



<特別寄稿>

土木職員とモビリティ・マネジメント

街路は“まち”の“みち”といわれる。

“まちなかのみち”には多くの人が行き交い、沿道にはさまざまな店舗が軒先を並べ、賑わいつている・・・

月刊建設の土木史コーナーで連載され、日本の都市計画の礎を築いた都市計画家石川栄耀は全国有数の歓楽街である新宿歌舞伎町の命名者としても有名であるが、それは彼が戦災復興において土地利用計画や道路などの都市施設を計画するにあたり、その地が当時娯楽の象徴であった歌舞伎のように賑わうことを願ったためと言われている。

ところで我々が整備している道路は、交通量の推計を行い、主に渋滞の解消や移動時間の短縮をアウトカム指数や費用対効果で評価しながら進めていることが多い。たとえばバイパス整備では、中心市街地に流入する通過交通を分散させることで円滑な移動が可能となり、我々はマイカーによる快適な移動を傍受することができる。

しかしながら、一方ではバイパスを通るマイカー客をターゲットにしたロードサイド店が増えるに従い、それに反比例するかのように中心市街地はシャッター通りとなる現実がある。ここではシャッター通りについて言及するつもりはないが、石川栄耀の理念を考えたときに、本当にこれでよいのかと、ふと思うときがある。

さて、本題に入るが、「モビリティ・マネジメント（通称MM）」ということばがある。MMは一人一人の意識を自主的に変えることにより、過度なマイカーの利用を控え、公共交通機関に転換することにより、ひいては交通渋滞の解消や、公共交通の活性化、公共交通の結節点となっている中心市街地の活性化などのさまざまな問題をハード整備に頼らず変えていく手法である。

このところモビリティ・マネジメントが土木学会で盛んにとりあげられているにも関わらず、われわれ土木行政に携わる者はMMについて実はあまり知らな

いと思われるので、この機会に簡単に紹介したい。

公共交通の利用促進と聞くと、まず本県でも行っているノーマイカーデーが思い浮かぶが、必ずしもMM＝ノーマイカーデーとはいえない。MMは強制されるものではなく、あくまで“自主的”にマイカーに乗らなくなる意識を持ってもらうことであり、公共交通を好意的に考えるきっかけとしてのノーマイカーデーであればよいが、普段より混んでいるバスに無理に乗っても公共交通のイメージが好転することは難しいであろう。

少し個人的なことを言うと、私自身車が好きである。自動車競技に参加したり、車検や法的な範囲内でのチューンも自分で行うが、普段はほとんど車を使わない。なぜなら、1日10分車に乗るだけで、冬や夏にエアコンを我慢するとか、電気をこまめに消すなど、こつこつと積み上げてきたエコ活動の数倍に相当するCO₂削減分が一気に吹き飛ばくらい環境に負荷がかかることを知っているからである（図1）。地球温暖化防止といいつつ日中暑いのをずっと我慢するより、近くのコンビニへ車を使わず歩いていく方が遙かに大きなエコ活動になっているのである。またバス停まで歩くのは健康に良いことだったり（図2）、道中で蝶々が飛んでいたり、春になり小さな花が咲いているのを見つけて嬉しかったり、バスや電車の中では本を読めることなど、車を運転していれば決して得られないことが多くあるためである。そして自分の家の前を通るバスがずっと元気に走っていてほしいと思う気持ちがあるからである。

先ほどいったようにMMは自主的な行動変容が前提であることから、車の便利さを否定するものではない。むしろ自分や身の回りことを考えて、上手に車を使うためのものである。

都市計画分野においては、近年のテーマである集約型都市、エコ・コンパクトシティの具体的手法の一つとして、公共交通を軸としたまちづくりの必要性が叫ばれている。このことを踏まえ我々も公共交通の利用促進という目的にとどまらず、まちづくりや市街地の



活性化のためのMMをもっと知るべきであろう。

MMを最も身近に体験する方法としては、公共交通を考えるシンポジウムなどで有識者からMMの講演会を聞くことである。京都大学の藤井聡教授の話は大変おもしろいのでお勧めしたい。また、県都市計画協会においても、まちづくりアドバイザーとして筑波大学の谷口綾子講師がMMの専門家として登録されているので有効に活用してみたいはかがだろうか。

最後にまた本題とは離れるが、政権交代後にできた国家戦略局に代表されるように「戦略・・・」という言葉が最近よく聞かれる。土木の分野においても、戦略的環境アセス、都市交通戦略、あるいは戦略的な維持管理など至る所でその言葉が用いられている。ここで「戦略」とは長期的かつ広域的な視点に立った計画のことであり、一方「戦術」とは短期的・实际的・直接的・局所的な計画である。わかりやすく説明すると、昔中国で「稲を食べるスズメを撲滅させるという計画が実施されたが、その結果害虫が増え、かえって凶作になった」という事例がある。これは戦術的に正しいと思われたが、戦略的には正しくなかったためである。

ヨーロッパなどでは最近ロードプライシングが実現しつつあると聞く。主に渋滞する中心市街地の通る車から税金（通行料）を徴収し、マイカーの流入抑制による渋滞緩和を図り、さらにその税金を渋滞対策に充当するというものである。渋滞対策といっても道路整備だけでなく、公共交通機関（地下鉄や路面電車など）の整備や、MMの実施費用に充当されている点で戦略的である。

(図3)はマイカーで移動する人数をバスや路面電車で輸送するとどれくらい道路交通の負荷が軽減されるか模式的に表した絵であり、マイカーがいかに負荷をかけているかということと、公共交通整備の戦略的な有効性が理解できるのではないだろうか。

今後は我々土木職員も将来訪れる少子高齢化社会を踏まえ、既存ストックの有効活用やソフト的な施策の大切さを認識しつつ、県土整備のあり方を考えるべきなのかもしれない。

(参考) MM で用いる資料

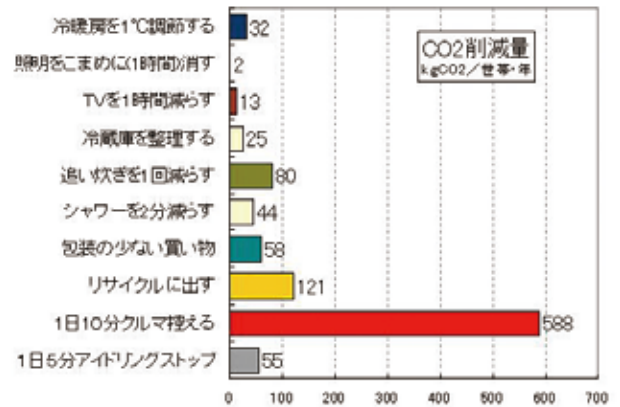


図1：エコ活動によるCO₂削減量の比較

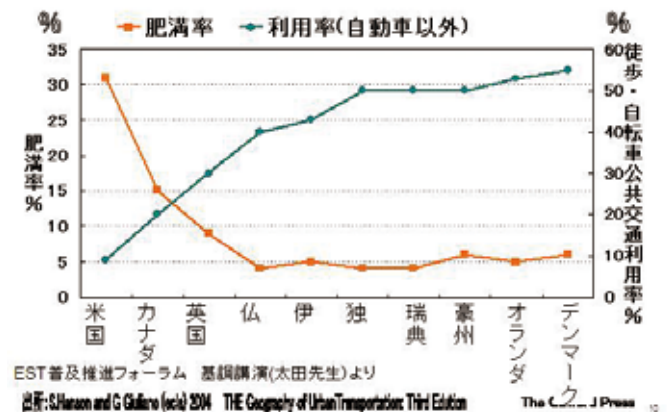


図2：マイカーの利用率と肥満率の関係



図3：各交通機関の道路区間の占有割合

※マイカー約40台分の輸送は、バスなら3台、鉄道なら1台で済む