



勝間さんと二代目鶴見さん(右)=表彰式で

## 三代目「自転車名人」は勝間和代さん 5月10日に表彰式 「自転車に乗るとアイデア生まれる」

NPO自転車活用推進研究会は第三代自転車名人として、経済評論家・公認会計士の勝間和代さん(40)を選出、5月10日、東京・赤坂で表彰式を行いました。初代自転車名人は故忌野清志郎さん、二代目は鶴見辰吾さんで、三代目で初めて“女流名人”が誕生。

勝間さんは3女の母親。執筆、講演、会計士、政府委員などをこなす超多忙生活の中で、マイカー、バス・地下鉄、JR・私鉄で移動することは時間の無駄使い——自転車に勝るものはない。自転車は健康、経済、環境に寄与するばかりでなく、時間の節約にもつながることを、自ら日々、生活の中で実感する一方、一般のビジネスマンや主婦に身をもって知らしめている——自活研の理事会はこのような評価で勝間さんを三代目名人に選出しました。

当日は小林成基・自活研理事長が三代目に表彰状を贈呈。これに対し、勝間さんは「自転車で政府機関や企業に行くと、(自転車便と誤解されて)守衛さんに(裏口に)回って、などと言われる。自転車はかようにまだ市民権を得ていない。自転車で移動するライフスタイルが広まっていることを知ってもらいたい。私は自転車に乗っている時によりアイデアが浮かぶ」などとユーモアをまじえて語りました。



表彰式後のトークショー

### 初代名人・忌野清志郎さん逝去

5月2日、初代の自転車名人、忌野清志郎さん(58)が逝去され、9日に東京・青山で告别式が挙行されました。忌野さんは自分の体力では地震などいざという時に自分の子どもを救い出すことができないと考えたことが、自転車に取り組むきっかけになった、と話しておられました。10日の自転車名人表彰式では、2代目に鶴見さんが決まった際に初代から届いたビデオメッセージを上映、黙とうをささげました。

## デンマーク大使、COP15自転車ツアー説明 「個々人の行動を促す」、自転車議連で

超党派の国会議員で構成する自転車活用推進議員連盟(会長・谷垣禎一元財務相)は4月20日、ポスト京都議定書の枠組み作りをめざして12月に開かれるCOP15(気候変動枠組み条約第15回締約国会議)の主催国・デンマークのメルビン駐日大使から、同国が計画している「COP15サイクリングツアー」に関する説明を受けた。

このイベントは5月22日から、東京、京都など9都市でメルビン大使とともに、自転車で走行しながらCOP15の意義や趣旨を訴えることが目的で、日本国内の反応が6月に同大使によってデンマーク政府に届けられる。

冒頭の挨拶で谷垣会長は「京都とコペンハーゲンをつなぐ試みとして、自転車で環境問題を啓発する今回の企画に当議連も積極的に協力したい。議連のメンバーも各地で大使に同行して走る」と述べた。これに対し、メルビン大使は「COP15が重要なことを、上から伝えるのではなく、個人、個人の行動を促すよう働きかけていきたい」と答えた。



メルビン大使(中央)と谷垣会長(右)

# 303030303030 「生活道路」の条件、歩行者・自転車中心に 303030303030

## 30km/h規制は「脱クルマ社会」への第一歩

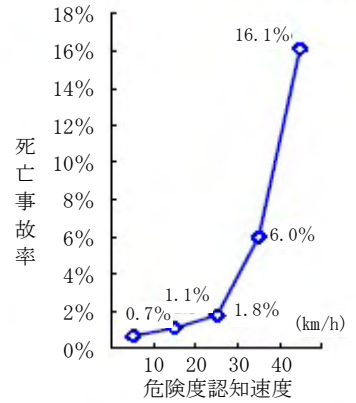
警察庁の規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会(委員長・太田勝敏東洋大学教授)がまとめた報告書は、生活道路におけるクルマの規制速度を30km/hに設定できることを認めた(メルマガNO.47参照)。だが、日本では「生活道路」に関する厳密な規定はなく、法的な根拠もない。報告書も明確な定義を示さず、「車道幅員5.5m未満で中央線(センターライン)のない道路」を想定して、研究を進めたと言っている。

また、クルマのドライバーを対象にしたアンケート調査により、「見通しの悪い道路」「歩行者・自転車の多い道路」「住宅地の道路」「歩道のない道路」では、大半のドライバーが速度を下げる要因と感じているが、これらの要因が生活道路に合致するという判断を下している。幹線道路を除いた、クルマと自転車と歩行者が分離されていない道路、と言い換えることもできるだろう。

この点、各国の規制を見ると、次の通り。英国32km/h、交通弱者への危険性が高い場所に設定/イタリア30km/h、環境ゾーン、住居ゾーンなどで実施/ドイツ30km/h、交通静穏地区で実施/フランス、環境ゾーン(reseaux)などの認定可能。市長が道路部門のアドバイスにより認可可能。/韓国30km/h、スクールゾーンとして導入/米ニューヨーク州24km/h、スクールゾーンとして導入/米カリフォルニア州40km/h、スクールゾーン、シニアゾーンとして導入

オランダでは今から26年前の道路交通法(RVV)改定の際、「ゾーン30」が位置づけられ、そのマニュアルを交通省が発行、かなり詳細に規定している。

自転車衝突時に歩行者が致命傷となる確率



<警察庁資料より>

### 303030303030

### 住環境への影響も考慮する必要

「30km/hの規制は全ての住宅地に適用することができる。住宅地区とは通常、幹線道路あるいは局地分散道路(注)によって区画される住宅、学校、近隣商店で占められる区域である。対象となる住宅地区の位置および範囲は次の条件によって決定される。

▽日常品を買う店や学校等に徒歩や自転車で行ける範囲であること(子供やお年寄りなど、交通弱者の日常交通を安全に確保する)

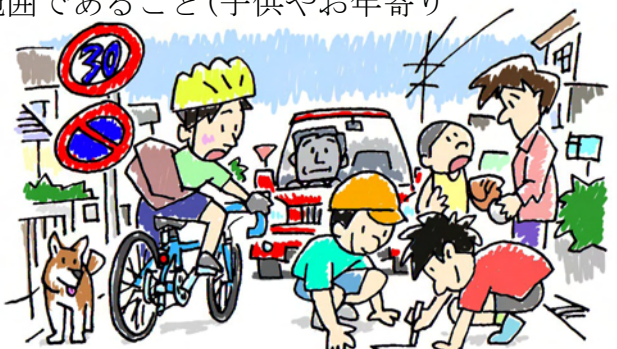
▽主要バス停に徒歩で容易にアクセスできる範囲であること(公共交通機関の利便性に悪影響を与えない)

▽50km/h規制の区域との接続部をできるだけ少なくすること(50km/h規制ゾーンと混同しないように境界を明確にする)

▽補助幹線道路の交通量が400台/h以下となるようなゾーンの大きさを設定すること(エリアを大きくすると交通密度が高くなり、通過交通が多くなる)

▽配達車や消防車、救急車の進入に支障をきたさないこと

周辺の幹線道路との関連にも留意し、ゾーン30を導入することにより、周辺の幹線道路の交通量がどれくらい増加するか、あるいは幹線道路に囲まれた地区の住環境への影響などもゾーン30設定の際には考慮すべきである」。



「クルマが遠慮している道路はいいなあ」

### ゾーン決定に「道路利用者」の参加を

### 303030303030

これに対して、報告書は規制範囲を設定する際の留意点として、次のように指摘する。「規制を行う範囲が広大となった場合、通過交通の発生や低速区間が長く続くことによるドライバーのストレスといった弊害も予想されるため、ゾーンによる面的規制を行う際には、規制範囲が適正なものとなるよう配慮すべきである。また、速度を抑えるべき道路と走行性を確保する道路を関係者(住民、警察、自治体、道路管理者等)で協議し、決定することが望ましい」。配慮する対象がオランダとは正反対だ。

クルマのドライバーのストレスを緩和するには、生活道路への進入自体を抑制する以外には解決方法はないだろう。生活道路へ進入するクルマと、幹線道路から逃げてきた違法駐車でストレスを受けているのは、むしろ、歩行者と自転車利用者である。その意味で、速度規制の範囲を決める協議会のメンバーには、「住民」ではなく、徒歩、自転車などの「道路利用者」の参加を明記すべきだ。「住民」は応々にして、地元有力者から選出される場合が多く、これまでの例では「地域エゴ」の代表者にすぎない。

この報告書はクルマのドライバーへの配慮に傾斜しすぎるきらいもあるが、提案している生活道路における30km/h規制は、日本が「クルマ社会」から転換するきっかけになりうるだけに、熱い議論と早期の実施を期待したい。

(注)「1963年に英国においてC. Becannanを中心にまとめられたTraffic in Townの中で・・・都市は部屋ともいべき居住環境地域と廊下という分散道路体系によって構成されるべきとして・・・自動車交通と居住環境の調和を図ろうとする考えが提案された。これは、道路を幹線、地区、局地の各分散路と出入路の4段階に区分し、それぞれこの順序に接続し、分散路は居住環境地区を分断しないように配慮して、環境の悪化を防ごうとするものである。この道路網の段階構成の考え方はわが国の都市計画道路の計画標準に取り入れられたが、地区内での自動車交通を抑制するという考え方はほとんど普及しなかった」(河上省吾「都市交通計画の反省とそのあり方」より)

<資料>

<スウェーデン> 「市街地のスクールゾーンや老人ホームの近くでは、車の制限速度を時速30km/hとした・・・。時速50km/hでは自動車と衝突した歩行者の50%以上、時速40km/hでは、25%が死亡するのに対し、時速30km/hでは、死亡率は5~8%になる、との報告がヨーロッパ交通安全委員会よりなされている。スウェーデンでは、『交通事故による死亡や永続的障害をゼロにすること』が、1997年に国会で決議された。更に『交通の利便性のために、交通事故により人命が失われたり、永続的な傷害をこおむる人が出る事は、もはや倫理的、社会的に許されない』とする倫理的基盤が明確にされ、**交通の利便性と安全性を天秤にかけ、その均衡点を探るといふ、一般的な発想は、放棄されるに至った。これがVision Zeroと呼ばれる新しい交通政策である**」(反町吉秀、白川太郎「交通弱者の死亡事故をいかにして減らすのか?」、「道路」05年9月号より)

「『ビジョン・ゼロ戦略』は、交通安全について、単にドライバーの責任だけでなく、むしろ、責任の所在を道路をつくる側、車をつくる側等モバイル社会全体にウェイトをかけていくという考え方で、交通安全戦略の再編成を行った。伝統的なやり方では、運転者の交通安全に対する態度、姿勢が問われたが、今はメーカーや道路建設の責任者の交通安全対策への態度、姿勢に関心の矛先が向いている。これが(スウェーデン)道路庁のやっている交通安全システム全体の『安全の質』の向上策である」(石附弘「交通・安全・教育 世界の旅 Vol.1」、「交通安全教育」06年4月号より)

歩道と自転車道分離の都道完成／「全国モデル」として視察相次ぐ

トピック

東京都が建設中の都道調布保谷線(延長14.2km)のうち、中央自動車道一東8道路付近までの約2kmが完成、3月末から供用を開始した。この道路は車道4車線、幅員16mの両側に幅員10mずつの「緑地タイプ」や「副道タイプ」の歩道、自転車道、植樹帯などを整備、「ひとと環境を重視」した道路として、各地から視察も相次いでいるという。



当初計画(幅員36m道路)には、地元から約3万人の署名が集まるなど反対の空気が強かったが、03年に住民協議会が発足。都との70回以上の話し合いが持たれた結果、住民側の要望が満たされない項目が一部あったものの、バス停の上屋とベンチの設置、自転車と歩行者の分離などは実現した。

この「調布・三鷹モデル」は全国的にもモデルケースになるとみられており、今後の道路建設に一石を投げそうだ。



<東京都 HP より>

## 「車線削減で自転車レーン確保」／自活研、韓国自転車まちづくりセミナー共催、70人参加

自活研は土木学会などと共催で4月26日、東京・四谷で国際セミナー「韓国で進む自転車まちづくり」を開いた。自活研会員など約70人が参加、現在、東アジアでもっともアグレッシブに自転車利用促進政策を推進している韓国の現状報告に聞き入った＝写真。講演の要旨は以下の通り。



「韓国の自転車政策の動向」キム・ジョンソク(金鍾錫)氏

韓国では約10年前から日本をまねて歩道に自転車通行空間を設けたが、実はこれが失敗だった。ここ3年は車道の道路ダイエット(車道の削減)で自転車レーンを設けるという方向に転換した。また、李明博大統領のもと、グリーン・ニューディール政策として、全国規模の自転車道整備、公共自転車の本格導入などにより、自転車の活用が飛躍的に進んでいる。こうした政策の推進には、政治のリーダーシップ、大胆な予算措置、担当部局の独立、市民の意識啓発と参加が重要だ。

「韓国の公共自転車導入の現状と今後の推進方向」ファン・ホーシュン(黄虎淳)氏

韓国でも1990年代半ばから、無料貸与自転車事業が始まったが、市民の交通手段選択への検討が不十分だったため、失敗に終わった。パリ、リヨン、バルセロナなどの公共自転車システムを研究、08年に昌原市で17カ所、430台の自転車無人貸与システムの運営を開始。韓国政府は自転車の分担率を06年の1.2%から、12年に5%、17年に10%に引き上げる方針だが、公共自転車なら駅周辺に自転車が滞留せず、一日に何度も利用されるから、初期(導入)経費を政府が負担し、運営を民間に委託する方式で普及が期待できる。

(自活研会員、村上ひとみさん＝山口大学の協力を得ました)

## ドイツ「思考を変えて、徒歩と自転車に運動」開始／4モデル都市に100万ユーロ投入

ドイツ連邦環境省は3月31日、「思考を変えて：短い距離でゼロCO<sub>2</sub>」キャンペーンの開始を宣言した。これは今後2年間展開され、国民に対しクルマの利用をやめ、徒歩や自転車に移行するよう呼びかける運動。同省はこれに先立ち、「自治体ゼロミッション・モビリティコンテスト」を実施、94自治体の中から、バンベルグ、ドルトムント、ハレ、カスルーエの4都市を選出。これら4都市は徒歩と自転車への移行を促進するモデルキャンペーンに参加する。



このモデル都市でのキャンペーンには100万ユーロが投じられる予定で、ポスター＝写真＝の掲載、映画館やラジオでのコマーシャルの放映、イベントの開催などのほか、歌手やスポーツ選手も動員する。ちなみに、ドイツ国民一人当たりの平均歩行距離は現在、1日平均600m、自転車走行距離は同1kmという。(EICネット海外ニュースより)

## 5月29日(金) 自活研09年度総会開催

>>>>>>>>>>>>>>>><<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<

### 今年度事業計画、役員人事など審議

NPO自転車活用推進研究会は5月29日(金)17:00から、東京・杉並区内の自活研事務所で2009年度総会を開きます。当日は1)08年度事業報告、2)同監査報告、3)09年度事業計画、4)同予算計画、5)役員人事について審議します。郵送いたします往復ハガキにて、出席の有無と、欠席の方は委任状にご記入のうえ、ご返送ください。

なお、09年度の会員登録がまだお済みでない方には、総会案内が届きません。出席されても発言権がないことと併せてご了承ください。

総会終了後、事務所内で懇親会(会費1,000～2,000円)を開きます。

<イラスト あらき>