

沖縄大学の脱クルマ社会キャンペーン

桜井 国俊

(沖縄大学学長)

実践の場としての大学

沖縄大学は、一九五八年に設置され、二年後の二〇〇八年には五〇周年を迎える沖縄で最も伝統のある収容定員二二二〇名の私立大学です。その歴史は、沖縄の戦後史そのものであり、米国統治下ならびに日本復帰時の苦難と混乱を乗り越え、一九七八年に「地域に根ざし、地域に学び、地域と共に生きる、開かれた大学」を新生沖縄大学の基本理念として打ち出し、今日に至っています。

さて、沖縄大学では、大学は、教科書に書いてあることだけを学ぶ場ではないと考えています。もつと大事なものは、現代社会が抱える問題を自ら発見し、関係者との協働を通

じて問題解決の道をさぐり実践していくことです。沖縄大学では、そうした問題の一つとして「沖縄のクルマ社会」を取り上げ、学生・教職員・地域社会の協働で「脱クルマ社会」へと移行していこうとしています。

持続可能な沖縄の実現のために

世界有数のサンゴ群落到象徴される美しい海と、現在でもなお新種が次々に発見されるほどの生物多様性を有する森が作り出す豊かな自然を、一五〇年ほど前に沖縄に寄港したペリーは「緑したたる琉球」と表現し、県民は愛情を込めて「美ら島」と呼びます。しかし今、この小さな島には過大な軍事基地がひしめき、その迷惑料とも言われる高

率補助により島の形を変えてしまえばかりの大型公共事業があとを絶ちません。また私たちのライフスタイルそのものも沖縄のみならず、地球規模での環境破壊に拍車をかけ、加害者としての責任を痛感せざるを得ない状況にあります。

沖縄大学では、こうした現状を変えていくために学生・教職員が一体となって、まずは足もとのキャンパスでの実

践を行い(二〇〇二年五月に九州・沖縄地区では第一号となる大学全体を対象としたISO14001の認証を取得し、学生たちは独自にエコ学園祭を実施しています。写真1に示すように、学内にはエコキャンパス宣言を掲示し意識啓発に努めています)、次いでその経験を生かして「地域に根ざす大学」として、「エコキャンパスからエコシティへ」をスローガンに持続可能な地域社会づくりに取り組んでいます。

んでいます。

一例をあげれば、水資源問題への取組がそうです。沖縄大学では、一九八九年に二号館を建設する時に屋上に雨水貯留プールを設け(写真2参照)、また那覇市の公共下水道に放流する前の段階で下水処理を行い、雨水があれば雨水を、雨水がなければ下水処理水をトイレに流すいわゆる中水システムを導入しました。

トイレにも飲み水を流すすれば、ダム建設や林道建設で既に大きく破壊された沖縄本島北部のやんばるの森にさらにダムを作る必要があり、それは持続可能な沖縄の実現に反す



写真1 学内に掲示されたエコキャンパス宣言

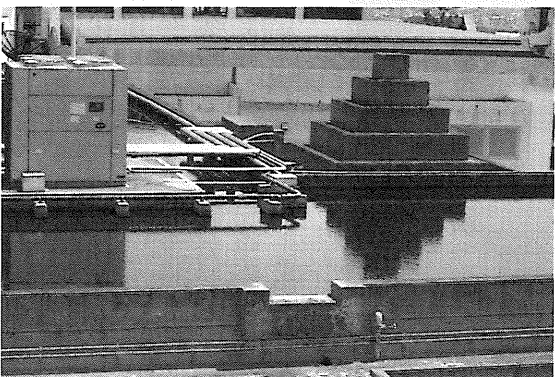


写真2 二号館屋上に建設された雨水貯留プール

ると考えたからです。トイレには、なぜ中水システムを導入したのかを示す説明が掲示してあり(写真3参照)、沖縄の未来を担う若者達の環境教育の一環としています。また、この下水処理方式(回分式酸化溝方式)は、建設費が安く維持管理も容易で、かつBOD(生物化学的酸素要求量の略で有機物による水の汚れを表す代表的指標)のみならず栄養塩の窒素除去もできる優れたものであることから、蓄積されたノウハウを筆者もメンバーとなっている環境N



写真3 中水を使用していることを示すトイレ内の掲示

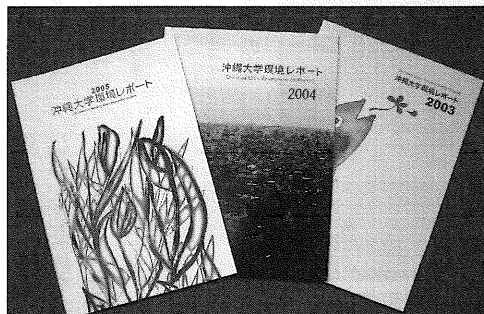


写真4 沖縄大学環境レポート



写真5 沖縄大学エコ学園祭報告書

GOで読みやすい絵入りのマニュアルにまとめ、中小零細の養豚業者への普及に努めています。これは、沖縄における河川の水質汚染の大きな原因が畜産廃水だからです。こうした沖縄大学の環境管理の面での取組は、二〇〇三年以降、毎年刊行する「沖縄大学環境レポート」(写真4参照)で学内外に広報され、また学生たちはエコ学園祭での活動成果を二〇〇一年以降毎年「沖縄大学エコ学園祭報告書」(写真5参照)にまとめて刊行しています。

なぜクルマ社会からの脱却か

沖縄には、鉄軌道が無かったことや米軍支配の影響で、典型的なクルマ社会が形成され、いまやその弊害が様々な形であらわれています。その最たるものは温室効果ガスの排出で、沖縄県における温室効果ガスの排出は、一九九〇年代の一〇年間で三一・八%増加したといわれ①、全国平均の八%と比べても異常な突出ぶりです。しかも増加の最大要因は、自家用車台数増にあります。従来、二〜三人で乗っていたのが一人にと、平均乗車数の減少が台数増に大きく寄与しているのです。

地球温暖化は、強い台風の来襲、沖縄固有の生物への影響、サンゴの白化(海水温の上昇等が原因となってサンゴに共生する褐虫藻が離脱し、サンゴの死滅に至る現象)、マラリアの再来(太平洋戦争の際に西表島に強制疎開させられた子どもたちの多くがマラリアに苦しみました。これは戦争マラリアと呼ばれています)など、沖縄の県民の生活に様々な悪影響を与えると予測されています。IPCC(気候変動に関する政府間パネル)の予測によれば、一九九〇年にくらべ二一〇〇年には、海面水位は最大で八八センチ上昇しますが、専門家は、その際には沖縄の砂浜は一

〇〇%消失すると予測しています②。サンゴもマングローブもこの海面上昇には追いつけず、消失してしまう恐れがあります。沖縄社会の持続的発展のためには、主産業である観光業の魅力の源泉であるサンゴ礁、白砂浜、マングローブなどの保全が不可欠です。クルマ社会からの脱却が求められるゆえんです。

また、忘れてならないクルマ社会の弊害に、健康への悪影響があります。沖縄は長寿県として知られ、現在でも女性は一七都道府県の中で最も長寿ですが、男性は一九九五年に一位の座から四位に落ち、二〇〇〇年には二六位に転落しました。いまや女性の一位の座も危ういと言われています。最近発表された社会保険事務局二〇〇四年度検診資料は、さらにショックングでした③。肥満傾向を示す指数のBMI(体重÷身長²)で「肥満」となる「二五」以上の県民の割合が、三〇代以上の男性の場合は四六・九%と二位の北海道の三四・八%を二ポイントも引き離してダントツで全国一位であり、三〇代以上の女性も二六・一%で二位の青森県の二二・七%を三ポイント以上引き離して一位であることが判明したからです。過度のクルマ依存による運動不足と、アメリカナイズされた脂肪分過多の食生活が原因です。「長寿社会沖縄」のイメージ回復のためにも、脱クルマが求められます。

沖縄大学の駐車場問題

沖縄大学は、完全に都市化した那覇市内に立地していることもあり、駐車場の確保が容易ではありません。また前記の問題点を踏まえるなら、駐車場の拡張や立体化で対応するのは本質的な解決とはいえません。

そこで従来から、大学から二キロメートル以内に居住する教職員・学生には、原則として駐車場の利用を認めない等、クルマ以外の手段による通勤・通学を奨励してきました(障害者にはこのルールを適用しません)。こうした距離による規制を行っても、駐車許可証の発行を求める学生・教職員は軽く一〇〇名を超え、構内一か所と学外の徒歩五分程度のところにある三か所、合計四か所の駐車場の駐車可能台数は四三〇台程度であり、とても対応できないのが現実でした。

そこで二〇〇三年一月一日からは、すべての専任教職員・非常勤職員・学内関係者の大学駐車場(計四か所)の利用を原則として認めないこととしました(どうしてもクルマ使用が必要な者は、大学近傍の民間駐車場を各自確保することになります。なお非常勤教職員は大学駐車場の利用が可です)。それは、大学は学生のものという観点からで

す。さらに事前周知のうえ、二〇〇四年五月一日から、四駐車場のうち構内駐車場一か所をパスカード方式(プリペイドカード)により有料化(二時間五〇円)としました(写真6参照)。これは、学生にも、クルマ社会からの脱却について真剣に考えてもらおうとの趣旨によるものです。

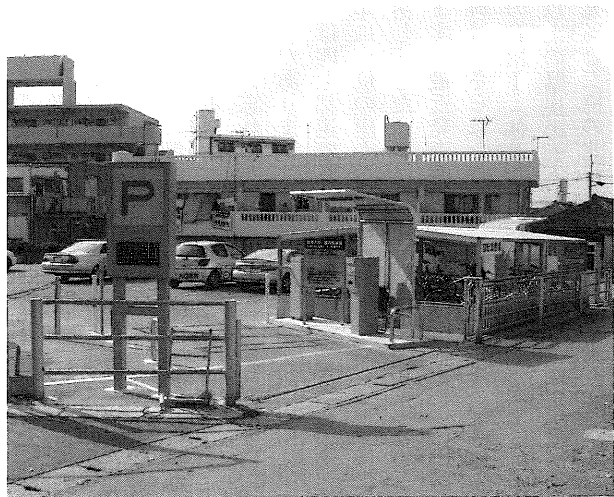


写真6 有料化された構内駐車場

使いやすさからコイン投入方式を希望する学生が現在でも少なからずいますが、その場合には二キロメートル以内居住者の利用にもつながること、貯まった現金を狙う機器破壊行為を誘発する恐れがあることからパスカード方式を選択しました。今では破壊行為はありませんが、有料化システム導入時には、現金があるのではとの誘惑にもとづく夜間の破壊行為が発生しました。

なお四か所の駐車場は、朝八時に開錠し、夜は二部で学ぶ学生に配慮して一一時三〇分に施錠します。駐車場には、夜間の利用者の安全のために、近隣に及ぼす光害にも配慮しつつ街灯を設置しています。

有料化の効果と課題

一時間五〇円という料金設定は、学外の民間駐車場の一時間一〇〇円〜二〇〇円という料金設定に比べかなり低いものでしたが、学生達の利用を強く抑制する結果となり、構内駐車場はほぼガラ空き状態となりました。もとの無料駐車場に戻せとの声が学生達の間で強くなりましたが、それでは問題の解決にはならないことから、二〇〇五年四月から一時間三〇円に、そして二〇〇六年四月からは二時間三〇円に切り下げ、学生の利便を図っています。悩みは、

駐車場問題についての説明会を開催してもほとんど学生が集まらないことです。不満を持つ学生、有料化の趣旨を理解していない学生が多数いることは各種のアンケート調査で明らかですが、説明の場を設定してもそのような学生は集まらず、意思疎通ができないことのもどかしさを感じています。

それでも有料化を含む脱クルマキャンペーンの効果は徐々に現れ、徒歩・自転車・バイクや公共交通機関への通学・通勤に切り替える学生・教職員が少しずつ増えてきました。そこで、構内駐車場の一部を自転車・バイクの駐輪場に模様替えるなどの対応をとりました。非常勤講師は、構内駐車場の有料利用で確実に駐車できました。定刻に教室に到着できるようになりました。また、構内駐車場に殺到するクルマによる騒音や交通事故発生の可能性も大幅に低下しました。初夏や秋など、省エネのためクーラー使用を認めていない時期には、暑いと窓を開けて授業が行われますが、改造マフラー車による騒音で講師の声が聞き取れないという事態がかつては頻繁にあったのですが、今ではほとんどみられなくなりました。

有料の構内駐車場の利用について配慮したことの一つに、夜間働く女性教職員の安全の問題があります。沖縄大学には二部があり、夜の講義が終わるのは九時四〇分です。

また、図書館は一部で学ぶ学生の便を考慮して夜一時まで開館しています。この時間帯に勤務する女性教職員の場合には、たとえ大学近傍の民間駐車場に契約していたとしても、暗い夜道に不安を感じていました。そこで、専任教職員と非常勤職員には大学の駐車場利用を認めないというのが基本方針ですが、女性教職員については、夜間勤務のある場合には構内駐車場の有料使用を認めることとしました。

公共交通機関を便利にする取組

構内駐車場の有料化は、駐車場の需給関係からやむを得ない措置ですが、学生・教職員に我慢を強いるだけでは納得は得られません。そこで沖縄大学では、内閣府沖縄総合事務局が実施した都市交通問題に関する研究会に学長が都市環境問題の専門家として参加し、コミュニティバス導入の社会実験の実施を提案しました。この提案がいれられて、内閣府の予算と地元バス会社の協力で沖縄大学をルートに含む「通勤・通学モビリティ・マネジメント運行実証実験」を二〇〇五年十一月～二〇〇六年一月の三か月間にわたって実施しました。沖縄大学では、この実証実験に連動して週一回のノーマイカーデーを設け、脱クルマの気運を盛り



写真7 モビリティ・マネジメント運行実証実験のポスター

ーの近くに新川校地があります。ここに駐車場をつくり、そこと大学との間にシャトルバスを走らせる構想です。この二地点は、間に丘陵があり現時点では時間距離が近くありませんが、工事中のトンネルが完成すれば一挙に近くなります。沖縄における脱クルマ社会の実現をめざして率先垂範し、地域に根ざす大学としての役割を果たしていこうというのが沖縄大学の考えです。

歩きたくなるまちづくりを

さて、那覇の夏は暑く、便利なクルマの使用を控えるのは厳しいことです。でもこのままクルマ使用を進めていけば、沖縄に未来がないことも確かです。ですから、コンパクトシティのような那覇のまちを、シンガポールのように夏でも歩きたくなるような緑したたるまち、公共交通機関の便利なまちとすることを目標に、まちづくりを着実に進めていくことが大事です。

多くのヨーロッパの町では、何十年という歳月をかけてこうしたまちづくりをしています。ですから沖縄大学は、大学内の地域研究所の環境まちづくり研究班を中心に、大学の足元の地域（寄宮通り会・自治会）との協働で、かつて地域に植えられていたジャスミン（首里方言名ムイクワ）

による緑化事業を「香りのまちづくり」として展開しているのです。

今年七月八日の「なのはの日」には、中心商店街のにぎわい広場でムイクワ花祭りが開催され、さらに隣接するやちむんへ焼き物通りでもムイクワの植栽を進めることになっていましたが、残念なことに台風三号で中止になりました。来年の「なのはの日」には、にぎわい広場、やちむん通り、寄宮地域で同時にムイクワ花祭りを開催することになっています。緑陰も増やしつつ、大学から中心商店街まで、歩きたくなるまちづくりを目指しているのです。そして学生達に、「構内駐車場有料化を契機に、脱クルマ社会の実現に向けた取組を開始しよう、それを進める主役は、未来に生きる君たち学生諸君だ」と呼びかけているのです。

【参考文献】

- (1)「沖縄県地球温暖化対策地域推進計画」(平成一五年八月)第五章温室効果ガスの排出実態 (<http://www3.pref.okinawa.jp/site/contents/attach/4539/4shou-5shou.pdf>)
- (2) IPCC第三次評価報告書「第一作業部会報告書 気候変化二〇〇一 科学的根拠 政策決定者向けの要約(気象庁訳) (http://www.data.kishou.go.jp/climate/cpinfo/ipcc_tar/spm/spn.htm)
- (3)「肥満・沖縄・全国」琉球新報二〇〇六年一月二五日朝刊