

大分市で23日から「自転車レーン」実験

「利用基本計画」へ、最終事業



大分市は1月23日から27日までの5日間、歩道と分離した「自転車レーン」の社会実験を行う。これは同市が17年度に実施してきた「バイシクルフレンドリータウン創造事業」の集大成となる事業で、大分市自転車利用基本計画にどのように組み込まれるか、注目されている。

実験は市内にある9.5m幅の道路300mの区間で実施され、午前7時から9時と午後5時から7時までの各2時間に限定。通常は車道5.9m、歩道1.7mと1.9mとして使われているが、車道を3mに狭め、その両サイドに1.45mの自転車レーンを設ける。車道は一方通行とし、自転車は当然、その左側通行。この時間帯は自転車は歩道を通行できない。

市ではこの実験の目的を、「自転車と自動車、歩行者が共存できる道路空間を形成し、道路利用者および道路沿線住民が快適に利用できる道路環境について検討するため」と説明している。

「自転車が似合うまち」めざす

大分市では、昨年2月の京都議定書の発効を機に、自転車の特性を活かし、観光、地域振興なども視野に入れた、同市における独自の自転車文化を創造することをめざす「バイシクルフレンドリータウン～自転車が似合うまち～」への取り組みを開始した。

最終的には「大分市自転車利用基本計画」の策定にあるが、そのための委員会、市民ワークショップ、サイクルロードレース、ポスター・標語コンクール、自転車モニターによる自転車マップ作成ワークショップ、登録制レンタサイクル社会実験、その他関連イベントを次々と展開してきた。

このうち、「ヘルシー&エコ」自転車モニターには、地元で立地する大手企業工場の従業員も加わっていて、3カ月間のモニター期間中、血圧、体脂肪率、肺機能、心肺持久力などがどのように変化したか、測定を受けている。この結果は2月に公表されるという。



事業の根幹に「思想」あり

自治体の自転車対応策といえば、一部の例外を除いて、小手先の、その場しのぎの対策があまりに多かった。それに加え、国と同様、タテ割り、都市計画担当者や道路担当者が自転車の問題にかかわってくることはまずない。さらに、担当者が異動すると、以前にやっていたことはなかったことになってしまう——そんなケースを多々見てきた。

それに比べると、大分市の試みは希有といえる。事業の根幹に一本筋というか、「思想」が貫かれているのだ。「自転車」をこれだけ包括的にとらえ、それぞれ過不足なく市民にアピールしている点は見逃せない。

もちろん、成否は「基本計画」の実施の段階で問われるが、その前にこれまでの成果を全国の自治体に発信してみたい。

(キャンペーンロゴ、イメージ図は大分市のホームページより)

名古屋市で幹線道路の「自転車レーン」が5月にも着工！

「読売」が報道

「自転車DO!」フォーラムのサイトでKANAMEさんが「国道19号線(通称伏見通)に自転車レーン」という記事が出ていたと知らせてくれました。「DO!」にとっては、画期的なニュースです。以下、読売新聞(中部支社)18年1月3日付一面に掲載された記事を引用します。

伏見通に自転車レーン

中区の国道19号 車・歩行者と完全分離 幹線道で全国初

国土交通省と愛知県警、名古屋市は、同市中区を走る国道19号線(通称・伏見通)に、幹線道路としては全国初の自転車専用レーンの整備を決めた。市中心部では自転車利用者が多く、歩道を走る自転車と歩行者の接触事故や、無秩序な歩道上の駐輪が問題になっている。専用レーンの設置は、歩行者と自転車、車の3者を完全に分離し、新たな道路モデルとするもので、5月に着工、来年度中の完成を目指している。

国交省名古屋国道事務所などによると、19号線の若宮北 日銀前交差点間約1・2キロで、片側4車線のうち道路両側の歩道沿いの各1車線を自転車レーン(幅2メートル)と駐輪場(同)、車の荷物の積み降ろしなどに使う「停車帯」(幅2・5メートル)として整備する。

歩道を含めた道幅全体は広げず、中央分離帯などを細くして、専用レーンなどのスペースを確保する。レーンの車道側には、ガードパイプなどを設けて安全を図る。

また、対象区間沿いには、オフィスビルや飲食店などが立ち並び、歩道側の1車線は荷降ろしなどの車が頻繁に停車しているため、避けようとして車線変更する車が多く、事故や渋滞の原因になっていた。しかし、車線は減少するが、停車帯の整備で車の流れもスムーズになり、事故防止にも役立つとみている。

県警や名古屋市などでは、現状を把握するため、昨年12月からこの区間で、自転車の利用者や荷降ろし中の運転手らを対象に、通行目的や停車時間などのアンケートを実施しており、今年度末に調査結果をまとめ、4月には現地の工事測量に取りかかりたいとしている。



<事務局からのお願い>

事務局でも懸命に各種媒体の情報を収集しておりますが、地方紙、ブロック紙、全国紙の地方版に関しては手が回りかねるのが実情です。気づいた記事がございましたら、見出し、紙名、日付だけで結構ですので、事務局まで連絡いただければ助かります。



東京・豊島区の自転車等対策協議会における放置自転車対策に関する検討が大詰めを迎えている。本来、同区では平成17年度から鉄道事業者に放置自転車対策推進税(乗客千人につき740円)を課税することになっていたが、総務省が同税の導入に同意した際、鉄道事業者とさらに協議するよう求めたため、課税を一年間延期し、18年度から課税することにした。

この1年間に対策協議会において鉄道事業者を含めた関係者で、放置自転車対策の協議を続け、2月中に総合計画案と答申案をまとめて、3月に高野之夫区長に提出することになっている。この間、同区内に駅を設置している鉄道5社は駐輪場用地を無償提供ないし貸与したり、自ら駐輪場を設置するなどの協力を申し出た。

駐輪場用地の提供なり貸与に関しては、豊島区に限らず各自治体が鉄道事業に対し、かなり前から繰り返し要求してきたことである。これに鉄道事業者が十分対応せず(つまり、乗客の駅までの交通手段に関知しないし、たとえ乗客が駅前に自転車を放置して乗車しても、鉄道事業者にはなんら責任はない)、乗客の放置自転車も自治体の責任で処理すべきであると突っ張ねてきた。その結果、豊島区が出した回答が、鉄道事業者にも応分の負担を求める放置自転車対策推進税である。

今回の鉄道各社の申し出は、課税回避をねらっているようにも見受けられるが、昨年未まとまった総合計画の素案では、区側はこれらを含めても、平成27年度までの10年間の駐輪場整備計画6,500台分にはとても足りない、と言っている。ただ、同税を定めた条例では区の放置自転車対策に寄与する用地提供、貸与、ないし駐輪場設置などは減免の対象になっているから、それなりの意味はあろう。

豊島区では3月に区長に提出される協議会の答申と、放置自転車対策税はそれぞれ別個のものという判断を崩していない。従って、18年度からの課税は現在のところ、回避される見通しはない。残るのは、再延長により、さらに鉄道事業者側の譲歩を引き出すという戦術だが、これは区民の同意を得にくいだろう。

いずれにしても、この問題に関する豊島区の3月以降の動向は注目される。都市部の自治体では、日夜、放置自転車に悩まされており、その対策費も年々ふくれ上がっている。それだけに、自治体の自転車担当者は豊島区の動きを固唾を呑んで見守っているが、不思議なのは、自転車利用者のこの問題に関する声あまり聞こえないことだ。自転車で駅へ行く通勤・通学者は、鉄道事業者に駅に駐輪場を設置するよう要求する権利がある。自転車を自ら放置したり、放置自転車問題を“放置”しておく、いずれ、自転車の利用を「抑制」したり、「規制」したりする動きを助長しかねない。実際、すでに、一部で、「抑制」の動きが始まりつつある・・・。



(イラスト・あらか)

自転車盗難の一因、“日陰”の駐輪場

路上駐輪場で目立つ存在に

「平成16年の犯罪情勢」(警察庁、17年6月)によると、04年の自転車盗難認知件数は44万4,268件。01年の52万件をピークに減少傾向にある。私は盗難を届け出なかった人を何人も知っているから、実際の被害はもっと多いと思う。このうち、所有者の手元に還ってくる自転車は37.6%だが、犯人が検挙されるのはわずかに8%。つまり、盗まれて放置され、自治体や警察が発見し、防犯登録を頼りに持ち主に還ってくるケースが約4割。盗まれたまま犯人が乗っているか、廃棄されるものが6割ということになる。半数が駐輪場で盗まれ、うち、4割以上が施錠されていない。犯人は少年が6割を占め、罪の意識は低く、簡単に乗り逃げし、乗り捨てていく。モラルが崩壊し、盗まれても惜しくない(?)安い自転車が市場にあふれる日本独自の惨状と言えるのではないか。

いわゆる「出来心自転車盗」を防ぐ知恵については、2月9日放送予定のNHK総合テレビ「難問解決!ご近所の底力」で紹介しているのでご覧いただきたい。自転車好きにとって深刻なのは、駐輪場に鍵をかけて置いてあるのに盗まれる自転車が過半数ある、という事実だ。これでは、まともな自転車に乗ろうと考える人が少なくなるのも当然である。安全に安心して駐輪できなければ利便は半減する。盗む人、放置する人は咎められてもしかたがないが、まず責められるべきは、「安心して駐められる環境」を整備せずにいる行政の不作为ではないか。

欧米では平均体重が重いせいもあって、すぐ壊れてしまうような粗悪な自転車は輸入・販売が禁止されている。そのため安いものでも、日本円で3万円と高価である。鍵は普通、頑丈なワイヤーか鉄製のU字ロックと相場が決まっている。街中に設置された駐輪バーやガードレール、立木などに馬をつなぐように、自転車を縛りつけてある光景をどこでも目にすることができる。彼我を比べてみると、思想の違いを3つ見つけることができる。

日本では、走行中に壊れかねない粗悪品に幼児を乗せて走り、道路もクルマ優先、駐輪場は日陰が目立たないところに恥部のように隠して設置されている。あちらでは(1)自転車は生命を乗せて走るのだから、丈夫で安全でなければならない。(2)健康にも環境にも貢献する自転車は徒歩の次に優遇されるべきであり、走行・駐輪環境の整備は公共の役目である。(3)ドアツードアの利便を担保するため街中に駐輪スペースを確保し、盗難に遭わないようラックを設置し、しかも、目立つようにしてある。

昨年4月の道路法施行令改正で路上に駐輪場が設置できるようになったことを受けて、この3月に兵庫県明石市に、歩道の一部を駐輪施設にした道路が完成すると聞いて、見てきた。駅周辺で設置者は道路管理者に限るなど、まだまだ制約は多いが、大きな前進であり、高く評価できる。不便なところに駐輪場を作ってもムダである。衆人監視の形になる街中に、安心して高級自転車を置ける駐輪ラックを設置すれば、街の雰囲気は様変わりするだろう。

(自転車D0!事務局長 小林成基)



奥のバス停車前のスペースが歩道上駐輪場(明石市内)