

コンパクトなまちづくりを支える公共交通システム

- 米国ポートランド都市圏を対象として -

小谷通泰*

米国のポートランド都市圏では、広域行政機関であるメトロを中心としてコンパクトなまちづくりを目指した都市の成長管理に取り組んでおり、これと連携して公共交通システムを軸とした交通政策が展開されている。本稿では、まずこうしたポートランド都市圏におけるコンパクトなまちづくりとそれを支えるための公共交通システムの特徴について紹介する。そして、わが国との比較を通じて、土地利用政策と交通政策の連携、公共交通システムにおけるアクセス性向上とシームレス化、公共交通システム整備・維持のための制度・仕組みづくりといった観点から、わが国における公共交通システムが抱える課題について論じる。

Public Transportation Systems Supporting Compact City : A Case Study of Portland Metropolitan Area in the United States

Michiyasu ODANI*

The Portland metropolitan area in the United States, led by the Metro regional government, has developed transportation policies centering on public transportation systems as part of its efforts to manage urban growth for compact city planning. This paper first introduces the distinguishing characteristics of the Portland metropolitan area's public transportation systems and the compact city planning they support. It then continues, through a comparison with Japan, to address the problems facing Japanese public transportation systems from the perspective of coordination between land-use policies and transportation policies, accessibility to and seamlessness of public transportation systems, and institutions and mechanisms for preparing and maintaining public transportation systems.

1. はじめに

米国オレゴン州のポートランド市は、全米で最も住みたい都市の最上位にランクされているが、同市を中心とする都市圏ではユニークな都市・交通政策が展開されている。

ポートランド都市圏では、米国の他の地域と同様

に、人口の増加に伴う居住地の郊外化や郊外部での商業施設の立地がすすみ、スプロール（虫食い状の開発）の進行と中心市街地の衰退が深刻化していた。この結果、郊外の豊かな自然環境が破壊され、通勤や買い物などにより大量の車が発生し交通渋滞や大気汚染が大きな問題となっていた。

90年代に入って、都市圏が抱えるこうした都市・交通問題を解決するために、広域行政機関としてそれまで存在していたメトロの機能が大幅に強化され、コンパクトなまちづくりを目指して都市圏における本格的な成長管理が行われるようになった。そして

* 神戸大学大学院自然科学研究科教授
Professor, Graduate School of Science and Technology,
Kobe University
原稿受理 2004年9月21日

これと連携して交通政策が展開され、これまでの車への過度な依存を是正し、車以外の交通手段の選択肢、とりわけ公共交通機関の利用を促進することに主眼が置かれるようになった。

本稿では、まずポートランド都市圏を対象として、メトロを中心とするコンパクトなまちづくりとそれを支えるための公共交通システムの特徴について述べたい。そして、わが国との比較を通じて、土地利用政策と交通政策の連携、公共交通システムにおけるアクセス性向上とシームレス化、公共交通システム整備・維持のための制度・仕組みづくりといった観点から、わが国における公共交通システムが抱える課題について論じたいと思う。

2. 広域行政機関メトロ誕生までの経緯

ポートランド都市圏での取り組みをみるためには、州政府、都市圏の中心都市ポートランド市、そして広域行政機関メトロに分けて考える必要がある¹⁾。

オレゴン州では、豊かな自然に恵まれるとともにそのレベルな州民性から、先進的な環境政策が展開されていた。そうした中で、72年には、州レベルでの成長管理政策である土地利用計画制度が設けられた。これは、農地などの自然資源を都市の拡大や乱開発から守るために制定された環境保全法であり、州内のすべての都市圏に対して都市成長境界線 (Urban Growth Boundary : UGB) を導入することを義務化しようというものであった。

一方で、都市圏の中心都市であるポートランド市では、ゴールドシュミット市長により意欲的な都心再生政策が進められ、72年にはダウンタウン計画が出され高い評価を受けた。これによって、市内の中心部でさまざまな公共交通優先施策や歩行空間の整備が進められ、車利用の抑制や都心の活性化に力が注がれた。後述するような、都心部でのバストラジットモール(78年)、運賃無料区域の導入(75年)などもその一環であった。

ポートランド都市圏の大きな特徴は、米国で唯一の広域行政機関であるメトロ(Metro)が存在していることである。その母体は、それまであったコロンビア地域政府連合(都市圏内の自治体の連携、調整が役割)とメトロポリタン・サービス地区(上下水道や廃棄物処理など特定の行政サービスの供給が役割)が79年に統合されてできた行政機関である。そして、同年、州の土地利用計画制度を受けて、ポートランド都市圏においても都市成長境界線が確定された。

一方、地域の公共交通サービスについては、69年にそれまで赤字で苦しんでいた地域のバス事業がトライメット(Tri Met)によって引き継がれた。そして86年には、注目すべき北米で最初の本格的なライトレール(Light Rail Transit: LRT)が導入された(Fig.1)。当初、郊外から都心へ向かう交通の渋滞を解消するためにフリーウェイの建設が計画されていたが、それを取りやめて代わりにライトレールを導入することが住民によって選択された。もっともこうしたことが実現したのは、連邦法の改正により道路財源を公共交通の整備にも充てることが可能となったことが大きい。

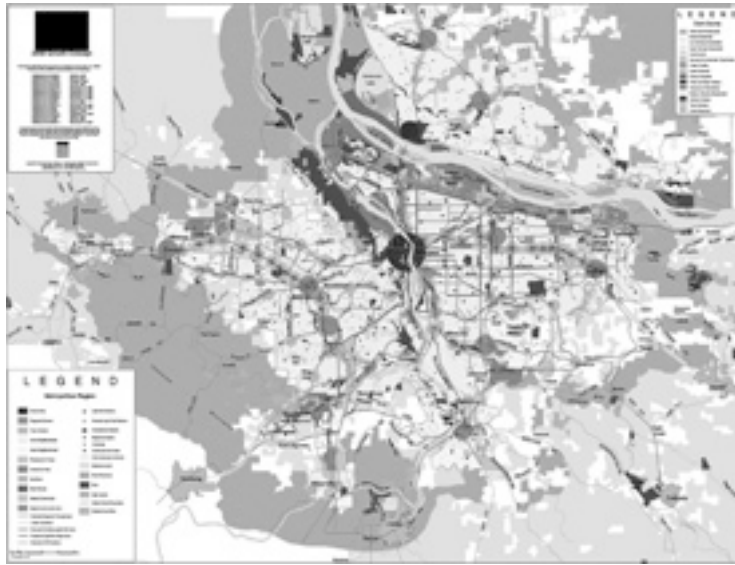
90年代に入って、都市圏では都市・交通問題が広域化しそれらに対応するためには、圏域内の自治体間で政策調整を行うことが重要となり、メトロの広域行政機関としての役割、とりわけ広域計画機能が強化されることになった。この結果、メトロが中心となって都市圏の成長管理に本格的に取り組むようになった^{2・4)}。91年には「地域のゴールと目標」が策定され、92年には、州法の改正を受けて州規模の住民投票を行い自治憲章が制定された。これによって一定の制限はあるものの都市圏に関わる自治権が認められるようになり、公選による長官1名、議員7名を有する、名実ともに広域行政機関としての体制が整えられた。

このメトロが対象とする地域は、面積約1,200 km²、人口130万人で、圏内の24市と2郡の都市部を含んでいる。その中心都市が、人口約50万人を擁するポートランド市である。メトロの使命は、「現在と将来の世代のために、暮らしの質と環境を保全し向上させるような計画の立案と施策の策定が任務(自治憲章)」とされており、行政機関としては、連



注) 筆者撮影。

Fig. 1 フリーウェイの建設を取り止めて新たに整備されたライトレール



今後50年間に都市圏がどのように成長すべきかの見取り図を示したのが「2040成長構想」である。圏域内に中心市、リージョナルセンター、タウンセンターという階層状の都市核を設定するとともに、幹線道路沿いにコリドーとメインストリート、LRT駅ごとにステーションコミュニティという地域区分を与えて開発を促進することとしている。

Fig. 2 2040成長構想⁵⁾



出典) Metro提供の航空写真より。

Fig. 3 航空写真にみる都市成長境界線



すでに、東線、西線、空港線、インターステート線(一部)が完成しており、今後も2020年を目標に、MAX、路面電車(Street Car)の延伸、郊外鉄道の新設が計画されている。

Fig. 4 地域における将来の軌道系システム⁹⁾

邦・州と、郡・市とのちょうど中間に位置している。なお財源についても広範な課税権が与えられており、連邦や州政府の補助金への依存度はきわめて低いと言われている。

3. 総合的な土地利用・交通政策

すでに述べたようにメトロの大きな仕事は都市圏を対象とした、土地利用や交通に関わる広域計画の策定である。メトロではまず、95年に「地域2040」プロジェクトにより、50年後における都市圏のある

べき姿として、「将来ビジョン(2040成長構想)」⁵⁾をとりまとめている(Fig.2)。そこでは、自然環境の保全、市民生活の質の向上、交通手段のための選択肢間における適正なバランス(過度な車への依存の是正)、活力のある経済などの目標をあげており、コンパクトな市街地の維持と地域の持続可能性を重視している。

こうしたビジョンを実現するために、注目すべき点は土地利用政策と交通政策を相互に連携させていることである⁶⁻⁸⁾。すなわち、土地利用政策とし

a) 都心部を路面走行するMAX



b) ストリートカー



c) パストランジットモール



d) バスの行き先エリアごとに定められたシンボルマーク



注) 筆者撮影。

Fig. 5 ポートランド都心部の公共交通システム

て、無秩序なスプロール化を防ぐために都市の成長管理(都市成長管理計画)を行っている。これは、圏域内を取り囲むように都市成長境界線を設けて都市開発はその内部に限定するというものであり、今後も拡大は必要最小限にとどめ、内部の居住密度を高めるなどの方法により将来の人口増加に対応するという方針をとっている(Fig.3)。その一方で交通政策の面からは、バランスのとれた交通手段の選択を目指して、2020年を目標年次とする地域交通計画⁹⁾では、道路、公共交通、自転車や歩行者、貨物輸送の各計画を統合するとともに、これまでの車に対する偏重を改め、公共交通機関などの車以外の選択肢への転換を促している。特に地域内では、バス輸送とともに、ライトレールをはじめとする軌道系の交通システムの整備に力が注がれている(Fig.4)。

そしてこうした地域の将来ビジョンづくり、またそれを実現するための都市の成長管理や、交通に関わる計画の方向付けについては、広報やアンケート調査等による意見聴取、ワークショップの開催など、さまざまな方法により市民参加を図っている。メトロではその他、市民参加による協議システムとして市民を交えた各種諮問委員会を設置しているのははじめ、情報公開も積極的に進めている。特に、膨大

な資料のほとんどにインターネットによりアクセス可能であり、その徹底ぶりには感心させられる¹⁰⁾。

4. 公共交通システムの整備

4-1 公共交通ネットワークの統合化

将来ビジョンの実現にとって、公共交通システムの整備はきわめて重要な課題である。圏域内では、現在トライメット^{*1}によって、公共交通機関であるバス(665台、100路線このうち88路線がMAXとリンクされている)およびMAX(Metropolitan Area Express)と呼ばれるライトレール(3路線、総延長62kmに加えて、04年5月には新線9.3kmが開通)

*1 米国には、公共施設や公共サービスを提供することを目的として、既存の自治体の領域にとらわれることなく、“Special District”と称する公共団体が、州の設置法にもとづいて設立されることがある。Tri Met(Tri County Metropolitan Transportation District)は、オレゴン州におけるそうした“Special District”の一つであり、文字どおり、ポートランド地域の三つのカウンティにまたがる地域において公共交通サービスを提供する役割を担っている。知事に任命された7人の市民(無報酬)から構成される理事会によって運営されており、General Managerは、この理事会によって任命される。地域内のPayroll Tax等によって、Tri Metの公共交通機関の運営財源は半分近くが賄われている。

が一元的に管理、運営されている。MAXは高頻度で運行されており、都心部では道路上を最徐行で走行しているが、郊外部では専用軌道内を高速で走行し郊外電車としての機能も有している。バス路線も主要14路線が15分間隔で運行され、平日の全乗客の43%を輸送している。

ポートランド市の中心部では自動車が抑制され、豊かな緑に包まれた歩行者空間が整備されており、バストラジットモールとMAX路線が十字に交差している(Fig.5)。このため公共交通機関を利用すれば郊外から都心の真っ只中に容易にアクセスできる。バストラジットモールには、各方面へのバス路線の停留所が集中的に配置されているのでバスとMAX、バス相互の乗り換えもきわめて便利である。特にこれらのバス停では、圏内を七つに区分して方面ごとにシンボルマークを定め、バス停ごとにシンボルマークを明示することによって発着するバスの行き先をわかりやすくするという工夫も行われている(Fig.5)。

そして、都心の一定範囲(330街区が含まれる)には運賃無料区域(Fareless Square)を設けてすべての公共交通機関(都心部で運行されている路面電車(Street Car)、総延長3.2kmの一部の区間も含む)を乗り放題にしており、自由に動き回ることができる(Fig.6)。特にMAXは、中心部では停留所間隔も短く歩道から直接乗降が可能であり、路面電車とともにあたたかも動く歩道としての役割を果たしている。区域内には、商業エリアだけでなく、大規模ショッ

ピングセンターや業務地区、スポーツスタジアム・大学といった多くの主要施設が含まれており、公共交通機関によってこれらが相互に緊密に結びつけられている。こうした運賃無料区域の設置は、通勤手段の車からの転換と都心部における自動車による短距離トリップの減少をもたらし大気汚染の低減に大きく寄与している。またこれに加えて、公共交通機関を利用したことがない市民にとっては利用のきっかけをつくるためにも役立っている。

MAXは低床車両であり、車内外にあるボタンを押せば自動的に車内からステップがせりだしホームと車両の間には段差が全く生じないようになっている(Fig.7)他、停留所の構造や案内板なども含めてバリアフリー化には特に配慮されている。また、バスもリフトを備えているので車椅子のままでも乗降が可能である。こうしたことから、実際に車椅子利用者などを街中で見かけることが随分と多い。なお通常の交通機関が利用できない利用者のために、予約方式で有料のDoor to doorの乗合バスサービス(203台、Lift Program)も提供されている。

ポートランドは北米一のサイクル都市としても知られており、こうしたことから自転車利用と公共交通機関との連携も積極的に進めている。台数は限定されているが混雑時以外であればMAX車内への自転車の持ち込みや、バスへの積み込み(車外のラッ

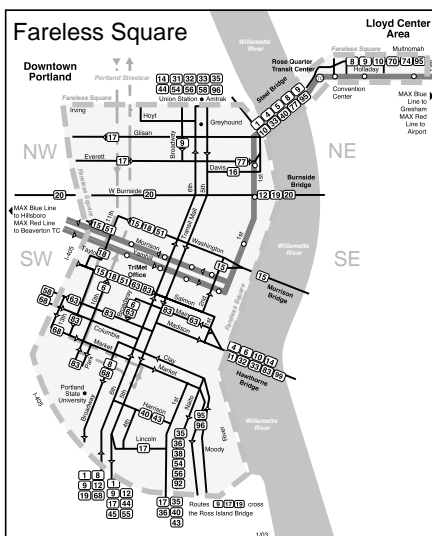


Fig. 6 都心部の運賃無料区域¹¹⁾



注) 筆者撮影。

Fig. 7 バリアフリーに配慮した低床車両

a) ライトレールへの持ち込み



b) バスへの積み込み



注) 筆者撮影。

Fig. 8 公共交通と自転車

クに2台)も可能であり(Fig.8) これによって、出発地と目的地の両端末で自転車を利用することができる。

郊外にある主要なMAXの駅(Transit Center)では、ホームに隣接してバス停留所が設置されているので、バスに容易に乗り換えられる。またパーク・アンド・ライド利用者のために1万台近くの無料駐車場(内21カ所,167台分をトライメットが所有し運営、大半がMAX沿線に立地)も設置されている(Fig.9)。こうした駐車場の設置のおかげで、もともと沿線の人口密度が低かったにもかかわらず、比較的多くの乗客をMAXが集めることができたといわれている。また駅には、自転車利用者のために、駐輪用の自転車専用ロッカーが併設されており有料で貸し出されている。

運賃制度については、すべての交通機関がトライメットにより一元的に運営されていることから共通運賃制度がとられている。全域は都心を中心とした同心円状の三つのゾーンに分けられており、ゾーンをまたいで移動する場合はそのゾーン数を数えれば料金がすぐわかるようになっている(Fig.10)。したがって、わが国のように乗り換えるたびに料金を支

a) バスとの乗り換え施設



b) パーク・アンド・ライド用の駐車場



注) 筆者撮影。

Fig. 9 郊外部のMAX駅に設けられた交通センター

Fig. 10 運賃ゾーン¹⁾

払うといった不合理さや不便さも解消されている。目的地まで1枚の切符を持っておれば、バス、MAXの乗り換えも2時間以内であれば無料である。ちなみに料金は、1ゾーン1.25\$, 全ゾーン1.55\$, 月間定期券(全区間)は56\$と、比較的低料金に抑えられている。なお、MAXではわが国のような改札はなく、切符のチェックは検札官が任意に巡回し不正乗車を防いでいる。

バスにはGPSが装備されているので主要な駅・停留所ではリアルタイムでの到着情報が提供されている他、時刻表の作成や案内システムも充実しており、当然のことながらインターネットにより発着地を指定すれば乗り換え案内も示される。またITSの導入

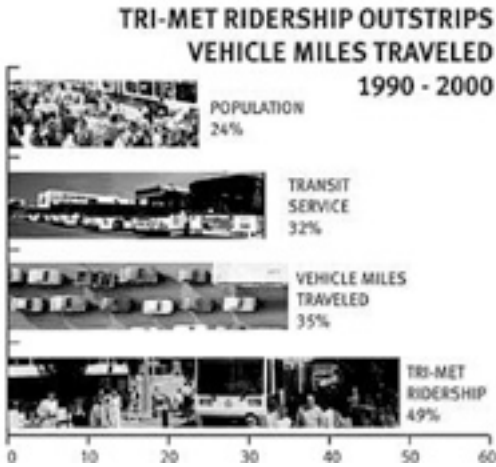


Fig. 11 公共交通の利用の伸び¹⁾

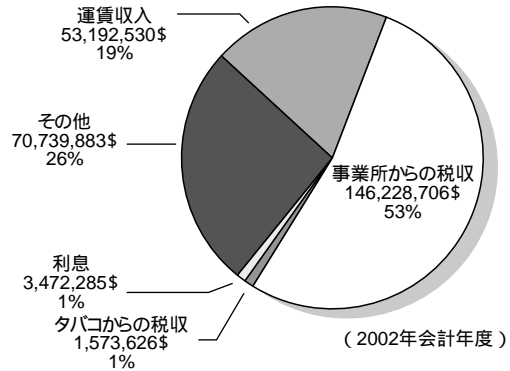
にも熱心であり、バス優先信号の設置により都心部でのバスの走行環境の改善を図っており、1割近くの所要時間短縮効果があったとされている。

4 - 2 利用実績と整備・運営財源^{1), 12)}

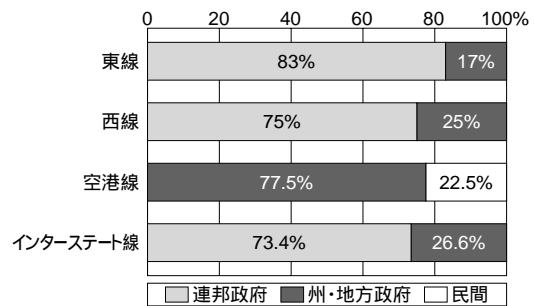
公共交通機関の利用回数は、1日あたり平均287,300回(2002年実績)であり、わが国の都市部と比較すれば決して多くはない。しかしMAXの開通後、公共交通機関全体の利用者数は急激に増加、1990年からの10年間で車の総走行台キロが35%伸びたのに対して、その利用者数は49%と驚異的な伸びを示している(Fig.11)。MAXの建設コストは連邦政府、州・地方政府の負担で賄われており、周辺開発を民間と共同で行っている空港線の建設については一部民間資金が投入されている(Fig.12)。また運営コストについても運賃収入は20%不足を占めているだけで、残りの大半は事業所からの税収等に依存している(Fig.13)。わが国では考えられないような財政事情であるが、公共交通サービスの提供が都市の成長管理にとっていかに不可欠であるかということがうかがえる。しかしながら一方で、インフラ整備はもとより、運営にも多額の公的補助が行われており、きわめて高水準なサービスが提供されているが、今後どこまでこうした公共交通システムの整備や維持が住民に支持され続けられるかといったことは一つの課題となっている。

4 - 3 公共交通指向型開発

MAXの沿線では、現在、17ヶ所の駅周辺地区においてTOD(公共交通指向型開発)を推進していることもよく知られている(Fig.14)。このTODは、公共交通機関の駅などから徒歩で到達可能な範囲に住



注1) 事業所からの税収：支払い給与総額に対して、一定比率。0.6218% (6.22\$ / 1,000\$) で徴収。
 2) 乗客1人当たりの運行コスト：バス2.01\$、MAX1.47\$。
 Fig. 12 公共交通運営のための財源¹²⁾



出典) Tri Metの資料より作成。
 Fig. 13 Maxの整備財源

宅や商業施設を立地させることによって、自動車の利用を削減しようというもので、税制等の優遇措置を取ることによって住宅等の開発にインセンティブを与えている。米国の郊外の住宅地域といえば、広い敷地に一戸建ての住宅が立ち並んでいる光景を思い浮べるが、開発区域では、米国ではあまり見られない中層の集合住宅が立ち並んでいる。こうしたTOD開発エリアの居住者には、居住地の変更をきっかけとして通勤交通手段を車からMAXへ転換させているケースも多く見られることが調査結果で明らかになっている。

5 . TDM施策の推進

さまざまな交通需要管理 (Transportation Demand Management : TDM) 施策も推進されている。これは、これまでの需要追従型の道路整備を改め、車の利用の仕方を見直すことによって、交通需要そのものを適正な水準に管理しようというものである。

その一つは駐車政策であり、ポートランド市の都心部周辺には4万3,000台分の駐車場があるが、原則として新たな駐車場の建設を抑制している¹⁴⁾。そして、通勤者用の長時間駐車スペースを削減する一方で、短時間の駐車料金を割安にして都心での買い物客には便利ようにしている。その他、カープール、バンプール、カーシェアリングを奨励したり、自転車道路網の整備など自転車利用を促進するとともに、ピーク時の走行車両に対する課金制度の導入も検討している。

米国では、1990年代に入り、地域の交通計画を策定する際に環境と交通の適合が法的に求められるようになり、TMA(交通需要マネジメント協議会)がTDMの推進役として期待されている。現在、こうしたTMAは全米で135カ所に存在するといわれており多くが非営利法人である。ポートランド市内でも、代表的な商業・業務地区であるロイド地区(650事業所、1万5,000人)において、TMAが1994年に設立されている。域内55事業所、約8,000人の雇用者を代表しており、車利用からの転換により交通混雑、環境汚染を低減させるために、地区内の企業、行政(市当局、メトロ、トライメット等)と協働で活動を行っている(Fig.15)。具体的には、通勤に利用される一人乗りの自家用車の台数や車の総走行距離に目標値を設けて削減を目指すといった取り組みや、車以外の公共交通機関、自転車の利用、カーシェアリングを拡大するために様々な情報提供を行っている。その中には、公共交通機関等の車以外の利用者で、勤務時間内での緊急時に自宅への交通手段を保障する制度(自宅までのタクシーやレンタカー利用による交通費用をメトロが負担)や、夜間には自宅の近くでバスから降車できるようにするといったサービスもあり、米国ならではのプログラムもみられる。

6. わが国における公共交通システムの抱える課題

ポートランド都市圏におけるこうした土地利用政策と交通政策の融合への取り組みは、一つの壮大な実験として高い評価を受けている。しかし、現在も人口増に対する強い圧力にさらされており、成長管理政策を維持していくために多くの困難に直面しているといわれている¹⁾。また、これからも公共交通システムへの投資を継続させていくかどうかといった点についても市民の間で議論があることも事実である。したがって今後どのように展開していくかは



注) 筆者撮影。

Fig. 14 MAX駅周辺地区で進行中の公共交通指向型開発(TOD)



出典) ロイド地区TMAのHPより。

Fig. 15 ロイド地区で活躍するTMA(交通需要マネジメント協議会)

現時点ではまだ未知数だとされている。

一方わが国では、近年急激な少子高齢化に伴う人口減少時代を迎えており、そうした意味でポートランド都市圏とは置かれている環境は異なる。しかし、これからの持続可能な都市と交通を考えていく上で、ポートランド都市圏の取り組み、経験はわが国にとって大いに示唆を与えるものである。最後に、こうした観点から、わが国における公共交通システムが抱える課題に言及したい。

6-1 土地利用政策と交通政策の連携

ポートランド都市圏では、市民参加のもとで都市圏の将来像を明らかにした上で、広域行政組織であるメトロが中心となって、土地利用政策と交通政策の融合を図っている。すなわち土地利用政策の観点からは、都市の成長管理を進めておりそのコンパクト化を目指すとともに、MAX駅周辺などでTOD型の開発を行っている。そして、コンパクトなまちづくりを前提とした上で、交通政策からは、公共交通

を中心とした交通システムへの転換を積極的に図っている。都市の形態や構造をコントロールすることなくして交通の課題を解決することは元来困難であり、都市のコンパクト化が究極のTDM施策であるといわれる所以でもある。わが国では、こうした土地利用政策と交通政策の連携は最も遅れている分野であり、メトロのように両者を総合的に扱える広域行政組織は見当たらない。土地利用政策についても、わが国でも、従来より「市街化調整区域」を定め、そのなかで開発行為を規制する「開発許可制度」も存在しているが、未だそうした区域が設定されていない都市が存在したり、調整区域における開発許可制度に例外規定が多かったりするなど、必ずしも有効に機能しているとは言い難い。少子高齢化による人口減少時代を迎え、無秩序に拡大した市街化調整区域の土地利用のあり方を検討するとともに、今後は市街地をよりコンパクト化するという観点から「逆線引き（市街化区域の縮小）」の可能性も考慮する必要があるのではないだろうか。

また、ポーランド都市圏では、車への依存から公共交通機関等の他の交通手段への転換を目指しており、このために、公共交通機関の利便性を高めるとともに車利用を抑制するための施策を同時に実施している。交通に関する施策に関しても、わが国では個々の施策については優れた施策であっても、施策間の連携といった点では諸外国に比べて見劣りがすると言わざるを得ない。特に、公共交通の利便性の向上に比べると車利用の抑制といった観点からは今一つ踏み込んだ施策がみられない。公共交通システムへの転換を図るために、両者の観点から施策をパッケージ化して実施していくことが重要であるといえよう¹⁵⁾。

6 - 2 公共交通システムにおけるアクセス性向上とシームレス化

車がDoor to doorの移動を可能とするのに対して、公共交通機関を利用して移動する際には、駅やバス停などへのアクセスと、複数の交通機関の乗り継ぎが必要である。したがって車と対抗するためには、いかにアクセスを容易にし、また抵抗感なく乗り継ぎ（シームレス化）できるかが大きな課題となる。

シームレス化を実現するためには、乗り換えのための移動距離や階段の昇降といった物理的な側面とともに、運賃制度や案内情報の提供といったソフトな側面からの対策もきわめて重要である。ポータランド都市圏ではすべての公共交通機関がトライメッ

トにより一元的に管理運営されているので、既に紹介したように、ハード、ソフトの両面からシームレス化には十分に配慮されている。しかしわが国では事業者ごとに公共交通サービスが提供されていることから、相互の連携が阻害されているケースも多い。特に運賃制度については、近年わが国でも、共通カードやICカードの導入による運賃の支払いが省略化されたり、乗り継ぎ割引料金の制度が充実されてきたが、事業者ごとに独立採算性が原則とされているため本質的には共通運賃制度までには至っておらず、今後の大きな課題である。

一方、アクセス性を向上させるためには、密度の高いネットワークを形成しサービス頻度を確保することが必要である。近年、わが国でもコミュニティバスのようにきめの細やかなサービスが提供されるようになり、こうした端末交通サービスの改善への取り組みがみられるようになった。さらにパーク・アンド・ライドやキス・アンド・ライドのように、車など他の交通手段との連携を図り、アクセス性を高めることも重要である。また、わが国では車内の混雑状況を考えれば自転車の持ち込み等は困難であるが、鉄道駅等での駐輪場の整備はもとより、レンタサイクル制度など端末交通手段としての自転車との連携も積極的に進める必要がある。

こうした公共交通システムのアクセス性の向上やシームレス化は、高齢者、障害者も含めたあらゆる利用者の視点に立って進めなければならない。わが国でも近年は駅周辺でのバリアフリー化が積極的に進められているが局所的な対策に留っており、出発地から目的地までを通じた移動の連続性を確保することが求められる。

6 - 3 公共交通システム整備・維持のための制度・仕組みづくり

米国では、1990年の「大気浄化法改正」と91年の「インターモーダル陸上交通効率化法(ISTEA)」の制定を契機として、大気汚染基準が厳格化されるとともに大量交通機関の整備に対する補助が拡大された。そして陸上交通効率化法はより補助額が拡大されて「21世紀に向けた交通公正法(TEA21)」として発展していった。本稿で述べたポータランド都市圏でも、公共交通の整備に対しては手厚い助成措置が取られており、都市の成長管理に大きく貢献している。また欧州では、フランスにおいて1982年に、「国内交通基本法(LOTI)」によって「人の交通権」が明文化され、公共交通サービスを実現するための

法的根拠が示されたのをはじめ、こうした公共交通整備に対する助成は各国で行われている。

これに対して、わが国では、理想的には公共交通サービスの必要性は唱えられていても、公共交通の整備を法的に担保する制度は見当たらない。公共交通機関については、わが国では独立採算性の原則が足かせとなって、少子高齢化に伴う人口の減少や車利用の増大による事業環境の悪化がすすみ、サービス水準の低下がさらなる利用者の減少を招くという悪循環を生み出している。また運輸事業の規制緩和に伴う競争の激化は運営の効率化や事業者の創意工夫を促す反面、事業環境をより厳しいものとし、不採算路線からの撤去も危惧されている。こうしたことから今後、わが国においても、都市におけるインフラとしての公共交通サービスの位置づけを明らかにするとともに、それを整備し、維持するための制度・仕組みづくりを検討していく必要がある。その際には、単に公共交通サービスを市民が与えられたものとして捉えるのではなく、市民一人ひとりが、公共交通システムを支えていくために自らが積極的に関与することが重要であり、そのための意識の改革も求められる。

参考文献

- 1) 小泉秀樹・西浦定継『スマートグロース - アメリカのサステナブルな都市圏政策』学芸出版社、2003年
- 2) 村上威夫・大西隆「広域政府による土地利用計画権限の調整 - 米オレゴン州のメトロに関するケーススタディ」『都市計画論文集』No. 33、pp.103-108、1998年
- 3) 谷口守「成長管理からスマートグロースへ：米国における計画理念の転換と実態」『土木計画学研究・論文集』No.19、pp.229-236
- 4) 後藤太一「ポートランドのまちづくり」<http://www.geocities.com/Tokyo/Ginza/5416/portland/portland.html>
- 5) METRO: The Nature of Region 2040
- 6) 倉田直道「アメリカの交通まちづくり - ポートランドにおける取り組みを通して」『交通工学』Vol. 34、No. 5、pp.13-19、1999年
- 7) 太田勝敏編著『交通まちづくり』pp.84-108、鹿島出版会、1998年
- 8) 河村和哉「米国における土地利用と交通計画の融合施策：現状と課題」『都市計画』244号、pp.37-40、2003年
- 9) METRO: Metro's Regional Transportation Plan 1999
- 10) METRO:<http://www.metroregion.org>
- 11) TRI MET:<http://www.trimet.org>
- 12) TRI MET:Facts about Tri Met, 2002
- 13) TRI MET:TRI MET CAPITAL PROJECTS PROGRESS REPORT, 2002.6
- 14) ポーランド市:<http://www.trans.ci.portland.or.us/planning/>
- 15) 山中英生、小谷通泰、新田保次『まちづくりのための交通戦略 - パッケージ・アプローチのすすめ』学芸出版社、2000年