

自転車道

「自転車活用」、約半数占める

レンタサイクル

駐輪場

自転車通勤

「環境モデル都市」応募自治体

自転車レーン

政府の地域活性化統合本部が募集していた「環境モデル都市」に82件の応募があり、うち48%の39件が自転車の活用を環境政策に盛り込んでいた(自活研集計)。同本部は7月初めに82件の中から10カ所(市区町村)を選定、事業への財政支援を行う。北海道洞爺湖サミットでもPRの機会があるという。

モデル都市の事業として、自転車関連施策を掲げた市区町村

- 釧路市(北海道)マイカーから公共交通、自転車、徒歩通勤への転換でCO2 9,400 t 削減
- 帯広市(北海道)自転車・歩行者利用環境の整備
- 土浦市(茨城)自転車レーンの整備
- つくば市(茨城)屋根つき自転車レーン先行実施。電動アシスト式レンタサイクル導入
- 宇都宮市(栃木)自転車道整備、都市型レンタサイクル導入
- 川口市(埼玉)駐車を駐輪場へ(07年度80台分駐車場 2,700台分駐輪場へ転用)
- 戸田市(埼玉)自転車レーンの整備
- 松戸市(千葉)自転車で暮らせるまち(中・長期)
- 柏市(千葉)ペロタクシーの運営、自転車ネットワークの形成、レンタサイクル導入
- 流山市(千葉)駐輪場整備、自転車道路整備、自転車シェアリングシステム導入
- 江戸川区(東京)駐輪場5万台分 5万5千台分 1万台のレンタサイクル導入
- 調布市(東京)自転車を活かした街づくり
- 福生市(東京)電動アシスト式自転車の充電ポイント整備(自転車道の整備は課題)
- 横浜市(神奈川)自転車交通ネットワークの整備(コミュニティサイクルの導入など)
- 川崎市(神奈川)自転車通行環境の整備
- 富山市(富山)自動車交通から公共交通、徒歩、自転車への転換
- 金沢市(石川)マイカー利用者の50%が公共交通、徒歩・自転車への転換で約5万t減
- 各務原市(岐阜)通勤距離2km以下の職員、マイカー通勤禁止(徒歩、自転車へシフト)
- 御嵩市(岐阜)駐輪場やICエコポイントを使ったレンタサイクル
- 静岡市(静岡)自転車道ネットワーク、サイクルトレイン、サイクルシェアリング実施
- 名古屋市(愛知)都市型レンタサイクルモデルの開発(名チャリプロジェクト)
- 豊田市(愛知)自転車道を整備、走行空間の確保で自転車利用促進
- 近江八幡市(滋賀)サイクルライド、レンタサイクルの促進 自転車道ネットワーク化
- 東近江市(滋賀)1973年の「自転車都市宣言」(旧八日市市)リニューアル
- 京都市(京都)自転車利用環境の整備
- 堺市(大阪)自転車利用者のサービス拠点整備、コミュニティサイクル導入
- 岸和田市(大阪)レンタサイクル導入
- 川西市(兵庫)自転車利用の促進(一般市民)
- 広島市(広島)自転車専用レーン導入などで自転車ネットワークづくり
- 高松市(香川)自転車利用環境総合整備事業(ファッション性が高いレンタサイクル等)
- 松山市(愛媛)道路空間の再配分による自転車走行空間整備(3路線)
- 高知市(高知)ECOバイク(エコチャリ)運動
- 熊本市(熊本)自転車走行環境の整備
- 水俣市(熊本)自転車によるまちづくり
- 大分市(大分)自転車道の整備とネットワーク化、駐輪場の整備
- 鹿児島市(鹿児島)自転車専用レーンの整備および利用促進
- 那覇市(沖縄)自転車通行環境整備、ロードプライシング検討
- うるま市(沖縄)職員約8,000人の50%を徒歩・自転車通勤へ転換めざす
- 宮古島市(沖縄)自転車道、駐輪場整備で観光客のクルマ利用を10%削減



東京・江東区内の駐輪施設



東京・渋谷区内



バルセロナのレンタサイクル



ミュンスターの自転車ステーション

ロンドンの自転車利用者、72%増

ロンドン市が2003年に混雑税を導入した際、当初設定した課金対象地域(セントラルゾーン)は中心部の約22km²。東京の千代田区と中央区を足した程度の広さだったが、07年2月からは約2倍に拡大した。平日の7時から18時までにゾーンに流入するクルマは、タクシー、緊急車両などを除いて、一律8ポンド(約1,800円)徴収される(ゾーン内の住民は事前登録しておけば、90%減免)。

課金収入から経費を除いた純利益に関する4カ年プログラムによると、06年3月までに3億300万ポンドの純利益があり、その後の4年間で、さらに6億2,000万ポンドが見込まれるという。この収益はバス・ネットワークの向上、深夜公共交通の拡充、徒歩と自転車の環境向上などの交通施策にすべて投入されることになっている。

当初の構想では、2011年までにゾーン内における平日のクルマ交通量を01年レベルに比べ15%削減することをめざしていたが、06年6月発表のモニタリングレポートなどによると、導入1年前の02年に比べ、すでに26%も削減されたことがわかった。05年に課金を5ポンドから8ポンドに引き上げた効果も手伝って、06年には前年比20%減(1日あたり7万台減)に。

ゾーン内の移動時間も02年の1kmあたり2.3分から、05年には同1.8分に短縮された。また、交通事故も年間70件減少したという。さらに、主要道路における自転車利用者数が00年に比べて72%も増加。中心部へ向かうバスの乗客数も、04年段階で37%増えたと報告されている。



— 導入前は「反対」が多数派 —

ロンドン交通庁(TfL)は01年7月23日、ケン・リビングストン市長(当時)の承認のもと、「大ロンドン(セントラルゾーン)混雑課金命令」を出した。これに基づき、コンサルタント会社がアンケート調査を実施、主要500団体の「利害関係者」から149件、企業、居住者組織などより広範囲なグループの利益を代表する「その他の組織」から232件、一般市民から1,893件の陳述意見を得た。その結果は以下のように整理されている。

回答者	利害関係者	その他の組織	一般市民
回答数	149	232	1,893
賛成	56%	25%	36%
反対	13%	39%	47%
どちらでもない	31%	36%	17%

(この結果について、市長への報告には「これらの回答は、特に強い意見を持つ傾向にあり、計画への反対に偏りがちである。実際に、圧力団体によって組織された一般市民によって、回答に対する多数の著しい組織的運動が明らかになっている」という注釈がついている)

これらの意見の中には、計画導入前に公共交通を改善すべきであるという要求とか、課金区域の境界線付近で予想される交通混雑に対する懸念のほか、経済活動に対する悪影響、クルマ利用者はすでに十分税金を納付しているといった心配や不満が含まれている。

このうち、課金に原則的に反対する代表的意見は、この計画は政治的な動機によるものである。この計画は市民の自由を侵害するものである。現在の交通状況は課金を正当化しない。課金が不公平もしくは逆進的である。この計画は公金の浪費である—— などというものであった。

これに対し、TfLは「必要性の低い自動車交通をやめさせ、交通手段の再評価を市民に勧めるには、混雑課金がもっとも効果的な方法」「混雑課金は自動車利用者に対する税ではなく、むしろ不足している道路空間に対する課金」といった回答を示している。(つづく)

(奥真美「ロードプライシングと環境負荷の低減」、「環境管理」Vol.43 No.4 07年、道路経済研究所『大ロンドン混雑課金命令2001、ロンドン市長への報告』02年10月などを参照した)

自活研、複数幼児同乗自転車ニーズ調査委設置 / 保護者らの生の声を探る

自活研は5月14日、「利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会」の第1回会合を開いた=写真。この委員会は複数の幼児を乗せられる安全な自転車の開発に向けて、利用者ニーズを探ることが目的で、年度内に報告書をまとめることにしている。

初会合で事務局は、都道府県公安委員会が定めている自転車の乗車人員に関する規定、自転車同乗幼児の事故実態、国民生活センター協力病院における6歳未満の自転車関連危害情報の分析結果などの資料を配布、説明した。

自転車に6歳未満の幼児を複数乗車させることは都道府県公安委員会が禁止していて、30年ぶりの「交通の教則」の改正においても、改めて強調しようとした。ところが、これに反発した母親らの声に押され、警察庁は「安全な自転車の開発を前提に、幼児の複数同乗を容認する」と方針転換。このうち、「3人乗りの容認」だけがひとり歩きし、事態は混乱している。



この問題に関しては、マスコミが頻繁に報道したが、4月3日付の東京新聞は東京都立墨東病院脳神経外科の医師だった宮本伸哉氏の次のようなコメントを掲載した。「日本では条件付きで3人乗りを認める動きも出ているようだが、冗談じゃない。3人乗りどころか、2人乗りでも非常に危険だということを認識して」。

自活研は保護者らが求める安全な自転車に対する要望をまとめ、その情報をメーカーなど開発側に渡すことを目的に委員会を設立した。各種調査によると、幼児を乗せた自転車の事故は走行中がもっとも多いものの、停車中も3割を占め、加重や同乗中の幼児の行動が原因で起きている事故も多い。



自活研では、幼稚園、保育所などに出向き、保護者らの生の声を聴取する作業を同時に行っている。サイトを通じたアンケート調査なども実施して、利用者の要望を関係省庁、団体および自転車メーカーなどに伝える方針。

6月3日に開いた2回目の会合では、事務局より、さいたま市(7人)、神奈川県海老名市(8人)、東京都小平市(8人)、東京・世田谷区(7人)で実施した母親(常時、幼児同乗)からのヒヤリング結果を報告。この中で地域差はあるものの、現行の規格や法律が規定していない使い方をされていることを強調した。



聞き取り調査した母親の多くが危険を承知で幼児を同乗させていて、実際、後付けの座席に乗せた子どもの足が引っかかって転倒したケースもあった。また、見慣れない自転車で車道を走行した場合、「クルマにいじわるされないか」と心配する意見もあった。自活研では、関西、北海道、四国地域などでも同様のヒヤリングを続ける。



検討委員会の委員は次の通り(敬称略)。屋井鉄雄(委員長・東京工業大学教授)、荒砥悦子(消費生活アドバイザー)、木村晶子(主婦の友社「como」編集長)、古倉宗治(土地総合研究所理事・調査部長)、鈴木美緒(東京工業大学博士後期課程)、堤香苗(キャリアマムCEO)、羽藤英二(東京大学大学院准教授)、兵藤哲朗(東京海洋大学教授)、横山克義(元自転車産業振興協会生産技術担当部長)

いずれもデンマーク製
(一番上は自活研で購入)

<資料> 複数回負傷も多数 / 幼児同乗自転車事故の実態

交通事故分析センターの調査によると、6歳未満自転車同乗中幼児の死傷者数の推移(歴年)は以下の通り。
(カッコ内は3人乗り)

	03年	04年	05年	06年	07年
死者	2(0)	3(1)	2(1)	0(0)	1(0)
負傷者	2,327(585)	2,421(623)	2,128(546)	1,899(461)	1,805(408)
うち頭部損傷	1,076	1,120	933	824	798

ただし、これらは警察に届け出があった件数で、医療関係者は「実際にはこの5倍の事故が発生している」と推測している。

国民生活センター協力病院における6歳未満の自転車事故関連危害情報の分析結果(00年5月～06年9月の542件対象)によると、保護者の自転車に同乗して「通行中」が432件(79.7%)、「停車中」が63件(11.6%)という割合になっている。つまり、スタンドを立てて停車中の事故もかなりのウエイトを占めることがわかる。また、停車中の事故の場合、幼児の乗車位置が同乗者より前方の方が、後方にあるより多いという結果も出ている。

一方、東京都立墨東病院脳神経外科の宮本伸哉医師(当時)らが行ったアンケート調査によると、回答者581人のうち、実に560人(96.4%)が幼児用座席を購入していることがわかった。そして、そのうちの217人(38.8%)が幼児用座席に自分の子どもを乗せて負傷させた経験があるという実態が明らかにされた。その内訳は1回126人、2回58人、3回26人、4回5人、5回1人、6回1人と、複数回子どもにケガをさせている保護者が多数存在することも判明した。

(長村敏生ほか「幼児の自転車関連事故の実態 — 病院受診事例から」、『日本医事新報』No.4357 07年10月7日、宮本伸哉ほか「自転車補助椅子に関連した乳幼児頭部外傷」、『神経外傷』Vol.26 No.2、03年 = などを参照した)

トピック

パリの「ヴェリブ」日本へ上陸/自転車文化センターで展示

昨年7月からパリで供用を開始したレンタサイクル「ヴェリブ」1台が日本に寄贈されることになり、6月10日、東京・北の丸公園内の自転車文化センターで贈呈式が行われた。「ヴェリブ」を展開するJCドゥコー社の日本法人、MCドゥコー社のトマ ゲドロン社長から、日本自転車普及協会の阿部毅一郎会長に贈呈され、同センターに展示、一般に公開される。=写真

ゲドロン社長は「ヴェリブはパリの街を変えた」と述べる一方、在日仏大使館のルイ=ミシェル・モリス経済公使も「フランスには資源はないが、アイデアは豊富にある。ヴェリブもそのひとつ」と礼賛。



兵庫県、タンデム自転車の公道使用認可/視覚障害者へ配慮、7月1日から

兵庫県警察本部は同県道路交通法施行細則を改正し、7月1日から2人乗用に限りタンデム自転車=写真=の公道使用を認めることを決めた。これは視覚障害者の移動手段がこれまでクルマに限定されていたため、県民からタンデム自転車の公道通行を求める声が寄せられたことに対応した措置。



同県警では「6歳未満の幼児1人を同乗させる場合以外は自転車の2人乗りは禁止されているが、この改正で、タンデム自転車なら6歳以上の人でも同乗できることになるので、視覚障害者に限らず、県民がサイクリングを楽しめるようになるほか、駅に人を迎えに行く時など、クルマを利用せずタンデム自転車にすれば、CO2削減につながる利点がある」と言っている。

タンデム自転車の公道使用に関しては長野、新潟県などいくつかの自治体が条件付き認めているにすぎない。日本障害者自転車協会(JCAD)のホームページによると、1990年11月に27歳の視覚障害者を中心に「第1回タンデムサイクリングを楽しむ会」が開かれ、同時にJCADが設立されたという。

「幼児複数同乗自転車調査」と「自転車検定」 自活研総会で新規事業了承

NPO自活研は5月24日、自活研事務所ですら2回目の総会を開きました。小林理事長から07年度活動会計報告、08年度事業計画予算案の提案がなされ、いずれも承認されました。また、岩田監事より監査報告書が提出され、「適正に会計処理されている」との報告がありました。理事10人、監事1人はいずれも留任(2年間)ということでした。

自活研の08年度の新規事業は、安全な幼児複数同乗自転車の開発のためのニーズを調査する「自転車活用調査研究事業」インターネット上で自転車検定試験を行い、自転車に関する啓発、知識の普及をめざす「自転車検定」——が主なものです。

「自転車活用研究会」の開催、「エコサイクル・マイレージ」の運営、「自転車名人」の表彰などは引き続き行います。

<イラスト あらき>