



スローなまちづくりには「速い」交通から「遅い」交通へのシフトチェンジが欠かせないが、日本の都市交通は、これからのようなヴィジョンを描いていくべきなのだろうか。欧州が成し得てきた取り組みを指針とし、日本のモビリティ改革の実現可能性を探る。

# モビリティ 変革で スローシティは 実現できるか

土井 健司  
Doi Kenji

スローは成熟社会を象徴する言葉である。スローフードやスローライフなど、スローを形容詞とする言葉は日常に浸透しているように見える。だが、スローな移動を意味するスローモビリティという言葉はまだまだ巷では聞かれない。豊かさの実現において、移動という対象は未だ二の次でしかないのだろうか。しかし、移動に関する市民の関心は決して低いわけではない。満員電車の解消や道路の渋滞緩和などは、今日に至るまで市民の重要な関心事である。問題は、移動に関する我々の視野の狭さにあると思われる。筆者は移動に対応する専門用語として「モビリティ」を用いているが、この言葉は人や社会の可動性、いわば人の潜在能力や社会の活力に関わる概念である。

場所をつなぎ人や物を運ぶという意味で用いられる「トランスポート」とは、次元の異なる上位概念である。トランスポート (transport) ≡ 入力あるいは投入、モビリティ (mobility) ≡ 出力あるいは成果、という構図で捉えれば分かりやすい。それでは改めて、今日なぜスローなモビリティが求められるのか。また、都市との関わりにおいてどのような可能性があるのだろうか。

## 都市の ダイナミックスと 思考停止の モビリティ

人と同様に都市は生き物である。人の一生に準えるならば、都市にも少

どい・けんじ / 1960年生まれ。大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻、教授。専門は、都市交通計画、都市政策、都市デザイン。共著に『都市の地下空間——開発・利用の技術と制度』（1998年）『都市のクオリティ・ストック』（2009年、ともに鹿島出版会）などがある。

送を前提とする公共交通は衰退し、自家用車への依存度が高まることになる。日本の多くの都市は、未だこの逆都市化段階（都市衰退）に喘いでいるが、幾つかの都市は再都市化段階へと進むうとしている。この第4段階でのモビリティの役割は、郊外化段階のそれとは対照的に、都市の集積核（Chart 1中、濃いグリーン丸）を短距離かつ中低速に結ぶことである。

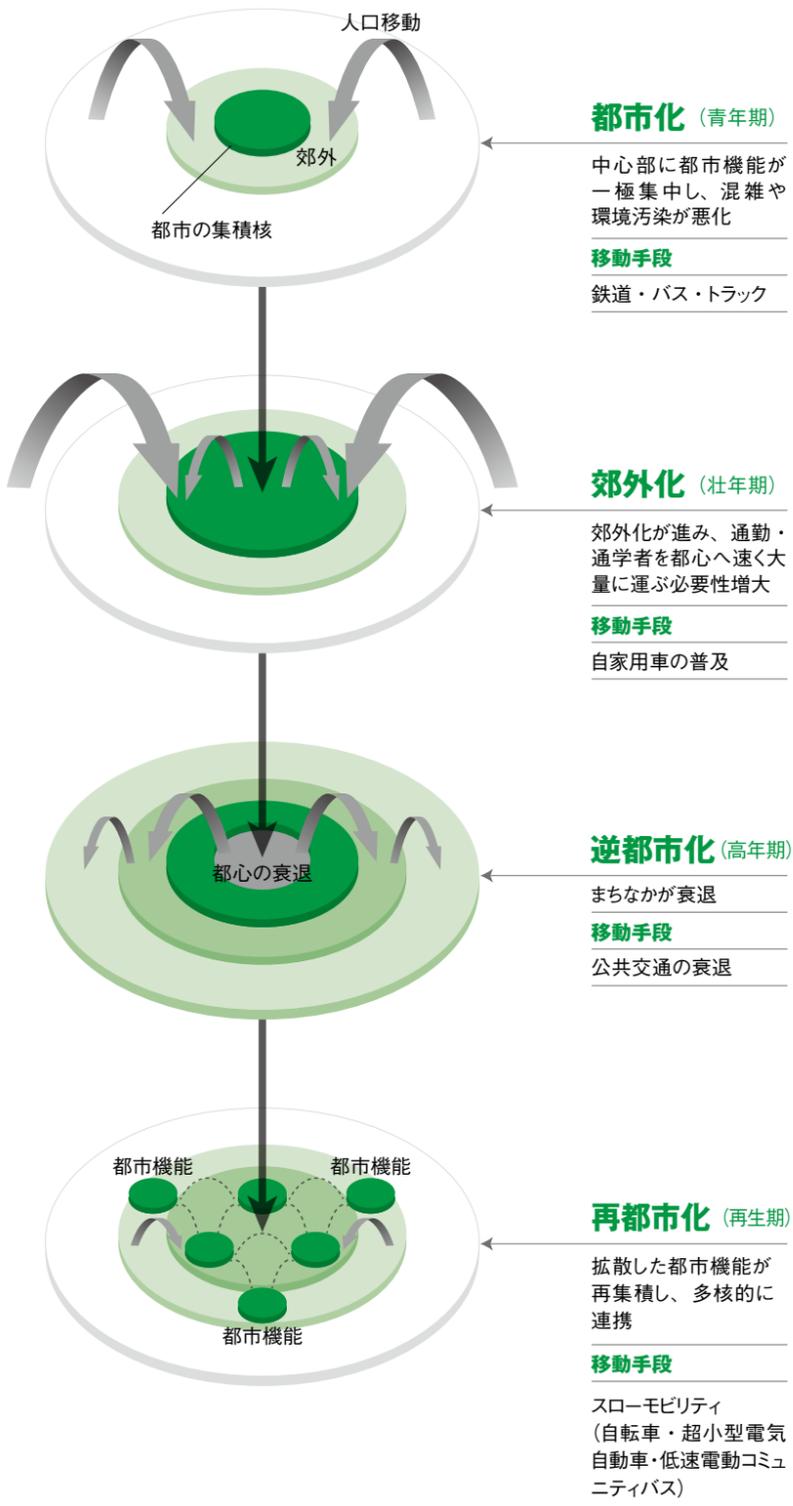
短距離・中低速のモビリティを追究した結果が、欧州の都市に見られる自転車革命である。ロンドンを例とすれば、近年、テムズ川を越えて都心へと

向かう道路交通に占める自転車の割合は全車両数の4〜5割に至っている。都心と郊外を結ぶ長距離移動を可能にする、12本の連続的な自転車レーン「サイクルスーパーハイウェイ」や、大規模な「コミュニティサイクル（街中に自動的な自転車貸出ポートを設置し、利用者がいつでもどこでも貸出および返却できる自転車共有システム）」の導入はよく知られているが、ロンドンの自転車革命の社会的背景はより示唆に富んでいる。2002年頃からの燃料価格の高騰、2003年のロードプ

Chart 1

### 都市の位相に合わせて変化するモビリティ

## 「運ぶ」から「つなぐ」へ



# 4



Micro Electric Vehicle

## 超小型 電気 自動車

### 進化系 スロー モビリティ

既に販売されている「コムス」に続き、トヨタが2013年のジュネーブモーターショーに出展した超小型EV「i-ROAD」は、2人乗りで最高速度は45km/h。洗練されたデザインと、鮮やかなコーナリング、駐車しやすい小さなボディで注目を集めた。法整備が整う2015年以降は、日本でも国土交通省と自治体の連携で超小型モビリティの実証実験が全国で展開される予定で、こんなクールでスローな乗り物がまちの景色を変える日も近い。

# 3



Community Bus

## 低速電動 コミュニティ バス

### まちと人に 寄り添って 進む

時速20kmで宇奈月（富山県黒部市）の温泉街をのんびりと走る低速電動コミュニティバス「eCom8®」は、子どもやお年寄りや観光客、そして環境にやさしく、地域交通のこれからの在り方を示唆する。バッテリーの約半分の電力を屋根の太陽光パネルが補い、エアコンはなし。ベンチシートに揺ながら、知らない者同士でおしゃべりを楽しみ、降りたところから降りられる。まさに「スロー」を体現した乗り物だ。

# 2



Zone 30 / Shared Space

## ゾーン30/ シェアド スペース

### ヒトと クルマが 共存する道

欧州では、1970年代から交通静穏化の動きが活発化し、90年代には「ゾーン30」——幹線道路（50km/h、100km/h）に対し一定のエリアを面的に30km/hで規制した生活道路——が各国で運用された。写真はドイツの事例。また、近年は、道路から信号、標識、横断歩道などの表示を取り除いた「シェアドスペース」の試みも増えている。この空間では、安全性を確保するために、利用者の自律性に試される。

# 1



Cycle Super Highway

## サイクル スーパー ハイウェイ

### ロンドンの まちを変えた 新たな革命

ロンドン市内中心部と郊外を結び、自転車での安全な長距離移動を可能にした「パークレイズサイクルスーパーハイウェイ」。青く塗った専用レーンとともに、現在地・目的地までの所要時間・別の専用道路との接続を示したサインが各所に立ち、ふんだんな駐輪場と乗り降り自由な自転車貸出ポート（写真）もまちじゅうに設置され、利用者の利便性を高めている。これにより自転車人口が劇的に増加し、朝の通勤風景がすっかり変化した。

## スローモビリティでまちが変わる——内外の試み

### 人間性が 最優先される 道

モビリティの変革は、まず安全の確保からスタートせねばならない。そのためには、道路交通における速度と優先順位のマネジメントの徹底が不可欠である。低速化によって人と自動車を

共存させる取り組みは、欧州では従来よりゾーン30（上限30km/hの速度規制）などの面的速度マネジメントに見られる。近年ではシェアドスペースのように、道路空間と沿道空間の適切なデザインによってドライバーの運転挙動に抑制的な影響を与えて走行速度を減速させ、快適な滞留空間を確保しようとする試みも見られる。シェアドスペースにおいては道路空間から信号、横断歩道、センターラインなどの表示が取り除かれ、多様な道路利用者間のコミュニケーションに任されるが、そこでの安全を確保するためには、車いす・ベビーカー・歩行者・自転車・公共交通・トラック・自家用車といった優先順位が基本原則として確立されている。この弱者優先および公共優先の基本原則は、ゾーン30にも共通している。

言うまでもなく、スローモビリティとは時間や経済性以外の価値を重視するものである。スローな価値とは、人と人をつなぐコミュニケーションの価

### 新たな価値を 生み出す スローモビリティ

値、人と場所をつなぐことによる回遊性の価値、場所性やアイデンティティ創造の価値である。既に市民の足となっている自転車に加え、普及が始まる超小型電気自動車や低速電動コミュニティバスなどのスローモビリティは、地域に密着し愛情・愛着を生み出す感性装置としての可能性を大いに有している。文明の利器として普遍性が求められてきた従来のクルマは、場所性や地域性とは無縁のものであった。景観やまちなみとの調和もほとんど意識されていない。一方、感性装置といえども、スローモビリティもそれ単体ではその魅力を発揮しえない。移動手段のデザイン、道路や鉄軌道などのインフラデザイン、そして沿道・沿線の空間デザイン、これらを含むトータルなデザインがモビリティデザインである。今後育っていく新たなスローモビリティが、その新たな社会的価値とデザイン力により、インフラや空間の変化をも促しながら、一体的な社会装置となつて都市の変革をもたらすことに期待を寄せている。

スローモビリティが優先される社会とは、人間性が重視される社会である。わが国では低炭素社会への対応等から自転車の利用促進が叫ばれることが多いが、スローモビリティ優先の背景には弱者優先や公共優先の原則があるこ

とを忘れてはならない。この原則の徹底が、高齢者を標準とするユニバーサルデザイン社会を後押しし、さらに集約的なコンパクトシティへの転換、そして地域公共交通が存続でき、適材適所の手段選択によって全体効率化が図られるモビリティ社会が実現される。わが国では、そうした認識が希薄なままに、自転車などのスローモビリティを交通政策の局所解として位置づける傾向が依然として強く、例えば自転車専用通行帯（車道上の自転車レーン）を延ばすことが自己目的化しているケースが散見される。ゾーン30のような面的な速度規制と優先順位の遵守が徹底された市街地においては、車両の交錯する交差点部を除き、無理に自転車レーンを設置する必要はない。

しかし、残念ながら、顕著な変革の兆候は未だ見えない。一連の衝撃を變革に変えるプロセスを欠いている。

共存させる取り組みは、欧州では従来よりゾーン30（上限30km/hの速度規制）などの面的速度マネジメントに見られる。近年ではシェアドスペースのように、道路空間と沿道空間の適切なデザインによってドライバーの運転挙動に抑制的な影響を与えて走行速度を減速させ、快適な滞留空間を確保しようとする試みも見られる。シェアドスペースにおいては道路空間から信号、横断歩道、センターラインなどの表示が取り除かれ、多様な道路利用者間のコミュニケーションに任されるが、そこでの安全を確保するためには、車いす・ベビーカー・歩行者・自転車・公共交通・トラック・自家用車といった優先順位が基本原則として確立されている。この弱者優先および公共優先の基本原則は、ゾーン30にも共通している。

値、人と場所をつなぐことによる回遊性の価値、場所性やアイデンティティ創造の価値である。既に市民の足となっている自転車に加え、普及が始まる超小型電気自動車や低速電動コミュニティバスなどのスローモビリティは、地域に密着し愛情・愛着を生み出す感性装置としての可能性を大いに有している。文明の利器として普遍性が求められてきた従来のクルマは、場所性や地域性とは無縁のものであった。景観やまちなみとの調和もほとんど意識されていない。一方、感性装置といえども、スローモビリティもそれ単体ではその魅力を発揮しえない。移動手段のデザイン、道路や鉄軌道などのインフラデザイン、そして沿道・沿線の空間デザイン、これらを含むトータルなデザインがモビリティデザインである。今後育っていく新たなスローモビリティが、その新たな社会的価値とデザイン力により、インフラや空間の変化をも促しながら、一体的な社会装置となつて都市の変革をもたらすことに期待を寄せている。

共存させる取り組みは、欧州では従来よりゾーン30（上限30km/hの速度規制）などの面的速度マネジメントに見られる。近年ではシェアドスペースのように、道路空間と沿道空間の適切なデザインによってドライバーの運転挙動に抑制的な影響を与えて走行速度を減速させ、快適な滞留空間を確保しようとする試みも見られる。シェアドスペースにおいては道路空間から信号、横断歩道、センターラインなどの表示が取り除かれ、多様な道路利用者間のコミュニケーションに任されるが、そこでの安全を確保するためには、車いす・ベビーカー・歩行者・自転車・公共交通・トラック・自家用車といった優先順位が基本原則として確立されている。この弱者優先および公共優先の基本原則は、ゾーン30にも共通している。

共存させる取り組みは、欧州では従来よりゾーン30（上限30km/hの速度規制）などの面的速度マネジメントに見られる。近年ではシェアドスペースのように、道路空間と沿道空間の適切なデザインによってドライバーの運転挙動に抑制的な影響を与えて走行速度を減速させ、快適な滞留空間を確保しようとする試みも見られる。シェアドスペースにおいては道路空間から信号、横断歩道、センターラインなどの表示が取り除かれ、多様な道路利用者間のコミュニケーションに任されるが、そこでの安全を確保するためには、車いす・ベビーカー・歩行者・自転車・公共交通・トラック・自家用車といった優先順位が基本原則として確立されている。この弱者優先および公共優先の基本原則は、ゾーン30にも共通している。

共存させる取り組みは、欧州では従来よりゾーン30（上限30km/hの速度規制）などの面的速度マネジメントに見られる。近年ではシェアドスペースのように、道路空間と沿道空間の適切なデザインによってドライバーの運転挙動に抑制的な影響を与えて走行速度を減速させ、快適な滞留空間を確保しようとする試みも見られる。シェアドスペースにおいては道路空間から信号、横断歩道、センターラインなどの表示が取り除かれ、多様な道路利用者間のコミュニケーションに任されるが、そこでの安全を確保するためには、車いす・ベビーカー・歩行者・自転車・公共交通・トラック・自家用車といった優先順位が基本原則として確立されている。この弱者優先および公共優先の基本原則は、ゾーン30にも共通している。

共存させる取り組みは、欧州では従来よりゾーン30（上限30km/hの速度規制）などの面的速度マネジメントに見られる。近年ではシェアドスペースのように、道路空間と沿道空間の適切なデザインによってドライバーの運転挙動に抑制的な影響を与えて走行速度を減速させ、快適な滞留空間を確保しようとする試みも見られる。シェアドスペースにおいては道路空間から信号、横断歩道、センターラインなどの表示が取り除かれ、多様な道路利用者間のコミュニケーションに任されるが、そこでの安全を確保するためには、車いす・ベビーカー・歩行者・自転車・公共交通・トラック・自家用車といった優先順位が基本原則として確立されている。この弱者優先および公共優先の基本原則は、ゾーン30にも共通している。

共存させる取り組みは、欧州では従来よりゾーン30（上限30km/hの速度規制）などの面的速度マネジメントに見られる。近年ではシェアドスペースのように、道路空間と沿道空間の適切なデザインによってドライバーの運転挙動に抑制的な影響を与えて走行速度を減速させ、快適な滞留空間を確保しようとする試みも見られる。シェアドスペースにおいては道路空間から信号、横断歩道、センターラインなどの表示が取り除かれ、多様な道路利用者間のコミュニケーションに任されるが、そこでの安全を確保するためには、車いす・ベビーカー・歩行者・自転車・公共交通・トラック・自家用車といった優先順位が基本原則として確立されている。この弱者優先および公共優先の基本原則は、ゾーン30にも共通している。