

## 「自転車自治体」と協働めざす NPO自活研、2年目の目標

特定非営利活動(NPO)法人・自転車活用推進研究会は4月から、2年目の活動年度に入りました。昨年7月、東京都の認証を受け法人として正式発足し、手探りながら、会員の皆様に支えられ、数々の活動を展開してきました。

1年目の最大のテーマは、警察庁が打ち出した「自転車の歩道通行拡大」方針。これに対し、自活研は緊急拡大理事会で、「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(全歩連)」を発足させ、全国規模で警察庁方針に反対する運動を起こすことを決め、昨年12月、東京・日比谷公園で全歩連のキックオフ会合を開きました。

この会合をはじめ、自活研の行動や発言が新聞、テレビなどのメディアで取り上げられ、自転車の走行空間に関して多くの人が議論に参加したことは、収穫だったと思います。警察庁のスタンスは基本的に変わりませんが、自活研としては、総合的、一元的自転車政策の実現に向けて、引き続き、努力を傾注していきます。

一方、自転車活用研究会は回を追って参加者が増え、事務局は嬉しい悲鳴を上げております。勉強会のあとの懇親会でも多数で活発な議論が続き、毎回、帰りは終電間際というありさま。また、各地で合わせて4回開催した自転車DO!カフェにも、地元の人が多く集まり、対話と交流を深めてきました。自活研が運営しているサイト、「エコサイクルマイレージ」の登録メンバーも3,550人(07年3月末現在)に達しています。

### 国民運動展開の基盤づくり

2年目も、自転車の市民権を獲得するために活動を続けていくこととなりますが、特に、各地の自治体が手がける自転車に関する社会実験など、さまざまな試みに多様な



「自転車自治体」を結集して政策提言

### NPO自活研 06年度活動概要 道路交通法改正問題関係

- 06年9月1日 「自転車の歩道走行」に関する大規模アンケート調査開始
- 06年11月28日 警察庁、自転車対策検討懇談会の提言発表
- 06年12月6日 自活研緊急拡大理事会(全歩連結成、反対運動展開決定)公式サイト立ち上げ
- 06年12月22日 全歩連キックオフ会合(東京・日比谷公園、150人以上の参加)
- 06年12月28日 警察庁、道交法改正試案発表
- 07年1月20日 東京第2弁護士会、道交法改正シンポジウム開催
- 07年2月7日 自転車活用推進議員連盟総会で警察庁軌道修正  
なぎら健彦・自転車DO!会長、「歩道を歩行者に・自転車にレーンを」署名簿提出
- 07年3月2日 政府、道交法改正案を閣議決定

### 自転車活用研究会

#### <第1回>

06年6月16日(衆院第1議員会館会議室)「交通安全対策推進プログラムにおける自転車対策について」(警察庁交通局交通企画課・石井隆之課長)

#### <第2回>

06年8月2日(衆院第1議員会館会議室)「自転車走行空間に関する取り組みについて」(国交省道路局交通安全対策室・尾藤勇室長)

#### <第3回>

07年1月30日(東京・港区立生涯学習センター)「金沢での自転車利用の取り組み」(北陸大学・三国千秋教授)

#### <第4回>

07年2月21日(東京・港区立生涯学習センター)「自転車利用促進に取り組む行政の役割」(石川県加賀市・高辻貴嘉主任)、「道路再配分の考え方」(自活研会員・大脇鉄也氏)

#### <第5回>

07年3月23日(東京・港区立生涯学習センター)「健康に寄与する自転車の使い方」(名古屋市立大学院・高石鉄雄助教授)

形で参加するとともに、その検証に自治体と協働してあたりたいと考えています。地域の交通施策の中に自転車が高確率に位置づけられることで、国の政策にも変化を促すことが可能になるからです。

加えて、こうした先駆的な試みを実践する自治体をネットワーク化して、「自転車活用推進全国自治体協議会(仮称)」のような組織を立ち上げることを模索したいと思います。できれば、いずれ、この協議会に参加する自治体のトップが一堂に会して、自転車活用の国民運動を呼びかけ、国へ政策提言する「自転車自治体サミット」を開く、という構想を熟成させたいと考えています。

自転車活用研究会、自転車D0!カフェも引き続き開催しますが、組織の運営、活動内容などに関し、ご意見、提案をお寄せ下さい。また、NPO法人は会員の会費と委託事業収入だけで運営されておりますので、会員の拡大にも引き続きご協力いただきますよう、お願いいたします。

#### 自転車D0!カフェ

06年9月3日	大分市	釘宮磐・大分市長、亀野辰三・大分高専教授など
06年9月16日	東京・日比谷	(兼、NPO自活研設立・エコサイクルマイレージ3周年記念会合)
06年10月15日	堺市	なぎら健彦・自転車D0!会長、中村博司・シマノ・サイクル開発センター事務局長など
07年3月18日	つくば市	フリートーキング

#### 関連

06年5月15日	自転車活用推進議員連盟、東京・練馬区	の放置自転車対策視察に同行
06年6月5日	自転車活用推進議員連盟の青空総会に	参加
06年10月4日	柳田好史副理事長、放置自転車対策で	東京都知事表彰
07年2月10日	社会貢献活動パネル展示見本市(東京・	池袋)に出展

## 「危険な車道」の正常化が先決



横浜国立大の田中利幸教授が今回の道交法改正問題に関連して、次のような提案を行っている。

「・・・自転車は車道においては被害者となる立場であるが、歩道においては歩行者に対し加害者となる立場であり、被害者としての事故増加より、加害者としての増加が著しく(この10年で前者は1.3倍、後者は4.7倍)、手軽な走行速度が得られる便益は車道の属性であることや、自転車利用者の交通マナー悪化の現状では、歩道における歩行者優先の一般ルール、歩行者との接触の可能性のある場合は降車するというルールとその遵守が確立するまでは、自転車の歩道通行は制限されるべきであろう。車道通行が危険な場合、ルールの定着までは、降車して歩道を通行させることとする必要がある」と(「Jurist」07年3月15日号)。

一見、「自転車は原則、車道通行」というもっともらしい論理のように受け取れるが、「現状では、車道通行は自転車にとって危険」という事態を黙認し、座視しているにすぎない。こうした見方は、警察庁の発想と共通するところがあり、自転車が通行できる空間をできるだけ狭めようという意図が見てとれる。

その原因は、「自転車利用者の交通マナー(正しくは、ルール遵守義務)悪化の現状」とおっしゃる。確かに、ルール違反は目に余る。しかし、その大半は、歩道を通行することで、自転車を車両と認識しないことから派生しているのであって、ルール違反は歩道通行を認めた時点で、すでに内包されていたといえよう。



ルールを守っても接触

もとより、ルール違反は積極的に摘発されてしかるべきだし、警察庁もその方針で臨むと言っている(平成19年度国家公安委員会・警察庁「交通安全業務計画」)。それは、それで結構なことだが、その場合、自転車は車両であり、車両には車両としてのルールがあるという認識が浸透しなくては、ルールの「確立」や「定着」はおぼつかない。

加えて、歩道通行を認めている限り、ルールを遵守していても、歩行者と接触する可能性はなくなる。最初に着手すべきことは、「車道を自転車にとって安全にすること」、ないし「危険な車道をなくすこと」である。それ以外に、「歩道か、車道か」という不毛な論議から抜け出す道筋はない。

## CO<sub>2</sub>削減へ 行動起こすとき

### 欧米に比べ遅れる温暖化対策

4月3日付の各紙朝刊は、米連邦最高裁が政府に対して、クルマから排出されるCO<sub>2</sub>などの温室効果ガスを規制するよう求めた判決を下したことを伝えた。これは、マサチューセッツ州など12州と13の環境保護団体が連邦環境保護庁(EPA)を相手取って起こした訴訟で、評決が5対4ときわどかったものの、温暖化対策に消極的とされてきたブッシュ政権に政策変更を求める判断と

なった。米国のメディアもこの判決を大きく報道、ニューヨーク・タイムズは「ブッシュ政権のなにもしない正当性が粉碎された」と、論評したという。

メルマガ17号にも掲載したように、米国ではカリフォルニア州が昨年9月、温室効果ガスの排出で同州に損害を与えているとして、北米トヨタ、北米日産、米国ホンダ、ゼネラル・モーターズ(GM)、フォード・モーター、ダイムラークライスラーのクライスラー部門のクルマメーカー6社を、オークランド連邦地裁に提訴している。これと同じ月に、同州のシュワルツネッカー知事は、CO<sub>2</sub>などを2020年までに現在の水準から25%削減するため、企業などに温室効果ガスの削減を義務づける法案に署名した。

一方、英国政府は3月13日、2050年までにCO<sub>2</sub>の排出量を1990年比で60%削減することを義務づけた気候変動法案を発表。この直前に、EUが2020年までに温室効果ガスを20%削減することで合意しており、2013年からのポスト京都議定書に向けた動きが欧州で加速している。

## 科学者15人が緊急メッセージ

こうした欧米での動向に比べ、日本における温暖化対策はここへ来て、失速気味と言わねばならない。産業部門はともかく、運輸部門と民生部門



運輸部門のCO<sub>2</sub>増加は歯止めがかからない

(特に家庭)でのCO<sub>2</sub>排出量の増加に歯止めがかからない。言うなれば、自家用車を乗り回し、エネルギーを無自覚に浪費する生活パターンが依然として維持されているからに他ならない。もはや、「ライフスタイルの転換に期待する」などと、悠長に構えている場合ではなくなってきた。

中央環境審議会の鈴木基之会長はIPCC(国連の気候変動に関する政府間パネル)の第4次報告書に関連して、次のように警告している。

「今回の報告書では、さまざまな将来予測もなされていますが、このまま放っておくと非常に大変なことになるのは間違いないことです。きわめて深刻な状況にあり、次世代のことを考えるとまさに瀬戸際といっても過言ではないでしょう。しかし、そうした認識が他の先進国に比べ日本は欠けているように感じます。私はその点を非常に懸念しています」(「資源環境対策」07年4月号)。



道路はどこもクルマ優先

鈴木会長を含めた15人の科学者は、IPCC第4次報告書が採択された2月2日、「気候の安定化に向けて、直ちに行動を！」という国民向けの緊急メッセージを発した。

声明は「世界に先駆け『低炭素社会の実現』という目標を共有し、私たち国民ひとりひとりが、自分の生活を見直し、温室効果ガスの低減のために何が出来るか考え行動することを改めて呼びかけたい。今、行動を開始すれば、子供たちと人類の未来を守ることが出来る」と訴えている。

はしらん

## 「自転車はココ端RUNけ」(金沢)スタート

金沢市内でバスレーンの左側に自転車走行空間(一方通行)を確保する社会実験が、3月19日から始まった。この走行空間は「自転車走行指導帯」(1.25m)と呼ばれ、国道159号の約1kmの区間に設けられている。路面を灰桜(はいざくら)色にしており、通学の高校生らには「走るところがはっきりわかる」と好評とか。ただし、時間はバスレーン時間帯(午前7時30分~9時)に限定されている。

国土交通省金沢河川国道事務所、学識者などで作る国道159号交通安全対策協議会では、5月まで実験を続け、アンケート調査結果などを踏まえ、継続実施するかどうか決めるという。



国土交通省金沢河川国道事務所HPより

## JR東日本用地提供駐輪場(東京・池袋)オープン

JR東日本が用地を提供して整備された東京・豊島区立「ウィロード自転車駐輪場」が4月2日から、供用を開始した。公共の駐輪場では珍しい電磁ロック式駐輪機160台、利用料金の自動精算

機、防犯カメラなどが設置されている。24時間365日営業で、利用料金は6時間ごとに100円(2時間までは無料)。管理人は置かないが、夜間は警備員を配置している。池袋駅に近接しているため、利用者には便利な場所だ。

豊島区は駅前の放置自転車対策に鉄道事業者にも応分の負担を求めようと、放置自転車対策推進税の徴収をいったん決めたが、鉄道事業者側が駐輪場の用地提供などを申し出たため、税の導入を撤回した。ウィロード駐輪場は用地提供後、最初のケース。



< 報告 >

### 第5回自転車活用研究会 (3月23日、東京・港区生涯学習センター)

今回は名古屋市立大学院システム自然科学研究科の高石鉄雄助教授をお招きし、「健康づくりにおける自転車の有用性」をテーマにレクチャーを受けました。中でも、生活習慣病予防のための自転車の効用に関する、これまでの定説を覆すような研究成果に、参加者も驚きを交じえて聞き入っていました。

厚生労働省が提唱する「健康日本21」では、「1日1万歩」が生活習慣病予防の決め手のようにされていますが、「何歩歩いて、散歩では意味がない」と一蹴。「週2回、“自転車の日”を決め、歩くのと同じ程度の時間をかけて自転車で走行すること」と強調していました。しかも、「ママチャリで十分」とも。

また、生活習慣病の予防だけでなく、高齢者にとって欠かせない筋力の維持、向上にも自転車が役立つと指摘。坂道にたじろがず、きつめの負荷をかけて走るよう、勧めていました。この日の話などをもとに、産経新聞の村島有紀記者が記事にまとめていますので、参照して下さい(3月28日付、東京版)。

自転車が生活習慣病の予防に役立つことが証明されれば、膨大な医療費の中から、自転車走行空間の整備に必要な経費も捻出できるのではないのでしょうか。その意味で、これからさらに研究を続け、論文にまとめられるという高石助教授を自活研は応援していきます。

(1)

(4月の研究会は総会、理事会の準備、事務所の移転などにより、休みます)

### < 参考 > 「1日1万歩」か、15分間の自転車か

膨らみ続ける国民の医療費をいささかでも抑制しようと、厚生労働省は2000年3月、「21世紀における国民健康づくり運動」(健康日本21)を提唱、実践を呼びかけた。日本人の医療費は年間約32兆1千億円で、このうち、生活習慣病にかかわる医療費は約4分の1の7兆5千億円(04年度)。

健康・体力づくり事業財団がまとめた報告書には、「生活習慣病の予防などの効果は、身体活動量(『身体活動の強さ』×『行った時間』の合計)の増加に従って上昇する」とあり、さらに、「身体活動量と死亡率などの関連をみた疫学的研究の結果からは、『1日1万歩』の歩数を確保することが理想と考える」と強調している。

そして、この「1日1万歩」の根拠は、「歩行時のエネルギー消費量を求めるためのアメリカスポーツ医学協会が提示する式を用いて、体重60kgの者が、時速4km(分速70m)、歩幅70cmで10分歩く(700m、1,000歩)場合を計算すると、消費エネルギーは30kcalとなる。つまり1日当たり300kcalのエネルギー消費は、1万歩に相当する」と説明されている。1日300kcalのエネルギー消費が生活習慣病の予防に有効、という前提に立つ「1日1万歩」説の“発生源”は、ここにあるらしい。

厚生労働省は昨年、「健康づくりのための運動基準2006」という新たな生活習慣病予防のための基準値を設定した。この見直しでは、従来、「身体活動」として一本化していたものを、「運動(ジョギング、テニスなど)」と「生活活動(床掃除、洗車など)」とに分けた。また、新たに「週23エクササイズ(メッツ・時間)」を目標に掲げたのである。

1エクササイズに相当するのは、例えば、「屋内の掃除を20分間(3メッツ)」、「子供と15分間遊ぶ(4メッツ)」など。「メッツ」というのは、座って安静にしている状態を1メッツと数える身体活動の強度を示す。そして、これらをあれこれ組み合わせて1週間で23エクササイズ(うち、4エクササイズは「運動」でこなすことを勧めている)を消化するよう提唱しているわけだ。

この週23エクササイズを歩行(平均67m/M、20分間、3メッツ)に換算すると、1日当たり8,000~1万歩に相当するようで、相変わらず1日1万歩にこだわっているが、注目すべきは、「16km/h未満で15分間自転車に乗る(4メッツ)」を1エクササイズとしてカウントしていること。これをエネルギー消費量で見ると、自転車に20分間乗る(運動量1.3エクササイズ)と、体重50kgで55kcal、60kgで65kcal、70kgで75kcalとの例が示されている。しかし、高石助教授は自転車にはさらに、呼吸循環機能、脚筋力の向上、脳機能の活性化、バランス調整力の維持、歩行機能の低下抑制などの効果があると強調しているわけだ。

歩行か、自転車か、その効用の優劣はともかく、次のような指摘はそれ以前に大きな問題が横たわっていることを示唆している。「わが国のあちこちにみられる貧弱な歩道空間や自転車道ネットワークを見るにつけ、交通と健康の問題を個人の自助努力のみに頼むことの限界も強く感じられるのではなからうか」(室町泰徳「交通と健康：身体運動をともなう交通の拡大をめざして」、「交通工学」Vol.42 No1,2007)。

< イラスト・あらき >