

自転車を取り巻く環境

3

自転車活用時代の黎明

~都市交通の有力な選択肢として~



小林 成基
KOBAYASHI Shigeki

NPO法人自転車活用推進研究会
事務局長兼理事長

近年、歩道を走る自転車の事故や、歩道や歩車道の区分が無い道路での自転車と歩行者の事故の割合が増加している。国土交通省や警察庁は、自転車を含む道路交通の秩序を取り戻すための第一歩をようやく踏み出した。自転車安全利用の阻害要因と実施すべき取り組みとは。

自転車事故を誘発する歩道通行

1970年の道路交通法の改正で、普通自転車に限って歩道を歩行者優先で徐行して通行することが可となってから40年以上を経て、わが国では自転車は歩道を通行することが常識となってきている。21世紀に入って、健康や環境に貢献するとして自転車通勤などが盛んになり、対歩行者事故の増加が社会問題化してきた。そして、2007年7月10日に政府の交通対策本部は自転車安全利用五則を決定し、「自転車は車道が原則」と当たり前すぎる呼びかけを始めたが、まったくと言って良いほど国民には浸透しなかった。勤務中の警察官が堂々と歩道を自転車で走る光景を見ていれば、国民がこの呼びかけをまともに受け取るはずはない。

ところが、2011年3月の東日本大震災後の首都圏における公共交通機関の減便などの影響で自転車利用が急増すると、警察庁は同年10月25日に「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」と題する通達を発した。自転車が歩行者と同じ扱いをされるという誤解を正し「自転車は『車両』であるということ、自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底させる」という基本的な考え方を示した。これを受けて警察庁は国土交通省と共同で、「安全で快適な自転車利

用環境の創出に向けた検討委員会」を設置し、自転車を含む道路交通の秩序を取り戻すための第一歩を踏み出した。

私も委員として議論に加わったこの委員会が設立された背景には、他の多くの先進国に比べ、わが国の交通事故の死者に占める歩行者と自転車乗車中の割合が異常に高く(図1)、この部分を減少させないと政府が掲げた「2018年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という交通安全対策の目標はとうてい達成されないという事情がある。

国勢調査の「常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者数」の推移を見ると、自転車のみを移動手段としている数は、2000年の1078万6139人から2010

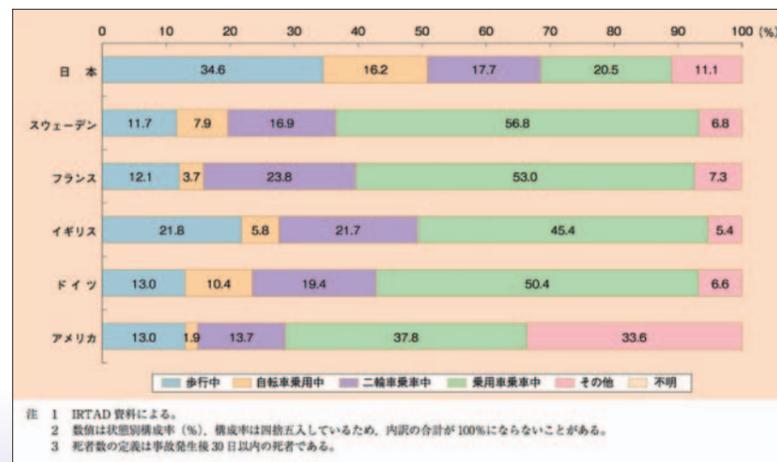


図1 平成24年版交通安全白書「主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率(2010年)」

年には933万5605人と約13.5%減少している。ほぼ同時期の自転車事故は、2001年の17万5223件から2011年には14万4018件と約18%減少しており、事故発生割合は確実に減ってきている。

自転車の多くが圧倒的に歩道を通っているが、21世紀に入って車道通行が増加してきているにもかかわらず、歩道と車道が分けられている道路での車道上の事故は、2001年の2万2035件から2011年には1万3236件と約40%と大幅に減少している。これに対して、歩道上の事故は2001年の1万2531件が2011年の1万3626件と約9%増、歩車道の区分がない細街路では2001年の1万3117件が2011年の1万5156件と約16%も増えている。その約74%がクルマとの事故なので、発生場所を見ると2001年の71%、2011年の68%が交差点なのである。

しかし、これまで注目され頻りに報道されてきたのは「歩行者と自転車の事故の急増ぶり」だった。2000年と2010年を比べると、全交通事故が約8割、自転車関連事故も約9割に減少している一方、対歩行者事故は5割も増えているという統計である。パーセンテージとしてはものすごい急増ぶりだが、実数は1,827件が2,760件に増えたということであって、自転車事故全体の約1.8%に過ぎない。残りのほとんどは対クルマなのである。そして、その自転車のほとんどは歩道を走っている。つまり自転車事故は、歩道を走る自転車がクルマにぶつけられる事故なのである。

歩道を走っていれば、歩行者にぶつけてしまう懸念はあるものの、少なくともクルマに轢かれる心配は無い、と一般には考えられてきた。欧米では「歩道通行はクルマに轢かれる危険が大きい」というのが常識であるし、車道左側をクルマのドライバーに自分の存在をアピールしながら走れば、安全快適に走ることができる。しかし、わが国でそのことは一般からはずっと異端視されてきた。ようやく歩道走行が、歩行者にとって危険であるだけでなく、そもそも自転車利用者を危険に誘い込んでいることが認識され、政府は方針を転換したのだが、現場では根深い勘違いによる歩道誘導が続いている。警察官の自転車の歩道走行が跡を絶たない現状を見ても、歩道通行可だから順法であるとして国民の安全に寄与しようという発想が感じられないのは残念というほかはない。

安心が引き起こす事故

歩道を自転車で通行することが許されている、あるいは子どもに限っては義務になっている国は少な

くない。たとえば、ドイツでは8歳未満の子どもは歩道通行が義務であり、フランスでも8歳以下は歩行者を邪魔せずに徐行して通行することになっている。アメリカは州によって異なるが、カリフォルニア州では13歳未満が歩行者優先で徐行することが認められている。このことから、自転車の運転技術が未熟で、交通ルールを遵守することが難しい年齢の子どもは、歩行者用道路を自転車で走ったほうがより安全だと言えよう。当然、大人であっても歩道を歩行者の邪魔にならないよう注意し、突然の歩行者の動きにも対応できる歩行者並みの速度(徐行)で通行することが安全であることは言うまでもない。だが、徐行で通行するという事は、実は自転車に乗る意味がないということでもある。

わが国は世界でも、最も自転車を利用する国の一つである。しかし、自転車先進国オランダと比べると、走行距離は1/7と言われている。なぜ、わが国では自転車らしい速度で、相当な距離を移動したり運搬する用途に使う人は少数派なのか。それは、自転車を車両として使うには車道環境が危険すぎると思われるからだ。

第一に、国も自治体も、交通管理者(警察)も道路はクルマのためにある、と思っている。言葉としては「弱者優先」や「人権尊重」が謳われるが、急激な高齢化で見直しが求められている横断歩道橋や横断トンネルを見ても、実態がそうでないことは明白である。また、わが国では歩道と車道の境界に横断防止柵を設けていることが多いが、連続した柵を欧米の都市で見かけることは少ない。いずれも、クルマを人や自転車が邪魔しないように設けられていて、市街地をクルマは制限速度を超えて走ることが当たり前になっている。

前段で触れた警察庁が公表している「交通事故死者数の構成率(2010年)」を見ると、わが国の歩行中の事故割合の異常な高さに驚く。先進諸外国では乗用車乗車中の死者の割合が最も多いが、これがわが国では20.5%ときわめて低く、逆に歩行中が34.6%、自転車乗車中が16.2%で、合わせると50%を超えている。経年で見ると死者総数が減少するなかで、歩行者・自転車の割合が増加していることがわかる。歩いているだけで交通事故に巻き込まれて亡くなる方の比率が、英国を除く先進国のほぼ3倍という数字は異常と言うほかはない。

理由ははっきりしている。人とクルマが交錯する市街地で、クルマの速度が早すぎるのである。クルマの速度を抑制することが、交通事故による死亡事

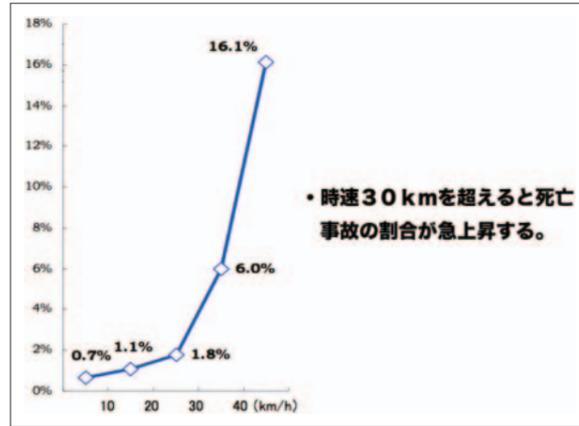


図2 クルマの速度と死亡事故の割合(警察庁 2005年「人対車両」事故)

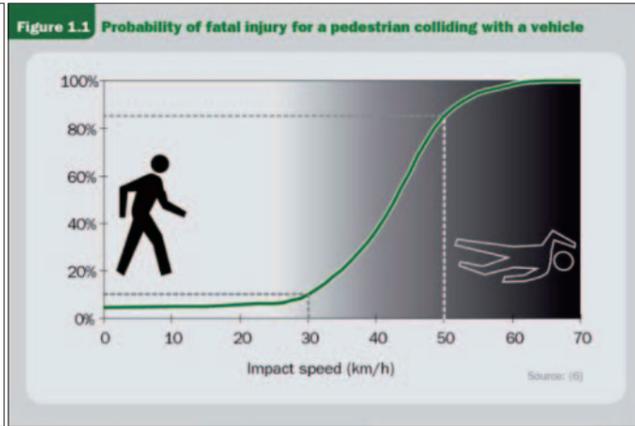


図3 衝突時の自動車の走行速度と歩行者が致命傷となる確率 (WHO, Speed management- A road safety manual for decision-makers and practitioners, 2008)

故を減らす上で効果的であることは、警察庁やWHOの資料によって明らかである。報告によれば、クルマが人身事故を起こした場合、クルマの速度が時速30kmを超えると被害者が死亡する確率が跳ね上がる(図2)。だから、ドイツやフランスでは既に1990年、「ゾーン30」や「テンポ30」という低速走行を義務づける地域を指定する法律を成立させ、住宅地や商業地域での制限速度を時速30km以下とし、場合によっては時速15km、あるいは6kmとした地域も指定されている。

速度規制を実施しても、クルマのドライバーがこれを見做すれば、規制を信じて歩いている人々はずっと危険になる。欧米では、歩行者や自転車がクルマと交錯する市街地での速度制限がうるさく、クルマの速度を物理的に落とさせるために、シケイン(クルマを蛇行させスムーズな進行を妨げる障害物)やランプ(同様の目的で設置される道路上の突起)が用いられ、住宅地や商店街などの通過交通は遮断されることが多い。わが国ではクルマのスムーズな通行を重要視するため、こうした物理的な障害を設けるのはかえって危険だと勘違いも根強い。

横断防止柵などの連続して歩道と車道を区分する工作物が少ない欧米では、市街地を安心してクルマを走らせることができず、交差点では突然飛び出す歩行者や自転車に備えて速度を抑えた運転が求められる。ひるがえってわが国では円滑な自動車交通こそが重要視され、柵や植栽で隔離された歩道に行く歩行者や自転車をクルマのドライバーが認識することが無く、安心してアクセルを踏むことができるよう道路整備も交通規制もクルマ優先で構築されている。

柵は通行する人とクルマに安易な「安心感」を与え

る効果はあるが、安全に通行するための緊張感と注意力を麻痺させている。クルマが人や自転車を轢く事故を調べれば、その多くが操作ミスではなく、認知ミスで起きていることがわかる。つまり、クルマのドライバーは歩道に行くそれらの存在を認識しておらず、交差点などで突然現れる人や自転車に驚きながら轢いてしまう。人や自転車も、柵や段差で守られているという錯覚で安心してしまい、不用意に車道を横断しようとする。これこそが悲惨な交通事故を撲滅できない構造であることに気がついたことは高く評価したいが、免許を持たない人や自転車のモラルやマナーを云々する前に、クルマの速度を引き下げ、通行方法をシンプルにして互いに認知しやすい交通環境を整備することに腐心すべきであろう。

百聞は一見に如かず「路面に描け！」

道路交通法を習って運転免許証をとったはずのクルマのドライバーが、車道を車両である自転車が走行することを奇異に感じたり、意外に速い速度を見誤って巻き込んだりする危険をはらむ現状下で、自転車利用者はどのように身を守ったら良いのだろうか。交通ルールを遵守さえすれば「安全」でないところが悩ましい。

一例を挙げよう。自動車用の左折専用レーンがある交差点で、車道左端をルール通りに走ってきた自転車はどうすべきか。道路交通法では、軽車両である自転車が自動車用の左折標示に従う義務はない。左折するクルマに注意しつつ、第一車線を直進するのが正しいのだが、これを知らないドライバーに巻き込まれる危険が常につきまとう。死にたくなければ、とにかく危ないことから遠ざかるしかない。無理をせず、横暴なクルマに怒りながらも我慢して、ド

ライバーから視認してもらいやすいよう目立つ格好で、昼間からライトや赤色尾灯などを装備し、ヘルメットやアイマスク(一般的にはサングラス)を装着して走る。どうしても車道が危険だと思ったら、歩道に逃げることも躊躇してはならない。ルールを守って生命を失っても誰も褒めてくれない。

しかし、歩道では歩行者や他の自転車を脅かす動きを絶対にしないことが鉄則だ。歩道では強者の立場にいられるので安心だという利用者が多いが、歩道上で起きた事故の責任は100%自転車側にあるとして裁判を始めることになっている。たかが自転車で人生を棒に振ってしまう可能性を決して忘れてはならない。

自転車事故で巨額の賠償金が決定される裁判のなかに、子どもたちが加害者であるものが散見される。被害者の苦しみはもちろんのこと、危ないから歩道を走れと教育され、安全意識が育たないうちに歩行者に衝突する子どもたちも不幸である。危険だからと、自転車を禁止する学校すらあるが、欧州ではむしろ自転車通学を奨励する傾向にあり、健康や環境を意識する教育の一助となっている。市街地の安全を確保することは、将来の国力すら左右する重大事であることを認識しなければならない。

自転車が車両であるという原則が一般に定着するまでには、啓発のための努力と相当な時間を要するだろうが、交通管理者と道路管理者が永年の勘違いから脱して、合理的な道路整備と交通管理を進めれば、遵法精神に富んだ国民の理解を急激に高めることができるはずだ。まず、せっきく整備された単路(直線路)部の車道側レーンを、交差点においても直線的に継続することが必要である。これについては前述した検討委員会の提言でも示され、これを基に産官学民の横断的な研究が進んでいる。

ハード面でただちに実施できるものとしては、警視庁が2月に導入した「自転車ナビマーク」の正しい普及がある。ナビマークはいわゆる法定外表示であり、交通規制ではないが「自転車はどこを走ればいいのか?」という素朴な疑問に端的に答えている。座学による教育啓発ではなかなか理解が得られない、「クルマのドライバーに自転車の存在を気づかせ、自転車利用者に走る方向を認識させる」という効果が期待できる。まさに「百聞は一見に如かず」である。さらに、路上駐車抑制や歩道を通る自転車が「本当はあそこを通るのだな」と思うことで運転が慎重になる効果も派生するだろう。

ただし、大きな勘違いもある。ナビマークを「歩道

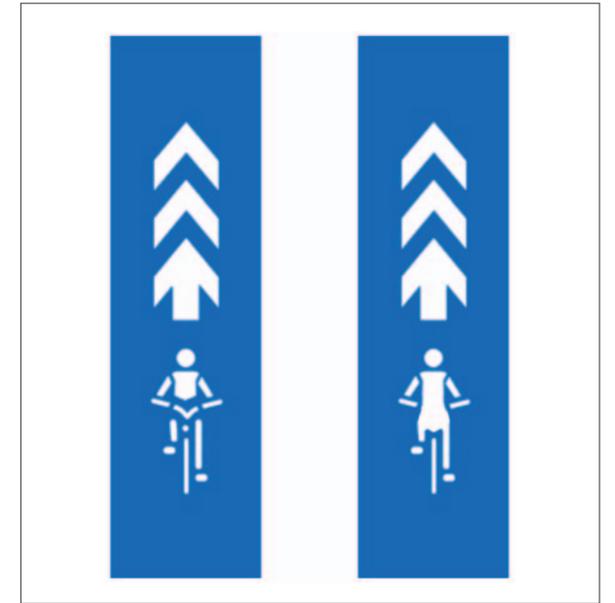


図4 警視庁のナビマーク(左)と筆者の修正案(右)

のうち、普通自転車の歩道通行部分の指定のある場所」にも表示するとしているが、これは歩道走行が自転車事故を増やしている事実を見做した考え方である。警察が事故を誘発する施策を実施するはずもないが、現場での慎重な検討を待ちたい。また、図4にも示したとおり、現在のマークは矢印に逆行して走っているようにも見える。修正案のようにすれば誤解を招くことはなくなる。あるいはクルマから認識しやすい横向きの自転車マークも検討に値する。

ナビマークの普及にともない、警察官の車道走行によって「お手本」を日常的に示すことも重要である。自転車が信号や一時停止を守らなくなっていることは事実だが、赤信号で待っている警察官の自転車を抜いて行く心得違いは多分ない。自転車のルール違反を取り締まるのが難しいため、マナーが悪いと言ってごまかしてきたが、自転車通行可の歩道があったとしても「自転車は車道が原則」を、まず警察官が身を以て示すことこそ必要なのではないだろうか。

ガソリン価格の高騰や超高齢社会の進展、健康や環境意識の高まりを受けて、自転車の利用はますます増え続ける。クルマの機能の一部を代替する緩速の軽車両を、安全で快適に使える社会を構築することこそ喫緊の課題であることを強調しておきたい。

<参考文献>

- 1) 古倉宗治・三井住友トラスト基礎研究所研究理事の研究
- 2) 「規制速度決定の在り方に関する調査研究」(委員長＝太田勝敏 東洋大学教授) 2009年
- 3) 「生活道路におけるゾーン対策推進調査研究」(委員長＝太田勝敏 東洋大学教授) 2011年