

ウィズコロナ・アフターコロナ社会の道しるべ^⑦

イタリアにおける新型コロナウイルスの流行とロックダウンはセンセーショナルなニュースだった。だが雇用調整など政府の緊急施策によって「市民は静かに過ごすことができた」とミラノ市在住のヴァンソン藤井由実さんは語る。ミラノはこの窮地をフランスに転換すべく街やトラフィックの進化を模索しているという。聞き手は日本みち研究所の田端俊彦研究員。

ロックダウン時のミラノの様子をお聞かせ下さい。

「人口130万人のイタリア・ミラノが都市封鎖（ロックダウン）に入ったのは欧州で一番早く、2月の後半から学校等を閉鎖し、3月からは国全体の企業数の約半分が操業停止、イタリアの労働人口の3分の1が休業になり、この状態が69日間続きました。ヨーロッパの国もイタリアの新型コロナ対策・措置を学び、アレンジを加えながらコロナ禍に対応してきました。ミラノ中心部は、街の動きが静止画のように止まり、ある意味シュールな風景が広がりました。日本と違って休業要請ではなく休業義務を法律で定めていたので当然罰則があり、例えばマスク未着用は135円の罰金です。ロックダウンがあまり大きな社会不安とならなかったのは、イタリアやフランスの政府が早くから休業手当・給与補填（ほてん）を行ったからです」

「ミラノ交通局によると、公共交通も1.5分のソーシャルディスタンスを守った場合、通常の25%しか利用できません。ミラノの場合、自転車通勤を推奨し、都心で延長35kmの新しい自転車専用道路を整備しました。地方都市のバスや路面電車などの都市交通は日本と異なり、基本的な社会サービスの一環として位置付けられていて、最終的には税金でまかなっています。ですから、ワクチンができるまで、いかに乗客の安全と公共交通勤務の職員の雇用と安全を守るかに、地方政府の重点が置かれています。このためフランスとイタリアでは公共交通が撤退するなどの議論はありません。一方、国有企業のSNCF（鉄道）やエールフランスの大幅な利用者減少に対する危機感があり、多額の補填が発表されています」

そのように中、4月末に都市再生プラン「MILANO 2020」が発表されました。内容と特徴を教えてください。

「『MILANO 2020』は道路空間の再配分と、都市空間を再編成するためのプランです。新型コロナの感染対策として、テールの間を1.5m以上空ける決まりを守ると、通常の飲食店で収容できる座席数が半分になり、売り上げが激変します。ミラノでは日本のようにビルの中ではなく、ほとんどの飲食店は路面店です。そこで歩行者空間や、パークレットと呼ばれる路上駐車スペースに、テールやイスを出して営業スペースを拡張させ飲食店を支援しています。この公共空間の使用料は無料で、ミラノ市全体で4万5000平方メートルのテラス申請が市役所にあります。新しい自転車専用道路整備や、歩行者専用空間の拡大、自動車の速度制限区域の拡大などと合わせて、オープンストリート戦術と名付けています」

「セウツは、オープンスペース戦術で人々が徒歩圏で快適な日常生活ができるような生活環境をつくることを試みています。今、パリやミラノ、メルボルンの市長は4分の1時間都市（歩いて15分以内で暮らせる生活）をアピールしています。住まいの周辺にスーパーとか薬局とか理髪店など日常生活に必要な用が足せるお店があって、地域のコミュニティ

田端 俊彦氏
日本みち研究所調査部研究員。



ヴァンソン藤井由実氏
著述家・公共交通を導入した都市計画、地方創生、市街地活性化をテーマに、フランスでの事例調査を研究。著書に『ストラスブールのまちづくり』（土木学会出版文化賞）など。在仏30年、2019年度からミラノ在住。



歩道から飲食店テラスへの転用

イーがある歩行者中心のコンパクトな住環境を目指しています」

「オープンストリートやオープンスペース対策は、少ない予算で住居環境の改善を目指す戦術的都市計画と呼ばれ、ミラノ市長自らが、積極的に直接市民に語り掛けています。ミラノ市は新型コロナの前からこの構想を発表していました。やっぱり歩いて買物物ができて、近くに緑、公園があつてきれいな空気が吸えて、そういう生活がすごく人間的な空間だということに都会の人が気付き始めました。ロックダウンがもたらした大きな心理的な変化ですね。その動きにこの4分の1時間都市というビジョンを付け加えて、都市空間の再編成をどんどん進めていこうということ」

ロックダウンがもたらす

大きな心理的变化



～ 道路・交通イノベーションをめざして～

一般財団法人 日本みち研究所

理事長 石田東生筑波大学名誉教授

これまでの記事はみち研 HP (<http://www.rirs.or.jp/>) に掲載