

正しい自転車活用を推進して 「安心してたたずめる歩道」を

ゲスト

小林 成基

自転車活用推進研究会 (NPO自活研) 事務局長 (理事長)

自転車の活用を、これほど多彩に、なおかつユニークな切り口で推進している人はこの人をおいて他にいないだろう。超党派の「自転車活用推進議員連盟」、「自転車活用推進研究会」設立への尽力、世間に自転車の意義を知らしめた「自転車名人」広報、自転車活用の温暖化防止や健康増進への貢献度を数値化したエコサイクル・マイレージ、そして緻密なリサーチ、研究成果の発表。自転車活用推進の第一人者、小林成基氏が考える自転車行政の課題と、自転車が有効に活用される明るい未来への処方箋とは。



小林 成基

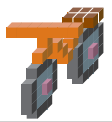
自転車活用推進研究会 (NPO自活研) 事務局長 (理事長)



森井 博

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌発行人
(サイカパーキング株式会社代表取締役)

NPO法人 日本パーキングビジネス協会理事長
一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事



政治の現場で感じた 自転車への違和感が原動力に

森井 小林さんが自転車活用推進研究会(以下、自活研)を立ち上げたきっかけは何だったのですか。

小林 2009年に政界を引退した小杉隆の政策秘書として、環境政策に携わったことがきっかけです。秘書稼業のかたわら、1989年から地球環境問題についての国際的な国会議員の会議、当初はWELF、90年からはGLOBEという会議の日本の事務局長を2000年までやりました。GLOBEは当時まだ上院議員だったアル・ゴア氏(注1)も有力メンバーでした。この会議を日本で開いたとき、まだ日本ではほとんど知られていなかった世界の有識者を招いて講演してもらうために動き回りました。

森井 どんな方々ですか？

小林 93年の会議には、グラミン銀行をつくって8年目のムハマド・ユナス氏(注2)やレスター・ブラウン

氏(注3)をお招きしました。なかでも私が自活研を立ち上げる動機を与えてくれたのがブラウン氏だったのです。

森井 どんな経緯があったんですか？

小林 日本での仕事が終わりと、彼をタクシーで成田へ送っていく車中で「自転車に注目している。21世紀は自転車の時代になると思う。いやそうしないと地球がもたない」と繰り返す言ひです。で、別れ際に当時、彼がつくって代表をやっていたワールドウォッチ研究所の機関誌をくれたんです。確か第4号でまだわら半紙みたいな紙質でしたね。そこには、自転車が21世紀の世界を救うかもしれないという論文が載っていました。

森井 それで衝撃を受けたことが、この世界で仕事をするきっかけに？

小林 いえ、その時にはわかには信じられなかったんですよ。当時、既にEVをはじめとする多様な次世代型の乗り物が開発されていたにもかかわらず、何故21世紀に自転車に戻

るのかと。とはいえ、小杉代議士と話してみると「確かにこれからの社会は自動車一辺倒じゃダメなんじゃないだろうか。環境に優しい乗り物という側面から自転車が注目されるように推進する意義はあると思う」と話が進展していったんです。

森井 「自転車活用推進議員連盟」も小杉先生が中心になって呼びかけ、設立されたのですか？

小林 はい。実は議員連盟が設立される前には「自転車道路建設促進議連」と「国会サイクリング同好会」という団体があり、この2つを吸収・統合した形になりました。

森井 永田町から「自転車を使おう!」というムーブメントが起きたわけですね。

小林 私も実際に自転車を活かす場所がないか考えて、霞ヶ関の官庁街と国会議員がいる永田町との間で、緊急の書類の受け渡しなどが発生した時に自転車を使ってみてはと、小杉代議士に提案したんです。



左/自活研では政策提言のため、さまざまな研究会、講習会を定期的実施している。写真は昨年6月4日に開かれた研究会
右/「TEAM KEEP LEFTプロジェクト」を推進。これはそのノベルティシャツ(写真提供:自転車活用推進研究会)

注1: クリントン政権時代の米国副大統領。「不都合な真実」での環境啓蒙活動等が評価され、2007年ノーベル平和賞を受賞

注2: 2006年、貧困層の経済的・社会的基盤の構築に対する貢献に対してノーベル平和賞受賞

注3: 思想家、環境活動家。地球環境について20冊以上の著作があり、40以上の言語に翻訳されている

森井 今ではすっかり一般的になった、自転車メッセンジャーを先取りしたようなものですね。

小林 しかし、これがなかなか定着しませんでした。というのも肝心の駐輪場が国会の建物から最も離れた場所にあったからです。仮にそこに自転車を停めたとしたら、そこから建物に向かうために再び自転車に乗りたくなるくらいの距離がありまして(笑)。

森井 自転車の機動力を活かそうとしていたのに、肝心の駐輪場が遠い場所とはいただけませんね。まさか国会で自転車をボンと放置しておくわけにもいかないでしょうし。

小林 そこで議員連盟に働きかけて、駐輪場を国会の建物のそばに移動してもらったのですが……。

森井 利用率は上がらなかった？

小林 そうなんです。守衛室に身分証明書を出して、申請書を書いて、なんて煩雑な事務手続きがあったからです(苦笑)。

森井 それじゃあ定着しないわけだ。

小林 一事が万事こんな調子で。もっと簡素化できるはずなのに、なぜこんな不合理がまかり通っているのか。海外とは何が違うのか？それを調べようと、2000年に計12人で自活研を立ち上げたわけなんです。

機能不全に陥っている 「自転車安全利用5則」

森井 自活研が目指すところはどこなのか、改めて教えてください。

小林 我々が目指しているのは、声高に自転車ばかりを良しとするのではなく、自転車は社会においてどんな存在なのか、これからどうあるべきか、それを系統立てて、ロジカルに組み立ててみようという組織です。愛好会でもない、学会でもない、ましてや自転車の市民権を拡大しよう！と声高に訴えるだけの団体でもない。法律や制度を調べて、裏を取り、何故自転車利用を推進すべきなのか、合理的に説明できる団体です。

森井 となると、やはり「研究会」という名称が一番しっくりきますね。直近の課題は何ですか。

小林 本来、自転車は「人間が快適に移動し、幸せになるための道具」であるべきです。ところが最近是不幸にしてしまう道具という側面がクローズアップされています。

森井 自転車事故の割合が増加している問題ですね。

小林 ええ。本来は車道を走るべきだが、昭和45年に「自転車が車道を走るのは危ない、だから歩道を走っ

てもいい」という趣旨の法改正がなされてしまった。弱者へのしわ寄せです。

森井 根本的に「交通事故原因」を調査すべきなのに、緊急避難的に自転車と自動車を切り離し、歩行者と自転車を混ぜれば安全だ、と短絡的に考えた施策といわれても仕方ありませんね。

小林 飛んで2007年、警察庁がつくった「自転車安全利用5則」では「自転車は車道が原則、歩道は例外」が第1項に書かれており、第2項に「車道は左側を通行」と書かれているんですよ。そして、この安全5則が施行されてから今年でもう4年目を迎えているわけですが……

森井 残念ながらほとんどの人が誰も守っていないのが現実ですな。

小林 言うだけで実践が伴わない……政界で最近こういうことが流行っていますね(笑)。とにかく自活研としては「歩道はたたずめる場所になるべき」と訴えています。そもそも日本の道路は「止まってはいけない場所」になっている。これは機動隊に石を投げた我々全共闘世代の責任でもあるのだけど(笑)、真面目な話、あれがきっかけだったかもしれません。象徴的なのが新宿駅の西口。かつては「新宿西口“広場”」だったのが、「新宿西口“通路”」に変わってしまいましたからね。

森井 一方、ヨーロッパの歩道は広く、多くの人がそこにとどまって時を過ごせますよね。カフェも面していてゆっくりお茶を飲めるし、子どもも安全に遊べる。完全に生活空間の一部です。





警官OBを再雇用して 交通取締り専門の団体設立を!

小林 ところが日本では、杖をついているお年寄りやベビーカーの親子連れが歩いている歩道で、自転車が歩行者の約4倍のスピードで走り抜けている現実があります。特にベビーカーにとっては極めて危険で、自転車ペダルの位置がちょうど赤ちゃんの顔の高さにあたるんですね。

森井 それは危険極まりない!

小林 交通事故死者に占める歩行者の割合を見てみると、日本はヨーロッパの約3倍、アメリカの3倍弱なんです。この異常な数字は警察庁の統計データで明らかにされているのですが、知っている人はほとんどいません。

森井 日本人は、自分の国の歩道を歩いている時、欧米の3倍の危険にさらされているわけですね。何か処方箋はあるんでしょうか。

小林 欧米の施策が参考になると思います。歩行者、自転車を「緩速交通」のカテゴリに分類して、専門の担当セクションを置いたんですね。

アメリカでは1991年に、ヨーロッパでは80年代に制度設計を変えて実現しています。

森井 具体的にはどんな内容ですか。

小林 市町単位で歩行者と自転車のコーディネーターが置かれています。コーディネーターは、自転車駐車場、走行環境の整備はもちろん、違反の罰則、さらに自転車教育のカリキュラムづくりまで一貫して手がけることができます。日本で、省庁別に管轄が分かれているが故にあいまいな部分が生まれるのとは好対照ですね。

森井 教育はどんな内容ですか。

小林 小学校の1年生から「安全に街を歩くには何に注意するべきか」といった授業を1992年度から定期的に実施したそうです。効果は驚くべきもので、授業開始8年後の2001年、アメリカの交通事故死者のうち自転車による死者数は半減しました。

森井 それはすごい。環境整備もさることながら、教育にまで配慮しなければ抜本的な問題解消には至らないことを示す好例ですね。

小林 しかし、日本は小回りのきく市

町単位ではなく、国の単位で自転車行政にあたっている。例えば道路は国土交通省、教育関係は文部科学省、違反取り締まりは警察といった具合ですね。

森井 自転車の傘指し運転や猛スピードでの歩道走行などはきちんと取り締まってもらいたいですが……。

小林 ただ、仮に警察が自転車への認識を改めて頑張ったとしても限界があるんです。日本の警官は日本国民500人に1人の割合ですが、アメリカは300人台に一人、ヨーロッパにいたっては200人台に1人の割合です。これほど日本の警官数は少ないわけですが、一方、30年前に比べると刑法犯認知件数は倍近くに増加している。しかし警官の増加率は10%未満。自転車の取り締まりにまで手が回らないのが現状であり、過大な要求をしても無理なわけです。

森井 いっそ、交通とそれ以外の犯罪を取り締まるセクションを完全に別団体にできれば、事態はもう少し改善されると思います。例えばロンドンでは、一般の犯罪を取り締まるのとは別の警察組織として、トランス



自転車専用道を快適に走るコペンハーゲンの家族



ヨーロッパでは自転車駐車場が街の表にさりげなくレイアウトされている
(写真提供：自転車活用推進研究会)



ポーターション・ポリスがあります。一瞬でも違法駐車をしようものならたちどころに警官が飛んできますよね。交通違反の取り締まりに特化しているからこそ、あれだけ迅速に動けるのだと思います。

小林 そうですね。ロンドンは本当に厳しくてナンバーをデジカメで撮影した時点でアウトになり、ペナルティが課せられる仕組みです。

森井 まあ、日本でロンドンのような組織体系を実現するのは、まだ難しいでしょうけどね。



「自転車を除く」という但し書きが自転車利用者のマナー、モラル低下を招いている？

小林 でも、警官OBを採用してアウトソーシングすれば、似たような効果は得られると思います。ただ、そういう団体をつくると「天下り」に対する批判が巻き上がると心配する人がいるわけですが、私に言わせればその問題はないと断言できる。警官OBのスキルは大いに活かすべきです。彼らにはノウハウ、そして使命感がありますから。

森井 おっしゃるとおりです。どんな問題でもそうですが、義務を果たすという姿勢ではなく、使命感をもって対処することが大切ですからね。

大ヒット商品 「電動アシスト付き自転車」に 重大な欠陥があった!?

小林 ところで急速に普及している電動アシスト付き自転車について、最近、怖い事実が気になってしまったんです。2009年には50ccバイクの販売数を抜き、2010年には、遂に自動二輪全体の販売数を抜いて約39万台も売れて、大ヒット商品になったわけですが……。

森井 確かにすっかり一般化した感があります。その数字を聞くと納得できますね。

小林 この数字から、私は2つの教訓を得ることができると思います。ひとつは経済的な側面です。日本は39万台の電動アシスト付き自転車を生産したのと同じ時期、中国は2100万台も生産して世界に売っているんですね。しかし日本は独自のレギュレーションをつくり、必要以上に速度が出ないようにシステムにしているため、海外市場からは相手にされ

ていないんです。

森井 諸外国はスピードの出る自転車が欲しいわけですか。

小林 はい。ところが日本は国内の安全基準だけに特化してしまったために国内市場にしか目を向けていない、閉塞的な事態を招いたわけです。

森井 ふたつ目の教訓は。

小林 電動アシスト付き自転車は「徐行」ができないということです。

森井 徐行できない!?

小林 道路交通法63条4項によると、自転車は幼児、児童、お年寄りが乗っている、あるいは親が子どもを乗せている自転車などは、歩道を「徐行」すれば通行できると定めています。

森井 そもそも徐行って時速何kmなのですか？ 車は時速20kmですが。

小林 そこなんです。自動車の徐行速度は知られていますが、自転車の徐行速度はほとんど知られていないんですよ。私は自活研を立ち上げる前、もう1人のメンバーと国会図書館に1ヵ月半閉じこもって、明治以降、自転車に関連する国会の答弁、速記録をすべて読んでみました。すると昭和53年、「自転車の徐行は何kmなのか？」という質問に対して役人が「時速4～5km」と答えた記録を見つけたんです。

森井 人間の歩行速度とほぼ同じじゃないですか。自転車がそんな速度で走ってはかえって危ない。倒れてしまうかもしれません。

小林 そうなんですよね。自活研がそれを訴えたことで、警察庁が教則を見直すための実験を行いました。急ブレーキをかけて50cm以内で止まれば徐行とみなすというルールで実験したところ、車体が重いママチャ



りは時速6km、車体が軽いロードレーサータイプは時速8kmと判明しました。これらの数字を分析した結果、自転車の徐行速度は7.5kmくらいという結論に達したんです。この速度、僕らが早足で歩いているのとはほぼ同じでした。

森井 すると電動アシスト付き自転車が徐行できないというのは、最低スピードが時速7.5kmより速いということですか？

小林 そうなんです。ひとこぎで時速12kmくらい出てしまうんですね。

森井 理論上は、電源を入れなければいいのかもしれませんが、そうなるのかなりペダルが重くなりますからね。現実的ではない。

小林 したがって電動アシスト付き自転車は、法律上、歩道を通ってはいけない乗り物というわけなんです。にもかかわらず、たくさんの電動アシスト付き自転車が歩道を走っている現実があります。そして、ガソリン代が要らないので、バイクから電動アシスト付き自転車へ乗り換

える人が増えている。

森井 この先も販売台数は伸びるでしょうから、由々しき問題ですね。

小林 その意味でも、電動アシスト付き自転車を含む自転車の利用者に向けて、原則的に車道の左側を走っていただくという基本ルールの遵守を徹底していくべきだと思います。ただその一方、少しずつですが、着実に車道の左側を走る自転車が増えているのは光明といっていい。車道の走行は快適なんだ、と気づく人が徐々に増えているのは間違いありません。

森井 それは確かに明るい材料ですね。道路交通において最も弱いのは歩行者であり、その次は自転車です。自転車と歩行者が街路上で共存するにはもっと自転車専用レーンが必要ですが、しかし、車道につくると車道が狭くなる、渋滞する、という話になる。でも、それでいいじゃないか！という社会にしないとイケませんな。

小林 まさにそれが理想です。ただ、その一方で経済活動という現実をふ

まえると車も使わなければなりません。そこで、公共交通、具体的にはもっとバスを活用できる仕組みが必要です。公共交通優先と弱者優先がバッティングしないようにしないと。

森井 人間の生命にも深く関わる重大な問題ですよ。

小林 海外から年間1000万人も観光客を招こうとしている国なのに、歩道では自転車がビュンビュン走っている——明らかに異常です。このままではどんどんガラパゴス化が進む一方です。

森井 小林さん、これからも自活研ならではの高度な調査、分析に基づいた研究の成果をどんどん発表してください。私は現在72歳ですが、あと10年は現役を続けるつもりです。その時は80歳を越えているわけですが、小林さんは今62歳ということだから、あと20年はこの仕事を続けられるはず(笑)。

小林 分かりました！これからもモノ言う研究会としてアグレッシブにいかさせていただきます。



自転車・バス専用レーンが機能しているパリの街路(写真提供：自転車活用推進研究会)

