

走行空間の確保と民間駐輪場拡充 仙台市、自転車基本計画を3月中に策定

仙台市は自転車走行空間の確保と民間駐輪場へのテコ入れを柱とする仙台都心部自転車利用環境基本計画（杜の都のまちなか自転車プラン）を、3月中にも策定する。同市では10年後に市営地下鉄東西線が開業する予定で、これを機に、公共交通を中心とした体系に転換させることを目標にしており、それまでの10年間で自転車を都市内移動の重要な交通手段として位置づけ、自転車の利用が楽しい街の実現に向け、基本計画を立案するという。

素案によると、自転車利用環境整備の基本方針では、まず「安全で快適な道路空間の形成」をあげている。自転車歩行者専用道は「重点路線」と「ゆっくり走行路線」に分け、前者では、新築、改築の場合は歩行空間と自転車走行空間、ないし車道と自転車走行空間を植樹帯や縁石などで分離（改正道路構造令の考え方）整備が完了している場合は歩行、自転車走行空間をカラー舗装、線引きなどで視覚的に分離する。また、後者は幅員が狭い歩道を指し、自転車のスピードを抑制するよう誘導する。

仙台市はこうした方策にとどまらず、自転車通行量が多く、幅員が広い一方通行路線では、車道の一部を自転車走行帯（レーン）にしたり、都市再生プロジェクトに位置づけられている路線では、道路空間の再配分にあわせた自転車走行空間の確保を検討するという。自治体の計画にこうした方針が盛り込まれることは珍しい。

一方、附置義務駐輪場を含め、民間駐輪場の充実、利用拡大をめざして、設置のための奨励金制度の見直し、運用の改善などに着手する。また、道路法施行令の改正に基づく路上の駐輪施設の是非を検討するという。同市内の商業施設などの附置義務駐輪場は案内表示が不明瞭だったり、ビルの屋上に設置されているケースもあり、かならずしも活用されていない。このため、同市は民間業者自ら、駐輪スペースを確保し、街のにぎわい、街づくりに貢献をするよう要請することになっている。

パーソントリップ調査によると、仙台市中心部の代表交通手段の利用割合で、自転車は20.1%と、全国平均および他の都市に比べ、かなり高い比率を占めている。同市がめざす街づくりにおいても、

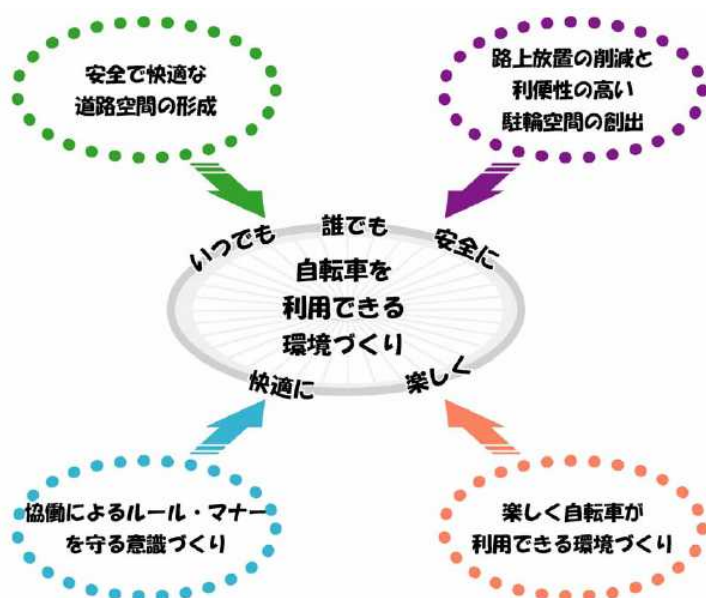
自転車は 地球環境にやさしい 交通の利便性を高める まちのにぎわいに貢献する 市民の主体的な健康づくりに つながる ―― という役割を期待されている。

仙台市中心部の代表交通手段（第4回仙台都市圏パーソントリップ）



（図は仙台市のホームページより）

自転車利用環境整備の基本方針



路上駐車の数減らない！？

▼路上違法駐車の確認を民間にまかせる「放置駐車車両確認事務の民間委託」が、いよいよ6月からスタートする。最近、凶悪犯罪が増え、警察は駐車違反の取り締まりまで手が回らないので、違反の確認だけを民間に委託して、苦情が多い違法駐車を減らそうという発想のようだ。はたして、そうなるだろうか。

▼そもそも、凶悪犯罪の増加と駐車違反摘発の手抜きを同列で論じること自体、警察の責務に照らして疑問があるが、とりあえず、道路の両側一車線を占拠している違法駐車がきれいさっぱりなくなるなら、よしとしよう。だが、いまのところ、そんな確証はどこにもない。多少、状況がよくなるかと聞かれても、これも怪しい。なぜか。

▼まず、この問題を審議した国会の議論を振り返ってみる。2004年4月8日の参議院内閣委員会。自民党の岡田広委員は03年の放置駐車違反の取り締まりが約160万件と、5年前に比べ約26%減少したと指摘、その理由を質した。これに対し、人見信男・警察庁交通局長(当時)は「都市部を中心に依然として深刻な違法駐車の状態を踏まえ、より大きな理由といたしましては、増加する刑法犯や110番への対応に警察力を充てざるを得ないため、違法駐車取り締まりに当たる執行力が低下したことがあると分析して」といると答えている。

▼要するに、違法駐車そのものは減ってはいないということだ。それでは、確認事務の民間委託が行われたら、取り締まり件数はどの程度増えるのか。民主党の松井孝治委員はまず、交通警官3万5千人のうち、駐車違反取り締まり件数の時間で換算すると、約1200人の警官に相当するという答弁を引き出し、民間委託すると、そのうち、何人分が労力として浮くかと聞いた。同局長は現在の「2倍程度の駐車違反取り締まりを行いたい」としたうえ、条件つきながら、1200人中500人合理化できると、答えた。



▼現在の2倍の取り締まりとは、約320万件ということだ。逆に言えば、両側にずらりと並んだクルマが半分になるか、1台おきになるだけで、すっかりきれいになるなんて、とんでもない話である。そのうえ、この委託制度そのものに内在する問題や、これを機に路上駐車行為自体を見直す(緩和する)方針がすでに浮上していて、路上駐車の状態は変化するものの、路上駐車の数それほど変わらないようだ。

▼この点は、このメルマガ第1号(05年6月)でも触れたが、まず第一に違反の確認を行う地域(重点取り締まり地区など)をガイドラインで定めることにしており、これが恣意的、つまり確認が容易なエリアに設定される恐れがある。民間人であるから、当然、トラブルに巻き込まれることも想定されるが、「トラブルになったらどうするのかと聞いた(駐車監視業務の)受講者は、こんな返事に面食らったという。『相手にせずに立ち去りなさい!』」(中島みなみ「『駐禁取り締まり民営化』の真相」、『プレジデント』05年10月31日号)。

▼第二は、04年1月15日付の警察庁交通局長名の「きめ細かな駐車規則の実施について」という通達。要するに、「メリハリの効いた駐車規制」「必要最小限の規制」「駐(停)車の効用」「時間制限駐車区間規制の実施又は駐(停)車禁止規制の全面若しくは片側解除を検討(物流交通中心)」「より悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向」など、「メリハリ」という名のもとにおける規制要件の緩和である。

▼時間を限って路上駐車を積極的に認め、かつ、時代錯誤のパーキングメーターを増設したり、さらに、放置車両を幹線道路から、脇道や生活道路へ“誘導”するという事態に

ならないことを祈りたいが、どうやら、その歯止めはないらしい。重点取り締め地区を定めるガイドラインの作成には、地元住民の要望を聞くことになっているから、少なくとも、そこでは声をあげておく必要がある。

「クルマが走りにくい道路」で渋滞解消



道路建設との堂々めぐりから抜け出す

わが国では戦後、それもモータリゼーションの進展とともに、クルマの渋滞を解消するには、道路の拡幅、延伸、バイパスづくり、つまり、道路建設が不可欠と反射的に考えられてきた。このため、「道路」は政治家の公約のトップの地位を常に占めていたのである。さすがに、昨今はこうした発想は徐々に影をひそめつつあるが、時折、頭を持ち上げてくるから、注意を要する。

これまでの経験で得られたところでは、道路を新たに建設しても、その分、クルマが増えることによって、渋滞の解消にはつながらないということだった。走りやすくすればするほど、需要が拡大してしまう。この堂々めぐりを、どのように解決するのか、「日経エコロジー」06年3月号(ビジネスリーダーのための新環境学・システム思考)が、クルマを走りにくくして渋滞を解消した事例を紹介している。

それによれば、バス専用のエクスプレス・レーンを設置した高速公共バスシステム網を築いて、自家用車の魅力を減退させるコロンビアなどの政策、ロンドンなどで実施されているロードプライシング(混雑税徴収)、EU各国におけるテンポ30(市街地での時速30km制限)、ハンプ(凸型の障害物)の設置などが成功事例という。

同誌は「システム思考では、システム要素の構造から問題の根本原因を分析したあと、正しい方向に働きかければ小さな力でも大きな成果を生み出す介入点(レバレッジ・ポイント)を考える」ということで、上記のケースは「交通渋滞に関するシステムのレバレッジ・ポイントを的確に見出し、交通渋滞の緩和に成功した事例」と強調している。



パターン化した発想からの脱却

こうした交通渋滞の緩和策が大気汚染の防止、温暖化の進行への歯止め、交通事故の減少などに結びつくことは言うまでもない。しかし、わが国ではまだ、「クルマを走りにくくする」とか、車線を削る、ないし再配分するという発想にまではなかなか届かないようだ。

東大国際・産学協同研究センターの桑原雅夫教授は「渋滞半減へのシナリオ」と題する論文を、「エネルギー・資源」27巻1号(06年1月)に寄せている。この中で同教授は、一般街路における渋滞の原因は路上駐車が最も多いという調査結果から、特に交差点周辺での駐車を厳格に規制するよう求めている。その半面、それ以外の場所では警察庁の通達同様、「柔軟でメリハリのある規制」を要望。

次に多い原因は信号で、混雑具合に対応して時間の配分比率を調整する(例えば50秒を55秒に、あるいは45秒に)ことを、提案している。しかし、これはクルマの信号だけの話で、歩行者・自転車用の信号に関しては考慮されていない。クルマの青信号はやたらと長く、歩行者用信号が青に変わって歩き始めると、直ちに点滅を開始する交差点を体験している側からみれば、クルマの信号の時間調整より先にやるべきことがありそうにも思える。

道路について考えることは、まだまだ、いくらでもある。さらなるシステム思考を――。

<イラスト あらき>

3月21日(火・祝)に開催します。

開場 12時30分、開会13時～14時30分
場所 日本自転車会館 3号館地階会場
東京都港区赤坂1-9-15
東京メトロ溜池山王駅下車



参加無料 100円の紙コップで
カフェの飲みものおかわり自由

<テーマ> 道と自転車について語ろう

自転車と人のための道・街づくり
高齢社会のための交通ルール
乗車フォームチェック教室

<特別出演> 大阪から「ロハス サイクル バンド」

自転車をこいで発電、その電力でアンプを駆動。
自転車発電ローラーの上でこいでいないと、
音が小さくなるという不思議なライブ。



会場内と会場隣接コーナーに
警備員常駐の駐輪スペースあり

カフェ終了後、晴れていれば有明近辺の

「エコサイクル・マイレージ オフ会」会場までの走行会も計画しています。

主催/自転車活用推進研究会・自転車DO!
道路空間高度化機構

共催/日本サイクリング協会
エコサイクルマイレージ事務局



ひたむきさと、ユーモアと

伊藤礼著『こぐこぐ自転車』

70歳(古希)にして、自転車を6台も保有し(それも自転車に乗り始めて3年ほどで)、日本全国にヘルメットをかぶって出沒、ときには沈没、挫折……。伊藤礼さんはひたむきに「こぐ」。こがなければ、目的地にも着かないし、家(東京・杉並)にも帰れないから。たまには、投げやりになったり、悪たれもつくが、思い直して、「日本もまだ捨てたものではない」と、安堵したりする。

8月に碓氷峠をめざしたときの装備。「シャツとパンツと靴下とタオルを一枚ずつ。信州は寒い日があるかもしれないからジーンズの長ズボン一本、ウィンドブレーカー。衣類はものすごく太い綿糸で鍋の中のチャーシューのようにグルグル巻きにした。次は薬。毎日飲んでいる心臓の薬と前立腺の薬と通風の予防薬とカブレの塗り薬と目薬とお腹の薬。あと文房具一式。ヒゲソリとタオル。これらを後輪に振り分けにぶら下げたサイドバッグに入れる」。

もちろん、持ち物はこれだけにとどまらない。空気入れとか工具とか雨合羽などの必需品のほか、健康保険証、入れ歯など、全部書くと、44字取りで8行分追加される。若い人には無縁かもしれないが、60代以上が1週間も旅行するとなると、持病により種類は異なるものの、かなりの量の薬を携帯せざるをえない。

これだけ装備万全で臨んだにもかかわらず、初日、埼玉県寄居のビジネスホテルに宿泊しようと部屋に入って間もなく、心臓に異変が起こり、脈が速まってきた。近くの病院で「静かにしていれば直る」と言われ、あきらめてタクシーで東京へ戻る。「昨日は途中までは順調だった。ただ最後の展開がうまくゆかなかったのだ。だが、ヒマラヤ登山だって一回でうまくすむとはかぎらない」。負けず嫌いなのだ。

自転車で走って確認した街や人の変容をさりげなく描写していて、そのまま批評にもなっている。逆に、これだけ動き回ると、視点が定まっていれば、世の中を相当深読みできるということかもしれない。足で稼ぐということは、こういうことを言うのだろう。

多摩川のサイクリングロードで会った青年が、突然、「あの一、この川、なんという川ですか」と聞いて来るところから始まるやりとりが、なんとも、おかしい。ほかに、途中で迷って地元の人に道を聞く際の、人の選び方、尋ね方など、黙々と「こぐ」だけでない、機微が随所に散りばめられている。

(平凡社、本体1600円)