

自転車レーンの設置で乗り入れ増加

金沢・バスレーン内社会実験 現地調査

3月19日から石川県金沢市内の国道159号線のバス・レーン内側に設けられた自転車レーン(自転車走行指導帯、7:30~9:00)で行われている社会実験を観察してきた。この実験は国交省金沢河川国道事務所などで構成する国道159号交通安全対策協議会が行っていて、当初予定の5月までを9月まで延長。日本初の試みとして結果が注目されている。

現地調査を行った9月9日(日)、10日(月)、金沢は雨だった。2日目の午後から晴れたが、傘なしではいられないほどの雨のために、高校生を中心とする通学風景は見る事ができなかった。通常は朝7時から夕方7時までの12時間に、実験前は616台、実験開始後は974台の自転車が通行しているとの調査結果があり、走りやすくなったためにこの区間への自転車乗り入れが約5割も増えた。その約4割が朝に集中している。実際に9月10日の朝8時からの30分間に、森山バス停でカウントしたところ、上り29台、下り26台の自転車が確認できた。単純計算で1時間半では165台となり、雨のために4割程度にとどまったと推定される。残念なのは、計55台のうち、11台が逆走、7台が歩道通行。さらに、雨のために圧倒的に目に付いたのは傘差し片手運転である。幸い、道が空いていて、危険な感じはない。

駐車車両はこの時間にはまったくなかった。バスレーンはよく守られているほうだと思うが、左折の際にはバスが渋滞の列に並ばざるを得ない事態が起こる。片側2車線道路の宿命だろう。

午後、雨のやむのを待って自転車で走ってみた。往復で1台ずつの駐車車両があったが、車の通行量が少なく、とても快適である。一部、山の上交差点から森山バス停にかけて、指導帯の位置に融雪のための水噴出口が埋設されており、歩道の敷石並みにガタガタと走りにくい。軽い前傾姿勢で自転車に乗っていると、電柱の標示板やバスレーンの注意看板はほとんど見えない。路面に描かれた自転車マークと「左側通行」の文字が思い出したように現れる。明確に誰にでもわかる矢印を描くべきだと痛感させられた。

この区間は細い脇道がいくつもあり、左右ぎりぎりまで建物が入り組んでいるためにクルマの鼻先を相当突き出さないと運転席からは安全確認がしにくい。歩道通行が多かった時には、脇から現れるクルマに危険を感じたに違いない。車道に指導帯レーンと自転車マークが描かれたことで、間違いなくドライバーへの注意喚起に効果を上げている。

時間とコストをかけない手法

車道側のバスレーンに自転車走行帯を設置するという日本初の試みが成功しつつあることは、道路のあり方を大きく変えるきっかけになる。高齢化対策や環境・健康などの観点から、安心して歩くことのできる歩道、CO₂を排出しない交通へのシフトが求められているが、道路を改修するには莫大な費用と時間がかかる。金沢市の試みは、最小限の工夫で実現可能であり、時間やコストをほとんどかけずに効果がすぐに現れた例として注目すべきである。また、道路空間設計と交通規制、利用者の意識改革という三つの要素が見事に協調して初めて効果を生むことも再確認できた。最近、道路整備と交通規制のハーモナイズが進みつつあるが、地域住民に「安心・安全」を提供するという自治体のポリシーが具現化したものとして、高く評価するとともに、恒常化はもちろん、他の区間への拡大、全国への波及が進むことを期待したい。(小林成基)

< 詳細はNPO自活研HPに掲載 >



特設レーンの設置で自転車利用者が増えた



民間組織が補助金で企業支援

英国のLTD(地方交通計画)第2ラウンド(2006~2010年度)では、地域的に重要な目標の一つとして、一般道路、歩道、自転車道などの効率的、かつ効果的なメンテナンスを挙げている。また、「健康的なコミュニティ」という観点から、中心市街地における市民生活の質的向上をめざすといった方向を提示。

「健康的なコミュニティ」とは、交通が健康に及ぼす影響を考慮に入れた街づくりのひとつの視点で、それに向けて、道路の安全確保、大気汚染の解消、交通弱者のアクセシビリティの向上、ウォーキング、サイクリングなど運動の奨励——などを提言している。具体的な施策として、「ウォーキング・ルート、サイクリング・ルートの質の向上」と並び、「職場の通勤計画(クルマから徒歩、自転車への転換)の徹底」が掲げられている。

英国中部にあり、ロビン・フッドが住んでいたと言われるシャーウッドの森があるノッティンガム市(都市圏人口65万人)は、早くから、カーシェアリングとともに、自転車通勤に積極的に取り組んでいることで知られている。同市は1994年から企業の交通需要管理に取り組み始め、96年にノッティンガム通勤計画者クラブ(Nottingham Commuter Planners Club)を組織。

このクラブは同市内の主要企業35社(従業員合計5万人、市内従業者数の約3分の1)で構成された組織。交通需要管理に関する情報交換が主目的で、市の担当者も参加している。当時、35社中22社が通勤交通実態調査を実施し、8社が専属の交通コーディネーターを置いていたという。

また、クラブのメンバーであるA社(従業員約7,000人)での調査によると、通勤交通の分担率は、クルマの運転者62%、クルマの同乗者5%、バス22%、自転車6%、その他5%だったが、同社はクルマの利用者を3年後に10%削減し、その後の5年間でさらに10%削減するという計画を立て、実施に移した。

在宅勤務、カーシェアリングも動員

最近の例をみると、同市内のイーストミッドラント電力では、1週間当たりのクルマ使用回数と同社全体で最大1400回削減されたという。その内訳は、在宅勤務で800回、フレックスタイムで260回、カーシェアリングで250回、パーク・アンド・ライド(P & R)と自転車通勤で60回という結果が出ている。

ノッティンガムには「ビッグホイール」(The Big Wheel)という民間のサポート組織がこれらの試みを支援していて、グリーン通勤計画(トラベルプラン)を策定する企業に、トランザクト(TransACT)という補助金(30以上の企業、団体に4年間で約7,800万円)を交付した。この結果、大企業で7~10%、中小企業で10~15%、マイカー通勤が減少したようだ。

(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5月、山崎治「英国ノッティンガムにおける中心市街地活性化と地方交通計画」、「レファレンス」2006年9月号、デービッド・カーター「都市における自動車交通適正化の試み」、2007年2月14日、「EST普及推進フォーラム」での講演=などを参照した。)

旧小学校を「自転車の駅」に / 現地を見学

埼玉県ときがわ町にある廃校となった小学校の活用策の一環として、「自転車の駅」という構想を地元関係者らから持ちかけられ、NPO自活研の理事5人が9月8日、現地を見学しました。ときがわ町は都幾川村と玉川村が合併して、昨年2月に誕生したばかりで、人口13,500人の農業と林業の町です。自然が豊かで、都幾川の河原にはキャンプ場もあり、環境は申し分なく、近くに奥武蔵グリーンラインという自転車走行コースがあります。

この日は「林業ルネッサンスを考える」というシンポジウムが開かれ、地元の人たちも多く集まって、交流会、懇親会などで「自転車の駅」構想について話し合いました。その中で、都会の人間が観光を兼ねて訪れるという



だけでなく、地元の人たちと交流して何かを生み出すことが重要という観点が強調されました。

サイクリストだけでなく、レンタサイクル、ペロタクシーなど、地元の、特に高齢者を視野に入れた事業を取り込むことも必要なようです。埼玉県もグリーンツーリズムの観点から関心を示しているようなので、これからさらに協議を重ねて、煮詰めていきたいと考えています。

鶴見・2代目「自転車名人」誕生 / 谷垣・自転車議連会長から表彰状

NPO法人自転車活用推進研究会は8月23日、東京・日比谷で第2代自転車名人に選出された俳優、鶴見辰吾さんの表彰式を実施しました。自転車活用推進議員連盟の谷垣禎一会長(元財務相)が表彰状を読み上げ、鶴見さんに手渡しました。

鶴見さんは「3年前から自転車に本格的に乗り始めたばかりですが、自転車名人に指名されて、とてもうれしい。自転車は体の健康だけでなく、精神の健康にも効果があると思っています。自転車をめぐるさまざまな問題も横たわっていますが、それらを解決して、日本を自転車先進国にするために微力をつくしたい」と、感想を述べました。

鶴見さんは数々の海外を含めた競技会に夫妻で参加、家族の絆として自転車を位置づけていること、および、メディアを通じて自転車が健康維持に効果があることを語りかけている点が「名人」として評価されました。表彰式会場では、初代名人の忌野清志郎さんと、自転車DO!のなぎら健吾会長のお祝いビデオメッセージも流されました。

表彰式のあと、鶴見さんを囲んで、自転車が抱える多様な問題を議論する自転車DO!カフェを開きました。この中で、国土交通省が推進、自活研も協力している「グッドチャリズム」(ルールを守って正しく自転車に乗る)キャンペーンの概要も紹介されました。



鶴見さん(右)と谷垣会長

自転車通勤を拡大する銭湯の活用



東京・港区内の8カ所の銭湯で、仕事帰りにジョギングをして銭湯で汗を流す「銭湯ランナー」を対象に9月から、新たなサービスが提供されるという(8月31日付読売新聞地域版)。営業時間内に番台でジョギングすることを告げたらうえ、430円(大人)の入浴料を払えば、脱衣所を着替えに使い、荷物を預けて、そのまま外へ走り出ることができるそうだ。

職場帰りなどにジョギングをする人にとって、着替え場所や荷物の置き場がないのが悩みのタネ。公衆トイレで着替えたり、コインロッカーに荷物を預けたりと、苦勞を重ねてきた。同区の浴場組合とスポーツふれあい文化健康財団が協定を結んで実現の運びになったが、自転車通勤者も、銭湯での“途中下車”が可能ではないか。

06年9月発行の『自転車に乗りたくなるまち 自転車先進都市への転換』(森記念財団)が、自転車通勤者を対象にした銭湯の活用を提案している。米国オレゴン州のポートランドでは市がアスレチッククラブなどと提携して、職場の近くで朝、出勤前にシャワーを浴び、着替えができる体制を整えて、自転車通勤者を支援しているが、その銭湯版もありうるという。

問題は概ね午後3時以降という銭湯の営業開始時間を、早朝に持ってこられるか、また、職場の近くであって、駐輪スペースがあるか、ということになるが、銭湯の活性化策の一環として、大いに研究してしかるべきだろう。もちろん、職場内にシャワーや着替え場所があればそれに越したことはないが、ジョギング愛好者とツーキニストは、ほぼ共通の課題を抱えているから、応用は十分考えられる。

ところで、9月1日付日経新聞によれば、1946(昭和21)年に施行された物価統制令で、現在まで唯一残っているのは、この銭湯の料金だそうだ。都道府県が決めているが、全国で最も高いのは、東京都と神奈川県の大入430円。最も安いのは、佐賀県の280円だが、同県にはほかでは廃止された髪洗料制度(50円)がまだ存続しているという。



19年度第3回自転車活用研究会のお知らせ

<日時> 9月27日(木)18:30~

<テーマ> 東京・世田谷区の自転車一方通行実験

世田谷区では10月に約2週間、車両である自転車の本来の走行方法・一方(左側)通行に関する社会実験を予定しています。その概要を紹介してもらいます。

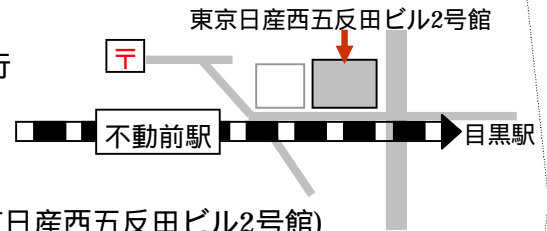
<講師> 世田谷区役所 一方通行社会実験担当者

<場所> 日本コンピューターダイナミクス 会議室 (東京日産西五反田ビル2号館)

東急目黒線(東京メトロ南北線・都営三田線乗り入れ) 不動前駅下車 徒歩1分

<参加費> 自活研会員無料、非会員1,000円(資料代) 終了後、懇親会を行います。(2,000円程度) どなたでも参加できますので、お誘い合わせのうえ、お申し込み下さい。

<申し込み> 会員・非会員、懇親会参加・不参加を明記のうえ、事務局(info@ecomile.jp)へ、9月25日(火)までにお申し込み下さい。



一般車両を規制 / 京都市、10月に10日間、トランジットモール実験

京都市は10月5日から14日までの10日間、中心市街地で計画しているトランジットモール社会実験の概要を発表した。これは、四条通、河原町通、御池通、烏丸通に囲まれた「歴史的都心地区」において、一般車両の通行を規制したうえ、歩行者がゆったりと買い物や散策を楽しめる空間を創出することが目的。

同市はこの事業を「歩いて楽しいまちなか戦略」と名づけ、期間中、次のような実験を予定している。通過交通の抑制(3日間、四条通と交差する細街路における一般自動車交通抑制)、ゆとりのある歩道の実現(3日間、四条通の歩道を約2倍に拡幅+路線バス・タクシーのみ通行可のトランジットモール) 歩行者と自転車の共存(6日間、臨時駐輪場の設置=既存駐車場の一時転用、放置自転車の撤去)など。この社会実験は、同地区の細街路を通るクルマの約半分が通過交通という判断のもとに、市民や観光客が安心して安全に歩行できる空間を早期に実現することをめざしている。

トピック

120年前の自転車市民権獲得運動 NPO自活研、発足1周年に寄せて

今から120年前に英国の自転車愛好家がツーリングクラブを結成して、自転車の走行に適した道路の確保と、自転車を交通手段として明確に位置づけることを求めて運動を起こしたそうです。自転車活用推進研究会のNPO法人化1周年を迎えて、岡並木氏(交通問題評論家)の研究から、先達の活動の一端を紹介します。

「1886年、イギリスのオーディナリー(当時流行の自転車)愛好家2万人が、ツーリングクラブを結成して、運動を始めた。目標は2つあった。ひとつは、『荒れた道路を直せ』。もうひとつは『自転車を、一人前の乗物として認めよ』である。1887年には、クラブ会長のアルペマールが『全国的に普及しつつある自転車にとって、唯一の障害は、年々イギリスの各地で道路が悪くなる一方だということである。現在の道路の修理と維持の仕方に対する革命を組織し、大きな成功を収めたい』と声明を発表した。

会員の運動とこの声明が功を奏したのか、翌1888年、イギリス国会は、自転車を一人前の交通手段として認知。道路の修復工事を始めた。ただし、一人前の交通手段として認めるための条件があった。それは自転車を走らせている間は、絶えずベルを鳴らし続けなければならないということだった(『自転車を利器として生かす道を忘れている日本』、『自転車の役割とマネジメント』<地域科学研究会、1998年3月>所収)。

道路が荒れてきたのは、駅馬車に代わって鉄道が台頭したため、道路整備が疎かにされた結果です。また、自転車のベルを鳴らし続けるのは、クルマが当初、通行人にクルマが来ることを知らせるために先に人が走らないと、路上を通行できなかったことを連想させます。

岡氏は日本にもこのような組織があったと言っています。「この年(1893年)、ツーリングクラブにあたる『日本輪友会』が、三菱の岩崎久弥らによって発足した。しかし欧米のツーリングクラブと決定的に違ったのは、単に貴族、金持ちのサロンに溜まって、道路改善などの社会運動を起こす力にはならなかったことだろう。もし、日本輪友会が強い運動を起こしていれば、現在の日本の道路の在り方は、自動車一辺倒とは違う方向を歩いていたかもしれない(同)。

自転車愛好家だけの組織ではないが、NPO自活研は、後世に何を残せるだろうか。

<イラスト あらき>