

歩道を猛スピードで傍若無人に走り抜ける自転車を見ると、思わず蹴り倒してやりたい衝動に駆られることがある。またもにぶつけられたら命にかかわる。回避動作を俊敏にできない老人や障害者が感じる恐怖はいかばかりだろうか。実際に全国では死亡・重傷事故が多発し、加害者側が子供であるうと、高額な賠償金が裁判で認定されていると聞く。環境に優しいはずの自転車もこれでは走る凶器と変わらない。

しかし、少し前の我が身を振り返ると、あまり偉そうなことは言えない。法律上、自転車は（軽）車両であり、原則として車道を走らなければならないことは運転免許教習の際に教わったのかもしれないが、はつきりと記憶にはない。自転車は歩行者と同じ扱いなのだと思っていた。休日などに近くの喫茶店に自転車で出かけてはビールを飲んで帰ってきたことがある。これがれっきとした飲酒運転に当たるとい認識に至ったのは、そんなに遠い過去のことではない。歩行者と衝突事故でも起こしていったら、と思うとぞっとする。

◇ ◇

自転車運転の正しいルールを市民の意識に定着させ、環境に負荷を与えない移動手段として自転車を街づくりに位置づけさせようという社会実験が札幌で六月に始まり、九月末までの予定で続けられている。名づけて「サイクルシェアリング実証実験・ポロクル2010」。仕掛けているのは株式会社ドーコンと株式会社NTTドコモ。ユーザー登録して利用してみると、非常に面白い。日本の環境先進地域として札幌を全国

「ポロクル」が切り拓く未来

に発信できる可能性を秘めた試みだ。

まずクレジットカード番号と携帯電話のメールアドレスを登録し、ICチップを埋め込んだカードを受け取る。自転車が置かれたサイクルポートのセンサーにカードをかざすと、ラックの駐輪ロックが解除され、自転車が貸し出される。目的地に近いポートに自転車を返却する。料金プランで一月タイプを選択すると五百円がカードから引き落とされ、一回の利用が三十分以内であれば、何度利用してもそれ以上課金されない。貸し出し・返却の記録（日時、自転車のナンバー、ワイヤー錠の暗証番号）はその都度、携帯メールに送信される。洗練された合理的な管理システムが構築されている。

サイクルポートはJR札幌駅を中心とする九カ所でスタート。その後、増設され、最終的に十八カ所になった。自転車は当初の五十台が百台に増えた。後半導入された五十台は東京在住の一流デザイナーが設計・デザインし、中国の工場に発注した特注品で、快適な乗り心地が楽しめる。

この実験の特徴の一つは、ユーザーに対し、道路交通法にのっとって原則車道を走ることを求める点にある。ルールを意識して自転車を走らせると、普段は気付かないことが見えてくる。自動車がわきをかすめていく車道走行は正直恐い。自転車専用レーンがないことが最大の要因だ。まちなかの自動車の制限速度は現状でいいのか、疑問がわいてくる。法律に従って車道を走る方が法律に違反して歩道を走るよりも危険という矛盾に気付く。

路側帯に違法に駐停車している自動車、二重停車して客を降ろすタクシーも自転車走行を妨げる。最近増えている歩車分離式信号機がある交差点では、自転車を降りて押せば歩行者に「変身」できるのだろうか。と迷うこともしばしば。自転車走行可の歩道の起点と終点も分かりにくい。平気で車道を逆走する自転車に出合うこともある。自分がルール遵守を意識すると、他人のルール違反がことのほか気になり始める。いろいろなことを考えさせられることが驚きだった。

◇ ◇

欧州では自転車専用レーンは当たり前に整備されている。スウェーデンのマルメ市は人口三十万人ながら自転車専用道路の総延長は三百^キ。同国では環境CSR（企業の社会的責任）の一環として、企業名の入った宿泊者用の自転車を用意しているホテルや、通勤手段を自動車から自転車に切り替えた社員に手当てを出す企業もある。具体的な利益につながるインセンティブ（誘因）を環境対策に作り出す見本と言える。

札幌市内ではサイクルングロードが何本か整備されているが、これはサイクルングそのものを目的とした道路であり、日常生活の移動を念頭に置いてはいない。自転車専用道路（レーン）の整備は法律の矛盾を解消し、自転車・歩行者双方の安全確保のために急務だ。それによって、都心部への自動車の乗り入れに歯止めがかかり、環境の浄化、商店街の活性化にもつながる。ポロクルが世論を喚起し、行政を突き動かす刺激になることを期待したい。

△希▽