

コロナで見直される、環境にもよい自転車

◆公共交通機関をさけるために自転車利用が増加

新型コロナウイルスの蔓延で、公共交通の利用を避ける人が増えている。そのため、通勤やレジャーなどで自転車を利用する人が日本や欧州で急増している。

たとえば、2020年5月発表のスイス連邦工科大学チューリヒ校の研究「MOBIS-COVID19」によれば、スイスではロックダウン中の鉄道、バス、自動車などの交通機関の利用が激減するなか、唯一自転車だけが1日の移動距離が19年秋の3倍に達した。普段は車で渋滞する道路が自転車で密集したという。

これまで、スイスで日常的に自転車を使う人の割合は8%だった。しかし、何年も自転車に乗らなかった人々が自宅に眠っていた古い自転車を修理に持ち込むことが急増し、多くの店で修理は10日から3週間待ちになった。新規購入も増え、電動アシスト付き自転車と子供用自転車の売れ行きが良く、砂利道など未舗装路も走れる「グラベルバイク」の人気も急上昇しているという。

日本でも自転車産業振興協会の調べでは、長く乗っていなかった自転車の修理依頼や、通勤用や子供用自転車の需要が増えたという。

表 欧州で日常の交通で自転車を最も多く利用している人の割合（2014年）

オランダ	デンマーク	ベルギー	ドイツ	イタリア	フランス	スペイン	EU 平均
36%	23%	13%	12%	6%	4%	3%	8%

出所：https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf よりARC作成

◆欧州では政府が環境対策も考慮し、補助金や専用道路で自転車利用を後押し

欧州の政府も自転車利用の後押しを進めている。フランス政府は20年4月30日、新型コロナ対策で実施した外出制限の5月11日の解除に向け、自転車利用促進策を発表した。出勤者による地下鉄などの公共交通機関での密集を避けるため、環境面を考慮し自家用車ではなく自転車を市街地での移動手段に選ぶよう、修理費補助など2千万ユーロ（約23億4千万円）の補助金で後押しする。チェーンやブレーキの交換など修理費を50ユーロまで補助するほか、安全に運転するため

の無料講習も受けられるようにした。また車道などを臨時の自転車専用道に転換する措置を支援する。

欧州のいくつかの都市では、既に自転車専用道路の具体的な計画を打ち出している。イタリアのローマ（150km）、ベルギーのブリュッセル（40km）、ドイツのベルリン（25km）などでは、新たに整備計画が進んでいると報じられている。スペインのバルセロナ市は、人々がソーシャルディスタンスを保てるように、車道の一部を歩行者と自転車用道路に切り替える計画を発表した。街全体で約12kmが車道から歩道に、約21kmが自転車専用道路に変わるという。

◆自転車シェアリングも拡大、欧州の自治体は積極的に支援

外出制限中に自動車の減少で排出ガスによる大気汚染などが大幅に減少した欧州の都市では、改善された環境の維持を望む市民の声も多い。自動車の交通量が増えると、環境の悪化と新しい自転車専用道路の維持が難しくなる懸念がある。

イタリアでは、「モビリティ・バウチャー」により、自転車や電動の個人用移動手段（電動キックボード、セグウェイなど）を購入する際、500ユーロを上限に、購入費用の60%の額の補助が受けられる。20年5月4日から12月31日までが対象となる。車両の購入のみならず、シェアリングサービスの利用でも補助が受けられるのが特徴だが、自動車は対象外だ。21年のバウチャーについては、環境負荷を与える自動車を廃車にすると、1台につき1,500ユーロ、オートバイは500ユーロの補助が検討されている。

バルセロナ市では、公共の自転車シェアリング用の自転車置き場を57カ所増設し、合計で97カ所に達した。

日本でも、自転車シェアリングは注目されている。ドコモ・バイクシェアなどでは新規会員登録者が増加している。5月に渋谷区や新宿区などで事業をスタートした新興のLuupでは、新規会員登録者が公開2日で2,000人を超えたという。同社では電動・小型・一人乗りのマイクロモビリティシェアリングを展開し、自販機一台分のスペースでも駐輪場を設置することができる。コンビニや飲食店の入り口横など、これまで実現できなかった小さなスペースへの設置が可能になり、コロナ後に需要が拡大した飲食店の宅配事業などにも活用が期待される。単なる移動手段だけでなく、自転車の新たな利用形態にもつながりそうだ。 【赤山英子】