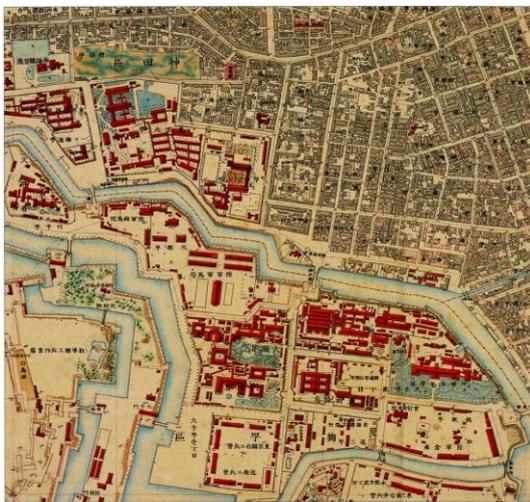




建築マイスターネットは建築設計者を中心にしたNPOで、「街づくり」への参画を大切な活動のひとつとしております。街を歩くと、至る所で不法駐車、駅周辺の放置自転車、ごみ置き場のようなガード下、自己主張する看板広告、点字ブロックを遮る看板、歩道を疾走する自転車など改善が必要な事象がある一方で地域住民による街の清掃、安全パトロール、きれいな花壇も多数見受けられます。私たちはいい街は「歩いて楽しくなければならない」との視点で身近な街の身近な問題の調査と改善提案をしております。

私たちの先人たちは自身の生活とその属するコミュニティを維持するために、幾世代に亘りながらおらが街を作り上げてきました。これは街の誇りであり歴史と文化の結晶です。その街に「文明」は遠慮なく現れます。歴史と文化の街に生産性の高い工場が現れ団地や店舗が造られます。学校、病院も必要になるでしょう、限られた土地に人が集まれば建物は高くなり、人・物の流れで鉄道が敷かれ、車の往来が増加して街の形が変わってきます。街づくりは歴史・文化のなせる街と新しい「文明」(ニーズ)の融合が欠かせません。



130年前 東京大手町周辺



現在の東京大手町周辺

様々な要因から自転車の時代が始まっています。省資源、ヘルシーなどのメリットの反面、街や道に自転車が溢れ、多くの問題をひき起しております。最近では歩行者とのトラブルが多発している現状から「歩いて楽しい街づくり」を目指し、手始めに、今回は自転車利用を中心にその課題と解決に向けた提案をQ&Aに整理してみました。皆様の自転車に関する疑問に少しでもお役にたてれば幸いです。興味や関心のある項目から自由にお読みください。エコと街づくりの調和を願い、自転車と街との共生できる「歩いて楽しい街づくり」の第一弾といたしました。

- 第1章 自転車のルールとマナー改善
- 第2章 自転車関連事故例と補償
- 第3章 自転車利用の多様化と安全性
- 第4章 自転車専用道と駐輪場への提案

目次

プロローグ

第1章 自転車利用者のルールとマナー改善

1. 自転車利用者が増加しているようですがどうしてですか・・・3P
2. 車と自転車が同じ車道を走る上でのトラブルが多いようですが・・・3P
3. 自転車を利用する上でルールや法規制はあるでしょうか・・・4P
4. 自転車は車両であるという意識改革が必要では・・・4P
5. 自転車利用者へのマナー教育はどうしたらよいですか・・・5P
6. 自転車からの安全性を確保した歩道はつくれるでしょうか・・・6P
7. 安全な自転車走行を実施するにはどうしたらよいですか・・・7P

第2章 自転車関連事故例と補償

8. 自転車利用の上で事故やトラブルが増加していると聞きますが・・・8P
9. 自転車関連事故の原因は何ですか・・・9P
10. 自転車事故と補償はどうなっていますか。補償額はいくらくらいですか・・・9P

第3章 自転車利用の多様化と安全性

11. 自転車を利用するのにどのような種類を選べばよいですか・・・11P
12. 自転車の性能が向上し多機能化しているようですが・・・11P
13. 自転車の安全性に対してどのような対策が採られているでしょうか・・・12P
14. レンタサイクルとはどのようなものですか・・・12P
15. 最近耳にするコミュニティサイクルシステムとはどのようなものですか・・・13P
16. 自転車利用者にとって便利な付属関連施設にどのようなものがありますか・・・15P

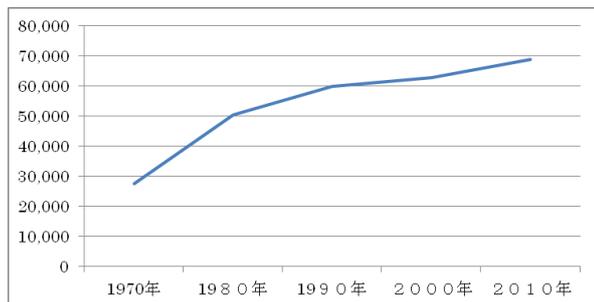
第4章 自転車専用道と駐輪場への提案

17. 自転車専用道はどのように設置すれば安全が確保できるでしょうか・・・16P
18. 放置自転車対策に良案はありますか・・・17P
19. 駐輪場の課題が多いですがその問題点と改善策はあるでしょうか・・・18P
20. 歩行者と自転車が共存する理想の街づくりはどのようなものでしょうか・・・21P

エピローグ

1章 自転車のルールとマナーの改善

1. 自転車利用者が増加しているようですがどうしてですか



自転車の保有台数はこの 20 年来は著しくは増加していません。所有限界に達した為か、輸入が 9 割となっている供給台数そのものは、1000 万台/年を下回り減少傾向がはっきりしてきました。今後の供給は耐用年数を超えたものの更新であろうとおもわれます。それでも、なお増加と映るのは多分利用頻度が高まってき

たのか、存在感が強くなってきたものと、おもわれます(グラフ参照)。ゲームやメールで夜更かしをして翌朝寝坊、その挙句に近くの学校に自転車をとばす。ジム、ウォーキングやジョギングに励む同じ人が近所に自転車で行く。スポーツ・レジャーとしてサイクリング、ツーリングの流行。そして目立つファッション。マナーの悪化でトラブルの増加などの突出する要素の増加が影響していると思われる。

マイスターからの一言

それほど増加していないとはいえ国内に 7000 万台保有し、900 万台を超える自転車類の輸入そして 1000 万台の供給、思い切って減らす時期に来ていると言えましょう。

2. 車と自転車が同じ車道を走るうえでのトラブルが多いようですが

かつて、自転車は車道を走行していましたが、モーターリゼーション進行に伴う事故が増えました。そのため 1970年の道路交通法改正で歩道整備が進んだところでは歩道を走る事が出来るようになりました。自転車は弱者として救済される立場でした。それから 40 年、今や歩道上では加害者として糾弾され、再び車道へ追放されることになりそうです。1970 年ごろから各段に増加した車と自転車の接触事故の増加が心配されます。走行性能のみやたらに向上し、マナーの後退した自転車を相手に車の利用者はいつ何時加害者として逮捕されることになるか解りません。次章 9 項でご覧のように車と自転車との接触事故の多くは自転車側の行動に起因しているようです。事故の首位である自転車の急な進路変更はなぜ起こるのか？ 2 位の見通の悪い交差点での事故はなぜ起こるのか？ひとつひとつの原因の解析と対策を講じることなく、性急な変更は避けなくてははいけません。自転車側の車両を運転しているという意識と、車側の自転車は車道を使用する権利を持ち義務を負っている事を理解することがのぞまれます。

マイスターからの一言

自転車と共に歩行者もマナーの悪化が著しくなりました。最近の信号無視は甚だしく、待ちの人につられて渡り始め、まだ赤と気づきあわてることがありました、また歩道走行の自転車の横断歩道への飛び出しには車で何度もおどろかされます。横断歩道は人のスピードを予想しています。急に高速で歩道から侵入されても、とっさに対応できないこともあります。「事故は自己責任」などと言われているわけではありません。自分の命ばかりか他人を加害者に仕立て、その一生を滅茶苦茶にしてしまうこととなります。

3. 自転車を利用する上でルールや法規制などを知らせてください

自転車は道路交通法上、車両とみなされて（軽車両）おります。特に歩道での事故は自転車が車両であるが故に、弱者である歩行者の安全確保の為、自転車利用者としてのルールを守らねばなりません。また、何より歩行者、あるいは他の自転車に対しての思いやりが第一だと思います。マナーの向上で、ほとんどの事故はなくなります。しかし、マナーの崩壊状態といえる現状ではルールの厳重な励行のほうが必要かもしれません。自転車に乗るときの正しいルールとしては警視庁・東京都交通安全協会等のパンフレットから要点を引用します。

1) 自転車安全利用の規則（中学生以上）

- ① 自転車は車道を走行するのが原則、歩道走行は許可されたところのみで可。
- ② 車道は左側を通行する。
- ③ 歩道は歩行者優先で、自転車は車道よりを徐行運転する。
- ④ 安全ルールを守る。

信号を守る、交差点での一時停止と安全確認、夜間はライトを点灯、併進は禁止、二人乗りは禁止、飲酒運転禁止、傘さし運転禁止、運転中の携帯電話使用禁止

2) 自転車安全利用の規則（小学生以下等）

- ① 小学生以下の子供は歩道を自転車で走ることが出来る。
- ② 70歳以上の高齢者又は身体に障害を有する人も歩道を自転車で走行可。
- ③ 歩道走行はゆっくりといつでも止まれるスピードで走行する。
- ④ 歩行者が多い時は自転車から降りておして歩く。
- ⑤ 自転車に乗るときはヘルメットを着用する。

4. 自転車は車両であるという意識改革が必要では

自転車は車両であることをわすれて運転されていることが多いようです。正しい認識のもとで利用しなければなりません。

- 1) 道路交通法により自転車は軽車両として定義され、歩道と車道の区別のある道路においては、自動車と共用して車道を走ることになっています。

- 2) 自転車は路側帯（歩道のない道路に設けられている路端寄りに設けられた帯状の道路部分で道路標示により区画された歩行者通路）を歩行者の通行を妨げない場合は通行できます。



路側帯写真



自転車走行可標識

- 3) 自転車専用道が設けられている道路はここを走らなければなりません。最高速度は道路標識に指定されている速度です。自動車と同じです。
- 4) 道路標識で通行可能と表示されている歩道は徐行して走行できます。この場合歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。底度の制限がなぜか決められておりません。徐行してということによって制限されているようです。
- 5) 通行が許可されていない歩道の場合は自転車を押して歩かなくてはなりません。

マイスターからの一言

高齢化社会に突入した現在で自転車を一気に車両（軽車両）とするのは如何なものでしょう。車いすや乳母車の様な歩行車両として専ら歩道を走行する自転車と車道走行する軽車両と分け、機能も明確に制限し歩行自転車は赤くするなどひと眼でわかる、または音を発して注意を喚起できるようにしてはとおもいます。

5. 自転車利用者へのマナー教育はどうしたらよいですか

各行政も自転車の利用マナーの向上、利用ルールの普及に努力しているようです。しかしいまだに自転車は歩道を走るのが当たり前と思っている人が70%になっているそうです。車の運転をしている場合は「自転車よ歩道を走れ。」と思い、歩いている場合は「車道を走れ。」と思う人が多いと思います。まことに自転車も浮かばれません。そういうこともあり、どっちつかずの自己流運転ルールで走っていると考えられます。

警察当局も自転車に関する基本的なルールの普及が必要として交通安全 PR イベント等のさまざまな機会を利用して行っています。平成21年には学校等で31,000回に及び教室を開催しました。受講者総数は340万人に上りました。小学校では自転車運転免許を交付したり、中高校ではスタントマンによる事故の実演などと工夫されています。所轄の警察署に講習をお願いしてはいかがでしょうか。

マイスターからの一言

あらゆる場面でマナーの悪化がとどまりません。何とかしないと規則、法律でがんじがらめになります。先の大震災で見せた我国に残されている美風を見習い自転車、電車内



から始めてマナーの再構築キャンペーンを始めましょう。

崩壊したマナーの再構築にはルールは必要悪です。掲載した写真は千代田区の掲げる路上禁煙の広報の一環ですが、法律(条例)は新たなマナー構築の過程であるという思想を示したものです。自転車の走行についても、厳格なルールの徹底期間を早く卒業し、新しい自転車マナーを身に付けたいと願います。

6. 自転車からの安全性を確保した歩道は作れるのでしょうか

国の財政事情から都市部の歩道を自転車と歩行者と分離するには長期間が必要でし



ょう。また自転車通行ゾーンを色分けした歩道の利用状況からみて、歩道での歩車分離の有効性は期待できないと言えそうです。ただし、自転車は本来のルール通りに、歩道走行時には車道側をはしること、いつでも止まれるスピードで走行することを守らねばなりません。同時に歩行者は車道側を自転車が通過することに理解を持たねばなりません。また、歩道に曖昧な自転車ゾーンを設けることより車道

千葉市美浜区真砂のメインストリートに自転車専用道を整備することに徹するべきと考えられます。但し、写真のように十分に広い場合は歩道を改造し自転車専用道にするか、蛇行させるなどで速度を落とも考えられます。

7. 自転車事故を減らすにはどのような運転を心がけるとよいのでしょうか

1) ひと・自転車・自動車が共存できるためのインフラ整備が大切なことは言うまでもありませんが、我国の土地事情、財政事情から早急な整備は望めません。周囲を配慮した走行を根気よく継続することがたいせつです。来年早々から「原則徹底」を宣言した警察の規制により自転車の車道走行が増加するものとおもわれます。車道走行時は

- ① 障害物回避の車線変更は危険です。昔のようにバックミラーはカッコ悪くても必須装置です。性能の優れたものを選びましょう。命を守るものだから。
- ② 夜間のライトは乾電池式のものでLED光源なら重くならず楽で安全です。
- ③ 車道で自転車・車事故は100%車の責任になりがちですが、けがをしては何にもなりません。弱者としての権利主張は抑え気味に。
- ④ 高齢者マークを工夫しよう。反応がにぶっています。いたわってもらいましょう。
- ⑤ 見通しの悪い交差点では一時停車の励行・・・カーブミラーの設置の要望を行政に訴えよう。

2) 歩道走行時はとにかくスピードを出さない、歩行者を思いやることが基本です。れさえ気を付ければ事故の99%はふせげます。歩道で自転車・人の事故は100%自転車側の責任となります。

- ① 時速6km以下で走行する。
- ② ながら運転は歩道、車道を問わず絶対にさける。
- ③ 並列運転はしない。

マイスターからの一言

「人じゃない車じゃないとチャリ悩み」(江口徹) 読売時事川柳 自転車の立場が難しい時期を迎えますが、自らまいた種、地域それぞれで知恵を絞り安全な、たのしく歩ける街、美しい街並みの創造に協力しましょう。また、われわれは、歩く人であり自転車に乗る人であり、車のドライバーでもあることを自覚しましょう。

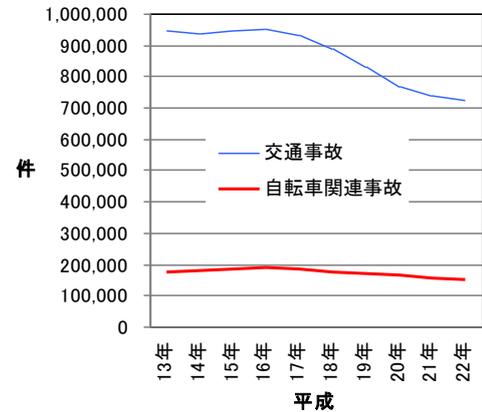
第2章 自転車関連事故例と補償

8. 自転車利用の上で事故やトラブルが増加していると聞きますが

*人数・件数は警察庁統計データによる

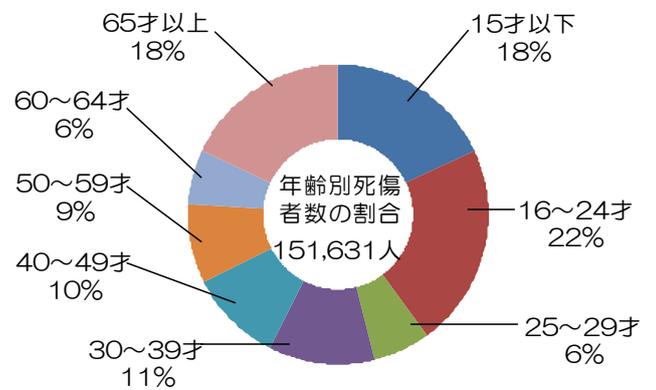
1) 交通事故全体のうち自転車事故の発生率が年々高くなっています。

交通事故全体の件数は10年前の約95万件より24%も減少しています。平成22年の自転車関連事故件数は約15万件に上り約20.9%にもなっており、10年前の18.5%からじわじわと上昇しています。自転車事故率が上昇している原因を的確に把握し、減少させなくてはなりません。



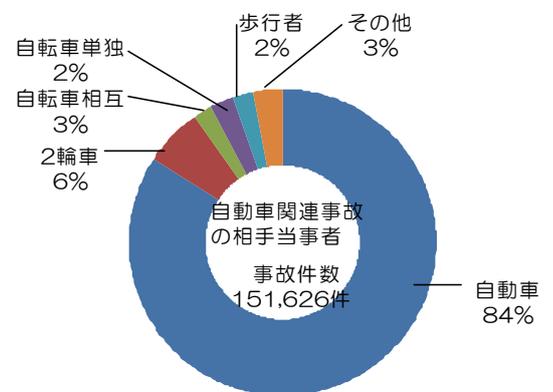
2) 自転車乗用中の事故死傷者のうち4割は24才以下で占められています。

24才以下は通学・通勤時に事故に遭う場合が多いと考えられます。また死傷者の多い65才以上の高齢者が、体力上一旦諦めていた自転車乗車を、走行が楽な昨今性能向上著しい電動アシスト車に乗り換えることが見込まれ、それに伴う事故件数が増えることが懸念されます。平成22年の死者は658人に上ります。



3) 自転車と歩行者の事故も多い。

事故件数約15万件の内2%が歩行者との事故を起こしており平成22年までの10年間で5割増の2,760件と顕著になっています。その内5人の死亡事故が発生しました。歩道内を自転車乗用者が高速度、無灯火、携帯電話やヘッドホン使用等危険な走行の結果と思われます。自転車相互の事故も3%発生しています。今後、高性能の自転車同士の事故の発生が心配されます。



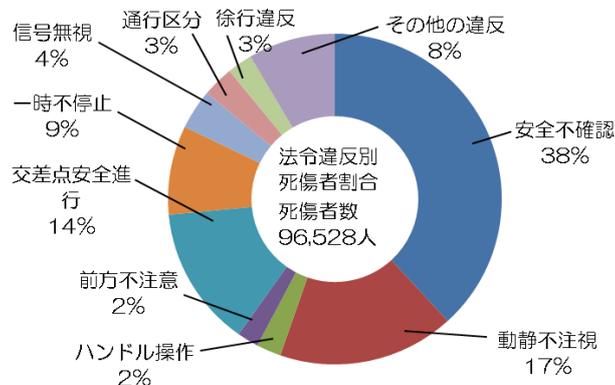
マイスターからの一言

自転車歩行者に毎年死亡事故まで起こしている事はあまり知られていないようです。この現実を利用の仕方により自転車は加害者として死亡事故を起こす車両として、弱者である歩行者との分離を図る諸施策が望まれます。幸い、自転車関連事故の件数は、ここ数年減少気味ではありますが、この傾向が今後も続くことを期待したいものです。

9. 自転車関連事故の原因は何ですか

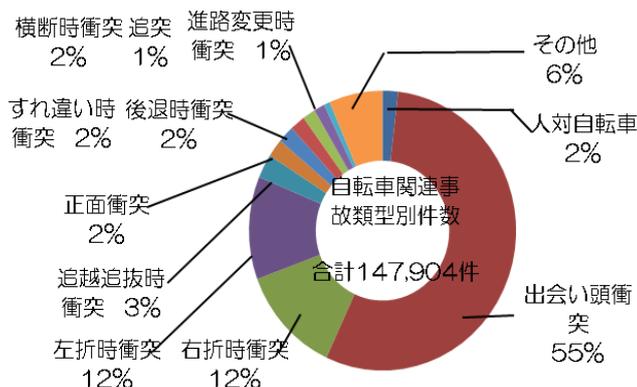
1) 自転車乗用者による法令違反が多い様です。

平成 22 年の自転車事故関連の死傷者数約 15 万人のうち法令違反が原因となる死傷者は 65%に上ります。マナーの徹底と違反が発生し難い道路行政の見直しが必要と思われれます。一番多い違反項目が安全不確認によるものです。



2) 事故は圧倒的に出会い頭による衝突が最多です。

出会い頭による事故割合が約 55%近くになり、次いで右折左折の事故が合わせて約 24%にも上ります。狭い脇道から一端停止せず飛び出したり、右折左折時に直進車に衝突されたりするケースです。自転車のマナーを非難するだけでなく、自動車運転者側も弱者である自転車に対する思いやりの気持ちを持って、気配り運転をして欲しいものです。



マイスターからの一言

自転車利用者の違反行為がなくなれば約 9 万人の死傷者の発生を避けられます。自転車利用者がマナー意識を強く持ち、罰則を強化しないと違反が無くならないという情けない状況は作りたくないものです。

10. 自転車事故と補償はどうなっていますか

1) 自転車事故の保険制度があります。

自転車安全整備店で点検整備（有料）を受け、それを証明するTSマークを自転車に貼ってもらうと、傷害保険・賠償責任保険がつきます。補償額により青色TSマ

ーク（賠償責任保険の限度額 1000 万円）と赤色 T S マーク（賠償責任保険の限度額 2000 万円）の 2 種類があります。保険の有効期限は点検日から 1 年間です。道路交通法上、自転車は車両の一種（軽車両）で、自転車利用者が法律違反をして事故を起こすと、刑事上の責任が問われます。また被害者にケガを負わせた場合、民事上の損害賠償責任も発生します。

2) 自転車乗用者の法令違反で高額賠償金 5,438 万円の判決があります。裁判所で判決された事例の一部を紹介します。（日本損害保険協会調べ） *賠償額は概算額

例 1：賠償額 5,438 万円。成人男性が昼間信号無視して高速度で交差点に進入し、青信号で横断歩道を横断中の女性と衝突。頭蓋内損傷等で死亡させた。（平成 19 年 4 月判決）

例 2：賠償額 5,000 万円。女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、歩行中の女性看護師と衝突。重大な障害が残った。（平成 17 年 11 月判決）

例 3：賠償額 4,043 万円。男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、オートバと衝突。頭蓋内損傷で死亡させた。（平成 17 年 9 月判決）

例 4：賠償額 3,124 万円。男子中学生が夜間無灯火で自転車走行し対面歩行の女性と衝突。後遺障害を負わせた。（平成 14 年 9 月判決）

例 5：賠償額 3,138 万円。男子高校生が朝、自転車で歩道から交差点に無理に侵入し、女性の自転車と衝突。頭蓋骨骨折で死亡させた。（平成 14 年 2 月判決）

第3章 自転車利用の多様化と安全性

11. 自転車を利用するのにどのような種類を選べばよいですか

自転車と一口に言っても最近では多様な種類が販売されています。利用の仕方を選択します。

- 1) ショッピング使用車（買い物収納かご付自転車、ママチャリと呼ばれるタイプ）
- 2) 日常の交通手段使用車（主に日常の交通手段およびレジャー用に用いる短中距離、低中速走行用自転車）
- 3) 子供同乗車（幼児2人同乗電動アシスト車有）
- 4) 子供・幼児使用車
- 5) 高齢者・身障者使用車（踏込式三輪車等）
- 6) 電動アシスト車（起伏のある道路での使用や高齢者に便利、最近売上増）
- 7) 折畳み等のコンパクト車
（屋内での保管、自動車のトランクへの収納、公共交通への持込みを意図し、呼び径 20 インチ以下の車輪と軽量なフレームにより軽量化及びコンパクト化を図った自転車）
- 8) スポーツ車（各種サイクルスポーツ用、ツーリング用及びレジャー用として長距離旅行・快速走行などの使用目的に適するよう意図して設計された自転車で、チェンジギア装置を備えたものの総称）
- 9) 競技用自転車（最近、このタイプはスピードが出てデザインが簡素なため通勤時などに使われている。ブレーキを外した違反自転車の取り締まりを強化）



車種の豊富な自転車店の増

マイスターからの一言

ライフサイクルに合わせて容易に自転車の買い換えや、目的に合わせた改良整備ができれば更に利便性が高まるでしょう。車と同じように中古自転車の買い換えや定期点検と自転車の整備が出来る中古市場が成熟されることを望みたい。

12. 自転車の性能が向上し多機能化・多用途化しているようですが

快速走行が出来るように、多様なチェンジギア装置付自転車の品揃えが豊富になっています。更に、使用者の体型による車高や車輪の呼び径の選択肢が増えています。電動アシスト自転車のバッテリーの性能が増し、1回の充電で走行距離が飛躍的に伸びています。坂道も楽に走れるため高齢者にも利用者が増えています。ヘルメット、バックミラー、LEDの前照灯やバックライト、簡易に取り付け可能な便利用品が豊富になっています。最近、自転車用ナビが開発されて利便性がましていますが、走行中の使用などは注意が必要です。

マイスターからの一言

バックミラー、LED 照明の前照灯とバックライト、ヘルメットと雨具が簡易に収納できる装置が取り付けられた自転車が一般に普及することを望みます。傘差し運転も減少します。安全を考えれば、多少のコストアップは必要なことと考えます。

ヘルメットの着用はまだ一部ですが、今後さらに使いやすく携帯便利なヘルメットの開発が求められます。



多目的に使われる自転車（オランダ）

13. 自転車の安全性に対してどのような対策が採られているでしょうか

自転車の安全性については 1 章のマナー編と 4 章に記述がありますのでご参照ください。ここでは、自転車に関して一部をご紹介します。

- 1) 自転車のスピードを抑えるために、一定以上のスピードを感知すると警告音を発生する機器、帽子感覚で利用しやすい軽いヘルメット、高齢者向け自転車の三輪車タイプや足がつきやすい低床設計などの開発が進んでいます。
- 2) 自転車安全整備店で点検・整備を受けると TS マークが自転車に添付され、賠償責任保険と傷害保険の 2 つがセットになった 1 年間の付帯保険が付きます。
- 3) 高齢者のふらつきによる自転車事故防止と高齢者に乗りやすい自転車として電動アシスト機能付自転車を高齢者が購入する場合に助成している自治体があります。

マイスターからの一言

自転車のハード的な対策の他にそれぞれの地域の実情を調査してきめ細かなソフト的な対策を考え、市民の協力を得た規則に縛られない柔軟な対応が、整備プロセスの過程では特に重要と考えます。

14. レンタサイクルシステムとはどのようなものですか

自転車をレンタルで利用する貸出システムで、原則貸出・返却先は同じ場所になりますが、利用の仕方や利用範囲が広がり様々な運用がされています。タクシーや自動車より自転車の方が渋滞の影響がなく、駐車場を探さないですむため観光、通学、通勤、買い物に使える便利なシステムです。利用者の立場に立ったシステムとして様々

な試みがされていますが、出来るだけ広域に利用が出来るようになれば更に利用者が増えて事業として成立しやすくなりますが、現在は事業性が課題となっています。

無人システムを導入して使いやすさと省力化を図っているケースも出てきました。設置された拠点の端末に IC カードをかざすだけで手続きが済む手軽なシステムです。このシステムでも出来るだけ多くの拠点を設置し、稼働する登録台数の人数が増えることが課題となります。

電動アシスト自転車の台数を増やし、利用者の利便性を高めた貸出システムの事例も多くなっています。企業の多数の店舗で、電動アシスト自転車の貸し出しを始め、利用客はレジャーや観光目的の他ビジネス利用の人もいます。関東や関西の複数の企業が実施して、料金が安く人気があります。

その他、イベントなど一時的に人の流れが集中し公共の乗り物が不便な場合に、自転車貸し出しシステムを一時導入して、交通渋滞緩和と人の流れをスムーズにする手段として使用された事例があります。(2010 年平城遷都 1300 年記念祭)

15. 最近耳にするコミュニティサイクルシステムとはどのようなものですか

レンタサイクルシステムと似ているが、複数のサイクルポート(貸出拠点)を設置し、どのポートでも自由に貸し出しと返却が出来る新しい都市交通システムです。使い捨てられるような自転車の利用から、少ない自転車を大切に使用することで、都心部の自転車量を減らしかつ省資源を図る試みとして注目されています。通勤・通学・買い物や観光、仕事などの足として、利用者が自転車を自己所有しないで手軽に使える便利さを狙ったシステムです。

海外の事例

1) ロンドン

ロンドン交通局による貸し出し自転車制度、「Barclays Cycle Hire」が 2010 年から稼働しています。クレジットカードかデビットカードがあれば、24 時間いつでも自転車を借りて利用できます。借りるのも返却するのも街に設置されたドッキングステーションで行うだけと便利なシステムです。自転車空間ネットワークの延長が計画されていて専用レーンで自動車と自転車が完全に共用する空間です。そのため自転車案内標識が整備されて共用であることが明確に認知できるようになっています。

2) パリ

パリには「Velib (ヴェリブ)」と呼ばれる新しいコミュニティサイクルシステムがあります。カードシステムにより貸出・返却先が自由に選択できます。自転車走行空間は、2007 年には約 371km で、自転車レーンは、自動車と自転車の共用する空間です。

3) バルセロナ

貸し自転車ネットワークによる街づくりを 2007 年に導入。環境保護と公共機関の利用促進を図るため導入されたシステム「ビング」でパリのシステムとほぼ同じです。

(以上はグリーン・モビリティ Vol. 11 を参照)

4) アムステルダム

自転車王国オランダでは、サイクリングロードが整備されて、レンタサイクルの Yellow Bike 店が各所にあり、観光客の他ロードレーサーやマウンテンバイクに乗ったサイクリストに利用されています。サイクリングマップも完備され自転車用の信号も整備されています。

国内の事例

1) 富山市のバイクシェアリングシステム

パリの「Velib(ヴェリブ)」と同じシステムが導入されて事業化しています。2010年3月に稼働し、カードシステムと15か所に設置された拠点(ターミナル)で、貸出・返却先が自由に選べます。解りやすいデザインで統一されて150台で運営されています。

2) 世田谷区で運営する「がやりん」(コミュニティサイクル)

区内6駅7ヶ所にレンタサイクルポートがあります。そのうち4か所のポート(京王線桜上水南・小田急線経堂駅前・東急田園都市線桜新町・東急大井町線等々力)は、どこでも貸出・返却先が自由に選択できるコミュニティサイクルです。後の3か所は、貸出・返却先が同じ場所のレンタサイクルとなっています。



コミュニティサイクルポート入口看板



サイクルマップ 史跡や美術館なども表示



電動アシスト自転車が並ぶ屋根に太陽電池

ソーラーシステムの説明と発電データ

京王線・小田急線・東急田園都市線・東急大井町線の各私鉄間を結ぶルートとして利用されています。約900台を貸し出してそのうち約100台が電動アシストです。利用の申請をしてカードの発行を受け、1回200円、大人定期利用2,000円/月です。カードシステムを採用し、24時間運営で利用客が年々増加しています。地方自治体などからの見学者も多いそうです。



1) さいたま市の実験

平成 16 年度に作成した「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン」に基づき過度に自動車に依存しない交通体系の実現を目指して 2010 年に実験が行われました。実験に参加したメンバーのレポートでは、この地域は自転車利用者にとってまだまだ安全に走行できる道路に整備されていないとの指摘も有りました。



会員証

2) 堺市

2010 年 9 月より 40 台のアシスト電動自転車を含む 450 台を配備し、市内で運用を始めていて、起伏のある道路でも利用しやすくしています。

事例の他にも自転車を有効活用するための「コミュニティ社会実験」が、自転車普及協会と各地の自治体との協賛でおこなわれるようになり、多くの問題点などを見だし提案も行われています。

マイスターからの一言

自転車を自己所有することなく共用で利用することは、今後の街づくりの有効な手段となりますが、現状では自転車利用者が安全に走るにはまだまだ課題が多く、自転車道の整備と自転車走行空間のネットワークづくりが急務と考えます。

16. 自転車利用者にとって便利な付属関連施設にどのようなものがありますか

駐輪場にシャワー施設やロッカーなどを配置して利用者の利便を図るケースが出てきました。オランダや韓国などでは、これらの整備が進んでいます。自転車利用が更に進めば、車と同じように、適所に各種サービスや整備のできる店舗が設置されるでしょう。また、公共機関の電車やバスにも自由に載せることが出来るように、段差や出入り口幅、改札口などに更なる工夫がされることを期待します。



列車に接続されている自転車専用車両（オランダ）



バスが牽引（オランダ）

マイスターからの一言

自転車を安全に手軽に駐輪できる駐輪場の整備と自転車レーンのネットワークが進むことを期待したい。主要な駐輪場には、ロッカーやシャワー設備も望まれる。都市交通全体の中で、自転車を明確に位置付けした都市交通政策を期待したい。

第4章 自転車専用道と駐輪場への提案

17. 自転車専用道はどのように設置すれば安全が確保できるでしょうか

自転車が安心して走行できるように自転車専用道を完備する必要があります。自転車専用道が完備されるまでは、自転車は車両が歩道を通行しているという基本的な条件を強く認識する必要があります。

1) 道路の自転車が走行できる整備された部分として以下の3種類があるようです。

- ①自転車専用道 : 車道に設けられた自転車専用道で車道から車が入らないように柵の設置や色分けされた自転車専用道
- ②自転車レーン : 車道に線引きと色分けで自転車専用道を整備したもの、車は入り込むこともできる



①



②

③自転車歩行車道：幅広の歩道に整備された自転車走行空間



①はバス停で自転車の走行が寸断される、宅急便など車の物流車、緊急車両の寄り付きに不便が生じる。

②もバス停、物流車の寄り付き、一時停車の車で、自転車の走行が寸断されるか、車道側に停車の車をよけて追い越しをすると走行中の車との接触事故等危険が伴います。

③は自転車走行空間に歩行者が入ってもよく、その場合歩行者優先となっています。各々解決しなければならない問題点や課題がまだまだあります。

2) 専用道を作る場合には、以下のような検討が必要です。既に一部行政でも検討されているようです。

- ・一方通行路を増やし、自転車道を確保する。
- ・2車線の車道を1車線とし自転車道を確保する。
- ・交差点の歩道脇自転車横断帯の廃止により直線走行とし、左折自動車に車道走行自転車の左折と勘違いさせないようにする。
- ・専用道の路面整備により、走行路の安全性の向上が必要。(L型側溝の見直し、電柱の撤去等)
- ・既存道路の有効活用と自転車の走行空間の確保。
- ・看板等の共用路線での広報啓発を行う。
- ・自転車走行空間の情報提供としてカーナビに入れる。
- ・路肩の違法駐車違反の取り締まり強化を行う。



自転車横断帯

マイスターからの一言

現在、全国で自転車の走行が認められている歩道は約7万7千km、道路に通行帯がある道路が約3千kmだそうです。まだまだ、増やさないと足りなさそうですし、道路構造令も見直さないと(検討中だと思いますが)線を引いただけの専用道では美しい道路もできません。

18. 放置自転車対策に良案はありますか

社会問題としても大きな課題である放置自転車問題も、昨今は各行政の努力により解決しつつあるが、歩道を疾走する自転車と同様に、基本的なモラル、習慣の問題としても強く認識し、その改善が定着するまでは厳しい法制度を適用せざるを得ないのではないのでしょうか。

- 1) 行政による全ての建物に駐輪場の設置を義務付ける。駐輪場は利用者の目的である建物に完備している事が放置自転車をなくすには最善です。
- 2) 鉄道駅毎に自転車を利用する学生、通勤客が全て使える駐輪場の確保を義務付ける。駅近くの高架下を有効利用した駐輪場を設置している所も多くなってきました。
- 3) 集客の多い商業施設もこの義務を果たせば、かなりの放置が無くなります。受益者負担として義務を負っても良いと思います。
- 4) 使い勝手の良い駐輪場の増設が必要で、利用目的のある施設に近く、利用料金が安く(出来れば無料)、入出庫が短時間で操作し易い等、使用者ニーズに応えた施設でないと、結局は使われません。
- 5) これらの対策と平行して違反者の罰則強化を図り、撤去作業も頻度を多くし、費用は反則金で負担し回収可能とするべきでしょう。
- 6) 自転車には登録番号を付ける義務を法制化すれば、違法駐輪・防犯・違法廃棄の速やかな検証が出来ます。ICタグの取り付け義務化も検討事項です。

7) 放置の集中する駅周辺への自転車乗り入れを禁止とし、周辺地域に駐輪場を設置する。



駅前広場の放置自転車



歩道の放置自転車

19. 駐輪場の課題が多いですが、その問題点と改善策はあるでしょうか

駐輪場は鉄道駅の通勤・通学者用、商店街・商業施設への買い物客用に作られていますが、駅や商店街などからの距離により利用率の少ない施設があります。又有料の場合、駐輪場の周辺に放置自転車が発生する問題もおきています。無料の場合、長期にわたる放置自転車の撤去など、駐輪マナーが悪いなど管理を常にしっかり行う必要があります。

【駐輪場の種類と問題点】

1) 平地型駐輪場

駅周辺、都市の中心地など土地の確保が難しい、自転車が露出され美観上見苦しいなどの問題があります。自転車の出し入れは容易です。



2) 2段式駐輪場

収容台数は稼げますが、女性、高齢者は出し入れに補助員の助けが必要な場合があります。



3) 鉄道、道路等の高架下の駐輪場。

常時監視などの防犯対策が必要です。



4) 立体駐輪場

自転車が露出しない利点があり、収容台数も稼げますが、スロープで地下、上階まで自転車を上げる場合が多く、エレベーターの設置、スロープの場合補助コンベアがついていないと昇降が大変そうです。



5) 機械式駐輪場

地上型と地下型があり、地下型は地上に出入口のみあり景観上も配慮されています。

機械式は出し入れの時間がかからない、新しい方式も開発されています。



地上型機械式駐輪場



地下型機械式駐輪場の出入口

6) 商業施設の駐輪場

買い物客用として自主設置、又は行政からの委託で作る等があります。



行政委託の商業施設内駐輪場



店舗前の歩道に違法駐輪

マイスターからの一言

放置自転車対策として、駐輪場を無料にすることが考えられます。有料に比べ収入が減りますが、放置自転車の撤去や放置自転車の一時保管場所の確保の費用も減ると思われれます。放置自転車がなくなれば駅前歩道の邪魔になる、景観としても美しくない等の悩みから少しでも解放されます。

20. 歩行者と自転車が共存する理想の街づくりとはどのようなものでしょうか

すべての街には歴史があり個性があり地元の自慢もあります。私たちの提案がそのまま受け入れられない状況も当然あるでしょう。温暖化防止、健康志向とエコの点から自転車の活用は今後ますます増加し、東日本震災以降の帰宅困難への対応で、自転車通勤も増えていると聞きます。

すべての街で安全性の面から自転車と歩行者の分離、自転車専用道路のインフラ整備が急がれています。

ただ、機能的に整備するだけではなく、デザインにも衆知を集め、解りやすさと美しさを備えたものにしたいものです。

- 1) 自転車専用道の整備を進め、歩行者と自転車との分離を図り、お年寄り、乳母車を押すママもカップルも楽しく歩ける歩道とする。
- 2) 分離帯は安全性を考慮しつつ、街並みに配慮したデザインとする。
- 3) 全ての建物に駐輪場の設置義務を負わせ、放置自転車の減少を図る。
- 4) 駅周辺に駐車場・駐輪場を配置し、駅前広場への自動車・自転車の乗り入れを禁止する。
- 5) 街並みにふさわしい駐輪場や駐車場を整備する。
- 6) 自転車の過度の使用を抑え、交通ルールやマナー教育の徹底を図る。

エピローグ

「歩いて楽しい街づくり」をお読みいただきありがとうございました。このレポートは自転車を中心とした問題点とその分析が中心です。

提案した各項目を皆様の街にあわせて具現化するには、法律・条例の整備、権利者との協議、行政と街づくりメンバーのたゆまぬ努力が不可欠です。

現在、道路構造令の見直し、地方分権化による街づくり、道路作りにおいて、地域ごとの独自の提案が可能になろうとしています。

街には歴史があり個性があります、発展衰退の変化の中で何が起きているのか、問題点は何かを捉えそれをいかに「歩いて楽しい街」に具現化するか、プロセスがポイントです。

「歩いて楽しい街づくり」は自転車問題だけではありません、建築設計の集団として皆様の街づくりにご協力できる日を楽しみにしております。