

## 自転車を巡る都市交通計画論

東京工業大学 藤井 聡

### 1. 自転車交通のメリットとデメリット

現実の都市交通において、多くの人々が実際に自転車を利用している現状がある以上、都市交通計画の中に、自転車交通を明確に位置づける事が必要であることは論を待たない。しかしながら、それを「どのように」位置づけるかの議論には、多様なものがあり得るように思われる。

例えば、自転車は、個人的な視点から考えれば、自動車と同様に出発地や出発時刻を自由に選ぶことができる便利な交通手段であり、かつ「健康的」な交通手段であることも間違いのない。そして、社会的な視点から見ても、環境負荷も少なく、エネルギー保全の観点からも望ましいものとも言える。

ところが、都市交通における重要な問題の一つが「自転車の駐輪問題」であることも事実である。円滑な歩行を妨害するばかりではなく、無秩序な駐輪が景観の悪化に大きく貢献している。また、「安全」の観点から考えれば、自転車は被害者にも加害者にもなり得る。車道を走れば自らが事故の危険にさらされる一方で、歩道を走れば歩行者を事故の危険にさらすこととなる。

すなわち、自転車は一面では社会的に望ましいものであるが、別の一面においては社会的に望ましくないものなのである。自転車がこのように「両義的」な存在であるが故に「自転車交通の重要性」がしばしば主張される一方で、場合によっては自転車が「邪魔者」であるかの様に扱われる、という事態が繰り返されているものと考えられる。

### 2. 自転車交通に対する社会的無関心

ところが、こうした自転車を巡る議論は、大多数の一般の人々にとってはさして注目に値するものとは言い難い。実際のところ、自転車交通に対して賛成や反対といった明確な意見を持つ人々は

限られているように思われる。そしてさらには、都市交通の実務や研究の専門家の間ですら、自転車交通をどちらかといえば「些細な問題」として取り扱う傾向が少なからずあったものとも考えられる。無論、駐輪や交通安全の担当部署においては、自転車問題は重大な問題として扱われていることであろうが、道路や鉄道等の整備を含めた全体の交通行政の中では、自転車交通の問題がどちらかといえば「マイナー」な問題に位置づけられることは少なくはなかったものと考えられる。

しかし、自転車交通は、都市交通政策の中で、本当に取るに足らない些細なテーマなのだろうか。

例えば、次のように考えてみるとどうだろう。「人間の移動の基本は歩くことである。しかし、それだけでは遠くに行けない。したがって、自動車や鉄道などが必要とされる。

ところが、徒歩と自動車・鉄道だけでは、人々の移動を全て保証することは出来ない。それ故、徒歩でも自動車でも鉄道でも行けない場所への移動を保証する交通手段が必要となる。そして、その交通手段として、例えばバスやタクシー等が重要となる。しかし、バスや路面電車は路線が限られているし、タクシーは料金が高い。

それ故、自動車ほど速くなくてもいいが徒歩よりは早く、トリップ距離もさして長くはなくてもよいが徒歩よりは遠くに行くことができ、出発時刻や目的地を自由に選択できて、しかも、料金がほとんどかからない、という様な交通手段がもしもあるのなら、人々はその移動手段を頻繁に使い続けるであろう——。」

言うまでもなく、その交通手段こそ「自転車」である。こう考えれば、自転車を利用する都市生活者が一定以上存在するという事態は論理的必然なのである。こうした事実を踏まえるなら、自転車問題は決して“些細な問題”ではない、と結論づけることができるのではなからうか。

次に、自転車交通の問題を、「供給サイド」から捉えることとしてみよう。

例えば, 駐輪場整備を考えてみよう. 通常, 駐輪場は駅前をはじめとする土地利用の集積度の高い場所に作られる. それ故, その設備投資費は決して些細なものではない. あるいは駐輪場だけではなく, 自転車道を確保するという場合を考えてみよう. 自転車道を建設するケースは言うに及ばず 既存の道路空間を利用するケースにおいても, 必要となる金銭的, 社会的コストは極めて大きなものである. 都市における道路の空間再配分を行うということは, 自動車道路ネットワークの改編を大規模に行うことを意味するからである.

この様に考えるなら, 自転車交通問題は, 需要サイドの議論においても供給サイドの議論においても, 些細な問題とは決して言えないと結論づけることが出来るのではなからうか.

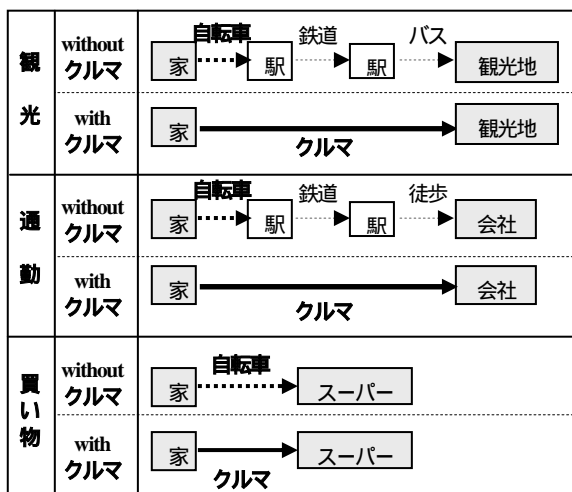


図1 「自転車を伴うトリップ」と「自動車(クルマ)トリップ」との代替可能性

### 3. 自動車交通と自転車交通

このように, 自転車交通の問題は, 都市交通計画の中で重大な問題となり得る. しかし, それはあくまでも「可能性」の次元の議論にしか過ぎない. 言うまでもなく, 駐輪場や自転車道の確保を政策目標に加えないのなら, 自転車は供給サイドの議論には登場すらしない些細な問題となるであろう. そして何より, 需要サイドの議論において

すら, 自転車が些細な問題となりうるシナリオが, 十分に考えられることも事実なのである.

例えば, 筆者には, 次のような経験がある.

京都市内の大学に入学した当初, 筆者は大半の移動を自転車で行っていた. 市内なら 30 分あればおおよその場所に行くことができたし, 通学はもちろんのこと遠出する時に電車を利用する時でも駅までのアクセスに自転車を利用していた.

ところが, ある日, 筆者は自動車(以下, 本稿では, 自転車と自動車との表記上の混乱を避けるために, 場合によっては自動車を「クルマ」あるいは「自家用車」と呼称する)を保有するようになった. その日以来, 筆者の交通行動は大きく変化することとなった. 通学はもちろんのこと, おおよその外出時にクルマを利用することとなった. 以前なら鉄道を利用していたようなトリップでさえクルマを利用するようになった. そして, 自転車を利用することは, 全く無くなってしまった.

もちろん, 以上は一例にしか過ぎず, かつ, 少々極端な例であるのかもしれないが, それでもなお, 多かれ少なかれ, これに類似した事例は, 誰の身にも起こり得るように思える.

例えば, 図1 をご覧頂きたい. この図に例示した様に, もしも人々が自家用車を持たないのなら, 徒歩やバス, 鉄道, として, 自転車といった様々な交通手段を目的や目的地に応じて使い分けることとなる. ところが, それらのトリップはいずれも, 自家用車だけで代替することが可能なのである. 観光地へも, 会社へも, そして近所のスーパーへも, いずれも直接, 自家用車だけで訪れることができる. かくして, 自家用車を利用する人々においては, 電車やバス, そして自転車の重要性は相対的に低下せざるを得ないのである.

この様な, 自家用車の保有が交通手段選択に及ぼすであろう一般的な重大な影響力を踏まえるなら, 次のように結論づけることができるのではなからうか. すなわち, 「自動車依存型の社会」においては, 自転車交通の問題は些細な問題にしか過ぎないのである.

#### 4. 都市交通計画の目標

以上の議論はすなわち「自転車交通を明確に都市計画に位置づけるか否か」という問いがそのまま「自家用車での交通を都市交通計画の中でどのように位置づけるのか」という問いと表裏をなしているということの意味している。都市交通計画の中で「自家用車」を中心的な移動手段と位置づけるのなら、公共交通や自転車の問題は、少しづつ「些細な問題」へと近づいて行かざるを得ない。ところが、自家用車を必ずしも唯一の交通手段と位置づけない都市交通計画を考えるのなら、必然的に公共交通と共に、自転車交通も重視せざるを得なくなるのである。

もちろん、「都市交通のあり方」を議論することそのものは、必ずしも容易なことではない。様々な論者が、様々な考え方を表明する議論が展開されることとなることは避けられないであろう。しかしそれでもなお、少なくとも次のような点については、誰しもが同意しうるのではなからうか。すなわち「何もかも自動車に依存する都市交通計画」よりは「自動車と公共交通と自転車と徒歩の全てを組み合わせた都市交通計画」の方が健全である、という点についてである。

こうした合意点は、何も、地球環境問題や道路混雑緩和の観点だけから指し示されるものではない。例えば、家のガレージから目的地の駐車場まで常に快適なエアコンの中でクルマで移動する暮らしよりも、歩いたり自転車で走りながら虫や鳥の鳴き声や草木の香りを感じる暮らしの方が豊かであると感ずる人は決して少数ではないだろう。あるいは、いつもクルマばかりを利用しているが故に運動不足に陥り、あえてジョギングやジム通い等の人工的運動をする暮らしよりは、日々の暮らしの移動の中で自然と徒歩や自転車での移動によって健康を保つ暮らしの方が健全であると考えられる人も決して少数ではないだろう。そして何より、現状で自動車を利用する暮らしが最上のものであると信じて疑わない都市生活者と交通専門家

においてすら、クルマのない暮らしを一定期間以上体験すれば、その大半がその「豊かさ」を実感するであろうことも十分にあり得るだろう——。

もしも以上の考察に一定の妥当性があるのなら、やはり我々は全ての自家用車利用を是とする態度に異を唱えざるを得ないのである。そして、公共交通と自転車と徒歩を含めた多様な交通手段の中の一つとして、自家用車を位置づける都市交通計画を考えざるを得ないのである。

#### 5. 自転車交通の役割の明確化に向けて

以上の議論を踏まえるのなら、やはり、自転車交通の問題は重要な問題であり得るというばかりではなく、重要な問題として取り扱うべきである、という結論を導くことができるであろう。なぜなら、繰り返しとなるが、自家用車だけを是認する都市交通計画を是と見なさない都市交通においては、自転車交通が担うべきであろう都市内交通が必ず存在し得るからである。

だとするなら、自転車交通が都市交通計画全体の位置付けの中で担うべき役割を過不足無く果たすことができるように、自転車交通を明確に位置づけていくことが必要となろう。その時、何が求められるのであろうか。

まず、第一に必要なのは、既に何度も指摘したように、都市交通計画において自家用車交通をすべからく是と見なす態度を改めるというものである(表1参照)。こうした交通計画者側の意識の変容が確実に生ずるなら、様々な財源的、政治的な制約条件を十分に踏まえながらも、駐輪場や自転車車道を含めた様々な自転車交通のための様々な社会基盤が、ゆっくりとした速度ではあっても着実に増加していくことは間違いない。

第二に重要なのは、自転車ですべからく是と見なす態度についても、我々は棄却しなければならぬ、という点である。このような硬直化した態度は、自家用車をすべからく是と見なす態度と同様に、愚かな態度である言わざるを得ない。自転

表1 自動車交通が都市交通計画全体の中で明確な位置を占めるために必要とされる3つの条件

- ・(都市計画者が)自動車交通をすべからく是と見なす態度を回避する
- ・(都市計画者が)自転車交通をすべからく是と見なす態度を回避する
- ・(都市生活者が)自転車利用の社会的責任を意識する

車を都市交通計画の中で明確に位置づけるにあたり、公共交通や徒歩を含めた全ての交通手段との調和を考慮することが不可欠なのである。こうした調和ある柔軟な態度があるのなら、自転車交通の短所と長所を踏まえつつ、適材適所に自転車交通を都市交通計画の中に位置づけていくことができるものと期待できるであろう。

さて、そうした「調和」を考えるにあたり、どうしても欠かせない不可欠な条件を挙げることができる。それは、自転車利用者の社会的責任を明確化すること、である。これこそ、自転車交通を都市交通計画の中に明確に位置づけるために必要となる最後の、そして、最も重要な条件である。

自転車は自動車よりも小さいといえども「車両」であることには変わりはない。したがって、道路交通法の適用を受ける「公的」な存在である。ところが、自動車の違反が処罰の対象となることは万人に認知されている一方で、自転車の違反が処罰の対象となる事を認識している人々は決して多くはない。あるいは、誰もが道路や駅前の「公共空間」に、例えば電子レンジや冷蔵庫等の私有財を放置することには大きな罪悪感を感じず一方で、同じく私有財である「自転車」を放置することにはさして罪悪感を感じていないように思われる。

こうした問題はいずれも、「自転車が公共空間を利用する“車両”である以上、自転車利用には常に社会的責任が伴う」という社会的な規範が希薄であるからに相違ない。例えば恥ずかしながら、大学への入学当初、自転車を常に利用していた筆者には、そうした規範意識は皆無といって良いほどに希薄であった。「どこにでも自転車で訪れていた」ということは「どこにでも自転車を放置して

いた」ということを意味していたのである。

もしも、当時の筆者の様な自転車利用者が都市の中に一定以上いるのなら、莫大な投資によって自転車のための社会基盤が整備されればされるほど、駅前の放置駐輪も自転車を巡る交通事故も増え続けていくことは避け難い。そして、自転車は様々な立場の人々から、ますます「邪魔者」扱いされ、都市交通計画の中に自転車交通が明確に位置づけられる日がますます遠のく事となろう。

こうした事態を避けるためにも、「自転車に対する人々の意識」の変容は、不可欠なのである。

では、こうした意識の変容はいかにすればもたらされるのであろうか。

一つは、自転車の社会的責任についての様々なコミュニケーションを図ることに他ならない。例えば、当時の筆者と同じ立場にある同大学の学生を対象とした心理実験によれば、心理学的に適切に設計した「パンフレット」の10分間の黙読を要請するだけで、彼らの実際の放置駐輪の頻度が3割減少したということが見いだされている<sup>1)</sup>。

そしてもう一つ重要なアプローチは、自転車の社会的責任を「法的に明確化」することである。先にも指摘したように、道路交通法に基づくなら、自転車においてもスピード違反や放置駐車は「違法行為」なのであり、その取り締まりを行うことは法的に正当なのである。あるいは、それが公道を利用する車両である以上「車両税」を例え低い水準でも導入することもまた、正当性を持つ。このような「法制度の整備」は、何もムチで人々を脅すという機能を持つだけではない。自転車が公的存在であるという社会的理解を得る上で重要な機能を持つのである。事実、法律の制定が人々の社会的責任感を活性化する心理的機能を持つことが心理実験により明らかにされているのである<sup>1)</sup>。

## 6. おわりに

はたして、我々は以上の三つの条件を満たし、自転車交通を都市交通計画の中に明確に位置づけ、自転車交通のデメリットを最小化しつつ自転車交

通のメリットを最大に引き出す道を探り当てることができるのであろうか。

もちろん、それは決して容易なことではないだろう。しかし、「よい都市をつくる」という大きな目標を掲げつつ、なすべき仕事を一つずつ重ねていくことができるのなら、それら3条件を少しずつ満たしていくことは可能となるのではなかろうか。そうした努力の中で、自家用車も自転車も調和ある形で都市交通体系の中に必然的に位置づけられ、個々の自転車の公的側面が過小評価されることも当然のように回避されることとなるのではなかろうか。

すなわち、よりよき自転車交通のあり方を考えるということは、例えば、景観や防災の議論と同様に、よき都市、よき社会を考える営為と表裏一体なのである。そうであればこそ、よき都市、よき社会とは何かを問う議論を重ねつつ、それに向けた努力を一つずつ重ねていくことは、いかなる時にも、求められていると言わねばならないのであろう。

#### 参考文献

- 1) 藤井 聡：社会的ジレンマの処方箋，都市・交通・環境問題のための心理学，ナカニシヤ出版，2005。（本文引用箇所は，8章ならびに9章）

#### 付録 保有自転車に対する意識について

以上、本稿では、都市交通計画者と都市生活者の双方の意識の変容が重要であることを指摘した。しかし、都市生活者には、もう一つ改めるべき心的傾向があることを最後に指摘しておきたい。この問題は、都市交通の政策論として議論するよりはむしろ、現代社会全体の消費者論として議論することの方が望ましいとも考えられるため、付録にて付記する形をとりたいと思う。

本文にて何度か引用した筆者の大学時代の自転車生活であるが、その顛末は次のようなものであった。

自家用車を購入して依頼、筆者は自転車を利用することが無くなったことは既に述べた。それ故、筆者は自転車を所持しているということすら、ほ

とんど忘れて日々の生活を営んでいた。その後、自転車が意識にのぼったのは、大学卒業時にそれを処分する時くらいではなかっただろう。購入当时には新品で、どこに行くのでも一緒に移動していた自転車であったが、その時の自転車は、何の手入もされず、錆びで覆われた姿であった――。

もしも筆者が、このように自転車を蔑ろにせず、自らの自転車を大切にしている心情を持ち合わせていたのなら、「どこにでも放置する」ということはしなかったのではないかと思われてならない。つまり、放置駐輪の問題は、一方では社会的規範の問題でもあるが、もう一方で、消費者のモノに対する精神性の問題でもあるのである。

現在、自転車の値段は下がり続け、一万円程度でも新品の自転車を購入することができるようになってきている。この値段の低下と比例する形で、人々が自転車を大切にしている精神性が徐々に低下していることであろう。こうした「自転車」を蔑ろにする精神性に歯止めをかけるためには、何が必要なのだろうか。

この問題は、本稿で述べた自転車の社会規範の活性化の問題よりも、より深く、より難しい問題である。我々日本人はかつて、モノを大切にすることに掛けては世界有数の国民だったように思う。しかし、戦後の消費社会の中でその精神性はほぼ蕩尽され尽くした感がある。

しかしそれでもなお、本文の結論と同様の結論をこの問題に対しても導くことは可能なのではなかろうか。すなわち「よい社会とは何か」を誠実に考え続けることができるのなら、社会は自ずと良い方向に向かうというものはあり得るのである。それは交通問題よりもさらに困難な問題であるのかもしれない。しかし、明確な意志がある以上は、余計に必要とされるものは時間だけだと言うこともできるのではなかろうか。