

「自転車DO!」は「車両」である自転車の走行空間「確保」をめざす運動体です。

日本の自転車保有台数は八千五百万台に達するといわれています。しかし、この自転車が走行する空間は明確に定められていません。法律上は「車両」ですから、当然、車道を通行すべきなのですが、車道の両側一車線は違法駐車と荷捌きのクルマで占拠され、とても自転車は走れません。おまわりさんも「車道は危ないから、歩道を走れ」と言います。

「自転車通行可」の歩道がありますが、歩道を走れば歩行者の安全を脅かすことになりかねません。先進国と呼ばれる国で、自転車が歩道を走っているのは、日本だけです。

こんな状況を脱却して、通勤・通学、業務、買い物など日常の交通手段として、自転車を活用するため、「車道に自転車の走行空間を」を合言葉に、自転車利用者の中から運動体「自転車DO!」は自然発生的に誕生しました。なごら健彦さんの会長就任も決定し、三月二十三日には「キックオフ・ミーティング」を開催。すでに走行空間(レーン)の候補地が日々寄せられています。歩行者、クルマの運転者の安全にも寄与する自転車走行空間(レーン)の発見隊として、「自転車DO!」は活動する仲間を募集します。

自転車DO!

みんなで「声」をあげて
自転車に市民権を
取り戻しましょう。

都市の「車道」に
自転車走行レーンの
設置を目指します。

自転車が走る街づくりを
みんなで考えて
みませんか。

路駐取り締まりにメリハリ必要?



▼凶悪犯罪が増え、警察は駐車違反の取り締まりにまでなかなか手が回らないので、その一部を民間にまかせようというのが、来春から実施予定の「違法駐車確認事務の民間委託」である。しかも、従来のように、警官が違法駐車を見つけると、チョークで印をつけて時間を書き込み、一定時間過ぎても同じ状態なら、標章をつけたりレッカー移動していたのとは異なり、違法駐車確認情報はデジカメや携帯電話のカメラで、即時に警察署のパソコンに送られるのだ。

▼となれば、放置車両はこれまでより格段に迅速に撤去され、道路の両側一車線を常時、放置車両で占拠されている光景に大いなる疑問を抱いていたむきは「これで、クルマの渋滞も緩和されるだろう」「そこに、自転車の走行空間が確保できるではないか」と、期待をふくらますかもしれない。だが、安易に幻想を抱いてはならないようだ。

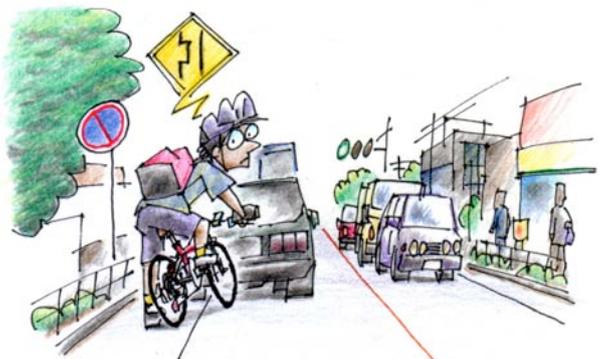
▼それを裏付けるのが、違法駐車問題検討懇談会の座長を務めた宇賀克也・東大院教授の発言。「民間委託を行うと、違法駐車の確認が容易なエリアのみで確認作業が行われることになるのではないか」という懸念も生じる。したがって、地域住民の要望を反映した違法駐車重点取締り地区等を定めたガイドラインを策定・公表し、受託団体は、当該ガイドラインに沿った確認作業を行うようにすることが望ましいであろう(「自治研究」80巻10号「道路交通法の改正」)。

▼宇賀教授は同じ論文で、「駐車取締りは必要最小限の規制にとどめることが重要」とも言っているが、これを公式に表明したのが、昨年1月15日付の警察庁交通局長名の通達「きめ細かな駐車規制の実施について」である。通達は「メリハリの効いた駐車規制」「必要最小限の規制」、「駐(停)車の効用」「時間制限駐車区間規制の実施又は駐(停)車禁止規制の全面若しくは片側解除を検討」(物流交通中心)、「より悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向」など、従来の一律の取り締まりから大きく舵(かじ)を切った。

▼この結果、駐車需要に変化がなければ、放置車両は幹線道路から、脇道や生活道路などへ“移動”するだけ、ということになる。この方向転換を伝えたNHK「ニュース10」の男女キャスターは、「メリハリをつけるのはいいですね」「そうですね」と、妙に納得顔だったが・・・。

(警察庁交通局長の通達は、警察庁のホームページ「警察庁の訓令・通達」に全文掲載)

<イラスト・あらか>



やはり銀座からでしょう 小林 (事務局長)

都会のシンボリックな道路といえば、柳も石畳もなくなってしまったけど、やっぱり銀座通りだと思うのです。歩行者天国もここが発祥だったように思います。路側帯が結構大きいので、八丁目の首都高速下から日本橋までの短い区間ですが、自転車専用道路を造って欲しいと思います。賛同者を求めます。

銀座通りもいいですが・・・ ラルブデュエズ

銀座通りって中央通りのことですよ？最近東京にいないのでよく分かりませんがあまり自転車走ってないような気がするのですが気のせいでしょうか？ できればみなさんが注目してしかも自転車利用者が多い通りがいいかと思います。だからどこの通りという提案が出来ないのですが・・・東京の自転車利用者の方に書込んでいただくのを期待します。東京以外でもいいんですよ・・・

新しいトピックをつくってください 小林

銀座通りは歩道を自転車がずいぶん行き交います。裏通りにいくといわゆる放置自転車だらけですから、利用者はすごく多いと思います。だってこの境界はクルマよりはるかに自転車の方が早い！のです。

DrK

銀座通りにはほしいところですね。というのも、歩行者天国のときは通りづらいですし。それ以外の時には通るスペースがありませんので。

銀座って何処？ nasubi

いきなり YES って投票しましたが、銀座ってどこ？ 私は京都市民で池の中の蛙なので、よくわかりませんが、都市部に自転車道は欲しいですよ。とくに京都では一番の繁華街の四条河原町から四条烏丸(祇園祭りでは鉦が巡行するところ)は自転車通行禁止！！信じられます？自転車道以前の大問題です。最近、このことが議論されていましたが、結局どうなったのでしょうかねえ？

歩行者天国の時は除く？ パパチャリ

銀座って休日には歩行者天国になる通りでしょうか。そうすると自転車道は歩行者天国の時は除くということになるのかな？ 歩行者天国を貫いて「特権的に」自転車道が通っていたのでは反感かってしまいそうだし。

歩行者天国が阻むようですね DrK

私は1度40km/h以上でこの歩行者天国を突っ切ったことがあります。始まったばかりなのか、人が殆どいなかったために実現ができました。でも通常は、歩行者天国になっていないときのほうが自転車は通りやすいですね。このことは秋葉原周辺でも同じことが言えます。最近では折りたたみ式でしか行かないので余り不自由は感じませんが。

賛成しました！ ゆきなび

独身の頃に買い物に行くと行きたいお店が 案外離れていて歩くのには遠く、かといって地下鉄1-3駅乗るのは面倒くさく思いました。荷物も増えますしね。銀座-日本橋-また銀座-有楽町-大手町の美術館などを回ろうと思ったら・・・。貸し自転車屋さんがあったのかもしれませんが、気が付きませんでした。皇居の周りなどは自転車で走ると気持ち良さそうですから、自転車レーンがあったらいいですね。ホテルに泊まっている外国の方にも貸し自転車つき専用レーンはリーズナブル+便利で受けるのではないのでしょうか。

賛成しました 隊長

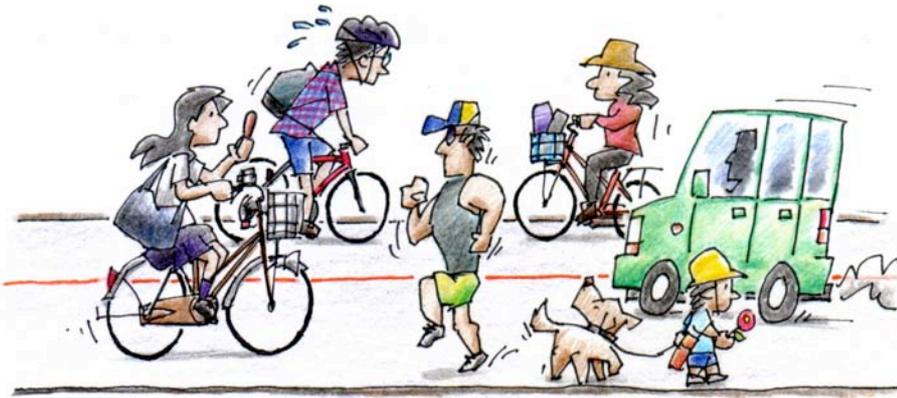
先日、三愛ビル2階のカフェから交差点を眺めていたら、けっこう自転車が通行していました。とくにバイクメッセンジャーらしいヒトが多く、その多くは、残念ながら、信号を、ま、一応、注意しながら慎重にですが、無視して渡っていました。道の整備と同時にマナー向上もはからなければなりません



「人は右、車(自転車)は左」が基本？

「私は、歩行者、自転車、自動車それぞれの立場になりますが、最近交通ルールの乱れを感じます。

『人は右、車は左』が基本のはずですが、左側を歩く人、右側を走る自転車が多いです。先日、並列して左側を歩く50歳ぐらいの男女を男子高校生の自転車が追い抜いて行きました。狭い路側帯(自転車・歩行者専用)で、高校生は男性の至近を背後から抜くことになり、男性は驚き、大声で怒鳴りました。でもルールを守っていないのは男性の方では？また、車を運転していると、右折信号で右折した時に人が渡ってきてヒヤリとすることがあります。歩行者信号はとっくに赤なのに。自動車に比べると、歩行者や自転車のルールは明確にされておらず、知る機会も少ないです。『ママチャリ法案』が話題になっていますが、まずは自転車と歩行者全般のルールを徹底すべきです。皆が責任を持ち、ルールとマナーを守って通行すれば事故は確実に減ると思います」(投稿、東京都・主婦=32、4月8日「東京」)



「先日、私も自転車で帰宅途中、前方から猛スピードで走ってきた自転車と危うく衝突しそうになった。運転していたのは青年だったが、彼は右側通行をしていたのだ。私は自転車を油断して運転することで大事故につながる場合もあるのではないかと、かねて心配していたこともあって、『左側通行してください』とつい大きな声で注意を促した。すると、その青年は『そんなの知らないよ』と足早に走り去っていった。私たちが幼少のころは親や先生から、交通ル

ルを教わったし、子供同士でそれを守ることの大切さを話したものだ。たかが自転車として侮ることなく、家庭や学校で交通ルールについて指導する必要性を痛感している」(同、東京都・団体職員=59、5月5日「読売」)

この問題に関して、格好の文献があります。

ダブルスタンダードで混乱

「教育における転換がなされた頃(戦後)と時を同じくして『人は右、車は左』という新しいルールが導入された。新ルールの根拠としては、人と車は『対面交通』をすることが安全であるため、ということになっているが、(戦前に)『絶対的ルール』として教え込まれた左側通行のパターンを変えることは困難であった。現行法の規定では、歩行者は、歩道等(歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯)と車道の区別のない道路においては道路の右側端に寄って通行しなければならない、とされており、『人は右、車は左』ルールが、今では歩道・車道の分離がされていない場所での歩行者の通行ルールに過ぎなくなっている。一方、歩道や歩行者用道路などの歩行者用の道路空間で、他者と行き会うときのルールについては何もないのである。近頃では、自転車が歩行者用の道路空間内を通行することが許される場所も多くなり、今では規制のあるなしにかかわらず、自転車は自由気ままに歩道を通行するようになっているのが実態である。歩道上では、まさしく混乱が見られ、自転車と歩行者の衝突事故もあとを絶たないのである」。

「・・・本来、交通においては、二者が行き会うときに『どちら側へ避けるか』あるいは『どちら側を譲るか』がもっとも基本のルールであり、左側通行とは、二者が行き会うときに左へ避ける(あるいは右を譲る)ことの結果として道路の左側を通ることになるのである」。

「このように、交通(通行)における、二者間のルールが交通のルールの基本にならなければならない。しかし、『人は右、車は左』といったダブルスタンダードは、全国民のルールとして、ふさわしいとは言えないのである。ルールの遵守をもって交通秩序を維持する基本とするなら、そのルール自体を意味あるものとして確立しなければならないであろう。『人は右、車は左』のルールは、アメリカの占領政策の一環として導入されたものであるが、歩行者どうしや歩行者対自転車が行き会うときにどちらが避譲すべきかの規定がないことにより、前述のような混乱が生じていることは事実であり、今日の道路交通状況のもとではこれを見直すことが必要である。そして、前述のような交通ルールの基本について、確固としたものを作り上げるべきときである」。

(以上、日交研シリーズA-311「成熟した車社会のための交通教育」日本交通政策研究会、2001年12月より)

問題はむしろ、逆走

現行法では路側帯とか自転車通行可の歩道では、「自転車は車道寄り、歩行者は建物寄り」が原則とされていますが、上記資料も多少触れているように、路側帯や自転車通行可の歩道における自転車の「逆走」についても、この際、考えてみる必要がありそうです。車道における自転車の逆走は危険このうえないですが、路側帯や歩道上のトラブルも逆走が原因になる場合が多いようです。逆走に関してもしまるところ、これといった決まりはありません。

考えているだけでは何も変わらない。Let's Act Locally!!



エコサイクル・マイレージは環境・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です。

数字で示そう！環境・健康／自転車で地球を救おう！健康になろう！

自転車は究極の省エネ交通機関です。また、楽しみながら健康を増進できる運動器具でもあります。では、いったいどのくらい環境に良いのか、健康に良いのか、と考えてみたことがありますか？ 自転車は、環境にも健康にも良さそうだけど、はっきりした数値で「こんなに良い」と言えない不思議な乗り物なのです。そこで、普段、自転車を使っているあなたに協力していただき、走った距離と時間を、エコサイクル・マイレージのホームページに毎日書き込むだけで、同じ距離を自動車でガソリンなどを燃やして移動した場合と比べて「どのくらいCO₂を削減したことになるのか」、「どれだけのカロリーを消費し、余分な脂肪を燃焼させたことになるのか」を調べてみよう、というわけです。

自転車用のトリップメーターがあればよし、なくても距離が判っていれば問題はありません。その日にその場からはじめられる「運動」です。その上、エコサイクル・マイレージのサイト利用は無料です。

この運動は、2003年9月16日に**600名**でスタートし、開始から**637日**の2005年6月13日現在**2038名**が参加しています。全員の延べ合計走行距離は約**198万5,740.233km**（これは地球を**49.644**周した距離に相当します）に達し、自動車で同じ距離を走行した場合のCO₂排出量は約**456.72**トン、その間に自転車乗りで費やした全員の消費カロリーは**3,888万2,098.09**キロカロリーでした。サイトにはひとり一人の日記と走行データの記録（グラフも）が残せるようになっています。メンバーになれば互いの日記を読んだりコメントしあったり、オフ会や走行会の情報交換なども行えます。

<http://ecomile.jp/>

■お友だちやご家族、お知り合いをお誘いください。あなたがはじめなければ何もはじまらない！■

「自転車DO！」への寄稿大歓迎！

自転車DO事務局では仲間の交流と拡大をめざして、「自転車DO！」を月刊で発行することにしました。編集は事務局で行いますが、自転車の走行空間・環境に関するご意見やアイデアを募集しますので、どしどしお寄せください。路上でのトラブルなどの体験、見聞なども歓迎です。道路(走行空間)に関する法律上の問題、マナーやモラル、行政、市民、事業者の対応など幅広くテーマを取り上げ、皆さんと一緒に考えていきたいと思っています。企画やイベントのアイデアもお寄せください。随時、掲載してまいります。