

シェアサイクルと日本のこれから No.12

「遅い(自転車)交通」のネットワーク整備が必須

文

都市交通評論家 亘理 章

一般社団法人 日本シェアサイクル協会

事務局：TEL 03-3663-6281 URL <http://www.gia-jsca.net>

もう十数年前になるでしょうか。イタリアを訪問した際、古代ローマ時代の道路事情と都市発展の歴史を視察しました。旧アッピア街道(紀元前312年着工)、オスティア街道(紀元前元年頃に着工)です。旧アッピア街道には、幅員約7メートル道路の左右にそれぞれ1メートルの歩道が、そして幅員約9メートルのオスティア街道には約1.8メートルの歩道が設置されていました。古代ローマ時代から、国家や都市の発展のために、人や物の移動を保障する道路のネットワークが重要と考えていたからに他なりません。また歩道が設置されている道を「道路」と称していることを学びました。この伝統的な移動に対する思想が、欧州各都市の都市交通政策の中で引き継がれています。

欧州でもモータリゼーションの発展とともに、大気汚染・交通渋滞・交通事故などの社会問題が発生しました。その対策として、1970年代から90年代前半にかけて、歩車分離政策等により市街地へのクルマの進入を抑制したりしてきました。しかしながらその成果は芳しくなく、コミュニティや街の分断を生むこととなりました。地域コミュニティを大事にする欧州では、移動は、いわばコミュニケーションそのものであり、それを阻害する政策には耐えられなかったに違いありません。

その反省を踏まえ、1990年代後半から2000年代初めには、市街地道路においては各交通手段の専用空間か



歩道・車道の区分のない歩車共存空間(ドイツ・マインツ)



バス交通を優先するための4.5m自転車・バスレーン(フランス・パリ)

ら、歩車共存、歩車道区分のない共用空間(シェアスペース)への転換が図られてきました。市街地道路では、歩行者、自転車、公共交通、クルマがお互いに尊重し合い、譲り合いながら共用することが欧州交通政策のスタンダードになりました。

日本でいえば、1970年の道路交通法・道路法改正以前の状態に戻したということでしょうか。一つの車線をすべての交通手段が共用するというやり方です。いまの車線主義の道路交通政策から元の混合交通の政策に戻したということです。

欧州において交通政策の本格的な転換、即ち路面電車・バスの再評価導入、自転車の活用等が採用されてき



左右1mの歩道がある旧アッピア街道



自転車目線で道路中央での走行指示（ドイツ・フランクフルト）



観光客向けに走行指示する自転車ナビマーク（フランス・パリ）

たのは2000年に入ってからです。まだ15年程度しか経っていませんが、そもそもの受け継がれた移動に対する思想＝DNA、移動の保障による社会福祉（自立支援）政策の展開という思想等により、社会のコンセンサスを得ることは割と難しいことではなかったと思われます。

一方で、その思想や政策の進め方に大いなる議論があったことも事実です。歩車共存の政策を進めるためには、道路交通の優先権を明確にして政策を進めなければなりません、特にクルマと自転車との調和策に時間を割いてきたようです。道路交通の優先権は、第一に歩行者、第二に自転車、第三に公共交通（路面電車とバス、タクシーも）、そして最後に自動車という結論になりました。現在欧州で展開されている公共交通の整備（LRTやバスの導入と走行空間の優先配分）、道路空間の再配分（自転車の走行空間の整備）、街づくりとクルマの調和のための「ゾーン30」のエリア拡大などは、これまでの経緯を踏まえると当然の帰結といえます。

私はこれまで毎年のように欧州の都市交通政策に取り組んでいる各都市を訪問し、政府・議会・地方都市・大学の関係者と意見交換してきました。特に自転車に関する基本政策については、「自転車走行空間のネットワークづくり」「自転車の利用者目線での施策」「自転車の機能・効用・利便性の十分な発揮」の三つであることで意見の一致をみています。欧州で自転車が都市交通の手段の一つとして定着し、市民に受け入れられてきたのは、この三つの基本政策の徹底と施策実現のための知恵と創意工夫によるところが大きいと思います。主要都市での数百キロに及ぶ自転車走行空間のネットワーク整備、そのためのダイナミックな自転車走行空間への道路再配分、自転車走行の利便性を高めるための各種交通施策などは、日本が見習うべきものといえます。

昨年4月東京都は2020年の東京オリンピック・パラリンピック大会に向けて自転車推奨ルートを定め、その整備に取り組むことを発表しました。競技会場や主要な観光地の周辺7地区において約200キロを重点的に整備し、都内全体で約400キロ整備するとしました。あの自転車後進都市のフランス・パリ市でさえ、既に600キロのネットワークを完成した上に、自転車目線で様々な交通施策を展開している様子を見るにつけ、東京都のネットワーク整備目標は不十分なものといわざるをえません。

これからの高齢化社会における移動交通を考えると、「遅い（自転車等）交通」「静脈型都市交通ネットワーク」を意識した都市交通計画とそのための各種政策が絶対に必要になります。あと10年程度で日本中の都市で「交通難民」が大量に発生するからです。特に東京都はその規模が大きく、深刻な社会問題にまで発展していきます。どの地域に住んでいても、自宅から目的地まで安全・快適な移動交通を通じて、市民の自立生活の保障をしなければなりません。

そのためには、国としての自転車走行空間整備基準を策定するとともに、車線主義の道路政策を改め、すべての交通手段の道路利用者が、この道路はどういう性格の道路なのか、速度規制は何キロかなど交通規制標識がなくても分かるような道路政策に改正して行かなければならないと思います。とりわけ住宅地区の道路やいわゆる生活道路といわれる道路幅員5メートル程度の道路の運用をどのように改めていくかは喫緊の課題といえます。また移動交通は「通信」と同じで、ネットワークが勝負です。ネットワークが不十分だと、交通手段本来の機能・効用・利便性が発揮できません。関係者の更なる知恵と工夫が求められる所以です。

PP