

講義レポート

国外調査 サイトビジット (B T A)

レポート作成：草加市 成田圭子

BTA (Bicycle Transportation Alliance) はポートランドにおいて、自転車を通常の交通手段として復権させようという目的をもって活動をしている NGO 団体です。いかに政府と強調していくかが活動のポイントとなっています。

私 (B T A の代表の方) はポートランドに住み始めて 3 年目になります。BTA としては、設立からの 15 年間でたくさんの方が起こりました。そして、ポートランドでの自転車の普及に関して言えば、1971 年に道路を作るときには自転車道路を作るという法律が出来ました。また、ポートランドでの自転車の普及活動が始まったのは、1984 年に当時の市長がポートランドは小さいまちだから、自転車での移動がちょうどいいだろうと考えたことがきっかけと言われています。それ以降は、何か大きいことをしてきたのではなく、本当に小さいことの積み重ねで今までやってきました。

例えば、自転車専用道路は、今では幹線道路だけでなくウィラメット側にかかる橋などいろいろな所へ広げてきています。また、自転車を停めるスペースの確保にも努力してきました。道路だけでなく、会社や家などにも自転車を止められるようにしてきていますが、まだまだポートランド市内にはまだまだ駐輪場は少ないと思っています。自転車は少しずつ普及してきており、例えば、かつて子ども達は車で学校へ通っていましたが、今は子どもたちは自転車で通っています。具体的には、子ども達の 8% が自転車または徒歩で通学していたのが、今は 42% と増えてきています。

自転車の交通ルールについては、大人の行動を変えるのは難しいので、子どもたちから伝えるのが良いと考えていますので、学校へ自転車を持って行き、子どもたちへ自転車の乗り方についてのトレーニングプログラムを組んでいます。内容は座学と実習の合わせて 10 時間のプログラムです。ちなみに、実はこのトレーニングプログラムで使う自転車は日本のメーカーが格安で売ってくれました。

通学、通勤、運動、スポーツ、競技など、幅広い分野において、自転車に乗ることを奨励しています。自転車や関連グッズを販売したりすることで、ポートランド全体で 1 億ドル、オレゴン州で 4 億ドルの経済効果が見込まれています。また、自転車のまちとして有名になることで訪れる人が増え、販売等に付随して、宿泊代や飲食代などの経済効果も見込まれます。かつてはポートランドは材木、スキーのまちでしたが、今では自転車のまちとして有名になってきています。外部の人が飛行機でやってきて、

ホテルに泊まって、まちのなかで自転車の乗ってもらったらいいなと考えています。こうした経済効果を明らかにすることで、自転車に反対の考えを持つ政治家らにPRしています。

自転車のさらなる普及については、イベントも実施しています。10マイルの道を封鎖して自転車と歩行者だけに解禁したり、自転車にのって職場に行くキャンペーンを実施して会社同士を競わせたりしています。キャンペーンでは、走行距離よりも自転車で移動した人数を重視しており、勝ったところには商品を用意しています。こうしたイベントを通じて、新たに自転車に乗る人を増やしてきました。

こうして自転車は普及してきていますが、まだ完璧とは言えません。そこで我々がまだやるべきことを青写真として冊子にまとめました。冊子には、道路と自転車道を分けること、住宅地での車の速度規制を設けること、できるだけ楽しいイベントを実施することなどを描いています。冊子は1000人あまりの地域の人たちと一緒に作りました。そして、まったく不可能なことではなく、実現できそうなことをまとめるようにしました。

自転車のルールについては、ポートランドではルールに違反すると罰則が課せられます。罰金は150～250ドルくらい、または講習を受けるという内容になっています。また、これまで車に乗っていたけれども自転車に乗るようになった人たちが、いかに車が危ないかに気づいてくれ、車の運転のマナーが変わってきたと思っています。

私たちと行政との関係については、それぞれの得意とするところを組み合わせる活動がしたいと考えています。BTAは、コミュニティ作りや感謝の気持ちを伝えるのは得意ですが、行政は得意ではありません。また、行政を批判するときは、事前に相手にその批判する内容を伝えています。行政に交渉する時は、最初、大きな要求を提示して、議論を通じて、結果がもともと想定していた真ん中のところに落ち着くようにしています。

また、行政は地域に話をすることが下手であり、言葉のスキルがないと感じています。そのため、行政の果たすべき役割は、プランニングとエンジニアリング、そしてお金を集めて実際に行うことだと考えています。私たちは地域に話をすることは得意としています。例えば、青写真の冊子を作るときには、地域にBTAから人を送りました。時間は掛かりますが、そうして出来上がったものの内容はとてもしっかりしたものになります。地域に入る人へはトレーニングを受けてもらい、それから地域に入ってもらっています。将来的には、このようなスキルを身に付けた人が政府へも入っていてももらいたいと考えています。

BTAの資金は、30%は市からの学校でのトレーニングについての助成金で、残りは寄付でまかなっています。会員は4000名、その他5000名の協力員がいて、1.2億ドルの予算で15名を雇用しています。

自転車のルールの普及については、バイク・ルールというものを作りました。ルールを守ろうという意味と、バイクはかっこいいという意味があります。テレビCMなど様々な方法がありますが、我々としては、変えやすいこと、効果があることをしたいので、結果、子どもへのトレーニングプログラムが主に行っていることとなります。また、ルールに違反する人へは、事前に指摘、警告、そして違反チケットをきるというように段階を踏んで対応しています。ルールを守ることに限らず、ただ単に警察に任せるのではなく、こちらで本人のルールに対しての意識を変える手助けを行っています。また、メディアにこうした取り組みを取り上げてもらうことで、皆に活動を知ってもらっています。

私たちのこれからの課題は、自転車を嫌いな人たちへの対応を考えなければなりません。また、どこにお金を使うかを考えなければなりません。そして自転車の事故を減らしていくことです。

政府は、声の大きい人や団体に反応しがちなところがあります。そのため、私たちは、大きな声で主張し続けなければなりません。つまり他の声との戦いになります。また、政府は大変なことはやりません。継続して政府を推していくことが大事です。また、これまでの活動の結果や証拠を明確に提示していくことも大事です。ゴールは政府だけが決めるようにならないようにしたいと考えています。私たちは政府に対して、いわば健康的な不信感を持っています。政府を監視するのはマスコミですが、今はそれも期待できません。政府が行うことは正しいとは限りません。時間はかかるけれども、住民の同意を得て物事を勧めたほうが良いと考えています。

実は3年前に、市と上手く噛み合わない時がありました。どうしたら市より前に行けるか考えました。考えた結果、それは私たちの視野を広げるということでした。より戦略的に、より賢く活動ができるようにしていきたいです。

今はポートランドでは、自転車は移動手段として7%を占めています。これを2018年までには10%、そして将来的には25%を目指しています。

BTAが単なる自転車交通を推し進める団体となっていないのは、活動内容を団体だけで決めているのではなく、地域と議論した中で決めているからと思われます。そのために、情報収集を行いそれを公表していること（自転車交通という手段のメリットを数字など明確にし地域へ伝えていること）、自らの役割を自覚し行動していること（自転車ルールの啓発について自ら活動を行っていること）。こうして作られた青写

真の冊子などの団体の意思は、単なる一団体の意思からなるものではなく、地域の意思として行政へ提示されているのでした。

以上