



## 全国自転車議員ネットワーク リレー寄稿 No.10 健幸都市は、自転車施策から

文

多摩市議会議員 藤條たかゆき(とうじょう たかゆき)  
公式フェイスブック：<https://www.facebook.com/ishin.tojo/>

本ページの担当事務局：特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 事務局  
〒141-0021 東京都品川区上大崎3-3-1 自転車総合ビル4階  
TEL 080-3918-2932 URL <http://www.cyclists.jp/>



自転車施策を推進していこうという自治体は、起伏の少ない平坦なまちであることが、なかば前提条件であるような感覚をお持ちだと思います。

しかしながら、多摩市はその半分以上をニュータウン開発で山を開墾して創られたまちであり、非常に坂の多い地形です。

まちを走る自転車は多くが電動機付き自転車か、スポーツサイクル系自転車がほとんどであり、いわゆるママチャリに乗っているのは、ママさんではなく高校生位のものでした。

そんな地域特性から、交通施策のハード面では、歩車分離を基本とし歩行者自転車専用道路(ペデ)を市域に張り巡らせています。その総延長は約40kmにも及びます。

このように歩車分離によって、ある程度安全が確保された環境で育った子ども達は、自転車走行のルールについて肌で体験し学ぶ機会が少ない為、市の交通公園にて実際に自転車に乗りながらの体験学習や交通ルールを学びます。

最近では、子ども達だけの学びでなく、むしろ大人達が正しい交通ルールを身につけ範を示していかなければいけないと

いう思いから、地域の有志が主催者となり近隣の自動車教習所などをお借りして、親子マナー教室を開催するなどの取組みが各所で見られるようになりました。

行政は健幸都市(スマートウェルネスシティ)を掲げ、健康の為に、歩く事を推奨しています。ながら歩く事をベースに考えられてきた交通政策において、自転車政策は幾分後回しとされてきましたが、ようやく幹線道路において自転車走行帯の整備事業も動き出してきました。

また、東京オリンピックでは、自転車ロードレースのコースが一部市内を通る予定となっています。ロードレースの一番盛り上がる観戦ポイントといえば、スタート・ゴール地点か最高標高地点でしょう。その場所は多摩市内になりますので、是非、生で観戦にお越し頂きたいと思います。

そして、大会後は近隣市とも連携し、「オリンピックロード」として、

レガシーとして残していきたいと思っています。

先日、そのポイントにて、警察と合同で交通安全キャンペーンを行った所、なんと8割の自転車が歩道を走行しておりました。

### 自転車安全5則、 自転車は原則車道

どの自治体でも、歩道8割・車道2割は実体として近いのではないのでしょうか。

自転車を少しでも車道へ誘導すべく、ブルーレーンやナビマークをつける等、環境整備は必要となってきます。

しかし、一番肝心な事は、市民一人一人の「意識整備」ではないのでしょうか。

その為には、どういうケースで事故が起きているのか、車道より歩道走行のほうが事故のリスクが高いなど、具体的な数字で示していかなければいけません。



自転車ロードレース予定コースの最高地点、連光寺坂上交差点の角地にあるhilltopにて



多摩中央警察と合同で行った、自転車安全利用マナーアップキャンペーン

そして多くの人が自転車で歩道を走っている理由は、「なんとなく、みんなが歩道を走っているから。」なのではないでしょうか。

そうであれば、車道走行が大勢を占めるようになれば、彼らは自然と車道を走り始めるのだと思います。もちろん、走りやすい環境整備との両輪で進めて行かなければなりません。

## 駐輪場にも付加価値を

もっとも自治体を悩ます自転車問題といえば、放置自転車対策・駐輪場整備ではないでしょうか。

多摩市でも、毎年この放置自転車対策費に5,000万円程の委託料を支払っています。

特に慢性的に放置自転車が発生している地域では、駐輪場が足りていないケースもあるのではないでしょうか。

市営の駐輪場のみならず、鉄道事業者や店舗にも、駐輪スペースを確保頂き総合的に対策に当たる必要があります。

また、駐輪場はただ自転車をとめておくだけなので、差別化できるポイントといえば、『駅からの距離』や『駐車料金』程度しか、競争原理が働かないのが現状です。

そこで、私が提案したいのは、駐輪場にその他の付加価値をもっと持たせることです。

例えば、「メンテナンス」や「保険サービス」等は相性がいいでしょう。

駐輪場で定期的なメンテナンスをしてもらえれば安全性は向上しますし、保険料も月極めの駐輪料金に上乗せして支払ってもらうことで負担感を感じさせず、その駐輪場を利用している限り、意識せずとも保険に加入している状態を維持することが出来ます。

初めは運営者にメンテナンスの技術がなくても、まちの自転車屋さんに来てもらえば、まとまって自転車

がある駐輪場の方が出張修理する側にも助かるでしょう。

将来的には、駐輪場を人材育成の場にしていくことです。

単純にシルバーの方に自転車の整理整頓をしてもらうのではなく、しっかりとメンテナンス技術を学んでもらう場にすることが出来れば、その技術は継承された地域に還元されていく事になるでしょう。

## 決められた事処理する能力は高い行政

この様な提案を、たびたび市役所の担当者に話してみても、具体的に進んだ事は2年という議員活動の中ではいまだ経験しておりません。過去の成功事例を探すばかりで最初の一步を踏み出さなければ、トライ&エラーで新しい事は初められないでしょう。

代わりに、驚くほど対応が早かったのが道路の危険個所の除去をお願いした時でした。

グレーチングに隙間ができており、ロードバイク等の細いタイヤではハマり込んでしまう事故の危険があったので、そこを埋めてもらう依頼をしたときは、翌日には溝が埋まっていたという事がありました。道路は場所によって担当する専門業者がいて、不具合が生じた時の舗装工事対応等も事前の契約で結ばれている事が多い様です。行政は予め定められた事を迅速に処理・運用する能力はものすごく高いのだと感じた出来事でした。

## 自転車利用環境向上会議 in 静岡にて

日本中から、学識者・行政関係者・自転車好きが集まり、多くの先進事例が紹介されました。各自治体の行政関係者と名刺交換をさせて頂き驚かされたことは〇〇自転車課が多



ロードバイクの細いタイヤがすっぽりハマる、交差点のグレーチングに出来た隙間

かったということでした。

専門的に、自転車の交通施策について取り扱うセクションがあるかないかで、対応スピードは間違いでしょう。

多摩市でも、都市整備部に自転車通行環境のハード整備と交通安全啓発等のソフト政策を一元的に推進していく組織、担当課の設置を呼び掛け、次期交通マスタープランの改定に合わせ、自転車利用促進協議会を立ち上げ自転車活用ガイドラインの制定が進むよう取り組んで参りたいと思います。

国会では自転車活用推進法が成立し、今後安全で快適な自転車利用環境をそれぞれの地域で進める後押しになります。これは自転車に留まらず、すべての交通利用者の安全に繋がるものです。まずは自転車が、左側・車道通行を意識するだけで変わっていきます。

私も、市役所へは毎日自転車で通っております。なぜなら、自転車が一番早く着くからです。

自転車職場まで通える、職住近接のまちづくりに向けこれからも邁進して参りたいと思います。

最後に本記事投稿の機会を頂戴致しました自転車活用推進研究会の小林成基理事長に、この場をおかりして改めて御礼申し上げます。有難うございました。

PP