

山梨県知事、企業にエコ通勤計画作成を要請

条例化でマイカー通勤削減めざす

山梨県の横内正明知事は10月2日、9月定例県議会でマイカー通勤者が多い企業などに対し、バスや電車、自転車の利用を促進する計画を企業が作成するよう求める方針を明らかにした。現在作成中の県地球温暖化対策条例案に明記するという。マイカー通勤を削減し、エコ通勤に転換する動きは各地で加速しており、昨年7月、静岡県が企業のマイカー通勤者数を報告、公表することを内容とした条例を施行している。

横内知事は地球温暖化対策に関する議員の質問に答え、「マイカー通勤者の多い事業者に対し、公共交通機関や自転車の利用促進など通勤時の温室効果ガスの排出抑制計画の策定を企業ごとに求めたい。この内容を検討中の温暖化対策条例案に盛り込む」と言明した。同県では、「企業側に計画の作成を義務づけるかどうかは、検討中」と話している。

静岡県では昨年7月施行した県温暖化防止条例で、「自動車通勤等に係る地球温暖化対策」という項目を設け、従業員数1,000人以上で、かつその従業員の60%がマイカー通勤を行っている事業所に対し、「自動車通勤配慮計画書」およびその計画書に記載した措置の実施状況(改善措置)に関する報告書の提出を義務づけ、知事がその概要を公表している。

今年2月末日の集計結果によると、静岡県内35の事業所72,604人のうち、マイカー通勤者は54,416人と、実に74.9%を占めた。

1998年に打ち出された英国の新交通政策では、「1人乗りのマイカー通勤」を10%削減することを目標に、企業の経営者、事業所の責任者に対し、マイカーから公共交通機関、自転車などへ従業員の通勤手段を転換するための「グリーン通勤計画」を作成し、各自治体に提出するよう求めた。

英国政府は「グリーン通勤計画」の効用として、職場における駐車場の必要性を減らし、土地や建物をより生産的な利用のために活用することで、実質的な節約が図れる 体を動かすことを奨励することにより、従業員がより健康でより生産的になるよう支援できる—などを挙げ、CO₂の削減など環境改善効果のほかにも利点があることを強調している。(メルマガ41号参照)



「こちら(エコ通勤)に転換して下さい」

生協コープやまなし、自転車通勤奨励金支給

一方、山梨県内を主な業務範囲とする生協コープやまなしは、これに先立つ9月14日から、自転車徒歩通勤(エコ通勤)奨励制度を導入した。通勤距離片道1.3km以上のマイカー通勤者が自転車に切り替えた場合、自転車通勤手当月間1,500円が支給されるうえ、従来のマイカー通勤手当がそのまま奨励金として加算される。

コープやまなし職員159人のマイカー通勤者が排出するCO₂(燃費9km/ℓで試算)は年間約211トン。このうち、通勤距離片道10km圏内の108人に自転車通勤への転換を訴えている。初年度は14人の希望者でスタート、次年度目標は30人で、CO₂28.8%の削減をめざす。横内・山梨県知事の議会での発言について、コープやまなしでは「結構なこと。協力していきたい」と話している。

エコ通勤に関する個別企業の取り組みとしては、ヤマハ発動機(静岡県磐田市)、大口酒造(鹿児島県大口市)などの動きが目立つ。

盛岡市の自転車ブルーゾーン / 「自転車条例」具体化第1弾

今年4月に「自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車等の放置防止に関する条例(自転車条例)」を施行した岩手県盛岡市は9月25日から、市内中心街にある2本の車道(延長計740m)の両側に「ブルーゾーン」という名称の自転車走行空間を整備、供用を開始した(メルマガ41号参照)。

歩道と車道間の路肩部分(両側0.9~1.5m幅)を青色に塗装、自転車レーンとして整備。青色は市民へのアンケート調査の結果、決めたという。

同時に、中心街3カ所に計78台分の路上駐輪施設(24時間無料、無人)を設置した。うち2カ所は5台分のチケットパーキング場を転換したものだ。

自転車レーンと駐輪施設を合わせた事業費は約1,050万円。盛岡市の自転車条例は、マイカーから自転車への転換を促進し、渋滞緩和やCO₂削減を柱のひとつに謳っている。条例に基づいて自転車利用促進策を具体的に展開しているのは、今のところ、盛岡市だけである。



整備前



整備後

自転車レーン



整備前



路上駐輪施設

整備後

横浜市もロードプライシング社会実験へ

名古屋に続き 大都市でクルマ規制策

横浜市は中心市街地におけるクルマ起源のCO₂削減のため、ロードプライシング(混雑税)、駐車場課金など規制的手法導入に関する社会実験実施の検討を開始した。これは昨年12月に横浜市環境創造審議会がまとめた中間報告の趣旨に沿ったもので、同審議会は来年度まとめる最終報告に社会実験の具体的な手法を盛り込む見通し。ロードプライシングの実験は名古屋市中心部で今秋から、産学官合同で返金を含む方式が開始され、大都市での導入熱が高まってきた。(メルマガ39号参照)

横浜市は市地球温暖化対策地域推進計画に基づき、2050年度までに市民1人当たりの温室効果ガス排出量を現状から60%以上の削減をめざすとともに、2010年度には1990年度比で6%以上削減することを短期目標に掲げている。また、同市の運輸部門からの排出量は全体の22.3%を占め、クルマが運輸部門エネルギー消費量の92%を占めるが、2010年度にマイカーで13%、業務用で17%、計69万トンの削減を目標に据えている。

このためには、クルマの単体対策にとどまらず、公共交通機関、自転車への転換、交通需要管理(TDM)などが必要と判断、ロードプライシングが検討課題に浮上してきたとみられる。

横浜市環境創造審議会の中間報告(07年12月18日)の骨子は次の通り。

自動車から排出される二酸化炭素の削減については、自動車単体からの温室効果ガスの排出量を規制するとともに、規制的手法による自動車交通の円滑化、需要の抑制、さらに節度あるマイカー利用やエコドライブを進めるための市民や企業への意識啓発を積極的に展開する必要がある。加えて、鉄道やバスなど公共交通機関の魅力を高めることによる利用促進や、歩きやすく自転車利用のしやすいなどの環境整備を進め、過度に自動車に依存しない交通体系・社会を目指す交通政策を総合的に進める必要がある。施策の実施にあたっては、導入効果を測定するための社会実験的手法を積極的に活用する必要がある。

体系的な道路ネットワーク整備、渋滞箇所における道路拡幅や交差点改良などを進めるとともに、リアルタイムな道路交通情報の提供、駐車場案内システムの高度化などにより、ドライバーに対して適切な路線変更を促す施策を進める必要がある。あわせて、商業施設等の駐車場利用に対する課金制度、ロードプライシングなど、規制的手法についても検討を進めるべきである。

スウェーデンのストックホルム市は07年8月から、ロードプライシングを導入した。14の島で構成される同市は、市街地への交通集中に悩まされてきたという。これを解消することをめざして02年9月、政府と市議会が導入を提案、翌03年6月に市議会が社会実験の実施を承認。国会でのロードプライシングに関する法律の可決を経て、06年1月から7月末までの約7カ月間、社会実験を行うという経緯をたどった。

ストックホルム市のロードプライシングは、ノルウェー各都市が都心部の交通基盤整備資金確保を主たる目的としていたのに対し、都心部へのアクセスを容易にするとともに、都心部の交通渋滞緩和、環境改善という交通需要管理(TDM)を主眼に置いた。二次的には歩行者、自転車の通行環境整備も含まれている。

7カ月の社会実験は国(道路管理庁)、ストックホルム市、ストックホルム郡の三者で実施。道路管理庁は全体的システム、徴税、情報管理、市はロードプライシングの目的に関する全般的情報提供と評価、郡は公共交通とパーク&ライド施設をそれぞれ担当した。社会実験の経費は約570億円で、このうち、半分を占める直接的費用は道路管理庁が負担。

混雑税は18のゲートで、平日の6時30分から18時29分の間には通過する車両から徴収(郊外部からバイパスを通過して郊外に向かう車両については、2つのゲートの通過時間が30分以内なら無料)。税はピーク時(7時30分～8時29分、16時～17時29分)が最も高く約300円で、緊急車両、外国ナンバー、身体障害者が乗車中の車両、オートバイ、14トン以上のバスなどは無料。社会実験中の収入約5,000万ユーロは国税扱いとなり、公共交通の改善のために使われるという。

— 交通量22%削減、中心部の環境改善 —

ストックホルム都市圏では、15年以上前の1992年に一度、ロードプライシングの導入が計画されたことがある。当時の社会民主党、保守党、自由党の間で締結された、同都市圏における総合的交通基盤施設整備計画の財源調達的手段として浮上。

この「デニス合意」と呼ばれる施設整備計画は1992年から2006年までに、1)公共交通(広域幹線鉄道、都市部地下鉄・ライトレール、バス)、2)幹線道路(都市部の環状道路および外郭バイパスの建設など)、3)その他都市内空間整備(歩行者道、自転車道、街路樹、パーク&ライド施設など) — という大がかりな総合プロジェクト。しかし、1997年に政治情勢の変化などにより「デニス合意」は破棄され、ロードプライシングの導入は見送られた。

今回の社会実験で、市街地に流入する交通量は約22%(目標は10～15%)削減され、渋滞による待ち時間は朝ピーク時で3分の1、夕ピーク時で2分の1になるという効果をもたらした。同時に、中心市街地における交通量の減少で、バスの定時性の改善にもつながったという。また、NOx、CO、CO₂の削減効果はストックホルム市全体で約2～3%、中心市街地で約12～14%に達している。

市民のロードプライシングに対する評価は、社会実験前には「かなり/非常に悪い決定」が55%を占めていたものの、実験開始後4カ月半後の調査では、これが41%にまで低下。そして、06年9月の総選挙と同時に行われた「ロードプライシング恒久実施」を問う住民投票で、ストックホルム市内では「賛成」が53%に達した。周辺の14自治体では40%、都市圏全域では47.5%の賛成にとどまったが、総選挙の結果誕生したスウェーデン新政権は同年10月、恒久的な導入を決定したのである。

(つづく)



ストックホルム市のレンタサイクル

(英直彦ほか「ストックホルムとオスロのロードプライシング」、「交通工学」Vol.43 No.2 08年、久本良昭ほか「混雑料金型ロードプライシングと都市住宅政策」、「都市住宅学」28号、1999年冬 = などを参照した。写真はストックホルム市のHPより)

自活研、「エコプロダクツ」にブース出展

12月11～13日、「ヴェリブ」「スマートバイク」も展示

自活研は12月11日(木)から13日(土)までの3日間、東京ビッグサイト(東展示場)で開かれる環境展示会「エコプロダクツ2008」(産業環境管理協会、日本経済新聞社主催)にブースを出展します。会員の皆様のお越しをお待ちしております。入場無料。

出展ブース名は「エコサイクルシティ～自転車が活躍するまちをつくろう！」(ブースNO.16)。欧米各地でコミュニティバイクを展開する企業はじめ、駐輪施設関連企業などが事業内容をプレゼンテーションするほか、小学生向けの自転車学習教室、美容と健康のための自転車生活講座などを予定しています。

参加メンバーはチャーリー渡辺氏(自転車学習)、絹代さん(美容と健康)、左海利久・自活研理事(地球防衛自転車隊隊長、ブルベ1,200kmへの挑戦)、多賀一雄・自活研理事(京都KCTP社長、自転車観光)、疋田智・自活研理事(自転車通勤)など。

協賛企業はエコ配、エコステーション、技研製作所、エムシードゥコー、クリアチャネル・ジャパン。後記2社は欧米で展開している「ヴェリブ」と「スマートバイク」の現物を展示します。



昨年の自活研ブース(自転車発電)

今年の「エコプロダクツ」のメインテーマは「もうできる！CO2マイナス50%エコライフ」。750社・団体が出展し、3日間で約20万人の来場が見込まれています。ペロタクシー体験乗車も。11、12日とも10:00～18:00、13日は10:00～17:00。



官僚たちの汗

国交省新潟国道事務所の森若峰存所長が「月刊自転車バイク駐車場」10月号に、「自転車道及び自転車通行帯設置に携わって感じること」と題する一文を寄せている。タイトルは役人らしくそっけないが、なかなか泣かせる内容だ。

森若所長はつい先ごろまで、本省道路局地方道・環境課道路交通安全対策室課長補佐だった。今年から始まった国交省・警察庁合同による全国98カ所自転車走行環境整備モデル事業の一方の当事者である。自転車の走行環境に関して、両省庁が同じテーブルに着くのは今回が初めてで、その裏話めいたところが面白い。

これまで、道路管理者と交通管理者の意思疎通がうまくいかず、この事業は長い間挫折を繰り返してきた。そんな思いを胸に秘めつつ、両省庁の担当者は候補地の現場を巡る。そして、それぞれの視点が異なることを認識しながら、合意に達していく。そのプロセスは、感動的どころである。

東京・渋谷区幡ヶ谷の旧玉川水道道路がモデルのひとつとして選ばれたきっかけは、森若課長補佐が新宿の立ち飲み屋で係長と飲んでいて、自転車通勤しているその店の女性従業員が「まっすぐだから、車道をスピードを出して走れるからです」と言った一言だったという。

森若所長はまた、「自転車走行環境を整備しようとした場合、全国どこにおいても同じ問題にぶつかると思う。自転車走行の整序化に関して、警察庁や警視庁のトップは当然理解があるのであるが、所轄の警官にまでは浸透していない。県警によって温度差がある。道路管理者側も同様である」と強調する。

問題は成功事例を作り出していくことだ。モデル地区のひとつ、東京・江東区JR亀戸駅前の国道14号線(京葉道路)。車道との境に柵を設けたうえ、自転車を双方向通行させて、当初から評判がよろしくなかったが、これも「ダメなら取り外すくらいのことまで覚悟して(柵を)設置した」そうだ。スローな歩みではあるが、官僚も変わりつつある。「月刊自転車バイク駐車場」の発行元はサイカパーキング<株>、TEL 03-3667-9635)

< 検証・英国「新交通政策」から10年 > は休みました。

< イラスト あらき >