

2007年ヨーロッパモビリティウィークと中国のカーフリーデーの報告

ヨーロッパモビリティウィーク日本担当コーディネーター 望月真一

毎年9月中旬は好例で、ヨーロッパモビリティウィークの視察と各市の担当者たちと顔つなぎもあって意見交換、情報収集をしに行ってます。

昨年は、30年ぶりに念願のボローニャ(伊)からスタートし、ブルッセル、パリ、ナント、ボルドー、クレモンフェラン、リヨンと駆け巡りましたが、一番の目的はカーフリーデーの老舗ラ・ロッシュェルの「車のない日」の10周年のイベント参加でした。毎年の催しもすっかり日常化し、今では当初のカーフリーデーへの期待、目的は達成し、伝統行事のような様相を感じました。一般市民は行政の施策を信頼しているか、抵抗する必要もないというのかわかりませんが、車の空間を減らす交通政策は当たり前のことと予算に応じてどんどん進める段階に達したという気がします。

しかし、今年2007年のモビリティウィーク視察の一番の目的は、中国での最初の本格的なカーフリーデーの実施を目撃することでした。とはいえ、前半は、加速するフランスの都市交通政策の成果をフォローする旅となりました。

●ストラスブールの視察報告

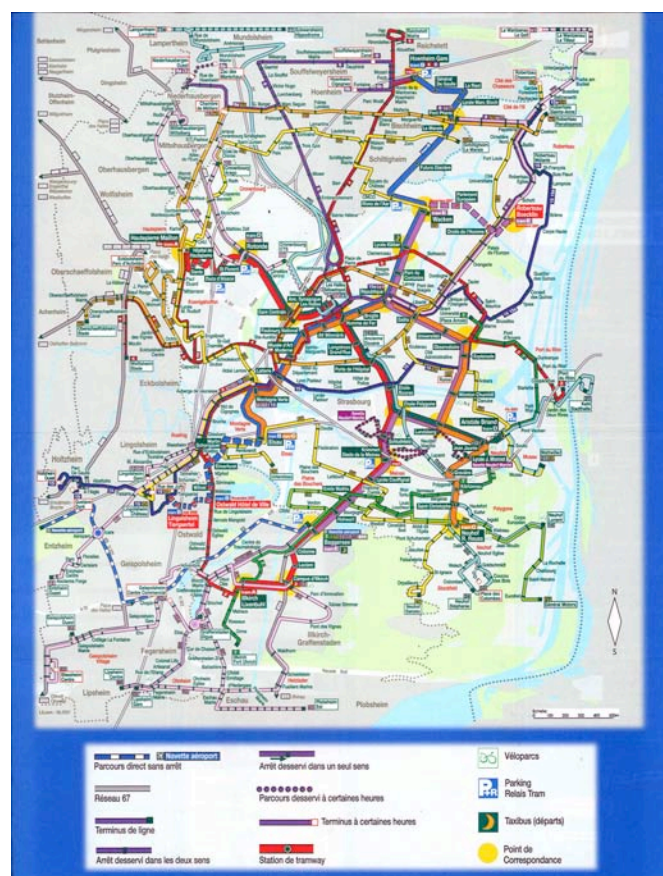
最初は、2年のブランクをつくってしまったストラスブールに行きました。カーフリーデー・ジャパンの活動として2年連続で連続講演会をしていただいた元ストラスブールのアラン・メネー氏がノール・パ・ド・カレ県に移った後を引き継いだファン・デル・マーク氏と再会し最近の状況をうかがいました。

ストラスブールの昔の状態は、寂しく冷たく死んだような中心部でしたが、第一路線ができたときにはこんなに街に人がいたのだろうかと思ったものでした。そのときのショックが、中心市街地活性化には都市交通、その頂点のトラムに勝るツールはないと思知らされ、以来フランスのトラム、都市行政の成功事例を調べはじめました。2000年に第2・3路線の東西方向にトラムが走った時にも、行く前にはトラムの効果はこのくらいと想像していたものが、実際はその倍の人々が来ていることにまたびっくりしたものでした。その頃になると、路線がクロスするだけでしたが、まがりなりにもトラムが都市を面的にカバーし効果を挙げたためか、車椅子と乳母車が異様に多くなったという印象があります。自転車走行路もこのとき沿道整備で力を入れたので、飛躍的に増えました。その後も、路線延伸だけでなく都市空間の手入れも少しずつ進めていたので、来るたびに新しい整備を発見してはいたのですが、それでもこれ以上大きな変化はないと思っていました。

ところが、今回もまた、びっくりさせられました。8月25日にトラムの路線の一部を延長して、中心部を含んで環状にしました。総延長は現在39kmですが、環状部分の一部を重複して利用することにより、サービス路線の延長は54kmという面白い整備を行い、一度トラムに乗り換えれば、どこにでもいけるネットワークを完成しました。これによりなんと運行本数80%増となり、中心市街地はさらに人があふれ中心部のオープンスペースが足りないと思えるような飽和状況になっています。

第一路線のできた頃は、日本の視察団にとっても最初のトラムができたのでこの賑わいを生み出したと予想するにも絶好の参考例でしたが、今ではストラスブールを見ても、成功のイメージを描くにはもうずっと遠くの世界で、想像が及ばないところになってしまいました。

ストラスブールのトラム沿線のアーバンデザインを一手に引き受けているといっても過言でないペテール氏の新しい自慢の事務所を見に行きました。実は、コンペの我々チームのメンバーになってくれたので、ちょっとした打ち合わせもあったのですが、最近進行中の交通にかかわるアーバンデザイン、ランドスケープデザインの仕事をを見せてもらいました。彼も、ストラスブールは延伸やトラム・トランの完成は残るもののほぼ必要な整備は終わったとっているの、もうこれ以上の驚きはないかもしれません。



ストラスブール Tram 路線図 2007

●パリの交通政策

パリでは完成後のトラムを確認してきました。パリ外周の環状幹線道路に車線をつぶしてトラムを通すのは、10年前のフランスでは不可能に近い相当の難事情に違いなかったのですが、様々な軋轢も当然ありながら短期間に仕上げてしまいました。

そして、7月スタートとなった話題の街なかレンタサイクルのVelib'ベリブを見てきました。昨年、ここでも紹介したリヨンのVelo'Vペロブの進化形？あるいは、別バージョンでJC-Decauxがオペレーションするものですが、パリの風景が大きく変わったことに驚きました。ベリブの導入後、たった2ヶ月のことで、そのときはおそらくまだ14000台規模と思いますが、パリジャンの交通行動がすっかり変わり、自転車が目の前をいつも横切るような印象があるほどに増えました。その変化はみんなが口をそろえて言っているように大きな社会的な変化をもたらしています。2年先行したリヨンのペロブの効果も、自分の自転車で外出する人が多くなったことが一番の効果だということと同じものでした。

トラムのある風景だけでなく、自転車でも人の動きが街の景観にこれほど影響するのかということも意外な驚きでした。



出だし好調のVelib' ヴェリブ

●ナントの交通政策

次の訪問地ナントは昨年供用開始直前の状態を見ていたバスウェイが目的でしたが、すっかり市民の足として定着していました。

以前は、通過道路や郊外の道路などさまざまな機能の道路をつなげて公共交通の基幹となるバスウェイを投入して、都市のひとつの軸にする様が見て取れました。日本ではトラムができないためか、このところ急に各地で南米のクリチバをイメージしてBRTへの注目を耳にします。でも、車の車線を減らし公共交通の専用道路空間を確保することが何よりのスタートですが、、、。

フランスではBRTではなくBHNS(高サービスバス)とっています。クリチバに代表される南米の事例は、地下鉄は高くできないから、路面でバスを使って基幹公共交通として代替したもので、路面の **Subway** というカテゴリーに入れる人もいます。したがって、路面交通にもかかわらず、工事費 2 千万円ぐらいするのでしょうか、料金取るためにわざわざチューブのような狭い空間に乗降客を押し込めるバス停を造らざるをえず、高床式のバスは一般道路では人を乗せられないシステムとなっているのです。むしろクリチバのすばらしさは、全体のシステム構築やネットワーク、街づくりとの連動という戦略的な交通まちづくりですが、日本での注目はどうもポイントがずれています。

ナントではトラム導入の是非の議論の末バスウェイにしたもので、輸送力をまかないきれなくなったときにはレールを引いてそのままトラムに置き換えるという考え方をとっています。したがって、ナントでは、停留所、P&R、沿道整備はトラムと同じレベルで整備しています。日本にはバスとしては整備レベルが高すぎ、ほぼトラムと同じならトラムのがいいと思うような例かもしれません。



ナント BusWay

●リヨンの自転車施策

そして、次には、これも恒例ですが共立女子大の青木英明さんとリヨンで合流しました。自転車の街なかレンタサイクルの共同研究のために、パリのベリブ **Velib'** の元祖であるリヨンの **Velo'V** のシステム開発者の一人にその政策、内容等を伺ってきました。CERTU でも、昨年京都での第三回 LRT 国際ワークショップに招聘した **Gouin** さんのアレンジで、フランスの公共交通と自転

車政策を伺ってきました。

昨年は、JC-Decaux 社に Velo'V の話を伺いましたが、今回は、その発注側からの話で、双方の話を聞いてこそ、その実態に近いことが分かるものをつくづく再確認しました。フランスでは、この数年急速に自転車交通政策に力を入れており、「Déplacement de Mode Doux (やわらかい移動方法)」と呼んで、歩行者も含めて自転車の利用環境を向上することに力を入れています。台湾では「人本交通」という概念で進めているのと同様、世界の都市交通の流れを感じます。日本でも抜本的な施策展開はないものの「交通まちづくり」の概念はヒットではないかと思います。

フランスの公共交通の充実、2000年前後に10年ほどの議論を経て各市町村で策定したPDU都市交通計画で実現も確実となったためか、これからは自転車利用の促進と一斉に目標が定まったように観察されます。パリは、すでに10年ほど前から、自転車ネットワークの充実を目指し、2年ほどで100km、じきに200kmの走行空間がネットワークされます。リヨンも5年ほど前から、市内各地で自転車の走行空間を広げる整備をしており、特に今の市長は自転車にも力を入れたので、2年前に大規模な街なかレンタサイクル成功の環境が整ったという背景がありました。大リヨン圏では、都市計画担当のNO.2と行政の専門家が、街なかレンタサイクルを導入するためヨーロッパ中の事例を調べあげて、確実に成功するシステムをリヨンで構築したということを知りました。最初に200ヶ所、2000台の自転車を配置してスタートし、すぐに350ヶ所4000台にするというものでした。300m以内にステーションを配置し、はじめの30分は無料で、その後は30分毎に0.5ユーロという料金設定の実質的なフリーレンタサイクルシステムを構想しました。レンタサイクルの運営経験があり、広告費でバス停等のストリートファニチャーを設置、管理する企業に向けて公募をしました。公共空間に広告を設置する権利を市から得て、その540ヶ所の広告板からの収入の一部ですべての事業費をまかない、13年間運営するという条件で、都市交通モード間の補完的な移動手段として期待する公共交通と位置づけているにもかかわらず、行政からの負担は一切ないというものでした。市の想定では一日5回転以下でしたが、実際の利用は10回転以上となったため、当初よりメンテナンス費用がかかってしまい受注したJC-Decaux社は赤字であるものの都市圏としては条件は変えないということでした。

●中国のカーフリーデー

そして、その後はカーフリーデーにむけて北京に飛びました。

北京では、建設大臣の命を受けた担当者と、イベント前日の夕方にもかかわらず時間を割いてくれて、会うことができ少し様子を伺ってきました。中国では急激な車社会に突入し、その弊害が深刻になったことに危機感を覚えた建設省が、公共交通利用促進に目標を定め、カーフリーデーを今年から本格的に実施し始めました。今年の参加は108都市で、この実施のため留学先のイギリスから呼び戻されたスタッフの話では、目標6-700都市と聞き驚きました。Tシャツ等のカーフリーデーの諸グッズをもらい、コレクションが増えました。

北京での実施内容については、2週間前までオリンピックを一年後に控えて、交通渋滞の軽減のため流入制限の実験をしばらくしており、この時期に再び交通抑制のイベントをすることはできないとキャンペーンとセレモニー中心と聞いたので、午後は天津に移動しました。しかし、午前中の行政トップのパフォーマンスセレモニーは終わったあとで、中心部の通過交通の多い道路

を核にしたカーフリーゾーンもあったのですが、取り立てて説明もなく、ポスターチラシも見当たらず、一般市民は何をしているかまったく理解できないような内容でした。

期待したカーフリーデーの催しに同席できなかったのは非常に残念でしたが、市民と為政者との関係はわれわれとは違うものの、マスコミの報道には感心しました。10誌ほど購入したどの新聞も10-25cm角ほどの紙面を使い、全国紙、地方紙ともに一面に大きく写真を入れているものもあり、カーフリーデーの扱いは、日本とは比較できるものではありませんでした。夜のテレビのニュース番組でも、メインの5-6のうちのひとつとして2-5分程度市民の意見等も入れて報道されていました。その様子は、多少見劣りするもののフランスが始めた10年前頃の取り上げ方と似ており、そのころ各都市を巡っていた当時を思い出したぐらいです。

大気汚染、交通渋滞等の問題が深刻化していることもあるでしょうが環境問題が、政治の次のテーマとしてさまざま報道されており、政策やマスコミレベルでは環境問題への関心の高さは、マスコミの情報だけで日本にはまったく想像できないものでした。二輪車は電動アシストだけでなく、20弱のさまざまなタイプの電気スクーターが優勢の状況なども知られていないでしょう。

少なくともカーフリーデーに関する限り、日本でのマスコミでの露出は実施都市の地方を除きまったくなくと比較すると、社会としてのカーフリーデーの意味の認識の点で大きく差をつけられています。都市政策、地球環境問題への取り組み姿勢を社会のレベルで考えるならば、ヨーロッパと比較できないばかりでなく、中国と比べても、われわれの日本は非常にのんきな状態にあると思われ知らされ、帰国した次第です。



カーフリーデーを紹介する中国の新聞記事