

国レベルの自転車走行空間 ネットワークの整備を

株三井住友トラスト
基礎研究所 研究理事
古倉 宗治
Muneharu Kokura



最近、健康や環境などの観点から自転車の利用に注目が集まっている。しかし、一方で、自転車のルール・マナーや事故の問題もクローズアップされている。これらに対応して、自転車利用を進めるため、二〇一二年十一月に国土交通省、警察庁から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が出された。これは、同年四月の同検討委員会の提言を受けたものであり、これに私も参加させていただいた。

このガイドラインは、今までのわが国における指針とはまったく異なる視点で新しい手法が詳細に述べられており、今後の自転車の空間整備のあり方を提示している。この内容の重要な

点は、大きく三つあると考えている。第一に、今まで単発の路線または線的な路線の整備であったが、都市内のネットワーク計画を作り、自転車走行空間を網として面的につなげるよう整備すること、第二に、今まで多くの自転車空間が歩道または自転車歩行者道に設けられてきたが、原則これをなくして、車道の規制速度及び交通量の二つを基準にして、車道において専用道、専用レーンまたは混在の空間（混在は矢羽根の形の法定外路面表示により安全を確保）の三つの選択肢に限定したこと、第三に、自転車走行空間を連続して整備する上で、交差点がネットワークであったが、自動車の右折レーンを廃止す

るなどレイアウトを見直して確保するか、または、自転車が車道から交差点に進入し、直進できるよう、交差点内及び前後に矢羽根の形の法定外路面標示を行うことにより、走行空間の連続性を持たせるとしていることである。これは、二〇〇七年に国から出された「自転車安全利用五則」の第一の「自転車は車道が原則、歩道は例外」を実践的に実践するものといつてよい。この画期的なガイドラインによる自転車走行空間の整備が全国に普及すれば、安全で快適な自転車利用が進展すると確信している。

間ネットワークに取り組みたいという地方公共団体が意外に少ないことが大きな課題である。国土交通省道路局の全国調査によると、ネットワーク計画がある、または検討中・準備中・今後検討という前向きな団体は合計で二七％であり、逆に、今後とも検討することを考えていない団体が七三％にも上る。道路空間がない、公共交通が優先だ、自転車は必要性がない、自動車の幹線道路の整備が優先であるなどがその主な理由である。これだけ、自転車利用の必要性や効果が取りざたされても、地方公共団体の多くは自転車ネットワークを推進することに乗り気ではなく、このような消極的な自治体を今後どのようにして自転車利用の促進に誘導していくかがポイントである。

これに対し、世界の先進国等においては、国土を対象とした国レベルの自転車走行空間のネットワーク整備がどんどん進行している。さらにヨーロッパ大陸では、ユーロペロといわれる各国の国レベルの自転車ネットワーク計画を組み入れた壮大な延長六万六、〇〇〇^キに及ぶ国際的な自転車走行空間ネットワークまで計画され、西ヨーロッパからモスクワに至るルートなど一二本のルートの設定までなされている点に注目すべきである。

このような全国または国際的にまたがる自転

車空間は観光など非日常利用のためで、日常的に長距離の移動手段ではない自転車には、必要性が少くないと思われるかもしれない。しかし、国または国際のネットワークは、高速道路と同じく、ネットワークでつながっていることが重要なのである。ドイツではアウトバーン約一・二万^キに匹敵する全国自転車ネットワーク一千万^キのネットワーク計画が実施され、さらに英国一・九万^キ、デンマーク一萬^キ、オランダ六、〇〇〇^キなどの全国ネットワークがある。

これらがあることにより、国内部での都市間や国を超えた国際空間が自転車につながっていることが大切である。韓国の全国自転車ネットワーク計画三、二二〇^キは、国防等の観点からも公安部が担当している。東日本大震災により、道路が寸断されても、ガソリンがなくなるとも、自転車はわずかの空間や亀裂を担いで乗り越えて、移動を可能にする。上に勾配があれば、下りは楽である。非常時に自転車が果たした帰宅困難者の広域の移動手段の役割も見逃せない。全国や国を超えたネットワーク形成は、その間にある自転車に消極的な国や都市を自転車空間の整備に無理矢理引っ張り込み、ひいては、全国の都市や国における自転車空間の整備及び自転車利用をこれを契機として全体的に底上げし、自転車利用促進につなげることとなる。

イギリスでは、官民協働により、先述の全国自転車ネットワークが二〇〇七年までに完成したが、整備途上の二〇〇五年のモニターレポートによると、レジャーその他よりも、日常の用途である通勤、通学、買物及び私用が五三％と過半を占めたのである。全国の長距離のネットワークが各都市を連続してつなげていることにより、レジャー用途よりも、多様な日常用途の利用を増加させているのである。

このように考えると、都市のレベルを超えた広域的なネットワークは、都市間の自転車利用のみならず、都市内での自転車利用を促進し、全国的に自転車利用を底上げする重要な具体的な施策であることがわかる。また、自転車は災害等の非常時にも活躍するが、日頃からこのようなネットワークがあるからこそ、活用が可能となるのである。わが国でも、今回のガイドラインがもたらす都市内のネットワーク形成を目指しているが、今後、これを超えて欧米や韓国などの全国の自転車ネットワークの形成とをのための計画策定に着手すべきである。こうしたことが、健康の増進、生活習慣病の予防、自動車利用の抑制等に寄与し、二酸化炭素の排出、医療費等の削減につながり、真の意味での健康で環境にやさしい国家の形成を推進できるものと確信している。