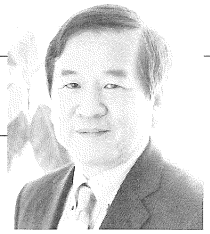
シェアサイクルと日本のこれから　No.13

ヴェロ・シティと自転車利用環境向上会議
―政策推進へ専門家コミュニティの場づくりを―

文　徳島大学大学院教授　山中 英生

一般社団法人 日本シェアサイクル協会
事務局：TEL 03-3663-6281　URL http://www.gia-jsca.net



世界自転車会議ヴェロ・シティ

2016年2月27日から3月1日台湾の台北市でヴェロ・シティ（Velo-City）2016が開催された。世界42カ国から1000名余が参加し、自転車の利用促進/活用に向けた熱い議論、人的ネットワークづくり、政策アピールが戦わされた。28日の午後に行われたバイクパレードには、世界からの参加者に加えて、台湾の多くの市民、愛好家、多様な団体が加わって、5000名以上が自動車を規制した台北の中心部道路17kmを走り抜けている。台北市で広まっているシェアサイクルYouBikeで参加する人も多くみられ、自転車のすばらしさを台北市民に体感させるパレードであった。

ヴェロ・シティは1980年にブレーメンで始まり、その後7カ国12の自転車組織が統合した欧州自転車連盟（European Cyclists' Federation：ECF）の1983年の発足へとつながる。その後、ヨーロッパの都市を中心に2009年のブリュッセルまでおおよそ2年に1度の17回を数えた後、2010年コペンハーゲン開催では、世界へと参加者や対象を拡大したVelo-City Globalが始まり、以後欧州開催Velo-City（セルビア2011、ヴェニス2013、ナント2015）と欧州外での開催Velo-City Global（バンクーバー2012、アデレード2013）と続き、台北はVelo-City Globalとして4回目、全体で24回目の開催である。ヨーロッパ開催では1500名、欧州外の開催は数百人程度であったが、台北の100人はレコードブレークとなった。また、台北というアクセスの良さも相まって、今まで日本人は数名から10名程度であったが、これまでなく70名以上が日本から駆けつけている。そして、この世界的な自転車を巡る集まりの意義が日本に広まりつつある。

ヴェロ・シティとの関わり

筆者がヴェロ・シティに初めて参加したのは2009年のブリュッセルである。実は、教え子の中国の留学生のフランス人留学生との結婚式を南仏のバイヨンヌで出てほしいと呼ばれ、たまたまその前にブリュッセルでヴェロ・シティがあったので、2日間の聴講参加したのだが、その経験は衝撃的であった。

まず、欧州議会の議員、オランダのフローニンゲン市長、当時の有名市長であったボルドー市のアラン・ジュ

ヴェロ・シティ台北バイクパレード　高速道路へ昇る（撮影：片岸将広氏）

ヴェロ・シティ 2009　ブリュッセルの様子

ペ氏など、多くの政治家が壇上に立った。行政の実践的発表も多く、ベルギーの観光サイン計画や自転車がほとんどないアフリカのマリでカーフリーデイを主催した話、そしてブリュッセル市の担当者が"自転車政策とは路面マークだ"と断言した場面など、未だに印象に残っている。アカデミックな人々も極めてわかりやすくシンプルな統計値を示して自転車の実態や利用意義を説いていた。"Bicycle is the Vehicle"という殺し文句を聞いたのも、道路交通法研究者の発表であった。誰だったか忘れたが、参加者全員で"Double the bicycles in all cities：全ての街で自転車を倍に"などと手を振り上げてシュプレッヒコールさせられる発表もあった。後でわかったことであるが、この会議の最終日、ブリュッセルなどいくつかの都市が自転車政策を統合された交通政策の一環として推進し、2020年までに15%のトリップシェアを目指すというブリュッセル憲章に署名している。

ヴェロ・シティの意義

台北のヴェロ・シティでも10人以上の市長や副市長がスピーチしている。日本からも今治、美唄、浜松など何人かの市長等が発表をし、わが町の自転車の取り組みを紹介している。ある意味では政策継続への宣言という意味ももっているだろう。

「ヴェロ・シティは単なる国際会議ではない」「ヴェロ・シティは開催都市の自転車政策を推進する大きな機会であり、その機会を最大限活用できる都市で開催している」ヴェロ・シティを日本に招致する取り組みが始まっている（本誌参照）が、台北で日本チームとECFのミーティングが催された。そこで、ECF会長が語った言葉である。

確かにこうした政治的・政策的効果をもたらす力をもっているという点で単なる会議ではない。しかし、参加者として感じる魅力は、自転車政策に関わる人々の言葉に触れ、論理を学び、そして、元気や勇気をもらえる集まりだということであろう。それもお祭りのような元気ではなく、論理思考、実例、成果というアクティビティに触れられる場であることが大きな特徴と言えるのである。

3日目の夜の懇親パーティの会場で、若い女性二人が、前回のナント市開催の実行委員長であったフランス人専門家に、自分たちの街では自転車に上の人が熱心でない。どうすればいいかと詰め寄っている風景を見た。

京都市で開催された自転車利用環境向上会議
自転車を楽しむスクールを発表するブラッキー氏

そんなことが相談できる雰囲気をヴェロ・シティはもっている。

自転車利用環境向上会議

日本の自転車政策のシーンにも、ヴェロ・シティのような多様な政策推進者のコミュニティを育成する場づくりが、大変重要になってきている。特に、今までにない考え方や、常識にとらわれない施策を推進する上で、新しい取り組み、新しい考え方、知識、そして世界の仲間を知ることは、政策の推進と成功に大きく影響する。

2012年「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討会」でも、そうした政策推進のための専門家コミュニティの育成の重要性が議論され、委員であった三国成子さんの提案で2012年10月に金沢市の主催で「自転車利用環境向上会議」が開催された。自治体や国の自転車担当者、各県の警察、NPO、大学、自転車愛好家など多彩なメンバーが集まり、3日間に渡って新しいガイドラインでの自転車施策の思想、実例を学ぶ会議となった。

運営組織すらない会議であったが、2年目は宮崎市、3年目宇都宮市、4年目京都市と開催希望の市が続き、京都では200人以上の多彩な自転車政策推進の専門家が集まり、安全、教育、観光などのテーマを熱心に聴講し、京都市が進める先進的な利用環境整備の現地を自転車で回っている。次年度は静岡市、その次の開催を希望する都市もでてきている。

こうした取り組みが、さらなる日本国内のヴェロ・シティへと発展し、政策推進の原動力を生み出すことを期待している。PP