

# オリンピックを契機に変革したい 10年後の交通社会

## 持続可能性の視点から

松村みち子 Michiko MATSUMURA



タウンクリエイター  
代表

10年後の交通社会について思いを巡らせてみる。ただ何となく10年後というと、漠然としたイメージしか浮かんでこない。だが「2020年夏の東京オリンピック・パラリンピックの4年後」と考えた途端、すぐそこに迫った現実味を帯びた未来であることに気付く。

オリンピック開催地として1次選考を通過した都市の中で「正式立候補都市」として選出されたのは、マドリッド、イスタンブール、東京の3都市だった。最終的に東京開催が決定された理由としては、コンパクトな会場配置計画による移動時間の少なさ、世界で最も優れた交通システム、非常によく練られた安全性等の評価点が高かったことが挙げられる。競技施設は既存施設の積極的利用を含め、晴海地区にある選手村から半径8km圏内に集中的に配置される。

2000年にシドニーで開催された夏季オリンピック以降、コンパクトな大会計画はもはやオリンピック招致の必要条件であり、今後もその流れは変わらないだろう。この「コンパクトな計画」というコンセプトこそ、都市の持続可能性の重要なキーワードである。

すでにわが国は超高齢社会(高齢化率21%超)に突入している。加えて人口減少も進んでいる。それにもかかわらず、10年の国勢調査の結果では、首都圏への人口集中がより進んでいることが明らかになった。

東京オリンピックの開催決定は、今や世界一のメガシティとなった東京の交通を、世界から訪れる観光客の利便性だけでなく、ここで働き、学び、子育てなどのさまざまな社会活動をする居住者のモビリティを高めていくために変革する絶好のチャンスだといえよう。

都市交通は生活活動や経済活動に伴い発生す

る。したがって、施設の立地や配置は人や車の流れに大きな影響を与える。持続可能性という視点からは、過度な自動車依存を抑制する戦略が必要だろう。例えば住宅やオフィス、商業施設、公共施設を公共交通へのアクセスの良い場所に建設・移転させる。あるいはオフィスビルから用途転用して、公共施設や保育所等に換える。高密度に近接させて施設を立地する。そうすれば日常生活に必要な施設に徒歩か自転車で行くことや、1回の外出で複数の用事を済ませることができる。小型でエコなパーソナルモビリティが提案されているが、具合の悪い人を近所のかかりつけ医に送っていけるぐらいの小型2人乗りがあったらなお良いのに、と思う。

いずれにしてもまず第一に、都市計画と連携させて、都市施設を拡散させないで集約させること。次に公共交通の利便性を高めることが大事であろう。

駅や停留所までのバリアフリー化や乗り継ぎ等のシームレス化は車いすやベビーカーの味方だ。ホームドアの設置、案内表示やアナウンスの多言語化など、きめ細かいサービスを向上させることで、公共交通は高齢者にも子育て世代にも海外からの観光客にもやさしい移動手段となる。公共交通を10年後まで持続させるためにも、必要不可欠な整備ではないだろうか。

私たち自身も知恵と汗を出すことによって、安心して住み続けられる未来像が描けるような交通社会にしていきたいものである。

都市プランナー(地域安全計画)。一般社団法人全国道路標識・標識業協会副会長。主な著書『幼保施設等安全・安心ハンドブック-危機管理マニュアル』(ぎょうせい)、『交通安全と街づくり』(勁草書房)、『駐車場からのまちづくり』(学芸出版社)(いずれも執筆分担)。(顧問/1989年会員就任)