

欧州では、交通ルールはきわめて単純で、標識や路面表示もわかりやすい。英国主要都市の中心部にはバス・タクシー・自転車専用レーンがあり、平日7時から19時まで自動二輪を含めた一般のクルマは入ることができない。うかつにレーンにはみ出すと監視カメラで捕捉され80ポンド(約1万6千円)もの罰金が科せられるという。払わなければ次の車検が通らない。

ロンドンで、けたたましい音楽とともに走り回る改造車を見かけたが、ジグザグ運転にもかかわらず、バスレーンだけは避けていた。

交通機関には厳密な階級がある。優先順位は明確な思想で貫かれていて、それは「立場が弱いものほど優先される」というものだ。車椅子やベビーカーなど人間が最優先で、次が自転車、路線バス(観光バスより強い)、タクシー、最後がトラックや乗用車。バイパスや環状線が発達しているため、都心部を走る大型トラックの姿は少ない。

共用レーンがない道でも、大半は路側帯に自転車の専用レーンを確保、その内側に歩道を削って駐車スペースが設けられている。そこに入るクルマは、車道との間にある自転車レーンをまたぐことになるが、自転車優先が守られていて、自転車が通行している場合には、クルマは後続が渋滞しようと辛抱強く待ち続ける。バス共用レーンでも、自転車があるとバスは決して無理して抜くことはない。自転車を特別扱いしているわけではなく、き



ロンドンのバス・タクシー・自転車レーン



バス・タクシーと共用の自転車レーン

わめて合理的で公平なルールが徹底されていて、違反すれば厳罰が待っている。

日本でよく見かける駐停車禁止の標示板がない。そのかわりに、車道の歩道側にラインが引いてある。黄色の二本線は駐停車禁止、黄色の一本線は駐停車禁止。ところどころに赤い二本線があり、この区間ではタクシーも止まらない。いずれの場合も自転車通行帯は車道側にあり、バスキングダム宮殿近くの公園で、歩道に設置された自転車レーンをやっと見つけた。

ロンドンのテロで使えなくなった地下鉄が三路線あり、都心の会社に通うサラリーマンの足を直撃。テレビの特集番組では「タクシー・アンド・ペダル・パワー」と題して、自転車通勤が急増していると報じていた。実際、リュックに着替えを詰め込んで走るサラリーマンをたくさん見かける。慣れていないのか、歩道を走るのを見かけたが、警官が厳しく取り締まっている。注意では済まない。さんざん絞られた末に罰金をとられるらしい。

どの都市でも駅の構内やホームで自転車を見かけることが珍しくない。結構混んだ電車に自転車とともに乗り込んできた乗客のためにスペースを空ける人々を見ながら、自転車が主要な交通機関として機能し、市民権が確立されている環境がうらやましかった。



列車に乗り込む自転車 (ブリュッセル)

(「ペダルパワー・ブーム」のロンドンにて 小林成基)

運転者としての意識を持つ パパチャリ

自転車走行のマナーを高めるためには「自分が自転車という車両の運転をしているのだ」という意識を持つ必要があると思うが、世の大勢はそれとは大きく掛け離れている。自転車利用者の多くは自転車をもっと軽い意識で（あるいは意識なく）使っているようだ。「車両」どころではなく「はきもの」に近いのではないか。スリッパかサンダルかスニーカーか、とにかく軽いやつだ。この意識のギャップを踏まえて安全指導とかマナー育成をしないと意味がないと思う。かく言う私も自転車の安全運転を本気で考え始めたのは、逆走自転車との衝突事故で痛い目を見たときからなのです。

車両の意識を高める いまいん

やはり「車両」としての意識を高めるためには、「歩道を走れる」という現状を改めなければいけないと思います。原付でも同じですが、自転車が歩道を走る 走行区分もいまい 歩行者みたいなもの 原付も自転車に毛が生えたようなもの 歩道が走れる・・・というような誤解サイクルに入ってしまう気がします。車道を走るとなれば逆走は怖いし、それなりに意識もついてくる。

車両は車道が筋 man

まったく同感です。もし、それが可能であれば、一番の改善だと思います。『自転車市民権宣言』（石田久雄・古倉宗治・小林成基 = 共著 自転車活用推進研究会 = 協力 リサイクル文化社 = 発行）という本の中でも、「第一章 「車両」が通行する空間はどこか」で、以下のように書かれています。「原則は車道走行だが、歩道を走ってもよい - このあいまいな規定、いや、規定とも言えないその場しのぎが、自転車の市民権をおびやかしているのである。この先進国では例を見ない自転車の歩道通行を盛り込んだ改正道交法は、昭和53(1978)年12月に施行された。当初は自転車の交通事故多発による緊急避難措置とみられ



ていたが、すでに四半世紀が過ぎてなお、固定化されたままだ。年上の人に聴くと、子供の頃、都内の道路の歩道を自転車で走って、交番のお巡りさんにこっぴどく怒られた、という体験談もあり、それが正しい道路なんだ。と思いますね。なんとか、この一時しのぎの緊急避難措置を(正しく)元に戻すことは出来ないものでしょうか？

他の車両にも悪影響を及ぼす amber

一部の原付やスクーターも、この誤った意識の悪影響を受けてか歩道を走る者がいます。車道に出るための助走のつもりなのでしょうが、たまに大型バイクまで歩道を走っていて、啞然としてしまいます。

状況改善の具体的な行動を man

自転車に絡む道路交通法と、自転車運転者の意識との乖離が大きすぎます。自転車は車両の仲間ではなく、歩行者の延長で、歩道を走るべきだと思っている人がほとんど。こんなに市民に身近な法律と、実際の運用と180度ずれている例が他にあるのでしょうか？こんな状況を国民ぐるみの法律違反と呼びたいと思います。みなさんも、警察の自転車取り締まり状況について、一言「まずいんじゃないの？」と、交番を通りかかったときに言ってみる

のは、効果的なんではないかと思いますが、どうでしょうか？ 少なくとも、違反している人をつかまえて、けしからんと怒るよりは、近い将来の効果が期待できると思います。とにかく、行動しましょう！！

歩行中、自転車に接触され、逆切れされた かねごん

歩道上を駅に向かうため歩いていました。私の右手が右後方から追い越してきた自転車で同じく駅に向かう人のハンドルを持った左手に触れたようでした。追い越した後、その茶髪の男性は、すごんで、「何かいうことあるだろうが！」との発言。「追い抜いてぶつかってきたのはそちらなので、そっちこそ何か言うべきだろう！」と言いましたが、「そんなことはどうでもいいんじゃない！（関西弁風）どうしてくれる！」と全く理屈も何もありません。馬鹿相手にしても仕方ないので、無視して立ち去りました。

（紙面の都合で一部割愛してあります）



自転車の歩道走行で裁判所へ召喚

ニューヨーク在住のイラストレーター、青木礼子さんのご主人が自宅アパート前の歩道で自転車に乗っていて、警官から違反チケットを切られたという。日本みたいに罰金を払えばよいチケットではなく、召喚状のようなもので、指定の日時に簡易裁判所まで出頭しなければならないのだ。

公園で自転車のチェーンを直していた青木さんの友人は、「公園内への乗り入れ」を理由に同じくチケットを切れ、裁判所へ出頭。罪状が読み上げられ、罪を認めれば罰金を払って放免となるが、「ノット・ギルティー」と主張すると、チケットを切った警官を交えて審理になるという。（7月14日付読売夕刊）

米交通省連邦道路庁に出向中の西尾崇さんは、米国滞在2カ月で自宅に交通違反を指摘する写真付文書が送られてきて、ビックリする。自分のクルマが写真に撮られていて、「赤信号無視」の違反だという。西尾さんは0.5秒交差点に入るのが遅れ、裁判所に出廷、50ドルの罰金を払った。

ところが、その1週間後、まったく同じ召喚状がまた届いた。違反の場所も理由も同じ。西尾さんは罰金を払ったあと、この場所を避けていたので不思議に思ったが、どうやら、最初の違反の召喚状が届く前に、もう1度やらかしたらしい。2回目は0.3~0.4秒遅れとさらにきわどいが、ともかく、計100ドル払ったという。（「交通工学」Vol.40 . 1 2005）



西尾さんはこの一件から、「ルールに対する考え方」の違いに思いを至した、と言っている。青木さんも「そもそもは、軽犯罪を厳しく取り締まることで、レイプや殺人などの重い犯罪を撲滅しようという政策の一環」と指摘する。映画でも、警察署の前に駐車した刑事の車に警官が駐車違反文書をワイパーにはさんでいくシーンがよく見られる。

日本では、「これでは国民の大半が前科者になってしまう」と、「軽い」交通違反は最初から罰金で済ますという道交法が堂々と存在する。違反を平然と見逃す風潮も依然根強い。道路上ばかりではないが、「法治国家」と自慢するからには、「法」や「ルール」に関して、根底から問い直してみる必要があるのでは？

<イラスト・あらき>

「緊急避難措置」を恒久化？

「エコサイクル・マイレージ」はじめ、自転車関係のサイトでも話題になっているが、大阪府警が来年から、幅2m以上の歩道をすべて「自転車通行可」にするという、ちょっと信じられない方針を決めた。これは、大阪府内で自転車に関係した事故が増えているための措置、とされているが、歩道上での歩行者と自転車の事故も急増している折、大阪府警の方針は理解しにくい。

大阪府内には幅2m以上の歩道が約5800kmあり、その半分を府公安委員会が「自転車通行可」としてきたが、来年以降は残り半分も「規制緩和」(7月2日付読売<大阪>の見出し)するという。また、幅2m以上の歩道では、車道側の1m部分に自転車マークをつけ、「自転車通行帯」として明示し、歩行者との衝突を防止すると言っている。

歩道上の事故が増えている

確かに、自転車に関係した事故件数は最近、増加傾向にある。警察庁のまとめによれば、2004年に全国で発生した人身事故は952,191件で史上最多だったが、うち、自転車事故は約20%の187,980件。クルマ同士の追突に次ぐ件数という。

一方、自転車事故の死者数は2004年の場合、863人で、全国交通事故死者数の約12%を占める。この比率は1978(昭和53)年に緊急避難措置として、一部標識がある歩道に限定したうえ、自転車の歩道通行を認めた時以来、ほとんど変化していない。また、自転車対人の事故は2004年は2,200件あり、10年前に比べ4倍以上の増加と言われている。

事故は車道でなく交差点で起きている

では、自転車事故はどこで起きているのか。自転車と人の事故は大半が歩道上で起きていると考えられるが、クルマと自転車の事故は約73%が交差点内(横断歩道ないし自転車通行帯)で発生している(内訳は有信号21%、無信号52%)。ということは、「自転車を歩道に上げれば事故は減る」という理屈にはならない。中でも、信号がある交差点で21%もの自転車事故が起きているということは、歩行者の事故も相当数にのぼるに違いない。

日常的な実感に基づいて言えば、警察も黙認している「交差点内のクルマの一時停止」を完全に排除することが先決ではないかと思う。歩行者・自転車が横断歩道(通行帯)を渡っているにもかかわらず、左折、右折のクルマが交差点に進入し、スキ間を縫って通り抜けようとするから、事故が起きる。

交差点内の秩序を回復し、路上違法駐車や路上荷捌きに厳格に対応して、それでも、なお自転車事故が減らないというなら、大阪府警の方針もそれなりの説得力を持つかもしれないが、とにかく優先順位が混乱している。

自転車事故の都道府県別発生件数を全交通事故対比でみると、大阪府は28.2%で東京都の28.5%に次いで全国第2位だが、警視庁は一体、どう考えているのだろう。



道路交通法 第3章車両及び路面電車の交通方法

第9節 停車及び駐車(交差点等への進入禁止)

第50条 交通整理の行なわれている交差点に入ろうとする車両等は、その進行しようとする進路の前方の車両等の状況により、交差点(交差点内に道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線をこえた部分。以下この項において同じ。)に入った場合においては当該交差点

内で停止することとなり、よつて交差道路における車両等の通行の妨害となるおそれがあるときは、当該交差点に入つてはならない。2 車両等は、その進行しようとする進路の前方の車両等の状況により、横断歩道、自転車横断帯、踏切又は道路標示によつて区画された部分に入った場合においてはその部分で停止することとなるおそれがあるときは、これらの部分に入つてはならない。