

座 談 会

自転車の機能を活かす、エコで安全・快適な環境まちづくり

健康増進や安全安心な交通環境へのニーズの高まり、さらには環境負荷の小さい交通手段として、自転車や自転車利用促進によるまちづくりへの関心が高まっています。

世界では、健康問題や環境問題などに関心の強い国や都市で、自転車の機能を最大限に活かしたまちづくりが古くから行われてきており、国家レベルでの自転車利用への取り組みも積極的です。

わが国においても、自転車本来の交通手段としての見直しや再評価が行なわれるようになってきており、07年の道路交通法の改正で自転車の原則車道走行が明確化されたことなどをきっかけに、自転車本来の機能を活かしたまちづくりへの取り組み環境が整いつつあります。

自治体などでは、これまでの単なる放置自転車対策としての自転車計画ではなく、自転車本来の機能を再評価したうえでの自転車利用促進計画の策定が行なわれるようになり、さらにコミュニティサイクルなど自転車利用を積極的に働きかけるための社会実験なども

各所で行なわれるようになってきています。ちなみに、札幌市では本年2月「札幌市自転車利用総合計画案(2011年～10ヵ年)」を取りまとめ、アクションプログラムを策定中です。

今回は、このような背景を踏まえ、自転車本来の機能を再確認したうえで、自転車利用の安全性の確保やその機能を活かしたライフスタイルの確立、まちづくりへの展開のあり方についてお話しいたします。

出席者

(50音順)

- 小川 魁 氏 北海道サイクリング協会会長代行
- 栗田敬子 氏 NPO法人エコ・モビリティ・サポロ代表
- 澤 充隆 氏 (株)ドーコンモビリティデザイン取締役事業部長
- 橋本 幸 氏 国土交通省北海道局参事官付計画推進企画官
- 溝渕清彦 氏 (財)北海道環境財団企画事業課

コーディネーター

- 萩原 亨 氏 北海道大学大学院工学研究院教授



自転車から見える風景



萩原 本日は、まず始めに、皆さんと自転車の関わりや自転車の魅力の話がたくさんしていただければと思います。そこから、課題や対策、未来志向の話が出てくると思います。

溝淵 香川県で製作されているミニベロ（小径車輪の自転車）に乗っています。小さくて軽いのですが、直進性に優れていて、思っていた以上にスピードが出ます。非常に快適です。自動車とは違って、風を感じて走る、ふと止まりたいときに止まることができるという自転車の魅力は捨てがたいですね。

澤 とてもお世話になっているある大学の先生が「人が移動するのは、光合成ができないから」と、いつも言っています。食べるにしても、楽しむにしても、移動しなければ生きていけない。移動は人の根源的な欲求です。

車で移動するときの自由度と徒歩の自由度はまるで違うものです。バスや地下鉄という公共交通手段は線につながっていて、目的地に行こうと思っても簡単には行けない。そういう中で自転車は、公共交通や徒歩とうまく組み合わせることによって、人の本源的な欲求を満たしてくれる可能性があります。

さらに、自転車から見える風景は車とはまるで違います。ゆっくり移動の風景を楽しむという観点からも自転車は新しい領域ではないかと思っています。

小川 私は子供のころから自転車に乗っていますが、1958年に北海道サイクリング協会という組織を作り、本格的に乗るようになりました。当時は砂利道がほとんどで、自転車もあまり良いものはありませんでしたが、自転車に乗りだしてからは、いつでも自由に自分の意志で走り、土や緑の匂いとさわやかな風を感じ、小川のせせらぎや小鳥のさえずりを聞きながら自然の中を走ることが楽しくなってきたものです。

最近道路も自転車も良くなり、サイクリングやス

ポーツとしても楽しむ幅が広がりました。また、通勤や買い物などの移動手段としてだけではなく、エコ意識や健康志向のための自転車乗りも増えています。

萩原 車はいったん乗ると目的地まで降りないで直行することが多いように思えます。自転車だと止まりたいときに止まり、好きなところに立ち寄り、思い思いのルートを走れることがすごい魅力です。

支笏湖のサイクリングロードができたのは私がちょうど小学校高学年の時期で、サイクリングという言葉が出始めたころでした。自転車がとても身近なものになりました。それから、ぶらっと目的もなく移動することに自転車をずっと使い続けています。通勤・通学や買い物だけではなく、楽しみとして自転車をもっと使ったらいいのではないかと思います。

栗田 ベロタクシー^{*1}のドライバーには自転車マニアやプロのロードレーサーがいます。本当に自転車が大好きな人たちが集まっています。そんな仲間に囲まれて、少しずつ乗り始めていますが、すごく楽しい反面、こぎ手としての恐怖も感じています。

私自身は歩行者であったり、子供を連れて街を歩くという視点の方が強く、子供にはこうだったらいいのにと思いつくことがよくあります。今日は、女性の視点でお話しさせていただきます。

橋本 私自身は皆様に比べると自転車との関わりはとて希薄なレベルなのかとは思いますが、今日は交通やまちづくりに携わる行政側の者として、いろいろとお話をさせていただければと思っています。



自転車の魅力という点ですが、澤さんが運営されている「ポロクル^{*2}」の自転車の車体をデザインされたデザイナー・南雲勝志さんが、ポロクルのテーマソングの作詞をされています。歌詞は自転車に対する愛情にあふれているのですが、その歌詞の中にある「いつも見慣れた街並も、漕いで感じる新鮮さ」という一節

^{*1} ベロタクシー (VELOTAXI)
1997年にドイツで開発された高性能な自転車タクシーとその運営システム。なお、Veloiはドイツ語で自転車 (Velozipede)。

^{*2} ポロクル
23頁「事例レポート①」を参照。

が、私は自転車の魅力を端的に表しているように感じています。

自転車は危ない乗り物なのか・・・

萩原 皆さんけっこう自転車を使っている割には、社会的に確固たる交通手段として認められていないですし、自転車は「危ない」とすごく否定的に言われてしまっています。そういう評価についてコメントをいただきたいと思います。

小川 「自転車は危ないもの」という考えが、社会通念として広く浸透してきたためか、まだまだ学校の先生や父兄、特にお母さん方の間に根強く広がっています。鉄の箱に入っている自動車と、丸裸の自転車を比べれば世間一般の人は自動車の方が安全だと考えるでしょうが、自動車の事故と比べると、事故率はかなり低く安全率では自動車の4倍以上は高いといえます。

このたびの交通法規の改正で子供との3人乗りが認められ、お母さん方は保育園や幼稚園に子供を乗せて行きます。どう見ても危ないように見えますが、事故の話はあまり聞きません。自転車にかかわる事故の6割以上は交差点内の事故で、特に信号なしの交差点で多く、交通ルールを無視した無謀運転が目立ちますが、自転車の機能や性能を理解し、交通ルールを踏まえてきちんと運転すればそれほど危ない乗り物ではないと思います。



栗田 ベロタクシーを導入したときに、札幌市の道路の路肩の広さにすごく感動しました。ベロタクシーや自転車にぴったりだと思いました。ただ、路上駐車がすごく多く、路肩をかなりスピード系の自転車が走るため、横切る車との衝突事故の危険性はあると思います。立地的には、すごく自転車が乗りやすい街だと感じています。

小川 自転車は、常用速度によって構造等が異なりますので、スピードが目的のレース用の自転車は街乗りには不向きです。やはり街乗りにはママチャリ等のシ

ティサイクルがよく、走る場所や目的に応じた自転車選びも必要といえます。

萩原 多くの人が自転車を使っているのに、いったん自転車を降りると、自転車を「危ない」と言う。その考え方はどこから来るのでしょうか。

澤 自分が自転車に乗っているときは歩行者が邪魔に見える。でも、子供の手を引いたお母さんは、後ろから猛スピードで走ってくる自転車におびえながら歩いています。一方、車道を走っている車両から見ると、自転車が邪魔であると感じます。同じ人間なのに、違う乗り物だと相互にコミュニケーションが取れないというところで、大きな問題になっていると思います。



事故は、違う乗り物同士の速度差によって生じるエネルギーを吸収できずに起きるのです。したがって解決の道は、それぞれを分離していくか、お互いがもっとコミュニケーションを取っていくか、大きく二つの方向ではないかと思います。

萩原 他の国でも、自転車を降りて歩行者になると、自転車を「危ない」と評価するのでしょうか。

小川 ヨーロッパなどの自転車先進国では、都心部にあるほとんどの幹線道路に自転車レーンが設置され、歩行者、自転車、自動車の通行帯を分けています。街の中には自動車を乗り入れさせないというところさえあります。

日本では、かつて自転車は車道の左端を通過していましたが、交通上の弱者で危ないから緊急避難の名目で歩道に追い出され、今度は歩道の中で歩行者とのトラブルが起きて危ないということで、車道に戻されたというように、自転車は日本ではまだまだ「余されモノ」です。

萩原 区分けなしに共存するのは、無理でしょうか。

溝淵 自転車と歩行者がコミュニケーションを取ることができれば、安全に走ることは可能ではないでしょ

うか。自動車も同じだと思います。

負の遺産を改善していく

橋本 恐らく皆さんは、一般の方以上に自転車という乗り物と深く深く付き合っているから、自転車に対する否定的な評価についてもより敏感に感じる部分があるのではないのでしょうか。ただ「余されモノ」であれば、そもそも世の中にここまで拡がらないでしょうし、便利、環境に優しい、手軽、ガソリン代もかからない、健康に良い等の理由で、自転車は余されモノどころが、生活のど真ん中にある乗り物。もちろん、行政の側も自転車を否定的に捉えていることはなく、道路法や道路構造令の改正といった歴史を見ても、かつての「自動車中心」から、歩行者・自転車を重視した考え方に変わってきています。

であるにも関わらず自転車がネガティブに捉えられる部分があるとすると、「生活のど真ん中に位置し、誰もが乗れる」という乗り物に不可欠なはずのマナー教育や啓発活動が不足しているというのが要因の一つとして挙げられると思います。実際、自転車は、厳格な交通法規からまるで解放されているかのような自由過ぎる乗り物として街で見かける場合も多く、「邪魔・危険」と後ろ指を指される存在に陥りやすいでしょう。

萩原 通常時は何も道路空間をきっちり移動手段によって分けたりする必要はないのかもしれませんが。そうしたなかで、札幌市の自転車利用総合計画案を議論してきたわけですが、ちなみに、この総合計画案では、「安全な自転車利用環境の管理による魅力的なまちづくり」を目標として、自転車走行空間の明確化、総合的な駐輪対策の推進、ルール・マナーの効率的な周知と啓発の3つを施策の方向として、アクションプログラムを策定することとしています。

橋本 人口減少や少子高齢化がどんどん進んでいく中で、車道や歩道を使う方々の年齢層や使われ方も変わり、空間に対するニーズ等も変わってきていることは確かに感じます。

例えば、1970年代のいわゆる「自転車を歩道に上げる」ための道路交通法改正が、歩道上における歩行者と自転車の混在・混乱を招いたと批判する声も聞きますが、急激なモータリゼーションの進展に対応し自転車の安全も確保する策としては、当時なりに合理的な判断だったと私は思います。

ただし、時代が変わっていく中で、かつては社会に適合していた制度等が「負の遺産」と化してしまう可能性がありますので、そこは注意が必要ですね。そういう視点で、道路構造や制度等も常に見直していかなければなりません。

ところでこうした世の中の変曲点^{※3}は新しいものが生まれるチャンスでもあり、だからこそポロクルやペロタクシーの存在意義も高まってきているんだろーと感じています。

溝淵 例えば、札幌の街並みは碁盤の目なので、街を通り抜けるのは大変です。そこで昨年夏、ルートの基礎情報を得るために、札幌都心部の車道の写真をオンライン上の地図に整理する作業を始めてみました。自転車での走りやすさを左右する要素が分かれば、ソフトな工夫で解決できる問題もあるはずですよ。そうした情報を市民でつくっていく必要性も感じています。

コミュニケーションを最も大切に!

萩原 道路利用を区分することが好まれる中で、ペロタクシーが認可されたのはすごいことだと思います。

栗田 優先順位は一番下ですよという意識を持って入っています。ですから、コミュニケーションを最も大切にしています。研修で、手信号を必ずする、隣に車がいたら、まず目で確認し合って「どうぞ」と先に行かせる、歩行者がいるなら優先する、ということを徹底しています。



街中を走るペロタクシー

※3 変曲点
曲線が上に凸の状態から上に凹の状態に、または上に凹の状態から上に凸の状態に変わる点。

最初の年は、「なんで走っているんだ」というようなクレームもありましたが、コミュニケーションを取りながらやっていると、バスの運転手さんが「いいよ、先に行きなさい」と譲ってくれるようなことも出てきました。

「道路を区分けする」という話ですが、オランダの私の友人が「自転車専用道路を車でもたもた走っていたら、自転車に乗っている人からけ飛ばされる」と言うのです。異なるテリトリーに進入すると、そのぐらい攻撃されるのだそうです。それぞれがまるきり分かれて動いていると言っていました。それが本当にいいこととは思いません。コミュニケーションを取り合う方が人間らしいと思いました。

マナーという点では今、ベロタクシーに乗っていた方にマナーの冊子を渡しています。「軽車両って、何か」とか「自転車は軽車両に入るのか」といったことをいかに伝えられるかが大きいと思います。

小川 私もコミュニケーションを取ることが一番いいと思います。私どもは郊外でのサイクリングが主な活動ですからほとんどが自動車と自転車の関係です。中には、自転車を邪魔者扱いする人や嫌う人もいて、クラクションを鳴らしたり、幅寄せしてきたりするような人もいますが、それはまれです。多くのドライバーは、普通は自転車が多少振れても大丈夫のように、幅を十分に開けて、余裕を持って追い越していくという気持ちになっていると思います。

微妙な均衡状態から次の最適解へ

澤 自転車を取り巻く今の道路空間や規範などは、放置自転車や走行マナーの悪さという形で、地域社会にとってあまり良くない微妙な状態で均衡しているのだと思います。そこに一石を投じることで、全体の底上げが図られる可能性があるのではないかと考えています。

例えば、今までの啓発マニュアルには、「やってはいけない」ことが書いてあって、「こうしたらよい」と書いてあるものはあまり見かけたことはありません

でした。そこで、スタッフ用に、「こんなふうに乗ってみよう」というマニュアルを作っているところです。今の道路空間や法令の中で、一番良いと思われる乗り方を模索しているところです。

ポロクルの運営スタッフは、スタッフウェアを着て、徹底的に自転車のルールを守る。そうすることによって一般の方々が彼らを目にすることになり、微妙な均衡状態をさらにもう一步進めた最適解の方向へ向かう道筋ができるのではないかと考えています。

溝淵 ポロクルでどのような変化が起こるのでしょうか。

澤 今までは、地下鉄・JR・自動車などで街中にやってきた人が自転車に乗ることはありませんでしたが、そういう人が今度は、そこから自転車に乗ることができ、しかも乗り捨てることができるようになります。私たちは、サイクルポートを「自由に選べる自転車の駅」と呼ぶことにしています。「公共交通と組み合わせ、こうやって札幌の街を楽しんでみてはいかがでしょう」と、都心で自転車を使う魅力もセットで利用者に提案していきたいと思っています。

溝淵 サイクルポートで、どれくらい行動範囲が広がり、経済的な効果に結びつくとお考えですか。

澤 去年の実証実験での利用者アンケートでは、「行動範囲が広がった」と答えた人が過半数を占めています。利用者に時間的、あるいは移動そのものの魅力を提供できるということなので、その価値をどう高めていったらいいか模索しているところです。

橋本 ものにもよりますが、人間の行動は「やりたいことの上限」と「やってはいけないことの下限」の境界辺りに張りつくような傾向があるようにも思います。とすると、規制や制限をむやみに行使することは避けるとしても、状況を見極めながら「やってはいけない



都心での需要は多い。道庁前の路上駐輪

こと」のハードルを上下させて理想的な方向に誘導していく、というのは規制的手法の役割であり効果かと思えます。

一方、性善説的に考えると、強制的な方法を伴わずにより良いツールが広がり、気持ち良いコミュニケーションが取れることで、理想的な方向に広がってほしいという期待も当然あります。それがペロタクシーやポロクルが提示してくれている新しい魅力だと思っています。

萩原 ここに自転車を置いたら人が迷惑するということちょっとしたことをみんなが考えてくれば、そんなに無理なルールを作らなくてもやっていけるのではないかということにも通じます。

橋本 少々堅い話で恐縮ですが、ちょうど先月、4月20日に「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が成立しており、そこに「道路占用許可の特例」が盛り込まれています。

ポロクルに関わらず、全国でサイクルシェアリングを運営している皆さんの中には、駐輪施設を道路空間に置きたいというニーズがたくさんあります。道路のスペースの一部をお貸しする場合（道路占用）の許可基準の一つに「無余地性」、つまり「道路区域外に設置する余地がない“場合”に限り占用を許可する」という要件があったのですが、今回、都市の再生に貢献する一定の工作物については無余地性の基準の適用を除外することとしました。自転車駐輪施設もその対象になる予定です。行政が民間の新しい動きにキャッチアップしていく一つのツールになればと思っています。

溝淵 新しい「最適解」をどう見つけ出していくか。道路空間は有限ですから、あるものをどう工夫して活用するかということですね。規制はそれに伴って後からついてくると思えます。



区分からシェアードスペースへ

萩原 ヨーロッパでは、シェアードスペースといって、道路空間を区分せずに、歩行者・自転車・自動車・その他に、あとはどうぞご自由に利用してくださいというものが生まれています。自転車も車も歩いている人に近いスピードでゆっくり走行し、止めることもありという、信号も作らずコミュニケーションだけで成立する道路空間を作ろうとしています。そういうのは札幌で可能でしょうか。

溝淵 国内でいきなりそうした場ができる、きっと「危険だ」と言う人が多いのでは。

萩原 ベトナムのハノイに行く機会がありました。ハノイの街路では信号が少なく、渡るにはバイクの群れの中を泳いで渡りました。最初は怖くて渡れないのですが、慣れてくると、お互いの距離感でコミュニケーションが取れ、複数の車線がある道でも信号がなくてスルスルと安心して渡れるようになりました。

橋本 使われ方は、そのコミュニティに合わせて、もっと柔軟なものでもよいのかもしれないね。

栗田 海外に住んでいて日本に帰ってきたときに、エスカレーターでは「足元にお気をつけください」、電車では「お忘れ物のないように」とことごとくいろいろな注意、指示をされる。私はそのとき、余計なお世話だと思いました。自分のことはちゃんと把握しているのに、どんどん言われてしまうことで、私自身もだんだん注意力がなくなってきました。むしろ、危険なところに自己責任でポンと放した方が意外にいいのかもしれない。シェアードスペースの話も、同じ状態で1回ポンと放してみたら、化学反応が起きてうまくいくのではないかと思います。



オランダ・フローニンゲン州ハーレンにおけるシェアードスペース

溝淵 実験的にそうした場を作って、成功事例が増えてくると、やってみてもいいという都市が出てくるかもしれませんね。

成功体験や関心を喚起することで、社会的な認知を新たに得ることができれば、既成概念を打ち破っていけるかもしれない。例えば歩車分離信号では自転車は歩行者と一緒に走ってはだめで、降りて押すか、自動車と一緒に走る必要があります。ポロクルのスタッフが「いい走り方を示す」という話もありましたが、このルールを守る人が増えれば、驚きとともに行動も改善されるかもしれない。高い教育効果が期待されます。

萩原 今の日本の財政事情では、施設にたくさんお金をかけるということはもうできない。したがって、そういうコミュニケーションや人とのつながりをうまく使っていないと、新しいものを入れていくことができなくなると思います。



小川 歩道の広いところを区分してラインを引き、歩行者空間と自転車空間と分け、あるいは、車道での自転車レーン整備などをやっているところもありますが、それを全国に作っていくとしたら、大変なことです。

それよりは、今あるものを使えるような形にしていったらいいと思います。それには、決まりをきちっと守らせるところから出発していったらいいのではないかと思います。そのためにも、警察官自身も法規を勉強してきちんと取り締まっていく必要があります。

それと、自転車が走行できない純然たる歩道と、走



北大構内の自転車通行帯を走る学生たち

行できる自転車・歩行者道との区別がついていない。今まで歩道への乗り上げが認められてきましたから、「自転車は歩道を走っていい」と思っている人が多い。その辺から教育をしていかないといけないと思います。

萩原 自転車の乗り方は、やはり適切な教育を受けないといけないのかもしれませんが、ですが、ルール化されていない望ましい乗り方もあり、正直、教育も簡単ではなさそうです。

他の交通機関との連携

萩原 自転車と他の交通機関との連結という点ではどうでしょうか。自転車をJR・地下鉄・バスに乗せて使いたいという人も多いと思います。

小川 現状では車両への自転車の持ち込みは輪行袋に入れたものは認められていますが、本州の一部私鉄等を除いて、姿のまま乗せることは認められていません。

溝淵 自転車を気軽に載せることができれば、楽しみ方が広がりますね。JRを片道利用するだけで、行動範囲は大きく変わります。

小川 JR北海道では、小樽～倶知安（ニセコ）間等で自転車をそのまま積み込める車両を連結した臨時列車を時折運行していますが、今年の手配は未定です。私たちは、「輪行」と言って、自転車を解体し専用袋に詰めて、航空機や列車等に持ち込んだり、車に載せて遠くへ行ったり、また、自動車便で輸送したりして遠隔地でのサイクリングも楽しんでいます。

溝淵 ニセコ町では、町内循環バスの外部後方に自転車2台を積めるように工夫もしています。

栗田 ここから夕張とかニセコに自転車で行こうと言われたらちゅうちょします。ニセコ駅まで行って、そこから自転車に乗れるのであれば、すごく楽しみが増えると思います。ただ、現地のレンタサイクルが自分の体に合わない、こぎづらいものであれば楽しみが半減します。数台分でも自転車を持ち



込めるスペースがあり、載せられるであれば、マニアではなくとも、自分の自転車に乗って楽しみたいという層にも意外に広まるのではないかと思います。

萩原 熊本電気鉄道のお買い物電車^{※4}のように一部のローカル私鉄では認めているところもあります。いずれにしても、自転車だけで移動が完結するわけではありませんから、何かに乗ったり載せたり、他の交通機関と連結できると自転車の利用が一層広がると思います。

自転車利用はまちのプロモーションいかに

溝淵 自転車の利用促進は、確かに環境や健康、経済へプラスの作用も及ぼしますが、積雪期を考えると、北海道で自転車の利用を促進する必要があるのかどうかは微妙かもしれません。むしろ、自治体がまちをどうプロモーションしたいのかという点と関わってくるのではないかと思います。

橋本 自転車は地球人の絶妙で偉大な発明品だと思います。こんなに愛されやすく、気持ちよくて便利なものは他にあまり思い当たりませんし、今後もますます愛されていく発明品だと思います。もし「ノー」という方がいるとすれば、前にお話ししたとおり危険でマナーを考えない乗り方というユーザー側の問題もあるでしょうし、安全な走行空間や十分な駐輪空間を作れていないというインフラ側の原因もあるでしょう。特に後者に関しては、国土交通行政の役割と責任は今後も大きいと思っています。

萩原 とは言っても、自転車の利用をプロモートするメリットが本当にあるのかと言われると、なかなか説得力のあるものは示せないと思います。また、自転車を電車に乗せる、自転車をシェアするというにしても、他の仕組みとのあつれきがものすごく強くなるし、実際にマイナス面が大きくなるということもあると思います。

溝淵 今後、電気自動車の種類が急速に増えていく中で小型化も進み、電動アシスト自転車との境界が薄れてくるのではないかと思います。そう考えると、今、

自転車に合ったまちづくりを進めておく方が、後々有利ではないでしょうか。



澤 若い人の車離れや、震災時に自転車が大いに活用されたなど、化石燃料を使った移動に関するライフスタイルの転換があることも事実です。そんな中、例えばカーシェアリングの究極の目的は、保有する自動車を手放すということにあると思います。

つまり、自動車を保有しなくなると、自転車が活躍する領域は増えていきます。都心近くに人が集まってきたのであれば、橋本さんの言われた「自転車に対する本源的な欲求」が確実に増していく。ちょっと先のまちのあり方としてはそれを受け入れていく方がよい選択ではないかと思います。

高齢社会における自転車利用



橋本 日本は超高齢化社会を迎えます。私が現在住んでいる場所は東京の下町的な街ですが、とてもお年寄りが多く皆さん徒歩でゆったりと移動し、過ごされています。勝手な感覚ではありますが、

あの街に、自転車がメインの移動ツールとして果たしてなじむのかと考えると、何だか少し違うような気がします。そこはやっぱり、その街、その街のコミュニティーの状況によっても違ってくるのでしょうか。

小川 自転車は足腰に優しく、心肺や筋肉トレーニングになり、肥満対策などにも効果的と言われていますし、かなり高齢の方でも無理なく楽しく走れます。しかし、高齢のため、感覚が鈍り体の機能が衰えていることを認識して、乗るときには準備運動をし、こまめに水分補給をするなど無理をせず、交通規則を守って走ってほしいと思います。

溝淵 残念ながら、商店街をぬうように走っているお年寄りもいますね。もちろん若い人もいます。こうした人たちに、格好いい自転車の乗り方やライフスタイ

※4 お買い物電車

熊本電気鉄道では、年末年始を除く、午前9時から午後3時半まで自転車の無料持ち込みを13.1kmの全線で認めている。

ルを示すことができればいいですね。

ロハス^{※5}やサステイナブルという概念が、カルチャーとして浸透しつつあります。普通の自転車に装着可能な電動アシスト機器も開発されているようなので、そうした楽しみ方を求める人もいるでしょう。また、補助金の活用によって、高齢者はシニアカー（一人乗り電動車両）を利用する人が増えるでしょう。移動に対する要求が、ヒューマンスケールなものに移り変わっていくのかもしれない。

栗田 ベロタクシーは、年配の女性の利用率が高いのです。自転車に嫌な印象をもたないんだと思います。自分を乗せて脚力だけで進んでくれることに、一種の感動を覚えているのです。

自転車自体すごく根源的な乗り物なので、年齢に関係なく皆さんが使えるのではないかと思います。高齢の人が自転車を格好よく乗るといってもそうですが、格好よく乗っている人たちが普段、シンボリックであると、まちはすごく生き活きしてくるのではないかと思います。

萩原 現在の人々は、便利さを失うつもりはさらさらないでしょうが、ヒューマンスケールを志向しているという感じはします。

冬は休業、衣替え

萩原 北海道には冬がありますが、皆さんは冬に自転車に乗りますか。

小川 私は冬に乗ることはありませんが、街の中をブロックのタイヤやスパイクタイヤ等を使って走っている人をハラハラしながら見かけることがあります。

橋本 萩原先生が札幌市の委員会提言された「雪国サッポロ式の自転車利用法」（夏期の自転車走行空間を冬期の堆雪スペースとして利用）は、夏と冬で自転車の利用環境が一変する札幌ならではの発想だと思いますし、北海道開発局でも札幌市と勉強会をやりながら、具体的な展開策について勉強をしている最中です。

溝淵 自転車は非常にパーソナルな乗り物ですが、同

時に集合体として、優れた公共性を発揮する交通機関だと思います。地下鉄やバス、自転車や自動車のシェアリングを含めた公共に配慮した交通が、機能の面でうまくつながり、経営的にも成り立つよう、全体としてバランスが取れるといいですね。

澤 人の移動は、目的地までの間にいろいろな交通モードを組み合わせることで成立しますが、ポロクルが意図するのは、都心でのラストワンマイル（あと一息）の部分です。公共交通とポロクルを組み合わせることで、自動車を使わなくても移動しやすい。そんな使い方を、企業や市民に直接どんどん提案していきたいと思っています。

橋本 国土交通省でもサイクルシェアリング実証実験の結果を検証・評価していますが、想定した利用目的やポートの配置の密度等によって利用のされ方も大きく異なっており、こうした実験結果もラストワンマイルをどう誘導していくかのヒントとして活用していきたいと思っています。

澤 サイクルシェアリングの場合、ポートの配置によっては、夜は駅にたまり、朝からどんどんなくなっていくということも起こり得ます。これらは、ポートの配置だけでなく、誰にどういう料金体系で使っただけのかということも絡んできます。

萩原 冬期の利用とか、他の交通機関とのバランスの中で、どれだけ自転車を新たに活用していこうかということと関係してきそうですね。

栗田 ベロタクシーは、冬は走れないということを感じて導入しました。冬の間はお休みとうたっています。私たちの法人は環境保全から始まっていて、快適に過ごせる夏に少しでもCO₂の排出量を減らそうということで、車の利用を控えながら、自転車を使いづらいつつの方々のための移手段としてやっています。だから、環境という面で考えたら、あえて冬に走らせなくても、夏にその分をうまく削減しながら、楽しみながらできるのではないかと考えています。北海道らしい衣替えのような感覚でできたら、面白いのではないかと。

※5 ロハス (Lifestyles Of Health And Sustainability)
健康と持続可能性を重視するライフスタイル。

溝淵 面白いですね。春先に「自転車開き」をするような感覚ですね。環境とか健康ということ、まちが打ち出せるかどうかですね。

車道を極力横断しなくてもよい自転車環境を

小川 人と自転車の安全確保という面を取り締まりの重要性をお話ししましたが、同時に交通環境の整備が大切です。例えば、Y字路分岐を右方向に行こうとしたときに、分岐点に信号も横断歩道もなければ、右側の車道まで危険をおかして車道を横断しなければなりませんので、横断歩道を設置するなど車道を横断しなくても済むような環境づくりをしてほしいと思います。



それから、自転車道を全国で整備されてきましたが、その多くが河川敷やローカル鉄道の廃路線を流用したもので、自転車道のつながりが分断されているところが多く、また、メンテナンスが不十分なために走れない箇所が放置されている実態も少なくありません。せっかく自転車道があっても、どこへどう行ったらいいのか、あることさえ分からないところが多いので、主要駅等から自転車道、未整備区間から整備区間等への案内看板や標識等を設置してほしいと思います。

その他「クルマ止め」等を安全なものに改良するなどして、安全に整備された自転車道があれば、高齢者も子供も安全に走れますし、「自転車を使った観光」というジャンルにも結びつくのではと思います。

均衡状態に一石を投じたい

澤 ポロクルを使っていた方が「よい」と言ってくださるのはほほ間違いなと思っています。マスコミにも新しい自転車のシステムとして取り上げてもら



旧千歳線を利用した札幌恵庭自転車道線・北広島市エルフィンロード

らい後押しになっています。今後はカーシェアリングやベロタクシーとの連携、さらには、まちづくり会社をはじめとするさまざまな団体とも連携してやれることがたくさんあると思っています。

地域で活動するさまざまなプレイヤーとの連携を通じて、私たちは、均衡状態に一石を投じる役割を積極的に担っていきたいと思っています。栗田さんも同じお気持ちだと思いますが、こうした理念を共有していただける方々が、世の中には沢山いらっしゃるということが分かってきました。そういう方々と手を携え、ビジネスとしても成り立つように頑張っていきたいと思っています。

溝淵 自転車にあまり関心のない方でも、友達から自転車の楽しい経験を聞いたり、高性能の自転車に乗って新しい発見を得られたりすれば、交通に対する意識が変わるかもしれません。ベロタクシーやポロクルは実際に街を走ることで、そのきっかけになるかも。

また、自転車や自動車でも、重さと速さがあるものは凶器になります。加害者にもなることを子供のときから現場で伝えていくことが必要だと思います。自転車の環境は、ハードの環境とともに、お互いがつくっている環境があります。自転車の快適性を活かしつつ、危険性を減らすことが自転車を活かすまちづくりになると思います。

橋本 今日5月11日は、震災からちょうど2カ月という区切りの日です。地震と同時にあの原発事故が起こったことで、今ほどエネルギー問題や環境問題に対する関心が高まっている時期もないのではないのでしょうか。そして、それらのエネルギー・環境の視点からも、自転車というツールはますますクローズアップされてくると思います。もっと使いたい・使いやすいと思える空間づくり、まちづくりを札幌市や道庁といった自治体の皆さんとも連携して考えていきたいと思っています。

小川 放置自転車の問題ですが、放置自転車を整理したり、処分するにも費用がかかるので、「要らなくなった自転車は、ここに置いてください」というような処分場所の設置ができないものかと思います。

萩原 自転車を活かすことが模索されていますが、残念なことに自転車の利用環境が“そこそこ”の状態である程度バランスしてしまっていることです。本来、自転車を含めた高質な交通のサービスレベルがあって、そこを目指す社会を作っていかなければいけないのに、多数の人と共有できる未来像を描けておらず、現状を追認せざるをえないもどかしさを感じています。自転車を含めた将来の交通の未来像を描くことができれば、自転車のメリットも明らかにでき、自転車利用を積極的にプロモートできるようになるのではないのでしょうか。

自転車の利用を進め、まちづくりに活かしていくためには、いろいろな団体、組織と連携し、かつ行政がサポートする体制が必要です。本日の議論がぜひ、少しでもいい自転車利用の未来像を創っていくきっかけになればと思います。

本日はどうもありがとうございました。

(本座談会は平成23年5月11日に札幌市で開催しました)



profile

小川 魁 (おがわ いさお)

1935年樺太豊原市(現在はロシア連邦サハリン州の州都ウジノサハリンスク)生まれ。62年札幌短期大学卒。55年札幌商工会議所勤務を経て、56年から93年まで北海道労働金庫。58年北海道サイクリング協会設立、理事、理事長、会長を歴任、2005年から会長代行。64年(財)日本サイクリング協会(JCA)評議員、81年から理事。JCAディレクター(1級)として、JCAインストラクター等公認指導者の養成に努める。

栗田 敬子 (くりた けいこ)

1964年札幌市生まれ。札幌市内の短大を卒業後、就職、結婚、出産で家庭に入る。転勤族の夫とともに夕張や岩見沢などにも住む。93~95年ケニアのナイロビに住み、現地のたくましい生活になじむ中、開発により環境破壊が進むのを目の当たりにし、帰国後環境について勉強と活動を始める。そんな中、家庭からのCO₂排出量の3割を自動車占めていることを知り、代替えとなる移動手段を提供するため特定非営利活動法人「エコ・モビリティ・サポロ」を立ち上げる。

澤 充隆 (さわ みつたか)

札幌市出身。89年法政大学土木工学科卒業後、北海道開発コンサルタント(株)に入社(01年より(株)ドーコンに社名変更)し、交通計画・道路計画の分野を担当。08年から交通・道路に関する技術を活かし、サイクルシェアリングの事業化を目指した実証実験「ポロクル」に深く関与。11年地域のプレイヤーとの連携を真骨頂とする新会社(株)ドーコンモビリティデザインを設立し、札幌都心部にて「ポロクル」を展開中。取締役事業部長。

橋本 幸 (はしもと こう)

1964年北海道生まれ。92年北海道開発庁入庁。建設省三陸国道工事事務所、内閣府PFI推進室、国土交通省総合政策局環境政策課、道路局企画課、北海道開発局都市住宅課、同道路建設課等を経て、2009年から北海道局参事官室計画推進企画官。第7期の北海道総合開発計画「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」の推進を担当。

溝渕 清彦 (みぞぶち きよひこ)

1973年香川県生まれ。地方新聞社系の調査研究会社で、自治体における市民参加型会議の企画運営や新聞コンテンツの制作を担当。2009年から(財)北海道環境財団に勤務し、環境に関連した地域振興等に従事。会議運営や自転車、環境教育の市民活動にもかかわる。現在、無雪期はサイクリングロードを「TYRELL」の折りたたみ自転車で通勤中。

萩原 亨 (はぎわら とおる)

1958年札幌市生まれ。84年北海道大学大学院工学研究科土木工学専攻修了。同年北海道大学工学部助手、93年同助教授、2009年から教授。専門は、道路交通の安全に関する研究、ドライバのヒューマンファクターに関する研究など。現在、(社)道路管理技術センター・道路管理技術員会幹事長、札幌市自転車利用総合計画検討会議委員長、(社)日本照明学会理事など。