

実現可能なエコシティへの道
—都市空間の使い方と地区交通管理計画への提言—

報 告 書

平成 11 年 3 月

財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

委員会構成員名簿

委員長

片倉 正彦（東京都立大学大学院工学研究科教授）

委員

尾形 隆彰（千葉大学文学部教授）

佐野 充（日本大学文理学部教授）

詫間 晋平（東京学芸大学教育学部教授）

松村 良之（北海道大学法学部教授）

山川 仁（東京都立大学工学部助教授）

研究協力者

小林 晃（日本能率協会総合研究所交通施設計画室室長）

事務局

柿沼 徹（国際交通安全学会事務局）

執筆分担

第1章.....	片倉
第2章.....	山川
第3章.....	尾形
第4章.....	松村
第5章.....	片倉
第6章.....	片倉
補説.....	詫間

目 次

第1章 研究の背景と目的

1-1. 研究の背景.....	1
1-2. 研究の方法.....	2

第2章 自転車交通政策の実態

2-1. 諸外国の自転車交通政策.....	3
2-2. 日本の自転車交通政策.....	7

第3章 自転車問題に関する自治体担当者の意識 —アンケート調査の概要—

3-1. 研究の目的と意図.....	11
3-2. 調査の対象と方法、回収率.....	11
3-3. 結果の概要.....	12
3-4. まとめに代えて.....	31

第4章 歩行者・自転車空間の安全性と快適性

4-1. 研究の背景.....	33
4-2. 道路交通法における自転車の位置づけ.....	33
4-3. 放置自転車をめぐる法的問題.....	34
4-4. 自転車の所有意識.....	36
4-5. 交通事故における自転車事故の問題.....	37
4-6. 自立的な自転車交通と秩序形成とそのトリガーとしての法秩序.....	38

第5章 交通環境改善計画のケーススタディ

—吉祥寺周辺商業中心地区：街路の再構成と交通管理—

5-1. 調査の目的.....	44
5-2. 調査の方法.....	44
5-3. 調査結果.....	47

第6章 調査研究結果と交通政策への提言

6-1. 調査研究結果のまとめ.....	55
6-2. 交通政策への提言.....	56

補説

付録（質問票及び単純集計結果）

第1章 研究の背景と目的

1-1 研究の背景

近年、欧米を中心としたいわゆる先進工業国において、都市交通の担い手としての自転車が注目されている。

自動車の機動性が都市交通の渋滞問題と駐車問題によって阻まれ、自動車と都市との対立が鮮明になればなるほど、都市における短距離交通手段としての自転車の機動性と利便性が見直されている。特にヨーロッパの都市中心部では、商業地区への自動車の乗り入れを規制し、公共交通機関や自転車によって安心して通行できる「交通セルシステム」や「トランジットモール」等が作られ、快適な環境空間が形成されている。

また、地球的規模で解決を迫られている炭酸ガスの削減と希少となった化石燃料に対応するためにも、自動車利用の抑制が多くで重要な課題として認識されつつある。

したがって、単に工業先進国のみならず、今後さらに都市への人口集中化が予測される諸国において、都市交通を自動車という交通手段に専ら依存するならば、以上のような問題がさらに深刻化することは明らかである。

このように自転車が欧米において注目されつつあるのは、単に短距離交通手段としての利便性、交通渋滞に対する一時的対策手法として着眼されているのではない。都市集中化の進行において十分に機能しなくなった都市交通に対して、大気汚染と渋滞を回避しながら、いかに機動性と利便性を回復させるか、交通システムの改善を求められているといっても過言ではないだろう。そして、そのような交通システムの必要不可欠の要素として自転車が見直されているのである。

ところで、わが国においては、自転車問題の中核は1970年代から深刻化した放置自転車対策として論じられることが多かった。1980年代になって、放置自転車に対する対策は、いわゆる自転車法の整備という法制度上の基盤を持つに至った。また、歩行者交通の安全と優先が求められ、コミュニティ道路や歩行者天国など歩行者優先対策も実施されてきた。しかし、これらの施策は断片的、一時的なものが多く、必ずしも広域的な範囲で快適な生活空間を実現しているとは言えない状況である。その要因の一端は「自転車を都市交通システムの中にどのように位置付けていくのか」⁽¹⁾、いかにして「生活と交通の質を高めていくのか」⁽²⁾といった政策的な論議がまだ充分ではないからではないだろうか。よく言われるように、わが国においては、大部分の道路で歩行者と混在した交通運用となっており、歩行者ばかりでなく、自転車にとっても安全快適な道路空間ではなく、自転車利用を増加させる環境が形成されていない。また、1990年代になって、環境庁が中心となって環境負荷の軽減や「自然との共生及びアメニティの創出を図った都市環境計画」⁽³⁾の実現を図り、エコシティ（環境共生都市）を整備する必要性が叫ばれるようになったが、国や自治体の施策としても環境や省エネルギーの観点から自転車利用の促進を図る具体的な交通政策はほとんど有していない状況である。

本研究は、わが国の都市においてなぜヨーロッパの都市に見られるような優れた歩行者専用地区が実現されないのかという観点から、歩行者・自転車にとって安全、快適な交通環境を実現するための障害は何であるか、それを解決する手がかりとプロセスはいかにしたらよいかを明らかにすることを目的としている。

1-2 研究の方法

本調査研究では、以下に示した各項目のように、現状の自転車に関する政策と自転車利用の問題点と安全性、自転車利用者の意識を分析するとともに、実際の都市地区を対象に交通環境改善対策作成のケーススタディを実施することにより、歩行者、自転車交通に対する環境改善のための具体的な交通施設の手がかりを探ることとした。

1. 資料調査：各国の自転車に対する交通政策

平成 10 年度調査研究「歩行者自転車優先地区の計画」において、オランダ、イギリス、ドイツ、アメリカの諸国の自転車政策を比較検討したが、交通政策において大きな変化が見られる項目についてまとめた。

2. 意識調査：自治体担当者の意識

全国 500 の自治体に対してアンケート調査表を配布・回収し、自動車・自転車の利用状況、各自治体における自転車問題対策実態、現状の問題点などについて調査を行った。

3. 判例の検討：自転車と法制度

平成 10 年度調査研究「歩行者自転車優先地区の計画」において自転車加害事故の判例を収集整理した。今年度はこれらをもとに自転車の法制度上の位置づけについて考察を加えた。

4. 聴き取り・質問紙調査：交通環境改善計画のフィージビリティスタディ

武蔵野市の吉祥寺駅前商業地区及び沼津市を対象として、自転車交通の交通管理方策に関するフィージビリティスタディを実施した。本報告書に掲載するのは、このうち吉祥寺駅前商店街の事例である。上記 1～4 の検討内容をもとに、自転車利用空間と管理制度の再構築の具体的な計画案を策定し、吉祥寺駅周辺交通問題協議会メンバー、地域住民を対象に改善計画案提示・説明を行い、計画案に対する意見を聴取・質問紙回収することにより、自転車にとって安全・快適な交通の実現の障壁となっている問題は何かを調査した。

【参考文献】

- (1) 山川仁『自転車交通の役割と可能性』p. 17、「自転車の役割とマネジメント」岡並木監修、地球科学研究会、1998 年
- (2) 同上
- (3) 「環境政策大綱」、建設省、1996 年

第2章 自転車に対する交通政策の実態

自転車交通に関する各国の基本政策や具体的な施策は、交通や道路の状況、自然条件、社会的な環境を反映して、自動車の交通政策以上に国によって大きく異なっている。交通が環境に及ぼす影響は大きいので、近年は地球温暖化への対策として、交通分野での政策的対応が必要となり、特に自動車交通政策において、考え方の根本的变化が求められている。

自転車の交通政策についても、近年大きな変化が見られる。これまでの各国の自転車政策については、すでに昨年度の報告書において、比較検討を行った（国際交通安全学会「歩行者自転車優先地区の計画」、平成10年）。ここでは、昨年度調査では取上げなかった国を多少追加するとともに、わずかな期間しかたっていないが、昨年対象とした国において新たに打ち出された政策や主要な報告等についてまとめた。

2-1 諸外国の自転車交通政策

1) オーストラリア

広大な国土を有し、自動車の普及率はアメリカ、カナダについて高いが、自転車の所有は2.1人に1台の割合で上記の2国より多い。自転車は全トリップの約2%を占める程度であるが、自転車利用の延べ距離は通勤等の日常的利用を中心に毎年10%程度増加している。

連邦政府は、持続的発展をはかるための国家戦略を策定し、自転車に関連しては、1. 自転車が交通システムの中で果たしている役割が増大しているので、自転車を重視しその利用を促進する、2. 特に自転車とバスを結合した利用形態の普及、3. 国家自転車戦略（National Bicycle Strategy/1992年）の作成を進めた。

「国家自転車戦略」においては、以下の点を重視している。

- ・都市の郊外拡散が自転車利用を抑制しているので、長いトリップの交通需要を少なくするような土地利用形態が必要
- ・自転車利用を促進することによって事故が増加してはならないので、自転車利用者やドライバーの教育、交通法規と自転車道路等の改善が重要

2) カナダ

カナダは広大な連邦国家であり、自動車保有率はアメリカに次いで世界第2位と高い。自転車の保有や利用は、ともにヨーロッパや日本よりずっと低く、アメリカと変わらない。国家レベルの自転車交通政策というものはないが、環境政策の一環として自転車交通が取上げられている。

1990年に長期的な環境政策として「グリーン・プラン」が策定され、その中で「アクティヴ・リビング」の考え方が示された。そこでは重要な点として、

1. 自動車から自転車・徒歩への転換をはかる
2. 人口密度の高い、商業と住宅が混合したまちづくりを進める

があげられている。

アクティブ・リビングを推進する場合に、今後の交通システムについては、環境負荷が小さく持続可能な交通手段である歩行と自転車が重要な役割を果たすこと、また都市の郊外拡散を抑えることにより、効率的な交通と土地利用を目指すべきであり、そのために歩行と自転車が有効であるとしている。

3) イギリスの近況

イギリスについては、昨年度の報告書では、国家自転車戦略(National Cycling Strategy/1996年)まで取上げることができた。その後政権の座についた労働党のブレア内閣は、昨年7月新しい交通政策を発表した。

■「交通の将来に関する政府白書：より良き交通のためのニューディール/環境・交通・地方省、1998年7月20日」(The Government's White Paper on the Future of Transport, A New Deal for Transport :Better for Everyone/DETR, July 1998)

担当大臣のプレスコトは、白書の序文の中で次のように述べている。

「…公共交通手段が改善されれば、より多くの人々が利用するようになろう。しかし自家用車は、多くの人々のモビリティにとって重要であり続けるし、保有者数も増加を続けるであろう。我々は自動車利用者にもベターライフを提供したいと思う。しかし優先すべきことは、道路の新設ではなく既存道路の保守であり、また信頼性を高めるために道路網の維持管理を改善することである。」

「我々は、国民に自家用車の利用を少し抑え、他方公共交通を少し多めに利用するように説得しながら、いかにして渋滞や公害と闘うかについて難しい選択を迫られた。そしてより良い交通のために、資金を捻出するアイディアに富む新しい方法を打出した。これが『交通のためのニューディール』であり、わが国が望んでいるものである。」

「この白書は、交通に最大限の優先度を置いている政府の方針を反映している…」
ここで述べている資金を得る新しい方法としては、1. 都心部乗り入れ賦課金、2. 高速道路等の有料化、3. 企業が従業員に提供する駐車場への課税、などがあげられている。そしてこれらの資金を、公共交通機関や歩道、自転車道の整備に当てようとしている。このように、今回出された新しい交通政策は、イギリスの交通社会を大きく変える可能性があり、注目に値する。

この白書の第3章(Integrated Transport)のなかで、「もっと容易な自転車利用」と題して、自転車交通についての政策が述べられている。上述の「国家自転車戦略」(1996年)の方針と目標値(1996年の自転車トリップに比べ、2002年にはその2倍、2012年には4倍)を受け継ぐこと、その実行のためにナショナル・サイクリング・フォーラムなる組織を設立したこと、さらに自転車利用をより安全で便利にするように、施設(交差点、公共交通機関との接続等)について調査を実施し、道路空間の配分方法を改善することをあげている。

また自治体に対して、

- ・その地域の交通計画の一部として、自転車利用計画を立てる。
- ・既存の道路スペースを、自転車走行空間整備にあてる。
- ・自治体の都市計画権限を自転車利用促進のために行使する。

など8項目を示している。

■グリーン通勤交通推進策（1999年4月）

自転車利用促進を税制面からもバックアップする施策である。「グリーン」な交通手段、すなわち環境への負荷の小さな交通手段（ここでは自転車）により通勤する従業員に対する非課税の自転車通勤手当の導入。また職場の駐輪場を無料で利用する場合に、これを一種の所得と見なし利用する従業員に課税することもしない。

イギリスでは、1995年の自転車利用は、25年前に比べ台キロでは約1/6、断面交通量では実に1/37まで低下してしまった。自転車利用を再び増やすには、多面的な対策が必要との認識が、新政権にはあると思われる。

4) アメリカ

昨年度の報告書では、「総合陸上交通効率化法」(ISTEA/1991年)、および「自転車・徒歩研究」(1994年)における自転車交通政策について紹介した。すなわち自転車利用の割合が非常に低いアメリカでは、近年環境負荷の軽減、エネルギー節減及びバランスのとれた交通システムの実現を目指すなかで、自転車交通政策が展開されていることについてである。

その後、昨年6月に以下のような法律が成立した。

■「21世紀のための交通衡平法」(The Transportation Equity Act for 21st Century; 略称: TEA-21/1998年6月)

TEA-21は、「総合陸上交通効率化法」(ISTEA)のいわば改訂版として作られた、すべての陸上交通に係る最新の法律である。交通量が記録的に増加しているアメリカにおいて、交通安全を推進し、コミュニティの連帯や自然環境を保護し、効率的かつ柔軟な、自動車交通だけではないバランスのとれた交通体系の実現によって、最終的にはアメリカ経済の成長及び国際競争力の向上を図ることを目的としている。

自転車、歩行者交通については、陸上交通システムの主流に合流させようとする姿勢が見られる。また自転車、歩行者交通の日常の安全性、実用性を改善するプロジェクトへの自治体による投資を、補助金体系の新設等を通して容易にしているのが特徴である。

ISTEAを引き継いだこの法律は、

1. もっと歩きやすく、自転車にやさしいコミュニティの創出に必要な財源調達、計画作成、具体的施策を示している。また、
2. 自転車レーン等の自転車走行空間、駐輪施設の新設、改築について規定している。

1998年から2003年までの6年間、陸上交通のために連邦政府予算を確保するこのTEA-21の総予算規模は、2,180億ドルである。そのうち自転車、歩行者関連プロジェクトには、最低でも20億ドル(約2,400億円)が確保されており、過去6年間実施した前記ISTEAの50%増となっている。これは過去40年間の連邦予算における、自転車関連総支出の2

倍に相当する額とも言われている。

自転車交通に関連する部分については、

1. 基本的な考え方として、すべての交通施設の新設や改修において、自転車走行空間が適切な場所に整備されなければならない。
2. 計画策定に関して、自治体や州は交通計画のなかで自転車・歩行者交通を考慮し、施設整備や管理において、自転車歩行者への配慮をしなければならない。
3. プロジェクトとして、自転車安全教育プログラムの開発と普及
4. および自転車通勤に対する補助金の導入と自転車関連データベースの創設

がおもなものである。

5) オランダ

この国は、「持続可能な社会」の実現を目指した交通政策をかけた、その一環として「自転車マスタープラン」(1992年)を策定した。マスタープランに基づいて実施された調査研究や整備事業に関して、1998年に総括的な報告書が作られた。対象期間は1990年から1997年の8年間で、実質的にマスタープランの中に組み込まれたそれ以前の2年間の事業等を含めている。

■「自転車マスタープランに関する報告書」(交通・公共事業省/1998年)

政府は8年間に、112件の調査研究(約20億円)及び700以上の地域におけるインフラ整備事業(約160億円)に助成金を支出した。調査研究への助成の2/3は、自動車から自転車利用への転換促進にかかわるものであった。また、インフラへの助成の約62%が自転車レーン等の走行空間整備にあてられた。

自動車利用の伸びを少なくして自転車利用への転換をはかるには、一方では自転車レーン整備等の自転車交通促進策(A)、他方では自動車の都心流入規制等の自動車交通抑制策(B)の組合せが有効と考えられる。調査対象となった都市では、1990年に比べ1997年には、A、Bともに強化された都市が多い。また小都市よりも中・大都市でこの傾向が強くなっている。

マスタープランにおける目標値は、交通手段別の年間人キロ(延べ移動距離)について、1986年を100とすると、目標年次の2010年において自転車は130、自動車(ドライバー)は135である(自動車はこれまでのトレンドが続くと170と70%増になるのを、総合的な自動車の抑制策によって半分の35%増すなわち指数で135を目標値とした)。1995年時点では、自転車交通は111まで増加したが、自動車は124とそれを上回って増えている。

自転車事故による死者数は1986年から1995年までに、14%減少した(1995年の目標は15%減、2010年は50%減)。重傷者数も27%(目標10%、同40%)減少した。このように、自転車マスタープランにより、自転車交通の安全性は向上したものの、自動車利用の伸びを少なくするという点では、はっきりとした効果は見られない。

なお、各国の自転車交通政策の特徴について、表2-1にまとめて示す。

2-2 日本の自転車交通政策

前述のように、欧米諸国特にアメリカとイギリスにおいて、この1年のうちに自転車交通政策に大きな変化が生じた。日本においても、地球温暖化対策の推進に関連するなかで、国レベルでの検討が行われるようになった。

日本の自転車保有台数は7,200万台で、近年はほぼ横ばい状態にある。生産台数は1990年以降減少傾向にあり、近年は年間約600万台であるものの、生産台数の約半分に達する輸入台数があり、輸入が増加しつつある。毎年の自転車利用状況に関する全国的な統計は取られていないが、鉄道駅周辺に集中する自転車駐車台数は、なお増加傾向にある。

従来わが国において、明確なたちでの自転車交通政策が存在しなかったことは、昨年度報告書においても示されているが、その後自転車利用促進を基本的な方向とした上での調査などがおこなわれるようになった。

1) 近年の論議の特徴

第1に、環境への関心、特に地球温暖化対策の一環としての「自転車利用の促進」の観点からの論議が多いことが特徴である。政府は「地球温暖化対策推進大綱」（1998年6月）を作るにあたって、「ライフスタイルの見直し」という観点から各省庁にかかわる施策を整理した。そのひとつとして、「自転車の安全かつ適正な利用の促進に向けた環境整備」をあげている。とはいえ、交通システム全体における自転車の役割と可能性についての十分な検討の結果というより、二酸化炭素の発生量は確実に少ない交通手段が自転車であるから、交通面での温暖化対策として適当という判断があったように思われる。

第2に、これまで鉄道駅周辺の放置自転車問題として、マイナス面に関する論議が多かった自転車であるが、プラス面が注目された結果それを発揮するために必要な走行環境の改善が論議されるようになったこと。

第3に、しかし放置問題は今なお解決に至らず、自転車駐車施設の整備主体や負担のありかたについての論議が継続されていること、である。

2) 「自転車の安全かつ適正な利用の促進に関する調査」（総務庁／1999年～）

地球環境問題への対応のために自転車の利用促進を図る、というのが本調査の基本的な考え方である。ただし無制限の促進ではなく、「安全かつ適正な」という枠を設定している。問題はこの枠の内容であろう。

調査の3つの目標は、1. 自転車利用者の利便性の向上、2. 安全性の確保、及び3. 自転車利用に伴う社会的費用の適正分担の検討である。これらに関わるものとして、物的な施設の整備、レンタサイクルなど自転車利用促進のための新たなシステム、安全な利用促進にかかわるルール、あるいは放置自転車対策に係る費用負担など、19項目をあげて基礎的な検討を行っているが、結論には至っていない。

3) 「自転車利用促進のための環境整備に関する調査」（建設省／1999年4月）

ここでは、「…自転車は日常的な交通手段としてニーズが高い。…環境への負荷の低

減のために、都市内交通手段としての利用促進が期待されてきている。…自転車の走行空間は歩行空間や自動車の走行空間の中に曲がりなりに確保されてきたに過ぎない。…広く自転車の利用促進を図るためには、自転車が安全かつ快適かつ安全に走行できる空間を初めとして、その利用環境を整えていくことが重要課題と考えられる。…」という認識のもとに、前述の地球温暖化対策推進大綱や新道路整備5箇年計画を受けて、自転車利用促進のための環境整備について、その基本的な考え方と方法が述べられている。

自転車の走行空間を、分離型と共存型に大別する。

分離型は既存道路の機能を変更しない（例：現在の歩道部において自転車の通行部分を分離する）タイプと、既存道路の機能を変更する（例：自動車の駐停車帯を削減して自転車走行空間とする）タイプがあるとしている。

共存型は、歩車道の区別のある道路の車道における自転車・自動車という2者の共存、あるいは歩道上での歩行者・自転車の共存という形態が示されているが、後者については歩道の段差解消による自転車の走行性確保、自転車または歩行者の優先的な通行を明確化するための標識・表示等の整備の必要性が述べられている。

現在大半の歩道は、道路交通法による「自転車歩道通行可」となっており、また道路構造上の分類ではその同じ歩道空間が「自転車歩行者道」と分類されている。今回の調査における分離型と共存型の自転車走行空間の概念によれば、現在の歩道がこれらのいずれの型に分類されるのか、またその場合の基準はどうか、さらに新設道路においては自転車走行空間をどのような考え方でどこに確保するのか、が検討される必要がある。

この調査は物理的な走行空間についての検討が中心であり、今後5つのモデル都市において具体的な調査が予定されている。

4) 日本の自転車交通政策の変化

昨年度の報告書においては、「…自転車の利点は広く認識されてはいるものの、交通政策として今後一層の促進を図るのかどうかははっきり打ち出されていない」との指摘があった。しかし前述のように、その後決定された政府の地球温暖化対策推進大綱において、環境負荷の小さな交通手段として自転車の利用促進が盛り込まれると、にわかに関連省庁の政策の中に自転車利用促進の文言が入るようになり、また各種の調査等が実施されるようになった。それらを通じて、自転車利用については「促進」が基本的なスタンスとなったと思われる。

しかし、自転車の交通政策が明確になり、利用促進が積極的に行われるようになるには、まだ多くの課題が残されている。

1. 自転車利用の「促進」は、新たにサイクリングに出かけるというように、トリップの新規の増加となる場合もあるだろうが、大部分は従来は他の交通手段で行っていたトリップからの手段「転換」によるものである。これまでの徒歩やバス利用のトリップは、温暖化防止の観点から転換の対象とは考えないとすれば、「促進」はすなわち自動車利用からの転換の促進であろう。オランダの自転車マスタープランでは、目的は、明確に自動

車の利用台キロの抑制である。日本の場合には、このことは必ずしも明示されていない。自明のことと考えられているのであろうか。

2. 自転車の利用環境が整備されれば、それだけで自転車トリップが増加するとは限らない。アンケート調査等によれば、自動車から自転車への転換は、自転車の利用環境の改善よりも、道路渋滞や駐車困難の激化など自動車利用のコスト増のほうにより強くかわると考えられる。したがって、自転車利用の促進には、自転車利用空間の整備と自動車利用に対する抑制的方策の組合わせ、すなわち自転車のほうが自動車利用より総合的に見て有効、と思わせる状況を作り出す必要があろう。
3. 自転車利用の促進に伴う費用と効果の把握、及び費用負担のあり方についても検討が必要である。自転車利用者はどの費用を、どんな考え方に基づいて負担すべきか、またドライバーはどうかについての検討である。
4. 短距離トリップの場合、自転車は自動車のみならず、徒歩やバスとも競合する手段である。自転車利用の促進策によって、自動車利用からの転換のみならず、本来は徒歩やバスで行われるほうが社会的費用も少なく済むトリップまで、自転車利用に転じることはならないか。あるいはすでにそうなっている自転車トリップがあれば、自転車利用を抑制する必要はないのか。バスなどの公共交通の経営維持のための利用者確保、あるいは自転車駐車場の整備コスト抑制のためには、自転車利用の一方的な促進は問題を拡大させることにもなる。したがって、適正な利用水準についての検討も行われる必要があろう。

表 2-1 各国の自転車交通政策の比較

	オランダ	ドイツ	日本	イギリス	アメリカ	カナダ	オーストラリア
自転車交通政策の 基本	(更なる) 自転車利用促進 持続可能な社会となるための 自動車交通抑制の有効な 手段	自転車利用促進	放置自転車対策が中心 利用促進に関しては不明確	(新たに) 自転車利用促進	(新たに) 自転車利用促進	自動車から自転車 への転換	自転車利用の推進
自転車交通の 位置づけ		環境負荷の小さな 交通手段	都市交通手段としての明確 な位置付け未確立	環境と経済性の観点から自 動車依存を減らすのに有効	経済的効率がよく、環境保 全に有効な交通手段として の自転車	環境政策上有効な 交通手段	
関連する法規等	「自転車マスタープラン」 (1992年)	原則として 自治体が生計画	「第12次道路整備5ヶ年 計画」(1998年) 「自転車法」(1993年)	「国家自転車戦略」 (1996年)	「総合陸上交通効率化法」 (1991年) : I S T E A	「グリーンプラン」 (1990年)	「国家自転車戦略」 (1991年)
自転車利用の 特徴	トリップの割合 28%	11%	15%	2%	0.7%		2%
	主要な利用目的 目的の直型(通勤通学等) および鉄道末端型		鉄道末端型(通勤通学)お よび直行型(買物等)		レクリエーション		通勤・通学
主要な走行空間	自転車道が中心	自転車道 および車道	自転車歩行車道 (自転車の歩道通行)		バイクレーン、バイクバス		
自転車交通の 将来目標	近距離交通: 車→自転車 遠距離交通: 車→自転車+鉄道 2010年には 自転車走行キロ:1990年の 30%増加			2002年:現在の2倍 2012年:現在の4倍	(自転車+徒歩交通) のシェア 2000年:現在の2倍		
自転車に関する 最近の政策・調査報告	「自転車マスタープランに 関する報告書」(総括報告 /1998年) ・1986年(100)に比べ1997 年には自転車交通(111)、 自動車交通(130)の伸び		「地球温暖化対策推進大 綱」(1998年) - 「自転車の安全かつ適正 な利用の促進のための環境 整備」という項目 ・自転車利用促進に關す る調査研究(総務庁、高 速道路の有料化、通勤駐 車場への課税等による資 金調達)	「交通ニューディール」 (1998年) ・自転車交通計画を全体の 交通計画の中で明確化 ・既存の道路空間を自転車 走行空間整備にあてて ・都心部乗入れ賦課金、高 速道路の有料化、通勤駐 車場への課税等による資 金調達	「21世紀のための交通平衡法」(1998年) : T E A - 21 (アメリカ) ・交通施設の新築改築で自転車走行空間整備 ・州や自治体の交通計画における自転車の考慮 ・自転車安全教育プログラムの開発 ・自転車通勤への補助金 ・予算: 20億ドル(6年間)		

第3章 自転車問題に関する自治体担当者の意識 —アンケート調査の概要—

3-1. 調査の目的と意図

本章では、以下の目的で自治体の交通問題担当者に対して実施した、アンケート調査の結果の概要を紹介する。

その目的とは、全体研究における最も主要な関心事であり、また疑問点でもあった「自転車の利用拡大という施策が、環境や健康、エネルギーなどの観点から、いかにも望ましいものであるのかかわらず、いざそれを具体化し推進しようとする、何ゆえかくも困難なものに待ってしまうのか」ということについて、その背景の一端を明らかにしようとするものである。

ところで、後の章で示すように、その交通政策—特に自転車問題の改善に関して、かなり具体的な改善提案を行ってきた。もちろんこうした提案自体は、当事者や専門家からみれば、第三者的なものでしかなく、自治体や市民が安直にこれを受け入れる代物ではないことも十分承知していた。にもかかわらず敢えてこうした提案を行ったのは、われわれの提案やアイデアのようなものは各地で形を変えて実際に行われているだろう。そして、それらはおそらく総論としては、環境・エネルギー問題や健康によい案としてハナから反対されることはないのだろう。だが、それも案を具体化しようという段になると、一斉に様々な利害関係や立場が交錯・登場し、「各論」レベルでは「とても無理だ」、「時期尚早だ」、「反対だ」ということになっているのではないか。もちろん、あれこれの各論にもそれぞれ根拠や事情があり、これを言い逃れのために詭弁だなどと断じるつもりもないことはまた然りである。

だとすれば、こうした事態が起きた時にはどうしたらよいのか。本研究はこれを知るための取り組みだったといっても過言ではない。

よって、われわれが目指したのは理想的な「提案」を作ることではなく、「提案」に対して発せられる各論レベルからの「反論」の現れ方や、その「総論」との関係、あるいは「各論」を表明する主体間の相互関係を観察するということになる。言い換えれば、「理想的」提案に対する「ああいえばこういう」式の、いわば「意思決定回避」状態をいかに回避するのかという方法を模索する、という研究なのである。事例研究では、実際に提案を行い、それに対する反応を観察した訳である。そうした構成を行った中での本章調査の目的は、意思決定の最前線の当事者である自治体の担当者が、どのような点でネックを感じているのか、あるいは意思決定の回避を行ってしまっているのかについて、アンケート調査の形で明らかにしようとしたところにある。これによって自転車問題という同じ課題を背負っている自治体の担当者の平均的な意識と行動を推し量ろうとしたのである。

3-2. 調査の対象と方法、回収率

調査対象は、人口万人以上の市町村や特別区からランダムに500自治体を選び、その「交

通安全等担当部署の責任者」宛に自計式のアンケート調査票を郵送配付し、郵送回収を行った。配票時期は1998年12月で、回収は99年1月中とした。

この結果257の有効回収票51.4%を得ることが出来た。回収が過半数を超えたことや、ほとんどの自治体が自治体名と担当者名を記入してきたところをみても、この問題に対する各自治体の関心の高さが現れている。

3-3. 結果の概要

アンケート調査項目はかなり多岐にわたっており、紙枚の関係からその全てについて詳しい分析を行うことはできない。そこで全体結果の平均値に関しては、この報告書の巻末に調査票に数値を直接記入するという形で付記することにしたので細かくはそちらを参照されたい。よって本論では調査結果の中でも最も重要と思われるいくつかの論点について分析・紹介しておこう。

(1) 回答自治体の概略

アンケートに回答を寄せた257の自治体のうち、127(49.4%)は東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県などの東京圏や大阪府、奈良県、京都府、兵庫県などの大阪圏、愛知県などの名古屋圏といった大都市に属している。北九州市、広島市、仙台市、札幌市なども含めた地方県庁所在地にある自治体は20(7.8%)だった。それ以外の地方都市は合計で110(42.8%)あり、概して全国から万遍なく意見が寄せられたと見てよいだろう。各自治体の人口規模などのその他の基本的属性については巻末の結果を参照されたい。

1) 交通機関の整備状況、自動車、自転車の利用状況

公共交通機関の整備状況に対する各自治体の自己評価は図3-1のように、「整備されている」とするところが「されていない」とするところよりやや多いが、概して平均的に分

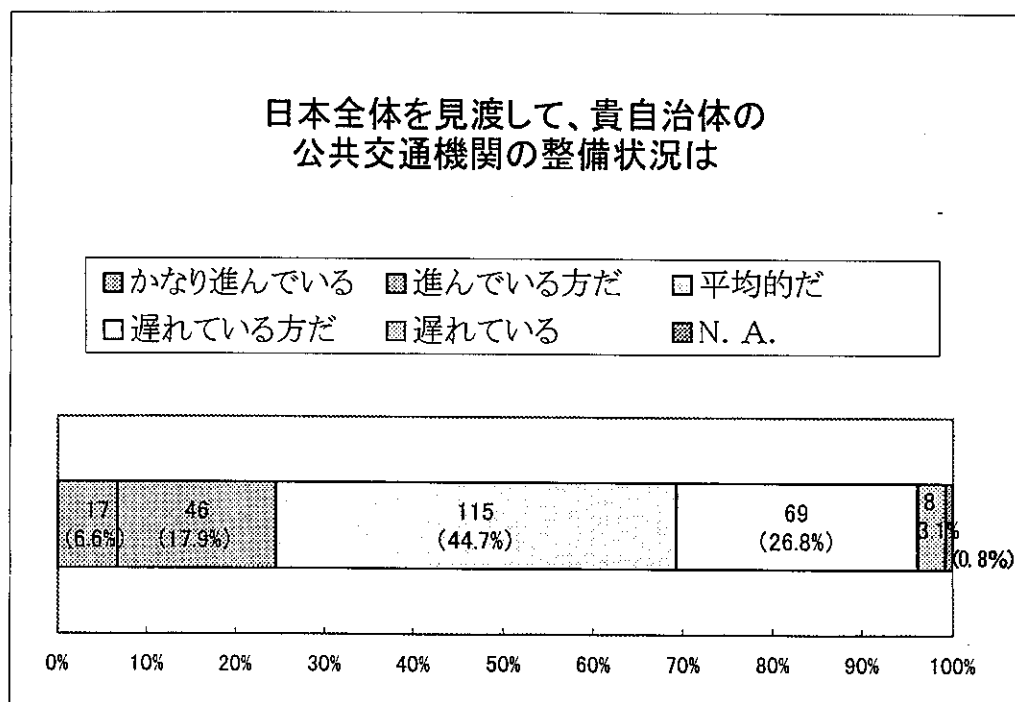


図3-1 公共交通機関の整備状況

布している。自動車の利用状況「過剰でパンク寸前だ」とする自治体は12.5%に止まってお
り(図3-2)、「全体に過剰気味だがまだ余裕がある」(24.5%)や「局地的に渋滞するが
全体としては余裕がある」とするところが半数に達しているところからみて、まだ余裕を
持っているところも少なくはないようだ。

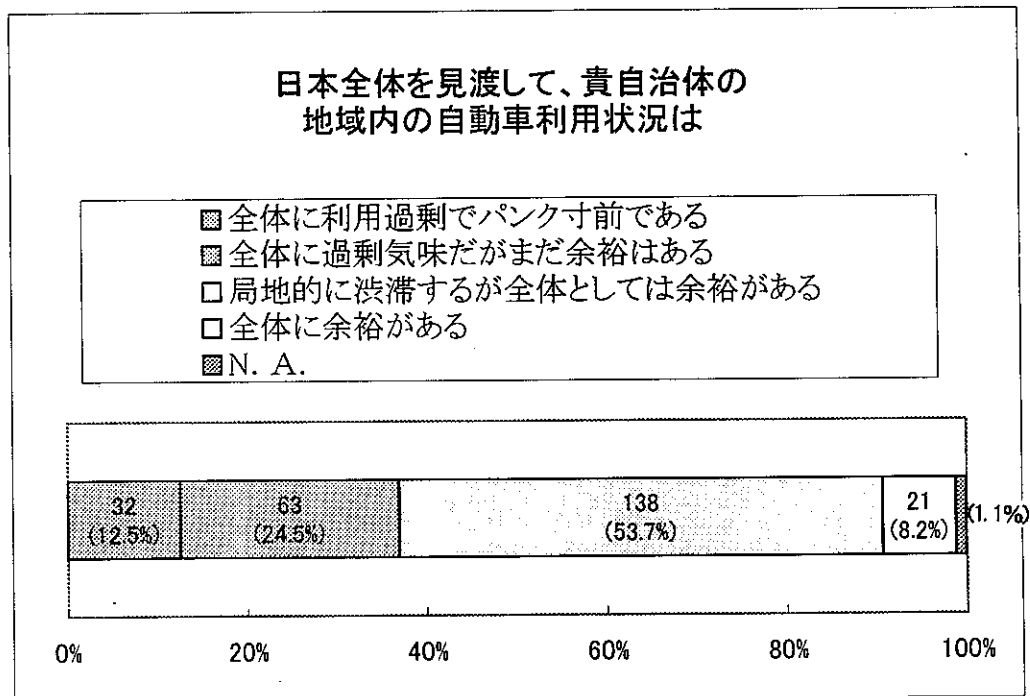


図 3-2 自動車利用の状況

自転車の利用状況(図3-3)は、若干多い方に傾いているが、全体としてはほぼ平均的に
分布している。

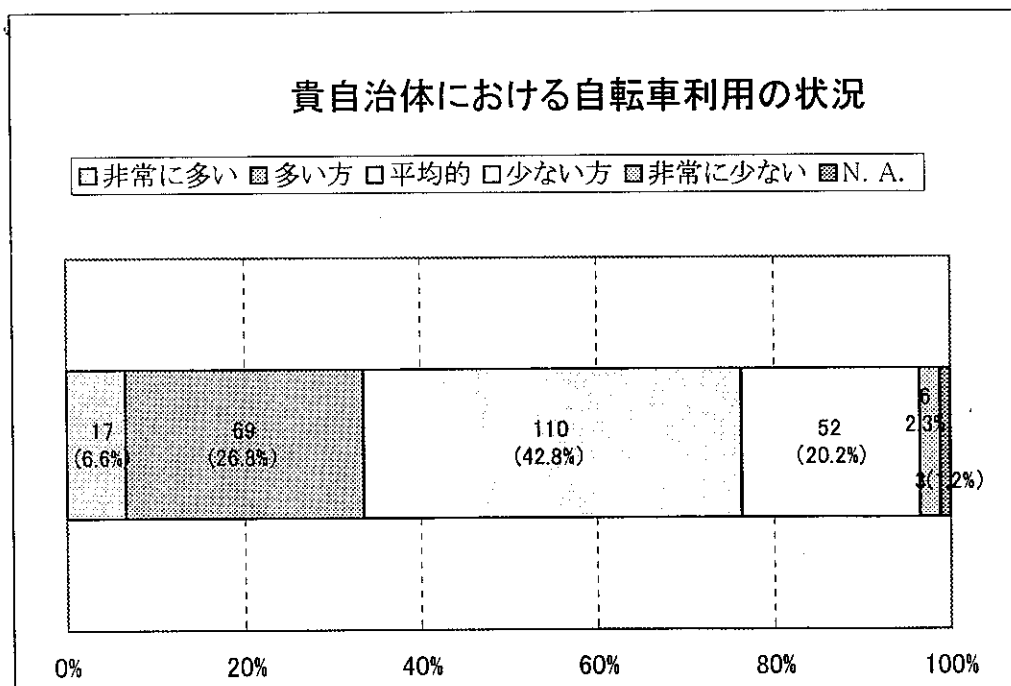


図 3-3 自転車利用の状況

参考までに、公共交通機関の整備状況への自己評価と自転車の利用状況をクロスさせたり(図3-4)、自動車の利用状況と自転車の利用状況をクロスさせたとすると(図3-5)、前者では整備状況がよいとするところほど自転車利用が進んでいる傾向もあるが、それ程顕著な違いがあるともいえない。対して後者の自動車の利用状況との関係では、車が過剰気味のところほど自転車利用が多く、余裕のあるところでは自転車利用が少ないという結果になっている。総じていうならば、公共交通機関が整備されようとされまいと、自転車利用はどこでも普及している点には変わりはない、ということであろう。

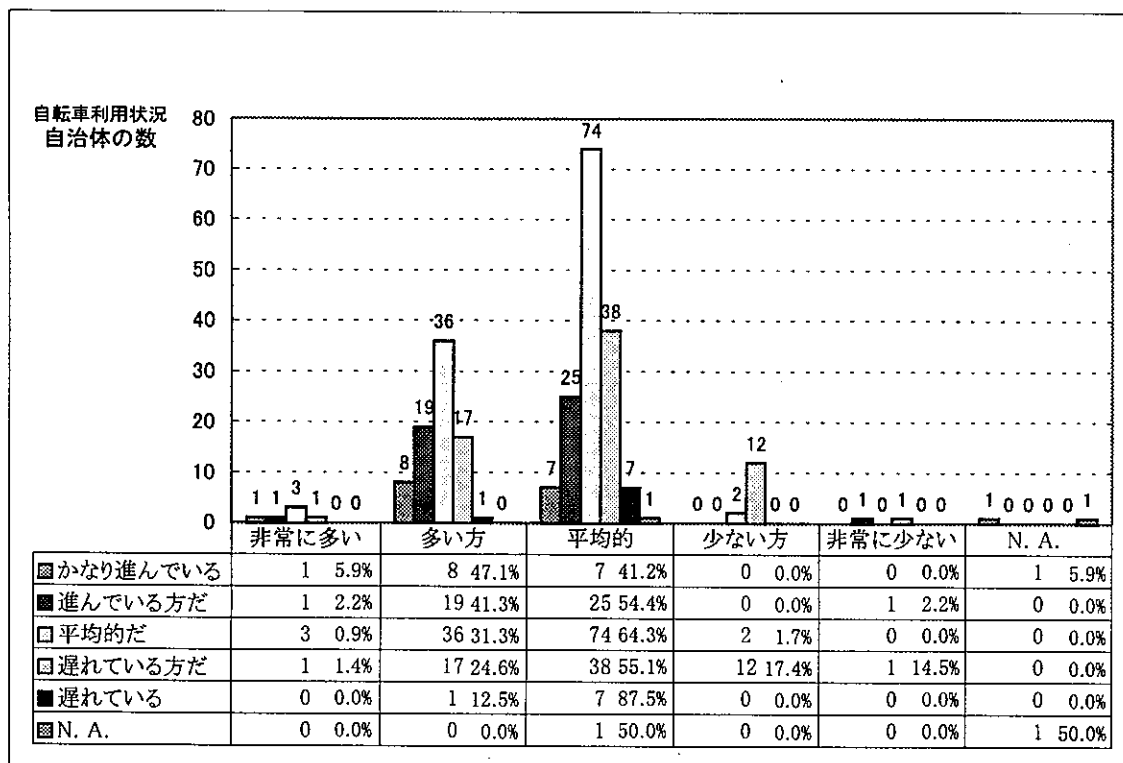


図 3-4 公共交通機関の整備状況と自転車利用の状況との関係性(実数)

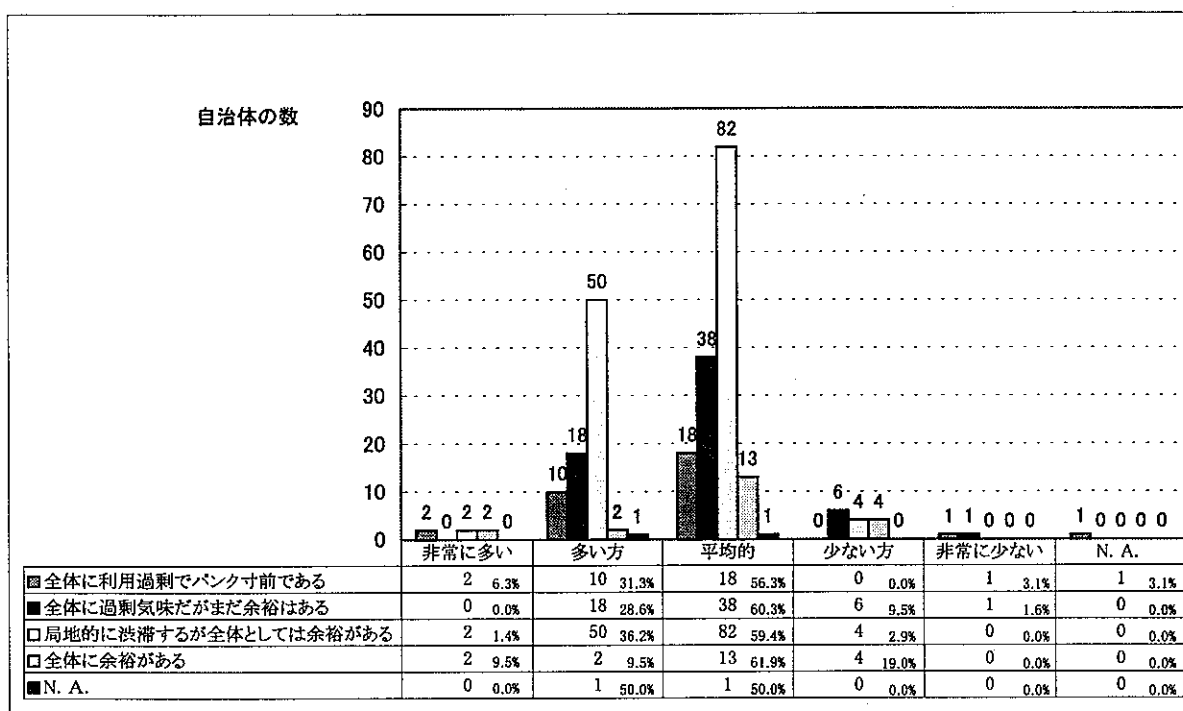


図3-5 地域における自動車利用の状況と自転車利用の状況との関係性

2) 交通安全の担当部署、自転車条例の制定

自治体における交通問題を考える場合しばしば問題になるのは、これを専門的に担当すべき部署が設置されていなかったり、専門的な担当者が育成されていなかったりすることだ。これでは交通安全教育などの日常的な施策はもとより、エコロジカルな交通施策の立案も、その能力や権限の有無自体が問題になってしまうだろう。

調査結果（図3-6）では、すでに「独立した部署がある」と答えたのは82.9%にも達しており、交通問題への取り組みが全国的に強まっていることが予想される。なお「独立した部署はないが担当者はいる」と答えた自治体は16.0%あったが、どちらもなかった自治体はほとんどなかった。

次に、自転車問題の主要テーマになっている放置自転車の撤去問題だが、これまでの経緯を見ると、自治体が予め法的な措置をしておかないと、撤去後に様々な問題が生じるケースもあった。そこで調査票では、自転車撤去に関する条例を制定しているかどうかを確認してみた。その結果（図3-7）、「すでに制定」したとする自治体が70.4%にも達しており、「制定を準備中」（7.4%）を加えると8割に近くにも達する。条例の制定はもはや常識化しているといってもよいだろう。因みに条例が制定された時期は、1970年代以前からとする例は1.6%（巻末資料）とほとんどなく、1980年代に49.2%，1990年代に41.4%制定されていることからみて、条例制定はかなり最近になってからの出来事であることが分かる。

貴自治体での交通安全の担当はどうなっていますか。

- 独立した担当部署(課、係)がある
- 独立した担当部署はないが担当者がいる
- 担当部署もなく担当者もいない
- その他
- N.A.

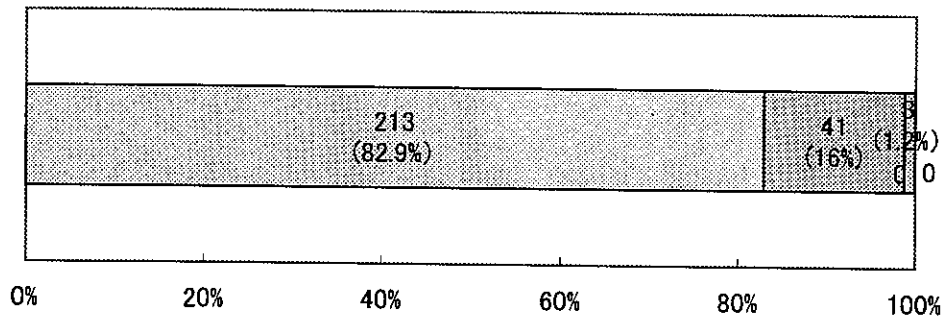


図 3-6 交通安全の担当

貴自治体では、
撤去に関する自転車条例を制定していますか。

- すでに制定
- 制定を準備中
- 制定の予定はない
- N.A.

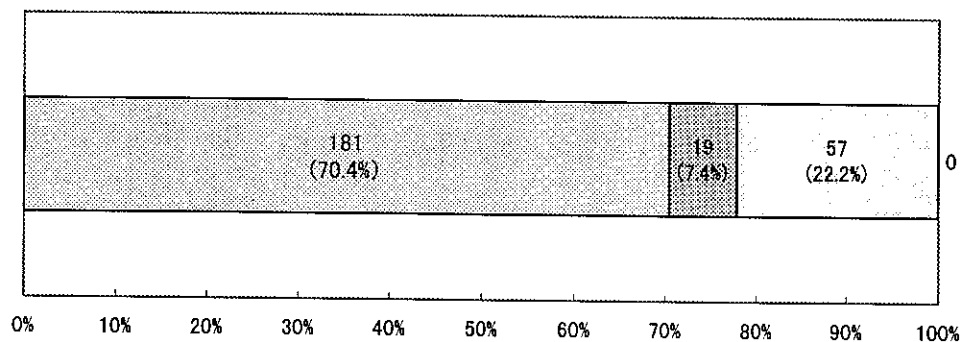


図 3-7 自転車条例の制定

参考までに、各自治体の自転車問題への取組み姿勢と「担当部署の有無」「条例の設置状況」クロスさせてみると、図3-8及び図3-9の様に積極的なところほど部署が設置されており、条例もまた制定されていることが分かる。

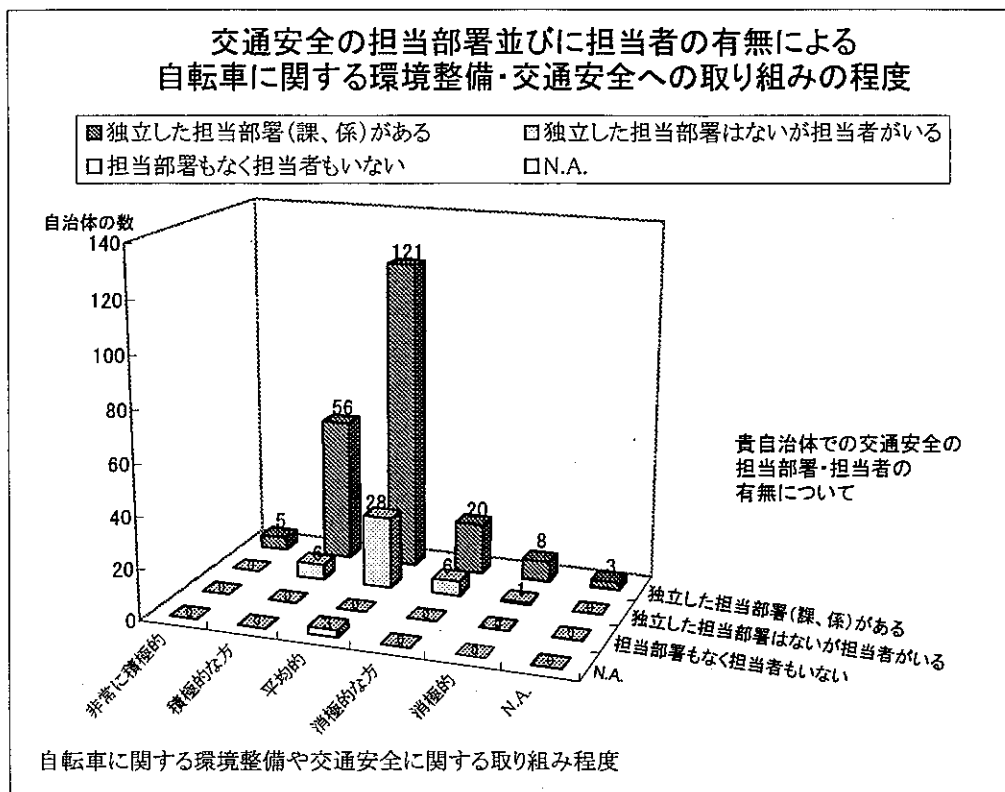


図 3-8 担当者の有無と取組みの程度

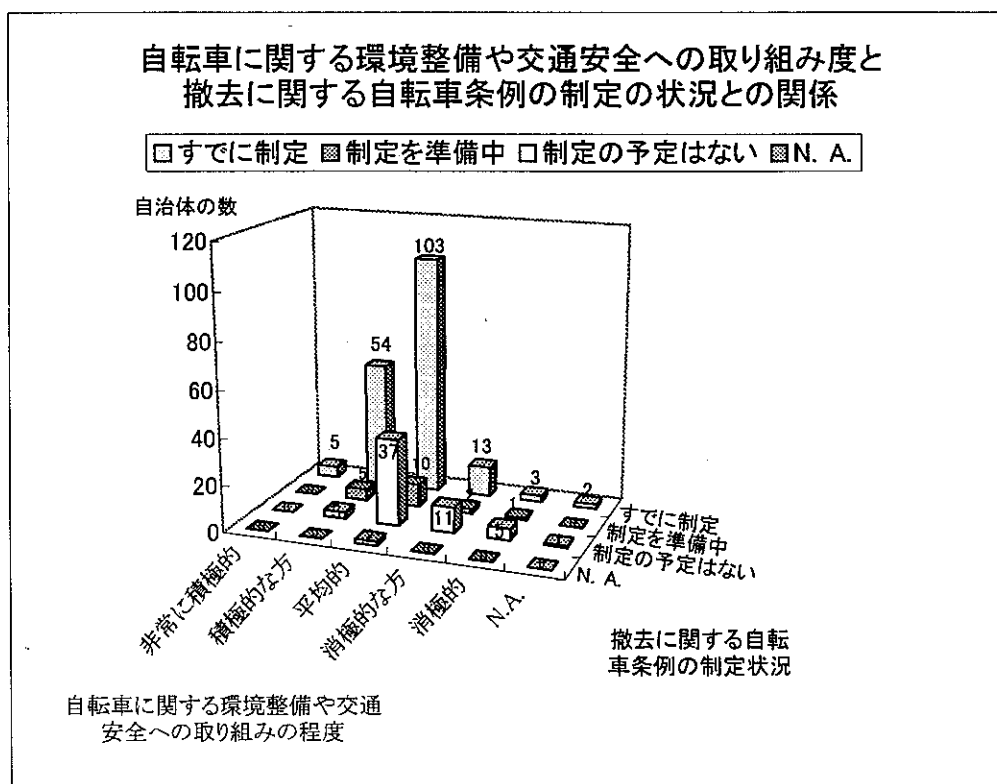


図 3-9 自転車に関する環境整備と自転車条例の制定の関係

(2) 頭を悩ませている交通問題

日頃各自治体が頭を悩ませている交通問題について、いくつか例をあげてその深刻さの程度をきいてみた。調査自体が自転車問題が中心であることは予め断ってあったので、回答に自転車問題にバイアスがかかったことは否めないが、図3-10は「大いに深刻」と「やや深刻」

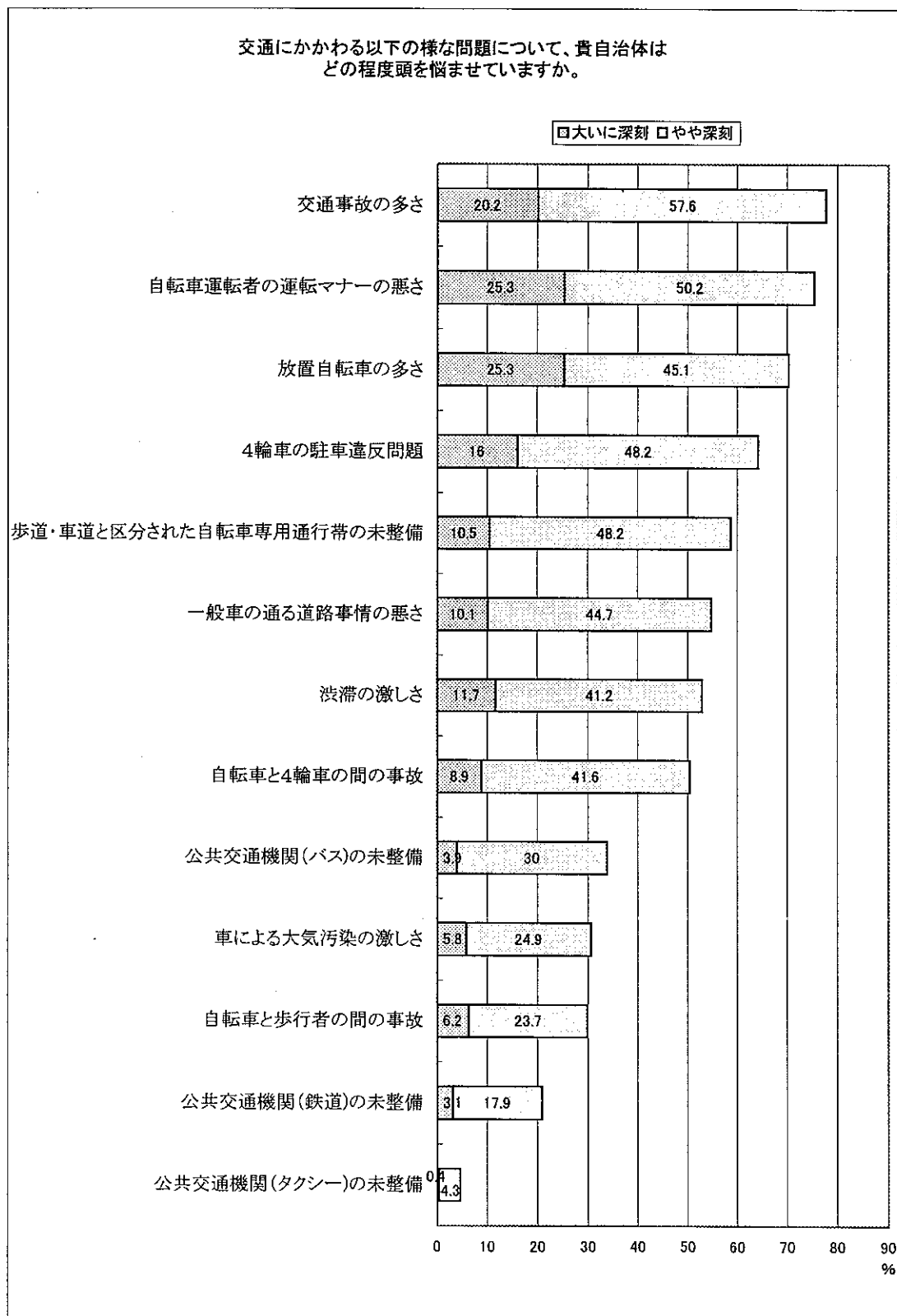


図3-10 交通に係る諸問題

や深刻」を合算して値に大きい順に並べたものである。第1位は全般的な「交通事故の多さ」であるが、2位に「自転車運転主のマナーの悪さ」、3位に「放置自転車の多さ」など自転車運転者のマナーやモラルの問題があがっている。

他に自転車関連では、4位に「歩道・車道と区分された自転車専用通行帯の未整備」といういわばハードな問題があがった。この問題と関係が深いと思われる「自転車と四輪車の間の事故」(8位)や「自転車と歩行者の事故」(11位)もそれほど順位は高くはないが、深刻だと答える比率もそれぞれ5割、3割といった比較的高いレベルであることをみると、問題は小さくないと考えられていること分かる。そうした問題に比べれば「公共交通機関の整備」や「大気汚染」の問題などはさほど深刻な問題とは考えられていないともいえる。

以上を要するに、自転車とその利用者はかなり困った「厄介者」であるというイメージを持たれていると見てもいいのではないだろうか。実際、われわれが自転車問題に関するインタビューを行った時に、交通担当者から最初に返ってくる反応は、「払っても払っても群がってくる蠅」といったマイナス・イメージであり、「エコロジカルで好ましい乗り物」などというイメージで語られることはほとんどなかった。自治体担当者の日頃の苦勞が垣間見られる結果である。

(3) 自転車交通に関する実施施策

自転車交通に関する施策を20項目あげ、その実施状況を調べた。「すでに実施した」と「実施中」を合算して多い順に並べたのが図3-11である。

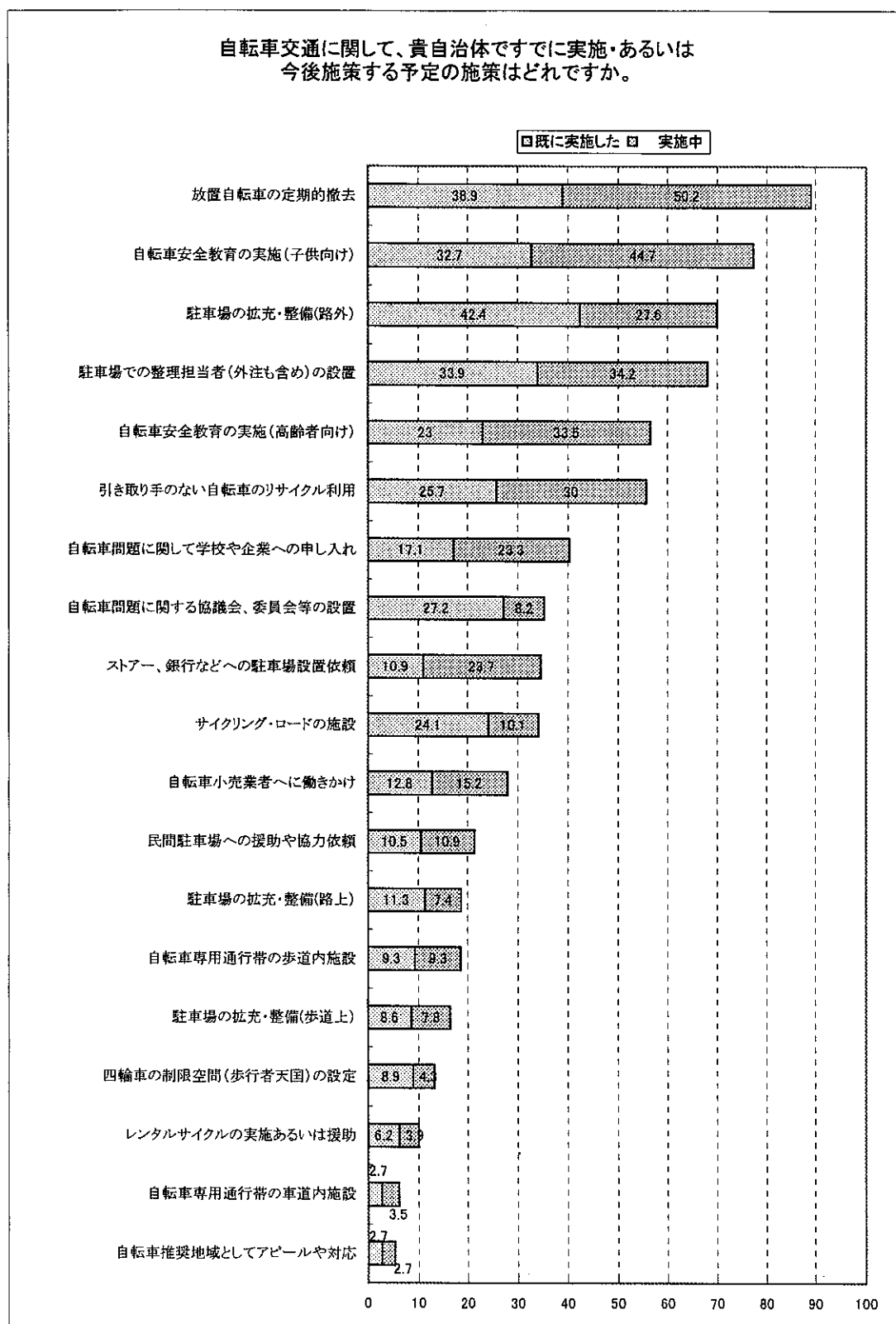


図 3-11 実施及び実施予定の施策

第1位は「放置自転車の定期的撤去」であり、3位、4位に自転車の「駐車場拡充・整備（路外）」や「駐車場での整理担当者の設置」といった駐車場関連の問題があがっている。ただ同じ駐車場設置でも、「駐車場拡充・整備（路上）」（13位）や「駐車場拡充・整備（歩道上）」（15位）は、実施例が少ない。この問題には道路の形状やスペースの有無など様々な問題もあり一般論では語れないのだが、われわれは自転車の秩序ある利用促進という観点から「車道や歩道に自転車駐車場スペースを確保するという施策もあってしかるべきだ」という提案も行った。こうした観点からすると、いかに現状の自転車マナーが悪いからといって「自転車は無法で景観も損なうのでなるべく隔離したい」としかいえないような施策だけでは、いかにも消極的だというのがわれわれの抱く感想である。確かに「引き取りてのない自転車のリサイクル」や「自転車問題に関して学校や企業への申し入れ」「自転車問題に関する協議会、委員会等の設置」「スター、銀行などへの駐車場設置依頼」「民間駐車場への援助や協力依頼」などといった、ユニークで意義のある施策も結構行われており、それはそれで評価できる。しかしよく考えてみると、そうした施策も結局は自転車の過剰への緊急的でアドホックな対策という面が強いのではないかとも思われる。だとすればその動機は、「緊急避難策」であり、その本音はむしろ自転車の「利用の制限」にあり、自転車の利用拡大などとは無縁のものなのではないか。誤解を避けるためにもう一言付言すれば、われわれはこうしたアドホックな施策が悪いなどといっているのでは決してない。そうではなくて、そうした対策にのみ追われ、自転車の問題面ばかりを見ていると、次第に自転車利用のプラス面や可能性が頭から消え去ってしまわないだろうかと懸念しているのである。

実際、上にあがったいわば消極的な施策に対して、「サクリング・ロードの施設」や「自転車専用通行帯の歩道内施設」「レンタ・バイクの実施あるいは援助」「四輪車の制限空間の設置」「自転車推奨地域としてのアピールや対応」などの積極的施策の実施率は全体としてあまり高くはない。なお自転車の安全教育に関しては、子供向け、高齢者向けのものともよく実施されている様だが、これとても同じような文脈から、自転車の危険性ばかりが強調され、プラス面が忘れられてしまっていないかと懸念するのである。

(4) 自転車利用に対する基本的な考え方

自治体の施策実施への基本的考え方を、2つの相反する意見への賛同をという形で聞いてみた(図3-12、図3-13)。「現状には問題が山積しているので諸規制の遵守や規制策を求めていくといった施策に傾く側面が強い」という意見に「そのとおり」あるいは「どちらかといえばそうだ」と答えた人を合わせると、58.4%になり過半数を超えた。逆にそれを否定したのは2割弱しかいなくなった。やはり規制重視派が多いのである。

他方、「問題がないわけではないが今後を考え促進策の観点でいく」という意見に賛成した人は2割強しかいなかった。もっともこれに明確に反対する人も3割程度なのだが、無回答が35.0%もあったことからみて、やはり全体として見れば規制派の方が促進派よりかなり多いことが分かる。前項で指摘したようにこの問題では担当者に消極的な傾向が、あることがよりはっきりと確認されたのである。現実の自転車対策は、マナーの悪い自転車利用者への対応に追われており、とても理想など掲げている余裕がなくなっているという実情が垣間見られる結果である。

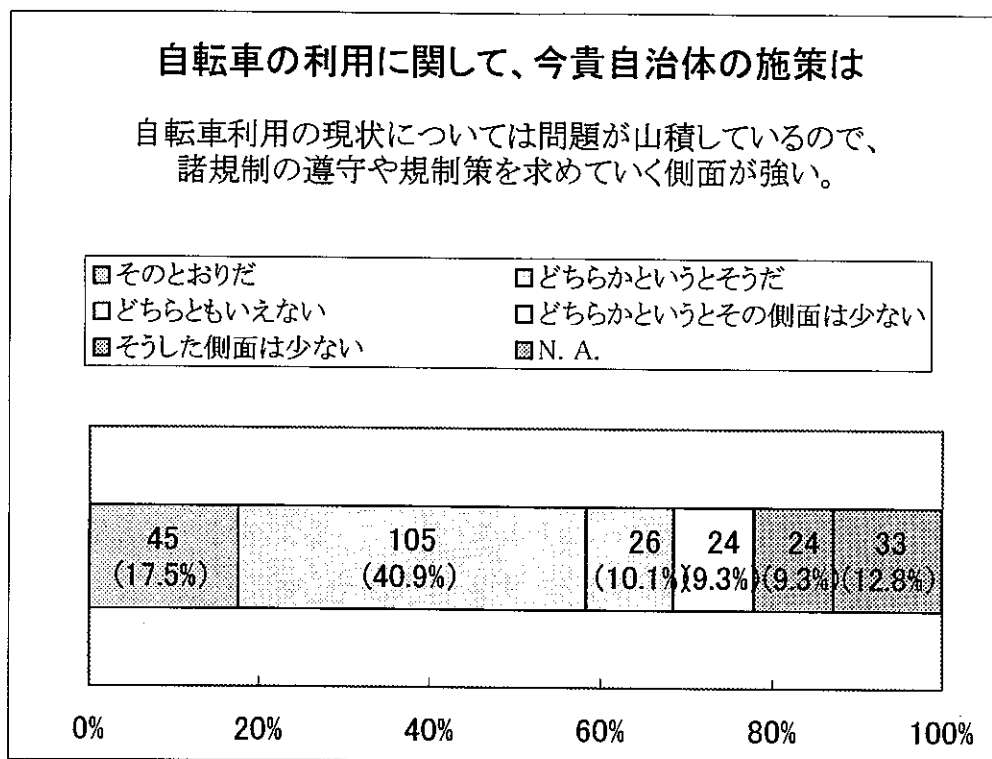


図3-12 自治体としての施策・規制遵守や規制策

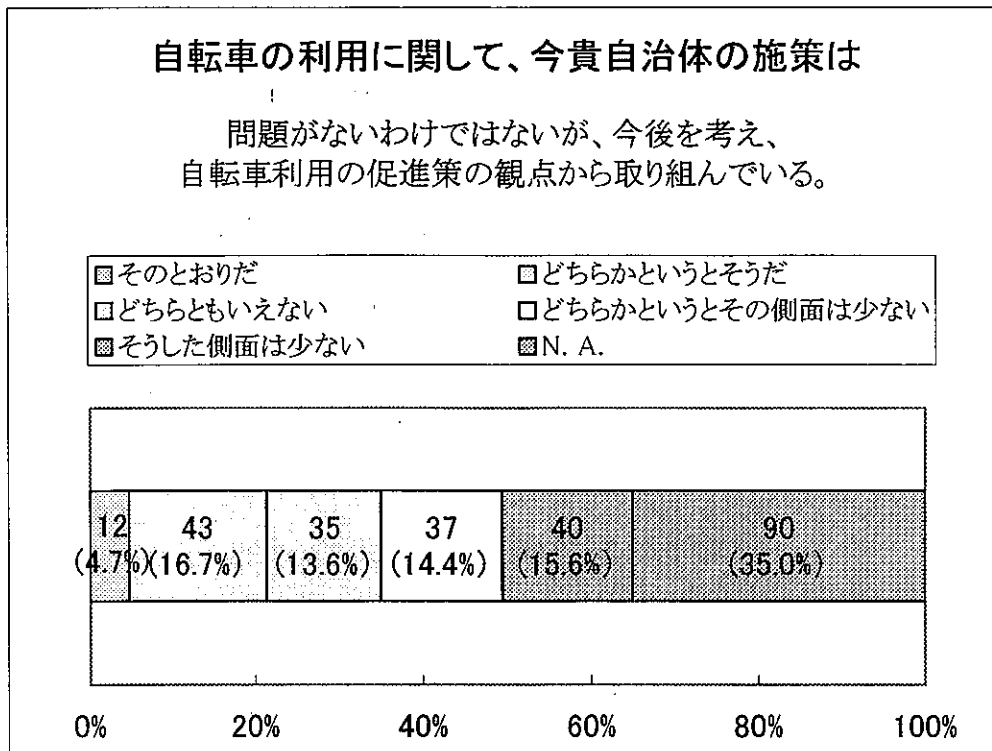


図3-13 自治体としての施策・自転車利用の促進策

(5) 具体的な施策の検討 ―その重要性、実現可能性、ネック―

1) 3つの施策の重要性と実現可能性

自転車利用問題に関する具体的なテーマを3つあげ、それぞれの重要性や実現可能性、実現への障害などを聞いてみた。そのテーマとは「自転車駐車場の拡充・整備」「歩道・車道と区分された自転車専用通行帯の設置」「放置自転車の撤去」である。実はこの質問こそ、今回調査の最大の目的であった「各論レベルでのネック」あるいは「できない言い訳」を明らかにしようとした設問である。図3-14は、まず3項目の「重要性」と「可能性」を一括して示したものである。

まず重要性についてみると、「駐車場対策」がすでにかなり進んできているせいか、それが「特に重要だ」とする自治体は概して少ない。他方「放置撤去」については「最重要」とする自治体と「重要」だとするところを合わせると56.0%にも達するのだから、非常に重要な課題と考えられていることは明かだ。「専用通行帯」については、「最重要課題」だとする自治体だけでも23.0%もあり、「重要課題」を足すと71.8%にもあるので、この施策の重要性は極めて大きいものとされている。先の分析では、それにもかかわらずこの施策に対する自治体の志向性が低いことを問題にしたが、担当者は少なくとも施策の重要性については十分理解しているようだ。

では、それぞれの実現可能性はどう考えられているのだろうか。

まず「放置撤去」では、すで実績をあげていることの自信からか、5割を超える自治体が「可能性は高い」と答えている。「駐車場」についても、3割程度は「可能性が高い」と

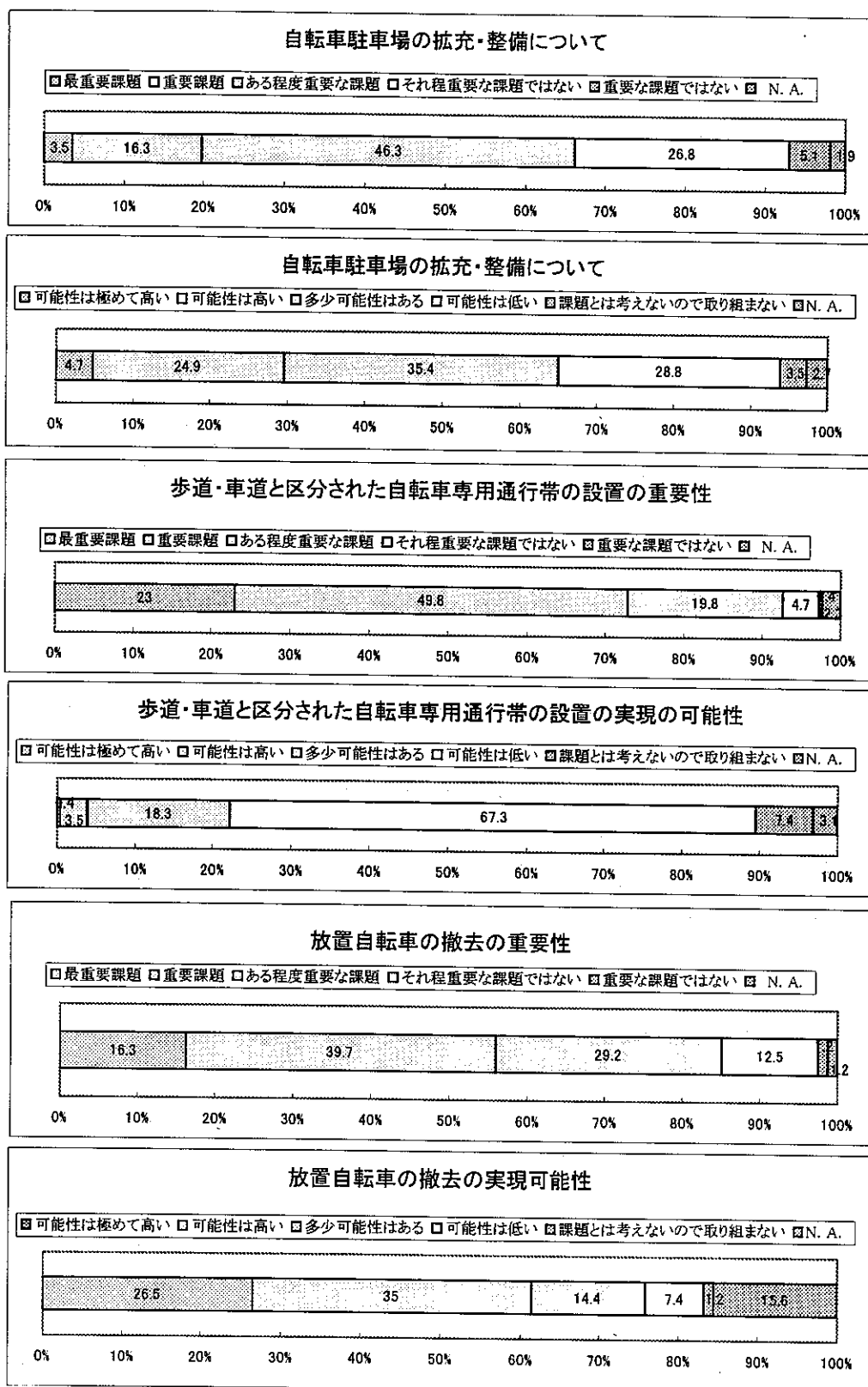


図 3-14 各施策の重要性と実現可能性

しており、67.3%が「多少可能性はある」と答えているのだから、これもこれまでの実績からくる自信の反映だろう。それに対して「専用通行帯」は、「可能性は低い」といわばお手上げと答えた自治体が67.3%もあり、何らかの可能性があるとする自治体も2割強しかみられない。要するに「専用通行帯」を設置することは重要課題ではあるが実現可能性は極めて低いのだと考えているのである。

2) 施策実施のネック要因

3つの施策について、重要性や可能性の程度にかかわらず、もし実施しようとした時にどのようなネックがあるのかについて、ネックの程度も併せて答えてもらった。興味深い結果なので一つずつをみていこう。

まず「駐車場の拡充・整備」(図3-15-1)のネックで最も大きいのは、やはり「用地の

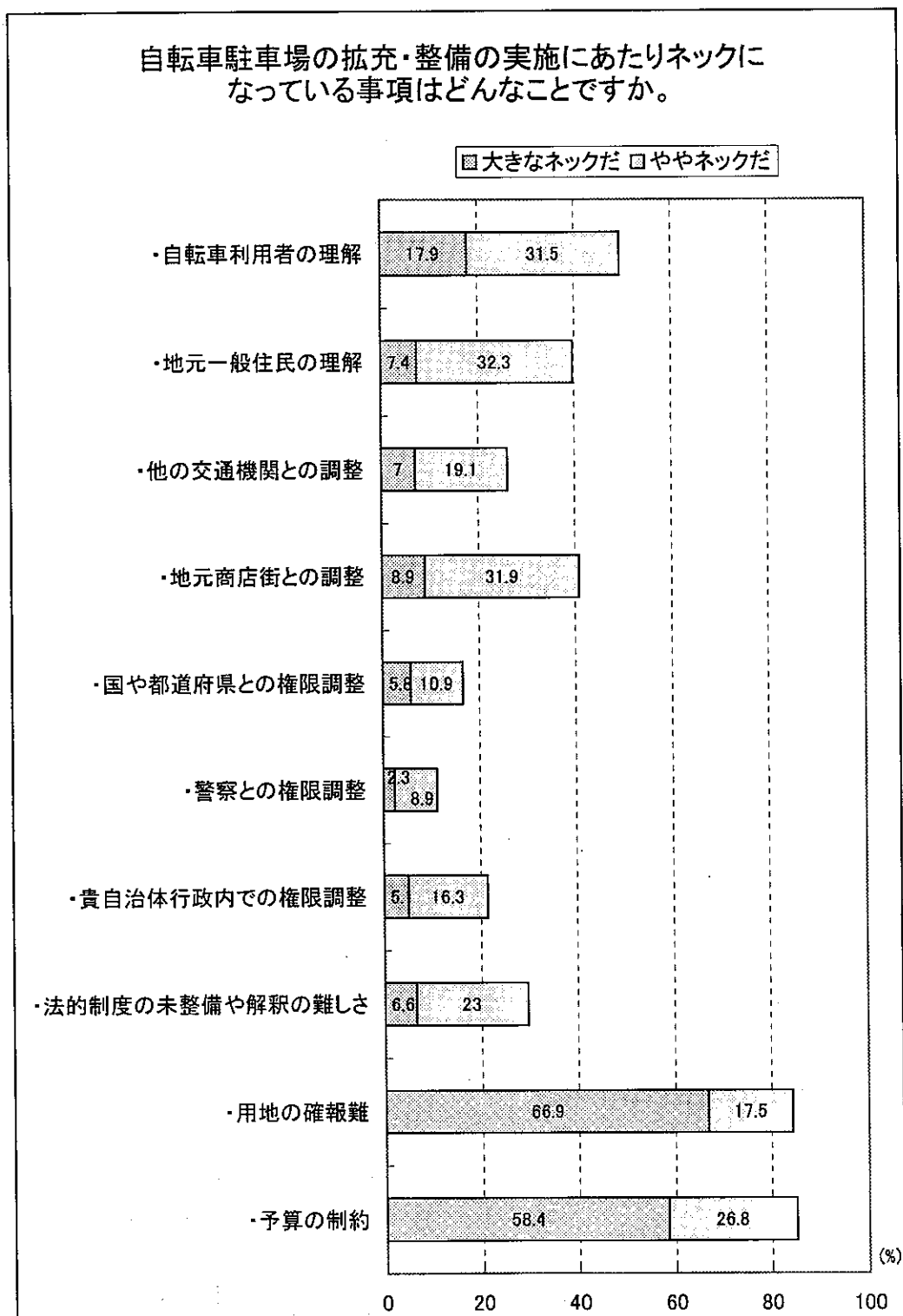


図3-15-1 自転車駐車場拡充・整備に際しての課題

確保難」と「予算の制約」でネックだとする人が8割を越えている。それ以外では「利用者の理解」「地元住民の理解」「地元商店街都の調整」などといった各層の「住民」の反応を気にしている部分が、いずれも4割前後とかなり高い選択比率になっている。自治体担当者はあくまで「公僕」なのだから、住民の目を気にするのはしかたないところだろう。注目すべきなのは、同じ自治体内でありながらも「権限調整」がネックだとしたり「警察との権限調整」がネックだということもある程度存在していることである。

次に「専用通行帯の設置」(図3-15-2)のネックでは、全般に選択の比率が高くなって

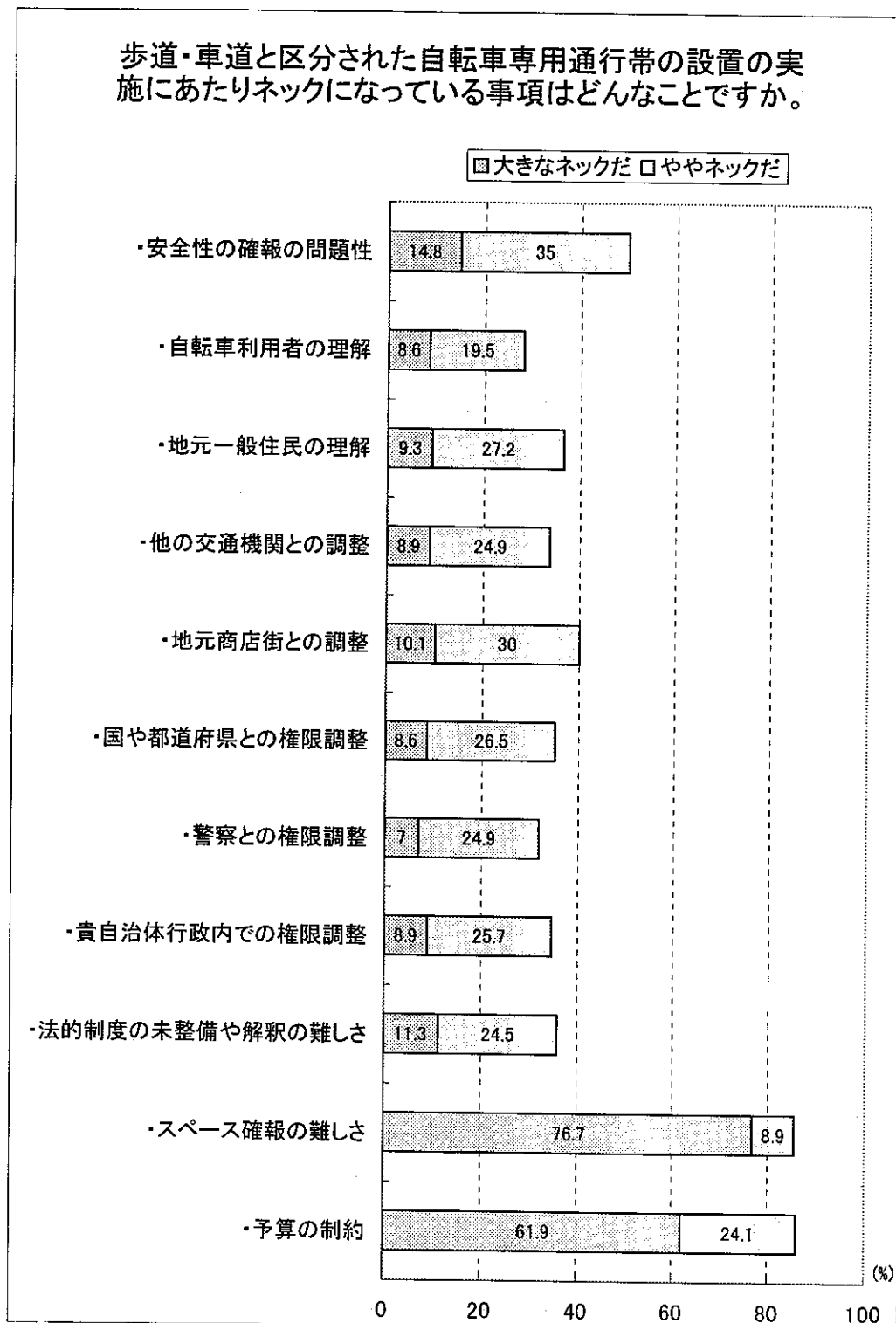


図3-15-2 自転車専用通行帯設置に際しての課題

おり、特に「スペース」や「予算」の問題はその施設規模が大きくなるので、困難さの度合いは一層深まっている。注目すべきなのは「安全性確保の問題」を5割近くの自治体があげている点で、わが国の様に自転車歩道をむやみに走行することを許してきた国では、今後自転車を車道に下ろしても、歩道に専用帯を設けても、しばらくは事故は増えてしまうといわざるを得ない。自治体担当者は専門家としてそのことをよく理解し、また心配しているのであろう。他に警察や歩行者である地元住民、そして商業者との調整もネックになっているという回答が少なくなく、なんと同じ役所内でも調整がネックになっていると答える人が3割を越えている。実際道路管理は交通関係部署の担当ではないので、厄介な調整が待っているということなどを担当者が実感しているのである。

いずれにしても、こうしたネックは当事者だけでは解決できないものが多いだろう。「所轄部署が違う」とか「予算がない」とかいって済まされる問題ではないのである。実際、施策実施にはその「権限」と「能力」がなければ計画が頓挫するのは当然なのである。ここに至ってはここの当事者の調整や協議では問題は解決されない。要するにこうしたアレコレのネックを解決する力は、最前線の担当者にあるのではなく、その組織のトップにこれが存するということである。「専用通行帯の設置」のような重要かつ重大意思決定を含む施策の推進の場合には、ますますそうした部分が大きくなっていくのである。

「放置自転車の撤去」(図3-15-3)については、「予算関係」はやはり大きなネックだが、法的措置さえ取ってしまえば比較的スムーズに進められることも明らかになったせい、ネック項目の選択率はそれ程高くはない。ただこの問題での最大のネックは、マナーの悪い自転車利用者といえども「市民」には違はなく商店街のお得意さんでもある点に象徴されるような難しさがでてくる点だ。自治体担当者は警察ではないので、あまり一方的な違法者排除にも踏み切り難いのである。多少の反感を覚悟して厳格な施策を行ったとした時に殺到する苦情やクレームをかばう体制が出来ているのかが、最前線の担当者の士気を左右することになろう。だとすればこれも結局は、組織の頂点にいる者がそうした配慮をもって市民的ルールへの遵守や環境問題への貢献を市民に主張出来るかどうかにかかっているということになろう。

さてネック問題をまとめると、確かに様々なネックは存在しており、それにはそれなりの事情がありそうだ。だとすればそのネックを調整すればよいということになるが、厄介なのは、「被害-加害」の当事者も一般市民であり、自治体担当者としてはなかなか荒療治や思い切った施策には走れない点にある。これをブレイク・スルーことを末端の担当者に求めるのは酷というものであり、結局組織の長の意気込みが試されるということになる。また、そうした首長の努力と同じかそれ以上に大切なのは、市民自身がそれを支援する体制を作り、自分達で運動していくということで、これなしには結局問題は解決しないのである。

放置自転車の撤去の実施にあたりネックになっている
事項はどんなことですか。

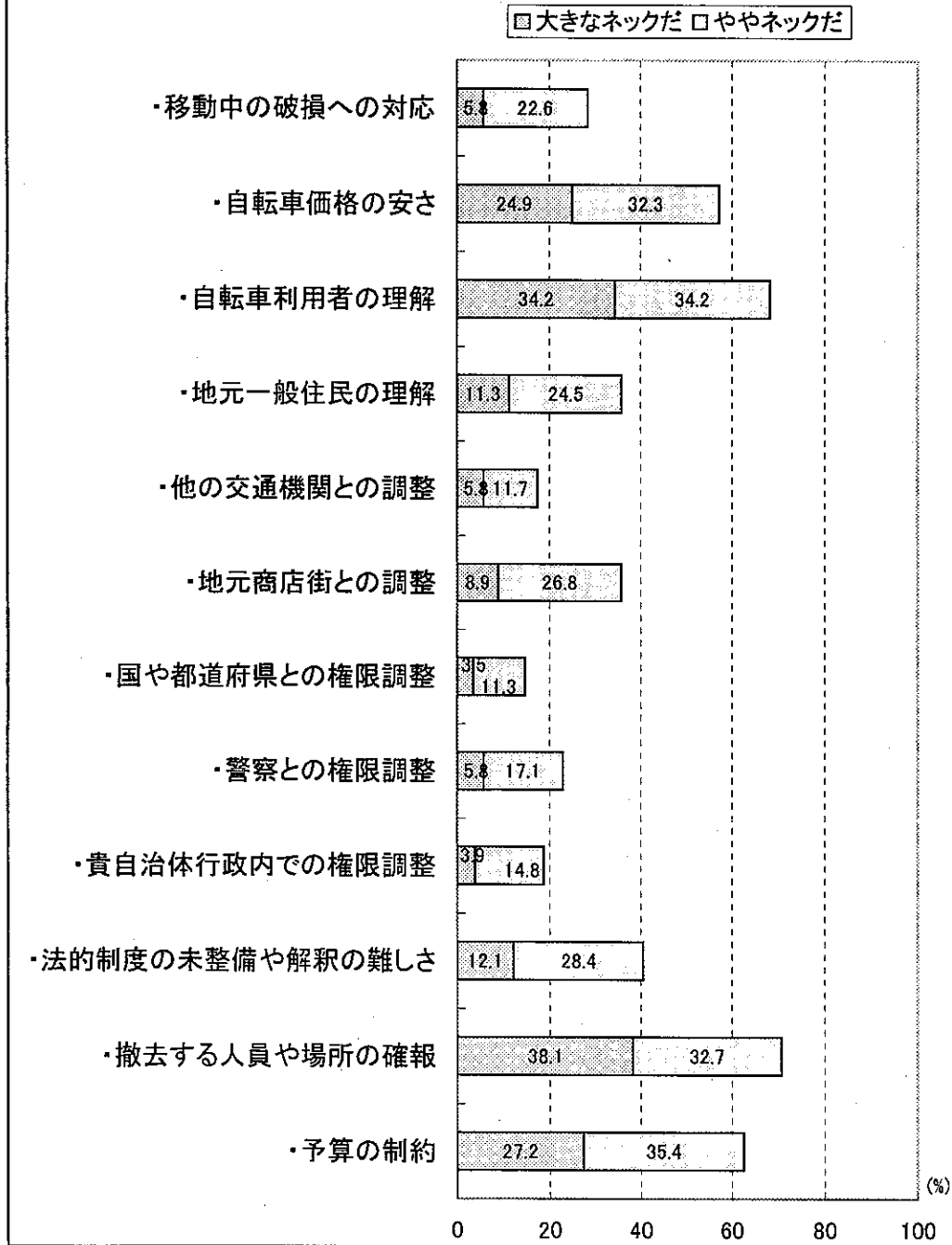


図 3-15-3 放置自転車撤去に際しての課題

(6) 担当者の個人的意見

以上は、交通関係担当者の公的立場からの意見を聞いた結果だったが、アンケート調査では個人的意見についてもいくつか質問しているのので、結果を若干紹介しておこう。

図3-16-1及び図3-16-2は、6つの事項について、A、B相反する意見をあげ、どちらの意見に近いかを一括して示したものである。一つ一つ言及する紙枚は尽きたので、要点だけ述べておきたい。

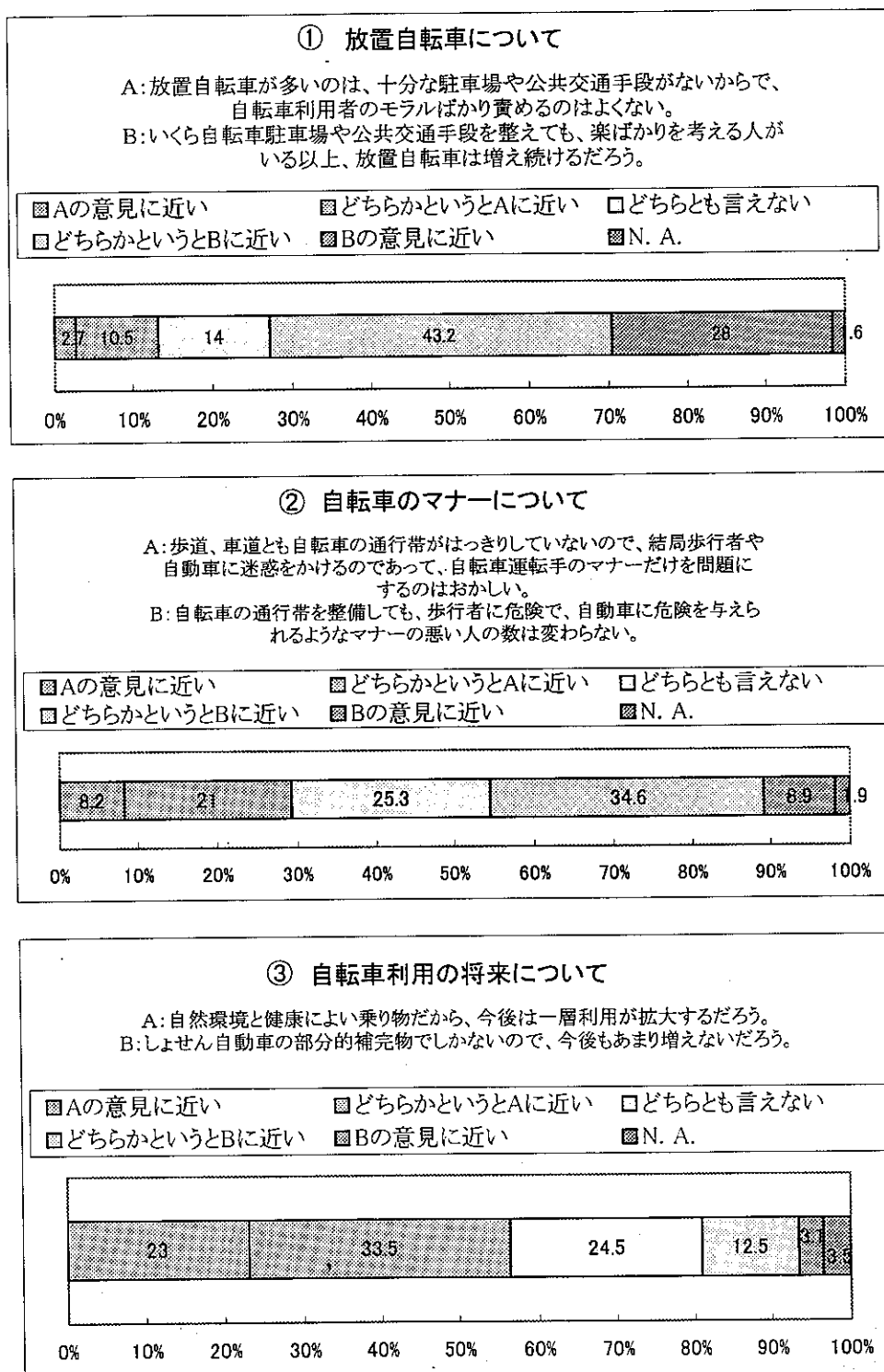


図 3-16-1 交通関係担当者の個人的意見 1

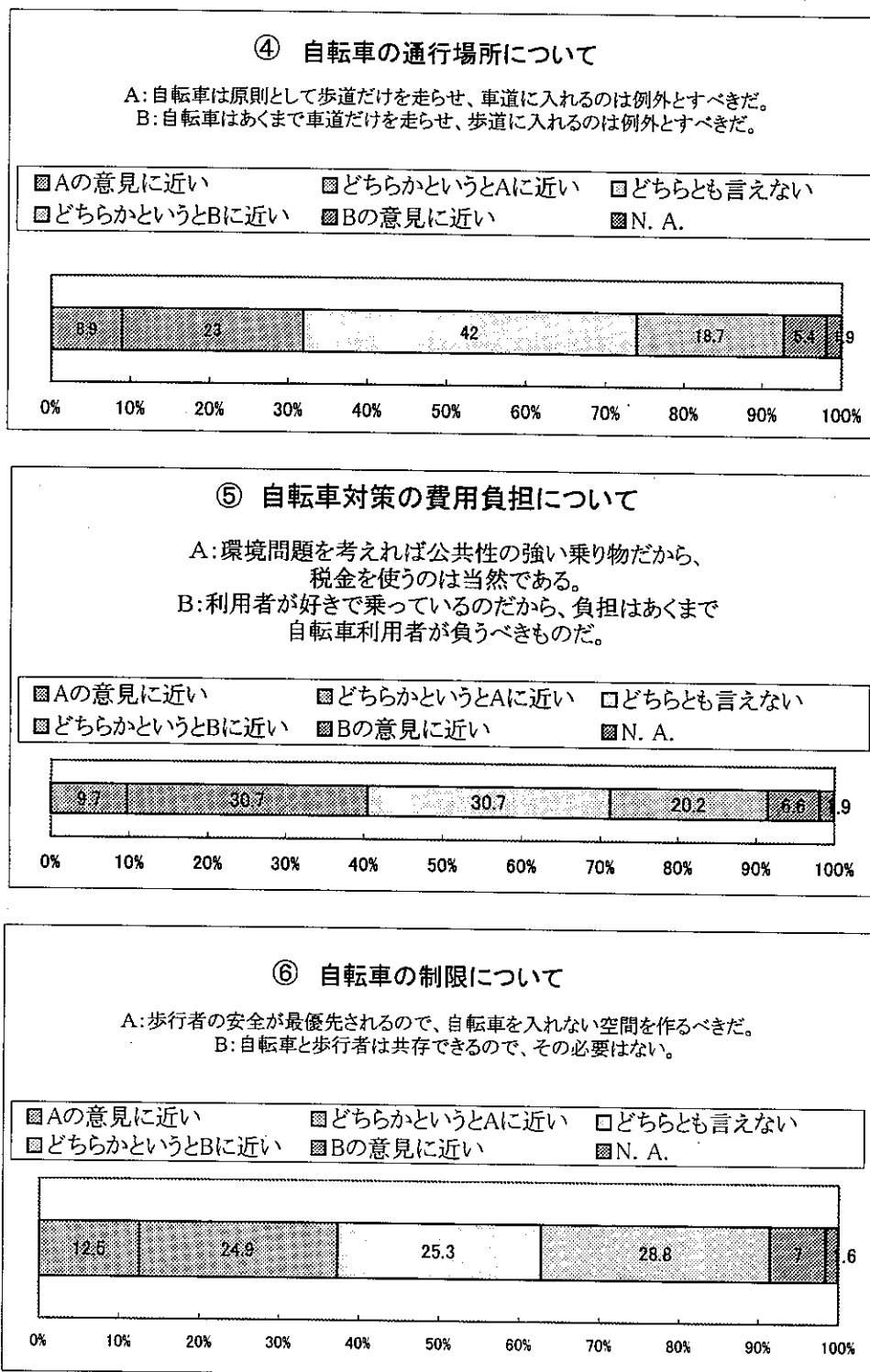


図 3-16-2 交通関係担当者の個人的意見 2

まず「自転車の利用の将来」(図3-16-1③)については、環境と健康を考えるとまだまだ利用拡大がなされると考える人の方が優勢で、それゆえ対応に公的費用をかけることもやむを得ないとする人が多い(図3-16-2⑤)。しかし、結局「放置自転車」などにみられる、自転車利用者のマナーの悪さは今後も一向に解決されないという、ペシミスティクな

思いを抱いている人の方が多い（図3-16-1②）。また、そもそも「自転車の通行場所はどこにすべきか」という問題についても、専門家である回答者ですら意見が分かれて定見がない状況である（図3-16-2④）。結局そうした曖昧さが、一般利用者のマナーの悪さを作っているのではないかと考える人も多いのである（図3-16-1①）。こうした混沌とした現状では、自転車利用は拡大すべきなのか制限をすべきなのかという判断に担当者は個人的意見としても迷っているという姿が伺えるのである（図3-16-2⑥）。

3-4. まとめに代えて

自転車は、安価で便利、環境・エネルギー問題にも有効で、健康にもよい乗り物である。そのため交通問題や環境問題を抱える自治体にとっても、今後ともますます利用拡大がなされるべき存在であるということは一応理解されているようだ。しかし現実には、これが案直に利用され、通行場所などの基本的なルールが定まっていなため、美観を損ねたり、歩行者の妨げになったり、揚げ句の果ては自動車や歩行者との間で事故を起こしたりといった問題を起こしている。こうした中で自治体の交通担当者は、日夜自転車対策に追われており、獅子奮迅の働きをしているのである。こうした努力の結果、まだ不十分とはいえ自転車の駐車場は徐々に整備されてきており、条例による放置自転車撤去も進み始めている様だ。また民間の駐車場を利用させてもらったり、市民と一緒に問題を考える委員会などが設置される例も増えているようだ。また子供や高齢者に対する自転車の安全教育も着実に行われている。

われわれはこうした自治体における諸施策への努力を十分評価した上で、ここではもう一步立ち入った問題指摘を行って本論のまとめに変えたい。

その問題指摘とは、すでに述べて来たように、多くの自治体が行っている施策やその基本的な志向性は、今のところ問題化するばかりだった放置自転車対策に集中してきた。言い換えれば自治体の施策は緊急避難的な対抗という側面が強かった。そのためこれまでの施策は環境・エネルギー問題や健康、さらには自治体の交通の将来を睨んだ積極的な施策にはなりきれてはいなかったという弱点を持っていたということである。こうしたアドホックな対応をいま仮に「消極的施策」と呼ぶとすれば、「積極的施策」とは、自転車の秩序ある利用拡大を図るもので、歩行者や四輪車との共存を図りながらも交通場面での交錯を無くしていこうという施策である。

ただ今回調査でもよく分かったことだが、こうした施策を実施するに当たっては、自転車と歩行者の間の軋轢や、地域住民諸階層間の事情、警察など他の公的機関との関係、さらには自治体内部での権限問題などの調整があつて、とても一筋縄にはことが運ばないことが明らかになった。これほど問題がややこしくなると、ややともすると当事者への安直な批判がしたくなくなるところだが、事情を知るほどにそれは問題解決にはあまり繋がらないことだけはよく分かってきた。

図3-17をみていただきたい。これは自転車問題の構図の難しさを理解するために描いた図である。結局、左上にある自転車のプラス面の特質も、現実の「迷惑・危険」といった

自転車問題に関する自治体施策の構図

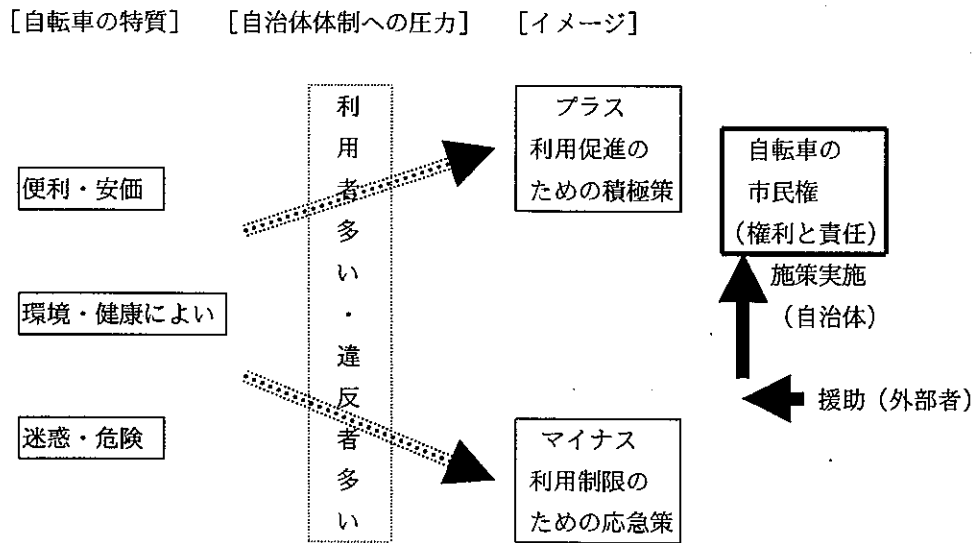


図 3-17 自転車問題に関する自治体施策の構図

マイナス面でかき消されてしまふ。そのマイナスを日々尻拭いさせられている自治体担当者は、あろうことかマナーの悪い利用者といえども「市民」なのであるのだから、あまり強硬な手段には出難い。結局当面必要とされるその場凌ぎの対応に身を置くことになるうちに「自転車」＝「放置問題」＝「厄介者」＝「抑制」といった悲観的イメージにはまってしまうのはむしろ当然だろう。そうなった最前線の自治体担当者を、外から非難しても無意味である。

こうした構図を打破する要因には2つ考えられる。その一つはいうまでも無くその組織の最高責任者の役割である。グローバルな観点から自転車の積極的意義を強調し、最前線の担当者の行動に正当性と意欲を与えるのは首長をおいて他は無いからである。

ただそれだけではあまりに他力本願的な考えであろう。もう一つの要因はわれわれ自身である。というのは特に交通場面では、われわれは知らず知らずのうちに、被害者のみならず加害者にもなっていることも多いからである。自分が四輪や二輪を利用する時にそうなるだけではなく家族の誰かがルール違反をしていないとも限らない。こうした問題では、いたずらにその違反者を非難したり、責任当事者を批判しているのでは問題は解決しない。そうではなくて自分達も含めて、自転車の利用にはそれなりの厳格なルールが適用されねばならないということを、例えば市民運動を通してでもアピールしていかねばならない。地球環境の将来を考えた場合、今や自転車の利用拡大は地球市民としての義務でもありまた権利でもあることを、われわれ自身が確認し行動することが必要な時代になっているのである。だとすれば、自転車問題に取り組んでいる自治体担当者は、時代の要請の推進者であり正義の仕事をしているのだというエールを市民の側から送り、後押しすることが必要になっているのではないだろうか。

第4章 歩行者自転車空間の安全性と快適性

4-1. 研究の背景

一方で、排気ガスによる大気汚染などの公害問題への直面と思想としてのエコロジーの延長線上としてのバイコロジー運動やエコシティー構想と関連して自転車の利用促進が奨励されている。他方で、日本では、自転車は、そのような思想とは無関係に、近隣への買い物、駅までの交通手段、通学などに日常的に利用されている。そして、自転車はあまりに日常的な乗り物であるがゆえに、社会的にも制度的にも自動車と歩行者の狭間に置かれたままであった。⁽¹⁾

もしはじめに述べたように、自転車をエコロジーという観点から将来の中心的な乗り物として位置づけるならば、社会的にも制度的にもそれにふさわしい扱いが必要であろう。本稿では、自転車交通の現状とその法制度的な問題点を指摘し、自転車交通を社会的にも制度的にも正当に位置づけるための準備作業を行いたい。

4-2. 道路交通法における自転車の位置づけ

ここではまず、道路交通法における自転車交通の位置づけと自転車による道路交通法違反の取り扱いについて述べよう。自転車は道路交通法では軽車両として分類され⁽²⁾、自動車、原動機付き自転車と並んで車両として取り扱われる。そして道路交通法は多くの条文において、車両として一括して規制を行っている。しかしそれらの多くは、自転車の場合には規制する必要性の低い事項であり⁽³⁾、実際には違反に対して法執行はなされない。このような現実には法執行がなされない過剰な規制は、人々の法への信頼を弱め、遵法意識を低下させるであろう。さらに問題なのは、反則金制度が運転免許制度を前提としているために、自転車の違反については反則金制度の適用がなく、従って、違反には刑事罰が科せられる点である。その結果として、刑罰のラベリング効果を除外して考えても、同じ違反であっても、自転車の方が著しく罰則が重くなっている。

この反則金との不均衡は以下のように考えることができる。交通反則金は、違反行為を現認した警察官が、違反者に対し違反事実を告知し、違反者は反則金を納付すれば、公訴提起（刑事訴訟手続き）をストップさせる手続きである（従って制度的には、納付強制力のある行政罰である過料とは異なる）。これは刑事訴訟システムにとっては大幅なコストの軽減であり、また違反者にとっても、手続きが簡単である上に、刑事訴追による刑罰ではないという点で前科者にならない（刑罰のスティグマの問題として重要な点である）。従って、反則金制度を自転車にも拡大すればこの問題は解決するよう見えるかもしれない。しかし、反則金制度は事実上裁判によらずに刑罰類似の制裁を科しているのだから、国民に裁判を受ける権利を与え、また、適正手続きを保障している憲法の原則から見て問題である⁽⁴⁾。法律学的な議論ではなく、もう少しリアルな見方をすれば、警察に過度に大きな権限を与えることが適当なのかという問題である⁽⁵⁾。実際、反則金制度導入の際にはそのような議論があったし、昭和45年に少年にも反則金制度を適用するときにもそれと類似の

議論があった。従って、反則金制度の適用範囲を限定するために免許制度と関連する制度とされたのである。戦前の違警罪即決例⁽⁶⁾の歴史的事例を考えれば警察に無限定の事実上の刑罰権を与えることが適当ではないことは明らかだろう。従って、単に自転車の違反を反則金制度の中に含めるというような制度設計は、憲法の要請する原理（人権保障、裁判を受ける権利、適正手続きの保障）という制約条件から行うべきではない。

従って、この点についての法的制度設計は次のようにすべきであろう。

(i) 車間距離その他自転車には不必要と思われる規制を撤廃するのは当然である。
(ii) 最小限残された自転車の規制に対する違反（道路交通法違反）の処理をそのまま反則金制度に組み入れることは出来ないが、狭い意味の刑事罰からは解放するようなシステムを考える。そのためには、刑事政策におけるいわゆるダイバージョン(diversion)という観点から、自転車の道路交通法違反を刑事罰の外におくという制度設計があり得るように思われる。すなわち、刑罰が違反に対する抑止効果を持つのは一定以上の確実性を持ってサンクションが科される場合であって、現在自転車について維持されているような道路交通法違反の罰金は非常に稀にしか執行されず、従って執行されたとしてもスティグマ（烙印づけ）の意味しか持たない⁽⁷⁾。ダイバージョンとは刑罰の弊害、とりわけそのスティグマの弊害（それは犯罪者という烙印づけが犯罪の原因になるというラベリング理論と結びついている）を排除しようという政策であって、刑罰を科さないあるいはその代替措置（まさにそれがダイバージョンである）を科すという考え方である。広い意味では、起訴猶予、微罪処分などもその一種であり、アメリカなどで試みられている刑罰の代わりの労働奉仕もそれである。反則金はそのような広い視座で見れば、とりもなおさず典型的なダイバージョンに他ならない⁽⁸⁾。そして、刑事政策全体の中で、ダイバージョンという広い文脈の一環として、自転車の道路交通法違反に対する刑罰に対する代替措置を見だし、制度設計することが最善であるように思われる。

現在のような法制度（自転車の違反の方が自動車の同じ違反より重く罰せられる）のもとでは自転車に対する道路交通法違反の法執行は事実上なされないことになる。それに加えて、歩道通行などについての現実と著しく乖離している道路交通法の規定の存在は、自転車を人々が正当な交通手段とは見なさない方向に働き、それが自転車交通のアナーキー化、ゲリラ化を促進しているのである。

4-3. 放置自転車をめぐる法的問題

日本においては自転車の利用はエコロジーという思想によって支えられているわけではない。便利で日常的に使われている乗り物ではあるが、規制の狭間に置かれ、道路交通におけるゲリラ的存在である。それを端的に象徴するのが放置自転車の問題であり、それが自治体にとって自転車が厄介者とされる最大の原因になっている。

以上の問題の考察のために、ここでは「自転車の安全利用の促進及び自転車などの駐車対策の総合的推進に関する法律」（平成5年12月公布）⁽⁹⁾の法執行上の問題点と対策の限界について論じる。この法律は基本的には鉄道事業者の協力義務と放置自転車の撤去保管

及び処分に関する規定の整備からなっている。しかしいずれも不徹底であり、現実の法執行を考えたとき、有効な法律とは言えない⁽¹⁰⁾。

この法律は放置自転車の対策に苦慮していた自治体が横断的に結成した団体である全国自転車問題自治体協議会（全自連）の運動に負うところが多い。1992年の大会において、(i)総合交通体系における自転車に位置づけの明確化、(ii)鉄道事業者の役割と責務の明確化と鉄道事業者が応分の義務を負うこと、(iii)放置自転車の撤去、処分などについての法的根拠の明確化、(iv)放置バイク対策などが決議された（阿部, 1994(1):10）。しかし現実の立法は、地方公共団体の要望に比べて不徹底なもので終わった。大きな問題は鉄道事業者の駐車場の設置の義務化と放置自転車の処分の問題であり、それらはいずれも私的財産権の尊重（それは憲法の科する制約条件である）と衝突する問題であったからである。ここでは駐車場設置義務については単なる協力義務を定めたにとどまっているということを指摘するにとどめ、放置自転車の処分の問題について述べる。1994年の改正法は放置自転車の保管、処分の法的根拠を市町村長に付与したものである。その大枠は以下の通りである⁽¹¹⁾。(i)市町村長は条例で定めるところにより撤去した自転車を保管し、保管した旨の公示をする。(ii)公示の日から相当期間経過しても返還できない場合で保管に不相当な費用を要する場合には条例で自転車を売却できる⁽¹²⁾。(iii)売却手続きをしても買い受け人がないとき又は売却できないと認められるときは、市町村長は当該自転車について廃棄などの処分が出来る⁽¹³⁾。(iv)保管に不相当な費用がかからない場合には保管を継続し、公示の日から起算して6月を経ると自転車などの所有権が市町村に帰属する。6月としたのは遺失物法などになったものである。なお、放置自転車の撤去保管、公示、売却などに要した費用は当該自転車の利用者の負担とすることができる。

以上の放置自転車の処理手続きを一覧すると、所有権の重視に傾き、制度として効率性を見捨てているように思われる⁽¹⁴⁾。まず第1に保管に不相当な費用を要するという条件をつけている点である。このことによって、不相当な費用を要しない自転車については市町村に長期の保管が義務づけられることになるが、放置自転車の返還を求めてくる人数は日数の経過とともに急激に減少し、保管を延長することによる追加的便益は著しく小さい。従って、保管に費用がかからない場合にも長期の保管を義務づける必要はないと思われる。また、不相当な費用を要しないかどうかは市町村が判断するわけであるが、そのコスト（経済学的に言えばそれは取引費用に含まれる）は小さくない。つまり、市町村は後のトラブルをおそれて、不相当な費用を要しないという方向に判断を傾かせがちであろう（経済学的に言えば、エラーコストをおそれることであり、そこには脅迫効果が生じている⁽¹⁵⁾）。このような取引費用、エラーコスト、脅迫によるコストを含めればコストは非常に大きなものになる⁽¹⁶⁾。また、保管の経過によって自転車が摩耗（さびが出るなど）し価格が下がってくるという点と保管にはコストがかかるという点からして、保管という行為は社会的コストを増大させる。従って、長期の保管を義務づけることは経済的効率性から言っても適切とは言えない。自転車は代替的商品であるから、すべての自転車について市場価値の

ある間に売却することを可能にする法制度にすべきであり、私的所有権の保障は売却代金の返還で十分であろう⁽¹⁷⁾。

しかしながら、現行法制度のもとでは、売却の困難さ、移動保管の困難さ、所有者とのトラブルのおそれなどから自治体は放置自転車の一掃に消極的であり、その結果放置自転車が増えることになる。そのような放置自転車の現状は、自転車利用者に自転車を適当なところに放置し長期間おいておく（盗まれたら盗まれたでよいと思っている）という行動パターンを醸成し、その結果として、人々は自転車に無秩序を象徴するアウトサイダー的な乗り物であるというイメージを持つことになる。

4-4. 自転車の所有意識

我々の経験から自転車盗の件数は非常に多いと考えられる⁽¹⁸⁾。それは前章で述べたように放置自転車が多いために自転車というものに対する所有権意識が希薄になり、従って自分の自転車にも強く執着しない代わりに、使用窃盗的な利用⁽¹⁹⁾に対して、他者の所有権を侵害しているという意識が低く、単なる無断借用的な意識で自転車盗を行うためであろう。実際自転車盗の動機を補導された非行少年の調査から見ると（古山, 1986）、「歩くのがいやになったので」が56.6%、次に「道端に捨ててあると思って」が20.8%を占めている。さらに、後の処理では「後で捨てた」というのがもっとも多く、37.5%を占めている。つまり、無断借用的な窃盗が多いのであるが、街に氾濫する放置自転車がそのような態度形成に寄与していると想像することは難しくはない。自転車はいたるところに放置され（しかも鍵をかけずにただ置かれている場合も多い）、所有者の占有関係が薄く、従って、所有権の尊重の意識も薄くなるのは当然であろう。古山（1986）は非行少年を対象としたものであるが、自転車に対する（所有と占有の結びつきの薄さから来る）所有権があまり尊重されない態度は一般人にも見られるものであろう。このこともまた、自転車の道路交通における、曖昧な、アウトサイダー的な色彩を強める一因になっていると考えられる。

4-5. 交通事故における自転車事故の問題

(1) 自転車の被害事故

自転車を被害者とする事故については平成2年度の国際交通安全学会のプロジェクト（H293 プロジェクト）として研究がなされている（鈴木, 1991）。そこでは自転車のルール（それもカサさし運行はしないなどの基本的ルールである）の遵守率が低いこと、プロドライバーによって自転車の事故は自転車自身が悪いことによって起こると考えられていることなどが示されている（鈴木, 1991:33-34）。また、いくつかの典型的なパターンの自転車事故につき、背景にある要因対策などを論じている。

そして自動車加害者である限り、事故後の法的救済手続きも被害者が歩行者の場合あるいは車同士の事故の場合のと同じく同様に処理されることになる。つまりそこでは、自動車損害賠償保障法（以下自賠法と略す）の枠組み強制、任意保険が用いられるのである。ただし、自転車が被害者の場合、過失相殺においては、歩行者よりは厳しい過失相殺を行うのが判例の立場である（例えば、S50.10.9, 第1小法廷, 交通民集8巻5号p.1239の事件）。

なお、新交通事故判例百選、1987, pp. 140-141 より)。そして、自転車は免許証を必要とせず、自転車の運行そのものは特に危険を生ぜしめるものではないとして、少なくとも単車よりは注意義務を軽減し、歩行者と単車の中間に位置するとされる(小西, 1993)。このような自転車の歩行者とも自動車とも言えない中間的な性格が、自転車が交通強者なのか弱者なのかをあいまいにさせ、人々の自転車に対するアンビヴァレントなイメージをもたらしているのである。

(2) 自転車の加害事故

自転車はしばしば交通事故の加害者でもあり、それが法律的にも社会的にも大きな問題となる。つまり、自転車の歩道通行の一般化に加えて、自転車性能の向上、高齢化に伴う高齢歩行者の増大によって、自転車の加害事故が量的にも質的にも深刻な問題となってきたということである。実際『交通統計』によれば1989-97において、歩行者が第2当事者となった全事故のうちの、対自転車の事故の相対的な頻度は一貫して増大している。それは自転車加害事故が深刻になってきていることの一つの証左であろう⁽²⁰⁾。そして、件数が多いと言うだけではなくて、損害賠償額も場合によっては多額に上っているのである⁽²¹⁾。

そして、自転車の加害事故をめぐって生じる最大の問題は加害者側の損害賠償の支払い能力の問題である。それは第一次的には、自転車加害事故については自動車損害賠償保障法(以下自賠法と略す)が適用されず、従って強制保険は存在せず、また任意保険もほとんど利用されていないことによる。しかしそれに加えて自転車事故の場合、賠償能力のない未成年が加害者になることが多いことが問題を複雑にしている。本稿では加害者の支払い能力と、被害の填補を確実にするための方策という問題に絞って、法律的制度的な問題点について説明する。

1) 未成年者の事故の損害賠償責任

自賠法が適用されない場合、加害者の賠償責任は民法の不法行為責任の一般原則によることになる。民法は第709条において、不法行為の一般的要件・効果を「故意又は過失に因りて他人の権利を侵害したる者は之に因りて生じたる損害を賠償する責に任ず。」と定める⁽²²⁾。ところで、自転車の加害事故においては、未成年者が直接の加害者となる場合が非常に多い。この場合には未成年者の責任能力が問題となる。民法は未成年者の責任能力につき、第712条で「未成年者が他人に損害を加へたる場合に於て其行為の責任を弁識するに足るべき知能を具へざりしときは其行為に付き賠償の責に任ぜず。」と定める。ここに、責任能力とは自分の行為の結果が違法なものと非難され、法律上の責任が生じることを認識しうる精神能力であり、事案ごとに個別的、具体的に判断されるべきものであるが、おおむね12歳程度で責任能力を備えるものとされる(遠山, 1997:142)。そして注意すべきは、責任能力を肯定すると、一般論としては監督義務者(通常は両親)の責任はないということになり、未成年は資産がないのが普通であるから、彼らに支払い能力はなく十分な賠償を得られないということになる⁽²³⁾。このような状況の下で賠償を可能にするという観点から、支払い能力のあるものに法的責任を

認めるべくさまざまな法律構成がなされている。そして、自転車加害事故の裁判例を見ると、そのような政策的判断から、裁判所が運転者以外に賠償義務を認めている例を多く見いだすことが出来る⁽²⁴⁾。

2) 自転車の加害保険⁽²⁵⁾

加害者に賠償能力がないことと関連した、もう一つの問題点は責任保険制度の問題である。自転車加害事故をカバーする責任保険は一応存在するが、自動車の場合と異なり強制保険ではないし、制度的にも十分ではなく、従って加入率も著しく低い。自転車加害事故の加害者となった場合の損害賠償責任をカバーする保険としては、一般的な民法上の不法行為責任（あるいはより広く債務不履行責任）を負ったときの責任保険（個人賠償責任保険）⁽²⁶⁾の他、自転車総合保険（責任保険と傷害保険の両方を含む）、積立ファミリー交通傷害保険（賠償責任保険を含む）、自転車の安全保障制度（SGマーク）、自転車の安全整備制度（TSマーク）などがあるが、自転車利用者の観点から見た場合、十分なコスト計算がなされた保険（つまり商品として魅力のある保険）とは言い難く、また利用率も非常に低い。従って、現段階においては、保険を前提とした損害賠償制度を考えることはできないであろう。

4-6. 自律的な自転車交通の秩序形成とそのトリガーとしての法制度

今まで、道路交通法のシステムの中でも、また人々の意識の中でも自転車の位置づけがあいまいで、自転車はアウトサイダー的な二流の乗り物として人々の間に位置づけられていることを述べてきた。つまり、社会的に見れば自転車にはマイナスのイメージが付着しているのである。そのような状況では、自転車利用者は自己利益的な行動に走り、長期的には自転車利用者にとってプラスになるかもしれない、社会全体を考えた行動（利他的な行動）を行う動機づけを持ちえようはずがないのである。

これに対し、自転車に肯定的な意味づけ（プラスのイメージ、例えば高級感、エコロジカルな価値を前面に押し出しプラスの社会的評価）が存在すれば、ある種の規範的拘束感と高い動機づけが生じ、それが自律的な秩序形成をもたらす可能性があるだろう。しかし、それにはきっかけが必要である。そのためにも、法制度の面から自転車に正当な市民権を与えることが重要であろう⁽²⁷⁾。そのことが自転車のプラスのイメージへの転化を促し、人々の間での自転車についての自律的な秩序形成にプラスに働くように思われる。

【注・引用文献】

- (1) 片倉(1997:1)参照。
- (2) 道路交通法3条1項11号。軽車両とは、自転車荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両により牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む）であって、身体障害者用の車椅子歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう、と定義づけられている。
- (3) この不合理はかねてから指摘されていることであり、いくつかの団体から請願も出されて

いる。

- (4) 緩く解すれば、反則金を拒否すれば正式の刑事手続きに移行するのだから法律的には裁判を受ける権利を奪うとは言えないかもしれないが。
- (5) 交通警察は普通の市民と警察が接するもっとも大きな場であり、人々の警察に対する態度形成において交通警察へのイメージが大きなウェイトを占めていることはいくつかの調査が示しているとおりである。従って、交通警官が市民に対してどのような態度をとるかということは、警察と市民の望ましい関係を考える上で決定的に重要である。
- (6) 違警罪即決例とは戦前に存在した、正式の裁判によらずに警察署長又はその代理の官吏が即決処分によって処罰することを認めた法令（明治 18 年。太政官布告 38）である（違警罪即決例も不服を申し立てれば正式の裁判に移行するわけであるが、第 1 段階の判断が事実上警察によってなされるわけである）。日本国憲法とは相容れない制度であり、裁判所法施行法（昭和 22 年）により廃止された。
- (7) かつて反則金制度が導入されたとき一億総前科者をさけるためということが言われたが、まさに前科者という烙印（スティグマ）の副作用を懸念したものであった。
- (8) ただし立法理由としては、交通違反があまりにも多すぎることから来る刑事司法の資源制約という面が大きい。
- (9) 「自転車の安全利用の促進及び自転車などの駐車対策の総合的推進に関する法律」（平成 5 年 12 月公布）の解説については、長尾徳光(1994)、長尾政美(1994)、自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律の一部を改正する法律(1994)参照。
- (10) この法律の立法経緯、その政治力学等の分析を含め詳しい分析として阿部(1994)参照。以下の叙述はそれによっている部分が多い。
- (11) ここでの説明は自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律の一部を改正する法律(1994)に依拠している。
- (12) 不相当な費用を要するとは、保管費用の額が保管自転車の価格に比して著しく高額である場合のことである。
- (13) 売却できないと認められるときは競争入札に付しても買い受け人があらわれないと予想されるほど摩耗が進行している場合である。また、廃棄等の等とは再生利用などが含まれる。
- (14) 放置自転車と民法における私的所有権の問題ななく放置自転車と無主物先占の問題、放置自転車と遺失物、準遺失物の問題を議論してものとして徳本(1994)がある。
- (15) 日常用語で言えば、後難をおそれて過度に慎重な対応をするのである。
- (16) エラーコスト、脅迫によるコストが大きいであろうということは、逆に言うと市町村長が、国家賠償法上の訴訟を受けて立ち、最悪の場合でもいくばくかの損害賠償金を支払えばよいと決断すればかからないコストである。従って基本的には、総会屋に弱い日本の企業と同じ日本の組織特有の問題を地方自治体も共有しているのである。
- (17) 盗品であったものが売却され、もとの所有者から返還請求が出された場合にどうなるかは

法律的には問題である（法律的には即時取得が成り立つかどうかの問題）。即時取得が認められないと、買い受け人の地位は不安定になる。しかし、この即時取得の問題についてはここでは触れない。

- (18) 自転車盗は暗数（届けられず、公的記録に載らないケース）が非常に多いと考えられる。
- (19) 使用窃盗とは、一時的な利用のための他者のものの無断借用のことであり、刑法学では不法領得の意思の有無との関係で窃盗罪の成否が議論されてきた。無断借用も、一般的には不法領得の意思があるとされる。
- (20) 自転車加害事故はもともと警察に届けられている事故は多分ごくわずかで、非常に暗数が多いと考えられるので件数の把握は難しい。被害者としての自覚が高まったので届け出事故が増えたとも解釈できる。
- (21) 訴訟になった自転車加害事故のうち判決認容額が比較的大きいものとして、例えば横浜地裁 H8.5.27 判決（損害賠償額 30,244,115 円）、大阪地裁 H8.10.22 判決（25,814,693 円）がある。ここでも被害者は高齢者である。高齢者にはうべかりし利益の喪失がほとんどないため、損害賠償額はそれほどは高くはならないと考えがちであるが必ずしもそうではないのである。
- (22) 自賠法第 3 条は「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。」として事実上の無過失責任を規定している。これに対し民法の不法行為の規定による場合には、加害者の過失を立証しなければならないという問題があるが、この点については説明を省略する。
- (23) 自転車事故との対比で注意すべきことは、自賠法上の損害賠償義務者は、運転者ではなく運行供与者（通常は保有者）であることである。
- (24) その法的戦略を主として野村(1996)、さらに遠山(1997)、小西(1993)を参考にしつつ整理すると次のようになる。

(i) 責任無能力者の監督義務者の責任

加害者が責任無能力（行為の責任を弁識するに足る能力がない）であると判断された場合には、民法第 714 条（責任無能力者の監督義務者等の責任）「前二条の規定に依り無能力者に責任なき場合に於て之を監督すべき法定の義務ある者は其無能力者が第三者に加へたる損害を賠償する責に任ず。但監督義務者が其義務を怠らざりしときは此限に在らず。監督義務者に代はりて無能力者を監督する者も亦前項の責に任ず。」の規定により、法定監督義務者（通常は親権をもつ両親）が損害賠償責任を負うことになる。そして、その監督義務は抽象的で広く（民法第 820 条は親権の効力として「親権を行うものは、この監護及び教育する権利を有し、義務を負う」と一般的に定めている）、實際上監督義務者が、監督義務を怠らなかつたことを立証し、損害賠償を免れることは著しく困難である。従っ

て、実務ではこのような観点から、時に直接加害者である未成年の責任能力を否定し、親権者に賠償義務を負わせるということが行われる場合がある。

(ii) 未成年者に責任能力がある場合の監督義務者の責任

このような場合に、監督義務者が民法第 709 条によって直接責任を負うことがあり得るかが問題となる。民法第 714 条は監督義務者の賠償責任を無能力者が責任を負わない場合に限定する趣旨であると解する立場もあるが、この問題に対し最高裁は少年の殺人事件について、被害者側が少年の両親にも損害賠償を請求した事件において「未成年者が責任能力を有する場合であっても監督義務者の義務違反と当該未成年の不法行為によって生じた結果との間に相当因果関係を認めうるときは、監督義務者につき民法 709 条に基づく不法行為が成立するものと解するのが相当であって、民法 714 条の規定が右解釈の妨げとなるものではない」と判示した（昭和 49 年 3 月 22 日最高裁第二小法廷判決。民集（最高裁判所判例集）28 巻 2 号 347 ページ）。

従って、このような考え方によれば、責任能力ある未成年者の自転車加害事故であっても、監督義務者が損害賠償責任を負うことがあるのである（この問題の詳しい議論は川井=飯塚, 1974 参照）。しかし問題の第一は、どのような場合に監督義務違反といえるかである。大まかに言えば、一般的、抽象的な義務違反（例えば民法第 820 条の親権者の監護、教育義務）ではたらず、より高度で、より具体的な義務違反が必要とされるだろう。自転車事故で言えば、自転車運転者である子供が、親の現認監督下にあった場合とか、漫然と危険なスポーツタイプの自転車を与え、適切な指示を怠った場合などであろう。さらにもう一つの論点として、監督義務違反と損害発生との因果関係の存在、つまり、何をどの限度で立証することによって因果関係が認められるのかという問題がある。これも、第一と関連する問題であり、監督義務違反を広く、抽象的にとらえれば、今度は因果関係の立証が困難になる可能性がある。なお、自転車加害事故で、民法第 709 条によって直接両親の損害賠償責任を認めた例として、山形地裁新庄支部平成 8 年 9 月 5 日の判決がある（この判決は交通民集その他の公式判例集には掲載されていない。内容は遠山、1997:143 の要約によっている）。そこでは、被害者（62 歳女性）が歩道を歩行中に、前方から走行してきた無灯火の自転車に衝突、死亡した事故について、両親は教育監護義務を尽くしておらず、その結果本件事故が起こったものとして、両親の民法第 709 条の責任を肯定した。

(iii) 使用者責任

民法第 715 条は使用者の責任として「或事業の為に他人を使用する者は被用者が其事業の執行に付き第三者に加へたる損害を賠償する責に任ず。但使用者が被用者の選任及び其事業の監督に付き相当の注意を為したるとき又は相当の注意を為すも損害が生ずべかりしときは此限に在らず。」と定めるが、新聞配達中、商品配達中の事故など、いくつかのタイプの事故については、この規定によって使用者も損害賠償責任を負う場合があるだろう。その典型的な判決例として東京地裁平成 6 年 8 月 30 日判決のケース（交通民集 27 巻 4 号 1139 ページ）がある（前部荷台に新聞を満載して自転車で新聞配達をしていた加害者

が、74才の主婦に自転車の前部を衝突させ死亡させた事案)。

(iv) 国家賠償法

国家賠償法第1条1項は「国又は公共団体の公権力の行使に当る公務員が、その職務を行うについて、故意又は過失によって違法に他人に損害を加えたときは、国又は公共団体が、これを賠償する責に任ずる。」と定める。この規定は民法第715条の特殊な場合に過ぎないが、この規定によって自転車加害事故について、使用者としての国、地方公共団体が国家賠償法上の責任を負うことがあるということである。このような事例として、千葉地裁平成元年2月28日判決のケース(交通民集22巻1号238ページ)がある。このケースでは自転車の乗り入れが禁止されている公園に校外授業で写生に来ていた高校生の絵を覗き見しながら遊歩道を歩いていた被害者に、写生に飽きた同じ高校の別の生徒搭乗のスポーツ用自転車が衝突し、被害者を転倒させ八日後に死亡させた事故につき県立高校担任教諭の責任を認め、県に国家賠償法1条1項に基づく損害賠償を認めた。

(v) 親権者の(重疊的)債務引き受け

重疊的債務引き受けとはB(債務者)のA(債権者)に対する債務をC(新債務者)も引き受けてAに対する債務者になる契約のことである(連帯債務の関係になる)。一般的には、このような重疊的債務引き受けは、弁済能力に不安のある債務者に対して、保証の意味で、第三者を債務者に加えることに経済的意味がある。

そして、未成年者の交通事故の場合、親権者が被害者側に対して「治療費は負担する云々」と述べたことをもって、重疊的債務引き受けが成立したとみなし、親権者の損害賠償責任を認めることがある。そのようなケースが長野地裁飯田支部昭和46年2月10日判決(交通民集4巻1号240ページ)である。この事件では、子供が事故を起こした後、被害者の夫に対し「治療費は負担する」と述べた父親は重疊的債務引き受けをしたが、被害者に詫言に過ぎない母親は債務引き受けをしていないと判断している。

(25) 自転車の保険制度については、金丸(1995、下;162-164)、椎木(1995;107-108)、野村(1996;190-192)参照。

(26) このような保険は各保険会社から売られている。宣伝パンフレットからはスキー、ゴルフなどスポーツによる加害事故を主として念頭においているように思われる。

(27) それに加えて、可視的な形で社会が自転車を正當に遇している制度の存在が重要かもしれない。例えば、通勤手当における自転車通勤者の優遇、スーパーその他での自転車利用者の優遇などである。

【参考文献】

- (1) 阿部 泰隆「いわゆる自転車法の改正—放置自転車等対策の立法過程と政策法学的研究」自治研究(1)(2)(3), 70-10, 11, 12, 1994年
- (2) 藤本 哲也、宮沢浩一編「講義刑事政策」青林書院新社、1984年
- (3) 古山 正幸「非行少年の規範意識について—万引き、自転車・オートバイ盗少年の規範

意識を中心に」形政 97-7、1986 年

- (4) 「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律の一部を改正する法律」法令解説資料総覧、1994 年
- (5) 片倉 正彦「研究の目的と概要」『都市の自転車交通に関する研究』(平成 8 年度調査研究報告書) 国際交通安全学会、1997 年
- (6) 川井健・飯塚和之「責任能力のある未成年者の不法行為と監督義務者の不法行為責任」『判例評論』188、1974 年
- (7) 金丸 和行「最近の自転車事故の状況と事故防止対策について」(上)(下)『警察学論集』48 (9, 10)、1995 年
- (8) 川口 富雄「責任能力のある未成年の不法行為と監督義務者の不法行為責任」(判例評釈)『ジュリスト』567、1974 年
- (9) 小西 義博「自転車と自動車の交通事故における過失相殺についての若干の検討」『判例タイムズ』No. 815、1993 年
- (10) 長尾 徳光「自転車の安全利用の促進及び自転車などの駐車対策の総合的推進に関する法律」について—平成 5 年 12 月公布「警察公論」49-4、1994 年
- (11) 長尾 政美「自転車の安全利用の促進及び自転車などの駐車対策の総合的推進に関する法律」について、警察学論集 47-3、1994 年
- (12) 野村 泰弘「自転車事故—その裁判例と課題」『徳山大学論叢』45、1996 年
- (13) 椎木 緑司「自転車交通の整備及び事故防止の諸問題」『交通法研究』23、1995 年
- (14) 鈴木 春男「自転車事故に関する調査研究 (上)(中)(下)」『警察時報』46(8, 9, 10)、1991 年
- (15) 西村春夫、菊田幸一編「犯罪・非行と人間社会」評論社、1982 年
- (16) 所 一彦「刑事政策の基礎理論」大成出版、1994 年
- (17) 徳本 伸一「放置自転車に関する法的問題—民法の観点から」『金沢法学』36(1=2 合併号)、1994 年
- (18) 遠山信一郎「自転車による加害交通事故の諸問題」『判例タイムズ』943、1997 年
- (19) 山口 純夫「責任能力のある未成年の不法行為と監督義務者の不法行為責任」(判例評釈)『ジュリスト』590、1975 年

第5章 交通環境改善計画のケーススタディ

吉祥寺駅周辺商業中心地区：街路の再構成と交通管理

5-1. 調査の目的

J R中央線と京王井の頭線の吉祥寺駅を中心とするこの地区は、周りを良好な住宅地域に囲まれた繁華な中心商業地区である。東京都特別区に隣接する武蔵野市にあり、非常に発達した商業集積を持つ大都市郊外部の副都心である。また活発でセンスの良い商業地区として全国的にも知られている。その結果として買い物客等の多様な大量の交通が集中し、次のような様々な地区の交通問題が生じている。

- ① 自転車放置（特に買い物用自転車）
- ② 快適でない歩行環境（混雑、自転車放置）
- ③ 荷さばき交通の困難（路上荷さばきの横行）
- ④ 自動車駐車場の困難（休日の容量不足）
- ⑤ バス交通の遅れ（路上駐停車と交通渋滞）

これらの交通問題に対して、武蔵野市と地元商店会等はこれまでにコミュニティバス（ムーバス）の運行など先進的な交通対策をいろいろと実施してきた。

ここでの調査の目的は、このように地域住民や行政当局の問題意識が高く、交通問題に対し種々の取り組みをしてきた先進的な地区において、自動車交通の抑制と自転車交通の改善を図る具体的な計画に対する地区関係者の見解を調査して、そのような管理対策案の実現可能性を検討することである。またその結果によって、大都市圏の既成中心市街地として大規模な改築改造はほぼ不可能な場合に、現状の制約ある道路空間の中で自転車交通を取り入れた交通環境改善を図る方策（既存道路空間の再構築の方法）についての参考資料とすることにある。

5-2. 調査の方法

調査は、この地区に関連を持つ有識者に現状の道路を具体的に再構成した設計図を提示して、改善計画のねらい、意義などを説明し、ヒヤリングとアンケート調査票によって、それら有識者の意見を収集した。

(1) 改善計画案

提案した交通環境改善計画は、昨年度の研究で作成したものであり、昨年度の報告書に記載したので（設計図面は付録参照）ここでは省略し、計画のねらいと主要な改革ポイントについてのみ述べる。

計画のねらいは以下の5点である。

- ・ 自転車通行帯の設置；提示案では対象道路の両側に一方通行の自転車通行帯を設置するものとした。
- ・ 歩道上の自転車通行禁止；対象地区の歩道上では自転車は押して歩くようにして走行

は禁止すると説明した。ただしこれは図面上では表されていない。

- 路側の短時間（買い物用）駐輪場の設置；現在歩道の一部に登録自転車用の自転車置き場が設置されているが、正規に設計した駐輪場を路側に設置するものとし、外国の実例写真を示して説明した（写真 5-1 参照）。



写真 5-1 外国の事例

- 荷さばきスペースの設置；車道幅員の再構成によって車道路側に停車帯を正式に設置し、荷さばきスペースとして利用するものとした。通常、路側駐車禁止でも荷物の積み下し車両の停車があり、交通の障害となっている。この地区の吉祥寺大通りでは常

時貨物車の停車があり事実上2車線のうち路側車線は走行車線として利用されていない状況を示した。

- 自動車走行空間の縮小；上記事項を設定するために、また自動車交通の削減を図るため走行車線を縮小する。改善案の対象道路は都市計画道路であるが、アクセス交通機能が主となる地区道路であり、地区に無関係な通過交通は通りにくくすることをねらいとしている。

具体的に作成した道路空間の改築計画案の主要な改革ポイントを示すと次のとおりである。

■ 吉祥寺大通りの改築

往復4車線のこの道路は常時トラックの停車があり、路側車線は駐停車車線となっている状況であり、平成8年の交通量調査によると日交通量は併行する2車線道路の吉祥寺通りの日交通量より少ない。そこで、交差点取り付け部を除き車道の走行車線を片側1車線に縮小して生み出した空間を停車帯と歩道空間の改善に当てる。駐停車帯は荷さばきスペースとし、一部はマウントアップした駐輪場とする。拡幅した歩道空間に自転車通行帯を設置し部分的に駐輪場を設置する。

■ 本町新道の改築

全幅員16mのこの道路は荷さばき車両の停車の他、路外駐車場への入車待ち行列ができることがある。現行往復2車線の車道を一方通行道路に変更して、交差点取り付け部を除き、広幅員の1車線車道に改築する。生み出された空間を停車帯、自転車通行帯及び駐輪場の設置に利用する。停車帯は、午前中荷さばきスペース、午後は買い物用の駐輪場として利用する時間別交通運用を提案説明した。

(2) ヒヤリングとアンケート調査

作成した改善計画案の説明資料と具体的な道路改築計画の平面図と横断面図を準備して、まず武蔵野市の担当部署（交通対策課等）からご意見をヒヤリングした。その結果に基づき修正したアンケート票を作成し、吉祥寺駅周辺交通問題協議会のメンバーとして活動している有識者等の意見をヒヤリングとアンケートによって収集した。調査は武蔵野市のご配慮により、吉祥寺駅周辺交通問題協議会の各種委員会の開催時に改築案を説明し、ご意見を聞くと同時にアンケート票を配布して後日郵送回収する方法で実施した。

- a. 調査対象者：吉祥寺駅周辺地区交通問題協議会は武蔵野市、武蔵野警察署、武蔵野市開発公社等の公的機関、武蔵野商工会議所、吉祥寺活性化協議会、地元各商店会、商業協同組合などの団体及びデパート等の大型店、大型独立駐車場などの団体・機関で構成されているが、この調査では各個人の意見として集めたものである。2回のヒヤリング時に出席した方から回収したアンケート票は合計13部である。そのほか別に依頼した地元居住の高校長等の有識者からの回答が3部回収できた。

- b. アンケート調査票：アンケート票は具体的な道路の改築計画と交通環境改善の考え方をなるべく具体的な事項として示し、その事項に対する賛否とそれに対する意見を記述してもらうようにした。調査票は添付した説明図、写真を含め実物を付録に載せる。

5-3. 調査結果

アンケート調査に対し、郵送により回収した調査票は合計 16 通であった。そのうち調査項目への意見に記入が無く無効とした 1 票を除き、15 人分の回答を得た。

はじめに調査票の各質問項目に対する賛否状況を、改善計画の内容に対して記入された意見の代表的なものを示す。次にこれらの回答票に記載された意見と、改善計画案の説明時にヒヤリングによって得た（口頭で述べられた）意見をまとめて総合的に分析し、地域の反応を整理して改善計画案のフィージビリティについて考察結果を述べる。

(1) アンケート質問項目に対する賛否

調査票の個別の質問項目に対して、賛成または反対のどちらか一方に回答を求めた結果を示すと以下の表の通りである。質問内容によっては複数の事項が含まれ、判断の迷うものがあつたため、必ずしも集計結果の数値は賛否の割合を正確に表しているものではない。

サンプル数が少なく限定的なものであることにも注意が必要である。

I. 吉祥寺大通りの改善計画

No.	質 問 内 容	賛成	反対	無回答
1	歩行者・自転車空間の確保、荷さばきスペース設置のために、片側 2 車線から 1 車線に減少させる	11	4	
2	歩道上に一方通行の自転車通行帯の設置	11	4	
3	登録制自転車駐車を廃止し、歩道上に新たに買い物目的専用駐輪場を整備する	12	2	1
4	単路部分の車道端に荷さばきスペースの設置	13	2	
5	荷さばきスペースの時間規制（午前）と駐輪場への転用（午後）	8	7	
6	荷さばきスペースの商店組合等による自主管理	9	6	

II. 本町新道の改善計画

No.	質 問 内 容	賛成	反対	無回答
1	一方通行にして車道幅員の有効利用を図る(荷さばきスペース等)	7	7	1
2	歩道上に一方通行の自転車通行帯の設置	9	5	1
3	歩道上に部分的に新たに買い物目的専用駐輪場を整備する	14	1	
4	単路部分の車道端に荷さばきスペースの設置	11	4	
5	荷さばきスペースの時間規制（午前）と駐輪場への転用（午後）	8	7	
6	荷さばきスペースの商店組合等による自主管理	8	7	

III. 交通環境改善の考え方

No.	質 問 内 容	賛成	反対	無回答
1	歩行者自転車優先の考えから、可能ならば車道幅員を狭めても良い	11	3	1
2	自転車専用通行帯を設置して、歩道上の自転車走行は原則禁止	8	5	2
3	自転車専用通行帯設置の際は車道と同じ向きの一方通行化	7	7	1
4	自転車専用通行帯は両方向通行とし、幅員の狭い場合は片側の歩道上にだけ通行帯を設置	10	5	
5	サンロードなど歩行者専用空間は自転車乗り入れ禁止	11	3	1
6	自転車の路上駐輪は短時間の買い物目的ならば認める	10	5	
7	車道路側に荷さばきスペースを確保し、時間規制により買い物用自転車一時駐輪場として利用	12	3	
8	路側荷さばきスペースと一時駐輪場は、沿道商店会等地元住民が自主管理する	7	8	
9	地区内への通過交通はできる限り排除する	6	8	1
10	吉祥寺大通りの一部トランジットモール化	6	7	2

(2) 改善案に対する主要な意見（回答事例）

アンケート調査票は、まず具体的な道路環境の改善計画に対しての意見を記載してもらうようにしたため、同種の内容の質問に対して回答が重複して得られる結果となっている。そこで調査票全体の質問項目を次のように6項目にまとめることとした。

- ① 街路の再構成（幅員の有効利用）と自動車交通の抑制について（Ⅰ－1、Ⅱ－1、Ⅲ－1、9)
- ② 自転車通行帯の設置と自転車の通行方法について（Ⅰ－2、Ⅱ－2、Ⅲ－2、3、4)
- ③ 歩行者空間への自転車乗り入れ禁止（歩道上の自転車通行禁止）について（Ⅲ－2、5)
- ④ 歩道上に買い物用（短時間）駐輪場の設置について（Ⅰ－3、Ⅱ－3、Ⅲ－6)
- ⑤ 荷捌きスペースの設置について（Ⅰ－4、Ⅱ－4、Ⅲ－7)
- ⑥ 荷捌きスペースの時間規制と自主管理について（Ⅰ－5、6、Ⅱ－5、6、Ⅲ－7、8)

これらの各質問内容に対する主要（代表的）な意見を抽出して示すと以下のようである。

① 街路の再構成（幅員の有効利用）と自動車交通の抑制について（質問項目Ⅰ－1、Ⅱ－1、Ⅲ－1、9に対する意見）

- ・ 現状では吉祥寺通りは荷捌き車、一般駐車のため1車線しか機能しておらず、荷捌きスペースを設置して二重駐車防止と荷捌きの短時間駐車を認めるやり方がよいと思うが、荷捌きスペースの管理が問題である。（Ⅰ－1 賛成）
- ・ 一車線しかなければ駐車場入庫のために待つ車はなくなる筈なのでむしろ良いと思う。但し、荷捌きスペースが無法地帯にならない工夫はいると思う。（Ⅰ－1 賛成）
- ・ 車道幅員は充分にあるが、荷捌きスペースは片側方向のみ設置すべきである（北側に）。東急前通りから右折する路線側にスペースを設置し、双方通行とする。片側にスペースができることにより、道路幅員が減少することから違法駐車がしづらくなると考えられる。（Ⅱ－1 反対）
- ・ 賛成であるが全体的な道路網整備を構築しなければならない。街の面的整備と交通体系の整備が必要。（Ⅱ－1 賛成）
- ・ 駅前商店街活性化の必要性を考慮するならば、地域全体の都市計画を考える必要あり。（周辺に駐車場を多数設置し、商業地域には車の乗り入れは禁止する等）（Ⅲ－1 賛成）

② 自転車通行帯の設置と自転車の通行方法について（質問項目Ⅰ－2、Ⅱ－2、Ⅲ－2、3、4に対する意見）

- ・ 一方通行でない方がいいと思う。自転車のこまわりさという機能を生かした方がよいから。(Ⅰ－2 賛成)
- ・ 基本的には賛成。しかし自転車利用者は車のドライバーとは意識のずれがあり、歩行者感覚で乗車しているのではないか。自転車通行帯は両方向通行が現実的ではないかと思う。(Ⅰ－2 賛成)
- ・ 日本人はマナーができていない。自己中心的な考えの人があまりにも多すぎる。心に思いやり、優しさを植え付けることが先決である。(Ⅰ－2 反対)
- ・ 市は「自転車をやめ歩いて買い物を」という意見ですが、自転車を自由に使えない街は不便な街と考えます。公害もなく運動にもなるのです。お金のない子供も自転車で街に遊びに来るような環境になってほしい。(Ⅰ－2 賛成)
- ・ これらの通りのみの設置では無意味である。吉祥寺の街全体に自転車通行帯を設けるのであれば良いが、不可能である。(Ⅱ－2 反対)
- ・ 自転車利用の促進が問題解決とは思わない。小型の低公害バス(ムーバスのような)の方が今後の高齢化を考えてもメリットがあると思う。(Ⅱ－2 反対)
- ・ 一方通行は理想だが、使う立場では面倒だ。(Ⅱ－2 反対)
- ・ 車道幅員は広くとりたい。吉祥寺地区は歩道幅員の狭いところが多いため狭くしてまでも自転車通行帯を設置することはない。(Ⅲ－2 反対)
- ・ 自転車通行帯を作っても「歩道も通行する」だろうから、自転車利用者のモラルが問題。(Ⅲ－2 反対)
- ・ 自転車運転時においては、自身歩行者とは異なる立場にあるという自覚を促すためにも求められる措置であろうし、路上空間の快適な利用にもつながると思う。(Ⅲ－2 賛成)
- ・ 自転車の一方通行は良いと思うが、現実にはマナーを守れることを自転車に強制できるか疑問。トラブルもありそうな気がします。(Ⅲ－3 賛成)

③ 歩行者空間への自転車乗り入れ禁止(歩道上の自転車通行禁止)について(質問項目Ⅲ－2、5に対する意見)

- ・ 歩道上は人と自転車通行帯を明確に区分し走行させる。車道に自転車が出ることは反対である。(Ⅲ－2 反対)
- ・ 歩行と自転車の運転は両立できないと考える。若い人たちの交通道德の問題でもある。(Ⅲ－5 賛成)
- ・ アーケード的空間は基本的に利用者(買い物客等)のために設けられた空間だと思う。移動が主目的の自転車の通過は禁止した法がよい。(Ⅲ－5 賛成)

④ 歩道上に買い物用(短時間)駐輪場の設置について(質問項目Ⅰ－3、Ⅱ－3、Ⅲ－6に対する意見)

- ・歩道上の駐輪場は買い物専用にするべき。(Ⅰ－3 賛成)
- ・駐輪場不足のため買い物客が不便と感じているので賛成である。しかし通勤者用の駐輪場の確保も必要。(Ⅰ－3 賛成)
- ・現段階では賛成であるが、抜本的、中長期的には歩道上は何も置かず、自転車通行帯と歩行者(もちろん障害者、歩行困難者の車椅子を含む)のみの道路にする。(Ⅰ－3 賛成)
- ・自転車通行帯とともに買い物目的専用の駐輪場の整備は必要である。それがないと結局は歩行者スペースが少なくなると思う。(Ⅰ－3 賛成)
- ・路上駐輪は買い物用、駐輪場は通勤通学用としてはと思う。(Ⅱ－3 賛成)
- ・絶対に必要である。自転車利用促進のためにも短時間駐車を認めるべきである。(Ⅲ－6 賛成)
- ・長時間駐輪との区別ができない。駐輪できる場所は明確に区別し、禁止の場所もわかりやすくする。(Ⅲ－6 反対)
- ・路上駐輪は絶対に禁止したい。(Ⅲ－6 反対)
- ・気持ちとしては賛成だが、短時間というものに差が大きすぎて判断できない。徹底的に取り締まるのは無理だろう。(Ⅲ－6 賛成)
- ・住民としては現在これが一番不便である。吉祥寺の買い物、銀行まわりなど自転車は時間的にも必要で、今はそれぞれがそこそと置いている。精神的苦痛、また駐輪場を求めてうろうろするのが普通になっている。これはおかしいこと。(Ⅲ－6 賛成)
- ・主婦としては大賛成。疲れているときや具合の悪いときでも、食事を作らねばならないし、店の前に置けると大変助かる。(Ⅲ－6 賛成)

⑤ 荷捌きスペースの設置について(質問項目Ⅰ－4、Ⅱ－4、Ⅲ－7に対する意見)

- ・きちっとしたルールの下で運用すれば違法駐車するスペースが無くなり、荷捌き問題及び違法駐車対策の両面において良い結果が見られると思う。(Ⅰ－4 賛成)
- ・中長期的には道路(端部を含む)は通行車両のみとし、荷捌きには宅地内に駐車させる荷捌き場を設置する。(Ⅰ－4 反対)
- ・荷の搬入が頻繁に行われる時間帯にこのスペースを獲得することは、道路の秩序確保に欠かせないと考える。(Ⅰ－4 賛成)
- ・自転車利用者及び自動車のドライバーも同様にモラルの問題であると思う。荷捌きスペースを設置しても、空いていれば自転車を止めたり、一般車が止まることの無いよう巡回管理者、指導員が必要となる。(Ⅰ－4 賛成)
- ・道路幅員からも可能と考える。荷捌き問題、違法駐車防止上も良い結果が見られると考える。(Ⅱ－4 賛成)
- ・路側施設の荷捌きは時間規制が守られない。現在荷捌きのための駐車禁止規制が解除されている場所において規制が守られず、付近交通の障害となり、苦情の原因と

なっている。(Ⅲ-7 反対)

⑥ 荷捌きスペースの時間規制と自主管理について(質問項目Ⅰ-5、6、Ⅱ-5、6、Ⅲ-7、8に対する意見)

- ・ 終日荷捌きスペースとするべきである。車道近くの駐輪場は車両にとっても、自転車利用者にとっても危険である(事故の面で)。(Ⅰ-5 反対)
- ・ 商品の多種等に起因し、荷捌きの時間規制は難しいし、商品の鮮度上からも問題がある場合がある。やはり荷捌き場の設置が重要課題である。(Ⅰ-5 反対)
- ・ 時間の流れにそって実践的・現実的に対応することは非常によいと考える。
(Ⅰ-5 賛成)
- ・ 現実問題として午後には駐輪場へ転用といった時間規制は不可能である。地域以外の吉祥寺来訪者に対するPRの問題をどうするか。掲示板で告示しても効果なしと思われる。(Ⅰ-5 反対)
- ・ 路上荷捌きは利用者の拡大解釈によりスペースが空いていない場合、現場の整理員の指示に従わず、二重三重の駐車をして渋滞の原因となる。また現在このような状況が発生しているところがある。外国のような自動車先進国と違い、運転者のモラルが低く、我先に停め駐車したままとするものがある。(Ⅰ-6 反対)
- ・ 自主管理だけでは難しい。道路交通法による取り締まり(法改正が必要であれば改正)を行い、法の強制力で規制する必要がある。(Ⅰ-6 反対)
- ・ 自主管理できないと思われる。やるとすれば公の機関から業者に委託する方がよいと思う。(Ⅰ-6 反対)
- ・ 今の日本の現状から見るとどうしても一部の人に負担が行く。ある程度の公権力と予算が必要ではないかと思う。ただし運営について消費者、商店会を含む地域住民に委託するのはよい考えだと思う。(Ⅰ-6 反対)
- ・ 常時駐輪スペースが望ましい。(Ⅱ-5 反対)
- ・ マナーができていない日本人には自主管理はできない。(Ⅱ-6 反対)
- ・ 路側施設の荷捌きは時間規制が守られない。現在荷捌きのための駐車禁止規定が解除されている場所において規制が守られず、付近交通の障害となり、苦情の原因となっている。(Ⅲ-7 反対)
- ・ 自主管理プラスシルバーセンターの委託巡回指導員(有料)、警備保証会社の委託巡回指導員(有料)。(Ⅲ-8 賛成)
- ・ 可能であれば商店会が自主管理すべきと思う。でも住民がというのは困る。駅の近くにすんでいると自転車を置かれるのであって、営利でもないのになぜ地元住民が自主管理をしなければならないのか。駅の商店の集客力を持つところの自主管理でしょう。しかし家の前に置かれるバイクなどに、ステッカーなどの注意をする権利ができるのはよいかもしれない。(Ⅲ-8 賛成)

(3) 調査結果のまとめ ―改善計画のフィージビリティ―

以上のアンケート票による回答意見と、計画案説明時にヒヤリングによって得られた意見をまとめ、地域関連者の反応からこの交通環境改善計画の可能性を考察する。

アンケート票による意見の提出は15名と多くはないが、この地区の交通問題に関して活動している方々のものであり、積極的に示された意見として地区の交通環境改善に対する先導的な意見といえるものであろう。これらの記述された意見の他に、改善計画案の説明時に口頭で述べた意見を交えて、計画案に対する反応を集約して分析してみると、全般的には次のようである。

- ・ まず、調査項目に対して多くの意見が提示されてたことはこの問題に対する関心が高いことを示している。
- ・ 提案に対し様々な反対意見も示されたが、個別の具体的な問題に対する反対が大部分であり、またはモラルの不足から不可能という意見であった。
- ・ 全面的に否定するような反対意見はなく、むしろ無視できない改革案として真面目に対応し、問題点をコメントした意見であると考えられる。
- ・ 賛成とする意見でも、可能性が低いというもの、また一般の人のモラルから受け容れられないだろうとする意見があり、積極的に（自分達で）環境改善を進めようとする意見は見られない。自動車利用は現状のままで（むしろ進める方向で）、交通環境改善は公共の手で何とか進めてもらいたいという考えが表れているといえよう。

具体的な改善事項に対する意見を整理すると次のようである。意見の内容から「賛成－反対」と「可能－不可能」の2つの軸で、定性的にその分布状況を次の図5-1、図5-2のように表すことができる。

はじめに示した各質問項目に対する賛否の回答数では、賛成の割合が全般的に多い結果となっているが、記述内容から判断すると賛否の意見がいろいろ混ざっている状況が読みとれ、特に賛成意見の中には趣旨は賛成だが、実施不可能とするものがかなりある。この関係を定性的に表したものがこれらの図である。

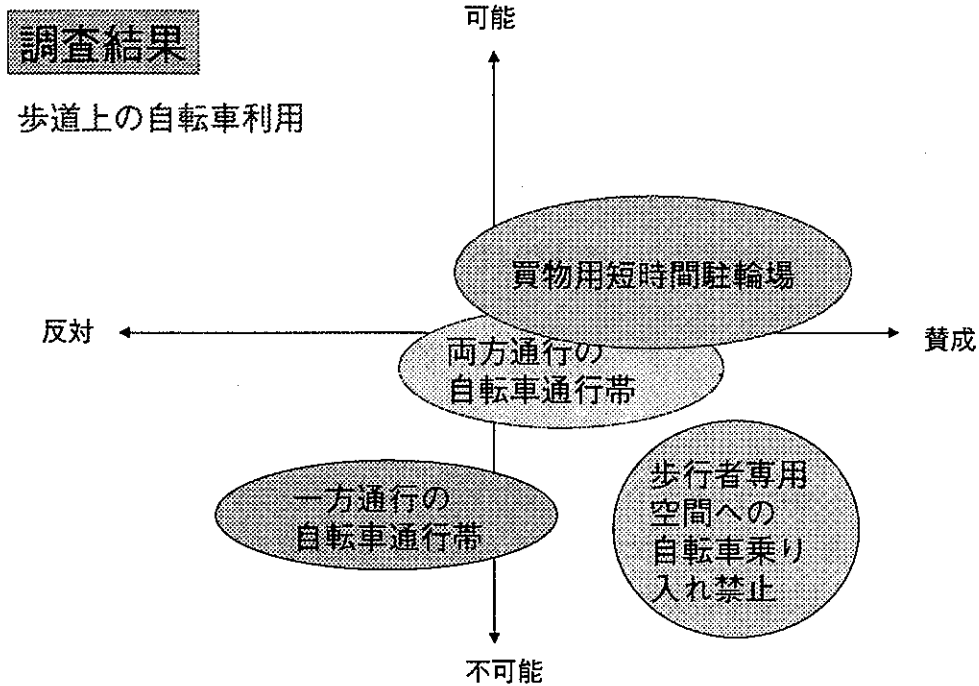


図 5-1 歩道上の自転車利用

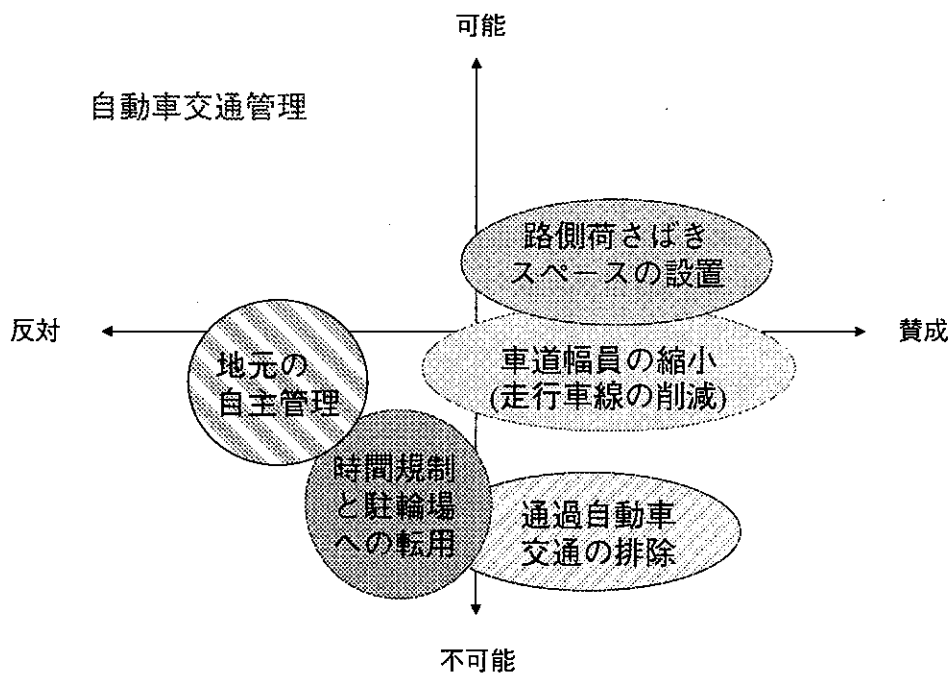


図 5-2 自転車交通管理

図 5-1 は歩道部分の自転車利用に関して意見の分布状況を示したものである。自転車通行帯の設置については賛成が多いが、一方通行は不便で反対、また実際上守られず、不可能であるとする意見が大部分である。買い物用短時間駐輪場の設置は利用者は大賛成の意を示しているが、行政等公的な立場や立前からは反対とする意見がある。実際上自転車が歩道上に置いてあることから不可能とする意見は少ない。

区分した歩行者専用空間への自転車乗り入れを禁止することに関しては、理念として賛成（反対できない）であるが、実際上守られないから不可能とする意見がほとんどであった。

図 5-2 は車道部分の運用に関し、路側荷さばきスペースを中心とする種々の質問項目への意見分布を示したものである。路側荷さばきスペースの設置は、利用者からの賛成意見が非常に多く、反対意見は運用管理上の立場からのものがある。環境改善のため、車道幅員の縮小をすることは、一部に反対意見もあるが、可能ならば賛成とするものが大勢を占める。しかし理念上賛成とする意見ともみられ、一方通行規制などによって自動車交通を不便にしてまで実施することに対しては、賛成が得られない傾向にある。

自動車の地区通過交通を排除することについても、観念上賛成としても、実施上不可能で反対とする意見である。荷さばきスペース設置は賛成であるが、その管理運用については、沿道商店会等地元で自主的に管理することには反対の意見が多い。また自主管理と関連して、時間規制によって荷さばきスペースを駐輪場に転用することは、不可能で反対とする意見が比較的多い結果となった。

以上から、交通状況から可能であれば車道幅員を縮小してもよく、それによって生ずる空間を双方向通行の自転車通行帯、買い物用短時間駐輪場、路側荷さばきスペースの設置にあてることは可能性が大きいと結論できよう。しかしこれらの施設の転用、使い分けは困難で、その設置の優先順位についてはこの調査では明らかではない。

第6章 調査研究結果と交通政策への提言

6-1. 調査研究結果のまとめ

本研究は、環境負荷の少ない交通システムとして自転車利用の促進を図る観点から、現状の自転車交通問題と利用者や行政サイドの自転車に対する意識についての分析調査と、ケーススタディによって自転車交通環境対策の具体的提案に対する障害条件の検討を行った。これらの調査から得られた結果をまとめてみると次のようである。

(1) 自転車交通の現状

最近自転車利用の増加推進を図っている欧米諸国に比べて、日本の自転車交通は以下のようなことが大きく異なる状況にある。

- ・ 実際上自転車は非常に多く利用されているが、主要な交通手段として認められていない。
- ・ 自転車は車道通行が原則で、指定された歩道区間のみ通行可となっているのであるが、歩道通行が一般的に行われており、自転車が交通ルールを無視した走行挙動を取ることが多く生じている。
- ・ また歩道空間に駐車して長時間放置する自転車が存在し、一般の通行の障害となっていることが多い。
- ・ 自転車放置対策として路外の自転車駐車場の整備が推進されているが、いまだ十分でなく放置問題は解決されていない。
- ・ 自転車専用通行帯等の自転車走行空間は都市地域ではほとんど整備されていない。

(2) 自転車交通に対する意識

自転車交通の特質は、環境に優しく、健康によい、手軽で便利な乗り物という長所と、歩行者など他の交通にとって迷惑で危険、また不快な交通手段であるという短所を持っていることである。一般の道路利用者、自治体の交通対策担当者等はこれらの自転車の特質を十分理解、認識しているが、自転車交通に対する意識は立場によって以下のようなものがあるといえよう。

- ・ 自転車は安価で便利、手軽で好都合な手段であり、今のままで、あるいはもっと利用し易くして欲しい。
- ・ 排気ガスのない自転車は環境によく、また健康増進によく、自動車交通の削減のため利用促進を図るべきである。
- ・ 自転車は歩行者の通行を妨害し、迷惑で危険であり、歩道の利用を規制して欲しい。
- ・ 自転車は交通ルールを無視する違反者が多く、勝手な挙動を取ることで非常に危険で交通妨害となる。車道通行を規制し歩道を通行するようにすべきである。
- ・ 自転車の利用は無秩序のまま拡大する傾向にあり、いくら自転車駐車場を整備しても放置自転車は増え続けるであろうから、放置自転車の撤去対策が重要である。

(3) 自転車利用推進の交通環境改善対策への反応と障害

自転車利用の促進を目指した道路交通環境の改善について対策を提案し、調査した2つのケーススタディから得られた改善案への反応と障害条件は以下のようである。

- ・ 環境上一般的には、自動車利用から自転車利用へ転換することは望ましいことである。
- ・ ただ自動車交通混雑対策を優先すべきあり、歩行者、自転車交通のための具体的な改善対策は実施が困難である。(自動車利用抑制と自転車利用促進には結びつかない)
- ・ 道路環境の改善には道路スペースが不足しており、また予算の制約が厳しい。
- ・ 自転車は身近な交通手段として、気軽に自由に走行、駐輪できるのがよい。
- ・ 商業地の活性化のためには自動車交通の方が有効である。自転車交通は集客に役立つかどうかかわからない。
- ・ 自転車走行空間の改善は道路網全体の改善が必要で、部分的に整備しても無意味である。
- ・ 歩道の自転車走行は現実的でやむを得ない。車道走行よりは問題が少ない
- ・ 交通(特に自転車)のモラルやマナーが悪い。また道路環境改善に対して地元一般住民の理解が得られにくい。

以上をまとめてみると道路環境を改善することには総論的には賛成であるが、具体的な施策への対応としてはいろいろな理由で反対とする、総論賛成、各論反対といえよう。反対は現状維持からの個別の意見で、積極的に工夫しようとするれば解決可能なものも多い。環境、安全問題から都市地域の自動車利用が限界にきていると考えれば、交通環境の具体的、現実的な改善を図るためには発想の転換が求められる。

6-2. 交通政策への提言

ここでは本調査研究の結果に基づき、環境負荷の少ない交通システムの構築に向けて、自転車交通を中心とする非自動車交通手段(Green Mode)を推進するために、交通政策に対する提言を以下に示す。

(1) 道路空間の再構築と自転車交通の認識

建設省の新道路整備5カ年計画(平成10年度～)では、「中心市街地の活性化」、「地域・都市の基盤の形成」、「安全な生活環境の確保」などを施策の柱としてこれまでの車中心の道路整備から人を中心とした道路の再構築を進めるとしている。その中で自転車利用の促進が記述されているものの、具体的な目標項目として明示されているのは自転車駐車場の整備のみである。自転車走行空間の創出を図ることに関しては、幅の広い歩道等(幅員3m以上の歩道)の設置率を増加することの中に含めて示されており、自転車交通は歩行交通の一部としての扱いで、道路整備に関して主要な交通手段として位置づけられていないといえよう。(米国の自転車マニュアル“Guide for the Development of Bicycle Facilities”, AASHTO Aug. 1991)では広幅員の自転車走行は歩行者に危険で好ましくないとされている。)

そこで今後の道路整備施策に関しては、まず自転車交通の存在を明確に認識することが重要であり、以下のことが求められよう。

- ・ まず自転車交通を自動車交通、徒歩交通とは別な主要な道路交通手段として存在することを明確に認識して道路の再構築を図らねばならない。
- ・ 駐輪場の整備だけでなく、専用通行帯など自転車走行空間の整備が重要である。
- ・ トリップ端末の補助交通手段から近距離トリップの主要交通手段としての利用を促進するため、駅端末駐輪場の整備より、トリップ目的先（通勤・業務先、買い物先）での駐輪場整備を進める必要がある。

（２）自転車交通の交通運用

現在、自転車は軽車両として法規上では自動車交通の一部に位置づけられ、原則的には車道を通行することになっている。しかし調査結果から明らかなように、実態上は歩道通行が一般的に行われ、徒歩交通の一部となっている。自転車の歩道通行は自転車事故対策として緊急避難的な暫定処置として実施されたため、その通行方法が明確になっていない。また自転車の路上放置は、車両として違法路上駐車であるが自動車と同様に取り締まりをすることは実態上不可能となっている。このようなことから自転車交通は事実上無秩序な交通運用状況となっている。それゆえ自転車の走行空間の整備だけでは問題の解決にならず、それとともに走行空間に応じた通行方法（ルール）を確立する必要がある。同時に自転車の路上放置問題についてもただ禁止するだけでなく自動車と同様に路上駐輪の必要性を認識した交通規制のあり方が求められる。特に今後は歩行環境の改善の観点から、歩行者と自転車の分離と共存のあり方が重要な課題であり、現実的な交通運用として次のような事項について検討すべきである。

- ・ 歩道上に歩行者と区分して自転車走行空間を設置するとき、自転車の通行方法のルールを明確にすること。現状では調査結果から分かるように、歩道部分の自転車の通行は一般的に双方向通行となっている。歩道上双方向の自転車が通行するときの走行位置と通行方法について一般的なルールを確立する必要がある。
- ・ 混合交通として自転車を歩行者と共存させる場合、自転車の走行速度のコントロール方法を検討すること。あるいは歩行空間を自転車が通行するときの自転車の利用方法（乗車禁止等）を明確に規定し指導すること。
- ・ 車道上の自転車専用通行帯では、物理的な分離の有無を問わず、左側一方通行とすること。
- ・ 自転車の車道通行は車道左端の一方通行を遵守させること。
- ・ 自動車との共存を図る混合車線については、設置すべき道路、標準的な車線幅員と自転車及び自動車の走行方法を確立すること。また自動車を含めて走行速度規制の方法を確立すること。
- ・ 路上の自転車駐車の方法と規制のあり方について検討し、路側駐輪場の設置と運用方法を確立すること。

（３）自転車利用促進策の推進

都市の環境改善の観点から、都市の短距離交通には自動車を使わずに、環境に優しい歩

行と自転車を主要交通手段として行動することが望まれる。現在自転車は歩行者に危険な邪魔者として、また他の交通手段の補助的な手段として位置づけられている。自転車を歩行者に敵対しない快適な主要交通手段とするためには、道路空間の再構築と交通運用の改善だけでなく、種々の利用促進策とともに利用者の意識改革や自転車のイメージアップを図る政策が必要である。

- ・ 通勤交通での自転車利用について、近距離通勤に自転車利用を推進するため、他の交通手段と同等以上の通勤手当の支給、駐輪場、更衣室ロッカー、シャワーなどの整備が望まれる。
- ・ 業務交通、買い物交通においても自転車利用を図るために、業務先、デパートなどに路外駐輪場を整備すること、またそのような自転車利用客を優遇する施策が望まれる。同様に都市内の主要な観光スポットには自転車駐車場が整備され、ホテルに貸し自転車が整備されるようになれば、自転車は都市内観光交通にも非常に重要な交通手段となりえよう。
- ・ 都市内の近距離交通には、自動車利用ではなく、まず自転車利用を考えるようなものとするために、一般の人々の自転車に対する意識改革を図るキャンペーンが必要であろう。自転車を利用する人は環境意識の高い、健康で健全な人々であるというような自転車のプラスイメージを増進する方策が求められる。同時に従来の安直で無法な邪魔者というマイナスイメージをなくすために、実際に即したルール確立と周知、及び自転車通行のモラルを向上するための交通教育を推進すべきであろう。

補説 自転車と「エコヘルス」への道

今回の「エコシティ実現」のプロジェクトは、交通手段としての自転車の復権を模索し、現実の都市におけるその効用の、フィージビリティに関する具体的な提言を行うところにそのねらいがあった。沼津市と武蔵野市をケース・スタディの対象として選定し、実態調査と意見聴取を行い、一定の成果をあげたといえよう。即ち、後者について例示すれば、○自転車専用通行帯の設置、○歩道上の自転車通行禁止、○路側の短時間駐輪場の設置、○営業のための荷捌きスペースの設置、○「大通り」と「新道」への自転車交通の制限などである。この一つ一つを切り離して全体から考えると賛成が多くなるのであるが、それぞれのセクターの利益から見ると各論反対となって共倒れの結果となってしまう。つまり「エコシティ」でなく「エゴシティ」の利害がむき出しになって来る。

そもそも自転車は中・短距離の通勤・通学や買物行動にとって極めて手軽で便利である。経済性も良いし、結果として有害な排気ガスがゼロエミッションであるため、環境条件、とりわけ地球温暖化等にとってフレンドリーな「実用交通」の手段である。このためその普及と利用を押しとどめることは非常に難しい。しかし、反面、ネガティブな現象としての、特に駅前の放置自転車の問題、歩道におけるマナー違反の走行、路上駐輪などによる交通渋滞の原因のための自転車は目下のところ「悪者」扱いの対象となり取締りや各種の禁止事項（放置禁止、利用登録、付置義務対象区域の指定など）がかぶせられることとなる。

現在のところ、このネガティブ面のみが前面に出てしまい、かえって問題解決を遠ざけてしまっているきらいがある。

といって、当面、これらの諸問題を一挙に解決できる良策は見当たらないが、少しでも自転車の「悪者」のイメージをやわらげて、より積極的な活用への支援をひろげる方策を工夫する必要があるように思われる。

その一つが自転車を「観光」に利用することで沼津市でも駅から海浜公園への特定の道と舟渡し場が利用されている。またこの5月1日に開通した「しまなみ海道」大橋(新尾道大橋を除く)の総延長22.4キロ・メートルに自転車と歩道の専用帯がつけられていることである。それに合わせてJR四国ではJR予讃線の波止浜駅と松山駅との間に「サイクル・トレイン」を走らせることになっている。(1999年5月10日に開始し、20台まで折りたたみなしで車両一台分の全体に乗せることができる。往復料金は1660円)。

これにより、例えば、来島海峡大橋等を自転車で渡って「観光」を楽しむことができる。

自転車のイメージを高めるもうひとつの手だては、「ヘルス」である。つまり健康増進に役立てる「運動処方」をこなす道具としてもっと頻回に利用してもらうことである。いわゆる国民病としての「生活習慣病」の予防や治療には、糖尿病などの例にみられるように自転車などによる一定の運動量が不可欠である。一例として、中・高齢者の場合、電気モーター付きの自転車(ex.ラクーンなど)の利用も坂の多い日本では特にすすめられるところである。中・高齢者の特に女性に多い、骨粗しょう症の予防には、カルシウムの摂取が

必要であるが、その吸収には若い時代（ex.30 才台以前）の一定の運動量が欠かせないこともわかって来ている。このようなわけで、今後、自転車利用の効用を多様な側面からみてゆく必要があると考えられる。そのためには自発的な市民運動と共に、行政サイドも警察・運輸のみでなく厚生・福祉・労働・環境などの各セクターを横断的につなぐ総合的な支援施策が強く要望されるところである。

注：レスター・ブラウン「地球を読む」読売新聞、平成 11 年 5 月 24 日（朝刊 1 面、2 面）

付 録

質問票及び単純集計結果

自治体交通安全等担当部署の責任者へのアンケート調査（最終案）

『地域交通と自転車に関する調査研究』

交通（安全）関係の担当部署の方へ

アンケートへのご協力をお願い

貴自治体におかれましては、ますますご発展のこととお慶び申し上げます。

私どもは、交通と交通問題に関して都市工学や法律学、社会学などの、様々な学問分野の研究者が集まり、学際的な研究を行っている（財）国際交通安全学会の会員を中心とする研究者集団です。この学会はこれまで交通問題に関する各種の学問的研究成果を社会に還元して参りましたが、このたび3年の年月をかけ、地域交通における自転車の役割と問題点に関して国際的な観点から研究を進めて参りました。

ご存じのように交通問題は先進国、途上国を問わず重要な問題となっておりますが、同時に環境汚染や資源・エネルギーの枯渇問題が深刻化してきております。こうした状況のもとで今後は四輪自動車の使用制限もやむなし、という議論も強まって来ました。

私たちは四輪自動車の存在や役割そのものを否定するものではありませんが、上述のような深刻な諸問題に対処するためには、四輪車の過度な使用を抑え、自転車を中心とするクリーンで健康的な交通手段の活用を計っていくことが、日本のみならず世界的にも重要なのではないかと考えております。

こうした観点から私たちはすでに、

■自転車利用の先進国（蘭、独、米、英など）での実態調査の実施

■国内での先進地域の実態調査と提言

■自転車利用者への国内ならびに海外（7か国）でのアンケート調査

などを行ってきました。これらの過程で、実際に自転車の問題やその対応にかかわり、また具体的な対応に悩んでおられるのは、自治体の担当者の皆様であることを痛感した次第です。従ってこの問題を理解するためには、そうした専門的な位置におられる方々に広く意見を伺うことが不可欠であるとの結論に達しました。つきましては、これまで貴自治体が行ってこられた交通に関する諸施策や現在抱えておられる問題について、アンケートの形でご意見を伺おうということに致しました。

自治体選択の基準は、全国の人口20万人以上の市や区の中からランダムに選択させていただきました。結果は統計の形で処理し、個別自治体名を明らかにするようなことは絶対にございませぬ。なお結果の概要につきましては年度内にご報告申し上げます所存です。ご多忙中とは存じますが、問題の重要性をお含みいただき、ご協力いただけますようお願い申し上げます。

（財）国際交通安全学会
（研究会構成員全員の名前と所属）

はじめに貴自治体について伺います。

F 1 貴自治体の所在県はどこですか。 _____ 都道府県

①東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、大阪府、京都府、奈良県、兵庫県、愛知県 →127(49.4%)

②北九州市、広島市、仙台市、札幌市→4(1.6%)

③地方県庁都市→16(6.2%)

④その他→10(42.8%)

F 2 人口規模はどのくらいですか。 _____ 万 _____ 千人 (百以下は四捨五入)

平均 19 万 6 千人

F 3 人口密度は、 _____ 人/平方 k m

平均 3,367.02/平方 k m

F 4 平均年齢は、 _____ 歳 平均 39.6 歳

F 5 産業特性は以下のどれに近いですか。一つに○をつけてください。

- | | | | |
|------------------|-------------|------------|------------|
| 1 1次産業が中心 | → 9(3.5%) | 2 工業が中心 | →31(12.1%) |
| 3 商業・サービス業が中心 | → 63(26.1%) | 4 近郊ベッドタウン | →64(24.9%) |
| 5 いずれかが混在し特定しにくい | → 81(31.5%) | 無回答 | → 5(1.9%) |

F 6 公共交通機関の整備状況はどうですか。日本全体を見渡して答えて下さい。

- | | | | |
|------------|-------------|-----------|------------|
| 1 かなり進んでいる | → 17(6.6%) | 2 進んでいる方だ | →46(17.9%) |
| 3 平均的だ | →115(44.7%) | 4 遅れている方だ | →69(26.8%) |
| 5 遅れている | → 8(3.1%) | 無回答 | → 2(0.8%) |

F 7 地域内の自動車利用状況はどうなっていますか。日本全体を見渡して答えて下さい。

- | | |
|------------------------|-------------|
| 1 全体に利用過剰でパンク寸前である | → 32(12.5%) |
| 2 全体に過剰気味だがまだ余裕はある | → 63(24.5%) |
| 3 局地的に渋滞するが全体としては余裕がある | →138(53.7%) |
| 4 全体に余裕がある | → 21(8.2%) |
| 無回答 | → 3(1.2%) |

F 8 貴自治体での交通安全の担当はどうなっていますか。

- | | |
|-----------------------|-------------|
| 1 独立した担当部署(課、係)がある。 | → 32(12.5%) |
| 2 独立した担当部署はないが担当者がいる。 | → 63(24.5%) |
| 3 担当部署もなく担当者もいない。 | →138(53.7%) |
| 4 その他(具体的に _____) | |

F 9 貴自治体の交通安全諸対策への取組みは、他の自治体と比べてどの程度だと思われますか。
やはり日本全体を見渡してそれぞれ概況で答えて下さい。

a 交通環境整備や交通安全対策の予算・費用面に関して（市民一人あたりの額の多少で考えて下さい）

- | | | | |
|----------|-------------|---------|------------|
| 1 非常に多い | → 2(0.8%) | 2 多い方だ | →27(10.5%) |
| 3 平均的だ | →155(42.1%) | 4 少ない方だ | →62(42.1%) |
| 5 非常に少ない | → 6(2.3%) | 無回答 | → 5(1.9%) |

b 全体の交通環境整備や交通安全対策への取組みについて

- | | | | |
|----------|-------------|---------|------------|
| 1 非常に積極的 | → 6(2.3%) | 2 積極的な方 | →81(31.5%) |
| 3 平均的 | →152(51.9%) | 4 消極的な方 | →14(5.4%) |
| 5 消極的 | → 2(0.8%) | 無回答 | → 2(0.8%) |

c 特に自転車に関する環境整備や安全に関する予算・費用について

- | | | | |
|----------|-------------|---------|------------|
| 1 非常に多い | → 2(0.8%) | 2 多い方だ | →38(14.8%) |
| 3 平均的だ | →121(47.1%) | 4 少ない方だ | →70(27.2%) |
| 5 非常に少ない | → 22(8.6%) | 無回答 | → 4(1.6%) |

d 自転車に関する環境整備や交通安全に関する取組みについて

- | | | | |
|----------|-------------|---------|------------|
| 1 非常に積極的 | → 5(1.9%) | 2 積極的な方 | →62(24.1%) |
| 3 平均的 | →152(59.1%) | 4 消極的な方 | →26(10.1%) |
| 5 消極的 | → 9(3.5%) | 無回答 | → 3(1.2%) |

e 自転車に関する環境整備の際に、警察との連帯をとっていますか

- | | | | |
|----------|-------------|---------|------------|
| 1 非常に積極的 | → 6(2.3%) | 2 積極的な方 | →62(24.1%) |
| 3 平均的 | →140(54.5%) | 4 消極的な方 | →36(14.0%) |
| 5 消極的 | → 10(3.9%) | 無回答 | → 3(1.2%) |

F10 貴自治体における自転車利用の状況はどうですか。全体の状況をやはり日本全体を見渡して答えて下さい。

- | | | | |
|----------|-------------|--------|-------------|
| 1 非常に多い | → 17(6.6%) | 2 多い方 | → 69(26.8%) |
| 3 平均的 | →110(42.8%) | 4 少ない方 | → 52(2.02%) |
| 5 非常に少ない | → 6(2.3%) | 無回答 | → 3(1.2%) |

F11 貴自治体では、駐輪自転車の撤去に関する自転車条例を制定していますか。

- | | | | |
|------------|-------------|----------|-------------|
| 1 すでに制定 | →181(70.4%) | 2 制定を準備中 | → 19(7.4%) |
| 3 制定の予定はない | → 57(27.2%) | | |

↓

それは何年ごろですか。(19 平均 86.6) 年ごろ制定

1945 年～1979 年	3(1.6%)	1980～1989 年	91(49.2%)	1990 年～1994 年	50(27.0%)
				1995 年～1999 年	37(14.4%)

以下、交通に関する施策や状況に関する質問に入らせていただきます。

問1 交通にかかわる以下の様な問題について、貴自治体はどの程度頭を悩ませていますか。

	1	2	3	4	
	大	や	そ刻	全い	無
	い	や	れで	くな	回
	に	深	ほは	悩い	答
	深	刻	どな	ん	
	刻		深い	で	
a 交通事故の多さ	→				
	1 52(20.2%)	→ 2 148(57.6%)	→ 3 53(20.6%)	→ 4 0	→ 4(1.6%)
b 4 輪車の駐車違反問題					
	1 41(16.0%)	→ 2 124(48.2%)	→ 3 90(35.0%)	→ 4 1(0.49%)	→ 1(0.4%)
c 渋滞の激しさ					
	1 30(11.7%)	→ 2 106(41.2%)	→ 3 111(43.2%)	→ 4 6(2.3%)	→ 4(1.6%)
d 公共交通機関（鉄道）の未整備					
	1 8(3.1%)	→ 2 46(17.9%)	→ 3 136(52.9%)	→ 4 64(24.9%)	→ 3(1.2%)
e 公共交通機関（バス）の未整備					
	1 10(3.9%)	→ 2 77(30.0%)	→ 3 141(54.9%)	→ 4 25(9.7%)	→ 4(1.6%)
f 公共交通機関（タクシー）の未整備					
	1 1(0.4%)	→ 2 11(4.3%)	→ 3 138(53.7%)	→ 4 105(40.9%)	→ 2(0.8%)
g 車による大気汚染の激しさ					
	1 15(5.8%)	→ 2 64(24.9%)	→ 3 158(61.5%)	→ 4 16(6.2%)	→ 4(1.6%)
h 一般車の通る道路事情の悪さ					
	1 26(10.1%)	→ 2 115(44.7%)	→ 3 106(41.2%)	→ 4 6(2.3%)	→ 4(1.6%)
i 歩道・車道と区分された自転車専用通行帯の未整備					
	1 27(10.5%)	→ 2 124(48.2%)	→ 3 94(36.6%)	→ 4 9(3.5%)	→ 3(1.2%)
j 放置自転車の多さ					
	1 65(25.3%)	→ 2 116(45.1%)	→ 3 69(26.8%)	→ 4 5(1.9%)	→ 2(0.8%)
k 自転車と4 輪車の間の事故					
	1 23(8.95%)	→ 2 107(41.6%)	→ 3 121(47.1%)	→ 4 4(1.6%)	→ 2(0.8%)
l 自転車と歩行者の間の事故					
	1 16(6.2%)	→ 2 61(23.7%)	→ 3 158(61.5%)	→ 4 20(7.8%)	→ 2(0.8%)
m 自転車運転者の運転マナーの悪さ					
	1 65(23.3%)	→ 2 129(50.2%)	→ 3 60(23.3%)	→ 4 1(0.4%)	→ 2(0.8%)
n その他（具体的に別紙）					

問2 交通に関する諸問題について、市民の関心や要望はどうなっていますか。

1 非常に大きい →14(5.4%) 2 大きい方だ →92(35.8%) 3 平均的だ →121(47.1%)
 4 小さい方だ → 9(3.5%) 5 非常に小さい → 1(0.4%) 無回答 → 20(7.8%)

(付問) 関心が高い問題はなんですか。問2の中から3つまでを選んでアルファベットで答えて下さい。ない場合には具体的に書いて下さい。

	(①)	(②)	(③)
a	73(12.8%)	2(0.8%)	5(1.9%)
b	56(21.8%)	34(13.2%)	8(3.1%)
c	29(11.3%)	24(9.3%)	13(5.1%)
d	10(3.9%)	10(3.9%)	4(1.6%)
e	9(3.5%)	24(9.3%)	4(1.6%)
f	0	0	0
g	2(0.8%)	3(1.2%)	4(1.6%)
h	17(6.6%)	39(15.2%)	21(8.2%)
i	6(2.3%)	18(7.0%)	10(3.9%)
j	19(7.41%)	37(14.4%)	53(20.6%)
k	0	10(3.9%)	6(2.3%)
l	0	2(0.8%)	1(0.4%)
m	3(1.2%)	12(4.7%)	53(20.6%)
n	0	1 (0.4%)	6(2.3%)
無回答	33(12.8%)	41(16.0%)	69(26.8%)
計		257(100%)	257(100%)

問3 自転車交通に関して、貴自治体ですでに実施・あるいは今後施策する予定の施策はどれですか。それぞれ〇をつけてください。

	1	2	3	無
	すし でた に 実 施	実 施 中	実 施 を 検 討	回 答
a 駐輪場の拡充・整備（路外）				
1 109(42.4%) → 2 71(27.6%) → 3 37(14.4%) → 4 0 → 40(15.6%)				
b 駐輪場の拡充・整備（路上）				
1 29(11.3%) → 2 19(7.4%) → 3 54(21.0%) → 4 2(0.8%) → 153(59.5%)				
c 駐輪場の拡充・整備（歩道上）				
1 22(8.6%) → 2 20(7.8%) → 3 57(22.2%) → 4 2(0.8%) → 156(60.7%)				
d 自転車問題に関する協議会、委員会等の設置				
1 70(27.2%) → 2 21(8.2%) → 3 44(17.1%) → 4 3(1.2%) → 119(46.3%)				
e 自転車推奨地域としてアピールや対応				
1 7(2.7%) → 2 7(2.7%) → 3 52(20.2%) → 4 4(1.6%) → 187(72.8%)				
f ストアー、銀行などへの駐輪場設置依頼				
1 28(10.9%) → 2 61(23.7%) → 3 43(16.7%) → 4 0 → 125(48.6%)				
g 四輪車の制限空間（歩行者天国）の設定				
1 23(8.9%) → 2 11(4.3%) → 3 43(16.7%) → 4 3(1.2%) → 177(68.9%)				
h 駐輪場での整理担当者（外注も含め）の配置				
1 87(33.9%) → 2 88(34.2%) → 3 20(7.8%) → 4 0 → 6(24.1%)				
i 放置自転車の定期的撤去				
1 100(38.9%) → 2 129(50.2%) → 3 9(3.5%) → 4 0 → 19(7.4%)				
j 引き取り手のない自転車のリサイクル利用				
1 66(25.7%) → 2 77(30.0%) → 3 49(19.1%) → 4 0 → 65(25.3%)				
k 自転車専用通行帯の歩道内施設				
1 24(9.3%) → 2 24(9.3%) → 3 41(16.0%) → 4 3(1.2%) → 165(64.2%)				
l 自転車専用通行帯の車道内施設				
1 7(2.7%) → 2 9(3.5%) → 3 49(19.1%) → 4 4(1.6%) → 188(73.2%)				
m サイクリング・ロードの施設				
1 62(24.1%) → 2 26(10.1%) → 3 44(17.1%) → 4 1(0.4%) → 124(48.2%)				
n 自転車安全教育の実施（子供向け）				
1 84(32.7%) → 2 115(44.7%) → 3 15(5.8%) → 4 1(0.4%) → 42(16.3%)				

o 自転車安全教育の実施（高齢者向け）

1 59(23.0%) → 2 86(33.5%) → 3 37(14.4%) → 4 1(0.4%) → 74(28.8%)

p レンタルサイクルの実施あるいは援助

1 16(6.2%) → 2 10(3.9%) → 3 66(25.7%) → 4 2(0.8%) → 163(63.4%)

q 自転車小売業者へに働きかけ

1 33(12.8%) → 2 39(15.2%) → 3 48(18.7%) → 4 3(1.2%) → 134(52.1%)

r 駐輪問題に関して、学校や企業への申し入れ

1 44(17.1%) → 2 60(23.3%) → 3 44(17.1%) → 4 1(0.4%) → 108(42.0%)

s 民間駐輪場への援助や協力依頼

1 27(10.5%) → 2 28(10.9%) → 3 50(19.5%) → 4 1(0.4%) → 151(58.8%)

t その他（具体的に）

付問 自転車に関する諸施策のうち、貴自治体において特に特徴のあるものがあれば教えてください。
また可能ならその概要が分かる資料などを同封していただけると幸いです。

()

問4 自転車の利用に関して、今貴自治体のとっておられる施策は、以下の2つの側面を考えた場合どれに近いとお考えですか。またその施策の効果は上がっていますか。

ア [自転車利用の現状については問題が山積しているので、諸規則の遵守や規制策の側面が強い]

1 そのとおりだ → 45(17.5%)

2 どちらかというそうだ → 105(40.9%)

3 どちらともいえない → 26(10.1%)

4 どちらかというとその側面は少ない → 24(9.3%)

5 そうした側面は少ない → 24(9.3%)

無回答 → 33(12.8%)

(付問) その効果は上がっていますか

1 大いに上がっている → 10(3.9%)

2 まあ上がっている → 78(30.3%)

3 あまり上がっていない → 74(28.8%)

4 上がっていない → 8(3.1%)

無回答 → 87(33.1%)

イ [問題がないわけではないが、今後を考え、自転車利用の促進策として取り組んでいる]

1 そのとおりだ → 12(4.7%)

2 どちらかというそうだ → 43(16.7%)

3 どちらともいえない → 35(13.6%)

4 どちらかというとその側面は少ない → 37(14.4%)

5 そうした側面は少ない → 40(15.6%)

無回答 → 90(36.0%)

(付問) その効果は上がっていますか

- | | |
|--------------|-------------|
| 1 大いに上がっている | → 2(0.6%) |
| 2 まあ上がっている | → 32(12.5%) |
| 3 あまり上がっていない | → 43(16.7%) |
| 4 上がっていない | → 13(5.1%) |
| 無回答 | →167(64.9%) |

問5 自転車の使用および交通安全に関して、以下のような施策のそれぞれについて、その重要性の有無、実現の可能性、困難な場合のネックについてお答えください。

ア 駐輪場の拡充・整備について

a その重要度は (一つに○)

- | | |
|----------------|-------------|
| 1 最重要課題 | → 9(3.5%) |
| 2 重要課題 | → 42(16.3%) |
| 3 ある程度重要な課題 | →119(46.3%) |
| 4 それ程重要な課題ではない | → 69(26.8%) |
| 5 重要な課題ではない | → 13(5.1%) |
| 無回答 | → 5(1.9%) |

b その実現の可能性は (一つに○)

- | | |
|--------------------|------------|
| 1 可能性は極めて高い | →12(4.7%) |
| 2 可能性は高い | →64(24.9%) |
| 3 多少可能性はある | →91(35.4%) |
| 4 可能性は低い | →74(28.8%) |
| 5 課題とは考えないので取り組まない | → 9(3.5%) |
| 無回答 | 7(2.7%) |

c その施策の実施にあたりネックになっている事項はどんなことですか。それぞれについてその程度を教えてください。

- | | | | | |
|----|----|----|-----|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | |
| 大ク | やだ | あク | ネなな | 無 |
| きだ | や | まで | ッつい | 回 |
| な | ネ | りは | クテ | 答 |
| ネ | ッ | ネな | には | |
| ッ | ク | ッい | はい | |

・ 予算の制約

- | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 1 →150(58.4%) | 2 → 69(26.8%) | 3 → 14(5.4%) | 4 → 7(2.7%) | →17(6.6%) |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|

・ 用地の確保難

- | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 1 →172(66.9%) | 2 → 45(17.5%) | 3 → 16(6.2%) | 4 → 9(3.5%) | →15(5.8%) |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|

・ 法的制度の未整備や解釈の難しさ

- | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 1 → 17(6.6%) | 2 → 59(23.0%) | 3 →106(41.2%) | 4 →43(16.7%) | →32(12.5%) |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|

・ 貴自治体行政内での権限調整

- | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 1 → 13(5.1%) | 2 → 42(16.3%) | 3 →112(43.6%) | 4 →56(21.8%) | →34(13.2%) |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|

・ 警察との権限調整

- | | | | | |
|--------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 1 → 6(2.3%) | 2 → 23(8.9%) | 3 →122(47.5%) | 4 →73(28.4%) | →33(12.8%) |
|--------------|---------------|---------------|--------------|------------|

・ 国や都道府県との権限調整

- | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 1 → 15(5.8%) | 2 → 28(10.9%) | 3 →117(45.5%) | 4 →65(25.3%) | →32(12.5%) |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|

・ 地元商店街との調整

- | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 1 → 23(8.9%) | 2 → 82(31.9%) | 3 → 90(35.0%) | 4 →35(13.6%) | →27(10.5%) |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|

・ 他の交通機関との調整

- | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 1 → 18(7.0%) | 2 → 49(19.1%) | 3 →108(42.0%) | 4 →52(20.2%) | →30(11.7%) |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|

・ 地元一般市民の理解

- | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 1 → 19(7.4%) | 2 → 83(32.3%) | 3 → 93(36.2%) | 4 →34(13.2%) | →28(10.9%) |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|

・ 自転車利用者の理解

- | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 1 → 46(17.9%) | 2 → 81(31.5%) | 3 → 79(30.7%) | 4 →26(10.1%) | →25(9.7%) |
|---------------|---------------|---------------|--------------|------------|

・ その他 (具体的に)

イ 歩道・車道と区分された自転車専用通行帯の設置

a その重要度は（一つに○）

1 最重要課題	→ 59(23.0%)
2 重要課題	→128(49.8%)
3 ある程度重要な課題	→ 51(19.8%)
4 それ程重要な課題ではない	→ 12(4.7%)
5 重要な課題ではない	→ 1(0.4%)
無回答	→ 6(2.3%)

b その実現の可能性は（一つに○）

1 可能性は極めて高い	→ 1(0.4%)
2 可能性は高い	→ 9(3.5%)
3 多少可能性はある	→47(18.3%)
4 可能性は低い	→173(67.3%)
5 課題とは思えないので取り組まない	→ 19(7.4%)
無回答	→8(3.1%)

c その施策の実施にあたりネックになっている事項はどんなことですか。それぞれについてその程度を教えてください。

1 大ク きだ な ネ ッ	2 やだ や ネ ッ ク	3 あク まで りは ネな ッい	4 ネなな ッつい クて には はい	無 回 答
------------------------------	-----------------------------	---------------------------------	-----------------------------------	-------------

・予算の制約

1 →159(61.9%)	2 →62(24.1%)	3 → 5(1.9%)	4 → 3(1.2%)	→28(10.9%)
---------------	--------------	--------------	--------------	------------

・スペース確保の難しさ

1 →197(76.7%)	2 →23(8.9%)	3 → 7(2.7%)	4 → 2(0.8%)	→28(10.9%)
---------------	--------------	--------------	--------------	------------

・法的制度の未整備や解釈の難しさ

1 → 29(11.3%)	2 →63(24.5%)	3 → 94(36.6%)	4 →22(8.6%)	→49(19.1%)
---------------	--------------	---------------	--------------	------------

・貴自治体行政内での権限調整

1 → 23(8.9%)	2 →66(25.7%)	3 → 3(36.2%)	4 →27(10.5%)	→48(18.7%)
---------------	--------------	--------------	--------------	------------

・警察との権限調整

1 → 18(7.0%)	2 →64(24.9%)	3 → 97(37.7%)	4 →29(11.3%)	→49(19.1%)
---------------	--------------	---------------	--------------	------------

・国や都道府県との権限調整

1 → 22(8.6%)	2 →68(26.5%)	3 → 91(35.4%)	4 →27(10.5%)	→49(19.1%)
---------------	--------------	---------------	--------------	------------

・地元商店街との調整

1 → 26(10.1%)	2 →77(30.0%)	3 → 82(31.9%)	4 →22(8.6%)	→50(19.5%)
---------------	--------------	---------------	--------------	------------

・他の交通機関との調整

1 → 23(8.9%)	2 →64(24.9%)	3 → 92(35.8%)	4 →28(10.9%)	→50(19.5%)
---------------	--------------	---------------	--------------	------------

・地元一般住民の理解

1 → 24(9.3%)	2 →70(27.2%)	3 → 91(35.4%)	4 →22(8.6%)	→50(19.5%)
---------------	--------------	---------------	--------------	------------

・自転車利用者の理解

1 → 22(8.6%)	2 →50(19.5%)	3 →105(40.9%)	4 →32(12.5%)	→48(18.7%)
---------------	--------------	---------------	--------------	------------

・安全性の確保の問題性

1 → 38(14.8%)	2 →90(35.0%)	3 → 64(24.9%)	4 →19(7.4%)	→46(17.9%)
---------------	--------------	---------------	--------------	------------

・その他（具体的に）

ウ 放置自転車の撤去

a その重要性は (一つに○)

1 最重要課題	→ 42(16.3%)
2 重要課題	→102(39.7%)
3 ある程度重要な課題	→ 75(29.2%)
4 それ程重要な課題ではない	→ 32(12.5%)
5 重要な課題ではない	→3(1.2%)
無回答	→3(1.2%)

b その実現可能性は (一つに○)

1 可能性は極めて高い	→68(26.5%)
2 可能性は高い	→90(35.0%)
3 多少可能性はある	→37(14.4%)
4 可能性は低い	→19(7.4%)
5 課題とは考えないので取り組まない	→ 3(1.2%)
無回答	→40(15.6%)
非回答	→20(7.8%)

c その施策実施のネックになっている事項はどんなことですか。それぞれについてその程度を教えてください。

	1 大ク きだ な ネ ッ	2 や や ネ ッ ク	3 あク まで りは ネな ッい	4 ネなな ッつい クて には はい	無 回 答
・ 予算の制約	1 →70(27.2%)	2 →91(35.4%)	3 → 52(20.2%)	4 →11(4.3%)	→33(12.8%)
・ 撤去する人員や場所の確保	1 →98(38.1%)	2 →84(32.7%)	3 → 40(15.6%)	4 → 7(2.7%)	→28(10.9%)
・ 法制度の未整備や解釈の難しさ	1 →31(12.1%)	2 →73(28.4%)	3 → 88(34.2%)	4 →29(11.3%)	→36(14.0%)
・ 貴自治体行政内での権限調整	1 →10(3.9%)	2 →38(14.8%)	3 →110(42.8%)	4 →62(24.1%)	→37(14.4%)
・ 警察との権限調整	1 →15(5.8%)	2 →44(17.1%)	3 →112(43.6%)	4 →51(19.8%)	→35(13.6%)
・ 国や都道府県との権限調整	1 → 9(3.5%)	2 →29(11.3%)	3 → 99(38.5%)	4 →78(30.4%)	→42(16.3%)
・ 地元商店街との調整	1 →23(8.9%)	2 →69(26.8%)	3 → 85(33.1%)	4 →45(17.5%)	→35(13.6%)
・ 他の交通機関との調整	1 →15(5.8%)	2 →30(11.7%)	3 →110(42.8%)	4 →63(24.5%)	→39(15.2%)
・ 地元一般住民の理解	1 →29(11.3%)	2 →63(24.5%)	3 → 91(35.4%)	4 →38(14.8%)	→36(14.0%)
・ 自転車利用者の理解	1 →88(34.2%)	2 →88(34.2%)	3 → 39(15.2%)	4 →12(4.7%)	→30(11.7%)
・ 自転車価格の安さ	1 →64(24.9%)	2 →83(32.3%)	3 → 54(21.0%)	4 →20(7.8%)	→36(14.0%)
・ 移動中の破損への対応	1 →15(5.8%)	2 →58(22.6%)	3 →113(44.0%)	4 →33(12.8%)	→38(14.8%)
・ その他 (具体的に)					

問6 貴自治体の庁舎には2輪用の駐輪場（職員用と来客用を問わず）が設置されていますか。

- | | |
|---------------------|-------------|
| 1 設置されており余裕がある | →118(45.9%) |
| 2 設置されているが余裕はない | →135(52.5%) |
| 3 特に設置していないがスペースはある | → 3(1.2%) |
| 4 設置しておらずスペースも少ない | → 0 |
| 無回答 | → 1(0.4%) |

問7 貴自治体の職員のうちどのくらいの人が自転車通勤していると推定されますか。庁舎までではなくとも、とにかく利用していると思われる人の概数で答えて下さい。

約 (1.57) 割程度

- | | |
|-----------|-------------|
| 0～ 0.99 | → 53(20.6%) |
| 1.00～2.99 | →146(56.8%) |
| 3.00～4.99 | → 35(13.6%) |
| 5.00～9.99 | → 11(4.3%) |
| 無回答 | → 12(4.7%) |

以下の問は、自治体を代表して答えるのではなく、日頃交通関係のお仕事に携わっていてお感じになっておられる個人的な見解でお答えください。もちろん回答は統計の形で処理しますので、ご迷惑はおかけしません。

問8 以下のA、Bどちらの意見にあなたの考えは近いですか。

ア 放置自転車について

A 放置自転車が多いのは、十分な駐輪場や公共交通手段がないからで、自転車利用者のモラルばかりを責めるのはよくない。

B いくら駐輪場や公共交通手段を整えても、楽ばかりを考える人がいる以上放置自転車は増え続けるだろう。

- | | |
|-----------------|-------------|
| 1 Aの意見に近い | → 7(2.7%) |
| 2 どちらかというともAに近い | → 27(10.5%) |
| 3 どちらとも言えない | → 36(14.0%) |
| 4 どちらかというともBに近い | →111(43.2%) |
| 5 Bの意見に近い | → 72(28.0%) |
| 無回答 | → 4(1.6%) |

イ 自転車のマナーについて

A 歩道、車道とも自転車の通行帯がはっきりしていないので、結局歩行者や自動車に迷惑をかけるのであって、自転車運転手のマナーだけを問題にするのはおかしい。

B 自転車の通行帯を整備しても、やはり歩行者には危険を与え、自動車に危険を与えられるようなマナーの悪い使用者の数は変わらない。

- | | |
|----------------|------------|
| 1 Aの意見に近い | →21(8.2%) |
| 2 どちらかというとAに近い | →54(21.0%) |
| 3 どちらとも言えない | →65(25.3%) |
| 4 どちらかというとBに近い | →89(34.6%) |
| 5 Bの意見に近い | →23(8.9%) |
| 無回答 | → 5(1.9%) |

ウ 自転車利用の将来について

A 自然環境と健康によい乗り物だから、今後は一層利用が拡大するだろう。

B しょせん自動車の部分的補完物でしかないので、今後もあまり増えないだろう。

- | | |
|----------------|------------|
| 1 Aの意見に近い | →59(23.0%) |
| 2 どちらかというとAに近い | →86(33.5%) |
| 3 どちらとも言えない | →63(24.5%) |
| 4 どちらかというとBに近い | →32(12.5%) |
| 5 Bの意見に近い | → 8(3.1%) |
| 無回答 | → 9(3.5%) |

エ 自転車の通行場所について

A 自転車は原則として歩道だけを走らせ、車道に入れるのは例外とすべきだ。

B 自転車はあくまで車道だけを走らせ、歩道に入れるのは例外とすべきだ。

- | | |
|----------------|-------------|
| 1 Aの意見に近い | → 23(8.9%) |
| 2 どちらかというとAに近い | → 59(23.0%) |
| 3 どちらとも言えない | →108(42.0%) |
| 4 どちらかというとBに近い | → 48(18.7%) |
| 5 Bの意見に近い | |
| 無回答 | → 5(1.9%) |

オ 自転車対策の費用負担について

A 環境問題を考えれば公共性の強い乗り物だから、税金を使うのは当然である。

B 利用者が好きで乗っているのだから、負担はあくまで受益者が負うべきものだ

1 Aの意見に近い →25(9.7%)

2 どちらかというともAに近い→79(30.7%)

3 どちらとも言えない →79(30.7%)

4 どちらかというともBに近い→52(20.2%)

5 Bの意見に近い →17(6.6%)

無回答 → 5(1.9%)

カ 自転車の制限について

A 歩行者の安全が最優先されるので、自転車を入れない空間を作るべきだ。

B 自転車と歩行者は共存できるので、その必要はない。

1 Aの意見に近い →32(12.5%)

2 どちらかというともAに近い→64(24.9%)

3 どちらとも言えない →65(25.3%)

4 どちらかというともBに近い→74(28.8%)

5 Bの意見に近い →18(7.0%)

無回答 → 4(1.6%)

以上で質問は終わりです。ありがとうございました。この調査に関して何かご意見がございましたらご自由にお書き下さい。

非売品

実現可能なエコシティへの道

—都市空間の使い方と地区交通管理計画への提言—

発行日 平成11年3月

発行所 財団法人 国際交通安全学会

東京都中央区八重洲2-6-20 〒104-0028

電話／03(3273)7884 FAX／03(3272)7054

許可なく転載を禁じます。