

## 地下鉄駅周辺駐輪場のデータ公表 自転車と公共交通の連携を意識?

日本地下鉄協会がまとめた「平成17年度地下鉄事業概要」をめぐって、意外なデータが記載されているのに気づいた。各社（自治体）の「自転車置場」の設置駅数（個所）と収容台数（能力）が載っているのだ。

もちろん、駅構内のエスカレーターとかエレベーター、トイレなどの施設数も掲載されているが、駅外の駐輪場に言及しているということは、自転車で駅までやってくる地下鉄利用客を意識しているためと推測できる。東京メトロを除き、経営主体は自治体だから自前の駐輪場を持っていて当たり前とは言え、自転車と公共交通の連携を考える場合、欠くことのできない視点である。



東京メトロ・本郷三丁目駅前歩道を占拠する自転車

東京・豊島区では18年度から、鉄道事業者を対象にした放置自転車対策推進税が施行される予定だ。施行直前まで予断を許さない情勢が続くと思われるが、鉄道事業者の応分の負担という問題を考えるあたり、ひとつの材料を提供するデータと言える。「自転車DO!」メルマガ第5号でも既報の通り、札幌市営地下鉄で9月に自転車持ち込み実験が行われたが、公共交通と自転車の連携というテーマは、多様な角度から議論されるべきだろう。



以下、各地下鉄の事業概要（協会まとめ）に基づき、駐輪場の設置駅数（個所）と収容台数、および1日平均輸送人員を独自にまとめた。東京メトロは自前の駐輪場を持たず、自治体による近隣施設の数字で、ちなみに、同一駅名を1駅と数えた139駅のうち、近隣駐輪場があるのは22駅のみ。

札幌市営地下鉄で9月に実施された自転車持ち込み実験

### 主要地下鉄の駅近隣駐輪場と1日平均輸送人員

	東京地下鉄 (東京メトロ)	札幌市	仙台市	東京都	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
2004年度										
設置駅数 (個所)	22 * 37	45	16	68 134	7	79	13	89	19	15
収容台数	29,400	24,727	13,664	54,916	3,228	79,737	14,310	99,200	22,674	18,928
一日平均 輸送人員	5,687,000	560,000	160,000	2,032,000	449,000	1,110,000	311,000	2,325,000	302,000	287,000
2005年度(予定)										
設置駅数 (個所)	22 * 37	45	16	77 147	7	82	16	91	19	30
収容台数	29,400	25,436	13,664	63,730	3,228	80,431	16,028	100,700	22,674	41,970
一日平均 輸送人員		552,000	160,000	2,085,000	455,000	1,126,000	328,000	2,288,000	298,000	367,000

\*は自治体による近隣駐輪施設

「自転車と環境」というより「自転車環境」という方が、日本の道路事情にぴったりである。「環境に優しい乗り物・自転車」との喧伝はいいが、その自転車環境は劣悪である。そのインフラ整備を第一課題にして政府・自治体に声高く迫って実現を広げて行くことだ

私は、毎日、首都圏の合併による100万都市の駅まで自転車通勤している。こんな街が100万都市かというような狭い道と分かりにくい道に、何度も迷子になり、後ろから来る自動車、対向する自動車に冷や冷やしている。名ばかりのガードレールがあるものの、歩行者がひとり通ると自転車は追い越せない。それだけでない。段差が至るところにあるのだ。もし、それが車道なら問題になるだろうに、歩道だからといって、何年もの間放置されたままである

人間優先という自転車を普及させるには、自転車、歩行者に優しい道路環境を整備することである。なぜなのだろう。こんなに自転車が冷遇されているのは、と考えてみた。100~200万円の「車」と、2~3万円の「車」の違いだろうか。地球温暖化を真剣に考えてみたら、国を挙げて、環境に優しい自転車を見直す、そのために、日常生活で使う自転車道を整備する10カ年計画を作って欲しい。河川敷と郊外の自転車道もさることながらである。

それと、もう一つ、駅前の放置自転車対策である。

環境面から考えたら、「自転車派」は環境に優しい行動をしているのである。駅前に自転車プールを積極的に作ることだ。有料で構わない。「放置自転車、けしからん」というのは簡単だ。しかし、自治体、JR、私鉄は、その前に、利用者対策をすることが先である。自動車優先の都市計画、駅前開発は時代遅れである。



自転車D0!は仲間の交流と拡大をめざしています。  
自転車の走行空間・環境に関するご意見や  
アイデアを募集していますので、  
どしどしお寄せください。

路上でのトラブルなどの体験、見聞なども歓迎です。道路(走行空間)に関する法律上の問題、マナーやモラル、行政、市民、事業者の対応など幅広くテーマを取り上げ、皆さんと一緒に考えていきたいと思っています。

企画やイベントのアイデアもありましたら、お寄せください。

随時、掲載していきます。

<http://jitensha-do.jp/>

Fax 03-3593-0930

自転車D0!事務局



## 「自転車乗用中」死者比率、日本ダントツ

### 歩道通行効果ナシ 問題は「道路体系」

内閣府の「交通安全白書」(平成16年版)によると、全交通事故死者数に占める「自転車乗用中」の交通事故死者数は13.6%と、欧米主要国に比べ圧倒的に多い(2002年、30日間死亡)。「歩行中」も29.1%とダントツだが、「白書」はその理由について、一切言及していない。

各国の交通事故死者の構成率(%, 2002年、30日間死亡)  
(国際道路交通事故データベース = IRTAD 調べ)

	自転車乗用中	歩行中
日本	13.6	29.1
イタリア	5.8	13.2 (2000年)
フランス	2.9	11.3
イギリス	3.7	22.6
ドイツ	8.5	12.8
アメリカ	1.5	11.2

各国のうち、日本だけは特に都市部において、安全確保を理由として一部、自転車の歩道通行を認めているにもかかわらず、自転車乗用中死者数の比率が2ケタを超えるということは、一体、何を意味するのか。

欧米では自転車専用レーン、専用道路が整備されているところが多いが、道路をクルマと共用しているところも数多くある。ニューヨークでは自転車の専用走行空間を確保することが困難で、クルマとの共用が前提となっている。それでも事故が少ないのは、クルマと自転車がそれぞれの権利を認め合い、どちらかと言えば弱い立場にある自転車を優先させているからにはほかならない。かといって、自転車の無謀な運転が許されているわけではない。

日本ではまだ、こうしたルールが確立されていないうえ、道路そのものに大きな問題を抱えている。東洋大学の太田勝敏教授は次のように指摘する。

「もっとも大きな問題のひとつとして、道路の体系、階層構造が整備されていない点があげられます。そのために住宅地の中が、いわゆる“抜け道”になっているというような事態が多く、まちで生じています。・・・幹線道路間の通過交通が『地域』に入り込むことによって、輸送トラックが住宅地の狭い道路を走り抜けていくという風景が日常化しています。」

「このように、きちんとした道路の体系ができていないことは大きな問題であり、原因はそれぞれのまちが開発されたときに計画的に道路を整備していないからです。」



### 国道を“降格”、生活道路に

こうした指摘に続き、太田教授は提言する。「バイパスができたら駅前の道路を国道から降格させ、歩行者優先の生活道路として形を変えていくべきだと思います。それが『国道の降格・再配分』であり、そのことによって『駅前交通の静穏化』も可能になるはず。しかし、それを阻んでいるのは道路管理の財源の仕組みです。国道を降格させる、つまり

国の管理でなくなれば、その財源も自治体が出すことになるからでしょう。もちろんその場合、道路の管理費も国から地方へ委譲されるべきであり、交通のハードとソフトの両面で分権化の方向で動いていくことが必要になります。」「生活者を中心とした道路空間づくり」、『生協運営資料』No.221)

自転車にとって安全でかつ快適な走行空間の確保に向けて「自転車DO!」運動は、こうした提言について議論を深め、実現を目指して行動したいと考えている。米国のTEA-21法(1998~2003)を引き継ぐSAFE TEA法(04~09)の交通安全予算の中に初めて、「歩行者・自転車対策」という項目が独立して加えられた。これも、「DO!」には追い風になる。

(注)日本では交通事故死者数は「24時間以内」の数字で発表されるが、国際的には「30日以内」が通例。

## トピック

### 自転車通勤者は「ロハス」の旗手!?

自転車通勤者がにわかに、脚光を浴び始めた。「ロハス」ブームゆえにである。Lifestyles Of Health And Sustainability(健康で持続性のあるライフスタイル)の略がLOHAS。新聞、雑誌は今、「ロハス」の洪水のような様相を呈している。

従来の「エコ・ライフ」とどこが違うのか。「エコが“便利を犠牲にして我慢する”という部分があったのに対し、ロハスは無理せず“自分も幸せ”という積極的な選択」と、説明されている(12月4日付産経)。いろいろな側面があるが、自転車通勤(通学)していることも、ロハスの重要な要素。

美咲さん(27)という架空の女性のロハス・ワンシーン。「職場は、小さなカフェ。自宅から自転車で通う。約20分。『原付きか自転車かで悩んだけれど、ガソリン代とか考えると自転車の方が安いかなと思って。おまけにダイエットもできるし』。自転車といっても、決して『ママチャリ』ではない。イタリアのメーカー、ピアンキの自転車だ。色はピアンキカラーと呼ばれるエメラルドグリーン。価格は10万円以上する」(『週刊エコノミスト』10月11日号)。おじさん向けの雑誌ゆえ、「ピアンキはイタリアの高級自転車。安いものでも4万円近くする」という説明がついているところがミソ。

「ロハスピーブルのための快適マガジン」と銘打った「ソトコト」11月号には、「ロハス生活の処方箋」として、「整体」「ヨガ」「漢方」「アートセラピー」「気功」などの効用が紹介されている。同誌の読者調査によれば、「ロハス」もひとくくりでなく、「トレンド派」「全開派」「生活派」「アクティブ派」「すこやか派」に分類されるという。

ロハス層はもともと、2000年ころから米国で台頭してきたと言われているが、米マーケティング調査会社のスティーブン・フレンチ氏は、「米国ではロハス層が存在する半面、残りの77%は相変わらず環境に関心が無く、消費志向の行動様式をとっている。日本人の自然に対する問題意識は米国人よりずっと高い」と言っている(『日経エコロジー』2006年1月号)。

同誌によれば、ロハスブームをビジネスチャンスととらえている企業も多いとか。電通は04年10月にロハス・プロジェクトを立ち上げ、コンセプト作り、商品開発などに取り組んでいるという。06年6月5日の世界環境デーには、「ロハスデザイン大賞」を発表するという予定もある。さて、昔からの自転車通勤者は、どのようなスタンスで臨むべきか。

(イラスト・あらか)