

平成26年度 全自連全日本研修会 日程

1 期 日 平成26年10月23日(木)～24日(金)

2 会 場 ホテルニュープラザ久留米
福岡県久留米市六ツ門町16-1
電話 0942-33-0010

3 日 程

(1) 第1日目<10月23日(木)>

① 全体研修会(14:45～17:10)

ホテルニュープラザ久留米 新館3階 筑紫

14:45 開催者挨拶 全国自転車問題自治体連絡協議会
会長 練馬区長 前川 耀男

14:50 開催市挨拶 久留米市長 ^{ならはら} 檜原 ^{としのり} 利則

14:55 講 演

講演者：福岡大学スポーツ科学部教授 ^{やまぐち} 山口 ^{ゆきお} 幸生 氏

16:25 休 憩

16:40 事例発表

札幌市役所 建設局 総務部

自転車対策担当課長 ^{もぎ} 茂木 ^{ひでのり} 秀則 氏

17:10 全体研修会終了

② グループ別研修会(18:00～20:00)

ホテルニュープラザ久留米 新館3階 舞鶴

(2) 第2日目<10月24日(金)>

施設見学会(9:00~12:00)

9:00 ホテルニュープラザ久留米 1階 フロント前集合

【グループ1】

9:20 西鉄久留米駅高架下自転車駐車場

9:40 東町地下自転車駐車場

10:00 石橋文化センター

11:10 JR久留米駅西口自転車駐車場

11:30 JR久留米駅東口自転車駐車場

11:45 施設見学会終了(解散)

【グループ2】

9:20 JR久留米駅西口自転車駐車場

9:40 JR久留米駅東口自転車駐車場

10:05 西鉄久留米駅高架下自転車駐車場

10:25 東町地下自転車駐車場

10:45 石橋文化センター

11:45 施設見学会終了(解散)



講演 福岡大学スポーツ科学部教授 山口幸生氏
「住民参加による街路づくりとアクティブコミューティングの推進」



事例発表 札幌市 自転車対策担当課長 茂木秀則氏
「札幌市の自転車対策」

その後グループ別研修会を行い、第1日目の日程は終了。



熊本市の原田武氏が放置自転車減少への取り組みを紹介

翌 24 日は午前 9 時より久留米市内の自転車駐車場関連施設の施設見学会が行われた。



平成26年度 全自連全日本研修会
議事録

平成26年10月23日(木)

14:45～17:10

ホテルニュープラザ新館3階
筑紫

○司会 皆様、大変お待たせをいたしました。ただいまより、全国自転車問題自治体連絡協議会の主催により平成26年度全自連全日本研修会を開催させていただきます。

私は、本日の進行を務めさせていただきます山川と申します。どうぞよろしくお願いたします。(拍手)

それではまず初めに、主催者を代表いたしまして、全自連会長であります練馬区長前川耀男よりご挨拶を申し上げるところではございますが、本日公務のため出席できないことから、代わりまして全自連事務局長であります練馬区土木部長の鷲田功よりご挨拶を申し上げます。

それでは、願いたします。

○全自連事務局長(鷲田) ただいまご紹介をいただきました、練馬区土木部長の鷲田功でございます。

本来であれば、会長である練馬区長の前川耀男がご挨拶を申し上げるところではございますが、公務が重なったため、欠席をさせていただいております。代わりまして、私からご挨拶をさせていただきます。

本日はご多用のところ、また全国よりこの全日本研修会にご参加を賜りまして、まことにありがとうございます。また、日ごろより全自連の事業に深いご理解とご協力をいただきまして、重ねて感謝を申し上げます。

全自連も発足から23年目を迎え、今年もこのように全日本研修会を開催できますのも、本日ご出席いただきました皆様を初め、全国の会員の自転車問題解決に向けた継続的な取り組みと解決への熱意があつてのことであると確信しております。

さて、本年は改正自転車法が施行されて20年の節目の年であります。この間、駅周辺の放置自転車問題は、会員自治体を初め各市町村が積極的に自転車駐車場の整備や放置自転車の撤去を進め、その台数は大きく減少をまいりました。

しかし、いまだに多くの自治体が多額の経営資源を投入するなど、放置自転車対策に苦慮している現状もございまして、全自連といたしましても、自転車法改正による鉄道事業者への自転車駐車場の付置義務化などを求めてまいりました。

また、自転車を巡っては、ほかにも自転車利用者のルール・マナーの問題ですとか、走行環境の整備など、解決すべき課題がございます。

そこで、この5月の全自連の自転車問題解決促進大会における大会決議では、これまで

の要望に加え、自転車対策の最前線を担っている自治体の要望を更に採り入れた内容に改め、その翌日には国の関係省庁へ大会決議を携え、要望をしてまいりました。また、自転車活用推進議員連盟の皆様とも意見を交換いたしますとともに都内の視察にお招きするなど、国会議員の方への働きかけも強めております。今後も全自連を通じて、自治体間の結びつきをより強固にし、粘り強く活動を続けてまいります所存でございます。

そして、この全日本研修会につきましては、平成4年から継続的に開催してまいりました。会員の皆様の情報交換の場としても大変有益な場でございますので、会員相互の懇親を深めていただければと考えております。

本日は、福岡大学スポーツ科学部教授の山口幸生先生にご講演をお願いしております。今日の自転車利用促進とまちづくりについて、示唆に富んだお話がいただけるものと思います。よろしく願いをいたします。

また、事例発表を札幌市様をお願いしております。そして明日は、久留米市様のご尽力をいただき、西鉄、JR久留米駅周辺の自転車駐車場等を視察させていただきます。皆様、よろしく願いをいたします。

さまざまな地域の自転車対策の実情などを見聞することにより、より広い視野からの取り組みを進める上で貴重な機会になると確信しております。本日の講演や事例発表の内容を各自治体にお戻りになりましたら広く伝えていただきまして、自転車対策に役立ていただければ幸いです。

結びに、本年度の研修会の開催に当たりまして、多大なるご尽力をいただきました久留米市の檜原市長様を初め関係職員の皆様に感謝を申し上げ、簡単ではございますが、私からのご挨拶とさせていただきます。どうぞ皆様、よろしく願いいたします。(拍手)

○司会 それでは続きまして、研修会開催地を代表いたしまして久留米市長檜原利則よりご挨拶を申し上げます。

○久留米市長(檜原) 皆さん、こんにちは。久留米市長の檜原でございます。

皆様方は、自転車問題に本当に積極的に取り組んでいらっしゃる各自治体の皆様方でございます。心から敬意を表したいと思います。

本日は、そしてご多用の中でこの久留米へお出でいただきまして、本当にありがとうございます。久留米市民を代表して、皆様方を心から歓迎を申し上げます。

そして、平成26年度全自連全国研修会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

久留米市は、九州一の大河筑後川、そして九州一広い平野であります筑紫平野、その懐に抱かれまして広がっております人口30万の筑後川流域の中核市でありまして、特に農業が盛んということで、さまざまな農産物等の生産が行われておりますし、また古くから九州の縦軸・横軸が接する、クロスする地点でありますので、交通の要衝として一定の産業も栄え、今日まで発展をしてきております。

そしてまた、先達といたしましては、幕末時代の東洋のエジソンと言われております“か

らくり儀右衛門”こと田中久重、東芝の礎を築いた方ではありますが、そして久留米餅を考案した井上传、更にはブリヂストンの創業者であります石橋正二郎、こういった数々の優秀な先達によりまして、物づくりのまちとして今日まで歩んできている状況でもございます。

また文化芸術の面では、明治期を代表する近代絵画の画家として青木繁、坂本繁二郎を中心とした、そのような分野。あるいは、音楽等の分野では作曲家の中村八大。そして最近では、松田聖子、藤井フミヤ等、数々の芸能界で活躍してる人たちを輩出をしている、そのようなまちでもございます。

そしてまた食べ物は、B級グルメとして、久留米が豚骨ラーメン発祥の地でございますので、市内にはおいしいラーメンの店がございますとか、あるいは焼き鳥。焼き鳥の店舗数が人口に比べて日本で一番多いと、そういったようなことで焼き鳥のまちでもございます。

どうか研修終了後は、ぜひとも久留米のそのようなまちも味わっていただければ、非常にありがたいと思う次第でございます。

平成23年に、私どももようやく九州新幹線が開業いたしまして、多くの方々にこのまちに訪れていただけるようになってきているわけでございますが、そういった中で、私どもの自転車を取り巻く環境としましては、市街地が平坦でございますのでさまざまな、サイクリングもそうありますが、交通手段として自転車が大いに活用されております。

そして、幅広い年齢層の方々が自転車を使っているわけでございますが、その反面、やはりさまざまな課題が私どものほうでも輩出をしております。特に放置自転車の問題、あるいは自転車の安全走行面での大きな課題、そして駐輪場の問題等もあるわけございまして、そういったことで今後さらなる自転車の活用の面に向けて、私どもも力を入れて取り組まなければならない、そのような認識をしているところでございまして、今年4月からは交通政策課という組織を新設いたしまして、自転車の利用、そして公共交通機関の活用といった課題に今取り組んでいるところでございます。

市民の皆さんが、そして来街者の皆さんが快適に、更に効率よく自転車を活用して移動していただけるような自転車が似合う街づくり、そのことについて取り組みを進めております。今新たに自転車の利用を促進するような計画づくりにも努めているような、そういった現状であります。

そういった中で、今日、明日の協議会の中で、さまざまな先進的な取り組み等もご紹介をさせていただくと思っておりますので、私ども久留米市にとりまして、ぜひ今研修会の成果を私どもにも与えていただきながら、今後の私どもの施策の参考にさせていただければ非常にありがたいと、そう思っている次第でございます。今後とも皆様方のご指導をいただければと、そう願っております。

そして、本日ご講演をいただきます福岡大学の教授であります山口先生、そして札幌市の茂木課長様にもお礼を申し上げたいと思います。

今日、明日の皆様方の研修が本当に実り大きいものになりますように、心から祈念を申

し上げますとともに、本研修会のご盛會を心から祈念申し上げ、更に皆様方のご活躍を祈念申し上げます、主催地を代表してのご挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。(拍手)

○司会 それでは、市長は公務のため、ここで退室をさせていただきます。ありがとうございました。(拍手)

それでは、講演に移らせていただきます。準備が整いますまで、今しばらくお待ちください。

講演

「住民参加による街路づくりとアクティブコミューティングの推進」

講演者：福岡大学 スポーツ科学部教授
山口 幸生 氏

○司会 それでは講演を始めさせていただきます。

本日のご講演をいただきますのは、福岡大学スポーツ科学部教授でいらっしゃいます山口幸生様です。

山口先生におかれましては、福岡大学スポーツ科学部教授として、運動心理学や応用健康科学などを研究され、2011年にアイルランドシティーで開催された国際サイクルスポーツイベント「ツール・ド・福岡」の実行委員長を務められております。また、自転車のあるライフスタイル、自転車を活かしたまちづくりを提唱されています。

本日のご講演は、「住民参加による街路づくりとアクティブコミューティングの推進」でございます。

それでは皆様、どうぞ大きな拍手でお迎えください。(拍手)

○福岡大学スポーツ科学部教授(山口) 改めまして、皆さん、こんにちは。福岡大学の山口でございます。

今日は全国からいらっしゃるということで、普段、私、健康科学という分野で教育、研究活動をしております。普段は保健師の皆様とか学生の前で話しをすることはたくさんあるんですけども、今日は男性ばかりの前で話しをする。なかなか私にとっても貴重な経験になると思います。

それで、スライド、配付資料のほうに幾つか全体のですね、多分枚数にしたら半分もいかないんじゃないかなと思うんですが、一応印刷して配らせていただいております。

スクリーンの表示に沿って説明させていただきますが、今日の私の話のポイントは、大体ここに挙げる四つですね。ただいまご紹介あずかりましたけれども、自転車に関するイ

イベントを福岡でいろいろやっております。それに関する話をまず自己紹介がてらしまして、それから健康との関連。そんなに深く話すような話でもないんですけども、自転車が健康にいいというのは多くの皆さんが実感されていると思いますし、データでも紹介されていると思いますので。

一番のポイントは、やはり最後。今日の私のキーワード、「人間の街へ」ということを今日はぜひ強調してお話しさせていきたいと思います。

まず、皆さんの普段の習慣を教えてください。自宅から職場まで5 km圏内に住んでいる方、どれくらいいらっしゃいますか。

半分もない。3分の1ぐらいですね。はい。ありがとうございます。

自転車で通勤してる方は、どれくらいいらっしゃいますか。

4分の1もないですかね。15%ぐらいだと思います。

私自身は、普段、自宅から大学まで6.5 kmぐらいあるんですけども、雨の日、それから飲むとき以外は大体自転車で通勤してまして、結構これだけでも、片道大体20分ちょっとです。ですから1週間にしても、それだけでも結構いい身体活動、生活習慣病の予防とか体重の維持に関しては、すごく効果を私自身も実感している人間です。

ちょっと簡単に、皆さんが普段こういった研修であったり、こういった場で話を聞く大学の先生というのは、大体土木であったり都市交通であったり都市計画であったり、そういう分野の先生が多いと思うんですけども、私、全く背景が違います。何でこんな場に呼ばれたのかということが多分お話し聞けば、恐らく少しずつご理解されると思うんですが、私専門が行動科学、心理学という立場で研究をしています。ですから、それで健康という、減量とか三日坊主で終わらないためにはどうしたらいいとか、そういう本を書いたり論文を書いたり、実際に地域住民の方にプログラムを提供して効果を検証する。そういうような仕事が私自身の研究活動のメインでずっとやっていると、そういう立場の人間です。

皆さんが恐らく通常の業務の中でされてる部分というのは、この外側にある部分ですね。私たちの行動に対して主にハード面の整備であったり、そういう部分だと思います。私自身は、どちらかというところちです。個人の習慣とか価値とか信念とか、あるいはやる気とか動機づけとかそういう分野でずっと、「運動習慣を高めよう、そのためにはどうしたらいいか」という視点でずっと研究をしてきた、そういう立場の人間です。

その中で、なぜ自転車ということに関わったのか。それを今からご紹介しますが、まずは、いろいろ言うより動画でお示したほうが分かりやすいと思いますので、こんなことを福岡でやっています。

最後のほうで手を挙げてたおじちゃんがいるんですが、観光庁長官、元観光庁長官の溝畑長官も参加されていました。

このイベントは、昨年、今年とまだできていなんですけれども、完全に民間の、いわば

住民の任意団体が全て計画をして、それから企業からスポンサーになってもらって、市と
いろいろな頼み事をしながら、あるいは警察といろいろ交渉しながら実現している。そうい
うイベントになります。もちろん、私の大学の学生も合わせると 200 人ぐらいボランティ
アで参加しています。

今ここに写っているお子さんは、福岡のアイランドシティーという人工島があるんです
が、恐らく市内をお父さんの自転車に載せられて、20~30 kmずっとこの状態で多分回った
んだらうなと思います。これ、スタートの場面です。

実際にメインの会場では、プロのチームを呼んで賞金のレースですね。クリテリウムと
いう公道を閉鎖して、今、最近、全国各地で、東京の御台場なんかでも行われていると思
いますけれども、こういうレースをやっています。時速、平均スピードがもう 40 何km/h と
いう、そういう勢いで行われるレースです。

実際には、有料参加者がこれくらいいます。お金を払って参加している方。見学を合わ
せると 8,000 程度というようなイベントです。

なぜ、こういうイベントをやったのかというのが、ここにあります「ツール・ド・福岡
憲章」を読みますと、私自身、別に自転車のレースをしているわけではありません。高い
自転車を持っているわけではありません。5万円ぐらいのクロスバイクを使って、もう 20
年ぐらい使って、そうやって移動している。そういう人間です。ただ、やはり自転車が健
康にいいというのは、乗っていらっしゃる方はよく分かるんですが、これやっていくと恐
らく街の造りであるとか、あるいは普段、バスとか車では触れることができない街の匂い
であるとか自然であるとか触れ合いであるとか、そういうものにどんどん近づいていくん
ですね。移動スピードが時速 10 kmか 20 kmぐらいですから、歩くほうがもちろんもっと遅
いですが、移動範囲も広がります。こういうことをやっていくと、ここに挙げるよ
うなさまざまな活動につながっていくということを実感しています。

ただ単に自転車好きのレース好きのマニアックな、そういう集団の方たくさんいるん
ですけども、このイベントをやるに当たって、そういった方たちとも一緒にやっています
し、健康づくりのためにやっている、あるいは何か地域で貢献したい、そういう方たちと
一緒にやったイベントです。

実際には、その他、子供たち対象にした自転車の教室だったり、これもアイランドシテ
ィーでやっていますが、ちょうどハロウィンの今ぐらいの時期ですね。中央公園の宝探し
で実際に外に出て、学校の校庭ではなくて外に出て学ぶという、その中に宝探しを入れた
りしながら楽しみながら学べる、そういう教室を企画しています。

これは小学校でやった教室です。これは学校の先生、教育委員会等を通してやった取り
組みです。

実際に私たちのプログラムは、多くの日本全国で行っている自転車教室というのは、警
察の方、あるいは交通安全協会の方が来て、学校の校庭の中でやる教室というのがほとん
どですね。ただ、これは本当に自転車の事故を防ぐ手法として有効なのかと言われると、

私は余り有効じゃないと思います。外に出てやることに非常に大きな意味があります。

もちろん、そのためには安全面の配慮というのがすごく必要になるんですが、大体5人前後に指導者、スタッフがついてやります。安全なコースを基本的には通ったり、そしてこの学校の周辺の気をつけてほしい、ルールが学べそうな写真を撮って、これ空いたスペースで子供たちに危険なところ、どこに注意しなければいけないかということを書いてもらってる場面ですけれども。

実際に、これ本気でやろうとすると、子供たちに自転車に乗ってきてもらうというのは結構難しいので、これ海の中道の公園の方に、レンタル自転車たくさんありますので、それを無料で貸していただいて、トラックで借りてきて、学校でやる。結構、手間のかかった教室です。

自転車の教室、皆さん余り接点がないかもしれませんが、大事なポイントはやはりここです。道路で乗り方やルールを指導するということですね。校庭では、それは分かりません。道路に実際に出て学んでもらうというのが一番有効な方法で、イギリスではこれを実際にデータを取って、この道路に出て学ぶというコンテンツ、要素を入れ込むほうが事故が半減するという、実際にデータをかなりの数取ってやっています。これは、でも実際にやろうとすると、とても難しいやり方です。こんなことをやったりしてます。

それから研究面では、こんなことをやっています。モビリティーマネジメントと言われる部分に、恐らく土木系の方から言ったら入るんだと思いますけれども、駅からどれくらい離れているか、その距離によって、紙媒体の冊子を配ることがどういう効果があるかというのを通常の、これ国土交通省の『賢い車利用』というものに近づけてやった冊子と、それから工夫した冊子を作りながら、それを地域の方に無作為に配布をして、どういう効果があるか。それは男性と女性で、やっぱり評価の仕方が違うんですね。

例えば通常の冊子、同じ情報を伝える場合でも、女性であればそこそこ、「注意を引くかどうか」というところが点数高いんですが、男性になってくると、普通の冊子だとあんまり注意を引かないんですね。性別もあるし、その人がこういった『賢い車利用』に対して、どれだけやりたいと思っているかという気持ちの部分ですね。それによって、同じ情報を見てもその受けとめ方は違ってきます。

私自身はそういうことをずっと、かなり細かなテーラーメイドした冊子を、実際にITの力を使って数千通りの組み合わせの教材が全部自動で印刷されるというようなシステムを開発して、健康づくりのほうですけれども、全国の保健所とか保健師の皆さんにそのプログラムを提供して効果を出す。そういったシステムを作ったりもしています。

実際には、最寄りの駅からの距離によって、その冊子を読んだこと、そして「賢い車利用をしようと思うか」という、そういう行動意図と呼ばれるものですが、それはちょっと、かなり複雑ですけれども交互作用が見られて、距離によって、その影響度は違うということが分かったりもしています。

さて、こんなことをやってもう4年ぐらいたつんですけども、去年から福岡市と共同事業ということで、市の予算と私たちの団体の予算、一緒に出しながら共同で、委託とか受託とかそういうものではなくて、共同でやりましょうという、そういう事業を進めています。「愛チャリ city FUKUOKA」というネーミングを付けてやっています。

こういったフォーラムを開催したり、大きなフォーラムを開催したり、それからこれ、愛チャリ city のサイトですね。こういうサイトを作って、さまざまな情報を提供したり。

それから、恐らく昨年この会で私たちの作った冊子ですね、マナー冊子が配られたというのは聞いておりますけれども、こういった物語形式でルールを学んでいくという、そういう作りの『僕らのフクオカ愛チャリ物語』という、これ基本的にルールをちゃんと啓発する、そういう冊子です。サイトを見ると、どういう中身か大体分かると思うんですが、もし興味があれば私のほうにお申しつけください。お渡しできると思う。こんなことをやっている人間です。

「自転車と健康」というのは、今日の話の一つのポイントなんですが、これすごくシンプルです。交通系の方々が最近結構健康づくり、「自転車って健康にもいいぞ」って、これ世界的にもそういう流れの研究がたくさん出ているんですが、もう大体分かってきています。

自転車を利用している人と利用していない人で、リスクの評価ですね。1が「利用していない」、0.72とか0.6、これくらいですけども、どれだけ確率的に死亡率が違うかということを示した、リスクという値で示してますけれども、これを見ますと、やはり乗っていない人よりもかなり死亡率のリスクが低いということが、さまざまな研究ではっきり証明されています。

それから、じゃあ交通分担率が2%上がったら、あるいは2%から8%になったら、どういう死亡率への影響があるかというのをちょっとまとめてみました。

自転車は当然有酸素運動で、体脂肪を燃焼するような運動ですから、さまざまな生活習慣病を未然に防いだり、あるいは今、高血圧、糖尿病の人であっても、自転車を定期的にご利用するようになることによって改善するということが起こってきます。

そのことで回避される死亡数、1年当たり308人。1年間で2%、交通分担率が2%から4%に上がることによって、これだけ亡くなる人が回避することができると。

それから、自動車事故からの回避。これは5%シフトした場合ですね。自動車に乗っている人が5%自転車に乗った場合ですね。

もちろんマイナスの影響もちょっとあります。それは、その自転車に乗り出したことによって、当然その事故に遭う確率もあります。それから大気汚染の影響も少なからずあります。

でもトータルで、さまざまなプラスとマイナスの影響を見たときに、圧倒的に健康面の

リスクが減るということで、明らかに健康という視点で考えると、自転車を利用促進することには、社会的にも大きな意味があるということが言えます。

普段皆さんは、交通計画だったりハード面のことを仕事にされてると思いますけれども、これからですね、日本でも恐らくそういった街が出てきてるかと思えますけれども、保健福祉局とか健康づくりの部署のスタッフと共同で企画をするというのはとても重要なことで、アメリカ、北米、それからイギリスなんかは本当にものすごい予算を投入して、世界でも肥満大国ですから本当に、「医療費なんかしよう。そのために自転車利用促進しよう」ということで、もうどんどんものすごい予算、あるいはスタッフをつぎ込んで、今、国策として行われています。それくらい価値のある、基本的に移動の中で身体活動量を増やそうという試みですけども、アクティブコミュニティというのが非常に推進する意味があるということをございます。

それからこれはシステムエンジニアの会社、日本で大きな会社の集団にずっと追跡調査をして私たちがやった研究なんですけど、自転車に乗って通勤してくる人と歩いて通ってくる人、これを抑鬱、今、メンタルヘルスって盛んに言われてますけれども、抑鬱の変化を見た場合に、おもしろいことに自転車通勤しているほうが、これ1年間の変化を見ているんですけども、普通に徒歩で来ている人よりも抑鬱の変化が、抑鬱が軽減される。つまり、メンタルヘルスが良い方向に改善するというデータが得られています。

どうでしょうか。何で自転車。徒歩も運動なので、いいじゃないか。何で自転車のほうがいいんだって疑問に思われるかもしれませんが。乗ってみると分かるんですけど、まずは自転車はスピードが違いますので、頬に当たる風だったり爽快感が違います。恐らく、そういった感覚的なものが、このメンタルヘルスの改善に効いてるんじゃないかなっていうふうに私たちは考えています。

さて、ハード、街の造りという点で考えていきますと、皆さんぱっと見て、恐らく皆さんでしたら分かると思います。どちらの街に住んでいる人が、身体活動量が多いと思いますか。学生に聞くと、結構これ間違ってます。どうでしょうか皆さん、どっちが。郊外型の街に住んでいる人と伝統的な街並みに住んでいる人、どっちが歩く量が高いと思いますか。ちょっと手を挙げて教えてください。

右上の郊外型のほうが歩数多いんじゃないかと思う人、手を挙げてください。

意外と少ないですね。ということで、それぐらいの方は多分こっち側のほうがいいんじゃないか。学生に聞くと、こっち側のほうが多いだろう。なぜかという、目的地まで行くのに歩かなければいけないので多いんじゃないかという反応するんですけど、正解はこっちです。

こういう街に住んでいると歩かないんですね。もう自動車に頼ってしまって、もう歩くことが減ってしまいます。最近新しくできた街というのは、結構こういうスタイルが多い

んですけれども、こういう街は、いわば身体活動量が低くなる街。つまり、健康という視点で見たときに、健康に悪い街というふうになります。

伝統的な街並みのほうが、一つのエリアの中にさまざまな薬局だったり病院だったり郵便局だったり、いろんな目的地が混在しています。ですから、そういう街に住んでいるほうが、自動車とかではなくて歩いて移動するという習慣が増えていく。これも実際に、さまざまな調査によってはっきりと分かってきています。

さて、これはどこかで聞かれたことがあるかもしれませんが、じゃあ自転車の利用を推進しようというときに、当然、今行っている交通手段からの転換を図る必要があるわけです。

これは100人乗っている人のうち、車に乗っている人のうち、55人は自転車、ほかの手段に転換できる可能性がある。逆に言えば、45人はちょっと難しいだろう。そのうち34人は公共交通に、26人は自転車にというふうには、大体4分の1くらいは、いろんな要素を考えたときに自転車に転換できる可能性がある人たちが4分の1いる。今、自動車に乗っている人の中でですね。

ですから自転車の利用推進というときに、「もう、そんなの自分にはできないよ」という人もたくさんいる。そういう人のほうが圧倒的に多いんですけれども、この4分の1の人たちが、車に乗ってる人が転換するということが、まず一つの具体的なゴールになると思います。

これは、もう皆さんご存じだと思いますけれども、さまざまな資料、自転車関連の資料では必ず出てくるものですね。全交通事故死者数に占める自転車乗車中の死者数の割合。日本は非常に高いですね、16.2%。でも、これは割合なんですよ。

多分、皆さんはもうご存じだと思いますけれども、世界で最も自転車先進都市と言われるオランダは21.7%で、世界一高いです。この指標で見えていくと。それからデンマークもそうですね。もう本当に世界でさまざまな自転車活用の街づくりでよく出てくるオランダ、デンマーク、ドイツというのは割合が高いです。それは利用してる人が多いから、高くなるのは、ある意味当然なんですよ。

逆に言うと、ほとんど自転車の交通分担率が低い国は、この割合も低い。乗ってる人が少ないということです。

実際に、全交通事故死者数を国別で比較してみると、日本は世界の中でも最も安全な国ですよ。4.3%です。アメリカと比べても2分の1ですね。これくらい世界で安全な国です。

ちょっとこれ聞いていきましょかね。日本の自転車交通分担率の高さは世界で何番目だと思いますか。大体推測がつくと思います。非常に高いというのが分かると思います。そ

れから自転車の保有台数、これも世界トップクラスですよ。こういうものを背景に理解していくと、当然データの見方が違います。

交通分担率で言うと、これは日本全体のデータもこれに近いんですけども、福岡市でいくと 13%ですね。世界トップクラスのオランダ 28%、デンマーク、これくらいですね。アメリカ、北米、最近ちょっと上がってますけれども 1%とか、イギリス 4%とか、フランス、ベイ部で今すごく注目されていますけれども、これらの国々というのは、ほとんど自転車に乗ってる人がいない。そういうまちですよ。

まず、これは多分はつきりさせておかなきゃいけないポイントだと思います。最初からステージが違うということ踏まえた上でコミュニティーサイクルとかどう考えるかということは、しっかり押さえておく必要があります。

自転車の保有台数は、もう世界的に見てもトップクラスにあります。

こうやって考えていくと、日本って結構頑張ってるじゃないかっていうふうに私は思います。都市交通、都市計画の中で、前振りとして自転車の事故が増えているとか、あるいは交通事故の割合に占める自転車の事故の割合というのは、これだけ高いんだということが必ず最初のところに出てくるんですけども、これを見ると分かると思います。

保有台数がこの青ですね。保有台数は、どんどん増えてるんです。どんどん増えてます。でも、乗車中の死者数というのは、基本的にはどんどん減ってきている。最近、25年、ちょっと上がってますけれども、流れとしては減ってきていることは、もう間違いないですよ。

私たちが自転車の問題を考えるときに、何でも「危ない、危ない」ということを真っ先に言うんですけども、こういう住民に対する物言いというのが本当にそれでいいんだろうかというのを非常に、私はいつも疑問に持ちながら自転車の問題に関わっています。

例えば最近の手法では、国土交通省なんかはスタントマンを使った危ない事故のシーンを模擬的に子供たちの前で見せてやるという方法を結構推進していますよね。そういった教室等を実際にごらんになった方って、この中にいらっしゃいますか。ちょっと手を挙げていただければ。

ありがとうございます。これは、基本的には「怖いよ、危ないよ」ということを徹底的にリアルに見せるという手法。そのことによって自転車の事故を減らそうという手法ですね。スケアード・ストレイト教育技法と言われるものですけども、これには全くエビデンスがありません。

その他の問題行動、例えば青少年の犯罪率を減らそうとって、刑務所にそういった事件を起こした子供たちを連れて行って、捕まったらこんなふうになるよとか脅す手法をとってる国あるんですけども、実際にそういうやり方をして犯罪率が減ったかということ、ちょっと増えるくらいですね。

つまり、怖がらせて何とかするというような、それをメインにした教室というのは、行

動を変えていく上にあんまり有効じゃないということが、やっぱりさまざまな研究で分かっているわけです。

そこはデータをしっかり見ながら、本当にその手法が有効なのか、あるいはこういうデータを表示するときに、危険だから何とかしようというのは、恐らく10年ぐらいしたら、そんなこと言えなくなってくるんです。日本は、これだけ安全なわけですから。

ただ逆に、ここからちょっと考えなきゃいけないことがあります。交通分担率が高い国、日本より高い国って、オランダ、デンマークぐらいですね。オランダに至っては、やっぱりかなり30%近くになって、デンマークも高いですね。日本は、その次。ドイツと同じぐらいになります。人口当たりの死者数は、オランダ、デンマークのほうが高いですね。自転車を利用している国々のほうが、やっぱり高いです。

ここがポイントです。ただ、さっき交通分担率で話しをしましたが、オランダでは一日一人の人が自転車に乗る距離というのは3km。平均して3kmなんですね。それからデンマークだと1.9kmぐらいになります。でも日本は0.4kmなんです。

交通分担率だけで見ていくとよく分からないんですが、日本の人は自転車を利用しているけれども、乗る距離が少ないということがはっきりこれで分かります。にも関わらず、オランダやデンマークより、やっぱりkm当たりの死者数というのが高いんですね。ここに一つ大きな問題があるということになります。

今こうだけれども、今からどんどん自転車の利用を推進しようといったときに、ハード面が整備されていない、つまり安全な環境にないにも関わらず、一方で、「健康にいいですよ、いいですよ」と言って自転車に乗る人を増やして、これからです、これから。これからいったときに、どんどん危ない環境の中で自転車が走らざるを得ないということが増えている。今、実際に増えてきているわけですが、これまでは結構よかったんですけども、ハード面をこういった世界のオランダとかデンマークなんかは、もう30年、40年にわたって地道にどんどん積み上げてきた、ものすごく長い歴史がありますから、そこに学ばなければ、ただ単に利用推進といっても、これからちょっと問題になってくるなという、そういう印象を持っています。

では今から、恐らくここにお集まりの皆さんは、「国内外のさまざまな取り組みなんかは、もう知ってるよ」というふうに思われるかもしれませんが、ちょっと紹介させていただきます。

まずは、オランダのユトレヒトの街の様子。通勤通学の様子。実際にユトレヒトの人たちは、こんな速いスピードで移動してるわけじゃないです。4倍速で再生してますけれども、自転車の交通分担率が38%ぐらいの本当に世界でもトップクラスの自転車を利用している人が多い街ですね。

それから、これもよく出てくるオランダのアムステルダム環境です。街中は、中心部

は大体こんな感じになってますね。

これはバルセロナです。スペインのバルセロナに行ったとき、動画で撮影してるんですが。

－ 動画上映 －

向こうにサグラダファミリアが、ちょうど正面に見えるところを走ってます。

スペインというのは、そんなに自転車の利用者が多くはない国です。自転車の交通分担率でいうと多分数パーセントぐらいですが、そういう街でも、街で自転車走ってる人をほとんど見かけないんですけれども、ともかくネットワークという概念がはっきりしていて、ともかく自転車がどこを通るかという、時には車道を通らせたり、車道を通れない時には、こういうふうに通りやすい空間が、ここを通ればいいというのがはっきり分かるような通行帯を設定しているんですね。非常に快適に走ることができます。時には、道路の歩道よりも建物に近い側にそういう通行帯があったりとか、「これ、どうなってるんだ」と思いながら走りましたが、ともかく利用者にとっては、どこを走ればいいのか明確に示されているので、すごく走りやすいなと感じました。そういう街です。

これはカリフォルニア州のサンディエゴという街です。私は、ここに1年間住んだことがあるんですけれども、サンディエゴの公共交通のバスには自転車を2台乗つけるラックが付いています。これは大分前からあるようで、趣味で自転車に乗る人が移動手段として自宅からバス停まで自転車で行ってバスで移動して、また降りて目的地まで行くという、そういうものが多分住民の主張によって付けられたと思います。日本では、これがなかなか規制で実現できないようなんですけども。

もちろん福岡でも最近、これは全国、ここにお集まりの皆様の町でも、こういったレーンが整備されているというのは、今盛んに取り組みが進んでいるところだと思います。

でも一方では、これ私の住んでいるところのすぐ近くの歩道なんですけれども、自転車の通行帯がこういうふうにあっても、これぱっと見て分かりますよね。「自転車ここ通れ」って色で示してあるけども、10m 走ったら壁にぶつかるんですよ。やっぱりここは、ぜひ皆さんにも考えていただきたいんですが、この通行帯にどんな意味があるのか。全く、これ発想がないわけですよ。道路を造るときには、そんな10m 走ってぶつかるような造り方は絶対しないですよ。でも、自転車の場合には平気です。私たちは。

恐らく、これを計画する側が、多分ここにいらっしゃる皆さんの側になると思うんですが、これをプランで考えたときに、「本当にこれでいいの」というですよ。でも多分、これを実現しているということは、「これでいいんじゃない」ということで多分決まっていたと思うんですよ。乗っている立場からすれば、「何やってるんだ」という話に当然なるわけ

です。

結構こういう場所だったり、福岡でも最近かなり自転車側ができて、皆さん非常に頑張っているんですけども、もう数年前の状況を見ると本当に悲惨な状況に至るところであります。これを造った人は、どういう発想で造ったのか。これ実際に私、ツイッターとかでこの写真を載せると、仲間からやっぱりいろんな批判だったり、「福岡市、何やってるんだ」というような書き込みがあるんですね。そういうものが、まだまだ多いと思います。

さて、自転車の利用を促進するというのは、当然そのハードの整備、安全な走行空間の整備というのが最も重要なことだと私も思います。でも実際には、じゃあ環境をつくったらみんな乗るようになるかといったら、そうでもないんですね。増えると思いますけども、乗りたいんだけど、やっぱり乗りにくい。そのために乗らない。安心して乗れる、それは本当に自宅周辺をまず安心して乗れるかどうか。自宅周辺が危なかったら、その先が幾らきれいに整備されて自転車専用道だったり自転車走行レーンがしっかりあったとしても、自宅周辺が危なかったら、やっぱり乗らないということがあり得るわけです。

それから利用環境が美しい。景色がよかったり緑がたくさんあるというようなところは、利用が増える。

それから店、目的地がたくさんある。あるいは眺めていて楽しいというような環境というのは、非常に重要だということがこの調査から分かります。

また、高齢者の場合ですね。アクティブコミューティングという言葉の中には、“歩く”ということと“自転車利用”、二つ入っているんですが、歩きやすさに関連したものでは、コンビニがあるとか住宅が密集しているとか飲食店が多い、教育施設が少ないとかですね、これ要するに大規模な施設があんまりない。そういうところのほうが歩きやすいという話です。

それから面白い研究で、アクティブコミューティングの時間に関連するものを調べた研究では、当然ハード面で歩きやすさ、ウォーカビリティーが高い、そういう街であっても、それだけでは利用時間が増えない。周りで、例えば会社の同僚が自転車に乗っているとかが会社が自転車の駐輪場をサポートしているとか、そういうサポートがある。歩きやすい環境プラスサポートがある。これによって利用時間が増える。

それから妨げ要素。それは、例えばシャワー室がないとか、汗かいたときに着替えができないとか、そういうのが起こりやすいようなところでは、やはり利用時間が減ってくるということが示されています。

ちょっと本当に本筋から離れますが、こういった環境、これ研究の話になってしまうんですが、恐らく今後は、こういった環境調査とか通行量の調査において、こんなツールですね、測定ツールというのが利用されていくことになるんだろうというふうに思っています。

今ちょっと私自身、研究的に興味があって、街中の移動をですね、これ本当に動画にも残らないし顔も認識しない。歩いているかどうかということだけを純粹に、コンピュータが自動的にカメラで撮影して分析していくというやり方ですね。

これは人工衛星から街を撮影してる映像です。

最近では本当に解像度が、分解性能が上がって、大体 80cm ぐらいの物は認識できるようになっているようですね。恐らく今後、都市の交通に関する分析の中の手法として、こういった映像、動画によるツールというのは、どんどん入ってくるだろうと思います。走ってる車もきちんと認識していますし、リアルタイムで、これ飛行機が着陸するところですけども、人工衛星で全部捉えているんですね。

これを作ってる会社をグーグルが買収していますので、恐らく 10 年後ぐらいには、今の地図版のものがありますね、それは静止画ですけども、地球全体の動画が、かなりリアルタイムに近いところまで全部、つまり地球上どこを見ても、こうやって今飛行機が着陸したとか、そういうのが全部分かる。そういう世界が、恐らくグーグルがやるんじゃないかなと思います。それを目指して今、さまざまなこういった企業を買収していますので、もうそんな遠くない時代にそうなるだろうと思います。つまり、今の手法みたいなものがどんどん改良されていって、かなり街の中の人々の行動量というものを瞬時に判定できるようになってきている。ちょっと本筋からは逸れましたけれども。

今日のテーマに入っていきたいんですが、“人間関係資本”という言葉、皆さん聞いたことあるでしょうか。“ソーシャルキャピタル”と呼ばれるものです。

ソーシャルキャピタルという言葉、聞いたことがある方、どれくらいいらっしゃいます。ちょっと手を挙げていただければ。ソーシャルキャピタルという言葉。

はい。分かりました。

いろんな物事をやるときに、人間関係の資本が豊富な地域というのは、何をやっても非常にうまく生産的な面白い活動に繋がっていくということが分かっています。

「近所の人のことをどれくらい知っていますか」、それから「選挙の投票率が高い」、それから「あなたは他人を信頼できますか」という、そういう質問に対して、「信頼できる」、「周りのことをよく知っている」、そういう地域が、ここでいうソーシャルキャピタルが高い。人間関係の資本が豊富な街ということになります。これは、歩きやすさ、移動のしやすさにも大きく関係しているんですね。

つまり、地域によって、ハードを幾ら整備していても、この人間関係資本が出来上がっていない、あるいは低い地域では、さまざまな取り組みが失敗する可能性があるということになります。

さて、「自転車走行空間をつくる目的は」と皆さん質問をされたら、これ、どっちに皆さんは手を挙げますか。自転車や利用者のため、歩行者を自転車から守るため、これいろん

な言い方ありますよね。自転車と歩行者の事故が増えているという状況では、やはりそれは歩道上の歩行者が最優先だから、歩行者を守るために走行空間をつくる。でも一方、アクティブコミューティングとかまちづくりとか、もっと自転車の利用を促進することが健康にも役立つ、自転車の利用者を増やすことが大事なんだという、そういう発想もあります。そういう発想で話しをする人は、「自転車利用者のため」というふうに答えるかもしれませんが。もちろん、これは答えなんかなくて、両方ですね。

でも、こんな言い方もあると思います。「公共空間を利用する人が生活を楽しむため」、「人間のためのまちをつくるため」。これ何で私こんなことを強調するかといいますと、恐らく都市交通とかそういうことを主に大学の研究でやってる先生方は、あんまり多分こんなことを言えないんですね。かなり抽象的な言葉ですし、「じゃあ、それで具体的にどうやるの」というふうに聞かれると、それは答えに困る場面もあります。

でもこれ、いわば哲学の話です。私たちは、さまざまな方々の努力で街を発展させてきて、日本は世界の中でもかなり交通面に限って言っても安全な国ですよ。

つまり、ハードを充実させる、公共空間・道路を整備するというのは、産業の促進だったり、あるいは消費であったり、そういうものに大きく関係してきているわけです。

でも、そこであえて、じゃあ、それがこのまま今進んでいったらどうなるんだろうという、そこに本当は今立ち返るといふ時期に恐らく来てるんだろうと思います。だから、あえて私はこういう表現を使わせていただきました。

配付資料の中に、いろいろな街づくりの中で、「住民の人たちが休む場所を増やす」、「立ち止まってコミュニケーションをする」、「飲みながら話しをする」、そういう自由な空間を増やしていったことで、ここの写真にもあるように、街の中、特に中心部に賑わいが戻ってきたという、そういう街づくりに成功している街が世界じゅう、それから日本にも最近出来てきています。それを最も魅力的な形で今表しているのが、ニューヨークの自転車政策だと思います。

ちょっと教えてください。この中で、今行われている、2007年以降に行われたニューヨークの自転車政策について、どこかで聞いたことがある、あるいはその映像や写真を見たことがあるという方、どれくらいいらっしゃいますか。

はい。ありがとうございます。

ニューヨークでは、2007年、これ自転車の走行空間を今表してますけれども、2013年、これくらいですね。6年で、ものすごい勢いで、たった6年で何百kmと自転車の走行空間が、走行レーンが増えています。多分、世界でも一番最近かつ魅力的な形で街のつくりを変えた都市だと思います。

実際に街中のこういう何でもない空間が、こんなふうにつくり替えられているわけです。基本的には、自動車の走行を減らす。一方通行に、中心地はできるだけする。自動車の交通量を減らすという発想が、まずあります。

こんな何でもない街角であっても、こんなふうの色を塗り替えて、パラソルと椅子、そ

れからほんのちょっと木を植えるという形で、こんな空間に置き換わっているわけです。

この街角も、この写真ではまだ片側通行ではないですけども、それを片方にして、自転車の走行レーンをこういうふうに造って、自動車はワンレーン、片側だけというふうに造り替えています。

最も大きな変化が、これニューヨークのど真ん中ですね。タイムズスクエア周辺ですけども、こんなふうに。ここはもう車が通れなくなってると思います。全然その道路の工事にお金ををかけるんじゃなくて、色を塗って、椅子とパラソルを置いて、あとはこんなふうにして、ぶつからないように、ほんのちょっと移動できるようなガードの役目をする物を置くという、こんな形の低コストで街のつくりを変えるという、そういう取り組みが行われてきています。

じゃあ実際に自転車に乗る人が、このやり方によってどう変わったか。2007年からこれだけ利用者が急激に増えているわけです。にも関わらず、自転車の事故というのは、ほぼ横ばいですね。

街づくり、特にニューヨークのような世界的な大都市のど真ん中で交通量を減らして、そして自転車が通りやすいような空間をつくって、そして人々がそこで滞留できるような椅子とパラソルを用意する。そういう政策によってニューヨークはものすごい、全米でも、昔から人は多かったですけども、更に人が増えてきています。

今日、私の話の中で一番強調したいのが、ここなんです。皆さんの所属の課の名前を見ると、「自転車対策」とか「何とか対策課」とかという表現がありますね。“対策”というのは恐らく違法駐輪であるとか、そういうところ。これが問題になる時期が実際にはあって、今でもそこで悩んでる自治体たくさんいらっしゃると思います。恐らく、この集會もそういった問題意識から出来上がった組織だというふうに聞いておりますけども、でも対策していくことによって、ある程度は減ってきた。

最近では、街中の自転車の走行マナーが悪いので何とかしよう、それからコミュニティーサイクルを導入しよう、そして自転車走行空間を確保しようというようなものが今、全国各地で検討されてることだと思います。

でも、先ほど紹介したニューヨークの街づくりをごらんになって、どう思われるでしょうか。ニューヨークの街では、やっぱり見習うべき発想がたくさんあるんですよね。それは何かというと、この街の街づくり、特に交通局長であったり、それをサポートしている学者の人たちの著作を読めばよく分かるんですが、ニューヨークを人間の街にしようという非常に哲学的なヒューマンスケールの街。大規模な都市開発とか大きなビルを造って、そこで魅力づけをして人を集めようとか、そういう発想が一切ないんですね。私たちの感覚、時速5kmぐらいで移動する、そういう人間の移動スピードに合わせた街づくりをしようという発想があります。そこでは、「人のコミュニケーション」、「健康」というものがキーワードになってきます。「ふれあい」というと何かちょっと、すごく古い言葉のように聞こえますけれども、これにはやはり意味があると思います。

それは、2001年に9・11がニューヨークで起こりました。それからのそこに住む人たちの生活感の変化、大量な消費社会であるとか、どんどん大規模な開発、そういうものが、今までは魅力的だったものが、あの出来事があったから、ちょっと違うんじゃないか。人間と人間との絆だったりコミュニケーションだったり、そういうものが自分たちにとっては一番大事なんじゃないかということ纽约はやっぱり世界の中でも一番感じた街の一つだと思います。だからこそ、この街で、さっき紹介したようなこういうプランが通ったんだと思います。

多分、そんな世界的なトップクラスの街、一日何十万人が移動する、通り抜けるような街で自動車を締め出すというのが、そう簡単に通るわけじゃないですね。これは市長が替わるという、ジュリアーニ市長からブルーバーノ市長に替わったという、その契機もあったと思います。それから優秀な交通局長が就任、指名で就任したというのもあったと思います。あるいは、デンマーク・コペンハーゲンのまちづくりを主導したアドバイザー、ヤン・ゲールという人ですけども、そういう人がアドバイザーに就いて、この街づくりが進んだわけです。アメリカは日本と比べて自転車の利用率が非常に少ない街ですけども、でもそういう街だからこそ、いろんな意味で、多分新しいことができたんだと思います。

つまり具体的な作業としては、当然ここ今問題ですので、やらなければいけないと思うんですが、その背後にある哲学的な部分ですね。恐らく皆さん、普段の仕事の中でそんなことを考えてやってる方はあんまりないかもしれませんが、今こそ、日本も同じですね。震災があって、同じような感覚を人々が持った瞬間があったと思います。

これを設定することが、私はとても重要なことだと思います。事故が増えている。人と自転車の事故が増えている。だから空間をつくって何とかしなきゃいけない。これは当然、現実的な問題として大事なことですけども、それをやっていった先、事故は恐らくちゃんと安全な街づくりをしていったら減っていきますよね。じゃあ、そこで終わりかといったときに、今世界の自転車先進都市と言われているところは、その先を行ってるんです。そういうハード面が30~40年にわたって整備されてきて、でもそういった街が目指しているのは、やっぱり幸せな街だったり人間の街をつくっていこうというところに向かって細かな整備が進んでいるわけです。

そういった事例を、恐らく自転車政策に関しては、ここにいらっしゃる皆さんもさまざまな場面で学ぶ機会があると思いますけども、その裏にある哲学だったり、そういうものを学ぶ必要がまだまだたくさんあるんだと思います。

当たり前のことをあえて言わせていただきますけれども、公共空間をどう整備するかということ皆さんはメインの仕事でされているわけですね。恐らく、私は大学の研究者という立場ですから、現実的に予算がどうか現実的な壁というのはよく分からない部分はありますけども、でも多分、立場はどうであれ、公共空間をどうつくっていくかという観点では同じ視点に立てると思います。

特に道路というのは、A地点からB地点への移動を含みますよね。移動空間をどうする

かという発想がまずあるわけですが、じゃあ果たして、それは移動のためだけの空間なのかということをもう1回考える必要があるわけです。

今日、私、タイトルで“道路”じゃなくて“街路”という表現をしてるんですが、街路という言葉の中には、ここに挙げるような“休む”“眺める”“会話する”“飲む”“楽しむ”といった、そういった移動以外の目的を持った空間づくりというのが、やっぱり入っていると思うんです。

これは、同じ時期に高架鉄道が廃線になって、もう取り壊しになるというような空間があったんですけども、それがハイラインという形で遊歩道化した取り組みがあります。これは民間主導で行われた、行政主導ではない形で行われたんですが、恐らく先ほどの中心地のまちづくりの例もありますし、このハイラインの例もありますけども、やはり人々が空間を楽しむ、そのためにそこで生活しているという、そういう感覚が高まってきているだろうと思います。

そういう中で、じゃあ目の前にある空間をどうつくっていくのかということを考えるべきだと私自身は思います。私はその分野の専門家ではありませんけれども、健康づくりとか私たちの幸せとか、そういうもののために身体活動を促進するというふうに考えていますので、そこは結構重なるんですよ。

先ほど紹介したヤン・ゲールっていう、人間の街、配付資料の中にもいろんな資料、データ出していますけども、このヤン・ゲールという方がこんなふうに表現しています。「人は人の最大の喜びである」という、「ここから始めましょう」という発想ですね。“賑わい”とか“回遊性が高い”とか“中心地の活性化”とか、都市計画の計画書には、そんな言葉がたくさん出てきますよね。もちろん、それはそのとおり。すごく重要なことなんですが、それをどうやっていくかというときに、ここですよ。私は、これは本当にキーになると思います。

自分自身がゼロから自転車のイベントを、1,500万ぐらい、企業を回ってお金を集めて、何千人もの人が集まるイベントをやった中で、最初は、これを契機にして注目されて、自分たちがやろうとしているメッセージを地域住民の方に伝えていこうとか、あるいは自治体のそういう関連の人たちに発信して一緒にやろうという発想で、そのイベントを運営していたんですね。大学の授業以外の時間は全てそこに投入しました。イベント後の片づけから何から何まで。お金を出してやるとコストがかかるので、全部、学生と私たち自身で全てのことをやったんですね。

終わった後、やっぱりもうやりたくない。もう疲れてしまって、きつくてやりたくないと思ったんですが、やっぱり、そこで生まれたコミュニケーションとか、その後にさまざまな形でこちらに返ってきた言葉とか、それに参加した人たちがさまざまなブログで、成参加したことに対するいろんな感想をやっぱり書いていただくんですね。そういうのを見ると、自分でその仕事をやって、研究者として仕事をやって論文が高いレベルのとはこ

に通ったら、それは当然嬉しいですし、満足な授業できたら嬉しいですけども、そういう嬉しさとは何か全然別次元の接点というか、そこにいた、一緒に空間を一緒に楽しんだ人たちとのコミュニケーションであったり喜んだ笑顔だったりを一緒につくり出すことができたというのがすごく大きな原動力になって、やっぱり涙が出るような経験があったんですね。それって多分、根元的なことだと思うんです。ヤン・ゲールが言ってるのは本当に真実であって、恐らく賑わいの創出とか回遊性を高めるとかということの中に、これがないと賑わいなんか創出できないはずですよ。

道路の交通量をこうやって調べて、ここをこういうふうに造りかえたら回遊性が高まるよとか、そういう側面の分析というのも一方では必要ですけども、そこには何か、そこに行くための楽しさとかそういうものがなければ、そんな街中、私、移動しませんよ。どこか行きたいからとか、そこで触れ合えるからとか、そこに行ったら面白いから行くわけであって、ハードを造ることの中にそういうソフトを同時に、どっちが先とかという話じゃないですけども、同時に組み込めるような取り組み、事業にしなければ、間違いなく賑わいの創出なんかできないと思います。

人間の街ということを強調しましたが、実際にニューヨークでは、それだけではやっていけないので、こんなデータが示されています。

歩行者の事故は 35% 低下しました。そして移動時間は 17% 改善しました。基幹店が五つオープンして、契約店舗数が 2 倍になりました。人が集まって事故が減って移動時間が改善された。これ、ものすごい結果ですよ。本当に理想的な結果です。私たちは、なぜこれが生まれたのかということ、やっぱりその背後にあるもの、表面的なものじゃなくて背後にあるものをよく見る必要があります。

もちろん、それをやったことによって周辺の商店街だったり売り上げが下がったら、それは店の人たちから大苦情が来ると思います。それは間違いないですよ。儲けが減ったら、地域住民は文句言うに決まっています。恐らくそんなことが、恐らく自転車走行レーンを造ったことによって、ある街で起こったりしているはずですよ。そこを解決しなければ、これからの発展ってないわけですよ。計画が 2 km だったのに、そういった商店街の反対で 500m しかできなかったとか、そういう街が多分たくさんありますよ。だから、なぜそれが起こっているのかということをもう 1 回考える必要があると思います。

今日、私はタイトルに「住民参加」ってつけてるんですが、そんな大げさなものではありません。

これは、私が「ツール・ド・福岡」っていう活動をしなが、警察の方だったり自治体の担当者の方たちとコミュニケーションをやっぱり図らなければいけない。発想だったり観点が全く違うので、すごくぶつかることが、ここ 4 年間、たくさんありました。その中でちょっと感じたことを、今日は自治体から来られた方が多いと思いますので、ちょっ

とだけ最後に触れておきたいと思います。

これは、福岡市で自転車条例が制定されました。そして案の定、どこの市町村でもやっていますが、パブリックコメントというのが募集されました。私は自転車条例の制定とか委員会に入ってなかったの、私が思うことをこのパブコメで伝えたわけです。じゃあ、何を言ったか。

福岡市の自転車条例では、中学生まではヘルメットを付けることを努力義務、保護者の努力義務というふうに規定したんです。道交法では 13 歳未満となっているわけですから、一歩前進しているような表現であることは間違いないですよ。

それに対する私のコメントは、16 歳から 19 歳が一番死傷者数が多いわけです。つまり、高校生が一番多いわけです。何で高校生に、お子さんが高校生の保護者の努力義務にしないのかという、そういう意見です。

当然、ヘルメットを付けることは頭部損傷のリスクを下げるわけです。でも、条例の制定の委員会では、「ヘルメット着用の効果があるかどうか分からない」なんていう委員の発言があったり、どうなってるんだと思いましたが、私、論文全部見てますので、間違いなく頭部損傷のリスクを下げるんですね。適切な規格のヘルメットであれば。こんなコメントをしているわけです。

それに対して、どんな対応がされたかという、もちろんこういうやり取りにそんな時間とって、多分、自治体の方はされないんだろうなと思いましたが、私は、「最も危険な年齢層にヘルメットを着用させるべき」という意見を言っているにも関わらず、「道交法では 13 歳未満まででした」と、「でも私たちの自転車条例では、中学生までに上げてるんですよ」という、これ対応ですよ。どうでしょうか。全然コミュニケーションになってないじゃないかと思いませんか。

「一番危ない子供たちにヘルメット付けるべきだ」という主張ですよ。それに対して、「いや、中学生までに努力義務にしたんです」という、ここには、例えば私の立場で言うと、なぜ高校生までを努力義務にしなかったのか。そのことについて、市だったり条例を制定した委員の人たちはどう考えたのかを知りたいわけです。別に私の意見を通せとか、これ絶対そうしなきゃいけないということじゃなくて、何かが決まったのであれば、それに対する理屈があるはずで、それを聞きたいわけです。

それから条例では、「運転免許を持っている方は模範になるように」という条文があります。でも、自動車免許を持っている人は模範になれるのかどうか。これデータがはっきりあるわけです。交通事故総合分析センターの分析では、免許を持ってる人と持っていない人で事故の発生率は差がないんですね。自転車事故の発生率には差がないわけです。

私は、自動車学校で自転車のルールについて、きちっと単元とって時間をとって教育しているドライバーだったら模範になるべきだと思いますけれども、そういう教育を一切現状ではしていないわけですね。そのドライバーに対して、模範運転をすべきだということ

が条例で書かれているわけです。それは今言うべきではないんじゃないのというのが私の意見です。これから学校でそういう教育がされていくんだったら別ですけども、今、市の条例でそれは言うべきじゃないんじゃないのというのが私の意見です。でも、それに対しては、ここに上げるような反応ですね。

住民参加とかいろいろ言いますけれども、もしかしたら皆さんも、ある区画の整備のために地域の方々に説明会とかいろいろ行ったりして説明する場面があるかもしれません。その中には、こういった例えば理屈を整然とデータを持ちながら言う人は、もしかしたらあまりいないのかもしれませんが、中にはいる。でも、あんまりそんなこと考えずに感情的に、「そこにそれを造られたら困る。売り上げが下がる」とかという主張をする人もいれば、きちっと理詰めで反対意見を言う人もいれば、いろんな人がいるわけですよ。何か反対されたら困るから、ちょっと抽象的に濁してコミュニケーションしようとなると、恐らく、いいコミュニケーションにならないと思います。

いいコミュニケーションは何かと言ったら、それは、人にはいろんなタイプがあるから、それぞれのタイプに応じてきちっと説明しましょう。つまり、法律とかを持ち出して細かく説明したら、よく分からないという人に対して細かく言ったら分からなくなりますよね。でも、ちゃんとそういう説明を求めたい人もいるわけで、コミュニケーションって、人に応じて対応の仕方を適切に合わせていくというのがいいコミュニケーションなんです。一律で同じことを言っていくと多分そういう。

例えば、私は残念ながらこのやりとり、これ私にとって初めてのパブコメの投稿だったんですけども、こんなに頑張って自分としては真っ当な主張をしたにも関わらず、こんな対応しかされないのか。もうこれ、やる気なくなりました、完全に。もうパブリックコメント募集といっても、「これ、まともに考えてないじゃないか。担当者はどうなってるんだ」というのが私の本当に正直な気持ちです。

住民参加というと、システムとしてパブリック・インボルブメントとかそういうのを採り入れましょうということが言われますけれども、それはそれ。どんどんやってほしいんですが、もっと根元的なところで、例えば皆さんがこの担当者だったとします。これを読んだときに、「真っ当だな」と、もし思ったら、その人に対する反応というのは、ウェブページに載せるのはこれでいいのかもしれませんが、名前と連絡先がちゃんと書いてあるわけです。ちゃんと氏名を明らかにして、メールアドレスをちゃんとやっているわけですから、それに対して、「私たちは、こんなふうを考えています」とか、あるいはパブコメの後に、「もっと知りたい人は、何月何日に市役所で説明会をやりますので来てください」、そういうワンステップを入れるべきだと思うんです。多分、それはやりたがらないんです。自治体の人にとっては嫌なことだと思うんです。そこに、いろんな反対意見とか苦情ばかり言う人とか来たら困るから。

でも、その発想って生産的じゃないですよ。世の中にはいろんな人がいるんであって、

文句ばかり言う、多分地域住民の方がいると思います。でも、そうじゃない人もいるわけです。そういう多様な住民の方々の意見を吸い上げる場面が、これだけでいいのかというのが私の意見です。

住民参加というふうに大上段に構えてやる必要は全然なくて、それぞれの市民の反応に対して真剣に向き合って、「これだけ書いているんだったら、こう答えよう」、「自分では答えられないから、どこかの専門家に確認をしてやろう」。でも皆さん忙しいから、やらないわけです。でも、それをやるかやらないかで多分変わってくる話だと私は思います。

これまで長い間、そういった行政の皆さんと、いろんな仕事を私自身やってきました。久留米市とも健康づくりの現場で、さまざま講習会を開いたり保健師の方に私のツールを提供したり、あるいは地域住民の方とボランティア活動を一緒にしたり、そういうことをずっと私やってきているんですけども、やっぱり人との接点というか、そのクオリティが高ければ、こちら仕事度外視して時間を投入して、「じゃあ一緒にやりましょう」というふうになります。

でも、「この人、仕事でやってるんだな」と。ほかの部署から来て何が何だか分からない。でも、3年ぐらいしたら、ほかの部署に行くわけです。これまでやってきたことを踏襲しながら同じようにやっていく、マニュアルどおりにやっていく、そういう方たちとも残念ながらいろんなコミュニケーション、話しをせざるを得ない場面がたくさんありました。でも恐らく、そういった公務員という立場で働く皆さんが本当に、ここですよ、ここに立ち返ることによって多分面白いものが生まれると思うんですね。そこに対する時間を投入することを「忙しいからやらない」という発想をしてしまったら、多分その街のいろんな事業は形だけのものになってしまって、報告書とか都市計画を見たらものすごい立派だけれども、10年後、ほとんど変わってないし衰退しているという、そういうふうになってしまうと思います。

住民参加というのは、別に住民が全て意見言って、そのとおりにしていくということではなくて、だって都市計画なんかは住民できないですよ。ここにいらっしゃる皆さんが音頭を取ってリードして、綿密に時間を使って、すばらしいものをつくって、それを住民に投げかけて、パブコメのような1回で終わるんじゃなくて、何度も何度も時間を使って本当にコミュニケーションをして、そしたら住民だって分かるわけですよ。「ああ、この人たちも一生懸命考えているんだな」と、「やっぱり予算がないから、これ無理なんだろうな」とかですね。そう思いながら意見を調整して、双方が満足するような妥協点を探していくはずなんです。それをやらないと多分いつまでたっても、「空間だけはつくりました。でもマナーは全然守られません」、「頑張って教育してますけれども、いつまでたっても文句が出ます」というふうになってしまうと思うんですね。

多分、世界で成功している事例というのはそこを、住民の人もそうだし、それを音頭を取ってやった政治家だったり行政マンの人たちが本当に真摯に、ここをこう哲学にしながら

ら取り組んだ街だけが多分成功するんだろうと思います。だから、その表面だけを見て、やり方だけ真似をしてもうまくいかないという事態が起こってしまうと思います。

最後、1枚まとめました。

いろいろ言わせていただきましたけれども、まず環境と個人に整理して分ける必要があると思います。

当然、歩行者自転車優先の思想、交通計画の中に「歩行者が最優先」。歩行者が一番通りやすい空間とか次に自転車という、これを優先した計画というのが私自身は望ましいと思います。プラスその空間ですね。建てた道路だったり建物の間ですね。建物の間におけるアクティビティ、これを創出するような、もちろん住民側から上手くやりたいと言い出すような質の高い街中の空間です。

配付資料の中に、ヤン・ゲールが出した街中の魅力的なつくりの例があると思います。私が言ってるのは、それです。町中の滞留時間を増やすような街づくりをしていく。これがハード面の課題だと思います。

そして対個人、あるいは地域住民そのものに関して言えば、これを計画する側とそこに住んでいる人たちとの質の高いコミュニケーション。住民個人で言えば、賢い移動を選択していく。

そして、やっぱり接点。古くから言われていることですがけれども、触れ合いとかもたれ合いというようなものを、やはり資本主義の中で大量消費して、儲かればいいんだとか儲かった人たちが勝者なんだという発想を捨てないと、恐らく、これからの街づくりは進まないと思います。だって、これがなかったために郊外にいろんなモールとかが発展して、低価格で商品を売るような空間が生まれてきたわけですよ。中心地が寂れたというのは、やっぱりそこにあると思います。もう一度やっぱりここに戻って、触れ合いが生まれるような空間をどうつくるか、どう住民の人と一緒につくるか。“もたれ合い”というのは“助け合い”ですよ。

貸し借り、コミュニティーサイクルもいいですけども、海外のメーカーが持ってきたICTを活用したスタンドとかそういうものを造るのもありだと思いますけれども、商店の人がちゃんと自転車を貸してくれるとか、そういう接点があるような自転車の利用の仕方。利用時間考えると、いろいろ難しい問題あるかもしれませんが、やっぱりその街に来て自転車を利用しようと思ったときに、市役所の人でもいいですし、商店の人でもいいです。自転車をを使うという行為の中で、やっぱり接点がある。そういう普及のさせ方というのが私は必要だというふうに思っています。

長々と話しをさせていただきましたが、私の話は、これでおしまいにしたいと思います。どうもありがとうございました。(拍手)

○司会 山口先生、大変有意義なご講演をいただきまして、まことにありがとうございます。本日の講演を今後の自転車対策に活かしてまいりたいと思います。

皆様、山口先生にいま一度大きな拍手をお願いいたします。(拍手)

ありがとうございました。

それでは、これより約10分の休憩とさせていただきます。16時35分より再開の予定でございます。お時間までにご着席いただきますよう、お願いいたします。

また、喫煙の際は、この会場横の庭園にございます喫煙場所をご利用ください。

〈 休 憩 〉

事例発表 「札幌市の自転車対策」

発表者： 札幌市役所建設局総務部自転車対策担当課 茂木秀則氏

○司会 お待たせをいたしました。これより事例報告に移らせていただきます。

今回の事例報告は、「札幌市の自転車対策」と題しまして、札幌市役所自転車対策担当課長でいらっしゃいます茂木秀則様にお話しいただきます。

それでは、茂木様お願いいたします。

○札幌市自転車対策担当課長(茂木) 皆様お疲れさまでございます。私、札幌市自転車対策課長の茂木でございます。よろしくをお願いいたします。

私からは、来年のこの研修会の開催が札幌市ということで、札幌市の自転車対策につきまして、お話しをさせていただきたいと思います。

札幌は、もう季節的に非常に寒い季節に入っております、通勤のときには、私はもう厚手コートを着て通勤してるんですけども、今回、九州での開催ということで、朝、少し寒いのを我慢しながら空港までコートを着ないで、コートを持ってくと荷物になるものですから、空港まで何とか寒いのを我慢しながら来てですね。こちらに着くと非常に気候が良くて、すごくいい季節だなというふうに思っております。

それでは、早速ではございますけども、ご説明をさせていただきます。

それで、札幌市では平成23年に自転車利用の総合計画というのを遅ればせながらつくっているところでございます。その内容につきましては、大体皆様、もう既につくられている都市の皆様とは同じような内容になっておるかと思っておりますけども、走行空間の明確化ということで、こちらはいわゆる“走る”という部分ですね。それから、総合的な駐輪対策の推進ということで“止める”というところ。それから、ルール・マナーの効果的な周知・啓発ということで“守る”というところ。この“走る”“止める”“守る”というですね、大体皆様、ほかの都市のものを見させていただいても、このような内容になっているかな

と、参考にさせていただいてつくったところでございます。

まず、駐輪対策のほうの駐輪場のほうのことからご説明をさせていただきたいと思いません。

札幌市は、交通機関としましては、地下鉄がこの実線の線。それから J R 線がこの点線の形で、J R 線が突き抜けるような形で入っております、地下鉄は南北東西、それから東豊線という 3 本の線が入っております。それぞれの駅のところで駐輪の需要というのが発生しております、駐輪場の整備が必要な状況となっております。

その駅周辺の自転車の乗り入れの状況ですけれども、毎年調査をしておるんですが、乗り入れの台数は若干変動があつて増えたり減ったりしてるんですが、路上放置の台数は何とか少し減少傾向になっていると。駐輪場も何とか少しずつですけれども容量を増やしてまして、今のところは大体 90% ぐらいの整備率ということになっております。

駐輪場の種類ですけれども、路外の駐輪場ということで建物の形式の駐輪場。それから、屋根もないような状態のオープンですけれども、こういった路外の駐輪場。それから、どうしても路外に用地が確保できないところについては、路上の駐輪場を整備しております。

路上の駐輪場につきましては、札幌市では、特に都心部にある路上の駐輪場は景観上、観光都市ということを標榜してるということもございまして、景観上あまり好ましくないというのが政策上言われておまして、路上の駐輪場はなるべく造らないようにということで、今取り組みを進めているところでございます。

あと併せまして、この路上の駐輪場は、また後で話しをしますけれども、冬になると、この施設を撤去してどこかに保管しておかないと、雪が降って、その雪の処理のときに非常に支障になるということで、そういった意味もあつて、路上駐輪場はなるべく造らないようにという方針になってございます。

我々の部署の仕事として、その駐輪場の維持管理という仕事がございます、内容といたしましては、長期駐輪ということで、ずっと置きっ放しにされているような自転車があるんですが、そういったものの適正な管理ということで、年に 2 回程度、場内に 1 週間以上置かれているような自転車を撤去するという作業を行っております。

それから駐輪場の誘導整理員の配置ということで、駐輪場が基本的に札幌市内の駐輪場は無料の駐輪場になっておりますので、非常に使われ方が、きれいになかなか止めていただけなかったりとかそういう状況があるものですから、そこに誘導整理員、これはシルバー人材センターの整理員というのを配置しております。

札幌市内、全部で 70 駅ぐらいあるんですが、そのうち利用の多い 60 駅に 186 名の方に従事していただいております。朝の時間帯と、それから夕方の時間帯に整理をしていただいているというような状況でございます。

それから三つ目が、先ほどもお話ししました駐輪場が冬の間支障になるものですから、4月上旬に設置して12月上旬には撤去する。路上駐輪場については、こういった仕事が必要になってくるところでございます。

札幌市の冬の道路の状況、あまりいい写真がなかったんですけども、こういった状況で、幹線道路につきましては、路面を除雪した雪を道路脇に積み上げておいて、この雪を基本的に雪堆積場というところに運ぶんですけども、それは大体シーズン1回か2回しかできない作業。非常にコストがかかりまして、1回か2回しかできない作業なものですから、シーズン中はずっとこんな雪山が道路上にあるというようなことになっております。ですので、もう自転車は基本的に走れる状況でないということで、札幌市内ではこの冬の期間、夏利用してた人の90%は、もう自転車を利用しないというような状況になってます。中には、強者の方は、この車道を自転車で走っている方もいらっしゃいます。

生活道路に至っては、こんなざくざく状態のものですから、全く普通の方は、自転車は走れないのかなと思います。

それから歩道につきましても、一応こういった形で歩道の除雪というのはするんですけども、路面がかなりでこぼこな、ロータリー車での除雪になりますのででこぼこな状態なので、ここも自転車が走れる状況ではないということでございます。

それから、私どものやってる仕事の中でかなりのウエイトを占めているのが放置自転車対策ということで、放置禁止区域内に置かれている自転車の撤去ということでございます。

放置禁止区域内は、皆様も同じだと思いますけど、基本的には即時撤去ということになっておりまして、21駅、先ほど70駅ぐらいあるというお話しさせていただきましたけど、そのうちの21の駅ぐらいで放置禁止区域を設定しておりまして、そこで撤去作業を行っております。平成25年度は年間で6,000、約7,000台の撤去を行っております。

それから放置禁止区域以外のところにつきましても、長期で止められているような場合は撤去というのも作業を行っております、これは3日以上、そこら辺に置かれている自転車については撤去をしております、これはシーズンで4,000台ぐらいということになってございます。

それから都心部の駐輪対策ということで、実は札幌市、放置禁止区域、都心部の放置禁止区域は半分しか指定できてなくて、いわゆるJRの札幌駅周辺のほうは放置禁止区域ができていますけども、大通地区という商店街のほうは、なかなか駐輪場の整備が追いつかなくて、そちらのほう半分、まだ放置禁止区域に指定できておりません。

そちらのほうの路上への、「駐輪」と書いてありますけど放置ですね。路上放置自転車もものすごい数になっております。これについては撤去するわけにもいかないものですから、

人を使って何とか整理して、歩行者が通れる空間を何とか確保するという、その場しのぎの対応を現在やっているところでございます。

こちらは、放置禁止区域に放置されている自転車の撤去作業。これは皆様のところと同じかなというふうに思います。

保管所の設置ということで、撤去した自転車の保管場所ですね。札幌市内には9カ所設置しております、全部の容量を合わせると1万2,000台ということなんですが、年間大体2万台ぐらい撤去してますので、ちょっとこれでは今足りない。何とか処分をうまくしながら、何とかこの容量で持ちこたえているというような状況でございます。

先ほどもお話ししましたが、今、JRの札幌駅のほうだけは何とか放置禁止区域を指定できておりますので、そこについては放置禁止区域を設定して、撤去作業を行っているところでございます。

また、こちらの札幌駅周辺のところだけは有料の駐輪場。こちらについては都心部で整備に非常にお金がかかるということ、そちらに自転車に乗ってくる方というのは大体、そこから交通機関に乗るというのではなくて、そのエリアで買い物ですとか、そのエリアに仕事で来ている方という方が多いので、そういった方については有料の駐輪場というようなことになっております。

こちらが札幌駅周辺の今放置禁止区域に指定されている部分でございます。料金につきましては1回100円で、シーズンだと6,000円というような料金になってございます。

今後、札幌市がやっていかなければならない取り組みということで、都心部がとにかく今課題になっております。札幌駅JR線のほうのところは放置禁止区域になっていて、いいんですが、そうじゃない残り半分のところが、そのエリアだけでピークで1万台ぐらいの自転車が路上に置かれているというような、そんな状況になっております。

そのエリアで駐輪場あることはあるんですけども、2,000台分ぐらいの余裕しかないということで、まずはそのエリアに駐輪場をたくさん造ることが今使命になっております。

ただ、先ほどもお話ししましたが、都心部なので路上の駐輪場というのはよろしくないというふうに言われておりますので、路外で、しかも大量の駐輪場を造らなきゃならないというのが非常に課題になっております。

機械式の駐輪場ですとか地下駐輪場ですとか、そんなことを検討しているんですけど、事業費も莫大にかかるということで、なかなか大変だなと思っております。

そういった中、この二つ目の現在計画している都心部の駐輪場ということで、西2丁目線という道路の地下に駐輪場を整備したいというふうに考えております。

それから、官民協働モデル駐輪場整備というのも後ほどご説明させていただきます。

それから再開発が都心部でいろいろ行われておりますので、その再開発に合わせて、そ

の建物の地下の部分とかに何とか組み入れてもらおうということで、今、再開発のほうの部署といろいろ作戦を練って、何とか入れてもらえるようなことを、もちろん札幌市がその部分の権利を買うことになるんですけども、そういったことを考えたいと思っております。

こちら、西2丁目線という道路の地下に駐輪場ということで、ここの道路については、その下に更に地下鉄も走っている道路なんですけども、本当に都心のど真ん中の道路になります。ここで駐輪場整備ということで、地下2階ですね、1,800台ぐらいを収用できるような駐輪場を造りたいと。まだ今、自主設計を一生懸命やってるところでして、まだまだなんですけども、平成30年ぐらいには何とか完成したいなど。事業費は30億円ぐらいを今予定しているところでございます。

こちらが官民協働モデルの事業駐輪場ということで、これは完成予想図なんですけども、もともとは平面の民間会社さんがやってらっしゃるパーキングなんですけども、駐車場なんですけども、その2階部分を貸してもらって、その部分に駐輪場ということなんですけども、特に借地、その権利を何かお金を払ってということではなくて、純粹に貸していただけるんですけども、屋根が出来るということで駐車場側もメリットがあるということで、造るお金は全部札幌市が負担するんですけども、そういったのを民間と協働してやろうかなと思っております。

ただ、この工事している間の営業補償だけはしてくれと言われてまして、これを造るまでにかかる、1年ぐらいかかるんですけど、その間の駐車場売り上げ分の営業補償は今請求されてるところですので、それは払わなければならないかなと思っております。

以上が駐輪場のお話でしたが、あと我々のほうの仕事としまして走行空間のほうの整備というのがございます。

その自転車利用総合計画を札幌市でつくったときには、まだ国のほうのガイドラインが出る前ということもありまして、歩道上で分離、視覚分離したりとかそんなことでやっていこうというような計画だったんですけども、ガイドラインが示されて車道原則ということになりましたので、最近急遽路線変更して、車道での整備ということを考えていきたいと思っております。

ただ、これもまた冬雪が降るといことの特徴がありまして、路肩に雪を積むものから、警察のほうからは自転車専用レーンの交通規制はできないということをはっきり言われておりまして、自転車専用レーンという整備はできないということで、通行位置の明示というような、車道上での明示というような整備になっていくのかなというふうに思います。

こちらが今まで整備したところ。実は、まだ2路線しかないんですけども、こういった

通行帯。これは、専用レーンではございません。我々は「通行指導帯」というふうと呼んでおります。こちらは国道ですので、国道管理者のほうで整備したところになってございます。

あと札幌市内では大規模自転車道というのがございまして、皆様のところにもあると思うんですけども、いわゆるサイクリングロードなんですけども、これについては自転車だけではなくて歩行者も通れるということで、完全なサイクリングロードということにはなっていないとこでございまして。こういった路線で、サイクリングマップというものも作っておりますけども、結構ジョギングで走ってらっしゃる方とかがいらっしゃるということです。

特に、このサイクリングロードがある地域の方からは、何とかサイクリングロードという名前じゃなくて、もうちょっと歩行者だとかも歩きやすいような名前にしてほしいとか、逆にそういった要望もあって、何か「ふれあいロード」とか「日だまりロード」ですとか、何かそういうサイクリングというのを前面にしないでほしいとかという要望も出てきてしまったりとか、ちょっと扱いになかなか困っている道路でございまして。

皆様もご存じのように、国のほうからガイドラインというのが示されまして、その中には自転車走行ネットワークというのをやるのが望ましいですよというようなお話になってありますので、自転車利用総合計画をつくったときには全然その考えはなかったんですけども、車道を基本に走行ネットワークというのを札幌市でも考えていかなきゃならないかなということで、少しずつ取り組み始めたところでございます。

特に都心部も、何とか自転車を使って街づくりというようなことも都心の街づくりの中で声が上がってきてるところでもありますので、都心部での走行空間というようなことも考えていかなきゃならないかなというふうに思っております。

こちらが都心部での走行空間ということで今年取り組んだものなんですけども、西3丁目線という本当に都心のど真ん中の道路なんですけども、そこで走行空間というのを実験的にやってみたとこでございまして。

実験の概要ですけども、この道路は3車線の一方通行の道路なんですけども、こちら向きの3車線の一方通行なんですけども、そのうち2車線がバス専用。時間帯が朝と夕方ということなんですけども、バス専用の交通規制がかかっている道路でございまして。ここに自転車が走る空間を造れないかということで、地域の人初めバス事業者さんですとか、あといろいろ話しをしてきたとこでございまして。

当初は、このバス専用が2車線も要らないかなと。これがかなり、もう地下鉄が出来る前くらいにあった、変えてないバスレーンなものですから、このバスレーンは一つでいいかなと。交通量的にも、ここ3車線要らないかなというような話があって、この一番左の車線を一つ潰して自転車の通行帯を造ろうかなというようなことで当初はいろいろと画策をしてたんですけども、今年の実験をやろうという段階になって警察のほうから、このバスレーンの規制はそう簡単には外せないですよというような話がありまして、実験をやる

にも、ここを止める実験はだめですというようなお話がありまして、今年度については何とかこのピクトラインというんですかね、こういった矢羽根ですか、矢羽根をここに引いて、自転車にここを走ってもらうというような実験を1週間程度ですけどもやって、いろいろアンケート調査とかビデオ撮影ですとか、そういったことをやったということでございます。

課題となっているのは、このバス停。バスが止まったときに自転車をどういうふうに挙動させるかとか、街のど真ん中なものですから路上駐車が結構いたりとか、それから荷さばきの車もどンドン止まるということで、そういった路上駐車の対応。地域の商店街さんには、何とかその実験期間中は、荷さばき違う時間帯でやってほしいとか中通りでやってほしいとかいろいろお願いしたんですけど、結局はこの道路で止まって荷さばきされて、自転車が走れないという状況も結構出来たところでございます。

これについては、来年度はもう少し、本当にこの1車線をつぶせるような取り組みにしていきたいと思ってまして、まさに今、警察のほうと、このバス専用レーンを解除するというようなことをバス事業者さんも含めて協議しているところでありまして、皆様が研修会でいらっしゃるときには、ここに何らかのレーンが出来ていけばいいなというふうに思っているところでございます。

こういったことで、札幌市は、冒頭にも申しましたけども1年の半分が雪に閉ざされるようなところで、自転車が半年はほとんど使えないというような状況になものですから、なかなか自転車施策の取り組みもちょっと出足が遅かったところがございます。そうではありますけども、やはり都市の問題としては大きな問題となってきましたので、これから一生懸命取り組んでいきたいと思っておりますので、視察に来ていただいて、出来上がったものがあまりないのでお見せできるものがあまりないのかもしれないですけども、今一生懸命やっていますよという途中のものでも何か皆さんに見てもらえるものがあればというふうに思っているところでございます。

あと、この季節、冒頭にもお話ししましたけども、札幌は結構寒い季節にもう入っておりますので、いらっしゃるときはぜひ温かい格好をして来ていただいて、温かい食べ物を食べて行っていただければなというふうに思っておりますので、よろしくお願ひします。

ご清聴、どうもありがとうございました。(拍手)

○司会 茂木様、どうもありがとうございました。皆様、いま一度大きな拍手をお願いいたします。(拍手)

ありがとうございました。以上をもちまして、全体研修会のプログラムは全て終了いたしました。