

国交省、エコ通勤促進事業所公募

-CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂

-CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂ -CO₂

2010年、マイカーから78万人転換目標

国土交通省はマイカー通勤から公共交通機関、自転車、徒歩へ転換するエコ通勤促進行動計画に参加する企業、市区町村の公募を開始した。08年度は全国で100カ所、09年度は1,000カ所の参加を目標にしているが、同省ではマイカー通勤を原則禁止にしたり、CO₂削減効果が大きいエコ通勤を推進している事業所などを「優良事業所」として認定する制度の創設も検討している。

同省の「公共交通利用促進マネジメント協議会」では、2010年度に全国のマイカー通勤者の約10% (約78万人) が公共交通機関、自転車、徒歩に転換することを目標に掲げたエコ通勤促進行動計画を打ち出した。これにより、約113万トンのCO₂排出量が削減されるという。

同協議会では、各事業所における対応として、マイカー通勤からの転換を誘導する通勤手当の見直し、通勤用駐車場の有料化、独自の通勤バスの運行などを例示しているが、これらの施策をすでに採用している企業や自治体もあり、こうした動きを加速させることにしている。

また、参加事業所の取り組み状況をCO₂削減量などの成果として、同省のホームページで公表する考えだ。

欧米では通勤交通計画の

提出義務化

欧米ではマイカー通勤を制限する目的で、企業に対し通勤交通計画(通勤トラベルプラン)の提出を義務づけている都市が多い。このうち、英国ではまず、職場(事業所)内に計画の管理者として、交通コーディネーター(専任の社員)を任命するよう求め、このコーディネーターがコンセンサスの形成、従業員の通勤手段の実態調査、企業内駐車場にかかる経費や駐輪場に転用した場合の利点などを調べる。



「えっ! 自転車にはドリンクサービスがあるのに、駐車場は有料?」

そのうえで、マイカー通勤を削減するための通勤交通計画をまとめ、自治体などに提出。こうした方法で15~20%の削減をめざしているが、米国では30~40%削減したケースもあったという。米国では計画を提出しない企業に罰金を課す都市もある。

英国のノッティンガム市では、1996年にノッティンガム通勤交通計画者クラブ(Nottingham Commuter Planners Club)が結成され、市内主要企業35社が参加した。うち22社が通勤交通実態調査を実施、8社が交通コーディネーターを配置したという。従業員7,000人のある企業では、62%のマイカー通勤者を2年後10%、5年後さらに10%削減する計画を立てて、実施に移した。

日本でもようやく同様に発想に近づきつつあると言えそうだが、ガソリン価格に左右されない確固たる施策として定着させたい。

(英国の例は、富田安夫「英国新総合交通政策の意義と実施上の問題点」、「IATSS Review」Vol.25, No.3 2000年 = などを参照した)

手当の見直しで

自転車通勤増えた名古屋市

名古屋市では職員の通勤手段をマイカーから自転車へ切り替えようと、2001年3月から自転車通勤者の通勤手当(片道15km未満)を原則従来の2倍とし、5km未満のクルマの通勤者の手当を半額にした。5km未満でみると、自転車通勤者の手当は1カ月2,000円から4,000円になり、マイカー通勤者は2,000円から1,000円に減額された。この結果、5km未満ではマイカー通勤者が1,453人から747人と約半分になり、自転車通勤者は725人から913人に増えた(当時)。

33年前導入のシンガポール クルマ70%削減

ロードプライシング(混雑税)の研究3

朝のラッシュアワー時に、どうしてもマイカーで市の中心部に行きたい人は「3人以上の相乗り希望者を探しなさい。それがいやなら許可証を買って下さい」—— いまから33年前の1975年6月、世界で初めて導入されたシンガポールのロードプライシング(エリア・ライセンシング・スキーム = ALS)は、こんな形で始まった。

市の中心部に通じる道路すべてにゲートを設置、午前7時30分から10時15分までの約3時間、4人以上乗車の乗用車だけは進入を認められるものの、3人以下だと1日約400円、1カ月約7,500円の許可証 = 写真上 = を買って、フロントガラスに貼りつけなければならない。規制区域の入り口近くに監視ボックス = 写真下 = を設置、目視で通過車両をチェック。ここで許可証が貼っていないことが判明すると、約6,000円の罰金を払わねばならない。



1989年6月には午前に加え、午後4時30分から6時30分の2時間が追加された。規制対象区域も当初の610haから725ha(国土の約1%)に拡大、対象車種も緊急車両、路線バス、スクールバスを除く全車両に広げられた。4人以上相乗りへの優遇措置もなくなった。1994年1月になると、規制時間帯が平日午前7時30分から午後6時30分、土曜日午前7時30分から午後3時30分(それまでの土曜日は午前7時30分から10時15分)へと延長。許可証の料金もそのつど引き上げられている。



ALSの効果は絶大で、規制時間帯の乗用車の流入が約70%減少したほか、規制対象時間外のクルマも全車種で約40%減ったという。そして、1995年6月からは高速道路における線的なロードプライシングと言えるロードプライシング・スキーム(RPS)が3路線で開始された。

1998年8月には電子式のエレクトロニック・ロードプライシング(ERP)に移行。道路上のガントリー(架空式ゲート、高速道路にあるETCのようなもの)と車載装置との相互通信により、ノンストップの自動料金徴収が行えるようになった。車載装置はカセットテープよりやや大きめで、金額を自由に加算できるカードを取り付ける装置。クルマがガントリーを通過するとき、カードから料金を自動的に引き落とすシステムだ。このカードはガソリンスタンド、百貨店、カード式公衆電話など一般のクレジットカードとしても使える。

— 車両購入許可証が300万円のケースも —

車載装置未搭載の場合は約5,000円、カードの入れ忘れは約700円の罰金が課せられ、請求に応じないと、1カ月後に裁判所への出廷を求められるが、大半はカードの入れ忘れという。ERPの



1998年からERPに移行

導入で規制区域への規制時間帯におけるクルマの総流入量は20~24%減少し、平均走行速度も約10km/h向上して40~45km/hになった。

シンガポール政府はロードプライシングに並行して、1990年5月に車両割当制を導入した。この制度は1年間に新規登録するクルマの台数を政府が決定し、クルマの購入希望者は毎月行われるオークションに参加して、車両購入許可証(COE)を落札しなければならないというものだ。COEの発行枚数はクルマの保有台数の増加率が年率3%になる水準で設定されるが、COEの価格は車

種、排気量によって異なり、平均で約300万円という試算もある。

クルマを購入する場合は本体価格にCOE価格が加算されるわけだから、不満も多いと想像されるが、同国陸上交通庁(LTA)のアンケート調査(2000年)によると、約80%の国民は「シンガポールの陸上交通システムの質は世界水準」と考えていることがわかった。(つづく)

(兒山真也「シンガポールの自動車交通政策」、「交通科学」Vol.31 No.1 No.2合併号、01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、00年5月、中島和志「シンガポール政府はどのようにして交通問題を解決したか」、「愛知学泉大コミュニティ」第10号、07年3月 = などを参照した。写真は東京都自動車公害対策部のHPより)

自転車街づくりは市民の力で 欧米専門家招きセミナー 140人参加

自活研は土木学会と都市計画家協会と共催で7月11日、「自転車とまちづくり国際セミナー」を東京・四谷の土木学会講堂で開いた。講師はオランダのパスカル・バンデン・ノールト氏(Master Plan BV事務局長)と米国のスティーブ・ジョンソン氏(オレゴン州立大学教授)。会場では約140人が講演に聞き入った=写真。議論の中で、「日本は自転車を正当な交通機関と考えてこなかったのではないか」(ジョンソン氏)とか、「自転車が歩道を通行しているが、歩道から自転車を追い出せたらハッピー」(ノールト氏)という痛烈な意見も出た。

講演および質疑における両氏の発言概要は以下の通り。

ノールト氏 「持続可能な交通」への提言

ガソリンの高騰が新しい交通手段への転換を促進している。米国の自動車生産は6月も減少し、GMも大型車から小型車、電気自動車へと主力を移行させている。同時に、列車の利用者が1日7,000人ずつ増え、予約が満杯になっているという。韓国では7月15日から、政府の公用車は従来の半分しか走らせないという措置をとった。世界的にクルマを持つことが重荷になってきて、各国で自転車に乗り換える傾向がみられる。

パリでは「ヴェリブ」に続いて、4,000台の電気自動車のレンタル(カーシェアリング)が始まった。これまで不可能と思われていたことが次々と現実になっていて、電動のベロタクシー、水素エネルギーのクルマ、LRTなどモビリティ(移動)の手段はどんどん変わっている。

持続可能なモビリティを選択するには、1)排ガス、CO2などエミッションが多い現行のクルマ社会のモード、2)エミッションが少ないクルマ(ハイブリッド車、電気自動車など)、3)エミッションを全く出さない徒歩と自転車 — のバランスをとりつつ、経済的、環境的な条件と社会的公正を考慮に入れる必要がある。そして、レンタサイクル、レンタカー(電気)を含めて、公共交通を変革することだ。

東京の交通を変えることは、それほど難しいことではない。簡単ではないかもしれないが、不可能ではない。アムステルダムでも25年前には自転車はほとんど走っていなかった。その後、クルマを一方通行にしたり、駐輪場を整備したら、自転車が増えてきて、今では市の中心部に向かう人の60%は自転車で来るようになった。クルマは10分に1台くらいしか通らない。

ジョンソン氏 米国ポートランド市の交通施策

ポートランド市では約30年前から、芸術家が多い街、ベジタリアンに好かれる街などと並んで、「自転車と徒歩に適した街」にしようという、草の根ルートから発生したコミュニティとの合意があった。1971年に高速道路整備費用の1%を自転車道の整備に回すという法律が成立して自転車道を作った結果、10年間で自転車通勤者が5倍に増えた。

ポートランドでは25%のサラリーマンが自転車か公共交通機関で通勤していて、マイカーの利用者は全米平均より20%も少ない。この結果、市民全体ではガソリン代や渋滞による経済的損失などを合わせて年間115億ドルを節約、その分をほかの消費に回していることになる。

草の根市民運動は約200の組織が市に働きかけている。「道をクルマから取り戻す運動」では、8年前に交差点の改良に乗り出し、交差点脇に読書などができるベンチを設置することに成功した。この種の運動はリーダーを中心に一般市民が参加しているのが特徴。

ポートランドには「自転車の文化」という発想があって、自転車に乗って外で朝食をとろうとか、自転車を題材にしたテレビ番組に人気があったり、常時自転車に乗っていないと、市長も当選がおぼつかないという土地柄。若いのによく勉強していて、創造力がある若者たちが街に集まってきて、この種のストーリーやビジョンの形成に寄与している。



ノールト氏



ジョンソン氏

08年度第1回自転車活用研究会のお知らせ

- < テーマ > 「自転車 - 新しい公共交通手段への活用」 昨年7月に供用を開始したパリのレンタサイクル「ヴェリブ」=写真=の1年間の経緯と、石原東京都知事は無理だと言っていますが、東京での展開の可能性について議論します。
- < 講師 > 猪爪勇斗氏 (エムシードゥコー事業開発部)
エムシードゥコー社はフランスのJCドゥコー社の日本法人。
トマ・ゲドロン社長も同席の予定。
- < 日時 > 2008年7月29日(火)18:00~ (受付開始17:30~)
- < 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
東急目黒線(東京メトロ南北線・都営三田線乗り入れ) 不動前駅 徒歩1分
- < 参加費 > 自活研会員は無料、非会員3,000円(資料代、取材優待はありません)
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。
研究会終了後の懇親会費は1000円(希望者)。
- < 申し込み > 氏名、会員・非会員、懇親会参加・不参加、連絡先を明記のうえ、事務局(info@ecomile.jp)あて、7月27日までにお申し込み下さい。
定員になり次第、締め切ります。



複数子どもも乗せ自転車、ニーズ調査中間報告 / 自活研検討委、第3回会合

自活研は7月7日、複数子どもも乗せ自転車に関する「利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会」(委員長・屋井鉄男東工大教授)の第3回会合を開いた。事務局側から、東京・世田谷区、さいたま市、神奈川県海老名市、東京・小平市、大阪市、京都市で実施した保護者からのヒヤリング調査の概要を報告、議論を行った。

一方、(財)自転車産業振興協会は同8日、かねて募集していた「安全性に配慮した幼児2人乗り自転車の試作」に対し、14件の申請があり、うち12件の採用を内定したと発表した。

自活研の検討委員会はこれら12件の試作車に加え、海外の複数子どもも乗せ自転車を含めた試乗会、ならびにインターネットなどによる評価を通じて、保護者などのニーズを集約することになっている。委員会ではこれら12件について、「自転車乗用者の安全性は追求されているものの、歩道通行における歩行者の安全などへの配慮が欠けている」という指摘もあった。

デンマーク製など母子で試乗会



人気の自活研「ニホラ」

自活研は第3回検討委に先立ち7月1日、東京都調布市の京王閣競輪場構内で、2人の幼児を自転車に乗せている主婦5人、委員会メンバーらによる複数子どもも乗せ自転車の試乗会を開いた。当日は自活研購入のデンマーク製ニホラ、自転車文化センター、京王閣所有車など6種類をそろえ、主婦に幼児を実際に乗せて走行してもらった。



慣れないと、障害物にぶつかることも

幼児は当初、乗るのを怖がっていたが、次第に慣れるにつれ、自転車を次々乗り換えて、歓声をあげていた。主婦にはそれぞれの車種について意見、感想を聞き、報告書に反映させることにしている。
(ニホラの試乗を希望される場合は事務局までメールでご連絡ください。できる限り調整します)

< イラスト あらき >