



## 都市交通問題と駐車政策

毛利 正 光\*

われわれの研究室は都市計画や交通計画に関連する交通問題を中心とした研究を行なっている。交通問題は都市問題のなかの中心的課題であって、都市問題は交通を抜きにしては考えられない、都市活動、都市造りの根幹をなす都市交通体系をめぐる幾多の論争がなされ、種々の交通対策が実施されてきたが、現実の社会ではモータリゼーションの急激な進展に伴って道路交通の混乱渋滞は年々激しさを加え、都市機能の低下と生活環境の悪化をもたらしてきた。そのため道路は作ってもすぐ車で一杯になり無用の交通を誘引するから、いっそ道路の建設は見合わすべきではないかとか、それに最近では交通事故に加えて自動車の排気ガスによる大気汚染や騒音、振動などの公害の発生により市民生活に重大な影響を招く社会問題として、国民の関心が向けられるようになってきた。

世界の大都市は、ほぼ同じような状況にあって、交通問題解決のために非常な努力をしているわけであるが、現状では、これさえやれば問題は完全に解決できるといったような万能薬的な対策といわれるものは見当たらないようである。

ひるがえってわが国の交通政策を顧みると、道路交通のラッシュが盛んに議論されるようになってきたのは昭和30年に入ってからで、このころまでの自動車は文字通りのステータスシンボルで、一部の特権階級の持ちものであった。これを一般大衆が利用できるようにすることが交通政策の中心的課題であって、国の助成援助による国民車の研究が行われたりした。このころの議論の中心となったのは主として、大衆化し国民の足となってきた自動車によって、道路が混雑する問題であった。道路に自動車がふえ

て混み過ぎるという問題であって、このまま放置すれば、やがては都心の道路が自動車の洪水のために沈没してしまい、都心の機能がマヒするであろうという心配があった。このように増え続ける車をさばくために道路をよくしよう、つまり自動車の増加に対して道路の容量が小さすぎるという自動車台数と道路面積との比較で路面交通が議論されてきたのである。このころ都心の道路網の再編成、道路幅員の増大であるとか、高速道路の計画などが行われることとなったのである。

昭和30年代後半に入ってから急激なモータリゼーションの進展に伴って、交通の混雑渋滞の現出、駐車場不足といったような問題が登場してきたのであるが、まだこのころは、問題は自動車だけの問題であって、人との関係について議論されるという傾向はなかった。ところが昭和40年代に入ると、この議論の中に歩行者つまり「人」の問題が登場してきた。車が増えれば当然人の事故もふえるわけで、交通事故死者の数が、全国で毎年1万4千～1万5千人を越える状態が続いた。このため交通事故対策が大きな社会問題となり、事故防止が国民の悲願となった。そして「交通戦争」という名で呼ばれる非常事態宣言が全国的に行われ、交通事故対策として、信号機の設置、歩行者と車の分離、横断歩道橋の建設、一方通行の実施等各種の交通安全対策が重点的に行われるようになってきた。そして最近では交通事故の問題に、大気汚染光化学スモッグ、騒音振動などの公害問題が新しく加わってきた。車公害が人体におよぼす影響を中心とする交通問題に変わってきた。環境基準からの交通規制、都心への乗り入れ規制など車の利用の仕方について道路交通問題が議論されるようになってきたのである。これが戦前から現在まで自動車が増え続けてきたことに

\* 毛利正光 (Masamitsu MOHRI), 大阪大学, 工学部, 土木科, 教授, 工専

関連して起ってきた問題とその対策のあらましであるが、今まで行政当局が一貫して取り続けてきた政策は、自動車の規制をせず、もっぱら警察による交通の取り締りに力を入れるというものであった。限りなく増え続ける車に何ら規制もせず道路上にひしめく車を罰則で取り締ろうという考え方である。都市交通対策のすべてが警察による交通取り締りにしわよせされているのが実情である。多少の道路構造の改良も行われてきたが、これからは車の保有、車の利用に関する規制と平行して、調和のとれた総合交通体系の確立を図ることが重要な課題となってきた。

われわれの研究室は、このような問題を解決し、よりよい生活環境の造成のための研究調査に取り組んできている訳であるが、古くて新しい交通問題は、何んと言っても事故防止対策である。交通事故は昭和45年をピークとして、ここ数年漸減しており、その意味では交通戦争は後退しているといつてもよいが、昨51年中になお9,734人が交通事故により死亡しているのが現状である。交通安全施設の計画設計を初め、安全施設の設置基準や設置効果の人間工学的研究を精力的に進めている。以上の短期的な対策に対して、長期的対策と言われる都市計画的観点に立った安全な街造り、都市改造等が重要であつて、われわれの提案になる土地区画整理によって新市街地の造成が愛知県下で実施されているが、このような都市計画事業の効果に対する答もやがて得られるものと思う。

つぎに現在最大の課題となっている交通公害は関係者が等しく頭を悩ましている問題で、その解決には車の構造の改善を中心として、その他道路構造などについて色々な対策が講じられつつあるが、この問題の解決には車を減らすことが最大のねらいとなつてきている。車を減らしていく具体的方策としては、空間的規制、時間的規制、経済的規制などが考えられている。つまり都心の一定地域を区切って車の進入を禁止する歩行者天国、買物広場のような歩行者専用地域を設定することが空間的規制であり、特定の時間帯だけ車を排除する方法が時間的規制

で、経済的規制はガソリン代を高くするとか、都心乗入れ税を課すなどの方法であるが、さてその実行となると困難な問題が多い。この他に都心の交通渋滞を防止するために都市周辺部に交通渋滞を人為的に起させて、ある一定以上の車は都心に入れないようにするとか、都心の駐車場をコントロールして都心に持ち込める車の台数を規制するなどの、いわゆる技術的方法が考えられている。

これらの方法は不要不急の車を減らそうという考えから、最も不要不急の車はマイカーであるとみなし、まずこれを減らすことが考えられた。しかし具体的に実施するとなると自家用車のうちどれがマイカー通勤であるか判断するのは容易でなく、甚だ実行困難な問題が生じることになる。したがってバス専用レーンや優先レーンを拡大するとか、公共交通機関を増強して自家用車の利用をできるだけ防ぐような対策が考えられている。すなわち先に述べた総合交通体系の確立であつて、大都市圏での各輸送機関の適正な分担率を達成しうる輸送体系の整備を図ることである。このような対策のなかで、具体策として最も有効で実行可能な方策は駐車規制であると考えられている。われわれの研究室でも現在最も重点をおいている研究でもある。

わが国では駐車場法（昭和32年制定）によつて、都心のビルには駐車場付置義務が課せられているが、都心部での駐車規制を強化する方法として、新設ビルの駐車場の開設を許認可制にするとか、路上駐車禁止を強化して、無制限の増加をおさえる政策、あるいは駐車税をとるとか、官公庁など公有地の駐車場を有料化するなど都心部での駐車規制条件を強化する方法である。一方大都市周辺部では自動車の動きをへらすために特定時間帯の通行制限をするなどによつて自動車の利用を少しでもあきらめさせるとか、郊外駅近くにパークアンドライト用の駐車場を設け都心へ車を持ち込まないような具体的な駐車政策を実行することで、このような政策は市民生活に多大の影響を及ぼすので慎重な検討を要するが、近い将来実行に移されることとなるものと考えている。