



発行 2006.6.15 自転車DO!事務局  
105-0004 港区新橋2-13-8  
新橋東和ビル3階  
自転車活用推進研究会  
Tel/ Fax 03-3591-0799

No. 13

<http://jitensha-do.jp/>

## 自転車活用研究会 6月16日再開 「2003年報告」をスタートラインに

NPO法人・自転車活用推進研究会の活動の一環として、自転車活用研究会の第1回会合が6月16日に開かれる。同研究会は2000年秋、社会経済生産性本部に任意団体「自転車活用推進研究会」の事務局を置いて発足。自転車活用推進議員連盟と連携しながらわが国の自転車政策のあり方を多角的に研究し、これまで4回報告書をまとめている。

今年からNPO法人のひとつのパートとして研究を続けることになり、名称を自転車活用研究会と改め、引き続き、自転車議連とは提携関係を維持しつつ、より実践的な研究、提言活動が続けることにしている。研究会は来年3月まで、ほぼ月1回開かれ、その成果を報告書としてまとめる予定である。

研究会の基本的スタンスは2003年3月にまとめた「わが国の自転車政策のあり方に関する調査報告書2003～<2025年、25%計画>の展開に向けて」に集約されている。この「25-25プラン」とは、1999年における交通分担率(全国、平日)＝自転車15.4%、クルマ43.2%、公共交通16.3%、徒歩その他25.1%を、2025年にはいずれも25.0%にするという数値目標である。この目標達成のために2003年の報告書は次のような政策提言を行った。ここで言う「新法」とは、新たに立法化を目指す「自転車活用推進法案(仮称)」を指す。

### 自転車活用推進研究会 2003年研究報告・提言

#### 自転車政策の総合化と一元化

新法では自転車を「環境」「経済」「健康」に適した「交通手段」(4k)として明確に位置づけたうえ、自転車の利用促進を目的にした国レベルの総合計画を策定するよう義務づける

上記総合計画には、「利用促進」「走行環境整備」「交通安全」「放置対策」のすべてを盛り込む

自転車担当主務大臣を任命して、関係省庁(内閣府、国土交通省、経済産業省、環境省、文部科学省、厚生労働省、総務省、警察庁など)の自転車施策を調整するポジションを規定し、その部署の予算と権限を明確にする

地方公共団体は国の総合計画に沿って、地域の実情に応じた総合計画を策定することができる

新法には達成目標年次交通分担率を明記し、順次見直していく

新法は時限立法とし、情勢の変化に伴い新たな法律に引き継ぐ

#### 道路の再配分で走行空間を確保

原則車道走行に向けて、道路区分の再配分(クルマ、自転車、バスの共用)および自転車走行区分の明確化

上記により、道交法第63条の4(普通自転車の歩道通行)の段階的廃止を検討

自転車、バス走行空間におけるクルマの駐停車と荷捌きの禁止

路上有料駐車施設(コイン式パーキングメーター)の廃止

市街地における車の速度を30km/h以下に制限

生活道路へのクルマの進入制限

#### 放置誘因事業者に駐輪場設置を義務化

鉄道事業者の社会的責務として、駅前駐輪場設置の義務化を明記する

国は大量の駐輪需要を生じさせる施設の駐輪場設置を促進し、需要量を5年以内に充足させるため、土地の確保と駐輪設備の整備に80%以上の補助を行うこと

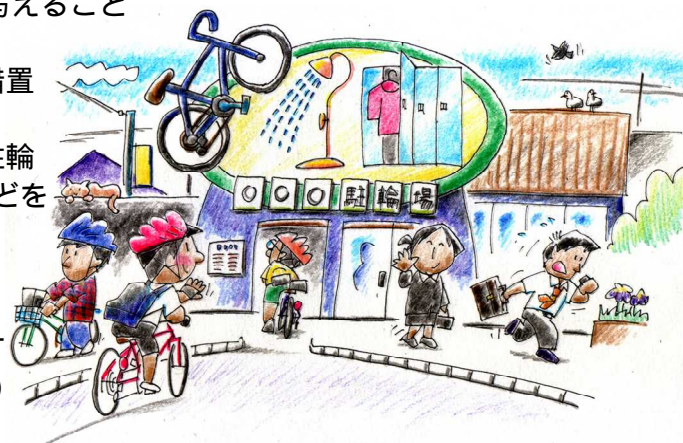
鉄道事業者は、自転車の利用促進を図るため車内への自転車持ち込み制度を早急に検討し、実施すること

#### 自転車通勤の奨励で活用推進

国および地方公共団体は自転車利用の利点と効用を具体的かつ明快に示すこと

国は自転車の走行環境を整備(第2章参照)しつつ、少なくとも自市区内では職場、学校へ直接、

自転車通勤・通学するよう奨励すること(駅前放置自転車の削減にもつながる)  
国および地方公共団体の職員は自転車利用を率先して実行すること  
国および地方公共団体、企業はマイカー通勤から自転車通勤に切り替えた者に対し、通勤手当の割り増しなど経済的なインセンティブを与えること  
国は自転車通勤者の所得控除(所得税減免)、自転車購入費用の控除など税制面での優遇措置の検討に取り組むこと  
国および地方公共団体、企業は整備された駐輪場(シャワー、ロッカー、着替えスペースなどを備えた)を設置すること  
国は上記整備された駐輪場を設置する企業に対し、優遇措置を与えること  
鉄道事業者は自転車の車内持ち込みを促進するため、駅舎構造、車両編成(自転車専用車)などの変更に関する検討に取り組むこと



#### 国の製品安全基準の早期確立

国は自転車製品事故情報を一元化し、その原因を徹底的に調査・分析すべきである。  
上記調査・分析に基づき、自転車をPSCマーク制度の対象製品に加えるか、新たに国レベルの自転車製品安全基準を設定すべきである。  
自転車を製造、販売、輸入する業者は購入者に対し、最低年1回の定期点検整備を勧奨すべきである。

#### 放置・盗難に一元対応できる登録制度

防犯登録を改革し、電子情報として自転車の登録を行う者(非営利団体)を全国的な規模で整備する  
登録情報は自治体と警察が共有することを原則とする  
自転車の製造、輸入、販売業者は一定のルールに従って製造番号が明確に打刻するよう努める  
唯一固有の製造番号が流布するまでは、個別の登録番号を付与して電子情報化するが、中長期的には製造番号で所有者を管理するシステムを構築する

#### 利用者の責務の明確化と教育・啓発の徹底

制定されるべき自転車新法には、自転車利用者の権利と義務を具体的に明記し、違反者に行政罰を科すべきである  
小学校低学年のカリキュラムに、実地を含む自転車教育を加えるべきである  
自転車購入時に自転車講習修了証の提示を義務づけるなど、事前のチェックを検討すべきである  
公道を安全に走行し、適切に駐輪することが自転車を利用する上で最低の責務であることを自覚し、応分の負担によって健全な社会を守ることを徹底的に教育する

### 自転車乗用中死者比率の高さと歩道上事故件数の増加 「交通安全対策推進プログラム」で抑制できるか

6月16日の第1回自転車活用研究会は自転車の走行空間と安全の関係を探るため、警察庁が今年4月に公表した「交通安全対策推進プログラム」を中心に、議論を進める。このプログラムは2022年までに交通事故の死者数を5,500人以下、死傷者数を100万人以下にするという数値目標を掲げた第8次交通安全対策基本計画を踏まえて、今後5年間に重点的に取り組む交通安全対策を網羅したものだ。

プログラムではまず、「高齢者の交通事故問題が深刻化している」と強調、「高齢者の死者数を状態別に見ると、歩行者が高い割合で推移している(平成17年:1,372人、46.9%)。また、歩行中や自転車乗用中の死者数のうち、高齢者の占める割合は、歩行中では65.2%、自転車乗用中では60.0%と非常に高い」と指摘している。

また、全交通事故死者数のうち、歩行中や自転車乗用中の死者が占める割合が外国に比べ著しく高いことを認めている。平成17年の状態別死者数(30日以内死者数)を見ると、日本の歩行中と自転車乗用中の死者の割合は44.7%(歩行中30.8%、自転車乗用中13.9%)なのに対し、英国24.6%(同20.6%、同4.0%)、フランス13.7%(同10.5%、同3.2%)、米

国12.6%(同10.9%、同1.7%)、イタリア17.9%(同12.6%、同5.3%)、ドイツ22.4%(同14.3%、同8.1%)となっていて、日本がいずれも圧倒的に多いことがわかる(日本以外は平成16年のデータ)。しかも、日本の場合、昭和53(1978)年に自転車の歩道走行を正式に認めたとともに、全交通事故死者数に占める自転車乗用中の死者数はほぼ一貫して二ケタ台で推移している事実に着目する必要がある。

警察は従来、国際的に一般化している「30日以内死者」の数字に関しては統計上、つけ足しか、参考程度にしか扱ってこなかったが、このプログラムでは珍しく正規の扱いをしている。日本の警察がなぜ、「24時間死者」の数字にこだわっているのか、それなりの理由もあるが、ここでは煩雑になるので省略する。ただ、平成16年の場合、30日以内死者は24時間死者の1.15倍になっている(警察庁交通局『2005年版道路交通の現状と対策』)。

プログラムは次に、「自転車の関係する交通事故の増加が顕著である」とし、自転車乗用中の死傷者数が増加傾向(平成17年18万5,532人、同7年比1.34倍)、自転車と歩行者との交通事故が一貫して増加(同2,576件、同4.58倍)という数字を示している。

#### 「走行空間の確保」はどこから手をつける？

こうした実態に対する施策の指針として、「歩行中・自転車乗用中死者数を平成22年度までに約2割以上減少させる」ことを掲げ、目標達成のための重点的取り組みとして、歩行者・自転車利用者の安全確保策としては、「あんしん歩行エリアの整備」「自転車用ヘルメットに関する広報啓発活動」「自転車側面への反射材の備付け」などを列挙している。

これらと同列で、「自転車の走行空間の確保」がこの項の最後につけられているので、少々驚かされる。

いわく。「自転車保有台数の増加や自転車の利用の

現状を踏まえ、道路管理者と連携し、自転車道又は自転車歩行者道の整備を推進するとともに、自転車専用通行帯、普通自転車の歩道通行部分の指定等の交通規制を実施するなど、自転車の走行空間の確保を推進する。昔から言われていることを、どこからどのように手つけるのか書いていないので、論評のしようがない。

ヘルメットや反射材と、走行空間は次元の違う問題だと怒るか、

「何も触れていないよりはマシ」と鷹揚に構えるか…。

そして、自転車に関しては、恐らく、これが一番言いたかったのではないかと思えるのが、「悪質自転車対策」。この項は自転車と歩行者との事故、つまり、歩道上(横断歩道を含む)の事故を前提としている。対策は 自転車に関する交通安全教育の推進 自転車利用者に対する街頭指導の強化 自転車利用者による交通違反の指導取り締まりの強化 の三点。

では、「特に、中学生・高校生による交通ルール違反・マナーの悪さについての指摘もあることから、文部科学省と連携し、中学校・高校教育の場における交通安全教育を推進する」とある。しかし、考えるまでもなく、中学生や高校生になってから自転車に乗り始めたのではなく、すでに幼児か小学生の段階で身につけていなければならないことを、中学・高校で教えてどれだけ効果が出るか、疑問である。 に関しては、このところ急に新聞などで伝えられるようになったから、ご承知の通りだ。



#### 外国の交通安全戦略 1

#### クライストチャーチ市(ニュージーランド)

#### 道路交通安全戦略(CRSS)2004 (抜粋)

##### 1. 5年間の達成目標

・交通事故死亡者数を人口10万人当たり4人未満とする。 ・交通事故での重傷者数を人口10万人当たり33人未満とする。 ・交通事故での負傷者数を人口10万人当たり165人未満とする。

##### 2. 各論点ごとに設定された目標(2009年まで)

<自転車> ・自転車利用者と道路空間を共有する場合には、彼らの安全性やニーズを自動車運転者が考慮に入れることを奨励する。 ・自転車利用者に対して、自分たちが道路でできる限り安全

であるよう教育する。 ・自転車の安全性についてコミュニティがプロモーション活動を行うことを奨励し支援する。 ・他の道路利用者や自分たち自身を危険にさらすような行動をすると、警察に逮捕されるという感覚を、自動車運転者にも自転車利用者にも身につけさせる。 ・自転車利用が安全であり安全を認知できるような道路設計をコミュニティや組織が支援することを奨励し、市の自転車戦略におけるインフラストラクチャの目的を支援する。

<若年者(10代)> ・運転者の訓練課程や免許取得課程を改善することを支援し奨励する。 ・若年者が、歩行者、自転車、運転者や乗客と同じように道路上で安全でいられる最善の方法についての情報を、若年者、保護者、教育者に提供し、認識することを促進する。

・若年者のニーズを考慮に入れて、道路を設計し、施設や自転車の通路を整備する。

<学校や幼稚園等> ・小学校への通学や幼稚園等への通園における安全性の向上のための全体的な解決法を示すために、学校や幼稚園等の組織や父母の養育支援者と協働する。 ・コミュニティの道路交通安全に関連するイベントへの、小学校や幼稚園の組織の参加を支援、奨励する。 ・子供たちのニーズと潜在的な危険性を理解し、道路利用者としての彼らの安全性を保持する責任を持つよう、運転者に教育し奨励する。

<外国人運転者> ・外国人運転者、新規の移住者、留学生、旅行者が、ニュージーランドで安全に運転できるよう情報を提供する。 ・道路設計、標示、信号が外国人運転者や新規の移住者にとってできる限りわかりやすいものであるようにする。 ・ニュージーランドでの運転免許を、外国人運転者や新規の移民がより取得するように、法改正の必要性を訴える。 ・留学生の道路での安全性を向上させるように、学校やホスト世帯に情報を提供し支援する。

### 3. 実施計画

<自転車> 自転車関連のアクションは、自転車利用者と自動車利用者が接近した時に思いやりのある行動を促進するための教育やコミュニティプロジェクト、ライトの点灯と視認性の高い服とヘルメットの着用の促進、6歳の児童に対する自転車安全プログラムの継続、関連道路施設の整備、既存道路施設の改良、危険で違法な挙動を抑制する取り締まり、の6つであり、前CRSSと変わっていない。

### 4. 過去の取り組み

自転車・歩行者関連では、6歳の生徒の75%程度に安全な自転車の乗り方の講習を実施するなど、概ねキャンペーン的活動が主体である。 <中村文彦、清水哲夫訳「交通工学」40(3)、2005より>

## トピック 自転車議連、青空総会で、皇居一周 東京・練馬区の放置自転車対策視察

自転車活用推進議員連盟(小杉隆会長)は国際地球環境デーの6月5日、国会議事堂内で青空総会を開き、温暖化防止、健康増進などの観点から、都市交通の一翼を担う自転車のさらなる活用を訴えた。このうち、有志メンバー



小杉隆会長



岩城光英  
事務局次長

は自転車に乗って皇居を一周、都心の人々にアピールした。この日、取材に訪れたカメラマンの注目を集めたのは、財務大臣で自民党総裁候補の一人と目されている谷垣禎一・議連名誉会長。自宅から国会まで自転車で直行したため、「議員バッジを忘れた」。結果、正面からは入れず、手続きのため別の入口へ向うという

ひと幕も。ちなみに、谷垣財務相のキャッチフレーズは「絆(きずな)」。

同議員連盟は5月15日、東京・練馬区の放置された自転車の保管所と、埼玉県三郷市にある海外向け再生作業現場を視察した。この視察には自転車活用推進研究会のメンバーも同行したが、一行は放置 撤去 保管の実態および、保管所に引き取りに来る利用者が40%どまりで、残りは処分されるという説明を受けた。

最近、一部の自治体で期限が過ぎても引き取り手のない放置自転車を条例で販売できる仕組みにしており、練馬区でも再生して海外に輸出している団体に引き取ってもらっている。その再生工場がある三郷市内の倉庫を見学したが、サドルを替えたり、ペダルをはずして一度に運ぶ量を増やすなど、一連の工程に一行は少々驚かされた。

練馬区役所では、志村豊志郎区長(全自連会長)以下、関係者と意見交換を行い、自転車の活用に向け、全自連、議連、研究会が一体となって活動することを確認した。

<イラスト・あらかき>