

加賀市、市道3路線に自転車レーン

3年間で利用者2,000人増めず

石川県加賀市は4月23日、市道3路線における自転車レーンの供用を開始した。同市は温暖化防止策の一環として、07年度から09年度にかけて、「自転車に乗ろう！プロジェクト」を展開中で、中学生以上の市民約66,000人のうち、8,000人の自転車利用者(06年度)を3年間で10,000人(約15%)に引き上げることを目標にしている。この計画で年間460トンのCO2の削減を目指す。



自転車レーンの設置は、自転車利用者が安全に車道の左側を通行できることを目的にしたもので、車道部分に矢印を路面表示することで石川県警、所轄警察署と合意をとりつけた。整備条件は 両側に歩道があること 自転車レーンとして1.25m以上確保できること 走行部分に段差などがなく、安全に走行できること — の3点。

この条件を満たした市道3号線(延長740m)、同324号線(同980m)、同80号線(同930m)に1.25~1.5mのレーンを確保、整備した。この事業は現在、全国98カ所で進行中の国交省、警察庁合同のモデル事業には含まれていない。3路線で計2.65kmを独自に整備したことは特筆される。

同市の市道は上記の3条件を満たさないところが多いため、自転車道ネットワークの形成に向けて国道、県道におけるレーンの整備を働きかけていきたいと、北野長俊・建設部整備課課長は言っている。

「自転車に乗ろう！プロジェクト」展開

加賀市の「自転車に乗ろう！プロジェクト」にはこの自転車利用環境整備事業に加え、「自転車かわら版」の発行、自転車シンポジウムの開催、エコサイクル・コンテストの実施など、多様な事業が組み込まれている。

このうち、「自転車かわら版」は自転車利用の際の疑問や不安を解消するための情報を盛り込むほか、自転車利用者同士の情報交換の媒体としても活用される。また、エコサイクル・コンテストは市民参加型のエコポイント制で、CO2の削減量、カロリー消費量などに応じてポイントを付与。このほか、子どもから高齢者まで幅広く参加できる自転車ロードレースの開催、自転車利用者が雨天時に気軽に路線バスを利用できる方策の構築などを計画している。

加賀市は01年に「自転車利用環境整備計画」を策定し、早くから自転車の活用推進を行政として取り組んできた。このため、市職員が率先して自転車通勤を行う一方、参加者を増やす目的で職員組合の互助会が自転車通勤手当に相当するものを支出している。

自活研では07年2月に開いた自転車活用研究会に担当の高辻貴嘉主査(当時)をお招きして、自転車利用促進に取り組む加賀市の実情を報告してもらったが、自転車利用促進条例の岩手県盛岡市、自転車エコポイントの山口県宇部市、そして加賀市と、地方都市で活発な動きが目立ってきた。



警察は道路上に矢印をつけることに抵抗することが多いが、加賀市はこれを突破した



(写真提供 北野課長)

「歩道通行要件緩和」の改正道交法 自転車議連総会で議論、100人傍聴

国会内超党派の自転車活用推進議員連盟(谷垣禎一会長)は4月24日、総会を開き、6月施行の改正道路交通法などに関して、警察庁交通局、国土交通省道路局、経済産業省製造産業局、文部科学省スポーツ・青少年局から説明を受け、質疑を行った。この日、衆議院議員会館会議室には、自活研の会員を中心に約100人が傍聴、熱心に聞き入った。=写真



国交省は今年1月に警察庁と合同で指定した全国98カ所の自転車分離通行環境整備モデル地区の場所とイメージを示し、約2年で対策を完了すると説明。パリでは約10年間かけて400kmの自転車道を整備したことを強調、時間をかけて整備する姿勢を示した。

警察庁は自転車の歩道通行可のケースに、「道路工事や連続した駐車車両等のために車道の左側の通行が困難な場所を通行する場合や、著しく自動車等の交通量が多く車道の幅員が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車等との接触の危険がある場合」を改正道交法に例外として付け加えたことについて、「あくまで緊急避難措置」と答えるにとどまった。また、昨年2月7日の自転車議連総会で警察庁は、自転車の歩道通行要件の見直しは、(1)13歳未満の児童・幼児が運転する場合、(2)車道の道路工事などやむを得ない場合 — に限定すると説明したことについては、「その発言は聞いていない」とかわした。

このほか、文科省は小学校における交通安全教育を、特別活動(実技指導)の中で年2.5回(全国平均)開いていると説明。経産省は幼児2人乗用(3人乗り)自転車の開発にあたり、メーカーに開発費用の3分の2を補助する制度を設けることを明らかにした。現在禁止されている3人乗りに関しては、警察庁が「安全な自転車の開発を前提に容認する」という方針であることがマスコミで伝えられている。しかし、現実には「3人乗りの容認」だけがひとり歩きし、むしろ、以前より増えているため、「この容認は警察庁のどの段階の判断なのか」と自活研はただしたが、明確な回答は得られなかった。

「専用レーンが延びれば、利用者は増える」 ウィーン工科大・クノフラッハー氏講演

ウィーン工科大学交通計画・交通工学研究所のハーマン・クノフラッハー所長が4月24日、東京都内で、「温暖化とエネルギー危機の時代、都市計画と交通政策を考える」と題して講演した。その中で、同氏はウィーンにまだ自転車専用レーンがなかった1975年に、専用レーンのネットワークを盛り込んだマスタープランを市に提案、現在全長1,200kmに至るまでの経緯を語った。

1975年の提案時には、周囲から笑われたり、敵視されたりもしたが、8年後に知人が市長に就任、この時から、マスタープランが評価されるようになったという。その後、レーンは1998年に620km、2006年には850kmに達し、これに伴い、自転車の利用者も30%近くを占めるようになる。「専用レーンが延伸されれば、それだけ、利用率が上昇することが証明された」と同氏は言う。



自転車レーン提案のきっかけは、「自転車はなぜ、クルマをよけなければならないのか」という疑問。レーンが延伸されたことで増えた自転車利用者は、「今や、政治的発言力を持ってきた」と、効果を強調する。

ウィーンのレンタサイクル
(Vienna WebserviceのHPより)

歩道通行の日本の自転車事情を皮肉りながら、「自転車に乗ったことがない人には、自転車に関するプランニングは不可能」とバツサリ。屋根のない駐輪場にも、「まさに、自転車への態度のあらわれ」。来日した際は東京・築地と東大(本郷)の間を自転車で行き来しているだけあって、日本の事情もつぶさに知っている。

自転車法の改正を要請 全自連が大会決議

全国自転車問題自治体連絡協議会(全自連、会長・志村豊志郎・東京都練馬区長)は5月8日、千葉市の幕張メッセで08年度総会と自転車問題解決促進大会を開いた。

大会では 国と都道府県は自転車問題を総合的に所管、調整する組織を明確にし、都市における自転車交通政策を促進すること、 鉄道事業者に対し鉄道駅に駐輪場付置義務を課すため、自転車法を改正すること — などの決議を行った。

ロンドン市は10月から、現行1日8ポンド(約1600円)の混雑税(congestion charge)を、四輪駆動車やスポーツカーなどCO2排出量の多いクルマに対し、同25ポンド(約5,300円)に引き上げる方針を打ち出しているが(メルマガ34号参照)、4月3日の共同電によると、ドイツのメーカー、ポルシェが「この計画は過大で、不公平」として、高等法院に審査を申し立てたという。

ポルシェ側はさらに、「市長による権力の違法な行使」と批判しているが、ロードプライシングを推進するケン・リビングストン市長は5月の市長選で3選をめざしていたため、共同電は「これにかみついた格好」と報じている。同市長は07年2月、ロンドン市からのCO2排出量を2025年までに1990年比で60%削減するという大胆な独自の行動計画(明日を守るために今日行動を)を発表して、世界中を驚かせた。

英国政府のCO2削減計画は2050年までに90年比で60%削減というスケジュールだから、ロンドンではこれを25年前倒しで達成しようというものだ。この路線上に混雑税の3倍強の大幅な引き上げが組み込まれていることは言うまでもないが、市当局はメーカーなどの批判に対し、「ロンドンの真ん中でスポーツカーを乗り回す必要はまったくない」と突っ張ねている。(リビングストン市長はその後、5月1日投票の市長選で保守党候補に敗れ、落選した)

— ニューヨークでも検討始まる —

このように、ロードプライシングというと、03年に導入したロンドンばかりが目立っているが、最近、各地でさまざまな動きがみられるようになった。スウェーデンのストックホルムでは、06年における約7カ月間の社会実験を踏まえて、07年8月から本格実施に移されている。また、1990年2月から導入しているノルウェーのオスロでは、08年1月から通行料を2倍に引き上げた。

一方、2030年までの人口増加が110万人(13.9%)と見込まれているニューヨークでは、慢性的な道路渋滞が一段と深刻になることが予想されるため、温暖化対策に熱心なマイケル・ブルームバーグ市長が自ら渋滞料金制度の導入を提案し、議論が始まっているという。マンハッタン86丁目以南の中心部を対象エリアに設定、エリア外からのクルマの乗り入れやエリア内の移動に課金するという方式が想定されている。

このほか、1975年という早い時期に導入したシンガポール、ノルウェーのベンゲル(導入1986年)、トロンハイム(同1991年)などが知られているが、返還前の一時期、香港でも実施されたことがある。

ロードプライシングのそもそもの発想は、課金することでクルマの交通量を削減し、渋滞を緩和しようというものであった。しかし、その後、課金収入を公共交通機関の財政補助に回す一方、大気汚染の防止やCO2の削減など環境対策の側面が強調されるようになり、特に、最近は環境面からの導入要請が強まっている。デンマークのコペンハーゲンが導入を検討しているのも、こうした流れのひとつといえる。

ロードプライシング(混雑税)の歴史、仕組み、効果、導入までの議論など、多様な角度から何回かに分けて検証する。
(つづく)



どうして、税金まで払ってクルマに乗るのかな？

(山中英生ほか、『まちづくりのための交通戦略』学芸出版社、00年5月、浅川絢「ロンドン気候変動行動計画」、「海外電力」07年7月号、市川嘉一「サステナブル都市と公共交通システムの革新」、「都市問題研究」Vol.59 No.2 07年)、英直彦ほか「ストックホルムとオスロのロードプライシング」、「交通工学」Vol.43 No.2 08年、久保田修司「ニューヨークの渋滞問題」、「JREA」Vol.51 No.2 08年 = などを参照した)

国交省内に「歩行者・自転車係」誕生

国土交通省道路局内に初めて、「歩行者・自転車係」という部署が設置された。米国では1991年に成立したISTEA(総合陸上交通効率化)法に基づき、歩行者・自転車行政を一元化する目的で、各州に自転車・歩行者統括官(bicycle and pedestrian coordinator)を配置することが決められ、自転車行政が大きく転換したが、日本でもようやく、「歩行者・自転車」という名称の政府役職が誕生した。

「歩行者・自転車係」は国交省道路局地方道・環境課道路交通安全対策室に置かれ、初代の係長は今田勝昭氏。「自転車」という名称がつく部署は自治体でもまだ少ないが、自転車行政一元化への足がかりとして、国交省「歩行者・自転車係」への期待は大きい。

5月30日、横浜でカーフリーデー・アジア会議

カーフリーデー・ジャパン(望月真一代表)は5月30日、横浜開港記念会館で「カーフリーデー・アジア会議」を開く。同会議には、中国・北京市、韓国・ソウル市、モンゴル・ウランバートル市、台北市の関係者らが出席、各地での取り組みを報告する。アジアでのカーフリーデー熱を伝えることで、日本の展開に弾みをつける考え。

当日は10時から17時までの日程で、モビリティウィーク欧州担当、Olivir Lagade氏と原田昇・東大大学院教授が基調講演、望月代表がガイダンスを行う。アジア各国・地域の報告のあと、パネルディスカッションが行われる予定。

参加希望者(無料、資料代1,500円)は、氏名、所属、連絡先、終了後レセプション参加(3,000円)の可否を明記のうえ、Eメールcfdjapan@cfdjapan.org または FAX 03-3234-1748 まで申し込む。

横浜市、業務移動用に自転車配置

横浜市は4月1日から、市職員の業務に自転車を活用する、脱温暖化行動への取り組みを開始した。63部署に86台の自転車を配置、移動の際、職員が積極的に利用することにしているが、9月末までにCO2削減効果、経費削減効果を把握するとともに、市内の自転車走行環境も調査することにしている。

配置した自転車は同市が05年にレンタサイクル実験で使用したもので、大半は折りたたみ式自転車。モニタリング調査の結果を踏まえて台数を増やすとともに、市民への波及もねらうという。

同市は今年1月に2025年度までにCO2を30%削減する目標を掲げた脱温暖化行動方針(Co-Do30)を策定、業務での自転車活用はその一環。



自転車に貼るプレート

NGO 3 団体、「クルマ社会脱却」で意見書

クルマ社会を問い直す会、エコ・クリエイターズ・クラブ、持続可能な地域交通を考える会の3団体は4月20日、「自動車への環境税・渋滞税導入でクルマ以外の移動手段推進を!」と題する意見書を、国土交通省などへ提出した。

意見書の主な内容は、クルマの社会的費用を利用者に負担させること、「道路特定財源」のあり方を是正すること、クルマ依存の現状から脱却するための施策を総合的に推進すること——など。意見書は道路特定財源の一般財源化を要求するとともに、「クルマを減らし、『クルマ社会』が発生させている諸問題が発生しにくい社会の仕組みにすることを求める」と結んでいる。

自活研総会 5月24日に開催

会員の皆様には、往復ハガキでご案内しておりますが、5月24日(土)15時から自活研事務所にて、2008年自活研総会を開きます。議案は2007年度事業活動報告、同決算報告、2008年事業計画案、同予算案などです。出席できない方はハガキの出欠通知についております委任状に署名、捺印のうえ、ご返送下さい。なお、会員登録をしていながら通知のハガキが届いていない方は、事務局info@ecomile.jpまでご連絡下さい。