

ニューヨーク市における 長期環境計画と自転車利用促進策



ニューヨークの「PlaNYC」政策

ニューヨーク市では2007年に、「ニューヨークを、よりグリーンでより素晴らしい都市にする」ことを目的に、2030年をターゲットとした「PlaNYC」という長期環境計画を策定しました。この中で、交通分野においては、公共交通の改善や自転車利用の促進が謳われています。欧州では自転車利用がかなり進んでいますが、クルマ社会と言われる米国、しかも公共交通が発達している大都市ニューヨークにおいて、自転車利用を促すためどのようなことを行っているのかレポートします。

自転車レーンの整備

自転車利用を促すうえで最大の施策は自転車レーンの整備です。この自転車レーンには3つのタイプがあります。

1つ目は、Bike Pathという自転車専用レーンで、車道や歩道と分離されたものです(写真①)。自転車専用の信号を備えているところもあります(写真②)。

2つ目はBike Lane



写真① 対面通行型の自転車専用レーン



写真② 自転車専用レーンに設けられた自転車専用信号

という自転車走行レーンです(写真③)。道路に自転車マークと進行方向を描き、白線で自転車走行帯を確保しています。したがってクルマはそこを避けて走行します。

3つ目は Shared Bike Laneで、クルマと自転車が共用する場所です(写真④)。道路に自転車マークと進行方向は描いてあるものの、十分な道路幅がないために自転車もクルマもこのスペースを走行します。したがって前方を自転車が走行していると、クルマは安全な追い越しができるまで自転車の後ろについて走るしかありません。

レンタサイクルを借りてニューヨークの街を走ってみました。Bike PathやBike Laneの走りやすさ・安心感はもちろんのこと、Shared Bike Laneでも自転車が車のドライバーにしっかり認知されるため不安なく走ることができました。車のドライバーにとっても、自転車が無秩序な走行をしなくなることで安心し



写真③ 左側から駐車帯、自転車走行帯、クルマ走行帯



写真④ 一方通行道路の両側が駐車帯。中央が自転車とクルマの共用走行路となっている

て運転できるようになる効果があります。

ニューヨーク市でのこうした自転車レーンの整備状況をみると、「PlaNYC」が策定された2007年度から2012年度の6年間で総延長は何と約500kmになるそうです。内訳は、Bike Pathが約40km、Bike Laneが約310km、Shared Bike Laneが約150kmとなっています。今後も年80kmのペースで自転車レーンを整備していく計画とのことです。2012年10月に東京都が、現在の自転車レーン112kmを今後8年間で倍の221kmにすると発表しましたが、ニューヨークと東京では整備スピードにかくも差がある状況です。

自転車シェアリング

パリをはじめ欧州では定着している自転車シェアリング。米国では2008年にワシントンD.C.でスタートし、サンフランシスコなどにも広がっています。そして最大の都市ニューヨークでもいよいよ自転車シェアリングがスタートします(写真⑤)。当初は2012年7月スタートの予定でしたが、ソフトウェアのトラブルやハリケーンサンディの影響により2013



写真⑤ ニューヨークで導入予定の自転車シェアリング(自治体国際化協会ニューヨーク事務所提供)

年5月に延期となっています。

ステーションを約300カ所設置し、合計で5,500台の自転車を置く予定で、将来的には600カ所、1万台にまで拡大する計画となっています。ITを活用することで24時間365日利用でき、借りたところとは別のステーションに返すこともできます。ニューヨーク市ではサービスに必要な費用を集めるためにスポンサーを募集し、設置・運営はスポンサー料と利用料で賄います。ニューヨーク市は費用負担なしで1万台という規模の自転車シェアリングを実現するのです。

日本でも多くの自治体が自転車シェアリングを実施(実証実験含む)しています。大きなところでは札幌市が「ポロクル」という約250台規模の自転車シェアリン

グを実施していますが、数十台程度の小規模のものがほとんどです。利用者の利便性を考えると彼我の差は雲泥のものがああります。

自転車通勤支援のための法律

東京では、2011年の東日本大震災をきっかけに自転車通勤をする人が増えています。NPO自転車活用推進研究会の調査によると、通勤時間帯の都内自転車通過台数は2012年11月で2010年11月に比べ7倍に増えています。しかし、自転車通勤者の最大の悩みは駐輪場所で、歩道に違法駐輪せざるをえないケースがほとんどです。

ニューヨーク市では、自転車通勤者が駐輪場所に困らないように、オフィスビル内に自転車を持ち込ませる制度を設けています(写真⑥)。これが2009年に制定された通称「Bikes in Buildings」という法案で、ビルオーナーは自転車通勤を希望する人に対してビル内に自転車を持ち込むことを許可するか、出来ない場合には代替りの駐輪場を確保しなければならないというものです。



写真⑥ 自転車通勤の男性。オフィスのロッカーに保管

「PlaNYC」という方針を具現化するためにここまで徹底するやり方は我が国も見習う点があるのではないのでしょうか。

最後に

ニューヨークでは日本の都市に比べて自転車の利用者はまだまだ少数派です。にもかかわらず大方針(PlaNYC)を掲げ、その実現に向け一気に自転車利用促進の環境整備を行う実行力を備えていることがうかがえます。そして利用者の利便性を考慮しインフラをどのように整備すべきかを考える、「マーケット・イン」の発想に立っていると言えましょう。個別政策を小出しに行いがちな日本の行政もかくありたいものです。