



自転車社会の環境改善を目指して No.52

## クルマ側の共存意識の醸成こそ交通整序化の端緒



文

NPO自転車活用推進研究会

小林 成基

### はじめに

国民14人に一人が高齢者であった1970年と、4人に一人以上となった今日の社会のあり方は抜本的に変わっていなければならない。だが、欧州各国の約4倍の速度で高齢化した我が国では、年金、医療、産業構造をはじめ、ありとあらゆる政策が間に合っていない。高速鉄道と幹線道路の発達はめざましかったが、ラストワンマイルの交通手段までもクルマに頼り過ぎたため、クルマを運転できなくなった高齢者は行動範囲が極端に限定される。過疎地域ではバスなどの公共交通機関が立ちゆかなくなり、買い物や病院にでかけるにも不自由を余儀なくされる。利便性の高い都会でも杖や手押し車が必要になれば、地下鉄への上り下りや歩道橋が障害物となって立ちふさがる。エレベーターやエスカレーターが取り付けられるようになったが、その敷設と維持の負担は重く、経年劣化が進むばかりだから持続可能性は低い。コンパクト・シティ化は必然である。歩いて暮らせる、そして自転車も使える道路環境の必要性はますます高まっているが、クルマ神話から抜け出す努力はまだ始まったばかりである。

### 1. クルマを少し 使いにくくする決断を

自転車は騒音、振動、排気ガスとは無縁で、しかも比較的安い移動手段

であり、アクセルを踏むだけのクルマよりはるかに健康的である。クルマはせいぜい70キログラム程度の人を運ぶのにも1トンもの鉄の箱を動かし、数億年かけて地球が創りあげた化石燃料を燃やして空気を汚し、温暖化を進める。一方、風雨のなか、悪路でも快適に移動できるクルマのメリットは捨てがたい。また、重い荷物を運び、足腰の弱い人、不自由な人の救いの神でもある。過度のクルマ依存からの脱却は、半世紀も前から目標とされており、不要不急のクルマ利用が良いことでないことは認識されているが、楽に素早く移動したいという人間の欲望が常に勝る。もし、クルマのメリットが政策的に減じられ、自転車の安全快適な利用環境が充実すれば、自転車を乗りこなす能力のある人々の一部はそちらを選択するだろう。自転車のデメリットを無視し、なにが何でも自転車を優先的に考えようという自転車至上主義では多くの理解は得られないし、バランスのとれた交通社会へ向けては前進しない。冷静で合理的な判断に基づき、大きくクルマに傾いた仕組みのいくつかを少し修正する政治決断が必要な時代である。

### 2. 劣悪な道路環境と 深刻な交通事故

戦後の高度経済成長とともに押し寄せたモータリゼーションの波は、ちっぽけな自転車など一息で吹き飛ばした。交通事故の死者が年間1万

6,765人となった1970年、車両である自転車を歩道通行可とする法改正が行われた。2015年の交通事故死者数は同じ24時間統計で4,117人だから、ピーク時の約4分の一。当時の自動車保有台数は約1,653万台で、今日の約8,067万台の約5分の一に過ぎない。従って、少々乱暴な言い方だがこの45年間で事故死者数は20分の一に激減したのだが、欧州各国ではもっと減っている。

残念なことに、我が国では20世紀半ばに確立された道路法、道路構造令、道路交通法などを、超高齢化・国際化・多様化した現代の都市生活に対応したものに見直す作業が遅れている。ほぼ半世紀にわたって歩行者と自転車の存在を無視し、無関心であった道路交通行政を、急務となっているコンパクト・シティ化と並行して、歩いて暮らせる街づくりへと転換しなければならない。この場合の着目点の第一は「超高齢化対応」である。緩やかな人口減少傾向の中で、いわゆる団塊の世代がまとまって高齢者の仲間入りを果たし、10年を経ないで後期高齢期に突入する。運転免許保有率を見ると、40歳から44歳の約96%には及ばないものの、60歳代でも73%に達する。この年代が、クルマ移動以外の選択肢を与えられないまま年老いていくのである。死亡事故数は大きく減少したが、街づくり、道路整備、交通規制の発想が高齢化社会に突入した当時と変わり映えないことが重大問題なのである。

### 3. 自転車の復権は 巨大な不幸から

都市の移動の選択肢として自転車が見直され、注目されたのは東日本大震災がきっかけだった。それ以前から環境と健康への意識の高まり、バブル崩壊以後の安定志向など、要因は幅広く存在し、自転車を通勤に使う「ツーキニスト」は増加傾向にあったが、大震災で首都圏の公共交通機関が長期にわたって減便されるという異常事態に、やむなく自転車で出社する経験を多くの都市住民が共有したことが変化のうねりを作った。欧州の大都市の中で交通政策がもっとも遅れていたと言われていたロンドンで、2005年7月に同時多発テロが勃発し、3本の主要地下鉄がほぼ1ヶ月運休した際にも、多くのサラリーマンが自転車で通勤することが起き、地下鉄が復旧した後も自転車通勤はなくならなかった。ロンドンはその後、2007年にオリンピックの誘致が決まり、2012年の開催までに「自転車革命」と呼ばれるほどの都市交通変革を開始している。

日本では、歩道と路側帯は歩行者に注意さえすれば通行していいことになっている。厳密に言えば、歩道通行可の標識がある場合か、自転車利用者が13歳未満、あるいは70歳以上であれば「徐行」で通行でき、歩行者の邪魔となるときは「一時停止」が義務である。これを守っていれば歩道上で事故が起きることはないが、法に従ってはい自転車を利用する意味もなくなる。自転車らしい速度で走るから自転車は便利なのである。幅広い歩道に自転車の通行指定部分を表示しておきながら「徐行」「一時停止」を前提にして、利用者の善意にすぎるのは愚の骨頂である。複雑怪奇な道路交通法をまともに習っていない子どもたちが、歩道や路側帯、歩車道の区別のない道で事故の加害者

になったら、被害者も加害者も悲惨な境遇に陥る。ロンドンを始め、自転車を車両として扱ってきた欧米各都市では、自転車が生命を乗せ、場合によっては他を傷つける車両であると教育する必要は少なかったのに、日本では自転車利用が増えるとマナーが悪いと指摘する怨嗟の声が充満し始め、利用拡大にブレーキをかけた。

### 4. 市街地の安全は 交差点対策に尽きる

日本の自転車関連事故は欧米各国に比べて交差点での発生が異常に多い。道路交通法の原則は軽車両である自転車は車道左を走行することになっているが、歩道通行が常態化した状況では歩道で歩行者に進行方向を規制することができないので、自転車も方向は規制されない。すべての車両が左側通行していれば交通秩序は保たれるが、歩道であろうと車道であろうと右側通行する自転車と、交錯するクルマとの距離は確保できない。自転車事故の7割が交差点で起き、8割以上がクルマとの衝突であり、出会い頭事故が半数を越える事実、自転車の進行方向を整序化せずに放置されている証左である。しかも、この傾向は数十年間改善されていない。2013年に路側帯に限って自転車の一方通行が義務づけられたが、歩道と路側帯の区別など一般には理解されていない。歩道通行を許している限り、自転車は車両として左側通行の原則に立ち返ることができず、交差点での視認ミスによる事故を根絶できない。

自転車はどこを走れば良いのかを「明示すべし」と主張し続けて来て、最近ようやく自転車のための路面表示が可能になった。12年11月に警察庁と国交省が連名で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（16年7月に改訂）」を公表し、車道に自転車の通行を明示するマークや

矢印を描くことを推奨した。本来は自転車専用道路が理想だが、自転車の左側通行や車両運行上の安全確認義務すら無視されている現状では、かえって危険である。むしろ、車道の一部に自転車通行位置を明示して、クルマ側に自転車の存在を認識させ、自転車利用者が一種のおびえを感じつつ通行する方が安全性は高まる。

### おわりに

自転車が車両の仲間として車道をクルマと混在して走る環境をつくるには、クルマ側の意識改革が必須条件である。15年11月から愛媛県は「思いやり1.5m運動」を始めた。クルマのドライバーに、自転車の横を通過するとき1.5m以上の安全な間隔を保つか、道路事情等から安全な間隔を保つことができないときは徐行することを呼び掛けるものだ。21世紀に入って世界中で行われるようになった運転マナーなのだが、愛媛県の勇氣ある決断でようやく日本でも始まった。惜しむらくは、世界標準が「1.5m離れることができなければ抜くな」というものであるのに対し、愛媛県は「徐行」に後退している。全国に広めていく過程で、世界標準に戻したい。

自転車活用は、歩いて暮らせる街への大きな政策転換の一要素にすぎないが、21世紀型社会の変化を如実に表している動きである。既に欧州で顕著になってきた電動アシスト自転車の台頭や、人の移動だけにとどまらないカーゴバイクの一般化、世界の500以上の都市で行われているシェアサイクルシステムなど、人力をより効率的に利用して、より健康的で環境重視のライフスタイルを目指す流れに、日本だけが乗り遅れてはならない。自転車のメリットとデメリットを客観的に評価し、その活用をも視野においた都市計画思想の確立が望まれている。 **PP**