

徹底した調査と利用者目線を重視 「金沢モデル」が自転車の未来をひらく

ゲスト 北陸大学 未来創造学部
国際マネジメント学科長 教授(哲学/倫理/環境)

三国千秋

NGO団体「地球の友・金沢」
自転車・歩行者安全マップ責任者

三国成子

2007年10月に登場し、画期的な自転車走行空間として話題になった、金沢市の「自転車走行指導帯」はご存じの方も多はず。今回お訪ねしたのは、その生みの親である金沢市在住の三国千秋・成子ご夫妻だ。国、県、市、警察、そして市民をつないで大きな成果を上げてきた「金沢モデル」とも称すべき貴重な取り組みは、我が国の自転車の価値をさらに高めてくれそうである。(収録：2014年1月29日)

北陸大学 未来創造学部
国際マネジメント学科長 教授(哲学/倫理/環境)

三国千秋

三国成子

NGO団体「地球の友・金沢」自転車・歩行者安全マップ責任者

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





ドイツでの環境保護視察が 自転車に取り組みきっかけに

森井 私が初めて三国先生にお会いしたのは、確か6～7年前、先生がディレクターを務めておられた金沢市における自転車普及に関する「金沢市まちづくり市民研究機構」においてでした。その際私も、海外の事例としてパリのヴェリブの内容をご説明したと思います。

三国千秋(以下：千秋) 自転車をテーマにして1年間続けた勉強会だったと思います。そのひとつのテーマとしてコミュニティサイクルが取り上げられまして、良い事例はないかと金沢市役所さんがいろいろ探してくださった結果、サイカパーキングさんをご紹介いただきました。わざわざ東京からお越しいただき、その節はありがとうございました。

森井 いや、実は私は金沢で育ったものですから、わざわざという感覚でもないんです。中学・高校時代を金沢市内で過ごしました。卒業後は東京商船大学(現：東京海洋大学)に進んだので離れてしまったのですが。ただ、今でも妻の実家は金沢ですし、当社の支店もありますので、年に数回は戻ってくるんです。

千秋 そうですか、金沢が故郷なんですね!

森井 その後、「自転車利用環境向上会議2012in金沢」において、成子さんも交えて再びお会い致しました。あの時は、東工大の屋井先生、鈴木助教、徳島大学の

山中先生、金沢大学の高山先生、茨城大学の金先生、岩手県立大学の元田先生、自活研の小林理事長など、日本の自転車利用環境を考える上で欠かすことのできない錚々たる顔ぶれが一堂に会しましたね。

三国成子(以下：成子) あのシンポジウムは私たちが企画させていただきました。すべての先生方にスケジュールを打診したところ、皆さん手弁当でも出席すると快諾していただき、実現したんです。

森井 お二人の企画だったわけですか。あの時、千秋先生もさることながら成子さんも自転車普及に関する先進的な活動をなさっているとお聞きしまして感銘を受けたんです。ご夫妻そろって自転車に取り組んでいるというのは珍しいわけですが、きっかけは何だったのでしょうか。

千秋 私は元々はドイツ哲学を専攻していたんです。そこから熱帯雨林保護活動、環境全般へと広がっていきまして、1990年にはNGO団体「地球の友・金沢」を設立しました。1997年に環境政策を学ぶためにドイツへ行きましたね。そこで自転車が環境保護に貢献できる乗り物であるかということを感じました。

成子 私たちが環境問題に取り組み始めた当初、日本では、ゴミの分別、買い物の仕方や自然保護等の環境学習に力を入れていたのです。当時、エコといえぱりサイクル、ゴミを減らすといった問題が主流でしたからね——もちろん、今もそれは続いている、重要な分野であることに変わり

はないのですが——ところが、環境政策を学びに行ったドイツでは、街の至るところに自転車走行空間が整備されていて、多くの市民が自転車を移動手段に使っていることが目に留まったわけです。

森井 なるほど。そこで気づきを得たと。
成子 ドイツでその状況を見て、翻って日本で自転車が置かれた状況を見ると、決定的な違いとして、歩道を結構なスピードで走っていて歩行者の脅威になっていることに改めて気が付いたんです。そこで、現地の方に「どうしてこんなにしっかりと自転車の走行空間が整備されているのですか?」と尋ねてみたのです。するとかえってきたのが「交通と環境は密接なつながりがある。自転車を普及させることはエコロジーを推進させることと同義なのです」という答えでした。

森井 今でこそ私たちにも浸透している考え方ですが、お二人が視察した17年前は、日本人にとっては非常に先進的な概念だったといえますね。

成子 現地の方はさらにこんなこともおっしゃっていました。「仮に自動車に乗ることをセーブして自転車に乗る時間を増やすにしても、安全で快適に走れる場所がなければ乗る人は増えない。将来的にきちんと普及させようと思ったら、インフラを整えることは極めて大切なことですよ」と。それまで全く考えたことがなかったアプローチでしたので、ショックを受けましたね。



左／2011年10月に登場した金沢市内の「自転車走行指導帯」。開始後のアンケートで82%が「歩行者、自転車、クルマそれぞれにとって安全、安心に効果的」と回答したという 上／街頭指導によって左側通行を促進

高校生と協働制作した 自転車・歩行者 安全マップが第一歩

森井 そして帰国後、本格的に自転車走行空間整備に取り組み始めたわけですか。

成子 はい。金沢に戻ってきて、改めて自転車に乗っている人に注目したんです。すると、最も多く利用しているユーザー層は高校生であると気が付きました。東京などの都市圏とは事情が違うかもしれませんが、こちらの朝夕の通勤通学ラッシュの時間帯で自転車に乗っているのは、圧倒的に高校生なんです。

森井 それは、おそらく都市圏でも似たような状況でしょう。主たる利用者に着目されたのは適切だったと思います。

成子 また、会長もご存じのとおり、金沢は震災被害を受けていないこともあって、入り組んだ狭い道が多いですよ。日本では“ヨーロッパは道が比較的広く、区画整理が行き届いた街が多い”と思われていますが、旧市内には中世の街並みが残る道の狭い区画もあり、その点では金沢に似ているとも言えます。しかし、異なるのはそうした道の狭いエリアでも自転車に配慮されているということです。ですから、いきなりヨーロッパのやり方を金沢に導入するのは無理があるし、説得力に欠けるだろうと。

千秋 ならば、まずは地道に乗り手の意識を調査するところから始めようと考えた

わけです。

森井 具体的にはどんなアクションからスタートしたのですか。

成子 私たち自身で市内の高校を訪問して、協力を依頼しました。自転車通学をしている高校生に一枚ずつ白地図を渡して、通学路の危険な道、安全な道、快適に走れる道、注意を必要とする道、などと色で塗り分けて、合わせてその理由も書き添えてもらったのです。

千秋 そして約1,500人から戻ってきた調査結果をまとめて、全紙(102×73cm)のマップに落とし込みました。

森井 それは労作ですね。マップ化までにはどのくらいの期間を要しましたか？

千秋 約一年間くらいでしょうか。

森井 これだけの詳細な情報をまとめて、なおかつ、校正、印刷のプロセスも含めての一年間というのはかなり短いですね。

成子 地元の私立高校の生徒がボランティアで手伝ってくれたこともあって何とか実現できました。制作費はおよそ150万円くらいだったのでしょうか。そうやってできたのが、この金沢市全域を網羅した『金沢自転車マップ』です。2002年5月に発行して高校生に寄贈しました。

森井 (マップ下部の広告を見て) スポンサーも付いているんですね。三国さんご夫妻の熱意はもちろんなのですが、基本的に金沢には、自転車に対しての理解が深い人が多いともいえそうですね。

千秋 協賛広告で制作費の3分の1くらい

までフォローしていただくことができて、残りは売り上げ金で何とかカバーできた格好です。市内の書店に置いていただき、1部500円で販売しました。

森井 売れ行きはどうでしたか？

成子 おかげさまで完売しました。ですから、この記念すべき第1号のマップは、手元にはあとわずかしかなんです。残念ながら森井会長にはお譲りできません(笑)。

千秋 特に警察関係者には売れ行きが良かったとも聞いています。自転車事故の防止などには非常に有効な情報になったでしょうからね。

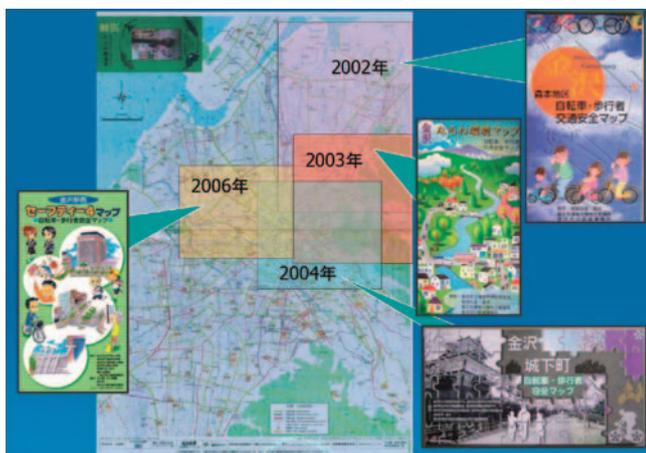
成子 私たちにとっての収穫もありました。高校生からの回答を回収して分析するうちに、興味深い傾向が見えてきたのです。

森井 といいますと？

成子 私は白地図を回収する前は、危険な道がさぞ多いのだろうと予想していました。先程申し上げたとおり、狭い道や見通しの悪い道が少なくないですからね。ところが、ふたを開けてみると思いのほか危険な道は多くありませんでした。特にそのように回答したのが、10kmくらいの長距離を通う高校生だったのです。

森井 長い距離を走れば、それだけ危険に遭遇する時間も長くなりそうですが。

成子 おっしゃるとおりです。そこで彼らに理由を聞いてみると「長い距離を自転車で通学せざるを得ないのだから、危



2002年5月に制作した金沢市街地全域の「自転車マップ」を手始めに、地区別に「自転車・歩行者交通安全マップ」をつくっていった。ひとつの版でフォローする範囲は、中学1校、小学校2～3校の通学区域が基本



危険!などといちいち思っていたら、学校に通えなくなります」と言うんです。

森井 そうなんですか?あるいは本当は危険なのだけども、高校生はいつの間にかそれに慣れてしまったのかもしれませんがね。

成子 そこで私は自分の目で確かめてみよう、彼らの通学時間帯に自転車に乗って高校生と一緒に走って見たんです。

森井 どうでしたか?

成子 怖いと感じる箇所はやはり多かったですよ! しかし、高校生達は毎日行き来しているうちに麻痺してしまったのでしょうか。あるいは危険を危険と思わないことで、ストレスを軽減しているのではないのでしょうか。

森井 なるほど。

成子 同時に私は「高校生の親は、自分の子どもが毎日こんな危険な場所を自転車通学していることを知っているのだろうか?」という疑問を持ったんですよね。

千秋 ほとんどの親は知らないでしょうね。

成子 つまり、問題のある通学路を大人が改善してやらず、放置していることで、子どもを危険な状況に追いやっているわけです。このマップ制作を行って気が付いた事実でした。

森井 その取り組みが「自転車走行指導帯」への第一歩になったのでしょうか。

千秋 そうですね。まずはこの地図で危険な道とそうでない場所が明らかになり、その情報を参考にして、すべての自転車利用者の安全につながればいいなと。将来的には、この情報をもとに「こ



三国千秋教授は札幌生まれ。北大卒業後、金沢大学の大学院へ進んだ。その後、成子さんと知り合って結婚。以来、この街に暮らし続けている

こが危ないから改善していきましょう」という議論に発展させていきたいと考えていました。

成子 実際、既にこのマップで指摘されたことで道路が整備され、安全度が増した箇所もあります。

千秋 最初のマップは先に申し上げたとおり、金沢市全域版でした。その後、それが国土交通省金沢河川国道事務所の目に留まり、評価されて今度は国土交通省金沢河川国道事務所との協働で地域版を計4種類発行したのです。それらの情報を国、県、市、警察、PTA、そして地球の友・金沢で検討し、トータル70ヵ所くらいを改善することができました。例えば、ガードレールの設置、信号機の移設、歩道橋を取り外す、などといった措置です。

森井 ハードの改善にまで結びついたのは素晴らしいですね。

徹底した事前調査で 関係者の懸念を払拭した バスレーンの社会実験

千秋 ただし、それらは部分的な改善であって、いわば「点」に過ぎません。それらが連続して「線」になっていかなければ、本当に安全で快適な自転車走行空間は構築できないのです。

森井 そこで自転車走行指導帯のアイデアが生まれたのでしょうか。

千秋 しかし、それも諸々の問題があり、すんなり実現できたわけではありませんでした。そんな時、スイスで見たバスレーンのことを思い出したのです。あちらではバスと自転車が走行する専用レーンもあるのですね。

森井 なるほど、そこで市内のバスレーンを利用しようと?



マップづくりに伴う現地調査で得られた学生の意見で、ガードレールの新設、利用者が少なく、視界を妨げていた歩道橋を撤去するなど、通学路の環境が改善されている



2010年度「金沢市ゆめまちづくり活動支援事業」第3回目の住民との検討会の様子。広く市民の声を集め、行政につなぐ役割を果たした

千秋 ええ。ご存じのとおり、金沢市内はバスネットワークが発達していてバスレーンが多いですからね。また、自転車走行指導帯は「法定外」のレーンなので、自動車がレーン内を走ったとしても違法にはなりません。フレキシブルに使える走行空間というわけです。しかし、これも実現するのは簡単ではありませんでした。言うまでもなくバス会社は嫌がりまずし、自動車のドライバーにもいい顔はされませんから。

森井 その後、どんな手を打ったのでしょうか。

千秋 先程、高校生に協力してもらってマップを制作した話をしましたが、その時も同様に関係者の皆さんに力を貸していただくことにしました。具体的には、道路管理者、地元の町内会の方々、小中高の先生方やPTAなどに集まっていただき、いろいろな意見を出し合って検討してきました。国土交通省金沢河川国道事務所がセッティングに尽力してくれたこともあり、最終的にはさまざまな分野から多くの人に集まっていただきました。

森井 そうして議論を重ねて導入にこぎつけていったと？

千秋 いえ、まだ少し続きがあります。バスレーンに自転車が入ってくるということで、ともすればバスがスムーズに運行できなくなり、バス停への到着時刻が遅れて

しまうのでは?との懸念があったんです。

森井 バスと自転車が同じレーンを共用するのなら、確かにもっともな心配かもしれません。

千秋 そこで我々は、徹底的に調査を行いました。社会実験をする前に、自転車試行テストによって自転車がレーンの左端を走行した場合のバスの遅れ時間を調べたのです。その結果、平均2～28秒遅れでバスの運行に支障がないことがわかりました。その数字を材料にして、まずは3ヵ月間、市内の国道159号線(現在は359号線)浅野川大橋～山の上区間約1kmで社会実験を実施しようということになったのです。それが2007年3月のことでした。

森井 3ヵ月というのは短いですが、関係者が納得できる結果にはつながったのでしょうか。

成子 はい。まずは自転車の左側走行が予想以上に浸透したことです。実験開始当初はそもそも「自転車は左側を走るもの」という原則を知らない人も多かったのですが、バスレーンを共用することで自然に認知されていきました。

千秋 次に、以前は歩道と車道を出たり入ったりしながら走る自転車もいて、バスや自動車、歩行者双方にとって危険だったのですが、バスレーンのみを走行することで、歩行者の安全が確保できる

ようになりました。さらに、バスや自動車の運転手も少しずつ自転車がバスレーン内を走る状況に慣れてきたようで、中にはバス停車前で自転車との間合いをうまく図りながら停留所に止められるバス運転手も出てきました。このような効果が見えてくると、3ヵ月で終えてしまうのはもったいないのでは、という雰囲気になってきて「では、あともう3ヵ月社会実験を延長しましょう」ということになったのです。そうした経緯を経て、2007年10月より本格導入となりました。これは日本で初めて実現した「バス／自転車共用レーン」の取り組みです。

小規模駐輪場の分散が 自転車利用の促進と 賑わいの創出を導く

森井 その実験が成果を収めたことが、2011年の自転車走行指導帯登場につながったわけですね。現在、走行指導帯の場所を記したマップはあるのでしょうか。

千秋 実は、金沢自転車ネットワーク協議会(金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、石川県警)発行の地図がこの3月に完成する予定です。市内の小中高に通う児童・生徒や学校関係者、観光客にも配布する予定です。

成子 しかも、スピードが出るロードバイ



クの方はこの道路が適切、子連れのママチャリやお年寄りはこちらの方が比較的安全です、など乗り手別にお薦めの走行空間を色分けして表示しています。

森井 そうした詳細な情報が掲載され、安全で快適な自転車走行に特化したマップは前例がありませんでした。我が国の自転車普及、走行空間整備の歴史において画期的な試みです。

千秋 ただしこのマップは目下のところは、金沢の中心市街地のみです。我々は半径5kmまでは自転車で移動することが十分に可能であると考えているので、いずれは郊外も含む広範囲な自転車ネットワークになるといいですね。実は現在、国土交通省金沢河川国道事務所が金沢市の郊外で調査していますので、将来的には走行空間が広がれば、自転車を停める駐輪場の役割も大きくなると思います。

森井 駐輪場へのご要望はありますか。

千秋 金沢市内の場合でいいますと、やはり数が根本的に必要な所に不足しています。もっと増やしていただきたいのです

が、ただし、大規模なものではなく、小規模な駐輪場を分散して設置していただければ、利用しやすく理想的だと思います。

成子 分散に関連にして付け加えると、例えばコインパーキングの一部を駐輪スペースに転用するなどの方策があってもいいのではと思います。

千秋 自転車が安全に走れる環境は、賑わいの創出にも直結します。実はこのたび、私達は環境省の自転車活用方策検討会のメンバーに就くことになりまして、私は座長を務めさせていただくんです。走行空間はもちろん、駐輪場が果たすべき役割も重要なテーマになりそうです。

森井 それは素晴らしい。環境省は富山市のシクロシティなど、コミュニティサイクルへの積極的な援助の実績もあり、自転車に対する理解が深いですからね。実は私はこの4月に、シェアサイクルを東京五輪までに都心部へ導入することを目指して、一般社団法人日本シェアサイクル協会という団体を設立致します。その委員会の席で、ぜひ、私どもの協会について



も話題に挙げていただけると幸いです。

千秋 分かりました。東京でそのような取り組みが本格稼働すれば、金沢を含む地方都市にも良いムーブメントが起きるのは確実ですからね。

森井 どうぞよろしくお願い致します。三国夫妻の取り組みは金沢モデルとして、日本シェアサイクル協会としてもぜひ参考にさせていただきたいと思います。本日は誠にありがとうございました。 **PP**

パーキングプレス発行人：プロフィール

森井 博

- サイカパーキング（株）、日本駐車場救急サービス（株）、モーリスコーポレーション（株）代表取締役会長（夫々創立に関与したため、社是は健康一番、仕事は二番）
- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長（業界最年長?のため）
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長（実質設立者のため）
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会（設立準備中）発起人
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員（欠席が多く熱心ではない）
- 六本木男性合唱団 団員（下手の横好き、団長三枝成彰氏の弱者救済精神に共感）

【略歴】 1938年（昭和13年）宮崎県延岡市の港町に生れる（小学生になる前から泳げ、中学生時代は後のオリンピック選手山中毅より早かった）75才。
1957年（昭和32年）石川県立金沢泉丘高校卒（陸上競技部、やり投げ、短距離、インターハイ2回出場）
1961年（昭和36年）東京商船大学（現東京海洋大学）（遠洋航海は当時珍しいハワイ航海）
1961～1991年 IHI、東芝勤務後脱サラ。現職。

【趣味】 ゴルフ（週一、80才までにエージシュートを目指す）、自転車（片山右京氏監修インターマックス車他数台所有するも余り乗らない）、自動車（レクサス他所有、やはり国産車がベスト、スピードは120km/hr以上は出さない）

【遍歴】 野球（中学生までは本気でプロ選手になるつもりであった、少年野球コーチ6年間）、陸上競技（大学生まで）、テニス（元デ杯選手本井満氏のコーチでかなりの腕前になるも、45才時アキレス腱断裂で引退）

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

