

# 「トラック一杯の薬より1台の自転車」 福岡・住環境を守る会 石井

2008, 3/9

これはドイツの言葉です。さぞかしドイツは、自転車が普及しているのでは？と思われるかもしれませんが、実状は日本と変わりません。1人当たりの保有台数は、ドイツ0.7、日本0.6台です。世界で一番多いのはオランダとデンマークです。ほぼ1人1台保有しています。中国は道一杯に自転車が、走っていますが0.3台です。

自転車の保有は、時代によっても変わります。1973年(H10)の、石油ショックの時も自転車は増えました。この時 1円50円が100円に値上がりしました。そして今は150円時代です。自転車は必ず増えます。

## (1) 何故 今 自転車か？ 一石十二鳥の乗り物

- 1 廃棄ガスを出さない、温暖化防止に役立つ乗り物。
- 2 まちづくりや、商店街の活性化に役立つ。
- 3 渋滞が緩和される。自転車道が整備されれば、車より速く目的地に着く。
- 4 災害の時に、市民の確実な移動と運搬の手段となる。(阪神大震災で実証)
- 5 自転車道が整備されれば、火事の時に延焼を防ぐ。
- 6 車に比べ大幅に安い価格。
- 7 ガソリを買わないでいいので、維持費が殆どいらない。
- 8 健康に良く、国も個人も医療費の減少になる。
- 9 スピードが適当で、町並みとふれあいながら走れる。
- 10 以外と遠くまで行ける。
- 11 駐車スペースが小さい。
- 12 戸口から戸口まで行ける。

## (2) でも「迷惑自転車」？

30年前までは、自転車は車道を走らなければいけませんでしたが、1978年に歩道を走ってもいいように法律が変わりました。すると今まで交通被害者であった自転車が、今度は歩行者に対する加害者にもなりました。自転車による事故(車と自転車、自転車と歩行者)は一向に減りません。

利己主義の自転車乗りは、少しでも駅や商店に近い所に、道路であろうと点字ブロックの上であろうと出入り口であろうと、おかまいなしに「自分さえ良ければ」と駐輪しはじめました。何度も何度も放置自転車を、回収しても跡を絶ちません。年間の費用も馬鹿になりません。税金なのです。

福岡市ではH18年で、48000台の放置自転車を撤去しました。その費用は1億数千万円です。放置自転車の行方は、16000台(33%)が持ち主に戻り、4000台(8%)が売却され、28000台(58%)が1台30円の鉄屑になっています。

この二つが社会問題にもなっています。この問題を解決しなければ、折角の素晴らしい乗り物である自転車も「邪魔者」扱いされます。

## (3) ではどうすればいいの？

まず政治家と役人が、車中心の考え方を改めること  
人と自転車に切り替え、右記の三点の具体化を図る。  
中途半端では効果は少ないと思います。

1	自転車道を作る。
2	駐輪場を作る。
3	貸し自転車制度を実施する。

- 1 自転車道は、福岡市では専用道路はゼロ、歩行者と一緒に道はわずか13kmしかありません。今後の建設予定も、聞いたことがありません。
- 2 駐輪場では、現在有料(1日1回100円、月1900円)が80数カ所で40000台。無料が40カ所11000台。合計120数カ所で、51000台となっています。管理費は8億かかっています。

天神地区の違法駐輪は、H13年度とH15年度は、不名誉な全国一位となりました。当時6000台の自転車が天神に流入し、そのうち4100台が違法駐輪していました。その後駐輪場の建設を進め、6600台の駐輪場を確保しました。H17年度は違法駐輪は1200台に減少しました。それでもまだまだ多いのが実状です。

- 3 貸し自転車は、現在西区と南区で実施しています。その比較をすると

	カ所	台数	費用	利用者	今後
西区	4	33	無料	月100人	今年3/31でうち切り
南区	5	30	有料	100学生・200一般	月170人 継続

- 西区 姪浜・今宿・周船寺 三駅の駐輪場の一部におき、身分証明書の提示と氏名・住所電話を記入して貸し出し。行方不明はなし。自転車は放置自転車を活用。車体には色も塗らずカゴに「使ツチャリ」のネーム。H17からの試行だが、本格的に行うためには約1000万円の人件費がかかるので1年5カ月で打ち切り。自転車は放置自転車を活用。
- 南区 駐輪場の一部を利用して行っている。管理は指定管理者制度で「駅レンタカー九州」が管理している。自転車は「駅レンタカー九州」が中古自転車を独自で集めた物を使用。色はバラバラでステッカーを貼っている。貸し出しは身分証明書をコピーし、補償金2000円を預かり貸し出し。場所は大橋・井尻・高宮・平尾・笹原の各駅である。H17年からスタートしたが、今後を続ける予定。

上記のことから貸し自転車は、有料でも必要であれば利用すること。専任の管理者がいなくても、駐輪場管理者で対応出来ていること。色も塗られていないため、十分に市民にその存在を知られていないこと等が分かります。

#### (4) 「自転車は買う物ではなく、盗む物。」?

これを知人から聞いたときはショックでした。大学の調査でも、男子の1/3、女子の10%がその前科者だそうです。北風と太陽で、貸し自転車制度を大量に徹底してやれば、その必要性はなくなると思います。中途半端な台数とやり方ではなく、徹底して科学的に行う必要があるのではないのでしょうか。貸し自転車の受付・返却も、機械カード式にすれば無人で運用出来ます。

#### (5) やってる所があるの?

- ハウテエン市(オランダ) 自転車で市内のどこからでも15分で駅に着く、車より速い。車の事故は皆無に近い状態です。自転車道は幅が3~5m。自転車専用道路は赤信号もない。
- 米沢市 都心部の車道を減らし、自転車道にしています。
- 八日市市(滋賀県) 「自転車都市宣言」をして市内道路の1/4、80kmの自転車道、幹線(中心と周辺を結び)支線(駅と学校や会社を結び)、サイクリングロード(河川敷)の三つのタイプを整備しました。そして利用してもらうために 便利(最短距離で結び) 安全(交差点を工夫) 快適(照明を設置)を実行。八日市市の市長はその後知事となり、県内1350kmの自転車道が整備された。もう一つの試みは、貸し自転車です。これも先駆的取り組みでした。
- 上尾市 カード式の貸し自転車制度を展開。この利点は 駅に殺到する自転車を減らす 駐輪場が小さなスペースになる。 管理人が不要。 24時間利用出来る。
- 八代市 市を一周する7kmの「緑の回廊線」人と自転車だけの道を作った。道は市役所と三つの高校と駅とを結んでいる。幅は6~10m。
- 京都 「京の川づくり」を市内の41河川で行い、河川敷を人と自転車専用の道にしている川はなだらかであり、人にも自転車にも適している。

参考資料 「まちづくりと自転車」 渡辺千賀恵

聞き取り調査に、協力をしていただいた担当課

福岡市・土木局・道路計画部・自転車対策課

西区役所・生活環境課・自転車対策係

南区役所・維持管理課・自転車対策係