

2. 「歩く」ライフスタイル形成のための施策案

(1) 「歩く」ライフスタイルについて

ここで、検討対象とする“「歩く」ライフスタイル”については、次のように考えるものとする。

「歩く」ライフスタイルとは、派生需要としての交通において、徒歩（交通）をはじめ身体活動が多いライフスタイルのこととする。

- 「派生需要としての交通」とは、通勤や買物などの日常生活（本来需要）を行うために派生的に発生する移動のことであり、登山や散策などレクリエーション目的で歩くことは、主な検討対象としない。但し、いわゆる観光交通は、観光地を訪問する（本来需要）ために行う移動であるため、検討対象に含むものとする。
- 「徒歩（交通）」には、代表交通手段が徒歩である場合の他、公共交通のアクセス・イグレスや、乗り換え時に行われるものもあり、これら端末交通における徒歩（交通）も「歩く」ことに含むものとする。
- 「身体活動が多い」ことは一般に健康増進に資するものといえる。自転車（交通）は、徒歩と同様に比較的高い身体活動を伴う交通であり、本調査では、特に断りのない限り、自転車（交通）も「歩く」ことに含むものとする。但し、徒歩と同様レクリエーション目的のサイクリング等は主対象としない。

言い換えると、「歩く」ライフスタイルとは、ほとんど身体活動の伴うことなく、ドア・トゥ・ドアの移動が実現する自動車交通に過度に依存しないライフスタイルのことである。

(2) 「歩く」ライフスタイル形成に資する方策の検討

ここでは「歩く」ライフスタイル形成に資する方策について整理・検討する。

1) 方策の概要

「歩く」ライフスタイルの形成に資する方策とは、前節を踏まえると、“「歩く」ライフスタイル、つまり自動車交通に過度に依存しないライフスタイル”への『行動変化』を目的とするものであり、一般には、交通手段の変化に関する交通需要マネジメント（以後、TDM とする）に位置づけられる。

構造物の変化が交通行動に与える影響なども考えると、TDM は、公共交通整備等のいわゆる交通対策から、教育・啓発活動まで幅広く含むものと考えられるが、行動変化という方策の目的に鑑みると、その成否には動機付けが重要となる。

ここで、まず行動変化の動機付けについて既存の知見をレビューすると、例えば以下のような考え方が提示されている。

【レッシングによる人間の行動のコントロール手法】

レッシング (Lawrence Lessig) は、人間の行動をコントロールする手法は、以下の4つに大別できるとしている。

- ・社会規範 (social norms): コミュニティが課すレッテルによるコントロール。例えば、食事中に喫煙すべきではないという社会的規範による規制のこと。
- ・法・制度 (law): 社会的制裁を通じたコントロール。例えば、路上喫煙時の罰則といった法律的規制のこと。
- ・市場 (market): 値段を通じたコントロール。例えば、タバコの値上げなど価格による規制のこと。
- ・構造 / コード (architecture/code): 技術的・物理的な負担によるコントロール。例えば、ニコチン量などタバコの技術による規制のこと。

【レヴィットによるインセンティブの種類】

一方、レヴィット (Steven D. Levitt) は、人間の行動の動機となるインセンティブは、以下の3つに大別できるとしている。

- ・経済的インセンティブ (financial): 損をしたくないというインセンティブ。
- ・社会的インセンティブ (social): 悪いことをするやつだと見られたくないというインセンティブ。
- ・道徳的インセンティブ (moral): 悪いと分かっていることをやりたくないというインセンティブ。

前者は法学者による規制に関する定義、後者は経済学者によるインセンティブに関する定義であるが、後者は物理的・構造的な事項は対象としていないこと、前者では法・制度とは別に分類される社会規範が、後者では社会的インセンティブとして統合され、その裏返しとして後者では社会的インセンティブと別に分類される道徳的インセンティブが、前者では、社会規範として統合されている他は、ほぼ行動変化を促す動機付けに関して同様の見解が示されているといえる。

そこで、ここではこれら動機付けに関する既存の分類を参考に、方策を 構造的な方策、経済的な方策、道徳的な方策、社会的な方策の4つに分類し、「歩く」ライフスタイルを促進するための方策のあり方を検討する手がかりとする。

但し、各対策は、複数の動機付けを持つものもあるため、必ずしも分類されなかった他の範疇と無関係ではない。

構造的な方策（交通サービス水準に係る方策）

歩行者空間整備、公共交通サービスの向上など促進する「歩く」ライフスタイルに係る交通サービスの水準を向上させる方策や、道路交通サービスの水準を低下させる方策等が該当する。主な方策を以下に整理する。

ア．歩行者空間の整備に関する対策

- ・コミュニティ道路整備、歩車共存道路整備
- ・歩道のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化
- ・交通安全対策
- ・景観対策

イ．自転車空間の整備に関する対策

- ・自転車道等走行空間の整備
- ・駐輪場の整備
- ・レンタサイクル
- ・カーシェアリング（自家用車の所有率を低下させることを目的とするもの）

ウ．公共交通のサービス水準に関する対策

- ・鉄道、バス等の機能向上
- ・LRT等の新しい交通システムの導入
- ・交通結節点の改善等の乗り換え利便性対策

エ．パークアンドライドに関する対策

- ・駐車場の整備、確保

オ．交通情報の提供に関する対策

- ・公共交通に関する情報提供（所要時間情報、バスロケ等）
- ・道路混雑に関する情報提供
- ・歩行者ナビゲーション
- ・バリアフリーマップ

カ．都市構造改変・市街地整備に関する対策

- ・コンパクトシティ

キ．教育・啓発

- ・健康と運動の関係等に関する教育

経済的な方策

割引チケット等の公共交通料金の低減や、ロードプライシング等の自動車利用コストの増加など、金銭的な方策が該当する。主な方策を以下に整理する。

ア．公共交通の料金に関する対策

- ・鉄道、バス等の割引チケット

イ．自動車利用コストの増加に関する対策

- ・ロードプライシング、混雑料金
- ・駐車場料金対策
- ・PDS（パーキング・デポジット・システム）

ウ．交通ポイントなど疑似通貨に関する対策

- ・交通ポイントシステム、マイレージシステム

道徳的な方策

モビリティマネジメント（MM）や教育・啓発に関する方策が該当する。

MMは、「1人1人の移動が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促すコミュニケーション施策と、その自発的变化をサポートする運用施策とを合わせた、ソフト的な交通施策の総称」と定義されている。その実践手法の1つであるTFP（トラベル・フィードバック・プログラム）は、参加者が外出行動を記録し、その診断結果を踏まえて、個々人が社会的に望ましい「かしこいクルマの使い方」を考え、実践するものである。

ア．MM（コミュニケーション）

- ・自動車交通の環境負荷、社会的コストに関する情報提供
- ・トラベル・フィードバック・プログラム（TFP）

イ．教育・啓発に関する対策

- ・交通と環境の関係等に関する教育

社会的な方策

社会的慣習の形成や法・規則等により、自動車利用を控えざるを得ないといった、他律的に行動変化を促す方策が該当する。

主に行政的手法となるが、企業C R S等の観点から事業所が従業員に対して要請するような場合も、従業員個々人に対しては同様の効果を有するものと考えられる。

ア．交通規制に関する対策

- ・歩行者天国、歩行者専用道路
- ・ゾーン・システム

イ．企業が実施する従業員の交通行動に関する対策

- ・時差通勤、フレックスタイム
- ・企業MM

2) 方策の効果発現の条件

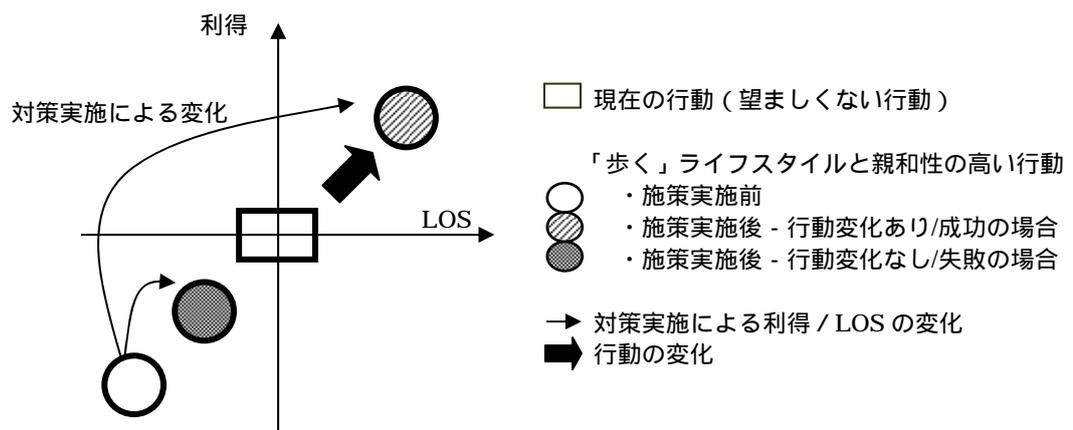
前節でみた様々な方策は、動機付けが「歩く」行動への変化に繋がることで、はじめてその目的が達成される。例えば、公共交通の割引を実施したものの、手段転換等の効果がなかった場合、単にその交通サービスを提供する事業者が減収になるだけで終わってしまうことになることから、方策実施にあたっては十分な検討が必要となる。

そこで、前節で検討した動機付け 4 分類ごとに、方策の実施が「歩く」ライフスタイルの形成に繋がるための条件を整理した。

交通行動を行う個々人は、通常自らの利得（評価基準）に基づいて行動を選択する。「歩く」ライフスタイル形成を目的とする対策の実施が効果を発揮するためには、個々人への動機付けにより、現在選択されている行動（望ましくない行動）を行った場合に得られる利得より、「歩く」ライフスタイルにより親和性の高い行動を行った場合の利得が高い状態になる必要がある。

【構造的な方策の場合】

「歩く」ライフスタイルと親和性の高い交通行動のサービス水準（LOS）を向上する、交通情報提供でサービス水準の高い交通行動を知らせるなどより、個々人がよりサービス水準が高く利得の高い交通行動を選択する結果として、「歩く」ライフスタイルを促進する方策である。したがって、「歩く」ライフスタイルを選択したときの利得が、現在の望ましくない交通行動をとったときの利得を上回る程度にサービス水準を高めることが必要となる。

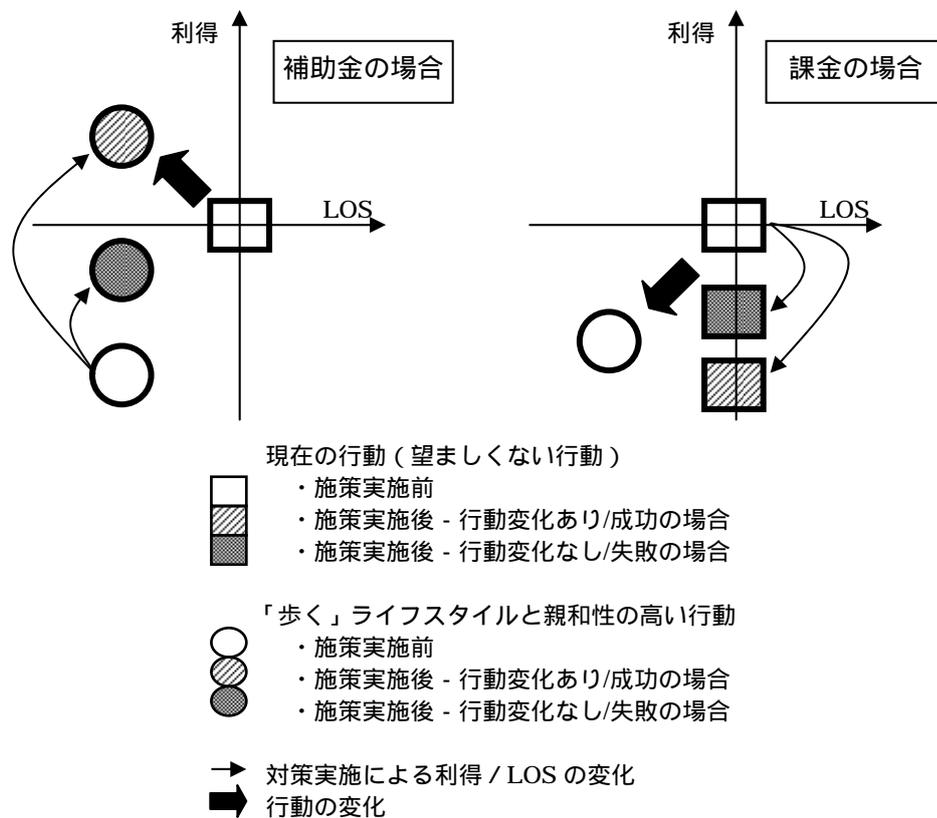


^

構造的な方策による行動変化のイメージ

【経済的な方策の場合】

「歩く」ライフスタイルと親和性の高い交通行動をとることに対して補助金やポイントを与えたり、望ましくない交通行動に対して課金するなどにより、個々人がより利得の高い交通行動を選択する結果として、「歩く」ライフスタイルを促進する方策である。したがって、補助金・課金やポイント（ポイントの場合はその還元が重要）は、「歩く」ライフスタイルの利得と現在の望ましくない交通行動の利得の差を埋める程度の水準であることが必要となる。



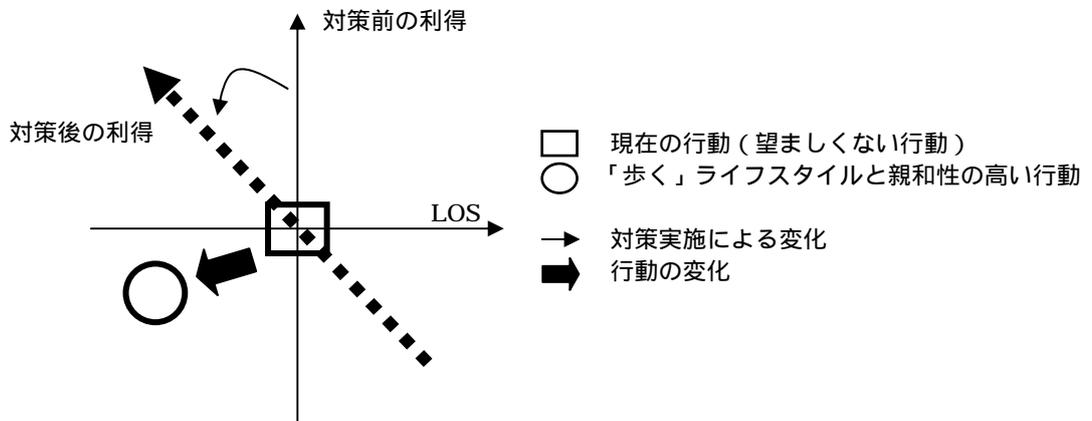
経済的な方策による行動変化のイメージ

【道徳的な方策の場合】

教育・啓発などにより、個々人が「歩く」ライフスタイルと親和性の無い（運動量の少ない）交通行動をとることが適当でないとする、つまり、交通のサービス水準自体は変化しないものの、人の選択基準が変わる結果として、「歩く」ライフスタイルを促進する方策である。行動変化の前後で絶対的な利得水準は上がる場合も下がる場合も考えられるが、「歩く」ライフスタイルに親和性の高い交通行動と低い交通行動の利得が逆転することが効果発現の条件となる。

なお、交通行動のカロリー消費量を情報提供するような方策は、交通行動のより

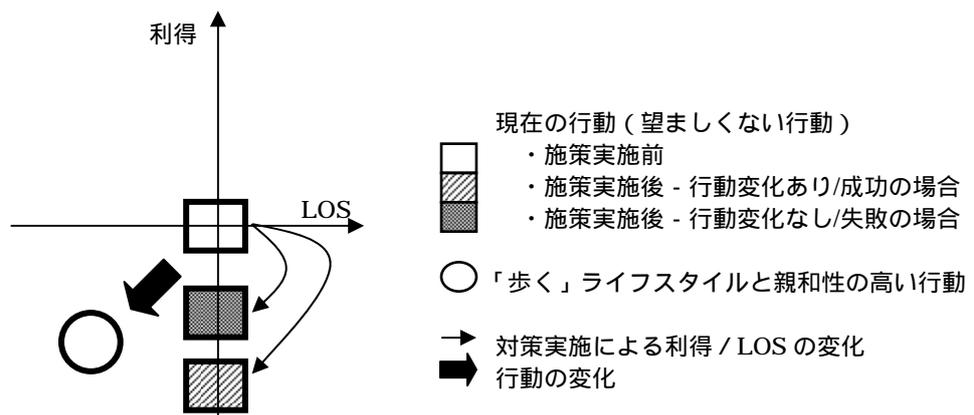
詳細な姿を認知させる意味では構造的な方策といえるが、交通行動の選択に従来と異なる価値基準を与える場合は、道徳的な方策と類似の枠組であるとも考えられる。



道徳的な方策による行動変化のイメージ

【社会的な方策の場合】

社会的慣習の形成や法規制などにより、個々人が社会的に望ましくない行動をして他者から悪く思われたくない、罰則を受けたくないとする結果として、「歩く」ライフスタイルを促進する方策である。抜け道があると失敗する可能性が高くなるため、効果を発揮するためには、一般にモニタリングの重要性が高いと考えられる。



社会的な方策による行動変化のイメージ

(3) 「歩く」ライフスタイル形成の施策案

1) 京都市交通対策の方向

かねてより京都市では、自動車交通の増加に伴う道路混雑や公共交通のサービス低下に対処するため、道路整備および地下鉄整備やバスサービスの充実といった公共交通の利便性向上に努めてきたところである。

しかしながら、こうしたハード対策だけでは激増する需要に追い付かないだけでなく、混雑解消やバス路線確保のための道路整備自体が新たな自動車交通を喚起するという悪循環に陥る側面も現れてきた。

このため、平成 13 年度からは、以下のようなソフト対策の展開に力を注いでいるところである。

歩いて暮らせる街づくり（平成 13 年度～ ）

嵐山交通対策及び東山交通対策（平成 13 年度～ ）

交通マネジメント（TDM）の検討（平成 14 年度～ ）

モビリティマネジメント（MM）の検討（平成 20 年度～ ）

東福寺観光バス対策（平成 20 年度）

歩くまち京都総合交通戦略（平成 21 年度予定）

これらの対策では、100 円バスやシャトルバスといった公共交通サービスの充実、マイカー観光に対するパークアンドライド、交通規制や交通料金等で自動車交通量をコントロールする交通マネジメント、また個々人の生活を見直すことにより自動車利用を抑制するモビリティマネジメント、そして都心における路上有料駐輪場など様々な具体的施策を実験または検討しているが、このうち、最も実績のあるパークアンドライド施策については、観光対策だけでなく一般の交通にも適用を広げることが求められている。

ただし、パークアンドライドは、「歩く」ライフスタイル形成に向けての最大の課題である「自動車から公共交通へ的手段転換」をそのまま形にした施策であり、それだけに、これを実効あるものとするためには、その前提となる、公共交通優先のライフスタイル、歩く機会の増加、自動車利用の抑制といった基本的施策が不可欠である。

なお、「健康」ライフスタイルの形成に向けて自転車利用の推進も求められる。

2) 公共交通優先のライフスタイル

施策1 公共交通優先の政策

いま、公共交通は危機を迎えている。もっとも、ずっと以前から路線バスの経営は危機的状況にあり、その時から、同じことが言われてきた。しかし、最近の危機は、阪急や京阪といった大都市幹線鉄道の乗客が減り続けていることで表面化しており、それだけに事は深刻である。

その原因の一つが自動車の普及であることは、すでに記したとおりである。しかし、それ以上に深刻な原因は、少子高齢化と人口減少である。それが先鋭に現れているのが登校交通である。先に記したように、交通手段分担率は20年間で1.2倍に上昇(表-1.1.1)しているにもかかわらず、交通量は11%も減少(表-1.1.5)している。これは、まさに子どもの数が減少しているからに他ならない。最近は、通勤でも同じことが起こっているとされている。先のデータは少し古いため分からないが、実際は、団塊の世代を中心とする働き手が次々と退職して通勤客が減っていることは容易に想像できる。ということは、少子高齢化と人口減少が進む現状から見て、今後も減り続けることは確実である。

これは鉄道経営の問題ではない。公共交通は社会の基盤装置である。その基盤装置が危機にあることは、社会経営の問題である。特に、今後、公共交通に頼らねばならない高齢者が増加する中で、その役割は、より一層、重要となる。

ただし、こうした高齢者を顧客とすべき、これからの公共交通は、今までとは違ったサービスと経営が求められる。まず、高齢者が安心して乗れるために、ゆったりとして行き届いたサービスが必要である。その一方で、高齢者は、それほど頻繁に公共交通を利用するわけではないことから、今後も乗客の増加は望めない。従って、当然のことながら、これまでの経営の基本理念であった効率性や採算性とは全く逆の理念が必要となる。つまり、サービスはもとより経営も含めて公共交通を優先することを政策として確立する必要がある。

しかし、これは一朝一夕に実現する施策ではない。そこで、今すぐ実現の可能性があり、しかも将来的にも必要な施策を以下に提案する。

施策2 ICカードにより料金体系を一元化する

現在、京都市の公共交通は、地下鉄・私鉄・JRの鉄道網と路線バス網が組み合わさって、相当なレベルでネットワーク化されているといえる。しかし、交通機関を乗り換えるたびに初乗り料金を支払わねばならず、このため、行き先によっては市内移動だけで高額な料金が必要となる。従って、現在の鉄道網と路線バス網が一つの公共交通ネットワークとして機能するためには、どの交通機関を乗り継いでも合計距離に応じた料金となるよう、料金体系の一元化が必要である。

こうした施策は、従来の磁気切符や磁気カードでは技術的に困難であったが、ICカードの普及により技術的には今すぐにも実現可能となっている。

施策3 乗れば乗るほど得になる料金サービス

携帯電話の料金サービスや航空会社のマイレージサービスを持ち出すまでもなく、現在、あらゆる分野で顧客獲得のためのインセンティブ・サービスが行われている。

一方、公共交通サービスについては、最低でも月に20日は確実に利用してくれる定期客に対しても、ほとんど料金割引は行われていない。公共交通の利用を促進するためには、まずは、乗れば乗るほど得になる料金サービスを提供する必要がある。

例えば、定期や業務目的で乗る場合も含めて、毎月支払う運賃総額によりポイントを還元することも一案である。

これも、ICカードの普及により技術的には今すぐにも実現可能となっている。

3) 歩く機会の増加策

施策1 歩く意味のPR

人間は、立つにしろ座るにしろ、じっとしたままで居ると重力の法則により血行が足先で滞り、身体のあちこちできれいな血が不足する。このため、足を動かすことによって筋肉をポンプのように働かせ血を心臓に戻す必要がある。このため、しばしば「足は第二の心臓」と呼ばれている。

また、人間は歩く時に、極めて微妙なバランスを取る必要から、筋肉や神経、脳が非常に高度で複雑な働きをしている。従って、歩くだけで、あらゆる筋肉や神経、あるいは脳までが活性化されるといわれる。

これらは、聞けば誰でもが理解できることであるが、改めて言われるまでは気がつかない。現代人は、自動車の普及とIT化により、ますます歩かなくなっているが、歩かないことは身体機能を健康に保つ上で決してやってはいけない注意事項であることに気づく必要がある。

従って、あらゆる施策の基礎として、このことを広くPRしなければならない。

施策2 ICカードやETCによる交通賦課金

PRは、あくまでもPRである。これだけで、自動車から徒歩や公共交通への転換は期待できない。やはり、こうした転換を実効あるものにするためには、プレートナンバーによる規制や交通賦課金といった、ある種の規制力が必要である。

従来、こうした手法は、実施に多くの人手が必要なため困難とされてきた。しかし、ICカードやETCの普及により、これらが自動的に管理できるようになってきた。このため、京都市や都心の出入口道路にICカードの読み取り機を設置して市内への流入車や都心への流入車に交通対策協力金を課すことにより、自動車から徒歩や公共交通への転換を促進する。

施策3 徒歩通勤や自転車通勤に一定額の税額控除

最近、都心に居住して自転車や徒歩で通勤する若者や、都心居住者でなくても、健康のために自転車や徒歩で通勤する人が増えているといわれるが、一般に、こうしたケースでは通勤手当が支給されない場合が多い。

そこで、勤め先の会社が徒歩通勤や自転車通勤であることを認定すれば一定金額の市民税を控除することを考える。これは、交通対策としては的外れとも思えるが、行政の交通対策費を抑えることに役立つという理由に無理はないと考えられる。

施策4 1駅歩きのポイントバック

また、公共交通を利用している人の中にも、健康を意識して1駅手前で降りたり、1駅先から乗ることで、できるだけ歩く機会を増やそうと努めている人がいる。

こうした行動は、現在のICカードでは明確に記録されるため、乗らなかった1駅分をポイントバックすることにより、そのインセンティブとする。

なお、その原資については、カードビジネスでは、その販促費が充てられることが多い。従って、どこか1社が始めれば後は競争になると考えられる。

施策5 パークアンドライドの推進

「歩く」ライフスタイルを形成するための交通対策として、歩くことが欠かせない公共交通の利用促進をはかることが最大の課題であり、できれば自動車からの転換をはかることが理想の課題であることは、先に記したとおりである。

パークアンドライドは、まさに、この2つの課題に対応できる施策である。前者については、目的地と乗換駅の間に徒歩交通を2トリップ（往復）新たに発生させることができ、それだけ歩く機会が増えることになる。また後者については、自動車交通を100%削減することはできないが、交通距離の大半は公共交通と徒歩に転換させることができる。

従って、パークアンドライドは、混雑緩和対策や健康対策だけでなく、地球温暖化対策としても有効な施策である。