



ARTICLE FROM THE BOOK:
Cyclists & Cycling Around the World – Creating Liveable and Bikeable Cities
 Edited by Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech
 Published by Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2013
 ISBN: 978-612-4146-55-8



Cyclists & Cycling Around the World 日本語版の各論文は、
 英語原書との見開き対訳形式のPDF文書として
<https://www.cyclists-world.com/japanese-english-articles>
 からダウンロードすることができます。

Cyclists & Cycling Around the World

Cyclists' Grass Roots Democracy - The importance of strategic participation

By Lake Sagaris, Santiago de Chile, Chile

Pro-cycling movements learn from experiences all over the world, but as conditions change, so do the lessons. Too often, we look only at infrastructure, rather than the people who make change happen.

Same toolbox: different ways to put it all together in each city



Figure 1. Although the list of cycling-inclusive measures is relatively the same everywhere, priorities vary according to each city culture. Thus, in Santiago, with little green space for children, high walking levels and recyclers with specific needs when it comes to facilities, cycling-inclusivity can (and should) look different.

自転車の草の根民主主義——戦略的参加の重要性

レイク・サガリス チリ・サンティアゴ

自転車利用推進は世界中の経験から学んでいるが、条件が変われば学ぶことも変わる。われわれはあまりにもインフラだけに目を向けがちであり、変革を起こす人々には目を向けていない。

同じ工具箱でも、うまく使いこなすにはそれぞれの都市で異なる

オランダ人はアイデアから出発し、協力してそれを自分たちの現実に当てはめようとする。

■図1 自転車による社会的包摂の政策のリストはどこもほぼ同じであるが、何を優先するかはそれぞれの都市の文化によって異なる。これまでサンティアゴでは子どもたちが路上で遊んだり、ウォーキングを楽しんだり、自転車でリサイクル施設に向かう資源回収者のためのスペースといった緑地帯がほとんどない。それゆえサンティアゴでは、自転車による社会的包摂の取り組みは他都市とは異なる（またそうあるべきである）。〔訳者注・「社会的包摂」とは社会的に弱い立場にある人々をも含め、市民ひとりひとりが排除や孤立がないように社会（地域社会）の一員として取り込み、支え合う考え方のこと。「自転車による社会的包摂」とはよりよいコミュニティの構築もしくは自転車による「まちづくり」をいう〕

自転車政策では「何を」すべきかにあまりこだわり過ぎると、不毛な議論のワナにはまってしまう。ヘルメット着用は強制すべきか自由にするか、重要なのは自転車用道路かそれともマッチョな自転車乗りとしての「路上の戦士」なのか、闘いの相手はドライバーかそれとも自転車利用者なのかなど。だが本当に重要なのは、自分たちの問題や優先課題をいかに「公共的政策課題」の中に位置付けるかであり、さらに大きな社会変革の実現に向け、いかに長期的にその課題を持続させるかということである。

If we focus too much on the “what”, we get trapped in some pretty sterile debates: over compulsory or optional helmet use, cycleways versus road warrior approaches, “wars” against drivers or cyclists, etc. What really matters though, is how we move our issues and priorities onto public agendas, and how we keep them there long enough to see substantial change.

In Europe, shifts toward more sustainable transport modes and cycle-inclusivity took 20-30 years. Keeping an issue in the policy eye for that long is a major challenge. And democracy is crucial, particularly in countries where we’re just starting to democratise our own urban planning cultures. What is most crucial about democracy though, is something that many take for granted: civil society, that is, organized citizens, the space where you and me become “we”.

Indeed, the “Who” is a central issue for innovation in urban policy. And building (cycling) inclusive cities requires substantial innovation. In fact, it requires a paradigm change, away from automobility (see Beckman and others below), to new, sustainable living systems based on social justice, happiness and environmental benefits for all living species.

The goal: (cycling) inclusive living

Building inclusive cities requires cycling (and walking, and wheelchairs) in every single road facility and public space developed as part of city policy (figure 2). This means roads are redistributed to benefit more people. Cars, ultimately, get crowded out. When it comes to sustainable transport for cities, they’re space-hogging, energy-guzzling and inefficient.

Figure 2. (Cycling) inclusive cities are about redistributing roads for multiple uses and in favour of the most efficient, socially just forms of work and transport. Photo: Sagaris Delhi (India).



欧州では持続可能な交通手段や自転車による社会的包摂の方向に転換するのに20～30年を要した。政策的視点として自転車という一つの課題がこれほど長く続いていることも大きな挑戦である。そのためには民主主義が決定的に重要であり、自分たちで「まちづくり」の文化を育てようとして民主化がスタートしたばかりの国々ではとりわけそうである。けれども民主主義に関して決定的に重要なのは、多くの人々が当たり前だと思う何か、市民社会つまり組織された市民とか、〈あなた〉と〈私〉が〈われわれ〉になるという空間が当たり前になることである。

確かに「誰」がするのかということは都市政策の刷新にとって中心的課題である。「自転車による社会的包摂」を実現するまちづくりには本当の意味での刷新が必要である。事実、ここには一つのパラダイム転換、すなわちクルマから距離を置き（ベックマン他の文献参照）、社会正義や幸福およびあらゆる生物種にとって有益な環境に基づく、新しい持続可能な生活システムへ向けてのパラダイム転換が必要なのである。

目標——自転車による社会的包摂を実現する暮らし

自転車による社会的包摂のまちづくりのためには、市の政策の一部として、いかなる個々の道路施設やパブリックスペースでの移動にも自転車（および徒歩や車椅子）の利用が計画される必要がある（図2）。これはより多くの人々の利益になるよう道路空間が再配分されるべきだということを意味する。都市の持続可能な交通に関して言えば、究極的にはクルマは締め出されるようになるが、それはクルマが空間を独占し、エネルギーを浪費し、効率が悪いからである。

■図2 自転車による社会的包摂は、多様な道路利用者のために道路空間の再配分に関わることであり、最も効率的で、社会的生業とそれにふさわしい交通のためである。写真 サガリス、インド・デリー

よりよい都市のためにはクルマを分離し、公共交通、歩行者、自転車、車椅子利用者を安全にし、庭いじりやおしゃべり、ポール遊びのためにもっと広い空間を与える必要がある。けれども長期目標とその到達に必要な段階を取り違えてはならない。それらの混同から不毛な原理主義に陥り、変革に必要な対話を決裂させてしまうからである。

For better cities, we need to think more about segregating cars, to keep public transit, walkers, cyclists and wheelchair users safe, and give people more room to garden, chat, play ball. Don't confuse long-term goals with the steps we must follow to reach them, though. That can lead to sterile fundamentalism and break down the dialogues necessary to build commitment to change.

Think about long-term goals. Hammer them out and build consensus with all possible partners. Then figure out what transitional steps are necessary to achieve them. Be careful not to use transitional steps that will block progress further down the road. Taking space away from pedestrians, by building cycle facilities on sidewalks, for example, can lead to a dead end, because ultimately that doesn't change how roads are distributed among needs and users. Using parking lanes for raised (Seville) or at-grade (Vancouver, elsewhere) cycle paths can be very effective however, so don't be dogmatic. Every measure plays out differently in different contexts.

Painting lines on roads, as citizens do in Guadalajara (see Appendix) or city planners do in Brussels (see Appendix) and Toronto (see Appendix) may not be ideal, particularly where speeds and volumes of motorised traffic are rather high. But they can open the way to more cycle users, and therefore more pressure for improvements. Putting them beside parked cars, though, leaving cyclists vulnerable to dooring (Toronto), causes accidents and no-win arguments about blame.

Building (cycling) inclusive cities requires planning to make sure improvements occur in specific periods of time, meet standards and have special budgets to "catch up" and meet targets for boosting walking and cycling. It also requires including the appropriate measures and facilities in all new residential, commercial and other development projects.

Strategies to mobilize ecologies of actors

Cycling inclusivity requires more than just individual tactics: cycle rides, bike to work months, fashionable blogs, lobbying, etc. These need to be combined into long-term strategies that make the most of local opportunities, partnerships, crises and potential.



Figure 3. Santiago's cycling roundtable (2008). Led by the regional government and Ciclistas Unidos de Chile, with support from the Dutch NGO, Interface for Cycling Expertise, the roundtable brought together government staff, cyclists and civil society groups, environmental and neighbourhood leaders, consultants, academics and others interested in moving cycling ahead. See Appendix.

幾つかの長期目標について考えよ。目標を定めて、あらゆる可能なパートナーとの間で合意形成を図るようにせよ。その次に、目標に達するのに必要な移行段階が何であるかを考えよ。ここで注意すべきは、移行段階とはいえ、歩みを妨げるような手段は取らないようにすることである。例えば歩行者からスペースを取り上げて、歩道上に自転車用の施設をつくるとしても行き詰まる。理由は、それによりニーズや利用者間で道路空間がいかに配分されたようとも、究極的には何も変わらないからである。(セビリアのように) 一段高い駐輪帯や(バンクーバーや他の都市のように) 段差のない自転車道を設置するのはとても効果的であるが、だからといってそれにとらわれてはならない。いかなる対策も事情が違えば違った形で展開するからである。

路上に線を引くことはメキシコのグアダハララの市民がするように(補遺参照)、あるいはブリュッセルやトロントの都市計画担当者がするように(補遺参照)、理想的なやり方ではないかもしれない。とりわけ自動車やオートバイ、バスなどの交通量が多く、スピードが速い所ではそうかもしれない。だが路上に線を引くことは多くの自転車利用者にとって突破口になり、改善の圧力をさらに強めることになりうる。しかし路上駐車横に自転車用の線を引くことは、いきなりドアが開くという危険にさらすことになり(トロント)、事故の原因にもなり得るし、互いに相手を非難し合うがいずれにも勝ち目のない議論になる。

自転車による社会的包摂には計画が必要である。この計画とはしかるべき時期に着実に改善され、基準に合ったもの、ウォーキングやサイクリングを推進する先進地に「追いつき」、目標を達成する特別予算を伴うような計画であり、ここにはまた全ての新たな住宅施設や商業施設・他の開発プロジェクトにふさわしい対策や整備も含まれる。

■ **図3** サンティアゴでの自転車円卓会議(2008年)。この会議は地方政府とチリ・サイクリスト連盟が主催し、オランダのNPO「自転車の専門家のためのインターフェース」から支援を得た。この会議は政府スタッフ、自転車利用者、市民グループ、環境と地域のリーダー、コンサルタント、学識者の他に、サイクリング推進に関心のある人々の共同で行われた(補遺参照)

Figura 4: Building the social imaginary: A cycling-related spectrum

	Cyclist-centred	Community-based
Defining view	Cycling as an end	Cycling as a means
Participants	Cyclists, young, athletic, mostly male	Diverse in age, education, family, incomes
Identity	Urban tribe, tough, "road warrior", macho	Collective, community view, gender aware
Social capital	Bonding (strong shared interests, fellowship)	Bridging diverse: networks, alliances, diverse relationships
Narrative strategy	Must survive the hostile city, "real" cyclists versus others who are not, competitive, aggressive (speeding on sidewalks, etc.)	Inclusive: cycling and walking is healthy, safe, empowering, etc.; multi-modal, ride respectfully; interconnection of all road users
Needs	Tough bike, helmet-wearing (or not — according to local culture), specialized cycling gear: cyclist uses what's available, esp. sporting equipment	Women-friendly, task-friendly, clothing-friendly bikes and accessories sought. Cycling world should adapt to diverse users, particularly women and children
Organizations	Usually ad hoc, de facto rather than elected leadership	Collective styles of leadership, ad hoc groups and legally constituted organizations, with elected leaders, transparency, accountability
Funding	Anathema, except for small amounts raised through selling cycling-related paraphernalia to supporters and fans	Membership fees and external funding to finance increasingly sophisticated programmes; Tendency toward professionalization

This involves mobilising "ecologies of actors" all the way along the cycling spectrum interested politicians, committed technical people (sometimes called "inside activists", Olsson and Hysing), relevant private sector players (retailers, educators, designers, consultants), neighbourhood associations, women's and many other groups. There's a whole spectrum of approaches, attitudes and interests that is necessary to push cycling ahead.

This requires people, organizations, and a wide variety of groups: a dense and diverse ecology of actors. Different styles, profiles, attitudes and strategies can help. So does

「アクターの生態学」に働きかけるための戦略

自転車による社会的包摂には単なる個々の戦術以上のものが必要である。自転車に乗ることや数カ月間の自転車通勤、ネット上のおしゃれなブログやロビー活動だけでなく、それ以上のものが必要だ。それらが結び付いて長期的戦略になり、この戦略が地域での機会、連携と協力、重大な局面、潜在可能性を最大限に生かすことになる。

図4 自転車に関して想定される多様な社会的側面

	自転車中心の見方	コミュニティ中心の見方
基本的考え	自転車は目的	自転車は手段
参加者	サイクリスト、若者、運動選手 大半は男性	年齢、学歴、家族、収入面で多様性がある
アイデンティティ	都市住民、タフである、マッチョな自転車乗りとしての「路上の戦士」	共同的、コミュニティ、男女共同参画の意識
人間関係資本	結束が強く、利害が一致した団結心	多様性の橋渡しとしてのネットワーク、協調、多様な関係を大切にする
物語戦略 (他者へのアピールの仕方)	都市の生き残り戦略、「本物の」サイクリスト対それ以外の人々、競争的で攻撃的(歩道上での自転車のスピードなど)	自転車やウォーキングは健康によく安全でやる気にさせるなど範囲が広い、多様な交通手段、他者に配慮した自転車の乗り方、道路利用者間の相互連携を大切にする
ニーズ	頑丈な自転車、ヘルメット着用(着用しないかは地方の文化次第)、特殊な自転車用品、手に入るものは何でも利用(特にスポーツ用品)	女性にも、仕事にも、衣服にもやさしい自転車とアクセサリを求める、自転車利用の世界は多様な利用者とりわけ女性と子供に合わせるべきだ
組織	通常、リーダーは選挙で選ぶよりも一時的で事実上のリーダーを大切にする	集団的リーダーシップ体制、一時的かつ合法的な組織運営、リーダーは選挙で選ばれる、透明性と説明責任を大切にする
資金調達	少額の場合を除き、資金のことはあまり口にしたくない、関連商品をサポーター・ファンに売る資金集めは可	ますます内容が高度化するプログラムを支えるために会費の他にも外部資金の導入、資金集めは専門化する傾向にあり



Figure 5. Police on bikes supervise student demonstration in Toronto, February 2012. Unlike other actors in the system, citizens can protest, change rules, open eyes and minds to new ways of doing things. Photo: Sagaris, Toronto (Canada).

debate. What's important is that everyone find their niche and that interactions are based on mutual respect.

Someone has to do the mobilizing and normally this is the job of civil society organizations. That's because most other players are thinking short-term. Planners think in terms of current rules and regulations, politicians are looking for votes, and private players are busy ensuring they can pay the bills and have something left over.

Citizens, however, are different. Citizens dream. Citizens can think about what is desirable and then move the whole system toward making those dreams a reality, protesting, arguing, critiquing, cajoling, proposing and cooperating (figure 5).

■**図5** トロントで自転車に乗った警官隊が学生デモを監視している（2012年2月）。体制内の他のアクターとは異なり、市民は抵抗したり、規則を変更したり、物事の新しいやり方に目を向け心を開くことができる。写真 サガリス、カナダ・トロント

これは自転車という分野に関わる全てのアクター（主体）、すなわち自転車に関心のある政治家、自転車の技術スタッフ（スウェーデン人のオルソンとヒシングは彼らを時には持続可能な開発のための「インサイダーアクティビスト」と呼んでいる）、さらには自転車関連企業（小売業者、自転車教育の担当者、デザイナー、コンサルタント）、町内会や女性グループといったその他多くのグループからなる「アクターの生態学」に働きかけて、いかに彼らを動かすかということである。そうしたアプローチや振る舞い、関心といった全ての領域が自転車の利用促進には必要なのである。

それには、人、組織、多種多様なグループといった濃密で多様な「アクターの生態学」が必要である。そのためには、さまざまなスタイル、経歴、振る舞いや戦略が役立ち得るし、同じく議論することも役立つ。

しかしながら、市民は彼らとは異なる。市民は夢を描く。望ましいことについて考え、そこから自分たちの夢を一つずつ実現する方向に向かって、抗議したり、議論したり、批判したり、おだてたり、提案したり、協力したりしながら、社会システム全体を動かすことができる（図5）。

ベラビスタ地区で

サンティアゴのベラビスタという芸術地区で、大通り「ピオノノ」のにぎわいを取り戻す大型プロジェクトに自転車による社会的包摂を利用した。この地区はプロビデンスシアとレコレタという二つの市行政区には含まれていることもあり、何年も無視され、犯罪と不衛生の温床になっていた。地元出身の建築家（マリア・エレナ・ドゥッチ）と、国際的建築家（ボストンからのリカルド・アストリッチとデービッド・ディクソン）の支援を得て作業は進み、専門家の集まり「リビングシティー」と町会が設計の最終的な詰めに関わった。ピオノノに再びにぎわいを取り戻そうと、歩道の拡幅、駐車場の縮小、サンティアゴ市とサンクリストバルの丘メトロポリタン公園を結ぶ主要アクセス道として、短いながらも重要な自転車レーンの導入など、コンセンサスを作り上げるためのワークショップ、公式の意見交換会、その他の活動を実施した。

In Bellavista

In the Santiago arts neighbourhood of Bellavista, we applied cycling-inclusivity to a major project to recover its main street, Pío Nono, which had turned into a major centre for crime and filth, after years of neglect, reflecting its location between two municipal governments, Providencia and Recoleta. Working with support from local (María Elena Ducci) and international architects (Ricardo Austrich and David Dixon, from Boston), Living City and the neighbourhood associations organized charrettes, workshops, formal exchanges and other activities to build consensus for recovering the street, widening its sidewalks, reducing parking and introducing a short but crucial cycling lane, between the main access to the city and the San Cristobal Hill Metropolitan park.

It took eight long years and endless hours of work, but in 2008 (figures 6), neighbours, the minister of housing, representatives of the two mayors, restaurants and other people gathered to dance and celebrate the opening of the new Pío Nono. This also catalysed the development of the Patio Bellavista (see Appendix), a cycling-friendly centre for restaurants, crafts people and other small businesses, which has become a leader in the local economy and an innovative example to real estate developers interested in improving the city.



Figure 6. Neighbourhood association president, Gerardo Lanzaroti celebrates the inauguration of the new Pío Nono street, with a rousing cueca, Chile's national dance, accompanied by a neighbour.

この取り組みには8年という長い歳月を要したが、2008年地域住民と住宅担当大臣、2人の市長代理、レストラン関係者や他の人々が新しいピオノノのお披露目を祝うダンスをしに集まった（図6）。この取り組みはベラビスタ広場の開発促進にもつながった（補遺参照）。これはレストランや工芸職人、他の小規模事業者のための“自転車にやさしい”、中心市街地の誕生であり、地域経済の牽引役となって、サンティアゴ市の発展に関心を寄せる不動産開発業者たちにとって地域振興の革新的事例となった。

■**図6** 新しいピオノノ大通りの落成を祝って、地区区長のゲラルド・ランザロツィが地域住民を相手に、チリの民族舞踊である激しいクエッカの踊りを踊っている。

政策サイクルの「ワンツー法則」

政策サイクル〔訳者注・「P-D-C-Aサイクル」のようなもの〕の面では、味方と敵、善玉と悪玉というよりも、アクターの生態学の観点から考えることも重要である。ということは、人々は生態学的な意味でのさまざまなニッチ（位置）を占めており、それに応じてさまざまな役割を果たすことを理解するということである。チリ人が言うように、ニレの木に西洋梨を求めても意味がないのだ。

自転車ネットワーク形成について誰も考えていないなら、誰かが始めねばならない。この役割を果たすのが時には地域のサイクリングやウォーキングのグループ、世界中にある町内会のような市民のグループであり、時には多くの都市で起こるように、先見の明ある政治家である。最初の「ワンツー法則」はこの双方が——先見の明ある市民と政治家が——交互に現れることであり、自転車の利用推進では長期的には両方が必要だということである（図7a）。

The one-two rules of the policy cycle

Thinking in terms of ecologies of actors, rather than friends and enemies, good guys and bad guys, is important too. It means understanding that people in different niches within the ecology have different roles. As Chileans say, no point asking the elm tree for pears.

When no one's thinking about building a cycle network, someone has to start. Sometimes these are citizens' groups, like local cycling, walking and neighbourhood groups all over the world. Sometimes these are visionary politicians, as has occurred in many cities. The first one-two rule is that both -- visionary citizens/visionary politicians -- tend to alternate and we need both (figure 7a) over the long term, to pedal forward.

The one-two dynamic: maintain the movement



Figure 7a. The one-two rules illustrates the way civil society pressure alternates with political leadership, to keep key issues on the policy agenda.

The one-two rule: create pros, to offset contras

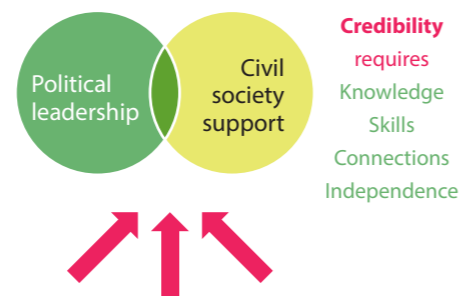
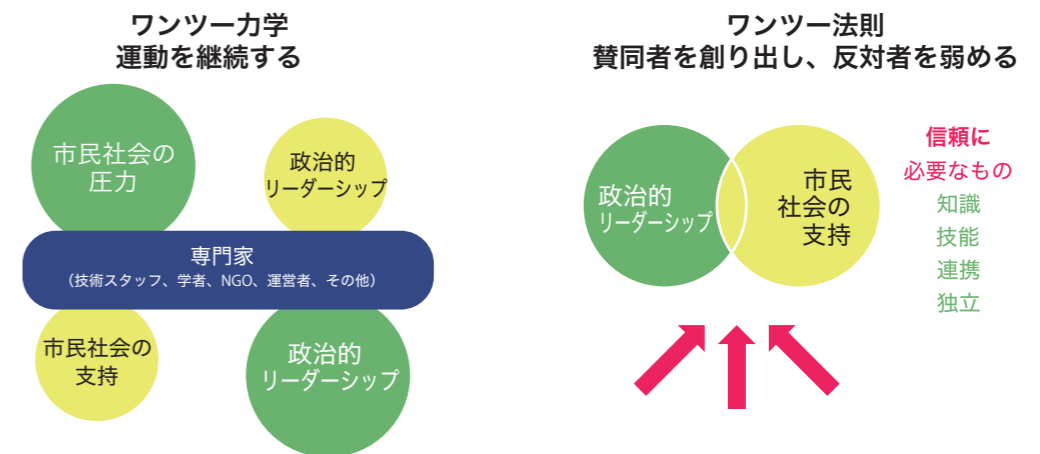


Figure 7b. The one - two rules illustrates the importance of both types of actors: political leaders need civil society support when they apply controversial measures.
Source: Author's elaboration on PhD research (2008 - 2012)

But when pioneering politicians or technical staff dare to act, they need external support. That support isn't credible if it only comes from their own membership, party or pet groups. Thus, they need support from credible, independent citizen organizations. The second one-two rule (figure 7b) is that we've got to build both political will and civil society organizations.

How: The nature of policy change, active citizenship and civil society

Funding and sustainable transport measures depend on public opinion. But most think solely in terms of individual citizens. It's true that each individual makes a difference.



■図7a 最初のワンツー法則は、ある課題を政策計画の重要項目として続けるためには、市民社会の力と政治家のリーダーシップが交互に現れる必要があることを示す。

■図7b 第2のワンツー法則は、政治的リーダーが論議を呼ぶ提案に訴える場合には、市民社会の支持が必要であるという意味で、双方のアクターが重要だということを示す。出典 著者の博士論文 (2008~2010)

だが先進的政治家か先進的技術スタッフがあえて行動に踏み切るには、外からの支持が必要である。そのような支持が、専ら仲間うちとか自分たちの党派、お気に入りグループからしか得られないなら、信頼はできない。それゆえ政治家や技術スタッフには、信頼できる独立した市民グループの支持が必要なのである。第2の「ワンツー法則」(図7b)は、政治的意志と市民社会の組織の双方を作り上げる必要があることを示す。



Figure 8. Representatives of the two Bellavista neighbourhood associations, Living City, the mayors of Providencia and Recoleta, and the minister of housing on stage, celebrating the inauguration of the new Pio Nono streets, with wider sidewalks, no on-street parking and a cycle way (24 August 2008). Photograph: Mario López Vieyra.

But organizations are the backbone of any social movement, because they accumulate knowledge, experience, networks of contacts and credibility.

Through active participation in planning, pressuring, protesting and proposing, organizations can generate the kinds of fruitful deliberation that make change possible. Just posturing and debating isn't enough. We need real heads-together-over-the-table conversation, that goes beyond dogma. Building this kind of change takes every kind of knowledge available: academic, technical and experiential.

That's because change doesn't happen just because we hold a demonstration, present a well-documented brief, or have a good meeting with a powerful politician. These are tactics. We need strategies that role them all together in a logical, effective way.

It sounds easy, but of course it's not. Change is multi-dimensional. Figure 9a shows the different spaces where change must take place for a new policy like cycling inclusivity to really take hold. Usually it's easiest to start with informal practices: how does your city plan transport, public space, walking and cycling facilities? Is this located in one department, or spread out over half a dozen national ministries and 52 municipalities (as happens in Santiago)?

■ 図8 ベラビスタの二つの町会の代表と「リビングシティー」の代表、プロビデンスシアとレコレタの両市長と住宅担当大臣。彼らは歩道の拡幅、路上駐車禁止、自転車レーンが設置された新しいピオノボ大通りの開通式を祝っている（2008年8月24日）。写真 マリオ・ロペス・ビエヤラ

「いかに」進めるか?—政治的変革・行動的市民・市民社会の在り方

資金投入や持続可能な交通対策は世論に左右される。だが、ほとんどの人々は個人の観点からのみ考えている。それぞれの個人に考え方の違いが生まれるのは事実である。

だが組織というものは知識や経験、人間関係のネットワークや信頼を蓄積するから、いかなる社会運動でもそれを支えているのは組織である。

計画作りや政治家への働きかけ、抗議したり提案したりすることに積極的に関わることで、組織は変革を可能にする充実した議論を生み出すことができる。単なる見せかけの討論では十分ではない。必要なのは「共にテーブルを囲む」本当の対話であり、これはもはや独断論を越えている。この種の変革を作り上げるには、学術的・技術的・経験的に手に入れられるあらゆる種類の知識が必要である。

デモを行ったり、十分に裏付けられた証拠に基づく説明を行ったり、有力な政治家とよい会合を持ったからといって変革は起こらない。それらは戦術なのだ。われわれに必要なのは、全ての戦術を論理的、効果的な仕方一つにまとめ上げる戦略である。

これは言うのはたやすいが、もちろん実際にはそう簡単ではない。変革は幾つもの要素からなる多面的である。図9aは、自転車による社会的包摂のような、一つの新しい政策が実感を持てるようになるのに必要なさまざまな変革が生ずる場面を示す。たとえば、あなたの町の都市計画では、交通や公共空間、ウォーキングやサイクリングの施設はどうなっていますかという問いに答えて、通常、最も容易に始められるのは個人的に実践することである。これは一つの部署で片付く仕事なのか、それとも（サンティアゴ市でのように）、六つ以上の国の省庁と52の市の部署に関係することなのか？

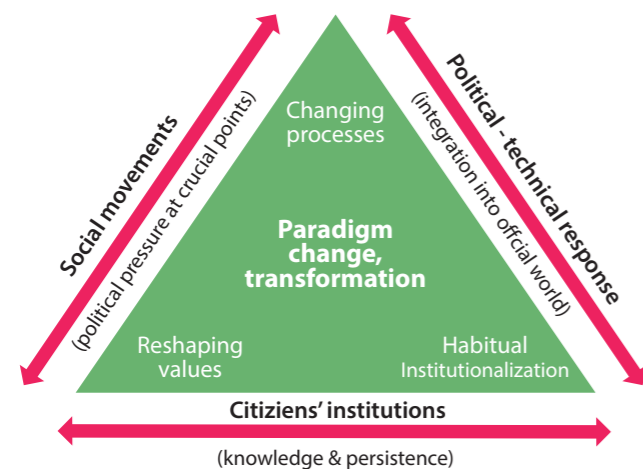
Where change happens: Leverage points

Where change happens		
Level of action	Formal relations	Informal practices
Constitutional level (ground rules)	Legal systems	Value Orientation
Policy area level (relations between governmental bodies)	Formal regulations	Informal codes
Operation level (daily activities)	Procedures	Roles

De Jong et al The theory and Practice of Institutional Transformation

Figure 9a. Where change happens. Based on De Jong et al. 1997. Normally it is easiest to start by changing informal practices, particularly roles, and then move into formal procedures and regulations. Constitutional, legal and other areas usually take the most effort to change, although there are some exceptions.

Figure 9b shows how both social movements and citizens' organizations are needed to generate new ways of building city transport systems and permanent change.



Iterations - Interactions (based on previous figure)

Figure 9b. Interactions between citizen movements, citizen institutions, and political and technical policy and planning bodies. Source: author's elaboration, based on PhD research.

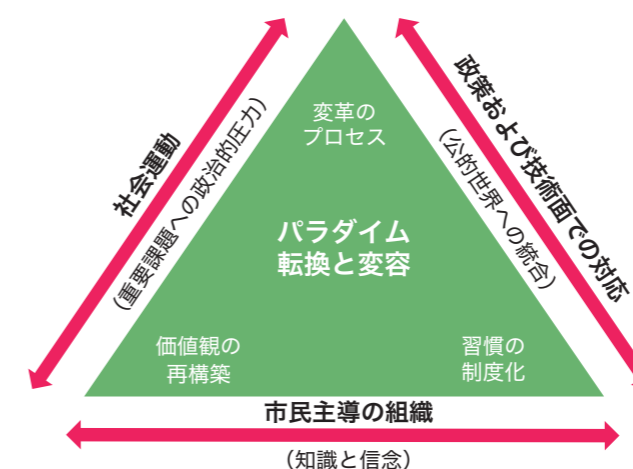
変革が生ずる場面、影響と作用 (矢印は「てこ」の支点)

変革が生ずる場面		
行動のレベル	公的な関係	非公式な場での実践
憲法レベル (基本原則)	法体系	目指すべき価値
政策分野のレベル (各部署間の関係)	法的規則	非公式行動規範
具体的行動のレベル (日常活動のレベル)	手続きなど	役割

De Jong et al 「組織変革の理論と実践」

図9a 変革が生ずる場面 De Jong et al. 1997に基づく。普通は、非公式な場面での実践の変革から始めるのが最もやりやすい。とりわけ役割上に変革が生じ、次に法的手続きや規則などの変革に移行する。憲法や法律上の改変、他の部署での変革には幾つか例外があるが、通常は多大な努力を要する。

図9bは、都市交通システムの構築の新たなやり方や恒久的な変革を生み出すために、社会運動と市民主導の組織の両方がいかに不可欠であることを示している。



反復—相互作用 (先の図に基づく)

図9b 市民運動・市民主導の組織・政策および技術面での計画審議会という三者間の相互関係 (著者の博士論文資料による)



Figure 10 – Participatory Mapping workshop 2008

Mapping your ecology of actors

A strategy for cycling-inclusivity has to locate all these actors and figure out how to approach them. The Dutch created a very useful matrix for this purpose (figure 11a). As we did in Santiago, you can identify where people are today (figure 11b), and also where you would like them to be (figure 11c). In Santiago we discovered that once we'd identified key actors and goals, positions shifted very quickly (within a year) to the positioning we sought.

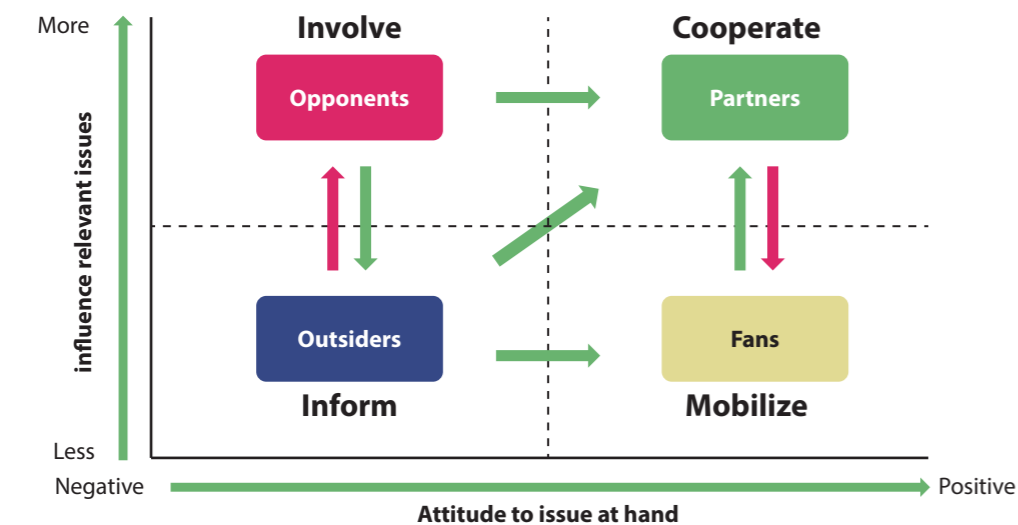
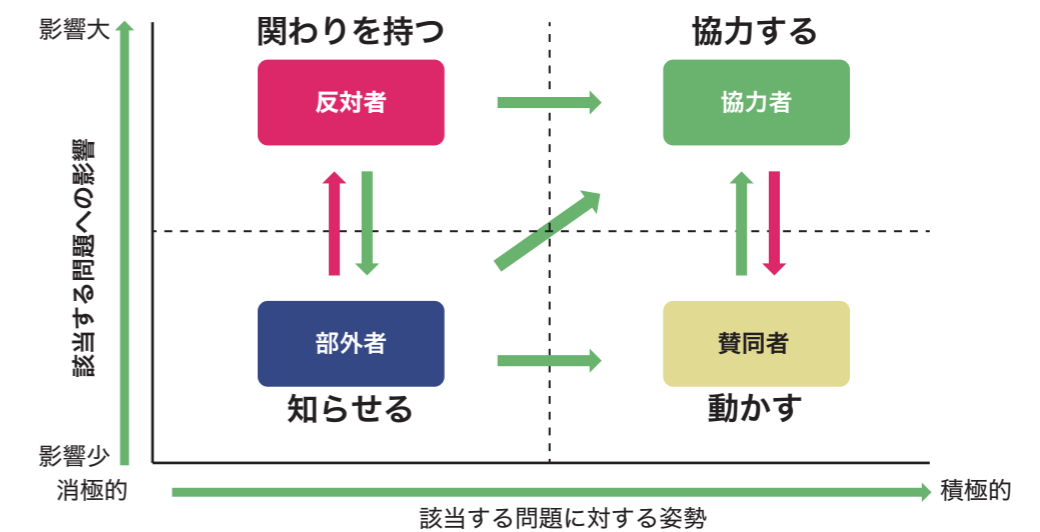


Figure 11a. A matrix for mapping your ecology of actors, developed by the Dutch province, Brabant, and used by Tom Godefrooij in cycle-planning training sessions (Santiago).

■図10 参加型マッピングのワークショップ

それぞれのアクターの位置関係を地図上に表す

自転車による社会的包摂の戦略には、関係する全てのアクターを地図上に表し、どのように彼らにアプローチするかを考える必要がある。オランダの人々はこの目的のためにとても有効なマトリックスを生み出した(図11a)。サンティアゴで行ったように、この手法はアクターが現在どの位置にいるか(図11b)、将来どの場所にいるのが望ましいかを特定できる(図11c)。サンティアゴでは、主要なアクターと最終目標が何かを特定することで、彼らが極めて短期間(1年以内)に望ましい場所に移行しているかが分かった。



■図11a アクターの生態学をマッピングしたマトリックス。オランダ・ブラバント州で開発され、トム・ゴドフロイ氏により自転車計画の勉強会で用いられた(サンティアゴ)

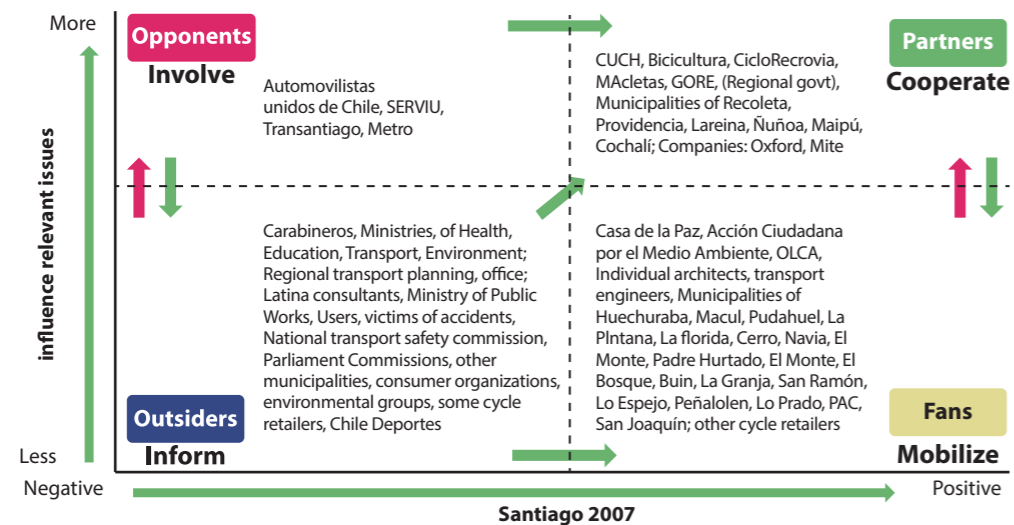


Figure 11b. Shows the initial mapping for Santiago.

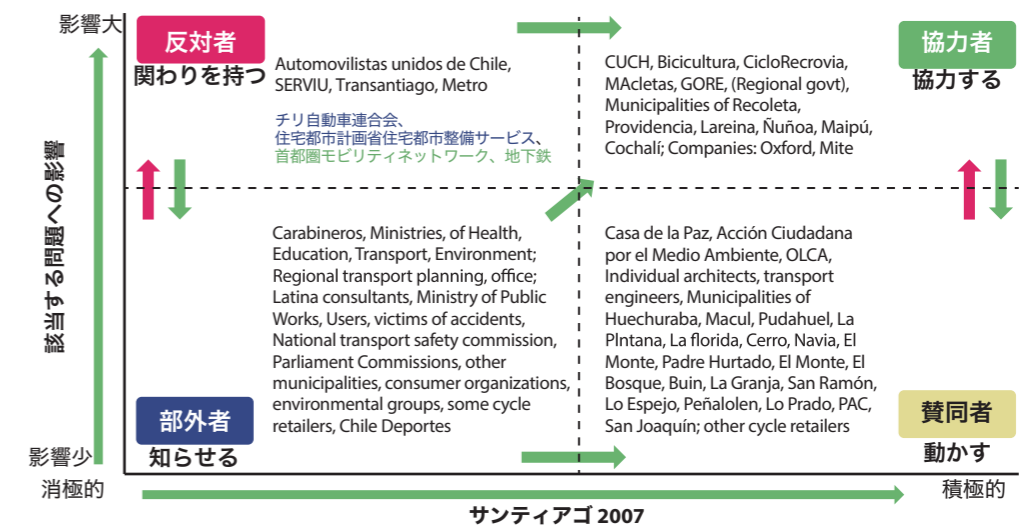


図11b サンティアゴにおける主要なアクターの初期状態のマッピング

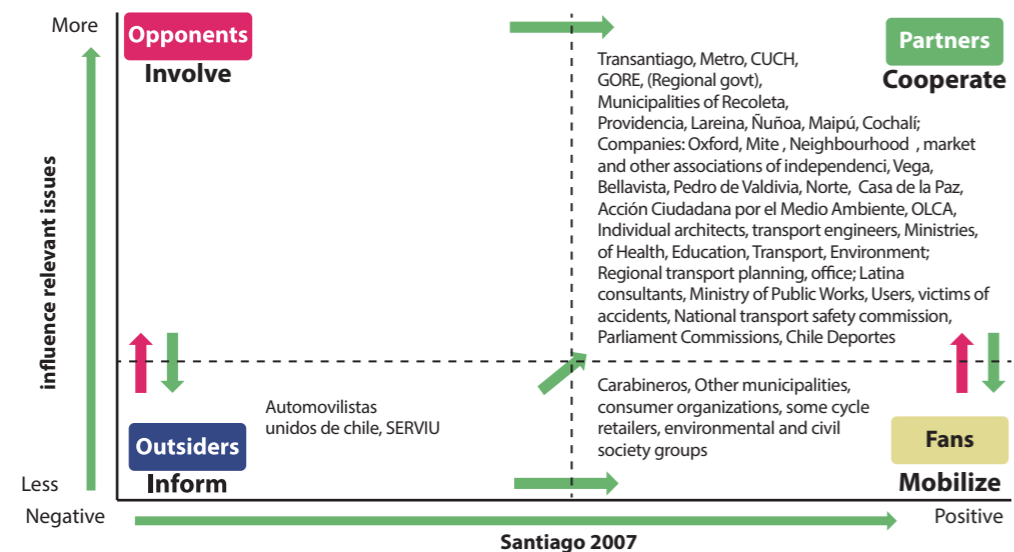


Figure 11c. Shows our desired map, largely achieved in 2008 with the Cycling Master Plan Roundtable.

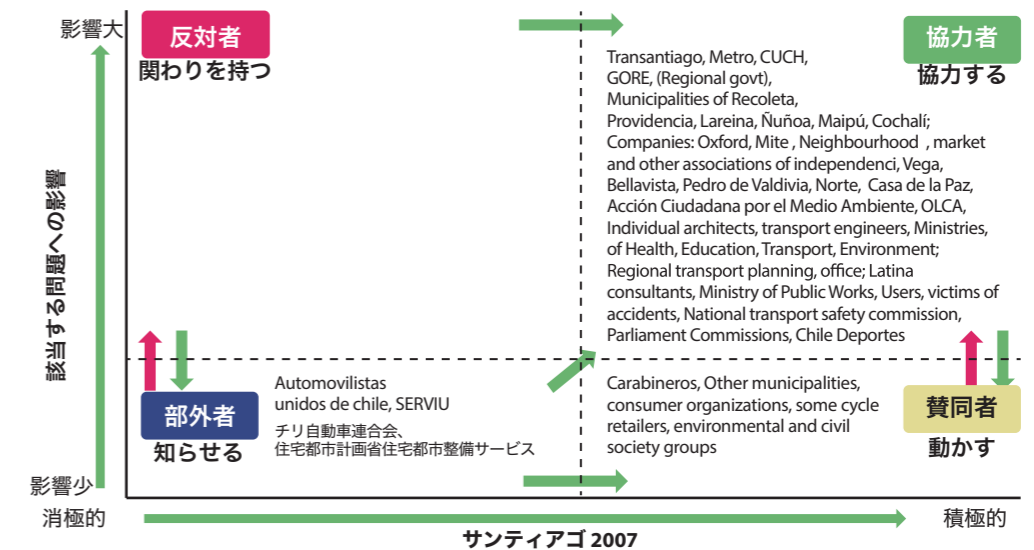


図11c 2008年サンティアゴで行われた「自転車基本計画のための円卓会議」では、アクターの大部分の移行が実現された。

The key to a good strategy is to understand that we need to play many chords at the same time. Often citizen groups approach only friendly politicians. Or they only talk with a few technical staff or planners (figure 12a). But what's really important is to bring them all together (figure 12b) and talk to them in a coordinated way. This improves the

よい戦略にとって重要なのは、多くの人々の声や和音を奏でるように同時に鳴り響くのを理解することである。市民グループはしばしば自分たちの親しい政治家だけにアプローチするか、少数の技術スタッフやプランナーとしか対話をしない（図

Variegated collection of organizations that constitute the state (Evans 2002)

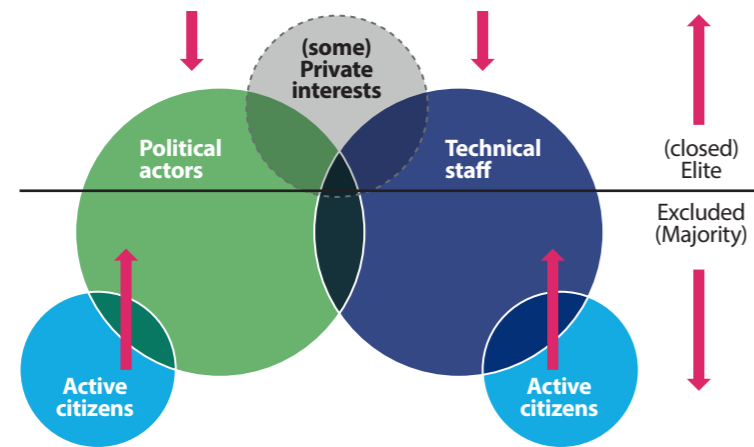


Figure 12a. Typical approaches to power have citizens focusing on political actors or technical staff separately, leaving room for misunderstandings, false information, manipulation and other barriers.

国家を成り立たせている多様な組織の集まり (エバンス 2002)

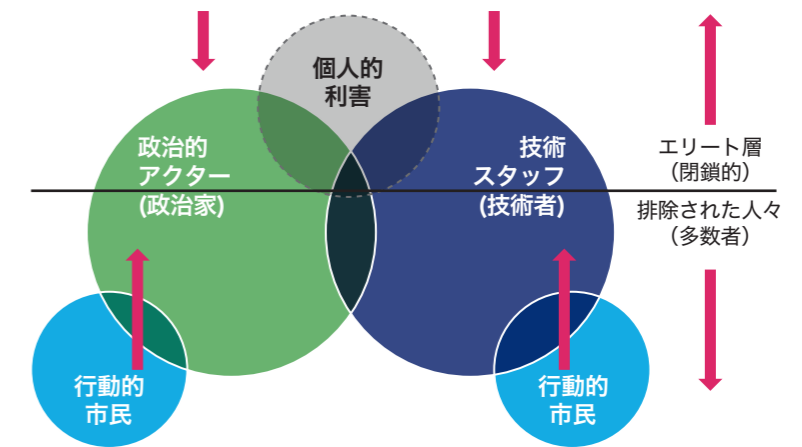


図12a 政治権力へのアプローチとして、従来の典型的なやり方では、市民が政治的アクターか技術スタッフにそれぞれ別々に接触することになり、その結果、誤解や偽の情報、恣意的な操作、他の障害への不安が生じてしまう。

Variegated collection of organizations that constitute the state (Evans 2002)

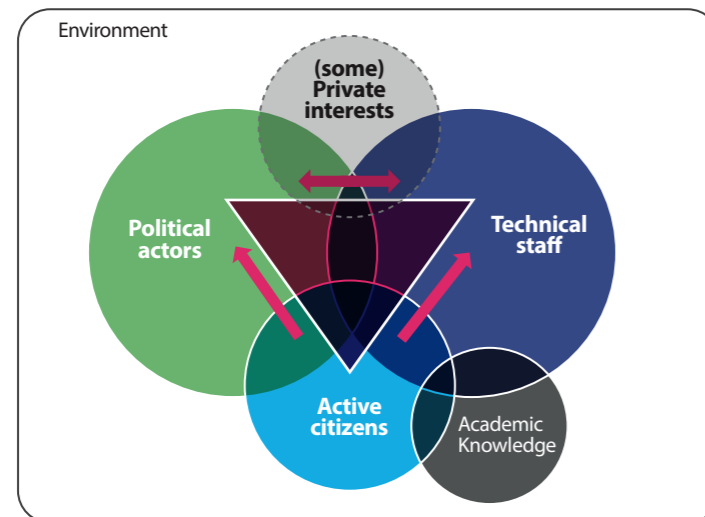


Figure 12b. Generating working groups, roundtables and other participatory instances makes action by political leaders, technical staff and citizens more visible, which reinforces all-way relationships there by improving transparency and effectiveness.

国家を成り立たせている多様な組織の集まり (エバンス 2002)

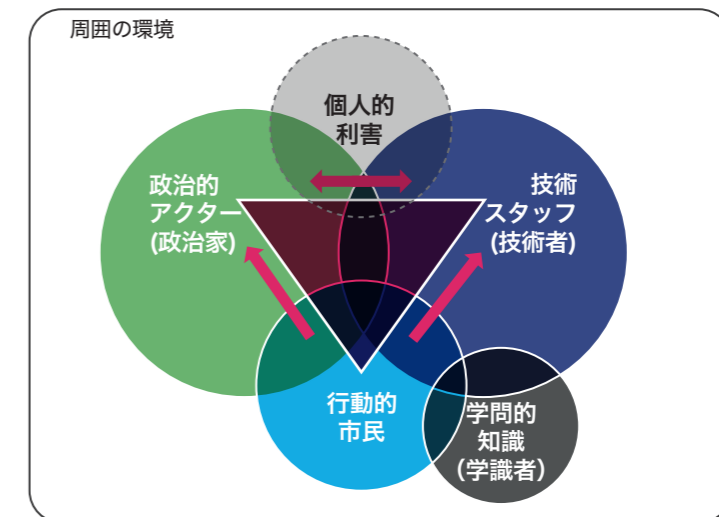


図12b これに対してワーキンググループや円卓会議、その他の参加型のやり方では、政治的リーダー、技術スタッフ、市民による行動が一層可視化される。これにより透明性と効果が高まることで、お互いの関係があらゆる方面でより強固になる。

information available, opens up decision-making to public scrutiny, and helps generate win-win rather than win-lose dynamics.

It's very hard for a single organization to play this role: hence the importance of diverse civil society actors. In Santiago, after years of bitter conflict, six pro-cycling groups formed Ciclistas Unidos de Chile. Thus, one group, Bicicultura, does mostly cycling promotion through its annual festival, and considerable lobbying. Another, Ciclorecreovia, organises open (car-free) streets in different neighbourhoods. Macletas, with support from Living City, organizes a women's cycling school. Living City has become expert on technical standards and processes for cycle-inclusion.

To make these networks function well, sometimes we exercise leadership, and sometimes we follow. Together, good leadership and good followship build strong, resilient organizations. Horizontal participatory processes, where citizens run sessions, organize events and otherwise share power (and responsibility) with government are essential: they build capacity, credibility, but also the independent citizen voices necessary for innovation and winning public opinion.

What and Who

A cycling master plan is essential and it can't just be a declaration of good intentions: Portland, Madrid and other cities offer interesting examples. At the very least, it requires a proposed network, a participatory process, a permanent advisory board with a majority of citizens chosen by citizens' groups themselves, a permanent staff unit and ongoing training, including site visits and participation in key conferences, such as the European Cycling Federation's Velo-City. The plan also has to include funding and specific deadlines for completing new facilities. It should also contemplate cycle training, through formal and non-formal education systems (public health instances are ideal), and funding for diverse, citizen-led initiatives. For an excellent overview of the steps and issues involved, there is an excellent handbook developed by international experts, with support from the German development agency (GIZ) and the Dutch NGO Interface for Cycling expertise (Godefrooij, Pardo et al. 2009).

Final reflections

After you've been doing this for a while, you notice that the list of measures for cycling-inclusivity is pretty standard (Godefrooij et al. 2009). But every city adapts and applies the list differently. Building cycle-friendly streets is good everywhere, it's true. But how the same measures play out locally is always different.

12a)、だが、本当に重要なのはみんなをまとめることであり (図12b)、さまざまな意見を調整するように話しかけることである。こうすることで手にする情報を改善したり、意思決定のプロセスをオープンにして市民の目に触れるようにしたりすることができ、結果として勝ち負けではなく、ウィンウィンの関係を生み出すことができる。

一つの組織だけでこの役割を果たすことは極めて難しい。それだから市民社会には多様なアクターがいることが重要なのである。サンティアゴでは、何年も続いた激しい対立の後、六つの自転車推進グループが一つにまとまり「チリ自転車連盟」を結成した。その内の一つ「自転車文化」は毎年自転車フェスティバルによる普及活動やかなりのロビー活動にほとんどを充てている。別のグループ「自転車レクリエーション」は各地区でオープンストリート（カーフリーデー）を行っている。「マクレタス」というグループは、「リビングシティー」からの支援を得て女性の自転車教室を開催している。「リビングシティー」は、自転車による社会的包摂の技術的基準や導入プロセスを担う専門家チームになった。

これらのネットワークの機能をうまく働かせるために、時にはリーダー研修を行って活動を見守っている。優れたリーダーシップと仲間意識が一つになることで、強固で粘り強い組織を作り上げる。横並びの参加プロセスは、市民が講座を開設したり、イベントを組織したり、それ以外にも行政との間で力（や責任）を分かち合うので、最も重要なものである。それにより市民は能力や信頼だけでなく、革新と世論の支持を得るのに必要な自立した市民の声を作り上げることができる。

「何を」と「誰が」

自転車基本計画を作り上げることはとても重要なものだが、それがポートランドやマドリッドといった他都市の面白い事例紹介というよき意思表示だけに終わってはならない。自転車基本計画には、少なくとも自転車ネットワークの提案や人々の参加のプロセス、常設の諮問委員会——これには市民のグループによって選ばれる市民の代表が過半数を占めるべきである——、常勤のスタッフ、先進地への視察や欧州サイクリスト連盟（ECF）主催のVelo-Cityなど重要な会議への参加を含む、継続した勉強の機会が必要である。この計画にはまた、新たな施設や整備のための予算と完成までの具体的期限を明記すべきである。さらには自転車のトレーニング、公式であれ非公式であれ自転車を利用した学習や講座（市民の健康を理想としたもの）、多様で市民主

This is because each place has its own history, culture and people, and they all come together differently within the urban planning system. But if you're not careful, a lot of people get left out, often the ones most relevant to change. Just copying what someone did somewhere else is never enough.

Redistributing road space by giving parking to wastepickers in Delhi, for example, can transform lives and build equality and social justice. Making cycle lanes wide enough for recyclers in Santiago or Lima is every bit as important. We can't just copy the "best" standards for somewhere else. Everything has to be adapted to the specific local culture. Mumford said every great city is a collective work of art. That's exactly what building (cycling) inclusive cities is all about.

Lake Sagaris
lsagaris@yahoo.com

CV - Lake Sagaris

Lake Sagaris is a writer, bilingual editor and urban planner. She has a BFA in creative writing, 1980, an M.Sc. planning and community development, 2006, and a PhD in planning and community development (University of Toronto, 2012). She is currently Urban Advisor, Living City, Santiago, Chile and lead researcher for knowledge mobilisation, Toronto Cycling Think (and Do) Tank. She has been a plenary speaker (Velo-City Copenhagen, 2010), seminar leader and facilitator of events and processes in Santiago, Delhi, Bogotá, Rio de Janeiro, Washington, Durban, Sao Paulo, Utrecht, Delhi, and elsewhere. She continues to consult and work closely with grassroots community groups and organizations in Chile and elsewhere.
lsagaris@yahoo.com

導の活動のための予算が盛り込まれるべきである。これに関する段階や課題を概説したものとしては、国際的専門家によって作成された素晴らしいハンドブックがある。このハンドブックは、ドイツ開発エージェンシー（GIZ）とオランダのNGO Interface for Cycling expertiseの支援を受けて作成された（ゴドフロイ、パルドほか2009）

最終的な振り返り

これまで述べたことをしばらく行えば、ここで述べた「自転車による社会的包摂」の政策リストがかなり標準的であることに気付くだろう（ゴドフロイほか2009）。だがその基準を採用したり当てはめたりする際には、いかなる都市の場合にもそれは違ったものになるだろう。自転車にやさしい道路をつくることはどこでもよいことだし、それ自体は正しい。だが同じ対策でも実現の仕方は場所によって常に千差万別である。これは、それぞれの場所が独自の歴史と文化を持ち、固有の人々がいることによる。それだから、「まちづくり」という仕組みの範囲内で、人々が一つにまとまる仕方は場所によってさまざまに異なる。だが、そのことに注意を払わないとしたら、多くの人は離れていくか、時には変革のために最もふさわしい人々が離れていくことになる。誰かがどこかでしたことを単に模倣するだけでは決して十分ではないのだ。

例えばデリーのごみ収集人に駐車スペースを提供するために道路空間を再配分することは、生活様式を変化させ、平等と社会正義を生み出すことができる。全く同様に、サンティアゴやリマで、資源回収者が利用できるように十分に広い自転車レーンを作ることは重要である。とはいえ、どこかの「最善」の基準をまねるだけというわけにはいかない。どんなことも地域の文化に見合ったものでなければならない。ルイス・マンフォードは、いかなる大都市も文化の集積であると述べている。このことはまさしく自転車による社会的包摂の「まちづくり」にも当てはまる。

レイク・サガリス
lsagaris@yahoo.com

レイク・サガリス

ライター、バイリンガル編集者、都市計画家。現在、チリ・サンティアゴにある「リビングシティー」のアーバンアドバイザーであり、トロント・サイクリング・シンク（アンド・ドゥー）タンクの知識流動化担当主任研究員。チリやその他の地域の草根コミュニティグループや組織を対象としてコンサルティングや密接な協働を続けている。