

# WORLD REPORT

## 海外レポート

慢性的な交通渋滞に悩まされ、その打開策として新しい道路を建設。しかし数年後には、また車が溢れる結果に……。そうした背景から日本でも交通需要マネジメント(TDM)が、議論されるようになってきた。総合的な交通政策の成功例を取り上げる。

## 北米都市の総合的な 交通政策に学ぶ

先般、札幌市内の環状線道路が、北大キャンパス内を地下トンネル化して建設される旨の新聞報道がなされておりましたが、最初の計画から数十年を経てようやく環状線が完結する見通しが立ったこととなります。

1年程前になりますが、1995年12月にカナダ・バンクーバー市協議会は、British Columbia大学周辺道路の交通渋滞を減少し近隣地区の環境を改善するために

- 自動車交通を直ちに1993年レベルに凍結
- 西暦2000年までに現在より30%交通量を減少させる

ことを原則として、大学、市、および公共交通機関などの関係機関に対して交通需要や駐車需要を管理する総合的な方策の立案とその実施を要求しました。具体的には、大学当局に対しては、

- 駐車場スペースの減少、特に無料駐車場の制限
  - 駐車料金の増額
  - シアトル市におけるUpassのようなシステムの導入
  - 公共交通機関利用のための授業時間割の調整
  - 自転車施設の改善  
などを勧告するとともに、市当局に対しても
  - 公共交通機関優先レーン等の公共交通機関優先策の拡充
  - 自転車道路の建設促進
  - 道路建設予算の公共交通機関や自転車施設への振り替え等の施策の実行を要求しています。
- さらに、公共交通機関に対して
- 便数の増発やRapid Bus, Express

Busなどの高速バスの導入、あるいは路線の延長等によるサービスの向上

- バイクとバスを利用したインターモーダルシステムの提供
- 授業の時間割とバス時刻との調整を求めています。

ここでの特徴的なことは、大学の駐車料金の増額による増収を通勤・通学定期の割引に当てることを提案していますが、柔軟な方策によって乗用車から公共交通機関への転換を巧みに促しています。

勧告書の中では、米国ワシントン州シアトル市におけるUpassシステムが、大学と周辺道路における総合交通需要マネジメント政策の成功例として紹介されています。これは1991年9月より、ワシントン大学が大学の開発計画にあわせてシアトル市当局との協力のもとに、大学キャンパスと周辺地域における交通需要の抑制と公共交通機関のサービス改善のために導入した総合交通政策です。

すなわち、約50,000人の大学関係者(学生、教職員)を対象として、Upassと称されるバスを購入(学生:27\$/四半期、教職員37.5\$)することによって、

- 地下鉄や公共交通機関の割引
- 大学内一般駐車場利用割引
- 週3回までのカーブール専用駐車場の無料利用
- バンプルへの助成
- 夜間のシャトルバス
- 相乗り相手の調整便宜
- 自転車利用の便宜
- 周辺商店街での一般商品の割引



北海道大学工学部  
土木工学科助教授  
中辻 隆

• 緊急時にタクシーによる帰宅等の恩恵に浴することができます。

ここで、カープールやバンプールは個人の車やバンタイプ車による相乗り通勤・通学のことです。

一方、Upassを所持していない場合には、単独通勤・通学に対して数10\$、同時に駐車場の利用に対しても数10\$の負担が求められます。すなわち、乗用車を利用した単独の通勤・通学に対しては負担を大きくし、相乗りや公共交通機関を利用した通勤・通学に対しては、恩恵が大きくなるような仕組みになっています。ここでも、このプログラムに必要な経費の40%がUpassの売り上げですが、30%が駐車場の料金収入で賄い、乗用車利用の抑制を図っています。約36,000人の学生、教職員がこのプログラムに参加し、キャンパスへのピーク時の交通量が16%減少し、逆に公共交通機関の利用が35%向上したと報告されています。シアトル市におけるUpassプログラムは、このような交通需要政策の中では成功した例として高く評価されています。

バンクーバにおける施策は、施設（大学キャンパス）に対する交通需要をその地域と調和させようとする試みと理解できます。私たちの周りには、都心のデパートや郊外部のスーパーなど、過大な交通需要が周囲の地域の交通状態や環境を阻害している例を数多く見ることが出来ます。

今後、わが国においても、道路や施設の計画に当たっては、事前にその影響を評価し、必要な場合

には具体的な数値目標を示して抑制策を提案することが重要になってくると予想されます。

現在、わが国においても、大都市に限らず地方の中小都市においても交通渋滞が大きな社会問題になるとともに莫大な経済的な損失を招いています。新しい道路を建設しても数年の内に自動車が増え、その一方で道路の建設には多大の時間と経費を要することから、交通需要そのものを抑制しようとする交通需要マネジメント＝TDM (Transportation Demand Management) が議論され始めています。

TDMに関するITE (米国交通学会) やTRB (Transportation Research Board) の研究レポートに見るように、カープールやバンプールなどの多くのTDM政策が期待した程の効果が上がっていない例も数多くありますが、シアトル市やバンクーバ市の例に見るように、関係する機関を含む総合的な施策の立案と柔軟な組織と資金の運営が重要であると言えます。

ここでは、大学のキャンパスに関連したTDM政策の紹介を行いました。企業との協力のもとに、公共交通機関への誘導策として、Metrochekプログラム (ワシントンDC) やEco Passプログラム (デンバー) が試みられています。企業が従業員の公共交通機関利用に金銭的な補助をする際に税制上の優遇処置を受けることが出来るようになってきました。また、多くの企業が都心を離れ郊外部に移転したために都心部に取り残された低所得者層の通勤を確保するための

Bridges to Workプログラムも、州の交通や厚生に関する行政機関や企業との協力によって、ボルチモア、シカゴ、ミルウォaukee等で実施されています。

北海道大学のキャンパスは、札幌市の都心部に位置し、今なお原始の森が残り、少なくなったとは言え野生の動物も生息していると言われています。その恵まれた自然環境は市民の共有財産として市民や観光客に憩いの場と時を提供しています。しかし、計画日交通量が40,000台を超える道路の建設は、キャンパス周辺の道路・交通環境を大きく変化させることが懸念されています。従来より既に日交通量10,000～20,000台の道路に四方を取り囲まれ、朝のピーク時に限らず日中においても慢性的な交通渋滞が発生しています。また、キャンパス内にあっては、教職員や出入りする関係者による車によってその自然が少なからず損なわれています。この機会にキャンパス内とキャンパス周辺も含めた総合的な交通政策の立案が望まれます。

なお、ここでの詳しい資料は、インターネットを通じて入手することが出来ます。

バンクーバ市：

[//www.city.vancouver.bc.ca/ctyclerk/cclerk](http://www.city.vancouver.bc.ca/ctyclerk/cclerk)

シアトル市：

[//www.fta.dot.gov/fta/library/program/UPAS/UPAS.html](http://www.fta.dot.gov/fta/library/program/UPAS/UPAS.html)

TDM関連：

[//www.fta.dot.gov/fta/library/program](http://www.fta.dot.gov/fta/library/program)

[//www.HHH.umn.edu/Centers/SLP/Conpric/conpric.htm](http://www.HHH.umn.edu/Centers/SLP/Conpric/conpric.htm)

ITS関連[//www.itsonline.com](http://www.itsonline.com)