

盛岡市、自転車利用促進条例制定へ

マイカー抑制 全国初、来年4月施行めざす

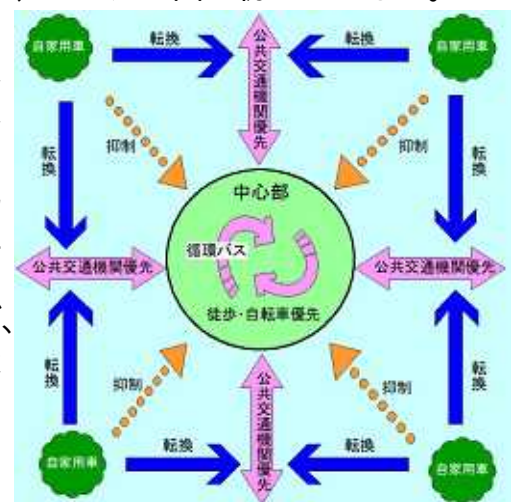
岩手県盛岡市の谷藤裕明市長は7月4日、自転車の利用環境の整備と利用促進を盛り込んだ条例を制定する方針を明らかにした。同市長は「市民の間で自転車の利用促進に対する機運が高まっているので、交通手段における自転車の位置づけを明確にし、交通渋滞対策や環境などの視点から、行政、商店街、利用者などの責務を明記した条例案を12月市議会に提出、来年4月の施行をめざしたい」と述べた。

同時に、自転車利用促進計画も策定する。自転車に関する条例は、多くの自治体が放置自転車対策のために制定しているほか、東京・板橋区のように事故防止を目的に安全利用条例を設けているところもあるが、利用促進を盛り込んだ包括的な条例は、これが全国で初めてとなる。

マイカーによる交通渋滞の緩和やCO₂の削減をめざして同市は05～06年度、交通施策懇話会において、盛岡市総合交通計画の策定に着手。マイカーを抑制するとともに、公共交通機関や自転車の利用促進を求める報告書を今年3月にまとめた。中心市街地の交通のあり方については、商店街活性化の観点も組み込まれている。また、冬季の交通など地域特性も考慮。

この総合交通計画を受けて、条例化方針が打ち出されたが、今後、道路の再配分による自転車走行空間の確保、駐輪場設置に関する商店街などの協力、マイカー利用者(通勤・通学の分担率53.0%)の意識転換など克服すべき課題も多い。

自転車利用促進条例へ先陣を切った盛岡市の動向を注視したい。



盛岡市全体の取り組みのイメージ
(同市総合交通計画報告書より)

盛岡市総合交通計画における自転車関係のパッケージ戦略(概要)

- (1)自転車の利用環境の整備及び利用促進に関する条例の制定 自転車を主要な交通手段の一つと位置づけ、盛岡市における自転車の利用環境の整備や安全利用促進などを明確にするため、条例の制定に取り組む。
- (2)自転車の利用促進計画の策定 快適な自転車利用環境の確保と自転車の適正な利用を促進することを目的とした自転車の利用促進計画の策定に取り組む。
- (3)交通安全教育等の実施 自転車利用を促進するとともにマナーの向上を図るため、広く市民を対象に講習会を実施するとともに、イベント等を通して自転車の安全利用に関してPR活動を行う。
- (4)自転車の走行空間の確保 市内では、自転車の通行が認められている歩道が多いが、歩道が狭いため、歩行者と自転車の交錯が多く見られ、接触事故なども起きている。車道部においても路肩部が狭いため、クルマと自転車の交錯も多く見られる。既存の道路幅の中でそれぞれの利用空間を再配分することにより、歩行者・クルマから分離した走行空間の確保に取り組む。
- (5)商店街等での駐輪場の確保 大通り商店街などでは、歩道での駐輪が歩行者の通行を阻害しているため、無秩序に歩道上に駐輪している自転車を排除し、歩道の有効幅員を確保するとともに、目的地で自転車を駐輪できるよう、駐輪場の確保に取り組む。
- (6)サイクルトレインの実施 IGRいわて銀河鉄道の一部の駅等で実施されている自転車の貸し出しを行うレンタサイクルシステムを踏まえ、実施・充実をめざす。
- (7)自転車利用者のための地図作成 自転車利用を促進するため、自転車で走りやすい道や駐輪場、トイレ等の情報を提供するための利用者マップを作成する。



政府がマイカー通勤削減マニュアル

英国政府は1990年代後半から、新総合交通政策(A New Deal for Transport: Better for Everyone, 1998)などに基づき、企業向けの交通需要管理マニュアルを発行、企業に対し、交通需要管理計画を策定するよう求めている。

その目的は、企業周辺の道路混雑と環境の改善 交通関連エネルギー消費と燃料代の節約 職場駐車場の維持管理費の節約 駐車場スペースのほかの用途への転用による収益増大 自転車・徒歩通勤による従業員の健康増進 企業イメージの向上 ― などとされる。

マニュアルではまず、企業(職場)内で交通需要管理計画の管理者として、交通コーディネーターを任命し、コーディネーターに計画管理、資金管理、情報収集、広報活動、カウンセリングなどを任せることにしている。管理計画の立案に先立ち、従業員の通勤実態調査を実施するとともに、周辺の交通混雑、環境の状況、事業所敷地内の駐車場利用状況、公共交通の供給状況(バス停の位置、バスルート、運行間隔など)なども調査。

この従業員の通勤実態調査の調査項目が実に多い。居住地、性別、役職、勤務場所、年齢、身体障害の有無、勤務時間形態(フレックスか、定時かなど)、雇用形態(常勤か、アルバイトか)、通常の交通手段、臨時的交通手段、通勤距離、通勤時間、自転車通勤に転換するための条件、公共交通に転換するための条件、マイカー通勤の主な理由、勤務地における駐車場所、カーシェアリング希望の有無 ― ざっと、これだけある。

自分の自転車で営業すると手当

交通需要管理計画の立案に際し、最初にマイカー通勤の削減目標を定める必要があるが、平均的には15～20%の削減が目標になるという。そして、管理計画の実施にあたっては、問題点とか、解決策などに関する意見をまとめ、各種の会合などを通じて、従業員の合意形成を行う。

一方でコーディネーターは、事業所内の駐車場にかかる維持管理費、整備費用などを調べるとともに、駐車場の空間を他の用途に転用した場合の収益を試算、駐車台数の削減によって発生する節約額を経営者や従業員に示す。この節約額は管理計画実施の財源に充てることができるようで、マイカー通勤をやめた従業員への助成金(手当)やバス割引券の提供などに使われる。逆に、無料だった事業所内駐車場を有料にする動きもあるという。

1999年4月から、英国政府は以下の項目の企業支出を免税にした。通勤のための従業員送迎バス(17人乗り以上)、一般路線バス利用の通勤者への会社からの助成金、自転車通勤者の通勤通路における(企業による)安全施設整備、企業敷地内での駐輪場整備、個人所有の自転車を営業用に使った場合の会社からの手当、カーシェアリングの加入者が、緊急の理由で他の交通手段で帰宅しなければならなかった場合に会社から支払われた交通費。

これら、英国政府の政策は地方政府の裁量を認めながらも、望ましい方向に誘導するという地方交通計画(Local Transport Plans)に基づいて個別に実施されているが、現在、第2ラウンド(2006年度～10年度)に入っている。このLTPでは、実績が伴わない場合には、毎年の補助金の額を見直すという成果主義をとっているため、当初の地方政府の施策がそのまま継続されるとは限らない。

第2ラウンドでは、新たに中央政府が推奨するロードプライシングなどの新規の試みに着手する地方政府に対し、交通イノベーションファンド(Transport Innovation Fund)という補助金制度が新設された。= 次回は地方政府レベルの挑戦をノッティンガム市を例にみてみたい。

(富田安夫「英国新総合交通政策の意義と実施上の問題点」、『国際交通安全学会誌』Vol.25, No.3, 2000年3月、藤岡啓太郎ほか「英国の地方交通計画の動向」、『新都市』2005年6月号 = などを参照した)



交通コーディネーターは駐車場を駐輪場に変える

朝日新聞調査でも「歩行者に危険」

7月28日付の朝日新聞に本調査とよく似た同紙独自のアンケート調査結果が掲載されたので、両者を比較しながら分析してみる。本調査は「歩行者」「自転車」「ドライバー」それぞれの立場から回答(6,138人)を得ているのに対し、朝日調査(モニター2,686人)ではその区別をしていない。

両者ほぼ共通の設問、「歩行中(歩道上で)、自転車に危険を感じたことは?」に対し、本調査では「よくある」(42.4%)、「ときどきある」(53.1%)の計95.5%に達し、朝日調査でも「よくある」(28%)、「時々」(64%)の計92%で、いずれにしても、100人中90人以上の歩行者が自転車を危険視していることがわかる。

本調査で危険を感じた時は「突然の飛び出し」(62.2%)、「乱暴な追い越し」(57.6%)、「ベルを鳴らされた」(27.2%)という順だが、朝日調査では「脇をすり抜けられた」(76%)、「飛び出してこられた」(52%)、「後ろでベルを鳴らされた」(26%)と、これもほぼ同様の結果となった。

本調査は歩行者に「本来車両である自転車はどこを走るべきだと思うか」と聞き、「自転車道」(48.9%)、「車道」(29.9%)、「路側帯」(8.7%)、「歩道」(7.9%)という回答を得たが、朝日調査は「車道、歩道のどちらを走るべき?」という設問で、「車道」(34%)、「歩道」(21%)、「両方可」(31%)という回答を得ている。

また、朝日調査では「事故をなくす工夫は?」と質問し、「車道に専用レーン」(53%)、「歩道に専用レーン」(41%)という回答が多かったというが、本調査で歩行者に回答を求めた歩道上の自転車レーンに対する質問では、「実際には守られておらず、安全性は高まっていない」(27.6%)、「自転車レーンは車道につくるべきだ」(25%)などの回答が多かった。



この状況から
早く脱却したい

このほか、朝日調査では「危険または迷惑な運転(行為)は?」と質問、「携帯電話を使用」(50%)、「無灯火」(47%)、「並列運転」(40%)、「スピードの出し過ぎ」(39%)の順で多かったという。本調査では同様の質問をドライバーの立場で答えてもらっているが、「飛び出し」(96.7%)以外は朝日調査とほぼ同様の回答を得た。

< 報告 >

第2回自転車活用研究会 (7月19日、東京・港区生涯学習センター会議室)

19年度2回目の研究会を東京・新橋で開き、トヨタ自動車IT・ITS企画部担当部長の巨理章氏より、「ITS(高度交通情報システム)と街づくり」という演題でお話いただきました。

最初に1994年から現在までの日本におけるITSの歩みに関して説明。08年に大規模実証実験を行い、2010年に全国規模で実用化をめざすということです。ITSのめざすところは、ナビゲーション・システムの高度化、料金収受システム(ETC)の普及、安全運転への支援、交通管理の最適化、道路管理の効率化、公共交通支援、歩行者支援、緊急車両の運行支援(ドクターヘリを含む)など、多岐にわたります。

ITSによる安全対策は 自律対策 インフラ協調型 ナビ協調型に分類され、インフラ協調型では道路とクルマの間の通信、たとえば監視カメラ、センサー、信号、携帯電話などによって情報をやりとりすることで、安全運転を支援することになるそうです。また、道路にこれらのインフラがない場合、介入制御によって、減速や停止を支援できるようになるとのことでした。

一方、欧州での街づくりにおいては、「安全に安心して移動できる権利は市民生活の基本」という理念がどこでも貫かれている、と強調。市街地での30km/h制限がますます広がっていて、中でも、フランスでは交通量と速度によって車線を変えているそうです。日本にもかつてあった低速用車道の意義については、質疑応答の中でも、議論しました。

このほか、日本自動車工業会が今年5月、「効果的な交通安全対策の実現のために」という提言を行い、その中で、「歩道、自転車道の整備と利用者ルールの整備」を第一に掲げていることが紹介されました。(1)

< お知らせ > 8月の研究会はお休みします。

2代目「自転車名人」に鶴見辰吾さん選出

NPO法人・自転車活用推進研究会の理事会で、優れた自転車活用者である「自転車(使いこなし)名人」の2代目に俳優の鶴見辰吾さん=写真=を選出しました。鶴見さんは1964年12月29日生まれで、NHK大河ドラマ「義経」に出演したほか、TBS「花より男子2」にレギュラー出演、ミュージカル「ピーターパン」に出演するなど、多彩な芸能活動を展開しています。



一方で、佐渡ロングライド210、Mt富士クライム、ホノルル・センチュリーライドなどに参加、時には、夫婦で海外の競技会に出場することもあるそうです。自転車に乗り始めてから、体脂肪率や血糖値が下がったことをメディアを通じて語り、自転車の効用を広く訴えています。



8月23日に表彰式と自転車 DO!カフェ 参加者募集

2代目名人の表彰式と、鶴見さんを囲んで、自転車DO!カフェ「自転車の市民権を取り戻せ!」を、8月23日(木)18時30分から、東京・日比谷公園内のレストラン「グリーンサロン」で開きます。当日、会場で初代自転車名人の忌野清志郎さんと、「自転車DO!」のなぎら健吾会長からのお祝いと激励のビデオメッセージが流される予定です。参加費(ワンドリンク付)は一般3000円(自活研会員2000円)です。参加希望者は8月20日(月)までに事務局へメールまたはFaxでお申し込み下さい。



東京メトロ霞ヶ関駅B2出口 1分

(info@ecomile.jp、fax 03-6316-9170)
(定員100人に達した段階で締め切ります)



30年後に甦ったクルマ責任論

東京都内に住むぜん息患者らが、国、都、自動車メーカーなどを相手に損害賠償と汚染物質の排出差し止めを求めた東京大気汚染公害訴訟が、提訴から11年で8月8日、全面和解し決着した。この訴訟は、クルマ社会を人間の側から告発する、きわめて象徴的、かつ歴史的な意味合いを持つ。

原告、被告双方に和解を勧告した東京高裁の原田敏章裁判長は、自動車排ガスがもたらす大気汚染に関して、被告だけでなく、クルマを使うことで利益を受けた国民一般も含めて、「等しく社会的責任を受け止めるべきだ」と強調した。クルマの所有者、利用者および受益者の責任にまで踏み込むこの認識は、高く評価されてしかるべきだろう。

今から30年以上も前の1974年に、宇沢弘文氏は『自動車の社会的費用』(岩波新書、現在34刷)の中で、次のように記している。「自家用自動車を『マイカー』という言葉で呼んでいるが、この言葉ほど、自動車に対する日本社会の捉え方を象徴したものはない。他人にどのような迷惑を及ぼそうと自らの利益だけを追う、飽くことをしらない物質的欲望がそのままこの『マイカー』という言葉にあらわされている」。

同氏は続けて、「かつて、中学生らしい少年が自転車に乗っているところを、うしろから自動車がきて接触した現場に居合わせたことがあった。中学生は転びそうになっただけなので、大した事故ではないとおもってほっとしたが、そのとき、運転していた若者が自動車からおりてきて、新しい自動車に傷をつけてどうしてくれるか、といて中学生をなじっていた。わたしは、そのとき『マイカー』という言葉のもつ醜悪さを象徴的に感じたのであった」と記す。

30年間、事態は何んら変わらず・・・、と嘆くべきか、30年以上を経て、やっと、原田裁判長の発言にみられるような認識に達することができた、と安堵すべきなのか —。宇沢氏は最近、次のような発言をしている。「温暖化問題を解決するのは、個人のライフスタイルのあり方ではなく、やはり政府の政策にかかっている。特に日本の経済は自動車に完全に依存している。そこをどう変えていくかが重要だろう」(「日経エコロジー」07年7月号)。

<イラスト あらき>