



発行 2006.4.15 自転車D.O!事務局
105-0004 港区新橋2-13-8
新橋東和ビル3階
自転車活用推進研究会
Tel/ Fax 03-3591-0799

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

「自転車社会」めざし

NPO法人として認可申請

自転車活用推進研究会

自転車利用者の声を結集し、日本で本来のゆとりと心の豊かさを実現する「自転車社会」をめざして、特定非営利活動法人（NPO法人）自転車活用推進研究会を設立します。

現在、東京都に認可を申請中で、認可され次第、本格的な活動を開始します。

自転車を活用すると

提出した設立趣旨書では、自転車の活用を推進することによって期待される環境・健康・交通・経済の各分野における効果として、次の4点を挙げました。

短距離移動の手段をクルマから自転車に転換させることで、化石燃料の消費を減少させる。

予防医療の観点から運動負荷を自在に制御できる自転車こぎは、健康維持だけでなく、成人病予防に寄与する。

5km未満の移動が半分以上占めるクルマに比べ、道路占有・駐車面積の少ない自転車の活用は、交通渋滞など都市問題解決に寄与する。

自転車は製造・走行の際のエネルギー消費が少ないうえ、環境汚染ももたらさない。さらに健康増進による国民医療費の抑制につながる。



こんな活動をします

こうした利点を持つ自転車の活用推進のために、研究会の活動として、次の7項目を掲げています。

歩行者、クルマと分離された安全な自転車走行空間の確保

駅前および中心市街地における駐輪空間の確保

環境、健康、交通、経済面で優れた交通手段である自転車の正しい利用法の普及

自転車通勤の奨励とそれを支援する制度の確立促進

自転車活用政策の立案とその実行への提案、提言

自転車利用者の交流を深め、利用者の意見を集約、政策に反映

自転車利用者自身による法律遵守など、「自転車社会」にふさわしい環境整備

会員になって活動しませんか

自転車活用推進研究会は2000年に任意団体として設立され、総合的、一元的自転車政策の確立に向けて検討を続け、2004年までに報告書を4回まとめ、公表してきました。また、2003年からは「エコサイクル・マイレージ」、2005年からは「自転車D.O!」に取り組んでいます。今回、これらの活動をさらに拡大、底辺を広げるため、会員制のNPO法人としての認可を申請しました。

現在、正会員、賛助会員を募集中です。NPO法人の趣旨をご理解のうえ、ともに活動いただけますよう、参加をお願いいたします。(申し込み方法、会員の特典などは3ページに)

東京・豊島区 放置自転車税廃止へ 鉄道5社、4000台分提供 表情複雑

東京・豊島区の鉄道事業者を対象とする法定外目的税「放置自転車等対策推進税」が、徴収目前で廃止されることになった。これは、同区の自転車等駐車対策協議会が3月27日、06年度から10年間で計6500台分の駐輪場を整備する総合計画案を高野之夫区長に答申した中に、同区内に駅を持つ事業者5社が提供する約4000台分が含まれているためだ。

この結果、豊島区と鉄道事業者との間で闘わされてきた、駅前の放置自転車に関する責任論争はひとまず幕を引くことになるが、協議に加わった地元関係者、および事態の推移を見守ってきた他の自治体はこの決着に複雑な表情をみせている。結果的には鉄道事業者側が放置誘因の責任を認めて駐輪場そのものや用地を提供することになったが、これが同じ問題を抱える他の自治体にも踏襲されるか不透明なうえ、「税の徴収」という強硬手段をつきつけられなければ動かないという姿勢には疑問が残る。これまでの経緯を振り返りながら、問題点を探ってみたい。

□ 鉄道事業者、責任認識？

豊島区は1999年度の調査で池袋駅前の放置自転車台数が全国ワースト1（内閣府発表は01年）になったことを機に、駅前に自転車を放置する駅利用客から収益を得ている鉄道事業者に応分の負担を求めようと、内部で検討を開始。03年に「放置自転車等対策推進税」の導入を内容とする条例を制定した。

鉄道事業者はこれに猛反発し、自転車を放置するのは鉄道利用者に限らないという、放置行為そのものは個人の問題で、鉄道事業者には責任がないと反論。これに対し、同区は池袋駅前で撤去された放置自転車が運び込まれる保管所で返還を求めて訪れた1241人のうち、駐輪後の最初の交通手段として、「地下鉄を含む鉄道」という回答を936人（75.5%）から得て、鉄道事業者への課税の正当性を主張した。



これ以前に、自転車法改正案の素案とも言える総務庁交通安全対策室（当時）がまとめた「自転車基本問題研究会報告書」には、「駅周辺における自転車の大量放置の現象が、自転車から鉄道への乗り換えに伴って発生することにもみられるように、駅前に放置を行う利用車の大部分は、目的地の如何を問わず、鉄道という運輸サービスを楽しむために自転車に乗って集まるという事実に着目す

る必要がある」と、明解に示されている。

さらに、同報告書は「駅周辺に自転車を放置するものの中に駅前商店街への買い物客が含まれ、必ずしも全てが鉄道利用者でない場合もあるが、大半が鉄道利用者であるという事実が変わりはなく、鉄道事業者の原因者としての立場を否定することにはならない」と強調。

□ ほかの自治体への対応は？

このように、鉄道事業者の責任は昔から指摘されてきていて、駅前の放置自転車対策に多額の税金を投入せざるをえない自治体も、各地で鉄道各社に対応を求めてきた。しかし、1994年に施行された改正自転車法にも、鉄道事業者への駐輪場附置義務は盛り込まれず、今回、豊島区が法定外目的税という“宝刀”を持ち出すことで、やっと、自治体の要望が一部受け入れられることになったのである。対策協議会の太田勝敏会長も答申に際し、「（総合）計画の根幹ともいえる各駅ごとの駐輪場の整備方針をまとめるにあたり、各鉄道事業者から用地の無償提供等の多くの協力提案をいただき、計画の実効性が確認されたことは

大きな成果である」と評価した。

しかし、同区の税構想は、行政サイドばかりでなく、地元の商店街、NPOなどのサポートがあっで一丸で取り組んできたという経緯がある。その中で、「鉄道各社の譲歩を引き出したことは意義があるが、条例そのものは残しておいてもよいのではないか。何か、ハシゴをはずされたような気がする」という声も聞こえる。また、他の自治体では「これで、鉄道事業者の姿勢が全国的な規模で変わるとは、とても思えない」と不信感をつのらせる。

駅前の放置自転車は自治体が撤去回数を増やしていることもあって、このところ減少傾向にある(その分、保管台数は増えている)ものの、依然、大量であることに変わりはない。鉄道各社には今回のケースを例外的な“豊島方式”として位置づけず、全国への拡大の第一歩にしてほしい、また、自治体も従来のような“お願いベース”だけでは、コトが進まないことを理解すべきだろう。そして、政策当局及び利用者は、法律なり、明確なルールでもって、この問題を早急に解決するための知恵を絞らなくてはならない。

自転車 D●!カフェ in 東京

ロハス・サイクル・バンド熱演



「自転車D●!カフェ」が3月21日、東京・赤坂の自転車会館で開催されました。カフェの開催は3回目ですが、東京では初めてです。昨年3月にスタートした「自転車D●!」運動もちょうど1年目を迎え、「自転車と道」への関心も高まってきたように思えます。

この日は、ロハス・サイクル・バンドの演奏で始まりましたが、発電のため4台の自転車を

交代でこぐ人たちの汗のおかげで、リトアニアの笛の音が心地よく響いていました。

片岡大造さん(日本サイクルラック協会理事長)のクルマ、公共交通機関などと対比した自転車優位性の話(下の表を参照)、中村博司さん(シマノ・サイクル開発センター事務局長)らの問題提起と国交省の対応などに、京都市内の道事情ビデオ放映が加わって、我々がこれから取り組むべき課題が浮き彫りにされました。

一番早いのは? (午前10時、6人同時スタート、晴)

東京・西新宿の東京都庁第一庁舎 虎ノ門の都市計画家協会 (約8km)

| | |
|------------------------|--------------------|
| クロスバイク (主に車道走行) | 25分 (0円) |
| 地下鉄 (東京メトロ) + 折りたたみ自転車 | 29分 (190円) |
| 地下鉄 (都営 + 東京メトロ) + 徒歩 | 40分 (260円) |
| タクシー | 42分 (2980円) |
| ママチャリ (主に歩道走行) | 45分 (0円) |
| バス + 徒歩 | 90分 (600円) ()は費用 |

(「新都市計画家・プランナー」49号、2006から作成)

NPO法人(申請中)自転車活用推進研究会 正会員申し込み方法

下記の項目を記入のうえメール<info@ecomile.jp>かFAX<03-3591-0799>でお送り下さい。
〔NPO自活研に正会員として加盟します〕 お名前 ふりがな 性別 生年月日 郵便番号 ご住所
連絡先電話番号 E-mailアドレス 折り返し、会費(年4000円)納入用の郵便振替用紙を送ります。

正会員の特典 1)研究会メルマガ「月刊自転車D●!」の購読 2)研究会主催、後援するイベントの優先参加 3)日本サイクリング協会(JCA)主催のイベント参加料割引 4)JCA総合保障制度の自動加入(対人最高1000万円) 5)サイクルスポーツセンター(伊豆/大阪)の入場割引 6)全国35カ所の休暇村料金(1泊2日)の割引 7)サイクリング・インストラクター及びサイクリング・ディレクター指導者検定受講資格 8)JCA公式ジャージの購入資格

なお、NPO自活研の運動を支援していただける個人または団体の賛助会員(年会費1口1万円)も募集しています。ただし、賛助会員には総会の議決権と自転車団体保険サービスの付与はありません。

トピック

韓国自転車運動議員団、自転車議連などと懇談 活用マスタープラン作成めざす

韓国の国会議員で構成される「韓国国会自転車に乗る運動推進委員会」のメンバーが来日し、3月15日に自転車活用推進研究会など民間団体と、16日には自転車活用推進議員連盟と意見交換を行った。

韓国はクルマ社会で、自転車を利用する人は少ないと言われているが、地球温暖化防止の観点からクルマから自転車に乗り換えようという気運も高まってきて、推進委員会のメンバーは32人に達しているという。このため、アジアでは自転車への対応が進んでいるとみられる日本で、ヒヤリングを行い、最終的には韓国政府に自転車利用促進に向けたマスタープランを提案するという、意気込みを見せた。

一行にはこうした動きを支える市民団体のメンバーも加わり、「日本以外ではどの国を視察したらよいか」「日本の自転車の交通分担率はどの程度か」と、かなり突っ込んだ質問も出され、熱心にメモを取る姿が印象的だった。



大分市の自転車基本計画答申、事業化へ

大分市の自転車利用基本計画策定委員会(会長・亀野辰三大分高専都市システム工学科教授)が3月31日、計画案を釘宮磐市長に答申した。同市は「バイシクルフレンドリータウン～自転車が似合うまち」をめざし、自転車専用レーン設置の社会実験などに取り組む一方、昨年10月に同委員会に基本計画の策定を諮問した。

釘宮市長は「環境負荷の軽減、健康増進などの面で自転車が見直されている。計画策定を機に事業をひとつひとつ実現していきたい」と語っているが、3年間の短期、4～10年間の中長期に分け、順次、自転車の活用に向けた事業に着手することになる。

「水色の自転車の会」、柳川市で共用自転車社会実験 デポジット方式へ変更

久留米大学の「水色の自転車の会」が2月25、26の両日、福岡県柳川市で共用自転車の社会実験を実施した。実験は22台の水色に塗った自転車を同市内3カ所の専用駐輪場に配置、500円のデポジット料で1日貸し出す方式。自転車とカギを戻すと、500円が返還される。2日間の利用台数は延べ86台。

利用者を対象に行ったアンケート調査によると(有効回答61人)、50～60代の人の利用が多く、地元住民より観光客の利用が多かったという。「共用自転車を知っている」と答えた人は3割にとどまり、認知度は低い。利用時間帯のピークは午前10時で、次いで午後1時。

「水色の自転車」に対する評価は概ね好評で、「初めて知ったが、がんばって定着させて欲しい」という声も聞かれたという。

久留米大学の「水色の自転車の会」は1998年から学生のボランティア活動で運営されていて、これまではカギをつけず、誰もがどこでも無料で乗れるという方式を続けてきたが、今回から方式を改め、カギをつけたデポジット式に切り換えた。4月15、16日(久留米市)、5月20、21日(大川市)でも、同様の実験が行われる。同会の活動は『自転車は街を救う』(新評論、2002年1月)に詳しく紹介されている。

ICUで「自転車と社会」連続講義

国際基督教大学(ICU)で4月11日から、スティー爾(Steele)教授による「自転車と社会(Bicycle and Society)」と題する講義が始まった。人間社会における自転車の過去・現在・未来の役割を、広範囲かつ学際的にアプローチするという意欲的な内容だ。

自転車の歴史から、技術、交通、経済、環境、健康、さらには走行、駐輪空間、法律、ルール、モラルなど、あらゆる問題にわたる。招待教授を加えたりしながら、6月15日まで週2日、10週間講義が続き、もちろん試験もある。

大学で単発でなく、自転車の連続講義——なんとなく、嬉しくなる。

<イラスト あらき>