

自転車活用で中心市街地活性化 環境省検討会、「温暖化対策で街づくり」提言

環境省の地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会は2月23日、「温暖化対策を促進すると、空洞化した中心市街地が活性化する」という提言をまとめた。提言は現在のような郊外型の大型店舗が拡大するにつれ、クルマの交通量が増加し、CO₂排出量が増大すると指摘。駅前など中心市街地に商業施設を集中させたコンパクトシティの復活を提案、クルマに依存しない街づくりをめざすべきだと言っている。

提言は1人当たりの道路面積が広い都市ほど市街地が郊外に拡大、その分、1人当たりのCO₂排出量が多くなり、渋滞解消のためにことさら道路を建設すれば、交通量の増大をさらに誘発するという悪循環に陥っていると強調。

こうした状況から脱却するため、公共施設や商業施設、住居などを駅周辺などに集約させるとともに、LRT、自転車、徒歩で買い物などの用事が済むような街づくりへの転換を求めた。

自転車の活用に関しては、東京23区において、この10年間で自転車通勤者が約3割増えていると指摘、名古屋市における自転車通勤者への手当倍増などにも言及している。都市全体として、クルマを必要としない街づくりに向けて、都市計画策定の際に、CO₂削減目標を設定とするという提案も盛り込んだ。

2050年までにCO₂ 70%削減、自転車寄与 「低炭素社会」へのシナリオに明記

環境省と(独)国立環境研究所は2月15日、生活の質や経済成長を維持しつつ、2050年の日本において、1990年と比べCO₂排出量を70%削減する「低炭素社会」の実現は可能、という研究中間報告をまとめた。これは2050年時点における社会像を描いたうえで、エネルギーの需給を推計するという手法を用いたシミュレーション結果だが、来年(2008年)から12年までの京都議定書第一約束期間を前に、脱温暖化への意気込みを示したものと言える。

この2050年までの社会変化の道筋は、シナリオAとBの二通り設定されている。A(ドラえもん型)は、活発で、回転が早い技術指向社会、B(サツキとメイ型)は、ゆったりとしてややスローで、自然指向社会。現実にはA、Bが混在して進行するものの、Aでの一人当たりGDP(国民総生産)成長率は年2%、Bでは同1%と想定している。

こうした前提で、A、BそれぞれにおけるCO₂70%削減を実現するための対策オプションを示した。このうち、「交通部門」をみると、シナリオAでは、「土地の高度利用、都市機能の集約」「旅客交通の公共交通機関(鉄道・バス・LRTなど)へのモダルシフトの促進」「電気自動車・燃料電池自動車等モーター駆動車の普及」が挙げられている。一方、シナリオBでは、「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりの促進」「歩行者や自転車利用促進のためのインフラ(駐輪場・自転車専用通路)整備」「バイオマスハイブリッド自動車の普及」を掲げた。

プロセスには触れられていないため、なんとも評価しにくいだが、公共交通機関や自転車・徒歩への大幅な傾斜により、CO₂の大幅削減に寄与できるというメッセージを示した意義は、それなりにありそうだ。



英国における脱クルマ戦略 ESTフォーラムで事例紹介

EST(環境的に持続可能な交通)普及推進フォーラムが2月14日、東京都内で開かれた。特別講演で英国の交通コンサルタント、デービッド・カーター氏は、ノッティンガム市(人口30万人、都市圏63万人)の地方交通計画(LTP)に基づくEST施策の詳細を披露した。

英国では、温暖化抑制に向けた交通分野での対応を国家的な課題のひとつに据え、自治体にはLTPの策定と進捗状況の報告を求め、それに応じて、補助金を支出している。その中で、ノッティンガム市は2001年から05年までの第一期5ヵ年計画で、約290億円を支出して、バス・路面電車、自転車の利用拡大などに取り込んだという。

このLTP推進において中心的な役割を果たしているのが、ビッグ・ホイール(The Big Wheel)と呼ばれる民間のサポート組織。持続可能な交通キャンペーンで、市民や企業の関心を高める一方、LTPに盛り込まれた公共交通機関、徒歩・自転車の活用を促す事業への戦略的な支援も行う。

ビッグ・ホイールが手がけた事業で成果を上げているのが、マイカー通勤の減少をめざす通勤者トラベルプランを導入した企業への補助。駐輪施設の設置、公共交通チケットの配布、在宅勤務の推進など実施した30以上の企業や団体に4年間で7,800万円の補助金を交付したという。この結果、大企業で7~10%、中小で10~15%、マイカー通勤が減少した。親が子供をクルマで学校へ送り迎えすることを減らすための通学トラベルプランもある。

こうした実績から、カーター氏は「規模の大小を問わず、施策を導入する場合は施策間のコーディネートが必要。同時に、マーケティングや交通に関する意識変革のためのキャンペーンなど、支援措置も重要になる」と述べた。また、この日、同氏は政治家の関与、政治の力の必要性に何度か触れたが、日本に足りないのは、交通政策の立案、実行双方における政治力ではなからうか。ここで言う交通政策とは、高速道路や橋の建設を意味しないことは言うまでもない。

(特別講演後に行われたパネルディスカッション部分=4月15日、NHK教育TV「日曜フォーラム」で放映予定=にノッティンガムの映像が入る予定あり)

混乱の極み 道交法改正劇場



「普通自転車が通行すべき部分として指定された部分(以下この項において『普通自転車通行指定部分』という。)があるときは、当該普通自転車通行指定部分を徐行しなければならず、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない」(道交法第63条の4の第2項改正案)。

上記のただし書き。「ただし、普通自転車通行指定部分については、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる」。

以上が、3月2日に閣議決定された道交法改正案の自転車の歩道走行に関する条文であるが、第10条の歩行者の通行区分に関しても第3項が追加された。「前(第2)項の規定により歩道を通行する歩行者は、第63条の4第2項に規定する普通自転車通行指定部分があるときは、当該普通自転車通行指定部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならない」。

混乱の極みである。自転車専用レーンでもなく、自転車道でもない、歩道上に便宜的に白線を引くか、カラー舗装で色分けするか、マークをつけるかした「通行指定部分」では、「徐行」「一時停止」ながら、歩行者がいなかった場合は「安全な速度と方法で進行」し、一方、歩行者は「自転車通行指定部分を可能な限り避けて歩け」というのである。

誰が、もっとも危険にさらされるのか、明らかだ。第63条の4の第1項に「ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を(自転車)が通行してはならない旨を指示したと

きは、この限りでない」とつけ加えられているが、違法駐車を取り締まりすらおぼつかず、民間に委託しておいて、歩道上の錯綜をいかにさばこうというのか。

警察庁は今回の道交法改正にあたり、「これは自転車交通秩序の正常化をめざすもの」と胸を張ったが、結果は、小手先の辻褄合わせで逃げようとしたに過ぎない。ただ、昨秋の「自転車対策検討懇談会」の提言以来、多くの人が自転車の走行空間に関心を示し、議論に参加したことは大きな収穫と言えるだろう。再び原点に戻り、自転車政策の一元化を実現する努力をこれまで以上傾注するだけである。



ここが「普通自転車通行指定部分」になる？(東京・霞が関で)

JR東日本用地提供駐輪場 4月から使用開始 東京・池袋駅前

東京・豊島区は池袋駅に近接したJR東日本業務用ビルの地下約224㎡の提供を受け、4月1日からコイン式(個別電磁ロック式)駐輪場の使用を開始する。収容規模は160台と少ないものの、同区では今後10年間にJRを含む鉄道事業者5社が提供する土地などに4500台分の駐輪場を整備する計画。これに伴い、駅周辺の放置自転車対策のために鉄道事業者に放置自転車対策推進税を課税する条例を昨年、廃止している。

新たに設けられる駐輪場は24時間年中無休で、利用料金は6時間ごとに100円(2時間以内は無料)。常駐の管理員は置かないが、夜間は警備員が見回るといふ。入出庫の際のトラブルには、自動料金精算機についている呼び出しボタンにより、管理者との双方向の会話で対応する。

このほか、池袋駅では東京メトロ有楽町線地下通路に約550台の駐輪場を設けることが決まっております(2010年開設予定)、同区内で駅構内および近接地に駐輪場が続々整備されることになっている。

豊島区は鉄道事業者による用地提供の見返りに課税を撤回したが、4月1日から施行する改正自転車放置防止条例でも、「鉄道事業者は、鉄道の利用者の利便に供するため、自ら自転車等の駐車施設の設置に努める」という表現を、「区及び関係機関との連携のもとで、自転車等の駐車施設の整備や放置防止の啓発活動等により自転車等の放置防止に努める」という文言に変えた。

東京・世田谷区でも自転車一方通行実験 10月にも、約2週間

東京・世田谷区は、車両である自転車の本来の走行方法・一方(左側)通行に関する社会実験を10月ごろ実施することを決めた。実験では、区道154号線の車道の一部(約500~600m)に移動式のガードレールを設置して自転車レーンを確保する一方、反対側では歩道に専用レーンを設ける計画。それぞれ、一方通行とし、本来のルールを再確認するとともに、車道、歩道に設ける自転車レーンの相違点も調べることにしている。約2週間の予定。

車道に一方通行の自転車レーンを設置する実験は昨年1月、大分市で平日5日間実施された。両側とも車道に確保したため、クルマも一方通行にしたが、住民アンケート調査の結果では、自転車レーンを「ぜひ作ったほうがよい」35%、「作ったほうがよいかもしれない」45%で、約8割の住民から支持された。一部、クルマの一方通行には不満も出たが、大分市ではこの方式に確かな手応えを得たと言っている。



大分市で行われた一方通行実験(同市HPより)

世田谷区も今回の実験にあたり、大分市のケースを参考にしており、歩行者、自転車、クルマの通行空間を分離しようという動きは徐々にではあるが、広がりつつある。

明石市、放置と防犯情報を一元化、全国初 返還まで10日間に

兵庫県明石市が撤去した放置自転車に関する情報と、同県警明石署の防犯登録情報を一元化する全国初のシステムの運用を開始した。従来、自治体は撤去した自転車の防犯登録番号などを警察に照会して、持ち主に保管していることを通知していたが、この一元化により、明石市では、「これまで約1カ月かかっていた撤去から返還までの期間が、約10日間に短縮された」と言っている。

防犯登録と放置自転車情報の共有・一元化は、自治体がかねて要望していたが、これにより、保管期間が短縮されるとともに、雨ざらしの自転車の劣化を少なくすることが可能になる。また、警察にとっても利用者からの問い合わせに対し、直ちに盗難か放置による撤去かを判断することができる利点がある。双方にとって、事務作業と経費が削減されることもメリット。

同市では年間1万台以上の放置自転車を撤去しているが、そのうち、防犯登録されているのは60~70%で、残りは連絡ができない。また、今回の一元化も明石市管内での登録に限定されているため、ほかの管内のものは従来と同様の方法で照会するしかないという。

東京・深川でハンプ設置実験 クルマの速度抑制

お江戸深川交通社会実験実行委員会が2月26日から3月12日まで、深川不動堂と富岡八幡宮にはさまれた区道(250m)に約10cmのハンプ(段差)を2カ所設置して、クルマのスピードを抑制する実験を行った。



深川を訪れる観光客・参拝客、児童などの安全を確保し、地域の魅力を向上させることがねらい。
同委員会はNPO、商店街、町会、大学、江東区などで構成され、国交省の社会実験に取り組んだ。同区は、ランプ設置の効果や住民の意見など見定めたいえ、計画中の道路整備に反映させることにしている。

< 報告 >

第4回自転車活用研究会 (2月21日、東京・港区生涯学習センター)

今年度4回目の自転車活用研究会を東京・新橋で開きました。今回は石川県加賀市の建設部整備課の高辻貴嘉氏をお迎えし、「自転車利用促進に取り組む行政の役割」と題して、加賀市における自転車利用環境整備計画を中心に報告してもらいました。この日の参加者は50人を超え、用意した資料が足りなくなっていました。

加賀市(人口約7万5千人)の交通分担率は平成12年調査で、自転車が9.4%なのに対し、マイカーは71.0%。こうした状況にあって、7項目にわたるソフト施策と、自転車走行空間と関連施設整備を含むハード施策により、自転車の分担率を平成22年までに20.0%に引き上げることを目標にしています。

市民の自転車利用を促進する方策の一環として、市職員が自転車利用を率先して行うため、市役所内に自転車通勤研究会を立ち上げ、職員に自転車通勤を呼びかけているそうです。現在、「主たる通勤手段が自転車」という職員は3%ですが、月額1500円の自転車通勤手当相当分をインセンティブにして、平成21年度には30%にするという目標を掲げています。自転車利用に関する情報提供や、疑問や不安に答える「自転車通勤かわら版」も発行しているそうです。

引き続き、「道路再配分の考え方」と題して、自活研会員の大脇鉄也氏が自転車道やレーンの設置に関する提案を行いました。その前提として、自転車専用の空間の確保は難しいから、低速の車と車道を共用できないか、自転車単独でなく、クルマの渋滞解消や沿道の環境改善などを同時に発生させる価値を視野に入れられないか、道路構造の設計にあたり、「待つ、譲る、避ける」といった行動を前提にすべきではないか(日本の場合、特に譲る[yield]の発想がない) という問題提起をしました。

こうした発想に基づき、幅員30m、24m、16mの道路デザインを示し、「かならずしも、直線にこだわる必要はない」と強調。かつての緩速車道(副道)の復活、共用、並びに道交法で特殊車両とされているバスのレーンと同様に、同法での自転車レーンも可能という認識を示しました。また、米国の例を映像で示し、「米国も自転車の走行空間の確保に結構、苦労している」という実情も報告してもらいました。(1)

第5回自転車活用研究会 開催のお知らせ

<日時> 3月23日(金)18:30~

<場所> 東京都港区立生涯学習センター「ばるーん」305会議室
港区新橋3-16-3 TEL03-3431-1606 JR新橋駅徒歩1分

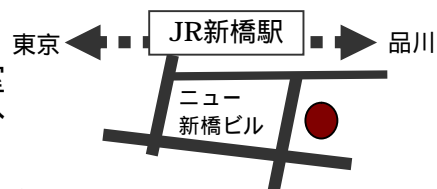
<テーマと講師>

健康に寄与する自転車の使い方 名古屋市立大学助教授 高石鉄雄氏

<会費> 無料 終了後、懇親会の予定(2000円)

<申し込み> 事務局(info@ecomile.jp)あてに3月21日(水)までに、お名前、連絡先電話番号、会員・非会員、懇親会出席を明記のうえ、お申し込み下さい。(定員50名)

どなたでも参加できますので、お知り合いを誘って下さい。



3月18日(日)

自転車DO!カフェinつくば を開きます



3月18日(日) 13:00~15:00

つくばインフォメーションセンター 3階 大会議室 (TXつくば駅から徒歩3分)

自転車の走行空間に関して参加者でフリートークを行います。ぜひ、積極的なご意見をお願いします。自転車の市民権獲得に向けて活発な意見交換を展開したいと思います。

協力:「つくばスタイルプロジェクト」

(筑波大学大学院「大学を開くデザインプロデュース演習」)

終了後、ポタリングを計画(雨天中止)

<イラスト・あらき>