

④交通部門の検討から 低炭素型交通へのスタートアップ

本稿は、CO-D030ロードマップ策定にかかる交通ワーキングチーム(以下WT)での主たる論点を、事務局の立場からまとめたものである。

1 環境と経済・社会の統合的進歩によるライフスタイル改革

環境的に持続可能な交通の概念は日本でも普及しつつあるが、CO-D030の策定に至るまで、横浜市において正面切って議論することは、そう多くはなかったように思う。

CO-D030においても、方向性としては自動車交通の円滑化や公共交通の利用促進なども示されているが、交通分野のCO₂排出削減の試算例では、現状の自動車保有量を前提とした自動車単体の低燃費・低排出ガス化に多くを依っている(図1)。自動車技術の進展が排出削減の有力な手段であることを端的に示す一方で、実現可能性が技術動向に大きく依拠するものであり、あくまで試算例であるにしても、現状の人口構成や自動車交通の在り方を前提とした考え方に見えなくもない。

ロードマップの交通分野の策定にあたり、最初の論点となったのは、今後到来する人口減少局面においては相応の交通量の減少も見込まれる中で、交通の仕組みそのものをどの程度扱うべきかという点であった。

WTの議論でも削減量試算が単体対策に偏っていることがまず指摘された。これが仮に100%進むとしても極めて長期的な取組となるし、電気自動車を用いる電気が化石燃料で発電されたものならばCO₂排出がゼロになるわけではない。やはりそもそもその交通需要を呼び起こすライフスタイルなどの見直しが必要という認識が徐々に築かれていった。

奇しくも平成20年の春から夏にかけて起こった燃料価格の高騰では、一時的・部分的に交通渋滞が緩和される現象も見られたが、このような自動車使用の抑制現象をどう捉えるかということも論点となった。

交通とは人間の全ての生活行動に派生して起こる現象であることをふまえると、安全・

便利・快適な交通サービスの安定的供給、そしてあらゆる立場の人の社会参加に必要な一定水準の交通サービスの保障といった、経済・社会面からの持続可能性の担保は、一見環境面における持続可能性とはトレードオフの関係にあるようにも思える。

ことに、交通政策ではこれまでCO₂排出削減は主要な目的として認識されていなかったことを考えると、例えばガソリン車使用に対する課金などのいわゆるpush施策(負荷や制限を与える施策)を投入することで、従来とは異なる政策観を提示することも必要といった意見も出された。

しかし、WTの総意としては、push施策の前提には、その施策を投入しても本来必要な都市活動を支えられるだけの交通サービスの提供、またそのための利便性向上策(CE施策)が推進されることで、自動車に過度に依存しない都市環境が形成されていることが必要であるという認識に立った。交通便利性が高いことが結果として低炭素型のライフスタイルを導く、いわば環境

と経済・社会の「一石二鳥」を求めていこうという姿勢である。この場合、例えばカーシェアリングのように、車の所有形態の変化がもたらす使用抑制効果による低炭素化に加えて、新ビジネスの振興、付設された住宅の付加価値向上などといった、経済的にプラスとなる施策が重視される。

2 行動変容に向けた複合的アプローチの重要性

とはいえ、push施策の完遂なかりせばpush施策の議論の余地がないということではなく、議論の熟度を踏まえつつ、常に車の両輪として実現可能性を追求しなければならぬ。また、2025年時点の排出削減目標の実現に向けて、2013年までの5年間で緒を付けるためには、発現効果が異なる複数の施策に統合的に取り組むことが必要と考え、WTでの検討方向性の共有を試みた(次頁図2)。

考え方としては、まず少しずつではあるが着実に排出削減トレンドに導くため、低燃費・低公害車の普及といった現

執筆

黒田美夕起

地球温暖化対策事業本部
地球温暖化対策課 担当係長

環境に優しい自家用車への転換(全台数の30%)	△42万
環境に優しい業務用自動車への転換(全台数の20%)	△23万
貨物自動車の効率的利用(全台数の30%)	△20万
自家用自動車によるエコドライブ(全台数の30%)	△6万
業務用自動車によるエコドライブ(全台数の60%)	△4万
必要な道路ネットワークの整備による渋滞削減	△26万

図1 CO-D030における交通部門の削減量に関する試算例

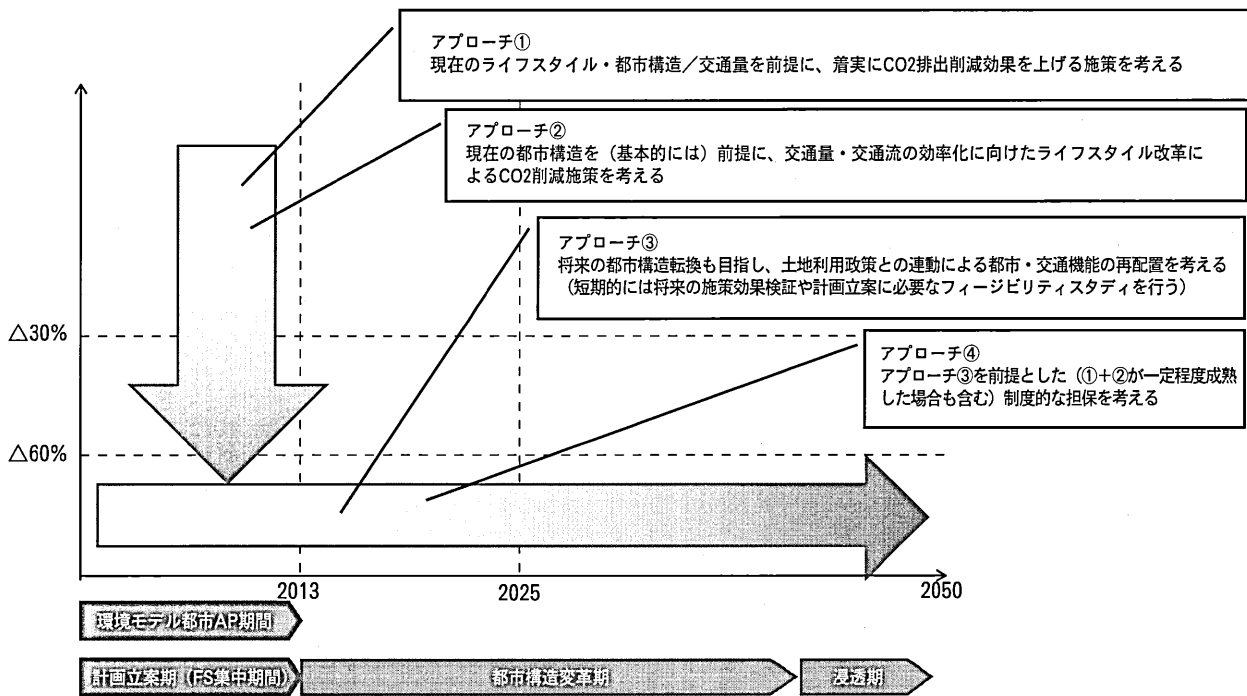


図2 交通 CO-DO ロードマップにおける施策効果発現から見た検討アプローチの方向性

現在の都市構造やライフスタイルを前提としたアプローチ①や、エコドライブ、あるいはモビリティマネジメント（注1）をはじめとした公共交通利用促進などによるアプローチ②から、ライフスタイル改革に着手する。また、これと並行して、将来の抜本的な排出削減を確実にするため、将来的には都市構造転換も目とした道路空間や交通結節点などの都市・交通機能の再配置を目指すアプローチ③や、これらのある程度の熟成を前提にした自動車流入抑制策などのアプローチ④による制度的担保についても、この5年間を施策立案期と位置付け、検討を軌道に乗せようというものである。

本WTではこの考え方をほぼ共有し、その上で施策推進上のポイントなどの議論に進んだが、アプローチ③・④に関しては施策として十分検討することができなかった。検討期間がごくわずかだったことに加え、都市計画的アプローチへの見解の相違によるところが大きい。

ある外部アドバイザーからは、データに基づき生活に伴う交通行動と都市機能の調和によりCO2排出削減を可能とする都市交通計画をプラン

ニングし、その上でプランの実現による生活の質の変化（移動利便性・都市景観の向上など）を来るべき都市のデザインとして示すことで、都市構造転換に向けた世論を醸成するとともに、市民自身の行動変革を促すという考えが提示された。一方、他のアドバイザーからは、従来のプランが市民の実質的な行動変革を導かなかつた原因を、プランを具現化するマネジメントの不足として捉え、その強化、すなわち具体的な行動変容を促すアプローチを重視すべきという意見も出された。

一見「プランかマネジメントか」と二者択一の印象もあり議論は沸いたが、「あるべき姿を人いかに訴えかけ、行動／選択を変えていくか」という課題認識は共通しており、アプローチの違いの問題であると考えられる。結果としては、将来予測の不確実性や合意形成に要する時間などを背景に、計画的アプローチの色彩は薄くなったが、計画の積極的側面である開発と消極的側面である規制を共に追求することや、計画に対する制度的コントロールの重要性は、3人のアドバイザーに共通する指摘であった。プランとマネジメントを鳥の双翼として追求す

（注1）モビリティマネジメント
地球温暖化対策の必要性や健康増進への寄与・地域公共交通の維持など様々な観点から、過度な自動車利用から公共交通・自転車などを適切に利用する方向へと市民や企業が自発的に転換することを促す施策。徒歩・自転車・公共交通利用の動機付けとなる冊子の配布や、アンケート・ワークショップなどによる双方向性コミュニケーション手法を用いた心理的アプローチが特徴である。

ることは、今後の交通政策推進の大きな課題である。

3 今後に向けて「ブレイクスルー」に向けた合意形成へ

議論の収斂過程で、交通分野の施策を ①CO2の着実な削減に向けた基本的な施策 ②CO2の継続的な削減につなげる交通システムの改善 ③交通施策とまちづくりの連携の3階層(図3)で組み立てていったが、この過程で重視されたのが、②に位置づけられた施策に関する合意形成手法や交通政策推進協議会などの施策である。

当初は、一定地域への車両流入抑制など、関係者間で見解が分かれる施策に関する合意形成という観点から議論されてきたが、やがて、公共交通利用促進における最大の難関ともいえる交通事業者間の連携へと広がっていった。

運賃・料金や各種サービスの共通化が求められる一方、各事業者は独立採算を課せられる中、収益確保の裏づけなしには投資もままならず、利用者減少の負の循環に陥っている面もある。アドバイザーの一人は、この現況を「劣位均衡解」と表現した上で、「サービスの共通化を長期目標として掲

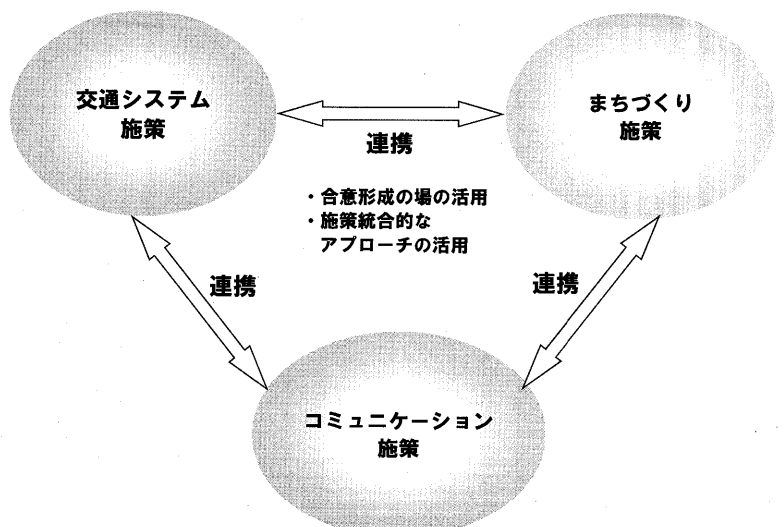
げつつ、例えば共通マップ作成など現実に取り組める範囲で協働しつづけることが、やがてはヨーロッパなどに見られる運輸連合の形成など、「優位均衡解」へのブレイクスルーを呼ぶ可能性があることを示唆した。

以上の議論から築かれた施策推進の考え方を図4に示す。発生源である車の低炭素化はもとより、徒歩・自転車・公共交通利用へ誘導するためには、交通システムの改善が必要である。しかし、環境負荷の少ない交通行動のあり方が市民に十分認識されていない現状においては、単に現行の利用者の需要を前提にシステム改善を事業者に促すだけでなく、利用者への最適行動の提案と定着促進を通じて、改善の必要性を裏付ける需要の掘り起こしが重要である。

また交通システム改善には、交通行動を派生させる人の移動目的やそれに応える都市機能との調和を目指した、土地利用・開発などをはじめとするまちづくりとの連携も有効である。実現に向けた合意形成や利害調整には多くのプロセスを要するが、将来の構造的転換を確実にするために、市民をはじめとするステイク

施策階層	施策
CO2の着実な削減に向けた基本施策	自発的行動変容・市民との協働(モビリティマネジメント、エコドライブなど)
	低燃費・低排出ガス車導入(導入インセンティブ、電気自動車の充電設備整備支援、走行優遇措置など)
	道路・交通ネットワークの整備(神奈川東部方面線の整備、「選択と集中」による都市計画道路整備など)
交通システム改善によるCO2の継続的削減策	市営交通における環境負荷削減(低燃費・低排出ガスの導入、エコドライブ、クレジットカードを用いた公共交通利用促進など)
	交通システム改革に向けた合意形成・協働プラットフォーム形成(合意形成手法の検討、交通政策推進協議会など)
交通施策とまちづくりの連携	自動車の効率的利用の促進(カーシェアリング、パーク&ライド、ITS(高度道路交通システム)活用など)
	マイカーから徒歩・自転車・公共交通等への利用促進(駅及び駅周辺のシームレス化、地域交通サポートの推進、コミュニティサイクルなど)
	物流・商業等の環境負荷削減(大規模物流施設の適正配置、大型郊外店舗の自動車交通流対策、港湾物流における環境負荷削減など)
	交通まちづくりの実証・具体化(産官学連携による都心部交通システム研究、郊外部における複合的な施策展開など)

図3 交通 CO-DO ロードマップ(案) 施策一覧



出典)交通WT外部アドバイザー 藤井聡氏(東京工業大学大学院教授)資料を、一部筆者が変更

図4 交通 CO-DO ロードマップにおける施策推進の考え方

ホルダーとのきめ細かなコミュニケーションを通じた交通とまちづくりが融和する将来像の創造・共有が必要である。すなわち、本ロードマップ

推進期間の初動戦略として、低炭素型の交通行動への転換に向けて、市民一人ひとりの意識に働きかけるコミュニケーション・キャンペーン施策に注力するとともに、別々に議論されがちな交通システム施策とまちづくり施策との連携、さらにはコミュニケーション施策との連携強化による合意形成プロ

セスの構築・充実を通じて、これらの施策推進における構造的課題の解決の突破口を開こうとするものである。

「夢を見ながら出来ることに取り組み、(現状突破に向けて)マグマを溜める」——WTであるアドバイザーの言であるが、交通分野のこれから5年を言い得て妙と思う。

今回策定したロードマップは決して低炭素型交通の全体像を表したものとは言えない。しかし、今回のWTメンバー

間の連携体制、さらにはロードマップに仕込んだ合意形成のプラットフォームにおいて議論を続けることが、やがて施策の大きな飛躍を導くと考えている。

力不足の事務局だったが、関係各位に感謝するとともに以後の推進に向けたさらなる協力を願い、末筆とした。