

北海道における 自転車利用の発展に向けて



萩原 亨 (はぎわら とおる)

北海道大学大学院公共政策学連携研究部准教授

1958年札幌生まれ。84年3月北海道大学大学院工学研究科土木工学専攻修了。同年4月北海道大学工学部助手、93年4月北海道大学工学部助教授、2009年4月から現職。専門は、道路交通の安全に関する研究、ドライバーのヒューマンファクターに関する研究など。現在の社会的活動、(財)道路管理技術センター・道路管理技術委員会幹事長、札幌市の自転車利用総合計画検討会議委員長、(社)日本照明学会理事など。

軽視されてきた自転車交通施策

最近、自転車を交通施策の一つに取り入れようとする行政的な取り組みが北海道でも多く見られる。自転車を交通として利用しようという施策は、最近に始まったことなのだろうか。

北海道、特に札幌市周辺には、サイクリングを楽しめる自転車道路が多数ある。その中でも、1972年の札幌オリンピックの開催に合わせて整備された道々札幌支笏湖線（現、国道453号）が、筆者にとって印象深い。札幌支笏湖自転車道は、札幌市南区常盤を起点とし支笏湖ポロピナイに至る25.7kmの自転車道路である。年数を経てかなり傷んでいるが、現在でも多数のサイクリストに利用されている。昭和40年代後半には、羊の角のようなドロップハンドルのスポーツタイプの自転車が広まり、サイクリングという言葉が一般的になったと記憶している。自転車の利用の拡大に合わせるかのように、昭和49（1974）年に札幌市で札幌市自転車安全利用計画が策定されている。この中で実施された2種類の大規模な利用者アンケートでは、利用者の自転車保有率は50%を超え、自転車道の施設整備が進めばもっと積極的に自転車を利用したいとの意見があると記されていた。

すでに1970年代に自転車を生活の中で積極的に利用しようとする動きは始まっていたが、我々は自転車という交通手段をその後、長期にわたって中途半端な位置付けのまま放置してきた。その最初の分岐点は、自転車の歩道通行を認めた昭和45（1970）年の道路交通法の改正にあるのかもしれない。歩道の整備が進んでいなかった当時の緊急避難措置として必要性があったことは否定できない。以降、現在まで自転車利用は伸びる一方、専用の走行空間はなく、その時期に積極的に整備が進んだ歩道を自転車が使うようになり、歩行者とのあつれきが大きくなった。途中、平成13（2001）年の道路構造令改正では自転車道の整備に関する項目が強化され、平成19（2007）年の道路交通法改正で自転車の原則車道走行が徹底されることになった。しかし、残念なことに、歩道を自転車が利用する習慣が根

付いてしまっていたことから、自転車利用者の義務、自転車空間の整備、ドライバー側の義務など、歩行者・自転車利用者の誰もが安心して道路を利用できる環境を醸成できなかった。

北大MOTTAINAIプロジェクト

ところで、アジアの他の国では、多種多様な乗り物が「ぐちゃぐちゃ」に混在して道路を利用している姿を多くみかける。昨年11月に東アジア交通学会がインドネシアのスラバヤ市であり、1週間ほど滞在した。非常に安い乗り物（自転車の2人乗り）から高級な乗り物（タクシー）まで場面によって選択することができ、何か忘れてきた大事なことを思いださせるような光景であった。

札幌では、天気がよいから二輪車の後ろに乗ってレストランに行こうとしても、それは不可能である（最近、ほんのわずかであるがベロタクシー*が運行）。JR・地下鉄・バスは、大量の公共交通機関として優れていて便利なものであるが、ネットワークとしての移動しかできない。しかし、街は面であり、人はその中を自由に時間に制約されずに移動したい。現状では、それに対応するような乗り物が提供されていない。大型のショッピングセンターは、強制的に面的に広がる街を集約し、歩ける距離に配置することによって人を集めることに成功している。本来の街は、そこを自由に移動するのが理想であろう。このようなとき、自転車の共有化を進めてはどうだろう。海外では、1台の自転車を数人で共有して利用するサイクルシェアリングがフランスのヴェリブ（Velib）をはじめ、欧州を中心に導入されて、一定の成果を挙げている。

昨年「北大自転車MOTTAINAIプロジェクト」と題した自転車共有システムの社会実験を筆者らは行った。「携帯電話を使った貸出・返却システム」と、どのポートでも貸出・返却できる「乗り捨て利用」の導入により、手軽で便利な自転車生活を提案、多くの利用者から好評を得た。使用した自転車はすべてリサイクル自転車である。まだまだ使える自転車を捨てちゃうなんて「もったいない!!」。

サイクルシェアリングは自転車を所有していない人も気軽に利用できる移動手段の一つとして認識されており、公共交通機関を補完する意味合いも持つ。郊外に住んでいる人でも、勤務先の近辺で自転車を自由に使うことができるようになる。

道路空間のリフォーム

自転車問題の解決に向けて、道路のリフォームを進めることを提案する。自動車交通を優先させることは当然ではあるが、中心街にある道路は立ち止まってコミュニケーションを交わすパブリックスペースに位置付けてはどうだろう。「道路空間の再配分」という言葉がよく使われるが、筆者は「道路空間のリフォーム」としてはどうかと考える。英語では「ロードダイエット」という言葉が使われ、自動車利用のみの道路から多様な空間としての道路への転換が検討されている。交通の目的は移動する人や物資であることを我々は忘れがちである。道路を人やクルマを流す通路としての役割に限定して考え、道路上に乗り物を停車させたりすることを是としない。歩道ですら、立ち止まって知人と話をする事さえ、迷惑がられる。しかし、歩道を歩きながら友達と会話したり、立ち止まって店の人と世間話をしたり、クルマに乗っている人と歩いている人が会話したり、道路は本来いろいろな役割がある空間だったはずである。自転車を道路空間に位置付ける政策は、その突破口となるかもしれない。

*

最後に、利用者やそれをとりまく社会が自転車の適正な運用を持続的に推し進めることで、移動環境、地域の魅力が一層向上することを期待したい。日本の現状で面的な移動を可能とする乗り物は、自転車しかない。通勤通学という移動を主体とした目的に加え、街を移動する手段として自転車が求められることに不思議はない。季節や街の移り変わりをにおいや空気を感じながら移動することは、街にとって大きな喜びであり、点在する街の人と魅了を有機的に結びつける道具となる。

※ ベロタクシー（VELOTAXI）

1997年にドイツで開発された高性能な自転車タクシーとその運営システム。Velolは自転車の意。