

都市と交通—その知恵と実践

— IATSS国際シンポジウム1984報告 —

宮川 洋*

昭和59年9月19～22日にわたり、本学会の国際シンポジウムが東京都心の経団連会館国際会議場で開かれた。本学会も、この9月で創立10周年を迎えた。その意味で、従来2年毎に開催され、今回で5回目を迎えた国際シンポジウムは、創立10周年の記念にもなるものとして計画されたものである。シンポジウムは5つのセッションより構成されており、国内外8か国から18名の講演が行われ、活発なる討論が繰り広げられた。この成果は「東京宣言」としてまとめられ、これからの都市交通政策の指針として提示された。

A Report on the IATSS Symposium 1984

"Urban Space and Mobility—Practical Solutions for Better Towns—"

Hiroshi MIYAKAWA*

The IATSS International Symposium was held at the International Conference Room, Keidanren Kaikan which is located in the center of Tokyo from September 19th to 22nd in 1984. The IATSS welcomed the tenth year of its existence in September, 1984. In this sense, the Fifth IATSS International Symposium, which has been held every alternate year, was also planned to be a memorial to the tenth anniversary of the founding of the IATSS. Being composed of five sessions, the Symposium had lively discussions with 18 lecturers from eight countries including Japan. The result was concluded as the Tokyo Manifesto and it proposed the guidelines for future policies of urban transport.

1. 今回の国際シンポジウムの意義とねらい

今回のシンポジウムのテーマは、「都市と交通—その知恵と実践」である。従来の国際シンポジウムのテーマをたどると、第1回（昭和51年10月）が「人間の知恵と交通」、第2回（昭和53年9月）が「人とモビリティ」、第3回（昭和55年9月）が「高速社会と人間」、第4回（昭和57年9月）が「人と空間」であった。

今回のシンポジウムの意義とねらいは、実行委員長岡並木氏の「これまでの4回は、人と交通のかかり合いに哲学的な、社会科学的な、あるいは行動科学的な観点から光を当て、交通のあり方に欠かせない「ものの考え方」を明らかにしてきたと言えます。そこで今回は、その「ものの考え方」を実践に移すとすれば、どんな姿があり得るかを、内外の実例を通して討議し、浮かび上がらせたいと思います」

という挨拶の中に集約されている。

同氏はさらに、日本は大量の輸送処理能力という点ではかなりの成果を挙げているけれども、「質の面、つまり人間のスケールで公共交通のあり方、公共交通と自家用交通との組み合わせ方、あるいは歩行者や自転車の待遇の仕方を見直しますと、日本の現状は、考え方の点でも、施設や運営やルール点でも、まだまだ広く世界の知恵を求めなければならない段階にありはしないでしょうか。そして、その実践に当たっての壁があるとすれば、その壁は何かについても討議しなければと思います」と述べている。

交通は、現代社会では衣食住と並んで人間の生活に基本的な要素としてとらえることができる。しかしながら他方では、交通混雑、大気汚染や騒音などの公害、交通事故、エネルギー問題、都市の過密などの解決の困難な諸問題を惹き起こしてきた。従来の国際シンポジウムでは、われわれに便益を与えとともに、他面では制御し難い面を持つ自動車交通とわれわれとの関わり方、すなわち「ものの考え方」

* 東京大学教授（本学会員）
Professor, University of Tokyo
原稿受理 昭和59年9月25日

Table 1 日程と講演テーマ
Schedule, speech themes

9月20日(木) 9:30~17:50	9月21日(金) 9:30~18:00	9月22日(土) 9:30~18:00
<p>開会式</p> <ul style="list-style-type: none"> ● IATSS国際シンポジウム1984の開催にあたって茅誠司(シンポジウム組織委員会会長) ● 「都市と交通」について岡並木(シンポジウム実行委員会委員長) <p>セッション1「公聴会シミュレーション—都心部街路のモール化は可能か—」</p>	<p>セッション3「安全への新しい視点」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「統計から見た日本人の安全観」井口雅一(東京大学教授) ● 「自動車保険からみた交通安全」D.A.スペシャル(米・AIU保険会社副社長) ● 「鉄道車両の安全基準からみた日本の安全観の比較」土岐貴光(東急車輛製造㈱取締役) ● 「交通安全教育はどこまで人間を変えうるか—IATSSの教育実践モデルを通じて」長江啓泰(日本大学教授) 	<p>セッション5「限られた都市空間の新しい生かし方」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「交通計画への環境心理学のインパクト」R.B.ベクテル(米・アリゾナ大学教授) ● 「都市圏を支える新しい交通技術—VAL」G.クルーエ(仏・リール都市連合技師長) ● 「自転車の駐車問題に責任をもつオランダ国鉄」Th.ウェストラ(オランダ国鉄旅客施設設計画部長) ● 「西ドイツ地区詳細計画のわが国への導入とその問題点」成田頼明(横浜国立大学教授) ● 「日立市における交通渋滞緩和と実験とその教訓」新谷洋二(東京大学教授)
<p>セッション2「都市と移動—新しいバランスを求めて」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「自動車交通がコミュニティーに与える影響」太田勝敏(東京大学助教授) ● 「モールとスカイウェイで何をとり戻せたか」O.D.ゲイ(米・ミネアポリス都心振興協議会会長) ● 「道路空間を共有する自動車、自転車、歩行者」H.モンハイム(西独・連邦国土都市計画研究所都市地域施設部部長) ● 「なぜ公共交通機関にそれほど力を入れるのか」A.H.サウヰジ(加・トロント交通公団総裁) 	<p>セッション4「公共交通のジレンマ」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「マニラにおける公共交通の選択—ジブニーからLRTへ」J.R.ヴァルデカニウス(比・交通通信省次官) ● 「公共交通に惹きつける工夫—移動の連続性」岡並木(朝日新聞社 編集委員) ● 「基幹バス計画—その背景と果たしつつある役割」大澤正隆(名古屋市交通局長) ● 「ロンドンの新しい公共交通運営システム」M.フォルクス(英・大ロンドン議会交通計画局次長) ● 「利用者負担と公共負担—公共交通の新しい財源」岡野行秀(東京大学教授) 	<p>ラウンドテーブルディスカッション「なぜそれが日本ではできないのか—都市と交通をよくするための具体策を求めて—」</p> <p>閉会式</p>

を明らかにしてきた。これに対して今シンポジウムは、具体的にそれを実践に移した場合の壁、特にわが国における壁を外国との対比において検討し、広く世界の知恵に学ぼうとするものである。

2. シンポジウムの構成

上述の目的のために、海外からアジアを含めて7か国9人の参加者を招いて4日間にわたるシンポジウムが計画された。このうち、第1日目はシンポジウム参加者のみによるオリエンテーションであり、第2日から第4日までの5セッションが一般に公開された (Table 1)。

海外から招かれた9人の方々、O.D.ゲイ氏(アメリカ・ミネアポリス都心振興協議会会長)、ハイナー・モンハイム氏(西ドイツ連邦国土都市計画研究所都市地域施設部部長)、アルフレッド H.サウヰジ氏(カナダ・トロント交通公団総裁)、デビッド A.スペシャル氏(アメリカ・AIU 保険会社取締役)、ホセ R.ヴァルデカニウス氏(フィリピン交通通信省次官)、マーティン・フォルクス氏(イギリス・大ロンドン議会交通計画局次長)、ロバート B.ベクテル氏(アメリカ・アリゾナ大学教授環境心理学)、ジェラルド・クルーエ氏(フランス・リール都市連合技師

長)、Th. M. G. R. ヴェストラ氏(オランダ国鉄旅客施設設計画部長)の諸氏である。

第1セッションは、「都心部街路のモール化は可能か」と題する公聴会シミュレーションである。具体的に「金座通り」と名付ける架空の繁華街を歩行者モール化することの是非について、本学会の会員がさまざまな利害関係団体や行政セクターの代表者に扮して主張を展開し、交通問題の解決に当たっての壁が何であるかを明らかにすることを意図している。

第2セッション「都市と移動—新しいバランスを求めて」では、よりよい都市交通空間を造り出すための実践例、具体例から、各交通手段間のバランスの取り方について検討することを目的としている。

第3セッション「安全への新しい視点」では、わが国ではややもすれば「安全でさえあればよい」との考え方で、交通対策が行われ、歩行者の交通事故数に関しては、わが国は世界でも最低水準にあるが、反面、歩行者にとり歩きにくい環境を作り出すとともに、交通事故者数の低減に関しても一つの壁に突き当たっていることから、日本人の安全観を他国と比較しながら見直すとともに、安全教育の将来についても考察する。

第4セッション「公共交通のジレンマ」では、モ

ータリゼーションの進行で、全国ほとんどの都市で公共交通企業が赤字に悩んでいるが、一方で、人々の足として公共交通機関の再生が望まれている現状において、公共交通のさまざまなジレンマについて討議し、公共交通の再生への突破口を見出すことを目指している。

第5セッション「限られた都市空間の新しい生かし方」では、限られた都市空間の中に介在する混合交通や交通手段間のプライオリティ、交通と居住者空間の対立などの問題を解決する方策について、従来の制度や枠組みにとらわれず学際的に検討することを目的とする。

最後に、ラウンドテーブルディスカッション「なぜそれが日本ではできないか——都市と交通をよくするための具体策を求めて」では、それまでの討議をふまえて、参加者全員で交通問題の解決方策を実践に移す場合の壁について、なぜ日本ではそれができないのか、その壁を突き破るにはどうしたらよいかを自由に話し合う。

以上が本シンポジウムの構成の概要である。

3. 各セッションの概要

3-1 第1セッション「都心部街路のモール化は可能か」(公聴会シミュレーション)

東京都心の架空の繁華街「金座通り」を歩行者モール化することの是非をめぐる、本学会員が、このモール化をめぐるさまざまな利害を代表する当事者ならびに行政セクターの代表者に扮して、それぞれの主張を展開した。議論は金座商店街の若手経営者グループのモール化提案について、大型店などの表通り賛成派、高級商店などの表通り反対派、裏通りのブティック、レストランなどの周辺地区反対派、バー愛好家などの夜の利用者やクラブ、バー経営者の反対派、バス・タクシーなどの条件付反対派の他に、東京都知事、建設大臣、警視総監、デベロッパーなども登場し、ユーモラスな公聴会の進行の中にも、モール化という提案をめぐる利害関係の複雑多岐にわたるからみ合いを参加者に印象づけた。

最終的には提案グループから、完全モール化の提案として、トランジットモール化が修正提案され、これについては事務レベルでさらに検討を続けるという結末で、公聴会シミュレーションを終了した。

討議では、岡田清氏からは経済学のパレート理論で、この問題をモデル化できることなどが紹介されたほか、この公聴会シミュレーションのテクニカル

アドバイザーの新谷洋二氏からは、日本の実例を見ると、モール化の実現には、住民サイド、行政サイド、デベロッパーサイドの三者にそれぞれ強力な推進者が居て、互いに連携して推進するというパターンが常にあり、これがモール化成功の鍵であることなどが示唆された。

公聴会シミュレーションは、本学会の国際シンポジウムでは初めての試みであった。種々の改善すべき点もあるが、ディレクター後藤和彦氏、テクニカルプロデューサー月尾嘉男氏の努力もあり、一応の成果を挙げたと評価できよう。

3-2 第2セッション「都市と移動—新しいバランスを求めて」

モビリティ、すなわち移動の自由は人間の基本的権利であると同時に、移動手段の選択も同じく人間の基本的権利であるという認識の下で、限られた時間、空間の中で、これらの2つの権利の間のバランスを如何に保つかが本セッションの基本テーマである。この基本テーマに関して、4人のスピーカーの発表があり、討論が行われた。

太田勝敏氏からは、「自動車がコミュニティに与える影響」、すなわちモータリゼーションは人々のモビリティを高め、広域な人間関係を可能とし、新しいコミュニティの形成に役立っているが、他方では、交通量の多い道路は「地区分断」という形で従来の地縁的な近隣コミュニティの形成を妨げていることの指摘があり、特に東京の既成市街地での実例が紹介された。

O. D. ゲイ氏からは「モールとスカイウェイで何を取り戻せたか」について、アメリカ・ミネアポリスのニコレットモール街の紹介がなされた。1955年9月1日の「ミネアポリス都市振興協議会」の結成に始まるこの事業は、いくつかのプロジェクト完了後、さらに現在でも進行中であり、この間に同協議会を中心に計画、建設されたニコレットモール、スカイウェイシステム、ゲートウェイセンター開発、ローリング・パーク開発の実例は参加者に深い感銘を与えるものであった。

ハイナー・モンハイム氏からは、西ドイツにおける「道路空間を共有する自動車、自転車、歩行者」について報告があった。西ドイツにおいて、道路が車と人との間で「部分的共有から完全分離へ」と進み、その結果、車側に「同じ道路空間と共有している他の人々に妥協していこうというやさしい気持ちも消え失せるに至った」過程について説明があり、

1950年ごろから「分離主義の軟化」が生じ、1960～1970年にかけて、「歩行者専用地区」が建設されるようになり、1970年代には、多くの街の中心部や、周辺部の街路では共存が実現されるようになったと報告された。

アルフレッド H・サウィジ氏からは、大トロントが「なぜ公共交通機関にそれほど力を入れるのか」について報告があった。トロントは自動車の保有率が高いにもかかわらず、公共交通機関の利用率も、北米でニューヨークに次いで第2位である。そのきっかけは、1960年代に自家用車から公共交通機関へという政策を決めたことから始まる。この政策を支える哲学と、この政策がもたらしたものについて、トロント交通公団 (TTC) の地下鉄を例に報告がなされた。

これらの報告に対して越正毅氏から、東京では物流をになうトラックが都心部を相当数通過する。自動車交通量の50%がトラック、25%がタクシー、25%が乗用車で、公共交通機関だけに交通を任せることは出来ない現状についてコメントがあった。ゲイ氏からは、トロントでは公団が駅の周辺の土地を買収し、ショッピングセンターを設けるなど、多角的に経営を行い、私企業と同様に効率的に経営を行っていることがレポートされた。

3-3 第3セッション「安全への新しい視点」

このセッションでは、近年再び増え始めた交通事故を阻止する新たな視点を求めて、日本人の安全観、安全観の日米比較、安全教育などが討論された。

まず井口雅一氏から「統計から見た日本人の安全観」というテーマで、人間と機械の協同システムの信頼性についての実験室データから、人間の不注意に基づくエラーについての興味あるデータと、日本人の安全観を死亡統計から定量化する試みについての報告があった。

デビッド A. スペシャル氏からは、「自動車保険からみた交通安全」というテーマで、アメリカにおいてシートベルト着用義務が法制化できない今までの経過と、エアバッグのような高度のテクノロジーを用いた自動保護装置を、常時身体を拘束するシートベルトよりも好ましいと考える米国人が多いことの紹介があった。これに対しては、宮原守男氏からシートベルトはドライバーに積極的に自分を守る意識を持たせることなどで、より優れていると思うなどの意見が出された。

土岐實光氏からは、「鉄道車両の安全基準からみた

日米の安全観の比較」について、各種の実例に基づき、米国ではリミットデザインで、論理的であるのに対して、日本は経験的、情緒的で、ゆとりのある設計を行い、結果としては日本のほうが信頼性が高いと報告された。

長江啓泰氏からは、「交通安全教育はどこまで人間を変えうるか」のテーマで、1983年度の本学会プロジェクトである19名の高校生を対象とした鈴鹿における教育実践の経験の報告があった。教師も共に学ぶことの中で、高校生と教師の信頼感が回復していく過程の紹介は感銘深いものがあった。

これに対して辻村明氏から、社会心理学の態度変容の観点を基に「暴力」「金」「心から信ずるようにする」の3つの方法の中で、この実践は最後の方法となるが、さらに事後調査の必要性についてコメントがあった。

3-4 第4セッション「公共交通のジレンマ」

ここでは、公共交通機関が都市にとって不可欠であるにもかかわらず、ほとんどの都市交通が赤字に悩んでいるジレンマを如何に克服したらよいかについて討論された。

ホセ R. ヴアルデカニアス氏からは、「マニラにおける公共交通の選択——ジブニーからLRTへ」について報告があった。それによるとマニラでは、今後の交通需要に対応するには、LRTは不可欠のもので、同時にバス、ジブニーの需要も増え続けるものと予想している。

岡並木氏からは、「公共交通に惹きつける工夫」というテーマで、大脳の右半球と左半球の役割を例に引きながら、新しい考え方、すなわち旅客の増加を第一義的に考え、独立採算からある程度開放する考え方が述べられ、今後は新しい考え方で公共交通機関をよみがえらせる必要があるとの提言がなされた。

これに対して経済学者の岡田清氏からは、当面は従来通り独立採算で、サービスの向上にも努めることが必要であるとコメントがあった。

大澤正隆氏は「基幹バス計画——その背景と果たしつつある役割」のテーマで、名古屋市における公共交通機関の現状と、その中で都市バスの活性化のために考えられた基幹バス計画について報告された。

また、マーティン・フォルクス氏からは、「ロンドンの新しい公共交通運営システム」について報告がなされた。1981年以降の中央政府と地方政府の政策の違いの中で、市民によりよいサービスを提供するために、交通計画担当者がどのように計画し、

それを実施してきたかの経過は興味あるものであった。特に1983年5月の新しい運賃制度、すなわち25%の運賃値下げ、ゾーン運賃制の改革、バス・地下鉄に共通の定期券「トラベルカード」の採用と、その財源をどこに求めるかなどの詳細のレポートは価値の高いものである。

岡野行秀氏からは、「利用者負担と公共費負担——公共交通の新しい財源」が報告され、結論としては公共交通に「金のなる木」はないとされた。国鉄を例にとり、1972年の国鉄運賃法改正以後の経験ならびに、1960年代から70年代の時期とそれ以後では、先進各国の公共交通機関の政策も、補助金よりも効率化への方向に大きく変わりつつあること、また、東京における民営と公営の収入・原価の比較から、安易に補助金に頼る政策への反対意見が示された。

これらの報告に対して、森地茂氏、詫間晋平氏、小林實氏等から、運賃体系などのソフトの充実、深夜サービスの延長、地域差などについてコメントがあった。

3-5 第5セッション「限られた都市空間の新しい生かし方」

ここでは交通問題をいかに解決していくか、その実例と学際的アプローチについて討論が行われた。

ロバート・B. ベクテル氏からは、「交通計画への環境心理学のインパクト」のテーマで、米国においては環境心理学のデータを十分に反映せず、多くの試みが失敗したとして、バン・プーリングやロサンゼルス、サンタモニカ・ダイヤモンドレーンなどの実例の紹介があり、社会的誘惑（ソーシャル・トラップ）、反発の理論で計画の成否が予測できるとしている。

ジェラルド・クルーエ氏からは、「都市圏を支える新しい交通技術——VAL」のテーマで、神戸、大阪に次いで世界で3番目のAGTである、リール都市連合のAGT「リール・メトロ」の紹介があった。運転間隔が1～6分の自動運転システムと利用者優先の各種の施設、例えば、エスカレータ、エレベータならびに共通バスなどの制度は誠に心憎いものがあった。

Th. M. G. R. ウェストラ氏からは、「自転車の駐車問題に責任を持つ国鉄」のテーマで、自転車と60年以上の付き合いをもつオランダ国鉄のノウハウの中から生み出された国鉄の駐車場対策の実状の報告があった。その実例と背後の考え方は、単に自転車をクリーンアップすればよいとする日本の現状の大勢

に比して、考えさせるものがあった。

成田頼明氏からは、「西ドイツ地区詳細計画のわが国への導入とその問題点」のテーマで、わが国で1980年の法律改正で導入された地区計画制度の意義と役割について報告があった。この制度は、今後その効果が期待されているものであるが、中村英夫氏から、日本の計画は実施の担保がなく、単に希望の表明だけが多い、アメリカは土地が広いので誘導がよく、日本はこの模倣をしているが、日本もドイツと同様に強制力を持たせる必要があり、日本人も主義、知恵、美的感覚を持っていて実行されないのは、制度が悪いからであるとのコメントが出された。

新谷洋二氏からは「日立市における交通渋滞緩和実験とその教訓」のテーマで、わが国における人口20万の地方都市である日立市での交通状況、特に幹線での交通渋滞、地区道路内での通過交通、定時性を失ったバスとその利用者減、自家用車の増大と交通悪化の悪循環を解決していくための、1980年9月1日から9月12日までの土、日曜を除く「マイカーからバス・電車へ」の日立市南部地域での交通緩和実験について報告があった。この種の、大規模な社会実験は初めてであり、関心を集めた。

4. 総括コメントとラウンドテーブルディスカッション

ラウンドテーブルディスカッションの前に宮川（著者）から、総括コメントが行われた。まず、本シンポジウムが、理論だけでなく実践への壁を切り開くことを目的としていて、内外の実例から謙虚に学ぶことがテーマであることから、5つのセッションから個人的に学んだことを紹介して総括に代えるとの前提で、次の総括コメントがあった。

1) 「よりよい交通環境を作るには持続的な努力が必要である」

第1セッションは極めて短時間の公聴会シミュレーションであったが、ミネアポリスのニコレットモールのように1955年から4つのプロジェクトを完了し、さらに5つ目のプロジェクトを遂行中という、長期にわたる持続した努力に学ぶ所が多い。

2) 「人間規模の交通手段（歩行者ならびに自転車）の復権は世界的なとうとうたる流れである」

道路利用者を分離させるか、共有させるかの様態について、完全分離主義は行きすぎた面があり、その軟化、さらに共有は世界的な流れであることをドイツの歩行者道路、オランダの国鉄、その他フラン

スやカナダの公共交通の細かい配慮から学ぶことができた。

3) 「公共交通は衰退する一方であるというのは神話であって、よみがえることが可能であり、よみがえりつつある」

公的補助については、種々の問題があるとしても、利用者へのよりよいサービスの提供がよみがえるための鍵である。特に利用の連続性確保の努力、ゾーン料金制、トラベルカードの導入など学ぶ点が多い。

4) 「交通安全には科学的研究から教育まで幅広い努力が必要である」

特に安全対策についてドライバーをコミットさせることの重要性が、アメリカのエアバッグやシートベルトの実例から示されたことは、今後、わが国の交通教育の大きな指針となり得よう。

5) 「交通実験を含む行動科学的アプローチの重要性」

アメリカのサンタモニカのダイヤモンドレーンやバンパールの実施例に示されるように、市民の反発の理論を取り込むことの重要性が交通対策には不可欠である。日立市の実験を含めて、行動科学的アプローチが、わが国でも積極的に検討されることを期待したい。

6) 「アジアを含めて広く世界から謙虚に学ぶことの必要性」

マニラのLRTの建設に伴う諸問題の紹介があったが、膨張する都市と交通渋滞、ジブニーとLRTの役割分担など、アジアの友人がこれにどのように対処していくか、われわれも同じ問題をかかえている国として共に学ぶところが多い。

これらの総括の後でラウンドテーブルディスカッションが、司会者の提案する5つのテーマに従って行われた。

最初に、参加者の天野氏（京大）から日本の問題として、総合的な行政がない、東京中心主義（地方ならば実行可能なものも多い）、大規模にやる気風の不足の指摘があった。これに対してフォルクス氏ならびにサウィジ氏から、失敗もあるが、まず第1段階を実行し、学びながら第2段階へ進むことが大切であるとのコメントがあった。

討論の第1テーマは「分離か、共存か」である。日本の現状は、狭い街路は事実上共存であり、素晴らしい、また、ヨーロッパでは共存の場合、車と歩行者は互いに妨害し合ってはいけないという規制があること、ニコレットモールも延長されて、タクシ

ーも事実上入ることをいやがっている、ヨーロッパの都市では夜間は人が居なくなる、この点で日本は交通だけでなく、土地利用でも共存していて優れているなどのコメントがあった。

第2テーマは「住み方」である。これについては選択の可能性が大切、ミネアポリスでもこれからダウンタウンで商住混合型の再開発が進んでいる、地価との関係、ヨーロッパで夜間ゴーストタウンとなるのは土地利用の純化が原因でなく、高齢化、外国人労働者の流入、平日6時以降および土・日曜日閉店のためであるなどのコメントがあった。

第3テーマは「誰が支払うか」である。これに対して、共通料金制では、今まで運賃の高かった会社は損をして、運賃の安かった会社は得をするという問題をどう解決するか、カナダでは32%の補助以外は公団は自由に私企業と同様に土地開発、ショッピングセンターなどの多角的事業で補っているなど、掛川市では、新幹線新駅の建設費100億円（市年間予算相当）をどう負担するか、現実的な問題で苦しんでいるなどのコメントがあった。

第4テーマは「モビリティの安全性」である。ここでは、鉄道車両の日米の安全基準の差、エアバックのコストなどのコメントがあった。

第5テーマは「コンセンサス、コミットメント、プライオリティ」である。ここでは、日本でも公聴会、アセスメント、意見提出、アンケート、住民投票などいろいろの手続きが取り入れられているが、実際には背後で取り引きされることも多い、政党、行政、住民いずれもオープンに議論したとらないところがある、情報提供が大切、政治家のリーダーシップが大切、海外に学ぶだけでなく、日本のよいところ、自から考えることも大切のコメントがあった。

5. 東京宣言および結び

シンポジウムの最後に実行委員長と海外参加者3名で作成された東京宣言が提出され、これが参加者全員で了承され、本学会会長の八十島義之助氏に手渡された。内容は後に示す通りである。

宣言の内容は本シンポジウムの討議結果を反映したもので、今後の都市における交通環境改善の基本的な考え方とその実践への指針を与えるものである。過去4回のシンポジウムを含めて、5回の国際シンポジウムの総括として評価できるものである。今後、この東京宣言が各方面で、交通計画や交通対策の指針となることを期待して結びとする。

東京宣言 IATSS 国際シンポジウム '84

移動の自由と、その手段選択の自由は、人間の基本的な権利のひとつであり、かつその行使にあたっては、当然のこととして責任と義務とを伴うことを確認しつつ、以下のことを宣言する。

1. 徒歩は移動の第一歩である。都市は歩行者を傷つけてはならず、かつ快適な歩行環境を用意しなければならない。
2. 自転車とモペットを近距離交通機関として認知し、歩行者を妨げずに、機能を発揮できる環境を用意しなければならない。
3. 公共交通手段は、単に車を使えない人々の足であるだけでなく、麻痺した道路機能、および活力を失った都市機能を甦らせる役割を持つ。その役割を果たさせるためには、政策上の強い意志決定をしなければならない。
4. 自動車を、歩行者や自転車、公共交通機関との対立概念としてとらえてはならない。すべての移動手段は、ともに人間の生活に欠かせない道具であることを認識し、自動車の持つ欠点を最小に抑える使い方、生かし方を考えるべきである。
5. 移動の全行程は、できるだけ連続的であり、快適であり、安全でなければならない。
6. 交通の秩序は、規制と取締りによってだけ保たれるという考えは改めなければならない。市民にその気を起こさせる対策を忘れてはならない。
7. 都市と移動の知恵は、祖先から継承した人類の貴重な財産である。活力を持続しつつ、かつ新しい価値観や客観的条件に対応できる姿で次代に引き継がなければならない。
8. 都心地区、もしくは他の市街地に、快適に住める計画を進めなければならない。それは、スプロールを抑えて都市の自然環境を守り育てるためにも、また、日夜、人の気配の絶えない安全な都市環境を維持するためにも、さらに交通への投資を適正にするためにも必要である。
9. 形の模倣は解決にならない。それぞれの都市の独自の条件に対応する解決法を思考し、創造しなければならない。しかし、他の都市、他の国との英知と経験の交流を忘れてはならない。
10. 都市を含む地域社会は、市民の同意に基づいて、その地域に最適と考える交通サービスを自ら選択する権利と責任を持つべきである。これを妨げる諸制度は改革されなければならない。

1984年9月22日