

中川 大 教授インタビュー

今回の ACADE 見 IC では、都市計画・交通計画が専門の中川教授にインタビューを行いました。教授は J R の赤字ローカル線を富山ライトレール(下のコラム参照)として再生する計画に参加されるなど、日本各地で都市政策、交通政策に携わられています。各地での体験談、都市・交通に対する思いなどを伺いました。

(えむいち)

富山ライトレール計画に参加

私が富山県の出身だからか、富山市の人たちから協力して欲しいという話がありましたね。まったくの偶然ですが、当時の富山市の助役が京大の時の同級生で、実質的な担当者は富山の高校の時の同級生だったんです。彼らが二人で私の研究室へやってきて、この話を一緒にやってってくれて言ったんです。うん、じゃあやろうって言ったんだけど、私にとっては、なんでこの二人が一緒にいるの、って感じでしたね(笑)。

そうやって相談を始めたんですが、彼らが検討していた内容は大変優れたものでした。富山市は非常に自動車の普及率が高く、しかも都市が低密度に広がった町です。それを見直して、しっかりした公共交通を整備することで、駅の周辺にコンパクトな町を作っていこう。自動車に頼りきった町ではなく、年をとって自動車を運転しなくなっても暮らせるような、環境負荷も小さい町を目指そうとしたわけですね。その中のシンボリックなプロジェクトとしてライト

レールを作りましょう、という考えだったんです。単なる交通政策としてのライトレールではなく、都市政策と一緒に考えた概念であることに私も強く賛同して、一緒にやりましょうと言ったわけです。

元々この路線は、廃止も議論されていた赤字のローカル線でした。その路線を新しい路面電車の路線として改良し、1 時間に 1 本あるかないかだった運行本数を 3 倍以上に引き上げ、終電も 2 時間延長しました。それまでの日本の地方鉄道の発想では、考えられなかったことです。当面の損益だけを考えたらず、得策ではないと考えられますからね。

富山市の場合、採算が取れるかどうかではなく、社会的な便益や効果があるかということ基準に分析しました。税金はかかるけれども、将来の町の骨格を担う路線として良いものを作ったほうが全体としてはプラスになる、という結論を導いたのです。

整備後の効果については検証が続けていますが、先日まとめた昨年度の報告書では、面白い結果が出てきています。例えば、富



▲富山ライトレール

富山ライトレールとは

富山駅北と岩瀬浜を約 25 分で結ぶ路線。J R の赤字ローカル線だった富山港線を改良し、一部路面電車化した上で開業した。大幅な増発、ホームや車両のバリアフリー化、バスとの接続の改善などにより利便性を大幅に向上させた。欧米にはこのような路線は数多く存在するが、日本ではこの富山が初の事例となる。

山市全体では地価は下がり続けていますが、沿線だけ下げ止まっているという結果になりました。町づくりに貢献しているということが、開業から 3 年経ってしっかりと出てきていますね。

採算偏重の評価に対する疑問

島根県いちばなの一畑電車の検討委員会をしていたときのことです。その一畑電車は大赤字で、廃止が議論されていました。けれども、朝の通勤時間に駅で観察しているとたくさんの人が降りてくるんです。実際にその光景を見ると、これほどの人が利用している路線の廃止が議論されるのが現状だとすれば、制度やしくみのほうこそ変える必要があると思いました。

綾部市の山奥から市街地へ向かうバスもそうでした。そのバスも廃止の危機にあったんです。私は状況を調べるために山の中の宿で一泊し、朝、高校生が通学する時

間に乗ってみました。小さめのバスでしたが、高校生が次々と乗ってきて、途中からは立っている生徒がたくさんいるんですよ。毎朝、高校生を立たせて乗せている路線が、廃止の危機にあること自体がおかしいんです。採算性で公共交通の廃止が議論されているこの現状は、なんとかしなければいけない問題だと思いましたね。ちなみに、綾部市では以前からのバス事業者は撤退しましたが、幸いにも綾部市ががんばって、綾部市民バス「あやバス」として、現在も運行が続けられています。

町に豊かな歩行者空間を

私は小さな町が好きです。ヨーロッパにはにぎやかで魅力的な小さな町がいっぱいあります。日本の地方都市もそういう風になってほしいと思います。

同じくらいの規模の都市でも、日本では中心街が寂しいところが多いですね。その

差は、歩行者空間に対する考え方の違いによるところが大きいと考えられます。錦小路や新京極のように、ゆっくり歩ける歩行者空間があると賑わいが生まれます。ところが、日本の多くの都市では自動車を通れる道なら全部自動車を通してしまっています。それを変えて、歩く空間をしっかり作っていくことが重要ですね。そういう都市づくりを進めていきたいです。



実証実験でバスを走らせた

木津川市の加茂地区で、観光まちづくりと交通と一緒にやろうという話に関わっています。加茂地区のような小さい町では、住民が乗っただけではバス運営が成り立ちませんが、観光客にも乗ってもらえば成立します。この地域には国宝や重要文化財の塔が 3 つ、それに奈良時代に一時的に都が移された恭仁京跡きんというがあるので、これらで観光客を呼び、運行本数を増やして観光客にとっても住民にとっても便利にし



よう、という試みをしています。

加茂地区では京大がバス事業者に委託をして、従来の運行本数を上回るバスを走らせました。路線バスの運行は、たぶん京大として初めてだと思います。事務のみさんと話をしたときは、最初「なんで京大がバスを走らせなきゃいけないんですか」と言われましたが、利用者の少ないバスを工夫して成立するようにしていく試みは研究として価値も高いし、社会にも役立つといった説明をして理解してもらえました。

このバス運行は、実験として始めましたが、実験期間中に利用者の大幅な増加も達成し、現在は木津川市がバス会社に委託をして、本数を増やした状態で引き続き運行をしてくれています。

今年度の取り組み

加茂地区は山を越えればすぐ奈良市です。来年は平城遷都 1300 年なので、これにきた観光客を呼び込もうということで、今年

度は奈良市とこの地区を結ぶバス路線を充実させようと計画しています。

恭仁京には、平城京から持ってきた大極殿があったと言われていました。現在、平城京跡には大極殿が再現されていますが、実は建設にあたって恭仁京大極殿の図面を参考にしたらしいんですね。だから、奈良の大極殿を見に来た人には、本当はここにあったんだ、というのを見に行ってもらいたいと思っています。

京大生へのひとこと

いろんなことにチャレンジをしてほしいですね。京大の学風は、優等生的でなくていいから、いろんなことにチャレンジしてみよう、っていうものだと思います。ぜひ、そんな学生になってほしいと思います。

——ありがとうございました。

中川 大 教授

1956 年生まれ。81 年京都大学大学院工学研究科修士課程修了。専攻は交通土木工学。建設省、国土庁、東京工業大学を経て、88 年より京都大学工学部助手。91 年より助教授(都市計画・交通計画)。07 年から都市社会工学専攻 都市地域計画分野の教授となり現在に至る。