

ソウル市、200kmの自転車専用道路整備

2012年までに「自転車通勤都市」めざす

韓国・ソウル市は10月21日、市内の幹線道路17本に計207kmの自転車専用道路を2012年までに整備するという自転車利用活性化総合計画(マスタープラン)を発表した。同市は12年までに「自転車が交通の主役になる時代に変える」ことを目標に掲げており、呉世勲(オ・セフン)市長は「自転車を生活の中の交通手段として定着させ、ソウルを環境にやさしい都市に発展させたい」と語るとともに、「ソウルを自転車で通勤できる都市にする」と言明。

計画によると、207kmの自転車専用道路は都心に進入する清溪 - 千戸間、市庁 - 始興間など4路線70kmと、東西及び南北地域を連結する13路線137kmで構成され、都心への自転車による中長距離通勤が容易になる。また、漢江の自転車専用道路では連続的な高速走行が可能になるよう、4m以上の幅員を確保する予定。さらに、漢江と都心への自転車によるアクセスを向上させるため、漢江に架かる既存の橋に自転車エレベーターを12年までに19カ所設置し、市全域から都心への自転車通勤を可能にするという。

一方、自転車利用の潜在需要が多く、自転車が集中すると見込まれる地域で「自転車親和型(自転車天国)タウン」を12年までに12カ所造成。同タウン内の専用道路に、自転車専用信号、自転車横断島を設置し、裏道路は「ゾ - ン30」(時速30km制限)とすることでクルマとの共存をめざす。2020年までには同タウン21カ所を追加造成し、計33カ所にする計画。

自転車で駅まで来て地下鉄に乗り換える人のために、300台以上の保管需要がある16駅に建物形式の駐輪場を設け、ロッカーとシャワー室などの便利施設を併設し、500台以上の4駅には、保管とレンタル、メンテナンスが可能な「自転車総合サービスセンター」を順次、建設する。同時に、地下鉄駅周辺の100台以上の保管所では、盗難、紛失を防止するため、監視カメラを設置。レンタサイクルに関しては、現在も自治区ごとに推進中だが、今後、自治区間の相互利用を可能にするるとともに、09年公共レンタル自転車モデル地区として、業務密集地域の2カ所で、自転車専用道路の整備とあわせて、新たに400台を配備する。



地下鉄駅設置駐輪専用施設



地下鉄駅構内密閉型保管施設
(いずれも完成予定図)

車線の削減に67%の市民が「賛成」

このマスタープランにおける207kmの自転車専用道路整備は、基本的には「道路ダイエット」(車線削減)方式で行われる。同市が今年9月に実施したアンケート調査(満19歳以上の1,054人対象)では、この方式による自転車専用道路の確保に関して、「賛成」67.8%、「反対」32.2%と、「賛成」が「反対」を2倍も上回った。また、自転車の利用環境が改善されれば、「自転車の利用機会を増やしたい」という市民が90%以上に達したことも手伝って、市はマスタープランの着手に踏み切った。

同市は一連の自転車利用活性化策を推進するため、従来、地域別、事業別に進めてきた自転車政策を体系的、総合的に推進、一元管理する自転車専門部署「自転車交通推進班」を新設。加えて、「サステナブルな交通・環境市民委員会・環境エネルギー分科会」に民・官・専門家が参加した自転車政策を掌握する委員会を立ち上げ、市民参加で政策を推進する方針だ。

ソウル市では現在、自転車が通行できる道路の95%が「歩行者自転車兼用」(日本で言う自転車歩行者専用道)で、安全面での不安が市民の自転車利用を阻害してきたという。呉市長は「本格的な“親環境型の自転車都市時代”を開く」という意思を表明するとともに、「クルマだけを主な通勤手段にする都市では、気候変動と交通渋滞の問題に効果的に対応しきれない」と強調している。

(自活研会員の佐藤宜秀さんとソウル市市政開発院前任研究員・権寧徳博士の協力を得ました)



業務用・職場間移動のクルマも削減

「新交通政策」は企業における業務用のクルマ削減策の一例を紹介している。「業務用に自転車を利用した場合は1マイルにつき15ペンス、徒歩の場合は7ペンス支給する。また、クルマを相乗りした場合のレートを1マイル当たり2ペンスから10ペンスに引き上げる」(ロンドンのパークサイドNHS信託の例)。これについて、「産業界や企業は、周辺の地域における移動のパターンに実質的な影響力を持っているが、病院や高等教育機関を含む多くのほかの組織もまた、多くの移動を生み出している。レジャー施設やアトラクション施設への移動も、交通全般にとってのもう一つの重要な要素である。アクセスのための自動車利用の削減は、近隣者との関係を改善するとともに、発展のための条件であるかもしれない」とコメント。マイカー通勤にとどまらず、あらゆる分野でのクルマ使用の抑制を訴えた。

加えて、住宅と職場の距離への目配りも忘れない。「産業界はテレワークにより、従業員が自宅又は自宅に近いサテライトで勤務することが可能になることで、交通を削減しうる程度(度合い)を検討したいと思っている。これは特にテレワークがクルマの長距離運転というパターンを代替するとき、グリーン交通計画と関連するものである。我々(政府)は長距離自動車交通を代替する場合、最善の行動を伝授するとともに、地方当局がテレワークを支援することを促すことに努力を傾注する」と、勤務形態のドラスティックな転換を交通政策との関連で推し進めようという姿勢を示した。その先駆例として、1)ある地方議会では、職員の本部への移動を削減するためオアシスを開発し、職場を地域に分散。移動コストを5~8%、クルマの利用距離を7%削減、2)A社では、ITをベースにした勤務体制の導入で、オフィスを95から25に削減。500人以上の社員が恒常的に自宅で仕事をしているが、これによりクルマ利用を各人が年間2,000マイル減少させたと推計される — などを紹介。

親のクルマ送迎を自転車通学に転換

英国でも昔から、親が子供をクルマで学校に送迎する傾向があり、朝夕のクルマの

ラッシュの原因のひとつとされてきた。「新交通政策」はここにも切り込んだ。

「学校に徒歩や自転車で行かないということは、子供達はその発育の初期段階からあまり体を動かさなくなり、車への依存を高めることを意味する。これらの子供達には、大人になって車を責任ある方法で使用することがより困難であると感じさせ、歩行者や自転車利用者として必要な道路センスを発達させる機会が少なくなるであろう」と警告。

そのうえで、子供の安全に対する親の懸念と、クルマの使用が忙しい日常で欠かせないことを理解しつつも、「我々(政府)の施策は、徒歩や自転車交通のより安全なルートを奨励し、公共交通により大きなプライオリティを与え、クルマを利用しないでも仕事、買い物やほかの施設に行く機会を改善させることによって、子供たちが学校に車で行く必要性を減少させるのに資するであろう」と強調した。



「ボクも自転車で学校へ行きたいな」

そして、安全な通学ルートプロジェクトに取り組んでいる2つの中学校のケースを例示。1)モダルシフトの目標を含む学校交通計画(スクール・トラベルプラン)の策定、2)クルマで通学していた30人を含む、1日35~40人が利用する新しいバスサービス、3)110人の中学生が自転車通学の訓練を受け、最上級生の25%が自転車通学中、4)2カ所の新しい交差点の整備、5)バスや自転車、徒歩で通学する子供達のエスコートスキームを含む50人の地域ボランティア(アドバイザーグループ)の参画 — などを実施していることを説明している。

スクール・トラベルプランは教育省と交通省の共同施策。2010年までに英国内のすべての小中学校を対象に、小学校5,000ポンド、中学校10,000ポンドの予算で、児童生徒の通学プランを策定させことにしている。アドバイザーグループは政府機関、自治体、地元関係者らで構成、プランの立案にも加わり、安全な通学ルートの確保を支援する。(つづく)

(運輸省運輸政策局監訳『英国における新交通政策』1999年6月、運輸政策研究機構、谷口綾子、藤井聡「英国における自動車利用抑制のためのソフト施策の現状」、「都市計画論文集」NO.40-3 05年10月 = などを参照した)

連載の締めくくりにあたり、ロードプライシング制度に対する主な論評をピックアップしてみた。



「自動車交通抑制のための課金という点、自動車からの温室ガス排出抑制や大気汚染軽減という環境保全目的が想像されるが、ロンドンの混雑料の導入目的にはこの点は含まれていない。効果を混雑緩和に限定することによって、受益者と料金支払者との関係を明確にしようとしてきた。しかし、代替燃料車に割引制度が適用されることや、(リビングストン)前市長が今年秋から導入しようとしていた新制度では、CO2排出量と課金がより直接的にリンクするなど、この制度を環境改善、特に温暖化防止と結び付ける議論が底流に存在することは間違いない。

費用対効果や目的等を考えるとこの制度には改善や議論の余地がまだあるが、少なくともガソリン自動車の交通量を直接的にコントロールする手段を確立したという意味で、ロンドンの交通・環境行政が世界の大都市をリードしたのは確かである」(大西隆・東京大学工学部教授)

「ロードプライシングを混雑対策だけでなく、純粋に大気汚染対策のために導入する政策が、近年ロンドンで始まった。2008年2月4日、ロンドン交通局は、おおむね、環状道路M25(但し、M25通行車は非課税)のロンドン全域を対象に、ロンドン低公害(London Low Emission)ゾーンを設定し、その内部に流入するトラック等に対してPM10(浮遊粒子状物質)に関するユーロ3の基準に達していない場合には、1日当たり200ポンドという課徴金を課することになった。

尚、ロードプライシングは、1970年代にシンガポールで導入され、今日では、ノルウェーのオスロやベルゲン、スウェーデンのストックホルム、韓国のソウルなどにおいて導入・計画されており、今後、国際的に拡大する動きがあるが、東京都においては導入が検討されたものの、今日に至るまで実験も、実施もなされていない」(永井進・法政大学経済学部教授)

「東京の渋滞緩和・環境改善を狙った渋滞税については石原慎太郎都知事が関心を示しており、事務局も03年ごろからロンドンなどの情報収集などを進めている。確かに、東京は狭い地域に自動車が集中するという面では、ロンドン、シンガポールなどと似ている。ただ、英国には、有料道路がほとんど見られないのに対して、日本では高速道路は有料。建設費の回収が終わってもほとんど無料開放されていない。

そんな状況で一般道路を有料化することには抵抗があり、実現は容易ではない。このため、渋滞税の検討作業は、こうした世界の都市の情報収集が中心となりそうだ」(東条正美・米国公認会計士、ジャーナリスト)



ロンドンの課金エリア・セントラルゾーン

エピソード1

英米摩擦

在英米国大使館は「大使館員には外交特権で税金は課せられないはずだ」という理由で、05年7月から混雑税の支払いを拒否している。ロンドン市によると、滞納額は90万ポンド(2億円超)。当時のリビングストン市長は「他にも支払いを拒否している大使館があるが、米国大使館は最も悪質」と憤慨。同市長は「混雑税が税金であるかどうか決めるのはロンドン市。米国大使館も混雑を回避するメリットを受けているし、在米の英国大使館も通行料を払っている。英国の法律を尊重して支払うべきだ」と抗議したが、確かに、表現は「tax」ではなく「charge」。ジョンソン新市長はどう対処する？

エピソード2

無料バッジ闇流通

ロードプライシングのような網をかぶせようとする、網の目をかいくぐろうとする者が出てくることは、洋の東西を問わない。ロンドン中心部のカムデン区では、盗まれた身障者用のバッジ(ブルーバッジ)が闇市場で高価で取引されていることが判明した。

身障者用バッジの所有者はロードプライシング対象地区で課金を支払う必要がないため、盗難届が出ていないバッジを示して、課金を免れることができる。同区では1年間に710個のバッジが主に麻薬常習者などによって盗まれ、これを仲買人が15~20ポンドで買い取っているという。それが闇市場に流れて、さらに高値で売買されるという事態になった。

(大西「ロンドンの混雑料の効果と行方」、「地域開発」08年8月号、永井「サステナブルな交通体系の構築を」、「都市問題」08年8月号、東条「交通渋滞は『渋滞税』で解消できるか」、「世界週報」07年1月30日号、本間正勝「イギリスにおけるロードプライシングとその他の交通管理対策」、「科学警察研究所報告」Vol.57 No.1 06年9月 = などを参照した)

(おわり)

自活研「エコサイクルシティ」ブース出展 12月11日から3日間「エコプロダクツ2008」

自活研がコーディネートした「エコサイクルシティ - 自転車が活躍するまちをつくろう」と名づけたブースが12月11日から3日間、東京ビッグサイトで開かれた「エコプロダクツ2008」(日本経済新聞社など主催)に出展されました。

欧米で展開されているコミュニティバイクの「ヴェリブ」「スマートバイク」や、自活研購入のデンマーク製複数子ども乗せ自転車「ニホラ」を展示したほか、国内の駐輪場関連企業、低価格自転車宅配便企業など協賛各社のプレゼンテーションが行われ、来場者の関心を集めていました。

また、チャーリー渡辺さん、絹代さん、自活研理事の左海利久(地球防衛自転車隊長)、多賀一雄(京都サイクリングツアープロジェクト社長)、疋田智(自転車ツーキニスト)が自転車教育、美容・健康と自転車、自転車観光などの分野でトークを繰り広げました。

協賛企業は、エコ配、エコステーション21、技研製作所、エムシードウコー、クリアチャンネル・ジャパンの各社。



協賛企業の説明に
熱気あふれる
ブース内



スマートバイク



ヴェリブ



ニホラ



michisirube

一歩は前に進んだか - 「全歩連」結成2周年にあたり -

自活研が06年12月22日に約150人を集めて、「安心して歩ける歩道 / 安全な自転車道 / 渋滞のない車道を実現する全国連絡会」(全歩連、<http://groups.yahoo.co.jp/group/zenhoren/>)を立ち上げて、丸2年。この間、歩行者と自転車の安全、および自転車走行空間の確保をめくり、さまざまな議論が展開される一方、わずかとは言え、前進をうかがわせる動きも見られた。

「全歩連」は同年11月30日、警察庁の自転車対策検討懇談会がまとめた、自転車の歩道通行要件の緩和を盛り込んだ提言に反対するために設立された。同庁は提言をもとに道交法改正試案を経て、改正案を国会に提出。自転車関係に関しては今年6月に改正道交法が施行されたが、この過程で日本では初めてと言ってよいほど、自転車の通行のあり方について国民の関心が高まった。

改正道交法は自転車の歩道通行要件を従来より拡大する一方、これまであまり触れなかった「自転車は車道通行が原則」を交通の教則などで強調するようになった。ここには、大きな矛盾が存在するが、警察庁をして、「原則車道」を言わしめたことはひとつの成果と言えよう。

国交省と警察庁合同の「新たな自転車利用のあり方を考える懇談会」がまとめたレポート(07年7月5日)に基づき、全国98ヵ所で歩行者と自転車を原則分離するモデル事業の実施が決まったことも、収穫に数えられる(今年初めから着工、2年計画)。自転車に関して、両省庁が同じテーブルにつくのはこれが初めてである。

こうした中央の動きとは別に、石川県金沢市、同加賀市、岩手県盛岡市で独自の方針に基づく自転車レーンが整備されるなど、自治体も積極的に動き始めた。中でも、盛岡市は「利用促進」を盛り込んだ全国初の「自転車条例」を今年4月に施行、路上駐輪施設の整備も含めてクルマから自転車への転換を推進している。

「全歩連」発足から2年間、自活研もマスコミ、サイトなどを通じて積極的に発言し、多くの人たち、組織と議論を重ねてきた結果、わずかながらも光明を見出しつつある。その歩みはいかにもスローテンポであるが、08年は「一歩は前に進んだ」という手ごたえを感じた。09年はより確実な歩みに向けた活動を展開し、その存在意義を確固たるものにしたい。

<イラスト あらき>