

安全社会の自転車交通と スローモビリティをめぐる論点

小林成基*

わが国においては1970年に自転車の歩道通行を可としたことを発端に、道路空間での自転車の位置づけが曖昧化しただけでなく、公共優先や弱者優先の原則が揺らぐこととなった。また、自転車を含むスローモビリティが都市交通の柱に据えられてこなかった。急増する自転車交通への場当たりの対応ではなく、今日の社会状況に応じた道路のあり方が根本から見直さなければならない。こうした問題意識から、本稿では、今後の社会の前提条件を見据えた上で、移動の安全性向上の観点から自転車交通とスローモビリティをめぐる論点を整理するものである。

Emerging Issues in Bicycle Traffic and Slow Mobility for a Safe Society

Shigeki KOBAYASHI*

Triggered by the government of Japan's 1970 decision to allow bicycles to be ridden on sidewalks, the growing use of bicycles on sidewalks has not only made the position of bicycles in the use of road space ambiguous, it has also shaken the principle of the primacy of public transportation and vulnerable users. In fact, bicycles and other forms of slow mobility have never been incorporated into the mainstream of urban transportation. Instead of ad hoc measures to address the increasing bicycle traffic, there needs to be a fundamental reevaluation of the desired function of roads according to the social circumstances of today. Based on the awareness of this issue and in consideration of the preconditions for tomorrow's society, this report identifies and categorizes the emerging issues in bicycle traffic and slow mobility from the perspective of making travel safer.

1. はじめに

わが国では1970年に車両である自転車を例外的に歩道通行可とした。この例外を設けたのは、日本とノルウェーだけである。ノルウェーは約10年後に見直しを始めたが、日本はそれ以来40年間歩道通行を放置したままである。2007年になって漸く「自転車は、車道が原則、歩道は例外」「車道は左側を通行」「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」「安全ル

ールを守る」「子どもはヘルメットを着用」を謳う自転車安全利用5則¹⁾が示されたが、同年には、児童などに限り標識の有無にかかわらず歩道通行を認める法改正が行われ、むしろ自転車の歩道通行が常態化するに至り、自転車安全利用5則の最初の二つがどこかに忘れ去られた。

2011年10月25日の警察庁「自転車は車両」通達が注目を集めたが、内部にも歩道通行維持の声が根強くあり、また道路利用者、道路管理者および交通管理者の足並みも揃っていない。

自転車交通の増加によって表出した課題への対処療法を講じるのではなく、今日の社会状況に応じた道路のあり方が根本から見直さなければならない。

* NPO自転車活用推進研究会理事長・事務局長
President, Chief of Staff,
NPO Bicycle Usage Promotion Study Group
原稿受理日 2012年2月4日

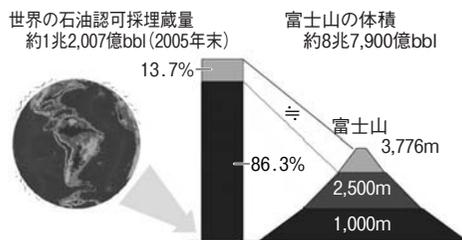
本稿は、今後の社会の前提条件を見据えた上で、移動の安全性向上の観点から自転車交通とスロモビリティをめぐる各種の論点を整理するものである。なお、IATSS ReviewのVol.35、No.2においては、特集「道路法制の新展開—人間重視の道路創造を目指して」が生まれ、交通関連法制を見直すためには、(1)既存ストックの有効な利活用を促進する仕組みが組み込まなければならないこと、(2)都市計画などの関連分野との協働が望まれること、(3)道路に多様な機能の発揮を求めるためにはそれら機能間のコンフリクトの調整が必要であること、および(4)以上の3点を実現するために地方分権・地域主権が不可欠であることが示唆されている²⁾。本稿はこれらの点を念頭に置きつつ、自転車交通やスロモビリティに関する先進的な事例を取り上げながら人間重視の道路のあり方を具体的に論じる。

2. 今後の社会の前提条件

2-1 エネルギー問題

気候変動、エネルギー高騰、高齢化、これらは人類が一度も体験したことのない事象であり、我々の社会は既にそうした未体験の領域に突入している。エネルギー問題に焦点を当てれば、イラン、サウジアラビアなどで発見された頃の石油はバレル1ドルもしなかったが、現在ではバレル50ドルくらいかからないと採掘されない。カリブの深海1,500mくらいの深さから採掘されるものは、最初の1バレルに50ドル以上も要する。庶民の手の届きざりぎりの価格の石油はあと約1兆バレルしか残されていない。何億年もかけて地球が生み出した石油資源は、富士山をコップに見立てたときには残り1杯分もない。そのわずか約13%しか残されていないのである (Fig.1)。

石油価格は21世紀初めから急騰し始め、2005年頃には限界と言われた30ドル、40ドルを突破している。2008年の131ドルは極端であるが、今また100ドル前後と、20世紀後半の10倍の価格になっている。それ



出典) 2006年当時の帝国石油資料より。

Fig. 1 2005年時点での石油確認採埋蔵量

が我々の生活に跳ね返ってこないはずはなく、既にヨーロッパの国々では個人のガレージからクルマがなくなってきている。先進国であっても、庶民がクルマを使えない社会が到来している。

日本はOECD25カ国の中ではアメリカ、メキシコ、カナダ、オーストラリア、ニュージーランドの次にガソリンが安い国である。韓国では、物価水準で比べると220円～250円であり、フランス辺りでは300円近くする。また、国内に自動車メーカーを持っていない国、例えばデンマークでは他国からクルマを買わざるを得ないが、その場合は関税が280%になる。

わが国では、安い潤沢なガソリンと自動車メーカーの努力による安価なクルマの恩恵で、多くの人が不自由なくクルマを利用できている。しかし、これは我々が挙げてクルマを受け入れる社会を生み出した結果でもある。行政・民間がともにクルマのための街づくり、クルマで便利・快適な街を目指してきたのである。国土交通省の統計では、クルマの利用者全体を100%とすると、5km未満しか走らない人が4割もいる。1km離れていないコンビニやスーパーに買い物に行く場合にすら、条件反射的にエンジンをかけているのである。エネルギー問題が一層深刻化する中で、従来どおりのクルマの利用を継続することは難しく、代替手段として近距離移動に適した自転車やエネルギー消費の小さなパーソナルモビリティへのニーズがますます高まることが予想される。

2-2 高齢化問題

ドイツでは1980年代の終わりに、アメリカでは1991年に交通総合体系の見直しを行っている。その大きな要因は高齢化への対応である。確実に進む高齢化に対応するために、まちの基準をコンパクトシティへと変更せざるを得なくなった。日本ではまだまだ言葉のみ先行している感があるが、本当のコンパクトシティが追求されている。そうした背景から、道の作り方、商店街の作り方、住み方、ゾーニングなどが総合的に見直され始めた。その助走期間の後に、前述のようなガソリン価格の高騰に起因した交通弱者の問題が引き起こされたのである。

イギリスではクルマに乗れない人が増えてきたことなどを背景に、1996年に自転車戦略を打ち出した⁴⁾。公共交通機関を整備するのにお金がかかる、ではせめて自転車をという要請から、自転車への取り組みが始まった。国家戦略としての取り組みである。その当時のイギリスの自転車利用率は、トリップ数で2%以下にすぎず、自動車トリップの約58%が5マ

イル以下で、2マイル以下が約1/4を占めていた。また、イギリスではアメリカと同様に医療対策の観点も重視されており、自転車戦略の冒頭には「肥満を減らして医療費の削減を。このままでは国が潰れてしまう」との危機感が記されている。

高齢率において日本はイタリアを抜いて世界最高水準にあるが、Fig.2に示すように2050年頃には韓国や中国は日本にキャッチアップし、さらに抜き去ることが予測されている。韓国は現在10%強の率でありながら、真剣に高齢化への対応を考えており、自転車や徒歩の利用環境の整備を急いでいる。一方、わが国においては、既に急速な高齢化を経験したにもかかわらず、未だに対処療法的なバリアフリー化を進めているにすぎず、高齢者標準社会のビジョンが見えてこない。さらに近年、難聴を抱える高齢者が1,500万人にも及ぶとの推計結果も示されており⁵⁾、従来の高齢化段階とは異なる外出リスクの顕在化も危惧される。

3. クルマの機能を代替する自転車

3-1 自転車への転換意向

最近の民間調査会社が実施した通勤手段に関するインターネット調査の結果を見ると、東京の場合、利用したい通勤手段を聞くと、1位は電車だが、2位には自転車が挙がっている。災害時の帰宅難民問題等も反映された結果と思われる。一方、自転車通勤をしていない理由に着目すると、「雨など天候による不都合が多い」ことが第一の理由に挙げられている。2番目には「(高性能な)自転車がない」ことが挙げられている。実用性の高い自転車がまだまだ高価であることに加え、会社の近くに駐輪場がないなどの問題も指摘される。

3-2 「ママチャリ」とは異なる自転車の世界へ

ママチャリの速度が15km/時程度であるのに対してスポーツ自転車であれば30km/時以上の速度で走行できる。価格帯5～6万円の実用的な自転車を利用すれば、8km程度までならクルマと対抗できる。



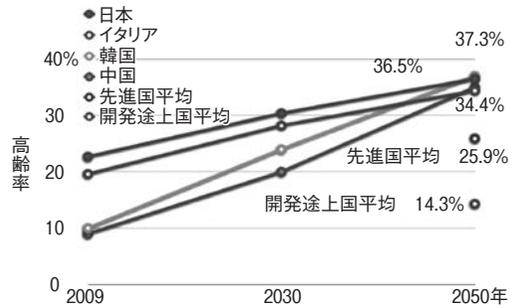
Photo 1 手軽に観光客を運ぶ自転車



Photo 2 高齢者を運ぶ自転車



Photo 3 郵便集配用自転車の原型/集配用には鍵付きのフタがつく。



注) 国連の世界人口展望報告書(2002年基準)に基づき韓国政府保健福祉部が予測。

Fig. 2 各国の高齢化の現状と将来予測³⁾

NPO法人日本都市計画家協会自転車まちづくり研究会が2006年に実施した調査では、新宿都庁から虎ノ門の8kmの区間では圧倒的に自転車のほうが速いことが確認されている。東京都内のクルマの平均時速は18km/時まで落ちていることを考えれば、ドア・ツー・ドアでは自転車のほうがはるかに速い。自転車はクルマの機能の一部を代替できるものになってきている。1～2万円の「ママチャリ」とは違う自転車の世界が始まっている。

各国ではひとやモノを運ぶための多様な自転車が開発されている。ドイツのペロタクシーは有名であるが、より手軽に観光客を運ぶ自転車(Photo 1)や日常的に高齢者を乗せて走る自転車(Photo 2)も見られる。車イスをそのまま乗せて運べるものや、楽器ドラムセット全部を乗せて移動できるものまである。Photo 3はデンマーク製の前二輪の自転車クリスティニアバイクであり、40年以上の歴史を持っている。当時の郵便局がこれを大量に買い込んで郵便の集配に使ったものである。日本では軽四輪だが、北欧では早くから環境配慮のために自転車が集配に用いられてきた。

3-3 歩道走行に縛られたわが国の自転車規格

わが国においても、上記のような自転車の活用へのニーズは多いが、普通自転車は内閣府令で幅60cmまでと定められている。これは歩道を通すために設

けられた規格(普通自転車)であり、世界中では日本だけの縛りである。国産の後2輪、前2輪自転車も販売されているが、幅60cmの車両では簡単に転んでしまう。

日本の母親たちは、前後に子どもを乗せている。前後に子どもを乗せたら、荷物はどこに置くのであろうか。子ども二人連れてスーパーに行ったら買った物を子どもに抱かせたり、ハンドルにぶら下げたりなど非常に危険なことをしている。これをヨーロッパの人に見せると児童虐待ととられかねない。墨東病院の医師の調査報告によれば、頭を打って運び込まれる幼児の大多数が自転車の転倒によるものと推察されている。お母さんが子どもを抱き上げて乗り降りさせようとする、一人降ろしてもう一人乗ったまま転んでしまうとか、子どもが暴れて蹴飛ばしてしまうなどの事例が多いようである。そのことが表には出てきていないが、自転車活用推進研究会が2009年に行った調査では、「実は5、6年前に倒したことがあった。子どもが無事でよかった」という母親の声が多く聞かれた。

高齢者だけでなく子育て中の母親たちにとっても、安全で手軽な移動手段が希求されている。止むにやまれぬそのニーズを叶えるためには、歩道に上がることによりガラバゴス化した自転車の規格(普通自転車)の見直しが急がれる。現状の車両規格の縛り

の中では、魅力的な移動の選択肢を生み出すことは難しく、マイカーへの依存を余儀なくされている。

4. スローモビリティ社会に向けた課題

4-1 低速移動—スローモビリティへの移行

高齢化に伴い、人の移動へのニーズは安全・健康・環境重視へと向かう⁷⁾。そのため、より人間重視の道づくりが求められる。OECD/ECMT共同レポート「速度マネジメント」⁸⁾においてもその国際的な動向が記されている。これに対する世界の交通先進国の考え方は極めてシンプルである。通過交通の多い幹線道路においては専用の自転車道を作り、クルマと同じ方向に走るよう整備する。一方、生活道路においては、クルマの低速化を徹底する。すなわちゾーン30またはテンポ30である。

クルマの速度を物理的に落として人と共存させる仕組みは、1990年にフランスとドイツで法律化された。その基になったものは1982年のLOTI、フランスの国内交通基本法であり、「人には物理的、経済的な制約があっても、移動する権利があり、これを担保する選択肢を準備する交通計画が必要」と明記している。

Fig.3は日本でも2005年に警察庁が用いた資料であり、人身事故が起こった場合の自動車の走行速度と死亡率との関係を表している。60km/時でぶつかった場合は即死である。しかし30km/時以下であれば生存率は高い。

ヨーロッパでは1980年代半ばにこの証拠を集め⁸⁾、1990年代から上限30km/時の規制を実施している。Photo 4はフランス・ナント市のまちなかの風景であるが、路面に描かれていた横断歩道は消され信号も撤去されている。撤去から3年半が経過したが、その間に事故は起きていない。人の動きを見ればその

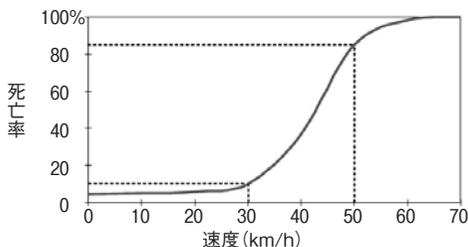


Fig. 3 人身事故時の走行速度と死亡率との関係⁹⁾



Photo 4 ナント市における低速走行のエリア



市の入口には「市域全体がゾーン30」であることを示す標識が立てられている。

Photo 5 グラーツの市全域での速度規制(ゾーン30)

理由がわかる。パリからナントまでの都市間を140km／時程度の速度で走ってきても、まちなかに入った途端に30km／時の制限がかかる。まちなかのバスは20km／時で走っており、バスを抜くのがなかなか難しいことから、実質的にはまち全体が20km／時で動いているのである。

オーストリアのグラーツでは、かつて60km制限になっていたが、都市全体を30km／時に変更している。その名残りが速度標識から読み取れる (Photo 5)。

Photo 6は団地の入口に設置されたライジングボラードの風景である。こうした自動昇降型の車止めが普通のまちなかに設置されており、例えばバスが来るとETCのチェッカーが検知してライジングボラードが下る。許可のICカードを持たずに直進すれば、ボラードに衝突することになる。標識には権利のない者は入れないと書いてあり、住宅地域での速度規制に加えて通過交通が排除されていることによって、団地内の路上で子どもたちが遊べる環境になっている。

4-2 高齢者がたたずめる街へ

高齢化への対応だけでなく都市の活性化のためには、高齢者が気持ちよくたたずむことができる中心市街地が不可欠である。そうでなければ商店街が生き残れないことはヨーロッパの事例からも明らかである。ヨーロッパの街では、店舗が空くと、そこに病院や診療所を入れることが当たり前になっている。パブの2階にクリニックが置かれていることも多い。

高齢者が怯えて歩くような場所には孫も連れていけない。その結果、商店街よりも郊外のショッピングモールが選ばれている。子どもの手を離してしまっても、せいぜいショッピングカートにぶつか的程度で済む。高齢者がたたずめる街を生み出すためには、クルマの排除だけでなくまちなかでの自転車の通行規制も不可欠である。わが国においては、自転車は「車道の弱者、歩道の暴君」と言われてきた。



Photo 6 団地内のライジングボラードによる通過交通の排除

その最も象徴的な暴君ぶりを高松市の中央商店街に見ることができる。自転車が我がもの顔で商店街を並走している (Photo 7)。こうした当たり前の問題が解決されない限り、歩いて暮らせる街＝コンパクトシティの実現はありえない。

5. 道路の発想を根本から変える

5-1 道路空間におけるプライオリティ

わが国では、ひとと車椅子とベビーカーが同じレベルで、自転車があつて自動車がある。自動車の中で緊急自動車(パトカーや救急車、消防車)は優先権がある。バスレーンにも優先権はあるが、それ以外は平等である。一方、ヨーロッパやアメリカの交通法においては厳密なプライオリティが設定されている (Fig.4)。車椅子とベビーカーは最優先である。健常者より上にある。その下に自転車が位置づけられ、道路の王様はバスである。公共優先、弱者優先の原則が貫かれている。このプライオリティがしっかり書かれているから、乗用車がバスの前に割り込むということがない。荷捌き車だからといってトラックがバスレーンを邪魔することもない。

なお、こうしたプライオリティは、走行速度の違う自転車とクルマとの共存を図る上でも徹底されている。ヨーロッパでは道路交通法の本則ではなくて教則のようなものがあり、「自転車が走っていると、車のドライバーは1.5m離れて抜かなければいけない」と書いてあるところがある。抜ければ15km／時



Photo 7 商店街を並走する自転車(高松市)

| | |
|----------------------|---|
| ひと(車椅子、ベビーカー) | 車椅子、ベビーカー(最優先) ひと(すべては人間のために) |
| 自転車(手軽だが邪魔な存在) | 自転車(環境、健康に貢献) バス(都市を支える公共交通) |
| 自動車 (経済を支える道路の王様) | タクシー(共用で都市生活に貢献) トラック(経済を支える動脈) 乗用車(公共交通を邪魔しない) |

注) 左図：日本、右図：欧米諸国。

Fig. 4 道路空間におけるプライオリティ

でゆっくり走っている自転車でもついていかなければいけない。ぎりぎりでは抜いて行くことはまずできない。

自転車レーンの理想形は、歩道側から50cm分、車道から60cm分のゼブラゾーンを作るなどして離れた上で、真ん中の1.5mを一方通行で走らせることである。3.5mの幅の車道があるとするとその道のぎりぎり右側を行くと1.5mくらい余裕ができる。幹線道路においては、こうした仕様できちんとした道を作ることが望ましい。一方、細街路においてはクルマの速度を落とさせ、自転車が走っていればクルマはその後を追従するという、明確なルールづくりが必要である。

5-2 交差点から始める自転車ネットワーク

安全な自転車走行空間およびネットワークを生み出すためには、単路部よりもまず交差点の整備が不可欠である。ドイツ、フランス、イギリスおよび北欧諸国にも見られるが、交差点で真っすぐ行けるブ



Photo 8 交差点部で消える不連続な自転車レーン



Photo 9 尼崎市・県道西宮豊中線の連続的な自転車レーン



Photo 10 金沢市のバスレーンと自転車レーンの一体整備

ルーレーンを交差点の内側、車線の一番左端に設ける。つまり、車線の一番左側、第一車線と同じところに塗る。真っすぐ行かせることが重要である。引っ込めて横断歩道の脇に通行帯を作るといことはしない。真っすぐ行ければ車道は走りやすくなり、巻き込み事故も起きにくくなる。その結果、交差点と交差点の間は自然に結ばれネットワークができる。自転車のネットワークを交通学者が一生懸命言っているけれどできないのは、交差点で思考停止になってしまうからである。ヨーロッパは交差点を整備するだけで全てのものをネットワーク化している。考え方を逆転しなければならない。わが国でも兵庫県尼崎市、埼玉県さいたま市の一部、長崎県松本市が取り組み始めたが、多くの都市では交差点の近くになると逆に自転車レーンが消えてしまう(Photo 8)。

尼崎市や松本市では、Photo 9に示すように通行帯を交差点の内側まで広げ、自転車が直進できるようにした。この方式は2009年に自動車工業会の委員会が警察庁に提言した内容でもある。自動車メーカーの人達は世界中で売っており、海外の交通事情や常識を知っている。

そうした専門家の声に謙虚に耳を傾けていれば、勘違い自転車道路/レーンは生まれない。

次に、Photo 10は石川県金沢市の旧国道159号線のバスレーンと自転車レーンが一体的に整備された事例である。バスレーンの幅の内側に自転車レーンが設けられ、高校生、中学生が通学路として走っている。そこでは、バスレーンを守るために市の職員が尽力しており、バスの運転手や中学生、高校生への教育も行われている。通学路等の身近なところから人間の優先ゾーンを考えてもよいのではないかと思わせる成功事例の一つである。

また、交差点の信号制御にも注目すべきである。コペンハーゲンでは交差点に自動車用の信号と自転車用の信号がある(Photo 11)。分けされた道を予



Photo 11 コペンハーゲンの交差点信号(自動車・自転車別)



Photo 12 段差のない道路空間(マインツ市)

備灯が着いて青になるから渡って行く。車の信号が5秒遅く変わる。この時間差は赤信号で止まった車に自転車が傍らを行くということを覚えさせる、すなわちインプリンティングするために設定されている。5秒遅れてスタートしたクルマが自転車の存在を完全に意識できる仕組みになっている。

その結果、巻き込み事故が起こらない。一方、日本は一斉にスタートするから、自転車の存在が意識されない。曲がるときはウィンカーを出す、バックミラーに映らないものは結構ある。その結果、結構なスピードで走っている自転車を巻き込むのである。ましてや歩道を疾走する自転車はまずは見えない。柵で分けることにより見かけの安心感を与えているにすぎない。

5-3 公共優先、弱者優先の道路

わが国では、なぜか道にさまざまな障害物を置きたがる。これに対してヨーロッパの都市では道路空間にもものを置かない。Photo 12は歩道と車道の段差がないマインツの道路景観である。日本であれば、目の見えない人達のために2cmの段差を作るとか点字ブロックを置くなどする。ここには点字ブロックさえない。白い杖をついた目の不自由な人がふらふらと車道に出て行くことすらあるが、その時には周りの車は一斉にブレーキを踏んで止まる。日本ならばまず警笛が鳴らされるどころか、下手をすれば轢かれてしまいかねないので、段差や柵を設けることを考えるが、ソフト施策との組み合わせで解決しようとしている。またPhoto 13においては、配電用のトランスも民間のビルの端に埋め込み、民間のビルから街灯を吊っている。公共優先と弱者優先という民主主義の基本がそのまま道づ



Photo 13 道路空間に障害物のない道路空間

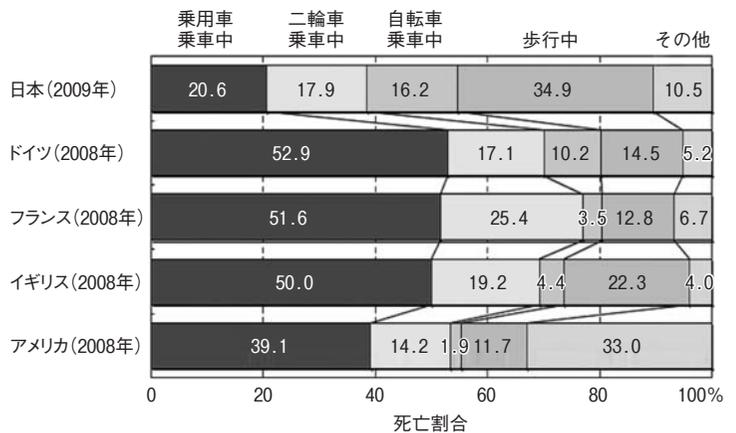


Photo 14 わが国の横断防止柵

くり具体化されている。

また、わが国でよく見かけるPhoto 14のような横断防止柵もヨーロッパではほとんど見当たらない。道路を走っている自転車が危険を感じた場合に避けられるという意味からも、こうした柵を作らない。

それでは、日本では柵を設けることにより、安全が確保されているのであろうか？ これを見るために、交通事故による30日以内の死者数の割合を状態別に国際比較したものがFig.5である。多くの国では、約半数が乗用車乗車中に死亡しているのに対し、わが国ではその割合は20%程度にすぎず、歩行中の死亡が約35%を占めている。2005年と比べると、歩行



出典) 警察庁資料より。

Fig. 5 事故状況別に見た30日以内の死亡割合の国際比較

裏面



Fig. 6 自転車交通安全指導時のイエローカード

Table 1 自転車の交通違反に対する処分内容(ドイツと日本)

| ドイツ (市条例) | | 日本 (法律) | |
|----------------|-----|--------------|--------------------|
| 違反項目 | 課徴金 | 違反項目 | 刑罰 |
| 保護区域標示線内の走行義務 | €10 | 左側通行 | 2万円以下の罰金または料料 |
| 左折時の右側通行 | €10 | 信号・標識に従う | 3月以下の懲役または5万円以下の罰金 |
| 左折時の降車 | €10 | 右左折の方法 | 2万円以下の罰金または料料 |
| 照明灯の機能 | €10 | ライトの点灯 | 5万円以下の罰金 |
| 歩行者専用道路の通行禁止 | €10 | 徐行・安全運転義務 | 2万円以下の罰金または料料 |
| 自歩道での歩行者への配慮 | €10 | 酒気帯び運転等の禁止 | 3月以下の懲役または5万円以下の罰金 |
| 装備規程 (ヘルム、ライト) | | | |
| 妨害があったとされるたびに | €20 | | |
| 危険行為と認められるたびに | €25 | | |
| 器物破損のたびに | €15 | | |
| 一方通行路の走行方向 | €15 | | |
| 走行義務違反 | €15 | 2人乗り・積載量制限違反 | 2万円以下の罰金または料料 |
| 携帯電話の使用 | €15 | 手放し運転等の禁止 | 3月以下の懲役または5万円以下の罰金 |

中の死亡割合は4%高まっている。横断防止柵は何のためにあるのか？ 安心させるためのものであって安全のためにないことは、統計が証明している。安心させることと安全を担保することは全く別の事である。むしろ、安心させようとするから、安全が徹底されなくなる。

5-4 交通のローカルガバナンス

2006年の交通安全年間スローガンとして「自転車は正しいマナーがライセンス。自転車もマナーも光るいい走り」という標語が用いられている。また、2009年に愛知県警察が安全指導に使ったイエローカード(Fig.6)には、「あなたは無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、右側通行、危険な歩道通行の違反です。マナーアップを心がけましょう」と書かれている。違反という法律に定めてあることがなぜマナーとして(利用者ではなく)取り締まる側の言葉で語られるのか。

Table 1は交通違反に対するドイツと日本の処分を記したものである。ライトの無灯火を例とすれば、ドイツでは市の条例で€10が課される。ドイツの警察官と市の交通課の職員および委託されたボランティア団体が切符を切って徴収することになる。一方、日本では5万円以下の罰金が科される。しかし、警察は執行できない。事故が起きれば対応するが、そ

れ以外は余程のことでない限り、執行できないのである。執行してしまうと、5万円以下や3カ月以内の罪になり前科が付き、前科〇〇犯が多発することにもなる。

仮に取り締まりを強化しようにも、人の数が圧倒的に不足している。警官の数はこの30年間で10%くらいしか増えていない。それに対して刑法犯は30年間に2倍以上に増えている。わが国でも、街なかの身近な交通については先進各国同様に市町村に移すことをしない限り、立ち行かない。その前例はある。1978年に自転車基本法を作って、違法駐輪の対策を市町村に落とした。市町村に権限を委譲したことによって駐輪対策が進んだという例はある。しかし、交通対策を本格的に進めようとするれば、市警察という単位とそれによる統治(ローカルガバナンス)が必要になってくる。

地域主権の下、市長が「こういう交通まちづくりをします」とマニフェストに掲げても、そもそも市長は交通監督権を持っていない。手続的には、県知事に頼みに行っても県警本部長に頼みに行っても行かない。日本のガバナンス、統治機構そのものが現状に合っていないと言わざるをえない。

6. おわりに

超高齢社会において安全かつ快適な移動のニーズに対応するためには、移動手段単体だけでなくそれを取り巻く道路環境の整備が不可欠である。その際、個々のモード別の取り組みではなく、私的な交通手

* 1 自転車革命の後に、自転車がルールを守りつつも、前面に出すぎている、わがもの顔で道路を走っている等の批判もある。自転車の後方をクルマが連なって追従するという風景も見られる。

段と公共交通機関とのインターモーダルな連携をはじめ、交通計画と都市計画との連携、更には交通部門と健康・福祉・環境・教育部門等との連携による、統合的な交通戦略が必要とされる。

本稿で取り上げたイギリスの自転車戦略では、安全性の確保を最重要課題としながら、次のような戦略目標が設定されていた。

- (1) 自転車と公共交通を連結するために、安全な駐輪と自転車の運搬のための施設を確保すること
- (2) 道路空間を自転車に再配分すること
- (3) 自転車駐車を中心街や商業施設等に設置し、中心市街地の活性化に寄与すること
- (4) 自転車のセキュリティを改善して、自転車盗難を減少すること
- (5) 交通機関、雇用者等の自覚を促し、自転車の評価を変えること、など(全10項目)

以上の柱からなる自転車戦略は、交通省、環境省、保健省等の連携による統合戦略として実施され、今日の自転車革命へと結実している*1。

わが国の自転車利用は、その利用率で見ればもともとイギリスやフランス等の先進国を上回っているが、その実態は、歩道通行という極めて特殊かつ危険なものであった。それゆえ、未だに都市交通の足としてはオーソライズされていない。しかし自転車だけの問題ではなく、道をつくる側、利用する側が挙ってクルマ中心の社会を作り上げ、自転車を邪魔者として扱ってきた結果である。本格的なスローモビリティ社会の到来に呼応して、真に「人間重視の道路創造」を目指すのならば、公共優先、弱者優先という単純明快な原則の回復から再出発せねばなるまい。

参考文献

- 1) <http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/index.htm>
- 2) 太田和博「道路法制の新展開—人間重視の道路創造を目指して 特集にあたって」『国際交通安全学会誌』Vol.35、No.2、pp.58-59、2010年
- 3) 中央日報日本語版記事「韓国高齢者人口、2050年には世界最高」2005年5月22日
- 4) Department of Transport : National cycling strategy, 1996 ▶ <http://www.dft.gov.uk/>
- 5) 読売新聞朝刊記事「難聴の高齢者1500万人」2011年6月12日
- 6) Interdisciplinary Working Group for Accident Mechanics (1986); Walz et al, (1983) and Swedish, Ministry of Transport, 2002
- 7) 土井健司、長谷川孝明、小林成基、杉山郁夫、溝端光雄「超高齢化を迎える都市に要求される移動の質に関する研究」『国際交通安全学会誌』Vol.35、No.3、pp.182-193、2011年
- 8) Joint OECD/ECMT Transport Research Centre : Speed Management, 2006