

< 書評 >

横島庄治著 『サイクルパワー
—自転車をもたらす快適な都市と生活—』
(ぎょうせい、2001刊)

古 池 弘 隆

< Book Review >

Shoji YOKOSHIMA: Cycle Power

Hiroataka KOIKE

21世紀は自動車の世紀といわれるほど、モータリゼーションは世界中を席卷し、人々の生活を便利にしてきた。しかしその反面、慢性的な交通渋滞や交通事故の増加、さらには化石エネルギーの枯渇と地球環境問題など、自動車のもたらす負の資産の蓄積は人類の未来を危うくしているといっても過言ではない。特に60億人に達した世界人口の6分の5を占める発展途上国において、人々が最も憧れているのは先進国で2人に1台の割合で普及している自動車である。今後これらの途上国で一層の人口増加が続き、しかも経済的にも豊かになっていけば、自動車の保有台数は増加の一途を辿り、交通問題はますます深刻なものとなって行くであろう。わが国においても本来人間のためにつくられたはずの道路が、いつの間にか自動車のための道路となり、都市そのものまで自動車にとって有利な形態に変わってきた。地方都市の多くに見られるように、郊外に広くスプロール化した住宅地と都心を行き来するためにいくら道路整備をしても解消できない交通渋滞、郊外の大規模ショッピングセンターの増加と中心市街地の空洞化、これからの高齢化社会にますます増え続ける交通事故など、都市交通の現状を見ると自動車依存社会の弊害が顕著に現れている。増え続ける自動車需要に対し、道路や駐車場を造り続けようとする政策では、需給バランスを達成することは到底不可能であることが、ようやく行政側にも理解されるようになり、それに代わる解決策が模索されてきている。自動車の無制限の利用を抑制しようとするさまざまな交通需要管理（TDM）の

施策や、鉄道、バス、路面電車（LRT）などの公共交通機関の整備を推進する動きが先進国を中心として世界的な広がりを見せつつある。

一方、昔からの身近な交通手段である自転車を再評価しようとする動きも顕著で、短距離の都市内交通機関として新たな視点から見直されてきている。本書はその新しい流れにいち早く目を向けた労作であり、時代を先取りしたものとして高く評価できる。著者が序文に書いているように、子供の時の原体験としての自転車に対する愛着は、多くの人々に共通しているのではなかろうか。しかし、自転車があまりに身近な乗り物であるがために、ともすると軽んじられ、いつの間にか都市における正当な交通機関としての地位を後から入ってきた自動車に奪われてしまった。その結果、著者の指摘する二つの障害、すなわち放置自転車と交通事故が大きな問題として顕在化してきている。著者は、自転車に関する豊富な統計資料を本書の随所に引用し、それらに基づいて論を進めているが、これらの統計資料は情報源としても貴重でありかつ有用である。放置自転車問題については、設置義務が法律化されていないのをよいことに駐輪施設整備を怠ってきた交通事業者の怠慢や、自動車で来る客ばかりを大事にして自転車の客を軽視する事業者の偏見、あるいは放置自転車禁止条例を制定しながら駐輪場を設置しない行政の片手落ちによるところが大きい。放置自転車対策として著者が提案しているように家電並みに自転車のリサイクルを推進することも必要であろう。また、交通事故については、車道における事故の増加を抑えるために、自転車に暫定的に歩道走行を許可した道路交通法に原因の一端があるのではないか。わが国の交通事故死者数に占める自転車乗車中の死者数の割合は、1割以上に達しており、自転車王国であるオランダは例外として、欧米諸国に比べると非常に高く、深刻な問題を呈している。もちろん自転車利用者のマナーやモラルの欠如にも問題の原因の一端があることはいうまでもない。

著者は、自転車を都市交通問題解決のための「補助線」と捉え、加えて環境問題と教育問題の二つの問題を解決する補助線の役割を自転車に期待している。この考え方に筆者は大いに賛同するものである。補助線がはっきりと引かれるためには、現在歩行者と自動車のどちらとも分類できずに曖昧な立場に置かれている自転車に対して、都市交通システムの正当な構成員としての「市民権」を与えることが必要である。正当な市民権を持った交通機関には、当然のことながら義務と権利が賦与される。義務とは、自転車利用者が道交法や駐輪条例などの法律を守ることにより、安全で秩序ある交通行動を行うことである。そのためには、子供の時から交通法規に則った正しい自転車の利用法を教育することが必要である。また権利とは、安全かつ快適な自転車走行空間や駐輪施設の整備を要求する権利を指す。駐輪施設の整備については、放置自転車問題として既に述べたが、自転車が走行する道路についてはほとんどが歩道と共有であり、自転車専用道路は非常に少なく、ドイツの10分の1、オランダの7分の1に過ぎない。しかし平成13年に道路構造令が改正され、自転車にとって画期的な変革が行われた。すなわちこれまでの車道と歩道という2つの分類から、

車道 + 自転車道 + 歩道という3つの道路区分を新設の道路についてではあるが、義務づけたことである。そして、その布石として、平成10年から自転車利用環境整備モデル都市事業が始められ、現在19の都市が指定されている。また平成11年から道路交通政策における様々な社会実験の試みが始まった。本書でもそのうちのいくつかについて紹介しており、今後自治体同士のアイデア較べの行方が注目される。

著者は自転車そのものの技術的進歩についても触れている。ひとつは鉄道やバス、あるいは自動車に積み込むことの出来る小型の折りたたみ自転車の開発であり、もう一つは電動アシスト自転車の普及である。前者は最近の流行でその数が増えつつある。また、後者も価格が下がり、軽量化が進んでおり、今後高齢者の間で利用者が増えるものと思われる。折りたたみ式電動アシスト自転車を愛用している筆者としては、著者のいう「雨の日でも濡れない自転車」の開発を含めて、今後の技術開発に期待したいところである。また、自転車利用のシステムについても、サイクル・アンド・ライドやレンタ・サイクル・システムなど、端末交通手段や個別的公共交通手段としての利用形態が今後ますます盛んになるとと思われる。

本書の最後の章では、海外の先進事例が紹介されているが、ヨーロッパではオランダやデンマーク、ドイツやフランスの多くの都市において、自転車が積極的に利用されている実態が述べられている。さらに自動車大国であるアメリカにおいても自転車の活用が広まりつつあることが紹介されている。このように、自転車の利用は欧米先進国を中心に世界的な広がりを見せており、わが国においてもこれからの展開が期待される場所である。ジェーン・ジェコブスが既に40年前にその著書「アメリカ大都市の死と生」で看破していたように、自動車中心の効率主義に基づいた都市は限界に達しており、多様性を重視した持続可能な都市への模索が始まっている。そして、著者はそれを達成する手段のひとつとして自転車を位置づけようとしている。本書の題名の「サイクルパワー」が示しているように、21世紀において自転車が都市交通の強力な手段として広く普及し、その結果快適な都市がつくられることを著者と共に大いに期待したいものである。

(こいけ ひろたか・宇都宮大学工学部教授)