

TOPIC

見聞き特集
自転車活用推進法を
どう活かすか?

NPO BEEEN通信

特定非営利活動法人 自転車環境創造ネットワーク

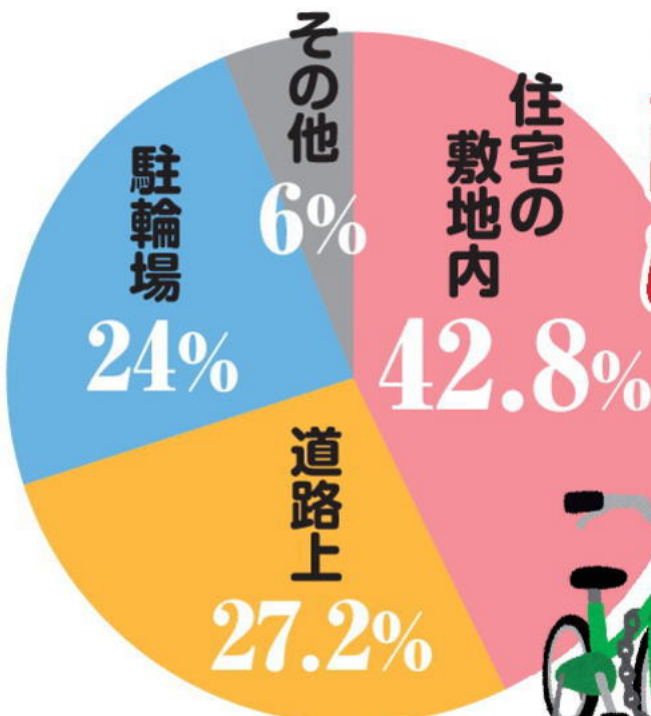
2018
春季号

2018.3.31

自転車盗難が増えています。警視庁の発表によると、昨年都内で発生した自転車盗難台数は、5万台の大台を割ったもののそれでも4万6千台にのぼりました。盗難にあった自転車を捜索するネットワーク、【CSI自転車特捜24時】の統計によると、盗難発生が多い月は、2, 3, 4, 5月となっています。とくに3月は月平均を100として144。4月、5月も122を超えており、春に集中していることが分かります。

盗難発生場所のトップは意外なところですよ。

自転車盗難場所はどこが多いか。普通に考えると道路上、もしくは駐輪場でしょう。ところが、平成28年度、自転車盗難の発生場所でもっとも多かったのは、住宅の敷地内で、42.8%でした。道路上は27.2%、駐輪場が24%と続きます。しかも、盗まれた自転車の45%がキーを付けた状態で被害に遭っています。自宅の敷地内なら、だいたい油断という油断は禁物です。



出典：警視庁・生活安全総務課手集計(平成28年度)

春は自転車盗難にご用心!

犯罪に利用される危険があります。

自転車窃盗犯が狙う自転車は価格の高いスポーツタイプなどですが、これらはどちらかといえば転売が目的です。一方、一般自転車の盗難は、ひったくりなどに利用されることも多く、犯罪を手助けすることにつながりかねません。盗難されにくい鍵をつけるなど利用者が防止につとめることが求められます。

自転車盗難防止に自治体乗り出した。

盗難自転車による犯罪防止目的に、東京都足立区のように条例で鍵掛けの義務化を定めたり、山梨県の甲府署のように無施錠自転車に勝手にロックする自治体もあらわれて話題になっています。それだけ、無施錠自転車による犯罪に自治体は頭を悩ませているということでしょう。自転車の盗難は、盗まれたあなただけの問題ではすまないことを忘れないでください。

足立区の鍵掛け義務化の呼びかけポスター



「自転車活用推進法をどう活かすか」、自転車の本格活用に向けた課題を探る。



実施日時：平成29年12月6日 18:00～20:00

場所：東京弁護士会館1003号会議室

主催：東京第二弁護士会環境保全部会

パネリスト

山田拓徳 国土交通省自転車活用推進本部事務局課長

古倉宗治 三井住友トラスト研究所理事（自転車政策・まちづくり）

鈴木美緒 東京大学生産研究所特任助教（交通安全・道路デザイン）

小林成基 自転車活用推進研究会理事長

国は昨年5月1日に施行された「自転車活用推進法」を実行に移すための「自転車推進計画」を本年夏までに策定し閣議決定することを発表しました。これをうけて、昨年末に、東京弁護士会館で、「自転車活用推進法をどう活かすか」というテーマで、シンポジウムが開催されるなど、今年は、自転車活用に向け、国、地方自治体、そして民間企業などが、本格的に動き始めます。自転車活用推進計画の立案についてどのような課題があるか、また推進計画の実施にあたり地方自治体の対応はどう進められるのか。シンポジウムの取材を通して、これからの自転車活用の推進についてまとめてみました。

まず、シンポジウムにおけるパネリストの主な発言とそこから浮かび上がる課題を整理してみたいと思います。

自転車活用推進計画にあたって。

山田：自転車政策はいままで省庁単位、自治体単位で対応してきたが、この推進法は議連による提案で、まず国が自転車政策全体を立案し、国と自治体が役割分担するという、自転車活用のために初めて整備された法律である。平成30年夏を目途に「自転車活用推進計画」を策定し閣議決定する予定である。



古倉：国が前面に出て自転車施策を先導していることに、意義がある。その上で自転車走行空間整備を円滑に進めるために、ドイツ、オランダ、デンマークの自転車先進国が率先して自転車優先の位置づけをしていて、各自治体がある程度実現のために競うようなプレッシャーを受けている共通性があり、我が国でも今後こうした政策が求められるのではないかと。

鈴木：自転車先進国の政策は、国の方向性が明確で、それぞれの役割分担がしっかりしていることが成功につながっているのではないかと。対して、日本ではまだまだ方向性が定まっていないうちに、自治体に戸惑いがある。自治体はそれぞれに特性があり、全国一律でやっていくことはかなり無理があって、むずかしい点が多いことが課題である。



小林：日本と同じように自転車交通政策が遅れていた英国は、日本とは比較にならないほど進歩している。その理由は、英国の場合、以前から自転車は車道通行だったのでそもそもゼロスタートだった。しかし、日本は長い期間（30年以上）にわたって、自転車が車道ではなく歩道を通行してよいとしたことから、これがいまでも尾を引いてマイナススタートになっている。自転車と歩行者の分離を徹底する必要がある。

古倉：推進計画の策定にあたっては、「自転車活用推進法」の環境、健康、災害という立法の理念に根ざして立案してもらいたい。その上で個別具体的な道路などの整備を行っていかないと、自転車活用の目的が活かされなくなる恐れがある。

自治体にとって重要な課題である道路整備とシェアサイクルについて。

鈴木：道路デザインという観点から、自転車の利点を利用者が享受できるように、推進計画を基に走行空間のインフラ整備を確実に進めて欲しい。

小林：都内に限らず、日本の道路はすべて自動車優先につくられ、標識も同じように自動車用に設定されているから、現状では自転車走行には向いていない。これが現実であり、自転車走行空間の整備には、自動車との兼ね合いをきちんとしていない限り、問題解決はできない。

山田：現在（12月現在）、シェアサイクルを導入している都市は87ほどになります。今後は、自治体が都市公園や駐輪場などをネットワークで結んで、観光などに活用していくと見込んでいます。

小林：中国でシェアサイクルが爆発的に普及したのは、とにかく自由と便利さにありました。その結果、廃棄物となって環境問題を引き起こしましたが、日本ではそのような事態は防げるでしょうが、自由と便利さを規制しすぎると普及は遅れるのではないのでしょうか

自転車活用推進法の概要

平成29年5月1日に施行された「自転車活用推進法（以下推進法）」の理念は、「環境」「健康」「災害」で、14の基本方針が示されています。これらの基本方針は、国と地方公共団体（以下自治体）で役割を分担するとされています。

- ① 自転車専用道路等の整備
- ② 路外駐車場の整備等
- ③ シェアサイクル施設の整備
- ④ 自転車競技施設の整備
- ⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備
- ⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等
- ⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化
- ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発
- ⑨ 国民の健康の保持増進
- ⑩ 青少年の体力の向上
- ⑪ 公共交通機関との連携の促進
- ⑫ 災害時の有効活用体制の整備
- ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進
- ⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援



自転車と自動車の事故の5割以上が「出会い頭」

警察庁が発表した2017年の自転車がからむ交通事故は約9万件ありました。その内、自動車との事故は84%をこえる7万6千件で、このうち約54%の約4万件が「出会い頭」であったとされています。自動車同士の出会い頭事故の割合が24%とされていますから、いかに多いかわかります。自転車による事故の原因には、自転車側の信号無視、一時停止、安全確認を怠るなどの法令違反も多く、警察庁は「悪質な自転車運転者に義務づけた講習制度」の運用を強化したいとしています。出会い頭の事故は、自転車利用者がルール、マナーを守ってさえいれば、ほとんどが防げると交通事故の専門家は指摘しています。

自転車活用推進法の理念を活かし、住民と自治体が一体になった推進計画を。

自転車活用推進法は、2011年3月11日の東日本大震災を契機に自転車の環境負荷ゼロ、健康効果、そして災害時の移動手段という3つの視点から超党派議員連盟によって立案され、施行に至っています。あの、大地震から7年が経ち、国民の間に早くも、風化が進んでいることは否定できません。

推進計画はこれから地方自治体の責務が重くなります。しかし、自治体には自転車について詳しい職員が少ないのが現実です。また、シェアサイクルの普及に関しては、設備の整備、維持費など財政への負担が決して軽くありません。そこで勢い、外の企業などに事業を丸投げすることになりがちですが、そこで一歩立ち止まって、これらの解決には、やはり住民と一体となった対応が必要なのではないでしょうか。自転車活用による環境改善、健康づくり、災害時における避難移動手段、地域の活性化は、住民と自治体が協働して進めてこそ、しっかりと根つき、住民の足として定着するものです。そして土台ができた段階で、外からの民間企業シェアサイクルシステムの導入を検討することで、自分たちの街の乗り物という愛着も生まれるのではないのでしょうか。

（文中敬称略）



長野市から太平洋を渡りアメリカ西海岸からシエラ・ネバダ山脈、ネバダ砂漠を越えて、自転車での長い旅が終わるころ、目的地のソルトレーク・シティからアンダーソン市長が迎えに来た。愛用のマウンテンを車に積んできて、私の前に立つなり「これはどうしたの」と自分がかぶっているヘルメットを指した。私は「敬意を表して」とかぶっているソルトレーク・オリンピックのロゴ入りアポロ帽を指したが、内心「一本とられたな」と思った。あまりの暑さに、この日に限ってヘルメットを脱いでいたのだ。

日本では自転車に乗る時にヘルメットはあまりかぶらない。特に女性は髪型の崩れが気になる。しかし事故の例を見てもわかるように、メットは自転車乗りの必需品なのだ。まだ日本で訓練していたころ、長野市から東京まで走った。そのころは歩道を走っても大目に見られていた。

埼玉県桶川市にさしかかった時、信号の無い交差点の前方に赤ちゃんを抱いたお婆さんが立っていた。急いで車道に下り、交差点を渡って再び歩道に戻ろうとして大転倒した。

経験のある方はお分かりだが、歩道に上がる時は縁石に対して前輪を鈍角に向けなくてはならない。でもこの時私

は後ろから迫って来たダンプカーを避けようとして、鋭角で左側縁石に乗り上げたのだ。「ガシャーン」大きな音とともに乗っていたクロスバイクは横倒しになり、体は2.3m先に吹っ飛び、ズ、ズ、ズッとコンクリートの路表をこすってやっと止まった。

痛いなんのって、そりゃあもう。サイクルスーツの上にジャンパーを着ていたから上体は打ち身だけで助かったが、膝からは破れ、グローブから出ている手の甲はこすれて皮

がむけている。気にした鼻は大丈夫だったが、出血した手で触ったものだから、顔面血だらけ。「救急車、呼びますか」と助け起こしてくれた通行人にお礼を言っ

てよろよと立ち上がった。頭にはちゃんとヘルメットがのっていた。実は私は若い頃から乗馬が得意だったので、自転車専用ヘルメットを買うのを俵

約して乗馬用の鉄板ヘルをかぶっていた。これが頭をかばってくれたのだ。運よく近くに薬局があったので応急処置。そこのおかみさんが長野市出身だったというおまけまでついて、無事に東京まで走った。

【教訓】ヘルメットは命を救う。

(つづく)



右がソルトレーク、左が長野市長

事務局便り

まちの絆2018 第31回 蚕糸の森まつりに 参加しました。

今年で31回目を迎えた「蚕糸の森まつり」はさくらが満開の3月25日、杉並区立第十小学校の校庭で開催されました。昨年はあいにくの天気でしたが、こしは快晴に恵まれ、多くの親子連れで会場は大賑わいとなりました。NPOビーンは、会場に設営したテントで、自転車のルール、マーナーのクイズと自転車の点検、さらに自転車保険の説明を行いました。そして今年も、イベントの目玉は、自転車のクイズに答えた人が参加できる「じゃんけん大会」で、賞品は、ブリヂストンの最新自転車。午前と午後2回行った結果は、午前が4歳の男の子、午後が6歳の男の子が賞品をゲット。大盛況のうちに祭りは終了しました。(イベントの内容は次号で詳しくお知らせします)



クイズに挑戦する子どもたち



大盛況のじゃんけん大会

私の自転車ものがたり

私が子供の頃、この国は戦争のさなかだった。戦争に突入した国に、自転車を作る余力はなかった。田舎の子が町で自転車を盗まれた話。その子が父親に手をつけて謝ったという話。自転車について何か書きたいと思っても暗い話ばかり。でも、だからこそ、自転車に関わる明るい話も鮮明に記憶している。

昭和29年に公開された「二十四の瞳」で高峰秀子演ずる国民学校の先生が、教え子からまさらな自転車を贈られる。自転車は座敷の奥に飾られていた。嬉しさのあまり涙ぐんで受け取る先生。

先生はこの自転車に乗って、岬の分校への坂道を颯々と下ってくる。

にこやかに、風を切って登校してくる若い先生の姿を私は忘れない。

「海の色も、山の姿も、昨日につづく今日だった」しかし、この物語は昭和3年から昭和21年までを描いたものであり、時代は確実に戦争への道を行っていた。それは立派な反戦映画だった。

新宿の小さな映画館で「二十四の瞳」を見た私はなぜか始めから終わりまで泣いていた。大学一年生の頃だったか。その頃自転車は、今の車よりも貴重だった。あの時代だからあの感動があったのではないだろうか。

弁護士 杉本秀夫 東京都港区赤坂

