

▶ステークホルダーとの関わり

ステークホルダー・ダイアログ

鉄道と持続可能な社会

2005年4月26日に、「持続可能な社会実現に向けたインターモーダル戦略」をテーマに、各分野の専門家の方をお招きして、第2回ステークホルダー・ダイアログを開催しました。

鉄道が地域を変えていく

中村 企業はビジネスの成功と同時に、持続可能な社会の実現に貢献することが求められています。そこで、鉄道にはサステナブル・モビリティの実現に向けてどのようなポテンシャルがあるのか、鉄道は地域が抱える問題にどう関わっていくべきか、そんな議論をしたいと思っています。

誰でも利用しやすい駅づくりを

村上 これまでの日本の街づくりは、車中心に進められてきたように思います。けれど、これからますます社会が高齢化していくにしたがって、車を運転できない人がどんどん増えていくでしょう。そうしたことを考えて先手、先手で街づく

りや道路整備、交通政策を実施していかないと、皆がタクシーを使わないと生活できない、そんな社会になってしまうのではないかと心配しています。

同じ視点で駅の利用者を見ると、その半数は階段の上り下りがすごく辛い人だったり、大きな荷物と赤ちゃんを両手に抱えた人だったりします。

そういう意味で、駅のエレベーターがどんどん充実してきていることはとてもいいと思うのですが、どの駅にはエレベーターがあるのか、駅の中ではどこにエレベーターがあるのかがまだまだわからない。車椅子の人や赤ちゃん連れの人が出かける時、事前にインターネットなどで調べられるといいなと思います。

これはほんの一例ですが、もっと多様

な人が不自由なく、楽しみながら移動できるしきみを考えていく必要があります。そのためには、いろいろな暮らし方をしている人たちが意見を出し合って計画づくりに参加できることが大切です。計画をつくるプロセスに市民が関わることで、できあがったシステムをサポートしてくれる人も増えてくるはずですよ。

牧村 私は道路行政に関する調査や政策提言などの業務に携わっていますが、近年特に言われるようになったのが、量から質の時代への変化です。質というキーワードの中でも気になっているのが、結節点としての機能、特に「待ち」空間です。交通手段をスムーズに乗り継げる工夫も重要です。

海外では、鉄道とバスが同じホームに

第2回 ステークホルダー・ダイアログ 参加メンバーの皆さま



中村 文彦 氏(座長)

横浜国立大学大学院
環境情報研究院 教授

専門は都市交通計画。国土交通省交通政策審議会計画部会委員をはじめとする数多くの公的活動をこなすかわら、土木学会論文編集委員も務める。著書は「都市交通計画」「バスはよみがえる」など多数。



大花 博重 氏

新潟県土木部
都市政策課 都市計画係長

1988年に新潟県庁入庁。入庁後、主に道路行政に携わる。97年に社団法人雪センターへ派遣、02年に第3回新潟都市圏パーソントリップ調査業務の担当(～04年)を経て、現職。



須田 春海 氏

市民運動全国センター 代表

地域民主主義と自治体改革に関心をもち活動。1980年に市民運動全国センター設立に参加、82年より現在まで同代表世話人。このほか環境自治体会議事務局長(92年～現在)、環境省・全国地球温暖化防止活動推進センター長(99年～03年)などを歴任。



牧村 和彦 氏

財団法人計量計画研究所
交通研究室 室長

専門は交通計画、交通工学、ITS。交通工学交通まちづくり研究会委員やISOの公共交通専門委員会国内分科会などに携わる。主な著書に「成功するパークアンドライド、失敗するパークアンドライド～マーケティングの視点から考える～」(共著、丸善)など多数。



村上 千里 氏

社団法人日本消費生活
アドバイザー・コンサルタント協会
環境委員会委員

環境問題に関心をもち始めた企業や市民のための環境情報センター「ジャパンエコロジーセンター」や、環境省所管の環境情報センター「地球環境パートナーシッププラザ」の開設に参加。2002年からNACS環境委員会に参加。



あって5歩で乗り換えられるハノーバーの例や1階が鉄道で2階がバスというパースの例などがよく知られています。こういう空間は非常に重要で、これは鉄道が先導してやっていくべき取り組みではないかと思えます。海外に行くと、JR東日本の「みどりの窓口」にあたる「(アイ)センター」がありますが、ここでは発券業務だけでなく、公共交通の案内やその環境メリットについての情報提供も行っています。これも大切なことだと思います。また、電車やバスなど全ての交通機関が網羅された都市圏全体の路線図も今後必要になるでしょう。

もうひとつ海外の例を挙げます。EU(欧州連合)では「エモーショナル・キャンペーン」を展開しています。「公共交通っていいな、あたたかいな、乗りたいな」と思わせるメッセージを伝えるもので、テレビコマーシャルや駅のポスターなどを使って展開しています。日本でもまだまだできることはたくさんあるのではないかと、というわけです。

鉄道は市民が支える公共財

須田 これからは鉄道がもっと活躍しなければならない時代です。しかし、そういう大事な時期に、鉄道がもう一度貨物を引き受けようとしても、引き受けられ

るだけのしくみや資産を既に失っているのではないかと僕は非常に心配しています。別の言い方をすると、次の政策への対応力を失ってしまったのではないかということです。僕たちにとって大切な財産である線路だとかバックヤードであるとか、そういったものをこれまでにどんどん切り離してきているからです。

今、道路に集中している資源をもう一度鉄道に戻すためには何が必要かを考える時が来ています。やはり鉄道の敷地、つまり軌道をきちんと税金で支えていかなければいけないと思います。僕は基本的には、これは公共政策として取り組むべき問題だと思います。JR東日本は、その中で企業としてしっかり意見を言うていくというスタンスを取るべきでしょう。

鉄道は本来、利用者である市民が守っていかなければならないのです。新しいしくみをつくっていく際には、市民団体とJR東日本と一緒に、鉄道を活かす社会づくりができるといいなと思います。

都市問題の解決に 鉄道が果たす役割

大花 私は新潟から参りましたので、地方都市の事例を紹介させていただきます。私どもは平成14年度に、新潟都市圏の交通実態調査を実施し、6万2,000人の方にアンケート調査をしました。その結果、余暇時間の増加に伴い、買い物や趣味、娯楽など私用目的の移動が増えていることがわかりました。交通手段では自動車の割合がどんどん増えていまして、約





7割の方が自動車を利用しています。公共交通機関の利用者は、鉄道が2.8%、バスが2.6%とごくわずかでした。

私用目的で出かける方のうち、車で移動する方が昭和63年度の39%から65%と増えています。また鉄道駅までの交通手段ですが、やはり車を利用する方が増えており、特に高校生以上の方の通学では、親御さんに自動車で送ってもらう人が同じく1.8%から20.2%と大幅に増加しました。鉄道に対してどう考えているかもお聞きしたところ、駅周辺の駐車場についての不満が大きいことがわかりました。

行政としても反省すべき点があるのですが、これまで私たちは、どちらかと言うと行政機関や病院などを結果的に郊

外へ立地させてきました。その結果がこのデータにも表れています。そこで今、「コンパクトな都市」をコンセプトに、歩いて暮らせるエリアや都市の集積したエリアが緑の田園の中にコンパクトに配置されており、それが公共交通でネットワークされている、そういった土地利用を進めていこうとしています。

山崎 新潟で起こっていることは、東京で間もなく起こります。これまで東京では、郊外に住宅や施設をつくって人を運ぶという方法で鉄道が成長を続けてきました。しかし、2015年以降は、人口減少により都市が縮小を始めます。団塊の世代が退職世代に入って、団塊ジュニアは都心に住み始め、郊外はゴースタウンになり始めている。そうすると、通勤に鉄道

を利用するお客さまが減ってくる。郊外の町そのものが衰退していくという非常に大きな問題もあり、我々も危機感を感じています。

ですから今後は一層、高齢者の方でも生活に困らない徒歩圏の街づくり、あるいはLRT(ライト・レール・トランジット)やバスを活かした生活圏を考えていかなければいけないわけです。つまり都市の再構築が必要ということです。交通手段どうしのネットワークとか、駅から町にいかかにサービスを提供していくとか、広場を魅力的にするとか、そういった点も含めて、鉄道そのものを使いやすくする方法も考える必要があると思っています。これが成功すれば、中心市街地の空洞化という地方都市の問題を解決するモデルにもなると思います。

駅を拠点に コミュニティを再構築

須田 僕は講演などで全国を移動しますが、その際に1日10本くらいしか電車が運行しない小さな駅には人が集まらなくなって、しかも駅の周りは過疎化して閑散としている。そういう場所をたくさん見ます。そうすると、「運ぶ」という機能とは違う機能で駅に人を集めるために、何かいい知恵を出さなくては行けないかなと思います。

村上 地域のコミュニティづくり・街づくりの拠点としてのスペースを、駅が提供するところから始めてはどうでしょう。集まってきた人によっていろいろ面白いアイデアが出てくると思います。

例えば「駅託児」みたいなもの。駅の



カルチャーセンターに集まった地域のおじいさん、おばあさんたちが託児も引き受ける。そうすれば、お母さんたちは知っている人なので安心して子どもを預けて出かけられる。駅は、このような地域に暮らす人だからこそ出てくるニーズを実現できる場に最適なのかなと思います。曾我 駅に人を集めるということと関連してご紹介させていただきたいのですが、私どもは地域の皆さんと一緒に観光開発に取り組んでいます。たくさんの人にお出かけいただいて交流を増やすことによって地域の経済を活性化し、結果としてその地域が維持できるようなしくみがつくれぬか。そういう観点で観光開発をしております。基本となる考え方は、バランスのとれた観光開発、文化主導型の観光開発、内発型の観光開発の3つです。

JR東日本:参加メンバー



取締役
経営管理部長
(現:常務取締役)
小暮和之

投資計画部 担当部長
山崎隆司



営業部 課長
曾我治夫



今の観光資源というのは、地域の人々の生活そのものではないかと考えております。地域に隠れていた魅力を掘り起こし、新たな見せ方を考えながらお客さまにお伝えしていくことが大事だと思っています。自然環境の保護、地元の方々のおもてなしの心を維持できるような環境づくり、地元の皆さんの生活基盤としての鉄道ネットワークの運営。こういうことを組み合わせながら観光開発をし、結果としてその地域に経済効果が出てくるしくみをめざして取り組んでいます。

商品開発の際には、観光でお客さまを呼びたいと考えている地元の皆さんとの接点をいろいろな形で持ち、そういう方々とサポーターである私どもと一緒に、開発推進母体づくりを進めています。

子どもに「公共交通教育」を

牧村 新潟市の例のように、公共交通を利用したことがない子どもがどんどん出てきています。こういう人が大人になったらどうなるかを真剣に考えないといけない。最近、小学校で公共交通機関の利用方法を教えてほしいという依頼を受けました。そういう場で、鉄道は環境にいいし、人にもやさしいということを伝え、

子どもたちをどんどん味方につけていきたい。車しか乗ったことがない子どもにはわからないわけですから。

大花 新潟にJR東日本の新津車両製作所という工場があります。鉄道の日に1日公開しているのですが、これが大変おもしろいと好評です。そういった場で子どもたちを対象にしたプログラムが組めるといいのかなと思います。

中村 本日の議論では、鉄道を切り口にいろいろな問題提起や提案をいただきました。使いやすさという点での課題、駅で過ごす時間の付加価値向上、駅をキーワードにした街づくり、そして子どもの教育と、鉄道にはさまざまなポテンシャルがあることが見えてきたと思います。
小暮 本当にいろいろなご意見をお聞かせいただきましてありがとうございます。今後の私どもの施策に活かしていきたいと思います。今日に限らずご意見がございましたら、お知らせいただけると非常にありがたいと思っております。