

なぜ、最初から「実現困難」と決めるのか？

「クルマ、自転車・歩行者の分離」に関する事前確定主義への反論

「警察学論集」(59巻1号)に「交通警察の今後の対応～世界一安全な道路交通を目指して」という一文が掲載されている。筆者は日下真一・前警察庁交通企画課課長補佐。この一文の中に、看過できない一節がある。

「歩行中・自転車乗車中の事故を減少させていくためには、自動車の通行と歩行者・自転車利用者の通行をできるだけ分離していくことが最も望ましいが、我が国において、これを徹底することは、都市構造の抜本的な転換、規制を担保するための法執行力の強化等に伴う社会的コストの大幅な増加をもたらすこととなり、実現困難と言わざるをえない」と、断言しているのだ。

簡略化して言えば、「クルマと歩行者・自転車の通行を(完全にではなく)可能な限り分離することは膨大な費用を要するから、日本では無理だ」ということになる。「外国で普通に実施されていることが、なぜ、日本では実現が難しいのか」「クルマと歩行者・自転車の分離に、なぜ、都市構造の抜本的な転換や、規制を担保するための法執行力の強化までが必要なのか」という点には、触れられていない。

クルマ、自転車、歩行者の分離を盛り込んだ道路構造令の改正や、各地で実施された分離を志向する社会実験の積み重ねは、警察のこうした「事前確定主義」を乗り越えたかと思われたが、「大時代感覚」はそう簡単には退場しないとみえる。

我々が三者の分離を求めているのは、交通安全もさることながら、それが快適な生活環境や街づくりに結びつくと考えているからにはほかならない。それは、あらかじめ結果が明瞭に示されているわけではなく、社会実験を繰り返すことで市民の合意を得ながら進行させていくプロセスそのものである。

従って、はなから「実現困難」などとは当然言わないし、警察を含めた守旧派からも言われたくない。しかも、EU諸国などの例から明らかなように、クルマ、自転車、歩行者の通行分離にそんなにコストをかけていないし、そのために警官を増員したという話も聞かない(ただし、歩道を自転車で走ると、警察は取り締まる)。

もし、社会的コストの話をするなら、冒頭の一文が「我が国社会において、自動車は必要不可欠な移動手段」と無自覚に言及しているクルマの社会的費用(1台につき7000万円という試算もある)について、言及すべきではないか。事故の防止とコストを同列で論じることは許されない。

「事前確定主義からの脱却」という論文を書いた山崎一真・研究創発センター主席研究員は、次のように結んでいる。

「事前確定主義は、歴史的経緯のなかで各種制度と結びついている。これに比べて社会実験は、あまりにも小さな仕組みかもしれない。しかし、この小さな仕組みである社会実験



が、行政の多彩な分野で、さまざまな自治体で展開され、行政と市民・企業の精神が覚醒されていくことこそが、古い思潮から新しい思潮へ移行する突破口になると確信している」（「知的資産創造」2001年5月号）。

<新聞投書から> 文句も出るよ「車優先道路」

健康のために毎日仕事先まで5kmの道を自転車で通っている。快適なはずだったのに、青信号の横断歩道で左折する車にぶつけられ2カ月もたつのに、まだお尻のケガが直らない。

本当に死の恐怖を味わった。規則を守っていても危険な道路って何？と怒りがおさまらない。自転車に乗っていて思うのは、道路は不親切で、車のためにのみあるのだとつくづく感じる嫌な思いがぬぐえない。とにかく歩道がおそまつなのである。でこぼこで狭く、車とすれ違うのはドキドキものである。橋の両側の柵もなく、おととと、と運転を誤ったらもう川にドボンである。

強風の時など、それは恐ろしい。青信号でも、私に進む優先権があっても、止まってくれる車はあまりない。「何で車が偉いんだよ」と文句の一つも出る。弱者に冷たい世の中って寂しい。自転車は車より運転が大変である。免許のある私がほとほと感じるのである。（5月5日付東京、パートタイマー=54、茨城県常陸太田市）

福島県と環境省、「街づくり」で共同歩調

持続可能な地域と交通を模索



郊外に大型商業施設ができたことにより、中心市街地が衰退するという現象が全国各地で起きている。この結果、クルマを使用しなければ買い物に行けないという、クルマを持たない消費者にとっては悩ましい事態になる一方、中心市街地の空洞化は、コミュニティの喪失につながると危惧されている。

こうした状況に歯止めをかけようと、福島県では昨年10月、「商業まちづくり推進条例」を制定した（施行は今年10月1日）。この条例は売り場面積6000㎡以上の大型商業施設に、出店時の県への届け出と関係市町村への説明を義務づけている。これにより、県は街づくりの観点から、事業者に対し計画の見直しを勧告することができるという、全国初の広域調整を可能にする条例だ。

大型店の出店調整はかつて、大規模小売店舗法（大店法）に基づいて行われていたが、「規制緩和」を理由に2000年に同法は廃止された。そのあと大規模小売店舗立地法（大店立地法）に引き継がれたが、大型店の出店は原則的に自由ということになっている。



郊外大型店がクルマ社会を加速

佐藤栄佐久・福島県知事はこの条例の目的を説明する中で、「（郊外店の）お客さんは自動車で来るわけですから、交通量も増えます。地域の持続可能性や地球環境の問題を考えたとき、こういうあり方ははたしてどうなのか。考え直さなくてはいけない時代が来ていると思います」と述べている。（「世界」06年1月号）

こうした自治体の動きに呼応するかのよう
に、環境省は昨年10月、「地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会」を設置した。その背景を同省は次のように説明している。

「現在、地方都市においては、中心市街地の衰退が大きな問題として注目されているとともに、表裏一体の問題として市街地拡大・郊外化の問題も顕在化しています。具体的には、主要公共施設や商業施設等がまとまった土地を確保できる郊外へ移転したことや、各家庭

に自家用車が普及したこと等により、『地方都市のアメリカ化』が進行しており、道路や上下水道等のインフラの維持管理費用が増大する、従来の公共交通網が衰退する等の問題が生じています。また、地球温暖化対策の観点からは、床面積の拡大によるエネルギー消費量の増大、車社会の進行によるガソリン消費の増大等の問題も生じています。

こうした問題意識のもとに、幅広い議論が続けられているが、柱のひとつである交通政策の中に「自転車の活用」が位置づけられている。福島県の条例と環境省の検討会に共通して浮かび上る交通手段の構図は、郊外大型店 = クルマ、中心市街地 = 公共交通、自転車、徒歩、ということになる。

米国ではすでに大型店舗規制

矢作弘・大阪市立大院教授は『大型店とまちづくり - 規制進むアメリカ、模索する日本』(岩波新書、2005年7月)の中で、「自由の国」米国において、ゾーニング(土地利用規制)による枠組みで、大型店の出店が規制されていることを指摘している。

「ゾーニング条例が本質的には『開発の管理』をねらいとする以上、競争制限的になるのは自然である。そして、米国では多くのゾーニング条例が大型店の参入を制限・禁止し、(交通渋滞・排ガスの発生、街景観の破壊などへの対応に限らず)地元の商業者を保護・育成することが経済にプラス(税収増や雇用確保など)であり、地域社会に貢献する、すなわちそれがまちづくりであると、という趣旨のことを明確な表現で記載しているのである」と。

ここには、福島県がめざす方向と共通のものがある。10月の条例施行以降、どのような展開をみせるか、来年施行予定の「まちづくり三法」関係省庁も見守っているとされるが、我々も注視していきたい。

札幌市民、好意的に評価

地下鉄への自転車持ち込み実験

札幌市が昨年9月に実施した市営地下鉄への自転車持ち込み社会実験に関する調査結果がまとまった。アンケート調査は「一般市民」と「実験参加者」に対し、共通の質問が設定されている。

<持ち込みの賛否>

一般市民は「賛成」44.9%、「どちらかという賛成」30.2%で、計75.1%。

実験参加者は「賛成」76.1%、「どちらかという賛成」16.9%で、計93.0%。

<絶対改善が必要な問題点>

一般市民で多いのは、「車両内での一般乗客との接触不安(車両専用化)」51.1%、「駅構内での一般客との接触不安(経路分離)」44.8%、「エレベーターが小さい」43.2%など。

実験参加者で多いのは、「エレベーターが小さい」38.0%、「車両内での一般乗客との接触不安(車両専用化)」35.2%、「車両内での自転車転倒(固定具設置)」33.8%など。

<持ち込み有料化と負担額>

一般市民で「有料でも利用する」60.3%、その場合の負担額「100～200円」44.0%。

実験参加者は「有料でも利用する」76.5%、負担額「100～200円」51.9%。



この実験は昨年9月の土、日と祝日の計6日間実施され、101人(複数日参加を除く)が参加した。持ち込める駅が限定されたうえ、持ち込める車両が1両(最大8台)で、しかも1時間に3便程度の運行という、きわめて限られた条件のもとで行われた。

アンケート調査の中でも、平日も利用できることや他の路線への乗り換えを可能にすることなど、利用条件の拡大を求める声がみられる。調査結果をみるかぎり、実験への参加、不参加を問わず、比較的好意的に



受けとめられており、この実験結果を基礎資料にして本格実施に向けて札幌市がどのような道筋をつけるか、注目していきたい。

自転車通勤の通勤災害判断基準 「合理的か」「通常か」で決まる

「15歳以上の通勤・通学者のうち、利用している交通手段として最も多かったのは？(2000年『国勢調査』) 徒歩だけ 電車だけ 自家用車だけ 自転車だけ」

こんなクイズが日経新聞(4月10日付)に載っていた。わかりますか。

ところで、自転車通勤の途中で事故にあったら、どうしたらよいのか、弁護士の外井浩志さんが「通勤災害か否かの判断基準 Q & A」を「企業実務」2006年2月号に書いているので紹介します。

Q 自転車通勤をしていたところ、転んだケガについては通勤災害になるでしょうか。また、徒歩で転んでケガをした場合はどうでしょうか。

A 自転車通勤、徒歩通勤が合理的な経路、合理的な方法であれば通勤災害になります。なぜなら、転んでケガすることは、通勤に通常伴う危険ということになります。なお、飲酒のうえで自転車に乗って転んでしまったような場合には、合理的な方法ではありませんから通勤災害にはなりません。

Q 強風で飛んできたゴミでケガをした場合は通勤災害になりますか。

A 強風でゴミが飛ぶことが通勤に伴う危険であるといえるかが問題になりますが、台風などの場合にはそのようなことも通常あり得ることなので通勤災害に該当すると考えます。

<クイズの答え> 自家用車だけ。

6211万人中2751万人。都道府県別の利用率1位は山形県(72.4%)、最下位は東京都(11.6%)

トピック

進化する駐輪施設・システム

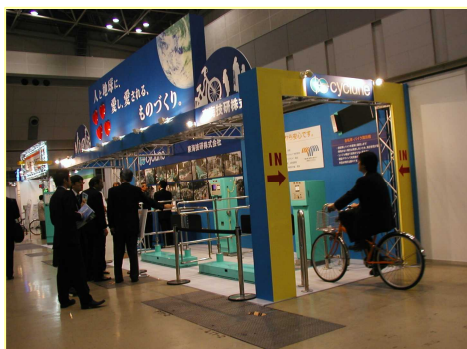
パーキング・Jに当研究会も参加

駐車、駐輪施設・システムの展示会「パーキング・ジャパン2006」が5月11、12の両日、東京ビッグサイトで開かれた。放置自転車の削減と遊休地の有効活用に向けて各社が自慢の技術を披露、自治体、商業施設関係者らが熱心に説明を聞いていた。自転車活用推進研究会もブースの一角を間借りして、PRに努めた。

駐輪施設・システムは年々進化し、今や無人管理、自動精算、領収書の発行は常識となりつつある。また、道路法施行令の改正により、道路管理者が路上に駐輪施設を設置できるようになったことから、需要の拡大も期待されている。さらに、最近では地下を深く掘って駐輪場をつくるケースが増えていて、その種の展示も目立った。

一方、遊休地を所有する地主に一時的に駐輪場経営を勧める企業もある。ラック、自動精算機など必要機材を貸し、運営はセンターで一括管理するという方法で、地主にも利益が入る。土地の利用法が決まったら、機材などは一日で撤去できるという。

自転車活用推進研究会は自転車の走行空間とともに、駐輪空間の確保を運動の大きな柱に据えてきたが、駐輪施設・システムのあり方についても、今後、研究を深めたいと考えている。



(イラストあらしき)