



自転車社会の環境改善を目指して No.15

「クルマ社会」の歴史と未来

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員
持続可能な地域交通を考える会 (SLTc) 代表 井坂 洋士

事務局：〒 141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階
TEL 080-3918-2932
URL <http://www.cyclists.jp/>

日本の常識＝世界の非常識

世界では“Peak car”が言われて久しく、日本でも2007年をピークに自動車の総走行距離は頭打ちになっている。自転車の見直し機運が高まり、カーシェアリングも普及してきたが、こうした傾向は成熟社会ならば当然の流れと言えよう。

ところが、本連載2回目で内海理事が指摘されているように、我が国では「クルマ脳」に染まりきったニセ常識が横行しており、自転車活用政策や歩行者の安全確保、公共交通の維持活性化などに深刻な悪影響を及ぼしている。

本連載でも度々紹介されたように、欧州では人を中心に考えるのに対し、日本ではクルマを中心に考える。例えば、歩道やガードレールは他の先進国とは異なる構造をしており、歩行者を閉じ込める檻のように機能している。商店街でクルマを遮ろうとすると反対する店主が多いようだが、実際には歩行者天国やトランジットモールにより沿道商業が活性化することが知られている。中心市街地の衰退は駐輪場・駐車業界にも直結する懸念材料であろうが、こうした問題はNPO自活研の研究会でも度々議論されているので、まだの方はぜひご参加いただければと思う。

「クルマ脳」のはじまり

このような思考の背景には、自家用乗用車が交通手段の最高峰であり、経済発展に欠かせないと盲信する「クルマ脳」がある。しかし、そもそも我が国での自家用乗用車の普及は1955年の「国民車構想」以降であり、わずか50年足らずのうちに促成された俄常識である。どうしてこうなったのかを紐解くべく、「クルマ社会」化の歴史を振り返ってみよう。

我が国のクルマ社会化は、欧米より30年遅れでやって来た。欧米諸国で自動車普及の起爆剤となる「T型フォード」が米国デトロイトで開発・発売された1908年以降、急速に馬車とクルマを置き換えていった。同時に、同社が確立した大量生産・大量消費の仕組みが、20世紀を「クルマ社会」にする立役者となった。

一方、国土の7割が森林で、江戸時代より世界有数の人口密集都市を擁していた我が国では、城下町や門前町など経緯こそ様々だが、全国各地に都市が形成済みであった。そうした都市において地域交通の主役は徒歩であり、明治後期になると路面電車が発達し、昭和にかけて電車や自転車が住民の足を担っていた。

ところが、国家総動員による戦時体制を経て敗戦を迎え、米軍占領体制下での戦後復興期になると、アメ

リカ的なものを手本とし、そこに「追いつけ、追い越せ」が国家目標になった。「モータリゼーション」はその代表選手となり、クルマは単なる移動手段ではなく「高度経済成長」の手段に成り代わった。

交通の多様性を失う

我が国では鉄道が高度に発達しているが、1960年代までは路面電車が都市交通の一翼を担っていた。路面電車は自家用車に比べて極めて効率が良く、特に人口が密集する都市部では限られた公共空間で多くの人が移動でき(写真1)こまめに電停を設けて乗り降りできる非常に理に適った交通システムと言える。同じことが自転車にも言えるが、持続可能な交通政策研究の世界的な権威であるウォルター・フック氏は、鉄道と自転車を組み合わせたクルマに頼らない都市交通システムが日本の経済発展の成因のひとつと評価している。

ところが、我々は残念ながらその



写真1 路面電車1両の乗客(約60人)がクルマを使うと、幅3倍×長さ10倍もの道路空間を必要とする



利点を理解できていなかったようだ。かつての東京五輪招致が決まった1960年代は、奇しくも自家用乗用車の普及期と重なった。冷静に考えれば道路面積を多く必要とする自家用車が増えれば道路が混雑するのは自明だが、世論はクルマを先進的なものと信じて疑わず、同じ道路で共存していた路面電車がまず目の敵にされた。警察から新聞に至るまでが路面電車こそ渋滞の犯人と名指しで非難し、「時代遅れ」のレッテルを貼って軌道を剥がしていった。同時に「オリンピック道路」が急ピッチで整備されたものの当然ながら渋滞が解消するはずはなく、交通事故による死者数が最悪を記録する「交通戦争」時代へと突入した。

自転車は依然として都市交通の一翼を担い続けていたが、その戦禍より逃れることはできず、1970年の改正道路交通法で、本来車両である「二輪の自転車」に歩道通行を認める例外規定を設けてしまった。これ以降、自転車のルールはうやむやになり、「例外」であるはずの歩道通行が常態化するようになる。かくして道路はクルマの占有物と化していった。

「クルマ脳」による支配

当時の政府は、東京五輪までに路面電車を撤去し、クルマのための道路をせっせと建設する方針を確認。東京都をはじめとする自治体もこれに倣った。しかし道路を造る矢先にクルマも増えるから混雑が解消するはずがない。政府が「マイカーの激増が公共交通の通行を妨げている」という至極当然の発想に至るのは、東京五輪後の1968年(自治省方針)

まで待たねばならなかった。それほど深刻な「クルマ脳」に陥っていた。

もっとも、こうした「クルマ脳」は程度の差こそあれ他の国にもある悩みのようだ。

世界保健機関(WHO)は毎年11月の第3日曜日を世界共通の「世界道路交通被害者の日」と定めて啓発活動を行っているし、大手報道機関で報じられない事実の報道を支援するピューリッツァーセンターは世界の交通事故死者数とその状態別内訳を比較できるWebサイトを立ち上げた。これらの背景にある共通点は、世界的にクルマの問題は忘れられがちということだ。モビリティウィーク&カーフリーデー発祥の地・フランスも当時は深刻な「クルマ脳」だったのだろう。国内交通基本法(LOTI)で交通の優先順位を定め、クルマは非優先であると明文化している。「クルマ脳」の弊害に直面した各国は対策を講じており、米国ですら道路財源を公共交通へ振り分けるまでに変わっている。

我が国の問題は、欧米諸国がこのようにクルマ問題に向き合ってきたのに対し、世界の流れに逆行するようにクルマ優先の交通政策を続けていることにある。我々は「クルマ脳」の治療から始めねばならないのだ。

交通の多様性を取り戻すために

読者の皆さんはとりわけ交通分野に関心の高い方が多いだろうが、「ク

ルマ社会」がどのように形成され、どのような弊害をもたらしているのか、実は意外とご存知ないかもしれない。誤解されがちだが、クルマに依存しない持続可能な都市生活を目標している我々は、クルマの排除ではなく事実を正しく認識し、交通の多様性を取り戻すことが重要と考えている。徒歩や自転車をはじめとする様々な交通手段が排除されず、あらゆる人の移動に対応できる社会の実現を目指している。

そういう認識のもと、「クルマ社会」の歴史からその弊害を踏まえ、多様な交通手段の活用を考えるための本(写真2)を上梓することとなった。当会会員が翻訳を手がけ、翻訳書ながら市民目線で読みやすい訳文を書いてもらった。出版社のご理解をいただいで出版にこぎ着けるまでに時間を要したが、10月より全国書店にて発売されている。交通分野で活躍されている業界・行政・NPO関係諸氏にはぜひお手にとっていただき、予備知識として事業展開に活かしていただければ幸いである。 **PP**



写真2
白水社
2013年10月発行
3,045円

「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。