

需要の規模と密度

角本良平
交通評論家

Scale and Density of Demand in Urban Area

Ryohei KAKUMOTO

このところ質問の多いのは駐車規制の強化と東京対策である。実は両者とも共通の認識を必要とする。それは自動車交通も通勤輸送も、需要の規模と密度が一定限度を超えるとその地域としては対応不可能となるという単純な現実の理解である。交通は空間を必要とし、空間の制約が交通能力を決定する。

この春以来警察庁が駐車規制の強化を唱え、そのための法律改正案を発表した。5月末の案は当初構想より後退したけれども、対策としては前進である。

マスコミの質問は二つに分かれる。一つは自動車が全国に5千7百万台にもなれば、もはや総量規制以外に対策はないというもの。すなわち駐車規制強化ぐらいでは対策にならないとの発想である。いま一つは駐車規制を強化しなくても、政府が公共駐車場の供給などの対策を進めれば、あるいはトラックの方を抑制し、他の手段に貨物を転移させたりすれば何とかなるのではないかと期待である。

そこで前者の総量規制に対しては、問題は主として大都市であってそのために農村部まで抑制する理由はない。また総量規制は誰の分を抑制するのかという公平論を生ずるので不可能であると答える。

後者の駐車規制強化への慎重派には、道路能力には各地区ごとに限界があり、もちろん駐車能力追加も大きくは望めない。すでにそのことはロンドンで1950年代末に経験され、逆に都心目抜きのおックスフォード通りはバス・タクシー専用とされたと答えると、全く意外といった態度が示される。これまでの一般の認識が、自動車をいつでも、どこでも使えるのが文明文化であり、世界の先進国は当然にそうなっていると先入観にとらわれているからである。なお都市の貨物の集配にトラックのかわりとなる輸送手段はない。

自動車への甘い期待は60年代初めには西ヨーロッパやアメリカの大都市から消えかけていた。わが国は自動車の普及が遅れた分だけ認識の転換が遅れている。

ところで警察庁に対しては、今度の法案に基づく処置を徹底させるだけの要員と予算が準備できるのかという質問と、もしそうであれば現行法規下でもできることをなぜもっと実行しないのかという質問を呈したい。現在の東京の違法駐車取締りはロンドンよりはるかにゆるい。

東京対策の方は、新宿や臨海部の開発を次々に進めていて通勤輸送は大丈夫かとの問いが多い。もちろん不可能である。世界の巨大都市の中で、特に東京区部600 km²はその業務人口および常住人口の規模と密度において交通能力の限界に達したというのが私の認識である。

この点については廃棄物の処理能力と空気汚染対策の方でもっとわかりやすい答が出てきた。自分のゴミの始末ができない都市にこれ以上の雇用増加をはかるべきではない。それにもかかわらず開発を進めるのは狂気としかいようがない。さらに水不足が今後深刻になる。

これからの研究は各地区、各地域が交通にどれだけの空間を提供できるか、またその結果空気と廃棄物がどうなるかを解明すべきである。無限成長への甘い期待から脱却しなければならぬ。読者のご議論をお願いしたい。

原稿受理 1990年6月26日