

「市民に好評」と地元紙報道

大分市の自転車レーン実験



メルマガ第8号でお知らせした大分市の自転車レーン社会実験が1月23日から5日間実施され、市民に好評を得て終了したようです。以下、この模様を伝えた大分合同新聞(1月23日付夕刊)の記事を転載します(写真とキャンペーンロゴは大分市のホームページより)。

「大分市は市内の渋滞緩和や環境対策などを狙って、23日から市内田室町の市道末広・南春線で自転車レーンの社会実験を始めた。27日まで。300メートルの区間で午前7-9時と午後5-7時の2時間ずつ、自動車を市中心部方向への一方通行に規制。車道の両端に自転車レーンを設けた。通勤・通学の人たちに『安心して通れる』と好評だった。



実験区間の路面にはテープで区切った自転車レーンがお目見え。初日は時折、小雪の舞う中、市職員らの誘導で混乱なく実験が始まった。

自転車や徒歩で通学する大分西高、王子中の生徒らの話によると、普段は自転車が自動車や歩行者と接触しそうになることが多いが、『今日は安心して通れた』。

大道小PTAは毎朝、大道陸橋下の側道に会員が立ち、児童を見守っている。酒井美和さん(38)は『この道路は交通量が多い。特に朝はみんな急いでいるので、保護者としても歓迎』と話した。

自転車通勤中、踏切で停車していた50代の会社員男性も『車がスムーズに流れるので、いい試みと思う。車の排ガス減少にもなるのでは。JR大分駅の高架化に伴ってさらに道路環境が良くなれば』と期待した。

実験は市が進める『バイシクルフレンドリータウン～自転車が似合うまち』創造事業の一環。アンケートや交通量調査を行い、策定中の自転車利用基本計画に反映させる。(漢数字表記をアラビア数字に変えた)

この「自転車DO!」のモデルとも言える試みが、同市の自転車利用基本計画の中にどのような形で盛り込まれるのか、期待を込めて待ちたい。



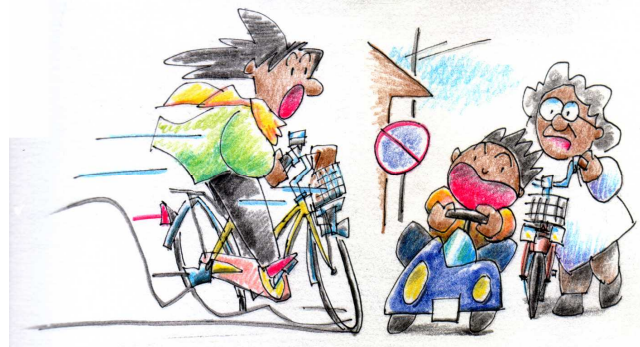
「自転車の安全利用」をめぐる認識 警察庁OBとシマノ会長の対談にみる

鎌倉節・(財)全日本交通安全協会理事長と島野喜三・(社)自転車協会理事長の対談「自転車の安全利用に向けて」が「人と車」2006年1月号に掲載されている。警察庁OBとシマノ会長のこの対談、微妙な行き違いがあって面白い。以下、その部分を引用してみるが、この行き違いがどこから生じるのかは、読む人の判断にお任せしたい。

(その1・「国民に衝撃」?)

鎌倉 お陰様で交通事故の件数や負傷者数は減少しております。しかし、自転車の交通事故は反対に増えておりまして一昨年から、特に自転車問題については、いろいろな点から研究し、施策を考えているところです。今までの自転車事故というのは、自転車は交通弱者ということで、被害に遭うということを中心に考えていました。しかし、絶対数は少ないんですが、自転車が加害者として交通事故を起こすというケースがあるわけです。特に、最近、テレビなどで自転車の事故が取り上げられて、国民にも衝撃を与えているわけですが、そういうことも含めて、交通安全の中における自転車ということで、お話を伺いたいと思います。

島野 私達、自転車を提供する協会としては、本質的な面は、やはり、ハード面ですね。自転車を提供させていただいているわけですが、最近、国産車が非常に減ってきて、輸入車が大半を占めています。この輸入車は一定以上の品質レベルに達していて、ありがたいんですが、一部、俗に言われる粗悪品が混っています。これがよく壊れたり、ブレーキをかけても、一定の距離



でとまらないとか、いろいろな問題がありました。(中略)そこで、私どもが主導した形で安全基準を作成したわけです。これはバイシクル・アソシエーション・アプルーヴドゥの略称をとって、「BAA」というマークを作りました。安全基準に合格した事業者には、BAAマークを買って自転車に貼っていただくことにより、「安全で、安心でき、丈夫で長持ちできる自転車」ということで、一昨年からのこの制度を推進させていただいております。

(その2・高齢者は自転車を控えるべき?)

鎌倉 話は変わりますが、これからの世の中は高齢化がどんどん進んで高齢化社会を迎えて、高齢者の自転車事故も心配の一つですよ。

島野 それはありますね。もっとも、逆に、自転車に乗って運動していただくと、ぼけが進むのが遅くなりますからいいかもしれませんが、比率的にはどちらのほうがいいかわかりませんね。

(その3・マナーが悪いのは自転車orクルマ?)

鎌倉 ところで最近、都市部では自転車のマナーの悪さが特に問題になっていますが、外国の場合はどうなのでしょうかね。

島野 自転車に乗る人のマナーよりも、自動車を運転する人のマナーのほうが悪いということが問題になっている国が多いようですね。

鎌倉 そうですか。

島野 自動車はどうしても強者ですからね。ツール・ド・フランスで七年連続優勝したランス・アームストロング選手の書いた本の中に、「自転車のトレーニングをしているとき

に一番困ったのは、トラックの悪いマナーだ」と書いてありましたね。(以下略)

鎌倉 日本の場合、自転車が歩道を走るとき、歩行者に対するマナーが非常に悪いですね。ベルを鳴らして歩行者に道を譲らせるとか、猛スピードで脇をすり抜けるとか。

島野 そうですね。この場合は自転車が強者になるわけですから、歩道の場合のマナーは悪いですね。しかし、道路交通法によると、ごく限定した歩道は走ってもいいけれども、その他の場合は車道を使わないとだめなんですよ。それが無制限に全部歩道を使われるものですから、狭い歩道で歩行者が困っていますよね。

まだ、いくつかあるが、興味のある方は本文を。

自転車通勤者の手当はなぜ冷遇される？



「自転車通勤者には通勤手当が支給されないのか」——最近、自転車通勤者が手当の返還を求められるケースが増えているためか、日本経済新聞(1月30日付)にこの問題を巡る解説(「リーガル3分間ゼミ」)が掲載された。

まず、通勤手当を「一般的には公共交通機関を利用して金銭的、時間的に最も合理的な経路を使った場合の費用を1～6カ月分まとめて社員に支給する」と定義。そのうえで、「通勤にかかる費用は労働者が本来負担すべきもの。しかし、社員の福利厚生の一環として住居や通勤経路の届け出を求めたうえで、合理的な経路による費用を賃金の一部として支給する会社が多くなっている」と実情を説明している。

確かに、通勤手当というのは他国にあまり例を見ない制度だが、賃金だからどう使おうと勝手、という論理も成り立つ。しかし、「実際にかかる費用を支給する仕組みなので、使っていないならば返還しなくてはならない」という見方が法律専門家の間では大勢を占めていると、この解説は指摘する。

つまり、「本来、払わなくてもよい通勤手当を払わせれば、会社に経済的損害を与えてはならないという労働協約上の信義則に違反する。自転車通勤なのにあたかも電車やバスを利用しているように装えば、通勤経路の虚偽申告になる」というわけだ。おだやかでない。

マイカー通勤は優遇

では、各企業の公共交通機関以外の通勤手当の実態はどうなっているのか、「労政時報」(2005年2月25日)で調べてみた(同誌にはすべて社名が明記されているが、網羅できないので、匿名に)。

いずれも大手企業だが、まず目につくのは自転車通勤に関する規定があるところが少ないこと。規定がある企業を拾っていくと、繊維のA社はクルマ・バイク・自転車・徒歩すべて共通で2～5km未満2,300円、5～10km未満4,100円(同B社も共通だが、2～3km未満1,400円、7～10km未満3,900円)。同C社はクルマ3km2,245円、10km7,484円(算式で計算、ガソリン単価は1リットル108円)に対し、自転車・徒歩は2～4km未満800円、4～8km未満1,200円と、マイカー通勤の方が優遇されている。

化学のD社はクルマ4～5km未満2,000円なのに対し、バイク・自転車・徒歩は5km未満で1,000円と、これもマイカー優位。機械のE社

ではバイク・自転車はクルマの40%、同F社でも自転車はクルマの30%と、大きく差をつけている。中には、輸送用機器のG社のように、クルマの上限が58,000円なのに対し、自



転車 2 km以上500円、4 km以上600円と、極端なケースもある。

自転車通勤のメリット強調

いずれにしても、日経の解説記事がポイントとしてあげているように、会社に自転車通勤を認めさせる事前協議が必要になる。その際、自転車通勤の利点を訴えることが重要だ。米国では、自転車通勤の勤労者は、満員電車や道路の渋滞でストレスを貯めて会社に到着する人に比べ、はるかに仕事への着手が早く能率的なうえ、健康的でもあるから、会社の健康保険の負担を軽減すると、強調されている。

同時に、温暖化を加速させ、そのための対策費用をカサ上げすることに手を貸しているマイカー通勤者に手当が厚く配分され、その逆の徒歩・自転車通勤者が冷遇されている現実は納得しがたい。これは企業だけの問題ではないかもしれないが、少なくとも、最近はやりの地球環境を守ることを宣伝文句に掲げる企業は、この際、発想を転換したらどうですかね。

トピック

東京・青山に“不思議空間”

高級自転車も置いてあるが、ハンドメイドの靴やカバンがあり、木のテーブル、椅子も——それに、桐で囲まれた瞑想室、天井から滝のように水が落ちるシャワールーム……そんな空間「OVE」(オーブ)が東京・南青山に誕生した。

自転車関連の書籍がある書棚に近づくと、マックス・ウェーバーの解説本もあったりして。売り物の椅子とテーブルで読むことができる。自分でプランニングした自転車ツアーや、自転車入門講座(ポタリング付き)に参加したり、自分史の制作に挑戦するなど、あれこれ、好みに応える設営がされている。

シマノ全額出資のライフスタイル提案型アンテナショップ——と言ってしまうとそれまでだが、この約330㎡の隠れ家みたいな空間には、われわれが忘れていた感覚が満ちているようでもあり、何か気分を落ち着かせてくれる雰囲気がある。ちなみにOVEとは、opportunity, value, easeの略とか。

問い合わせは TEL 03-5785-0403
FAX 03-5785-0412
ove-web.com



告知板

愛・地球博への自転車アクセスに関する取り組みの報告会
(主催：国土交通省、中部地方整備局、交通工学研究会)

日時 平成18年3月15日(水)13:30~

場所 名古屋都市センター 11F まちづくり広場大研修室

参加費 無料 (申し込みが必要)

詳細・申込先 交通工学研究会 <http://www.jste.or.jp>

(イラスト・あらか)