交通

かしこいクルマの使い方を考える社会政策

モビリティ・マネジメントは世界の大きな潮流に

東京工業大学教授 藤井　聡氏

（ふじい・さとし）1991年京都大学工学部土木工学科卒業、93年同大学院修士課程修了、98年スウェーデン・イエテボリ大学心理学科客員研究員、2000年京都大学大学院工学研究科助教授、東京工業大学大学院理工学研究科助教授を経て06年東京工業大学大学院理工学研究科（土木工学専攻）教授。1968年奈良県生まれ。

日本ではTDMとモビリティ・マネジメントの融合が課題

「歩いて暮らせる街づくり」が交通まちづくりの目標

■低酸素社会の実現がいわれるようになり、モビリティ・マネジメントが注目されていますが。

「戦後の経済発展の中で急速にモータリゼーションが進行しましたが、その陰で70年代くらいから自動車社会には様々な問題があることが指摘されるようになりました。最初に認識された問題は渋滞問題ですが、排気ガスによる大気汚染、交通事故による死傷者の増大が大きな問題となっていきました」

「そうした流れの中で、80年代頃から、TDM（Transportation Demand Management：交通需要マネジメント）という考え方が生まれました。これは、渋滞対策のための新しい考え方として登場したもので、渋滞を解消するために需要そのものを減らしてしまおう、という考え方です。この考え方は過密な市街地で道路を新設したり拡幅したりするのが難しい時代の新しい渋滞対策として大いに期待されました」

「TDMの代表的な施策が、都心に入るクルマに課金するロードプライシングで需要を減らそうという方法です。シンガポールやオスロが古くから導入しており、最近ではロンドン、ストックホルムが実施に踏み切りました。しかし、その導入を考えている世界の多くの都市では、議論は長らくされているものの、未だ導入できていないのが実情です」

■ロードプライシングは何十年も議論しているのに、なぜ数カ所しか実現していないのですか。

「例えば東京では当初導入を宣言していた石原都知事もトーンダウンしたように、政治的に、その導入が難しいんです。結局、大半のドライバーは、余分な出費を要請するようなシステムには否定的な意識を持っているわけです。ロードプライシングを含めたTDMの最大のネックが、こういう一人一人の意識の問題にある、というわけです」

「ところで交通計画の主流は今も渋滞解消ですが、また別の流れとして交通まちづくりという潮流もあります。それはクルマの通過交通をなくし、歩行者を中心とする『歩いて暮らせる街づくり』です。この考え方は90年代から積極的に議論されるようになってきました。しかし、人々がクルマばかりを使っていては、都心に人はやってきません。つまり、交通まちづくりを進めるためには、人々の過度なクルマ利用を緩和していくことが、どうしても求められるのです。そのため、交通まちづくりにおいてもTDMと同様に、一人一人の意識と行動をどうやって変えるのかという課題が認識されるようになっていったのです」

■そうした流れの中で登場したのが、モビリティ・マネジメントなわけですね。

「そうです。モビリティ・マネジメントは、一人一人の意識と行動を変えることを眼目においたもので、学術的には社会心理学や社会学をベースとしたものです。一人一人の意識や、企業、地域社会に働きかけ、かしこくクルマを使うことを呼びかけていく。これによって、渋滞を解消したり、都心の賑わいを取り戻そうとします。従来のTDM等の取り組みは、どちらかといえば意識に訴えかけることを避け、交通システムの改善や規制で何とか問題改善を図ろうとしていました。それに対して直接人々に働きかけ、自主的に行動を変えてもらうことを期待するところがモビリティ・マネジメントの特徴です」

■そうした取り組みは、ヨーロッパとアメリカでスタイルが違うと思いますが。

「そうですね。TDMとか交通容量拡張の流れは、いずれも渋滞を解消し、効率性を確保するという点に主眼を置いているといえます。実はこのような効率性に主眼をおいた議論はアメリカが得意だといえます。アメリカはモータリゼーションとともに都市をつくって行った国で、多くの街がクルマを前提につくられた分わけですが、それでもクルマが増えすぎて渋滞をしてしまう。だったらクルマを減らせばいいじゃないかという議論でTDMが登場したわけです」

スエーデン・イエテボリのトランジットモール

ドイツ・フライブルグのトランジットモール

CO_2削減成果を上げる京都府の積極的取り組み

「一方、ヨーロッパの多くの街は、クルマができる何百年も前からつくられてきたものです。現代になってクルマが登場するわけですが、当初は市街地にクルマを自由に入れていました。しかし、クルマによって街の活力が失われていることに彼らは気づいていきます。つまり、クルマが多いと歩きにくいし、歩行者が楽しくない。伝統的な街並みに馬車は似合っても、どうもクルマはしっくりこない。そして何より、渋滞が激しくなり排気ガスも大量に出る。こうした問題意識から、60年代には都心からクルマを締め出そうという動きが生じます。クルマを排除する代わりに都市の周りに大きな駐車場をつくり、街中にクルマが入らないように規制していきます」

「ところで日本の多くの都市は戦災で焼け野原になり、戦後アメリカナイズされた街づくりも進められましたが、本来的には近世までの街並みを下敷きにしています。そのため、日本の街は源流でいえば、アメリカ的というよりはヨーロッパ的です。その点から考えると、日本はTDMというよりはむしろ、交通まちづくりやモビリティ・マネジメントといった考え方の方がしっくりくるように思います。そこにアメリカ流のシステム論的なTDMの考え方をどうやって上手に融合させていくかが課題となるように思います」

■欧米の二つの流れを日本で融合させるというお話ですが、実施例はどうですか。

「例えば京都府は、モビリティ・マネジメントの基本計画を策定し、もう5年近く取り組んでいます。府は戦略的に色々な地域で働きかけをしています。昨年1年間に、コミュニケーション施策だけで1万5000tのCO_2を削減しています。これは行動調査の結果で得られた数値ですが、モビリティ・マネジメントによって本当にCO_2が減るのか注目されていましたが、実際に取り組んでみるとかなり減っていることが示されたわけです」

京都祇園

「例えば、京都府警は5年に1度の運転免許更新時に過度なクルマの使い方を考えましょうというツールを全ドライバーに配っています。その中で、1日10分クルマを控えると年間CO_2排出量は588kgなるとか、クルマ移動を徒歩に変えると健康とダイエットに良いとか、そういうメッセージとともに、環境や健康のためにもできるだけクルマ利用を控えてみてはどうでしょうか、というメッセージを伝えました。その結果、この取り組みによって年間で5000tほどCO_2の排出量が減ったことが報告されています。また、同様のメッセージを地元新聞で50万世帯に提供したところ、それだけで7000tくらいのCO_2が減ったということも報告されています」

「そのほか、埼玉県の朝霞駅近辺ではホンダの技術研究所を含めた複数企業に協力してもらい、クルマ以外での通勤を呼びかける『かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト』を実施しました。このプロジェクトで、6000人程度を対象に公共交通マップを添付したアンケートを行いました。このアンケートは、クルマ以外で通勤するとしたら何を使いどんな経路を使いますか、と問いかけるものでした。これは10分程度で回答できる簡単なものですが、これだけで約2割のクルマ通勤が減ったという結果が得られました。このコミュニケーション技術は、TFP（Travel Feedback Program）と呼ばれるもので、いろいろな地域で実施され、平均で1～2割程度のクルマ利用が減少することが知られています」

「こうしたコミュニケーションの一つのコツは、とにかくクルマのCO_2発生量はものすごい、ということを分かってもらうことです。クルマで10分走ると、CO_2は1～2kgも出ます。ここまでに電気を消して省エネに心がけましょうという政府広報がありますが、1日に60分間照明時間を減らし、それを1年間続けても、たった2kgしかCO_2は削減できません。これは10分クルマを控えた1、2日分にしか過ぎないわけです。こうした点は一般に知られていないわけで、だからこそそれを周知することで、人々はクルマ利用のあり方の見直しを自発的に考え始めるようになるのです」

「そのほか、小田急・東急の中央林間駅（神奈川県）周辺で『カーシェアリング』の利用促進を図るためのモビリティ・マネジメントが実施されています。人々が、通常のクルマ保有・利用からカーシェアリングに転換すればクルマ利用は大きく削減されることが知られています。もしこれが社会に浸透すれば、CO_2は削減し、渋滞も減少し、公共交通や街の活力も増進することになる、ということが期待できるでしょう」

■そのような取り組みは、増えているのですか。自動車会社の受け止めかたは、どうですか。

「我々で調べた範囲ですと、昨年度一年間に全国で18件のモビリティ・マネジメントの取り組みが実施されていました。一昨年が約10件ほどでしたから、着実な拡大基調といえるでしょう。国交省でも、渋滞対策や地球温暖化対策、公共交通や都市の再生等、そのような種々の目的で、様々な補助制度の整備がなされてきています。また、自動車会社もカーシェアリングやエコ・カーの普及という観点から、モビリティ・マネジメントに興味を示しています。いずれモビリティ・マネジメントは、世界的な大きな潮流になる見込みも考えられますから、自動車会社としても無視できないわけですね。いずれにしても、クルマを『単なる悪もの』と見なすような一面的な価値観では、問題は解決しません。使う社会を、多様な主体と一緒になって目指すことです」

「ところで、例えば地球環境問題の点から見ると、もしも社会がクルマのない近代以前に戻ることができるなら問題は解決することは間違いありません。しかし、例えば東京を、二百年前の『江戸』に戻すことはできません。そうした現実を踏まえながら、地球温暖化問題や交通渋滞、公共交通や中心市街地の衰退、さらに運動不足による健康障害等の、『近代』が抱えるあらゆる交通に関わる諸問題を『乗り越えて』みせることで、それがモビリティ・マネジメントの究極的な狙いだということができるでしょう」。