

2012年 北陸信越EST創発セミナー 松本市



カーフリーデーと松本市次世代交通政策 ～本格的な都市交通政策の実現を目指して～

一般社団法人 カーフリーデージャパン
ヨーロッパモビリティウィーク日本担当 望月真一



●車を考える

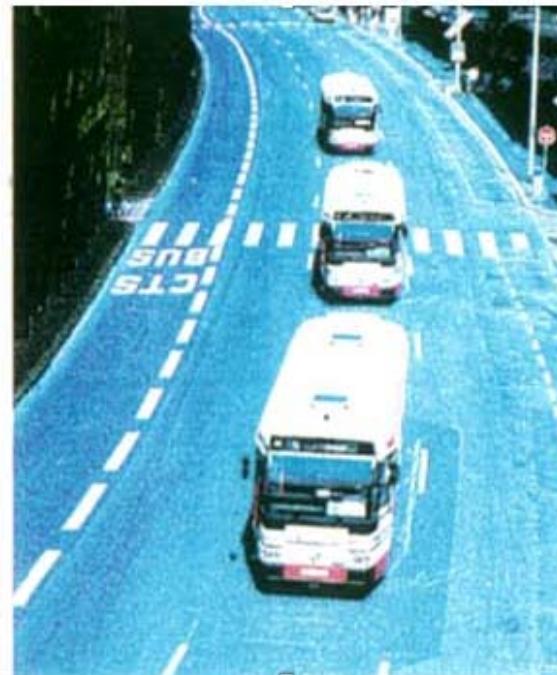
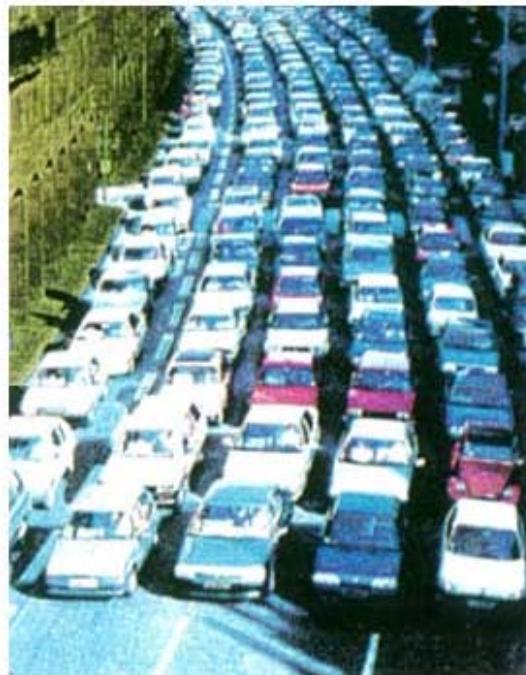


車を手にした20世紀、そして、車優先を転換した欧州

大量生産と大衆化により、旺盛な経済活動と、豊かな個人生活が実現した。

そのため、20世紀の後半は、車のための都市づくりであった。

そしてその後は、車との闘いの歴史だった。

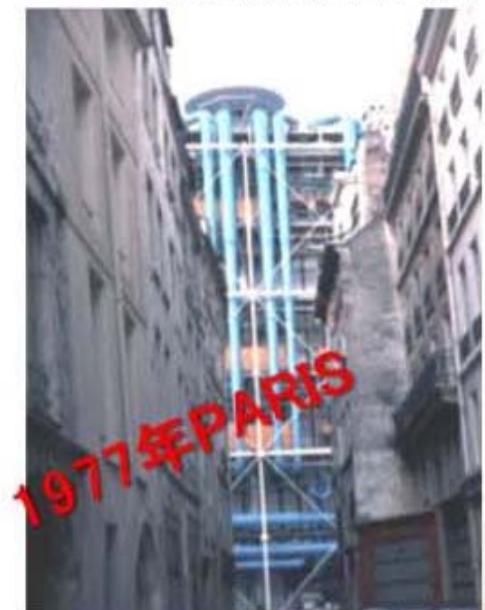


●ヨーロッパの経験 1970年代の疲弊と都市交通施策の展開



本来の街とは？街の賑わいとは？

・・中心部は人であふれているが、フランスではこの15年のこと



1971年PARIS

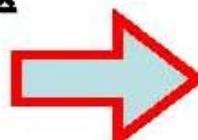


1985年LYON

中心部の古い
地区の空洞化、
老朽化

70年代中のパ
リ・マレー地区

Montpellier



Lyon



Amsterdam

Photo丸山力

25万人都市ディジョンではバス網だけで、**5万人を都心に吸引**
40万人都市モンペリエでは、トラム一路線で**12.5万人を運ぶ。**

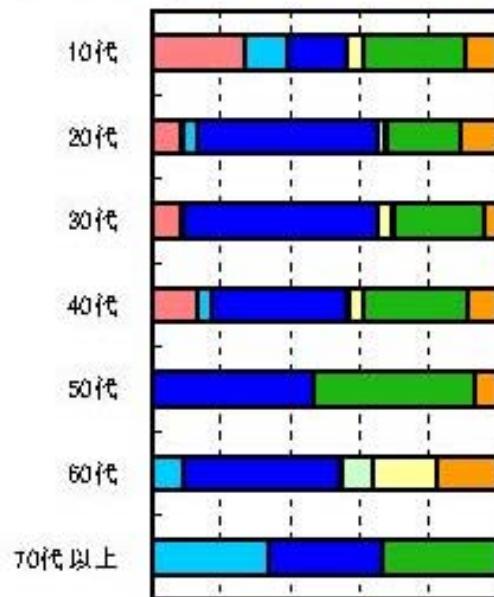
●日本の市民意識の状況



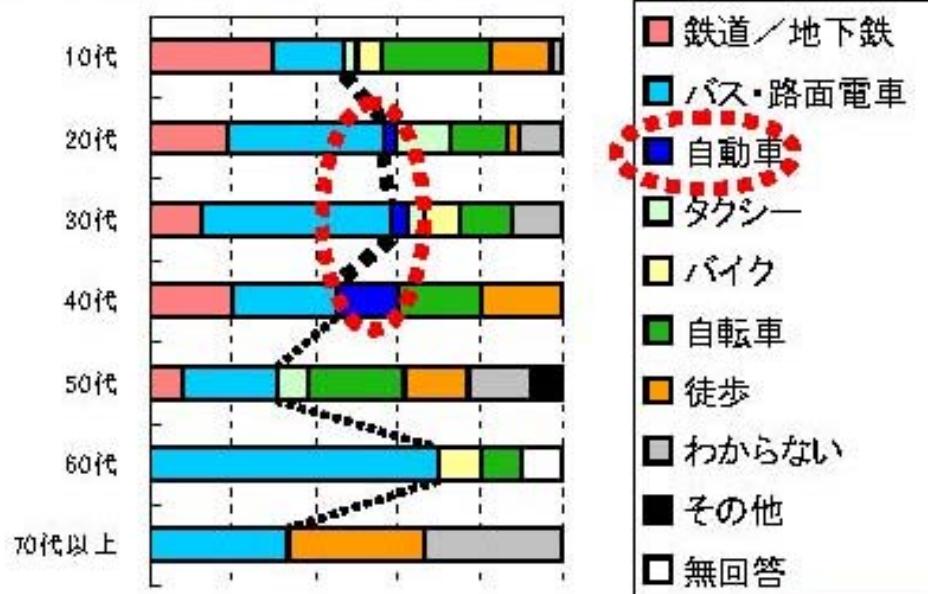
自家用車以外の利用者数の増加は可能性が高い
免許保有者に限らず様々な人が利用できる

- 8割以上がまちでは「自動車交通は問題」と回答…例年のCFDアンケート結果
- 「便利になって欲しい」交通手段は、公共交通と自転車

現在



便利になって欲しい交通手段



出展： 2006年カーフリーデー実施都市調査
来街者アンケート調査(松本市 回収数123)



●モビリティウィーク&カーフリーデーとは

■ 車と地球環境、都市交通、都市文化を考える

- ◎地球環境問題や中心市街地活性化に向けた、
都市交通からのアプローチ
- ◎クルマ単体ではなく「車の使い方」を見直す機会
- ◎クルマ優先社会の見直し

■ 都市交通政策のスタートとして重要な活動

- ◎地球環境、都市交通、都市文化と車との関係の認識を喚起する
- ◎新しい恒常的な都市交通施策の開始

■ EU欧洲委員会が支援するプロジェクト

- ◎ヨーロッパを中心に毎年2000都市以上が実施

■ 発端はラ・ロッシュельの「車のない日」

- 1997年 フランス、ラ・ロッシュель「車のない日」
- 1998年 フランスの国土整備・環境省のプロジェクト
- 2000年 EU欧洲委員会の「カーフリーデー」に発展
- 2002年 「ヨーロッパモビリティウィーク」が始まる

●カーフリーデー参加状況...日本は2004年から



実施年	プロジェクト名称	地図	参加都市数				備考	
			モビリティウィーク		カーフリーデー			
			正式参加	支援参加	正式参加	支援参加		
1997	車のない日		-	-	1	-	フランス・ロッシュель(仏)	
1998	街では車を使わない日		-	-	34	-	フランス3~4都市	
1999	街では車を使わない日		-	-	104	-	仏以外・イタリア92、ジュネーブ1	
2000	カーフリーデー		-	-	758	504	EUのプロジェクトとして世界に広まる	
2001	カーノリーデー		-	-	996	481	EU以外の他都市が参加	
2002	ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー		320	111	1426	316	ヨーロッパモビリティウィークの開始	
2003	ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー		295	428	1035	453	アジアからも参加(台湾)	
2004	ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー		377	472	1155	240	仏では施策の個々化を狙う取組に変化。日本から支援都市3市が参加。	
2005	ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー		343	487	1108	344	仏「Bougez Autrement(これまでと異なる交通行動を)」に方向転換。施策の個々化を前提とする交通運輸へ。日本から支援都市5市参加。	
2006	ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー		1321		1311		日本から支援都市3市が参加。	
2007	ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー		2020		2020		日本から6市が参加。	
2008	ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー		2021		2021		日本から7市が参加。	
2009	ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー		2181		2181		日本から9市が参加。	
2010	ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー		2221		2221		日本から9市が参加。	
2011	ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー		2268		2268		日本から8市が参加。初アメリカ合衆国参加。	

モビリティウィーク1週間のとりくみへ拡大

参加都市が2000都市を超える!

アメリカ合衆国より初参加

モビリティウイーク&カーフリーデー

●モビリティウイークとは？



環境や都市交通について考える交通週間（9/16-22）

※カーフリーデーから発展

●モビリティウイーク実施誓約書

- ①まる1週間、毎年決められるテーマに沿って
日替わりでキャンペーンを行う
- ②新しい交通施策の展開の機会として活用
- ③カーフリーデーの実施（22日が望ましい）

2012テーマ

Moving in the right direction
(あるべき方向に向かおう)

Moving in the right direction
Sept 16-22

ヨーロッパモビリティウイーク & カーフリーデー-2012
誓約書

2012年 9月 16日(土)～22日(土)に実施されるヨーロッパモビリティウイーク & カーフリーデーへの参加について、以下の内容を誓約します。
(提出する方に印を交付ください)

□ 2012年のテーマである「Moving in the right direction -あるべき方向に向かおう-」を考慮に入れた取組を一貫実行いたします。

□ 当初当車から導線にやさしい都市交通手段への転換に着目する新しい長久的な施策を少なくとも1つ以上導入します。
→ 今年の焦点テーマに特に着目するものとして、少なくとも施策の一つは、道路空間を長久的に歩行者や自転車、公共交通機関の専用空間として1つ以上の区域を確保します。

□ 「カーフリー日」(某の午曜日、街ではマイカーを使わない日)イベントを実施します。すなわち、当日(通常の就業時間の少なくとも1時間前から1時間後)歩行者や自転車、公共交通機関の専用空間として1つ以上の区域を確保します。
→ できれば9月22日(土)が望ましい。

市町村/団体名 _____

ヨーロッパの運営を行った地方自治体は、9月22日(土)に開催する必要があります。

ICLEI
UIC
European Institute for Sustainable Development

●カーフリーデーの実施 *In town, without my car!*

- ・モビリティウイークの中心イベントで9月22日に実施
- ・普段は車に占拠されている都市空間を、**その日1日は朝から夕方までマイカーを使わない地区を創り出す**
- ・自転車や公共交通機関を含めて、歩行者のための「車のない都市空間を体験」し、普段との街の変化を実感してもらい、車が及ぼす影響を社会啓発

→いつもとは違う交通行動を体験してもらう
→車に頼らなくとも日常生活には支障のないことを実感



●カーフリーデーの状況

In town, without my car!



カーフリー ゾーンの設置

発祥地ラ・ロッシュельの例

いつもとは違う交通行動を体験してもらう

→車に頼らなくても日常生活には支障のないことを実感



前日の様子



当日の様子



●アジアでの取組み…そして、ベトナムでも展開



○台北

「人本交通」が目指す台湾のカーフリーデー
交通政策展開のスタートポイントと認識

2002年-カーフリーデーの実施

2003年-ヨーロッパモビリティウィーク

4つの実施内容に拡

2004年-台湾11都市の参加

2005年-台湾15都市の参加

2007年-イベント参加5万人



2008年カーフリーデー

○自転車イベント2008年9月21日約
16km 市長先頭に参加者役3万人



○信義副都心地区カーフリーゾーン
2008年9月22日7-17時
信義副都心の600m×670m



○ソウル

「車のない日」 2007年~

- ・道路でバスを除く車両の通行禁止（4~18時）
- ・ソウル市内のバスが無料で利用できる（朝9時まで）
- ・ソウル市役所と25自治区傘下にある全公共駐車場の開放



●目的

マイカーを利用しなくとも、ソウル市の交通が便利なことを知らせるため

●広報・PR活動の充実

●評価

- ・周辺交通量が30%減少
- ・「市内は十分便利」という市民評価

2007年9月10日
(2008年は9月22日実施)



日本の参加都市... 2012年は10都市の予定

2004	3都市	横浜、松本、名古屋
2005	5都市	国際、横浜、松本、名古屋、姫路
2006	3都市	横浜、松本、名古屋
2007	6都市	さいたま、横浜、松本、名古屋、福井、那覇
2008	7都市	さいたま、横浜、松本、名古屋、福井、高松、那覇
2009	9都市	春日部、さいたま、横浜、逗子、松本、名古屋、福井、高松、那覇
2010	9都市	仙台、春日部、さいたま、横浜、逗子、松本、福井、高松、那覇
2011	8都市	仙台、さいたま、横浜、逗子、松本、福井、高松、那覇



●都市交通政策に求められる原則...日本の課題



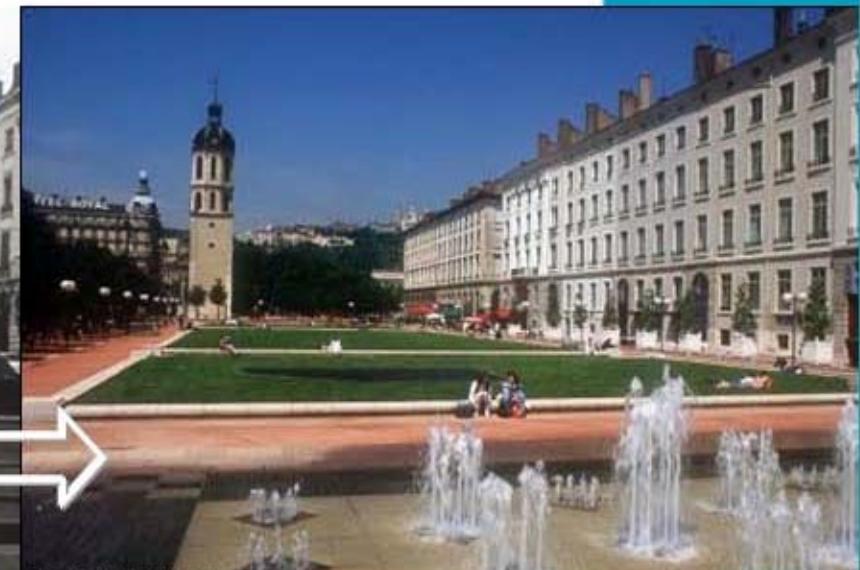
1. 車が王様の**価値観の転換**
街での優先順位の逆転
人→自転車→公共交通→自動車

2. 公共交通は重要な**公共・行政サービス**

そして、十分な情報をもとに、市民、関係者と議論を行い、

- 1.総合的、横断的なアプローチ
- 2.合理的、経済的な解決
- 3.さらには、時間無制限ではないことの覚悟

クルマ“最” 優先社会からの脱却



● 松本市への期待—日本の成功モデルを

● 基本認識

これまで、全国でさまざまな努力をしてきたが、都市再生の成功例は皆無という事実。(街づくり三法の改正効果がみられない、、、)

● 条件が整いつつある松本

-次世代交通政策研究会の進展

交通を軸に様々なレベルでの広域横断的議論の環境整備

毎年の欧洲視察、講演会、学習会、市民フォーラム

-公共交通サービス喪失への危機感 公共交通は現状でいいのか？次の展開は？

-自転車の街づくり等の浸透 おもいやりのみちの拡大

-中心市街地空洞化進行と行政の財政悪化 経済的效果の方策

-カーフリーテーの浸透 市民の認知と市民団体等の意識向上

-ヨーロッパの中都市と似た都市構造 都市空間、文化性中心性

都市交通の成果は絶大…集客力、比較的安価な事業

- ・ トランぺークル、2-300億円、10万人以上の乗降客 バスでも5万人を都心へ

- ・ 居住空間1000万円/人、駐車場500-5000万円/台の費用

あくまで、「街が街らしくあること」

…美しく、楽しく、文化と社会性あふれる交通まちづくり

● 「健康寿命延伸都市・松本」の次世代交通政策の取り組み



カーフリーデー 2004年から参加
の実施から、
本格的な施策展開を目指して



2009年 次世代交通政策研究会発足

9月、庁内**横断的**に各部署の職員で構成される勉強会が発足。月1回開催。

→職員自らで勉強会の成果を報告書に、また**次世代型交通体系の提言**を行った。

→以降、市民フォーラム、学習会、CFD連続講演会を隨時開催

2010年 次世代交通政策市民・庁内検討委員会発足

市民、交通事業者、警察等関係機関、商店街、大学等で構成される委員会と発展。

→**次世代交通政策の基本方針**の策定

2011年 繼続

前年の継続。7月には副市長、委員メンバーで第2回欧洲視察。（以後年1-2回実施）

→**次世代交通政策新しい交通体系によるまちづくりビジョン策定**に向けた検討



● 戦略—成功のためのプロセス・環境整備

● 基本原則…市民のため、街のため

そして、解決には、合理的、科学的に多様な議論をする。
最後は市民への行政責任。

● 環境づくり—議論の場を大切にする。情報提供の重要性。

1. 庁内環境整備…理論武装と行政の責務

総合政策としての「都市交通セクション」の要---調整と権限

2. 市民+市民団体のレベルアップ

行政は一番の理解者でなくてはならず、本来市民生活に直結する政策
したがって、広報活動担当は重要な実施部隊

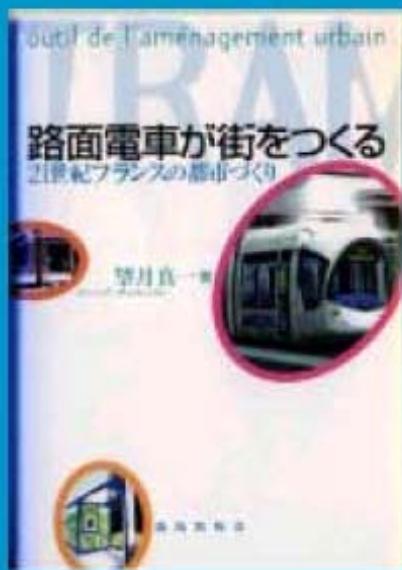
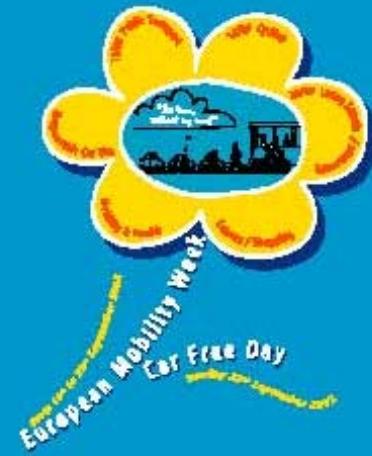
3. 国、県のバックアップ---成功事例の創出

4. 警察・交通安全管理者-新しい価値観(日本の特殊条件)実現への議論

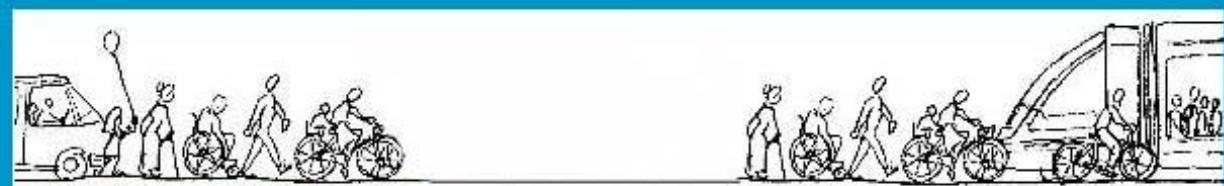
共通の価値観を実現…街の活性化と安全・円滑化→合理的科学的な情報
最終的には、町のため、市民のための決断を導く環境づくり

5. 商業者 …車が客を運んでくる?

6. 交通事業者 …新しい役割と責任



ありがとうございました



<http://www.cfdjapan.org/> <http://blog.goo.ne.jp/cfdjapan/>