

自主研究

自転車の使いやすい社会環境について

1. はじめに

自転車は、通勤や通学、買い物などに誰でも手軽に利用できる乗り物として広く親しまれている。また、有害物質の排出ゼロ、CO₂は人間が出すだけでこれからの環境の時代にピッタリの乗り物である。その反面、雨の日に傘をさして運転したり道路の右側を通行したり歩道を猛スピードで走行するなど基本的な交通ルールや安全運転が守られないことにより発生する交通事故や、マナー違反による放置自転車問題など様々な課題が生じている。

今後、私たちが安全かつ快適に使いやすい自転車の社会環境について小考察してみたい。

2. 自転車利用上の問題点

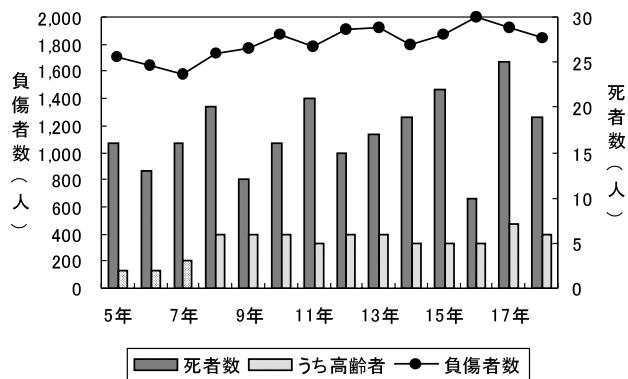
(1) 守られない交通ルールや安全運転

全国の自転車乗用中の交通事故死者数は、平成5年から平成18年の間1,000人前後と横ばいであるが、負傷者数は約13万人から約17万人へと1.3倍と増加している。

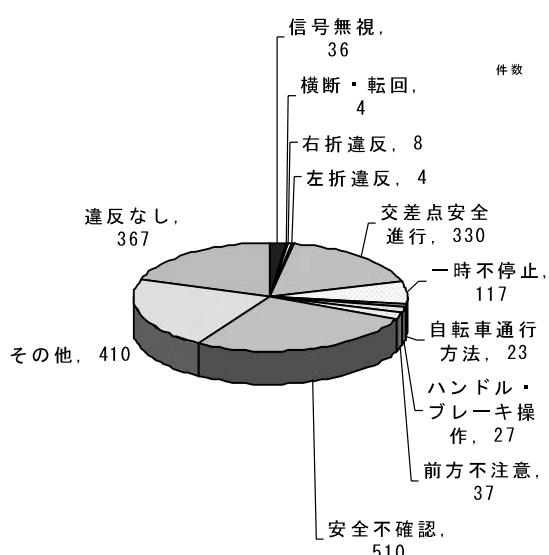
愛媛県内における自転車乗用中の死傷者数は、死者数は20人前後、負傷者数は1,800人前後で推移している。また死者数については、高齢者が30%前後を占めている。

愛媛県内の自転車事故は、安全確認しなかったことが要因であるものが510件で全体の27.2%、その他に交差点安全進行義務違反や一時不停止などの交通規則違反が53.2%と自転車乗用中事故全体の80%以上が、交通ルールを守らないことが原因となっている。

愛媛県内の自転車乗用中の死傷者数の推移



愛媛県内の違反別自転車事故発生状況



[愛媛県警：交通年鑑より作成]

(2) 交通事情の悪さ

自転車は道路交通法では、軽車両という車両に定義され道路交通法第十七条で「車両は車道を通行しなければならない」また道路交通法第十七条4項では「車両は道路の中央から左の部分を通行しなければならない」とされている。一方、道路交通法第六十三条の四で「普通自転車（長さ190cm、幅60cm以下等）は道路標識等により通行することができることとされている歩道を通行することができる」とされている。自転車は（たいていの自転車は普通自転車である）車道を走るのが原則だが、標識等で特に認められたところは例外的に歩道を走ることが認められている。

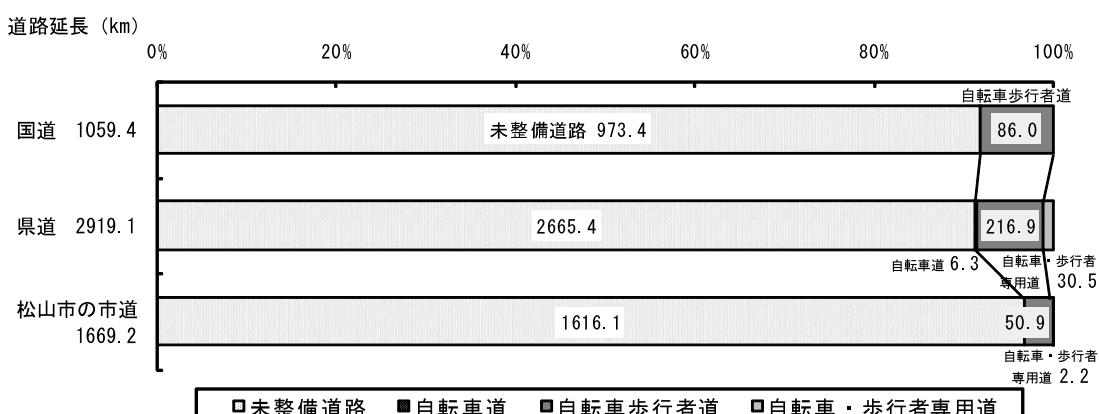
国内において自転車レーンや自転車が通行できる歩道の整備は約107,500kmで高速道路を除く道路総延長の9.1%と極めて少ない状況である。

愛媛県内の国道や県道において自転車道・自転車歩行者道・自転車専用道の整備は8.5%である。また愛媛県の県庁所在地である松山市の市道における整備率においても3.2%と低い整備状況となっている。

(3) 放置自転車

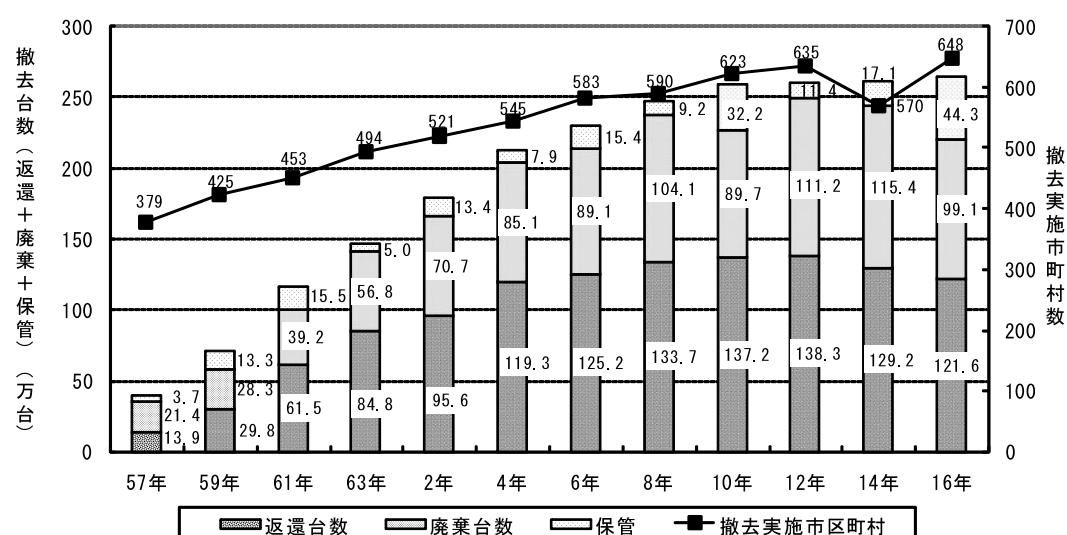
全国の平成17年自転車保有台数は、昭和60年の1.5倍の約8,660万台、愛媛県内の平成17年の保有台数は、約87万台となっている。

愛媛県内道路における自転車道等の整備状況



[国土交通省四国地方整備局、愛媛県土木部道路維持課、松山市都市整備部道路管理課のデータより作成]

全国の駅周辺における放置自転車の撤去・返還・廃棄台数の推移



[内閣府：平成17年「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計表】

平成16年における全国の駅周辺における放置自転車の撤去・返還・破棄の実施は、648市区町村、撤去台数は265万台、うち所有者に返還されたものが122万台、破棄されたものが99万台となっている。愛媛県の県庁所在地である松山市においても平成18年は、撤去台数6,750台、うち所有者に返還されたものが1,705台、破棄されたものが2,599台と依然として都市部における放置自転車問題は深刻である。

3. 自転車の使いやすい社会環境とは

使いやすい自転車の社会環境を整備していくためには、まず、利用者は交通ルールの遵守やマナーの向上に努め、社会に自転車の存在を認めてもらい、次にクルマや歩行者と共存できるインフラ整備などの展開を図っていく必要がある。

(1) 交通ルールの遵守・マナーの向上への考え方

平成18年の愛媛県内自転車交通事故件数1,873件のうち、安全不確認や一時不停止など交通ルール違反によるものが1,506件と約8割占めている。また近年は自転車乗用者が第一当事者としての事故も増加傾向にある。そのため、高校生や自動車の運転免許未取得者など交通法令などを学ぶ機会の少ない人たちを重点的に交通ルール・マナーを周知するイベントや啓蒙活動を推進し、悪質な違反者には指導・取締りの強化を実施する。一方、自動車運転者に対して免許更新時の講習などの機会を捉え、自転車の通行ルールや事故等の実態を理解してもらうことにより、車道における自転車との共存を図ることが重要である。

①学校における交通安全教育の推進

教育活動の一環として、「自転車の安全な利用」「交通ルールの意味及び必要性」「自分を含めて人の安全に配慮する交通マナー」等に関する交通安全教育を計画的に実施する。

特に高校生の登下校における自転車事故が高校生の全交通事故の6割以上を占め、安全運転や交通ルール遵守

を重要ポイントとして講習・実技指導を実施する。



財団法人全日本交通安全協会HP：全国大会

②高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者の交通安全講習会は、各市町等で行われている交通安全講習会等に併せて、行政や自治会、JAFや業界の協力の下に自動車学校など現場を使った歩行者・自転車・電動カートなどの体感を通じて交通ルール、マナーの徹底を図る。



流山市HP：交通安全教室の様子

③自転車交通ルールを遵守するための交通指導

地区交通安全活動推進団体などと連携を図り自転車交通推進指導委員（仮称）などを設置し交通ルールの遵守とマナー向上の啓蒙活動を行う。

自転車の交通違反も刑事罰の対象となることの周知を図るとともに、警察における取締りとして、現行では刑事手続きを受ける交通切符（赤切符）しかないと認め程度な違反に対して交通違反警告制度など、赤切符制度を補完する適切な取締り制度の導入などが求められる。

【東京都荒川区の事例】

**④自転車運転免許制度の検討**

自転車全利用者に対して強制的に自転車運転免許証を取得させることは非常に難しいが、小・中・高・大学など学校单位で、交通ルール・マナーについて筆記試験及び実技講習を備えた「自転車運転免許制度」を実施する。

荒川区には「自転車運転免許制度」がある。2002年7月に自転車の事故防止を図る為にスタートし、4,500人以上が講習会に参加している。この「自転車運転免許制度」は、安全な自転車の乗り方や交通ルール、自転車マナーについて学ぶことにより、自転車事故防止と社会ルールを守る地域社会を実現することを目的としている。

区内に在住、在勤、在学している小学校4年生以上の方なら誰でも受講でき、また区内の中学生は、この免許証がないと自転車通学を認めてもらえない。

もちろん法的な拘束力はないが、免許証を持つことで安全意識を高めることが重要である。

●自転車運転免許証発行手順

[学科編]

- 1) 自転車のマナーに関する○×式のペーパーテストを受験する。
- 2) 自己採点した後、補足説明の講義を受講する。
- 3) ビデオ視聴による自転車の乗り方や自転車事故の認識をする。

[実技編]

- 1) 9本並べたピンを倒さないようにジグザグ走行する。
- 2) 信号のある交差点の通行方法の取得。
- 3) 幅20センチ、長さ4メートルの一本橋走行。
- 4) 一時停止・安全確認、駐車中の車に注意しながらの徐行運転などの実技。
- 5) 8の字走行。

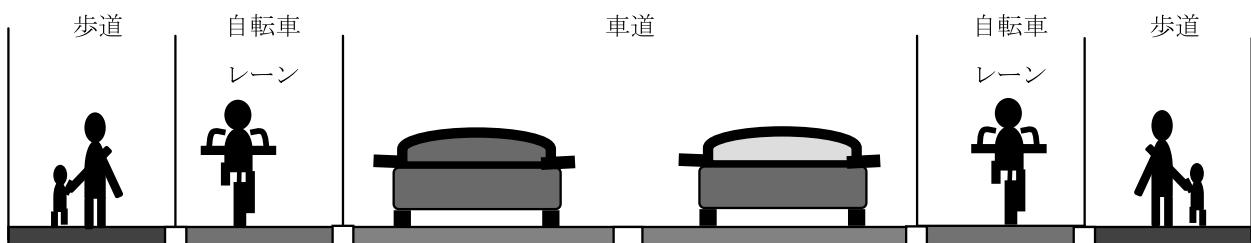
以上で約1時間半の行程を終了すると、不合格や追試もなく受講者全員に自転車免許証が発行される。

[荒川ゆうネットホームページより]

(2) 走行空間の確保

軽車両として車道を走行することが義務付けられる自転車の安全かつ円滑な走行を確保するためには、道路の新設、改築時に車道（車線数）、中央分離帯、植栽などを検討し、自転車道や自転車レーンなどを整備することが望ましい。しかしながら、自転車道等の整備が困難な場合は、幅が広い歩道を活用して、普通自転車歩道通行可の規制を実施することや自動車などの交通量に応じて自転車通行部分を指定するなど最善の対策を考えるべきである。

①道路空間の見直しにより自転車走行レーン確保が可能な場合

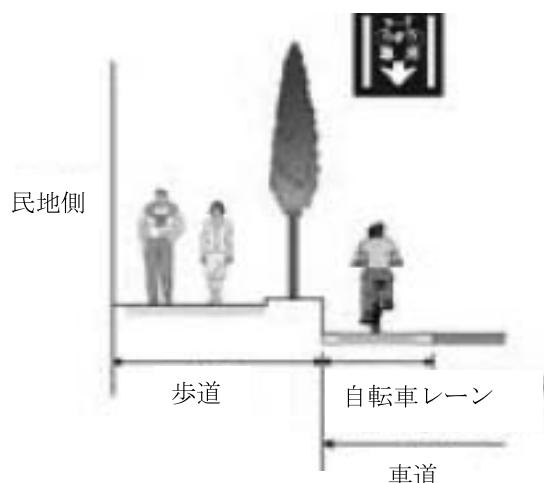


【国内の事例】

公安委員会が「専用通行帯」の交通規制を実施

自転車専用通行帯（自転車レーン）

例：福島県福島市



整備手法の特徴

- ・車道内の自転車が通行すべき部分の明確化が可能
- ・自転車と歩行者が接触する危険性は低い
- ・自転車と自動車は物理的分離構造ではないため、自転車と自動車が接触する危険性が残る
- ・自転車レーン内の自転車の通行は一方向

[国土交通省道路局地方道・環境課、警察庁交通局交通規制課：自転車利用環境整備ガイドブック（抜粋版より）]

道路の横断面構成の見直しにより自転車走行レーンの確保を行い、自転車走行レーンと歩道の間は縁石などで区分するが、自転車レーンと車道は白線にて区分を行う。このことにより、緊急車両やバスなどの公共交通機関の避難場所として利用ができる。

反面、違法駐車、放置車両があるだろうが、民間取締り受託組織との連携強化を図るなど方策の検討が求められる。

②道路空間の見直しでは、既存の車道と自転車レーンと歩道の確保が難しい場合

現在の車線数（最低片側1車線）を維持しながら歩道と自転車走行レーンを確保することが不可能な場合は、該当道路の交通量調査や住民ヒアリングまたは最善と思われる方法の社会実験などをを行い、実施策を検討する。

ひとつの事例として、松山市市道の松山市役所前天山線の河原町交差点から天山交差点に至る区間を見ると、

自主研究

自転車の使いやすい社会環境について

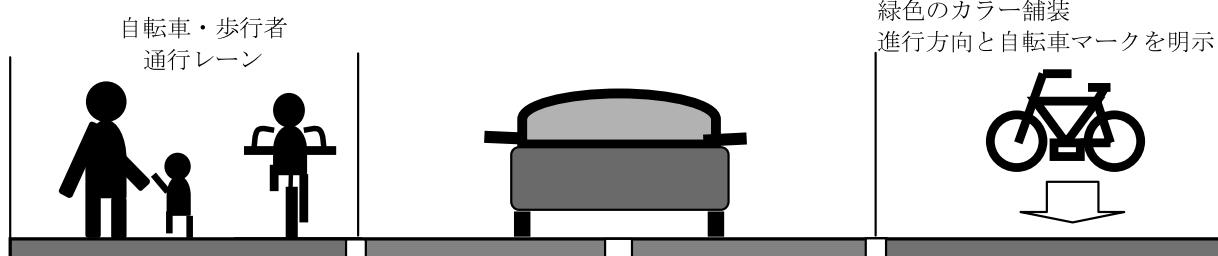
平成17年度の道路交通センサス平日12時間の一般交通調査によると、国道33号線の東石井地区から天山交差点方面に向かう自転車の通行台数は約3千台であり、朝の通勤・通学時は車道の真ん中まではみ出て走行するなど非常に危険な状態であることが窺える。



いよ立花駅前の通勤・通学の現状

〈見直し案〉

- 朝の通勤・通学時間帯は、天山交差点から河原町交差点までのクルマは北向きの一方通行とし、車線を中央1車線とする。
- 余裕ができたスペース道路の両側に自転車歩行者道として明示するためカラー舗装と自転車マークと進行方向を表示する。



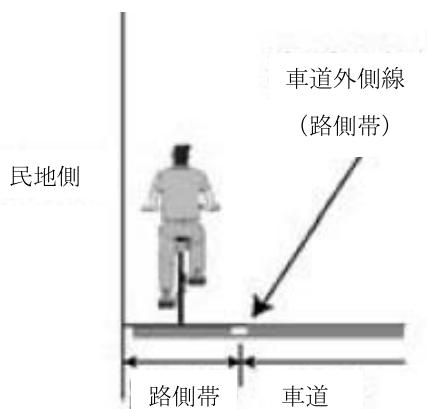
【国内の事例】

路側帯を活用した事例

自転車は著しく歩行者の通行を妨げないで路側帯を通行する。

路側帯の幅員は原則0.75m以上とする。

例：佐賀県佐賀市



[国土交通省道路局地方道・環境課、警察庁交通局交通規制課：自転車利用環境整備ガイドブック（抜粋版より）]

(3) 放置自転車への対応

放置自転車改善の基本は、乗り入れ台数に応じた利用者が使いやすい駐輪場の整備を進めることである。使いやすい駐輪場の要件とは、入出庫が手早くできる、使用料が安い、目的地（商店や事務所など）まで近いなどである。

また、撤去された自転車の返還率が50%未満であることにも見られるように放置自転車に対する利用者の意識を改善することや、自転車の防犯登録などを電子タグ化し自転車に装着することにより返還方法の改善を図る対応を考えなければならない。

事例として県庁所在地の松山市の平成18年度の自転車撤去台数は6,750台である。そのうち大街道商店街周辺放置禁止区域は2,356台、その他放置禁止区域外は3,522

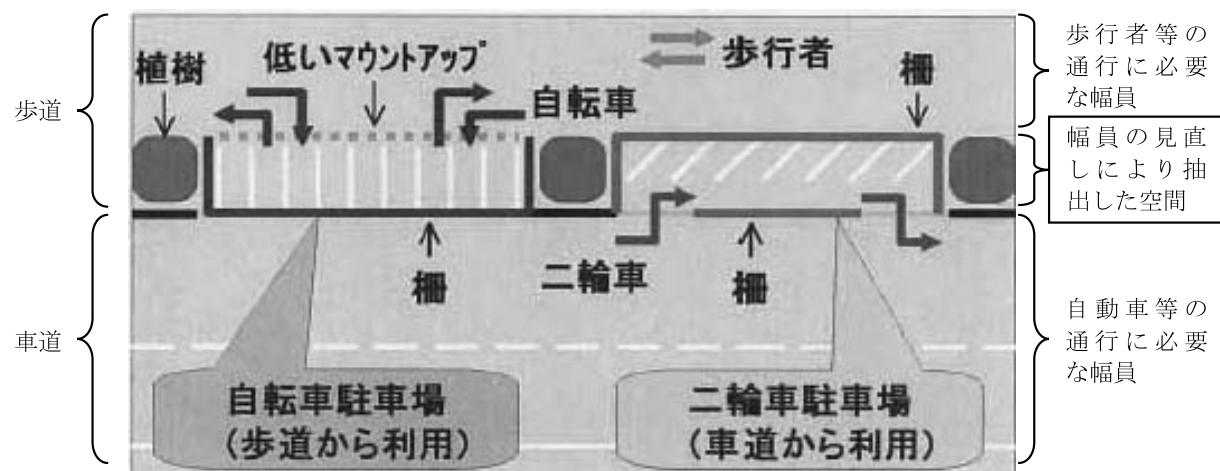
台の撤去台数となっている。特に放置禁止区域外で撤去されている自転車の多くは、通勤利用者のものではないかと推定される。

〈改善策案〉

- 既存の商店や事務所の経営者は、通勤手当制度の見直しや自転車通勤を優遇するなどし、併せて（有料）駐輪場を確保する。
- 大街道商店街周辺等の協力によって有料駐輪場の最初30分間は無料とする。
- 銀天街の商店連合会等が銀天街近辺通りの小規模駐車場などを活用し機械式駐輪場として整備する。
- 24時間利用できる機械式駐輪場の整備を検討する。

【東京都新宿区における社会実験の例】

歩道上に無秩序に駐車する自転車・自動二輪車などを整序化するため、歩行者・自動車の通行に必要な幅員を見直し、道路空間を再配分し、既存の道路空間を有効活用した自転車・自動二輪車の駐車スペースの確保・運用の試み。



[国土交通省道路局：平成18年度社会実験の実施地域より]

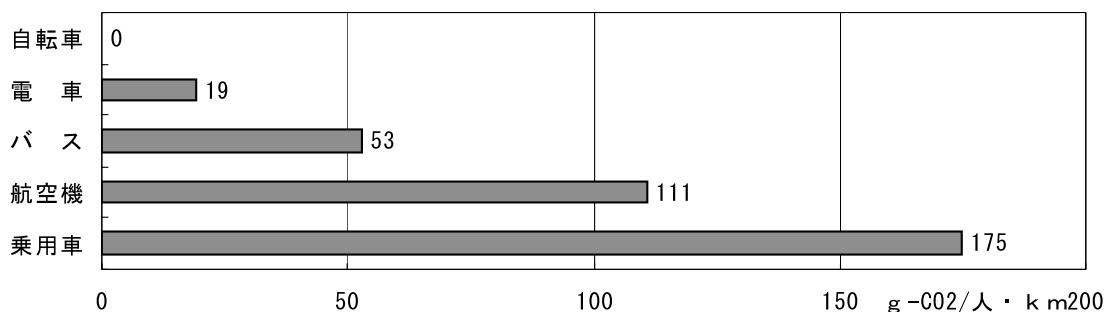
4. おわりに

今まで道路整備がクルマ中心に行われてきたことや、対クルマの事故防止のため昭和53年に道路交通法改正により自転車が歩道を走れるようになったことなどにより、自転車は軽車両である認識を忘れ車道や歩道のどこでも走行している。まずは、このような間違った認識を改め、正しい自転車の交通ルールとマナーを身につけることが重要である。また、道路管理者と公安委員会などが中心

となって、限りある社会資本の効果的な見直しを行い、新設道路や既存道路について自転車走行レーンの整備を検討したり、商店街・企業などの連携による駐輪場の整備などを推進していく必要がある。

自転車の利用増加による渋滞の減少や二酸化炭素等の排出減、利用者の健康増進による医療費等の削減などのメリットを考えれば自転車の使いやすい社会環境づくりに要するコストは決して高いものではないと考える。

二酸化炭素排出量比較



[自転車探検 輸送エネルギーより]

(当センター元研究員 秋山 照彦)