

「自転車をクルマの機能の一部を代替する交通手段として
安全快適に利用できる環境の実現」を目指す

文：事務局長 小林 成基
事務局：〒166-0011 東京都杉並区梅里 2-6-3
TEL 080-3918-2932
FAX 03-6316-9170
URL <http://www.cyclists.jp/>

NPO 自転車活用推進研究会とは？

今回から誌面をお借りして自転車活用推進研究会の自転車操業的活動ぶりをご紹介させていただくことになった。駐車場にとどまらず自転車に関しても最新情報を網羅している「パーキングプレス」誌ならではの配慮によるものだが、NPO自転車活用推進研究会はもとより世の中の「常識」に挑戦するところから出発した少々過激な市民団体なので、編集部の温情に感謝しつつも勝手気ままなことを書き散らかしてご迷惑をおかけすることになるかもしれない。お読みになる側もそのつもりで読み飛ばしていただければ幸いである。

初回の担当は小林成基である。次回以降は理事や監事などの役員、会員が持ち回りで書かせていただく予定である。

自転車活用推進研究会の成立は2000年の9月。サイクリングを楽しむグループとは別に、日常の足として自転車を利用する市民の組織を目指して発足したものだ。

ではなぜ研究会なのか。活字にする機会を『パーキングプレス』に与えていただいたので、これまでの経緯を私個人が知る範囲で書き残しておくことにする。

そもそもの始まりは超党派の「自転車道路建設推進議員連盟」かもしれない。昭和30年代初頭に始まった我が国のサイクリングブームは、モー

タリゼーションの波に押されて走る場所を失いつつあった自転車を楽しむための道路造りを求める声として盛り上がり、これに応える形で政府に自転車道路建設促進協議会(後に財団法人自転車道等安全施設整備促進協会：略称・自転車道路協会に改組され2000年に解散)ができた。

この動きを政治側から後押しするために「自転車道路建設推進議員連盟」は建設大臣を務めた故・遠藤三郎氏が代表世話人となって1970年の道交法改正(自転車の歩道通行を許した)に先駆けて「自転車道の整備等に関する法律」を成立させている。

この法律と議員連盟は、全国に自転車道路を造ることに貢献したが、各地に造られたサイクリングロードや大規模自転車道路は、サイクリング目的だったため市街地をネットワークしておらず、言わばどこにも通じていない道になっていた。

自転車を楽しむという効用も、公安委員会がこれらの道を「歩道」に指定したため、法的には「徐行」が義務づけられ、自転車らしい速度では走れない自転車道路という摩訶不思議な政策で打ち消された。

1997年末に気候変動枠組み条約締約国第3回会合、いわゆるCOP3にあわせて、地球環境国際議員連盟(GLOBE)が「気候シンポジウム」を京都で開催した。GLOBEの創設メンバーであり、世界総裁や日本総裁を長く務めていた小杉隆元衆議院



ペロタクシー(電動アシスト付き3輪自転車タクシー)

議員が京都の宝ヶ池国際会議場の入口で、ドイツの代表団が持ち込んだ3台のペロタクシー(電動アシスト付き3輪自転車タクシー)を見たことで、自転車の新しい可能性についての研究が始まる。

当時、私は小杉代議士の政策秘書、GLOBE・Japanの事務局長として政策課題を調査する裏方を務めていた。小杉代議士はマラソンやトライアスロンを完走するレベルの高いアスリートでもあり、自転車やジョギングで目黒の自宅から国会まで通勤するツーキニストのはしりでもあった。

小杉氏は95年に政府が率先実行計画(国の事業者・消費者としての環境保全に向けた率先実行のための行動計画)をまとめるに当たり、公用車の低公害化が謳われていながらクルマを使わない選択肢が掲げられていないことに異議を唱え、職員が業務に用いる共用自転車の導入を盛り込むよう主張したことがある。

この時はその可能性について平成9年度末までに検討するという一項目を追加して決着したが、その期限が目前に迫っていた。自転車をサンダル替わりの消耗品、あるいはサイクリングのツールという両極端の存在



と見るのではなく、小杉氏をはじめとした環境問題に詳しい政治家たちは、自転車をクルマの機能の一部を代替する交通手段として認識し始めていた。まだ試作品の段階だったペロタクシーとの出会いは、移動運搬にクルマ以外の手段を真剣に開発普及させようとしている欧州の新しい動きを強烈に印象づける出来事だった。

2006年、NPOとして 自転車活用推進研究会が再始動

私は98年初頭から小杉代議士に命じられて国会内に自転車を考える議員グループを組織する活動を始めた。故・遠藤三郎氏がつくった「自転車道路建設推進議員連盟」は、秘書を務めておられた二階俊博代議士が会長として継続されていた。

また、川崎二郎代議士がリーダーとなって国会サイクリング同好会が存在しており、この両団体を発展的に解消、環境や健康の視点を加えて「自転車活用推進議員連盟」として発足したのは1999年2月のことだった。議連は霞ヶ関の官庁から国会への急坂を連絡などのために移動する足として、電動アシスト自転車を各役所に配置したほか、国会控え室や議員会館から遠かった駐輪場を入口に最も近い場所に再配置するなどの実績を上げ、有志が実際に自転車で皇居を周回するなどのアピールもを行い、瞬く間に100名を超える参加議員を得た。

ところが、2000年6月の第42回総選挙で小杉代議士が落選してしまった。これを機会に私は20年の秘書生活を終え、(財)社会経済生産性本部(現・日本生産性本部)に嘱託としておいていただくこととし、エネルギー環境政策部の主任研究員として、そ

れまでの環境政策に関与した経験を活かすことになった。議員連盟は会長を小杉氏から谷垣禎一氏(現・自由民主党総裁)へとバトンタッチしたものの、政局が騒がしく会合を開くこともままならない状況だった。

8月中に議員連盟に対して政策提言を行う役割を組織化する準備をして、9月には第一回目の「自転車活用研究会」の開催にこぎ着けた。委員長には小杉隆氏、委員長代行として元日本経済新聞編集委員の故・石田久雄氏、事務局は私が預かった。研究会は古今東西の自転車に関する事象について取り上げたが、平成6年に改訂された「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(通称・改正自転車法)」の見直しについての議論が盛んだった。

昭和55年にいわゆる自転車基本法として制定され、それまで警察しか取り締まりができなかった駅前などの放置自転車の撤去を自治体ができるようにした法律だが、改正で「総合的」とされたものの中身は「駐輪対策法」でしかなく、自転車を都市の交通手段として活用する視点に欠けていた上に、合理性を欠いた政治的判断も散見された。

たくさんの専門家の議論を経て、一応改正案をまとめはしたが、既に自転車を巡る主要命題は走行空間の確保に移っており、道交法や道路法を含めた道路交通関係全体の法体系の見直しが求められる時代へと移行していた。

2003年11月の総選挙で小杉代議士が返り咲くと、故・石田久雄氏を

委員長として活動を継続し、議員連盟と共同で研究会を開催することになる。愛知万博での自転車タクシーの活用、自転車道ではなく車道上のレーンの必要性、駐輪場の拡大、幼児2人乗せ自転車問題、交通教則や道交法改正など、取り上げるテーマは少しずつではあるが世論の形成に貢献してきたと自負している。

当初、生産性本部に置いた事務局を、2006年に私が退職するに当たって独立させ、東京都認証のNPO法人化して既に設立7年目になった。2009年には、研究会創設メンバーである石田久雄氏が病没し、自転車名人の初代に選んだ忌野清志郎さんもこの世を去り、小杉代議士はこの年の選挙に出馬せず引退した。

いまやNPO自転車活用推進研究会は純然たる市民団体として、有料会員482名、情報交換ネットワークは約5,000件にまで拡大したが、目的としている「自転車をクルマの機能の一部を代替する交通手段として安全快適に利用できる環境の実現」にはまだまだ長い道程を要するだろう。

会員約12万以上と言われているADFC(ドイツ自転車クラブ)に匹敵する市民団体を、やがてわが国にも出現させたいというのが誇大妄想的野望である。その千里の道はまだほんの数歩を数えたに過ぎない。PP



ヨーロッパで見られる、自転車のある生活

「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ<<http://www.cyclists.jp/>>からどうぞ。