

## 二輪車をめぐる混合交通の新しい秩序づくり

小川洋子\* 鈴木春男\*\* 越 正毅\*\*\*

保良光彦\*\*\*\* 渡辺修自\*\*\*\*\*

近年における二輪車、とくに50cc バイクの増大や、それに伴う事故件数の拡大は、四輪車を中心としたこれまでの交通体系が見直され、二輪車や自転車を含めた新しい交通体系、すなわち混合交通下での新しい交通秩序づくりが必要不可欠になってきたことを示している。二輪車の特性を理解し、交通社会での市民権を認めていくためには何が必要かというテーマを、二輪車の性能区分、通行のあり方、道路の使い方、さらにはユーザーと住民との調和といった観点で話し合った。

## Creating New Orders for Mixed Traffic Concerning Two-Wheeled Vehicles

Yoko OGAWA\* Haruo SUZUKI\*\* Masaki KOSHI\*\*\*  
Mitsuhiko YASURA\*\*\*\* Shugi WATANABE\*\*\*\*\*

Increase of the two-wheeled vehicle in recent years, especially of the 50-cc motorcycle, and increase in the number of accidents along with indicates that the old traffic system centering around the four-wheeled vehicle should be reviewed, and that creating of new traffic orders under the mixed traffic, has become necessary and indispensable. We here discussed the theme as to what is needed to understand the characteristics of the two-wheeled vehicle and acknowledge the civil rights in the traffic society, from the points of view of performance classification of the two-wheeled vehicle, ideal of moving traffic, use of the road, and also harmony of the user with the residents.

## 報告①

## 二輪車の市民権の確立と混合交通

報告者……

越 正毅



基本的には、二輪車はいまだに交通の一つの構成要素として認知されていないで、好ましからざる夾雑物という扱いをうけているように思います。二輪車が交通社会の中で市民権を得ていないところに問題があるわけです。例えば、二輪車の都心部夜間通

行禁止です。これは暴走族や爆音への対策でしょうが、四輪車ではあり得ない措置です。四輪車の暴走族もいますが、ある時間帯について、いっさいの四輪車の通行を禁止する措置はとれないはずで、四輪車には交通社会における市民権が確立していて、これを侵すわけにはいかないという共通認識があるからです。ところが、二輪車ではいとも簡単に通行禁止になるわけです。

また、高速道路の料金は普通の四輪車も二輪車も同額ですが、二輪車の2人乗りは通行できない。なぜ2人乗りがいけないのかよく分かりません。しかも、4人も5人も乗った四輪車と1人乗りの二輪車が同じ料金をとられるわけです。つまり、二輪車は高速道路に入って来るなという意図があるような感じがします。それから、二輪車のヘルメットの強制着用也有問題もあります。恐らくヘルメットをかぶっていないために他人に迷惑をかけることはないと思いますが、とにかくヘルメット着用はすんなりと強制されます。それに対して四輪車のシートベルト着用となるとすんなりと話が進まない。シートベルトを着用しないと、事故に遭ったときに二次的に他人

\*ジャーナリスト  
Journalist\*\*千葉大学教授 (本学会員)  
Professor, Chiba University\*\*\*東京大学教授 (本学会員)  
Professor, University of Tokyo\*\*\*\*大分県警本部長  
Chief, Oita Prefectural Police Headquarter\*\*\*\*\*日本道路公団理事  
Director, Japan Highway Public Corporation

に被害を及ぼす可能性があります。その点、シートベルト着用は二次被害を防ぐ意味からも必要度が高いと思います。それにもかかわらず、ヘルメットは強制着用で、シートベルトの着用には及び腰ということ、二輪車と四輪車の社会的認知に差があるためという気がします。二輪車が立体交差を通行できないという規制にしても、その方が事故率が低いというデータを見せてもらったことはありません。これも、二輪車が十分に市民権を認められていないた

めに、いとも簡単に規制されてしまうわけです。

最近混合交通という言葉がよく使われます。これも、二輪車や自転車が一人前の市民権をもった交通社会への参加者だという意識が確立して始めて、混合交通という概念が現在に適応した形で認識されるのだと思います。二輪車を夾雑物と考えていたら、混合交通という認識は出てこないし、あまり意味もありません。

## 報告②

### 二輪車の騒音と住民の生活環境

報告者……

保良光彦



二輪車の位置付け、つまり市民権の問題は最も基本的なことだと思います。新しいものが出てきたときに、それが社会的にどういう経緯で問題にされていくかとなると、2つの面が考えられます。一つは、新しいものを持ち込んだ側が、社会の方に受け入れ体制ができていないことによる不満を表わし、正式に市民権を認めるように要望を出してくることで。もう一つは、新しいものに入ってこられる側の拒絶反応です。これは、誰が、どういう立場で新しいものを夾雑物と見るかという問題になります。二輪車でも、これをうるさくて、危険なものとする立場から、まず問題になったという色彩が強いわけです。大きな問題がなければ、別に規制などする必要もありません。つまり、二輪車を夾雑物と感じさせる根本は何だったのかを究明しないと、単にユーザーの

側からの要望ということだけでは解決がつかないわけです。

二輪車を扱う際に一番問題になるのは、住民の生活環境に合わないために拒否反応が起きることです。例えば、事故が起きると否とに関係なく住民は二輪車のたてる音に拒絶反応をきたしています。越さんが報告された夜間の全面通行禁止も、暴走行為それ自体よりも、爆音に対する非難が強いわけです。赤ん坊がおびえる、病人や老人がイライラする、一般の人でも寝られないといった苦情が多く、なぜ野放しにするのか、通行規制しろという話になってきます。しかも、四輪車は比較的きめ細かな対策がとれますが、二輪車は非常に機動性に富んでいて、きめ細かな規制がとりにくいものですから、全面禁止といったオール・オア・ナッシング的な規制になってしまうことがあります。

このように、二輪車の場合、ユーザー側とそれを受け入れる側がそれぞれに不平をもち、問題点をかかえています。そうした対立を踏まえて、二輪車の欠点をミニマムにしつつ、両者の調和を図っていく方策をさぐるのが最も大切だろうと思います。二輪車が交通社会からなくなることはあり得ない以上、もっと前向きに調和させるための現実的対応を考えるべきです。

## 報告③

### 二輪車は自転車と四輪車に区分せよ

報告者……

渡辺修自



私はこれまで3回、二輪車に直接関与したことがあります。最初は、終戦後にいろいろと移動手段に困ったものですから、人から125ccぐらいの二輪車を借りたときです。地方のある県にいたときですが、まだ交通量そのものが少ないものですから、今日のような問題は全くなかったと思います。2つめは、建設省の道路局長のときで、ハーレー・ダビッドソンに乗っている中高年のライダーの会から、高速道路の二輪車の通行料金を安くしてほしいという要求

があったときです。3つめは、私の次男が是非オートバイを買えというので、非常に困ったという経験です。いくら危いからといっても聞かないわけです。そこで、家族みんなが乗れるものにしようということになりました、いわゆるスクーターを買いました。これには次男はもちろん、長男も、私も、妻も乗りまして、初めのうちはこれで遠出もしましたが、さすがにくたびれるので、このごろは近くでしか乗らないようになり、自転車並みの使い方になっています。

こうした私の体験と、最近の二輪車の急増によるいろいろな問題を考えますと、二輪車を排気量によって区別して考えた方がいいと思います。50ccクラスのような自転車代わりに使うタイプと、越さんがお乗りになっているようなナナハンクラスとは分けて考えないと、現状に対応できないと思います。このクラス分けを、どこで線引きすべきかは、構造面なり、性能面なり、あるいは乗る人の年齢なり、いろいろと考えられるでしょうが、私にはその細かい議論はよく分かりません。

そこで、もし線を引けたとすれば、50ccのような自転車代わりのものは、混合交通だからといって幹線道路を四輪車と一緒に走るのはではなく、裏通りだけを通して、自転車代わりに徹した方がいいのではないのでしょうか。そのためには、交通規制にしても、

一方通行路では自転車と同じように逆行してもいいとするように改めるわけです。一方、排気量の大きいクラスは四輪車と同じ扱いにして、四輪車と同じように走ってもらう。四輪車の方も、この二輪車はもう1台の四輪車がいるつもりで見ないようにします。つまり、二輪と四輪の混合交通ではなく、四輪車と自転車に二輪車を分けてしまった方がうまくいくように思います。先ほども、高速道路の料金の話が出ましたが、二輪車といっても路肩を走らせるわけにはいかないし、一定の車線を走るとすれば、かなり横方向にも占有面積をもっています。このあたりは四輪車と同じとした方が、一定の交通秩序が保てると思います。

線引きについては、50ccでも最近125ccやそれ以上のスピードが出るスポーツタイプがありますが、50ccを自転車のクラスへ入れる以上、そんなスピードの出るタイプはつくりたくない方がいいと思います。スポーツタイプは子供たちが乗りたがるし、無謀運転にもつながるし、四輪車や歩行者に危い思いをさせる場合が多い。分けるなら125ccあたりにして、それ以下は自転車代わり、それ以上は四輪車並みに扱い、それぞれの人格を認めつつ、新規参入車としての規制をしていくわけです。そして、既存の交通秩序も、そうした条件の中で二輪車を受け入れていくことが必要だと思います。

#### 報告④

##### 二輪車の特性、機能を踏まえた位置づけを

報告者……

小川洋子



私は二輪車にも四輪車にも乗っています。二輪車も50ccのファミリーバイク、スポーツバイクから、750ccクラスまで、いろいろなクラスに乗っていて、一応、二輪車、四輪車それぞれの立場から考えることができます。私が報告したかったことは、越さんの報告とほぼ同じですので、ここでは私の体験でお話ししたいと思います。

二輪車に乗って10年ぐらいいになりますが、ここ5年ぐらいのファミリーバイクの急増には、やはり目

を見張るものがあります。そうした二輪車を見ると、私は二輪に乗っているときでもよく危いとは思いますが、四輪車に乗っていると、非常に危いという場面がさらに多く見えてきます。実際に近年は事故も急増しています。二輪車にヒヤヒヤするという原因をよく考えてみますと、二輪と四輪はどこが同じで、どこが違うか、その上でどう扱ったらいいのかということが、乗る側も行政の側も、ピシッと統一されていないで、現実には振り回されている状態になっているためだと思います。ただ一ついえることは、二輪車はやはり四輪車とも自転車とも違うだろうということです。二輪車の機能なり、特性をキチンと押さえて、四輪車や自転車に対してどういう位置を占めるのかを論議しないと、混乱するばかりだと思います。

そこで、その位置付けを私なりに考えたのですが、大変むずかしい。例えば、二輪車は軽快で小回りのきく乗り物です。そのメリットは移動にかかる時間

が四輪車並みか、あるいはそれ以上に早く、しかも所要時間が予測できる上に、ドア・ツー・ドアで戸口から戸口へ行けるということ。また、自転車と違ってそれほど労力がいりませんから、女性やお年寄りにも乗りこなせます。しかし、天候の悪い日は乗りにくいし、荷物はほんの少量しか積めません。また、2人乗りはできてもお客車を乗せるというわけにはいかないといったデメリットがあります。こうした二輪車としての特性、機能と社会的なメリット、デメリットなどを明らかにした上で議論しないと、現実に対応できないのではないのでしょうか。

## 討論

### 1. 二輪車の位置づけと権利義務

**鈴木(司会)** 50cc から750cc までである二輪車を、交通社会の中でどのように区分し、位置付けていったらいいのか。まず、この問題がみなさんの共通の問題意識としてあるように思いました。法律ひとつをとっても、道路交通法、道路法、道路運送車両法あるいは駐車に関する法律では、二輪車の概念がそれぞれにズレていて、やはり二輪車のイメージはすっきりしていません。そのあたりから議論を始めてみたいと思います。

**保良** 道路法の扱いでも、ドライバー教育においても、二輪車は排気量によって、ある程度分けて考えた方が実りがあるような気がします。例えば、混合交通とはいっても、交通量の多い幹線道路の中にファミリーバイクを入れるのはなかなか勇気がいる。とくに道路の中央に寄って右折するのは、ファミリーバイクにはおそ困難な課題です。しかし、大排気量のもの安定しているし、運動能力も高いので、四輪車と同じように道路の中央を走っているし、右折もしています。ですから、区分する境界はあいまいな点もありますが、自転車、ファミリーバイクと、高性能のスポーツタイプとは分けて考えた方が間違いが少ないと思います。

**鈴木** 渡辺さんの報告では、50cc であって100km というようなスピードの出るスポーツタイプは、非常に危険性が大きいので、できればつからない方がよろしいということでした。これに対しては、つくること自体を問題にするのではなく、むしろスピードの出る50cc のスポーツバイクは、125cc や250cc のバイクと同じように取り扱い、同じ50cc でもファミリーバイクは自転車に近い扱いをするといった、使用目的や性能に応じて区分していけばよいという意

それから、二輪と四輪の両方に乗っていると、それぞれの相手の立場が分かってきます。ファミリーバイクに乗っているときは四輪車の邪魔をしないようにしようとか、四輪車に乗っていると渋滞をすり抜けて行くのは二輪車の特性だから、道をよけてあげようと考えます。しかし、意識しないとつい一人よがりになって、頭にくるということもあります。これからは、二輪と四輪の両方に乗る人がふえてくるはずですから、それを踏まえた交通教育なり、マナー教育が必要だと思えます。

見もあります。排気量で区分し、規制するのは比較的やりやすいと思いますが、混合交通の中で二輪車をいかに秩序づけるかというとき、排気量で区分するのが果たして適切かどうかという問題もあります。**越** いまの法律でいう50cc は、自転車をやや性能アップさせた程度という前提で考えられています。しかし、125cc 並みの性能をもつ50cc となれば、つくるのは自由ですが、乗る方はそのつもりで乗らなければいけないということです。それだけのことで、法律をいじってまでするのかどうか。現状でも、50cc ではなくて51cc にすれば済むことではないでしょうか。

**渡辺** 50cc でも高性能のものは、上級クラスと同じような乗り方をしてもらえれば十分なので、それに適した試験をするように改めればよろしい。私がスポーツバイクはつからない方がいいといったのは、一種の極論をいったまでです。

**越** 技術的にいったらつからないことに賛成なんです。バランスが悪いんですよ。スポーツバイクは……。

**小川** 私は50cc のスポーツタイプがあってもいいと思います。ただし、その性能に応じた乗り方や扱いをすればよろしい、という意見に賛成です。いまの50cc は実地試験なしですし、四輪免許をもてば自動的に乗れます。ファミリーバイクならそれでも構わないでしょうが、スポーツバイクはやはり実地試験を行って、免許を与えるように改正した方が、事故も少なくなるように思います。

**越** 高性能なものは、高性能なものとして扱い、乗りなさい、というのはその通りです。ただ、その前提として私がいいたいのは、二輪車の市民権をきちんと認めなさいということです。とくに排気量の大きいものは一人前の車として認め、そのかわりに義

務もあるとした方が、ライダーにも受け入れやすいと思います。今の状態は、一人前扱いにしないくせに、安全にからめてとやかく規制するという不満をライダーは持っているということです。昨年、警視庁主催の二輪車の安全シンポジウムに来ていたライダーが、ややシラケていた面がありました。いつもいわれますが、なぜ二輪は立体交差に乗せないのか。知っている道ならいいが、知らない道だと立体に上ったり、下がったりしないように注意しなければなりません。そうまでして、なおかつ危険だといわれる平面交差を走らされる理由が分からないというわけです。

それから2人乗りの禁止も、私は高速道路ですら禁止の理由が分からないのですが、まして一般の自動車専用道路において禁止する理由が分かりません。比叡山ドライブウェイに女房を後ろに乗せて入ろうとしたら「だめだ」といわれて、結局、あきらめるしかなかったのですが、どう考えてもおかしな話です。

**渡辺** 2人乗りは認めていいでしょうね。

**保良** 自転車からの発想が尾を引いているきらいがあります。新しく出てきたものに対する正当な位置づけがないままに、あるいは取り組む暇がないままに対応してきたというのが正直なところ、二輪問題のすべてだと思います。

**越** 二輪車の市民権を認めよというのは、決してユーザーのわがままだけを許すのではなく、権利と共に義務も課すという意味です。これを前提にして、二輪車を規制するという話ならば私も賛成です。例えば、先ほど話に出た騒音問題も使用過程車の騒音基準が甘過ぎるため、もっと厳しくした方がいいと思います。工場から出荷された段階での二輪車の騒音レベルは、普通の乗用車とほとんど変わりません。二輪車が他の車種に比べてうるさ過ぎることはないはずですが、ユーザーがわざわざ音が大きく出るように改造するわけです。こうしたことが放置されていることがむしろおかしなので、それを有効に取り締まって、騒音を規制するのは当然のことです。また、メーカーやディーラーも、二輪車を正当に認めてもらいたいならば、もう少し本気になって、不法な改造ができないように最大限の努力をしてもいいと思います。メーカーはまさかしないでしょうが、ディーラー段階では不法な改造がかなり行われているようにも聞いています。しかし、二輪車の市民権が認められないなら、権利もないかわりに、こうし

た規制を課すのもおかしいわけで、勝手にしろという状態になってしまいます。

**保良** 確かに二輪車の問題のうち、騒音問題を解決すると、かなり拒絶反応はなくなるでしょう。実際、たった1台が騒音をたてて突っ走っただけでも、もう110番がたくさんくるわけです。しかし、今の法制の下では、これを取り締まれる状態ではありません。やはり、一部のけしからんもののために、全部が規制を受けるという矛盾にぶつかってしまうのです。今後の対策としては、二輪車を改造できないように、あるいは改造したら直ちに取り締まれるようにしていく努力が必要だと思います。

**越** 二輪車を改造したという事実だけで、取り締まれるような法律に早くしてほしいということ、二輪車のメーカーやディーラーあたりが、もっと積極的に関係省庁に働きかけてもいいと思いますね。

## 2. 50cc 用走行レーンと速度規制

**保良** 音の問題のほかには、走る道路のスペースの問題があります。これについては、道路構造令などの中で二輪車を認めることを前提に、ある程度の走行レーンを確保していきたい。といっても、二輪車をそのレーン内に押し込めるという思想ではありません。道路の中央を四輪と共に走ってもいいのです。ただ、ファミリーバイクに乗る女性などは、道路の真ん中を走ろうなんて気はさらさらありませんから、左端に二輪レーンをきちんと設け、凹凸をなくしてきれいにし、駐車車両もなくせば、何もそこを通れと強制しなくても自然と通るようになります。そうした二輪車というより、ファミリーバイク用の走行スペースを確保してあげることが必要です。それから、大阪や広島などで試みられているファミリーバイクの2段直進による右折方法に見られるように、ファミリーバイクに適したルールを用意していきたい。二輪車、とくにファミリーバイクの市民権を確保する前提としては、ユーザー教育に加えて、こうした走行スペースの確保、ルールの用意をしてあげることが絶対に必要だと思います。

**渡辺** 最近は余り見られないのですが、昔は緩速車道といって、高速車道との間に分木といわれた樹木を植えて分離したものがありません。これはパリのシャンゼリゼにもありますが、道がゆったりとして、緑も多く、非常に落ち着いた環境です。これから新しく都市計画道路を確保する場合、こうした構造をなるべくつくっていききたいのです。ただ、これはあ

る程度幅員に余裕のある道路でしか対応できないでしょうね。そこで私がいいたいのはルールです。市民権をいうなら四輪車並みに走ってほしい。例えば、止まっている四輪車の列の左側を抜けていくのは、これが二輪の最大の特徴ですから仕方ないとして、走っている車の間を縫うようにしてすり抜けるのはやめてほしい。

**越** それは当然です。そういう意味では、大きな二輪車は四輪車とほとんど同じ扱いでいけるので、むしろ問題が少ないと思います。非常に難しいのは、ファミリーバイクなどの50ccクラスでしょう。50ccについては、保良さんのいわれるように、そのためのスペースを確保できれば文句ない。しかし、大部分の道路はそんな余裕もないし、駐車などの問題も出てきます。現実には、四輪車とまじって走らざるを得ない状況です。そのとき、50ccの時速30kmという最高速度が現実的なものといえるかどうか。例えば、三浦半島にはトンネルがたくさんあって、よく速度取り締まりをやっていますが、以前、私のわきで50ccに乗っていた人がトンネルを出たとたんに捕まってしまいました。私はナナハンで助かったのですが、50ccは30kmで走行する場所だったわけです。しかし、そのトンネルは狭くて、30kmで走ったら命が縮まるような所で、嫌でも四輪車のスピードに合わせて走らざるを得ないのです。このように、スペース、速度、右折の方法などを含めて、50ccを現実の道路上でどのように扱うのか、まだまだ考え直す余地があるように思います。例えば、原付の最高速度を40kmにして、四輪と一緒に走ってみたらどうでしょう。実態としてそうなっているのですから、それでうまくいくと思いますよ。

**小川** 幹線道路の30kmはかえって怖いですね。実際は40kmで走っている人が多いでしょう。

**保良** ファミリーバイク全体として見るとどうでしょうか。

**小川** 幹線道路に出る人と出ない人でかなり分かれていて、出る人はやはり40kmあたりが多いと思いますね。

**保良** 基本的には、すべてが等速運動で車が流れてくれた方がいいに決まっています。しかし、乗る人の行動能力、運転能力が違いますし、車種も違いますから、等速運動にするのがいいとはいちがいにはいえません。

**越** ここではなぜ40kmなのか、あるいは30kmなのか、またここではなぜ80kmなのかという、明らかな

理由があれば説得力もあります。そうした理由とメリハリがきちんとあって、その上でなぜ原付は40kmで走れないかということが示されるべきなのです。

**保良** 二輪も四輪も等速で走った方がいいのは間違いないのですが、スペースの区分なしにそれができるかということでしょう。スペース区分といっても、現状でもかなりできることがあります。例えば、片側1車線半の未改良道路というのがかなり多いのですが、これはわれわれには大歓迎なのです。基準にないからといってよく断られるのですが、1車線半のレーンを引いてもらえると、自転車とバイクのマナーが見る見るよくなります。2車線でそのまま放っておくと、車線が広く見えるものですから、四輪車もスピードを出すし、自転車でも真ん中を走ったりします。ところが1車線半の線を引くと、ここを走れといわなくても、自転車もバイクもきちんとそこを走るようになります。目安ができる人間はそれに沿って走るが、何もないと蛇行して走りたくなるようですね。最近では、1車線半の道路は外側線という形で、できるだけマーキングをやっていますので、以前から比べるとトラブルがかなり減りました。

**越** 例えば、東京の駒沢通りは1.5車線ぐらいありますが、0.5は駐停車でとられてしまって、事実上1車線しかありません。こうした状況で原付がどうやって走るか、それも問題です。

**小川** ただ、乗る側からいえば、1車線半とか二輪車停止線はありがたい気がします。安全性からいっても、停止線が四輪と一緒に、フラフラと出て行くよりも、前に出て先に行く方が安全です。そうしたアイデアがもっと考えられてもいいと思います。

**保良** アイデアも二輪のことを考えない時代と、考える時代では全く評価が違ってきますね。昔は交差点の四つ角の隅切りがよいというのでやってきましたが、最近では、トラックがこれを利用してぎりぎりの所で左折するために、自転車や二輪車が巻き込まれる事故がふえて、もう隅切りはやめています。逆に、四つ角はマーキングを施して、大型車が大きく左折するように改められているわけです。

### 3. あいまいな駐車対策

**鈴木** ファミリーバイクの2段直進の話が、先ほど保良さんから出ましたが、広島では大きい方の二輪車もそうなんですか。

**保良** 大きい二輪車は別にそうしてはいませんが、2車線、3車線となりますと怖いものですから、2

段直進的な曲がり方をする人もいます。

**越** 右折車線があるかどうかでかなり違ってきます。右折車線の無い所で、バイク1台だけで右折待ちするときは、本当に身の細る思いがしますよ。トラックがそばを通ったりすると自分の足がひかれるかと不安になるし、怖くてとても真ん中で止まっていられませんから、そういう場所では2段直進の方が安心です。ですから、常にこうしなければならないと決めてしまうのは、むしろ危いかもしれません。こういう場合はこうした方がいいという教え方をしたいですね。

**保良** その通りですね。お年寄りや女性に、真ん中へ行って右折しろといっても、怖がって行けないと思います。われわれが2段直進を指導する以前から、そうした人は2段直進の曲がり方をしていたわけです。

**越** もうひとつ、二輪車の市民権で問題になるのは駐車です。少し前にオーストラリアに行きましたら、二輪車用のパーキングスペースがあって、パーキングメーターもありました。日本でも二輪車のパーキングメーターがあって然るべきでしょう。そのかわり、乱雑にどこでも置くようなことはさせないとすればいいわけです。ときどき、歩道の上で、通行の妨害になるような所に駐車しているものを見ますからね。

**小川** 駐車となると、またファミリーバイクと大きい二輪車との違いが出てきます。ファミリーの方は自転車と同じ感覚で処理できますが、大きい方はいろいろと気がひける場合が多くなります。私はいつも迷うのですが、二輪車の駐車のルールはどう考えたらいいのでしょうか。

**越** 法律的に言えば二輪車は自動車扱いですから、駐車禁止の所はとめてはいけないうわけで、ましてや歩道にはとめられません。

**小川** 実際には全く取り締まられないで、歩道にとめたり、車道にとめたりするケースが多く、そのあたりの規制があいまいですね。私も外国では、パーキングメーターではありませんが、ここにしかとめてはいけないうという規制のある所をいくつか見かけました。これはかなり厳しく規制されていましたが、規則違反に怯えながらとめなくてすむので、かえってその方が安心でした。

**越** 日本は駐車対策はあるが、駐車政策はないとよくいわれます。例えば、東京都内で全面駐車禁止になっている場合に、何を政策目標にしているのかと

いうところまでさか上って、もう一度議論をし直しますと、二輪車の駐車はどうあるべきか、どう禁止されるべきかが出てくると思います。そこが十分に議論されぬままに全面禁止になっているから、二輪車の駐車をどうすべきか分からなくなっているわけです。

**保良** 確かに、いま最も不足しているのが駐車政策でしょうね。これは世界のどの都市でもきちんとしたものを持っていないようです。駐車だけはきめ細かいことをいくらいっても、なかなか取り締まれません。こちらが力負けしてしまうのです。結局、優先順位をつけて取り締まるしかないわけですが、そこでまた、トラブルが起こるのです。二輪の人は、駐車車両はとにかく邪魔だからどけてくれといひます。四輪の人は、何も全面的に禁止することはないといひます。同じ人でも二輪に乗っているか、四輪に乗っているかで、いうことが全く逆になるのですから、駐車対策における二輪と四輪の対立は根が深いわけです。

**越** 大型の二輪車は四輪と同じ場所にとめますから、まあいいのですが、50ccや自転車にとって、四輪の駐車は本当に困りますね。

**保良** 私は交通規制の実施踏査では、ずっと自転車でも回っていましたが、四輪の路上駐車くらい困るものはありませんでした。ですから、主婦の人たちが、自宅周辺の駐車車両に対して、ヒステリックなまでに取り締まり強化を叫ぶ気持ちはよく分かります。駐車は優先順位をつけて取り締まるといひましたが、実際は交通妨害の具体的な程度によって決まるよりも、地域住民の110番によって決まる方が圧倒的に多いのです。苦情がそれだけ殺到するわけです。駐車する人は、ここは裏通りで車も通っていないとか、通学時間帯ではないから構わないといひますが、付近の住民はそれを許さない。交通妨害になるかどうかでなく、住民の反発、アレルギーを踏まえて駐車問題に対処することになっています。駐車問題については、今もって自信のある解答ができませんね。

**鈴木** 住民の反発は、自転車やバイクの交通の邪魔になるというより、自分の車を車庫から出しにくいといったことによるわけですか。

**保良** それだけではなく、自分の家の前に他人の車があること自体が不愉快で許せない、自分の占有空間を侵されているという理由のようです。道路は、公共のものとする考え方ではなく、プライベート空間の延長上にあるという感覚が多いのだと思います。

#### 4. ファミリーバイクの増大と地域交通のあり方

**越** 裏通りの駐車については、裏通りの利用形態そのものにかかわる問題です。歩行者優先というべきかもしれませんが、裏通りでは、四輪は一定のルールとマナーの下に、歩行速度ぐらいでしか走らせないとする使い方をさせていく必要があります。コミュニティ道路の考え方も広がってきましたし、裏通りは、四輪が今までのように、自転車やファミリーバイクを押しつけて走る空間ではないことを徹底しなければ、もはや解決がつかないと思います。

**渡辺** そのかわり幹線道路は車優先にするわけですね。

**越** そうです。幹線道路は40km制限、裏通りへ入ったら30km制限となりますと、裏通りは取り締まりがないだろうというので40km、50kmで走る車が出てきます。そこるところをもっとメリハリをつけて、スピードを出していい所と、絶対に出してはいけない所とに、明確に分けるべきだと思います。

**保良** 現実に交通施策を進めていて困るのは、日本の道路では通過交通用の幹線道路と、居住生活用の道路との区分がないことです。幹線道路も地域の人にとって横断交通路として普通に利用されています。ですから、横断を止めて、歩道橋だけにしてしまったら、乳母車や自転車が通れない、老人や障害者が通れないということになります。居住内道路と通過交通用道路をどのように再編成していくのが、日本の交通政策の根本だと思います。これは一挙にはできませんが、地域内の道路については、生活ゾーンとして地域の人しか通れないような形にし、その運用は地域住民にすべてゆだねるというのが、私の個人的考えです。地域の中での歩道や駐車はどうすべきかなど、問題が起こるごとに地域へフィードバックさせる。そのことによって、地域の中におのずと秩序ができてくると思います。

現状では、地域の人がお互いに迷惑をかけ合っているのに、それをいきなり行政へ持ち込んでしまうわけです。これでは、本当の自発的モラルが育たないのではないのでしょうか。それを変える一つのきっかけが、ファミリーバイクの出現だと思います。利用者は地域の女性たちが多いわけです。この人たちは、歩く人の立場も、地域住民としての立場も分かるし、また、車の立場も分かるわけで、一人で何役もこなしています。こうした人々が、次々と車社会に参入してきた機会を利用して、地域社会の道路

の使い方や交通はどうあるべきかといったことを、地域社会全体の問題として投げかけていったらどうでしょうか。今後は、こうした視点から考えていく必要があると思います。

**越** その場合も、通過用幹線道路とローカルな道路との種分けがうまくできるかどうかがかギになりますね。

**渡辺** 種分けをするにしても、道路がまだ十分に整備されていない現状では難しいので、まだ今後待ったところが大きいと思います。

**保良** 道路整備を行う際にも、学校区とか行政区の再編成をしませんと、依然として問題は解決されてきません。地域の生活単位を分けなくて、昔のままに道路をつくりますと、住民たちから見れば、とんでもない道路ができたということになります。横断の手段がない、スピード規制も甘いという不満が出て、行政は車を通し、流すことしか考えていないという声がいつも出てきます。つまり、道路をつくり、交差点を大体50mに1か所ずつにおいて、その間隔で横断交通がある場合に、その安全速度は何kmにするのかといった考え方をしないとイケません。そのあたりが、日本では根本的によくなっていないと思います。混合交通の最大の問題は、こうした地域の中を四輪、二輪、歩行者が入り乱れて通行しているのを、いかに整理し、秩序づけていくかということでしょうね。そのためには、道路だけいじってもどうにもなりません。

**鈴木** 通学、買い物、住民同士のコミュニケーションなど、生活のあらゆる場面を総合的に考えていかなければ解決のつかない問題ですね。その足がかりとして、女性を中心とするファミリーバイクの利用者の増大が、地域住民の交通政策への参加を促す条件をつくりつつあり、これが今後の交通社会のあり方、モラルの育成などに大きな影響を与えてくるという指摘は、これから大いに議論されるべきでしょうね。

#### 5. 二輪、四輪の共存を図る交通教育の展望

**鈴木** ところで混合交通の中で二輪と四輪の共存を考えた場合、走行レーンなどで分離して安全を図る手法は、物理的に考えればその通りだと思います。しかし、安全性を確保するために危険な状態だから分離しておくという哲学自体に、ある種の問題があるように思います。高校生に対する「三ない運動」も、基本は分離する考え方といえます。危険と共存



では困りますが、交通社会の中で分離ではなく、お互いに共存する方向で安全を求めていくことが、狭いうえに車が非常に多い日本では必要なことではないでしょうか。



**保良** 日本の狭さを考えれば、最終的には混合交通の中での共存しか行く着く先はなく、それだけ共存の条件をさぐることが不可欠でしょう。

**越** その場合、二輪プラス四輪の「六輪車の時代」ということになってくると、その条件もまた変わってくるでしょうね。

**鈴木** それが一般化してくれば、共存し得る可能性が大きくなるように思います。共存の基本は二輪と四輪がお互いに理解し合うことですから、小川さんのように、四輪に乗り、またいろいろな二輪にも乗る人は、それぞれの行動なり心理を理解しやすいでしょう。ただ、現状を見ますと、残念ながら二輪は二輪の立場、四輪は四輪の立場でしか考えないという人がまだまだ多く、不協和音が非常に強いようです。そこで考えたいのは、そのあたりを教育で改められないかということです。教育によってお互いが共感を得られるようになれば、細街路でのある種の共存も可能になってくるように思います。

**小川** 私も、二輪をある種の道路から排除するという方向に持っていくと、かえって反発が起こって、いい結果にはならないと思っています。やはり、いまいわれたように、混合交通の中での共存を考え、そのために必要となる一定のルールなりマナーを、教育でマスターさせていきたいわけです。例えば、四輪の免許をとるときに、二輪の特性なり動きを理解させるといったことを、カリキュラムの中に組み込めないものでしょうか。

**鈴木** あるいは、四輪の運転者に教習所で、1時間とか2時間、二輪を体験させるということは難しいのでしょうか。

**保良** 教習所に限らず、安全運動中の講習会などで四輪の人に二輪の特性を理解してもらうことは可能だと思いますよ。

**小川** 日本ではここ数年、事故が横バイないし、ふえる兆しがありますが、ここいらあたりで、事故防止の基本として、相手の挙動を知り、思いやる教育を望みたいです。

**保良** 思いやりといわれましたが、これは二輪と四輪の間だけでなく、歩行者や地域住民に対する思いやりも含まれるはず。そうした視点から見ると、いまの教育体系は確かに不備です。安全教育が幼稚園から始まって、小、中、高、大学そして社会人へとつながる体系として行われていません。そのため、「三ない運動」といったものが出てきます。私には基本的には賛成しませんが、教育なしに二輪に乗せることに対する不安があります。学校でも地域社会でも、教育することによってうまく使いこなし、それによって共存の条件をつくり出すことが大事です。その基盤として、先ほどもいったファミリーバイクの普及による、地域住民の自主的な交通への参加があります。この二輪社会が浸透することで、日本にも車社会のモラルとか環境条件の整備が進んでいくのではないかと期待しているのです。

**鈴木** 実は、現在、国際交通安全学会で、高校生を対象とした、きめ細かい二輪教育をするためのプロジェクトが進行しています。これは、代表者を選び、われわれも参加した合宿の中で二輪教育をするわけです。こうして高校生や若い人たちの二輪教育に携わって、二輪社会に対応する教育はどうあるべきかを研究していくわけです。我田引水のきらいはありますが、このような研究が成果をあげれば、少しずつ方向がはっきりしてくるのではないかと思いますね。

**保良** 一般に、日本人のモラルは顔見知り同士では立派ですが、見ず知らずの他人同士とか、公共の場での思いやりやルールは見劣りします。それは今までがそうだったので仕方ありません。しかし、これから日本は流動社会に入って、見ず知らずの人に出会うことが多くなります。それは交通の場においては、とりわけいえることです。そこで、日本人のモラルを確立する出発点に交通安全教育を位置づけ、交通社会だけでなく、将来、社会人として育っていく場合の基本という観点で、交通安全教育を進めてほしいと思います。

**鈴木** 本日はどうもありがとうございました。