

平成23年度 「自転車市民権宣言」 大討論会 報告書

自転車を目指そう豊かな社会づくり～自転車市民権確立～

財団法人 日本自転車普及協会

KEIRIN



この事業は競輪の補助金を受けて実施したものです。

<http://ringring-keirin.jp/>

目 次

開催概要・開催趣旨・開催挨拶・・・・・・・・・・ 1 ページ

＜出演者の紹介と議事要旨＞

小林成基さん、片山右京さん・・・・・・・・・・ 2 ページ

古倉宗治さん・・・・・・・・・・ 3 ページ

鈴木美緒さん・・・・・・・・・・ 4 ページ

馬場直子さん・・・・・・・・・・ 5 ページ

署名セレモニー・・・・・・・・・・ 6 ページ

アンケート結果 1・・・・・・・・・・ 7 ページ

アンケート結果 2・・・・・・・・・・ 8 ページ

広報展開実績・・・・・・・・・・ 9 ページ

総評・・・・・・・・・・ 10 ページ

自転車市民権宣言 10 箇条／集合写真・・・・・・・・・・ 裏 表 紙



開催概要

- ・ 名称 「自転車市民権宣言」大討論会
- ・ 日時 2012年2月13日（月）14：00～16：30（開場13：30）
- ・ 会場 日本自転車会館3号館1階ホール（東京都港区赤坂1-9-3）
- ・ 主催 財団法人日本自転車普及協会
- ・ 定員 100名（当日の参加者113名）
- ・ パネリスト 片山右京さん、古倉宗治さん、鈴木美緒さん、馬場直子さん
- ・ コーディネーター 小林成基さん

開催趣旨

自転車は環境や健康の観点から利用が増加しているが、自転車の走行空間が十分に整備されておらず、かつ自転車を守るべきルール・マナーが十分認知されているとはいえない状況であり、社会的課題となっている。

こうした中、自転車を安全かつ快適に利用できる環境作りを目指す活動として、利用者自らが守るべき原則を定め、自転車の市民権を確立するために何が必要かなど、有識者を招いた パネルディスカッション＝「自転車市民権宣言」大討論会を開催いたします。



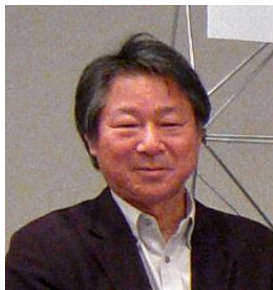
開催挨拶

「自転車市民権宣言」大討論会を開会するにあたり、主催の財団法人日本自転車普及協会を代表し、常務理事の渋谷良二より開催の趣旨を含めて開会の挨拶を行った。

まず、この大討論会のタイトルになっている自転車市民権宣言は、2009年の7月から2010年の1月まで千駄ヶ谷において「サイクルスクエア北参道」というサイクルカフェを開設し、半年に亘って様々なイベントを繰り広げたが、この中でその一環として「自転車市民権セミナー」という名称で10回程度セミナーを開催した際に、講師の方々と、お集まりいただいた方々に対して市民権宣言の10箇条を作り署名活動を実施しようということになったもの。

この署名活動は自転車の市民権が確立するまで続行しようということで、その後も地域を限定しないで自転車の関連イベントの際に展開して来たが、今回の市民権宣言大討論会と併せて、これまでに集めた署名をこの会場で自転車活用推進議員連盟の代表の方にお渡しする。本日は「自転車を目指そう豊かな社会作り」と題して、それぞれ専門のお立場から研究を進めておられる5名の有識者をお招きして大討論会を開催するので、皆さん最後まで宜しくご清聴ください。

<出演者の紹介と議事要旨>



コーディネーター、
進行役はNPO自転車
活用推進研究会の
小林理事長を務めた



小林 成基（こばやし しげき）さん

アクトローカー（「地球規模で考え、足元から行動せよ。」という標語）の一典型としての自転車活用を提唱、自転車活用推進研究会を創設。独立後2006年7月に研究会をNPO化。現在、理事長兼事務局長。国交省、警察庁、東京都をはじめとする自治体の自転車関係会議委員を務める



片山 右京（かたやま うきょう）さん

元F1レーサー、登山家、冒険家、自転車競技選手として幅広く活躍中。女子自転車競技チームの「チーム・エレファント」監督やプロ・ロードレーシングチーム宇都宮ブリッツェンの選手でもあり、今年からはコンチネンタル・チームを率いて世界の自転車レースに参戦する予定。その活躍と、東日本大震災で傷つき苦しんでいる子どもたちに立ち上がる勇気を届ける活動を展開するなど、いつも苦難を乗り越え前向きに生きる自分自身の姿を見せ、励まし続ける存在として、先日第4代の自転車名人に選ばれ、活躍の場をますます広げている

昨日は仕事の関係で往きは千葉の幕張まで、帰りは神奈川の相模原まで自転車で行ったが、平均時速27km程度、2時間半位かけて信号も遵守して走った。気になったのは荒川を渡る橋が幾つかあるのだが、クルマが大渋滞する脇を左側走行した際そこを本当に走っていいのか不安になった。自動車専用道路じゃないのかと。



その後に都内の国道246号を走行した際、平日と違って交通量が少ない分、左側のバスレーンは走行しやすかったが、路上駐車が多いためハザードを点灯しているクルマはまだ良いが、ライトを消しているクルマは意外に危険。手信号を出し二車線目に出て追い越したが、自転車利用者からすると不便や危険を感じるため、クルマとの区分に対して色々な角度から何とかしてもらいたい。



日本とヨーロッパにおいて自転車は歴史的な違いもありツール・ド・フランスやジロ・デ・イタリアのように100年単位で観察したら日本にモータリゼーションの波が来た際、緊急避難対策で自転車を歩道通行可にしなければ、日本でも同様な文化が育ったかも知れない。現時点ではヨーロッパとはレベルの違いもあり、日本ではスポーツサイクルについて同じように語れる土壌がなく女性やお子さん、年配の方々が自転車を利用する際に、道路上における目の危険の方が重要な課題である。

長い目で見ると、日本が実力を付けた暁にはスポーツ・文化として日本のサイクルチームも世界で認知されるだろうが、現時点では、まだまだそれどころではない。早く自転車の市民権を確立してヨーロッパのように車道をクルマと共有しながら走れるようにしたい。

古倉 宗治(こくら むねはる)さん

2004年「自転車の安全・快適・迅速な走行空間の確保及び利用促進のためのソフト面の施策に関する研究」により、東京大学より工学博士を取得され自転車博士第一号としてつとに高名。「成功する自転車まちづくり」(学芸出版社)など多数の著書があり、著書の多くは自転車まちづくりを担当する公務員のバイブルと言われている



「自転車は車道が安全、歩道が危険」という言葉をどこかで聞いた覚えはないだろうか？ これは「自転車は車道が原則、歩道が例外」という自転車安全利用五則の第一則の表現を入れ替えたもの。五則に明記されているにも関わらず、なかなか実現できない一番の理由は自転車利用者が「歩道の方が安心」という逆の思い込みを持っているからである。

我が国の自転車は交通手段の中での地位が低い。自転車の位置付けにはサイクリング・健康など初期の段階からロンドン、ポートランドなどでの公共交通よりも上位に置いている段階まで6段階程あると思うが、日本はクルマ優先の中での交通手段の一つという位置付けにすぎない。クルマと対等やクルマより優先、自転車が唯一最重要という位置付けの国もある中で、もっともっと優先順位を上げた方がよい。

では、なぜ自転車は良いのかというとクルマは平均1.3人(体重換算で85kg程度)の乗車に対し車重が約1トンで11.8倍の物体を動かしている。電車やバスも乗車人数に対し車体の方が重い自転車は逆である。一番重いママチャリでも0.28倍であり自転車以外は化石燃料を使用しているため環境的には負荷がかかる。

次に医療費の問題があるが、32兆円の1/3が生活習慣病である。生活習慣を改善すれば防止可能だ。国民のうち距離が自転車通勤に向いている人たちの半数が自転車通勤を実施すれば医療費のうち2000億円は節約できるのではないかな。

自転車は、余計な時間を浪費せず、呼吸が息切れせず、かつ膝にかかる体重の7割が削減可能。また、有利な点として500mから5kmの都市内の移動では自転車が最速となる。但し、平均15km/hで走行しないと達成不可能。歩道での徐行速度は7.5km/h程度のためメリットを享受できない。データ上5km以上の自転車走行可能者は半数おり、かつ自動車での移動の割合は、半数の利用者は5km以内であるため自転車への転換が可能である。ではなぜ普及しないのかと言うと車道が危険と思い歩道通行しているのでメリットを享受できない。自転車事故は車道でなく大半が交差点で発生している。歩道上でも発生しているが、やはり大半が自転車とクルマによるものである。理由として出会い頭やコンビニから出てくる場合などとなっている。自転車にとって交差点は危険な場所である。逆に交差点以外の車道で後から引っ掛けられる事故は意外に少ない。



歩道の自転車はクルマから見えないので危険なのだ。車道にいる自転車はクルマから存在が確認できるので、幅が狭くても一方通行である自転車レーンを推奨したい。全国の幹線道路の5割に、両側1.5mの走行空間が存在するので、ここに自転車レーンを創出できれば良いと思う。問題はクルマが自転車レーンに駐車する懸念があるが派手な塗色の場合だと駐車を控える意思と実際の傾向がある。

自転車は歩道通行だと最強位となりルールを守らないが、車道上では自転車は最弱者となるのでルールを順守しないと危険が及ぶため順守せざるを得ない。アンケート結果では車道走行の方がルールを順守するという結果となっている。車道通行はルールの順守の観点からもよい。

鈴木 美緒(すずき みお)さん

「自転車配慮型道路の安全性と設計方針に関する研究」を発表し、東京工業大学で工学博士となる。女性の自転車博士第一号であり、その後、政府系の研究所を経て、東工大に戻り教鞭をとる新進気鋭の研究者。海外の事例を含め道の安全を視覚的に分析し、最新IT技術も駆使して道路交通の問題点や改善すべき点を、わかりやすく解説することでも定評がある



日本人にとって自転車は身近すぎて歩道の方が安全だというイメージにとらわれすぎている。高齢者や子どもは仕方ないとしても、ママチャリだから、女性だから車道は危険と言う人がいるが、車道走行の経験について訊くと必ずしも走った上で言っている訳ではないことに気付く。それで車道か歩道のどちらを走るか、と訊くと幅員の広い幹線道路をイメージして車道が危険だと思い込んでいる。しかし車道にも色々あり通行量の少ない車道もあるので、ルートを選べば車道でも走れないことはない。

海外では様々な自転車施策を実施しているが、例えば駅前に大型の駐輪施設が整備され、修理やメンテナンスを提供するなどサービスも充実している。また、そのまま列車に自転車載せて長距離の移動が可能である。走行空間も車道以外に自転車専用道などが整備されておりオランダではポールなどで区切られている。区切られていない場所でも段差を設けてクルマから守られている。交差点では色分けして走行空間を確保している。更にコミュニティサイクルも充実していて自転車を自由に使用できる環境が整っている。

しかしそれは、敢えて自転車だけにスポットを当てた施策を進めている訳ではなく、たとえばドイツでは交通システムの改善策の一部として捉えている。海外では環境問題を考慮してクルマから自転車へ転換しようという試みがあるが、都市内交通に限定されている。クルマ対自転車は1対1という発想ではなく自転車と公共交通をセットにして考えている。つまり公共交通との連携が重要なのである。ドイツの駅前駐輪施設「ウムシュタイガ」は移動という意味。駐輪場だけでなく乗換場所として切符が購入でき、乗り継ぎ情報も得られるので公共交通との連携ハブとなっている。日本と比べて海外では自転車の走行空間が整備されているが、自転車のみでなく他の交通機関にも配慮していることに注目したい。

ドイツでは交差点に点線を施して自転車マークを付け走行空間を明示する他、停止線をクルマより前に設置して自転車が視認されやすいよう工夫している。交通量や危険度に応じた基準を設け、点線については原則として交通量が多く自転車の危険性が高い交差点に施し停止線はクルマの交通量が少なく自転車の危険性が低い場所に設置される。



オーストラリアではヘルメットの着用が義務付けられている。コミュニティサイクルのステーション付近にはヘルメットの自販機が設置され、販売だけでなくレンタルもあって（日本円にして500円程度で販売・200円程度でレンタル）利用者が義務を遵守しやすい仕組みができています。さらにアメリカでは自転車のネットワークを作ったとして費用対効果が必ずしも高いと限らなくても「アメリカ国民にとって意義のあることだから実行する」と定義している。

日本で「自転車は手軽で誰でも乗れる」というイメージがあるが、皆さんがクルマや歩行者に配慮するようになれば今より安全に利用することが可能になるのではないかと。

馬場 直子(ばば なおこ)さん

2004年に毎日新聞社へ入社し、秋田支局で秋田県藤里町の連続児童殺害事件、その後、東京に戻って都議選挙や衆議院選挙などを取材して来た社会部記者。最近では自転車問題に積極的に取り組み昨年より連載中の「銀輪の死角」シリーズを担当している



交通事故で亡くなる人の内、日本では歩行中がトップで35%だが海外ではオランダが10%、イギリスで22%となっている。海外で死亡事故のトップはクルマ乗用中であり、フランスは5割以上、イギリスも5割程度だが日本では2割程度である。世界の常識とは異なり、日本では歩行中と自転車乗用中が危険で、クルマに乗っている方が安全ということになる。日本で自転車乗用中に亡くなる人は16%と高く、海外ではオートバイ乗用中と同レベル。フランス・イギリス・アメリカは数%ずつで、オランダは利用率が高いため21%となっている。

次に、事故時の過失相殺について。今まで歩道上の自転車事故は歩行者と同一レベルで扱われていたため過失相殺が5対5という判断もあったが、東京・横浜・名古屋・大阪の四地裁の裁判官が自転車事故について討論した結果、歩道上の自転車と歩行者の事故の時は原則自転車の運転者の責任と考え、過失相殺は10対0からスタートするという新基準を2010年3月に発表した。

それ以前から、高額な損害賠償が請求される判例は増えてきており、例えば2007年に信号無視をした自転車運転者が横断中の歩行者を死亡させた事故は損害賠償額が5400万円強で自転車運転者は交通刑務所に収監されることとなった。また他の事故では損害賠償額が確定しても加害者側に支払い能力がないため被害者が泣き寝入りをするケースもあった。この新基準は大人だけでなく年少者でも厳しく対処することとなったが、ここまで自転車に厳格な司法制度になった中で日本の自転車政策は国家レベルの計画が皆無なのは問題である。欧州ではオランダが1990年、イギリスは1996年、ドイツは2002年に、それぞれ国家レベルの自転車計画を立てて実行中である。日本には国家レベルの計画がなく各自治体に任されているが、クルマ通勤から自転車通勤へ転換するための目標設定もなく、いまだに放置自転車対策が中心で明らかに時代遅れとなっている。

では今、何が求められているのかと言うと自転車の走行空間であり、自転車利用者へのルール教育の徹底だが、解決のヒントになる事例を国内で見つけた。石川県の金沢市では、片側二車線の国道上でバスレーンの中に自転車の走行空間を確保して定着させようとしている。自転車通行指導帯と呼ばれているが、危険ではないかとの指摘を踏まえ、既に社会実験を行ない実証済で好評であり、事故も減少しているため恒常化している。



会場にいる意識の高い皆様にお伝えしたいのは、普段走っていて走りしづらいつつとか改善してもらいたい区間の情報を自治体や地元の政治家等に伝え、主体的に道路環境を改善する意識を持って欲しいということ。以前、国土交通省の担当官に自転車政策について尋ねた際、「自転車に対する意見が寄せられなかったため事業を推進できなかった」と言われてショックを受けたことがある。国民が声を挙げない限り国も動けない事実気付いて欲しい。自分達の街については主体的に安全に走行できる街づくりをするためのリーダーシップを発揮して取り組んでいただきたい。

※馬場さんの発表後、パネリストの方々と会場の参加者で質疑応答を行ないました。

＜署名セレモニー＞

討論会の終盤に自転車活用推進議員連盟から事務局長の岩城光英参議院議員が駆けつけ、自転車が安心して走行できる自転車専用レーンの促進や自転車ルールの問題等様々な課題が山積しているが、国家戦略として自転車をどのように活用していくか、明確にしていくために議連として国民の意見を求めながら議論して対応して行きたいと語った。



また主催者を代表して財団法人日本自転車普及協会の石黒会長は会場の参加者に感謝の意を述べると共に、今後は自転車を交通機関の中でどのように位置付けるか非常に重要であるとし、対極にある交通機関としてリニアモーターカーを挙げ、膨大な資金を投下してまで必要なのかと問題提起した。

エコの時代であり健康志向が高まるにつれて自転車が復権して来るので、参加者が率先して、自転車市民権宣言の精神に則して活動をしていただきたいとまとめた。



セレモニーの最後に署名簿を主催者を代表して石黒会長、そして自転車利用者を代表して片山友吉第4代自転車名人から自転車活用推進議員連盟の岩城先生に提出した。

・ アンケート結果1

Q1. 性別

(65サンプル)

■ 男 ■ 女 ■ 未定



Q2. 年代

■ 20代 ■ 30代 ■ 40代 ■ 50代 ■ 60代 ■ 70代 ■ 未定



Q3. 住まい

■ 東京都区内 ■ 東京都区外 ■ 神奈川県 ■ 千葉県 ■ 埼玉県 ■ その他



Q4. 職業

■ 会社員 ■ 公務員 ■ 団体職員 ■ 自営業 ■ 学生 ■ 無職(生活保護受給者) ■ その他



Q5. 勤務先

■ 東京都区内 ■ 東京都区外 ■ 神奈川県 ■ 千葉県 ■ 埼玉県 ■ その他 ■ 未定



・アンケート結果2

Q6. どこから来た

(65サンプル)



Q7. 何で知ったか



Q8. 参加して



上記の理由（感想等）をお聞かせください。（多かった意見を抜粋）

- ・ 自転車が交通手段と認識され何が必要かが見えてきた。判例など大変有用であった。
- ・ 勉強になった。車道・歩道の空いている方を走行していたので反省。保険の必要性を感じた。
- ・ 現状認識は深まった。具体的な活動、改善につながるシステム・体制の構築が必須。

ほかに署名提出のセレモニーに立ち会えて感激した、という意見もありました。

Q9. 「自転車市民権宣言」10の宣言についてどう思われますか？（多かった意見を抜粋）

- * 原則として内容については賛成だが、と全員が前置きした上で、
- ・ 機会ある毎に広報すべき。まだまだ自転車走行に関する知識が低い。
- ・ ママチャリ族に教える方法を考えなければならないと思う。
- ・ メディア戦略が必要。自転車を交通機関の一つとして国民的議論すべき時期に来了。

ほかにチラシを携帯して配りたいといった積極的な意見もありました。

☆ 討論会で取り上げて欲しいテーマなど、ご自由にお書きください（多かった意見を抜粋）

- ・ 自転車の交通安全教育の方法を考えるべき。
- ・ 交通事故に対する対応策。
- ・ 自転車ユーザーの声を共有できる場、自由活発に意見交換できる機会も欲しい。
- ・ 自転車ルールを教える際の教科書がない。現在は「教則」がベースとなっており問題点が多い。
- ・ メーカーや自転車販売者、行政担当者も加えて討論会をしてもらいたい。

ほかに自転車からの視点に偏ってしまう。交通や街づくりの広い観点で議論をとという意見もありました。

・ 広報展開実績

* 事前告知について

- ・ チラシを制作して配布しました
(1000部を自転車関連団体や
都内の自治体に配布)
- ・ これまで本会が主催したイベントに
参加いただいた方々に案内メールを
送りました
- ・ (財)日本自転車普及協会ホームページへ掲出
- ・ バイコロジー・ホームページへ掲出
- ・ 自転車文化センターホームページへ掲出
- ・ サイクスポーツのホームページへ掲出

ほかイベント情報のウェブサイトなど、
いくつか告知されました。

* 当日の告知について



自転車会館前に看板の掲出をしました

* メディアの取材および掲出について

新聞社などいくつか取材を受けたほか、
インターネットサイト「RESPONSE」にて
モビリティジャーナリストの森口将之氏
に紹介いただきました



・ 総評

自転車は、近距離交通手段として広く日常生活に密着した乗り物であり、環境や健康にも良いとされ、近年あらためて脚光を浴びるようになって来ました。東日本大震災後は通勤手段として自転車を選択する方が増えて、これまでより長距離を乗る人も増えました。

一方で、これまで「自転車は身近で気楽な乗り物」というイメージが強く、何気なく自転車を運転して来た方も多いと思われます。自分が、または家族が事故の加害者になるかもしれないと意識して保険に加入したり、走る場所を意識して乗る方も徐々に増えていますが、残念ながら少数派です。また、平成23年10月25日に警察庁から発表された「自転車は原則として車道走行を徹底」との通達を受けて「自転車はいったい、どこを走れば良いのか」というメディアの報道が相次ぎましたが、そもそも自転車の歩道通行を40年間以上も認めて来た弊害も出て、ルールを知らない人が中心になり大騒ぎとなったことも記憶に新しい状況です。

このように我が国では、これまで自転車に無関心だった方々にも、東日本大震災や警察庁の通達を境に関心が高まっています。ようやく次の段階まで来たと言えるでしょう。とは言え実際の路上においては、まだ多くの方が自転車のルールやあるべき姿を理解しているとは言いがたい現状となっており、引き続き正しい情報を伝えていく必要があります。

財団法人日本自転車普及協会では、自転車を取り巻く環境の変化をチャンスと捉えて安全で正しい自転車の普及をはかるため、参加者の皆様やメディアを通して多くの方々が自転車の将来像について考えるヒントを得られる場を提供したいと考えて大討論会を実施しました。パネリストには様々な立場で自転車の研究をされ、第一線で活躍されている有識者の皆様に協力いただいて、問題提起やその解決策について示唆していただきました。さらに自転車の市民権確立へ向けて、我々が考える「10の宣言」に集約された署名活動を国政に反映するために、平成21年7月～平成22年1月に期間限定で展開したサイクルカフェ「サイクルスクエア北参道」を皮切りに各地で三年かけ集めた一万五千枚を超える署名を自転車活用推進議員連盟へ提出しました。今回のアンケート結果でも「このような催しはパネリストの顔ぶれを替えて今後も継続して行なうべき」といった意見が多く、着実な啓発活動の継続が求められます。

今回の大討論会は平日の昼間に開催したこともあり、参加したくても参加できなかった方が大勢いたと思いますが、関心の高い方が100名以上参加していただき、盛況の内に閉幕することができました。自転車に国民の関心が集まる中、これからも、より多くの方に正しい情報を伝えて行く機会を作り出すために、開催時間や会場の見直しも視野に入れて継続開催を検討していきます。

最後に、本事業の遂行にあたっては、パネリストの方々をはじめとして多くの関係者のご尽力を賜りまして心よりお礼申し上げます。

平成24年3月
財団法人日本自転車普及協会

自転車市民権宣言

- 1 私たちは、車両の仲間として左側通行を厳守します。
- 2 私たちは、歩行者を最優先し、クルマとともに車道を走ります。
- 3 私たちは、ルールや信号を守り、いつも一時停止して安全を確認します。
- 4 私たちは、ヘルメット着用につとめ、夜間にはライトを点灯し、万一のために保険に加入します。
- 5 私たちは、自転車を正しく管理し、決して放置しません。
- 6 私たちは、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。
- 7 私たちは、ドライバーが自転車も車道走る仲間として認識することを求めます。
- 8 私たちは、安全快適に走ることのできる道路の整備と、安全な運転を脅かす違法駐停車の排除を求めます。
- 9 私たちは、便利で盗難やいたづ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。
- 10 私たちは、自転車の「市民権」確立のため努力します。



「自転車市民権宣言」大討論会報告書

平成24年3月

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

<http://www.bpaj.or.jp/>

(無断転載を禁じます)