



## 社員用駐車場への課金でマイカー通勤削減

マイカー通勤(特に1人乗り)の削減をめざす「新交通政策」は、次のように強調する。

「マイカーで通勤し、職場の無料駐車場の恩恵を享受している従業員たちは、ピーク時の混雑にかなりの責任を有している。駐車料金の賦課と利用可能性についての統制(規制)により、その地域における交通量を削減できることがこれまでの調査によって明らかになっている。」

つまり、職場内無料駐車場の有料化(課金)を求めているわけだ。しかも、「我々は、地方当局が事業所内の駐車場において新たに駐車料金を賦課することを可能とする法律を制定する」と宣言。2年後の2000年交通法(Transport Act 2000)で、自治体に対し、「職場駐車場課金(Workplace Parking Levy)」を賦課する権限を認めた。

加えて、「新交通政策」は「我々は、企業の敷地の所有者若しくは占有者が、その場所に駐車し得る車の台数について許可を受けるための申請をすることを提案する。目的は、自動車交通量の削減と公共交通機関の利用促進、徒歩や自転車の奨励のための手段として、利用可能な駐車場の規模を縮小することである」と強調。その賦課金収入を交通手段の選択肢拡大のために活用しなければならない、と述べている。



「早くグリーン通勤に切り替えなくちゃ」

しかし、こうした流れは「新交通政策」以前の保守党メジャー政権のPPG(計画政策指針)13にすでに示されていた。同政権は1989年調査の全国交通量予想に基づき、道路整備に着手しようとしたが、「予想交通量を収容するだけの道路整備は財源的に不可能である」という批判の強まりを受けて、公共交通や徒歩・自転車を重視した総合的な方向へ転換することにしたという。

## 徒歩・自転車利用の魅力を高めよ

1994年に発表されたPPG13は、私的自動車への依存を減らすような土地利用政策と、それを補完する交通施策とに分けられるが、後者については、一般に駐車場の量を必要最小限にすること、徒歩・自転車利用の魅力を高めること、立地政策と公共交通のサービスを統合させること——を挙げている。

その4年後の1998年「新交通政策」においても、「多くの移動を発生させる用途の立地に関して、雇用、レジャー、サービスへの徒歩、自転車、公共交通によるアクセシビリティにより重点を置く」「土地利用計画が公共交通、自転車、徒歩の利用をどう促進するかについてのさらなる指針を提供する」などの方針が掲げられている。1997年成立の労働党ブレア政権は交通政策に関しては、前政権の方針を基本的に踏襲したと言ってよいだろう。

このため、2001年に改定されたPPG13も、人々や貨物の移動について、より持続可能な交通の選択を推奨すること 雇用・商業・レジャー施設・サービスへの公共交通や徒歩、自転車によるアクセシビリティを向上させること 移動の必要性(特に乗用車による)を減らすこと——を目的として、交通計画を全国レベル・地域レベル・戦略的レベル・ローカルレベルで統合するよう求め、1994年以来の方向を維持した。

改定PPG13では、駐車スペースの削減、駐車場の最大水準の規定など駐車場関係のほか、「徒歩・自転車利用促進のための施策」として、施設供給(自転車優先ルート網、道路空間の再配分、自転車優先信号)、トラベルプラン(通勤・通学計画)などを掲げている。(つづく)

(運輸省運輸政策局監訳『英国における新交通政策』1999年6月、日交研シリーズA352「都市総合交通計画に関する施策研究」04年1月、道路経済研究所編『総合交通政策に関する最近の動向と課題<理論編>』05年7月=などを参照した)

英国オックスフォード市(人口約13万人、年間来訪者数約300万人)は、1998年の「同国新交通政策」を受けて、翌99年6月より中心市街地から一般車両を締め出し、歩行者、自転車、バスに優先権を与えるという新たな交通政策を打ち出した。

その主な施策は都心部の中心市街路の歩行者専用化、一般車両の流入規制、バス優先道路の整備、自転車走行空間ネットワークの整備など。従来から実施してきたパーク&ライドはそのまま継続することにした。

同市ではこれより25年以上前の1973年に早くも、道路建設を重視したそれまでの政策に代わり、「バランスのとれた交通政策(The Balanced Transport Policy)」を打ち出している。この政策では、道路上の優先順位を9段階にわたって明示したことが特筆される。順序の高い方から、環境 歩行者 公共交通機関の乗客 自転車利用者 障害者 商用車 短時間滞在のビジネスマン クルマ利用の買い物客 マイカー通勤者——とランクづけ。マイカー通勤者はほとんど配慮するに足らずという扱いだ。

また、自転車の利用が重視され、新たなサイクルートの整備、既存ルートの充実に加え、できるだけ自転車専用道路を整備することをうたっている。歩行者・自転車重視と安全確保の視点から、交通静穏化対策の実施も盛り込んだ。

この結果、中心部のアクセシビリティの向上、歩行者・サイクリスト関連施設の改善、公共交通の魅力増加、交通事故の減少、環境の改善、商業の活性化、道路および駐車場建設予算の節約、中心部の再開発などの効果がもたらされたと、市当局は言っているという。

#### — 中心部来街客、駐車場減でも6,000人/日増 —

しかし、その後、市中心部のクルマの流れを調査したところ、全体の23%が通過交通であることがわかり、通過交通の排除が中心部の道路混雑の緩和、大気環境の改善、安全で快適な歩行環境の確保などにとって極めて重要という認識が生まれた。

これに基づき、1993年にオックスフォード新交通戦略(Oxford Transport Strategy:OTS)が策定された。この基本方針に沿って、1999年に打ち出されたのが、冒頭の新たな交通政策である。これは通行車両への課金を伴うロードプライシングそのものではないが、主要商店街に面した道路で全ての車両の通行禁止、メインストリートにおけるバス、タクシー、自転車を除く車両の昼間通行禁止、および通過交通の排除などで、クルマの流入を抑制しようという発想は同じだ。

そして、交通ルートを歩行者専用道路(歩行者のみ)、バス優先ルート(バス、タクシー、自転車、歩行者)、一般ルート(すべての車両通行可)の3種類に分類。歩行者専用道路とバス優先ルートはおおむね10時から18時まで規制されるという。

一方、大学の街として知られるオックスフォードでは、自転車は不可欠の交通手段とみなされているが、同市は、1)閑静な住宅地に設置する自転車専用道、2)車道の一部に設ける自転車レーン、3)舗装面の高さを変える歩道上のレーンなどで走行空間を確保。これらを網羅したうえ、推奨コースや駐輪場の場所を示した自転車マップを配布している。



これらの施策の結果、1年後の2000年6月

には、中心部へのクルマの流入が平均で20%減少した一方、駐車場容量の削減にもかかわらず、中心部に向かうトリップ数は1998年に比べ、1日6,000人も増加したという。

(新田保次「オックスフォードの新交通戦略」、「交通工学」Vol.35 No.5 00年、同「英国におけるまちづくり戦略をめぐる新しい動き」、「運輸と経済」02年7月号などを参照した。写真はオックスフォード大学のHPより)

8歳男児も117km完走 912人参加



## 富士山一周エコサイクリング



第2回富士山一周エコサイクリング(エル・トゥール・デ・マウント・フジ2008、日本サイクリング協会主催、協力自活研ほか)が9月6、7の両日、富士山の裾野で催された。6日はスタート・ゴール地点である盲導犬の里「富士ハーネス」で、「環境フォーラム」や目の不自由な人と走るタンデム自転車体験、富士山クリーンアップ活動が行われた。

「環境フォーラム」では、富士山一周コースの提唱者でもあり、米ソソンを中心に「周回サイクリング」を展開しているPBAA代表のリチャード・バーディス氏、疋田智・自活研理事ら内外の6人が自転車の楽しみ方や走行環境に関して議論。



7日は早朝6時から、117km一周コース参加者912人が約50分かけて、次々とスタート。結果、午後4時までの時間内にゴールした人は868人、時間オーバーした人も含めると完走は889人だった。「きつい坂もあったが、全体的に走りやすかった」という感想が多く、完走率97.5%と高率。

参加者中最年長の74歳の男性は7時間前後でゴールインするというスピードの持ち主。一方、最年少である8歳の少年は父親と10歳の姉のトリオでスタートしたが、途中姉が体調を崩して父親とともに離脱したにもかかわらず、係員に見守られて1人でゴールへ。最後尾のスタートだったため、制限時間を超えてしまったが、約10時間かけて完走。ゴールで待ち構えていた参加者や事務局関係者から、盛大な拍手で迎えられた。



午前9時にスタートした約20kmのファミリーコースには、6歳の少年を含む103人が参加。こちらは全員が完走したが、いずれのコースもレースではなく、完走を目的としたロングライドで、同じブランドの自転車にまたがり、お揃いのジャージを身にまとうなど、家族ぐるみで参加する姿が目立った。



### 「自転車検定」マスター級、合格者第1号



8月8日にスタートした自活研の「web 自転車検定」マスター級(初級)の合格者が1人誕生しました。合格証が発行されます。30問中25問正解だと合格ですが、第1号の人は26問正解でした。

この「自転車検定」は自活研の日常活動を理解していただいたうえ、自転車に関する総合的な知見を身につけ、その蓄積を活用推進に役立ててもらいたいという意図で実施しています。目的は自転車に関する包括的な知識の普及です。合格者の方の積極的な活動に期待しております。 <http://www.e-learningshop.jp/jitensya/>

### 「自動車をやめて自転車秋うらら」(横浜 藤田和夫)

茨木和生(選者)の評、「自転車通勤に切り替えての軽快な一句」(9月14日付日経新聞「俳壇」より)

## 盛岡市、通勤レンタサイクル実験



岩手県盛岡市は8月20日から、主にマイカー通勤者を対象に、通勤レンタサイクルの社会実験を開始した。これはマイカー通勤に伴う渋滞緩和やCO<sub>2</sub>の削減を目的としたもので、11月20日まで実施する。=写真はポスター

貸出場所は盛岡駅前の駐輪場(45台)と中心市街地の民間駐車場(15台)。料金は1日単位で10回券1,000円。日祭日を除いて利用できるが、年齢は15歳以上(中学生を除く)。

盛岡市は自転車の利用促進を盛り込んだ全国初の条例を今年4月に施行し、クルマの抑制と自転車への転換に取り組んでいる。

## 日テレ系で自転車レーン特集/鳥海首都大准教授コメント

9月13日の日本テレビ系「報道特捜プロジェクト」という番組が、自転車レーンの話題を取り上げた。国交省・警察庁のモデル事業(全国98カ所)のうち、東京・幡ヶ谷の通称水道道路におけるレーン上の違法駐車に着目=写真。そこからパリへ飛んで、10年間で4kmから371kmに延長された共用を含む専用レーンを紹介。



バス・タクシー・自転車共用レーンについて、鳥海基樹・首都大学東京准教授が「パリの技術官僚の能力の高さがわかる」とコメントした。つけ足しのようなだったが、レンタルの「ヴェリブ」も紹介されていた。司会の元東京地検特捜部長が「日本では自転車は地方で、都会はクルマでしょ。車道を一方通行にしたら、不便で仕方ない」とおっしゃったのには、あんどり。

## ハンドサイクルで福岡へ/東京の永野さん、9月27日に講演

ハンドサイクルで東京 福岡間1,200kmの走破をめざす、両脚が不自由な永野明さん(33)の講演会が9月27日(土)、東京・武蔵野市の武蔵野芸能劇場で開かれる。講演会では日ごろの練習成果や完走にける意気込みを語るといふ。午後2時から入場無料。問い合わせは(TEL)0422-28-7728まで。

永野さんは10月10日から10日間で、東京 福岡間の走破に挑戦する。

(アワプラネットTV <<http://www.ourplanet-tv.org/> 2008.09.10up> に出演の永野さん)



michisirube

## 自転車で230km走破と、母親に同乗の小学2年生

9月7日付の毎日新聞に今夏、小学2年の息子が静岡県藤枝市から東京まで約230kmを3日間自転車で走破、「素晴らしい贈り物」をもらったという39歳の主婦が投稿を寄せている。伴走した父親から途中で、息子が「家に帰りたい」「もうやめたい」と泣いているとの報告を受けたが、なんとか皇居前までこぎ続けたという。

時々聞く話でそれ自体珍しいことではないが、あえて触れなくなつたのには、訳がある。ちょうど一週間前の8月31日付朝日新聞(別刷り「be」)に同じ小学2年の息子を自分の自転車に乗せてこくと、「いい運動になる」と強調しているある女性タレント(1966年生まれ)の話が載っていたためだ。

タレントいわく。「元気のひみつ」(コラム名)は「買い物かごにいっぱい荷物と、子どもを乗せて自転車こぎ。いい運動になります」。これでは2人乗りの推奨になってしまうから、「2人乗りは道交法違反で罰金を伴ううえ、そもそも危険。公安委員会が認めている6歳未満1人同乗でも頭部損傷事故が起きている」と、立場上、執筆のライターと担当記者あてに文書で注意を喚起しておいた。

この国には、どうやら2タイプの母親が存在するらしい。自転車の活用方法もさまざまである。ところで、注意喚起の文書に対しては、これまでナシのツブテ。非を認めないのは、この社の昔からの悪癖のようだ。