

自転車走行環境の整備についての緊急提言

公明党 自転車等の利用環境整備推進プロジェクトチーム

2011/12/19

■ 自転車事故急増は長年の無策のツケ

自転車は私たちにとって、とても身近な乗り物として、日常の生活に根付いている。通勤や通学、買い物など、近場の移動には最適な乗り物と言ってよい。健康志向、経済的理由、エコブームによって、それらにメリットをもつ自転車の存在が、近年、大きくクローズアップされている。さらに今年 3 月 11 日の東日本大震災がもたらした公共交通機関の乱れが、その影響を受けにくい自転車を見直させることにもつながった。

このように自転車の価値が再認識される一方、わが国における自転車政策はほぼ皆無に等しく、長く放置され続けてきた。とりわけ、本来、車両であるはずの自転車を、歩道の走行を可としてしまったことが、自転車の位置づけを極めてあいまいな存在にしてきた。歩道を走らせたことによって、自転車は車両であるにもかかわらず、歩行者に近い存在と認識されるようになり、規則では歩道は徐行すべきところを、猛スピードで走り抜けるようなことが常態化したまま、現在に至ってしまっているのである。

こうした無政策、課題放置のツケによって、自転車の利用者増に伴う事故の急増を招いてしまっている。

警察庁は 10 月 25 日、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」とする自転車に関する総合対策を打ち出し、自転車は車両であるとの位置づけを明確にし、車道走行を促す対策に乗り出したが、現状の車道の多くは自転車が走行することを考慮に入れた設計・構造となっていない（特に交差点）ため、だれもが安心して車道を走る環境となっていないのが実情である。

■ 車道を走れ…といってもスペースがない

自動車保有台数 7800 万台（2008 年）に匹敵する 6900 万台（同）の保有台数がありながら、安全な走行空間が確保されていないという課題を一日でも早く解消すべきである。

警察庁も対策の中で、自転車専用走行空間の確保を従来の車線を削ってでも、自転車レーンを設置すると打ち出しているが、警察主導で解決できる問題では到底なく、行政、民間を巻き込んだ国を挙げての取り組みが不可欠である。地方自治体においても「京都市自転車安心安全条例」の制定（平成22年10月28日）をはじめ、各地で自主的な取り組みが始まっている。そこで公明党は、ここ数年の自転車利用者の急増に伴う事故発生への対応として、走行環境整備とルール遵守の教育・徹底に絞った緊急提言をまとめた。

<緊急提言>

自転車のスペースを確保し安全・安心の走行を！

●提言1：交差点の改善を

- ・ 交差点（内）に自転車レーンを設ける。
- ・ 交差点に2段停止線（いわゆるバイクボックス）を設ける。
- ・ 横断歩道脇の自転車横断帯の撤去。（例外なしとする）
- ・ 自転車専用信号の設置。（自転車を先に交差点外へ／クルマのドライバーに自転車車道通行を認識させて巻き込み事故を起こさないようにする教育的効果も狙って主要交差点に設置）

★自転車事故の約7割は交差点で発生しており、その原因は自転車が歩道を走ることによる自動車ドライバーの認知ミスである。

この認知ミスを解消するためには、自転車は車道を走ることで、交差点通過時でも常にドライバーの視界に入るようにする方法が、諸外国の先進例からも効果的と考える。したがって、交差点における自転車事故が起これにくい構造に改善する必要がある。

●提言2：自転車レーンの設置を

- ・ 車道における自転車の走行空間を確保するため、歩道のあるすべての道路の車道左端に自転車レーンを設置。
- ・ 自転車レーンを設けられない場合は、車線を減らすか一方通行化して対応。
- ・ 路側帯のみの道路や細街路（いわゆる生活道路）では制限速度を時速30km以下とする「ゾーン30」を採用し、車道左端部の路面に自転車通行と通行方向を明示してクルマのドライバーへの注意喚起を行う。
- ・ 自転車レーンをふさぐ違法駐車 of 徹底取り締まり。

★自転車対歩行者の事故件数はこの10年間で3.7倍増と急増している。

これは本来、自転車は車両であるにもかかわらず、緊急避難措置として、歩道走行を可とした（1978年道交法改正）ことが大きな原因である。

事実、全国の道路、約120万キロメートルのうち、歩行者と自転車が分離された道路は約2900キロメートル、約0.2%にすぎない。

歩行者と自転車の空間を分けることが事故を減らす必須の課題となる。

●提言3：自転車の車道走行の安全性が高まるまで、歩道を徐行して通行することは止むを得ないとするが、歩行者が危険を感じる速度で走行したり、逆走するなど、悪質な場合は警告の上、検挙される可能性があることを周知する

★車道通行が原則であるとしても、車道を危険と感じる利用者を救済しつつ、自転車レーン整備など、自転車の安全な走行空間が確保されるまでの例外であることを広く認識してもらうことが必要。

●提言4：法律による罰則ではなく、条例による取り締まりを

- ・道路交通法を改正し、自転車の違反については、各自治体が定める条例によって、過料請求、取り締まりを可能とする。
- ・警告の位置づけ、運用方法、交通反則通告制度の対象範囲などについて、必要な見直しを行った上で、取り締まり体制の再構築を図る。

★法律に定められた罰則（例：「信号・標識に従う」の違反に対する刑罰は「3月以下の懲役又は5万円以下の罰金」）は厳しすぎるため、実効性がない。

罰則に実効性をもたせるために、道交法を改正し、自治体の条例（例：千代田区が全国に先駆けて実施した「路上喫煙条例」）によって取り締まりを可能とすべきである。

●提言5：「絶対ダメ！自転車の法律違反」キャンペーンの実施

★自転車は長年にわたり歩行者寄りの存在と位置づけられ、運転免許も必要ないことから、法律によるルールがあるにもかかわらず、守らなくてもよいといった風潮がまん延したままになってきた。しかし、実際は、ルール違反は罰則規定もある明確な“犯罪”なのである。そこで、一定の効果を挙げている「痴漢は犯罪です！」のキャンペ

ーンのように、「絶対ダメ！自転車の法律違反」というような啓発キャンペーンをアイドルグループなど起用して全国的に展開することを提案する。

●提言 6：警察官がルール遵守のお手本となるような改善策を

- ・ 自転車を現在の白い自転車（いわゆる白チャリ）から、クロスバイクのようなスポーツタイプのものに。
- ・ ファッション性、機能性に富んだユニフォームに。（例：ロンドン市警など）
- ・ 警察専用の自転車ヘルメットを着用。

★模倣すべきルール遵守の乗り手が街にはほとんどいないのが実情。

この問題を解消するために、警察官が最高のお手本として、ルール遵守の先頭に立つべきであろう。一時停止や信号で停止する警察官を抜いてまで交通ルールを無視する自転車利用者がいるとは考えにくいですが、その場合は厳しく検挙すべきだ。

●提言 7：自転車の利用実態調査と自転車マスタープランの策定を

★自転車は身近な乗り物であるが、その利用実態については、ほとんど把握されていないのが実情。自転車による事故対策、走行環境の整備を図っていく上で、自転車の利用実態を把握することは必須の課題。警察、自治体、民間が共同しての実態調査を実施し、自転車活用の先進国であるオランダの「自転車マスタープラン」、イギリスにおける「国家自転車戦略」、アメリカの「自転車・歩行者アクションプラン」のように、わが国も自転車を活用した戦略的なマスタープランを策定すべきである。さらに各自治体においても、自転車利用環境整備のための「自転車会議」（仮称）等を開催し、基本計画を策定すること。

●提言 8：子どもたちをはじめ、子育て中の母親、高齢者にも地域での交通安全教育の徹底を

★小・中学校など教育現場で子どもたちに「交通安全教育」を積極的に実施するとともに、子育て中の母親や高齢者などを対象にした各種交通安全教育も、各地域ごとで実施できるように地方自治体と各県警本部などが連携を取るようにすべきである。

●提言 9：自転車保険（対人賠償）の拡充を

★自転車の対人事故での賠償額が高額化する現実に対応するため、自転車保険は任意ではなく、加害者になってしまった場合の賠償にも対応でき、自転車購入時に自動的に加入できる仕組みを検討すべきである。その際、継続的に保険を更新できる仕組みづくりに留意すべきである。

●提言 10：交通基本法に歩行者優先・自転車優先の理念を

★歩行者、車イス・ベビーカー、シニアカー、自転車——など、いわゆる“交通弱者”を優位に位置づけることはもとより、クルマ優先社会から歩行者優先・自転車優先社会に転換するという基本理念を交通基本法に明文化すべきである。

以 上

＜資料写真＞



バイクボックス 自転車とクルマの2段階停止線の例

（NPO法人 自転車活用推進研究会提供）



ロンドンの自転車警官 サイクルパトロールチーム
(ロンドン市警の公式サイトから転載)