

平成27年度 OSCNスタッフ東京研修 10/14~15 報告書
研修参加者： 柳原顧問 ・ 片山代表

報告① 10/14 (水) 報告者：OSCN顧問 柳原康弘

平成27年度第4回自転車セミナーレポート

更新日 2015年10月20日

「平成27年度第4回自転車セミナーレポート」作成：2015.10.20(火)柳原康弘

名称：平成27年度第4回自転車セミナー

期間：2015年10月14日(水) 18:00~19:30

会場：自転車総合ビル6階601会議室(東京都品川区上大崎3-3-1)

主催：一般財団法人日本自転車普及協会

一般財団法人日本自転車普及協会

<http://www.bpaj.or.jp/?tid=100679>

OSCN参加者：片山 柳原

セミナー参加者数：30~40名程度(目測)

講師：古倉 宗治(株)三井住友トラスト基礎研究所研究理事)

大阪府生まれ。国土交通省、東京工業大学、都市研究センター、土地総合研究所等を経て、(株)三井住友トラスト基礎研究所研究理事。自転車の利用促進施策を専門に研究しつつ、景観、都市環境等まちづくりのあり方なども対象にして活動。京都大学法科大学院等で「都市地域計画」等を担当。

テーマ

「自転車の利用促進策のこれからのあり方」~利用促進の限界を乗り越えられるか~

自転車の利用は進展しつつありますが、先進国でも一部に限界が見えてきています。これを乗り越えて、自転車利用をさらに推進するために、新しい強力な自転車政策が必要です。また、高齢化社会やコンパクトシティなど新しい課題が山積するまちづくりに対応する自転車の活用方策も必要です。これらを踏まえて、わが国における自転車利用促進策のあり方を、従来の講演資料等も使用しつつ、新しい観点も加味して、現在の可能な範囲で考えることとします。

プレゼンテーション

1. 世界の自転車政策は変化している
2. 交通政策で自転車の利用促進=幅拡大
3. 交通政策以外の重要政策で自転車活用
4. 先進国の自転車政策・計画の状況
5. ドイツ国家自転車計画2012の構成
6. 自転車利用促進策が限界？転換？
7. 自転車施策の種類
8. 日本の自転車政策の現状
9. 自治体等の自転車利用促進策=取組み少ない
10. 自治体=自転車計画・施策項目の状況
11. 市民の意識=低い自転車の位置づけナクルマの利便を維持すべきが多数
12. 都市の自動車の半分は自転車で代る

13. 自家用車の環境負荷は大きい
14. 生活習慣病と増大する医療費
15. 医療費の削減の努力
16. 自転車の断続利用は生活習慣病抑制
17. 健康づくりのための身体活動(厚労省)生活活動46種+運動51種
18. 自家用車通勤者の自転車への転換効果(通勤通学者のみ)
19. 自転車の位置付けが重要
20. 世界最先進都市の自転車計画は総論が画期的
21. わが国の先進自治体の自転車計画例=豊橋
22. 先進国・都市の自転車ネットワーク計画
23. 自転車のストックの質と管理の時代へ
24. 自転車ストックの質の時代の例
25. 自転車事故は先進国中では最悪
26. 既存の安全向上の啓発の実態1
27. 既存の安全向上の啓発の実態2
28. 啓発学習の方法の課題
29. 自転車の交通安全ルール遵守方策
30. 自転車事故の発生場所・相手方
31. 交差点の自転車事故
32. 歩道・車道の自転車事故
33. 自転車事故の原因ミスと空間三条件
34. 金沢市の走行空間
35. 公共交通との連携の基本条件
36. 駅と駐輪場との限界距離
37. 自転車先進国の公共交通との連携
38. 自転車による誘客の範囲拡大
39. 駅前の駐輪の推進
40. ロンドンの地下鉄自転車乗車可能区間とNYの持込みの方法
41. 列車への持ち込み(折りたたみなし)
42. 自転車のマイナス点=雨、勾配
43. コンパクトプラスネットワークシティ
44. 健康・医療・福祉のまちづくり
45. 高齢者の買物難民と自転車の活用
46. 高齢者の移動の限界(徒歩・自転車・クルマ)
47. 高齢者の自動車と自転車の事故
48. 高齢者の自転車事故は多くない・重傷化
49. 高齢者はルールは守るが、知る機会少ない
50. 高齢者向けの転倒しない自転車とヘルメット
51. 高齢者化社会の戦略的な自転車利用
52. 自転車の利用促進の壁
53. 自転車の利活用促進の壁を破る方法
54. 自転車政策の質的変貌 コペン自転車通勤50%等

参加してみて印象に残ったこと

世界的に自転車利用促進に限界を感じる事。
限界のブレイクスルーをするには、徹底した優遇が必要な事。
日本には、国レベルの計画が無い現状のこと。
日本のネックは「総論」が無く、各論とのバランスが悪いこと。
国は自治体より前に出ない、市民の意識も低いこと。
クルマの環境負荷は大きく、自転車はあらゆる面でメリットが多いこと。
自転車は継続性が高く、自転車は得をすること。
自転車の位置付けを前に出す総論が大事な事。
自転車を優遇する施策が必要な事。

以上です。
ありがとうございました。

報告者：OSC/N顧問 柳原康弘

