

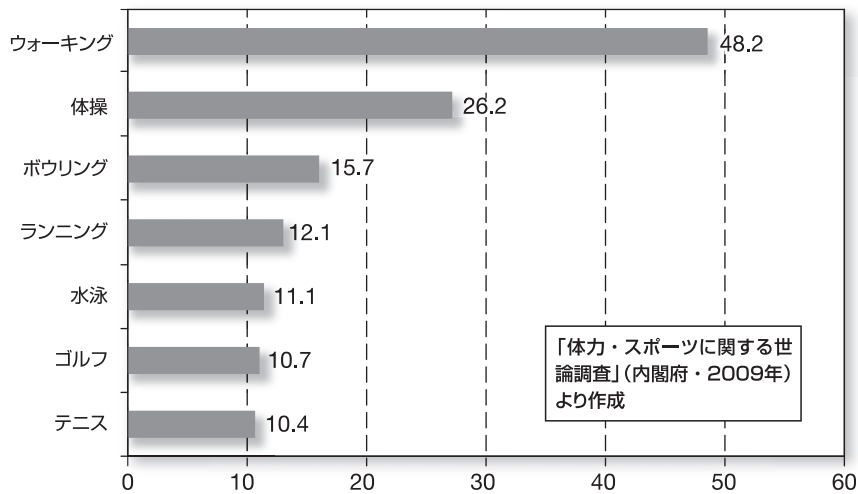
強いライフスタイルをつくりあげる

—交通と省エネの側面から

環境配慮と 脱クルマへの動き

最近 携帯音楽プレーヤーを聞きながら街中を歩いている人や派手な服に身を包み颯爽とスポーツ自転車で走り去るサイクリストを目にすることが多くなつた。すがすがしい空気を吸いながら、普段は通り過ぎてしまふ何気ない街の風景を眺めたり、季節のちょっとした変化に気づいたりするのは、心身に安らぎを与えてくれる。

平成21年に内閣府によって実施された「体力・スポーツに関する世論調査」によると1年間に行つ



【図1】 1年間に行った運動・スポーツの種目



【図2】 コミュニティサイクルのしくみ



自轉車通行帶

た運動・スポーツはウォーキング48・2%（複数回答）で他の項目を圧倒している（図1）。しかも年齢、性別を問わず行われており、人を選ばず、手軽に行うことができる運動として定着していることがうかがえる。

自転車についても電動アシスト自転車が少ない。特に坂が多い地域では、オシャレなモデルの開発もあいまつて高校生など多様な層にも広がっている。自転車国内販売動向調査（財）自転車産業振興協会によると、1店あたりの電動アシスト自転車の販売台数は、平成15年は9台／年であったものが平成23年には17台／年と大幅に増加した。

ている。このように以前は年をとって体力がなくなると自転車をあきらめていた人や坂が多く地形的に自転車が行きにくい場所であっても、電動アシスト自転車という有力な選択肢が増えた。

こうした徒歩や自転車が増えつつある背後には、健康に気をつける人が増えたのに加えて、地球温暖化の防止や節電、省エネルギーへの協力から環境に配慮した行動をとろうと意識的に日常生活行動を変えた人も多いだろう。特に低環境負荷型の交通の実現に向けて自転車は有力な選択肢であり、パリに導入された大規模なレンタサイクルを例に出すまでもなく、日本にも地域に定着したレンタサイクルシ

ステムは数多く、コミュニティサイクル(図2)といわれる乗り降り自由のシステムもみられる。

最近では、道路における自転車の走行空間の位置づけも見直されつつあり、自転車によるまちづくりも進みやすい環境が整ってきた。それに加えて、まちの賑わいづくりの一環として、クルマでアクセスしやすい郊外の大規模ショッピングセンターではなく、中心市街地の小売店舗が集積した地区を利用してもらうように、歩道の整備や車両の通行制限などが進められている。今後、クルマからの転換先として自転車はますます有力な選択肢となっていくであろう。

省エネ性が高く
環境負荷が小さい自転車

そもそも自転車はクルマと特色が近いにもかかわらず環境負荷が小さいという特徴を持つ。2～5 km くらいの距離帯で競合する自転車をクルマ、バスと比較してみよう。

自転車はクルマと同じようにドアツードアの自由なアクセス性が保証されているし、クルマほどではないにしろ速くて便利で、1回の利用にかかる費用は安い(クルマは本体価格や駐車場代を考えれば決して安い乗り物ではないが、

松村 暢彦 (まつむら・のぶひこ)

大阪大学大学院工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻都市再生マネジメント領域准教授。1968年生まれ。大阪大学工学部土木工学科卒業、同大学工学研究科土木工学専攻修了。主な研究領域はモビリティ・マネジメントによる態度・行動変容に関する実証的研究、まちづくり・都市計画の公共受容に関する研究。主な著書は、『モビリティ・マネジメントの手引き』（共著、土木学会）など。

残念なことに使用時に意識されるのはせいぜいガソリン代程度)。自転車もクルマと同じく交通事故のリスクが高く、十分注意しなければならぬという点はあるが、クルマに比べて消費カロリーが多く健康的で、環境負荷が0という大きなアドバンテージがある。また、ヨーロッパでは文化として定着しているように、自分の趣味や嗜好を表現する手段としても機能する。それに比べてバスは、乗るためには時間に合わせてバス停に行かなければならないし、1回ごとに200円前後の運賃を支払わなければならない。地域の交通を考える住民ワークショップを開くと「1回の買い物になぜ往復400円以上も運賃がかかるのか。もっと安くしろ!」といった声はよく聞く。

そうしたことから、クルマからの環境にやさしい交通手段の転換先として自転車は有望な選択肢であることは明らかである。だが、果たして手放しで(交通事故への配慮は進めつつ)、自転車の利用を促進していくてよいものだろうか。

サイクルシェアリング社会実験からの思い

ここで私の心に残っているひとつの傷のよう

マから自転車への転換が進み、クルマの利用頻度が12%減、二酸化炭素では18%の削減に成功した。実験企画当事者としても「やった成功だ!」と、ここまで喜んでいた。

ところが、バスの利用頻度をみた時に大きな戸惑いを感じることとなった。バス利用が73%減少したのである(図3)。大学と駅を結ぶバス路線はなく、さほどバスには影響を及ぼさないと考えていたのが、この数字を見た時にこの実験は無邪気に成功といえたものではないと感じた。

このシステムを長期的に拡大していった時のことを考えると、確かに利用者にとっては便利になるであろうが、もしかするとこのシステムがバス利用者を奪うことによって周辺住宅地のバス路線がなくなってしまうかもしれない。そうするとバスしか利用できない人にとっては移動に大きな制約を受けてしまうこともありうる。

これ以降、私は自転車を利用する時に一種の地域への罪悪感といったら言い過ぎかもしれないが、後ろめたさを心の隅に感じながら乗ることになる。もちろん、この一事例をもって自転車の促進はバス利用の衰退を招くと考えるのは早計であるが、地域の交通のあるべき姿を考える際には少なくともその可能性は考えておかなければならないであろう。

なものを紹介したい。

2003年に大阪大学でサイクルシェアリングの社会実験を行った。その時は自転車を利用者にレンタルするのではなく、利用者同士で共有物である自転車をシェアする、共有の文化を育てたいという意気込みでレンタサイクルと呼ぶずにサイクルシェアリングとした。阪急北千里駅に阪急電鉄の協力を得て駐輪場を用意してもらい、その当時としてはまだ珍しかった電動アシスト自転車を30台設置した。電動アシスト自転車を用意したのは、北千里付近は坂が多いということ、良いものだからこそシェアすべきだという意図があったことによる。

使われ方としては北千里駅付近の住民が通勤時に自転車を使つて駅に置き、その自転車を大阪大学の学生が大学まで乗つて、授業が終わる夕方までに駅に返却し、その自転車を帰宅する住民が使うといった正利用と逆利用を組み合わせたシステムを想定していた。2003年10月から3カ月間の実験で、40名のモニターを募集し、2000円/月の有料で実施した。

利用状況としては当初の思惑通り、正利用のピークは朝夕に、逆利用のピークは貸し出しが午前中、返却が午後となった。実際にこのサービスがある場合、月額いくらぐらいを支払ってもよいかという利用者の支払い意思額も調査

強いライフスタイルをつくりあげる

まちづくりとしては、近畿大学の久隆浩先生が指摘するように

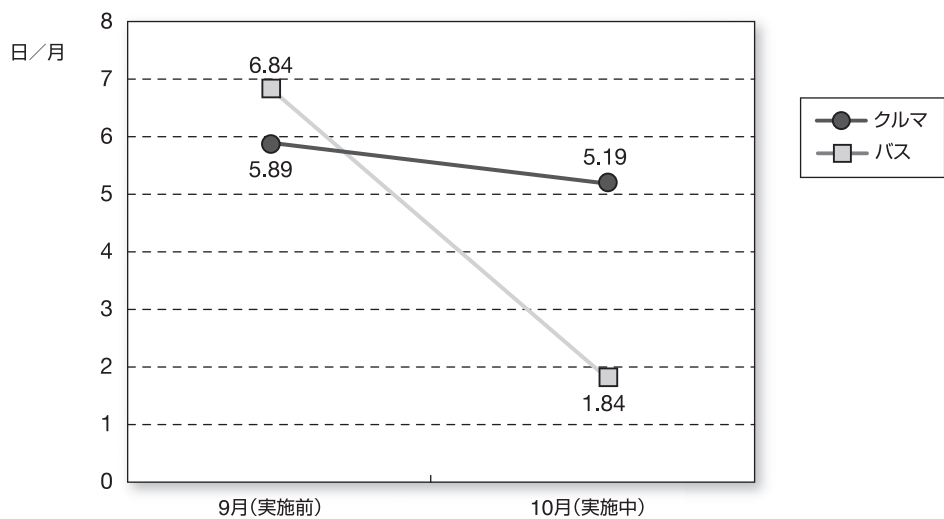
● まちを変える

● 私たちとまちの関わりを変える

の2つの方向性がある。

「まちを変える」とはハード的にまちをつくっていく、自転車でいうとレンタサイクルの充実や自転車道の整備などがあげられる。もうひとつの「私たちとまちの関わりを変える」とは、私たち一人ひとりが自分とまちとの関係性を再構築していくことによるまちづくりである。

最初に述べたように、自分の健康のために、省エネルギー、環境のためにクルマをやめて歩く、自転車に乗ることは極めて重要である。にもかかわらず、後の事例を紹介したのは、交通は自分だけではなく、地域に対して良い面も悪い面も影響を与える社会的行為であるという認識を持つことの重要性を強調したかったからである。「破滅への道は善意で敷き詰められている」といわれるように、やりやすい行動、乗りやすい行動ほど美しく見えることが多い。正負の側面を



【図3】サイクルシェアリング社会実験による交通手段の利用頻度の変化

多面的に認識した上で、自分で判断し、行動することが重要である。

交通行動に限らず、買い物など日常生活のありとあらゆる行為は社会とつながっていて、様々な影響を社会に及ぼす社会的行為である。環境は重要であるが、そのなかのひとつに過ぎない。たとえば、地域福祉、地域での支え合いもひとつであろう。地域の中の私と同時に私の中の地域も忘れてはならない。また、便利、快適、安全なども該当するであろう。こうしたいろいろな影響を社会に地域に与えるとした時に、私はどの行動を選ぶのかを時と場合、場所にに応じて様々な私の価値観に折り合いをつけて判断していくことが大切である。

自分の行動を変えたらすぐに社会が変わるわけではないが、一つひとつの社会的行為は自分たちの未来の社会への投票である。選挙は何年かに一度しか訪れないが、自分の行為による投票は毎日行われている。自転車に乗ってはいけないというわけではなく、また逆に自転車に乗らなければならぬというわけではなく、そうした判断を自分で行い、その判断に責任を持つという態度が、〇〇ブームに踊らされない、私の価値表現としての強いライフスタイルをつくりあげると信じている。