

## 1. 講演

### 「スイスにおける自転車利用の推進について ～バーゼルを例に～」

アンティエ・ハンマー スイス・バーゼル市公共事業・交通部門モビリティ戦略担当

※当日、アンティエ・ハンマー氏は英語でご発表いただきました。そのため、講演録にあるアンティエ・ハンマー氏の講演内容は全て主催者による「仮訳」となっていますので、ご留意願います。

私はバーゼル市準州の公共交通部で仕事をしております。この公共交通部は、割と日本や金沢にあるものと似ていると思います。私たちの部門は、モビリティに関する施策などを行っており、直接に建設には関わっていません。

それでは、バーゼル市準州の概要について説明します。バーゼル市準州は、フランスとドイツとスイスの3国に接する位置にあります。人口は約20万人で、スイスのパスポートを持っていない州民が34%です。バーゼル市準州は小さく、40平方キロメートル足らずの面積に20万人が暮らす人口密度の高い州で、州都はバーゼル市になります。

なぜ私を呼んでいただいたかという、もしかしたらバーゼルも、金沢市のようにとても伝統のあるまちで、人口密度が高いところだからかもしれません。

バーゼルは、とても人口密度が高く、昔の道がたくさん残っているまちで、サイクリングシティと呼ばれているのですけれども、これは何よりも、私たちが自転車活用をメインにしたいという意味です。ご覧のとおり、いろいろな交通手段がよい割合に分かれていますのですけれども、それでも2020年までに、自家用車の利用率を10%減らしたいという施策があります。

なぜ、このようにいろいろな交通手段が使われているかという、バーゼルには、そのための交通手段のインフラができているということです。街中のとても人口密度が高い住宅街では、減速ゾーンが設定されており、最高速度30キロ、20キロに設定されています。写真をご覧になると少し違和感があるかもしれないのですけれども、バーゼルは日本のような左側通行ではなく、右側通行になっています。

自家用車の保有率は、1000人当たり352台で、スイスの中では自家用車利用が少ないまちです。スイスの北西部は、公共交通の利用率がとても高いですが、問題は、フランス

やドイツなどから国境を越えてバーゼルに通う人は、自家用車利用が多いということです。

バーゼルでは、自転車保有率がとても多く、自転車事故を減らすために、いつも頑張っています。自転車がたくさんあるまちでは、どこも同じ状況にあるのですけれども、自転車盗難数が高いです。この理由は、みんなが高価な自転車を持って日常的に交通に使っているので、盗まれやすいということです。

モビリティに関しては、バーゼル州憲法が整備されていますので、とてもみんな意識をしています。

次は、バーゼルの自転車活用に向けての施策について説明します。

施策をご紹介する前にグローバル・クレジットについてご説明します。これはバーゼルでできたもので、自転車活用や歩行者のための、特別な総合的プロジェクトの予算です。ご覧のとおり、3回グローバル・クレジットを頂きましたが、全部使い切りました。

もう少しこの仕組みについてご説明します。これがどう特別かと申しますと、1988年に25億円の予算を頂きましたが、頂くときには、いつまでにできるかがまだ決まっていなくても、プロジェクトの必要に応じて自由に使える予算である点が特別でした。さらに、このグローバル・クレジットは、インフラストラクチャーのみに使える予算ではなく、キャンペーンや、宣言、教育、いろいろなところで使える予算です。これは、車だけでなく、自転車利用者や歩行者の双方にとって、スイスの中で最も快適な都市を目指すのが、元々の目的でした。

この元々の企画には、三つのグループがあるのですが、今日はそのうちの二つを紹介させていただきます。一つはインフラで、公共の自転車ネットワーク運営の施策と、自転車の駐輪場です。もう一つは、ソフトポリシーというもので、自転車のためのマーケティングです。

バーゼルがサイクリングシティになるために、どういうことをしているかという、30年以上頑張ってきたのですけれども、まだまだ努力が必要で、30年以上課題となっていることです。自転車のネットワークは、管理している特別な方がいます。新しい方針などを今、試しているところです。これがなぜ大事かという、国のレベルでも、交通の条件とか、法律も変わることもありますので、市にもこういう施設があるのが、とても大事だと思います。

新しい方向性を先ほど話しましたが、今のところ、その方向性を変えようとしているところです。その方向性のうち、まず、サイクリングネットワークを二つに分けることがで

きました。約 150 キロメートルの自転車のネットワークがあります。しかし、その 150 キロメートルのルートは、誰でも乗れるわけではありません。ですから、このベーシックネットワークがあります。このベーシックネットワークは、誰でも乗れるところです。そして、このベーシックネットワークのうち、通勤や通学などの目的を定めたルートもあり、このルートは、子どもでも安全に乗れます。

この二つのネットワークに問題点があれば、すぐにインフラを変えなければいけません。例えば、交差点があります。この交差点はもう何年も自転車で通行する人は問題なく安全に使えますが、子どもなどのビギナーには危ないと指摘されたら、特別の橋を子どものためにつくらないといけません。

まず、バーゼルでは自転車は車道を走ります。歩行者は舗道を使い、車道は自転車と車が走ります。危ない交差点などを、安全にするために、いろいろ対策を立てます。

インフラだけを変えるのでは足りないので、運営上のことも変えないといけないと考えます。まず、自転車を乗りたくなるように、もっと自転車に優しいまちにしたいと考えていました。例えば、減速ゾーンなどに、バイクレーンの線を引かなくても、安全ですので大丈夫です。

バスレーンが走れ、一方通行も自転車は逆走できるようにしました。これはただ自転車が便利ということだけではなくて、自動車にも自転車にも歩行者にも安全です。

交差点には自動車のためのセンサーだけではなくて、自転車レーンにもセンサーを設置しないとけないと思います。今、写真は少し見づらいなのですが、自転車レーンを自転車が通ると、例えば、自転車自体の重さ、金属を感知して、信号が変わります。自転車活用推進自体は、いいインフラを整備しないとけません。

もう一つは、自転車の利用を推進したいなら、もっと自転車が便利であるようにならないといけません。ですので、写真のような、自転車と歩行者のレーンが区切られている橋をつくりました。これは、ショッピングセンターに直接、自転車や徒歩で行けるもので、自動車よりも、歩いて、または自転車に乗っていくほうが便利になります。もちろんバーゼル市の主要駅周辺にも、個々のインフラを新しく開発・整備しないとけません。

これはマスタープランというか、基本計画です。各交通手段のためのマスタープランで、みんなのために交通が便利になる計画でした。例えば、雨が降っても自転車が濡れないように屋根があるところを敷設しました。一番左側が主要駅で、これは新しい建物で、ここに入り口があるのですけれども、これを自転車や徒歩で駅までずっと通路で行けます。

この基本企画のメインのプロジェクトは、バーゼルの駅に新しい大きな駐輪場をつくり  
ます。4000 台のスペースがある駐輪場です。4000 台のスペースのうち、地下には 1220  
台しか収容できないのですが、とてもたくさんの利用があるので 1700 台が止まれるよう  
に増設を計画中です。

地下にある駐輪場は 2 カ所あり、一つは駅の真下にあり、これは有料の駐輪場です。建  
設費として約 11 億円で、あと、毎年の維持費は約 7,000 万円です。これはなぜ 7,000 万  
円かということ、24 時間管理が必要だからです。出入り口は各方向にありまして、各方向か  
ら駅まで行けるということです。そして、駐輪場だけではなくて、タイヤポンプ（空気入  
れ）や、特殊自転車のスペース、電動自転車のための充電器、ロッカー、シャワールーム  
などのたくさんの設備があります。

でも、バーゼル市には約 2 万台の自転車のスペースがあるのですけれども、本当に市民  
の一般的な駐輪の状況はこんな感じです。この写真のように、白い四角が切ってあるのは、  
元々の駐輪スペースですが、もっとたくさんの方々が利用をされているので、まだ足りな  
いということです。バーゼルの人口は約 20 万人で、その 10%のスペースはありますが、  
まだ足りないということなので、これから、もっとスペースを増やすために、元々駐車場  
だったところを駐輪場に変えることなどを考えています。地下の駐輪場もいろいろなどこ  
ろに考えています。

ハードインフラストラクチャーから、ソフトポリシーにトピックを変えたいと思います。  
インフラの施策に加えて、もう一つ大事なことは、マーケティングです。何よりも自転車  
活用を考えたことのない方に、どうやって伝えたらいいかということで、マーケティング  
がとても大事になります。

そこで最初のキャンペーンの一つをブランディングしました。これは持続可能な移動手  
段として推進のブランドで、「Basel on the way」というブランド名です。メインブランド  
は「Basel on the way」で、そのサブブランドもつくりました。「通勤に便利」、「週末でも  
自転車」、「好きなときに使える」、「目的に向かってかっこよく」という、いろいろなサブ  
ブランドです。ブランドは、その色も考え、ピンク色を適用しました。

そのブランドでの初めてのプロジェクトは、市内のサイクリングマップです。ドイツ語、  
英語、フランス語と 3 カ国語のものを印刷しました。フランス語は、フランス語が使われ  
ている町の地図です。英語は、もちろん観光客のためでもあります。それだけではなく  
て、バーゼルだけではなく国際的なイメージで考えています。ドイツ語が分からないスタッ

フもたくさんおり、英語も含めました。

オンライン版もあります。スマートフォンのアプリケーションもつくりましたので、もし道路の変更などがありましたら、すぐに更新いたします。

「フェアトラフィック（公正な交通）」というキャンペーンも始めました。人口密度が高いまちであって、できるだけ自転車の道、歩行者の道と分けたくないのです。これは、歩行者、自転車、自動車、あと公共交通を使う人が競争をするのではなく、協力しており、みんなが交通のパートナーであるということをお伝えしたいのです。ただ、この公正は、みんながルールを守らないといけません。バーゼルでは、自転車と自動車がよくけんかをして、自転車は、自動車が悪いとか、その逆もあり、こういうことをできるだけなくしたかったのです。一つの交通手段だけを使う人はいません。電車に乗ったり、自転車に乗ったり、場合によって交通手段は変わりますので、それも周知をしたかったのです。

それがこのロゴの元々のアイデアでした。これはシカに見えるかもしれませんが、よく見ると車のタイヤのカバーと、自転車のサドルと、足の部分がその耳になります。

もう一つのプロジェクトとしてフェアムービーという動画をつくろうとしています。これは「公正な動画」という意味ですけれども、フェアではないシーンを見せたい動画です。

車に乗っている方が、自転車レーンをブロックしているところをお見せします。なぜブロックしているかというと、車に乗っている人が携帯電話で話をしているからです。この話を話題にしたいなら、まずちょっと軽い感じで始めたほうがいいのではないかと思います。このように子どもを使って、楽しい動画をつくりました。

講演は以上です。ありがとうございました。

## 2. パネルディスカッション

「環境にやさしい『自転車』を活かしたまちづくりを目指して」

パネリスト：株式会社三井住友トラスト基礎研究所 研究理事 古倉宗治

筑波大学大学院システム情報系 准教授 谷口綾子

地球の友・金沢 三国成子

コーディネーター：金沢大学理工研究域環境デザイン学系 教授 高山純一

コメンテーター：スイス・バーゼル市公共事業・交通部門モビリティ戦略担当

アンティエ・ハンマー

北陸大学未来創造学部国際マネジメント学科 教授 三国千秋

高山：それでは早速始めてまいりたいと思います。先ほどのハンマーさんのご講演を聞いていますと、非常にゆっくりと分かりやすくご説明をいただいたので、皆さん、よくバーゼルの交通事情等もご理解できたのではないかと思います。

私自身、お話を聞いていまして、ちょっと驚いたのは、自転車の交通政策と言いますか、サイクリング・ポリシーそのものを 30 年以上前から議論をして、ハード整備を含めて交通政策に活かしてきているということで、さすがヨーロッパの都市だなあ、という感想を持ちました。日本では、「ようやく、はじまったばかり」と言ったら大変失礼で怒られるのかもしれませんが、ここ 4、5 年でしょうか。本格的に自転車交通に対して、なんとかしないといけないという取り組みが進んできたのかなあ、と思います。そういう意味からすると、20 年以上も後れを取っているという事情が日本の都市にはあると思いました。

それから、もう一つびっくりしたのは、市民、地域の方々の交通分担率がずいぶん日本とは違うなということです。特に東京や大阪のような大都市は別として、地方都市を考えると、金沢の場合、平成 19 年度に第 4 回のパーソントリップ調査を行っているのですが、その中を見ますと、徒歩が 15~16% ぐらいでした。バイクを含めた二輪車が約 10% で、自動車の利用率が 67~68%、公共交通は 10% 以下という、非常に少ない利用でした。先ほどのバーゼルと比較すると、大きく違います。

大きく違うのは、自動車の分担率で 3 倍ほど違います。

もう一つ違うのは徒歩でしょうか。バーゼルの場合、徒歩が三十数%、金沢の場合は 15~16% ということです。昔は金沢も結構歩く人は多かったのですが、最

近はやはり自動車が普及して、300メートル、500メートル先のコンビニへも車で行くような時代ですので、その辺が大きく違うという感想を持ちました。

そこで、今日はパネリストに3名の方にお越しいただいていますので、それぞれ、ハンマーさんのご講演をお聞きして、どのような感想を持たれたのかということをお尋ねしたいと思っています。三国さんから、少し感想を述べていただけますでしょうか。

三国(成)：私は金沢で、地球の友・金沢というのをやっております。元々環境のための団体として、熱帯雨林のことなどから始めまして、そして今は自転車交通に注目をして、国のガイドライン策定の前の提言委員会の委員などをいろいろしておりました。そのきっかけは、私はヨーロッパに行ってからです。日本に足りないのは自転車ではないかということで、特に金沢は古い、戦災に遭っていないまちですので、中世の町並みが残るヨーロッパに行ってから、特に金沢には自転車のことを考えるのがふさわしいところだと思いました。でも、帰ってきて、いきなり自転車レーンをつくらうと言っても、みんなにきくと聞き入れてもらえてないと思いましたので、最初に、これは高校生の意見を取り入れて、自転車通学の高校生たちが走っている状況で道路の色分けをして、危険な場所を発見していくという「自転車マップ」をつくりました。その後、行政の方々と協働で、小学校、中学校をエリアとした子どもたちの意見が入った「自転車・歩行者安全マップ」をつくりました。このマップを作っただけでなく、その後、市民と行政と協働して、道路を直していききました。それがもう13年前から始まっています。そして、その結果というか、今、金沢では自転車レーンも出来てきていますし、それから、自転車のマークを表示するような路面標示も行われ、左側通行を守るという動きも出てきています。レンタサイクルも導入されまして、どんどん動きが加速しております。しかし、現在、日本全体としては、まだ入り口に立ったばかりだと思います。ハンマーさんのお話で私が今日一番心に残ったのは、「Basel on the way」という、「バーゼル進行中」というキャッチフレーズです。私たちは「進行中」の以前にまだ立っているだけなのです。これから進行しなければいけないのです。だから、これは私たちの将来を見据える明かりとして、バーゼルからハンマーさんに来ていただいて、本当によかったと思います。

高山：確かに一部、金沢でも三国さんのグループは自転車をなんとかしたいということで、

ずいぶん活動をされていたということは、私自身も知っていますけれども、国、あるいは行政そのものが本格的に取り組み始めたのは、やはりどう甘く見ても、10年前ぐらいからかなと感じております。

それでは、谷口先生、どうでしょうか。

谷口：筑波大の谷口です。私も非常に素晴らしいご講演で、うらやましいというのが、第一の感想でした。印象に残っているのは2点ありまして、1点目は、ハードの整備をずっとやってきているということと、それと同時にソフトの施策をかなりきちんとされているということです。

私は専門がモビリティ・マネジメントというソフト施策のほうを専門としておりまして、ハードとソフトは組み合わせないと駄目とずっと言っているのですが、日本ではなかなか分かってもらえません。ハードだけをやって、それで使ってもらえるでしょうと、ほったらかしの事例が多いのです。最近、やっとなんか MM という言葉が少し浸透してきたような気はするのですが、使える予算がなかなかなくて、ハード整備のバスを買うのだけにお金を出すということも多いのです。それで、バスを買って、その後どうやって使ってもらおうかということ、アンティエさんがキャンペーンやマーケティングを強調されていましたが、そこも重要なのです。ハードもちろん重要です。でもソフトも重要です、というところがとても印象的でした。

もう1点が、今回のご講演をお聞きして、「いや、これは日本と全然違うから、日本じゃちょっと無理」と思われた方がもしかしたらいらっしゃるかもしれません。確かに日本はまだ自転車道や法律の整備など進んでいないのですが、無理と思ったら本当に無理になってしまうと思います。なので、ここに近づけるために、ちょっとずつ何でもいいので、1歩1歩進んでいくしかないと思います。

高山：今の感想の中にもあったのですが、当然ハード整備とソフト整備は自転車利用を進めるための車の両輪で、両方きちんと同じレベルで進んでいかないと、利用者にとっては利用しづらく、うまく利用できません。ハードが進み過ぎても、恐らく駄目です。どちらかというと日本では最近お金のかからないソフト政策ばかりが行われているということが結構強いのです。当然、ソフトで利用してもらえというのは非常に大切だと思いますけれども、そこはなかなか難しく、やはりきちんとハードの整備も進め、できるところはやるのが大事かなと思います。それでは古



倉先生はどうでしょうか。

古倉：三井住友トラスト基礎研究所の古倉と申します。20年ぐらい、世界の自転車政策や日本の自転車計画のようなものを勉強してまいりました。バーゼルが30年ということですから、10年、私は遅れております。

率直な感想を2、3申し上げますと、正直言って、バーゼルのお話をお伺いして、自転車政策がどんどん進行、進化しているという感じがしました。私は今まで、ロンドンとポートランド、そしてコペンハーゲンの三つの都市が、世界の三大先進自転車都市だと理解してきました。それはそれで一つの考え方を提示させていただいているのですけれども、今のお話をお伺いしまして、バーゼルもそれに加えないといけない都市と思うようになってきました。

と言いますのは、ロンドン、ポートランド、コペンハーゲンは、ちゃんとした華々しいボリュームのある計画をたくさん持っております。そういう意味からいうと、計画の厚さは確かに違うかもしれませんが、さっきご説明いただいた内容は、例えば、自転車の位置付けにしても、自転車に徹底的に優しいまちをつくるなどの行政の自転車に対する態度です。そういったものが、非常に進んでいる感じがいたします。それから、自転車の位置付けと、ソフト施策のフェアトラフィックの位置付けです。フェアトラフィックという考え方が提示できるというのは、すごく進化していると思います。今まで、道路をシェアするとか、単に空間をシェアしようという言い方はありましたけれども、今のような言い方は、かつてなかったと思います。非常に感激をしております。

高山：お三方からそれぞれ、ハンマーさんのご講演の感想をお聞きしましたが、フロアの方からも、ご質問を頂きました。

まず自転車ネットワークについての質問で、バーゼルでは自転車ネットワークを大きく二つに分類し、ベーシック交通と、通勤者交通とで道の広さや交差点の形をネットワークとして変えているのでしょうか。もしそのように変えているのであれば、通勤用のネットワークで、特に利用者が多いと思うので、大事にしている点はどういう点でしょうか、という質問がありました。

それから、同じようなサイクリングネットワークを2分類できるネットワークとして、どのような観点で路線を決めているのでしょうか。こちらはベーシックなネットワークで、こちらは通勤・通学用のネットワークということで、路線を決めるの

であれば、そのときに交通量、自動車の速度、道路の幅員などで変えているのでしょうか。何かその基準があるのでしょうか、というネットワークについてのご質問です。

もう一つは、気候・天候についてです。日本の場合、特に金沢は雨も多いですし、雪も降ります。バーゼルはどのような天候なのでしょう。少しは雪が降るのではありませんか、ということですが、雪が降ったときの利用についてです。先ほど、雨、雪が当たらないように屋根を付けているというご紹介が一部ございました。それが 150 キロメートルのネットワーク全部では恐らくないでしょうから、そのへんはどのような施策をしているのでしょうか。特に日本の場合、金沢の場合、通常利用するような自転車を、利用交通手段とするときには、雨や雪のときの対策をきちんと考えないといけないと思うのです。その方法として、何かヒントがあれば教えていただきたい、というご質問がありました。

それから、交通事故の話です。交通事故を考えたときに、特に日本では高齢者がこれから増えてくるでしょう。高齢者対策と事故を減らす工夫についてです。先ほどご紹介の中で、グラフでは 2008 年ごろを契機に交通事故が非常に減っていました。そのような交通事故減少の契機となった施策について、何か重要な視点などがあれば教えてください。あるいは、交通事故を減らすための、例えば、高齢者、あるいは子どもたちへの交通安全教育等をされているのかどうかということについて教えてほしい、というご質問がありました。

そのほかに、例えば、自転車利用を進めようとする、どうしても街中になると思いますが、自動車の乗り入れ規制等をどのように考えてやっているのか、あるいはバスレーンへ自転車の乗り入れを可能にしていることの、いい点、悪い点が、もしあればお教え願いたいです。

大まかにご紹介すると、こういうような質問がありました。後で、ハンマーさんからお答え願いたいと思います。

それで、ご自身の先ほどの感想、あるいは、今ご紹介したフロアからの質問を踏まえて、各パネリストの方がこれからの日本における自転車政策、ハード整備、ソフト施策を含めて、何を論点として議論をしていけば、安全性の向上や、利用促進につながるのかを、古倉先生から、ご紹介いただければと思います。日本とヨーロッパの自転車政策の違いを含めて、ご紹介願います。

古倉：今日お伺いしたお話と、今まで少し勉強させていただいた内容を踏まえて申し上げますと、一番大きいのは自転車の位置付けでございます。日本の場合は、最近、やっと自転車が交通手段としての位置付けをするところまでは進化してきたことは事実であります。

ただ、交通手段としての位置付けというのは残念ながら、ほかの交通手段との優劣の関係、序列が全然明らかにされておりません。恐らく位置付けでは、例えば一番大事な車との関係の位置付けです。今日お話のありました、バーゼルの位置付けでもそうかと思えますけれども、やはり車から自転車へ転換するとすれば、車よりも自転車を優位に扱って、それで自転車政策を推進するという基本的な考え方が、今の日本の自転車政策の中に本当にあるのだろうかという疑問が非常に沸き上がってまいります。

アメリカもそうです。アメリカは一応、法律が各州に道路交通法のようなものがありまして、50州のうち48州までは、自転車と車は車道上で対等の位置付けにあると、はっきり法令上書いてあるのです。ということは、アメリカは対等です。ヨーロッパに來ると、もう少し自転車のほうを上に出します。ロンドンはトップに自転車を挙げています。そういうふうな位置付けがあります。

それが、例えば法的な位置付けとして自転車の予算の確保の問題や、自転車の憲法につながるものです。資料の8枚目にあったと思いますが、バーゼル州の憲法で、自転車とは書いてありませんけれども、やはり相当自転車や公共交通を想定したような位置付けが法的にちゃんとあります。そういうことから出発して、初めて具体的な自転車政策が各論として有効になることができると考えております。

例えば、資料の11、12枚目です。自転車政策における重要なポイントがいろいろある中でも、自転車にもっと資金や投資をする金融モデルの構築というところまで、事細かに用意されるということは一つであります。

それから、資料の13枚目の写真を見ていただきますと、インフラ整備もネットワークをつくるだけではなくて、案内標識が自転車用の方向指示があります。それだけでなく、これは行政がここは自転車が通るということを車に分かるように明示しており、車もここは自転車が通るので尊重をしてくださいということを、行政がはっきり意思表示をしたうえで、車に呼びかけているという意味が非常にあると思います。

それ以外に、インフラの整備としてネットワークをつくられるということですが、先ほどのご質問にありましたように、ベーシックなネットワークと通勤・通学ルートの二つを分けて考えられています。これは、ポートランドではもう少し三つか四つぐらいに分けて設定はしているのですけれども、ネットワークは一元化して考えるのではなくて、目的ごとに分けて設定をします。当然ですけれども、設定をする中で、車よりも自転車が優位であり、優位であるからこそ、ネットワークをつくる際に、ちょっと言い方は悪いかもしれませんが「車さん、そのけそのけ自転車が通る」程度の自転車に対するサポートをしないと、自転車利用は進んでいきません。それは、はっきり憲法や法令でもしっかり位置付けがあるからこそ、そういうことができると考えられます。

それ以外に、資料の 17 枚目の自転車に対するセンサーです。これは中身を拝見しますと、やはりなかなか日本では実現しづらいものが多いのですが、参考にはなりません。資料の 23 枚目の橋はショートカットです。これなどは自転車を完全に車よりは優遇して、自転車が完全にショートカットで行けます。これはバーゼルだけではなくて、ほかにコペンハーゲンなど、いろいろなところで採られている施策ではありますけれども、行政がはっきり自転車を優遇している。従って、自転車利用者はもっと自転車に乗ろうという気持ちにさせるところまでの施策になってきているのは、やはり読み取らないといけないと思います。

さらに言うと、資料の 24 枚目に屋根付きの自転車道がありました。実は、筑波研究学園の駅前に 500 ヘクタール区間ぐらいで、UR が開発した団地があるのですけれども、そこに屋根付きの自転車ネットワークをつくれば、一番端っこのところまで雨の日でも自転車ですべて 5 分以内にたどり着くことができます。つまり、バス便を用意しなくても済むということをご提案しました。これは委託を受けて、ご提案したのですけれども、そういうところまで来ているのです。当時、私はそれを筑波で実現したら、絶対に『ギネスブック』に載せていただけたらと思って、だいぶ頑張ったのですけれども実現はしませんでした。ここにちゃんと実際にあるということが分かりましたので、私も脱帽したいと思います。

それから、「フェアトラフィック」です。こういう考え方は、自転車をちゃんとした位置付けを持って、ほかの仲間と一緒にシェアしていきましょう、というより、ちょっとレベルの高い哲学的な考え方も示されてやっておられるということです。

位置付けがしっかりしているなかでハード施策、ソフト施策がちゃんと出来上がっているということで、日本に比べると相当進化していると思いました。

高山：ありがとうございます。今のお話を聞いていますと、金沢でも最初に市長のお話にもありましたけれども、金沢市まちなか自転車利用環境向上計画というのを、平成23年度にまとめまして、ハード施策としては、自転車が走る走行環境の整備を進めないといけません。それから、もちろん自転車はずっと走っているわけにはいけませんから、止めるための駐輪場の整備が必要です。これもどちらかという、ハードの話です。それに、せっかくハードを整備しても、利用しないと進みませんので、利用促進として使うという観点での考え方が重要です。そして、先ほどから出てくるようなルールを守る、マナーを守るという観点が重要で、これら4つの観点で向上計画をまとめたわけですけれども、それを実現化しようとする、まだまだそれを浸透させる時間も必要ですし、市民の方、観光客、ビジネスの方にもご理解いただくことも必要だと思っています。そういう意味では、30年とは言わないまでも、10年、15年ぐらい先を目指して頑張っていたいただきたいと思っています。

谷口先生は、これまでモビリティ・マネジメントという観点で、MMの施策を全国各地、あるいは世界の模範的な事例をいろいろ勉強しながら研究に採り入れて、ずいぶん頑張ってきているわけですけれども、ある意味、環境に優しい交通手段をいかにして皆さんに利用してもらうかという観点からすると、日本の自転車、あるいは公共交通の施策はどんなレベルなのでしょう。どんなところに、今来ているのでしょうか。そのようなことを含めて、少しご意見を頂戴できればと思います。

谷口：先ほど、MMは最近実施してもらえようになりましたが、ハードだけに偏重していたというような話をしたのですけれども、ハードは絶対に必要ですので、ハードを否定したわけではありません。もちろん粛々とハード整備をきちんとしていくのは重要だと思います。

ただ、ハード整備をするにも、行政の方々がみんな粛々とやり過ぎていて、依然と比べるとこんなにつくったというのをPRするような予算も本当はもう少しあってもいいと思います。MMの技術はそういう分野にもお手伝いできると思います。

私は8月末までスウェーデンにいたのですが、1960年代から自転車道の設置が義務付けられていまして、もう40年以上たつて素晴らしいネットワークがあるのです。日本と異なる点としては、まず人口密度が全然違います。国土の広さは

同じぐらいなのに、人口は 12 分の 1 ぐらいなので、空いている土地ももちろん多くて、全然違うのですけれども、30 年、40 年とやっていくと、少しずつでも変わっていくと思います。

先ほど高山先生がおっしゃっていた環境の話ですが、CO<sub>2</sub> は、人間の吐く息からしか出ませんので、確かに自転車からは出ません。しかしながら、どこから自転車の利用促進をするかという問題で、公共交通から自転車への利用促進は、私は禁止手だと思っています。車から自転車への利用促進を狙うべきであって、公共交通からお客さんを取ってしまうと、地域公共交通がただでさえ衰退しているのに、ますます衰退してしまうので、そういうふうにしていくべきではないと思います。なので、もし利用促進をするとしたら、ターゲットははっきり決まっています。徒歩からはべつにいいのかもしれないですけども、第一のターゲットは車からだと思います。

それと、マナー、社会的な規範で、どうやって振る舞うのかも問題です。道路は公共空間ですから、その公共空間で、どう振る舞うのかというのを教える教育がとても重要になると思います。今、世界中そうなのですけども、周りが信号を無視するから自分もするという集団同調性バイアスがみられます。みんなが違法駐輪しているから、自分も違法駐輪をするというネガティブなスパイラルを、みんながマナーを守っているから私も守るというふうにポジティブに回すようにしていかなければいけないと思います。

もし、そういうふうになっていけば、オランダのハンス・モンデルマンさんが言ったような、シェアド・スペース (Shared Space (共有空間)) (自転車道をべつに分けず、みんな一緒に、でも気を遣いあって、かえって事故が減るという概念) のようなものも場所によっては可能になると思います。

バーゼルの事例では、通勤ルートと、そうではないルートを分けているとおっしゃっていて、なるほどと思いました。本当に高速で早く行きたい方は、高速のルートが必要なので、それはインフラ整備をするべきなのですけども、そうではなくて、みんなでゆったりするところは、もしかして自転車道を分けなくてもいいのかもしれないです。そういうことも含め、マナー、規範を調整するには、しっかりした教育システムがないとできないのではないかと思います。

高山：ありがとうございます。金沢大学は山の上にあるので、自転車利用は、それほど多

いわけではないです。それでも、結構自転車で通学してくる学生は多いです。ただ、見ていますと、駐輪場がきちんと整備してあるので、駐輪場に止めればいいのですが、決められた駐輪場以外に止めてしまったり、歩道がある程度広いので、歩道通行可にはなっているのですけれども、緩い坂ですから、学生が歩いている歩道上を自転車が猛スピードで下りるといのは、どう考えても危ないわけです。路肩が結構広く取ってありますので、私自身はもう自転車通行可の規制を変えたらどうかと思っています。ただ、一度決めたものを、既得権ではないですけれども、県警も変更はなかなかしづらいところはあるのかもしれませんが。そういう意味からすると、学生だけではないですけれども、どのようにマナー向上の教育をしていくかはなかなか難しい問題だと思っています。

そういう点では、三国さんはずいぶん前から、高校生、小学生を対象に、「自転車・歩行者安全マップ」の作成を進めてきているわけですが、日本の自転車を、どこに位置付けて、これから交通政策を考えていけばいいのかという、非常に難しい問題なので、一言では言えないかもしれませんが、これまでの経験を踏まえて、どのようにお考えでしょうか。

三国 (成) : まず、ここでちゃんと明らかにしたいと思うのは、まずハンマーさんのお話にあったバーゼルの話です。ヨーロッパもそうですが、自転車は車両としてきちんと捉えられているということです。例えば、日本では信号のある交差点では 2 段階右折をするのが法律で決められています。だけど、みんなはそれを知らないで、ちゃんと 2 段階右折はしていません。

バーゼルなどは、自転車は左折を車と一緒にできます。しかし、安全のために 2 段階左折をします。ということは、まず自転車は車両というのがしっかりとベースにあって、物事が全部進んでいるということです。

ところが、日本は 1970 年に自転車だけではなく、交通戦争で事故が増えましたので、取りあえず自転車を歩道に上げよう、取りあえず自転車は歩行者と一緒にいいだろう、程度にしか考えてこなかったということが、今の始まりで、話が食い違う一つの原因です。

その一つの例が、これは法律を変えないといけないと思うのですが、自転車専用の信号は日本にありません。今は、歩行者用信号の下に自転車と歩行者とわざわざ看板を付けて使う、あるいは、そういうのがない場合は、車両用の赤青黄の信号に従

わなければいけません。しかし、本当は自転車専用信号というのは黄色が要らないので、2色でいいのです。もしくは後は矢印で行く方向を示すというようなことが必要です。そういう法律が、日本では整っていません。まずその辺から始まっていると思います。

その現れとして、日本ではこの10年間で、自転車同士がぶつかる事故が6.5倍に増加しています。自転車が歩行者をはねる事故が4.5倍になっています。そういうこと自体が、日本の現状を示しています。

ここで、政府も決して何もしていないわけではありません。私は第9次交通安全基本計画の中央交通安全対策会議の専門委員をやっていましたが、そこで初めて、自転車の安全確保が国の交通安全対策にうたわれました。やっと自転車の存在を道路交通の手段と位置づけ、国として自転車交通安全対策の必要性を認めてきているところです。

今日のバーゼルのお話で一番興味深かったのは、事故の減り方です。その比較のために、石川県警さんに、金沢市内での自転車事故は2012年に何件起きたかお尋ねしました。そうしたら373件で、バーゼルは66件です。人口比を入れて考えても、まだ3倍近く、金沢の自転車事故は多いです。ということは、まだまだやり方、やる方法があるということなので、この事故を減らす策はいろいろ学ぶことがたくさんあると思いました。ですから、事故を減らすための法律の整備と、その対策をみんなで知恵を出してやっていくことが必要だと思いました。

高山：ありがとうございます。事故は多いですね。三百何十件もあるというのは、本当にびっくりです。歩行者もそうですけれども、自転車も車と相撲をとっても勝てるわけがないですし、まず、倒れただけで、軽くても打撲、擦り傷、下手をすると骨が折れるという状況になります。そういう意味では非常に怖いと思います。

ここでまずハンマーさんにお尋ねしたいのですが、今までのディスカッション、それからフロアからの質問に対して、バーゼル市の取り組みの中で参考になるような事例が、もしあれば、一つ二つぐらいご紹介いただけますか。

ハンマー：決してバーゼルも自転車の楽園ではないということです。だから、そんなに素晴らしいと思わないでください。もちろんバーゼルもいろいろな問題があります。お金の問題もありますし、いろいろな問題があって、今なおディスカッションしています。



これは自転車ではないですけれども、車の利用率が低いということと、公共交通が非常に利用されています。これは自転車にとっては、非常にいいパートナーであると思っています。

幾つか例を挙げたいと思います。当然のことですけれども、その都市、その町の特殊事情がありますから、それをまず明らかにすることもそうですし、他の例をきちんと分析して、それぞれの都市の違いを明確にする必要があります。例えば、コペンハーゲンがすごく有名なのですけれども、なぜコペンハーゲンのようにならないのだ、しないのだと言う人もいます。それは政治家の中にもいます。幾つか、コペンハーゲンとの違いを挙げていましたけれども、例えば、歴史的な建造物、それがバーゼルにはあること、地形の違い、その他いろいろな違いもあります。

まずインフラについて助言です。これは非常にポイントだと思います。インフラをやるときは、マーケティングと情報を結び付けてやることが非常に大事です。どうやって利用してもらうかということです。

インフラをつくるときは、そのインフラは車に乗っている人に使ってもらうインフラではないので、バイクに乗りそうな人が利用するわけですから、そういう人たちの声や情報が非常に重要です。ターゲットを明確にする必要があるでしょう。

インフラの整備は本当にステップ・バイ・ステップです。お金もかかりますので、いっぺんにはできません。インフラ整備の次に、ネットワークです。ネットワーク、またはインフラという感じではないでしょうか。

あまりお金がかからず、割と簡単にできることとしては、例えば、交差点の改良や、今までの駐輪場の在り方です。例えば、車があふれていたところは、元々駐車スペースだったところを駐輪場に変えました。そういう工夫です。安くあげるためには全く新しいものをつくるというよりも、今まであったものを利用するというのもあるかもしれません。私が思ったのはそういうことです。

三国 (千) : ハンマーさんのお話を聞いていて、金沢の基本的な方向は、間違っていないと思います。あるいは、金沢の採るべき方向がより見えてきたという感じはしています。

それは、もちろんお金のことは大事なのだけれども、さきほど言ったようにステップ・バイ・ステップもありますし、今まで使っていたインフラを自転車用に変えるということもあるでしょうし、なんでも新しくインフラをつくらなければいけない

ということはないでしょう。

インフラや教育、規制など、真ん中にあるものをどうやって利用するか、インフラの利用方法というふうに分けるのではなくて、プロジェクトとして、つまり金沢としては全体的に考えて、それを総合的にやっていこうとする、ということが非常に大きな特徴です。

最後に、総合的、包括的になると、市役所だけではできないでしょう。警察もいれば、国土交通省もいる、利用者もいれば、自転車に乗る人たちもいます。そういう人たちでチームを組んで、これからを実現していくことです。実は、去年自転車の全国会議を金沢でやりまして、みんながびっくりしたのは、金沢の自転車政策の進め方でした。金沢では、国、県、市、警察、地域住民、われわれの NGO が一緒になって、協議会をつくって議論をしていくのです。そこに、高山先生が大体座長でおります。そういうような、さまざまなステークホルダー、関係者が一緒に議論できるということは、これは金沢の誇りだと思います。そして、金沢市がそれを支援してくれているので、それを全国に発信していきたいです。そのステークホルダーいっしょにやっていくことは間違っていないということを僕は確信しました。

高山：ありがとうございます。私もそう思っています。国は、全国 98 の自転車走行環境整備モデル地区を指定して、自転車の走行環境の整備を進めてきています。それは、あくまでモデル地区として指定したわけで、そこだけやりなさいという話ではなくて、そのモデル地区の整備を契機として、その周辺も含めて自転車走行環境の整備を進めていってほしいというのが、恐らく国の元々の考え方だったのだらうと思うのです。全国調査をしますと、金沢のように順調に整備地域を拡大して、きちんと協議してやっているところばかりではないのです。そのモデル地区だけやって終わり、というところも結構あります。もっと言うと、モデル地区に指定されたけど、そこすらきちんと完成していない地域もあります。いろいろな事情はあると思いますが、整備が進んでいないモデル地区も、そんなに多くではないですけれども、中にはあります。

だから、そう考えると、やはりその地区毎で、それなりに事業を推進するようなものが必要です。つまり、行政が協議する場をきちんと提供できるか、あるいはそういう場できちんと議論ができるかというところが、恐らく一番大事なのではないかと私自身も思っています。

そういうことを含めて、日本の自転車交通政策というのは、今、ちょうど転機と言いますか、先ほどスタートラインに着いたばかりだというご意見もありましたけれども、私自身もそう思っているわけです。そう考えますと、もっともっと利用を増やしていただきたいと思うのです。

ただ、どう考えても日本の現状を見ますと、都市交通の中で自転車の位置付けは一つの代表利用手段にはなっていません。ヨーロッパのような位置付けでは、決してまだありません。そこには、いろいろ理由があると思うのですけれども、環境的に考えて、持続可能な交通として自転車を位置付けていくためには、いろいろなことを考えないといけません。

今までの議論の中でも、幾つかヒントはあったと思うのですけれども、それぞれのパネリストの方、私が今言った問題意識に立って考えたときに、これからの日本の自転車政策の在り方、あるいはどこが足りないからヨーロッパのような都市交通の一翼を担う位置付けにならないのでしょうか。その背景なり、お考えがあれば少しご披露いただければと思っています。どうでしょうか。ヨーロッパ帰りの谷口先生からいきますか。

谷口：私は実は、自分自身はあまり自転車促進派ではないと思っています。やはり普通に考えて、ヨーロッパの気候と日本の気候は全然違います。日本は雨がしとしとではなくて、ざーっと降ります。そういうのは、あまりヨーロッパではないですし、ヨーロッパは割と平らなところがあって、金沢みたいに坂もそんなにないまちも多いです。あと、天候に左右されるということは、代替手段を常に用意しておかなければいけません。結局、雨が降ったら車や公共交通に変えるわけです。ロバストではないというか弱いです。

それから、荷物が持てないことや体が弱い人はなかなか難しいこと、いろいろなネガティブな点があると思います。どうして西洋人は、こんなに自転車が好きなのかなと考えたときに、彼らはすごくワイルドでアウトドア好きだと思うのです。狩猟民族だからなのかは分からないのですが。

イエブレというスウェーデンの町で、冬季の自転車促進をしているので、その事例をちょっとご紹介したいと思います。イエブレは冬はものすごく暗くて、気温はマイナス 25℃まで下がります。全然降らない年もあるのですけれども、1メートルから2メートルぐらいの積雪もあります。カナダとはちょっと違って、北海道の釧路

や根室に近い霧囲気の気候です。ここで、冬季の自転車の利用促進をするという事例がありました。夏のスウェーデンは全国的に自転車の利用促進を MM でやっているの、冬も利用促進できるのではないかとということでキャンペーンをしています。キャンペーンに応募してきた 400 人の中から、車をすごく使っている方を、100 人弱選んで、自転車用のスパイクタイヤと、フリース素材のサドルカバーと、自転車の走行計と、蛍光色のベストと、安全のためにリフレクターを全て無料で提供し、それらの返還義務もなく、あと、ヘルメットは割引料金で購入可能というキャンペーンです。一人当たり、たぶん 1 万円近くかかっているのですけれども、それを 100 人弱でやっています。

これを、こういう映画のチラシのようなプロモーションをしまして、ウインターサイクリストはカッコいいということをやっていました。

結局、CO2 排出量は、そのキャンペーンをやっているモニターだけで 9.4 トン減っています。ダイエット効果もあつたらしく、一人約 2.5 キログラムと、これは相当最初に太っていたのではないかと思いますけれども、このぐらいの効果がありました。100%が「次年度も継続する」とおっしゃっていました。意外と、寒いことや濡れるとかは、慣れればそんなに大変ではないということをおっしゃっていました。雨の日はかっぱ、冬はスパイクタイヤ、寒い日は防寒というような覚悟がみなさんにあるのなら(たぶん私自身ははできると思うのですけれども)、日本でも自転車をもっと明確に位置付けられると思います。今の自転車は、天候にものすごく左右されるというのが、一番ネックだと思っています。

日本は暑い夏という問題もあります。会社にやはりシャワーが欲しいです。そういう認証制度もイエブレで今年から始めるそうです。会社に一つ星、二つ星、三つ星という星を付けるのです。星にはいろいろな条件があります。例えば、駐輪場というと、従業員の駐輪場があるというだけだと一つ星です。シェルター付きの駐輪場と、使いたい人の数以上の駐輪場があることで二つ星です。三つ星は、その駐輪場にプラスして、従業員がタイヤの空気を自由に入れられるポンプがあるというような基準があります。これは基準なのですけれども、そういうことをやっています。自転車を使う人に利用促進をするのも重要なのですけれども、企業側や、行った先でシャワーや駐輪場がきちんと整備されていないと、やはり社会のシステムとしては弱いと思いました。以上です。

高山：ありがとうございました。非常に興味深い話だと思います。日本でもう一つ難しい問題は、通勤手当の問題です。実際、通勤手当は上限がありますけれども、税制的には実費は免税です。企業のほうも、ある意味、公共交通機関なら定期代はきちんと実費として出します。車なら、距離に応じて月にいくらという支給になっていると思うのです。ただ、自転車は 10 キロメートル走ってきても、正直に申告するときとただです。ここが一番問題です。少なくとも、10 キロメートルならば、定期代と同等ぐらいの通勤手当として支払い、しかもそれは所得ではなく免税にできたらいと思います。これは、私のアイデアというか、そうなったらいいなという思いです。そうすれば、もっともっと自転車利用者が増えますし、通勤手段として利用してもらえるのではないかと思います。一個人がこんなことを言っても、なかなか国は認めてくれないかもしれませんが、ここはかなり大きなポイントではないかと、私自身はそう思っています。谷口先生、ありがとうございました。三国さん、どうでしょうか。

三国 (成)：私は谷口先生とちょっと違うところがあります。ネガティブに前は考えるところもありましたが、まず、自転車の位置付けをネガティブに考えるのは、日本での、「自転車と歩行者は一緒にいいだろう」の出発点から始まっていると思ってしまう。

それを否定するわけではないのですけれども、2 月にデンマークへ行ったときに、雪があるにも拘らず、自転車が普通に走っていたのです。では、金沢で雪があると自転車は走らないかという、実は街中は自転車が走っています。というのは融雪装置があるので結構走れるのです。だから、それなりに対策を採れば、自転車は使える交通手段の一つであるので、まず以前のネガティブな考え方を捨てて、ヨーロッパで学んだ、人がどんな交通手段もそのときそのとき、使えて当たり前という考えに至りました。ですから基本として、自転車を交通手段として位置付けることに対して、ネガティブに考えないことが大事です。

もう一つは、昨年やっと日本にもガイドラインができました。自転車の環境整備をするということが、ちゃんとうたわれるようになったわけです。しかし、今、いろいろなところで主導が行政側でなされていると思うのですが、マニュアルのようにガイドラインを見て、技術はないと駄目なのですから、技術から入るのではなく、まずしっかりとした中心になる交通哲学、環境哲学をみんなが共有し、その中

に技術が組み合わせることが大切です。下手をすると技術の貼り合わせで、あそこであんなことをやっているから採り入れようという、何も自分たちの中にある問題をきちんと明らかにしないで、どこかでやっているいいところだけを採り入れていくと、本当に似て非なるものができてしまうと思うのです。

一つの例として、金沢市内に自転車走行指導帯というのができています。狭い道にもかかわらず、自転車の通行位置を示すマークが車道の両端に付いて、場所によっては自転車の通行する範囲を示す破線が付いています。破線には意味があります。というのは、あんなの無くてもいいだろうという取ってしまうのと、あるのとは、非常に意味が違います。ここでは車を減速させることがポイントです。破線があることで、本当に目に見えてこの近くにある中央小学校前の車のスピードが遅くなりました。

それから、路面に自転車「左側通行」とあえて書いてあることによって、車道を左側通行で通る人が増えました。昨日もお母さんが、お子さんを乗せた自転車で走っていました。以前はそんな姿は見られませんでした。違反が全然ないわけではないですが、そういうふう自転車に乗る人の目にルールが見えて、自動車が減速する対策もあるという自転車走行指導帯、そこに至るまでの過程を理解して、そこを真似るのなら意味があるのですけれども、ただあのやり方を真似ようというだけでは、本当の対策にはならないと思います。

高山：ありがとうございます。私も三国さんの言われたとおりだと思います。恐らく、道路の環境というのは物理的には似ていても、そこを利用する歩行者や自転車、車、バスがどんな状況かによって、ケース・バイ・ケースですから、そこへの自転車走行環境の整備施策をきちんと検討して入れていくことが、一番大事なわけです。物理的に、ここはこういう基準だからこれという、マニュアル的に決めるものでは絶対にはないと思います。しかも、ある意味、非常に物理的に厳しいところは混合交通になっているわけですから、なんとか少しでも自転車走行環境が向上できるように、自動車も、自転車も、歩行者も、お互いに譲り合って、気をつけて走行できるような、そういうハード的な対策、ソフト的な対策をきちんと整備していくことが大事です。あるいは、そういう道路であるということ、その道路を利用する全員が理解していただくような仕組みをつくっていくことが、恐らく一番大事だろうと私も思っています。

三国(成):天候のことで、先ほど天候が悪いと自転車は乗れないとおっしゃっていました。

金沢は雨が多いといわれていますが、昔から車に乗らない方は自転車を利用していました。「まちのり」もそれを証明しています。「まちのり」は、雨のやんでいる合間にもよく利用されています。ですからバスがないけれども行かなければいけないときに晴れていたなら「まちのり」を利用するというふうに、自転車はずっと雨でなければ、そのときどき、晴れ間にも利用ができるので、やはりそういう交通手段も一つちゃんと整えておくという実証がされていることだと思います。

高山:ありがとうございます。古倉先生いかがですか。

古倉:いろいろ論点が出まして、私もだいぶ触発されて申し上げたいことがいっぱい出てきました。

今の雨の話についてです。さっき屋根付き自転車道を提案したと申し上げましたけれども、それ以外にもちょっと調べてみますと、例えば、東京で自転車に本当に乗れない日はどれくらいあるかというと、10分の1くらいから、場合によっては5分の1くらいです。つまりその10分の1雨で乗れない日があるから、自転車にすべて乗らないということではなくて、やはり10分の9は利用できるわけですから、その利用できる間を自転車を使います。つまり、10分の1が利用できなかったら、もう全て使わないという考えになるのは、いかがなものかと思います。

これについては、私は、自転車通勤をしている方に自転車通勤をしている方に、自転車通勤で困ったことは何かというアンケート調査をしました。自転車で走る空間がない」など、色々と困った点はあるのですが、結局、雨が困るという人は、一番低い部類なのです。困ったことがない人の割合よりも低く、17%くらいです。つまり、自転車通勤をしている人は、実際に雨が降ると、一つはかっぱを着ていくという相当確信的な方もいらっしゃるのですけれども、もう一つは、あらかじめ別の代替手段、つまり、通勤は、経路も目的地も時間も分かっているわけですから、あらかじめ雨のときには用意をしている人がほとんどです。人間は賢いわけですから、雨などの駄目なときはどうするかを考えたいうえで、それをセットで自転車通勤を進めるということが、やはり大事だと思います。

それから、さきほどマーケティングの話が出ました。マーケティングは、私は非常に重要なポイントだと思います。わが国の自転車ネットワークは、国土交通省から、17市区町で新しくネットワーク計画が平成24年に出来上がったという報告がしま

した。しかし、そのネットワークの選び方が、自転車交通量が多い路線や危ない路線というのをネットワーク計画にしています。それは間違いではなくて、それでいいのですけれども、そこに戦略があるのかです。例えば、この道路における需要はどのようなものがあるか、このネットワークはどういうものを使って、どういうふうに活用したいのかという戦略がはっきりあるのかを考えると、交通量が多い危ないなど現状の課題追認的です。それを正しくないとは申しませんが、やはりそれよりも主としてマーケティングで需要を喚起して、例えば、観光でも、通勤でも結構です。この自転車の利用用途を増やしていこうという戦略がほしい。

たとえば、ロンドンの自転車スーパーハイウェイをつくったときには、600メートルメッシュに通勤需要がどれだけあるかをちゃんと調べたうえで、その通勤需要の多い地区に沿って、自転車ネットワーク路線をつくっているのです。つまり、これは自転車通勤を促進するためという、はっきりした目的を持って、その需要を正確に把握して自転車ネットワークがつくられました。

通行量が多いからそこを安全にしようとしてネットワークをつくるのは、べつに間違いではないのですけれども、現状を追認して、主たる戦略があまり見えてこないのです。むしろ、例えば、買い物、あるいはこれから高齢者の自転車量が増えてくるとすれば、そういったものでも、なんでもいいのですけれども、やはり自転車をどういうふうに使っていくかということと、それに合わせたマーケティングです。つまり、この自転車ネットワークをセットすれば、本当に使う人はたくさん出てくるということをしっかり見据えたうえで、目的性を持った自転車ネットワークのつくり方が、これから日本でも求められると思います。

それから、通勤手当の話が出ました。これもちょっと過去に調べさせていただきました。地方公共団体の方々には、通勤手当が、車と自転車は2キロメートル以上いくと月2,000円というのが平均的に出ております。ですから、自転車通勤でも、2,000円が出ております。民間は実費支給のところが多いものですから、支給されていないというのが結構あるのですけれども、ただ最近、やはり企業のほうもいろいろ考えて、自転車通勤に2,000円まで出しても、それは税金がかかってこなかったのですが、最近、それが引き上げられて、3,000円か4,000円ぐらいになったと思います。いずれにしても、民間が出しても、税制ではちゃんとカバーされるようなシステムが出来上がっていますので、ぜひ民間の方もご理解をいただいて、自転車通勤



を奨励して、現実にクルマから自転車通勤に転換してもらえればと思います。

最近、健康経営といわれています。健康経営というのは、企業に働く人たちが、健康で戦力に十分なり得るような、そういう体を持った方々がたくさんいることによって、企業が発展をする、つまり儲けが上がって、企業の経営効率も上がってくるという考え方があります。まさに自転車通勤というのは、この健康経営をやらうとする気持ちがあるのかどうかを試されていると考えております。

それから、スウェーデンのお話がありました。私も思い出したのは、スウェーデンの人に聞いたのは、奥さんから健康維持のために自転車をプレゼントされたということです。贈られたら、タイヤがなんと2本付いていました。なんで付いているのかというと、冬用のスパイクタイヤをセットだったというわけです。このいい点は、冬になったらスパイクタイヤを当然取り換えなければいけないのですけれども、自分でやるのではなくて、自転車店に持って行って、セットで点検もしてもらうのです。つまり、自転車が安全か、悪いところがないかどうかを点検してもらって、スパイクタイヤに取り換えます。今度、春に一般のタイヤに履き替えるときにも、もう1回点検をします。そうすることによって、安全な自転車に全天候型での利用と言いますか、そういったことができるとその方は説明しておられましたので、まさに先ほどのお話と同様かと思えます。つまり、天候に影響されずに、やはり自転車は活用できると思いました。

高山：ありがとうございます。通勤手当は出るようになったのですか。私はちょっと知らなかったです。自治体が出すようになったのですか。

古倉：民間が出しても所得に税金がかからなくなりました。

高山：そういうことですか。それはもっともっと宣伝をしたらいいですね。

古倉：実は名古屋市は自転車通勤手当を二倍にしたという結構有名な話があるのですが、豊橋市では、車と自転車が同じ2,000円だったのを、自転車を2,100円か2,200円ぐらい、ちょっとわずかでまやかしかもしれませんが、引き上げて、車を少し下げたのです。そうすることによって、本庁舎に勤める方の31%ぐらいだったのが、相当ポイントが上がって、50%近くが自転車通勤をするようになりました。

良かったのは2点ありまして、一つは庁費で、通勤手当が500万円ぐらい毎年節約できたという報告であります。もう一つは、自転車通勤と車通勤のどちらが危ないのかを、市長さんがだいぶ気にしておられまして、統計をとったところ、自動車通

勤者 100 人に対して、事故があったのは 3.2 人なのです。ところが、自転車通勤者 100 人当たりの事故は 1.5 人ぐらいで、半分以下でした。つまり、自転車通勤のほうが、車通勤よりも事故率が低かったという結果で、市長も胸をなで下ろしたということなのです。そういうことが考えられると、自転車通勤も大きなメリットがあり、まんざら捨てたものではないので、ぜひ推進していただきたいと思います。

高山：ありがとうございます。非常に具体的なデータまで示していただきまして、誠にありがとうございます。それでは、コメンテーターのハンマーさんに、日本の自転車政策推進に対して、何かエールでも結構ですし、こんなことに気を付けて進めれば、もっともっと自転車利用が進むのではないかという感想でも結構ですので、少しご発言をお願いできればと思います。

ハンマー：自分は、天候はそれほど重要とは思いません。それよりも、やはりいろいろなコミュニケーションというか、コミュニケーションというのは、さきほど古倉先生がおっしゃったように、どういう場合に代替手段を採るかということも含めてですけども、それが大事です。

ミュンスターというのは、非常に有名な北の町です。これはドイツでも自転車で非常に有名です。そこもものすごく寒いので、たくさん雪が降るし、凍り付いているところです。そこはカトリックの町なので、日曜日のミサの 1 時間ぐらいは雨がやんでいるけれども、それ以外はずっと雨が降っているということわざがあります。その一方で、先生がおっしゃったような資金的なサポートや、そういう取り組みというのは大事です。バーゼルはフランスの圏内と接していますから、国による違いというのはあるかもしれません。フランス圏内の人たちはバーゼルに通勤してくるわけですが、公共交通には通勤手当がありますが、自転車にはありません。

今、スイスでブームになっているのは、電気自転車です。電気自転車で通勤してくる人を増やしたい場合に、その条件が良くなないと、みんなはそっちに動きません。何々すべきだと言っても来ないわけです。ですから、やはりモビリティ・マネジメントでは、企業や政府と協力するということが非常に大事です。通勤手当などを考えると、当然です。

また、今日はどういう交通手段を大事にするかという話が出ましたけれども、当然自転車は低いです。けれども、企業にとって、駐車場を建設するということは、やはりお金がかかります。あるいは、公共交通をたくさんつくるといことは、もの

すごくお金がかかります。そういうふうにと考えると、自転車で通勤とか、自転車を利用するという事は、会社にとってもプラスの面があります。

ですから、会社に対して働きかけていくということです。その次に自転車に乗る人に対しての働きかけとしては、やはりシャワーをつくってやること、あるいは着替えがそこでできることになれば、雨が降って濡れても大丈夫です。そういう支援の仕方もあります。そういうふうに変えていくということもあります。

やはり冬が一番難しいです。しかし、冬の自転車の代替手段としては、車ではなくて公共交通であることが大事です。雨が降っても、冬でも公共交通は使えます。冬だから車というのは、ちょっと短絡的です。もちろん公共交通の運賃もあります。

高山：はい。ありがとうございました。非常に貴重なご意見ではなかったかなと思います。

最後に三国先生、今日のセミナー全体を通して、コメントでもなんでもいいのですが、少しご発言をお願いします。

三国（千）：多くの参加者にお集まりいただき、まずは非常に良かったなと思っています。

しかも、金沢など石川県だけではなくて、遠方の、特に行政の方が来ているので、これからの自転車政策を考えていくうえで、非常に刺激になったのではないかなと思います。僕は主催者ではありませんけれども、お礼を申し上げます。

ハンマーさんの指摘の中で、いくつもヒントになることがありました。やはり予算の使い方です。インフラならインフラだけというのではなくて、インフラの中には、マーケティングもあり、調査もあり、あるいはイベントもあり、普及啓発のパンフレットを作る等、そういうものが総合的に考えられる予算が必要です。逆に、使うほうから見ると、非常に使い勝手のいい予算ということになります。そういう使い勝手のいい予算が市や国の補助金というかたちであり、場合によっては、そういう中でこういうようなフォーラムを開くというのもいいと思うのです。まず、それが非常にうらやましいと思いました。

ちょっと批判的になるのですが、どうも最近、僕が見ていると、自転車でも結構イベントみたいなものが多いのです。1日だけのイベントでたくさん人が集まります。それはもちろん市民に対する働きかけでイベントもあるかもしれませんが、やはり何のためにイベントをやっているのかということをもう一度考え直して政策を進めていくことが、これから必要かと思います。

具体的な提案としては、金沢市でもいいですし、エコモ財団でもいいですが、

僕は金沢だけではなくて、もっともっとうこういう会議を、自転車のためにほかの地域でもやってほしいです。そういう意味では、僕も応援していきたいと思います。こういう会議を続けていくことは、非常に大事なことであると思いました。

高山：はい。ありがとうございました。今日は、バーゼルからハンマーさんに来ていただいて、やはり普段、日本の事情しか見聞きすることがない中で、もう何十年も前から、ずっとこういう施策をやっているということに本当に驚きました。そういう意味では、日本もこれから 10 年、20 年かけて、まちの構造そのものを変えていくことが一番大事で、そのためには予算の付け方も変えていかないとはいけません。これまでの自動車一辺倒とは言いませんけれども、道路整備を中心にしてきた政策をかなり大胆に転換しないといけないのではないかと思います。

もちろん都市圏がかなり拡大してきていますので、広がった都市圏全体を自転車で利用できるようにするのは至難の業です。ターゲットとして自転車利用の距離帯は、せいぜい 5 キロメートル、あるいは 10 キロメートルです。元気な人は 15、20 キロメートルでもよいと思うのですが、それぐらいのトリップを自転車に換えてもらえる施策を考えていくことが重要です。

そのためには、当然自転車ネットワークをきちんと整備しなくてはなりません。ここは利用できるけれども、ここへ行ったらもう自転車が非常に不便だというのは自転車利用者も長い距離は利用できません。そこは今一生懸命、金沢都市圏全体として、自転車ネットワークの整備計画を立てようとしていますので、これを是非きちんとつくり上げて、自転車利用者、あるいは自動車の方にも理解していただいて、金沢都市圏全体として整備を進める。そういう施策、そういう方向に向かっているということを示していただきたいと思います。

そのときに、自転車利用者が公共交通から利用転換したのでは、もってのほかなので、やはりここは自動車利用者になるべく転換するようなことを考えないといけないということです。もちろん北陸ですから、雨や雪が降るときに、毎日自転車というわけには、おそらくいきません。そういう点では、うまく公共交通機関と自転車や徒歩をうまく使って、たまには自動車を組み合わせる中で、自転車利用をもう少し進めていくことが大事なのではないかなと思います。

何よりも、どんどん自転車利用が増えてきたときに、容量的にちゃんとまかなえるぐらいの自転車レーンや自転車走行指導帯の整備ができるかどうか。あるいは自転

車道というものの整備ができるかという問題は当然ありますけれども、二輪車の分担率が、現在、せいぜい 10%ですから、目標として、15%ないし、20%はちょっと難しいと思うのですけれども、それぐらいを目標に利用率の向上を目指すことが必要で、ハード整備、ソフト施策をうまく組み合わせていながら、5年、10年、20年かけて、まちを変えていくことが一番大事なのではないかと思えます。

全国的にも、この金沢はずいぶん自転車利用、あるいは自転車利用施策に対する取り組みが進んだ地域だと思っています。そういう意味では、非常にありがたいことなのですけれども、これをもっともっと市民にも PR して、市民にも利用してもらえようとしていくことが、一番大事かなと思っています。

まだまだ言いたいことはありますが、この辺で、今日のシンポジウム、パネルディスカッションを閉じさせていただきたいと思えます。

最後になりましたが、こんな素晴らしいシンポジウムは、初めてです。本当に最後までご清聴いただきまして、誠にありがとうございました。これでシンポジウムを閉じたいと思えます。どうもありがとうございます。