

「スローモビリティと移動の質—超高齢社会と低炭素社会の都市交通ビジョン」 特集にあたって

土井健司*

本特集の背景と主旨

本特集で取り上げる「スローモビリティ」とは、ヒューマンスピードに近い速度での移動手段あるいは移動形態を指す。移動手段としてのスローモビリティには、自転車、電動自転車、電動トライク、高齢者用の電動車椅子、超小型電気自動車、セグウェイなどが含まれ、電動のものは車両の小ささから、マイクロモビリティやパーソナルモビリティとも呼ばれる。これらの移動手段の利用・普及は低炭素社会に寄与するだけでなく、高齢者等の移動の質の改善に寄与すると考えられ、さらには外出や回遊の促進を通じて地域活性化への効果も期待される。

移動形態としてのスローモビリティとは、移動手段や交通モードにこだわらず、低速度の移動を指すものである。ゾーン30のような面的速度規制を伴うエリアでの走行状態は典型的なスローモビリティと位置づけられる。OECD・ECMTのレポート“Speed Management”が示すように、今や市街地内の道路交通の低速化は世界的潮流である。交通規制により自動車の速度を落として人と共存させる取り組みは、1980年代からのゾーン30等に見られるが、近年ではシェアドスペースに見られるように、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。

今日では多くの国々が、都市と交通との共発展を導くためにスローモビリティを都市交通の重要な柱と位置づけている。イギリスのロンドンにおいては、そうした動きが自転車革命(Cycle Revolution)へと結実している。交通の要所であるロンドンブリッジを渡る交通の変化に注目すると、自動車からスロー

モビリティへの大転換が読み取れる。朝の7～10時の間にロンドンブリッジを渡る自転車の交通量は、1990年には320台であったものが2010年には1,545台に増加している。これに対して、自家用車は2,158台から665台へと減少している。こうした変化の背景には、個人レベルでの環境志向や健康志向の高まり以上に、2003年に導入されたロードプライシングや、2005年の地下鉄・バスの爆破テロなどの都市・社会レベルの要因が大きく作用していると言われる。

また、中国の上海においては、スローモビリティを重視した次のような都市開発の序列が、同済大学潘海啸教授らの提案により実現されようとしている。

POD > BOD > TOD > XOD > COD

PODとは徒歩(pedestrian)による移動を指向する開発を意味し、同様にBODは自転車(Bicycle)、TODは公共交通(Transit)、CODは自動車(Car)、XODとはその他の特殊な交通手段(X)を指向する開発である。上記の開発序列は、スローモビリティが牽引する都市(土地利用)と交通との共発展の姿を、シナリオライティングで描いたものである。単純化された解析的手法から個別政策を導くのではなく、「理念に基づき、目的とする機能を発揮する構造を構築するための、交通政策を含む都市政策」を探るシナリオ。多くの制約条件と未体験の超高齢社会の中で持続可能なモビリティ社会を実現してゆくためには、旧来のものとは異なるアプローチが必要とされる。

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、スローモビリティ社会の根底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。わが国では、そうした認識が希薄なままに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い。

さらにスローモビリティを扱う際に、わが国にお

* 香川大学工学部教授
Professor, Faculty of Engineering,
Kagawa University

いては、自転車は自転車、電動車椅子は電動車椅子、というように切り分けられて議論される場合が多い。安全かつ快適な移動のニーズに対応するためには、移動手段単体だけでなくそれを取り巻く道路環境の整備が不可欠である。その際、個々のモード別の取り組みではなく、私的な交通手段と公共交通機関とのインターモーダルな連携をはじめ、交通計画と都市計画との連携、さらには交通部門と健康・福祉・環境・教育部門等との連携による、統合的な戦略が必要とされる。先に取り上げたロンドンの自転車革命とは、こうした統合的な視点で導かれつつある都市・社会の「革命」なのである。

以上、スローモビリティの動向に紙面を割いたが、特集テーマのもう一つのキーワード「移動の質」をどのように捉えるべきであろうか。筆者らはこれまで生活の質(QoL)の延長上で移動の質を捉えてきた。これは個人の視点である。しかし、スローモビリティとの関連から移動の質を再考するならば、むしろ構造化された「社会の質」と捉えるべきであろう。

本特集においては、こうした視野から移動の質を捉え、今後の価値観変化に対応した移動手段と道路空間・制度との統合アプローチの必要性を訴求し、そのヴィジョンを示すとともに、当学会研究調査プロジェクトで実施した社会実験およびその他の先進的な取り組み事例を紹介することを目的とする。

本特集のシナリオ

本特集は、IATSSの平成22年度プロジェクト「超高齢化都市に要求される『移動の質』」のメンバーを中心とした執筆陣により組まれたものである。

1) マイクロモビリティの可能性

土井ほかの論文は、高齢者の外出に適し、まちなかでの回遊行動を促進する新たなモビリティ手段の開発とその効果検証を試みたものである。スローモビリティへのニーズを先取りした移動手段と道路空間の一体的な整備の必要性を論じた上で、徒歩／自転車／電動アシスト自転車／超小型電気自動車／自動車というマルチモーダルな移動環境の提供が、住民の外出と交通行動に及ぼす影響を分析している。また道路ダイエットによる自転車と高齢者用スローモビリティのための走行レーンの設置が車両の共存性や走行速度に及ぼす影響についても分析している。

長谷川氏の論説は、社会に受け容れられるシステムの創成の観点から移動システムの考え方を論じ、まちなかの空間的心地よさの質QoSを上位層とす

る階層的なコンセプトを提示したものである。人や物のモビリティを遂行するシステムを創るために、人間のライフスタイル・価値観と数理物理・科学技術の両面を十分に勘案しながら移動システムを創るべきことを、「美濃和紙イブ」や「彩りイブ」の具体例に基づき、熱く訴えている。

溝上氏ほかの論文は、高齢者用の電動車椅子の新たな活用法により、地域に暮らす高齢者らのモビリティ水準を改善し生活の質の向上に貢献することを実証実験によって解明しようとしたものである。この取り組みは、熊本県とHondaとの協定の下で行われ、電動カート「モンパル」を活用した実験により、パーソナルな移動手段の活用は高齢者の生活活動範囲を広げ、QoLの向上に資することを明らかにしている。また、社会基盤を整備することが個人のQoLだけでなく、社会全体のQoLを高めることに繋がることも示唆している。

2) 統合政策としての自転車政策のあり方

西田氏の論説は、自動車に依存していた観光都市の再生を狙った、丹波篠山市のえこりんプロジェクトの成果をまとめたものである。電動アシスト自転車等のレンタサイクルの導入と併せて、ポイントシステムによる商業活性化や自転車GPSナビによる観光集客などの関連施策を展開することで、地域活性化の有効な手段となることを明らかにしている。また、プロジェクトが生活圏の活性化に与えた多面的効果に基づき、複数の政策部門が連携して取り組むことで、より大きな成果が期待できると訴えている。

小林氏の報告は、わが国が1970年に自転車の歩道通行を可としたことを発端に道路空間での公共優先や弱者優先の原則が揺らいだことを指摘した上で、今後の自転車政策を見直すための道筋を示している。自転車走行空間の整備等に関わる諸外国の事例を紹介しつつ、わが国の自転車交通をめぐる混乱が自転車だけの問題ではなく、道をつくる側、利用する側が挙ってクルマ中心の社会を作り上げ、自転車を邪魔者と扱ってきた結果であることを強調している。

また、座談会報告は、高齢者の交通死亡事故の多い香川県高松市において「スローモビリティから都市と交通を見直す」というテーマで実施した討論の内容をまとめたものである。行政、商店街、老人クラブなどの代表者が集まり、まちなかの移動や自転車交通の問題点に加え、安全・安心に関わるまちづくりや中心商店街の課題、超高齢社会における安全教育等の課題を多面的に論じている。