

# 自転車は「マイナスの3K」から「プラスの3K」

CO2削減が世界的な問題となるなか、環境負荷の小さい交通手段として注目される自転車。日本でも愛好者が増え、行政も利用促進に動き出したが、まだ課題は多い。今後、自転車利用のための道路環境整備や利用者意識などはどうあるべきか？「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」の委員長を務め、「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会」の委員を務める東京工業大学の屋井鉄雄教授にお話をうかがった。



東京工業大学 副学長  
環境・社会理工学院 教授  
屋井 鉄雄 氏

## 自転車活用推進法の施行により道路はどのように変わるべきか？

——環境負荷が小さい交通手段として自転車が注目されて久しいですが、あらためて交通手段としての自転車の特徴を教えてください。

自動車依存の低減とそれにとまなう環境負荷軽減、健康増進、災害時における移動手段と、一般的にいわれているだけでもこれだけの特徴があります。車種も多様ですので、通勤・通学から買い物、観光など、それぞれのライフスタイルや目的にあった使い方もできますね。免許が不要で気軽に使えるので多くの人に近所で便利な交通手段だと思います。かつて自転車を取り巻いていたイメージは、乗るのが「危険」、放置自転車が「汚い」、雨の日などは「キツイ」といった「マイナスの3K」でした。それが現在は「環境」「健康」「観光」により「プラスの3K」に変わっている。「環境」にまだ実感がないようでしたら「暮らし」でもいい。ただ、身近ゆえに運転免許が必要なバイクや自動車に比べるとルールやマナーへの意識が低くなりがち。特に最近の自転車は「交通弱者」ではなくなってきています。従来は車道の中では最も弱者というのが自転車を語る際の前提でした。しかし、電動アシスト自転車は坂道もスイスイと進めますが、バッテリーを積んでいるので重量が重い。いわゆるママチャリも、お子さんを2人載せた3人分の重さで歩行者等に激突したら大きな事故になりえます。愛好者の増えたスポーツサイクルのスピードも危険です。その意味では、今の時代は利用者も従来の自転車のイメージ、意識を変える必要があるでしょう。

——平成29年5月1日には「自転車活用推進法」が施行され、平成30年6月には「自転車活用推進計画」が策定されました。屋井先生は計画策定にあたって設置された「自転車の活用推進に向けた有識者会議」の座長を務められましたが、この背景を教えてください。

昨今の世界的な環境問題への取り組みの影響もあり、日本の法律で初めて自動車の負荷を減らす、と明記された法律です。さらに日本は少子高齢社会が進んでいます。未来を担う貴重な子どもや、人口割合の多い高齢者は、歩道にあっては交通弱者であり守るべき存在。その点でも自転車をより安全に利活用する環境整備が求められました。日本の自転車走行環境の整備は海外に比べて遅れています。世界基準で見ると異常な状態といっても過言ではありません。自転車を活用するためには、基本的な走行環境の整備が必要なのです。環境や健康に良いから自転車を乗りましょう、と奨励しても、これまでのように歩道を歩行者といっしょにゆっくりと走るようでは意味がないし、安全性も低い。だから国の「自転車活用推進計画」を定め、自転車を有効活用できるような計画と整備の道筋を立てることになりました。

——国と地方の「自転車活用推進計画」策定のポイントを教えてください。

まず地方版の活用推進計画において、「自転車ネットワーク計画」の策定を必須とした点でしょう。自転車の