

平成14年11月20日

たかが自転車、されど自転車

堀尾 哲一郎

はじめに

自転車は法律的には諸車に分類され、原則的には車道を通行しなくてはならない。しかし、自動車の普及により、車道での通行が危険となり、自転車通行可と言う標識のある歩道の通行が可能となった。このように自転車は車道から締め出され、歩行者からは厄介もの扱いをされ、肩身の狭い思いをしている。しかし、地球環境保全に適した乗り物として、人気は急速に回復してきた。一方、駐輪場の確保、走行環境の改善などの問題は一向に解決の兆しはない。私たちは、1999年に東京都環境学習リーダー講座のグループ研究として挑戦し、レポートにまとめた。多少古いレポートであるが、この古くて新しい課題については現在でも充分、新鮮味があると考え、最近の新しい情報を加えて、その概要を報告する。

東京都環境学習リーダー講座第5期生グループ研究

1999年3月13日

《自転車を中心の街づくり》

- 省エネ型交通手段としての自転車の活用を考える。 -

グループ—姫五太郎

堀尾哲一郎、松尾憲道、大貫圭介

小川浩一、竹内省伍、藤森治子

1. グループ研究の方法

メンバーが個人ないし団体で区市町村、東京都、関係団体、NGO、インターネットなどを通じて資料の収集を図り、持ち寄り、現地視察の知見と合わせて数回の討議を経て報告内容を取りまとめた。当初、「放置自転車をなくすには」と問題を限定してとらえていたが、研究の進展に伴い、根本原因を解明しない限り、問題解決にならない事に気が付きより広い視野から考える事とした。

2. 研究の背景

わが国として1997年12月の京都会議(COP3)の決議を貫徹するために、行政は勿論のこと、企業や国民の協力が必要である。政府はそのために、1998年6月地

地球温暖化対策推進本部の決定として大綱を発表した。その抜粋を掲げ、自転車の活用が今日の問題である事を、まず指摘したい。

地球温暖化対策推進大綱

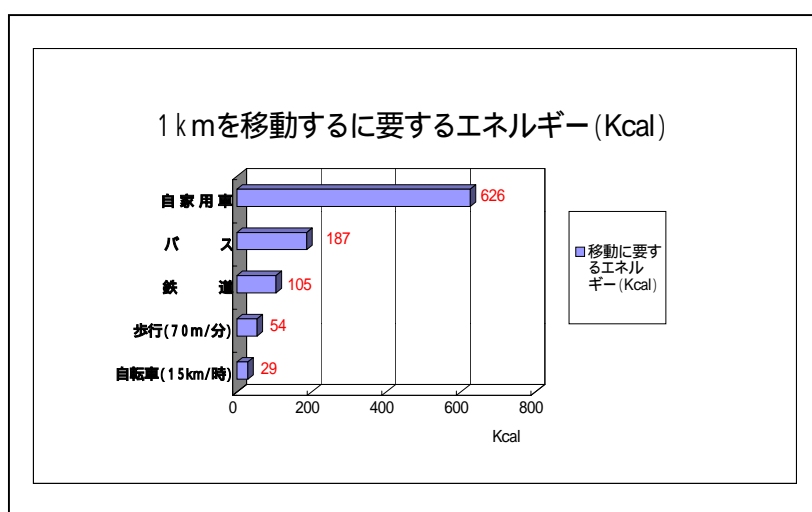
- 2010年に向けた地球温暖化対策について - からの抜粋

第3 . ライフスタイルの見直し (2) 自転車の安全かつ適正な利用の促進に向けた環境整備、交通渋滞の緩和につながり、化石エネルギーを消費しない自転車利用促進のため、自転車利用に配慮した道路、自転車駐車場等の社会インフラの整備を図るとともに、特定線区において車両空間の余裕を活用した鉄道車両への自転車持ち込みを容易にするなど、自転車利用の拡大につながる社会環境の整備を行う。また、市町村における自転車の駐車対策に関する総合計画の策定を促進する。

地球温暖化対策推進本部 - 1998年6月19日決定

3 . なぜ、今、自転車なのか？

- (1) 省エネ型移動手段である (自家用車の1 / 20)。
- (2) 化石燃料を消費しない移動手段である。
- (3) 炭酸ガスを発生しない移動手段である。
- (4) 歩行に比べて2 ~ 4倍の速度で移動ができ、10 ~ 20 kgの重さの荷物も運べる。
- (5) 自動車に比べて場所を取らないので狭い所でも通行、駐車ができる。
- (6) 寿命が長い。
- (7) 安価。
- (8) 修理が容易。
- (9) 廃棄するときもゴミが少ない。



4. なぜ、放置が起きるのか？

- (1) 駐輪場が駅から遠い(200m以上)
- (2) 駐輪場が動線から外れている。
- (3) 駐輪場が物騒である(夜、痴漢がでる)
- (4) 安心して通行出来る道路がない。
- (5) 駐輪場が有料である。
- (6) 急いでいる。

5. なぜ、放置は困るのか？

- (1) 歩行者が通行出来ない。
- (2) 障害者が通行出来ない。
- (3) 緊急時に障害となる(災害時や救急時)
- (4) 街の景観を乱す。

6 放置自転車の実態

東京都駅周辺自転車等の放置状況(1997年度)

	都全域	区部	市部	町村部
乗り入れ台数	74.5	43.2	31.2	0.1
実駐車台数	54.6	26.8	27.7	0.1
放置台数	19.9	16.4	3.5	0.0

単位：万台

500台以上放置自転車のある駅数(1996年度)

	都全域	区部	市部	町村部
駅数	131	112	19	0

撤去の実態(東京都の区市町村)(1996年度)

撤去回数 : 24,447
 撤去台数 : 768,860
 返却台数 : 478,399 (62.2%)
 処分台数 : 291,436 (37.9%)
 売却台数 : 576

注：保管中の自転車があるため、返却台数と処分台数の合計は撤去台数と一致しない。

7. 欧米諸国の自転車政策

- 米国：総合陸上交通効率化法（ISTEA）1993
- 米国：TEA-21 - 1998
- 欧州連合：欧州連合の自転車対策 - 1993
- 英国：自転車戦略 - 1996
- 英国：交通の将来に関する政府白書 - 1998
- デンマーク：健康都市コペンハーゲン市の交通プランと自転車の役割 - 1993、セルシステム
- オランダ：オランダの自転車対策 - 1993、自転車を都市内最速の交通機関へ、自転車と公共交通の連携
- ドイツ：ドイツの自転車対策 - 1993、自転車ステーション、テンポ30、バスと共用レーン
- フランス：3年間で150kmの自転車道路を整備

8. 自転車が有効活用できる街の実現を目指して

(1) 自転車都市とは

自転車が安全に無理なく（人力で楽に）円滑に（時間的にも）快適に走行でき、自転車や歩行者と共存できる乗用環境が整備されている都市

(2) 自転車都市を実現するための諸要素

アイテム

走行環境系

駐車環境系

ネットワーク系

ソフトな施策

地域

- 都心部
- 既成市街地
- 郊外部
- 地方都市
- 観光都市

アイテムの詳細

走行環境系

- ア 道路空間で他の道路交通との交通量に応じた共存が図られている。
- イ 自転車集中ゾーンでは他の交通と分離されている。
- ウ 安全な自転車走行空間が用意されている。
- エ 走行空間に快適さ（潤い）や地域性（アイデンティティ）が 付加されている。
- オ カラー舗装など走行が守られる分かり易い走行環境が整っている。

駐車環境系

- ア 交通結接点には収容能力のある駐輪場が用意されている。
- イ 集中施設や商店街などの至近に駐輪スペースが用意されている。
- ウ 放置禁止区域の明確化など駐車ルールが守られる分かり易い駐車環境が整っている。

ネットワーク系

- ア 出発地 - 主要目的地が結ばれている。
- イ 自転車交通量に応じた自転車道路網（幹線自動車道などの階層構造）が構成されている。
- ウ 公共交通機関（電車やバス）との組み合わせにより自転車の利用促進が図られている。

ソフトな施策

- ア 交通ルールが守られる交通安全教育が徹底され、受益者負担の意識が醸成されている。
- イ 自転車利用促進のためのキャンペーンやイベントが催されている。
- ウ 乗用環境の管理や計画づくりに市民が参加している。

（ 3 ） 自転車に優しい町の構成要素

都市問題解消のためのアイテムとして自転車を活用する
住民にとっての小回りの利く交通手段として自転車を活用する
観光の手軽な移動手段として自転車を活用する
スポーツ・レクリエーションの用具として自転車を活用する

と とでは目的が異なり、当然、対応も異なる。 については
放置自転車対策が中心であり、抜本的対策が必要である。 については自転車専用道

などの施策が進められている。

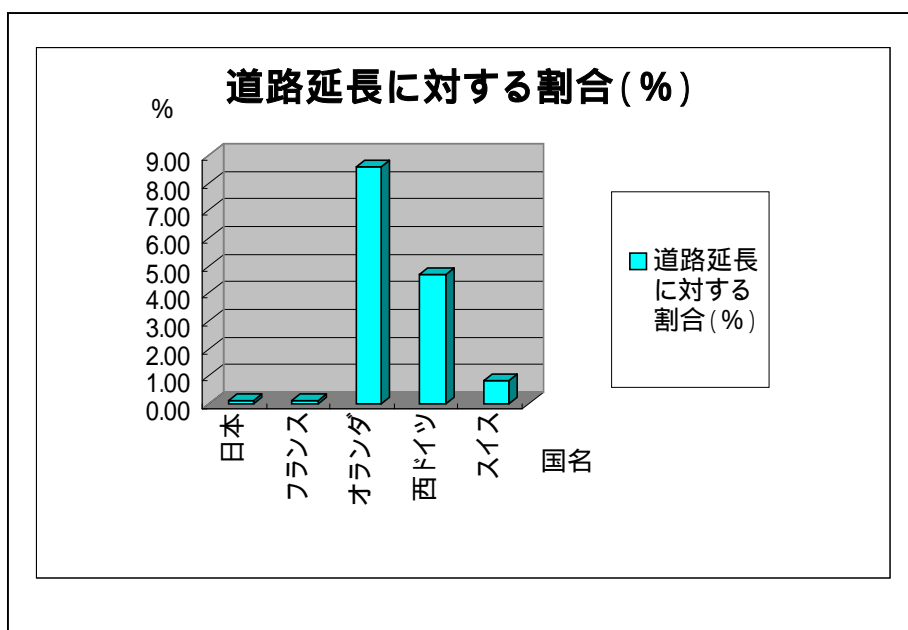
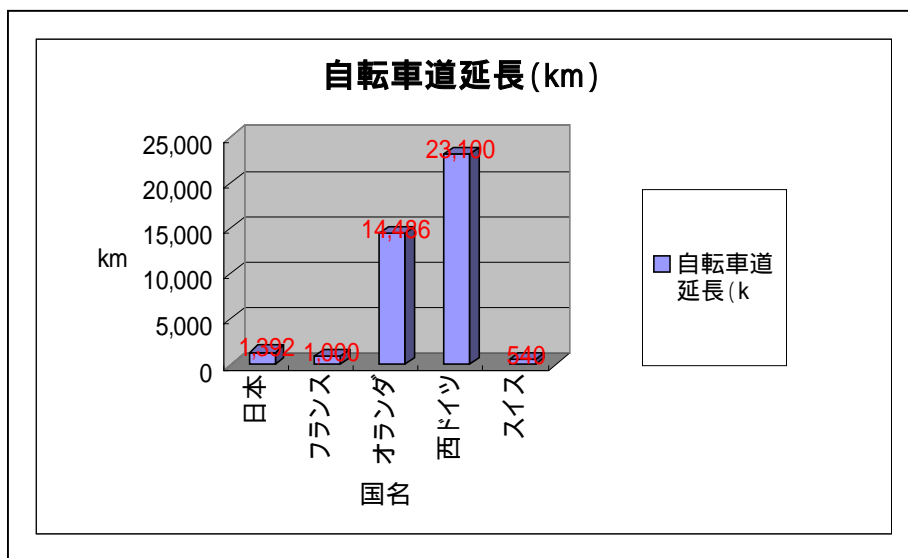
既存道路空間の自転車への再配分

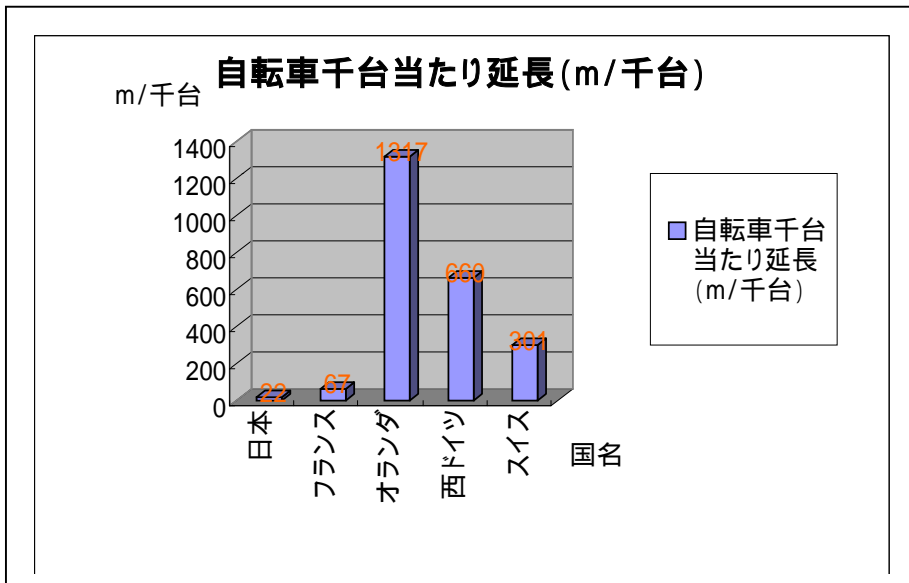
1996年の建設省の数字によると

自転車道 - 6000 km

歩道通行可 - 89000 km

道路管理者側からすると、自転車という存在をあまり意識しなかったという。





9. 提言

提言 - 1 : T E A - 2 1 に学ぼう

地球温暖化対策推進大綱に示されている自転車の有効利用を具体化するため米国の 21 世紀のための交通衡平法類似の立法を行う。一方、7 省庁に及んでいる自転車行政の相互協力体制を確立し、効率的に施策を実行する。

理 由：放置自転車対策に特化した区市町村単位の自転車総合計画では自転車走行の安全確保と省エネ効果は限定的である。自動車で行ってきた道路整備 5 年計画の様な国家をあげての法と財政的裏付けにもとづくインフラの整備が急務である。また、省庁間の重複を避ける。

注：T E A - 2 1 : The Transportation Equity Act for The 21st Century の略で交通量が記録的に増加している米国において交通の安全を増進し、コミュニティーの連帯や自然環境を保護し、そして効率的かつ柔軟性を備えた、自動車交通だけではないバランスのとれた交通体系の実現によって、最終的には米国経済の成長及び国際競争力の向上を図ることを目的としている。

TEA - 21における

連邦政府補助プログラムの自転車・歩行者関連条項(1)

- ・ 1998 - 2003年の6年間で総額2,180億ドル
- ・ もっと歩き易く、自転車に優しいコミュニティーの創出
 - ・ 自転車と歩行者の分担比率の倍増
 - ・ 自転車と歩行者事故を10%減少
- ・ 自転車交通施設の改善

TEA - 21における連邦政府補助プログラムの 自転車・歩行者関連条項(2)

- ・ 全米幹線道路システム(NHS)
 - ・ 陸上交通プログラム(STP)
 - ・ 交通の向上のためのプログラム(TEP)
 - ・ 危険除去及び鉄道と幹線道路の踏切に関するプログラム
 - ・ 渋滞緩和及び大気改善プログラム(CMAQ)
 - ・ レクリエーション・トレールプログラム
 - ・ 最優先プロジェクト
 - ・ 国立公園、インディアン居留地、野生動物保護区などの道路プログラム
 - ・ 乗り継ぎ、アクセス改善事業のためのプログラム
 - ・ エンジンの付いていない乗り物のユーザーの安全と保護の促進(20年計画)
 - ・ 交通改善のためのプログラム(TIP)
- ・

TEA - 21における

連邦政府補助プログラムの 自転車・歩行者関連条項(3)

- ・ 自転車施設開発ガイド
- ・ 一般道、幹線道路の幾何学的デザインについての方針
- ・ 自転車、歩行者用設備設計ガイダンス(1999年12月完成予定)
- ・ 州、自治体の自転車関連プロジェクトには連邦政府が90~100%の補助をする。

提言 - 2 : 駅周辺に立体駐車場を!

鉄道事業者や商店街の協力を得て、乗り入れ台数に見合った立体駐車場を整備する。鉄道の立体化工事や商店街の改装工事などと合わせて効率よく実施する。

理由: 駐車場利用率の高い100m以内に十分な用地を確保する事は駅周辺や繁華街は地価が高く、難しいので、既に確立している技術を活用し、地上又は地下を利用して立体化することにより、駐車容量を増大させる。

大船駅東口第3自転車駐車場、高知工科大学オリジナル地下駐輪場、高知市帯屋町アーケード街などに実例がある。

提 言 - 3 : レンタサイクルの普及

練馬区や世田谷区で実施しているレンタサイクルをネットワーク化して都全域に広げ面での利用を可能にする。

理 由:自転車の共有化により稼働率を上げると共にネットワーク化により乗り捨てを容易にし、利用者の利便性を上げる。

提 言 - 4 : 地球温暖化対策推進大綱を計画倒れにするな!

理 由 : 1973年、当時江崎真澄自治大臣と飛鳥田横浜市長の提案で発足した「自転車安全利用モデル市 (64市指定)」は関係省庁間で推進策等の申し合わせが行われたが、道路利用空間等の見直しや再配分が困難な事から、十分成果が挙げられたとは言いがたい。

総務庁長官官房交通安全対策室の「自転車の安全かつ適正な利用の促進に関する調査研究会」

建設省道路局道路環境課の「自転車道路網整備に関する調査委員会」

10 . **研究を終えるに当たっての感想** 今回の研究を通じて、長い年月の間、実に多くの方が、この問題に係わっていたことを再認識した。まさに、- 古くて新しい問題 -、- たかが自転車されど自転車 -、の感を深くした。 結局のところ、大量生産・大量消費に代表される高度成長時代自動車中心の社会の中にあっては自転車は隅に押しやられざる得なかったのであろう。しかし、そうした環境にありながら、地道に自転車の普及に務められてきた人々に敬意を払いたい。そして、地球環境に限界が見え始めた今、循環型社会(低エントロピー社会)構築の一要素として、再度、自転車を近距離交通手段として見直す時がきたのではないかと思う。 区市町村レベルの対処施策ではなく、国家的レベルでの根本的施策が望まれる。一方、行政は法律に基づいて動く、法律を立法する政治家を選ぶのは国民である。事業者も国民が顧客である。即ち、住み良い街づくりは我々一人一人の意識と行動によることを痛感した。 終わりに、今回のグループ研究を行なうにあたり、実に多くの方々の協力を得た。紙面を借りて厚くお礼を申し上げる。

以上がグループ研究の概要であるが最近のわが国の動向については国土交通省のホームページに良くまとめられている。

A．最近のわが国の動き

2002.09.02. 国土交通省 - まちづくりと自転車を考えるHP -

- ・ 国土交通省の自転車施策

 - エコサイクルシティの形成

 - 自転車の利用環境の改善に向けての取り組みに関する基本的な考え方について紹介している。

 - 21世紀自転車利用環境の実現を目指して

 - 自転車の利用環境の改善に向けての基本方針、現状の問題点、国土交通省の取り組みを紹介している。

- ・ 自転車施策の優先都市の紹介

自転車を活用するまちづくりは、日本でも始まっています。ここでは30の自転車施策先進都市を紹介します。

- ・ 大規模自転車道の紹介

大規模自転車道は、自然公園、名勝、観光施設、レクリエーション施設等を結び、あわせて自転車利用の増大に対処するために、「交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて国民の心身の健全な発達に資すること」を目的として昭和48年度から整備を行っている。

現在、全体計画4267.2kmに対して、平成12年度までに3198.4km(全体の75.0%)、路線数で135路線ほど整備を進めており、さらに、平成13年度では3333.4km(全体の78.1%)まで整備する予定です。

- ・ 自転車を活用した社会実験の紹介

ここでは、平成12年度・平成13年度に全国で実施した自転車を活用した社会実験を紹介します。

その他の活動

都内における自転車利用整備検討委員会 - 杉並区の活動(2002.10.)

「阿佐ヶ谷駅・高円寺駅周辺」をモデルとして設定し、検討を進めています。

自転車利用促進のための環境整備に関する調査報告書について(1999.05.)

建設省道路局道路環境課

現代都市政策研究会(MUP)

将来の社会システムを視野に入れた

新しい都市交通システムの構築

「目玉焼き」の都市構造

自転車で安全・快適に走れる街を目指して(早稲田大学 社会科学部 日比 高志氏)

自転車が走るまち その1

環境保全型ライフスタイルの提案

B. 海外の事情

環境市民(NGO)

ヨーロッパに学ぶ - 人と自転車の関係 - ドイツ・オランダ視察報告(2002.11.05.)

宇都宮市議会 - 環境と健康と守る会 -

コペンハーゲン視察(2001.05.-06.)

TEA-21のその後

TEA-21は環境の変化に合わせてるように内容が進化してきているが着実に進んでいる。詳細は次のWEBサイトを参照願いたい。

<http://www.fhwa.dot.gov/tea21/>

自転車と歩行者のプログラムは総合交通システムの独立した一項目として扱われている。

以上