

子供に利点と快適性を認識させよう

日本では小学生(一部、中学生)の自転車通学を認めない学校が多いが、欧米では徒歩および自転車通学を拡大しようという方向に動いている。欧米の多くの国では、親がクルマで送迎するケースが多く、これが運動不足などの健康面、自分の意思で移動しないという社会教育面、さらに、大人になっても過度にクルマに依存するというライフスタイル面などで問題視されてきたためだ。

英国では、学校へ親などにマイカーで送迎されている児童、生徒は25~30%に達するそうで、休み以外の午前8時台は都市部では子供を送るクルマが交通量を20%も増加させると言われている。これによる渋滞はCO₂や汚染物質の排出といった環境問題を引き起こすが、英国政府は子供への悪影響を重視。

すなわち、子供が運動不足になり、肥満や生活習慣病の予備軍になる、子供が自分の意思で移動しないことから、独立心の養成が不十分になる、年少時にクルマで移動する習慣が身につくと、大人になっても過度に車に依存する生活を続ける可能性が高まる——とみたのである。

国家戦略で自転車通学「倍増」へ

欧米の多くの国で親がクルマで子供を送迎している理由は、通学ルートの危険(いじめや誘拐など)を懸念しているためと言われる。その半面、英国では3人に1人の子供が自転車での通学を希望しているにもかかわらず、自転車通学しているのは2%未満、という調査結果が出ていた。

そこで英国政府は1995年に「安全な通学路(School Travel Plan a safer journey to school)」プロジェクトを3カ年計画で開始。このプロジェクトは自転車通学が過半数に達しているデンマークで最初に取り組みされたが、米英とも、これを手本にしている。

英国環境・地域・交通省(DETR)は98年7月に「英国における新交通政策」を発表したが、その中で、「我々の政策は、徒歩や自転車交通のより安全なルートを奨励し、公共交通により大きなプライオリティを与え、計画策定政策を通じ、車を利用しないでも仕事、買物や他の施設に行く機会を改善させることによって、子供達が学校に車で行く必要性を減少させるのに資するであろう」と強調した。



SustransのHPより

その一環として、「通学アドバイザーグループ」が創設された。自治体、保護者、教師、交通省、産業界、交通安全協会の代表者で構成され、道路構造などのハード面、交通ルールなどのソフト面からの安全対策、さらに、学校内の駐輪場、ロッカーやシャワー施設の整備に向けた助言を行う組織だ。英国政府は2001年になって、全国84の自治体に通学計画コーディネーターを配置

する計画を発表。同時に、通学計画策定のためのアドバイザーを国費で5日間派遣することも決めたという。

欧州の中で自転車利用のトリップ数が極端に少なかった(1996年時、2%)英国は、同年「国家自転車戦略」を定め、自転車のトリップ数を2002年までに2倍、2012年までに4倍にする目標を掲げた。この戦略の中に、自転車通学の子供を「倍増」させるという数値目標が明記されている。



自転車の方がやっぱり気持ちがいいよ

「子供達は一般的に自転車になかなか乗せて貰えない。自転車のセキュリティと交通安全を再確

認するとともに、そのもたらす利益と快適性の認識を確保するための明確な広報プログラムが必要である」。

(運輸省運輸政策局監訳『英国における新交通政策』1999年6月、岡村和子「英国における交通教育 6」、「人と車」01年3月号、古倉宗治「米国および英国における安全な自転車と徒歩による通学の推進」、「道路」06年11月号などを参照した)

国交省・警察庁合同で自転車走行空間指針 懇談会、今月中にも提言

改正道路交通法に対応して、自転車走行空間に関する指針(ガイドライン)を検討する「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」の初会合が5月18日、東京都内で開かれた。この懇談会は国土交通省と警察庁が共同開催し、自転車利用者と歩行者の安全を確保することを目的に設置され、6月下旬に提言をまとめる予定。(6月11日に提言の素案が示された)

今回の道交法改正に当たり、警察庁は、現在、都道府県の公安委員会が指定している「自転車通行可」の歩道以外でも、13歳未満の幼児、児童、および工事などにより車道通行が危険とみなされる場合は歩道通行を認めるという措置を盛り込んだ。また、現行の公安委員会による指定も画一的であるとして、見直しを示唆している。

こうした自転車の歩道通行の拡大方針に対し、歩行者の安全が脅かされるという声が高まっているため、自転車、歩行者双方にとって安全が確保できる自転車の利用環境整備の新たな指針を、道路管理者と交通管理者が共同で検討することにした。

改正道路交通法は来年6月に施行される予定だが、「自転車は車道走行が原則」と強調し始めた警察庁では、自転車通行可の歩道の実情を全国で調査する一方、国交省は温暖化対策の一環として自転車の利用促進を加速させる観点から、車道上の自転車レーンの設置も視野に入れながら、自転車走行空間の確保を目指す方針。

新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会の委員は次の通り(敬称略)

座長/屋井鉄雄(東京工大院教授)、副座長/久保田尚(埼玉大教授)、委員/片山右京(レーシングドライバー)、勝股美代子(消費生活アドバイザー)、古倉宗治(土地総合研究所理事)、小竹一枝(NPO女性みちみらい上越理事)、小林成基(NPO自転車活用推進研究会理事長)、関一(全日本交通安全協会常務理事)、森山みずほ(モータージャーナリスト) 屋井座長は「道路ルネッサンス研究会」の委員長でもある。

警察庁、自転車関連「交通教則」見直し / 29年ぶり、ベルの鳴らし方など

警察庁は今回の道路交通法改正とセットで、1978(昭和53)年に定めた「交通の方法に関する教則」(国家公安委員会告示第3号)の自転車関連部分を見直すことを決めた。この教則は道交法とは別に、自転車利用者にルールをわかりやすく説明することを目的に定められているが、自転車関連事故の減少をめざして、29年ぶりに改定するという。

教則の第3章に「自転車に乗る人の心得」があり、自転車の正しい乗り方 安全な通行 — に関して、それぞれ細かく注意事項が列記されている。今回の見直しはこのうちの安全な通行に関する部分を中心に、現行教則に盛り込まれていない、自転車同士の接触を回避するためのルール、トラブルを避けるためのベルの鳴らし方などを追加するものとみられる。

同庁は5月31日に有識者懇談会を開き、検討を開始、今秋までに意見をまとめる方針。1970年に続き、自転車の歩道通行を追認する道交法改正が78年に行われ、以来、歩行者と自転車が接触する事故が増えてきたが、その時に定められた教則の見直しが、奇しくも今回の法改正と同時に実施されることになる。

< 現行教則にある「走行上の注意」の一部 >

自転車に乗る場合は、危険な走り方を避けるとともに、側方や後方の車の動きにも十分注意しましょう。車や路面電車のすぐ後ろに続いたり、また、それにつかまって走ったりしてはいけません。

交差点や踏切の手前などで、停止している車やゆっくり進んでいる車があるときは、その前に割り込んだり、これらの車の間を縫って前に出たりしてはいけません。

自転車に乗るときは、運転者から見やすいように、明るい目立つ色の服装を着用するようにしましょう。

歩道通行原則禁止「知らなかった」30%

このアンケート調査は、「歩行者」「自転車利用者」「クルマのドライバー」の立場から、それぞれ回答を求めている。今回は「自転車利用者」の立場から、自転車の歩道通行をどのように考えているのか、分析してみる。



最初にこの交通標識を示して、何を意味しているのか聞いたところ、「自転車及び歩行者専用道路(自転車の歩道通行可)」が77.7%と圧倒的に多かったが、「歩行者優先道路」(12.2%)、「自転車通行禁止」(1.6%)もわずかながらあった。また、歩道は原則として自転車の通行が禁止されていることを、「知っている」は63.2%ながら、「知らなかった」は30.2%にも達した。

次に、「歩道の自転車通行で感じること」(複数回答)で過半を占めたのは、「歩道とは別に自転車専用レーンが必要だと思う」(56.2%)で、以下、「違法駐車などがなければ安全に車道を走りたい」(12.6%)、「電柱や看板などの障害物や段差が多く走りにくい」(9.9%)、「クルマを規制して歩行者と自転車の道を増やすべきだ」(4.6%)。

「歩行者が多く、歩道を走りにくい時はどうしますか?」という質問(同)に対しては、「徐行または自転車から降りて自転車を押して歩く」(54.9%)が多数を占めたが、「逆走になる場合があるが、車道部分に下りて走る」(22.4%)、「ベルを鳴らし、歩行者にどいてもらって追い越す」(9.3%)も、かなりの比重を占めている。

歩行者との事故を経験したことがない人が全体の85.1%を占めているが、「荷物や自転車が傷ついた程度の事故」(4.3%)、「すり傷などの軽傷」(2.4%)もわずかながらある。事故後の処理では、大半の人が「何もしなかった」。

回答者の自転車利用頻度は「毎日のように」(40.1%)、「時々」(31.9%)だが、「ほとんど使わない」(21.2%)も5分の1を占める。
(つづく)

トピック

韓国「エコバイク」代表団来日 / 自活研と意見交換

韓国の環境NGO、Local Agenda 21 for Daejeon, Korea の代表団10人が5月28日、来日し、NPO自活研メンバーと意見交換を行った。このNGOは韓国版のエコサイクルマイレージ(エコバイク)を運営しており、日本の自転車政策や自活研のエコサイ運営状況を調査するために来日した。

エコバイクには現在、約300人のメンバーが参加していて、会費制(1人1万ウォン=約1200円)で運営され、寄付金も集めているという。「早く1000人規模にしたい」と語っていた。サイトの設計などは自活研のエコサイとほぼ同じ。

自活研事務所での意見交換会では、日本における自転車の走行・駐輪空間はじめ、エコサイの運営、周知方法などに関して、多様な質問が出された。一行は29日に国土交通省と東京都庁で自転車行政についてヒヤリングしたあと、30日には静岡県の修善寺スポーツサイクルセンターを見学。韓国代表団(自活研事務所)では最近、温暖化対策の一環として、自転車への関心が高まっており、去年は超党派の国会議員団が来日、自活研を含む自転車関連民間団体や自転車活用推進議員連盟と意見交換を行った。



金沢の自転車レーン実験、9月まで延長 / 車道走行20% 80%

金沢市内の国道159号線で3月から続けられてきた自転車走行レーン社会実験が、9月末まで継続して行われることになった。これは6月4日に開かれた国交省金沢河川国道事務所などで構成する協議会が決めたもので、一部危険とされた交差点周辺の改善などを条件に、当初の5月末までの予定を9月まで延長することにした。



「モデル走行隊」(金沢河川国道事務所のHPより)

この「自転車走行指導帯」と名づけられたレーンは、バスレーンの左側に設けられ、左側(一方)通行。3月19日から実験を開始、車道の左側を走る自転車が2割から8割りに増え、その分、歩道の安全性が高まったという。バスの運行に支障はなかったものの、バス事業者から実験の再検討を求める声も出ているため、事業者からヒヤリング調査を行う予定。

19年度第1回自転車活用研究会のお知らせ

<日時> 6月29日(金)19:00~

<テーマ> 「ニュージーランドで最も自転車が使いやすい

都市をめざすクライストチャーチの自転車交通戦略」

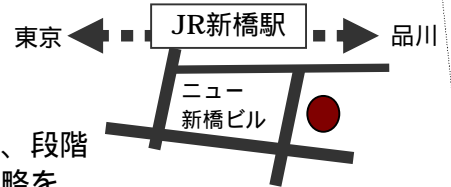
人口32万人のクライストチャーチは1996年に自転車交通戦略を策定し、段階的に自転車の利用を促進する多様な取り組みを行っている。2000年に戦略を部分改定し、04年には本格的な改定に着手。同市の交通まちづくりの歩みを紹介してもらいます。

<講師> 日本能率協会総合研究所主任研究員(工学博士)平石浩之氏

<場所> 東京都港区新橋 港区生涯学習センター「ばるーん」101号会議室

<参加費> 自活研会員無料、非会員1,000円(資料代) 終了後、懇親会を行います。(2,000円) どなたでも参加できますので、お誘い合わせのうえ、お申し込み下さい。

<申し込み> 会員・非会員、懇親会参加・不参加を明記のうえ、事務局(info@ecomile.jp)へ、6月27日(水)までにお申し込み下さい。(次回は7月19日、18:30~を予定しています)



庭野理事、岩田監事選出 / NPO自活研第1回総会

特定非営利活動(NPO)法人・自転車活用推進研究会は5月26日、東京・中野サンプラザで第1回総会(委任状126人、出席者29人)を開きました。柳田好史・副理事長を議長に選出、小林成基・理事長が平成18年度の活動報告と会計報告を行い、19年度の事業計画案を提示しました。いずれも出席者全員が承認。引き続き、主たる事務所の所在地と役員の変更に関する定款変更案を審議、庭野真理子・監事を理事に、岩田浩一・公認会計士を監事に選出しました。机恵理子・理事は退任。(報告内容等は自活研のホームページに掲載する予定)

自転車に乗らない国家公安委員長



自転車の歩道通行可拡大(例外措置の設定)を内容とする道路交通法改正案の審議が参院の内閣委員会で行われた。委員から、「たまには自転車に乗りますか」と聞かれた所管大臣の溝手顕正・国家公安委員長が、「ほとんど乗りません。この10年来乗ったことがないです。いや、誠にお恥ずかしい話ですが、自転車のルールはしっかり分かっていなかったというのが実情でございます」と答えるなど、下手な漫才より面白いやりとりが続く。(詳細は付録参照)

「東京・麹町署の警官は歩道で自転車に乗っている」と指摘されると、溝手委員長は「御指摘の麹町の歩道の件は私も承知しておりまして、注意を喚起したところでございます・・・自転車が無秩序に歩道を通行しているという実態があることは認めざるを得ないと思っております」と答弁。今後、自転車でパトロールする警官は、すべて車道を通行することになるのか?

矢代隆義・警察庁交通局長も、日本を「自転車先進国」と規定した点は少々いただけないが、率直な答え方をしている。「自転車につきましては率直のところ対策が薄かったかなという反省をいたしておりまして、・・・いよいよ自転車についても本格的に対策をすすめていこう」というのが、今回の道交法改正の出発点であることを強調。

ただ、混乱もある。比較的幅員の広い歩道に白線を引いて、車道寄りを「普通自転車通行指定部分」にするというのが、改正のポイントのひとつだが、これについての答え方はいささか妙だ。「せっかく広い歩道がありますので、白線を引いておきましたのにそっこの自転車の通行部分まで歩行者が必要ないのに通っておりますと、これはお互い非常に迷惑なことでございます」と。歩道を人が歩いて、自転車に迷惑をかける? そうではなくて、歩道を自転車が通るから、歩行者に迷惑をかけることになるのではないか。この場合、「お互い」という表現はおかしい。優先順位を無視している。

この発想は、車道を自転車が走ると、クルマに迷惑をかける、という言い分につながってくる。矢代局長はこの内閣委員会でも再三、「自転車は車道通行が原則」と強調した。その際、車道上での優先順位については言及していないが(質問しないのも問題だが)、歩道上での認識のまま、「車道通行が原則」と言われても、にわかにもろ手を挙げるというわけにはまいらない。

<イラスト あらき>