

## 「都市」における「あるべき自転車の役割」

東京工業大学 藤井 聡

### 1. 自転車という存在の“曖昧さ”

長い間、自転車は日本の都市計画や交通計画、まちづくりの中で、どちらかといえば中心的課題というよりは、周辺の、副次的課題として位置づけられてきた。そしてそれ故に、自転車は長らく“曖昧”な存在として扱われ続けてきた。道路交通法上は“車両”と明記され、歩行者とは明確に区別されているにも関わらず、人々の意識の中では車両というよりはむしろ“歩行者”により近い存在と認識されることが一般的であったものと思われる。

また、自転車の曖昧さは、自転車が“よい”存在なのか“わるい”存在なのかという価値判断においても見受けられるものであった。一方において、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。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。ところがもう一方において、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てきたのである。この意味においてもやはり、自転車という存在を、我々社会全体が“曖昧”に取り扱ってきたと言えるのである。

### 2. 道路交通法の改正の意味

しかし、自転車の位置づけは、近年、微妙に変わり始めているように思われる。テレビや新聞などで自転車が取り上げられる頻度もかつてに比して多くなったように思える。こうした自転車を巡る世論の風向きが近年変わりつつある第一の直接的な原因はやはり、平成20年6月に施行された新しい道路交通法において自転車の扱いが変更されたところに求めることができるであろう。

その自転車の扱いの変化とは、自転車は、道路交通法上、「車両」の一種であり、歩道と車道の区別があるところでは車道を通行するのが原則であることが改めて強調された、というものである。もちろん、道路交通法改訂以前から、自転車は車道通行が原則とされていたのだが、今回改めて、児童や高齢者が運転している場合や、交通状況から見て歩道通行がやむを得ない場合などでは、歩道を通行することが可能であるという旨が明記されたのであった。これでは一見、歩道での自転車利用を以前よりも奨励しているかのようにも見受けられるが、実態としては、やむを得ない場合を明記することを通じて、そうした場合以外では“必ず”車道を通行しなければならないということを“逆”に強調するということが期待されているのだと言うことができよう。実態を顧みずに、ただ自転車は車道通行が原則であると記載されているだけでは、それを取り締まることは容易ではない。しかし、実態を考慮し、歩道通行がやむを得ない場合は歩道通行も致し方なし、と明記した上であるなら、「致し方ない状況ではない自転車」を取り締まることは以前よりも容易くなるのであ

る。

一見すると、少々“複雑”な法改正とその改正の趣旨との関係であるが、こうした複雑さは、自転車交通を巡るある種の現代的混乱を反映したものとも言うことができよう。自転車交通が都市計画の中できちんと位置づけられ、自転車道の整備を通じて自転車の車道通行環境が整えられていたのなら、しかも、道路交通法の原則通り警察も自転車の歩道通行を取り締まることができていたのなら、今回のような少々複雑な道路交通法の改正は行われなかったのではないかと思えるからである。

とはいえ、今回の改正によって、自転車が車両であるという社会的認識が向上する契機が与えられたことは間違いのないであろう。そして、それ故に車道を走るべきと位置づけられた自転車については、交通事故の“加害者”となり得るという認識が改めて社会的に把握される方向が与えられたと考える事ができるであろう。そして、児童や高齢者が運転する自転車が歩道を通行することが明記される事を通じて、あるいは、交通状況の上で車道通行が困難な状況では歩道通行も致し方なしと明記されることを通じて、自転車が自動車（クルマ）の“被害者”となりうる存在であるという認識も促進されることとなるであろう。この様にして、今回の道路交通法の改正が、自転車の社会的な曖昧性の少なくとも幾ばくか軽減させ、社会的位置づけの明確化をもたらす効果を少なくとも潜在的には所持しているであろうと考えられるところなのである。

### 3. 自転車の健康・環境上のメリットの明確化

さて、この度の道路交通法の改正は、“被害者”にしる“加害者”にしる、交通事故という自転車の“負”の側面に関わるものであるが、この改正を通じて自転車そのものがマスクミなどで頻繁に取り上げられることとなった。そして面白いことに、その機会にあわせて自転車の“メリット”に関わる側面も頻繁に取り上げられた。すなわち、この度の自転車の負の側面を取り扱う道路交通法の改正が、自転車のメリットも同時に社会的に強調することともなったのである。

そうした中で強調されているのはやはり、自転車が「健康」に望ましいという側面であり、また、他の交通機関に比して「環境負荷が小さい」という側面である。言うまでもなく、近年では地球温暖化問題に対する世論はかつてないほどに高まっている。そして、健康問題についても、“メタボリック症候群”に象徴されるように世論の中で大きなテーマとなっている。こうした世論全体の流れを踏まえたとき、環境に優しく、かつ、健康的ですら自転車は、すこぶる“現代的”な交通手段なのだとすることもできるのである。

### 4. 自転車の本来的意義

この様に、自転車はにわかに社会的に注目される場所のものとなっているのであるが、それはあくまでも、改正された道路交通法が施行された時点における社会的な風潮を言っているのであって、この状況がどれだけ持続するのかについては、現時点においては何とも言えないというのが正直なところである。無論、今回の法改正は持続的に適用されていくものであるのだし、自転車が健康的でありかつ環境に優しいという側面が無くなることはないし、健康や環境への社会的関心もそれなりに持続していくであろうことが考えられる以上は、かつてよりは、自転車に対する社会的関心は高い水準を維持するであろうことは、それなりに予期される場所である。しかし、安全、健康、環境という側面は、いずれも自転車という存在に見られる種々の側面の内の、どちらかといえば副次的な一部を意味しているものにしか過ぎない。言うまでもなく、自転車という存在の“本分”は、“人間の移動手段である”という点であり、自転車の最も本質的な意義は、安全、健康、環境と

いった論点よりはむしろ、都市交通計画における交通手段としての意義に求められるものである。この本来的な自転車交通の意義が社会的に共有されない限りは、例えば、道路上の空間を再配分や自転車道の抜本的整備をはじめとする自転車を巡る具体的な諸施策が実施されていくことは望めないであろう。

自転車の都市交通計画上の意義——、それは次のような極めて単純な考察から浮かび上がるものである。

「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、タクシーは料金が安い。

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り、それ故に、自転車を都市交通計画に極めて重要な存在なのだと結論づけることができるのである。

## 6. 自家用車交通と自転車交通

このように、自転車は、都市交通計画の中で重要な意義を担う存在な問題となり得る。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。なぜなら、如何に自転車が重要な存在と「なり得る」としても、自転車の存在が重要な存在として取り扱われず、些細な問題とし扱われ続けるという「シナリオ」も十分に考えられることも事実である。

その「シナリオ」を論ずるにあたり、(別の場所(藤井, 2005)でも紹介した卑近な例で恐縮であるが)、筆者の次のような経験を紹介することとしたい。

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

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であろう。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。

観光	without クルマ	家 → 自転車 → 駅 → 鉄道 → 駅 → バス → 観光地
	with クルマ	家 → クルマ → 観光地
通勤	without クルマ	家 → 自転車 → 駅 → 鉄道 → 駅 → 徒歩 → 会社
	with クルマ	家 → クルマ → 会社
買い物	without クルマ	家 → 自転車 → スーパー
	with クルマ	家 → クルマ → スーパー

図1 「自転車を伴うトリップ」と「自家用車(クルマ)トリップ」との代替可能性

## 7. 自家用車依存型都市と非依存型都市

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、公共交通や自転車問題は、少しずつ「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。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、誰しもが同意するのではなかろうか。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る人々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。

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、徒歩や電車、バスではサポートすることが難しく、それ故に、自転車交通が担うことが望まれる都市内交通が必ず存在し得るからである。

## 8. あるべき都市交通の基本な姿

この様に、自転車を我々の都市の中でどの様に位置づけるべきなのかを考えたるためには、単に安全や環境、健康といった論点にのみ留って自転車を議論するのではなく、都市の交通のあるべき姿、ひいては都市のかたちのあるべき姿そのものを見据えなければならないのである。

そして、自転車を我々の都市の中でどの様に位置づけるのかという問題は、究極的には、我々のこの都市を、「クルマ依存型の都市」としてまちづくりをすすめていくのか、それとも「クルマに依存しない都市」としてまちづくりを進めていくのかの決断においていずれを選択するのかという問題に帰せられているのである。

についてはここでは、「クルマに依存しない健全なる都市」とは如何なるものであるのかを、簡単に描写してみることとしよう。

言うまでもなく、如何なる都市であっても、人々は“移動 = mobility”を行う。

逆にいうなら、全く移動が無いのであるならば、人々はまとまって、都市に居住する必要はない。バラバラに居住し、インターネットか何かで繋がりがつ情報交換をしさえすればそれで事足りる。しかし、如何に情報技術が進歩しようとも、“面談”“会合”の意義はすたれることはない。かくして、人々は互いに交流すべく一所にまとまって住む事を志向する。そしてその帰結として、「都市」ができあがるのである。つまりは、都市の意義なるものは、人々が一所にまとまって住み、互いに交流しながら、種々の活動を進めていくというところにこそ求められる。それはさながら、一所に住む家族の様なものである。同じ家族の人間同士が集い、語らうために家はあるのであり、家の意義は、家族の人間同士の交流や語らいの集積たる“団らん”の存在にのみ求められるのである。かくして、都市の存在価値なるものは、その都市の内部でどれだけ人々が移動を伴う“交流=社交”を行っているのかという点にこそ、求められるのである<sup>1</sup>。

その“交流=社交”を支える“移動”においては、言うまでもなく多様な手段、すなわち、徒歩、バス、電車、タクシー、自家用車、そして、自転車が活用される。ここで、もし自家用車がその都市の移動の主要な部分を占めていれば、そこで必然的に生ずるのが「渋滞」である。言うまでもなく、都市という多様な交流のための場には、狭い場所に多量の移動の需要が集中している。その一方で、自家用車による移動は他手段に比して格段に広い“面積”を必要とする。かくして、自家用車に過度に依存する都市においては、「渋滞」が不可避免的に生ずる。その結果、人々の円滑なる交流は阻害されてしまうこととなるのである。例えば、バンコクやマニラなどで想像を絶する交通混雑が生じているのは、こうした背景によるものに他ならない。

以上の議論をまとめると、次のように言うことができる。すなわち、都市を都市たらし

<sup>1</sup> 無論、その交流の“質”は問われなければならないが、その点についてはまた別の機会に考えてみることにしたい

めようとする以上は、すなわち、都市における人々の交流＝社交を健全なる形で保証しようとする以上は、何らかの形で自家用車を抑制して行かざるを得ないのである。その抑制を「強制的」に行うのなら、流入規制やロードプライシングなどが必要とされることとなろう。逆に、「非強制的」に行うなら公共交通を含めた自動車以外の交通手段の利便性の徹底的なる向上が必要とされるであろう。こうして、“健全なる都市”を目指す以上は、非強制的なものから強制的なものまで、様々な方法を駆使しつつ“自家用車”の需要を抑制していくことが、必然的に求められることとなるのである。

その点を、もう少し具体的に記述することとしよう。すなわち、“健全なる都市”においては、

- ① ロンドンやオスロに見られる様な「ロードプライシング」や、
  - ② ローマで行われているような「流入規制」、
  - ③ フライブルグで見られるような「都心部への自動車流入の抑制」と「フリンジパーキング」（都市周辺の駐車場）の整備、あるいは、
  - ④ スウェーデンのイエテボリなどで見られるような「ゾーンシステム」、
- 等の自家用車を何らかの形で強制的に閉め出す諸施策を実施する一方、
- ⑤ 欧州の平均的な都市で見られる様に、あるいは、かつての日本の種々の都市がそうであったように、路面電車・LRT やバスをはじめとした公共交通の利便性を徹底的に確保すること

が、求められているのである。そして、

- ⑥ 道路空間は、クルマのための“通路”にのみ活用されるのではなく、様々な交通手段の“通路”として活用されること、
- が不可欠な要素となる。そして、さらには、“健全なる都市”において“交流＝社交”こそが第一義的に求められる要素なのである以上は、

- ⑦ 誰もが行き交うことが保証されている“道路”を、人々が“集う”ための公共空間としても活用すること、
- もまた、求められることとなるのである。

かくして、人々の健全なる“交流＝社交”を第一義的に重視する“健全なる都市”においては、自家用車よりもむしろ、自家用車以外の交通手段が重視され、公共交通が整備され、道路空間それ自体も公共交通や徒歩そして自転車の通行に、そして“オープンカフェ”に代表されるような人々が“集う”ための空間に解放されることとなるのである。

## 9. 徒歩>公共交通>自転車>クルマ（自動車）

以上、都市において重視すべき交通手段はクルマなのではなく、それ以外の交通手段なのだということを述べたが、クルマ「以外」の交通手段である、公共交通手段、徒歩、そして、自転車のいずれを重視すべきなのか、そしてその優先順位はいかなるものとなるのか最も重視すべき交通手段は何であるのだろうか。

この点を考える上で重視すべき論点はやはり、“移動に必要な物理的面積”である。先に述べたように、多様な交通が行き交う都市においては、移動に必要な面積が大きくなればなるほど、混雑は避けられなくなってしまうのである。

この点において最も“都市”に相応しい交通手段は“徒歩”であることは間違いない。「徒歩」に求められる空間の広さは自動車は言うに及ばず、公共交通や自転車に比してもなお、格段に小さなものである。それ故、多様な“交流”が織りなされている都市においては、「徒歩」こそが最も重視すべき交通手段となるのである。

しかも徒歩は、移動に要する面積が少ないというメリットを持つだけでなく、より重要なメリットを持っている。それは、我々は、歩きながら様々な活動と交流を行うことが

できる、という点である。様々な商店のウィンドウを除きながら、あるいは、まちの賑わいを感じながら歩く「まち歩き」そのものは一つの重要な娯楽的活動になり得るものである。子供や家族、恋人と手をつなぎなら「ぶらぶら」歩けば、それはそれ自体で十分に一つの重要な活動となり得る。そして、歩いているのなら、様々な他者と挨拶することも、そして場合によっては立ち話をすることもまた、至って容易である。

つまりは、「歩く」という行動は、単なる“特定の地点から、別の地点までの移動”という意味以上の多様な意味を持ちうる一つの「活動」なのである。

それは例えば、“まちの賑わい”なる言葉に象徴的に表されている。

“まちの賑わい”という言葉で想起されるのは、商店街等の都市の中心部に、たくさんの人々が集り、歩いている様子であろう。もしその歩行者が全て「自動車」であったり、あるいは「自転車」であれば、どうであろうか。それは決して“賑わい”とは言われずに、単なる“混雑”としか言われないであろう。このことは、自動車や自転車の移動は、単なる“移動”にしか過ぎないという傾向が強い一方で、「歩く」ことそのものには、その雰囲気を楽しみ、歩きながら隣の人々と語らう、多様な意味が付与されていることを象徴しているのである。

さて、以上では、都市において最も重視すべきは、徒歩である、ということを中心としたが、自転車および公共交通の優先順位については、どの様に考えればよいであろうか。

無論、その答えは時と場合によって異なるものと言わざるを得ない。土地利用の状況によって自転車を重視すべき場合と、公共交通を重視する場合があるということが考えられるところである。しかし、あくまでも「都市」という状況を考えるなら、やはり、その“必要とされる面積”を考えることで、両者の優先順位の差異が浮かび上がることとなる。まず、公共交通は、一台の車両を皆で“共有”しつつ移動するものである。それ故、一定数以上の人々が公共交通を利用している状況であるなら、一人あたりの移動に求められる面積は、極めて限られた水準となる。一方で自転車の場合には、それが一台を一人で利用する交通手段である以上、(自動車よりは小さいとはいえ)それなりの都市空間を占有してしまうこととなる。そして何より、自転車利用者が何らかの活動をしている間は、その自転車はその都市のどこかの場所に“駐車”されることとなる。このことは、自転車は移動時のみでなく、非移動時においても一定程度の都市空間を占有してしまう存在であることを意味している。これらの点を考えるなら、一定程度の需要が確保できる街においては、公共交通の方が自転車よりも、一人あたりの移動に求められる“面積”は限定的なものとなるのと言うことができるであろう。

さらに、移動中の交流を考えた場合、自転車利用時には、人々同士の交流は容易ではない。その一方で、例えば公共交通においては、車内での人々同士の交流を行うことは容易であるし、駅やバス停での待ち時間は、人間同士の交流の一つの場面であるとも言えるであろう。

これらの議論を踏まえるなら、概して都市においては、公共交通を自転車よりも重視すべきであろうとの帰結は、十分に合理性あるものと考えられることとなる。

## 10. 「まちづくり」における「自転車」の役割

以上の議論を簡潔にまとめれば、次の様になる。

まず、本稿では近年の環境問題、健康問題に対する社会的な認識の高まりの中、道路交通法の改正を契機として、にわかに自転車問題が社会的な注目を集め、概して曖昧であった「自転車」という存在が、そのメリットとデメリットの双方を含めてより明確化されつつある様子を指摘した。

こうした社会情勢のゆるやかな変化は、自転車を巡る諸問題の改善を期する上で望ましいものであるものの、上記のような環境や健康や安全の問題はいずれもどちらかといえ

二次的な問題と捉えられるべきものであり、第一義的、本質的に重要なのは「都市交通計画において、自転車という交通手段をどの様に位置づけるのか」という点であろうということ了指摘した。

本稿ではその認識の下、「都市の意義は、良質な社交＝交流を保証するところにあるのであり、そのためにも、多くの人々の移動を円滑に保証していくことが、都市計画において重要である」という前提の下、「移動において必要とされる一人あたりの都市空間の面積」を手がかりとして、どの様な交通手段を都市において重視していくべきかについて考察を加えた。

その結果、最も重視すべき移動手段は、自動車でも公共交通でも、そして、自転車でもなく、「徒歩」であることを指摘した。必要とされる面積の少なさからも、また、その移動活動そのものの“意味”の多様さの観点からも、「徒歩」こそが都市において最も重視すべき移動手段であると考えられるのである。その一方で、最も相応しくない交通手段は、一人あたりの移動に求められる専有面積が最も大きい「自動車」(クルマ)であることを指摘した。

その上で、「公共交通」と「自転車」が、「徒歩」と「自動車」の中間的な優先順位を担う存在であることを指摘した。そしてさらに、公共交通と自転車とを比較するならば、専有面積の観点から考えて、駐車(駐輪)問題も併発しうる自転車よりも、一台の車両を共有する公共交通を重視すべきであろう点を指摘した。

かくして、「望ましい都市」においては、徒歩を最も重視する一方で、その歩行者の長距離移動をサポートするための利便性の高い公共交通を整備することが重視されて然るべきであると考えられるのである。そしてその上で、公共交通だけではサポートすることが難しい中距離の移動を担う交通手段として、「自転車」を位置づけるという、自転車特有の役割が浮かび上がることとなるのである。そして、少なくとも都市内の交通において自動車(クルマ)が担うべき役割は、上記の交通手段の中でも最も小さなものとして位置づけることが必要とされているのである。

すなわち、都市においては、

徒歩>公共交通>自転車>自動車(クルマ)

の順番で、重視すべき交通手段を検討していくことを基本的な理念とすることが求められると考えるのである。

さて、こうした交通手段上の優先順位と、その背後にある「移動一人あたりの都市専有面積」の考え方を明確化しておくことは、都市計画を考える上で極めて重要である。なぜなら、こうした基本的な考え方を明確化しておくことで、種々の都市交通計画、まちづくり上の判断に、様々な示唆が与えられることとなるからである。

第一に、上記のような優先順位の考え方は、道路空間の再配分の問題に明確な指針を与えることとなる。すなわち、都市内の道路については、自動車の車線を可能な限り削減し、その代わりに徒歩空間を確保すると共に、公共交通と自転車のためにその空間を活用していくことが望まれているということが明確化されることとなる。無論、道路空間の利用は、それぞれの断面毎に考えるべきものではなく、自動車、自転車、公共交通のそれぞれの“ネットワーク”のあり方を考えた上で検討していくべきものではあるが、それでもなお、可能な限り上述の優先順位の考え方を基本として、限りある道路上の空間の活用していく道を探るべきなのである、という見通しが与えられることとなるのである。

同様に、徒歩と自転車との間にトレードオフが存在するような場合においては、歩行者を重視した施策のあり方を考えていくことが望ましいことが、そして、自転車と自動車(クルマ)との間のトレードオフの問題を考えていく場合には自転車を重視すべきなのであるという指針が与えられることとなる。

そして、上記の優先順位を踏まえておけば、「自転車の利用促進」を図ることを考える場



合にはただ単に利用促進を図るということを目指すのではなく、あくまでも「自動車（クルマ）」からの転換を促していくことを基本とすべきであることが明らかになる。自転車施策を推進することによって、仮に自転車の利用が増進したとしても、それが自動車利用者からの転換ではなく、徒歩や公共交通の利用者からの転換であったとするなら、その自転車施策の意義そのものが問われることとなろう。

さらに、自転車の優先順位を下から二番目たらしめているのが、「公共交通は一つの車両を皆で共有するものである一方で、自転車は共有されず、それ故に都市空間においては自転車は公共交通よりは望ましい存在とは言えない」、という事実に求められていたという点に着目すれば、次のような示唆が得られることとなる。すなわち、自転車の優先順位を今よりも向上せしめる方策として、「自転車を共有する」という方策が存在しているであろうことが浮かび上がることとなる。事実、そうした考え方に基づき、モビリティ・マネジメントの一貫として（藤井・谷口, 2008）、フランスのパリには「ヴェリブ」という都市型のレンタサイクルが大規模に導入されている。そしてそれを通じて、自動車（クルマ）から自転車への利用転換が現実に進んでいるという事例が報告されているところである。未だ日本では、自転車を共有する都市型のレンタサイクルの取り組みは、十分に浸透しているとは言い難い状況にあるが、現在の日本の都市計画上の喫緊の課題として、都市型レンタサイクルの導入に向けた種々の実務的・具体的検討を進めていくことが必要とされているものと考えられるところである。

このように、様々な都市交通上の問題を考える時、都市にとっての交通手段の優先順位が「徒歩>公共交通>自転車>自動車（クルマ）」となっているのだということを折につけて思い起こすことで、様々な示唆を得ることができるのである。そうした発想で都市交通を考えることによって、自転車の長所のみならず短所がより一層明確化し、自転車が当該の都市に於いてどの様な「役割」を担うべきであるのかが、浮かび上がることとなろう。

とはいえ、こうした優先順位の考え方はあくまでも一つの“目安”にしか過ぎない、という点は、付言しておきたいと思う。都市であっても状況によっては自動車を重視せざる得ない場合も考えられるであろうし、公共交通を重視せずに自転車を前面に押し出した都市交通戦略を編み出していくことが必要な局面も考えられるであろう。あくまでも必要とされているのは、その時々々の状況を的確に捉えながら、例えば本稿で論じた種々の論点を参照しつつその時々で「最善」と思しき対策を一つ一つ重ねていくという態度に他ならないのである。そうした態度の果てに臆気に浮かび上がるものこそ、“目指すべき理想の都市の形”に他ならぬものなのである。

ただし、繰り返しとなるが、おそらくはその理想の都市においては、概ね、「徒歩>公共交通>自転車>自動車（クルマ）」という優先順位にて都市交通環境が整備されているに違いないであろうというのが、筆者の見込みなのである。その点を改めて主張しつつ、都市におけるあるべき自転車を巡る論考を終えることとしたい。

#### 参考文献

藤井 聡: 自転車を巡る都市交通計画論, 交通工学, 40 (5), pp. 5-9, 2005.

藤井 聡・谷口綾子 (共著) モビリティ・マネジメント入門: ~「人と社会」を中心に据えた新しい交通戦略~, 学芸出版社, 2008.