



自転車社会の環境改善を目指して No.6

東日本大震災と自転車

文

特定非営利法人 自転車活用推進研究会 理事
作家・盛岡自転車会議 代表

齋藤 純

事務局：〒166-0011 東京都杉並区梅里 2-6-3
TEL 080-3918-2932 FAX 03-6316-9170
URL <http://www.cyclists.jp/>

SAVE IWATE の復興支援

2011年3月11日、東日本大震災発生。沿岸は壊滅的な被害を受けたが、軽微な被害ですんだ内陸部の盛岡や遠野が支援拠点となり、復興の重要な役割を果たしてきた。

私がじかに関わった一例を紹介させていただきます。

震災の2、3日後に旧知の寺井良夫さんから被災地支援チームSAVE IWATE（後に一般社団法人となる）を組織するので副代表として加わってほしいと連絡を受けた。寺井さんは盛岡市内を流れる中津川の環境を保護し、地域の活性化に活かす「中津川の会」の代表であり、私が主宰する盛岡自転車会議と共同で社会実験を行うなど、しばしば活動をとみにしていた。

この震災で自転車会議が担う役割はさほど多いとは思えなかったが、私は二つ返事で引き受けた。SAVE IWATEは全国から寄せられる支援物資を受け入れ、被災地で必要としている方に届ける活動をすぐにはじめた。間もなく「支援物資を運ぶにも、医療拠点へ行くにも足がない。至急、自転車を送ってほしい」という声が被災地から届いた。

阪神淡路大震災のときにも自転車の需要があったことは知っていた。だが、三陸海岸は海の後ろが山とい

う地形で、とても坂道が多い。自転車は役に立つまいと思っていた。

しかし、それは私の認識不足にすぎなかった。なにしろ、ほとんどのガソリンスタンドが津波に流されたし、たとえ残っていたとしてもガソリンが供給されないため手に入らなかった。ガソリン不足は深刻で、盛岡市内でも自転車特需がはじまっていた。どこの自転車店でも中古自転車は売り切れの状態だった。

私は盛岡市役所交通政策課の古山裕康課長（当時）に、盛岡市で保管している放置自転車を無償で譲ってほしいと掛け合った。保管期間を過ぎた放置自転車は入札にかけられることに決まっているのだが、特例として136台をもらえることになった。

この情報を岩手県二輪車自転車商業組合に伝えたところ、荷台用のゴム紐やパンク修理キットの提供に加えて、再生した自転車の防犯登録までして下さることになった。

自転車を整備するため、自転車会議のメンバーに声をかけた。また、SAVE IWATEはインターネットでボランティアや物資の募集していたので、ここでも呼びかけた。

復興自転車の需要と供給

3月19日と20日の二日間にわたって盛岡市の放置自転車保管所に累計

35名のボランティアが集まり、使える部品を移植するなどして51台を再生した。整備の段階で私たちは以下のことを実施した。

- ・タイヤ、ブレーキ、ライト、フレームのチェック
- ・リアに荷台のない自転車には荷台をつける
- ・フロントにカゴをつける
- ・フロントのカゴとリアの荷台にゴム紐をつける

自転車のプロが「6,000円から8,000円で売れる」と太鼓判を押してくれた自転車は、新たに防犯登録をし、沿岸の被災地へとトラックで運ばれていった。この活動はその後にも実施し、100台を超える再生自転車を沿岸被災地に届けた。保管している放置自転車をそのまま被災地に届けた自治体もあったようだが、それは粗大ゴミを送りつけるようなもので、今後は注意していただきたい。

このほか、まとまった数の新車もメーカーや各種支援団体などから提供された。私が関わった例でいうと、GIANTが復興支援用のマウンテンバイクを開発し、1,000台を寄贈している。

被災地での自転車の需要はいったん落ち着きを見



再生した復興支援自転車は1台1台チェックされた後、被災地へ届けられた



せた後、夏あたりに再びニーズが高まった。しかし、その頃になると私たちは自転車の無償提供をやめていた。被災地で自転車店が再開していたからだ。

ある自転車店では、かなりの数の自転車の注文があったのに、どこかの団体が無料で自転車を配ったため、注文がキャンセルされた。これでは本当の意味での復興支援にならない。これは自転車に限らず、靴などでもあった。支援のマッチングは今後の課題である。

SAVE IWATEは、まちづくりの事業で協働してきた団体や個人が集まった団体(この成立過程は阪神淡路大震災の際の地元の復興支援団体の成立過程とよく似ているので、いづれ専門家による検証があるだろう)で、災害支援の専門家はいなかった。活動を通して学び、成長してきたと言っている。私たちの活動は行政にも早くから認められ、2011年7月に盛岡市が内陸避難者のための支援施設として開設した「もりおか復興支援センター」の業務を受託した(私がセンター長を仰せつかっている)。

盛岡自転車会議とは

東日本大震災の復興支援活動に多くを割いてしまったが、あらためて盛岡自転車会議について簡単に紹介させていただこう。

盛岡はコンパクトな街なので、自転車があれば事足りる。かつての盛岡は「日本の北京」などと呼ばれるほど自転車が多かった。次第にクルマが台頭してきたとはいえ、つい15年ほど前までは自転車の利用率が20パーセントを超えていた。今は15

パーセントほどだから、地方都市としては標準的か少し高い程度だろう。

そういう流れの中で、盛岡自転車会議は「自転車の安全な利用の促進」を目的として、2006年春に設立した任意団体だ。交通政策の専門家、自転車店の経営者、まちづくりの活動をしてきた方などがメンバーになってくれた。サイクリングの仲間も入ってくれたので、岩手県サイクリング協会とダブっているメンバーも多い。自転車活用推進研究会理事の疋田智さんにも顧問になっていた(小学生以上なら誰でも入会できるという規約にしたので、当初は本当に小学生も入っていた)。

盛岡自転車会議は、先に紹介した「中津川の会」や盛岡市役所、国交省、岩手県立大学などと共同で社会実験を重ね、これまでに下記の実績を挙げている。

- ・市中心部の車道にブルーレーン(自転車走行帯)の設置
- ・繁華街の大通りで、パーキングチケット駐車場を5台分廃止して駐輪場を設置(おそらく、全国で初めての試み)
- ・歩道走行の際も進行方向に向かって左側の歩道を走る盛岡マナーの提唱(警察の了承も得ており、これも全国で初めてだと思う)

以上、市の方針と市民活動がうまく合致して、良い結果を生んできた。ちなみに、市の中心部にあたる盛岡城跡公園周辺に設けたブルーレーン

で歩道上を走る自転車台数を比較したところ、設置前は1日あたりの通行台数4,543台のうち、43%の1,956台が歩道を走行していたが、設置後には3,966台中1,174台で30%まで減った。

また、ブルーレーン設置前には、駐車などのため路肩に進入する自動車が1日に1,627台あったのが、171台と約1割に激減した。つまり、違法駐停車の防止にも効果があることがわかった。

盛岡自転車会議は設立当初から自転車条例の制定を求めてワークショップなどを主催してきた。その結果、「盛岡市自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車の放置に関する条例」(通称・盛岡自転車条例)が2008(平成20)年に制定された。

「責務」のない、「努力目標」が主たる内容だが、確実な一歩であることは間違いない。

盛岡自転車会議の中心メンバーがSAVE IWATEの幹部スタッフとして復興支援活動に関わっているため、震災後は活動が停止していたが、今年5月に予定している盛岡自転車祭(自転車の楽しみを知ってもらいつつ、安全運転の啓蒙活動を行うイベント)を皮切りに、再始動したい

と思っている。PP



盛岡市中心部の森岡城跡公園周辺に設置されたブルーレーン

「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ<<http://www.cyclists.jp/>>からどうぞ。