

第10回 ISSOT 基調講演

(2004年11月17日、ベトナム・ハノイ市)

ハンス・ゲオルク・レツコ氏(ダルムシュタット工科大学教授)

国際交通安全学会では国際交流活動の一環として毎年ISSOT(大学院生や若手研究者を対象にした交通研究国際学生シンポジウム)を開催しています。第10回はベトナム・ハノイのデウホテルで11月16日から18日の日程で「住みよい都市のための交通：その課題と機会」のテーマで開催し、ドイツ・ダルムシュタット工科大学のレツコ教授に基調講演をお願いしました。

ハンス・ゲオルク・レツコ

住みよい都市のための交通 ：その課題と機会 - 私の提言



個々人で「住みよい」感覚は異なる

まず最初に、住みよい都市とはどういうものかという問いに答える必要があります。

全世界に異論なく受け入れられる定義を挙げることは不可能です。何を「住みよい」と感じるかは、大陸によっても、都市によっても、社会によっても異なりますし、また、性別、年齢、健康状態、社会的地位によっても、その人に特有な態度、見解、希望、願望などによっても異なります。

「住みよい」の定義が、グループや集団によりどう異なるかを調べることは、社会学者や心理学者だけでなく、都市計画や建築の専門家にとっても興味深いことだと思います。そのためには研究者が分野の枠を越えて学際的に協力する必要があります。

私は、交通計画および交通工学の専門家として数十年にわたって多くの都市問題に取り組んできました。私は、ヨーロッパの生活様式に影響されているとは思いますが、都市の交通・輸送が以下の条件を備えている場合のみ「住みよい」と定義します。

- ・物理的制限のほとんどない、広い空間を持つ快適な都会の環境の中で多数の歩行者(および自転車)が行き交える
- ・魅力的な公共交通システム

- ・車両は少数で低速度走行であり、都会の環境を乱さない

このような交通・輸送の条件が存在するところでは、人々はその場に滞在したり、歩いたり、話をしたり、買い物をしたり、そのほかある一定時間そこで何かをしようとするだけでなく、そこに住んだり、そこで仕事をしたりしたいと考えます。都会の環境が提供する多彩な魅力や可能性を楽しむことができるからです。また、都会に住むことにより、自分で車を運転したり、公共交通手段を使って長い時間かけて移動する必要は最小限に抑えられます。したがって、ヨーロッパ人は、ヨーロッパの都市が、アジアや南アメリカの都市とは違って非常に小規模であることに満足しています。こと移動に関していえば、空間節約、エネルギー節約、時間節約、コスト節約など多くの場合、環境保護に役立つと考えられます。

もちろん、交通・輸送の問題は、大規模な都市や集団にだけではなく、小規模な都市やコミュニティにもあります。このような問題は世界のいたるところで何十年にもわたって頻繁に取り上げられ、よく知られていますので、ここではすべてを挙げることはしません。私たちの多くはそれらの問題に毎日苦しめられているわけです。

しかし、問題であると宣言された事柄すべてが客観的に問題として存在するかということ必ずしもそうではないことに注意が必要です。死亡者数や交通の過剰負荷など、特に数量化できる問題は現実の問題なので、適切な手段を講じて最小限に抑え、徹底的に解決しなければなりません。しかし多くの場合、問題であると宣言された事柄は、個人的な観点や感受性の違いによって現実の問題として認識されています。一例として交通騒音が挙げられます。北欧では交通騒音は好まれません、南欧では好まれています。南欧の人々は、交通騒音をいわば「都会の音楽」として都会生活の一部と感じるからです。また、最新式のスポーツカーを運転する人にとってはそのエンジン音が快感であっても、近所の人たち、特にあなたをうらやましく思う人たちの思いは異なるでしょう。

専門家として提言したいこと

これについてはどうすればよいのでしょうか。

交通・輸送計画の分野において、私たちはエンジニアおよびプランナーとして、問題を軽減したり、解決するための多くの提案に直面します。市民だれもがわれこそはエキスパートであると考え、自分なりの改善策を持っているように思われます。提案の内容は、個人的な自動車使用を大幅に減らすといったものから、駐車場、道路をさらに増やして自動車交通の増加促進を行うべきだといったものまで実に多様です。

もちろん、私たちはすべての提案に耳を傾け、検討する、しかもそれをなんらのイデオロギーも交えずに、幅広い知識と経験に基づいて行う必要があります。

第一に、都市とその周辺環境というものは、その状況、規模、構造など一つひとつが非常に異なる有機体であるということに注意しなければなりません。都市はそれぞれ独自の問題を抱えているのです。したがって、都市における交通・輸送計画には、他の都市と共有できる対策などないのです。いわば「注文服」のようにケースごとに特別な解決策を編み出す必要があります。

第二に、交通・輸送は、その多くが、ある目的のための手段であるということ認識しなければなりません。交通・輸送は、従属変数です。土地利用のタイプ、集中度、分布により、交通・輸送のタイプ、量、ルートが決定されます。交通・輸送のタイプ、

量、ルートには交通・輸送システムのタイプ、容量、構造が関わってきますし、これらはまた土地利用のタイプ、集中度、分布の前提条件となります。多くの場合、物理的な計画は、将来の交通・輸送シーンに影響を与える機会があります。移動需要はすでに土地利用計画の段階で発生しており、モーダル・スプリット(機関分担)と交通・輸送ルートは、土地利用計画によりあらかじめ決定されます。

私はこれらの関係の重要性を、学生(特に都市計画と建築専攻の学生)に対してだけでなく、今ここでも申し上げているように、数十年にわたって数多くの国内の会議、また国際的な会議でも主張してきました。

第三に、交通には次の種類がありますが、これらの優先順位は地域によって異なりますので、その地域にふさわしい対応が求められます。

歩行者の交通

自転車交通(その土地の地理条件や天候条件により異なる)

公共交通

必要な自動車交通

不必要な自動車交通

「必要な自動車交通」の量を一般的に定義することは不可能です。「必要な自動車交通」の定義は、その特定の地域の条件に合わせた交通・輸送計画プロセスの中で行う必要があります。例えばドイツの都市の場合、ビジネス中心地区における必要な自動車交通の量であれば、私ならその住民と商店主が所有する車と、官公庁、警察、消防署の車、救急車、配達サービスの車を基にして算出します。その場合、外からビジネス中心地区に入ってくる通勤者の車は、たとえば公共交通に振り向けることができますので、最大の「不必要な自動車交通」となります。

優先度を上記のように考えると、計画作業における上位目標を以下のとおり導き出すことができます：

- (1)歩行者交通、自転車交通(必要であれば)公共交通はなるべく多くする
- (2)自動車交通は必要量だけにとどめる

包括的な交通・輸送プロセスを確立するためには、その地域の安全、社会的適合性、環境適合性、容量、経済をカバーする詳細な地域目標システムが重要です。なかでもとりわけ重要なのは安全です。

最後に、交通・輸送計画は、目的志向の活動であることに留意しなければなりません。交通・輸送計画は多くのフィードバックを繰り返し取り入れて継

統的に進行するプロセスです。ドイツではこの計画プロセスはガイドラインにより標準化されており、交通・輸送計画を、二つのレベルの計画段階で二つの方法で行います。戦略レベル(「マクロ計画」)においては、個人使用の自動車交通量を減らし、歩行者、自転車、公共交通の利用を促進することにより、移動需要の管理を目指します。戦術レベル(「ミクロ計画」)においては、(不変の交通・輸送パターンとデータに基づいて交通・輸送システムの計画・設計・運行を行います。ここでの目的は、歩行者、自転車、公共交通の利用に移行できない「残りの」自動車交通を都会の環境に融合させることです。

よりよいモビリティ管理のために

交通・輸送管理(モビリティ管理)は、交通・輸送計画プロセスにおける新しい重要な部分です。交通・輸送管理とは、目的志向の一連の手段を束ねて、移動の需要と交通・輸送システムの供給とのバランスを最適に導くために、交通・輸送に影響を与えることと定義されます。今日では、技術的手段の優先度が高まっています。しかし、多くの専門家や意思決定者は、交通・輸送志向の土地利用計画に基づいた移動需要の管理によって交通の時間、機関、目的地を変えるほうがより効果的かもしれないということをおぼえています。

交通・輸送管理には、インフラ面での手段(道路建設など)と比較して大きな長所があると言えます。多くの場合、短期間で実現でき、効率が高く、比較的安価です。

基調講演ですので、「住みよい都市のための交通」を達成するための機会のそれぞれの詳細についてここで述べることはできませんが、一般的な推奨事項をいくつか挙げてみたいと思います。私の提案は次の二つに分類されます。

組織面での手段に関する推奨事項

物理的手段に関する推奨事項

これらの推奨事項は、ガイドラインのように簡潔で正確な言葉で表現されます。

[組織面での手段に関する推奨事項]

- (1)関係当局すべてが誠実に相互協力するよう努力する
- (2)交通・輸送計画を、都市・地域計画の一部として構築する
- (3)都市とその周辺のための総合的な交通・輸送計画を作成する

- (4)分野の壁を越えて協力し合う
- (5)交通・輸送に関する新しい目的志向の手順を使う
- (6)交通・輸送プロセスに市民を参加させる
- (7)安全性の改善を最重要目標とする
- (8)同じ方向を目指す目的志向の技術的手段および技術以外の手段を総合的に開発・適用する。それは、個人利用の自動車交通を減らし、環境面および社会面で適合性をもった交通・輸送状態を保証するために歩行者交通、自転車交通(必要であれば)、公共交通を促進・支援する手段を含むものとする。
- (9)最新のテレコミュニケーションシステムを開発・適用することにより、機関の選択をインテリジェント化し、既存の交通・輸送インフラの効率を高める。
- (10)交通・輸送管理の手段を計画・設計・運用プロセスに統合する

[物理的手段に関する推奨事項]

- (1)土地利用パターンを、都市の周辺において直線的な廊下のように開発し、公共交通システムでカバーしやすくする
- (2)公共交通が十分でないうちは集約的土地利用(高層ビルなど)を延期する
- (3)居住、職業、教育、娯楽、供給のための混合都市土地利用構造を開発する
- (4)魅力的な公共交通を作り出す
- (5)道路網の拡張は必要分だけにとどめる
- (6)地域全体をカバーする駐車管理体制を整える
- (7)低速交通ゾーンと歩行者ゾーンを設ける

本シンポジウムのタイトルは「住みよい都市のための交通：課題と機会」です。基本的な点をいくつか挙げることはできませんでしたが、都市に住みたいと考える人の数は増加しています。そのため、世界のどこかで大きな交通・輸送問題が発生していますし、今後発生すると思われるが、すべての場所でそうであるとは限りません。たとえばアジアでは、都市は発展して巨大都市になっています。この好ましくない発展は今後も継続どころか増大するでしょう。ヨーロッパでは、最近多くの都市で逆のことが起きています。たとえばドイツでは、人口が減少する都市が現れています。そこにはいくつかの理由があります。出生率の低下や、都市の中心地区から、新しい土地利用構造が生まれた周辺地域に移り住むなどが挙げられます。移動需要が変化したため、交通計画と交通工学にとっては新たなタスクが持ち上がりました。多くの人が故郷を離れて経済成長の

著しい人口集中地域に移り住みます。もう一つの例として挙げられるのは、ドイツの多くの都市では、問題が通勤時の交通だけではなくなっていることです。レジャーや買い物のための移動といった、その他の交通・輸送が、前述の通勤時のラッシュアワー交通より相対的かつ絶対的に大きな存在になってきているからです。

これらの例を挙げたのは、住みよい都市を作るための課題と機会の違いが非常に大きいという私の意見を証明するためです。先進工業国から来られた皆さんに対しては、皆さん自身の知識と経験から導き出されたあまりにも精密な推奨事項を発展途上国に提案することには警鐘を鳴らしたいと思います。特に、海外からのコンサルタントはこのことを肝に銘じる必要があります。

非常に高度な技術的手段をとる前に考えていただきたいことを最後に述べます。

「可能だからといって

それがすべて適切で望ましいこととは限らない」

ご清聴、ありがとうございました。

参考文献

- ・ RETZKO, H.-G. : New Developments in Urban and Regional Traffic and Transport Planning - a Report from Germany. / 都市および地域の交通・輸送計画における新しい変化 - ドイツからの報告、Journal of Infrastructure Planning and Management, Society of Civil Engineers, Japan, No. 482 / IV-22, 1994-1
- ・ RETZKO, H.-G. : A Scenario of Traffic and Transport in German Cities for the Year 2010. / 2010年ドイツ都市における交通・輸送シナリオ、Journal of International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS Research) Vol. 19, No. 2, 1995
- ・ RETZKO, H.-G. : Empfehlungen für die Verbesserung des Stadtverkehrs insbesondere für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. / 特に交通安全性向上のための都市交通改善のための推奨事項、ハノイの交通通信大学での講義 (2004年1月7日) および上海の同済大学での講義 (2004年3月8日)