

盛岡市・自転車利用促進条例成立

市長に通行空間確保の責務

岩手県盛岡市の「自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車の放置防止に関する条例案」が昨年12月21日、同市議会で可決、成立し、同25日公布された。自治体の条例に自転車の利用促進が盛り込まれるのは、きわめて珍しく、今後の運用が注目される。施行は4月1日。

同条例の主な内容は、市長は道路整備や既存道路の空間の再配分により、自転車の通行空間の確保に努める。利用者は歩行者などの安全に配慮して、自転車を利用する。鉄道事業者およびバス事業者は、市長が駐輪場を設置する際、用地の提供など市長が実施する施策への協力に努める——など。

盛岡市の自転車条例は、自転車の利用促進に、一般的な放置防止条例、東京・板橋区、京都府などの安全条例をミックスした形になっている。しかし、自転車の通行空間の確保はじめ、利用者に自転車保険への加入を促したり、鉄道・バス事業者に駐輪場用地の提供を求めるなど、従来の各自治体の自転車条例とは異なる新機軸を打ち出している。さらに、事業主、自転車小売業者、学校の設置者などの責務を定めている点も特徴。



マイカーの抑制が目的
(JR盛岡駅前、市のHPより)

施策の展開は総合交通計画で

盛岡市の通勤目的代表交通手段別トリップ数を見ると、1989年に45.1%だったクルマが、2006年には63.5%にまで増加、約1.5倍に。これに対し、自転車は17.1% 14.5%、徒歩は13.4% 7.7%へと減少している(平成18年度交通実態調査)。

この結果、朝夕を中心にクルマの渋滞が発生、市内のCO₂排出量が増加、光化学オキシダント濃度も上がっているという。このため、クルマの抑制という観点から、自転車の利用促進に取り組むことを決め、この条例を柱にして、昨年3月に定めた総合交通計画に基づいた施策を推進する意向だ。

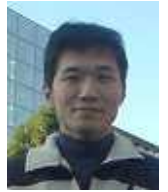
盛岡市は時事通信社が全国の都市を対象に実施した「くらしと環境に関する世論調査」で、2004、2005年の2年連続、「住みやすさ指数」第1位にランクされた。新たな自転車条例の施行および運用で、住みやすさの一段の向上を期待したい。

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。
- (2)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。
- (3)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。
- (4)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。
- (5)サイクルトレインの実施 自転車を電車内に持ち込み、目的地付近の駅から自転車による移動を容易にするため、サイクルトレインの本格的実施に向け、社会実験などを行う。
- (6)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。

神奈川県、自活研会員・石原さんの提案採用/自転車道ネットワーク計画が県事業に
 自活研会員の石原従道さん(横浜市)の「かながわ自転車道ネットワーク計画」が12月25日、神奈川県「県民からの政策提案制度」19年度採択事業に決まり、20年度から2年間、同県の事業として実施に移されることになりました。

石原さんの提案は、自転車利用の利便性を高め、活用を促進するため、県内の既存のサイクリング道路と、道路幅員に余裕のある道や、クルマの交通量が少ない道などサイクリングに適した道路をネットワーク化した「自転車道ネットワーク計画」を作成する、サイクリングに適した道路については、カラー舗装などにより、自転車走行部分を明示するなどの整備を行う——という内容。



石原従道さん

19年度の県民政策提案には147件(個人63件、団体84件)の応募があり、石原さんの提案は1次、2次審査を通過、最終的に松沢知事らに対するプレゼンテーションの結果、同知事が採択事業として、決定しました。

同県はこれを受けて、20年度に県内道路の定量的な現状把握を行うとともに、自転車走行空間を確保するための課題を整理。翌21年度にこの結果を踏まえて、ネットワークの具体的な検討を行うことにしています。

トピック

東京・杉並区内で自転車専用通行帯実験

東京都と杉並区は1月28日から10日間、JR阿佐谷駅北側の都道425号線(通称・中杉通り)の約350m区間で、車道の一部を仮設ガードレールで区切って自転車専用通行帯にする実験を行う。

この道路は歩道(幅員2.5m)と片側2車線から成り、その間にケヤキ並木が続いている。自転車専用通行帯は、路上コインパーキングがある歩道側の車線を2m幅で区切って設ける。歩道を通行する自転車を専用通行帯に誘導する試みだが、片側にしか設けられないため、自転車は双方向通行になる。

都では「実験のデータをくわしく分析、自転車の安全対策に生かしたい」と言っているが、歩行者と自転車の分離に向けて、試行錯誤を重ねながら、今後も積極的に取り組むことを期待したい。

世田谷区の一方通行実験終了、3月まで標識残る

一方、東京・世田谷区内で昨年10月から始まった自転車の一方通行実験は、12月末でひとまず終了した。実験期間中は事故もなく、歩道上の一方通行と路上違法駐車を除き、区民の理解も概ね得られたと、同区では話している。

車道、歩道上につけた一方通行示す標識=写真=はとりあえず3月末までは残されるというが、特に歩道上の自転車一方通行標識に関しては、警察が難色を示しているようで、4月以降の継続についてはまだ決まっていないという。区では実験と同時に実施した住民へのアンケート調査、交通量調査を合わせて報告書を作成、今後の方針を決めることにしている。



自活研のメルマガは

「朝日」より半年早い!

朝日新聞が1月9日付の朝刊で、「自転車道建設 国が本腰 全国100カ所 駅前中心に」という4段又きの記事を掲載しました。この件については、約半年前のメルマガ「自転車DO!」No.26(07年7月15日配信)に掲載しておりますので、参照してください。

発行 2007.7.15 自転車
 166-0011 東京都杉並区
 NPO自転車道研 Tel: 03
 http://jitensha.com Fax: 03

自転車DO! No.26

全国100カ所で自転車分離走行空間モデル事業
 国交省・警察庁、懇談会レポート受け

国土交通省、警察庁合同の「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」(座長 東工大大学院教授)が7月5日、レポートをまとめた。報告は自転車に配慮した道路空間の



片側4車線中1車線を削って両側に設けた



バスレーンは
 自転車道の外側に



供用直前の自転車道(1月14日撮影)

<東京・江東区の国道14号線(京葉道路)JR亀戸駅前>

フローニンゲンで1977年9月19日の朝起きたことは、確かに、「突発的」といえるかもしれない。しかし、この、市を4分割する交通循環計画は2年前の75年春に概要が示され、翌76年9月には、段階的に詳細が説明されている。

第一の段階では、公開の委員会で報告され、次いで、市民集会の場、そして、客足が遠のくことを心配する小売業者にも詳しく説明された。一方、警察はこの計画に対し、交通に支障をきたすのではないかと懸念を表明するとともに、商品の搬入が困難になると指摘。従って、市民はこの計画を受け入れないだろうとみていた。

商工業者の代表で構成されたグループは、計画の実施によって予測される事態を検討し、対応策を練ったが、市当局は計画を説明するチラシを30万枚も作り、主に商店を通して配布した。ただ、この段階では、誰もこの計画が実施に移されるとは思っていなかったらしい。

この交通循環計画が浮上したのは、1973年に出たオランダ政府運輸・公共事業大臣の通達がかっかけ、と言われている。オランダ政府は自治体に交通対策の補助金を支給するにあたり、次のような条件をつけていた。交通混雑の緩和 交通安全の推進 自転車および原付自転車によるスムーズで、安全な交通 公共輸送が妨げられることなく、スムーズに運行できること 住宅地区、ビジネス街で交通公害を減少させる——の5項目。

この条件とフローニンゲン市当局が構想している計画の目的が合致するというので、運輸・公共事業大臣が計画実施のための組織的、かつ財政上の援助を行う、と通達したという。いわば、国のお墨付きだったのである。

この計画の実施に要した経費は1400万ギルダー(1979年当時のレートで700万ドル)。このうちの約70%は国が支出したが、内訳は目抜き通りのバス停留所の移動・変更、歩行者専用区画のレイアウト、標識や交通信号など交通系統再編成、評価研究などの項目が含まれる。

「住民投票はオランダの民主主義に反する」

小売業者を中心とした経済団体は1977年9月15日の計画案議会提出当日、市長に対し約400人分の反対署名を提出したが、議会は9月17日に21対15で可決したのである。この結果について、オランダ政府は手続きに問題があると指摘、審議をやり直すよう要求した。

これに対して、市当局と議会多数派は「選挙民は交通循環計画として示された政策を、すでに市議会議員選挙の際、選択していたはずである」と突っ張ねる。同時に、わき起こってきた「住民投票にかける」という声に対しても、「それは、オランダ民主主義の伝統に著しく反する。住民投票で単純にイエス、ノーを問うことは、反対意見を裏口から通そうという試みに過ぎない」と押し返した。

種々、曲折を経たが、交通循環計画によって、フローニンゲンの交通環境は一変する。4車線あった目抜き通りをバス専用とし、残りの空間は歩道、自転車レーン、植栽になった。従来、中央駅までしか行けなかったバスが、都心部のショッピングセンターにまで入れるようになる。同時に、自転車専用道、自転車レーン、自転車専用信号、700カ所の駐輪スタンドなども整備された。

(つづく)

(内閣官房交通安全対策室「都市と環境<1979年OECD環境委セミナー>」1980年、山中英生ほか『まちづくりのための交通戦略』学芸出版社、2000年5月、FIETS BERAAD PUBLICATION N07=写真も=などを参照した)



中央駅前の駐輪場

30年前、一世を風靡したバイコロジー運動

「『バイコロジー運動』という第三の“革命思想”が日本にひろがってきた。自転車でころぼうという意味ではない。自転車で世直しをとこの運動、ただいま市民権を獲得しようと猛然スパートした」(『週刊読売』1972年9月23日号)。

30年以上前の1970年代初頭、突如、「バイコロジー運動」が米国を席卷、日本にも波及してきた。71年に米ロサンゼルス郊外にあるサンタバーバラに住むケネス・コルスペンとマイケル・ハイゼンの2人が「Bikeology(BicycleとEcologyの合成語)友の会」を結成して、同年5月5日、全米45都市で「バイコロジー・デー」を開催したのが発端。バイコロジーは「サイクリングを通して見

た人間環境学」と定義されているが、これが自動車公害に悩まされていた米国人の共感を呼んだ。

翌72年6月にスウェーデンのストックホルムで国連人間環境会議が開かれ、会期中の各国代表の交通機関として、2,000台の自転車が用意され、使われた。その同じ年の8月25日、日本で「バイコロジーをすすめる会」が発足、運動がスタートする。

同会には清水馨八郎・千葉大教授、山岡荘八・自転車道路協会会長、イラストレーターの真鍋博氏などが参加、オピニオンリーダーとして積極的な発言を続けた。真鍋氏は当時、「自転車の自は、自由の自、自分自身の自」と語っているが、これは、バイコロジー運動の原点が人間性の回復にあったことを物語る。

当時、日本では「光化学スモッグ」が夏の空を覆い、72年秋からの石油ショックが国民の不安をかき立てる中、バイコロジー運動は裾野を広げていく。中でも、週刊誌は毎週どこかで、自転車の人気が高まっているという特集を組むほど、マスコミの報道も過熱。メーカー団体の自転車産業振興協会も「公害よサヨナラ “自転車文明” の夜明け」といった記事広告を頻繁に出稿した。

こうした一種のブームを背景に、国内の完成車の生産量も急速に増加、1971(昭和46)年は495万台だったが、72年に708万台、73年には941万台と、わずか2年間で倍近くに。ちなみに、2005(平成17)年は193万台。

しかし、当初から「これ(バイコロジー)の歴史的必然性と、わが日本のくるま社会のなかで、再び自転車が新しい意味づけをもって登場し、脚光を浴び始めている。だが、立ちふさがる二つの壁！」と指摘されていたように、自転車の走行空間と駐輪場の確保という「二つの壁」は、30年後も依然、突破されていない。(鳥久代「ブーム商品・自転車の研究」「中央公論経営問題」1972年秋季号、自転車産業振興協会『自転車の一世紀』、『自転車統計要覧第40版』、「ディスカバー・バイスクール “どうにも止まらない” ブーム」「月刊時事」1973年1月号 などを参照した)

いちばた ガンバレ 一畑電車



自転車をそのまま乗せられる鉄道のひとつとして知られている一畑電鉄(06年4月、一畑電気鉄道から分社化)。島根県の松江しんじ湖温泉 - 出雲大社前(電鉄出雲市)間を走るこのローカル線に関する気合いの入った特集を、民鉄協発行の季刊誌「みんてつ」07年秋号が組んでいる。

この鉄道の創業は明治45年だが、「100年近い歴史の中で40年以上、赤字続き」という。保有車両はわずか22両で、昭和40年代に京王電鉄や南海電鉄が使用していた電車を今でも使っている。昭和47年には累積赤字が5億円に達し、一度は鉄道事業からの撤退を表明した。

しかし、一畑電車は現在も走り続けている。03年に11月に「一畑電車及び沿線公共交通のあり方に関する検討委員会」は、「社会基盤として存続させるべし」との提言をまとめ、存廃論議にピリオドを打つ。電車は「地域に必要な社会基盤である」という認識が、これまでの発想を変えさせたのである。

この検討委の委員長だった中川大・京大大学院教授は言う。「一畑電車の提言で示したのは、赤字補填ではなく、地域にもたらされる便益に対する対価としての負担であるということの明確化である」と。会見で「提言を実行したら、一畑電車は黒字化されるのか」と問われ、中川教授は「それは重要なことではないので、わかりません」と答えている。

「正便益不採算」。社会にとっての便益はプラスながら、鉄道事業者の採算はとれない。同教授は、こうした構造にあるものが少なからず存在することを意識したうえ、鉄道の価値を社会的に評価するということを発想の原点にすれば、地方鉄道にも多くの新しい方向が見えてくる、と強調する。

各地で、赤字を理由にした公共交通の存廃論議が起きている。しかし、その多くは赤字の補填を念頭に置いていて、鉄道が地域にもたらす、環境問題を含めた便益という角度からは論じられていない。その点、国、県、市のバックアップのもと、新たな方向をめざす一畑電車のこれからは注目される。

沿線を菜の花畑で埋め尽くそうというNPOが動き出し、地元出身の映画監督、錦織良成氏が「BATADEN～一畑電車物語(仮)」に挑むという。ちなみに、10年以上前から続く自転車の持ち込み料は300円で、5枚つづりの回数券は1000円。多くの人に乗れば、これらも無料になるだろう。ガンバレ、一畑電車。



宍道湖畔を走る

「自転車活用への道」はお休みします。