

欧米の事例による 2輪車の利用状況と交通政策等の動向

クリスチアン・アベロース*

欧州各国および米国の具体的な事例を使って、軽2輪車の利用動向を考察し、特に都市部における公共団体の軽2輪車政策の検討を行なっている。

2輪車の利用状況については、特に“自動車以前”と“自動車以後”の間に明確な線を引いている。また、交通施設の新設、既存施設の整備、車両性能の特徴、一般人と交通関係者に対する情報・教育活動などについての政策に検討を加えるとともに、そうした政策をより広汎な交通政策に総合する必要についても論及している。

Trends Concerning Two-wheel Vehicles Use and Policies

—the experience of Europe and the United States—

Christian AVÉROUS*

The concrete experience of European countries and of the United States is used to review the trends in the use of light two-wheel vehicles and to assess the public policies addressing such vehicles, particularly in urban areas.

In particular, the distinction is made between “pre-automobile” and “post-automobile” uses of the two wheels. Policies concerning the creation of new facilities, the management of existing facilities, the characteristics of the vehicle, the information and formation efforts towards the public and the transport profession are reviewed, as well as the need for their further integration in broader urban transport policies.

1. はじめに

人類が車輪を発見し、さらに2輪車を発明するまでには、長い時間がかかっている。そして、2輪車の先祖の代りに自転車が登場するまでにも、およそ100年の年月を要している。考えてみると、人間は長いあいだ、自分の脚を使って2輪車を走らせ、しかもその脚で2輪車が倒れないようにしてきた。ペダルを踏むことで運動エネルギーを供給し、それが間接的に動力学的な安定性を与えるということが分かったのは、その後のことである。しかし、こうした(そしてその後の)技術上の進歩は、それがどんなに基本的なものであっても、最先進国における軽2輪車、すなわち自転車、モペッド**などの販売高の伸びや利用の増加を説明する原因にはなり得ない。む

* OECD (経済協力開発機構) 都市環境問題専門官。この記事に述べられている意見は筆者個人のもので、必ずしもOECDの意見を表すものではない。

Administrator at OECD.

The opinions expressed in this document are those of the author and do not reflect necessarily those of OECD.

原稿受理 昭和52年9月29日

** モペッド(Mopeds)とは、排気量50cc以下のエンジンを搭載した補助原動機付自転車をいう。

しろ、都市交通の他のいろいろな側面に見られるように、最近の経済的、社会的な変化を説明材料として考える必要がある。

以下、自転車およびモペッドの利用状況とその動向を考察し、解釈し、さらに都市部における2輪車の利用を対象とする公共政策を検討するにあたって、OECD加盟国、特に欧州諸国(たとえば、フランス、オランダ、スウェーデン、英国など)および北米各国の事例を用いることとする。

2. 2輪車の利用状況

2-1 2輪車の保有台数および生産水準

先進国における2輪車の保有水準は各国ごとに異なる(Table 1)が、例外なく高水準になっている。オランダやデンマークのような国では、2輪車の保有台数は全人口の半分以上を越え、フランス、ドイツ、英国、米国などの2輪車保有は人口10人当たり2~4台で、自動車保有の水準にほぼ等しい。モペッドの自動車に対する比率は、フランスやスイスの1:2という高い比率から、ドイツ、英国、米国などの大変低い比率に至るまで、極めてまちまちである。ただし、最近の米国では、モペッドが急速な伸びを

示しつつある。

欧州の動向と米国の動向の間には大きな差を認めざるを得ない。つまり、米国における最近の自転車の爆発的増加は新しい“ポスト・自動車”の現象であるが、欧州での最近の自転車の販売の伸びは、むしろ伝統的な、主として“プレ・自動車”時代と見られる現象を示している。

2 輪車の生産台数 (Table 2) と販売台数は、しばしば、特に1970年代初めに急激に販売が伸びて以来、マイカーの同種の数字を上回ることが多くなった。

2-2 2 輪車はどこで、いつ使われるか？

軽2 輪車は通常6～12分の短・中距離トリップに使われている。自転車によるトリップの長さは最長6 kmまでで、モペッドの場合は12kmまでとなっている

Table 1 主要各国の2 輪車総保有台数および人口100人当たり保有台数 (断りのない限り1975年現在)
Total parc & parc per 100 inhabitants for two-wheels in selected countries
(figures in table refer to 1975 except where indicated otherwise)

国 名	自転車保有台数	人口 100人当 たり保有台数	モペッド保有 台数	人口 100人当 たり保有台数	オートバイお よびスクータ ー保有台数	人口 100人当 たり保有台数	2 輪車 総保有台数	人口 100人当 たり総保有台 数
ベルギー	3,049,251	31.2	525,000	5.4	95,000	1.0	3,669,251	37.4
デンマーク	2,500,000	50.4	450,600	9.0	36,300	0.7	2,986,900	59.0
フランス	12,000,000	22.9	5,850,000	11.1	450,000	0.9	18,300,000	34.7
ドイツ	25,000,000 (1971)	40.8	1,000,000	1.6	257,271	0.4	26,257,271	42.5
イタリア	11,800,000 (1973)	21.5	3,100,000 (1974)	5.6	1,204,195 (1974)	2.2	16,104,195	29.1
オランダ	7,000,000 (1971)	53.1	1,650,000	12.1	70,000	0.5	8,720,000	63.9
ノルウェー	1,800,000 (1974)	45.2	113,620	2.8	21,292	0.5	1,934,912	48.3
スイス	1,526,134 (1974)	23.7	658,115	10.3	90,325	1.4	2,274,574	35.5
イギリス	7,000,000 (1976)	12.5	546,000	1.0	615,000	1.1	8,161,000	14.6
アメリカ	90,000,000 (1974)	42.5	100,000	—	4,966,399 (1974) オートバイのみ	2.3	95,000,000 スクーターとモペ ッドを除く	44.8 スクーターとモペ ッドを除く

Table 2 主要各国の2 輪車生産台数およびマイカー生産台数 (断りのない限り1975年現在)
Production of two wheels in selected countries and private car
output (figures refer to 1975 unless otherwise indicated)

国 名	自 転 車	モペッド	オートバイおよびスクーター	2 輪車総計	マイカー
オーストリア	1,160,805(1973)	181,389 (Motorcycles only)	10,646	1,351,840	284
ベルギー	345,000(1972)	70,000	—	415,000	780,258
デンマーク	201,555(1973)	1,600	—	203,155	900
フランス	2,165,718(1973)	1,073,105	8,513	3,247,336	2,952,824
ドイツ	3,249,471(1973)	179,129	74,660	3,503,260	2,907,811
イタリア	1,950,000(1972)	800,000	121,750	2,871,750	1,348,544
日 本	9,441,881(1973)	3,802,547		13,244,280	4,657,854
オランダ	865,000(1973)	70,000(1973)	45,000	980,000	50,000
スペイン	469,516(1973)	200,100(1974)	60,340(1974)	729,956	707,750(1974)
スウェーデン	300,000(1969)	14,200	—	314,200	316,350
イギリス	2,015,769(1973)	48,439(1973)		2,064,208	1,267,696
アメリカ	12,500,000(1974)	—	75,000	12,575,000	6,717,177

る。2輪車が使われるのは、ノンモトランスポート(非大量輸送)の活動、たとえば、通勤(自宅・勤務先間の)通学、買物、さらにはトリップそのものを楽しむことを主要な目的とするような場合である。したがって、この乗り物は交通手段であると同時に、レクリエーション用の乗り物であるともいえる。

軽2輪車は、長距離トリップの場合、地形や気象条件の厳しい場合、特に着飾らなければならなかったり、荷物や身のまわり品が多いような場合にはあまり向いていないことは明らかである。

また、市街地の規模が大きくなると、それにつれて2輪車の比率は減少する傾向にある。実際、より規模の大きい都市では、トリップの距離が伸び、大量輸送機関が利用しやすく、かつ便利になる傾向があり、しかも交通量が増えて安全度が減少する傾向も出てくるのである。しかし、大都市での2輪車は、大量輸送を行なう幹線の周辺交通機関として(たとえば、コペンハーゲンの場合)、さらには適当な大量輸送機関のない低人口密度の郊外地区(たとえば、パリ周辺地区)のトリップにも使うことができる。

2-3 2輪車のユーザーはどんな人たちか

2輪車の利用状況は、まず年齢によってちがってくる。青年層では自転車やモペッドを使う傾向が強い。

2輪車の利用状況は、第2に社会的・経済的な地位によっても異なる。米国での調査結果のほとんどは、自転車によるサイクリングが圧倒的に白人の中流ないしの上流階級に属していることを示している。ヨーロッパでは、今でこそ管理職や専門職の階層にレクリエーションの目的で自転車やモペッドを使う人たちが増えているが、これまでは社会的・経済的地位の低い階層の人々が自転車やモペッドを通勤用に使うというのが伝統になっていた。

2輪車のユーザーは、さらに自転車やモペッドを使う動機によっても、次の各グループに大きく分類することができる。第1のグループは、2輪車が彼らにとって唯一可能な個人的な乗り物であるような人たちである。このグループはさらに2つのサブグループに分けることができる。ひとつは、あらゆる目的に2輪車を使う若い人たちで、公共の輸送機関より2輪車を好む傾向が強い。もうひとつは、自動車ないし運転免許を持たず、しかも公共の輸送機関を使わず、2輪車を使う人たちである。この2つのサブグループは、自動車が発達する前に特にヨーロッパでみられた、伝統的ともいえる2輪車の使い方

をしている。こうした2輪車の使い方は減ってきてはいるが、それでもヨーロッパでは大きな比重を占めている。“プレ・自動車”現象の典型である。

第2のグループは、自動車を持っていないが、あるいは自動車を使うことができる状態にありながら、必要からではなく、むしろ自らの選択によって、自転車を使っている人たちである。自転車を使う以上、それなりの利点を認めているわけで、彼らは実用的なトリップ(家庭から勤務先まで、大学まで、買物など)とレクリエーションのトリップ用に自転車を利用している。このグループは、ヨーロッパと米国の両方で急速に規模を広げつつある。米国では2輪車ユーザーの主要なグループになっている。この利用方法は、一般に自動車を使うことのできる人たちが2輪車を使っているという意味で、“ポスト・自動車”現象の典型である。

第3のグループには熱狂的な自転車のユーザーが分類される。ヨーロッパでも米国でも規模こそ小さいが、自分たちの意見を声高に公然と主張している。このグループの人たちは、非都市的な状況での自転車の利用、たとえば全国的な長距離トリップにも自転車を使っている。

2-4 2輪車を使う利点

軽2輪車を使う利点については、ますます認識が高まりつつある。

第1に、購入費の面でも、維持費や走行費用の面でも、個人使用のための低廉な輸送手段であること。丁度この点で、いくつかの社会・経済階層のユーザーについて自転車と数種類の自動車のそれぞれの総合速度を比較した調査¹⁾が発表されている。総合速度の概念は、i) 乗り物を運行し維持するためにユーザーが実際に使った時間、およびii) 購入費の償却と走行・維持費の支払いに必要な金額を稼ぐためにユーザーが使った時間、の合計時間内に実際に何km走ることができるかを示すものである。実際の速度よりずっと速度が小さくて、そのための作業時間もほとんど必要ないので、いくつかの所得層で自転車は自動車数車種より良い数字を示している(Table 3)。もちろん、総合費用についての同種調査に見られる、たとえば乗り心地のような重要な変数は考慮されていない。しかしこの調査の結果は、これら2つの輸送方式の相対的私的費用の重要性を明らかにするのに役立っている。

さらに2輪車は個人ユーザーに対する利点を持っている。交通渋滞に影響されないから、都市部にお

Table 3 フランスにおける主要な社会・経済階層別各種輸送機関の総合速度
Generalised speed for selected vehicles and selected socio-economic status, in France

社会経済階層	自転車	シトロエン 2CV	シムカ 1301	シトロエン DS21
専門職 (パリ)	14	14	14	12
一般会社員 (中規模都市)	13	12	10	8
技能労働者 (中規模都市)	13	10	8	6
農業労働者 (田園地区)	12	8	6	4

ける確実・迅速な交通手段となる。また、個人的な輸送機関として空間的にも時間的にも極めて独自の移動が可能であり、戸口から戸口までのドアツードア・トリップに大きな威力を発揮する。さらに、自転車は健康的な交通手段でもある。それは、先進国に広く見られる心臓病や血管障害の一因である運動不足の対抗策になる。自然の環境に直接触れられることも、その環境が良質のものであるかぎり、2輪車のプラス面になる。

2輪車を使う場合の第3の利点は、社会的費用が小さいということにある。まず、一定の輸送距離に対する(輸送速度は考えずに)輸送物の単位重量あ

(10⁹BTU/英トン・マイル)

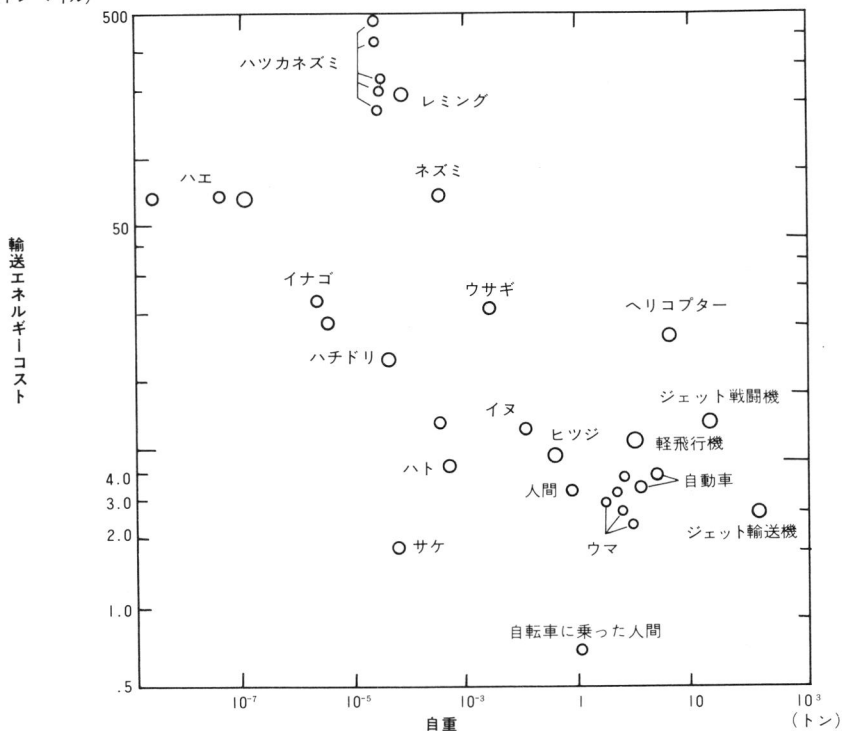


Fig. 1 動物および機械の移動時の消費エネルギー 2)
Energy consumed by moving creatures and machines

たりの消費エネルギーで見ると、2輪車は効率の高い輸送形態である (Fig. 1)。つまり、2輪車の消費エネルギーは徒歩の場合の5分の1にすぎない。しかし、通常条件のもとで輸送形態を2輪車に転換することによって期待されるエネルギー節約の可能性については、過大に考えすぎてはならない。理論計算の上でも、旅行習慣の慣性的傾向と、自転車利用が増加するということが、家庭の中の他の人間が代りに自動車を使うことになるという事実とを考慮に入れておかなければならない。自転車はまた、騒音公害や大気汚染という環境的制約の面でも効率的な乗り物である。ただし、この点ではモペッドはそれほど効率が良いわけではない。最後に、都市部での新しい道路建設や土地入手に対する現在のさまざまな制約を考えると、走行時にも駐車時にもあまりスペースをとらないということは重要な特性であるといえよう。

2-5 2輪車の欠点

しかし、2輪車の利用を推進する上で欠点も多い。その大きなものが、重大かつ緊急な安全の問題である。確かに、事故統計によれば、2輪車の事故は高水準にあり (Table 4)、さらに事故率ないし死亡件数

U.S. Environmental Protection Agency (1974), "Bicycle Transportation", Washington D.C. より

も増勢をたどっている。事故グラフには、死亡事故や傷害事故が主として若い2輪車ユーザーにかかわるものとして示されている。これは、利用度の高いこととの共存の結果であり、10~15才の自転車ユーザーと15~20才のモペッド・ユーザーによるものが多い。2輪車事故の大部分は、乗用車との間で起こっている（フランスにおける事故の85%、米国における死亡事故の71%）。その多くは交差点事故であり（フランスの66%、サンディエゴの76%）、方向転換時の事故、自動車のドアを開ける時の事故、右側通行の無視などは、その他の事故例にすぎない。したがって、自転車の通路を自動車道と分離しても、それと平行して交差点における慎重な交通設計を行わないかぎり、危険防止は十分とはいえない。

その他にも欠点も多い。2輪車の盗難は、年間約50万台の自転車が盗難にあっている米国において特に重大な問題になっている。また、寒気や雨天、さらには肉体的な疲労（風や振動による）も、2輪車による走行を不快なものにする。ただし、2輪車の乗り手の中には、2輪車のもつ若さと挑戦的魅力を強調して、こうした特性の一部をプラスと受け止めている者もある。スウェーデンの事例では、年間を通じて2輪車の利用状況に気象条件による変動が認められる。軽2輪車ユーザーのかなりの部分（ピーク時の半）が冬季でも2輪車を使って外出していることは注目すべきである。いずれにせよ、こうした2輪車のもつハンディキャップは、保護が必要（ユーザーの安全性と快適性の改善、乗り物自体の保全のための）であることを示している。

2輪車の道路内における安全性や走行時の不快さは大きな問題になってきている。特に、自動車の排出する一酸化炭素、窒素酸化物、炭化水素、その他の汚染物質の路面濃度が増大している。また、交通流線の集中化、他の物体や車両との衝突の可能性などによる神経疲労も、混合交通道路内では大きなものになってきている。このことは、より安全かつ快適な走行を確保するために2輪車交通路を分離する必要があることを示している。

3. 2輪車の交通政策

2輪車についての政策は、2輪車の需要に影響を与え（2輪車の利点および欠点として上述した要因のあるものを特に利用することによって）、さらに施設やサービスの供給を加減するように立案することができる。こうした政策の立案は2輪車の利用を促

Table 4 100万台当たりの死亡件数³⁾
Number of death per 1,000,000 vehicles

1974	自 転 車	モペッド	オートバイ
ベルギー	89	405	1,678
デンマーク	—	257	1,300
フランス	54	451	1,620
ドイツ	—	475	2,166
イタリア	—	348	710
オランダ	—	276	1,873
ノルウェー	23	195	1,670
スイス	54	237	1,278
イギリス	—	765	
アメリカ	12	—	681

資料：ECMT（1975）、“Twenty Second Annual Report”，Paris.

進する方向で行なわれるのが普通で、総合的な都市交通計画の一環として行なわれる場合もある。

2輪車のための政策展開は、次の4つの主要な政策的対応という形で考察することができる。その対応等の大部分は最初の2項に集中されているが、一部は最後の1項にもみることができる。

3-1

2輪車施設を新設*することが第1のタイプの対応である。バイクウエー、特にバイクパスは、2輪車の走行をより安全、より快適なものにするために必要な施設である。しかし、バイクパスの建設は、立体交差によってアンダーパスないしオーバーパスを建設しなければならない場合は、必ずしも低コストというわけにはいかない。したがって、この場合は資金計画が伴わなければならない。現在、バイクパス網を拡大する具体的な計画を持っている国は、米国、フランス、ノルウェーなど数カ国にのぼっている。この種の計画は国の道路行政に組み込まれるのが普通であるが、一方で地方行政当局によるバイクウエー開発のための適切な開発促進と参加

*バイクルートは、それを表示する標識によって、単に自動車の運転者に対してルート内に自転車がいるかもしれないことを警告するものにすぎない。自転車専用の施設としては、標識と路面標示によって自転車通行路面から自動車と分離して締め出すとするバイクレーンと、物理的に道路を分離してあるバイクパスとがある。当然のことながら、バイクレーンは典型的に低コスト（1~2,000ドル/km）で、バイクパスの方が費用がかかる（12~20,000ドル/km）が、一般道路の建設となれば、その10~50倍（それぞれ地方と都市部とで）のコストがかかることになる。バイクウエーは、このバイクレーンとバイクパスの両者を含めた総称である。

にも依存している。^{*} 米国の州のなかには、オレゴン、ワシントン、カリフォルニア、イリノイ各州のように、自転車および歩行者用の施設のために州のガソリン税の一部を充当留保しているところもある。

公共建築物、教育建築物、大量乗降駅などに2輪車のための駐車設備を設けることも、自転車利用を抑制する働きをする盗難の危険を減らす上で重要な施策である。^{**}

必要なことは、地方行政当局から十分な協力を取りつけるとともに、こうした施設を設けるための十分な制度的、資金的な取決めを行なうことにある。

3-2

既存施設の整備は第2の主要な政策的対応で、典型的な低コストの解決策によって成り立っている。その最も重大な目的は、事故の件数を減らし、事故の悲惨さを緩和するために、2輪車と他の輸送機関との輻輳を減少させることにある。2輪車と自動車の輻輳については、単に路面標示をつけるだけの自転車専用レーンの設定が効果をあげているが、特に交差点が事故の多発源になっている関係上、2輪車を十分考慮した交差点対策⁴⁾をとることがより重要である。補助的な対策としては、自動車の交通量がゼロないし低水準にある道路や、任意に交通制限を行なうことのできる道路に、2輪車用の通路を設けてもよい。高速道路から隣接地域を防護する密閉道路(Traffic Cells)も、この種の補助的手段になるもので、隣接地域の歩行者や2輪車に対する環境性や安全性を改善するのに低コストですみ、効率も高いことから、実施例が増えてきている。^{***}また、2輪車のための既存施設を正しく維持することも、走行条件や走行範囲を広げるために道路を延長したり、道路網を連結したりすることと同じように大切なことである。その他、2輪車のための適切な標識を設置し、さらに交通法規を制定して自動車と2輪車のユーザーにこれを守らせることも必要である。米国では、連邦道路管理局の主催により、交通施設の新設と既存施設の整備という2つのテーマで、交通専門家の知識と問題意識を高めるための講座が開かれることになっている。

その他、2輪車と公共の輸送機関の輻輳が特に専用レーンのなかで、また2輪車と歩行者の輻輳が特に歩道や、歩行者用の道路・区域などで起こる可能性もある。たとえば、モペッドの騒音やスピードの出しすぎが、歩行者用の道路・区域などで苦情のタネになっている例もある。また、前もって適当な警

告を出さないことで、低騒音の自転車についても、同様に歩行者から苦情が出ている。この第2の政策的対応においては、交通施設の整備にあたって2輪車を明白な形で考慮することが必要である。

3-3

第3に、2輪車の車両特性に関連した政策をとることができる。制動距離が長いこと、十分な保管施設がない場合は盗難の危険があること、特に夜間の場合や方向を転換する場合に他から見える必要があることなどを考えると、車体の整備は重要である。

車体の設計についても、国によっては、防塵性への配慮、照明装置や信号装置の改良、モペッド用のエンジンの低騒音化など、都市で使われる場合を優先した措置をとっているところもある。また、2輪車の所有形態についても、たとえば、貸自転車の利用とか、さらには自転車の無料レンタルといった、革新的な措置をとることもできる。オランダ、スウェーデン、フランスの国有鉄道は100以上の駅で貸自転車の提供を行なっている。観光指向の強い都市のなかには、自転車のレンタル施設を設けているところも多い。一定の地理的範囲にかぎって自転車の無料貸出しと保管を行なう実験が行なわれたこともある^{****}が、その結果はさまざまだった。また特に北アメリカでは、盗難に対する対抗措置として、自転車の免許制が広がりつつある。

3-4

第4の政策的対応は、道路利用者に対する2輪車についての付帯情報の提供と教育活動に関するものである。時には2輪車のユーザーが交通法規に従わないこともあるし、自動車の運転者がドアを開ける時や方向を転換する時に2輪車のことを忘れることもある。したがって、2輪車利用の問題が行動生態上の問題であることが多いこともあって、2輪車の遭遇する具体的な危険や行動生態的に必要な具体的な調整について、特に若者に対する教育訓練、さらには道路利用者(自動車の運転者ないし2輪車のユ

^{*}シアトル(米国ワシントン州)、ワシントン(米国コロンビア特別区)、デンバー(米国コロラド州)の各都市では、それぞれすでに70、65、80kmのバイクウェイを建設済みである。スティープニジ(英国)のような新開地区では自動車と2輪車の交通を体系的に分離する方策がとられている。

^{**}米国のサンフランシスコおよびワシントンD.C.では、大量乗降駅での2輪車の安全な駐車を確保するために、ロッカー設備を設けている。

^{***}オックスフォード、ケンブリッジ(以上英国)、デービーズ(米国)、ベステルオース、ウプサラ(以上スウェーデン)、デルフト(オランダ)などの都市では、2輪車のための道路が網の目のように整備されている。

^{****}たとえば、ラロンエル(フランス)で。

一ザ一)の注意を喚起する情報キャンペーン*が必要になってくる。こうした予防措置は、事故によって余儀なくされる医療費の支出にくらべれば、安くつくのではないだろうか。こうした政策を企画立案しそれを通常の方法論による都市交通計画に組み込むためには、政策立案に必要な技術や手法についてプランナーやエンジニアを訓練することも重要になってくる。

このように、2輪車の利用は、それ自体で特別の行政措置をとるに足る輸送形態として認識されるようになってきている。こうした措置は、輸送形態間の対立性を緩和するだけでなく輸送形態相互の補完性を高めるような、より広汎な都市交通政策に統合されなければならないことはもちろんである。

たとえば、公共建築物、大ショッピング施設、教育用建築物などに2輪車のための駐車場を設けることは、公共輸送ルートを支線となるばかりでなく、徒歩の機能を補うことにもなる。地下鉄、高架鉄道、バス、路面電車のいずれであろうと、公共輸送機関の駅周辺にこうした2輪車の駐車場や連絡ルートを設けることは、その駅の影響範囲を広げることになる。さらに場合によっては(たとえば、アムステルダムのように)、2台の自転車を、1台は自宅から最寄駅まで、もう1台は目的駅から職場までという具合に使うこともある。また、自転車をレクリエーションのための自動車旅行に組み合わせ、レクリエーション用に使うことも増えつつある。つまり、自動車で森や田舎や、都市周辺のレクリエーション地区まで行き、そこで自転車を使えば特に快適かつ安全に遊ぶことができる。

このように、自転車の利用が3つの大きな機能を果たすことができる⁵⁾ことは明らかである。

——徒歩の補いとしての短・中距離トリップ用(米国では都市の通勤トリップの40%は4マイル未満)。この種のトリップはあらゆる目的を含み(特に自宅から勤務先、買物、通学など)、都市の中心部までのトリップや隣接地へのトリップなどもここに含まれる。

——公共の輸送機関への補足的な連絡手段としての、より長いトリップ用。

——適当なレクリエーション地区へ行く私有の自動車や公共の輸送機関の補いとしてのレクリエーション・トリップ用。

このように、自転車とモペッドの利用の動向と、2輪車を指向する交通政策の定義と実際の動向とは、安全面で制約があり、かつ2輪車に対する関心を都市交通の計画立案と政策決定によりよく統合するまでには、なお時間を必要とする現状にもかかわらず、先進国では今後も継続するものと思われる。実際にも、土地・エネルギー・資本などの輸送機関の生産要素の不足と価格高騰、さらには騒音や大気汚染といった環境問題などが起こってきており、そのために、全体的・社会的・経済的観点から、都市交通体系に2輪車を組み込むことが望ましい状態になっている。また、都市の成長鈍化とか中小規模の都市の重視という都市化の諸動向は、都市に“媒介的な機動力”を提供する2輪車の能力によりふさわしい条件が熟してきたといえる。“生命の洗たく”、人間的尺度、自然の快適さなどを指向する新しい態度と価値観の発達が、こうした輸送形態に対する人々の関心を強めるとともに、さらにレクリエーションのための乗り物ないし、一般の交通手段として2輪車を選択する人々による2輪車利用の増加によって、特に自動車を利用できない人々たちによるプレ・自動車型の2輪車利用の減少を、バランスさせる力をもっているのかもしれない。

自転車とモペッドの利用状況と関係当局の政策的対応の姿は、輸送システムと人々の行動について、今日の、より広汎かつ重要な交通問題への適応を進める具体的な事例といえよう。まさしくそれは、エネルギー、スペース、資金などをあまり必要としない、より低コストの輸送手段を利用することによる効率追求のひとつの現れである。それはまた、自動車を利用できない人々を含む多種多様な人口階層に、より多様化した交通機関を提供することによって、公平の追求にも貢献している。最後にそれは、人間的尺度と環境保全に、より関係の深い輸送手段を使うことによる質の追求の一部でもある。

参考文献

- 1) Dupuy J.P.: "A la recherche du temps gagné", Environment Directorate, OECD, Paris, 1975.
- 2) U.S.Environmental Protection Agency: "Bicycle Transportation", Washington D.C., 1974.
- 3) ECMT: "Twenty Second Annual Report", Paris, 1975.
- 4) Statensplanverk: "Cykeln", report No.33, Uppsala, Sweden, 1975.
- 5) OECD: "OECD Conference Better Towns with Less Traffic; Background Papers", Paris, 1975.

*地域レベルではテンビー市(米国アリゾナ州)の例があり、全国レベルではフランスの“道路安全委員会”が新聞報道、ラジオ、テレビ、学校の教育課程など多数の情報網を使って実施した行政措置にその実例をみる事ができる。