



自転車社会の環境改善を目指して No.8

## 「ママチャリ」がおかれている現状とは

文

特定非営利法人 自転車活用推進研究会 会員  
環境カウンセラー

佐藤 隆

事務局：〒166-0011 東京都杉並区梅里 2-6-3  
TEL 080-3918-2932 FAX 03-6316-9170  
URL <http://www.cyclists.jp/>

### 日本のママチャリは 世界でも希有な存在

日本は、自転車保有台数6,910万台(2008年/自転車協会資料より)、2人に1台が自転車を保有している自転車大国である。

この自転車大国で8割以上を占めると言われているのが軽快車。通称「ママチャリ」と呼ばれるものだ。自転車活用推進研究会理事で、自転車ツーキニストとしても知られる疋田智氏はママチャリについて「'70年代の法改正を受け、いわば『歩道専用自転車』として作られた日本のオリジナル規格」とし、世界でも希有な自転車と定義している。

ママチャリは、低速でも安定するように重心が低く、乗車は直立姿勢、前かごに荷物を載せても比較的安定しているのが特徴。主婦層、いわゆるママさんたちが買い物で使うケースが多いことからママチャリと一般的に呼ばれるようになったが、通学や通勤、業務にと広く世の中の役に立っていると筆者は感じている。

ところが今、ママチャリは、歩行者から毛嫌いされ、スポーツタイプの自転車からはバカにされ、自動車からは無視され、マスメディアからも悪者扱いをされているように思えてならないのだ。



ママチャリの実用性は意外なほど高い

### 3人乗り自転車事故の原因は？

2013年2月4日、神奈川県川崎市幸区で、3人乗り自転車の事故が発生した。報道によれば、同日午前7時半頃、自転車の前後に子ども2人を乗せていた自転車が対向してきた自転車を避けようとして倒れ、5歳の長女がトラックにひかれて死亡するという痛ましい事故だった。

筆者には、この事故こそママチャリがおかれている現状を象徴しているように思えてならない。しかし、多くの新聞やテレビなどでの扱いは、短いニュースの中で単なる自転車事故として伝えただけだった。

こうしたなかであって、2月6日付けの朝日新聞は、社会面で比較的大きな扱いで、この事故を取り上げていた。

“3人乗り自転車 悲劇防げ”の見出しのもと、「母親と2人の娘が乗った3人乗りの自転車がバランスを崩して転倒し、女兒がトラックにひかれて亡くなった」として、3年半前に認められた“3人乗り自転車”による転倒

やけがを、どうすれば避けられるのかという安全を喚起する内容だった。

しかし、必ずしも本質をとらえていないのではないかと思えてしまう。なぜなら、サブ見出しに“川崎の5歳死亡 ベルト未着用か”と書かれており、「長女はヘルメットをかぶっていたが、シートベルトを着けていなかった可能性が高いという。次女はヘルメット、シートベルトともに着用しており、けがはなかった」とするなど、この事故で幼児が死亡したのはシートベルトをしていなかったことが大きな原因と見ており、安全対策に焦点を当てているためだ。

たしかに、シートベルトをしていれば……と無念の気持ちになるが、問題の本質は、そこではないと思うのだ。

### 3人乗り自転車の矛盾 1 転倒

2006年11月に公益財団法人日本交通管理技術協会が発表した『自転車に同乗する幼児の安全対策及び乗車定員に関する調査研究』報告書によると、同乗した子どもがけがをした時の状況は「道路等に転倒」が66.3%と他を圧倒している。

さらに、その原因となる自転車同乗時のふらつきについての項目では、**■ふらつきにより転倒や衝突しそうになったことがある**＝43.7%



■ふらつきにより転倒や衝突してしまっただけ＝10.2%

合計すると、53.9%と半数以上の人が危険性を感じていることがわかる。このことから、子ども同乗時の自転車事故での問題点は、シートベルト着用の有無ではなく、“道路へ転倒”と“ふらつき”を防ぐことではないのかと思う。



歩道の違法駐輪も事故を誘発する要因の一つ

### 〈3人乗り自転車の矛盾 2 規則〉

『自転車はここを走る！』（著者：疋田智、小林成基/樫出版社）は、全自転車乗りがマスターすべき走行ルールが書かれている本である。

同書の中で、自転車活用推進研究会が管理しているデンマーク製の3人乗り自転車（幅87cm）が紹介されている。この自転車であれば、“道路へ転倒”や“ふらつき”を防止できるだろう。また、同書には「道路交通法で規定されている普通自転車とは、長さ190cm、幅60cm以内……などの規定があるため『自転車歩行車道』は、この普通自転車にしか適応されない」と書かれている。したがって、幅87cmもあるデンマーク製の3人乗り自転車は、車道の走行しかできない。

つまり、より安全な3人乗り自転車に乗ろうとする場合、車道を走るしかないわけである。

そもそも3人乗り自転車は、規則違反だ。警察庁が2007年に規則の厳格化を打ち出したが、子どもを持

つ母親たちから反対の声が上がり、同庁は安全基準を満たせば“3人乗り自転車”を認めると方向転換した。

その当時、各自転車メーカーは3人乗り自転車の試作に力を入れ、ふらつきや転倒防止を目的に、車輪を増やして安定性を高めた自転車（前輪の二輪化や後輪に補助輪を付けたり）や、アシスト動力で発進時の安定性を重視した自転車を発売するなど、安全対策技術を競い合っていたものだ。

しかし現在、町で見かける3人乗り自転車のほとんどが、ママチャリと変わらぬスタイルである。このようなタイプの自転車では、問題となっていた“転倒”や“ふらつき”を防げないだろう。にも関わらず、普及しなかったのは価格の高さがネックとなったのだろうか。

### 〈3人乗り自転車の矛盾 3 逆走〉

先の朝日新聞の記事から、事故の本質と思える点を考えてみたい。「事故を起こした自転車が幅約1.3mの歩道を車の進行方向とは逆に走行中、対向してきた自転車を避けるため速度を落としバランスを崩し、左側に転倒。渋滞で停車していたトラックの下に投げ出された。トラックの運転手は気づかず徐行を始め、長女が死亡した」との記述がある。

このことから、整備されていない自転車レーン、狭い歩道を逆走する自転車、自転車の存在を意識しないドライバー……など悲しいほど貧乏な現在の交通事情が浮かび上がって

くるのである。

さらに、記事中の「自転車が幅約1.3mの歩道を車の進行方向とは逆に走行中……」という文面からは、対向してきた自転車は、自転車の通行原則「左側通行ルール」に反した、いわゆる逆走だったことがわかる。

しかし、歩道を走る“逆走のママチャリ”が悪いと一概には言えない。自転車の“歩道走行”は、道路交通法第17条、18条で、自転車は「軽車両」であり、車道の左端を走ることが決められているが、一方で同63条の4では、指定歩道ならば通っても良いとされている。

また、13歳未満や70歳以上の高齢者などは歩道の走行が可能。さらに、車道を通るのが危険と判断した場合も通行が可能とされている。

まさに、“矛盾”のかたまり。

中でも、いちばんの矛盾は、普通自転車（ママチャリ）が歩道を走行する場合について、「車道寄りを通行する」としているだけで「左側通行ルール」の規定がない点である。

言うなれば、“左右どちらでも走行がOK”なのだ。

もちろん、歩道を走る場合は徐行が前提になっており、上記の事故のケースでは危険を察知して速度を落とした徐行中であり、3人乗りのママチャリに問題はないと言える。

やはり、この事故からは規則や道路など、“ママチャリ”を取り巻く交通環境の矛盾が浮かび上がってくるのである。

PP

### 「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ（<http://www.cyclists.jp/>）からどうぞ。