

## 各地で独自の走行空間、続々誕生

自転車走行レーンを確保する動きが各地で広がりを見せている。国交省・警察庁が今年から取り組みを開始した全国98カ所のモデル事業とは別に、いずれも地域独自の試みである。石川県金沢市、同加賀市に続き、9月から岩手県盛岡市でもスタートした。

### 盛岡市、中心街に自転車レーンと無料路上駐輪施設

今年4月に自転車利用促進条例を施行した岩手県盛岡市は、レンタサイクルの社会実験(メルマガ40号参照)に続き9月25日から、中心市街地で自転車レーンと無料路上駐輪施設の供用を開始した。オープンセレモニーで谷藤裕明市長は「安全で快適な走行空間を保ち、自転車利用を促進し、CO<sub>2</sub>削減に取り組みたい」と述べた。

同市大通商店街などに整備された自転車走行レーンは290mと450mの2本で、路肩部分を青色で塗装。駐輪施設は3カ所で、計78台分。うち、2カ所はコインパーキング5台分を廃止して整備した。レーンの幅員は片側0.9~1.5m、「ブルーゾーン」として明示 = 写真(盛岡タイムス提供)。

盛岡市の自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車等の放置防止に関する条例に関してはメルマガ32号を参照。(事業の詳細は次号に)



### 加賀市では4月から、市道3本で

石川県加賀市では今年4月から、3本の市道に計2.65kmのレーンを確保 = 写真 =、供用を開始した。同市では「自転車道ネットワークの形成に向けて、国道、県道におけるレーンの整備を働きかけていきたい」と話している。

加賀市は01年に「自転車利用環境整備計画」を策定し、早くから自転車の活用を行政として取り組んできた。このため、市職員が率先して自転車通勤に取り組む一方、参加者を増やす目的で職員組合の互助会が自転車通勤手当に相当するものを支出している。(詳細はメルマガ36号)



### 金沢市の「自転車走行指導帯」に交通工学研「技術賞」

国交省金沢河川国道事務所が石川県金沢市の国道159号線のバスレーン内に「自転車走行指導帯(自転車レーン)」 = 写真 = を設けたことに対し、第11回交通工学研究会技術賞が授与された。バスレーン内への自転車レーンの設置は全国で初めてのケースで、今後、各地に広がるのが期待される。

この試みに関しては、当メルマガが昨年以來、社会実験から本格実施に至るまで逐一伝えてきた。交通工学研究会は表彰の理由として、「自転車と歩行者の事故件数が増加している状況下で、住民と道路管理者、交通管理者が連携し、バスレーンを利用した自転車走行指導帯を設置することにより、自転車交通量増加にもかかわらず、事故が半減するという大きな効果が得られた」と強調。



さらに、「今後の更なる自転車通行環境の整備の観点からも、国内の道路事情を踏まえた交通安全対策の新たな手法が示されたものであり、技術賞に値するものと評価した」と画期的な意義を認定した。

昨年3月からの実験前にはバスレーン内の自転車走行に約6割の市民が否定的だったが、同9月までの実験期間中、安全対策に効果があることがわかり、同10月から本格実施に移行した。社会実験から直ちに本格実施に移行するケースは極めて珍しい。

また、一連の動きの中で、地元住民、PTA、学校関係者、バス事業者、市民団体、学識者、警察、行政で構成する安全対策協議会が果たした役割も高く評価されている。



## 企業にグリーン通勤計画の作成要求

新交通政策はマイカー通勤に代わる、公共交通機関、自転車、徒歩などによる「グリーン通勤」の推進を産業界に強く訴えた。

「大企業の雇用主は、従業員が一人で自動車通勤するのに代わり、選択肢を取ることを支援するグリーン通勤計画を作成することにより、その役割を果たすことができる。これは特にラッシュアワー時に、混雑を緩和することに大きく貢献するものである。より小規模の企業も、自分たちに何ができるか考えたいと思うかもしれない」と。

特徴的なのは、個々の社員(個人)に訴えて啓発する以前に、企業の経営者ないし事業所の責任者にまず働きかけている点だ。しかも、企業規模の大小を問わない。そして、例外も認めない。

「グリーン交通計画はまた、業務用の交通や商用交通もその範疇としている。我々は、企業や広域コミュニティとのパートナーシップを通じてグリーン交通計画の広範な自主的取組みを支援するため、地方当局と協力していく」。社員の通勤だけでなく、取引先の納品、訪問なども対象とし、地域での計画策定にあたり、政府として自治体に協力を惜しまないと言っている。税制などで配慮することを考えているから、「あとは実行あるのみ」という政府の姿勢が見てとれる。

この「新交通政策」以前の1997年に「産業と環境に関する顧問委員会」(ACBE)が報告書を作成していて、そこには「企業が一人で車通勤する人の総数を10%削減すること」という目標が設置されている。

### 社員は定時にストレスなしで出勤

「グリーン通勤計画の効用」というカコミには次のような文言がみられる。

- ・ 環境上のパフォーマンスを強化し、環境上のイメージを改善する。
- ・ 職場における駐車場の必要性を減らし、土地や建物をより生産的な利用のために活用することで、実質的な節約を図る。
- ・ 職場をより混雑が少なく、配達人や訪問者にとってよりアクセス容易なものとし、近隣者との関係を改善する。
- ・ 通勤交通に関する取り決めを改善することにより、職員(従業員)が時間通りによりストレスが少なく到着することを支援する。
- ・ 従業員にとって魅力的な利益や節約は、社員募集の際の魅力を高める。
- ・ 体を動かすことを奨励することにより、スタッフがより健康でより適切でより生産的となるよう支援する。

これだけ利点があるのだから、グリーン通勤計画に取り組まないと、損をしますよ、と言っているようなもので、ダメ押しするかのように、「グリーン通勤計画にコミットし、これを実施、促進するための通勤コーディネーターを任命する組織に対し、地域の公共交通機関が運賃割引を実施する」というオマケもつけた。改めて言うが、これは英国環境・地域・交通省のれっきとした公式文書である。

当然、政府の率直的な取り組みは大書されている。「我々は、全ての政府機関でグリーン通勤計画を導入し、率先垂範する。これらは通勤、業務中の移動、車両管理、納入業者の移動行動への影響を含むものであり、・・・我々は行政府の機関や地方支分部局が入居している全ての本部建物や主要な建物では1999年3月までに、その他の主要な建物では2000年3月までに、グリーン交通計画を作成するという目標を設定した」と高らかに宣言。

こうした政府の姿勢に対し、ティム・パウエルは次のように論評する。「おそらく労働党政府は前保守党政府よりもはるかに積極的に以下の行動をとるだろう。すなわち、より広範な公共の利益において必要であると確信する場合には、市場競争の結果を監視し、必要であれば介入して結果を修正するという行動である」。

(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、ティム・パウエル、岡野行秀監訳『現代の交通システム』NTT出版、07年12月 = などを参照した)



「自転車の比率はもう少し上げられるのでは？」

ノルウェー方式



北欧ノルウェーの首都オスロ市では、空港などがある郊外から都心に向かうクルマに都心流入料金が課せられる。日本の高速道路などの有料道路と異なるのは、都市内の交通施設整備費用を捻出するために課金している点だ。このトール・リング(Toll Ring)と呼ばれるロードプライシング制度がオスロに導入されたのは1990年2月。

トール・リングが持つ社会的意義を整理すると、次のようになる。課金収入が道路に限らず、地下鉄、路面電車、バスレーン、自転車道など幅広い都心交通施設整備に向けられていること、都心に向かうクルマの交通量が減少し、渋滞が緩和され環境負荷も低減すること、自転車道の整備などに課金収入が配分されることで、総合的な環境対策を支えること――。

ノルウェーではベルゲン市で1986年2月、トロンハイム市で1991年10月に同様のトール・リングが導入されているが(計7都市)、これには同国の地理的条件が影響をおよぼしていると言われている。同国はフィヨルドが複雑に入り組んだ地形のため、道路整備には膨大なコストがかかることから、特に地方では借入金で道路を整備し、通行料金を借入金の返済に充当するという有料道路(トール・ロード)の制度が1930年代から導入されていたという。

このため、都市圏の交通基盤整備が遅れ、これを解消する目的でトール・リングを活用した都心部の交通施設整備という発想が生まれたようだ。オスロに次ぐノルウェー第2の都市ベルゲンでは、ロードプライシングを実施する道路網に関して1年間集中的に議論を行い、都心を囲む7カ所の料金所が決定され、1985年1月に市議会はこの計画を議決、同年6月には国会も承認した。

しかし、ご多分に漏れず、クルマ利用者の団体はじめ、数多くの団体がこの計画に異議を唱え、そのうちの最大の反対者は都心部の商業者だった。商業者は郊外に新たに立地したショッピングセンターに客を奪われるのではないかと心配したのである。しかし、翌年2月、欧州初のロードプライシングがベルゲンに導入された。

―― クルマの流入抑制に課題 ――

一方、オスロでは1985年ころからトール・リング導入議論が始まったが、導入に際し、1)トール・リング収入の1.5倍相当額の財源を国の予算で確保すること、2)国の予算のうちトール・リング収入20%相当額を公共交通に充当すること――などが事前合意されていて、先行したベルゲンに比べ、交通需要管理(TDM)施策の性格が強まっている。

しかし、同市でも導入前には75%の市民が反対していたが、導入後は55%に減少したという。同市のトール・リングに関しては、1984年/国会が政府に計画書の作成を要求、86年/国会に「政府白書」が提出され、料金および課金収入の用途を論議、87年/オスロ市議会と同市に隣接するアカーサス郡議会によって課金額などが政治的に決着、88年/国会が最終決議、90年/2月から運用開始――という経緯をたどった。

現在、ノルウェーの試みはひとつの曲がり角にさしかかっていると指摘するむきが多い。もともと、クルマの流入抑制そのものが目的ではなく、都心の交通基盤整備資金の調達に重きがおかれていたこともあって、クルマの流入抑制にそれ程効果をあげていないことが問題点として挙げられている。欧州初の導入国の今後の展開に関心が集まっている。(つづく)



(交通と環境を考える会編『環境を考えたクルマ社会』技報堂出版、1995年5月、久米良昭ほか「混雑料金型ロードプライシングと都市住宅政策」、「都市住宅学」28号、1999年冬、石井晴夫「ノルウェーにおけるロード・プライシングの研究」、「高速道路と自動車」00年2月号、萩野保克ほか「ノルウェーのトール・リングシステム」、「都市と交通」30号、1994年、塚口博司「ベルゲンにおけるロードプライシングの現状と今後の展開」、「交通科学」Vol.31 No.1 No.2合併号、01年、英直彦ほか「ストックホルムとオスロのロードプライシング」、「交通工学」Vol.43 No.2 08年＝などを参照した。写真はOfficial travel guide to Norwayより)

ムとオスロのロードプライシング」、「交通工学」Vol.43 No.2 08年＝などを参照した。写真はOfficial travel guide to Norwayより)



東京大気汚染裁判和解一周年を記念して10月26日(日)、脱クルマ社会をめざす団体が集まって「環境・交通・まちづくり市民フォーラム」を開く。裁判支援団体の東京あおぞら連絡会のほか、横浜カーフリーデー実行委員会、都電網研究会、クルマ社会を問い直す会などともに、自活研も参加する。

当日は13時30分(開場13時)から16時30分まで、東京・豊島区民センター4F 会議室(池袋駅東口下車、徒歩約5分 <http://www.toshima-mirai.jp/center/a-kumin/>)で。入場無料。連絡先は東京あおぞら連絡会事務局(Tel03-5802-3551)。

## トピック

### 東京・江戸川区が来秋、レンタサイクル実験 / CO<sub>2</sub> 削減効果を検証

東京都江戸川区は09年秋から、同区内の駐輪場を拠点にレンタサイクル事業の実験を開始する。東京メトロ東西線の葛西駅と西葛西駅に計300台の自転車を配置、全地球測位システム(GPS)で貸し出し中の自転車の位置を確認する管理システムを採用する方針。

同区は今年供用を開始した国内最大規模の葛西駅地下駐輪場(収容能力9,400台) = 写真 = のほか、西葛西駅駐輪場(同5,700台)など区内に36カ所、49,000台分の駐輪施設を持つ。自治体のレンタサイクル事業は一般に放置自転車対策の一環として取り組まれることが多いが、江戸川区はクルマに代わる自転車の利用促進によるCO<sub>2</sub>削減効果を検証する実験に挑む。東京都内では豊島区が今年6月末で00年からのレンタサイクル事業を打ち切ったが、江戸川区は約19万人が居住するという葛西、西葛西両駅周辺をモデル地区とし、今年度は需要見通し、管理システム、採算性などを探ることになっている。



### お台場でレンタサイクル / 「営業目的」利用増加

東京都の第三セクター、東京臨海ホールディングスが10月11日から、臨海副都心地区でレンタサイクル(1日500円)を実施した(17日まで) = 写真。4カ所の貸出場所に150台用意したが、観光目的で訪れた若い女性の人気を集めていた。

東京では最近、レンタサイクルに関心が集まっているようで、情報が充実しているサイトも目につく。自治体が手がけるケースばかりでなく、民間事業者も網羅し、出張、観光客には便利な内容。豊島区が6月に撤退したこともすでに情報として入っている。

10月13日付の東京新聞は愛知県安城市の例を中心に、地方でもレンタサイクルの利用者が順調に増えていることを特集。ここでも、「仕事(営業)」目的の利用が多くを占めていることを強調している。



### 自工会が「自転車も車道上の仲間」キャンペーン

日本自動車工業会が自転車産業振興協会、日本自転車普及協会と共同で9月21日から、「自転車も、車道を走る仲間です」という、クルマやオートバイのドライバーと自転車利用者向けのポスターやチラシ = 写真 = の掲出、配布キャンペーンを開始した。

ドライバーには、交差点でのスピード抑制、横断歩道での一時停止や徐行、追越しの際の十分な間隔の確保などを呼びかけている。自転車利用者に対しては、車道の左側通行、例外としての歩道通行時の注意、ルールの遵守などを訴える。

クルマのメーカー団体が自転車を「車道上の仲間」と認識して、ドライバー向けにキャンペーンを行うことは日本では画期的と言えるが、ドライバーにどこまで浸透させられるか見守りたい。また、自転車利用者によるルールの徹底も急務。

