

グリスロから始まる低速道路の時代、 一緒に始めてみませんか？

三重野 真代



課長補佐時代に国土政策局総務課に在籍し、本誌の編集会議を担当していた。それから数年の時を経て、自分が執筆する立場で本誌に協力させていただけるご縁を大変嬉しく思う。

さて、国土交通省総合政策局環境政策課課長補佐時代に「グリーンスローモビリティ（略称「グリスロ」）」という政策をゼロから立ち上げた。自分で名前を付けて、法的論点を各局等と確認し、予算制度も新規要求し、あとは政策を推進するだけという段階で異動になってしまったが、今年の5月に『グリーンスローモビリティ～小さな電動低速車が地域と公共交通を変える～』という本を出版させていただいた。私は編著者という形でとりまとめ、17地域の方に執筆いただき、写真も多く取り入れ「グリスロってどんなもの？」と興味を持つ一般の方にも読みやすい本とした。

「交通が専門でないのによくグリスロを立ち上げたね」と言われたことがあるが、興味深いことにグリスロに興味を持たれる方も、自治会や福祉、観光、不動産、エネルギーなど交通分野以外の方が半分以上の印象である。なぜ、グリスロは多くの分野の方を惹きつけるのか。それは、「ゆっくり＝低速」に答えがあると思っている。

低速の良い点はまず乗っている人の情報量が増えること。脳が多くの周辺情報を認知し、そよ風の感触や匂いや音など五感の刺激が生まれ、心地よい感覚が身体中をめぐり笑顔を芽生えさせる。「グリスロはコミュニケーション装置」と言われるが、車内と車外の両方とのバーバルとノンバーバルのコミュニケーションができる点が、高齢者福祉や観光などで高い効果を発揮できると期待されている。次に安全性。死亡事故率が低だけでなく、車両とすれ違う歩行者も安心を感じられる速度だ。「人に優しく」と謳うウォーカーブルエリアに時速50kmで走行する車はふさわしくない。3つ目に、低速は電動やロボットや自動運転等の新技術との相性がいいことは読者の皆様は既によ

くご存じのことだ。

平地が少なく急峻な我が国の国土の観点からみても、旧市街、漁村地区、住宅地の細街路等自動車の走行を想定していなかった狭隘な道路が多く、これら道路では居住性を重視した巨大な車が歩行者を怯えさせる速度で走るより、ダウンサイズされた小型なグリスロが低速で走行するほうが適切ではないだろうか。

私は、グリスロの次の段階として、低速モビリティと歩行者が優先される時速20km規制の「低速まちづくり地区」を日本で創るべきだと考えている。今まではこういう話をすると「自動車ユーザーの利便性を損ねる」との反対意見が多数だったかもしれないが、現在のグリスロ走行地域ではむしろ「この道は低速がいい」という声が自然とあがる。目に見えて道路上を走り乗ることもできるグリスロは人々の意識を変える力を持っている。地域が合意する的確な地区に限定すれば、日本でもいよいよ低速まちづくり地区を実現できる時代が来ているのだ。

欧州では古くからまちづくりでゾーン20やゾーン30が実施されていたが、昨今低速化の流れは加速している。環境、安全、新技術、多様性、包摂性、自分がここにいていいんだと感じられる幸せ。時代の風は低速との親和性が非常に高い。低速道路は必ずしも大きな道路のハードインフラ整備を伴わずとも、モビリティや新技術などソフト面を活用して整備できる点も利点だ。欧州ではゾーン20は「出会い空間」と呼ばれている。時速20km未満では車両より人が優先されると言われている所以だ。もし時速20km規制で人やモビリティが主となる地区があったら、その地区限定でときめくような面白い取組ができて、一人一人にとっても上質な幸せな時間を過ごせる場所になるのではないかとワクワクするのは私だけだろうか。高速道路の次はグリスロを契機に低速道路づくりを一緒に始めてみませんか？（東京大学公共政策大学院特任准教授）