

1. 基調講演 日本の地方都市は死んだのか？

筑波大学 システム情報系 教授 谷口 守

皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました筑波大の谷口と申します。今日は、このような貴重な機会を姫路市でいただきまして、どうもありがとうございます。

今日は、豪華なメンバーでパネルまでさせていただきます。僕は、いろんな話題を皆さんが出していただくための前さばきみたいな役割かなと思っています。「日本の地方都市は死んじゃったの？」と、こういうタイトルで始めさせていただいたのですが。皆様、よくご覧になっているかと思いますけれども、日本の都市はシャッター街化していて、いろんなところで結構問題が起こっています。

そういう中で、交通の問題を考えながら、どう再生をしていくかということです。特に今日は、皆さんもよくご存じのヴァンソンさんがフランスからわざわざ来てくださっているということで、僕も大変に参考にさせていただいています。あとで詳しいお話を聞かせていただけたと思います。大変楽しみにしております。

日本のまちが本当に死んだのか、というところから始めたいと思います。こういう状況の中で、これは、僕が岡山大にいた時の倉敷のお話です。地元の方々が、いろいろ工夫をして朝市をやられるとどうということになるかということ、同じ場所でもこういう状況になります。「これは、何人ぐらいの人が来ているのですか」とお尋ねすると、青年会議所の方は、「先生、4万人来ました」と言うのですけれども、「え、うそでしょう」。これで、4万人来たら絶対圧死しますので、4万人というのは主催者発表です。

これは、実際にちゃんとカウントすると、3時間で1万人ぐらいの人が来ています。これは、今日もフロアに来てもらっていますが、当時の学生さんに、完全に出入り口を封鎖というか自由に通すのですけれども、そこで、カウントしてもらいました。こういうのを交通ではコードンライン調査といいます。

これは、ものすごい人手です。よく授業で例を出して説明するのは、北海道で、かつてNHKの特集なんかで挙げられていた旭川市の旭山動物園というのがあって。そこが大成功と言われていました。そこが何人来ていたかということ1日に6,500人です。それも、朝だけではなくて夕方まで含めて6,500人です。それで大成功と言っていたのです。それをはるかに上回る人が、こういう一見死に絶えたような商店街に、コンテンツさえ工夫すればやってきてくれるということです。これは、地産地消で地元の方が非常にコンテンツを工夫されてやられているという例です。

ここでのポイントはということかという、倉敷のまちで朝市をしたのでほとんどの方が倉敷の方なのですけれども、普段は、ほぼ自動車ばかりのまちで、朝市にも自動車で来られた方が 38.8% だったということです。あと、自動車を持っているけれども、家に置いてきたという方が 35.8%、もともと自動車は持っていないという方が 25.4% ということで、割合的にはこういう人が結構多いということです。

これを、僕は、居住者シードバンクと呼んでいます。シードバンクのシードは種です。バンクというのは、土手とか、銀行。どっちかな。分らないですが、もともとシードバンクという言葉があって、そのアイデアの元は、実は生物学です。僕のいる茨城県の筑波の霞ヶ浦という湖があります。そこで、コンクリートで護岸を固めたのです。コンクリートで護岸を固めると、もともとあった植生というのは死んでしまいます。

そこに、アサザという、固有種なのかな。結構な植物帯がありましたが、こういうふうにコンクリート護岸をすると全然生えてこなくなった。それを、ではもう終わりかという、そうではなくて、土の中に種は残っているわけです。その種が何年かすると、その、パワーを持っていて、また復活して、条件を整えば芽を出すわけです。この昔のような条件を整えてやって、その土壌を持って行ってやるとアサザが復活しましたという。そういう環境再生のプロジェクトです。これが、シードバンクです。

これは、今、日本のまちの中で結構同じことがあるのではないかなと思っています。一見、死滅したようですが、種はまだ残っているのです。それは、商業環境が変わったので、今、自動車を使ってそういうところに行っている方も、商業環境が残ると、戻ってくるとそれが復活するということです。

そういう人たちのことを居住者シードバンクと考えて、うまくまちなかを再整備すると、人は戻ってくるとことです。この姫路の駅前も人が結構戻ってきています。そういう意味では、こういう生き物のフロンティア活用機能というか、要するに生き物というのは、自分の環境が戻れば、そこをフロンティアにして再生しようという能力があります。そういうものをもっと活用しながら考えていったほうがいいのではないかとことです。

たぶん時間が足りなくなるので、スライドを飛ばしながらになるかと思います。「日本の都市は、死んじゃったのか」と言われるのですが、「死んでないよ」というのが答えです。ただ、死んだような仮死状態であることは間違いなくて、そうでなくても成人病状態であることは間違いのないことです。まだ、郊外が広がっているとか、空き家がどんどんあるというのは、人間でいうと骨粗鬆症のようなものです。あとは、渋滞がまだあるというのは、循環不全です。それから、タワーマンションがピンポイントでできるというのは、

僕はガンと呼んでいます。そういう問題とかのことです。

今、日本の都市は、成人病です。だから、カンフルを打って頑張れ、とやるのは限界があって、こういう成人病の状態をどうやって緩和しながらうまく再生していくかということが大事になってきます。こういうのは、生物模倣学といって、バイオミメティックスという分野が実はあります。都市計画でそういうことをやっている人はいないのですが、高分子や、そういう材料開発の人は、生物からいろんなものをとっているんで、そういう人たちは、結構たくさんいます。都市計画の分野でもそういう考え方はこれから要るのではないかなと思っています。

そういう状況で何もしないというのはまずいよ、ということです。何とかできる、成人病であっても都市再生などはそれなりにできる。死んでいるわけではないので何とかやっていったほうが良いということです。思考停止が一番問題だなと思っています。特に、地方消滅論が出てきて、このままいくといろんな地方が消滅しますよ、という話があります。それは、いろんな意味で事実ではないわけです。

そういう論理が出た背景は、こういう将来人口予測というものです。これは、コーホート要因法というある方法で、今こういう変化を起こしているんで、次はこういう変化になるでしょうという、その世代をずっと追いかけていくと、人口はこう変わりますというやり方で見た時に、ある自治体の人口はずっと減っていく。当たり前ですよ、今のトレンドを伸ばしていったらそうなるという自治体はそうなるに決まっているわけで、それを消滅しますというのは、これは、暴論でしかないと思います。

そういう状況の中で、このコーホート要因法は、今のやり方でいくと、今の流れでいくとこうなりますよ、と言っている。それは、既定路線です。その既定路線をどうやってよい方向にいくのかということが、プランニングに求められているということです。つまり、何が運命を良い方向に変えるのかというのは、これは、結構、ちゃんと追いかけていかないといけない、われわれに与えられたテーマだと考えています。

事例を挙げればたくさんあり、全部は挙げきれないので、概略だけ説明させていただければと思います。こちらのスライドを見ていただければと思います。普通にいくと、予測はこうなります。この社人研という、国立社会保障・人口問題研究所が出している予測を、どの自治体も採用しています。その予測でいくよりもさらに減ったとか、その予測でいくよりも増えたとか。これは、15年ぐらい追いかけているとその差が見えてきます。

過疎地でやはり人口が減っているというところは減ります。それよりもどれだけ戻せたかということです。そういうことをデータで追いかけていくと、日本全国のまちを見ると

一定のパターンが見えてきます。実人口の増減比と推計人口の増減比。要するに、実際どれだけ増えたのかということと、予想した人口は実際どれだけ変化したのかということです。

この変化をとって、こちらのグラフの上に来ているのが、実際の推計人口よりも人口が増えたところ。あと、こちらの下に来ているのが、実際の人口が低いところ。東日本大震災の被災地というのは非常に低くなっています。東京の中央区などは非常に高く出ていますが、これは、タワマンが林立しています。それは日本のガンです。

そこで、要するに、これから次にどうするのといった時にメニューがないのです。持続可能ではないわけです。積極的な移住政策をやっているようなところもプラスには出てきています。これは、全部説明するつもりはないのですが、日本全国の市町村をもってきて統計分析をかけるときれいな結果が出てきます。どういうところが実際よりも頑張って人口を増やしていて、どういうところが実際よりも減らしているのかというのがきれいにできます。これを見たい方は、論文で出していますので見てください。

今日のポイントは施設です。この要因分析の結果、道路とか、鉄道駅とかというものの整備状況がプラスに効いているということです。これは、道路施設、整備面積であって、整備長さであって、どれだけクオリティがいいかどうかということまでは見えていません。ここでいう公共交通は鉄道のターミナルです。そういうものがきちんとあるところ、交通インフラがきちんとあるところというのが、人口減少に対してきちんと抗することができるということであり、そこに米印が2つ付いているというのは、統計的に有意な結果が出ているということです。

ただ、ここからが今日の本題だと思います。道路と公共交通があればそれで十分かということです。それで、必ずといっていいほど使っているスライドを2つ使います。この2つのスライドが今日のこれからのメインです。このスライドは、ドイツのカールスルーエという町の写真です。何気なく撮った1枚です。これは危ないと思いますか、ということなのです。女の子がスケーターに乗っているのですが、路面電車が来ています。歩道と電車、LRTとの段差もない。フラットで、普通にこういうふうに人も横断している。大丈夫なのです。何ともないのです。

一方で、日本の道路空間はどうなっているのでしょうか。例えば、このスライドの写真のような道路空間は、結構われわれが目にするところです。これは、福岡市のある場所です。日本中、どこでも同じようなところが結構あります。まず、見ていただくと、安全ということが言われます。安全というのはどういうことかということ、歩道があれば安全でしょう

という話になります。

そうすると、この狭い道の両側に歩道を付けますといって、両方に歩道ができています。歩道ができて、沿道にお店があったりして、荷さばきの交通というのが発生します。そうなった時に、車が停めないといけないのでよっころしょっと歩道に乗り上げて駐車します。そうすると、例えば、乳母車を押しているお母さんはどうするかというと、歩道を通れないのでこの車道を通して出ていかないといけないということが起こります。

そうすると、今度は、車道はどうなっているかということ、車を運転している人の目から見ると、「車道は、おれの場所だ」「おまえら、歩道があるのだろ」「歩行者は、歩道を通れよ」という感覚で車を飛ばしてくるわけです。非常に危ないということになって、では、どうするかというと、パターンとしては柵をつくる。柵をつくるのだけれども、やはり、お店の前は柵をつくってもらっては困るということで柵はつくれない。

柵も、きれいだったらいいのですが、景観的にも非常に悪いし、見ていただくと電線もガンガンに張っている。スイスは電線がないです。鉄道の電線はありますが、いわゆる電柱は、まちなかでは地中化されているところが海外では多いです。建物も土地利用の問題です。こういう一戸建て系の建物と、マンションが後ろにすぐあるとか、景観も少し問題があります。

なんでこの 2 枚のスライドのような違いが出たのでしょうか、ということです。それを考えていただきたいということです。海外のまねをしようという話ではなくて、われわれ一人一人が、何をやった結果、こういうふうな道路空間になっているのか、ということをお問わないといけないということだと思います。

これは、僕が思うに、一人一人が真面目に自分の職務を遂行した結果、こうなっているというふうにしかならないです。要するに、それぞれの道路管理者は道路管理者、それから、交通管理者は交通管理者、電線管理者は電線管理者、それぞれの立場で自分のベストを尽くすとたぶんこういうふうなことになるのだと思います。そこは、調整をしていって、いろんなことを変えていかないといけない、というパワーがないといけないということです。

ここは、まだ福岡だから多少人はいますが、こういうふうなことが度重なると、こんなところ誰か行きたいと思いませんか、ということです。これは、まちの病気になって、そのまちが死んでしまう方向につながっていくことなので。それは、何とかしないとけないということです。

道とは何だろうということを考えてみましょう。これは、みち研究会を以前やらせてい

ただいて、その中で議論し、整理した結果です。これも文字が多くて申し訳ないのですが、これからの道路を考えた時に、単に自動車だけのものではなくて、多様性を考えないといけないのではないか。あと、道路というだけではなくて、空間として考えないといけないのではないかということ。道路は、公共のものでしょうというものから、パブリック、いわゆる、みんなで扱うものというふうな考え方にシフトしていったほうがいいのではないかとということ。

あと、ここに、「6つの視点」と書いてあります。今まで道路というのは、ただ単に早く自動車を通すだけのためのものという感覚で見ていると見えなかったことが、6つぐらいあるのではないかな。生活の場としてきちんと考えよう。ゆったりと歩けることを考えたほうがいいのではないかな。都市空間にどう溶け込ませるか。ローカルです。その場所のキャラをどう活かすか。あとはコラボですね。協働で人の知恵を活かしながら何とかやってみよう。あと、グロウイング。ともに成長するという書き方をしていますが、固定ではなくて、どんどん変えていくということが1つ大切になってくるのではないかと思います。

だから、そういう意味で、海外の事例で、ニューヨークでこういう空き場所をプラザ・プログラムという形で、空いた場所を広場にする。道路か、広場か分からない、そういうプログラムが、今、非常に進んでいます。

それから、この「人間のための街路」は、典型的な著書です。この楽しそうな空間は、イタリアのミラノですね。エマヌエーレ2世のガレリア、いわゆる商店街というのでしょうか。実際にこういうふうな場所です。ここでは、景観もばっちり考えないといけないということで、マクドナルドさんも通常の黄色のMマークは駄目で、この壁の色と一緒にしないといけない。こういう空間に来ると、人間はどうなるかというと、勝手にこういうふうになる、という空間になっているということです。

日本の場合は、これは、実は、高松が同じような空間だなと思うと。設計した西郷真理子さんにお尋ねすると、「いや、私は、ミラノが好きだからミラノと同じようにしました」と言われて、そうだったのかという感じです。そういう考え方もあって、それで実現したのだということです。それできちんと人が集まって、高松も、そういう意味では、インフラをすごく重視してどんどんまちを改造していっています。そういう位置付けで、この中心市街地に人を呼んでいるという形です。高松も、行くたびに商店街に手が加わってリニューアルされているということで、元気な商店街の日本の中でも代表例になっているのではないかなと思います。

そういうふうな話を整理していくと、歩きたくなるということが、まちを死に至らしめ

ないための一番重要なファクターになってきていると思います。Walkability。訳すと「歩きやすさ」なんだけど、「歩きたくなりやすさ」と言ったらいいのかなという感じです。実は、最近、論文を読んでいるといっぱい Walkability のことを分析されている方が増えてきています。今のトレンドです。

いろんな方がいろんな指標を言われています。ただ、定義は人によってバラバラですが、共通なのは、歩行者に優しいデザインとか、道の周りの土地利用の多様性とか、ちゃんと人が住んでいるかどうか、というお話です。そういうふうなことがポイントになっています。

1 番目は、歩行者に優しいデザインです。これは、公共交通との一体化も含みますが、ヤン・ゲールさんが書いている本「人間の街」などが典型的な例です。彼の本を見ていると、この歩きやすさということで、マルというのは、コペンハーゲンとか、スイスのチューリヒとか、ロンドンとか、外国の例がいろいろ出ていて、バツが付いているのは、「長い待ち時間」東京とか、「歩道橋」名古屋とか、日本はいっぱいバツを付けられています。マルが付いているものもたまにはあるのですが、そういう感じで比較されていて、日本は、もうちょっと頑張らないとまずいのではないのというところですよ。

歩きやすさなどを考えた時に、安全という面も非常に大事です。例えば、これは、日本で、僕の家近所です。

日本は、もともとゾーン 30 を導入してなかったのですが。「導入したほうがいいですよ」という話を以前東京大名誉教授の太田先生が代表の研究会で提案し、導入していただけるようになったのですが、そうなった途端にどこにでも入れられるようになってきています。例えば、このゾーン 30。「ゾーン 30 区域ここから」と書いてあるのですが、そこから入っていくと、ここは、全部ゾーン 30 です。

これは、本来、日本の運転免許で教習所へ行くと「徐行せよ」というエリアのはずで、徐行というのはだいたい時速 20 km のはずですけど、ゾーン 30 に指定されちゃうと、ここは、逆に時速 30 km で飛ばしていいことになっていて、何だか変なことになっているということです。フランスの例ばかりを出して申し訳ないですが、この写真のストラスブールのゾーン 30 は、ゾーン 30 と言いながらきちんと車線が 2 つあります。こういうところで時速 30 km ぐらいで走ってくださいというのは安全性の面では大事です。

おそらくヴァンソンさんのお話の中でも出てくると思いますが、もう一段階下のゾーン 20 というものもあります。例えば、これは、スイスのベルンです。こういうところへ入っていくには、時速 20 km ぐらいです。標識に「20」と書いてあり、ここに絵で、子どもが遊ぶ

ゾーンと書いてあります。そして、この写真を見ると、ちゃんと車線でここまでがゾーン 20 で、ここから先がゾーン 30 と標識で示されています。これは、L R T が走っているところです。ここから先が時速 30 km で、ここから手前が時速 20 km ということです。

かなり、まめに道路空間の安全性とか考えた上で、どういう場所でどういうふうに速度コントロールをしていったらいいのかということ、思考停止しないでその場で考えるということです。ゾーン 30 というふうにすれば安全だ、歩道をつくれれば安全だ。柵をつくればいいみたいな、それでやっていれば怒られることはないというやり方というのは、今、非常に問題になってきているということかと思います。

そういう状況の中で、やはり、人と公共交通を混じえて、いわゆる、こういう形で速度を下げて運行してもらって、買い物客もそこを利用できるようにするという、いわゆる、トランジットモール系のような形の試みがいろんなところで増えてきています。今日も、あとで三重野さんからグリーンムーバー、スロームーバーのお話をしていただけと思いますが、こういう空間で、いろんな交通機関をゆっくり走ってもらいながら楽しんでもらうという仕組みです。こういうのも世界でどんどん増えてきています。

Walkability のお話で、2 番目は、土地利用の多様性とか、人口密度のお話です。これは、土地利用の多様性とか、人口密度というと、今の日本の都心は問題になります。そういうのをきちんと見える化、可視化していかないとまずいですよ、どこがどうなっているかということプランする上で分かっていないとまずいですよ、ということです。

これは都市計画学会で、今、「都市構造可視化計画」という、この言葉だけネットで文字を入れて、検索していただきますと、日本中のどこの自治体でも、公開されている統計を全部 500m メッシュで、一瞬にして図化するというシステムを無料で提供しておりますので、ぜひ使っていただければと思います。

これは、姫路市の場合です。姫路市、2010 年の国調（国勢調査）です。今は 2015 年に入っているのですが、僕の改訂が遅くて申し訳ないです。人口はこんな感じで分布しています。2 枚目を見ていただきますと、昼間人口と夜間人口はかなり違います。昼間人口は、ここら辺に集まっています。工場があるところとかにも集まっています。

これを小売り販売額で見ると、もっと顕著にどこが立っているかというのが見えてきます。このデータも、今、改訂中です。これは 2007 年で、まだ 10 年前のものですが、もっと前の状況を見るとびっくりすると思います。これは 1982 年です。1982 年の状況を見ると、姫路市で小売り販売額は、この真ん中が一極集中で強かった。それが、20 年ぐらい経って、モータリゼーションが進んで、いろんなところにショッピングセンターとかできて、

分散化してきているというのも非常によく見えます。

こういうふうなことを見ながら、都市の構造は本来どういう形であるべきかということを考えていかないといけないという時代になっていっています。そういう意味で、姫路市さんも、立地適正化計画ということで、どういうところに機能をきちんと集中させて、どういうところには立地を抑えるということをプランとしてつくっておられます。

これは、たまたま飛行機で姫路市上空を飛んでいた時に撮った写真です。これが大事なのです。これは何かというと、市街地と市街地でないところの境界が極めて明瞭です。つまり、都市計画でいう市街化区域と市街化調整区域がきちんと守られているということです。これは、プランニングをきちんとしているということだと思います。

これは、そんなすごいことなのかというと、こちらはほかのところでたまたま撮ったものです。これは、一般的な日本の平野部の土地利用。これは、濃尾平野でこんな感じです。結構ぐちゃぐちゃになっています。こういうところで人口減少とかが起こったりすると、公共交通のケアとか、商業サービスとかのケアは追いつかないというか、コストが非常にかかるということになります。

そういう土地利用のあり方、人口密度のコントロールの仕方、公共交通をそれにどう合わせるかということとセットで都市計画をこういうふうな形で考えていく。中心地は中心地として、それなりの風格を持たせたプランをきちんと考えていくということが非常に大事になってくるということだと思います。だから、こういうメリハリのあるプランニングをこれからもぜひ姫路市さんには続けていただきたいと思います。

僕は、古本をあさるのが好きでして、1962 年の週刊朝日に全国バス旅行特集が載っていたので、それを買って中を見ると、1962 年のネットワークはかなりすごかったわけです。それがどんどん減ってきてしまっているというのが現実です、公共交通の、こういうバス停の墓場も最近あります。これは、姫路ではないです、茨城県古河市です。そこでは、こういうふうなことも起こっています。

何ていったらいいのかな、弱いのは民間企業だから仕方がないのですか？、という話です。これは去年、日本都市センターさんと共同で、日本全国の自治体でどれぐらい地元の公共交通にお金を出していますか、という調査をした結果です。各自治体の一般会計に占める公共交通への支出割合というものです。一般会計ですので、何に使ってもほぼよいお金の中で、公共交通にどれだけ出しているか、ということです。これは 2%以上というのは、プロジェクトをやっておられるようなところなので、これは、少し異常値ですが、基本的には、0.1%未満とか、0.1%台とかです。

公共交通にはお金を出さないということが、この結果からはっきり分かっています。それで、本当にいいのですかということです。まち自体が黒字にならない状況になってしまいますよ、ということです。このデータ自体は、モビリティ研究会というのを起ち上げて報告書を出しております。どういうところがどういう公共交通政策をとっていて、都市計画とセットで何をやっているのかということです。そういう事例を整理しています。これは、本屋さんで注文したら 1,000 円するのですが、ダウンロードフリーでございますので、ダウンロードしていただいたほうがよろしいかと思います。

そういうふうな公共交通自体に対して、われわれは実はどういう態度で接しているのかということです。まちを黒字にするためには、公共交通に対しては、赤字でも構わないという発想が日本の中に根付いていないので、そこができていないままどんどん赤字になると、それは、ネットワークを貧弱にする形で撤退して行って、昔のネットワークはどんどん貧弱になって行って、その流れの中でお客さんも当然減っていくという、悪循環になります。そこでは、公共交通に対してきちんとお金を出さないといけないと認識が必要になるかと思っています。

今まで、Walkability のお話をずっとしてきました。僕は、Walkability の中に、まちへの気持ちというのがあってもいいのかなと思っています。それは、またシンボル性とも裏表の関係にあるかなと思っています。

例えば、これは、大昔ですが、平城京の朱雀大路は、実は幅 70m あったのだそうです。これは、70m の幅が必要な交通量があったかということ、そんなことはないわけです。これは、別に交通量を基準に算出された幅ではないわけです。これは、都としてどんな道路があるべきかということを考えた時に、これぐらいないと駄目だろうという考え方でつくられたものです。僕は、姫路の駅前通りも交通量も多いですが、それに近い要素があるのかなと感じています。

あと、シンボル性の議論をする上で、「視点場」というのはすごく重要になると思っています。これは山口県の長門市の仙崎というところです。詩人の金子みずゞの詩からパクってきています。「王子山から町見れば、わたしは町が好きになる」というところがあります。王子山というのは、トンボロの砂州の先端のこっち側です。こっち側から見るとこちら辺は、埋め立て地ができて少し汚くなったのですが、この砂州の形がきれいに非常に見える場所があるのです。見る場所から見ると、そのまちを何とも思っていなかった人も好きになる。歩きたくなるということです。そういう場所は上手につくらないといけないということです。

フランスは、シャンゼリゼ通りが、これは凱旋門の視点場になっているということです。そういう意味で、この写真は、姫路の駅前通りですが、この視点場づくりがされていますね。ちゃんと視点場があって、きちんと見えるという場を、駅前整備のエリア整備とセットでつくられたというのは、そういう Walkability を高めるという意味では、非常によかったのではないかなと思っています。

この写真は、姫路市の方はお分かりかと思います。おそらく、あとで紹介いただけると思いますが、姫路にも昔モノレールがあったので、その遺産です。これはこれで、僕は結構好きな風景です。

以上、私からの話題提供とさせていただきたいと思います。どうもご清聴ありがとうございました。

2. 特別講演 中心街活性化を導く公共空間とモビリティの再編成

～フランス地方都市の取り組み～

ビジネスコンサルタント（日仏異文化経営マネジメント）

ヴァンソン藤井 由実

皆さまこんにちは。ご紹介にあずかりましたヴァンソン藤井由実です。今日はお忙しいところ、平日にたくさんお集まりいただきましてありがとうございます。本日、中心街活性化を導くモビリティ政策と都市空間の再編成という邦題で、皆さまにお話しさせていただきます機会をいただきました。

姫路市の皆さま、エコモ財団の皆さまにあらためて御礼を申し上げます。特に財団の中道先生、そして中央復建の稲田様に大変きめ細かいご配慮をいただきましたので、この場をお借りして、あらためて御礼を申し上げたいと思います。また谷口守先生、いろいろお世話になりまして、そして私どもの著作の説明までご案内していただきまして、ありがとうございました。それでは早速ですが、お話に移りたいと思います。

今日は皆さんと一緒に、私たちにとって住みやすい町とはどういう町なのかということと一緒に考えさせていただく機会にしたいと思います。人口減少時代を日本は迎えました。今までと同じような建築事業への投資の増加だけでは、きっと若い都市プランナーたちの気持ちを引きつけることはできない。新しいビジョンが大切ではないかと思います。これは私が住んでおります、人口 15 万人のアンジェ市の中央駅に大きく貼られているパネルです。実はフランスでは、住みやすい地方都市のアンケートが毎年行われています。パラメーターは、例えば住民 1 人当たりの緑の面積、あるいは救急車を電話で呼んでから、どれぐらいの時間で来るかとか、さまざまなパラメーターを掛け合わせて、何度かこのアンジェ市がフランスで 1 位に、近年度なっております。

ここでご紹介したいのは、大きな都市ではなくて、人口が少なくても地方都市が非常に住みやすいということです。いわゆる地方分散型の社会に、フランスがどんどんシフトしています。まずこれを見ていただきたいのですが、パリを中心として、経済人口が 50 万人前後の地方都市がちょうどバランス良く東西南北に存在しています。また近年の人口変化を見てみますと、このブルーの人口が 100 万人以上のパリ市や、リヨン市やマルセイユ、そういったところから小都市や地方都市、あるいは村落地帯にまで人口の移動が見られます。フランス国立統計研究所の推計調査を見ましても、この地方回帰、いわゆる地方に人口が流れる動きが、これから 2030 年から 2050 年まで続くだろうという推計統計調査が行

われています。

ということで、首都圏への人口流出から、地方回帰の時代にフランスは移行しているといってもいいと思います。でも、フランスも実は 1980 年代は出生率が 1.85 ぐらいまで下がりました。そして地方都市も中心街も疲弊化していました。それが今では地方都市が元気です。そして出生率も 2010 年代には 2.01 まで回復しました。では、小さな規模の地方自治体や町が、いったいどんな取り組みをしてきたのかということを本日は皆さまにご紹介したいと思います。

これが本日のプログラムです。まず町のにぎわいの創出を醸し出すためには、都市空間の再編成が一つ、大きなキーワードです。これは首都のパリ市です。かつて自動車が走っておりました幹線、セヌ川の幹線道路を、現在では左岸、約 3km、右岸 3km、完全な歩行者空間に開放しています。

まず 1 つ目のキーワード。歩行者を大切にするまちづくり。私が住んでおりますアンジェ市。1965 年、中心広場はこのように駐車場になっていました。今現在、市民の広場として開放されています。そして先ほど谷口先生のご紹介にもありましたが、これなどを見ますと自動車道路のほうが歩行者道路よりも面積が狭い。そして自動車が歩行者道路に乗り上げないように、おしゃれなストッパーやお花のプランターなどを整備して町の景観を高めています。実はそんなに大きな工夫をしなくても少しの工夫だけで非常に歩きやすい道路になります。やはりここで道路空間の再配分ということ、今日は皆さんにぜひお考えになっていただきたいと思います。道路のカラーリングを変えたり障害物を変えるだけで、非常に歩きやすそうな景観の優れた道路になる。ここにゾーン 30 というのが見えております。谷口先生のお話と重なりますのでここは早く飛ばしたいと思いますが、道路の等級化が進んでいます。時速 30 ゾーンに設定しますと、車は 20km でしか走行できない。ですから安全だと。そして 30 ゾーンを設けるだけではなくて、例えばここから先が 30 ゾーンであるとすれば、横断歩道の前にマウンドを設けることによって自然に車が速度を落とすようにする。あるいはこちらの村落地帯に入りますので、ここから 30 ゾーンになります。そうしますとこの歩行者の道路を少し広めにするによって自動車は否応なしに速度を自然に落とす。そのようないろんな仕組みが考えられます。次にゾーン 20 が今、ヨーロッパの地方都市の中心街ではほぼ主流になりました。このゾーン 20 は自動車道路を歩行者が歩いている、歩行者が優先されます。そして最後は完全な歩行者専用空間。こちらは自転車ですら時速 12km 以下で走らなければならない。これは何に役立つかと申しますと、当然、歩行者の安全です。日本の人口はフランスの人口の倍です。フランスで歩行者の死亡

者が、2016 年度で約 560 人。日本はフランスの人口の倍ですから、1,200 人ぐらいという数字が出ると思いますが、実際には 3,000 人ぐらいの歩行者の事故者数がいらっしやる。ということで、このフランスのこういった道路空間の再配分が、歩行者の安全にも役立っているということを、数字がきっちりと示しています。

道路空間の再配分の次は公共空間、広場とか駅などの活用です。これは最初に見ていたきましたアンジェ市の中心広場です。こういうワインテイスティングを行ったり、いろいろなイベントに使われています。日本の地方都市でも行われていると思いますが、例えば広場だけではなくて、公共空間全体の共有ということで、橋を開放して町中ピクニックをしたり、あるいは道路空間が歩行者空間ですので、昨年度フランスはワールドカップで優勝しましたが、そのときにはカフェが道路に大型スクリーンを出しまして、皆さんこのように道路で一緒にスポーツ観戦を楽しむ。こういった雰囲気醸し出すことができます。

これは姫路と同じ経済人口、50 万前後の人口を持つストラスブールというフランスの東の町です。昔こういう古い駅がありました。この写真をよく見ていただきたいのですが、現在ではこのように市民に開放された空間になっています。プレイスメーキングという言葉が今よくいわれますが、町を代表する顔として、広場や駅前広場を整備していくということが、今、主流になっています。

そして日本の駅というのは、なかなか座るところがなくて、大阪や東京や名古屋、大きな駅でもお金を払って喫茶店に入らないと座れないのですね。結構、外国から来るとショックなのですが、フランスではどの駅でも座れる空間、そしてコンセントがあって、コンピューターで仕事ができる空間というのがどこにも当たり前整備されています。あくまでも利用される方の利便性を図った駅中整備ができています。実は姫路の中にこういうものがあります。これはお城の再現模型です。皆さん、待合コーナーでお仕事ができる、そういうスペースが新幹線駅構内にありました。あと谷口先生のご紹介にもありましたが、この中 2 階のパノラマ空間と、姫路駅の中央出口前のこういった滞留空間。これも非常に素晴らしい空間づくりだと思います。

さて、このように広場あるいは道路を、道路空間を歩行者中心にしてしまいますと、車をどうするのかということを皆さん、当然、お考えになると思います。先ほどのストラスブールの例で申しますと、駅前バス、路線バス、そしてタクシーしか通りません。あとは全て歩行者空間。そしてこちらから LRT と呼ばれます路面電車が走っています。そうすると旅行される方、駅を利用される方、自家用車で来られる方はどうするのか。当然大切なポイントです。実はこちらの辺りに自家用車が地下に入る道路が用意されていまして、

皆さんこの広場の地下が駐車場です。そこに自家用車の方は自由に駐車することができます。自家用車で中央駅のすぐ下まで車で来ることができて、そこから駅中に上がります直接のエレベーターがあるので、重い荷物があっても、足の悪い方がいても、雨が降る日も全然、問題なく駅にアクセスすることができます。

ですから歩行者を大切にすると同時に、当然、車を使われる方の利便性、駅の使いやすさというものも大切にしています。そこでこの歩きやすい町をつくるときのキーワードはやっぱり車との共存なのです。パークアンドライドは今、日本でもポピュラーになってきました。町のフリンジ、郊外部にできるだけ安く、長い時間車を止めることができます。そういう大型駐車場をつくって、そこからバスや路面電車、LRT、トラムと呼ばれていますが、公共交通で町中にアクセスする。これは先ほど駅の写真をお見せしました。ストラスブールですけど、今この都心、だいたい歩いて 40 分ぐらいですが、ほとんどが歩行者専用空間になりました。そして車の迂回政策を採りまして、北から侵入した車は北にしか出られないというふうに進出規制を行い、できるだけ都心からは車を少なくする。駐車場がある限りは皆さん、町中まで車で来てしまいますので、町中に行けば行くほど駐車料金を高くする。このピンクのところは一番高い料金。しかし車が必要な方の便利さを考えて、必ず都心の地下には駐車場をたくさん用意しまして、都心まで車でアクセスすることが可能になっています。

じゃあ社会サービス車はどうするのか。救急車やタクシーですね。こういった浮沈式ボラードというのがフランスだけでなくヨーロッパではどこにでもあります。日本では新潟市が実験的に導入しております。ここにタクシーの運転手さんがカードリーダーを当てますと、このボラードは鉄製でかなり丈夫ですけれども、これが地面に下がって、タクシーや警察車は歩行者空間に侵入ができます。あと荷さばき。小店舗の方の搬入、搬出はどうするか。どの町も午前の 11 時半ぐらいまでと、夜の 7 時以降はこの浮沈式ボラードが地中に埋まっております。ですからその時間帯には自由に荷さばきをしていただくことができます。

なぜこういうまちづくりが可能だったのか。これはやはりいろいろな歩行者、NPO さんの支援、自転車利用推進団体やいろいろな市民の方のサポートもあったのですが、やはり一番大事なのは、この車の速度制限が事故防止につながるという認識が一般の市民の中に浸透していたということ、これが大きいです。それともう一つは、警察は取り締まるが、市長、首長さんが道路や町の公共空間利用を決定します。今日は詳しい法律の話にあまり入る時間ないのですが、フランスの交通量の 66%を占める、いわゆる県道、自治体道といわれます道路空間の管轄は、全て地方自治体が責任をもって行うことになっております。

また公共空間も、例えば市場やオープンカフェ、イベントなどの公共空間を対象にした行事の利用権と使用料金の設定も地方自治体の管轄です。ですから地方自治体がオープンカフェなどの許認可権を店舗に許可するとともに、同時にその公共道路、公共道路空間の利用料を徴収しているわけです。そういった裁量や裁定も地方自治体に任されています。

このように小さな単体である地方自治体に大きな裁量性を持たせることによって、地方自治体、地方都市のにぎわいをうまく醸し出してきました。こういう動きをずっとヨーロッパはフランスだけでなく、この過去 30 年間おこなってきた。30 年前は最初、写真で見ていただいたように、フランスの中心広場も車ばかりだったのです。この車が少ない都心の景観。これができて人々に何をもたらしたか。今、日本で持続可能な都市とか、持続可能発展、SDGs がよくいわれますが、私たち普通の人は持続可能発展な都市といわれても、あまりピンと具体的なイメージが湧かない。でもヨーロッパの場合は、この車の少ない空気のきれいな歩きやすい都心を見て、これが、私たちが子どもや次世代に伝えていきたい町の姿であると、そういうイメージを具現化することができたといえます。

とはいっても、車は便利です。なぜ人々は車を手放したのでしょうか。ただし手放したといっても、中心街のみです。フランスでも中心街以外では車を使っています。これはやはり徹底した環境教育です。今、フランスでは、スーパーではビニール袋が一切ございません。そういった身近のところから環境保全を考える世代が、今 30 代、40 代になりまして、政治や行政の第一線で働いています。彼らがつくる都市計画の中には、水質や森林の保全、大気汚染に対する対策、全ての生態系、バイオロジカルなファクターが都市計画の中にもう最初から組み込まれている。そういう世代が育ってきて、どんどん新しい都市計画が樹立されつつあります。しかしあくまでも車の最適利用は否定しておりません。車は便利なときに使えばいいということで、例えばカーシェアリングやライドシェアなど、いろいろな方法で車の利用法が多様化してきております。その辺りはこちらの、「フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか」の方でも詳しくご紹介していますので、皆さん、会場を出ていただいたところでお譲りいたしておりますので、ご参考にしていただければうれしく思います。

では次に二つ目、こういうふう to 車を中心街から除去してしまいますと、じゃあ姫路市から 20km、30km、離れたところからはどうやって姫路市に来るのかと。そこでフランスは、総合的なモビリティ政策というものを導入しました。簡単にいうと、公共交通を導入したわけです。どれぐらいフランスが車社会かという to、日本とあまり変わりません。人口 1,000 人に対して、だいたい自家用車の保有台数が 600 台前後。ほぼ日本とフランスと

じぐらいの車社会。フランス人はどんなところに住んでいるのか。だいたい 6 割が公共交通で生活ができる範囲に住んでいる。あとの 4 割は車がないと日本流でいうお米も買えないようなところに住んでいる。このようにフランスも車社会なのに、公共交通を導入して、市街地活性化に地方都市で成功しました。

この写真は交通政策をされている皆さん、ご存じかと思いますが、初めての方もいると思うのであえて紹介します。車というのは都市空間を奪います。これだけの車に乗っている方がバスとそして路面電車を利用すると、都市の空間がずいぶんうまく有効活用ができるよと。また車がある限りは、都心の一等地をパーキングが奪います。こうして都心からできるだけ車を少なくして、フランスは 28 都市に LRT と呼ばれますスーパートラム、路面電車を導入しました。28 都市というとフランスは一つ一つの都市の人口が少ないので、もう経済人口が 20 万、30 万、自治体の人口でいえば 15 万人ぐらいの都市のところはほとんど LRT が入りました。赤で囲んだ都市ですけれども、実はフランスでシャッター通りが少ない地方都市っていうのは公共交通が充実している町です。いろんなファクターがありますが、やはり一番大切なのは町へのアクセス。いろんな公共交通の手段、車でもいいのですよ。いろいろなモビリティの手段で、中心都市にアクセスできる。そしていったん中心都市に着けば、歩いてぶらぶらとショッピングできる。これがさまざまな必要とされるファクターの中でも、町のにぎわいを呼び戻すために非常に大きな要素だと考えられています。もちろん、それぞれの自治体の首長、議会がまちづくりに積極的に関与して、はっきりとしたまちづくりのビジョンを持っておられるということが一番大切です。

日本ではこの LRT と呼ばれますスーパー路面電車は富山市が景観に配慮した、トータルな交通総合システムとして導入しています。また昨年度から、日本では初めて新規の軌道敷設を伴う LRT 導入工事が宇都宮市で始まりました。この上の写真が富山市の LRT。下が、私が今住んでおりますアンジェ市の LRT ですが、どちらもトランジットモールといわれていますが、皆さん違いがわかりますか。写真をかなり大きくしたので見えると思いますが、日本は軌道法とかいろんな法律がありまして、実はこの LRT、公共交通の隣を人が触れるように歩くことはできないそうです。こういったところで、町のにぎわいのイメージづくりというところではいろいろ作用があるのかなと思います。

そしてフランスでは LRT だけではなくて、日本でバス高速輸送システムといわれます BRT もフランス中、30 以上の都市で走っています。この写真を見てください。車との大きさの違いが分かるように写真を撮ったのですが、もう本当にデザイン性に優れていて、かっこよくてパッと見ただけでは LRT なのか BRT なのか分からない。皆さんよくご存じと思いま

すが、市民にご説明される機会があれば LRT と BRT の違いは、どちらも大量輸送のバリアフリーの優れた公共交通であるが、LRT は専用軌道、線路があるのです。BRT はバスですから線路が要らない。でもフランスの BRT は道路上を専用レーンで走っています。これはどういうことかという自動車との混雑に巻き込まれない。つまりそうすることによって公共交通の優先性を大切にしています。

それから LRT や BRT という、こういう先進的なデザイン性に優れた公共交通だけではなくて、普通の既存のバス路線もバージョンアップさせてフランスではどんどん活用化させています。フランスの地方都市にいらっしゃいますと、路線バスに連節車輛が多い。全てバリアフリーで、日本なら BRT といわれそうなバスが普通に走っている。そして 100% 専用レーンは無理でも、できる限り道路の事情が許すところで専用レーン化して、バスを守るということを行っています。実は昨日、姫路でもこのハイブリッドバスが走ってまして、後でどういうところを走っているのかをお聞きしようと思ったのですが、ただこういう公共交通は導入しただけでは、やはり皆さん、車の方が便利なので使ってくれません。

これは私の好きな写真ですけれども、トラムが走っていて、自転車、乳母車、ベビーカー、そして車いす、おばあちゃんの手押し車と、歩行者。いろんなモビリティの手段が共存している。そして町のにぎわいを醸し出している。これ普通の平日です。平日の 5 時ぐらいの写真なのでちょっと暗いのですが、どういうふうにすればみんなにこのように公共交通に乗っていただけるか。この辺りは私の講演に前に来ていただいた方、よくご存じなのでもう写真だけでサーッといきたいと思いますが、必ずバリアフリーでなければならない。ここにボタンがありまして、ボタンを押すと 350kg の重さに耐えるスロープが出てきて、車いすの方も自由に乗り降りができる。乗り物だけがバリアフリーでは不十分です。駅舎もバリアフリーで、車いすの方が自由に回転できるスペースがなければいけない。また高い輸送能力があることは当然ですし、速達性、即時性っていうものも大切です。パリでは路線バスの優先性を守るために、バスだけ道路で逆進させているのです。ですからやる気になれば、工夫すればどんなことだってできます。特にすごい公共交通の手段を導入しなくても、持っているものをうまく工夫して使って、公共交通を大切にしています。

またバスとトラム、あるいはパークアンドライドなどの乗り換えが簡単でなければいけない。快適な停留所や、利用されている方に十分なナビゲーションシステムも必要です。

「MaaS」は当たり前といったら怒られるかもしれませんが、「MaaS」は今、日本で評判になっておりますが、運行状況をリアルタイムでお客さんにお渡しするっていうのは、フランスでは当然のように行われています。これはバスのナビゲーションシステムですけれども、

今、自分のバスがどこを走っているか。そしてどの停留所でどんな乗り換えができるかが分かりやすく示されています。

実はこういった LRT とか BRT は、フランスだけではなくて世界全土でどんどん導入されています。なぜかフランスだけがフレンチトラムといわれているのですね。なぜフランスだけフレンチという形容詞が付くかっていうと、フランスはトラムや BRT を町の中に導入するときに乗り物としてだけ導入するのではなくて、町との景観の統一性、全体性ということを考えながら、景観美を非常に大切に公共交通を導入した。ですから例えば駅にこういったアーチを置くことによって、ランドマークであると同時に、アートにもなっている。これはバス停なんですけれども、バス停に赤い球々を置くことによって、遠くからでもバス停が分かる。また日本ではアメニティーといわれていますが、生活環境の快適性を向上させるために、ストリートファニチャーといわれる、こういうゴミ箱に至るまで、乗り物と町のシンボル化を決めて、トータルデザインしている。これはすべて町のブランド化に役立っているわけです。姫路はどんなブランドなのか。どんなカラーで姫路を表現するのか。フランスの各都市はそういうことを議会でちゃんと議論して、町をデザインしています。姫路も実は外灯とか、非常に凝っておられます。またこの座りやすいベンチ。それから木のフロアの歩道だとか、いろんな工夫されていて、この姫路のお城への大通りのストリートファニチャー、後で皆さんもご覧になっていただければと思います。

それからピクトグラムと呼ばれる、いわゆる歩行者、公共交通を利用される方に対応する絵文字標識の情報を統一しなければならない。そしてフランスのもう一つの大きな特徴は、こういった LRT、BRT、バス路線の導入と同時に、自転車専用道路を同時に整備してきました。日本全体で自転車専用道路が 300km しかないそうですが、フランスでは 1 万 km が既に整備されました。地方都市に行きますと、赤信号でまず自転車が信号待ちをして、後ろに自動車、自家用車が並びます。これは当然、右折、左折するときの自転車の安全性を図っています。コミュニティサイクルがフランスでどんどん広がっておりますが、日本でも最近、コミュニティサイクルが多くなりました。こちら姫路もシェアサイクルを昨日、見させていただきました。キャスパの前にもありましたね。

こういうふうに住みやすい町を求めますと、いつの間にか結果として環境や人に優しいまちづくりになってきました。誰でもお出かけがしやすい町。そしてお出かけする移動手段を選択できる社会を、フランスはつくってきたわけです。ですからできるだけ町の機能を中心にコンパクトにまとめて、その町の中心に来る交通のネットワークを提供した結果、町のにぎわいにつながりました。30 年以上かかっています。でもこういった町をつくって

いくためには、皆さんで価値観を共有しなければなりません。どういう町をつくりたいのか。そしてまた価値観の共有が終われば、目的達成の手段を手に入れなければならない。ではこれから、交通の話を中心にしてどのような形で、地方自治においてこのような政策を実現してきたかをお話したいと思います。

これは私が住んでおりますアンジェ市の議会、市議会の写真ですが、皆さん何か気がつかれることがありますか。日本と違うところ。これは市議会ですけれども。何かありませんか。女性が多いということと、それから年代に多様性がある。若い人からご年配の方まで、いろんな方が議員さんになっています。この人材の多様性っていうのは、新しいまちづくりを進めていく上で、非常に大切だと私はいつも思っています。皆さんにいろいろご説明してきました。広場の運営もご紹介しましたが、実はフランスでは交通は福祉だと捉えられています。フランスで 35 以上の都市で路線バスが無料です。首長さんになぜ無料にしたかと聞くと、公共交通を無料にすることによって町に出てきてもらって、公共交通に運賃を払っていただく分でお買い物していただいて、町をにぎやかにしてほしい。つまり交通は福祉であり町のにぎわいを呼ぶツールとして位置付けている。

交通は福祉であるって、皆さん「あれっ」と思われるかもしれませんが、でも日本でもコミュニティバス、既に走らせていらっしゃいますよね。まさに交通は福祉で、じゃあもつとお年寄りだけじゃなくて若い世代も、いろんな方も、学生さんも失業者も乗りやすい、そういう交通を福祉として捉えて、路線バスをみんなで支えていこうっていうのがフランスの動きです。そこでフランスはこの公設型上下分離と社会運賃制度が、公共交通を担うために適用されました。上下分離というのは日本でも皆さんよくお耳にするとお思います。線路の敷設工事や車両の導入を自治体が税金で行って、実際の運行は民間企業に委託する。これが公設型上下分離。

もう一つの社会運賃制度はあんまり耳慣れないと思いますが、簡単に言うと、今、運賃がただというお話をしましたが、運賃が非常に安いと。だいたいフランス全土、平均で切符収入がどこもランニングコストの 3 割を切っています。別に私、公共交通は赤字がいいと言っているわけじゃないですが、税金で補填しないことには公共交通は守りにくいっていうのは日本だけではないのです。ですからフランスは最初からわれわれ住民が払います住民税で自治体が負担したり、あとはそれぞれの地方自治体に本社機構を置いております一般企業に交通税を課税することによって、この公共交通を支えてきた。その結果、このようにベビーカーもそして車いすの方も本当に自由に出入りができる道を造ってきた。日本って車いすの方が町を移動している姿をほとんど見ませんね。ヨーロッパにいらっしゃ

ると、普通に皆さんが町に出てられる。これがやはり本当のユニバーサルデザインであり、こういった完全なバリアフリーまちづくりというのが、高齢化社会への準備でもあるし、子育て時代へのサポートにもつながると思います。

こういった交通をフランスは交通計画として、縦割りではばらばらに進めてきたわけではありません。実は最近ではフランスの交通計画は、もう住居供給計画と一緒に、2014 年から都市計画の中に含まれてきました。都市マスと日本ではいわれていますが、実はフランスの都市マスタープランというのは拘束性があります。なぜでしょう。フランスの都市計画、PLUi と呼ばれておりますが、実はこれは法廷条例化いたします。日本で都市マスの法廷条例化というと、皆さんちょっと違和感があるかもしれませんが、フランスでは各自治体が、日本の建築基準法と景観法の内容を併せ持つこういった都市マスタープランを、議会で規定いたします。そしてこの都市マスタープランの内容にそぐわない建築事業、あらゆる事業には自治体が許認可権を出しません。日本も建築主事さんが確認されますが、フランスのルールは確認ではなくて、事業の許認可権を与える権限が、各自治体の首長さんにある。ですから谷口先生の例にもありましたように、マクドナルドでも、例えばお店の入り口の塗装の色までチェックが入る。各都市が決めましたルールに従った事業計画を出さないことには、建築事業の許認可が下りないと。このように非常に拘束力がある都市マスタープランを、議会とそして首長さんがそれぞれの各自治体で独自に制定しています。自治体ごとに規制の内容が変わる。地元に適したルールを最適、採用しているということです。

そしてこういった交通、住居、商業を統括した都市計画の策定が、なぜ可能なのかっていう理由はいくつかありますが、その下にマスターアーバニストの存在というのが挙げられます。マスターアーバニストは、個々に建物だけではなくて、町全体の景観デザインや、そしてイメージの在り方、そういったものをトータルにデザインされる都市計画家で、都市デザイナーというふうに呼んでおります。こういった方の活躍もフランスでは見逃すことができません。

そしてこういった都市計画、交通計画を、40 年間かけてフランスはお国の方も法整備を行ってきました。1982 年の交通基本法から少しずつ、専用軌道を持った公共交通が上位概念であるという交通主導のまちづくりを進める都市計画法を整えてきました。近年ではより自治体に権限譲渡を進める、自治体の自立性と主導性を尊ぶ、そういった法律を整備しています。このフランスの法律、法整備の大きな理念、概念は 2 つあります。1 つは当然、環境保全。もう 1 つは連帯。フランス人はこの連帯という言葉が好きですが、簡単にいう

と助け合い。富の再分配。フランスは消費税もう 20% です。富裕税もありますし、非常に税金が高い国です。そうして徴税することによって、先ほどご紹介したように、たとえば非常に安い運賃で公共交通を利用できる。そういった政策を進める。これも一つの連帯、富の再分配だと思います。この環境保全と連帯という意識を背景にして、いろいろな政策が打ち立てられてきました。

ただここで一言だけ付け加えたいのですが、公共交通を導入して、公共空間を再編成したから地方都市にそのまま人口が増えたわけではありません。フランスで 1980 年代から人口が増えたのは、政府が、女性が働きながら子育てをしやすいような、そういった政策を進めてきたからということも大きなファクターです。まず子どもさんがいる家庭には大きな所得税控除と現金支給、子ども手当があります。それからハードといたしましては、待機児童をつくらない。保育所などの子育て支援のシステムを充実化させて、そして労働法で育休、産休でお休みになられた女性の職場復帰を保証した。もっと大切なことは、教育負担が低くて、大学卒業まで、基本的に教育費は無料です。

こういったことを当然、税金で支えているのですが、このようなシステムと、そして今、私がご紹介した地方都市の中心街を活性化させる。公共交通の導入であるとか、公共空間の共有であるとか、こういったことを同時に進めてきた結果、この 30 年、ちょうど私がフランスで住んでいた 30 年ですが、地方都市が元気になってきたわけです。

次に商業調整制度について簡単にお写真で紹介したいと思います。実はフランスは、レジが 100 個近い大きなスーパーマーケット、ハイパーマーケットがあるのです。そこでだいたい 7 割ぐらいの買い物を行うのですが、それでも中心街によく来ます。なぜかという、野菜とか必ず裸で置いているのですが、地産地消っていうのがフランス人のライフスタイルの中に息づいています。なぜ町の中に来るのか。ハイパーマーケット、スーパーマーケットですと一年中、同じ空気で空が見えないですが、町の中に行くと何かがある。空気が感じられる。風が感じられる。こういったイベントも無料でそして非常に楽しい文化がある。そういったサプライズを求めて皆さん、都心に集まる。姫路にも「城を望み、時を感じ、人が交流する」というキャッチフレーズ使っておられますが、まさにそのとおりで、デザインがある町に引かれる。何かこう町に行って楽しいことがある。楽しいことがある上に、座って休む空間もある。ブラブラ歩ける。そういうところに皆さん集まるのだと思います。やはりハイパーマーケットにないものを見据えなければならない。どの都市も数字で計測できるファクターとできないファクターを分析しながら、町を活性化するいろいろな方法を考えています。

フランスの工夫とは、こちらの本で説明しておりますが、空き店舗への課税であるとか、自治体の先買権、そして先ほど町のデザインの統一につながる自治体が発行する建築許可権についてもお話しいたしました。また国としても、商店街を保護するのではなく、商店を経営する個人を支える法整備を行ってきました。つまり個人が商売や小店舗経営に乗り出しやすいように、疾病保険や年金システムなど、商店の方たちを守るような法整備を行ってきました。それから単発的なプレミアム商品券とか、そういう消費促進につながるイベントの支援ではなくて、町そのものに来たくなるような政策に補助金や交付金を出してきました。例えば姫路のように姫路城があると。そういった歴史遺産の更新や改築に必要な支援金を、自治体や国がお出しする。そういった形でフランスはまちづくりを努めてきたわけです。一番大切なのは、地域独自の文化を尊重して、よその成功体験を持たないと。来たくなるような都心をつくるのが、商業の活性化につながる。交通だけでは駄目です。やはり町全体の魅力を高めるということが、今フランスで最も盛んに行われています。

最後、合意形成についてお話ししたいと思います。姫路でもこういったまちづくりを行うにあたりまして、非常にきめ細かな合意形成を行ってこられたとお聞きしました。フランスでも合意形成、いろいろありましたので、これはいわゆる教訓ですけれども、もうフランスではまちづくりを行うときに、あまり集会を行いません。なぜかという、集会を行いますと、賛成派はあまり来てくれなくて、反対派ばかりいらっしゃるので、どちらかという、常駐の情報センターを設けて、そこに質問がある方は来ていただいて、情報をお与えする。そういう形に移行しつつあります。あとはインターネットですね。それが主流になってきました。それから大事なことです、社会実験は最低でも2ヶ月から3ヶ月行います。日本でよく社会実験という、日曜のお昼だけとか行いますが、それだと迷惑だったという印象しか残らない。やっぱり長く行うことによって、市民は新しい迂回道路に慣れ、なぜ市役所はこういうまちづくりをしようとしているのだろうかということを、考えるきっかけにもつながります。

それからもう一つ、教訓としてフランスの方からお聞きしたお話として、行政職員が手本になる。ストラスブールでは、例えば行政の方のパーキングを7割減らしました。そうすると行政職員がまず自転車やバスや、トラムで通勤されている。それを市民にもアピールしています。フランスの役所の中には食堂がありません。ですからお昼はどんどん、職員が町に出て、町の景気感を自分で確かめたり、町の食堂の方たちとお話ししたりして、非常にコミュニケーションを取っている。そして店舗の方っていうのはいろんな市民に会いますので、行政の方がこの商店の方に、今度、町でこういうことをやるのだよとお話を

すれば、それがうまく広がるわけですね。そういう日常ベースでのコミュニケーションをとても大切にしているとおっしゃっていました。

そしてもう一つ大切なのは、行政の仕事の見える化。これは今、LRT 工事が行われている宇都宮の例ですが、反対派は 465 億円もかかると。LRT をつくらなければ、それだけ全部、福祉に使えますよと。そうすると宇都宮市の方は、そうではなくて、半分は国からの交付金なので、LRT をつくらなかったら、465 億じゃなくて 200 億ちょっとしかないのですと、そこまで細かくちゃんと説明している。こういう行政の見える化っていうのも非常に大切だと思います。

最後にキーワードとして、プロセスの透明化と徹底した情報開示。今、市役所としては何をやりたいのか。市長さんや議長さん、議会はどういうことを決めたのか。もともと議員さんっていうのは市民が選ばれた方ですから、市民の希望を代行しているとフランスでは考えられている。ですからその都市計画や交通計画の内容を、皆さんに十分にご説明することが大切です。ただし合意形成っていうのは、合意を図らない協議です。合意形成を行うので、全員が一致した意見を持たなければならないということはありません。あくまでもプロセスを透明化させて、皆さんにご説明して、内容をご理解していただくのが合意形成だというのが、フランスの地方自治体の立場です。

今日は駆け足で、都市空間再編成と公共交通導入でよみがえった地方都市の町のにぎわいを、ご紹介させていただきました。フランスでは福祉とそして環境政策をセットで、都市交通を推進してまいりました。Walkable city、歩ける町という言葉が、谷口先生のご紹介でもありましたが、今、世界中で使われています。姫路はすでに「歩いて楽しい大好きなお城への道」というキャッチフレーズを使っておられますが、ぜひこの素晴らしい、大好きなお城への道だけでなく、歩きたくなる楽しい町、姫路全体がそういうふうになって、そして日本のモデル都市の一つになられることをお祈りしています。これからは、新しいまちづくりは交通、モビリティ、デザイン、文化だと思っていますので、ますますこの姫路が素晴らしい町になることを祈念して、今日のお話を終わらせていただきます。どうも長い間、ありがとうございました。

3. 事例発表 姫路駅北駅前広場整備と駅前トランジットモール化の実現

姫路市 都市拠点整備本部 姫路駅周辺整備室長 岡田 俊文

ただいま紹介いただきました、姫路駅周辺整備室の岡田でございます。本日は、姫路にお越しいただきましてありがとうございます。新しい播磨の玄関口ということで完成いたしました姫路駅北駅前広場と、全国でも前例のないということで、駅前でのトランジットモールということについて、ご紹介をさせていただきたいと思います。

まず、左上の写真が姫路駅から望んだ姫路城の姿です。この景観をつくり、守り、そして、財産と言えると思うのですけれども、この財産をさらに引き継ごうということで、地域の魅力を高めるということが最大のテーマでございます。姫路市は、兵庫県の南西部、瀬戸内海に面した播磨平野の中央に位置しておりまして、現在、人口 53 万人の中核市でございます。姫路駅北駅前広場の整備で最も重要な要素として姫路城がございます。

まず、このお城の成り立ちを簡単に説明させていただきたいと思います。これは、元禄時代、1688 年頃のお城の姿です。1618 年、約 400 年前には現在のお城の全容ができたと言われております。これは、宝暦元年、1751 年頃の姫路城とその周辺、その城下町を示した屏風絵でございます。背景に増位山がございまして、お城の天守閣がうかがえると思います。その周辺を内堀で囲み、さらに中堀、外堀が築かれていた様子がうかがえます。1871 年、廃藩置県後は、お城は軍の管轄にございました。その後、姫路市へ貸付され、一般公開されております。そして、国宝に指定され、さらに 1993 年に世界文化遺産に登録され、2009 年から 2015 年にかけて平成の大修理を行っております。

次に、現在の姫路駅ができた経緯を説明させていただきます。これは、1912 年当時、お城周辺の地図で、水色がお城の外堀に当たります。鉄道は、お城の周りの密集地ではなく、外堀の外側に敷かれました。当時は、まだ大手前通りはできていませんが、駅はお城のちょうど南側にできたことになっております。現在の姫路城と姫路駅との位置関係です。駅から天守閣までは 1.4 km。歩くにも眺めるにもちょうどよい距離じゃないかと思っております。世界中で世界文化遺産が眺められる駅は珍しく、姫路城もその 1 つと言えます。姫路城は城下町として発展してきました。

姫路市は、1945 年、太平洋戦争の空襲で市街地が消失しております。辛うじてお城のほうは消失から逃れております。その後、大手前通りは、戦災復興のシンボルということで、1955 年にお城と駅を結ぶ幅、幅員 50m の道路として整備されました。この道路は、現在の石見利勝市長のお父さん、石見元秀当時市長が計画して実現したものでございます。この

大手前通りによりまして、駅とお城の関係が基本的に出来上がり、現在の駅前広場整備の重要な要素となっております。

ところで、先ほど谷口先生からもありましたけれども、姫路にはモノレールがありました。「モノレールがあったことをご存じでしょうか」というタイトルが出ております。1966 年に姫路駅と約 1.6 km 離れた手柄山駅というところの区間で運転を開始しております。料金は、並行する山陽電車が当時 20 円の区間を 100 円で走っていたというところなんです。当時、タクシーより高いと言われておりました。

これは、当時の姫路駅を背景にしたモノレールの姿です。当時も、モータリゼーションが引き起こす交通渋滞などの都市問題解決のため、新交通システムとして全国で 2 番目に開業いたしました。手柄山公園に自家用車を駐車して、このモノレールを利用するというパークアンドライドという構想もあったようです。しかし、距離が短かったこと、料金も高かったことということで利用者が伸びずに 1974 年の 8 年間で休止ということになりました。実は、これも、元秀市長時代の事業です。

このように色々な施策を展開していったのですが、ご覧の写真のように、姫路駅周辺では慢性的に交通渋滞が発生しており、市街地発展の妨げとなっておりました。山陽新幹線が昭和 47 年の開業を目指してちょうど高架工事を実施しておりました。そのことから、市民の鉄道高架の機運というものが高まってまいりまして、昭和 48 年に、当時、国鉄ですけども、国鉄高架化基本構想というものが発表されました。

ご覧の模式図の事業スキームで事業を展開することとなりました。姫路駅を中心とする新たなまちづくりを「キャスティ 21 計画」と呼んでおります。そして、この 3 つの事業は、平成元年に 3 点セットで事業認可を取得しております。赤と水玉で示しております 6.6 km の連続立体交差事業、それと、土地区画整理事業によりまして、高架用地を確保しながら高架事業を進めてまいりました。また、貨物基地と車両基地を郊外に移設することによって、都心部のほうで 26ha もの広大な土地を生み出しております。連立事業自体は平成 23 年 3 月に完了しております。

これらの中心市街地での貴重な土地を土地区画整理事業で集約して新しい街区を生み出しております。施工区域は東西に細長く、約 2.5 km の区域で、施工面積は 45.5ha、総事業費は 361 億円で、区画整理事業はまだ施工中でございます。連続立体交差事業によりまして可能となりました南北交通、南北を結ぶ都市計画道路の整備を進めまして、4 本・10 車線から 10 本・28 車線への大幅に道路を増やすことができました。

これが、後の大手前通りのトランジットモール化への実現へとつながってまいります。

まちづくりを進めていくために、この「キャスティン 21 計画」では、土地利用計画も定めております。姫路駅前を玄関口のエントランスゾーンとして、その東側で貨物ヤード跡地などをコアゾーン、イベントゾーンとして、都心の魅力づくりやまちづくりの拠点として今現在も開発を進めております。

それでは、北駅前広場整備について話を進めてまいります。高架事業のめどが立ってきました平成 19 年頃から駅前広場整備についての市民の関心も高まってまいりました。姫路市も平成 20 年に都市計画変更を行っております。中央コンコースからの姫路城の眺望を確保するため広場区域の変更を行いました。歩行者の動線を確保するため新駅ビルの 1 階を交通広場にするものです。これらは、市民にとっても決して悪いものではないと思っております。

しかし、交通機能を重視したレイアウトということでもありまして、当時アンケート調査を行ったのですけれども、6 割から 7 割が評価としては悪いという回答結果を得ております。同時に、各団体から様々な提案をいただいております。これらの案には共通する部分もたくさんございましたので、意見を集約するため「姫路駅北駅前広場整備推進会議」というものを平成 20 年 11 月に立ち上げております。

そこで意見交換を行い、基本コンセプトや基本レイアウトを決定して、施設デザイン、そして、トランジットモールの導入についての議論の場としております。メンバーは、商店街連合会、商工会議所、NPO 法人、JR 西日本、神姫バス、タクシー協会、姫路警察署などでございました。この場でトランジットモールについての議論もしております。

この推進会議がそれぞれ開催されるまでにさまざまな市民参加による議論がなされております。平成 20 年秋には、地元 NPO「スローソサエティ協会」が働きかけまして、シャレットワークショップが開催されております。また、景観デザイン、交通計画などの専門家を招いての公開専門家ワークショップや、市民を対象としたセミナー、市民参加のワークショップ、市民フォーラムなどが開催され、いろんな数々の意見や提案がこの推進会議に提出されております。

これは、推進会議で決定されました広場のデザインコンセプトです。基本コンセプトは、「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」。施設のデザインとしましては、城を感じる優美な現代和風としております。このようなコンセプトを市民の方々と共有すること、のちのち重要になってまいります。そして、決定しました駅前広場計画平面図です。赤枠の整備前の 6,400 m²の旧駅前広場に対しまして、青枠は 2.5 倍となる 1 万 6,100 m²の新駅前広場となりました。西側に交通機能を集約して、東側にキャッスルガー

デンなどの環境空間を配置しております。さらに緑枠の部分は、交通広場の機能を補完するため立体都市計画制度によりまして民有地に交通広場を整備しております。

また、連立事業によりできました鉄道高架下も有効に利用しております。観光案内所、市民トイレなどのほか、バス・タクシープールを整備いたしまして、そこから駅前配車するという事で、駅前広場に停車するバス、タクシーの台数を抑えております。次に、完成いたしました駅前広場の施設について紹介いたします。駅前広場には、門をイメージいたしましたキャッスルビュー、姫路城の外堀をイメージいたしましたキャッスルガーデン、大手前通りにも自然石舗装を施しております。そして、ステージを備えた芝生広場を市民の活動の場として設けております。

次に、駅前の幹線道路であります大手前通りでトランジットモールが実現できた理由でございます。この図面は、姫路市の骨格となる道路交通網計画を示したものでございます。市の中心部へ集中する車両を放射道路とそれを分散させる 3 つの環状道路で構成しております。さらに、その内側に内々環状道路というものを昭和 62 年に都市計画決定しております。この内々環状線を、姫路駅を中心とした約 500m 四方に整備することで、内環状内の通行しておりました通過交通を分散させまして、このエリア内を「人にやさしい交通環境づくり」ということにしております。

そして今回、連続立体交差事業の完成によりまして、南北道路と環状道路の整備が可能となりまして、大手前通りのトランジットモールが導入することができたということです。そして、平成 27 年 4 月より、道路交通法によりますところの路線バス、タクシーを除く車両通行禁止の規制が開始され、トランジットモールが実現されました。このように様々な手法を用いて駅前整備を進めた結果、日本最大規模の駅前空間に生まれ変わりました。姫路城のグランドオープンとともに平成 27 年 3 月にこのエントランスゾーンの整備を終えております。

続いて、これまでの官民協働の取組みについて説明させていただきます。これまで、平成 19 年から、ハード計画である駅前広場デザインからソフト計画であるエリアマネジメントまで市民意見を反映して行ってきました。駅前広場活用は NPO 法人により平成 25 年から 1 年間半にわたり社会実験を実施いたしまして、本格実施に向けた制度設計を行いました。その結果、平成 27 年度から姫路駅北にぎわい交流広場条例を施行しております。市民主体のイベントが年間 392 件行われるまでに至っております。

姫路市では、姫路駅からの二次交通、都市の回遊性の向上のためコミュニティサイクル事業にも取り組んでおります。姫路駅を中心に 2 km の範囲に 20 か所のサイクルポートと

180 台の自転車を用意しております。ネーミングライツに地元企業の西松屋チェーンにもご協力いただいております。

そして、さらなる挑戦といいますか、取組みについて説明いたします。まず 1 つ目は、トランジットモールの導入したところからさらに北へ向かう大手前通りについてです。コンセプトは「歩いて楽しい、大好きなお城への道」としまして、駅からお城に向かいながら特色ある整備や利活用に取り組んでおります。名付けて「大手前通りシャンゼリゼ化プロジェクト」。大きくなりすぎました街路樹を間引き、そのスペースを活用ゾーンとしてウッドデッキに仕上げて、沿道型利活用ということで沿道型での利活用を目指しております。道路空間の再編での利活用への取組みです。

そして 2 つ目、キャストィ 21 計画では、新たな都市軸、東西方向への軸として、コアゾーンとイベントゾーンへの都心部の回遊性の拡大を目指しております。コアゾーンでの歩行者デッキは、それぞれ各ブロックの民間事業者によって昨年 7 月に完成しております。名称もコアゾーンからキャストィタウンに。歩行者デッキは、キャストィウォークと生まれ変わっております。イベントゾーンでは、姫路市文化コンベンションセンターが建設中でございます。大、中、小のホールとコンベンション展示場を備えております。キャストィ 21 公園を通過して、市民の憩いというおいしい場となり、2021 年秋オープンの予定となっております。

これからも、さらに地域の魅力を高めていきたいと考えております。皆様、また姫路のほうにお越しください。ご清聴ありがとうございました。

4. パネルディスカッション モビリティでよみがえる地方都市空間

パネリスト：

ビジネスコンサルタント（日仏異文化経営マネジメント）

ヴァンソン藤井 由実

姫路市 都市拠点整備本部 姫路駅周辺整備室長 岡田 俊文

神姫バス株式会社 事業戦略部 地域マーケティング課長 酒井 一哉

一般社団法人ひとネットワークひめじ 理事 米谷 啓和

国土交通省 総合政策局 環境政策課 課長補佐 三重野 真代

コーディネーター：

筑波大学 システム情報系 教授 谷口 守

谷 口： それでは、タイトルは「モビリティでよみがえる地方都市空間」です。「モビリティでよみがえれ」と言いたい、そういうタイトルです。この場からは新たに3人のパネラーの方に加わっていただいております。最初にその3人のパネラーの方から自己紹介を兼ねて、この姫路市のプロジェクトとか、我々が最初に話題提供させていただいたことに対する感想とか、もしくは質問とかがございましたら頂くという形で、このパネルをスタートしたいと思います。

早速ですが、最初は神姫バスの酒井課長様からバスを運行する交通事業者として関わってきてくださいましたので、そのお立場から自己紹介とコメントを頂ければと思います。よろしくお願いします。

酒 井： 神姫バスの酒井と申します。よろしくお願いいたします。私は、今はバス事業には関わっていないのですが、7年前から整備が終わる3年前までの4年間、姫路駅前、駅北の整備に関する業務を担当しておりました。当時は駅周辺整備室の皆さまとか、交通計画室の皆さま、それから隣にいるひとネットワークの皆さま、神姫バス、それから横浜国立大学から中村文彦先生をお招きして、合宿をしたりしながら合意形成を図っていたところです。そんな縁でここに座らせていただいております。

当時を振り返ると、れんがを積むのでも壁をつくるのでもなくて、教会をつくるのだと。つまりバスを走らせているのではなくて、まちのにぎわいをつくるという意識で駅前整備に参画させていただいていたのを思い出しました。トランジットモール完成と合わせて、バスのサービス向上のためにバスロケー

ションシステムの導入も私が進めておりまして、J R のコンコース内にデジタルサイネージでバスの運行案内を表示するなど、他交通との連携も注力してきたのを覚えています。

トランジットモールを含む駅前整備の効果として大きなものは 2 つあります。まずは安全性の向上ですね。特に運行管理者、運転手の意識も高まったこともありまして、トランジットモールの中での事故はいまだに起こっていないと聞いております。2 つ目はお客さまの増加です。先ほども出てきましたけれども、歩くまちづくりが進んだことでお客さまが増え、さらに歩いて楽しいまちへと進化していったというのがこの 3 年間であったと思います。また、この好循環ができたことから、金曜の夜を楽しんでいただくということで、深夜バスの運行にも至っておりまして、当社でいうと姫路においては 11 時半以降に運行しているバスが深夜バスになっているのですけれども、そのご利用も好調に推移していると聞いております。

谷 口： 特に質問とかなしで OK ですか。

酒 井： 質問は 2 つございまして、まず居住者シードバンクという考え方ですね。これは、初めてお伺いした考え方で、もう少し深く知りたいなということと、もう一つ「交通と福祉」というお話を頂いたのですけれども、このあたりもより深く教えていただければと感じております。

谷 口： ありがとうございます。それでは順番が来たら、そのうちお答えできればと思います。2 番目が一般社団法人ひとネットワークひめじの理事をしていらっしゃる米谷さんです。先ほどもスローソサエティのところでもお名前が出ておりました。いろいろ、お知恵を出していただいたと伺っておりますので、ぜひそのあたりも含めてお話いただければと思います。

米 谷： 今日はひとネットワークひめじの理事という立場で登壇しています。実はこの法人はまちなかの環境空間である駅前広場がいよいよできるということで、その広場の運営管理を誰がするのだ、その主体が必要だろうということでつくったのがこの一般社団法人ひとネットワークひめじです。もともと、この駅前広場の合意形成については、先ほど名前が何度か出ました、N P O 法人スローソサエティの方で行いました。

今日、一番感慨深かったのは、この姫路の駅前広場の計画のルーツがフランスにあった、パリやストラスブールにあったということがわかったことです。

と言いますのは、先ほどスライドでも一度名前が出ましたが、駅前広場の整備に専門家の立場で加わっていただいたのが、いま明治大学の副学長をされている小林正美先生です。その小林先生が一番研究されていた対象がパリやフランスの諸都市だったのです。

ですから、今日のお話を聞いていて「ああそうか、1980 年ごろからフランスでは大きな潮流があって、今、生まれ変わっている。その余波、さざ波の輪が遠く姫路まで、約 20 年かけてやってきた。それが例えば、まちの都市軸としてお城が駅からきちんと額縁の形で見える。当時、小林先生がおっしゃっていた額縁効果で都市軸を明確にするお話であるとか、環境空間を大事にしようという話し。当初、市からの都市計画変更に伴うパース図では公共交通、交通を中心とした提案があったわけですが、それに対して商業者の方とか、私たち市民、使い手、担い手が「そうじゃないだろう。交通の結節機能と併せて、人が滞留し楽しむ環境空間をもっと大事にしたい」という提案をさせていただいた。そういうことも、元をたどれば 1980 年ごろから始まったフランスの潮流がこの姫路のまちにやってきたのだなと、そういうことを今日、発見し感慨深くお話を聞いていました。以上です。

谷 口： わかりました。それでは、国土交通省の総合政策局環境政策課から三重野さんに来ていただいたのですが、三重野さんからは新たな紹介ということで、国土交通省のグリーンスローモビリティに取り組んでおられますので、スライドを使ってお話しいただいて、併せて議論をしていただければと思います。よろしく願いいたします。

三 重 野： ありがとうございます。ただいまご紹介にあずかりました、国土交通省環境政策課の三重野と申します。私がここにいます理由は、エコモさんがされている環境的に持続可能な交通、EST 対象の審査に携わっているからです。今回の姫路市の取り組みが駅前のトランジットモール化で、マイカーを規制し、公共交通でよりたくさんの方が駅前に来て、さらに駅前で人によるにぎわいの空間をつくるという意味で、全国的に非常に素晴らしい事例だとして、今回、優秀賞ということになりました。

今回、私がご紹介させていただくグリーンスローモビリティですけれども、都市空間で施設整備だけでなく、もう一つ大事なことが、動くもの動く人を、どういうふうのにぎわいをつくっていくかという中で、新しいグリーンスロー

モビリティというモビリティが何か一助になるのではないかと考えております。

「グリーンスローモビリティ」という言葉を聞いたことがある方はいらっしゃるでしょうか。ありがとうございます。この言葉は、何を隠そう、私が付けた名前です。勝手に私が付けた名前ですから、どこにも載っていないので大丈夫です。なぜこういう名前を付けて推進しようとしたかという経緯をご説明します。これは私が留学中にフランスのニースに行ったときの乗り物で、プチランというもので、ヴァンソンさんはよくご存じだと思います。フランスとかヨーロッパですと、こういうオープンな形の乗り物がいろいろな観光地に入っています。私が行ったニース、マルセイユ、カンヌ、ヨーク、ウィーンとかを走っていました。このようなオープンで楽しい観光客向けの乗り物が、なぜ日本でもう少しないのかということを、私は留学していたときにすごく考えておりました。

もう一つ、京都市で観光部長をしていたときに、京都は歩くまちと言っておりますが、周辺部まで行くと、若干、観光客は歩かせすぎではないかと考えておりました。歩くこともできるが、何か乗って楽しいモビリティもあれば、まちづくり、観光づくりがもっとよくなるのではないかと考えていました。それでこのカートに乗った時にこれを日本に入れたいと。さらに、それが住民福祉の面からもすごくいい乗り物だということで、推進しようと思いました。

ですので、グリーンスローモビリティの定義も、これも私が勝手に考えたものにはなるのですが、電動で、時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上のパブリックモビリティです。ポイントが時速 20km 未満ということになります。先ほど谷口先生からもヴァンソンさんからも低速に関するお話があったのですが、日本で推進する場合の時速 20km 未満というポイントは、車両の保安基準が緩和されているところになりますので、20km 未満のモビリティであれば、オープンで、ドアや窓がなかったり、シートベルトがなかったり。こちらのバス型タイプは対面式シートになっていまして、まるでハワイのトロリーバスのような、乗って楽しいモビリティで、しっかり軽自動車以上のナンバーを取って、普通に公道を走ることができる。さらに、道路運送法の事業もすることができるという意味で、公共交通にもなることができる乗り物であると考えております。

5 つの特徴があると考えております。1 つ目がグリーンで、電気自動車ですが、これはまちなかを走るときには匂いとか音が出ませんので、まちな

かとか自然の環境を五感で感じることができるということです。あとは、電気自動車の特徴として、低速の運行に向いているということです。普通のディーゼル車では、低速で運行するのは少し難しいのだそうですが、電気自動車だと時速 10km 未満でも問題なく走行できるそうです。「ゆっくりなので、観光にぴったり」と書いてあるのですが、先ほどベルンというお話がありましたが、まさにベルンで私はこの時速 20km 未満のお話を聞きました。ベルンでは、閉鎖空間をつくって人と車を一緒に入れたときに、車を 40km、30km、20km に分けて、人と車の関係がどうなるかという実験をされたのだそうです。そうしたときに 40km ですと、当然、車の方が人より優先されました。30km だと人と車が同じような形。20km になると、車が人を優先する空間ができあがったということで、20km というものは人と車が共存できるし、人の方が優先されるモビリティのスピードであることが立証されているということです。

3 番目、セーフティということで、先ほどお話もありましたが、周りの方にとって本当に安心なスピードです。あとは、グリスロはドライバーが運転するモビリティですけれども、高齢の方も運転ができるということです。4 番目のスモールですが、カートは普通の自動車より小さいので、狭い道で行けたり、乗って楽しい乗り物であるということになります。活用場面としましては、観光客もそうですけれども、地域住民の足ということで、ラストワンマイルとして使ったり、あるいはバス停から先、あるいはバスが撤退した路線の補完的なところで、タクシーが行くのはちょっと短い距離の周遊などで使われている例があります。

あとは、観光客向けで今後、池袋で駅前の周遊としてやられようとしていること、お城ということで、松江城で走らせたりしておりまして、お城の中のモビリティとしてもいいと思います。

地域の方も、こういったものを高齢者の足ですとか、観光客用の足、あるいは高齢者の福祉対策として使われています。福祉という点で言いますと、このモビリティは座っている人々の距離が小さいので、パーソナルスペースが狭くなりますから、おしゃべりが自然と生まれてしまう距離感で人々が座りますので、新しいコミュニケーション装置としても、高齢者の方のおしゃべりとかお出掛けを推進する点でもいいと言われております。

今、どういうところで走行実績があるかというご紹介になります。幾つか入っ

ているパターンがありまして、1 つが左上の松江市とか備前市とか右下の横浜市にあります。いわゆるオールドニュータウンとか、住宅団地ですとか、あるいは集落とか住民の方の、まさにラストワンマイルとしての足として使うケース。2 つ目が、輪島とか福山とかになるのですが、旧市街の中心市街地とかで観光客も住民も乗りますといったケースが 2 つ目です。3 つ目が、右上に奥入瀬溪流とあるのですが、奥入瀬溪流でマイカー規制したときの足としてグリスロを入れている、あるいは、和束町の茶畑のようなところで入れているケース。4 番目が離島で、姫島村とか、利島村。

最後が、中心市街地ということで、池袋になります。池袋については、もともと駅前に L R T を入れようとしていたそうですが、それがちょっと難しいということで諦めて、代わりに電動バスが 10 台、今年 11 月から走ります。これは、水戸岡鋭治先生がデザインしまして、豊島区さんが池袋駅の近くに 4 つの大きな施設を整備されるそうでした、それらをつなげる。さらに今、駅前にある通過交通を、今度、外のトンネルを整備して、そちらに誘導して、駅前は基本的に通過交通が通らない、人が中心のまちづくりをする。そして施設をつなぐモビリティとして、このグリスロを入れる構想を考えておられます。まさに、今回のような人に優しい地方都市空間をつくる代表事例に今後なっていくのではないかと考えております。

事業化がきちんとできます。松江市ですと、社会福祉法人の方が自家用所有していたり、京都府の伊根町ですと観光協会が自家用有償旅客運送をとってお金を実際にとって実証実験を行いました。伊根町は、観光客と住民で運賃を分けて、観光客から 500 円取って住民の方はもっと少ない運賃で運行する形で行いました。広島県福山市鞆の浦では、この 4 月からタクシー事業で始まりますし、豊島区ではこの 11 月から乗合バス事業で、WILLER さんが事業主体になってされるということです。

広島県福山市に至っては実証実験をしてわずか 4 ヶ月で事業化するのです。松江市もわずか 4 ヶ月で事業化しようとしています。モビリティは調整さえ整えばすぐ導入できるという意味では、すぐに成功事例になれるのです。最近はやっているもので、タクティカル・アーバンイズムというのがあるそうです。昔は都市計画というのは、大きなプランをつくってから個々のプロジェクトに落としていくものだったそうですが、今は小さいプロジェクトの成功した

ものをちょこちょこ積み重ねていって、それから大きな面的な空間整備につなげて行くという流れができています。まさにタクティカル・アーバンイズムに沿ったモビリティだと思っております。そういった点で、モビリティでよみがえる地方都市空間としては、グリーンスローモビリティはすごくいいモビリティではないかと私は思っております。私からのグリスロの説明は以上になります。

ヴァンソンさんにお聞きしたいのですが、こういった低速のモビリティが日本の地方都市空間に入っていく可能性をどうお感じになりましたでしょうか、ということをお教えいただければと思います。以上です。

谷 口： どうもありがとうございます。輪島は自動運転もやっていましたよね。いろいろ可能性があるかなと思います。ヴァンソンさんに2つご質問が出て、それをお考えいただいている間に、今のお話だと、ここは姫路市ですので、姫路で低速モビリティ、いわゆるグリスロの可能性のあるのかなというのを岡田さんにお尋ねしたいなということがあると思っています。こちらの質問の回答が一巡した後にそれをお答えいただければと思っています。

ということで、どうしましょう、ヴァンソンさんに交通と福祉、それから低速モビリティの2つのクエスチョンが出ていましたので、それにお答えいただくとともに、あと、今日、岡田さんのご発表とか、この際、ほかにももう少し言っておきたいことがあれば、合わせて言っていただければと思います。お願いします。

ヴァンソン藤井： 最初に頂きました「交通は福祉」というのを聞かれて驚かれたということですか。もう少し説明が欲しいとおっしゃっていただきましたが。

酒 井： すみません。

ヴァンソン藤井： それとも、どういうふうにするとそれが可能なのかという。

酒 井： そうです、そういう視点で。クロスセクターで考えていくというのは自由だと思うのですけれども、実際にそれを実現していくにはどのようにすれば。

ヴァンソン藤井： 現在、フランスの地方地自体では、広域自治体連合で交通政策と住宅供給政策を統合した都市計画をまず策定しております。予算も、広域自治体連合から組んでいます。どの都市圏も交通計画を統合した都市計画予算というのが、だいたい3割前後ありまして、非常に大きい。1990年代、2000年にLRTやBRTをどんどん地方都市が導入していた時代には、都市交通予算だけでも3割

前後が広域自治体連合の予算の中に組み込まれていました。日本の場合、先生のご説明にもありましたけれども、公共交通に投与する予算そのもののパーセンテージがすごく低いです。

なぜ、フランスでそういうことが可能かというと、公共交通はみんなで支えていかなければならない。地方都市が持続可能な発展を続けていくためには、まちのにぎわいを創出するためには、公共交通を支えていくことが肝要である、という一般的な認識が、市民の中にも広く行きわたっているからだと思います。ですから、税金を投与して、公共交通を守らなければならないことに異議を唱えられる方が少ない、そういう社会的なオピニオンを 20 年、30 年かけてつくってきた。それを首長なり、議員の方なり、行政の方なりが市民の皆さまにご説明されてきました。

私は、先ほども申しましたが、日本でもコミュニティバスに自治体の予算をどんどん投入されることには、あまり異論が湧きません。ところがいったん、路線バスを応援するとかになると、なぜ私企業に支援金を出さなければならないとか、そういう方向にすぐ議論が行ってしまうのです。コミュニティバスと路線バスと何とかバスに分けるのではなくて、フランスおよびヨーロッパの諸国は、市民の足を支える公共交通全体を支えて守る政策を展開してきました。

具体的にはどういうことかと申しますと、フランスでは切符販売による収入が、全体のランニングコストのだいたい 3 割、パリやリヨンのような大都市でも 4 割少ししかない。あとの 30% は議会からの補填、つまり私たちが納めている地方税。それから残りの 40% は、それぞれの都市に本社機構を置く企業に交通税を課しています。この交通税が、地方自治体の直接財源になる。フランスには、通勤手当がないのです。通勤手当がない代わりに、あなたの企業の従業員さんも、姫路市がセットしました公共交通を利用しますでしょう。ですから、企業も公共交通に対する支援金として交通税を支払っていただきたい。ただし、この交通税というのは道路には使えない。あくまでも公共交通の整備とかメンテにしか使えない、そういう税金があります。これはフランスで 1973 年に設立された、非常に古い法律です。ただし、企業が支払います総人件費の 2% までと上限は決まっております。むやみと課税しているわけではない。

私が思いますに、日本では公共交通運賃はすごく高いのです。フランスの 3 倍から 4 倍します。たぶん、皆さんは、通勤手当とか定期をお勤め先から支給

されていて、そういう実感を持っておられる方は少ない。フランスのモデルは、大企業に働いている方も、失業者も、子育て中でおうちにいらっしゃる女性も、全ての方が安く一様に公共交通を使えるのです。これが、公共交通が福祉だという考えの原点です。みんなが安く使える。

これに関係して2つ目のご質問の、グリーンスローモビリティの可能性です。とても素晴らしいと思っています。ヨーロッパではグリーンスローモビリティがあまりにも当たり前なので、改めて理路整然ときれいにまとめていただく「なるほどな」と思って、すごく興味を持ってお聞きしていたのです。これもすごく素晴らしい。戦略的交通手段だという、まさにそのとおりだと思います。日本の場合、病院に行くバスがあったり、それから介護施設が走らせているデイセンターに行くバスがあって、コミュニティバスがあって、下手したらイオンはイオンに行くバスがあって、それに路線バスがあって、混線していると思います。ですから、そういうのを、全部整理して、このグリーンスローモビリティも含めて、高齢者対策だけではなくて、お子さんがいる若い人とか、運転ができない高校生がたくさん乗る路線とか、そういうところを整理して、交通財源と交通行政の一元化を行う。民間の業者さんがたくさんいる岡山市は難しいと思いますが、姫路は1社しかないので、そういう整理がしやすいと思います。

先ほど、お聞きしていて素晴らしいなと思ったのは、11時半以降もバスを走らせている。フランスも、昔は夜の8時に路線バスは終わりだったのです。でも、今は朝の4時半から夜の12時半までバスを走らせている。運行時間帯を長くすれば、利用者もどんどん増えるのです。1杯飲んでもバスに乗って帰られる。そういうふうに少しずつ工夫を積み重ねられることによって、利用者の利便性を図った公共交通の支援、サポートもどんどん得られると思います。ですから、グリーンスローモビリティの可能性に戻ってきますと、戦略的に、on the spot 的に、これから使っていくという意味では、非常に将来性が高いと思います。そのときに、ぜひ、ほかのバス路線との整合性を保ちながら、バッティングすることがないようにということと、トータルの交通システムをお考えになっていただければ、さらに素晴らしいと思います。

谷 口： どうもありがとうございます。交通と福祉の話が出たので、近畿運輸局さんもおられるので、クロスセクターのベネフィットを、今、近畿運輸局さんが実

際に算定されていますよね。実際に福祉に対してどれぐらい効果が出ているのかも、結構いいパンフレットにされていますので、全国の自治体でも参考にされればいいのではないかなと思います。フランスは、割と常識的に「これ、福祉よね」と言うとみんな OK をくれそうですが、日本は割とうるさくて「数字で出せ」と言われるので、そういうことをやらないといけないのかなというところですよ。

今、ヴァンソンさんから、公共交通のルートをどう整理するのかとか、どう好循環に持っていくのかというお話も出ました。この後で酒井さんに、次の戦略をどう考えておられるかを伺いたいなと思っています。米谷さんには、簡単に、さらっと言われているのですけれども、かなり大変なことをされたのではないかなと思っていて、合意形成とかそのあたりの肝の話を頂ければなど、順番的にはそうと思っています。僕に頂いた質問も回答しないといけないのですね。居住者シードバンクという言葉で、かえって難しくしてしまったかも分らないと思っています。分かりやすく言えば、車利用のあり方をどうコントロールするかということです。それは、ヴァンソンさんのお話の中でもあったと思いますが、車利用を 100%抑えるということは無理です。ただ本来、車を控えていいようなところに車で来てしまっているというのが今の日本の実情です。実際ちょっとまちなかが便利になったり、朝市をやったときに、後ろの商店街がシャッターを閉めたままです。つぶれているわけでもないのですが、やる気がない人ではなくて、やる気がある人が出てくるとまちというのはまだ結構生きているわけなので、そういうところに車利用しないで自転車とか公共交通で来てもらう仕組みを、週 1 回でも、月 1 回でもいいのでつくっていくというのが、シードバンクの発想になります。それがお答えでいいですかね。フランスも朝市だったので「あれっ」と思ったのです。

それでは、岡田さん、だいぶ待っていただいたかと思います。先ほどのご質問で、グリスロに対してお考えもあるかと思いますし、そのみにとどまらず、姫路の駅前空間の位置付けとか、これからエリア全体でどう考えようみたいなことも含めてお話しいただいても OK でするので、どうぞ。

岡 田： 失礼いたします。先ほど、私の方でも説明させていただきましたけれども、新たなモビリティについては、まず、平成 26 年から社会実験も含めて、コミュニティサイクルというものの事業に取り組ませていただいております。中心市

街地に人をできるだけ回遊させていきたいという目的、それから姫路駅に公共交通、電車・バスでいらっしゃった方について、その二次交通としてコミュニティサイクルを利用させていただいて、回っていただきたいということもあります。姫路の場合は、姫路駅を中心に 2 km の範囲のみカバーするという、ある意味、少し特化した形で事業を進めております。要は、範囲がどんどん広がっていきますと、どうしても再配置等での人件費が非常に膨らみすぎまして、それぐらいの範囲が一番適当なのかなということで進めてきました。

私は駅前ですずっとやってきておりますので、それを申しますと、駅からお城までの距離が、天守閣までは 1.4km という数字を申し上げたのですが、お城の前まで行きますのには距離的には 800m。それから今度、文化コンベンションセンターができるのですけれども、それも駅から 700m。それからさらに東側に、来年から県立病院を建設していく予定ですが、そちらにしましても 900m。だいたいそれぐらいの、こじんまりしたところにいろいろな施設があることになっておりますので、ある意味、モビリティと言えるかどうか分からないですけれども、本当に、歩行者が楽しく歩いて行けるような歩道の整備をしたり、それから連絡デッキ、私は、先ほど「キャスティウオーク」と言いましたけれども、そういうもので歩いて行っていただくということで、現在のところ施策を進めてきたところです。

せっかく三重野さんからグリーンスローモビリティの紹介をいただいておりますが、このあたりについては、まさに神姫バスさんとも連携してやっていかなければならないと思います。今、姫路駅からお城までぐるっと回るようなバスが、観光ループバスということで走っております。観光ループバスも結構古いんです。ぜひとも、今度、観光ループバスが入れ替えになるときに、グリーンスローモビリティが導入される機会が必ずやってくるかと思っておりますので、一緒になって研究していったらどうかと思います。以上です。

谷 口： どうもありがとうございます。それでは、酒井さん、先ほどのお話で、お願いします。

酒 井： 先ほど、言っていただいたように、お城の周りをぐるっと回る観光周遊バスは、これはぜひ導入していきたいと感じました。

それから、私どもが今取り組んでいることは、ざっくりした言い方になってしまおうと思うのですが、路線バス事業者としては、赤字路線の維持とか、収

益路線の拡充という形で、まちへの投資を継続しているのが現状かなと思っています。これも、行政との連携が必ず必要になってきております。そういう観点から、補助金も入っていることで、路線バスで都市機能を再有効活用していくという視点は、われわれにとって非常に重要であるかなと思います。つまり、まちづくりと交通をちゃんと連携させていく視点がわれわれにも必要ですし、行政の皆さまにもそういう視点で取り組んでいただいていると実感しております。

一方で、バスだけでは解決できない課題は非常に多いなというのも実感しています。電車やタクシーとの連携だけでなく、先ほどもありましたように、自転車、それからレンタカー、将来的には、先ほどあった小型のモビリティとか、自動運転などの移動サービスをシームレスにつなげていく、今風の言葉で言うと M a a S の考え方があるのかなと考えております。神姫バスの中でも、この 1 月に次世代モビリティ推進課という部門を設立しております、課題解決に向けて新たな手段の研究、それから導入を進めております。環境面で言いますと、燃料電池車の導入なども、まちの魅力に寄与できる施策だと思っておりますが、一方で、水素ステーションの整備とか、あと、コスト面のハードルが高いなというのが実感です。

先ほどもありましたけれども、交通だけではなくて、観光、商業、医療、福祉、環境、教育など、さまざまな関係者が関わっていて、暮らしやすいまち、楽しみやすいまちをつくっていく必要があると感じております。

谷 口： ありがとうございます。観光ループバスは、お客さんが何人ぐらい乗っているのですか。というか、1 台の定員でいうと、普通のバスなのですか、それとも小型なのですか。

酒 井： 小型のバスで、改造して少しレトロにしておりますので、たくさん乗っていただいても 20 名ぐらいしか乗れないようなバスですけれども、外国人の方が非常に多くて、全体の 6 割ほどの方が外国人だと聞いています。

谷 口： はい。そういうふうなのがグリスロに向いている？

酒 井： 向いていますね。

谷 口： 強くうなずいておられましたので、大丈夫かと思えます。グリスロは、距離とか、頻度とか、お客さまとか、適性があると思うので、三重野さんにもこの順番の後で、そのあたりの情報をもうちょっと補足していただくとともに、例

えば、グリスロの次を、三重野さん、何か新しいものを考えておられたら、この際、教えていただければありがたいなと思います。そのあたりのいろいろな展開の可能性、そのあたりも、一言、触れていただけるとありがたいなと思います。すみません米谷さん、先ほどのお話で、いろいろご経験を教えていただきます。

米 谷： ありがとうございます。3つほどあって、1つは、今日も話が出てきました
が社会実験の重要性。2つ目は、市民が自立をするということ。3つ目は、合
意形成の話です。まず、社会実験は、先ほども広場について姫路市の方からも
ご紹介があったように、1年半以上社会実験をやりました。そのなかでこんな
ことをやってもいいのかなということも試みながら最終的に条例という形で制
定していったという過程がありました。もう一つ、ぜひ知っていただきたいの
が駐輪事業です。今回の整備が始まる前までは駅前是不法駐輪の山のようなま
ちだったのですけれども、高架事業に伴って長時間駐輪を高架下に収めていく
という、駅の東西に多くの台数の長時間駐輪ができるようになりました。それ
と同時に短時間駐輪への対応ということで、電磁ロック式の駐輪施設を歩道上
や路上に置きました。これについても約1年の社会実験を駅の東西周辺で行い、
その結果、本格実施となっています。

つぎに市民の自立についてですが、今までのまちづくりで、例えば姫路でし
たら播磨空港をつくろうという運動とか、駅前に隣接したエリアで大きなド
ーム系ホールをつくろうというプロジェクトがかつてありました。そういう場合
に市民側も賛成・反対論に陥ってしまって、市民として望む対案を提示できた
か、というとそうではなかったのですね。そういう意味では、今回については、
もし市の示した案に意見があるなら、それに代わる案をきちんと市民として、
また商業者として提示しようということで、それが引き金になって、勉強会を
開催したり、専門家を招いてのオープンフォーラムや公開セミナーの実施にな
りました。市民がきちんと自立して、従来の批判するだけとか評論家的なスタ
ンスではない、そういう進め方を心掛けました。

そしてそれにつながる合意形成ですが、これは私の方で協働コーディネ
ーターの養成講座を受けていた経験がありましたので、そのスキルとして「参加
と協働の三つのデザイン」を使いました。まず、関係者は誰なのか。この駅前
の広場を整備するにあたって議論に参加する人たちの構成、つまり誰が関係者

で、誰が関係者ではないということをきちんと明確にする「参加構成のデザイン」です。例えば、広場の活用において最終的に警察が判断して、できないが判断されることが多いですから、民間で駅前広場の活用協議会をつくる際、最初からそこに姫路警察から交通官や地域官に入ってもらおうといった配慮をしました。あとは、市が主催する駅前広場の整備推進会議では各組織のトップがいらっしゃいますから、私たちが考える場合は、実際に広場ができたときの使い手と担い手に参加してもらおう。NPOだったり、地元の商業者だったり、子育てのサークルだったり、使い手・担い手の意見を集約したものを対案の中に取り込んで、提示するというのをやりました。

もう一つは「プロセスのデザイン」です。これはまずビジョニングをみんなでやって、どんな駅前広場が欲しいかをビジュアルに、目に見える形で提案して、物語をつくったりしました。楽しかったのが、こういう合意形成を図っていったら、それを通じて結果的に、できたときに使う人、やりたい人の顔ぶれがそろっていたのです。合意形成を通じて、結果的に主体形成が行われたことが、できた後の今の公共空間の運営にも非常に役立っています。

あと、最後は「プログラムのデザイン」です。ワークショップやヒアリング、そして今日のこのフォーラムもそうですけれども、これらは非常に華やかなのですが、たとえばフォーラムというのは、これまでの取り組みであるとか、私たちがめざす次のステップについて広くフィードバック、共有する場です。これらはその前の2つのデザインがきちんとできていればこそ意味のあるフォーラム、プログラムができるということです。姫路駅前の整備に関する民間側の取り組みはそういう3つのデザインを意識した手順でやっていきました。ぜひそのあたりも、お手元のひとネットワークひめじの広報紙でも触れているので、ご一読いただければと思います。

谷 口： さらっと言われるのですけれども、かなりすごいことをやられていると思います。どうもありがとうございます。

今「市民が自立する」というキーワードが出てきた。実は、このキーワードは、僕がヴァンソンさんと絡みたいなと思っていたキーワードです。三重野さんの後で議論できればなと思います。そもそも、フランスと日本で市民の自立度が違うのではないかという話をしてしまったら、元も子もないかも分からないのですが。例えば、東日本大震災の後に「ボランティアに行っていますか」

みたいな調査をしたときに「行っています」「行っていない」という話があったときに、結局、日本の場合は絆を重視して行っているのではなくて、年休が取れるかどうかなんですよね。それは、年休を取って行く人、要するに働き方改革と絡んでいて、自立の時間が日本人はないのではないかなというのが1つ。あと、オルレアンのLRTを見て、僕はびっくりしたのですが、プラットフォームで人が待っているところを、LRTが来ないときは自動車が通っているのではないですか。車道になっているのですよね。あんなことは、日本では絶対にできない。それは、何か事故があったときに、行政が責任を問われないからできるのではないかと怖れているからです。要するに、不注意があった歩行者個人の自己責任であるということであれば、トランジットモールみたいなのも、警察も行政もあまりうるさいことを言わないのではないかと思います。そういうことが結構ベースにあって、その辺の自由度や自立度が違うことなのかなと思ったりするのです。そういうあたり、三重野さんのコメントの後にちょっと絡んでいただけないかというのが、ヴァンソンさんに対するコメントです。

三 重 野： ありがとうございます。グリーンスローモビリティが向いているところですが、従来、公共交通は、遠くに、速く、大量の人を冷暖房もつけて快適に送っていったと思います。グリスロはそれと全く逆で、近くを、のんびり、少量の人を、風とかを感じながらお連れするというので、すごく向き・不向きがあると思っています。ある意味、今までの公共交通でできなかった部分を補完することができるものだと思いますので、例えば、高齢者の方とか、観光客の方とか、時間がのんびりある方、近くをラストワンマイル的に使うとか、周遊点や中心市街地がすごく向いていると思っています。「がっちりマンデー！！」で小型バスが取り上げられたときに、まちなかを普通の車とグリスロでスピードを比較したら、1分しか変わらなかったということでした。実際、普通の車は、まちなかに入ると、のろのろ走っているのですね。なので、グリスロでもまちなかは十分快適に移動できると思っています。

グリスロの次というお話があったのですが、私がグリスロをこの世に生み出してからまだ8ヶ月ぐらいでございまして、これから頑張って広めたいなと思っています。グリスロが今までのものと少し違うところは、人と人の結び付きをもっと強めることができるモビリティだと思います。先ほ

ども言いました、乗っている人もさることながら、ドライバーの方が運転していてすごく楽しいというお話をよく聞きます。タクシーの方も、普通のタクシーよりグリスロをやっていたいとか。バスの方も「俺がOBになったら、絶対にグリスロの運転をしたい。お客さまが『ありがとう』とか『楽しかった』とか笑顔で言ってくれる。それがいいんだ」。通常の公共交通は早く行かないといけなから、渋滞で捕まりましたとか、混んでいてお客さまが不快ですとか、そんなので謝ってばかりいたそうですので、そういったものがすごく少なくモチベーションが上がるという意味で、ドライバーにとってもいいモビリティだと思います。

あとは、先ほど、谷口先生からお話がありましたけれども、自動運転とか、I o Tといったものとすごく相性のいいモビリティだと思っておりますので、そういった両方の視点でもっと広げていければと思っております。

谷 口： ありがとうございます。ヴァンソンさん、思ったことで結構なので。

ヴァンソン藤井： 今日の全般的なお話をします。皆さんのお話、コメントをお聞きして思ったのですが、自分が住んでいるまちを、なぜ姫路はこういう駅前にしたかったのか、何でこういうまちにしたかったのかというところがまず出発点だと思うのです。人口減少時代で、若い人が住みたいまちをつくっていかないといけない。若い人が帰ってきてくれるまち、住みたいまちというのはどういうまちなのか。これだけイオンショッピングモールがあって、ネットショッピングもばんばんできる時代で、それでもなおかつ若い人がお休みの日にまちに来てみたいと思える、そんなまちをこの時代にどうやってつくったらいいかという、まず全体的なビジョンづくりが必要だと思うのです。その中で例えば、自転車のお話をされましたけれども、自転車もママチャリがあって、日本は非常に自転車利用先進国ですね。そんなところで、なぜ、わざわざコミュニティサイクルをつくるかという、これは、やはりイメージで1つのブランド化というか。ヨーロッパもそうですけれども、自転車で回れるまちというのは環境にも気を使っているし、歩行者空間も十分にあるし、非常に観光しやすい、歩きやすいまちだと。自転車で回れるまちというのは1つのベンチマークです。逆に言うと、自転車で回れないまちというのは、行っても車が多そうだし、歩にくそうだからやめようかと。そういう1つのブランド化ということで、もちろん、環境保全とかも考えられているのですけれども、自転車専用道路が整備

されているまちというのは、歩行者も大切にするまちだという考えがきちんと浸透している。

2 番目に駅前ですけれども、何でこんな駅前をつくられたか。これは、やはり車をできるだけ少なくして、まちに若い人が来てみたいと思う文化やデザインやサプライズがあるまち。まちに車で来られないとなると、公共交通で来ないといけないので、駅に着いたときに駅前の空間が安全で魅力的でないと公共交通の利用も進まないのです。だから地方都市では駅前の整備というのが一番大切だと思う。そういう意味で、姫路市がされたのはすごく素晴らしい。日本の地方都市、駅を降りるとどこも割と似た景観が多くて、「これがこの都市だ」というイメージの 360 度の景観が広がっているところが少なく、ビルとか高架で視点が遮られていて、景観が見えないところが多い。そういう意味で、これからどんどん駅前の整備というのに進んでいくと思います。

それから、先生が車利用は絶対に抑えていかないといけないとシードバンクのところでお話しされましたが、フランスも車を使っている人のほとんどが、車に 1.08 人しか乗ってないのです。ほぼ一人仕様。しかも統計を見ると、1 km 以下の通勤で、まだ 40% が車に乗っているのです。そういうことをずっとやっていると、やっぱりフランスの普通の一般家計において交通に対するガソリンの支出が 6 % と結構高いのです。車の一人使いだけに頼っていると、購買能力とか可処分所得の増加につながらないこともあると思います。ですから車を否定するのではなくて、車の最適利用化、車が一番便利で車でないと行けないところはたくさんあるので、そういうときにインテリジェントに、賢くみんなで車を使えるようなシステムを考えていかないといけない。そこから最後に、例えば『ストラスブールのまちづくり』という本を書きましたが、ストラスブールでは新しい住宅を建てるときに、歩いて 400m 以内にバスか L R T、トラムの駅があるところにしか自治体は建築許可を出さない。つまり、車がないと住めないようなところには新規の住宅は建てないという政策を立てています。これが本当のコンパクトシティというか、都市計画に統合、統括された交通政策だと思います。そういうことをお話しさせていただいて、最後に先生の難しい宿題で、市民の自立度ですけれども、フランスは政治と市民がすごく近いのです。政治と市民が近いとはどういうことか。選挙に関心を持っている、自分が支払っている税金がどんなことに使われているか。重税国ですごく税金が高いですか

ら、その税金がまちづくりにどういうふうに使われているかということに対して、高い関心を持っています。そして自分たちが支払っている税金を使って、姫路市はどういうまちをつくりたいと思っているのかというビジョンにすごく興味を持っているのです。逆に言うと、そういうことに若い人が興味を持ってもらえるようなまちづくりをしないといけない。もっと若い人に選挙に出て議員さんになってもらって、若い人に行政にも入ってもらって、まちづくりとか都市計画に興味を持って動いていただかないといけない。人材のダイバーシティはとても大切です。日本の議員さんとか行政は、子育て中の女性とか男性は少ないですね。ヨーロッパへ行きますと、行政や議会に行っても、出てくる人の半分は女性ですし、半分は 40 歳以下の若い人です。そういう人たちが、消費する、買い物するだけのまちではなくて、いわゆる遊んで楽しい、歩いて楽しい、そういうまちをつくってきたのです。だから、まちづくりの新しいビジョンを打ち立てるためには、男性も女性も含めて、いろいろな年代の人を議会や行政に巻き込めるようなドラスティックなまちづくりを、もうすでに目指しておられると思いますが、姫路市の方もこれからも目指していただければと思います。

谷 口： はい、ありがとうございます。いろいろなご示唆を頂けたと思います。政治と市民が近い。確かにそうですね、言われてみればフランスはそうですね。われわれは政治からどう離れようか、としているところもあるかな。それは駄目ですね。

ヴァンソン藤井： 皆さん、黄色いベスト運動はご存じですか。日本では、すごく暴力的なシーンだけセンセーショナルに報道されたと思いますが、実はあの事件を受けて結局、今すぐ減税をして国民の購買能力を高めるか、それとも重税を続けて今の素晴らしい社会、福利厚生システムを保存しておくかという、1つの社会の選択が突きつけられたわけですね。政治と市民が近いということで、何が言いたいかというと、その後、今、マクロン大統領がフランス中を3ヶ月かけて、いろいろな地方都市の村役場とか中学校の講堂とかで、予定表を出して、参加したい市民は誰でも参加できる討論会を行っています。大統領とこれぐらいの近い距離で、皆さん、フランスのこれからの税制のあり方、社会の格差の解消の仕方、テーマが4つあるのですけれども、そういったテーマについてずっと議論を続けているのです。日本のメディアは、そこは見せてくれてないんです

ね。車が焼かれたところは見せてくれるのですけれども。でも、本当に大切なのは、デモ運動の後、政府と社会が何をしているのかということだと思います。そういう政治と市民が近い姿を見ていると、こういう市民があるからこういうまちができるのだというのがよく分かります。

谷 口： ありがとうございます。フロアからご意見ご質問等があれば、残り時間で頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。

会 場 1： 東大阪からまいりました、マエカワと申します。藤井さんに質問をさせていただきます。私は、玩具小売業をしておるのですけれども、父親の跡を継いでおもちゃ屋をしております。まちの中の文化とか、デザインとか、サプライズがあるという、商業者の環境がだんだん苦しくなっていて、いろいろな新しい商店が出てくるのが難しい状態になっているのです。商店を保護するのではなくて、経営者を保護するという話をもう少しお聞かせいただきたいと思います。お願いいたします。

ヴァンソ・藤井： ありがとうございます。細かいところでできっちり覚えていただいてうれしいです。これは自治体のお話ではなくて、たぶん国の方にお話ししないといけないことです。フランスは 30 年以上かけて商店街、それから日本で大店法と言いますが、大型店舗出店を規制する法律もたくさん設定してきたのですが、こういった法律は、イオンモールのような郊外的大型小売店の進出の規制には役立たなかったのです。なぜかというとな各自治体の首長さんが出店許可を与えます。出店していただくと雇用が増える、それから事業税が自治体に入ってくるといことで、ほとんど皆さんウエルカムだったのです。結果としてフランスは、日本以上に郊外のショッピングモールがたくさんあります。それでも、なおかつ市内に活気づけるためにはどうしたらいいかということで、国が考えたのが、商店街を守る法律ではなくて、これから商売に携わろうとしている個人を守る、法律を整備しました。ロワイエ法と呼ばれていますが具体的には、例えば、商店経営者の方の失業保険、年金制度、家族が従業員として商店を経営されているときに、どういった形で家族の社会厚生福利を守ることができるか。そういった法律を細かく整えることによって、一般の方がより商店経営に飛び込みやすいようにしたという背景があります。それから商店街を保護してしまいますと、特に日本のお店は開けなくても生活できる方が多いのが問題と聞いています。そういった意味でフランスでは空き店舗税があります。例えば、3 年空

き店にしておくで固定資産税の 10%、4 年目 15%と、どんどん空き店舗税の課税率が上がっていきます。そうなりますと、オーナーさんも固定資産税と空き店舗税のダブルパンチですから「では、貸そうか」と。それから、自治体に先買権がありますので、商店街に保険代理店とか銀行といった同じような店舗ばかりが集まらないように、いわゆる事業許認可でうまく采配を取っている。いろいろな工夫をしております。

谷 口： ありがとうございます。どなたかいらっしゃいますか。

会 場 2： 豊中市のヤマモトです。スライドの中で、いい事例としてフランスで人のにぎわう中に L R T が走っているというスライドがあったかと思います。姫路市さんがやっておられる駅前をちょっと見てきたのですけれども、トランジットモールなのですが、見かけ上は普通の歩者分離された道路と全く同じですが、検討する中で、駅間の空間の中にバスも走っています。そんなものもあるかと思いますが、そんなことがあって、こんなことが駄目だったとか、何かあればお願いします。

谷 口： これは岡田さんですね。お願いします。

岡 田： 失礼いたします。確かに先ほどスライドを見せていただいた、横に L R T が走っていて、どこもかしこも歩行者が、日本ではああいうものを乱横断と言いますが、ああいう状態になることは、こちらの大手前通りで整備するときにはなかったです。歩行者天国にする方がいいのではないかという意見はありましたが、もともと姫路駅も構造的なところですから、神姫バスさんがいらっしゃる所で申し訳ないのですが、どうしても姫路駅前からのバスなりタクシーなりの利用は無視できないということで、あくまでも路線バス、タクシー以外の車両の通行制限という形でトランジットモールをさせていただいております。そんな中で、駅前の北の玄関口から出られてお城を眺められたときに、信号機が 2 つ、3 つ、正面に出てきて「ああ、邪魔だな」と思われた方もいらっしゃると思います。あの信号機が取れないかということは当時からお話がありました。信号機を取らないかと言っていたのが、実は警察署の方です。警察署では「トランジットモールにするのだから、信号機なんか要らないでしょう。バスとタクシーは交通事業者だから、歩行者が横断歩道を渡ろうとしたら、みんな止まってくれますよ」と、そんなご意見がありました。確かに、私もそこを見たときに、景観的にも少し駄目かなと思いましたので、そ

ういう意見もあるのは覚えておりました。当時、私どもで話をしたときには、姫路の横断歩道の歩行者が一番多いのは、あの交差点になっておりました。たぶん、あそこで信号機の制御をなくしまうと、バスとタクシーは1台も通れないかと思って「なくすのだけは、やめてください」ということで、今のような状況になったのを覚えております。ただ逆に、正面のところのバス、タクシーがどんどん通っていて、その横断歩道は信号で制御していますが、西側の出口までトランジットモールをやっていますが、その横断歩道は信号機がございません。バスとかタクシーがどんどん通るのですけれども、そこも横断歩道を通られる歩行者さんは多いです。ところが私もよく利用するのですけれども、バスの運転手さんの教育なのか、会社の方針がいいのか、歩行者がおりますと止まってくれます。そうやって止まってくれる教育というか、会社の方針で、神姫バスさんがいらっしゃいますから、「よいしょ」を言っているかもしれませんが、事業者さんもそういう意識を持っていただいて、交通ルールといったら当たり前かもしれませんが、そういうところも協力いただいています。そういうこともご披露させていただきます。ちょっと回答になっていないかもしれませんが。

谷 口： ありがとうございます。もし何か最後の締め言葉がございましたら、順番に一人1分ずつ、パスもOKということで、岡田さん、いかがですか。

岡 田： 私ほどの方で、姫路駅前をどんどん整備しています。スライドでも申し上げましたが、昔、戦災復興を受けまして、市街地が焼け、そのときにはまだ大手前通りというものがなかった時代です。そんな中で言いますと、戦災復興のマイナスの状況から、今の大手前通りをつくり、姫路駅から姫路城を眺望できる、そういう方々の知恵と努力につきまして、非常に感謝・敬意を払っています。今後とも、この財産を大事にしていきたいと思います。どうもありがとうございました。

酒 井： 地方のバス会社と地域行政との課題は一致していると思います。つまり、定住人口・交流人口の減少と、まちの分散ですね。これを解決していけたらと思っています。そのために必要なのは、今回もそうですけれども、皆さん、顔見知りで、人間関係という無形資産ができていたことが、この駅前がうまくできたきっかけだと思っています。以上です。ありがとうございます。

谷 口： はい、ありがとうございます。米谷さん、お願いします。

米 谷： こういう施設は、往々にしてできたときが一番良くて、使っていくにしたがって変質し劣化していくことがあるのですが、姫路の駅前広場は、できたときがスタートで「成長し続ける広場」というコンセプトでこれからもやっていきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

谷 口： ありがとうございます。三重野さん、お願いします。

三 重 野： グリーンスローモビリティ、もう一つ、言いたかったことは、やっている役場の方や事業者の方が「すごく楽しい」というのです。どんどん成果になって、人からいい評価がどんどん返ってくる。モビリティも、いろいろな選択肢や技術が出てきている中で、本当に楽しい時代が来ていると思うので、施設空間と合わせて、皆さんでどんどん楽しい都市空間をつくっていただけることを私も応援してきたいと思っています。ありがとうございました。

ヴァンソン藤井： 都市空間とモビリティの再編成で、地方自治体のにぎわいを呼び戻すのは可能です。フランスも日本も同じように中央集権国家だったのですが、今、地方自治体が非常に元気で、住みやすい地方都市がたくさんあります。そのためには、素晴らしい人材が一極集中で、東京だけではなくて、地方に帰ってこられるような、姫路のような素晴らしいまちづくり、歩いて楽しいまちづくりを、日本全国にどんどん進めていただければと思います。今日は、ありがとうございました。

谷 口： ありがとうございます。

最後に「まとめを3分くらい」と書かれているのですが、僕も1分以内です。僕が1つ思っていることは、ヴァンソンさんが日本に来ていただいて、フランスのお話をしてくださったり、米谷さんから小林先生を通じてフランスから結構学んでいるということでした。1つ目指したいことは、ヴァンソンさんが「日本のいい交通まちづくりの事例があるよ」ということをフランスで紹介していただけるようになりたいということです。かつて浮世絵がジャポニズムとしてフランスで流行したように、生きている間にそういうことが可能になればなと思っています。よろしくお願いいたします。ということで、以上でご清聴いただきまして、どうもありがとうございました。パネラーの皆さまもどうもありがとうございました。以上でシンポジウムを終わりたいと思います。どうもありがとうございました。