

③ 市民の暮らしやすさを支える交通体系

■中村文彦

1 市民生活と交通政策を考える

5つのキーワード

これからの市民生活と交通政策のありかたを考える際に、重要な5つのキーワードがあります。それは、持続可能性、TDM、マルチモーダル、パッケージアプローチ、TODです。これらのキーワードは、需要に応じて供給を増やす、すなわち、交通量の増大に応じて、単純に道路や鉄道をつくれればそれで良しとする時代ではなくなったということ象徴する言葉です。

① 持続可能性

まず、持続可能性という言葉は、1992年にブラジルで環境会議（アジェンダ21）が開催されて以来の流行り言葉です。この言葉を交通政策に取り込んでいく際には、環境という点のみでなく経済、社会という側面にも考慮する必要があります。例えば自動車は環境を汚す、自動車は全部なくせということでは自動車をなくしてすべてのものを公共交通にしたら、財政は破綻します。破綻しちやいけないうちで、人の多いところだけ公共交通を走らせると、今度は社会的公平性に欠ける。このように持続可能性といっても環境、経済、

社会の3つのバランスの中で達成するという発想が大切です。

② TDM

TDMは、Transportation Demand Managementというものの略語です。日本では、これは交通需要マネジメントという訳語に統一していません。交通需要マネジメントの本質は、個人または法人の交通行路の変更を促すことで、自動車の時間的、空間的集中による問題を緩和することにあります。昔は需要が伸びれば、追隨した供給を増やす、すなわち道路を建設するという発想でした。それに対してTDMでは、車の需要量そのものを調整していくという発想です。都市活動や移動の利便性を保障しながら、車の時間的、空間的集中を無くすように、工夫を重ねていく。この場合のポイントは、あくまでも強制ではなく、市民に自発的にそうしようと思わせることです。そのためには、マーケティングの発想で、まず問題の診断と分析をする。そして市民のニーズや生活行動のパターンを把握したうえで、効果があると予測される政策の選択肢、方法を考える。さらにそれを、実際のフィールドでの実証的な実験（社会実験）によって

試してみる。これによって、未知のシステムを市民に知ってもらい、また机上で測定できない効果を実地に測定することができる。さらには施策導入の意義を市民や交通事業者などの関連主体に評価してもらおう中で施策の賛否にかかわる議論を活性化させることができる。その結果、関連主体が少しずつ譲り合うことで合意形成を行い、結果として関連主体が少しずつ得をするという図式が描ければベストです。

③ マルチモーダル

基本の3つ目、マルチモーダル。移動の多様性、選択性を言います。このマルチモーダルという言葉考えた場合、徒歩にしろ自転車にしろバス、電車にしろ市民の生活実感に沿う形で、自動車以外の移動選択肢を確保することです。

例えて言いますと、私の家は港北ニュータウンの北山田にあるんですが、そこから横浜国大に来るのに、公共交通で行こうとすると、バスや地下鉄を乗り継いで、延べにして1時間10分で710円かかる。ところが車に乗ると、第三京浜を利用すれば、延べ20分で到着してしまふ。費用もガソリン代150円、高速道路150円で300円で済んでしまふ。

- 1 市民生活と交通政策を考える5つのキーワード
- 2 横浜郊外部における交通政策
- 3 都心部における交通政策と暮らしやすさ

これでは公共交通をなかなか使う気になりません。乗り継ぎがいいとか待ち時間が少ないとか、空間的や時間的に連続性が確保されていないと、公共交通は選択されない。選択されるための質の確保をどれだけまじめに考えて実行していくか。それが移動の選択性を確保していく際の重要な点です。

④ パッケージアプローチ

パッケージアプローチとは、包括的な交通戦略のことをいいます。

ここでいうパッケージとは、例えば休日横浜駅西口に来てくれる人たちのうちの4割は車でいいけど、6割は車をやめてもらおうと思うんだったら、そのために車に対して駐車料金を上げるなど多少厳しめの施策を取り、代わりに休日の需要にあったバスルートで急行バスを出すなど、こういうアメとムチの施策を組み合わせる。何よりも行政がまず目的達成のために、全体の交通戦略を描き、それに従って、民間の活力を利用したり市民に協力を仰ぐことで、個々の交通政策を組み合わせていくことが重要です。

⑤ TOD

最後、TOD (Transit・Oriented・Development)。これは、公共交通指向型開発というのが訳です。すなわち、都市の戦略と交通の戦略とを整合することで、自動車を使わなくても移動可能のように街をデザインする。

例えば駅の近傍を集約的に開発する。これは、近傍と近傍ではないところの境目を明確

につくるということです。そうしないと無秩序に住宅開発が進み、単なるスプロールが広がるだけです。そして近傍周辺は、とことん高密度、複合用途、住居形態も多様に設定して、いろんな住民層が、駅の周りで歩いて基本的な生活ができる環境をそこにデザインする。このように土地利用と公共交通計画を一体的に考えることがTODでは重要です。

それでは、次にこの5つのキーワードに従って、具体的に横浜の都心―郊外部といったエリアの特性に応じた市民の暮らしやすさをたかめるための交通政策について考えてみたいと思います。

2 横浜郊外部における交通政策

市民生活白書では、港北ニュータウンを紹介した箇所です。「徒歩圏は200M」というフレーズと共に、ニュータウンの住民の自家用車使用の頻度の高さについて触れています。私の大学の研究室でも、港北ニュータウンの北部、あざみ野地区で住民が車をどう利用しているのかという調査を実施しました。500メートル以内の移動では5割が、300メートルでは4割が車です。白書で描いている通り、港北ニュータウンに歩行者ネットワークがあつたとしても、住民は歩かないのです。この歩かないという実態をどう見るかです。

実は、短距離、多頻度の自家用車利用にプラス面はありません。なぜかという点、車というのはかなりの距離を走らないと排気ガスの触媒が効いてこないからです。ほんの10分

や5分の車利用だったら、たとえ省エネ車と言えども排気ガスは出ます。あれは10分程度乗って車が全部暖まったときに機能するんです。例えば、自宅から車で5分の保育園に子どもを送って、先生にあいさつをして、それでまたエンジンをかけて、また車で買い物に行く。こういう使い方が一番効率が悪いし、環境に良くないと思います。

港北ニュータウンのような新しい街でこうした短距離、多頻度の車利用が起こるのは、一つは、公共施設の位置や商業施設の誘導といったことも含めた都市計画の問題であると思います。例えば、地区センターが山の頂上にある。私も経験者ですが、ベビーカーを押して山の上上がるのは大変です。グリーンマトリックスによって地形を生かすのはいいのだけれども、日常生活の中の上下移動は苦痛です。そうすると、結局、車を利用してしまふ。その場合、地区センターの駐車場は許可制で、利用料金が200円かかります。これ自体は大変良いシステムです。でも、その結果、周辺に路上駐車が増えてしまふという問題が引き起こされるのです。

港北ニュータウンだけの話ではありません。TODの成功例として、東急の田園都市が良く挙げられる。田園都市線は、新線建設と住宅地開発が一体に進んでいる良い例だ。ところが、私は東京に仕事があるときは鷺沼に行くんです。これは、田園都市沿線の各駅に共通する現象ですが、キス&ライド、自家用車の送迎がすごい。特に、雨が降ったときはもう大渋滞です。休日は休日、駅周辺の商業施設への買い物客でまた大混雑で

す。これは、鷺沼の駅の駅勢圏が、駅近傍ではないということに由来している。例えば、港北ニュータウンの住民も、東京に行く時にはバスなり、車なりで鷺沼に出る。つまり、駅前広場の処理能力に対して駅勢圏が広すぎ。それが街づくりの誤算となつています。

もちろんだからといって、あらゆる層が、いついかなる時でも、自家用車よりも公共交通を選択するように誘導しろということではありません。

若いと言われる今の郊外部だって、いずれは超高齢化を迎えます。もうすでに港北ニュータウンの戸建層の中には、田舎からおじいさん、おばあさんを家に呼びよせるという現象がおきている。そして彼らもまた車を使う。ただし運転能力のある高齢者や車いすの障害者が、自家用車を利用することについては、私は基本的に良いことだと考えています。車に乗りたい障害者の方々が運転を習えるシステムを整備して、障害者や高齢者優先の駐車場を公共施設などに整備した方が、公共交通システムを一律にバリアフリー化するよりも彼らにとって快適で安全だし、社会的なコストも安いかも知れないからです。

いずれにしろ、こういう福祉的な観点も含めて、市民の各層が、多様な移動手段を状況に応じて、選択できる交通システムとまちづくりのビジョンを一体的に行政が指し示し、そのうえで、市民と協力して何ができるかという議論をもっとしていく必要があります。

3 都心部における交通政策と暮らしやすさ

みなとみらい21地区と関内地区については、市民生活白書でも触れていますがMM21線がいずれ完成し、それから、臨港幹線が供用されるタイミングのときに、市が交通システムをどう再構築するかが重要です。ただ歩道を広げました、自転車道を引きました。バス路線を少し整理しましたというレベルではなくて、全体としてこの地区へのアクセスや、地区内での回遊のための動線をどうしていくのか。その際の、自家用車の役割と、徒歩、自転車、バスなどのオルタナティブな交通手段との整合性をどう図っていくかということ

特に、休日のみなとみらい21地区周辺は、遠方からファミリーやグループでレジャー目的の来街者が自家用車でやってくる。この人達に対応できるような総合的な交通システムをMM21線の開通に併せてどう形成していくのかということは重要な課題です。

その一つのヒントになると思うのが、私も協力して、市の道路局で実施したパークアンドサイクルの社会実験です。休日の自家用車来訪者は、首都高速などを利用すれば、みなとみらいの入り口までは比較的スムーズに來られる。ところが地区内で混雑してしまふ。例えば、地区内の駐車場が車が鈴なりに並んで待っている。又は、お母さんと子供だけは買い物をしていて、お父さんはその間ひたすら周辺の駐車場を探し回っている。そういう徘徊交通が、都心部の渋滞に大きな影響を及ぼす。だったら、地区の端に車をとめてもらって、地区内は、平坦だからレンタサイクルで移動してもらおうという発想でした。それ

で利用された方々の評判は非常に良かった。駐車場の管理主体との調整など今後の課題はありましたが、休日の横浜都心部のトータルな交通政策を考えるうえで、一石を投じたのではないかと思っています。(注1)

(注1)
成功の原因としては、①馬車道駐車場は、最初から駐車場の間に自転車置き場スペースがあったので、ここそのまま自転車置いて貸すことができ、維持管理、メンテナンス、その他、システム管理が普通のレンタサイクルより非常に気楽にできた②駐車場を貸すため、自動車を担保として預けることができ、貸したら必ず返ってくるという保証があるので、電動アシストつきの高級自転車を用意できた③ターゲットを「都心部までのアクセスは車を利用したいけれども、地区内の移動は車はいやだ」という層に明確に絞り込んだことなどがあげられる。

ただ、西口の将来を考えた場合、やはり自動車交通の問題がネックとなる。まずダイヤモンド地下街などの駅前の駐車場の容量の大きさに比べて、そこへのアクセスとなる道の容量が非常に小さい。だから西口周辺はいつでも渋滞をしています。駅まで急いでも大抵鶴屋町の交差点が先のところでとまってしまふ。例えば駅前広場にしても、真前にタクシーの乗車場があるのはいいけれども本当にあれだけのタクシーの台数の待機スペースが必要なのかどうか。さらに、西口周辺を来街者がどのように歩いているかということを調査すると、非常に狭い範囲しか移動していかなくて、エリア的な回遊性がまるでないのです。

今後は、駅ビルだけが西口だと考えるのではなく駅前広場、さらに言えば、帷子川や新田間川周辺、岡野町や鶴屋町の交差点あたりまでの広域の範囲で、横浜駅西口周辺をどんな空間にしたいのかということで、まちづくりと交通システムを一体的に進めていくトータルなビジョンが必要になってくると思えます。

△横浜国立大学大学院助教授▽

連続研究会「横浜の暮らしやすさを高めるために」第3回(2月18日)講演より編集