

＜H25年度第4回「自転車セミナー」自転車総合ビル開業記念特別セミナー＞報告書

日 時：平成25年12月19日（木）18:00～19:30

場 所：自転車総合ビル6階601会議室

（東京都品川区上大崎3-3-1）

講 師：疋田 智 氏（自転車ツーキニスト）

テ ー マ：「自転車について語り尽くそう！」

＜要旨＞ 今回のテーマは、「自転車について語り尽くそう！」ということで、2020年の東京オリンピックを視野に、自転車政策はどうなっていくのか？ということで、疋田 智氏（自転車ツーキニスト）にご講演いただきました。

疋田氏は、1966年11月生まれ。宮崎県出身。NPO法人自転車活用推進研究会理事。学習院大学生涯学習センター・非常勤講師（自転車学）。「自転車ツーキニスト」という言葉を広めるなど、都市交通の中で自転車を活用することを提案。『だって、自転車しかないじゃない』（朝日文庫）『ものぐさ自転車の悦楽』（マガジンハウス）など、自転車に関する著書が多数あります。

なお、今回のセミナーは、目黒に自転車総合ビルが開業した記念特別セミナーということで、NPO法人自転車活用推進研究会の共催で行いました。

NPO法人自転車活用推進研究会の小林理事長の司会進行、本会（日本自転車普及協会）渋谷常務の挨拶後、セミナーを開始しました。

本日の講演内容は、以下の3点です。

- ・全国の自転車の取組み&現状等
- ・自転車大討論会&自転車事故
- ・ロンドンオリンピックでの自転車革命

冒頭、「東京都は、7年間は、自転車シティに生まれかわれるのか？」というテーマに基づき、全国の様々な事例を紹介

◎全国の自転車の取組み&現状等

- ・岡山市 自転車レーンの設置
- ・金沢市 「まちのり」というシェアバイク(観光用)の導入
富山・高松でもシェアバイク(観光用)の導入あり
- ・札幌市 自転車レーン内に矢印の設置

福岡市は、日本で一番、自転車で走りにくい場所で、自転車=歩道という概念



返上しようという機運



自転車レーンに違法駐車 パトカー出動で撤去
バス停 自転車レーンとバス停の分離
歩道では、押しチャリが定着

一方、高松市では、通勤時、左右走行（路側帯も含む）が習慣化
路側帯は、歩道のない場所に設置されるため狭い
生活道路で2割・幹線道路で1割の死亡事故が発生
では、なぜ、右側走行がNOなのか？

12月1日に道交法の改正が施行され、翌日のTV・新聞報道では、

- ・正面衝突の防止
- ・右側走行の危険性を指摘



左側走行1割に対し、右側走行4割で事故が発生

しかし、最も危険なのは、歩道上を右側走行している自転車で自動車の死角となり、
出会い頭事故発生として全体事故の6割に及ぶ

自転車の基本は、右側走行の禁止で、自動車同様に順行走行すべき



先進國中、自転車事故が第1位

よって、歩道以外は、左側走行となったが、一部の報道では、誤解を招く事例として、
警官が路側帯に自転車を誘導している場面があった（路側帯を走行を推奨すべきだが、基本は歩行者優先）

都内の自転車レーンでは、港区の芝浦アイランド（100m程）の事例として、歩道を右側走行していた自転車利用者がレーンに進入するため、そのまま一時的に右側走行が横行してしまう危険性

福山市の自転車レーンでは、交差点で途切れるため巻き込み事故が発生

自動車は、自転車が左折すると思うが、自転車が直進できず横断歩道上を通過のため、
再度、レーンに戻ろうと右折するため事故が発生しやすい

◎自転車大討論会&自転車事故

先日、自転車議員連盟の大討論会があり、300人以上の聴衆者が参加
谷垣会長を中心として、以下の提言案を12月24日以降に政府に提出

- ・ 特命担当相の設置
- ・ 任意保険の義務化
- ・ 健康増進効果（医療費削減）
- ・ パーキングメーターの廃止
- ・ 自転車を利用する公務員へのルール・マナーの遵守

自転車事故の7割は、交差点で発生（毎日新聞）

自動車も死角→車道走行上は、自転車を可視だが、歩道には、ガードレール・生垣等が
あり交差点手前の死角が発生→事故が多発

アメリカの事例では、自転車の歩道走行2割・車道走行8割に対し、自転車事故は、歩道
で465件・車道で278件と逆転している。

よって、歩道は危険の結果となっている。

東京では、青山墓地周辺の都道を整備

歩道内に自転車通行帯を新設

パーキングメーターは、自転車にとって危険な存在

↓

政府は、廃止方針だが、都では都道に無料の駐車場を設置する。

↓

結果、自転車にとって危険な走行空間となり、巻き込み事故の誘因となる。

◎ロンドンオリンピックでの自転車革命

2012年、ロンドンオリンピックが開催されたが、開催までの経緯としてロンドン市では、
「SKY RIDE」と銘打って、当時1,000人程度の参加者が8年間で80,000人まで増
加した。背景には、ジョンソン市長の提言で、クルビアレンジャー氏に自転車顧問として
自転車政策の一元化したことでロンドン自転車革命の要因となった。

東京都は、自転車関係部署が6部局と多岐だがロンドンでは、一人に一任した。

よってロンドンは、自転車の街となり、オランダ・ドイツの自転車先進国に比べ変革し
た。市内のブルーゾーン8号線（12km）は、中心部から放射線状に伸びている12本のサ
イクルレーンのひとつだが、車道1車線をスーパーハイウェイとして変換。交差点では、自
転車を自転車信号により自動車より先発させる政策。

一方、自転車レーンの終点は、住宅地に進入すると突然消滅。これは、住宅地は、ゾー

ン30に指定されているため、歩行者も含め時速30km以内の制限によるもので、他の革命としては、大人も含め各地で自転車教室が開催され、自転車の楽しさ・漕ぎ方等の講習が実施されている。

イギリスの自転車政策の背景には、2005年の地下鉄・バス同時多発テロで公共交通機関への恐怖が浸透し、残された選択肢が自転車のみとなったのも一因である。

日本でも、東日本大震災発生後に、一時的に自転車通勤ブームとなった。

ロンドンには、さらに健康効果＝医療費削減効果があると明言。オリンピック複数回開催都市は、ロンドン以外に4都市あるが、ロンドンは、エコ五輪を実施。（複数回開催地域のテーマとなっている）

自転車活用推進のため都市整備を実行→市民に自転車愛好者が増加



東京は、ロンドンを手本とすべきである

ジョンソン市長は、東京にメッセージを送った

- ・東京も明日から苦悩の連続だ
- ・東京でエコ五輪を開催すべきだ

因みに市長は、現在も毎日、自転車通勤を実行している。

以上をもって本日の講演終了後、質疑応答となり、以下の質問が寄せられた。

Q：タクシー乗り場は、自転車にとって危険な場所であるが、行政上の施策はされているのか？

A→現状、何の施策も実施されていない。（小林理事長補足／高松での試行はあるが、不調だった。）

Q：福山の自転車レーンでの交差点の青色部分の補足であるが、2段階右折の滞留場となるため歩道上の青色は、滞留を招きやすい。

A→その通りであり、抜本的な解決が必要である。

<セミナーの様子>

