バイクトーキョー2015サミット／雑感

2015年9月18日午後1時27分、開演3分前に受付を済ませ、募集定員400名の有楽町よみうりホールに入ったが、好きな席を選べた！

まず、最初に桝添都知事のビデオレター。
2020に向けての意気込みは理解出来るが、東京都だけでは解決出来ないと、若干白旗状態。それは各区政も同じだと・・・。自転車推奨コースやシェアバイクも不連続企画に終わりそう！？
その理由は想像の範囲内(★注)だが、講演の海外の事例で確信に！

続けて加藤元彦JCA副会長の挨拶。言葉が自分のものになっていないような・・・。気になったのは、「シェアバイク」「ロードツー2020」そして「アクション」。その答えはやはり後程判明！(★注)

ここからゲストスピーカーの講演。
川合康文氏、熊坂隆氏、デニー・シモンズ氏、ミケル・フェルタ氏、坪谷寿一氏の順。

東京都建設局道路保全担当部長／川合康文
自己紹介と言いつつ役職の内容（道路行政）を解説。そして知事のビデオレターの補足を。。。
それでも「海外からの来日客の最初のおもてなしは道路」と言うフレーズは掴みとしてはオッケーだった！また、国道、都道、区市道の比率が 1%、10%、90%と言う分析には納得！（だから整備が進まない！）
ただ資料映像にあった「回遊」って行政用語？（自転車関連行政と自転車愛好者の共通語が必要！／例：ハードの意味が“自転車”と“道路”のように異なる！）
自転車推奨コースとしてエリア毎の観光ルートを提案しているようだったが“現場サイン”はちゃんと考えているのかな？（現在地の判別＆進行方向指示！）

警察庁交通局交通企画課交通安全企画官／熊坂隆
掴みからケーサツ的ユーモアが！前の人達の夢のある話しに対してルール等の堅苦しい話しですが、そういう役回りなので・・・と話しを切り出す。
大阪での初の違反者に対する講習会や加害者になった場合の被害者の悲惨な話しなどは、自動車の違反・交通事故の焼き直しのようで「何故」がなかった！但し、当たり前の話しだが、繰り返し伝えることが重要で地道な作業であることは理解している。
その中で気になった文字が・・・。（資料画像の中の文字！）
「自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車」と「自転車大会」で、突っ込んで質問したかった！（“何故”の答えがここにある！／自転車の二面性と自転車免許の必要性）

資料映像／ニューヨークのバイクシーンのビデオ
出ていた自転車乗りはオールサイクリストであり、パートナーシップ精神による譲りあいと、強いリーダーシップによるゼロビジョンは、アメリカらしさ全開！（※そうでない自転車利用者は居ないのかな？）

ニューヨーク・シティバイク・広報渉外ディレクター／デニー・シモンズ
女性公報担当として誇りを持って仕事をしている感じがひしひしと伝わる。シティバイクの“シティ”は、“Citibank”のこと！協賛冠企画と言う訳！（ロゴを見て、そうかなと感じていた・・・）
プランニューヨークもマーケティングと合理主義からの産物で、日本では真似出来ない！
つまり、都会暮らしは自転車置き場に苦労しており、郊外に拡大する都市に新たな地下鉄建設は財政負担大という分析から、自転車移動の活用は合理的な結論！
シェアバイクの利用台数が増え、インフラが整備が進み、環境が拡大するにつれ、結果的に自転車の保有放棄と言う現象が起こる！
日本に当てはめるなら「初期条件」と「予期せぬ効果」を想定することが大切！
公共交通機関 VS 自転車なのか、補完関係を築くのか？と言うこと！（アメリカの自転車産業の現状は？日本は過去、

自転車輸出国だった！／一部業界関係者には売り上げを左右するシェアバイク等の施策には反対の声が・・・）（また欧米人の自宅に対する考え方も影響しているかも？家具付きアパート？）

デンマーク大使館公使参事官／ミケル・フェルタ
さすが、自転車大国デンマーク。完全に上から目線のお話しでした！でも良い事だらけ！
自転車に乗るモチベーションを真摯に考えている！「SAFE／安全性」「Efficient／効率」「Healthy／健康」「Cheap／経済的」の4項目。（ただ、効率の意味が良く分からない？？？／意味を調べてみた。Cheapの経済的は個人にとっての負担だが、Efficientの効率とは社会的な負担を指しているようで、後半のコメントにその答えがあった。）
また自転車が当たり前と言うお国柄のため、変わった使い方や新たな提案を「オプション」と表現！
当たり前の中には、駐輪場、悪天候、着替え、専用道路の考え方がその通りで、さらにキッズスクールに学ぶべき点が！警察で最終試験をして免許発行とか！
上から目線と区別がつきにくいが、さりげない自転車文化自慢でした！参りました！？

株式会社ドコモ・バイクシェア代表取締役社長／坪谷寿一
一般論としてのシェアバイク国内事情は、導入の動機と方向性と言う意味で、補助金事業の感が拭えない！
またシステムの説明では、無人システムもあるけれど、その社会実験の大半は有人システムであったとか。（その状況を理解できている関係者は居るのだろか？／補助金＆住民へのアピール？／例：加古川市・・・サイクルポートを各所に設置・チェーンロックで駐輪・事務局のオペレーターに電話して鍵の番号を聞く・・・と言うアナログ方式）
その中で、IT技術利用の管理システムは応用の可能性が広く興味が尽きない！その場で名刺交換をしたいと思ったが、他のワークショップで社員と名刺交換をしているので、まあ良いかと・・・。
しかし行政の下請けのため主体性を感じない！他のワークショップで話しを聞いた時も同じだったが「だからどうしたいの？」と言った感想が先行する。
つまり、そのシェアバイクの未来は行政次第ということ！グランドデザインが苦手な日本人にとって、自転車文化を語るのは夢のまた夢！？

＊＊＊＊＊15分間の休憩＊＊＊＊＊

休憩を挟んで、後半はパネルディスカッション。
同時通訳を聞きながらの司会進行は、MCも苦労したようだが、「自転車のシェア」「道路のシェア」「マナーのシェア」と3つのシェアを強調して、無難にまとまって、まあまあだった！
ただMCが的外れな問いかけをしていた部分は気になった。。。

デスカッショッン形式だったが、個人の発言別にまとめてみた・・・。

加藤元彦氏
まずMCから昨年の振り返りを問われる。
昨年は、その当時の原則車道走行の話題から、自転車は車両であることの確認をした！とのこと。
しかし、どこか他人事のよう！？自転車は悪くない、操る人間の中に、守れない人がいる！マナーの向上には違反者の取り締まりが重要と語る。。。
唐突に輪行論が出て来るが、シェアザロードの話しなのに「何故？」と感じる！？
公民共働で回遊サインの設置等、インフラ整備にも少し触れる。
しかし自分たちが率先して取り組むと言う気概は見えず！？
旧タイプのサイクリスト目線の主張を久し振りに聞いた！・・・それに対して、極一部から拍手が起こる！？
さらに、嘆き節が…自転車は労働のため、戦争のためのイメージが未だに拭えていないと・・・！？
そして最後に、4つ目のシェアを、公共交通機関への持ち込みシェアがないと欧米人に笑われる！？
※これはシェアではなく、ザッピング（ミケル談）であって、“移動の自由(★注)”を主張すべき！！

デニー・シモンズ氏
MCからの問いかけに答える形で基本的に進む。（以下同様）
ゼロビジョンは、交通事故死者数をゼロにすると言う取り組み。ニューヨーク市長の強いリーダーシップ。
インフラ整備は、利用者が増えて、必要に迫られて行った。
公共交通機関整備に予算をかけるより、低予算で市民の足を確保できる。補完関係を具現化している。
その上で“シティバイク”は成功しているとコメント！今後、倍に拡げる予定だと！（エリア拡大という意味）
つまり最初から自転車の配置の適正密度を考慮して事業を進めている！（MCがポートの間隔を縮めるのかとの問いに！）
また、ニューヨークは元々地下鉄に自転車を乗せるはOK。でも、ラッシュ時はNG！
バイクサインは共通で分かりやすい！路面標示や看板など、多分、自転車目線で設置されているのでは？（自転車補助標識という考え方が必要！／例：パリの交差点で見かけた信号は、自転車やオートバイ用に、低い位置に付いている！）
キオスクのマップは4か国語。（多民族国家なので当たり前？）

ミケル・フェルタ氏
コペンハーゲンは小さな都市なので、ニューヨークやトーキョーとは事情が異なる。でもヒントはあると思うと、彼の表情が語っていた！
都市と都市を結ぶインターシティトレインや郊外から乗り入れる鉄道には自転車を乗せられるが、市街地の地下鉄はNG。いわゆるザッピングの考えが浸透している。
国の政策として、化石燃料からの脱皮があり、その中心に自転車がある。そのためのユーザー戦略（利用者の利便性）を考えている。（前半の講演より：車道では作れないバイパス橋、足を着かずに停車できる手すりのあるスーパー自転車道等。つまりこれが社会資本の“効率性／Efficient”のこと！）
MCの問いかけに少し困った表情で「インフラとサインはちゃんとしています！」と・・・（多分、それらは利用者に対してのメッセージが込められているのでは？／一目瞭然のデザインや進む先の情報がある！？）

坪谷寿一氏
自転車はグローバルスタンダードと思っているので、シェアバイクの可能性はあると考えている。
但し都市計画に合わせての話しだが。。。
行政区という壁があると暗に主張しつつ、携帯電話のローミングや、シティバイクのマルチシティシステムに言及しながら、活路を見出したいと！
事業主体者の行政から「乗る楽しみをもっとダイナミックに！」との要望がある！
但し、行政の仕事のためリテラシー（理解力／意識）の高いユーザーを対象にしており、自転車五則の遵守（免罪符？）を利用者に伝えている。

自転車産業振興協会会長の挨拶（組織委員会会長の代理）および代読
谷垣会長曰く・・・「シェアバイクは都市計画の重要な要素」「2020に合わせたウォーターフロントを開発」「将来的にバイクトーキョーの参加者を三万人にしたい！」

以上、講演を聞きながらメモしたキーワードに肉付けしたものです。。。

★注・・・不連続企画に終わりそうな理由や、旧サイクリスト目線の副会長の言葉が自分のものになっていない理由は、“移動の自由”に集約されます。その答えが「ザッピング」であったり、「強いリーダーシップ」であったりします。交通基本法ではないですが、自動車、自転車、歩行者の道路使用の立ち位置や、緊急避難を考慮した、交通手段の整備が必要！
その典型例が東日本大震災後の鉄道貨物の輸送ルートです。つまり自転車（サイクリング）に置き直すなら、旅先でリタイアする場合の、エスケープルートとしての鉄道利用ということになります。また、高速道路網の発達で、廃業になったフェリーも、生活の足の確保と言う意味で、自転車旅とリンクしていると思います。
都市交通の再生も重要ですが、サイクリスト目線で考えるなら、自由な移動と、日常のセキュリティの強化が課題と思います！

雑感のまとめと言うと変ですが、雑感に対する雑感です・・・！

2020年に向けて、来日観光客に対して“おもてなし精神”で道路整備をしようと言うものですが、裏を返せば、日常的に不備があるということ！（来日観光客対策としての観光ボランティアや看板の外国語表記などと同じ！／と言うことはサイクリストに対して、走行環境の不備をずっと放置していたと言えるのでは！）
それが、副会長の本人の言葉になっていない挨拶（言わされているような）に繋がっており、旧サイクリストの叫びと聞こえた最大の理由だと思います。（拍手が起こったのは、サイクリング環境を整えるのがJCAの使命と思っている人からの共感だと解釈したい！）

そのサイクリング環境を整えるためには、縦割り行政の改善は将来に期待するとしても、用語の統一が喫緊の課題だと思います。その上で、現場でわかるサイン（自転車補助標識）を検討すべきです。それができるのは、スポーツ利用と日常利用の両方の視点を持つサイクルツーリストだと思います。

警察も自転車の扱いに苦労している状況が今回の講演にも滲んでいました。それは「自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車」と「歩道を通行する自転車」と「悪質・危険な交通違反を行う自転車」と表現していることです。副会長の言葉をかぶせるなら、“～違反を行う自転車”は“～違反を行う自転車利用者”であって、自転車は悪くないとなります・・・！
また以前、警察庁交通規制課に行った時にも、それとなくアドバイスされましたが、自転車利用者（特にサイクリスト）からの提案を期待している風で、「自転車ソフト（利活用）の標準化」や「自転車免許制度／サイクリストライセンス」に繋がる言葉が今回もあり、自転車愛好家にも協力を求めたいと改めて感じました！

一方、ニューヨークやデンマークの事情からヒントになる言葉を見つけるなら「リーダーシップ」と「ザッピング」ではないでしょうか？
拡大するニューヨークに於いて、新たな交通体系を考える場合、市長の強いリーダーシップが発揮されて、自転車優先社会が具現化したと思われます。
国土の狭いデンマークの小さな都市コペンハーゲンでは、自転車は当然の移動手段として組み込まれており、それをザッピングと表現していました。また、自転車の基本的な利用方法が確立されており、特殊な使い方や新たな取り組みをオプションと表現していました。
ニューヨークの自転車利用者はオールサイクルリストであり、デンマークは自転車大国と、若干違いはありますが、どちらも自転車がリスペクトされているのは共通していると思います。

そして日本の現状や行く末に関してですが、既に社会実験の際のコミュニティサイクルから「シェアバイク」とネーミングが変わっていて、補助金事業の性格が垣間見え、また、事業主体の行政の担当者から受託業者に対して、若干無理な要望が寄せられているように、事業終了後の報告書に「課題が見つかって良かった」との文字が見えるようです。（他の社会実験の担当者からも必ず企画のオプションとしてミニサイクリング企画を考えて欲しいと言われています。中には実行したものもあります！）
また、事業終了が予想される最大の理由は、“自転車”を広告媒体と考えられるかと言うことです！（広い意味での自転車文化の醸成が必要！）

但し、会長の三つのコメントに、政治家の前にサイクリストとしての心が見えるので、そこに期待すべきと強く思います！ただ期待するだけでなく、JCAとして協力できる事の一番は、会員数を増やす事だと思いますが、そのための別の解を持ち合わせていることは、以前より伝えていますので、改めてご検討頂ければ幸甚です。

CourseCreate ＋ B.E.I.理事／いしまるひであき（20150922）