

## ●自転車を活かしたまちづくりについて

団員 田坂 信一

今回の視察では「バンクーバー市の自転車を活用したまちづくり」について調査しました。

カナダでは毎年のように山火事が発生し、深刻な大気汚染が起っています。そのため、市民の環境保護に対する意識は高く、様々な温暖化対策が取られています。

バンクーバー市は世界で最もグリーンな都市を目指し、2009年には「グリーンエストシティー2020行動計画」を採択。2020年までに取り組む目標としてグリーン・エコノミー（環境問題に取り組んでいる会社や事業）への支援、環境にやさしい徒歩や自転車を使った



(シェアバイク)

移動手段、再生可能エネルギーの使用など、石油資源に依存しない環境の確立を含む10項目の政策に積極的に取り組んでいます。まだまだ車依存社会で、ガソリン車から排出される二酸化炭素の削減が大きな課題です。

国の施策として、2035年までにカナダで販売される全ての自動車（大型車を除く）を電気、又は水素を原動力とする車両に限定しています。

バンクーバー市のあるBC州もこの政策に沿った対策を行っており、バスや電車などの公共交通機関の充実化、二酸化炭素ガス排出ゼロの車の普及、そして安全に徒歩や自転車で移動が可能なまちづくりを目指しています。

自転車専用道路の整備は1995年のバンクーバーグリーンウェイ政策から始まり、市は市民に対し自転車や徒歩での移動を推奨し、自転車道の整備を進めています。

2012年に発足したトランスポーテーションプラン2040では、環境にやさしく健康増進に良いとして徒歩や自転車などの身体を動かす交通手段を中心に、2020年の徒歩・自転車・公共交通の1/2の交通分担率の合計を2040年までに2/3に引き上げる計画です。

バンクーバー市では1995年より自転車道路を設置し、市民に自転車での通勤や通学を推奨してきましたが、安全性の問題等もあり自転車人口は伸び悩んでいました。



(自転車専用道路)



(バンクーバーの交通施策についての説明)

トランスポーテーション2040の政策ではプロテクティブバイクレーン(安全性の高い専用道路)の導入に取り組まれ、以前は単に線を引いているだけの自動車レーンがプロテクトの導入によって、不安を感じていた人たちも自転車に乗り始めるようになり、

物価の高騰も相まって自転車を選択する人が増えてきたと聞いています。

車道を1車線減らし自転車と歩行者の専用レーンを設置することで長期間の交通渋滞などが生じ、市民の反応も賛否両論でした。設置後も一方通行や車幅の縮小などで自動車移動が複雑になったにもかかわらず「グリーンなまちづくり」は多くの市民の方々から理解され、世論調査でも市民の約7割が自転車専用レーンの設置を支持していることに驚きました。反対は約5%にとどまります。



(自転車専用レーン)

このような長期間にわたる政策を実施するには、多くの説明会や広報活動が必要でした。また、多くの市民の意見や動向を調査しました。公共交通との連携も進んでおりスカイトレイン（電車）やバス、シーバス（水上バス）に自転車を無料で載せられるようになっています。

自転車専用レーンや公共交通機関との連携は、市民の支持を集める要因となっています。

松山市でも平成23年に自転車が快適に乗れるまち、歩行者と自転車にやさしいまちを目指し、平成32年度を目標として松山市自転車マスタープランを策定しました。平和通りやロープウェー街、花園町通りなどで自転車道や自転車専用通行帯の整備を行っていますが、バンクーバー市と比較すると遅れがあると言わざるを得ません。

さらに公共交通との連携は進んでおらず有料です。今回の調査を通じて感じたことは、バンクーバー市民の多くが「グリーンなまちづくり」の必然性を理解し、率先して取り組んでいることに感銘を受けました。松山市も見習うべき点が多いと感じます。