

*1 谷口綾子、藤井聡：豪州におけるモビリティ・マネジメント：パースとアデレードにおける取り組みとその比較・土計画学研究・論文集 25 (4), pp. 843-852, 2008.

*2 JCOMMのHPは、
<http://www.jcomm.or.jp/>

*3 南オーストラリア州政府消防委員会救援対策室施策官Julie Frittm氏へのインタビューから。

アデレードとパースから学ぶこと——「復元力」と「かしこい生活」

土井 勉 京都大学大学院工学研究科特定教授

オーストラリアのアデレードとパースを訪みたいと考えたのは、過度な自動車の利用を控えて環境負荷の少ない徒歩・自転車や公共交通への転換を促す交通政策であるMM (Mobility Management) の世界的な先進地^{*1}であり、継続的な取り組みが行われているからである。

MMは、市民などを巻き込んだ取り組みの場合には、「かしこいクルマの使い方プロジェクト」の名称が使われることもある。MMは、人々はきちんと準備されたプログラムによって提供される情報を認知することで、環境に対する協調的な行動に転換するものであるという前提にたっている。個人は、常に自分の利便性・快適性・利益の最大化を考えて行動するのではなく、MMで提供される情報等にもとづいて地域にとって望ましい行動を「考え」て「実行」することが期待されているのである。我が国でも近年、MMに関する実績が多く蓄積されている。その成果は、MMの導入に大きな役割を果たした京都大学の藤井聡教授を中心に設立されたJCOMM (日本モビリティ・マネジメント会議)^{*2}などで紹介もされている。

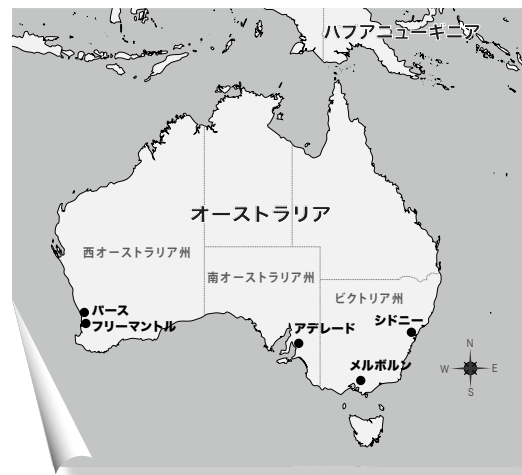
こうしたMM先進地のアデレードとパースの現状を、安寧の都市を考える視点から私たちは調査を行った。

アデレード ——「復元力」=レジリエンスということ

アデレードは、南オーストラリア州の首都で人口約110万(2006年)の大都市である。人口が集中している都心部以外は、低層で広大な敷地の住宅などが多く、人口密度の低い市街地が広がっている。郊外でも自動車交通量は多いが、道路に沿った歩道で歩行者の姿を見かけることは稀である。



▶写真1 賑わう都心部とLRT



「復元力」=レジリエンスの重要性

南オーストラリア州政府危機管理室で防災に関する取り組みを聞いた際に、「私たちの州は都市域が広く、人々が分散して居住していることから災害の備えを行政だけで実施するには限界がある。地域の人たちを巻き込んで日常的に防災活動を行うことが重視されている」とのことであった。そのうえで、災害が起こってもできるだけ早く地域が再生できるレジリエンス=復元力 (resilience) を高めることが大事であることを強調され、その実現にむけて、地域の人たちが日常的に顔を会わせ、コミュニケーションをとるなどを重視した施策を進めているとのことであった^{*3}。

レジリエンスは地域の人たちの結びつきによって構築されるものであり、安寧の都市を実現するには、コミュニティが重視されなければならないと、彼らも考えているのである。ここで言われているレジリエンスとは、「コミュニケーションを通してコミュニティを形成する」という安寧の都市を支える基礎的な概念に通じるものであると考えられる。

まちの様子

アデレードの郊外には低層住宅地が広がり、主要な公共交通はバスである。道路には立派な歩道も整備されているが、先述のように歩道を歩いている人を見かけることは多くない。一方、都心部にはオフィスや商業施設が集中し、歩道には人が溢れている。中心的な街路は南北に走るキング・ウィリアム通で、ここには郊外まで敷設されたLRTが通ってい



▶写真2 モールに隣接した大規模駐車場

る。都心部でのLRTの乗降は無料であり、都心内移動の「ちょいのり」交通として活用されている【写真1】。

東西方向のメインストリートが、ランドル・モールである。訪問した日は平日であったが、多くの人々のそぞろ歩きで賑わっている。バスやLRTで郊外から来る人だけでなく、都心部周辺に配置された大規模な駐車場【写真2】を利用して自動車で来訪する人も多い。

高齢社会への取り組みも重視され、路線バスでは低床式車両が導入されているほか、歩道の段差解消や点字ブロックの敷設も進んでいる。自転車の利用者も多く、専用道やバスレーンとの併用などにより、安全確保に努力している。店舗横などには数台単位の駐輪施設が広範囲に多数設置されていて、全体で多くの駐輪スペースを確保している。モールと交差する細街路での自動車の横断はできないが、物流を支える仕組みと小さな店舗の配置がモールを側面から支えると同時に、まちの賑わい空間となっている。

都心部の細街路の一部は、シェアード・ゾーンとなっている。歩道をつくらず、人と自動車とが道路を分かち合う仕組みである。ここを利用する自動車には、時速10kmの速度制限や駐車時間規制、停車禁止措置などが課されている【写真3】。

パース——「かしこいクルマの使い方」から「かしこい生活」へ

パースは人口約150万、西オーストラリア州の州都であり、インド洋に臨む位置にある。緑も豊かで、都心部は「世界一住みやすいまち」と言われることがある。都心部はモール化されたマレー通に、百貨店MYERをはじめとする多くの商業施設が立地し、平日でも多くの人通りがある。

Travel Smart (かしこいクルマの使い方)

西オーストラリア州政府交通政策局を訪問し、MMなどの

*4 西オーストラリア州政府交通政策局交通政策とシステムに関する政策官 Luke O' Donoghue氏へのインタビュー。

交通政策の現状についてヒアリングを行った。まず、目標年次を2031年とする州政府の「基本計画」に関する説明を受けた。西オーストラリア州では温暖化が著しいために、温暖化対策への取り組みが重視されているとのことであった。

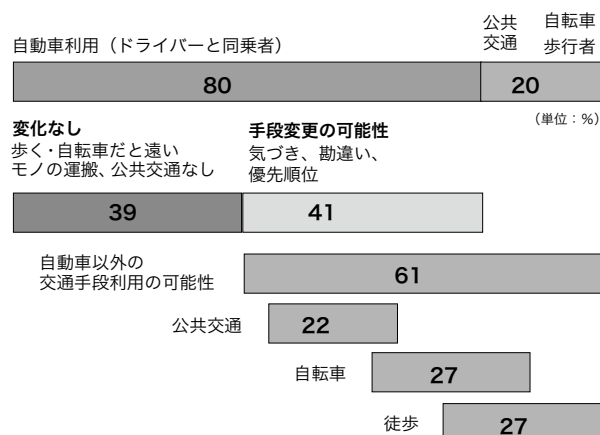
地域の魅力を高める都市戦略としては、liveable city, prosperous city, accessible city, sustainable city, responsible cityの5つの方向が提示されている。liveable cityは、都市戦略のトップに掲載され、住民や来訪者の安全を確保し、魅力ある都市を形成するうえで不可欠な要素とされていることに注目したい。

この基本計画を受けて、パースを中心とする都市圏では、持続可能な地域とするために温室効果ガスの排出量低減など、環境負荷を下げるのが重視されている。交通部門では、自動車から他の交通手段への転換を企図して、多様な交通手段を適切に組み合わせて、人々の移動を支える総合交通政策が策定されている。

具体的には、Travel Smartによる交通行動の態度変容、自転車利用の推進、歩行者や障がい者が安心して歩くことのできるまちづくり、EVなどエネルギー消費の少ない電気自動車の導入などの取り組みが進められている。

パースでは、交通政策を推進するために、交通行動を把握する大規模な調査が実施されている。調査の結果、公共交通分担率は6%、自動車利用（運転者）は58%、自動車利用（同乗者）は22%であり、二つの自動車利用の割合の合計は80%である。

【図1】に見るように、80%もの自動車利用者のうちの39%は、「荷物がある」、「利用できる公共交通がない」、そして「徒歩や自転車には遠距離過ぎる」などの理由で、自動車以外の交通手段への転換は容易ではない。しかし、他の41%の自動車利用者に対しては適切な情報を提供し「気づいてもらう」ことによって、自動車以外の交通手段に転換できる可能性があると考えられる。この41%の自動車利用者に現状の非自動車利用者の20%を加えると、合計61%の人たちが自動車以外の交通手段を利用する可能性がある。



▶図1 パースにおける自動車から他の交通手段への転換可能性*4

*5 Luke O' Donoghue氏からの提供資料。



▶写真3 Shared Zone

パースでは、自動車から他の交通手段への転換可能性がある人々と既存の非自動車利用者とを合わせて22%の人たちが公共交通で、27%の人々が自転車で、さらに27%の人たちが徒歩で交通できるように、公共交通サービスの提供、自転車道や歩きやすい歩道の整備などに取り組んでいる。

以上の施策に加えて、Travel Smart (かしこいクルマの使い方) のプログラムが実施されている。居住者、勤労者などに、自動車から他の交通手段への転換を促すき細かい情報提供やワークショップなどを行うプログラムである。[写真4] は、小学校におけるTravel Smartの取り組み事例を紹介したものである。親が子どもたちを自動車で送迎することをやめて教師と親と生徒とが一体となって自転車を利用する講習や学級活動、集団登校など、さまざまなイベントの実施に取り組んでいる。

パース都市圏では、およそ39万人がTravel Smartに取り組んでいる。その結果、実施前と比較して、世帯単位で自動車利用が10%減少し、徒歩が26%の増加、自転車は58%、公共交通の利用も18%増加し、大きな効果を上げていることが確認されている [表1]。

Living Smart (かしこい生活) へ

温暖化を防止するには、交通行動の変化に期待するだけでなく、より効果を上げるために生活全般＝ライフスタイルの見直しが必要だということで、Living Smart (かしこい生活) プログラムが実施されることになった。これは、①節電、②節水、③交通、④廃棄物処理 (家庭ゴミを肥料にするなど) の4つの部門から構成され、約1年にわたって各家庭での取り組みをサポートするものである。各家庭には①～④に関するさまざまなアドバイスやお得情報、節電に関するチェックリスト一覧表など、親しみやすさを重視したパンフレットをパッケージにしたエコバッグが配布される。

この成果も出はじめている。参加者一人当たり、①節電で940kg、②交通で370kg、他の2つの部門を併せると、1年間に約13トンの二酸化炭素の排出を削減できたことが報告されている。

さらに州の単位でも、かしこい生活を進めるために自転車

▶表1 パースにおけるTravel Smartの効果

	トリップの増減率 (%)
自動車	-10
徒歩	+26
バイク	+58
公共交通	+18

(143,000人のデータより)

利用の促進、歩行環境の整備、バリアフリーの推進に関する計画と教育、インフラ整備、制度化、関係者による支援、効果の測定に取り組んでいる。

こうした活動の実施にあたっては、交通部門だけでなく、州政府のさまざまな機関と政策面で協調する必要がある。

実際に、保健行政、環境行政、交通安全、財務などの政策部門と、計画策定や施策において連携が行われている。

まちの様子

市内を循環する路線バスのCATには3ルートある。いずれも無料のノンステップバスで、都心部へのアクセスとして活用されている。路線、バス停の位置から、都心回遊を支えるものではないと考えられる。

我々がパース市内を見ることができたのは3月11日の午後からであった。東日本大震災が起こったことはこの日の夕刻に知った。まちの中を歩いていると、午後3時頃にはすでに仕事を終えた雰囲気できつろぐ人々を多く見かけた。当日は金曜で、早くに仕事を片付けて自由時間を作り、生活を楽しんでいるのである。なんとも羨ましく感じたしだいである。

夕刻にモールの末端で帰途につく人々を観察していると、バスで帰宅する人々もいるが、それ以上に多くのグループや家族連れがMYERの大きなショッピングバッグを持って駐車場ビルに入っていく。都心部内は徒歩で回遊するが、自宅からのアクセスには、まだ自動車が多くの利用されているということである。

[写真5] は、パースとフリーマントル間を結ぶ鉄道に掲示してあるステッカーである。「あなたよりも座ることを必要と



▶写真4 小学校におけるTravel Smart*5



▶写真5 「学生は安い料金なので席を譲りましょう」
(パースとフリーマントル間の鉄道で)

している人に席を譲りましょう。学生諸君は料金が50セントなので、座席を譲りましょう」と呼びかけている。これは良いと思った。たんに「マナーを守りましょう」ではなく、学生運賃を明確にしたうえでの説明は力強いものがある。

最後に

オーストラリアの2都市に限った印象となるが、まず都市内で気づくことは歩道の段差解消、ノンステップバスの導入など、バリアフリーの取り組みが進展していることである。高齢社会への対応も積極的に行われている。しかも、この2都市とも都心部の公共交通は無料である。都市のインフラストラクチュアとして公共交通が位置づけられ、市民も都市活動を支える「公共」的な意味と意義が公共交通にあると判断しているからである。

しかも無料ということは、私たちのような観光客を含む利用者の料金をも市民が税金として負担する意思決定をしているということでもある。都心部が無料であることは、市内の他の地域と異なり、都心部が市にとって特別な場所であると市民は理解しているということでもある。こうした意思決定のあり方は、我々が都市政策を考える場合に参考となる。

また、2都市の訪問を通して多くのことを学ぶことができた。それは、安寧の都市のデザインを考える場合に極めて重要となるコミュニケーションとコミュニティの力とを重視した「復元力」というキーワードであったり、Travel SmartからLiving Smartへの発展などの施策であったりした。異なる分野の専門家ともに現地に行くことで、実感と理論を両輪に多くの気づきがあったことは大きな成果であった。