

わたしたちと自転車の

過去・現在・未来

会報・ホームページ委員 高橋 一寿

「歩いているときは歩道の自転車が邪魔であり、
車に乗っているときは車道の自転車が邪魔である。」

最近、そんな声を聞きました。
自転車走るべきは歩道なのか、車道なのか？交通ルールや法令はどうなっているのか？そもそも自転車とはなんなのか？疑問があれこれ湧いてきます。
そこで今回、歩道と自転車と歩行者の深〜い関係を調査しました。

自転車とクルマの
ビミョーな関係



まず、自転車の定義から始めましょう。
目的によって定義の仕方はさまざまですが、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする、道路交通法(以下「法」という)においては、次のように定義されています。

ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車(レールにより運転する車を除く。)であつて、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のもの(人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。)をいう。
(法第2条第1項第11条の2)

続いて、自動車やトラックなどのクルマとの関係を見てみましょう。
法は、自転車は「軽車両」と位置づけています。これは、自動車や原動機付自転車と並んで、「車両」すなわち車の仲間という扱いです。(法第3条の3第8号及び第11号イ)
その一方で、自転車は、自動車とは異なり、法における多くの例外規定によって、独自に規律されています。特に、自転車の中でも、普通自転車といわれるものは、一定の場合、歩道を通行することが認められています。(法第63条の4等)

普通自転車誕生前夜

そもそも、普通自転車とは、いったいどのような自転車を指すのでしょうか？
時をさかのぼること数十年、終戦間もない頃から話は始まります。



朝鮮戦争(昭和25年から昭和28年)による特需をきっかけに、高度経済成長期に入り始めた戦後日本の主要な課題が、道路をはじめとする交通インフラの整備でした。道路網の整備には多額の財源が必要ことから、当時衆議院議員であった田中角栄らの議員立法によって、昭和28年に道路特定財源制度が創設されました。
その後、東京オリンピックの開催決定により、交通インフラの整備が進み、民間では、五輪景気(昭和37年から昭和39年)に湧きました。

自動車の大衆化が一気に進んだのもこの頃です。昭和33年に富士重工業(現・SUBARU)が「スバル・360」を発売して、「マイカー」という言葉を生み、普及させました。さらに昭和41年には、トヨタ自動車が「トヨタ・カローラ」を、日産自動車が「日産・サニー」を、それぞれ発売しました。

一方、国民の足として重要な役割を担ってきた国鉄は、昭和37年とその翌年に多数の死傷者を出す大惨事が相次ぎました。また、大規模ストライキが頻発して、ダイヤが乱れたことから、支持を失って低迷の時期を迎えます。

こうして、昭和30年代から40年代にかけて、自動車業界は活況を呈することとなりました。

光あれば影あり。道路網の整備と自動車の急速な普及についていけず、立ち遅れてしまった分野がありました。それは、「交通安全」です。

特別企画 バックナンバーはコチラ



自転車は歩道に避難せよ？

交通安全が後手に回ってしまった結果、交通事故の死者数は増加の一途をたどりました。交通事故の死者数は、昭和34年に初めて1万人を超え、昭和45年には16,765人を記録しました。(この数は、令和元年の5倍以上の水準です。)

このような状況を受けて、遅ればせながら政府が動き出します。

昭和45年、道路網の整備と管理等を目的とする、道路法の委任を受ける、道路構造令が改正され、「自転車歩行者道」(いわゆる歩道)の概念が新設されました。また、同時に道路交通法も改正され、この時初めて、自転車による歩道の通行が認められました。

昭和45年の改正を一言で表すとすれば、「自転車は”とりあえず”歩道へ」というものでした。自転車と自動車による交通事故を減らそうとするあまり、新たに発生する問題には、ほとんど目が向けられていませんでした。



そして普通自転車が生まれた

自転車の歩道通行を認めた結果として、当然に発生するものは、自転車と歩行者による事故です。法改正から3年後の昭和48年には、当時4歳の幼児が自転車と衝突して死亡するという、大変痛ましい事故が起きてしまいました。

さらなる課題に直面した政府は、昭和53年に、歩行者の安全確保という観点から、再度法改正を行いました。この時の主眼は、歩道における自転車の通行方法の具体的な提示(法63条の4第2項等)、そして、歩道を通行することが許される自転車の規定です。

法は、自転車の大きさや安全性能などについて、一定の基準を設け、条件を満たすものに歩道の通行を認めました。その自転車こそ、普通自転車なのです。

普通自転車の基準は右図の通りです。現在市販されている、自転車の多くは、普通自転車に該当します。(いわゆるママチャリ、シティサイクルなど)

しかし、マウンテンバイクや太いタイヤが特徴のファットバイクなど特殊な形状の自転車は、ハンドルの幅が60センチメートルを超えるモデルが多く、普通自転車の基準から外れてしまいます。この場合、歩道の通行は認められません。



下記の基準に適合して、他の車両を牽引しない、二輪または三輪の自転車をいいます。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
イ 長さ 百九十センチメートル
ロ 幅 六十センチメートル
- 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。
イ 側車を付していないこと。
ロ 一の運転者席以外の乗車装置(幼児用座席を除く。)を備えていないこと。
ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
- 二 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

(道路交通法第63条の3及び道路交通法施行規則第9条の2)

最近もいろいろありました



ここで、自転車をめぐる最近の動向をご紹介します。

平成19年に、自転車が歩行を通行する場合の要件を明確化する法改正が行われました。(法第63条の4第2項及び第3項の追加) 同時に、保護者に対して、13歳未満の子供に自転車用ヘルメットを着用させるよう、努力する義務が課されました。(法第63条の11)

これを受けて、国の中央交通安全対策会議が開かれ、交通対策本部決定として、交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進することとなりました。その際に決定されたのが、北海道や各自治体ホームページなどで目にする「自転車安全利用五則」です。

平成23年には、「自転車一方通行」の道路標識が新たに作られ、平成25年から、自転車が路側帯を通行する際には、道路の左側(車の進行方向と同じ方向)のみ通行することとされました。(法第17条の2)

自転車に関して、道路交通法の最新の改正になるのが、平成27年の自転車運転者講習制度の導入です。(法108条の2第1項第14号等) この制度は、自転車の違反行為の中から、特に危険・悪質な14類型を危険行為とし、危険行為を反復する者に、自転車運転者講習の受講を義務づけるものです。(3時間の講習で受講料は6000円です。受講しない場合は、5万円以下の罰金が科される可能性があります。)

これからのこと

シェアサイクル(共用の自転車)が目立つようになったと思いませんか？

都市部の駐輪場の整備が進んできたと感じませんか？

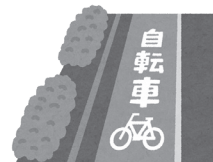
実は、これは、ある法律が制定されたからなんです。

平成28年に、自転車活用推進法が制定されました。そこでは、「環境への負荷低減」「災害時の交通機能の維持」「健康増進」の3つを柱として、自転車道の整備、サイクルツーリズム(自転車を活用した観光)など15の重点施策が定められました。

また、国や地方自治体に対し、自転車活用推進計画の策定も、義務づけられました。これを受けて、平成30年6月には国が、同計画を策定して発表しました。

北海道では、平成30年2月に北海道自転車条例が成立、平成31年6月には自転車利活用推進計画が策定されました。さらなる取組として、平成31年3月から、「もっと、自転車、北海道」キャンペーンを開始して、自転車の魅力のアピールとともに、安全利用の啓蒙活動を進めています。

身近な乗り物でありながら、対応が遅れてきた自転車。未来に向けた取組は、今、まさに、始まったばかりなのです。



【 追加記事 】

近年、自転車運転者が加害者となる自転車事故の損害賠償額が高額化してきたことが注目されます。平成14年頃から賠償金額が3000万円を超える判決が現れ、平成20年には、東京地裁で約9200万円の賠償を、平成25年には神戸地裁で9520万円の賠償を、それぞれ命じる判決が出されました。また、高額な賠償金の支払いを担保して、被害者を救済する仕組みが未整備であることが課題として浮かび上がってきました。

平成27年には、神戸地裁の判決を受けて、兵庫県で全国初となる、すべての自転車利用者に対して、自転車保険の加入義務を課す条例が制定されました。その後、同様の条例を定める自治体は全国に広がり、加入義務を課す都道府県が12（うち、東京都、奈良県、愛媛県が今年4月から義務化）、努力義務とする都道府県が北海道を含む12となっています。

保険加入は、さまざまな方法があります。

自転車保険そのものに加入する方法、自動車保険や火災保険の特約として加入する方法などです。また、登録されている自転車安全整備店で、普通自転車を点検・整備してもらう際に加入することもできます。

保険料は商品によりさまざまですが、月々100円程度の保険料で、1億円の賠償責任を補償するものもあります。