



発行 2006.9.15 自転車DO!事務局
105-0004 港区新橋2-13-8
新橋東和ビル3階
自転車活用推進研究会
Tel/ Fax 03-3591-0799

<http://jitensha-do.jp/>

プロ・ドライバーへ「幅寄せ NO!」の質問状を提出します

自転車利用者が日常、困惑しているクルマによる「幅寄せ」に関し、とりあえずプロのドライバーに注意を喚起するため、自活研として公開質問状を関係4団体(日本バス協会、全国乗用自動車連合会、全国個人タクシー協会、全日本トラック協会)に提出することにしました。9月16日(土)に開く「NPO自活研発足・エコサイ3周年記念」の会合で発表、合意を得て提出する予定です。

自転車を「車道」を走る仲間と認めてください

—同じ道を仲良く分け合って走る社会を目指して—

プロ・ドライバーのみなさんへの公開質問状

●自転車は「車輛」です●

自転車は法律上、軽車両に分類され、本来は「車道」を走行することが義務づけられています。一部の標識のある歩道に限って「車道寄りの部分(道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分)を徐行」してもよいことになっています。当初、車道における自動車と自転車の事故を減少させるための緊急避難的措置であった法改正から35年を超え、自転車が正しくはどこを走るべきかについての常識が忘れられているのではないかと疑わしめる現状があります。

●急増する歩道上の事故●

自転車は一般的な体力の人間が時速約20キロメートルで走行できる能力があり、時速4.8キロとされている人間の歩行速度に比べ約4倍のスピードを持つ交通機関です。これは車道での相対速度に比定すると、自転車の脇を時速80キロメートルで疾走する自動車に匹敵します。歩道を歩行者と自転車が混在して通行することの危険は大きく、他の先進国で自転車の歩道通行を法律で許している例が無いのは当然のことです。近年の急激な高齢化、複雑な交通ルールの不徹底、モラルの低下などが相まって、歩行者、自転車の事故が急増しています。警察庁によれば歩行者と自転車の事故は10年前の約4.6倍に達し、同期間の交通事故の増加率が約1.3倍であるのに対し、異常な数値となっています。

●「車道での危険」を指摘する市民の声●

環境・健康・交通・経済に貢献する交通機関である自転車が、本来の能力を発揮するには「歩道を徐行」するよりも、車道を適正な速度で走行することが必要であり、高齢社会、エネルギー高騰時代にふさわしい都市の主要な交通手段として位置づけることが求められています。

自転車活用推進研究会は2000年9月の発足以来、自転車利用者の立場から都市交通における自転車活用についての調査研究を続け、本年7月に特定非営利活動法人となった市民団体です。自転車を通勤、通学、仕事、買い物・送迎などの日常利用のほか、レクリエーションとしてのサイクリング、体力増強あるいはダイエット効果もあるスポーツとして楽しんでいるメンバーを中心に、研究会正会員約120名、傘下の自転車サイト「エコサイクル・マイレージ」登録参加者約2870名、同「自転車DO!」登録参加者約160名から、車道走行中に自動車から危険を感じるケースが数多く報告されていることから、今回の「公開質問状」をお送りすることといたしました。

●まず、プロが模範を●

自転車利用者、特に車道を走行している自転車通勤者の多くが、自動車によるいわゆる「幅寄せ」や、むやみにクラクションを鳴らされる、あるいは自転車を追い越しざまの急停車と急左折、さらには自転車と間隔を開けず減速もせず追い越すといった「自転車」をことさらに邪魔にする、または無視する危険な行為を経験しています。

自転車の走行が妨害され、自転車利用者に心理的動揺と恐怖を与えるだけでなく、重大な事故につ

なれば、被害者のみならず加害者本人と家族が一生重荷を背負わなければならない不幸に発展する可能性があるのです。さすがにプロフェッショナル・ドライバーのほとんどは、自転車を含めて他の車輛への配慮が行き届いた運転をなさっていますが、ごく一部に看過できない行為があり、全体への悪印象をつくり出しかねない懸念があることも事実です。

道路整備の遅れ、交通法規の不徹底など責めを負うべき対象は多いのですが、まず、道路上を人命や貴重な財産を運ぶ仕事に従事しているプロフェッショナルのドライバーが、正しい認識と不幸を未然に防ぐ意識を強く持っていただき、自動車運転の模範を示していただきたく、各団体、企業において、一部のドライバーへの指導、教育の徹底を強く要請するものです。

また、路上駐車は自転車の走行にとってたいへん危険な状況をつくり出します。荷捌きのための駐車までを取り締まることは、例外なく違反を指摘して遵法意識を高めたい事情を考慮しても無理があると言わざるを得ません。この際、ドイツなどの例にあるように朝夕の一定時間を指定して、車道左端の空間をバス、タクシー、トラック専用の駐車スペースとし、残りの時間を完全駐停車禁止として自転車の通行帯とするなど、都市交通の安全を確保する施策を業界と市民が協調して求めていくことも提案させていただきたいと考えます。ご検討たまわれれば幸いです。

つきましては、以下、自転車通勤者など利用者の立場から三点、質問させていただきまますので、なにとぞご回答たまわりますようお願い申し上げます。

なお、「安心して歩ける歩道」、「安全に走れる自転車道」の実現を目指し、自転車の市民権をかちとるためNPO法人・自転車活用推進研究会は、今後とも自転車利用者に対してルール遵守、ヘルメット着用や保険加入などを啓発していく所存であることを申し添えます。

質問(1)自転車は「車両」であることを社員教育の中で取り上げていただけないでしょうか。

道路交通法第2条で、車両とは、自動車、原動機付き自転車、軽車両及びトロリーバスとあり、このうち自転車は軽車両に含まれます。そして、第17条には「車両は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない」と書かれています。

一部、「歩道通行可」の標識がある歩道では、自転車の通行が認められていますが(63条4項)、これは「一部、歩道を走ってもよい」という規定で、緊急避難のために設けられた措置です。

従って、車道上の自転車の走行を妨害したり、排除しようという行為は、他の車両に対して同様、許されません。残念ながらプロフェッショナルのドライバーの中にこの法律を知らない、あるいはこうした認識を持ち合わせない方が一部いるように見受けられます。自転車を蹴散らし、一分一秒を急いで一生を棒に振るような割に合わない行為が行われることの無いよう、再確認していただきたいと願うものです。

質問(2)道路上での優先順位は、歩行者 自転車 公共交通機関 貨物車両 自家用車一 というランクがほぼ世界的な常識であることをご存知でしょうか。

私たちは環境や健康に寄与するから自転車を優先してほしい、と言っているのではありません。高齢者や子供が安心して歩ける歩道を確保したうえで、人間を中心として道路の使い分け、再配分をしようとする主張しているのです。道路が「クルマだけのもの」という発想は、世界的に消滅しつつあります。

公共交通、物流を担う運輸関連企業の社会的責任、法令遵守という観点からみて、道路上のゆゆしき行為を自社のロゴマークがついた車両が行った場合のイメージダウンははなはだしいものと考えます。日本全国には約8600万台の自転車があるとされています。自転車を利用する人は、同時にバスやタクシー、そして物流を通じて荷主の「客」でもあることを思い起こしていただきたいと存じます。

質問(3)道交法第71条に「運転者の遵守事項」という項目があることはご存知と思いますが、それが日常遵守されているか、チェックされておられますか。

第71条の5項の4に「初心運転者等保護義務違反」という項目があって、初心運転者、70歳以上の高齢運転者などに対して「幅寄せ」、および進路変更することを禁止しています。ここでは自転車に言及されていませんが、前述した道路上の優先順位に照らして考えれば、当然、自転車にも適用されてしかるべきです。



従って、自転車利用者にかなりの危険感や恐怖感を与える程度に「幅寄せ」すれば、明らかに運転者の遵守事項を守っていないこととなります。さらに、その「幅寄せ」の度合いが他人に危害を及ぼす程度になれば、第70条の「安全運転義務」違反となるはずで

●プロとしての誇りと技量で快適な道路交通環境を●

繰り返しますが、バス、タクシー、トラックなどは、自家用車とは異なりプロフェッショナルのドライバーの手にゆだねられています。国民はその運転が法律を厳格に遵守し、安全性がきわめて高いものと、信頼しています。しかしながら、上述した通り、一部のプロフェッショナルのドライバーの中には、そうした信頼にもかかわらず、自転車利用者に対する妨害行為を意識的に行っている運転者がいることを、当研究会への報告は示しており、事務局においてビデオカメラを搭載した自転車で東京都内を走行して、いくつかの「行為」を撮影することにも成功したという残念な事実がございます。

●自転車利用者の意識向上・啓発活動を続けます●

同時に、前述したとおり私たちの念頭には、路上で違法行為を行う無軌道な自転車利用者の存在がいつもあります。自転車利用者の中にも糾弾されなければならない人たちがいることは事実です。従って、私たちは路上での共存を訴える一方、自転車利用者のルールの厳守に向けてたゆみない啓発活動に今後も取り組む所存です。

私たちの問題提起の意のあるところをお汲み取りいただき、三項目の質問にお答えいただきたくと同時に、各団体および企業における対応策をお示しいただければ幸いです。

なお、この質問状は同時に各報道機関及び政府（国土交通省、警察庁）関係機関に送付することを申し添えます。

2006年9月16日

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会

トピック

**NPO自活研・柳田副理事長 都知事から功労賞
駅前放置自転車削減ボランティア活動で**

NPO自活研の柳田好史・副理事長が東京・池袋駅西口で8年間続けてきた放置自転車削減ボランティア活動により、石原東京都知事から10月4日に駅前放置自転車対策事業功労賞を授与、表彰されることになりました。柳田さんはNPO法人トライアル(理事)、としまNPO推進協議会(理事長)のメンバーとともに、池袋メトロポリタンプラザビル周辺の放置自転車削減に向けた警告用のチラシの貼付、実態調査、アンケート調査などを豊島区と協働で実施してきたことが評価されたとのこと

柳田さんが勤める会社が入居しているこのビル周辺にはかつて、放置自転車があふれ、一般歩行者はじめ、車椅子の人や視覚障害者が困惑していたうえ、女性社員のストッキングが自転車にひっかかってきれるという事態も起きていたそうです。この状況を何とか改善しようと、毎日、一定の時間に放置自転車を確認したうえ、条例違反の告知、駐輪場への誘導を行う警告チラシを張りつけ始め、その警告札の数を1カ月ごとにまとめて区の交通安全課に報告しています。



柳田さんは「池袋駅周辺は全国的にも放置自転車が多いことで知られていますが、区が撤回数を増やしていることもあって、減少傾向にあるものの、なかなかなくなりません。“継続は力なり”の精神で、今後も5年、10年先に欧州並みの駅前環境になるよう期待して続けていきます」と話しています。

NPO自活研はかねて、「不適切な駐輪」は自転車の利用促進の阻害要因になると認識してきました。柳田副理事長の経験を生かして、「適切な駐輪」に向けた実践、提言を続けていきます。

なお、NPO法人トライアルは平成13年度に「いたばし・としま自転車が走るまちづくり社会実験」で、自転車専用レーン設置の実験に取り組んでいます。また、柳田さんは豊島区が法定外目的税・放置自転車対策推進税の導入を決めた際の検討会委員でもあります。

自転車 DO!カフェ in 堺 10月15日(日)は堺市に集合!

なぎら健彦自転車DO!会長と語ろう

DO!カフェin堺まつり 11時30分~12時15分
市役所前特設ステージ

なぎら健彦会長・自転車トーク

自転車に乗ろう!ルールを守ってシャキッといこうぜ



自転車DO!カフェin堺 15時~16時半

自転車博物館サイクルセンター・ホール(博物館入場料300円)

自転車時代がやってくる・・・道と自転車の未来を語ろう・・・

自転車DO!会長・なぎら健彦

国土交通省・北澗弘康

(財)シマノ・サイクル開発センター・中村博司

NPO自転車活用推進研究会メンバー

自転車博物館 大阪府堺市堺区大仙中町18番2号 TEL 072-243-3196 FAX 072-244-4119
<http://www.h4.dion.ne.jp/~bikemuse/index0.html>

釘宮市長、自転車活用に意欲示す 大分市で「DO!カフェ」開催

当研究会主催の「自転車DO!カフェ」が9月3日、大分市の九州石油ドーム前で開かれました。「DO!カフェ」の開催は、横浜、京都、東京に続き4回目ですが、今回はロードレースのサイクルフェスタなどを含む「VIVAスポーツおおいた」のイベントの一環として行われました。

「自転車ツーキニストのススメ」と題して疋田智・NPO自活研理事が講演したあと、釘宮磐・大分市長、亀野辰三・大分高専教授など地元関係者を交えた「自転車リレートーク」で、大分市がめざす「自転車が似合うまち」に向けたさまざまな課題に関して意見交換を行いました。この間、エコサイクルクラブバンド#2による自転車発電ライブも。



エコサイクルクラブバンド#2自転車発電ライブ

大分市では自転車専用レーンの社会実験などを踏まえて、自転車利用基本計画を策定、今年度から関連事業に着手しています。釘宮市長もリレートークの中で、「市民に自転車の利用を呼びかけるポスターに登場してもよい」と前向きな姿勢を見せていました。当研究会も大分市と連携を深め、事業に協力していくことにしています。

NPO自転車活用推進研究会発足・エコサイ3周年記念 シンポジウム・懇親会
9月16日(土)17:30~ 日比谷公園内グリーンサロン <当日参加可>