

ヨーロッパモビリティウィーク・カーフリーデー東京会議2006 ～2005年の報告と今後に向けての交流会～

● 議事要旨 ●

日時：2006年1月18日（水） 13：30（受付13：00）～

場所：神楽坂アインスタワー1階集会室

主催：ヨーロッパカーフリーデー日本担当オフィス

協力：環境自治体会議

参加者：32名

■ プログラム ■

13：30～ 開会

13：35～ 2005年のカーフリーデー参加団体代表による活動報告

○国立市：まちづくり∞自転車倶楽部（高田啓子、秋山功）

○松本市：松本市ノーマイカーデー推進市民会議（石川善啓、黒沼凱夫）

○名古屋市：名古屋市総務局総合調整部交通政策室（鈴木祥夫）

○横浜市：横浜カーフリーデー実行委員会（松川由美、白石真一）

14：15～ カーフリーデーアンケートの報告

：ヨーロッパカーフリーデー日本担当オフィス（渋谷美佐登）

14：30～ ヨーロッパの状況報告

：ヨーロッパカーフリーデーナショナルコーディネーター（望月真一）

15：00～ フリーディスカッション

○話題提供：「自治体交通政策のサポート」環境自治体会議（上岡直見）

○参加者：参加都市の代表、会議参加者、上岡直見、望月真一

（敬称略）



会場の様子



各実施団体の代表のみなさん

■ 参加団体の紹介 ■

日本から賛同都市として参加した5都市の各団体代表が活動報告を行いました。

◇国立市：市民団体まちづくり∞自転車倶楽部が今年から活動を始めました。市民主導の取り組みです。

◇松本市：松本市政策課が事務局を担う市民団体、松本ノーマイカーデー推進市民会議が昨年に引き続き活動を行いました。市民と行政の協力体制が特徴的です。

◇名古屋市：名古屋市総務局の交通政策室が事務局となり昨年に引き続き活動を行いました。行政主導の取り組みです。

◇横浜市：市民団体横浜カーフリーデー実行委員会が昨年に引き続き活動を行いました。合計64の市民や団体が協力した、市民主導の取り組みです。

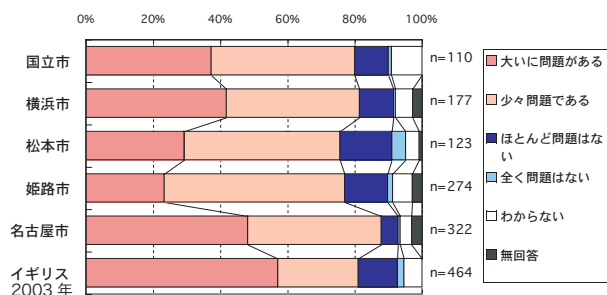
※各都市の具体的な取り組み内容は、カーフリーデー日本担当オフィスホームページをご覧ください

<http://www.cfdjapan.org>

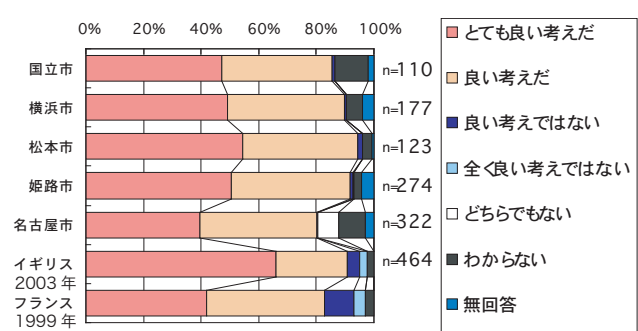
■ アンケートの主な結果紹介 ■

各都市のカーフリーデーのイベント開催時に、来街者に向けてアンケートを行いました。その主な結果とヨーロッパ市民との比較の上で、日本の市民意識の傾向を報告しました。

街の中心部では自動車交通は問題があると思いますか？

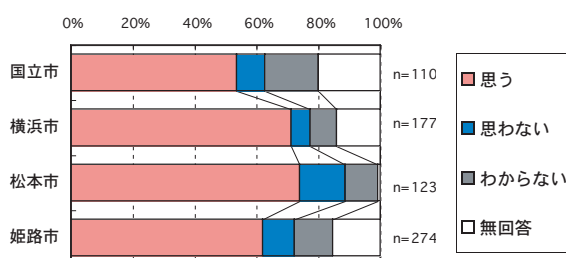


カーフリーデーについてどう考えていますか？

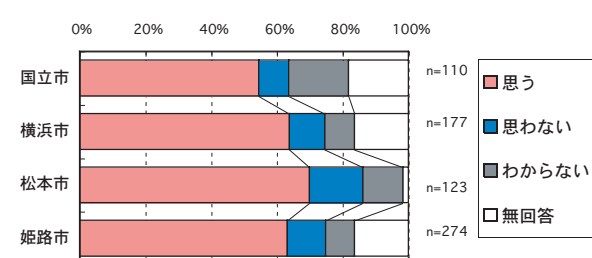


公共交通や自転車が便利になった場合、自動車から移動手段を転換しようと思いますか？

《自動車から公共交通への転換の可能性》



《自動車から自転車への転換の可能性》



約80%以上が、中心街での自動車交通を「問題」と認識しており、自動車利用の抑制についても80%以上が「必要」と回答しています。またこのような傾向は、自動車利用者に限った場合も同じようなことが見て取ることができました。

更に公共交通や自転車が便利になった場合、約60%が自動車から移動手段を乗り換えるという傾向もあります。

カーフリーデーについての意向も大変高く、今回の調査では、ヨーロッパ市民とは認識の度合いが若干違いますが、大きな相違はみられないという傾向が確認できました。歩行者を中心とした様々な交通施策が進められるヨーロッパの市民意識との大きな差が見られないことから、日本においても市民意識レベルでは環境が整っており、車社会からの転換としての施策展開の余地がとられそうです。

また、こういった市民意識に対応した行政の動きが重要となってくると考えられます。

■ フリーディスカッションの主な内容 ■

環境自治体会議の上岡直見氏を招き、各参加団体の代表者と会場の皆さんを交えて意見交換を行いました。

各参加団体が抱える問題や今後の課題について意見が出され、「行政の関わり方」という視点でディスカッションが展開されました。会場からも約15名が参加し、今後の実現に向けての課題を皆で考えることができました。

◇まちづくり∞自転車倶楽部（国立市）・・

「交通政策のスタートを目的の一つとするカーフリーデーの実現に向けては、行政の役割はとて大きい。行政と一緒にやっていきたいと思っており、特に、商業者との関係づくりを進めている当団体においては、そのコーディネーターとしての役割を担ってほしい。また、市民がアイディアを出す場と、それらを決断する行政が主となる場の、2段階構成で展開していかなければならないと思っている。市民運動だけでは限界がある。」

◇松本ノーマイカーデー推進市民会議（松本市）・・

「もともと行政がノーマイカーの取り組みなど自動車の効率的な利用を考えていた。その背景があるなかで、市が呼びかけて核となる市民団体が参加し、事務局は行政、運営は市民団体という体制をつくることができた。しかし、市民からみると物足りないと感じている。交通政策を扱う部署が松本市にはなく、前市長がリーダーシップをとって進めたという経緯がある。ヨーロッパの様に、各自治体がカーフリーデーを軸に連合して取り組んでみてはどうか（EST事業への適用を例に）。1地方都市だけではその動きを発揮しにくい。賛同する自治体が協力すれば、インパクトも強く、行政の対応の仕方も変わってくるのではないだろうか。国土交通省のリーダーシップも必要と思っている。」

◇なごやカーフリーデー協議会（名古屋市）・・

「広く市民参加を募ることに迷いがある。交通に関する団体や環境に関する団体など様々な方をどう集めるのか、大きくなりすぎると事務局機能が大丈夫か、などの課題もあり、今年は市民団体の参加には至っていない状態である。」

◇よこはまカーフリーデー実行委員会（横浜市）・・

「横浜では、今年道路を歩行者に開放したが、市民団体が警察対応やボランティアで交通管理も賄うことは大変なエネルギーが必要で、限界を感じている。たまたま今年は行政が行うオープンカフェの実験に参加できたが、行政の積極的なサポートが必要。また、予算もなく人手もない中で、また意識レベルも様々な中で、どうやって意識を共有していくのか、また車を使わざるを得ない人たちにどうやって伝えていくのか、という点に大きな課題を感じている。LRTを走らせる会とアジェンダ推進センターの2つのNPOで、横浜市にEST事業への応募を打診したが、横浜市のような大きな自治体で各部局との調整を短期間で取ることが難しいとのことから、断念した経緯もある。」

◇会場から・・

「実際に歩行者に開放された都市空間を改めて市民が体験しなければ、市民運動だけで留まり、なかなか広まらないということもあるのではと思う。そういう意味でも実際に交通規制を施した正式参加としていくのが良いのでは？」

「1例ができれば他都市がついてくるという状況もあるのでは？参考になるような例が広く認知されれば、実現の可能性があるのではないだろうか。フランスでも同じような背景があったのではないか。それには、行政と市民のある程度の意識レベルと、実施して効果があるような中心市街地、都市規模である必要性もあると思う」

「市民運動を加速させるような行政の動きとして、壁の乗り越え方や許認可への問題などへの対応ができるのでは？」

「祭り等のイベントで交通止めをしている例はたくさんあり、そういうものも利用していきたい。しかし、交通政策のスタートポイントということであれば難しいのだろうか。警察協議が目的ではなく如何にして市民に伝えるかが目標。」

◇カーフリーデーナショナルコーディネーターより

カーフリーデーの実現が目的ではないという点が大事。カーフリーデーを「利用する」形で交通政策のスタート、きっかけづくりとしてほしい。日本の特徴として、市民主導型、行政+市民型、行政主導型がある。最終的には、日本の場合には市民団体等が口火を切る方がスタートしやすいが、行政がリーダーシップを発揮することが必要。裾野を広げるという意味で、賛同参加をたくさん出していきたい。