

特集 政令市で初のチャレンジ! 歩道にはつくらない

「新潟市自転車利用環境計画」に車道左側原則を明記

人口約81万人、本州の日本海側にある最大の都市・新潟市が「新潟市自転車利用環境計画」をまとめた。平成22年3月29日には岩佐明彦（新潟大学工学部建設学科 准教授）委員長から篠田昭市長に報告され、今後10年間を目途に整備を進めていくことになった。

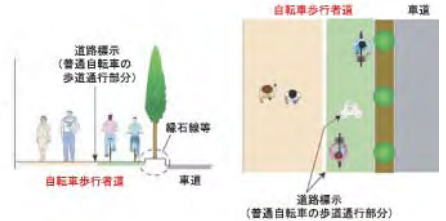
注目すべきは「走行空間計画」の【ネットワーク路線整備の基本的な考え方】のなかに、「自転車は車道の左側を通行することを基本とする」と明記し、イラストや資料写真などから、いわゆる「自転車歩行者道」を除外し、これからは車道上に自転車歩行者道を整備しないことを実質的に宣言していることだ。

●突破口になるかも知れない

自治体の自転車政策と言えば「放置自転車対策」とされてきたが、ここ数年の自転車ブーム、特に自転車通勤ブームを反映して、先駆的な自治体は自転車走行空間の整備に前向きになりつつある。多くの自治体が公表している道路の整備方針を見ると、理想型は（1）自転車専用道（クルマも歩行者も通行できない）、次



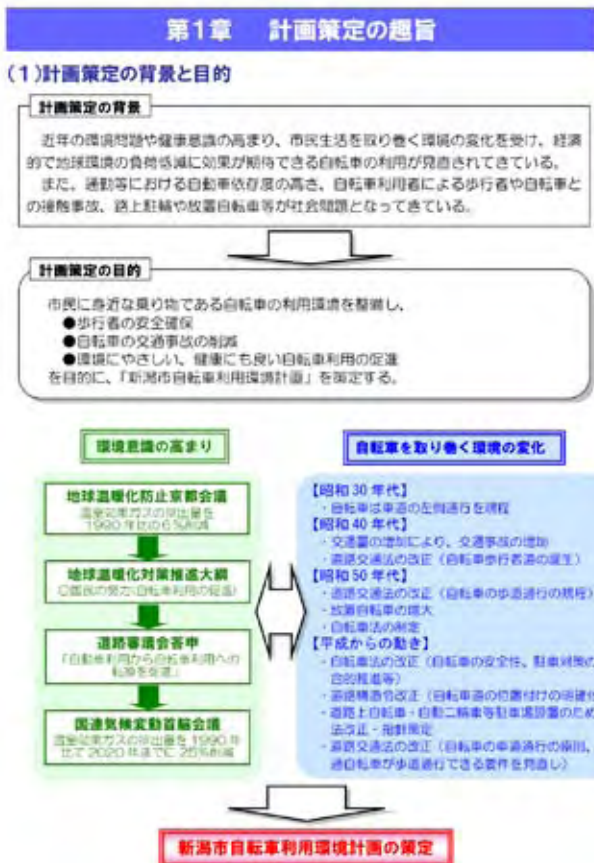
に（2）「車道側レーン」が図示され、最後に（3）「自転車歩行者道」が示されているのが一般的である。実際には、クルマの通行に支障をきたしてはいけないと（3）の整備を進めることが多い。これでは自転車は「走る」ことはできなくなる。言うまでもなく（3）の歩道を歩行者と共有する大前提は「徐行」だからである。地球環境対策も視野において、と題された方針に、こうした勘違いが多く見られる。クルマの機能の一部を代替させなければ、環境対策にはならない。道を整備したから、ここを使って、クルマ依存を減らしましょう、と呼びかけておいて、歩行者に危険を及ぼすから走るな、徐行しろ、では自転車を活用したくてもできない。だが、地元住民、商店街、警察などとの協議を進めていくと、幅の広い歩道に線を引くか、カラーリングで自転車と歩行者を視覚分離する安易な方向へと流れがちになる。その根拠となるのが、国土交省が示したいくつかの自転車走行空間整備断面イメージのなかの、



自転車歩行者道断面図（右図：福岡市HPより）なのである。新潟市が打ち出した整備方針を見ると、他の自治体の報告書に付きものの断面図がカットされている。整備断面イメージは、自転車道と自転車レーンのみであり、歩道に自転車通行空間をつくるという選択肢はないのである。これは画期的なことだ。

●07年からの大転換

2007年の国土交通省と警察庁の合同懇談会（座長は屋井鉄雄東工大教授、NPO自活研からは事務局長の小林と片山右京理事、古蔵宗治理事が委員として参加）で、街なかの自転車走行空間の必要性が認められ、全国98カ所のモデル道をつくることになった。98モデルに立候補した自治体の多くで、現場の無理解



(2)自転車利用環境計画の位置付け

新潟市の上位計画は、地方自治法第2条第4項による「新・新潟市総合計画（第2次実施計画）」があり、その考え方にともなう「にいがた交通戦略プラン」「新潟市の中心市街地活性化基本計画」「新潟市都市交通マスタープラン」「新潟市環境基本計画」「新潟市地球環境化対策実行計画」が作成されている。「新潟市自転車利用環境計画」は、「新・新潟市総合計画」を實現するための分野別計画であり、上位計画の考え方にともなう、他の分野別計画と連携した計画として位置付けられる。



から車道への自転車走行空間を確保することができず、幅の広い歩道を見つけて、そこに自転車通行指定部分をつくるという勘違いが見られる。また、せっかく車道を削減したのに、その部分をわざわざ「歩道」に分類し、そこに自転車通行指定部分をつくるとい

まだに歩行者についても横断用の地下通路を計画するなど、時代後れの設計が続いている。数年後には国民の3割が高齢者になることがわかっていながら、車いすやシニアカーで通行できない道を計画するのは、どう考えても変である。

どこかの都市がモデルとなるような試みに着手して成果を上げれば、突破口が開けるのではないかと模索していたところへ、国土交通省から新潟国道事務所の所長として赴任した森若峰存さんから、市の教育委員会でやっている市民大学講座で「自転車」を取り上げたいので協力要請があった。これが2007年の夏のことである。しかも、「にいがた市民大学講座」で自転車を取り上げるように提案したのは、岩間正吉さんという一市民であり、提案コンペで選ばれると、森若所長のところへコーディネーターを務めるよう直談判に来られたという。岩間さんは現在ではNPO自活研の会員であると同時に「自転車のまち新潟」の会の会長であり、今回の新潟市自転車利用環境計画策定委員会の委員としても活躍されている。

新潟での自転車のあり方が大きく転換しつつある背景には、市民の行動という強い力が働いている。

●政令指定都市・県庁所在地であることの意義

新潟市は、日本海に面している本州最大の街であり、県庁所在地であり、政令指定都市でもある。二番目の金沢市と比べると人口は約2倍、面積は約1.6倍に達する。人口は全国でも16番目。もう少しで大阪府の堺市に並ぶ規模である。この堺市とのあまりにくっきりとした自転車に対する取り組みの差については、次号(月内発行予定)に詳述する予定だ。

以前から中心市街地の中央区では、「新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会」を設置して、駅前や繁華街でのレンタル自転車、2008年のG8労働大臣会合にあわせて整備したスマー

う、道交法上自転車が自転車らしい速度で走ることができない自転車道までが登場した。東京・亀戸の国道14号線につくられた自転車道は、本来の独立した相互通行の自転車専用だが、名古屋市の伏見通りに大工事の末にできあがったのは、柵によって分離された自転車歩行者道である。法律上は歩道の自転車は徐行義務があり、自転車が「らしく」走ることはできない。違反すれば3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金である。法律の不備については別の機会に論ずることにするが、せっかくの自転車の空間を、自転車にとって危険な柵まで設けるといった勘違いは、全国各地で繰り返されている。名古屋の道についてはメンバーからのルポを3面に掲載する。

自転車を21世紀の都市交通の重要な手段とするためには、でこぼこのない舗装された車道を、自転車が「車両」として走ることが必要であり、このことは自転車活用推進研究会の発足以来の基本的な政策課題でもあった。中央政府ではこの点について一定の理解を得ることができつつあるが、実際の道路整備の現場では、まだまだクルマのために安全快適な配慮が精一杯で、い



トクルーズ(各国の高級自転車のレンタル事業)、観光客用のペロタクシーなど、積極的に展開してきた。その中核にいるのが、会長の高橋正良さんである。今回の計画策定委員にも当然名を連ねている。これまで、駅や役所、繁華街を抱える中央区だけが先行していたが、高橋氏の実績が市全体の取り組みへと発展する推進力になったと言えよう。【小林】

←スマートクルーズ



名古屋市中「桜通」も

昨年10月26日から11月22日まで(7時から19時まで)、名古屋市の中心部を走る国道19号線の一部区間、通称「桜通」で行われた「自転車道の社会実験」について、実際に見た感想を報告しておきたい。

新聞には車道左端の一車線を使って行くと書いてあり、国土交通省管轄の国道における実験とはいえ、クルマ交通主体の名古屋市中で遂に車道左端の一車線を自転車レーンに配分する画期的な第一歩を踏み出したのではないかと期待して出かけた。

まず、自転車道の幅が非常に狭い印象を受けた。路肩の左端の段差ぎりぎりまで使われており、実際に自転車が走行できるのは道幅の60%程度に過ぎない。また、歩道を走ってきた自転車が歩道から90度近く曲がって入口に入り、レーン通過後にまた直角に曲がって出るようになっており、出入りそのものが大変である。7月から、自転車専用道であっても安全のために一方通行規制ができることになったが、ここでは規制は行われず対面通行で

ある。ここで期待は一気に冷めた。幅3m40cmのうち、60cmが車道との隔離柵、残り2m80cmであるから、車幅60cmの普通自転車がすれ違うには充分のはずである。しかし、実際には対向する自転車がすれ違うにはハンドルの接触に注意が必要で、柵や段差にペダルを引っかけかねない。余分なことをやった結果、かえって万一の危険を増大させている。

そして、実験区間はわずか320mである。この短すぎる実験区間に9名もの係員が配置され物々しいが、その割にはアピール度に乏しい。専用道がある場合には、自転車は歩道や車道を走ることが禁じられるが、歩道や車道を走る自転車が少なく、実験だからなのか係員は違法行為を注意するわけでもない。国道事務所は、1年前に桜通の通行者200人にアンケートを実施し、「自転車の走行位置を明確にし、歩行者と自転車を構造的に分離することについて、良いと答えた人が約7割を占めた」のを受けてこの実験を行ったようだ。このように入りにくい道路の社会実験をしておいて、自転車があまり通らなかったから車道に自転車レーンはいらないのだとか、名古屋の車道は危ないから歩道上に自転車レーンをつくるべきだ、とかいった結論に導くためのアリバイ的な実験では?といった被害妄想にとらわれそうになっ

た。それほど寒々しい実験で、主催者のやる気とか迫力とかが感じられない。時代の趨勢である自転車の活用を本気で推進していく気があるのか、そうならばなぜもっと先駆的な使命感と自信をもって社会に堂々とアピールしないのか、そして名古屋という町はなぜこれ程までにクルマに気を使うのか、と妄想を始めるとめどがない。

名古屋市は、職員の自転車通勤手当を優遇するなど、自転車に優しい街の印象がある。しかし、実態はクルマが市内を高速で走り回り、自転車は邪魔者扱いである。全国でもまれに見る広い車道に、多くの車線をもっているにもかかわらず、これまでその一車線たりとも自転車に譲ろうとはして来なかった。だから、この実験は、車道に自転車走行空間をつくり、クルマを優先し過ぎる名古屋の道路政策の歴史に、大きな風穴を開けるかも知れないと期待したのである。

市内の有名な自転車屋さん「名古屋は歩道が広いから自転車は歩道を走ればよい」なんて言うのを聞くと、本当に情けない。一昨年の同じ国道19号線の伏見通りでは、車道の削減部分をわざわざ歩道にするという信じがたいことをやった。柵を設けたり、出入りにくかったり、相互通行であったりするものの、車道側に自転車道を設置しようとしていることは、本来の車両として車道を走することを求めてきた立場からすれば大いに結構なことだ。



問題は交差点の処理だが、そこまで進むにはまだまだ多くの試行錯誤が必要だろう。大切なことはこの先の展開を望ましい方向に持っていくことだ。その最大の課題が「対面通行の廃止」であり、それこそが自転車が一人前の立派な交通機関として都市交通に根付くかどうかの試金石でもある。

自活研会員 殿村 健二 (写真も)

E-mail : tonomura@star.odn.ne.jp

●月刊自転車DO!ではみなさまからの情報、ご意見、素朴な疑問など、記事のネタをお待ちしています。

自転車議連・勉強会

自転車保険についての勉強会開催

自転車活用推進議員連盟(谷垣禎一会長)は総選挙後、所属議員が55名に激減している。そのうえ、民主党が超党派の議員連盟は認めない方針を打ち出し、政府内に入った議員の議連活動も禁止するなど、これまでと違った対応となっているため、活動しにくい状況が続いている。民主党側の参加議員のほとんどが、大臣、副大臣、政務官となり、政府内にいるのだから、議連が主張してきた「鉄道事業者の駐輪場付置義務」や「走行空間の確保」などは直ちに実現しそうなのだが、現実にはすべてが議論できないまま「フリーズ(凍結)」(事務局次長・金子恭之衆議院議員)している。

そんななかで、谷垣会長から「保険の勉強をしておくように」との下命があり、新たに事務局長に就任した岩城光英参議院議員が、3月24日(水)16時から役員勉強会を開催した。出席者は岩城、金子両議員の他、公明党の井上義久幹事長。谷垣会長は、やはり会長を務める(財)日本サイクリング協会の理事会のため出席できず、政策担当秘書が代理出席。政府側は内閣府、金融庁、警察庁、国土交通省、経済産業省の各担当が出席した。

講師は(社)日本損害保険協会からの推薦で、朝日火災海上保

険(株)割田善平(フリタゼンペイ)営業推進部長が務めた。

割田講師は、自転車の事故が増加しつつあるなかで、安全運転意識や、自転車そのものの安全や整備への認識が低いために、保険に加入していない利用者が多く、重大事故の際に被害者・加害者ともに重ねて不幸な状態になることを指摘。加えて、個人契約の自転車総合保険から各社が撤退しており、現状では団体契約の賠償保険すら維持しにくい現状も報告された。自転車の点検整備のセットできるTS保険の加入数も少なく、新車購入時に加入しても、次年度の更新がほとんどない状態である。自転車に乗ることが楽しくて仕方ない子どもたち、あるいは通学の足として使う高校生など、子どもたちがルールも知らないまま、起こした事故で多額の賠償請求が生まれ、家庭崩壊につながるケースなど、事態は深刻である。

せめて新車購入時の保険加入の義務づけ、その際の複数年加入などが実現できればある程度の改善が期待できるが、自転車価格の上昇につながることから、議論すら起きていない。今回の勉強会は、まず、実態の把握と共通の認識を得るために行われたもので、政府側の対応を今後どのように求めていくか、あるいは何らかの法的措置が必要になるのかどうか、は次回以降の課題となった。

欧州では、持ち家・借家に限らず住宅保険加入が義務化されている国があり、損害賠償補償特約もセットになっている。パリのコミュニティ・バイク「ヴェリブ」での事故処理がどうなっているかを調べていて、フランスのこの制度を紹介した論文を発見した。わが国でもこうした制度の研究と政策検討が求められる。議連勉強会は今後、有志役員で不定期に開催が予定されている。

【小林】



写真左から谷垣政策担当秘書、割田講師、岩城事務局長、金子事務局次長、井上幹事、政府側出席者

佐藤宜秀の天網恢々

このコーナーは会員の佐藤宜秀さんがネットサーフィンで見つけた自転車関連の記事のリンク先をリスト化しています。【ご注意】天網恢々疎にして漏らさずという言葉がありますが、ご紹介したリンク先は漏れている場合や短期間で削除されてしまう場合があります。紙面でご紹介するのは編集部で取捨選択した一部です。情報メルマガをご希望の方は下記にアクセスして登録してください。

http://groups.yahoo.co.jp/group/bicycle_news/

【今回は記録の意味からも51号の続きから掲載します。4月中に特集で現時点に追いつく予定です】

【国内地域ニュース】

【自転車…「エコ通勤者」拠点施設 府内初、中京の空きビル活用（京都市）】
<http://www.kyoto-np.co.jp/article.php?mid=P2009111400094&genre=01&rea=K00>

【「サイクルサポーター」募集中〈放置自転車等啓発指導員制度〉（大阪市）】
<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000049865.html>

【橋ものがたり：富山新港・新湊大橋】
<http://www.zenitaka.co.jp/bridge/fushiki.html>

【自転車通勤、会社のリスクと対応は？】

<http://www.soumunomori.com/column/article/atc-91442/>

【広島のコミュニティサイクル社会実験「eサイクルひろしま」の体験レポート】

<http://tailog.blog.so-net.ne.jp/2009-11-13-1>

【大阪の自転車保有率全国一 節約志向を反映？】

<http://sankei.jp.msn.com/life/trend/091113/trd0911132142007-n1.htm>

【電動自転車無料貸出スタート！（愛知県蒲郡市）】

http://www.aichi-kanko.jp/news/news_detail.asp?newsid=294

【ホンダの自転車シミュレーター】

<http://www.honda.co.jp/news/2009/c091015a.html>

【マイカー依存脱却を 県央部の交通戦略協賛足（宮崎）】

<http://www.the-miyanichi.co.jp/contents/?itemid=21657&catid=74&blogid=13>

【自転車移動マップ作成 和光市（埼玉）】

<http://sankei.jp.msn.com/region/kanto/saitama/091113/stm0911131415008-n1.htm>

【エコ配、コクヨサプライロジスティクスと業務提携し、オフィスサプライ用品を自転車で配達開始】

<http://www.atpress.ne.jp/view/12774>

<http://www.kokuyo.co.jp/press/news/20091111-035.html>

【「坂の上の雲」封筒など 松山市職員の提案実現へ 愛媛】

<http://sankei.jp.msn.com/region/shikoku/ehime/091111/ehm091111022000-n1.htm>

【出雲市のエコ通勤一斉行動の結果まとめ（島根県出雲市）】

<http://www.sanin-chuo.co.jp/news/modules/news/article.php?storyid=516173004>

【3人乗自転車、補助制度にプレーキ 牛久市と阿見町、利用者わずか 茨城】

<http://sankei.jp.msn.com/region/kanto/ibaraki/091112/ibr0911120223001-n1.htm>

【目的はなんだ？】

<http://hirotoy.exblog.jp/12301690/>

川崎駅東口で現在実施中の社会実験に関するコメント。

【静岡市が「サイクルシェアリング」実証実験】

http://blog.livedoor.jp/midac_hd/archives/51288365.html

【生活の中に生きる自転車 ママチャリ文化】

<http://www.cycle-info.bpaj.or.jp/japanese/index.html>

全4部のうち、昭和30・40年代にあたる1・2部が掲載。

【ノーマイカーウイークの効果表れる（島根県松江市）】

<http://www.sanin-chuo.co.jp/news/modules/news/article.php?storyid=516174004>

【シクロシティ、日本初のバイクシェアリング事業を富山市にてスタート〜パリ市の「Velib'（ヴェリブ）」と同じシステムを導入〜】

<http://www.atpress.ne.jp/view/12805>

○シクロシティ社 HP

<http://www.cyclocity.jp/misc/construction.html>

【セーフティプロジェクト開始／東かがわ署（香川）】

http://www.shikoku-np.co.jp/kagawa_news/locality/article.aspx?id=20091112000101

JRの駅に誰でも利用できる善意の自転車を置き、利便性向上や盗難防止に役立てる「幸せの黄色い自転車作戦」の啓発活動

【「妖怪 貸自転車」範囲拡大！（鳥取県境港市）】

http://www.sakaminato.net/site2/page/youkai_news/youkaikashizitennshadbs/

【県道改良工事一部区間で供用開始（和歌山）】

<http://www.wbs.co.jp/news.html?p=6656>

【電動アシスト自転車の無料レンタルサービスを開始（中津川商工会議所（岐阜県））】

<http://www.jcci.or.jp/news/local-front/2009/1116132842.html>

○スイ・粋まちなかアシスト号（中津川商工会議所 HP）

http://enasan.net/assist_cycle/index.html

【海外各国ニュース】

【フィリピン・マニラのLRTに折り畳み自転車持ち込み認められる（英文）】
<http://www.philstar.com/Article.aspx?articleId=521682&publicationSubCategoryId=63>

【子どもの自転車事故削減に向けた取り組み（アメリカ）】

<http://www.transtex.jp/gf/show/1076>

「危ないから乗せない、取り上げる」ではなく、大人になって自動車運転する際の効果まで視野に入れた指導・教育システムが取られている。

【電気自動車に先駆け電気自転車に普及段階（中国）】

<http://blogs.itmedia.co.jp/narisako/2009/11/post-70f3.html>

【中国では電動自転車がヒット中。日本ではバイクが苦戦中。】

<http://blogs.itmedia.co.jp/yohei/2009/11/post-e9d0.html>

【豪メルボルンのバイクシェアもBIXIシステム（英文）】

<http://bike-sharing.blogspot.com/2009/11/melbourne-bixi-melbixi.html>

<http://www.bv.com.au/bikes-&riding/42222/>

モントリオールで始まり、ロンドン、ボストンで採用されたBIXIがオーストラリア・メルボルンでも採用。

【英ロンドン 駐駐輪場整備を筆頭にコペンハーゲンを目指した自転車都市化を目指す（英文）】

<http://www.timesonline.co.uk/tol/news/politics/article6851682.ece>

コペンハーゲンと同様の自転車分担率を目指すのに英国全土で駐輪場1万台では不十分（練馬区70万人で駐輪場4万台超整備済み）。

【超大型「自転車フェス」、来月9日からソウルで開催（韓国）】

<http://japanese.yonhapnews.co.kr/society/2009/09/29/0800000000AJP20090929000800882.HTML>

【IOC総会開催でフェスティバル コペンハーゲン市（デンマーク）】

<http://prw.kyodonews.jp/open/release.do?r=200909285119>

IOC総会開催の祝賀行事の一つはセレブ自転車ツアーで、世界各地からの参加者はIOC総会場のペラセンターからシティホール広場まで9キロのツアーコースを走ることでコペンハーゲン化される。

【英ロンドン北部で自転車歩行者道への14箇所の連続ハンブ設置が賛否両論（英文）】

<http://www.express.co.uk/posts/view/129958/Bicycle-speed-bumps-give-residents-the-hump>

<http://www.mailonsunday.co.uk/news/article-1215838/Council-installs-speed-bumps-residential-street-slow-CYCLISTS.html>

<http://www.globally.co.uk/speed-bumps-introduced-to-stop-speeding-cyclists-1755/>

3つめの記事にある'lycra louts'というのはサイクルジャージのサイクリストを揶揄した言葉のようです。

【英交通相がデンマーク視察で自転車道を体験試乗（英文）】

<http://www.copenhagenize.com/2009/09/british-transport-minister-in.html>

【米ボストン市長が自転車施策に関してコラムを執筆（英文）】

・市内で自転車レース、市民参加イベントの開催

・自転車レーンの整備（現在5マイルで整備中）

・路上ラックの整備（150箇所済み、300mごとの配置になるよう250箇所整備予定）

・200人のサイクリストの協力を得てマップの作成

・盗難自転車の発見のため、情報交換サイト（Stolen Bikes Boston）を開設

<http://stolenbikesboston.com/index.html>

・・・などなど、取り組んでいる施策を紹介。

○ボストン市の自転車施策紹介 HP

<http://www.cityofboston.gov/bikes>

【チャリンコ プーム ナウ！ in台湾】

<http://www.tour.ne.jp/blog/dhi/5228/>

【ウォールストリートジャーナルに仏パリで自転車がファッションブルに流行中との記事掲載（英文）】

<http://online.wsj.com/article/SB125383070092638977.html>

【米ロサンゼルス自転車道計画修正案の説明会近く開催（英文）】

http://laist.com/2009/09/24/city_to_host_public_meetings_for_dr.php

○ロサンゼルス市自転車計画案 HP

<http://www.labikeplan.org/>

【米ニューヨークで道路中央部対面自転車道が整備される（英文・動画）】

<http://www.streetsblog.org/2009/09/25/streetfilms-the-sands-street-bike-path-a-new-kind-of-bridge-approach/>

もともと危険だったこの区間で'05年4月に起きたノア氏の重傷事故がきっかけでイーストリバーを渡る橋への安全なアプローチの整備が進み、横断自転車数が800台から2600台に急増したとのこと。ノア氏も喜びのスピーチをしています。

【英ロンドン 自転車の普及にはマニアから一般人への広がりインフラ整備が必要（英文）】

http://www.timesonline.co.uk/tol/comment/columnists/janice_turner/article6850125.ece

タイムズオンラインにコラムニストのジャニス・ターナー女史が提言しています。

【米フィラデルフィア中心部に自転車専用レーン整備（英文・動画）】

<http://abclocal.go.com/wpvi/story?section=news/local&id=7029619>

市長もヘルメット着用して走行しています。

【世界のバイクシェアリング事情（英文）】

<http://bike-sharing.blogspot.com/2009/09/around-bike-sharing-world-this-first.html>