

「歩行者・自転車優先」可能に 「道路ルネッサンス研究会」、政策転換を提言

国土交通省道路局内に設けられた「道路ルネッサンス研究会」(委員長・屋井鉄雄東工大教授)が7月10日、報告書をまとめた。この報告書は、戦後の急速なモータリゼーションに対応した従来型道路行政の抜本的な転換を求めている点で、高く評価される。

報告書はまず、道路に対する国民のニーズが多様化していることを指摘するとともに、それらを4タイプに類型化。その代表例として、通学路や中心市街地などにおいて、クルマよりも歩行者や自転車を優先し、また防犯にも配慮した安全な道路、人々の憩いの場、交流の場としての「たまり」空間を有する道路、歴史的建造物が立ち並ぶ文化的な通りなど魅力的な街並みや地域ブランドの一部を構成する道路、普段は立ち入ることができない長大橋などの管理施設を活用した観光スポットとしての道路——を挙げている。

しかし、現行の道路法はクルマ主体の画一的な体系であるため、これらのニーズには対応しきれない。現行道路法では、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道といった道路の種類ごとに、道路管理者が一元的に管理することになっている。機能面の類型は、高速自動車国道、自動車専用道路、歩行者専用道路(自転車を含む)、一般道の4種類しかないうえ、道路の構造基準は上記の機能やクルマの計画交通量などに応じて車線数、幅員、設計速度が決められるという、クルマ中心の基準といえる。

報告書は4タイプに類型化されたニーズに対応するには、「これまでの自動車を中心とした画一的な道路の類型、管理・構造の基準ではなく、沿道コミュニティのニーズや地域の実情などに対応した『ローカルルール』を許容した多様性のあるみちづくりを推進していく必要がある」という方向を示し、自治体や地元住民と道路管理者の協働を提言。

これらのニーズを実現する制度的枠組みとして、国が「歩行者優先道路」とか、「周辺景観と調和した道路」などの性格、あり方を大枠で示し、それを自治体や住民が参加した協議会で検討して、具体的な計画を立案するといった形を示唆している。

■道路法改正を視野に

国交省によれば、わが国の自転車走行空間は自転車専用道路(488km)、自転車道(1,210km)、自転車歩行者道のうち視覚的分離(710km)の計2,408kmだけが自転車のみの通行路。自転車と歩行者の混在が75,737kmで、車道の路肩などが約100万kmという実情である。これを国際比較すると、総道路延長に対する自転車道の延長の割合は、オランダ8.6%、ドイツ4.7%に対し、わが国は自転車歩行者道(自転車通行帯付)、自転車道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路を合わせてもわずか0.6%。

こうした状況にあって、今回の道路ルネッサンス研究会の報告書は、自転車走行空間の確保という課題にとって、展望を開くものといえよう。報告書は道路法の改正も含めた制度改正につなげるよう要望しているが、当研究会としてもこの問題に関する議論を深め、関係方面への働きかけを強めていきたい。

(報告書の本文と参考資料<事例集>は国交省のホームページで見ることができます)



9月3日(日) 大分市で「自転車D0!カフェ」 「利用基本計画」をあと押し



「自転車D0!カフェ」を9月3日、「自転車の似合う街」をめざす大分市の大分スポーツ公園ビッグアイで、正午から開きます。今回は「VIVA!スポーツおおい」の協賛行事の一環として行いますが、今年1月、同市は自転車レーン設置の社会実験=写真=を実施するなど、自転車に快適に乗れる街に向けて多様な自転車活用策に取り組んでおり、研究会としても、全面的に協力することにしました。(メルマガ第8、9号参照)

大分市は今春、「自転車利用基本計画」を策定し、短期、中長期の目標をそれぞれ設定したうえで、今年度から取り組みを開始しています。自転車レーン



実験後の市民に対するアンケート調査では80%の人がレーンの設置に肯定的でした。

「D0!カフェ」の開催が同市の自転車利用基本計画の推進に役立つことを願っています。

当日のスケジュールには、自転車ツーキニスト・疋田智さんの自転車トーク、エコサイクルクラブバンドの自転車発電ライブ、釘宮磐・大分市長らをまじえた自転車政策に関するリレートークなどが組み込まれています。

なお、10月14、15の両日、大阪府堺市で「自転車D0!カフェ」の開催を予定しています。

ふるさと発見トレジャーハント

お宝の地図を手に自転車でGO!
どんなお宝をゲットできるかお楽しみ!

自転車ツーキニストのスミ

自転車ツーキニストとして有名な疋田智さんの講演です。ツーキニストの視点から自転車の利用環境の現状を斬る!

エコサイクルクラブバンド

自転車発電ライブ 自転車をこいで発電した電気で行うライブ演奏。足を止めると音が小さくなる!?

不思議な、でも地球にやさしいライブです。

自転車リレートーク

自転車には「道」と市民権が必要だ!
みんなで熱く語ろう!

九州初OPEN

T X 沿線 5 市長の自転車の車内持ち込み要望 公式文書

第14号で紹介した「つくばエクスプレス(T X)への自転車持ち込み要望」の公式文書を入手したので、掲載します。

首都圏新都市鉄道株式会社 代表取締役社長 高橋伸和様

T Xの東京駅延伸等利用者の利便性向上に係る要望書

待望のT Xが開業して10ヶ月が経過し、利用客は当初想定数を上回るなど、好調な滑り出しを見せていますが、今後も、利用客が持続的に確保され、更なる増加につながる、魅力ある沿線のまちづくりを進めていくうえで、以下の3点を強く要望いたします。

T Xの東京駅延伸並びに東京駅延伸構想の公表(略)

電車の増便などによる運行ダイヤの改正(略)

T Xへの自転車持ち込み

最近、健康増進レジャースポーツとして自転車の人気が高まり、利用者、愛好家が増えている中、T X沿線で自転車専用道路の整備がなされたり、サイクリングの大会が数多く開催されるようになりました。また、自転車は二次交通の補完的な役割としても有効な手段になり得ます。こうした状況の中、安全対策等を考慮し、T Xへの自転車持ち込が可能な車両の編成が実現できるよう要望いたします。 平成18年6月28日

流山市長 井崎義治、柏市長 本多晃、守谷市長 会田真一、つくばみらい市長 飯島善、つくば市長 市原健一

自転車の位置づけに関しては、やや見解を異にしますが、NP0自活研は5市長の姿勢を支持し、応援していきます。

英国における事故の削減要因

安全な道路環境整備のための取り組み

交通弱者の保護と快適な環境を目指して交通静穏化事業(Traffic Calming)は、1990年代に本格的に英国の各地域・地方自治体に取り入れられた。英国の交通静穏化事業は、徹底した物理的な速度抑制手段を用いた自動車の走行速度の低減が図られ、交通量の抑制により住居地域の通過交通を排除し、交通弱者を保護している。

英国では、他のドイツやオランダなど交通の静穏化を推進してきた国と比較し、速度抑制手段としてハンプやシケイン等の交通静穏化デバイスの他にラウンドアバウト(ロータリー)が設置され、速度抑制対策としての効果を補うことにより安全面で高い評価を受けている。

効果的な安全政策のための道路整備

英国では人口10万人以上の都市の大半が都心地域を回避する環状道路やバイパスを有している。盛んな高規格道路新設による環状道路の整備により、都心部では過剰な自動車の交通需要が発生しないため、結果として市街地交通量の排除をもたらした。これにより、事故発生率の高い市街地幹線道路においても自動車が走行せず、高速道路や環状道路の自動車走行距離が日本と同様に延びても、英国は、交通事故の発生件数を抑えることに成功してきた。

exposure(危険度)の削減をターゲットとしてきた交通環境整備

英国が交通事故を削減した要因である道路整備・道路環境を日本と比較した相違として、事故率の低い都心域を回避する道路整備が日本では不十分であることを指摘できる。今後は、日本においても市街地への自動車の流入を抑制する戦略的な政策が必要であると思われる。しかし、政策に有効性を持たせ、効果的に推進するためにも計画的な道路整備を行うことが先決である。

また、この他に英国の交差点制御の特徴であるラウンドアバウトの存在が、日本と比較した場合において注目すべき点である。道路交通事故の歩行者や自転車、二輪車の大半は交差点での事故が割合を多く占める。日本ではほとんどの交差点で信号制御による交通処理が行われている。しかし、英国では信号制御によるものではなく、1980年代までにラウンドアバウトを比較的交通量の多い交差点でも日常的に設置し、ラウンドアバウトの形状や規制ルールの改善により信号制御と比較して、交通事故を防ぐ高い効果を挙げており、日本においても設置の検討が必要である。

(高橋清ほか「交通安全政策の英国における現状と日本の方向性」、「社会技術研究論文集」Vol.1、2003より)



(注)ラウンドアバウトとは日本でいうロータリーのようなものである。gyratory circusともいい、アメリカでは正式にはmodern roundaboutと呼ばれる。イギリスでは交差点よりラウンドアバウト方式になっているところが多い。統計上は通常の交差点より安全とされている。出典:フリー百科事典『ウィキペディア(wikipedia)』

英国1999年の総合交通白書

道路安全(Road safety) 道路交通安全の問題については、3点の指摘である。

第1は、主要道路を含め、すべての村落

内で制限速度を30mph(時速30マイル)以下にするとの提案である。第2は、道路死傷者の減少を、白書記載の数値よりも引き上げ、努力目標として、少なくとも2010年までに死者と重傷者の人数を50%削減すべきとの提案である。3番目は、衝突時に歩行者や自転車利用者の怪我を最小限にするような自動車設計となるよう、必要な対策をとることである。

自転車利用と歩行者(Cycling and walking) 自転車利用と歩行者については4項目の指摘である。第1は、利用者の安全性を確保するため、構造的に分離された自転車専用レーンのネットワークを構築するパイロットプランの設定である。政府は、安全性に配慮した構造にすることについては同意すると返答したが、必要な施策は既に存在し、長年にわたり試みられてきたため、パイロッ

トプランが必要とは考えていないとした。

2 番目は、歩行者と自転車利用に地域交通計画で大きなウエイトが与えられなければならない、自治体の設定した目標をモニターすべきであるとの提案である。政府は、白書や地域交通計画の手引きでこの点を強調しており、地域交通計画で歩行者や自転車利用を促進する対策を期待すると回答している。

3 番目は、道路空間の再配分には、自動車から代替交通手段へ移行させることが必須であると指摘し、そのためには道路利用者課金が不可欠だが、白書でこの点が十分強調されていないとした。さらにバス専用レーンや自転車レーンが適切に設計されることを求めた。これに対し政府は、道路空間の再配分と道路課金の関係については同意し、適切な設計の重要性も認識していると述べた。また自治体の権限拡大や、そのための新技術の利用に言及した。

第4に、徒歩や自転車などの交通手段を促進することは、安全性に関する対策を伴うものであり、政府は、地方自治体にこの点を強調すべきであると主張している。政府は、この点は地域交通計画のガイドラインで明白であると、回答している。

(注)これは英国の新交通政策をとりまとめた白書に対し、議会が出した報告書への政府の反論。

(道路経済研究所「海外諸国の総合交通政策に関する比較研究」、04年2月)

< 報告 >

第2回自転車活用研究会 (8月2日、衆議院第1議員会館会議室)

自転車活用推進議員連盟からは小杉隆会長、原田義昭事務局長ら4議員が参加、国土交通省の尾藤勇・道路局地方道・環境課交通安全対策室長らから「自転車走行空間の確保に関する取り組み」に関して説明を受けた。

当研究会は一貫して、歩道と分離した自転車走行空間、ないしは道路の再配分による走行空間の確保を主張し続けてきた。この日の説明はそれに対するひとつの回答という形になるが、国交省は名古屋市の国道19号線(伏見通)、岡山市の国道53号線などで自転車道の設置が進んでいることを強調した。

全体として、以前に比べクルマ主体の道路政策を軌道修正しつつあることを印象付けようという姿勢はうかがえたが、自転車を都市交通の中に明確に位置づければ、おのずと展開も異なってくるのに・・・という思いが募った。

7月23日付日経新聞朝刊1面に「道路整備規制を緩和 歩行者・景観優先可能に 国交省方針 街づくり支援」という記事が載っていたので急遽、2回目の議事に追加して説明してもらった。実はこれは同省内の「道路ルネッサンス研究会」の報告書(1ページ参照)に基づく記事で、日経には「来年の通常国会に道路法改正案を提出する方針」とあったが、この日の説明では、「検討に着手した段階」とのこと。()

NPO自活研 発足記念シンポ・懇親会

9月16日(土)、日比谷公園内

NPO法人・自転車活用推進研究会の発足を記念して、9月16日午後5時30分から、東京・日比谷公園内の「日比谷グリーンサロン」でシンポジウムと懇親会を開きます。活発な意見交換とともに、会員同士の交流の場にしたいと考えております。

また、2003年9月から自活研が運営してきた「エコサイクルマイレージ」が3周年を迎え、これを祝して、エコサイのメンバーも多数集まる予定です。

自転車に関心をお持ちの方々のお越しをお待ちしております。

日比谷グリーンサロン(日比谷公園霞門横) TEL03-3503-2021

会費(飲食代込み) 一般5000円、会員3000円(当日受付にて)

参加ご希望の方は下記へお申し込み下さい。

Tel・Fax: 03-3591-0799 E-mail: info@ecomile.jp



< イラスト・あ ら き >