

ゲスト 高橋 洋二 : 日本大学総合科学研究所 教授 工学博士

社会実験の成果を積み重ねることが 理想の都市交通システム構築につながる

今回お招きしたのは、本誌の連載陣のお一人でもある高橋洋二先生だ。全国の自治体で行われてきたおよそ200もの社会実験に携わり、その豊富な経験と分析力で、円滑な都市交通の実現を支援されている。これまでの実験で得られた知見をうかがい、駐車場が果たすべき役割を話し合った。(収録:11月16日)

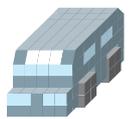
高橋洋二
日本大学総合科学研究所教授 工学博士



森井博

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌発行人
一般社団法人自転車駐車場工業会 専務理事
NPO法人日本パーキングビジネス協会 理事長
サイカパーキング株式会社 代表取締役





初めての社会実験は 神奈川県鎌倉市で7年も継続

森井 先生、まずは昨日の基調講演、本当にありがとうございました（編集部注：この対談収録日の前日に、本誌発刊600号の記念講演を行っていただいた。本号38ページで紹介）。約140人が聴講したそうです。先生の豊富な経験に基づく事例がたくさん紹介され、非常に参考になったという意見を多く聞きました。

高橋 こちらこそ貴重な機会をいただき、ありがとうございました。森井さんとは、私が東京商船大学（現：東京海洋大学）で交通や物流を研究、教育し始めた頃からのつきあいになりますね。もう20年くらいたったでしょうか。

森井 はい。私が平成4年にサイカパーキングの社長に就任した際、私の母校で教鞭お執りになっておられる都市交通の専門家であり、駐車場に精通している高橋先生のことを知りまして、ご挨拶にうかがったのが最初でしたね。東京商船大学前後のキャリアを教えてください。

高橋 旧建設省入省後、宅地開発公団、地域振興整備公団、静岡県掛川市、神奈川県などで仕事をしたほか、東大に戻って井上先生、新谷先生の助手も務めました。都市計画、交通計画、物流政策などに取り組んできました。

森井 高橋先生といえば、トランジットモールをはじめとする豊富な社会実験に携わられたことで知られています。そのなかで記憶に残る実験を挙げていただけますか。

高橋 そうですね…ご紹介するなら、

私が携わった最初の実験でしょうか。昭和63年、神奈川県の大都市部都市計画課課長を最後に、役所を辞めて東京商船大学の教授になりました。神奈川県にいる頃から、日本有数の観光地である鎌倉市では、週末の道路渋滞が激しいことを知っていましたし、相談も受けていました。よく話題になったのは、市民が市外に自動車を買物に出ると渋滞がひどく、夜まで自宅に戻ることができないという問題。しかし、不足する道路容量を増やそうにも、鎌倉市には寺社仏閣が多く、古都の緑地に囲まれ、道路の新設、拡張は不可能でした。そこで、私が大学に移って間もなく、鎌倉市長さんから交通対策づくりを依頼されました。

森井 どのような手を打ったのですか。

高橋 市長さんをお願いして、関係者、市民も交えた研究会をつくってもらい、そこで市民のアンケートを行いながら、具体的な提案をまとめました。結局道路を増やせないのなら、車の流入を制限するしかないという結論になりました。市街地への車の流入を制限した海外の事例などを紹介し、鎌倉でも市街地への車の流入を減らす工夫をしてはどうかと提案したわけです。

森井 地元の方は、最初どのように受け止めたのでしょうか。

高橋 渋滞が緩和されるのは結構ですが、その半面、地元商店街から車の流入を制限すると商売に悪影響を及ぼすのではという不安の声があがりました。それならば、地域と期間を限定し、影響が少ないかたちの社会実験を行って効果だけではなく、問題も明らかにしてはどうかと提案し

たのです。

森井 そもそもあの当時は「社会実験」という言葉自体が珍しかったですよ。

高橋 ええ。鎌倉での実験は、実験を繰り返しつつ7年間続きました。車から自転車へ乗り換える、狭い道路を一方通行路にする、パークアンドライドをつくるなどいろいろな実験、検証を行ったのです。最終的にはシンガポール、ノルウェーで行われていたロードプライシングの導入について社会実験をすることにしていました。鎌倉、市街地へ車が入ることはできないので、ゲートを設けて交通規制などをを行い、実験的に自動車の走行にハンディをつけるというアイデアです。有料とする場合、現状ではドライバーがゲートで公共交通に乗り換えるといったドラスティックな実験を実施しようということになりました。

森井 その結果は？

高橋 結局実施できなかったのです。ロードプライシングを実施したら、鎌倉に観光客が来なくなる！と地元商店街から大反対の声が沸き起こりました。そこで一旦、鎌倉の研究会活動を終了することにしました。一方、平成9年に国土交通省は合意形成の手段として社会実験を行っていくべきという方針を打ち出しました。

森井 そのあたりから「社会実験」という言葉が定着していきましたよね。

高橋 平成11年から国土交通省は社会実験を推進する事業を開始しました。以降、全国の多くの都市が社会実験に取り組み始めることになったわけです。

先進の都市交通システムを持つ欧米もかつては失敗を繰り返した

森井 成功した事例を教えてくださいませんか。

高橋 たくさんの事例がありますが、例えば平成15年の11月に行った、那覇市国際通りの社会実験を挙げることができます。沖縄は鉄道がなく、車社会ですが、那覇中心部では慢性的な交通渋滞が問題になっていました。平成15年8月にモノレールの「ゆいレール」が開業したことを契機に、渋滞が激しい国際通りを、トランジットモール化する社会実験を行ったのです。

森井 本来、トランジットモールは車の通行を制限し、その代替交通として路面電車、LRTを使うのですよね。しかし、那覇にある電車といえば、そのゆいレールのみです。実験はどのようにアレンジしたのですか。

高橋 公共交通であるバスを活用し

て「バストランジットモール」としました。同時に国際通りに集中する多数のバス路線を整理して、国際通りのバス交通量を減らすことに成功しました。数次の実験結果を検証し、平成19年から日曜日にトランジットモールの導入に成功しました。

森井 しかし、車が入ってこないということは、商業施設や駐車場の経営者にとっては客足が減る恐れもあるわけですが。

高橋 逆に市街地、観光地に自動車がいなくなり、路上駐車もなくなって安全、快適なエリアとなり、かえって客足が増えたといった多くのケースを研究し、実験を繰り返しながら、徐々に合意を形成していきました。

森井 なるほど。

高橋 ドライバーの心理としては、どんなに素晴らしい駐車場でも、路上駐車の魅力には勝てません。何しろ無料ですし、目的地に最も近い場所に停めることができるのですから。したがって、路上駐車を厳しく規

制することにより、はじめてドライバーが路外駐車場を使用することにつながるのです。その結果、駐車場経営者は、利便性、機能性、止めやすさ、道路からのアクセスなどさまざまな工夫を凝らして、集客しようとしています。つまり、交通管理と駐車場の経営は密接につながっているわけです。

森井 ヨーロッパでは先進の事例がたくさんありますが、彼らとて最初からあのような状況ではなかったわけですね。

高橋 そのとおりです。かつては車が市街地に大量に入り、路上駐車が蔓延し、渋滞、事故、環境悪化などに悩まされてきました。これらの都市も社会実験を行いつつ、合意形成を図ってきました。そうした事例が増えるにしたがい、他の都市、国へ伝播していったわけです。

森井 そういえば1960年代後半に、アムステルダムで放置自転車を白く塗って街中に置き、自由に使えるよ

那覇市国際通りトランジットマイル社会実験（沖縄県那覇市）

実施期間：平成15年11月21日（金）～23日（日）



那覇市国際通りトランジットマイル社会実験（平成15年11/21～23）



うにした「ホワイトバイク」というコミュニティサイクルがありましたね。アムステルダムといえば、今でこそ世界で一、二を争う自転車先進国ですが、当時のホワイトバイクは普及せず、失敗に終わりました。その後、欧米各国ではさまざまなコミュニティサイクルが試みられていますが、いずれも定着はしませんでしたよね。

高橋 そうでしたね。

森井 しかしここに来て、各国、各都市で定着、成功

しているわけです。社会実験を繰り返して成功事例が少しずつ増えていき、認知度が上がったこと、失敗を繰り返して学習した結果、どんどん改善されてシステムが成熟したことなどが成功の要因でしょう。さらにエコロジー、CO2削減というムーブメントにもバックアップされたと思います。

高橋 それに加えて、現代はITの急速な進歩がコミュニティバイク普及を後押ししています。専用カードで出入庫でき、利用者を特定できるので管理もしやすいですね。さらにGPSで位置探索ができたり、返却場所も自由に選べたりもします。以前に比べれば利便性、機能が飛躍的に向上しました。

森井 確かにそうですね。そしてそのトレンドが日本にもやってきたわけですね。

高橋 ただ、日本は国内事例がまだまだ少ない。しかも、よくいわれるこ



東京商船大学の話にも花が咲いた

とではありますが、“縦割り”の弊害があります。道路管理者、交通管理者も別ですし、商業者、来訪者、住民、国、県、市、駐車場・駐輪場経営者など関係者が多く、合意形成が極めて難しい。

森井 その点、ヨーロッパは首長のトップダウンで物事が進むケースが多く、何事も展開がスピーディーです。ジャーナリスト出身で現在ロンドン市長を務めているボリス・ジョンソン氏などは好例ですね。

高橋 そうですね。前市長のケン・リビングストン氏は混雑課金制度を導入しましたが、現市長もコミュニティサイクル導入、自転車専用幹線道路の構築など、世界的に注目される施策を次々に打ち出しています。さらに、ドイツ、フランスなどの都市圏では、自治体を越えて交通戦略を決めていくケースが多い。これもヨーロッパの都市で成功している要因ですね。翻って日本は慎重

で保守的。何しろ、石橋をたたいて渡らないのですから(笑)。私は「石橋は壊れないものなのだから、そもそもたたく必要がない、たたかずにさっさと渡ろう」といつも主張するのですが(笑)

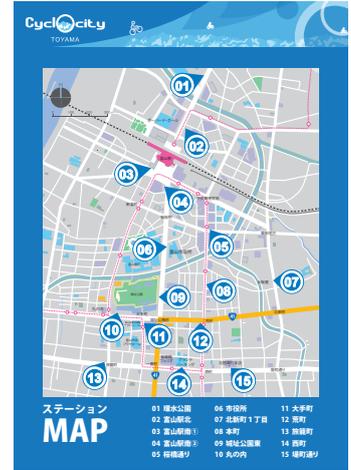
森井 そうした中で、光明が見えたのは横浜市の場合ではないでしょうか。一部でパーキングメーターの撤去を始めているそうです。それが増えていくといいですね。警察は自転車通行の規制強化にも乗り出しています。車、自転車と目配りがきいている感があります。

高橋 パーキングプレスが、昨年4月から二輪と四輪の情報誌として今の体裁になったのも、総合的な視野で考えていくきっかけになると期待しています。将来、この媒体のタイトルに「歩行者」が加われば、一層総合的、有機的に考えていくことができるのではないのでしょうか。

森井 おっしゃるとおりですね。



富山市を走るLRT



シクロシティ富山のステーションマップ

富山市の挑戦に見る 理想の都市交通と 日本企業への提言

高橋 ところで、警察の自転車通行の規制強化は確かに朗報なのですが、そもそも日本では走る空間が圧倒的に不足しているという物理的な問題もあります。

森井 国土交通省は、新規の道路設計基準には、自転車専用レーンを入れなさいという方針を加えていますが、



それを実行するまでには時間がかかります。やはり、既設の道路をどう改造していくかのほうが重要でしょう。既存の道路では、車道と歩道の間にガードレールや植栽を挟み、それで歩行者を保護している。しかし、そこには自転車への配慮が欠落しています。そこで私は、車道と歩道の間にスペースを設け、そこを自転車専用レーンにしてはどうか、ということを提案しています。一部の自転車乗りのマナーが問題になっているが、専用レーンができれば、その問題も解消に向かうことが期待できますし。

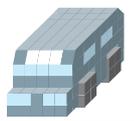
高橋 なるほど。高齢化社会は急速に進んでいるだけに、今後、お年寄りの歩行者と自転車との接触事故が増える恐れがあります。一方で、車道を自転車が走るとき、自転車は自動車に比較すれば圧倒的に弱者。いずれにしても自転車の居場所はありません。早く専用レーンをつくらないと、重大事故の発生件数が増えてしまいます。

森井 社会実験の成果によって、徐々に自転車専用の走行空間が必要だと知らしめていくしかないでしょうか。

高橋 そうですね。時間はかかりませんが、それがベストの方策ではないでしょうか。この点で期待しているのは富山市の取り組みです。JRが撤退した軌道にLRTを走らせているのですが、沿線に人が戻ってきているという報告もあります。さらに、シクロシティ富山というコミュニティバイクを導入しています。

森井 富山の市長さんは森さんといいます（編集部注：森雅志氏）。さすがに名前に「森」と付く人は違いましたね（笑）。以前は司法書士さんだったようですが、富山のような保守的な社会で、非常に挑戦的な取り組みをなさっている。シクロシティはもう1年半は続いていますよね。また、市民も森市長を支持し、後についていると思います。

高橋 首長さんのトップダウンで、あのようにドラスティックな取り組みが実現できたのは画期的なことです。行政がやるべき優先課題の中で、都市交通問題はとかく低く見られがちですが、高齢化社会を考慮すれば、もっと重視されるべきジャンルといえます。



森井 理想的な都市交通ができあがるまで、かなりの時間は要するでしょうけど。しかし、それでも地道に続けていくしかない。利害関係のあまり関係のない、富山市の森さんのような首長さんが増えていくことで、車優先の都市交通は変えていけるのではないのでしょうか。その意味では、大阪市長に立候補している橋下徹さんには期待しています(編集部



日本企業には、コミュニティサイクル用のシステムやLRTなどの開発にもっと積極的に取り組んでほしい(サイクルモード2011の会場で撮影)

注:11月27日の選挙で当選)。あの人にはしがらみ、利害関係があまりなく、いいものはどんどん取り入れていく政治姿勢がありますから。

高橋 大阪の活力を取り戻すのに、都市交通の改善も必要だと思います。

森井 そして、その“いいもの”は、富山市の場合、フランス製のシステムを導入された様ですが、それらが最良であると判断し、導入に踏み切ったのでしょうか、理想を言えば日本の業者が供給してほしかったと思います。

高橋 元来、技術は日本のお家芸です。日本の企業には、安全で機能的、利便性の高いLRTを開発する力は十分にあります。実際に製造している企業もありますが、まだ少ないのが実態でしょう。しかし、一度利益がでると分かれば日本の企業は突っ走る性質があります。また、企業それぞれが単独で技術開発に取り組んでいくので、複数の規格が生まれ、後で淘汰されるといったムダも起きる。かつてのビデオデッキの“VHS・ベータ戦争”が象徴的です。

森井 携帯電話もそうですね。使いきれない程の機能を開発し、搭載した結果“ガラパゴス”に陥ってしまいました。LRTやコミュニティサイクル用のシステム開発では、そうしたことが起きないように期待したいものです。さて、最後に駐車場、駐輪場がこれから果たすべき役割について、お聞かせいただけますか。

高橋 自動車は大半の時間、動いていない乗り物です。その間は停めておかなければならず、したがって駐車場の役割は道路と同等で非常に大きいものです。

森井 そのとおりですね。

高橋 しかし、駐車場はともすれば厄介者扱いされ、しかるべき位置づけがされていません。コンパクトシティの構築のためにも公共交通と自動車や自転車を手を使っていく必要があります。駐車場や駐輪場が重要な交通の結節点になるということ、パーキング業界だけではなく、もっと広く認知してもらう努力が必要です。人が集まりやすい、商業的にも魅力のある場所にこそ、駐車場や駐輪場をつくらなければなりません。

そしてそこは、森井さんが唱える、便利であると共に美しい駐車場や駐輪場であるべきだと思います。

森井 そこに加えさせていただくな、各種の情報が入手できる、買い物ができる、子どもの預かりサービスがあるなど、多様な付加価値があればなお良いですね。本日は、先生が携わり続けている社会実験を通じて、貴重なお話をうかがわせていただきました。どうもありがとうございました。

PP

