



Bikecology Symposium 2012 in UTSUNOMIYA

バイコロジー シンポジウム 2012

実施報告書

開催日 2012年10月20日・21日



in 「自転車まち宇都宮」



日本が生んだ世界のスポーツ

KEIRIN



この事業は競輪の補助金を受けて実施しています。

バイコロジーシンポジウム2012 in「自転車のまち宇都宮」

実施報告書

はじめに

バイコロジーシンポジウム2012 in「自転車のまち宇都宮」が、10月20日（土）、21日（日）の両日、宇都宮共和大学、宮サイクルステーションを会場に開かれました。

20日には宇都宮共和大学で130名が参加してシンポジウムを開催。基調講演やパネルディスカッションを通して、自転車を活用したまちづくりを推進している宇都宮で、今後どのような取組が必要なのかなどが熱心に話し合われました。また、宇都宮共和大学では、自転車・パネル展示、自転車市民権宣言への署名活動、電動アシスト自転車無料体験、サイクルカフェ（紅茶の提供）などの関連イベントも展開。シンポジウム後には、会場から迫力満点のクリテリウムのレースを観戦しました。

また、20日、21日の両日には、宮サイクルステーションをスタート地点に「自転車ナビ」体験サイクリングを実施。自転車用のナビを取り付けたロードバイク、クロスバイク、電動アシスト自転車を使って宇都宮市内の周遊を楽しむイベントも行われ、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2012 in「自転車のまち宇都宮」実行委員会）

Contents

開催概要／開会宣言	2
主催者あいさつ／開催地あいさつ	3
基調講演	4
自転車活用推進研究会理事 疋田 智氏	
パネルディスカッション	10
コーディネーター 宇都宮共和大学教授 古池 弘隆氏	
パネリスト 自転車活用推進研究会理事 疋田 智氏	
一般財団法人日本自転車普及協会 渋谷 良二氏	
サイクルライフナビゲーター 絹代氏	
自転車輪行エッセイスト 沼尾 ひろ子氏	
関連イベント	16

開催要項

1. 名 称 バイコロジーシンポジウム 2012 in 「自転車のまち宇都宮」
2. テ ー マ 自転車を安全、快適に楽しく利用できる「自転車のまち宇都宮」を目指して
3. 目 的 市内外から多くのサイクリストや観光客が訪れる「ジャパンカップ・サイクルロードレース」の開催に併せ、有識者によるシンポジウムの開催や自転車市民権宣言への署名活動、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、バイコロジー運動のさらなる推進を図るとともに、「自転車のまち宇都宮」のPRを行うことを目的とする。
4. 開 催 日 平成 24 年 10 月 20 日（土）、21 日（日）
5. 開 催 場 所 宇都宮共和大学、宮サイクルステーション
6. 主 催 バイコロジーシンポジウム実行委員会
バイコロジーをすすめる会（代表幹事団体一般財団法人日本自転車普及協会）
7. 主 管 栃木県バイコロジー運動推進協議会



シンポジウム実行委員会 委員長

加藤 恒男

開 会 宣 言

実行委員長を仰せつかっております加藤でございます。きょうは皆様方、お忙しいところ、多数ご参席いただきまして誠にありがとうございます。心からお礼を申し上げます。きょうは3時半から第3回クリテリウムが開催されます。シンポジウムが終わりましたら、ごゆっくりご観戦いただきたいと思います。

それではただ今より『バイコロジーシンポジウム 2012 in 「自転車のまち宇都宮」』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

バイコロジー運動は1970年代にアメリカで始まりました。自転車の利用拡大を通じて環境を守り、環境にやさしくしていこうという運動です。

当地栃木県では、1985年に早々とバイコロジー運動推進協議会ができ、その5年後の1990年にはバイコロジーの全国大会が開かれています。同じ年に今のジャパンカップの前身であるロードレースの国際戦が初めて日本で開かれました。その2年後にジャパンカップとなり、今日まで続いています。ここでシンポジウムが開かれることを主催者としても大変うれしく思っています。

宇都宮は「自転車のまちづくり」に取り組んでいて、本日の基調講演、パネルディスカッションを通じて、この宇都宮がますます自転車のまちとして進化、発展を遂げられますように、併せて全国に対して自転車利用、自転車市民権宣言をより広く発信していただければ、主催者としても大変うれしく思います。

このシンポジウムがより盛大、活発に開かれますことを願ひまして、主催者としてのあいさつといたします。

開催地あいさつ



宇都宮市長

佐藤 栄一

本日は、『バイコロジーシンポジウム2012 in「自転車のまち宇都宮」』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。加藤委員長には準備を含めて大変ご苦勞されたかと思います。感謝を申し上げます。また、石黒会長には宇都宮の自転車のまちづくりの推進にお力添えをいただき、本当にありがとうございます。

宇都宮が「自転車のまち」を意識し始めたのは、ジャパンカップ・サイクルロードレースを続けてきて、そのレースがオークラス、ツール・ド・フランスに次ぐアジア最高峰の大会という位置付けを協会からいただいたことからです。宇都宮市はCO₂の排出量が全国2位ということもあり、環境にやさしい自転車を含めた公共交通の充実にも取り組んでいます。とりわけ、平日大渋滞を引き起こしている駅東には、数年のうちにLRTを通したいと思っています。次回宇都宮でシンポジウムをやっていただく時には、自転車と一緒に皆様方にLRTに乗っていただき、公共交通、自転車の素晴らしさを堪能していただければと思います。

ぜひ皆様方、きょう1日楽しんでください。ありがとうございます。



基 調 講 演

「自転車とまちづくりについて」

自転車の歩道通行が生み出した 日本独特の「ママチャリ」

パリなどを走っている自転車は、大きくてサドルも高いように見えます。一方で日本の場合は、非常にフレンドリーないわゆる「ママチャリ」です。日本の自転車の9割を占めていますが、世界的にみるとちょっと変わっています。この「ママチャリ」には、日本と北朝鮮にしかないのはなぜか、1970年に誕生したのはなぜか、という2つの謎が存在します。

実は70年と78年に道路交通法が改正され、指定歩道、自転車歩行者道（自歩道）なら、自転車の歩道通行が可能になったのです。こうして日本オリジナルの歩道専用規格の自転車として生まれたのが「ママチャリ」です。北朝鮮にもあるのは日本の中古品が行っているからです。

なぜ日本にしかないかというと、自転車が歩道を走っているのは、日本しかないからなのです。世界のどの国でも自転車は車道を走ることになっています。「ママチャリ」はサドルが低く、何かあったら地面に足がべったり着くスタイルになっています。車輪が小さく重心が低いのでゆっくり走っても倒れません。歩道を走っても歩行者を傷つけないようした形になっています。

しかし、この結果、「ママチャリ」は、2つの大きなものを失ってしまいました。スピードと長い距離を走るという機能です。歩道を走るために作られた自転車ですから、あまりスピードが出ては困る。そのためサドルが低くなって直立姿勢で乗るようになりました。こうなると体重が全部お尻にかかり、痛くなって長い距離が走れません。

これは自転車の本来の性格である「エコ」「健康」という面から見ると、少し困ったことなのです。自転車をまちづくりに活かすには、自転車が車の代用にならないとあまり意味がありません。スピードが出ず、長い距離が走れないということでは、車の代わりにはなりにくい。こうなると「ママチャリ」に「果たして本来の自転車の意味があるのか」という疑問がわいてきます。



自転車活用推進研究会理事

足田 智氏

1966年宮崎県出身。東京大学文学部を卒業後、TBSテレビに入社。現在、情報制作局プロデューサーを務める。「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している。

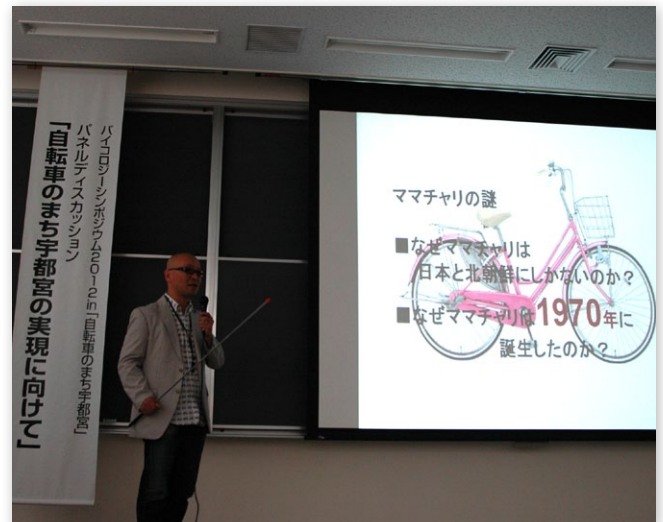
そこで、「ママチャリ」をよりよく使うためにちょっと工夫をしてみましょう。まず、タイヤがかちかちになるぐらいに空気を入れる。そうすると転がり抵抗が落ちて、スピードが出るようになります。次にチェーンに油を差します。ホームセンターで売っているさび止めスプレーのノズルを、チェーンケースのすき間から差しこんでスプレーし、ペダルをぐるぐる回せば中でさびが落ちます。

そして一番の極意は、どちらかのつま先がようやく地面に着くぐらいまでサドルを高くすることです。そうすると足の力が有効に伝わって、自転車は非常にスムーズに走ようになります。止まる時はお尻をぽんと前に出すようにします。15分くらい練習すればできるようになります。

車道を走った方が 自転車は安全を保てる

海外ではみんなサドルを高くして乗っています。それが世界標準なのです。そしてもう1つ。海外では自転車は必ず車道を走っています。実は日本でも道路交通法で自転車は車道を通るように定められ、標識があるところだけは、徐行しながら歩道を通っていいということになっています。しかし、標識のある自転車歩行者道は、全体の歩道の4割にすぎないのですが、ほとんどの歩道で自転車が走っているのが現状です。

海外ではなぜ車道を走るのかといえば、自転車が



歩道を走ることは大変危険だからです。歩道の上にはたくさんの人がいるというだけでなく、自転車自身にとっても危ないのです。欧米の自転車マニュアルの多くが、自転車の歩道通行が車との衝突を招く危険性を訴えています。

なぜ自転車が歩道を通ると車とぶつかるのか。車からはガードレール、生け垣、電柱、ポスト、バス停などの障害物に遮られて、歩道上の自転車が非常に見えにくくなります。また、運転していると、車道にばかり意識がいて、歩道の上の物は別世界のように感じてしまう傾向があります。見えない歩道からいきなり自転車が出てくる。これが一番の事故の元なのです。

自転車事故の7割は交差点で起きています。車が交差点を左折しようとする時、左側の車道を走っている自転車の場合は、じゃまだとは思っても、見えてい



宇都宮自転車マップ

折り畳み式の「宇都宮自転車マップ」。
中心部版と郊外部版があり、お薦めの
ルートが掲載されていて好評です



るので対処ができます。ですが、左側の歩道から交差点に入ろうとする自転車は、非常に見えにくい。もっと危険なのは車の進行方向左側から歩道を走ってくる自転車です。

こうした事故が自転車事故のほとんどを占めているのです。自転車事故の77.3パーセントは交差点の中で発生しています。見えない歩道からいきなり自転車が出てきて、交差点の中で衝突するというのが、自転車事故の実態です。これは警視庁のデータからも明らかです。

アメリカの自転車事故の統計では、総件数2891件のうち、車道と歩道が分かれている区間の743件を分析すると、歩道通行中は465件、車道通行中は278件です。アメリカの場合、歩道通行している人は20パーセントしかいません。その人たちがこれだけの事故を起こす。80パーセントは車道通行しているのにこれしか起こさない。車道通行1に対して歩道通行の事故率は6.7倍になります。ですから、自転車は車道を通っ

た方がはるかに安全なのです。

自転車の交通死亡事故件数について、日本のデータを事故後30日以内の死亡までカウントする国際標準に直したうえで、各国のデータと比べてみると、日本の交通死亡事故が断トツに多いのです。その次がアメリカですが、アメリカの人口は日本の倍以上です。ドイツ、フランス、イギリス、オランダと続きますが、日本だけが極端に多い。なぜかといえば日本が歩道通行を行っているからです。

右側走行が引き起こす 交差点での出会い頭事故

さて、宇都宮市はここ数年、いろいろな実験を手がけてきました。特に越戸通りに自転車の車道通行のよい例があります。車道の左端に自転車専用レーンをつくり、それをカラー塗装したうえで左側の一方通行にしました。その結果、自転車、歩行者の関連する事故は、カラー舗装後、約4割減少したという調査結果が出ています。素晴らしいことです。レーンの中の駐車違反も少ないとのこと。

そもそも歩道は、交通弱者、つまり、自らは他を傷つけないけれど、他からは傷つけられる存在である歩行者、老人、子ども、車いすの人、ベビーカー、白杖の人などの聖域としてあるのです。一段高くして交通弱者を車から守ろうというのが歩道なのです。ところが車道が車の聖域になってしまい、それ以外は何かも歩道に入れてしまっているというのが、日本の道路行政なわけです。これを何とかしないといけない。そのためにも自転車は車道に出て、自動車とスペースをシェアすることが必要だと思います。

というわけで、2011年10月25日、警察庁の通達が出ました。「自転車は車道を徹底」と、新聞に出た時に驚いた人も多かったと思います。しかし、先ほどから申し上げている通り、もともと自転車は車道だったのです。それを徹底させ、国際標準に、40年前の日本の姿に戻そうというのが、この通達が唱えていると





ころでした。

残念ながら、現実にはなかなか進んでいません。日本の自転車は、1970年の法改正から40年以上も歩道を走ってきたわけですから、一足飛びに車道に戻せといっても難しいことも分からなくはありません。怖いとかインフラが整っていないなどいろいろあります。自転車イコール歩道のイメージを変えることはかくも難しい。

ですから、最初に手を付けるべきことは「自転車は車道」ではなく、もっと別なところにあるのではないかと私は思っています。実は日本の自転車の特殊事情はもう1つあります。日本の自転車だけが左右でたために走っているということです。相当に自由な国であるオランダでも左右でたためには絶対走りません。

その弊害はどういうところにあるのでしょうか。左側通行している自転車は、先ほどの例と同じように、「じゃまだなあ」と思っても車から見えるので何かあったら対処ができます。ところが右側通行をして、左側から交差点に入って来る自転車は、本当に間近になるまで見えません。こうした事故がよく聞く出会い頭事故です。全自転車事故の71パーセントをこの出会い頭事故が占めています。

先ほど交差点の事故が自転車事故の78パーセントを占めていると申し上げました。その中のほとんどは出会い頭なのです。ということは、右側通行さえしなくなれば、恐らくこれはなくなります。また、交差点での事故を、左側通行と右側通行の自転車で比べてみると、右側通行の方がほぼ倍の確率で事故を起こしています。

世界の中で日本の自転車事故がものすごく多いと言いましたが、この出会い頭事故がなければ、そうした事態にはならないと思います。車道、歩道よりも、むしろやるべきは右側通行をやめることなのではないでしょうか。最近増えている自転車の正面衝突事故も右側通行ならではのものです。

ちなみに、追突事故と正面衝突事故の比率は1対4です。対面通行の方がはるかに事故起こしています。時々、自転車同士の対面通行を認めた自転車道を見かけますが、これは最低です。正面衝突の恐れがあることもさることながら、逆走になった自転車が、やがて交差点に出ると、出会い頭の事故が発生しやすくなるのです。宇都宮市は絶対にやらないでください。





宇都宮市内にある 自転車レーンの先進的事例

アムステルダム自転車レーンは、一方通行になっています。カフェなどがあると、車が止まることができて、その横にちゃんと通れるようにスペースが空いています。仕切りの縁石は車道と自転車道の間ではなく、自転車道と歩道の間にあるというつくり方です。

自転車レーンを有効に使えるようにするためには3つの条件があります。1つは車と順方向にすること。日本の場合は左側通行です。次に自転車の存在が車から認識できること。つまり、ガードレールで歩道の中に隔離したりせず、車道につくるという意味です。そしてできる限りまっすぐにする。これを守れば、円滑で事故も少ない理想的なものができるはずですが、宇都宮ではぜひやっていただきたいと思います。

今年の春、宇都宮に伺って市道4号線の最新の試みに驚きました。歩道を削って自転車レーンを敷いたのです。もう少し広ければとは思いますが、私はここに宇都宮の覚悟が見えると思いました。一般的に歩道を削ることは嫌われます。さらに自転車レーンは車道に落とす。これができれば、自転車レーンをつくる際の理想像であるという気がします。

宇都宮の街を歩いていると、自転車の看板やポスターなどが街中にあふれています。他府県から来ると

驚きます。こんなところは宇都宮以外にありません。ジャパンカップの開催というスポーツの取組と、都市交通としての取組が「自転車のまちづくり」としてきちんと同時に行われているところが、宇都宮が頭一つ抜き出ているところだと思います。

宇都宮もパーフェクトというわけではなく、自転車の行政は第一歩を踏み出したばかりですが、先ほど紹介したような自転車レーンが敷かれているところは、ほんの数えるほどしかありません。まず間違いなく、宇都宮は先頭を走っています。よくできた自転車マップもありますね。中心部版と郊外版がちゃんと分かれています。観光のルートも載っています。自転車にとって無理のないコースがちゃんと記されています。

また、金沢にも良い事例があります。金沢の武家屋敷街や東茶屋街近くの様々な道路につくられた自転車レーンは、交差点にもまっすぐ伸びていて、お節介なぐらいに注意があります。左側通行で右側通行する人には「逆走できません」。歩道を通行している人には「自転車は自転車レーンへ」とちゃんと書いてある。なかなか分かっている人がつくっているのです。また、観光の中心地にはシェアバイク「まちのり」が多数配置されています。

もう1つ海外の例を紹介します。海外に学ぶべきところは多く、大抵オランダのフローニンゲンのようなところが例として挙げられます。デンマークやドイツなども自転車で有名になりましたが、一挙にそうした国々のようにはなれません。

医療費削減を目指して イギリスで進む取組

私が最近注目しているのはイギリスです。イギリスは少し前まで日本にとってもよく似ていました。ロンドンでは今、年に10パーセントずつ自転車の交通量が増加していて、自転車での通勤が普通の風景になっています。路面電車の横を走っている種類もさまざまです。

また、フランス式のレンタル自転車「ヴェリブ」が、

最近6000台も投入されました。さらに、ロンドンでは「自転車スーパーハイウェイ」ということで、都心から放射線状に自転車道が合計12本敷かれることになり、今、着々と工事中です。環境ということを考え、医療費削減、健康の面からも取り組み始めているのです。

ロンドンがこうした自転車政策を始めたのはわずか6年前の2006年です。スタート当初はいろいろな混乱がありました。イギリスでもかつては自転車が歩道を通っていました。自転車専用レーンをつくったものの、まっすぐ行くと途中で消えてしまったり、左側通行が急に右側通行になったり、自転車のことを全然考えていないものが数多くありました。今の日本は2006年のイギリスの状態です。それが大きく変わった。ジョンソン市長が自ら先頭に立って「ロンドンはこれから自転車でいこう」と宣言したのです。

「自転車スーパーハイウェイ」の8号線は、ウエストミンスターからスタートするのですが、片側2車線だったものを全部つぶして自転車レーンにしました。郊外までそのまま自転車で行くことができます。2006年の名残で所々に走りにくい箇所もありますが、例えば橋の上にもちゃんと自転車レーンが通っています。

次第にこの自転車レーンは郊外に入っていきます。最後に住宅地に入りますが、サイクルスーパーレーンがレーンではなくなります。通っているというサインだけになるのです。これはどうしてかという、住宅地の中に入ると「ゾーン30」が施行されます。車も自転車も時速30キロ未満で走る。それなら混合通行でも行けるということで、住宅地の中では自転車と車は共存状態になります。分かれているのは歩道だけ。これがロンドンのやり方です。

先進国の中で日本は都市交通のエコ化、つまり自転車化が極端に遅れています。そして、子どもへの自転車教育の内容も考えないといけないと思います。道路交通法改正前の日本では、歩道が空いていても自転車はみんな車道の左側を通っていました。貧しかったころの日本ですが、排出するCO₂量は、恐らく今の200分の1とか300分の1くらいのレベルだと思います。

この時代まで戻るということはできませんが、今は正しいとも思えない。この時代と今のちょうど真ん中ぐらい、それがわれわれの目指すべき道なのではないかと思います。今後、宇都宮が目指すべき道もそこにあると思います。

市長がおっしゃったように、LRTがあり、そして自転車があり、ギョーザ屋さんがあればこれが未来の宇都宮ということで、きょうの話は終わりたいと思います。どうもありがとうございました。



パネルディスカッション

「自転車のまち宇都宮の実現に向けて」

高齢者の事故防止へ 歩道を歩行者の聖域に

古池 私は自転車の国際会議などでよく海外に行き、自転車を借りてまちの中を走ってみるのですが、それらの国々では片側通行が守られていて、大変走りやすい。正田さんが言う通りです。さて、まず、ご自分と自転車の関わりからご発言いただきたいと思います。渋谷さんからお願いします。

渋谷 私は自転車普及協会で40年ほど仕事をしています。正田さんがおっしゃった通り、今、自転車の歩道走行に起因する事故が、非常に問題になっています。日本の人口構成が若かったころは、接触事故が起きても軽い打撲で済んでいたものが、高齢化社会になって命を落とすような事故になっています。40数年間、自転車利用者は交通弱者として、歩道走行が日常化し、歩行者と同じ感覚になってしまったので、自分が加害者になるという意識が希薄です。今後、ますます高齢化社会が進む中では、歩道を走るルールを教えるのではなく、歩道は歩行者の聖域であることに意識を戻していくことが重要です。取組が進んでいるのが自動

車工業会です。平成21年に発表された提言書では、自転車がこれから走るべき道の例を挙げていますが、その中に歩道走行は一切入っていません。また、道路の整備ができないところは、先ほど正田さんが言っていたように「ゾーン30」として、自動車に負荷をかけるべきだとしています。われわれも自転車の環境について、もっと進めて考えていかなければならないと思います。

古池 自転車を普及する立場から発言をいただきました。高齢化社会への対応が急務ということでした。自動車工業会の提言は私も非常に進んでいると思います。ドライバーも自転車を利用する人も、意識の問題が大きな障害になっているのではないのでしょうか。では、続いて絹代さんをお願いします。

健康な身体をつくる 自転車の効用

絹代 サイクルライフナビゲーターの絹代です。自転車の普及活動に取り組んでいます。自転車に大きなメリットがあることが分かると、皆さん自然に乗るように





コーディネーター

宇都宮共和大学教授 古池 弘隆 氏

東京大学工学部卒。カナダBC州立研究所計算センター長、宇都宮大学工学部教授を経て、2006年から現職。11年までうつのみや市政研究センター所長。都市と交通のさまざまな問題に取り組む。宇都宮市自転車のまち推進協議会会長。

パネリスト

自転車活用推進研究会理事

疋田 智 氏



サイクルライフナビゲーター

絹代 氏

MCや執筆を中心に、テレビ、ラジオ、雑誌、イベントなどで活動。自転車を使ったフィットネスや美容、健康管理の提案、生活の中での自転車の楽しみ方の紹介など、自転車の普及活動や自転車イベントの企画スタッフも務める。



一般財団法人
日本自転車普及協会常務理事

渋谷 良二 氏

1972年より日本自転車普及協会の事業に従事。2004年4月より事業部長として自転車文化センター所長、ツアー・オブ・ジャパン開催における統括責任者等を務め、08年7月に常務理事に就任、現在に至る。



自転車輪行エッセイスト

沼尾 ひろ子 氏

1986年、テレビ岩手報道局アナウンス部入社。89年にフリーに。幅広いジャンルをこなすナレーターとして活躍。脳梗塞患者と家族のための自立支援の会理事、とちぎ未来大使、(株)AXIS DO代表取締役。



なるようです。健康管理士の資格も持っていますので、少し体の話をします。私が自転車に興味を持ったきっかけは、ロードレースの選手のプロポーションでした。自転車に乗った完成形の体があんなにいいなら、私も乗ってみたいと思ったのです。実際、足が5センチぐらい細くなり、体幹もしっかりしてきました。自転車はどんな年齢層にもいいのです。お子さんはバランス感覚がしっかりしますし、女性は心臓から一番遠い足を回すことで血行が良くなり、むくみや冷え性が解消されます。これから重要になるのが健康寿命を伸ばすことですが、私が今、MCをやらせていただいているトラ

iasロンの大会での完走最高齢はなんと84歳です。人間の体は使い続けていくとある程度老化も止められるのです。スポーツバイクがおすすめですが、ママチャリでも信号待ちで止まってこぎ出す時、大きな力を使い、血糖のコントロールに非常に有効です。また、コレステロールも悪玉が減って善玉が増えてきます。さらに、運動によって自律神経が落ち着き、高血圧も解消されるようです。

古池 健康の側面からお話いただきました。今、アメリカは大変な自転車ブームですが、その大きな理由は彼らの国民病である肥満対策です。健康の視点か



らの自転車の活用は、「宇都宮市自転車のまち推進計画」にも入っていますので、その中で生かしていきたいと思います。沼尾さん、地元出身として外から宇都宮をご覧になっていかがですか。

自由に走る楽しさ 島の「輪行旅」

沼尾 私が自転車をいいなと思ったのは、元自転車ロードレース選手の今中大介さんの走りを見て一目ぼれしてからです。「あの人と同じ自転車買っちゃおう」と買っちゃったんです。苦しいことは苦手なので、できないことを消去していったら、結果的に今何をしてるかと言いますと、1人で輪行袋を担いで島の輪行旅を始めたのです。『じてんしゃ女子ひとり旅』というエッセーなども書かせていただくことになりました。私は地図をあまり持ちません。泊まる場所や帰る時間など最低限のことだけ決めておいて、あとはスケジュールに縛られないで自由に走ります。島ですと周回して戻って来られますのでそれが可能なのです。極上ポイントを自分で発見できる楽しさがあります。それと私は地図があまり読めないのです。ただ、宇都宮が出している自転車マップはよくできていて驚きました。日帰りで回れるルートなどが所要時間別のコースに分けて記載されていて、サイズも手ごろでポケットに入ります。今後、宇都宮を自転車のまちとして広めていくためには、情報発信の方法を考えていく必要があると思います。そう



するとこのマップにもターゲットを明確にするなどのひと工夫がほしい。また、迎える側、おもてなしの面から意識改革が必要だと思います。

古池 宇都宮では私もかかわらせていただいて「自転車利用活用基本計画」を作り、自転車の推進に取り組んできました。単にレンタサイクルが借りられるまちというだけでなく、スポーツやエコロジー、観光など、あらゆる場面で自転車を活用していこうというもので、着々と進められてきたと思います。正田さんは宇都宮は外に向けてどう情報発信すればいいとお考えですか。

ストレスを解消 生活習慣病の予防も

正田 自転車は健康にとっても有効なのです。私は朝の情報番組を担当していますが、特に早朝の5時、6時台は、健康ものが一番興味を持たれています。その中でも「ぼけ防止」「糖尿病防止」は視聴率が取れる。実はその両方ともに効果があると専門の先生方が薦めるのが自転車なのです。泳ぎやジョギングがよいとも言われますが、なかなか続けられなかったり、ひざを痛めたりしてしまいます。そんな中、3番目のアプローチとして注目されているのが自転車です。カロリーを消費する、マイルドな有酸素運動である、関節にも負担がかからない、というわけです。イギリスで自転車が政策として導入された背景にあるのは、実は環境ではなく、医療費削減なのです。健康になって生活習慣病を予防し、医療費を削減する、そのために自転車を導入しているのです。健康都市宇都宮というアプローチはありだと思います。

古池 絹代さんから健康面をもう少しお話してください。

絹代 私は長野県の飯田市のエコライフコーディネーターをやっています。柱になるのが太陽光発電と農業と自転車です。保健課が自転車の活用を進めています。自転車は股関節を大きく動かす運動として有効で、股関節をしっかり動かすことは、ひざを上げるための筋肉を保つことにつながります。飯田は山間の土地です

が、例えば電動アシスト自転車を使ったとしても股関節はしっかりと動かすことになります。出歩かなくなると人間の体は衰えていくので、自転車で歩き回る体力をキープしようという試みです。また、ペダルを速く回すと脳が活性化されるという実験結果も出ています。メンタル面でも抗不安剤を飲むのと同じくらいの作用があるそうです。また、自転車のように同じリズムでペダルを回していくような運動は、ストレス感や不安感を減らす効果も多いそうです。自然を見ながら風を受けて走ると、効果はさらに高くなります。

古池 健康的に自転車に乗りたいと思いますが、事故に遭ったのでは仕方ありません。特に高齢者の安全を確保するために、渋谷さんはどうお考えですか。

渋谷 歩行者も自転車利用者も高齢者が増えてきます。高齢者は後ろからの気配を感じにくいのです。さらに昔はイヤホンステレオも携帯電話もありませんでした。今は後ろからの自転車には若者も気配を感じないのです。警察庁に届けられた歩行者と自転車の事故は、3000件弱しかありません。自転車活用推進研究会と調査した結果では、警察に届けられたのは全体の約6パーセント。実際は10倍以上発生しているのです。ほとんどが当て逃げという状況でした。当て逃げされると被害者の健康保険で対応しますので国の医療費負担増にもなってきます。先ほどの生活習慣病の予防効果と考え合わせれば、医療費削減効果の観点も含め、環境整備に向けて行政がお金を使う力になるのではないかと思います。

疋田 歩道上の事故をなくすためには、地道にインフラを整え、教育をしていくしかありません。ところが、これを一挙に解決しようとして出てきたのが、自転車のナンバープレートです。東京都が条例案を提出しようとして、結局は断念しましたが、よかったと思います。ナンバープレートを付けても事態は何ら変わらない。そんなことより、まずは自転車の左側通行や駅前に駐輪場をつくるなどといったことを、一步一步積み重ねていく努力が必要だと思います。



「おもてなし」の心で 自転車のまち推進を

沼尾 健康にいいから乗りましょうといっても、高齢者や女性、初心者にはよく分からないのではないのでしょうか。自転車とはそもそもどういうものかというソフト面も大切だと思います。それと、私はこの前、都内で転んでしまいました。その時、頭を打って「絶対に血が出た」と思ったのですが、ヘルメットのおかげで何ともなかったのです。私は怖がりなので、ヘルメット、グローブ、サングラスは必ずするようにしていますが、こういうことの義務付けはどうなのでしょう。

古池 ヘルメットが義務化されている国も多いです。特に高齢者は被るべきではないでしょうか。日本はまだ義務化されていませんが、宇都宮、栃木県からできればいいなと思いますね。

疋田 自転車事故で亡くなる人の68パーセントは頭を打ったことによるものです。腕や足は折っても治りますが、頭は損傷したら後遺症となるだけで戻りません。私は必ずしも条例での義務化には賛成ではないのですが、奨励すべきだと思っています。これを宇都宮からスタートさせる。「宇都宮モデルヘルメット」ができればいいですね。

絹代 女性がヘルメットを抱えてオフィスに行けるのかななどの問題があります。私は普通のまち乗りレベルでは、革の折り畳みができるヘルメットを使っています。いきなり選手が被ってるようなヘルメットでは、ちょっとハードルが高いですね。簡単に帽子感覚で被れて、女性だっ



たら日焼け止めにもなるなどの使い方ができるヘルメットを宇都宮から発信してもらえたらと思います。

古池 今日は行政の皆さんもたくさん参加しておられます。宇都宮モデルなどぜひ考えていただければと思います。そのほか沼尾さん、いかがですか。

沼尾 レースを楽しむような、バリバリ乗ってる方々の底辺は、宇都宮にはもうできていると思います。私のようにおしゃれ感覚で乗ってみたい一般の方、あるいは高齢者もというのであれば、まず、女性のハードルを低くしてあげることです。女性が一番苦手なのはメカニック。汗をかいたり、汚れてしまうのも嫌です。駅前の「宮サイクルステーション」はとてもいいですね。もっとPRすべきです。あれがあることで「宇都宮は自転車のまちだ」ということが分かります。ナビ付きのレンタル自転車、自転車の駅、地図、みんな素晴らしいのですが、肝心なのは「おもてなし」だと思います。希望する人には一緒に走って案内するコンシェルジュのような人を設けて、サポートしてはいかがでしょうか。そこまでやって「おもてなし」なのだと思います。まち全体で意識改革を進めていくことも大切です。特に飲食店などが女性が好きなアイテムを盛り上げていく。女性はおいしいものが大好きです。これらを発信できるPRの場を考えていくといいと思います。

古池 せっかくの機会ですので、会場の皆さんからご質問などありましたらお願いします。



ハードルを低くして 女性に親しみやすく

質問者A 日本独自のママチャリという規格は、今後、自転車の普及推進を図る上でどのような位置付け、取り扱いをしていけばいいのでしょうか。

疋田 ママチャリは1万円内外ですが、この価格で自転車を買う先進国は日本だけです。オランダやドイツでは平均購買価格が6万5000円から7万円ぐらい。クオリティーが全く違うのです。クオリティーの低いママチャリが、8000万台もあるのが日本の現状です。しかし、「ママチャリは捨ててしまえ」などという乱暴なことも言えません。その妥協案として「サドルを高く、空気を入れて、油を差して、クロスバイクに近い存在として乗りましょう」というようなことを言うのですが、最終的には寿命が尽きたらそこで廃棄し、その次にいい自転車に乗りましょうと言うしかないような気がします。メーカーによるクオリティーを上げる取組も急務だと思います。メーカーがいいものを提案して市民側がそれを理解する。そうした教育の良循環を回していくことがママチャリ問題の解決になると思っています。

古池 なるほど。安いということは、簡単に放置したり、盗難にもつながりますね。ほかにありますか。

質問者B 沼尾さんにお聞きしたいのですが、高校を卒業するとサイクリングする女性たちが急に減ってしまいます。増やすにはどうしたらいいのでしょうか。

沼尾 ハードルを低くすることです。女性が嫌なことをすべて解決するところから、考えていけばいいと



思います。私が自転車を1人で始めるときにも「何ができれば1人で乗れるだろう」というところからでした。恥ずかしいのですが「ギアが外れたり、パンクしたらどうしよう」とか。それを笑わないで教えてほしい。自転車ショップなどでそうしたことを教えてくれる仕組みができればいいですね。難しいことがなくなり「こうすれば乗れるんだ」ということが分かれば、女性はどんどん乗るようになると思います。

古池 会場に正田さんや絹代さんが所属しておられる自転車活用推進研究会の小林成基さんがいらっしゃいます。小林さんはテレビや著作などで、自転車問題を分かりやすく解説しておられます。また、栃木県自転車利用環境検討会議の委員でもあります。一言お願いします。

今後進めてほしい 交差点の整備

小林 実は正田さんと絹代さんはうちの研究会の理事です。私自身も13年ほど宇都宮市のいろいろなことにかかわらせていただいているのですが、宇都宮は非常にいいレベルに達していると思います。ただ、これからは交差点を整備してほしいですね。横断歩道のわきにある横断帯にわざわざ回り道していくのでは、事故の可能性が高くなります。また、路面に自転車を描いて、通り道を示してほしい。さらに、「現場で教える」ということ。白い自転車に乗った警察官が車道を走る姿が目につくようになればいいと思います。正田さんの話に



出てきたサドルを上げる話ですが、実は宇都宮では幾つかの高校でサドルを一番低くすることを奨励しています。これには教育委員会、公安委員会、道路行政など、総合的に取り組んでいく必要があります。宇都宮のまちの中には、コンプレッサー式の空気入れが設置されたりしていてとても便利なのですが、自転車マップについて言えば、交差点の名前をもっとはっきり記載してほしいですね。

沼尾 私もそう思います。

小林 つまりどこを曲がればいいのか分かれば、地図はとても役に立つんですよ。外国人でも地図と実際とを見比べて「ここを曲がればいいんだ」と理解できます。ところが書かれていなかったり、文字が小さかったりします。それから市の方々がいたらぜひやってほしいのですが、曲がるべき交差点に表示がないところがあるのです。ぜひ付けてほしい。地図に落とすのなら、そういう名前がないところは表示しないようにして、曲がらせないようにしたほうがいいと思います。

古池 ありがとうございます。宇都宮は都市ブランドづくりにがんばっています。「住めば愉快だ宇都宮」、ギョーザの「食べれば愉快だ宇都宮」、カクテルの「飲めば愉快だ宇都宮」というように、「愉快」が200種類ぐらいできています。その中に自転車の「走れば愉快だ宇都宮」もあるのですが、自転車利用環境の整備をさらに進めて、名実ともに愉快な宇都宮にしていきたいと思います。ありがとうございました。



バイコロジーシンポジウム 2012 in「自転車のまち宇都宮」

関連イベント

バイコロジーシンポジウム2012 in「自転車のまち宇都宮」が行われた10月20日、21日の両日、各種の関連イベントが繰り広げられました。

20日にはシンポジウムの会場となった宇都宮共和大学で、自転車・パネル展示、自転車市民権宣言への署名活動、電動アシスト自転車無料体験、サイクルカフェ（紅茶の提供）、クリテリウム観戦などが行われました。同大学キャンパス3階に設けられたサイクルカフェでは学生たちが全面的に協力、宇都宮が消費量日本一の紅茶を無料でふるまったほか、1階の自転車・パネル展示に

は道行く市民が興味深そうに見入っていました。

また、20日、21の両日、JR宇都宮駅西口にある宮サイクルステーションを発着点に「自転車ナビ」体験サイクリングが行われました。自転車ナビが装備されたレンタサイクルを無料で貸し出し、参加者は宇都宮自転車マップに掲載されたルートを表示するナビに従って宇都宮市内を巡りました。各所に設けられたポイントではドリンクサービスやオリジナルグッズをプレゼント、おもてなしで「自転車のまち宇都宮」をアピールしました。



自転車・パネル展示

宇都宮共和大学1階ロビーにはバイコロジー運動や自転車のまちづくりを紹介するパネル、最新のスポーツ自転車などが展示されました



自転車市民権宣言への署名活動

自転車市民権宣言への署名活動には、道行く
たくさんの市民が協力してくれました



電動アシスト自転車無料体験

宇都宮共和大学の入口付近では電動アシスト自転車を貸し出し。お年寄りも軽快な走りを体感していました



サイクルカフェ

サイクルカフェでは学生たちが全面協力。紅茶消費量日本一の宇都宮ならではのオリジナルティーで訪れたお客様をおもてなししました



クリテリウム観戦

シンポジウム会場はクリテリウム観戦の〆特等席。パネルディスカッションが終わった後、参加者は熱戦を楽しみました





「自転車ナビ」体験サイクリング

宇都宮駅西口の宮サイクルステーションを発着点に、自転車ナビが装着された自転車で宇都宮のまちを周遊。パナソニック株式会社が最新の自転車ナビを提供。自転車組合宇都宮支部の安全点検整備士が愛車の無料メンテナンスを行いました。また、参加者には自転車市民権宣言への署名活動にご協力いただきました



構成団体・協力関係者一覧

バイコロジースポジウム 2012 in 「自転車のまち宇都宮」 実行委員会 委員名簿

委員長	加藤 恒男	栃木県バイコロジータウン推進協議会理事長
副委員長	砂川 幹男	サイクルスポーツマネジメント株式会社代表取締役
会計監事	佐藤 正	栃木県サイクリング協会理事長
会計監事	大岡 幸雄	NPO法人宇都宮まちづくり推進機構事務局長
委員	福田 匡史	日本競輪選手会栃木支部支部長
委員	山島 哲夫	宇都宮共和大学シティアライフ学部学部長
委員	渡辺 政行	宇都宮商工会議所常務理事
委員	斉藤 幸	宇都宮観光コンベンション協会チーフ
委員	阿部 紀夫	宇都宮市総合政策部都市ブランド戦略室室長
委員	平手 義章	宇都宮市総合政策部地域政策室室長
委員	芳賀 教人	宇都宮市総合政策部交通政策課課長
委員	水沼 行博	宇都宮市教育委員会事務局スポーツ振興課課長

後 援

宇都宮市 サイクルスポーツマネジメント株式会社 下野新聞社
 栃木県サイクリング協会 栃木県自転車競技連盟 日本競輪選手会栃木支部

協 力

宇都宮共和大学 宇都宮まちづくり推進機構
 シダックス大新東ヒューマンサービス株式会社（宇都宮市サイクリングターミナル）
 栃木県自転車軽自動車商業協同組合宇都宮支部
 パナソニック株式会社オートモーティブシステムズ社

