

## 第6回国外調査（サドースキー・ロブ講師）レポート 【B T A】

常滑市 堂本大輔

### （1）自転車のまちとしての歩み

政府と協調しながら、NGOがどのように活動しているのか話したい。これから話すことはマジックではなく現実であることをまず確認しておきたい。私は、ポートランド市に在住して3年になる。

1971年当時、ポートランド市では市民協働が既に進んでおり、道路を造成する際、必ず自転車道を併設することが決定された。

1984年当時市長だったバッド・クラークは、ポートランドはまちのグリッドが小さいとして、自転車を活用することを推進する人物であった。

以降、自転車に関する道路整備が進められてきたが、それは1つの大きな出来事があったというより、多くの小さなことが積み重ねられてきたと言ってもいい。

幹線道路、小さな道路、橋など様々な場所で自転車道が整備されて、自転車に関する政策が推進されてきたのである。

道路だけでなく、駐輪場も同様である。自転車で出かけたとき、到着地に駐輪場が無いということ为解决するために、駐輪場を各地に整備した。学校や公園など、多様な場所に。

### （2）B T Aの活動の成果

私が子どもの頃は、歩いて学校へ通う者が大半であったが、今の子供たちは様変わりしている。

徒歩か自転車で通学する者は、現在42%である。しかし、それでもこれは、自転車に関するB T Aの取組の推進で、近年割合が大きく伸びてきた結果の数値である。その他の子どもは、自動車で通学している。

大人たちに変化を及ぼすには、子どもの頃に教育することが肝要である。我々はここに力を注いできた。子どもへの教育は、まず教室で行う。その後、子ども達を公道へ連れ出して、自転車に関する実地教育を実施している。

その際は、私たちが教育用の自転車を、自動車の荷台にたくさん積んで、学校へ持ち込む。日本の自転車メーカーが格安で販売してくれたことが、

非常にありがたいことである。

私たちは、自転車に関するあらゆる行動を奨励している。通学だけでなく、通勤、エクササイズ、レース、レジャーなどである。

こうしたことを通して、ポートランド市の自転車に関する経済効果は毎年1億ドルに上っている。自転車本体、関連用品などを含めた効果額である。

また、オレゴン州で見た場合、バイクツーリズムなどの自転車観光産業の効果額は毎年4億ドルに達している。いまや、ポートランドは自転車のまちと言っても過言ではない。

こうした変化を起こすには、自転車を活用することを良しとしない保守系政治家を説得することも欠かせなかった。また、歩行者・自転車天国などの道路イベントを開催するなど、市民が親しみを持つような工夫にも力を入れてきた。こうした努力が実を結んで、人々が少しずつ自転車に興味を持つようになってきたのである。

企業も協力的である。自転車通勤を奨励する企業が増加しており、市内で2,000社、12,000人が参加している。そのうち3,000人は自転車初心者である。

### **(3) 今後の活動の展開**

こうして、ポートランドの自転車に関する取組を話してきたが、まだまだ不完全である。青写真を示し、やるべきことをまとめるため、冊子を作って市民に啓蒙している。

今後は、自動車道と自転車道を完全分離し、道路脇には下水処理機能を持った植樹をするなどして、自転車政策をとおしてまちづくりを楽しもうというコンセプトを持っている。

また、交通法規を守ることも推進している。違反すると罰金が科せられるか、教育プログラムを受けることになっており、こうした流れを強化したい。

来年には、大規模な自転車シェアリングを予定している。

こうした取組は、他都市にも波及し、それぞれ成功を収めている。

3年前のB T Aは決して上手く機能していなかったが、知恵を絞って、どうしたら、行政に先行した取組を進められるかを考えた。より早く、しかも洗練された取組を行うことが大切だと分かった。こうしたことを通して、B T A内部に大きな変化が起きた。市内にこだわらず、広域で物事を考え、賢く戦略的に検討を進めるようになった。行政に依頼することも恐

れないようになったことは、現在、そして将来に大きな意義を持っている。

#### **(4) B T Aが目指すもの**

我々には明確な目標がある。それは、全人口の25%の人々が自転車で移動する時代を創ることである。現在はまだ7%に過ぎない。人々の移動距離は、全体の半分が2マイル以下だと言われている。2マイル程度なら、自転車が活躍できると確信している。

—以上—