

自転車の交通分担率設定求める

環境省「温暖化対策とまちづくり検討会」報告

環境省の地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会が報告書をまとめた。この検討会は全国的に中心市街地がシャッター街化する一方、郊外部に広大な駐車場を併設した大型店舗が設けられた結果、マイカーへ過度に依存する生活パターンが定着し、これが温暖化の一因となっているとの認識のもとに、中心市街地の活性化策を環境面から探るという目的で設置された。

15人の委員の11回にわたる議論の結果、「特に土地利用政策と交通政策の統合を図り、自然資本を巧みに組み込んだ集約的なまちづくりが重要」という共通認識に達したという。同省では、この報告書が自治体などの環境政策に反映され、都市政策の担当者、開発事業者、一般市民などにも活用してもらいたいと言っている。

5 km以内の移動目的別対策

報告書は郊外型大型店舗について、「特に沿道開発と一体となった道路整備が、住宅や商業施設などの立地を促し、都市機能を拡散させるとともに、さらなる自動車交通需要を誘発し、いわば『道路が道路を呼ぶ』状況を作り出していると考えられる。鉄道等に比べ輸送効率が劣る自家用車に、過度に依存する状況は、道路、駐車場などの関連スペースが大量に必要ななど、いわゆる『空間損傷』が生ずることになる」と、悪循環を指摘。



クルマに依存しない街づくりへ（東京・自由が丘）

そこで、交通政策の方向として、LRTなどの公共交通機関の利用促進とともに、自転車の活用を訴えている。「移動距離が300mから5 kmの間は、所要時間の観点からも環境の観点からも、ほかの交通機関に比べて自転車に比較優位があるが、実際は、5 km程度までの移動割合が高い地方都市において自動車依存が高くなっている。したがって、移動距離5 km圏に焦点を当てて、自転車利用を促進するための通勤や買い物など移動目的別の対策を講じる必要がある」。

この点、東京23区内では、ここ10年で自転車通勤者が3割近く増えているものの、自転車走行空間が確保されていないため、安全面で問題を抱えており、欧米並みに自転車の交通分担率の目標値を国レベルで定めたいうえで、利用を促進しよう示唆している。



自由が丘では日祭日は15時～18時
 自転車進入禁止が35年続く

<資料> 各国の自転車分担率の設定状況

国名	目標内容
オランダ	2010年までに1986年に比較して 自転車利用を30%、鉄道利用を15%増加 自転車交通事故死亡者を2010年までに50%削減
ドイツ	自転車交通の分担率を隣国のオランダ並みにする(1997年17% 2012年までに27%)
アメリカ	自転車と歩行者の合計のトリップ数割合を倍増する(7.9%から15.8%に) 自転車と歩行者の交通事故死者数を10%削減する。
英国	1996年と比較して、2002年までに自転車トリップ数を倍増、さらに2012年までに倍増する 自転車の安全性の向上を図ることがセットであるが、自転車だけの交通安全目標はない。(全交通事故死者数及び重傷者の40%削減1994 - 98年平均対2010年)
日本	なし

自転車通勤者にインセンティブを

走行空間の整備とともに、自転車利用に対するインセンティブの導入を報告書は求めている。「オランダでは1995年に、一定規模以上の企業に対しては、自動車利用を減らして自転車や公共交通の利用増進を図ることを内容とした通勤計画の策定義務を課した。このほか、欧米では、通勤手段に焦点を当て、自転車通勤割合の数値目標値の設定、企業の通勤計画の策定支援、企業に対する税制の優遇などを行っている場合も多い」。

日本では名古屋市がクルマと自転車の通勤手当を見直した結果、自転車通勤が増えたという例があるが、オランダでは2001年から片道10km以上の自転車通勤者(週3日以上)の所得から日本円で約3万4千円を控除するという制度も導入されている。

このほか、報告書は公共交通機関への財政支援の一環として、「公共交通機関と自動車利用によるCO2排出量の差分を自動車利用者が負担する仕組み等を検討する必要がある」と、クルマユーザーにPPP(汚染者負担の原則)を適用するよう求めている、注目される。

(ちなみに、自活研は2003年の報告書で、「自転車、クルマ、公共交通機関、徒歩その他」の各交通分担率を2025年までにそれぞれ25%にするという「25・25<ニコ・ニコ>運動」を提唱している)

金沢市の脱マイカー戦略、加速 公共交通利用促進条例も施行

マイカー依存率60%以上という石川県金沢市で、脱マイカー戦略が本格化してきた。今年3月に打ち出した「新金沢交通戦略」、4月から施行の「公共交通利用促進条例」などで、市民にクルマの使用を自粛するよう呼びかける一方、市職員にマイカー通勤の自主規制を求める要領を作成するなど、一連の施策でクルマに依存しない街づくりをめざしている。

2000年国勢調査によると、金沢市内の通勤・通学交通手段(15歳以上)の割合は、マイカー60.6%、自転車14.6%、バス14.0%、徒歩8.0%、鉄道7.1%、その他5.0%となっている。同市では1991年からマイカー自粛運動を開始したが、高齢化の進行、温暖化対応、中心市街地のにぎわい創出などの観点から、新金沢交通戦略を策定したという。

その基本的考え方は、「過度なマイカー利用から脱却することで、自動車に依存したまちから、歩行者と公共交通を優先する、人と人、心と心がつうじあうまちづくりを目指す」ということだ(木谷弘司「使い方のコンパクト化を進める交通政策」、「運輸と経済」07年2月号)。全国初と言われる公共交通利用促進条例もその延長線上にあり、従業員が一括してクルマから公共交通に切り替えた企業を表彰したり、公共交通利用のための個人向け「マイダイヤ」を試験的に提供することも検討しているという。

バストリガー方式で市民に協力求む

一方、市本庁舎に勤務する約1,150人の職員のうち、210人前後がマイカー通勤しているが、内規でマイカー通勤基準を満たしていない職員には、所属長がバスなどに切り替えるよう促す要領を作成している。現在、月1回の「ノーカーデー」を拡大することも検討中だが、地方都市でのこのような取り組みをしている自治体はまだ少ない。

ただ、公共交通への切り替えといっても、利用者が増加しないことには、事業者側も便数を増やしたりするサービスを拡大することは難しい。そこで、金沢市ではあらかじめ極力バスなどを利用するという利用者側の役割を明確にしたうえで、相互協力により、利便性の向上とともに、経営体質の強化をめざす「バストリガー協定」を導入、昨年2月、金沢大学と北陸鉄道(バス会社)が協定を締結した。大学から一定の範囲は100円にしているが、これまでは設定した採算ラインを超えているという(同)。

自転車に関しては、戦災などにあっていない歴史



次は自転車の出番かな

的都市構造という道路環境の特性から、新金沢交通戦略では、「まちなかゾーンにおいてマイカーの利用が控えられれば、それにより空いた空間を活用して自転車専用道路を整備するなど、自転車の走行空間を向上させることも可能になると考えられる」という記述にとどまっている。

自転車の歩道通行 歩行者の93%が「危険」

自転車乗用環境アンケート調査結果から

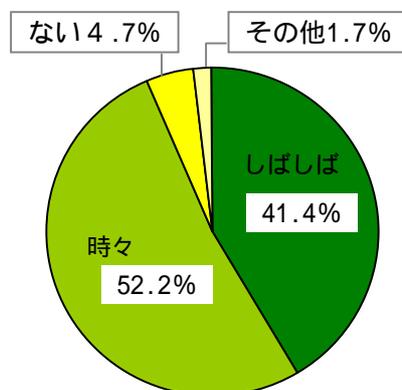
「歩道上で自転車を危険だと思ったことが時々ある」(52.2%)、「よくある」(41.4%) NPO 自活研が調査協力した日本自転車普及協会の「自転車乗用環境の整備改善に関する調査事業報告書」で、計93.6%の人が自転車の歩道通行を危険視していることが判った。自転車の歩道通行に関する大規模なアンケート調査はこれが初めてで、この調査結果が今後の自転車政策に反映されることを期待したい。

この調査はアンケート用紙を24万枚配布し、2006年10月から2007年1月末までに計6,844サンプルを全国から回収、分析した。回答者の内訳は男性55.5%、女性35.7%(残りは不明)で、年齢別では30代25.0%、40代22.2%、50代13.1%、70歳以上10.5%、20代10.3%、60代9.5%、10代6.4%という構成。

「どんな時に危険と思ったか」という問い(複数回答)の中で最も多かったのは、「突然の飛び出し」(60.3%)で、以下、「乱暴な追い越し」(55.5%)、「ベルを鳴らされた」(25.9%)の順。自転車との事故の経験がある人は、「すり傷などの軽傷」(14.5%)、「手荷物が散乱した程度の事故」(11.1%)の順で、「医者にかかったり、入院した」は計2.9%。何らかの事故を経験した人は合わせて29.5%に達する。事故後の処置に関しては、事故にあった人の81.3%は「特に何もしなかった(逃げられた)」で、「警察に届けた」は2.2%にとどまる。

次に、「歩道では自転車に『歩行者優先』が義務づけられていることを知っている」という人は79.0%に達したが、18.3%は「知らなかった」。また、「本来車両である自転車はどこを走るべきだと思うか」という質問に対しては、自転車道(48.1%)、車道(30.3%)、路側帯(8.9%)の順だったが、歩道も7.5%と比率がやや高い。歩道上に白線を引いたり、色分けして自転車レーンを区分けしているところがあるが、これに関しては、「実際には守られておらず、安全性は高まっていない」(27.0%)、「自転車レーンは車道につくるべきだ」(25.7%)、「区分を守って歩いている」(23.8%)、「気にしていない」(15.5%)と評価はまちまち。

歩道上の自転車への危険意識



(つづく)



歩道の自転車レーンへの評価はまちまち(東京・国際通り、浅草通りで)

クルマで旅行しなくても、CO₂は排出される。そこで、JTB 関東が「CO₂ゼロ旅行」なる商品の販売を開始した。この「CO₂ゼロ旅行」とは、移動などで排出されるCO₂を、グリーン電力証書でオフセット(相殺)するという仕組みで、旅をしながら、「持続可能な社会」の実現に貢献できるというふれ込みだ。

NPO環境エネルギー研究所が旅行によって排出されるCO₂量と、これを相殺するのに必要なグリーン電力量を算出し、ソニー・ミュージックコミュニケーションズ(SMC)がグリーン電力証書を調達。旅行者(企業)からJTB関東が預かった代金がSMCを経由して、自然エネルギー・コムグリーン電力発電の拡大に充当される。

例えば、40人の団体が東京発京都2泊3日の旅行をした場合、通常の旅行代金に1人当たり300~600円の上乗せで、CO₂排出量が相殺されるという。参加者はロゴバッヂやグリーン電力証書のレプリカがもらえるとか。エコツーリズム法案が国会に上程されているが、自転車を組み合わせた仕組みができないか、考えてみて下さい。

京都市も駐車場付置義務見直し — クルマの流入抑制へ

京都市は今年度から、商業施設や事務所ビルの新設・改築時に駐車場の設置を義務づけている条例の見直しに着手する。これは、中心市街地へのクルマの流入を抑制することが主なねらい。今年度から調査を開始、2年後に新たな駐車場整備計画の策定をめざす。

多くの自治体が指定された駐車場整備地区内で、一定規模以上の建物の新築・改築を行う場合、床面積に応じた駐車場台数を確保するよう、条例などで駐車場の付置義務を定めている。しかし、大阪市や仙台市などでは、立地の特性を度外視した駐車場の付置義務は、町並みや道路交通などを分断するという理由から、付置義務を見直す条例改正を行っている。また、金沢市のように、民間のまちなか駐車場設置の届出を義務づける駐車場適正配置条例で、中心市街地で駐車場そのものの整備に歯止めをかけようとしているところもある。

着物に似合うヘルメットを



月刊誌「望星」6月号が「やっぱり自転車！」という特集を組んでいる。この雑誌の編集者は自転車が好きらしく、何年か前にも似たような企画を登場させた。今回は、マリンバ奏者である通崎睦美さんの「京都と着物と自転車と」と題したエッセイが出色。

通崎さんは京都では最適な移動手段と信じて普段から自転車に乗っているが、5年ほど前に京都と着物をテーマにしたエッセイ集を上梓、その表紙に自分が着物(和服)を着て自転車に乗っている写真をあしらった=写真(淡交社刊)。



出版直後から取材が増え、その度に、着物を着て自転車に乗って欲しいと注文されるようになった。しかし、「最初こそ、ちょっと得意げな顔でリクエストに応じていたものの、だんだんなんだか自分が『見せ物』になったようで寂しい気分になってきた」という。

その結果、「ただいつも自転車に乗っているから、着物を着た日も、必要であれば、自転車に乗る。本当にただそれだけのことなのだ。図らずも自分が仕掛けてしまったことゆえ、誰にも文句はいえないのだけれど、『普通にちょっとうれしい気分を着物を着て自転車に乗る』というのがむずかしくなってしまった」。

ところが、ある日、結城紬を着て自転車に乗ってすれ違った人から、「いい結城、着てるなあ」とひと声掛けられ、「そうなの、これなの。会話から『自転車』がすっとんだ瞬間、なんだかとても爽快な気分になった」そうだ。彼女によれば、「着物姿を見れば、たいてい車の方がよけてくれるので、安全走行については心配するほどでもない」とか。和服に似合うヘルメットがあれば、なおさらよいかも。

ちなみに、この特集には、エッセイストで『こぐこぐ自転車』の著者、伊藤礼さん、映画監督の龍村仁さん、ドイツ文学者の池内紀さん、当研究会の疋田智理事なども寄稿している。

<イラスト・あらかき>