

「歩行中」の死者、「乗車中」上回る 08年交通事故 「自転車乗車中」13.9% 米英仏は1ケタ台

警察庁は1月29日、08年の交通事故死者数(24時間)のうち、「歩行中」が33.4%を占め、「クルマに乗車中」の33.2%を上回ったと発表した。「歩行中」の比率が「クルマに乗車中」を上回るのは、1974年以来34年ぶりというが、実は30日以内死者数を06年の場合でみると、「クルマに乗車中」23.9%に対して、「歩行中」は32.5%とはるかに多く、国際的基準である30日以内では以前から、この逆転現象が起こっていた。

これらのデータは、エアバッグやシートベルトなどが標準装備として普及したことでクルマの安全性が向上したのに比べ、歩行者が危険な状態で放置され続けていることを裏づける。08年の「自転車乗車中」の死者は13.9%を占め、過去10年間で最高になり、「歩行中」と「自転車乗車中」を合わせると47.3%に達し、これも最高。

欧米各国と比べると、その差は歴然(IRTAD資料)。「歩行中」の死者の割合が高い英国でも21.1%で、その他は10%台前半にとどまっている。これに対し、「クルマに乗車中」は日本では23.9%(06年、30日死者)だが、欧米では40~50%台。「自転車乗車中」はオランダを例外として、ドイツの10.7%以下はいずれも1ケタ台。中でも、米国では「歩行中」と「自転車乗車中」を合わせても12.6%にとどまり、日本の3分の1以下だ。

このことは一体、何を意味するのか。欧米では死者が出る交通事故の約半分はクルマ同士によるものだが、歩行者や自転車が事故に巻き込まれにくい背景には、クルマと歩行者、自転車の通行空間が分離されているうえ、1)歩行者、2)自転車、3)公共交通機関、4)業務用車両、5)マイカー—の順で道路上の優先順位が確立されているからにほかならない。

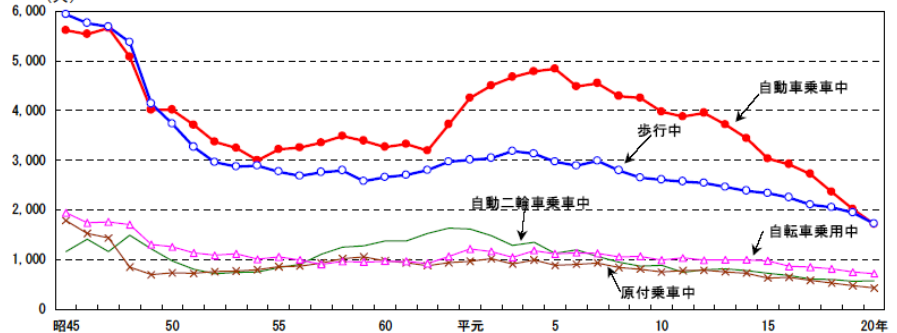
ところが日本では、今回の発表でも明らかのように、道路上ではクルマを運転しているほうが歩いているより相対的に安全という倒錯した状況にある。実際、自動車メーカーのテレビCMは、クルマのドライバーや同乗者にとっての安全性だけに力点を置き、同じ道路を共用している歩行者や自転車利用者にとって、そのクルマが安全かという点に関しては無関心に近い。

「歩行中」「自転車乗車中」計47.3%は異常

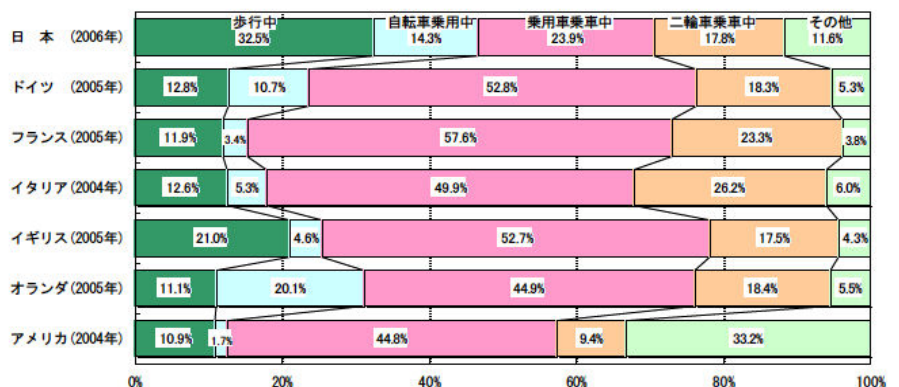
警察庁のまとめによると、08年中の交通事故死者数は5,155人で、前年比589人、10.3%減。状態別死者数も「クルマに乗車中」「自転車乗車中」「歩行中」とも減少したものの、その構成比はいささか異常な動きをしていると言わざるをえない。安全技術を満載したクルマ同士の死者比率が減少する一方で、無防備のままの歩行者、自転車利用者の構成比が増加するということは、政府が目標に掲げる「環境的に持続可能な交通社会」とは全く逆のコースを歩んでいることを意味する。

一方で、自転車の事故を減らすという名目のもとに、歩道への立ち入りを容認し、「歩道通行」の要件を次々と緩和することは本末転倒である。欧米諸国は歩道通行を禁止しつつ、「自転車乗

状態別死者数の推移(各年12月末)



状態別30日以内死者数の欧米諸国との比較(構成率)



用中」の死亡事故を減らしている。周知のように、自転車が通行する歩道で歩行者が犠牲になり、言うなれば、道路上の優先順位が高い順からむしろ迫害を受けるという、これまた倒錯した構図ができあがってしまっている。

1970年に緊急避難措置として、自転車を歩道に上げてから、来年で40年。クルマ離れが進行している現在、この、こて先の安易な施策を是正する絶好のチャンスではないか。少なくとも、歩行者や自転車が犠牲にならない交通社会をめざし、追って、クルマ同士の悲劇もなくす — その先例は欧米にいくらでも存在する。

注1) IRTADは国際道路交通事故データベースの略

注2) 30日以内死者 警察庁は24時間死者数を採用しているが、欧米および厚労省は交通事故発生から30日以内に死亡した人数を統計上使っている。

京都市など6市区町、「環境モデル都市」に追加/計13自治体に

政府の地域活性化統合本部は1月23日、「環境モデル都市」として新たに認定した7市区町に認定証を手渡した。モデル都市は昨年7月に選定された6自治体と合わせ、これで計13自治体に。新たに認定されたのは京都市、堺市、東京都千代田区、飯田市、豊田市、宮古島市、橿原町(高知県)。(メルマガNo. 37、39参照)

各自治体の自転車関連施策は次の通り(カッコ内は人口。千代田区、飯田市、橿原町は特になし)

京都市(約147万人)自転車利用環境(駐輪場、自転車道等のハード面、マナー・ルール等のソフト面両面)の整備(00年3月京都市自転車総合計画策定)。

堺市(約83万人)LRTなどの公共交通と自転車を中心としたモビリティ・イノベーションによる低炭素型都市構造への変革(自動車交通の適性化による温室効果ガスの削減と人や自転車に優しい道路空間の創出)、自転車を活かしたまちづくりの取り組み(「堺市の交通ビジョン案」08年5月公表)。

豊田市(約42万人)自転車道を整備し、走行空間を確保することで自転車利用を促進する(5年以内に具体化)

宮古島市(5万5千人)自転車道、駐輪場のネットワークを構築し、観光客の自動車利用を10%削減。

自転車通勤者にシャワー、ロッカー提供

トピック

自転車通勤者の中継拠点に — 自転車雑誌「ファンライド」の出版元でもある(株)ランナーズが2月1日、東京・千代田区の東京メトロ麴町駅に直結するビル内に、シャワー、更衣室、専用バイクラック、ロッカーを備えた自転車通勤者向けのサービス施設「ランナーズステーション+バイク麴町」を開いた。米国オレゴン州のポートランド市では、低料金でこの種の自転車通勤支援施設を運営しているが、いわばその民間版。

自宅から麴町駅まで自転車で来て「ランステ」でスーツなどに着替え、地下鉄で会社に行き、終業後は再び戻り、預けた自転車で帰宅する — といった利用を想定している。月1回の清掃日と年末年始以外は無休で、平日は7時から22時30まで営業。会員制(20人限定)で、月会費は23,000円。1日換算(20日間、雨の日も自転車通勤するとして)1,150円の負担はやや悩ましいか。

自転車通勤者は今後、かなりの勢いで増える見通しで、企業、官公庁はその対応を迫られることになる。「ランステ」のような民間施設の普及には、当面、シャワーや更衣室などを整備できない企業、官公庁が通勤手当の一環として会費の一部を補助するなどの支援策が必要かもしれない。

麴町の「ランステ」は同社の2号店で、皇居を一周するランナーのために神田神保町に1号店を設けたが、これが好評のため、今回自転車通勤者向けのサービスを追加したタイプをオープン。ホテル、銭湯、ネットカフェなどシャワー設備のある施設の追随も考えられる。



自転車ラックはタテ型



ベントレーのマイカー通勤削減戦略

前号で触れた通り、英国では開発計画の申請に際し、そこに勤務する従業員の職場トラベルプラン(通勤計画)の提出が義務づけられている。もとより、主に一人乗りマイカー通勤(SOV:Single Occupancy Vehicle)の削減が目的だ。同国チェシャー州にある高級自動車メーカー、ベントレー・モーターズ本社が2004年10月にトラベルプランを策定したことに伴って、倉内慎也氏(愛媛大学大学院理工学研究科)が雑誌に論文を発表しているの、これに沿ってトラベルプラン導入の経緯と計画内容の概要を紹介しよう。

1919年設立のベントレーは02年にフォルクスワーゲングループに入り、06年までに工場を拡張するため、当時2,400人の従業員を4,500人に増員する計画を打ち出した。これに伴い、改めて開発許可を申請する必要に迫られ、トラベルプランの策定義務が生じたのである。同社はまず、03年に交通量調査、04年に従業員に対する交通実態に関するアンケート調査を実施。これらを通じて、従業員の一人乗りマイカー通勤(SOV)から他の交通手段への転換可能性を検討する一方、コンサルタントから助言を得るとともに、チェシャー州政府と協議を重ねた。

この結果まとまった主なメニューは、1) 徒歩の促進、2) 自転車・自動二輪車の利用促進と支援、3) カーシェアリングの促進 — のほか、最寄りの駅までの無料送迎バスの運行(3台配置したが、利用者が少なく05年に廃止)。以上のいずれかのメニューへの参加者に対して、社内の診療所で簡単な健康診断が無料で受けられるとともに、抽選で商品券をプレゼントするなどの特典を設けた。これらのインセンティブ費用はしめて年間約160万円。一方、事前アンケート調査に基づき自転車、自動二輪車利用希望者の間から、盗難の防止と屋根つきできれいな駐輪場に対する要望が多かったため、メンテナンスに対応できる駐輪スペースをセキュリティゲートから見える位置に新たに整備するなど、きめ細かい配慮を示した。

4年間で10ポイント減達成へ

ベントレーはこうした施策をフォローするため、社内ネット上での情報集約、パンフレットの作成・配布、社内報の活用、SOVにかかる地域別年間費用の提示など細かい対応を行っている。この結果、SOVは04年に75.0%だったが、07年に67.2%まで下がり、08年(目標値)は10ポイント減の65.0%を見込めるまでに至った。半面、自転車・自動二輪車は04年の11.0%から11.8%(07年)、カーシェアリングは11.0%から15.2%へと向上。

04年12月にトラベルプラン・コーディネーターを選任した。コーディネーターの役割は、1) 現状の通勤状況の分析と交通手段転換の可能性の検討、2) 効果のモニタリング、3) 要望や不満への対応 — など。そのベントレーのコーディネーターはトラベルプラン成功のカギは、「社員にとって、わかりやすく、シンプルなシステムであること」「特に初期段階では、トラベルプランの趣旨に賛同したり、ターゲットとなりやすい人を見つけ、集中的にアプローチする」「転換に成功した人の個別事例を写真つきで社内報などで詳細に取り上げ、その人をコアパーソンとして、順次、拡大を図る」などと言っている。

ちなみに、英国政府は1999年4月から、以下の項目の企業支出を免税にしている。▽通勤のための従業員送迎バス(17人乗り以上)の運行▽一般路線バス利用の通勤者への会社からの助成金▽自転車通勤者の通勤経路における(企業による)安全施設整備▽企業敷地内での駐輪場整備▽個人所有の自転車を営業用を使用した場合の会社からの手当▽カーシェアリングの加入者が緊急の理由で他の交通手段で帰宅しなければならなかった場合に会社から支払われた交通費。

(倉内「英国における職場トラベルプラン」、「新都市」08年3月号、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 00年、藤岡啓太郎ほか「英国の地方交通計画の動向」、「新都市」05年6月号=などを参照した)



「クルマから自転車通勤にしたんですよ」

マイカー離れで、自転車へシフト

混乱と危険いっぱいの未体験ゾーン

▼「自転車の良さはよく言われているリクリエーションの手段としての有用性とどまらない。自転車には中長距離の交通手段としての有用性があり、自転車の持つその力はいままで不当に見過ごされていたのではないかと私は考えるのである。本当はすごい美人なのにみんながうっかり見落としている女、というような女がいるという話があるが、自転車にはそのような隠された値打ちがある。少なくとも私にとってはそうであった。(乗り始めてから)五年経った今、私はいわば自転車の値打ちを自覚しながら乗っていると言える」(エッセイスト・伊藤礼氏)。

▼「車を保有することによって必要となる駐車スペースは標準的な大きさの車で2m×5mであり、駐車場にアクセスするこの通路を考えると、その2倍程度のスペースが必要となる。したがって年にクルマが1台増えることによって20㎡の空間が奪われることになる。一台一台では何ということもない数字に思えるが、集合住宅になるとマンションの建築面積の2倍程度の駐車場が必要になる。我々は、手狭な居住空間を甘受しながら、この馬鹿げた数字を看過してきたのである」(土井健司・香川大学工学部教授)。

▼「メタボ対策に、自転車に乗り始めた。週末ライダーだが、これにおかんむりなのが、共働きの妻だ。仕事で疲れているのは妻も同じ。たまった掃除や洗濯もある。なのに『やせるため』との大義名分のもと、幼児二人の子守りをほったらかして、週末ごとに出かけてしまうからだ。子守しながら走る方法はないのか」

「答えは欧州にあった。オランダやドイツなどは環境対策もあり、都市の中心街から車を閉め出している。代わって都市交通の中心は自転車だ。郊外からは、自転車ごと電車に乗れるようになっているという。子育て中の人、子供を乗せるカーゴ付きの三輪自転車や、リヤカーのようなトレーラーを引く自転車を利用している。これなら、子供連れで自転車に乗れる。ただし、条件がある。誰もが気軽に自転車を利用するには、安全な走行空間が必要だ。欧州には自転車専用レーンがある。車道と分離されているため、安全に走行できる」

「レーンを整備すれば、子育てしやすい街になる。メタボ対策にもなり、国の医療費削減に貢献する。環境にもいい。レーンは道路の一部だ。一般財源化しなくても、道路特定財源が使えるのではないか。だが、そんな機運は高まっていない」(鈴木穰・東京新聞論説委員)

▼三者とも、「自転車の隠された値打ち」「看過されてきたクルマ社会の馬鹿げた実相」「自転車の意外な効用」を語り、クルマから自転車への転換に伴うそれぞれのイメージを描こうとしている。現在、なぜこのようなイメージにこだわる必要があるのか。それは、空前のクルマ離れが拡大し、マイカー利用者が大挙して公共交通機関、自転車、徒歩にシフトしてくるという“未体験ゾーン”に突入するからだ。その規模は、70年代における石油ショック後のサイクリングブームや90年代後半からの環境志向による自転車人気とは、ケタ違いであると同時に、性格が全く異なる。これまでは「省エネ」なり、「環境重視」なり、「ライフスタイルの転換」なり、ひとかどの「思想」がブームの背景にあった。

▼今回、「思想」はない。動機は「経済」だけ。この無思想で、経済しか頭にないニューカマーを、一時的にせよ、我々は仲間として受け入れなければならない。道なく、停めるところもなく、そのうえ、ルールも知らない — 戸惑うだけでなく、混乱も引き起こしかねない彼らとの消耗戦の始まりだ。“未体験ゾーン”元年は、ちよっぴりしんどいぞ。(伊藤「自転車」、「図書」06年5月号、土井「運輸部門における地球温暖化対策について」、「四国運輸研究」23号、05年12月、鈴木「自転車の意外な効果」、08年12月31日付東京新聞から引用)



ともかく
レーンの整備くらい
急がないと —