

歩道を歩行者に 自転車に専用レーンを 歩行者を危険にさらす警察庁試案に反対

警察庁は12月28日、道路交通法改正試案なるものを発表、パブリックコメントの募集を開始した(1月28日まで)。この試案は飲酒運転の罰則強化と抱き合わせで、自転車の歩道通行を拡大するとともに、一部「危険」とみなされる車道での自転車の通行を制限しようというものだ。

これは11月30日に同庁の自転車対策検討懇談会がまとめた提言に沿っていて、試案では「自転車の通行区分について、車道通行の原則を維持しつつ、道路標識等により普通自転車歩道通行可の規制がなされている場合のほか、児童(6歳以下13歳未満の者)・幼児(6歳未満の者)が普通自転車を運転する場合、車道等を通行することが危険である場合等と、普通自転車が例外的に歩道を通行することができる場合の要件を法律で明確に定めることとします」と記している。

児童・幼児の自転車歩道通行は現状では、誰も異議を唱えていないし、反対のしようがない。問題はそれ以外の利用者(つまり利用者の大半)を対象にした「例外的な自転車の歩道走行」にある。現行の一部「歩道通行可」という方策は緊急避難措置であるにもかかわらず、これに重ねて「例外的な措置」として自転車の歩道走行を拡大することは、歩行者と自転車の接触事故が増加しつつある現実を全く無視した施策と言わねばならない。

車道の安全確保は警察の仕事

同時に、「車道等を通行することが危険である場合」というのは、一体、誰の判断に基づくのか。一般的に言って、都心部の幹線道路はクルマがフルスピードで飛ばしていたり、違法駐車やコインパーキングの車両、荷捌きの車両などにより、自転車にとっては危険でない所を探すのに苦労するような状況になっている。恐らく「危険」の判断は自転車利用者ではなく、公安委員会を含めた警察サイドが行うのであろうが、警察庁として現状をどのように認識しているのか定かでないので、「危険」の地域指定をどのような基準で行うのか、現段階では明確にすることはできない。ただ、提言の趣旨などから判断すれば、「危険な車道」は限りなく増えることが予想される。

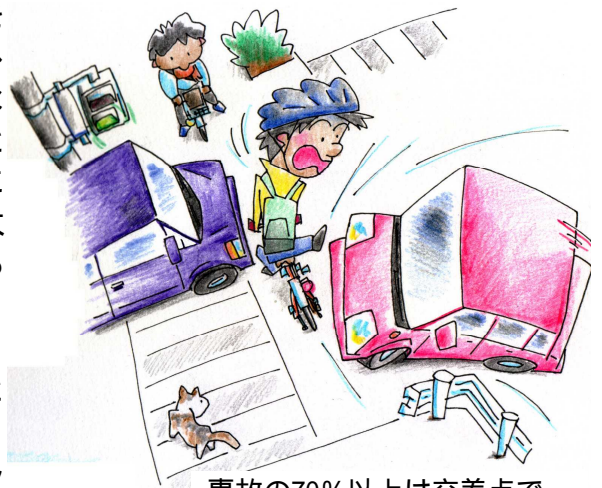
となると、試案が言うところの「車道通行の原則を維持しつつ」という、一見もっともらしい表現は単なる装飾に過ぎなくなる。「自転車は車両であるから、どうぞ車道へ」と言っておきながら、「でも、車道は基本的にはクルマの走行空間ですから、共存は難しいですよ」と、ハシゴをはずしにかかっている。過去30年間、「車道通行の原則を維持」するために、ほとんど何も手を打ってこなかったことを棚に上げて、現状を追認してもらっては困るのである。

重視すべきは「交差点対策」

試案は抜け道も用意した。「警察では、自転車の通行に関する無秩序な状態を改めるため、歩道通行要件を満たしていない場合や自転車本来の走行性能を發揮した走行を行う場合には原則どおり車道を通るように、交通安全教育や街頭指導を強化していくこととしています」と。

ちょっと、待ってほしい。自転車の車道通行は道交法が定めていることである。「教育」や「指導」を強化して、どうこうする問題ではなく、法を守るかどうかという問題だ。そして、警察の役割はこの法律を守るため、守らせるために第一に行うべきことは、車道通行が危険でない状況を作り出すことではないか。それを、自転車利用者への「教育」や「指導」に巧妙にすり替えている。責任回避以外の何物でもない。

とは言え、先の提言がデータで示している通り、自転車関連事故の73.8%は交差点で起きて



事故の70%以上は交差点で

いて、単路(交差点、踏切などを除いた部分)では24.2%にとどまっている。ことさら「車道は危険」という状況にはなっていない。このデータから判断する限り、「車道対策」より、「交差点対策」を重視すべきことは明らかだ。

いずれにしても、自転車にとって車道は危険だから、歩道走行に傾斜させるべきだという発想は根拠を欠いている。飲酒運転の罰則強化という、誰も反対できない措置と抱き合わせで、自転車の歩道走行の拡大を含む法改正を行うことにも、意図的なものを感じる。

我々は「自転車の通行区分の明確化」と題した道交法改正試案と、この試案に沿って立案される道交法改正案に強く反対する。

<普通自転車>(道交法施行規則第9条の2 法63条の3の内閣府令で定める基準)

1. 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。イ 長さ 190cm ロ 幅60cm
2. 車体の構造は、次に掲げるものであること。イ 側車を付していないこと。ロ 1の運転者席以外の装置(幼児用座席を除く。)を備えていないこと。ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。ニ 歩行者に危害を及ぼす恐れがある鋭利な突出部がないこと。

<新聞投書「あいまいさ助長 道交法改正試案」 1月9日付毎日>

道交法では原則として車道を通行することになっている自転車について、児童・幼児が運転する場合などに限り、歩道通行を認める改正試案が昨年末に発表された。自転車に絡む事故が増加し、マナー違反への批判も高まっているが、その原因は、あいまいな道交法の不備にある。改正によって、あいまいさが助長され、事故は多発する恐れがある。

児童・幼児や危険な場合といっても、今以上個人の判断に任されることになる。法律というのは、個人が判断して決めるものではない。はっきり「これは」「これ」と決められるものでなくてはならない。現行法でも、横断歩道を自転車が通行してよいものと、降りて自転車を押して渡らなければならないものがある。しかし、「横断歩道は乗ったまま渡ってもよい」と思っている人がほとんどである。抜本的な道交法の改革を望んでいる。(無職 古谷昭克 76 = 札幌市西区)

124人参加 全歩連キックオフ会合「自転車の歩道通行拡大に反対」

NPO法人・自転車活用推進研究会は12月22日、東京・日比谷公園内で「安心して歩ける歩道/安全な自転車道/渋滞のない車道を実現する全国連絡会」(全歩連)のキックオフ・ミーティングを開きました。これは11月30日に警察庁の「自転車対策検討懇談会」がまとめた歩行者の安全を脅かす自転車の歩道通行拡大を促す提言に反対し、各種の運動を展開することを確認するための会合です。

当日は東京都内ばかりでなく、全国各地から124人(参加費・資料代納入者)が集まり、取材の記者やテレビカメラも入って、熱のこもった議論が繰り広げられました。

発言者も多様で、作家、区議会議員、自治体の自転車対策担当者などがそれぞれの立場で、自転車の歩道走行の危険性を指摘、自転車便の関係者は「歩道を走らされるようになると、メシの食い上げになる」と訴えました。女性参加者が少ないことを問題にする発言もあり、初会合にしては多くの収穫がありました。カンパも2万円以上集まりました。ありがとうございました。

意見募集、1月28日に締め切り

その後、12月28日になって、先の懇談会提言に沿った道交法改正試案が発表され、新たな段階に入っています。この試案は飲酒運転の罰則強化と抱き合わせになっていて、全体としては反対しにくいように仕組まれています。しかし、「自転車の歩道通行拡大に反対」という一点で、この改正試案の自転車関連部分への反対運動を強化していきたいと思えます。1月末か2月初旬がヤマ場になるかと考えられます(試案に対するパブリックコメントの締め切りは1月28日)。

自転車活用推進議員連盟への要請署名集め、反対ビラの配布など、できる範囲での運動へのご協力をお願いいたします。なお、12月30日付の朝日新聞朝刊にNPO自活研・疋田智理事の「自転車の歩道通行 歩行者にツケ回す法改正」という原稿が掲載されていますので、議論の際に参照してください。全歩連公式サイト <http://groups.yahoo.co.jp/group/zenhoren/>



1月20日 道交法改正問題を考えるシンポ

第二東京弁護士会公害対策・環境保全委員会主催の都市交通シンポジウム「道路は誰のためにあるか～歩行者や自転車にやさしい道路のために～道交法改正問題を考える」が、1月20日(土)午後1時から5時まで、弁護士会館10F・1003号室(東京メトロ霞ヶ関駅B1出口)で開かれる。

パネリストは寺西俊一・一橋大学院教授、疋田智・NPO自活研理事ほか。入場無料、申し込みの必要なし。(連絡先 TEL03-3581-2257)

伊藤礼氏「自転車の市民権確立を」

「自転車に乗りたくなるまちづくり」シンポ

森記念財団が12月13日、「自転車に乗りたくなるまちづくり」と題するシンポジウムを開いた。基調講演で山下眞悟・同財団理事は、自転車が街や地域にもたらす利点として、空気をきれいにする(東京都内で排出されるNOx=窒素酸化物の56%は自動車交通による)、静穏性(クルマのように騒音、振動を発生をさせない)、土地の有効利用(駐車・走行スペースをとらない)、省エネ(5km走行で0.5lのガソリンを節約、CO₂=二酸化炭素を発生させない)、災害などの緊急時に小回りが効いて役に立つ——を挙げた。

このような利点を持つ自転車を核にした街づくりへの提案として、自転車レーンと荷捌き場の設置、自動ロック式の駐輪場の設置、自転車通勤者向けのロッカーやシャワー施設の提供を求めた。この中で、午後からしか営業していない街の銭湯を朝から開いたらどうかというアイデアも披露。

続いて、NPO自活研の顧問でもある古倉宗治・土地総合研究所理事が「欧米の自転車走行環境」を紹介、自転車とクルマの道路の共用が基本的な流れであることを強調した。両者の道路共用の利点として、安全・快適・迅速性が自転車にもたらされ、中でも、クルマの運転者の視認拡大で安全性が確保されることを指摘。結果的に歩行者の安全度も高まると述べた。

日本における自転車走行ネットワーク(都市部)の構築については、自転車専用空間にこだわらず、「自転車自動車共用車線」の標示などで、共用レーンを拡大していくことを提案。また、地方では鉄道廃線敷地を活用して自転車走行空間確保したり、山地や傾斜地では鉄道への持ち込みなどの対応策を示した。

このあと行われた座談会で、『こぐこぐ自転車』の著者であるエッセイストの伊藤礼氏は「自転車はクルマによって、利用価値や市民権を踏みつづされてきた。特に1978年の道交法の改正以来、車道を走る権利を奪われてきた。今、必要なのは自転車の市民権を確立するための啓発活動」と強調した。

同財団がまとめた冊子「自転車に乗りたくなるまち～自転車先進都市への転換」(本体1000円)は大いに参考になる。申し込みはTEL03-6404-6800まで。

自転車通勤にエコポイント デンソーが新たな奨励策

自動車部品メーカーのデンソー(本社愛知県刈谷市)が12月18日から、社員とその家族を対象にしたエコポイント制度の運用を開始した。この制度はごみの收拾、環境家計簿の記入、エコ商品の購入などの環境配慮行動に対し、会社側がエコポイントを発行、貯まったポイントをエコ商品との交換、地域環境活動への寄付などに利用することができるという仕組み。

ポイント獲得メニューの中に「エコ通勤」という項目があり、自宅から勤務地まで2km以上を徒歩または自転車で通勤すると、月に20ポイント受け取れる。ポイント利用メニューには有機農産物生産者訪問ツアーなどへの無料参加チケット(50～200ポイント)などがあるが、通勤手当という形ではないものの、新しい形の自転車通勤奨励策といえる。

デンソーでは、「当社の『デンソーエコビジョン2015』の中で、『環境との調和をめざした研究・開発と自然環境の保全を通じて、人々の幸福に貢献する』ことを表明している。これを社員一人ひとりが自分のこととして考え、自発的な行動につなげていくための入り口として、エコポイント制度を設けた」と言っている。CSR(企業の社会的責任)活動の一環という位置づけで、全体で約1万人の参加を見込む。

第3回自転車活用研究会のお知らせ

NPO自活研は下記の要領で、第3回自転車活用研究会を開きます。会員に限らずどなたでも参加できますので、お誘い合わせのうえ、ふるってお申し込み下さい。

<テーマ> 「金沢での自転車利用促進の取り組み」(自転車マップから道路改善へ、エコサイクル・プロジェクト、日韓自転車フォーラムなど)

<講師> 三国千秋(みくに・ちあき)北陸大学教育能力センター教授

<日時> 2007年1月30日(火)PM7:00~8:30

<場所> 東京都港区立生涯学習センター「ばるーん」305会議室
港区新橋3-16-3 TEL03-3431-1606 JR新橋駅徒歩1分



<参加費> NPO自活研会員は無料。非会員は資料代1000円(当日受付にて)

<申し込み> 事務局あてに1月25日までに、お名前と連絡先電話番号を明記のうえ、メールかFAXでお申し込み下さい。Fax 03-3591-0799 info@ecomile.jp

研究会終了後、懇親会(実費)を予定しています。

第4回研究会は2月21日(水)PM6:30~同じ場所で予定しています。

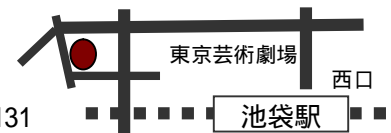
2月10日 東京・池袋で「ミニ自転車D0!カフェ」

としまNPO推進協議会主催の「社会貢献活動パネル展示見本市」に出展する形で、NPO法人自活研は「ミニ自転車D0!カフェ」を開きます。PR活動の一環ですが、参加者との懇談も組み込まれておりますので、お近くの方はブースにお立ち寄り下さい。入場無料。

<日時> 2月10日(土)PM1:00~7:00

<場所> 豊島区勤労福祉会館6F大会議室 豊島区西池袋2-37-4

TEL03-3980-3131



終了後、交流会(実費)の予定。

失われたクルマへの懷疑



科学技術文明研究所所長の米本昌平さんが12月31日付の毎日新聞に「道路特定財源の一般財源化 自動車の価値、議論を」という一文を寄せている。この問題の議論の過程でつねについて回る「クルマを使っている人から徴収している税金なのだから、クルマのために使うべきだ」という論理に対し、米本さんは「それにしてもいくら法律に明記されているとは言え、自分たちが払った税は自分たちだけで使うのが当然という、自己利益丸出しの論法がまかり通り、これを諷める意見がまったくでない先進国は、恐らく日本くらいであろう」と、バツサリ斬る。

そして、米本さんは「言い換えれば、現在の日本は、自動車に対する根源的な懷疑がほぼ完全に払しょくされてしまった稀有な先進社会である」と続ける。70年代には日本でも、宇沢弘文氏が『自動車の社会的費用』で、「クルマ社会」の非を鳴らしたにもかかわらず、それに呼応する動きがないばかりか、疑問すら抱かない社会を嘆く。

「そもそも20世紀初頭には公道を自動車が走ってはならないとする国は珍しくなかった。走る場合はその前を人が走り、自動車が来ることを告げなくてはならないこともあった」と。米本さんは現在、EU各国などでは中心市街地からクルマを締め出しているだけでなく、福祉国家を支える税源として、高額の高額ガソリン税を課していると指摘。日本の11当り約60円に対し、英国125円、ドイツ119円という。

「クルマ社会」から脱却する方策のひとつとして、我々は自転車を都市の交通手段に位置づけたうえ、自家用車からの乗り換えを促進しようとしている。EUでは自転車のみならず、税制も加味して、新たな社会を展望し、実現する端緒を見い出そうと動き出しているのだ。米本さんの言うように、「21世紀における自動車の使用をどう位置づけるのか」といった国民的議論を興す中で、我々は自転車の価値を輝かせたい。

<イラスト・あらかき>