

特集 日本と同じ歩道通行可の国 ノルウェーでは安全 間違いをどのように修正しつつあるのか

岩手県立大学総合政策学部の元田良孝教授から、日本と同じ時期に自転車の歩道通行に踏み切ったノルウェーの現在を調査したレポートが届いた。車道通行が一般的な欧米では例外的なノルウェーは、日本と同様に1970年頃の交通事故死者のピーク時に自転車を歩道に上げた。5月30日から6月5日まで現地で調査した元田教授によると、首都オスロでは自転車の約半数が歩道を走行していた。しかし、近年は自転車の振興計画を策定し、自転車を歩行者と分離する方向に進んでおり、オスロ市内は180kmの自転車道ネットワーク整備が進行している。冬期の自転車利用はやはり夏期に比べると沿岸地域で2分の1、内陸地域で4分の1と減少するが、冬期の利用促進のため除雪に力を入れている。歩道走行の実態は日本と大差ないが、自転車道路網の計画的な整備など、行政側の対応は日本に比べて進んでいるように思われる。元田教授も参考になる点が多いと指摘。教授の許可を得て、注目すべき点をレポートから拾ってみた。

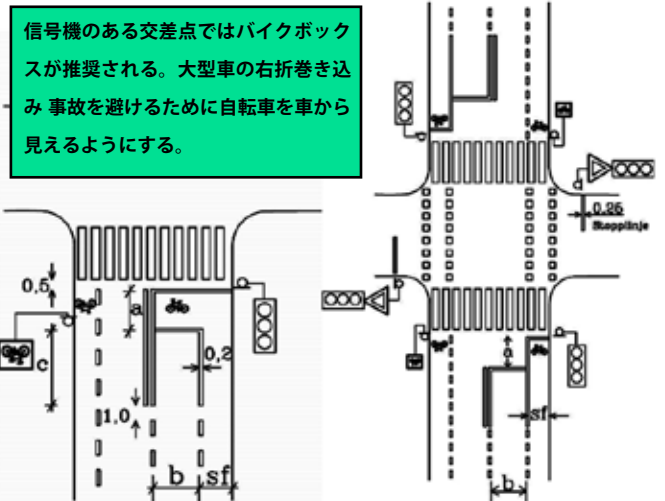
■世界で4番目に安全?

ノルウェーは交通事故について、英国、オランダ、スウェーデンに次いで世界で4番目に安全な国とされている。クルマの交通量は経済成長とともに、70年から2006年で走行台キロは3倍に増えたが、事故死者、死傷者は70%まで減少している。

一方、自転車政策については、2001年まで積極的ではなかったが、国家自転車戦略が01年に国会で議決され、その後、2006-2015の国家運輸計画に編入され、ノルウェー道路管理局(NPRA)【日本の国土交通省に相当】が推進する体制になった。戦略の目的は、健康(肥満防止、WHOは喫煙の次に健康に危険なのは運動がないことと警告している) = 環境、社会経済的な便益であり、温暖化防止といったやや抽象的なお題目を掲げるわが国と異なる。自転車を安全でさらに魅力的にすることによって、目的を達成するとしている。

具体的には安全の向上と、09年に指定した25の「自転車都市」では自転車利用を50%増加させる。このため「通学路整備」を優先し、成人には通勤に利用するよう働きかけ、自家用車の利用を抑え、環境に優しい交通に転換する支援策を打ち出した。

自転車はクルマに比べて走行台キロ当たりの事故率が5倍も高いが、改善されつつある。対策は被視認性の向



上、自転車の安全装置、ヘルメットの着用の情報と教育である。ヘルメット着用は義務ではないが着用率は向上している。歩道を走行するのは悪い習慣であり、特に高齢者が怖いと言っている。1970年代に交通事故の増加からとられた措置である。自転車を歩道走行させるのはノルウェーと日本だけである。自転車利用者は車の間を走行するより良いと歩道を走る。歩道走行は合法的だが歩行者と同じ速度、歩行者を邪魔しないこととなっているが守られていない。自転車走行施設がまだ貧弱なので簡単には変更できないが、変えてゆかなければならない。20年後には解決できていると思うが現状ではまだである。いまのところ、歩道から車道へ自転車が出てゆくことがクルマのドライバーには予測できず危険である。

■子ども、通学路に焦点

2010~19年の国家輸送計画の中の自転車政策では、19年までにすべての交通の8%を自転車交通(現在は5%)にする目標である。クルマ依存生活の地方も多く、都市域では自転車交通のシェアを倍にする必要がある。15歳以下の児童生徒の60%は通学に歩きや自転車を使っているが、この数値を80%まで引き上げる。子供たちの運動量が年々低下しているので、自転車通学は良い機会である。両親が安心して自転車通学をさせられるよう、通学路の安全整備が優先される。通学路は主に緑道とされ、幹線道路に沿って整備されることはない。

国全体の交通機関分担の推移をみると、クルマのシェアが少しずつ増えている。これに歯止めをかけたいというのが国の方針のようだ。そのため、連続した自転車ネットワーク整備、クルマより便利で近いところに駐車できるようにする、クルマと同等かそれ以上に道路で優先される、ショッピングセンターや交通結節点では自転車の

お知らせ: 2010年第三回の「自転車活用研究会」は、ご存じツーキニスト・ヒキタことNPO自活研理事の正田智さんの講演です。9/17(金)夜。2面参照。

道と駐車が優先される、といった自転車を交通機関と位置づけた計画になっている。

■バイクボックスの活用

特に都市内では自転車と歩行者は分離され、連続したネットワークと標識が必要である。設計速度は20~30km/hと高い。あのコペンハーゲンでも自転車の旅行速度は10~15km/hである。冬期の自転車利用は気象条件より路面の除雪と維持管理状況に左右され、自転車道も除雪すれば年間を通じて利用される。安全対策は自転車用施設(自転車道、自転車レーン)を造り歩行者と分けることと、車の走行速度を落とすことである。自転車と歩行者は都市内では同じスペースを使わせない。交差点は最新の知見によって安全に設計されなければならない。信号機のある交差点ではバイクボックスが推奨

される。ドイツなどでも、交差点のバイクボックスが多用されているが、大型車の右折(日本では左折)巻き込み事故を避けるために、自転車をクルマから見えるように工夫している点は見習うべきだろう。

日本もノルウェーも自転車の人口あたりの保有台数、歩道走行の状況などでは似通っているが、ノルウェーでは歩道走行の反省から着実に自転車道が整備されつつあることは日本とは大きく異なる。冬期の自転車利用についてもノルウェーは明確なビジョンを持っており、除雪の向上により路面状況を良くして1年中利用できる環境を目指している。いずれの問題についても日本では政府としての方針が明確に示されているかという点で疑問であり、ノルウェーの事例は日本にとって参考になると思われる。【文責：小林】

KEEP LEFT Tシャツ

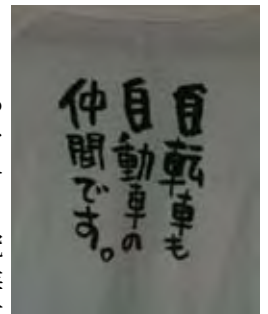


やすい襟ぐりになっているなど)なため、生産に手間

昨年サイクルモードでデビューしたKEEP LEFT Tシャツは、サイクルモードの特設ブースで早々に売り切れ、その後、5月に日焼け防止に配慮して長袖バージョンを再生産したが、これもすぐ売り切れ、再販の要望が寄せられていた。縫製が特殊(自転車乗車姿勢を考慮して背中が長い/前傾姿勢がとり

とコストがかかるが、好評でもあり新たに防縮仕上げしたものを130枚追加生産した。このバージョンはこれで生産を終了する。

胸にNPO自転車活用推進研究会理事でもあるデザイナー/左海利久さんの書で、逆送してくる不心得者に見せるメッセージ。背中には、信号待ちの際にクルマのドライバーに読んでもらうための「自転車も車両メッセージ」がくっきりと目立つ。サイズはSMLの3種類。いずれも税・送料込み3000円(NPO自転車活用推進研究会会員は2800円)で、NPO自活研サイトやエコサイクルマイレージサイトで通販している。また、なぎら健壺・自転車DO!会長(S、Mのみ)、疋田智ツキーニスト(Sのみ)、サイクルライフナビゲーター絹代バージョンも残り少ないが販売中。こちらは2500(2300)円。ご注文はお早めに。



第二回自転車活用研究会報告は次号で

8月6日に都市再生機構の佐藤宜秀さんを講師に迎えた第二回自転車活用研究会は、最新の欧州事情を写真と、綿密な取材に基づく報告で、質疑応答が時間延長して行われるほど熱気に満ちたものとなった。出席できなかった会員には申し訳ないが、誌上報告は次号までお待ちください。

情報提供 自転車つうりん子として「じてんしゃ女子ひとり旅」(えい出版)を書いた声優の沼尾ひろ子さんから不思議な石鹸が送られてきた。自転車で出かけた先で使ってみてびっくり!「男子もこれひとつでどこでも行ける」という沼尾さんに同感。
<http://www.hirokonumao.com/index.html>

2010年度第三回研究会

自転車について前置き抜きで核心から語ろう

・・・こんなに楽しい自転車を、なぜ安心して楽しめないのか! 怒りと希望のメッセージ・・・

講師:自転車ツーキニスト 疋田 智さん

2010年度三回目の「自転車活用研究会」は、ご存じ自転車ツーキニスト・疋田智さんをお迎えする。自転車活用推進研究会の創立メンバーであり、自転車復権を叫び続けてきた。雑誌や各地の講演でその意見に触れた方も多いだろうが、今回は半ば身内だけの研究会。前置きも遠慮も抜きで、自転車について語る。意見交換の時間もできるだけ長くとする予定。

開場は17時30分。参加希望者は必ず、事務局までメールで予約すること。座席がなくなったら入場をお断

りする場合がある。

■2010年9月17日(金)18時00分から
■日本コンピュータ・ダイナミクス株式会社・会議室
141-0031 東京都品川区西五反田4-32-1

「不動前」(東急目黒線/地下鉄都営三田線/東京メトロ南北線)下車、目黒方向に高架線路沿いを戻る徒歩3分。東京日産西五反田ビル2階

■会費:3,000円(NPO自活研・会員は無料)
■閉会後の懇親会:参加費1,000円

“みちしるべ”チェックリストを、8月中にサイクルモード・サイトにも連動して公開予定

前号でたたき台を示したみちしるべチェックリストが、ようやく右のとおり決定稿となった。たくさんのご意見、ご指摘をいただき感謝の言葉もない。

“みちしるべ”は、自分たちの住んでいる街やツーリングなどで走ったことのあるスポットが「どれだけ自転車のことを考えてくれているか」といった情報を、全国の自転車好きから投稿してもらい評価する「自転車をもっと楽しくする」ネットワークサイトを目標している。求めている情報は、■地元の幹線道路にこんな自転車専用道（特に、98カ所のモデル道に注目！）ができた。■この道路に、自転車レーンができればもっと安全に走ることができると思う。■駐車場に自転車ラックが置いてある素敵なカフェ発見！■駐輪場をもっと増やせ。■良い道路だけど、この交差点は改善の余地あり！■利用しやすい駐輪場あり。など、体験や地域の情報。目標は「ひとにやさしい自転車の道」総延伸距離2000キロ。いまは、これが全国で数十キロと思われる。国や自治体は、なにがいけないのか、どこが危険なのかを知らないし、そのような要望があることも気がついていない。日本全国に安全で快適、自動車や歩行者と仲良く共生しながら自転車に乗ることのできる道路を作ってもらうために、寄せられた情報や評価を定期的にレポートし、広く公開すると同時に国や地方自治体、警察庁等の公的機関にも提言していく予定。NPO自活研サイトも近日アップ準備中。

みちしるべチェックリスト

評価対象道路名:	区間:	約 km	○ その通り	△ やや該当	ー なし
評価年月日:	評価者:				
■プラス要素					
1	車道に十分な幅(自転車が自転車を追い越せる)の走行空間がある		10	5	0
2	クルマの走行方向と同じ一方通行規制がされている		10	5	0
3	道路の左右に走行空間が設置されている		8	4	0
4	自転車走行空間をカラー舗装あるいは白線などで区分している		6	3	0
5	マークや文字標示で自転車走行が明示されている		6	3	0
6	バスレーンとの安全な共用が行われている		6	3	0
7	交差点内を直進できる自転車横断帯がある		6	3	0
8	交差点は車両用信号に従って直進できる(歩道部に横断帯がない)		6	3	0
9	左折の際にクルマに巻き込まれないよう配慮されている		6	3	0
10	交差点の信号待ち時の待機場所が確保されている		6	3	0
11	自転車でわかりやすい道路交通標識がある		6	3	0
12	夕暮れや夜間でも自転車とクルマ、歩行者が互いに視認しやすい		6	3	0
13	船からの自動車、自転車、人の出入りの安全確認がしやすい		6	3	0
14	車道左端に駐車率がない(取締が行われ、荷さばき駐車も少ない)または走行に邪魔にならない駐停車スペースがある		6	3	0
15	トンネルや橋に自転車走行スペースがある		6	3	0
小計			A	B	
■マイナス要素					
1	自転車通行空間が歩道上にある		5	2.5	0
2	多くの自転車利用者が歩道を走っている		3	1.5	0
3	歩行者用信号が自転車信号を兼ねている		3	1.5	0
4	車道の自転車走行空間が交差点・バス停などで歩道に誘導されている		3	1.5	0
5	自転車走行空間が相互通行になっている		3	1.5	0
6	路上駐車で車道左端を安全に走れない		5	2.5	0
7	車道の自転車を危険にさらすクルマのドライバーが多い		4	2	0
8	歩道との境界に柵があり、いざという時に逃げられない		4	2	0
9	車道左端の勾配が大きく、ハンドルをとられやすい		3	1.5	0
10	自転車用走行空間と車道との境界を柵などで区切っている		3	1.5	0
11	自転車用走行空間と車道との境界を緑で区切っている		2	1	0
12	走行部分に排水溝などの継ぎ目がある		3	1.5	0
13	車道を逆走する自転車が多い(取り締まり・警告が行われていない)		4	2	0
14	路面が荒れている、あるいは磨き石や鏡面仕上げで滑りやすい		2	1	0
15	クルマの左折専用レーンがあり、直進する自転車にとって危険		3	1.5	0
小計			C	D	
計算式: (A+B)-(C+D)+10= (四捨五入) 評価点:					

自転車検定作問委員募集中



NPO自転車活用推進研究会が2008年に始めた「自転車検定」は、膨大なテキストブックと、わが国の自転車を取り巻く複雑で難解な社会問題までを含む難解な設問で、一部のマニアから絶大な支持を受けた。が、一般の若い世代にも安全意識と基本的な理解を広げようという本来の趣旨からは外れ

たものになった嫌いがある。設問の見直しを模索してきたが、限られた事務局の能力では思うような設問づくりができないまま推移している。この際、会員各位のご助力をお願いしたい。

作問委員になっていただいた方に、現在の設問のすべてをエクセル形式で送り、設問の見直し、追加をお願いする。期限は9月末まで。下記の条件を確約していただく。

■設問と回答に関して守秘義務協定に沿って誓約する。
 ■作業と頭脳労働はボランティアとする。
 ■問題に使用する写真やデータは著作権問題を解決したものに限り（自分で撮った写真などの使用権をNPO自転車活用推進研究会に無償で提供する）
 ○有志は事務局までメールされたい。

新刊のお知らせ (編集部在庫あり。但し僅少)



「コミュニティサイクル」-公共交通を補完する新自転車システム...都市型コミュニティサイクル研究会 編・著 (第8章は事務局長・小林成基が書きました。) 定価: 本体3,000円+税 (発行: 化学工業日報社) 公共交通機関と組み合わせて、通勤や通学、観光、企業の営業ツールとしても活用「コミュニティサイクル」日本サイクリング協会・谷垣禎一会長推薦
 ■セブンネットショッピングか楽天ブックス購入可
 ■事務局にメールください。ゆうちょ銀行振込票を同封してヤマトメール便で送ります。3000 + 150 + 160 = 3310円を3000円でおわけします。

●月刊自転車DO!では会員からの情報、意見、素朴な疑問など記事のネタをお待ちしています。 info@cyclists.jp

●お近くのサイクリングロードや大規模自転車道が、歩道指定されていないか調査してください。できたら写真を撮ってお送りください。正しい道路の実現のためご協力をお願いします。

●53号で取り上げた「元気になる自転車調査報告書」は印刷が完了しました。希望者に順次配布中です。事務局まで送付先をメールでお知らせください。

