

宇部市、ecoサイクル事業開始

マイカー利用者、自転車でCO2削減

山口県宇部市は3月1日から、市民を対象にした自転車利用促進事業(ecoサイクル事業)を開始した。これは、普段マイカーで通勤したり買い物をしている市民に1年間、できるだけ自転車を利用してもらい、家庭内から排出されるCO2の3分の1を占めるマイカーからの排出を削減することをねらった試み。地方都市でマイカーを抑制する目的で自転車の利用を促進しようという発想は、岩手県盛岡市の自転車利用促進条例(4月施行)の主旨と共通しており、京都議定書の第1約束期間を迎えて、地方の自治体の動きが活発になってきた。



体重を落とすのも楽しみ

宇部市のecoサイクル事業は、同市と同グローバル500賞10周年記念事業実行委員会が主催し、同市の自転車商協同組合と地球温暖化対策ネットワークが共催。応募者の中から選ばれたモニター37人(男性29人、女性8人)にサイクルコンピューターを提供、自転車につけてもらい、1カ月ごとに走行距離を報告することで、CO2削減量(クルマで同距離を走行した場合の排出量)を算出する。この仕組みは、自活研が5年前から運営している「エコサイクルマイレージ」と同じ。

実施に先立ち、2月23日にモニターを対象にした「自転車を楽しく利用するための講習会」が開かれたが、同時に、モニターの簡単な健康チェックと体力測定を行った。1年後の終了時、再度、健康診断と体力測定を行い、自転車の利用が健康にどれほど寄与するか、確認することになっている。自転車の健康への寄与度

を調べることに關しては、05年度に大分市が「ヘルシー&エコ自転車モニター」を募って実施した。

宇部市は「宇部方式」と呼ばれる大気汚染防止対策によって、1997年に「グローバル500賞」を受賞、環境に関心が高い自治体として知られている。

オーフスでは56%がマイカー 自転車

宇部市が行うecoサイクル事業のモデルは、1995年から1年間、デンマークのオーフス市が実施した「バイクバスターズ計画」に求めることが出来る。オーフス市の場合は市の中心部から3~7km圏内に住み、マイカー通勤をしている175人のモニターに1年間、約13万円相当の距離メーターつき自転車を貸与するとともに、1年間市内全域で通用するバスの定期券を支給。できるだけ自転車かバスを利用してもらい、実施中、何回か行うアンケート調査に協力してもらった。

このほか、自転車に乗る際に必要となる手袋、雨ガッパ、バスタオルなども提供、希望者には「計画」終了後、貸与自転車を約2万円で払い下げた。これも希望者を対象に、開始前、途中、終了後の3回、健康診断を実施。市当局は2カ月に1回、情報提供のためのモニター向けニュースレターも発行した。

終了後の調査結果では、夏にはモニターのうち、自転車通勤者が70%(マイカー20%)にも達し、キャンペーンが終わったあとも、56%(同34%)が自転車で通勤していることが判明、「バイクバスターズは大成功」と欧州では評価されているという。

実施主体はオーフス市役所、デンマーク自動車連盟、オーフス警察署、デンマーク自転車販売協会、地域の自転車店、デンマーク心臓協会など。約7,800万円の必要経費は、デンマーク環境保護庁、デンマーク交通評議会、オーフス市が3分の1ずつ負担。

(オーフス市関係は、ヨルゲン・ブンデ「デンマーク・オーフス市におけるバイクバスターズ(Bike Bus`ters)計画」、荒牧英城訳、「交通工学」Vol.33 No.5,1998年 = を参照した)



レンタサイクルの回収・再配置
 (オーフス市内で、
 visita arhusのHPより)

フローニンゲンの歩行者・自転車中心の交通政策は「policy(理念)」「coherence(一貫性)」「continuity(持続性)」の三つのキーワードで示すことができる。これが30年間、政策が進化し続けてきた大きな要因といえよう。

それは、年間交通予算の40%を自転車関連施設に投入していることからもうかがわれる。人口17万人の都市でありながら、同市には2000年当初の時点で、13カ所、9,200台分の有人駐輪場が設置され、そこにはロッカーがあり、乳母車の貸し出しが受けられ、さらに、パンクなどを修理するサービスの提供もある。自転車利用者はここに停めて、歩行者専用道路を散策する。

これら駐輪場の利用料金は1年間有効のチケットが約1,600円。ほかに、図書館の地下に誰でも利用できる駐輪場(金・土曜日は午前5時まで利用可能)もある。駐輪場の整備、および自転車道・レーンのインフラ整備に同市は1985年から2000年の間に約22億5千万円を投入したという。日本の自治体の中には、もっと巨額の自転車対策費をかけているところもあるが、その大半は放置自転車の撤去と保管費用である。policyのあるなしで、金をかける対象が異なってくるのだ。

フローニンゲン市から旧工業地帯跡地に、900戸の住宅、9,000㎡の商業エリア、4万㎡のオフィススペース、加えて、1,300㎡の地下駐車場を有するニュータウンの設計を依頼された共同企業体は、住宅1戸当たりの駐車スペースの確保率を0.5台に設定した。その理由は「タクシーの迎車サービスの利用、歩行者道路や自転車専用道路のネットワークの拡充を優先するという考え方に基づく」と言っている。

交通ワークショップに5000人

1996年にスタートした新戦略プラン「新世紀への都市(City for a new century:Groningen in 2005)」では、環境への配慮と市民参加を大幅に取り入れた。都心部と周辺部の今後の交通問題を考えるにあたり、延べ5,000人の市民が参加するワークショップ(WS)を開いた。10人ずつが100グループに分かれ、1カ月に5回WSを開催。議論は4方向に集約され、30人ずつの4チームがそれぞれプランを作成した。

これら4案に関して市民にアンケート調査を行ったが、それを賛成票の多い順に並べると、次のようになる(数字はアンケート支持率)。

1. 自転車交通のための施設整備重視(自転車の利用を一層促進するため、トラム導入にあわせて自転車ネットワークを拡充する) = 35%
2. トラム導入とクルマ抑制ゾーンの拡大(高速型トラム網を整備し、公共交通中心の交通体系へと変革する) = 35%
3. クルマ流入規制による需要管理(都心部をクルマを一切入れない禁止区域とする。都心周辺にP&R<パークアンドライド>駐車場を建設する) = 20%
4. クルマ交通処理の効率化重視、外環状道路の建設(現状のクルマ交通の伸びを前提に必要な道路を建設する) = 10%

この選択順位をみると、フローニンゲンの交通政策の「一貫性」と「持続性」は、市民の支持によって確保されていることがよくわかる。



フローニンゲンの自転車政策の進化はとまらない

このシリーズに「フローニンゲンの奇跡」というタイトルをつけた。30年前の1977年、朝起きたら市内が4分割され、クルマで通り抜けすることができなかつたというハプニング的現象が、このオランダの小都市で起こった。日本では「奇跡」かもしれないが、フローニンゲンでは奇跡でも何でもなく、きちんとルールにのっとって、それこそ、粛々と実施に移されたのである。

初めてのことに、誰にも不安がつかまとう。実際、市内の商業者は「客が来なくなる」と危惧を抱いた。しかし、それも乗り越えられ、レスター・ブラウンのワールドウォッチ研究所(当時)から、フローニンゲンは「欧州一の自転車都市」と認定されたのである。(おわり)

(坪原紳二「オランダのまちづくりに学ぶ」、「住民と自治」02年3月号 山中英生ほか『まちづくりのための交通戦略』学芸出版社、00年5月、「フローニンゲンの住宅ブロック」、「ディーテイル・ジャパン」06年8月号=などを参照した。写真 <http://www.pu-kumamoto.ac.jp/tubohara/fietspad.html>より)

中心街からクルマを排除する欧州

「LRTの街」として知られるフランス・ストラスブールのトルーマン市長は1991年11月28日、同市の新たな交通システムの総合計画を発表した。当時、同市の中心部(800m×1km)の中央を南北に貫く幹線道路に、1日5万台のクルマが走行し、その40%は通過交通だったといわれる。

新たな計画は、1)中心部におけるクルマの通過禁止、2)主要幹線道路の歩行者専用道路化、3)歩行者ゾーンの拡大、4)路面電車の新設・公共交通の強化 ― が主な内容。そのめざすところは、中心部からクルマの通過交通を排除することにより、歩行者を中心とした都心空間の魅力づけと、環境負荷の少ない交通手段(LRT、自転車)の利用機会を増やすことである。

この計画を実施するため、同市は翌92年2月24日、南北に貫く幹線道路を真ん中で遮断、環状道路から入ってきたクルマは、中央から戻らなければならないようにした。この交通循環(サーキュレーション)方式は、オランダのフローニンゲンで、1970年代に採り入れられた考えと同じである。

このため、駐車政策も一変した。まず、大規模駐車場は環状道路の外側に整備することにし、中心部では屋内、路上に各2,000台分のスペースだけを確保。将来ともこれを拡充しないことを、この時点で決めた。



ストラスブールのレンタサイクル店 (Strasbourg.frのHPより)

クルマの削減が開発許可条件

イタリア北部にあるフェッラーラの中心部は、全長約9kmの城壁に囲まれ、1995年に世界遺産に登録された。同市はそのうちの約50haでクルマの乗り入れ規制を実施していたが、2003年にこれを4倍の200haに拡大した。それ以降、緊急車両、バス、タクシー、住民のクルマなどを除いた車両から通行料を徴収している。

規制ゾーンに進入するクルマは、警察署に通行料を払って、許可証の交付を受け、それをフロントガラスの内側に張っておかねばならない。通行料は期間(90日以上・以内、1日)、燃料(ガソリン、ディーゼル、メタン)、クルマの排気量・種類、通行目的などにより細分化されている。

ゾーン内居住者のクルマは無料だが、1家族1台しか認められず、しかも、居住者専用駐車場に年間250ユーロを支払って駐車。これらの通行料・駐車代、違法駐車罰金はすべて同市の交通対策費に使われる。この結果、同市の交通分担率のうち、自転車は27%を占める。

スイスのチューリッヒでは、開発許可やビルの建設許可を出す際、条件のひとつとして、クルマの移動台数を設定している。例えば、同市北部における市街地開発プロジェクトの場合、「1日8,000台(交通分担率30%)」と決められたほか、市中心部の娯楽施設建設のケースでは、「当初1日1万台を5年間で8,000台に削減すること」が条件としてつけられた。

施設や建物が完成後、定期的にクルマの移動台数に関する報告が求められ、条件に違反していると罰金を徴収される。市側はクルマからの代替交通を充実させるとともに、公共交通や自転車の利用に関する情報を提供して、事業者をバックアップしている。

チューリッヒ市議会は今から20年も前の1987年8月に以下の交通計画を議決している。公共交通の利用促進　クルマ交通量の削減　クルマ交通を幹線道路に誘導し、クルマ交通の少ない居住地区を形成　通勤用駐車場の増加回避、または削減　環境にやさしい交通手段(徒歩・自転車)の利用促進 ―。

(山中英生、小谷通泰「交通需要管理のためのパッケージアプローチ」、『交通科学』Vol.26 NO.2 1997年、野上正邦「自転車の街・フェッラーラを訪ねて」、『人と車』04年11月号、片野優「人に優しい自転車の街」、『Earth Guardian』04年11月、原田昇「チューリッヒのクルマ依存からの脱却宣言」、『地域開発』1997年7月号、運輸政策研究機構『環境的に持続可能な交通(EST)に関する調査研究』(07年3月) = などを参照した)



ベロタクシーが並走するフェッラーラ (Comune di FerraraのHPより)

第5回 2月26日、「盛岡市の自転車利用促進条例」に関して、地元で策定にかかわった作家の齋藤純氏をお招きして、その経緯などを伺いました。この条例は市長の責務として、「道路の新設、拡幅又は改良の事業を施行する際には、十分な自転車の走行路を確保すること」という規定を設けているほか、自転車利用者に対し、保険に加入するよう促すなど、これまでの自治体の条例にはみられない内容を含んでいます。

盛岡はもともと、自転車の利用が活発なところで、こうした発想の素地はあったようですが、今回の条例制定の根底に、「マイカーの抑制」を据えていることは、「クルマなしの生活は考えられない」とされてきた地方都市にも、新たな波が及びつつあることを感じさせます。

第6回 3月6日、東工大大学院の屋井鉄雄教授をお迎えし、「道路ルネッサンス、そしてその後のみちまちづくりと自転車」と題した講演を伺いました。屋井教授は06年に報告書をまとめた「道路ルネッサンス研究会」の委員長で、現在、全国98カ所で工事中の自転車走行モデル事業を提言した国交省と警察庁合同の「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」の座長も務めました。



自転車道(写真右側)もルネッサンスの一例
(東京・JR亀戸駅前 国道14号線)

「道路ルネッサンス」とは、クルマに特化した日本の画一的な道路行政からの転換を求めるという考え方で、個別の道路ごとに管理、運営を行う柔軟な対応や、沿道コミュニティや自治体などによる「ローカルルール」を認めた多様性に富んだ道づくりを提案しています。

同教授はその延長線上に、自転車走行モデル事業を置き、その意義を強調しました。

ただ、道路ルネッサンスの発想を実現するには、最終的には道路法の改正を視野に入れなければなりません。内閣法制局の壁はかなり厚いことを同教授は示唆しました。

第5回、第6回とも多くの方にお集まりいただきました。2回とも、懇親会だけでは納まらず、講師をまじえて一部が街に繰り出すなど、にぎやかな研究会でした。

20年度もよろしくお祈りします。

(1)

「カーボン・デモクラシー」とは？



東京新聞3月1日付の夕刊に「温暖化対策 ロンドンの挑戦」と題した特集記事が載った。同市は5年前から市内に入るクルマに対し、1日8ポンド(約1,700円)の混雑税(ロードプライシング)をかけているが、10月からはCO₂排出量が多い四輪駆動車やスポーツカーなどの税を、1日25ポンド(約5,300円)に引き上げるといふ。通勤に使えると、月10万円以上とられる。

この施策を推進しているリビングストーン市長は、トヨタの「プリウス」を使っているそうだが、10月からの改正でこの種の「エコカー」の混雑税はゼロになるとか。市長は日ごろ、「カーボン・デモクラシー(炭素民主主義)」という言葉の口にするそうだ。地球上の人間が排出するCO₂量は平等であるべきで、特定の都市や個人が多く排出することは許されない、という考え方である。

同じ東京新聞の3月3日付朝刊に、『ファクター4 - 豊かさを2倍に、資源消費を半分に』(省エネルギーセンター、1998年5月)の著者である米カリフォルニア大学サンタバーバラ校のエレンスト・ワイツゼッカー教授のインタビュー記事が掲載された。その中で同教授も、「一人当たり平等な排出権」に言及している。

日本の温暖化対策を問われて、同教授は「私自身の関心を言えば、インドのシン首相が提案し、ドイツのメルケル首相も賛意を示した『一人当たり平等な排出権』という考え方だ。インドや中国の温室効果ガス排出量をやみくもに押さえ込むのではなく、自分たちが持つ排出権を先進国に売った方が得だと思わせるような誘導策が必要だ」と述べている。

こうした誘導で、同教授は中国における石炭火力発電所の新規建設を半分に抑制することも可能とみているが、これらの方策で、世界各国の国民一人当たりのCO₂排出量を平準化する契機が得られるかもしれない。ただ、ロンドンがめざしているのは、さらにその先だ。国別一人当たりの比較ではなく、CO₂を大量に排出するクルマに乗る市民と、そうでない市民を同じ地域社会の中で、税によって、明確に区別しようというのである。すでに、自転車通勤が相当増えているというが、それも当然。10月からの展開が見ものだ。

(本来、「エコカー」とか「排出権」という言葉は使いたくないのですが、便宜上、使用しています)

< イラスト あらき >