

第1回京都府交通需要マネジメント推進会議議事概要

- 1 開催日時：平成16年11月4日（木）午後1時30分～3時
- 2 会場：平安会館「平安」
- 3 出席者：京都府交通需要マネジメント推進会議委員他
（会長：北村隆一・京都大学大学院教授 会長代理：中川 大・京都大学大学院助教授）
- 4 会議の概要

設置要綱の承認、会長及び会長代理の選出を行うと共に、今後の京都府における交通需要マネジメント施策の方向について、北村会長、中川会長代理からそれぞれ意見をいただき、出席者と意見交換を行った。

北村隆一・京都大学教授

- ・家庭の主婦が車に乗りだしてモータリゼーションに大きな変化が現れた（第二期モータリゼーション）。つまり買物、学校、病院などへの移動の制約がなくなり、郊外にも住めるようになり、小売商店も郊外化し、交通渋滞は通勤時のみならず休日の郊外大型店周辺にも現れるようになった。これは1980年代の現象で、このころから世の中がどんどん自動車指向型に変わっていった。
- ・このため、これまでの交通渋滞問題がピーク時の通勤交通の問題であったのが、それに加えてオフ・ピーク時（通勤目的以外）の問題としても現れてきた。
- ・これまで、道路整備が追いつかないからTDMを実施するという発想があったが、そうではない。
- ・公共交通と自動車は、どちらか一方だけが良いということではない。つまり公共交通と自動車は適材適所で考える必要があり、もっとも適した手段をもっとも適したときに、もっとも適した状況のもとで使う必要がある。都市部はあらゆるものの密度が高く、都心部では自動車は十分に機能せず大量輸送が可能な鉄道が効率的で、一方、地方部では需要を束ねることができないため公共交通はうまくいかない。
- ・都心部では鉄道、郊外では自動車のような使い分け、メリハリが必要であろう。さらに、都心部と郊外を結ぶのは、当然、高密度輸送のできる公共交通になる。仮に、このようにメリハリをつけた交通手段、施設整備をしなかったらどうなるかというと、これは都市を否定することになってしまう。つまり、都心部の高密度性を否定しないことには、自動車がうまく機能しないということである。
- ・従って、都市の魅力を維持する、あるいはさらにそれを発展させるためにも、メリハリの効いた交通手段、適材適所で自動車と公共交通とを使い分けるということが重要である。そのためのTDM施策であり、それが自動車と公共交通の使い方を考えた施策のパッケージであ

る。

- ・今後行う社会実験では、事前・事後の評価をすることが大切である。どのような尺度で評価するかを事前に評価し、それに基づく事後評価を行うことで経験から学ぶことができる。さらに、このような事後評価を社会実験の関係者だけでなく、その他の自治体、NPO、企業など社会に伝えていく必要がある。

中川大・京都大学助教授

- ・めざすべきは、実態としての交通渋滞がどうかということではなく、この地域に暮らしている人たち、あるいは、この地域を訪れる人たち全体のモビリティの水準を上げていくことである。
- ・日本の都市はこれまで駅を中心としたコンパクトな都市を造ってきたが、これは経済効率、エネルギー効率に優れ、世界に誇れるものである。世界の多くの国が、日本の交通政策や都市政策を見習えという発想すらもってきている。それらの国が、いろいろな政策を進めつつある状況にあって、日本では新しい施策に向けての動きにおいて、少し遅れは始めているのではないか。
- ・都市構造なども、この20年、30年の間に低密度にまちが広がってしまっている。
- ・固定化した考え方というのは、財源、制度、あるいは組織などの面で現れてきており、発想を転換し、方向を変えていくことが望まれる。
- ・近年、公共交通も有料道路・高速道路も採算だけで評価される傾向にあり、社会全体に対してどういうメリットがもたらされているのか、市民が本当に必要なサービスは何かという視点から考えていくことが重要である。
- ・現在ある社会資本をより活かすという視点は重要であり、交通モード間の乗継などできることはいくらでもある。久御山町のバス等は新しい道路整備ができたことにより公共交通のサービスが向上した良い例で、これまで築いてきた社会資本を有効活用することは大切である。
- ・TDMは生活水準であるとか、都市構造の問題も含めた全体としての整合の問題から考えた施策であり、是非とも世界最高水準の都市圏をめざすという発想で議論していけたらと思う。

委員からの意見等

- ・都市構造の問題と交通問題とが密接に絡み合っており、その中でも都心回帰が最近の趨勢であり、マンションの動向としても現れている。以前は、郊外でのニュータウン開発を進めていたが、現在では、都心の再生事業が中心になってきている。
- ・アンケートによると、6割ぐらいが都心居住を志向しているが、4割ぐらいは郊外を志向し

ている。もちろん、世代、家族構成などによって異なっている。

- ・交通の問題は、都心部での課題と郊外での課題というように分けて整理する必要がある。
- ・これまでのTDM施策の取り組みは、どうしても安全性、確実性、公平性などを重視するあまり、成功をめざして小さくコンパクトにまとまってしまっていて失敗しないようにしている。従って、失敗から学べないケースが多かった。
- ・失敗も含めて大胆なことをやらないと、TDM施策はなかなか進まないと思う。そのため、既存のストックを有効利用して、一過性で終わってしまわないで、継続性が確保できるようにする必要がある。とくに、京都では、観光施策に積極的に取り組むことだと思う。
- ・タクシーは公共交通に位置づけられているが、個人的移動とも言える。違法駐車の問題などタクシーの公共交通としての位置づけという点からTDM施策と結びつけられないか。
- ・個人の交通行動を変えるような施策、「あなたの行動はこんな行動で環境にも交通にも悪い」ということを示していくような施策が必要である。