

人々の暮らしと交通: モビリティ・マネジメントの経験から (一般の人々への期待)

藤井 聡

(1) 社会問題としての都市交通問題

都市における「交通」は、人々の「交通行動」の集積である。そして、交通行動は、ひとり一人の日常生活の中で繰り返されるものである以上、都市交通はその都市に関わる人々の「暮らしぶり」に直接的に依存している。人々が、どこに住まい、どのように働き、どこで遊び買い物をするのか、に依存して都市の交通は決定づけられている。

こう考えるのなら、混雑・渋滞や環境問題などのいわゆる「都市交通問題」はつまるところ、「人々の暮らしぶりや意識の問題」なのである。

例えば仮に、人々が核家族化を嫌い大家族を好んでいるとしよう^[1]。そうであるなら、過疎部の過疎化も都市部の都市化も今よりもずっと穏やかなものとなり、都市部における宅地需要が大幅に減少し、それに伴って都市の形も都市の交通状態も、今のそれらとは抜本的に異なったものとなっていることであろう。都市における鉄道と道路の朝夕の混雑の問題も、地方都市の中心市街地衰退の問題も、地方部の過疎化の問題もいずれも解消することとなるだろう。

あるいは、人々が過度に効率性と利便を追求せず、ゆっくりとした時の流れを好む性質を持っていたとしよう^[2]。そうであるなら、仮に都市の形や人口分布が現状のままであったとしても、「いつでも、どこへでも利用できる便利な交通手段」である自家用車を利用する傾向は現状のそれよりも随分と低いものとなるだろう。そしてそれに伴って渋滞も環境問題も大きく緩和することとなるだろう。そして、自動車でしか行けないような郊外型のショッピングセンターやアミューズメントセンターに訪れる人々の数は減少し、その代わりに歩いていけるような地元の商店街や公園に訪れる人々の数は増加することとなるだろう。

このように考えるなら、都市交通の問題は、人々

の意識と暮らしぶりとに直接的に依存する「社会的な問題」として捉え直すことができるのである。

(2) モビリティ・マネジメント

言うまでもなく、都市交通問題は、その一面において交通システムの整備や運用の問題である。それ故、都市交通問題の解消に志す場合、いかなる交通インフラ整備が求められているかという議論や、一旦整備した交通インフラをどのように効率的に運用していくべきかという議論は、常に求められている重大な議論であることも間違いない。

しかし、交通システムの整備や運用の改善だけで都市交通問題を抜本的に解消することは、著しく困難であることは認めざるを得ないだろう。なぜなら、先に強調したように、都市交通問題は、その一面において「社会的問題」であることは否定できない事実だからである。

かくして、都市交通問題の解消を目指すのなら、交通のシステムの運用と整備に関わる「技術的な処方箋」と、人々の意識と行動に関わる「社会的な処方箋」の双方を、過不足無く組み合わせることが不可欠となるのである^[3]。

こうした認識から提案されている交通政策が、「モビリティ・マネジメント」である。

(3) モビリティ・マネジメントの概要

モビリティ・マネジメント(以下、MM)とは、次のように定義されている交通政策である。

一人一人の移動が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策¹⁾。

ここにいうところの「個人的にも社会的にも望ましい方向」とは、例えば「過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向」等が考えられる。すなわち、コミュニケーションを通じて、ひとり一人の意識と交通行動とが自発的に変わることを通じて、交通問題の抜本的解消を目指すのがMMである。

無論、MMを交通政策として展開する場合に、そのコミュニケーションの対象が、数十人や数百人といった限られた人々だけであるのなら、その効果もまた限られたものに止まることであろう。一方で、テレビや新聞などのいわゆるマスコミを

(原田昇, 中村文彦, 高橋勝美, 藤井 聡, 武政功: 交通まちづくり, 交通工学, 41 (1), pp. 38-50, 2006.) より

活用したコミュニケーションでは、人々の意識や行動が大きく変わるようなことはさして期待できであろう。それ故、MMを実務に応用する際には、実際に十分な効果を発揮することを目指し、「大規模」で「個別的」なコミュニケーションを図ることが必要となるのである。事実、MMの最大の特徴は、このような「大規模」で「個別的」なコミュニケーションを図る点に求められるのであり、その代表的なものが、TFP (トラベル・フィードバック・プログラム; Travel Feedback Program) と呼ばれる施策である。

ここに、最もシンプルなTFPは「2段階のアンケート調査」から構成されるものである。ここに、第一段階のアンケートは、数分程度で回答可能な単純なもので「最寄り駅、通勤先」等の基礎的情報を尋ねる。ここで最も重要なのは、回収率をいかに確保するかという点である。この点については、例えばパーソナルトリップ調査の技術を援用すれば、8割程度の参加率が期待できる。次に第二段階のアンケートは特に「コミュニケーション・アンケート」と呼ばれており、1) 第一段階で得た情報に基づいて、最寄り駅や通勤先に応じて個別的にカスタマイズした時刻表や公共交通地図を加工し、それを配付し、その上で、2) どの様に、自動車利用を変更可能であるかを想像してもらう、というものである。

ここで重要なのは、できるだけ「個別的」な情報を丁寧に加工する事、分かりやすい情報を提供する事、迅速に提供すること、等である。その効果については2003年度までに日本で行われた10のTFP事例の報告値の平均値を求めた所、自動車利用距離とCO₂排出量の削減はそれぞれ平均で約19%という水準となっている。つまり、適切なコミュニケーションを個別的に図れば、人々の行動は変容し、それを通じて自動車需要は確かに減少するのである。

日本のTFPの取り組みはいずれも数百~1千世帯程度の規模の小規模な取り組みであるが、海外では、大規模な予算の下、TFPが展開され集計的な効果をあげている。その最も代表的な例が、豪州のパース都市圏の取り組みである。この事例で

は、1999~2004年度までに、約17万世帯を対象としたTFPが展開されている。南パース市における集計的な自動車分担率は約7%低下し、また、バス利用者総数が約10%増加したことが報告されている。同様の大規模な取り組みは、ロンドンでも見られ、2004年度から5年の予定で、毎年約2億円の予算で10万世帯ずつ対象とする予定とのことである。

TFPは主として居住者を対象としたコミュニケーション施策であるが、同様のコミュニケーションを「職場」を対象にして実施し、通勤交通の行動変容を期待する職場モビリティ・マネジメントも試みられている。また、「転入者」を対象に、転入時点で十分な公共交通についての情報を提供する施策も、自動車利用率を下げる非常に効果的な施策であることも明らかにされている(転入者プログラム)。さらに、長期的に考える場合には、小学校の教育現場と連携を図りつつ、MMの考え方に基づいた授業を実施するというアプローチも試みられている。MMの技術の詳細については、「MMの手引き」を参照されたい¹⁾。

(4) 都市交通問題の本質的解消に向けて

こうしたMMの内外における各種の取り組みは、人々の意識や行動はコミュニケーションによって社会的に望ましい方向へと変わり得る、ということを雄弁に物語っている。すなわち、都市交通の問題は、交通ネットワークの整備や運用改善といった「技術的な処方箋」だけでなくともコミュニケーションによる「社会的な処方箋」によっても解消し得るのである。こうしたモビリティ・マネジメントに代表される「社会的な処方箋」の考え方は、自転車や自動車の放置駐車の問題、道路沿線の景観の問題や、ロードプライシング等の各種の規制的施策の合意形成問題・公共受容問題等、多様な問題に応用し得るものであろう。

繰り返すまでもなく、そうした様々な都市交通に関わる諸問題は、一面に於いて技術者が供給するネットワークや運用技術の問題である一方で、ひとり一人の振るまいが様々な問題を生起させている「社会的問題」なのである。もしも、現代におけるモダニズム(近代化)の過剰な進行の中で、

(原田昇, 中村文彦, 高橋勝美, 藤井 聡, 武政功: 交通まちづくり, 交通工学, 41 (1), pp. 38-50, 2006.) より

人々がそれぞれの地域の歴史性や風土性を顧慮せず、過度に効率性と利便性を享乐的に追求する傾向が高まりを見せているとするのなら、そして、現代の都市交通問題の最も本質的な原因がそうした人々の意識と暮らしぶりに求められるとするのなら——、もはや現代の都市交通問題は、純粹なる「技術者」の手に余るものとなっていると認識しなければならないのかもしれない。もしもそうであるのなら、モビリティ・マネジメントに例示されるような「社会的な処方箋」の具体的で実務的な検討の必要性が、そしてそうした処方箋を“技術的”に開発していくことの必要性が、かつて無い程に高まっていると言えるのかもしれない。

参考文献

- 1) 土木学会: モビリティ・マネジメントの手引き, 土木学会, 2005.

脚注

- [1] ほんの数十年前までの日本では、多くの日本人がこうした志向性を持っていたものと思われる。
- [2] 同様に、こうした性向を持つ日本人は、かつては今よりも格段に多かったものと想像される。
- [3] 社会的ジレンマ研究では一般に、ここで言うところの技術的処方箋は「構造的方略」と呼ばれ、社会的処方箋は「心理的方略」と呼ばれている。