

クルマに頼り過ぎない社会づくり県民フォーラム 川本准教授基調講演

平成23年10月28日（金）

福井商工会議所コンベンションホール

最初に、なぜ“車に頼り過ぎない社会づくり”かということを考えてみたいと思います。これは恐らく、このまま持続的な社会を作っていくことが出来るかという漠然とした不安の現れではないかと思います。具体的には、環境問題、交通事故の問題、公共交通が衰退するとか、問題がある中で、“車に頼り過ぎない”という発想が出ているのだと思います。しかし、いずれも消極的に問題だと言っているだけなので、これから県民運動として積極的にやっっていこうということです。



どれだけ車に頼っているかデータで示したものです。パーソントリップ調査といって、北陸三県の調査の結果を表しています。調査の年度が異なるので、一概に比較は出来ないので、2005年では、福井では76.6%が車です。他の地域よりも高いことが伺えます。自動車依存型の都市ということが分かります。過去に3回、調査しています。自動車の分担がどう変わってきているかという、昭和52年には大体半分くらい、それが平成元年になると6割に、平成17年には8割近い状況になっていて、まだまだ伸びそうだと思います。これにあわせて、徒歩とか、公共交通は、元々も少ないのが、更に減っているという状況が伺えます。このままいったら、自動車だけになるのではないかと心配されるのです。

こちらは市街地の拡大、車が便利になることでどんどん外へ広がったということを示したものです。福井市内ですが、ここ20年くらいで中心部よりもはるかに大きいところで広がりつつあるということです。それは商業施設のみならず、公共施設も同じ動きをしていることは、皆さんもご承知かと思います。

車に頼り過ぎない生活は可能かということを考えてみたいと思います。まず浮かぶことは、車なしには生活できないという、現状をみてそうだというのが一般的な感覚だと思います。公共交通の便利が悪いから車でしか移動できない、車の方が圧倒的に便利だ、マイカーが自分の手足の一部になっていて、無いなんて考えられない。要は、車は必需品、頼り過ぎるというレベルの話でなくて、頼らざるを得ないという理解が一般的だと思います。ここで“車をやめる”と言っていない“頼り過ぎない”という言い方をしている

ところが、今までと違うところです。依存している度合いを少しだけ下げることを目指すということです。

どう進めていくかですが、まず“カット”です。車の利用を少し減らそうということです。“シェア”は、車を持つこと使うこと両面考えられますが、これによって車の台数とか、使い方を減らそうということです。最後の“リデザイン”ですが、車を使わない生活スタイルを取り入れましょうということです。

車社会と言われますが、それを取り巻く情勢も変わっています。まず減らすという部分ですが、減らすというのは意思が働いていますね。使わないことで減らすんですが、実は勝手に減るということも出てきています。車の登録台数が落ちたと聞いたことがあると思います。人口は減っていますから、車は増えない、そのままか、減るという状況に自然になるという可能性があります。

クルマ社会を取り巻く変化

これまでの趨勢とは異なるあらたな変化の兆し

- **C (Cut : 減らす→減る)** クルマの保有はほぼ飽和状態に近づきつつあるか減少傾向に
- **S (Share : 分かち合う→持たない、持てない)** クルマの所有にこだわらない、所有できないが、使えるならそれでいいに
- **R (Redesign : 再設計する→あらたに作り出す)** クルマを使わない生活スタイルも（徒歩、自転車利用、都心居住など）

あらたに生まれてきた潮流も味方にして一歩前へ！

あとシェアですが、始めから持たない、持てないという状況もあると思われれます。福井の場合には、便利ですから車を使いたいですね。ただ、使うだけなら持つ必要ないということも出てきています。

最後にリデザインです。車を使わない生活スタイル、徒歩での暮らし方を考えて居住地を選ぶとか、自転車を使える範囲で活動するとかです。そういうことが実際に起こっています。メインの流れになっていませんが、そういう兆しが見えるわけですから、それを味方につけて、今回のアクションプランの取組みとあわせて、具体化し、進めていくことが有効じゃないかと思います。

車に頼り過ぎない社会づくりのためのいくつかの視点を提示したいと思います。車の利用を少し減らした社会の暮らしを、どう楽しくイメージして作っていくかです。車がないと生活できないということは、完全に車利用に縛られたライフスタイルになっています。そこから開放されるにはどうしたらいいかを考えないといけません。先ほども話があったのですが、何か会合を開く時にはぴったりの時間にやる。車ありきでセッティングする、何も意識していないけど、結果そうなっていることはいっぱいあります。そこを再設定し直すということは、一つ大きなポイントになると思います。

2つ目ですけど、車のパーソナル化から、コミュニティ志向に変わっていかないといけない。車は個人のスペース、自宅の部屋がそのまま外へ動き出しているということでしょけど、そのままでは駄目じゃないかと思います。

あと公共デザイン。これは移動体と、その走る場所が、ともにレベルアップしなければ、使われない、見向きもされなくなってしまう。それはなぜかという、交通選択による拘束性ということで、何で移動するかによって、ほぼその後の移動パターンが決まってしまう。例えば、車で行くので、待ち合わせはいつでも、どこでもいいというのは拘束が緩いですね。ところが、バスの場合にはバスの時間があります。夜遅くになると運行しないということもあるでしょう。目的地を決定する時、全てに先立って、何を使って行くかから始めます。その手段が一つしかないということは、後の行動が全部決まるという話です。派生的に発生する行動が、他の行動全てに対して支配的になるということ認識しておく必要があります。

そこで交通3要素です。主体、例えば人間、交通具が自転車とかバスのこと、交通路が道路とか鉄路です。それぞれの質を向上させることで、一人ひとりの行動変化を促すような、トータルデザインをやってあげないと、3要素のあるものだけ良くなっても駄目だと思います。単体としては、車はどれにも勝っていると思います。日進月歩で新しくなって、良いものが出ていて、他の乗り物はどうかということです。それを上回る魅力を作っていないと、なかなか車から離れられないと思います。五感に訴えるものでないと駄目だろうと思います。どんな将来図を目指すかを見せることによって、次はこれだ、楽しみだね、ということになると思います。車の場合には結構見えています。何年後にはこういう車が出る、電気自動車が出るというのが見えますけど、他の交通手段はどうでしょうか。なかなか先を見通せないというところだと思います。

ここでいう3要素、人を変える、乗り物を変える、場を変えるという、この変えるということは進化だと思います。これを県民と企業と行政が一緒になって実践していくのが今回の意義だと思います。そういう時には、見えるようにしないとイケない。



標語的なことを言っても駄目で、具体的にどうなるということを分かりやすく示すことが大事です。知っている人は分かっているということだけでなく、皆が知ることが出来る環境をどう作っていくかが非常に大事だと思います。それによって、大きな流れを作って“車に頼り過ぎない”という方向に少しずつ舵取りしながら向かっていけると思います。

カーシェアリングですけど、これは車の所有と使用というものを考えましょうと。所有も私、使用も私というものがマイカーですが、それを共有しようというものです。結構、全国的に展開されています。福井は世帯あたりの自動車の保有台数が日本一をキープしています。そういう中でカーシェアリングが本当に出来るかという疑問もあると思いますが、私は出来ると思います。それによって車でも、公共交通的な役割が出来ると思います。

パーク&ライドですが、これは非常に上手くいっている例だと思います。車と鉄道という二つのものを、必要なところ、一番効率的なところを担うパターンとしては非常にいいものだと思います。他に私が考えたいのは、ウォーク&レスト、バイスクルライド&レスト、自転車に乗って休むという考え方もいるだろう。動くと停まるを一体的に考えて、対応することが必要だと思います。高速道路を使うと、サービスエリアとか楽しくて停まりますよね。一般道でも道の駅というものが整備されています。福井には9箇所ありますけど、街なかで自転車を使う人とか、歩く人は、そういう風にバックアップするものとか、ちょっと寄ってみるものはありますか。そういうものをコミュニティレベルで作っていくと、歩くとか、自転車に乗るということを、少しでも促進できるのではないかと思います。人間の感覚とか動き、サイズにあった空間とかモノとかを考えないと、車には到底勝てないのではないのでしょうか。

モビリティマネジメントは、人の行動変容を促すということで注目されています。移動ということを手早く管理、誘導するという意味です。これによって過度な車利用から、電車とかバスに変えてもらうことを、コミュニケーションを通じてやるものです。今までは、チラシを分けて呼びかけるというだけで、ほとんど一方通行です。その後のリアクションをもらって、また返すということをやっています。ここは手間も、お金もかかりますが、丁寧にやることで行動が変わってきます。

モビリティ・マネジメント (MM) (Mobility Management)

「モビリティ・マネジメント」とは、**個人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向へ、自発的に変化することを期待するもの。**たとえば、**過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通や、自転車などの積極的な利用を促すなど、個人とのコミュニケーションを中心に働きかける交通施策のこと。**

(出典) 国土交通省ホームページ
http://www.kkt.mlit.go.jp/mm/index.html

事実情報提供法
客観的な情報の提供を通して、協力行動への変容を期待します。

経路誘発法
協力行動の経験を誘発することを通して、持続的な協力行動への変容を期待します。

コミュニケーション法

- 依頼法**
協力行動を呼びかけます。
- 行動プラン法**
協力行動の行動プランの策定と記憶を依頼します。
- アドバイス法**
協力行動の行い方をアドバイスします。
- フィードバック法**
ひとりひとりの行動を測定し、その情報をフィードバックします。

20

トラベル・フィードバック・プログラムというものがあります。一日の行動を全部聞きます。それを私のような人間が見て、ここにバスが走っているのを知っていますかとか、これくらいの時間で行けますよとか、いろいろ相手に確認します。そうすると気がきが生まれます。それを一回投げ返すだけではなく、動いてみる時にどんなプランが立てられるか、もう一度問いかけるんですね。それを何回もやりとりします。すると今まで分からなかったことが具体的に見えてくる。非常に注目されて取り組まれているとこ

ろです。その中で1%でも変わってきたら大きいですよ。元々少ないですから、ちょっとでも変わってくると大きな変化に見えます。そこがスタートだと思います。

車を使わないことをちょっと体験してみようということが世界中で取り組まれています。これがカーフリーデーとか、モビリティウィークというもの。元々は1997年にフランスの小さな町で初めて行われて、それが全世界に広まって、福井でも毎年開催されています。普段、車を使わないということを取ってやらないですよ。でも365日のうち1日だけやってみよう、そんなことやってもと思うかもしれませんが、小さいことでもやると、思うことや考えることが必ずあります。それを期待しているのです。大きな変化はいいです。そんなのはすぐに起こるはずないです。まずはちょっとした気づきを体感してもらって、こういうことの積み重ねだと思います。

最後に、やはりこれは、やらない、出来ないではなくて、“出来る”にしていけないといけないと思います。最初に“出来る”と決めないと、出来ないと言うと何も出来ません。そして“出来る”を“していく”に変える。“出来る”というのはいいけど、やるかどうかは分かりません。やることは次のステップになるわけで、実際の行動がない、そんな場合が多いです。あと出来ることだけ考えようとする、色んな理由をたてて出来ないとしようとします。また一般的なビジョンに頼って何かやろうというだけでは駄目です。今回もアクションプランをたてていますが、その中で自分の目標をたてないとなかなか実行しないと思います。3キロは自転車だと言っているけど、自分は1キロだったら使うようにしようということをやらないといけないと思います。

“見える化”すること、魅力あるものに見せることも大事だと思います。やれることなら既にやっていることもありますから、全く出来ないということを洗い出して、なぜ出来ない、本当に出来ないのか、変えられるのはどこか、こんなやり方があるだろうということを、皆で共有しあって、具体的な突破口を開くということが出来ると、前に進められるかなと思います。

“車に頼り過ぎない”ということは、ちょっとした変化を自ら起こすということに尽きると思います。思うだけでなく、とにかくやるんだと決めて、ちょっとだけでもやる。“can”でなくて、“do”に変えていくことができればと考えています。皆さん一緒に参加して前に進めていきましょうということで、私の講演を終わらせていただきたいと思っています。

