

11.6(日) 京都で「自転車D0!カフェ」

11月6日の日曜日、京都市内の「新風館」で今年2回目の「自転車D0!カフェ」を開きます。京都では11月3日から「1万人の自転車散歩」などの関連イベントが展開されますが、これらへの参加者と一体となって全国的な運動体を立ち上げるアピールをまとめることにしています。参加費は無料。

「自転車が活かせる街を創ろう」をテーマにしたディスカッション、「自転車の道にとってココが問題」と題したビデオ放映などを通じて、「11.6 宣言」を発信する予定です。

メイン行事(バイシクルパーティー)は午後5時開始予定ですが、展示などが午後1時から行われます。詳細は「自転車D0!」のサイトでお知らせしていきます。



9月の横浜ステージは盛況

9月23日に「自転車D0!カフェ」が大勢の参加のもと、横浜公園で盛大に開かれました。「自転車D0!」の会合は3月23日のキックオフミーティング以来ですが、今回は横浜市主催の「カーフリーデー」の一環として開催、クルマに代わる交通手段としての自転車に関心を寄せる横浜市民の参加も得られ、「自転車D0!」運動を広くPRすることができました。



なぎら健吾会長のトークのほか、それぞれの分野で自転車関連の活動を展開している人たちが、次々と壇上で意見発表、活動報告などを行いました。体感アーティストの立松正宏さんの演奏で盛り上がった「自転車D0!カフェ」の会場は、真夏のような日差しのもと、熱気に包まれていました。

自転車がまともに走れる町を

自転車D0!会長・なぎら健吾

下町には近場にいろいろなものがある、歩くには遠いが、クルマに乗るほどでもないという所に粋な場所がとても多い。しかし、自転車は車道を走ればクルマにあおられ、歩道を走れば迷惑がられるという情けない境遇にある。



環境にも健康にも良くて、こんなに楽しい自転車がどうしてこんな理不尽な扱いをされなくてはならないのか。皆さんから、街中に走る空間を確保しようという運動体「自転車D0!」を発足させるから会長になれと言われて、同じ思いを抱いている人たちがたくさんいることに気づいた。ひとりでは不満をつぶやだけで終わってしまう。徒党を組むのはあまり好きではないが、このままでは自転車が悪者にされてしまう。まっとうに自転車を楽しむこともできない町は町ではない。

肩肘を張った議論もいいが、楽しさを語りながら町の暮らし方を少しずつ変えていく運動ができればいいと考えている。会長は引き受けるけれど先頭には立たない。横一線で皆さんと一緒に走っていきたい。



つくばエクスプレス沿線

カーボライダー

つくばエクスプレスが開通しましたね。開通記念行事がいくつも行われていますが、その中のひとつで、柏市長が、東京大学柏キャンパス、国立がんセンターなどがある柏の葉キャンパス駅の周辺を歩行者、自転車に便利にし、バスなどの公共交通機関も充実させたいと発言していましたから、ここに具体的に自転車道の道路計画を提案できるといいですね。誰か提案ルートを知っている方がいたら返信をお願いします。

つくばエクスプレス沿線(続き) カーボライダー

柏の葉キャンパス駅だけでなく、つくば学園都市内も期待したいところです。つくばセンターから南側は東大通りと西大通りの間に歩行者・自転車道路がかなり広い幅で、東西の通りを高架、または地下トンネルでパスして信号がほとんど無く続いています。これだけ見るとかなり恵まれているようですが、まず、一応、歩車分離されているのですが、区別がはっきりしていないので、歩行者、自転車が入り乱れて危険な上に、自転車走行車線(多分)の舗装が石畳状態のところがあって、走りにくい。照明が非常に少なく夜は危ないなど、折角の道路が宝の持ち腐れです。自転車に乗らない人が道路をつくったんでしょね。これをちょっと改良するだけでかなり自転車道路環境は改善されると思います。コストパフォーマンスは良いと思います。

つくばエクスプレス沿線(続き) jitensha

なるほど、つくばあたりから実現していくというのも良さそうですね。ありがとうございます。具体化するために新しい情報がありましたらぜひ書き込んでください。

私もつくば市民です。 やまけん

つくば市、特に学園都市の道路は、もともと計画的に作られただけあって車道、歩道ともにスペースに余裕があるところが多いです。ただし、(つくば市にかぎりませんが)道路を作るとき、車と歩行者のことは考えてあっても自転車のことを考えて作ってあるところが少ないです。赤塚公園から学園都市をぬけて筑波大へと続く自転車・歩行者専用道路～ペDESTリアンデッキは段差も多く、舗装もがたがたタイルがはってあります。

また歩行者と自転車の区別がはっきりしていないため、休日などは入り乱れてけっこう危ない状態になっていたりします。せっかくの専用道路なのに自転車で走ることを推奨しているとはとても思えません。こんなにもったいないことは無いといつも思っています。

西大通りや東大通りの歩道は自転車通行可の部分が多いですが、道路が交差するたびに3cmくらいの段差越えを余儀なくされます。そのため、スポーツ車で走る人たち(私もそうです)は、常に車道に下りて走っています。そもそも、歩道は必ず段差で区切って一段高いところに、という考え方がおかしい。自動車優先、歩行者は二の次という考え方がよく現れています。自転車通行可の歩道を作るのなら交差点の段差をなくして欲しいですね。

車社会である茨城県において、学園都市は自転車で快適に生活できるなかなか稀有な環境にあります。もっと自転車にやさしい道路づくりを目指してほしいと思います。そのため予算もスペースもあるはずなんだから。



(紙面の都合で一部割愛してあります)

選挙で圧勝した小泉首相が道路特定財源を年内にも見直しするよう指示したことで、この問題がにわかに脚光を浴びてきた。道路特定財源とは、揮発油税、自動車重量税、石油ガス税などで構成され、国だけで3兆5千億円、地方を合わせると5兆7千億円にも達し、これを一般財源化すれば、消費税約2%の引き上げに相当する歳入増になるという。

この問題が浮上してきた理由は、道路建設費などを管理する道路整備特別会計で使い道が決まっていない剰余金が2007年度から少なくとも約4500億円も発生するためとされる。首相の指示に基づき、政府部内で基本方針をまとめることになるが、「環境税」への転用を含めて、財務、国交、環境省などの間で綱引きが活発になっており、しばらく関連ニュースが頻繁に流れてきそうだ。

ところで、立命館大学経営学部の土居靖範教授は、「ひとと環境にやさしい都市交通の実現に向けて」という論文の中で、英国の例を紹介、わが国への適用を求めている。ブレア政権が打ち出した持続可能な交通と地域交通計画を重視した統合交通政策においては、統合計画に沿って地域計画を提出した自治組織に国が資金を交付する仕組みになっているという。

この場合の核心は権限と財源の移譲。わが国においては、(1)国交省の下部組織の業務と権限を自治体に全面移譲する(2)都道府県警察から、交通規制および交通安全の業務と権限を分離し、自治体の地域交通政策業務体系の中に一本化する。その際の財源が道路特定財源の一部転用と、揮発油税、自動車重量税の地方への全面移譲。それらを「総合交通税」として位置づける、と提言している。

これを踏まえて、土居教授は「政府が進めつつある、採算性追求一辺倒で、中央集権型の公共交通事業の規制緩和改革でなく、地方自治体に大きく軸足を移した、都市交通全体のコントロール、ないしマネジメントが出来る枠組みのもとでの公共交通機関に変えないと、21世紀の都市交通新生の展望はない」と強調する。(土居教授の論文は「財政と公共政策」27巻1号、05年5月より)

都市交通の一翼に自転車が含まれることは、言うまでもない。1998年に英国が打ち出した「新交通政策(A New Deal For Transport)」は、地方公共団体に対し、(1)「地方交通計画」の一部として、自転車通行のための地方戦略を確立すること(2)道路システムにおける

「自転車に係るレビュー」と、提案された交通スキームにおける「自転車通行に係る監査」に着手すること(3)現在の道路空間をより多くの自転車通行設備に提供できるよう適合させること(4)交通信号のある合流点やロータリーを自転車利用者にとって都合の良いように変更し、彼らに優先権を与え、これにより自転車通行を助けることなど計8項目を要望している。(『自転車市民権宣言』p178~179)

道路特定財源を自転車を含む都市交通刷新の財源として活用していくことを、各方面に訴えたい。



(イラスト あらき)

札幌で地下鉄に 自転車 持ち込み実験



札幌市で9月の6日間(土・日・祭日)、市営地下鉄に自転車を持ち込む実験が行われた。同市内で運行している地下鉄3線のうち、南北線で実施、先頭車両(逆方向は最後尾)を自転車専用とし、一両あたり最大8台持ち込むことができる。



一日往復26便に自転車専用車両がついていて、エレベーターが設置されている3駅で乗降可能とした。この実験に市民142人が参加を申し込み、日時が指定された列車に自転車とともに乗り込んだ。参加希望者の年代は20~40代が中心。雨天のため、当日キャンセルも出た。



この実験は上田文雄市長の「移動の選択肢が増えることで、市民生活がどう変わるか検証したい」という意向で行われたが、実験参加者、一般乗客などへのアンケート調査の結果に基づき、今後、本格的に導入するかどうか判断するという。

同じような実験が平成11年11月から翌

年1月にかけて福岡市営地下鉄で行われたが、まだ本格実施には至っていない。地下鉄以外では、熊本電鉄、一畑電鉄、三岐鉄道、上毛鉄道、上信電鉄など地方の民鉄で自転車の持ち込みが行われており、欧州の鉄道では今や自転車の持ち込みは常識化しつつある。ロンドンなど路線と時間により持ち込み可能な地下鉄も存在する。



列車への自転車持ち込みは駅前に駐輪する必要がなく、利用距離を延ばせるという利点がある。欧州では自転車が持ち込めるという点をアピールして、鉄道利用客を増やす戦略を打ち出している鉄道事業者も存在する。



駅前駐輪場設置への負担を拒み続ける日本の鉄道事業者は、「では、自転車の持ち込みを認めて欲しい」という鉄道利用客が増えてきたら、どのように対応するのだろうか。