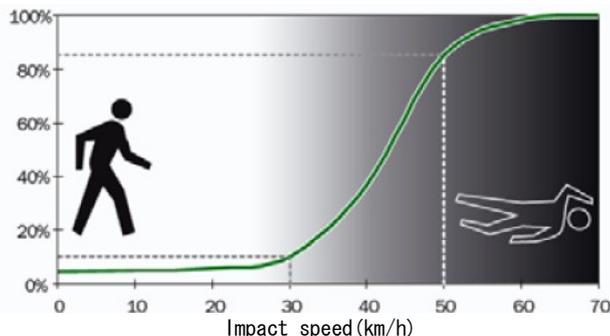


生活道路の速度規制 30km/h以下に

「テンポ30」25年遅れで 警察庁委員会報告

警察庁の規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会(委員長・太田勝敏東洋大教授)は4月2日、一般道路の規制速度の上限を80km/hとする一方、生活道路では30km/h以下に制限できるという報告書をまとめた。規制速度は各公安委員会が道路ごとに決定してきたが、新たに交通実態に応じた、きめ細かい基準を設けた。規制速度の決定方法の見直しは20年ぶり。EU各国で中心市街地における30km/h制限(テンポ30、またはゾーン30と呼ばれる)が始まったのが約25年前だが、日本はようやく、スタートラインに立つ。

報告書によると、生活道路におけるクルマの指定速度は「急な飛び出しなどの突発事象に対応可能な速度」「重大事故の発生を回避する速度」の観点から、30km/hまでが突発事象に対してクルマのドライバーが対処可能な速度であるとして、30km/h以下の規制速度を設定したという。



「(自転車とバイクがはねられた場合)脳挫傷による死亡は30km/h以上が目立つ。脳挫傷の程度は、自動車との衝突速度との関係が深い」 (警察庁資料)

また、30km/hに規制する生活道路の範囲は、走行性を確保する道路(幹線性を持った道路)も混在する可能性もあるから、関係者(住民、警察、自治体、道路管理者など)と協議するよう求めている。規制方法としては、標識だけでなく、物理的デバイス(装置)による速度抑制対策を同時に行うことが有効と言っている。物理的デバイスには、ハンプ、クランク、シケイン、防護柵などがあり、交通規制としては一方通行の導入、大型車の通行禁止などが考えられる。

報告書はクルマと歩行者・自転車の衝突回避

の視点として、急ブレーキ時のクルマの停止距離は速度に比例して伸びるが、クルマと歩行者・自転車との距離が近くなる生活道路では、速度の増加とともに衝突の危険性が高まると考えられる、と指摘、以下の知見を紹介している。

「28km/hで走行すると停止距離は約10mとなり、15mはもとより、10m手前に飛び出したとしても、衝突速度は0km/hとなり、交通事故を回避あるいは軽微化することができることになる。なお10m以内の距離では、歩行者が自動車の接近に気付くため、飛び出しの確率はきわめて小さいと解釈できる」。

子供の精神的成長に役立つ道路の解放

英国における区域規制(32km/h)による交通事故抑制効果(250カ所調査)は、ゾーン内交通量27%減少、平均速度9km/h低下、年間事故件数60%減少、子供の事故件数67%減少、自転車事故29%減少、ただし、周辺道路では、交通量が12%増加し、事故も若干増加。

生活道路における速度制限の効果は、事故の減少だけにはとどまらない。オランダでは今や、生活道路の50%以上がハンプやシケインによりクルマの速度が制限される「ボンエルフ型」になっているが、その発祥の地デルフトでは、自宅周辺の道路上で自由に遊ぶことが許されている。自宅付近で外遊びができる子供たちは遊び時間が長いだけでなく、友人の数も多く、意見の衝突や葛藤を解決する能力などの社会的スキルが優れているという。

これに対し、公園などの公共の遊び場でしか遊ばない子供は、親や祖父母がそばにいてなにか起こさないよう見守っているため、子供同士でいざこざが起きると、すぐ大人が介入する。このような不十分な生活環境では、子供の動き回りたいという衝動が母親をイライラさせ、しばしば緊張の元になるそうだ。(課題、問題点などは次号に)

(今井博之「『こどもにやさしい道』とは何か」、「道路」06年11月号を参照した)



安全確保が自転車利用率向上のカギ

1998年の「新交通政策」は交通問題の専門家をして、「政策の第1に重要な課題が、よりよい健康の必要性であること(を挙げている点)は、非常に意義深いことであり、評価すべきことである」とされ、その裏付けとなる政策文書の中から次のようなフレーズを引用する。「我々(英国国民)の移動方法により、我々は不健康な国民になっている」「以前は子供たちは徒歩や自転車で通学していたであろうが、今や多くの親が安全面の心配のため、自動車で子供たちを送り迎えしている。英国医学会は、こうした通学方法の変化が子供たちの健康面の発達に対して重大な影響を及ぼす恐れがあると警告している」。

政策文書は自転車の経済、環境、健康面の利点を強調する一方、国民の自転車保有率が高いにもかかわらず、利用率が低い(当時の交通手段別トリップ数は2%以下)のは、安全面に問題があるからだを指摘。こうした認識のもとにレーンを含む自転車道の整備に取り組んできた。

その後打ち出された2000年の「交通10カ年プラン(Transport Ten Year 2010)」においても、「より安全な自転車・徒歩ルート、より安全な道路のための時速20マイル区域とHome Zoneの増設(特に学校周辺)」が盛り込まれた。また、2004年に公表された新交通白書(The Future of Transport: A transport network for 2030)でも、「短距離の通行において、徒歩や自転車が自動車に代わる魅力的な代替物とみなされるような地域環境の創造」を謳っている。

「新交通政策」発表から10年後の2008年1月、運輸省は「A Sustainable Future for Cycling」を公表。英国内の自転車利用状況を分析するとともに、今後3年間の政策方針を提示した。この報告でも自転車の利用頻度の増加は、環境への負荷の軽減、渋滞の緩和をもたらす一方、運動の機会を得ることができる点を強調している。

こうした積み重ねにもかかわらず、英国内の自転車事故は依然増加、歩行者事故の約1.5倍、クルマと比べて約12倍にも達している(移動距離1,000km当たり0.36件)。安全性の低さに加え、バスや地下鉄などとのアクセスが悪く、駐輪スペースも少ないという国民の不満が、自転車利用率の低迷の背景にあるようだ。

通勤用自転車購入の付加価値税控除

1996年の国家自転車戦略(National Cycling Strategy = NCS)は、2002年までに自転車のトリップ数2%以下を倍の4%に、2012年には8%にするという目標を掲げ、新交通政策もこれを踏襲した。この目標達成のため、政府は自転車走行空間の安全確保にとどまらず、最近、次々と新機軸を打ち出している。

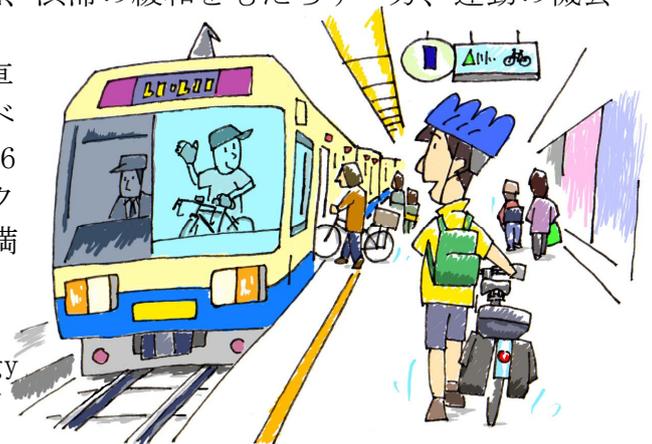
2005年に通勤用の自転車を購入した際の付加価値税(17.5%)を控除するCycle to Work Schemeという制度を導入(個人および事業者対象)。翌06年には自治体が自転車教室(外郭団体のサイクリング・イングランドが市民向けに開く)を主催した場合、25万ポンドを上限に助成金を交付する制度も設けた(07~08年で35自治体が交付対象)。



このほか、ブリストル市をサイクリングシティに指定、周辺11都市と合わせて総額1億1千万ポンド以上の助成金を、自転車利用促進を目的に分配することに決定したという。ブリストル市の自転車利用率は現在3~4%だが、2010年までに30%に引き上げることが目標とか。

ロンドン市では2003年のロードプライシング導入以降、自転車利用者が大幅に増えているが、率先して自転車通勤しているボリス・ジョンソン市長は利用促進イベント=写真=で「Dust off your bike.」と、さらなる活用推進を呼びかけている。同市長は2010年から、市内に6,000台のコミュニティ・バイクを配置することも計画中で(メルマガNo. 46参照)、ロンドンに近い将来、世界有数の自転車都市に変貌する可能性が出てきた。(おわり)

(ティム・パウエル、岡野行秀ら監訳『現代の交通システム』NTT出版、07年12月、道路経済研究所『総合交通政策に関する近年の動向と課題(理論編)』05年7月、佐藤武弥「自転車を利用した交通政策」、「自治体国際フォーラム」09年2月号=などを参照した。写真はLondon Cycling CampaignのHPより)



公共交通とのアクセスの良さも重要

神奈川中央交通(本社神奈川県平塚市)は3月26日から8月31日までの日程で、自転車の積載が可能な路線バス(自転車ラックバス)の運行実証実験に取り組んでいる＝写真。今回の実験は自転車の飲酒運転や傘を差しての運転を防止することが目的で、実験結果を踏まえて、9月1日から本格運行する方針。



導入するのは、湘南海岸に並行して整備されているサイクリングロード沿線にあるJR茅ヶ崎駅ー同辻堂駅間など4路線6台で、1台につき自転車2台をバスの前面に積載。バスの前面にラックを設置するのは、日本で初めてという。自転車の積み下ろしは乗客自身で行う。実験中、6月1日以降は別途100円を徴収する予定。

神奈川中央交通はこれまでも、「サイクル&バスライド」を実施するなど、公共交通機関と自転車の利用促進事業を手がけてきたことで知られている。

自転車に優しい246号線めざし議連結成へ／自活研会員の伊藤・渋谷区議呼びかけ

自活研会員の伊藤毅志さん(東京・渋谷区会議員)が「自転車にも優しい国道246号線を実現する議員連盟(自転車R246議連)」の結成をめざし、246号沿線の東京・千代田、港、目黒、世田谷区、川崎市、横浜市の市区議会議員に参加を呼びかけている。東京・三宅坂を基点とし、沼津市まで全長122.7kmの246号線を「自転車にも優しいモデルロード」として指定し、沿線自治体と協力して新しい道路の形を提案、全国に発信することが目的。

246号線＝写真＝は07年度から3年がかりで、青山一丁目交差点ー宮益坂上交差点間約2.3kmで景観整備工事が行われているが、東京・港区は「自転車に乗りたくなるまち～自転車先進都市への転換～」(06年9月発行)の中で、片側4車線のうち1車線を削って自転車レーンにする整備案を示している。



“3人乗り”7月にも負担増で解禁／子育て支援に逆行？

警察庁の幼児2人同乗自転車検討委員会(座長・小川武史青山学院大教授)は4月9日、6歳未満の幼児2人を同乗させる3人乗り自転車に関して、6項目の安全確保要件を示すとともに、これらをクリアした自転車の通行を認めるべきという報告をまとめた。同庁はこれを受けて、都道府県公安委員会の規則(3人乗りの禁止)を改定、3人乗りを7月にも解禁する方針。

報告は3人乗り自転車の歩道通行を大筋前提としているが、幼児2人分約25kgと荷物分の負荷がかかった自転車が歩道を通行する際の危機意識が希薄で、幼児、高齢者を含む歩行者への配慮を欠いた内容と言わねばならない。また、安全基準をクリアするため、価格が高くなることが予想されるが、報告は自治体の助成制度やレンタル制度の必要性に言及。前橋市では価格を約8万円と見込み、その半額(最大4万円)を補助する制度をすでに導入しているが、それにしても、4万円は自己負担せざるを得ない。

そして、最大の問題はこれにより、安全認定の有無にかかわらず、すべての3人乗り自転車を認めないことには不公平のそしりを免れなくなるため、子育て支援の謳い文句とは全く逆の道を歩まざるを得なくなることだ。

会員登録の更新をお願いします

08年度の会員登録は3月31日で期限切れになっております。会員の皆様には郵送にてご案内いたしておりますが、自活研の活動趣旨をご理解のうえ、09年度会員登録の更新をお願いいたします。また、活動をより充実させるため、未加入のお知り合いに会員登録を勧めただければ幸いです。(お申し込みは mail:info@cyclists.jp fax 03-6316-9170 まで)

「急ピッチで進む韓国の自転車活用推進政策の背景」

自活研は土木学会などとの共催で、現在アジアでもっともドラスティックな自転車政策を推進している韓国から2人のキーマンをお招きして、以下の要領で国際セミナーを開催します。ふるってご参加下さい。

国際セミナー「韓国で進む自転車まちづくり」

<日時> 2009年4月26日(日) 14:00 (13:30 開場)～17:00

<会場> 土木学会講堂 (四谷駅から徒歩5分) <http://www.jsce.or.jp/index.html>

<主催> (社)土木学会・土木計画学研究委員会・自転車空間研究小委員会
NPO 日本都市計画家協会 NPO 自転車活用推進研究会

<後援> 国土技術政策総合研究所 NPO 日本サイクルラック協会

<講演> 「韓国の自転車政策の動向」キム・ジョンソク(金鍾錫)氏

「韓国の公共自転車政策導入の現況と今後の推進方向」ファン・ホーシュン(黃虎淳)氏

<座談会> 「アジアにおける自転車まちづくり」山中英生・徳島大教授 吉田長裕・大阪市立大講師 小林成基・自活研理事長 須藤敦司・自転車まちづくり研究会代表 大脇鉄也・国交省国土技術政策総合研究所主任研究員 講師2氏も加わる。

<参加費> 主催団体会員(自活研会員)3,000円、会員以外の方5,000円、学生2,000円
(当日会場でお支払い下さい)

<申し込み> mail:info@cyclists.jp または fax 03-6316-9170 <締切> 4月20日(月)

<講師略歴>

キム・ジョンソク氏 俳優、演出家。自転車利用活性化中央評価委員(行政自治部)などを歴任。ソウル市、大邱市、始興市などの自転車利用活性化推進委員会の役員として活躍する韓国自転車政策のリードオフマン。(写真上)

ファン・ホーシュン氏 2003年に無人式駐輪場システムを展開するEUROITS.CO.,LTDを設立。08年からは17カ所で無人レンタサイクルシステムを設置、運営を開始した若手経営者。(同下)



デンマーク大使と走るCOP15自転車ツアー／5月22日から全国9都市 参加者募集中

在日デンマーク大使館は今年12月に同国のコペンハーゲンで開かれるCOP15(気候変動枠組み条約第15回締約国会議)に向けて、低炭素社会の実現をアピールするため5月22日から31日まで、全国9都市でメルビン駐日大使＝写真＝と一緒に自転車で走る「COP15サイクリングツアー」を実施する。日変りで巡回、都道府県庁、市役所などを訪問、COP15への理解を求めることにしている。

日程は5月22日に東京で前夜祭を開いたあと、23日東京(都庁、23区役所)、24日安城(愛知県庁、市役所)、25日福島(県庁、市役所)、26日札幌(北海道庁、市役所)、28日宮崎(県庁、市役所、東国原知事同行)、29日広島(県庁、市役所)、30日今治(愛媛県庁、市役所、しまなみ海道)、31日和歌山(県庁、市役所)、京都(京都府庁、市役所、推奨8コースフリー走行)。メルビン大使はこれらすべてのコースを走り、6月上旬にコペンハーゲンに到着の予定。

東京の場合は神宮外苑絵画館前広場を基点にして、23区役所を表敬訪問するコース(20km)で、参加資格は小学生以上(小中学生は保護者同伴が条件)。参加費(記念Tシャツ、保険料込み)は小中学生1,000円、高校生以上2,000円。ヘルメット、グローブ着用のこと。申し込み締切は5月11日。



各地での詳細については実行委員会事務局(東京都港区赤坂1-9-3 日本サイクリング協会内 TEL03-6229-2715、FAX03-3583-5987)まで。公式ホームページは<http://www.cop15.jp/>

メルビル大使、自転車議連総会で説明(4月20日)

メルビン大使は4月20日15時30分から、東京・永田町の衆議院第2議員会館第1会議室で開かれる自転車活用推進議員連盟(会長・谷垣禎一元財務相)の2009年総会に出席、今回のCOP15自転車ツアー実施の意義、目的などを自転車議連のメンバーに伝え、協力を呼びかけることにしている。

総会の傍聴希望者は自活研事務局(mail:info@cyclists.jp fax:03-6316-9170)へ申し込んでください。