

## オランダの自転車文化を活用 人の豊かさを追求したい

本誌編集長 山本 稔

(元)名古屋大学 総長参与 片岡大造  
(本誌連載「新公共自転車と駐輪論」執筆)

本誌発行人 森井 博

### アンドレア・ポンピリオ

プロデューサー・TV/ラジオプレゼンター

【プロフィール】

アンドレア・ポンピリオ

都内インターナショナルスクール、イタリア・ローマで学生時代を過ごし、幼い頃から自然と向き合ってきたアイデンティティへの問い、「世界のリアリティ」への好奇心を胸に、報道写真家、PR/イベント制作業などを経験。東京を拠点にネイティブな日本語/英語/イタリア語を生かし、TV、ラジオ、雑誌、イベント等でグローバルなカルチャーやライフスタイルを紹介。コロナ禍を機に母国オランダの先進的な自転車文化に注目。幅広い人脈を活かし、自転車を通じて日本・オランダの架け橋となるべく活動を続けている。

※ 撮影時のみマスクを外しています。

事の発端は、2021年7月7日・8日に行われた、あるオンラインのディスカッションイベントだった。本誌で長く連載をお願いしている片岡大造氏がパネリストとして参加したその催しの主題は、当然、自転車。片岡氏が登場したのは2日目で、テーマは「日本でサイクル文化を発展させるには？」だった。

主催はDUTCH CYCLING EMBASSY (DCE)。自転車先進国・オランダのサイクリング文化を構築してきた専門家が、自分たちが培ってきた知識を世界と共有することを目的とした、公・私的の広大なネットワークである。

ただし、このイベントを強力に推し進めた真の仕掛人は、アンドレア・ポンピリオ氏(以下「アンディ」)。自転車というアナログな移動ツールが、地球温暖化、社会格差、政治の混乱、紛争、コロナ禍など人類が抱える深刻な課題を解決するカギになると考え、積極的な行動を展開されている。森井発行人がオンラインイベントを視聴して深い感銘を受けたことから、アンディ氏を招き、片岡氏、弊誌編集長・山本の計4人で座談会を開催した。豊かな未来を次世代に渡すために、自転車にしか果たせない役割がある——4名の話は大いに盛り上がった。

(収録：2021年10月20日)

## コロナ禍が気づかせてくれた 自転車ならではの可能性

**森井** アンディさんの生まれはどちらなんですか。

**アンディ** ブロードウェイです。ただし、NYではなくて東京の中野のアーケード商店街・ブロードウェイにあった産院です(笑)。私の母は東京の神田生まれで、父はイタリア人だったのですが、20代の時、オランダに移住して国籍を変え、オランダ人になったんですね。その後、仕事で日本に来て母と出会い、結婚した

んです。ただ、当時のオランダの法律では、オランダ人と外国人が結婚する場合は、相手となる外国人は国籍をオランダに変更しなければならなかった。母はオランダ国籍を選択し、結婚。そして私が生まれたのです。

**森井** なるほど。オランダは片岡さんと何度か自転車事情の視察に行きました。アムステルダム駅の巨大で洗練されたデザインが印象に残っています。その際、1998年から始まったアムステルダムのシェアサイクル「ホワイト・バイク」に試乗しました。さらに2007年から開始されたパリのシェアサイクル「ヴェリブ」にも乗りました。

**アンディ** ヴェリブは当時、私が担当していた番組でも取材して紹介しましたね。

**森井** アンディさんが自転車の可能性に気が付いたきっかけは何だったのですか。  
**アンディ** 遡れば2011年3月の東日本大震災でした。大げさな話ではなく、以前から日本の未来に不安を感じていて、自分の子どもを含む次の世代に豊かな未来を手渡すためにどんな行動をするべきか、うまく舵を切るにはどうすればいいかを念頭に仕事をしてきました。私の番組に招き、出演してもらった人たちもそうした思いを抱く方が中心でした。そうしたなか、2020年に起こったコロナのパンデミックで家族を移住させた私の母国であるオランダで、豊かな未来を手に入れるための手段としての自転車の可能性に気づいたので。

**山本** どんなことに気づいたのですか。

**アンディ** 単純に多くの自転車が使われているのにとどまらず、自転車と連携、共生する社会が確立していることです。自転車専用道路がネットワークとなつてすべての街を結んでいて、ハブとなる各駅には巨大な駐輪場が整備されています。公共交通機関との連携もしっかりしていて、電車やバスに自分の自転車を乗せて目的地へ移動し、着いたら、また自分の自転車で最終目的地に行くことができる。

経済的、健康的、二酸化炭素の排出ゼロで、渋滞のストレスはもちろん、格差も一切ありません。しかも専用道路があるので安全ですし、年齢に関係なく簡単に移動ができます。

**山本** 1970年代のオイルショックは、オランダで自転車文化が普及した背景になっているのでしょうか。

**アンディ** あると思いますが、オランダの人に聞いてみると、彼らは環境保全もさることながら、移動する手段として最も手っ取り早い、合理的であるという点から自転車を選択しているようです。オランダ人のマインドセットは実用的ですからね。ただ、元々は、オランダも車社会だったんですよ。自動車を移動手段の基本に据えて、どのように経済を発展させるかを考えていました。しかし、自動車増加によって交通事故が急増し、死傷した多くの人の家族、遺族が立ち上がって大規模な市民運動に発展したのです。どうにかしてくれ!と政府に訴え、全国規模に拡大したんですね。

**片岡** 市民がそうやって立ち上がり、国全土で行動に移すのが素晴らしい。日本でも高度経済成長期以降、交通事故者数が激増した「交通戦争」がありました。もちろん反対運動は行われましたが、全国民を巻き込むところまで発展しなかった感があります。

**アンディ** オランダの政治家の役割は、一般市民の声をいかにしっかりと吸い上げ、検討して政策に結びつけるかである、というのが全国民が共有する認識です。そして、政策を実行する際は、できるだけ迅速に実証実験を重ね、得られたデータを踏まえてスピード感をもって実行する。さらに政府が決めた政策はすべての自治体に画一的に導入されるのではなく、各地の実情や市民のニーズを反映してカスタマイズされることも特徴です。

**森井** 日本にも実証実験、社会実験を行ってそれを政策に反映させる仕組みはありますが、いかんせん時間がかかります



アンドレア・ポンピリオ氏

よね。また、お金を握っているのが基本的に中央という構造にも弊害があります。

**アンディ** ちなみにオランダには王室があり、日本の皇室とも親密な関係を築いていますが、王室ファミリーが皇室と決定的に違うのは、日常的に自転車で出勤したり、通学したりしていることです。

**山本** それはすごい。SPは付いているんですよね？

**アンディ** はい。そしてSPももちろん自転車に乗っています。とにかく王室と一般市民との距離が近いですね。

**山本** そしてその橋渡しをするのが自



本誌編集長 山本 稔

転車であるというのが、自転車王国のゆえんと言えるかもしれません。

## 今なお進化を遂げる オランダの自転車走行環境

**森井** 話題は変わりますが、アンディさん、オランダの自転車産業について教えていただけますでしょうか。以前、オランダ大使館を通じて、自転車を吊り下げる方式の駐輪ラックを知る機会がありました。自転車本体のメーカーの現状はどうなっているのですか。

**アンディ** 複数の小規模のメーカーが伸びているようですが、特に最近のトピックはeバイクですね。「バンムーフ」(Van Moof)というメーカーが特に知られていて、表参道にもショップがあります。ただ、オランダ国内では電動アシスト付き自転車の法整備がまだしっかり整備されておらず、日本ほど普及していないのが現状です。

**片岡** 法整備は何が課題なのですか。

**アンディ** スピードが出ることに対する安全性の担保ですね。あの仕様のまま自転車専用道路を走って、事故につながらないのか、などの懸念が専門家からは出ているようです。

**森井** なるほど。しかし、スピード感をもって自転車を軸にした都市計画を進めてきたオランダなのだから、早晚法整備が進んでeバイクの普及も進むのではないのでしょうか。ところで自転車専用道路といえば、私が視察した当時も目を見張るものがありました。近年ではもっと進化しているのでしょうか。

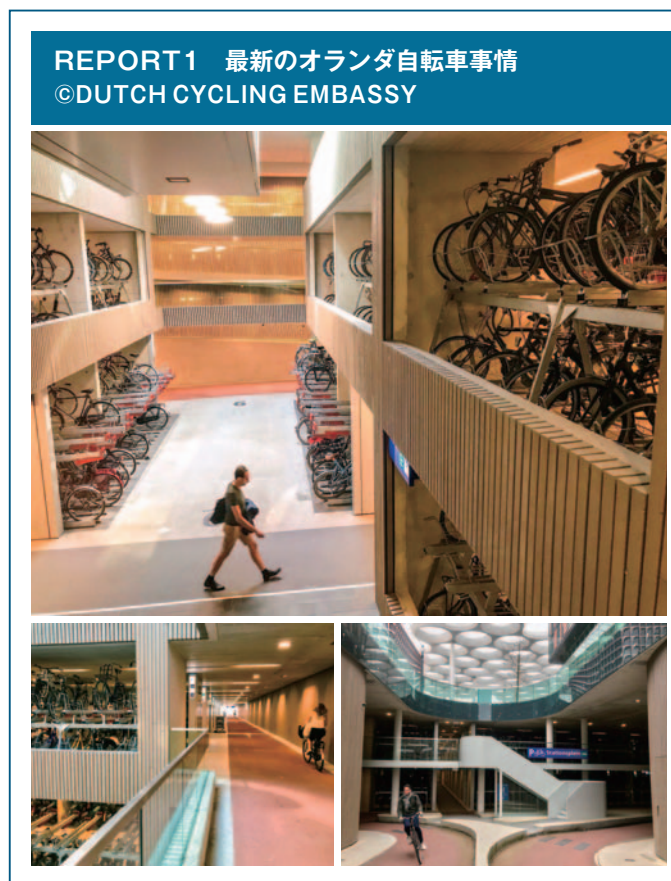
**アンディ** ええ。アムステルダム、ロッテルダム、フローニンゲン、ユトレヒトなど、各都市

を結ぶネットワークが構築されています。**山本** 不勉強で恐縮ですが、自転車専用道路を整備するための土地は潤沢にあるのでしょうか。

**アンディ** いえ、潤沢とは言えません。さらに海拔0m以下の地域も多いんです。

**片岡** そうした環境にもかかわらず、オランダの都市は自転車と人を軸にしてどんどん進化しています。専用道路はもちろん、街路樹、緑地、コウノトリが巣をつくるための場所まで設置されますよね。

**アンディ** そうです。土地に余裕がないので自転車専用道路を確保する際は、既存の車道1車線を転用するケースも多いですね。こう聞くと一般的には「自動車が走るスペースが削減されると、渋滞が発生するのでは」と連想しますが、皆さんご存じのとおり、自転車に乗り換える人が増えるため渋滞は発生しません。それどころか、むしろ自転車のほうが、早く目的地に到着できることが分かり、ますます自転車を使う人が増える、という好循環



REPORT 1 最新のオランダ自転車事情  
©DUTCH CYCLING EMBASSY

環が続いています。

**片岡** パラダイムシフトが継続しているということですね。

**森井** おっしゃるとおりですね。

## DCEは日本からのオファーを常に待っている

**山本** 車線で思い出したのですが、渋谷の道玄坂ってよく見ると、2車線確保されていて結構幅の広い道路なんですよ。常に路肩に荷捌き車両が停車していたり、駐車スペースが使用されていたりで、実質、自動車が走行できるのは1車線の状態なので、広い道路という認識がありませんでした。もしも、道玄坂の左車線が自転車専用道路になったら…と想像すると、道路の見方が変わってきます。

**アンディ** ユトレヒトは道玄坂とは真逆の環境にありますね。2030年までにガソリン車は市街地に入れなくなる法

律が施行されており、今後5年間で充電ステーションをおよそ500カ所増やす計画も進んでいます。人口は約30万人の小さな都市なので、ますます自転車走行環境が整うのではと期待しています。

**山本** 日本でも中心市街地に入る自動車の数を制限するトランジットモールの社会実験が行われましたし、近年では、国土交通省が盛んに発信しているウォークアブルな街づくりの気運が高まっています。

**森井** 確かにそうですね。コンパクトシティ+ネットワークの取り組みも含めて、高齢化社会が急速に進んでいる日本では、ウォークアブルな街づくりは有効な施策になるでしょう。ただ、さっきも言いましたが、どうしても稼働までに時間がかかりがちです。行政のアクションが必要なのは言うまでもありませんが、同時に、我々民間の主体的な活動も必要ではないでしょうか。日本において自転車文化の普及が遅れている事実を受け止めた上で、オランダに学ぶべきだと思います。

**アンディ** まさにDCEはそうしたオファーを常に待っている状態です。もちろん私が橋渡しをしますよ！ 私が考えるのは走行環境整備など物理的な変革だけでなく、文化もクロスして導入すべきだということです。その第一歩として東京2020大会前、2021年7月に、片岡さんにもご参加いただいたオンラインイベントを開催しました。あのイベント、当初は業界関係者だけのクローズなものだったのですが、最終的にオープンにして、広く多くの方に発信できたのは良かったと考えています。都市計画に携わる方々からの反響も多数いただきました。コロナ禍でなければ、オランダから専門家を招いて開催したかったのですが、それでも、オランダ外務省、オランダ大使館もバックアップしてくれましたし、片岡さんをはじめ、多くの論客にもパネリストとして参加いただ



片岡大造氏

けましたので、イベントは大成功だったと思っています。

**森井** 海外の専門家に加えて、日本からも建築家やプロダクトデザイナー、都職員など多彩な顔ぶれで、それぞれの方の考え方、ご経験は大変参考になりました。**アンディ** 大変うれしいです。ただ、あのイベントは1回だけで終わってしまったのはダメで、継続しなければ意味がありません。2022年以降、オンライン、あるいはできればリアルも含めてイベントなどの活動を計画していますので、引き続きよろしくお願い致します。



本誌発行人 森井 博



左ページはすべてユトレヒト中央駅構内の駐輪場。世界最大規模で12,500台駐められる。ちなみに2021年10月に開業した駅隣の商業施設には8,000台規模の駐輪場がある。右ページは各都市を結ぶ自転車専用レーンの様子。幅広い世代が年間を通じて自転車で移動している

## いとも簡単に自転車道が出現！ 「ポップアップレーン」とは？

片岡 ところでDCEには、コロナ・パンデミックとなって以来、世界中から自転車に関する問い合わせが舞い込んでくるそうですね。

アンディ そうなんです。世界の大都市では密を避けるため公共の交通機関が極めて使いづらくなりました。バス、電車、地下鉄に乗れない…そうだ、自転車があるじゃないか、と気が付いて自転車先進国であるオランダの取り組みに学ぼう、という流れが生まれ、マドリード、ミネアポリス、メキシコシティ、マイアミなどの都市に続々と登場したのが「ポップアップレーン」だったのです。

森井 それはどんなものですか。

アンディ 自動車の車線を臨時に自転車専用にする目印として、車線の端にコーンを並べて区切ったレーンです。とても

簡単で、低コスト、視認性も高い。非常に有効で、実用的な試みなんです。

片岡 オランダもそうですが、それらの都市もポップアップレーンを導入するまでの判断が早そうですね。感染の広がり方や感染者数の違いはありますが、日本でポップアップレーンを実現しようと思うと、いろいろな障壁がありそうです。

アンディ でも、東京2020大会でポップアップレーンを見ましたよ。

森井 え、どこですか？

アンディ 選手や関係者が乗るバス専用のレーンが臨時につくられたじゃないですか。そして大会終了後は順次通常の車線に戻されました。

森井 ああ、そうでした。しかも丁寧の色分けも行って「大会関係車両専用」と明示していました。図らずも、その気になれば自転車専用レーンを都内に作ることも可能だと証明していたわけですね。

山本 確かにその事実は、東京の自転車走行環境整備の実現可能性が、悲観する

ほど低くはないことを示していると言えます。

## 理想的なサンプル都市 金沢の取り組みに注目

アンディ 日本では東京や名古屋、大阪など大都市に目が行きがちですが、DCEは地方都市とのタイアップも視野に入れているんです。自転車が普及し、文化となっているサンプル都市をつくって、実際に体験できる場ができれば理想的だと。そして、日本の専門家とタッグを組んで取り組んでいきたい、と考えています。先ほど話しましたポップアップレーンも、DCEが各国の専門家や各自治体と協働して実現したものです。全世界的にまだコロナ禍は収束しそうにありませんが、しかしこれを逆手にとって、個々の国レベルでなく、人類全体のための取り組みに自転車を活

### REPORT 2

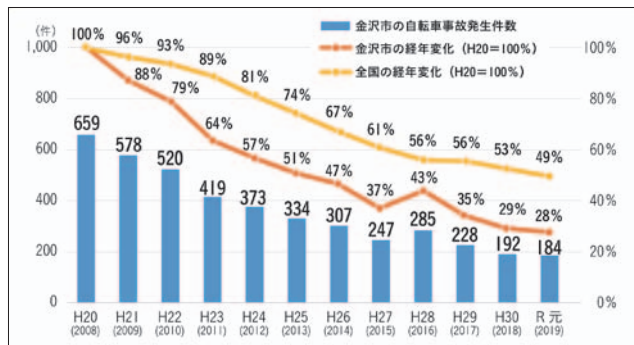
#### 「地球の友・金沢」最近の活動



自転車通行空間整備と併せた街頭指導



金沢市における自転車通行空間の整備例



金沢市における自転車事故の推移

自転車通行空間の整備改善を進める一方で、自転車利用者の教育というソフト面の対策にも取り組む。具体的には「街頭指導」によって、金沢中警察署、東警察署、西警察署の交通担当者や、金沢市街頭交通推進隊、金沢市地域交通安全活動推進委員など、多くの人たちが交通安全活動に参加。多くの人の連携と協力により、金沢市では自転車の車道左側通行の増加や、自転車事故の大幅な減少が見られる。

※「自転車交通のための街頭指導マニュアル」(発行:金沢自転車ネットワーク協議会 監修:地球の友・金沢 2021年3月刊)から抜粋。  
マニュアルは、  
[https://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/douro/bicycle.co/document/shidou/gaitoushidou\\_full.pdf](https://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/douro/bicycle.co/document/shidou/gaitoushidou_full.pdf)  
からダウンロードできる

かしたいと考えています。

**森井** 日本の地方都市で自転車による街づくりを進めている好例と言えば、やはり金沢が筆頭に挙げられます。環境保全、自転車による街づくりを目標に掲げて、約30年前から活動を開始した団体「地球の友・金沢」が、金沢市、警察、国土交通省を巻き込んで活動し、かなりの成果をあげています（最近の活動は左図参照）。

**アンディ** それは知らなかったです。先進的な良い事例ですね。

**森井** そして、岡山市が金沢市の取り組みに倣い、自転車を活用した街づくりを始めました。

**アンディ** 非常に良いですね。その流れを全国に波及させたいものです。そして、自転車利用者増加による経済効果の上昇を測定できればなお理想的でしょう。自転車は行動半径が広い一方で、すぐに乗り降りできますから、気に入ったお店を見つけたら、買い物や飲食などの消費行動に結び付きやすい。経済効果があれば、行政は俄然動きやすくなりますからね。

**山本** 行政といえば、以前とある自治体の担当者と意見交換をした際、「自転車を楽しむという視点を忘れてしまうことがある」と聞いたことがあります。行政は「どこにどれだけ駐輪場をつくるか」「レーンを何km延ばすか」といった結果に意識がいくあまり、そもそも何故自転車専用道路や駐輪場が必要なのか、といった根本の問題を忘れてしまいがちなのかもしれません。

**片岡** そういえば、国土交通省の若手が母体となってつくられた街づくりの道路のビジュアル資料には、きちんと自転車や自転車専用道路が描かれているんです



長年メディアで活躍を続けてきたアンディ氏が「東日本大震災以降、日本が思うような未来を描けていないまま今に至っているのはメディアの責任も大きい」と自省の念も込めつつ、自転車ならではの可能性について熱く語ってくれた

よ。それは昔の資料には見られなかったことです。若い世代にとっては、自転車は街に欠かすことのできないアイテムになってきていると言えそうですね。

**アンディ** 「街」というと私はこのエピソードを思い出しますね。かつて、番組でNYのセントラルパークから生放送したことがあったんです。その時、公園に来ていた人に「あなたにとってセントラルパークとは？」という質問をしてみたんですね。すると9割以上の方が「My Park!」と即答しました。それだけセントラルパークはニュー Yorker に愛されている身近な存在なのだと痛感したものです。では、翻って東京はどうでしょう。例えば「あなたにとって東京とは？」と質問した時、どれだけの方が「私の街」と答えるでしょうか。

**山本** セントラルパークと東京ではスケール的には異なりますが、ただ、心の距離は東京人のほうが「我が街」意識は薄いのでしょうか。

**アンディ** おっしゃるとおりだと思います。その距離感を埋める絶好のツールになるのが自転車であると私は思います。

**片岡** 確かに。そういえば、今年の衆院選挙で、自動車ではなく自転車に乗って選挙活動を展開した候補者が各地で散見されました。自転車での選挙戦は有権者に対してクリーンなイメージを訴えるのに適しているのですが、しかし、自転車専用道路をつくるか、駐輪場を増やすとか、そうした公約を掲げる候補者は見たことがありません（笑）。今度、自転車を使う政治家には、ぜひ自転車を活用した街づくりに言及してほしいですね。

**アンディ** 本当、その通りですよ。とにかく来年以降も、豊かな未来を築くための最適なソリューションとして、自転車を軸にした活動を積極的に継続していきます。本日、皆さんと知己を得たことですし、ぜひご協力をお願い致します！

**森井** 片岡 山本 承知しました！ これからもよろしくお願い致します。 PP

## 過去の対談記事をWEBで公開しています

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

