

(36)自転車は復活するか

全国的に、自転車交通への関心が高まっている。レンタルサイクル、あるいはコミュニティーサイクルという貸自転車システムや自転車専用レーンの導入実験が各地で実施されている。自転車は、若者にはスポーツ的要素があり、健康に良いと評判であり、高齢者には自動車から転換して、買物など身近な交通手段として見直されている。何より、温室効果ガスを排出しない乗り物であり、経済的であり、都市景観を肌で感じて観光する手段でもある。モータリゼーションで衰退する中心市街地でもにぎわいを復活する手段として期待が寄せられている。

一方で、増加する自転車交通は、これまで歩行者・自転車を配慮してこなかった道路政策もあって、歩行者や自動車との接触事故を増加させており、自転車交通の安全性と安全教育が大きな課題になっている。

イギリスの経済学者、ミシヤンは、「経済成長の代価」という本の中で、道路交通において、人々の所得が増え合理的に交通手段を選択する限り、自動車は増加し、バスなど公共交通機関や自転車は排除され、結果的には自動車交通が混雑するようになるが、そのときになって、公共交通手段を求めても、もはや人々はそれを選択することができないという「ミシヤンの逆説」という理論を展開した。

自転車交通を公共交通機関として位置づけ、早くから都心地域から自動車を排除し、自転車専用レーン整備などの政策を取ってきたオランダや、近年、パリ等でヴェリブによって運営されている「サイクル・シェアリング」が急速に展開されているフランスに遅れをとったイギリスのロンドンでは、2010年7月30日、Barclays Cycle Hire というロンドン交通局(TfL)によるサイクル・シェアリングが始まった。当初の自転車数は5000台、ドックと呼ばれる歩道上に設けられた駐輪場数は315に及び、さらに、Cycle Superhighway と呼ばれる幅員1.5mの自転車専用レーンがロンドン郊外から中心地まで2車線(ともに、約12km)整備され、さらに2015年までに12路線が整備されることになった。

今後、ロンドンでは自転車の交通分担率が、現時点に比較して、4倍に増えるという。さて、自転車交通に対する意識がたまった日本でも、西欧のような自転車交通の復活が実現するだろうか。

以上