

区民代表者と生活者の目線 両方を活かした自転車行政を

ゲスト 東京都世田谷区区議会議員
ひうち優子

今回は、美貌の議員として知られる、ひうち優子世田谷区議会議員をゲストにお招きした。華やかなイメージが先立つが、実は平成19年の初当選以来、地道にコツコツと自転車行政に取り組み、成果を積み上げてきた人だ。区民の声を真摯に代弁する区議としての目線と、自らも日常的に自転車を利用するという一人の生活者としての目線、双方向からの話は、参考になる意見やアイデアが多かった。(収録：7月19日)

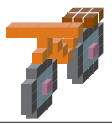
ひうち優子
東京都世田谷区区議会議員



森井博
『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌発行人



一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事
一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
サイカパーキング株式会社 代表取締役 会長



信号無視の自転車を間一髪回避 危険な体験が原点に

森井 ひうちさんが自転車行政に注力するようになったきっかけは何だったのでしょうか。

ひうち 大学生の頃、実家のある世田谷区北沢の、井の頭通りの横断歩道を青に変わってから渡っていたところ、自転車がかなり速いスピードで走ってきたんです。その自転車はまったく止まらずに進んできたばかりか「どけ! 邪魔だ!」と捨てゼリフまで吐いていきました。

森井 大丈夫でしたか?

ひうち はい、何とか間一髪で避けたのですが、この体験で「青信号でも左右の安全を確認して渡らなければならないんだ!」と驚き、同時に「もし自転車が衝突していたら大ケガをしていたかもしれない…」と深い恐怖を感じたのです。帰宅後、母親に今しがたの体験を説明し、気を付けてねと伝えたところ、実は母親も似たような経験をしたことがあるというんですね。その後、周囲に聞いてみると、やはり同様の怖い思いをした友人もいまして。「世間には自転車のルール、マナーを守らない人が多いんだ」と実感しました。あの時の一連の体験が、自転車行政に取り組むようになった原点です。

森井 ここ数年では、自転車事故が原因で歩行者が死亡したり、自転車に乗っていた加害者が遺族に対して数千万円単位の慰謝料を払うことになり、一家離散に追い込まれたとか、悲惨なケースも報告されていますね。

ひうち 自転車に乗っている方の一部に、自転車は軽車両であるという

認識がないんですね。だから信号無視が起きてしまうし、自転車なので、それなりのスピードが出てしまい、悲惨な事故になってしまう。平成19年に世田谷区議に初当選した時から「自転車行政に力を入れていこう」と決意しました。

森井 なるほど、一人の生活者としての体験が出発点となっているわけですね。自転車ブームといわれ、いろいろな点で自転車に注目が集まるようになった昨今、区民の皆さんからの自転車に関する問題や苦情など、さまざまな声は寄せられていますか。

ひうち ええ、非常に多いです。最も多いのは、ルール、マナー違反によって生じる危険をどうにか抑止してほしいというものです。

森井 例えばどのような内容ですか。

ひうち 通勤、通学の時間帯は多くの方が急いでいらっしゃるんですよね。信号が赤になっている交差点では、当然、自動車は止まりますが、自転車はここぞとばかりに信号を無視し

て目的地へ急ぐんですね。

森井 それは危ない。ひうちさんのケースと同じじゃないですか。歩行者と接触する危険性があります。

ひうち そうなんです。信号無視の自転車にもう少しでぶつかれるところだったという方が多く「何とかしてもらえませんか」との声をいただきます。

森井 ひうちさんご自身でも自転車は日常的に乗っているのですか。

ひうち はい、個人的にも、公務においても日常的に活用しています。世田谷区は東西には、京王、小田急、東急と電車路線が走っていて便利なのですが、南北の移動となると一部に路線バスがある以外は公共交通機関がないんですね。そこで世田谷区では北から南へ向けて、京王線の桜上水駅、小田急線の経堂駅、東急田園都市線の桜新町駅、東急大井町線の等々力駅の計4か所にコミュニティサイクルを設置しておりまして、区民の皆様にご利用いただいております。



個人的にサイクリングも趣味というひうち氏

森井 利用率はどうですか。

ひうち 計4か所で約1000台あり、1日約1400人が乗っていらっしゃるのです、利用率は約140%。自治体のコミュニティサイクルの中では成功している部類ではないでしょうか。元々、世田谷区は住宅街で人口が多いうえ、先述した手薄な南北の移動手段の代替になっているようです。また、私自身も仕事で区内を移動する際、よく使わせていただいております。

森井 全国的に自治体によるコミュニティサイクルが実施されておりますが、必ずしも成功しているケースは多くありません。その中で、世田谷区が高い利用率を維持している理由は何だと思われますか。

ひうち 他自治体のケースでは、観光地を巡る移動手段としてコミュニティサイクルを設けるケースが多いと思いますが、世田谷区では通勤、通学、買い物など普段の足として利用されているケースが多いんですね。日常的に使われているからこそ、利用率も上がっているのではないかと考えます。

森井 それを聞いて、先日対談した横浜国立大学の中村文彦教授のリサーチを思い出しました(編集部注: 弊誌2012年6月号に掲載)。先生がパリのヴェリブについて独自の利用者追跡調査を行ったところ、市民が買い物や通勤、通学など日常の足として使っていたことが判明したそうです。もちろん、パリの場合は世界的な観光都市でもあるわけなので観光客も利用するのですが、やはり基本的に多くの市民が利用していることが成功を支えているということ

でした。世田谷区のケースはヴェリブと同じというわけですね。

ひうち それは良い話をうかがいました。世田谷区の利用システムは、1ヵ月定期利用2,000円(学生1,700円)と日ぎめ利用(200円/1回)の2種類ありまして、定期利用者が非常に多い。定期利用は借りる場所、返す場所が自由であることも人気の理由です。自転車の回転率を高めるために1週間に1回ポートに返却することになっていますが、自分の足として使える感覚なのです。

森井 他にも、太陽光発電の導入など付加価値を高めている点でも評価が高いです。

ひうち はい、太陽光発電パネルで発電した電力を、コミュニティサイクルの一部に含まれている電動アシスト自転車の電源に使っています。でも、実は電動アシスト自転車は利用率が若干低いので、せっかく発電しても電力の供給先がないことになり、一部、宝の持ち腐れ状態になっていたんです。

森井 電動アシスト自転車の利用率が低いんですか? 人気がありそうですけどね。

ひうち その原因には、利用できる時間が限定されていることがあると思います。利用料金は普通の自転車と同じですが、バッテリーボックス等の管理の問題で24時間化していないんですね。そこで、発電した電力を有効利用できないかと考え、以前に私が議会で質問したところ、災害時のパソコンや携帯電話、炊き出しに使う電気炊飯器などの電源として利用できることになりました。



東急田園都市線桜新町駅そばにあるコミュニティサイクルのポート。ゲート奥は太陽光発電パネルと電動アシスト自転車スペース

子どもの頃からの意識改革に有効

「スケアード・ストレート」

森井 コミュニティサイクルに加えて、ひうちさんの目線から見た自転車行政の直近の課題は何でしょうか。

ひうち 最近改めて「たかが自転車、されど自転車」といった感を強めておりまして、自転車の問題は奥が深いと実感しています。ハード面とソフト面、両方から取り組んでいく必要があると思っています。

森井 ではまずソフト面からうかがいます。具体的には、どのような取り組みをされていますか。

ひうち 自転車は歩行者の仲間ではなく軽車両である、という基本の周知を徹底していくことです。もちろん、一朝一夕に成し遂げられることではありませんので、地道に粘り強く取り組む必要があります。

森井 具体的な方策としては?

ひうち ひとつには区内で行う自転車の安全教室の中で実施する「スケアード・ストレート」です。これは、小学生、中学生、大学生、社会人向けに行っています。

森井 初めて聞く名前です。どんな内容なのでしょう。



ひうち 直訳すると「恐怖(scared)を直視する(straight)」。スタントマンの方に協力いただき、参加者の目の前で実際に交通事故を再現するんです。スピードを出して走ってきた自動車に、自転車に乗った人間がはねられるとどんなことが起きるかを見ていただくんですね。ガシャーン!と自転車が壊れ、人が倒れるシーンを目の当たりにして、参加者は恐怖を実感していらっしゃいます。

森井 その効果として、自転車に乗っている間は、信号無視や携帯の使用、傘をさして片手で運転など、ルール、マナー違反の減少につながると。子どもの頃から、そうした事故の恐怖を直視するというのは、マナー、ルール周知の点で効果がありそうですね。子どもの頃に確立すれば、それが当たり前になって大人になっても継続していくことに期待できます。

ひうち そのとおりですね。

森井 日本は先進国の中では、自転車で歩道を走ることが一般的になってしまっているほとんど唯一の国です。どうでしょう、今現在自転車に乗っている人のうち、本来、自転車は軽車両であり、車道の左側を走るべきものだと知っている方は、半分くらいなんじゃないでしょうか。そうした人を少しでも減らすためには、ともあれ地道な啓蒙を続けていくことが重要です。ハード面のほうではいかがですか。

ひうち 理想的なのは、自転車が安心して走れる法定内の専用の走行帯が増えていくことです。ただしこれは、世田谷区という一地方自治体だけでなく、東京都、警視庁との連携が必要になります。元



スタントマンによる迫真の演技で見る者にルール、マナーの意識改善を促すスクエアード・ストリート

来、世田谷区は狭隘道路が多いので、法定内の自転車専用走行帯がつくりづらい場所です。そこで、せめて自転車が進む方向や、右側、左側どちらを走ればいいのかを、できるだけ示すようにしようと考え出されたのが、自転車走行ゾーン(ブルーゾーン)です。

森井 それがあれば、自転車利用者は「自転車は本来、歩道ではなく、車道の左側を走るべきなんだ」という気づきを得られますね。

ひうち 世田谷区ではとりあえずブルーゾーンをどんどん増やしていきたいという強い意向を持っているのですが、先述したように警視庁や東

京都の協議が必要ですので、スムーズに事が運べるわけではないのが悩みどころです。

森井 警察の話で言いますと、大きな課題は取締りです。今の法律では、免許のない自転車には切符制度というペナルティがありませんよね。したがって、警官が悪質な自転車を捕まえて切符を切ろうとすると本来の業務に支障が出そうなくらい、膨大な事務処理が発生すると思われるます。それだけでなく最近、街の交番を見ると無人で「用事のある方はこの電話にかけてください」とメモが付いた電話機がポツンと置いてあるだけという状況が多いじゃないで



初当選から世田谷区議会議員としての活動は今年で5年目。存在感はますます大きくなっている



世田谷区北鳥山・松葉通りに設けられたブルーゾーン

すか。よほど警官が不足しているのか、あるいは警官の事務処理仕事が増えて、多忙を極めており、現場に出てこれないのか。私は後者だとにらんでいるんですけどね。ともあれ、警察官がもっと積極的に取締りができるような法改正が必要でしょうね。

ひうち ただ、昨年くらいから報道され始めているとおり、ピストサイクルなどは取締り対象となっているようです。世田谷区内では環状七号線



の代田付近などで警察官が定期的に立って、自動車はもちろんですが、自転車も取締る光景を目にすることがになりました。かなりの抑止効果があり、警視庁がようやく重い腰をあげてくれたなど実感しております。

森井 自転車の種類があり過ぎるのは、警察にとって取締りがしにくかった一因かもしれません。子ども用、ママチャリ、三輪車、プロが乗るようなロードレーサー、さらには乗っている人、技術、スピードなど、とにかく多種多様です。それをきちんとカテゴライズして、例えば、ロードレーサーで車道を走っていないから取締りの対象とする、などを取り決めれば警察は動きやすくなるのではないのでしょうか。

ひうち なるほど。そうなれば、ひいては、ルール、マナーの周知促進につながりそうですね。

高齢者、女性に優しい自転車駐車場をつくってほしい

森井 これはひうちさんへの提案なのですが、世田谷区内で新規に自転車を購入する場合、「自転車安全利用五則」が記されたプレートをカゴに貼るように義務付ける条例制定を働きかけてはどうでしょうか。通常、自転車の防犯登録を行い、そのシールを本体に貼りますよね。あれとセットにするんです。走行中、目に入りやすい場所に五則が貼ってあれば、徐々に意識に刷り込まれていくと思うのですが。世田谷区は大きくて人口が多く、それなりの影響力があるから良い先例になるかもしれません。

ひうち プレートを貼るという手段

ではなかったのですが、以前、私は区議会での質問で「自転車店で自転車を購入する際、自転車安全利用五則をレクチャーするなどを義務付けては、といった提案をしたことはあったのですが、その時は力不足で実現には至りませんでした。今後、再度、五則を浸透させる方策として、森井会長の意見もふまえながら、働きかけてみようと思います。世田谷区の独自の取り組みとしては「世田谷区民自転車利用憲章」というスローガンや、区で主催している一定の自転車講習修了者に対して「自転車講習受講証」というものも発行しており、安全走行を促進しています。反射材も兼ねたシールが付いていて、それを自転車本体に貼ることができるほか、防犯登録番号を控えておくスペースも用意されています。

森井 それはいいですね。シールというのは自転車のどこかに貼る場所が決まっているのですか。

ひうち いえ、特に決まっていませんし、強制でもありません。ただ、自転車講習受講を終えた証のシールを貼るという行為を通じて、より「自転車のルール、マナーを守ろう!」という意識が高まることには期待できるそうです。

森井 なるほど。確かに、そうしたちょっとしたことが、意識変革につながりそうですね。そのような自治体独自の取り組みでいいますと、東京の武蔵野市では、自転車講習を受講し、その証書を持っていると、一般公募の自転車駐輪場を募集する際、優先的に駐輪スペースが割り当てられるというインセンティブがあるそうです。武蔵野市も世田谷区同



世田谷区が発行している自転車講習受講証。表側（写真上）の左には反射板兼用のシール、右には世田谷区独自の区民自転車利用憲章が。裏側（同下）には「自転車安全利用五則」が記されている

様、南北の移動に自転車を使う市民が多く、しかも、練馬区や杉並、三鷹など他の自治体在住者も多く含まれているので、駅近くの自転車駐車場の応募者数は非常に多いとのこと。それだけに安全講習をきちんと受け、優先的に駐輪場を確保しようとする人は多いそうです。ルール、マナーを学び、なおかつ自転車駐車場にきちんと停めることにもなるので、放置自転車の減少や街の美化にもつながるというわけです。

ひうち なるほど。それは安全講習を受けようとするモチベーションの向上につながりますね。良いアイデアだと思います。

森井 そうですね。あるいは、別のインセンティブとして講習を修了すると、万が一、自転車を撤去された場合でも返還料が安くなるとかね。世田谷区の年間の放置自転車台数や返

還台数はどの程度なのですか。
 ひうち 放置自転車は平成23年度で約1000台、撤去は約5万台。返還率は70%くらいですから、3万5000台程度は持ち主に戻っている計算です。残りはジョイセフを通じて海外に送る、世田谷区のイベントでリサイクルして売る、さらに、残った自転車を資源として海外に1台1200円で売却することも始めました。最後の売却については、少しでも区の財源になればいいかなということ

とで今年度から始まったものです。実は私、以前、議員になる前から、放置自転車の保管所を外から眺めて「結構、良い状態の自転車があるな、これを手ごろな値段で売ってくれたりはしないのだろうか」と考えたことがあったんです。ですから議員になったばかりの頃、その疑問を議会で話したことがあったのですが、所有権の問題などがあるので、できないとのことでした。しかし、時代が変わって区の財源確保のために、売却ができるようになったんです。

森井 確かに、最新式で新品同様の自転車が保管されていたりしますから、一生活者の目線からすれば道理ですよね。

ひうち 放置自転車の保管所はかなり面積が広いですし、世田谷区は比較的土地が高いので、少しでも有効に活用したいところです。例えば、

保育園や特別養護老人ホームに転用すれば区民の皆さんにも喜んでいただけるのではないかと思います。

森井 では最後になりますが、改めてひうちさんの目線から、我々民間の事業者に対して何かリクエストがあれば、お聞かせいただきたいのですが。

ひうち 最近区民の方からいただく声の中に「電動アシスト自転車を停めるラックが使いづらい」という内容が増えています。特に厳しいのは、じゃっかん傾斜が付いたタイプのラックなんですね。私自身も経験があるのですが、電動アシスト自転車はかなり重量があるので、わずかな傾斜でも結構体力を必要とします。高齢者、女性なども停めやすい、優しいラックの開発に期待をしたいと思います。

森井 本日は自転車行政に携わる議員と自転車を日常的に使う生活者、両方の目線から多くの貴重なご意見をいただき、大変参考になりました。どうもありがとうございました。 PP

