

シェアサイクルと日本のこれから No.11

自転車国際会議に参加して～

「交通と環境」、自転車による住民参加型まちづくりの視点から

文

北陸大学 孔子学院長 三国 千秋

一般社団法人 日本シェアサイクル協会

事務局：TEL 03-3663-6281 URL <http://www.gia-jsca.net>

昨年、二つの自転車国際会議に参加した。一つはフランスのナント市で開催された“2015 Velo-City Global”（6月）であり、もう一つは韓国ソウル市主催の「自転車シンポジウム」（10月）である。ナントの自転車会議には世界中から1000人以上もの関係者が集まり、多くの分科会に分かれ、発表も多い。中央のメインフロアにはドイツ、オランダ、デンマークそれぞれの「自転車大使館」の他に自転車メーカー、レンタサイクルシステム、自転車関連商品などのブースもあった。今回、われわれはポスター発表の形で初めて参加したのだが、金沢での取り組みや自転車教育についてオランダやオーストラリアのグループ、研究者とも意見を交わすことができた。以下では、二つの国際会議の経験から気づいたことを四点にまとめて述べてみたい。

一つ目はナントでの基調講演である。基調講演は現地の大会実行委員長フィリップ・クリスト氏が行ったが、最後に自転車交通の特徴として、①自転車は「発想を豊かにする」、②自転車は「災害に強い」、③自転車が「ごく当たり前」である（オランダ等）を挙げ、結論として「自転車は未来を作る」と述べていたことが印象的であった。

自転車は将来の魅力ある「まちづくり」の手段であるという、フィリップ氏の基本姿勢には大いに共感する。

二つ目はナントの自転車パレードである。フランスは水曜

日学校が休みということもあって、自転車パレードは水曜日に行われた。午前中参加者は市内を流れるロアル川河川敷の公園に集まり、そこで準備をする。午後に入って市内中心部を通る3時間あまりのパレードがあった。片側一車線を完全に封鎖して約3000台の自転車が行進する。日本であればこれだけでもクルマを運転する人からは苦情が出そうなものだが、子供から大人まで思い思いの趣向をこらして実に楽しそうに自転車で行進していく。中にはさまざまなオブジェをつけた山車（ダシ）のような自転車もある（写真1参照）。パレードの最後尾には騎馬警官が登場したが、進行時間を気にする様子もなく、パレードが実に「自由」な雰囲気なのである。ここでは自転車に乗って行進する参加者が主役なのだろう。別の日の夕方に会議参加者向けの歓迎パーティーが行われたが、これもガーデンパーティー（園遊会）という形式で、簡単な食べ物とワイン等が用意され、夏の夜のひと時を大いに楽しむことができた。屋内の会場では自転車用レインコートのファッションショーが行われ、これがまた実にセンスが良い（写真2参照）。これがフランス流のイベントのやり方なのだろうと思った。



写真1：フランスのナント市で開催された「2015ヴェロシティ グローバル」でのパレード風景



写真2：同じく「2015ヴェロシティ」レインコートのファッションショー



写真3：昨年10月に開催された韓国ソウル市主催の「自転車シンポジウム」

ソウルでの「自転車シンポジウム」では、オランダ、デンマーク、ドイツからの報告の他にフランス・リヨン市のシェアサイクルの発表があった。リヨン市のシェアサイクルはフランスでは最初で、民間が運営しているとのことである。アジアからの発表は韓国の他に台湾、マレーシア、シンガポール、日本からであった(写真3参照)。今回のシンポジウムでよく聴かれた言葉は「文化」と「統合」であったと思われる。

そこで三つ目の話題として自転車の「文化」ということに触れたい。自転車先進地として知られるオランダ、ドイツ、デンマークなどは、自転車が「文化」として根づいていると言えるだろう。韓国では近年「健康」志向ということから登山と自転車がブームになって、それに関連した商品も多く出回っているという。ソウルの漢江(はながん)沿いに見かけた専用自転車レーンには自転車スーツ姿の人々を見かけたし、専用レーンまで自転車を運んで乗る人もいたという。他方、通勤や通学に自転車を利用する人はまだ少なく、人々の間に自転車「文化」をいかに広めるかが今後の課題である。では日本はどうか？ 韓国から見れば、これだけ多くの人々が自転車に乗っており、自転車を利用している日本には自転車の「文化」があるように見えるかもしれない。しかしながら、厳しい言い方をすれば、日本にあるのは正しい自転車の「文化」ではなく、単なる「習慣」であるのかもしれない。理由は、信号無視などルールは

もとより、個人的な(自分勝手な)振る舞いのために事故につながるケースが少なくないからである(自転車インフラが整っていないことは言うまでもない)。これでは正しい自転車「文化」とは言えないだろう。

もう一つのキーワード「統合」(インテグレーション)について言えば、これはフィリップ氏の言う「自転車は発想を豊かにする」ことに関係している。自転車は「まちづくり」におけるさまざまな可能性——(交通手段としての)利便性、環境面、経済性、まちのにぎわい、観光、健康、高齢者にとっての交

通手段など——を持つからこそ、それを統合する視点が重要なのである。これは言い換えると、自転車政策の担い手であるさまざまな関係者すなわち行政、警察、事業者、市民やNGOがいかに連携し協力するか、いかにまとめるかという問題でもある。今回のソウルでの発表では、金沢の事例として「住民参加」と自転車の「車道左側走行」という二つの原則に基づく取り組みの成果を報告したが、この5年間に自転車事故が半減したことにとりわけアジアからの参加者は関心を示していた。

最後に、今回のシンポジウムはパリの「COP21」(12月)の直前ということもあり、アメリカと韓国の発表者から温暖化対策としての自転車の役割についての特別報告があった。それによると、かつての自転車大国、中国はこの20年間に自転車からクルマに大きく転換し、その結果ピーク時の自動車のスピードが北京で時速7.5km、上海で10.1kmであり、東京の13.4km、ソウルの14.0km、シンガポールとニューヨークの15.5km、ロンドンの18.0kmよりもはるかに遅い。自転車はこれまで「COP」での温暖化対策には取り上げられてこなかったが、近い将来CO₂の「排出権取引」にも自転車に関わるよう、そのための基準作りを含めて国連や関係機関に働きかけていくことが、ソウル会議の特別アピールとして採択された。温暖化対策の観点からも、今後のシェアサイクルの発展に期待したい。

PP