

歩道通行の拡大は13歳未満と工事中に限定

警察庁、自転車議連で軌道修正表明

警察庁は2月7日に開かれた自転車活用推進議員連盟の総会で、道路交通法の改正に関して、自転車の歩道通行要件の見直しは13歳未満の児童・幼児が運転する場合、車道の道路工事などやむを得ない場合——に限定し、それ以外では車道通行を禁止することは考えていないと強調、昨年来の自転車対策検討懇談会の提言、および道交法改正試案を大幅に軌道修正した。

同庁は今回の道交法の改正は自転車交通秩序の「正常化」をめざすもので、自転車は車道走行が原則で、歩道通行は例外と明言。現在の一部「通行可」の歩道についても、画一的であるとして運用を弾力化する考えも示した。歩道通行自転車が危険な運転などルールに違反した場合は、車道走行を促すと言っている。

また、道路管理者とともに、自転車の通行環境の点検、モデル地域を指定したうえでの自転車通行環境整備計画(仮称)の策定など、警察がこれまでほとんど手をつけてこなかった施策に着手する意向を示した。この中には、「車線を見直し、車道の左側端に自転車レーンを設置」という例示まである。



谷垣新会長(右から3人目)に要請する、なぎら会長(左)

ドライバーにも自転車ルール周知

さらに、クルマのドライバーに対し、免許更新時の講習などで、自転車の通行ルール、車道走行する自転車への注意事項などを周知するという。このほか、質問に答え、パトロール中の警官が歩道を自転車で並走することなどについても、「警察内部からルールの厳守を徹底する」と言い切った。

席上、矢代隆義交通局長は「腰を据えた自転車対策に取り組む」と言明したが、1970年から約40年間も大半の利用者が歩道通行に慣らされてきたことを考えると、この転換には相当のエネルギーを要することになりそうだ。同時に、年齢を13歳未満としていることについても議論の余地があり、改正法案がどのような表現を示すか注視する必要がある。

なぎらDO!会長、谷垣議連新会長に署名簿提出

自転車活用推進議員連盟は2月7日の総会で、谷垣禎一元財務相を会長に選出した。小杉隆元文相は名誉会長に就任。谷垣新会長は「楽しく自転車に乗れる環境を作っていきたい」と抱負を語った。

また、「歩道を歩行者に、自転車にレーンを」を合い言葉に、自転車の歩道通行拡大に反対するとともに、自転車政策の確立を求めた1,525人の署名簿を、自転車DO!のなぎら健吉会長が谷垣会長に手渡した。なぎら会長は同時に、「諸外国では歩行者、自転車優先の方向に進んでいるのに、日本ではまだ、自転車に楽しく乗れる環境にない。議連の力で環境を整備して欲しい」と要請した。

道交法改正のウラに「小泉談話とクルマの速度アップ」——シンポで疋田理事

道交法改正問題を考えるシンポジウム(第二東京弁護士会公害対策・環境保全委員会主催)が1月20日、東京・霞が関の弁護士会館で100人以上集めて開かれた。一橋大学院の寺西俊一教授が「環境保全の観点からみたモーダルシフト・自転車活用」と題して基調講演を行ったあと、パネルディスカッションが行われた。席上、疋田智・自転車活用推進研究会理事は、自転車の歩道通行拡大をめざす警察庁の考え方の背景に、2003年1月2日の「10年後、交通事故死者数を半減させる」とした小泉純一郎前首相の談話、3年後をめどに実施するクルマの法定速度の引き上げ——が横たわっていると指摘した。

2002年の交通事故死者数は8,326人と、過去最悪の16,765人を記録した1970年に比べ半減した。これを受けて、小泉前首相は「今後10年間をめどに死者をさらに半減する決意を固めた。政府が国民とともに力を結集して『世界一安全』な道路交通の実現をめざす」という談話を発表。これ

を重視した警察庁は交通事故死者数のうち、欧米に比べ一貫して比率がケタ違いに多い自転車乗用中の死者に着目した、と疋田理事はみる。

一方、当メルマガ18号以降で伝えているクルマの法定速度(一般道60km/h、高速道100km/h)を各20kmほど引き上げるための検討は、すでに昨年10月から始まった。民間委託の違法駐車摘発強化 自転車の車道通行制限によって、障害が排除された車道の確保がクルマの最高速度引き上げの受け皿となる。

自転車関連事故の70%以上は交差点で起きていて、実際には車道では少ない。世界の潮流は中心市街地でのクルマを30km/hに制限するか、排除の対象にしている。にもかかわらず、日本だけ何故、「クルマ社会」の枠組みをかたくなに維持しようとするのか。また、こうした疑問が何故、世論にならないのか、不可解である。

「提言」発表の2週間前に世論誘導？ 自転車歩道通行拡大、意図的な設問

新聞などで報道されなかったので、うかつにも知らなかったが、昨年10月に「自転車の通行場所について」という世論調査が内閣府によって行われていた。その結果は、「自転車の交通量が多く、危険を避けるために必要な場合には、標識のない歩道でも自転車が通行できるようにすべき」という回答が34.9%で最も多かった・・・のだそうだ。

2番目は、「車道を通行すると自転車が危ないので、自転車はすべて歩道を通行すべき」(20.2%)というから、驚かされる。次いで、「今のままでよい(標識で通行を認められている歩道以外は車道を通行)」(17.8%)、「車道を通行するか、歩道を通行するかについては、自転車の運転者の自由な判断に任せるべき」(11.9%)の順で、「歩行を通行すると歩行者が危ないので、自転車はすべて車道を通行するようにすべき」は、わずか5.4%。

これは、内閣府が昨年10月5日から同15日まで、全国20歳以上の3,000人に対して実施した「交通安全に関する特別世論調査」(有効回答1,704人<56.8%>)の一環で、ほかに、後部座席のシートベルト 飲酒運転 高齢者マーク 高齢者運転者の認知機能の検査 自転車ヘルメット着用についてが調査項目。いずれも、道交法改正関連である。

この調査結果は11月16日に開かれた国家公安委員会の定例委員会で報告されている。警察庁の自転車対策検討懇談会の提言が発表されたのは11月30日だが、その2週間も前に、提言の趣旨に合致する回答がトップを占める世論調査結果が公表されていたことになる。まさか、世論調査の結果に沿って、提言を作成したのではあるまい。それなら、あえて懇談会を開く必要もないだろう。常識的にはそう考えるのが筋だが・・・。

加害者のクルマは不問

歩行者や自転車を
惑わさないでー



気になるのは設問の仕方である。回答者には、次のような問いかけがされている。「現在、自転車は標識で通行が認められている歩道以外は車道を通行することとなっています。しかし、自転車が車道で事故に巻き込まれたり、歩道で歩行者を事故に巻き込んだりするケースが増加しており、こうした自転車の交通事故を防ぐため、自転車が通行する場所を見直すべきとの意見があります。このことについて、あなたはどう思いますか。この中から1つだけお答え下さい」。

以下、前述した項目が列記されているわけだが、この設問は自転車は車道では被害者で、歩道では加害者とう前提に立っている。加害者と認定された結果、「歩道では歩行者が危ないので、自転車はすべて車道」という回答が用意されているのはわかる。しかし、車道ではただ「自動車の交通量が多い」とか、「車道は危ない」とされるだけで、自転車にとって危険な対象であるクルマは、どのように走行すべきかは、一切問おうとしていない。つまり、「車両である自転車が車道を安全に走行できるようにすべき」という回答が用意されていないのだ。これはバランスを欠いていると言わねばならない。この回答が選択肢のひとつとして用意されていれば、回答の比率も、かなり変わっていたと考えられるが、提言、改正試案ともに、自転車への加害者であるクルマに全く触れていないのは、意図的としか思えない。また、回答の作り方も、明らかに世論を誘導・操作しようという姿勢を反映しているが、これは、「タウンミーティング」のやらせとどこか共通している。

金沢で今春、バスレーンを自転車と共用実験

石川県金沢市内で3月中旬から約2カ月間、バスレーンに自転車の走行空間を設ける社会実験が行われることになった。対象となるのは国道159号線の約1kmで、この区間は通勤、通学時に歩道に自転車が集中、クルマも混雑する「金沢一のラッシュ地帯」と言われている。

この自転車の走行空間は「自転車指導強化帯」呼ばれ（「自転車レーン」「自転車専用レーン」の呼称には抵抗があるとか）、バスレーン内の左端に約1.25m着色舗装する形で設けられる。自転車マークと左側通行の矢印をつけることで、双方向走行を禁止する。

国土省金沢河川国道事務所などでは、この実験中、アンケート調査などを実施するとともに、結果をみて本格実施するかどうか検討するという。バスレーンを利用した自転車の走行空間確保実験は、静岡市でも実施されたことがあるが、金沢市での試みは、三国千秋北陸大教授らの実践活動の産物とみられる。（4ページの研究会報告参照）

京都市では今秋、10日間マイカー規制実験 京都市は観光シーズンの9月から10月にかけての10日間、市中心部の四条通と三条通でマイカーを規制する実験に取り組む。四条通ではマイカーの進入を禁止して歩行者、バス優先のトランジットモールにする一方、三条通は歩行者と自転車の専用道路にする計画。実験費用約7,500万円を07年度予算案に計上している。

市ではこの実験で、周辺道路や商店街への影響などを見定めたい。渋滞緩和や経済への波及効果などが確認できれば、本格実施をめざす意向だ。観光客が最も多い秋に、このマイカー締め出し作戦がどのような結果をもたらすか、大いに注目される。

京都市では1月24日、今出川通の出町柳 - 北野白梅間4.1kmで、LRT(次世代型路面電車)に見立てた市バスを走行させる交通社会実験を実施した。午前10時から3時間、一般車両の通行を禁止して行い、市バスで20分のところをLRT並みに路線を確保すると、11分で走行できるという結果を得た。この定時運行にバスに乗ったモニター客からは高い評価を得たが、周辺商店街などからは不満も寄せられた。3月中に実験結果をまとめ、LRT本格導入への足がかりにする意向だ。

2～6歳全員にヘルメット無償配布 東京・台東区 06年度内に5400人分

東京・台東区は今年3月末までに、区内の2～6歳児全員にヘルメットを無償で配布することを決めた。保護者らが運転する自転車が転倒して、同乗の幼児がケガをする事故が増えているため。事業費は1300万円だが、子供に無償でヘルメットを配布するケースは珍しい。対象の子供は5421人。対象者は2種類のサイズと4種類の色からヘルメットを選べるという。07年度も新2歳児に無償配布することを検討中。

警察庁によると、保護者らが運転する自転車に同乗中の6歳未満の死傷者は05年で2130人。10年前と比べ約1.9倍に増えている。子供の安全確保のみならず、保護者らの安全意識を高めるねらいから、ヘルメットの無償配布に踏み切ったという。

京都府は条例で幼児の着用を義務化へ 京都府は「自転車の安全利用の促進に関する条例(仮称)」の骨子案に、6歳未満の幼児を自転車に同乗させる場合、ヘルメットの着用を義務づける方針を盛り込んだ。6月府議会への提案をめざす。

対象となる幼児は約11万人だが、幼児だけでなく、すべての自転車利用者にヘルメットの着用を促す誘導活動も条例の中にも含める方針。幼児限定とはいえ、ヘルメットの着用を都道府県レベルで義務化するのは初めて。

「道路の再配分は欧州で常識化」 自転車による街づくり会合

「人と環境にやさしい交通をめざす協議会」などが主催する第6回自転車による街づくりミーティングが1月16日、講師にアトリエUDI都市設計研究所の望月眞一所長(自転車活用研究会委員)を迎えて開かれた。

望月所長は欧州各都市の交通政策を紹介。パリでは2001年から車道部分のバスレーンを4.5mに拡大するとともに、自転車と共用のレーンにし、現在、約70kmにわたって整備したことで、バスの運行速度が25%向上したケースを代表例として挙げた。こうした車線を削減して自転車レーンを確保するなど、都市空間や道路の再配分は、「もはや、当然の考え方になっている」と強調した。

欧州でも1970～80年代はモータリゼーションの進行で中心市街地が空洞化してさびれていたが、

90年代以降、路面電車の採用、クルマの时速30km制限(ゾーン30)、歩道の拡充整備、自転車レーンの設置などにより、旧中心市街地に人が戻るようになって、にぎわいが復活したという。日本ではよく「地方ではクルマがないと生活ができない」とリフレインされるが、「これは公共交通や道路整備への無策を棚上げにした、クルマ利用者だけの議論に過ぎない」と退けた。

< 報告 >

第3回自転車活用研究会 (1月30日、東京・港区生涯学習センター)

今年度3回目の自転車活用研究会を、東京・新橋で開きました。今回は北陸大学教育能力開発センターの三国千秋教授(地球の友・金沢代表)と夫人の成子さんをお招きし、石川県金沢市における自転車利用促進の取り組みに関して報告してもらいました。

最初に成子夫人が同市内の「セーフティー4マップ(自転車・歩行者安全マップ)」の作成過程を説明。地元の小学校、地球の友・金沢、国交省金沢河川国道事務所などの協力を得て、「安全な道」「快適な道」「暗い道」「危険な道」などがひと目でわかる地図と、自転車の交通ルールを盛り込んだ本格的な自転車マップを披露してくれました。

この地図に基づき、危険箇所などの改善策を協議し、市、警察、河川国道事務所などに改善を要望(例えば、歩道橋の撤去)、着実に成果を挙げているそうです。当初は学校、警察も非協力的だったそうですが、PTAに話を持っていったら、その後はスムーズに進んだということです。

三国教授は欧州各国での自転車事情を報告したあと、昨年4月から2カ月間実施した「ストップ地球温暖化・ECOサイクルプロジェクト」について説明。応募してきた市民約400人に毎日、自転車の走行距離と時間を記入する実践記録シートを渡し、それを集計したところ、クルマを利用した場合との比較で約27トンのCO₂(森林吸収量換算約2000本)を削減したという結果になったそうです。

削減量の多かった人には賞品を贈ったということですが、三国教授はこうしたプロジェクトを実施する際、数値目標を共有する インセンティブを設定する ことなどが重要になると強調しました。(1)

第4回自転車活用研究会 開催のお知らせ

< 日時 > 2月21日(水)18:30~

< 場所 > 東京都港区立生涯学習センター「ばるーん」304会議室
港区新橋3-16-3 TEL03-3431-1606 JR新橋駅徒歩1分

< テーマと講師 >

1) 自転車利用促進に取り組む行政の役割

石川県加賀市 建設部整備課都市計画係 高辻 貴嘉氏

2) 道路再配分の考え方 国土交通省国土技術政策総合研究所 主任研究官 大脇 鉄也氏

< 会費 > 自活研会員は無料 非会員は資料代1000円(当日受付にて) 終了後、懇親会の予定(2000円)

< 申し込み > 事務局あてに2月19日までに、お名前と連絡先電話番号を明記のうえ、メールでお申し込み下さい。info@ecomile.jp (資料必要の有無、懇親会への出欠含めて)

どなたでも参加できますので、お知り合いを誘って下さい。



3月18日(日)筑波大学(茨城県)で 自転車DO!カフェ

詳細は追ってお知らせしますが、あらかじめ予定しておいて下さい。今年初めてのDO!カフェです。ぜひ多数の参加をお願いいたします。



自活研 社会貢献活動パネル展示会に参加

NPO自活研は2月10日、東京・池袋の豊島区勤労福祉会館で開かれた社会貢献活動パネル展示会見本市(としまNPO推進協議会主催)に出展しました。約40団体が日ごろの活動状況をパネルに展示してアピールするとともに、活動への参加を呼びかけました。



自活研のブースにも多くの人々が訪れ、中には、建設中の都道の自転車走行部分をめぐって町会と東京都が対立しているという話を聞かせてくれた人もいました。また、テレビ報道などを通じて、自転車の走行空間について関心を持っている人が多いこともわかりました。

終了後の交流会では、多種多様な活動に熱心に取り組んでいる人が、地域には数多くいるということを確認させられました。

< イラスト・あらき >

自転車側の責任による事故と判例にみる賠償額

A〔歩道上〕

大阪地裁平成15年2月20日判決（歩道上での対歩行者の傷害事故）

交差点を渡った後、安全確認も減速もせずに歩道上に進入しようとした自転車が、交差点を横断しようとしていた歩道上の歩行者に衝突、人工骨頭置換術による後遺障害を残したことに對して、自転車運転者に約200万円の賠償が命じられた。

東京地裁八王子支部平成13年9月14日判決（歩道上で自転車を押していた歩行者の傷害事故）

夜間、小雨の中、自転車を引いて、車道を横断して歩道上を前進しようとした歩行者に、歩道上を帽子を手に持ち、うつむき加減で無灯火で走行してきた自転車が衝突、上下口唇挫創などの傷害（一部後遺障害）を与えたことに對し、自転車運転者に約150万円の賠償が命じられた。

東京地裁平成11年10月25日判決（歩道上での対歩行者の傷害事故）

歩道上での自転車と歩行者との衝突事故によって、歩行者が後十字靭帯不全断裂の傷害を負って歩行困難等の後遺障害を残したことに對して、自転車運転者に約900万円の賠償が命じられた。

東京地裁平成8年7月29日判決（歩道上での対歩行者の傷害事故）

歩道上を走行していた自転車が對向する歩行者のショルダーバッグの肩ひもに引っ掛けて歩行者が転倒した事故によって、歩行者が大腿骨頭頸部骨折の傷害を負って人工関節置換等による後遺障害を残したことに對して、自転車運転者に約1,450万円の賠償が命じられた。

東京地裁の平成7年12月19日判決（歩道上での対歩行者の傷害事故）

中学3年生が自転車通行の禁止されている歩道上を自転車で通行中、ハンドルが歩行者にひっかかって転倒させ、後遺障害を残したことに對して、自転車運転者に約500万円の賠償が命じられた。（親の監督義務違反は認めず）

東京地裁平成7年2月2日判決（歩道上での対作業者の傷害事故）

学校祭前日、模擬店に必要な針金を買うため高校生が自転車に二人乗りで出かけ、幅員1.6mの歩道を進行中、歩道上で椅子にのって店に暖簾をかけようとしていた主婦に接触、椅子から転落した主婦を負傷させた件で、被害者側が高校側に求めた請求を棄却。（被告2人は謝罪のうえ、調停で400万円を賠償）

東京地裁昭和52年12月20日判決（道路上での対歩行者の死亡事故）

道路中央付近における歩行者に13歳中学生の加害自転車が後方から衝突した事故によって、歩行者が死亡したことに對して、加害自転車の両親（監督義務者）に約1,500万円の賠償が命じられた。

B〔歩車道未区分〕

名古屋地裁平成14年9月27日判決（歩道がない道路での対歩行者の傷害事故）

歩車道の区別がない道路で、無灯火で進行した自転車（中学2年生）と対面歩行者が衝突、脳挫傷、外傷性くも膜下出血などの傷害を負い、後遺障害を残したことに對して、自転車運転者に約600万円の賠償が命じられた。（両親に監督義務違反なしと認定）

大阪地裁平成8年8月27日判決（歩道がない道路での対歩行者の傷害事故）

歩車道の区別がない道路で、小雨の中、傘を傾けてさし、前方が見えない状態で片手でハンドルを持って無灯火で走行中、傘をさした歩行者に接触、負傷させたことに對して、自転車運転者に約200万円の賠償が命じられた。

東京地裁平成6年8月30日判決（歩道のない道路での対歩行者の死亡事故）

前部荷台に新聞を満載して、自転車で新聞配達をしていた自転車が、歩行者（74歳主婦）に自転車の前部を衝突させ、死亡させたことに對し、自転車運転者に約1200万円の賠償が命じられた。

C〔交差点内〕

大阪地裁平成10年10月16日判決（道路上での対歩行者の傷害事故）

横断歩道手前で佇立（ちよりつ）していた歩行者の側方をすり抜けて走行しようとした赤信号を無視して進行した自転車と、歩行開始した歩行者との衝突事故によって、歩行者が大腿骨頸部骨折の傷害を負って人工関節置換等による後遺障害を残したことに對して、自転車運転者に約1,800万円の賠償が命じられた。

D〔対自転車〕

名古屋地裁平成16年6月30日判決（歩道上での対自転車傷害事故）

中国人の女性が交差点を渡って、夫とともに歩道を自転車で進行中、後方からスピードをあげてきた自転車の右ハンドルに女性の左袖が引っかかり転倒、第一腰椎圧迫骨折したことに對し、自転車運転者に約400万円の賠償が命じられた。

E〔公園内〕

千葉地裁平成元年2月28日判決（公園内での対歩行者死亡事故）

自転車の乗り入れが禁止されている公園内で課外授業の写生に飽きた高校生が自転車で走行したため、散歩中の歩行者と衝突した事故によって、歩行者が死亡したことに對して、自転車運転者に対して約2,200万円の賠償が命じられた。

F〔対自動二輪〕

京都地裁平成12年9月7日判決（自転車対自動二輪車の傷害事故）

自転車が電柱を避けて車道に進入した際に後方から走行してきた自動二輪車運転者が片眼失明等の重篤な後遺障害を残したことに對して、自転車運転者に80%の過失が認められて約3,300万円の賠償が命じられた。

（注）『交通事故民事裁判例集』、高島希之「交通事故の責任とは・・・」（「交通安全教育」06年7月号）などから作成。