

五月最後の約一週間、COP15サイクリングツアーという興味ある行事が日本国内で開催されている。主宰は駐日デンマーク大使で、東京から出発し、福島、札幌、宮崎、今治など各地で順番にツアーを実施し、最後に京都に到着するという予定である。行事の目的は今年一二月にコペンハーゲンで開催される第一五回気候変動枠組条約締約国会議(COP15)を周知させることである。

今回のCOP15は京都議定書後の各国の炭酸ガスの排出削減比率を決定する重要な国際会議であり、日本の政府や企業は京都会議の失敗を再現しないように熱心に政策を検討しているが、国民の関心は十分ではなく、今回のような行事は年末にかけて頻繁に開催されていくと予想される。この会議自体については、今後、様々な議論がなされるはずであるが、ここではサイクリング、自転車について見直してみたい。

自動車は人類が手中にした最高の移動手段の一種であるが、問題は有限な化石燃料に依存し、その燃焼により大量の炭酸ガスを排出することである。それに比較すると自転車は環境への負荷において優秀であり、一人が一キロ移動するのに必要なエネルギーを計算すると、自動車は一二〇キロ、歩行者が四五キロを必要するのに比較して、自転車は一〇キロ程度でしかない。しかも機械からの炭酸ガスの排出はゼロである。

しかし、自転車にも問題がないわけではない。第一は雨天のときに快適ではないこと、第二に坂道では登坂に相当の労力を必要とすること、第三が交通事故増加の問題である。雨天の問題を解決する方法は現状では発明されていないが、第二の問題は電動自転車の登場によって大幅に改善された。最新の製品では重量が二〇キログラム以下になり、価格も一〇万円以下になった結果、急速に需要が増大している。

最大の問題は事故である。昨年の日本の交通事故の統計では、自動車乗車中の事故による死亡は一七〇人、負傷は約五八万人であるが、自転車乗車中の場合は七一七人と約一六万人となっている。外出するときの利用交通手段の比率は自動車が自転車の三倍程度であるし、走行距離を加味すれば、さらに自動車の利用比率は増大するから、自転車は安全の視点からは自動車以上に問題があるということになる。

炭酸ガスの排出削減が世界全体の重要課題になり、さらに先進諸国では交通分野の炭酸ガスの排出が全体の四分の一程になっている現状では、自転車は有力な解決手段になりえるが、そのためには自転車を安全な交通手段にする対策が必要である。そのためにもっとも有効な方法は自転車専用道の整備である。最近、自転車と歩行者の接触による事故が増加していることから、この政策の推進は重要である。

世界で自転車の利用が最大のオランダでは道路延長の一〇%近くが自転車専用道であるが、日本は歩行者と自転車が共用する道路を合算しても〇・六%でしかない。この四月、韓国の李明博大統領はラジオ放送で自転車の利用推進を国民に提案し、一〇年後には全国に三〇〇〇キロの自転車専用道を建設する計画を検討している。またソウルでは市内の車道の車線を削減し、二〇〇キロ以上の自転車専用道を建設することも計画している。

このような状況のなか、つい最近、日本では高速道路整備計画が発表された。新規の道路が七一キロメートル、車線の拡幅が一九〇キロメートル、総事業費は一兆八七〇〇億円である。諮問会議で批判が相次いだのは当然であり、国家破綻して道路ありの印象である。道路行政に関係する人々もCOP15サイクリングツアーにも参加して、世界が巨大な方向転換をしていることを実感するべきである。