

フローニンゲンの奇跡 1.

ある朝、クルマでの市内通過が不可能に!?

ある日、目がさめたら、市内が4ブロック(ゾーン)に区切られ、Aブロックから、B、C、Dブロックへ直接クルマで行くことができなくなった — 1977年9月19日の朝、オランダ北部の都市、フローニンゲン(Groningen)で、こんな事態が現実起きた。Aからほかのブロックへクルマで行く場合は、いったん市外の環状線へ出て、それぞれのブロックに入り直すしかない。こうして、同市は中心市街地のクルマの交通量を半減させたのである。今では、自転車の街だ。

同市はオランダで二番目に古いフローニンゲン大学がある学生の街で、市民の5人に1人は学生と言われる。人口約18万人で、首都アムステルダムから約150kmの位置にあり(鉄道で約2時間半)、オランダガス公社の本社があることでも知られている。

この市を4分割する交通循環計画(Traffic circulation plan)を77年9月15日に市議会に提案、17日に21対15で可決した立役者は、24歳と25歳の2人の若き議員だった。翌18日午後6時から、路上への障害物(バリケード)の設置、交通標識の付け替えなどの突貫工事を開始、19日朝には、一夜にして交通規制が変更される。クルマは市内を通過することが不可能になった。

OECD(経済開発協力機構)のレポートによると、1950年から77年までの間に同市の人口は10万人から16万人にふくれ上がり、この結果、通勤・通学のクルマの混雑がピークに達した。

「車の流れのために歩行者は何度となく進行を妨げられ、方向を変えさせられたりした。横断歩道、信号に注意するため、また、自動車の流れに常に気を配る必要があるため、歩行者はその他の周囲の環境に注意を払い続けることができなかった」。

「商店の立ち並ぶ道路でも、交通混雑のため、歩行者は歩道から歩道へと走って渡らねばならない。狭い道路を横断する時は、この離れわざでも、2~3秒でやってのけることができたが、20m以上の幅を持つ道路を横断する時には、どうしても20秒は必要だった」。

「フローニンゲン市中心部では自動車交通を優先するため、多くの歩道が申し訳程度の幅しか与えられず、中には20cmしかないのまであり、その結果、歩行者の安全性には、非常に問題が残された」。

目抜き通りは歩行者・自転車・バスだけ

こうした状況に対応するため、市の周囲に2本の環状道路を建設する計画が持ち上がったが、これに不満を持つ市民に市当局も応じ、新興住宅地域を通る1本に変更された。この際の合意事項、「目標の覚え書」は次のような内容を含む。

歩行者には、自由に(強制されるのではなく)移動できる空間を与える 種々の交通形態がもっと公平に公共空間を利用できるようにする より多様な目的で公共空間を活用する 楽しく時を過ごせるような公共空間をめざす 過度な騒音を避ける 大気汚染度を低下させる。

この目標に向けて、以下の施策が決定された。1)市を4つの区分に分割し、クルマはこの境界線を越えられないものとし、自動車交通のために交通循環計画を立てる、2)主な通過交通路線の一部となっているゲデンプト・ツィーダーディープ通り(目抜き通り)を市バスおよび地域バスのターミナルとし、他の交通機関の侵入を禁止する、3)歩行者専用道路を2線確保する、4)可能な所で、自転車空間を提供する。

(つづく)

写真 = FIETS BERAAD PUBLICATION NO.7 より

(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、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「環境共生型都市の歴史的背景を求めて」、熊本県立大学「春秋彩」NO.19.2003年10月 = などを参照した)



フローニンゲンはコンパクトな自転車都市

違法駐車対策が課題 / 東京・世田谷区の自転車レーン実験

10月から始まった東京・世田谷区の自転車一方通行実験が12月9日から、車道左端を使う最終段階に入った = 写真右。都市計画道路補助209号線(通称・明薬通り、幅員16m、600m)の車道左端の約30m幅にブルーで塗装したレーンを確保し、一方通行の矢印をつけている(歩道とレーンの間には約30cm幅の側溝がある)。

係員が誘導していることも手伝って、歩道を通行してきた自転車が比較的スムーズにレーンに入ってくる。係員によると、幼児を乗せた母親はレーンでの走行を怖がる傾向にあるが、全体として抵抗する人は少ないという。



ただ、宅配のために駐車しているクルマや一般の違法駐車をよけて、センターラインに近いところを走る姿も見られ、路上駐車対策が不可欠であることをうかがわせた。また、ブルーのレーンをよけて、センターライン近いところで停めているクルマもあり、自転車利用者より、むしろドライバーへの啓発が必要、という印象が強い。

配達車両がレーン上に



交差点は進めないの？

交差点でレーンの塗装が途切れているなど、問題がないわけではないが、こうした実験に取り組んだことは、大きな意味を持つ。同区では12月21日まで実験を続け、収集したデータをもとに、来年3月までに報告書をまとめることにしている。この報告書をもとに来年度以降、本格実施するかどうか、判断するという。

「自転車ライフ」でシンポ / 自転車に乗らない行政マンに苦情

「現代社会における自転車ライフを考える」と題するシンポジウム(日本自転車普及協会主催)が12月12日、東京都内で開かれた。パネリストの主な発言は以下の通り(敬称略)。

吉本多香美(女優)「雨の日の車道左端走行は白線や排水口の金属フタで滑りやすく危険」「ルールを徹底する教育の場が必要。自動車教習所で、自転車に関する教育を行うべきだ」

片山右京(レーシングドライバー)「ガソリンの高騰が続くと、クルマから自転車に転換する人が増えるから、今から受け入れ態勢を構築していく必要がある」「パリのヴェリブのような試みが日本できないわけではない」

エルファディング・ズザンネ(慶大非常勤講師)「自転車は豊かな国の乗り物で、品質は重要」「日本の自転車関連の行政マンの大半は自転車に乗っていないので、施策がチグハグ」「日本人ドライバーのマナーは最悪」

藤井聡(東工大教授)「海外で放置自転車問題に関して発表すると、失笑される」「直ちに修理、メンテナンスができるように、街の自転車店をなくさないこと」「自転車は車両ということを再認識させる必要あり」

「エコプロダクツ2007」にブース / 11月の「サイクルモード」でも

自活研は12月13~15日、「CO₂ダイエット」をテーマとする「エコプロダクツ2007」にブースを設置、入場者との意見交換、会員への勧誘などを行いました。この展示会は9回目で、今年は過去最多の632企業・団体が参加、会場(東京ビッグサイト)内は熱気にあふれていました。

自活研のブースでは自転車発電ライブのほか、エコサイクルマイレージのデモンストレーション、折りたたみ自転車の展示などを行いました。自転車に関心を持つ入場者が多数立ち寄ってくれました。小学生から、「自転車もエコなの？」と聞かれ、得意気に話したり、「ロンドンでは走りやすいが、日本は走りにくい」と英国人の青年から苦情を言われたり・・・。



11月16日~18日には、千葉・幕張メッセで開かれた「サイクルモード」で、ブースを構えました。ここでは「グッドチャリズム」を訴えましたが、自転車に関心を持つ人が集まる展示会ですから、自活研の活動をよく理解してくれる入場者が多数いました。



職場ごとに走行距離を競う

「朝のコペンハーゲンは通勤・通学のため自転車に乗る人たちで混みあう。私もアパートから日本大使館まで、その中に混じって通勤した。デンマークのような北の国で、自転車通勤するというのは、とくに冬の間、寒いのではないかと思われるかもしれないが、それほどでもなかった。手袋と耳当てをしていれば平気だし、まして自転車をこいで体を動かしているわけだから、すぐに体は温まる」。

在デンマーク日本大使館に専門調査員として勤務したことがある1973年生まれの寺田和弘さんが、自著で自転車通勤風景をこのように記している。また、コペンハーゲン大学の動物学博物館に留学した鈴木忠さんも同じような体験を語る。

「さて、日本から送った自転車が五月末に到着してからは、博物館へ自転車で通う毎日が始まった。・・・デンマークでは右側一方通行の自転車道路が完備されていて、国内のどこへでも自転車道路をたどって行けるほどだ。コペンハーゲンでも朝夕の通勤時間には交通渋滞がひどいのであるが、自転車に乗れば快適である。春の一定期間に各職場でチームを作って、自転車走行の合計距離を競うイベントが行われている」。

在日デンマーク大使館の公式ガイドブック(2007)も、「自転車にやさしい街コペンハーゲンを維持し、その安全性を保つために、多くの資金がつぎ込まれている。大通りには自転車専用道路が整備され、近郊には緑豊かな景色のいい場所を通るようにと、自転車専用道路の標識が立てられている。そして、通勤時間には多くのオフィス勤めの人々が自転車で会社に向かう姿を目にする」と強調。



通勤者の50%を自転車に

コペンハーゲンの交通分担率は2002年時点で、クルマ35%、自分の自転車33%、公共交通31%という割合だった。このうち、自転車通勤・通学の比率を40%にまで引き上げることを目標に、市当局は施策を推進してきたが、今春、2015年までにこれを50%にまで引き上げるという新たな目標を設定した。これにより、年間8万トンのCO₂を削減できるというが、この目標達成のためにロードプライシングの導入も検討しているようだ。

そして、最終的には、コペンハーゲンを「自転車利用にとって、世界で最良の都市」にすることをめざすという。この種の都市間競争が各地で展開されれば、温暖化対応は急速に弾みがつくに違いない。こうした施策を可能にしている背景には、「鉄道駅、あるいは緑から1km以上離れた場所には住むべきではない」というコペンハーゲン都市圏の広域土地利用・交通戦略(フィンガー・プラン = 5本の指計画)の存在がある(詳細は次号に)。

前述の鈴木さんの通勤距離は往復約18kmで、通勤以外を合わせて毎週約100kmを走り、デンマーク



滞在1年間で約5,200km走行したという。その鈴木さん、いわく。「帰国してからも同様に走り続けたいとは思っても、なかなか難しい。その理由は、ひとつには雨が多く、また蒸し暑い日本の気候のせいもあるが、もっとも大きな理由は道路事情の違いにある。ヨーロッパでは自然環境と人間の関係についての問題意識が大きく、自転車に乗るという行為もそのような文脈の中で論じられることが普通であるが、ここ日本ではどうだろうか。自転車で走りたくなるような道はどこにあるだろうか。一人の自転車乗りとして、日本の道路行政については言いたいことがたくさんあるが、今回はこれだけにしておく。(つづく)

(寺田『コペンハーゲンの街角から』、ピネドル出版、03年3月、鈴木「私のデンマーク留学生活」、「学会報」07年 号、長谷川三雄「コペンハーゲン市のシティバイク・プロジェクト」、「国土館大学教養論集」No.55、04年3月、古倉宗治「コペンハーゲンの『自転車白書』について」、「自転車・バイク駐車場」No.334 = などを参照 写真 = THE COPENHAGEN BIKE CULTURE BLOG より)

旧小学校を“自転車の駅”に

埼玉・ときがわ町でワークショップ



集合場所の JR 八高線・明覚駅

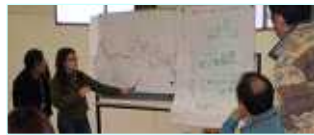
絶好の青空に紅葉が映える埼玉県ときがわ町で12月2日、自転車ツーリズムワークショップが開かれました。廃校になった同町の小学校を拠点にして、自転車に乗って自然に触れるとともに、地域振興と交流をめざそうと、15人が集まり、意見交換を行いました。

自活研からは4人参加、日本サイクリング協会顧問の間庭伸一さん、埼玉県森づくり課の石井順子さんらも加わりましたが、ヤフーのボランティアネットを見て、若い2人が別々にやってきたのには、驚かされました。

自転車で町内を散策したあと、廃校を利用した“自転車の駅”構想の具体化、サイクリング2時間コースのマップ作り、自転車グリーンツーリズムの設計の3グループに分かれて議論をし、多くの提案が出されました=写真下。

自活研とサイクリング協会はこのうち、特に、自転車の駅の設計を依頼されていますが、この日はシャワー、更衣室、休憩所、修理工具などの基本設備とともに、地元特産品の販売、各種イベントの開催、加えて、レンタサイクル、ペロタクシーの運営などが提案されました。

ただ、この日は地元関係者の参加が少なかったため、次回、改めて意見交換することにします。地元では、今年度中に構想をまとめて、来年4月から実施したいと言っています。



クルマは言葉を乱雑にする？



30年以上前の昭和49(1974)年6月21日夕刻。環境庁(当時)の会見室で、自動車排ガス51年度規制(日本版マスキー法)を巡って、ある大手メーカーのトップと記者の間で、ちょっとしたやりとりがあった。その社長は、「たとえ、暫定規制値を決めてそれに適合したクルマをデッチ上げても、準備もあるので51年度からの実施には間に合わない」とかわそうとした。そこで、「デッチ上げるとは、どういう意味か」と、ある記者が質問。

「まずいことを言った」という表情を見せた社長は、「これは、地元の名古屋弁で一生懸命作り上げるという意味だ」と弁明したが、記者は、「自分も名古屋で勤務したことがあるが、そんな名古屋弁は聞いたことがない」と食ってかかる。社長は渋々、「デッチ上げ」を撤回。

メーカーは一部を除いて、51年度排ガス規制からなんとか逃げようとしていた。これに業を煮やした当時の三木武夫・環境庁長官は、くだんの社長を含む国産9社の首脳を呼び出し、資料を1カ月以内に提出するよう、強く要請。記者会見はその直後に開かれた。

メーカー側は「もし、この規制が実施されたら対応できず、自動車企業の従業員が失業者として、街にあふれかえる」とキャンペーンを張るほどだったが・・・。

実際には、環境庁が多少、おまけしたこともあって、この規制はなんなくクリアされ、あろうことか、米国側の対応が遅れたため、日本車の対米輸出ラッシュに。かくて、日米貿易摩擦が始まり、むろん、失業者など出なかった。

下って、2007年11月17日付の『ユーザーにも言わせろ!クルマの税は高すぎる』(テリー伊藤+M.L.S)という本の広告(日経新聞掲載)。<本文より>の引用。「ざけんなッ、クルマの税金は高すぎるよ!買って税金、持って税金、走って税金、乗らなくても税金・・・。まるでキャバクラみたいじゃないか!」。

メーカーもユーザーも、被害者意識だけは旺盛である。言葉遣いが乱暴なことも共通している。メーカーもユーザーも、クルマが排出するCO₂削減のため、今後、クルマを持たない人の税金を含めて、どれだけ温暖化対策費用(税)が投入されるか、考えたことがあるだろうか(2008年度温暖化対策費、各省予算要求額、計1兆4000億円)。また、こんな広告を掲載する新聞の“品格”も問われるのでは？

<会員の皆様へ>

来年も自転車の市民権確立運動の輪を広げましょう。よいお年をお迎え下さい。自活研理事一同