

4 自転車政策について

(1) ブエノスアイレス市交通副庁

市交通副庁筆頭補佐官 ファン・ホセ・メンデス氏

第14地区CGPCセンター長 パウラ・ビシアン氏

視察団は、11月5日昼前にアルゼンチンに到着し、自転車専用道路について、利用状況などを視察した。その後、他の項目の調査を終えた11月8日午前に、ブエノスアイレス市の自転車政策担当を訪ね、ブエノスアイレス市における自転車政策の状況を調査した。



市内に整備された双方向自転車道路 地図や映像を使つての説明を受ける

(調査団) 東京においては、自転車の利用が大変多く、歩道を走る自転車と歩行者の事故が増え、死亡事故も発生している。警察は、自転車を歩道から降ろすという方針を打ち出しており、歩道の幅が3mならば歩道を自転車も通行できるが、それ以外は車道を走りなさいということになった。これは、自転車に乗る人のマナーが良くなく、歩行者との間で事故が起きたため車道に降ろすこととしたのだが、一方で、自転車を車道に降ろしたことにより車との交通事故のリスクが高まるという面もある。

CO₂を出さない交通手段として自転車の利用を進めており、自転車専用道路の整備や「自転車のルール」作りなど、これからはどのようにして交通事故を

避けて安全に自転車利用を進めていくかということが課題となっている。

ブエノスアイレス市内の自転車道路を視察したが、自転車を利用している人をあまり目にすることができなかった。どういう人たちが自転車を利用しているのか。

(補佐官) もともとブエノスアイレスの街の中では、自転車や自家用車を利用して出勤するということはなく、主たる交通手段はバス、地下鉄、電車などであった。1970年代に入り、市内の交通が渋滞してきたのだが、特にここ20年間で連邦政府と市政府間の公共交通手段に関する意見がまとまらず、交通対策が滞ってしまっていたので、市民は自家用車を利用するようになったことも渋滞を悪化させた理由と考える。

そこで、市政府としては、通勤距離が5 km 以内の短距離の人には自転車を利用するように勧めてきた。また、政府が取った市民アンケートにおいても4人に1人は自転車を持っており、通勤に自転車を使っても良いという回答が得られた。

心配する課題は交通の安全だが、対策として考え出したのは自転車が安全に走れる「自転車専用道路」というものであった。まず、車からも歩行者からも独立した自転車専用道路を整備したのである。

この自転車専用道路には、車の車線と完全に独立したもの、歩道から降ろしたものの、もう一つは交差点では自転車が走っていることを認識できるよう道路を線で分けたり、色分けしたりしたものがある。この整備により、開始当初は、0.5%だった自転車通勤者が1.9%になった。今までに整備された自転車専用道路は70 kmになった。2年後には250 kmまでに延ばす予定である。

次に駐輪についてだが、自転車パーキング場を公園に設置し、鎖で保管する。また普通の車用の駐車場に停める場合は、小型車両の10%の駐輪代で停めることが法律で定められている。

(調査団) 東京の街の風景からすると、朝夕は駅までの通勤の人や子供を保育園まで送ったり迎えに行ったりする母親、日中はスーパーに買物に行く人で一日中多くの自転車が走っている。東京の市区には駐輪場をどのように作ってい

くかということも課題となっている。数千台単位の通勤者のための駐輪場を作っていくことが必要になっている。駅の周辺に駐輪場を作るということは市民からの大きな要望の一つになっている。

(補佐官) 現在推進しているのは、中心部まで5 km 以内の周辺地区の住民たちで、自転車で直接勤め先まで行っている。将来的な課題としては、直接通うことの難しい周辺の住民に対して、自宅のある最寄り駅まで自転車で来て駐輪場に停めるという考えがある。もう一つは、通め先の駅から勤め先まで自転車で動くという考えも持っている。

(調査団) 自転車専用道路を70 km整備したということだが、実施主体は警察か。

(補佐官) 市政府である。既存の交通法に自転車安全法を組み入れ、施策を推進した。

また、推進は、市議会の決定によるものである。これは、市民の要望というよりも、世界的な自転車利用率の傾向と市内の利用者も増えてきたことを考慮して進めた。

(センター長) どういう基準でこの道路を作ったかというと、幅8 m以上の道には往復線で自転車道路が2 m~2.5m幅で作られている。その条件が整わない道路には一方通行の自転車道路を整備している。その幅は、1 m~1.2mである。さらに、狭い道は、一般車両の道路と自転車道を物理的に分ける形状にはなっていない。また、緊急の場合には、自転車道に車両が入れるようになっている。

(補佐官) それから、信号機だが、一方通行の車道でも、道幅により往復線のある自転車道もあるので自転車専用のを設置している。アメリカのニューヨークにITDP(交通開発政策研究所)という機関がある。そこの支援ももらい、アイデアも盛り込んで作っている。

(調査団) 自動車に乗る人にとっては、これまでも渋滞などがあったと思うが、自転車専用道路を導入するに当たって、意見はあったのか。また、市全体の交通対策はどう考え、そのなかで自転車をどう位置づけているのか。

(補佐官) 導入当初は、自転車専用道路について反感を持った人もいたが、慣れてきたようである。ブエノスアイレス市政府としてはどの手段を使って市内を移動しようと自由であるが、自動車が増えている中で道を増やしたり、広げたりすることはできない状況である。そこで、バス専用の道路を設定したり、自転車の道路を設定したりして、スムーズに市内を動けるよう取り組んでいる。

(センター長) 市として住民に発しているメッセージは、大通りは都市バス、細い道は自家用車や自転車を通れる道にしようということである。

(補佐官) 市全体の交通対策だが、まず、アルゼンチンにおける交通手段の発展は1970年頃までであり、当時は郊外から市内に入るには鉄道が利用されていた。アルゼンチンの鉄道といえば、中南米では発達した交通機関であった。今では、利用者数も落ち込んで、自動車を利用する人が増えてきたが、鉄道を運営しているのは市ではないため、連携はできていない。

(調査団) 自転車は普段、通勤の足ということであったが、買物に使ったり、こどもの頃から親しめるツールであり、環境にもいいと思うが、環境という視点や日常生活では楽しみなどにも使ったりしているのか。

(センター長) 以前は、自転車は乗って楽しむのが中心であった。

現在は仕事で使うことが中心であり、政府は利用を促進するために無料のレンタサイクルを行っている。

アンケートで利用者がいることが分かったので、通勤用に向けられないかと考え施策を推進しているのだが、一方で、自転車を通勤に使いたくないという理由としては、交通事故を心配して中心部まで自転車で行きたくないという考えが根強く残っていた。また、レンタサイクルという企画を出して自転車を置

いても、盗難や傷つけられる心配もあった。そういうことを考慮した上で、市がステーションを当初3か所作りそれぞれに25台ずつ自転車を置いた。

ステーションには事務所を置き、市の職員がいる。PCで管理し、利用者がどのような目的で利用するのかを記録している。自転車は無料で借りることができ、一時間だけ使うことができ、どのステーションに返しても良いことになっている。

駅周辺にもステーションを配置し、バスや鉄道で中心部まで来た後に、自分の行き先の付近のステーションまで自転車に乗って移動するというのが私たちの狙いである。

(調査団) 日本の場合は1か月間の定期利用などの制度があるが、そういったものではないのか。

(センター長) 貸し出しの条件はIDカードの提示でIコードをもらえ、そのコードをステーションに入力すれば借りることができる。当初は1日延べ100台の利用が、1年後には1日延べ3,000台の利用に増えた。

(補佐官) 3か所だったステーションが現在では25か所となり、台数は約700台となっている。2年後には100ステーション、5,000台に増やす予定である。

(センター長) 当初はテスト用でやや簡素な自転車を使っていたが、今ではよりよい品質の自転車を使用している。

(調査団) 鉄道への自転車の持込みについては、持込み料金はあるのか。時間による規制などはあるのか。

(補佐官) 鉄道への持込みの特別料金や時間制限はない。自転車持込みの専用車両はあるが、ラッシュ時には人が乗り込んでくる場合もある。場所が足りないときには自転車を普通車両に持ち込む場合もある。ただし、地下鉄とバスには持ち込めない。

(センター長) 現在は無料であるが、レンタルシステムを運営するための費用も必要であり、「消費者は利用料を払うと、それを可愛がり、大切に思う」という考えから将来的には有料にしようと考えている。

(調査団) レンタルシステムにかかるコストは現在どの程度になっているか。

(補佐官) ブエノスアイレス市の年間予算からみれば微々たるものである。一台当たりのコストは400ドルほどである。

(調査団) 日本では放置自転車も問題になっている。レンタルの場合は利用者が特定されるので問題がないと思うが、個人所有の自転車の不法投棄や放置などの問題は起きているか。

(センター長) 市内で放置してあれば、すぐになくなる。盗難のほうが心配である。

(補佐官) 駐輪場では、自転車を太い金属製のパイプに鎖で固定し保管するようになっている。普通自動車の駐車場に法律で値段を設定して自転車を置くのも、盗難防止の一環である。

(調査団) 東京では、交通事故の4割が自転車からみのものである。特に、歩行者と自転車との事故が増えている。自転車で保険に入っている人は少ないので、死亡事故などで膨大な賠償を支払うことで人生を棒に振ることもある。

(センター長) どういうタイミングや環境で事故が起こるのか。

(調査団) これまで、日常的に歩道を自転車が走行していた。自転車が歩道を通行するときには、徐行でなくてはならなかったのだが、マナーが悪化し、スピードを出して乗る人が多くなってきている。



ブエノスアイレス市交通副庁にて

(センター長) ブエノスアイレス市では、自転車はどこを走っても構わないと考えている。

しかし、走る場所を決めないとジグザグ走行などをすると危険だと考えている。

(補佐官) ブエノスアイレス市では人口 300 万人に対して事故の発生件数が 100 件から 120 件なので、比率的には東京都と変わらないのではないかと。

若い人が事故を起こしているということだが、若者たちへのマナーの教育などは東京都ではどのように行っているのか。

(調査団) 小学校で自転車教室、中学校でもマナーを含めた自転車教育を行っている。しかし、高校生以上になると、習ったことを忘れてしまったかのように我がままな走り方をする人が増えている。自転車に限らず社会全体がルールを守るということができなくなってきたことを危惧している。

(補佐官) 中南米の国々は治安が悪かったのが教育に力を入れるようになって改善された。アルゼンチンは逆に 1970 年代以降、経済危機や様々な社会情勢の変化の中で、治安の悪化が出てきてしまった。

アルゼンチンは車も増え、運転のマナーも悪くなってきた。そうした中で、自転車で走るということは共存のために役立つのではないかと考えている。

(2) まとめ

ブエノスアイレス市では、現在、都市部における市民の自転車利用を促進している。これは、既存の交通インフラが飽和状態であったためであり、その緩和策として市政府主体で進められたものである。

この自転車利用を促進するに当たっては、市民が心配する安全性をいかに確保するかが課題であり、その対策として自転車が安全に走行できる自転車専用道路の整備を図っている。この自転車専用道路については、自転車の専用であることを認識できるような線や色で分けるなどの工夫がなされている。また、大通りは都市バス、細い道は自家用車と自転車など使用する道路を分け、限られた道路に集中した通行を分散させるなどの対策も行っている。

このような様々な整備により、自転車を利用する市民の安全を守り、都市部において自転車利用の普及を促している。

また、ブエノスアイレス市が自転車専用道路を整備しているもう一つの理由として、走る場所を決めることでジグザグ走行などを防止するとともに、近年悪くなっている自動車運転マナーの向上を目指している。これにより自動車と自転車のそれぞれが走行に配慮し、交通安全を図れると考えている。

東京都では、近年、自転車を利用する人のマナーが悪くなり、自転車と自動車、自転車と歩行者など自転車が関与している交通事故の割合が高くなっている。自転車を利用するためのルールの整備やマナー向上に向けての対策など自転車の交通安全対策は急務である。都としてこれまで進めてきた区市町村、警視庁、学校や民間企業との連携をさらに進め、自転車の利用者に対する安全教育の充実を求めるなど、あらゆる機会を捉え、ルールやマナーに関する啓発をしていくことが重要である。

今後、自転車が走行できる道路などの環境を整備していくとともに、自転車の安全利用を促進する取組がさらに必要である。