

バスレーン内の自転車走行、本格実施

金沢市内、実験中事故半減、終日利用へ

今年3月から9月まで、金沢市内の国道159号線の約1km区間で実験が続けられていたバスレーン内の自転車通行帯が10月から、本格的に導入され、利用できるようになった。バスレーン内に自転車走行空間を設けるのはわが国では初めてで、この種の実験が直ちに本格実施に移行するケースも珍しい。

実験は159号線のバス専用レーン(7時30分から9時)の左側に、約1.3mの「自転車走行指導帯」という名称のレーンを設けて行われた。10月からの本格実施では、バスが運行されていない時間帯でも終日、自転車が走行できるようにした。また、警察は当初、レーン上に一方通行を示す路面への矢印の標示を渋っていたが、地元の要請を受け入れて、最終的にはこれを認めた。



バスレーン内側の自転車走行指導帯

全国初、歩行者も「安全」と評価

国交省金沢河川国道事務所などによると、実験開始後、歩道や車道を逆走する自転車が大幅に減り、交通ルールを守る自転車利用者が実験前の20.3%から84.3%にはね上がったという。また、昨年4～6月には対象区間で自転車関連事故が18件発生したのに対し、「指導帯」を設置した今年前は前年同期で9件と半減。歩行者に対する実験前のアンケート調査では、歩道が「とても危険」(32.3%)、「やや危険」(40.2%)という回答が合わせて72.5%もあったのに対し、実験中には、それぞれ6.6%、15.3%の計21.9%と、大幅に減った。逆に、「とても安全」と「まあ安全」は計69.9%(実験前は計15.8%)に大きく上昇。



実験中の街頭指導
(金沢河川国道事務所のHPより)

また、自転車利用者の評価も「安全」が21%から36%へ、「走行性」が18%から45%へと、大きく向上。さらに、クルマの利用者からも、自転車がバスレーンの内側を走ることについて、57%から「効果的」という評価を得たほか、「不便さについては特に問題ない」(26%)など、概ね苦情は少なかった。

こうした実験結果から本格的な実施に踏み切ったが、国交省や学識者で構成する交通安全対策協議会では、自転車の左側(一方)通行を徹底させるため、月に1回、街頭指導を行うことにしている。対象区間が短いとはいえ、この全国初の試みが、クルマ、歩行者と分離された自転車走行空間として定着し、他の地域のモデルになることを期待したい。

自転車一方通行実験、東京・世田谷でも 歩道の次は車道で、小学生も体験

東京・世田谷区の自転車の一方通行に関する社会実験が10月14日から続けられている。10月14日から11月9日までは、都市計画道路補助154号線(約650m、幅員15m)の歩道の車道寄りに一方通行の自転車レーンを設けて行われた。知らずに逆走する人もいるが、係員に注意されると、反対側に渡る姿も見られた。

10月23日には、近くの区立城山小学校の3年生が「交通安全教室」の一環として、実際に自転車に乗って、一方通行を体験。この日は検討委員会のメンバーも視察、実験が順調に進んでいることを確認した。

11月4日からは同209号線(通称・明薬通り、約600m、幅員16m)でも、同様の実験が同30日までの予定で始まった。さらに、12月9日から21日までは、車道の歩道寄りにブルーに塗った自転車走行レーンを設置、本来の車道走行実験に取り組む。この車道走行実験に関して、歩行者、自

転車利用者、ドライバーの間でどのような評価が出るか、注目される。

世田谷区では、自転車と歩行者の交通量調査、自転車と歩行者の通行状況のビデオ撮影、アンケート調査などを同時に実施、これらを含めて、来年3月に報告書をまとめる予定にしており、これに基づき、本格実施への道筋をつけたいと言っている。



一方通行を体験する小学生



「自転車一方通行」の表示

自転車活用への道 通勤編4 オランダ

企業が自転車購入費負担、経費扱い



オランダ交通省は1990年に、2010年までに1986年に比べて自転車利用を30%、鉄道利用を15%増加させ、自転車関連交通事故死者を50%削減するという数値目標を盛り込んだ「自転車マスタープラン」を策定、自転車通勤の拡大をめざしている。マスタープランでは、従業員50人以上の企業に対し、通勤交通計画の作成を求め、自転車通勤者を50%増やすことを目標に据えた。

このため、閣僚も率先して自転車で役所に出勤するほか、総延長17,000kmにおよぶ自転車専用道路を敷設、NGOは国内のいたるところに「救急箱」を設置して、自転車がパンクした際には、箱の中から工具を取り出し、無料で修理ができるような体制を整えている。ニーメゲンの市民は、「通勤、通学、買い物・・・我々は自転車なしに生きられない」と強調してやまない。

マスタープランの目標実現に向けて、政府は1995年に通勤時にクルマから自転車への転換を奨励する「Fiets van de zaak」(企業の自転車)という、企業に対する税法上の優遇措置を導入した。これは、自転車購入費用、自転車関連製品購入費用、自転車保険費用——を企業の経費として認めるといったものだ。

このうち、自転車購入費用は従業員が自転車を購入する際の補助と、企業が購入した自転車を従業員に貸与する場合の2つのケースがある。従業員が自転車を購入する場合は、Aランクの7社のカタログの中から選ばねばならない。パタプス、ガゼレ、ジャイアント、ブジョー、ラレー、スパルタ、ユニオンの7社の製品は、装備が充実



道路脇の「救急箱」でパンク修理

していて、かつ、自転車盗難保険に加入できる品質を保持し、オランダの規格に適合したカギがついているからだ。企業は従業員がこの中から選んだ自転車に対し、3年に1度、上限749ユーロを補助(2002年からは電動アシスト式自転車も対象になったため、749ユーロ以上も対象)。従業員に貸与するため企業が購入する自転車も、上限749ユーロが経費として認められている。

雨ガッパの購入費用も支給

関連製品購入費用は3年間合計で、1人当たり250ユーロ分がクーポンの形で支給されるが、これは自転車修理、調整費用、予備のカギ、キャリア、雨ガッパなどの購入に使うことができる。保険は一般的な自転車保険と盗難保険への加入費用で、上限は企業との交渉で決められるという。

これらの事務はすべて、全国自転車計画(National Fiet Project、NFP)が代行している。企業側は費用の証明をNFPから受けて、経費を申告。NFPには国の関係省庁、自治体、病院、自動車メーカー、金融機関、IT関連企業などが幅広く加わり、日系企業も2社加盟しているという。NFPの推計では、この「Fiets van de zaak」を利用している人は年間20万~25万人に達するそうだ。

オランダは2001年に自転車通勤者の所得税を控除(362ユーロ)する制度を導入したが、税制を簡素化するため、2003年に廃止した。これは、週3日間以上、10km以上の距離を通勤する人の所得税を控除するものだったが、廃止に伴い、従業員が自転車を購入したケースに限り、給与支給時に1回だけ68ユーロが加算して支払われることになった。

(古倉宗治「欧米に学ぶ自転車利用促進策」、「道路」2005年9月号、「the bicycle」Vol.12、2005年=などを参照した)

クルマ抑制の観点から道路計画を / 第二東京弁護士会がシンポ

第二東京弁護士会が10月15日、東京・霞が関で国交省が策定中の道路整備中期計画を中心に、「くるま社会を考える」と題するシンポジウムを開いた。今後10年間にわたる中期計画の策定作業は遅れていて、まだ素案の段階だが、同会では、クルマに依存しないコンパクトシティ、モーダルシフト、公共交通の拡充、歩行者の安全対策を含めた自転車利用促進策などの施策を検討し、クルマの交通を抑制する政策へ転換するよう求めている。

シンポジウムで太田勝敏・東洋大院教授は、「幹線道路と生活道路を明確に区分したうえ、それぞれの機能に応じた整備内容を問わなければ、意味を持たない」と、中期計画案に注文をつけた。同教授はまた、道路利用による社会的費用と便益とのバランスに触れ、ロードプライシング導入の際、燃料(ガソリンか、バイオ燃料など非ガソリンか)によって、格差を設定する方法も今後、検討する必要があると強調した。

第二東京弁護士会では、環境省の検討会が今年3月にまとめた「地球温暖化対策とまちづくりに関する報告書」が示した「温暖化対策の観点からのまちづくり」の発想を盛り込み、道路整備中期計画を省庁横断的な枠組みで策定するよう要求。今後、こうした考えを策定作業に反映させたいと言っている。

<参加者募集> 12月2日(日) 埼玉・ときがわ町で自転車ワークショップ

埼玉県ときがわ町の廃校になった小学校を自転車ツーリズムの拠点にし、地域振興と交流をめざす場にしようと、地元関係者やNPOがワークショップ(準備会合)を開き、構想の具体化をめざして動き出します。自活研も構成メンバーですので、会員および同伴の参加者を募集します。

ときがわ町は西川杉の産地で、林業と農業の町です。都幾川の河原にはキャンプ場もあって観光客も多く訪れ、近くにサイクリストによく知られている奥武蔵グリーンラインがあります。当日は埼玉県、ときがわ町、町議会から関係者が参加する予定です。自転車ツーリズムのためのコースを探索して町の自然に触れるほか、自転車マップの作成にあたる予定です。そのあと、レストランで昼食をとりながら地元関係者と、どのような施設にして、どのような活動をするのか、意見交換をすることにしています。

ワークショップに参加して、アイデアやご意見を出してください。

<ときがわ自転車ツーリズムワークショップ>

日時 12月2日(日)10:00~15:00 集合場所 JR八高線明覚駅前

参加費 500円(資料代)昼食代は自己負担 (10時集合)

主催 ときがわ地元学シンポジウム実行委員会

共催 NPO法人・埼玉ツーリズム協議会、同自転車活用推進研究会

<電車で来る人のアクセス>

東武東上線急行 池袋駅8:30 小川町駅(八高線に乗り換え)9:47 明覚駅9:55

駅前に豊島区提供の自転車30台を用意 大雨のときはワークショップのみ

参加希望者は上記自転車利用の有無とともに、事務局(info@ecomile.jp)へお申し込み下さい。



都幾川の自然に触れてみては?



11月16日(金)~18日(日)

サイクルモード 千葉・幕張メッセ

(16日は女性入場無料)

自転車ルール確立のための

「グッド・チャリズム」キャンペーン

サイクルルール6カ条

1. キープレフト、キープストレート
2. ウォーカーファースト
3. スマートピットイン など

「6カ条」を刷り込んだ名刺を作りませんか

自活研ブリス開店

12月13日(木)~15日(土)

エコプロダクツ展 2007

東京ビッグサイト(入場無料)

自転車発電ライブ

エコサイ・

オンラインデモンストレーション

15日11:00~

2代目自転車名人の鶴見辰吾さん登場



今回は鳥海基樹・首都大学東京大学院准教授から「ヴェリブが拓く脱クルマ社会」と題して、パリで7月からスタートした大規模レンタサイクル事業の仕組みや交通政策上の位置づけに関するレクチャーを受けました。

レンタサイクル事業そのものに関してはすでに、マスコミ等で報道されていますので、その部分は省き、ヴェリブが登場した背景、資金などを中心に報告します。まず、パリ市はこの事業の費用をいっさい負担していません。同市はJCドゥコー社という企業に1600枚の屋外広告パネルの掲出権を与え、同社は年間6千万ユーロの広告掲載料を得ています。これを原資に同社はシステムの初期投資8千万ユーロと、ヴェリブの設置や維持管理を無料で請け負っています。

日本のように街に広告物を出し放題の“後進国”では考えられないことですが、パリなど景観を重視するところでは、掲出権を取得しなければ、むやみに看板や広告塔を出すことはできません。このヴェリブというレンタサイクルシステムは、景観維持の産物なのです。パリ市は年間350万ユーロの営業利益をJCドゥコー社から還元してもらうのと同時に、レンタサイクル利用者が払う利用料も手にすることができます。

このシステムは同じフランスのリヨンで2005年5月に始まっています。また、JCドゥコー社のライバルである米国系のクリアチャンネル社も「スマートバイク」という名でスペインのバルセロナ、ノルウェーのオスロなどで同様のレンタサイクル事業を展開しています。バス停の維持管理なども、自治体の負担なしに実施できる仕組みとして、各国で注目されているそうです。

ちなみに、ヴェリブとはフランス語の自転車、ヴェロと自由のリベルテを組み合わせた造語で、フランスの人権宣言をもじって、「自由、平等、自転車」を体現するのでは、と鳥海さんは言っています。つまり、自転車の「市民権宣言」ということでしょうか。(1)

2007自転車シンポジウム「現代社会における自転車ライフを考える」

12月12日(水)15:00~17:00 東京国際フォーラム ホールB5 (主催・日本自転車普及協会)

パネリスト(敬称略)吉本多香美(女優)/片山右京(レーシングドライバー)/藤井聡(東工大教授)/エルファディンク・ズザンネ(慶大非常勤講師)ほか。入場無料。申し込みは住所、氏名、連絡先を明記のうえ、シンポジウム事務局へ FAX: 03-5468-0557、mail: jitensha@mpc-inc.co.jp
締切は11月30日(金)

見過ごされていた自転車



「自転車は忘れられていた交通手段」と、当時のトム・ラーソン米国ハイウェイ庁長官がISTEA法で自転車を「交通手段」と明確に位置づけたのが1991年。それから、16年後の2007年における岡山県警幹部の発言。「自転車の問題は交通政策上、長い間見過ごされがちだった。それが事故増加の原因の一つかもしれない」(9月27日付山陽新聞)。

ISTEA法がめざしたのは、10年後の2000年までに自転車・歩行者交通の分担率を2倍(7.9% 15.8%)にし、同時に、自転車利用者と歩行者の交通事故死傷者数を10%減少させることだった。このために、各州に大幅な権限を持たせた自転車・歩行者統括官を配置して、各州および大都市に自転車と歩行者に関する長期計画の作成を義務づけたのである。

ISTEA法を引き継いで1998年に成立したTEA-21法では、2003年会計年度までの6年間に、過去40年間の連邦予算における自転車関連総支出の2倍に相当する20億ドルを確保。各州および大都市は、包括的交通計画において自転車と歩行者に対し、しかるべき配慮をしなければならない、という条文を盛り込んだ。

この結果、米国の全交通事故死者数に占める自転車乗用中の死者は1987年の948人をピークに減少傾向をたどり、2004年には725人、1.7%にまで減少した。これに対し、日本(2005年)では1,105人で13.9%と、ひとけた違っている。これに、歩行者(30.8%)を加えると、実に44.7%を自転車乗用中と歩行者の死者が占めているのだ。

米国は世界一のクルマ大国とみられているが、歩行者と自転車は守られている。これに反し、乗用車乗用中の死者数がかつても多いスウェーデンの61.6%に比べ、日本は25.1%。日本では歩いているより、車の中の方が安全ということになる。

冒頭の岡山県警幹部の発言は、岡山市内に年度内にも設置される自転車レーンに関するコメントだが、これが警察および道路管理者の共通の認識となり、米国のような国の政策につながっていくまで、さらに、10数年の年月が必要なのだろうか。