

堺市議会議員海外調査研究派遣

事前研修会

平成19年11月29日(第3回研修会)



講師 自転車博物館サイクルセンター
事務局長 中村博司氏

講師の中村氏は、学生時代に全日本アマチュア自転車選手権ロードレースで優勝、日本代表としてニュージーランド遠征にも参加されるなど、ロードレーサーとしての経歴をお持ちで、現在、堺自転車環境共生まちづくり企画運営委員会副委員長を務められ、自転車に乗る楽しさを広げることをライフワークに多方面で活躍されています。

「欧州の自転車社会視察にあたって」

～道路改修における自転車設置モデル事業募集にあたって～

○講師 きょうは、いわゆる海外に自転車の視察に行っていただくということで、私も今、堺の自転車のまちづくり、市民の会ということで活動させていただいておまして、こういった視察は自転車のまちづくりにさらに促進していただけると大変期待しております。私の知ってる限り、微力ではございますが、今回、自転車の事前学習というんですか、予備知識を持っていただくために、一応2時間も時間をいただきまして、本当にありがとうございます。これから始めさせていただきます。

まず海外の話もちろん大事なんですけれども、なぜ、堺は自転車のまちなのかということとを多分、皆さん、多分ご存じやないだろうと、なぜやっぱり堺で自転車のまちづくり、自転車を活用した施策が必要なのかということも理解した上で、モチベーションを高めて、それで海外へ行っていただくと、より問題意識を持って視察ができる。そのことによって多くのことを学んでいただけるんじゃないかなと思ひまして、僭越ではございますが、一応堺の歴史の方から話させていただきます。

堺は自転車のまちだと言われてます。なぜ、自転車のまちかということ、いわゆる自転車産業が堺に存在するということから、一般的には言われておるわけです。じゃあ、なぜ、自転車産業は堺で発展したのかということになりますと、その前にはやはり堺というのは、要するに鍛冶屋のまちというんです。最初は何から始まったかということ、世界遺産に申請されている仁徳陵、そして履中陵という巨大古墳が堺にはある。そういうところで巨大古墳をつくるには、クワとかスキとか、いわゆる鉄器が必要だった。そのために、多くの鍛冶屋さんが全国から集まってきたわけです。そして、その人たちが堺に住み着いていた。そういう人たちが、古墳をつくった後もずっと住み続けてるわけですから、そういった鉄の加工技術を持った人たちがずっと堺におられた。そして刃物をつくり、刀をつくり、そういうところに1543年に種子島に鉄砲は伝来した。それで、いわゆる技術的に鉄砲をつくることは可能だったわけです。

ところが、なぜ堺は鉄砲生産で多くの鉄砲を集中的に生産し得たのかという、その理由はやはり堺は鍛冶屋のまちであると同時に商人のまちでもあるんですね。商人というのは、もうかることは何かということに対して非常に敏感であるわけです。ですから、鉄砲が伝わってきた、そしてその当時は戦国時代、群雄割拠で、戦国大名は、のどから手が出るほど新兵器である鉄砲が欲しい。お金を幾らつぎ込んでも欲しい。そういうときに鉄砲をつくるのが一番もうかるという、そういう鋭い感覚で大量生産に乗り出したわけです。

この大量生産というのは、実は手づくりで、一つ一つ、1人の職人が1丁の鉄砲を、それこそ銃身をたたいて、1人でやってたんじゃ、あかんわけですね。そこで、いわゆる分業で

の大量生産が行われたんだろうと言われていています。はっきりした証拠というのが余りないようですけれども、それは堺市博物館の角山館長さんともお話ししていて、やはり多分世界で最初に分業をして大量生産したシステムをつくったのは、この堺だろうと、角山館長さんはそうおっしゃってたし、私もそう思います。そういったことで、いわゆる鍛冶屋の精神、そして商人の精神がこの堺に脈々と流れていて、それがいわゆる物の始まり何でも堺という、このまちの発展を支えてきたと思います。

そこで江戸時代が終わりますと、火縄銃というのが外国から入ってくる洋式鉄砲に取ってかわられてしまって、鉄砲鍛冶屋さんは、言ってみれば失業するということになります。もちろん江戸時代は、たばこ包丁ということで、江戸幕府からの手厚い保護もありまして、鍛冶屋さんはそのまま存続しております。そして今も刃物産業は堺の大きな地場産業の一つとして頑張っておられます。同時に、自転車というものは、江戸時代が終わるころに日本に入ってきたと思います。それは、多分私の推測ですが、幕末の慶応年間に横浜に居留地ができたわけです。それとともに、外国人が移り住んでくるときに自分の個人的な持ち物として自転車を多分持ち込んできてたはずです。そのころの自転車というのは、どちらかという、木でできた自転車ですね、車輪は木で、車体は鉄なんですけど、ようやくペダルが前輪についたという時代でございます。

ただ、そういう時代は、鍛冶屋でもある程度つくれたんですが、だんだん自転車も工業製品化してきますと、工場で作ることになります。要するに自転車がボールベアリングと、あるいは車体を接続するためにパイプ構造にするとか、そういった工業技術化されますと、日本の工業技術では自転車はつくれなくなりまして、一旦、自転車の生産というのは日本では止ってたはずです。そこが、いわゆる第一次世界大戦ですね、1914年から18年までの第一次世界大戦のときに外国からの輸入が止りまして、国産のあらゆる軽工業が発展してきたというのは、これは皆さん、学校で歴史の教科書に出てくる話でございます。それが自転車の世界でも起こりまして、自転車の国産化が一気に進んだ。そして堺に自転車産業が産業として確立するのはそのころでございます。

堺で最初に自転車の商売をしたというのは、北川清吉さんという方が自転車の時間貸しというのを始められた、今で言うところのレンタサイクルですね。こういったものをやられて、ただ、レンタサイクルやりますと、乗りなれない人が乗るものですから、よく転んだりします。そうすると自転車が壊れます。壊れますから、修理のために、自転車の修理屋さんがふえてきた。そういう人たちが発展して産業として企業ができるようになった、ということになります。それが大体大正の終わりころです。

そして、大正10年に私も、博物館はシマノという会社がつくったんですが、そのシマノという会社も大正10年にできてる。ただ、そのころはやっぱり世界大恐慌で国家総動員ということで、自転車の民需品生産のために必要な資材は割り当て配給制ということで、非常

に皆さん苦勞していたようです。そして、いわゆる戦争が終わりますと、堺もご存じのとおり、焼け野原的な状況に陥って、自転車産業も大きな打撃を受けます。そういう中で、自転車というのが非常に注目されます。自転車というのは、日本の自動車産業が完全に崩壊して行く中で、物を運ぶのは自転車しかなかった。そういう時代が昭和20年代だったんですね。それで、堺の業界のところ国内の自転車屋さんがリュックサックに新しい10円札を詰め込んで、全国各地から堺市内の部品製造会社の店頭で殺到した。こういう文書が堺輪業協会の50年史という本に出てました。自転車産業が堺で発展するのは、それからになります。一番、堺で自転車が発展したのは、多分、昭和40年代から50年代にかけてだと思います。その時代というのは、いわゆる高度成長時代、そして泉北ニュータウンができたころですね。たくさんの方が堺に移り住んできて、堺の人口が急増している時期です。ですから、家が足りません。ですから、泉北ニュータウンというのがつくられる。泉北ニュータウンがつけられると同時に、どうしても家が駅から遠くなる。今までと同じように、簡単に歩いて買い物、歩いて駅まで行くということが難しくなって、皆さん自転車に乗るようになる。そうすると、女性が自転車に乗る時代が昭和40年代から50年代にかけての時代だったと思います。

そうすると、女性が自転車を買う。それはどこで買うかということ、当時勃興したスーパーマーケットですね、そういったところで自転車を買う。堺の自転車というのは、余り、メーカーの名前を出せと言われても、多分なかなか出てこないと思うんですね。それはなぜかということ、堺の自転車というのは、ダイエーで売られてる自転車、ジャスコで売られてる自転車、イトーヨーカ堂で売られてる自転車、言ってみればOEM、ノーブランド的な自転車が多いいです。それは一つ堺の特徴でもあるわけですね。堺というのは自転車産業が集積したまちでありますので、例えば土曜日、日曜日に自転車が売れた。そうすると、スーパーの仕入れ担当者が、堺の自転車メーカーに電話するわけです。ちょっと100台、今週中に入れてくれるかなと言ったら、わかりました。じゃあ、何とかしますわというようなことで、フレームをフレームメーカーから買う。ハンドルはハンドルから、サドル、タイヤ、みんな、堺の中に全部そういう部品メーカーはいっぱいあるわけです。そういう人たちの部品から、何とか100個だけ間に合わせてやというような形で、言ってみれば、トヨタがやってるジャストシステムですね、ああいうものを堺では、まちとして機能していたわけですね。ですから、非常にフレキシブルで、なおかつコストが安くできるという、そういう特質を生かして、堺の自転車産業は昭和40年代、50年代というたらずごく栄えたと思います。ただ、そういった時代も長く続きませんでして、だんだんご存じのとおり、中国からの輸入車が少しずつふえてきます。

一方では、世界的な動きとして日本の自転車産業というのは、世界に進出しています。それは昭和50年代にシマノはシマノアメリカという会社をつくります。そして当時あった前田工業という会社も同じくアメリカに行っています。アメリカというのは、1950年代か

ら60年代にかけて一番モータリゼーションが進んだ国、今でも自動車大国ですが、一番早く自動車が生の中に入り込んだ国だと思います。1920年代ですから、いわゆる大正時代半ばぐらいに、アメリカの各家庭の4分の3ぐらいまでは、もう自動車持ってたという、そういう話があります。大正10年ですからね、もうはるかに太平洋戦争よりもっと前の時代です。そういったときに、自動車がすごく普及して、それでなお、自動車が普及すると、自転車は生活の道具としての存在であれば、なくなってしまうわけなんですけど、どういわけか、アメリカでは自転車がずっと使われ続けているということがあります。

理由というのが1つありまして、アイゼンハワー大統領の心臓病を治したダウドリー・ホワイト博士というのが薬を飲むより自転車に乗ることが非常に健康にいいんだと、あるいは自動車利用の増加で発生した公害問題に対して、ラルフ・ネーダーという社会運動家が公害反対運動を起こしまして、アメリカ人の意識が変わっていったという話がございます、アメリカでサンタバーバラに住んでるケン・コルスバンという人がバイコロジーという運動を提唱した。このバイコロジーというのは、バイシクルとエコロジーの合成語ですけども、こういった自転車の有効利用を考えて自転車というのがアメリカで大発展する。だから、自動車が栄えてるから、自転車はもう出る幕はないかという、決してそうではないということ、私は申し上げたいわけです。

今、もう本当に日本は車社会です。みんな車があったら、別に自転車なんかなくていいと思って生活している方が大半だと思います。しかし、そうではないわけです。やはり環境問題、今回も環境問題で視察に行ってくださいんですけども、同時にまた健康問題ですね、これから少子高齢化、団塊の世代の高齢化の中で皆さんが健やかで生きがいのある人生を送ろうとしたら、やはり健康というのは切っても切り離せない。人々の健康が人々の幸せに直結する時代になっています。そういうときに、自転車というのがもっともっと利用されるような環境整備が進めば、いわゆる医療費の削減とか、もっとお年寄りも元気に社会に貢献する時代が来るだろうし、皆さん、家に閉じこもっていただけでは、社会の活力にはならないと、そういったことが僕はあると思います。

自転車が環境にいいという話をよく言うと、じゃあ、何で自転車が環境にいいかというと、皆さん、排ガスを出さないから、地球温暖化を防ぐのにすごく効果がありますよね、そういうことはある程度言えるんですよ。ところがですね、実際に、じゃあ、環境というものをちゃんと考えようとしたら、環境管理システム、ISO14001番という、考え方で見ないと、本当の環境負荷というのが見えてこないわけです。原材料の採取、そして生産し、運搬し、販売し、そして最後、それを廃棄するというところまでちゃんと物の流れを確認する。そういうことをやっていくと、車と自転車の差というのが明らかになってくるわけです。

車というのは、最低1台1トンぐらいします。自転車というのは大体15キロぐらいです。そうすると重さが70倍違うんですね。要するに70倍違うものをつくるということは、7

0倍の資源を使うということなんです。鉄でありアルミであり、それこそ石油を使って溶鉱炉を動かして鉄を溶かして、こうして、そして大きなものをつくる。そして、それをまた工場からお店に運ぶ、そのために大型トラックが要る。実際に使い始めると、排ガス、人間はせいぜい60キロ、70キロなのに、1トンの乗り物を使うために、すごく多くの化石燃料を消費しないと車は動かないわけです。ですから、人間が移動するためのガソリンじゃなくて、実は車を動かすだけのガソリンをすごく大量に使ってるということが明らかになる。そして、使い終わる、廃棄だと。リサイクルできる。でも、リサイクルするためには、熱でもう一遍鉄を溶かす。そこでまた大量の化石燃料を燃やさないことにはリサイクルはできないわけです。

さらに言うと、自動車というのが走るためには舗装の厚さが必要なわけです。ですから、車が通るための道路はすごく底から50センチ、1メートル掘り起こして、下に砂利詰めて、次に細かい砂詰めて、次に粗いコンクリート流して、その次に仕上げのコンクリートを流す。アスファルトを敷くと、そういうことです。自転車と人間だけ通るということであれば、本当に5センチ、10センチの薄い舗装で十分なわけです。

さらに自動車というのは、もちろん多くの交通事故の元凶にもなってますし、あるいは社会不安、社会の犯罪の中で誘拐される。そういったことにも自動車というのは、ある意味で非常に社会的な費用が発生しているというふうに言えることができると思います。

堺は先ほど申し上げたみたいに、自転車を日本の生産の半分ぐらいをつくらせていたと言われてます。当時、自転車の生産量は600万台、700万台ぐらいは十分あったと思います。ところが、現在の状況を見ますと、こういうグラフがあると思います。上に22、23という、このグラフですね。ちょっとこれを見ていただくと、現在の自転車産業の状況が一目でわかると思います。日本で今売られてる自転車は1,100万台ぐらいです。そのうち輸入自転車が930万台、言ってみれば、約90%が輸入車だと、90%輸入車ということは、まさに売られてる自転車は中国製と思ってまず間違いありません。10台に1台あったらええところですから、日本製を探すのが大変だという、そういう状況です。

反対に、輸出は134万台あるというふうになってます。行き先はカンボジア、香港、ガーナ、ミャンマー、タンザニア、その他。多分、今、輸出といっても、これは決して商売というか、日本の自転車を欲しいから輸入していただいているというよりも、廃棄された、要するに放置自転車を回収した自転車を業者が買い取って、それを発展途上国に売っているというのが実態です。ですから、決して工場からできた新しい自転車をこういう国に買っているということではございません。カンボジアとか香港向の半分以上は多分北朝鮮に行ってると思います。

ですから、極端な言い方をすると、堺の自転車産業はほぼ消滅したと思ってます。ですから、皆さん方が自転車の振興ということで考えていただくのは、それはそれでありがたいん

ですけれども、はっきり申し上げて、堺の自転車産業が発展することに役立つかという、はっきり言ってノーです。シマノという会社も今は輸出比率は90%です。ですから、日本のマーケットがなくなったところで、シマノという会社は何の影響もないというのが現状です。

ですから、あえて申し上げるんですが、この自転車振興の話というのは、シマノの役に立つという意識は一切持っていたかなくても結構です。これはあくまで市民の生活の向上、これからの堺の発展のために自転車は本当にうまく使うことによって、堺の市民の幸せにつながると、そういう意味で非常に大事な話なんであって、産業とは切り離して考えていただいて結構です。

次に、健康の話についてもちょっと一言説明させていただきたいと思います。決して今回の視察は、環境問題を中心にごらんいただくということなんですが、同時に自転車というのは環境にいいばかりじゃなくて、健康にも非常にいいという、こういうことが言われています。なぜ自転車が健康にいいのかというと、筋力低下グラフというのが出ています。これを見ますと、腕力と背筋力と脚筋力ですね、脚の筋肉の低下というのを書いてまして、20代が100とすれば、50代になると、腕の筋肉は大体8割を維持してる、背筋力も大体6割5分ぐらいを維持している。しかし脚筋力は半分になっちゃってる。

これはどういうことかということ、結局、世の中はどんどん便利になってきてしまった。駅へ行けばエスカレーターがある、だから階段上らなくていい。自家用車もすごく普及しました。そういったことで、世の中は非常に便利になった。それはある意味で豊かさのあらわれでもあるんですけども、同時に人間が持っている機能、能力、これが低下してしまっている。その結果においてどういうことが起こってるかというと、脚筋力というのは、実は人間の持っている筋力の多分3分の2近くは脚に筋肉があると思います。考えるとわかりますが、腕はこんな細いものです。ところが脚の筋肉というのは、これの2倍、3倍あります。ですから、やっぱり背筋力とか、もちろん腹筋とかもあるんですけども、脚の筋肉は、やっぱり人間の筋肉の中で最大の筋肉を占めています。これが低下するという事はどういうことかということ、筋肉の量が減る。量が減るということは、それだけ生きてる細胞が少ないということは、あんまり物を食べなくても生きていけるということなんです。

言ってみれば、若いときと同じだけ食べてたら、どんどん太っていくという、いわゆる基礎代謝量という言葉は皆さんご存じだと思うんですけど、若いときよりもたくさんたらふく食ってるわけじゃないのに、だんだんおなかが出てきた。それは結局、そういう脚筋力の低下によって食べたものが消費されない。そして摂取カロリーと消費カロリーの差がだんだんおなかのあたりに蓄積される。そのことによって、いわゆる内臓脂肪がふえてくる。内臓脂肪がふえるとどういうことになるかといいますと、内臓脂肪型肥満というのがあります。これは男女間の差、それから年齢の加齢、そして運動不足、それから甘いものをとると、そういうことによりまして内臓脂肪が蓄積します。内臓脂肪が蓄積すると、どういうことが

起こるかという、高脂血症、血の中に油っこい血、どろどろの血ができていきます。それから耐糖能異常、いわゆる糖尿病ですね、高血圧、そういったものがどんどん進行していきます。そして動脈硬化を起こすと、そういう結果において脳梗塞、心筋梗塞、そういった死に至る病になっていくわけです。

いわゆる昔は成人病、今は生活習慣病といいますけれども、こういったものは生活を変えることによって、かなり予防できるわけです。それはどういうことをやったらいいかというと、結局運動不足を解消する。少しでも運動していくということで、厚生労働省なんかも、やはりこれから生活習慣病を予防するために、皆さん、運動しましょう。健康日本21というプロジェクトを立ち上げて、皆さんに1日1万歩歩きましょうということを一生懸命推進しています。そして、健康日本21がスタートして5年たったの結果においてどうだったかというと、かえって日本人の運動はさらに少なくなっていたという非常に厳しいデータが出ております。

いわゆる厚生労働省が、これは幾らそういうことを言ってもだめだから、どうかしないといけない。じゃあ、どうしたらいいかというと、厚生労働省なんかは、いわゆるライフスタイル提案というんですかね、生活の中に運動を入れましょうという動きになります。そういうときに、結局生活の中でということは、要するにお買い物を車で行くかわりに自転車で行く。そういった生活にすることによって、運動不足の解消というのは可能になる。ですから、自転車というのは、そういう運動についても非常に効果があるということでございます。

今、まちにいわゆる放置自転車があふれております。なぜ放置自転車というのができてくるかというと、先ほど申し上げた中国製の輸入車が非常にふえてます。1台当たりの自転車が今、スーパーのチラシなんか見ると6,000円、7,000円で平気で売られています。そういう自転車というのはどういうものかというと、6,000円、7,000円で売れるように日本の、言ってみれば販売業者が中国の工場に注文を出してるわけですね。そうすると、中国のメーカーさんは、どうしても材料もそんなにいい材料使ってたらいかん。メッキかって、やっぱりできるだけ薄くしとかないと、コスト上がってしまう。ステンレス使えない、薄いメッキの鉄にしておく。タイヤはどうしても耐磨耗性が劣る。そういったものになります。さらに組み立てもできるだけ安い労働者を使うと、組み立ての精度も下がります。

本来、自転車というのは、自分が乗る、つまり自分の命を預けるものなんですね。そういうことを僕はいつも申し上げるんです。ですから、あなた、そんなに安い自転車乗って、自分の命をそんなに粗末にするんですか、あるいは自分の命をそんなに安いものに預けちゃうんですか。それは言ってみれば、自分の命を安く扱うということなんですよ、そんなことでいいんですか。これだけ、皆さん、賞味期限とか食品の安全ということに関して非常に世論

は高まっています。しかし、自転車に対する安全、そういうものに対して非常に関心が薄いというのは、私たち自転車の世界で生きてる者にとっては、非常に嘆かわしい状況です。本当に自分の命を預ける道具なのに、そんなに安いものを買う。安いものを買うことによって、自分の命を危うくする。それだけじゃなくて、結局耐用年数が短い、タイヤがすぐ減る。タイヤが減るから、自転車屋さんに持って行って、タイヤ減ったから交換してもらえますか、幾らかかりますか。いや、交換するのに7,000円、8,000円要ります。えっ、自転車は6,000円で買ったのに、修理が8,000円もかかるんやったら、そんなんやったら新しいの買った方がええやんか。じゃあ、古い自転車引き取ってもらえますか。引き取る自転車は、じゃあ1,000円いただきます。そういうものが結局駅の放置自転車の一つの元凶に僕はなってると思います。

ですから、安い自転車を買られてるということは、非常に嘆かわしいことでありますし、そういったことをどうにかしないといけないというのは、当然それは業界としてもやらなくちゃいけない。それで、自転車の業界ではBAA（BICYCLE ASSOCIATION APPROVED）、これは、皆さんにお配りしたのは、スポーツのBAAということですけども、自転車協会が認めた品質を維持しているという、そういう規格を業界が決めて、こういうステッカーを張った自転車が今世の中売られています。これを買っていただきますと、安全で長持ちする自転車を買えます。

本当は、経済産業省なんかが、安全性が確認できない自転車については、輸入をとめますというふうなことで規制ということが行われたら一番いいんですけども、今、やはり日本では規制緩和の時代でございまして、あるいは自転車というのも最終組み立てを自転車屋さんにゆだねないといけない。そうすると、自転車屋さんの管理まで、どこまでできるのかという、そういういろんな問題もございまして、規制というのはできておりません。それで、自転車協会ではこういうものを使っております。

さて、じゃあ、自転車は大阪でどれくらい使われているかというのを、また資料としておつくりしました。今、日本に存在する自転車は8,600万台ぐらいあります。そのうち大阪府にある自転車は725万台ぐらいあるんじゃないかというのが、平成18年にこれぐらいの自転車があるんじゃないかというデータも一応おつけしております。それが実に驚くなかれ、日本で一番多い保有台数、1人当たりの保有台数が日本で一番多いわけです。既に大阪にはすごく自転車利用が多い、自転車が保有されている。すなわち自転車がたくさん利用されている大阪府なんですね。ですから、たくさん利用されている市民の方々は、じゃあ、このたくさん自転車を本当に気持ちよく使っているか、そういうことを考えると、私の感覚ですと、もう車社会の中でいつもひやひやドキドキ、あるいは車道を走ると車から煙たがられ、歩道を走ると歩行者から嫌がられ、肩身の狭い思いをして走っている。そういうことになるわけです。せっかく健康にも環境にもいい自転車を使っているのに、何で

そんなに肩身の狭い思いをしないといけないことがあります。

それから、皆さん、よくお聞きになってる話だと思んですけども、このごろ、都心回帰という言葉があります。御堂筋に今放置自転車、あふれてます。なぜ、ああいう御堂筋に自転車があふれてるかというと、やはり都心に多くの方が住むようになった。そうすると、たくさん都心にマンションができますね。そこへ皆さん、お住みになる。そうすると、便利なものですから、わざわざ車を持つ必要がなくなるわけですね。車を持つということは、実際にそれだけ高いお金を出して、なおかつ保険料も車検料も払い、駐車場代も毎月1万円か2万円か3万円だという駐車料を払って車というのは保有できるわけですけども、もうやめようということで、やめられる。じゃあ、近くの百貨店へ買い物に行くのに何で行くか、荷物持ったらちょっと重いし、やっぱり自転車がいいよねということで自転車が使われる。あるいは御堂筋かいわいの商店街にお勤めの方が通勤してくるのに、お店の中には自転車入れないで、お店の外に自転車をちょっと置いとく。ちょっと置いとくということは、放置自転車があふれるという原因になっています。

そういったことで、要するに日本人のライフスタイルの変化の中で自転車というものがどんどん大阪の中心部でも使われるようになった。その結果において、対応がとれているのが現状だと思います。大阪市も一生懸命頑張ってはりますので、そういった問題は徐々には解決されると思います。ただ、そごう百貨店なんかも新しく新装開店しまして、自転車置き場があります。ただ、あそこもエレベーター4階まで上がらないと自転車置き場がないんですね。そこへ上がって、私も見にいっただんですけど、実際、何百台も置けるようになってるんですけど、せいぜい何十台しか置いてないという、そういう現象があります。やはり使いやすいところに自転車置き場をつくらないと、余り効果がないというのは、そういうところでもよくわかると思います。

その次に放置自転車の撤去の問題とか返却の問題、廃棄の問題、これも右のページで駐輪の台数はどんどん増加しています。これも行政の関係者が非常に努力された結果だと思います。自転車の駐輪場はどんどん整備されています。それに従いまして、自転車の撤去とかという台数も、一応ある程度頭打ちの状況が生まれつつあるとは思いますが。あるいは駐輪台数がちょっと減りつつあるという、そういうデータも聞いたことがございます。泉北ニュータウンの方面でもそういった駐輪台数が減っていくという話もあります。

そういった中でも、やはり実際に撤去された自転車の中で取りにくる自転車というのは非常に少なくなっています。返却をしてる自転車は、せいぜい半分ぐらい。あと半分の方は取りにこられないので、そのまま廃棄に回る。その廃棄になったものは、すなわち、そのまま壊されてしまう。あるいは海外に中古自転車として輸出されるということになります。

それでは、次に自転車の常識・非常識というところのちょっとしたいと思います。ページは、T r a f f i - C a t i o n ですね。自転車の常識・非常識という、そういうページが

そこにございますので。これは自動車教育振興財団という自動車の業界のところがつくったパンフレットです。たまたま私もこのパンフレットの中で紹介されたのですが、じゃあ、皆さん方は、自転車はどこで走ったらいいかということで、その辺も簡単にご説明しますと、自転車は車道を走るのか、歩道を走るのかと。自転車は軽車両の一種であり、基本的には原則は車道ということは道路交通法でも一応確認はされました。ただ、小学生以下につきましては、どこの歩道を走ってもいいというそういう改正になってはいますが、自転車はあくまで車道を左側通行をするというのが、これは原則になります。路側帯がある道路では路側帯を走れる。走れる歩道と走れない歩道があります。これもなかなか徹底していません。実際に走れる歩道というのは、日本の歩道の約4割ぐらいしかありません。自転車通行可という看板が出てる歩道のみ、自転車は走ることができるということになっています。横断歩道では自転車は通行区分がないところでは、自転車は押していく。踏切も自転車は押す。そういった規則があります。

自転車の飲酒運転を厳しく取り締まられる可能性がありますので、皆さん、気をつけていただきたいと思います。自転車の場合は、いわゆる交通反則切符というのはありません。だから一遍逮捕されると前科がつきます。ですから、それはちょっと本当に、きょうは忘年会やから自転車で行こうって、絶対だめです。特に皆さん、議員の方はやっぱり社会的地位がありますから、くれぐれもご注意くださいと思います。

一応そういうことで、やっぱり自転車の事故というのが非常に多いということで、いよいよ外国の話と絡めていきます。事故統計の139ページというところに諸外国の自転車乗用中の死者数の比較というのがありまして、ドイツ、フランス、イタリア、オランダ、イギリス、アメリカ、韓国、日本とあります。日本の交通事故の自転車乗用中の事故の死者が非常に多うございます。そういったことに対して、なぜもっと日本以上に自転車の利用が多いドイツやオランダでそういった事故死者が少ないか。そういったことも絡めながら、海外のそういった自転車の走行環境を視察いただければありがたいかなと思います。

ちょっと1時間ぐらいたちましたので、ちょっと気分転換に自転車のビデオ、これは「『夢』、自転車。」というタイトルで私どもでの博物館で上映しているビデオです。

(ビデオ上映)

おかげさまで、この博物館も開館して15年たちました。どれぐらいの方が利用されているかというと、入館者そのものは2万5,000人ぐらいで、余りふえてもいません、減ってもいないんですけども。先ほど紹介されましたクラシック自転車のレプリカなんかの利用は毎年1万人ぐらいありますし、自転車に乗れない人のための教室も年間1,400人ぐらいです。あと先ほど出た絵画コンクールというのもありました。ことしの応募作品が3万点を超えます。大阪府でもほぼトップクラス、多分ナンバーワンと言われてますけども、それだけの作品が集まっています。地域社会との密着ということで、今、地下鉄御堂筋線北花

田駅のところのイオンモール北花田でも私ども自転車の絵画コンクールに参加したいということで、自転車をあそこで展示し、あそこで絵をかいていただく。また表彰作品をあそこで1週間展示していただく、そういったこともやらせていただいています。地域密着型の博物館でありたいし、人々の生活に密着して、皆さんから、この博物館があつてよかったな、この博物館なくなると困るよねという、そういう存在になりたいと思って頑張っております。イオンモールの方も、やはり地域密着型のお客さんに喜んでもらうイベントとして、私どもの絵画コンクールを利用しております。

そうすると、絵画コンクールも堺市内だけじゃなくて、実は大阪市内からも随分応募ございます。そうすると、大阪市内のお子さんの絵がやはりイオンモール北花田で展示されるということは、大阪市内からわざわざ堺まで来て、見に来ていただく。そういった意味で、堺に来ていただく方の増加にも多少でも役立ってるかなと思います。

そういったいろんなイベントを寄せ集めると、大体年間の今利用者は8万3,000人ぐらいになっています。一応、私の目標として2010年に何とか10万人の方にご利用いただくという一つのガイドラインというんですか、目標をつくりまして、それに向かって今努力しているところでございます。おかげさまで、大体順調に推移してるかなと思います。

そういうことはさておきまして、先ほどの画面の中でも、やはりヨーロッパの世界では、ロードレースというのは非常に盛んです。世界最大のロードレース、ツール・ド・フランスというレースが今世界じゅうにリアルタイムで放映されてるんですね。フランスがレースというものに物すごく力を入れてるんです。

何でそんなにフランス政府がツール・ド・フランスに一生懸命力を入れているかということ、ツール・ド・フランスを映像で見せるということは、ロードレースというのは、要するに一般のまちを走り、自然の中を走るわけです。そうすると、フランスのまちにある有名な教会のある町並みであり、それからずっと山の方へ行きますと、美しい自然が全部紹介されるわけなんです。言ってみれば、フランスってきれいな国やな。いや、変な言い方すると、別にロードレースに何の興味も持ってなくても、そのツール・ド・フランスの中継見ると、フランスがすごく見えるんですよ。こんなフランスって見たことないわと、普通、何かエッフェル塔とかノートル・ダム寺院とかシャンゼリゼ通りとか、そういうのはテレビとか雑誌でも何でも紹介されますけども、フランスの田舎の自然の風景、そういうものってほとんど紹介されてない。だから、そういうものがずっと見られるというので、最初見るようになって、そのうち自転車っておもしろそうやねということにも役立っています。

ですから、フランス政府は、観光促進のために、観光産業のためにツール・ド・フランスを一生懸命支援しているという部分もあるんですよ。フランスに観光客をふやすための施策の一つとして、ツール・ド・フランスに物すごく力を入れている。それだけの値打ちがある。なぜなら、世界じゅうのマスメディアがツール・ド・フランスに来るわけです。びっくりし

たんですけども、ツール・ド・フランスのコースを紹介する記者会見やるんです。記者会見に来るジャーナリストは2,000人です、2,000人ですよ。

シマノヨーロッパの人間が言うには、世界には三大スポーツがあると、オリンピック、サッカーの世界カップ、そしてツール・ド・フランスと、それぐらいツール・ド・フランスというのは大きな人気スポーツ、それだけ注目されてるスポーツ、ですから、ツール・ド・フランスで7連覇した、ランス・アームストロングという選手がいます。その選手は、がんを患って復帰して頑張ってるんですけど、その方がアメリカで最優秀スポーツ選手に選ばれてるんです。ゴルフのタイガーウッズ、野球の有名な選手全部押さえて、彼が一番のスポーツマンだということで、アメリカで最大の評価を受けてる。そういうものなんです。

だから、自転車というのは日本で見てて、自転車スポーツ、ああ、ヨーロッパではレースが盛んやなという、それは皆さん、その程度のこととして理解はされてると思うんですけども、実際の重みというんですかね、そういうものが日本と、ある意味で違うと思います。もちろん私自身も日本でそういったロードレースが盛んになったらなったのにこしたことはないですよ。もちろん堺でも5月にツアー・オブ・ジャパンというレースが行われています。泉北周回コースということで、泉北2号線にある下水処理場をスタートして、ずっと南へ走って行って、豊田の交差点から左へ曲がって泉北1号線に乗って、そして深井の駅前まで行って、深井の駅前からおりて、そこからまた左へ曲がって、もう一遍、下水処理場の方へ走っていくという、1周12.7キロ、そこを11周、140キロほどのレースを行われています。私自身も、そういった審判のお手伝いをやらせていただいています。堺というのは、そういう有名なレースを行っているといっても、ツアー・オブ・ジャパンとツール・ド・フランスの違いというのは、やっぱり余りにも大き過ぎるので、余り比較の対象にはならないです。

そういう意味で、ヨーロッパというのは、自転車は、国民生活の中に密着して、そしてそれは文化となって定着してるということを申し上げたかったわけです。

文化というのは、やはり本当にある意味で人々の生活をよくするもの、人々を幸せにするものとして、自転車がすごくうまく活用されている例の一つとしてヨーロッパに自転車のレースの文化がある。同時に、先ほどの映像の中にもドイツの家族連れでずっとトレッキングということで、自転車で野山を走るという、そういうものが非常に生活の中に根差しています。それも私も今から5年前にミュンスターへ行って、ミュンスターにあるADFC（ドイツサイクリストクラブ）というNGO法人なところなんですけど、そこでお話聞くと、ドイツでは、自転車のサイクリングロードを全国に張りめぐらそうとして今やってるという話を聞きました。何でかと聞いたら、それはドイツ政府の経済政策だというんです。サイクリングロードをつくることは経済政策だという話を聞きました。ちょっとなかなかそれはぴんときない話だと思うんですね。サイクリングロードをつくるのが経済政策、なぜかと。ドイツ人というのは、すごく旅行が好きなんですね。日本人も旅行、すごく好きですけど、多分、

日本人以上に旅行が好きな人種というのは、多分ドイツ人じゃないかと思います。

ドイツ人は旅行は好きですから、ずっと車でも旅行した、列車でも旅行した。結局、もうあと残ってるのは自転車ぐらいしかないという部分もあります。それから、あとドイツというのは、北の方にある国です、ドイツは。余り明るい太陽がないというか、夏の間の日照不足ということもあって、夏の間は長い休暇をとりますね。ドイツ人の労働時間というのは、日本よりはるかに少ないです。そうすると、夏休みにまとめて休みをとって、皆さん、イタリアでありますとか、アフリカの北の方とか、そっちの方へみんな、夏の休暇をそちらで過ごされる。結局ドイツで稼いだお金を全部南フランスとかイタリアとか北アフリカでばらまっちゃう。それを何とかドイツで落としてもらえないか。ドイツで落としてもらうためにはどうしたらいいか。サイクリングロードをつくる、サイクリングロードをつくって旅行する。旅行すると、当然、おなかもすきますから、御飯を食べます。泊まる場所も必要です。そうすると、必然的にドイツでお金が落ちるわけですね、ですから経済政策だと。

ところがなかなか、ドイツのホテルに泊まるといっても、長期滞在型のホテル宿泊が多いようです。ところが、そういったことを、自転車旅行ですから、1泊して、今度次のところへ行っちゃう。1泊だけされる宿泊客というのはそんなに歓迎されないんだそうです。ドイツでは、またB&B (Bed and Bicycle)、何かそういう看板をつくりまして、私たちは1泊の旅行者も歓迎しますと、自転車旅行者を歓迎しますという、そういうホテルを募りまして、そういうホテルにはそういう看板が上がってる。ですから、ドイツで旅行する方はそういった所で泊まる。

当然ドイツでも雨は降りますし、天気でもいいとき、悪いとき、寒いとき、いろいろあります。そういうときに、自転車で旅行してて、きょうは雨降ったな、走りたくないな、どうしようかな、そういうときに、ちゃんと、すぐ列車に自転車をそのまま持ち込める。あるいは私も実際にライン川の観光船に乗ったときに、たまたま老夫婦が乗ってこられた。自転車乗ってこられた。せっかくやから、僕もちよっとお話をお伺いしましたら、デュッセルドルフのあたりに住んでる方で、たまたま息子さんが自分の両親に自転車をプレゼントしてくれたと、それで今旅行してるんだと、きょうは雨降ったから船に乗ってるんですよ。そういう、だから、雨が降ったら船に乗ったり、列車で移動もできるし、そういった環境が非常によく整備されておる。そういった中で皆さんが自転車に乗ることを楽しんでおられる。

驚くべきことに、そういう人たちが使っている自転車ってね、大体平均単価が七、八万から10万円ぐらい、自転車に対する何というんかね、日本人だと自転車の値段って、1万円ぐらいが相場っていうふうに意識が多分皆さん、おありだったと思うんですけど、ヨーロッパへ行きますと、自転車は最低でも4万円から5万円ぐらい、平均売られてる値段って七、八万が多いですね。ですから、10万円以上の自転車、幾らでも売られてます。そういったところがドイツの自転車文化の一端に触れたと思います。

そのほか、いろいろありますので、その辺の話もちょっとさせていただきます。

今回、こういうお話をするにあたって資料を調べました。それで、こういうドイツの自転車利用推進計画、2002年から2012年という、こういう「自転車に乗ろう！」（要旨）、これはどこから持ってきたかというと、これは自転車産業振興協会という団体が東京にございまして、そこが出してる情報誌にこういうものがありましたので、ちょっと今回、これをコピーしてきています。ですから、私が書いたんでも、私が調べたわけでもないんで、余り中身的には詳しくは理解はできてないんですけども、自転車というのをこういうふうにしようということで、ドイツは一生懸命やっておられる。そういうインフラ整備に国として力を入れておられる。もちろん国として力を入れてるといことと同時に、まちによって随分差があります。皆さん、行っていただくミュンスターとかフランクフルトなんかは比較的自転車のことについて割合熱心なまちだと聞いております。実際、ミュンスターはドイツの自転車首都と言われてます。ですから、非常に自転車の利用が盛んなところですよ。デュッセルドルフという有名なまちは、余り自転車のことについては熱心じゃなかったと思います。ですから、同じ国、同じ州の中でも随分、場所によっては差があると思います。

それから、その次に鉄道での自転車輸送ということについても、こういった配慮がされているということで資料もつけております。ドイツ、鉄道での自転車輸送についてということで、実際に向こうでそういう駅に行かれたら、自転車のマークのついた列車が随分走ってると思います。そういうところに自転車を載せて移動される。それがいつでもできる。もちろん自転車のマークのついてる車両に限ります。一般の車両、どこでも入れてもいいということではなっていない。その辺はやっぱり皆さん、ちゃんとマナーを守り、やっておられます。それはずっと資料としてつけました。

それから、フランクフルトについて、私はちょっと行ったことはないんで、フランクフルトの資料につきましては、一番最後の方の資料で4ページほどついておりますけれども、そこにフランクフルトの概要、どういうまちで、どれぐらいの人が住んでいて、人口密度とか自動車の保有台数とか、実際まちの様子というのは写真の中で紹介されていますので、資料としておつけしました。ですから、また実際に視察に行かれるまで十分時間があります。多分、行く飛行機の中では、10時間ぐらい、皆さん、電話もかかってきませんから、そういうときにもう一遍よく読んでいただければよろしいかなと思ひまして、一応資料としておつけしております。

それでは、ちょっと余りかたい話ばかりであれなんで、ヨーロッパの風景などを見ていただきながら、話を進めたいと思います。

次いきます。これは古い教会ですね、これはどこのまちかな、ごめんなさいね、余りよくわからないんで、これが自転車を積み込んでるシーンですね。折り畳みのシートを畳んで自転車が置けるスペースがつけられるということで、決してちゃんと自転車のラックをつくって

るって、そんな大げさなもんじゃないんです。これはドイツの鉄道、DBというのがドイツ国有鉄道の列車ですね。最初の方に自転車のマークがついてますね、2と書いたのが、これ2等車ですね、1等車と2等車があります。こういうマークがついてると、そこに自転車が持ち込めると、中へ入ると、こんな感じだと。随分たくさんの方が、やっぱりこうやってたくさん荷物積んでるといことは、こういった自転車で旅行される方が実に多いという一つのあらわれであります。



のあらわれであります。

これも列車の風景ですね、これが自転車を置く台のところですね。これは駅にある自転車置き場です。駅のところにも、こうやって自転車のラックがあります。ですから、ただ、自転車をここに置きな

さいということで、ばらばらに置かれると非常に目ざわりというか、余り美しくないんですけども、こういうふうにはラックをきちんと設置されますと、非常に美しく置くことができますね。

これも自転車を置く非常におもしろいアイデアというんですかね、ただ、パイプをぐるぐる回して、その中に車輪をどんと突っ込む。ヨーロッパの自転車というのは、スタンドのついてない自転車というのが結構多いんですね。日本だと、みんなスタンドがついてるのが当たり前なんですけども、スポーツ車というのは、要するに乘る機能以外のものはつけない方が軽くなるんで、高級な自転車ほど、スタンドがついてないという、コストダウンのためじゃなくて、軽くするためにスタンドがついてないんです。同時にスタンドをつけると、自転車が斜めに傾く。傾くと、それだけスペースがまたさらに必要だということがありますね。ですから、右側にとまってる自転車もスタンドがついてますけど、スタンドを使わないで駐輪してます。こういうのがスペース的には楽ですし、なんか、何かちょっとさわったら、自転車が将棋倒しやということが起こるんですけども、こういうとめ方をしますと、自転車の将棋倒しも起こりませんね。



まちのいろんなところには、こういうものが置いてます。自転車をとめるための台ですね。よく見ると、自転車と鎖のチェーン鍵ですね、それがパイプと一緒につないでるわけです。

自転車利用が多いということは、それだけ自転車を使ってる人も多い、それだけ自転車を見る目が肥えてて、やっぱりいい自転車って結構ねらわれちゃうんですね。ですから、皆さん、神経質にいいかぎ、頑丈なかぎをよくお使いになります。これも非常に太いチェーン鍵を使っていると思います。

それから、街角に余り使われない、ちょっとスポット的なスペースがあれば、そこに駐輪場をつくる。そして、こういう形になりますと、非常にすっきりした駐輪ができます。こういうのが一つあるだけでも、何か自転車に対して優しいまちだなという、いいイメージがわくと思います。

これは、皆さん、サイクリング、川沿いのところを走っておられる。こうやって赤ちゃん連れの方はサイクリングできないかという、そういうことじゃなしに、こういうリヤカーにお子さん2人乗せて、こうやってお父さんが自転車を走らせていると、安全のために黄色い旗を後ろにつけてますね。世の中にはやっぱり物好きな方がいて、大昔の自転車を引っ張り出して、これで乗っているという、そういう方もいらっしゃる。日本では、こういうタンデムといって2人乗りの自転車というのは、いわゆる法律的に日本で禁止されてるんですね。これはヨーロッパでは、こういったタンデムというものが非常によく使われています。夫婦なんかでよく乗られます。

これはお店で売られてる自転車ですね。大体こんな自転車が多いですね、これがいわゆるトレッキングバイク、前にライトついてて、ハンドルもいろんなところが持てるように、こういう変わった形のハンドルを使うことが多いです。非常に頑丈です。こういう頑丈な自転車でありながら、しっかりつくられてますので、いわゆるヨーロッパの石畳の上をどんどん走ったら、手もしびれて、おしりも痛いかなど思ったんですけど、向こうのレンタサイクルで実際に石畳の上を走りますと、結構ほんわか、ほんわか走れまして、やっぱりちゃんとそういう環境の中で自転車が使えるふうになっているんだなと思いました。

ちょっと値札は見えませんが、こういうのが最低でも5万円から10万円ぐらいの自転車が売られてるということです。これは大体オランダでつくられている、売られている自転車やと思います。27インチの車輪、アルミの車体、内装7段変速、内装7段という、これはどちらですかね、シマノ製かドイツ製かよくわからないんですけど、今、2社がつくってますね。サスペンションがついてる、ディスクブレーキがついている、12万円だと、こういったものがよく売れてる商品です。

さて、行っていただくミュンスターですね、人口は28万人、ミュンスターというのは寺院という意味で、ドイツで自転車の使われる都市の第1位、いわゆるドイツの自転車首都だと言われています。市内の交通の42%が自転車になります。ミュンスターという場所はノルトライン＝ヴェストファーレン州というところにあって、デュッセルドルフや、ケルンからまたさらに北、フランクフルトというのは大体ドイツのど真ん中ですね。ずっと南の方に

行きますと、ミュンヘンというまちも見えてますね。ミュンヘンの方へ行くと、割合スポーツ車が多いですね。北の方に行くと、だんだん、いわゆる内装変速3段とか5段とか、7段、8段、そういう自転車が多いです。ミュンスターというまちは、どちらかというオランダに近いまちですから、オランダの自転車文化の影響も受けてるようで、スポーツ車っぽいよりも、割合オーソドックスな内装変速機をついた自転車が多く使われてるまちだと思います。

これはミュンスターのまちを上から見た地図になります。こういうブルーの道が車が通る道だと思いますね。くるっと周回してるピンク色というか、薄い茶色ですかね、こういうところが自転車が走る道ですし、それから真ん中の方に右下の方ですかね、パーキングって書いて2つほどあって、その辺がまちの中心になってまして、その辺が自転車と歩行者だけのスペースです。この辺ですね。この辺が車が乗り入れできないスペースだと思います。

これがまちの中心にある寺院ですね、古いロマネスク様式の古い寺院ですね。これがまちの広場にあたるところですね。ずっと広場です。昔はやっぱりこの辺も歴史的にいうと、いわゆるカトリックとプロテスタントの何か随分ひどい戦争をやっています。そのころの遺跡、寺院なんかにも、いろんなそういうものの歴史があります。

こういうところも本当に車はほとんど走ってません。ここに入ってくる車というのは、バスとタクシーぐらいなものです。ですから、町のど真ん中に、こうやって自転車とめて悠然と話してますね。何でこんなことができるかという、ここには自家用車が入ってこないからです。

この右、これが確かシティホール、昔の市役所の跡だと思います。ミュンスターというまちも戦争で、第二次世界大戦で90%破壊されたということに聞いています。それから、まちを復興させるときに、こういう町並みをもう一遍、だから再び作り直してるんですよ、昔の町並みを残すようにして。よく見ると、この辺のところはちゃんと昔どおり、レンガ積んでやってるんですよ。ところが、こっちの方は、やっぱり昔の感じはしてるんですけど、これ、コンクリートでやっちゃってるんですね。何となく石積みのような雰囲気は出しておりますよ。だから、雰囲気的には全体町並みをそのまま残してるんですけども、みんな、みんな、本当にもう一遍、石積み直してやると、非常にコストがかかるもので、そういうことはやってなくて、全体の雰囲気は残すけれども、中身は割合新しいものということになります。

これがまちの中心に入ってるバスの道ですね。寺院の回りをこうやって自転車が走ってる。これが昔の城壁の跡を自転車レーンにしたところなんです。これ、左側がこうやって歩道があります。自転車がここです。車は来ません。自転車が右側通行してます、当然ですね、これ、日本は左側通行です。ヨーロッパは皆さん、ご存じのとおり、右側通行ですから、ちゃんと右側通行を走ってます。当然手前から向こうへ走ってるこの人なんかは、ちゃんと右側を走ってますね。これがミュンスターの駅前にあるラートスタチオン。ドイツ語で自転車ステー

ションという意味です。ラートというのは自転車という意味です。



この駅前にこういう大きなガラスの建物がある。これが駅です、ミュンスター中央駅になります。ここから自転車は入っていきます。これが入り口です。これ中入っていくと、スロープがあります。これはまた別の角度から撮ったものです。こうやった手前にスロープがあって、中にこうやって駐輪がある。たしか、この中に3, 20

0台の駐輪スペースがあります。スペースを有効利用するために、こうやって2段づりにしてます。入っていくと、こういう自転車を修理してくれるところがあります。こういう技術屋の方もちゃんと、いわゆるドイツのマイスターという称号をもって自転車の修理については名人であるという、資格を持った人がこういう自転車の修理をやってます。ですから、一般に自転車で通勤してくる人は、朝に自転車に駅まで乗ってきて、おっちゃん、ちょっと自転車調子悪いから直しといてやと言ったら、夕方には直つてると、直った自転車で帰っていけるということです。同時に、こうやっていろんな必要なもの、ライトなんかも、あるいはかぎとか、そういうものもここで売ってます。自転車も売ってます。



これがロッカーですね。ですから、入らないものはここで、自転車に乗ってきたら、当然防寒具を、寒いからオーバーコート着てる。列車に乗るときは、オーバーコート入らない。そういうときは、こういうロッカーを使って通勤に行くと、これが自転車の洗車機です。ここ、レールがありまして、この上に自転車の前後輪載せます。この金具は、サドル押さえつけ具ですね。前後輪がこのレールに載って、この金具でサドルを押さえつけますと、自転車が中に入っていくと、それで中で洗える。

これはレンタサイクルです。私もこれですずっと市内を走らせてもらいました。非常にしっかりした自転車ですね。これも子どもさんのレンタサイクルですかね、こうやって幼い子どもさんを持っている方は、こういうものに乗ってレンタサイクルもできると、そういういろんな自転車が用意されてるということです。

これはレンタサイクルです。私もこれですずっと市内を走らせてもらいました。非常にしっかりした自転車ですね。これも子どもさんのレンタサイクルですかね、こうやって幼い子どもさんを持っている方は、こういうものに乗ってレンタサイクルもできると、そういういろんな自転車が用意されてるということです。

これもタンデムのレンタサイクルですね、こういったものも用意されてると。



これはまちの中心部のあたりですね、お店があって、お店の前には当然こうやって自転車置き場がちゃんと整備されていると、皆さん、自転車で買い物に来ると、こういうところも車が入ってこれないように制限されておるので、道のど真ん中を自転車の方が悠々と

走っていると、こういうまちの中でも、こうやって車道と自転車道路が完全に分離されておると、駐輪スペースもちゃんと確保され、ここが自転車レーンですね。右側が、ここに自転車のマークがついています。こっちは歩行者のマークがついてますね。ですから、右が歩行者、左が自転車と、車道寄りを自転車が走ると。

注意すべきは、右側通行ですから、この方も後ろ姿しか見えないんですね、ということは、自転車も一方通行なんです。そうすると、対向してくる自転車がないんで、道幅はそんな広くないんですけど、十分なんです。市内を通り抜けますと、必然的にいずれは自転車レーンがなくなるんです。なくなったときに、いきなり道路交通法の反対の左側、向こうで言う左側通行になっちゃうと危険なんで、右側を自転車がずっと走って行って、いずれは自転車レーンがなくなっても、ちゃんと車道の右側を走るといことで交通ルールは守られると、そういうことを考えています。



これもそうですね、ここは、完全にわかるように、こっち側が自転車、こちらが歩行者といことで分かれるようにしていますね。

これは車道の中に自転車レーンをつくってる例ですね、こういうふうに自転車はここを走りなさいという明記がされています。

これは信号で自転車がとまるときですね、実は車の前に自転車が入るようになってます。ですから、車は自転車が全部行ってから出ていくということになる。ですから、ここに自転車レーンがずっとつながってますから、このお子さんも、信号が青になったら、みんな、こ



のレーンに入ってきます。この自転車の人たちがみんなこっち側へ入ってから、車はここで車のレーンを行くと。

これは自転車は真っすぐ行きたい、しかし車は右へ行きたい。

そういうときはどうしているかというと、ここに自転車レーンがこのままできてるわけですね。車の人は、ここは非常に右側へ寄るときは危ないですよということで、ここでカラーの舗装にしていますね。ですから、ここを渡るときは、自転車に注意してこっち側、車は右折しなさいよという意味で、わざわざこういうマークをつけて、それで自転車と自動車の交通安全について絵が張り出されています。

ついでながら、オランダの話もちょっとだけさせてもらいますと、人口は1,570万人、自転車の台数が1,700万台、これはどういうことかということ、結局自転車1人平均1.何台持っているかということなんです。日本は、保有台数は先ほど申し上げましたが、8,600万台ぐらい。日本人口1億2,500万ほどですから、大体1.5人に1台ぐらいですけど、オランダでは自転車の台数はもっと多くある。これは人口は当然、赤ん坊から、それこそ80、90のご老人まで入ってますから、実際に自転車に乗る利用から考えると、この台数というのは、かなりの人が2台以上、自転車を持っているということになります。

注意しないといけないのは、自転車の道路の総延長が1万9,000キロメートルあると、あの小さなオランダに1万9,000キロメートルの自転車の道路がある。日本はたったの6,445キロメートルしかない。ですから、道路の総延長が11万キロ、その中で大体2万キロぐらいが自転車のレーンがある、自転車道路があります。そういう意味で非常に高い、2割ぐらいは何か自転車の道路が占めてる。日本は0.6%でしたか、それぐらいしかない。非常にそういった意味で日本は自転車の保有台数、利用が高いにもかかわらず、自転車が非常に冷遇されているというか、自転車に対する環境整備が非常におこなわれているということが言えるわけです。

そういう意味で、日本の中でも大阪府は特に自転車の利用が多いのに、そういった環境整備がおこなわれているというのが現在の姿であります。

これはオランダのアムステルダム中央駅ですね、アムステルダムの駅の近くには、こういう自転車レーンがあると、ここに歩行者がたくさんいらっしゃいます。ですから、歩行者が多いところですから、歩道は広く取っています。自転車のレーンはそんなに広くはない。

広くはないけれども、一方通行だから、これだけ狭くても行けると。あと、路面電車が走っていると、車はどこを走るねんと、そういう感じでした、本当に。車は非常に冷遇されていません、そういう意味では。ですから、アムステルダムの市内を移動するには、一番早いのが自転車だと言われています。車よりも自転車の方が圧倒的に早い、便利、そういうことが言えます。

こういう狭い道になりますと、ここは多分、もう歩行者と自転車だけが通れる道になると思います。結局、よく言われるんですが、日本の道は狭いし、そんなん、もう自転車のレーンなんかつくれるはずないやんかという話はよくあるんです。でも、ドイツでもオランダでもそんなんです。こうやって昔の町並み、アムステルダムのまちというのは、昔の町並みが本当に残ってるんです。まちごと本当に古いまちをそのまま残してるまちです。ですから、道幅は狭いんです。だから、ここで車と自転車と歩行者を共存させることというのは、ほとんど不可能になるわけです。そうすると、何を優先させるかということなんです。そうすると、交通弱者である歩行者を最優先する。歩行者の道路は左右に十分歩道はあります。自転車のレーンというのは、歩行者の半分ぐらいしかないですね。そういう意味で交通弱者を非常に大事に考えているのがヨーロッパのまちづくりの基本であり、日本は車が王様で、歩行者と自転車は、言ってみれば、しわ寄せをくってると思います。

これは自転車の対面通行ができるように真ん中にセンターラインがありますね、ですから、この方は右側通行、こちら、手前から向こうに向かっていく人は、こっちの車線を走ると思っています。

これも、こうやって信号待ちするときは、自転車が車の前にとまって行けると。

これはアムステルダムの国立の博物館で、レンブラントの夜警とかいう非常に有名な絵なんかここで展示されている建物です。実は、この中を自転車レーンがあると、車は通れないんです。だから、自転車と歩行者はこの下を通れると。町中の駐輪場も、こうやってちゃんと整備されてると。

これはアムステルダムの駅の近くの駐輪場です。アムステルダムというのは、要するに、何でアムステルダムかという、アムス川にダムをつくってせきとめて、そこに土地をつくったところからアムステルダムという地名が出てるそうです。ですから、まち中じゅうダムだらけです。運河だらけです。要するに土地が少ないんで、運河の上に駐輪場をつくってるわけです。入り口からこうあって、だんだんスロープでずっと上がっていくわけですね。上へ上がっていくと非常に眺めがよろしゅうございます。私もこの駐輪場は上まで上がりましたが、こうやって何重にもなっています。置く場所は一応決まっています。置く場所から外れると撤去されます。

これはちょっとハウテンという、計画的に自転車のまちをつくった例ですね。完全にこれの場合は、赤い線が自動車道路です。ですから、住んでる人は自動車はもちろん使えます。

ただ、自分の家がここにあるとして、友達の家がここにあったとしても、車で行こうとしたら、一たん外に出て、ぐるっと回って、それでここに行かないと車では行けない。その点、自転車ですと、すっところやっ行って行ける。この真ん中にあるのが自転車レーン、自転車道路ですね、レーンじゃなくて自転車道路です。ですから、一番便利なところに自転車道路ができています。ですから、自転車が一番便利で、なおかつ交通事故がほとんどない。そういうまちです。ですから、車と完全に歩行者、自転車が分離されている。

ですから、やっぱり子どもを育てる世代の方は、このまちにみんな住みたいとって順番待ちしてるそうです。やっぱりそれだけ交通事故の可能性がゼロ、なおかつ車を使った誘拐とか、そういったことは当然起こらないですよ。ですから、学校に行くのも、みんな自転車で行ったり歩いたりします。ですから、安心して両親は子どもに、学校へ行ってらっしゃいと言えるわけです。事故の心配もないし、自転車で行ったとしても、途中で何か怪しい人に引っ張られるということも非常に少ない。まず可能性として、車で誘拐されるというの多いんですけど、そういったこともない。

これはハウテンの駅の周辺のところですよ。ですから、非常に広いスペースなんだけど、自転車天国です。自転車のまちですね。

こういうふうには、やっぱり皆さん、交通ルールということについて、やっぱりちゃんと教育受けてるんですね。ですから、こうやって右側へ回るときはこうやって右へ回りますという、手信号を出して走っておられる例が非常に多いですね。こうやって、お子さんとお母さんが一緒に仲よく自転車を走らせると、こういう風景がハウテンというまちでは一般的だといったことです。

ずっと、思い切り、私の方でしゃべりましたので、何か最後に、ご質問とか多分おありになると思いますので、その辺のところからお願いしたいと思いますが、何かございましたら、どうぞお願いします。

○中井議員 どうもありがとうございました。日本の事情から外国の事情までいろいろと多岐にわたってお話しいただきまして非常に勉強になりました。

○土師議員 ミュンスターというのは、人と、要は自転車に優しいまちという、こういう都市イメージがありまして、これは市の政策ですよ、全体的にバックアップしてましてね、長い歴史があつて、こういう都市イメージがあるんで、堺市においても都市イメージが必要なんで、この都市イメージの形成について、どうやってきたという視点で私見てきたいなと思ってるんですが、せつかく自転車のまちでございますので、堺市は自転車力ということで、いろいろと、人と環境に優しいまちということで進めているわけなんですね。したがって、中村先生がおっしゃったように、要するに自転車というのはヘルシーなんですよ、我が市の場合、要するに市民主体の自転車のまちづくりと、こういうことをやっして、ソフトの面で、ミュンスターに行って、どういうところを見てきたら、市の市民主体の自転車

を活用してのまちづくりというところで参考になるのかということがもしわかりましたら、お教え願いたいと思います。

○講師 そうですね、やっぱり私は思うんですけども、なかなか、ドイツにしてもオランダにしても、自転車を重視したまちづくりというのは、そんなに古い歴史があるわけではありません。私も1973年、今から35年ほど前なんですけど、ヨーロッパで9カ月暮らしたことがあります。その当時はそんなに自転車の道路が整備されているわけでもないし、みんなが自転車いいなと言ってるわけではなかったです。ただ、やっぱりそれからですね、いわゆる1973年というのは、第一次オイルショックのときですね。ですから、ああいうときから、ヨーロッパというのは変わってきたと思うんです。

ですから、そのときにヨーロッパというのは、そんなに産油国でも何でもありませんし、やっぱり人間を重視するということの視点から、やはり自転車というものを生かしていくか。実際に第一次オイルショックのときに、私もヨーロッパのまちにいましたが、車が全然走ってないんですね。要するにガソリンが突然売られなくなったという、そのときにやっぱり、そういう教訓として自転車を活用しようという考え方でずつと行政も政府も動いてきたと思います。日本もですね。

ですから、決して歴史からとかじゃなしに、やっぱり先ほど資料としてもお渡ししましたけども、自転車の法律というのがあって、国としてどうするんだ、ドイツという国をどうしていくんだ、オランダとして、オランダにはオランダの自転車マスタープランというのがありまして、自転車をどう活用していくかという、これは施策の方をとるか、プランをまずつくって、それで進んできたという歴史があると思います。

ですから、日本でもやっぱりある程度、環境整備から入っていくことが大事なかなと思います。なぜならば、今よく言われるのが、いつでもマナーとか、そういう話で、いや、やっぱり自転車は歩道を走るときは歩行者に優しく走りましょうよと、みんな、やっぱり同じ道なんですから、仲よくしましょうということだけで済むかということ、やっぱり歩行者は歩行者で結構赤信号でも渡っちゃいますし、自転車乗ってる人も当然渡っちゃいます。だから、やっぱり必然的に僕は思うのは、不法駐輪、放置自転車というのがあるんだったら、ぜひ自転車が駐輪場、もうすぐできると思うんです。例えば堺東というときも、目の前なんですけど、そこでやっぱり放置自転車は物すごく多いわけです。ちゃんと堺市は、堺インターの堺出口のところ大きな駐輪場をおつくりになった。でも、やっぱりそこから堺東駅まで歩いたら5分ぐらいかかるんです。利用者が1割とか2割とか、そういう話で聞いてます。実は私も行ったことがありますけど。

じゃあ、あのとき、南海高野線の線路の上にも駐輪場つくったらどうやったんだろう。駐輪場をそこにつくったら、みんな、下へおりたら、プラットホームやから、みんなそこに置くと思うんです、基本的に。もちろん買い物に来る人は話が違いますから、全部が全部、

完全になくなるとは思わないんですけども、少なくとも朝の通勤の人たちはそういうふうになる。ですから、環境整備をまず、ある程度進める。そして自転車は左側通行だということを、自転車レーンをつくる中で教えていく。そこは一たん停止をせんとあかんという場所であれば、そこはあえてブロックを置いて自転車にショックを与える。そこでスピードを出して通り抜けられないようにする。そういったことで自然に私はルールを現場で学んでいただく。マナー、マナーというても、日本人のマナー、ここまで悪くなったら、そう簡単に立ち直ると思えません。やっぱり僕はそういう考え方で今おります。

○水谷議員 今、お話しいただいた駐輪場、非常に駅の近くにつくらないといけないというのがございまして、この前、東京の江戸川区の方へ寄せていただいたら、駅前に自転車が1台もないということで感心したんですけども、やはり駅の近くに地上式の4階か5階建てのステーションで、駐輪場、もう5秒で上へ上がっちゃうというぐらい、物すごい簡単なシステムを採用されて、駐輪の禁止のところも、24時間監視じゃないですけども、ほとんど監視されていないという状況で、ぜひとも、この堺東に導入していきたいなというような思いで、特にドイツのミュンスターにおいても、ドイツの経済政策含めて見てまいりたいと思っております。堺東に、まずそういうことをご提案していきたいと思うんですけども、今、中百舌鳥のあたりも、自転車のスペースがたくさんつくられたんですけども、次の人が待っておられるのが長いということでもありますので、地上、地下を含めた大きなそういったシステムを導入していくと、そういうことによって、違法の自転車の駐輪の対策にもお金はたくさんかかっておりますので、何とか、これうまくいくんじゃないかなと私思ってるんですが、先生のお考えも多分そういうことでしょうか。

○講師 基本的にはそうです。やっぱりドイツのミュンスターなんか行っても、そんなに5秒で出し入れできるという、そういうシステムは採用してないんです。そら、ドイツの国の人々は割合ルールをきちんと守るとい国民性もあるかと思えます。しかし、その裏側のことですが、実は車でも、僕、ことし2月にたまたまオランダへ行ったときに、オランダの田舎町を走るんですけど、みんな制限時速、物すごく守ってるんですね。オランダ人に連れていってもらったんで、オランダ人に、すごいみんなスピード守ってるねと言ったら、当たり前やん、そなん捕まったら、15万円も20万円も罰金来る、だからやっぱりルールを守るには、ちゃんと至るところにレーダーがあつて、カメラがあつて、捕まると、すごい罰金来る。駐車違反やったら15万円という話なんです。ですから、もう違法駐車も非常に少ない。

だから、あめとむちというんですかね、ちゃんと環境はきちっと整備する。そのかわり、それを破ったら、ばしっと徹底的にえらい目に遭うという、そういうものがないと、なかなか徹底できないかなと思います。

幸いね、日本はやっぱり科学技術いうんですか、駐輪場のシステムなんかも、多分世界最

高水準のシステムができてるんで、やっぱり日本には日本のやり方があっていいと思いますね。

○水谷議員 今お聞きして、罰金制度があるというのを初めてお伺いしたんですけれども、世田谷区は自転車道の社会的実験やってるんですけれども、右も左もぶつかっちゃうぐらいのね、せっかくレーンがあるんですけれども、守っていないというのがありますね、日本人の方といますか、撤去するとき、やっぱり罰則も大分きつくしないといけない、難しい問題だと思うんですけれども、やっぱり日本には、そういう約束事、マナーですかね、小さいころから教える必要があるのかなと思うんですけれども、罰金だけでは、喫煙の関係でも御堂筋でやっていますけれども、なかなか、捕まってる方は、何でやねんとおっしゃってるようでございますので、その辺の法律整備もやっていかないとけないということですね。

○講師 そうですね、それと先ほどみたいに、自転車レーンがあると、自転車レーンというのは、やっぱり色を変えてるわけですね。だから自転車で走ってて、それがずっとあったら、それから外れるということは、ある意味で違うところを走るという意識ができると思うんですね。自転車は必ず左側を走ること、自転車のマークがある、矢印つけること、それだけでいいわけです。そしたら、自転車でここを走ったらいいんだということで、右へ行ったり左へ行ったりするときは必然的に少なくなると思うんです。言ってみれば、大人が子どもに交通ルールを教えられるかと、それはできないんですよ、大人が交通ルール知らないから。だから現場で教えないとしょうがないんですよ、大人も子どもも現場で教える。自然にそれを身につける。そのためには、路上に自転車はここ走りますよというマークをつくってあげる。それから始めるのしかないかなと思ってるんです。

○西議員 さっき、アムステルダムでの自・歩道的なものが映像で映っていましたが、あれは完全に構造的に切りわけてあるんですか、日本の自・歩道みたいに、同じ歩道面じゃなくて、ちょっと段差があるように見えましたが、あるのかなのかということと、あと自・歩道について、考え方を伺えたらと思います。

○講師 やっぱりオランダも昔からの町並みを残すということですから、あんまり昔の道を多分いじらない方向でやっているとします。ですから、アムステルダムでも旧市街と新しい市街があるんですね。新しい市街というのは、海の方に向かって埋立地がどんどんできてまして、そちらは新しい道ができてます。そこは完全に車道と自転車道と歩道ということで、完全に分けて、車道と自転車道の間は完全にガードレールでシャットアウトすると、間違っても車が事故で自転車レーンに入ってくることはないようになってるんですね。そういう形が一つ採用されているんです。ただ、じゃあ、それが旧市街でやれるかといったら、そんなことしたら景観が台なしですよ。ですから、昔の景観の中でおりあいつける。

どうしても狭い道に車もどうしても通らんとしょうがないというところがあるんです、絶対。だから歩行者も自転車も車も通らなければ非常に困るという状況の中で、じゃあ、どう

してるかという、そこは自転車優先道路というのがあります。要するに、車は自転車を追い抜いてはいけませんという、そういうことにしてるんです。

ですから、私もオランダ人の方とアムステルダムを走って、後ろから車来てるし、おい、ハンスさん、ちょっと後ろから車来てるよと。ええんだ、ええんだ、あれは、ちゃんとここは自転車が優先だから、待たしておけばいいんだといってゆっくり走ってましたけどもね。やっぱりそういうところが認められると、そういう形の開発になってますね。

日本では、今、西さんが言われた自・歩道に対する考え方ですね、自・歩道に対しては、やはり本来は自転車と歩行者は区分しないといけないと思ってます。ただ、今申し上げたいに、どうしても自転車レーンと歩道というのが完全に分離できなかつたら、やっぱりそこは混在された形でやる。あるいは車道を削れたら車道をもろん削って、ちゃんと確保したらいいと思うんです。

ヨーロッパでよくやるのは、車の二車線の道がある。それを1つ削って車を一方通行にする。そこで余ったスペースに歩道と自転車レーンをつくる。そういう形での解決が非常に多いです。日本の場合は、なかなかそういうことは地域住民の方の理解が得にくいという、まことに困った状況があります。でも、それは行政の方がもっとやっぱり頑張っていたらいいと、しょうがないなと思うんです。というのは、これから高齢化社会が進みますね、そうすると車に乗ってる人、今は車乗ってるから車がないと困るよねと思ってる人も、70歳、75歳になると、やっぱり自分の車に対して不安になってくる。当然、いずれは免許を返す時期が来るんですよ。そのときに、免許証を返したら車がない。じゃあ、どうやって生活するか。歩いて生活できるかいうたら、車が運転できない老化が進んだ人が、じゃあ、元気にどこでも歩いていけるかいうたら、そういうわけにいかない。そうすると、残った交通手段としては、例えば電動アシスト自転車でありますとか、もうちょっと足が悪くなると、今度は電動車いすという、そういうものが残るわけです。そうすると、電動車いすというのは、非常に僕も便利なものだと思います。それは当然歩道を走るものにできています。

今はそういうふうに道路交通法もなってるんですけども、でも、オランダ、ドイツを見ますと、電動車いすは自転車道路を走ってるんですね。ですから、やっぱり自転車道路を整備するということは、決して自転車の便宜を図るということよりも、運転免許を返した方が、あと、どうやって身近なところに行き、郵便局に行き、図書館に行き、お役所に何か行ったり、銀行に行ったりという、やっぱりそういったことをやっていく生活にどうしても必要な移動手段として、最後残った電動車いすも、本当に安全快適に走るスペースというのは、多分自転車レーンを整備することによって実現できるんです。ですから、自転車だけというふうに考えてしまうと、多くの方の賛同を得られないと思いますが、やっぱりこれからの高齢化社会、これから日本で都市に住む方が、より豊かな人間らしく、生きがいのある生活をしようとするれば、自転車レーンをつくる、それは本当に皆さんの利益になるというふ

うに考えて施策を立案し、実行していかないといけないと思います。

○池田議員 僕は地元で今、実際に回ってるときに自転車を使うと、雨降ったときに一番都合が悪いんです。ドイツはあんまり雨は降らないと思うんですけども。

○講師 いえいえ、多いです。

○池田議員 多いんですか、何か逆に、ミュンスターなんかは雨降ると、大混乱するのと違うかなと思ったりするんですけど、公共交通機関を使わずに、やっぱり自転車なんですか。

○講師 自転車はやっぱり雨でも走りますね。

○池田議員 自転車の方が多いですか。

○講師 多いです。多いというか、やっぱりふだんも、僕も申し上げたように、毎年自転車で出勤してます。雨の日も走ります。何で雨の日も自転車乗るかというたら、皆さん、自転車で雨の日に走るということに対して物すごい恐怖心持ってるんですけど、僕からすると、満員電車にすし詰めになるよりも、少々雨にぬれた方が気持ちがいいというか、確かに冬の雨というのは凍えますし、決して快適なものじゃないです。でも、冬を除けば、夏なんか、どっちかいうたら、雨降られた方が涼しくていいし、そういう感覚って、多分皆さんお持ちなんじゃないかと思うんですね。ですから、もちろん道路交通法で、傘差して運転することは、片手運転、安全運転義務違反になりますから、交通違反になります。ですから、皆さん、かっぱを着て走る。レインコートを着て走る。

ですから、やっぱりヨーロッパって、結構レインコート、トレンチコートは結構みんな格好よく着てる。あの裏には、やっぱりそういうことがある。雨の日でも傘差さないんで、そういうレインコートで歩く。やっぱりそういうものが割合定着してるんじゃないかなと思うんですね。

○池田議員 そこまでの域に達すると、まさしく文化的レベルですね。

○講師 ですから、ある意味で、これは文化だと思うんです。やっぱり一つの生活の中にそれはひそんでいる。そこまで本当はいけたらいいと思うし、だんだんそういうことは定着してくると思いますけども。

○中井議員 先ほど映像で、自動車を排除して自転車、歩行者、歩行者の両サイド、真ん中へ来てという、そういう映像を見せてもらったんですが、それは非常にいいなというイメージを受けたんですけども、かといって、それじゃ、そこに住んでる建物に映ってたのは、多分アパートじゃないかなと思うんですけど、そういう人たちのお持ちの車はどうしてるんかということと、いわゆるまちのそこに住んでる市民らが話し合いで折り合いつけたのか、そうじゃなくて、法律などの強制力のあるもので、いや応なしに押さえてきたのかということと、そこらあたりはどのような形でああいうようなものが実現できてるんだろうかというところをお教えいただけたらと思います。

○講師 そうですね、僕もその辺のところがよく、完全に理解できてないというか、完全に確認できたわけじゃないんです。ただ、アムステルダムというまちを見たときに、あのまちは旧市街、大体18世紀、19世紀にできたまちなんです。今、幸いなことに第二次世界大戦の被害を受けてないんです。ですから、旧市街がそのままそっくり残ってます。ですから、アムステルダムというまちは、観光も大きな産業です。びっくりしたんですけどね、アムステルダムの飾窓の女という有名な話、オランダ人から見たら、あれも産業やというんですよ。観光の中にああいうものも当然必要だと、いろんな人が来るんだから。

ですから、もう観光ということで、アムステルダムというまちは生きていこうと、その中で、やっぱり古い町並みを残すのは当然、それはまちに住む人たちも総論で賛成なんです。旧市街に住むということは一つのステイタスなんです。あの旧市街に住むということは、物すごくあこがれなんです。ですから、選ばれた人があそこに住めるという感じ、だからもちろん引っ越しもありますから、当然、車で荷物を運ばないとしょうがないわけですね。そういう場合は、当然、朝の何時間かは車が入っていいという。だから決して24時間シャットアウトしてるわけではありません。ですから、それは地域の方と話して、何時から何時までは車が入ってもいいよと、何時から何時まではあかんという、そういうふうに、その地域で決めたらいいと思うんです。何も一律に法律で何時から何時まで全部だめですとって、そんなこと決めると、ますますあつれきが生まれるんです。

そういう観光でアムステルダムは生きていこうと、市民の総論としては賛成してる。やっぱりなぜならば、市民の生活を豊かで安全にやっていくには、自転車を活用することは皆さん、総論で賛成。だから反対はできない。かといって、引っ越しはどうするの。じゃあ、ここは何時から何時まで入れましょうと、そういうことで折り合いつけておられると思います。

○中井議員 もう一つ、ドイツで自転車のマナーというものもあるでしょうけれども、それは小さなときから、家庭も学校も含めて、やはりマナーを教えるという、そういうふうな雰囲気というんですか、まちの全体がそんなようになってるんでしょうか。

○講師 そうですね、やっぱり学校でこういう自転車の交通ルールを教え、自転車というのは、全体の交通ルールの中で自転車というものもちゃんと教えてると聞いてます。やっぱり、ただ教えるのは校庭で教えるというよりも、現場で教えると、そういったことをやっているようですね。ですから、そういうことは必要だと思いますし、僕も常々思うんですけど、自転車通学という話が堺市内でも多いですね。自転車通学の子どもたちが、やっぱり非常に最悪のマナーの中で走っていると、右側も左側も2人乗りも、何やもう、信号もまともに守らんという、そういう無法きわまりない乗車してるところに私も紛れ込んでえらいびっくりしたことありますけども、やっぱりそういった人たちに対して、じゃあ、どうしたらいいかという、僕はやっぱり自転車通学を認めるのであれば、ちゃんと通学をする子どもに対しては、ちゃんと講習をして、その講習を受けた子に対して自転車通学を許すと、もし何かそれが違

反したことがわかったら、あんたはもう自転車通学はできませんよという、やっぱりそういうシステムを構築しないと、やっぱりよろしくないなと思います。幸い、学校については、そういったことができるので、まず学校ですることはやるべきであろうと思っています。

近所の中学校の先生にもちょっと私も自転車の専門家やから、ちょっと交通ルールのごことは子どもたちに教えてもいいですから、ご理解くださいと言ったんですが、なかなかそういう話も余りこちらに要請がないので、どうしたものかなと思っています。

○中井議員 どうもきょうはありがとうございました。