

全国100カ所で自転車分離走行空間モデル事業 国交省・警察庁、懇談会レポート受け

国土交通省、警察庁合同の「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」(座長・屋井鉄雄 東工大教授)が7月5日、レポートをまとめた。報告は自転車に配慮した道路空間の実現に向けた5つの取り組みの中で、走行空間の原則分離を推進するよう求め、両省庁は今年度内に全国約100カ所でモデル事業に着手する方針を打ち出した。

レポートは「道路空間の再配分に向けた基本事項」として、自転車を重要な交通手段のひとつとして交通体系に位置づけ、歩行者、自転車などの人優先の安全で快適な道づくりを進める。歩行者・自転車・クルマの3者のバランスをとった整備を進め、道路全体の安全性を高める。道路管理者・公安委員会だけでなく、沿道住民や自転車利用者などの多くの関係者がパートナーシップを形成して、取り組んでいくことが重要——と指摘。

そのうえで、ガイドライン(指針)として、5項目を示したが、歩行者・自転車・クルマの交通量などの実情を踏まえて、走行空間を分離し、その際の方法として、植栽帯、中央分離帯、車道(車線)の縮小、一方通行化などにより、自転車道、自転車レーンの整備を推進するよう提言している。

また、路上駐輪場の設置により、路上の放置自転車を削減することで空間を確保したり、自転車利用者、クルマの運転者、歩行者に通行ルールを徹底させることに取り組むよう求めた。さらに、自転車の走行空間の確保にあたり、具体的なタイムスケジュールを設定したうえで、重点的な対策箇所やモデル地域で早急に実施するとともに、市町村規模での自転車ネットワーク計画を策定するよう提言。



社会実験での自転車レーン確保例
(左:大分市 右:金沢市)

昨秋来の道路交通法改正論議の過程で、自転車の歩道通行に数多くの異論が寄せられ、ようやく自転車の走行空間のあり方を検討し、モデル事業の大きな展開にまでこぎつけた。このレポートも指摘しているように、これまでの道路整備がクルマ中心で、歩行者・自転車には目が向けられていなかったが、これを機に、道路行政が抜本的に転換することを期待したい。

国交省と警察庁が自転車に関して一体で取り組むのは、これが初めてのケースで、中でも、警察庁交通規制課長が「このレポートを踏まえ、今年度後半には走行空間の整備の号令を発する予定」(6月28日の議事要旨)と発言したことは、特筆される。

懇談会レポートに付された<留意事項>(抜粋)

利用促進 環境負荷の低い自転車を活用し環境問題の解決を図っていくためには、快適な自転車利用空間の整備に併せて自転車通勤の優遇策等により自転車利用を促進する必要がある。

多様な自転車利用 日本における自転車の利用形態は様々であり、スポーツタイプによる高速走行から買い物目的の軽快車など多種多様な形態がある。そのなか、観光は自転車の利用目的の一つであり、自転車を利用した観光を推進するためには、サイクリングロードの整備とともに、休憩所等の整備や自転車で観光地を紹介するガイドの実施等の取組を推進すべきである。また、自転車の列車への持ち込みや観光施設の割引等、関係機関との連携も必要である。

路上駐車対策 自転車の走行空間と駐車車両の占める空間が競合する関係にあることを留意し、対策を考える必要がある。すなわち、自転車の通行空間を確保する際には、物流における荷物の積降し、人の乗降等、道路における駐停車の需要が存在することを踏まえつつ、例えば、商店街において共有の荷捌きスペースを確保するなど、違法駐車を抑制するための取組を併せて実施することや、違法駐車の取締活動方針との整合性を確保することに配慮することが必要である。

魅力的な通学手段として奨励

日本電気(NEC)OBの阿部清一さんは、1990年代の前半、米国ネバダ州リノ市にある小学校で、約3カ月間、日本語と日本文化を教える機会を持った。この小学校では、「児童に期待される行儀」として、何項目かの留意事項が示されていて、そのひとつに、次のようなことが書いてあったという。自転車 — 公道と学校間、構内では歩く。市の法規に従う。駐輪場に置く。

ちなみに、ネバダ州の車両法(日本の道交法に相当)には、クルマのドライバーに対し、自転車通行に対する妨害行為の禁止 追い越し、追い抜きに際して自転車運転者に対する危険を回避する安全確認義務 自転車専用道路および自転車専用レーン内での駐停車、立ち入り、運転などの禁止、通り抜きの禁止 自転車専用道路および自転車専用レーンでの自転車通行優先(一般車がこれをクロスする場合、車線変更する場合などは自転車が優先) 自転車乗車中の人に対して衝突防止のための細心の注意を払う義務、危険を知らせる警笛発出義務 — などの規定が設けられている。一方、自転車にも同様に、クルマの進行を妨げてはならない クルマを追い越し、追い抜きなどを行う際の安全確認義務

道路の右側端の通行義務(左折時は中央レーン通行可) — などの義務が課せられる。

各州に安全通学ルート統括官

SRTSの
シンボルマーク



TEA21法を引き継ぎ、05年に発効した米国の SAFTEA-LU 法では、各州に対し、交通安全戦略の策定を義務づけたが、その次の重要項目として、「安全な通学ルート」(Safe Routes To School, SRTS)の形成事業がランクされている。

この事業の目的は、身障者を含む子供達に徒歩および自転車による通学を可能にし、かつ、奨励すること 自転車通学および徒歩通学を安全かつ魅力的な通学手段として提供し、これにより、小さいときから健康的で活動的なライフスタイルを奨励すること 安全性を向上し、かつ、交通量、燃料消費および学校周辺の大気汚染を減少させるための計画を策定、事業の企画および実施を促進すること(SAFTEA-LU法第1404条項)とされている。連邦政府は05年度から09年度までの5年間におけるこのプロジェクトの予算として、6.12億ドル(約730億円)を計上した。

この予算の使用範囲は次のように規定されている。

インフラ整備(計画策定、設計、建設事業など)歩道の改良、カーミング(騒音抑制)や速度抑制装置の改良、歩行者・自転車の横断施設の改良、駐輪場、学校周辺の交通転換施設など。いずれも、学校から2マイル(約3.2km)以内にあるものが対象。

非インフラ分野(各州は毎年配分される資金の10~30%の範囲内で、次の活動のために使わなければならない)プレスやコミュニティの指導者に対する広報キャンペーン、学校周辺地域(2マイルの範囲)での交通の啓発および規制、健康および環境に関する生徒の講習会の開催、通学ルート安全プログラムに携わるための訓練、ボランティアや取りまとめ役の人たちの費用など。

同法第1404条<f>項 号には、各州に安全通学ルート統括官(Safety Routes To School Coordinator)を常勤で置くことを義務づけている。米国ではすでに、各州に自転車歩行者統括官(Bicycle and Pedestrian Coordinator)の設置が義務化されているが、後者と異なり、前者は兼任を認められていない。安全通学ルート統括官の人件費はインフラ整備費から支出される。

米国でもかつては徒歩や自転車での通学が一般的で、1969年当時は約半数が徒歩・自転車通学だったが、いまや15%以下に落ち込んだという。半数以上が親によるマイカーでの送迎、4分の1がスクールバス利用とみられている。この結果、英国と同様、米国でも、運動不足による健康障害が子供達にみられるようになり、マイカーでの送迎による大気汚染などとともに、連邦政府は深刻に受け止めている。

(阿部『60歳の異文化体験記』、NECクリエイティブ、1994年7月、古倉宗治「米国および英国における安全な自転車と徒歩による通学の推進」、「道路」06年11月号、石田、古倉、小林『自転車市民権宣言』、リサイクル文化社、05年2月=などを参照した)



ドライバーの45%、「車道に自転車レーンを」

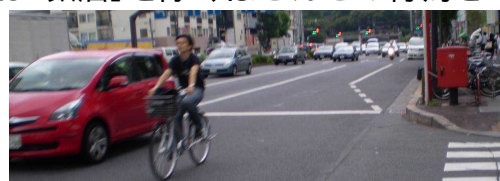
クルマのドライバーから自転車はどのように認識されているのだろうか。アンケート回答者のうち、運転免許を取得している人は74.0%で、車利用頻度は、「毎日」32.5%、「時々」29.2%、「ほとんど使わない」25.2%。

まず、「車道を走る自転車をどう思うか」という質問に対し、最も多かったのは、「車道を区切って自転車専用レーンをつくるべきだ」(45.1%)、次いで、「危険なので、できる限り歩道を走って欲しい」(24.1%)、「同じ車両としてゆずり合って走るべきだ」(21.0%)の順だった。

また、ドライバーが自転車の危険と思う行為の第1位は「飛び出し」で、以下「無灯火」「携帯電話」「おしゃべりの併走」「信号無視」「傘さし運転」の順。これをクロス集計でみると、自転車に対し、「危険なので、できる限り歩道を走って欲しい」と回答した人が、「飛び出し」を危険視している傾向が強い。一方、「同じ車両としてゆずり合って走るべきだ」と回答した人は、自転車の「逆走」を気にしていることがわかった。

クルマのドライバーにとって、自転車の「飲酒運転」はさほど危険視されていないこともわかったが、これは、自転車をクルマと同じ車両とは認識していないためと思われる。

ドライバーの年齢別でみると、30～40代のドライバーは「飲酒」を除くほとんどの行為を40%以上の割合で危険と感じている。半面、高齢者は自転車の危険な行為を、ことさら危険視するようにはみえず、特に、70歳以上にその傾向が強い。これは運転頻度によるものとも考えられるが、クルマの運転スピードとの相関関係もありそうだ。(つづく)



ドライバーは自転車に親近感を持っているか

団塊世代、自転車の利用に強い関心

6割が「今後の移動手段に」、自振協調査

「団塊の世代の55%は今後、新たに自転車を使い始めたいと考えている」——自転車産業振興協会が実施した意識調査で、こんな結果が明らかになった。中でも、男性は62%に達していて、この世代が自転車利用に高い関心を示していることが判明した。

この調査は06年12月に、1945～49年生まれ(57～61歳)を対象に、インターネットを通じて実施され、全国4,548人の男女から回答を得た。まず、今後、何らかの目的で新たに自転車を使い始めたいと考えている人は55.1%、逆に、今後、使用頻度が減少するか、使用しないと考えている人は25.3%という結果になった。このうち、男性の「新規使用開始」は62.3%に達した。一方、自転車の「新規購入希望者」は20.3%。

利用形態別にみると、現時点では46.5%が自転車を日常生活の移動手段として利用しているが、今後は62.9%が移動手段としての利用を考えている。約15ポイントの増加を意味する。日常生活の移動手段としての自転車を新規購入する予定がある人は8.6%で、購入車種は軽快車(ママチャリ)が54.3%と最も多いが、電動アシスト式自転車も27.6%。購入額は2万円未満が60.1%。

また、29.8%は軽い運動や近所の散策に利用しているが、今後は61.7%がこうした利用を考えていると回答している。さらに、サイクリング・ツーリングは現状2.8% 今後21.0%、本格的なサイクルスポーツは0.5% 7.7%と、いずれの形態でも今後、積極的に自転車を利用したいという人がこの年齢層には多いことがわかる。

この世代の就業以外で最も希望する活動は、「健康の維持・増進」(37.8%)で、これが自転車の利用意欲を高めていることが推測される。今後の自転車活用に必要な環境や情報(複数回答)を聞いたところ、最も多かったのは、「一般道における自転車専用レーンの設置」(38.7%)だった。

(注)一般に「団塊の世代」とは、1947～52年生まれを指すが、本調査の区分はそれ以前の世代も含めている。

<お知らせ> 2代目「自転車名人」を選考中です。推薦したい人がいたら事務局(info@ecomile.jp)へ

警察庁調査でも「自転車の歩道通行は危険」/ 通行禁止で22%、通行可も8% **トピック**

警察庁は7月12日、自転車の通行が認められていない歩道の22%で、自転車と歩行者が頻りに接触する危険があるとして、全国の警察本部に危険個所の道路整備やルールの周知など自転車に関する総合対策を推進するよう通達した。

同庁は今年2月から、駅、市街地、学校周辺などの半径500m以内で、自転車の通行を認められていない歩道(約8,350km)と、自転車の「歩道通行可」の全道路(約71,140km)を対象に、危険個所の調査を実施した。その結果、駅周辺などで自転車の通行が禁止されている道路で約1,850km(22%)、「歩道通行可」で5,680km(8%)が歩行者にとって危険、と認定されたという。

また、両者の約3分の1で、車道の幅員が狭かったり、違法駐車のコルマにより、自転車の車道通行が危険であることもわかった。同庁では、道路管理者とともに、危険度の高い緊急対策個所を選び出して、標識やカラー舗装で自転車と歩行者を分離したり、車道に自転車専用通行帯を設置する考えだ。

「自転車の歩道通行は歩行者にとって危険」という指摘が、警察庁の調査でも裏付けられた。

資料

東京高裁における東京大気汚染公害訴訟の和解協議で、被告側が原告側に示した自動車公害対策のうち、自転車に関連する事項

<国土交通省> (6月15日) 東京地域の道路環境対策

公共交通機関への転換等に資する対策 駅前交通結節点の整備、自転車走行空間の整備検討等により、公共交通機関の利用を促進し、道路交通渋滞の緩和を図る。

具体的施策 自転車利用環境の整備 自転車利用環境(自転車道、自転車歩行者道等)の整備を推進することにより、自転車利用を促進する。・自転車道等整備可能路線の検討

<東京都> (6月18日) 局地沿道対策(1)環状7号線に関する原告側の要望 一部で上下各3車線のうち、各1車線を削減して緑地帯、自転車通行道の設置を。

対応方針 現在供用されている基幹の環状道路である環7の既存車線の削減は、現時点では困難である。

(2)国道15号、131号、山手通りに関する原告側の要望 各拡幅部分に環境施設帯ないし緑地帯、自転車通行帯を設けること。

対応方針 緑地帯や自転車歩行者道などの整備に向け関係機関と調整していく。

(3)TDMに関する原告側の要望 パークアンドライド、歩行者・自転車ゾーンの拡充、トランジットモール、LRTの導入などのTDM施策を東京都内においても実現していくこと。

対応方針 主なTDM施策として、駐車マネジメントや道路交通システムの高度情報化による既存道路容量の回復、乗り換えの利便性の向上や自転車の活用、パークアンドライドによる自動車利用からの転換、物流の効率化による自動車利用からの転換、物流の効率化による自動車交通の抑制に取り組んでいる。

< 報告 >

第1回自転車活用研究会 (6月29日、東京・港区生涯学習センター会議室)

19年度第1回の研究会を東京・新橋で開きました。

「ニュージーランドで最も自転車が使いやすい都市をめざすクライストチャーチの自転車戦略」というテーマで、日本能率協会総合研究所・主任研究員の平石浩之氏のお話をうかがいました。



クライストチャーチ市HPより

クライストチャーチは人口34万人、面積510km²で神奈川県

小田原市とほぼ同じ規模。自転車利用が長期低下傾向にあった1996年、自転車戦略(Cycle Strategy)を策定、自転車通勤、通学率の向上、自転車事故の減少などで数値目標を設定して、多様な戦略を展開したそうです。

2004年には新たな自転車戦略を策定し、05年には日常的に自転車を利用する人の割合が02年の20%台から35%まで向上。事故件数を除き、目標を達成できない項目もいくつかあるものの、徒歩で中心街にやってくる人が増えるなど、持続可能な都市に向けた成果は出つつあるということです。「ニュージーランドー(心意気では世界一だそうです)」というわかりやすいビジョン、常に市民の満足度を重視した施策展開、身の丈にあった定期調査による自己診断、改善 — などがクライストチャーチから学ぶ点ではないか、と平石氏は指摘しました。(1)

<お知らせ> 7月19日に予定している第2回研究会はすでに満席になりました。ご了承下さい。

<イラスト あらき>