

交通・物流とまちづくり

京都大学が東京・品川の「京大・東京オフィス」で開く連続講座「東京で学ぶ 京大の知」(朝日新聞社後援)のシリーズ3「安心安全生活まちづくり」が始まった。初回の5月9日は、京都大学大学院工学研究科の谷口栄一教授が「交通・物流とまちづくり」をテーマに、東日本大震災の被害や今後の復興策も交えて講演した。



東日本大震災が残した教訓を説明する
谷口栄一教授

●「安寧の都市」に向けて

21世紀の都市づくりの課題として、谷口教授は、少子高齢化に伴う人口減少や自然災害や環境汚染などによる健康不安などを列挙。そのうえで、住民が、安心安全に、快適で生き生きと暮らせる「安寧の都市」を築くには、(1)災害や犯罪などのリスクを事前に減らすこと、(2)住民が互いに助け合うコミュニティ、(3)自立した住民生活、(4)目的を持って生活できる環境づくり——が欠かせないと指摘した。

●クライシスマネジメント

「安寧の都市」を築くために、谷口教授がまず論じたのは、「安心・安全」にかかわるクライシスマネジメントだ。

具体例として、3月11日に発生した東日本大震災を取り上げた。交通網の復興では、東北自動車道や三陸縦貫自動車道などの主要幹線道路が被災後、早期に復旧したことで、幹線道路を軸に、被災地へのルートが「くしの歯」状につながったという。「道路建設については様々な議論があるが、災害時には複数の幹線道路が存在することが重要な役割を果たす」と説明した。

また、地震、津波、原発事故という三つの災害が同時発生したことで、市町村庁舎など公的機関の全壊・損壊や情報の途絶、工場被災によるサプライチェーン(部品等の供給連鎖)への打撃など、1995年の阪神・淡路大震災と東日本大震災の違いを浮かび上がらせた。谷口教授は、特に情報通信面に着目した。普及が進んでいなかった携帯電話が通信手段として有用だった「阪神」に対し、「東日本」では、回線が混雑して不通となった半面、インターネットやビジネス用のパケット通信が存在感を示した、と比較した。



約100人の受講者が熱心に耳を傾けた。終了後は、街づくりの課題について質問も出た。

こうした社会基盤へのダメージを踏まえ、谷口教授は、災害時の効率的な情報収集と伝達手段の確保、原発災害をも含めた複合的災害への対応、市町村という基礎自治体が「崩壊」した場合の対応や法整備など、都市防災計画全般について、「これまでの『前提条件』について、『前提』の内容だけでなく導き出していた考え方も含めて議論し、見直す必要がある」と断じた。

さらに、ロジスティクス(物流管理)や企業の事業継続の問題点についても議論が及んだ。カーナビゲーションの全地球測位システム(GPS)機能を利用した道路の通行情報は、従来はメーカーなどの「縦割り」だったが、今回の震災を機に、メーカーや団体、自治体が一元化して情報を共有。被災地の使用可能な交通網の把握に役立ったという。「それぞれが情報を囲い込まず、共有化する可能性が生まれた。やればできる証拠だ」

ビジネスの継続・早期回復の重要性も訴えた。阪神・淡路大震災から16年が過ぎたのに、神戸港の海外貿易のコンテナ取扱量は、今でも震災以前の水準に回復しないという。「回復するまでの間に、競合する港にシェアを奪われた結果だ」といい、「今回も、回復にはできる限りのスピードがかぎとなる」と述べた。シリコンウエハーなどハイテク分野の部品供給がストップした点についても、「一国だけの話としてではなく、世界共通の利害という観点で考える必要がある。技術的に日本の優位性がある分野でも、回復が遅れれば、必ず他国にシェアを奪われる」と懸念を示した。

●アメニティー

一方、健康・快適のかぎとなる「アメニティー」の領域では、急速な少子高齢化が見込まれる日本社会の人口構造を紹介。トラム(路面電車)や自転車専用道路、公共設置された自転車などを組み合わせている南フランスの都市ニースの取り組みなどをスライドを使って解説した。



「安寧の都市」づくりの課題について質問する受講者

「車社会」から、徒歩とバスや電車を組み合わせた交通網への切り替え、病気になった場合にも在宅医療を中心にした支え合いや社会復帰を後押しするネットワークづくりなど、「高齢化社会にも対応できる、効率的で環境にやさしい都市づくりには、交通網と医療システムや医療機関をうまく結びつける視点が重要になる」と述べた。

(※原稿及びクレジット未記載の写真は朝日新聞社提供)