

バイコロジー シンポジウム

2013

実施報告書

開催日/ 平成25年11月16日(土)

in 自転車先進都市
おかやま



広がっています、
バイコロジーの輪。



RING!RING!
プロジェクト
競輪の補助事業

KEIRIN 

この事業は、競輪の補助を受けて実施したものです。

実施報告書 目次

はじめに

開催要項

開会宣言	バイコロジーシンポジウム岡山 実行委員会 委員長	佐藤 真治
主催者あいさつ	(一財)日本自転車普及協会 会長	石黒 克巳
開催地市長あいさつ	岡山市長	大森 雅夫 氏
来賓あいさつ	衆議院議員	逢沢 一郎 氏

基調講演

講演テーマ：『自転車が安全に走行できる空間づくり』

岡山大学大学院環境生命科学研究科 准教授 橋本 成仁 氏

パネルディスカッション

テーマ：『岡山市における自転車利用環境について』

●コーディネータ	岡山大学大学院環境生命科学研究科 准教授	橋本 成仁 氏
●パネラー	岡山大学大学院環境生命科学研究科 助 教	氏原 岳人 氏
	岡山県警察本部 交通部参事官	香山 直人 氏
	山陽放送株式会社 編成制作局テレビ制作部	国司憲一郎 氏
	自転車輪行エッセイスト	沼尾ひろ子 氏
	一般財団法人日本自転車普及協会 常務理事	渋谷 良二 氏
	岡山大学生	吉原沙也佳 氏

バイコロジーシンポジウム岡山 『自転車市民権宣言』署名式

閉会宣言	バイコロジーシンポジウム岡山 実行委員会 副委員長	荒木 康尊
------	---------------------------	-------

関連イベント実施風景



バイコロジー シンポジウム 2013

in 自転車先進都市おかやま

実施報告書

はじめに

バイコロジーシンポジウム2013 in 「自転車先進都市おかやま」が、平成25年11月16日(土)、岡山大学を会場に200名が参加し開催されました。

シンポジウムでは、基調講演やパネルディスカッションを通じて、自転車を安全かつ快適に楽しく利用できるまちづくり「自転車先進都市おかやま」を目指し、今後どのような取り組みが必要なのかなど、熱心に話し合われました。

また、会場内外においては

- (1) バイコロジー運動に関するパネル展示
- (2) 「自転車市民権宣言」署名コーナー設置
- (3) 自転車シミュレータを活用した交通安全教室
- (4) 自転車の無料安全点検会
- (5) タンデム車の走行体験会
- (6) 電動アシスト自転車の走行体験会
- (7) 三輪自転車の走行体験会
- (8) 岡山市コミュニティサイクル(愛称: ももちゃり) PRなどの関連イベントが行われ、シンポジウムと関連イベントを合わせて約300名の方が参加しました。

(バイコロジーシンポジウム2013 in 「自転車先進都市おかやま」実行委員会)

開催要項

- 1 名称 バイコロジーシンポジウム2013 in「自転車先進都市おかやま」
- 2 テーマ 自転車を安全、快適に楽しく利用できる「自転車先進都市おかやま」を目指して～自転車のルール遵守・マナー向上～
- 3 目的 市内外から多くの方が訪れる「ESDに関するユネスコ世界会議」の開催を控え、誰もが自転車を安全、快適に楽しく利用できる社会「自転車先進都市おかやま」を実現するため、「自転車市民権宣言」(署名活動)を絡めた有識者によるシンポジウムの開催や自転車の利用促進に向けた多様な関連イベントを実施することにより、自転車の安全利用に関する意識の高揚とバイコロジー運動の更なる推進を図ることを目的としています。
- 4 開催日 平成25年11月16日(土)
- 5 開催場所 岡山大学 自然科学研究科棟
- 6 主催 バイコロジーシンポジウム2013岡山 実行委員会
バイコロジーをすすめる会 【代表幹事団体：(一財)日本自転車普及協会】
- 7 共催 岡山市・岡山大学・岡山商工会議所
- 8 主管 岡山県バイコロジーをすすめる会
- 9 後援 岡山県警察・山陽新聞社・RSK山陽放送
岡山県サイクリング協会・岡山県自転車軽自動車商協同組合
- 10 協力 パナソニックサイクルテック株式会社・丸石サイクル瀬戸内販売株式会社



ESDに関する
ユネスコ世界会議
2014年秋開催
みんなで成功させよう！
次世代に学んで引き継ぐこの地球

ゆるやかなネットワークにより岡山地域から持続可能な社会づくりを目指す

岡山ESDプロジェクトとは、岡山地域において、ESD(持続可能な開発のための教育)に関する様々な取り組みを行っている関係機関や組織等の連携を強化して、岡山地域の特性に応じた効果的なESDを推進することにより、「持続可能な社会づくり」に幅広く広域的に貢献していく活動です。

このプロジェクトに取り組む地域について、国連大学から「RCE岡山」として認定されています。

2014年(平成26年)11月4日―8日の間、岡山市で『グローバルRCE会議』と『ユネスコスクール世界大会』と『ユース・コンファレンス』が開催されます。

開会宣言



バイコロジーシンポジウム2013岡山
実行委員会 委員長
岡山県バイコロジーをすすめる会
会長

佐藤 真治

実行委員長の佐藤でございます。
本日は皆様方お忙しい中、多数ご参加
頂き誠にありがとうございます。
当シンポジウムの開催に当たりまして
関係各位のご尽力に心より感謝申し上げ
ます。
当地岡山は「晴れの国おかやま」と称し、
温暖で晴れの日が多く、平野部が多く拡
がっている地域であり、自転車利用に最
も適した街であります。
本日のシンポジウムを通じ、自転車を
安全・快適に利用できる環境整備はもと

より、交通ルールの遵守・マナーの向上
を図り、「自転車先進都市おかやま」を
目指してまいりたいと思います。
更には、現在岡山県において一般道路
の走行が認められていない2人乗りタン
デム自転車が、安心・安全に走行できる
様な環境整備・走行空間が整い、早く解
禁される様願っております。
それではただ今より『バイコロジーシ
ンポジウム2013 in「自転車先進都市お
かやま」』を開会いたします。よろしく
お願い申し上げます。

主催者あいさつ



一般財団法人 日本自転車普及協会
会長

石 黒 克 巳

本日はバイコロジースンポジウムに多数のご参加を頂き、主催者といたしまして大変喜ばしく思っております。

最近、私が感じました事を3点申し上げたいと思います。

まず第1はNHKの番組で台湾の自転車メーカー「ジャイアント」が紹介され、その世界販売シェアは5～6%だそうです、量より質という経営戦略のもと70～100万円もする高級自転車の世界販売シェアが3分の2だそうです。今や自転車も自動車並みの価格で販売、普及していることに驚いたことであります。

第2は、自転車の普及・利用が進み、それに伴い自転車事故も増加し多額の賠償金が課せられつつあるという現況です。幸い自転車保険を取り扱う保険会社も増えてい

ますが、もっと保険加入の促進を図らなければならないということです。

第3は、フランスのパリ市内から自動車が無くなりつつあることであります。自転車の利用が増え、自動車の駐車場を駐輪場に変えるなど、今やパリの都市交通の中心が自動車から自転車に移行しているとのことです。

当地岡山においても、コミュニティサイクル「ももちゃり」が昨秋から導入され、自転車を市内交通の中心に位置づける試みがなされていることを仄聞し、大変素晴らしい事だと思っております。

いずれにいたしましても自転車の普及に伴う様々な問題も数多く派生しており、本日のシンポジウムが盛大活発に開かれますことを願ひまして主催者の挨拶といたします。

開催地あいさつ



岡山市長

大 森 雅 夫 氏

本日は『バイコロジースンポジウム2013 in 「自転車先進都市おかやま」』に多くの皆様方にお越しをいただき、市民を代表して歓迎申し上げます。

岡山市は温暖で晴れの日が多く、平坦な地形が広がっており、他都市と比べて自転車利用に適した環境にあります。

政令指定都市における通勤通学の交通手段のうち、自転車の占める割合は全国3番目と、高い自転車利用状況であります。

しかしながら、自転車の走りやすさ・駐輪のしやすさ等の自転車利用環境に関わる市民の満足度は低い状況にもあります。

こうした状況の中、本市では平成21年10月に策定いたしました岡山市都市交通戦略において、人と環境に優しい交通体系としての

自転車を本市にふさわしい交通手段の一つとして位置付けております。

平成24年8月には「自転車先進都市おかやま実行戦略」を策定し、誰もが自転車を安全で便利に楽しく使うことができる都市を目指し、自転車レーン等の走行空間整備をはじめコミュニティサイクル「ももちゃり」の設置等、各種施策を推進しているところであります。

しかしながら、自転車関連の交通事故が増加傾向にあり、交通ルールの遵守・マナーの向上等が重要なテーマとなっておりますところ、本日のシンポジウムではこれらについて大きく取り上げて頂いているとのことですので、活発な議論を頂き、本市の今後の自転車施策を強力に推進してまいりたいと思います。ありがとうございました。

来賓あいさつ



衆議院議員

岡山県サイクリング協会 会長

達 沢 一 郎 氏

岡山県サイクリング協会の会長としてご挨拶申し上げます。

本日のシンポジウムが多くの方々のご参加のもと、盛大に開催されますことを心よりお慶び申し上げます。

岡山市は平坦な地形から自転車の利用普及に適しており、自転車を都市交通の中心に位置付けるなど自転車先進都市を目指し各種施策を推進しておられます。

しかしながら一方では他都市と同様に放置自転車の問題や自転車事故の多発・

賠償問題、自転車利用のマナーの低さなど様々な負の課題も多いという事であり

ます。本シンポジウムを通じ、国内外の自転車先進都市の成功事例に学び有意義な議論がなされますことをご祈念申し上げ、私の挨拶といたします。

基調講演 「自転車が安全に走行できる空間づくり」

都市交通における自転車の特性について

自転車は今、都市交通計画の中でも色々と議論がなされており、非常に注目されています。その第一は空間的な効率が良い交通手段であるということです。同じ幅の空間を利用して運べる旅客数の比較において混雑時1時間に幅3mの通路によって輸送できる旅客数の量は、自動車を1とすると徒歩6、バス16、自転車は18、LRTは37となり、自転車の空間的効率は極めて良いことがわかります。

その第2は、自転車は意外と早く速達性のある交通手段ということです。

自転車の平均速度は時速12km（秒速で3.3m）であり、500mから5kmの距離では最も速い交通手段であります。しかしながら都市部における5km未満の乗用車トリップの割合は全国で約40%、10万人以上の都市では約50%となっており、自転車が5km未満では最も速い交通手段でありながら、実際は自動車が多く使われている現況です。その他、自転車は環境にやさしい交通手段です。ダイエットなど健康効果が期待でき、小回りのきく手軽な交通手段であり、免許



なしでも利用できるなどハードルの低い乗り物です。この様な自転車交通の特性から環境対策、渋滞対策などとして、自転車の利用促進が都市交通において中心的な存在になりつつあります。

一方で自転車の利用普及が進んでくると、安全性の課題が浮上してきます。

特別な走行空間が整備されてこなかったこと、ルール遵守が徹底されず利用マナーが問題となっていることです。

では自転車はどのような使われ方をしているかを考えてみたいと思います。

日本における自転車利用の多くは、買物、通勤、通学、レジャーなどであり、年代別では免許のいらない乗り物ということで子供など未成年者や60～70代の高齢者の利用が多いことです。利用する理由としては（1）速い（2）コストがかからない（3）健康的である（4）自由度が高いなどであり、利用しない理由としては（1）他の交通手段が便利（2）天候に左右される（3）危険であるなどです。

次に自転車分担率（H17年全国都市交通特性調査）でみると、平日の利用分担率は15.7%と自転車先進国である欧州各国、オランダ27%、デンマーク19%、ドイツ10%等々から比較しても日本は端末交通（駅～自転車）の特性はあるものの、遜色のない分担率です。

自転車走行空間について

（H12）と古い統計ですが、自転車が安全に走行できる自転車専用の空間は、わずか約6,445km（約



岡山大学大学院環境生命科学研究科 准教授
橋本 成仁 氏

1969年生まれ。

東京大学大学院工学系研究科修士課程修了。東京大学大学院助手、財団法人豊田都市交通研究所主席研究員を経て2008年より現職。

専門分野は都市交通計画、地区交通計画、公共交通計画。安全なまちづくりを実現するための空間整備についての研究。

0.6%)に過ぎません。全国の歩道と車道の区分のない道路が約100万Kmで歩道は20万Km。歩道の半分10万Kmは自転車通行可となっています。つまり全国で約110万Kmは自転車は車道を走っているのが現況です。

自転車の交通事故

自転車乗車中の交通事故は、自動車乗車中、歩行中、二輪車乗車中と比べその低減傾向が低く、ほぼ横ばい状況にあります。

自転車事故の世界各国との比較（国際道路交通事故データベース、30日以内の死者数）においても、自転車利用率が極めて高いオランダは別として特に日本は突出しています。次に自転車事故の内訳を見ますと、交差点等での出会い頭の事故が約6割を占めています。

自転車走行空間の整備に向けた取り組み 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

全国各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省道路局と警察庁交通局が国交省国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果として策定したガイドラインでは次の3種別で整備形態を選定しています。

- (A) 自動車の速度が高い道路（50Km/hを超える等）
— 構造的な分離を行い、自転車道を整備する。
（既設の自転車・歩行者道を活用）
- (B) A・C以外の道路 — 視覚的な分離を行い、自転車専用通行帯を整備する。（路肩のカラー化、帯状の路面表示ピクトグラムの設置）



- (C) 自動車の速度が低く自動車交通量が少ない道路（40Km/h以下、4000台/日以下等）

— 構造的な分離と視覚的分離の混在（路肩のカラー化、帯状の路面表示ピクトグラムの設置）

自転車専用通行帯についてはブルーのラインとか京都の様に木造の町並みに配慮した茶色の通行帯とか、路面に自転車の絵柄を描いたものとか様々な取り組みがなされています。

自転車ネットワーク計画の策定状況

自転車のネットワーク計画については現在全国の市区町村の7%が着手しており、市街地のある市区町村においては14%が実施しています。

岡山市においても自転車先進都市おかやま実行戦略の一部として、西川筋や市役所筋など都心部を対象に自転車ネットワーク計画を策定し、既に自転車専用通行帯が整備されています。

改正道路交通法

路側帯の道路を自転車が走行する場合、車と同方向でも逆方向でも可であったものが、平成25年12月からは車と同方向にしか走行できなくなると改正されます。

もっとも歩道上に自転車走行可とされた表示や双方向走行可とされている場合は、この限りではありません。

岡山市における自転車走行環境の整備に向けて

岡山市では通勤・通学・買い物等で多くの市民が自転車を利用しています。

鉄道＋自転車利用分担率は、全国20政令都市中5番目の利用率、自転車単独利用分担率は3番目という高い利用状況にあります。

市では平成24年8月に「自転車先進都市おかやま実行戦略」を策定し、岡山市の自転車走行空間ネットワーク計画案に基づき、道路区分に応じた自転車走行空間の整備に着手しています。市内の幹線道路においては、（１）自転車道の整備（２）自転車レーンの整備（３）歩道上の物理的分離により通行位置の明示（４）歩道上の視覚分離（自転車通行位置の明示）。

コミュニティ道路や生活道路においては、（１）車道部の路面サイン（２）誘導サイン・看板類等により、自転車通行方法やドライバーへの注意喚起等を行う整備を実施していきます。例えば、自転車レーンは市役所筋や後楽園通りで実施。歩道上の物理的分離では桃太郎大通り、車道部の路面サインはオペラ通りなどが整備路線となっています。

自転車走行空間整備については、本来物理的に分離された自転車道路を作ることができれば非常に良いのですが、実際には既に建物が建っている都市内で、新たに自転車用の空間を捻出するのは困難です。したがってマーキングで分離された自転車レーンの整備が今後は中心とならざるを得ないと思っています。

〈自転車レーンについて〉

（１）岡山市における自転車レーンの利用状況は、市の調査によると、いつも通るが22.4%、おおむね通っているが54.4%と利用している市民は意外と多い。

（２）自転車レーンの駐車対策の必要性

自転車レーンは物理的に分離されていないため、路上駐車が走行環境を悪化させる大きな要因となっています。

自転車レーン上に駐車車両がある場合、自転車は自



動車の走る車道に出るか歩道を走るかの選択を迫られ、車道を選択すると自動車との交通事故の心配があり、歩道を選択すると、歩行者との錯綜の可能性があります。

（３）自転車レーンの適切な幅員確保

自転車レーンは整備前は76%が歩道部分を利用していたが、整備後はその多くが自転車レーンの利用をしている研究成果があります。

また自転車レーンの走行に関する研究では、自動車に対する速度差とともに、自転車同士の速度差も問題になっており、速度の速い若者が追い抜きのため、自転車レーンと歩道を使い、速度の遅い高齢者が自転車レーンを使っていることも判明しています。

（４）自転車レーンの走行方向/逆走の危険性

小交差点における自転車事故の状況から考察すると車道を逆方向から走行する自転車と自動車の出会い頭事故が多く車道の逆走は危険です。

小交差点の安全対策として、岡山県道路交通環境安全推進連絡会議では県内50個所の事故危険交差点の安全対策を進めています。

例えば市内青江交差点において、歩道内にカラー舗装を設置し自転車の走行位置の明示や横断歩道と自転車横断帯を設置し自動車の停止線を強調するなど自転車の走行位置を明示することにより、自転車が車道側を走行するようになり安全性の増大が図られています。

（５）大規模交差点における左折導入路の自転車交通事故の対策

H18、19年度岡山県内交差点交通事故件数ワースト1位の大供交差点においてH20年度に事故対策と



して、①導入路の撤去②曲線半径の縮小化③路面表示改良等の大規模改修工事を実施しています。結果、交差点全体の事故は減少しましたが、左折導入路については事故が微増しています。左折導入路には矢印式信号による制御や左折可標示板による制御等を実施し、直進車線と独立や赤信号分の交通容量低下がない事により交通の円滑化、交通容量の拡大に貢献。しかし導入路内に横断歩道が設置されているため、自動車と自転車による出会い頭事故が多発、交通安全対策上の課題となっており早急な対策を講じる必要があります。

この対策については時間の関係上、この後のパネルディスカッションにおいてお話をさせていただきます。

(6) 自転車ネットワーク端末部（生活道路）の空間整備

最後に自転車ネットワーク端末部（生活道路）における空間整備について考えてみたいと思います。自転車のネットワークを考える際には幹線道路のみではなく、その末端部分としての生活道路を含めた面的な対策が必要であり、自転車利用の方の多くが指摘されているのは生活道路にも広く分布しています。

生活道路における自転車事故対策としては、時間の関係上、資料のとおり狭さくやハンプ、対向車優先、遮断等国内外の事例の紹介にとどめたいと思います。

ご静聴ありがとうございました。



パネルディスカッション 「岡山市における自転車利用環境について」



それではただ今よりパネルディスカッションを始めたいと思います。

本日のコーディネーターを務めさせていただきます橋本です。よろしくお願いします。

最初にそれぞれの方から自転車との関わりや、想いを含め自己紹介をお願いします。

氏原



私は岡山大学において都市交通や環境全般の研究を行っています。また、岡山市においては、「自転車先進都市おかやま実行戦略有識者懇談会」の委員も務めています。

また岡山市がH24年11月に実施した「パーソントリップ調査」（人がいつでもどこでどの様に動いているかを平日・休日に分けて調査）速報値では、H6年の前回調査に比べ平日の自転車利用分担率が急増しています。これは平日に通勤や通学、買物等で自転車利用が

増えていることです。私事で言えば、学生時代から最近までずっと自転車に乗っていましたが、郊外に引越したこともあり今は自動車利用です。自動車利用をするようになってから気付いた事ですが、自転車も交通ルールの遵守やマナー向上を図らなければならないと痛感させられています。

香山



自転車はその便利さ、手軽さから幼児から高齢者まで幅広く利用されている乗物で、環境面や健康面においても有意義な乗物であります。しかしながら交通事故に関わる立場からすれば基本的には不安定な二輪車であり、体を防護するものが無く、衝突・転倒・転落など命に関わるリスクが高い。場合によっては歩行者を傷つけ、加害者にもなり得るという危険な乗物であると思っています。自転車事故は全事故の20%を占め、全体の事故は30%近く下がっているにもかかわらず自転車事故は増加しています。人口に占める自転車事故の死傷者数は岡山県は全国ワースト7位で岡山市は県内事故の54%を占め県下ワースト1位であります。特に高齢者、子供の事故が多く発生しており大変危機感を持っています。何よりも自転車を安全に乗って頂くため基調講演でもお話しがありました利用環境の整備はもとより交通ルールの徹底やマナー向上を目指し、学校、地域コミュニティ等社会全体で取り組むなど交通安全指導教育が重要であると考えています。

コーディネータ



岡山大学大学院
環境生命科学研究科 准教授
橋本 成仁氏

パネラー



岡山大学大学院
環境生命科学研究科 助教
氏原 岳人氏



岡山県警察本部
交通部参事官
香山 直人氏



山陽放送株式会社
編成制作局テレビ制作部
国司 憲一郎氏

沼尾



私の本来の仕事はアナウンサーです。私が自転車を始めたキッカケは「輪行旅」という趣味からです。仕事柄、電車なら30分かかる所を自転車であれば15分で行けると都内での移動に自転車を利用していました。しかし目的地まで行くのに交差点、三叉路、立体交差、また自動車の多さから楽しむどころか怖さを覚えました。自転車を楽しむためにはストレスの少ない「輪行」に限るとの想いで日本中の島めぐり輪行旅に出まして、その時のエッセイが「じてんしゃ女子ひとり旅」です。その後、私の出身が、自転車が盛んな栃木県宇都宮市ということで栃木未来大使や自転車マップづくり等による地域の活性化のお手伝いをさせて頂いています。岡山市は初めて来させて頂き平坦な土地や温暖な気候に恵まれ、自転車利用が大変進んでいる都市であるとの印象を受けました。ただほとんど市民の方々が利用されているのは、日本で生まれた人や荷物を運べる「ママチャリ」だと思いますが、5~6Kmの移動にはスポーツバイクの方が安定性もあり安全であると思っています。今日は私の自転車利用体験を通じ有用なお話しができればと思っています。

国司



私の自転車との関わりは、5年前にRSKイブニング5時（毎週月曜～金曜）のメインキャスターを担当させて頂き、毎週月曜日の10分間「国司憲一郎の自転車コーナー」で自転車の魅力を発信していた事が始まりです。当時からRSKの社員の多くが、ロードバイクやスポーツバイク、クロスバイクなどの24段変速のしかも30万～50万もする高級自転車で通勤などに

使っている状況を見て、この自転車ブームの波に乗り、自転車の楽しさ、魅力を少しでも視聴者の皆さんにお伝えできればとの発想でした。そして今年の10月から1時間の新番組「リンだRINだ」をスタートし、9段変速折りたたみ小径車に乗って岡山・香川の町並みや鉄道跡地、名所、旧跡めぐりをしたり、うどん店やラーメン店などの突撃取材を行い地域の魅力、素晴らしさを茶の間にお届けし、大変好評を頂いております。今日は、自転車に乗って旅することの楽しさという観点でお話しできればと思っています。

吉原



今日は大学生の代表として参加させて頂きました。私は島根県松江の出身で、岡山大学に入学以来、岡山は温暖で平地が多いこともあり、5年間ずうっと通学や買物、遊びで自転車を利用しています。そして大学院ではSNSを使って修士論文「自転車の乗車マナー」の研究をしています。

今日は、交通ルール遵守やマナー向上について自転車利用者特に若者の立場から発言したいと思っています。

渋谷



私は自転車普及協会に入って40年以上自転車に関わっていますが、若い頃からサイクリングが趣味で自転車大好き人間です。自宅には20台の自転車を持つコレクターでもあります。車に自転車を積んで行って走りやすい環境で自転車に乗る楽しさを味わっています。最近では、歩くことも始めており、自動車、自転車、徒歩と3つの側面で道路を使用しています。今日は交通全体のバランスの中での自転車のあり方、良さを



自転車輪行エッセイスト
沼尾 ひろ子 氏



一般財団法人日本自転車普及協会
常務理事
渋谷 良二 氏



岡山大学生
吉原 沙也佳 氏



発信できればと思っています。また自転車文化センター所長の経験から、なぜ自転車が歩道に上がったのかについてもお話ししたい。それと普及協会が本年2月から起ち上げた自転車事故に特化したADR（裁判外裁判）についてもご紹介したいと思っています。

■自転車が走りやすい空間とは____ 走行空間の整備について

橋本

自転車が走りやすい空間とはどのようなものか…。日頃市内を自転車で走っていらっしゃる方にお聞きしてみたいと思います。

国司

今日もこの会場まで自転車で桃太郎大通りや国体町筋を愛用の自転車で来ました。道幅は広いし、歩道にはサインがあったり自転車レーンが整備されていまし

たので特に困ったなあという感じはありませんでした。ただ日頃、自転車で取材する中、時々視聴者の方からそこは自転車で走ってはダメだと指摘を受ける事もあり、交通法規や交通ルールには気を遣っています。

自転車での取材で感じた事は、今までの自動車を使っている取材とは異なり、自転車ならではの空気感とかスピード感でフラッと立ち寄る良さがあり、常に新しい出会い・発見があります。これからも自転車というアイテムの良さや素晴らしさを発信できたらと思います。

氏原

大学生であった5年間は自転車を毎日使っていましたが、最近はほとんどが自動車利用に変わりました。ただ休日は市内での移動や郊外、例えば吉備路のサイクリングロードなどで自転車を楽しんでいます。

私的な感想としては市内の走行空間はかなり整備が進んで来ていますので走りやすいと感じています。

■自転車を安全に乗るには____ 走行環境の整備や安全対策について

橋本

次ぎに警察の立場から先程お話しがありました自転車事故の多さに対する安全対策や安全教育の観点からお聞きしてみたいと思います。

香山

私は日頃、通勤で岡山駅から徒歩や路面電車を利用していますので、歩行者の立場から見ていますと自転



車が歩道上や車道・路側帯を縦横無尽に走行し非常に危険な状況を目にすることも多いです。道路交通法を集約した岡山県自転車安全5則では、自転車は車道が原則で歩道は例外。歩道は歩行者優先で自転車は車道寄りを徐行しなければならないと定められています。

しかし、なかなか守られていないのが実情です。警察庁がH23年に1,293名を対象に実施した「自転車ルールに関するアンケート調査」では、90%の方が交通ルールを知っているが、約半数はルールを守っていないという状況です。理由を聞くと約58%の方が通行環境が不十分で、どこを走ったら良いのか解らないとのこと。本来、自転車は車道を走行していたものを時代の流れにより歩道に上げてしまった。しかし歩行者との問題でまた車道に移すということになり、自転車の取り扱い・位置付けが時代に翻弄され、ルールも複雑になっています。12月1日からは道交法改正により路側帯の双方通行が左側通行のみに変更され、正面衝突の危険は回避されることになり事故も減少するのではと期待しています。いずれにしても走行空間の整備というハード面においては自転車レーンや路面表示、走行方向矢印サイン等の整備は不可欠なものと思っています。岡山市内での自転車事故は昨年1500件発生しており、97%が対自動車との事故であり、30才未満の若い方、特にヘルメットをかぶらない高校生・大学生の事故が多いのも特徴です。死亡事故は特に高齢者の方が多いです。

したがって交通ルール遵守、マナー向上について今まで以上に交通安全教育を推進していかなければと考えています。



■自転車を安全に乗るには_____ 交通ルール・マナー遵守について

橋本

これまでのお話で、走行空間の整備とともに交通ルール、マナーの問題も重要であるとのこと指摘がありましたので、これからは交通ルール・マナーの問題に絞ってお話し下さい。岡山市の北部には岡山大学・岡山理科大学・岡山商科大学・清心女子大学等多くの大学があり、多くの学生が自転車を利用しています。

まず、自転車のマナーについて研究している吉原さんに最近の大学生の自転車事情について伺ってみたいと思います。

吉原



大学生は知識としてルールは知っていると思う。しかし多くの学生は守っていないのが現状です。その理由はルールを破ろうとかではなく、ルールを守らない事は悪い事ではない、意識したことがない、興味が無い、自分だけは事故に逢うことがないなどが大半です。

“交通ルール・マナーを知らない子供達、
知っていても守らない若者達、忘れてしまったお年寄”

それよりも授業に間に合わせようとの急ぎを優先する安易な気持ちや自動車運転時と違い法律違反をしているという認識がまったく無い等の学生が多いのが実情だと思います。



橋本

それではルール・マナーを守るためにはどうしたらいいのでしょうか。

吉原

ルール・マナーを守る事が当たり前と思わせる様な環境をつくる方法が良いのではと考えます。例えば守らなければ罰則を与えるなど強制的な力で抑えることではないでしょうか。

橋本

吉原さんの担当指導教官として氏原先生はどの様なご意見でしょうか。

氏原

ルール・マナーの遵守は非常に難しい問題だと思います。吉原さん1人では解決出来ない事であろうし、比較的長い期間をかけ、社会全体で安全教育を進めて行かなければと考えています。

橋本

ルール・マナーの問題や交通安全について全国の事情に精通しておられる渋谷さんはどの様にお考えでしょうか。

渋谷

先程の大学生の気持ちは多分全国には共通のものがあると思います。

応々にして若者というのは校則を守る事がダサイとか校則を破る事が若者の特権であるかの様な間違った想いを持つものです。

しかし、自転車事故は生活に密着した行動であるため校則とは違い相手に対し被害を及ぼすという加害者になるという事です。自転車も酒酔い運転で最大



100万円の刑事罰があるという事を皆さんご存じでしょうか。最近では神戸地裁で小学5年生が起した自転車事故に対して9500万円の賠償金が課せられたという判例が出ています。もちろん小学生には賠償能力がありませんので親に対し支払命令が下されました。このような事は大学生や皆さんにも起き得る事です。まして学生割引も高齢者割引もありません。年齢的な軽減措置はないのです。既に身近かにこの様な判例があるという事を知って頂きたい。

規則だから法律だから守るのではなく、自分自身を守る、自分の生活や家族、人生をも守るという強い気持ちで自転車運転のルール・マナーを是非、今からでも守って頂きたいというのが私の想いであります。この様に悲惨な出来事は身近かに起き得る事なのです。自転車も手軽で便利で楽しい乗物であると簡単には考えられない。

自転車を軽い気持ちで乗ることは、ある意味43年前に歩行者の安全が守られていた歩道を自転車が走行を許された事の弊害だと思います。自転車で車道通行していた被害者が加害者になったという事です。先程橋本先生が講演でも言われていました様に、最近では車道走行より歩道走行のほうが事故が多いとの交通事故分析センターの研究結果も出ています。ということかといいますと路地から出てくる自動車には歩道走行の自転車は視認しにくい。ですから歩道上では人との接触事故が、路地から出てくる自動車とは衝突事故が起きてしまうという事です。私も自動車を運転していて車道を走っている自転車を邪魔だと思いますが轢こうとは思わない。比較論の問題ですが、車道が全て安全だとは思いませんが、じゃあ歩道走行の方が安全かという、そうは思いません。むしろ歩行者との事故や路地からの自動車との事故の危険性を考えると歩道走行にはまったくメリットは無いと考えます。自転車が歩道走行をしていると歩行者同様にその交通弱者



意識から保険にも加入していないケースが多く実際に事故が起きた場合、ADRでも悲惨な結果を見る事が多いです。

橋本

なかなか日頃我々が考えていない視点からのお話しでした。ありがとうございました。

最後に沼尾さん、女性の立場から宇都宮での自転車への取組みや街中での自転車利用、走行空間の整備等についてお話を頂きたいと思います。

沼尾

岡山市と宇都宮市は自転車環境が似ていますが、岡山市のほうが恵まれていると思います。岡山は平坦な地形であり道路幅も広いです。宇都宮は冬になると路面が凍るし、寒いです。その点岡山は温暖な気候に恵まれており、自転車が走り易い空間とか自転車レーンの整備が進んでいると思います。恵まれた環境にありながら事故の多さに驚かされました。全国的なデータにある様に交差点での対自動車との出合頭事故が多いのではないのでしょうか。宇都宮では今年から全国で初めての取組みとして、国道4号線の交差点に直進の矢羽根マークを交差させて路面に表示しています。国交省と宇都宮市そして本事業のキーパーソンである本日出席の広島県の庄司さんの協力を得て実施したものです。通常、車道の左側走行している自転車は交差点では一端左に折れ歩道を横断する様マーク設計されている所が多く、左折する車に巻き込まれる事故が多く発生しています。宇都宮では矢羽根マークを交差点内で車道左側に直線で引き、事故減少となっています。次にソフト面ですがルール・マナーの原点を長期的な視点ではなく早急に考える必要があります。岡山は

これだけ良い環境がありながら先程、逆走の映像とか幅広い車道を双方向に楽しそうに走っている映像を見ましたが、これは実にカッコ悪いし、危ない感じがします。

ルール・マナーの向上には時間がかかるとの意見がありましたが、市民の意識改革をして今すぐやるべきだと思います。

宇都宮市にはブリヂストンとかシマノのプロチームとは異なる地域密着型の自転車プロチーム「宇都宮ブリッセン」があります。ヘルメット・サングラス・グローブをつけピタッとしたサイクルウェアを着て機能的で実にカッコイイ集団です。この「宇都宮ブリッセン」は通常の競技大会にも出場しますが、普段は地元の幼稚園から小・中・高校でルール・マナーのための「交通安全教室」を開催しています。子供達に自転車のカッコイイ乗り方を教えて、子供達に将来はブリッセンの様なプロチームに入りたいという夢を与えています。

橋本

沼尾さんの交差点での取組みは岡山市でも検討している様ですが、とても参考になりました。ありがとうございます。

今まで6名の方から色々なお話しをお聞きし、更なるデータの解析を行い、走り方・空間整備の必要性を感じました。併せルール・マナーの問題も皆んなで共有しそれを実際に守っていく事の大切さを感じました。

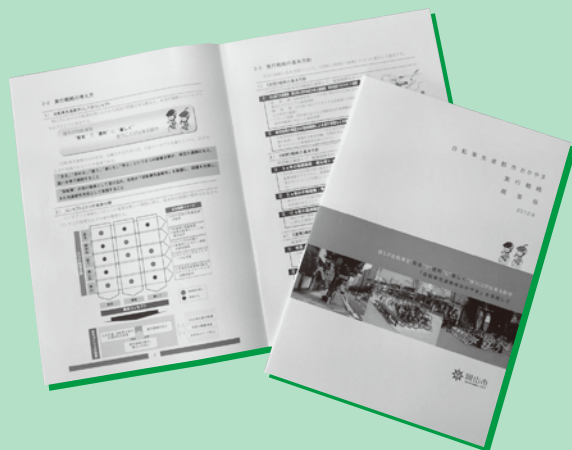


『自転車先進都市おかやま』実行戦略コンセプト

誰もが自転車を“安全”で“便利”に“楽しく”使うことが出来る都市

実践ポイント

- 「走る」「停める」「使う」「楽しむ」「学ぶ」という5つの施策分野が、相互の連関のもと、高い水準で調和すること
- “自転車”が街の風景として溶け込み、市民が『自転車先進都市』を実感し、認識を共有し、また先進都市市民として実施すること



開催地（岡山市）での取組事例

		岡山県三ツ島	
ももちやりとは？	利用方法	ポート	各種情報
お問い合わせ			

『ももちやり』絶賛展開中!!

基本料金無料キャンペーンは8月31日(土)まで
9月1日(日)からは料金プランに合わせて
基本料金が発生しますのでご注意ください。

MOMOCHARI
 岡山市コミュニティサイクル
ももちやり

利用料金について

岡山市
OKAMAYA CITY

**携帯電話とCOCAやHareca
などで登録可能!!**

(COCA) は法人・非営利活動法人の専用機器です。
(Hareca) は岡山県庁・自治体の専用機器です。

Androidアプリダウンロードはこちら
 ももちやり

iPhoneアプリダウンロードはこちら
 ももちやり

お知らせ

2014年

お知らせ	01月17日	1/2 6 (日)～30 (木) の9～15時・20～23時の間、自転車メンテナンスのため一時的に営業。自転車の貸出・返却ができない場合がございます。 ご不便をおかけしますが、ご理解の程よろしくお願い致します。
お知らせ	01月17日	平成26年1月27日(月)2～4時まで、カード会社接続センター側のメンテナンスの為、ホームページ上で「レンタル(利用)」での決済がご利用できません。 ※実際に会員登録後からご利用。

最新記事を閲覧する



岡山市コミュニティサイクル

ももちやり



貸出・返却
サイクルポート17ヶ所



岡山駅東口



西川緑道公園



御川交差点



岡山シンフォニーホール



天知町



岡山大学学苑



保鮮橋公民館



岡山市役所



岡山アイワプラザ



岡山中央郵便局前



NTTコミュニケーションズ



岡山アイワプラザ



岡山中央郵便局前



NTTコミュニケーションズ



岡山アイワプラザ



岡山中央郵便局前



NTTコミュニケーションズ



岡山アイワプラザ



岡山中央郵便局前



NTTコミュニケーションズ



岡山アイワプラザ



岡山中央郵便局前



NTTコミュニケーションズ



岡山アイワプラザ



岡山中央郵便局前



NTTコミュニケーションズ



岡山アイワプラザ



岡山中央郵便局前



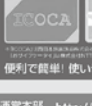
NTTコミュニケーションズ



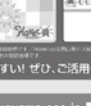
岡山アイワプラザ



岡山中央郵便局前



NTTコミュニケーションズ



岡山アイワプラザ



岡山中央郵便局前



NTTコミュニケーションズ

絶賛展開中!

20インチ3段変速!

乗りやすい!



利用の流れ

1. 利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
2. 利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のデメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のデメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のデメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のデメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のデメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のデメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のデメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のデメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。

利用のメリット

- ・利用券を借り受け、指定したエリアのサイクルポートから自転車を借り出す。
- ・利用終了後、指定したエリアのサイクルポートに自転車を返却する。



バイコロジーシンポジウム岡山 『自転車市民権宣言』署名式



閉会宣言



バイコロジーシンポジウム岡山
実行委員会 副委員長
荒木 康尊

実行副委員長を仰せつかっております
荒木でございます。
本日は皆様方、お忙しい中多数で参加
いただきまして誠にありがとうございました。
お蔭をもちましてシンポジウムを
とどこおりなく終えることができました
こと心より御礼申し上げます。

以上をもちまして「バイコロジーシン
ポジウム2013 in 自転車先進都市おか
やま」の閉会を宣言いたします。ありが
とうございました。



関連イベント（会場：岡山大学自然科学研究科棟内&屋外）

- バイコロジー運動に関するパネル展示…〔バイコロジーをすすめる会〕
- 『自転車市民権宣言』署名コーナー設置…〔バイコロジーをすすめる会〕
- 自転車シミュレータを活用した交通安全教室…〔岡山西警察署〕
- 自転車の無料安全点検会…〔岡山県自転車軽自動車商協同組合〕
- タンデム車の走行体験会…〔岡山県サイクリング協会〕
- 電動アシスト自転車の走行体験会…〔パナソニックサイクルテック株式会社〕
- 三輪自転車の走行体験会…〔丸石サイクル瀬戸内販売株式会社〕
- 岡山市コミュニティサイクル（愛称：ももちやり）PR…〔岡山市〕



バイコロジー運動をご存知ですか？

バイコロジーとは、バイク（自転車）とエコロジー（生態学）の合成語で1971年にアメリカで提唱された市民運動です。

日本では、翌72年に、自転車を「安全かつ快適に利用できる環境をつくろう」という理念を掲げ、自転車関係団体を中心とする21の公益団体等が「バイコロジーをすすめる会」を設立し、今日に至るまで運動を展開しています。

様々な利点を持つ自転車を活用することや自転車を安全かつ快適に利用できる環境づくりを進めることで、自然豊かで、人間味あふれる社会の構築を図ることがバイコロジー運動です。

自転車安全かつ快適に利用できる環境である「自転車都市」を実現するために！

私は『自転車市民権宣言』を宣言します！

署名のご協力をお願いします。（イベント会場で開催しています）



宣言01
車道の特権として、左側通行を厳守します。


宣言02
歩行者を尊重し、クルマとともに車道を歩みます。


宣言03
ルールや信号を守り、いつでも一時停止して安全を確認します。


宣言04
ヘルメット着用につとめ、夜間にはライトを点灯し、万が一のために保険に加入します。


宣言05
自転車を正しく管理し、決して放置しません。


宣言06
自転車に高い安全性を求め、安全を維持する整備を怠りません。


宣言07
ドライバーが自転車も車道を走る仲間として認識することを求めます。


宣言08
安全快適に走ることのできる道路の整備と、安全な運転を妨げる違法駐車等の排除を求めます。


宣言09
狭路で渋滞やいたずらのない駐輪場の確保と、シャワーや着替えができる施設の整備を求めます。


宣言10
自転車の「市民権」確立のための努力します。




バイコロジー運動に関するパネル展示
〔バイコロジーをすすめる会〕



『自転車市民権宣言』署名コーナー設置
〔バイコロジーをすすめる会〕



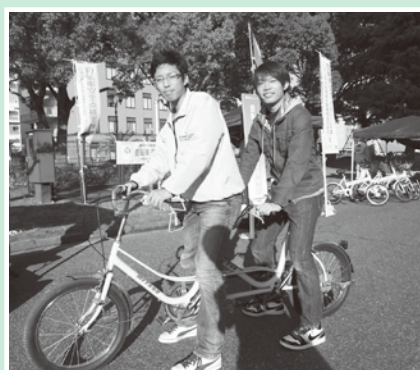
自転車シミュレータを活用した交通安全教室 〔岡山西警察署〕



屋外イベント会場全景



自転車の無料安全点検会 〔岡山県自転車軽自動車商協同組合〕



タンデム車の走行体験会…〔岡山県サイクリング協会〕



電動アシスト自転車の走行体験会 〔パナソニックサイクルテック株式会社〕



三輪自転車の走行体験会 〔丸石サイクル瀬戸内販売株式会社〕



岡山市コミュニティサイクル（愛称：ももちゃり）PR 〔岡山市〕

バイコロジーシンポジウム2013 in 自転車先進都市おかやま 実行委員会

委員長	佐藤 真治	岡山県バイコロジーをすすめる会	会長
副委員長	荒木 康尊	岡山県自転車軽自動車商協同組合	理事長
監 事	石野 炳	岡山県バイコロジーをすすめる会	副会長
委 員	藤本 隆志	岡山県自転車軽自動車商協同組合	専務理事
委 員	氏原 岳人	岡山大学	助教
委 員	小山 恵子	岡山商工会議所	企画課長
委 員	片岡 正人	岡山市市民局生活安全課交通安全室	担当課長
委 員	平澤 重之	岡山市都市整備局街路交通課自転車先進都市推進室	担当課長
委 員	堀井 博司	岡山市教育委員会指導課	課長
委 員	平松 和幸	岡山県バイコロジーをすすめる会	専務理事
委 員	齋藤 雅友	岡山県バイコロジーをすすめる会	常務理事