

# 報 告 書

## シンポジウム「自転車活用推進法を徹底解剖する」

～望ましい自転車活用のためには何が必要か～

開催日時： 2015年6月25日（木）午後6時～8時

主 催： 第二東京弁護士会 環境保全委員会

場 所： 弁護士会館 10階 1003号会議室

パネリスト：

務台俊介（衆議院議員、自転車活用推進議員連盟 自転車活用PT座長代理）

小林成基（自転車活用推進研究会理事長）

屋井鉄雄（東京工業大学大学院教授）

川合康文（東京都建設局道路保全担当部長）

絹 代（サイクルライフナビゲーター）

司会：

藤田城治（第二東京弁護士会 環境保全委員会委員）

コーディネーター：

福井健策（第二東京弁護士会 環境保全委員会委員）

\* 順不同、敬称略。肩書はシンポジウム開催当時のものです。また、各登壇者の発言は原則として個人の見解であり、所属する団体のものではありません。

## 目 次

### <本文>

#### シンポジウムの内容

1. 開会の辞 総合司会 藤田城治
2. 開会の挨拶 第二東京弁護士会副会長 福山洋子
3. シンポジウムの概要説明 コーディネーター 福井健策
4. パネルディスカッション（以下カッコ内は主な発言者。敬称略）
  - A. パネリスト紹介（福井）
  - B. 自転車活用推進法案の概略の説明（務台）
  - C. 全体的評価（屋井）
  - D. 目的・基本理念（小林、務台、川合）
  - E. 重点施策等各論
    - ①自転車走行空間（務台、絹代、川合、小林、屋井）
    - ②シェアサイクル（小林）
    - ③危険走行、安全教育（絹代、小林、務台）
    - ④罰則（務台、小林）
    - ⑤自転車活用推進計画（務台、屋井、川合）
    - ⑥高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備（小林）
    - ⑦自転車活用推進本部（務台）
    - ⑧自転車の日・月間、自転車振興（絹代、務台）
  - F. 各パネリスト結語（以下発言順。敬称略）
    - ①屋井（大規模自転車道、ライト等）
    - ②小林（サイクルトレイン、競技場・練習場等）
    - ③絹代（競技の振興等）
    - ④川合（自治体の取組等）
    - ⑤務台（日本の問題点・先進的側面、2020年オリンピック等）
    - ⑥まとめ（福井）
5. 質疑応答
6. 閉会の辞 総合司会 藤田城治

### <シンポジウムちらし>

### <パネリスト使用資料>

- ・自転車活用推進法案<検討中>の概略（作成：務台俊介事務所）
- ・都が進める自転車が走行しやすい空間の整備について（資料提供：東京都建設局）

### <シンポジウムアンケート集計結果>

### <写真>

150625 シンポジウム「自転車活用促進法を徹底解剖する」

(司会) では、お待たせいたしました、本日のシンポジウム「自転車活用促進法を徹底解剖する」を開始させていただきたいと思います。私は第二東京弁護士会環境保全委員会の藤田城治と申します。総合司会を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。私の方からは2点ご案内を申し上げます。第1点ですけれども、本日こちらのシンポジウムは「Ustream」で中継しております。そちらにカメラがございますので、もしカメラに映り込みたくないという方は場所を移動していただければと思います。

(小林) 移動したいんだけど(笑)。

(司会) 第2点ですけれども、7時40分ごろをめぐりに質問票を回収させていただきます。シンポジウムの中でご質問等ございましたら、7時40分ごろをめぐりに係の者が動きますので、そちらの方に質問票を預けていただければと思います。

では、次に主催の第二東京弁護士会を代表しまして、当会副会長の福山洋子よりごあいさつ申し上げます。

(福山) 第二東京弁護士会副会長の福山と申します。本日はこんなにたくさんの皆様にお集まりいただきまして、大変ありがとうございました。第二東京弁護士会環境保全委員会は、現在の車に依存した交通システムを見直す方策の1つとして、自転車の活用に着目し、普段から自転車通勤をしている弁護士が中心となって、2005年のシンポジウムを皮切りに公開シンポジウム、各種の政策提言の意見書を発表してまいりました。

今年の4月には、超党派の議員からなります自転車活用推進議員連盟が、自転車活用推進法案を発表いたしております。自転車を利用する国会議員が提案するこの法案によりまして、どのような自転車の走行空間の整備が実現するのか非常に注目されるところです。そこで今日は自転車活用促進法の立案に深くかかわっていらっしゃいます、衆議院議員の務台俊介さん、交通政策の専門家であります東京工業大学大学院教授の屋井鉄雄さん、オリンピックに向けた東京都の道路整備に関して東京都建設局道路保全担当部長の川合康文さん、自転車活用推進研究会理事長の小林成基さん、ユーザー代表としてサイクルライフナビゲーターの絹代さんという多彩なパネラーの方にお集まりいただきまして、シンポジウムを開催したいと思っております。最後までご清聴ください。(拍手)

(司会) では、早速パネルディスカッションに移らせていただきたいと思います。この後は、今日のコーディネーターを務めます福井健策委員に譲ります。よろしくお願いいたします。

(福井) こんにちは、当会の福井でございます。本日は司会を務めさせていただきます。早速内容の方に入らせていただきます。このシンポジウムですけれども、今当会副会長からもご報告があった通り、例えば警察庁は平成23年度の通達で、自転車というのは車両であるので車道通行こそが原則である、こういうことを再確認したり、その後も自転車の走行空間についてのガイドラインを作る、あるいはオリンピックを控えた東京都では、舛添知事の下でかなり意欲的な自転車の活用促進策を策定中とされるなど、自転車をめぐる状況というのは大きく変わりつつある現在です。

まさにそういう中で自転車活用推進議連さんの方では提言に続いて、自転車活用促進法の原案の取りまとめが進んでいるということをお伺いしまして、この内容について議連で中心的な取りまとめをされた務台議員、あるいは東京都から、あるいは各界の第一人者をお招きして、その在り方、いわば自転車の未来像を皆さんとともに話し合っていこうと、こういう場があります。

早速ですが、内容の方に入っていきたいと思います。まず、シンポジウムの概要に続きましてパネリストの務台議員から、自転車活用促進法案、現在はこんなことを考えているよという概略をご説明いただきたいと思います。よろしくお願ひします。

(務台) ご紹介いただきました、衆議院議員の務台俊介と申します。自転車活用推進議連のメンバーで、法案作成の担当を仰せつかりまして、今詰めの段階に来ております。私自身、都内に自分の中古マンションがあるんですが、そこと永田町を自転車で往復しております。自民党の本部と自分の議員会館も自転車で走っております。自分で歩いてみると、いかに東京の道路は自転車走行がしにくいのか、これを本当に毎日のように感じております。

そういう中で、私自身ロンドンにいたときに、当時ロンドンには自転車活用政策をこれからやろうということで、ボリス・ジョンソンという新しいロンドン市長になってから、レンタサイクルを入れて今すごいそうですね。もともとパリが先行していたんですが、それをオリンピックに向けてまねたということだと思います。そして去年デンマークに行ってみましたが、コペンハーゲン市等を見るとびっくりしました。自転車専用道路があって、40キロの速度制限まであるんですね。平気で自転車が40キロで走っているんですよ。これはすごいなと思って聞いてみたら、ストックホルムの35%の人が自転車通勤していると。

もうびっくりしまして、片や日本は自転車を利用する人はすごく多いんだけど、なかなかそれに制度とかインフラが追いついていない。その結果起こらなくてもいい事故が起きているのではないかという、個人の問題意識もありました。そういうこともありまして、自転車活用推進議連に入らせていただかずいふんと議論してまいりました。

お手元の資料5ページを見ていただきますと、自転車活用推進議連の法案のプロジェクトチームが、平成25年4月の総会以後議論をしてきた経緯が書いてあります。その年の12

月には最終提言を取りまとめたり、翌年は OECD の政策担当者との意見交換をしたり、またこの第二東京弁護士会の皆様との意見交換もこの間にしております。そして法案の取りまとめに動いてきたという経緯がございます。

3 ページに一昨年 12 月のプロジェクトチームの提言が書いてありますが、左の上から 3 パラグラフ目に自転車活用に関する基本法の制定ということをご打ち出しました。その提言にある中身を、法律にし得るものについてはもう法律にしていこうと。単に提言で終わってしまうと政府を縛束しないということで、アイデアで終わってしまうので、それを政府がこれに従って仕事をしなければいけない、そういう枠組みをつくらうということ、法律をつくらうという固い決意をさせていただきました。

法律の位置付けなんです、2 ページを見ていただきますと、実は国土交通省で最近交通政策基本法というのをつくりました。この交通政策基本法の中で、政府が交通政策基本計画というのを作るんです。その中に実は自転車という言葉もあることはある。基本理念の中に徒歩、自転車、自動車等の手段による交通がその特性に応じて役割分担し、有機的、効率的に連携することと書いてあるんです。あるんですが、それを受ける基本法的な法律がないんです。

その 2 段下に実は個別法というのがあります。自転車に関する個別法を探しますと 2 本ありました。それは駐輪場対策の法律。これは駐輪場が、自転車を交通の支障要因みたいにとらえる法律ですね。こういう個別法がある。もう 1 つは、自転車道の整備の法律です。交通政策基本法があって、いきなりものすごくディテールな各論に行く。それをつなぐいわばミッシングリンクのような法律が自転車に関してあった方がいいなという、そういう素朴な思いから基本法をつくらうということになりました。ですから大きな枠組みと超個別な枠組みの真ん中を埋める、そういう仕組みを議連でつくらう。その中身は提言の議論を中心に、いろいろな方のご意見を吸収して入れていこうということでもございました。

その成果が 1 ページ目にありますが、概要と書かれたものでございます。まだ各党の党内手続きがない前提のものでございます。本当はここで法案を皆様にお示しできればいいんですが、それをやるとなかなか難しい問題も生じますので、今日は概要の考え方だけお示しさせていただいております。法案と中身はほとんど変わっておりませんので、これで十分だと思います。

1 つは、目的、基本理念を定めるということでもございます。基本理念の中にもございますが、まず自転車の交通の特性を書いてあります。環境に優しくて災害時においても非常に役に立つということ。そして、国民の健康とか交通の混雑緩和という、そういう社会・経済的効果もあるということ。それから交通体系における自転車の役割を拡大。私どもで公共交通の一環として、大事な軸として位置付けるということを目指そうということ。もちろん交通の安全の確保ということで、これを 4 本柱にして基本理念を立てております。

国、地方自治体の責務として、国は今申し上げた基本理念に基づき、自転車活用推進の施策を総合的、計画的に策定し、実施するということです。地方公共団体は国との役割分

担を踏まえて、計画を作って実施するという事です。それから情報の提供をすることで、国民、住民の理解も求めるということを書いております。その下、公共交通関係事業者の責務等ということでございますが、自転車単体だけではなかなかうまくいかない、公共交通機関との連携がどうしても必要だということで、お互いに協力しましょうということが書いてあります。

これが今例えば駐輪場の整備、鉄道事業者などがこれまで以上に積極的に取り組んでいただくということにもなろうかと思えます。バスの接続ということもあるかもしれません。そういう根拠規定を置かせていただいたということでございます。

中身は、基本方針に書いてあります。一応 14 項目を特出ししてここに掲げております。これは議連の皆様方、それからここにいらっしゃる皆様方からのヒアリング等を踏まえて、14 に整理させていただきました。このほかにセービングクローズもありまして、その他必要なものについても基本方針に入れていくということでございます。

1 としては、専用道路の話、専用通行帯の話、路外駐車場は今後整理していくということ。シェアサイクルをやっていくんだと。自転車競技施設もやるんだ。安全性の高い良質な自転車を作っていく。人材の育成、資質の向上。情報通信技術の活用ということもあるんじゃないか。交通安全教育啓発。国民の健康保持、増進。学校教育で青少年の体力向上のために自転車が使えないか。自転車と公共交通機関の連携。災害時の自転車の有効活用。それから国際交流もやろう。観光誘客のためにこれを使えるんじゃないか。こういうことでございまして、所管省庁は国土交通省、警察庁、厚労省、文科省さまざまな役所にまたがるということでございまして、結構自転車だけを取り上げて非常に幅広い省庁にまたがることになります。

その下にありますが、政府としては自転車活用推進計画を作り、これを閣議決定すると、それから国会にそれを報告するという事を義務付けております。自治体の方も、それぞれの実情に応じた計画をお作りいただきたいと、これは努力義務にしております。それから閣僚を構成員とする自転車活用推進本部、これを政府の中に置いていこう。どこに置くか内閣官房に置くのか、あるいは特定の役所に置くのか、ここら辺はちょっと今調整中でございます。

それからその他でございますが、自転車の日が 5 月 5 日ともう既にありますが、これを法律上の自転車の日として位置付けてしまう、自転車月間もつくろうということでございます。あとは表彰制度とか、自転車活用推進を担う行政機関の在り方、今どこにも自転車という名前の付く課がないです。今日東京都の部長さんに来ていただいておりますが、自動車の名前ですよね。道路。これが自転車担当部長くらいになっていただきたいということも含めて、こういうことを書いています。

それからこれまでは市町村道として自転車専用道路を設置するよう努めると書いてあったんですが、市町村道だけでなく国道とか都道府県道としての自転車道も造るよう務めるとということで、こういうほかの法律をこの法律で改正するという趣旨も盛り込んでお

ります。こういうことできちんとした法律事項がある法律でございまして、これを各党ご了解の下で国会に提案すべく今準備中ということで、私の最初の話は終わらせていただきます。

(福井) 務台さん、どうもありがとうございました。大変勢いのあるご説明をいただきまして、何と画期的なことに非常に出だしがスムーズですね。予定より早い進行になっております。ここでこの概要を聞いた段階で全体的評価というのも難しいかもしれませんが、今日本の研究者の中で交通関係では間違いなく一番ご多忙なお一人でいらっしゃる屋井さん、今伺った上でのまずファーストインプレッションというか、全体評価をお伺いすることはできるでしょうか。

(屋井) どうもありがとうございました。ご多忙というご紹介がありましたけれども、単に自転車操業しているだけであります。務台先生には大変失礼で申し訳なんですけど、私は今日、小林さんから以前この日の夜は空いているかと言われたので、はいと言って、1杯飲みに行くのかなと思って引き受けたんです。けど、どうも様子が違って。特に数日前にはなかなか厳しいというか、重要な役目を担うようなことが分かってきて、そのわりにはこの法案の議論、従前から存じ上げているわけではないので、大変申し訳なく思いながらこの場所に座っているわけでございます。

一応、そうはいつでも役割ですから何か申し上げなきゃいけないこともあるので申し上げますが、まず私自身はここ15年ぐらいかな、はっきりしませんが、自転車が嫌いで自転車のことを研究し始めまして。だから皆さんとかなり今日は温度差がありますね。だから袋だたきに遭うかもしれないんですけどね。

なぜかというと、歩道を安心して歩けない。どうにかしてこの自転車を、二本立てはおかしいから車道に出したい。これは研究者が頑張らなきゃできないというのが、2000年代の最初ぐらいですかね。どこかの歩道で僕はひかれたんですね。結構痛かったんですよ。それでこれは我々がやらなきゃいけないなど。それから十数年たっていますけど、変わっているようでまだあんまり変わってないですね。すごい時間がかかります。

ですからいまだに私はネットワーク化だとか、自転車の走行空間、通行空間、これを行政が特に責任を持って国民、利用者に対して、10年以内にはあるいは5年以内には安全で快適な空間を提供します、と約束をしてほしいんです。それがネットワーク計画等々なんですよ。

外国は全部やっています。30年先にはここまでやりますよというような計画を立てる地域や国だって多いですよ。ですからそういうことをコミットメントしてもらいたいという、そのための法律やルール、これはまだ必要だなと思います。各省でいろいろやっているところですが力及ばずほとんどできていません。そういう前提でお聞きいただくので、何だ、その程度かと思っただけで結構なんですけれども。

今日のこの法案、ご説明いただきまして非常によく分かりました。文章だけ読んでいるとちょっと通じてこないところもあるんですけど、先ほどのお話を聞いて、交通政策基本法、これもすったもんだしたという経緯をご存じの方は多いと思いますけれども、ただ、こういう我が国にはなかった基本政策的なものをきっちりと示していこうと、理念法のようなものでも、あった方がいいんだというのはいろいろなところにありますよ。

そして、その法律と今回おつくりになろうとしている法律の関係が私は分からなかったんですね。だからここから先はちょっと袋だたきに遭うんだけど、確かに自転車は使いようによっては環境にもいい。だけど、日本はもともとかなりの数の自転車があって、それで問題もいっぱいあったんですよ。今現在もあります。だからその問題も解決するところがまだ残っているところがあるんですね。だから両面を見ていかないと、自転車を手放しでいいぞというところはちょっとバランスを欠くぞと。

そのためにこそまさに交通政策基本法があって、これは総合的に交通のことを考えていくという、政策としてだけ考えていく、そこにうまく整合するように自転車の法律が、部門の法律だけど位置付けられてくるといいんだけど。ちょっとそのあたりがどういうふうに整合性を取っていくかというのがあるかなと。それは1点目ですね。

その全体を見たときに手放しでいいと見えているところが、うーん、僕なんかから見るともう少しバランスを取ってくれるといいかなみたいな感じがしちゃいます。怒られるかもしれません。1点です。それから法律として建て付けはやはり政策基本法とちょっと似ていて、おそらく国会報告等をする、計画を作って報告をする、これは法律事項だと思うんですね。ですからそれは建て付け上そういうものも必要なんだけど、もっと可能性を秘めているのは、都道府県、市町村、地方分権等々でなかなかそこに対しての法律事項をつくれないうちで、もし今回こういう中で自転車にかかるところで努力義務かもしれないし、できる規定かもしれないけど、でもそれ以上のものを何か要求できると。

自転車というのは国としてもそうだけれども、地方を見てもやっぱり一貫した取り組みがなされていませんから、そのあたりを義務付けができればベストだし、そこにいなくてもやっぱり考えてくれよというメッセージがきっちり伝わるといのは大変結構だなと思いました。その中には安全、環境、健康それからレクリエーション、快適とかいろいろあるんですけど、安全という項目はやっぱりこの法律の中でもかなり強く出していただくと、これは私は全国共通どこへ行っても最低限は必要な事柄だなと思います。

それから、全体に書かれている内容等々、これはまた個別に後でいろいろ議論が出てくるとは思いますけれども、忘れないうちに1点だけ。もう1つこの法律の可能性とそして言及していただきたいなと思ったことは、個別法に対する改正等の項目ですよ。1ページの一番最後に、自転車道の整備等に関する法律の一部改正とあります。これはすごく重要だと思うんです。私の立場から言ってもすごく重要なのは、現在の自転車道法は、自転車道の定義として自歩道が入っているんですよ。皆さんはご存じですかね。

歩行者と自転車が通行する道路または道路の一部というのが、自転車道の定義になって



いまして、従って自歩道を造れば自転車道を造ったことになるんです。東京都の方がいらっしやるので怒られちゃうんだけど、東京都さんが2年ぐらい前に作られたガイドラインか整備方針は、この法律における自転車道を造ればいいと言っているんです。だから自歩道を造れば自転車道を造ったことになる。こういう考え方がまだ生き残っているんですよ、実際ね。

それは後でお話があると思うけれども、今車道を中心にしながらオリンピックに向けての推奨ルート等を造っていただけるといえることですが、でもこの法律にこれが残っているというのは、僕にとっては看過できないなと思っていましたので、今回こういう法案の中でそういうところも変えるんだと言ってくれたら、すごくいいなと思って聞いていました。ちょっと長くなっちゃいけないので、とりあえず第1回目はこのあたりにさせていただきますと思います。どうもありがとうございました。

(福井) ありがとうございます。非常に軽妙な語りの中で、問題点をずばずばとご指摘いただきました。あるいはそれは自転車の長所短所の両方に目配りした交通体系全体の中での位置付けであり、また自治体の役割に対する期待であり、そして自転車の安全性、安全な運行ということに対する視点であり、そして自転車道法での自歩道の位置付けというような、そういう個別の問題点の指摘もいただきました。

こうした基本の視座を踏まえまして、まずはいただいた概要の中のこの法律全体の目的や基本理念について、パネリストの方から何かご指摘があれば伺いたと思います。いかがでしょうか。小林さん、どうぞ。自転車交通のすべてを知り尽くした男。

(小林) 持ち上げると後で大変だから。1つこれは目標、目的のところ、例えばイギリスの国家戦略だとか、アメリカなんかでも1991年のISTEA21だとかさまざまな法律があるけれども、タイムスケジュールがある程度書かれているんですよ。オランダとかデンマークあたりだともっとはっきりしていて、何年までに何パーセントにするんだとか、交通分担率を上げるんだとか、そういうことが書かれる。これは次の課題になるかもしれないけれども、今現実に国家戦略らしいものが日本にはないので、ここで国家戦略をつくっていただいて、次のステップはちょっとタイムスケジュールを計画の中できちんと書いていただくとありがたいなと思います。

これは先ほど屋井先生がご指摘になったところですけど、道路法の問題もそうだけれども、一番問題はたぶん道路交通法なんです。そこでの整合性を取りつつ、どういう自転車の利用の在り方に持っていくのかという、5年後とか10年後には歩道を安心して、目の見えない方でも杖を折られないで歩けるといふところにしないといけないと思うので、その辺はぜひ考えていただきたいと思います。

それから先ほど務台さんが公共性があるんだというお話をされて、僕もその通りだと思うんですが、ただ健康や環境に貢献するから自転車は公共性があるというのも、だったら

歩くって、徒歩の方も公共性が高いわけですから、自転車という 1 つの交通手段、交通機関の中でそれがどういう公共性を持つかということ、もうちょっと踏み込んでいただけるとありがたいなと思いました。以上です。

(福井) ありがとうございます。今タイムスケジュールのお話がありましたけれども、先ほど屋井さんも走行空間の整備については具体的なコミットメントが欲しいという指摘をされていましたね。非常に鋭いところだと思います。あるいは道交法、これも極めて重要でこの後議論が出てくると思います。ほかはいかがでしょうか。こうした目的、基本理念、あるいはその先の国の責務あるいは公共交通関係事業者等との連携のお話もありましたけれども、この辺についてのコメントでも結構ですが、何かおありであればいかがでしょうか。

いいんですか。予定よりだいぶ早い進行ですから、ちょっとなら話せますよ。大丈夫ですか (笑)。

(務台) 私の話はさっき説明した通りなんですけど、今のおっしゃる進行管理をちゃんとするという話はまさにその通りなので、推進計画を作るときに毎年、毎年の進捗状況、今 KPI というのがありますけど、キー・パフォーマンス・インディケーター (Key Performance Indicator) という仕組みがあって、何年後ぐらいにどのくらいの数字を目指すんだ、それに向けて今年、来年、再来年はこういうふうやっていくんだ、それを常にローリングしてアクションプランとして位置付ける、こういうふうにして担当省庁にどんどん仕事をもらおうようにしていくという、そういう枠組みをこの基本方針、推進計画の中で作っていきたいというのが私どもの気持ちでございます。

(福井) そうですね。かつて、これは自転車推進議連さんでしたかね、25-25 プランということをおっしゃったことがあったと思いますが、交通分担率で自転車が 25%、歩行者 25%、自動車 25%、その他の公共交通機関で 25%という数字だったように記憶しておりますけれども、こんなのも 1 つの数値目標ということが言えるでしょうか。

(小林) あれね、うちが出したんですけれども。

(福井) あ、そうか。議連じゃなくて自活研の方でしたね。

(小林) でも議連と協議をしてその当時やったんですが。

(福井) そうでしたね。

(小林) 目標年度は2025年に交通分担率25%なんですよ。あと10年。

(福井) その軸を25%。

(小林) ちょうどこの法律ができて動き始めると、そこに到達するかもしれない。

(福井) いや、これは本当に数値目標をそもそも欲しいですよ。では、いかがですか、今のようなお話を伺って、川合さんなんかどんどん発言しづらくなっちゃうんじゃないかと思うんですが、何かおありであれば。

(川合) いろいろ今の道路の走りづらさということのご発言がありまして、まさにそういったところを今後改善しようということで、後から現況の走行空間の整備がどういうふうになっているかということと、あとは推奨ルートという考え方を東京都で考え出しましたので、その際にもう少し詳しくコメントしたいなと思っております。

(福井) そうですね。ではそろそろそちらの方の議題にまいりますか。では、自転車活用推進のための重点施策、皆さんのお手元の資料で言うと1ページ右上の基本方針、これが具体的施策でここにやはり時間をたっぷり使いたいと思いますので、務台さん、よろしかったら、先ほどの説明の補足などがおありであれば少しお伺いできればと思いますが。

(務台) 最初の自転車走行空間ということに関しては、自転車専用道路とか専用通行帯の話がある通り、今少しずついろいろな地域でこういうものができていますが、どうもヨーロッパ、アメリカと比べると日本は非常に見劣りがするということです。

今、自転車に乗りたくて我国に來られて、自転車走行環境が悪くて事故を起こしてしまうようなことは恥ずかしい。こうしたものが1つの都市機能の標準装備みたいになりつつあるので、こういうものもオリンピックが1つのメルクマークだと思うんですが、そういうものに向けてやるということの基本方針の1丁目1番地に位置付けたいという趣旨でございます。

(福井) まさに自転車走行空間、これは今日の一番大きな論点かもしれませんが、ここでサイクルライフナビゲーター、まさに自転車界のマドンナ、今日は娘さんのお誕生日を押しにご出演いただいたという。

(絹代) そうなんです、今日は娘が2歳になりまして。

(福井) 拍手でございます。(拍手)

(絹代) ありがとうございます。

(福井) その絹代さんから、自転車走行空間について、まずお思いのところをお話しただけですでしょうか。

(絹代) 今日は本当にそうそうたるメンバーで、この中にもうただのユーザーという立場にいる人間なんですけれども、日常的にいろいろな自転車に乗っているので、今現在自転車がどんなふうに街で走っているのか、どんな問題があるのかというのをざっくりお話ししていきたいと思います。

今、自転車の走行空間と投げ掛けていただいたんですけれども、現状自転車が安全に走行できるような空間はほとんどないんじゃないかという状態というのが、今の日本の状態なのかもしれません。おそらくこういった自転車活用促進法の中の目的、基本理念に掲げられているように、自転車を活用推進していこうと思ったら、自転車が交通手段にならないと環境へのメリットもありません。交通手段になるためには、自転車はある程度のスピードで、気持ちよく目的地にたどり着けるように移動できないといけないんですね。

自転車は車の仲間なので、当然本当は車道を走ることになります。車道の中には、この基本方針にあるように例えば左側に自転車専用道といわれているようなものであったり、自転車専用通行帯と呼ばれている車から守られたエリアになるところで自転車が走ることができれば、自転車はものすごく快適に走ることができるんですね。でも、先ほどお話があったように、自転車道というくくりの中でも、実は歩道の上を自転車が通行してもいいよというものが大半であったり、なかなか車道の中に自転車が安全で通行できる、走行できるスペースが確保されていないんですね。あったとしても、500メートルとか1キロぐらいでもう尽きてしまうような状況になっています。

なので、今の段階では車道にそういうのができたらいいなど。現状では歩道の上に例えばラインが引かれていて、ここを自転車は通行していいですよというマークがあるというところは、皆さん街でよく見掛けられるのではないかと思います。でも、ああいったところは歩行者優先で徐行、速度でいうと時速 7.5 キロ程度でしか通行できないというルールになっているんですね。ただ、現状それをご存じの方はほとんどいないし、守っている人もほとんどいないんですけれども、そういうルールになってしまっているんで、なかなか自転車が交通手段になるようなスマートな活用ができないような状況になっているんです。

屋井先生だったり小林さんだったり、今いろいろとガイドラインというものを作っているんですけれども、その中でできる限り車道を走ろうと、車道の左側を走れるような環境にしていこうということをやっているのは、少しずつ進んではいるんですが、そういうふうに現状いっても、例えばルールを守って二段階右折をすると、行った先でもう待つ場所がないとか、交差点をどういうふうに渡ったらいいかわからないと。本当に現状どうやっ

て走ったらいいか分からない、安全に走れるスペースもないという状況になっているんですね。

先ほど小林さんから歩道の話が出たんですけれども、実はこの自転車走行空間という問題の中には歩道という問題もすごく大きくあって。何せ、自転車が今歩道の上に入ってきてしまっているんですね。それも許された形で。問題の1つは、自転車に乗っている人たちがルールを知らないので、悪気はなく歩道を走ってしまっていて、歩いている人を脅かしてしまっている状況があります。もしもこの後車道の左側が整備されてきても、自転車に乗る方がルールを知らない状態が続くと、どんなに整備してもたぶん守られないですね。なので、そこの部分をまずは解いていかなければいけないのかなと、私個人は思っています。

プラス、今お話があったように私は2歳の子供がいて、かなりよちよち歩きなんです。何か新しいものを見つけるとわっと走って行ってしまうと。その子の手を引いて歩いていると、広くて快適な歩道ほど自転車が突っ込んでくるんですよ。

(福井) 広くて快適ですからね。

(絹代) 快適ですから、みんな気持ちよく走ってしまっただけで、このままの状態が続いていくと、自転車を快適にしようという動きは本当に大切なんですけれども、さっきお話があったように一番守らなければいけない歩行者、歩道の上を安全に歩きたい人たちも脅かしてしまうことになるので、現状としては自転車が車道に下りてかつ安全に走ることができるスペースがないので、造らなければいけない。プラス、歩道の上に来てしまっただけで逆に加害者の方になってしまっているのだから、そこを整理しなければいけないというところが、ざっくり言うと2つの大きな問題かなと思っています。

(福井) ありがとうございます。まさにユーザーの立場から、車道を走りたい、でもそれは安全に走りたいのであると。それを阻害する要因をいかに取り除いていくか。

(絹代) ただ、勇気があれば走れるんですよ、今も。私は子供を乗せて自転車で環状2号を走っていますけど、何ら怖い思いをしたことがないんですね。車[の方]も轢きたくはないので、逆に見えるところに出てしまえばそんなに怖いことはない。ちらちらしていると危ない。歩道にいる自転車って見えないですけど、車道にいれば、しかも子供を乗せる自転車って大きいですから、誰からも見えるし、誰から見ても危なっかしいので、ちゃんと走っていれば危ないことはないんですけれども。今はそういう勇気を持って[車道に]下りられる空間じゃないよねという。

(福井) この見えている方が安全だというのは、たぶん小林さんに後で補足をいただい

と思うんですけども。もう1つ、先ほどの務台さんのご紹介にあった基本方針のその2、時間制限駐車区間の指定見直しとあるんですが、これは要するにパーキングメーターとかああいう路上が合法に駐車スペースになっちゃっていて、自転車乗りからすると不倶戴天の敵ですけども、これはどうですか、危ないと思われませんか。

(絹代) 本当に怖いんです。膨らまなければいけないときって、後ろからどう来るか分からないわけじゃないですか。特に私は子供を乗せていると子供が後ろにいるので、後ろから突っ込まれた終わりだという恐怖もありますし。現状左側を走ってといっても、振り返るって結構リスクーなんです。見た方向にどうしてもハンドルが行ってしまうので。なので相当慣れた方しか振り返って後方の確認ができない。あとは、手を離して手信号を出して向こう側に膨らみますよというサインも、やっぱり慣れてないとできないんですよね。こういうところもありますし、あとは駐停車が多いようなエリアで。

(福井) 駐停車ね。

(絹代) コンビニエンスストアの前に車がたくさん止まっていたり。

(福井) 合法でも何でも無い方に。

(絹代) そうなんです。そういうところもかなり多いので、またラーメン屋さんの前にトラックが止まっているとか、現状結構見るんですけど。

(福井) リアルですね。

(絹代) そういう左側という環境を、同時にほかの面からも整えないと危ないかなと思います。

(福井) そういう車道、それから今度は逆に歩道に上がってきちゃう自転車が凶器になり得るという問題と、おそらくいろいろ指摘があると思うんですけども、まずは東京都の自転車走行空間の施策について、川合さんからご紹介をいただければと思います。ちよっと皆さん、お勉強の時間です。

(川合) PowerPoint を用意しましたので、それを使ってご説明したいと思います。この題名は「都が進める自転車が走行しやすい空間の整備」と付けていますけれども、先ほど来走行空間の整備ということでは言われております。我々があえて走行しやすい空間と題名を付けたのは、自転車走行空間プラス今回は推奨ルートというものを作って、それをもつ

て走行しやすい空間とっております。

ちょっと前置きが長くなったんですけども、これが都が進めるということで、都道だけを中心にした都道だけの自転車走行空間の整備ということで、屋井先生からもございましたけれども、東京都の自転車走行空間整備推進計画というのを、平成 24 年の 10 月に作りました。これは自転車利用の安全性や快適性を向上するためということで、特に安全性を主眼にした計画でございます。

自転車の交通量が多くて事故の危険性がある区間を優先整備区間としたということで、この自転車交通量が 1 日 2,500 台以上、それからその区間で 5 年間に 2 件以上事故があったところ、そういったところをピックアップしております。あと、駅なんかで非常に自転車の交通量が多いところとか。そういった中でいかに安全性を保てるかということの主眼にして、都道の中で優先整備区間を 232 キロ、別途、臨海部の臨港道路で 32 キロ、全体で 264 キロ造っていかうという計画を作っております。

この図なんですけれども、薄くクモの巣みたいに描いてはありますが、これが都道のネットワーク図です。その上に黒い破線で描いてあります、これがこの当時計画を作ったときの整備済み区間でございまして、これが 112 キロございます。これは平成 23 年度末での数字なんですけれども、こういった黒い破線のところ、これはすでにその当時整備されたところ。さらにこの推進計画を作ったとき、優先整備区間として 154 キロを決めたということでございます。その優先整備区間はこの赤く色を塗ったところをピックアップしたと。ということで、あくまで事故が多く、交通量が多く、それで都道の中でできる範囲のことということで計画を作って今までやってきました。

このスケジュールなんですけれども、平成 25 年度末まで今 126 キロできております。これを先ほどタイムスケジュールというお話がありましたけれども、2020 年の東京オリンピック、パラリンピックの開催時までには 264 キロを整備していかうということで、これはあくまで都道や臨港道路での走行空間を造って、今ある距離の倍を造っていかうという計画になってございます。

先ほど来いろいろ車道、歩道というようなお話がございましたけれども、この計画の中で位置付けている整備手法のイメージということで、まずは自転車道、これは完全に 2 メートル以上の区画をされた中にこういった走行空間を造っていかうと。それからこれは自転車レーン、これも車道の中に置いて普通の自転車専用の通行帯、よくいう水色で塗っているところなんですけれども、これは 1.5 メートル以上あればそういった形で、車道の中にレーンを造っていきましょうと。

先ほど来いろいろ歩道うんぬんということで話題になっておりますけれども、我々は自転車歩行者道で 2 つの種類をつくっております。構造的分離とそれから視覚的分離。両方とも歩道の有効幅員が 4 メーター以上のところでないとは造らないとしております。いうなれば、歩道でもちゃんと余裕のある歩道でないとは、こういった整備はしませんよと位置付けております。

構造的分離というのは、歩行者と自転車が走行する間に何らかのものを置いて、完全に区画を分けるような仕組みです。それからこの視覚的分離というのは、ブロック舗装の色を変えたり、白線を引いたり、そういった形で歩道の中で区間を決めてやっている。くどいようですが、両方とも4メートル以上の広い幅員の中ではこういった形も考えられるんじゃないかと。

先ほど絹代さんからもありましたけれども、やはりマナー、ルールとかそういったところによるところが非常に大きいのではないかと感じております。というのは、やはりこういった広いところを今闇雲に走る、自転車に乗る方がいらっしゃるわけですね。実際は徐行しなければいけないということで、そういったルールを守っていただければ、こういった自転車歩行者道でも、ちょっと言い方は悪いですけど、ある程度その安全性を保たれた自転車走行空間ができるのではないかと今思っている次第でございます。

今度は自転車推奨ルートの話になっていくんですけども、先ほど来ていただきました黒と赤の図がありますけれども、もう途切れ途切れなんです。全然ネットワーク化されていない。やはり先ほど選定の中で述べましたように、自転車の交通量が多いところや事故の多いところをピックアップしてやった関係上、ネットワーク化ということはなかなか達成できない形になっております。

それを何とかフォローしようということで、また舛添知事が就任されて以来自転車走行空間の整備をしっかりとやっていくんだというようなご発言もございまして、我々としてはこういった推奨ルートを考えていこうと作りまして、今年4月に概要を発表させていただいたものでございます。これは自転車がより安全に回遊できるよう、今度は国道、都道、区市道等と書いてあるのは、先ほどあった臨港道路のことです。それらの区別なく自転車が走行しやすい空間を連続させてネットワーク化した自転車推奨ルートを設定して、国や我々もそうなんですけれども、区市さんも一緒に整備していこうということを打ち出しました。

これはタイムスケジュールが大事だということもありますけれども、今回はオリンピック、パラリンピックの開催時までにはできるものを全部ここでやっていくということで、期限を切りました。しかも目的をはっきりさせたということです。大会の雰囲気や観光地にぎわいを自転車で楽しめるような目的を持って、競技場会場とかそれから主要な観光地をつなげるようなところに推奨ルートを設定しようということで作ったものです。事業規模としては200キロで、事業期間は平成31年度までやりましょうということで、しっかり期限を区切って目的をはっきりさせたというものです。

7地区にこういった整備エリアを設けて、そのおのにおに国道や区道や市道などそういったものを交ぜて、回遊性が持てるようなものを設定いたしました。ここに7地区がございまして、青くぼやとした紺みたいなのがありますけれども、これが観光地を示しております。それからピンクの色で囲んだところなんですけど、これは競技場会場等を指しております。それぞれの整備エリアの中にこういった観光地とか競技会場があって、そこをつ



なく回遊性が持てるようなルートを設定したということでもあります。

そのうちの皇居周辺地区をここに拡大して載せておりますが、ご存じのように皇居があったり、ここの日比谷公園があったり、東京タワーがあったり、浜離宮があったり、そういった観光地等に類するものがある、その中に自転車の競技会場とか東京国際フォーラム、そういったような競技会場が配置されている、その中であって色分けをしておりますが、赤が国道、青が都道、緑が区道です。

これは道路管理者がそれぞれご存じのように国と東京都とそれから区とありますので、その人たちが一堂に集まって検討会をつくりました。それで一緒になってやっていきましょうということの設定しております。あと、破線になっているのがこれから考えるところ、実線のものはもうすでに出来上がったところを指しております。もう出来上がったところとこれから造るところと、併せて200キロを造るということで考えております。

選定の考え方なんですけれども、まず市とか区に自転車のネットワーク計画があればその部分を出してください、その中で取り組みますのでということをお話しさせていただきました。それからすでにできたものも取り込むと。それからネットワーク機能を有する、確保できるような必要な路線を選んでいきたいと思います。あと、自転車のシェアサイクリングのステーションの位置なんかここに置いておくと、海外から来られた方がそういったシェアリングの自転車を使って、いろいろな観光地を巡ったり競技場を巡ったりすることができるんじゃないかということも考慮しながら、ルートを設定しております。

整備方針なんですけれども、車道の活用を基本にももちろんする、ガイドラインに沿った形で車道を活用するというのと、東京の道路事情と交通事情に応じた整備と書いてありますが、これはすでに先ほどの歩道も活用したようなところも一部ございますので、それも取り込んだ形で、限られた時間なものですからやらざるを得ないということもありまして、そういった整備方針の下に、自転車でそれからこういったナビマーク、ナビライン、都道ではほとんどないんですけれども、区道とか市道なんかにはこういった処理をした、走行位置を明示した形でこの推奨ルートに取り込むということにしております。

以上でございます。ということで、我々の今までのご批判がございましたけれども、走行空間の整備ということで推進計画で優先整備区間をやってきたところと併せて、推奨ルートの整備ということも行っていこうと今なっているところでございます。

(福井) どうもありがとうございました。まずは都での自転車走行空間をオリンピック、パラリンピックまでに264キロ、そして自転車推奨ルート、自転車が走りやすいネットワーク化による推奨ルートを同じく200キロと、こういう整備計画を丁寧にご説明いただきました。また、その中で自歩道でもやり方次第ではいいんじゃないかというような、なかなか今日論点になりそうなお意見もあえて出していただいて、議論を盛り上げていこうという心遣いも感じたところでもありますけれども、おそらくは何か言いたくてうずうずして

いらっしゃるであろう小林さん、そろそろいかがでしょう。

(小林) これは実は、屋井先生が委員長を務めている国交省と警察庁が共同設置した委員会というのがあるんですよ。安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会というのがあって、3回目の会議が22日に終わったばかりなんですね。実はメンバーの中に私もいるし、絹代さんもいるんです。

その中で国がというか、国交省と警察庁が協議をしながら進めているんですが、基本的に方針としては自転車道は一方通行以外だめというのがまず基本にあって、議論はいろいろあるんです。

委員長から話をしてもらうのが一番いいと思うんですけども。ざっとだけ申し上げると、先ほど川合さんがおっしゃったけど、実は幅の広い歩道ほど危ないんですよ。だからやっぱり幅の広い歩道を自転車で快適に走られちゃうと、歩いている方はたまったもんじゃないので、やっぱりそういう場所でも車道側に造ってもらって、なるべくそっちに誘導するというのが重要だと思うんですね。

そういう意味では自転車レーンが一番いいと思います。自転車道というのは道路交通法上は相互通行になっていて、交差点ごとにだめになっていくので、これはもう造らないという方針になると思います。歩道にはやっぱり自転車のマークだとか自転車はゆっくりだとかって書くなと。自転車のマークを書いた途端に、ここって徐行なのだということを絶対忘れちゃうので、みんな自転車はここを走っていいんだとしか思わないわけですよ。そういう勘違いをさせるようなことはしない方がいいと。

先ほど川合さんが示していただいた一番最後の写真に出てきた左側ですけども、自転車専用レーン、自転車専用通行帯だとか自転車道というのは、警察さんがどうしてもそこに自転車専用という言葉を書くんですよ。言葉を書いて自転車専用と読める方向に走れば、それは一方通行であるということになるんですけども、皆さん、ニュースでご存じだと思うけど、すでに昨年1年間で1,341万人の外国人が来ているんです。これから2020年までに2,000万人にしようとしているわけ。観光庁はすでに3,000万人の目標を立てているわけです。

いいですか、このほとんどが右側通行の国から来るんですよ。日本に来て、成田空港とか羽田空港でビラをもらって、日本は左側通行の国ですと書いてあっても、誰もそんなもの分からないですよ。自転車専用と書いたやつを読んで、中国人ですらたぶん分からない。なぜ中国人が分からないかといったら、中国語で自転車というのは「自行車」と書くんですよ。自分で行く車と書くんですよ。自転車と書かれたら、何だ、これは一輪車かって話になるわけで。つまり日本の狭い中でガラパゴス的に考えて整備をやっていたら、もう対応できないんですよ。

最近私もちょっと危ないんですが、高齢者になってくるともつとぼけちゃってほとんど外国人みたいなものだから、やっぱり地面にぱんと矢印を描いて、マークをどんと描いて、

車のドライバーに対して、ここは自転車を通るんだから気を付けようという注意喚起をきちっとしてくれないと、そろそろ間に合わないと思うんですね。ですから先生、ぜひ、これは道路交通法に関してもやっぱり国際化みたいなこととか超高齢化というのを折り込んで、ぜひ発言をしていていただきたいと思います。陳情でございます。

(務台) はい。

(福井) この場でね。ありがとうございます。非常に、歩道に上げるのはとにかくだめなんだという強いメッセージでしたけれども、屋井さん、今の観点でも結構ですし、自転車走行空間はいったいどういうふうに創出していきましょうか。とはいっても日本の道路は狭いですよね、どうやって造っていけばいいんでしょう。

(屋井) どうもありがとうございます。今日、川合部長さんの出されるスライドを私は事前に知らなかったんですけど、さっきから発言しているのとぴったり合いましたね。すごいなと思うんです。しかも今日は法案の議論をしなければいけないから、東京都さんの走行空間の造り方の議論はほんの少しにしたいんですけどね。

ただ、今日プレゼンされていたみたいに、まさにあれが今の東京都さんの歴史というか。ほんの数年前はこの最初にご説明いただいた整備方針という中で、自転車道法に基づくような整備でもいいんだと、自歩道だっていいんだということで進めてきたんだけど、今作った推奨ルートに関しては車道中心にやっていきますよと宣言されています。特にオリンピックとパラリンピックも来ますから、高齢者の方もそれから身障者の方も含めて安全に歩けない歩道ばかりというのは、招致する資格がないですよ。だからそこら辺は分かっておられて、ぜひ車道中心にやりましょうと言っておられる。

それから、実際東京都の中で、区市になってきますと、ネットワーク計画を作っているところはまだ少ないですよ。だからこのオリンピックという機会に推奨ルートを引いていって、それで、ほら、こうやって作っていくんだよということを区市にも見せながら、一緒にネットワーク計画をちゃんとやっていきましょうよというきっかけにしようと言われています。そういう意味ではこれから大いに期待しているし、信じているし、ということなんです。これから変わってくると。

それはもうそれだけの話にさせていただいて、先ほどの施策。この法案の議論の。私は大変結構だなと思ったのは、14項目出ていますけれども、これは例示なのかもしれませんが偏りがありませんよね。例えば、今たまたま走行空間の話にかなり集中しちゃったけれども、国土交通省さんとか警察庁さんがやる取り組みも確かに書かれているけれども、どっちかという文科省とか厚生労働省や総務省などいろいろなところが取りまなきやだめだよということがちりばめられていますよね。経産省さんもそうですし。そこがちゃんと配慮されているところが、これはすごくいいなと思って見ていました。

ただ、国土交通省さんとの関係でいうと、駐輪場問題なんかもまだやるべきことは残っているし、今は公共交通との連携の促進と書いてあるんだけど、実際には多くの方が自転車ですらで駅まで行って、さらにそれが増えていて、安い自転車を買ってきてそれで取られても構わないよというような感じで、バスも使わない。だからバスはどんどん疲弊していると思うので、そろそろ駅の周りの駐輪場の造り方というのも皆さん自治体で考え直しましょうよというタイミングに来ていると思うんです。でもいまだにもっと自転車のための駐輪場を造れという声は強いんですよ。それでいいのかというところは1つある。

そういう意味で総合的ですよごくいいということと、もう1つ、さっき申し上げたですけど、自転車はいいものということから入ってきているけれども、こういうことを推進していくときにはいろいろな価値の対立を超えなきゃいけないんですよ、実際にはね。その超え方というのが、もちろん国としてこの方針だと決めてしまって、法律事項にして全部こっちへ向けと、フランスだってそうやって自動車交通を減らせということを計画の中に書かなきゃいけないとしたから、どんどん進んできたというのがありますから、だからそういうのはもちろんあり得るんですけども。

ただ自治体さんなんかに関していえば、もう少し自由裁量で俺たちのまちは観光でいくぞ、俺たちのまちは健康第一でいくぞと。そういう主体性というか自主性が発揮できるようにしてあげる。その選択をする上で、おそらくコンフリクトを乗り越えなきゃできませんよ。いろいろな議論もしなきゃいけないしね。そういうことが、要は合意形成にかかわるといところをどういうふうに考えていくのか。これは法案の話とはちょっと違うのかもしれないけれども、自転車問題というのはその次に控えている空間の整備の問題は、先ほどの、あの段階でもまだ整理されていません。

すなわち、道路空間は誰が使うべきか、再配分という議論がヨーロッパなんかではずいぶん進みましたけど、空間の再配分に関していうと、自転車の市民権とかは日本ですべてではないですね。ただ、でもそれは自転車は弱者だけど、最弱者じゃないわけだから。歩行者もいれば、身障者もいれば、高齢者もいる。いろいろな人の中で適切な配分ということを見直していくという考えに立たなきゃいけないので、そのいろいろなコンフリクトとか価値の対立の中で議論しなきゃいけないんですよ。

それからあと沿道の人が反対するとか。そんなものを造られたら俺のところは商売にならないというのはいっぱいありますからね。どうやってそれを乗り越えていくかというプロセスだとか、手続きだとか。合意形成という問題を抜きにしては実現できない。これを法律事項で入れるか入れないかというのは、この国の法律だとなかなか入らない。けど、その辺に対する手当てというのも一方ではないと思います。

最後に1つだけ言うと、アメリカは理念法でコンプリート・ストリート・アクトという法律制定の活動を10年ぐらい前から一生懸命やって、いろいろな自治体がそういう法律をつくっています。これはまったく理念法ですよ。道路空間というのは誰のためだというこ

とをもう 1 回見直そうよと。それをみんなのためだということは理念だけれども、常に考えながら具体的な計画とか設計をやりましょうよという、つながっていくようなことを考えた。

そういう意味ではすごく意味があると思うんですけど。自転車だけ偉いぞとか自転車だけがいいんだぞとやっちゃうと、その価値の対立にもう 1 回戻っちゃうので、そこから先に行かない心配がある。そこら辺をどうバランスを取っていくかというのがこの施策のあたりにあるかなと思います。

(福井) ありがとうございます。まさに立て板に水の、屋井先生の褒め殺しというか、友を褒めるしこの法案も褒めるけれども、その中で車道についてはかなりざっくりと切り込んでいく発言もあったように思います。併せて、他省庁の連携の重要性とか、あるいは自治体の独自性、あるいは合意形成のプロセスと、非常に多くのヒントをいただきました。ここで川合さんの方から少し私にも一言と。

(川合) そうではなくて、ちょっと私の説明で誤解があったら訂正させていただきたいんですけども。あくまでこの自歩道を造っていくというのは、やむにやまれないときとかそういうときに限ってということで、これにも書いていますように、車道の活用を基本に自転車レーンを中心に今後の自転車走行空間もやっていきたいと考えているということで、どんどん積極的に自歩道をやっていくとは考えておりませんので、そういうところだけコメントさせて。

(福井) 私がそこだけピックアップしてしまいましたので、失礼しました。しかしずいぶん議論が、その意味で言うと収斂されてきているような気がしますけれども、ここで次なる施策として 3 番で挙げていただきました、シェアサイクル施設の整備というのがありますね。シェアサイクルやレンタサイクル、こういう問題についてはいかがですか。例えば小林さん。

(小林) すみません。昨年 4 月に一般社団法人で日本シェアサイクル協会というのをつくったんです。私は一応、副会長をやっているのですが、一応言わないといけないんですが、シェアサイクルは全国で 72 都市ですでに実験が行われていまして、ことごとく失敗していると言っていると思います。

なぜかという、ちょっとこれは議論がまた錯綜するかもしれませんが、シェアサイクルというものが公共性があるかどうかというところがどうも定まっていないうですね。マイカー、例えば車をマイカーとして持っているやつは私有財産ですけども、タクシーとして使う場合は公共財ですよ。

問題はカーシェアリングなんですよ。カーシェアリングは日本の場合、公共性がないん

です。世界中みんなパブリックとされているんですが、そこがちょっとやっぱり日本の公共交通の事業法、例えばバスだとか鉄道だとか、それから法律的に言うと旅客自動車運送法というタクシーなどの法律だとか、船舶だとか飛行機だとかという事業法がないと公共交通にならないという仕組みになっちゃっているんで、この辺でぜひ、ここに書き込んでいただいているわけですし、それから今やっている交通政策基本法に基づく国土交通省の計画の中でも、公共交通を補完するものという言い方になって、そこまでなんですよ。

ぜひこの活用推進法の中で、シェアサイクル、ないしはレンタサイクルをどういうふう  
に定義付けるかという問題はあると思うんですが、シェアサイクルは公共の用に供するもの  
だという言い方をどこか明確に書いていただけると、世界に通用するシェアサイクルが  
できます。そうでないと、道路管理者とか交通管理者側からすると、例えばシェアサイ  
クルのポートを置くときに、いや、これは公共のものじゃないんだから公共スペースは使っ  
ちゃだめよという議論になっちゃうわけですね。

そこを突破できないと、使いやすいシステムはできないし、世界ですでに 500 都市で行  
われていてうまくいっているシェアサイクルは永遠に日本に来ないということになりかね  
ないので、これは務台先生の剛腕で何とか進めていただけないものかと。いかがでしょう。

(福井) いかがですか。

(務台) 法律上、シェアサイクルを位置付けるというのは結構難しいと思うんですよね。  
だからそこら辺は日本語としてざくっと書いて、あとは推進計画の中で書いていけば、そ  
れに沿ってどんどん深掘りが始まりますので、何もそれまでシェアサイクルの定義を書  
くとか、公共交通として位置付けるとか、そこまでは法律のレベルでは難しいんです  
けど、小林さんのおっしゃった趣旨は非常に重要なので、しっかり取り組むべき項目  
だと認識しております。

(福井) なるほど。このシェアサイクルを公共の存在と認知させることを妨げている要  
因の 1 つに、現に運転されている自転車の危険走行の問題はやっぱり横たわっていると思  
うんですけども、この自転車の危険走行について、絹代さん、いかがですかね。

(絹代) 危険走行、危険な走行ですよね。たぶん自転車に乗っている方って、日本では、  
日本は非常に自転車大国で、自転車の台数は多いんですが、自転車を運転しているとい  
う感覚で自転車に乗っている方ってほぼいないんじゃないかというぐらい少ないと思うん  
ですね。皆さん、歩行者と同じような感覚で、歩くよりも速い歩行者ぐらいの気持ちで乗  
っていると思うんですね。

なのでよくあるのは、車道に来たけど、前、車詰まっているし、信号は赤だからいいや、  
歩道に乗っちゃえ。歩道からそのまま行っちゃえ。赤信号を突破。それでまた車道に戻る

みたいな走り方だったり、ルールをまず守らないということ。あと自分のスピードであったり、自分がほかのものを傷つけるかもしれないという認識がほぼないんですね。

危険走行というと、どうしてもスポーツバイクの速い自転車、とがった自転車を想像されると思うんですよ。でも私が町で見ている限り、本当に危険なのは、子供を乗せているお母さんだったり、おじいちゃん、おばあちゃんだったり、あと塾に通っている中学生、高校生だったり、馬力がありますから、それで例えば子供を乗せる自転車って、子供を前後に乗せると車体 100 キロぐらいになるんですね。結構びっくりしますよね。100 キロあって、電動アシストが付いているわけですよ。軽くこいだけで時速 20 キロとか出てしまうわけですね。

(福井) 親子によっては 150 キロぐらい行きますよね。

(絹代) それはやっちゃいけない。体重制限があるので。でもお母さんが、言っちゃいけませんね、それはね。失礼しました (笑)。それくらいの塊が時速 20 キロで後ろから突っ込んできたら、ご老人だった場合には本当に打ちどころが悪かったら命を失うけがにもなりかねないわけですよ。

私が町で見ていると、例えばお父さんが片手でたばこを吸いながら、子供を乗せて危険走行をしているとか、お母さんが携帯で検索をしながら、子供を前後に乗けて走ってきているとか、前を見てないという状況がかなりあるんですね。

あとよくいわれるのが、さっきお話しした塾帰りの子供たちが、夜もう暗くなっている中、横 1 列にベチャベチャしゃべりながらかなりのスピードで走ってくると。

(福井) 並走。

(絹代) 並走ですね。しかも無灯火だったり。子供の自転車ってライトが付いてないものが多いので。だからそういう弱者っぽく見えるような自転車乗りが、ルールを知らないで今の自転車の性能で走っていると、十分気楽に走っているのが、ものすごく危険な走行になるんです。

夜、ライトをつけないだけでも、なかなか私たちは夜、向こうから来る自転車って認識できないですよ。だから歩行者にとっても危険。車にとっても、どんなに気を付けて運転しているつもりでも、見えないところから出てくる自転車ってなかなか認識できないし、予測できないですよ。そうすると、例えば前にあった、車が飛び出してくる自転車をよけ損なってどこかに突っ込んでしまって事故を起こすとか、そういう車に対しても事故を起こさしてしまう原因にもなるわけで、現状ではスピードが出ていてノリノリで運転している以外の、例えば日傘を差しているお母さんとか、本当に品のいいような方でも危険走行になり得るような走り方をしているというのが現状ですね。

(福井) なるほど。先ほど絹代さんは、車道を走っていても見えていれば車は気を付けてくれるんだと。ところが見えないところから出てくると、これが一番危ないんだということをおっしゃいましたけれども。

(絹代) そうですね。車を運転していても、なかなかどこから自転車が出てくるかとびくびくしながら運転することはまずないので、なかなか。

(福井) 考えてみれば、今の多くの自転車乗りの方のいわゆる危険走行というのは、予想しないところを走っていたり、予想しないところから出てくる事態を招きやすいものが多いかもしれませんね。

(絹代) 多いですね。あとはライトをつけていないとか、荷物を大量にハンドルに引っ掛けて走っているとか。あと今、一応、道路交通法が改正されたということで、こういうことをしちゃいけないよというのがメディアで流れましたよね。6月1日に。あれがあつて変わるかなと期待していたんですけど、両耳音楽を聴きながら来ているとか、傘を差しながら走っているとか、いわゆる安全走行義務違反な走り方をしている方もかなり多くの量いらっしゃるんですよ。

(福井) この見えないところから出てくるということで、やっぱり歩道走行の関係が大きいと思うんですけども、小林さん、よくお話しいただく歩道走行の危険性ですかね。

(小林) よく国のグループでも、交通事故総合分析センター、略称 ITARDA というところがちゃんと報告を出していて、やっぱり自転車事故の多くが交差点で起きていて、その交差点で起きているのは、やっぱり歩道から車道に突っ込んでいって、起きるんですね。

それで歩道にいる自転車って、やっぱり車のドライバーは認識しないんです。視野に入っているけどあんまり意識はしないので、今、絹代さんがおっしゃったように、突然出てくる感じがあるんですよ。そういう意味では、この基本方針の中の〈8〉に交通安全に係る教育及び啓発というところがちゃんと書かれています。

例えば1991年にアメリカではISTEA21という歩行者と自転車のための法律を作ったんですね。それで、歩行者、自転車コーディネーターというのを連邦政府とか州政府とか全部につくって、最初にやったのが教育プログラムだったんですよ。確か最初は20万ドル突っ込んでカリキュラムを作って、小学校1、2年生に配って教育を始めたら、7、8年で自転車事故での死亡者が半減した。始めれば変わるわけですよ。

アメリカはそれを25年ぐらい前にやっているわけなので、日本も本当に、生きる知恵を与えるというのが教育だということを文部科学省は言っているわけで、生き残る知恵を与



えるようにしてほしいなと思いますね。

(福井) なるほどですね。

(小林) それで警察庁のお金で交通安全教室みたいなことを交通安全協会が一生懸命やっていて、1年間に250万人ぐらいがそれを受講しているんですよ。50年たてば1億人超えているはずなだけども、一向に効果が上がっているように見えないのは、やっぱりそういう安全教室に来る人たちはほとんど問題がないんですね。来ないやつが問題なので、来ない連中にどう教育するか、どう啓発するかというのは非常に難しい。だから繰り返しになりますが、やはり、地面に書けと。矢印通りに自転車はここというのを色を塗って、そこを通れということをやらないと、外国人にも分からない、年寄りにも分からない、子供たちにも分からない。

それで、習う気のない人たちにも分からせないといけない。もうちょっと言うと、やっぱり車道の左側にばーっとレーンを引いてですよ、それでここだと矢印も書いて、はっきり自転車はここだなと誰でも分かるようにした上で、そこをやっぱり自転車に乗った警察官は全部それを守って走ってほしいですね。お手本が欲しいなと思いますね。

(福井) ですね。

(小林) うん。我々も一生懸命やりますけど。

(福井) ありがとうございます。まさになかなか安全教室なんか受講しないというところで、6月1日施行の道交法改正では、2回以上摘発された悪質な自転車運転者には講習を義務付けると。しかしそれを受けない場合、やっと5万円以下の罰金と、こんなのが入ったわけですけども、こういう罰則を含めた安全運転なり、あるいは法令順守の徹底も含めて、今の自転車の安全教育、何かおありでしょうか。いかがですか。じゃあ、絹代さん。

(絹代) 私自身もたぶん警察の方なりがやっていたらしゃる自転車教室って受けたんじゃないかなと思うんですけど、人生でまったく記憶がないんですよ。今この会場で聞いてみてもいいんですが、自転車の教室を受けたことがあるという人はどれくらいいます？

(福井) どのぐらいいらっしゃいますか。自転車の安全教室。

(絹代) 記憶があるという方。

(福井) 学校とかで。

(絹代) でもやっぱり半分はいらっしやらないですよ。3割もないかな。記憶に残らない教室なんだろうんですよ。日本の教室って、ちょっと不思議な、ピーっ、通りまーすみたいな絶叫をする形式だったり、ちょっと現実的でないものもあったりするんですね。

私たちがやっている自転車教室って、安全教室という名前にはしてなくて、楽しみながらやってもらって、その中で、例えば日本人って、真っすぐ走って、あそこで止まれという、できない人がほとんどなんです。みんな結構ふらふらしていて、ブレーキをどれくらい引いたらどこで止まるかというのも分かってない人が多い。特に女性って握力がないので、子供を乗せた自転車なんか、止まってくださいといっても結構止まれないです、みんな。

なので、そういうごく基本的な、真っすぐ走ってそこで止まって左足を付くという動作だったり、それをゲーム感覚でやってもらって、できたらクリア、次に行こうねと。子供たちに実際にそれを体感してもらって、できたという喜びを持ってもらう。また交通ルールも紙芝居形式で分かりやすく教えるとか、そういう楽しいという経験があると、例えば子供でいうと、30分やるともう別人のようになるんですよ。

1時間ぐらいのスクールが終わると、2列走行で隣にお友達がいる、後ろにお友達がいるというのを気を付けながら走れるようになったり。今、自転車に乗っている人って、周りのことなんかまったく考えていない人ばかりじゃないですか。そういうところまで頭が行くようになる。それはやっぱりできたという喜びがあったり、楽しいからなんですね。

だから今、私は横浜市で自転車政策の委員をやらせていただいているんですけど、何かそういう、誰がやっても復元できるような教育パッケージ、簡単な、ここを真っすぐ走れるようにしようね、ブレーキはどういうふうにするかということだったり、ルールも、これを教えようというものだったり、それを塾の先生とかリトルリーグの教育者とか、いろいろな人たちが誰でもスクールをできるようになれば、たとえ学校が網羅できなくてもいいのかなと。

それで、子供たちがちゃんとすると、親に伝えますよね。ここに学校教育等におけるあったので、私は交通安全に係る教育および啓発がここに来るんだと思ってすごく喜んだんですけど、次の10番は、自転車活用だったんですが、オランダだと、私の知り合いが嫁いでいるんですが、毎週25分、自転車のルールというか交通ルールの授業も入っているんですよ。それで小学校を卒業するころまでに、実技でちゃんと自転車で町を走れるかというのを中学生の先輩たちがジャッジする形で、クリアしなければいけない試験がある。そんな形で学校教育の中に組み込んでもらえれば、未来は絶対に変わりますし、そこから親というのがありますよね。

当然、路面に[標識などを]書くというのは、今の大人たちには必要なんですけど、やっぱり子供に記憶に残る、習得できるものというのが必要かなと思います。

(福井) なるほどですね。この施策でいうと、8番に交通安全に係る教育というのがありますけれども、記憶に残る面白い教育というのは、これは重要な指摘かなと思います。いかがですか。はい。

(務台) ただ今の絹代さんの話を聞いていて、自転車の利用に係る安全教育啓発は、実は警察庁と内閣府にまたがる話だというふうに我々の頭ではいたんですが、どうも学校教育の中にしっかり位置付けると、一生記憶に残るので、それは新しいインスピレーションをいただいたので、これは文科省の所掌に係る計画としても位置付けるようにちょっと言っていきたいと思います。

(福井) 建設的なシンポジウムが進んでおりますが、いかがでしょうか。具体的な個別の施策、1ページ目の基本方針の個別施策について、ほかにここで取り上げるべき重点施策、お話ししておきたいというようなことがあればと思いますけど。はい。じゃあ、務台さん。

(務台) 先ほど来、罰則の話がございましたね。新しい道路交通法の改正があったという事で。今、自動車であれば反則金制度があって、切符切られて、罰則じゃないんだけど、お金を払ってという仕組みがある。自転車はいきなりレッドカードで罰則になっちゃうんですね。

その間の、自転車に関して何か反則金的なことがあり得ないかという議論があるんですが、車は免許があるのでフォローできるけど、自転車は免許がないので、それが追い掛られないというような問題があって、いきなり罰金の方に行ってしまうんですが、そういう安全を担保する何らかの仕組み、違反行為に対する仕組みというのも検討事項で法律の中に入れていこうという、そんなこともあります。

(福井) なるほど。ありがとうございます。

(小林) ちょっといいですか。

(福井) はい、どうぞ。

(小林) その話で、15年ぐらい、うちの研究会をつくったときからずっとお願いしていることがあって、道路交通法で歩行者とか自転車に罰則を決めている国なんかいないんですよ。これは警察組織の問題があって、日本はやっぱり都道府県警察になっちゃっているんで、国家警察が一応ない国になっているんですね。

アメリカだとFBIがあって、あとは州警察があって、市の警察があってタウンの警察があって、保安官がいてというふうになっていて、自治体警察があるわけですよ。パリ市

警もパリ市の警察がある。東京だと武蔵野市の警察はないわけですね。

そこでちょっとやりにくいんだけど、今、道路交通法において歩行者とか自転車の罰則を定めると、ものすごく重い罰になっちゃうわけですよ。ベルリンへ行くと、無灯火で走っている自転車は市の職員が捕まえるんですよ。市から委託されたボランティアの指導員が捕まえて、君、だめだよと。10 ユーロ払えとって、そこで領収書を渡して終わりなんですよ。

(福井) 千数百円。

(小林) それでアメリカも実はだいたい 10 ドルです。ちょっと悪いやつは 30 ドル取ったりするんだけど。これは 10 年ぐらい前に東京の千代田区が、くわえたばこで 2,000 円とやって始めましたよね。あれは上位法がないから条例でできるんですよ。上位に道路交通法もあって決まっていると、下がつくれないわけ。

だからぜひ道路交通法の中で、歩行者と自転車のやつは削除してくれと。それで 1 行、歩行者と自転車についてはこれを条例で定めると書いて、同じ条例を全国の自治体で全部いっぺんで通すというやり方ができないものかと。そのくらいの大改革をやらないと、なかなか正常化できないと思います。

ちょっともうあと 1 分。実はこれは夢物語じゃないと思うのは、昭和 53 年に、この 2 ページ目の一番下を書いてある自転車の安全利用の促進及び自転車の駐車対策の総合的推進に関する法律、これを自転車基本法なんて呼んでいますが、実は駐輪場法ができました。そのときまでは駅前の放置自転車は警察官しか取り締まりができなかったのを、この法律で自治体ができるようにした。その結果、100 万台ぐらいあった全国の放置自転車が、今 10 万台ぐらいに落ちてきているわけでしょう。だからつまり主体をどこに持っていくかということで、ずいぶん変わると思います。こうした前例があるんだから、道交法、何とかなりませんでしょうか。期待するところが大きいです。

(務台) 今の仕組みも含めて、システム、法律改正すればできるので、具体的な話のときにまた聞かせてください。

(福井) これは制度設計や法解釈で若干掘り下げる問題があるとは思いますが、問題提起ということで、先へ進ませていただきましょうかね。面白いポイントだと思います。

法案の検討で、これはぜひやっておきたいのが、やっぱり自転車活用推進計画ですよ。国においてもつくるし、また自治体に対してもつくるように促していく。これは務台さん、コメントをいただけますかね。

(務台) 計画というのはとても大事です。計画をつくると、しかもこれは閣議決定して、国会に報告するということになりますので、つくった時点で、例えば私のところであれば、自民党の部会で議論されるんです。すべて世界最新の中身を入れ込まないと恥をかきますので、これは大変なことになるんです。これは霞が関の皆様方が好きか嫌いにかかわらず、仕事としてやることになる。これはとても重要なんです。

それだけにこれを閣議決定で定める。しかも基本方針に基づいてつくりますので、しかも推進計画をつくるときは、おそらくパブリックコメントに付すということになりますので、この分野に関心のあるそこら中の人々がこれにコメントを寄せる。ですからおそらく相当ブラッシュアップした中身が出てくると思います。

それを閣議決定して、国会に報告して、しかも毎年毎年のローリングに乗せていくということなので、おそらく10年すると、日本は見違えるような自転車大国になるだろうということが、この計画の大きな目的でございます。

(福井) こういう壮大な計画でありますけれども、屋井さん、いかがでしょうか。この特に活用推進計画について要望なりご指摘、いかがでしょうかね。

(屋井) どういう計画になるかは、この資料だけでは、中身については分からないわけですが、今おっしゃったような趣旨でつくっていかれるんだということは大変重要だとは思いますがね。

ただ1枚目の立て付けからいうと、まさに推進計画なんでしょうね。すなわち計画というのは、私が言うまでもないんだけど、目的があり手段があって、そして先ほど小林さんなんかもおっしゃったみたいに、一定程度の期間の中でどこまで達成するかとか、それをPDCA しましょうとか、いろいろ国によって、場所によって立て付け、中身は違いますけれども、でも一定程度のそういう関係がある。

この立て付けは基本方針に書かれていることを実際にどうやって推進していくかという、おそらく具体化して進めていく計画だというふうに見えますので、だからこの計画の目的は何か、何のためなのかというのは、この法律に書かれている基本理念等々なんですよね、きっとね。

だからもう計画の目的は決まっていて、しかも施策の方向性、方針も決まっていて、それをいかに推進していくかということから掛かれるという、かなり具体的な中身になってくるので、例えばたまたま交通政策基本計画がありましたけど、ああいう我が国の国のつくこの分野の計画というのは、国だから文言が並んでいるような、文言集というか、文章化されたものだということに止まっているんだけど、ここでいっている推進計画はちょっと違うんじゃないかなというふうに私は見ました。

だからそうするとそれは具体的にどこまで閣議決定して、どこまで報告するんだろうというようなね。しかも報告は毎年なんですかね。ちょっとそこは分かりませんがね。

(務台) これはもうちょっと長いです。

(屋井) あ、長くね。だからそうすると計画をつくったり、改定したときに報告されるということだから、改定時なんかは、どこまで来たかということをもどの程度きっちり示していくかとか、ここら辺が非常に法律の効果というか、中身がどれだけ活用されてくるかというのにかかわってくるということですね。面白いと思います。

(福井) おっしゃったような魂が入ると、本当にこれが生命線になってきますよね。逆に言うと、そうでなかったらだめだよという屋井さんのご指摘だったと思うんですけども、都の立場から、いってみれば自治体の推進計画をつくることを促される立場ということになりますけれども、どうでしょうか。オリンピックに向けての観光促進や国際交流といったことも基本方針の中では挙げられていますけれども、お立場上、都の抱負は仰れないと思いますけれども、パネリストとしていかがでしょうか。

(川合) この基本方針に書かれている中で、私の所管するところが〈1〉だけなんですけれど、そういう立場から感じたところを申し上げさせていただければ、やはり今おっしゃった観光の関係なんですけれど、先ほどお見せした推奨ルートが、観光地を巡るとか、あと競技場を巡るとか、そういったようなところを設定しておるんですけど、その中に、地下鉄の駅とか鉄道駅もその中に、絵の中で落としています。

ということで、外国の方が鉄道を利用されて、駅に来て、そこに例えばポートがあって、そのポートを使ってシェアサイクリングを利用しながらいろいろ巡っていただくというようなものができれば、非常に観光をするというような感じがするんですけど、そういった意味で、推奨ルートというのはそういったいろいろなバリエーションに発展できるんじゃないかなと思っております。

(福井) ぜひオリンピックのときには、見違えるような都のサイクル推進策を見てみたいなというふうに思いますけれども、ここまでいかがでしょうか。今7時35分、そろそろ質問票の回収がおそらく始まっていると思います。皆さん、この機会に、これだけの顔ぶれがそろふことはめったにないと思いますので、これも聞いてみたい、ぶつけてみたいということをごんごん質問票でお出しいただければと思います。

いかがですかね。今のお話について、何かこれをという方はいらっしゃいますか。はい、どうぞ。

(小林) 基本方針の中の5番目に、高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備というのがあるんですよ。これはたぶん経産省が想定されていると思うんですが、日本は

自転車の面で安全基準みたいなものが定かじゃないですね。

今、自転車協会が BAA と SBAA という業界の自主基準をつくっていて国際標準からいっても肩を並べるレベルのものがああります。例えば前、後ろに子供を乗せるような自転車って、BAA が必ず付いているわけですよ。そうじゃないやつは危なくて乗ってられないわけで、やっぱりただ先ほど屋井先生がおっしゃったけど、撤去されたら、もういいや、捨てちゃおうというようなぼろ自転車もいっぱいあって、ああいうものがとにかく 1 万円以下の自転車がじゃんじゃんあるという国は、日本と北朝鮮だけだという話があるくらいなので、ヨーロッパのところまですぐには行かないだろうけれども、やっぱり質を高めるところを視野に置いていただくと、自転車の産業としての復活も少し考え得るかなと期待したいところです。

(福井) まさにこの基本方針一つ一つが大きな論点ですね。たくさん褒める会にしましょう。今日は (笑)。この後、魂が入っていきなさいけませんからね。さて、その意味で言うと、この自転車活用推進本部というものが今度は考えられているわけで、自転車活用推進本部、これ、いかがですか。もうご説明いただいたので、もしパネリストの方から何かご質問とか指摘とかがあれば。

(務台) ちょっと追加しますと、閣僚が構成員となる本部ですので、関係閣僚が入りますと。それでその本部長となる閣僚が事実上の自転車担当大臣になるということなものですから、非常に重い会議になるということ、その意味を我々はかみしめたいというふうに思っております。

(福井) なるほど。私から申し上げますと、閣僚が全員お入りになるのは非常に結構だと思うんですけど、民間が本部員に入らないというのが、ちょっと寂しいというか、それでいいのかなという第一印象があったんですけど、これはいかがですかね。

(務台) これは閣僚を構成員とする本部という立て付けなので、必要があれば、例えばこの推進計画をつくるときに、たぶん審議会的なものができると思うんです。そこに民間の人に入っていただいて、どんどん中身を詰めていただくということもあり得ると思うので、何もこれは意思決定の場ですからね。推進本部は。そこに民間人が入るということは、必ずしもそんなに重要ではないと。

(福井) ありがとうございます。時間もだいぶ迫ってまいりました。ほかにも自転車の日、自転車月間のお話が出ています。これは例えば絹代さん、何か自転車の日、自転車月間を、いわば公式の法律上のものとして位置付けようということですけども、こんなイベントをやってみたいとか。

(絹代) ここまで話を聞いたり、いろいろ考えてくると、すでに日本で自転車って有名なわけですよ。だけどみんな環境があんまり整ってなかったり、乗り方もそんなに意識してなかったり、だから今必要なのは、やっぱりさっきもお話があったルールを伝える手段とか、それを、ルールをのみ込んでもらう。知っているけれど守らないわけです。みんな知らない、よく分からない、分かりにくいからというんじゃないで。

だから、私自身はメリットがあるから自転車に乗っているわけですね。何かそういうメリッ的なものが出せればいいのかなどと思って、例えばさっき観光の話があったので、海外の方で日本に自転車を持って走り来たいという人ってすごく多いんですよ。私、海外に行って、ロシアの人にも何人も、ロシアって自転車に全然乗らない国なんですけど、そういう国でも日本に自転車を持って行って乗ってみたいんだけど、どういうふうに走れる？ どこに行ったら情報がある？ と聞かれたり、そういう海外からのサイクリストを招くようなキャンペーンをやって、観光のプラスアルファの、今、愛媛がすごく海外からの方が多くて、観光の伸び率 1 位って今、愛媛なんですけど、そのほとんどがしまなみ海道という自転車で走れるエリアに海外からの方が来ているという結果なんですね。

だからそういうインバウンドの方を盛り上げていくキャンペーンがあったり、あとすごく自転車って体がよくなって、医療費が減るので、何かそういうもっと具体的な、漠然と自転車は体にいいじゃなくて、どういうふうがいいのかというのを伝えるとか、私自身はやっぱりすごく下半身が変わったんですよ。それでやめられなくなったんですけど。

やっぱり体が変わったり、いいことがあったらみんなもっとやりたくなるし、もっと関心を持とうと思うじゃないですか。今って、みんな何も考えないで、突っ掛けを履いてどこかに行くぐらいの気持ちで乗ってしまっているの、それをやったことで、例えば糖尿病にならなくなったとか、何かそういうプラスが出てきたらみんな乗るし、お金が日本にプラスになる。日本にとってプラスになるようなことを、もっと打ち出していく策を考えてもいいのかなと思います。

(福井) 自転車ってもっとすごいんだよと。

(絹代) そうそう。

(福井) あなたたちが思っているよりもっとすごいものなんだと。

(絹代) 医療費も削減できるし、いろいろ楽しみも広がるし、特にメンタルもすごくよくなるので、いろいろな意味で医療費が減ると思うんですね。それは何か国から説得力のある形で発してもらえたら違うのかなと思います。



(福井) 務台さんいかがですか。

(務台) 今の絹代さんの話は議連の中でも出ておりまして、メリットを与える仕組みとして、例えば自転車に週に何キロ以上乗る人は健康保険料を安くするとか、あるいは還付するとかね。

(福井) 還付。

(務台) そうそう。納めた料のどのぐらいとか。そういうようなこともあり得るかもしれませんがね。そしてあとインバウンドの話がありましたけど、インドネシアのお金持ちは、日本の田舎で自転車で走りたいんだそうですね。ただ情報がないので、やりようがない。だからしまなみ海道でお客さんが増えたというお話がありましたけど、たぶん私の選挙区の安曇野、松本なんかは、ものすごく外国人の客が増えています。

だからそういう意味で、この話というのは、世界中が日本はこんなことをやれる、じゃあ、日本を自転車で走ってみよう。だから東京、大阪、京都へ行って終わりじゃなくて、地方創生の起爆剤として、自転車振興が役割を果たすことに必ずなるだろうというふうにも、話を聞いていてまったく同意します。

(福井) なるほど。今、保険料還付で会場の期待度が一気に高まっていますからね(笑)。自転車乗りの方が非常に多いですからね。

さあ、各論点、さらに伺ってみたいことも多いのですが、時間は迫っております。そろそろクロージングコメントをいただきたいと思うんですけども、この法案に対する期待、さらなる要望、あるいはもちろん都の施策に対する要望でも結構です。最後に皆さん、ほんの1分強ぐらいずついただきたいなと思いますが、どなたからお話しいたしましょうかね。最初に口火を切っていただいた屋井さんからいただくのもよろしいですか。

(屋井) 期待はずいぶんお話ししましたので、個人的に最後にせっかくの機会だからとあるので、ほんの30秒ずつですけど。1つは、絹代さんがおっしゃった点。僕も本当にそういう方向があるといいなと思っているのは、昔やっていた大規模自転車道みたいな、結構古くなっているやつをもう1回全国で、観光やレクリエーションや健康のために使えるような、そういうものをつくり直すべきなんだろうなと思っていて、それはみんなで作らないとできないだろうなと思いながらね。やっぱり日本の中ってまだまだ楽しく走れるスペースが、都市の外でも少ないですよ。それは僕は外国へ行くと必ず乗りますので、いい場所ばかりですから、いつも思います。

それとあと安全の問題で、これは小さなことですけど、自転車のライト。皆さんつけていますけど、日本は反射板だけでいいんですよ。法律上は。あれはだめだと思っている

んですよ。絶対、発光するようなものにしないと、発見されなくなっていますから、危ない。それから前照灯というんですか、前の。あれは点滅させちゃだめなんですよ。

(小林) だめです。

(屋井) あれも点滅させないと怖いんですよ。発見されないから。

(小林) 点滅と両方つけないと。

(屋井) そうなんですよ。だから僕なんか常に点滅させていますよ。怖いから。相手に発見されるように。そういうところなんかを、ディテールですけど、まだまだいろいろ工夫するところはあるなど。話したいことはいっぱいありますけど、今日は時間がないのでやめます。以上です。

(福井) ありがとうございます。まさに神は細部に宿るですよ。次は、じゃあ、小林さんですか。よろしいですか。

(小林) 1分しかないんですね。さっきインバウンドの話が出ましたけど、例えば自転車を担いでというか、箱詰めにして成田とか羽田に来る連中が増えてきているわけですよ。そんな中に、僕、何人かと接触があって、地下鉄に担いで下りていたら入れてくれなかったと。それで当たり前だと言ったら、何で当たり前なんだと。なぜだめなんだと。説明をしてくれと言うんだけど、説明できない。ほかの国は全部当たり前だと。つまりだめな時間帯とだめな車両は決まっているけど、それ以外はいいはずなんだと。日本は何でそこがだめなんだという、説明のしようがなかったりするわけね。

それからもう1つのポイントは、パラリンピックの選手種目にタンデムがあるんだけど、東京都は認めないとかね。2020年までに何とかしないと間に合わないですよ、これ。それからMTBとかBMXとかその練習場だとか、そういうものもなかなか難しかったり、やっぱり自転車は楽しいけれども、競技として日常的に何か訓練できるような、トレーニングできるような環境ってまだまだ少ないんですよ。街なかでやるとちょっとイリーガルだったりするという状況になっちゃっているんで、これを何とかしないと、次のステップにはなかなか行けないのかなど。

これはこの法案の問題ではなくて、これに関係するさまざまな法律が絡むので、国会の中で皆さん議論していただいて、やっぱり全体が動くような仕組みというのを、目配りしながらやっていただきたいと。何でこんなことを申し上げるかという、務台先生はもともと総務省の官僚でもあったわけですし、自治体の副市長だとか、そういったことも全部経験されている方なので、ここでやっぱりお願いしておかないとまずいというのが私のミ

ッションでございますので、よろしくお願いいたします。

(福井) ありがとうございます。では務台さんは最後のまとめにさせていただきますかね。では絹代さん、よろしいですか。

(絹代) 最後になんですけど、何を言おうか悩んで、触れられなかったことを1つ。今、小林さんからも少し話があったんですけど、競技としての自転車という面、私、いろいろレースの実況などもやらせていただいているんですけど、日本人でも世界に飛び出している選手たちっているんですね。

プラス、ホビーのレースというのも非常に今、栄えていて、年齢層も非常に広がって、個人ロードレースといっても最高齢は80歳だったりするんですが、だんだん広がってきてはいるんですけども、自転車って、そういうロードは公道でないと練習ができないんですね。競技場というのではなくて、みんなが生活しているエリアで、本番と同じような走り方をしていかなかったら、世界に通用するような選手にはなれないと。

なので海外を見ていると、特にヨーロッパは、いろいろな町でロードレースがあって、そこを走っているカッコいい選手たちがあこがれで、みんなカッコいい自転車乗りになりたくて自転車に乗るというのも、イタリアだったり、ベルギーだったり、いろいろな国で私は見てきているんですね。

やっぱりそのカッコいい存在としての競技選手が活躍できるような、練習できるようなところと、その選手たちが輝けるような環境というのがもうちょっとできてきてもいいのかなと。ツール・ド・フランスという世界で一番有名なレースは、あれは世界で見ている人口20億人でしたっけ、30億人でしたっけ。

(福井) そんなにいますか。

(絹代) はい。日本でも生中継していますし、日本人も出ていますし、それくらい世界の中で自転車の選手ってすごく位が高いというか、有名なんですね。なので、せっかく東京オリンピックもあって、日本人に向いているスポーツでもあるので、競技としての自転車もトレーニングできて、そういった人材をまた活用できるような何か仕組みができてきたらいいなと思います。

(福井) やっぱり頂が上がってこそ裾野も豊かに広がるというか、そういうことかと思えます。では川合さん、よろしいですか。

(川合) この法案の中に、責務等ということで、国とか地方公共団体とか、公共交通関係者、その皆さんが実現に向けて相互に連携を図りながら協力するということをやっている

らっしゃいます。

それは今回、推奨ルートをつくる時に非常に感じたんですけど、やっぱり自治体の中で温度差が非常にあって、やっぱり事故も多いし、需要があって、観光地もあって、そういったところを自分の区なりのところでちゃんと走らせたいと思って熱意を持ってやってくれるところと、そうじゃなくて、自転車走行空間整備に慎重な自治体さんもあって、その足並みをそろえるのに非常に苦労したことがあります。

今回、オリンピックの会場と観光地を結ぶということがあったものですから、12区と3市の方々に集まって、こういうネットワークをつくりませんかと働き掛けて、そうしたところ、やはりその地域の事情を知っているところは熱心にやっていただいて、しかも今回はオリンピックという目標があったから、みんな乗ってきてくれたということがあります。

やはりこれからどんどんそのネットワークを広げていくということになると、そういったしっかり皆さんも同じようなレベルで大切さというのを考えていくべきだよなというところを、この法案の中でしっかりうたっていただけたということが、非常にこれから作業が、ネットワーク化を図るという意味では非常に有効だし、非常に期待しているところがあります。

(福井) ありがとうございます。まさにオリンピック千載一遇のチャンスですから、大いにこの試みに期待したいと思います。では最後に務台さん、これまでの要望等も受けて、クロージングコメントをいただければと思います。

(務台) 今の自転車走行環境が国際水準にないといういろいろな問題点がある。これは法制上の問題もあるし、運用上の問題も。これを本当にすべて出し切ってもらって、これを計画に位置付けたい。固く強く再認識しました。

それから、日本は何も後進国ではなくて、この間、デンマークの友人が日本に来て、日本の地下式駐輪場のシステムは素晴らしいので、これをデンマークに輸入したいということで、またこちらに来ます。ですからコペンハーゲンも駅前の混雑ですごく困っている。これは日本を見たらすごく地下に収めて、これは素晴らしいと。日本は素晴らしい先進国だと向こうは思っているんですね。だからお互いに足りないところを補い合って、世界水準の自転車環境をつくる。これは本当にいいと思います。

2020年のオリンピック、これは本当に千載一遇のチャンスなんです。法律ができて、それに向けてあと5年で、どこまで日本が世界一の自転車の大国になるか。これは皆さん、楽しみにしてもらいたいと思いますよ。その意味では、ぜひ法律を早期に成立させていただきたいと思うんです。今回、国会延長になりましたが、国会は平和安全法制ばかりやっているわけじゃないんです。こういう自転車の法律を、この延長国会の中でしっかり成立させたい。ですので、皆さん、知っている政治家を突き上げてください。何をもちもたしているんだと。法案をしっかり審議してくれというふうに言っていただきたいと思います。

ます。

それから今日はオリパラ大臣が決まりました。遠藤利明さんが決まって、私は遠藤さんとすごく親しいので、今日の話をしっかり伝えて、オリパラに準備の中で自転車利用の環境を整える。これはオリンピックの一環としてやるんだということを、ぜひやってくださいと強く言いますので、皆さんもぜひご支援ください。以上です。

(福井) ありがとうございます。まさにこの法案が、じゃあ、いつ成立するかという焦点になっているところで、皆さんからのご質問の残り時間に充てたいと思います。非常にたくさんのご質問をいただきまして、申し訳ありません、時間の許す限りのご紹介ということになってしまうんですけども、できる限り簡潔にお答えいただければと思います。まず務台さんへの質問です。いつごろの成立を目指していますか。

(務台) いつごろか。まだ法案は提出してないんですが、お盆ぐらいにはやっていきたいと思っています。それを過ぎると、みんなやっぱり事実上、休みに入っちゃうので、ぜひやりたい。委員会は国土交通委員会がいいなと思っています。(しかし、結果的には平和安全法制の余波で議員立法の審議は原則行われぬ取扱いになった。編者注)

(福井) ありがとうございます。次いで、これも務台さんですが、ほかの方に補足いただいてもいいと思います。都心に通勤するサラリーマンの場合、自転車通勤がそもそも会社に認められないという問題がある。これは例えば駐輪場が確保できないからとか、労災が怖いからとか、いろいろあるわけですけども、この点、政策的なインセンティブ、あるいは緩和策などは考えられないでしょうか。

(務台) 例えば自転車で通勤する人には、自転車通勤手当、ジテツウ、そういうものを出すとか、そういうものをこの推進計画の中に位置付けるということがあると思います。それから事業者の協力というのはありますけど、広い意味での事業者ですので、被用者が自転車で行きたいと言ったら、ぜひそれを使えというふうに言う。考え方を変えるということですね。

今は何か危ないからやめろという人が多いですよ。そうじゃなくて、それが原則だと。ほかの公共交通機関を使う場合には説明を要するくらいの発想の逆転が必要。そういうふうに持っていきたいと思っています。

(福井) これは小林さんや、あるいは絹代さんへのご質問ということになるのか分かりませんが、公共交通、バスや鉄道が自転車を運ぶというサービスは、現実はどう進んでいくのでしょうか。どういうシナリオが描けるのでしょうか。

(務台) 私がイギリスにいたときに、当たり前のように自転車が、バスはちょっと見なかったですけど、列車には乗っていました。今、JRの方にサイクリートレインを入れてくれと言っています。この仕組みの中で、基本方針の中にもサイクリートレイン、あるいはサイクルバスでもいいと思うんですけど、そういうものを少しずつでもいいからやってくれと。必要であればそれに対して公的支援もあり得るかもしれない。それをしっかり推進計画の方に書き込む努力をしたいと思います。

(福井) ありがとうございます。次いで、続けて務台さん、そしてこれは川合さんにも同種の質問が来ていますね。ずばり今後は交差点は自転車は横断歩道を渡らず、車道を直進することができるようになりますねと。これって趣旨は。

(小林) 自転車横断帯を無くす話ですかね。

(福井) じゃあ、まず小林さんから、すみません。

(小林) ちょっと解説ですが、横断歩道の脇に白線を引っ張って、自転車横断帯をいうのが作られているわけですよ。これがあって、しかもそこに人型の信号機の横に、自転車、歩行者専用と書いてあると、それを守らなければならんということになっているわけです。車道を走ってきて、それがあると、そこに曲がっていくということが義務付けられているわけです。

ただこれも法律的には問題がいろいろあって、道路交通法では対面する信号に従えとなっているので、車道を走ってくると、対面する信号は丸型の信号だという解釈もできるので、ややこしいんです。

2011年10月25日に、警察庁が自転車は車両であるという通達を出したんですが、その中にも、横断帯は撤去するということが書いてあります。それで東京都は1万9000あるうちの1万をなくしたはずですよ。どんどんなくなっています。ただ地方自治体に行くと、まだ作っているのがあったり、東京都でも一部、道路補修をやったら実は新しく横断帯を敷き直したというところを、いくつも写真で送られてきているので、この辺をちょっと徹底していただければありがたいと思います。

(福井) 川合さん、何か言っていただくことがあるでしょうか。

(川合) 今、小林さんから道交法というお話がありまして、我々は道路法の中でいろいろ作ることを、警察といろいろ協議しながら形にしていくということになっております。そういったことで、我々がある程度、姿を描いて、これが安全かどうか。道交法の観点から見ていただくということになっていきますので、その辺のところはやはりこれから我々が

道交法を所管する警察の方々といろいろ協議しながら決めていくというか、そういったしつかりした流れを、お互い協議しながら進めていくというふうに思っております。

(小林) 屋井先生のコメントをもらいたい。

(福井) 屋井さん、いかがですか。

(屋井) 小林さんの言う通りなんですけど、ただ横断歩道橋なんかがある場所、これは横断帯を残さないと自転車は渡れないんですよ。ただ一方で、高齢社会で、横断歩道橋自体いるか。バリアフリーで渡りたいだろうと、こういうのもいろいろなところであって、今までおっしゃったのは普通の交差点の場合ね。だからいろいろなケースがあるので、横断帯も微妙な問題をまだ残しているなど思っています。

(福井) そうか。そういう問題があるんですね。しかし都の方では対策は進めていくというお話もあったところで、よろしいでしょうか。ご質問の趣旨はそういうことでよろしかったですかね。

では時間の許す限り参ります。基本方針に保険の話は入りませんか。これは務台さんへの質問ということですかね。保険の話。いわゆる賠償責任保険とかね。

(務台) そっちの保険ですね。実はそれはここには書いていませんけど、法案の方では検討事項として、自転車にも自賠償のような仕組みが入れられないかどうかを検討するという、そういうことが実はありますので、まさにご指摘はいいところを突いているというふうに思います。

(福井) だそうでございます。続いて行きます。これはちょっと川合さんに辛口の質問ですね。現在の推奨ルートはエリアごとに独立してしまっているが、それに利用価値はあるのだろうか。もっと全体がさらにつながるべきではないかというご質問ですね。

(川合) まさに今回は7つの区域の中での回遊性ということを主眼に推奨ルートを作っていました。それをやはり結ぶということは、非常に今後のネットワーク化については重要だと思っております。これからオリンピックまでという限られた時間の中で勝負しなければならないので、今回はこういう形になっていますけど、今後それをつなげていくとか、もっとネットワーク化を広げていくとか、そういったことをやっていきたいというふうに思っております。

(福井) ありがとうございます。これがたぶん時間的に最後の質問になろうと思います。

絹代さんに、これは最もシンプルだけど、私はとてもこの質問は面白いというか、重要だと思いますね。子供を乗せたママに車道を走れとはなかなか言えない。かといって歩道を電動付きが走るのを見ても危険だと思う。そのようなママさんは歩道と車道のどちらを走るのがより安全なんでしょうか。現状においてはこちらをすべきなんでしょうか。

(絹代) 私は歩道が怖いので、歩道は走りません。なぜかという、歩道って、歩道なので、ドアから人が出てくるとか、ワンワンが出てくるとか、いろいろなことが起きるんですよ。それに子供を乗せた不安定な自転車に対応できるかといったら、あとバス停があったり、車道に下りるところってちょっとへこんでいるんですね。あそこで斜めにバンク状にへこんでいるところでバランスを崩されて、転ばれて、実際それでお子さんがひどいけがをされたという話も聞きますし、歩道上って、広い歩道は除いてですよ、自転車が通行するのに向いている空間ではないんですよ。

なので、私は見せることも重要だと思って、あえて子供が1歳になる前くらいから、全部車道を行っているんですけど、特に怖い思いをしたことは一度もないんですよ。

(福井) さっきのお話ね。

(絹代) はい。ただ交差点に関しては、やっぱり意識してくださらない車の方も多いので、ナビラインというか、ここを自転車が走りますよというサインがない大きな交差点を、子供を乗せた自転車で行くのはものすごく勇気がいって、なので私はそういう大きな交差点は全部迂回して、別の道から、当然、陸橋も重くて登れませんし、迂回して、そういう交差点を通らないようなルートで目的地に向かっているんですけど、自分の立場としても、歩道上というところのいろいろな危険を考えても、現状では何かそれがもしかしたら一番安全なのかなと私自身は思っています。

(福井) ありがとうございます。申し訳ありません。時間の関係で、質問はまだまだいいご質問がたくさんあったんですけども、ここまでとさせていただきます。今の最後の絹代さんのお話を伺うにつけても、今日のキーワードの1つとして、私は個人的に、「見える」ということを感じました。言ってみれば見える化。こうした自転車活用推進法案の試みというのは、この国が自転車推進、自転車まちづくりにおいて、どこに向かおうとしているかを見えるようにしようという試みである。

小林さんもたびたび、路上に誰でも見えるようなマークを書いてくれと。そして絹代さんは、お互いに見合うことが何よりの安全保障であるということをおっしゃった。そういうふうにお互いの姿がはっきり見えるような、そういう社会を、あるいは今日の問い掛けは指し示しているのかもしれない。

まさに屋井先生のお話にもありましたけれども、この法案にはたくさんのポテンシャル



があつて、今現在、東京オリンピックを迎えて、我々は千載一遇のチャンスにあると思うんですね。まさに都市交通を考えることは、未来の社会を構想することそのものだと思いますので、今日のお話をヒントに、また皆さんと一緒にこうした未来の都市交通の在り方を考えていければと思います。

そしてとにかく何よりもまずこの法案、ぜひ皆さんの関心をもって通していただきたいというふうに思います。本日は多くのパネリストの皆さんに、ご多忙の中こうして登壇をいただきました。最後に大きな拍手をいただければと思います。(拍手)

パネリストの皆さん、2時間にわたりどうもありがとうございました。また今日お集まりいただいた皆様方も、お忙しい中、これだけ多数お集まりいただき、またたくさん質問もお寄せいただきました。本当に今回の自転車活用推進法への期待の高さの表れだと思います。

ですので、私たちがまずは成立を期待すること。そしてその後もずっと注目し続けて、我々も提言を続けていきたいとします。では本日のシンポジウム、「自転車活用推進法を徹底解剖する」、以上で終わらせていただきます。皆様どうもありがとうございました。(拍手)

<シンポジウム終了>