



発行 2006.12.15 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://jitensha-do.jp/>

「自転車を歩道へ」の目的はクルマの最高速度引き上げ

世界の流れに逆行、警察庁懇談会提言

警察庁の自転車対策検討懇談会が11月30日、「自転車の安全利用の促進に関する提言」をまとめた。この提言は「自転車利用者の安全を確保するために、歩道通行を認める」という内容。現在、一部「歩道通行可」という標識がある歩道だけで認めている自転車の歩道通行を拡大する一方、「特に危険」とされる車道での自転車の通行を禁止するという方向転換を求めている。同庁はこれを受けて、来年の通常国会に道路交通法の改正案を提出、直ちに施行する構えだが、そうなると、今でも多発している歩道上における歩行者と自転車の接触事故がさらに増加することは必至で、自転車の利用自体が抑制される恐れが出てくる。

こうした発想は、依然として「クルマ社会」の枠組みを維持したいという願望から生まれてくると考えられるが、車道からの自転車排除の次に待ち構えているのが、メルマガ19号(11月号)で伝えた「クルマの最高速度の引き上げ」である。民間委託による違法駐車取り締まり強化 自転車の歩道通行 “掃除”された車道でのクルマのスピードアップ——警察庁の意図が透けて見える。

30年前からの無策のツケ

ところが、この提言は矛盾だらけで、論理が破綻している。まず、自転車と歩行者の歩道上の事故は警察に届けられたものだけで、10年前の563件から2,576件(平成17年)と約4.6倍に急増している、と指摘しながら、何故、今あえて自転車を歩道に上げようとするのか。

自転車の「歩道通行可」は1978(昭和53)年の道交法の改正で本格的に始まったが、当時は自転車の事故が頻発したため、自転車が安全に走行できる環境が整うまでの緊急避難措置とされていた。しかし、その後約30年間、事態はいっこうに変わっていないが、提言はその責任の所在に言及することなく、「今後一層の自転車利用の進展が予想される一方で、これに見合う自転車専用の通行空間の整備が飛躍的に進むとは考えられない状況からすれば・・・」と、30年前も今後も状況は同じという乱暴なことを言っている。「考えられない」のではない。「考えていない」し、「考えようともしていない」と、正確に述べるべきである。

事故の現場は車道ではなく交差点

提言は、「自転車が車道を走行することは危険」という先入観にとりつかれているようだが、実際には自転車関連事故の73.8%は交差点で起きていて、単路(交差点、踏切などを除いた部分)では24.2%。ことさら、「車道は危険」という根拠にはならない。

逆に、日本では歩道通行が認められているにもかかわらず、欧米に比べ、全交通事故死者中に占める自転車乗用中の死者の割合が圧倒的に多い。日本は13.9%なのに対し、原則歩道通行を認めていない米国1.7%、フランス3.2%、英国4.0%、イタリア5.3%、ドイツ8.1%(30日以内死亡、日本は2005年、他は2004年)となっている(オランダだけは例外的に18.5%と高い)。

また、歩行者と自転車乗用中を合わせた死者の割合も44.7%と、欧米に比べ、日本は群を抜く。これは、クルマ、歩行者、自転車の通行空間が分離されていないため、「歩道なら安全」と言うことはできない。むしろ、米国、カナダなどでは、「歩道は自転車にとって

危険」という警告があちこちから出され、それが自転車走行のマニュアルになっている。

車線の削減で安全確保

自転車の安全を確保するのに最も手っ取り早い方法は、既存の道路を歩行者、自転車、クルマ用に再配分することだ。車線を削って自転車レーンを確保すれば、歩行者、自転車、クルマにとって「危険な場所」は大幅に減るはずである。現況のままであれば、都心部の幹線道路、生活道路の大半が危険と言わねばならない。

「暮しの手帖」24号(2006年10・11月)は自転車の走行空間の確保に関して、次のような提案をしている。「その第一歩は、時間限定でも、休日限定でもいいから、車道に自転車の専用レーンを設けることである。まず、『道路は自動車のためにある』という頭を切り替えて、自転車が安心して走ることのできる専用の車線を確保してほしい。そして、利用状況を見ながら、そうした専用レーンを、少しずつあちこちに広げていくことである。自転車専用の車線ができれば歩道での自転車の通行は禁止となり、歩道での不幸な事故は減るだろう」。



いずれにしても、「クルマ社会」を温存したまま交通管理を行おうとすれば、歩行者、自転車が犠牲にならざるを得ない。この提言には、「日本は世界のすう勢とは逆の方法を採用するしかない」と、開き直ったような姿勢が伺える。無策のツケを歩道に押し込めないで欲しい。警察庁は易(やす)きに付くな。

歩行者の97%が「自転車に危険感じる」

当研究会アンケート調査 中間集計

「歩道上で自転車を危険だと思ったことがある人」は、「時々」(57%)と「よく」(40%)を合わせて97%に達する——当研究会が現在実施中の「安心して歩ける歩道 / 安全に走れる自転車道のためのアンケート」調査の中間集計で、こんな数字がはじき出された。

この調査は全国の一般の人たちを対象としたもので、11月段階で回収した男性369人、女性333人の計702人分について、中間集計を行った。年齢の内訳は10代59人、20代90人、30代215人、40代210人、50代102人、60代50人、70歳以上27人。

「歩道上で危険を感じた状況」では、「飛び出し」41%、「追い越し」36%、「ベルを鳴らされた」12%など。「自転車はどこを走るべきですか」という問いには、67%が「自転車道」という回答で、「車道」22%、「歩道」11%。

次に、「歩道は原則として自転車の走行が禁止されていること」を「知っている」が62%なのに対し、「知らなかった」は38%と、4割近い。「歩道の自転車走行で感じる」という設問では、「歩道とは別に自転車専用レーンが必要だと思う」「歩行者と自転車の走行ルールを明確にして欲しい」「電柱や看板などの障害物や段差が多く走りにくい」などの順で、回答が多かった。

このほか、「歩行者が多く、歩道を走りにくい時はどうするか」という質問に対しては、「徐行または自転車を降りて押して歩く」という人が最も多かったが、次いで、「逆走になる場

合があるが、車道部分に下りて走る」という人がかなり多いことがわかった。
このアンケート調査の最終結果は、来年3月に公表の予定。

「自転車の歩道通行に反対」、「全歩連」設立 22日にキックオフ会合、東京・日比谷公園内

NPO自活研は「自転車の歩道通行義務化」方針に反対する行動を幅広く展開するため、「安心して歩ける歩道 / 安全な自転車道 / 渋滞のない車道を実現する全国連絡会」(略称：全国歩道連絡会)を設立、公式サイト(<http://groups.yahoo.co.jp/group/zenhoren/>)も立ち上げました。反対運動への参加表明をお願いします。連絡事務局はNPO自活研内(Tel・Fax 03-3591-0799)です。

12月22日(金)18:30から、東京・日比谷公園内のグリーン・サロン(03-3503-2021)で全歩連のキックオフミーティングを開催します(NPO自活研とエコサイクルマイレージの忘年会も兼ねています)。参加費(資料代含む)1000円(但し、ドリンク代は個人負担、自転車での来場者はアルコール抜き)

参加ご希望の方は12月20日(水)までに事務局(info@ecomile.jp)にお申し込み下さい。多くの方々の参加をお待ちしております。

メンテ用バイクを電動自転車に 富士ゼロックス東京、500台

富士ゼロックス東京が今春から、メンテナンスなどで巡回するオートバイを約500台の電動アシスト式自転車に切り替えた。主目的は違法駐車取り締まり強化への対応だったが、実際導入して得られた結果は、バイクに比べ顧客のもとへ早く到達できる ガソリン代が浮き、修理代も少なくなった 事故が減った——など利点ばかり。

導入試験期間中は「お尻が痛くなった」と訴えた社員もいたが、最近では「メシがうまくなった」と言っているとか。4月から9月までの半年間で約5800kgのCO₂を削減したことになるといふ。

苦労したのは雨対策。つばがあって視界を狭めないレインハット、蛍光塗料で会社のロゴを入れたカップ、浸水しない工具・書類収納カバンなどを独自に開発した。同社の「安全運転7カ条」には、携帯電話とともに、「傘はさすな」と明記されている。

基本的には車道を走っているが、時々、警官から「歩道に上がりなさい」と言われ、困惑。広ければ歩道を走ることもあるという。同社が導入した自転車はパナソニックサイクルテックとシゲオーの共同開発による特注品で、業務用だから頑丈に出来ている。従って、歩道走行時には一段の慎重さが求められる。

欠かせない走行・駐輪環境整備

富士ゼロックスグループの中では、東京を皮切りに、大阪、名古屋、福岡、沖縄などで徐々に自転車への切り替えが進んでいるそうだが、同業のOA機器扱い企業の間でも、切り替えるところが出てきた。もともとは新聞販売店や郵便局で採用されたのが始まりで、チューブとタイヤの間にパンクガードが入っていて、パンクしにくい。

最近では電力会社や警備保障会社が車庫のあるところまで折りたたみ式の自転車を車に積んで行き、その先は自転車で巡回するという使い方をしている。いずれも、業種によって仕様が異なるため、価格は高くなるが、オートバイや車に比べれば問題にならないし、



数々の利点もあるうえ、企業イメージの向上にもつながる。

こうした業務用自転車普及のためにも、走行空間と駐輪施設の確保は欠かせない。富士ゼロックス東京でも、「自転車レーンがあればよい」と言っているが、路上の駐輪施設と合わせて環境が整備されれば、同社のような切り替えが一挙に進むに違いない。

同社の場合、社員の自転車通勤を認めていないそうだが、これを契機に変化が起これることを期待したい。



車椅子、ハンドサイクル積み込み実験 都電網研究会、5月に続き2回目

市民グループの都電網研究会と環境NGOのエコ・クリエーターズ・クラブが11月26日、都電荒川線の早稲田(新宿区)から町屋駅前(荒川区)まで、電動車椅子、ハンドサイクル(手でこく自転車)などの積み込み・移動実験を行った。5月28日に実施した自転車の持ち込み。移動実験に続くものだが、都電一両を借り切り、車両の振動などのデータをとりながら、可能性を調査した。

鉄道車両への自転車などの持ち込みは、欧州では常識化しているが、日本では一部の地方鉄道で限定的に行われている程度で、一般には折り畳み式自転車にカバーをかけた場合だけ、認められているに過ぎない。しかし、昨年9月には札幌市営地下鉄で持ち込み実験が行われたほか、つくばエクスプレス沿線の5市長が今年、持ち込みを認めるよう要望を出すなど、徐々にではあるが、気運は盛り上がってきた。

自転車の鉄道車両への持ち込みがもたらす最大の利点は、駅前に駐輪する必要がないこと。そして、下車した駅から目的地まで自転車で直行できる。駅前の放置自転車をその分、削減できるのだ。クリアすべき課題は多々あるが、90年代後半に当時の運輸省(現国交省)が実験して以来、この問題に関する国の動きは鈍い。公共交通機関と自転車の連携はまだまだ考える余地がたくさんある。



「自動車依存シンドローム」とは？

経済誌の「週刊ダイヤモンド」(12月16日号)が「産業界・全国自治体に巣食う自動車依存シンドローム」という特集を組んでいる。クルマに過度に依存するマイカー族を問題にしているのではなく、自動車メーカーにぶら下がろうとする地方経済に警告を發しているのだ。

特集の前文。「トヨタ、ホンダ、日産の3社だけでスイスのGDPに比肩する45兆円の富を生み出す日の丸自動車産業。電機が没落し、ほかに目立った勝ち組産業がないなか、日本列島を自動車依存シンドロームが覆い始めた」。確かに、自治体を中心とした「自動車メーカー詣で」が目立つ。草木もなびくが如く。

だが、同誌によれば、それは誤解の産物という。「自動車メーカーは地方経済の救世主」「自動車ピラミッドは桃源郷」「日の丸自動車産業の繁栄は永遠に続く」は、「日本列島を覆う3つの誤解」と結論づける。各地域の実情を細かくルポ、それなりの説得力を持つ。インタビューで麻生渡・福岡県知事は「『自動車に頼りすぎ』とか『進出はピークを越えた』とか、そんな批判を相手にするつもりはない。言いたいヤツにはいわせておけばいい。・・・とりあえずのライバルは中国の広州だ」といきまく。

面白いのは、同じ号の別の特集「企業イメージ調査140社ランキング」で、1位はトヨタ自動車、2位はホンダとランク付け。バランスの妙に感心する。それにしても、道路特定財源の一般財源化をめぐる不可解な決着も、「自転車の歩道通行容認」も、自動車依存シンドロームの一環なのか。