

2011 年度ゼミ論文
主査：浦野正樹先生

「開かれた地域交通に向けた道路空間の再構成と自転車利用促進に関する研究」
～ 自転車先進国に学ぶ横浜・川崎地区におけるコミュニティバイクの可能性～

1T0708209
文化構想学部 社会構築論系 4 年
浦野正樹ゼミナール
広沢遼

(目次)

序章 研究の背景と目的及び調査方

研究の背景	3P
研究の目的	5P
調査方法	6P
論文構成	6P

第1章 フランス・ドイツにおける事例についての考察 -コミュニティバイクを軸に-

1-1 コミュニティバイク黎明期における失敗例	7P
1-2 フランスにおけるヴェリブの事例	8P
1-3 ドイツにおけるコール・ア・バイクの事例	14P
1-4 日本へのコミュニティバイク導入に関する考察	17P

第2章 日本国内の交通政策と自転車の位置づけ

2-1 日本の交通政策の現状と課題	18P
2-2 「チャリ」という言葉の軽さによる問題	19P

第3章 川崎の事例

3-1 自転車に関する政策面から見た川崎の課題	25P
3-2 道路空間の再構成に関する考察	27P

第4章 横浜におけるコミュニティバイクの事例

4-1 地域基本情報の整理	41P
4-2 みなとみらい地区におけるハマチャリ事業	43P
4-3 みなとみらい地区におけるベイバイク事業	44P

終章

まとめ	47P
おわりに	50P

付論 自転車駐輪場問題に関する年表	51P
-------------------	-----

参考文献リスト	56P
---------	-----

序章 研究の背景と目的及び調査方法

・研究の背景

私は以前より交通政策に強い関心を抱いていた。交通というのは、我々全てに関わってくる問題だからである。私は日頃の生活の中で、モータリゼーションが過度に進んだ日本のあり方に強く疑問を抱くようになってきた。また、自転車サークルの活動として日本全国をツーリングする過程で、日本の道路事情は自転車利用者にとって優しくないことを実感した。慢性的な渋滞、排ガスによる大気汚染、交通事故の増加、自動車偏重の行政のあり方など、日本における交通を取り巻く環境に課題は山積している。人々に対する影響はもちろん、自然環境に与える負荷もかなりのものである。このような状態を放置しておくことは、人々の生活の質を低下させるだけに留まらず、やや大げさに言えば日本の国力をスポイルするものではないだろうか。このまま自動車偏重の交通政策を続けていくのはどう考えても無理があると感じる。「自転車先進国」と呼ばれるドイツ、オランダをはじめ、ヨーロッパ諸国では脱自動車と自転車の積極利用のムーブメントが沸き起こっている⁽¹⁾

しかし残念ながら日本ではこのような状態には至っていない。この状態を打開するためには適切な対策を講じる必要があると強く感じる。さらに、将来のためには、長期的な視点に立ち、持続可能性のある施策を推進する必要があると強く考える。しかし前述の課題全てを射程とした研究は当然無理があるので、その中でも特に「自転車」を切り口にした研究を行うことにした。

ちなみに、題目における「開かれた」という語句には、道路は車だけのものではない、歩行者と自転車利用者の権利を取り戻すという意味合いを込めた。道路空間の再構成という直接的な、言い換えればハード面の整備と、自転車利用促進を促すソフト面両面を視野に入れた研究を目指した。サブタイトルは単に自転車先進国つまりヨーロッパ諸国の現状を調べるだけに留まらず、実際に横浜・川崎という身近な地域への導入方法を考えることを意味している。

(1)カーフリーデーの発端は、1997年9月9日にフランス西部のラ・ロッシェルで行われたイベントである。都市を追うごとに参加自治体が増えていった。「2002年になると、カーフリー・デーの前後一週間をEUはモビリティ・ウィークとし、持続可能な交通を考える機会を提供する催しが行われるようになった。これによって参加都市は一気に2173都市に増加。この中には、EU以外の1400都市も含まれていた。その後、参加都市はさらに増加し、2006年は2632都市と最高を記録。」

片野優『ここが違う、ヨーロッパの交通政策』2011年 白水社 15ページ

・なぜ自転車なのか

本論文のテーマとして自転車を選んだ理由は2つある。1つ目の理由は、私自身が趣味として自転車に乗っているからである。正直なところ、卒業論文のテーマを決めるにあたっては色々と悩んだ。長期に渡って取り組むものなので、ある程度骨のあるテーマにしたいとは考えていた。とはいえ意気込みすぎてあまり難しいテーマを設定してしまうと、自ら考えながら研究することが困難になると思った。要はただの調べ学習になってしまう恐れがあるとこれまでの経験から感じた。そこで、日頃から親しんでいる自転車を取り上げれば、身の丈にあった、かつ自らの将来にわたって役に立つ研究が可能だと考えた。また、歩行者・サイクリストという当事者意識をもって研究に臨めるので得るものが大きいと思った。卒業論文は、学生生活の集大成といえるものだと思うし、また是非ともそうしたいので、自分が最も好きな自転車で勝負することにした。

2つ目の理由としては、自転車の持つ大きなポテンシャルが十分に活かされていない現状がなんとももったいないと感じたからである。今日の日本は、「エコ」という言葉があらゆる場所に氾濫しているほどの環境ブームである。流行や経済的側面があるとはいえ、国民レベルでも環境意識は確実に高まっているように感じる。エコカー減税やエコポイントを背景としてプリウスをはじめとしたハイブリッドカー、ならびに省エネ家電が一般的になったのは周知の通りであるが、自転車もまた見直されている。自転車は交通の足として、趣味の道具として幅広い年齢層の人々に受け入れられている。ところが、現在の日本の交通事情は自転車にとって決して優しくないものだといえる。行政は昔から自転車をテーマとした施策を推進しているが、それらの多くは残念ながら的外れあるいは安直なものであると言わざるを得ない。それは現在の自転車が置かれた状況をみればすぐに理解できる。私は、自転車の重要性はある程度理解されているのに、それらが正当な扱いをされていない原因を探る必要があると強く感じている。これが自転車をメインに据えたおおまかな理由である。

・研究の中心は、「人間生活と自転車の関わり」

現在の日本では環境ブームが追い風となり、一種の自転車ブームが巻き起こっているように見える。新聞やTVニュースで自転車の話題も取り上げられている。⁽²⁾このブームに乗じて、容易に自転車をテーマに取り上げようとする自治体も少なくない。しかし、私は自転車を取り巻く環境は簡単なものではないと感じる。ただ、ハード面の整備を行っても、自転車利用が盛んになるわけではないと思うからである。自転車本来のポテンシャルを發揮するためには、「地域の状況に見合った体系的で最適な施策」が必要だろう。では、この施策を実現するためには何が必要なのだろうか？私は、「住民一人ひとりが、自転車の持つメリットをしっかりと理解していること」が一番大事だと思う。なぜならば、住民の理解と支えなくして施策は推進できないからである。自転車は、環境にやさしい、つまり地球に優しい乗り物である。ただ、そのような大きなレベルで考える以前に、個々人の生活に多様なメリットをもたらしてくれる乗り物なのである。しかし、残念なことに、自転車の持つメリットを十分に理解している人は少ないのではないだろうか。

(2)2011年5月25日 NHK クローズアップ現代 「“ ツーキニスト ” が世界を変える」

このような状況下では、施策がうまくいくわけがない。逆に考えると、住民の自転車に対する理解が深まれば深まるほど、施策も打ち出しやすいわけである。そのためには、個人レベルでの自転車に対する理解を高める必要がある。では、個人レベルでの自転車に対する理解を深めるためにはどうしたらいいのだろうか？いくら、「自転車は地球環境にやさしい。だから優れた乗り物である。」と宣伝しても、それに食いつく人はいないだろう。いくら美辞麗句を並べても、自分の生活に直接関係する話でなければ、ほとんどの人は自転車に関心を示してくれないだろう。既に自転車を活用している人はいいとして、現在自転車の魅力を知らない人にアピールするためには、もっと身近なレベルでのメリットを提示する必要がある。例えば、以下のような例はどうだろうか。「自転車は家計にやさしい」、「自転車は生活習慣病の予防につながる」といった具合である。例えば前者であれば、厳しい不況下家計を切り盛りする主婦が、後者であればメタボリック症候群に悩む人が反応することが考えられる。いくら乗り物としての利点ばかりを強調しても、人々振り向かすのは難しい。生活レベルでの具体的なメリットを提示して初めて人々の関心を引けるのである。

・研究目的

この論文の最大の目的は、自転車のポテンシャルを最大限発揮できる環境をいかにして作り出すかを探ることである。上述したように、自転車というのは大きなポテンシャルを秘めている乗り物である。しかし、利用に適した環境がなければ本来の性能を十分に発揮できないどころか、利用者あるいは他の交通機関利用者が危険にさらされる事態に陥ってしまうことがある。そのため、自転車を利用しやすい環境づくりは非常に重要だと言える。研究の背景でも述べたように、今まさに進行中の課題に対して解決策を提示することであり、社会的にも意義のある研究だと言える。しかし、単に環境整備、言い換えればハード面の整備についての記述に終始するのでは意味がないと感じた。なぜならば、これらの分野に関しては、人文科学系の一学部生である私が論じるには限界があるからである。そこで私は、従来とは異なるアプローチを試みることにした。具体的には、2つの方法を考えた。1つ目は、日本において自転車の正当な地位が認められていない点を、文化的背景から説明することである。2つ目は、自転車先進国であるヨーロッパにおける取り組みの中から、日本においても実現できそうなプランを考えることである。

私は2011年の夏休みに念願であったヨーロッパツーリングを行った。もちろん趣味的要素が強いが、本卒業論文で扱う内容に関連した事柄の調査も行ってきた。32日間かけてフランス、スイス、ドイツ、オーストリア、スロバキアを実際に走行した中で、各国ともに自転車の位置づけが非常にしっかりなされていることを実感した。また、あらゆる場面で自転車とサイクリストに対する配慮と敬意というものを感じた。自転車の位置づけが曖昧なまま放置されている日本の現状とは大きく異なっていた。具体例としては、自転車専用レーン、駐輪場、充実したサイクリングルート、自転車専用地図、詳細な自転車向け標識、鉄道への自転車も持ち込みなどである。日本とのあまりのギャップに強いカルチャーショックを受けたが、感心しているだけでは意味がないので、日本においても自転車を生かせるプランをこれらの国々で経験した事柄の中から探ってみたいと考えた。ヨーロッパの事例をそのまま日本に導入することは無理でも、一部を取り入れたり、日本の事情にあわせて細部をカスタマイズした形で導入したりすることは十分可能だと

思われるからである。参考にする地域はフランス、ドイツを中心とし、扱う内容としてはコミュニティバイク事業を軸とする。

このように、国内の道路環境整備に関する研究と、自転車先進国から学んだエッセンスを国内でも実践できるようにプランを提案するという2点が本論文の目的である。適切な研究のためには、どの地域を選定するかも重要となってくる。本論文では、横浜、川崎という二つの地域を取り上げることにした。横浜を選んだ理由としては、私が住んでいる地域であり、本格的なコミュニティバイク事業が導入されたばかりであることがあげられる。この事例を考察し、現時点でのメリットと課題点を洗い出すことで、他地域へのコミュニティバイク事業の普及の一助となると考えたからである。また、川崎を挙げた理由としては、市として自転車の活用に積極的に取り組んでいく姿勢をみせていることが挙げられる。自転車に関する施策を検証すると同時に、より良い自転車活用法の提案を行っていきたいと考えた。また、横浜と距離的に近いのでフィールドワークが行いやすいというのもポイントである。

・研究方法

文献調査と各地におけるフィールドワークが主となっている。まずは文献調査であるが、公的機関によって公表されているデータの読み取りや、各種関連書籍の読み込みを行い、交通政策、自転車関連の話題についての基礎知識を得る。そしてフィールドワーク分野では、ヨーロッパを実際に自転車で走ることで、先進国ならではの取り組みや日本において不足している点を明らかにする。さらに、横浜、川崎地区でのフィールドワークを行い、現状の視察と課題点の洗い出しを行う。なお、本研究を進めるにあたっては、以下の仮説を設定した。第一にハードとソフト両面の整備が必要だということ。第二に、交通手段とのリンクを考慮した複合的な計画が成功を生むということ。第三に、先進国の真似だけでは成功することはできず、地域特性に応じたカスタマズが重要となるということである。

・論文の構成

序章においては、研究の背景、目的、調査方法を明らかにした。第1章では、ヨーロッパのコミュニティバイク黎明期における失敗例について取り上げた。続いて第2章では、フランスとドイツにおけるコミュニティバイクの成功例についての考察を行った。第3章では、日本国内の交通政策についての考察と、自転車が正当に評価されていないことに対する文化的側面からの考察を試みた。第4章では、川崎を取り上げた。政策の現状と課題点を明らかにした後、ヨーロッパの事例を参考にした道路空間の再構成についての提案を行った。第5章では横浜みなとみらい地区を取り上げ、コミュニティバイク事業についての考察を行った。終章が全体のまとめとなっている。以上が本論文の構成である。

第1章 フランス・ドイツにおける事例についての考察 -コミュニティバイクを軸に-

この章においては海外におけるコミュニティバイクがたどってきた歴史についてまとめる。今でこそ自転車先進国と言われる国でも、はじめのうちは失敗を経験してきた。その原因を学ぶことによってよりよい施策を考える契機とする狙いである。まずは黎明期における失敗事例について述べ、続いて現在の成功事例について述べる。

1-1 コミュニティバイク黎明期における失敗例

・オランダの事例

まずは失敗例である。平坦な地形という自転車利用に適した地理的特性を持つオランダ⁽³⁾においては1965年に「ホワイトバイク」事業と呼ばれるコミュニティバイク計画が実施された。この事業の概要は、市役所が公費で2万台の自転車を購入し、それらを白くペイントして誰もが無料で利用できるようにしたものである。しかし、開始直後から自転車の盗難や破壊行為が相次ぎ、1年も持たずにあえなく事業は頓挫してしまった。

・フランス、ラ・ロッシェルの事例

ラ・ロッシェルはフランス西部に位置し、ビスケー湾に面した街である。この街では、1974年に誰もが無料で利用できるコミュニティバイクが実施された。しかし、この計画もオランダのホワイトバイクと同様に盗難、破壊行為が相次ぎ失敗に終わった。

これらの事例以外にもデンマークなどいくつかの国、地域でコミュニティバイクが導入されているが、上記の例と同様の理由で失敗に終わっている。それはなぜだろうか。最大の理由は、登録が必要なく、かつ無料で利用可能だったことだろう。何らかの登録を義務付け、保証金を導入するなどの対策を取っていればこのような事態は防げたはずである。登録を伴わないスタイルだと、どうしても利用者の責任や意識というものが軽くなってしまうといえる。また、自転車の車体そのもののセキュリティ性が低かったことも問題だろう。独自に開発した自転車を導入したのではなく、市販車をそのまま利用したため盗難が多発したと考えられる。費用や手間はかかるが、独自規格のデザインを導入していればそのような事態は防げただろう。もし専用のデザインであれば一目でわかるため、盗難防止につながるからである。このような問題点があったためにコミュニティバイクは登場してすぐに根付くことはなかった。しかし、全くの失敗に終わったわけでもないだろう。従来の、自転車は個人の持ち物であるという考えを覆す、「自転車は住民共通の財産である」という考えが登場しただけでも意義はあったといえるのではないだろうか。

(3)国土交通省国土計画局 HP より。(2011年10月3日参照)

<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/netherlands/index.html>

この章においては自転車先進国と言われるヨーロッパの中でも、私が実際に自転車で走り、現状を目の当たりにした国を取り上げる。フランスとドイツをテーマに、当地におけるコミュニティバイク事業について考察するとともに、日本国内にも導入可能なシステムがあるかどうかを検証していきたい。

1-2 フランスの事例

パリにおけるヴェリブの歴史、概要について説明していく。基本情報に関してはヴェリブの公式 HP を参照した。(4)

(ヴェリブの概要)

ヴェリブとは、フランスのパリ全域で展開されている自転車共有サービスの愛称である。この愛称は、フランス語で自転車を意味する「vélo」と自由を意味する「libre」という単語をかけあわせた造語である。ヴェリブのサービスが開始されたのは、2007年7月15日のことである。導入目的は、市民の日常の移動手段として活用してもらうことであった。それに加え、1日単位の短期利用により観光客がサイクリングに活用する場面も増えてきた。特徴としては、24時間・年中無休で利用することができ、路上にあるステーションと呼ばれる貸出場所(写真1、2)にて、利用者自身の手で貸出・返却を行うスタイルを採用していることが挙げられる。どのステーションから乗って、どのステーションで降りてもよいシステムとなっている。開始後1年後の利用実績としては、利用者数が2,750万人に及び、20万人が1年間の長期パスに登録している。自転車共有サービスとしては2011年現在、世界最大の規模となっている。



写真1 ヴェリブのステーション(2011年8月23日 パリ市内にて筆者撮影)

ここには20台ほどの自転車が配置されていた。柱状の装置がカード情報の読み取り、ロック機能を果たす。

(4) ヴェリブ公式 HP <http://www.velib.paris.fr/> (2011年11月15日参照)



写真2 このパネルの上にカードを載せる。(2011年8月23日 パリ市内にて筆者撮影)

(ヴェリブ導入のいきさつ)

フランスでは深刻な自動車渋滞による公害が問題視されていた。とりわけ交通量の多いパリ市では、他の都市と比べ特にその問題が深刻化していた。パリ市はこの状況を放置していたわけではなく、問題に対処するために、様々な対策を行っていた。例えば、路上駐車を防ぐための地下駐車場を設置したり、駐車違反車両を厳重に取り締まったり、駐車料金を値上げするといった対処を行った。しかし、思ったような成果は得られなかった。そのような状態を改善するべく立ち上がったのがパリ市長のベルトラン・ドラノエであった。「2001年、パリ市長に就任したベルトラン・ドラノエ氏は「思いっきり息が吸えるパリ！」をスローガンにかかげて、交通渋滞の緩和と環境保護に立ち上がった。具体的には、歩道の拡張・整備、厳しい交通規制、バス・タクシー専用レーンの設置、カーシェアリングの促進、セーヌ川の定期船の運行、70年ぶりのトラムの復活など、様々な施策を実施することで、2020年までにパリ市内の自動車交通量を40%削減しようというものだ。その目玉といえるのが、ヴェリブであった。」⁽⁵⁾

(ヴェリブの目的)

市民に、自転車と既存の公共交通機関を積極的に利用してもらうことがヴェリブの目的である。すでに同様の自転車共有サービスは、2005年5月からリヨン市で、加えてエクサンプロバンス市などでも行われており、いずれの都市も成功を収めている。一方で、世界的な大都市においては史上初の試みといえる。そのため、リオデジャネイロやモンリオールなど、各都市の行政関係者の注目を集めている。

(5)片野優著『ここが違う、ヨーロッパの交通政策』2011年 白水社 p.113

(ヴェリブの運用会社)

ヴェリブの運用に際し、いくつかの企業・団体が参加を表明したが、最終的にパリ市は大手広告代理店である JC ドゥコー社と契約した。この契約によって同社は、広告規制の厳しいパリ市内において 1,600 枚の広告パネルを設置する権利を与えられた。それと引き換えに、システム運営にかかる経費を負担することが決定していた。ところが、ヴェリブの破損および盗難が予想を上回ってしまった。同社はフランス国内のいくつかの地域で同種のビジネスを手掛けていたが、パリにおける被害はそれらに比べてだいぶ多くなってしまった。そのため、パリ市の治安上の問題としてドゥコー社が市側に対策を求めることとなった。その結果、2009 年より、ヴェリブの破損・盗難台数が一定数を超えた場合には、パリ市が 1 台あたり 400 ユーロを支払うという契約改正が行われた。

(ヴェリブのメンテナンス体制)

JC ドゥコー社と契約した専門の維持管理会社が、各種備品を積んだミニバンで各ステーションを定期的に巡回している。パンクやチェーンの外れの修理といった、基本的な車両のメンテナンスを行ったり、オンラインでステーションの駐輪状況を確認したりしている。満車のステーションがあれば自転車を移動し、空車が目立つステーションへ補充する作業を行っている。

(今後の展望)

システム導入時は、屋外に設置された 750 か所のステーション・10,648 台の自転車でスタートした。今後、パリ市郊外でさらに 300 か所のステーション・4,500 台の自転車をそれぞれ配備する予定である。利用者の便益を図るため、ステーションは、概ね 300m 間隔で設置されている。ヴェリブの成功を受けて、パリ市ではオートリブ (Autolib) と呼ばれる電気自動車のカーシェアリングシステムの導入も計画中である。この話題は、在日フランス大使館の HP でも取り上げられている。「これはヴェリブ (パリ市のセルフサービス型レンタサイクルシステム) の EV 版です。今秋から、観光客やパリ市民はセルフサービス型 EV レンタカーを短時間借りて、パリや郊外を走り回ることができます。利用者はヴェリブと同様に、車両を借りたステーションとは別のステーションに乗り捨て可能です。パリ市が推進するこの計画の競争入札は、ボロレ・グループが落札しました。同市はパリと周辺約 40 都市に整備される約 1,000 か所のステーションに 3,000 台の EV を配備する壮大な構想を描きました。この空前規模の実証実験計画は、パリ市民がマイカーの代わりに、エコで低料金な自動車を短時間利用するように促すことを狙いとしています。」⁽⁶⁾

(料金)

利用には事前登録が必要である。登録の際には登録料がかかり、それに加えて利用時間に応じた利用料を支払うシステムになっている。なお、利用前には保証金として 150 ユーロを引き落とすための許可が求められる。これはあくまでも引き落としの承諾が必要なだけであり、紛失や破損など何らかのトラブルが生じない限りは引き落とされるわけではない。ただし、自転車が 24 時間以内に返却されない場合には保証金を支払う必要が生じる。この保証金は抑止力としての機能を持っていると言えるだろう。

(6) 在日フランス大使館 フランス便り「パリで EV シェアリングが今秋スタート」(2011 年 11 月 9 日参照)
<http://www.ambafrance-jp.org/spip.php?article4371>

利用料金は、利用した時間に応じて決まる。最初の 30 分は無料となっている、30 分を過ぎると料金が発生する。31～60 分は 1 ユーロ、61～90 分は 2 ユーロが課金される。その後は 30 分延長するごとに 4 ユーロの追加料金がかかる。ヴェリブは短距離の移動手段として導入されているため、このように長時間利用した場合はかなり高額になるような料金設定がなされている。これは、各ステーションの自転車不足を防止し少しでも回転効率を高めるためと、自転車の盗難を防止するためである。長時間利用したい場合は、30 分以内にステーションに自転車を返却して、再び借り直すという方法が有効である。返却した自転車を再度借りることもできる。返却する際、最寄りのステーションが満車で返却用スペースがない場合もあるだろう。しかしそんな時でも心配は不要である。カードを駐輪ポイントの読み取り機に載せるか、チケットに印字されているヴェリブコードを、そのステーションのボルヌに入力することで、無料時間が 15 分間延長される仕組みになっている。地形的に坂の上にあるステーションは空車になりやすい傾向があるため、標高の高いステーションに返却した場合は、次回以降、15 分間の無料利用ができるボーナス特典を得ることができる。

(利用端末について)

ステーションにある端末の名をボルヌという。ボルヌは、ヴェリブに関する様々なことを管理している。具体的には利用者登録・利用料の支払い・残りの時間や返却の確認・近くにあるステーションの利用状況などである。また、言語もフランス語だけでなく、英語とスペイン語にも対応している。操作は画面の指示に従って、数字をパネルから選択する方式になっている。ボルヌの裏側には周辺の地図も取り付けられており、最寄りのステーションを確認することができ便利である。一部ではあるが、フランス語・英語・スペイン語・ドイツ語・イタリア語・日本語の計 6 ヶ国語に対応しているボルヌも存在する。

(利用制限 について)

多くの市民に愛されているヴェリブであるが、すべての市民が無条件に利用できるわけではない。利用に際しては身長が 150cm 以上であることが条件になっている。また、13 歳以下の利用は不可で、14～18 歳が利用する場合には保護者の承認が必要となっている。

(コールサービス)

利用者用にホットラインサービスが用意されている。ただし、フランス語しか対応していないため、観光客が利用する場合などは注意が必要である。

(車体の特徴)

車体の色は周囲の景観に溶け込むよう、目立たないグレーをしている。特徴としては、耐久性が高いことが挙げられる。屋外に配備され不特定多数の市民が利用することから、丈夫さが第一に考えられている。そのため、総重量約 22kg という重いものになっている。一般的なシティサイクルの重量が 15kg 前後なのを考えるとかなり重い部類である。タイヤは耐久に優れたものとなっている。サドルはレバーで簡単に調節できるようになっている。チェーンなど故障しやすい部分の周囲はガードによって覆われているため耐久性が向上している。また、坂道が多いバリの街を無理なく走れるようにするため、3 段変速のギアが付けられている。夜間走行時の安全性を確保するため、前後には自動的に点灯する安全灯が装備されている。また、車輪のスポークには反射板が取り付けられている。さらに、駐輪の際に柱などに巻きつける盗難防

止用のチェーンも装備されている。太目なハンドル部分には、前述のコールサービスの電話番号や、使用上の注意点などがフランス語と英語で書かれている。前かごには荷物の落下防止兼ひたくり防止用のゴムひもを備えている。

続いて、ヴェリブの課題点についてみていく。

(利用者の交通マナー、交通事故)

フランス国内の交通規則では自転車は自転車専用道路、バスレーン、車道のいずれかを走行することが定められている。歩道の走行は禁止されているが、それを守らない利用者と歩行者の事故も報告されている。そういった人々に対して正しいマナーを啓発していく必要があるだろう。具体的には貸出場所に基本的な交通ルールを表示することなどが考えられる。パリには、一方通行の道路がかなり多く存在する。逆走は利用者自身だけでなく、自動車ドライバーにとっても危険な存在となるので、事故が多い交差点の一方通行の標識を大きくするなどの対策を取る必要があるだろう。ちなみに、ヴェリブ利用者の交通事故については、2008年10月までに4件の死亡事故が発生している。

(需要と自転車数の不均衡)

利用の多い通勤時間帯にはステーションの車両がすべて出払ってしまっていて借りられないという場合もある。逆に、満車で返却できないというケースが生じることもある。そのような際には別のステーションを探す必要があり、目的地への到着が遅れてしまう場合もある。このほか地形による影響もある。例えばモンマルトルのような丘など坂を上ったところに位置するステーションでは、返却に来る利用者が少ないために、自転車が出払ってしまうこともある。

(車両の故障・盗難)

パリ市はさほど治安の悪い地域ではないが、それでもサービス開始後最初の1年で、約3,000台の自転車が故障や盗難で使用不能になった。またパンク、ブレーキ不良、チェーン切断等の故障車がステーションに放置されたままになっている場合もあり、頻繁な維持管理の実施が課題となっている。

(高価な車両)

高性能な自転車は利用者からすると喜ばしいが、用意するためにはコストがかさむため、運営側としては悩むところである。ヴェリブの値段は1台8万2千円と、通常のシティサイクルと比較して割高である。これらの自転車を数千台用意するのは楽ではない。独特なデザインこそヴェリブのアイデンティティーだといえるが、汎用部品を使える部位もある。そういった部分を見直すことでいくぶんコストを削減することができるだろう。

ここからは、私が現地で実際にヴェリブを利用した報告を行いたい。一言でいうと、自転車自体もシステムも非常に合理的なものであると感じた。また、私は自他ともに認める自転車機材マニアであるが、ヴェリブはそのような立場から見ても面白い自転車であった。パリの街は予想以上に石畳が多く、通常のシティサイクルでは快適な走行が難しいと感じた。なぜならば、通所のシティサイクルのタイヤは細めであ

るため、石畳の凹凸にタイヤをとられやすく、またエアボリュームの少なさゆえに体にかかる衝撃もかなりのものであるからである。しかし、ヴェリブではその心配はいらなかった。耐久性に定評があり、ややエアボリュームのあるタイヤを装備していたので実に快適な乗り心地であった。ちなみにヴェリブに採用されているタイヤは私の自転車と同じモデルであった。このタイヤはドイツ・シュワルベ社製の「マラソン」というモデルであり、長距離ツーリストの定番である。耐久性の低いタイヤは頻繁にパンクするが、このタイヤは非常に耐久性に優れている。私はこのタイヤを愛車に履かせてから述べ8,500km走行したが、パンクはわずか2回であった。今では私が所属する早稲田大学ワンダーサイクリング同好会の合宿時における公式タイヤに指定されているほどである。このタイヤの実力を如実に示すエピソードである。普通、タイヤというのは真っ先にコスト削減の対象となる部分であるが、そこに信頼度の高い物を採用するところに良心を感じた。さらに感心したのは、チューブのバルブがイギリスタイプであったことである。伝統的なフレンチタイプだと、空気を入れるのに専用のポンプが必要となるが、イギリスタイプならガソリンスタンドのエアコンプレッサーを使用することが可能である。これにより、万が一空気が抜けたとしても、簡単に入れ直すことができる。車体の外観を決定づける太いダウンチューブは高い剛性を生み出すだけでなく、乗り降りのしやすい形状になっていた。これは、スカートをはいた女性には好都合であろうと感じた。通常のダイヤモンド型フレームでは足を高く上げる必要があるが、ヴェリブではその心配はいらなからである。また、変速機の調整もよくなされていた。普通、ワイヤー式の変速機はトラブルも多いが、頻繁なメンテナンストラックのサービスによりその心配はないようである。買い物に便利な大型のかごは強度も十分であり使いやすかった。サドルの調整域は十分であり、背の低い私でも無理のないポジションをとることができた。日本でみかけるいわゆるママチャリのサドルの調節方法はボルト式をとっているのが大半であるが、ヴェリブの場合はクイックレバー式なので工具を使わずに素早く高さを調節できて便利である。結局、パリの中心地を約15km走行したわけだが、その際に多くの人々がヴェリブを利用しているのを見かけた。日常の足として使用している地元民もいれば、私のようにパリ観光に活用している人もいた。さすが世界一の観光都市だけあって、各種ツアーが充実しており、中には自転車ツアーもあるがかなり高額(半日で40ユーロほど)なので、ヴェリブのコストパフォーマンスは高いと言える。もちろんガイドは付かないが、パリ市内はいたるところに標識や地図があるので問題ないだろう。セーヌ河畔をはじめパリは随所にサイクリングレーンが整備されており、心ゆくまでパリ市内のボタリング(自転車散歩)を楽しむことができた。宿泊先のパリ・ダルタニアンユースホステルで同室となったスペイン人とブラジル人もヴェリブを気に入ったと言っていた。ちなみにスペインのバルセロナでも「Bicing」と呼ばれるコミュニティバイクが存在している。

1-3 ドイツの事例 鉄道会社主導のコール・ア・バイク事業

こちらは一味違ったコミュニティバイクである。基本情報に関しては、コール・ア・バイクの公式 HP を参照した。(7)コール・ア・バイクとは、ドイツ鉄道の子会社である DB レントがドイツの数都市で運営している自転車貸出システムの名称である。その由来であるが、会員の認証とロックの解錠のために電話を使用することから、コール・ア・バイクという名前が生まれた。サービスの開始当初は、都心に設けられた一定の範囲内の道路の交差点、駅前広場などに自転車を単体で配置する方式をとっていた。この方式は、貸出場所が限定されないため、フレックス式と呼ばれる。その後、パリにおけるヴェリブの成功を受けて、複数台の自転車を配置したステーションを街中に設置する例も出てきた。こちらの方式はフィックス式と呼ばれる。フレックス方式では、自転車自体に鍵が内蔵されているので、ポストによるロックを行うことが不要となっている。一方、フレックス式では、設置位置に柔軟性があるという利点を持つ反面、返却場所が分散してしまうと不都合が生じてしまう。そこで、交差点や特定の建物などを指定し、返却時に位置情報をインプットすることが義務づけられている。固定方式にした都市では、パリにおけるヴェリブのシステムと見かけ上よく似たものとなっている。このほか、鉄道事業者の系列であるメリットを生かし、近年では駅前に直接単独のステーションを配置する例が増えてきた。コール・ア・バイクでは、自動的に自転車の施錠・開錠を行う認証システムが用いられている。自転車を見つけるには、交差点などに置いてある自転車を探したり、携帯電話によって位置情報を入手したりする。借りる際には、自転車の ID を含む番号に電話し、音声による四桁の暗証番号を聞き取る。自転車に付いているパネルにその番号を入力すると、開錠される。返却する際は、自転車をポールなどの固定物に施錠した後、タッチパネルに表示されている自転車返却欄を選択する。すると、暗証番号が決められ、利用者はコントロールセンターに電話し、自転車が施錠されたことを確認できる。その際、認められた市街区域内の交差点の正確な道路名を知らせる必要がある。特徴的なシステムとしては、電子的に制御される車輪に付いた鍵がある。鍵は、タッチパネルに内蔵されたマイクロコントローラーによって制御されている。暗証番号は全部で 1024 通り存在する。自転車ごとに固有の番号が割り当てられ、メモリーに記憶されている。コール・ア・バイクのサービス提供地域は現在、ベルリン、フランクフルト、ケルン、ミュンヘン、カールスルーエに広がっている。



写真3 コール・ア・バイク外観（運営パートナーの Ströer 社 HP より 2011 年 11 月 7 日参照）

http://www.stroer.com/fileadmin/user_upload/MediaCenter_Bildmaterial/7_preview.jpg

(7)コール・ア・バイク公式 HP <http://www.callabike-interaktiv.de/> (2011 年 11 月 7 日参照)

・欧米におけるコミュニティバイクの成功要因

ここまで見てきたように、ヨーロッパにおけるコミュニティバイクは開始当初こそ失敗に終わったものの、現在では見事に成功を収めている。その背景について探してみたい。成功要因としてまず挙げたいのは、自転車自体の優れたスペックである。ここでいうスペックとは単なる自転車の性能だけではなく、デザインも含める。そもそも、システムがいくらしっかりしていたところで、自転車自体に魅力がなければ利用者を獲得できないだろう。その点、ヴェリブもコール・ア・バイクもこの条件を高いレベルで満たしているといえよう。注目したいのは、ヨーロッパにおいてコミュニティサイクルの運営を主として行っているのは、ヴェリブを運営する JC ドゥコー社のように、いわゆるストリートファニチャーを扱う広告代理店であるということである。普通、日本でみられる一般的なレンタサイクルというと、ペンション宿泊者や観光客に向けたもの、個人が展開しているものがほとんどである。自転車自体はシティサイクルやいわゆる MTB ルック車など廉価車が目立つ。その点ヨーロッパは一步も二歩も進んでいるように見える。その道の専門家により企画されているだけあって、採用されている自転車は単なる乗り物ではなく、一つのストリートファニチャーとして位置付けられていることに気が付く。町並みに調和することで景観構成要素として機能するように考えられているのである。実際、パリの街角に並んでいるヴェリブはとても上品に感じられ、そのデザイン性の高さのため乗っている人も様になっていた。こういった点は日本ではまず見られないものである。日本のレンタサイクルシステムの多くは放置自転車の再利用であったり、既存の廉価車であったりするので、そもそも見てくれが良くないし、人々が積極的に乗りたいと思うようなアピール力が欠けていると言わざるを得ない。やはり印象は重要で、見栄えの良い自転車を用意すれば利用者は拡大するであろう。まだ利用したことがない人々が思わず乗りたくなるようなデザインが求められている。続いてシステム面はどうだろうか。やはり、「貸出拠点に短時間で必ず返還される」ことを自然に促すようにできている料金体系が実に優れていると感じた。これこそが成功の鍵と言えるのではないだろうか。通常のレンタサイクルにおいては、一日の内大半の時間を一人のユーザーが占有することになるため、借り手が自転車に乗っていない場合には自転車が路上駐輪され、回転率の悪化につながってしまう。これはなんとももったいない話である。その点、ヨーロッパのコミュニティバイクの多くは、ヴェリブをはじめとして 30 分以内に自転車を返却すれば無料で、時間超過した場合は累進的に高額課金されていくシステムになっている。このことにより、短時間で返却しようとユーザーに思わせることを可能にしている。その結果、回転率を上げることに成功している。また、コミュニティバイクを単なる独立したシステムで終わらせるのではなく、末端交通機関の性格を持たせている点にも注目すべきだろう。概ね 300m で貸出拠点を設けることにより、最終目的地までの徒歩移動距離は最大 150m 以下となる。これは、利用者に無理な運動を強いることがないことを意味する。貸出拠点が少ないと、返却するのが億劫になり、貸出拠点以外への乗り捨てなどが起こりがちであるが、高密度で貸出拠点を設けることによりこの課題をクリアしている。高密度な配置は、地下鉄など公共交通機関の駅からさらに先の末端交通や、駅が近所のない場所への交通手段としても有効に機能していると考えられる。地下鉄の駅の間隔はたいていの場合 1km 以上であるので、コミュニティバイクがこの隙間を見事に埋めているといえる。豊富な拠点があることにより、ユーザーは借りる際に労力を使わず、また気軽に乗り捨てができるのである。私が特に感心したポイントは IC カード

を利用した無人かつ簡便な利用システムである。私は日本各地でレンタサイクルを利用してきたが、ほぼ全ての場合現金しか使用できなかった。また、いちいち書類への記入や身分証明書の提示を求められることが多かった。借りるときに手間がかかるようでは、観光客はもとよりビジネスパーソンの利用には不向きとなり、運営サイドからみてもコストが高むことになってしまうだろう。その点、ヴェリブではクレジットカードと連動した IC カードによる貸し出しシステムを採用することにより、個人認証や盗難防止などの機能を持たせつつ、簡単で便利な無人貸し出しシステムを構成している。これは、利用者の利便性を高めるだけでなく、システム全体の省力化にも寄与している。次に、意外と気が付かないポイントであるが、こまめな台数調整の実施についても述べておきたい。日本でレンタサイクルを利用した人の多くが、自転車が出払っていて借りられなかったという経験をしたことがあるだろう。もちろん、ヨーロッパにおいては全くないとはいえないが、その確率は非常に低いと言える。パリを走ったときには、荷台に自転車を満載したヴェリブのサービストラックを頻繁に目にした。このトラックは、自転車が多くなまっているステーションから、不足しているステーションに自転車を移動することを定期的に行っているのである。また、自転車のメンテナンスを行うリペア専門のミニバンもところどころで見かけた。ミニバンの中をのぞかせてもらおうと、工具やスペアパーツが満載してあった。残念ながら目撃することはできなかったが、ヴェリブのメンテナンスを専門的に行うためだけにある船も存在するようである。このように、ヨーロッパのコミュニティバイクでは、貸出拠点の台数の偏りの是正とメンテナンスをこまめに行うことにより、ユーザーの快適な利用を常に確保するよう努力していると実感した。

・日本へのコミュニティバイク導入に関する考察

先にあげたヴェリブも、このコール・ア・バイクシステムも日本に導入することは可能だという感想を抱いた。特に、コール・ア・バイクシステムには、広く普及しているヴェリブタイプとは違った魅力があると感じた。フィックスタイプはステーションを設置するために、ある程度まとまったスペースが必要となる。これはヴェリブと同様である。しかし、フレックスタイプであれば自由度が格段に高まる。端末やラックを設置する必要がないため、ステーションを設置するだけのスペースがない場所でも展開が可能となる利点がある。また、端末やラックなどの設備にかかる費用を節約できる。ヴェリブ型のバイクシェアリングは2010年から富山で始まっている。しかし、これは恵まれた例だと考えるべきだろう。なぜならば、富山においては2006年からLRTが導入されるなど⁽⁸⁾、先進的な地域交通への取り組みが進んでいるからである。早くから「コンパクトなまちづくり」に取り組むなど、コミュニティバイクが浸透しやすい素地があったといえる。そのような背景があったからこそ、ヴェリブ型のコミュニティバイクの導入がスムーズに進んだと考えられる。他の地域は残念ながら富山のように恵まれた環境ではないし、ノウハウの蓄積もない。そのような地域においては、いきなり大々的なコミュニティバイクを導入するのは現実的ではない。その点、コール・ア・バイクタイプであれば初期投資が比較的安く抑えられるので、コミュニティバイク導入のきっかけとすることができるのではないだろうか。従来の「レンタサイクル」というと、決まった拠点を貸し借りをを行うため、利用者にとっては不便なこともあった。しかし、コール・ア・バイクタイプ、なかでもフレックスタイプであれば、特定の拠点を必要としない。このメリットは大きいだろう。例えば、地価が高かったり、既に飽和状態で新たにステーションを設置することができないエリアがあったとする。そのような場合でも、コール・ア・バイクなら展開が可能である。また、日本の進んだIT技術を生かせるシステムであることにも注目したい。現在市販されている携帯電話の多くにはGPS機能が備わっている。それを利用しない手はないだろう。具体的には、現在地の近辺にある自転車を地図上に表示したりすることが考えられる。まずはコール・ア・バイクタイプを導入することにより、コミュニティバイクの魅力、メリットを多くの人に実感してもらおう。それから本格的なヴェリブタイプのコミュニティバイクを導入するのも一つの手ではないだろうか。なお、日本型コミュニティバイクの考察は第5章において引き続き行う。

(8)富山ライトレール運営会社ポータル <http://www.t-lr.co.jp/index.html> (2011年10月15日参照)

第2章 日本国内の交通政策と自転車利用状況

2-1 日本の交通政策の現状と課題

前章までにヨーロッパの実態について述べたが、ここからは日本についてみていきたい。同じ自転車という乗り物であっても、ヨーロッパと日本での扱いは大きく異なっている。本章では、その背景について探っていく。また、交通政策を検証することにより、今後の日本における自転車の扱い方について考察を行っていく。日本で自転車の利用促進案を考える際には、自転車のおかれている現状を正しく認識することが何よりも大切であると感じる。また、これから必要とされる施策を考えるためには、日本のまちづくりの中で、自転車の位置づけがどのように変化してきたのかを考える必要もあるだろう。早速時代背景についてみていきたい。日本は昭和30年代から40年代にかけて高度経済成長を経験した。この時代には、人口と産業が急激に都市に集中した。しかし、これらの受け皿である都市では、法律の制限があったため農地を宅地に転用することが不可能であった。そのため、郊外に広がる林地が開発の対象となり、スプロール化が進行していくこととなった。都市の郊外化は、住民の通勤時間増加につながった。また、分譲価格を低く抑えるために、小規模な開発や単発での開発も頻繁に行われたため、社会インフラが満足に整備されていない住宅地が誕生することとなった。このような住宅地では、駅までかなり距離があり、徒歩で行くのが困難な場合が珍しくなかった。このようなことを背景にして、1968年に新都市計画法が制定された。この法律は、急速に進むスプロール化に歯止めをかけることを目的としたのであった。高度経済成長期には個人消費も順調に伸び、自家用車を所有する者が増加した。しかし、自家用車が依然高価であることに変わりにはなかった。その一方、自転車は廉価で入手しやすかったため、駅への足として利用する者が多かった。そのような時代背景の中で浮かび上がってきたのが駐輪場問題である。昭和40年代の後半になると、自転車利用者数に対する駐輪場数が不足するようになり、大量の放置自転車が出現するようになったといわれている。これは、従来近所を移動するだけの乗り物であった自転車が、自宅から駅までの交通手段へと変化した結果である。渡辺千賀恵教授によると、「わが国の場合、自転車の保有や利用は不況期ごとに増えてきた。自転車は『不況期の乗り物』と言って良いであろう。」とされている。⁽⁹⁾都市が郊外に拡大するのと並行して、車に依存する傾向が進んだ。その結果、自転車は単に駅までの交通手段の範囲でしか使用されないという状況が固定化されてしまったと考えられる。これはなんとも悲しいことである。自転車が本来持つ性能の十分に発揮できないのはもちろんであるが、人々が自転車の移動手段としての価値を低く認識することになってしまったからである。その後も状況は大きく変わることなく時ばかりが進んでいった。では、現状はどうだろうか。最近は都心部や臨海部においてタワーマンションなどの大規模住宅供給が盛んになっている。これらの計画が可能になった背景には、大規模な工場の地方や海外移転がある。その跡地の再開発という形で大規模な住宅が誕生したのである。代表的な例としては、大川端リーパーシティ21や武蔵小杉、川崎駅周辺地区などがある。また、近年の環境意識の高まりにより、低炭素まち

(9) 渡辺千賀恵 『自転車とまちづくり』 学芸出版社 1999年 p.3

づくりの観点から、「歩いて暮らせる」まちづくりをコンセプトとした都市が現れている。このような地域においては、自転車活用の可能性は高いといえるだろう。話を元に戻すが、現在日本が抱える自転車環境の問題点を探ってみたい。問題の根本は「自転車は軽車両という車両である」という認識を持つ市民が少ない点にあるのではなだろうか。そこで、道路交通法の変遷に注目したい。自転車は道路交通法上でははっきりとした軽車両であり、車道を通行することが定められていた。しかし、1970年の法改正⁽¹⁰⁾で、自転車道の規定とともに、公安委員会が指定した歩道については、自転車の通行を可能とする旨の規定が盛り込まれた。「さらに、1978年の改正で、自転車通行の安全を確保するため、自転車の定義を規定するとともに、自転車のうち普通自転車については歩道通行を認める規定が盛り込まれた。これらは、急激に増加する自転車へのその場しのぎの対応であった。本来ならばその後正式な対策が取られるはずだった。しかし、その後抜本的な対策が講じられることはなく、なんと30年以上もの時が過ぎてしまったのである。普通であれば早急な是正措置が取られるだろうが、自動車の利便性を重視するあまり、自転車の存在 = 邪魔者といったイメージが定着してしまったのである。その結果、自転車は歩行者と同類であるという誤った認識が成り立ってしまったと考えられる。それに加え「ママチャリ」という日本固有の車種の存在も状況を悪化させたと考えられる。低品質の激安自転車の販売が人々の間に行き渡ったことで「自転車は歩道を走って近所に行く程度の乗り物である」という誤った認識が定着した。この認識に対して、スポーツサイクルに乗る人間として異議を唱えたい。特別高価でなくとも、まともなスポーツサイクルであれば時速20kmで快適に走行したり、一日に100km以上を移動したりできるのだ。断わっておきたいが、これは優れたスポーツマンに限った話ではない。一般の人でもある程度乗り込んでいけば無理なく達成できることなのだ。

2-2 「チャリ」という言葉の軽さによる問題

さて、ここからは「チャリ」という単語をキーワードとして取り上げ、日本において自転車が正当な地位を得ていない理由について考察してみたい。小池一介氏は、自転車雑誌において、『蔑称といえば、日本でよく使われている「チャリンコ」という語も、もとの意味は「かっぱらい」とか「盗む」という意味で、'70年代にオートバイで免許になったワル達が、かっぱらった自転車で来ることを、チャリンコして来たと言ったことが始まりだ。このような汚い名称で自転車が呼ばれていることは日本の恥だ。』と主張している。⁽¹¹⁾また同氏は自著の中でも、『最近の日本では「チャリンコ」という単語をよく聞くがあれは絶対に止めて欲しい。私は明確に覚えているのだが、1970年代までこの語には「かっぱらい」とか「盗む」の意味しかなかった。(当時の辞書やちばてつや氏の漫画にもこの語は「盗み」の意味でしか出てこない)オートバイで免許停止になった者が、路上の自転車を盗んでオートバイの集会に駆けつけるのを、「チャリンコしてきた」と言ったのがすべてのはじまりである。このような、自転車に対する最大級の「侮蔑」と「見下し」の表現である言葉を自転車愛好家たるものは決して許してはならない。』と述べている。⁽¹²⁾

(10) 道路交通法の一部を改正する法律 (昭和45年法律第86号)

(11) 『通勤・通学 スポーツ自転車の本』えい出版社 2002年 p.45

(12) 小池一介 『華麗なる双輪主義 (スタイルのある自転車生活)』東京書籍 2006年 p.23

ただし、これはあくまでも小池氏が提唱する説であり、一般的に認められているわけではない。そこで私は、「チャリンコ」という単語の歴史について、古くから自転車文化に身を置いてきた人々にインタビューを行うことにした。協力を依頼したのは、行きつけの自転車ショップの店主と、私が所属する自転車サークルのOB 諸氏である。しかし、残念ながら誰からも有力な説を聞き出すことはできなかった。しかし、全ての人々に共通していたのは、「チャリンコ」という言葉に少なからず嫌悪感を抱いていることであった。自転車ショップの店主は、『うちは、スポーツサイクルを扱う店だ。チャリンコなどというものは扱っていない』と述べていた。つまり、私を含め、サイクルスポーツを愛好するものにとって、「チャリンコ」という単語からは自転車を馬鹿にしているという印象を受けるのである。もちろん、これに反論する人もいるだろう。チャリンコという呼称は、自転車への親しみをこめたものであると言った類の主張である。しかし、自転車が他の交通手段とりわけ自動車に比べ低く見られていたのは紛れもない事実である。バブル期においては、ポパイなどの雑誌が盛んに「デートカー」特集を組んだ。ルックスのいいスポーツカーで女の子とドライブを楽しむところがトレンドとされた。そのような状況下にあっては、自転車は車を買えない貧乏人のものという認識が広まるのは仕方のないことだったのかもしれない。では、このような現象は日本以外の国にも共通することなのだろうか。ヨーロッパにおいては状況が大きく異なっている。日本との最大の違いは、自転車文化が古くから根付いていることである。特に、サイクルロードレースの存在は非常に大きいと言えるだろう。フランスでは、1903 年からツールドフランスが開催され、イタリアでは1909 年からジロデイタリアが開催されている。前者はフランス一周、後者はイタリア一周の最高峰の自転車ロードレース大会である。このような背景により、一般の人々の自転車に対する理解は高いと言える。それはツーリングの際にも強く感じた。例えば、宿泊先のユースホテルやホテルでチェックインする際、こちらから申し出る前に、自転車を部屋に持ち込んでもいいと言ってくれたり、鍵付きの立派な倉庫に自転車を置く許可を与えてくれた。単なる観光客としてではなく、私を「サイクルツーリスト」として歓迎してくれたのである。観光地としてはメジャーでない地域を多く訪れたので、東洋人が珍しかったという理由もあるだろうが、それを差し引いても現地における自転車に対する関心の高さを感じた。街中で、私の自転車のパーツ構成について尋ねられたり、旅のルートを聞かれたり、激励されることは一度や二度では済まなかった。また、自転車博物館も複数見かけた（写真 4 参照）。いかに自転車文化が浸透しているかがよくわかるだろう。話を戻すが、日本において自転車の地位が低い理由としては、廉価車の割合が高いことが挙げられるのではないだろうか。自転車産業振興協会の 2001 年度データを見ると、販売された軽快車の内、11,000 円以下のものが 5.3%、11,000~20,000 円が 53.4%となっている。全販売台数の内、実に半数以上が 20,000 円以下の廉価車となっている。⁽¹³⁾一方ヨーロッパでは、日本におけるママチャリに相当する廉価自転車が存在しない。最低でも 6 万以上が目安である。フランスの大手サイクルショップチェーン「ヴェロ&オキシジェン」やスポーツショップ「デカトロン」、ドイツ最大のプロショップ「Bike Max」で聞いた話では、通勤用の自転車としては 8 万円前後が良く売れているとのことであった。実際街中で自転車通勤者の自転車をみると、その多くが「トレッキングバイク」と呼ばれる高品質なものであった。丈

(13) 自転車産業振興協会『自転車統計要覧第 36 版』 p.128

夫なフレーム、耐久性の高いタイヤを備え、通勤や旅行に便利なように荷台やダイナモランプが付属していた。通勤のみならず、サイクリングに使用している者も大変多く見受けられた。日本のママチャリとは大違いである。



写真4 オーストリア イブスの自転車博物館（2011年9月12日筆者撮影）

この博物館には、自転車の元祖であるドライジーネをはじめ、貴族が乗っていた自転車、軍隊用の自転車、消防用の自転車、歴代のレースバイクなど超一級のコレクションが揃っていた。館長の好意で、巨大な車輪でおなじみのオーディナリー型の自転車にまたがらせてもらうことができた。館長は、日本から訪ねてきてくれたことをとても喜んでくれた。「日本にはシマノという世界一の自転車パーツメーカーがあるのに、どうして自転車文化が根付いていないのだ？」と聞かれたが、私は答えることができなかった。ちなみに、左側に写っているのは、イタリア人サイクリストのアンドレア氏である。彼とはオーストリアのグラインで出会った。お互いドナウ川サイクリングロードを走っていることから意気投合し、グラインからウィーンまでの区間を一緒に走行した。留学経験があるため日本語が堪能なアンドレアいわく「我々イタリア人の自転車に対する情熱は計り知れない。ジロデイタリアは国家をあげた自転車の祭典だ。プロのチクリスタ（自転車選手）は子供の憧れだ。私もかつて選手を目指していた。もちろん、カルチョ（サッカー）も人気があるが、やはりチクリズモ（自転車競技）が一番だ。私にとって自転車は人生そのものさ。」とのこと。

話を戻すが、今まで説明してきたように日本の状況では何とも情けないというほかない。しかし、にわかには希望の光が見えてきた。というのも、2011年10月25日、警察庁により「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」という通達が出されたからである。¹⁴⁾この通達では、「自転車は原則として車道を通行する」ということを徹底する方針が表明されている。今回の警察庁の通達は1978年以降、世界的に見ても異常だった公共交通の中における自転車の位置付けを、きちんと筋を通したものに就いていこうというものである。通達の内容は以下の通りである。

資料：「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」

警察庁丙交企発第 85 号、丙交指発第 34 号⁽¹⁴⁾（2011 年 10 月 25 日通達）より抜粋

「従来、自転車利用者は、多くの歩道で普通自転車歩道通行可（以下「自歩可」という。）の交通規制が実施されていたこともあり、道路交通の場においては歩行者と同様の取扱いをされるものであるという誤解が生じていたところであるが、近年の自転車に係る交通状況を踏まえ、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、今一度、自転車は「車両」であるということ、自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底させることとした。そのためには、自転車道や普通自転車専用通行帯等の自転車の通行環境の整備を推進し、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者には歩道以外の場所を通行するよう促すとともに、車道を通行することが危険な場合等当該利用者が歩道を通行することがやむを得ない場合には、歩行者優先というルールの遵守を徹底させることが必要である。また、制動装置不良自転車運転を始めとする悪質、危険な交通違反については、その取締りを推進することも必要である。他方で、高齢者や児童、幼児を始めとしたそのような利用を期待できない者等には、引き続き、一定の場合に歩道の通行を認めることとなるが、その場合であっても、自転車は「車両」である以上、歩行者優先というルールを遵守させる必要があることは論をまたない。こうした考え方を踏まえ、良好な自転車交通秩序の実現を図っていくためには、自転車の通行環境の整備、自転車利用者に対するルールの周知及び自転車に係る交通安全教育並びに自転車利用者の交通違反に対する街頭指導取締りを並行して進めることが引き続き求められるが、今後は、従来の対策の成果を着実に定着させつつ、その在り方を点検し、質的にも量的にも対策の実効性を高めていくことが重要である。また、このような対策を効果的かつ適切に推進するためには、交通警察各部門の総合力の発揮、関係部門や関係機関・団体等との緊密な連携が重要であり、特に道路管理者、学校当局、自転車関係事業者、交通ボランティア等との適切な協働を図ることも必要である。」

推進すべき対策

1 自転車の通行環境の確立

良好な自転車交通秩序を自転車の通行環境の面から実現するためには、自転車専用の走行空間を整備するとともに、自転車と歩行者との分離を進めていくことが不可欠である。そのため、各都道府県警察にあっては、道路ネットワークの連続性の確保に配慮するとともに、道路管理者、地方公共団体等と連携した上で、計画的に以下の事業を実施すること。警察庁においては、年明けを目途に、各都道府県警察の来年度事業を取りまとめ、公表する予定である。

(1) 自転車専用の走行空間の整備

ア 道路管理者等と適切な連携を図り、自転車道の整備を一層推進すること。特に、従来は自転車道の整備が困難であった道路においても、平成 23 年 9 月に新設された規制標識「自転車一方通行」を用いて自転車

(14) <http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/taisaku/tsuutatu.pdf> （2011 年 11 月 5 日参照）

道を整備することができる路線を精力的に抽出すること。

イ 平成 22 年 12 月に新設された規制標識「普通自転車専用通行帯」も活用して、普通自転車専用通行帯の整備を推進すること。なお、自転車の通行量が特に多い片側 2 車線以上の道路において、現在、自転車道又は普通自転車専用通行帯（以下「自転車道等」という。）が整備されていない場合には、自動車等が通行する車線を減らすことによる自転車道等の整備を検討すること。自転車の通行量が多い 2 車線道路に一方通行の交通規制（自転車を除く。）を実施することによる道路の両側に自転車道等の整備を検討すること。ウ パーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備が設置されている道路における自転車道等の整備現在、パーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備（以下「パーキング・メーター等」という。）が設置されている道路において、パーキング・メーター等の利用率が低い場合には、パーキング・メーター等を撤去することにより、自転車道等の整備を推進すること。パーキング・メーター等の利用率が高い場合には、第 1 車両通行帯を駐車枠と自転車道等とすること等を検討すること。

(2) 自転車と歩行者との分離

ア 普通自転車歩道通行可の交通規制の実施場所の見直し歩道上で自転車と歩行者の交錯が問題とされている現下の情勢に鑑み、幅員 3 メートル未満の歩道における自歩可の交通規制は、歩行者の通行量が極めて少ないような場合、車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合等を除き、見直すこと。

イ 普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道（普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除く。）をつなぐ自転車横断帯の撤去多くの普通自転車の歩道通行が念頭に置かれている普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除き、自歩可の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯は撤去すること。」

この通達で注目したいのは以下の二点である。まず、「自転車は車両であり、車道の左側を走行する」という原則を徹底することが謳われている点。次に、それを実現するための道路環境整備を行うことが謳われている点である。特に、道路整備に関しては「自動車等が通行する車線を減らすことによる自転車道等の整備を検討する」、「パーキング・メーター等を撤去することにより、自転車道等の整備を推進」と、具体的な提案がなされている。従来の政策は自動車優先の色が濃いものであったが、この通達では、自転車優先への転換が示されており、自転車通行の安全性を確保しようとしていることがうかがえる。この部分は要注目である。これは戦後 1950 年代から続いてきた、自動車優先の道路インフラ整備を大幅に見直す歴史的な通達と言ってよいだろう。また、自転車利用者にとって重要なこととして、自転車横断帯の撤去についての記載がある。歩道に付設されている自転車横断帯は、厄介な存在である。交差点において直進する自転車からすると、いったん横断する道に曲がって横断帯を通行してから、再度元の道に戻るといった変則的な走行を強いられる。これは自動車側にとっても良いことではない。なぜならば、自転車が一度視界から消えてまた戻ってくるので、事故につながりやすいからである。実際、私が所属する自転車サークルにおいても、このパターンの道路を走った際に事故が起こったことがある。手信号や声による伝達など安

全に関しては十分留意していたつもりであるが、それでも事故は起こってしまった。この厄介な自転車横断帯の撤去についてしっかり言及しているということから、今回の通達があいまいなものではなく、状況改善への明確な狙いをもっていることがうかがえる。とはいえ、長年歩道走行に慣れてきた自転車利用者からすると、急に車道を走れと言われても戸惑ってしまうだろう。しかし、歩道という空間に歩行者と自転車が混在している状況というのは、本来危険なものなのだ。そのような状態を放置していくことは、歩行者、自転車利用者、自動車すべてにとって不幸なことであり、抜本的な改革が必要なのだ。今後は、自転車が車道を走る際の安全性を確保する施策を進める必要があるだろう。今回の通達は大いに意義のあるものであるが、不十分な点も見受けられる。それは、路上駐車車両に対しての取締である。自転車で車道を走行する際に気を使うのは、路肩に止まっている車両の存在である。死角からの飛び出し事故につながったり、急にドアを開けられたことによる衝突事故などが起こる危険がある。自転車が安心して車道を走行できるようにするためには、違法駐車車両の撲滅を目指すことが必要となるだろう。この点が改善されれば、環境はぐっとよくなると考えられる。しかし、今回の通達はいくまでも警察庁が方針転換するという事に過ぎない。今後、道路インフラを管轄する国土交通省にも方針転換が波及していかなければ、今回の通達の意味がなくなってしまう。そのムーブメントを生み出すためには、着実に道路インフラと言ったハード面と、法整備などソフト面の両面で環境を整えていくことが望まれる。本章で既に説明したように、ヨーロッパと日本での自転車に対する意識の違いは非常に大きいため、すぐに差が埋まるわけではないが、これからの時代を担う子供たちに交通教育を施すことは意義のあることだと言える。また、粗悪な自転車を撲滅することも必要だろう。安全で高品質な自転車であることを保証する BAA、SBAA マーク制度は一定の効果を挙げているようである。⁽¹⁵⁾消費者が自らの意思で高品質な自転車を選べるようにする機会をさらに充実させていく必要があるだろう。良質な自転車を手にした人は、自転車の持つ本来の性能を知り、大いに利用していこうと思うはずである。やはり、社会インフラの整備にはどうしても時間がかかってしまう。だから、今現在自転車に乗っている私たちが、今すぐにできることは、自転車に対する認識を変え、自らの行動に反映させていくことである。現在、自転車の交通マナーは、長年の歩道走行可という歪んだ状況が生み出した「自転車も歩行者と同じ」という誤った認識のせいで乱れきってしまっている。私たちが自覚を持ち、正しいマナー身に着けることは、自転車が安全に活用される社会の実現につながるのである。

⁽¹⁵⁾社団法人自転車協会 <http://www.jitensha-kyokai.jp/> 2011年12月3日参照

第3章 川崎の事例

3-1 自転車に関する政策面から見た川崎の課題

この章においては、川崎市を取り上げる。2010年7月9日発行の『週刊東洋経済』の特集「鉄道完全解明」では、川崎駅が「住みたい駅ランキング」で1位、武蔵小杉駅が9位に選ばれている。また、2008年に東京都市圏交通計画協議会によって実施された東京都市圏パーソントリップ調査によると、「住み替えるときに重視する交通手段の利便性」の項目で、川崎市周辺住民の86%が、住む場所を選ぶときに徒歩、自転車、バス、鉄道の利便性を重視すると回答している。⁽¹⁶⁾この数値は日本だけに留まらず、世界でも上位の数値となっている。なぜ川崎市における自動車依存度は他都市と比較して比較的低くなっているのだろうか。この背景としては、幅の狭い道路が多いので、自動車の利用が不便なことが挙げられるだろう。自動車の利用がしにくいということは、逆に言えば歩行者優先のコンパクトシティとしての資質があるということだ。せっかくそのような土壌があるのに、道路整備ばかり重視することは、その資質を無駄にしまうことである。今こそ、従来の自動車優先の交通政策から転換する時ではないだろうか。川崎市が持つコンパクトシティとしての性格を生かすために、歩行者、自転車や電車・バスを利用する人のための政策へと大きく舵を切ることが求められている。しかし、2010年10月8日に公表された、川崎再生フロンティアプラン第三期実行計画素案を見てみると、残念ながらその姿勢は希薄である。⁽¹⁷⁾この素案では、南武線などの鉄道を高架化することで、渋滞対策を行うといったことが示されている、つまり、道路整備に力を入れるということである。その一方で、自動車以外の交通手段を重視している市民の存在は軽視されていると言わざるをえない。そもそも、渋滞対策を謳い、大掛かりな道路整備を行うことは、更なる自動車利用を促すことにつながるだけであり、これは過去の事例からも明らかである。モータリゼーションが進行することによる問題点に早い段階で気づいたドイツなど欧州の都市では、街が車で溢れている状況の改善に力が入れられた。渋滞対策には、自動車のための道路を増やすのではなく、むしろ減らすことが必要だとし、それを実践して効果を挙げたのである。欧州に比べて日本はこのような交通政策が大幅に遅れているのが現状である。多くの交通手段はそれ単体で完結するものではない。徒歩、自転車、路線バス、電車などを状況に応じて組み合わせて使うことで初めて、有効な交通手段として機能するものであるということを忘れてはならないだろう。これからの時代は道路整備も含めて、自動車ではなく自転車利用を優先する方向に改めるべきだろう。そのために、現在は単なる放置自転車対策に留まっている自転車政策から一歩進んで、より幅広い視点での安全に自転車を利用できる環境づくり、自転車利用促進策というものを考えていく必要があるだろう。

⁽¹⁶⁾ 国土交通省 第5回東京都市圏パーソントリップ調査（交通実態調査）の集計結果について

http://www.mlit.go.jp/report/press/city07_hh_000022.html

⁽¹⁷⁾ 「川崎再生フロンティアプラン」第三期実行計画素案

<http://www.city.kawasaki.jp/20/20kityo/sinjitukou/soan/soan.html>

上述したように、川崎市内では、市民が自動車以外の交通手段を選択している傾向が確認できる。しかし、市の計画を見ると、自転車や路線バスなど、自動車以外の利用者が安全・快適になるような取り組みは熱心に実施されていないことがわかる。道路という公共空間の扱い方をしてみると、メインストリートの役目を果たしている新川通り・市役所通りは、ともに車道は片側で3車線も確保してある。それに対し、自動車以外は歩道に押し込められてしまっている。違法駐車の影響は、道路から本来の機能を奪ってしまっており、深刻なものであると言える。その影響で歩道上は危険な状況になっている。多数の歩行者、自転車利用者に加え、バス停、ごみ箱、郵便ポストといった障害物が安全な通行を阻害している。計画では「安全で快適な歩行者と自転車の通行環境の構築」が基本方針として掲げられているにも関わらず、むしろその方針に逆行するおそれのある施策になってしまっている。川崎市は、人と環境にやさしい交通手段を選択する市民を応援し、安全性、快適性をもたらす計画を立案・実施する必要があるだろう。そのためには、車道の整備だけでは不十分であり、歩道や自転車レーンを含めた、総合的な道路空間の再構成に取り組んでいくことが必要だろう。特に、市役所通りにおける3車線のうち1車線が違法駐車によって占拠されているという異常な状態は早急に是正すべきだろう。こうした実情を根本から変えないことには計画が謳っているような「自動車中心の道路構造から歩行者・自転車のための道路空間構築に向けた取り組み」は不可能であると言わざるを得ない。また、同じく幹線輸送を担っている路線バスの課題についても考える必要があるだろう。バス優先レーンに違法駐車車が後を絶たないことから、車線変更を繰り返すことを余儀なくされ、その結果運行速度が落ちているといった問題である。こうした問題に取り組むことなく、歩道のみ小手先の変更で矮小化した計画では問題が解決される日は訪れない。まずは計画のメインとして、車道を含めた総合的な道路空間の再構成計画に取り組むことを据えることが重要だろう。とにかく最初に歩行者の安全を確保し、その上で自転車は車道上に専用レーンを確保することが望まれる。「安全で快適な歩行者と自転車の通行環境の構築」を目的とした本計画であるが、ただでさえ歩行者が多い割には手狭な歩道を、さらに分割して自転車通行帯を設ける計画になっている。これは少し無理があるだろう。仮にこのようにすると、自転車通行帯を歩く歩行者が生まれ、さらには自転車通行帯に植栽や郵便ポスト、バス停といった障害となる構造物が配置されることになってしまう。このような状況下では自転車はまともに走れなくなってしまうだろう。これでは歩行者・自転車の混在による危険な現状と何ら変わらず、計画が意味を為さなくなってしまう。東京都心部などに比べると、川崎駅前には自転車利用者がとても多いため、自転車利用者を歩道に誘導すれば、歩行者にとっての危険性が一層増大してしまう。また、自転車利用者にとっては接触の危険を増大させるとともに快適性を損なうことにつながる。川崎駅東口地区ではただでさえ歩道は手狭であるから、これ以上歩道を狭めるようなことは考えるべきではない。歩行者の安全・安心を第一に考えるのなら、そもそも歩道上に自転車等の車両を走らせてはならないのであり、交通量の多い場所では歩車分離を前提にした検討を行う必要がある。それに加えて、自転車利用者が特に多い川崎駅前においては、十分な幅員のある自転車専用レーンを車道上に確保することが、最善の方法だろう。

3-2 道路空間の再構成に関する考察

3-1 において川崎におけるフロンティアプランの問題点を一通り指摘してきたわけであるが、ここからはさらに踏み込んだ考察を行いたい。そして、市役所通り・新川通りを、歩行者および自転車・路線バス利用者いずれにとっても、安心して快適に利用できる道路空間として再構成するための提案をしていきたい。まずは、川崎駅東口地区の現状分析である。特徴としては、以下のような点が挙げられる。駅前には官公署が集中しており、商店街もあるため歩行者が多い。また、通勤や通学、買い物に自転車を利用する者も多い。しかし、買物客等が利用できる短時間自転車駐輪場が不足している。路線バスが多く通行しているが、車道左車線に違法駐車が多く存在するため、正確な運行に支障が生じている。このように、川崎駅前は雑然とした状況であることがわかる。本来はトランジットモール化を含め歩行者・自転車・公共交通を安全・快適にすることで賑わいを生み出すべき地域であろう。では、それを実現するために必要な対策とはどのようなことだろうか。以下のようなことを考えた。とにかく歩行者の安全・快適性確保を最優先とする。路線バスの安全・速達性向上を図るため、違法駐車を厳格に取り締まる。短時間駐輪場を確保し、通勤・通学と買い物客用の駐輪場の役割分担をする。共同短時間荷さばき場を設置する。乗用車を中心市街地に入れない自転車・歩行者専用ゾーンを作る。それらの案の中でも、特に自転車レーンの可能性について、ヨーロッパの事例を参考にしつつ考えていきたい。まず、理想とする形として「明確な構造的分離がなされている道路」を提案したい。下の写真5がそのタイプの道路である。



写真5 フランス アヌシー湖畔の道路（2011年8月31日 筆者撮影）

アヌシーと言えば、ヨーロッパでも有数のリゾート地である。フランス一の透明度を誇るアヌシー湖をはじめ、美しい運河、旧市街など素晴らしい環境が揃っているが、道路に関しても非常にレベルが高かった。ヨーロッパでは自転車レーンの整備が進んでいるが、その中でもこれは最高の部類に入る道路だろう。一番左側が歩道、白線（点線）が引いてあるのが自転車レーン、その右側が車道、一番右側が歩道という構

成になっている。この道路は、歩行者、自転車、自動車が完全に分離されている。歩道と自転車レーンの間には2mほどのスペースがあり、木が立ち並んでいる。自転車レーン是对向する利用者がいても安全にすれ違うだけの幅が確保されている。自転車レーンと車道の間には高さ15cmほどのブロックによる仕切りが設けられている。そのため、全ての利用者が快適かつ安全に移動できるのである。



写真6 フランス アヌシー湖畔の「緑の道」 (2011年8月31日 筆者撮影)

また、アヌシー湖畔からアルペールビルまで続く「緑の道」も整備されている。この道路は、歩行者、自転車、ローラースケート、車椅子が利用できる道路である。この道は湖畔に沿っており、一段高いところを走る車道とは完全に分離されている。



写真7 フランス リヨン近郊のグリニーにて (2011年8月25日 筆者撮影)

この道路も構造的分離がなされている。歩道と自転車レーンの間には5cmほどの縁石があり、自転車レーンと車道の間には1mほどのスペースが設けられている。写真5のように、歩道と自転車レーンの間

にスペースこそないものの、安全性は高いと言える。

以上が明確な構造的分離がなされている道路の例である。このタイプの最大の利点は、高い安全性にある。では、次のタイプを見てみよう。これは「構造的分離と視覚的分離を組み合わせたパターン」である。



写真8 フランス アヌシー近郊のプランジーにて（2011年9月1日 筆者撮影）

この場合、自転車レーンと歩道は白線で区切られているだけだが、車道との間は植木で隔てられている。歩行者、自転車が多くないのでこれでも問題がないと思われる。車道との間にある植木はなかなか効果があると感じた。車が通過した時に直接風圧を受けることがなく、いくぶん騒音も和らぐからである。



写真9 ドイツ ジンゲンにて（2011年9月5日 筆者撮影）

これは写真8 とほぼ同様の造りである。車道の交通量は比較的多めだが、植木があることによって精神的には楽である。



写真10 フランス リヨン近郊のジポールにて（2011年8月25日 筆者撮影）

自転車レーンと歩道は白線で区切られている。また、自転車レーンと歩道は色によっても区別されている。車道との間には高さ15cmほどの縁石があり、幅も1mほどとってあるので、安心感はかなり高い。

今まで見てきた写真5~9は「明確な構造的分離がなされているパターン」、「構造的分離と視覚的分離を組み合わせたパターン」である。しかし、日本でこのタイプを導入することはなかなか難しいだろう。なぜならば、これだけの幅がある道路は限られているからである。また、並木の整備や縁石の設置には多くの費用と時間がかかってしまう。そこで、3つ目のパターンとして、「視覚的分離」の例を紹介したい。



写真11 フランス アヌシー湖畔にて（2011年8月31日 筆者撮影）

この場合は、車道と自転車レーンの間に物理的な隔たりがない。車道の端に点線を引くことによって自転車レーンを示しているだけである。なお、自転車レーンと歩道との間には10cmほどの段差がある。



写真 12 フランス グルノーブル郊外にて（2011 年 8 月 27 日 筆者撮影）

写真 11 と同様の造りになっている。車道との間に物理的な隔たりがないので不安に感じられたが、車が追い抜くときは大きく左側に膨らんでくれたので安心して走行で来た。



写真 13 スイス ローザンヌにて（2011 年 9 月 2 日 筆者撮影）

これは広い歩道の一部に点線を引くことによって自転車レーンとしているものである。なお、車道との間には 10cm ほどの段差がある。

写真 11～13 で見てきた視覚的分離型であるが、このパターンの川崎での実現可能性はかなり高いと考えられる。その理由としては、費用が安く済むことや、短い工期で済むことが挙げられる。もちろん、安全性や快適性の面からみると、構造的分離がしっかりされた道路には劣ってしまう。それでも、従来のよう

に、幅寄せに会いながら車道の隅っこを恐る恐るしながら走ったり、歩道を我が物顔で走って歩行者とトラブルを起こすことがなくなることを期待できる。はじめから完璧を目指すよりも、まずは実現性の高い視覚的分離型の道路を目指す価値はあるだろう。そうすることによって、専用レーンの意義を広く知ってもらうことができるからである。その後、より進んだ構造的分離型を目指すのも遅くはないだろう。

ただし、視覚的分離のパターンを導入するうえで改善すべき課題はある。それは、道路脇の側溝である。まずは下の写真を見てほしい。



写真 14 横浜市内全域に存在する危険な側溝（2011年12月15日 自宅前にて筆者撮影）

これは、グレーチングと呼ばれる側溝の蓋の写真である。一般的なグレーチングは鋼材を格子状に組んだものであるが、この写真のように、溝の間隔が広い物も存在する。ちなみにこれは横浜市で見られるグレーチングで、横浜市章である「ハマ」をデザインしたものである。写っているのは私の愛車であるが、見事にホイールがグレーチングにハマってしまっている。これは笑えない事態である。実際このグレーチングはサイクリストにすこぶる不評であり、私の自転車仲間でも事故を起こした者がいる。このようなグレーチングが存在していると、安心して自転車レーンを走ることができない。早急に溝の間隔が狭いタイプに交換したり、カバーを被せる対策を講じる必要があるだろう。

3つの道路パターンが持つ性格を比較した表

	建設費用	対自動車の安全性	路上駐車の影響	緊急時の道路利用
構造分離	高い	高い	影響なし	柔軟に使えない
複合型	やや安い	やや高い	やや影響あり	柔軟性低い
視覚的分離	安い	やや低い	安全性に大きく影響	柔軟に通行区分を変更可

さて、ここまで3パターン（構造的分離型、構造的・視覚的分離型、視覚的分離型）を見てきたわけであるが、最後に全く違う観点からの提案を行いたい。それは、既存の道路を有効利用するというものである。具体的には、標識やマップの整備を行い、既存の道路をつなぐことで、自転車走行に適したルートを作り出すということである。これは、私がドイツでユーロヴェロを走っている際に思いついたアイデアである。ユーロヴェロとはヨーロッパ全域に広がる巨大サイクリングロード網の呼称である。全部で12のルートがあるが、今回私は大西洋から黒海に抜けるルートである「ユーロヴェロ6」の一部を走行した。このルートの大部分は自転車専用道だが、一部区間は一般道や農道を利用している。



写真 15 ユーロヴェロ6のルートを示す案内板
（オーストリア・スロバキア国境付近にて 2011年9月16日 筆者撮影）

上の写真15を撮影した付近の区間は、一般道である。一般道と言っても、交通量の多い道路はさけてあり、勾配が少なく、景色がいいルートが巧みに選ばれている。直線的でわかりやすい道は案内板も少なめで、市街地や迷いやすい箇所には頻繁に案内板が登場する。これにより、いちいち地図を開かなくても、案内板を頼りに目的地まで進めるのである。私は今回のツーリングのために、ミシュラン社の地図やGPSを用意していったが、それらを使う機会はあまり訪れなかった。これは案内板が充実していたおかげにほかならない。このような案内板を日本にも導入できたらどんな素晴らしいだろう。また、案内板の整備と同時に、自転車向けの地図もあつたらより便利ではないだろうか。私は以前、サークル活動の一環として、昭文社が企画した「サイクリングマップル」の作成に協力したことであった。昭文社と言えば、道路地図で日本トップシェアを誇る出版社である。ツーリング用の地図としては以前から「ツーリングマップル」を発行しており、バイクライダー、サイクリストから絶大な支持を集めていた。私もファンの一入で

あったが、オートバイ用に作られているため、縮尺や情報の面でサイクリストにとって使いにくい部分もあったのが事実であった。そんな中、自転車に特化した「サイクリングマップル」なる地図を作るということで、早稲田大学はじめ東京の大学のサイクリング部が協力することとなった。私も熱心に裏道を走り、生の情報をかき集めた。ところが、残念ながらサイクリングマップルの企画は立ち消えとなってしまった。主な理由は採算性の問題であった。今にして思えば、機が熟していなかったのではないと思う。当時は大々的な自転車ブーム到来前だったからである。しかし、今の状況は追い風が吹いていると言える。自転車ブームは東北大震災以降一層高まっている。自転車の機動力がスポットライトを浴び、自転車通勤する者も増加した。もちろん、地図は通勤やサイクリングに役立つ。それに加え、災害時に安全なルートをつないで自宅まで帰ることを可能にするという利点もあるのだ。単なる自転車用地図に留まらず、ハザードマップとしての性格も持たせるのはなかなかいいアイデアだろう。広いエリアをカバーするとコストがかさむし、ページ数が増えると携帯性も劣ってしまう。一定のエリアの地図を役所が配布してもいいだろう。地図にスポンサー名を入れることで、無料で配布するなどの案も考えられる。



写真 16 フランス アルベールビルにて 自転車道の案内板（2011年8月30日 筆者撮影）



写真 17 スイス ベルンにて 自転車利用者に配慮した歩道橋（2011年9月4日 筆者撮影）



写真 18 スイス バーゼルにて 自転車・歩行者用の案内標識 (2011年9月5日 筆者撮影)



写真 19 スイス ヴューラハにて 街中の案内標識 (2011年9月5日 筆者撮影)



写真 20 スイス シュタイン・アム・ラインにて 街中の案内標識 (2011年9月6日 筆者撮影)



写真 21 ドイツ ジークマリンゲンにて 橋にある自転車レーン (2011年9月7日 筆者撮影)

日本の場合、自転車レーンがあっても、橋にさしかかるとレーンが消えてしまったり、歩道に上がることが余儀なくされることが多いが、ヨーロッパではしっかりと自転車レーンが確保されている。



写真 22 ドイツ レヒテンシュタインにて (2011年9月7日 筆者撮影)



写真 23 ドイツ ウルム駅前の一等地にある駐輪場 (2011年9月8日 筆者撮影)

ここでは駐輪場についても触れておきたい。川崎市では、放置自転車対策として、市内の鉄道駅周辺に駐輪場整備を進めてきている。しかし、利用状況の偏りや、案内の不足などの問題点も見受けられる。例えば川崎駅東口周辺を見てみると、駐輪場の数自体が圧倒的に不足していることに加え、駐輪場の所在地の案内も十分とは言えないし、空き状況についての情報もわかりにくい。そのため、周辺の地理に明るい人でないと駐輪場利用が難しい状況にある。一方で、自動車駐車場は飽和状態である。これからの時代は自動車重視の施策ではなく、公共交通や自転車重視の施策への転換を考えるべきだろう。駐輪場の確保も

交通まちづくり政策の一環としてとらえ、道路整備を担当している部署と緊密に連携していくことが望まれる。そして、商店街などにも自転車利用情報の提供を求めるなどすることで、いわゆる放置禁止区域へ訪れた自転車利用者の誰もがすぐに、目的に応じた空き駐輪場を見つけ利用できるよう、案内や導線確保なども含めた駐輪場整備が行われるべきである。また、鉄道駅周辺の駐輪場需要の中には、鉄道へ乗り換える人ばかりではなく、商店や公共施設などを訪れる利用者も存在するので、台数はもちろんであるが、立地や料金設定なども含めた様々な需要に応えられるようにする必要がある。先ほど紹介した川崎再生フロンティアプランでは、短時間駐輪場利用者のニーズに応える内容は含まれているが、自転車利用者への案内や駐輪場への導線確保といった、道路管理者と連携して行われるべき施策は不足している。そうした視点も盛り込んで取り組む必要があると考える。また、普通自転車以外の自転車の存在を考慮した駐輪場整備計画を考えることも今後は重要になってくるだろう。なぜならば、近年イレギュラーなデザインの自転車が登場しているからである。例えば、子育て世代に評価されている三輪の子ども乗せ自転車などである。現在整備されている駐輪場の多くが「普通自転車」のみを対象に設計されたもので、しかも狭い場所に密集して設置されるためにハンドルや前カゴがつかえてラックに入らないといった課題も見られる。今後は高齢化の進展に伴い、「普通自転車」の規定に入らない、いわば規格外の自転車が増えてくるものと思われるが、そうした多様な車両に対応できる駐輪場の設計が求められている。また、本案では対象にしていけないと思われるが、今は宅配便など貨物輸送にも自転車が活躍しており、そうした自転車の需要も増えてくると考えられる。こうした特殊自転車も含め、様々な自転車を活用して人と環境にやさしいまちを実現するために、附置駐車場の見直しも含め、多様な自転車が活躍できるよう配慮した計画にする必要があるだろう。



写真 24 自転車持ち込みが可能であることを示すサイン ドイツ鉄道
(2011年9月8日 ドイツ・ウルムにて筆者撮影)



写真 25 鉄道内へ自転車を持ち込んだ図 (2011年9月20日 ミュンヘンにて筆者撮影)

さて、写真 24、25 は鉄道と自転車の関係性を示したものである。ドイツでは朝夕のラッシュ時を除いて、列車に自転車を持ち込むことが可能である。フックに吊るすパターンや、写真 25 のようにそのまま置けるパターンが主流である。複数の交通手段を組み合わせられるということは、利用者に対して多くの利便性をもたらしてくれる。



写真 26 駐車場から憩いのスペースに生まれ変わった広場
(オーストリア ペヒラルンにて 2011年9月13日 アンドレア氏撮影)

写真 26 は、自動車乗り入れ禁止によるコミュニティの活性化の例である。ちなみに自転車にまたがっているのが筆者である。ツーリストインフォメーションの係員によると、このスペースはもともと駐車場だったが、2001年に市民が集える広場に生まれ変わったとのことであった。中央部の噴水を囲むように、カフェ、花屋、パン屋などが立ち並んでいて、ベンチでは市民が思い思いに過ごしていた。

・本章のまとめ

日本でも自転車レーンの導入は十分可能である。3つのタイプについてそれぞれ考察を行ったわけであるが、まずは視覚的分離を目指すところから始めるべきである。費用対効果に優れている点と、構造的分離ができるだけの十分な幅がない道路でも可能であるという点から、実現可能性はかなり高いといえるだろう。とはいえ、最終的に目指すべき理想の形は、明確な構造的分離がなされている道路である。ハードルは高いが、条件が揃えば可能性は高まるだろう。また、自動車進入禁止のゾーンを作ることで、歩行者、自転車にとって快適な空間を作り出すことは、コミュニティの活性化にもつながっていくことが期待できる。

第4章 横浜の事例 日本におけるコミュニティバイクの先進事例

この章では、横浜を扱う。従来のレンタサイクルシステムであるハマチャリと、新しいコミュニティサイクルシステムであるベイバイクを取り上げ、両者を比較することにより望ましいコミュニティサイクルのあり方について考察する。

4-1 地域基本情報の整理

横浜みなとみらい 21 開発の経緯⁽¹⁸⁾

横浜みなとみらい 21 (MM21) の基本構想が発表されたのは、1979 年である。この構想は、横浜市の都心に隣接しながら、造船所や旧国鉄の操車場等に使用されていた臨海部を周辺と一体化して再開発することで、都心部の機能を強化するという目的で策定されたものである。1989 年に横浜博覧会が開催され、ベイブリッジが開通すると、MM21 の名は広く知れ渡ることとなった。1993 年には、日本一の高さを誇る「横浜ランドマークタワー」が竣工した。その後も「三菱重工横浜ビル」、「クイーンズスクエア横浜」、「日石横浜ビル」など大規模な構想オフィスビルが次々と誕生し、ビジネス街の形成が着々と進行していった。しかし、バブル崩壊後の長引く不況の影響により、新規オフィスビルの建設計画はペースダウンすることとなった。一方で、大型商業・アミューズメント施設、高層マンションの建設が相次ぎ、業務核都市を目指した MM21 は、「職・遊・住」の要素のうち、とりわけ「遊・住」の側面がクローズアップされるエリアとなりつつあった。その後、企業業績の回復によりオフィス需要が急増し、東京都心部で空室が払底すると、流出需要の受け皿として、MM21 のポテンシャルが再び注目を集めるようになった。2004 年に横浜市が打ち出した「企業立地促進条例」による助成制度が効を奏し、日産自動車をはじめとする大企業の進出が決定した。これを端緒に開発事業者が次々と名乗りを上げ、現在は大規模業務施設の建設計画が目白押しという状況にある。さらにこのタイミングで、横浜市は MM21 中央地区の地区計画を変更。住宅用途の建築許容街区を制限し、業務集積促進への軌道修正を強化した。横浜港開港 150 周年を迎える 2009 年以降には、複数の開発案件が竣工し、就業人口も飛躍的に増加することが予想され、周辺地域を包括した活性化に期待が集まっている。

(18)参照：『みなとみらい 21 Information』vol.78 (株)横浜みなとみらい 21 発行)



図1 横浜市都市整備局 <http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/>

近年、みなとみらい地区に進出する企業数は増加傾向にあり、就業人口、来街者数ともに順調に増加している。コミュニティバイクは、ビジネスマン、観光客の両方をターゲットにしているので、潜在的ユーザー数は十二分であると言っていいだろう。

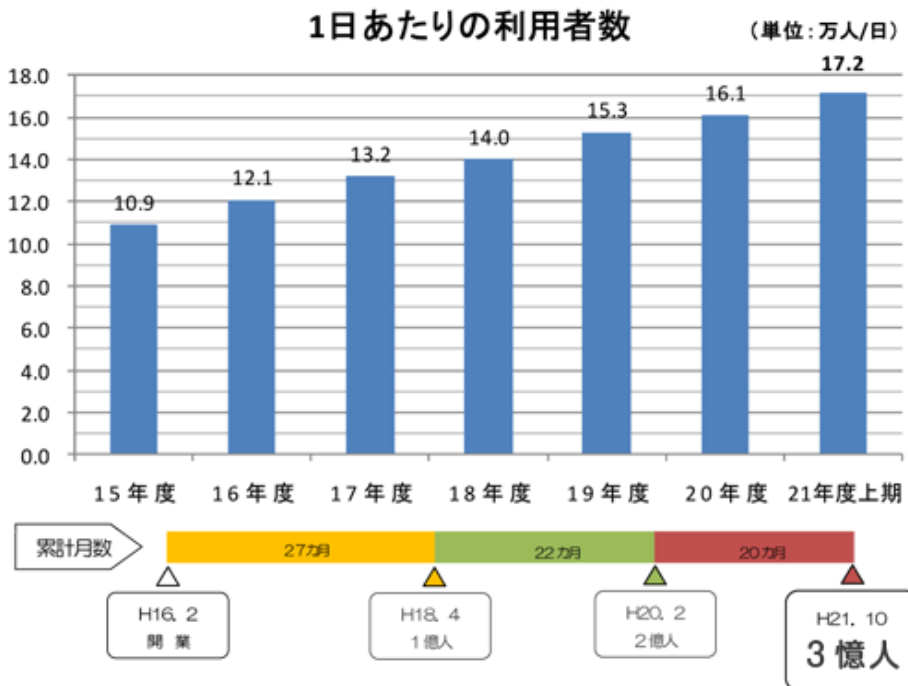


図2 みなとみらい線利用者数の推移

横浜高速鉄道 http://www.mm21railway.co.jp/topics/pdf/091221_01.pdf

鉄道による来街者も増加している。これらの客を取り込むため、駅前にコミュニティバイクのステーションを整備することがポイントとなるだろう。

4-2 みなとみらい地区におけるハマチャリ事業

みなとみらい地区においては2003年より「ハマチャリ」とよばれる従来型のレンタサイクル事業が行われている。これは、放置自転車を回収し、レンタサイクルとして提供するものである。しかし、事業は決して成功しているとは言えず、いくつかの課題を抱えている。最大の問題点は放置自転車を再利用しているため、見た目が悪いということである。見た目だけでなく、走行性能も悪い。そもそも放置自転車を再利用しているので、スポーツサイクルは存在せず、いわゆるママチャリしか置いていないので走りを楽しむことは望むべくもない。冒頭で紹介したデザインに優れたパリのヴェリブとは大違いである。そのわりに料金は一日800円となかなか強気の設定である。一日単位の貸し出ししかないのもマイナスポイントである。また、車輪、かごについている広告が派手で目障りなものも利用者を遠ざける一因だろう。実際乗っている人はかなり恥ずかしそうであった。貸出場所が少ないのは致命的だ。貸出場所までたどり着くのに一苦労だし、返却も面倒である。電子化に全く対応していない点も他のレンタサイクルと同様である。

5-3 みなとみらい地区におけるベイバイク事業

上述のように、みなとみらい地区においてもレンタサイクル事業は存在しているものの、それは他の地域と変わり映えのしないものに過ぎなかった。そんな中、2011年4月からヨーロッパ型の本格的コミュニティバイクが導入された。それがベイバイク事業である。ベイバイクの特徴は、乗り捨て可能なシステム、デザイン性に優れたバイク、安定した実施主体、ITとの連携などである。日本においてはいくつかの地域でヨーロッパ型のコミュニティバイクの実験が行われていたものの、本格的な商業事業としての導入はこのベイバイクが初めてのケースだといえる。ベイバイクというのは愛称で、正式な事業名は横浜コミュニティサイクルとなっている。これは横浜市とNTTドコモにおける自転車の共同利用サービスである。社会実験として2011年4月から2014年3月までの期間で実施される予定である。従来のレンタルサイクルとは異なり、街の中に複数のサイクルポート(貸出・返却拠点)を設置して、どこかのサイクルポートでも自転車の貸し出し返却が自由に行えるシステムがベイバイクの基本的性格である。移動手段の多様化は都市の魅力を高めるものであり、新たな交通手段として町の回遊性向上や環境面での効果が期待されている。以下は、ハマチャリとベイバイクの比較をしたものである。

	ハマチャリ	ベイバイク
位置付け	：レンタサイクル	コミュニティサイクル
運営主体	：NPO法人ナイスヨコハマ	NTTドコモ(実施主体は横浜市)
利用プラン	：一日(時間貸しはなし)	任意
料金	：800円	30分まで無料(その後30分ごとに210円)
会員制度	：なし	あり(月額1,050円)
使用自転車	：放置自転車を再利用	小径シティサイクル
想定客層	：観光客	観光客、ビジネスマン、地元住民
貸出場所	：3ヶ所	19ヶ所(最終的には50ヶ所以上)

4-3 みなとみらい地区におけるベイバイク事業



写真 27 ベイバイクのステーション（赤レンガ倉庫前にて 2011年10月15日 筆者撮影）
パリのヴェリブは自転車のダウンチューブがポストに固定されているが、ベイバイクの場合は前輪が固定されている。



写真 28 ベイバイクに採用されている自転車
（横浜アイランドタワー前にて 2011年10月15日 筆者撮影）

運営主体である NTT ドコモのステッカーとベイバイクのロゴシールが貼ってある。



写真 29 ベイバイクの総合案内板（赤レンガ倉庫前にて 2011 年 10 月 15 日 筆者撮影）

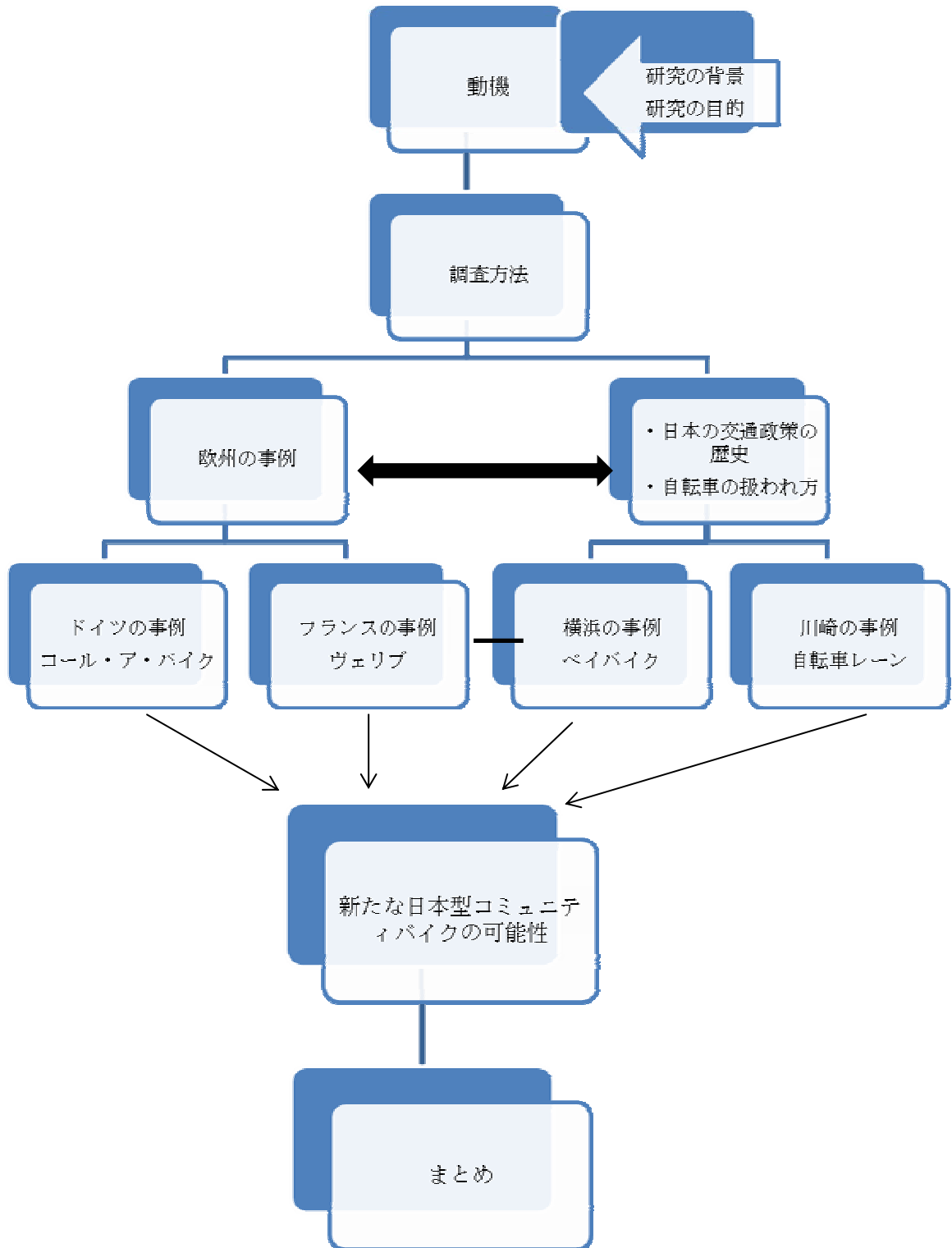
ベイバイクの拠点が一目で確認できるようになっている。

ベイバイクのメリットとしては、実施主体、運営主体ともにしっかりしている点が挙げられる。ヨーロッパでは広告会社が主体となっている場合が多いと上章で述べたが、ベイバイクの場合は横浜市と NTT ドコモである。このように自治体と優良企業というように主体がしっかりしているため、スポンサーを得やすいという利点がある。また、第 1 章で紹介したヴェリブ同様、短時間の利用を促す料金システムになっているため、回転率が高くなっている。また、30 分までは無料なので、気軽に利用できる点もポイントである。自転車自体はスタイリッシュな外観で、走行性にも優れているため、女性にも乗りやすい。車体に広告は付いていないのでシンプルな外観で街に溶け込む。車両の特長としては小径ホイールを採用している点が挙げられる。これにより、小柄な人でも乗りやすく、クイックな挙動が可能になる。ちなみに車体のカラーが赤なのは、NTT ドコモのコーポレートカラーに由来している。豊富な貸出場所の存在は、気軽な利用を促すことにつながる。また、拠点外への乗り捨て防止の効果もある。電子化への対応はヨーロッパ型コミュニティバイクの特長をそのまま受け継いでいると言える。さすがは NTT ドコモといったところである。IT 化により、ユーザーがリアルタイムに自転車の在庫状況をチェックしたり、周辺の観光情報を得ることが可能となる。今後はスマートフォン向けのサービスがさらに充実していく予定である。そんなベイバイクにも欠点がないわけでない。先ほどメリットとして挙げた累進式課金システムであるが、長時間の観光をするユーザーには向いていない。しかしそのための対策としては 30 分以内で乗り換える方法がある。細かい点を見ると、タイヤの選択には一考の余地があるだろう。みなとみらい地区の道路の路面状況は極めて良好であるにも関わらず、なぜかブロックタイヤ（荒れた道の走行に適した凹凸のあるタイヤ）が装備されている。パリのように石畳が主流の街ならともかく、みなとみらいのようにスムーズな路面が整備されている街では無用の長物である。走行感が重くなってしまうので、ユーザーの体力を消耗させてしまう。今後は、走行感の軽いスリックタイヤに変更していくことが望まれる。

続いて、日本国内におけるコミュニティバイクの可能性について探っていく。まず考えなければならないのが貸出方式である。現在、二つの方式が考えられる。ポート式とコール・ア・バイク式である。ポート式はヴェリブ、ベイバイクで採用されている方式であり、コール・ア・バイク式はドイツで採用されている方式である。まずはポート式を導入するのが良いと思われる。理由としては、利用者にとって分かりやすい点と、ノウハウの蓄積があることが挙げられる。コール・ア・バイク式はどちらかというと小規模な町で導入するのが良いと思われる。ポート式はある程度人口密度のある場所に導入するのが良いと思われる。もちろん、両方式が混在していても問題はないと思われる。次に車体の使用であるが、ベイバイク同様小径車が向いていると考える。これは日本人の体格と取り回しのしやすさを考えた上での提案である。ヴェリブの場合は150cm以上という身長制限があるが、小径者であればより小柄な人でも使用可能である。また、駐輪時のスペースが少なく済むという利点もある。肝心の料金体系は、ヴェリブの例をそのまま踏襲するのが良いと思われる。いや、ヴェリブ式の料金体系にしなければ意味がないと言える。累進的な課金制度にすることで短時間の利用を促し、回転率を上げることが可能となる。これこそがコミュニティバイクの肝となる部分だからである。運営会社だけに負担を強いるのではなく、周囲の団体、企業が手を取り合い、共に地域を盛り上げていく形を目指していくべきである。

終章 まとめ

論旨構造フローチャート



本論文は4つの本章と序章・終章によって構成されたものである。上のフローチャートを使い論文の流れを振り返るとともに、各項目を説明することで全体のまとめとする。

本論文の最大の目的は、どのようにすれば自転車のポテンシャルを最大限発揮できる環境を作り出せるかを考えることであった。研究の背景では、欧州における脱自動車のムーブメントを紹介することで、日本が時代の潮流に乗り遅れていることを読者に気付かせることを狙った。研究というのはともすれば自己満足に陥りがちであるが、本論文では、今まさに進行中の課題に対して向き合うとともに、稚拙ながらも解決策を提示することで、社会的に意義のある研究を目指した。

そのためには、研究方法を工夫する必要がある。そこで文献調査に加え、積極的なフィールドワークを導入することにより、現場の空気に触れ、新たなアイデアを生み出そうと考えた。しかし、単に環境面の整備についての記述に終始するのでは不十分だと感じた。そこで私は、従来とは異なるアプローチを試みることにした。具体的には2つのことに取り組んだ。1つ目は、日本において自転車の正当な地位が認められていない点を、文化的背景から説明することである。2つ目は、自転車先進国であるヨーロッパにおける取り組みの中から、日本においても実現できそうなプランを考えることである。日本における自転車の位置づけについて考える際には、ヨーロッパにおける取り組みや現状を比較する形をとることで、両者の違いを鮮明化させることを狙った。第1章と第2章がこの部分にあたる。

第1章ではフランスとドイツを例に挙げるかたちでヨーロッパにおけるコミュニティバイクの現状と課題に対しての考察を行った。題目にもあるように、コミュニティバイクについての研究が本論文の核となっている。コミュニティバイクが導入されている国、地域は多数あるが、その中でも特に代表的なフランスのヴェリブを取り上げた。また、一味違ったコミュニティバイクの例として、ドイツのコール・ア・バイクも取り上げた。コミュニティバイクと一口に言っても、フランスにおけるヴェリブとドイツにおけるコール・ア・バイクという2つのシステムは性格を異にすることを説明した。こうすることにより、コミュニティバイクは様々な形態をとることができることを示した。このことは後に日本でコミュニティバイクを導入することを考察する際に役に立っていると言える。

ヴェリブは、現在最も成功しているコミュニティバイクである。まずは概要について説明した後、導入の経緯や詳しい利用法について説明した。考察を行う際には、私が実際にパリでヴェリブを利用した経験を盛り込んだ。こうすることにより、説得力のある文章となったのではないだろうか。ヴェリブというシステム自体についてはかねてより知っていたものの、やはり現地で実際に人々が利用している姿を目の当たりにしたことで、本当にヴェリブが人々の生活に根付いていることを実感できた。

続いてドイツにおけるコール・ア・バイクについてであるが、先ほども述べたように、このシステムはヴェリブとは異なっている。両システムの特徴を端的に述べると、ヴェリブは固定式であり、コール・ア・バイクは高い自由度を持つということである。コール・ア・バイクの方式は他都市では見られないものであるが、注目する価値は高いと言える。その根拠としては、駐輪拠点が不要な点が挙げられる。ヴェリブの場合、ステーションと呼ばれる駐輪拠点が必要となる。設置のためにはそれなりのスペースが必要となる。その点コール・ア・バイクなら自転車1台からでも展開が可能なので、導入の際のハードルはぐっと低いと言える。日本の場合、駅前にまとまったスペースを確保するのが困難なことも多いが、コール・

ア・バイク方式なら無理なく展開が可能である。もちろん、コール・ア・バイク方式にも車体が高価であるといった課題もあるが、導入を検討する価値はあると言える。

第2章では、日本における自転車を取り巻く状況についての考察を行った。この章では、交通政策の歴史を紐解くことで、自転車の地位が正当に評価されていない理由を探った。そこで明らかになったことは、本来禁止されているはずの「自転車の歩道走行」を長年にわたって許してきてしまったことが、多くの問題を引き起こしてきたということである。そのような状況を正すべく出された警察庁の通達は非常に意義のあるものだといえる。本文でも述べたように、この通達はこれまでの誤りを正すために、相当踏み込んだものとなっている。この通達がターニングポイントとなるのは間違いない。マスコミもこの通達を大々的に報じたため、一般人の認識を改める絶好の機会となっている。また、忘れてはならないのが2011年3月11日に発生した東日本大震災である。交通網がマヒするなか、自転車が持つ移動手段としての特性が注目されるようになった。近年のブームの後押しもあり、スポーツバイクの売り上げが大幅に増加した。従来日本では「ママチャリ」と呼ばれる廉価なシティサイクルが主体であり、その性能の低さゆえ、「自転車は車両である」という意識が希薄になっていた。一般の人々がスポーツサイクルに乗るようになったことは好ましいことである。今後は、通勤あるいはレジャーなどで自転車を利用する人々のための環境整備が重要になってくるだろう。環境面の整備に加え、自転車利用者がより早い段階でルールを覚えることができるように、学校や地域での教育の機会を設けることも非常に重要になってくると思われる。その際には教場での指導だけでなく、実際に街に出て自転車に乗る際のルールや交通ルールを体験させることが重要だと感じた。ヨーロッパにあるような自転車スクールの登場が待たれる。また、政策面の検証を行った際には、これまでの取組には自転車の総合性を生かす姿勢が欠けていたように思われた。今後の自転車政策には、他の交通機関や社会的事情を考慮したうえで、相乗効果を生み出すような仕掛けをつくることが求められるだろう。そういった点では、第3章においてヨーロッパの事例を参考に、自転車専用レーン実現の可能性を示すことができた意義は大きいだろう。第4章においては、コミュニティバイクが持つ可能性が明らかになった。現段階では導入可能な都市に限られているが、今後は各地にコミュニティバイクのムーブメントが波及していくだろう。その際には、コミュニティバイクを特徴付けている部分はしっかりと守りつつ、各地の事情に応じて細部をカスタマイズしていく必要があるだろう。ヨーロッパの水準に追いつくのはまだまだ先になるだろうが、日本においても自転車の地位を向上させられるだけの素地があることは示せた。以上が本論文の意義である。

おわりに

本研究を進めるにあたり、ご指導を頂いた指導教員である浦野正樹先生に感謝致します。最後まで方針が定まらず、迷走気味でしたが、先生から与えていたヒントを手掛かりになんとか提出までこぎつけることができました。まだまだ課題が多いことは十分理解しているので、今後より一層の努力を積み重ねていきたいと考えています。また、日々の活動を共にした浦野ゼミナールの皆様に感謝します。キャンパスが閉まる時間まで熱心な討論を繰り返したことも、今となってはいい思い出です。多くのアドバイスや励ましをしていただきありがとうございました。

(付論)

自転車駐輪場に関する事柄の整理と、川崎市の取り組みについて

自転車駐車場問題に関する年表⁽¹⁾

1970年	「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」
1975年	自転車道路協会「都市内の自転車道及び自転車駐車場の整備方法報告書」
1978年	自転車駐車場整備事業の創設（街路事業補助）
1979年	都市局都交調査室「都市における自転車駐車場整備計画策定のあり方」
1980年	「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」
1980年	自転車駐車場整備センター「機械式自転車駐車場設置基準に関する調査」
1981年	建設省都市局長通達「標準自転車駐車場附置義務条例」
1982年	東京都自転車問題等協議会「東京都の自転車駐車場対策の推進」
1983年	横浜市が放置自転車対策モデル地区活動開始
1984年	「都市内駐車場のための体系化に関する調査（国土開発技術研究センター、建設省都市局）」
1985年	「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」
1987年	「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」
1988年	自転車駐車場整備センター・日本サイクルラック協会「二段式サイクルラック技術基準」
1990年	交通対策本部「大都市における駐車対策の推進」の申し合わせ
1992年	交通安全対策室、自転車基本問題研究会「放置自転車対策調査」
1994年	「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」
1998年	日本サイクルラック協会「サイクルラックの技術基準」
2005年	「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」
2007年	日本サイクルラック協会「サイクルラック技術基準及び自転車搬送コンベア技術基準（案）」
2012年	川崎市営駐輪場利用方法の変更

(1)参照

特定非営利活動法人 駐輪・駐車場情報センター

http://www.ccpi-net.com/library_chusyamondai.html

川崎市 自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン

http://www.city.kawasaki.jp/53/53ziten/home/ziten_top/riyousokusinplan1.pdf

1. 自転車駐輪場に関わる事柄

放置自転車は、1970年代に大きな社会問題として取り上げられるようになった。

地方公共団体の対応 条例化

自転車法の制定と相前後して、市区町村は、放置自転車の撤去等に関する条例の制定を進めた。

1970年 寝屋川市環境美化条例

1971年 国立市自転車安全利用促進条例、

1971年 八尾市放置自転車の防止に関する条例

1971年 品川区の自転車等の駐車秩序に関する条例

1978年 政府の交通対策本部「自転車駐車対策の推進について」

市区町村の自転車駐車対策推進計画の策定

自転車駐車場の確保（公共自転車駐車の設置・鉄道事業者の協力・大規模駐車需要発生施設における
駐車スペースの確保）

駐車秩序の確立（指導取締り・整理・撤去）

都道府県交通対策協議会の活用

1980年 「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」

自転車関連交通事故の多発、大量・無秩序な自転車放置等の状況に鑑みて制定。良好な自転車交通網の形成等の道路交通環境の整備・交通安全活動の推進・自転車の安全性の確保するための施策とともに、自転車駐車対策をその柱としている。

自転車駐車需要が著しい地域の地方公共団体と道路管理者の自転車駐車場設置努力義務規定

地方公共団体等からの鉄道用地の提供申入れに対する鉄道事業者の積極的協力を義務付ける規定

自転車の大量駐車需要発生施設の設置者に対する自転車駐車場設置の努力義務規定

地方公共団体、道路管理者、警察、鉄道事業者等に対する長期の放置自転車撤去の努力義務規定

1992年「全国自転車問題自治体連絡協議会」設立（以下の問題の解決が目的）

自転車駐車場が設置できないこと（鉄道事業者等の非協力と用地確保が困難であることが原因）

財政負担が大きいこと

撤去、処分等の法的根拠が不明確であること

1994年 自転車法の改正

放置自転車による駅前広場等の環境悪化を受け、駅周辺の撤去対策の強化や撤去自転車の保管・処分を含めた総合的な対策を目指し、1980年制定の法律が「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に改正。

2.川崎市による放置自転車対策の歴史

1987年 川崎市条例の制定

放置自転車の増加への対応に向け、川崎市では「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」を制定し、放置禁止区域の指定による放置自転車の撤去を推進。併せて、駐輪場の有料化を実施。

市営駐輪場の計画的整備の推進

不足する駐輪場の計画的な整備を推進。駐輪場の整備に併せ、放置禁止区域の指定も拡大。

1994年 鉄道事業者・民間事業者による整備の促進

改正自転車法及び放置防止条例に基づき、自転車利用が集中する駅周辺において鉄道事業者との連携による駐輪場整備を促進。

2004年 整理誘導員の配置

放置自転車の削減に向け、駅周辺における放置防止と駐輪場の利用促進のため、整理誘導員を配置。

2005年 商業施設等への義務付け

市内における土地利用転換の進展や増加する駐輪需要への対応に向け、大規模商業施設等の新築・増築に際し駐輪場の整備を義務付ける「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」を制定し、民間事業者による駐輪場整備を推進。

道路法の改正

駅周辺等における放置防止対策の促進に向け、自転車駐車を道路付属物として設けられるように改正。

利用料金の一部引き下げ

既存施設の有効活用に向け、駅から遠い駐輪場や立体駐輪場における上層階など、立地条件から利用率が低い施設に対し、整理手数料を引き下げて利用率の向上を図るなど放置自転車の削減に向けた取組を推進。

自転車対策の現状（2009年現在）

- ・ 市営 140 箇所、民営 42 箇所の計 182 箇所の駐輪場が整備
- ・ 総収容台数は 64,489 台で、内訳は市営駐輪場 77.7%、民営駐輪場 22.3%。



図 1 駅周辺の放置自転車、駐輪場の収容台数及び放置禁止区域数の推移⁽²⁾

- ・ 川崎市の駅周辺における通勤通学等の自転車利用者は、1999年から2005年にかけて1.18倍に増加。駐輪場収容台数の増加により放置自転車の増加は抑制され、約2万台前半で推移。
- ・ 放置自転車の縮減に向け、2005年以降は、大型商業施設等の建設に対し駐輪場の設置を義務づけるなど公民連携による駐輪場整備を推進。利用率の低い一部の駐輪場の利用料金を引き下げる料金格差の導入、更には条例に基づく放置禁止区域を2005年の29駅から2009年には41駅に拡大。これらの取り組みにより、2006年以降、放置自転車は減少に転じたが、2009年度現在においても依然として1万台を超える放置自転車が駅周辺に発生。

(2) 自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン（2012年1月2日参照）

http://www.city.kawasaki.jp/53/53ziten/home/ziten_top/riyousokusinplan1.pdf

- ・ 市内の放置禁止区域は、2009 年現在、48 駅中 41 駅で指定されており、乗降客が多い市内の主要駅は禁止区域の指定が完了。放置自転車の更なる削減に向けて、今後は新たな対策の推進が必要。

基本方針 1 駐輪場の利用促進

- ・ 短時間利用駐輪所の導入
- ・ 周辺環境、地域特性に応じた料金の導入
- ・ 利用しやすい定期料金の設定

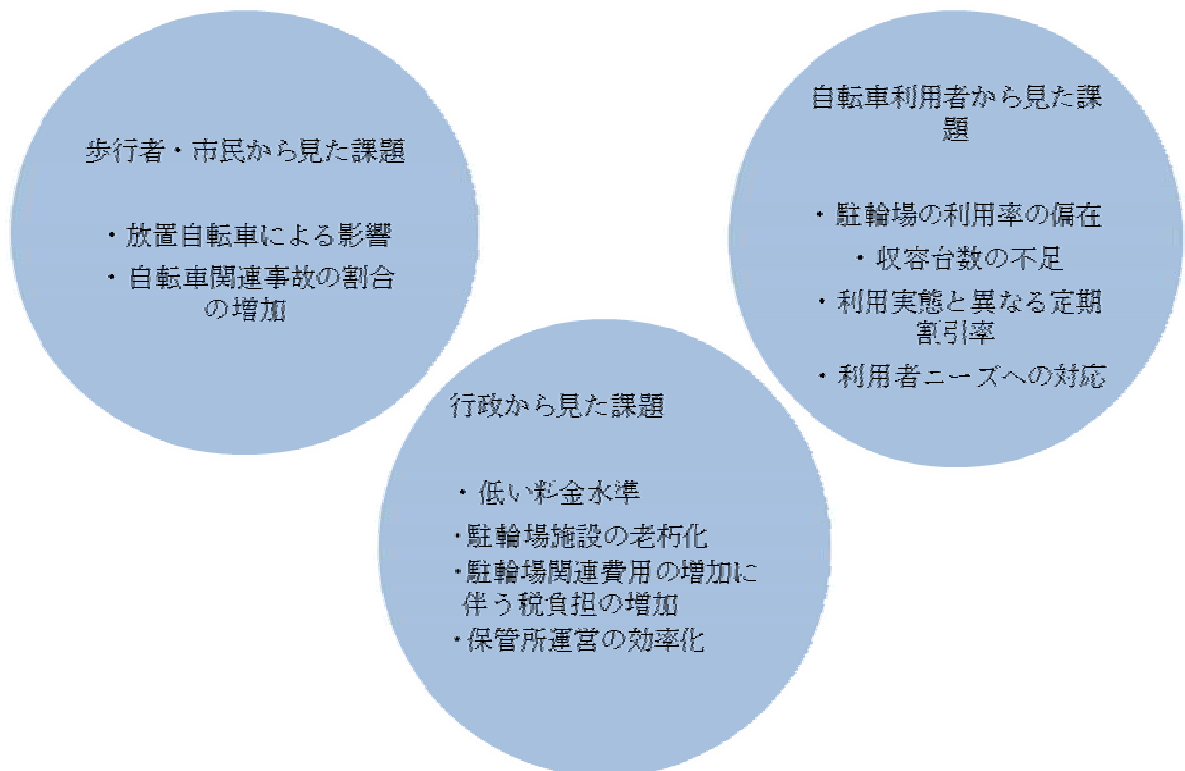
基本方針 2 駐輪所、保管所運営の改善・効率化

- ・ 指定管理者制度の導入
- ・ 保管所の管理運営の効率化
- ・ 駐輪場の適切な補修、整備と利用者負担の見直し

基本方針 3 公民連携による駐輪場整備促進

- ・ 民間事業者による駐輪場の整備促進
- ・ 鉄道事業者や商業施設事業者との連携

課題



川崎市建設緑政局 自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プランより抜粋

http://www.city.kawasaki.jp/53/53ziten/home/ziten_top/ziten_top.htm (2012年1月2日参照)

(参考文献)

- ・片野優『ここが違う、ヨーロッパの交通政策』三秀社 2011年
- ・古倉宗治『成功する自転車まちづくり 政策と計画のポイント』学芸出版社 2010年
- ・山中 英生、小谷 通泰、新田 保次『改訂版 まちづくりのための交通戦略』学芸出版社 2010年
- ・疋田智『快適自転車ライフ』岩波書店 2000年
- ・渡辺千賀恵『自転車とまちづくり 駐輪対策・エコロジー・商店街活性化』学芸出版社 1999年
- ・白石忠夫『世界は脱クルマ社会へ』緑風出版 2000年
- ・『通勤・通学 スポーツ自転車の本』えい出版社 2002年
- ・小池一介『華麗なる双輪主義(スタイルのある自転車生活)』東京書籍 2006年
- ・自転車まちづくりフォーラム実行委員会『自転車交通の計画とデザイン 自転車の「走」と「駐」を考える』地域科学研究会 2010年
- ・石田久雄、古倉宗治、小林成基『自転車市民権宣言 「都市交通」の新たなステージへ』2005年 リサイクル文化社
- ・古倉宗治『自転車利用促進のためのソフト施策 欧米先進諸国に学ぶ環境・健康の街づくり』2006年 ぎょうせい
- ・全国自転車問題自治体連絡協議会『都市交通の歪 放置自転車』2002年
- ・自転車産業振興協会『自転車内外情報』NO.16, 2002年
- ・太田勝敏「持続可能な交通と車社会の展望」東京大学出版 1999年

(参照 HP)

- ・自転車文化センター <http://cycle-info.bpaj.or.jp/>
- ・財団法人自転車産業振興協会 http://www.jbpi.or.jp/?sub_id=4&category_id=0
- ・横浜コミュニティサイクル ベイバイク <http://docomo-cycle.jp/yokohama/top>
- ・小林奉文 レファレンス 2004年7月号 「自転車政策の課題」
http://www.ndl.go.jp/jp/data/publication/refer/200407_642/64201.pdf
- ・ヴェリブ公式 HP <http://www.velib.paris.fr/>
- ・コール・ア・バイク公式 HP <http://www.callabike-interaktiv.de/>
- ・横浜市都市整備局 <http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/>
- ・横浜高速鉄道 <http://www.mm21railway.co.jp/>
- ・川崎市建設緑政局 http://www.city.kawasaki.jp/53/53ziten/home/ziten_top/ziten_top.htm