



RESA
REAL ESTATE STRATEGY ASSOCIATION

一般社団法人 不動産総合戦略協会 RESAレポート 2021年2月号

～自転車道路考(1)～

〒104-0031 東京都中央区京橋 3-9-8 京橋白伝ビル3F
TEL:03-3561-0200 HP: <https://www.resanet.or.jp>

日本は実は自転車利用王国です。交通手段別比率では全交通の約1/4を占めており、通勤手段でも十数%です。従来、無法駐輪が各地で問題となり、駅前などに各種の駐輪施設が整備されました。その中には地下の自動駐輪施設がありましたし、その整備や管理の費用負担で鉄道会社と自治体等が揉めたものです。

昨年コロナ禍により在宅勤務の普及や公共交通が避けられたこと等から自転車利用が増えたようです。全世界的に自転車を軸にした「ポスト・コロナ版まちづくり」を目指していますが、欧州でも同様であり、特に自転車王国を自任するフランスそしてパリでは大規模な自転車道路網が整備されつつあります。

■パリの改造

パリの街は芸術の街として数百年前から世界の羨望の街であり、当時の姿を維持しています。利便性や性能が悪くてもその美しい街並みは資産価値を生み、古い中層住宅への入居希望が絶えず、世界中から観光客が押し寄せます。

19世紀のオスマンによる大改造後、すぐれた低中層の街並みが維持されましたが徐々に緩和され1972年にモンパサナス高僧タワー(210m)が建設されました。しかし、これがあまりに不評でありその後は改めて高層建築が制限(都心部でも37m)され今に至っています。とは言え、新たなオフィス需要等への対応のために新都心としてラ・デファンスが整備されましたが、さすがに既存市街地は老朽化し、また家賃や宿泊料が高いため若い世代が居住できず、遊びにもこれなくなったため、パリ大都市圏(イル・ド・フランス)そしてパリ市街地の改造が構想・実施されています。パリ大都市圏再開発は東京大都市圏がイメージされており、都心と郊外との一体化、郊外鉄道の整備等が構想され、機能的で安全な東京大都市圏に美しさを付加したようなイメージです。

■パリの自転車道整備

パリ大改造以前からパリでは自転車がブームになっていましたが、専用道や駐輪施設が足りないことから大きな問題となっていました。パリ都市圏(パリ+周辺三県)では30km程度であった自転車道網を800kmレベルに拡充してきたものをコロナ禍でのさらなる需要急増に対応して、さらに650km・総工費600億円の新たな鉄道網に沿った自転車道ネットワークRER-V(エール・ウー・エール・ヴェ:「コロナ・ピスト」=コロナのレーン)の整備が開始されています。大都市圏再編の中に自転車道整備が重要視されています。

さらにパリの新都心であり、オフィス街として成熟してきたラ・デファンス(1958年、約680ha)で新たな自転車道が整備されます。これは自転車侵入禁止だった自動車レーンを一つ潰して自転車レーンとし、自転車道には専用照明と新規の自転車向けサイン(標識)も大量に設置される予定です。ロックダウン後の2020年5月から工事が開始されています。単に自転車道の整備というよりは都市インフラ整備の再構築を目指しているようです。

パリのみではなくEUにある94の大都市中、31の都市がコロナ禍後に自転車道路設置を計画中

◆ラ・デファンスの自転車道



出典: <https://parisladefense.com/fr/plan-velos>

または設置済みですし、ヨーロッパにある 89 の「広域都市圏」中、28 の都市圏がコロナ禍後に自転車道路設置を計画または設置済みです。

その中でもコロナ禍後の自転車道路設置計画が最も進んでいる国がフランスのようです。

驚くほどのスピード感で自転車空間が整備されつつあり、自転車を軸にした「ポスト・コロナ版まちづくり」はさらに全世界の都市に普及していくことと思われま

■日本の自転車道の行方

海外では自転車利用は盛んであり、ある意味自転車先進であるため、海外視察の歳にパリの他、ロンドン、バルセロナ、フライブルグ、リバプール、ニューヨーク等各都市でのシェアサイクルや自転車専用道の整備状況を見てきましたが各都市ともデポの数が多くて利便性が高そうであり、管理も良好と思われました。

フライブルグではカフェ・ベーロと呼ばれる、駐輪場・自転車修理・整備・販売・観光案内機能等が備わった自転車をテーマにした複合機能的なカフェもあり生活に馴染んでいます。

日本でも通勤・通学・買物等に多く使われ、全国的に駐輪場問題が生じ、交通事故も多かったため自転車通行空間の整備がされつつあり、2017 年には自転車利用推進法なるものが施行（5 月 5 日は自転車の日です）され、203 自治体に自転車ネットワーク計画が策定されています。東京でもウィズコロナの新生活様式による自転車需要増大に対応して自動車専用通行帯等を 17km（23 区内）整備する予定です。

全国的にサイクリングロードができつつありますが、その中でも「しまなみ海道」は「世界の最も素晴らしい 7 大サイクリングコース」の 1 つにも選定されています。また、サイクリングホテルの BEB 土浦（星野リゾート）も話題になりまし、都心部では豊洲等からの通勤者も増えてオフィスビル内に広い駐輪場を設置している例も見られます。

最近のウォーカーブルシティのコンセプトにおいても自転車の役割は大きいものがあります。若い世代だけでなく、電動自転車の普及は高齢者層にも大いに有用です。

都心部等には高級な自転車店がかなり出店していますし、シェアサイクル（ウーバーイーツ利用も目立ちますが）も普及しつつあります。着々と自転車空間が整備されているようでもありますが実はまだまだというのが実態です。

欧州等でのコロナ禍における自転車需要の急増に応じて、日本のメーカーのシマノが引っ張りだこのようです。以前から変速機等の知名度が高く、この機にさらに売り上げ・人気は向上しているようです。シマノに限らず良いメーカーが国内にありますから、電動自転車等さらに使いやすく、カッコいいものを期待したいものです。

マンションでは車利用が減少に伴い駐車場需要も減少しましたが、自転車は世帯当たり数台を利用するため駐輪場の需要は増大しています。数百台以上となることもあり得るため、単に必要な台数を駐輪するのみではなく、日本版のカフェ・ベーロ等を設置して複合的な快適な空間とすることが望まれます。

これは駅前の駐輪施設においても同様であり、新たな都市施設として位置付けて整備を図ることが必要です。

アフターコロナの都市整備の新たなテーマとして本格的な自転車道ネットワークの形成を期待したいものです。

理事長 村林正次