

※本文中番号のついている写真については、55ページ以降にカラー写真としてまとめて載せてありますのでご参照下さい。

(司会) 皆様、お待たせいたしました。1時になりましたので、始めさせていただきたいと思いません。

第二東京弁護士会、公害対策・環境保全委員会が主催いたします「道路は誰のためにあるのか～歩行者や自転車に安全で快適な移動を可能にするための法制度の整備に向けて～」と題しました、都市交通シンポジウムを開催させていただきたいと思えます。総合司会を務めさせていただきます、私、委員会の牛山と申します。よろしく願います。

まず最初に、本日お配りいたしました資料を確認させていただきたいと思えます。お手元にスケジュールを記載した紙がございます。ホチキス留めしてあると思えますが、めくっていただくと、本日、パネラーとして参加していただきます小杉先生からご提供いただいたパワーポイントを印刷したものが続いています。その後、道路交通法等の関係法令を参考に添付しております。

また、この後行われます寺西先生の基調講演で使用していただくレジュメが1枚。パネリストの方々に対する質問票が1枚。これはパネルディスカッションの最中に15分ほどの休憩時間を予定していますので、その際にお書きいただいて、回収させていただきたいと思えます。

アンケート用紙が1枚。両面コピーになっていますので、こちらもご記入をよろしくお願いいたします。アンケートはお帰りになる際に、受付で回収箱を用意していますので、そちらにお預けください。あとは本日のチラシが参考として入っています。

それでは続きまして、会長の挨拶に入らせていただきます。当会会長の山田勝利より、本日のご挨拶をさせていただきたいと思えます。

I 会長 開会挨拶

(山田) こんにちは。第二東京弁護士会の会長を務めます山田です。当会と契約を締結しています大宮ロースクールの校舎、19階建ての建物がで

き、今週、竣工式があります。そこで挨拶をというお話ですので、一度、下見に行かなければならないかなと思ひ、昨日、大宮に行ってきました。

駅を降りて、駅の広場というのでしょうか、見ますと、バスやタクシーが全部、あれはグラウンドというのでしょうか、1階のほうでした。そして駅の構内から通じる2階部分に相当するところには、歩道橋というのでしょうか、たいへん大きな広い歩道橋で、しかもきれいにできています。なるほど、これはずいぶん便利になったものだ。こういうところは津田沼もそうだったかなと思ひながら話しました。

環境が整ってきつつあるなどという話をすると、同行していた小林副会長は、「いや、会長。上海では、こういったところは10年ぐらい前まではあったけれども、今ではこの歩道橋部分を全部取り壊して、やはり人間は下を歩かなければならないということで、様変わりしていますよ」という話がありました。私はそんなものかと思ひまして、たまたま来週は上海にまいりますので、見てはいかがでしょうかと思ひているところです。

このようなことに心が配られますのも、本日、この「道路は誰のためにあるのか」という、いささか哲学的なテーマの下にお招きをいただいたといひますか、ご挨拶をということで関心があったわけです。

私は江戸っ子といっても端のほうですが、東京下町の生まれです。43年間の運転免許、一度も事故も違反もしていません。東京をたいへん愛しているといひますか、郷土愛を持っているわけです。そういう中においても、一、二、腹の立つことがあります。

一つは箱崎です。一つは日本橋です。あの箱崎の慢性的な渋滞、あれは一体なんだ。人間を人間と思っていないと、運転をするたびにそう思ひます。全く無能なやつらがつくったのだろう。それから日本橋。あの無神経なつくり方はどうなのだろう。広重であるとか、北斎であるとかいう、あの絵に出てくる日本橋のかけらもない。それをしのぶすらできない。そういったものに対して、非常に怒りを持ちます。ばかな行政だと、呻吟するのは国民であると思わざるを得ないわけです。

今般、国土交通省の「21世紀の自転車利用環境の実現を目指して」、あるいは東京都の「TDM

東京行動プラン」という資料を拝見し、先ほど申し上げましたような私の怒りも、多少は収まったというか、わが意を得たりという感じをいたしました。やはり、いろいろと政策が考えられているのですね。今日は小杉先生においでいただきますが、議員連盟もあるということを知りまして安堵いたしました。

東京では足立区、千代田区、荒川区、板橋区等において、実際に自転車の通行する部分の整備、あるいはそのための条例というものができている。高松や名古屋でもそうだとことを知りました。30%以上の人が、もし環境整備が整ったなら、自分も自転車を利用するだろうということです。私もその30%の1人です。

—昨年、私が受けた事件で、実にこのくらい、30センチくらいある、このマイクの支柱のような太い金具が足の中に入っている。靴べらのような鉄片も足の中に入っていて、小指を少し小さくしたようなビスで付けられています。これは自転車同士でぶつかり、そういうけがをした。もう1年半も苦しんでいるという方の事件を受けました。

そういう事件の話聞くにつけても、やはり自転車についてもよほど法律が整備されていない。あるいはされているのかもしれませんが、私すらというか、弁護士ですら、私は特に無知なのかどうか分かりませんが、知らない、よくわからない。どちら側を走っているのかすらわからない。

それから、そういったことに対して教育ができていない。夜間、無灯火で、黒い服を着たまま、走っている人がいます。こちらは運転している。こちらはライトをつけているから、向こうからは見えるかもしれませんが、こちらからは見えないという危険なことがあります。そういった教育ができていないということに対して、もっともっと行政として徹底する必要があるのではなかろうかと思えます。

日本だけではないようです。オランダ、イギリス、ドイツ。そういったヨーロッパだけかと思うと、アメリカですら、この自転車の見直しということが行われている昨今だということです。というのも、世界的な地球の温暖化に対する懸念、窒素酸化物というのでしょうか、二酸化炭素というのでしょうか、そういったものの蔓延ということに対する危惧の念から発しているのではないかと

思います。

実際、この東京の街を覆います光化学スモッグ、高いところから見たときのあのスモッグは、もう愕然たるものがあります。正月の3日間、あるいはお盆休みの3日間だけはスカッと晴れて、これこそが人間の住むところかなと思います。わずか1年間に10日前後しかそういった日がないということは、由々しき問題であろうかと思っているわけです。

平均旅行速度というのでしょうか、それが混雑時、東京においては1時間あたり18.5キロだそうです。これを2010年までには25キロにしようというTDM東京行動プランというものがあるようです。ぜひとも、実現していただきたいと思えます。そして、人間が人間らしく住めるようなまちづくりをお願いしたいと思います。

本日、パネリストの先生方、たいへんお忙しいところをありがとうございました。どうぞよろしくお願い申し上げます。(拍手)

II 部会長開会宣言

(司会) ありがとうございました。続きまして、当委員会都市交通部会部会長、古川美より開会宣言を行います。

(古川) ただいまから、「道路は誰のためにあるのか～歩行者や自転車に安全で快適な移動を可能にするための法制度の整備に向けて～」という都市交通シンポジウムを開催いたします。

本日は連休中にもかかわらず、皆さん、ご出席いただきましてどうもありがとうございます。当委員会では、10年ほど前に圏央道をテーマとしたシンポジウムを開催しましたが、それ以来の交通問題に対するシンポジウムの開催となります。この間、生物多様性、あるいは廃棄物、医療廃棄物をテーマとしたシンポジウムを行ってきました。

地球が生まれて46億年ですか。その間、多様な生物が盛衰してきたわけです。産業革命以来、ここ200年の間に、多くの生物種が失われ、大量生産、大量消費の社会で処理しきれない廃棄物が産出されてきている。そういう状況の中で、都市交通も環境問題と無縁ではあり得ないということがあります。

本日は自動車を中心とした交通体系の中で生じ

てきた問題を解決するために、種々の方策が取られてきた中で、自転車に焦点を当ててシンポジウムを開催したいと思います。皆さん、最後までよろしく願います。(拍手)

Ⅲ 寺西俊一教授基調講演

(司会) ありがとうございます。続きまして、一橋大学大学院経済学研究科教授の寺西俊一先生に基調講演を行っていただきます。

寺西先生は経済学部教授も兼任されています。21世紀道路政策研究会主宰、国立市「自転車の似合うまちづくり検討会」座長、環境庁環境税研究会、東京都環境審議会等の委員を多数歴任されています。環境経済理論・環境政策論等をご専門とされ、「クルマ社会の限界と破綻」をご指摘されておられます。

今日は「自動車中心の交通システムの転換」と題された講演をしていただきます。寺西先生、よろしく願います。

はじめに

(寺西) ご紹介にあずかりました一橋大学の寺西です。この重要なテーマのシンポジウムの基調講演ということで、端なくも私にご指名をいただき、たいへん僥越です。今日の午後のこのテーマにおける議論の基調になるようなお話になるかどうか、甚だ心もとないですが、私がこのテーマをどのように受け止めるかということで、この後のパネル討論の議論の素材になるようなお話が提供できれば幸いです。時間が1時間くらいということですので、かなり話は端折ったかたちになるかも知れませんが、どうぞよろしくご静聴いただきたいと思います。

さて、私に与えられたテーマは、「自動車中心の交通システムの転換」ということです。私の今日のスライドでも、それとほぼ同じ表現で、「自動車中心型交通システムからの転換をどう考えていくか」ということで、これからお話ししたいわけです。話の大筋は皆さんのほうに簡単なレジュメをお配りいただいていると思います。五つぐらいの柱立てになっていますが、時間の配分もありますので、やや詳しくお話しさせていただくとこ

ろと、簡単に端折って後の討論にゆだねさせていただきたいということと、少しメリハリをつけさせていただきます。

今日は「道路は誰のためにあるのか」という非常に重要なタイトルを付けられたシンポジウムですが、実は同じ問題がすでに1世紀以上も前に、あるドイツの社会学者によって提起されたことがあります。

ご承知のように、自動車という便利な発明品がこの世の中に登場する以前から、ヨーロッパ社会では、都市は城壁に囲まれ、その中の都市内交通は、基本的には歩きと馬車でした。馬車や荷車、人の歩行といったものを基本として、それを前提にして、それを包む箱物として都市を形成してきた。その都市の中に、いわゆるモータリゼーションという自動車中心型の交通が次々と浸透し、普及していくという事態を、かなり早く前から経験し、自動車交通をどう扱うかについて、実は大きな議論が続いてきたという経緯があるわけです。

ヨーロッパでは、今日、「都市の中には車は入れない」という考え方、これが大勢を占めつつあるように思います。かつては都市内への自動車流入を制限するという選択をあえて採った都市は、ヨーロッパの都市でさえもかなり限られた都市の選択だったわけであります。

後でスライドで少しご紹介しますが、オランダのデルフトという古い町があります。ここは1960年代に、デルフトの町の中に自動車が進入することを初めて、原則的に禁止した。そして、都市の中を車が通る場合でも、トラフィック・カーミングということで、静かに通らせる。遠慮して通らせる。そういうルールを原則的に立て、また車では走りにくい道路をあえてつくる。途中まで行ったら、行き止まりになってしまう。あるいはボンエルフといって、スピードを出したら車がほんと跳ね上がるように、わざとつくってある。そういうささやかながら、クルマ社会に対するチャレンジにヨーロッパの小さな都市が取り組み始めた。それは1960年代の初めのころの話です。

しかしそれは例外で、多くの都市は自動車の便利さに負けて、自動車に合わせて都市のかたちを変えるという都市開発や都市再開発という方向に、残念ながら走ってきたというきらいがあります。

いま我々は、道路といえば自動車を走らせるものというふうを考えてしまうわけですが、もともと道路というのは、いったい誰のものだったのか。いつの間にか、道路は自動車だけが中心に、わが物顔で通るものという観念ができあがってしまいました。あるいは、日本では、東京オリンピック以降、自動車専用の高速道路というものを多額の公共予算をつぎ込んでつくってきたという歴史があります。つまり、道路を最初から自動車専用としてつくるといった考え方が、この30年、40年、日本の行政当局をはじめ、我々のある意味で常識的な考え方にまで浸透してしまった。こういうことです。

今日は、「都市と交通」という切り口で、このシンポジウムは企画されています。これは、企画された委員の方々によるもので、なかなか的確な切り口だと思います。というのは、「道路は誰のものか」という問題提起の奥には、実は、「都市と自動車の関係」、あるいは「都市と自動車中心型の交通体系」、あるいは「都市とモータリゼーション」の関係の問い直しという課題があるからです。

1 都市とモータリゼーション

今、我々は、都市とモータリゼーションの基本的な関係を、この30年、あるいは半世紀、あるいはもう少し、アメリカでのモータリゼーションのスタートから考えると、過去約1世紀を振り返ってみて、もう一度、どう考えるのかという問題が突きつけられていると思います。

もう21世紀に入っていますが、いったい過去の20世紀に、都市とモータリゼーションの関係というのは、どういう経緯を示してきたのか。この歴史的なパースペクティブや視点からの問い直しがまず必要だと私は思います。

●20世紀はどのような時代であったか

「都市化」「郊外化」「スプロール化」の進行

20世紀はどのような時代であったかという、統計その他を見てもおわかりのように、世界中で都市化が進んだ時代です。これほど人類史上、都市が中心な、支配的な位置を占めるようになったという時代はないわけです。人口の地域的分布を

見ても、日本はすでに都市人口が7割を超えています。日本のあとを追いかけてきた韓国も、首都ソウルを中心に、7割を超える人々が都市に集まっているわけです。そういう意味では、20世紀はまさに「都市化の時代」であったと言っていいと思います。

他方、1910年代に、アメリカのフォードがT型車という大衆車をつくり、ものすごく安い価格で自動車生産を可能にして大量に普及させることに成功しました。そして1930年代にはアメリカはモータリゼーションの時代を迎え、年間400万台の自動車が生産され、1937年にはアメリカでの自動車保有台数は1000万台を超えているわけです。アメリカの20世紀は、都市化の過程がモータリゼーションと一緒に進んだ。その結果、アメリカでは、都市でもない、農村でもない、その真ん中の「サブ・アーバニゼーション」と言っていますが、「郊外化」が進みました。「サブ・アーバニゼーション」による「サバープ」、これは都市地域ではなく、「準都市的地域」ということです。そういう「サブ・アーバニゼーション」が進んだ。日本語では「郊外化」と言っています。

ヨーロッパというシティ（都市）は、人々がコンパクトに小さな空間の中に集まって住むところであり、それが本来の「都市」なのですが、アメリカの「都市化」は自動車の普及と並行して進んだものですから、自動車の普及に合わせた都市、あるいは「都市らしきもの」が広がった。そのため、アメリカ型の都市は郊外型になり、自動車がなければ生活の基本である移動そのものがない。こういうアメリカ型の都市が広がってきました。

その結果、アメリカ型の都市は非常にスプロール的に広がってしまった。本来のヨーロッパの都市は、あるいは日本の城下町でもそうですが、ある城下町があって、その枠の中で都市的な発展をする。外には広がらないわけです。都市の外は農村部なわけです。そこでは都市を支える野菜がつけられたり、米がつけられる。そういう形で農村と都市がきれいに分業していたのですが、その間のところに、都市らしきものが農村部地域にスプロール的に侵食していくという、平面的で、ただらとした都市化というものが進んでいったということです。

「モータリゼーション」による「非都市化」の進行

ところが、モータリゼーションの進行は、その後、都市そのものを否定し始めました。ヨーロッパの都市では、そこに人々が集まって、中心部にシティホールや広場（プラッツア）や市場（マーケット）があって、教会がある。あるいは日本でも、さまざまな集会所がある。つまり、人々が集まる「にぎわいの場」が都市なのです。その場を、自動車が占拠していくことによって、都市の中ににぎわいがなくなる。商店街の中心部がさびれていく。売上高が上がっているのは、郊外のショッピングセンターばかり。中心部の商店街は全部、商売があがったりになって、いわばシャッター街にならざるを得ない。こういうことが、世界的に共通して、モータリゼーションが引き起こす現象として認識されるようになってきました。

これが「非都市化」として問題になってきています。都市を都市でなくしていく。あるいは都市が本来持っている利点を自動車が否定をしていく。そういう都市とモータリゼーションとの間の相克が非常に深刻な問題としてクローズアップしてきている。これが、私たちのこの問題に関する現在の基本認識だと思えます。

●21世紀をどのような時代にしていくか？

それで、今世紀どうするのかということです。このままモータリゼーションを無批判に受け入れていくのか。日本では、いまなおモータリゼーション促進のために、自動車交通の渋滞解消や混雑緩和を名目に、依然として自動車専用的高速道路を営々とつくりたいという動きが続いています。

「脱モータリゼーション」への挑戦

しかし私はもう、そんな時代ではなくなっていると思えます。20世紀を総括する限り、今、都市とモータリゼーションの関係をどう逆転させるか。そして、「脱モータリゼーション」というのが、いま掲げるべき時代のスローガンなのではないか。過剰なモータリゼーションに都市が引きずりこまれ、都市が都市の本来のメリットを失う。そういう都市にとっての危機。こういう局面をどう切り返していくかがいまとくに重要になっているということです。

実は、先ほど言いましたように、ヨーロッパで

はもともと自動車に合わせて都市がつくられませんでした。自動車の前に都市があった。一時期、政策を誤ったり、判断をミスリードしてしまったために、ヨーロッパ型都市の中に自動車を入れてしまった時期があります。

私は1980年代半ばごろにヨーロッパの都市を回ったことがあります。その頃は、ヨーロッパの都市の顔であるシティホールとかその前の広場などが全部、駐車場になっている。道路も、路上駐車空間になっている。そういう光景がわずか20年前までのヨーロッパでは多く見られたのです。

ところが、いま行くと、これを撤去して、元の広場、元の多目的な公共空間としての道路を取り戻しています。そして、都市の中心部から自動車を締め出すという方向に政策が転換をしているわけです。

「遊歩空間」「交流空間」としての「都市」の再生

いま、ヨーロッパが重視しているのは、「都市」の再生です。都市は人々が集まって、にぎわってこそ都市だ。その都市のにぎわいを奪うようなモータリゼーションの都市への浸透を拒絶しなければならない。こういう考え方に都市政策の基本方向を切り替え、道路は人々の「遊歩空間」、あるいは「交流空間」として、その本来のあり方を取り戻す。自動車に独り占めされている空間を取り戻すという考え方に転換してきていると思えます。

とくに「遊歩空間」というのは非常に重要です。道路を単に通過のための手段や空間としてだけ位置づけてしまうと、これは都市のにぎわいの源泉になりません。目的もなく、今日のように少し天気がよければ、春うららの中、それに誘われて都心部に人々が出てきて、おらぶらと目的もなく街を歩くとか、商店街をぶらつく。そういう意味での「遊びの空間」とでも言いましょうか、ゆっくり歩いて、そして街をエンジョイする空間。都市をそういう楽しい空間にしたいというのが、ヨーロッパでは、1990年代以降の主要な流れになっていると私は見えています。

そういう意味では、道路をそういうものとして取り戻すことによって、都市の本来の活力をもう一度取り戻し、再生するという課題が、本来の都市再生です。ところが、残念ながら、今、日本の

都市再生法は「都市破壊法」になっていると思います。都市のにぎわいを復活させるというよりは、高層ビル化をますます進め、都市をさらに無機質化させつつある。また、巨大な集客力のある新丸ビルのようなものをつくると、当然、そこに交通が誘発されます。1日何万人も、そのビルに出入りするということは、そこに人々の交通を呼び込んでいるわけです。当然、交通問題は深刻化するわけです。そういう意味では逆行していると思います。この点は、後で議論になるかもしれません。

「都市コミュニティ」における「第三の場所」の重要性

実はヨーロッパも含めて、日本の今後を考えたときに、高齢化の時代がもう目の前まできていることを重視する必要があります。ヨーロッパはもっと早くから、たとえばウィーンなどはもう20年ほど前から、65歳以上人口が3割、4割になっています。ウィーンの街に行ったら、お年寄りばかりが街を歩いています。

高齢者が気軽に街に出てきていることが重要です。ウィーンの場合は路面電車があって、道路を渡るときも、歩行者が高齢な人間ですから、道の端から端まで横断するときの信号がありますが、その信号でも、日本で青から赤に変わる時間の3倍ほど取ってあります。ゆっくり渡れるようになっています。日本では下手をすると、途中で走らなければ車にひかれそうになる。こういう点で、都市づくりの哲学の基本がだいぶ違ってきています。

ヨーロッパでは、都市コミュニティにおける「第三の場所」としての人々の「交流空間」をきちんと充実させていくことが重視されています。これは、ある社会学者の人が言っていますが、高齢化の時代になればなるほど、「第三の場所」としてのコミュニティ空間が必要だと言っています。

日本では、高度成長を支え、その後も支えてきた、私を含む上の年代代でしょうか。これから急速に高齢化を迎えます。その団塊の世代がこれから職場をリストラされ、あるいは職場を定年で辞める。特に日本の男性の場合は、私は非常に危機だと思うのですが、「家庭」と「職場」という二つ

のコミュニティしかないのです。多くの場合は「職場」が第一のコミュニティで、「家庭」にいるのは晩と早朝ぐらい。これが定年になって、「家庭」のコミュニティにうまく戻れるかどうか、非常に大きな問題です。一昔前にはやった「ぬれ落ち葉」とか、とにかく「家庭」に居場所がない。「職場」もなくなってしまう。そうすると、この人たちはどこへ行けばよいのでしょうか。

ヨーロッパは高齢化の時代を早く迎えていますから、こういう人たちがふらっと街へ出て、いろいろな趣味でつながる交流の場。それはカフェであってもいいです。あるいは日本で言えば、昔の床屋談義をするような床屋さんでもいいのです。女性であれば、パーマ屋さんでもいいです。

あるいは、イギリスでパブが発達したのは、実はそういう都市コミュニティの問題が背景にあります。みんな、街中に出てきて、パブに集まり、見知らぬ同士だけれども、いろいろと世間話をして、人間的な交流を可能にする「第三の場所」としての都市の公共空間というのが非常に大事だということがよくわかっている。だからそこを充実させようとする。そういう都市づくりを進めてきているわけです。

そういう意味で、都市とモータリゼーションの基本的な関係の問い直しは、日本だけではなく、世界的な共通テーマとして、この21世紀に問われている。そういう問題の一つの各論として、今日のシンポジウムの具体的な論点である都市交通のあり方、その中での自転車やその他の交通手段の位置づけ方、こういうことが問われているのだと思います。

●ル・コルビジェの都市論 vs ルイス・マンフォードの都市論

以上で申し上げた都市とモータリゼーションの関係の問い直しに関しては、実は20世紀を代表する都市学者で、ル・コルビジェとルイス・マンフォードという2人の代表的な都市論に改めて注目してみる必要があります。

ル・コルビジェは、ご承知のように、ニューヨークのマンハッタン的なあの姿に次の時代の都市の未来をみました。ル・コルビジェは垂直的都市をつくろうとしました。マンハッタン的な高層ビルの姿。彼が描いた未来都市では、そこに高速

道路が縫うように走っている。20世紀の初頭に、そういう SF 的世界を「輝く都市」として描いたのです。

これに対して、ルイス・マンフォードは、『都市の文化』という有名な本を書いて、コルビジェのいうような都市は、建築家が自己満足する都市空間かもしれないが、そこに人間と文化の視点がない。機能的に高層ビルをつくり、その間を高速道路が走り抜けるような都市は、一見、絵に描いたらきれいな都市で、「輝く都市」のように見えるけれども、そこに人間が住むということが考えられているかどうか。マンフォードは、コルビジェとは正反対の都市を理想としたわけです。

そのマンフォードが、1960年に『シティ・アンド・ハイウェイ』（都市と高速道路）という有名な論文を書いています。アメリカの高速道路時代、サブ・アーバニゼーション（郊外化）がどんどん広がっていく。こういうアメリカ型の都市化とモータリゼーション化のあり方を批判し、上記の論文の中で、こう結んでいます。「都市は、たんに自動車のための通過空間ではない」、と。それでは、都市は死ぬと言っています。都市は決して自動車のための通過空間に堕ちてはならない。それがマンフォードの主張だったわけです。私は、このマンフォードの有名な論文は、その後、半世紀近い今日までのモータリゼーションがもたらす弊害を見事に先取りした問題提起を行い、重要な警告をしたものだと思います。

2 「過剰モータリゼーション」がもたらすもの

以下、モータリゼーションが行き過ぎたときに、どういう問題が起こるかを列挙しました。これは今日、お越しの皆さんには釈迦に説法ですから、項目だけ確認していただければいいと思います。

●交通混雑と交通渋滞の慢性化

一つは、交通混雑、交通渋滞が慢性化している。先ほど、ご挨拶にあったとおりです。

●交通事故の多発と人命の損失

交通事故がいまだに多発している。もうニュー

スにならないくらい、交通事故は今は当たり前のようになってしまいました。

●排ガス汚染、騒音・振動による汚染の常態化

大気環境問題では、自動車排ガス汚染、騒音、振動。そういう汚染の常態化。

●土地利用パターンの歪みと非効率性

それから、これは意外と重要だと思うのですが、都市における土地利用パターンが自動車のための道路づくりを基本にして都市計画をつくってきましたから、都市利用パターンが自動車のための交通、これをできるだけ効率的に流すためのパターンに組み替えられてしまっている。これは逆の面からいえば、都市空間の土地利用構造が大きくゆがんでいるということです。

だから、今日、「道路は誰のものか」という問題に答えようと思うと、都市計画を根本から組み直すことまで考え、土地利用パターンの転換を考えていかなければならない。そのゆがみによって、実はきわめて非効率な土地利用パターンが形成されています。

有名な話ですが、ロサンゼルスが世界で最もモータリゼーションが進行し、車依存率が高い都市です。車がなければ、人々は生活ができない。そのロサンゼルスで、朝夕の慢性的ラッシュや混雑を解消するために、さらに道路が必要ということで、道路をどんどん広げてきました。このロサンゼルスでは行政面積の利用可能な土地の4割以上が自動車のための土地利用で占拠されている。道路と駐車場、ガソリンスタンド。この三つで、ロサンゼルスの利用可能な土地の4割が独占されているわけです。それだけ土地資源を占有しても、なおかつ、朝夕の自動車混雑、交通渋滞を解消できない。これはある意味ではもう極限までいっているわけです。それは土地利用のあり方としても、非効率性の表現だと思います。

●都市中心部の空洞化と衰退化

それから、言うまでもありませんが、「郊外化」が進むと、中心部が空洞化し、衰退を始める。これは共通した事態です。

●生態系への深刻なダメージ

それから、道路建設やその他による生態系破壊

です。どこに道路を通すかによって、たとえば圏央道等も、高尾山という首都圏に残された貴重な緑のどてっばらを2本のトンネルを通すという計画ですから、もう、井戸水が枯れるとか、水脈が断ち切られる。あそこに住んできた貴重な動物種がどんどん住めなくなるといった意味で、貴重な生態系に大きなダメージを与えています。

●景観（都市景観・農村景観）の破壊・喪失

また、非常に重大な問題ですが、都市景観や農村景観の破壊と損失があります。先ほどのご挨拶にありましたが、日本ではお江戸日本橋、東京を代表する江戸の顔の上に、高速道路を三重に架けるという都市づくりを平然とやってきた。この感覚はなんなのでしょうか、ということです。

ヨーロッパではあんなものはあり得ません。もし、ああいうものを間違っつてつくってしまったら、今すぐあれを撤去する事業をやれという市民の声が起こるはず。そういう意味で、日本では景観破壊の最たるものが自動車専用的高速道路構造物となっています。

●化石燃料（石油）への依存と脆弱な経済体質

自動車は当然、化石燃料エネルギーと結びついて普及してきました。水素エネルギーやいろいろなものが将来技術として期待されていますが、ここ当分、自動車を動かす燃料は化石燃料です。化石燃料への依存度を、車の普及度とともに高めているわけです。

ところが、かつて経験した2度のオイルショック、それを超える構造的なオイルショックの恐れがいま、ひたひたと押し寄せています。ご承知のとおり、現在、原油価格が1バレルあたり58ドルまで上がっています。そんな高い燃料を燃やして、1人しか乗っていない自動車がたくさん走っている。そういう化石燃料に過度に依存した経済、あるいは交通というのは、今後、構造的な弱さを露呈させざるを得ない時代になっていると思います。

●「地球温暖化」と気候変動の加速化

最後に、いわゆる地球温暖化問題です。有害な排ガスだけでなく、CO₂が大量に吐き出され、今、日本のCO₂排出量のうちの2割は交通部門、

その2割のうちの8～9割は自動車からの排ガスです。京都議定書で約束した二酸化炭素削減の国際的なコミットメントを日本が責任を持って果たそうと思えば、当然、自動車の交通量を減らすという政策に踏み込まざるを得ないわけです。

3 自動車交通の社会的費用

自動車交通の社会的費用

*宇沢弘文教授の問題提起(岩波新書、1974年)

| ＜その後の試算例＞ | | (対GDP比) |
|-----------|----------|------------|
| *アメリカ | 1989年 | 5.5% |
| *EU | 1990年代初め | 4.63% |
| *イギリス | 1993年 | 4.68~5.79% |

注:事故、渋滞、騒音、大気汚染、気候変動、道路、土地、駐車場などにかかっている諸費用の推計

出所: Christopher W. *Managing Mortarization*. Discussion Paper. Transport Division(World Bank) April 2000

●宇沢弘文教授の問題提起（岩波新書、1974年）

1974年に、宇沢弘文教授が、岩波新書で『自動車の社会的費用』という、小さな本ですが、たいへんインパクトのある本を書かれました。宇沢先生は、もう30年前に、自動車はその利便性で得られるメリットよりも、はるかに大きな社会的コストがかかっている、その社会的コストを顕在化させて、自動車の選択が本当に賢明なのかどうか、経済の面からも真の合理性があるのかどうか、評価し直すべきだ、という問題提起をされました。

その本は、当時の運輸省と大論争になりましたが、以来30年、「自動車の社会的費用」に関する計算が、その後、いろいろなところで行われるようになりました。アメリカ、ヨーロッパで、「自動車の社会的費用」に関する諸研究がこの10年、盛んに行われています。以下、その一例の紹介です。

●その後の試算例

これは、クリストファーという人がワールドバンクのディスカッションペーパーで示したもので、事故によって人々が命を落とす、その生命価値。あるいは渋滞が発生することによって起こる損失。あるいは騒音、大気汚染、CO₂による気候変動。「道路」と書いてあるのは、自動車が道路を破損しますから、その分、道路を修復しなけれ

ばいけません。そのための道路更新投資費用がかかっています。そういう費用です。それから、駐車場として土地利用を独占している。これはそれだけの土地資源を使っている。そこにコストをかけているということですから、そういう諸費用を推計して、各国のGDP、1年間に稼ぎ出している国民所得に対してどのくらい自動車のために費用や経費がかかっているのかという推計値です。

アメリカの1989年データで、5.5%。EUでも4.63%。イギリスでは4.6~5.7%。だいたい4~5%ぐらいは、せつかく稼いだものを自動車交通のための社会的費用としてツケを支払わされている。これは決して小さい数字ではありません。そのような推計値があります。

日本でも、私の後輩筋に当たりますが、産業技術総合研究所の岸本充生研究員が、日本での「自動車交通の社会的費用」がどのくらいかという計算を行い、『朝日新聞』でも数年前に取り上げられました。彼の推計は、一番小さく見積もった下位推計で16兆円、最高位の推計をすると60兆円。中位的な、モデレートな数値で39兆円。これが日本の自動車交通がもたらしている社会的費用だと、彼は学会で発表しました。この数値自体は、実はあまり意味はありません。本当に正確かどうか、その計算の前提を問うていくと、ちゃんとはじかれているかどうかとか、けっこう仮定を置いているわけですから、数値自体が意味があるわけではなく、少なくともその程度ぐらいの目に見えない、これは「ヒドゥン・コスト」といいますが、「隠れた費用」が自動車交通によって社会的に発生しているということです。

そういう「社会的費用」を表に出したら、自動車交通は決して経済的に効率的な移動手段ではない。むしろ非効率な手段だということが、ますます明白になります。その根拠づけの数値です。

4 ペダル動力=自転車交通の再評価 —「小さな惑星に適した乗り物」—

ペダル動力=自転車交通の再評価 —「小さな惑星に適した乗り物」—

<世界各国にみる自転車の占める位置>
(自動車保有台数に対する自転車保有台数の比率:%)

| | |
|-------|-------|
| *中国 | 250.0 |
| *インド | 30.0 |
| *韓国 | 20.0 |
| *エジプト | 3.0 |
| *メキシコ | 2.5 |
| *オランダ | 2.2 |
| *日本 | 2.0 |
| *西ドイツ | 1.7 |
| *アメリカ | 0.7 |

(*1980年代半ば:WWI推定)

他方、自転車交通というのは、自動車と対比すると格段に効率的な移動手段です。モータリゼーションが20世紀を通じて、世界各国の都市を巻き込んでいったわけですが、その中でも、これは1980年代半ばのWWI (Worldwatch Institute) の推計ですが、意外と自転車交通というのがしたたかに生き残っている。中国はご承知のとおりです。

これは何の数値かということ、自動車の保有台数に対する自転車の保有台数。つまり、自動車と自転車の保有台数の比率の数字です。250ということは、自動車の250倍、中国の場合、自転車が保有されているということです。日本のようにモータリゼーションが進んで、アメリカのあとを追いかけている国でも、2.2。ということは、2.2倍の自転車が保有されているということですね。

少なくとも、自動車の保有台数より自転車の保有台数のほうが、台数で数えると、圧倒的に多いということです。世界平均でいうと、自動車に対して、自転車は2.5~3倍あるということです。

皆さんも意外とびっくりするかもしれませんが、自動車は今、世界で年間3000万台ぐらい生産されていて、日本ではトヨタ、日産などがかなり頑張ってたくさんつくって、500万台ぐらい海外に輸出しています。実は自転車も年産で1億台ぐらいつくられているわけです。それだけ自転車需要があるということです。

ですから、自転車は、失われたような交通手段に見えながら、実はしたたかに生き残っているわけです。いま、この生き残っている自転車の再評価をしなければならない。ポジティブに、もう一

度、位置づけ直す必要があると、私は思うわけです。

乗員トリップに占める自転車の割合

| | |
|----------------|-------|
| *天津(中国) | 77(%) |
| *瀋陽(中国) | 65 |
| *フローニンゲン(オランダ) | 50 |
| *北京(中国) | 48 |
| *デルフト(オランダ) | 43 |
| *ダッカ(バングラデシュ) | 40 |
| *エルランゲン(西ドイツ) | 26 |
| *オーゼンセ(デンマーク) | 25 |
| *東京(日本) | 25 |
| *デリー(インド) | 22 |

これは、物流ではなく、人が移動するときの乗員トリップをどこが担っているかのデータです。電車等の公共交通か、マイカーのような自動車か、あるいは自転車、歩行といったトリップの中で自転車のトリップが占める割合を示したものです。これもデータは80年代の末、今から20年も前です。これは、WWIの推計です。

20世紀の後半、中国の天津や瀋陽では、7割、6割は自転車です。今はだいぶ、車が入ってきていますから、クルマ社会が中国でもどんどん進みつつあります。

驚くべきなのは、こういう途上国型ではなく、オランダ、ドイツ、デンマークといったところ。これはもう早くからモータリゼーションが進んできた国で、あえて自転車をポジティブにその中で位置づけ、自転車交通を政策的に支援することにより、過剰なモータリゼーションと闘ってきたところでは。

オランダでは有名なフローニンゲン。ここはなんと、フローニンゲンの都市内移動のトリップのうちの半分は自転車で行われている。あるいは先ほど少しふれましたが、デルフトという町も、43%は自転車で行っているということです。完全に自転車交通の都市になっているということです。

日本はずっと下にきて、東京が25%、意外と頑張っています。でもこれは、東京の場合は沿線開発が進んで、沿線の最寄りの駅に行くために自転車を使わざるを得ないという人が、かなりこの中に入っている。このうちの1%ぐらいが、小杉先生のように、自ら自転車を選び取って、賢く自転車を自分の足として使っている。あるいは今日の

企画の弁護士さんたちも、「ツーキニスト」といって自転車を通勤に使っておられるようですが、そういうのがこの中に入っているかもしれません。しかし多くは、やむなく駅前まで行ってということだと思います。そういう状況です。

これを見ると、意外と自転車交通は、あまり議論されてこなかったこともあるでしょうが、その割には実態的には健在で、したたかに残っているということだと思います。これをどうポジティブに位置づけるか。それに対する支援策をどうするか。自動車交通中心のモータリゼーションの限界を踏まえ、どうやって自転車の位置づけについてポジティブな転換を進めるか。ここあたりが政策的な焦点だと私は思います。

5 「脱自動車」による「都市コミュニティ」再生が、豊かな未来を拓く—海外にみる幾つかの事例紹介—

「脱自動車による都市コミュニティの再生が、これからの21世紀の豊かな未来を開く」。これは私の思いを書いたものですが、実際にそういう方向に向かって、どういう取り組みが各国で進んでいるか。そのうち、私が実際に見てきた事例だけをいくつか、簡単にご紹介して、私の今日の基調講演のまとめに代えさせていただきたいと思いません。

これからは文字ではなく、写真を盛り込んだスライドを見ていただきます。

●イギリス・バーミンガム

都市環境再生に向けた市民参画型公共事業
グランドワーク・トラストによる取り組み

イギリス・バーミンガム

*都市環境再生に向けた市民参画型公共事業

*グランドワーク・トラストによる取り組み

まず、イギリスです。イギリスのバーミンガム

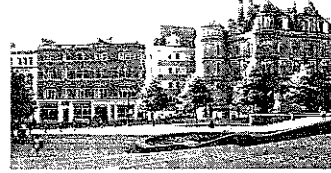
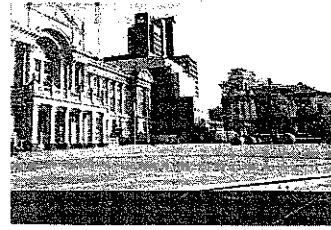
は、ご承知のように重工業都市で、産業革命の先頭を走ってきた都市です。1700年代の後半から1800年代を通じて、産業革命、近代工業化の先頭を走ってきて、重工業都市としては、今世紀の半ばぐらいまでは世界に冠たる工業都市だったところでした。

ところが1970年代から1980年代、全くの不況都市になりました。バーミンガムは灰色の町、失業者の町。日本でいえば、釜石や室蘭などの鉄鋼の町が構造不況に見舞われたように、バーミンガムは不況の都市になってしまったのです。そのバーミンガムで、1990年代から都市の再生、都市がもう一度元気になるプロセスが起こっています。そこでは、グランドワーク・トラストが重要な役割を果たしています。つまり、都市の環境をよくすることによって、しかもそれに市民が参加し、市民が都市づくりの主体になることによって、バーミンガムの都市が活気づき、元気になってきたということです。



寺西 1

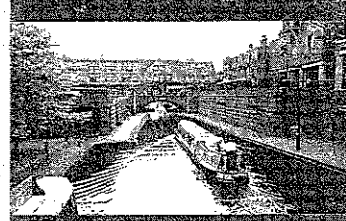
これは、グランドワーク・トラストのオフィスです。これは行政でもなく、いわゆる市民団体でもなく、「バーミンガム・グランドワーク・トラスト」というまちづくりNPOのようなものです。そういうものに専門家が参加して、ここで少し話をされている真ん中の方が、バーミンガム大学におられる小山先生で、彼はこれにかかわっておられるのですが、彼と話している男性の方が、このトラストのいわゆる事務局長、これを動かしている方です。そこに私たちが訪問し、案内を受けました。



寺西 2

バーミンガムの市庁舎前です。ここの広場の前が、かつて駐車場になっていました。車で占拠されていました。そしてこの前に車が通っていました。少し段差になっているあそこの前に車を通していたのです。

ところが市民がグランドワーク・トラストで都市環境の再生を目指し、ここをどうするかということで、まず駐車場になっている広場から車を排除する。そして市庁舎の前を通過していた道路に車を通さない。広場にはこういうなだらかな階段をつくり、夏場になると、ここに若者たちがいっぱい集まってきて、野外コンサートをしている。ここがそういう人々の交流と、音楽や文化のにぎわいの空間として利用される。若者がここにどんどん戻ってくる。そういうふうになりました。



寺西 3

上の写真ですが、人々の動線がこの商店街につながっています。この商店街の前も車が通っていました。それをやめて、真ん中に木を植えて、ベンチを置いて、商店街通りを公園化した。そのことによって、人々の憩いの場と滞在の時間が増え、当初、車を通さないということをやったら、商店街はますますさびれるのではないかと、ますます

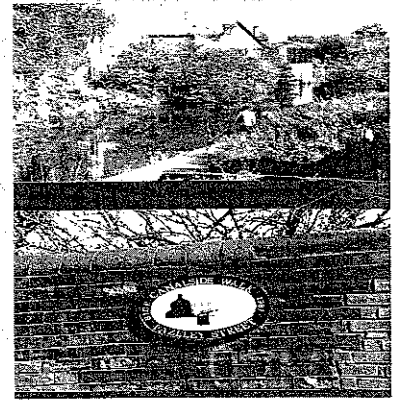
す大型の駐車場を持っている郊外のショッピングセンターのほうに客を取られ、商店街は壊滅するのではないかという危機感を持っていたのですが、あにはからんや、逆でした。人々がここに戻ってきたのです。それで商店街の売り上げも上がった。そして、こういうまちづくりをやったほうが、自動車を受け入れて、そのために駐車場をつくるということよりも、はるかに商売の面でもうまくいく。これは当たり前です。都市は本来、そういう場なのです。そういう方向で、にぎわいを取り戻しました。

かつて、バーミンガムはたくさんの運河がありました。これで重工業製品の物流を担っていた。資材を運ぶ舟運が発達していました。それを車の時代になったというので埋め立てて、上に道路をつくり、あるところは産業廃棄物の捨て場にしてきて、80年代には至るところに不法投棄の現場がありました。運河は汚れに汚れ、誰も寄りつきもしない。治安上も危険だというような荒廃した状況を改善して、一部はこういう観光船を走らせ、バーミンガムは見事に観光都市としてもリバイバルしました。バーミンガム・サミットは、その流れの中で誘致されたのです。そしてバーミンガムは90年代に再生しました。



寺西 4

かつての運河をきれいに修景し、人々の遊歩道、サイクリングロードをつくり、人々が水辺にアクセスできるようにしています。

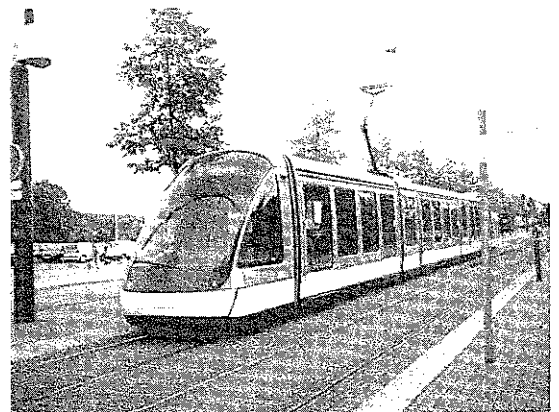


寺西 5

塀にキャナリー・ウォークと書いてありますが、人々が運河沿いの水辺におりていけるようになっていきます。

●フランス ストラスブール
都市交通への低床型トラムの導入
脱モータリゼーション・シティへの挑戦

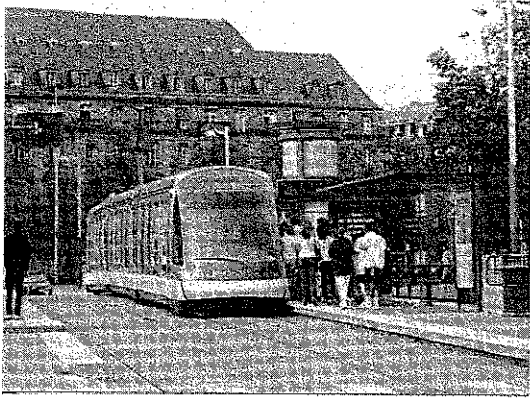
これはもう私がここでご紹介するまでもないくらい本当に有名になりましたが、フランスのストラスブールです。都市交通の中に、低床型のトラムを導入することによって、「脱モータリゼーション・シティ」への成功例として注目を集めています。



寺西 6

導入されたかっこいいトラムです。左側に車が置いてあります。これは駐車場ですが、ここで、靴を脱ぎ捨てるのと同じように、車を乗り捨てて、そしてこのトラムに乗り換えて、市の真ん中、中心部に入っていくということです。この駐車場の料金と、トラム利用の定期券は料金体系としてはセットにしてあります。ですから、ここで車を捨てていったほうが、はるかに経済的にも得になっています。後で議論になると思いますが、

わざわざ中心部に車で入って行っていくと、中心部での駐車料金はものすごく高つく。だから、人々はここに車を捨てて、トラムに乗っていく方が得になるようにしているわけです。



寺西7

昔の城壁があって、ここをくぐって、このトラムは中心部に入ってきます。こういう停留所があって、人々はここで乗り降りをする。



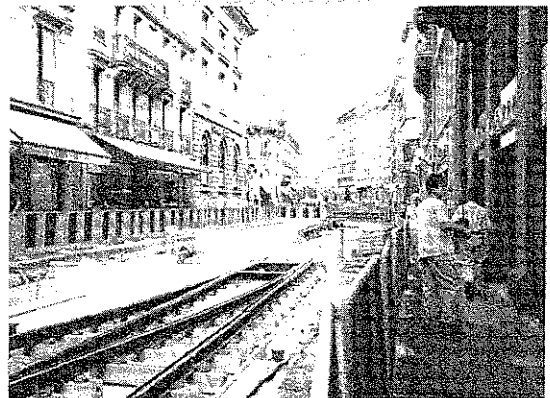
寺西8

さらに街の真ん中に行くと、こういうターミナルがあります。このターミナルも、通常の駅のコンセプトを変えたのです。通常、駅だったら、段があったりしますが、これは、それ自体が広場なのです。だから、非常に開放的な空間として、広場としてのターミナルをつくった。ここが一つの観光名所になったり、ここが待ち合いの場所になったりして、トラムの交通体系と街のにぎわい、人々の集まる場としての交流の場がセットになっている。こういうコンセプトで駅もつくられているということです。



寺西9

街の中心部には、こういうマーケットがあります。おばあちゃんが多いのですが、車を運転できない高齢の年代の方でも、トラムに乗ってここに来て、ここで買い物をしたり、ちょっとしたオープンカフェで世間話をし、いろいろな話をして、楽しく1日を過ごして帰られる。都市がそういう楽しみの場になっているということです。そういう意味で、このトラムは、ストラスブールの都市再生にもつながっているということです。

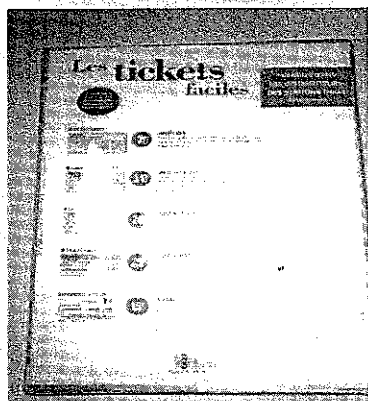


寺西10

女性の市長が公約で掲げて、94年でしたか、トラムの第1路線を完成させました。そのとき導入をめぐる賛否はフィフティ・フィフティでした。反対の人もたくさんいました。ところが実際に導入してみたら非常に便利でいい。その分、車が減ったので、空気もきれいになった。これはいいというので、その後、第2路線、第3路線が拡張された。これは第3路線をつくっているところです。

これは99年の写真で、今は2005年、さらに第4路線、第5路線までつくっているようです。これは地下鉄建設などと比べてもずっと安いのです。石畳を引きはがして、コンクリートを打って、

レールを敷いて、上に少し電線をはわせて、それでかっこいいトラムをぼんと乗せれば、路線決定から、かっこよく走るまで、半年間くらいしかかかっていません。しかも、この1キロ当たりの建設コストは、私の計算した限りでは30億ぐらいです。圏央道の建設では今、1キロ200億もかかっています。



寺西11

これは、トラム利用の料金体系ですが、非常に工夫してあります。7フランというのがあります。これは基本料金ですが、7フランでチケットを買くと、このチケットで何回でも乗り降りできます。午前中に7フラン買ったなら、1時間以内なら、何度でもそれで乗り降りしてかまわないのです。

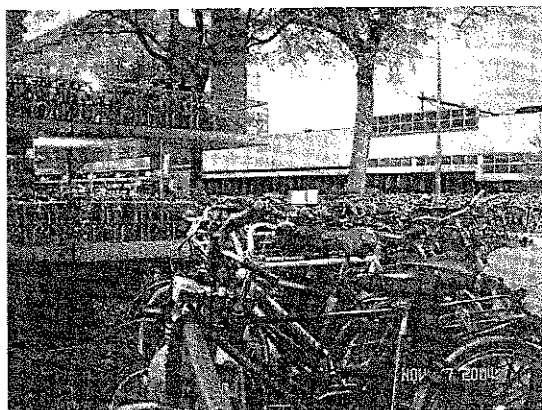
それから25フラン、30フランというまとめたファミリー・パス券があります。日本円にして月に5000~6000円ぐらいです(1999年当時)。これを買くと、大家族の場合はものすごくお得なのです。例えば5人家族だったら、みんな使えるのです。日本の場合、どうでしょうか。私の定期券を子どもに使わせたら、懲罰的な罰金がかかるのではないのでしょうか。法律論は後で聞きたいです。定期券を人に貸したら、これは法律違反かどうか。

向こうは、みんなに使ってもらいたいという考え方ですから、どんどん使ってください。使うための定期券は、みんなで融通して使ってかまいませんという体系にしてあります。それで非常に料金はリーズナブルで、市民の足として使えるように、料金体系にしても非常によく考えてあるということです。これも成功の秘密です。

●オランダ南部のデルフト

都市空間からの自動車通過交通の排除 居住街路の交通静穏化 (Traffic Calming) ボンネルフ (Woonerf) と最徐行化の実施

先ほど言ったオランダ、ヨーロッパの都市の中で一番早く、都心部への車の乗り入れをやめるという決断をした都市です。小さな陶器の町です。ここは都心空間から自動車通過交通を排除しました。そして、どうしても居住地へ入って来る生活交通のための自動車、あるいは都市の物流、たとえば商店街だったら物を運ばなければなりません。そういう必要な交通については、入ってもいいというふうにしているのです。しかし、静かに入りなさいという「トラフィック・カーミング」というのがキーワードです。居住街路に入るときは、トラフィックを静穏化し、騒音を立てて入るとか、地響きを立てて入ることはやめるといことです。そのためにボンネルフとよばれる道路の簡単な改良や工夫をしている。段差をつけたり、盛り上げらせたりする。



寺西12

オランダは自転車大国です。デルフトへ行く途中でのアムステルダム駅の前です。アムステルダムの駅前はさすがに日本の駅前と一緒です。もう何万台という自転車がここにあります。こういう2階建ての駐輪場もつくっています。



寺西13

これは運河にはみ出して、景観上、マイナスだと思います。アムステルダムはだめだと思いました。



寺西14

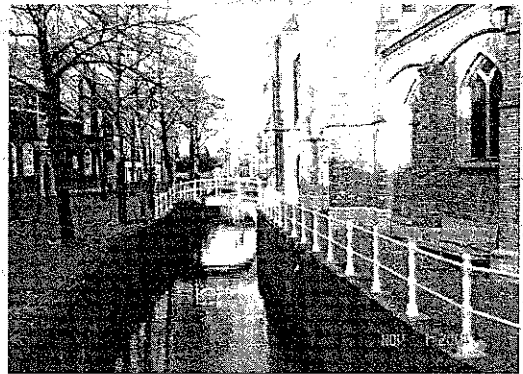
アムステルダムから1時間ぐらい南へ行ったデルフトへ行くと、こういう町になっています。自転車が基本的に奨励されています。こういう運河で囲まれたきれいな町です。



寺西15

いかにもオランダらしい町、こういう町です。自動車が両脇に路上駐車していますが、これは車庫の代わりです。みんな古い建物、中世の建物ですから、それを壊して、わざわざ車庫をつくると

いうとかえって損失も大きくコストが高いので、路上駐車をあえて認めているということです。これは合法的です。



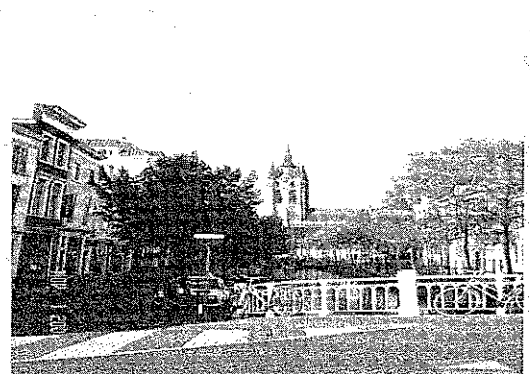
寺西16

しかし、止められないところもあります。自転車や人が通れないようなところは、路上を車庫代わりにしてはだめだということもあります。



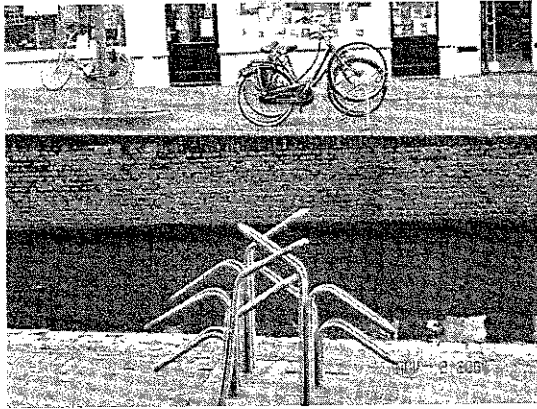
寺西17

このようになっています。



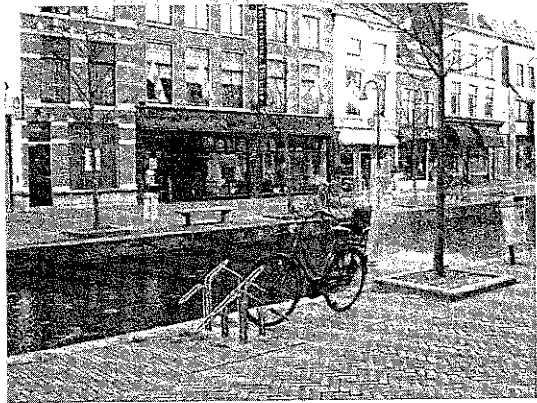
寺西18

自転車を盗まれてはいけないので、欄干にこのようにチェーンをかけているとうのはよく見かける光景です。これが合法なのか、違法なのか、私にはちょっとわかりません。



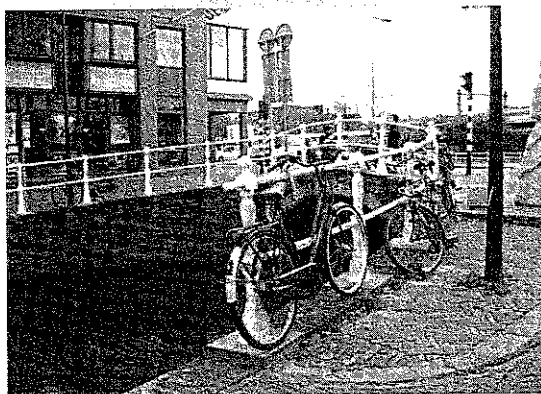
寺西19

本来はこのようにして、ちょっと一時駐輪して買い物をするとか、一時駐輪をして散歩をするとかというときは、こういう簡易の駐輪施設を利用するというふうになっています。



寺西20

こういうものです。このように止めるのが、本来です。



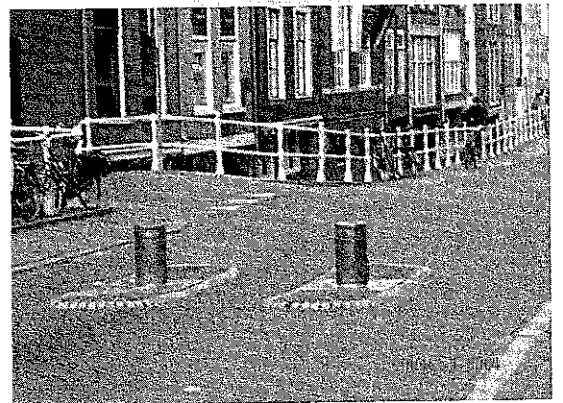
寺西21

これはちょっと違法なのではないかと思うのですが、でも、この程度なら、アムステルダムと比べて景観上、特に目障りだという感じはしません。むしろ、自転車を愛している町だなという印象を受けることもできるのかなという感じです。



寺西22

これもこういう建物で、用事がある人はみんな、こういうところに止めています。これは日本と同じ光景です。



寺西23

これには感心しました。先ほど言った「トラフィック・カーミング」のポリシーの一つですが、最近は電子化が進んで、こういうポールみたいなものが設置されています。ここから先は車が自由に入れない。生活交通など、一定のある優先度がある車は、ぴっとボタンを押すと、これがピーっと下がるのです。これは下がっている途中です。



寺西24

こういうかたちです。

あのボールが、ドライバーがボタンをぼんと押すと、びーっと止まるのです。そしてずーっと行って、抜けるとまた勝手に、びーっと上がってくる。一定の限定された車だけが、そこを通過できる。それ以外の通過交通は一切、通れなくなっています。そういう電子化システムも導入していましたので、ちょっと驚きました。

●韓国・ソウル市

高架自動車道の撤去による清溪川復元事業

最後はおまけですが、お隣の韓国で、実は日本橋の上の高速道路を一気に取っ払うと同じくらの意味を持つ公共事業が、「マイナスのデザイン」として行われています。今までは都市に高速道路をプラスしてつくってきたのですが、今度は、一旦つくってしまったものを引き算して消してしまうという、そういうプロジェクトで、「清溪川復元事業」というのが、ソウルの現市長の下で2年前から実行に移されています。



寺西25

これはかつての清溪川高架道路です。ここは一日16万台、上下8車線ぐらいあります。大交通幹線です。この道路が、老朽化し、建て替えなければならなくなった。日本だったら、従来の考え方の延長で、また建て替えて、立派な高速道路をつくってしまうと思います。ところが、ソウルでは、いっそのこと撤去したらどうかという提案が支持されました。来週、東大の弥生講堂で行うワークショップに招待していますが、この提案をしたのが、現在のソウル副市長で、もともとはソウル大学の住宅都市問題の専門家である Yang 教授です。



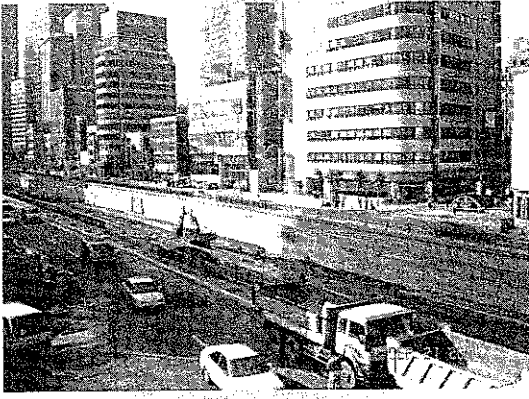
寺西26

もともと清溪川は、こういう都市河川でした。この河川にふたをかけて、高架道路をつかった。老朽化したので思い切って撤去するという案を出されたのです。Yang 教授は、本当にこれが実現するとは思わなかったそうです。最初は「きちがい沙汰だ」と言われた。ところが、この提案を市長選挙の公約に掲げた現市長（現代の元会長）が当選して実施に移されることになった。現代建設は、かつて高速道路をつくる時も儲けているのですが、これを撤去する事業でも儲けています。こうした工事のやり方にはいろいろ批判もあるようですが、高架道路は、もうすでに撤去されています。



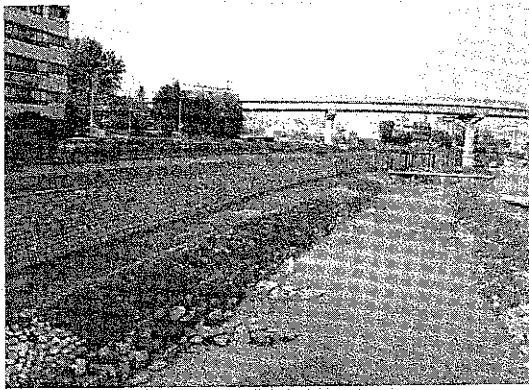
寺西27

これは、模型図です。



寺西28

工事現場の写真です。去年の9月に行きました。



寺西29

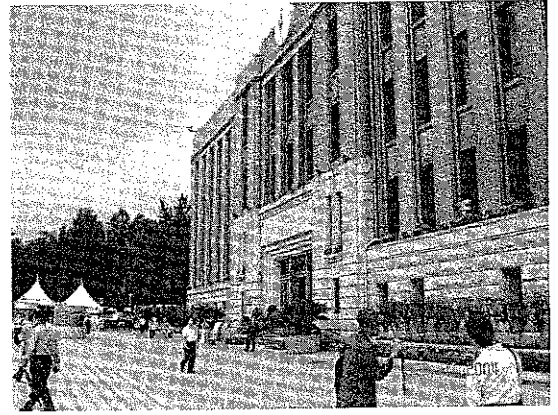
きれいに撤去したところは、自然工法といって、両脇に遊歩道をつくり、ここに清流を戻そうということで、こういう河川に都市空間の中心部を切り替える。見通しもよくなっています。今年の9月には全6キロ区間、完成するというのです。チャンスがあれば、完成したのを見に行きたいと思っています。

市庁舎前の市民広場の整備

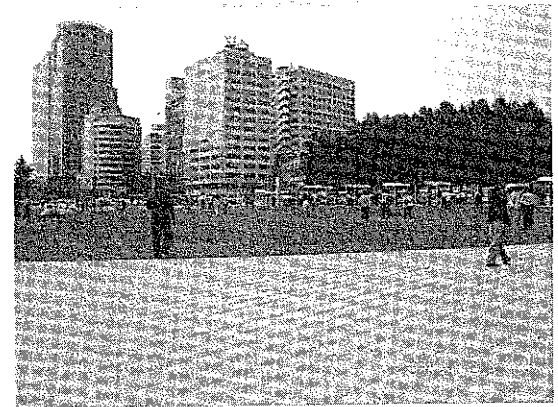
—自動車の通行空間から、市民利用の「交流空間」への転換

時間をくって申し訳ないですが、日本と比較して、ソウルはなかなかおもしろいことをやっています。チャレンジングなことをやっているような感じがします。

これはソウルの市庁舎前。清溪川復元事業をヒアリングに行ったときに、市庁舎に副市長をお訪ねしたときの写真です。



寺西30



寺西31

ソウル市庁舎前の広場です。

これは今、芝生になって、広場になっています。数年前に行ったときは、ここに8車線が交差する自動車専用のロータリーでした。車が八方向から入ってきて、真ん中にロータリーのラウンドアバウトというのですか。ここは、まさに自動車の通過空間だったのが、つい2年前にそれを全部やめて、こういう広場にしました。びっくりしました。これはどうしたのですかと聞いたら、日韓共催のワールドカップのときに、若者中心に、あの市庁舎の前に大きなスクリーンを設営して、サッカー観戦をした。そのときに、誰が言い出したか、いっそのこと、ここを広場にしようということで、それが実現したとのことですが、こういう広場を市民たちが潜在的に求めていたということだと思います。

おわりに

最後ですが、実は私が勤務している一橋大学がある国立では、駅前の放置自転車問題がたいへん頭の痛い問題になっています。しかし、国立市で

は、自転車都市交通体系の中でポジティブに位置づけるために「自転車の似合うまちづくり検討会」が設置されました。その検討会でいろいろと議論した結果、「道を広場に、街に出会いを」というスローガンで、市民提案をとりまとめることになりました。この最終提案の報告書を国立市長の上原さんにお渡しすることになっています。このスローガンは、現在の私の思いでもあります。(拍手)

(司会) 寺西先生、20世紀がもたらしたモータリゼーションとその弊害というお話から、映像を交えて、各国の取り組みといったものをわかりやすくお話しいただきました。どうもありがとうございました。皆様、もう一度、拍手をお願いいたします。(拍手)

IV パネルディスカッション

(司会) 続きまして、パネルディスカッションに移りたいと思います。本日、パネラーとしてお越しいただいている皆様方、壇のほうにお上がりください。よろしく願いいたします。

(福井) 司会を務めさせていただきます、当委員会、今期委員長を務めています福井と申します。よろしく願いいたします。

さっそくパネリストの皆さんの紹介を兼ねながら、総論的なお話をさせていただきます。

<総論>

●パネリスト：寺西俊一氏

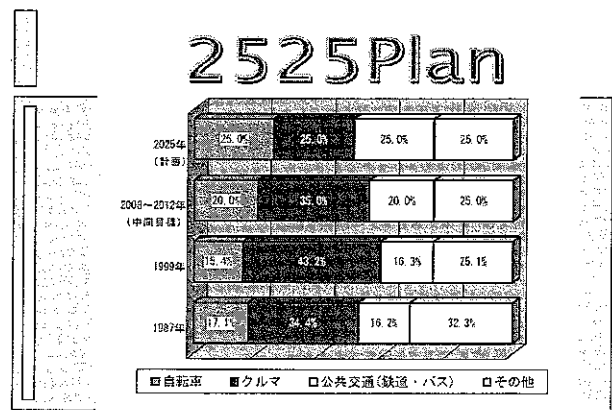
(福井) まず、パネラーの中で最初に寺西俊一教授。基調講演から連続で、ご登壇いただきます。

●パネリスト：小杉隆氏

(福井) お隣が衆議院議員の小杉隆さんです。簡単にご紹介させていただきますと、「自転車活用推進議員連盟」、当初の会長挨拶にもありましたが、こちらの会長でいらっしゃいます。また、環境に配慮した「サマータイム制度推進議員連盟」の副会長も務めていらっしゃいます。自民党の都市政策調査会長、再生可能エネルギー小委員長などを現任されております。元文部大臣でいらし

て、また、GLOBE（地球環境国際議員連盟）の元総裁でもいらっしゃいます。「環境の小杉」として、各種のリサイクル法や省エネ法、地球温暖化防止法等の成立の指揮に当たられました。

それでは皮切りにまず、小杉さん、この自転車利用促進の施策が、地球環境の視点からどのように必要であるか。また、今ご紹介しました自転車推進議員連盟、あるいはおそらく今後出てくる自転車活用推進研究会の紹介等を10分ほどお願いできればと思います。



小杉1

(小杉) 皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました小杉隆です。まず、自転車議連として、この「2525 (ニコニコ) プラン」というものを提唱しています。これは今、寺西先生からたいへん貴重な、21世紀がどういう時代であるべきか、これからの都市はどうあるべきかという視点からのお話をいただきましたが、あまりにもクルマ社会になり切ってしまった日本、これを将来、2025年ぐらいまでに、車と自転車と公共交通機関、バス、電車といったものを25%ずつ、その他、歩行も含めて25%ということを目指して進んでいこう。こういう「2525プラン」です。

まず、議連の紹介を少しお話ししたいと思います。

自転車関係諸法への提言

自転車活用推進議員連盟 会長 小杉 隆



自転車活用推進議員連盟視察団編成(2001/1/19 清安市)

- 自転車道の整備等に関する法律
- 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律
- いわゆる「自転車基本法」
- 自転車の防犯登録を行う者の指定に関する規則
- 道路法
- 道路交通法
- 道路構造令
- 民法、遺失物法、廃掃法など
- 道路運送車両法

小杉 2

これは年に1回ぐらい、国会議事堂の周りを大臣やいろいろな動員して、デモンストレーションというか、やります。この手前にいる黄色いジャンパーを着ているのが、谷垣財務大臣です。彼もたいへんな自転車通です。帽子をかぶっているのは私です。

いろいろ法律がありますが、このように赤く書いてあるところが、いわゆる自転車法。その他、道路交通法、道路法等いろいろあります。この話はちょっとやめにして次にいきます。

国会と民間のアプローチ

■ 自転車活用推進議員連盟

- 1999年2月4日設立
- 現在、108名
- 会長 小杉 隆
- 事務局長 原田義昭

■ 自転車活用推進研究会

- 2000年11月14日設立
- 現在、18名
- マスコミ関係7名
- 委員長 小杉 隆
- オブザーバー

■ 議員連盟役員/市民団体/地方自治体/農林省/国土交通省/文部省/環境省/警察庁/文部科学省/厚生省など

ちょうど今から6年前、自転車活用推進議連をつくりました。現在、超党派で108名の、もう少し増えているかもしれませんが、そういうことでやっています。

そしてもっと実務的な研究をやろうというので、今日パネリストになっている疋田さん、この方は自転車のユーザーとして活躍していますが、そういう方々を含め、NGO、各省、自治体といった人たちが入り、法律の具体的な検討作業を進めているということです。

自転車活用推進議員連盟

- 趣意
- 地球温暖化は現在の人間の生活と将来の生存に関わる深刻な問題である。その解決に向けた取り組みには、環境と調和した経済社会の構築と、国民の生活様式の見直しが必要である。地球温暖化の要因となる化石燃料を要しない自転車は、また国では現在、1日延べ3000万台以上が利用され、最も身近な環境にやさしい乗り物である。自転車を重要な交通手段として認知し、都市の交通体系に組み入れるよう努力すべきである。
- 我が国において自転車は、他の先進国に例を見ない歩道通行の制約が一般化しているため、歩行者との間にトラブルを生じ、また歩道において自転車レーンがないため、高齢化社会の到来もあわせて安全確保に課題を生じている。近年、欧州主要国や米国の政府は交通政策上、自転車の重要性を再認識し、新しい政策を推進している。我が国においても1999年3月の「新しい国会総合開発計画」、6月の「地球温暖化対策推進大綱」において21世紀のライフスタイルとして自転車利用促進の重要性が強調されている。私たちはこの時代の要請に応え、地球環境の課題への対応、国民の健康の増進に寄与する自転車の更なる活用を促すため、既に発足・活動中である「自転車道路施設促進及びサイクリング振興に関する議員連盟」と連携し、総合施策を視野において、国の政策として法令の整備、規制の緩和、予算の確保、21世紀の人にやさしい町作り、国民への啓蒙普及を図る目的を達成するための「自転車活用推進議員連盟」を結成し、積極的な活動を展開する。

1999年2月4日
発起人代表(順不明)
小杉隆/真鍋誠二/宇野浩一/二階俊博/待永和見/豊本瑞子/隈本聖子/松田英夫/鈴木寛典/阿村雅夫/鈴木健児/櫻井昭/船橋/川津川雅博/加藤隆一/原田義昭/岩城浩光/金子修之

細かい字で恐縮なので、これはあまりお話をする必要がないと思います。

自転車活用推進議員連盟

- 地球温暖化
- 生活様式の見直し
- 最も身近な環境にやさしい乗物
- 都市の交通体系
- 他の先進国に例を見ない歩道通行可
- 21世紀のライフスタイル
- 法令の整備、規制の緩和、予算の確保
- 21世紀の人にやさしい町作り
- 国民への啓蒙普及を図る目的

いま問題になっている地球温暖化。異常気象と地球温暖化というのは、非常に因果関係があると言われています。先月、京都議定書が発効し、今年度、日本も京都で約束した、90年に比べて2010年までに6%、CO₂はじめ温室効果ガスを減らさなければいけないということで、2002年に地球温暖化対策推進大綱を決めました。今度、いよいよ、その大綱ではだめで、具体的な目標達成計画をつくらうとしています。今月中にその素案をまとめるので、一生懸命努力をしています。

地球温暖化を防止するためには、主として三つの部門があります。産業、運輸、民生。産業部門のほうは比較的技術開発が進み、だいたい横ばい状態なのですが、増えているのが車の運輸部門、それから私たちの日常、家庭で使っている電器製品等の民生部門が、ここ10年ぐらいで20%ぐらい増えてしまっている。これをどう減らすかというのが課題です。

そうすると、やはり私たち一人ひとりの生活スタイルを見直す必要があるのではないかということから、もう少し日本の都市交通の中に自転車と

いうものを位置づけよう。私はよく、自転車というものは4Kの乗り物だと言います。環境に優しい。排気ガスを一切出しません。健康にいい。正田さんは今日も30分かけてここまで汗をかいてきたようですが、本当にご飯がおいしい。それから車ではないですから交通渋滞緩和にも寄与しているわけです。それから、経済にもいい。車を運転していくと、駐車料金やガソリン代でけっこうかかります。自転車で移動すると、本当に安上がりですし、そういうふうに経済にもいい。

つまり、環境、健康、交通、経済と、この4Kという乗り物で、もう少し都市の交通の中に、車ばかりではなく、新幹線ばかりではなく、自転車というものを都市の交通体系の中に組み入れていこうということです。

日本では昭和50年代の初めに交通事故がたいへん増えました。そこで苦肉の策で、暫定的に車道を自転車が走ってもよろしいという法改正をやったわけです。これが今はもうそのまま、暫定措置だったのがずっと続いています。もう40年ぐらい続いているわけですが、これはあまり先進国では無い。

このことが、私は自転車専用道路をつくるための一つの障害になってきたと思っています。ですから、本来ならば、やはり自転車というのは車両ですから、普通の道路を走るのが筋なのですが、これを将来的にはやはり自転車が安心して走れる自転車専用道路、もしくはその空間をつくるということを目指しています。

先ほど、寺西先生から非常に貴重なお話がありました。これからの21世紀のライフスタイルとして、もう少し生活のゆとり、自転車を楽しむ。そういうことをやっていかなければいけないと思います。

そこで今、議連としてやっているのは、各種法律がありますが、それを見直そうということ。それから規制を緩和して、例えば、自転車を電車の中に持ち込むことを自由にしようということ。そして今までの予算というのは、ほとんど道路づくりばかりに使われていたのですが、もう少し自転車のための予算を確保しよう。

こうすることで、21世紀に優しいまちづくりをしていこう。そして同時に、私たちは政治家として、選挙民に対しても、メディアに対しても、行

政に対しても、そういった啓蒙、普及ということをやっていこう。こういうことです。そういうことで、議員連盟をつくりました。

問題認識の視点を利用者

- 8600万台を利用する国民の不満／不安
- 走行／駐車空間の未整備
- 消耗品化による悪循環
- 市民権なし → ルール無視・マナー悪化
 - ・ 自転車通行帯、自転車横断帯が設置されても守られない。
 - ・ 自動車、トラックなどの一時停止、荷さばき駐車、違法駐車は野放し状態。
 - ・ 側溝の蓋、マンホールなどをさわめて危険な状態を放置。（欧州では中央溝方式が増えている）
- ひとり一人がつぶやいているだけの不満を時代とライフスタイルを変える「声」にして、政治と行政を動かすパワーに！

もう少し具体的な話をしたいと思います。現在、自転車というのはものすごく増え、8600万台、自動車の保有台数よりも多くなってしまったわけです。そして走行空間、駐輪空間が非常に不足している。そして、ものすごく安い自転車がどんどん入ってきて、使い捨てとか、そういうことで、違法駐輪、放置自転車という問題が社会問題化しています。

いわば自転車というのは、都市交通の中での市民権を得ていない。利用者の側にもやはり、ルールやマナーの面で問題があります。そういう視点に立ち、まず利用者というものを、今までは行政の視点で、道路をどうつくったらいいかという視点だったのですが、今度はもう少し利用者に視点を置いて、いろいろな問題を解決していこうということです。

悪循環からの脱却を

- | | |
|-------------------|----------------|
| ■ 利便性の高い駐輪スペースの不足 | ■ 確実な駐輪スペースの確保 |
| ■ 盗難・放置回収の懸念 | ■ 安全な保管 |
| ■ 廉価な自転車の需要 | ■ 質の高い自転車の需要増大 |
| ■ 駐輪コストの節約 | ■ 駐輪コスト負担 |
| ■ 放置自転車の増加 | ■ 放置自転車の減少 |

今の悪循環、駐輪スペースが足りないから、至るところに駐輪をする。これをなんとか確保しようということで、いま各自治体とも駐輪場づくりでもものすごく苦勞しています。そして盗まれて

も、みんな何も届けない。あるいは何日間も駅前
に放置したまま。これは安く買えるから、盗まれ
てもあまり届けない、取りにこないとか、そうい
うことになるわけです。この保管というものもし
っかりしていかなければいけない。

新法制定と国民運動の提唱

●法律案提唱の趣旨

- 我が国は、経済的繁栄と自然環境安全との両立を目指す国民のたゆまぬ努力により、世界
各国中高い水準の環境を維持している。今後、環境、健康、経済、円滑な交通に資する自転
車の活用を推進することにより、すべての国民が安心して暮らすことができる社会を確立す
るための助けとしたいと願う。
- しかしながら、自転車を安全かつ快適に利用するため必要な交通法規及び人と共生するた
めの礼節等についての認識は十分に啓蒙されておらず、自転車の整備を怠る場合の多いこ
とが指摘され、自転車の普及が集中している地域においては放置自転車問題が深刻化する
など早急に対処すべき課題は多数にわたっている。
- このような事態に対処して、国民一人一人が環境共生型の豊かでゆとりのある生活を実現す
るために、国及び地方公共団体はもとより、企業、地域社会、家庭及び個人が相互に協力し
ながらそれぞれの役割を積極的に果たしていくことが必要である。
- ここに、自転車の活用を推進するとともに、国を始め社会全体として自転車問題対策を総合
的に推進していくため、この法律を制定する。

- エコサイクル マイレージの実施
- 万博への電動アシスト自転車タクシー導入提案など

さっき言ったように、安い自転車がどんどん入
ってくるということで、これからはもう少し快適
な走行空間ができれば、もう少し質の高い自転車
で楽しめるような時代になると思います。

【1】総理をトップとする会議を

- 「自転車問題対策会議」
第四條 内閣府に、特別の機関として、自転車
問題対策会議（以下「会議」という。）を置く。
- 一 会議は、次に掲げる事務をつかさどる。
 - 二 自転車に関する総合計画（以下「基本計
画」という。）を作成すること。
自転車問題対策について必要な関係行政
機関相互の調整をすること。
 - 三 前二に掲げるもののほか、自転車問題
対策に関する重要事項について審議し、
及び自転車問題対策の実施を推進する
こと。
 - 四 会議は、会長及び委員をもちて組織する。
 - 五 会長は、内閣府長官をもちて充てる。
 - 六 委員は、内閣府長官、関係行政機関の長
及び内閣府設置法（平成十一年法律第八
十九号）第九條第一項に規定する特命担
当大臣のうちから、内閣府長官が任命
する。
 - 七 会議は、幹事を置く。
 - 八 幹事は、関係行政機関の職員のうちから、
内閣府長官が任命する。
 - 九 幹事は、会議の所掌事務について、会長及
び委員を助ける。
 - 十 前七に定めるもののほか、会議の組織及
び運営に関する必要な事項は、政令で定め
る。

いま自転車問題を扱う役所がいっぱいありま
す。道路交通の面では国土交通省、自転車の生産
というところでは経済産業省、青少年の問題では
内閣府、警察庁。こういうところがいろいろあり
ますが、もう少し総理をトップとした横断的な、
一元的な行政の仕組みをつくったらどうかとい
うのを我々は提案しています。

【2】路上駐車場の矛盾



警視庁交通部都市交通対策課（附）東京交通安全協会事業管理課の啓事啓所

小杉 3

この図を見てください。これでどうやって自転
車は走ったらよいのでしょうか。歩道を走るには
少し狭い。車道は駐車がいっぱいある。そうい
うことですから、自転車が走る場所を見つけるのが
本当に困るぐらいです。

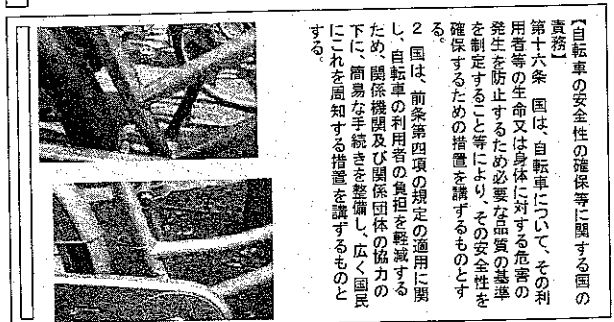
【3】自転車レーンなど

「道路交通法」
第六十三條の三 車体の大きさ及び構造
が内閣府令で定める基準に適合する二
輪又は三輪の自転車等、他の車両を牽引
してないもの（以下この節において「普
通自転車」という。）は、自転車道が設け
られていない道路においては、自転車道以
外の車道を横断する場合及び道路の状
況その他の事情によりやむを得ない場合
を除き、自転車道を通行しなければならない。

「提案」■バスレーンとの共
用が欧州で始まっている。バ
ス、自転車専用とするが、優
先とするかは議論があるが
社会実験を経て、恒常化で
きるか検討すべき

バスレーンと共用というのは欧州では普通に
なっています。私もこの間、パリに行きましたら、
ちゃんとバスレーンのところに自転車のマークが
付いて、自転車とバスはそこに入ってよろしいと
いうことになっています。

【5】潜在的な危険に注目



「自転車の安全性の確保等に関する国の
責務」
第十六條 国は、自転車について、その利
用者等の生命又は身体に対する危害の
発生を防止するため必要な品質の基準
を制定すること等により、その安全性を
確保するための措置を講ずるものとな
す。

2 国は、前条第四項の規定の適用に関
し、自転車の利用者の負担を軽減する
ため、関係機関及び関係団体の協力の
下に、簡易な手続きを総論し、広く国民
にこれを周知する措置を講ずるものとす
る。

小杉 4

もう一つの問題は、最近、粗悪品がはびこっています。スポークが折れたり、そういうことで、今、BAAという自転車の安全というものを図ろう、標識をつけようというのを自転車関連業界が始めています。こういうスポークがすばっと折れてしまうということで、安全確保ということも考えていかなければなりません。

【6】状態別死者数の国別比較

| 国 | 人口・国土 | 死者数 | 乗用車乗車中 | 自転車乗車中 | 歩行者 | その他 |
|-----------------|---|--------------------|-----------------|----------------|--------------|----------------|
| ドイツ | 82,070,000 352,777,000km ² | 7,503 0.00914% | 4,396 58.4% | 945 12.9% | 157 2.1% | 653 8.7% |
| フランス | 58,610,000 55,712,000km ² | 8,079 0.01378% | 5,291 65.5% | 937 11.6% | 455 5.6% | 270 3.3% |
| イタリア (1998年) | 57,520,000 30,271,000km ² | 6,326 0.01106% | 3,522 55.7% | 517 8.2% | 676 10.7% | 265 4.1% |
| オランダ | 15,600,000 4,211,000km ² | 1,082 0.00684% | 513 47.4% | 89 8.2% | 107 9.9% | 198 18.2% |
| イギリス | 59,010,000 24,714,000km ² | 3,580 0.00607% | 1,784 49.8% | 1,784 49.8% | 597 16.7% | 15 0.4% |
| アメリカ | 267,900,000 9,622,590,000km ² | 41,821 0.01561% | 20,492 49.0% | 2,334 5.6% | 28 0.1% | 690 1.6% |
| 韓国 | 45,690,000 102,733,000km ² | 10,238 0.0226% | 2,792 27.3% | 1,221 11.9% | 343 3.4% | 317 3.1% |
| 日本 | 128,760,000 377,918,000km ² | 10,403 0.00812% | 21,901 21.9% | 903 8.7% | 944 9.1% | 1,273 12.3% |

(「国際道路交通事故データベース (IRIAD) 2000年統計による、米国の「その他」はトラックなど)

現在、問題になっているのは、歩道、歩行者と自転車との事故がこのように増えています。一番下に日本が出ていますが、自転車乗車中の事故が12.2%で、ほかの自動車や自動二輪のはそれよりもっと少ないということです。

【7】利用者の責務も明記

「自転車等利用者の責務」
第十五条 自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者並びに車椅子利用者等に危害を及ぼさないようする等自転車の安全な利用に努めなければならない。

2 自転車等を利用する者は、駅前広場等自転車等駐輪場が設置されている区域においては、自転車等駐輪場以外の場所に自転車等を放置してはならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会公安委員会が指定する者の行う自転車登録(以下「自転車登録」という。)を受けなければならない。

4 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、道路交通法その他の法令に基づき、自転車の安全な利用に係る基準に適合するように点検整備することともに、その自転車の運行により他人の生命又は身体を害することとなる場合における損害賠償の責任の発生に備えて、その利用する自転車について、損害賠償責任保険を付するよう努めなければならない。

今までは自転車に関連する法律というのは、だいたいつくる側、道路をつくる側の視点だったのですが、今度はもう少し利用者の責任ということも明記していこうではないか。今、そういう、さっきお話が出ましたように、無灯火であるとか、携帯をしながら片手運転をしてとか、たばこをくゆらせながら走っていると、そういうことに対しては、やはりきちんとマナーを守ってもらう。それに必要な最低限度の罰則というものも考える。あるいは保険というような制度も考えたらど

うか。こういうことです。

【9】「過料」制度の導入を

行政制裁金
第十九条 市町村がこの法律の規定に基づき、又はこの法律の規定を実施するため、自転車の安全な利用又は駐輪に関する条例を制定する場合には、その条例中に、市町村長又は当該公務員は、その条例の規定に違反したものに對して、十万円以下の範囲内で、行政上の制裁金を徴収することができる。

● 右折方法違反、二人乗り禁止違反、並進禁止違反、積載違反、歩行者通行妨害
● 一時停止違反、左側通行違反、片手運転
● 三ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金

【提案】■千代田区の「生活環境条例」のように「過料」を含む制度を導入すべき

■前照灯を含む整備不良や交通ルール違反の取り締まりを行うことは、警察権の行使としては実際上無理がある。

もう一つ大事なことは、今、自転車を持つと防犯登録を警察でやっています。市町村が駐輪場を整備しているのですが、そのお金が全国でおそらく数百億円に達していると思います。駐輪場で違法駐車のを持ってきて保管しているのですが、取りにこない。そういうときに、一体どこへ連絡したらいいかわからない。それは警察しか情報を持っていないからなのです。

そこで最近では、警察と自治体との連絡もよくするようになったのですが、今、これだけのIT社会を迎えていますから、何か電子化をして、防犯登録で、しかもそれを市町村が活用することができれば、盗難、放置といった問題に対して、即座に警察なり、区市町村が対応できる。こういう電子化ということもやったらどうか。それは技術的には自転車に刻印を押せば簡単にできることなのです。

【11】三つ子の魂

「交通安全教育の推進」
第十四条 国および地方公共団体は、第四十五条の下に、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の徹底を図るとともに、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及のために必要な措置を講ずるものとする。

2 地方公共団体及び学校法人(学校教育法(昭和二十二年法律第二十六号)第三条に規定する学校法人をいう。)は、関係機関及び関係団体の協力の下に、その設立に際して、小学校及び中学校に際して児童及び生徒に對し、教育の課程において、自転車の安全な利用に関する教育その他の交通安全教育を実施するために必要な措置を講ずるものとする。

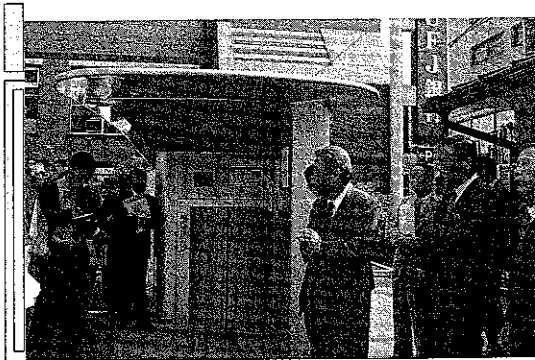
三 第一学年中の交通安全教育の推進として、中学生に對し、実効的な交通安全教育の徹底を図るとともに、交通安全教育の推進に資する活動を実施するものとする。

四 国及び地方公共団体は、関係機関及び関係団体の協力の下に、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の徹底を図るとともに、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及のために必要な措置を講ずるものとする。

この法令違反に対しては、きちんと対応していこうということです。

大事なことは、小さいときから自転車のマナーをしつけるということです。特に義務教育の中

で、交通安全教育をもっとやったほうがいい。いま小・中学校は自転車通学を禁止していますから、なかなかそういう機会がないのですが。



小杉 5

最後の絵です。これは自動駐輪機です。成城学園の駅前で、緑のドアのところのボタンを押すと、ぱっと開いて、自転車を置くと、ぱっと収納して、10秒間で収納してくれます。このような機械を駅前にどんどん設置すれば、駐輪のスペースもだいぶ助かると思います。

私はこれでやめますが、後でまたパネルディスカッションで申し上げたいと思います。本当に今日は弁護士会の皆さんが、自転車と弁護士会とはどういう関係なのだろうと思ったのですが、たいへん有意義な会を開いていただいてありがとうございました。

それから寺西先生からは本当に素晴らしいお話を伺いました。私もずいぶん啓発されたのですが、これからは私たちは今、構造改革、構造改革と言われていますが、私たち自身の生活構造を変えていこうということで、私は自転車の活用と同時にサマータイムの促進をやっています。

見ていると、私は毎朝6時半にラジオ体操に行くのですが、冬の間は暗かったのです。ところが最近はまだ、朝からかんかん照りなのです。ところが夏になってみると、みんなカーテンをぴったり閉めて、それでクーラーをかけて朝寝坊をしているわけです。これはちょっと自然のサイクルに合っていないのではないかということから、サマータイムにして、もう少しエネルギーや環境ということにプラスにする。

そしてまた夕方の時間を親子のだんらん、奉仕活動という時間を有効に使える社会をつくらどうか。そういう提案をしています。これで私の

話は終わりますが、後ほどまたディスカッションでお願いします。ありがとうございました。(拍手)

(福井) どうもありがとうございました。さまざま論点を挙げていただきました。これをこの後の各論でいくつか取り上げてお話をしていきたいと思います。

●パネリスト：疋田智氏

それでは次のパネリストの方です。疋田智さん。TBS ディレクターでいらっしゃる、自転車通勤を自らも実践していらっしゃる「自転車ツーキニスト」として、自転車通勤のすばらしさを訴え続け、自らのホームページ『自転車通勤で行こう!』は、実に異例の100万ヒット超を記録したという、今や有名人でございます。

疋田さん、いくつかの自転車の効用の中でも、特に健康面、その他、自転車通勤のすばらしさを5分間ほどで紹介していただければと思います。よろしくお願いします。

(疋田) 疋田と申します。よろしく申し上げます。

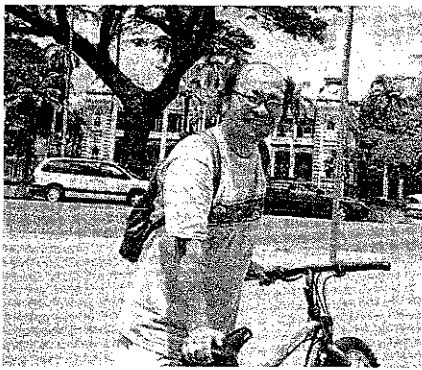
自転車通勤というのをやっています。片道がだいたい12キロぐらいあります。江東区の南砂というところからTBSがある赤坂まで、自転車で行っています。片道がだいたい35分かかります。電車で行くと、だいたい50分。電車よりも自転車のほうが全然早い。それが一番のメリットと言えはメリットなのですが。

(小杉) 体重も減ったでしょう。



疋田 1

(疋田) そうなんです。なぜ、こんなに大きく糸の写真を出さなければいけないかというと、こゝが自転車通勤を始めてから1年後ぐらいです。



足田 2

これが自転車通勤を始める前(笑)。私ですが、顔から脂が滴り落ちているような感じがしますでしょう。これが84キロあります。もう1回、元に戻してもらえますか。

1年間で17キロ減って、これが67キロです。こんなにすごいダイエットはないぞという話でして(笑)。ね、すごいでしょう。今は若干戻して、こういう感じになっています。

それにしても、このとき84キロあったのが、今では73キロ、74キロぐらいで、まあ、10キロ減って、そのままというかたちなのです。それだけ体重が減るのですが、その結果、何が起こったかというのが次です。

| 03健康診断 | | 氏名 | 性別 | 年齢 | 身長 | 体重 | BMI | 血圧 | コレステロール | 中性脂肪 | 尿酸 |
|--------|----|----|-----|----|----|----|-----|----|---------|------|----|
| 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 |
| 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 |
| 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 |
| 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 |
| 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 |
| 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 |
| 97 | 98 | 99 | 100 | | | | | | | | |

03健康診断

足田 3

見えるかどうか。わかりますか。私が自転車通勤を始めたのが右のほうです。平成10年のほうです。もう始めてずいぶんたっているので78キロまで落ちているのですが、体重の判定がCです。それがそれから2年たったとき、69キロまで落ち

てAになっている。つまり証拠を見せているわけです。CからAへ。

それに伴って、その下に行きます。血圧。血圧はもともと悪くはなかったのですが、広がりながら落ちたというかたち。判定はAのまま。

それから少し下、下から3番目です。これがコレステロール値です。これがCからAへ。

その下、中性脂肪値。これは圧倒的ですね。303から136ですから。これもCからA。

その下の尿酸値も、8.1から6.5、CからA。

つまり動脈硬化にも、痛風にも、糖尿病にもかかりにくくなった。圧倒的な健康へのメリット。これが自転車通勤のすごいメリットの一つです。やってみたくありませんか(笑)。

私としても、今現在、私は38歳なのですが、自転車通勤を始めたころが31歳ぐらいで、31歳のころのほうが、たぶん、今よりふけていたのです。それで自転車を始めてしばらくして、体重も減り、こういう数値も全部よくなり、それで今に至る。たぶん、寿命が10年延びたのだと思います。これが自転車通勤の最初のメリットです。

ただ、これだけではありません。自転車通勤のメリットというのは、あと四つほどあります。二つ目が、簡単な話、満員電車を回避できるということがあります。毎朝、毎晩、電車に乗って通っておられる方はすごく多いと思いますが、あの中では、いくら疲れても、運動にならないでしょう。すごくストレスがたまるのに、達成感は全くないし、とにかく非常に疲れるだけの時間の無駄じゃないですか。それが自転車という、スポーツに変わるよさ。これが二つ目です。

三つ目が、私は「エコとエコ」と言っているのですが、エコノミーのほうで、通勤費が浮くわけです。定期代が全部要らなくなってしまいますので、会社から支給される通勤代ですね。あれがみんな自転車によってただになる。

おまけに自転車を使い始めると、だんだん車を使わなくなります。さっきの寺西先生のお話にもあったとおり、街の中に住んでいる、私は東京、江東区で、街のはずれに住んでいるわけですが、東京という街に住んでいて、車というものの必要が果たしてあるかどうか。そこにかかるコストと、それをどう考えるか。それは社会のシステムとしてのコストというだけではなく、自分自身のコ

ストだってそうなわけです。

結局、車を手放してしまうと、駐車場代、車検代、ガソリン代、高速代、保険代、そういうものを全部含めると、だいたい年間に60万円ほど浮くのです。60万円というのは大きくて、「浮いたお金」でしょう。つまり無税なわけです。無税の60万。それは本当に。それでマンションの繰り上げ返済をして。バブルの当時に買ったマンションだったので、たまらなかったのですが、自転車通勤のおかげで持ち直したという（笑）。これは本当に三つ目のメリット。

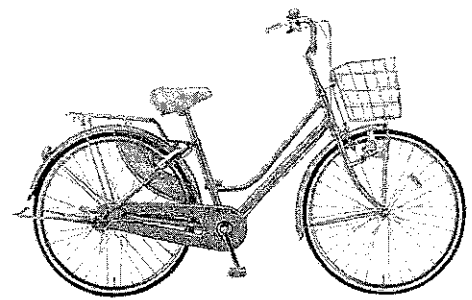
そして四つ目のメリットは、街がすごく身近になるというのがあります。例えば、今、霞が関にいないじゃないですか。霞が関から赤坂まで行くなどというときは、たぶん電車かタクシーを使うと思うのですね。ところが自転車に乗っていると、自転車でここから赤坂なんて、5分で着いてしまうのです。麹町に行くにしたって7分、8分で、六本木だって5分で、ほいっと行けるわけです。

赤坂、麹町なんて考えてみるとわかるとおり、TBSと日本テレビがあるのですが、電車で行くと、3路線を乗り継いで、だいたい35分から40分かかって行くところなのです。ところが自転車だと、麹町と赤坂というのは実は丘を越えて表裏の街なのだというのが、すぐわかってきます。自転車で行けば7、8分。ものすごく早い。早くて、つまりは効率がいいわけです。

最近、都心の中でメッセンジャーというのをよく見るじゃないですか。自転車便のお兄さんたち。あれがやはり受けるのというのは、そこが理由なのです。とにかく早い。そしてさらに言うと、バイク便、オートバイ便よりも値段が安い。この二つが相まって、大人気になった。

(寺西) 一方通行も入って行ける。

(足田) そうです。一方通行も、もちろん逆進できますから。結局、それが「早い」につながったりするわけです。そういうメリットがあるものというのは、こちらとしても市民生活に生かしても、全然悪くはないということで、なんだかんだ言い続けて7年という感じなのです。



足田 4

そういうことを言いながら、例えば片道12キロの通勤。そういうものが、こういうママチャリでできるかというお話なのです。自転車というのにあまり慣れていない人、あまり乗らない人、自転車というのをあまり考えたことがなかった人が、たぶん、この中に半分いらっしゃると思います。その方々が一番誤解する部分はここなのです。このママチャリという自転車、この自転車が自転車だと思っていると、自転車の未来というのはつかめないのです（笑）。

これは本当なのです。本当に本当でして、さっき小杉先生がおっしゃったとおり、日本の法律というのは昭和53年（1978年）、改正道路交通法というのが施行されてから、自転車というのを歩道、歩道に乗せてしまったのです。本来は車道を走るもの。それがずっと続いていたのですが、自転車と自動車、車の交通事故があまりにも増えたので、その結果として、緊急避難的に歩道に上げてしまったわけなのです。

ですから今、自転車というのは「自歩道」という名前の、自転車も通れる歩道を通るか、車道も通れるという非常に中途半端な存在なのですが、でも結果として、皆さんもご承知のとおり、自転車というのは歩道を走るじゃないですか。歩道を走る専門の自転車というのが、このママチャリという存在なのです（笑）。

1978年というのは、ママチャリというものの誕生の年なのです。これは一体どんな自転車かという、つまり、歩行者の中をたらたらと行って、歩行者になるだけ危害を加えないように、スピードが出ないように。そして何かあったら、すぐ止まって、足をつくことができるように、そのために本気で設計されているのです。

ですから、サドルが低いでしょう。サドルが低くて、サドルに座ったまま、足が地面にべったりつくのが、皆さん、当たり前だと思っているでしょう。当たり前ではないのです。そういうやり方というのは、確かにすぐ止まれるけれども、人間の力というのは、なかなかそういうポジションではかかりにくいのです。つまり、足に力のかからないポジションが、このサドルである。

そしてなおかつ、ハンドルが不必要に高いでしょう。つまり、直立した姿勢で乗るということになるのです。直立した姿勢で乗るというのは、これも同じようなことなのですが、とにかく人間の体というのは、前かがみで足を踏ん張るというのが、力が出るわけなのです。スピードが出るわけなのです。

ところが、直立した姿勢のままでは、足に力が入らないのですね。なおかつ、手のほうに重量がいかない、お尻のほうばかりに重量がかかってしまうから、乗っているとすぐにお尻が痛くなってしまいます。つまり長い距離を走れないのです。実際、このママチャリで走ってみればわかりますが、4キロ、5キロ行くと、必ずお尻が痛くなって、それ以上は走れなくなってしまいます。おまけにスピードが遅い。歩道しか走ることを想定されていない。

となると、これで通勤ができるか。さっきのダイエットができるかとなると、やはりできないわけです。このママチャリというのが、日本の現在の自転車の8割を占めています。そのことが実は大きな問題を日本の自転車行政、交通行政に投げかけているのですが、その話はまた後ほどいたします。

04. 6スーパーの前



足田 5

ママチャリが売っている風景です。

04ドマーニ



足田 6

では、どんな自転車に乗ればいいのかというと、こういう自転車。一足飛びに、私としてはドロップハンドルが付いたロードバイクというもののなのですが、競輪選手が走っているような自転車があるでしょう。ああいうのにどうぞと言いたい、あれが究極の自転車と言えそうです。でも、そうでもないのです。ああいうマッチョな自転車に必ずしも乗らなくても、この手合いでオーケーなのです。

これはクロスバイクという種類です。一見してママチャリと違うのは一体何かというと、サドルとハンドルの高さがほぼ同じでしょう。こうなると、わかりますね。こうなると、適度な前傾姿勢がここで実現できて、ちゃんと足に力がかかるのです。それで体の体重もお尻と手に分散されるから、長い距離が走れるということになるのです。

このドマーニという自転車は、実際に私は通勤に使っていたことがあります。この自転車でも片道15キロぐらいなら楽々行けるのです。なおかつ、この自転車と、さっきのママチャリの違うところ。ママチャリというのは遅きに徹した自転車、そして乗り心地がいいに越したことはないのです。タイヤも太いのです。タイヤが細い。細いというのは、つまり道路抵抗が少ないからスピードが出る。

なおかつ、この車体全体の重量ですね。重量が、さっき出てきたママチャリはだいたい20キロぐらいあります。でもこれはだいたい10キロです。この重量の差というのは圧倒的です。何に出るかということ、普通はそこまで重量差というのは感じないのですが、車両が重いと、実は坂道が登れないのです。

この自転車に一番大きな米袋を一つ乗せて坂道を登るといふことを考えてみれば、イメージできると思います。つまり、その分だけ、これは軽いのです。ママチャリは重い。一言で言うと、ママチャリは坂道が登れないのです。ギアが付いているとか付いていないとか、そういう問題ではないのです。

そうすると、必然的に、東京というのは坂が非常に多い町なので、東京を走るのが非常に走りやすくなり、なおかつ楽しくなるのです。この手合いの自転車に乗っていると、自転車で東京を回ることがだんだんうれしくなってくる、楽しくなってくる。そしてその先に自転車の未来、そして人類の未来が見えてくると、本当にそう思うのです。そういう話をまた後ほどやりますということで、とりあえずはこの辺で。(拍手)

(福井) ありがとうございます。時間配分がだいぶ破壊されてきましたが、あまりにおもしろい話なので、聞きほれてしまいました。

●パネリスト：工藤一彦氏

それでは最後のパネリストです。当委員会委員であり、前年度の公害・環境委員長でもあります、工藤一彦さんです。工藤さん、自転車のその他のいわば潜在的能力について、ごく短い時間でご紹介いただけますでしょうか。

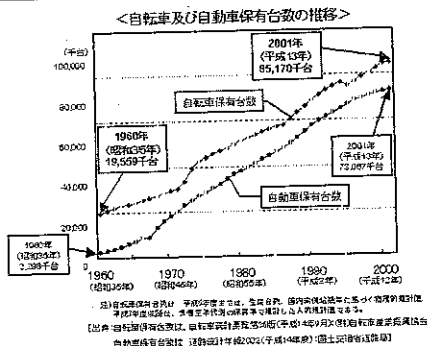
(工藤) 今、紹介いただきました工藤です。

国土交通省ホームページ 21世紀の自転車利用環境の実現を目指して

1 自転車利用を取り巻く状況

1.1 自転車保有状況の推移

・自転車の保有台数は、自動車の保有台数と同様に年々増加傾向にある。



まず、今、話に出てきた日本の自転車の保有状況の推移がこれです。この2001年の段階では8517万台です。そのうちの8割ぐらいが、今の正田さんのお話だと、ママチャリなのかなというところ。いずれにしても我が国は中国、アメリカ合

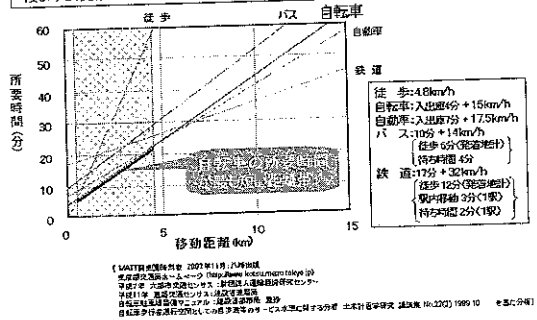
衆国について世界第3位の自転車保有台数を誇る自転車大国で、だいたい1世帯2台以上保有しているという家庭が65%ぐらいを占めています。

国土交通省ホームページ 21世紀の自転車利用環境の実現を目指して

1.4 移動手段としての自転車の特徴

(1)都市内の交通手段としての自転車の特徴

・5km程度の短距離の移動において、自転車は、鉄道や自動車を始めとした他の手段よりも移動時間が短く、都市内交通として最も効率的な移動手段である。

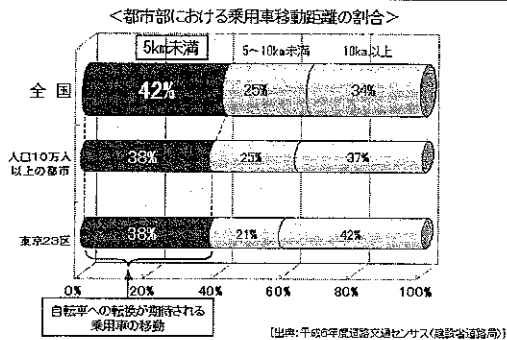


これは国土交通省のホームページ、『21世紀の自転車利用環境の実現を目指して』というところから取ってきたものですが、移動手段としての自転車の特徴ということで、都市内の交通手段としての速度の点ですね。これで見ると、その小さな四角の中に、「自転車」とあります。「自転車、入出庫4分、時速15キロ」と書かれています。この自転車の移動速度を時速15キロとしている点についてですが、確かにママチャリだと、時速15キロぐらいというのがいいところかなという感じがします。そして、自転車の速度を時速15キロとすると、この表で見るとおり、5キロまでの距離では自転車が一番早いということになります。

ところが、先ほど正田さんに紹介していただいたクロスバイクやロードレーサーという、すごく軽くてスピードの出る自転車だと、巡航速度が時速30キロとか中には時速40キロで移動可能なものがあります。そして、このようにスピードの出る自転車だと正田さんに先程紹介していただいたように、かなり長距離の移動においても自転車が一番早いということになるとと思います。特に都心部においては、そういうところがたくさんあるということ。...

(2)都市部における乗用車移動距離の特徴

・全国の都市部における5km未満の乗用車の移動割合は、全体の移動の約4割を占めており、この移動距離における自動車利用からの自転車利用へ、転換が期待されている。



都市部における乗用車の移動距離の特徴というもの。これも国土交通省のホームページから持ってきたものです。一番上が全国、5キロ未満が42%、5～10キロ未満が25%、10キロ以上が34%となっています。一番下が東京23区で、5キロ未満が38%、5～10キロ未満が21%、10キロ以上が42%となっています。

国土交通省は、この距離にして5キロ未満の移動について乗用車から自転車への転換が期待されると考えているようです。ただ、これは先ほど申し上げましたように、自転車の本来持っている可能性を考えると5キロの距離ではなくて、10キロの距離でも自転車への転換が期待されるというべきでしょう。先ほど疋田さんから片道15キロを自転車で通勤することも十分可能というお話もありましたが、自転車の種類によっては、それくらいの性能もあるということです。そういうものが自転車に転換されると、今の渋滞等の問題もずいぶん解消されるのではないかと。私の分はここで終わらせていただきます。(拍手)

(福井) ありがとうございます。

<各論>

1. 道路利用における人と自転車、自動車のすみ分け

(1) 自転車の走行空間

それでは引き続き、各論に入っていきたいと思っております。今日はできれば四つの大きな論点を論じていきたいと思います。最初の論点ですが、道路利用における人と自転車、自動車のすみ分け

の問題。別な言い方をすると、自転車の走行空間の問題と言えらると思います。

疋田さん、これは自転車通勤者の立場からお伺いしたいのですが、これまでの話にも出ていましたが、今の東京、自転車が走行する空間という点で、果たして明確になっているのでしょうか。あるいは自転車の走行空間は十分に確保できているのでしょうか。

(疋田) それは誰もが知ってのとおり、自転車の空間は全然確保されていないわけです。原則は車道。そしてとりあえず、自歩道がある場合は、歩道も可。自歩道、つまり自転車も通れる歩道というのは、歩道の中の一部と思いきや、実は都市圏では歩道の9割が自転車も通れる歩道なんですって。

警察は歩道を通れと指導するのですが、ただ歩道は歩行者がいっぱい通っていますし、その中を自転車で突っ走るとするのは非常に危険。向こうにとって危険なわけですね。歩行者にとって危険な歩道通行をやるか、もしくは自分が危険な車道通行をやるか。どちらかしかないというのが、現状の自転車と言わざるを得ないという感じですね。

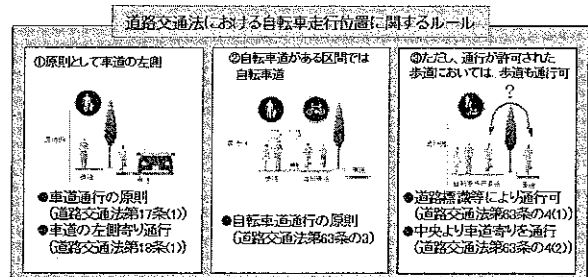
(2) 道路交通法における自転車走行空間に関するルール

(福井) 少しここで法律の話を知ってみたいのですが、工藤さん、道路交通法では、自転車の走行についてはどういう規定になっているのでしょうか。

2.2 自転車の走行方法のあいまいさ

(1) 道路交通法の規定

・自転車歩行者道(歩道における自転車通行可)が整備されている区間においては、自転車は、車道、歩道のどちらも通行が可能であるなど、通行位置があいまいな状態となっている。



(工藤) 今ここに出しているのが先ほどのホームページから引っ張ってきたものなのですが、今

日、配布いたしました資料の08というところに、道路交通法を載せています。

この17条の1項で、「車両は車道を走らなければいけない」という当たり前のことが書いてあります。次に06というページを見ていただきたいのですが、06の2条のところ、漢字で十一というのがあります。そこに「軽車両」というのがあります。自転車はこの軽車両の中に含まれるものだという規定の仕方になっています。軽車両も車両ですから、この17条の1項の「車両」にあたるということで、車道を走らなければいけないというのが原則ということになります。

それに対して、先ほどの歩道通行可という話がありました。それは資料11ページを見ていただくと、63条の4というのがあります。そこには、「普通自転車は17条1項の規定にかかわらず、道路標識等により通行することができることとされている歩道を通行することができる」と規定されております。これが自転車の歩道通行可の法的根拠となります。

ただ、ここで注意しなければいけないのは、同条2項で、「普通自転車は当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない」、さらにまた「普通自転車の進行が歩行者の通行の妨げとなるときは一時停止をしなければならない」というように規定されていることです。

この規定自体は、歩道で最優先されるのは歩行者であるという原則を規定しているものですが、自転車利用の促進の観点からみると先ほど、自転車の能力が生かされていないというのがありましたが、「徐行」ですから、いつでも止まれるスピードということで、さらにその能力がそがれてしまっているというのが現状だということになります。

(福井) このように、自転車は歩道通行もできるしということで、実際には歩道通行するケースが非常に多い。そのことで、歩道のほうでは自転車と歩行者の事故が増えてきたということも指摘されているわけです。数値によれば、最近10年間で、だいたい4倍ぐらいに、自転車対歩行者の事故が増加した。それで対策の必要性ということが言われるようになってきています。

もっとも、補足をするならば、これはあくまでも交通事故全体で、非常に多くの件数がある中

で、自転車関連の事故。この自転車関連の事故の大半、90%は対自動車で起こっている事故です。対歩行者の事故は事故全体の件数からすれば0.5%程度だという数字があります。しかし、これは増加傾向にある。それ以上に、歩行者の方の不安感をあおるといった問題が指摘されているわけです。

(3) 自転車の車道通行の原則の徹底化

(福井) では、一体どうすればいいのか。歩行者、自転車、自動車の調和、すみ分けということが問題になってくるかと思うのですが、端的にいま議論されているのは、自転車は歩道を通行することはできないというふうに戻して、自転車を車道に返そう。車道通行の原則を徹底しようという意見かと思えます。

これについて、小杉さん、議連のほうでは車道通行の徹底を提唱していらっしゃると思うのですが、いかがでしょうか。

(小杉) 本来的にはそのとおりです。今まで歩道を自転車が走ってよいということになっていたのが免罪符になって、自転車のための道路づくりを怠ってきたというのが現実ではないでしょうか。そこで、やはり車両なのだから、車道を走るのが自転車なのだというところをもっと徹底させる必要がある。

ただ、今の日本の道路状況、交通状況を見て、直ちに全部、車道を走らせるかということ、これまた事故が非常に心配です。私もこの間、八王子まで甲州街道を走ってみました。もう命懸けでした。ダンプカーがどンドン、本当に袖に触れるぐらいやっていますから。

ですから私は現状でも比較的歩道の広いところは、ちゃんときちんと区画をつくって、自転車が通れるスペースを確保する。そして歩行者ときちんと分離するというところをもっとやる余地が、これは市区町村の段階でできるわけですから、やっていくべきだと思います。

それと同時に、寺西先生のお話にあったように、ヨーロッパなどでは、今まで3車線あったところを2車線にして、1車線は自転車専用の駐輪場にするとか、そういうまちづくりも考えていかなければいけないと思います。

(福井) いま車道に戻していくべきだという提

言、うなずいていらっしゃるパネリストの方が多かったと思いますが、直ちに今すぐやれば、危険を発生させるということも、おそらく賛同の方が多いと思います。では、今の自歩道、当面はこの中できちんと分けをして、もっと安全な走行を図っていくべきではないかとした場合、現在のいわゆる自歩道、歩道の上を走る自転車の環境は、どのようなものなのでしょうか。

疋田さん、何か具体例をお話しいただけますか。霞が関の自転車道について、何か図版を提供していただいていると伺いました。

(疋田) では話してよろしいでしょうか。少し大演説になってしまいますが(笑)。中演説ぐらいです。

そもそも、これは哲学の問題だと思います。道路行政の哲学というか。1978年の日本の選択というのは、非常に地味な法律改正だったのですが、地味なはずが、実はその裏に大きなポリシーの選択が含まれていたと思います。これは一体何かというと、道路行政全般をどうとらえるかということなのです。

道路行政全般の中で、万国共通、世界共通のものとして、弱者優先の原則というのがあると思います。弱者のほうをなるべく危険がないようにし、強いほうはそれを守るべき立場として、同じ交通、同じ道路を使っていく。これがすべてのポリシーに通じると思うのです。

ところがそれを1978年に世界の中で唯一、日本だけが崩してしまったのです。つまりこれはどういうことかということ、日本人は自転車のことを歩行者に毛の生えたものと思っているじゃないですか。自転車って、歩行者の仲間だと思いますか、車両の仲間だと思いますか。これはたぶん、おそらくこの中の半分の方は、自転車は歩行者の仲間だと思っているのです。免許は要りませんし、誰でもすぐに乗れてしまうし、歩道を走る。

でも、本当は違うのです。自転車というのは、車両の仲間なのです。先ほどから小杉先生がおっしゃっているとおり、車両の仲間であり、なおかつ車両のある程度を分担をすることができる可能性を持っている車両である。ここの認識、そのパラダイムシフトから始めないと、道路行政は語れないというのがまずあると思います。

わかりやすく言うと、ほとんどの国の中では弱

者優先の原則の中にあるから、歩道が歩行者の聖域なのです。そしてそれ以外のものは車道を通りなさい。これが当たり前のことです。ところが考えてみてください。日本の場合は、車道が車の聖域でしょう。そしてほかのものは歩道を走ってくれ。これはやはりおかしいのですよ。そこがおかしいのだということ、車に乗る人も、自転車に乗る人も、歩く人も、みんなが考える。まず、そこを徹底させる。そこからスタートだと思います。

それで霞が関の映像ですが、それは何かというと、19番、「霞が関の自転車道」を出してください。



疋田 8

ここから歩いて2、3分くらい。つまり国交省の目の前の歩道です。最近、国土交通省と環境省が、やはり自転車を使いましょう。環境のためにいいじゃないですかと言いだめたのです。その結果、この周り、例えば霞が関、内幸町、新橋、宝町、そのあたりに増えてきたのが、この手の自転車レーンなのです。走りやすいですよ(笑)。

国交省の前なのです。国交省の前で、歩いている人はみんな、たぶん知的レベルの高いお役人さんだと思ふのです。でも、誰も守っていないじゃないですか。これをどこの歩道に敷いたって、こうなるに決まっているわけです。もともと歩道が狭いのですから。もともと歩道が狭い上に、「自転車道だ」とペイントしてしまっただけで、この中を「どけどけ」と自転車が行けばいいのですかというお話でしょう。

おまけに、この自転車道のさらにたまらないところは、わかりますね。左側が道路です。右は公園というか、どこかの省庁です。右側車線でしょう。それなのに、自転車はこちら側に書いてある

じゃないですか。読めるじゃないですか、「自転車」と。

自転車はもともと左側を通行するのが当たり前。車はそうじゃないですか。自転車だってそうなのです。なのに、こういうレーン自体が自転車の右側走行を認めているわけです。たぶん、これは認めようと思って認めているのではないと思います。これを書いた人が、そのルールを知らないだけなのです。知らないで、歩道に書いてしまって、歩道の中に右側通行をどうぞやってくださいというふうに、自転車レーンを通していているわけです。

何が言いたいかという、これはたぶん、こういうレーンをつくりましようと言った人、それから、こういうレーンを書きましようと実際に書いた人、二者共に、たぶん殆ど自転車に乗ったことがないのです。自転車に乗らない。自転車のことなんて考えてもいない。そういう人たちが自転車行政をやっているわけです。なので、こういうばかばかしいことが起こるわけです。

だいたいそもそも、考えてみてもわかるとおり、環境省主導、国土交通省主導で、なぜ、自転車レーンを通さなければいけないのか。自転車を優遇しなければいけないのか。それはただひとえに環境のためでしょう。エコのためなのです。エコのための自転車なのにもかかわらず、なぜ、歩道に書くのですか。自転車というのは空気清浄機ですか。そんなわけがないのです。自転車というのは空気清浄機でもなんでもなく、ただひとえに車から自転車に乗り換えるからエコなわけです。

そうだとしたら、このように車道のほうは「車道の邪魔をしないでね」といって、「歩行者のほうに自転車レーンを通してね」とやって、なんのための自転車なのでしょう。エコのために、これは何の役に立つのでしょうか。自転車というのは、必ず車道をつぶして、言ってみれば車を不便にする。そこまでは言いませんが、車から自転車に乗る人を促して、そしてそこに自転車レーンを通さないと、始まらないわけです。なのに、こういうものが平気で監督省庁前にある。こういうのは本当に考えてしまうわけです。何のための自転車。自転車の通りやすいようになって……。

まあ、いいです。何のための自転車。それはさらに奥の話にしておきましょう。それ以前に、自

転車が本当に通りやすい自転車施策になっているか。全くなっていないわけです。これが現在の日本の自転車政策を象徴する絵柄のような気がして、ここに持ってきたわけです。

(福井) ありがとうございます。(拍手) 拍手が起こっています。

このように、施策として、歩道を走るにしても、自転車が通りやすいような状況になっていないじゃないかという指摘も今、出ました。いずれにしても、長期的には車道のほうに自転車は帰って行っていただくということ。これがテーマとして出てくると思います。

そうすると、車道というのは当然、有限ですから、自転車走行空間を車道上に確保しようということからは、車道を削って自転車走行空間を確保するという思想がそこには出てくるのかなと思います。これはおそらく、今の正田さんのお話の中にもそのようなお話があったと思います。車道を削って自転車走行空間を確保するのを原則と考えるべきでしょうか。パネリスト、どなたかお考えをお聞かせいただけないでしょうか。

(寺西) 道路は誰のものかという今日の基本テーマに則して言えば、道路というのはもともと多目的な公共空間なわけです。かつてはそこで、私の子どものころは田舎でしたから、道路でソフトボールをやっていたのですね。それで車がきたら、少し通るためにあけてやる。車はそこを「ごめん、ごめん」といって通る。そういう、もともと地域社会の一番、各家庭の中にあるプライベート空間とプライベートな空間をつなぐ公共空間が道路であって、その道路は多面的な機能を持っていたのが本来なのです。

それがいつの間にか、自動車が優先権をもって、自動車だけが通る上での最高の優先権で、あとは脇へ、脇へというふうに押しやられてきた。そういうことを何か議論をして決めたのではなく、モータリゼーションの流れで、なんとなくそういうふうにするのが先進国の都市のあり方というふうに錯覚してきたということがあります。

ヨーロッパでは、少なくともそういうことで都市とのモータリゼーションとの間のあつれき、矛盾が大きくなった60年代ごろから議論を始め、そして少なくとも都心の中は車は遠慮してもらおう。そういうルールにしよう。そういうことを市

民的に選択した。

日本も今、そういう議論をやって、道路の通行では、車は3分の1だけで通ってもらいましょう。あとの3分の1は自転車のためにあげましょう。あとの3分の1は、場合によっては真ん中はトラムを入れてしまいましょう。そういうことで、車道を削るべきかどうかという議論を大いにすべきでしょう。

道路空間は自動車を通るためだけのものだけということ、実は誰も決めたことがないのに、事実上、ある意味で言うと、今まで不当に自動車が道路空間を占拠してきたのであって、それを元に戻せ、そういう主張を、少なくとも市民は展開すべきだと思います。

たとえば、国交省の中に自転車課があるのかどうか知りませんが、もし、そういう課をつくったとしたら、ぜひ疋田さんをその課長にするのがよい(笑)。国土交通省の自転車課の課長に民間任用で疋田さんにやってもらい、その下で全国の道路の点検を全部やってもらう。そういうのがいいのではないのでしょうか。(拍手)

(福井) だんだん、この司会は自分の手に余るという気がしてきました(笑)。

(小杉) ここまでクルマ社会が進んでいると、一挙に車道をつぶして自転車道にというのは少し無理があると思います。したがって私は議連として、つい最近、道路構造令というのを変えさせました。それは交通量の多い国道を建設するとき、必ず自転車専用道路をつくれ。こういうことになりました。これが国道だけではなく、都道、県道、区市町村道、本当はこういうところにまで広がっていくといいなと思うのです。

それから私はたいへん極論を申しますが、首都高速道路があります。あれに全部、自転車専用道路をくっつけたら、本当に観光のためにもいいと思います。私のところに外国の学生がホームステイしているときに、自転車を担いできたのです。「なぜ、自転車なんかをわざわざ持ってきたのか」と言ったら、「東京は交通費が高いと聞いてきたので」。あるとき、警察から電話が入りました。「お宅にホームステイしている青年が、自転車で高速道路を突っ走っています」(笑)。それで私は慌てて駆けつけてもらい受けてきたのですが、あんなにスイスイ走れる道というのはない。

今、観光の、「ビジット・ジャパン・キャンペーン」という観光客をもっと受け入れようという運動をやっているのですから、例えば、高速道路や普通の道路にも、もう少し自転車で安心して観光できるような都市づくりをやればいいのではないかと思っています。着々とそういう方向に誘導していきたいと思っています。

(福井) ありがとうございます。それでは走行空間の話、これからまだまだお話を続けたいのですが、時間というものがございます。よろしければ、次の論点に移っていききたいと思います。と言いましても、これは非常に関連いたします。その道路上での自転車の走行空間にとっての、おそらく最大の障害の一つであろう、自動車の路上駐車の問題。これを2番目の大きな論点としてお話をしていきたいと思っています。

2. 自動車の路上駐車

(1) 路上駐車の問題

(福井) もう路上駐車の実情というのは、皆さん、よくご存じだろうと思いますので、あえてご紹介いたしません。非常に路上駐車が東京、特に道路では常態化している。あれはつまり道路の左端に止めますので、自転車というものが通行する上では当然、妨げになるわけです。

一般には、それは自転車にとって妨げであるだけでなく、自動車にとっての交通渋滞の原因でもあると言われていています。この交通渋滞によって、ある試算では、東京の経済的損失は4兆9000億円に上がる。これは東京都自身の試算です。あるいは、渋滞すれば、走行速度が低下いたします。走行速度が低下すると、いわゆるNOx、PMという大気汚染物質が非常に出やすくなる。これも最近ではかなり知られてきています。つまり、環境にとっても、渋滞というのは非常によろしくないわけです。

このような路上駐車、この問題を少し考えたいと思います。実際、路上駐車というのは自転車走行にとって妨げであるわけで、やむなく自転車は、おそらく路上駐車をしている自動車をよけながら走っていくことになると思います。そのときに、身の危険を感じるということが非常に多いわけです。これについて、ああいうときにもし事故が

起きてしまったら、その路上駐車しているドライバーの責任というのはどうなのだろう。こういうことが少し興味として出てくるわけです。

(2) 違法路上駐車の問題

(福井) 工藤さん、これは何か事件になったことというのではないのでしょうか。

(工藤) 判例上、いくつかあります。私が調べたものでは、駐車禁止地帯で貨物自動車荷さばきのために歩道にまたがって停車していた。このため歩道が通れないものですから、自転車が車道のほうに出て通過しようとしたときに、後ろからきた車にはねられてしまったという事案です。

違法停車していた側は、駐車時間が2～3分と短かったとか、そこに荷物を入れるのに、その工場に駐車場がないからしょうがないとか、そのような主張をしたわけです。しかし、裁判所は歩道を通行できないようなかたちで、しかもかなり大型の車だったものですから、車道上もかなり、もう、すぐに車がビュンビュン通っているところを通らざるを得ないようなところで停車していれば、事故が発生する危険性があるということは当然、予測できただろうということで過失を認めた。ただ、被害者自身の過失割合として違法駐車した被告との関係では8割、実際に衝突した車との関係では2割の過失割合を認めているという事案があります。

(福井) このような法的責任も、路上駐車から出てくるということですね。さて、この問題である路上駐車、当然、多くは違法なわけですから、駐車違反の取り締まりということが一つポイントになってきます。つい昨年、道路交通法が改正され、この駐車違反の取り締まりの強化、取り締まり業務の一部民間委託ということが方向性として打ち出されたことも一つ、取り上げてもいい問題かもしれません。

(3) 合法的路上駐車—パーキングメーターの問題

(福井) しかし、今日はここでは論点を絞る意味で、違法駐車を取り締まり以前に、合法的な路上駐車というのが日本にはあるわけです。ご存じのとおり、コイン式のパーキングメーターによって、道路上に最初から合法的に駐車をしている自動車というものが、東京にはたくさんございま

す。

工藤さん、これは法律的には何か根拠があるのですか。

(工藤) 本日お配りした資料の09をご覧ください。道路交通法49条に、「公安委員会はパーキングメーターを設置し及び管理するものとする」という規定があります。

(福井) さて、このコイン式パーキングメーター、いわゆる路上有料駐車施設ですが、小杉さん、推進議連のほうでは提言をされていらっしゃるんですね。

(小杉) 後で正田さんから具体的な体験談が出るとは思いますが、私もずっと走っていて、本当にトラックやバスが、自転車の者にとっては天敵と言っているくらい、本当に危ないです。私は車道を走って行くと、駐車があるとどうしても膨らむわけです。少しバスレーンのところを切り込んであるところは、少しへこむものですから走りやすいのですが、一般道路にトラックやバスが止まると、もう本当に往生してしまいます。

これはやはりそういう、荷物の積み下ろしというのは経済行為としてどうしてもやらざるを得ないので、できるだけ駐車時間を短縮するという。それからできれば道路構造も、できるだけ車を止めるところは少し切り込みをつくり、少しでも自動車の走行空間を広く取る。そういう対策が必要ではないかと思えます。

(福井) コイン式のパーキングメーターも廃止を提言されているんですね。

(小杉) これはけっこう有力財源になっているのです。今まで道路幅が比較的あって、通行に邪魔にならない範囲のところはコインパーキングというのをやったのです。これは私は最近特に耳だけではなく、バイクですね。バイクや自転車のためのスペースが本当に足りないのです。ですから私はそういうスペースは自動車だけではなく、二輪車や自転車のためにも確保すべきではないかと思えます。

(福井) いかがでしょうか。コイン式のパーキングメーターについて、これを廃止したほうがいいのではないかという意見、あるいは残しておいて、生かしておいたほうがいいのではないかという意見があるかと思いますが、パネリストの皆さんでほかにご意見おありでしょうか。

(疋田) あればいいか、ないほうがいいのかと言われたら、私はやはりないほうがいいわけです。自転車の走行のためには、邪魔にしかならない。

これもさっきと通じるお話なのです。コインパーキングのありようというのは、私はもともと自転車がどうのこうのと考えるより前に、何か嫌いだったのです。なぜ、嫌いかなと思うと、道路行政のさっきのポリシーの話も通じるのですが、本来だったら、駐車してはいけないわけでしょう。本来だったら駐車してはいけないところに、お金さえ払えば駐車してもよろしい。そういう話ですね。

こういうのは、日本の行政、道路にかかわるいろいろな行政というのは、いろいろなところで骨太になるポリシーがなかったりするわけです。どうするのかわからないうちに、なんかかんか、なんていうのか、成り行きでこうなってしまいました。自動車がこんなに増えたから、こうなってしまいました。駐車場が足りないから、こうなってしまいました。それにはそのまま止まらせるわけにはいかないから、カネを払えばいいだろうみたいな、そういうのがどこかに見え隠れするというのがあると思います。

もし、道路を本当に自転車やその他のもの、公共交通機関等に明け渡す。そして過度な車依存というのをなくすという思いが本当にポリシーとしてあるのであれば、パーキングメーターなどという手合いは、必然的にもうなくならざるを得ないと思います。そのスペースを、なぜ、公共の駐車場にしなければいけないのか。道でしょうが。これが当たり前だと思います。

これは先ほど寺西先生がおっしゃったように、パーキングメーターをどうするかということ議論していること自体が、何か少し変という気がします。

(寺西) 私も極論すれば、ほとんど疋田さんと同じ考え方です。先ほど私がスライドでお見せしたデルフトの町を見ると、一部の運河沿いでは道路脇での路上駐車を認めていて、きれいに整然と並んでいます。別のところに行くと、一切、認めていない。そういう使い分けになっています。これはなぜかという、要するに必要悪です。つまり、もともと自動車のためにつくってきた町ではないところへ、自動車が後からわっと押し寄せて

きたため、その車を置く場所がないのですね。各家庭に車庫を持つてということ、もし行政命令で強制しても、実効性を持たない。古い棟続きのあいう街並みですから、たかが車を置くだけのために美しい街並みを壊すなんて、それこそ愚行ですから。

そうすると、セカンドベストで、止められるスペースがそこそこにあるところについては合法化して、そこで認めて路上駐車させる。そこでは整然と並べさせるというふうにする。しかし、もし路上駐車を認めたら、人も通れない、自転車も通れないというところは認めない。つまり、道路空間における優先順位でいうと、歩行が第一優先、次に自転車、そして自動車、車の通行は、都市内に関しては一番遠慮して通ってくださいという、そういう考え方です。

その考え方に沿って、歩行が確保でき、自転車も確保できる限りの幅を持っているところに関しては、セカンドベストで認めている。その代わり、あなた方はご迷惑を掛けているのだから、応分の料金を払いなさいということであって、料金を払えばいいという発想とは逆なのです。あなた方は迷惑を掛けているのだから、その分のチャージを払いなさいという考え方で、チャージ金を掛けている。こういう意味で、料金の考え方についての違いがあると思います。

(福井) パーキングメーターについて、いろいろ意見が出ました。本来、もう休憩の時間に入るわけですが、最後にこれだけ少しお伺いしたいと思います。

このように路上駐車の取り締まりを、いずれにしても厳しくしよう。ひょっとしたらパーキングメーターも減らしていこう。そうすると、自動車を止めるスペースがないから、駐車場をもっと整備してくれという意見があるわけです。駐車場を整備する。なかんずく、行政の主導によって、都心部の駐車場をもっと整備していけば、違法駐車などはなくなるのだからと、こういう意見があると思うのです。

これについてパネリストのどなたか、お考えをお聞かせいただけませんか。

(小杉) 寺西先生はヨーロッパのことを言われたのですが、確かにヨーロッパは100年単位の都市ですけど、日本の場合は比較的新しく都市づくり

をやったものですから、建築基準法では必ず、一定規模以上の建物には地下に駐車場を義務づけるとか、最近マイホームをつくる人も、必ず駐車場をつくっていますからいいわけです。しかし、それを都心部に行くのまで公共でやれということになると、これはもう、ちょっと財政がもたないですね。したがってこれは経済議論になる。

例えば私の地元だと、自由が丘や三軒茶屋などは、車で行ったら、駐車料金が何百円と取られて時間もかかる。そうすると結局は自転車で行くか、徒歩で行くか、電車で行くかということになるわけです。今だと、まだ車のほうが便利、早いということで、どうしても必要悪というか、需要があるのですが、だんだんと、私はもう東京都内の移動は車を一切やめました。全部、公共交通機関か自転車ということに徹しています。そういう一つのバランスだと思います。

先ほどの宅配便、自転車便が増えたというのもそこにあると思いますが、もうこれ以上、公共が駐車場をつくる必要はない。むしろ民間が、けっこう民間で貸駐車場をやっている人は非常に採算がいいですね。そういうところにお任せしたほうがいいのではないかと思います。

(福井) その結果、高くなれば、使う人も減るだろうと。

(小杉) そうです。経済的に。

(福井) ほかにいかがでしょう。

(寺西) 私も今の小杉先生のお考えとだいたい同じですが、私は経済学的な根拠として、「自動車の社会的費用」に関する議論がやはり重要だと思います。先ほど少し簡単な試算例をいくつか紹介しましたが、自動車交通というのはさまざまな「社会的費用」をもたらしています。たとえば、駐車のためのスペースとして、限りある土地資源を占拠してしまうわけで、その分の社会的なコストがかかっているのです。これを公共部門が駐車場を整備して税金で賄ってしまうと、その部分は「隠れた費用」になってしまって、表に出なくなってしまうのです。自動車の利用のほうがほかの交通手段よりも、あたかも便利で安いかのような錯覚をつくりだしてしまうのです。それは明らかに、価格体系をミスリードしているわけです。

とくに都心部に車で入ってくるということ自体

が、ものすごく大きな「社会的費用」をもたらします。多方面に非常に大きな迷惑をかける。だから都心部に入ってくる時は、相当のコストを支払ってでも車でなければならぬ必要性の高い交通についてだけ、自動車の都心への乗り入れを認める。そういう経済原則にすべきです。

都心部ではもっと高い駐車場料金をとって、駐車費用を高くすればいいのです。それでなおかつ、それだけ払ってでも車で都心に入ってくる人は、それはしょうがないですね。

ただ、こういう経済原則を市場経済の原理だけにすべて任せるというのも大きな問題があります。もともとハンディキャップがあって車でしかこれないような交通弱者、たとえば障害者の人々、あるいは救急車とか、特別に優先度を与えなければいけない幾つかの種類の車交通まで一緒くたにして、この議論をやってしまったらおかしくなります。

そこでは、人権的な観点とエコ的な観点から、プライオリティ（優先度）のルールをつくって、一番プライオリティの高いものから順番に、限られた都心のスペースに車を入れる。キャパシティは決まっていますから、そのキャパシティのどこまでは公共政策的に優先度を与えるか、これを皆で決める。それ以外は高い料金を払ってもらう。このようなルールにもとづいて、高い料金を払うぐらいなら、公共交通で行こう、歩いて行こう、自転車で行こうということになるように誘導すべきです。そういう意味で、料金政策というのは、そういう振り分けをする上で非常に重要な意味をもつと思います。

(福井) ありがとうございます。それではここで休憩に入りたいと思います。15分間の休憩で、3時45分からパネルディスカッションの後半、45分ほどを行いたいと思います。ここまでご清聴、どうもありがとうございます。(拍手)

<休憩>

(福井) お待たせいたしました。少し予定の時間を過ぎてしまいましたが、それではパネルディスカッションの後半に入りたいと思います。後半と言っても、あともう四十数分の時間しかありません。

3. 放置自転車・駐輪場

(福井) 三つ目の大きな論点です。今度は自転車自身に突きつけられた問題といってもいい放置自転車、及び駐輪場の問題をお話ししたいと思います。放置自転車という、これも長い説明は不要かと思えます。駅前に限りませんが、駅前でどれだけたくさんの自転車が止められているかは、多くの方がご存じかと思えます。

問題点として歩行者、特に障害者の方等の歩行妨害になっているじゃないか。ひどいときには点字ブロックを隠しているじゃないかという指摘がされることもあります。それから緊急自動車、例えば消防車等がいざというときに入ってこれなくなるのではないかという走行障害が指摘されることもあります。こういう放置自転車の問題について、少しお話をしていきたいと思えます。

(1) 駐車場に関する現行法上の規定

(福井) おそらく、こういう放置自転車が多い原因の一つとして、全部ではないかもしれませんが、駐輪場の数が適正な場所に十分ないからではないか。こういうことが想像できると思えます。そのように指摘されることも多いと思えます。この駐輪場、放っておいても、なかなか自然に増えてこないように感じるわけですが、工藤さん、現行のいわゆる自転車法、ここで駐輪場についてはどういう規定をしているのでしょうか。

(工藤) 資料の13ページに、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」というすごく長い名前の法律を載せています。これはいわゆる「自転車法」と言われていますが、この5条が13ページにあります。1項から6項までありますが、第1項「地方公共団体または道路管理者は、自転車等駐車場の設置に努めるものとする」という定め方をしています。

また、第2項で、今度は鉄道事業者に、自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体や道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに地方公共団体または道路管理者から自転車等駐車場の設置に協力を求められたときには、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡等の協力をしなければならないと定めています。

第3項で、「官公署、学校、図書館、百貨店、

スーパーマーケット、銀行等で自転車の大量駐車需要を生じさせる施設の設置者は」、その施設を利用する利用者のために必要な自転車等駐車場をその周辺に設置するよう努めなければならないと定めています。

さらに第4項で、「地方公共団体は」、百貨店、スーパーマーケット等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築または増築しようとする者に対して、条例で駐輪場の設置をしなければならない旨を定めることができると定めています。

(2) 駐輪場の付置義務

(福井) 従来からよく問題として指摘されている点として、百貨店のような大規模集客施設には、これを新築したり、あるいは増築するときに、必ず駐輪場を設置しなければいけないという付置義務が課せられているのだけれども、鉄道事業者は、駅前にたくさんの自転車が並んでいるから駐輪場があるといいなと思うのだけれども、この自転車法では「協力義務」しかなくて、付置義務、いわゆる法律的な義務がないのではないかということが指摘されているようです。

これについて、小杉さん、議連のほうで提言をされているかと思うのですが。

(小杉) 実はこの間、豊島区が自転車税というものを導入しようということで裁判沙汰になりかかっています。ご承知のとおり、池袋駅周辺、池袋をはじめとして各駅、ワーストワン、ワーストツーなのです。そこで豊島区の高野区長がそういう新しい構想を出したわけです。

今まで我々が研究した結果によると、駅前に放置されている、あるいは駐輪している自転車の約7割までが鉄道の利用者なのです。その他、買い物のついでに置いて行ってしまったという人もいますが、7割が鉄道利用者。そうすると鉄道事業者はそれによって利益というか恩恵を受けているわけだから、何分の義務を負うべきではないかということで、私ども議連で大問題になり、いま新しい法律をつくらうというのが、少しその問題でつかかっています。

JRをはじめ私鉄が猛烈に反対し、いま非常に割れています。しかし、ああいう構想が発表になったという効果が現れて、自転車税の構想発表以

来、JRは池袋の駅に1300台分の駐輪場のスペースを提供することを発表してくれました。この辺は、私はここに明示されている集会施設だけではなく、もっと考えなければいけないと思います。

最近、地域でも問題に、今日は世田谷の区議会議員の方が2人見えています、ワンルームマンション、これがすさまじい勢いで、その周辺に自転車を放置するのです。そういう問題がある。

私もときどき葬祭場にお葬式のときに行くと、駐輪するところがないです。それから都心のビルに行っても、地下の駐車場に持って行って止めようとしたら、「ここは駐車場であって、駐輪場ではありません」と、断られました。しかも私が関係している団体がそのビルの上に入居しているのですが、それで少し口論になったのです。

そのように、まだまだ自転車というものが市民権を得ていないのです。自転車を止めるスペースというのは、もっともっと確保し、やはり鉄道事業者にある程度、負担していただく。あるいはそれは運賃に反映するかもしれませんが、やはり自転車で通勤をして、利便を受けているわけですから、多少の受益者負担ということも考えていいのではないかと考えています。

駐輪の問題は今や、私たちににとっては大きな社会問題になっています。地方自治体によっては整理の人の人件費、放置自転車を保管する場所の地代というものの負担が、これは全国集計したら何千億円になるのではないのでしょうか。

それで今、そういった自治体が集まり、自治体協議会が毎年開かれています。これは東京の各区、大きな県の市長さんなどが入っています。この問題をどうとらえるか。いま端的に言って、受益と負担という観点から、私は適切な義務付けをやるべきではないかと思っています。

(福井) ありがとうございます。鉄道事業者には駅前の駐輪場の付置義務や費用負担義務を明確に認めるべきだというご意見かとお伺いしました。

これに対してよく出てくる反対論。ここに反対論をおっしゃるパネリストの方がいらっしゃるような気がしたものですから、私が調べましたところ、反対論としては、第一に駅は通過点に過ぎない。駅が最終目的地だったら、デパートのような義務を課せられるのもわかるのだけれども、駅は通過点であって、いわば人々の交通手段を提

供している同じ立場ではないか。なぜ、付置義務を課せられなければいけないのか。なぜ、駐輪場を我々がつくらなければいけないのかという反論があります。

また、小杉さんのお話にもありましたが、もし駐輪場をつくれと言うのなら、それは結局、運賃に転嫁せざるを得ないから、運賃が一律で上がってしまうと、自転車を使っているユーザーと、自転車を使っていないユーザー、どちらも共に運賃が上がる。でも駐輪場ができてうれしいのは自転車を使っているユーザーだけなのだから、これは自転車を使わない乗客にとっては不公平ではないか。こういう反論があるように聞いています。

これについて小杉さん、あるいはほかの方でもけっこうですが、いかがでしょうか。

(寺西) 先ほど私の話で紹介したとおり、国立の放置自転車問題、駅前の放置自転車や大学通りの放置自転車をどうするかという問題も背景にあって、国立市では「自転車の似合うまちづくり検討会」が去年の8月に設置されて、この3月に市長への提言をまとめることになっています。そのなかで一番議論になっているところも、実はそこなのです。

検討会でいろいろ議論した結果、駐輪を求めている、法律の文言で言えば「駐輪需要」「駐車需要」ですか、つまり駐輪しなければならない必要を抱えている需要がありますが、これは、国立を例にとると、最寄りの駅に通勤・通学で自転車をつかって駅前で止めるという、非常にパターン化した需要になっていますから、こういうものは1か所に集めて、集中型で駐輪場施設を整備することのほうが効率的だろうという考え方になっています。

これに対して、例えばお昼どきや夕方に商店街に買い物に行く、あるいは喫茶店に行って友達とお茶を飲むとか、ブックストアへ行くとか、こういう目的や行動にかかわって、少し一時的に駐輪を必要とするというような場合、そこでの駐輪需要は、非常に分散型です。いろいろなお店や、本屋、公民館、西友のようなデパートの前など、ノラバラですから、おのずと駐輪の場所もバラバラであり、駐輪需要の質が違いますので、これは分けて、それぞれに適した整備方法を考えたほうがいい。そういう二つの区分で、考え方を整理して

います。

国立の場合、通勤・通学のための駐輪場は、1日あたり8000台くらいのもがないとあふれる。国立駅前も、かつてワーストワンになりましたから、駅前第一駐輪場をつくってあるわけです。ところが、この駐輪場の場所と構造にはどうも問題がある。そこへわざわざ自転車を持って行って鉄道に乗り換えるのは、けっこう面倒くさい。2階建てになっている部分では、2階まで持って行くのが面倒なので、適当なところで止めて電車に飛び乗っていくという人が多いこともあって、必ずしも利用者の需要の流れに対応した使いやすい、あるいはそこに駐輪をしたいと思うような配慮に欠けているところもある。

だから、もう少しその辺に配慮した集中型の駐輪場を整備を考えていく必要があります。もともと鉄道利用は公共的・社会的な性格が強いので、この点ではきちんとした予算措置をとって、公共的に整備する。それに鉄道事業者に応分の負担もお願いすべきでしょう。

例えば、いまJR中央線の複線化のために国立駅の高架化事業が2023年ぐらいをめどに進められていますが、これに伴う新しい駅ビルの中に使いやすい駐輪スペースをきちんと確保していただく。そういう協力をもとめていくための法律上の根拠もあると思います。

他方、分散型の駐輪に関してはそれぞれの集客施設での対応が必要です。例えば本屋さんとか、意外と国立で大きいのは学習塾です。学習塾には夕方、子どもたちがたくさん自転車でやってきます。この前が自転車であふれる。そういう集客施設については、一定規模以上のところは、やはり自分のところが自転車を誘発しているわけですから、その誘発している業者としての責任で、それに応じてきちんとした駐輪スペース等の確保義務を法律的にも明記すべきだと思います。

もう一つ、この議論で、日本の都市計画その他で非常に欠けている点があります。それは、たとえばオフィスビルなどの建築物を許可する際に、建築基準法等で容積率などの規制をかけているわけですが、それは同時に交通に対して大きなインパクトを与える施設ですから、「交通インパクトアセスメント」も必要だということです。「環境アセスメント」(EIA)については法律もで

きていますが、交通へのインパクトについても事前にアセスをして、都市計画上の配慮を組み込むようにすべきです。これは、EIAに対して、「トラフィック・インパクト・アセスメント」(TIA)と呼ばれるものですが、今後、そういう制度の導入を検討する必要があります。これからは、そういうことも都市づくりの一つの手続きとして入れていかないと、問題解決の道筋がみえてこないと思います。ぜひ、法律家の皆さんには、「交通インパクトアセスメント法」といったようなものを提案していただきたいと思います。

(小杉) 駐輪場の場所ですが、私も議連でいろいろな駅を見に行きました。本当に駅の真ん前や真下にあるというところは満杯なのです。ところが少し、500メートルぐらい離れてしまうと、もうがらんがらんなのです。稼働率が60%とか、50%以下と、そういうことになってしまう。車の人は多少歩くことを覚悟で来るのですが、自転車の人はドア・ツー・ドアという感覚ですから、やはりその位置というのは非常に大事です。

私はここ数年の間に、国会議事堂の中にも駐輪のスペースをつくりましたし、議員会館にも全部をつくりました。最初は遠いところにつくったから、がらがらだったのです。ところが今度は入り口の近くに確保したら、もう常に満杯なのです。そのように、駐輪場をどこにつくるかは非常に重要な要素だと思います。

(福井) ありがとうございます。いま鉄道の問題からさらに広がり、その施設の特徴に応じた、特に使いやすい場所への駐輪場の設置。しかもそれは駐輪場をただ置くというだけではなく、総合的な、その施設ができることでの交通への影響全体を勘案した、言ってみれば駐輪場の設計、その他の計画を行うべきではないかというようなご指摘がありました。これ自体、非常にいろいろとお話をしたい問題ではありますが、少し時間の関係で、この駐輪場からはじかれてしまった自転車の話、つまり撤去の問題を少しお話ししたいと思います。

(3) 放置自転車の撤去にかかるコスト・デポジット制導入の検討

現実には駐輪場は少ないわけで、そこで路上に放置された自転車をどうするかという問題が出て

きます。これはご存じのとおり、放置自転車については一定の手続きの下に撤去ということがよく行われています。この自転車を撤去し、またその後の廃棄ということについて、現在、いわばどのような税金の使われ方がしているか、工藤さん、少しまとめていただけますか。

(工藤) これも先ほどの国交省のホームページから取ったものです。これは全国と東京都特別区に分けて、自治体平均の放置自転車撤去費を出しています。下のほうに、特に東京都特別区の1自治体平均の放置自転車撤去費がどのくらいかというところ、1.1億円ということになっています。

これを見ると、まず自転車駐車場の整備費、運営費というのが、設置費、改修費、管理費というかたちで、東京都特別区の場合、両方合わせると62%、残りの28%が放置自転車の撤去費用に充てられているというかたちになっています。

この撤去費の割合というのは非常に大きなものです。法律の根拠を見ると、お配りしました13ページの自転車法5条の6項に「法令に基づいて撤去等に努めるものとする」と定め、さらに6条で「駅前広場等の機能低下を防止するため必要があると認める場合において条例で定めるところにより放置自転車を撤去したときは」と定めており、自転車法のこの規定に基づき条例で撤去に関する規定を設けているようです。

(福井) ありがとうございます。これは東京都特別区の平均ということで出ましたが、かつて報道されたような数字だと、1自治体あたり、もっとぐっと高いものもありました。

まず、このように放置自転車の撤去に多額の予算が使われているという事態について、疋田さん、どう思われますか。

(疋田) さっきの駐輪場問題でも言いたいことはいっぱいあったのですが(笑)。撤去費用ですが、撤去なんですよ。やっていますね。その撤去にかかった費用は、もう全然返ってこない無駄な費用になってしまうわけです。必要悪とはいえ、税金の無駄遣いで。

無駄遣いとあえて言うのは、毎年、毎年、このいたちごっこをずっと繰り返して、それを恥じないところなのです。なぜ、撤去に至るまでの現状になっているのかというところをなんら考えずに、「ああ、駅前放置」「はい、撤去」「駅前放置」

「撤去」、このいたちごっこで。

例えば世田谷区の方がいらしているという話を聞きましたが、世田谷区が1年間に30億円、撤去費用で使っているのだそうです。これを1日に換算すると800万円です。1日800万円。たぶんですが、世田谷区の区に勤めているお役人さんの年収にあたる額が、1日で、撤去費用で消えている計算になるのではないかと。これはどういうことか。それを毎日毎日、毎年毎年、積み重ねながら、なんらそのままにしているというのは、これは一体なぜかなど考えるのです。

理由があるのです。少し話していいでしょうか。7番の、「見よ、この自転車」というのを出示していただきたいのです。



疋田 7

ドイツの映像です。これは何の映像かと言うと、放置自転車がすごいと思われるでしょう。でも、放置自転車ではないのです。奥に見えるでしょうか。看板、標識です。これが、「ここからは歩行者しか入れません」というのを表しているのです。

つまり、先ほど寺西先生がおっしゃったとおり、ヨーロッパの中の町の中心部に車が入れまんという町の一つなのです。ミュンスターというドイツの町なのですが、この町というのは、車中心部直径5キロメートル以内には入ってこれない。まずそれがあります。そして最中心部、一コアな中心部の直径500メートル部分には、自転車すら入れないのです。歩行者しか入れない。のような同心円のかたちに町が出来上がっています。

その標識から向こうは自転車が入れないもので、この場所にみんな自転車を止めるわけですから、つまり、ここは放置されているのではなく、ち

んと駐輪場として駐輪されているのです。

これを見て気づくのが、別に私はねらって撮ったわけではないですが、見て、いま自転車を取り出す人が1人、2人、3人。そして置く人が奥に行く人か。つまり、この一瞬間でさえ、この自転車はほいほい、流動しているわけです。この流動性が日本の自転車の駐輪場と違うところなのです。

日本の自転車の駐輪場は一体どうなっているかという、いったん止めたら、そのままでしょう。いったん止めて、そのまま、それでどこかに行き、1日帰ってこなくて、やっと帰ってきて、それで出て行く。それだけで流動性がずいぶん下がるのです。つまり、日常の使用として、ドイツ人たちは自転車をよく使うけれども、日本人の場合は駅前までしか行かない。そして止めてしまったらそのままになっている。自転車の利用率が低い。これがまず一つの原因なのです。

でも、この一つの原因などはいいのです。先ほど言おうとしましたが、自転車というのは1人1台しか持たないのですから、どんなに自転車が増えたって、自転車というのは1億3000万台以上は増えないのです。だから、それぐらいの覚悟でやれば、駐輪場なんていくらでもできるのです。でもそれはまあ、少し話がずれたので置いといて。

さて、この駐輪場、夜になったらどうなるか考えてみましょう。ドイツのこの駐輪場の場合は、夜になったら1台もなくなってしまいます。ところがところが、日本で同じ駐輪場があったらと思ってください。そうしたら、たぶん夜の間に、4割、5割、ずっと残っています。なぜでしょう。なぜかという、その残っている自転車というのは、みんな盗難自転車だからなのです。これは本当の話、そうなのです。

もう一つ、自転車の撤去の話があります。撤去されて、その撤去された自転車の置き場が埋まってしまう。この地代がたいへんなのですが、持ち主が取りにこない。それには二つの原因があります。一つは、盗難自転車がやたら多い。盗難自転車は盗難された後、盗まれた人は新たな自転車を買ってしまうじゃないですか。結局、盗まれた、誰の持ち物でもない自転車というのは、ずっと夜も止まっているし、そのうち撤去されて、撤去自転車置き場に行き、そのまま放置されて、その

ままなくなってしまうのです。捨てられてしまう。捨てるのにも、保管にも、使われるのは税金。

そしてもう一つ、日本の自転車は、やはりあまりに安すぎるのです。1万いくらの自転車。それが撤去されて、撤去費用が3000円なり取られて、3000円だって安いと思うのですよ。思うけれども、払ってまで、みんな取りに行かないのですね。1万円で新品が買えるのなら、1万円で新品を買ってしまおう。あんな自転車はもう要らないということになってしまっている。その現状が、こうじゃない日本の駐輪場、日本の放置自転車を生んでしまっているわけです。そのあたりをまず考えないと、撤去、撤去のいたちごっこではだめなのです。

盗難自転車をまず減らすこと。そして、自転車の値段を上げる。それはクオリティを上げることでもあるのです。自転車の値段が安いというのは、いいことはいいことなのですが、その分、自転車の信頼、性能はものすごく下がっている。

そして、もし自転車が安すぎてそうなっているという現状を生むのであれば、自転車に税金をかけてもいいのです。放置自転車。そして例えば、自転車を廃棄するためのデポジット制にしてもいいし、そこで自転車の地位が上がるという可能性だって出てくるわけなのです。そのようなこと。

アイデアはいっぱいあるのです。そういうアイデアをいろいろ考えつつ放置自転車の話をしないと、放置自転車対策はできないのです。いたちごっこ、いたちごっこで、毎年毎年、その費用が税金でどんどん消えていってしまう。これを放置している。放置自転車問題よりも、放置自転車問題を放置している、このことが本当に問題だと思います。

(福井) ありがとうございます。パネリストの皆さん、席にお帰りください。今、さまざまなアイデアが出ました。例えば廃棄料のデポジット制度、あるいは自転車の価格がもっと上がってくれば、こういう扱いを生まないのではないかと。

ここでご紹介させていただくと、正田さんの事前にいただいた意見の中で、もっと品質を向上させる。安全性、品質を向上させる。そうしたら、自然に値段が上がる。そうすれば、旅館のスリッパのような扱いを生まないはずだというご意見が

ありました。

(寺西) 今、正田さんがおっしゃったとおりで、放置自転車の撤去作業のために、国立市の場合でも、年間、少ない年で5000万円ぐらい、多い年では8000万円近くの経費がかかっています。この経費に税金をつぎ込んで、放置自転車を撤去しているわけです。これを5年、10年と積み上げると、何億円にもなります。それこそ、こういう無駄なことをどうして放置しているのかと思う人も少なくないでしょう。

しかし、経済学的に考えると、この問題を解決する原理は簡単なのです。要するに、自転車を放置したり、捨てたり、取りにも行かないということがその人にとって損になるような制度を組み込めばいいのです。その一つがデポジットの制度なわけです。

実は今年の1月1日から、皆さんご承知のように、自動車リサイクル法が施行になりましたが、今、日本では自動車が年間500万台も廃棄されています。自転車の価格とは100倍は違う。100万円オーダーの高価な耐久消費財であったはずの自動車を、日本の社会ではいま、毎年500万台も廃棄しているわけです。

この中で、全国的には数万台以上が放置車両、あるいは不法投棄車両となって、たとえば山の中に捨てられています。これを多額の税金をかけて、関係自治体が撤去し処理しているわけです。この費用はばかにならないです。一橋大学でも、学生が卒業のときに、中古で乗っていたものを、面倒くさいからキャンパスのやぶの中にそのまま捨てていくという事態があって、頭を抱えてきました。

実はヨーロッパの例を見ると、北欧諸国、スウェーデンのような非常に市民モラルが高いと言われていたところでさえ、1980年代頃には、廃自動車がそのまま、森や湖に捨てられていて、国中、自動車が放棄され、放置自動車が厄介な問題になっていました。この問題をどうするか、いろいろ議論して、スウェーデンでは、デポジットを入れたのです。自動車を売るときに1万円ぐらいの預かり金を徴収し、自動車を廃車処分にするときに、きちんと廃車処理する業者のところに返せば、預けられていたデポジット金を戻すようにしたのです。そうしたら放置自動車は半分に減りま

した。ところが所得水準からいって、1万円ぐらいの返金だったら、やはり面倒くさいからいいやという人がいます。それで、預かり金を5万円ぐらいに引き上げたら、ほぼ100%、放置自転車はなくなった。さすがに5万円のデポジット金がかかっているものを捨ててしまう馬鹿はいないので

す。自転車についても、売るときに、1台1万円か2万円ぐらいのデポジットをかけて売って、それを自転車協会なり、どこか第三者機関で資金管理して、きちんと戻してくれたら、そのデポジット金を返すという制度を導入すれば、捨てる人、あるいは放置する人はいなくなると思います。そういう意味で、日本でも、デポジット制度のような経済的政策手法をもっと賢く取り入れていったらどうかと思います。

(小杉) 正田さんも、寺西さんも、非常に傾聴に値するご意見をいただきました。私も問題意識は同じなのですが、今、やはり廃棄物、ごみの問題が非常に深刻なのです。私もずっとやってきて、家電リサイクル法、テレビ、冷蔵庫、エアコン、洗濯機の4品目は家電リサイクル法の対象にしました。それから自動車リサイクル法、これも最近、始まりました。

今お話のとおり、家電の場合には後から、廃棄するときにお金を払ったのですが、自動車の場合はそれだと、ちょっと不法投棄が増えるというので、事前に、新車を売るときに上乗せして取って、それを管理してやっていく。こういうことでした。

今、それにリサイクル法がいろいろ、食品リサイクル法、建設リサイクル法とかいろいろつくりましたが、まだ抜けているものがいっぱいあります。最近、特に多いのは、コンピューターと携帯電話。それから自転車だって、廃棄されているのは相当あると思いますし、倉庫や何かに眠っている自転車はばかにならないと思います。

ですから、この活用をどうするかというので私は数年前から東南アジア等に、再生自転車をたらどうか。私自身も100台くらい集めて贈ったことがあります。ものすごく運賃が高いのです。そこで外務省や、当時の大蔵省にいろいろきかけて、草の根無償というので、1000万円以下だったらただあげましょうというので、向こ

からリクエストがあった場合には、運送賃は日本の政府が負担して払うということになって、非常に喜ばれています。

私の隣に、セネガルの大使館のナンバーツーがきました。子どもさんが5人いて、乗り物がなくて困っているなんて言っていました。いつの間にか、7台くらい持っているわけです。「どうしたの」と聞いたら、「ゴミ捨て場に行ったら、まだ使える自転車がいっぱいありました」なんて言う。「日本人って、なぜ、まだ使える自転車を捨ててしまうのだ」というようなことでびっくりされました。そういうリサイクルという側面から、もっと考えるところはいっぱいあると思います。

それから、デポジット制。自転車税というのは、私は数年前に提案したことがあるのですが、これも財務省、大蔵省から、徴収するコストと上がってくる税金を比較すると、結局、損だと言うのです。ですから税金というのはやはり簡素で、効率的で、公平でなければいけないという原則がありますし、その辺は現実論になると非常に難しいです。

この間、暮れの税制調査会のときに、軽自動車税の値上げという問題が起きました。例えば、市町村で徴収している軽自動車、これは1000円なのです。それを3000円、あるいは2000円ぐらいにと言ったのですが、猛反対をくって、結局、だめになりました。仮に自転車に年間1000円ぐらいのお金をかけるということだけだって、猛反対が起こると思うのですが、その分、自治体は助かるというわけです。非常にいろいろな問題をはらんでいて、これはまた皆さんのいろいろな意見を聞きたいと思います。

(福井) ありがとうございます。この問題は是非続けたいのですが、すみません、もう時間が無理ですね。最後の大きな論点にまいりたいと思います。

4. 自転車利用者に対する教育

(福井) 放置自転車、駐輪場問題が終わり、最後の大きな論点です。これは「自転車利用者に対する教育」という名前を付けていますが、つまるところは走行マナーの問題です。

続けてのお願いになりますが、小杉さん、元文

部大臣として、自転車の現在の走行マナーについて思うところを少し、手短にご紹介いただけますか。

(小杉) 本当に皆さん、歩いていて腹が立つのは、チリンチリンと鳴らして、本当はあれは歩行者のための道路のはずなのに、そののけ、そののけという感じで、さーっと何も言わずに通り過ぎて行かれます。私は歩道を走るときは、「すみません、左を通ります」「右を通ります」などと言うと、「申し訳ありません」なんて、逆に歩行者から謝られたりするのです。

やはり一声運動をもっとやったほうがいいと思います。声をかけるというのは、本当にこのごろやらなくなりましたね。電車を降りるときだって、「降ります」と一言言っただけで、ささやくような声だって、みんなさっと開けてくれるのです。ですから私はそういうことを。本当に地味な話です。

無灯火、片手運転、携帯電話、たばこをふかすとか、冒頭言ったようなそういうことに対して、やはりマナーをもっと徹底させる。今でもいろいろ地域ではやっていると思います。学校でももっとやる必要があると思います。

今まで過料というのはなかったのですが、やはり一定のペナルティというものも考えてもいいのではないかと。この辺は皆さんもいろいろ経験談があると思いますが、そういう問題意識で、やはり乗る側の責任ということも、これからもっと突き詰めていかなければいけないと思っています。

(福井) 走行マナーではそのほかにも、最近では携帯電話を掛けながら走る、歩道を非常に高速で走る。あるいは、そもそも車道を右側通行する。このようなことがよく指摘されることかと思えます。

このマナーの問題、特にどのようにそれを解決、改善していけばいいのかについて、どなたかお考えをお伺いしたいと思います。

(寺西) たぶん、パネリストの中で私と意見が分かるとしたら、ここだと思っていた。私は一般論としてのマナー教育が重要だというのは全然否定していないのですが、その前提が大事だと思います。要するに、ルールがないのに、あるいはルールをきちんと決めていないのに、何かあるマナーだけを上から啓蒙的に身に付けてもらう

みたいなことでは、焼け石に水ではないかというのが私の率直な意見です。

これは、マナー教育に意味がないと言っているのではなく、もっとその前提として、より重要なことがあるのではないか。それは、交通に関する基本ルールを市民社会としてつくること、まず、そちらが先ではないか、ということです。

つまり、この点は、「道路は誰のものか」という根本の問題に関わります。まず、道路を利用する歩行者がいます。その歩行者の中にも、足の悪い高齢者や障害者、車いすの人など、いろいろな人がいます。そうした社会のなかでの優先ルールを明確にする必要があります。たとえばJRでさえ、シルバーシートを指定し、優先席をつくっている。あれは、どんな満員電車でも、身体的に一番弱い人たちが優先的に座れるようにというルールを社会に持ち込んでいるわけです。電車の座席も道路空間も、同じ公共空間です。

私は人権的な考え方に立ちますから、人権的にみて、交通弱者から順番に優先権を持つという考え方で基本ルールの明確化がまず必要だと思います。歩行、自転車、そして最後が車、そういう優先度の序列に関するルールづくりをきちんと議論して確立し、その上で、そのルール教育を行うべきです。つまり、みんなで決めたルールを守ることが大事だという教育をすべきだと思います。そういうルールがはっきりしていないのに、マナー教育ばかりが強調されるということについては、私自身は違和感を感じます。身だしなみをきれいにしろとか、髪を長くしてはいけないとか、いま、日本の学校教育の現場が荒れているのは、ルールをはっきりさせないで、上からいろいろなことを「とにかく守れ」という押しつけになっていることに子どもたちが反発しているからではないかと思います。そうではなく、きちんとした、わかりやすい、誰もが納得するルールをまずつくることが大事です。

そういう意味で、道路交通法をさっきから読んでいるのですが、肝心の道路交通に関する基本のルールがまったく書いていないですね。道路交通法にもかかわらず、道路を誰が一番優先的に使えるのか。そういうプライオリティ・ルールについて何も書いてありません。この道路交通法を改正するか、あるいは交通基本法を別途つくるか。何

かそういうことをやって、まず道路利用の基本ルールを定め、そのルールを市民社会がきちんと自覚的に守るための教育。そういうことをルール教育としてやるべきではないか。そういうことを欠いたままでのマナー教育の議論には、私はそのまま乗れないという意見です。

(福井) ありがとうございます。熱く語っていただきました。

いかがでしょうか。今、マナー以前にルールの確立。特に歩行者、自転車、自動車という優先順位の確立。これが重要ではないかというご指摘がありました。正田さん、いかがですか。

(正田) マナーは本当に重要なのだと思います。ただ、私も同じことで、もう一つの前提があります。もう一つの前提、ルールそのものがよくわからないというのが一つ目の前提。もう一つの前提というのは、さっきも申し上げたとおり、自転車は歩行者に毛の生えたものであるという意識。これがやはり責任感を生まないというのを生んでいるのだと思います。

それだけに限らないのです。つまり、自転車に乗っている人が、もう、すごく弛緩して乗っている。緊張感なく乗っている。つまり、道路を自分が使っているのだという責任感なしに乗っているというところに、どうも原因があるような気がしています。だから、右側通行だって、左側通行だって、手放し、携帯を使うのだって何だって、何でも、「おれ、大丈夫」というふうにやってしまうという部分があると思います。

それで特効薬が一つあります。

22上海プレート



正田 9

ナンバープレートです。別に上海の行政が正いかどうかは、どうかと思うのですが、ナンバープレート。結局、自転車行政の問題点を突き詰

て考えればどこに至るかという、「おまえは誰だ」というところにあるのだと思うのです。乗っているあなた、あなたは一体、誰なのだ。そのあなたは、その自転車に乗ること、その自転車そのものに責任をちゃんと取れるのか。それが私は基本にあると思います。

例えば、今でも防犯登録はありますが、でもそれは見えないところに付いているし、都道府県で別個じゃないですか。そうじゃなくて、わりとこういうかたちで、見えるようなかたちにして、「いま通り過ぎた誰がしは品川の何番であった」というのがわかるようなかたち。そうすれば、例えば放置自転車だって、盗難自転車だって、ずいぶん追跡調査ができると思います。

いま通り過ぎた。「あいつ危ないな。何かやっていたな」というときも、「あいつは品川何番だった」というのがわかる。そのようなことが自転車に、プレートをそのまま付けるかどうかは別です。別ですが、求められているのはここだと思います。責任を持って自転車に乗る。そしてその乗っている人が顔が見えるというか、乗っている人が「おれが乗っているのだよ」ということがちゃんと周りからわかる、自分でアピールできるということ。これが大切だと思います。

(福井) ドライバーとしての覚悟、責任意識の問題を指摘していただきました。やはり2時間では短かったのでしょうが、パネルディスカッション自体は、たいへん残念ですが、これで予定時間を3分ほど超過しています。本来はここで皆さんに一言ずつ、本日のまとめのお話をしていただきたいと思っていたのですが、それよりも会場からたくさん質問が寄せられています。この会場との質疑応答の時間にそのまま移らせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

<質問回答>

それでは私も十分まとめる時間がありません。順不同で、時間が許す限り、ご紹介していきたいと思います。私のほうでご紹介しますので、それについて、もし会場から、自ら補足したいという方がいらっしゃれば、どうぞ手を挙げてください。

まず、これは工藤さんに対する質問です。「日々、お巡りさんと闘っています。日光街道の車道を自転車で走っていると、『歩道に上がりなさい』と言われます」。これについて、コメントをいただけますでしょうか。

(工藤) 先ほどご説明したとおり、自転車が車両である以上は道路交通法17条1項により車道を走るのが原則で、ただ、この例外について道路交通法63条の4の1項が「普通自転車は道路標識等により通行することができる」とされている歩道を通行することができる」と規定しています。したがって、原則どおり車道走行している自転車が歩道を通行しなければならないという根拠はないと思います。自転車道が設けられている道路において、自転車は、自転車道を走行しなければならないという規定はありますが、歩道がある場合には自転車は歩道を走らなければならないという規定はありません。

どうも、この道路交通法が自転車について非常にあいまいな存在にしまっている関係で、取り締まり側の警察官が、その辺のところをきちんと理解しているのかどうかというのが非常に疑問に思われるところではあります。

(福井) よろしいでしょうか。ご質問のケース、原則として適法だそうです。もし検挙されて、刑事事件になったときには、工藤さんが弁護人になると思いますので(笑)。

寺西さんへのご質問です。ソウル的高速道路を撤去した話についてです。「ソウル市内は交通渋滞がひどいと聞いています。高速道路をなくしてしまって、本当に大丈夫でしょうか」。

(寺西) Yang先生という人がソウル副市長になって、あのプロジェクトの責任者になっていきます。この方を私が招聘して、来週25日(金)10時から、東大農学部 弥生講堂、農学部の正門から入ってすぐの右の建物でシンポジウムを行います。ご関心があれば、そこへ、Yang先生の特別講演を聴きにきていただきたいと思います。

実は、そのYang先生が、一日16万台も走っている幹線道路の6.6キロ区間を撤去して、元の都市河川に戻そうという提案をしたときは、大反対が起こったわけです。そんなことをしたら、交通渋滞がたいへんなことになる。つまり、その16

万台がほかに行くわけだから、そのしわ寄せがいて、大混乱するというのが、反対の最大の論拠の一つだったのです。

この点では、ソウル市は、代替交通手段としてのバス路線の拡充等、いくつかの対策をセットにして提案し、それで反対意見をなんとか押しのけましたが、実際にはどうなったか。これからアセスメントが必要ですが、ソウル市では、先ほど言った「交通インパクトアセス」をやっています。よく道路を増やしたら渋滞が解消されるという議論がありますが、これは、間違いです。なぜかという、道路を増やすと、ヨーロッパでいう「誘発交通」(induced traffic) というのが発生するからです。今までは道路がなかったからほとんど通らなかったのに、道路をつくったために、車が出てきてしまう。今、東京にある車の状態を瞬間写真で撮ったら、おおよそ7割くらいの車は車庫や駐車場にあるか、どこかに止まっています。瞬間的といえば、2～3割程度の車が道路上に出てきているわけです。これは、道路渋滞による結果です。もし、ここで、ある区間にバイパス道路をつくると、一時的に渋滞が解消した分だけ、それまで道路上にでていなかった車が出てくるようになります。このように引っ張り出される「誘発交通」というのがあって、ヨーロッパでは何度もこういうことを経験してきたため、こういう「誘発交通」が引き起こされるような道路づくりは失敗するということを教訓としています。

それと逆のことがあって、ある道路を閉鎖するとか、行き止まりにしてしまうなど、車の交通を不便にしてしまうとか、あるいは、ソウルのように、ある区間を高架道路を全部撤去してしまうと、「誘発交通」に対して、「蒸発交通」(disappeared traffic) という現象が起こります。要するに、これまでの交通が消えてしまう現象がみられるわけです。ソウルでも、16万台がそのままそっくりほかへ行ってしまったのではなく、かなりの部分が「蒸発交通」として消えてしまったといわれています。つまり、今まではそこに高架道路があって便利だから通っていたけれども、それがなくなったら使わないという人がいるわけです。こういう「蒸発交通」という現象があるということは、非常に示唆的だと思います。(福井) ありがとうございます。いかがでしょう

か。ご質問者の方、お答えになりましたでしょうか。

それでは次は小杉さん、三つほどまとめてお答えいただきたいのです。「自動車の既得権を制限するような政策が実現しないのはなぜでしょうか」。

同じような問題かと思いますが、「自動車に予算が回され過ぎている。例えば自動車専用道路。こういうことが原因で自転車に予算が回らないのではないのでしょうか。道路建設をやめるなどして、自転車や歩行者のための予算を増やすべきだと思いますが、その点についてどう思われますか」。

最後に、「現状、自転車議連が国会内、各政党内で発揮しているパワーや発言力はどの程度なのでしょう。か」。おおむね同質のご質問かと思っ

て、まとめさせていただきました。(小杉) まず第1点の自動車の既得権をどうするかというのは、これはなかなか、共産主義国家ではありませんので、いかんともしい難いわけです。また自動車産業というのは日本の基幹産業になってきていますし、ここは一概に一刀両断でこうだということは言えないと思います。ただ、最初から申し上げているように、時代の変化とともに、我々の考え方、ライフスタイルも変えていく。そして経済原則に合わなくなれば、自動車にばかり依存するという生活は変わると私は思っています。

第2の自転車の予算、おっしゃるとおりだと思います。今まで専ら自動車にばかり力を入れてきましたが、これからは道路をつくる際には、もう人口もどんどん、来年をピークに減っていくわけですし、勤労者世帯も減っていくわけですから、むしろ自動車道路に使っていた予算をできるだけ、もっと高齢社会に向けたような使い方、つまり、自転車、歩行者という人たちが安心して走れるような方向に、公共事業費も振り向けていかなければいけません。

また道路も、車の需要、交通量に応じて削減するところは削減して、そこを自転車専用道路にするとか、そのような方向を変えていかなければいけないと思っています。

3番目の議連としての力はどうか。非常に耳の

痛い質問ですが、まだまだ私たち、そうですね、議連のメンバーも70~80人ですが、私たちの声がかんたん大きくなっていくと信じています。

先日も、ヨーロッパの国会議員とアメリカの国会議員とヨハネスブルクサミットで会ったときに、みんな自転車のバッジを付けていました。「それはなんだ」と言ったら、私と同じような考えで、自転車促進議員連盟というのをEUの議会とアメリカの議会でもつくった。こういうことですから、国際的にも連携し、これからの世界の各都市の交通体系の中に、もう少し自転車の市民権を大きくしていこう。こういうことで連携していきたいと思っています。

国内的にも、もう少し自転車に目を向けさせるということで、最近、政府がいろいろ発表している計画や大綱を見ると、「自転車」という言葉が非常に増えてきています。そういうことで、まだまだ力は不十分ですが、特に今は京都議定書が先月発効した。あらゆる政策を総動員しないと、この目標には達しないということですから、自転車もその中の有力な、交通のCO₂を減らすという面では有力な手段だということで訴えていきたいと思っています。

(福井) ありがとうございます。ご質問者の方、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは正田さんにもご質問がきているのですが、これは順番上、後のほうに回したいと思う質問なので、寺西さんにいくつか、さらにきています。

「私の通勤駅前(板橋区)では、駐輪場があちこちにあるのに、相当空いており、目の前の路上やスーパー前にぎっしり放置されています。そういう状況があるところでは、必ずしも駐輪場拡大が放置解消にはつながらないと思いますが、行政や研究者にはそうした問題意識が感じられず、有効な対策が行われていないように思います」。

この指摘についてはいかがでしょうか。

(寺西) それはおっしゃるとおりで、いま国立の私がかかっているケースで言えば、国立の第一駅前駐輪場は、必ずしも利用率がよくありません。それはなぜかという、駅の改札口からいうと脇の方であって、1階はけっこう満杯なのですが、2階までもっていくのが面倒くさいから、適

当なところに止めてしまう、ということになっています。

ですから、駐輪場のつくり方を利用者の駐輪需要の質的な中身の検討をもう少し丁寧にやって、通勤・通学にかかわるいわゆるパターン化した駐輪需要に関してはきちんと収まるような箱を工夫してつくる。そういう工夫が求められています。今、どういうふうにしたらいいかについて、国立に関してはいろいろ検討しているということです。

それから、一時駐輪で、ちょっと買い物をして止めるといった駐輪については、人々の行動ですから、必ずしも定型的な、パターンのなものではない。このような駐輪は、施設をどこかにつくったからといって、そこに収まる話ではない。むしろ、まちづくり全体の中で、こういう自転車利用を原則、抑制するのか、奨励するのかで、まず基本ルールを決めることが重要です。

国立では、こういうのはもっと奨励しましょう。一時的にどんどん止めてください。でも、その止めるときにきちんとルールを決めて、障害者の点字ブロックのところに止めてしまうとか、消防施設があって、緊急のときに出さなければいけない前に止めてしまうとか、こういうことは市民ルールとしておかしいので、そういうところのルールをきちんと作り上げましょう。そのルールにのっとって止めていただく限りは、自由に止めていただいて、全体として景観的な調和が保てれば、その程度の対策でいいのではないかと。そういう議論になっています。

ただ、これは市民討論をやってみないと、実際に利用している人の意見がこういう議論と実態的に合うのか、合わないのか。そういう意味では中間発表会とか、市民全体の声を反映させていくシステムを意思決定の中で保障していかないとダメで、上から決めたらうまくいくということにはならないと思います。

(福井) ありがとうございます。質問者の方、いかがでしょうか。あるいはこの点を補足したいということがあれば、こちらでご紹介いただいても思うのですが。

それでは続けて寺西さんですが、「都市における自動車の利用は、単なる人の移動だけではな

く、物品の運送用に使われている率が高いのではないかと思うのですが、こういう車両への対策について、どのようにお考えでしょうか。

(寺西) これはヨーロッパがモータリゼーションと都市の関係がいろいろと噴出してきた1960年代に、一番困ったことです。都心への自動車乗り入れを必要悪で認めざるを得ないということです。ずる入れてきた。しかし、その結果、朝夕の混雑が発生する。

そこでどうしたかという、基本的に、人流のほうは、都市内では歩きと自転車、バスやトラムなどの公共交通を基本とし、自動車は遠慮してゆっくりと静かに通らせる、という考え方をとったわけですが、問題として残るのは物流のほうです。実際、50万人の都市なら50万人分の都市活動が維持されるためのいろいろな物流の交通需要があります。これをどうさばくかが実は非常に頭の痛い問題です。この点に関していえば、ヨーロッパの都市は幸いにも、都市がある意味で成熟した都市になっていますから、50万人の都市が5年や10年で、いきなり60万人とか70万人とか、爆発的に人口が増えていくというふうにはなっていない。人口自体がある程度安定化した定常型になっていますから、50万人の都市だったら、どのくらいの物流需要がどういうふうが発生するか、かなり計算可能なのです。

例えばレストランやホテルなどが市内にいくつあるか、すぐにわかります。それがそれぞれのどのくらいの物資の物流を必要とするか、観光シーズンにはどのくらいの物流を必要とするか。そういうものが月別に凸凹はありますが、ほぼ見通しがつくわけです。

そういう物流のための交通に関しては、人流の交通と違って、ある程度の予測可能性と計算可能性があって、それをどうさばくかについては、計画的にルートをつくり、一方通行なり、いろいろなルートを組み合わせて都市活動に支障のない形での「交通マスタープラン」を作成しているわけです。また、物流の交通時間をうまく分離・調整しています。大きなものは、夜間のある時間帯に全部運び込んでしまうとか、1日24時間を適切に調整して物流を合理的に捌くノウハウを積み上げています。日本のように、住宅街の中を四六時中、貨物トラックが通るといったことはない。ヨー

ロッパの都市に行ってみると、日中の街間を貨物トラックががらがら走っているという光景はほとんど見かけません。あれは夜中のうちに運んでいくわけです。そういう道路空間の使い方についての時間的な配分に関する優先ルールをつくっているとかが重要だと思います。

(小杉) 関連して、地球温暖化対策の中で、やはり運輸部門は非常に大きな比重を占めてきています。その物流をどうするか。これは経済活動の根幹にかかわる問題ですから、これは非常に大事なことです。

そこで今、先生がおっしゃったように、都市計画とリンクした物流対策ということが本当に必要なのです。今まで高速道路で荷物を運んで来て、そこから港へ物資を運ぼうとすると、そこは一般道路で渋滞している。それを港までほんとに高速道路を直結するか、あるいは空港と港、トラックターミナルというところをもっと利便性の高いのにつくり替える。それから、なるべく空車で済まないで、ある物資を田舎から野菜を積んでき、トラックが帰るときには、今度はその地方で必要なものを全部持って帰るとか、いろいろ工夫余地はあると思います。

今度、地球温暖化の目標達成計画の中では新しい法律をつくり、そういった物流、人流、人流なるべく公共交通機関を使っていただくとか、通流。この間、踏み切りの大事故がありましたが、踏み切りの立体化とか、やるべき仕事はいっぱいあります。

(福井) ありがとうございます。ご質問者の方よろしいでしょうか。

まだまだたくさん紹介したいのですが、とて時間が足りそうにありませんので、あとひとかけ、質問をご紹介させていただきます。これは田さん、工藤さんに対してです。

「歩行者、自転車の権利を復興させたいと原人は、どのように行動したらいいのでしょうか。これに対してものを言ったらいいのでしょうか。」こちらでもけっこうです。お答えください。

(足田) どうすればいいのでしょうか。私も、わからなくて、とりあえず、自分自身でやれ、とをということで、私はここ7年間ぐらい、インターネットと雑誌等、本を書いたり、に書いたりということを中心としてやってき

ですが、具体的にどういう活動というのは、やはりわからない部分が多いです。とりあえず、どうのという団体があるわけでもないし、今のところ、受け入れてくれる省庁があるわけでもありません。

ただ、よく思うのが、いろいろな各地方でNPO 団体、環境に関する市民活動みたいなものがあるのはあります。これは趣味の問題なのですが、私はあまり市民団体ばい感じというのがあまり好きではないもので、付かず離れずみたいなことだったりもするのです。最近はそのように、においのある運動もだんだん少なくなってきましたし、そういうのを見つけていって、そこでの声を上げていくというのは、すごくパワーをつける手段の一つかなというの思ったりします。

あとはやはり、今現在、インターネットがすごく普及してきて、誰でも情報が発信できるというのは誰もが感じるようになってきていると思います。自転車関係のホームページもすごく増えましたし、最近ではブログというのがすごくはやりになってきて、そのブログのネットワークで、自転車というのでもだんだん増えてきたなという感じがあります。そういう中でいろいろ見つけていくというのもありかなという気がしています。

(工藤) 私は練馬区にヒアリング調査に行ったときに、非常に疑問に感じたことは放置自転車の問題に関して、駐輪禁止区域を設定するのに、自転車の利用者の声を反映するための制度がないということ、そして、そのことについて行政側を始め誰も問題意識を持っていないのではと思われたことです。

自転車利用者の立場、歩行者の立場というのは全然、政策にうまく反映されてきていない。どうも正田さんが言われたように、自転車に乗ったことのない官僚が、自転車利用者の声を聞かずに、駐輪禁止区域を決定してしまうところが非常に問題だと感じています。

その対策、それをどうやって政治に反映させるかという、非常に抽象的なことしか言えないのですが、一つにはやはり、自転車利用者がもっと声を上げていくということで、それを政治家のほうで吸収していく。それをフィードバックしていくというようなかたちになっていけばいい。

いま選挙運動などで、小杉先生は自転車で選挙

運動をされています。ほかにもそういうことをまねする人が出てきたという話がありましたが、ポーズだけでなく、本当にそういう市民のことを考えてくれる政治家を選択するという有権者の目というのものも非常に重要なのかなということですよ。

(小杉) 私は政治家として相当の役割を果たさなければいけないと思っています。選挙民に対しての訴え、議会活動、マスコミとの接触の中で、そういう自転車の重要性をもっとあれする。

それから、役所の縦割り行政を俯瞰的に総合化できるのは議員だと思っているので、そういう点もやっていきたいし、産・官・学、NGO、市民、こういう関連の人たちとの橋渡しも国会議員の役割だと思ってやっていきたいと思っています。

ただ、私も立法府として、新しいことをやろうとすると、役所にだけやっていると、もう全然ちがいが明かですね。サマータイムなどもあり、PFI という私が提案した法律もしかり、この自転車の新しい法律などもありで、役所に任せておいたのではなかなか進みません。

そこで私はおととい、サマータイム実現大会というのをやったのですが、それには市民から、NGO から、企業から、地方自治体から、各省から、全部総合して集めて決議をしました。

今度、「国連持続可能な開発のための教育の10年」というのが今年から始まります。これも私たちNGO が提案して、私たちも協力をして政府が決定して始めたのですが、依然として進まないです。これは外務省と文科省、そういう関連の役所があるのですが、やはり役所を動かすのは、そうではない人たちが盛り上がらなるとなかなか動かせないというのが現実です。

今日、こういう弁護士会でこうした企画をしたというのも非常に高く評価するのはその故で、こうした力をいろいろなところで吹き上げ、それを我々立法府の者が吸い上げて、いろいろな調整をやり、立法活動をやって何とか日の目を見せたいと思っています。

(福井) ありがとうございます。質問者の方、よろしいでしょうか。

(トミタ) 世田谷からまいりましたトミタです。自転車を愛する人というのは、とにかく自由を愛する者で、いろいろ組織に縛られるとか、そういう

ことを抜きにして自転車を楽しみたいというほうが傾向としては強いかと思います。それでも最近、インターネット等を拝見すると、ただ楽しむのために自転車に乗るのではなく、社会のありようなどを考えるというスタンスでサイトを開いている方もずいぶん増えてきたと思います。

連休の中日でこれだけ集まるということも、そういうことの表れだと思うのですが、その中でも活動をリードしている団体、個人というのはあると思うので、そういう方についてはできるだけ周りの自転車、歩行者もそうですが、権利を拡大、取り戻していくような、数を集めて、これだけの声があるということを示すような動きをしていただきたいと思います。

いま東京で毎年、東京シティサイクリングが行われるようになって、もうそろそろ定着してきた感もあります。あのような自転車愛好者が2000人規模で集まるというかけがえのない機会ですので、あれをあれの中でみんながある程度、自転車レーンをつくるとか、一致できるような部分で署名をその場でしてもらおうとか、集まって決議をするとか、そのような動きがあってもいいのではないかと、私は思っています。小杉先生は大会に大きくかかわっていらっしゃると思いますので、ぜひ、ご検討いただきたいと思っています。

(福井) ありがとうございます。まだまだ続けたいと思っていますが、もうすでに終了の予定の時間をかなり過ぎてしまいました。では、最後に寺西さん。

(寺西) もう知っている方も多いと思いますが、ロンドンで1997年から1998年ぐらいのころですが、クリティカル・マス・ムーブメントというのが起こりました。ロンドンのトラファルガー広場、あそこはロンドンの目抜き通りです。このトラファルガーにインターネットが普及したので、若者がインターネットでしめし合わせて、何月何日何時にと呼びかけて、「自転車愛好家集まれ」ということで何千台も集まって、大きなウェイブになって、自動車を押しつけての路上自転車デモが行われました。その自転車デモでのプラカードに掲げられたスローガンが、「We are traffic!」でした。要するに、自動車交通だけが交通ではない、「我々こそが交通だ!」という、きわめて痛切な主張です。日本の若者にも、それくらいの元

気がほしいと思います。多少、過激な発言ですが。

(福井) ありがとうございます。弁護士会も今日のシンポジウムをスタートに、この問題には積極的に取り組んでいきたいと思っています。

本日はまさに連休の中日にもかかわらず、これだけ大勢の方々においでいただき、会場には本当に多くの、先ほどご紹介のあった世田谷区議の方々もお二人いらしていますし、行政担当の方もきてくださっています。その他、さまざまな方がこうしていらしてくださいました。どうか、この問題に関心を持ち続け、私たちのホームページでも、こうしたシンポジウムの報告をしていきたいと思っていますので、よろしければこの後フォローしていただければと思います。

本日はパネリストの皆様にはお忙しい中、長時間、話し足りない点が多々あったことは存じ上げておりますが、お付き合いいただき、ありがとうございました。本日はご清聴どうもありがとうございました。(拍手)

(司会) パネリストの皆さん、どうもありがとうございました。

(福井) もう一度、パネリストの皆様には大きな手をお願いいたします。(拍手)

(司会) ありがとうございます。最後に当委員会副委員長の田中清治から、閉会宣言を行います。

V 閉会宣言

(田中) 本日は「道路は誰のためにあるのか」というシンポジウムにお越しいただきまして、長時間ありがとうございます。パネリストの皆様、ありがとうございます。また、日曜日なのに、長い時間、お疲れ様でございました。

本日の集会のねらいはチラシに端的に出していました。それは「車で来るのはご遠慮ください」書いてあります。「自転車で来るように」といそこまでは書いていませんでしたが、そこに端的に表れていると思います。道路は車のためだけにあるのではないということでありましょう。

しかし、それにしても車は今の社会では文化の象徴で、いろいろな意味で魅力がある商品でありますし、車の生産、流通、商品を含め、経

大きく関与しているわけですから、これを無視するわけにもいかないわけです。しかし、要は車は人に奉仕する道具です。ですから、結局、車の問題は人の問題ということでしょうか。

今日の我々の市民社会において、大量消費、ぜいたくな生活をしていますが、歴史に照らしてみると、昔、神様や王様たちが担っていた時代よりは良い時代になっているわけです。本日、指摘された地球環境規模でのいろいろな論点。思い起こしてみると、生き物としての人間だけが、今のよう自己増殖していいのかという問題が見え出したかと思います。

ちょっと古い話ですが、旧約聖書の時代、大洪水が起きるといふことで、ノアが箱舟に入ります。そのときに人間家族だけではなく、あらゆる生き物をつがいにして全部、船に乗せて難を逃れたという話があります。それと同じように、我々人間だけがぜいたくをして生き延びていける時代ではない。もうそういう時期は過ぎつつあるのではないのでしょうか。

言い換えれば、おそらく何百年に一度の曲がり

角にきている。人の出す廃棄物、車の排気ガスというものを根本的に見直していかなければいけないということだと思います。ノアと同じように、あらゆる地球の生き物を含め、考えていかなければならない。道路の問題はこういう問題を含んでいると思います。

このような意味で、本日の集会はクリーンな自転車を利用して、健康にもいいそうですが、自転車を利用してという、次の時代への問題を提起したことで、言い換えれば、未開拓の道なき道の道しるべ、その石を積んだような集会であったと感じました。これからも皆様とともに、小さくても重要な石を積んで、道案内の辺をつくる。このようにお願いしながら、本日の集会を終わりにしたいと思います。ありがとうございました。(拍手)
(司会) 3連休の中日にもかかわらずお集まりいただいた皆様、どうもありがとうございました。お気をつけてお帰りくださいませ。ご記入いただいたアンケートは出口のほうで回収させていただきますので、ご協力よろしく願いいたします。