

車線の削減はタブーか

浅草通りと国道45号線、暗礁に

「車道と店との距離が広がると、荷物の積み降ろしがしづらくなる。クルマで買い物に来るお客様にも不便」「周辺道路の拡幅を要求しているのに、(車線の削減は)時代に逆行」——安全確保を目的に、車線を削減しようという国土交通省や東京都など道路管理者の方針に、一部商店街関係者などが強硬に反対して、あちこちで計画が暗礁に乗り上げている。

東京都と台東区は片側3車線(幅員22m)、歩道(同各5.5m)の浅草通り(都道)

を、車道幅員18m(片側2車線)にし、歩道を各7.5mへ拡幅、歩道には植栽で歩行者と分離した自転車通行帯を設ける計画を昨年、関係者に提示した。しかし、地元の上野・浅草通り神仏具専門店会は荷捌きに支障をきたすうえ、クルマで来店する客に不便をかけるという理由のほか、車線を削減すると渋滞が起き、自転車通行帯も駐輪場化してしまうという理屈で、都に「待った」をかけている。

一方、国交省三陸国道事務所は岩手県大船渡市

を走る国道45号線の1.6km間を、現在の4車線から2車線に削減、1.5mしかない歩道を3.5mに拡幅する計画を地元を示した。この計画はもともと、「人がすれ違うだけでも大変」「車道に自転車がはみ出して危険」という地元住民の苦情に端を発している。だが、大船渡商工会議所は「事故防止対策と2車線化は議論が別」「発想が理解できない」と、反対の姿勢を崩さない。



浅草通りは通称「仏壇通り」と呼ばれている。平日の午後でもクルマの通行量が少ない。(10月11日撮影)

公共財である道路の再配分を

戦後、日本の道路は一貫して、「拡幅・延長・高速」路線を突っ走ってきたが、それはすべて、「クルマの安全と快適」のためであって、歩行者や自転車の安全や快適のためではない。「クルマ社会」の危うさがあちこちで浮き彫りにされている現在、一部の人たちにとって、道路管理者が交通量の減少を前提にしても、「車線の削減」は依然、タブーであるらしい。

「道路が拡幅されれば、渋滞は減る」という神話が今なお生き続け、クルマが店の前に横づけできないと、客も来ないし、荷捌きも不可能という思考停止というか、「事前確定主義」がはびこっている。そして、いつまでたっても、公共の財産である道路を、私的に占有することに疑問を感じない、とがめない風潮が改まらない現状を、どのように考えればよいのか。

「クルマ社会」の枠組みを享受している人たちと、その変革に異議を唱える人たちは、クルマの社会的費用を負担すべきだし、我々はそのことをもっと大きな声で訴えていかねばならない。少なくとも、4車線ある国道の両端に1.5mしかない歩道を、「3.5mにして欲しい」と訴えることは、それ自体、過大な要求なのだろうか。

大船渡商工会議所の甘竹秀雄会頭は「歩行者の立場もわかるが、盛地区(車線削減計画地域)は産業道路として重要だ。経済界の意見を反映させて、もっと議論を尽くすべきだ」と、平然と言っている(7月13日付岩手日報)。議論を尽くすのは結構だが、歩行者の安全と経済効果をてんびんにかける発想を前提に、まともな議論ができるわけもない。

我々は今ここで踏みとどまって、逆走しつつある潮流に歯止めをかけねばならない。クルマにほぼ独占されている道路の再配分を強く求める運動の輪を、さらに広げよう。



1 マイル7セントの報奨金

米国カリフォルニア州の多くの都市では、1人乗りのマイカー通勤を減らすために、企業側にカーシェアリング、パーク&ライド、自転車利用、在宅勤務などに関する公式プログラムを定めるよう、指導している。そのうえ、適切なプログラムを有していないと、企業側に1日最大25,000ドルの罰金が課せられるという。

この結果、従業員に自転車を供与して、自転車通勤比率をそれ以前の1%から、7~8%にまで引き上げた企業が出るなど、成果があがっている。パルアルト市では、職員を対象に自転車マイレージ制を導入、自転車走行1マイル当たり7セントの報奨金を出す仕組みを採用。同市にあるゼロックス社も自転車通勤の社員に1日1ドルのボーナスを支給。また、パサディナ市では勤務時間中の自転車メンテナンスが認められているうえ、職員向けのレンタル自転車まで用意して、自転車通勤をなんとか増やそうと努めている。

オレゴン州のポートランド市は自転車マスタープランの制定(1996年)、自転車ネットワークの形成(2004年時点で約414km)など、先進的な自転車施策を展開していることで知られている。中でも、市郊外の自宅から中心部の職場に自転車通勤するサラリーマンらを総合的にサポートする体制を整えていて、北米で最も優れた自転車都市、と評価されている。この施策は「自転車を中心へ」(Bike Central)と称され、自転車通勤者に対し、駐輪場とシャワー、それに着替えを兼ねたアスレティッククラブの利用をセットで提供するという試みだ。

個々のビルやオフィスに着替えのスペースやシャワー、駐輪施設を直ちに整備することは困難という判断から、市内の多様なスペースを活用して自転車ロッカーを配置。これをネットワーク化して、自転車通勤者が最適なところを選択、駐輪したあと、着替えスペース、ロッカー、シャワーなどの施設がある最寄りのアスレティッククラブに立ち寄って、そこから徒歩で勤務先へ向かう——というトータルな仕組みを市が整えている。

この費用は月額35ドル。アスレティッククラブも一般客が少ない朝に自転車通勤者が利用すれば助かるうえ、通勤者も時間があれば、サウナやプールを利用することが可能になる。駐輪施設は市が通勤者に直接貸しているが、残りの部分は地主やクラブと市が提携して運営。

企業側のメリットを強調

米国では政府機関、NGOなどが多様な形で自転車利用の利点を訴えているが、その中から、自転車通勤のメリットを強調したものを拾ってみよう。連邦政府が唱えている効用は、フィットネスクラブなどを利用するためのコストを削減できる、という点。

また、Bicycle Source Comという民間自転車愛好団体のホームページには、次のように書かれている。「心理的な大きなメリットとして、職場に酸素いっぱいフレッシュな頭脳で到着し、仕事の開始に必要な適度の興奮を提供する。自転車通勤者は特に敏捷になっており、バス通勤者と比較しても、理想的な労働者の状態になっている」。

これは生産性に関する利点だが、金銭の節約にも触れている。「自転車通勤はもっとも安上がりな通勤手段である。自転車の購入は、公共交通機関を利用するより、かつクルマを利用するより、はるかに節約となる。また、自転車利用は、自動車保険、ガソリン、タイヤ、駐車場、乗車券、免許などの費用を節約できる。自動車会社に寄付するより、芸術作品、宇宙関連の書物やパソコンを購入したほうがはるかに個人にとって有益である」。

米国では、このように自転車通勤の効用は自転車利用者個人にとどまらず、企業側にも、健康保険の支払いが少なく済むとか、ラッシュの道路を使うマイカー通勤者、混雑した公共交通機関でやって来る従業員に比べ、直ちに仕事に着手できるといったメリットを訴



「朝から、お疲れさん」「フウッ」

えている。自転車通勤の普及・拡大には、企業側の認識を変えさせることも重要と考えているようだ。

(古倉宗治『自転車利用促進のためのソフト施策』<ぎょうせい、06年12月>、石田久雄ほか『自転車市民権宣言』<リサイクル文化社、05年2月>などを参照した)

「自転車活用自治体ネット」を構想中

NPO自活研は全国の自転車先進自治体を結集した「自転車活用推進全国自治体協議会(自転車活用自治体ネット)」(仮称)の結成を構想しています。この協議会の目的は、クルマ優先社会から脱却する新たな交通社会(街づくり)をめざす自治体の自転車政策の確立です。この目的に沿って、協議会は自転車に市民権を与えて、活用を推進する国民運動の核となり、自転車政策の一元化をめざします。

協議会の共通目標は次のように想定しています。

- 1) 歩行者・クルマ・自転車の通行空間分離による安全確保
- 2) 駐輪空間の確保(自治体負担の軽減、多様な駐輪施設での対応など)
- 3) 自転車利用者のルール遵守と交通教育の徹底
- 4) 自転車活用メリット(健康、環境、経済、観光など)の周知徹底
- 5) 自治体職員による自転車通勤の率先励行と地元企業への働きかけ

米国の各州、および英国の自治体には、自転車・歩行者統括官が配置されていて、自転車政策をソフト、ハードを含めて一元的に統括しています。これに反し、日本では国同様、自治体レベルでも自転車関連行政がタテ割りであるため、あちこちで混乱が起きています。協議会では、こうした実情を克服し、新たな自転車行政の方向を提示していきたいと考えています。

すでに、一部自治体関係者には素案をお示ししていますが、会員の方からもこの構想に関するご意見、提案をいただきたいと思っております。自治体が動けば、国も動きます。自活研は構想を固めるべく、各方面にアピールしていきます。

マイカー通勤自粛、今度は本物？



今秋から、マイカー通勤を自粛する運動が全国の自治体で急速に盛り上がってきた。来年から京都議定書の第1約束期間(2012年まで)に入ることを意識してか、やっと、数々の問題を抱えるマイカー通勤に歯止めをかけようという動きが各地で広がりつつある。

鹿児島県は市や商工会議所などと共に、10月15日から12月17日まで、マイカー通勤者に対し、バスや市電などの利用を促す「エコ通勤実験」を実施するという。鹿児島市中心部にある50事業所、1,000人の参加をめざし、特典つきのエコICカードで公共交通を利用すると、ポイントがたまり、協賛店で清涼飲料水などと交換できるという仕組みを採用。期間中、CO₂削減効果が大きかった事業所を表彰するそうだ。

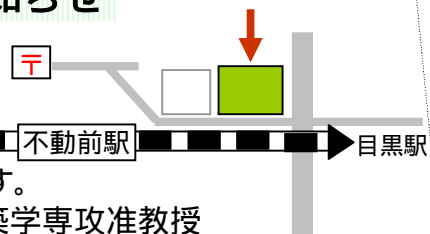
埼玉県坂戸市では、市職員のマイカー通勤を抑制するため、独自のガイドラインを設定。できるだけ、クルマに乗らず、自転車、徒歩、公共交通にシフトするよう呼びかけ、特に通勤手当の支給対象外である2km以内の職員に、強くクルマの使用を自粛するよう求めている。毎週水曜日は全職員対象に「ノーカーデー」とし、毎年4 - 5月、9 - 10月の重点期間中、CO₂削減効果を部署ごとにまとめるという。

このほか、金沢市では、11月を「公共交通利用促進月間」とし、「公共交通利用促進市民会議」を立ち上げた。同市は今年3月、CO₂削減、高齢社会への対応、中心市街地の活性化などの観点から、公共交通主体の「新交通戦略」を策定。「行政と利用者が一体にならなければ、マイカーからの転換は困難」という認識のもと、企業、市民団体とともに啓発活動に取り組む。

従来から、「ノーカーデー」の設定はあったものの、ごく一部に限られ、いつの間にか元に戻ってしまうケースが見受けられたが、温暖化への危機感が強まり、今回はどうやら、定着のきざしが見え出した。「(年一回)東京のJR山手線の内側で原則、朝から晩まで自家用車や商業車の運転を禁止する」という提言(中谷巖・三菱UFJリサーチ&コンサルティング理事長、10月8日付日経新聞)も出てきた折、各自治体の努力に期待したい。

19年度第4回自転車活用研究会のお知らせ

- <日時> 10月30日(火)18:30~
- <テーマ> パリのレンタサイクル(ヴェリブ)が拓く脱クルマ社会
今年7月に始まったパリの大規模なレンタサイクルの意義と
フランスの自転車政策、併せて、試乗した感想を伺いたいと思います。
- <講師> 鳥海基樹氏(首都大学東京大学院都市環境科学研究科建築学専攻准教授
フランス国立社会科学高等研究院 EHESS 博士 都市学)
- <場所> 日本コンピュータ・ダイナミクス会議室(東京日産西五反田ビル2号館) TEL 03-5437-1031
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、懇親会の予定(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、
10月28日(日)までにお申し込み下さい。定員50人で締め切ります。



自活研、「サイクルモード」(11月16~18日)にブース

NPO自転車活用推進研究会は11月16日(金)から18日(日)まで、千葉・幕張メッセで開かれる「サイクルモード・インターナショナル2007」の会場内にブースを設置します。サイクルモードは今年5回目で、東京と大阪(11月24~25日)の両会場それぞれ、350のブランドが1400台の自転車を展示、試乗もできるというイベントです。

自活研のブースはきわめて狭く、目立ちませんが、PRを兼ねて来場者と交流したいと考えています。幕張メッセに来場された会員の方、ぜひ、お立ち寄り下さい。

大阪会場には設置しませんので、お間違いのないように!

サイクルモード(幕張メッセ)の招待券プレゼント

自活研会員の方、先着5名に招待券2枚をプレゼントします。

希望者はinfo@ecomil.jpへお申し込み下さい。

なお、16日(金)は「女性入場無料Day!」です。



2006年のサイクルモード

<報告> 第3回自転車活用研究会

(9月27日、東京・品川区の日本コンピュータ・ダイナミクス会議室)

今回は東京・世田谷区が実施する自転車走行環境(一方通行)社会実験の概要を青山雅夫・土木計画課長と桐生邦寛・担当係長から伺い、質疑応答を行いました。参加者約50人。

同区の実験はまず10月14日から11月9日まで、都市計画道路補助154号線(幅員15m)の約650mの区間で、歩道を白線で歩行者・自転車の区分を行ったうえ、自転車を一方通行にします。もちろん、車道は左側(一方)通行。

次に11月4日から同30日まで、同209号線(同16m)の約600mの区間で。同様の実験を行います。さらに12月9日から同21日まで、同じ区間で車道上に自転車走行レーンを設けて調査します。

いずれも、自転車の左側(一方)通行を試行するわけで、特に自転車通行可の歩道上は一般に自転車は双方向通行になっていて(道交法では禁止していない)、これが原因で事故が発生することも多いので、どのような実験結果が出るか注目されます。

同区ではこの実験期間中、自転車利用に関するルールの周知、交通量調査、住民アンケート調査などを実施したうえ、これらを盛り込んだ報告書を来年3月までにまとめることにしています。

自活研では実験の様子を逐次、レポートしていきます。

(1)