

自転車を活用したまちづくりに関する研究

九州大学工学部地球環境工学科 学生会員○佐々木友子
九州大学大学院工学研究院 正会員 樋口 明彦

1.背景と目的

近年、日本では放置自転車問題が顕著なものとなっている。これは単なる社会問題とも考えられるが、裏を返せば国民の自転車へのニーズが高まっていることを意味するであろう。しかしながら、前述のように放置された自転車は道路空間を占拠したり、歩道を走行する自転車と歩行者との混乱による交通事故などの危険性の高まりから、誰もが自転車の利用を歓迎しているわけではないという状況にもある。

一方ヨーロッパでは、自転車道路網の整備を行い、まちの中心部への自動車進入禁止や、自動車道を自転車道へ転換するなどして自転車を優先している都市が多くある。

以上のようにヨーロッパは日本と同じく自転車が多く利用されているにもかかわらず、自転車の扱いは大きく違う。日本では国民は自転車を利用する意欲はあるものの、駐輪場を設置するにしても駅やまちの中心部から遠い場所であるなど、対策を立ててもあまり効果が無いために放置自転車問題などの社会問題となっている。一方ヨーロッパは、歩行者や自動車と分離された専用道路を設けるなどの自転車のためのインフラ整備や自転車優先政策を進めており、自転車を十分活用している。

今回、日本の都市として福岡市、ヨーロッパの中でもオランダの都市としてフローニンゲン市をケーススタディとしてとりあげる。

福岡市を選んだ理由は、福岡市は天神地区の放置自転車台数が平成13年の調査では全国1位となり、歩道を走行する自転車と歩行者の混乱がよく見られる都市で、日本の自転車問題を抱えた都市の代表的存在であると考えられるからである。

またフローニンゲン市を選んだ理由は、自転車のためのインフラ整備が進んでいるオランダの中でも自動車を排除し、自転車を中心としたまちを確立している都市として筆頭に挙げられるからである。

本研究では日本とオランダの政策の変遷を追いながら福岡市とフローニンゲン市の比較を行い、これまでになされてきた取り組みを調査することで自転車活用のしかたが両市で異なるものとなった発生要因を考察し、問題点を抽出することを目的とする。

2.福岡市とフローニンゲン市の自転車政策の変遷

(1)福岡市

日本では放置自転車問題や歩道を通行する自転車との危険性の高まりから、自転車の利用を誰もが歓迎しているわけではない。なぜこのような状況になったのか、日本における自転車の歴史から見る。

日本では1966年のモータリゼーション元年以降、自転車と自動車の交通事故が激増したため、1970年に「自転車道の整備等に関する法律」が制定された。しかし同年「道路交通法」が一部改正され、自転車は道路標識等により通行が許可されている歩道を通行できるようにもなった。これが自転車専用道路整備の遅れの発端となり、今日の歩行者と自転車の混乱による危険な状況を生み出した。

また1973年の第一次石油ショックの影響で自転車保有台数は爆発的に増加し、都市近郊の駅では放置自転車が多くなり始めた。それを受けて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」(通称「自転車法」)が制定されたが、自転車台数の増加や駐輪場の立地場所などの問題から放置自転車問題は依然解決されていない。

さて、日本においては以上のような経過が見られたが、次に福岡市について述べる。福岡市では、「福岡市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」が1982年に制定されている。この条例は前述の「自転車法」に基づき、自転車等の駐車需要を生じさせる施設や駅周辺における自転車等駐車場の設置や管理について必要な事項を定めたものである。しかし放置自転車が急増し、1999年、この条例は改正されることとなり、附置義務の基準を厳しくした。しかしこの附置義務は新築の建造物に対して課して

いるため、既存の建造物は建て替えをしない限りはこの条例は適用されず、条例改訂以前の建造物には駐輪場はほとんど無い。

1985年には「福岡市自転車の放置防止に関する条例」を制定した。同条例は公共の場所における自転車の放置を防止することにより市民の良好な生活環境を確保することを目的としている。また同年、「福岡市自転車駐車場条例」を制定し、福岡市が設置する自転車駐車場の設置及び管理について必要な事項を定めている。

1987年には「福岡市自転車駐車場整備計画」を策定し、自転車駐車場の整備を図ってきた。しかし策定時から長期間が経過し、自転車の利用状況も大きく変化してきたため2001年、整備計画の改訂を行った。この改訂では駐車場の整備だけでなく自転車走行空間の整備方針も組み込まれており、自転車を活用したまちづくりへと目が向きつつあるようだ。

(2)フローニンゲン市

オランダも日本と同様に自動車の爆発的な増加により自転車交通は大きく後退した。

しかしながら石油ショック後、自動車優先政策への疑問から、自転車利用は1975年以降再び増加し始めた。そして1977年自転車優先政策が始まり、1990年には「自転車マスタープラン」を作成し、ますます自転車優先政策を進めている。

オランダ北部に位置するフローニンゲン市は、自転車を活用したまちとして知られている。市内のいたる所に自転車のための設備が整っており、自転車を鉄道に持ち込むサイクルアンドライドも多く見られ、自転車と公共交通との連携が確立している。また、パークアンドライドといえれば自動車を駐車して公共交通機関に乗り換えるのが一般的だが、ここでは自転車に乗り換える人も多い。また、まちの中心部を4つの区域に分け、自動車はある区域から別の区域に行くにはいったん環状道路に出なければならぬなど、まちの中心部から自動車を排除する仕組みになっている。

このような自動車を排除し、自転車を中心としたまちを確立しているが、始めからこのようなまちができあがっていたわけではない。

フローニンゲン市は歴史ある静かな町であったが、

1970年代後半になると自動車が市内にあふれ、排気ガスや渋滞に悩まされるようになった。

これを受けて市は1977年、都心の路上に一晩のうちに障害物を置き、車道の大半を通行不可能にするという大胆な政策をとった。市内中心のツイダーデ IPP通りの6車線は、2車線はバス専用、両脇の4車線は街路樹と自転車道へと転換された。

当然自動車の利用者からは反発が出たが、町の環境を守るために思い切った決断をした。その代わりに自動車のためには環状道路の整備や駐車施設の改善などの対策も怠らなかつたという。

3.相互の経緯の比較

以上、日本とオランダの政策の変遷を追いながら福岡市とフローニンゲン市の特徴を述べた。

フローニンゲン市でも始めから自転車を中心としたまちづくりが行われていたわけではなく、増加する自動車への市民の不満や意見をまちづくりに反映させたインフラ整備を行っていることがわかった。

一方福岡市をはじめとする日本の都市では、決められた歩道での自転車の通行を許可した1970年の「道路交通法」の改正を受け、自転車専用道路はほとんど整備されなかつた。また放置自転車問題については解決に至っていない状況である。福岡市では「福岡市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」を1999年に改正し附置義務の基準を厳しくしたもの、新築の建造物にしか適用されないため、効果はほとんど出ていない。

4.まとめと課題

両市とも自動車の増加による弊害を問題視し、対策を行ってきたが、福岡市は「道路交通法」の改正による決められた歩道における自転車の通行許可が自転車専用道路の整備の遅れの要因と考えられる。この改正が大きな分岐点となり、福岡市とフローニンゲン市の現況の違いとなって現われた。

今回はその分岐点となった政策について述べたが、今後はなぜその政策を行ったのか、原因を調査、考察していく方針である。