

じゃあ自転車は どう走るか

2010～2012年 そして2013年



クルマ社会を問い直す会会員

富田悦哉

自転車は気持ちいい。
路上を滑空するように、
どこまでも走って行けそうだ。

でも実際の道路には
すっきりしない事々がたくさんあって、
車道では自動車に邪魔にされ、
歩道では歩行者を怖がらせる。
いったいどこを走ればいいのか？

自転車は自（みずから）転（てんずる）ものだ。
自転車を取りまく環境は雑然としているが、
自分がどう走るかはまず自分で考えてみよう。

そのようにして道は見えてくるのではないか。
（もしかすると自転車は、道を紡ぐこともできる道具なのかもしれない。）

目 次

1	自転車走行の基本規定	1
	道路交通法では自転車はどう走ることになっているのでしょうか。まず確認してみます。	
2	車道走行の不安要素	6
	とはいっても、実際の道路は自転車にとって厳しい環境です。	
3	道路上の疑問	1 2
	道路を安全に走行するには？ ルールどおりでは危ないという場合も？	
4	自転車レーン	2 0
	解決の方向は…	
5	自転車教育と自転車団体	2 8
	自転車乗りが自転車乗りを育てる。	
6	その後（2010年から2013年6月まで）	3 3
	自転車に関する政策の動向を概観してみます。	
7	自転車に乗る気持ち	3 5
	自分自身に言い聞かせる言葉です。	

1～**5**と**7**は2010年3月から2012年9月にかけてクルマ社会を問い直す会会報に連載（59～63号、69号に掲載）した文章を手直ししました。

6は連載以後の動向について新たに書き起こしました。

本文はおもに自転車の利用環境を解説する内容になっています。

★印の文は私が強調したい事柄や私個人の提案です。各章末に付した◇印の文も同様です。

じゃあ自転車はどう走るか

1 自転車走行の基本規定

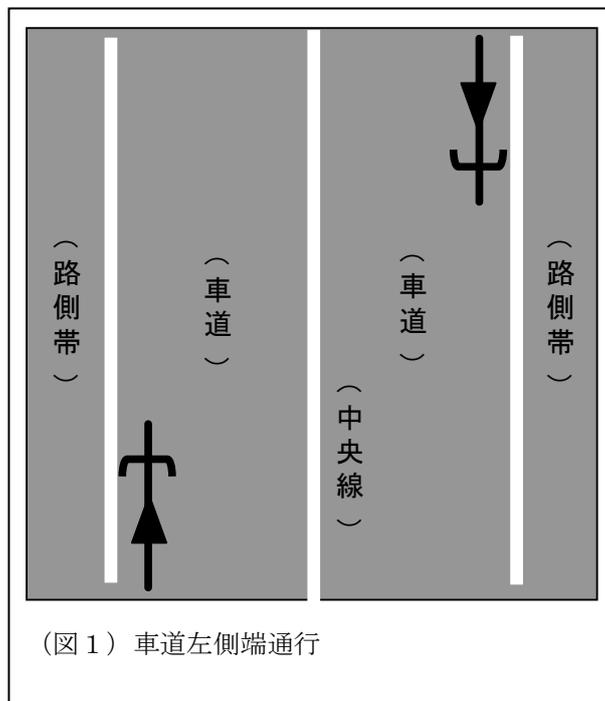
そもそも道路交通法では自転車走行をどのように規定しているのでしょうか。まずそこから見てみます。

(以下では「道交法」とします。〈 〉内は道路交通法の条項を示します。ただし 2013 年 5 月現在の規定です。)

(1) 車道左側端を通行

自転車は軽車両です〈2 条 1 項 11 号〉。ですから車道を走行するのが原則です〈17 条 1 項〉。その際は車道の左側端に寄って通行します〈18 条 1 項〉。

路側帯は車道ではありませんから、(図 1) のように通行することになります。



(図 1) 車道左側端通行

- ★自転車が走るのは「車道の」左側端。
- ★路側帯は自転車レーンではありません。

(2) 路側帯についての例外

しかし例外規定があって、「著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き」 「歩行者の通行を妨げないような速度と方法で」路側帯を通行することができます〈17 条の 2〉。ただし路側帯でも二重白線で区切られた歩行者用路側帯については、軽車両通行は認められていませんので自転車も通行できません。(図 2)

ところが路側帯通行について誤解が横行しており、専ら路側帯を通行する自転車や、そのような傾向を助長するような道路標示が見受けられます。(図 3)



- ★自転車路側帯を通行する場合は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければなりません。
- ★二重白線の路側帯は、自転車は通行できません。

(3) 自転車通行可の歩道

歩道は歩行者の通行のためのものです(2条1項2号)。自転車は通常では歩道を通行することは許されていません。しかし「道路標識等により通行することができる歩道」は通行することができます。(63条の4、1項)(図4)



標識「自転車および歩行者専用」

その意味

- ① 自転車歩行者専用道路の指定
- ② 普通自転車以外の車の通行止め
- ③ 普通自転車が通行できる歩行者用道路の指定
- ④ 普通自転車が歩道を通行

この規定は1970年（昭和45年）の法改正で設けられ、1978年（昭和53年）の法改正でさらに補強されたものです。当時の事故急増への緊急措置として導入されました。しかし暫定のはずだった自転車の歩道通行は今日まで続いており、むしろ定着してしまっただけのようです。

自転車通行可の歩道について一つ確認しておきたいのは、自転車はこの歩道を「通行しなければならない」のではなく「通行することができる」という点です。自転車通行可の歩道がある道路においても原則は車道左側端通行なのです。

- ★自転車の歩道通行はもともと緊急措置です。
- ★自転車通行可の歩道があっても、車道左側端を通行するのが自転車本来の走り方です。

（4）自転車が通行できる歩道はどれか

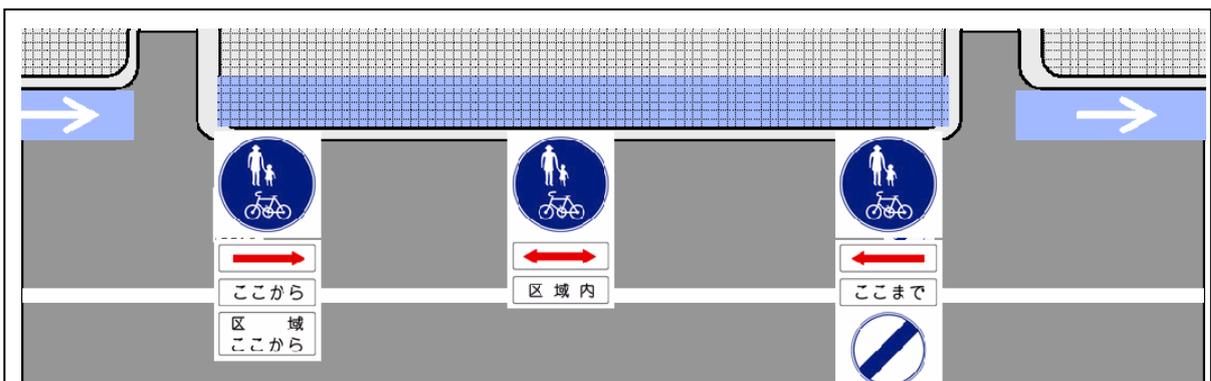
自転車通行可の歩道は（図4）の標識が掲げられているはずですが、話はそう単純ではありません。

この標識の設置実態はたいへん雑であると言わざるを得ないのです。

まず規制の始点と終点が表示されていない場合がほとんどです。自転車通行可だと思って進行していくと、いつの間にか標識が見当たらなくなっていることがあります。標識を目にしてもそれが規制区間最後の標識かもしれないのです。

次に自転車通行可の指定の基準が判然としません。幅1mもなく真ん中に電信柱が立っているような歩道に自転車通行可の標識が設置されていると思えば、それに隣接した幅員十分の歩道には標識が無いという例がいくつもあります。

つまり自転車運転者にとって、自分が現在いる歩道が通行可なのか不可なのか、標識も当てにならないし、道路の様子からも判断しきれないのです。



（図5）自転車通行可の歩道は標識と標示で規制区間をきちんと示すべき

- ★どこからどこまでが自転車通行可の歩道か、標示が不足しています。結局ルーズに流れ、のべつ歩道を通行するようになります。
- ★自転車通行可にするには幅員等が足りない歩道については、直ちに自転車通行可指定を解除すべきです。

(5) 自転車の歩道通行の規定

自転車の例外的歩道通行を規定した道交法の条文は以下のようになっています。

〈63条の4、1項〉

「普通自転車は、次に掲げるときは、第十七条第一項の規定にかかわらず、歩道を通ることができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通りしてはならない旨を指示したときは、この限りでない。

1. 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通ることができることとされているとき。
2. 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通ることが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。
3. 前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通ることがやむを得ないと認められるとき。」

2008年の改正でこのような条文各号に補強されましたが、これで果たして明解になったでしょうか？

1号の標識については上述のとおり当てにならない状況です。2号は児童や高齢者への緩和措置ですが、個々の通行者が何歳かなどということはチェックできるはずもなく、見かけの判断などそれこそ当てになりません。3号は現場での弾力的な対処を考慮したのかもしれませんが、歩道を安楽に走行しようという自転車が歩道に流れ込むのを防げないでしょう。

結局これでどのような状況が現出するかというと、これまでどおり或る者は歩道を走行し、或る者は車道を走行するという、あいかわらずの混沌なのです。

★道交法の条文は現行の混沌を追認したものなので、そう嘆息することはありません。

★大切なのは実際の道路整備によって、自転車が歩行者に迷惑をかけずに、車道を安全に通行できるようにすることです。

(6) 歩道の走り方

道交法では自転車が歩道を通りする際は次のようにすることになっています。

〈63条の4、2項〉

「普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分（中略）を徐行しなければならず、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。」

言うのは簡単ですが実際にこれを行なうのは大変です。多くの歩道は幅員が十分でないうえに、植樹や電柱、店舗の看板だらけです。また「歩行者は建物寄り」などという規制はありませんから、歩行者は歩道のいたるところを通行し立ち止まっています。それに加えて、双方向通行を禁止されていない自転車同士が歩道上で出くわすのです。これらの歩道上の障害をかわしながら通行するとき、「車道寄り」という規定はもはや意味がありません。

注意したいのは、歩行者の妨げになるときには自転車は一時停止だということですので。歩行者の邪魔にならないよう、自転車側が譲れということです。歩行者の道を通らせていただいている自転車の立場が見える部分だと思います。

- ★歩道を自転車で通行するときは、「歩行者の安全のためにはいつでも停止する」という意識が必要です。
- ★なぜ「車道寄り」かを考えたほうがよいでしょう。歩道中央を我が物顔に走らない、建物から不意に人が出てくるのを避けるという配慮ではないでしょうか。

- ◇本来の車道左側端通行という規定はいたってシンプルです。ところが歩道通行が入ってきて大変分かりにくくなっています。規定の分かりにくさと標示の粗雑さがあいまって、のべつ歩道通行をするような風潮が生まれています。
- ◇自転車通行可とされている歩道を精査したうえで、自転車を通れる歩道、通れない歩道をきちんと標示すれば、自転車の走行に一定の秩序を作れるでしょう。
- ◇自転車通行不可歩道の区間の車道は、自転車が安全に走行できるように整備しなければなりませんから、車道の改善も進みます。

じゃあ自転車はどう走るか

2 車道走行の不安要素

自転車の車道走行を考えてみます。道路交通法上は自転車は車道走行が原則ですが、そう単純には済まない問題があります。

(1) 道路環境の変化

自転車は軽車両の一種として車道を走行するのが原則です（道交法 17 条 1 項）。しかし「安全のため」と称して歩道通行に誘導されているうちに、道路環境は変化してしまいました。

	初代 1957(S32)年	5代 1973(S48)年	10代 1992(H4)年
横幅	1470mm	1610mm	1695mm
重量	960kg	1090kg	1200kg
エンジン	995cc	2000cc	2000cc
最高速度	90km/h	200km/h	----

※Wikipedia「トヨタ・コロナ」から作成

※コロナの後継車はトヨタ・プレミオ

(表1) は5ナンバー相当の乗用車について見ていますが、横幅は20cm以上大きくなり、エンジンも強化されて高加速性能になっていることがうかがわれます。

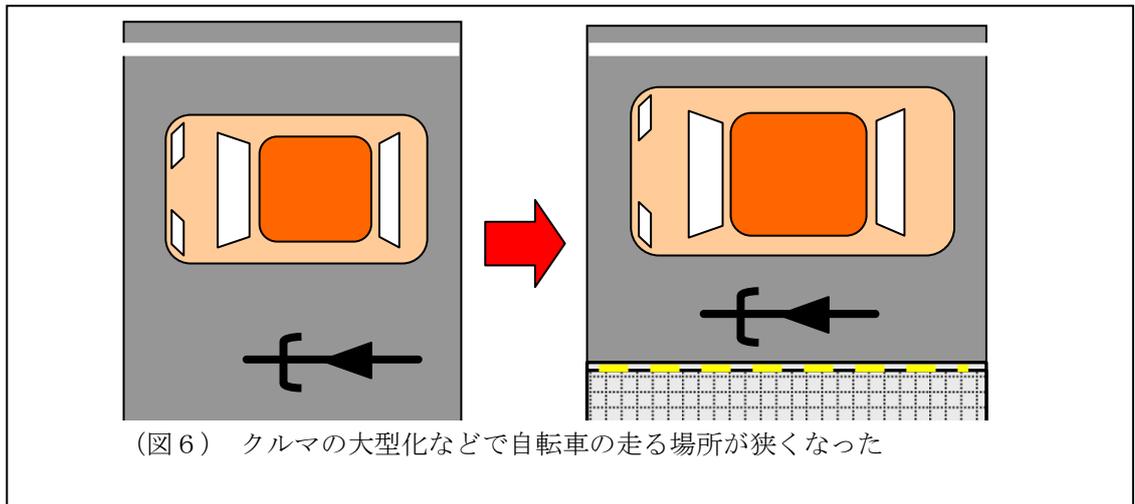
同様に3ナンバー相当の乗用車(トヨタ・クラウン)についても初代1955(S30)年で横幅1680mm、エンジン1500ccだったのが、13代2008(H20)年では1795mm、3500ccになっています。(※データはWikipedia「トヨタ・クラウン」から)

くわえて近年のいわゆるミニバン流行は、室内居住性追求志向のため横幅も1700mmもしくは1800mmと規定一杯に占める傾向にあります。(5ナンバーの横幅は1700mm未滿。1800mmを超えると生活道路での使用にしばしば支障をきたす)

トラック、バスは横幅2000mm～2500mmの範囲で大型化してきたようです。

また歩道設置率が国道においては約6割、都道府県道で3～4割となってきました。(都市部ではほぼ10割?)【※国交省2008年道路統計から】

つまり、車道においては大型化したクルマが大パワーでひしめき、左側は歩道縁石やガードレールで区切られて逃げる場所はない——自転車が本来走るべき車道左端はこのような状況なのです。(図6)



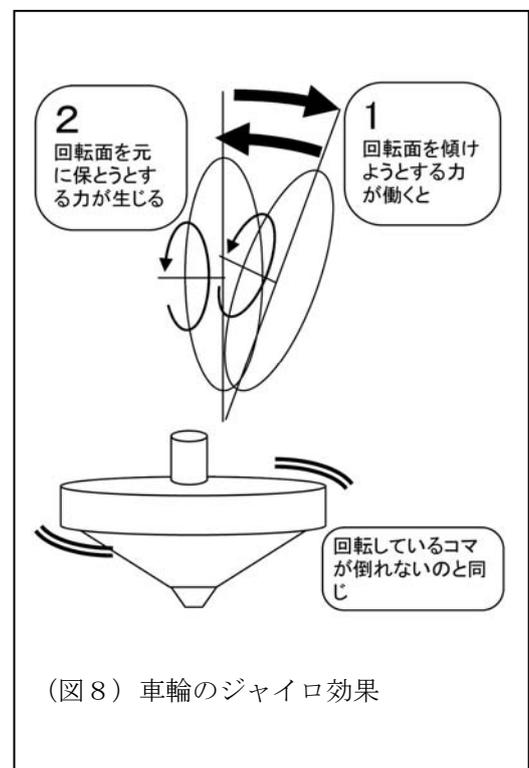
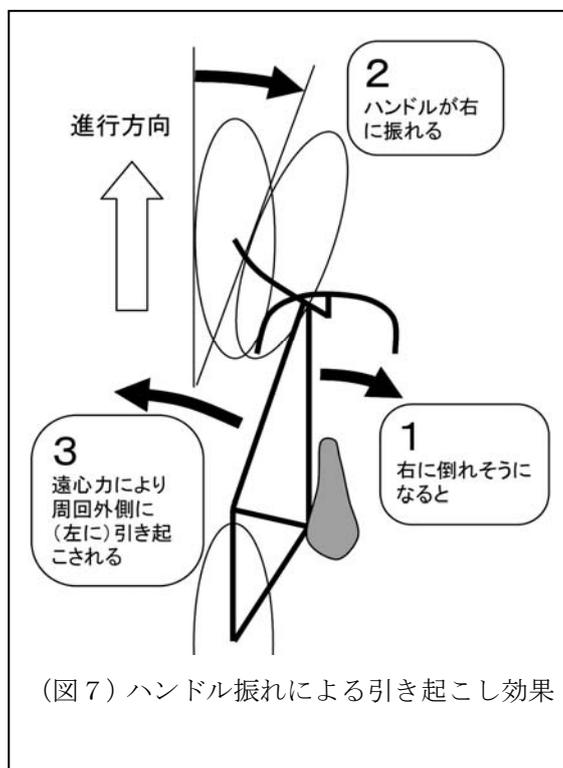
(2) 自転車はふらつく？

自転車とクルマは車両として車道を走る仲間のはずですが、クルマからの評判はかんばしくありません。

自転車のマナーという問題は後日述べることにして、まずは、クルマの運転手からよく言われる「自転車はふらついて危なっかしい」について考えてみたいと思います。

結論から言ってしまうと、自転車は「ふらつきながらバランスをとっている」のです。

走行中の自転車の前輪回りには複雑・巧妙な自動操舵（セルフステアリング）効果が生じています。（模式的には図7、図8のようなことです）



こうして自転車は、右に傾いては左に戻り、左に傾いては右に戻りを繰り返しながら前に進んでいるのです。現在の自転車においては、運転者がとくに意識しなくても

このような効果が人車一体の下に発揮されるように、車体寸法設計などで配慮されています。

ところで、このふらつき幅は自転車運転者の習熟度によって違います。初心者は「人車一体」の感覚が分からず、ハンドルをこじってふらつきを修正しようとする傾向がありますが、これが自転車に対しては余分な外力となって新しい振れを生じさせます。加えてペダルを雑に踏みつける漕ぎ方も、振れを増すこととなります。

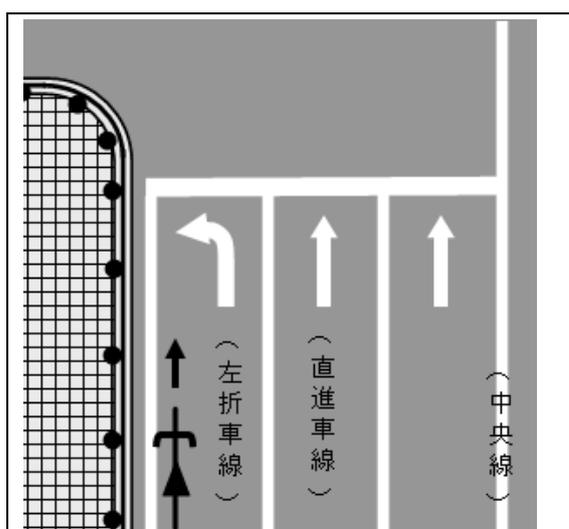
また、自動操舵機能はその原理からして、低速より高速の走行でより効果を発揮します。

- ★自転車は一定の振れ幅でバランスをとりながら走行します。ふらつくこと自体は異常ではありません。
- ★走行の振れ幅は習練により小さくすることができます。
- ★車道上で車両がひしめいている状況下では、振れ幅を抑えられない自転車運転者は不利を感じるでしょう。

(3) 車道走行の不安要素

私の経験と、上述のような道路環境と走行特性も考慮して、自転車が車道を走行する場合の不安要素を推測してみます。

- ①車道左端で自転車に残された狭い部分をねらって走行することを求められる。
- ②バランスをとるために一定の振れ幅が必要なのに、それがクルマから十分許容されていない。
- ③自転車に保障される通行幅が明示されていないので、際限なく車道左端に追い詰められる心理がある。
- ④車線構成、交差点、標示などの道路構造がクルマ用にできていて、自転車が通行しようとするどどのようなルールが適用されるのか分からず困惑する。(例えば図9)



(図9) 車道左端を行ったら左折車線になってしまった。交差点を直進したい自転車はどうする？



(図10) 自転車は舗装の継ぎ目に沿って走行することを強いられる。道路設置者には配慮の外？

- ⑤自転車が走行するような位置に（図10）のようなコンクリートとアスファルト舗装の継ぎ目がある。タイヤをとられそうな舗装の継ぎ目に沿って走行することを強られる。
- ⑥車道左端の路面状態が悪い場合が多い。ゴミ・砂の吹き溜まり、側溝の蓋、滑りやすい白線、舗装のゆがみ・割れなど障害だらけ。（図11、図12）



（図11）側溝蓋や舗装の割れ目が自転車のタイヤをとらえる



（図12）違法駐車防止という都合で並べられたコーン

- ⑦速度が勝るクルマとともに左側走行をしているので、絶えず背後から車間不十分で追い抜きをかけられる脅威を感じる。
クルマ運転者の配慮が働くので実際の危険は低いのもかもしれないが、絶えずストレスがかかることによって自転車運転者が疲労し、ミスを犯す危険が高まる。
- ⑧大型車と併走または追い抜かれの際に風圧や巻き込みの脅威を感じる。
クルマ間でも感じられることで、まして“剥き身”の自転車では切実である。
- ⑨駐車による進路妨害。自転車は駐車中のクルマを避けて車道の右寄りに進路変更しなければならない。これは③⑦⑧の状況下でさらに危険な方向に向かうことになり大変なストレスとなる。しかもそのような状況を作り出している大半が違法駐車であることは見過ごせない。（図13）



（図13）違法駐車を避けるために危険を強られる

これらに加え違法行為による脅威として、

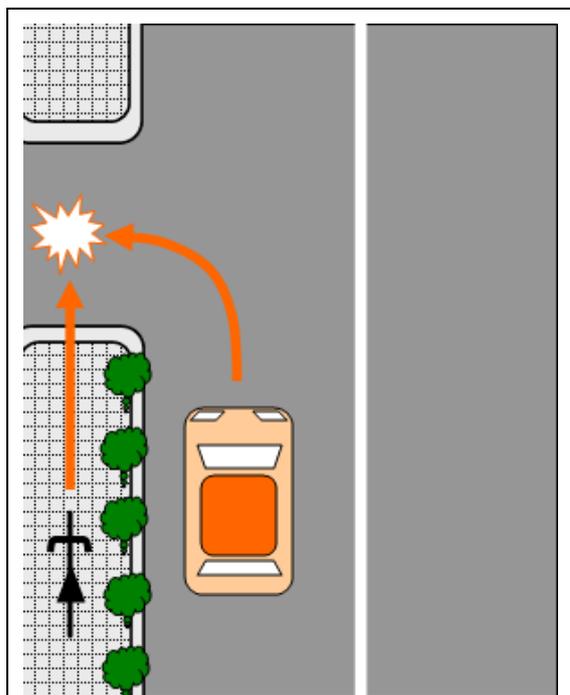
⑩道の右側を逆走する自転車。正常に左側走行している自転車にとってまさに衝突コースを進んでくる。駐車の陰から飛び出してくる例も多い。交通ルールについての無知や身勝手、⑦の恐怖を厭うためであろうと思われるが、他者に及ぼす脅威は大きい。

⑪クルマからのむやみなクラクション、故意の幅寄せ等による嫌がらせ。これはクルマ側の傲慢によるもので、事故にもつながりかねない犯罪行為である。

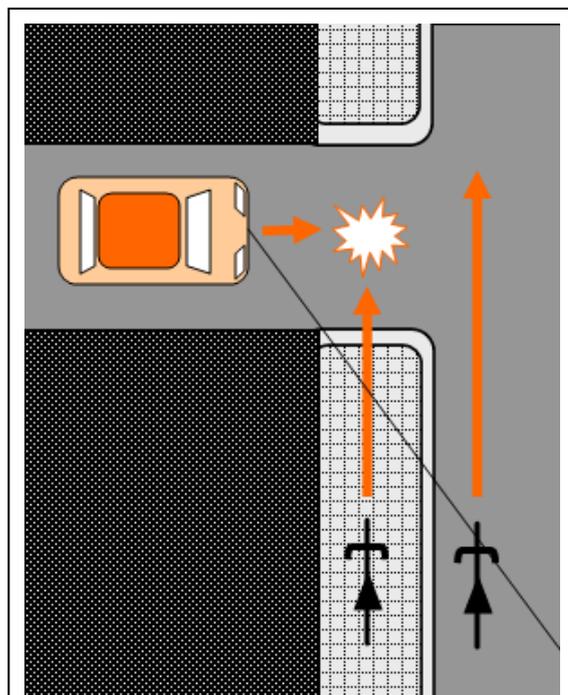
(4) 歩道通行より安全？

車道を自転車が走行するには危険という理由で歩道通行が認められている場合があるわけですが、「歩道通行は車道走行より危険」という考えもあります。それはおよそ(図14、15)のような主張で、一理あるかと思えます。

もっとも車道であろうと歩道であろうと、道路状況を把握し、適正な速度を選択し、止まるところは止まって安全確認をするというのが基本であることは変わりません。歩道を自転車レーンかのように錯覚して突っ走るといった行為は、無謀運転そのものです。



(図14) 歩道通行をすると、植樹帯、電柱などで互いに相手を認識できず、出会いがしらに衝突する



(図15) 歩道通行をすると、互いに死角が大きくなり、いきなり飛び出す形となって出会いがしらに衝突する

★自転車を運転する人は車道走行か歩道通行かいつも選択を迫られています。車道上は自転車にとって不安が多く、いっぽう歩道上は安全そうに見えて死角も大きい。しかし歩道はそもそも歩行者のものであることを確認しておきたいと思えます。

◇車道走行の不安要素を分類してみます。

- (a)通行スペース（幅員）の問題
- (b)道路構造で自転車通行が考慮されていない問題
- (c)走路上がクリアでない問題
- (d)自転車運転者の技術・心理の問題
- (e)自転車運転者のモラルの問題
- (f)クルマ運転者の自転車に対する理解の問題

◇(a)は自転車を歩道に追い上げる原因の一つとなってきました。しかし今後は、車道上で自転車の存在を保障する、クルマの肥大に規制をかけるなどの発想転換が必要でしょう。

(b)(c)はこれまで自転車が車道通行するという認識が薄く、不作為の部分が大きいと思います。今後の車道整備にかかっていますが、どのような構造にすべきか自転車利用者の意見を入れて有効なものにしなければなりません。

(d)(e)は自転車に乗るすべての人に自転車教育が必要である理由です。

(f)は免許教習内容や路上表示などさまざまな機会をとらえて、クルマ運転者を啓蒙していく必要があります。

◇現状では自転車が車道走行するうえで多くの問題があります。しかし歩道上で自転車が歩行者を侵害している事態は早急に解消されなければなりません。自転車が車道を安心して通行できるようにすることが、交通全体の改良になると思います。

じゃあ自転車はどう走るか

3 道路上の疑問

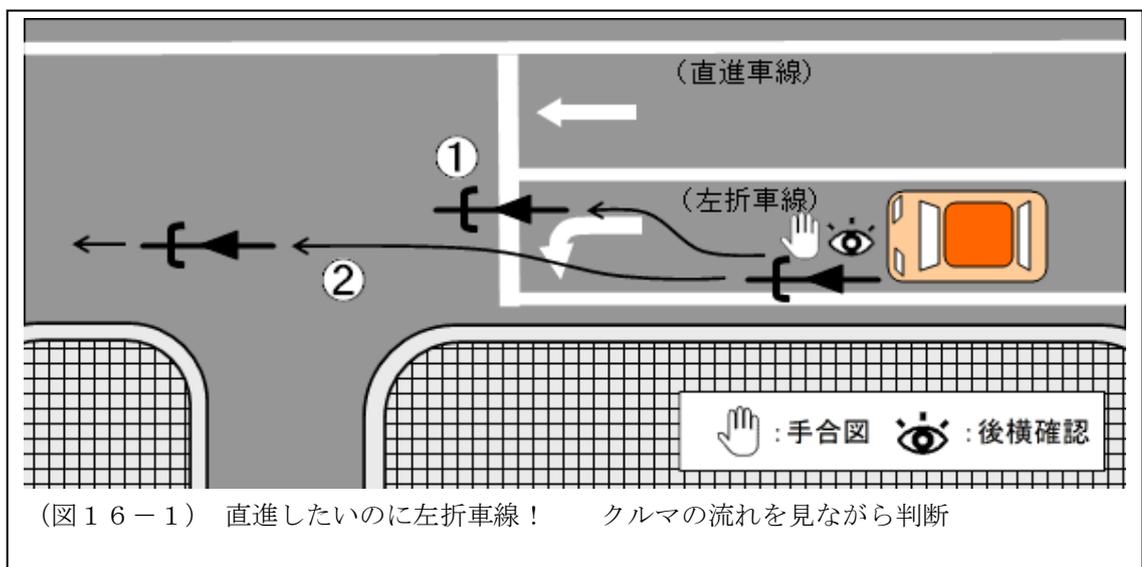
自転車で実際に道路を走行してみると、さまざまな疑問にぶつかります。ここではそれらを見ていくことで自転車をとりまく問題を考えてみます。

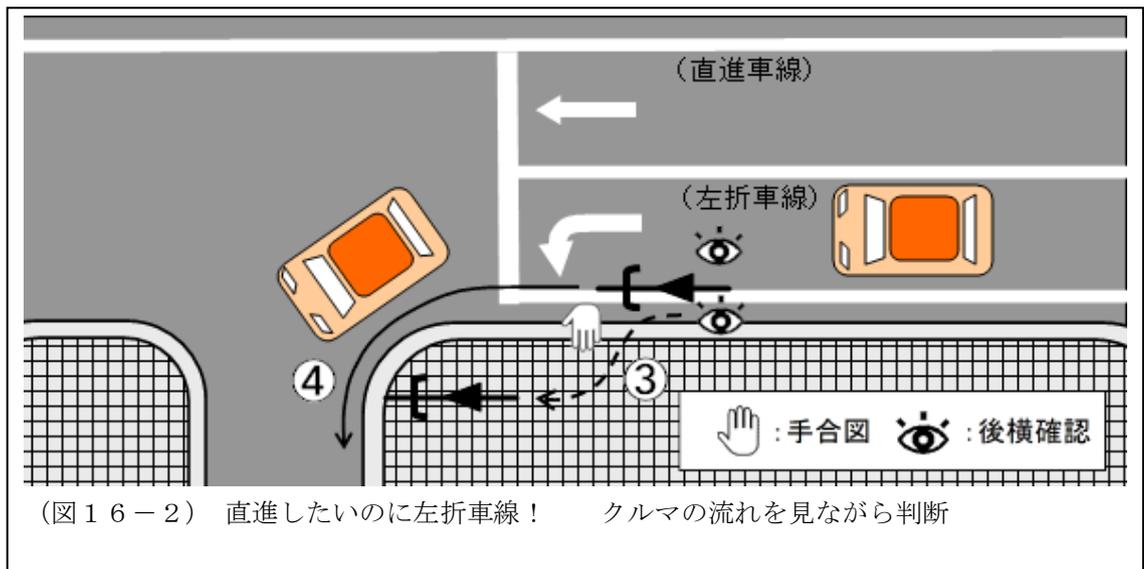
(疑問点を取り上げた後の★印記述は私の個人的な対処であり、法的に正しいとは限りません)

(1) 直進したいのに左折車線！

車道左端を進んでいたら、その先に交差点があり、自分の前方は左折車線になってしまいました(図16)。この交差点は直進したいのに、どうしたらいいでしょう？

- ★クルマの流れに乗っていて交差点で赤信号で停止する場合。停止しつつ手合図し、左折車線の右端に寄り位置取ります。できれば前方に出て、停止線上くらいに位置取るようにしています。(図16①)
- ★クルマの流れに乗っていて交差点で青信号で進行する場合。手合図し、左折車の鼻先を抑えるように左折車線の右方に寄りながら、交差点を直進通過します。(図16②)
- ★クルマの流れに乗っていない場合。歩道に上がれば歩行者として横断歩道により交差点を通過し、後に車道に復帰します。(図16③) またはこの交差点では左折しておき、その先の可能なところで道路横断して再びこの交差点に戻ってきます。(図16④)
- 参考■ 道交法34条3項「軽車両は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない。」
- 参考■ 道交法35条(指定通行区分)は左折レーンなどの通行区分に従うことを規定しているが、自転車は除外している。

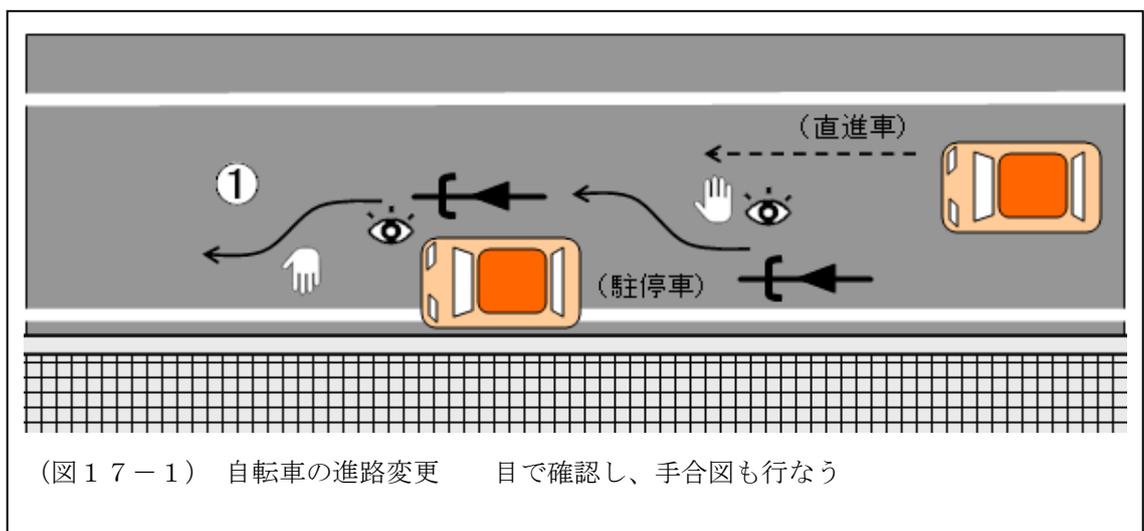


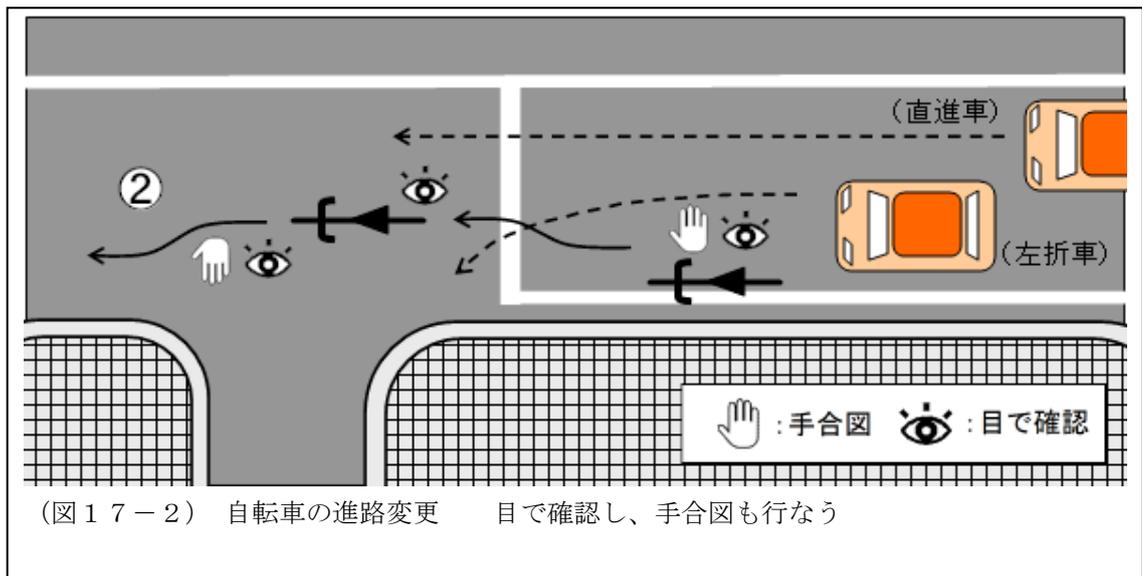


(2) 進路変更をどう考えるか

前項例の対処では、自転車は結局「進路変更」をしています。しかし自転車は「車道の左端」に居なくてはいけないのでは？

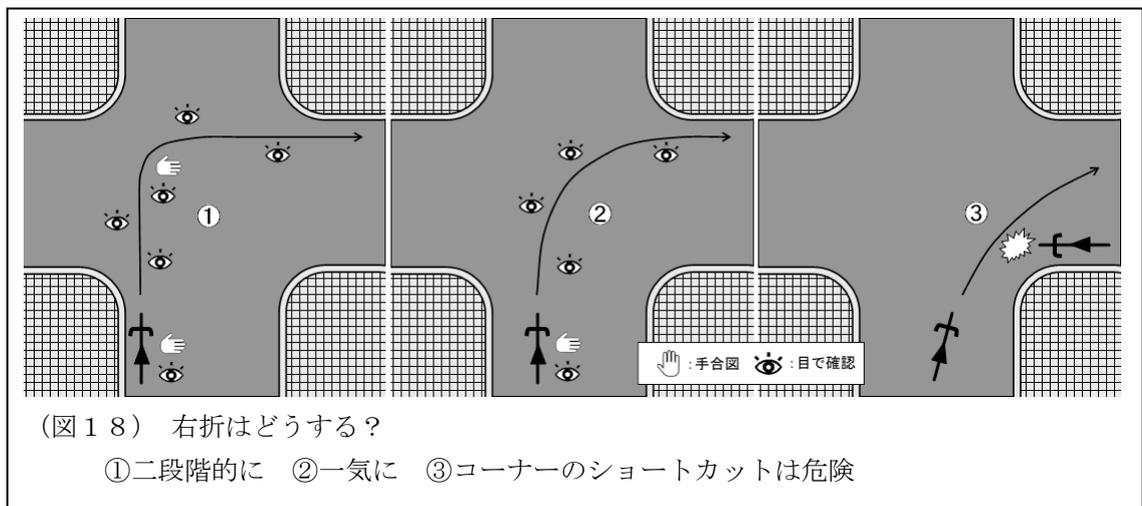
- 参考■ 道交法 18 条 (左側寄り通行等) は、軽車両は道路の左側端に寄って通行すると規定している。
- 参考■ 道交法 26 条の 2 (進路の変更の禁止) は、自転車の進路変更を禁じていない。しかし後続の車両に急ブレーキをかけさせるような進路変更は禁じている。
- ★自転車も路上駐車を避けるなどのため進路変更はありえます。(図17①)
【注：車線変更ではない】
左折する後続車の進路を妨げないために右方に寄るということはOKだと思います。(図17②)
- ★進路変更の際には、後方確認し、右方に寄る旨の手合図を行ないます。(図17)





(3) 右折はどうしたらいいでしょう？

★道交法 34 条 3 項の規定は、つまりは信号設置の有無に関わらず二段階的に右折することを推奨しているのだと思います。交差点を一気に右折するのは、横方向、縦方向への注意を同時に行なうという難しさが伴うので、私は常用はしません。



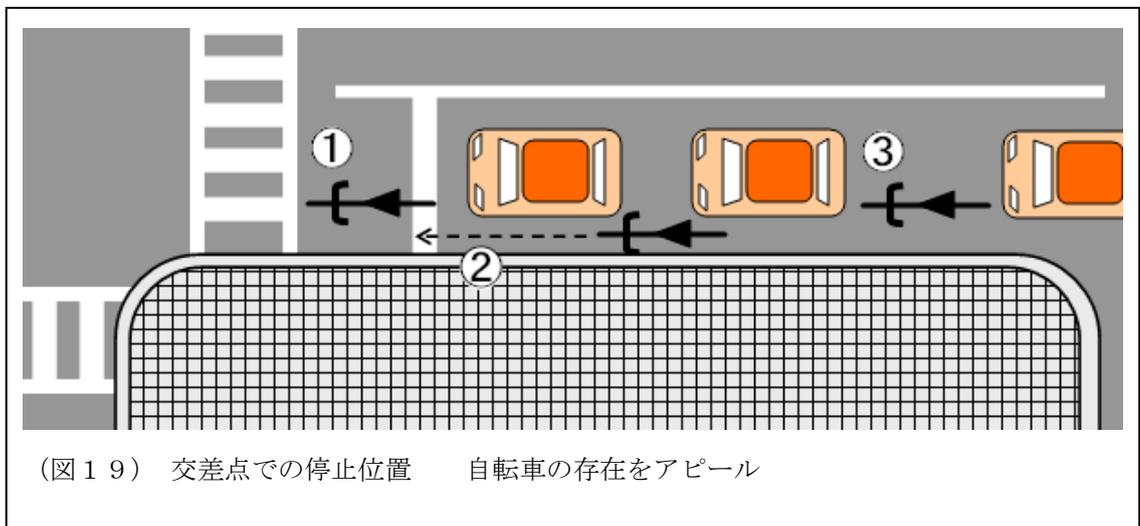
(4) 交差点での停止位置

赤信号や一時停止のとき、横断歩道手前などに描かれている停止線の手前に停まらなければなりません。しかし再発進時の位置取りも考えると？

★私は、一番前に停止した場合は、たいてい停止線と横断歩道の間位置取ります。(図19①)
★クルマに続いて停止した場合、車道左端を徐行して停止線まで出ます。た

だし途中で青信号発進とならないよう余裕のあるタイミングで行ないます。(図19②)

- ★クルマの前後で信号待ちをする場合、あまり左端に寄りすぎず、あえて後続車をふさぐ位置に停止します。(図19③)
- ★停止中に周囲のクルマの方向指示器などを見回し、青信号発進時の動きに備えます。
- ★これらはクルマに対して自転車の存在をアピールし、青信号発進を自分のペースで行なうための配慮です。
- ★海外の自転車レーンでは、クルマ用停止線より前に自転車用停止線を設置している例があるそうです。また自転車用信号機があり、クルマ用より先に青になるそうです。



(5) 自転車横断帯、歩行者自転車用信号

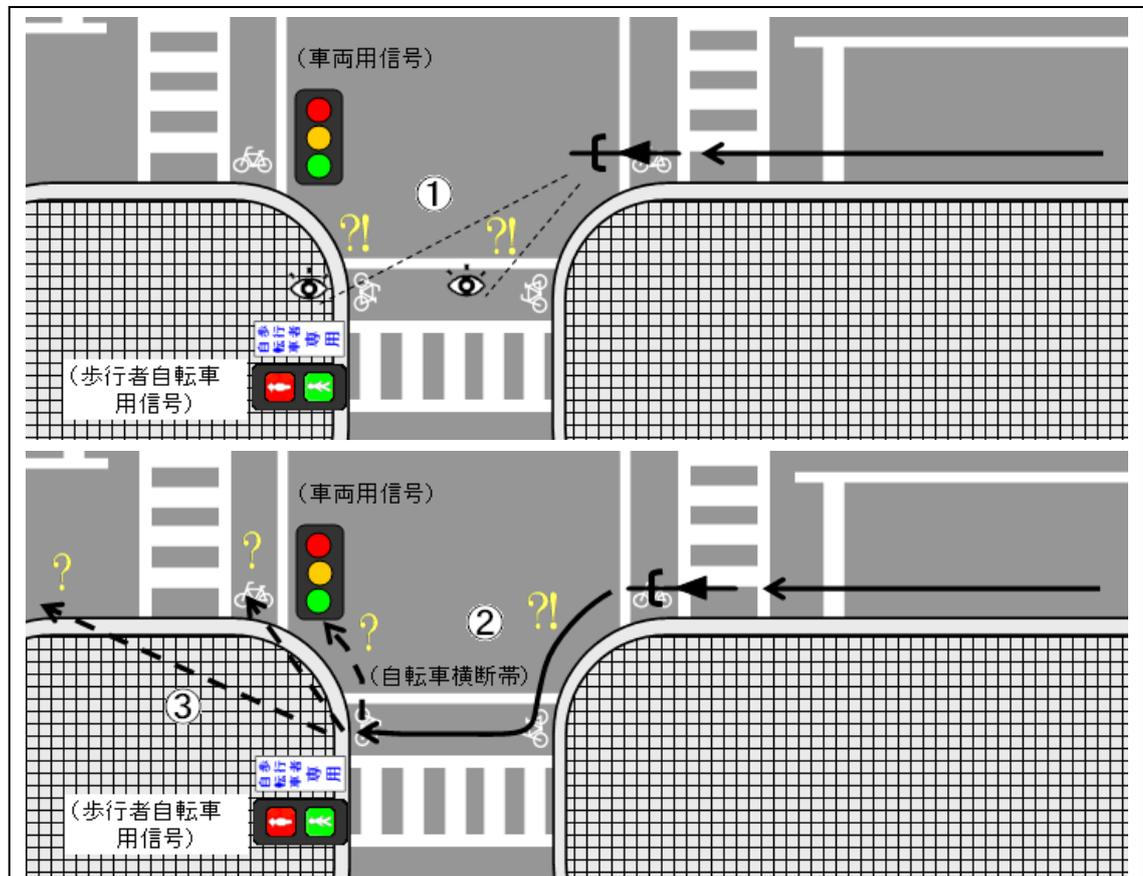
道路を横断するとき、近くに自転車横断帯がある場合には、自転車横断帯を通らなければなりません(道交法63条の6)。また歩行者自転車用信号【注】がある場合には、車両用信号ではなく歩行者自転車用信号に従わなければなりません(道交法施行令2条4項)【注：歩行者用信号ではない】

しかし、自転車横断帯も歩行者自転車用信号も交差点のへりに位置することが多く、通常で速度で走行してきて交差点に接近した場合、咄嗟に歩行者自転車用信号に反応し自転車横断帯に迂回することはいかにも不自然であり、すなわち危険ではないでしょうか。(図20①②)

しかも、仮に自転車横断帯を通行したとして、その後はどのような形で車道に復帰するのでしょうか。(図20③)

- ★「近くに自転車横断帯がある場合」というのは、歩道通行をしてきて前方に自転車横断帯が設置されていた場合のことを言っている、と私は勝手に解釈しています。不自然な迂回はしません。
- ★歩行者自転車用信号についても、既に交差点に進入しつつあるときに初めて目に入る位置に設置された信号機に従う必要は無いでしょう。

★車道を走行している自転車は、そのまま車両用信号に従い、軽車両として通常に交差点を通過すればよいと思います。



(図 20) 自転車横断帯、歩行者自転車専用信号

- ①交差点を通過しようとしたら、「えっ」自転車横断帯が？！
- ②咄嗟に自転車横断帯へ迂回しなければならないのか？！
- ③その後、どうやって車道に戻る？

(6) 歩車分離式信号、スクランブル交差点

歩車分離式信号は「車両と歩行者の交差をなくすように現示を行う方式の信号」のことです。スクランブル交差点はその一種で、歩行者の斜め横断を可能としています。

クルマが動かず、目の前の信号が青とは、自転車が安全に横断するには絶好のチャンスでは？

★歩車分離式信号は歩行者と車両を分けるのですから、軽車両である自転車が混入しては設置の趣旨に反します。「歩行者用信号」と「車両用信号」がある場合、自転車が従うべきは車両用信号の方です。

★歩車分離式の交差点で歩行者横断時に自転車を乗り入れることは、信号無視であり、歩行者の安全を侵害することになります。自転車の安全のため

と主張しても、それは歩行者の安全を軽視したわがままな行為です。
★もし先を急ぐのであれば、自転車を降り、押し駆けして歩行者として横断します。

(7) 路側帯内の逆走は許される？

車道を走行しているとき、右側を逆走してくる自転車は大変迷惑、危険です。ところが車道の脇にある路側帯内の走行なら問題ないという話。本当でしょうか？

■参考■ 道交法において路側帯内は歩道と同じく、通行の順逆左右の規定はありません。それは路側帯内を自転車が通行する場合も適用されます。
■参考■ 自転車の歩道通行については「車道寄りの部分」「歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止」という規定がありますが、路側帯通行については「歩行者の通行を妨げないような速度と方法」という記述になっています。
★したがって現行法では、自転車の路側帯内通行に順逆はないということになります。
★しかしすぐに想像できることですが、路側帯幅が不足するためや、歩行者をよけるために自転車が車道に出てくるのが頻繁に起きそうです。それが車道上で右側であれば、すなわち逆走です。
★これは法の不備ではないでしょうか。軽車両の路側帯通行については、根本から見直す必要があると思います。

(8) 歩行者をどうよける？

自転車と歩行者が行き会った場合、自転車は左側通行だから左へよけ、歩行者は右側通行だから右側へよけるのでしょうか？ でもそうすると互いに同じ方へよけたことになって衝突するのでは？

★私は、歩行者は右、車両は左という規定は対面通行を考慮しない変な規定だと思っています。歩行者と行き会ったら、とにかく減速。何かあったらすぐに止まる、それがベストです。よけて通るのは二の次にします。
★歩道上・路側帯内では、とにかく歩行者優先です。右側通行も左側通行もないので、すぐに止まれる速度で通行します。停止することがベスト、億劫がらないことです。
★そもそも、歩道上を自転車が快適に通行できるなんてことを望んではいけません。

(9) 自転車駐輪ってクルマの駐車と同じ？

自転車は車両ですよ。ということは、それを路上に停めるときはクルマと同じルールでということになるのでしょうか？

■参考■ 車両の駐停車方法については道交法3章9節に規定されています。とくに自転車の場合という規定は無いので、駐停車禁止、駐車禁止はクルマと同じです。

■参考■ 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」では、放置自転車等を「自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であって、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるもの」と規定しています。

★自転車の駐輪（駐車）は、駐車禁止でない道路の車道左側端に沿って行なうことになります。路側帯がある場合は、左側に75cmの余地を残せる場合は路側帯内に入って駐輪します。ただし、適法な駐輪であっても、運転者が自転車を離れた場合、自転車法によって放置自転車等と見なされ、撤去の対象になる可能性があります。これが法解釈です。

★結局、ちゃんと駐輪するためには自転車駐輪場の整備を待つよりないようです。

★もちろん店舗・施設の前だからといって歩道上に駐輪するのは違法駐輪ということになります。店舗・施設には駐輪場の設置を義務付けてほしいものです。

★私は、歩道のデッドスペースを利用したミニ駐輪スペースの設置を進めてほしいと思っています。現在駐輪があふれている個所は駐輪需要があるという視点で、積極的に駐輪スペースを検討すべきです。



(図21) 渋谷駅前 歩道のデッドスペースを活用した駐輪場。柔軟な発想で都市の駐輪スペースを確保していくことが求められている。



(図22) 歩道上の違法駐輪であるが、自転車の持ち主はバスの利用者かもしれない。駐輪設備を整備すれば乗り換えターミナルとなる可能性も？

(10) 自転車に制限速度はある？

原動機付自転車に定められた制限速度は30 km/h。では自転車はどうなっているでしょう？

■参考■ 道路交通法施行令で、最高速度が指定されていない道路では、最高速度をクルマが60 km/h、原動機付自転車が30 km/h と規定しています。自転車についてとくに規定はありません。

★つまり自転車の速度規制はクルマと同じということになるのですが、自転車でもちょっと頑張れば30 km/h 出せますし、レースを志してトレーニングした人は50 km/h を維持して走行できる人もいます。下り坂ならなおさらです。現行法は自転車の実力を“みくびって”いたかもしれません。

★自転車はスピードメーターが付いていないのが一般的ですが、自転車レース場ではない市街路での走行速度が事実上制限を受けないというのは、安全上問題があるのでは？

◇現行制度の中で湧き出てくる疑問をいくつか取り上げました。

それぞれに私なりの考えを付記しました。安全を重視した誠実な対処を旨としたつもりです。それでも、必ずしも現行法どおりにはなりません。

明解でない規定や実際にそぐわない規定は、結局誰も守らなくなります。現行制度は自転車利用から見てたいへん危機的な状況にあると思います。

4 自転車レーン

自転車、歩行者、クルマ、速度が異なるものを混ぜこぜに通行させるととかくトラブルが起きます。歩行者には歩道、クルマ（車両）には車道があり、では自転車についても専用の通行区分があればよいのではないか。このように考えるのは順当だと思います。

近年車道の一部等を改めて自転車道または自転車レーンとして整備する例があらこちらで見られるようになりました。自転車の走行環境改善に向けて具体的な動きが起きていることは歓迎されるべきでしょう。でも作ればいい、あればいいというものではないです。

(1) 自転車通行区分

自転車の通行区分はおよそ次のようになっています。

(表2) 自転車の通行区分		
名称等	構造・標示	備考
①車道左端	とくになし	これが基本原則
②路側帯 (歩行者用路側帯を除く)	白線による標示 (二重白線の路側帯は歩行者用なので自転車は通行不可)	通行することができる。ただし路側帯は自転車レーンではない。歩行者優先は歩道と同じ。
③歩道 (自転車通行可)	自転車通行可の標識	標識の他にも道交法により例外規定多々。歩行者優先。
④歩道上の「普通自転車通行指定部分」	②のうち、歩道上を線、色舗装、植樹などで区分した部分	あくまで「歩道」である。指定部分においても歩行者優先。
⑤自転車道 (狭義の)	柵などの工作物で歩道・車道から区画されている。	自転車専用。自転車はそこを通行しなければならない。
⑥自転車専用車両通行帯 (自転車レーン)	車線によって区画され「自転車専用」と標示されている	車両通行帯の一種であり、つまり車道。自転車は道路ではここを通常通行する。ただし歩道通行禁止ではない。
⑦サイクリング・ロード	「サイクリング・ロード」などという名称でも、「自転車歩行者専用道路」などの標示が併設されていて自転車専用ではないものが大半。	自転車のスポーツ走行用の道路は無いのが現状。「サイクリング・ロード」という名称が誤解の基となり、各地で自転車と歩行者の軋轢が生じている。

上記のうち、④～⑥を混同して自転車道とか自転車レーンと呼んでいるのが一般かと思えます。

- ◆混同するのも無理はなく、道路構造令、道路法、道路交通法などの法律により名称・定義がそれぞれで、専門家でもきちんと区別して話せる人は少ないでしょう。
(話しているうちに、あれ？どれだっけ？となります)

◆しかも実際の道路において、上記の自転車通行区分のうちどれが設置されているのか、自転車はどこをどう通行するべきなのか、きちんと案内されている例は大変まれです。

*自転車道（狭義）…道路構造令 2 条 2 号
…道交法 2 条 3 号の 3

*自転車道（広義）…自転車道（狭義）、普通自転車の歩道通行部分、自転車歩行者道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路、自転車レーン、施設扱いのサイクリング道路や河川管理道路など

*歩道（自転車通行可）…道交法 63 条の 4

*普通自転車の歩道通行部分…道交法 63 条の 4、2 項

*自転車歩行者道…道路構造令 2 条 1 項 3 号（実際には自転車通行可の歩道と同じ）

*自転車専用道路・自転車歩行者専用道路…道路法 48 条の 13、1 項および 2 項（レクリエーションを主目的とした道路）

*自転車専用車両通行帯（自転車レーン）…道交法 2 条 7 号（車両通行帯のうち自転車専用と標示したもの）

(2) 自転車通行区分の例

(a) 歩道上の「普通自転車通行指定部分」

道交法 63 条の 4、2 項に規定された「普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行」を標示化したものと考えられます。

◆実例の昭和通り（図 2 3）は、1998 年の建設省「自転車利用環境整備モデル都市」指定を受けて設置されたものですが、自転車乗りからは「線を引いて色を着けただけ」と酷評でした。

◆本来「歩道」であることから案内標示も歯切れがわるく、沿道店舗の看板や歩行者を避けながらの通行では区分も無意味になっているのが実情です。



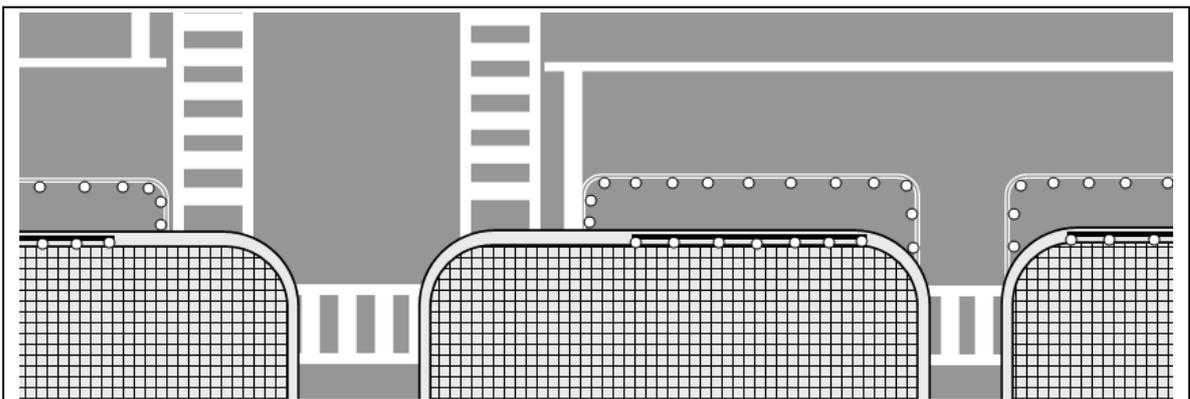
(図 2 3) 昭和通り（東京・中央区）歩道上
すでに歩行者と自転車の通行が逆になっている。

(b) 自転車道

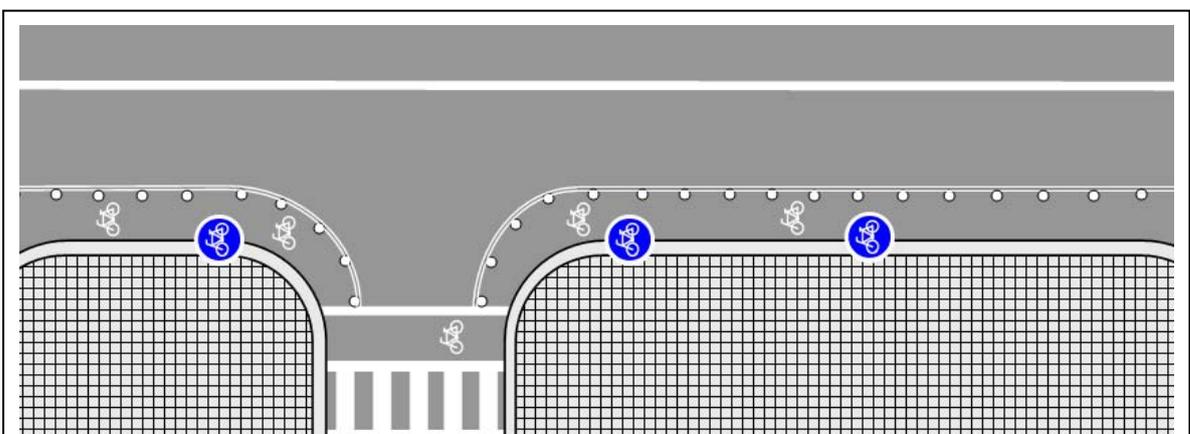
道路構造令と道路交通法に定められた「自転車道」は、工作物（柵など）によって区画され、歩道・車道から区画されているものです。

自転車道は自転車専用であり、自転車はそこを通行しなければなりません。

- ◆（図24）は1970年道路構造令改正で自転車道が規定されたことを受けての試行的なものではないかと思います。20～30mごと歩道がとぎれるたびに歩道へ、そしてまた車道へと柵で誘導される構造でしたが、あまりのバカバカしさに通行する人はいませんでした。
- ◆（図25）は最近の自転車道のイメージです。（図24）に比べるとより長い区間を囲っています。交差点では柵によって自転車横断帯に強制的に誘導する形式を採用したものが多ようです。
- ◆実例として国道14号（東京）と国道19号（名古屋）を紹介します（図26、図27）。どちらも歩行者は横断禁止となっているような幹線道路で、交差点が少ないため長い距離を自転車の走行区画として囲うことになっています。そしてその区画内では双方向通行としている点が特徴です。



（図24）1970～80年ころ東八道路（東京）の府中市区間にあった自転車道らしきもの



（図25）自転車道 この例は柵によって自転車横断帯に強制的に誘導する形式となっている



(図26) 国道14号(東京)亀戸駅付近
自転車道区画の中は双方向通行になっている



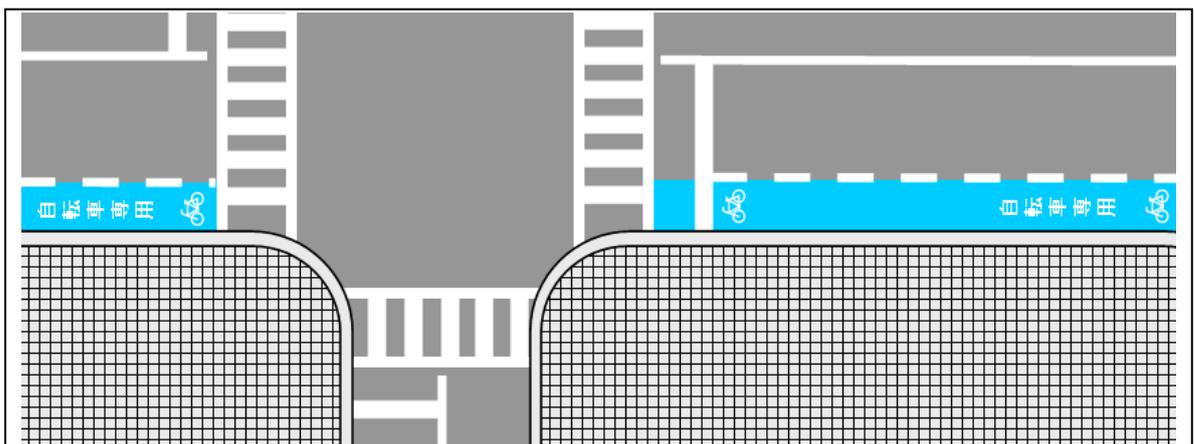
(図27) 国道19号(名古屋)
名古屋の自転車道はガードレールの中で双方向通行させているらしい

(c) 自転車レーン(自転車専用車両通行帯)

これは道交法に規定された車両通行帯の一種です。通行する車種を「自転車専用」と指定しているわけです。(図28)

自転車は通常ここを通行することになりますが、併設歩道が自転車通行可なら歩道を通行することもできます。また自転車レーンが工事や車両、障害物で塞がれている場合は他車線に回避することもできます。ただしこれは車線ですから、当然ながら逆行は禁止です。

◆(図29～31)は近年設置された自転車レーンの例です。車線を区切る白線の他にカラー舗装がされ、視覚的にスッキリ明確になっています。



(図28) 自転車レーン 車両通行帯の一種である。交差点は車両として通過する



(図 2 9) 水道道路 (東京・渋谷区)



(図 3 0) 国道 1 7 号 (東京・文京区)



(図 3 1) 明薬通り (東京・世田谷区)

(d) 自転車横断帯

ここに紹介するのは、横断歩道に併設ではない自転車専用のものです。車線の多い交差点で歩行者は横断禁止（歩道橋を使用）。従来は自転車もどうやって交差点通過してよいか判断に迷う“難所”だったところです。(図 3 2、3 3)

◆これによって自転車による横断はかなり心強くなったと思いますが、横断の前後の区間での自転車通行区分標示がなく、中途半端な対策という感が残ります。



(図 3 2) 恵比寿駅近く 渋谷橋交差点
(東京・渋谷区)



(図 3 3) 飯田橋駅東口 飯田橋交差点
(東京・新宿区、千代田区)

(3) 誰のための自転車道・レーンか

各地で自転車道・レーンについての「社会実験」が行なわれ、様々な成功例・失敗例が登場しています。

評価を下すのは自転車利用者、歩行者、クルマ運転者、沿線住民、道路管理者などでしょう。この中で自転車利用者の評価は形に表れます。つまりその自転車道・レーンが使われるか使われないかです。

自転車道は交差点で柵によって左方へ急カーブさせ自転車横断帯へ誘導するものが多いようですが、この構造を嫌う自転車乗りは、自転車道の外の車道を走行していきます。自転車横断帯への誘導は「左折車の巻き込みから自転車を保護するため」と説明されますが、それにしても自転車道の不自然な急カーブのリスクの方が大きいとも考えられ、実のところは左折車の“溜まり”を確保することで後続する直進車の進行を円滑にしようという、クルマ本位の施策なのではと勘ぐってしまいます。

また柵の中で双方向通行にすることで混乱と、周囲の道路との整合性も未解決のままです。

また自転車道を囲う柵はクルマと分けられて安全な反面、低速な自転車も高速な自転車も一緒くたに押し込められて「隔離されている」気持ちになります。自転車の軽快な利点を生かせず、クルマも荷降ろしが不便など、道路活用の点からも問題を抱えています。

一方自転車レーンは、車線の一種であるという点で周囲の道路とのルール上の整合性があります。柵のような囲いがないうえ、道路活用上も弾力性があります。

ただし歩道通行に慣れてしまった自転車利用者は、自転車レーンがあっても「クルマの隣を走るのは怖い」と言います。最低必要な幅員は1.5mとされますが、自転車利用者が安心して使用するためには幅員の問題だけでなく、クルマ側の配慮と自転車利用者自身の技能向上が課題でしょう。

また自転車レーン上への違法駐車が野放しになっている現状では、レーン設置の効果がありません。

総じて、自転車道は自転車利用者の未熟さを前提とするようなところがあり、柵などの工作物で区画することによって安全を確保しています。ただし、区画の中の諸矛盾が放置されるような傾向があれば「隔離」という批判も止むを得ません。自転車レーンは自転車の自由度が高い分、自転車利用者には“大人”の振る舞いが求められ、車両運転者としての知識・技能が伴う必要があります。

- ★自転車道・レーンの設置が自転車利用者のためだけではないことも、再確認しておきたいと思います。
- ★歩行者にとっては、自転車が歩道から退去することは歩行環境の改善に直結します。
- ★クルマにとっては？ 増大する自転車利用がこれ以上車道上で勢力を拡大しないよう一定の範囲に封じ込めておく効果があり、車道上のクルマの既得権を保護することができます。
- ★自転車道・レーンは限られた道路スペースを分ける（シェアする）という問題へのひとつの答えなのですから、どのようなものを設置するかは交通政策思想が表れるところです。

(4) すでに「実験」段階は過ぎた

ところで誰でもすぐに気づくと思いますが、どんな道路にも自転車道・レーンが設置できるわけではありません。少なくとも十分な幅員がある道路でなければなりません。

これまでの「社会実験」は、「幅員があり、自転車道・レーンを設けてもクルマ通行に差し支えの無い道路」に、つまり作れる道路に作っただけとも言えます。

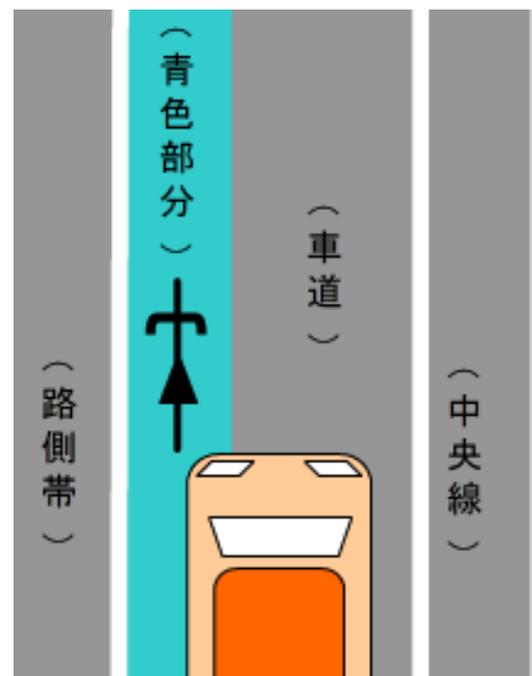
しかし問題は、自転車道・レーンを設置することができないような道路も含めて、すべての車道での自転車の通行をどうするかなのです。「実験」をするなら、車道を一方通行化するとか、クルマの速度を大幅に規制するとか、そういうレベルで行なうべきではないでしょうか。

すでに“作れそうな”自転車道・レーンはどんどん作るべき段階にきています。

- ★私は経費面からも発展性からも自転車レーンを主体に整備するべきだと考えます。
- ★(図34)は車道左端に細い車両通行帯(?)が描かれた例ですが、これだけでも有ると無いのでは車道通行時の心強さが違います。
- ★そうした視点から、自転車レーンを設ける幅員のない道路でも、車道左端の一定幅を青くカラー舗装することが有効だと思います。(図35)
これは車線ではありませんから白線はありません。よく交差点周辺が駐車禁止を注意喚起するために赤茶色に舗装してあったり、通学路がグリーンに舗装してあったりするのと同様です。
自転車にとっては通行部分が明確になり端への圧迫感が軽減されます。クルマにとっては左右非対称の色彩になり車道が狭く見え、走りづらいかもしれませんが、視覚ハンプとして速度抑制効果が期待できます。



(図34) 車道左端に細い車両通行帯(?)
(東京・文京区)
目黒区・山手通りや青梅市・吉野街道でも似た標示を見かけた



(図35) 車道左端を青く塗ると何が起る?

(5) 自転車利用者の資質向上

しばらく前は、自転車を車道に下ろすにあたって自転車道・レーンの整備が先か、自転車利用者のマナー向上が先かという議論もありました。しかし具体的な自転車道・レーンの形も見えてきた現段階では、自転車利用者の資質向上が緊急の課題です。

まず自転車利用者は、車道を通行する車両の運転者であるという自覚を持たなくてはなりません。基本ルールとしての道路交通法の知識が必要です。そして実際の運転技能を身に付けることも欠かせません。

これらを自転車利用者の個人的自発的な努力に俟つのでしょうか？ 自転車普及の規模や交通全体への影響から考えて、国家的な事業として計画的に取り組むべきものだと思います。

◇自転車道・レーンの整備と自転車利用者の資質向上は車の両輪（自転車の前後輪？）です。ふたつそろってこそ！

5 自転車教育と自転車団体

自転車レーン等の走行環境整備とあいまって、自転車利用者の資質向上が進められなければなりません。自転車乗りはどのようにして社会的存在に成長するのでしょうか。

(1) 親からの教育

日本において、子どもが自転車（補助輪なし）に乗り始めるのは、小学校就学前後の5～7歳ではないでしょうか。

このときの自転車の与えられ方は、あたかも新しいオモチャをもらうようなものです。実際子どもたちは、二輪で立つというトライアンドエラーに熱中したあげく、地上を滑空する人車一体の妙味を体感するとともに、新しい能力を身につけた満足感に浸ることになります。しかも、その先もペダルを漕ぐことで、未知の世界に分け入っていくロールプレイングゲームが無限に続くのです。

ところがこの自転車は、オモチャではなく車両でした。人にとって自転車との出会いは夢多きものであるにもかかわらず、最初のボタンの掛け違いが後々の諸問題を孕んでいると思われまます。

子どもに自転車を与えた親が、先ず自転車教育の責任を負うべきでしょう。しかし、たいていの親は子どもの身を守るために「気をつけろ」くらいの注意しかしません。それは自転車の位置付けが半端な交通システムの中で生き残るための、最低限で場当たりの対処であったりします。自己の安全のために歩道や路側帯に入り、歩行者を追い立てて走行するようなことが当然のように行われることになりかねません。

つまり、「車両の一種である自転車の運転手を育成する」という視点がないため、「自転車はオモチャの延長のまま。自転車に乗るのは歩くより楽だから。乗り手は社会的責任の自覚無し」という結果に陥ります。

★親が子に自転車の乗り方を教えるという形は、最も自然で望ましいでしょう。でも残念ながら、多くの親が「自転車は車両」という意識も無ければ、自転車通行ルールの知識も不足しているという現状では、無秩序走行をする自転車利用者の再生産になってしまっています。

(2) 自転車乗り方教室

休日に設けられるサイクリングコースを利用して、日本サイクリング協会が自転車乗り方教室を開いています。ただし、これは「初めて自転車に乗れるようになること」を主眼としているので、実際の公道上での走行ルールを体得するためには、更なる機会が用意されなければなりません。

★日本サイクリング協会（JCA）は日本における自転車団体の老舗です。乗り方教室だけでなく色々なイベントを催していますが、自転車利用者が自らの資質向上をめざすことを支援する取り組みを強化してほしいと思います。

(3) 学校での交通安全教室

学校教育の一環として実施される交通安全教室の中で自転車が取り上げられています。

たいていの場合は、学校が主催し、警察や交通安全協会、自転車商組合などに講師を依頼するという形が多いようです。それぞれの年齢・学年に応じた内容で行われています。

児童・生徒の参加については全員を対象とする学校もあり、希望者のみとする学校もあり、位置づけはまちまちというのが現状です。

この延長上(?)に交通安全子供自転車全国大会が開催されています。主催は(財)全日本交通安全協会、警察庁。各都道府県大会の優勝チームが出場します。

近年一部の自治体では、学童の自転車講習に際して「自転車免許証」を交付しています。これは本当の免許証ではなく一種の受講終了証で、いわば自動車運転免許証の“まねっこ”ですが、自転車の運転手という意識付けに効果があると思われま

★現在のところ、子どもに対する自転車教育で最も効果をあげられそうなのは、この学校における講習だと思います。やるからには学校教育のカリキュラムの中にきちんと位置づけて、すべての子どもが受講するようにすべきです。

★自転車全国大会は一部の自転車利用者にとっては自己向上のモチベーションとなっているようですが、「規定演技」風で一般的ではありません。小学校、中学校、高校と成長していくにつれ、「気をつけよう」と教え込まれるだけでは反発が生じますから、年齢に見合って自転車技術を深めていくような仕組みがほしいものです。

(4) 自転車ショップのサイクリングクラブ

さて、ついに子供用自転車を卒業する 때가やってきます。ここで新たな自転車との出会いがあります。車種の種類は広がり、高性能なスポーツ車を選ぶことも可能ですし、ママチャリにしてもピンからキリまで。自分のお金で自分の自転車を買う人もいるでしょう。大人自転車生活の始まりであり、運命の分かれ目でもあります。

せっかく買った新しい自転車です。できればちゃんと、“良く”乗りたいと思う。スポーツ車、とくにロードレーサーなんかは買った方がいいが乗りこなす自信はない。でもあんなふうにカッコよく乗りたい。誰かに教えてもらいたい。そんな時こそ自転車教育のチャンスです。

自覚をもって高性能車を扱っている自転車ショップでは、販売の他にサイクリングクラブやレーシングチームを運営していて、新米自転車乗りにも有益なことを教えてくれます。そこで参加するサイクリングやトレーニングで、これまでよりも高度な自転車の世界を体験することになります。しかしそれは先輩から後輩に伝えられてきたものであり、意欲をもって取り組めば、いずれは身に付けられるものなのです。

現在大人の自転車教育を担っているのは、このような自転車ショップを足場にしたクラブ等かと思われま

近年で興味深いのは、2003年にベルギーの自転車教育に倣って始められた「ウィー

ラースクール (Wielerschool Japan)」という活動です。これはカリキュラムと教科書を持った自転車教育として特筆されるべきものでしょう。

- ★クラブやチームにも良し悪しがあります。きちんと初心者を教えるクラブもあれば、自転車の楽しいところばかり取って交通ルールなどは軽視したクラブもあるのです。いっばしのレーサー気取り、アスリート気取りで「自分は特別」という優越意識が入り込むと、赤信号でいちいち止まるのがバカバカしくなったり、一般の自転車を邪魔にしたりします。結局は良い先輩がいるかどうか、人間の問題です。
- ★自転車ショップ自体が悪質なものもあります。ロードバイクブームやストリート系ファッションで安易に自転車を購入する客に迎合して、正しい乗り方や整備・調整を教えずに、ロードレーサーやピストを売り散らしています。そこでは再び自転車がオモチャとして与えられているのです。

(5) ふつうの大人の自転車教育は？

趣味やスポーツのために自転車に乗るならいざ知らず、ふつうに生活の用具として自転車に乗る人がクラブやチームに入ったりはしません。そういう人の方が大多数です。では、そんな人のための自転車教育は何があるでしょう。

残念ながら、ほとんど無いのが現状です。

【参考】財団法人日本自転車普及協会：“自転車が果たす社会的な役割”を広く一般に啓発することを目的とする。自転車文化センター運営、「自転車市民権宣言」署名運動など。経済産業省所管の特例財団法人。

- ★一般向けの自転車教育が欠落している現状は、自転車政策の貧困と行政の怠慢ではあります。しかし、それ以前に…
- ★自転車交通ルールを守らない人の言い訳は、「知らなかった」「ルールが分かりにくい」というもの。しかしこれは正当な理由でしょうか。これから公道に乗り出すのに、交通ルールを知ろうとしない、または分からないまま乗り続けている。これは一人前の社会人の言い訳として通るでしょうか。
- ★自転車利用者に“甘え”や“怠惰”があるという批判は否定できないものがあります。おそらく講習会を催しても、わざわざ受講する人は一部でしょう。そして受講する気の無い人こそ改善の必要性が高い人なのですが。
- ★不特定多数の対象に対しては、テレビCMのようにのべつ流す方法が適しています。ワンポイントでいいので(むしろワンポイントでないとダメ?)、例えば「自転車は左側通行」というルール事項を十数秒のテレビCMとして流す。政府や警察だって自転車教育に本気で取り組むのなら、そのくらいのことをしても良いのではないのでしょうか。
- ★次に「見本」です。理屈はさておき、目の前に見本があれば真似をすることはできます。自転車交通ルールをきちんと実践する見本が、世の中に増殖していくように仕向けていきます。そのためにはタネが必要ですが、それは警察の白自転車やサイクリングクラブ(チーム)に頑張ってもらいたい。

★それから「取り締まり」です。交通ルール違反は端から取り締まって、矯正しなければなりません。「知らなかった」とうそぶく人にもルールを知らしめる絶好の機会なのですから。そうでなければルールはルールでなくなってしまう。

(6) 声を上げる自転車利用者

自転車に良く・正しく乗ろうとしたとき、なおかつ安全に乗ろうとしたとき、すぐに“壁”に突き当たります。現行の交通ルールがいかに矛盾でいっぱい、道路環境が自転車にとっていかに劣悪であるか。それらは主に自転車に対する認識が不足した、場当たりの交通政策に起因しています。さらに言えば、自転車利用者が増加して問題が量的にも拡大するにもかかわらずクルマ優先政策から脱却せず、クルマの既得権にメスを入れることを躊躇する、この国の政治の貧困でもあるのです。

自転車に乗る者の個別の努力によっては問題が解決しないと悟ったとき、これまで単なる自転車の利用者であった人々が連帯して声を上げ始めました。

その動きが初めて目に見える行動として現れたのは、1997年のアースデイ自転車パレードや幾つかの都市で行なわれるようになったクリティカルマスというアピール活動であったかと思えます。そこに至るまでには、インターネットの普及により広範な自転車利用者の意見交換が可能になったという状況も大きく影響しました。

(7) 自転車利用者による団体

声を上げるようになった自転車利用者は、自分たちの要望を実現するには自分たちが団結することが必要で、さらには運動をまとめる組織が必要であると考えようになりました。

既存の組織としては日本サイクリング協会がありましたが、文部科学省と経済産業省の共管となっており、現行の制度を改善していく活動体としては不十分（ジャンル違い？）の感がありました。

2000年9月に、学識経験者、マスコミ関係者、自転車愛好家、NPO主宰者、自転車業界関係者等、多彩なメンバーが集まり、都市交通における自転車の市民権の確立を掲げ、任意団体「自転車活用推進研究会」が発足しました。（2006年7月からNPO認証）

自転車利用者の側の意見を表明する組織ができたことの意義はたいへん大きいと言えます。

★ヨーロッパなどの自転車先進国には、自転車政策を強力に要求・支持する市民団体があり、市民団体の参画により自治体の自転車普及計画が策定され、自転車交通支援システムの運営がなされている例も多いようです。それらの市民団体は、ヨーロッパサイクリスト連盟（European Cyclists' Federation）を形成しています。

★自転車政策を実現するための自転車利用者団体は、地域に根ざしたものでなければ効果があげられません。全国的な組織も必要ですがそれだけではだめで、市区町村くらい（つまり自転車で走り回れるくらい）を活動範囲とする実動組織（人）が欠かせないと思います。

★私たちは既に東京都小平市「自転車スイスイ」や「埼玉自転車市民の会」を知っていますが、このような団体が各所で立ち上げられ、全国中央的な団体に集合することを期待します。

◇私の経験を軸に、自転車教育の機会と自転車団体の発生について概観してみました。自転車利用者にとってこの分野はまだ未発達という感があります。

◇私たちの日本で、自転車が文化となりうるかどうか。それは自転車利用者が自律的に技量を高めるという気風と、それが次世代へ伝えられていく仕組みがカギになるでしょう。

◇自転車団体は、自転車利用者の主張を発信するという役割はもちろんです。次世代を育成するという教育的役割を併せ持ってもらいたいと思います。

じゃあ自転車はどう走るか

6 その後（2010年から2013年6月まで）

2008年6月に道路交通法とその施行令の一部改正が施行されました。しかしその内容は自転車の歩道通行条件を「明確化」したというものの、現状を追認するようなものでした。

そこで自分なりに自転車の走り方を考えてみようとして2010年からこの文章を書き始めたのですが、その後自転車を取りまく状況にも動きがありました。概観しておきたいと思います。

■2010年3月26日

国道では東京都内初の「自転車レーン」を設置。東京都文京区内の国道17号で。
車道左側に青い通行帯が鮮やか。

■2010年8月21日～

毎日新聞連載「銀輪の死角」
自転車関連の問題を取り上げ、理解を広めた。

■2011年9月12日

「自転車一方通行」規制標識を新設。道路交通法施行規則が改正施行された。

■2011年10月25日

「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」警察庁通達
自転車は車両であり車道左側通行という自転車規制の原点を再確認するもの。

■2012年3月10日

『自転車はここを走る！自転車で安全に走るためのガイドブック』疋田智、小林成基
自転車活用推進研究会が自転車利用者の側から「自転車の通行法」を提起した。

■2012年4月

「みんなにやさしい自転車環境—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言」
安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会
自転車ネットワーク計画や通行ルール徹底等を進めるためのガイドラインを作成すべきことを提言する。

■2012年9月10日

東京都自転車対策懇談会、自転車のナンバープレート表示などを提言。
あいかわらず、東京都の姿勢は自転車に対して抑制的？

■2012年10月

東京都自転車走行空間整備推進計画

2003年の「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」につづいて、各地の自治体で自転車活用についての計画が策定されている。

■2012年11月29日

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を公表。国土交通省と警察庁。

自転車専用通行帯（自転車レーン）などの整備指針や利用ルールのモデルを具体的に示した。

■2012年12月27日

「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言」警察庁自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会

体系的な自転車安全教育と指導取締りを両輪として、自転車交通ルールの徹底を図っていくことを提言した。

■2013年2月5日

車道に自転車の走行位置を明示する旨公表。宇都宮国道事務所

全国にさきがけて「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の内容を実施した。

交差点での「自転車横断帯」を廃し、車両として直進通過する旨の表示を行った。

■2013年2月14日

道交法改正試案が公表された。

悪質自転車走行に講習会や罰則強化。路側帯の双方向通行を禁止し、自転車の車道左側通行を徹底する主旨で。

（国会審議を経て6月7日可決。施行は6か月内の周知の後）

■2013年3月8日

東京国道事務所と警視庁、交差点内における自転車の通行位置の明示（自転車ナビライン）を試行する旨公表。（港区・札の辻交差点、文京区・千石一丁目交差点）

自転車通行の難所と言われてきた交差点での試行。

自動車の既得権を侵さない範囲では精一杯か？

■2013年3月28日

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例 可決。7月1日施行。

2003年の「板橋区自転車安全利用条例」施行につづいて、各地の自治体で自転車安全利用についての条例が制定・施行されている。

◇1970年以來、日本の警察は「自転車は歩道を通れ」でやってきましたが、2011年10月25日の通達をもって「自転車は車道通行」の原則に戻ることになりました。ようやく今後は“車両としての自転車”の走行環境を整備していこうという体制になったわけです。

じゃあ自転車はどう走るか

7 自転車に乗る気持ち

自転車は、生身の人間がエンジンであり制御装置でもあります。ですから気持ち（メンタル）は重要です。これから書くことは、自分自身に言い聞かせている事柄であるため語調が変わります。

◆私は自転車の運転手



前に何かの本で読んだ気がする。鉄道マンの誇りとは「安全」だと。新幹線のスピードでも、車両のデザインの格好良さでもない。鉄道のシステムの大半、あの運転手や駅員の独特の「指差喚呼」は、すべて安全輸送のために積み重ねられている。

私の自転車は、私と家族の生活と未来を運んでいる。ならば、私は自転車の運転手だ。この自転車という車両を確実に目的地まで送り届ける。一つ一つの確認を刻んで行こう。

◆目で見て確認

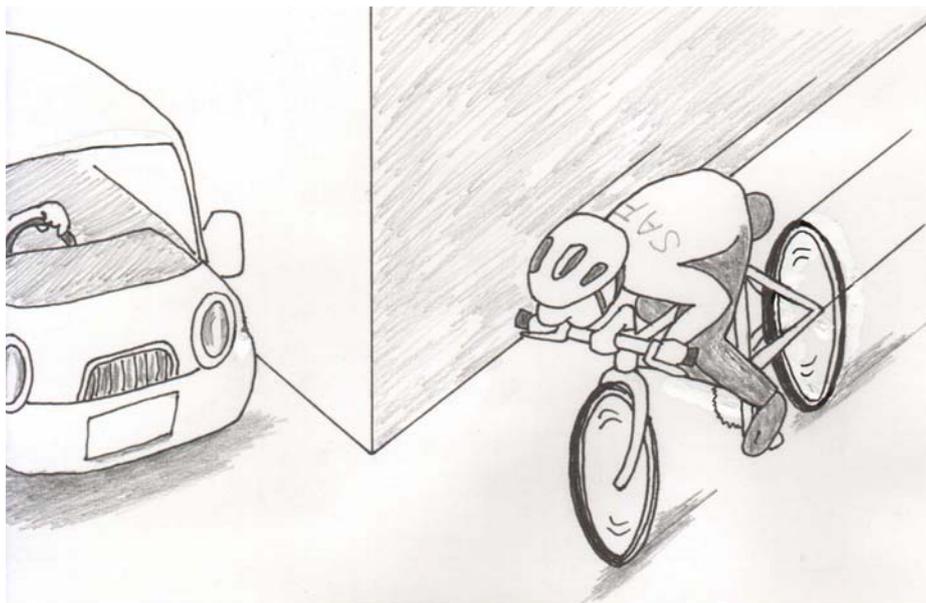
実際に目で見て確認することが大切だ。「確認した」本当に？何を？

顔を上げて視界を広く。首を回して、顔を向けて、しっかりと見る。たえず周囲に目を配れ。

走り出す前に振り返って見る。後ろからクルマ、自転車が来ていないか。曲がる時、横に寄るとき、その側の横方と後方を見る。これらは確認の基本動作だ。



◆見えない先に謙虚



「見て確認」が基本ならば、見えない先に謙虚であれ。
見えないのに、確認できないのに、突っ込むか？

◆「漫然」が最たる危険状態



何も考えてない、なのに自転車は進んでいく、こんなのが最たる危険状態だ。

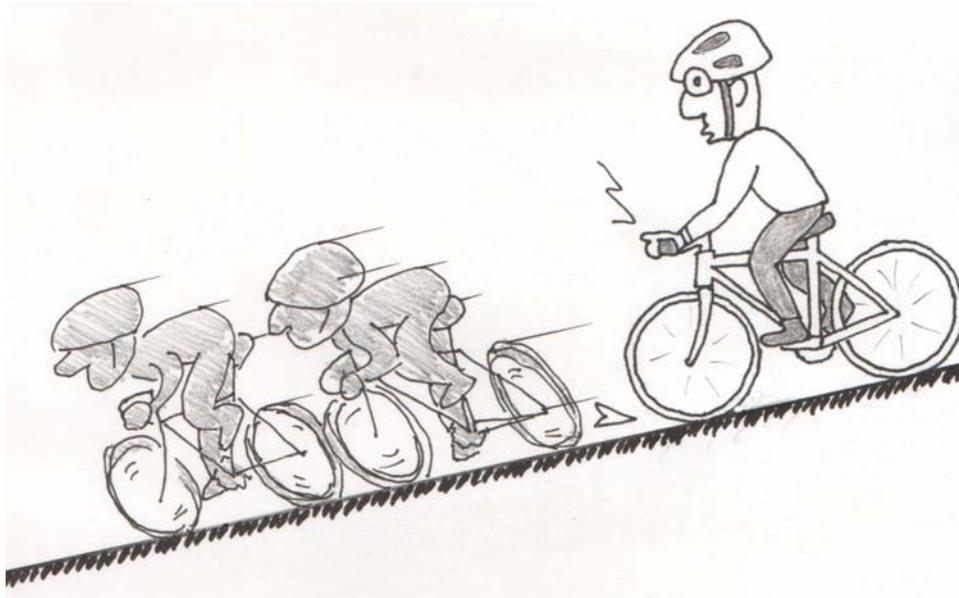
安全は“気持ちいい”ことじゃない。集中力の積み重ねである。
笑うなら家に帰ってから笑え。

◆相手を見ろ



周囲のクルマ、自転車、歩行者に目を配れ。彼らがどんな状態にあるか、何をしようとしているか、これからどう動くか。すばやく観察し、見極めろ。

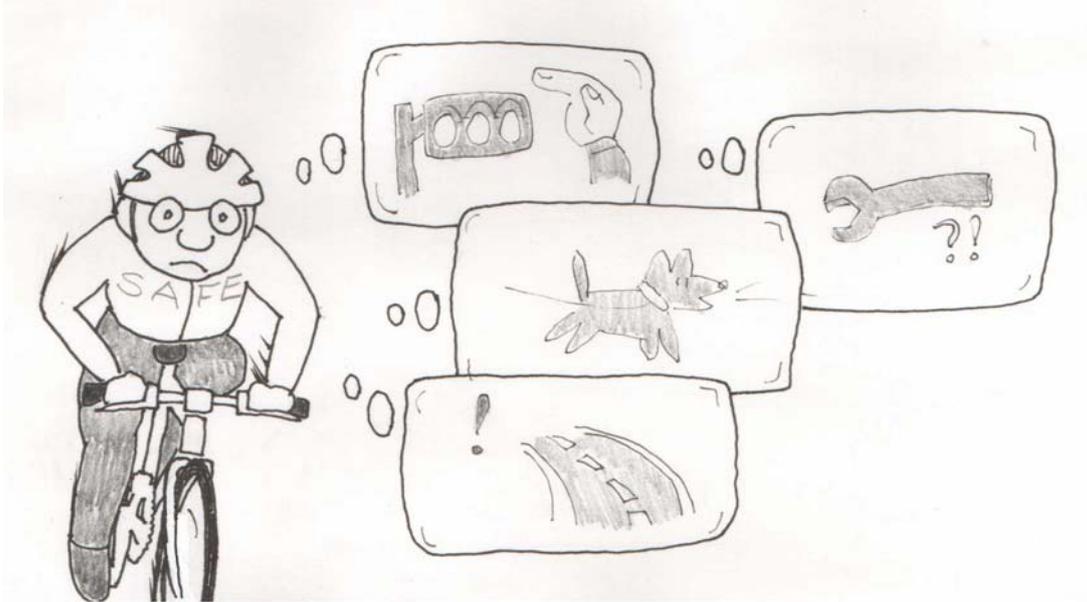
◆レースじゃないんだから



快適に走っているとついついスピードも出るが、公道はレース場ではない。コースの安全は約束されていないことを忘れるな。

人間の性で、相手がいると競争心が起こり、自分が優先だという気持ちになりがちだ。そんな時に、「おっと、レースじゃないんだから」と我に返り、相手に譲る余裕を持て。

◆レースのように



危険が潜む道路環境を乗り越えて目的地（ゴール）をめざす、それはある意味で闘いであり、レース同様の意志力と集中力が必要だ。

周囲のクルマ、自転車に油断するな。アイコンタクトとばせ。（見てるふりをするだけでも、無理な追い越しなどを抑える効果があるものだ。）

危険に追い込まれることなく、しっかりと自分のポジションをキープせよ。あとはクルマに避けさせろ。

◆正義のために死ぬな



自分が正しい、自分が優先だと思い込むことは多いものだ。しかし死んだ後で「自分が法的に正しかった」と言って何になる。自分が一個の生き物として“勝者”になるためには、生きて帰らねばならぬ。

クルマに対して自転車が物理的に弱者であることは現実だ。弱者であることを踏まえて行動しなければならないときがある。

◆相手とのコミュニケーションを



相手が人間であることを忘れるな。

人と人の中には、言葉があり、しぐさがあり、表情があり、気持ちがあり、礼があるものだ。

相手を障害物と見、敵対物と見ていないか。そうであれば、相手から此方もそのように見えているかもしれない。

◆ドキッとさせれば下手

相手の気持ちになることは難しい。とくに強者が弱者の気持ちを理解することは。

歩行者に対して自転車は物理的に強者となる。速度でも質量でも勝っている。だがそのことはなかなか自覚されない。

自分では歩行者を上手く避けたつもり。ぶつからずに止まったのだから問題ない。後ろから歩行者の横をすり抜けただけ。だが、そのとき歩行者がドキッと感じていたら、その自転車運転は上手な街乗りとは言えないな。



◆弱者を守ることが強者のプライド



強者が力のままに行動することは簡単だ。だが強者としてのプライドがあるのなら、それなりの“たしなみ”があるだろう。

成熟したゴリラのリーダー（シルバーバック）は、その巨体を縮めるようにして、若い者を恐れさせないように接するという。しかし群に危機が迫ったときは、率先して矢面に立つのだそうだ。

やたら力を振り回すしか知らない者は「いけ好かない野郎」である。本当の強者は自分のプライドに懸けて、弱者を守るものだ。

自転車乗りのプライドを考えていきたい。

◆チェーンの錆びは心の曇り



一般の利用者にとって大半がブラックボックス化してしまったクルマと違い、自転車は手を掛けながら使うことができる。というより、自分で必要な整備をしながら使うべき乗り物なのだ。

最低でもブレーキとタイヤ空気圧は確認。乗る前に、ブレーキレバーを握り締めてみる、体を押し掛かせてタイヤの撓み具合を見る。

自転車の整備がおろそかになっているのは、安全への意識も低下している証拠である。自転車が正常・安全に動くために、自分でできる部分はたくさんあるのだ。「チェーンの錆びは心の曇り」と心得よ。

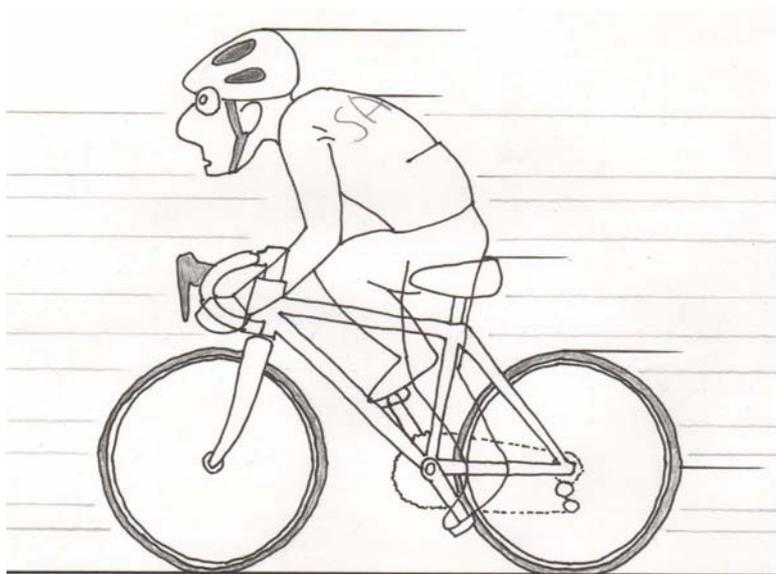
◆自転車は応えてくれる



しっかりと組み上げられ、整備された自転車の乗り味は格段である。単にサドルに尻を乗せているわけではなく、人の動きが自転車の動きになり、それがまた人の体に返ってくるのだから。

自転車は車体寸法をはじめとして、乗る人に合わせて調整・手入れをするものだ。そのようにして確かに、自転車は自分の運転に応じてくれる。

◆人車一体



自転車を挙動させるのに、腕でぐりぐりとハンドルを回す必要はない。乗っている人の体重移動で挙動のきっかけを作ることができる。

とはいえ、「体を倒して」体重移動するなんてのは抵抗感があるだろう。一番やりやすいのは、太もも・膝を動かして体重移動を作り出すことだ。すると自然に車体は傾き、

それに合わせて体も傾いている。顔を立てることでバランスが保たれる。

自転車を安定させたいなら、サドルを低くして尻に敷くよりは、ペダルの足をしっかりと踏みしめよ。そうすれば、タイヤの感触を足裏のように感じる。

自転車の上で、腰を上げたり、体をひねったり、片手を離したり、姿勢を変えられるようにしておく。これは安全確認や回避動作のためにも必要だ。

とにかく、自転車と人の間のやりとりは、一体であるがごとくスムーズに。自転車はそういうふうに行っている。

◆自転車乗りの祈り



これまで多くの年月を自転車と一緒に過ごしてきた。人生のいろいろな場面に自転車がいて、私の生活の空間と時間は自転車によって何倍かに広がっている。まさにかげがえの無い相棒と言えるだろう。

しかもその道程は、すべて私の体力の範囲で賄われており、クルマのように化石燃料エネルギーを過大に放散させることがなかったことは誇りでもある。

もっとも私は自転車に魅せられてしまった部類の人間であり、もし仮に自転車が世の中に害毒をまきちらすモノであっても、後ろめたく乗り続けたかもしれない。しかし、そのようにならなかったのは幸せなことだと思う。

私は、人間と自転車の未来を信じているし、人間が自転車という相棒にまたがって進む先が、あるべき社会を建設する道と合致していることを望んでいる。

「自転車が私にとって善いものであるように、良い社会のために自転車が役に立ちますように」

◇私自身、このとおりに乗れているわけではなく、自戒とはいえ、だいぶ厳しい内容になりました。しかし私にとって、自転車に乗ることは趣味・道楽でもあるのです。

◇「自転車は自由なものだ」という考えもあるでしょうが、周囲への責任もある街乗りで、完全な気ままはありえません。ただし、自律と楽しさが両立しうるということを、ご体験いただけたら幸いです。

2013年6月6日 富田悦哉 tomi@big.jp