

バイシクル・トランスポートーション・アライアンス（通称 BTA）

講師：サドスキー・ロブ（BTA エグゼクティブ・ディレクター）

日時：2013 年 8 月 19 日（月）

記入者：大阪府貝塚市 七野司

ポートランドのまちは、自転車での移動が非常に便利なまちである。車道と平行して自転車専用道が整備されている、ストリートカーなどの公共交通機関に自転車を持ち込むことができるなど、あげていくとキリがないほどである。そんなポートランドにおいて自転車の推進と自転車環境に取り組む非営利団体 BTA のエグゼクティブ・ディレクターのサドスキー・ロブ氏のお話を聞かせていただいた。

自転車とポートランド

私たちは NGO で、いかに政府と協調していくか、まちとどのように協働していくかが重要であると考えている。私がポートランドに住みだして 3 年であるが、BTA の活動から起きているさまざまなことは決して不思議なことではない。

1984 年に選ばれた市長が「ポートランドのまちには、自転車がいいのではないか」と言い出した。そこから様々な、そしてたくさんの方が行われている。例えば、大きい道、小さい道、橋についても自転車専用道が作られる、などが挙げられる。他には、人が到着した所に自転車を停める場所が常にあるように努力している。これについては日本のほうが、駐輪場が多いのではと思うこともあるが。

また、自分が子どものときは歩いて学校に行っていたが、BTA の活動により現在 42% の子どもが歩いてか自転車で学校へ行っている。小さい時から自転車について教育するのが良いので、学校で子どもが自転車に乗る授業がある。その授業のために、車の荷台に自転車を載せて学校に持っていき、授業を行っている。ちなみにその授業に使っている自転車は日本のメーカーが売ってくれたものだ。

様々な目的で自転車に乗る人がいる。通学、通勤、エクササイズ、レース、我々はそれら全ての行為を尊重している。

自転車と経済

ポートランド市では、自転車関連グッズで 1 億ドルの経済効果が見込まれている。オレゴン州全体の観光資源としての自転車の経済効果は 4 億ドルにも上る。

元の地場産業である材木関連の産業が廃れて、自転車に移行していったという過程がある。それをさらに発展させていきたい。私たちの目標は飛行機でやって来た旅行客がポートランドを自転車で観光し、お金を使ってくれることである。

他の団体でもさまざまな取り組みをしている。例えば UBI という団体は一般の人に自転車フレームの溶接の技術を教えて、その自転車を中国に輸出したりもしている。経済効果は

保守的な政治家にもプラスに働くという側面も持っているので、重要なことだと考えている。

さまざまなイベントも活用している。サンデーパークウェイという、10 マイルの道路を歩行者と自転車だけに開放するイベントがあり、それは市民が自転車に乗る機会になっている。「自転車に乗って仕事に行こう」というイベントでは、12000 人、2000 会社に競わせて、3000 人の人が自転車に乗るようになった。そのイベントは自転車に乗った距離をコンピューターに入力し、BTA もそのデータを把握しており、同規模会社に競わせて商品を渡したりして、普及に取り組んでいる。

自転車とまちづくり

ポートランドでもやらないといけないことはたくさんある。その一つとして、市と密接に関わってブループリントを作った。市が得意な分野と BTA が得意な分野を組み合わせることが重要である。コミュニティのミーティングに参加し、たくさんの人にヒアリングをした。結果およそ 1000 人の人がブループリント作りに関わった。その中でやれる可能性が高いことを考えて、できるだけ早くやりたいと思っている。例えば、大きな通りでは車道と自転車道を分離帯で分けて、その分離帯に水の浄化のための植込みを植えるなどを考えている。

また、自転車が道路法規を守るための活動をしている。例えば、交通違反者は罰金を払うか BTA の講習を受ける仕組みになっている。違反について、講習は二時間、二回目の違反は講習がなくて罰金のみ。都市によっては交通違反を気にしていないまちもあるが、ポートランドは警察が違反切符を切り交通ルールを守る意識が高い都市である。

その他の取り組みとしては、バイクシェアリング（750 台）を予定している。ワシントン、シカゴ、ニューヨークではすでにバイクシェアリングしていて、それらの都市では一晩で大きな変化があった。具体的には、自転車に乗ったことのない人がたくさん利用した、利用した人が自転車に乗ることを簡単だと気づいた、自転車に乗ることによって、車の運転マナーが上がった、シェアする自転車の色を青に統一することでたくさんの青い自転車があふれそれが一つの文化になったなどである。今ではそういった事例もあり、バイクシェアリングに対する反対の声は小さくなったと感じている。

ここで、いくつかの質問のやりとりがあったので、以下に記す。

Q 市は頑張っていると BTA が思うところはどういったところか。

A 市はプランニングとエンジニアリングを、お金を集めてうまくやっていると思う。しかし市は実際に地域の人に話すのが、特に社会的弱者と話すのが下手なのでそこを BTA がやっている。計画委員会に人を送り込み対話を多く持っているが、非常に時間がかかっている。

Q 市がおこなっているエンジニアリングとは具体的にどういったことか。

A プランニングは話をする事で、実際に道路を作るのがエンジニアリングである。PSU エンジニア学部では自転車と歩行者のイノベーションするためのことを学べる。大学では実際に業務に携わっている人を招いて話をしてもらっている。

Q 自転車に乗る人がルールを守るために、BTA として取り組んでいることはあるか。

A BTA のアプローチは効果があるものを行っている。例えば、子どもに対する自転車教育である。大人を改善させるのは難しいので、子どもを教育して大人に働きかける。他の具体例を挙げると、車の運転免許を取る時の 20%が自転車の問題である、警察が検問している 2 ブロック前で無灯火の人に注意するなどをしている。警察とは常に話していて、違反者に違反をやめるよう BTA が呼びかけて警告を与える。

Q 市民の声はどのようにして得ているのか。

A パブリックミーティングの機会がたくさんある。様々な人が集まって話をする事で帰属意識が高まると考える。しかしマスタープランの改定に 2 年もかかった。市民の声を得て物事を進めると言う作業は時間がかかることなので、そのプロセスを嫌っている人はたくさんいると思う。

Q BTA が継続していくために BTA 内部で大事にしていることは何か。

A 3 年前は団体がうまくいっていなかった。市より先に動く体制が取れていなかったのがある。そこで、より素早くより洗練されたものにする必要がありたくさんの変化を促した。まちの外の人にも見えるように変化させた。より戦略的に進むために、頼みごとをすることに物怖じしないようにしている。

最後に

BTA にとって、全世界のあらゆる移動手段のうち自転車の割合がトップになることがゴールと考えている。全ての交通手段を自転車にすることは無理かもしれない。しかし生活の半分は 2 マイル以下の移動なので、それを自転車にするのは可能ではないかと真剣に考えている。