

## 自転車にタイヤの乱れなし

コペンハーゲンに滞在中の福田大輔さんによれば、この地の公共交通機関は事故などでタイヤが乱れることがしばしばで、市民は「自転車が一番信用できる」と考えているふしがあるという。タイヤの乱れは日本でも日常茶飯事で、しかも、先進国では例を見ない超満員電車の通勤ラッシュという状況にありながら、日本人は何故、自転車に目を向けないのか――。

それは、交通政策のポリシーが根底から異なるためかもしれない。コペンハーゲン市当局が掲げる交通管理政策の理念には、次のような表現がある。

市民の大多数は、自動車交通は有害だと認識している。それ故、自動車交通は制限すべきである。

商用交通は必要悪である。配送用のバンやトラックは、騒音、振動及び大気汚染の有為な源とされるものの、都市はこの物品輸送に依存している。この残さざるを得ない交通を、より被害が少ないように形成する必要がある。

コペンハーゲンは自転車の都市である。自転車は、容易に乗れ、安価で、健康的な乗り物であり、しかも環境面でも申し分のない乗り物である。それ故に、自転車はこの都市の交通や環境の計画において特別の位置を占めている。今まで以上に自転車交通を盛んにし、この先も、自転車都市であり続けねばならない。

この理念の中には、クルマの所有者に対し、「駐車が車の保有のように自由には出来たり、自動的に手当されたりしないことを学ばねばならない」と警告するくだりも含まれているが、1990年代までにすでに、歩行者 自転車 公共交通 商用車 マイカー ― という道路上での優先順位が理念として確立されていたことを物語る。

## 「職住近接」政策も利用を拡大

「鉄道駅、あるいは駅から1 km以上離れた場所には住むべきではない」という発想から生まれたデンマークのフィンガープラン「掌(てのひら)の計画」は、1947年に提唱され、現在もその路線が踏襲されている。その基本理念は、既存の鉄道路線と合わせて、掌から伸びる指上に鉄道を建設、フィンガー間は住民の余暇空間として緑地を確保するというものである。

その後、勤労者が平均で通勤に45分以上かけていることが調査で判明したため、「職住近接」という、もうひとつの指標が導入され、コペンハーゲン周辺に新たに2つの中規模都市を設けて、そこに住宅10万戸を建設。そして、緑、住宅、雇用、交通インフラを一体的に整備する施策により、新設駅の1 km以内にオフィスと住宅を開発するプロジェクトを実現させた。

1900年初頭から始まった自転車専用道の建設は、60年代からのモータリゼーションの波にもかかわらず、専用道の整備が一段と進み、世界初の「The Bicycle Account(自転車白書)」の公表(96年)へとつながる。

92年には、「コペンハーゲン・リサイクル・カンパニー」という、失業者に職場を提供する施設ができた。その事業内容のひとつに、自転車の修理と中古車の販売がある。街で走っていてパンクしたり、チェーンが外れたときに立ち寄ると、自分で修理する道具と場所を貸してくれるという。中古自転車を買いに訪れる人も多いとか。

(福田大輔「人々の温もりが感じられるデンマークの街並み」、『交通工学』Vol.42,NO.6 07年、木戸伴雄「地球問題と自転車交通対策」、『月刊交通』99年7月号、西英子「デンマークのまちづくり」、『デンマークのユーザー・デモクラシー』<新評論、05年>所収、「日交研シリーズA-420」07年3月、福田成美『デンマークの環境にやさしい街づくり』新評論、99年9月=などを参照 写真=THE COPENHAGEN BIKE CULTUREBLOG より)



## 自転車専用通行空間モデル事業

トピック

### 2タイプで全国98カ所着工

国土交通省と警察庁による自転車通行環境モデル事業の工事が、全国98カ所で一斉に始まった。モデル地区の合計距離は132kmで、いずれも自転車専用の通行空間になる。早いところでは3月末から供用開始になるが、09年度中には全てが完成する予定。

モデル地区は、北海道4、東北11、関東19、甲信越・北陸12、東海・中部9、近畿13、中国10、四国8、九州・沖縄12の98カ所。整備方式は 車道と自転車通行部分を柵や縁石などの構造物で物理的に分離する自転車道(幅員2m以上、双方向通行)、道路左側を着色して通行部分を明示する自転車専用通行帯(レーン、幅員約1.5m、左側通行) — の2タイプ。16地区では両タイプが混在する。



「分離は安全の新常識」と胸を張る



JR亀戸駅前国道14号線(東京・江東区) 昨年6月、国土交通省と警察庁合同の「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」(座長・屋井鉄雄東工大大学院教授)がまとめた報告書に基づき、各都道府県でモデル地域を募集、両省庁が指定した。事業費は国と自治体が折半。

### 東京・杉並では専用通行帯の社会実験

東京都と杉並区は1月28日から10日間、JR阿佐谷駅北口の都道427号線(通称・中杉通り)で、路上パーキングがある歩道側の車線(約2m)に自転車専用通行帯(約350m、双方向通行)を設置する社会実験を行った。=写真

車道と専用通行帯の間にガードレールを設置して分離したものの、内側に曲げられたガードレールの一部分が通行帯側に向いていてやや危険なほか、PRがかならずしも行き届かなかったためか、実験前同様、歩道を通る自転車が目立った。また、通行帯がない反対側も、特に変化は見られなかった。都では実験データを分析するとともに、住民の意見を聞いて、今後の方針を決めるといふ。



## 5月に初のカーフリーデーアジア会議

### 中国、昨年110都市参加 日本は6市だけ

初のカーフリーデーアジア会議が5月29、30の両日、横浜市内で開かれる。参加国・地域として、中国、韓国、ベトナム、台湾などを予定しているが、「これまで欧州中心だったカーフリーデーの実施を、アジア各国・地域で拡大したい」と、カーフリーデー・ジャパン(望月真一代表)は意気込んでいる。

2007年には、欧州の1,947都市を中心に、2,000以上の都市でカーフリーデーが実施されたが、このうち、中国では110都市が参加、中国のマスコミもこの動きを大々的に伝えたという。このほか、ソウル、台北でも実施された。中でも、昨年9月10日に実施したソウルでは、バス利用を無料にし、公共駐車場を閉鎖したことで、通常のクルマの交通量を30%減少させ、今年はさらに大々的に実施したいと言っているという。

一方、日本で参加したのは、さいたま、横浜、松本、名古屋、福井、那覇の6都市だけ。カーフリーデー・ジャパンは、アジア地域での取り組みを背景に、日本でも盛り上げようと、アジア会議の開催を決めた。

カーフリーデーは1997年にフランスのロッシュェルで行われた「クルマのない日」が発端で、年々参加都市が増えている。毎年9月16日 - 22日の「ヨーロッパ・モビリティ ウィーク」に、市民がクルマと、都市、地球環境、都市文化などとの関係を考え、最終日の22日にクルマに頼らない1日「カーフリーデー」を体験している。

道路が解放されるため、徒歩、自転車はもちろん、路上でさまざまなイベントが展開され、オープンカフェなどの店も数多く出る。しかし、日本では商業者の抵抗が強く、実施拡大へのネックとなっている。

## 通勤交通の50%が自転車に

1977年9月19日の朝、交通循環計画により、4分割されたフローニンゲンではその直後、どのような変化が起きたか。前年の76年と1年後の78年のデータがあるので、それで比較してみよう。

市中心部を訪れる人の数は、平日で平均3～6%減少。

市中心部に来る人の目的は大半が買い物だが、平日は減り、土曜日は増加。1週間平均ではわずかに減少。

出発地点別に分類すると、(1)平日、市中心部からの訪問者8～16%増、(2)平日、市内他地区からの訪問者4.25～8.5%減、(3)平日、市外部からの訪問者3～5%減

交通手段	平日		土曜日	
	1976	1978	1976	1978
1. 徒歩	17	17	18	19
2. 自転車、自動二輪	33	31	18	19
3. 大型トラック、乗用車	33	31	49	44
4. 公共交通機関	17	21	15	18

商店とマーケットの双方を訪れた人数は、この期間増加しているが、これはマーケットが移転したためとみられる。

市中心部を訪れる人の利用交通手段の構成比と変化は上の表の通り(%)。

クルマを降りて、商店やほかの目的地まで行くのに要する歩行距離は、76年に比べ78年は土曜日には約11%延長されたが、平日は1%どまり。市中心部の乗用車の交通量は73%も減少。

一方、市中心部の騒音は、クルマの交通量の激減を反映して、平均で3.4デシベル減少し、中には12.5デシベルも減った地点もある。当然、大気汚染も改善された。交通事故も中心部で40%減少したが、半面、周辺の環状道路で64%も増えたという。

### 店主らの心配は杞憂に

この結果、全体として、商店への来客数と商店の売上高・収益は減少したが、これは予想されたほど悪化したわけではないと、言われている。それはフローニンゲンでは、商店の売上高が1977年以前から、年間13%も減少していたからで、80年には前年比4%減にとどまり、下落傾向に歯止めがかかっている。

交通手段構成率の変化

手段	1976	1985	変化
徒歩	17%	24%	+7
自転車	31%	36%	+5
バス	17%	18%	+1
自動車	35%	22%	-13

中心部の居住人口も72年の約8,000人から78年には6,227人へと減少したものの、86年には7,235人に戻った。店主らは当初、交通循環計画の実施に伴う来店客の減少や物流コストの上昇を考慮して、郊外へ転出する意向を示していたが、実際にはその種の動きはなかったという。

8年後の1985年における中心部を訪れる人の交通手段の構成比は、この計画の目標へ確実に近づきつつあることを示す。中心部へのアクセスの60%は徒歩と自転車で、うち、通勤交通は50%が自転車になった。

しかし、フローニンゲン市当局はこれでは満足しない。1987年から、中心部の道路からクルマを排除して、歩行者の視点から道路空間をリ・デザインする「よりよい中心部」プロジェクトへの取り組みを開始する。その手ははじめとして、広大な歩行者ゾーンを4タイプに分けた。すなわち、バスが通れる道路、自転車が通れる道路、歩行者専用道路、犬を連れて入ってはいけない道路——である。すべて、歩行者中心に考えられている。



ここは犬が入れない通りですって

では歩行者と自転車の安全のために、バスは15km/hに制限される。人通りの多い商店街で、ここでは自転車は降りて押して通らねばならない。には入り口に犬をあしらった標識があり、犬好きのオランダ人も入れないという。(つづく)

(内閣官房交通安全対策室「都市と環境<1979年OECD環境委セミナー>」1980年1月、山中英生ほか『まちづくりのための交通戦略』学芸出版社、2000年5月、坪原紳二「オランダのまちづくりに学ぶ」、「住民と自治」2002年3月号=などを参照した)

## 19年度自転車活用研究会

第5回 2月26日(火)

<テーマ> 盛岡市の自転車利用促進条例について

<講師> 小説家・斎藤純氏(盛岡市在住、1957年生まれ。FM岩手在職中の88年、『テニス、そして殺人者のタンゴ』でデビュー、90年『ル・ジタン』で第47回日本推理作家協会賞〔短編部門〕受賞、近著に『ペダリスト宣言 - 40歳からの自転車快樂主義』、日本ペンクラブ環境委員、盛岡自転車会議主宰)

第6回 3月6日(木)

<テーマ> 道路ルネッサンス

<講師> 東京工大大学院教授・屋井鉄雄氏(1957年生まれ。米マサチューセッツ工科大学客員教授などを経て、03年4月から現職。専門は国土・都市計画、環境交通工学。交通政策審議会委員のほか、道路ルネッサンス研究会委員長、98カ所の自転車通行モデル事業推進を提言した国交省・警察庁合同懇談会の座長。アジアの自転車タクシー3台を含め、自転車4台保有)

<時間> 18:30~(受付開始18:00)(共通)

<場所> 東京都品川区 日本コンピュータ・ダイナミクス会議室

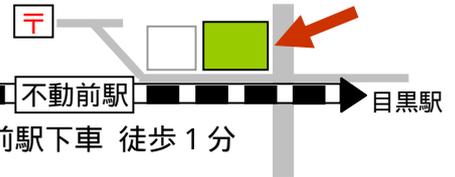
(東京日産西五反田ビル2号館2F) TEL03-5437-1031 不動前駅下車 徒歩1分

<参加費> 自活研会員無料、非会員1,000円(資料代)

どなたでも参加できますので、お知り合いをお誘いのうえ、お申し込み下さい。

<懇親会> 20:30から懇親会に切り替えます。(希望者のみ1000円)

<申し込み> 第5回・第6回、会員・非会員、懇親会参加・不参加、氏名、連絡先を明記のうえ、事務局(info@ecomile.jp)へお申し込み下さい。定員になり次第、締め切ります。



## 自活研サロンで「スマートバイク」説明会

1月29日に開いた自活研サロンで、クリアチャンネル・ジャパンから、オスロやバルセロナで展開中のレンタルサイクル「スマートバイク」に関する説明を受けた。パリで「ヴェリブ」を運営するJ.Cドゥコー(仏系)と同様、クリアチャンネル・アウトドア(米系)も屋外広告事業者。両社はライバル関係にあるが、ク社は世界の屋外広告市場の12%シェアを誇り、世界一という。

自治体から広告掲出権を買い取り、これを販売する見返りにレンタサイクルを運営する方式は、ヴェリブと大筋変わらないが、ヴェリブの車体が22.4kgなのに対し、スマートバイクは13kgと軽量(フレームは全てアルミニウム)。

最初にスマートバイクが導入されたのはフランスのレンヌ(1998年)で、その後、オスロ、ストックホルム、バルセロナなどに導入。そして、2月からワシントンD.Cで実験が始まるという。このうち、人口160万人のバルセロナでは、当初の1,500台から昨年6,000台に増やしたが、1日の延べ利用回数は17,500回にも達しているそうだ。

この日のサロンでは、日本で導入する際の課題や問題点について、突っ込んだ議論が行われた。



ノルウェー・オスロ



スペイン・バルセロナ

## 自活研、東京・池袋の「パネル見本市」に出展

自活研は2月9日、東京・池袋で開かれた「第2回社会貢献活動団体パネル展示見本市」(としまNPO推進協議会主催)に出展しました。今回は44団体が参加、東京音楽大学生によるミニ演奏会、シンポジウムなども組み込まれ、昨年年第1回に比べ、充実したプログラムになりました。



東京音大生が友情出演



エコサイに関心集まる

この催しは、各地で社会貢献活動を展開しているNPO、NGOなどのPRと交流を目的に、昨年からはじめました。主催団体の会長は柳田好史・自活研副理事長です。

<イラスト あらき>