

講演

「低炭素社会や超高齢社会に対応した新たなモビリティの活用と課題」

大阪大学大学院 工学研究科 地球総合工学専攻 教授 土井 健司

今日は、低炭素社会そして超高齢社会といった社会情勢を強く意識しながら、自転車、公共交通に加えて新しいモビリティ、特に小型の電気自動車などを含めて、将来の都市交通のヴィジョンについて、様々な角度からお話をさせていただこうと思います。

これは開会挨拶で四国運輸局長さんがおっしゃられた、自動車依存度 95%のアメリカの風景です。自動車の依存度（分担率）が 92%の四国も、平均的に見ればほぼ同じような状況にあります。この状況をいかにして、多様な交通手段が共存でき、特にスローモビリティが優先され、そして回遊できるまちづくりに変えていくのか？ こういったことが今問われているわけです。

都市と交通の関係を、教科書的ではありますが、振り返っておきます。都市は生きものです。まちづくりを担っておられる皆さんはよくご存じのことだろうと思いますが、人の一生に準えると、都市には生まれてから、青年期、壮年期、老年期、再生期（再都市化）の4段階があります。もちろん、4つ目の段階（再生期）は人間にはありません。青年期および壮年期で都市交通に求められるものは大量に運ぶこと、そして長い距離を速く運ぶことです。この図には速達性という言葉で表現しています。しかし、現在の（都市の）老年期に至り、公共交通がどんどん衰退してきているのが現状です。これからのまちづくりにおいて一体どのような交通が求められるのでしょうか。

ここには再都市化と書いてありますが、これは再び生まれた状態に戻すということではなく、中心市街地をはじめとして、幾つかの核が都市の中に出来る段階を意味しています。多様な歴史・文化を担う幾つかの核を育み、それらを連携させる。この段階の都市に求められる交通の役割は、連携と足の確保です。そして、ここが圧倒的に違いますが、長距離・速達性ではなくて、短距離で中低速といった交通が特に求められてくるのです。われわれがこれから考えていくべきものは、連携とそれを支える足です。そして、特に中低速の交通の在り方です。

ここに県庁所在地別に見た人口密度と、それをどう捉えるべきかという視点を示しています。LRT 等で有名な富山市は、最も低密な都市において、いかにして「連携と足」を担う新しい交通手段と中心市街地の活性化策を複合的に盛り込んでいくかという点でご苦労されているわけです。高松はこの辺りの低密都市群に属し、松山はもう少し人口密度が高

い中密都市群に位置しています。人口密度が低いということは、都市でも、市街地でも、田園でも、自然でもない、半市街地が広がっているということなのです。そこには、人の繋がりが最も少ないまちづくりになってしまうのではないかと私は考えております。そういう意味では、これまでの交通のように、空間あるいは場所をつなげることだけではなくて、ゆっくり移動しながら人をつなげていく、人の交流を促し連帯感を醸し出すモビリティの在り方、コミュニティとモビリティを掛け合わせてコモビリティという言葉になるわけですが、こういった交通の在り方が求められていると、私は考えています。

これに近い考え方は従来にもありました。来年生誕 100 年を迎える建築家の丹下健三さんが書かれている文章を、ここに引用させていただきました。丹下さんは、ずいぶん早い時代から、クルマという媒体は単に場所を結ぶだけではなくて、コミュニケーションの媒体になることを予見しています。単に ITS というだけではなくて、人と人をつなぐことにクルマは進化していくだろうと考えたわけですが、今のクルマは未だまだその段階には至っていません。私は超小型 EV の可能性に注目していますが、それは丹下さんが注目したようなコミュニケーション、人と人のつながりを育む新しい移動媒体（メディア）としての可能性なのです。ようやく、そうしたメディアが生まれてきたことを実感しているからです。

ここで、共通認識を持つために、少し四国の交通の概要をお話しておきたいと思います。ご存じのように、四国は、人口減少が全国に先駆けて 20 年早く、高齢化は 10 年早いといわれています。加えて、人口 10 万人当たりの交通事故死者数も全国平均に比べて高く、特に高齢者の事故が非常に増えています。四国では、交通事故死者数の約 6 割が高齢者です。このグラフの横軸は、前段でお見せした人口密度ですが、都市においていかに人々が寄り添い集まっているかという一つの目安にもなりうると思います。そして縦軸に交通事故の死亡率をとって、都市別のデータをプロットしてみると、ほぼきれいな右下がりの線になることがわかります。私が住んでおりました高松は事故死亡率の突出したこの位置にあり、松山市はこの辺に位置しています。人口密度の高い大都市では公共交通が整備されておりクルマの利用機会も少ないことから死亡率も低いとの見方もできると思いますが、我々の分析結果では、人口密度が低い都市ほどクルマの平均走行速度が速いことが明らかになりました。そして、平均走行速度が速い都市のほど、死亡率は右肩上がりに高くなる傾向にあります。

これは、実際にクルマがどのような速度で走っているかについて、約 70 万件のプローブデータを基に整理したものです。都市における移動速度と交通事故による死亡率を対応付

けると、このような高い相関関係が抽出されます。これは、ゾーン 30 の根拠を示す上でしばしば用いられる走行速度と事故時の死亡率との関係図です。30 キロを超える走行速度での事故時の死亡率は、飛躍的に高まります。このエビデンスをもって、ヨーロッパでは 1980 年代後半に、本格的には 1990 年代から、いわゆる上限速度を 30 キロに規制する、ゾーン 30 とか、テンポ 30 といったものが導入されています。人の命やまちの活力を考えたときに、これから求められるものは明らかに「低速社会」なのだということを、このグラフは物語っています。近年では、中心市街地だけではなくて、都市全体をゾーン 30 にしようとする都市も出てきています。

オランダ、ドイツ、イギリスでは、例えば生活道路の 50% がゾーン 30 です。あるいは、速度によって明確に道路の機能が分類されています。イギリスでは、ゾーン 20 マイル（時速 32km）を導入したことによって、事故件数が 6 割ほど減少しました。子どもの事故割合は 67% 削減されました。海外ではこういったエビデンスが蓄積されており、日本でもそろそろやましようという声は高まっているのですが、生活道路では導入できても、中心市街地あるいは都市全体という規模での実施にはなかなか踏み切れないのが日本の現状です。

道路交通の低速化については、これまではゾーン 30 に加え道路の庭といわれるボンエルフが主流でした。今日では、横断歩道も、横断防止柵も、信号も、路側帯も、何もない道路空間を設け、お互いの合意で道路を低速で賢く使っていきましょうというシェアスペースというものが拡がりつつあります。

日本だけではなく、アジアの都市では、こういった段階には未だまだ追いついていません。速度という要因が、われわれの生活、あるいはクオリティ・オブ・ライフにどういふふうに影響を及ぼしてくるのかといった視点が、なかなか生まれてこないのです。

メタボや糖尿病予防などの観点から、健康と交通との関わりがよく指摘されるようになりましたが、もう少しトータルに、われわれ市民や都市のクオリティ・オブ・ライフにどのように関わってくるのかという視点を、都市政策や交通政策の中心に据えなければならぬでしょう。われわれ研究者は、かなり前からそういう議論は行なっているのですが、行政の方、市民の方々と共有しながら、そろそろ動きを加速させなければならないと思います。そこに力添えができればと願っています。

これは OECD の国の中で、移動中に、どのような状況の中で人が亡くなったかについて、交通事故の状況別の割合を描いたものです。多くの国では、クルマに乗っているときに死亡された割合が 5 割です。アメリカでは 4 割です。日本は、自動車メーカーらが（衝突時

の安全性能の向上などで) 頑張っており、加えて信号処理の性能がいいのかもしれません。2割ぐらいです。一方で歩行中の事故が35%と断トツに大きくなっています。韓国もこれに近いような状況です。このグラフは、日本では安全にまちなかを歩けないとリスクの高さを端的に示しているわけです。なお、歩行中と自転車乗車中とを加えると、5割を超えます。

もう1つ、高齢者が第2当事者となる死亡事故の類型を見てみると、人対車両の事故の割合が多く、単路部では78%という数字です。このケースでは、ほとんどが道を横断しているときにひかれて亡くなっています。信号のない横断歩道が特に多いと言われておりますが、この8割を、非高齢者の割合にまで落とすことができれば、相当高齢者の事故は抑えられます。

高齢者が道を横断できないこの状況をなんとかしたいという思いが、スローモビリティを考える大きな動機の1つです。この8割という数を見て、改めて皆さんも驚かれるのではないかと思います。これほど高齢化によって交通事故死亡のリスクとその内容が違ってくるのです。

再び四国の話に戻します。冒頭に述べたように92%の移動をクルマに頼っている四国では、モータリゼーションはどれぐらい前から始まったのでしょうか。昨日今日始まったものではありません。四半世紀前に、既にわれわれはクルマの便利さにどっぷり漬かっているのですから、この状況を変えることは容易ではありません。この慣性(イナーシャ)を変えるためには、余程大きな外的刺激が必要となるでしょう。

これから外国の例をいくつかお示ししますが、クルマへの過度な依存に悩むという状況は日本だけではなく、ヨーロッパでも共通したものでした。その状況を変えるために、どのような説得力のあるシナリオをつくって合意形成をはかり、現実に変えることかできたのかについて、われわれはもっと学ばなければならないのだと思います。計画や事業を前提とした単なるPIやモビリティ・マネジメントではありません。シナリオづくりこそ重要です。そのときに、個々のモードの議論ではなく、統合交通の視点が重要です。

わが国では自転車の愛好家は自転車のことばかりをしゃべります。バスや鉄道の専門家/愛好家は、それぞれバスのことばかり、鉄道ばかりを話します。電気自動車についても同様です。環境に優しい交通(エコ・モビリティ)という視点を共有しているにもかかわらず、皆さんの立場は相当に違い話がかみ合いません。そろそろこういう状況に決着をつけて、スローモビリティを1つの合い言葉に、同じ土俵で着地点を見据えながら、都市交

通政策を考えていくべきではないかと考えます。

着地点ということに関連して、われわれの分析結果の一例をお示しします。自活研の小林さんにも研究グループに入っていたいただいた調査研究の一例ですが、1000人程度の被験者に、移動においてどのような要素を重視するかなどについてアンケート調査で聞いたものです。ここでは、価値観を重みという尺度で表しています。重みは合計が1になるように基準化されています。この価値観指標 VI とは、「安全・安心の重み」と「健康と環境の重み」を分子に置き、「時間・費用の重み」の2乗値を分母に置いた簡単な指標です。分母の要素は速さや安さの重視度を表しています。この指標の値を年代別にプロットしてみると、このような直線上に載ってきます。われわれの加齢に伴う価値観変化は、このような直線的な変化として分かりやすく表すことができます。

この動きを、我々のニーズの変化としてどう捉えるべきでしょうか。先ほど見た価値観変化を三角座標上に描き直してみます。また、現在だけではなく10年～15年後先に予見される価値観（重み）の値もプロットしてみます。その結果を示したものがこの三角グラフです。このグラフ上では、右に行くほど安全・安心な移動形態を意味しています。上に行くほど健康・環境によい移動です。そして、左下ほど速くて安い移動です。この矢印が、先程の価値観指標 VI のほぼ直線的な変化として描かれた「将来の価値観変化」のベクトルを表しています。このベクトルの行き着く先は自転車志向（パーソナル志向）でありながら、より公共交通志向（コモン志向）に近い領域です。新しい交通手段も含めて説明をいたしますと、セグウェイとか、セグウェイを進化させた P.U.M.A という乗り物も含めて多様な移動手段がある中で、私自身は、こうした価値観変化を先取りした移動手段はまだ存在しないと考えています。そういったものを生み出していく必要があるとも考えています。

ここで、価値観変化を先取りした外国の取り組みについても簡単に紹介したいと思います。後ほどパネルディスカッションの際に四国運輸局の清水さんの方からも情報提供があるかと思いますが、このグラフは、この夏にオリンピックが開かれたロンドンの交通状況の変化を示しています。具体的には、写真のロンドン・ブリッジとその近くのブラックフライアブリッジを横断する車両台数の変化です。現在、朝の通勤時に都心に流入する車両台数のうち、自転車が約4割を占めています。それぐらい自転車の利用が高まり、都市交通の柱になっています。一方、この青い棒グラフで示されたクルマの割合は急速に低下しています。こういう大きな変化が、ロンドンでは起こっています。

そこに一体どんなストーリーがあったのでしょうか。イギリス・ロンドンでは、2002年

～2003年に燃料価格が非常に高騰します。日本では、石油メーカーの努力等もあってあまり顕在化しませんでした。ヨーロッパ各国では200円/ℓを超える水準になり、市民生活に大きな影響を及ぼしました。その結果、クルマを持てなくなった世帯も多く、多くのガレージからクルマが消えたと言われています。さらに、ロンドンではロードプライシングの導入によって、都心へのクルマの乗り入れが経済的に抑制されました。クルマに代わりいよいよ公共交通の出番かと思ったら、その矢先に地下鉄やバスの連続爆破テロがありました。これらの連鎖として、市民の心はクルマから、公共交通よりむしろ自転車に向かったということではないかと、私は捉えています。

なお、日本でもこれに匹敵する大きな社会変化の波はあったのです。燃料価格はヨーロッパやお隣の韓国ほどには高騰しませんでした。世界に例をみない超高齢化現象が起こり、買い物難民などの移動困難者が急増しています。さらに、世界を震撼させた東日本大震災を経験し、道路交通・公共交通の機能が停止したときに自らの足をどのように確保すべきを考えさせられました。これらによって、われわれの心も少しずつクルマから遠ざかってきていると感じますが、それがロンドンのような大きな社会変化にはつながっていません。

社会変化と申し上げましたが、ロンドン前市長ケン・リヴィングストンさん、そして現市長のボリス・ジョンソンさんに引き継がれて開花したクルマから自転車への大転換は、「自転車革命（サイクル・リボリューション）」と呼ばれています。

彼らは、都市を俯瞰的に捉え、「ドア・ツー・ドア」ではない都市構造に変えていこうと訴えました。ここで、やや自虐的に書いておりますが、日本の場合にはまだまだマイカーに過度の優先権と自由度を与え過ぎています。そして、ドア・ツー・ドアの移動を前提としています。回遊なんて考えていません。そして、乗り合い交通が経営的に成り立ちにくいような住まい方を許してきました。われわれが変えるべき対象は、都市レベルの道路空間の在り方であり、都市構造であり、都市での住まい方、このレベルまで視野を拡げて変えていく努力をしないといけないと思っています。

これはロンドンの自転車革命を象徴する風景ですが、ここから優先権の重要性がはっきりと読み取れます。この道路には自転車走行のためのブルーレーンが引かれていますが、実際の走行風景を見ていただくと、ブルーレーンは目安でしかないのです。自転車の運転者はクルマの運転者と同じ権利を持っているわけですから、ブルーレーンをはみ出して走行しています。この映像の中では、クルマの方が遠慮がちに自転車に道を譲っています。自転車がでしゃばり過ぎているのではという感もあります。また、これはバスの前に自転

車が走っている交通の風景です。ロンドン市内では自転車が多少ゆっくり走っても、決してバスが抜くことはありません。私もロンドンでサイクルハイヤーを借りて運転しましたが、決して後ろからバスやクルマにクラクションを鳴らされることも、ましてや追い抜かれることもありませんでした。自転車革命の背景には、自転車がクルマと同等の権利をもつという、社会の共通理解があります。

しかし、それを法令や規則で決めているわけではないのです。弱者優先、公共優先の原則の下に、道路空間においてはこのような優先順位が設けられているのです。先程の自転車がバスの前を走っている写真は、自転車とバスの関係では、バスより自転車が優先されることを表していると私は受け止めております。

なお、ロンドン、あるいはイギリスでは、10年前に自転車に乗る人があまりいなかったと聞きます。そうした状況からスタートして、学校でも職場でも自転車の乗り方、あるいは選び方までを、教育・啓発の一環として取り組んできました。そして、一方では先程の映像で紹介した自転車レーン「サイクル・スーパーハイウェイ」を郊外に向けて放射状に整備してきたわけですが、彼らは単に延長距離を伸ばすだけを考えているのではなくて、安全性、連続的、一貫性、そして迂回を最小化するという意味での直接性、さらには快適性、楽しさなどの要素を重視したネットワークを計画し、実現してきています。現在までに、12本のサイクル・スーパーハイウェイが計画されています。

日本では、とにかく延長距離を伸ばすことが自己目的化しがちですが、分かりやすく安全で使いやすいことを原則とした、ユーザーの視点からのネットワークが今後求められます。

私の関わった高松の自転車ネットワークについても、ユーザー目線で計画されていないという反省の下に、スーパー・サイクルハイウェイを少し見習いながら、安全性、連続性、一貫性、直接性という要素を考慮し、ユーザーから一体何が求められているのかを多角的に再評価し始めているところです。

少し高松の例が続きますが、一貫性という要素の重要性を補足したいと思います。最近の丸亀町商店街での自転車交通への取り組みは、ここ松山にも聞こえてきているのではないかと思います。ようやく、商店街への自転車の乗り入れ規制が実現しました。松山（大街道など）に近づいてきました。丸亀町の取り組みには大きな意義がありますが、同時に幾つかの問題を生じています。

たとえば、丸亀町商店街のみで自転車乗り入れを禁止したことで、都心部の自転車の流れが面的に変わってきて、他の街路へシフトするなどの現象が見られます。丸亀町商店街

に並行してライオン通りという飲み屋街があり、その売り上げが上がるのはいいことなのですが、細街路に侵入してしまっただけで余計に危ない状況を生み出しています。局所解が危険な状況を生んでいるのが現状です。そういう意味で、これを一部区間だけでなく、ネットワーク計画としてやらなければなりません。これが一貫性の視点です。なお、丸亀町商店街と並行した街路として中央通りがあります。この中央通には、自歩道を区分して自転車通行帯が設けられています。丸亀町商店街を迂回するようになった自転車交通が中央通りに回ってくれば良いのですが、そのようにはなっていません。むしろ逆なのです。自転車利用者は、以前から中央通りの主要交差点を避けるよう行動し、その結果、商店街に自転車が入り込んでいくという状況でした。なぜ、避けられるのでしょうか。

中央通りの主要交差点（番町・中新町）では、歩行者および自転車利用者の平面横断ができず、横断のための地下通路が設けられています。よく見てみると、地下通路の出口が交差点部の歩道を狭くしています。地下通路を通して中央通りを横断することは、高齢者だけでなく元気な高校生らにも抵抗があるようですが、それに加えて、（地下通路出入り口の設置により）狭くなった歩道部が自転車利用者の通行を妨げているというのが現状です。

現在、丸亀町商店街の自転車乗り入れ規制で明らかになったことは、中央通りの交差点も含めて都心部の道路の運用方法を面的に変えなければなんともならないということなのです。交通政策において局所解は避けるべきです。そういう意味で、非常にいいきっかけになりました。今後、都心部の自転車利用環境を、連続性、一貫性、直接性などの視点で総点検し、その上で、それらを阻害している（地下通路のある）交差点にブルーラインを引くなどして、自転車の平面通行を可能とする実験を試みるべきと考えています。

日本の場合、単路部にはブルーレーンを引かれているのですが、交差点でそれが途切れるということがよくあります。これは一番危険です。交差点にブルーレーンがないと、何の意味もありません。高松では、その解決をこの中央通りの交差点から取り組まなければならないでしょう。

もう一度、ロンドンの話に戻ります。まずは、松山市でも取り組まれていると思いますが、教育・啓発やモビリティ・マネジメントを徹底して、クルマから公共交通あるいは自転車へのシフトを促すことに加え、サイクルハイヤーというコミュニティサイクルの導入によってドア・ツー・ドアの自転車の使い方を変えましょうということが、ロンドンの自転車革命のもう1つの柱ではないかと思います。そのために、自転車のポートを非常に小まめに設置しています。コミュニティサイクルやレンタサイクルのポートを小刻みに置く

ことは今や当たり前なのですが、それと併せて、一般用の自転車のポートも分かりやすい位置に小刻みに置かれています。こういったことをトータルにやれているからこそ、ロンドンでは、自転車を中心としたスローモビリティへの動きが本格化したと考えています。

もう1つの事例として、バルセロナを挙げます。バルセロナは10km×10kmというエリアの中に、高密かつ美しいコンパクトシティを実現しているスペインの地中海岸の都市です。この都市では、ヨーロッパの中でも二輪車の利用割合が多く、それに起因した事故率の高さが問題でした。そこで、バルセロナでは二輪車を私的交通ではなく公共交通として利用促進することを考え、bicing というコミュニティサイクルの導入や、共有型の e-bike の導入を進めています。bicing のポートはこのようにバス停の直近に設けられ、また、まちなかの様々な場所に e-bike 用の給電ポートがあります。バルセロナの交通政策は、この図のように共有型の二輪車を含めて、「つながる公共交通」をスローガンとしています。

そして、さらに興味深いことは、彼らがこうした交通計画を実現していくために、交通だけに注目するのではなく、芸術・文化から産業・物流まで含めた1つのプラットフォーム上でモビリティの重要性を訴えている点です。このプラットフォームには、ライフライン・エネルギー・廃棄物の総合ネットワークや、公共空間のリニューアル、地下空間のギャラリー化などが含まれます。彼らは、自転車や公共交通、その他のモビリティに関することをそのプラットフォーム上に載せて、バルセロナのまちをダイナミックに変えようというメッセージを発しています。日本ではなかなかそういう取り組みはありませんが、芸術・文化という側面から市民のプライドやアイデンティティを刺激しながら合意形成を進め、2年ぐらいの期間で計画へのコンセンサスを得ています。もちろん、バルセロナという都市が、計画的なコンパクトシティであるからこそできたとも言えます。なお、モビリティは創造力を生むという視点をもっている点が、バルセロナの最も重要なことです。活力どころか創造力、クリエイティビティを育むということです。

もう1つ上海の事例を紹介します。この図は、ここ20年間に上海のまちがどれぐらい拡大したかを示しています。面的には猛烈に拡大したように見えますが、この状態でも平均的な通勤距離は16、17kmぐらいです。人口が2300万人ぐらいのまちですから、東京、大阪の感覚で言えば通勤距離が20~30km あってもおかしくないのですが、上海は通勤に関する限りは思ったよりコンパクトな都市です。その背後には幾つかの要因があります。

1つは、シンガポールのようにナンバープレートの発行制限を行っています。2002年よりナンバープレートの発行枚数を制限して月一のオークションでしか購入できないことに

なっており、マイカーを持つためには、車両に加え高額ナンバープレートを買わなければいけません。最近の相場では、ナンバープレートの価格は 80 万円程度と聞いています。もう一つの要因は安価な e-bike の普及です。この写真にうつっているバイクのほとんどは、化石燃料で走るものではなく、ほとんどが e-bike です。街角には、このような店先に 1 元入れて給電する装置も置かれています。この e-bike は日本円で 2～7 万円程度で購入できる手頃なもので、多くの市民の足となっています。また、こうした e-bike は普通の自転車と同様に、車道上の区分されたレーンを疾走しています。自転車、e-bike およびその他の電動車両が共存する「スローモビリティレーン」とも言うべき走行空間が生まれてきています。新天地の周辺などでは、道路を一方通行にした上で、こうしたスローモビリティレーンが上手に組み込んでいます。

上海同济大学には親しい交通専門家がいますが、彼はスローモビリティを重視した都市開発の基準 5D を提案しています。3D ではなくて 5D です。D はデベロップメントすなわち開発の D で、中国の重要な都市開発は POD>BOD>TOD>XOD>COD という優先順位で進めるべきと訴えています。クルマを指向する都市開発 COD (Car-Oriented Development) よりも公共交通指向型開発 TOD を優先し、さらにそれよりも自転車指向型開発 BOD を優先すべきとしています。最も優先されるべきものは、歩行者指向型開発 POD ですね。POD (Pedestrian-Oriented Development) とは、Walkable なまちづくり、日本風に言えば「歩いて暮らせるまちづくり」に相当するものですが、それを最上位に置くわかりやすい開発の優先順位を示しているのが特徴です。皆さんもお気づきと思いますが、この優先順位は先ほどのロンドンの話でお見せした道路空間の優先順位と同じなのです。それを、道路空間利用を越えて都市空間利用の原則にまで広げようという議論なのです。中国の方は、こういう良いとこ取りが早いですね。日本では、「歩いて暮らせるまちづくり」というスローガンを掲げてはいますが、スローモビリティを重視する土地利用・開発のコンセプトを未だに打ち出せていません。

少しここで私の持論を申し上げます。コンパクトシティの実現を目標に掲げる都市はたくさんありますが、土地利用規制とか、まちなか居住だけで、これができるわけではありません。当然、公共交通指向型の開発をやっていかなければいけないのですが、これまで都市を拡大させてきた大きな要因は道路とクルマです。アメリカでは、そうした反省からスマートグロース政策（都市成長管理策）と併せて、クルマのための道路空間をスリム化する道路ダイエットが進められてきています。日本では、道路ダイエットという言葉があ

まり浸透しておらず、また道路関係者には不評なこともあり、最近ではスマートイノベーションという言い方をするようにしていますが、とにかく道路の空間再編をやろうということです。少なくとも、クルマのための走行車線の数減らしていこう（道路ダイエット）、あるいは車線の幅を3.5mから3.25mとか、3.0m、2.75mといったところに縮めていこう（レーンダイエット）ということなのです。

日本においてコンパクトシティを実現するためには、都市（土地利用）、インフラ、そして交通という3つの領域にまたがる統合政策が不可欠です。交通においては、公共交通だけに頼ることは無理があり、クルマや自転車も含めたパーソナルな移動手段と相互補完が必要です。パーソナルとパブリックの繋ぎ目（結節点）においてこそ、人がたたずみ、集う場所や活動の機会が生まれ、コミュニティ形成が容易になります。この全体像を共通認識として、民間の事業者と都市計画部局、道路部局、交通政策部局、あるいは社会福祉部局などがもっと手を取り合っていく必要があります。

このコンセプト図において最も重要なのは、図の中心にある交通結節点です。交通結節点を、交通機関が結ぶ点から、たまる空間へ、さらにたたずみ集うことができる場所へと変えていかなければなりません。道路の交差点も、重要な交通結節点です。先ほど、道路単路部での高齢者の死亡事故の8割が道路を渡り切れずにはねられるケースだと申し上げましたが、その数字の通り、現状では高齢者の外出は大きなリスクを伴います。高齢者の安全な外出のためには、まちなかにたたずみ集うことのできる空間・場所が必要なのです。そのためには道路ダイエットに加え、歩行者の視点に立った交差点の更なるコンパクト化が必要です。それを進めていけば、都市の機能性、回遊性、商業性に結び付いてきます。そして景観に風景づくりにも関係してきます。

今日のセミナーの趣旨はESTですので、安全性だけでなく環境に関連した話を挿みましょ。この地図には、全国の各地域において最もCO₂負荷が小さくなる交通手段を色付けしています。各手段の平均乗車率を考慮したものです。四国や中国においては、クルマのCO₂負荷が最も小さくなっており、無理にバスを走らせるよりはクルマを賢く使った方が環境に良いわけです。しかし、それは各交通手段を独立に考えた場合の結果です。公共交通と私的な交通、あるいはパーソナルな交通と結び付けていくという考え方がどうしても必要です。公共交通をクルマよりも便利にするためには、道路の機能と道路空間における優先順位を明確化した上で、まちなかや集落の中での移動の低速化は図ること、すなわち速度管理が必要です。まちなかで、クルマが30km以下では走るようになり、かつ道路

空間において公共交通がクルマより優先されるようになってはじめて、バスが選ばれます。先に述べたように、30km以下の低速社会であれば、高齢者がまちなかを安全に回遊できます。それが、「高齢者を標準とするような社会システム」につながっていきます。そして、そうした社会合意の下でようやくコンパクトシティ、すなわち集約型の都市構造への転換が可能となります。また、都市を集約化することによって、ようやく適材適所の交通の在り方、移動の全体効率化が図れます。このコンセプト図は、このような時計回りの手順で都市交通を変えてゆくことを表現しています。その起点にあるのが道路ダイエットです。

これは私がよく講義等でも使っている道路ダイエットのイメージ図です。道路ダイエットによってどのように都市が変わってゆくのかについて、段階的に映していきます。(5段階のCG画像) こういうかたちで、回遊型のまちがつけられるのですが、日本では道路屋さんは道路しかつくりません。建築屋さんは建築あるいはファサードをつくります。緑化屋さんは、街路樹のことだけをやります。こういうことでは、なかなか魅力的なまちづくりはできません。ここで強調したいことは、回遊空間とそれを支えるユニバーサルデザインは、まちづくりの総仕上げだということです。公共交通を、後から取って付けたかのようになり自己完結させては駄目です。公共交通や自転車交通は、歩行者交通と共に回遊交通の柱ですし、まちづくりの総仕上げなのです。

ヴェリブ (Velib) の前身となったコミュニティサイクルを生み出したフランスのリヨンでは、交差点の前にこういう歩道のでっぱりがあり (交差点の直前で道路空間が絞られており)、横断歩道が4、5歩で渡れます。どんな高齢者でも渡れます。そのでっぴりの所に、自転車の駐輪場を小まめに置いています。この写真は、道路空間の車道部にせり出すように設置されたオープンカフェです。コミュニティサイクルのポートと一緒に、こうした人々の交流の場 (オープンカフェ) が設置されています。市長の指示によって、人が集う場所が、歩道上ではなくて車道上にせり出して設けることが推奨されています。道路上に人々がたたずみ集う交流の場を設け、道路空間をもっと自由に万人のために使っていきましょうというメッセージになっていると思います。

自転車の話はこれくらいにして、新しい次世代モビリティに話を移します。我々の研究グループでは、日本の街に合ったスローモビリティの在り方を探りながら、超小型EVの導入に取り組んでいます。電動のスローモビリティについて、今ある選択肢は、歩行補助タイプ (電動車椅子) とか、ミニカータイプといったものが主なのですが、私はこうしたカテゴリーに拘らず、より柔軟に、また日本の伝統的な街並みに調和し、高齢者が乗りたく

なるような超小型モビリティ（以下、マイクロモビリティ）が求められるのではないかと考えています。車両の大きさこそが重要なのです。馬車の時代から、クルマが果たしてきた機能はほとんど変わっていません。ドア・ツー・ドアで、邸宅から邸宅に人を運ぶという機能ですが、このような馬車の延長上にある自動車は回遊には全く向いていません。パーソナルな大きさで、乗りやすいよりもむしろ降りやすく、そこから歩いてゆける、すなわち歩きを補助する、低速のマイクロモビリティがまちなかの回遊に求められます。

これは、我々のプロジェクトで開発した原付規格の最も小型の電気自動車 EVE（イヴ）です。電気自動車の EV に加え、まちなかを探検者・回遊者という意味での Explorer の頭文字 E を組み合わせて EVE と名付けました。美濃の和紙や小豆島のオリーブの枝葉を挟み込んでボディを作成し、それを着せ替え可能にしています。車両の大きさとしては、電動車椅子とそれほど変わりません。電動車椅子も次世代モビリティの可能性を秘めていますが、現状のものは車道を走れず、文字通り歩行補助のための車両にすぎません。車道を上限 30km/h で走るのに適した電動車両として、タケオカのルーキーに注目し、電池改良により航続能力を高めると共に、地域アイデンティティを備え、人々が愛着を感じる車両デザインを考案しました。美濃和紙を基調とした透明感のある車両を見て、高齢者の方々は、「自分が将来、クルマを運転できなくなった時に電動車椅子に乗らなければいけないと思うと悲しいけれども、こういうドレスのような車両であれば、むしろ外出の意欲が沸く」などの感想を持たれました。ここに集まっていたいただいた高齢者の方々の声です。

なお、クルマというのは、1日の90%近くは車庫や駐車場に止められることになりませんが、走っていないときのクルマは場所をとるだけの無用の長物に過ぎません。美濃市での社会実験では、夜間の駐車時に美濃和紙のボディを内側から LED で照らし、明かりアートの一部として展示するという取り組みも、美濃市役所と一緒に行いました。まちの環境装置へ、さらに社会装置へと進化していくクルマのイメージです。

社会実験においては、クルマに大きく依存し、起伏が激しいために自転車の利用も限られる美濃市において、こうしたマイクロモビリティの導入が人々の移動形態にどのような影響を及ぼすかに注目しました。子育て主婦から後期高齢者の方々に被験者になっていた、クルマ/EVE（マイクロモビリティ）/電動アシスト自転車/自転車/徒歩/という5つのモードを提供し、これらを自由に選択してもらい、各移動手段がどのように利用されるかを調査しました。

その結果は、このモビリティダイアリーに示されている通りです。これは、ある子育て

主婦の一週間の移動を示したもので、赤い部分はクルマに依存した日を、緑の部分は EVE や電動アシスト自転車だけで移動した日です。黄色のところは、クルマと電動車両を適材適所に組み合わせて移動した日です。このような追跡調査を集計した結果から、1 週間の半分程度は、クルマがなくとも困らない生活を過ごせることがわかりました。

なお、社会実験の際には、移動時の道路環境についても被験者の声を集めています。EVE のような低速の超小型車両が走行する上で、ストレスや不安を感じた道路区間を挙げてもらい、ワークショップ形式で、「スローモビリティと今後の道路の運用方法」に関する市民・行政・専門家討議を行いました。そうした場では、通過交通のための道づくりではなく回遊と交流のための既存道路の活用に焦点が当てられ、「低速の車両が走れるように、交通量の少ない旧道を活用しては」、あるいは「車道のレーン幅を縮めて、低速車両のための車線を設置しては」、などの声が聞かれました。こうした社会実験を通じて、市民の方々の目から道路の点検が行われるようになれば、交通まちづくりに関する社会の変化は加速するのではないかと思います。

松山市さんでは、既に市民団体のお力添えで、そういったところも議論されていると思います。次の段階は、まちなかでの速度制限ですね。まちなかで速度制限ができれば、無理に自転車レーンをつくる必要はないのです。もちろん郊外部の速度の速い道路区間では自転車等の走行レーンが必要ですが、

次世代モビリティに関して、国土交通省等でも検討してこられている新しい車両区分ができることにはなっていますが、まだまだ日本ではマイクロモビリティやスローモビリティに対する理解は不足しています。まちなかでは、面的な速度抑制と併せて次世代モビリティを導入してゆく必要があります。そうしない限り、「こういうものに高齢者が乗ってまちなかを走るようになったら、危険が増すだけ」と必ず言われます。また、荷さばき車やタクシーが自転車レーンを塞ぎ、自転車が迂回走行するケースをよく見ますが、そうした状況が改善されないかぎり、低速の次世代モビリティには走行する場所がありません。

さらに、利用方法について、次世代モビリティにしる、自転車にしる、それがドア・ツー・ドアに利用されたのでは、本質的に従来のクルマと何ら変わりません。これは高松市の交通戦略にも示している絵ですが、われわれには徒歩が一番重要です。徒歩を中心としながら、鉄道、バス、自転車、そして低速の次世代モビリティを乗り継いでゆくという、連鎖交通体系「チェーンモビリティ」の実現が求められます。

最後に結論で申し上げたいのは、自転車交通への対応が今、日本では喫緊の課題とされ

ています。しかし、われわれは自転車ばかりに目を捕らわれるのではなく、弱者優先・公共優先の原則に沿って道路空間をより上手に活用できる、スローモビリティの全体像を議論すべきということです。都市の魅力づくりのために、新しい移動手段を考えていくことも望まれます。

そのときに、独自性の高いものを求めることも必要ではないでしょうか。例えば、松山の坂の道に合ったマイクロモビリティ、高齢者が颯爽と走れるようなものは一体何でしょうか。自転車だけではなくて、新しい移動手段（次世代モビリティ）も良いでしょう。そういう可能性を見据えて、いつまでも旧来の LRT などに拘らず、そろそろ都市交通のコンセプトとヴィジョンを次のステップに持っていくことが大切です。現代に求められるものは海外からの直輸入ではなく、わが国の、そしてそれぞれの都市の状況に合ったものです。先ほど、「松山では大きな通りが3つあり、それをうまく使って松山らしいものをつくっていく」と野志市長さんがおっしゃいましたが、まさにそのとおりだと思います。

まちなか、拠点の中はスローで、都市間、拠点間はファースト。これが今、世界の潮流です。この潮流を、日本のまち、松山に合ったかたちで実現できるはずと期待しています。

ここに若者の輝く写真を載せていますが、現在、若者は相当車離れが進んでおります。この若者たちが、自転車だけではなくて、都市交通にどういうふうに興味を持って、まちづくりに参画できるか、それがこれからの大きな課題だと思っています。この EST を1つの起爆剤として、松山が、そして四国の各都市が独自の魅力性の高いものを築いていただくことを祈って、私の話を終わります。

5. パネルディスカッション

「スローモビリティ（自転車、小型モビリティ）から交通を考える

～松山市をモデルに～

NPO 自転車活用推進研究会 理事長・事務局長 小林 成基

NPO まちづくり支援えひめ代表 前田 眞

松山市都市整備部長 福本 正行

四国運輸局 企画観光部長 清水 一郎

コーディネーター：大阪大学大学院 工学研究科 地球総合工学専攻 教授 土井 健司

土井：このパネルディスカッションにおいては、松山にターゲットを当てて、どのような世界に誇れる EST モデルを生み出せるのか、につながる議論ができればと思います。松山市は「地球にやさしい日本一のまちづくり」という基本理念の下、総合交通体制をつくられ、車の円滑化、自転車の利用促進、公共交通の利用促進という3つの柱の下に、それらをバランスよく進めることを目標とされていると聞いております。また、国、自治体、NPO、各地の市民団体の方々が非常に緊密に協働をされながら、一つ一つの社会実験、あるいは改善の取り組みを非常に地道に展開されていると伺っています。自転車の走行空間の整備やコミュニティサイクルなどの取り組みが成功に結び付いていると伺っております。ここでは、自転車だけではなく、先ほど私が申し上げましたがスローモビリティが、一体どのようなエリアで、どのような用途で、あるいは市民の生活シーンで活用されるべきかについて議論を深めたいと思います。その際、重要な留意点は、自転車を自転車だけで考えるのではなく、またスローモビリティをそれだけで自己完結的に考えるのではなく、既存の公共交通やマイカーとどのようにバランスを取り連携していくのかということです。そのためには、移動手段の在り方、道路空間の在り方、そして町の土地利用とか機能配置といったものを含めて、さまざまな議論が必要になってきます。

今日、ここにご登壇いただいている方々は、皆さん専門分野が少しずつ違います。小林さんは、ご存じのとおり自転車の正しい活用方法を長年訴えてこられた伝道師です。小林さんご自身は、自転車の前に、エネルギー問題や環境問題に造詣が深く、そういった視点でも交通全般を見ておられます。

前田さんは、まちづくりの観点から、市民と行政との間に立ち、コーディネーションを図りながら、新しい取り組みの原動力を生み出す役割を担っておられる方です。

行政からいらっしゃった福本さんは、さまざまな交通機関を、それぞれ単品ではなくて、どういうふうに総合交通にしていくべきか、これまでご尽力されていると伺っています。

四国運輸局観光部長の清水さんは、運輸行政のご専門家でいらっしゃいますが、海外事情にも広い見識をお持ちです。松山、四国、あるいは日本を超えて、さまざまな面白いアイデアをご提案いただけるのではないかと考えています。

先ほど申し上げたこのパネルディスカッションの趣旨は、松山を世界に発信していくための EST づくりです。今日の EST の論点の中にはもちろん高齢者の視点も含まれます。さらに、土地利用、都市計画といった要素も含まれるべきでしょう。そうした視野で、世界に発信できる交通都市松山をどういうふうにつくりあげていくか。これについてご議論いただければと思います。

それでは、まずは福本部長さんから、松山市の取り組みについてご紹介をいただけますでしょうか。

「松山市における EST の取り組み 一歩いて暮らせるまちづくり」

松山市 都市整備部長 福本 正行

皆さん、こんにちは。ただ今ご紹介いただきました、都市整備部長の福本でございます。本日は、四国 EST 創発セミナーで発表させていただく場をいただきまして、誠にありがとうございます。

それでは、最初に松山市について少しご紹介をさせていただきたいと思います。

本市は四国愛媛県の県庁所在地でございまして、面積が約 429km²、人口約 52 万人でございまして。また、温暖な気候と、少ない降雨、さらに平坦な地形を背景とした、四国唯一の人口 50 万都市として発展しているところでございます。

本市の交通体系でございます。道路網は、市街地を中心に放射環状型に整備を行っております。現在は、この環状線のさらに外側に松山外環状道路を、国・県・市が連携をして平成 20 年代後半の完成を目指して整備を進めているところでございます。これによりまして、中心部の渋滞帯緩和と、交通拠点である松山インターチェンジからの松山空港へのアクセスが 20 分程度短縮できる。今は 30 分以上かかっておりますけれども、10 分程度でアクセスできるということでございます。

公共交通につきましても、放射状に鉄道、郊外電車が整備されておまして、この鉄道

線が運行していない地域をカバーするようにバス路線を運行しております。さらに市内中心部には、環状機能を持ちます路面電車が約7分から8分間隔で運行しております。このように本市の交通体系と申しますのは、放射環状型の道路網を中心にしまして、地域によっては鉄道、郊外電車、バス、路面電車など、さまざま公共交通が発達をしております。

また、都市構造につきましては、中心部から半径5キロメートル圏内に人口が集中しております。人口の約80%以上がこの圏域内に居住しており、比較的コンパクトに集約された都市構造となっております。このコンパクトでフラットな都市構造に、温暖な気候と、降雨の少ない気象条件も手伝いまして、非常に自転車の利用者が多くて、自転車利用に適した都市となっております。

こちらは、都市計画マスタープランの考え方を図式化したものでございます。今後、人口の減少や、高齢社会の到来を考えますと、しっかりとしたシナリオを持った政策型の都市計画が必要となってまいります。そこで、本市では、都市づくりの方向転換を図り、効果的な都市計画を進める方針を、都市計画マスタープランにいたしております。コンパクトで質の高い集約型都市づくり、つまりコンパクトシティの推進を図ってまいりたいと思っております。拡散型から集約型へというような取り組みでございます。

このような中、交通政策につきましても同様に、都市計画マスタープランと整合した政策主導の計画を進めております。現在自動車中心の交通体系から、過度に車に依存しない、地域の特性に合ったバランスの取れた交通体系の実現に向け、公共交通や自転車での移動が便利で、また持続可能な都市づくりを推進しているところでございます。

その具体的な取り組みについて、これからご紹介させていただきたいと思っております。本市におきますESTの具体的な取り組みといたしましては、1つ目が公共交通の利用促進、2つ目が自転車の利用促進、3つ目がモビリティ・マネジメントなどを進めております。

また、新たな取り組みといたしまして、多様なモビリティの選択ということで、モビリティセンターの設置について検討しておるところでございます。本日は、この中で特に自転車の利用促進と、多様なモビリティの選択を中心に説明させていただきたいと思っております。

まず公共交通の利用促進としましては、近年低迷する路線バスの利用を促進するために、本市では、平成17年3月に四国で唯一となるオムニバスタウンの指定を受けております。この指定によりまして、交通事業者と行政が連携し、こちらの写真にありますようにハイブリッドバス、あるいはICカードの導入など、ハード、ソフト両面の対策を5カ年にわたっ

て集中的に実施してまいりました。

その結果、写真左上にあります、バス位置情報システムなどは、バスがいつ来るのかが分かって便利だと利用者からも大変好評で、利用促進につながっているところでございます。また、IC カードを松山市役所職員証にも採用するなど、官民一体となって公共交通の利用促進を進めているところでございます。

次に自転車の利用促進についてでございます。これもさまざまな施策を展開しております、自転車が快適に乗れる町を目指しているところでございます。

自転車に配慮した新たな道路を整備することになりますと、やはり用地買収とか、コスト面で現実的にはなかなか難しい面もあります。そこで、ストックといいますか、限られた空間の中で、どのようにすれば自転車の快適な走行空間を確保することができるのか。松山城を中心とした自転車走行環境に関する社会実験を行っているところでございます。

この社会実験では、走行位置を示すカラー舗装の着色方法、あるいは、路面標示のデザインを変えるなど、どのようにすれば自転車の走行環境が改善されるかなど検証しまして、平成 21 年度から継続的に行っており、その結果から、カラー舗装は自転車にとって自分の走る位置が分かりやすくなるだけではなくて、車を運転するドライバーにも注意喚起の効果があることが立証されております。

今後は、その社会実験で得られましたデータ等を活用しながら、自転車が安全で快適に走行できる自転車走行ネットワークの構築を図っていく予定でございます。現在、道路管理者、あるいは警察、NPO、または地元の商店街などで構成します協議会で議論を進めているところでございます。

それでは、自転車の通行空間確保のための方策として、現在重点的に進めている道路空間の再配分についてご紹介をいたします。この図のように、車優先から歩行者、あるいは自転車を優先した空間への転換を目的に、車道を減らし、歩道や自転車道を確保するといった取り組みを行っております。このように、中心市街地の限られた道路空間の使い方を見直し、必要な空間配分をすることで、歩行者や自転車といった、いわゆる遅い交通が快適に通行できる空間を目指しているところでございます。

こちらは、これから工事に着手する道路空間の再配分の具体的な事例でございます。この写真の通りは、二番町通りといわれておりまして、沿道には商業施設やビジネス街、飲食街が立ち並ぶ本市のメインストリートの 1 つでございます。一方、荷さばき、あるいはトラックや客待ちタクシーなど路上駐車が大変多くて、また狭い歩道に自転車が駐輪され

るなど、さまざまな課題がございました。

そこで、道路の使い方を改めて見直そうと有識者や、地元商店の方、住民の方、商店街の方、物流業界やタクシー業界、さらには警察や道路管理者などの行政機関によります意見交換会を設置いたしまして、約1年半をかけて議論を重ねてまいりました。交通量調査や、路上駐輪の実態データ、あるいは沿線事業者へのアンケート結果等を踏まえながら、さまざまな立場からの意見を交わし議論を重ねることで、荷さばきベイ、あるいはタクシーベイといったルールづくりが進められまして、車線は2車線の一方通行の道路を1車線化し、歩道を拡幅するといった、遅い交通を優先した改変方針が決定されまして、今年度より事業に着手する予定でございます。電線の地中化に合わせて工事をするということでございます。

こちらは、実際に道路空間を再配分したロープウエー通りの事例でございます。写真のように、2車線の一方通行道路を1車線に改変することで、歩行者、自転車に快適な通行空間を確保しております。整備後は、歩行者数が3倍強、松山城への観光客数も1.2倍に増加するなど、さまざまな効果が出ております。

次に、今月10月25日から11月4日の間に行われます、花園町通りの社会実験の取り組みについてご紹介したいと思います。この花園町通りというのは、市内最大の交通結節点であります松山市駅と城山公園を結ぶ動線上にございまして、非常にポテンシャルの高い道路でございます。幅が40メートルということで、市内に3つ大きい道路がありますけれども、その1つでございます。

写真のように路面電車を挟みまして、片側2車線の道路を片側1車線としまして、歩道の拡幅、および自転車レーンを整備することで、歩行者、自転車に安全で快適な通行空間を確保する予定としております。また、創出されました空間を、ウッドデッキや芝生スペースとして活用し、にぎわいの創出も併せて行います。実験期間中、もしお時間があれば実際に様子をご覧いただければと思っております。

こちらは、セミナーの開催区であります道後地区での空間再編の事例でございます。整備前は、左の写真のように本館の目の前を車が行き交い、ゆったりとした温泉気分を台無しにしておりましたけれども、現在はこちらのように車の進入規制とか、代替道路の整備等によりまして、ゆっくりと写真も撮れ、入浴客がゆっくりと観光できる回遊空間を創出しております。

こちらは、道後温泉駅前の写真でございます。左側が整備前で、右側が整備後というこ

とですけれども、空間の再編によりまして、先ほどと同じように歩行者の安全な回遊動線を確保しております。

さらに、多様なモビリティの選択としまして、今年度 11 月下旬、あるいは 12 月ごろを予定しておりますけれども、観光客、市民に電気自動車、あるいは電動自転車、また電車、バスなど多様な交通手段を選択できる場所として、道後温泉周辺にモビリティセンターを設置する社会実験を行う予定としております。

松山市には、観光レンタサイクルのシステムが平成 17 年度から既に運用されておりました、道後地区、松山城、大街道、JR 松山駅の 4 カ所で、どのポートでも貸し出し返却が可能とするなど利用者に配慮したところ、開始以来徐々に利用者が増加しまして、今では観光客だけではなくて、出張で来られたビジネスマンなど、年間約 5300 人の方が利用しており、好評を博しております。1 日 300 円でございますけれども、このような利用をしてもらっております。

今回、実験を検討しております道後地区のモビリティセンターは、写真のようにカーシェア、あるいはレンタサイクルなどが利用できまして、カフェ、あるいは観光情報を気楽に入手できる場所とすることで、ここに来れば心地よく、いろいろな移動手段や、対応方法も選択できる空間とすることを考えております。

今日、会場の前で展示しておりました超小型モビリティなども採用することを検討しております。将来的には、このモビリティセンターが主要な駅周辺に設置することができれば、さまざまな移動手段が選択可能となりまして、自動車から公共交通への連関が図られ、回遊性も向上し、滞在時間、あるいは消費金額も増加することで、地域の活性化にも寄与するものと考えております。

モビリティセンターの事業スキームでございますけれども、今年度実施をいたします社会実験については、道後が観光地であるということや、また一般的に自動車保有率がまだまだ高いということから、観光客の利用を想定しております。しかしながら、モビリティセンターは、地域の生活拠点における自動車から公共交通への利用転換を図り集約型都市の実現が目的でございますので、社会実験の結果、既存データ等を活用し、将来的には一般市民が利用できるものとして、整備したいと考えております。

交通は、まちづくりにとって非常に重要な要素でございます。地域の特性や住民ニーズ等を踏まえ、取り組んでいくことが必要だと考えております。今後、持続可能な交通体系を構築していくためには、行政、交通事業者、市民、企業が知恵を出し合いながら、それ

それぞれの役割を果たしていくことが必要です。

例えば、行政としては、市民が快適に暮らせる社会インフラを整備する役割。一方、交通事業者には、市民ニーズに合ったサービスを提供する役割。さらに市民や企業には、地球上の限られた資源を大切に使い、環境に優しいライフスタイルを心掛け、電車や、バス、自転車などの交通手段を積極的に利用するなど、それぞれの役割があると思います。

本日お集まりの皆さまをはじめまして、全ての関係者の方々がそれぞれの役割を果たしながら、望ましい姿を共有し、一致団結をして、一丸となって取り組んでいく必要があるものと考えております。

最後になりましたけれども、本日のセミナーが各都市のさまざまな発展のため、また皆さまの情報交換の場となりますことをご期待申し上げまして、事例発表とさせていただきます。ご清聴、誠にありがとうございました。

土井：どうもありがとうございました。一つ一つが非常にユニークかつ、素晴らしい取り組みだと拝聴いたしました。

1点だけ質問を申し上げてもよろしいでしょうか。道後モビリティセンターは、他の都市にはない、交通の「エリアマネジメント」を担う組織ではないかと思います。その中では、単にふわふわとしたまちづくりではなくて、交通を本当に基軸に置いています。このモビリティセンターは、どういう経緯でつくられ、どういう方々が参画されているのかについて、補足いただけますでしょうか。

福本：これは、いきなりではなくて、2年ぐらい前だったと思うのですが、道後地区の商店街を中心にした、モビリティセンターに近い社会実験を既に行っております。それをベースにして、いろいろご意見をいただく中で、道後地区が非常に観光の拠点であるということと、松山市というのは路面電車が道後まで来ています。そして、観光客が道後まで来ても、まちで多様な足がない方もいらっしゃいました。そういうニーズに応えるためには、道後で多様なモビリティ移動手段を設置してはどうだろうかという中で、モビリティセンターの設置という方向に行ったということでございます。

土井：ありがとうございました。モビリティという言葉がとても分かりやすくシンボリックに使われております。ここにお集まりの方々は、大体、モビリティの意味はお分かりだと思いますが、普通、交通という言葉はトランスポートあるいはトランス

ポーターションの意味で使われます。トランスポートはインプットなのです。一方、モビリティはアウトカムであり、市民の活動参加や回遊に直結するものがモビリティなのです。日本の自治体行政の中で、モビリティという言葉が積極的に使われることは未だまだ多くないのですが、松山市はこれを意欲的に取り入れておられ、非常に新鮮に感じました。ありがとうございました。

それでは、続けて前田さん、お願いできますでしょうか。

「自転車歩行者道での自転車の一方通行推奨による有効性検証実験」

特定非営利活動法人 まちづくり支援えひめ 代表 前田 眞

皆さん、こんにちは。まちづくり支援えひめという NPO 法人の代表をしています前田眞といいます。

われわれの団体は、どちらかというと事業を直接やるのではなくて中間支援型で、やろうとする人たちを応援するような立場で活動しています。今回は、そういう立場で、皆さんにどうのご報告ができるかちょっと悩んだのですが、われわれの数少ない経験の中から、市民の立場でいろいろな社会実験にかかわってきた経緯も含めて、お話ができればいいかなと思っています。

われわれ、自転車にかかわり始めたのが平成 17 年です。われわれ NPO ができたのが平成 17 年なので、できてすぐに自転車の問題にかかわり始めました。

そうは言っても、今日議論されている都市内の交通の問題ではなくて、最初は、しまなみ海道で自転車と住民がどのようにかかわっていくのかを考えていました。世界に誇る自転車道がある地域にかかわらず、住民の方は、自転車にあまり関心のない暮らしをしていたというのが、実際のところでした。そういう人たちに自転車に興味を持ってもらって、自分たちの町を元気にするためのツールとして考えられないかというところからスタートしていきました。

その活動をしている間に、松山のほうでも環境省の EST 事業に 2 年間ほどかかわらせていただきました。平成 19 年から 20 年にかけて、われわれは市民の立場で自転車のことを考えようという主旨で、規制を前面に出すのではなく自転車をいかにファッションブルに楽しむことができるかという観点で、「自転車で行こう」というキャッチフレーズをつくりました。市民生活の中で、自動車をどういうふうを活用してもらおうかということ提案してきました。

その後、平成 19 年から国土交通省の社会実験に少しかかわらせていただいて、われわれと行政の方とコンサルタントの方も一緒になって、社会実験にかかわらせていただきました。

先ほど市役所の報告があったのですが、われわれも一緒に、自動車に過度に依存しない交通をどういうふうを実現していくのか、市民の参加の中で考えていきたいというミッションを持って、かかわってきました。

自転車の共同利用とか、走行空間のネットワークづくりといった社会実験にかかわってきたのですが、今日皆さんにご報告したいと思うのは、昨年度実験をしたことです。歩道（自歩道）と車道で自転車の一方通行を推奨しましょうという社会実験を、一番町通りで実施しました。その概要について、今から少し報告したいと思います。

当初は、社会実験が一番町で行うということで、「自動車も自転車も歩行者も多い中で、そんな実験をやるのはむちゃではないか」みたいな話もあったのですが、その場所でやることに意義があるのではないかという結論になりました。

目的が 2 つあります。1 つ目は、自転車利用者の増加に伴って歩行者との事故が少し多くなってきていましたので、それを減らしていく必要があるのではないかということです。

2 つ目は、都心部における自転車走行で、松山は自転車都市といいながら自転車に優しい町になっているかどうかを考えたときに、自転車に優しい街になっていない原因の一つに自転車を使う人たちのマナーの悪さ、もっといえば都市の空間を使っていく人たちのマナーの悪さがあります。そういうものを少し解消できたらいいですねと。せっかく同じ町に住んでいて、狭い都市の空間を共有しているのに、みんな自分たちで「自分たちは」といっていると、そういう空間はなかなかうまく使えない。それを規制でやれるかといっても、やはりやれないのです。人の意識が変わらないと実現できないのです。そういうことを、社会実験で皆さんに訴えて、それに協力してくれるかどうかも見たい。そして、そういうものを解消できたらいいですねという話でした。

今言ったようなことを、ちょっと象徴的なところで写真を撮っています。歩道の中を双方向に自転車と歩行者がいっぱいで輻輳しています。タクシーベイからはみ出した車がいっぱいで、車道走行がすごく難しくなっています。自転車が路上に放置されていて、歩道空間が十分使えない。交差点でも、自転車の乱横断と書いていますが、自転車は本当にもう自由自在で人と人との間をすごいスピードですり抜けていきます。そんなまちが本当に自転車に優しいまちなのかを考えたときに、なんとかしなければいけないなというところ

がありました。

そういうものを、どういうふうに訴えていくのかという話をしました。最近は、「自転車は車道走行です」と、警察も中心になって訴え始めてきました。今までは、「歩道を自転車で走行してもいいんですよ」「自転車は歩行者に近いんですよ」みたいな感覚がずっとありました。ところが最近、やはり自転車は車道ですというかたちになってきたときに、走っている皆さんに聞くと車道走行は「怖い」「危ない」と言われる方が多い。「安心して走れる空間は歩道なんですよ」という話になるのです。

ところが、歩行者にとってみれば、後ろから自転車が来たり、本当は法令違反ですけどもチャリンチャリンと鳴らしてわがもの顔で自転車が通っていくことが多い。そんなことは、日常的にあっていいのかどうかなんです。

そうすると、やはり自転車は車道を走るのが基本だから、そこをちゃんと走っていくことの有効性みたいなことを、今回の実験の中で考えられませんかというのが1つでした。

それからもう1つは、自転車・歩行者道も含めて、自転車は一方通行にしないと危ないです。特に自転車・歩行者道では法律の規制が、一方通行でなくてもいいという規制になっているのです。ところが、狭い空間を上下の方向で来てしまうと、とてもではないけれど、自転車も歩行者も危なくて歩けない。そういう所での自転車の一方通行は、自転車や歩行者にとってどういう意味があるのかというのを検証してみようということでした。そこで、平成20年1月20日から2月20日まで、国道11号線の勝山交差点から県庁前の交差点を実験対象区間として実施しました。

自歩道の車道側、車道の左側において自転車の一方通行マークを設置して、自転車の一方通行を推奨しました。併せて、逆走禁止をシールを使ってマーキングをしながら実施しました。ちょっとスライドでは見にくいのですが、県庁前の交差点から、勝山町の交差点の上下両方のラインを実験対象区間として実施しました。

具体的には、現況は上の図です。自歩道3メートルと書いてありますが、ここでは、自転車で上下並走したり、上下向き合って通行したりするところがあるのですが、それを実験中、自歩道は一方通行にしました。車道側の路肩も実はバス優先レーンなのですが、バス優先レーンの中に自転車の推奨レーンを設置して、バス優先と自転車の混在した中での通行がどういうふうになるのかについても検証しました。

松山市の場合は、自転車専用の空間は緑色の標示がされています。他の県、他の都市ではブルーのラインが引かれていたりしますが、松山の場合は緑だったので、緑色で自転車

はここを走りますということを明示するようなマーキングをしました。これが、車道と歩道の両方に、それぞれピクトを貼り付けていきました。

その結果どうだったのかという話ですが、われわれが社会実験にいろいろかかわったときにはいつも、「なんでそんなことをするのだ」とか、「意味がないじゃないか」というような意見がいっぱい寄せられるので、びくびくしながらやりました。特に一番町での実施ということで、かなり文句が寄せられるのではないかと、まずいなあと思いながらの実施だったんですが、やった結果どうだったかというと、結構皆さん守っていただきました。

遵守率は、例えばAの地点、松山の全日空ホテルの前で調査した結果、こちらの方向（歩道を裁判所前交差点から一番町交差点へ）に車道を縦走して走っていく遵守率が56%から75%に増えました。皆さん、こういう運動に賛同していただいたということだと思います。車道を走る方向（裁判所前交差点から一番町交差点へ）は、ちょっと遵守率が低くて、4%から8%です。ところが反対の方向（一番町交差点から裁判所前交差点）については、順走の遵守率が67%から83%に伸びたり、車道通行率が9%から17%に伸びました。朝のピーク時に、いろいろな方たちが協力をしてくれました。

実際に歩行者・自転車の走行の関係はどうだろうかということも、細かなデータを見て調べていったのがここにあります。そうすると、自転車の走行は、民地側、車道側と分けて調べてみたのですが、本来は車道側を自転車が順走で走っていくのが通常なので、歩行者の民地側の遵守率は80%から90%で一番良かったです。自転車の歩道内順走率は、実験中は9割ぐらいということで、かなり皆さん守っていただきました。始まる前のピーアールもあるのですが、当日朝、交通指導員の方に立っていただいて、指導していただいたということが影響しているのもあるのですが、かなり遵守率は高かったです。

ちなみに、この実験が終わった直後で交通指導員がいないときでも70%ぐらい順走が維持できていましたので、結構、終わってからも守っていただいていると思います。最近は調べていないのですが、ちょっと遵守率が落ちてきているので、再度、そういうキャンペーンをする必要があるかなという感じです。

実験の様子が写真にあります。県庁前の車道を走ってもらったり、歩道も、並走はありますけれども、順走を遵守して守ってもらっている状況です。逆走する場合は押して歩いていくといった風景が少し見られたりして、結構皆さんに受け入れられと思います。

では、通っている人たちが、そういうふうな実験をしているときに、安全だったと思っ

たかどうかのデータも出ています。歩行者は、実験前と実験中を比べると安全だと思う意識がすごく高く、57%から70%に上がっています。自転車はどうかというと、安全だなど思うのが48%から69%に上がっています。原付、二輪車、車については、車道を自転車が走っているということもあり、3割が安全で、逆に危ないなという思いもあったみたいです。

それから、お店にとってどうだったのかという話です。お店にとっても、安全性に対する意識は、30%から60%に増えています。そういうことをすると、皆さんが、安全だなど体感できたと思います。体感ができても続いていかないのが、難しいところなのですけれど、順走すると安全に歩いたり、走行できたりすることが一応頭の中に入ったと思います。

今後の継続意向を見たときにも、歩行者だと7割の人が「続けていったらいいね」とか、自転車の方も6割強の人たちが「続けていければいいですね」と、割合が上がってきました。

実際に右のほうでは、「継続して実施する必要がないよ」といわれた方たちもいます。その方たちにさらに細かな意見を聞いてみると、歩行者にとってみると、「自転車と自動車がぶつかりそうで見ていて怖い」「車道を走っているのを見ていると危なっかしいな」というので、「こんなのはやめたほうがいいよ」みたいな意見がありました。「まず最初に自転車のマナー改善に取り組むべきではないのか」「そういうことを先にやってからやれよ」みたいな話もありました。

自転車の人にとってみたら「少し不便を感じる」という話とか、自転車に乗っている人も暴走する自転車には困っていて、「自転車マナーを徹底してからやったほうがいい」という話があったりしました。

原付・二輪車・車の人にとってみたら、「自転車が車道を走られることは非常に迷惑」「スピードが遅い」というのです。「自転車に乗る人のマナーが悪いので、車が気を付けていてもどうも事故が起りそうで嫌だな」という意見が出たり、「車の左折が危ない」という話があったりしました。

先ほどのイギリスの例だと、優先順位が決まっていて、ゆっくり走っていてもバスが追い越さないみたいな話があるのですが、「バス会社の人やバス利用者のことを優先して考えるため、定時運行を考えると追い抜いていこう」みたいなことになったりするのだろうと思います。これも、バス会社の問題ではなくて、利用者がこれを許さないという問題があるので、その辺の市民意識を変えるという問題のほうが大きいのかなと思います。

あるいは、沿道のお店にすると、一方通行にしたら自転車のスピードがちょっと速くなったので、「お店に気を留めなくなったな」みたいな話がありまして、「そういう実験はやめたほうがいいんじゃないかな」みたいな意見もありました。

そういう意見も含めて、われわれは、いろいろな規制ではなくて、皆さんが安全性を優先して「松山版・自転車通行マナー」みたいなものを推奨していきたいと思います。市民の意識に訴えて、こういう走り方をしましょう。想定される判断が難しいケースについては、どうすればいいのかという図解のチラシをつくって、配ったりしています。

実際には、車道走行をしているときに、バスやタクシーが止まったときにあなたはどうしますか、どうしたらいいですかみたいな話とか、現場に則した動き方を推奨していくことができたという話をしています。

個人的な思いとして、今回の実験がなぜ受け入れられたのかなと思うと、一番町通りを利用する人たちは、県庁・市役所の職員の皆さんがかなり多いのです。また、自転車で来られる方が多いのです。そういう人たちに実験の趣旨を説明して守っていただきました。それが1つの流れになりました。流れができると、みんな守っていく。

そうすると、こういうことをやろうとするときに、その流れをどうつくるかという考え方もすごく大事なこともかもしれません。皆さんが守っていけるような流れ、協力者、賛同者をうまくつくっていくことが実現に向けての1つの手法としてある。その結果として、安全にスムーズに動けることが体感できたとしたら、今度はその体感を活かしていく自らが運動につなげていくことができる。

市民にはそういう力があるので、そこを信じて、コラボレーション、協働というかたちで市民の自立的な活動を促す仕組みをいろいろな人たちの相互理解のもとにうまく発展させていければいいと思っております。

ちょっとつたない発表でしたが、これで終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

土井：ありがとうございました。

先程の福本部長さんのお話では、まずは観光客にターゲットを当てて、さらに次の段階として一般市民に、という順番でお考えだということでした。そして、前田さんのお話を聞くと、市民のクルマ依存のライフスタイルを変えるための実際の取り組みにおいては、NPO 法人が黒子やフィクサーとして行政や地域を動かしていると

いう印象を持ちました。

ただ今のご発言に関連することも恐らく小林さんからお聞かせいただけるのではないかと思いますので、小林さんの発表に続けていきたいと思います。どうもありがとうございました。

自転車活用のための環境整備

NPO 自転車活用推進研究会 小林 成基

土井先生、ありがとうございました。小林でございます。今 15 時 31 分、20 分いただいているのですが、20 分でやつつけられるのかやってみたいと思います。

13 年前にわれわれは NPO 自転車活用推進研究会という組織をつくって、5、6 年前までは、ほとんど変人扱いで、ひどい言葉でいうときちがい扱いされておりました。ここにお集まりの方はたぶんこんなことはないと思うのですが、実はわれわれは国民的風土病にかかっておりました。何か困ったことがあると、交通事故だと思って諦めなさいみたいなことを平気で言うのです。交通事故は不可抗力ではないのですけれども、重症の「クルマ脳」になっている人が大変に多い。

例えば、こういう信号があるとします。これは一方通行の出口になるのですが、自転車専用と書いてあるわけです。スペインの人が日本に観光に来たら分からない。けども、僕らがスペインに行ったら分かるのです。何か私たちは間違っていないでしょうか。歩行者と自転車のことを全く考えずに、道路の交通をやってきたのです。

例えば、福島に原発の事故があったのでちょっと見にいってきました。何と書いてあるかという、「迷惑なので、ここに自転車を止めないでください」という鉄パイプの柵があって、どうやったら通れるのかよく分からないのです。もっとひどいのは、どうやってこの横断歩道に人間が入るのかとか、自転車を担いで渡らなければいけない。

東京にも、新宿通りという四谷から半蔵門に来る通りに植栽が立っていて、今は停電していますけれども、こういうところにあるのです。これをつくった人の頭の中をちょっと見てみたいです。完全に風土病に冒されていて、車を通すためになんとかかしたいのです。散々文句を言ったら、さすが東京都は素晴らしいです。30cm ずらしました。解決になったと。

もう 1 つ、歩道と車道の間にある柵です。これは何のためにあるのでしょうか。横断防止柵です。これは、ドイツ、イギリス、フランスに行っても見当たらない。めったにない

です。これは、先ほど土井先生がお示しになった1年前の2006年です。歩行中の割合が30%です。翌年32%。次に33%。2010年になると、ついに35%弱になってしまいます。車に乗っているほうが安全なのです。自転車は16.2%です。これを足すと、実に交通事故の半分以上が自転車と歩行者なのです。

ではあの柵は何のために誰がつくったのでしょうか。根本的に何かがおかしいと考えなければいけない。自転車のマナー、ルールの話があったのですが、皆さん、前提がこうなっています。

(「道路交通法」)17条を引くと、自転車もそうですが、車両は車道だと書いてあります。それから、63条の4に、この道路標識がある場合には歩道を通ってもよろしい。ただし、その場合に何と書いてあるかという、徐行なのです。

徐行というものを調べてみました。車の場合には時速20kmぐらいといわれていますが、国会答弁が唯一昭和53年にありまして、時速4kmから時速5kmです。転びますよ、これは。実験でいくと、警察庁の資料では時速7.5kmぐらいです。時速7.5kmをメーター付けて走ったことがある方はいらっしゃいますか。われわれは、普通自転車にメーター付けて、ちゃんと走行速度が分かるのですが、7.5キロメートルで走るのは大変なことです。私は駅からここまで2時間半かけて歩いてきましたけれども、ずっと眺めていて、歩道を走っていく松山の市民は平均して時速15kmで走っています。結構速いです。

国土交通省は、かつてこういう写真をつくっています。理想の自転車道です。最近消えてなくなりました。これは名古屋です。歩道があって、自転車が走り、向こう側は車道です。最近、なぜなくなったかというのは、散々われわれが文句を言ったからです。巻き込み事故の犠牲になるのです。ここから歩道を走って行って、そのまま行ってぶつかります。

統計を見ていただくと分かると思いますが、国内の自転車にかかわる交通事故の発生場所のほとんどが交差点です。単路部分は13%なのです。これは交通事故総合分析センターのデータです。もう1つ、車両の追突事故の原因、交差点における車からの視認範囲、これを分析した結果は見れば分かります。つまり、認知ミスが圧倒的なのです。操作ミスでぶつけてしまったということは、ほとんどないのです。

私は現場を目撃したのですけれども、このトラックの運転手さんは気が付かなかった。「自転車が来ると思わなかった」と繰り返していました。気が付かない。簡単にいうと、歩道に行く自転車は、車のドライバーからは認識されていません。これが問題なのです。

先ほど、お二方の報告の中にもあったように、歩道を通っていると、歩行者がもちろん

危険な目に遭うのです。迷惑なのです。だけど、それだけではなくて、自転車に乗っている人たちが歩道を通っていると、事故に遭うのです。一見、車道を通っていると危ないように見えるけれども、実は事故のほとんどが歩道を使っていることによって起きている。このことに気が付いたから政策が変わったのです。そこをよくご理解いただきたい。釈迦に説法かもしれませんが。

ちょっと話題を変えますけれど、なんで自転車か、なんで緩速交通なのか。これは説明するのもちょっと情けないのですが、かわいそうに、81歳のおじいちゃんが自動車に乗らなければいけない。なんで自動車に乗らなければいけないか。買い物にも、病院にも行けないんです。その上、難聴の人がものすごく増えてきています。私も相当危ないのですが、認知症が急増しています。それから、これは高速道路の逆走データです。10年前ですら、もう1000件を超えている。高齢ドライバーの事故は、本当に深刻になっています。

じゃあ、車を運転するのをやめろといったら、どうなりますか。みんな自動車から自転車に代わるのです。これは統計的に分かっています。それから、アンケートで、幾つになったら運転免許証を返却しますかと聞いたら、選択肢がこのくらいあるとして、東京都の老健が教えてくれたのですが、みんなてっぺんに丸を付けます。もう生きていないですよ。だけど、みんな丸を付ける。

つまり、免許証を離せないのです。だって、こういうものの普及率が今60万台ぐらいしかないのです。結局、車がなければ生きていけない社会をわれわれはつくってしまった。これはなんとかして見直さなければいけないということをお二方も強調していました。じゃあ、何が必要なのか。

もう1つ圧力としてあるのは、残っている原油の量です。もう発見されていない海の底を掘るしかない。値段は、20世紀中の最初のころから見ると、せいぜい30、40ドルだったのが、バレル100ドルです。今日107ドルです。それでも日本ではせいぜい150円ぐらいです。ところが、ヨーロッパは全部200円を超えています。

つまり、ガソリン価格が200円を超えているヨーロッパの社会では何が起きているか。しかも高齢化が先に進んだ。日本が今追い越しましたが、そういう社会で何が起きるか。お金持ちはいいです。お金持ちは車に乗れる、運転手付きの車を雇えばいい。リッター1000円になったって車に乗れる。だけど、ガソリンが高騰すると貧富の格差は増大するわけですから、弱者がますます弱くなる。だから、なんとかして守らなきゃいけない。

それでこの類いのものが出てくる。タクシーですら自転車になってしまう。これはロン

ドンですけれども、シクロみたいな観光客用の乗り物です。これはお年寄りを運ぶんです。だったらもう車いすごと運んじゃおうという自転車があります。これはクリスチャイナという43年前にデンマークでつくられて、ドイツ、オランダを中心にいっぱい走っています。街の中に普通にこれがあるのです。べつに珍しいものじゃないんです。だけど、これが日本だと歩道は走れません。

もう1つ、お母さんたちは、日本の場合はアクロバットをやるんですが、前と後ろに子どもを乗せて、スーパーで買い物をしたら、もう置くところがない。向こうのお母さんたちは違うんです。ちゃんと置けるんです。これを1台日本に持ってきました。お母さんに乗ってもらいました。これは子どもはおびえています。ところが15分たったら、子どもは誰も降りなくなっちゃった、楽しくて。

これが3年前にドイツとデンマークで発表されたカンガルーバイクです。ネーミングが素晴らしい。プラスチックとアルミのパイプでできたちゃちなものですけども。これは何がすごいか。座席の後ろにちゃんとトランクルームがある。車なんですよ。ちゃんと東京の青山にドイツ人が持ってきていました。「どうだ?」と言ったら、「快適だよ、日本は。歩道が走れるから」って訳の分からないこと言っていましたけれども、とにかく赤ちゃんを二人乗って走っていました。

アメリカはずっと長い間、引っ張るキャリーカートでした。これはやってみたら、細いところが多いのでぶつけるんです。最近アメリカもジゴ (Zigo Leader) といって、前に2人乗れる新しい自転車をつくりました。

ちょっとクイズです。これは、こっち側に進むんです。前輪を駆動して、後輪を操舵します。訳の分からないこんなものをなんでつくるんでしょう。これは、松山はあまり関係ないんですけど、雪国ではFFだから前輪駆動で走るんです。難しそうなのに、お母さんたちは普通に乗っています。つまり家計を守るために、車を手放して、こういうもので買い物に行ったり、いろいろなことができる環境をつくらなきゃいけなくなっている。

先ほど土井先生が基調講演でおっしゃっていました、イギリスのボリス・ジョンソン (ロンドン市長) は自転車で自宅から市庁舎まで通う。頻繁に YouTube に載るという有名な男ですけれども、この人はすごいです。ロンドンからパリまで、ユーロトンネルを使って自転車で走る道を開発しようとしています。これは、パリのベルトラン・ドラノエ市長も乗っているんで、ひょっとしたら実現するかもしれない。

ロンドンは、例えばこれは T 字路ですから、右折レーンがちゃんとあります。先ほど、

先生が動画でお見せになりましたけれども、車と自転車が全く同じ権利を持っています。これはアメリカのシカゴも同じです。先ほど先生がお見せになったものです。これの夜の景色がこれです。バイクボックスというのがあって、赤信号になると、ここに車が止まります。自転車は全部前に出てきます。青信号になっても自転車が行かないかぎり、車は1歩たりとも進めない。つまり、それだけものが変わってきている。

先生が先ほど触れる時間がなかったんですが、ロンドン・ブリッジでNPOがカウントしているのですが、2005年に同時多発テロが七夕の日起きて、車と自転車が逆転して、今、完全に逆転状況です。当時、私はロンドンをたまたま旅行していて、当時撮った写真ですが、全く同じことが、東京では昨年3月11日に起きました。これは全国の統計なのですが、車に乗っている人の走行距離が減っています。減った分は自転車に置き換えられています。

先生が先ほどお触れになったプライオリティの件ですけれども、ゾーン30は1990年にドイツとフランスで法制化されています。わが国でも20年以上遅れてようやく見直しが始まっています。

パリの話をちょっとしたいのですが、パリの自転車道は、エッフェル塔を動かしたわけでもない。ルーブル博物館を動かしたわけでもないのです。だけど、95年に8.2kmしかなかった自転車道路が、いまや600kmに達しようとしている。やればできるのです。

こういう状況が生まれていることを、日本の車メーカーはよく知っています。だから、ホンダ、トヨタ、日産その他がみんな集まっている自動車工業会、自転車ではないですよ、自動車工業会が「効果的な交通安全対策の実現のために」といって、平成19年に既にゾーン30なんかも日本に導入しろと言っています。それから、平成21年には、「自転車の安全な共存のために」という報告書を出しました。車のほうが進んでいるんです。

あと5分しかないから、ちょっと急ぎますけど、これは韓国の李明博大統領です。閣僚を全部引き連れて自転車に乗っています。なんでかといったら、韓国では自転車に乗れない人が3分の1ぐらいいるからです。写真のお母さんは今、練習中です。

向こうでは、このTカード（トランスポートカード）で、地下鉄からタクシーまで全部使えます。自転車の駐輪場まで使える。日本はなんとかならないですか。JRで、ここでスイカは使えなかったりするんです。不思議な状況です。地下鉄には自転車マークが付いている。車いすは15メートル先にエレベーターがある、自転車は30メートル先に何があるかということ、階段があって、そこにレールがあるだけなんです。このレールをたどって地

下鉄に自転車に持ち込めないやつは、持ち込むなというだけです。みんながやれる必要なんかないんです。やれる人だけやればいいんです。それだけでもずいぶん違う。

表に来ると、道に自転車の駐輪場がガードレールに結び付けるようになっている。ご注目はこちらです。空気入れが街の中に地面から生えている。いかがでしょう。ぜひ松山市も考えていただきたい。一方通行を逆走するなど書くと、この矢印に沿うやつがいるので、今は書かなくなりました。松山市は夕方だけバスレーンをやっているようですけども、今、ソウルでは午前7時から夜の21時までです。そこまで来ているんですよ。もう韓国との竹島問題でちょっと腹が立っているんだけど、あそこに負けたくない。日本はちょっとまともにやりましょうよ。もうどんどん向こうはやっています。

これをちょっと先に進めますが、日本では「道路交通法」で、さっきルールとマナーの話がありました。全部ルールで決まっているんです。これは市の条例でやればいいんです、こんなもの。「道路交通法」に歩行者と自転車の罰則は条例で定めると1行書けば終わりなんです。13年前からロビーイングしているんですが、なかなか国会議員は言うことを聞いてくれません。ライトの点灯なんか5万円以下の罰金。裁判をやらないと決着がつかないけれども、ドイツ、ベルリンあたりだったら、「はい、10ユーロください」。市の職員がやればいいんです。だから守りますよ、みんな。

昨年10月25日に、ご紹介のあった自転車は車両だよという話が出ました。これはちょっと説明するのをやめますけれども、それを警察が言ったのだったら、自転車は車道だけ、歩道は例外と政府が言っているんだから、こういうことはぜひやめていただきたい。

でも、最近増えてきました。ちゃんとみんなお手本になるように。やはりお手本が必要です。愛媛の県警は自転車を持っていないのでこれができないのですが、せっかくジャイアントからもらったものがあるので、お使いになって見本を見せたらどうでしょう。

ロンドンの自転車のポリスです。冬になるとかっこいいです。だから、ロンドンの子どもたちがこれに憧れるんです。やはり憧れるって必要だと思います。この話は土井先生がやっていただいたんで、先に行きます。

みんなに優しい自転車環境というのを、ことし4月に政府の委員会に出しました。私も参加をいたしました。隠しコマンドがあるのでめめています。自転車のネットワークをつくる場合に、整備が困難な場合は、既に自転車・歩行者道が整備されていてどうのこうのがある場合だけ検討していい。つまり、自転車ネットワークをつくりましょうと言っているのですが、自歩道を新しくつくるできないように提言書で書いたんです。これで、

みんな地方自治体が頭を抱えてしまった。できないよと言っているのです。だけど、先ほど言ったように、歩道を通していたら事故は減らないんです。それから、自転車通行空間で、安全性を向上させるため、縁石、柵等の分離工作物をできるかぎり設置しないことと書いたのです。どうしてもつくりたがるんです。予算もないのだから、やめていただきたい。

それで、最後にこういうものを書きました。ちょっと見にくくて恐縮ですが、これは矢羽になっています。自転車のレーンがあって、そこから矢印のかっこうをしたもので、交差点をぶつちぎるようにしました。素直ですよ、北海道というところは。私は札幌市の委員を今やっているのですが、やってくれる。つまり、何がポイントかといったら、とにかく路面に描け。路面に描けば分かる。これは札幌が今やっているものです。これは金沢です。路面に矢印をくっきり描いて、自転車マークを描けば、車の人たちが認知できる。そうすると習わなくても分かるんです。教育が半分以下、10分の1で済んでしまう。

路上駐車場しないように取り締まるのが大変ですが、札幌で、今日、10月1日から、こういう道を共用し始めました。札幌の国道230号線、北一条通りという札幌の大通公園のすぐ北側にあるど真ん中の道です。そこにこういう道をつくりました。こういうピクトグラムを描いています。車からやはり見えるようにしています。これはおとといの写真ですけども、もう既にみんなが走っています。

ちょっとみそがあって、今、札幌はポロクルという共用自転車をやっているのですが、そのポートがここにあるのです。このポートは、富山もできなかったのですが、日本で初めて車道側に向いています。取り出したら車道を走れるようにつくりました。これを見てください。こうなっている。

ここまで世の中が進んでいるので、次は、今新潟が進めています。松山に早くこういうのが来ないかなと期待して、終わります。ありがとうございました。

土井：自転車利用をどうするかというよりは、クルマのドライバーの認識を変えること。

そして、新しい道路行政をリードしているのは、国土交通省でも、警察でもなくて、自工会（自動車工業会）だという点を強調されましたね。

小林：自工会です。それと、ヨーロッパは市長さんです。日本は、市長さんに交通監督権がないです。県警にあるんですよ。ガバナンスの問題がありますけれども、少しそこは変えることはできます。

例えば、昭和 53 年に、警察は放置自転車の取り締まりを自治体に下ろしました。つまり、権限を手放してほかのところでやることの前例があるわけです。だったら自転車もそろそろ、歩行者も含めて、事故にならないかぎり、交通監督を市長さんに任せたい方がいいんじゃないかというものが、私たちの主張です。

土井：どうもありがとうございました。自転車の問題を、局所解として扱っては何も解決しないことを強調いただきました。また、その視点から世界のさまざまな事例を紹介いただき、それぞれの主体論、すなわち自転車利用者、自動車利用者、そして何よりも旗を振る首長さんの役割についても触れていただきました。お聴きの皆さんも、問題の構図がよくお分かりになったのではないかと思います。

それでは、パネリストの中では最後になりますが、運輸行政をつかさどる四国運輸局の清水部長さんをお願いしたいと思います。

報告

四国運輸局企画観光部長 清水 一郎

国土交通省四国運輸局企画観光部長をしております、清水でございます。資料はありません。ほとんどにつきまして、先生方にご紹介いただきました。私は松山の出身でして、野志松山市長とは高校の同級生になります。四国は昨年赴任でまいりまして、ずっと離れて、東京なり海外にいましたので、四国は 25 年ぶりになります。

25 年ぶりに四国を眺めてみますと、高速道路は非常に立派になりました。そういう意味では、今日の遅い交通ではなくて幹線、速い交通のほうはだいぶ変わったなというのがありますが、今日は街の中の交通をどうするかということがテーマです。

先ほど、ロンドンのボリス・ジョンソン市長の自転車革命については、だいぶご説明もありました。レンタサイクルを 6000 台導入したり、あるいはバッキンガム宮殿の前に乗り捨てスポットを、400 カ所ぐらい市内につくるというようなことで、今年のロンドンオリンピックに向けて、自転車道の整備も含めて、かなりのことが進んだのではないかと思います。

ロンドンの自転車交通のポイントは、車道を走るということです。しかも、小林さんから、そのほうが安全だからという視点のご紹介もありました。私は、一昨年までロンドンの大使館に勤務しているときに、車で通っていました。ロンドンの場合は、日本と同じ右ハンドル左通行で通勤していると、大体前に自転車が走っている場合が多くあります。通

勤ですのでこっちは急いでいるのですけれども、当然自転車のスピードで走ることに
なります。

向こうは普通に堂々と車道を走ります。自転車が右折するとき、車と同じように右折
レーンを右に曲がりますから、危ないじゃないかと思うかもしれませんが、それがルー
ルです。大体の自転車の方はヘルメットをちゃんとかぶっていますけれども、こうやって、
右折する車と一緒に走ると、そろそろと自転車のスピードで右折していく。当分の間、自
転車と同じスピードでずっと通勤で走っていく。ロンドンに住んでいたなら、結構我慢強
くなります。

たまにハイドパークの近くなどを走っていると、大使館もハイドパークの近くな
のですが、あの辺りはリッチな人が多いので、馬が結構登場するのです。通勤している人
じゃないと思うのですが、馬を飼っているのでしょうかね。馬を散歩して、とことこ、と
ことこ目抜き通りの車道を馬が走る。これもまた私も馬の速度になりまして、せっかくの
通勤もなかなか難しいわけです。

そんなことで、まさにスローなモビリティがいっぱいロンドンにありまして、自転車は
当然のごとく車道を走ることが徹底しています。自転車が歩道を走るなんていうことはあ
り得ませんし、もちろん見たこともありません。こういうのが、ロンドンの自転車の走り
方の常識です。

それから、もちろん逆走もありません。車道を走るわけですから、車道を逆走すると、
当然自転車も危ないというのが分かるので、車と同じ向きを車のように走る。結局は、視
点としては、歩行者を守るといこともそうだし、先ほどもありましたように、自転車自
身もそのほうがスムーズに流れていくという発想でやっているのだなと思います。これが
ロンドンの自転車の紹介でもあります。

今日のスローのモビリティという意味では、歩行者、徒歩についてもスローモビリティ
に入ると思うのですけれども、今日はまさに市長、福本部長からもお話がありましたよう
に、花園町で今月から実証実験が行われます。まさに松山市はフライブルク市と姉妹都市
なわけです。

ヨーロッパは、都市の中心部で車を規制しているところが多くあります。イギリスでも、
地方部に行きますとかなりそういう所があります。私が留学していたケンブリッジがまさ
にそうでした。大陸側のフランス、あるいはその他の国々においても、旧市街では車を
シャットアウトして、歩行者中心の街にしている所が非常に多いと思います。

ただ、純粋なトランジットモール。例えば、路面電車があって、後は歩行者だけという街は、昔から日本も目指していますが、なかなかそこまで行き着いていないという意味においては、今回花園町が目指そうとする方向は、かなり日本の中では先進的ではないかなと思います。

大体、今、既に車が走っている所で車を規制しようとする、いろいろな反対が起きます。これを今まさにやろうとしている松山も、たぶんいろいろな苦勞があると思うのですが、実際にそこに住んでいる方々にとってみれば、すぐに家の前から車に乗れたのに、それが乗れなくなるということがあるかもしれません。

結局、これは何のためにやっているかということなのです。花園町もそうだし、ヨーロッパの各都市もそうですけれども、通過コースがいくら増えてもしょうがない。さっき高松のご紹介もありましたけれども、歩いて初めてそこににぎわいが増えるわけで、高松でも、自転車がビュンビュン走っていますけれども、その人たちはべつに商店街で買い物をするわけでもなく通過しているわけです。

今やろうとしている花園町は、そこで歩く人がどんどん増えて、買い物をしてくれて、にぎわいが増すことによって、地元も栄えるし、街にもぎわうということで、ぜひ、今3車線ずつを、1車線ずつにしようとしていると思いますけれども、目指すは、そこが歩行者空間になって、路面電車と歩行者というヨーロッパ型のトランジットモールになれば、これは非常に理想的だなと私は思っています。

最後ですけれども、今日はスローなモビリティで、この会場の前に電気自動車（EV）が展示してあります。これは超小型の電気自動車ということですが、環境的に持続可能な街にするためには、やはり電気自動車は欠かせないと私は思います。今回展示してあるのは一人乗りですけれども、気軽に環境に優しい車に乗れる環境をつくるのはどうしたらいいか、ということを考える必要があると思うのです。

実は、ロンドンにもかなり小型の電気の車が走ってしまして、そのために必要な充電器が、ロンドンのまちなかの、例えば、路上駐車場すぐ横にあったり、かなりの数を見掛けます。充電を気軽にパッとまちでできて、しかもそれがスピーディーにできるということが、このEVの発展のための鍵になってくるのではないかなと思います。

要するに、まちぐるみで、コミュニティーとしてEVを進展させていくということで、ぜひ充電のしやすさを、スピードアップとともに、快適に楽しめるような工夫をやっていきたいと考えております。以上です。

土井：4名のパネリストの方々、どうもありがとうございました。一人一人非常に含蓄ある、そしてご自身のご経験に基づく説得力のあるお話をいただきました。

ここから少しテーマを絞って、話を進めていきたいと思います。スローモビリティ、特に自転車による低速社会、あるいは低速都市ということをお今日の議論の中心にしてありますが、その受益者は一体誰なんだろうということが、気に掛かるところでございます。

先ほど前田さんらが関わった一番町の一方通行で、いろいろな立場の方々に意見を聞いたときに、もちろん絶対値としては小さいのですが、沿道の店舗の方々の意識が最も変わったとありました。それが私はとても重要ではないかと思えます。スローモビリティ、すなわち市民や観光客がゆっくり街を移動することによって、最も恩恵を受ける受益者は、商店主や土地所有者だということに、われわれはまだ気付いていません。そういう気付きがあれば、たとえば不動産鑑定士の方は、スローモビリティで回遊できる安全な街の地価をもう少し高く評価していいと考えてくださるかもしれません。私が聞いた限り、未だまだそんな考えを持っている方はいません。スローモビリティの受益者という点に加え、小林さんに、昔に戻ってなぜ日本は歩道に自転車を上げるようになったのか、そして、それを今どう変えるべきなのかについてご意見をいただきたいと思えます。

前田：今回の一番町の社会実験だけを見ると、その道路を使っている人が一番受益を受けていると思えます。移動がスムーズになったり、安全性が増したりします。

では、それを街全体に広げたときにどうかと考えたときに、今回の花園町の社会実験であったり、二番町通りで断面構成が変わったりしたときにもそのまちを使っている人が一番受益者になると思えます。

自らが他の人たちのことを思いやり、守ることによって自らが利益を得るようなことだと思うのですけれども、なかなかそこに気付かない人が多い。そこをどういうふうに気付かせていくのかというのは、もう少しきめ細かな情報提供やヒアリングをしながら伝えることをしていかなければいけないと思えます。お店の人も含めた市民が、「風が吹けば桶屋が儲かる」ではないのですが、いろいろな受益を得ていくようないいサイクルに入っていくのではないかと思います。

土井：小林さんから前に伺った話だと思えますが、奈良で一方通行の社会実験をやっている

て、それが沿道の商店主の反対ですぐに元に戻ってしまったというお話があったと思いますが。

小林：全国あちこちで、商店の方が反対しているケースは非常に多いです。普通に考えてみれば分かるはずなのです。統計を見れば、1440兆円あるとされている個人資産は年寄りが持っているわけで、年寄りに金を使わせるシステムがなければ活性なんかするはずがないです。若者がたむろしていても、落ちてくる金は大したことはないわけです。

だから、お年寄りが終日そこで過ごせるような、長い時間過ごせるような商店街をつくれば、商店街はシャッター通りにはならない。

若い人は郊外の大きなスーパーへ出かけて行って、1週間分の買い物をして帰ってくる。ヨーロッパ型のスタイルです。アメリカでは、誰もが郊外のスーパーに行かなければいけない。まだアメリカはちょっと若いからいいけれども、高齢化が24%を超えている日本では、もうそういう時代は終わっているわけです。

どこにターゲットがあるか。誰が金を持っているか。ここに自治体も注目すべきで、商店街の中にクリニックを置く。高松では大規模な病院を誘致してしまったので、僕は間違っていると思うのです。小さなクリニックを置けばいいのです。せいで人工透析までできるようなクリニックをいくつか置いて、パチンコ屋の2階でもいいわけです。そこで、朝、おじいちゃんおばあちゃんが点検してもらって、大丈夫になったら、1日その商店街で暮らせるような仕組みをつくる。

先ほど商店街を見てきましたけれども、もう少しベンチをたくさん置いたほうがいいですね。年寄りが休んで、えっちらおっちら見ながら歩けるように。

それから、真ん中を自転車が走れるような商店街が結構あるのです。これは宇都宮のオリオン通りが大失敗したのですけれども、何が起きるかという、商店を冷やかしたお年寄りが表に出てきたら、見えるのは向こう側の店なのです。あの店に行こうと思っただけで、前を自転車がびゅっと通って行けなくなってしまう。そういう商店街は廃れていくのです。

暮らせる商店街、ここはコンパクトシティだからいいけれども、郊外で子育てを終わった中高年がみんな都心に帰ってくる回帰現象が起きているので、その人たちが歩いて行ける距離、ちょっと自転車で走れる距離にある商店街をどううまく使っていか。

この松山は、あれだけ素晴らしい商店街があるのですが、絶対間違えないで頑張っ
てやってほしいと思います。

土井：福本さんの先ほどご説明の中では、分かりやすさということもあるのでしょうけれど、まず観光面に力を入れて自転車施策をやってこられたということでした。そして、これからは市民生活に直結したところで施策を展開されたいとのことでした。行政としては、受益者が誰かを意識しながら取り組まれていると思いますが、市民への説明などで何か難しさ、困難があるとすれば、どういうところでしょうか。

福本：これは花園町通りの空間整備の中で、特に地元の人たちからの意見、反対も含めての意見なのですけれども、空間整備をするということの大義名分、方向性については理解をいただけるのですけれども、「なぜ車をいじめて自転車、あるいは歩行者を優先するのか」「今まで車が停められて私たちは生活してきた」と。

お年寄りも多いですから、介護の車も入ってくる。そういう中で、車が入れなくなると生活できなくなるという生活者の視点に立った中での反対意見が非常に多くなっています。

私たちは、どちらかというと、行政として花園町の空間を、今の車両台数からしたら2車線の1車線化が十分可能であろうと。

そういうデータに基づいて、車をいじめた中で空いた空間を、遅い交通である歩行者や自転車に優先したしつらえを考えていこうという訴えをしているのです。大多数の人はそれに理解をしていただけるのですけれども、生活をする人の視点が入ってきますので、そういう方々に対してご理解いただくのは困難で、なかなか理解していただけないという思いを持っています。

土井：総論賛成各論反対ということかもしれませんが、スローモビリティ、すなわち自転車、徒歩のためにスペースを割くことに対して、個々の事情では賛成できないケースもあるということでした。スポット毎の場当たりな施策では、そうなりがちです。幹線系の道路の整備と違い、まちなかの道路の使い方を変えようとするとならば反対が多く、クルマのスピードを落とすことなどに共通理解が得られない限り大胆な施策を打つことは難しいと思いますが、そういった速度抑制の方向には向かっていきそうですか。

福本：例えば、ゾーン30ということになりますと、道路管理者は警察、規制を管理している所管になりますので、一概にそういう方向に行くのは難しいと思うのですが、議

論の中でそういう話は出てきます。

土井：みんなが社会のことを考えたら、それが望ましいのに、どっぷりクルマの便利さに漬かった社会は変えられない。これを、先ほど小林さんは風土病だとおっしゃいましたが、特効薬はありますか。あるいは、なければどうしたらいいですか。

小林：特効薬はないと思います。ただ、ここの市長さんもそうですけれども、市町村がその地域の交通には責任を持つべきなので、権能も含めてそこに集める。それから、やってできないことはないので、やるという決断をして、市民の支持を得る努力をしていけば、必ず変わると思います。

特に、交通管理者、道路管理者、行政のトップがタッグを組めば変わっていく。金沢などはいい例だと思います。今は、新潟も札幌も変わろうとしています。50万都市だって十分変われると僕は思います。

土井：特効薬はないけれども、チームとしての特攻隊があればいい。金沢の例、そして札幌もそうだったのかもしれませんが、松山市でも、野志市長さん、福本さん、前田さんらのチームがあればできるということですね。

小林：清水さんもいるし、大丈夫なのではないですか。

土井：清水さんからは、大使館勤務の経験なども踏まえて、ガバナンスの問題として交通警察にかかわるような部分をもう少し自治体に戻して、できるところはやったほうがいいんじゃないかという提案がありました。これについて、国の立場もあるでしょうが、それを超えて自由な立場でさらにご発言いただけますか。

清水：松山市民として話したいと思います。

まさにそうなのです。先ほどからロンドンのジョンソン市長の話が出ていますけれども、彼は「自転車のまちにするんだ」と公約で言って、そのとおりやっている。そういう権能があるからやっているわけです。特にロンドン市長というのは、東京都知事とほとんど似たような権限を持っているわけです。

ですから、そういうふうに必要なのやりやすいまちづくりが、そこに権能が含まれていることが一番いいことだと、私は思います。きっとこれからはそういう方向になるのかなと思っています。

土井：次の論点として、ちょっとマニアックな話になるかもしれませんが、自転車の車両（乗り物）の話に移りたいと思います。これは小林さんにお伺いしたいのですが、日本で自転車が歩道を通行するようになった背景には、ママチャリがあったと聞い

ていますけれども。

小林：ママチャリも確かにありましたけれども、要は、1970（昭和 45）年、大阪で万博が行われたころ、全世界的にモータリゼーションの一番悪い面が出て、世界中で交通事故の死者がピークを記録した年なのです。この年に、先進諸国は総じてとにかく車の速度抑制ですとか、運転の教育を始めたのですが、日本とノルウェーだけが自転車を歩道に逃がすというやり方で問題解決しようとしたのです。

ノルウェーは、今でも半分ぐらいの自転車は歩道を走っている状況があるのですが、それでも車道側にレーンをつくるのはずいぶん早くから始めました。見直しをやったのですけれども、日本は見直さないまま 40 年来てしまったのです。

危ないから歩道を通ったらいいんじゃないというのは、今でもそうだと思いますし、私も、ルールを守って死になさいとはとても言えないのですけれども、それはべつに反対しません。歩道から次の歩道に行くときに、がたんがたんして行くわけです。だから、本来の自転車とは全く別のものを設計せざるを得なくなった。段差を乗り越えるためにちょっと太めのタイヤで、少ない空気圧で、スピードもあまり出なくて、しかもそのショックをお尻で受け止めようというので直立して走る。いわゆるママチャリができた。

ママチャリが非常によくできたものなのですが、その結果、歩行者の仲間だとみんな勘違いしていました。これはちょっと閉鎖的なところで、これはべつに全国放送はしないですね。ここだけの話ですけれども、2008 年 4 月までの警察の手引書には、自転車は歩道に誘導せよと書いてあったわけです。それを 40 年やってきてしまった。

だから、2008 年以前に教育されていた人が、いまだに俺はそう習ったぞという方が結構いるわけで、報道などで警察庁が（自転車が走るのは）車道だと言っている。どうしてそうなったのかよく分からないという環境になっています。

ただ、やはり、これ以上交通事故の死者を減らそうとしたら、この部分を解決しないとこれ以上減りません。スウェーデンなどのように交通事故の死者ゼロを目指すところまで行くべきです。日本も 4000 人を半分にするとか言っていますけれども、それでは生易しいです。一人だって死んではいけない。交通事故をなくさないといけません。

それから、1 つ付け加えて言えば、そのころは日本人が若かったのです。64 歳以上

が 1970 年によく 7%を超えたのです。今は 24%です。つまり、7%時代のまだ高齢化社会に突入したばかりの日本で判断したことと、今の超高齢社会、世界一の高齢化を誇っている日本の社会は違う。別の問題なのです。

おじいちゃん、おばあちゃんたちが、車を運転しなければ病院にも行けないよと言って交通事故を起こして、老後を交通刑務所で、年金は賠償金になんてばかなことにならないようにしなければいけない。相当これが増えていることは確かなので、若い人たちが多いいけれども、私は相当危機感を持っています。

土井：1970 年ごろの交通の状況、そして、ママチャリが多用された時代とは、時代認識が全く違うのだということがよくわかりました。そういう認識の下に、小林さんが改めて強調されましたけれども、今の交通事故の犠牲者の過半数が歩行者と自転車という状況を考えなければなりません。残念ながら、恐らく多くの方々はそうした認識自体を持っていらっしやらないのではないかと思います。

事故の総量はだんだん減ってきているのだけれども、一方で、明らかに日本特有な事故のメカニズムが目立ってきている。その結果、高齢者に問題のしわ寄せがきている。

小林：土井先生、安心が問題だと思うのです。今度の提言書の中に、「安心」と一言しようがないから入っているのですけれども、安心を全部取ったのです。安心するから事故が起きる。原発にしてもお分かりでしょう。安心させては駄目なのです。

土井：道路のいわゆるガードレール、横断防止柵が典型的ですね。

小林：典型的です。安心させるから事故が起きる。本当にそれは、ここまで来ると全体の事故が減っているので、これ以上進もうとしたら、そこを超えるべき障害になってきています。

土井：それでは、フロアからご質問あるいはご意見をいただく時間を設けたいと思いますが、どなたがいらっしやいませんか。差し支えなければ、ご所属もお教えてください。

会場参加者：市民団体の者です。今日は愛媛県の新居浜市からこちらに参加したのですが、ちょっとお願いと、質問です。

今回初めて JR で松山駅に来て、レンタサイクルを借りてみました。ですが、こちらの駅を下りた時点で、レンタサイクルがどこにあるか分からないんですよ。何も案内がなく、受付の方に聞いて行ったのですけれども、そこからこちらに大街道のほうを通ってこちらに来るときに、まずこの大きな道があるのですけれども、この

道を渡れないのです。ですので、こちらのほうに来るか、下のこっちに来ればいいと思って来ると、地下道しか渡るところがなくて、ずいぶん先まで行ってやっと渡れる状態です。

こっちまで自転車で来るときに一番危なかったのは、上一万交差点という所があるのですけれども、北向きに来て T 字路になっていて、右折しないといけなかったのですけれども、これも渡れないのです。歩行者の地下道はあるのですけれども、階段だけで全く渡れない。歩道側にはガードレールがあって、ずいぶん戻らないと渡れない。

こういう状況で、結局、道路を横断する場所が整っていないと思うのです。先ほど言われていた札幌市の例のように、路面に書くとともに分かりやすく、自転車も通りやすいのではないかと思います。そういう障害をなくすような計画は、松山市とか、国土交通省のほうでされているのでしょうか。

福本：レンタサイクルの標示がないのは、すみません。JR も含めて4カ所レンタサイクルを置いているのですけれども、誰が来ても分かるように、標示に工夫をしていきたいと思います。

渡る場所で、横断歩道うんぬんという話ですが、これも、道路管理者として国や、県や、市といろいろありますので、今ご指摘があった所について、具体的に状況を調査した上で、それぞれの管理者と協議をさせていただいて、誰もが見やすく、また、安全に渡れるような整備に努めていきたいと思っています。ありがとうございます。

会場参加者：もう1つ質問です。

先ほど受益者という話があったのですけれども、これでもし自転車が普及した場合に、公共交通機関とか、タクシーの利用が減るのではないかと考えられているところもあると思うのです。そういったところとの協調というか、話し合いというか、そういうところは進んでいるのでしょうか。

ロンドンの市政で自転車が増えて、公共交通機関を使わない感じでしたけれども、公共交通機関の利益が減ったことにはなっていないのですか。

小林：ありがとうございます。2つあったと思いますが、ロンドンの話で、清水部長からコメントがいただけると思いますので、お願いします。

清水：今の話は全体にもかかわりますけれども、何も公共交通と自転車がライバルという

ことではないと、私は思います。先ほどもずっと話に出ているように、ほとんどがマイカーです。四国の9割以上の人々が、ドア・ツー・ドアでマイカーで動いている。これが何にシフトしていくかです。もちろん、冒頭に健康とのかかわりも出ましたけれども、そういうことで公共交通もという話もあります。健康でということでしたら、自転車はもっと健康にいいかもしれません。

ですから、そこは、マイカーから何にシフトするかという行き先が自転車というのあれば、もちろん徒歩で通勤をするというのものもあるし、あるいは、公共交通というのものもあるのかなど。

ですから、これはイギリスも含めてですけれども、何か公共交通と自転車という関係が問題になっているというケースはないです。

土井：これは、最初のご質問にかかわることかもしれませんが、日本においてガラパゴス化している乗り物の1つとして、電動アシスト自転車がありますが、これが普及すると、地方都市では、明らかに公共交通のパイを食ってしまうのです。電動アシスト自転車という中途半端な乗り物自体にも問題があるのではと思うのですけれども、どんな在り方がいいでしょうか。

小林：世界全体から見ますと、電動アシスト自転車というレギュレーション、時速 10km で頭打ちになって、時速 24km でパワーアシストがゼロになるというシステムは歩道を通すためにあるので、世界中誰も認めていないのです。世界中では、速度だとか、何ワットと相当まではいいよという出力で、アシストはあります。ヨーロッパですと、3倍までアシストができるようになっている。

ちょっとこれも数式的で恐縮ですが、一番日本が悔しいのは、日本は電動アシスト自転車を年間 40 万台つくって売っているのです。去年の同じ時期に、中国は 3000 万台つくって売っているのです。世界から見たら、日本の 40 万台というのはごみみたいです。そこまで日本は負けてしまっている。

負けてしまった理由は、話すと長くなるのでやめますけれども、日本が歩道を通すための自転車に特化し続けているという間違いです。もうそろそろ車として認めて、ある程度スピードが出て、これをおじいちゃん、おばあちゃんまで全部使えとまでは言いませんけれども、三輪車みたいなものでも、先ほどお見せした少し幅の広い転ばないようなものも開発できるようにしないと、もう間に合っていないだろうと。そこまで考えていくべきだろうと思います。

土井：自転車を自宅から目的地までドア・ツー・ドアで使ったのでは、マイカーと何の変わりもないですから、明らかにそういう自転車の使い方は公共交通の需要を減らしてしまいます。

従って、いかに自転車を、ドア・ツー・ドアではない使い方、例えばポート・ツー・ポートという言い方をしますが、ある目的地近くまで行って、みんなが止める所に止めて、そこから先は歩くという使い方が望ましいわけです。これは、公共交通と同じ使い方です。行政が指導し、あるいは前田さんの市民団体が指導しながら、自転車の乗り方を変えないかぎり、どうしても公共交通のパイを取ってしまうところがあると思います。

そこは、松山さんが取り組まれるところだと思います。

前田：今のお話で、実はコミュニティーサイクルの実験を松山でしたときに、少し公共交通の利用が減ったという傾向があるのです。それは、そこでやりとりするのではなくて、車の利用者から転換していくことを促進しないといけない部分があるかなと。車がまちなかで動きにくい環境をつくらないと、車から転換をしてこないかなというのもあるのです。

だから、かなりハードルが高いという話があったと思うのですけれども、いろいろな自転車を開発して、ファミリーカーを使っている人たちが自転車に乗れるような環境をつくっていくということも含めて、考えていかないと、なかなか転換は難しいのかなと思います。

清水：公共交通と自転車の共存ということに関していえば、やはりサイクリートレインです。

今、自転車がこれだけ重視して、観光にも活かし、それが鉄道にも載せられる。そして今、鉄道だけではなくて、タクシーにも載せられるようになったということで、公共交通が自転車も載せてくれる。そうしたところから、また自転車の利用が広がる。タクシーや鉄道との共存ということを強調しておきたいと思います。

土井：私の不手際で既に時間を数分超えてしまいましたが、最後に各パネリストの方々から、松山において、また松山を超えたお話でも結構ですので、今後、自転車を含めたスローモビリティに対して、具体的にこういうことをやるべきだ。あるいは、これまでできなかったということがあれば、一言ずつご発言いただければと思います。

福本：松山市においては、空間改変という街路ステージの中で、自転車優先のハード面の整備をまちづくりの一環として整備していこうということ。そのハード面に合わせ

て大事なものは、実際に通行する人たちのマナーです。

そこで、この4月から、松山市においては自転車に乗り始めるであろう小学校3年生を対象にして、交通安全講習を行って、その講習を終えれば、「自転車免許証」を交付いたします。もう一つそれに実技講習をすれば、ゴールドの免許になります。

そういうような取り組みをしております、引き続き、歩いて暮らせるまちづくりとして遅い交通に特化した整備に、ソフト面も併せて取り組んでいきたいと思っております。

前田：さっき若い人の車離れの話をおっしゃっていたのですけれども、松山では小学校、中学校、高校までは自転車で、大学生になると原付バイクで、社会人になると自動車というふうに、ライフステージに応じて生活の目標みたいなものがあって、それがすごく固定化してしまっているような気がします。

大学生になっても、社会人になっても、自転車に乗るのは車よりも楽しいことが分かるようにならないと、いろいろな規制とか、ハードが整備できても、なかなか難しいものがあるのだらうなと思います。

自転車の楽しさみたいなものを分かっていく仕掛けが必要でしょう。警察官が車道を走っているのを憧れるみたいに、自転車の免許も、車道を走れるようになったら大人になったんやみたいなイメージがあって、車道を走ることをみんなが目指すような仕掛けができていくといいかなと思いました。

小林：ドイツとかフランスあたりだと、8歳までの子どもは歩道通行が義務だったりするわけです。日本人は全員8歳ということです。

今、前田さんがおっしゃったように、8歳を超えたら車道を大人と一緒に走れるんだと。その場合に、安全が確保されて、その上で快適性をどう保つかということが重要なので、車側に対する教育と、規制、まちづくり全体の理念みたいなところが問われている気がします。

これから先EVがずいぶん進んで、下にあるトヨタなどのああいうものが完全に普及するかというと、僕は、一部でしかないと思います。そこをどういうふうにこれから考えていくか。ぜひ、松山が先頭を切っていただければありがたいと思います。

清水：ビジットジャパンで外国人観光客の誘致もしておりますけれども、外国からいらっしゃる観光客の方に、日本で何か怖いことはありますかと聞いたら、「歩道を走る自転車」と答える人が結構多いのです。ですので、ぜひ、観光客、特に外国からの観

光客を誘致する観点から、松山市内で外国の方を見掛けたら、きっと歩道の自転車を怖がっているなという意識に皆さんがなっていると、少しは意識が変わるのではないかということ、最後に申し上げたいと思います。