



歩いて暮らせる環境を どのように作りだしていくか

— 「移動制約者に配慮した社会資本整備」研究会の提言 —



(財)北海道開発協会 開発調査総合研究所所長 一家 正己

■発想の原点と研究会の 立ち上げまで

北海道開発の推進に少しでも寄与することが(財)北海道開発協会の役目です。もちろん、北海道の開発そしてそのための社会資本整備は、主として国なり地方公共団体なりの責任で行われますが、当開発協会は、調査研究活動を通じて、これらの推進に貢献することができるわけです。

社会資本を整備するにあたって、今何が必要で、何が求められているのだろうかということを中心に置いてアンテナを張っていると、様々な情報が入ってきます。その中で「高齢化社会の到来」というキーワードに大きなインパクトを受けました。掘って来たる要因は長寿化と少子化にあるといわれ、またそのもたらす影響は多様なものがありますが、いずれにしても一部の人たちの問題ではなく、社会全体の活力の保持という観点からすれば、これからの社会資本整備にあたって考慮すべきことがあるのではないのでしょうか。〈住み慣れた街で、高齢者のみならず全ての人が、自分の足で安心して歩いて暮らせるためには、どのような社会資本整備が必要になるか〉という切り口に絞った研究を実施することも意義あることではなかろうかと発想した次第です。

社会資本の典型である道路整備に向けた数々の研究を行っておられる(財)北海道道路管理技術センターの木元さん、瀬田さんにも声を掛けたところ、快諾を頂いたので両財団の共同自主研究としてはじめることとしました。

研究の手法として研究会を立ち上げることとし、座長には長年にわたって北海道開発審議会委員を務めてこられた北海道大学経済学部の小林好宏教授(現在札幌大学経営学部教授)をお願いすることとし、委員については、街づくりの分野に限らず、福祉やリハビリテーションの分野の学識



経験者にも就任してもらいました。行政機関からも北海道開発局、北海道、札幌市に参加して頂きました。

かくして、平成10年3月に研究会を立ち上げ、爾来11年3月までに計6回の研究会会合を持ち、また中途において、先駆的に福祉の観点から街づくりを進めておられる栗山町の現場も見学させてもらいながら、熱心にこの問題に取り

組みました。その成果として、この度「移動制約者に配慮した社会資本整備」への提言—北海道における歩いて暮らせる環境づくり—をまとめた次第です。

■何を議論したか

研究会活動の途中経過の詳細については省略することとし、ここではエッセンスのみ取り上げてみます。

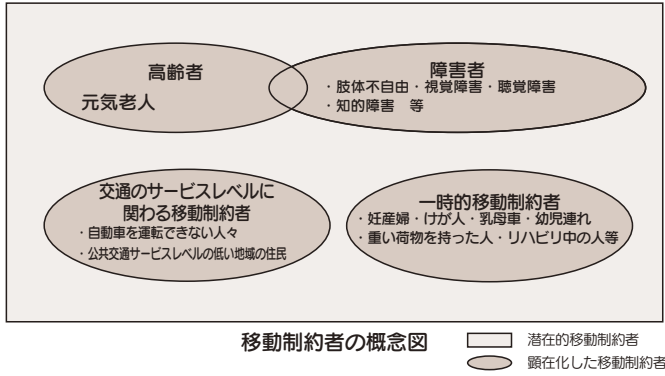
◆社会資本整備の新しい視点

これまでの社会資本整備を「移動」ということとの関連で考えれば、道路や鉄道、空港などのたゆまざる整備が、より長距離を、より速く、より大量に人や物の移動を可能にし、このことが地域社会を活性化させ、またモビリティの確保を通して人々の様々な欲求を満足させてきたことは、まぎれもない事実です。しかしながら一方では、日常的生活の場において必要とされる社会資本の重要性も否定できません。この研究会では、毎日の生活における移動に着目し、歩いて暮らせるエリアでの社会資本整備のあり方を考えていこう、これが議論の出発点でした。

◆移動制約者とは何か

毎日の生活において移動を必要としているのは、年齢、性別、身体条件の如何を問わず、全ての人々です。社会の急速な高齢化に伴い、もはや「特別の存在」ではない高齢者はもちろん、車椅子を必要とする人、妊娠婦、乳幼児を抱いた歩行

者、リハビリ過程にある人、視覚等障害のある人など、移動に何らかの困難を伴う全ての人々にも配慮することが必要なのではなかろうかという観点に立ち、これらの人々を「移動制約者」と概念づけました。そして、誰もが潜在的にせよ、顕在的にせよ移動制約者であるという前提に立って、これら移動制約者に配慮した、歩いて暮らせる環境づくりを目指そうというものです。



◆提言の柱

提言には5つの柱を立ててあります。つまり、
 I 歩きやすく便利な中心市街地づくり
 II 歩いて暮らせる住宅地づくり
 III 交流と憩いの空間づくり
 IV 永く住み続けられる住まいづくり
 V 連携と参加の計画づくり、取り組み体制づくり
 ですが、全部について触れる余裕がありませんので、ここでは2番目の柱、「歩いて暮らせる住宅地づくり」について若干コメントしてみます。というのも、歩いて暮らせる環境づくりの必須条件がここに集約されており、また、日常生活に最も密着している部分であるからです。

◆歩いて暮らせる住宅地づくり

一つは、「生活サービス体制の確立」であり、概ね半径250メートルの徒歩圏内に、食料品など生活必需品が提供できる機能を配置しようというものです。公共交通の屋内型停留所あるいは待合・集会スペースを兼ねた複合施設として整備して、通年の利用に対応します。新規の施設に越したことはありませんが、既存の店舗や集会所等を活用することもできます。

いま一つは、「移動サービスの充実」です。生活の足として、人と物の両方を運ぶ新しい公共交通を導入するのが骨子で、買物代行なども含んだ複合的なサービスを提供しようというものです。手段としてはバスを想定しています。利用の便を考えれば、循環型ルートの採用や多頻度運行あるいは停留場間隔の短縮などが必要です。また、ス

クールバスなど既存交通手段の活用と地元の商工関係の方々も参加した地域ぐるみの運営も考慮しなければなりません。

私達は、この多機能・複合的な新しい生活交通システムをCMS(コンバインド・モバイル・システム)と名づけました。

実は、地域の生活の足をどう確保していくかという基本命題は、いま重大な局面にあるのです。

◆交通事業に関する規制緩和と生活の足の確保

平成13年を目途として、バスも含んだ交通運輸における需給調整規制が廃止されることになりました。これに伴ってバス事業の効率化を通じたサービスの向上等の効果が期待される反面、これまで参入と価格規制によって確保されてきた事業秩序に影響を与え、結果として、生活路線の維持など様々な面に問題が生じることが予想されるのです。地域の公共交通体系をどのように維持していくのか、今や緊急の課題となっているといえます。

■研究の継続

平成10年度は、歩いて暮らせる環境づくりのために、様々な提言を行いました。残念ながら具体的な実現性まで掘り下げることはできませんでした。一方で、上に述べたように、規制緩和に伴って地域の公共交通体系のあり方が緊急の課題となっています。

そこで、地域の生活の足としてのCMSの具体的なイメージの明確化と実現性を明らかにするため、11年度も道路管理技術センターとの共同自主研究として、研究会活動を継続することとしています。

■おわりに

多くの方々のお知恵を拝借して提言をまとめることができました。委員のお一人が「このような、いわば異業種メンバーによる研究会は、10年前には考えられなかったことです。やはり時代ですね」と言われたことが強く印象に残っております。

皆さん、ぜひ一度提言書をお読みになって下さい。私のところにまだ少し余部がありますから、御用命に応じることができると思います。

