

名古屋で返金もあるPDS実験

ロードプライシング(混雑税)の研究<番外>

通過交通排除めざし名大、国交省など9月から

名古屋大学、国土交通省、名古屋市などで構成するPDS(Parking Deposit System=駐車デポジット制度)研究会は、9月から市内中心部に流入するクルマに課金する一種のロードプライシング実験を開始する。中心部のエリアに流入するすべてのクルマに課金するが、エリア内の駐車場を利用したり、買い物をした場合には、課金の全額、または一部を返還するという、これまでにない方式で、基本的には通過交通と違法駐車車の排除をめざす。

ロンドンなどのロードプライシングは目的のいかんにかかわらずエリア内で一律に課金しているが、この方式に対してはドライバーからは「クルマに対するさらなる課税」という反発が出たり、地元商店街からは「クルマの客が減る」という懸念が出がちだが、この「名古屋方式」はこうした反発や懸念を事前に摘み取ってしまおうという発想だ。

名古屋市中心部5km四方を課金エリアとし、実験に参加する80人のモニターに、行動を把握できる衛星利用測位システム(GPS)機能付きの携帯電話を渡す。モニターが課金エリアに入ったことをGPSで確認すると課金されるが、買い物や有料駐車場のレシートを携帯電話で撮影して送信すると、返金される。エリアを停まらずに通過した場合や違法駐車などには返金しない。

名古屋駅・栄地区5km²を課金エリアとし、700円課金して400円返金した場合のシミュレーションによると、エリア内の通過交通量は82.6%、走行台kmは52.3%、渋滞損失時間は99.7%、CO₂排出量は49.4%、それぞれ削減されるという。また、名古屋市内全域にも改善効果が及ぶとみている。



自転車用ヘルメットを買った領収書を送信

この試みについて、名古屋大学大学院環境学研究科の森川高行教授は「わが国では都市交通環境の改善策として、パーク&ライドやノーカーデーなどが実施されているが、その効果は限定的なため、今後は即効性があり、かつ十分な効果が期待できるロードプライシングへの期待が大きくなると考えられる。しかし、実現化の最大の問題はロードプライシングの社会的受容性の低さであり、これは主に『罰金的手法』としての色彩が強いことに起因している。そこで、社会的受容性と柔軟性の高い世界初の新しいシステムとして、PDSを研究開発してきた」と話している。

日本ではロードプライシングに関して、これまで神奈川県鎌倉市で社会実験が行われたほか、東京都も導入をめざして検討に入ったが、いずれも本格実施には至っていない。名古屋におけるPDS実験は従来型と大きく異なる方式だけに、成果が注目される。

日本ではロードプライシングに関して、これまで神奈川県鎌倉市で社会実験が行われたほか、東京都も導入をめざして検討に入ったが、いずれも本格実施には至っていない。名古屋におけるPDS実験は従来型と大きく異なる方式だけに、成果が注目される。

ミラノで1月から実施 / ニューヨークは廃案

イタリアのミラノ市で今年1月から、ロードプライシングが導入されている。この施策は「エコパス」と呼ばれ、導入目的は 同市内の粒子状物質(PM)排出量を30%削減する 市内流入交通量を10%削減する 徴収したエコパス料金は公共交通の利用促進に充てる ― など。課金時間帯は平日の7時30分から19時30分で、車種別に1日あたり2ユーロ、5ユーロ、10ユーロの3種類。トリノとジェノバでも導入を検討中という。

一方、米ニューヨーク市でのロードプライシング導入案は、ニューヨーク州議会で4月7日廃案となった。マンハッタン地区選出のある議員は「マイケル・ブルームバーグ市長は州議会を通すにあたって最後のチャンスだった議案の修正機会を逸したことが痛かった」と述べたという。

(佐藤麗子「ミラノにおけるロードプライシング」、「運輸と経済」08年5月号、「City of New York」のHPを参照した)

「クルマの削減は不可能ではない」



「新交通政策」はロードプライシングの導入も視野に(ロンドンの課金エリア・セントラルゾーン)

英国のブレア政権は「従来のように、自動車交通の増加に対応して新たな道路を建設し続けることは不可能」という認識のもとに、1998年に「新交通政策(A New Deal for Transport)」を発表、それまでの道路政策を一変させた。つまり、新たな道路整備から、既存道路の維持と信頼度を高める良好な道路管理へとプライオリティを移したのである。

その背景には、移動の選択肢をクルマオンリーでなく、公共交通、徒歩、自転車へと広げるという発想があった。当時の副首相兼環境・地域・交通省担当相であるジョン・プレスコットは「我々は、人々に、自動車の利用を少し控え、公共交通の利用を少し増やすよう説得しつつ、いかにして渋滞や汚染と戦うかについて困難な選択を行わなければならなかった。そして、より良い交通のため、交通から資金を生み出す新たな想像力に富む方法を考え出したのである」と述べている。

「新交通政策」はまず、交通に関する「習慣」の変更を促す。「自動車の利用の削減は、一部(の人)が考えるような不可能なことではない。全ての移動の4分の3近くは5マイル(8km)以下であり、45%は2マイル(3.2km)にも満たない。このような近距離は、我々の多くが徒歩・自転車又はバスによる移動が可能であるのに、自動車の利用を増加させており、今や自動車による移動の4分の1が2マイル以下となっている」と指摘。クルマ使用削減の可能性を示すとともに、「新交通政策」が副題である「Better for Everyone」を実現するため、「移動における必要な変更を手助けし、異なった、かつより持続可能な移動手段の選択を容易にする」と保証したのである。

「自転車利用者に優先権を与えよ」

この2年前の1996年に国家自転車戦略(National Cycling Strategy=NCS)が打ち出され、2002年までに自転車の交通分担率を2倍にし、2012年までにさらに2倍にするという目標が示された。「新交通政策」もこれを踏襲しているが、当時の英国における自転車の交通分担率は約2%にすぎなかったのである。

「新交通政策」はNCSの推進をサポートするため、地方政府に次のような要望を出した。

- 1) 地方交通計画の一部として、自転車通行のための地方戦略を確立すること。
- 2) 現在の道路空間を、より多くの自転車通行設備を提供できるよう適合させること。
- 3) 交通信号のある合流点やロータリーを自転車利用者にとって都合の良いように変更し、彼らに優先権を与え、これにより自転車通行を助けること。
- 4) NCSを支援するために(クルマの)スピード制限をより幅広く適用し、これらの措置の適用時期を周知すること。
- 5) 安全な駐輪設備を増加させること。
- 6) 自転車利用者の危険を防ぐため、自転車走行レーンを適切に維持すること。

同時に、「新交通政策」は自転車の交通分担率向上のほか、次のような公約と目標を掲げた。

2010年までにクルマによるCO2排出量を3分の1以上削減する。

2010年までにすべての事故を3分の1低減させる。また、2010年までに65歳未満の人々の心臓病および卒中による死亡率を3分の1低減させる。

地方自治体による、職場駐車場への新たな駐車料金の課金を可能にする法律を導入する。

ティム・パウエルはこの政策に関して、「競争という保守党の標語は2つの新しいスローガン『持続可能な交通(Sustainable Transport)』と『総合交通(Integrated Transport)』に置き換えられ、労働党政府はこれらのスローガンを公約した」と述べている。(つづく)

(運輸省運輸政策局監訳『英国における新交通政策』運輸政策研究機構、1999年6月、ティム・パウエル、岡野行秀ら監訳『現代の交通システム』NTT出版、07年12月 = を参照した。写真 = 東京都環境局自動車公害対策課のHPより)

横浜など4市が自転車活用施策推進

「環境モデル都市」6自治体決定

政府の地域活性化統合本部は7月22日、「環境モデル都市」として、帯広市、下川町(北海道)、横浜市、富山市、北九州市、水俣市の6自治体を選定した。82件の応募のうち、39件が自転車活用政策を盛り込んでいたが、選定された6自治体のうち、4自治体が以下の方針を掲げている。追加選定の候補は、東京都・千代田区、飯田市、豊田市、京都市、堺市、高知・梶原市、沖縄・宮古島市。(メルマガ .37参照)

4市の自転車関連施策は以下の通り(カッコ内は人口と2050年CO2削減目標)。

帯広市 (約17万人、50%)	道路ネットワークの見直し、構築 自動車走行距離の短縮や公共交通と連携した利便性向上の促進 自転車・歩行者道のネットワークや駐輪スペース、休憩施設などの利用環境整備
横浜市 (約363万人、60%以上/人)	ゼロエミッション交通・世界戦略 自転車交通ネットワークの整備(コミュニティサイクル) 自転車道ネットワーク整備とあわせ、駅・バス停・公共施設に近接する貸し出し拠点で相互利用できる自転車シェアシステムを整備する
富山市 (約42万人、50%)	通勤スタイルの転換 県下統一ノーマイカーウィークをはじめとする行政主導のノーマイカー運動に参加することで、意識を高める 企業自らによる送迎バス運行や時差出勤など、企業ごとに取り組み可能なエコ通勤運動を実施する
水俣市 (約2.9万人、50%)	コミュニティバスと自転車のまちづくりの実施 市内を循環するコミュニティバス等を見直し・充実し、公共交通機関の利用促進を図るとともに、市民ノーマイカーデーの導入や、環境に負荷をかけない自転車によるまちづくりを推進する(2020年までに、マイカーの使用を12%減らす 市全体の温室効果ガスを1.2%減らす)

このうち、横浜市は「課題」として、「車両流入抑制・歩車道分離に関する交通管理者・道路管理者の合意形成、セグウェイの公道走行・駐車許可、コミュニティサイクルに関する道路上の広告物の掲出規制緩和」を挙げている。

トピック

谷垣国交相「都市交通にとって、自転車は重要」

福田改造内閣で、自転車活用推進議員連盟の谷垣禎一会長が国土交通相に就任した。谷垣国交相はインタビューに次のように答えている(8月6日付日経新聞)。

「(中心部に都市機能を集める)コンパクトシティーを進める上で、都市交通の中に自転車を取り入れていくことは重要だ。歩行者との接触事故を減らすためにも、自転車の走れる空間をつくる必要がある。特に地方では中心市街地の活性化にもつながる」。



レンタサイクルで巡る回遊美術館/東京・池袋

東京・池袋の西口周辺に点在する美術館、画廊をめぐる「回遊美術館」が7月24日から8月6日まで実施された(NPOゼファー池袋まちづくり、立教大学、豊島区などの共催)。3回目の今年はレンタサイクルで回遊する試みが行われ、自活研の理事らがコースを試走した=写真。

回遊コースには豊島区立熊谷守一美術館、さくらが丘パルテノン(アトリエ村)、立大大衆文化研究センター、培風寮跡などがあり、見学しながら自転車で回ると約2時間(レンタル料は1時間100円)。戦前からのアトリエ村は当時のまま保存されている。



超難関

Bicycle Encyclopédistes

「我こそ、自転車百科全書家」 / 「自転車検定」スタート

NPO自活研08年度事業の一環であるネット上の「自転車検定」が8月8日から始まり
ました。今回はマスター級(初級)で、ドクター級(中級)は12月1日から、プロフェ
ッサー級(上級)は09年3月1日からスタートします。マスター級とはいえ、かなりの
難問が含まれていますので、テキストを熟読のうえ、受検されることをお勧めします。

検定料は1回につき3,150円、テキスト代は各級1,050円(いずれも税込み)で、すべてクレジ
ットカード決済になります。詳細は<http://www.e-learningshop.jp/jitensya/>まで。

<報告> 08年度第1回自転車活用研究会

(7月29日、東京・品川のNDC会議室)

「自転車 - 新しい公共交通手段への活用」と題して、エムシードウコー社事業開発部の猪爪勇
斗氏から話をうかがいました。同社はパリで「ヴェリブ」を展開するJCドウコー社の日本法人で、
トマ・ゲドロン社長も同席。「ヴェリブ」は昨年7月から運用を開始、現在1,450カ所のステー
ションで、20,600台が利用されています。

この1年間で延べ2,600万人が利用したそうで、鉄道ストの際には1日で18万回もの利用があ
ったといえます。ドウコー社ではヴェリブを「セルフサービスの自転車共有システム」と位置づ
け、単なるレンタサイクルではなく、コミュニティ・バイクであると強調しています。

昨年10月の研究会でヴェリブを紹介してもらった首都大東京の鳥海基樹准教授も出席され、
「ヴェリブをあしらった出版物が多数市場に出回るなど経済効果も大きい」とコメント。また、
出席者から観光客を中心に歩道通行が目立つという指摘もありました。

会場には60人あまりが詰めかけ、細部にわたる質問が続きました。()



michisirube

クルマ離れのスピードに追いつけるか

月刊誌「FACTA」8月号が「北米トヨタが営業赤字」というトップ記事を掲げている。「そこまで
来たか」という印象がぬぐえないが、日本の新車登録台数が落ち込み、保有台数も先進国で唯
一減少基調に入ったとなると、日米にも欧州並みのクルマ離れ現象が起きるのか、そんな予感
にとらわれる。

日本経済新聞のインターネット調査(7月初旬、対象1,000人、うちクルマの所有者770人)に
よると、1年前に比べ「クルマに乗る回数を減らした」という人がマイカー保有者の53%に達し
たという(1月調査では36%)。乗車目的で「減らした・やめた」は多い順に、短距離のドライ
ブ・レジャー(37%) 郊外型ショッピングセンターでの買い物(34%) クルマを使った外食
(27%) — など。

また、レギュラーガソリンが1 200円になったら「乗るのをやめる」という人が20%に達し、
250円まで上がった場合は延べ38%が「やめる」と答え、「クルマを手離す」も14%。このほか、「ク
ルマを買いたい」と思っている人は1月調査時の49%から40%へと低下した。

こうした傾向を反映してか、東京都心の首都高速道路の渋滞(時速20km以下)は1年前に比べ、
2割減少して、所要時間が4割短縮された区間も出てきたという。また、警視庁によると、都
内の一般道路でも今年5月まで11カ月連続で渋滞距離が前年同月比を下回っているそうだ(7
月12日付日経新聞)。

台湾では相乗りのマイカー通勤から一歩進んで自転車通勤が増え、中国出張の際に安い自転
車を買ってきたり、エレベーターに自転車と一緒に乗り込んでくる人に出くわすようになった
という。テレビは「今年上半期の自転車の販売量は今年の3倍」と報じているとか(7月17日付東
京新聞)。

仙台市内には「4月以降、自転車全体で20%ほど売り上げが伸びている」という専門店も(7月
10日付河北新報)。マイカー利用者の何%が自転車にシフトしてくるかは定かではないが、現
状の日本における自転車の走行空間、駐輪空間のお粗末さ、ルール無視の利用形態などを考え
ると、どっとシフトしてきた場合、困った事態になるのは目に見えている。クルマ離れの先を
行くには、自転車利用環境整備のスピードをもっとあげなければならない。

<イラスト あらき>