





## クルマを増やす開発は許可せず

職場などの駐車場に課金することでマイカー通勤の抑制に取り組む一方、地方の自治体においては新規の商業地開発に対し、あらかじめクルマの流入量を割り当てて、最初からクルマの流入を制限するという考え方は「新交通政策」のもう一つの特徴だ。日本だとさしずめ、「広い駐車場があるから、郊外のスーパー、大型店は利用しやすい」という発想になるが、英国では当初からクルマが制限されるから、ディベロッパー、量販店、消費者とも別の知恵を働かせねばならない。

「新交通政策」は次のように述べている。「地方当局(自治体)は、開発に伴う駐車スペース量を制限するために開発審査権(development control power)を利用することができる。過去においては、開発に当っては基準よりもかなり多目に駐車場を取ることは容認されてきた。現行基準による現在の開発における職場の過剰駐車と先ず取り組む必要がある。そして地方当局は、自らの交通計画、開発計画を支援する総合的な駐車管理(parking management)計画を作成する必要がある。この目的は、自動車交通低減のための駐車量削減であり、公共交通、徒歩、自転車の利用を増加させるために道路利用者賦課(road user charging)を使うことであろう」。

さらに、「地方当局は、駐車賦課が地方の開発計画の中でどのように役立つかを示し、地方交通計画(local transport plan)においてその力をどのように活用するか示す必要がある。業務駐車場に対する道路利用者賦課および課税は、地域の交通混雑と汚染に取り組む地方当局に有意な力を与えるだけでなく、新しい収入を与え、これを活用して公共交通、徒歩、自転車利用の改良が可能となる」と強調している。

つまり、道路をクルマで走る利用者(road user)には、相応の課金なり課税が伴うことを前提に、その需要が集中することが見込まれる商業地開発において、事前に流入量を定めて制限する計画を立案することは自治体の責任であると指摘しているわけだ。同時に、駐車場などへの課金、課税を原資として、公共交通、自転車、徒歩の環境整備を行うよう求めている。「クルマから得た財源は、すべてクルマのために使うべし」という倒錯した論理とは、決定的な乖離がある。



### 公共交通・徒歩・自転車のアクセス重視

開発の許可に至るまで、実際、どのような手続きが行われるのか、イングランド・ケンブリッジシャー都市圏のケースをみると――。開発申請時に、総床面積2万㎡超の郊外型ショッピングセンターの場合、行政に対し、環境アセスメント報告書の提出が求められるが、同1,000㎡超の「交通に重大な影響を及ぼしそうな小売店舗開発」には、交通アセスメント報告書とトラベルプラン(通勤計画)の提出が義務づけられている。

交通アセスメントでは、店舗までの全交通手段によるアクセシビリティ、来店客の予想交通分担率、クルマ以外の手段によるアクセス改善とそれに伴う必要駐車場の削減方策、交通インパクト軽減施設などの詳細を盛り込み、計画申請とともに提出。また、トラベルプラン作成に際しては、店舗従業員が一人乗りマイカー通勤以外の方法を選択するよう奨励するとともに、通勤移動の必要を減らすための実践的な施策をパッケージにまとめて提出するよう求めている。

この施策の目標は、既存のショッピングセンターなどを活性化し、小売店舗への多様な交通手段によるアクセシビリティを向上させるとともに、中でも、クルマによる移動を削減することにある。目標達成のために、1)大規模な移動発生源を中心部や主要な公共交通結節点周辺に集中させる、2)買い回り品店などの日常的利用施設を地域に立地させ、徒歩や自転車でのアクセスを保証する――といった方策を挙げている。地方計画庁は開発(用途変更を含む)事業者の計画申請に基づき、そのつどケース・バイ・ケースで判断して可否を決めているが、いずれの場合でも、公共交通、徒歩、自転車によるアクセスが良好であることが優先され、クルマの移動を増幅させるような開発は困難なようだ。

(つづく)

(西村昂「駐車管理とパーキングプライシング」、「交通科学」Vol. 33 No1 No. 2 合併号、02年、高見淳史「自動車利用削減の観点からみた商業開発コントロール制度に関する考察」、「総合都市研究」77号、02年＝などを参照した)



「客の交通分担率を再検討してください」

## ソウル市自転車マスタープランの背景

前号のメルマガNo.43で伝えた「ソウル市自転車利用活性化マスタープラン」の背景を語った文書を手に入れたので、以下、抜粋を紹介する。

特別講演 公共交通網の再生と自動車交通適性化の試み(韓国ソウル市の取り組み)

ソウル市交通本部交通政策課長 ゴー・ホンク氏

「我々は乗用車の利用を抑制するために、自動車を利用しない、マイカーを使わない曜日を定める『乗用車曜日制』を採用した。これは自発的に参加する制度で、強制しない。1週間に1日ぐらいは、マイカーを使わないと約束する制度。これに参加すると、自動車税を5%減免、都心で実施中の混雑通行料を50%減免するほか、公営の駐車場料金を10~20%引きといったインセンティブを受けられる。この結果、交通量が10.6%減、通行速度は3%向上するという効果を得たうえ、対汚染物質が9.3%減少、CO<sub>2</sub>は9.3%減となった。社会コストは約7億5千ドル削減」

「ソウルでは自転車は主にレジャー用に使われるケースが多く、通勤や買い物にはまだあまり使われていない。そこで、生活における交通手段として自転車の利用の確立をめざして、『自転車活性化政策』を07年から大々的に展開する計画です。自転車の利用を活性化させるために、自転車専用道路を設置することを検討している。従来の自転車専用道路は歩道の一部を利用してきたが、これは歩行者とぶつかる危険がある。そこで、車道を縮小して自転車専用道路を作ろうというのがソウル市の考え方である。また、『公共レンタル自転車』を利用してもらうという計画もある。各人が自転車を買うより、レンタル自転車を配備して大いに利用してもらおうという政策だ」

「これらの政策を推進するには、車線を削減しなければならないが、カワムン広場の16車線を10車線にする。現在10車線のチェンノ通りも4車線に変え、2車線分は市民の遊歩道や、バス専用、自転車専用道路にしていきたい。この計画を推進するにあたって最も大きな問題は、マイカー利用者の反発だが、ソウル市としては、自動車の利用を制限し、みんなが暮らしやすい、住みやすい、持続可能な都市にするため、交通政策を展開する方針である」

(出典：環境省「平成19年度全国のESTモデル事業推進のための普及啓発委託事業」<08年3月>)

## 自転車通勤ガイド

### 定期代はどうなる？

**<ケース>** A社から定期代を支給されていたBさんが、雨の日以外は自転車通勤(15 km)をしていたことが上司に判明。上司はBさんに定期代の返還を求めているが・・・。

**<通勤手当とは>** 通勤手当も自宅から通ってくることにに対する対価とみなし賃金として考えるか、実費弁償として、通勤に要する費用を会社が負担していると考えるか、両説ある。厚生労働省通達は前者。A社が後者の考え方を採用していると、定期代の返還要求に根拠が出てくる。

**<自転車通勤との関係>** A社は申請すれば認めることもあるが、原則、自転車通勤を認めていない。理由は「危険だから」。弁護士は「徒歩で通勤しても危険なことは変わらない。要は程度問題で、社会通念上、非常に危ないのならば自転車通勤は禁止すべきだし、一般的な危険なら認めてもよいのではないか」とアドバイス。

**<通勤災害との関係>** 一般に、会社が認めていない通勤方法で事故に遭った場合、労災保険の通勤災害として認定されないとされているが、会社側がその通勤方法を認めているか否かは、認定の判断基準とは関係がない。通勤災害になるか否かは、社会通念上、合理的な方法で合理的な経路を通っていたかどうかで判断される(自転車の場合、自転車の持つ自在性=ちょっと脇道に入る、興味につられて普段のルートとは異なる道を通るなど=が問題になることがたまにある)。

**<結論>** このケースでは自転車の効用を全く加味していないため、A社はBさんの15 kmもの自転車通勤は「疲れるから」認めない方がよい、ということになった。ただ、最近では自転車通勤を奨励する企業も目立つ。会社の規則、協約も現実離れした内容が多いようだから、理詰めで押せば突破口は開けよう。

(外井浩志「管理職のための労務管理講座」、「スタッフアドバイザー」07年1月号をもとに、再構成した)  
この企画は随時掲載します。

## 子ども乗せ自転車試作品アンケート開始 欧州製品とも比較

自活研は「子ども乗せ自転車のニーズ調査」の一環としてWeb上でのアンケートをスタートさせた。試作がすすめられている国内12の「安全性に配慮した幼児2人同乗用自転車」(下記)に、欧米で使われているベビーカー発展型のトランスポートバイク3種の合計15機種を、勝ち抜き戦方式で選び、最後に残った機種についての評価を回答してもらうことにしている。試作段階で実際の試乗ができないことから、写真と短い説明だけで判断することになり、回答しにくいだろうとの配慮から、ゲーム感覚で楽しみながらアンケートに答えられるよう工夫した。2月いっぱい募集し、結果は「利用者ニーズに基づく自転車の開発に向けた調査検討委員会(座長:屋井鉄雄東京工業大学教授)」で検討材料にする。アンケートサイトは自活研ホームページのトップページからも入れる。



<http://cyclists.jp/mama-cycle/enquete/>

## 「転倒防止」の配慮見あたらず 子ども乗せ自転車試作品(開発委)試乗会

自活研は昨年来、(財)日本自転車普及協会からの事業委託を受け、子ども乗せ自転車のニーズ調査を進めてきた。本来、利用者のニーズを把握したうえでの開発が望ましいが、それでは警察庁が考えている幼児2人同乗自転車の追認作業に間に合わないというので、昨春、(財)自転車産業振興協会が、(財)JKAから補助金を受けて12メーカー(安全性に配慮した幼児2人同乗用自転車開発委員会<委員長:米山聡青山学院大学工学部准教授>が公募により決定)に試作を依頼。年末に第一次試作車が揃ったので12月8日、開発委員会委員向けに試乗会が行われた。自活研はオブザーバー参加。



全車を試乗した結果、完成試乗車を待たなければはっきりとしたことは言えないが、少なくとも子どもを持つ母親たちが口をそろえて希望している「転倒しない/押し歩いても転倒しにくい」というニーズを満たしている試作車は見あたらなかった。これは、現行の「普通自転車」(歩道通行が許される規格)の幅60cm以内、長さ190cm以内を満たすとともに、自転車としての操作性を重視して設計されたためと思われる。

フレームの強化や子ども用座席の低重心化など、工夫と努力は大いに認められるが、子ども乗せ自転車の事故で最も多く、重篤な被害につながる「転倒防止」が実現されていない印象を受けた。自活研は3月に予定されている完成車を借り受け、主に利用者となる幼児を持つ母親による試乗会の開催を計画中だ。現場の母親の意見を汲み取り、少子化対策・子育て支援という取り組みに寄与したいと願っているが、第一次試乗車からどれだけ成熟するのか、きわめて不安と言わざるを得ない。

<イラスト あらき>