

# まちづくりと交通

北村隆一

京都大学大学院教授

Ryuichi KITAMURA

Professor, Graduate School of Engineering,  
Kyoto University

右肩上がりの時代の終焉が言われて久しい。生産性・機能性重視の交通計画から、産業構造、流通・消費形態の変化を見据え、人口・経済の規模縮小をも視野に含めた交通計画へと移行する時が来ている。「生活の質」や「ゆとり」も叫ばれて久しい。が、いまだにすし詰め通勤電車に乗り込む時、道で遊ぶ子どもを見ることなどなくなったと気づく時、これまでの交通計画は「生活の質」と「ゆとり」へのリップサービスをしてきたに過ぎないのではとの疑念を禁じ得ない。

戦後の日本にとって生活・産業基盤の整備を図ることは何にもまして重要なことであつただろう。が、ここで介入したのが機能崇拜ではないだろうか。何も無駄にしない、手をつけられるものは全て「有益」に利用する……道路交通に関して言えば、これは自動車容量最大化を意味してきたと言えよう。この機能至上主義が「生活水準」の向上に貢献したことは疑いないが、同じことが「生活の質」についても言えるだろうか。

ディズニーランドでは、人はみな幸せそうな顔で歩いている。人々が知らず知らずのうちに何時間も歩くのがショッピングモールである。両者の共通項は、車に脅かされることなく歩ける人造環境である、という点にある。自動車の登場により、歩行空間であり近隣住民の交流の場でもあつた道は、自動車の円滑な通行を第一主義とする機能空間へと変貌した。測り難いほどの便益を提供する自動車を可能な限り道路上に走らせることは極めて合理的と考えられてきた。しかし、これは交通計画の普遍的原則だろうか。そもそも道路の機能とは、自動車容量により測られるべきものだろうか。

自動車交通が高密度・大量輸送に適さないことは、教科書に載っている速度一密度一交通量間の基礎的關係式に示されるとおりである。アメリカの不動産業界の常識によれば、自動車依存型の集積地区では容積率が100%に達すると交通混雑が問題となり、150%が容積率の実際的な限界、200%になると路面電車等が必要となるとされる。日本の高密度大都市圏において自動車交通が効率よく機能しないのは当然のことである。にもかかわらず、道路混雑は解決すべき問題と認識され、道路空間は自動車交通容量の最大化を旨として利用され続けている。

今必要なのは、複合機関交通計画の理念を問い直すことである。質的に異なる交通需要の全てを単一の交通機関で満たすことは不可能に近い。移動の需要を効率的に満たし、環境負荷の少ない総合交通体系を築くためには、交通機関を適材適所で活用するメリハリの効いた機関分担計画が必要となる。ここで重要なのが次の認識である。

『高密度地域で道路空間を自動車に提供することは効率の低下を意味する』

より高密度輸送に適した交通機関—路面電車、自転車、徒歩—にその道路空間を提供することにより、より活力のある都市空間の創出が可能となる。

都市道路空間の利用を再考する時が来ている。自動車交通容量の最大化という道路利用の常識を覆し、自動車、路面電車、自転車、歩行者への道路空間の配分を見直す必要がある。これが「ゆとり」のある街を築き「生活の質」の向上へと導くと想像するのに無理があるだろうか。

原稿受理 1998年5月12日