



CASA 連続市民講座

## 第15期 地球環境大学

## 脱！温暖化生活

第5回講座 交通編「クルマで移動はもったいない」

とき：2007年10月6日（土）13:30～16:30

場所：大阪歴史博物館

地球環境大学第5回講座では、「交通」について取り上げました。公共交通の観点から「貴志川線存続」の話を、直接その活動に関わられた和歌山高等専門学校の伊藤雅先生に、さらにクルマのエコドライブと自転車のエコサイクル・マイレージについて、あおぞら財団の藤江徹さんと自転車活用推進研究会の北島光弘さんにお話をさせていただきました。

## はじめに

最初に CASA スタッフの大石さんの、今日の交通手段を振り返ろうということで、自分の家からこの会場へ来るのに、どのような交通手段で、どれくらいの二酸化炭素を排出したのかの計算から講座がスタートしました。地下鉄一本で来た私の二酸化炭素排出量は240gで、私自身の消費カロリーは34.5kcal.でした。そしてその行程をすべて車で来た場合の計算もしました。そうすると二酸化炭素排出量はなんと1880g、逆に消費カロリーはわずか26kcalになりました。この振り返りで、車での移動は鉄道移動に比べると実に7倍から10倍近くも

の二酸化炭素を排出していることがわかりました。また当然ながら消費カロリーから見ると、車は他の交通機関に比べダイエットには不向きという結果になりました。運輸部門は二酸化炭素排出量全体の2割を占めており、90年代より排出量が増加しています。乗り物別排出量の割合をみると、乗用車とトラックで84%も占めています。さらに自動車台数はこの20年で2倍になっており、いかに日本が車社会であるかが見て取れます。

## 和歌山貴志川線存続運動から見えたもの

現在の交通の現状を踏まえ、和歌山での交通まちづくりとして貴志川線沿線の存続活動について、実際に関わられた伊藤雅先生からお話を聞きました。まず貴志川線とは和歌山—貴志間14.3kmを14駅で結ぶ路線です。この路線は南海電鉄が運営していたものの、利用客の減少などにより、2004年貴志川線廃線が正式発表されました。しかしこの廃線に関して当時の住民の関心はあまり高くなかったそうです。

しかし、「ご近所の底力」というNHKテレビ番組への出演をきっかけに、住民団体が結成され、会員数は5000名にものぼりました。このような住民主導の運動が起こっても、南海電鉄の廃止への準備へは着々と進んでいきました。そこでそれに負けじと、伊藤先生をはじめとする専門家による、貴志川線廃線に伴う影響評価が始まりました。その内容は、廃止した場合の鉄道利用客の時間・費用損失、鉄道から車に移行した場合の道路の混雑などの問題、また



それによって生じる大気汚染や二酸化炭素排出量の増加などです。このように鉄道が存在することによる価値や効果など、費用便益分析を行った結果、貴志川線は約15億円もの社会的価値を握っていることがわかりました。そしてこの結果は市民報告書の形で発表されました。

こうした住民と専門家の運動の結果、最終的には、鉄道の線路（鉄道用地）部分は和歌山県や市、貴志川町が協力して負担し、経営は公募の結果、「岡山電気軌道」が引き継ぐことに決まりました。今回このように貴志川線の存続が決定した要因としては、住民による自立した存続運動によって合意形成ができたこと、住民の意志を汲んで事業を引き継ぐ意欲のある事業者の出現したこと、行政による支援策の立案および掲示などがあつたことがあげられます。つまり住民・企業・行政が一体となつて働いたことが大きな要因だと考えられます。存続決定から一年余り経った現在、「いちご電車」（写真）や「おもちゃ電車」を導入したり、「たま」という名のネコが貴志駅の駅長に就任するなど、多彩な取り組みを実施しています。

その中でも客数増加のために大きな効果を及ぼしたのが、モビリティ・マネジメント（Mobility Management）の実施です。モビリティ・マネジメントとは、一人一人の行動の変容を促すことで、公共心に訴える呼びかけや情報提供によって、行動の変更などが期待できます。貴志川線 MM では、環境・健康・安全という言葉で公共心に訴える情報提供をアンケートの形などで実施しました。MM アンケートの事前と事後の結果を比較すると、貴志川線への意識が向上したことが実証されました。つまりアンケートによる動機付けで、意識の変化および行動の変化も確認され、利用者のさらなる増加につながったそうです。

### 車と自転車との賢い付き合い方

次に、あおぞら財団藤江さんからエコドライブの秘訣と自転車力を活かしたまちづくりについてお話を聞きました。エコドライブとは、ふ

んわりアクセル『e-スタート』などの、10項目が示されています。

エコドライブの効果には、二酸化炭素や大気汚染物質の減少や燃費・車両修繕費の削減、交通事故の減少にはじまり、人格形成やコミュニケーションの増加や渋滞を招く駐車が減り道路の円滑化などもあげられます。エコドライブの普及には、免許取得時や企業内教育でエコドライブを必須のマナーにしていくこと、さらに企業・行政・市民への理解を深め、エコドライブがしやすい交通環境、資金・情報・人材などの支援体制を社会全体で構築していく必要性があるとのことでした。

もう一つクルマの利用を減らすのに忘れてはならないのが、自転車の活用です。自転車は、利便性があり、大気汚染や騒音が少なく環境によく、健康にもよい。さらに町や人とふれあうことで人間発達に貢献するといった魅力もあるそうです。一方で駅前・路上の放置自転車や駐輪の問題もあり、その中でも最も大きな問題が、マナーの悪さです。また自転車の走行環境も未整備で、交通ルールと実態があっていないため、事故も増えています。あおぞら財団では、自転車に関するマナー教室やまちづくりイベントなどの取り組みも行っているそうです。

最後は、NPO 法人自転車活用推進研究会の北島さんから自転車の有効な活用方法についての話がありました。自転車は環境・健康・経済・交通の4Kに貢献しているが、体力がいることや雨に弱いなどの難点があります。まずは無理をせず、自分の可能範囲で生活の中で活かしてはどうかという提案があつました。その際に自転車は軽車両で、車道左側通行が原則、道路では歩行者優先などのルールについても教えていただきました。

今回の講座を聞いて、電車の利用は都市部では容易であっても、地方ではなかなか難しいこと、そのため車しか使えない地方では、是非エコドライブを心がけてもらいたいなあと思いました。

（大高 望 CASA ボランティア）