



©rikew art

発行 2006.11.15 自転車DO!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

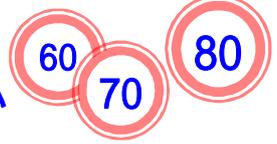
Tel/ Fax 03-3591-0799

http://jitenasha-do.jp/

No.18

警察庁、車の最高時速「引き上げ」検討！？

「一般道60km/h」でも、まだ不足ですか



「車の法定速度再検討 性能進歩、引き上げも 警察庁研究へ」(10月21日付東京新聞) — の見出しに一瞬、目を疑った。「引き下げ」の間違いいではないか? いや、そうではない。同紙によれば、「車の性能アップや道路環境の向上、交通事情の変化を受けた措置。普通自動車なら一般道で時速60km、高速道では同100kmなどとされている上限が引き上げられる可能性が出てきた」という。

警察庁では10月に検討委員会を立ち上げたあと、3年計画で調査研究に取り組むそうだが、1963年から変わっていない普通自動車の法定最高速度に関し、その後、エアバッグなどの普及で車の安全性能が格段に向上、道路も舗装や信号の整備などが進んだ結果、「速度引き上げを望む国民の声もある」と、同庁は言っている。

「国民の声」ではなく、正確には「自動車メーカー、ドライバーの要望」だろうが、こうした世界的潮流に逆行するアナクロニズムは、一体どこから生まれてくるのか。

EUでは30km/h拡大

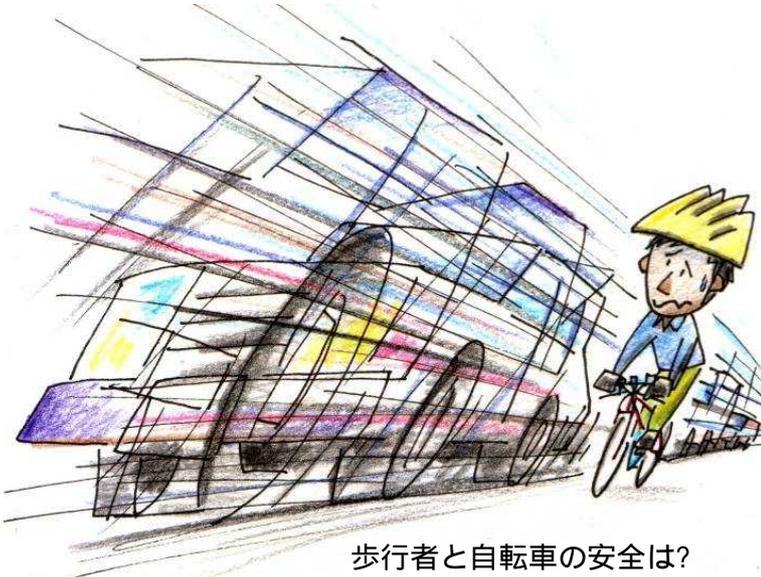
車の速度に関しては、EU諸国がかなり早い時期から、中心市街地において時速30kmに制限していることはよく知られている。また、車の流入自体を規制するトランジットモールも増えてきた。その理由はさまざまあるが、要は車に過度に依存しない、持続可能な交通をめざしているわけだ。それは、OECD加盟国共通の認識でもある。

ドイツの道路交通法(StVO)は2001年1月の改定で、従来の制限速度50km/h規則を、原則として市街化区域では制限速度30km/hへ置き換え、都心部でのTempo 30 Zoneを拡大する基本方針を打ち出した。「『Tempo 30 Zone』の標識で、低いゾーン速度を、例えば交通が抑制される商業地域に適用することができる」と条文を書き替え、あえて対象が居住地域のみでないことを強調しているという。そのうえで、「行政における交通担当者は、さらに市街化区域、とりわけ居住区域ならびに歩行者、自転車利用者が集中したり頻繁な横断が必要な箇所では、自治体としてTempo 30 Zoneを導入すること」などの文言を追加。

ちなみに、ベルリンでは速度制限50km/hの道路をTempo 30 Zoneにしたことで、大気汚染が10~30%減少したが、このゾーン(800m x 800m)を市内道路全体の70%に当たる1000カ所にする計画を立てたという。(交通工学研究会『コミュニティ・ゾーンの評価と今後の地区交通安全』04年3月)

歩行者・自転車死者44.2%

平成18年版の「交通安全白書」(内閣府)によると、交通事故死者数に占める歩行者・自転車利用者の割合(04年)が最も多いのが日本で、実に44.2%、以下、英国



歩行者と自転車の安全は?

24.6%、ドイツ22.4%、スウェーデン19.6%、フランス13.7%、米国12.6%となっている。「わが国の交通事故の特徴は、歩行者、自転車の事故率が死亡事故全体の4割を占め、先進国中でも高い生活道路、市町村道での死傷事故が多い歩行者の死亡事故の6割は自宅から500m以内で発生していることにある」(石附弘「『交通事故のない社会』への挑戦」、『警察学論集』06年6月号)。

交通事故と車のスピードの因果関係については、欧州交通安全委員会が「時速50kmでは、自動車と衝突した歩行者の50%以上、時速40kmでは25%が死亡するのに対し、時速30kmでは死亡率は5~8%になる」という報告を出している。(「道路」05年9月号)

警察庁では法定最高速度の見直しに関して、「車の速度が増すと事故の危険性が増すという側面もあり、最高速度を引き上げるか否かは、現段階では白紙。国民アンケートも活用するなどし、慎重に判断したい」と言っているという。しかし、何用あって今、わが国が法定速度を上げるための検討を始めなければならないのか——。放っておくと、とんでもないことになりそうで、薄気味悪い

東京・青山通り、歩道活用社会実験 放置自転車・看板撤去、来年度修景工事

東京の青山通り(国道246号線)で11月1日から8日まで、「外苑前歩道空間の多目的活用社会実験」が行われた。これは、2007年度から3年間実施される青山通り沿線(青山1丁目交差点 - 宮益坂上交差点、約2.3km)の景観整備工事をにらんだ準備段階の実験で、歩道上の放置自転車・バイク、看板類の撤去、路上の清掃などを行った。

1日に行われたキックオフ会合には、東京・港区の武井雅昭区長、国交省東京国道事務所の石川雄章所長ら関係者のほか、近くの神宮球場をフランチャイズとするプロ野球、東京ヤクルトスワローズの古田敦也監督も駆けつけ、「地元球団として、実験に積極的に参加したい」と述べた。また、青山商店会連合会の小林敬三理事長は「修景工事は1964年の東京オリンピック以来、クルマ主体の国道246号ではなく、人間中心の青山通りに変えていきたい」と意欲を示した。



実験初日にはスワローズ・古田監督も



8車線の青山通り 街路灯は車道向き

自主ルールで魅力ある街に

地元商店会や町会など20団体は、この修景工事を前提にして7月に「青山通り街並み協定書」という自主ルールを定めた。その主な内容は、沿道の建物に消費者金融やゲームセンターなどの出店を禁止する、24時間営業の店は午前10時と午後10時の2回、店舗間口の左右20mの範囲を清掃する——などといったもので、かなり厳しく規定されている。

基本カラーも4色指定し、周辺との調和を保つため、ファストフード店の看板もその企業の統一色を変更するよう求められるという。社会実験でも試行されたが、路上の置き看板は町会関係者らで構成する「看板バスターズ」の手によって撤去される。

青山通りは車道、歩道とも他の道路に比べてかなり余裕があるため、地元の対応次第で、今後の工事実施計画の中に、車道上の自転車レーン、歩道上の駐輪施設の設置などが盛り込まれる可能性もあろう。すでに、キックオフ会合を行った交差点脇の多目的スペースには、岡本太郎さん作製の「手の椅子」が置かれてベンチとして使われたり、花壇も設けられている。

問題提起

チェーン錠は疑われる？

11月2日付東京新聞夕刊に下記のような記事 = チェーン錠だからと疑われ、度重なる職務質問。思わずカッとなったOLに懲役1年(執行猶予3年) = が掲載されました。

見出しを除く全文を転載します。

「こういう事件は、酒に酔った粗暴者がやるもの。あなたのような人は考えにくいのだが...」

赤いリボンのブラウスに真新しいグレーの上着とスカート。清楚(せいそ)ないでたちで法廷に立ち、丁寧に質問に答える女性(三五)に、裁判官も首をかしげた。

今年八月、職務質問をした警察官につかみかかり、公務執行妨害の現行犯で逮捕された。

東京都内の会社で電話のオペレーターをしていた。自宅から約十キロの道を一時間以上かけ、自転車で通っていた。

その日は朝から雨模様だった。夕方からの勤務で、いつものようにペダルを踏んでいると、通りがかりの警察官から職務質問を受けた。亡くなった父親の自転車には固定錠はなく、チェーン錠を使っていた。それが“不審”に思われた。

「なぜ私だけ止められるの」。女性はそれまでも通勤途中に数え切れないほどの職務質問を受けた。夜は五日に一度、警察官に呼び止められた。そのせいで会社に遅刻することも多かった。

付近一帯は自転車の盗難が多く、警察が念入りにパトロールしていたという。

たまっていた不満がとうとう爆発した。「どうして？」と警察官を問いつめた。でも納得のいく説明はない。「カーッと頭に血が上り」、自分よりも体格のいい警察官の胸ぐらをつかんで揺すった。振り回したかばんが警察官に当たり、下唇を切った。

裁判官「警察はなぜ職務質問ををすると思う？」

女性「市民の生活を守るためです」

裁判官「防犯で治安が保たれるんでしょ。なんで、よりによって警察官に手を上げたの」

女性「今は、どうしてそんなことをしてしまったんだろうとしか...」

反省と謝罪の言葉を繰り返すばかりだった。

普段から積極的に献血をし、骨髄バンクにも登録していた。交通費節約のため、高校時代も自転車で一時間の距離を通い続けた。

「とても心優しい子。暴れたのにも、娘なりの理由があったのでは」と母親は言う。「固定錠がないから目立つ」と、警察は教えてくれてもよかったのに...とも思う。だが、感情を暴発させた相手が悪すぎた。

先月言い渡された判決は懲役一年、執行猶予三年。六年間正社員としてまじめに通った会社は、事件で退職を余儀なくされた。押収された自転車は最近戻ってきたが、乗る機会はほとんどない。「戒めと受け止め、おとなしく過ごすだけ」(母親)という。(小島麻友美)



路上に民間事業者の駐輪施設 来年1月から、道路法施行令改正

来年1月から、民間事業者などによる道路上での駐輪施設の整備が可能になる。政府が11月10日の閣議で道路法施行令の占用要件を緩和する改正を決めたため、これにより、駐輪用の車輪止め装置、器具などが路上に設置できるようになった。これまで道路管理者にしか認められていなかった路上の駐輪施設が、この改正で一気に広がるのが期待される。

駅前に集中していた放置自転車は最近、減少傾向にあるものの、街なかに駐輪施設が少ないこともあって、商店街や繁華街での放置も深刻な問題になっている。今回の措置で民間業者らがラックなどを設置、営業することで、盗難を抑制する一方、放置自転車の減少にもつながるものと、国土交通省ではみている。

(イメージ図は国交省のホームページから)



千葉・大阪で「サイクルモード」開催

テレビ中継で小林理事長ら自転車通勤アピール



国内最大級の高級自転車展示・試乗会「サイクル・モードインターナショナル2006」が11月4、5日に千葉・幕張メッセ、同11、12日にインテックス大阪で開かれた。両会場に多数の人が押しかけ、自転車への関心の高さを見せつけたが、内外400以上のブランド約1500台が展示され、好みの自転車を次々と試乗する姿も目立った。

初日4日の幕張会場では、NHKテレビ「おはよう日本」が現場中継をしたが、当研究会の小林成基理事長と「エコサイクルマイレージ」のメンバーが自転車通勤者(ツーキニスト)代表として出演、自転車通勤の意義と効用をアピールした。

大阪・堺市で自転車DO!カフェ なぎら会長も参加

NPO法人・自転車活用推進研究会は10月15日、大阪府堺市で「自転車DO!カフェ」を開催しました。なぎら健彦・自転車DO!会長を中心に、自転車の効用、課題、問題点など幅広い角度から話し合い、交流の輪を広げました。

15日午前中は「堺まつり」行事の一環として、市庁舎前広場で自転車発電ライブを実演、他の環境関係団体とともに紹介されたあと、壇上で討論しました。午後は自転車博物館に会場を移し、映像も駆使してカフェを続行。「自転車は楽しく乗りたい」というなぎら会長のほか、自転車博物館の中村博司・事務局長、疋田智・自活研理事らの発言に会場から質問も出て、熱気があふれていました。



なぎら会長(右端)を中心に活発に議論