM 施策の実施、そしてバス利用性の向上という公共交通中心型の都市実現をめざして様々な政策をパッケージとして実施した。その中でも LRT 導入はこれら事業を牽引するものであった。

こうした事例できたことでヨーロッパでは一気に LRT が普及していった。単に LRT が整備されたのではなく、自動車型から公共交通中心型の都市実現を進める都市が増加してきたと考えるべきであろう。

さて、我が国でも自動車中心型から公共交通中心型の都市実現へと「潮目の変化」がはじまりつつある。この潮流を加速することが「再都市化」を推進することになる。

このためには、

- ① 都市内における自動車交通の節度ある抑制
- ② 公共交通の利用性の向上
- ③ 歩行空間の魅力ある拡充

の三点が必要となる。

ここでは②の公共交通の利用性向上について簡単なコメントをしておきたい。

我が国の公共交通は「独立採算」で事業を行ってきた。事業成立のためには顧客獲得が不可欠であり、様々なサービスが展開されてきた。しかし、都市の成長を支えた鉄道を中心とした公共交通は「大量輸送機関」として、利用者に対するきめ細かな利便性の提供よりも、安全で効率的で大量の輸送を重視した経営が行われてきた。そのために、利用者に対する、よりきめ細かく、より高い質の価値提供・便益の向上への取り組みは十分ではなかった。

しかし、自動車から公共交通への流れを促進するためには、高いサービス水準の公共交通を実現する必要がある。料金体系、ダイヤ、路線・系統、乗り換え、車両や施設の快適性の向上など様々な面での充実が必要となる。特に料金やダイヤなどのサービス水準向上には1社だけではなく、複数社の連携したものでないと不十分である。

これを実現するためには、資金的なものを含めて鉄道会社単独での取り組みでできることには限界がある。したがって、地域のステークホルダーたる住民・企業・行政などとの連携によって公共交通のサービス水準向上を支える仕組みづくりを行うことが期待される。たとえば行政においては、都市内道路の整備にかかる予算を公共交通サービスの充実にシフトすることによって、財源の確保を行うことなども市民の合意を前提として実施することが望まれる。

関西は我が国でも最も鉄道網の充実した都市圏である。こうした恵まれたストックを「逆都市化」から「再都市化」に進むために最大限に活用することを考えることが必要であろう。

参考文献

- 1) 土井勉：「鉄道が築いた都市」, 北村隆一編著『鉄道でまちづくり 豊かな公共領域がつくる賑わい』, pp.9～36, 学芸出版社, 2004年.
- 2) KISS RAIL pp.72 を参考にして土井追記作成
- 3) 欧米における鉄道改良のための計画と補助; <http://www.catt.go.jp/kaigaichousa/e-index.htm>
- 4) 木下成：夢を描いて華やかに-宝塚歌劇団の80年-, 土木学会誌 Vol.79, pp.94～98, 1994年11月.
- 5) 関西鉄道協会：各年度「大都市交通要覧」より作成
- 6) 土井勉：潮目の転換期を迎えたまちづくりと公共交通-富山市におけるコンパクトシティへの取り組み-, 運輸と経済第67巻第2号, pp15～23, 2007年2月.
- 7) スルッと KANSAI の取り組みについては HP (<http://www.surutto.com/index.cgi>) 詳しい.
- 8) 富山市：公共交通活性化による省エネルギービジョン