

宇部（山口県、約18万人）

「ecoサイクル(自転車利用促進)事業」

08年3月から1年、普段、買い物や通勤にマイカーを利用している37人の公募モニターを対象に、サイクルコンピューターを提供、月1回走行距離を報告してもらう事業を開始、CO2削減効果を検証する。実施前と終了後、運動不足の解消や、生活習慣病の予防も視野に入れて、モニターの健康診断や体力測定を行うとともに、実施前に「自転車を楽しむ利用するための講習会」を開くほか、08年度中に「エコサイクルマップ」の作成をめざす。

エコサイクル・マイレージ(全国、約4500人/2008年3月現在)

同様の試みは2003年からNPO自転車活用推進研究会が、主に自転車通勤者を対象としてインターネット・サイトを開設。環境・健康・交通・経済にやさしい自転車活用が温暖化防止や健康増進にどれだけ貢献しているかを「数値」であらわす世界初の試みとして提供している。開設時には国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所と共同で、愛知県の参加者についてデータを集積。道路づくりに役立てられた。



市販の自転車用走行メーター。前輪スポークに取り付けた磁石の動きをセンサーが感知して、速度、走行距離などを計測するため、負荷はない。

社員の環境意識向上を図るため、企業として参加する例もあり、自治体独自のページを設置することも可能となっている。

エコサイクル・マイレージ：
<http://ecomile.jp>

デービス（米カリフォルニア州、約6万人）

通常の道路・鉄道網、公共施設が明示された地図上に、タイプ別のバイクウェイのほか、自転車店、空気入れの常備場所、休憩施設などを記載。裏面には自転車利用の際に心すべき交通ルール、注意事項、その他、知っておくと便利な情報が載っている。

ニューヨーク（米ニューヨーク州、約801万人）

市交通局はNYC Cycling Map を作成し、自転車レーンが整備された道路の周知に努めている。マップには自転車レーンのほか、交通量が少なく自転車走行を推奨する道路(Recommended Rout)、交通量が多く自転車走行に危険が伴う道路(Cautionary Route)も記載。さらに自転車店、駅の位置なども明示。

■手法(2) いっそのことクルマを不便にしてみよう

デルフト（オランダ、約9万人）

歩行者の安全を確保することを目的に、生活道路にハンプとかシケインを他の都市に先駆けて導入、「ボンエルフ」発祥の地として知られる。その後、同国のハウテンはじめ、ヨーロッパ各都市で採用されている。デルフトの中心部は歩行者優先の「クルマを抑制した中心市街地」となっていて、この区域内のクルマの速度は30km/h。さらに、「プラス区域」を設定、そこへのクルマは進入禁止にした。この「プラス区域」を2006年までに4段階で拡大したが、2001年の第1段階までに市民、商業者など利害関係者らと徹底的に議論し、このためのワークショップは25回も開催された。

ソウル（韓国、約1000万人）

「The Weekly No Driving Day（週1回運転しない日キャンペーン）」

マイカー所有の市民にウィークデーの一日（7時から22時）、「運転しない日」を決めてもらう。1年間決めた日を忠実に守ると、自動車税5%減免、自動車保険2.7%割引、公共駐車場料金10~20%引き、交通混雑時のトンネル（2カ所）に課せられる混雑税50%引き、ガソリン・メンテナンス・洗車代割引、住宅地での駐車許可証交付——の得点が得られる。

2003年から自主参加を基本に開始、月曜日を選ぶ市民が多い。06年1月に51,515台だった登録台数が同8月には653,000台（マイカーの30%）へ。目標は212万台（郊外含め）。ソウル市の試算では、1万台の参加で交通量3.7%削減、年間5,000万ドルのガソリン代節約、CO2削減量約24万3千トン。

フライブルグ（ドイツ、約21.5万人）

指定された「遊び場道路」では、クルマの制限速度は10km/h。沿道世帯の投票で「遊び場広場」が指定されるが、子どもがいる家庭には2票与えられる。

フローニンゲン（オランダ、約17万人）

「交通循環計画」

通過交通による極度の交通渋滞を解消することを目的に、1977年9月17日、市内をA、B、C、Dと4分割し、Aから他地域へ行く場合は、いったん市をとりまく環状道路へ出ないと行けないような措置をとった。

これに合わせて、中心部を横切る4車線の目抜き通りをバス専用道にするとともに、車道を歩道、自転車レーンなどに移行させた。その後の持続的な歩行者・自転車政策の展開で、「欧州一の自転車都市」になる。

ストラスブール（フランス、広域約43万人）

「ストラスブール構想」

フローニンゲンと同様な発想で、1992年2月24日、中心部を貫く幹線道路を中央で遮断、中心部に近づくクルマはいったん環状道路へ出て、入り直すという措置をとった。

大規模駐車場は外周の環状道路の外に整備し、中心部は屋内、路上各2,000台分だけの駐車スペースを確保。将来とも、これを拡充しないことを決めた。環状道路でクルマからLRT、専用バスに乗り換えるパークアンドライドを実施。

ポートランド（米オレゴン州、約54万人）

「駐車場総量規制」と「エアクオリティ・オフセット(Air Quality Offset for Parking)」

1991年に施行された「ダウントウンにおける交通処理と駐車に関する政策(Downtown Parking and Circulation Policy)」に基づき、機能別街路網構成という考え方が導入され、市内の道路を1)幹線街路、2)非自動車街路、3)地区サービス街路、4)自転車街路——に振り分けた。このうち、2)は公共交通と歩行者優先で、エリア内の駐車場へのアクセスは原則禁止。4)は選定された街路の歩道と車道の間に整備。また、駐車場スペースを総量規制し、駐車台数の上限を約44,000台とし、将来とも増やさないことを決めた。

一方、郊外部を含めてエアクオリティ・オフセットに基づくCO(一酸化炭素)の削減量に応じて駐車場の設置を認めるという方式を採用。その算出基準は表の通り。CO10kgの削減に対して、地区ごとに駐車スペース(台数)を決めている。削減の方法として、時差出勤、クルマへの相乗り・自転車利用などを提示。

CO削減手法とその効果			(kg/日)
	手	法	CO削減量
1	フリンジパーキング	都心部駐車600台が転換	60
2	時差通勤	午後速度1M/H増 ー4,000従業者	147
3	相乗りへの補助	日50ドル ー35,000従業者	255
4	駐車管理		
	・長時間駐車料金の値上げ	日1ドル値上げ ー3,000台	129
	・すべての駐車料金の値上げ	2割値上げ ー56000台	187
	・午前10時前路外利用禁止	都心部路外15% ー2,000台	302
	・相乗りへの駐車割当て	1,000台の追加スペースを割当て	17
5	パークアンドライド(遠隔タイプ)	335台	13
6	代替燃料	軽車両1,000台を転換	51
7	車両検定	全車両を毎年点検	462
8	トランジットの容量増	6,000トリップが転換	364
9	交通量の改善	午後ピーク速度0.5MPH増加	73
10	自転車のアクセス	50～100人の通勤者が転換	5～10

出典:『環境を考えたクルマ社会』

フェッラーラ（イタリア、約13万人）

「交通規制ゾーン(ZTL)」

城壁で囲まれた中心街のうち、200haを交通規制ゾーンに指定、公共交通、緊急車両、居住者のクルマを除き、ゾーンに入る車両から通行料を徴収。通行料は排気量・車種、燃料(ガソリン、ディーゼル、メタン)、通行目的などにより細かく設定され、ゾーン内の1日駐車場料金(12.5ユーロ)と違法駐車罰金とともに、通行料は交通対策に使われる。

バーゼル・シュタット州（スイス、約18.5万人）

「バーゼル交通計画2001(Verkehrspl. Basel 2001)」

目標1)まちに合ったモビリティの促進、2)歩行者のためのスペース確保、3)自転車利用者の支援、4)公共交通の優先、5)クルマの走行によるネガティブな影響の抑制、6)住民のための管理された駐車場の拡張

この目標に基づく法的対応「スロー・ムーブメント」の推進。

①歩行と自転車利用の促進のため、制限時速30kmの道路空間を作り、自転車も歩行者も安心して走行できるような空間にする。

②自転車路のネットワークを整備。主要道路では自転車走行部分をクルマ走行部分と分離するとともに、危険箇所も改善する。

③街の中心部では、歩行者が自由に移動できる空間を増やす。公共交通機関の駅、停留所に自転車置き場を増やす。Basel SBB駅の駅前の地下にも大規模な自転車置き場を整備。

チューリッヒ（スイス、約36.5万人）

「クルマの削減を開発許可条件に」

開発許可やビルの建設許可の際、クルマの移動台数を条件として設定。施設完成後、事業者に定期的な報告を求め、違反者には罰金を課す。市側は代替交通の充実や公共交通、自転車利用に関する情報提供で対応。

例えば、市北部の市街地開発プロジェクトの場合、1日8,000台(分担率30%)、中心部の娯楽施設のケースでは、当初の1日1万台を5年間で8,000台へと減少させることが条件。

ジャージーシティ（米ニュージャージー州、約24万人）

公共交通施設の周辺を再開発・再活性化し、職住遊の魅力を高めることによって、クルマへの依存性を削減することを目的に、1992年にTransit Village Initiativeを設立し、2005年には州内の3地域をTransit Village(TV)に指定。同市はその中の一地域として、TVに取り組んでいる。駅を中心とした街の再活性を図ることで、徒歩10分以内の範囲で生活必需品をそろえられる街づくりをめざしている。

ブリッセル（ベルギー、約100万人）

休日のクルマ利用規制、LRT路面軌道へのクルマの乗り入れ禁止。

市街地ではクルマの通行を禁止し、自転車専用としている地域もある。



ボローニャ(イタリア、約37万人)

狭く複雑な通りが多い旧市街地で、1972年に歩行者エリアとバスレーンを含んだ交通制限と、個人所有のクルマの移動制限措置を導入。1984年には旧市街地へのアクセス制限、駐車管理、歩行者エリアの拡大を含む計画を発表。1989年には旧市街地全域で午前7時から午後8時までクルマのアクセスを禁止する交通規制を導入(バス、タクシーなど公共交通機関とエリア内の住人や店舗、ホテルなどが所有するクルマは除外)。この結果、旧市街地への車両の進入を62%削減することに成功した。

ブリストル(英国、約45万人)

交通改善策の目標は①クルマの交通量を15%削減、②大気汚染の改善、③交通事故の減少、④公共交通サービスの拡充、⑤自転車の利用促進。これを実現するための具体的な施策として、混雑税(ロードプライシング)の導入とトラムの整備を検討。

フィレンツェ(イタリア、約37万人)

①中心部の歩行者専用道路による歴史的建造物の保護と歩行者対策、②ゾーン交通規制による交通錯綜の軽減と通過交通の排除 という交通管理の基本的な考え方にに基づき、次のような具体的施策を実施。1)ゾーン交通規制により、通過交通を都心部から排除、2)ゾーン内居住者はクルマの出入りと路上駐車許可証(1カ月約4,500円)が必要、3)観光客は指定されたルートでホテルへの進入を許可、4)荷物の搬入は3.5トン以上7:30~8:30、3.5トン未満7:30~10:00に限定、5)都心周辺部にフリンジパーキング配備。

シアトル(米ワシントン州、約58万人)

通勤交通(マイカー通勤)削減条例(CTRA)が1993年1月に施行され、従業員100人以上の企業(6~9時始業、フルタイム)を対象に削減目標を提示。トリップ数と台・マイルで、95年15%、97年25%、99年36%の削減が目標。

レンヌ(フランス、約20万人)

新交通システム(VAL)を整備するとともに、バスを中心とした公共交通の利用を促進。駅周辺に駐車施設を設け、P&Rを推進。レンタサイクルの導入など自転車利用環境を整備。

ウィーン(オーストリア、165万人)

オーストリアにはP&R駐車場の建設に、総コストの85%までを無利子で80年間ローンで貸しつける支援制度がある。現在、ウィーンには10カ所のP&R駐車場(5,180台分)が確保されているほか、さらに10カ所(10,000台分)が計画されている。駐車料金は1日2.7ユーロ(約430円)、1カ月49.5ユーロ(7,920円)。

オックスフォード(英国、約14万人)

市の中心部に大規模な歩行者空間を建設、マイカーの進入を禁止。中心部はバス優先のシステムを導入。