

「自転車」のこれからを考える

「自転車研究会」報告書

平成21年7月

財団法人 日本自転車普及協会



この調査事業は、競輪の補助金を受けて実施いたしました。

<http://ringring-keirin.jp>

目 次

21世紀の自転車を考える.....	5
「自転車研究会」の目的について.....	7
委員名簿.....	8
第1章 自転車利用環境をつくる.....	9
(1)-1: 自転車が車道を安全快適に走行できる環境をつくる.....	9
車道に走行空間を.....	9
歩道を「徐行」することは可能か.....	10
対面交通からの脱却を.....	11
例外とわかりにくさを少なく.....	12
着実に段階的な取り組みを.....	12
(1)-2: 健康増進とスポーツ振興のために自転車専用道の整備を促進する.....	14
世界に羽ばたく環境を.....	14
新しい健康増進の主役として.....	14
ジョギングや散歩を安全にするためにも.....	15
(1)-3: 歩行者・自転車に関する総合的な政策を打ち出す.....	16
経済と環境を両睨みする韓国.....	16
「通行する権利」という考え方.....	16
居住地域の道を遊び場にも.....	17
市民と自治体の役割に着目.....	18
路線バス優先施策がもたらす自転車共用空間.....	19
コラム1・交通に関する基本立法を.....	20
第2章 ルールとマナー、安全を守る.....	21
(2)-1: 原点に戻って、ルールを知らせる.....	21
常識に即したルールを.....	21
わかりやすい合理的なルール.....	22
あらゆる世代と世界に通用するルールを.....	23
(2)-2: 地域ぐるみでルールを守る仕組みを.....	25
軽いけれどすぐ適用される罰則を.....	25
役割を地域ぐるみで分担する.....	26

(2)-3:小学校一年生でもわかる交通ルールをつくる.....	27
歩道は歩行者に	27
第3章 自転車文化を総合プロデュースする	28
(3)-1:ツーキニスト支援で元気で健康なサラリーマンを復活させよう.....	28
長続きさせるための環境を	29
女性をターゲットにした市場の開発を	29
クルマのドライバーの理解を得るために.....	30
(3)-2:高齢時代に対応した自転車の開発を.....	32
活老時代の外出手段の多様化を	32
転倒しない自転車の開発を	33
日本発の電動アシスト自転車の高度化を.....	33
(3)-3:新しい自転車時代の楽しみ方を	35
若者の「お祭り」への理解と指導を	35
観光振興の新しい切り口を育てる	36
安全を保障する仕組みの充実を	37
コラム2・サイクルスクエア北参道の開設と活動について	38
第1回「自転車研究会」議事要旨	39
第2回「自転車研究会」議事要旨	40
第3回「自転車研究会」議事要旨	42
第4回「自転車研究会」議事要旨	43
第5回「自転車研究会」議事要旨	48

2 1 世紀の自転車を考える

自転車の魅力が再認識されています。

2 1 世紀に入って、資源をはじめ私たちの生活に必要なものの有限性が認識されるようになり、科学と技術力で拡大してきた私たちの活動が環境・健康・経済という 3 つの制約要因の下で見直しを余儀なくさせられています。そして、急激に進む高齢化の波と、ガソリンエンジン主流時代の交通からの転換が、これからのライフスタイルを大きく変えようとしていきます。「自転車」は、これらの変化に対応する都市交通手段として、その有用性・魅力が再認識されつつあるのです。

こうした背景から、自転車研究会では、自転車の活用を進めるために改革しなければならないこと、実現したいこと、配慮が必要なこと、創造していきたいことについて、有識者から意見聴取を行い、5 回にわたって議論してきました。議論にあたっては、自転車の持つ移動の利便性、環境への貢献、資源エネルギーの節約など有用性に着目するだけでなく、国民の健康維持・増進によって中長期的には医療介護財政の改善に寄与する可能性や、移動そのものを魅力と感じる人間性の豊かさも視野に置くこととしました。また、従来、道路交通に関することを論ずる場合、とかく派生需要に重点を置いた「道」に限定したものに傾きがちであったものを、生活と産業のフィールドとしての空

間と位置づけて議論するよう心がけました。「道」は、単に目的地に到達するための通路であるだけでなく、そのものが私たち人間にとって楽しく安全なものであり、そこを通るさまざまな交通機関や、そこにたたくむたくさんの人々に単なる利便性以上のものが提供されるべき時代がやって来つつあると認識するからです。

欧州において明文化され始めた「人の通行権」という考え方が、これからの私たちのライフスタイルを考える上でも重要になってきます。都市において移動する機会と多様な交通手段、そして快適で創造性にあふれた集い、交流する通行空間を提供することが公共の役割としてますます重要になり、私たちのライフスタイルも、提供される公共サービスの質によって、より豊かに、より健全になっていかなければなりません。持続可能な社会の実現に寄与するためにも、自らの体力によって自転車で快適に安全に移動し、移動そのものまでを楽しむことができる都市交通環境の構築が望ましいと考えます。こうした観点から、国民各界各層において取り組むべき方向について、以下の通り提言をとりまとめました。この提言が、今後の施策立案の一助となれば幸いです。

自転車研究会 座長 兵藤哲朗

「自転車研究会」の目的について

人口高齢化の進展、地球環境への配慮、健康志向、資源価格の高騰などといった事情を背景に、自転車は短距離移動の自動車に替わる都市交通手段として重要性を増している。また、自転車は単に移動手段としての用途にとどまらず、レジャーや観光とも深いつながりを有し、昨今はその自体のファッション性、スポーツ性が注目されつつあるなど、経済面、文化面への波及効果も大きい。

こうした中で、自転車を優れた都市交通手段として明確に位置づけ、市民生活の視点からその利用環境の整備を図るとともに、自転車の魅力を効果的に発信することにより愛用者人口を拡大していくことが大切である。

このような認識に基づき、新たに財団法人日本自転車普及協会の下に有識者からなる「自転車研究会」を設け、必要な議論を行う。具体的には、ライフスタイルの変化・高齢化などを踏まえ、我が国におけるおおむね10年後の自転車利用の在り方を提示し、その実現のために今後関係者（行政、関係団体、NPO、企業等）に期待される取組を提言しようとするものである。

委員名簿
(敬称略／五十音順)

兵藤 哲朗【座長】	東京海洋大学教授
金竹 正江	株式会社イトーヨーカ堂執行役員
小林 成基	自転車活用推進研究会理事長
津田美知子	生活環境デザイン室主宰・学術博士
中野 浩一	元競輪選手、スポーツコメンテーター
中村 博司	自転車博物館サイクルセンター事務局長
疋田 智	自転車ツーキニスト
吉本多香美	女優

第1章 自転車利用環境をつくる

自転車がどんなに楽しく、環境や健康にも貢献する交通手段であっても、安全に走行できる環境がなければ奨励することにはためらいが生じるのは当然です。

(1) -1：自転車が車道を安全快適に走行できる環境をつくる

自転車を本来の車両として位置づけること、自転車らしい速度で安全に走行できる環境が必要です。

- 自転車の走行空間を左側一方通行で整備すること
- 自転車レーンは車道に設置し、違法駐車を排除して安全走行を確保すること

車道に走行空間を

自転車は法律では「軽車両※₁」に分類されています。本来は車両の一種として、車道の最左端を走行することが道路交通法によって定められています。しかし、急激に増加する自動車との事故を回避するため、昭和45年（1970年）に道路交通法が改正され、車道を通行することが危険な場合には、歩道を歩行者の邪魔にならないように配慮して通行することが認められました。その後、歩道上での歩行者の安全を確保するため、昭和53年（78年）に標識【図1】によって指定された歩道に限って、普通自転車※₂が徐行して通行すること、歩行者がいた場合には一時停止することが定められました。

しかし、自転車がどこを走るのが正しいのかという基本的なルールは、各地の交通安全協会などが開催する交通安全教室などの努力にもかかわらず、政府の交通安全対策本部が平成19年（07年）7月10日に定めた「自転車安全利用五則」の筆頭に「自転車は、車道が原則、歩道は例外」と記さなければならないほど、一般に知られていません。各種の調査でも、自転車利用者はもちろん、道路交通法を習って運転免許証を



【図1】

与えられている自動車の運転者ですら、自転車は歩道を通行するものだと勘違いしている人が少なくないのが実態です。

※1【軽車両】とは：

自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつレールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの【道路交通法第2条第1項第11号】

人力若しくは畜力により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的として製作した用具であつて、政令で定めるもの（政令：道路運送車両法第二条第四項：軽車両は、馬車、牛車、馬そり、荷車、人力車、三輪自転車（側車付の二輪自転車を含む。）及びリヤカーをいう。）【道路運送車両法第2条第4項】

※2【普通自転車】とは、車体の長さが190センチメートル以下、幅が60センチメートル以下で、その構造として側車を付していないこと、歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと等の要件を満たしている自転車をいう（道路交通法施行規則第9条の2）。

歩道を「徐行」することは可能か

二輪の自転車が安定して走行するためには、最低時速約7.5kmの速度が必要です。このことは、警察庁が設置した「自転車の安全な通行方法等に関する検討懇談会」が平成19年12月に報告した「自転車の安全利用のための通行方法等について」（以下、「報告書」）に、自動車安全運転センターの調査研究における実験結果で、自転車が安定的に走行できる最も遅い速度の平均を時速7.5kmとしています。この速度は「報告書」によると、「ふらつかない程度に走行できる最も遅い速度」で、概ね「大人の早足程度」の速度と考えられています。この程度の速度であれば、歩道上で歩行者と事故を起こすことも少ないでしょうし、万一の場合でも比較的軽い事故で済むと考えられます。逆に、自転車で時速7.5kmを超えて走りたければ車道を走行しなければなりません。

道路交通法には、幅の広い歩道上に普通自転車通行指定部分（歩道上に白線や色分けによって自転車通行すべき部分を指定しているもの【写真1】）があり、ここを歩いている歩行者や、歩こうとしている歩行者がいない場合に限って「歩道の状況に応じた安全な速度」で自転車が走っていいことになっています（道路交通法第63条4の2）。

この「歩道の状況に応じた安全な速度」は、「直ちに徐行に移ることのできる速度」のことで、「報告書」は概ね「大人のランニング程度」の速度と考えており、時速約12.



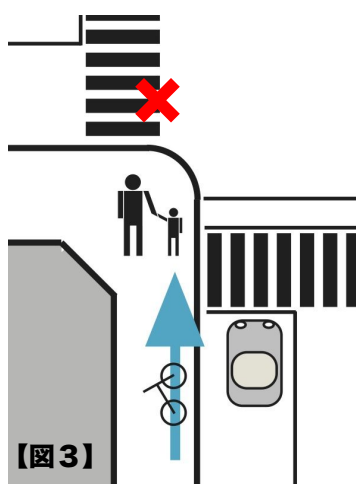
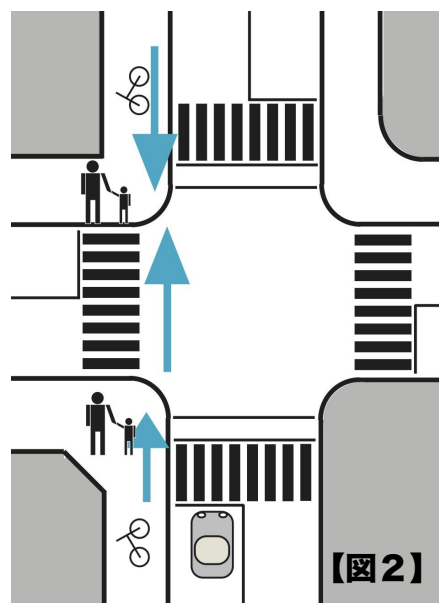
【写真1】

5 kmから時速約15 kmを目安として示しています。つまり、幅の広い指定部分がある歩道上で、自転車が時速12から13 km（ごく一般的な自転車の速度）で走っていて、人影が見えたらただちにブレーキをかけて徐行に移るか、車道に出なければならない、ということになります。歩道が混み合っている場合に、自転車が急に車道にはみ出して起きる事故も報告されています。

現実には、歩道上での自転車の徐行は守られておらず、歩行者対自転車の事故件数（交通統計）は1990年に24件であったものが、2007年には483件と20倍以上に増加しました。2006年に財団法人日本自転車普及協会が行った「自転車乗用環境の整備改善に関する調査」によれば、調査対象6844名のうち、自転車との事故を経験した人は28.8%にあたる1972名に達し、そのうち警察の事故統計に含まれるであろう「警察に届けた」との回答は5.79%に過ぎません。このことから、軽微な自転車事故のほとんどが検証されることなく、記録されることもない実態があり、この統計は氷山の一角に過ぎないと思われまます。

対面交通からの脱却を

自転車は、歩道、横断歩道、自転車横断帯において対面通行となっており、歩行者は歩行者のための道である歩道において、縦横に走る自転車の合間を危険にさらされながら歩いているのが現状です。【図2】



歩道上を自転車が走ることが当然視されている現状では、特に交差点付近の歩道部分で信号待ちの歩行者と自転車が錯綜する危険な状態をなくすことはできません。【図3】。

また、自転車が法律で定められたとおり「普通自転車通行指定部分」を守っていると、歩行者が自転車の動線を横切ることができない状況が生まれるという非合理が生じます。

また、国土交通省が示した「自転車利用環境整備ガイドブック」にあるカラー分離、自転車道、自転車レ

一のいずれも、そこを自転車が対面通行すると、かえって危険を増大させることになりかねません。「自転車利用環境整備ガイドブック」には、交差点部において自転車空間を車道・歩道から分離することができない場合には、交差点の手前で歩道に普通自転車歩道通行可を標示し、自転車を歩道に上げることを示唆する記述があります。つまり、車道側を走ってきた自転車であっても、交差点付近では歩道に上がって、歩行者と混在し、交差点を過ぎてまた車道に戻ることが想定されています。この点については第二章に詳述しますが、現状では方向指示器を装備しない自転車が、進路をくねくねと変えながら走行することが、後続する自動車の運転者や、歩道上で混在させられる歩行者に不安を与え、自転車は危険、との印象を植え付けるだけでなく、総合的な安全の観点からは逆効果ではないかとの議論がありました。

例外とわかりにくさを少なく

当研究会の議論では、自動車が左側一方通行であるのに、自転車は一方通行ではない場合があるという例外が、交通ルールを複雑でわかりにくいものにしてしていると指摘されました。「例外」を極力なくして、一般にわかりやすく、啓発しやすい簡素なルールにしていくことが、事故を減らす早道だという観点から、車道上の自転車レーンの延長線上に、左側一方通行の横断帯を設け、歩道を本来の歩行者専用にすることが望ましいとの結論に達しました。

図らずも（社）日本自動車工業会が公表した「自転車との安全な共存のために」と題した提言にも、同様の考え方が盛り込まれています。ちなみに、同提言のとりまとめのために2008年4月22日に開催された勉強会の第一回では、当研究会の委員がこの点についての問題提起を行っています。また、国土交通省と警察庁が共同で作成中の「自転車走行空間の設計のポイント」では、「自転車道内では、一方通行規制のない限り、対面通行となる」との文言を採用することにより、自転車道を一方通行とすることができる方途を開こうとしています。このように、自転車が車両として左側を一方通行で走る原則を守ることがより安全であるという認識が高まっています。「自転車は左側通行」という原則を、自転車利用者に広く周知徹底する必要があります。

着実に段階的な取り組みを

当研究会では、歩道上の交通秩序を回復するため、冒頭に掲げた提言を実施

すべきであり、その具体的な方法として次の各段階を検討するよう提案します。

- 1) 歩道にあっても自転車は左側一方通行とすること
- 2) いわゆる生活道路においては、小型道路（2.75m幅員）にして自動車のスピードを物理的に低く抑えること
- 3) 可能であれば一方通行の自転車レーンを1.75mから2m程度確保すること
- 4) また、車道を1車線削減することができる場合には、もともと路肩が0.5mあるので自転車レーンを2mないし2.25mに拡大すること
- 5) 自動車が一時停止する場合には、自転車レーンと車道との間に自動車の停車帯を設けること
- 6) 対面1車線しかない道路の場合には、センターラインをなくすことで、自動車運転者の注意と速度抑制意識を喚起すること（これについては、当研究会の委員が実際の道路改修にあたって指導し、通行する自動車の速度が自然に遅くなっていることを実証しています。）
- 7) もっと道幅が狭い道路で歩道が確保できない場合には、路側帯を左右に広く取るために基本的に車道を一方通行化すること

(1) -2 : 健康増進とスポーツ振興のために自転車専用道の整備を促進する

自転車を楽しむための道路として計画されたサイクリング道路などが、歩行者と共用する道とされたため、楽しいはずのサイクリングが歩行者にとっては危険になっている場合があります。国民の健康を支えるひとつの方法として、また、自転車競技人口を増やすための課題と対策について議論が行われました。

- サイクリング道路は歩道と物理的に分離し、歩行者と自転車の安全を図ること

世界に羽ばたく環境を

環境問題、エネルギー価格の高騰、高齢化による交通事情の変化に対応するためには、自転車の活用が有効です。近年、特に大都市に住む人々が、自転車を通勤や日常的な健康増進ツールとして利用し始めています。高齢化や生活習慣によって引き起こされる、さまざまな不健康要因を抑制する効果にも、注目が集まっています。

現在よりも自転車利用環境がより安全により快適になれば、都市交通としての自転車に加え、市民スポーツとしての自転車利用はもっと促進されるでしょう。

自転車競技の世界で欧州に強豪が多い背景には、自転車の走行空間が整備されているだけでなく、同じ道路を利用する自動車の運転者の運転マナーの良さ、車道を自転車が走ることを当然と受け止め、その安全な走行を尊重する精神風土が定着しており、自転車が相当な速度で走行することが常識化している点が大きいと指摘されています。

新しい健康増進の主役として

国民の健康増進を図るうえで、自転車が効果的であることは、当研究会の複数の委員の著書などでも理論的、実証的に強調されており、安全な走行空間の確保が自転車利用はもちろん、自転車競技人口を拡大し、世界に通用する強豪を輩出するための苗床をつくる出発点となります。ことさらに競技のための英

才教育を指向するのではなく、楽しく乗りやすい環境が自然に競技人口の増加や、スポーツとしての自転車文化を形成していくものと期待されます。近年、自転車レースではなく、フランス生まれの「ブルベ (Brevet)」に代表されるロングライド※3といった、数百kmを走る新しい自転車の楽しみ方も定着しつつあります。一方で、安全上の観点から、公道上での自転車走行を抑制する動きもあります。危険行為を排することはもちろんとしても、ルールに則った走行を呼びかけて開催される自転車走行イベントについて、健康維持やリフレッシュ・スポーツ振興の面から、主催団体や参加者に対して、政府や自治体、関係機関による一層の支援と安全指導が望まれます。

ジョギングや散歩を安全にするためにも

自転車をスポーツとして楽しむ立場からは、郊外に設けられた自転車道、あるいはサイクリングロードの標示のある道路であっても、歩行者優先の自転車歩行者道となっている実態が指摘されました。まず、自転車道路で自転車が安全に走ることのできる利用環境、特に歩行者と自転車のサイクリングロードにおける分離、安全対策を講じることが喫緊の課題として提起されました。

※3【ロングライド】とは、組織された民間団体が設定した一定のコースを、決められた時間内に走破する自転車イベントです。スピードを競うものではなく、ゴールの順位は評価の対象とはなりません。多くは公道を道路使用許可を得ないで使用し、自己責任で交通ルールを守り、安全に配慮してチェックポイントを通過してゴールを目指します。イベントとしての保険の他、参加者それぞれが保険をかけ、交通ルールの遵守、ヘルメットなどの安全装備を義務づけているのが通常です。コースは200kmを超えるものが多く、なかには1,400kmに達するものもあります。フランスが発祥のブルベ (Brevet:「認証」の意) が有名ですが、わが国でも富士山一周エコサイクリング (財団法人日本サイクリング協会主催) や佐渡ロングライド 210 (社団法人佐渡観光協会、佐渡市などが主催) など、自治体が協力するものも増えつつあり、各地の観光振興イベントとして注目されています。

(1) -3 : 歩行者・自転車に関する総合的な政策を打ち出す

個別具体的な施策は、国民の暮らしに近い各自治体が、それぞれの地域事情などを勘案して取り組むことが重要ですが、人々の移動のルールや環境が行政区分によって異なることは無用な弊害をもたらしかねません。国として、国際的な動向も踏まえ、戦略的に長期的総合的な方針を示すことが求められています。

経済と環境を両睨みする韓国

先進諸国の多くで、1980年代以降、国レベルでの歩行者・自転車政策が整理され、国家目標あるいは国家戦略として推進されています。主なものとしては、米国の「ISTEA法(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act for 1991)」や英国の「国家自転車戦略(National Cycling Strategy : 1996年)」、ドイツの「国家自転車利用計画2002~2012」などがあります。

最近では、自転車の利用が非常に遅れていると言われていた韓国においても、2009年4月20日に李明博(イ・ミョンバク)大統領がラジオ演説で「自転車を主要交通手段に」と呼びかけ、「自転車はグリーン成長のパートナー。炭素を排出しない自転車を主要交通手段として復活させることが、われわれが進むべき道(中略)自転車が走るのが遅すぎれば転んでしまうように、「自転車時代」へと進むのが遅すぎないように急がなければならない」と強調したと、韓国の「中央日報」が報じています。李大統領は、街で安全に自転車に乗れるよう歩道と自転車道路を区分すること、盗難や万一の事故に備えた自転車保険の導入、地下鉄の1車両を自転車持ち込み専用車両にするなどの構想を明らかにし、5月4日に開催された「第1回大韓民国自転車祝典」での演説では、2020年まで全国に3,000kmの自転車道路を作り、どこでも自転車で行けるようにすると述べ、今後、韓国自転車産業は5年以内に世界3位に成長できると指摘しました。

「通行する権利」という考え方

わが国は既に自転車をもっとも活用している国の一つであり、明確な目標を

立てることで、より環境保全や国民の健康増進に貢献できると思われま

す。高齢化が比較的早く進んだフランスでは、1982年に「国内交通基本法」を制定し、「交通権」という概念を盛り込みました。国民に合理的で妥当な移動の手段を提供することが、自立を支援する福祉政策であり、通行する権利は基本的人権のひとつだ、という考え方です。たとえば、高齢となって自動車を運転しなくなった人にも、他のさまざまな手段で安全、快適に移動できる環境を整備することが求められます。この考え方は、その後、EU全体に波及し、個人の移動が安全快適になるように工夫することを通じて、環境や経済など社会的にも貢献するような総合的な交通体系が自然にできていくよう導く施策を模索しています。そのため、自動車交通に偏った都市の道路を、人や自転車、公共交通機関にとって安全で快適になるように再配分することなど、市民と行政が協調して、都市交通政策を構築できるように支援する CIVITAS (CIty-VITAlity-Sustainability※4) プロジェクトを2002年に発足させました。都市における交通の優先順位が、歩行者が第一優先、次に自転車、バスやタクシーなどの公共交通、そして最後に乗用車を中心とする一般の自動車と整理され、人と自動車が交錯する都市部での自動車の速度規制と流入規制が盛んに行われています。

※4 【CIVITAS】EU (欧州諸国連合では、1) 持続可能なクリーンでエネルギー効率のよいアーバン交通手段を得る。2) エネルギーと交通分野において、技術と政策を融合させる。3) 結果をもたらすに足る量を確認し、新しいマーケットを創出する、ことを目的に、国の枠を乗り越えてEUが直接資金援助などを行う CIty-VITAlity-Sustainability プロジェクトを2002年から展開しています。現在は25の都市が参加し、第3次の計画が進められています。

居住地域の道を遊び場にも

自動車の普及が進み、円滑な自動車交通を優先させるために、道路上の路面電車の軌道が邪魔者扱いされ、フランスのパリ、ドイツのフランクフルト、米国のサンフランシスコなどの大都市で路面電車が廃止された時代がありました。近年、こうした都市では、自動車を主軸とした交通を見直す動きから、新型の路面電車 (LRT=Light Rail Transit) が復活しています。一方で、フランスのナント市のように、1950年代に廃止した路面電車を、85年にフランスで最初に復活したものの、2006年には計画していた路面電車をやめて、専用レーン方式のバスに変更した例も登場しました。今後、発展していく地域が軌道によって固定化されてしまう懸念があることや、バスレーンが自転車との

共用レーンとしても活用できるメリットが考慮されたものと思われます。自動車が便利で安全な街づくりを目指してきたこれまでの方向が、大きく転換していることがわかります。

さらにもう一步進んで、市街地を走る自動車の速度を極端に落とし、人と混在しても安全な状態をつくり出そうとする動きが、前述のナント市やパリ市、ドイツのマインツ市、スペインのバルセロナ市、イタリアのトリノ市など多くの都市で見られます。具体的には、居住生活（住宅地や商業地域など）地域を中心に、地域一帯の道路の制限速度を時速30km以下に抑え、信号や横断歩道などがなくても、人や自転車が安全に通行できるようにすることです。地域（ゾーン）を定めて制限するところから、一般にはゾーン30（ドイツではテンポ30）と呼ばれています。こうした規制を可能にする法律は、フランスやドイツでは1990年に成立しています。

また、公園などの閉鎖的な空間で子どもたちを遊ばせるのではなく、自動車の流入を規制した道路を子どもの遊び場として使う動きもあります。市街地の一定地域を歩行者優先とし、バスやタクシーなどの公共交通や、荷捌きのためのトラック、地域内に駐車場を持つ自動車などを徐行させる規制標識【写真2】も登場しています。幹線道路が混雑したときなど、居住地域や商業地域の路道路を抜け道として使う自動車を排除するため、道路の入り口にボラード（車止め）が立てられ、ICカードなどを持つ車両を関知して、自動的にボラードを地中に下げて通行させるシステムも使われています。

都市と都市の間など長距離を移動する自動車の規制速度が非常に高い欧州で、人と自転車と自動車が錯綜する都市部に入った途端に、極端な低速に制限するめりはりの効いた交通規制が行われています。



市民と自治体の役割に着目

欧州の都市では、このように自動車の利用者にとって、やや不便な状況を意図的につくり出すことにより、自動車利用者を公共交通や自転車、徒歩などに誘導しようとしています。

この流れは、高齢社会に対応するコンパクトシティ※5を目指す都市で多く見

られます。交通事故や渋滞が少なくなるだけでなく、大気汚染防止や地球環境保全にも貢献する総合的な都市交通施策として、市の単位で取り組んでいます。特に、道路空間を自動車通行優先のデザインから、市民のたたずむ広場の機能を併せ持つデザインへと転換されつつあることは注目すべきでしょう。クルマのための空間ではなく、人々のための空間を意味する「Space S For People」の考え方によって、道路をオープンカフェやイベント広場としても利用できるようにしています。交通規制の方針を含め、幹線道路、生活道路の別を問わず、実際の道路の使い方、運用の仕方は市ないしは市民に運営を任せる方向が明確になっています。

欧米の街づくりや交通のあり方については、法律や規則で細かなところまでを決めるのではなく、基本のみを法律で定め、細かな規則や運用は市民の代表である市長の権限としています。この点、わが国では道路交通法の規定がきめ細かで、交通細則は市長ではなく公安委員会が定める仕組みになっています。

※5【コンパクトシティ構想】郊外に街が広がり、中心市街地が空洞化した都市構造を見直し、市街地の規模を小さくして、生活圏を歩ける範囲にとどめ、コミュニティ（共同社会）意識を育て、高齢者にも住みやすい街づくりを目指す考え方。

路線バス優先施策がもたらす自転車共用空間

欧州では、さらに、市民の足を確保する義務を負っている市長は、積極的にバスを有効活用する交通システムに取り組んでおり、バスの正常な運行を妨げる駐停車違反などを、監視カメラで徹底して取り締まる法的な整備もできています。ここでも駐停車規制、交通規制等に関する交通管理者（市警察※6）、道路管理者※7、地方自治体の権限が強化され、多くの権限が市長に集中しています。

市街地を走る路線バスは通常、時速20km程度で運行すれば乗降の時間を含めて、運行予定表に従うことができるようになっています。バスレーンを確保して、渋滞や駐車車両を迂回などの障害を排除することによって、バスが本来の低速で走行できる環境を整えると、同程度に速度で走行する自転車との親和性が生まれ、バスレーンを自転車レーンとして共用できる状況が生まれます。欧州の大都市、たとえばロンドンの中心街では月曜から土曜の午前7時から午後7時までの12時間、バスレーンが実施され、自転車やタクシーに限ってレーン内通行を認めています。ベルリンやパリなどでも、公共交通を優先させることが明確に示され、違法駐車は徹底して排除されます。12年間に自転車走行空間を50倍にまで延ばしたパリ市では、自転車レーン総延長約400km

のうち、約170kmはバスとの共用レーンとなっています。

※6【市警察】欧米諸国では国家レベル、州や県レベルの警察は、大規模な事故や事件を担当し、身近な交通施策や生活に密着した事件は市の警察が担当します。交通についても、市警察と市の交通課職員が、市民や民間団体の協力を得て秩序維持を行うのが通常です。この場合、交通を監督する権限は市長が握っています。日本では、都道府県警察が交通秩序の維持にあたっています。

※7【道路管理者】道路法で定められた道路に関する責任母体。一般に国道、都道府県道、市町村道は、国、県、市がそれぞれ管理しています。

コラム1・交通に関する基本立法を

国民の移動の質を高め、安全で快適な生活、経済活動を維持していくため、都市交通や街づくりのあり方についての国家レベルの長期的総合的な戦略、政策が必要です。前述した通り、自動車大国といわれている米国が既に1991年には総合交通政策を立法化しており、後発とされてきた韓国においても取り組みを活発化させています。

わが国においては、民主党が早くから「交通基本法案」を検討し、2002年と06年に議員立法で国会に提出しましたが、いずれも審議未了で廃案となりました。この「交通基本法案」は、前述のフランスの「国内交通基本法」の思想を受け継ぎ、国民の「移動する権利」を、社会権・自由権の両面から規定することで、一種の基本的人権と位置づけています。国民に、社会的・経済的・心身的な条件にかかわらず、「普遍的な移動の自由」を保証する画期的な理念が盛り込まれており、21世紀にふさわしい交通のあり方について積極的な議論の出発点になると期待されます

第2章 ルールとマナー、安全を守る

道路や交通規制が整備されても、自転車利用者がルールを知り、守らなければ安全快適な走行はできません。最近は特に、自転車のマナーが問われていますが、そもそもルールは周知されているのでしょうか。課題と、解決に近づく方策について議論が行われました。

(2) -1 : 原点に戻って、ルールを知らせる

車両の一種である自転車が、あたかも歩行者の仲間と勘違いされてきました。自転車利用者が増え、走行速度が上がってくると、歩行者や自転車との事故も増え、車両であればやらないはずの傘差し運転や夜間の無灯火が横行するようになりました。基本的なルールと、さらには、これからの利用拡大とともに再認識しなければならない車両としての常識を巡って議論が行われました。

- 幼少期から「車は左、自転車も左」ルールの周知徹底を図ること
- 自転車はどんな場合でも左側通行を原則とし、周知徹底を図ること
- 自転車利用者に、あらゆる機会をとらえて安全意識の啓発を行うこと

常識に即したルールを

自動車の運転者が運転免許を取得するため道路交通法などを学ぶのに対して、歩行者、自転車利用者には、法律を学ぶ機会は少ないのが現状です。また、そもそも町を歩いたり、自転車を利用するために、専門的な法律の知識が必要なものもなく、子どもたちが素直に納得できる常識的で合理的なルールと、他人を思いやるマナーを身につけた社会人であれば、問題なく往来ができる交通環境が当然です。

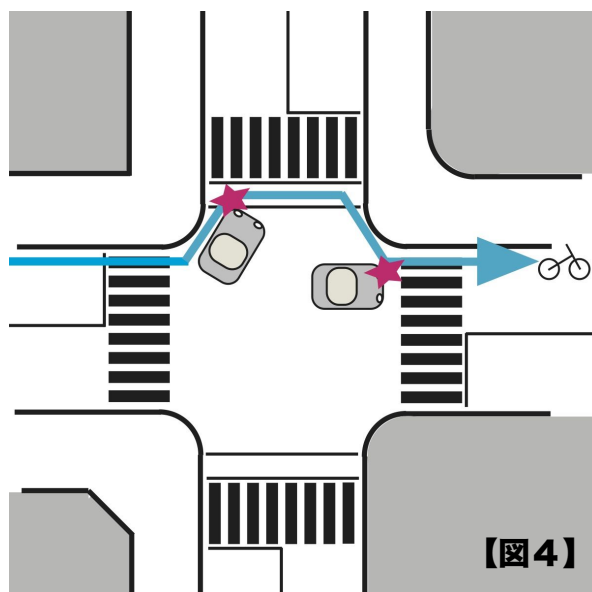
ところが、現実の道路交通法には、常識に照らして納得しがたい部分があります。たとえば、第53条には、(自転車を含む)車両の運転者は「左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を

変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない」とされており、これに違反した場合は5万円以下の罰金と定められています。この条項が、いったん方向指示器を操作すれば回転中は合図を続け、ハンドルが元に戻れば自動的に解除される自動車の方向指示器を前提に書かれていることは明らかで、通常、方向指示器を装備していない自転車の運転者は片手運転で、困難な回転動作を強いられることになってしまいます。したがって、罰則規定があっても無視され、自転車を利用する警察官においても、これを励行する例を見ることがないという実態があります。

わかりやすい合理的なルール

自転車に関する定めについては、歩道通行を許したため、実態にそぐわない条項も少なくありません。道路交通法第2条の定義では、自転車は軽車両であり、車両の一種とされており、同法第17条において、原則として車道を通行することになっています。しかし、同法第38条では「歩行者又は自転車（以下この条において「歩行者等」という。）」という条文があり、明らかに歩行者の仲間になっています。

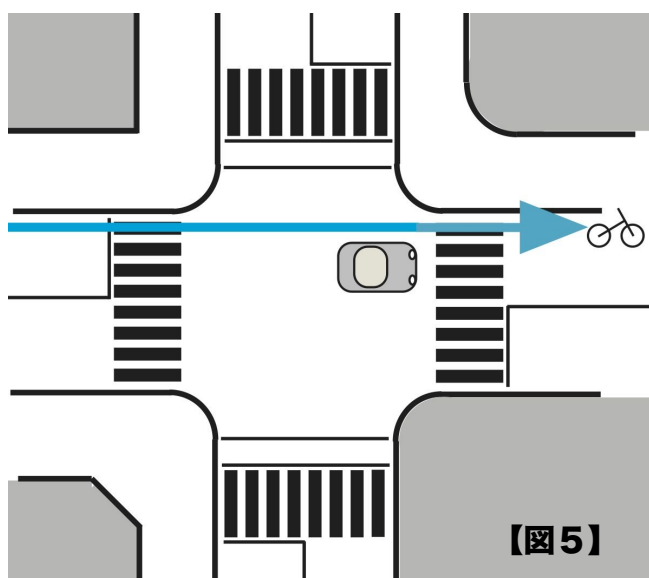
さらに、同法第63条の6では、「自転車は、道路を横断しようとするときは、自転車横断帯がある場所の付近においては、その自転車横断帯によって道路を横断しなければならない。」とされています。実際の横断帯は交差点の外側の横断歩道に隣接して設けられているため、法律を守ろうとすると、車道の左端を走ってきた自転車は、交差点で外側に方向を変えて、横断帯を通行しなければならないこととなります。【図4】



実際には、並走してきた自動車が左折する際に、同じように左折方向に移動した自転車が横断帯で急に直進方向に向きを変えるため、接触する危険が増大しており、研究会の議論でも、かえって危険、とする委員が多

いのです。さらに、横断帯から車道に戻る場合には、交差点を広報から直進してくる自動車の前に、左脇から進入することになり、対向車や歩行者に注意を払っている自動車の運転者を驚かすことにもなります。加えて、初めて通る道の場合、その先の交差点に横断帯があるかどうか分からないまま、交差点に進入し、そこで左手に横断帯を発見したらどうするかなど、不合理なことが生じています。

自転車横断帯が横断歩道の脇に設置されているのは、歩道を通行してきた自転車があるまま歩行者とともに横断することを想定しており、道路交通法第17条の規定にある車道通行原則ではなく、例外的に歩道通行を認めた同法第63条に沿っているからだと考えられます。



この点について、研究会ではわかりやすく合理的なルールに改めるべきとの議論が強く出されました。ちなみに、前述の「自転車との安全な共存のために」（社団法人日本自動車工業会）にも、交差点内にカラーで色分けした自転車の直進路を設けるべきとの立場に立ち、その理由として自動車の運転者からの視認性向上、自転車利用者の危険認知の喚起を指摘しています。【図5】

あらゆる世代と世界に通用するルールを

例外を認めていくことがルールを混乱させ、遵守意識を提言させているとの指摘がありました。たとえば、鉄道の駅などで、導線への配慮から人の流れを右側通行にしたり、左側通行としたりそれぞれの駅構造にあわせて誘導していますが、とっさのすれ違いなどで混乱して、どちらに避けるのかを迷うことが指摘されました。速度の遅い人の歩行であれば、正面衝突は回避しやすいのですが、走っていたり、自転車を歩行者の仲間だと誤解している場合などでは、互いに避ける方向が一緒になってしまい、正面衝突が起きやすくなります。

また、一方通行規制がされている道路であっても、自転車は除外されている

場合が多く、規制の有る無しに関わらず自転車が左右どちらでも通行する無秩序状態を助長しているとの指摘もあります。高齢社会を迎え、簡素でわかりやすい交通ルールの必要が叫ばれている時代に、逆行する規制が続けられていることへの懸念、疑問が示されました。

政府は2010年に訪日外国人旅行者数を1,000万人とすることを目標に、2004年から「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を進めており、「外国人旅行者受入れ戦略」として「外国語で書かれた案内など、外国人旅行者に向けたインフォメーションの整備を行う」としています。

しかし、日本独自の交通ルールを、外国語で表示しても理解されるはずもなく、「日本独自のスタンダードは海外では絶対に通用しない、海外の事例、交通のシステムを積極的に取り入れ、日本に来る外国人が安心して自転車を利用できる環境」が必要との強い意見が出されました。【言葉による指示がなくても理解できるスペイン・バルセロナの歩行者・自転車用信号機：写真3】

こうしたルールや規制のあり方を見直し、わかりやすく守りやすくした交通ルールを、まず運転免許所有者に、そして、一般国民に周知徹底することが重要です。



【写真3】

(2) -2 : 地域ぐるみでルールを守る仕組みを

自分と他人をいたわり、節度と思いやりにあふれた人たちが多く中、残念なことに、罰則があるから踏み外さない、という現実もあります。罰則があっても、実際には適用されることがほとんどない、となると、ルールが次第に無視されるようになることも事実です。

軽いけれどすぐ適用される罰則を

現行の道路交通法では、自転車の運転者が法令に違反した場合、道交法第15条以下の罰則が適用されます。ところが、条文のほとんどが運転免許を受けている自動車もしくは原動機付き自転車の運転者を対象として設けられた規定であり、自転車運転者には無理のあるもの（たとえば前述の道路交通法第53条）があります。遵守することが無理であることが常識的にわかっているため、違反であっても警察官が取り締まるということがほとんど無く、それを見た一般市民がこれを違反と認識しない実態があります。

自転車の運転については、自動車の運転と異なり運転免許が必要ありません。そのため、法律に違反した行為を免許証の制限や停止という行政的な処分を行うことができず、取り締まる場合は、形式上逮捕し、起訴して裁判にかけ、懲役や罰金を課すこととなります。日が暮れて無灯火で通行している多くの自転車を、そのように処分するとしたら、交通取り締まりを担当する警察官を大量に増強し、起訴や裁判の手続きで多くの人が忙殺されるというありえない事態になります。従って、本来は検挙されるはずの違反行為であっても、自転車の場合には警察官が注意するにとどめることが多く、違反しても罰せられないのなら守らないという勘違いを生む遠因となっています。自分と他人の安全を守るために法律に従うという意識が必要ですが、一部には警察官が取り締まらないのだから違反行為ではない、あるいは従う必要のない法律だと思う人がいることも事実です。

たとえば、ドイツでは自転車、歩行者の交通違反については、それぞれの市条例で比較的軽い過料が定められています。日本と異なり、市の単位の警察組織があるため、身近な交通秩序の維持など、たとえば、自転車が通行する車道の両端を確保するため、自動車の駐車違反などの取り締まりは市警察と市役所

の交通課の職員や、自治体から委託された民間組織が担当するなど、交通事故を誘発させない環境の維持に精力を注いでいます。

役割を地域ぐるみで分担する

自転車の放置問題への対処にあたって、放置された自転車の撤去を警察ではなく、自治体が行うことができる根拠として、1978年（昭和53年）に「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」が制定された例があります。つまり、多発する犯罪に対して、定員増強がままならない警察組織から、放置自転車対策に関する役割を自治体に分担させることによって、社会秩序の維持に万全を期そうとしたものと理解されます。

この際、自転車と歩行者に関する交通法規については、法律で大枠を決め、罰則の規定や、実際の取り締まりについては、地域の実情を勘案して各自自治体が条例などで定める制度への移行を、立法府が検討すべき段階ではないでしょうか。

(2) -3 : 小学校一年生でもわかる交通ルールをつくる

自転車はどこを走るの？と子どもに聞かれて、ほんとうは車道の左端を走るんだけど、違法駐車も多いし、乱暴なドライバーもたくさんいて危ないから歩道をゆっくり「徐行」で通ろうね、と教えたら、じゃあ自転車はどこなら走ることができるの？と聞かれて答えられますか？ そんな指摘があり、自転車の利用を視野においた交通ルールについて議論されました。

歩道は歩行者に

道路交通法では、自転車は自転車道を通行することが義務づけられていますが、現実に自転車専用道はほとんど無く、繰り返しになりますが、通常は軽車両として車道の最左端を通行することが原則（道路交通法第17条）となっています。しかし、車道が危険な場合には歩道を「徐行」で通行することが出来る（同法第63条）ことになっており、その場合でも歩行者の通行を妨げるような場合には一時停止が義務づけられています。

この規定を厳密に守れば、歩道上で歩行者と自転車が事故を起こすことは減多にないはずですが、この10年間で自転車の対歩行者事故が約4.5倍に急増している現実、法律が機能していない証左と言わざるを得ません。

しかも、年齢や政令で定める要件によって通行が出来る例外規定が条文のなかで錯綜し、歩道上に指定された自転車通行指定部分【写真4】にいたっては、歩行者がいなければ「歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる（同法第63条の4の2）」のですが、同法第10条には「歩道を通行する歩行者は、第63条の4第2項に規定する普通自転車通行指定部分があるときは、当該普通自転車通行指定部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならない。（同第10条の3）」という規定があり、例外を設けた結果、条文の流れが逆転する現象まで起こしています。

運転免許を持たない歩行者や自転車運転者を、安全に快適に通行させるには、誰もが常識で納得できる合理的なルールが必要です。



第3章 自転車文化を総合プロデュースする

自転車ブームは、環境問題の高まりや高齢化による健康志向を背景に、期せずして世界中で起きています。たくさんのアイデアに満ちた新しい自転車が開発され、かっこよさが高まった自転車にふさわしいファッション、アクセサリグッズ、そしてさまざまなサービスが登場して、関連産業を活性化しつつあります。既成概念にとらわれない若者たちの「自由とエコ」をキーワードにした動きを、健全な形で支援していくことで、新たなビジネスモデルが創造される可能性があります。

(3) -1 : ツーキニスト支援で元気で健康なサラリーマンを復活させよう

通勤時間を、健康維持や増進のための運動時間とするため、自転車で通勤する人が、大都市を中心に増加しています。運動不足解消と、日々の通勤を組み合わせる「自転車ツーキニスト※8」たちが、より安全に快適な通勤ができる環境を整備すれば、利用者はもっと増え、健康で元気な人も増えるはず、とたくさんのアイデアが議論されました。

- メタボリック症候群※9対策など、生活習慣に起因するさまざまな症状の改善に、自転車運動が効果的であることを喧伝し、利用を進めるための障害をできる限り取り除くこと
- 車道における弱者・自転車を尊重する意識を自動車のドライバーに向けて啓発する活動を展開すること
- スポーツバイクに乗る人が率先してルールを遵守し、歩行者を第一に守るマナーを示すことで、格好良い自転車利用者のイメージを構築するよう働きかけること
- 自転車はもっと価値のあるものであり、新しいアパレル商品情報や、ファッション性にあふれた関連商品の知識を広め、楽しみながら安全を守り、エコに貢献できるツールであることを発進すること
- 自転車メーカー、販売店は自転車を購入した人に、安全教育に加えて楽しみ方についての情報提供を行うこと

長続きさせるための環境を

21世紀に入り、大都市を中心に自転車を通勤手段として利用する人「自転車ツーキニスト」が急増しています。公式な調査結果は2008年の東京都市圏パーソントリップ調査か2010年の大規模国勢調査の結果を待つしかありませんが、1990年と2000年の10年間の15歳以上の自宅外通勤・通学者を利用交通手段別の推移をみると、全国では「自転車だけ」の数は765万4,000人(12.9%)から750万9,000人(12.1%)と減っているのに対し、東京23区内では同時期に約11万人(約28%増)も増えています。

自転車ツーキニストは、健康によい、通勤定期代の節約、電車事故などによる遅刻がない、満員電車に乗らなくて良い、通勤時間を運動時間として使えるため肥満防止ができる、などさまざまな動機で始めていますが、結局、自転車が好きになり長続きするという傾向が見られます。雨風の強い日などは無理をしないで公共交通機関を使うという気楽な感覚が長続きのコツであり、出勤直後から臨戦態勢ができあがり、元気な働き手が増えると期待されています。

通勤や通学しやすい環境を用意することは、国民の健康増進にも寄与し、医療費の削減にも効果があるとされています。ところが、走行空間が危険である、安全に駐車できる環境が少ない、勤務先や学校が自転車による通勤通学を認めていない、といった壁があり、自転車通勤通学をやってみたいと思っても、なかなか踏み切れないという声があります。企業としては、従業員が危険な手段で通勤することを容認できないのは当然ですが、今後、環境整備が進み道路交通環境が自転車にとってより安全になれば、自転車利用者は増大すると思われます。

女性をターゲットにした市場の開発を

自転車通勤を奨励する企業もあらわれ、自転車関連メーカーでもあるシマノ株式会社や株式会社キャットアイ、電動アシスト自転車を製作販売している三洋電機株式会社など以外に、たとえばトヨタ自動車株式会社、本田技研工業株式会社、キャノン株式会社などが本社に自転車を通う従業員のために安全に管

※8【自転車ツーキニスト】通勤とサイクリストを組み合わせた造語。1999年、自らも自転車通勤を実践していた疋田智氏が著書のなかで使った言葉。駅などで乗り換えることなく、直接、職場まで片道5から10km程度を自転車で通勤する人のことです。

※9【メタボリック症候群】糖尿病、高血圧、高脂血症など生活習慣が主な原因とされる病気の発症や悪化の背景にあるとされる「内臓脂肪型肥満」に加え、血糖、血圧、血清脂質のうち二つ以上が危険域にある場合をメタボリックシンドローム(内臓脂肪症候群)と呼んでいます。

理できる駐輪場、シャワーなどを完備した更衣室を備えるようになりました。

また、民間企業ではありませんが、名古屋市は2001年から自転車通勤の職員の通勤手当を最大2倍にしています。民間企業でも、鹿児島県の大口酒造が自転車通勤の距離に応じて手当を加算、愛知県の株式会社デンソーがエコポイントを支給しています。東京都千代田区の「ランナーズステーション・プラス・バイク」では、企業内にそうした施設が用意されていないサラリーマンのために、駐輪設備とシャワー付き更衣室ロッカーを月額2万3000円で貸し出すビジネスを始めています。通勤時間を運動不足解消、健康増進のために使おうとする機運に応えるビジネスモデルが定着しつつあります。

自転車活用推進研究会が運営するインターネットサイト「エコサイクル・マイレージ（自転車で走行した距離をWebサイトに記入すると、同じ距離を自動車で走行した場合の炭酸ガス排出量に置き換えて記録する無料サービス。2003年にスタートし、2009年7月現在約5200名が参加）」の登録参加者の傾向から、女性のサイクリストが増えつつあることがわかっています。女性ならではの視点から、スピード一辺倒の男性的なスポーツとしてのサイクリングではなく、上質のデザインと性能を有した高級自転車をゆったりと乗るスタイルが登場してことも報告されました。

通勤や通学に使うだけでなく、日常の買い物やちょっとした遠出をおしゃれに楽しむライフスタイルは、これまでのいわゆるママチャリの使い方とはまったく次元のちがうものになっています。実践している女性は、「かつてママチャリユーザーだが、スポーツバイクに出会ってその乗り心地の良さに感動した」と語り、女性がスポーツバイクを知る機会をつくることの重要性を指摘しています。

そして、「自転車はエコだから乗ったらいい、ガソリンもかからないしCO₂を排出しないと謳われていたが、歩道にもたくさん自転車があふれていて、走れなくなってしまっている。また、買い物に行っても停める場所がないので、自転車をやめて徒歩で買い物に行く場合もあり、街の美観という点では逆に、実は自転車は環境を汚しているのではないか」と、女性の視点で解決すべき問題を指摘しています。

クルマのドライバーの理解を得るために

これまでの自転車ブームはスポーツ志向の傾向が強かったのですが、今回の

ブームは高齢化社会を背景にした強烈的な健康志向であるとも指摘しています。特に、金と時間に余裕がある団塊世代が高級自転車を購入する傾向が見られ、少し高いものを買って長く使うのがいいという視点も増えてきています。一方で、自転車についての教育はほとんど行われておらず、基本的なルールを知らないために、自覚しないで危険な走りかたをしていることも少なくありません。

自転車が尊重され安全に走行できる社会を実現するには、自転車利用者が正しい安全な通行を心がけることが必要です。そのためにも、自転車のメーカーや販売店における基本的な安全教育を進めることが重要です。

放置自転車問題や、自転車のハンドル周辺に傘を立てるための器具を取り付け、傘を差しながら走行している自転車への苦情など、まず、利用者の意識の改善、ルールの徹底、マナーの向上によって、自転車の安全を高めていく努力が必要です。また、同じ車道を通行する自動車の運転者が、車道における弱者である自転車をどれだけ尊重するかが、最大の問題になります。研究会では、ドライバーが運転中に耳にすることが多いラジオを通じて啓発活動を活発化させることが提案されました。

(3) - 2 : 高齢時代に対応した自転車の開発を

高齢化が進み、脚力とバランス感覚に自信のある利用者ばかりではなくなってきました。幅広い層が安心して利用できる自転車の必要性が高まっています。議論は、新しい発想で開発を進めるための支援の必要性を指摘しています。

- さまざまな要求に対応する自転車が開発できるようにするため、製品情報や使い方を発信する仕組みを検討すること

活老時代の外出手段の多様化を

(財)日本自転車普及協会主催の『ザ・ハンドメイド・バイシクル・フェア』など、さまざまに工夫したユニークで実用的な自転車開発の事例が紹介されています。たとえば、通勤用バッグが自転車の車体フレームにスマートに内蔵できるビジネスマン向け自転車、荷物入れを後部やハンドルではなく車体から伸びた部分に配置し重い荷物を載せてもふらつかない自転車、左右のペダルクランクの長さを変え足腰に障害を持つ方がリハビリテーションを兼ねて快適に移動できる工夫をした自転車など、これからの低炭素社会や高齢時代に対応する自転車産業の新たな方向を示唆するものもすくなくありません。

特に、わが国は、歴史上も世界的に類例のない超高齢社会に突入しつつあります。高齢化に伴う健康問題を研究している専門家は、高齢者が元気を維持する「活老」のためには、「外出機会を増やす」ことが重要と指摘しています。「活老」時代の自転車の役割のひとつは、高齢者が安全、快適に外出できる手段となることです。高齢者が元気に老後を過ごすことは国や地方の財政上も大きなメリットをもたらし、世代間格差を縮小させる効果が期待されます。しかし、現在の道路交通事情では、身体的神経的能力の劣化によって外出することが物理的、精神的に困難になり、結果的に老化を加速させてしまいます。社会活動性の程度が高く、アクティブに活動している高齢者ほど、実は死亡率が低く、より元気になっていることが各種の調査によっても明らかにされており、自転車の運転が可能な段階で積極的に利用して外出する習慣を身につけることを奨励すべきでしょう。自転車のペダルを踏む行為が背筋を伸ばす筋肉の維持に役立ち、血管年齢を若く保つことでアンチエイジング※10に効果があることも指摘

されています。

※10【アンチエイジング】老化防止、とくに見た目の若さを保つためのさまざまな工夫。

転倒しない自転車の開発を

自転車による運動に耐えられない、あるいは危険な道路を走る気力がないという場合でも、普及によって価格が下がり入手しやすくなった電動車いす※11を利用して外出すれば、晴れている状態ならわずか10分間で1日に必要なビタミン量が体内で合成されることがわかっています。高齢者は外出機会が少ない割に事故が多いのですが、外出しやすくすることは重要な福祉政策です。高齢者の外出を安全快適にするためにも、道路交通安全施策や自転車の開発について、高齢者の増加に配慮したものにしていける必要があります。

福岡県の八女中央病院で2003年（平成15年）4月1日から翌04年12月31日までの21月間に調査したところ、自転車乗車中に転倒して救急部門で受診した人のうち、65歳以上では72.2%が頭を打って重篤になるのに対して、65歳未満ではその割合が18.8%に過ぎないということがわかりました。高齢者が自転車を利用する場合、転倒の危険をできるだけ少なくする工夫がなにより求められます。自転車においても、電動車いす同様、3輪、あるいは4輪タイプの高齢者向けで、現在の「倒れにくいもの」をより倒れにくいものにする技術革新が期待されます。また、研究者は、後ろ2輪よりは前2輪タイプのほうが高齢者向きと指摘し、操舵をしやすくする工夫や、握力低下の著しい高齢者の下り坂などでの事故を防ぐための工夫など、既成概念にとらわれない開発を急ぐべきとしています。さらに、こうした自転車を、自転車本来の走行空間である車道通行とするか、例外的に歩道通行を将来にわたって認めていくか、についても議論されました。より大型となり、重量も増す自転

※11【電動車いす】障害者や高齢者向けに開発された3輪、または4輪の電動モーターで駆動する車いす。最高速度を時速6km以下に抑え、法律上は歩行者並みとして歩道通行が許されています。

車が歩道を通行することについての懸念も表明され、こうした自転車が安全に通行できる道路環境整備の必要性が強調されました。

日本発の電動アシスト自転車の高度化を

また、自転車のこぎだしには相当な踏力が必要とされるところから、高齢者は特に止まりたがらない傾向が強く、いったん停止してこぎだすことを嫌って交差点などで安全確認が不十分なまま進入し事故を起こしやすいことも指摘されました。こぎだしを電気モーターでサポートする電動アシスト自転車は、上

り坂だけでなく、むしろスタートしやすさによる安全性を強調して高齢者への普及を図ることが有効であると考えられます。

一方で、モーターやバッテリーによる重量増加で電動アシスト自転車は本体重量が重く、その分、万一の衝突の際には慣性重量も大きくなります。しかも、アシスト作用によって少ない踏力で車体が安定する時速10数kmの速度まで短時間で到達する能力があり、自転車運転上の安全性が高い反面、歩道上では「徐行」して走行することがほぼ不可能であり、歩行者や自転車と衝突した場合には、従来の自転車よりも被害が拡大する可能性があります。

また、道路交通法第53条^{※12}では規定されているものの、右左折や進路変更などの挙動を周囲、特に後方の自転車や自動車に知らせて事故を未然に防止するための手信号による方向指示は、特に高齢者においては行うことそのものが難しく、急な方向転換による危険から高齢者を守る工夫についても、自転車メーカーの努力が期待されます。

※12【道路交通法第53条】車両（自転車以外の軽車両を除く。第三項において同じ。）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。
2 前項の合図を行なう時期及び合図の方法について必要な事項は、政令で定める。【次頁参考参照】
3 車両の運転者は、第一項に規定する行為を終わったときは、当該合図をやめなければならないものとし、また、同項に規定する合図に係る行為をしないのかかわらず、当該合図をしてはならない。

【参考】道路交通法施行令第21条

法第53条第1項に規定する合図を行なう時期及び合図の方法は、次の表に掲げるとおりとする。

合図を行なう場合	合図を行う時期	合図の方法
左折するとき	その行為をしようとする地点（交差点においてその行為をする場合にあつては、当該交差点の手前の側端）から30メートル手前の地点に達したとき。	左腕を車体の左側の外に出して水平にのばし、若しくは右腕を車体の右側の外に出してひじを垂直に上にまげること。又は左側の方向指示器を操作すること。
同一方向に進行しながら進路を左方に変えるとき。	その行為をしようとする時の3秒前のとき。	
右折し、又は転回するとき。	その行為をしようとする地点（交差点において右折する場合にあつては、当該交差点の手前の側端）から30メートル手前の地点に達したとき。	右腕を車体の右側の外に出して水平にのばし、若しくは左腕を車体の左側の外に出してひじを垂直に上にまげること。又は右側の方向指示器を操作すること。
同一方向に進行しながら進路を右方に変えるとき。	その行為をしようとする時の3秒前のとき。	
徐行し、又は停止するとき。	その行為をしようとするとき。	腕を車体の外に出して斜め下にのばすこと、又は車両の保安基準に関する規定若しくはトロリーバスの保安基準に関する規定により設けられる制動灯をつけること。
後退するとき。	その行為をしようとするとき。	腕を車体の外に出して斜め下にのばし、かつ、手のひらを後ろに向けてその腕を前後に動かすこと、又は車両の保安基準に関する規定に定める後退灯を備える自動車にあつてはその後退灯を、トロリーバスにあつてはトロリーバスの保安基準に関する規定により設けられる後退灯を、それぞれつけること。

(3) -3 : 新しい自転車時代の楽しみ方を

文化としての自転車を考えようとする若者たちが登場してきています。新しいチャレンジを後押しし、もっと多様な楽しみ方を開発しやすくするため、若い世代の活動や、新たな発想のサービスへの公的な支援を検討し、「量の普及」から「質の普及」への転換を図ることを提案します。

- ファッションとしての自転車シーンを積極的に拡大するため、自転車イベントが自立的に継続できるまでの支援を行うこと
- みんなで使う自転車の拡大のために新たなビジネスモデルを発掘し、普及させる機能を担うこと
- 自転車関連団体と協調連携し、自転車の製品としての安全性を高める活動を行うこと

若者の「お祭り」への理解と指導を

若者を中心に新しい自転車の楽しみ方が開発されつつあります。世界的なネットワークで活動しているバイシクル・フィルム・フェスティバル※13は、自転車をテーマとした映像を集めた新たな「お祭り」を、わが国でも開催し、かつてのクルマやドライブを楽しむ感覚を自転車に置き換え、よりエコロジカルで自由な楽しみ方を提案しています。自転車の自由さと環境負荷の低さを強調しつつ、自転車を愛好する若い層を増加させることで、安全な走行、マナーについても高いレベルの模範的な実践者を育てていくチャレンジをさまざまな手法で創案しており、自転車の可能性を若者たちが自発的に拡大していくことに寄与するものとして注目されます。

※13 **【BICYCLE FILM FESTIVAL (BFF)】** 2001年にニューヨークで、マンハッタンでBrendt Barbourが創設した、自転車にまつわる映像作品を集めたユニークなアートイベント。環境にも優しく、現代社会のなかで誰もが気楽に楽しめるライフスタイルのひとつとして自転車をとらえ、その魅力を映像、音楽、ファッションなど、アートを通じて発信しようとする新しいカルチャー・イベントとして注目されています。日本では2009年11月20日から23日の予定で東京・恵比寿で開催予定。

観光振興の新しい切り口を育てる

民間企業でも新たなビジネスモデルが提案されています。大手旅行会社が創案した「旅チャリ」は、観光地での二次交通手段としての自転車に新たな可能性を持ち込みました。既に実用化されているこのシステムは、主に電動アシスト自転車をメンテナンス、保険、情報サービスとセットにして、貸し自転車営業を構想する事業者にリースするものです。

非日常の旅を楽しむ人々が、撤去自転車を再利用したようなレンタル自転車を借りたがるはずがないというサービスの基本に立ち返って企画されたもので、レンタル自転車につきまとう難題とされている「メンテナンス※14」を専門業者との連携で充実させたこと、経年変化によって見すばらしくなった自転車を使い続けるのではなく、リサイクルするシステムを構築することで、いつも美しく整備された「格好良い」自転車をレンタルサービスすることができるように配慮されています。

また、最新規格の電動アシスト自転車を採用することで、急な上り坂を含む観光コースでも利用でき、これまではレンタル自転車が成り立たなかった地域、自転車で行ける範囲が狭くて魅力に乏しかった地域においても、事業展開が可能だとしています。

観光地で電動アシスト自転車を経験した人々が、その快適な便利さを実感して、購買につながるケースもあり、自転車と観光の新たな連携の可能性を予感させてくれます。

特に、これまで観光地におけるレンタル自転車の顧客になりにくかった高齢の観光客にも、サービスが拡大することが予想され、安全で快適な観光コースの開発や拠点での駐輪設備などの対応が望まれます。日本最大の観光サービスネットワークとしての立場を活用し、自転車とともに宿泊できるホテル機能を持つ施設の情報を集約し、恒常的な情報提供を可能にしようとしており、こうした民間の活力による観光ビジネスの活性化を支援する公的なサポート体制について検討することも重要であると思われます。

※14【メンテナンス】整備の意味ですが、特にレンタル自転車の場合、整備不良の自転車の貸し出しは危険だけでなく、利用者に不信感を与えて客を減らし、経営が成り立たなくなる原因とされています。

安全を保障する仕組みの充実を

これまで以上に長い距離を移動する手段として自転車を活用される環境が整うことは、自転車そのものの機能や安全性についても高いレベルが要求されることにつながります。

現状においては、安全性能やこれを維持する整備についての理解が低く、社団法人自転車協会の報告では、平成19年に販売された約1,070万台の自転車の中で実に約71%の約760万台には、業界が自主基準として定めた安全基準であるBAA（バイシクル・アソシエーション・アプロード）マークもJIS（日本工業規格）マーク、さらにはSG（（財）製品安全協会のSafety Goods安全基準適合認証）マークも貼付されていない、すなわち安全が保障されていない、あるいは保障されていることを表示してありません。

国民の多くが日常的に利用する交通手段の安全性への信頼が揺らぐことは、健康や環境に貢献し、省エネルギー時代に活用されるはずの自転車の普及拡大を阻害しかねない重大な問題です。自転車利用者が、廉価な商品を求めることは当然としても、本格的な自転車活用時代に向けて、製造販売サイドがより安全性の高い製品の供給に一層努力することが必要であり、改善が見られない場合には関係政府機関による指導監督を検討すべき段階であると考えます。

コラム2・サイクルスクエア北参道の開設と活動について

本研究会での議論を踏まえ、財団法人日本自転車普及協会では、自転車をテーマにした総合プロデュース空間「サイクルスクエア北参道」を競輪の補助金を受け、2009年7月中旬から6ヶ月の期間限定で、東京都渋谷区千駄ヶ谷に開設することになりました。

サイクルスクエア北参道では、飲食を提供するカフェ機能を始め、自転車の展示や、自転車に関する映像の放映、自転車の整備ができるサイクルドック、一般の自転車店ではなかなか試乗できない高価な自転車のレンタサイクルサービス、自転車のことなら何でも相談できるサイクルコンシェルジュサービスなどさまざまなコンテンツが提供され、訪れた人を楽しみながら自転車の魅力を感じさせる拠点を目指します。

また、自転車は、地球環境に優しく健康にも良いと注目を集める反面、歩行者や自動車にやっかい者扱いされている事実を直視し、自転車が市民権を得ることができるよう、環境にやさしい街づくりの大切さや交通マナーの向上などを啓発し、自転車社会を考えるセミナーや、研究者によるトークライブ、自転車の利用について守るべきこと・望みたいことについてまとめた「自転車市民権宣言」案を提示し、著名人や一般賛同者の署名を集めるなど、多様な活動を展開します。さらに、自転車ウェアのファッションショー、さまざまな自転車の展示も行う予定です。



第4章 資料編

第1回「自転車研究会」議事要旨

日時 平成21年2月9日(月) 17:30から19:30

場所 日本自転車会館3号館1階イベントホール

●研究会の趣旨

- 1) 国民の一人でも多くの方に自転車に対して関心を持たせたい
- 2) 一番身近な乗り物、環境に良い、健康にも良い、通勤に利用、スポーツ用、レジャー用、観光、まちづくり、まちおこしの核、ファッションを視野に置く
- 3) 追い風を活かしたい。どのように帆を張り、どのように触先を向ければいいのか、育成、行き方、方向について明確なビジョン、方向付けを見いだすために、新しい時代の自転車の利用について議論し、10年後を見据えた環境整備の方向付けを盛り込んだ行政、地方自治体、関係団体等が積極的に取り組める提言をまとめてほしい。
- 4) 本研究会は消費者の視点、ユーザーの視点、市民の生活からの視点から使い勝手の良い制度設計についての議論を期待
- 5) 自転車研究会の開催趣旨「自転車研究会の開催趣旨。自転車は地球にやさしい移動手段であるだけでなく、スポーツ、レジャーや観光などさまざまな使い方ができ、最近ではファッション性に富んだ新しいライフスタイルを代表するツールとして注目されています。そこで、自転車を優れた都市交通手段として明確に位置づけ、市民生活の視点から利用環境を整備することや、自転車の魅力を広く発信して健全な愛用者人口を拡大することが大切だと考えております。このため、ユーザー視点を持つ有識者の方々に新しい時代にふさわしい自転車利用のあり方について議論をしていただくこととしました。本研究会では、議論を通じて行政、関係団体、NPO、企業等が取り組むべき方向性について提言するとともに、提言を実施するため本財団として行うことができる支援策を含めて検討を行っていくものとします。」

■「欧州の街づくり、都市交通政策と我が国の都市交通の革新」トヨタ自動車株式会社 IT・ITS 企画部担当部長・亘理章

- 1) ヨーロッパの都市交通政策の歴史も浅い
- 2) 市民と行政府が一体となって都市交通政策を練っている
- 3) モビリティ手段を提供することが国としての自立支援の政策
- 4) モビリティマネジメント、道路空間の再配分、官民連携
- 5) 都市交通政策を後押しする CIVITAS プロジェクト (EU)
- 6) 交通権の法的規定
- 7) 歩行者が第一優先。次に自転車、公共交通、そして最後に自動車
- 8) クルマの速度規制と流入規制
- 9) 速度規制ではゾーン30(80年代から90年代の半ばぐらいまでのトランジット・モールの反省→90年後半から2000年始めにシェアド・スペースへ)
 - 10) 道路を子どもの遊び場に戻そう
 - 11) 流入規制では市街地の一定区間を歩行者専用道路に(歩行者だけのタイプ、公共交通だけのタイプ)
 - 12) 流入規制の手法としてボラード、ナンバープレート方式、ステッカー購入方式、許可証購入方式、駐車料金で実質的な流入規制
 - 13) 道路空間の再配分(Space For People: 道路をオープンカフェに、イベント広場に)
 - 14) 交通基本法
 - 15) 幹線道路か生活道路かの二つの違いで、実際の道路の使い方、運用の仕方は、市ないしは市民に運営を任せる
 - 16) 自転車道の整備基準を
 - 17) バスを有効活用する交通システム
 - 18) 駐停車違反など、監視カメラで取り締まる法的な整備
 - 19) 駐停車規制、交通規制等に関する交通管理者、道路管理者、地方自治体の権限強化
 - 20) 安心して歩ける歩道を確保することがこれから重要
 - 21) 次に安全、快適な自転車の走行空間が必要
 - 22) 歩道から自転車を下ろさなくてはいけない。下ろした時に、自動車とどのように道をシェアするかが重要

■議論

- 23) 幹線道路と、幹線道路に対応する言葉として区画道路(生活道路)
- 24) 幹線道路には、自転車道をすべてにつける

- 25) ヨーロッパの道路には路肩がない（路肩は高速道路の仕様）
- 26) 区画道路は沿道住民のための道路、徹底的に車の速度抑制をする仕組み
- 27) 両側駐車帯を設けて車道を狭く、ハンプをつけて速度抑制
- 28) 区画道路も歩道があり、車道は自転車と車が共用
- 29) 区画道路をきちんと位置づけ、自転車と車を共存させることが必要
- 30) 幹線道路にも自転車道を設置するならば、駐車帯が1.5mと路肩の0.5mで2mあり、自転車道を設置することは不可能ではない
- 31) 03年の道路構造令改正で小型道路（2.75m）が認められた
- 32) ドイツでは速度規制40キロ以下は自転車道ないしは自転車レーンを必要としていない
- 33) フランスと他の国は30キロ以上の速度規制の道路には自転車レーンを作らなくてはいけない
- 34) 自転車が走っていれば車は注意する義務がある（ドイツでは右側さえ自転車で走っていればいい）
- 35) 自転車にとってガードレールは危険
- 36) 自転車道の設置基準を作ろうにも100万kmある市町村道のデータがない
- 37) コミュニティ道路と歩車共存道路はモデル的にやっているだけで、交通事故の減少に結びつくレベルではない
- 38) EUの区画道路は、全てにおいて速度抑制策が取られている
- 39) 日本の交通事故者数の半数は市町村道（ほとんどが区画道路）
- 40) 自転車を車の代替物にするにはある程度のスピードと航続距離が必要であり、車道を通ることしか自転車の機能を発揮できない
- 41) 水道道路は狭いけれども一応自転車レーンを作ってブルーのカラーでしてある。そこを見ていると、歩道を走る人と新しく自転車レーンを走る人は4：1ぐらいで、自転車レーンを走る人が少ない。この状況をどうしたらいいのかと思うのですが、何か哲学的に考えなくてはいけなくて、歩行者が大切でしょう。歩行者は絶対に大切ですよね、という思想を徹底的にやっていくしかない。自転車も大切ですけどもと言いつつ、それでも歩行者が一番大切だよね、ものすごく弱い高齢者もいるし、ということを普及させていくしか方法はない
- 42) 車が自転車を邪魔者扱いしない思想が根本的にヨーロッパの人たちにはある
- 43) 自転車に対する考え方を子どもの時から教えていく必要がある
- 44) オランダに行った時に、自転車道を電動車椅子が走っている
- 45) 自転車レーンは実は日本の経済復興にも役立つ
- 46) 自動車業界は車道を削って自転車道を作ってください、という意思の表れだが、行政サイドはそういうことについてきていないということが実態
- 47) 幅の広い歩道を自転車通行帯と歩行者通行帯に分けるとのことほど、汚いやり方はない
- 48) 国交省が音頭を取っているとしか思えない

第2回「自転車研究会」議事要旨

日時 平成21年3月5日（木）17：30から19：30

場所 日本自転車会館2号館8階803会議室

■テーマ『少子高齢化社会に対応した自転車ものづくり』

- 1) 『幼児二人乗り自転車の開発状況』自転車産業振興協会小鷹狩部長
- 2) 前後にお子さん2人乗せて走るということは禁止
- 3) 幼児二人同乗用自転車検討委員会を設置
- 4) 公安委員会が示す6要件を満足する自転車とは、
 - 1/幼児2人を同乗させても十分な強度を有すること
 - 2/幼児2人を同乗させても十分な制動性能を有すること
 - 3/駐輪時の転倒防止のための操作性及び安定性が確保されていること
 - 4/自転車のフレームおよび幼児用座席が取り付けられる部分、ハンドルやリアキャリアは十分な剛性を有すること
 - 5/走行中にハンドル操作に影響が出るような振動が発生しないこと
 - 6/発進時、走行時、押し歩き時及び停止時の操縦性操作性及び安定性が確保されていること
- 5) 保育園・幼稚園などで幼児用自転車をモデル的に利用し、アンケートを普及促進に役立てる
- 6) レンタサイクルで幼児二人同乗用自転車を体感してもらう
- 7) 競輪場等で開催されるようなイベントに展示や試乗をして、ユーザーの方に触れてもらう
- 8) 自治体による自転車の購入助成制度、レンタル制度の導入の検討

■議論

- 1) 要件が決まって基準が決まれば、それに適合した自転車を認証し、表示がなされるべきだが、各都道

府県公安委員会が決めるだろう

2) 多くの母親は歩道を走ることになり、車両自体が非常に重い子乗せ自転車が、歩道が非常に危険なものになる

3)

■『活老時代と自転車を考える』東京都高齢者研究・福祉振興財団の溝端光雄

1) 「活老」時代の自転車の役割

2) 社会活動性の程度が高く、アクティブに活動されている方ほど、実は死亡率が低い

3) 一方で、身体的神経的能力は老化する

4) 電動4輪車で外出機会が増えることが大切

5) 高齢者は外出機会が少ない割に事故が多い

6) 自転車乗車中に転倒して救急病院に運ばれたら、65歳以上では72パーセントが頭を打つ(若者は18.8%)

7) 後ろ2輪よりは前2輪タイプのほうがいい。ただ操舵が難しいところは改善の余地が多分にある

8) 坂道で握力不足が危険

9) ハードを整備してもルールがちゃんとできなければ意味がないわけで、そのあたりの教育も必要

10) 電動アシストに乗った96歳のおじいさんです。杖も補聴器もお使いの方がぶつかっちゃって、避けようとした男性の方がお亡くなりになった

11) 首都高の中央高速の内回り、葛飾区の上野毛の出口で高齢者が自転車で下から上がってきて、大型トラックにはねられた

12) 昭和26年に歩車分離も何もされていない状態で、人対車両事故だったので、分離すれば効果が出た

13) 車対車の事故は車の技術で下がってきた

14) 死者のうち半数は高齢者で人口の割合は20%が異常に高齢者が高い

15) 高齢者は転んで頭を打つケースがすごく多い、転倒しない自転車を作ることが必要

16) 晴れている状態で10分歩くと1日に必要なビタミン量は身体の中で合成できる

17) 外に出る頭のトレーニング

■『made by MATSUDA with consumer』松田

1) 普通のママチャリが、ペダルのクランクの長さが左右違う

2) 左の足が変形性の膝関節症の方の自転車

3) 少し良くなってくると長くして両方とも同じ長さで回復できる可能性が高い

4) フレームビルダーは一般のハンドブレーキのついている自転車が好きではないという傾向がある

5) 前のバッグが本体について、ハンドルに荷重がかかってない。実際に重たいものを乗せてもふらつきませんので、非常にいい

6) いい自転車とは「乗って楽しくなる自転車だ」

7) 鞆のための自転車

8) 重い荷物を積んでもふらつかない、フレームに籠が付いて重さは関係ない

9) 溶接(ロウ付け)が悪いと事故につながるの、それが一番大事

■議論

1) 日本の歩道を右も左もでたらめに走るという自転車状況を前提にした上では、ものすごい間違いがある

2) 幼児二人乗りの自転車にしても、高齢者用の自転車にしても、安全な自転車レーンを安全に走ることができれば一番いい

3) 自転車というのはエコだから注目されている、車から乗り換えることが可能だからエコなわけ

4) 自転車はハイスピードで車道の左側を走らないと意味がない

5) 自転車は空気清浄機でもなんでもないので、車のある部分を代用しないと自転車の意味がない

6) 幼児連れのお母さんが乗っている自転車、それから老人の自転車を歩道に乗せることを前提とするなら、その自転車を自転車でなくすという考え方が必要

7) 福祉自転車なり福祉系車両なり、そういうカテゴリーを新たに新設して、そういった自転車は問答無用で歩道を走れることを可能に

8) それ以外の自転車は全部車道に追い出すドラスティックな改革

9) 警察側の交通規制の論法からすると、歩道は徐行

10) 3輪車、トライクなら7、10キロでも自転車がふらつくスピードをもうちょっと遅くすることが可能

11) そういう自転車を福祉車両として指定し、車道は禁止、歩道上も徐行で歩行者と共存できる自転車じゃない自転車を作ることが、現代日本の方向

12) 低スピードの倒れない移動交通手段の空間整備をどうするか

- 1 3) 歩道には自転車がものすごく多い。めちゃくちゃな走り方。自転車拒否症
- 1 4) 乳母車を使ってなんとか対応できないのかとか。何か私はもう少し選択肢の幅があつていい
- 1 5) 転ばないものが欲しいというのが結論
- 1 6) やっぱり歩道通行じゃだめだよねと、逆にいい方向に行かないかなと、今ずっと思ってたんです。どうも今日見たのは、なんか従来型の自転車に手を加えたという感じに思えます。

第3回「自転車研究会」議事要旨

日時 平成21年4月14日(火) 17:30から19:30

場所 日本自転車会館2号館8階803会議室

■「自転車を通した人と人との繋がり」Bicycle Film Festival 主宰の木下静

- 1) BFFは2001年にニューヨーク、マンハッタンでBrendt Barbourが創設
- 2) エコは後からついてくるものであって、BFFはエコのために行っているイベントではない
- 3) BFFは自転車にまつわるすべてを楽しむ場を提供し、「1人でも多くの人が自転車に乗ってみたいくなる」といいな」という気持ちで開催
- 4) 2009年はニューヨーク、ロンドン、パリ、ミラノ、ウィーン、リスボン、東京をはじめとする世界19都市で開催を予定
- 5) サイクリスト、自転車好き、映画好き、音楽好き、イベント好きが集まって交流できる場
- 6) 自転車に乗る人も増えていく、自転車の乗りやすい社会がつくられていく
- 7) 毎年300、400本の自転車の映画の作品が各国から集まる
- 8) 「SIX-DAY BICYCLE RACES」自転車レースの歴史を振り返ることのできる作品
- 9) 「THE BICYCLE: FIGHTING AIDS WITH COMMUNITY MEDICINE」南アフリカに住むドクターが未舗装道路をお古の自転車で往診
- 1 0) 「RECYCLE A BICYCLE」自転車修理を小学校の授業に取り入れている、ゆとりと笑顔があるアメリカの教育現場を紹介
- 1 1) 「KLUNKERZ」自転車に太いタイヤをはかせ山をかけ下る遊びがはやった70年代カリフォルニアの、マウンテンバイクが生まれた瞬間のドキュメンタリー
- 1 2) 「GASOLINE VS YOGURT」ヨーグルトを食べて自転車に乗るのと、バイクで走るとマンハッタンゴールまでどちらが速いか
- 1 3) 「BICYCLE GOODS FESTIVAL」自転車関連商品とのコラボレーションも
- 1 4) バイクパーキングも確保し、盗難や間違いなどが起きないようにセキュリティを徹底して行って、専用係員が3、4名常備されパーキングを運営
- 1 5) 「バイクポロ」3対3でエッフェル塔の真下にあるフットサルコートなどを使い
- 1 6) 「ゴールドスプリント」は自転車をローラー台に固定し、一定の距離を2人でどちらが速いかを競うヴァーチャルリアルティ・スプリントレース
- 1 7) 自転車の遊び方や可能性は無限にあり、単なる駅までの交通手段ではなく人を引きつけてやまない、そして人と人とを繋げていけるもの
- 1 8) 自転車は人の幸せをつくり出すこともできる

■議論

- 1) 「自転車が繋ぐ人と人」ということで、ちょっと今までこの研究会でもあまり議論してこなかった視点
- 2) ピストが増えた背後にこういう組織があった
- 3) 18歳になった若い人たちの今一番ほしいものというのはパソコンで、車は17位
- 4) 猛スピードのノーブレーキピストバイクの危険
- 5) 非常に危険な状態を平気でフィルムとして流している
- 6) 楽しんで、かっこよく乗るのはうれしいが、最低限の安全性だけは何かルールとして守ってもらわないといけない
- 7) ヨーロッパで走っていると歩行者も車も、自転車に対してそれなりの敬意を払った走り方をしてくれる
- 8) そういう自転車が増えていったことが自転車文化の増幅になるかと思ったら、今度はそれが一気に逆に働いてしまう
- 9) リサイクルバイシクルとか、アメリカのお医者さんですとか、非常に多様な自転車の役割だとか、いろいろな話を幅広く紹介していただけたところに重要な役割

■「自転車産業の取り組みについて」社団法人自転車協会理事長の島野喜三氏

- 1) サイクリストが街へ出て安全に、自由闊達に自転車に乗れる。そういう状況ができれば、本当に素晴らしい自転車王国ジャパンが誕生する
- 2) 業界としては、まず第一に安全な自転車を製造販売する

- 3) 安全基準・BAA マーク
- 4) スポーツ自転車の安全基準に合格した自転車メーカーおよび輸入業者の製品はスポーツ BAA、SBAA のマークを貼付
- 5) 製販一体で安全な自転車の拡販努力
- 6) 自転車をつくる際にやはり環境負荷の高い物質を削減
- 7) 第2ステップは利用者が交通ルールおよび交通マナーを守ること
- 8) 道路は楽しく、どうやってシェアするかが原則。歩行者、自転車、自動車が安全に道路をシェアできるか、互いに尊敬し、権利を尊重し、譲り合い
- 9) 3番目は走行空間の建設が大事
 - 10) 社団法人自転車協会会員数は正会員が 114 名。特別賛助会員が 228 名。あとは賛助会員が 6 名。最盛期は 400 名から 500 名
 - 11) 戦後ずっと自転車完成車の輸出国、今は大幅な輸入国
 - 12) カンボジア、ベトナム、中国、北朝鮮向けの中古車輸出
 - 13) 一つは量販店、ホームセンター。従来型の小売店。大型小売自転車専門店。ネット販売
 - 14) 協会の組織率は台数的に 50% ぐらい
 - 15) 我が国の自転車関連事故絶対数は、平成 16 年をピークにして、わずかずつですが減少
 - 16) 交通事故全体に占める自転車関連事故は決して減っていない
 - 17) 対自動車が圧倒的、自転車対歩行者、自転車相互が増加
 - 18) 自転車対歩行者事故は 10 年間で約 4.5 倍
 - 19) 労働災害ハイインリッヒの法則。1 人の重大事故の背景には 29 の軽微の事故があり、その背景にはさらに 300 のヒヤリハット経験がある
 - 20) BAA マーク、JIS マーク、製品安全協会 SG マーク
 - 21) 平成 19 年 1070 万台の自転車の中で 760 万台が BAA も JIS も SG も貼っていない
 - 22) 財団法人自転車産業振興協会・試買テストで JIS 基準すら満たしていない自転車が非常に多い
 - 23) スポーツ用自転車特有の安全基準が全く日本にはなかった
 - 24) 「つくる側と売る側の相応の技量の部分の自転車です」
 - 25) 自転車総合施策の理念をはっきりさせ、具現化するための政策目標、その具体的な数値を明確化。達成するための手段、方法論のプライオリティ
 - 26) 何のためにやるんだという意義づけ。国民の健康増進、エネルギー対策・環境対策
 - 27) 努力義務規定の抽象的な言い回しを超えたい

■議論

- 1) BFF は法整備等の難しい話が整備された上で、楽しみを伝えることが一番の目的
- 2) 製販一緒になって自転車業界はユーザーたちに情報をきちんと与える努力を
- 3) 一方通行の標識の下に「自転車は除く」。車両なのに一方通行だけ自転車を除くというのも非常にわかりづらい
- 4) 「自転車はここをこうやって走るんです」というのをはっきり
- 5) 交通事故死者の自転車の構成率が 21.2%、歩行者はもっと高い
- 6) 「自動車社会との共生と都市交通の近未来の姿の提示」は提言として怖い
- 7) 今のような自動車優先社会を前提として、物事を議論するという研究会ではない
- 8) いま国交省と警察庁が自転車走行環境整備モデル地区事業の応募ガイドブックに自転車道は対面通行だとある
- 9) スポーツバイクに見合うスーパーSBAA マークを本物を差別化する仕組みを
 - 10) 走行空間の整備を利用者の視点から見直す
 - 11) 自転車文化の創造は、観光などのミックスやコラボレーションを含む

第 4 回「自転車研究会」議事要旨

日時 平成 21 年 5 月 11 日 (月) 17:30~19:05

場所 日本自転車会館 2 号館 8 階 803 会議室

■【自転車雑誌『BiCYCLE CLUB』副編集長・山口博久氏】

1. 1970 年代にバイロジューブーム、その後、1985~1990 年代にかけて MTB、マウンテンバイクのブームがあり、今、ロードバイク、自転車通勤が盛んになった
2. バイロジューブームとマウンテンバイクブームが陰りを見せた理由は、走行空間の整備が追いつかなかったせいではないか
3. バイロジューブーム当時は、ちょうど車道上の自動車が増え、自転車が走る空間が確保できなかった

4. MTB ブームでは、レース専用のサーキットで走る以外に、普段走る場所が見あたらず、野山でハイカーとのトラブルが頻発、ブームの沈静化につながった
5. 米国では当初マウンテンバイクの地位が低く少数派だったが、今ではトレイルの中では一番自転車がシェアを持っており、人気が続いている
6. 現状の車道と歩道、自歩道の区分けで、自転車道を作ることが一番いいように思われるが問題もある
7. 速度の違う自転車が「走りたい速度で走れる」、「トラブルが起きない」こと、それが楽しむための条件
8. 自転車道は狭い空間の中で交互通行になっており、交互通行ではゆっくり走ることしかできない
9. 日本の法律では、自転車道があれば必ず自転車道を通らなくてはいけない
10. 自転車専用レーンの場合、速く走る自転車はレーンを車と同じように速いスピードで走ることができ、ゆっくり行く方は、是非はあるが、歩道に上がる現状がある
11. 実は日本の道路の法律はすごく難しい、例えば普通に歩道がある場合には歩道は進行方向がなくて、車道には進行方向がある。路側帯の中では進行方向が定められていなくて、かつ二本線の路側帯がある場合にはこの中を自転車は走ってはいけない。
12. ママチャリは大体時速 15km~20km ぐらい、クロスバイクや小径車はせいぜい 25km ぐらい、フィットネスを楽しむには 30km ぐらい、ロードレースのようなスポーツを楽しんでいる方は時速 40km ぐらい
13. 「現状の走行空間」では、レースに出る方は車道、買い物自転車はほとんど歩道、フィットネスやツーリング、タウンユースは両方とも使い分ける
14. 走行空間が分かりにくいことに加えて、ある程度スピードの出る自転車でも歩道を走ったり車道を走ったりすることが問題
15. 河川敷は河川管理用道路で一般の道路と扱いが違うが、スポーツ自転車がも多く、歩行者との接触事故が問題になっている
16. そういった状態を危惧したスポーツ自転車のユーザーたちがゴミ拾いをしながら現状を考えてみようという会もある
17. どうやって自転車を楽しめばいいのか。
18. 「車道空間での車とのトラブル」を避けるために河川敷のような車の来ない空間を求めてきたが、自転車ブームで空間が過密になってきた
19. 都市部において広規格の幅の広い自転車道ができてもいい時期になってきている
20. 宇都宮市の例で、車道左端に自転車専用レーンがひかれて、ゆっくり走るお年寄りや子供は自転車通行可の歩道を走ることができる
21. 自動車専用レーンの効果で一番大切なのが「自転車が車道走行」であるということを知ってもらうこと
22. 本当は車道を走らなくてはいけないのに歩道を走らせてもらっているという感覚を自転車専用レーンを引くことで身につけることができる
23. 自転車が車道の左端を走っていることをドライバーの方もあまりご存知ではない。特に我々などがスポーツ自転車で車道を走っていると、車の方からなぜ君たちはそこを走っているのかという話をされたこともある
24. 固い話は人気が出ない企画だが、かつてのブームのように、結局自分たちの走れる空間をなくしてしまうことを避けたいと続けている
25. 26) 社会的に大人になって自転車と向き直すことがあるのは、スポーツで自転車に乗っている人間だけ
26. 子供たちが自転車はどこを走るのが教えられるように環境を作っていく
27. 自転車を楽しむために自転車の走行空間を確実に作る

■【議論】

1. 自転車道が対面通行になっている現実、スピードを出す自転車も買い物用に使うゆったり走る自転車もごちゃまぜになっていることが不都合なこと
2. きちんとやっていくべきは、自転車レーンしか今のところない
3. アメリカの文献にはバイコロジーブームとは一言も出てこない、great bicycle, sports bike boom というふうには表現されている
4. サイクリングが昭和 30 年ごろにもすごく大きなブームになったことがあった
5. レース派とアウトドア派、アウトドア派とツーリング派には分けられず、同じ人がロードバイクに乗ったりマウンテンバイクに乗ったりしている
6. 歩道を 30km で走るということ自体あってはいけないことで、やはり歩道は歩行者優先の空間で、歩行者がいたら停止するというのが道路交通法
7. スポーツ自転車に初めて乗る方が知らずに実情として歩道を走ることが多々ある
8. そもそもルールが知られていない、それからルールがめちゃくちゃだということか

9. 警察も生活道路については30km以下の規制もあり得るという調査報告が出て、こういった機運もあり国民運動で変えていこうではないかと出口の一つとしてやっていきたい
 10. スポーツ自転車を楽しんでいる人間は、自転車が車道空間を走れるということは当たり前のこと
 11. 一般に「自転車が車道」というお話をすると難しい問題になってくる
 12. 現在のこの状況で自転車は車道を走りましようという、恐らく反対が大きくなる可能性、要らぬ誤解を呼ぶ危険もある
 13. 宇都宮の自転車レーンで路側帯を青いペイントで塗って、4割事故が減ったという調査結果がある
 14. 路側帯の通行方法について、歩道のないところは基本的には車道通行で左側通行
 15. 基本は車道通行で自転車通行可の歩道と同じ解釈で、自転車も逃げていいのではないか
 16. 路肩あたりは非常に走行条件が悪く、亀戸の自転車道の走行実績を画像処理したが、双方向1メートルのレーンで、路肩の部分は皆避けて通っているというのが分かった
 17. 路肩自体の通りやすさ、構造も考えていかないといけない
 18. 最終的にはどうやってうまく乗れるか、例えば手放し運転は確かに危険ですが、かといって手放し運転ができないと車道を走れるかという技術的にはやっぱり難しい
 19. テクニックを一つ一つ覚え、それが自転車の楽しみにつながっていく
 20. 自転車にも一律の速度ではなくて速度の幅があるということを知ってもらえることが、結果として楽しみにつながってくる
- 【「フリーマガジン『読む自転車 ふたつの輪』を通して考えたこと」小泉ニロ氏】
1. フリーマガジン『読む自転車 ふたつの輪』編集長、本業はボサノバシンガー
 2. スポーツバイクのメーカーのイベントでライブをやり、スポーツバイクの存在を知った
 3. 庶民的な姿勢からスタート
 4. 雑誌の制作を通し、自転車を取り巻く社会について、自分が同時進行で自転車のマナーなどについて考えている
 5. ママチャリユーザーだったので、スポーツバイクの乗り心地の良さに感動した
 6. スポーツバイクは女性になかなか遠いもの
 7. 女性単独でスポーツバイクを知る機会はない
 8. 自転車の市場も、男社会で形成されてきた
 9. 解決のための問題意識を持って世間に情報を発していかなければいけない
 10. 自転車はエコだから乗ったらいい、ガソリンもかからないしCO2を排出しないと謳われていたが、歩道にもたくさん自転車があふれていて、走れなくなってしまっている
 11. 買い物に行っても停める場所がないので、自転車をやめて徒歩で買い物に行っている
 12. 逆に、実は自転車は環境を汚染しているのではないか
 13. 自転車を本当にエコなものにするために雑誌の主軸をそういう問題提起・意識の呼びかけにする制作方針を固めた
 14. 去年の秋に自転車ブームがおきた
 15. 去年の夏、ガソリンが急に高騰し、通勤を車から自転車に変えた
 16. 高齢化社会になって、健康志向が増え、自転車はマラソンに比べると身体への直接の負担が非常に小さい。例えば関節に直接の負担をかけないとか、腰痛持ちの方でもできるとか、もしかしたら自分もスポーツとして自転車を取り入れることができるかもしれないという観点があり、健康志向の高まりから自転車に乗り始めたという方も増えた
 17. 秋頃、リーマンショックが起きて世界的な経済危機に陥り、節約ろ健康から自転車の熱が非常に高まっている状況
 18. 今までのブームと違うと一つ言えるところが、強烈的な健康志向ではないか
 19. 移動または買い物の手段としてママチャリを使うのが日本のノーマルな使い方
 20. 現在は、エクササイズやスポーツとして、自分の健康やダイエットのために自転車に乗るという志向が、10年前20年前に比べると非常に高くなっている
 21. お金と時間に余裕がある団塊世代が高級自転車を購入している
 22. 実際に安すぎる自転車が壊れてしまって怪我をしたとか事故になったと報告されたために、安い自転車は良くないという風潮も少し高まり、少し高いものを買って長く使うのがいいという視点も増えてきた
 23. 私も実際スポーツ自転車に乗り始めて、今まで私がいかに自転車に対しての教育をされてこなかったのか反省した
 24. 無灯火走行が多い。ライトを点けるのは存在をきちんと示すことと、足もとが大丈夫か、段差、滑るようになっていないか、そういったものを調べる大事なこと
 25. 大阪市は放置自転車がとにかく多い。昨年も大阪市の平松市長が撤去費用を投入して放置自転車をとにかくなくすという提言を挙げて、いろいろと物議が醸した

26. 大阪市主催「ちゃりんこマナーアップキャンペーン」が心齋橋で行われ、通行人が自転車に普段感じている問題や意見をたくさんボードに書いた
27. 実は皆同じことを考えていた。停める場所がないとか、「さすべえ」が大阪ではシェア率80%以上占めて一番売れているそうなのですが、あれが目に入ったことがあるとか、傘を差しながら走行している自転車に困っているという声もあった。
28. 困っていることというの是一緒で、皆同じことを考えているのになぜ解決できないのだろう、というところで結局その会は終わった
29. 一番これが問題かなと思ったのは、情報が届いていないこと
30. 駐輪場を増やして便利になるとさらに多くの自転車が増えて、不足する
31. 都市は、自転車に乗らなくても大体公共機関で7分以内で足が届くように街づくりがされているので、近場であればなるべく自転車に乗らないで移動して欲しいと広報している
32. 北海道に住んでいた時は駐輪場に困ったことは一度もありませんでした。地下鉄の乗り場の横にはいつも自転車が停められ、あまり車のストレスを受けずに自転車に乗れる
33. 都市で自転車を乗るにはどうしたらいいかを考えていなければいけない
34. 車道の問題は、インフラ整備に時間がかかるので、本当に長くずっと意見を発し続けて改善していかなければいけない
35. 最初にできるのは人の意識の改善、マナーの向上をいかに図れるか、これだけでもずいぶん事故は減少する
36. 自転車は車道では弱者なので、ドライバーをもっと啓蒙していかなければならない
37. ラジオは車に乗って走りながら聞いていることが多いので、いい武器になるのではないか
38. 「隣を自転車が走るのでスピードを落として走ってください」という情報を流すことをラジオで続けていこうと思う
39. ドライバーが自転車に注意する、スポーツバイクに乗る人が率先してマナーを示し、歩行者を守ることが非常にかっこいい
40. 口で言うよりも多分行動で示したほうが本当に人を説得できると思うので、自分が率先してかっこいい乗り方をすることがサイクリストに今求められている
41. 駐輪場にお金を払うのは嫌だという人がとても多く、どうやって自転車にお金をかけさせていくかというのも課題です。
42. やはり価値のある自転車に乗るのが大事で、自分にとって大切な自転車であればよい
43. クロスバイク、値段は5万円ぐらいから、整備をすれば長く乗れるという利点があり、乗っていて非常に爽快感がある
44. 荷台をつけたりスタンドをつけたりすればママチャリみたいに改造することもできるので、お買い物用の自転車としてお母さんにも使ってもらえる
45. 大体5万円ぐらいのものなので大事に扱うという心が持てる
46. 盗まれたくない、傷つけられたくないということで、ちゃんとお金を払って停めようと思う
47. 自転車はもともととても高価なもので、大切なものだった
48. 若い世代はどちらかというとビニール傘的な感じで自転車を扱っている世代で、修理して乗るという感覚はまずないですし、大体1回乗ると乗り捨てという感覚で育っている
49. 自転車はもっと価値のあるものであるということも発信していく
50. 自転車用の新しいアパレル商品が開発され、とてもかわいいファッション性にあふれたライトなどが増えている。楽しみながら安全を守っていける、楽しみながらエコに貢献できる、そういう部分が自転車にとっても増えてきている
51. 競技者と一般のホビーレーサーを分けていかなければいけない
52. ロードレーサーですごいスピードを出して歩道を走る人を結構見かける。本気で走りたいのであれば絶対きちんとヘルメットもかぶって車道に出るべき
53. トライアスロンに出場するためにハワイに行くが、その練習をするの山に自転車を運んで行って乗るようにしている。なぜかという一般道でロードレーサーに乗っていると自転車のことも車のことも何もかも嫌いになってしまいそう
54. 自転車と長く付き合いたいと思ったら、ストレスのたまらない場所に行くということが大切
55. 比較的交通量が少なく走れる山が周りにあり、車で自転車を運ぶか、または電車で輸送しても大体山に1時間以内でつきます。山を3~4時間本気で、交通量が少ないところを走った後帰ってくる。そうすれば、自分が受けるストレスだけではなく、他人にストレスを与えることもなく、幾分エコな使い方ができたかなということを感じて帰ってくる
56. 遊び場、走る場所をきちんと分けていくことが大事
57. 今、通勤でロードレーサーに乗っている方がとても多いが、あくまで一般道で乗っているということを常に理解しておくことが非常に重要

58. 一般道はレース会場ではない
59. 買ったのに乗らなければごみを増やしている
60. 自転車メーカー、販売店は、買った人がそれをどこでどんなふうに乗らよいかという情報を提供すべき
61. 自転車は大人のコミュニケーションツールであり、自転車を媒介して友達を増やしたり、一緒に遊びに行く仲間を求めている
62. 女性がスポーツバイク、クロスバイクを買えば、底上げが図れる
63. 女性の最初の観点として必要なのは、外見・見た目、かわいさから持つ愛着
64. 洋服またはバイクのカスタマイズでペダルを変えたりグリップの部分を好きな色にしたり、自分が本当に長く付き合いたくなるようなかわいい施しをすることができる
65. 女性の底上げがどうしても必要かといいますと、やはりマナーの向上など直接的につながる部分は、女性の意見がとても強いのではないか
66. 自転車を買う前に、今持っている自転車をもう一度見直して見てほしい。今持っている自転車にもう一度向き合ってみる。その上で自分の生活に自転車をうまく取り込んでいければ、生活がどんどん楽しく、それからマナーの向上にも自然と気が配れるようになっていく

■【議論】

1. モラルの向上、女性の市場参入という観点、自転車がコミュニケーションツールになるという観点も大変興味深い
2. 自転車ファッションの情報発信力は日本の場合あるのか
3. 最近ようやくメディアが取り上げ、ようやくファッションの認識というものが開始された
4. これまでレースのジャージしかなく男性社会向けで、レースに出るわけではないからあれを着たくないけど、では何を着たらいいのか
5. 汗をかくので機能性は欲しい、汗がすぐ飛ぶようにしてほしい。背中を折り曲げるので背中がベロっと出てしまうから、少し後ろの丈が長いほうがいいが、レースジャージではないもので叶えたい
6. 百貨店の独自ブランドで自転車の服を開発し、背中からそのまま汗が乾くようなスーツなどを開発した。通勤者等にも心地よく来てもらえるものを開発している
7. その市場が伸びていくのではないか
8. 毎週1回都内のいろいろなところ、例えば代官山とか原宿とか銀座とか渋谷などでカメラマンが通りを歩いている若い人を本人の了解を得て写真に収め、その画像をストリートファッションと称して、団体のホームページに貼り付け、画像なので基本的に説明は不要、かつファッションだということで、海外も含めてかなりヒットした。(月間30万PPVぐらい)
9. 同じように自転車についても、もったいないとかかっこよさとか価格とかウェアの機能だとかあるいは自分の生き方でも何でもいいですが、こういったものを情報提供することによって自転車の在り方を見直すきっかけができないか
10. イベントが行われてもそれが大きく取り上げられないために、点在して終わりになってしまう
11. イベント、催し、なんでもいいのですが、メディアとミックスさせることが今一番課題だと思う
12. 環境だからとかエコだからというよりは、基本は自分が乗ってみたいから、かっこいいから、そこから始まるという気がする。結果として環境に優しく、メタボも解消される
13. 従来の「エコです。環境に貢献して下さい」という切り口から入ってしまうと、若い人がひきつけられるような切り口になり得ない
14. 頭をぼさぼさにして自分の生活を後回しにして貢献するという、ボランティアみたいなものを想像してしまう
15. 自転車の魅力はファッションや嗜好であり、その切り口から入って行って、最終的にきちんと貢献できるスタイルに持って行けるところがいい
16. なるべく自分の世代ぐらいの人からスタートして啓蒙できればいい
17. 自転車のファッションは、海外ではないと思うので、日本から発信可能な分野である
18. 自転車名人3代目の勝間和代さんが、男向けのジャージは嫌で、汗が抜ける特注のスーツをフォーマルの委員会でも発言ができるようなスタイルにしている
19. ヘアスタイルもヘルメットをかぶってペチャンコになるけれども、下のところをうまくデザインするようにやっている
20. 女性が参入することがマナーの向上に資するというのは、例えば女性は、特にお子さんを今乗せている方が多いために走行に対して男性に比べて不便を感じている
21. 男性社会でずっとスピードに価値を持ってきたが女性はたぶんスピードに価値を見出すという走り方をしない
22. あまりスピード志向に陥らない女性の観点・意見というものを、もっとたくさん入れていかなければいけない

23. 70年代から80年代の半ばぐらいまでの当時は歩道通行がなかった。車の交通事故死がすごく多かった。70年に1.6万人というピークに達したが、その頃はそんなに怖さを感じなかったが、車の走行距離はいま70年代の3倍になっている
24. 確かに車道を女性が走るという条件が引き続き守られていて、車道を女性も走るということを警察庁や国土交通省が認識した上でどうしたらいいのかということを考えてくれたら、ちょっと状況は違ったのかなという気もします
25. 男性から男性に、例えばラジオのパーソナリティとして車にスピード落として下さいと言うよりは、女性から男性に呼び掛けるほうが、やはり弱者感が強いので守ってもらえるのではないかな
26. 弱者という立場で女性がものを言う機会が必要
27. 歩道を自転車が通行するというのは日本だけのことであって、これは世界的に見て異常だということが一般的に知られていない。繰り返し言っていけないといけない
28. ヨーロッパ等では車はちゃんと自転車のことを見守るという精神的な道路交通の風土が出来上がっている
29. もちろん歩行者が一番大切にしなければいけない存在であり、車も歩行者も自転車も3者が対等の関係を目指すべき
30. 一般のマスコミ報道で、自転車が車道を走るのは特異なことでみたいと思われてしまっている
31. 道路の作りのせいだけではない、オーストラリア、上海をみると、オーストラリアの道路の作りはお金も手もかかっていない。白線で自転車が通る道ですと車道に書いてあるだけだったが、子供を乗せているお母さんもそこを走っていて大丈夫だったので、認識の問題だけなのだとはっきりそこで理解した
32. 中国はあまり一般的にはそういうインフラ整備は進んでいないかなと少しばかりにしたような眼で降り立ったのですが、自転車走行のための道が非常に上手に作られていた。車1台分ぐらい通れる道を、しかもきちんとパーテーションのようなものも付けて安全に走れるようになっていて、かなり多くの方がその自転車道を利用していただ。本当に日本は意識の部分ですごく発展途上国だなと感じた
33. 意味は違うのですが、車と歩行者と自転車のコミュニケーションをきちんと歩道なり車道なりそういった空間で作っていかねばいけないと感じた
34. 阪神大震災の時に自転車は情報を運んだ。どこへ行ったら救援物資がもらえるか、親戚の安否はどうかと探しに行きたい、歩いて行くのは大変だ、車は動けない、では自転車。そういう情報、すなわちコミュニケーションですよね、その時にすごく自転車というのが大活躍したという歴史があり、自転車のコミュニケーション能力の高さはますます重要
35. 運転免許を持っている人たちがどんどん高齢化していく状況の中で、車道を走ることが怖い環境になってきている。
36. 自転車の復権や市民権をきちんと訴える広報戦略のようなものを、政府の中で旗を振ってもらいたい
37. ネットワークを作って大きな声で言うためには、やはり少しバックアップが欲しい
38. 自転車名人があるのだから、自転車クイーンとか自転車プリンセスとか、何かいろいろ冠を考えてみては・・・

第5回「自転車研究会」議事要旨

日時 平成21年6月23日(火) 17:30～19:25

場所 日本自転車会館2号館8階803会議室

欠席：吉本委員、金竹委員(代理：百瀬様)

■【JTB首都圏交流事業推進室・高知尾氏】「自転車と観光の連携」

- 1, 首都圏1都3県に観光目的で来る年間5億3000万人の客に川上の営業活動を行い、その方たちとの交流人口を増やすのが目的(JTBの取り扱い「旅行」という部門でいうと23%強だが440万人)
- 2, Ecoバイク「旅チャリ」2008年12月、「旅チャリ」は弊社JTB首都圏が「観光」「環境」「健康」、「21世紀の3K」をキーワードに、傷害保険と定期的な点検をパッケージしてリースしている電動アシスト自転車
- 3, 地域がさまざまな観光の活性化、観光の素材を利用促進する二次交通の必要
- 4, ある地域で捨てられた自転車を修理して貸し出しているレンタサイクルを利用した客から「旅先でまであんなものに乗らなかつた」というクレーム
- 5, 観光先では新しくいいもの、そして楽なもの、日常と離れたものに乗りたい
- 6, パナソニックと業務提携しJTBグループのリース部門、保険部門と一緒にホテル、旅館、自治体観光協会、レンタサイクル会社、企業の組織、自治体にリースし、利用者、住民の方に好きな料金、レンタサイクル貸し出ししやすいインフラを
- 7, 旅行会社としてエースJTB、るるぶトラベルなど商品化

- 8, 「旅チャリ」のメリットは四つ
- 9, 観光資源に3か所しか行けない客が4か所行くことで二次的な経済効果
- 10, 普通の自転車に比べて高額電動アシスト自転車のイニシャルコストを大幅に減額
- 11, 定期点検を年2回付けリスク軽減
- 12, 環境へのメリット
- 13, 客へのメリット。運動した後は食べるものもおいしいし、きれいな自転車に乗れ、保険付き、見学範囲、箇所、移動時間が縮まる
- 14, 最大のデメリットが雨。降ったら休み
- 15, 契約に含むのは、1番目が自転車の本体と充電器。2番目が納車から廃棄まで輸送回収コスト。3番目が定期点検、修理、故障リスクが非常に下がる（メンテナンスで実費が発生する）。4番目は保険と盗難補償
- 16, 「旅チャリマップ」をGoogleの協力で温泉めぐり、館山市では寿司屋めぐり
- 17, 「エコ通勤」をこの秋に社会実験
- 18, 沖縄では高校生がタクシー通学している現状
- 19, 高級老人ホームで3輪の電動自転車などのニーズはある
- 20, マンションの共同利用のサービス
- 21, レンタサイクルの貸し出しで雇用促進
- 22, 幼児2人乗り自転車
- 23, 企業の配達、ルート営業、出張、ビジネスホテル
- 24, 船の二次交通、港は次の交通手段とつながっていないことが多い
- 25, ゴールドコーストで「旅チャリ」を開始（1日20オーストラリアドル）
- 26, 「旅チャリ」付き宿泊プラン
- 27, 自転車をもっている方が部屋でメンテナンスができる宿泊プランも検討（ホテル、ビジネスホテルの部屋にどの程度物が入るのか情報がない）
- 28, イニシャルコストがかからない。初期投資するお金がかからない
- 29, 老朽化しない。2年間ですべて新車と入れ替え
- 30, メンテナンス
- 31, JTBで旅行の商品化
- 32, 「旅チャリマップ」
- 33, 資産にならず減価償却作業がない
- 34, 期間終了後に返却してやめてしまうことが可能
- 35, JTBはパナソニックから自転車を購入、リース事業部門の所有
- 36, 最後の廃棄までパナソニックにリサイクル

■【津田委員「自転車レーンの展望」】

- 1, 自転車の歩道通行の現状は対面通行で、横断歩道も対面通行、自転車横断帯も対面通行で、合間をぬって歩行者がいる
- 2, 歩行者対自転車の事故件数（交通統計）1990年から2007年まで24から483件（氷山の一角）
- 3, 警察庁も国土交通省も交差点は車道内を指すので、交差点というデータでは歩道上の事故は出てこない。巻き込み部は歩道上の事故。歩道上事故の大部分は巻き込み部と推定される
- 4, 「普通自転車通行指定部分」を守ると歩行者は自転車の動線を横切ることができない
- 5, 国土交通省「自転車利用環境整備ガイドブック」は、カラー分離、自転車道、自転車レーン
- 6, 自転車道を車道につくるのはいいが、自転車横断帯、カラー分離、巻き込み部外側の自転車通行部分も対面通行ではダメ
- 7, 「自転車利用環境整備ガイドブック」には、「交差点部において自転車空間を車道・歩道から分離することができない場合、交差点手前で歩道に普通自転車歩道通行可の交通規制を実施し」という意味は、自転車歩行者道にして「自転車を自転車歩行者道に誘導することを検討」することになる
- 8, 自転車レーンの延長線上に横断帯をつくり、左側通行にして、歩道は歩行者専用にするしかない
- 9, 第一ステップとして歩道も自転車は左側一方通行化
- 10, 車道は一般の市街地の道路は3メートルか3.25メートル、一級国道は3.25メートル以上、停車帯1.5メートルを自転車レーンにすると車道そのものが広いから車のスピードがすごい。抵抗があるので小型道路（2.75メートル幅員）にしてスピードをおとさせ、自転車レーンを1.75から2メートル取る
- 11, 車道を1車線削減する場合、もともと路肩が0.5メートルあったわけで、この場合には自転車レーンを2メートルないし2.25メートルにして、自転車レーンと車道の間には停車帯を設ける。
- 12, コペンハーゲンで、アスファルトの自転車道を車道と5センチぐらいの段差で区分し「ブルーレーン」と子どもも大きな交差点を走ることができる
- 13, アムステルダムは2.3メートル、自転車道も1.3メートルだがそれでも自転車道を通る意識がす

ごい

- 14、 対面1車線しかない道路の場合センターラインをなくす
- 15、 歩道のないパターンでは路側帯を広く取るために基本的には一方通行化

■【議論】

- 1、 「人は右、自転車は左、車は左」ルールの徹底が必要
- 2、 車は一方通行、自転車は一方通行ではないという例外が問題
- 3、 車両と同じように左側通行で車道を通る大前提
- 4、 ブルーズーンを通過している限り、自転車は車から視認できるわけで、車は止まることが可能
- 5、 ヨーロッパのやり方は信号の手前で自転車道と左折のレーンを入れ替える
- 6、 自転車信号を先に青、その後に車を通すものもある
- 7、 車にとってもそちらのほうが安全
- 8、 例外をなくするのがいちばん事故を減らす早道ではないか
- 9、 自転車競技でヨーロッパが強いのは、自転車の走るところが整備され、車のマナーがいい、自転車が走るの当然と言う点が非常に大きい
- 10、 自転車に乗る以上、自転車は左側通行をするという原理原則の徹底が重要
- 11、 駅が左側通行になっているばあいがある
- 12、 「旅チャリ」の使い方を英語、中国語でも、「左側通行」と大きく書いて客に渡して
- 13、 日本独自のスタンダードは海外では絶対に通用しない、海外の事例、交通のシステムを積極的に取り入れ、日本に来る外国人が安心して自転車を利用できる環境を
- 14、 自転車と歩行者の環境、道路交通法はガラパゴス状態
- 15、 報告書の自転車の競技人口を増やすために、底辺をひろげる提案を加えて欲しい。基本的には自転車に乗りやすい環境ができてくると、自然とそれが競技に向かう
- 16、 「歩行者のために」というのはたしかにあるのですが、自転車がちゃんと通行できる空間をつくるということをストレートに出す。自転車を車の代替としてという発想の人もあるかもしれませんが、そういう話ではないのではない。自転車は独立した交通手段としてきちんと書くべき
- 17、 スポーツとしての自転車を自転車文化の中心に位置づけるような文言がちょっと入ると楽しい。「ブルベ」はノンストップで300キロとか600キロを走るが、競技ではない新しい自転車の楽しみ方
- 18、 都市交通としての自転車に加え、スポーツとしての自転車に目配りを
- 19、 自転車道路で自転車が安全に走れる利用環境、歩行者と自転車のサイクリングロードにおける分離、安全対策といったことを提言する必要がある
- 20、 観光のことにも触れたい

※会議配付資料はHPからPDFファイルとしてダウンロードできます。

「自転車」のこれからを考える
「自転車研究会」報告書

2009年7月

発行／財団法人日本自転車普及協会
〒107-0052 東京都港区赤坂1-9-3
TEL. 03-3585-7578 FAX03-3586-9782

(無断転載を禁じます)

