

連載 世界で一番自転車にやさしい都市

## 第3回 自転車と乗れる通勤電車

取材・熊倉次郎 株式会社リベラルアーツ総合研究所 代表



コペンハーゲンの中心部と近郊を結ぶ通勤電車「エストー」。自転車を折りたたまずに、そのまま乗り込むことができる。

自転車とクルマ、そして歩行者がともに安心して移動できる道路空間はいかにして可能か。この連載では、「世界一のサイクリング都市」をめざす北欧の街・コペンハーゲンの取り組みについてレポートしています。

### グリーン首都をめざし、自転車を優遇する交通政策

しばらく前のことですが、イタリアを旅行しているときに、乗っている自転車をそのまま列車に載せて移動したことがあります。

ミラノからピサまで、自転車で旅行していたのですが、途中、脚がくたびれたので鉄道で行程の一部をスキップすることにしました。駅員に尋ねると「そのまま載せてかまわない」という返事でしたので、車輪をはずす手間もなく列車に乗り込み至極便利でした。

下りるときもそのまま、駅をでてからすぐにサイクリングを再開しました。

イタリアでは比較的に鄙びた鉄道での体験でしたが、コペンハーゲンでは通勤モードで自転車まるごとの乗車が可能です。

取材に訪れた真冬の夕方、宿泊先に近い近郊電車の駅まで出かけると、赤い車体に白い塗料で大きく自転車の絵を描いた車両が往来していました。この通勤電車には自転車を載せていいということが小さい子どもにも理解できるわかりやすいデザインです。

よくみると車体には自転車の絵のほかに、車椅子やベビーカーの絵柄も描かれているのですが、自転車の絵はそれらよりも二十倍は大きく描かれており、

圧倒的に自転車向きの存在感を醸し出しています。



コペンハーゲン市内と近郊とを結ぶ通勤電車はエストーと呼ばれ、「S」のマークが目印です。改札はなく、車両のドアは乗客自身がボタンを押して開けます。

ホームに下りて見物していると、すでにかかなりの込み具合にもかかわらず、乗客と自転車が次々に車両のなかに消えていきました。自転車を携行しているひとは後まわし、という雰囲気はありません。最後に乗車し損ねたかに思われたサイクリストも、閉まりかけたドアのボタンを押して泰然と乗り込んでいきました。

以前は自転車の持ち込みには追加料金が必要でしたが、現在は自転車の持ち込みは無料となっています。自転車の利用者をひとりでも多く増やしたいという当局の意気込みが伝わってきます。

## 2015年までに通勤通学者の過半数をめざす

コペンハーゲン市では、2015年までに通勤通学者のすくなくとも50%に自転車を利用してもらいたいという目標を設定しています。

2010年時点での自転車通勤通学者の割合は35%。これを2015年までに50%にするという、なかなか高い目標設定です。

すでに市の中心部に暮らす人々の半数は自転車通勤を実践しており、あとは近郊から市内へ通う人々の動向が目標達成の鍵を握っています。彼らにひとりでも多く自転車を利用してもらいたい。エストーの赤い車両に大きく描かれた自転車のデザインはこのことを表しています。

また自転車専用道路についても、近郊の自治体と連携しながらネットワークを拓けています。

コペンハーゲンでは自転車を利用するひとの15%が週に100km以上の距離を走っています。往復でざっと10kmから15kmの距離を毎日コンスタ

ントに走っていることとなります。市ではこうしたスタイルの通勤通学者をさらに増やしたいとしています。

## 自転車通勤は寿命が延びる？

ここでちょっと自転車と健康についての数字をみてみましょう。

デンマークの国立保健局では一日30分の運動をすすめています。ちょうど自転車通勤に適した運動量ですが、この程度の運動をつづけていると、運動していない人よりも5年も平均寿命が長くなるといわれています。

またある調査では毎日職場まで自転車で走っている人は、そうでない人よりも死亡率が30%少ないという統計結果があるそうです。健康な街づくりの一環としても自転車利用者の増加は意味があるといえそうです。<sup>(\*)</sup>

家族で自転車通勤。コペンハーゲンでも最も自転車の交通量が多いクイーン・ルイズ橋付近の風景。一日に3万~4万人のサイクリストが往来する。



CO<sup>2</sup>の排出量をできるだけ減らすという側面からも自転車利用が後押しされています。ひとりの人間が1km移動するのにどのくらいのCO<sup>2</sup>を排出するかという比較データ（2005年）があります。

これによると、クルマではひとりを1km運ぶのに170gのCO<sup>2</sup>を排出し、バスでも118g排出します。鉄道（エストー）はぐっと少なく、20g。一方、徒歩および自転車は0gです。

ちょっと待って、自転車では漕いでいる人間が呼吸しているのだから、CO<sup>2</sup>はゼロではないんじゃないの、という気もしますが、よく考えてみるとクルマを運転しているときも、電車に乗っているときも、私たちは呼吸を続けているので、人間のはきだすCO<sup>2</sup>はこの比較データには含まれていないようです。

## 世界初のカーボン・ニュートラル都市という目標

コペンハーゲン市では2025年までに世界初のカーボン・ニュートラル都

市を実現するという目標を掲げています。

現在、市全体で排出するCO<sub>2</sub>の22%が人々の移動手段によって生み出されているとされ、自転車利用を促すことで、この割合をさらに減らしていきたいとしています。

自転車優遇の政策の背景には、健康的な街づくりと同様に、持続可能な環境づくりという側面もあります。健康と環境は本来不可分の関係にあり、大気汚染を減らすことが市民の病気を減らすことにもなります。

**Andreas Thor Hansen**  
Cycle Programme

CITY OF COPENHAGEN  
The Technical and Environmental  
Administration  
Department of Traffic



暮らしやすい街づくりでEUのライバル都市をリードしたいというコペンハーゲン市にとって、自転車利用の促進は都市の成長戦略において重要な位置を占めているといえるでしょう。

日本でも自転車をこれからの都市政策の中心に据えることは、交通にかかわる道路行政だけの問題ではなく、市民の健康や保健医療の持続性にもかかわるテーマとして、総合的に捉えていくことが大切であるように思われます。

(つづく)

\*1  
CITY OF COPENHAGEN, *BICYCLE ACCOUNT 2010*, p.16