



発行 2006.7.15 自転車DO!事務局
105-0004 港区新橋2-13-8
新橋東和ビル3階
自転車活用推進研究会
Tel/ Fax 03-3591-0799

<http://jitensha-do.jp/>

NPO自活研、認証を受け正式発足 **「自転車社会」へ、本格的活動**

NPO(特定非営利活動)法人・自転車活用推進研究会(略称・NPO自活研)が7月4日、東京都の認証を得て正式に発足しました。これにより、会員募集、事業活動に本格的に取り組むことが可能となりました。

NPO自活研は、自転車を都市交通の中に明確に位置づけたうえ、マイカーに代わる交通手段として市民権を獲得するため、政策提言活動を通じて、交通問題を軸とした新たな社会改革(クルマ社会から自転車社会へ)をめざしています。その実現のために、環境、健康、経済、交通(安全)の「4K」を旗印に、幅広い層と交流して運動の輪を広げてまいります。

NPO法人は会員からの会費と委託事業による収入で成り立つ組織です。各種の会合、イベントで会員同士、および企業、行政の関係者と意見交換するとともに、委託事業にもご協力をいただければ、より強固な関係を築き上げられるものと考えます。また、周囲の方々に参加を呼びかけていただければ幸いです。

初年度の主な事業として、自転車政策のあり方を多角的に検討する「自転車活用研究会」の開催(詳細はメルマガ13号と本号4P参照)、これまで続けてきた「エコサイクル・マイレージ」「自転車DO!」「ポータルサイト・自転車森羅万象」各サイトの運営、自転車の現在とあるべき姿を語り合う「自転車DO!カフェ」の開催、会員向け機関誌、メールマガジン「自転車DO!」の発行——が現在まで決まっています。

「自転車DO!カフェ」はこれまで、横浜、京都、東京で開いてきましたが、今後は9月3日に大分市、10月14~15日に大阪府堺市での開催を予定しています。また、9月中にNPO法人の発足と、「エコサイクル・マイレージ」3周年を記念して、東京でシンポジウムと懇親会を計画しています。詳細が決まり次第、お知らせします。ふるってご参加下さい。

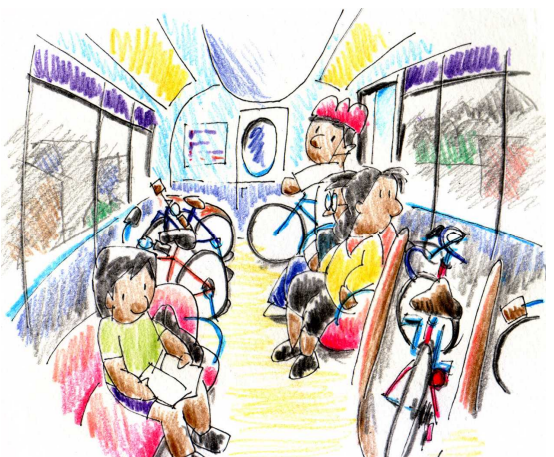
自転車「電車内持ち込み」を要望

T X 沿線 5 市長 「通勤・通学も」

千葉県柏市などつくばエクスプレス(TX)沿線自治体の5市長が6月28日、同線を運営する首都圏新都市鉄道に対し、自転車の車両内持ち込みを認めるよう要望書を提出した。自転車の鉄道車両内への持ち込みは、地方鉄道で試みられているが、東京乗り入れの路線では珍しく、実現すれば欧州並みの車内持ち込みへ弾みがつきそうだ。

TXは茨城県つくば市と東京・秋葉原間(58.3km)を結ぶ鉄道で、昨年8月24日に開業したばかり。今回連名で要望書を提出したのは、柏市のほか、同県流山市と茨城県守谷市、つくばみらい市、つくば市の市長。これらの5自治体はTXの利用客拡大や沿線地域振興などで協議しており、自転車の車内持ち込み要望もTX活用策の一環という。

筑波山のふもとに「りんりんロード」という自転車専用道路(全庁40.1km)があるため、観光を兼ねて走ってもらうなど、当面は土曜、休日の持ち込みを想定しているが、通勤・通学客用に平日にも拡大したいという自治体もあり、自転車の活用策に自治体が率先して取り組む姿勢がうかがえる。



<イラスト・あらかき>

地方鉄道で広がりも

鉄道車両への自転車持ち込みはEU各国では早くから定着しているが、わが国では地方鉄道が時間や季節を限定して実施している程度。しかし、ローカル鉄道の乗客確保をめざすサービスとして徐々にではあるが、広がりもみられる。

京都会議(COP3)が開かれた1997年ごろ、国交省(当時運輸省)のモデル事業として、JR北海道、富士急行(山梨県)、三岐鉄道(三重、岐阜県)、JR四国で実施されたほか、熊本電鉄、一畑電鉄(島根県)、明知鉄道(岐阜県)、上信電鉄(群馬県)、近鉄養老線(岐阜県)などでも行われている。また、昨年秋には、札幌市営地下鉄で社会実験が実施され、今年5月には市民グループが都電荒川線で実験に取り組んだ。

自転車を鉄道車両内に持ち込むには、ラッシュアワー対応、駅の構造改築、専用車両の増結など障壁も多いことは事実だが、そこで判断を停止する前に、知恵を絞ってみよう。

「苦渋の決断」から36年、「緊急避難」から28年

道談義

いつまで続ける？ 自転車の歩道通行

わが国において、車両である自転車が歩道を通行するという歴史的な行為を法的に認めたのは、今から36年前の1970(昭和45)年8月20日である。この年の道路交通法改正で、「歩行者および自転車の保護のための通行方法」に基づき、公安委員会の指定により自転車の歩道通行が可能となった。



8月18日付の朝日新聞はこの改正を次のように説明している。「自動車と自転車と一緒に走ると、双方にとって危険なので、車道寄りの部分を新しく自転車専用道路に指定し、その標識を設ける。ここを自動車が走ると違反になる。また歩行者と自転車が併用する道路もできる。ただし併用道路では歩行者第一で、自転車は歩行者に危険な走り方をしてはいけない」。



実際、この時は「自転車専用道路(自転車道とも言っていた)」の標識も作られているが、そこはいつの間にか、違法駐車帯に変貌していく。

この「自転車の歩道通行可」という措置は、当局にとって、「都市部道路における自転車と自動車の混合・併走による危険性と事故発生の事前防止のため、苦渋の決断」の結果という(道路交通問題研究会『道路交通政策史概観・論述編』)。

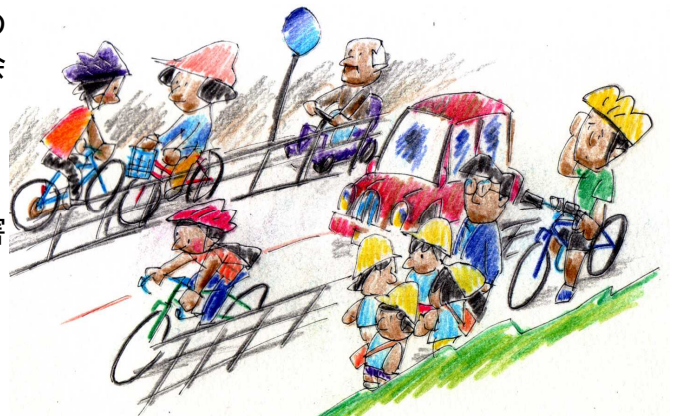
改正道交法が施行される4日前の8月16日午前1時段階で、交通事故死者数が1万人を突破してしまい、施行当日の20日には神奈川県藤沢市の国道1号線で、自転車で買い物帰りの母子3人がトラックにはねられて死傷するという事故も起きている。1970年通年の交通事故死者数は16,765人と過去最多となった(うち、自転車乗用中は1,940人、全体の11.6%)。

8月7日の閣議で佐藤栄作首相は「都心へのトラックの乗り入れを時間により全面規制したらどうか」と発言している。それほど、交通事故は深刻な事態となっていて、自転車を歩道に“上げる”という措置は、確かに「苦渋の決断」だったようだ。

この年、8月2日に東京・銀座などで初めての「歩行者天国」が実施された。その時の朝日社会面の見出しは、「車が来ないってステキだな」。大阪万博も盛況で、8月14日には68万人が入場した。大気汚染による光化学スモッグの発生、ヘドロの不法投棄、カドミウム汚染など、公害も深刻の度を増していた――。

走行空間の確保でイメージ向上

こうした経緯で自転車の歩道通行という奇妙な慣行が始まったが、これを「自転車の通行の安全を確保するための規定を整備する」という名目のもとに、「自転車の交通方法の特例について新たな節を設ける」ことで、より詳細に、かつ本格的に追認したのが、8年後の



1978(昭和53)年の改正である。つまり、「歩道等を通行することができる自転車の大きさ等を定め、歩道を通行する場合における自転車の通行方法等」に関して、第63条の3、および4が設けられた。これが28年後の今日まで、手つかずのまま生きている。一般には、この1978年の改正より、自転車の歩道通行が正規に実施されたとみなされているが、この際には、「緊急避難措置」だったはずだ。しかし、この間、警察庁を含めた関係省庁が自転車の走行空間を元に戻す努力を怠ったため、「緊急避難」が28年間も続くという事態に陥っている。それだけならまだしも、最近では歩道上で歩行者と自転車の事故が増え始め、事態は一段と深刻になってきた。にもかかわらず、既設道路における自転車の歩道通行は“常態化”し、それが自転車に対するイメージの悪化を促進すらしている。

自転車活用推進研究会は6年前から一貫して、この「歩道走行」に対し異議を申し立ててきたが、今後もあらゆる機会をとらえて、車両である自転車の走行空間の確保を訴えていきたい。

スウェーデンの交通外傷予防政策

外国の交通安全戦略 2

わが国の高齢歩行者交通事故死亡率は、スウェーデンと比較すると、男性では約2~3倍、女性では、約3~4倍程度、高率。わが国の高齢自転車乗車中の交通事故死亡率はスウェーデンと比較すると、男女とも最大5倍程度高率。

30年以上前、スウェーデンの児童心理学者スティナ・サンデルスは、子どもの認知能力について詳細な発達心理学的検証を行った上で、「就学前の子どもには、交通事故を避けるために必要な状況を判断する認知能力はない」と結論し、「従って、子どもを交通事故から守るには、子どもを交通安全教育により交通状況に合わせるのではなく、子どもが交通事故に遭わずにすむ交通環境をつくるしか方法はない」と結論した。以後、スウェーデンではサンデルスが示した認識を基盤として、一貫して、安全な交通環境づくりを重視する交通政策がとられるようになった。

高齢者対策を考える上でも、交通安全教育に過度に期待するのではなく、安全な交通環境の整備が有効であると考えられる。

<セーフティプロモーション>リードショッピング市では保健センターの健診時に、チャイルドシートや自転車用ヘルメットの購入割引券を配布。市の「Risk SOS」という電話ホットラインを開設、市民が街で見つけた危険個所の通報システムを作り、事故につながる危険個所の早期発見と改善に努めた。

事故予防介入地域では、子どもの自転車着用推進キャンペーンが行われた結果、この地域の子どものヘルメット着用率は、90%を超えた。そして、1978年から93年までの間に、子どもの自転車関連の傷害は、年率で3.1%、通年で48%、頭部外傷については59%、減少した。

スウェーデンでは、70年代より、交通弱者を自動車から分離するため、歩道や自転車道の整備を徹底して進めた。その結果、1999年には、市街地を走る市町村道の歩道設置率は、90%を超えている。(市街地の細い道をトラックが行き交い、歩道がないところをこわごわ自転車通っているような日本とは、大きな違いである)

市街地のスクールゾーンや老人ホームの近くでは、車の制限速度を時速30kmとした。日本では、市街地の人通りの多いところでも、速度制限は時速40kmのところが多いようであるが、時速50kmでは、自動車と衝突した歩行者の50%以上、時速40kmでは、25%が死亡するのに対し、時速30kmでは、死亡率は5~8%になる、との報告がヨーロッパ交通安全委員会よりなされている。

スウェーデンでは、「交通事故による死亡や永続的傷害を将来的にゼロにすること」が、1997年に国会で決議された。そして、1998年と比較し、2010年の交通事故死数を半減させる事が目標として掲げられた。更に「交通の利便性のために、交通事故により人命が失われたり、永続的な傷害を蒙る人が出る事は、もはや倫理的、社会的に許されない」とする倫理的基盤が明確にされ、交通の利便性と安全性を天秤にかけ、その均衡点を探るといふ、一般的な発想は、放棄されるに至った。これが Vision Zeroと呼ばれる新しい交通政策である。

過去において、交通事故の責任のほとんどが、道路を使用する個人に負わされていた事を反省し、「人間は時に間違いを起こしてしまう存在である。少しの間違いが致命的な事故につながらない交通システムをつくること」(スウェーデン国立道路管理局交通安全部長Claes Tingvall博士の言葉)が目標とされた。

(反町吉秀、白川太郎「交通弱者の死亡事故をいかにして減らすか?」、「道路」05年9月号より)

安全世界一の国「ビジョン・ゼロ戦略」の舞台裏

ビジョン・ゼロ戦略を一言で言えば、「何人も道路交通システムにおいて、決して死亡したり重傷を負ったりしてはならないという基本理念に基づく交通安全対策体系」といえる。

ビジョン・ゼロ戦略の理論構築を行ったクラウド・ティングバル博士（スウェーデン道路庁道路安全部長）は、この戦略は長期的目標として死亡事故・重傷事故者数ゼロをめざしており、このためのアプローチとして交通事故による慢性的健康障害のリスク排除に重点を置き、道路輸送網の設計と機能において「人間の生命と健康を考慮することが絶対必須条件になっている」と説明してくれた。この問題は、「ビジョン・ゼロ戦略の真髄部分であり、戦略の特徴は交通事故による健康障害からスタートするもので外国では例がない」と。さらに、「現在、交通安全問題に対して科学的観点からのアプローチが進み、科学的根拠からの交通安全対策が可能となっている」と強調する。

「ビジョン・ゼロ戦略」は、交通安全について、単にドライバーの責任だけではなく、むしろ、責任の所在を道路をつくる側、車をつくる側等モバイル社会全体にウェイトをかけていくという考え方で、交通安全戦略の再編成を行った。伝統的なやり方では、運転者の交通安全に対する態度、姿勢が問われたが、今は、メーカーや道路建設の責任者の交通安全策への態度、姿勢に関心の矛先が向いている。これが道路庁のやっている交通安全システム全体の「安全の質」の向上策である。

（石附弘「交通・安全・教育 世界の旅 Vol.1」、「交通安全教育」06年4月号より）

< 報告 >

第1回自転車活用研究会（6月16日、衆議院第1議員会館会議室）

自転車活用研究会が自転車活用推進議員連盟・小杉隆会長の出席を得て、新メンバーでスタートした。4月に警察庁が示した「交通安全対策推進プログラム」の自転車関連部分について議論を行ったが、警察庁サイドの自転車に対する認識、特に歩道通行に関しては従来からの域を出ず、メンバーにはもどかしさが残った。

「プログラム」（内容はメルマガ13号参照）に関して、石井隆之・交通局交通企画課長らが説明。わが国の自転車乗用中の交通事故死者が全体の13.9%と、欧米に比べて圧倒的に多いことについては、「交通事情が異なるので、単純に比較できない」とのこと。また、自転車の車道走行についても、「アンケート調査などによると、母親は子供のことを考え現状維持の歩道通行を望んでいる」という認識。委員からの反論に対し、直ちに意欲的に対応するという姿勢は残念ながら示されなかった。

最後に、委員長として、「歩道を警官2人が自転車で並走してパトロールする姿をよく見かけますが、車道を走って貰うわけにはいきませんか。かなりインパクトがあると思います」と、おうかがいをたてたところ、「歩道をパトロールするには、それなりの目的があるからで、車道では目的を達成できない」という趣旨のご託宣。

こちらが言外に込めた意味は、歩道なら歩いてパトロールすればよいし、自転車なら並走は違反だし、車道を走るとパトロールができないということもないし——といろいろあり、さらに、警官が車道をスイスイ走れば、わが国の自転車風景も変わると思ってのお願いだったが、どうやら、歩道での並走パトロールを変える気はないらしい——と再確認。作戦を立て直して、再度提起したい。（ ）

（研究会の議事録は全て終了後、来年3月に公表の予定）

自転車活用研究会の委員（敬称略）

委員長・石田久雄（NPO自活研副理事長）/委員・足立句子（毎日新聞記者）/岡田玄（朝日新聞記者）/岡田宏記（フジテレビチーフプロデューサー）/岡安大地（読売新聞記者）/片岡大造（NPO日本サイクルラック協会理事長）/金子麻也（共同通信記者）/金城栄一（ファンライド編集長）/小林成基（NPO自活研理事長）/左海利久（アルトラ社長）/新地剛（時事通信記者）/多賀一雄（京都サイクリングツアープロジェクト代表）/堤良三（街づくり自転車活用研究所所長）/疋田智（TBS部長）/堀内正弘（多摩美術大学助教授）/宮内忍（サイクルスポーツ編集長）/村島有紀（産経新聞記者）/望月真一（アトリエU.D. | 都市設計研究所代表）/柳田好史（NPO自活研副理事長）/オブザーバー（略）

第2回研究会は8月1日（火）の予定（詳細が決まり次第お知らせします）

初代「自転車名人」（当研究会表彰）である忌野清志郎さんが入院されました。
1日も早いご回復をお祈りいたします。