

再び『自動者』交通を考える

齊藤 親

東日本旅客鉄道(株)技術顧問

『自動者』?!)

改めて、日常生活における街中での交通手段の選択を思い返してみたい。そこでは、大きく二者から選択しているのではないかと。一つは、ドアツードアで「自動的に運ばれる」自家用車・営業車や(少し歩くが)タクシーといった『自動車』の選択。今一つは「自らの足を使い」歩き(自転車)をこぎ、あるいは途中バスや電車に乗り継ぎ目的地に向かうもの。後者を、私は、自ら体を動かすことを強調し(駄洒落で恐縮ですが)『自動者』交通と呼びたい。都市交通を、自動車と自動者の交通に分けて考える一実はこの話、私の役人生活卒業を目前にした10年程前、ある交通関係の雑誌の巻頭言に書いたもので、人口減少時代・超高齢社会の到来に向け、本格的なコンパクトシティ化への対応を促したものだ。それを今またここに持ち出す気になったのは、昨今の政府における地方の活性化、都市の再生の論議からだ。ご承知の通り、キーワードは「コンパクトシティ+ネットワーク」で、関係資料には、「駅を中心としたコンパクトな市街地」「歩いて暮らせる街」「公共交通を軸としたまちづくり」など、都市交通、特に『自動者』交通に深く関わる言葉が躍っている。これを機に、上記巻頭言に適宜加筆しながら、本誌読者の皆さんと共に、『自動者』交通について再び考えてみたいと思う。

『自動者』交通区分の意味)

私は、自動車と自動者の2区分の都市内交通について、少なくとも次の三つの意味を伝えたいと思っている。

(1) ラージ歩行者交通という意味

言うまでもなく歩行は、街中での交通手段の基本で、自転車を健常者の代替手段、バスや電車を補助手段と考え、これら歩行者交通を須らく歩行—ラージ歩行者交通—と捉えることが出来る。LRTの先駆的導入で有名な仏のシュトラスブール市、中心街における自動車から歩行者への復活を唱え対立候補を僅差で破った女性市長の選挙演説では、「LRTは歩行の延長上」と語られた。豪州メルボルンでは、最近、中心地区のLRTが全面無料化され、歩行者・自転車の補助手段であることを鮮明にした。よく耳にするフレーズ「歩いて暮らせる街」も、「歩いて」をこのラージ歩行者交通として解釈するとより現実的に思えるのではないだろうか。

(2) ラージ公共交通という意味

次に、各交通手段について、移動中の空間的な環境について考えてみよう。自動車は、公

道上を走るが、その最大の特徴で利点ともなっているのが、「私的な空間」に包まれて移動するという点だ。その裏返しで言えば、自動者は、歩道上であれ車内であれ、「公共的な空間」を他人とシェアし気遣いながら（そうでない輩もいるが）移動する。この点を強調すれば、自動者交通は「ラージ公共交通」とも言えるのではないか。因みに、公共交通という言葉の「公共」の真の意味は別にあると思われる。

（3）動く権利からの意味

一昨年の暮れに、「交通政策基本法」という法律が成立した。この法律の解説は省略するが、その作成過程で、実は重要な議論—「動く権利」の明文化—がなされた（結局陽の目を見なかった）と関係者から聞いた。「動く権利」あるいは「移動権」は、目的地までの移動希望を実現することを「人の基本的な権利」とするもので、既に、英仏では定着している。この動く権利では、物理的に、経済的に、あるいは確実性などの諸事情のもと、現実的に自動車か自動者の2者いずれかが選択可能であると解釈でき、単なる便利や不便を超えた重たい意味があるという訳だ。因みに、もう20年近く前、都市交通の将来展望を諮問した都市計画審議会では、都市内公共交通が「都市の（具備すべき）装置」と位置付けられたが、これも同様な視点からだったと記憶している。

（注意すべき都市交通の現状）

やや哲学的な話になってしまったが、ここからは、今後の自動者交通の改善に向けた取り組みについて考えてみたい。ただその前に、都市交通の現状について、最近の国交省都市局調査データから、特に2点ほど注意喚起をしたい。

一つは、「歩いて云々」と久しく言われているにも拘らず、最近の実態のトレンドは、都市の大小を問わず歩かなく（歩けなく？）になっていること。データの紹介は省略するが、同じ移動距離での自動車選択のシェアが上昇し、加えて、そもそも移動距離が長くなり自動車にシフトしているというのだ。

その一方で、平成12年に、調査開始以来初めて、東京圏で自動車の選択シェアが低下傾向を示したこと。戦後日本の復興と成長を象徴する言葉の一つに「モータリゼーションの進展」があるが、この「初の低下」はあるいは歴史的転換の兆しか？ 国交省の関係者は、まだまだ自動車シェアの高まる全国の多くの都市圏に、今後この低下が波及していくかは不明と語っていたが。

（自動者交通改善への取り組み）

自動者交通に関しては、既に色々な取り組みが始まっている。この紹介は省略し、私からは、既述のラージ歩行者交通、ラージ公共交通の視点夫々から、何としても取り組みを期待したい施設整備、サービス供給の抜本的な改善の一つの方向について述べさせて頂き、本投稿を終えることとしたい。

（1）都市内道路の「断面構成」改良のネットワーク的取組み

都市の骨格をなし、自動車・自動者を問わずその主たる交通空間となるのが都市計画道路だ。その現在の整備率は約60%強（延長ベース）で、混雑緩和の決め手となる環状道路の完成や踏切の立体化など、まだまだ整備が待たれるものも少なくない。しかし、長らく整備

進展の実感が薄いと指摘されてきたのが、歩行者や自転車の空間だ。立ち並ぶ電柱や少ない緑では、健康のため以外で積極的に歩く気にはなれない。狭い歩道上を我が物顔で走り、所狭しと放置される自転車の迷惑は日常茶飯事。歩行の延長上にある鉄道やバスのバリアフリー化がようやく本格化しているが、タイミングよく乗ったバスや路面電車は自動車と同居しながら汲々として走る。またまた私の例で恐縮だが、10年ほど前に訪問したボルドー市長の選挙公約は「都心の道路面積の40%を非車道化」というもので、いわば自動車から自動者に空間をシフトし与えるというもの。我が国も、そろそろ延長ベースの整備率だけでなく、自動車と自動者が適切に空間をシェアする断面構成の改善を整備目標として社会に示す時が来ているように思える。勿論、整序を求められる自動車交通に対し、相当な意識改革の努力が大前提となることは言うまでもない。最近よく、「道路改良（新設・拡幅）から維持管理の時代へ」と聞くが、私はその前に、その道路予算の「中間的な事業」として、必要な自動者の空間を道路断面構成に確保した自動者交通ネットワークの形成に本格的に取り組むことを強く求めたい。この事業は、合意形成と意思決定さえあれば、用地買収もほとんどなく費用も時間もそれほど掛からないのだ。

（2）都市内公共交通の「事業採算」枠組みの根本的見直し

自動者にとって、都市内におけるバスや電車など所謂公共交通サービスのあり様は切実な問題だが、一部大都市の鉄道を除き、営業距離や利用者数とも減少の一途を辿っている。LRTやBRT論議が展開される横で、多くのバス路線の廃止が進んでいる。これらは、経営問題が最大の原因だが、自動車交通との摩擦が課題となっている場合も少なくない。一方で最近、自治体による地域限定のコミュニティバス、福祉のバスなどが急速に広まっている。再三の私の例で恐縮だが、都市圏交通については、関係自治体が協議会であるべき公共交通サービスを先決めし、その実際のサービス供給と費用を民間交通事業者への競争入札で低廉化させ、最後に国の助成も含めた関係者の税負担で成立させるという方式をとっている一つまりは{費用－収入＝税金}を基本的枠組みとし、赤字補てんという概念を取らないという訳だ。現在わが国でも、公共交通に対し公設民営化の法制度や助成制度が整備されつつあると聞く。コンパクトシティの実現に向け、自動者の動く権利のその全てを税金で支えると言わないまでも、福祉予算の導入などを含め、公共交通の事業採算の枠組みに根本的なメスを入れること強く望みたい。

（付記）

都市内交通について、ここまで「人の動き」に焦点を当て述べさせて頂いたが、実はもう一つの交通に「物の動き」があり、道路空間の自動車・自動者シェア論議では、特に貨物自動車の挙動（走行・駐車・荷捌き）が密接不可分である。この点を紙面の都合上省略したことを付記しておく。

WS (ワークショップ) 研修

■ これまでに実施したWS研修 (課題: 八王子駅の将来構想)

活動時期・回数: 2011年3月~6月 計8回

参加人数: 12名 (JR東日本、運輸政策機構、ジェイアール東日本コンサルタンツ、ジェイアール東日本建築設計事務所)

ファシリテーター: 新聞 信 (当時 JR 東日本東京工事事務所渋谷ターミナル課長)

未来構想PFが主催するワークショップ研修第5弾である。プロジェクトの構想から実現まで、全体のフローについてワークショップ形式で議論し理解することが目的であり、共通の構想をまとめるのが目的ではない。

進め方は、事前に提示された課題について、各自がA4用紙1枚(裏表可)にまとめて発表し、自由な意見交換をアドバイザーからのコメントも交え進めていった。時間は1.5~2.0時間で、終了後オブザーバーも加わり毎回会費制の懇親会を実施した。

○第1回 特別講義「鉄道プロジェクトの構想から実現まで」山本会長

課題: 「参考文献を読んだコメント」

*参考文献: 世界を知る力 寺島実郎 PHP新書

○第2回 課題: 「首都圏の都市計画・交通計画の長期的な課題を整理した上で、将来のビジョンをどのように考えるべきか」

○第3回 課題: 「駅の基本構想を考える上で重要なこと」

○第4回 課題: 「現状調査」

○第5回 課題: 「八王子駅の将来構想」

駅や駅周辺の改良はもちろん駅移転構想を含む12案が提示され、活発な意見交換が行われた。いくつかのキーワードを列挙すると、

駅及び駅周辺の現状・市のまちづくり事業・交通結節点(長野方面やリニア開業、横田飛行場民間機利用も)・沿線の魅力・大学や大型商業施設の撤退・八王子ローカルの追求・道の駅との連携・東京の玄関口・防災拠点・駅の機能及び魅力の向上等である。

○第6回 課題: 「将来構想を踏まえた施設計画・長期計画と当面の計画」

○第7回 課題: 「当面の計画の具体化」

○第8回 課題: 「八王子駅の将来計画から計画立案までの全体フローについて」

● 研修を受けての感想の中から

- ・発想の飛躍が出来ていないことを痛感
- ・画を描くのは最後という視点や手法が参考に
- ・A4にまとめ時間内で発表することの難しさを実感
- ・将来構想、長期計画、短中期計画のタイムレンジの定義が不明確だった
- ・国際性国際化の視点に欠けた
- ・鉄道事業者以外の視点でも議論出来た
- ・多種多様な発想意見に触れることが出来た

(事務局)

芸術は『芸術か、それとも人生か』

高橋 永次
（株）東京鐵骨橋梁

昔、大正時代の売れっ子小説家『芥川龍之介』と同じく小説家・劇作家『菊池 寛』との両者で、『芸術と人生』に関しての大いなる論争があった。

その云い分は、芥川曰く、『芸術は、あくまでも芸術のために有らねばならぬ。』と説く。

一方の菊池はと云うと、『何を馬鹿な、芸術は人生のために有りて、その意義有り。』と力説して止まない。

この二人の論客の争いを20歳の時手にした本で知った時には、若かったせいもあったが、当時特に、菊池の愛読者で彼に傾倒していた私にとっては、『人生のためではないと、何の意味も意義も無い。』と菊池を応援する人生論主義者であった。

ところが、最近60歳後半の年頃になってくると、自分の余命が近づいて来た性か、若い頃とは、全く逆の考え方になって来ているのが不思議だ。

『少し待てよ。芸術は人生のためでなく、あくまでもその時を生きて来た人々の時代を遙かに超えて無限に続くものである。それが自分自身の生きてる時代だけの芸術だとしたら、僅か持ったとしても高々百余歳の命。芸術とはそんな陳腐で安易なものでは無いはずだ。』と思い始めるように成ったからだ。

正に芸術の芸術たるゆえんで、永遠に未来永劫へと続くもので、時代を超えた存在が、芸術に最もふさわしいと、芥川節に気持ちが変わって来ているのだ。

『自分が生きている時代に少なくとも誰かさんに認めてもらいたい。』というこの世俗的自己中心的な心構えは、もう捨て去っても好い人生なのだ。

『ゆえに、〇〇のための芸術を。』と〇〇に入る言葉が、その人なりの人生観だと考えたい。

例えば、〇〇に私なりに言葉を選択すると、『人生のための芸術を。』ではなく、あくまでも『芸術のための芸術を。』なのである。

正に芸術至上主義とでも云おうか、芸術自身を目的とし、美に奉仕する独自の境地に至る狂気の心境が、当時の芥川自身に有ったのではあるまいか。

昭和2年7月、35歳で田端の自室で服毒自殺し、世間をアッと云わせた。

さて、『菊池寛全集の序（文藝春秋）』には、芥川が一文を寄せており、その中に菊池との議論として、『善と美』についてのコメントがある。

菊池曰く、『そりゃ君、善は美よりも重大だね。僕にとって何と云っても重大だね。』と芥川に述べている。

芥川は『善は実に彼にとっては、美よりも重大なものであった。』として納得している。

この『美と善』を私の独断的・個性的な解釈で、『芸術と人生』に置き換えてみたい。

即ち、『美=芸術』は芥川であり、『善=人生』は菊池である。

ちなみに、明治書院の国語辞典によると

『芸術』とは、①美を造りだすこと。または、その産物。②文学・音楽・絵画・彫刻・演劇などの総称とある。

同じく、『人生』とは、①人の一生。②人の生きている間。とある。

芥川の初期作品の特徴を調べてみると、主に古典を参考にした短編小説で知られ、多くの傑作を残した。『羅生門』や『鼻』などは今昔物語を、『地獄変』などは宇治拾遺物語を題材にした芸術至上主義的な面が全面に出た作品であり、人間の内面やエゴイズムを描き出したものが多い。

特に、芸術と生活は相反するものだと考え、芥川自身は、芸術と生活は切り離すという理想の下に作品を書いていたと云われる。

一方、菊池の方とは云うと、その後芥川とは全く反対の立場・生涯を貫いている。

芥川との『善・美』論争以降、彼の作品のテーマは、芥川が前述の序文で以下に述べているように『道徳的で通俗的で人生的である。』と私は思っている。

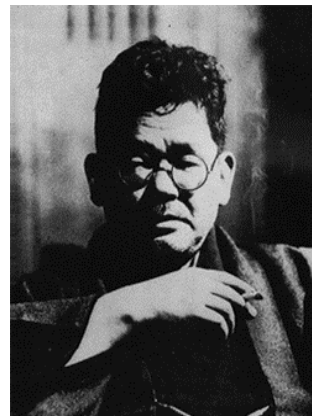
芥川曰く、菊池の作品は、『正にその「善」を探求すべき労作だったと称しても好い。この道徳的意識に根差した、リアリスティックな小説や戯曲を創作していった生涯だった。』と述懐している。

最後に、あなたは『芸術派?』、それとも『人生派?』

選ぶのは、あなたです。



芥川龍之介



菊池寛

(写真：wikipedia より)

人生はスパイラル

山本博之

パシフィックコンサルタンツ (株)

私はこの3月で68歳になりますが、まだまだ元気で働いています。私は元来土木屋ですが、若い時に図書館で見た I E の本 (Industrial Engineering すなわち生産工学、経営工学、現在ではシステム工学と言われています) が好きになり、よく図書館通いをしていました。今でもその時のメモノートを取り出して読み返しています。私はこの I E を繰り返し読んで、人生は P(Plan)、D(Do)、C(Check)、A(Action) のサイクルをスパイラル的に回して進んで行くのではないかと考えるようになりました。

私の PDCA サイクルは、社会人になってから現在までに 9 回回っていると考えています。20 代の社会人になってからの 1 回目 (土質) は、国鉄の大学委託研究員に合格して早大大学院の土質研究室(P)で土をいじり(D)、実験(C)、研究(A)したことが基盤となっています。2 回目 (軟弱地盤) は、国鉄の工事局に戻り軟弱地盤の工事計画(P)、設計(D)、工事区での現場試験(C)、技術管理課でその論文と設計指針の作成(A)です。3 回目 (シールドトンネル) は、新宿 10 号線シールドトンネルの計画(P)、委員会と設計(D)、工事区での施工管理(C)、報告書・工事誌の作成(A)です。30 代になった 4 回目 (新幹線) は、熊谷新幹線駅の計画(P)、設計・施工(D)、その後本社新幹線建設局に移り東北新幹線の開業監査(C)、標準等の改定(A)を行いました。40 代の 5 回目 (投資計画) は、工事局調査課でのプロジェクト計画(P)、その後の民営分割で J R 東日本の投資計画部と成田空港高速鉄道 (株) で成田空港アクセス線の設計・施工(D)、開業(C)、新プロジェクトの投資調査(A)です。6 回目 (プロジェクト管理) は、東京工事事務所の東海道・総武課長として計画(P)、設計・施工(D)、そして本社建設工事に移り積算標準の改訂(C)、制定(A)を行いました。7 回目 (業務革新) は、工事事務所のコストダウン推進課長(P)として V E 等コストダウン手法の導入(D)、その評価(C)、東京工事区長として現場での改善(A)です。50 代の 8 回目 (コンサルタント) は、J R 東コンサルタンツ (株) に出向(P)となり、技術部・計画部・海外(D)を担当し、国際案件の評価(C)、測量地質調査部長(A)をやりました。60 代の 9 回目 (技術営業) は、川崎重工 (株) (P)に出向後 J R を定年退職し川崎重工の社員(D)となり、60 歳の時に橋梁談合の洗礼(C)を受け、その後 65 歳から現在のパシフィックコンサルタンツ (株) の社員として技術営業(A)をしています。これから迎える 70 代の 10 回目は、メセナ (芸術・文化の支援活動) で PDCA サイクルを回そうと思っています。

このように PDCA サイクルとスパイラルの説明が私の経歴書になってしまいましたが、自分の PDCA サイクルを考えてみることは大事なことです。後輩諸君よ、社会貢献や家族のためという目標を持つことはとても大切なことです。そしてその目標を実現するには、これまでの自分の PDCA サイクルを検証し、そのスパイラルの方向を見定めながら、次のステップに進んで下さい。

NEWS

■交通の柱に鉄道がある

建設通信新聞（2015年2月6日）に掲載された記事です。

ひるば

交通の柱に鉄道がある



日本建設業連合会の鉄道交通講演会後の懇親会であいさつに立った山本卓朗元日本鉄道建設業協会会長は、「ことしは鉄建協の設立から50年」と切り出した。1965年に設立した鉄道建設業協会は、74年に日本鉄道建設業協会と改称し、09年に日本土木工業協会と合併。山本氏は合併を決めた会長となった。その後、土工協も、日本建設業団体連合会、

建築業協会と11年に合併して現在の日建連が誕生した。日建連土木本部の鉄道建設本部が鉄建協を引き継いだ。

「合併すると、ほかの土木に埋もれて（鉄道土木は）消えると言われた」と、当時を振り返る。それでも「鉄道は、建設という分野ではなく、鉄道という『システム』だ。携わる人間は、保守も含めて道路など交通全体を考えていた」。鉄道単体ではなく、交通全体を考える分野であるからこそ、「こちらが（土工協に）お願いして一緒になってもらった」という。「交通の柱に鉄道がある」という考え方は、いまでも脈々と受け継がれている。

■技術講演会を開催します

ジェイアール東日本コンサルタンツの依頼を受け、下記のとおり講演会を開催します。

期 日：2015年3月17日(火)15:30~17:30

場 所：JR新宿ビル会議室

講演者：(株)都市デザイン 代表 田中滋夫

「都市計画とまちづくり」石巻の震災前後の計画を含む（仮題）

■シビルNPO連携プラットフォーム（CNC P）が会報第10号を発行

CNC P通信第10号の掲載項目は以下のとおりです。

- ・巻頭言 「恵まれた法人」の出番ですよ・・・
NPO美し国づくり協会 理事 西山英勝
- ・コラム 「失われた20年」を招いた「公共事業悪玉論」を乗り越えて
NPO全国街道交流会代表理事 藤本貴也
- ・会員紹介 特定非営利活動法人 リサイクル技術振興会
NPO 社会基盤の超長寿命化を考える日本会議
- ・部門活動紹介（サービス部門）
CNC P教育研修活動の考え方と「シニアパワーアップ研修プログラム」
- ・会員からの投稿 「22世紀の未来に向けて」 日本水フォーラム事務局長 竹村公太郎
- ・イベントのご案内 国連「世界水の日」記念「第7回世界水フォーラムに向けた準備会合

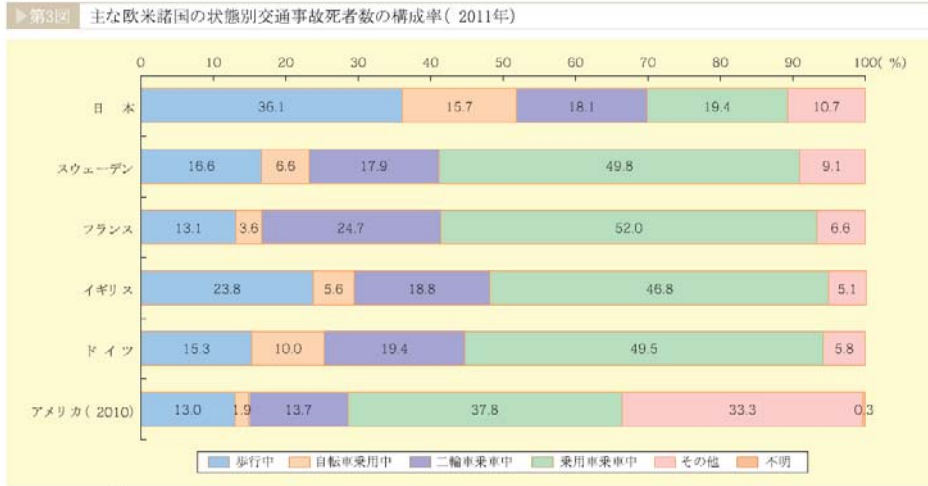
*問い合わせや申し込みはNPO連携プラットフォーム事務局まで

E-Mail info@npo-cncp.org ホームページURL: http://npo-cncp.org/

今月の国際比較データ

① 主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率

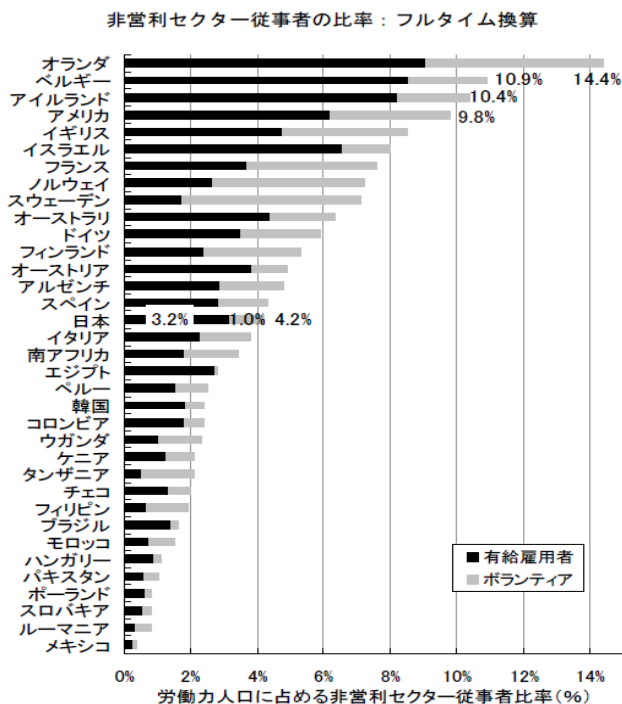
出典：平成 25 年版交通安全白書



注 1 IRTAD資料による。
 2 数値は状態別構成率
 3 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。

② NPO

出典：インフラまちづくりとシビルNPO



(出所) Salamon et al. (2003) "Global Civil Society"
 (備考) 非営利セクター従事者(フルタイム換算)の労働力人口に占める比率。

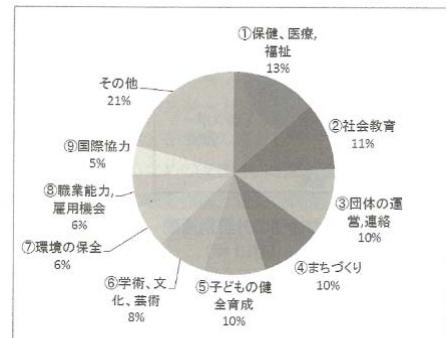


図-2.5.4 日本のNPOの登録分野(2013年)申請数(重複あり)を百分率で示した

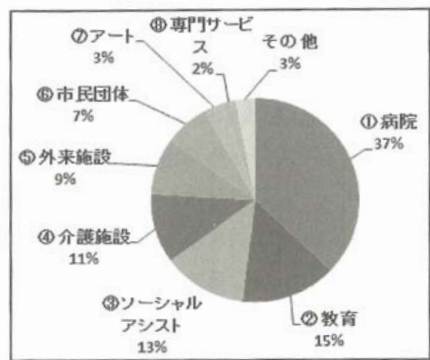


図-2.5.5 米国NPOの従業者(2010年)

国際比較データを募集しています。出典を明記し、メールで下記まで送信して下さい。
kokusai-data-ws@miraikoso.or.jp

最近の好みとしては、ノンフィクションと野球関係の読み物が多くなっています。特に開高健の釣りシリーズ（9冊くらい）については、写真集と一緒になので、空想の世界へ連れて行ってくれます。食に関する記述も多いので楽しめます。

①OPA！（オーパ）

開高 健 写真：高橋昇 集英社

アマゾンで釣りをする釣旅行記であり、迫力のある写真と開高健の独特の表現となります。見ていると実際にアマゾンでピラルークを釣っているような気分になります。気分転換にはうってつけです。



②スローカーブをもう一球

山際 淳司 角川書店

有名な1979年の日本シリーズ第7戦の「江夏の21球」が納められているノンフィクション短編集です。21球もよいですが、私が気に入っているのは、表題の「スローカーブをもう一球」です。高校野球のエースの心情をよくとらえているところが好きです。



③球は転々宇宙間

赤瀬川 準 文春文庫

30年前に書かれた、近未来野球小説となっています。今、読み返すと意外とストーリーが空想でなく、実現している部分があるのが面白い小説です。日本の地方再生をテーマにしており、プロ野球の球団が地方に分散するという内容です。現在は、札幌～博多まで分散していますし、Jリーグにいたっては、J1～J3まで全国に広がっています。（右中間と宇宙間をかけています）



年齢とともに最近では活字離れ状態だが、50才を過ぎて出会ったものの中から2つ紹介したい。

①元気

五木寛之 幻冬社

著者曰く、元気に生きるためには、諦念・観念・放念の三つの立場に徹して生きるしかない、すなわち「諦める、観念する、手放す」である。私も、近づく老後に向け生き方の基本にしようと時を重ねてきたが、果たして元気な老後を迎えられるよう実践出来たか、怪しいと思う今日この頃である。



②世界国勢図会

公益財団法人 矢野恒太記念会編集・発行

小学4年生の頃「もし無人島に1冊だけ書物を持っていくとしたら何を」という問いかけが担任からあった。生徒からいろいろ上がったが先生の推薦は「電話帳」で、地名、名前、数字、職業・・・とにかく思いが膨らみ際限が無いとの理由だった。この本はそれに匹敵するデータブックで、世界が見えてくる優れたものだ。姉妹本で「日本国勢図会」があるが、子供の学習に最適な「ジュニア版日本のすがた」もお薦めである。



事務局通信

1月号から開始した新企画の「たすきリレー」と「PF書店」いかがでしょうか。会員の皆様からの投稿、お待ちしております。

次号(3月号)は震災特集です。ご期待下さい。

～ ● 今月の写真コーナー ● ～



2月上旬、西吾妻山へ樹氷を見に行ってきました。

(岩井有人 JR 東日本東京工事事務所)

プラットフォーム通信では、メンバーの皆様の投稿をお待ちしています。
 連絡先：未来構想 PF 事務局 土井 携帯:090-9150-8613 メール：info@miraikoso.or.jp
 〒100-6005 東京都千代田区霞が関 3-2-5 霞が関ビル 5F-28