

自転車の深刻な問題

無策、無法、無知

平成21年8月28日

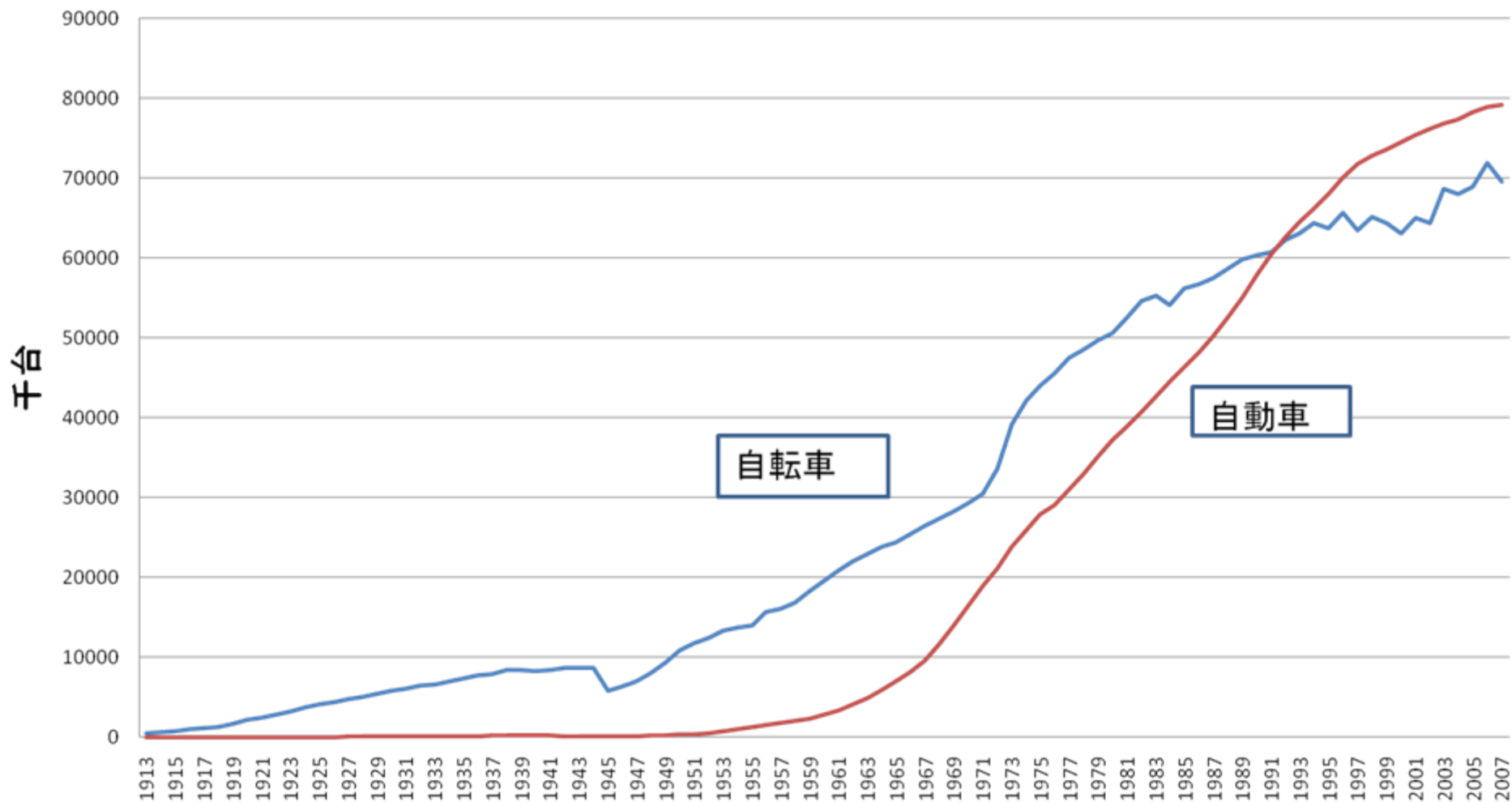
岩手県立大学 元田良孝

自転車行政の遅れ

- 本当は大事な自転車・環境対策、健康対策、経済対策
- 自転車行政の遅れ(30年以上の「空白」)
- 増える自転車に対応できずむしろ抑制
- ルールの複雑化と徹底の難しさ
- 車優先で自転車道の未整備

自動車に匹敵する台数

自転車・自動車保有台数推移1913～2007



自転車の常識・非常識？

～複雑な交通ルール～

- 自転車は歩道を走らなければならない？
- 歩道上は歩行者と対等である？
- 常に左側通行しなければならない？
- 常に道路の左端を通行しなければならない？

左側通行とは限らない

- 車道を走る時は左側通行だが・・・(法17条4)
- 歩道上(通行可の場合)は車道寄りだが決まりなし(法63条4の2)
- 路側帯(道路の端の白線の外)は決まりなし(法17条の2)

左端を走行すべき？

- 普通の車道では左端・・・だが
(法17条4)
- 往復4車線以上(車両通行帯)なら1番左端の
車線のどこでも可
(法18条、20条)

自転車の歩道通行

- 車道通行が原則、歩道通行は例外（道路交通法17条1、63条の4）

しかし歩道通行には複雑なルールが・・・

- ①歩道通行可の標識のある歩道
- ②児童と高齢者
- ③周囲の状況からやむを得ない場合（法63条4）

しかも通れる場合でも制約が・・・



歩道上では歩行者優先

- ①歩行者優先、歩行を妨害してはならない
- ②車道寄りを徐行
(法63条4の2)

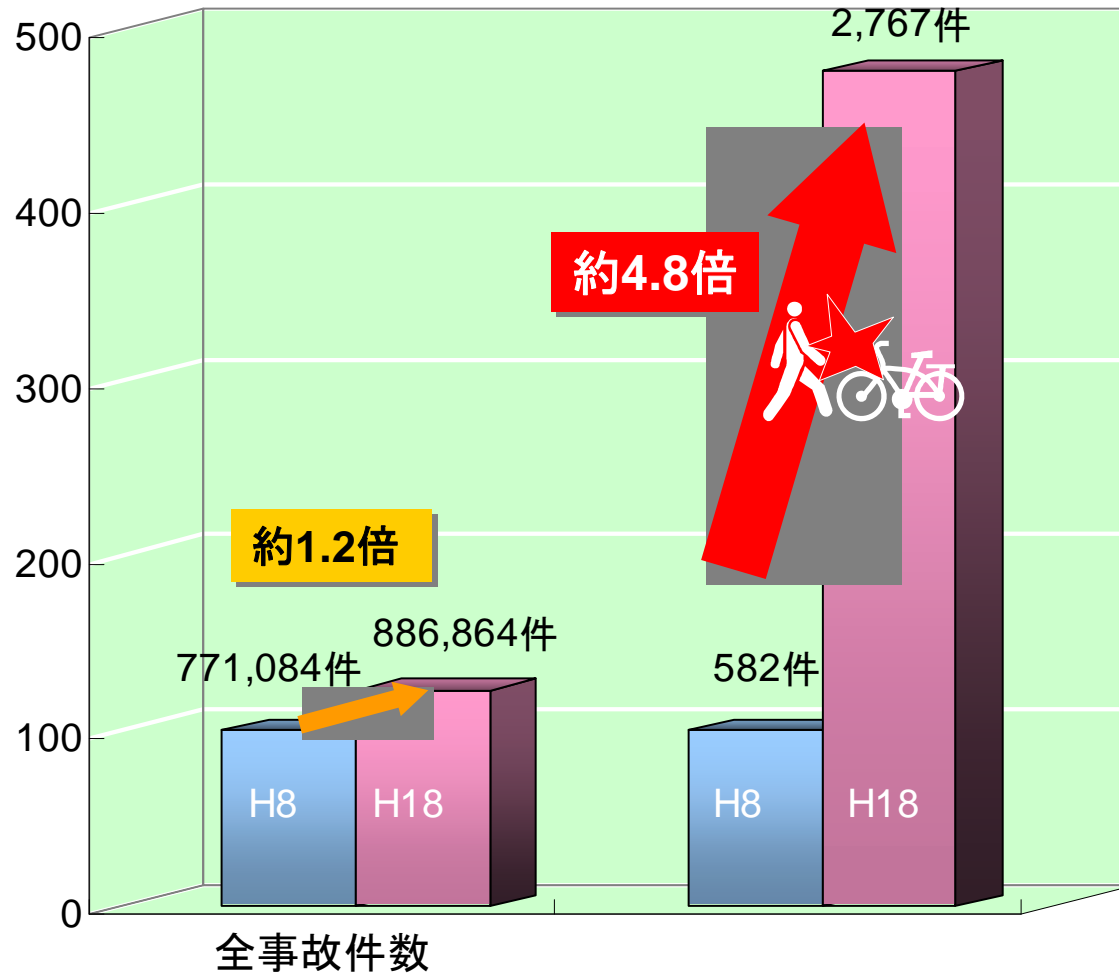
だから

- ・ベルを鳴らして歩行者を蹴散らすことは不可
- ・スピードを出してはいけない
- ・歩行者にぶつかればほぼ100%不利に
- ・・・結局自転車は歩道上では「お客さん」

歩道通行が常態化

- 多くが歩道を走るものと思っている
 - ・・こんな国は世界でも日本だけ！
- 歩行者と対等と思っている
- スピードを出していいと思っている
- その結果・・

自転車と歩行者の事故急増



昭和45年当時との比較

| 年 | 自転車保有台数 | 高齢者人口 | 歩道延長 |
|------------------|---------|---------|-----------|
| 昭和45年 (1970年) | 2,929万台 | 733万人 | 17,004km |
| 平成17年 (2005年) | 6,888万台 | 2,539万人 | 158,246km |
| 倍率 | 2.35 | 3.46 | 9.31 |

高齢者と自転車の歩道上の遭遇率

- 遭遇率は自転車保有台数、高齢者人口数、歩道延長に比例と仮定
- 昭和45年から平成17年の35年間で
 $2.35 \times 3.46 \times 9.31 = 75.7$ 倍
に上昇！
- 交通バリアフリー法で歩道が走りやすくなったことも危険要因

歩道は自転車の「邪道」

- 「歩道で十分」は間違い
- 歩道走行は「徐行」義務（法第63条の4）
- 徐行とは・・・「時速4, 5km」（警察庁国会答弁）
- 時速4, 5kmで自転車走行はかなり困難

国土が狭いから無理？

- 昭和45年以降歩道最小幅
0.75m→2m→3.5m
- 中央分離帯、環境施設帯、植樹帯・・・
- 基準を変えて道路を広げてきた
- ところが自転車道は造らなかった
- 結局道路管理者に「やる気」がなかった

車道は危険？

- 出会い頭事故では歩道走行の方が危険
- 自転車事故の2/3は自身の交通違反の結果
- 海外では女性も高齢者も車道・自転車道走行
- 日本だけが特殊な国なのか？

自転車には自転車道

- 昭和45年の道路交通法改正以来歩道通行が常態化(合法化は日本のみ)
- 以来40年にわたり歩道に「避難生活」
- 高齢者増加で歩道上の危険増大
- 自転車走行レーン整備の遅れ
- 日本では馴染みのない「自転車レーン」

自転車道の状況(国土交通省資料)

| 国名 | 統計年 | 自転車道の 延長(km) | 道路総延長 との比(%) |
|------|------|-----------------|-----------------|
| オランダ | 1985 | 14,500 | 8.6 |
| ドイツ | 1985 | 23,100 | 4.7 |
| 日本 | 2006 | 7,301 | 0.6 |

自転車道の分類

- 自転車道路(レーン)(A種)
車道と平行に一体化して作る・・・作ってこない
- 自転車専用道路(B種)
車道とは独立に作る・・・作ってきた

自転車走行空間の整備状況

2. 道路に関する最近の話題

自転車専用道路



自転車道

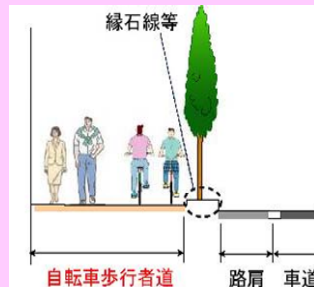


自転車歩行者道

白線・カラー舗装
等で分離



(未分離)



自転車歩行者専用道路



歩道

歩道なし



475km

1,273km

782km

71,337km

4,771km^{※3}

自転車のみの通行路が確保されている

2,530km^{※1}

自転車と歩行者が混在

76,108km^{※2}

車道や路肩等を走行

約100万km

〔 ※1+※2=78,638km
※1+※3=7,301km 〕

[出典:国土交通省資料]

※延長は平成18年4月1日時点

まとめ

- 現在の自転車問題は「政策放置」のつけ
- 「自転車は歩道」の誤った考えの定着
- ルール複雑さ、規制難しさ等で自転車は無法状態
- 高齢者・障害者の増加で歩道通行は危険に
- インフラの整備とルールの整理・普及は両輪
- 時間をかけても歩道→車道・自転車道へ誘導