



自転車社会の環境改善を目指して No.14

エネルギーを考えた交通社会

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 高橋 大一郎
日本一周自転車旅人/指定自動車教習所指導員

事務局：〒107-0052 東京都港区赤坂1-9-3 日本自転車会館3号館3階
TEL 080-3918-2932
URL <http://www.cyclists.jp/>

「自転車を語るのに自転車だけ論じるのではなく、人間生活全体の中で自転車がどんな意義を持つのか考えよ」

自活研理事長・小林さんから学ばせて頂いた事である。そこで本論は交通社会全体を論じていきたい。

エネルギー浪費のクルマ社会

人間が生きていくには、エネルギー消費を伴う。特に現代の分業化された都市生活を支えるには、物や人を運ぶエネルギーが必要だ。

私が残念に思うのは、エネルギーの大量消費が必ずしも人間の幸せに結び付いていないことだ。各人が移動のエネルギーを好き放題に浪費すると、事故や排気ガスで命が奪われ、健康が損なわれる。「最大消費で最大不幸」、これが残念ながら、日本のクルマ社会の姿だ。

さらにクルマ社会では、都市が郊外へ拡散されることで、道路・電気・水道・ガスなどの都市インフラの整備・維持にエネルギーが費やされる。各人の移動距離も長くなり、さらにエネルギーが消費され続ける。公共交通の維持費を遥かに上回るコストが掛かるのだ。

今後の高齢化・人口減少社会で、これらのインフラを維持していくことは可能だろうか？

電気自動車が登場し、排気ガスさ

え出さなければ万事解決と、問題を矮小化する楽観的な論調がある。しかしクルマ社会の問題は、事故・エネルギー・都市計画・インフラ・高齢化社会の問題と多岐にわたり、それぞれ根が深い。30万人と推計される認知症ドライバーや、1000万人を超えるとも言われる買い物難民などの問題は、到底電気自動車といった単体の技術論だけで解決できるものではない。

フライブルクと台湾の例

今後の日本の交通社会を考える上での参考例として、私が訪れた2地域を取り上げたい。個人的実感が多分に含まれるので、事実と違う場合はご教示頂ければ幸いである。

* * *

ドイツのフライブルクでは、近郊の原発計画に反対し、市民自ら勉強してエネルギー自立の町づくりを目指した。フライブルク市民が聡明だっ



フライブルクの路面電車

たのは、電力の問題だけに矮小化することなく、交通や町づくりも含めてエネルギー問題を考えた点だ。

自動車で溢れていた中心市街地を、路面電車や自転車だけが乗り入れる空間とし、安心して歩ける町にした。町は人で賑わい、商業地は郊外へ拡散せずに済んだ。郊外へ町を拡げる場合には、路面電車の路線を中心に開発を行なった。市民の7割が徒歩5分以内で路面電車の停留所に行けるようになった。

ではフライブルクの人々は、都市の拡散を防ぎエネルギー消費を抑えた結果、貧しい生活になったのだろうか。むしろ都市環境が良くなり、ドイツの中でも「住みたい町」にランクインされることになった。エネルギーを大切に使った方が、人間生活は豊かになる。

「最小消費で最大幸福」を、この町は教えてくれている。

* * *



台湾ではスクーターが普及した。スクーターは四輪車ほど場所を取らないので、町の中に駐車できる。悪戯に都市が郊外へ拡散されることなく、中心市街地の賑わいが維持されている様に思われる。

二輪によるモータリゼーションという歴史の選択もあったのか、と目から鱗であった。中心市街地が機能しているお陰か、鉄道も積極的に整備され、利用者も多い。日本の高度経済成長期以前の良き町の姿が残っているとさえいいだろうか。

では台湾の人々は四輪車を中心にした郊外型の生活を手にしなかった故に、不幸に陥っているのだろうか。むしろ台湾は幸福度の高い国として知られている。

台湾の都市部の道路は、四輪レーンと二輪レーンに区分されており、交差点にはバイクポケットが整備されている。町中には日本の個人的な自転車屋とそっくりな雰囲気バイク屋が並んでいる。今後、自転車がスクーターにとって代われれば、自転車のインフラが既に整備されているとも言えるのではないだろうか。

将来、台湾で都市の自転車化と合わせて、路面電車の整備が進めば、エネルギー消費の少ないエコな国になるだろう。原発立地の地震国という日本と似た状況に置かれた台湾の今後の動向に注目したい。

エネルギーを考えた交通社会へ

ドイツや台湾から私が学んだことは、エネルギーを浪費するよりも、使い方を真剣に考えた方が人間の幸せにプラスになるということだ。日本でも3.11の東日本大震災以降は、



路面電車と太陽光パネルの建物
フライブルクにて

エネルギーを大切に使うことへの関心が高まっている。

ただ、関心が電力の問題に偏り、交通や町づくりの話とあまり結び付いていない。エネルギー源の選択だけでなく、エネルギーそのものをいかに大切に使うかという議論が今後必要だ。

* * *

何故人々は、環境に悪い筈の自動車に乗るのだろうか？

それは単純に、自動車が乗り換えなしで移動できる便利な乗り物だからだ。所詮人間は、環境云々よりも目先の利便性で動く生き物だ。

もし環境に良い乗り物の方が便利なら、人々はそちらを選ぶだろう。短距離なら、自転車の方が小回りが利き便利な場合が多い。長距離なら、鉄道の方が速くて楽に移動できる場合が多い。ならば自転車ごと鉄道に乗れるようにするだけで、自動車よりも自由で、速くて、楽な乗り物が生まれるのだ。こういう点でもドイツや台湾が先を進んでいる。

公共交通同士を乗り換え易くする

ことも大事だ。ドイツの多くの都市では、鉄道・地下鉄・路面電車・バスを共通運賃にしている。

さらにドイツ風に、新幹線と在来線は同じホームで乗り換えでき、在来線は路面電車に乗り入れ、路面電車はバスと停留所を共有する、といった工夫がほしい。

これらの乗り物に自転車や車イスを自由に乗せることができれば、エネルギーを浪費することなく、自由な移動が可能になる。

日本は高度なエコ技術で世界に貢献しているが、逆に簡単にできることが疎かにされている。これ以上の都市拡散を防ぎ、過剰なインフラを抑制する為にも、歩き・自転車・公共交通が連携した交通体系を実現させてほしい。クルマ社会維持に費やされるインフラ・エネルギーコストに比べれば、公共交通維持の方が断然安上がりで済むのだ。

日本がエネルギーを大切に使い、人間が幸せに生活できる交通社会になる。「最小消費で最大幸福」の社会が実現していくことが私の望みだ。PP

「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ〈<http://www.cyclists.jp/>〉からどうぞ。