

## 少子高齢社会の都市交通を考える

小林 成基

エコサイクル・マイレージ・事務局長

自転車 DO!・事務局長

自転車は、買い物や保育園、どこに行くにも手軽で荷物もいっぱい積めて、お金もほとんどかからない。ガソリン代が値上がりしても関係ない。環境にも健康にもやさしい乗り物なのである。

しかし、自転車に幼い子どもを複数載せる行為や傘差し運転、無灯火など、我が国では無謀で危険な使い方をしている。その背景には、自転車が歩道を通る歩行者の仲間だという「勘違い」がある（写真1）。原因は、自転車の歩道通行を認めた昭和45年の道交法改正にあるが、この法律の下で育った人々は、すでに三世代にわたっている。



写真1 自転車が歩道を通る歩行者の仲間だという「勘違い」。

自転車で幼い子どもを複数載せる行為や傘差し運転、無灯火など、我が国では無謀で危険な使い方をしている。原因は、自転車の歩道通行を認めた昭和45年の道交法改正にある（写真左上）。

法律のタテマエでは、自転車は一人乗りである。原付バイクが二人乗りを禁止しているのに、よりひ弱な自転車が安全であるはずがない。だが、自転車があたかも歩行者やベビーカーなどの仲間だと思い込んでいる人たちは、目の中に入れても痛くないほど大切な子どもの生命を、安全には目をつむって半ば消耗品化した「車両」に乗せて走る。

エンジン付きの車両に比べれば絶対的なスピードは遅い。死亡事故にまで発展することはまれなことも事実だ。それでも自転車乗用中の死亡者は毎年約千人前後（30日統計）と、他の先進国に比べて異常に多い。また、前後に子どもを乗せた自転車は、低速時や発進・停車の際に不安定になりやすく、転倒して子どもを怪我させる

ケースも少なくない。子どもが頭を地面にぶつけても、コブをつくるくらいですめば運が良い。入院を要するような事故でなければ、多くのお母さんたちは子どもを傷つけたことを口に出せない。幸いにして、なにごともなく成長したずっと後になって、実はあのとき自転車が倒れて・・・と笑い話になる。つまり、実態は統計には表れていないのである。

クルマに乗用車、トラック、スポーツカーなどのバリエーションがあるように、自転車にも用途に応じた製品があるが、我が国では普及しているのはほとんどがママチャリと呼ばれる歩道を走るための軽快車である。多くのお母さんたちは子どもが産まれるとママチャリに幼児用座席を取り付けるか、座席の付いた自転車を購入する。公安委員会規則では、16歳以上の運転者が6歳未満の幼児を一人だけ幼児用座席に乗せることを認めている。安全であるかどうかという観点ではなく、荷物を積んで走れるなら、同じように子どもひとりくらいなら大丈夫だろう、との考えが透けて見える。しかも、この規則が各都道府県で微妙に違っていて混乱に拍車をかける。ひとりでも危ないのに、二人目が生まれたらもう一つ幼児用座席を取り付ける。自転車はますます重くなり、ハンドルにも荷重がかかって運転は難しくなる。しかも、お母さんたちが走る歩道は、石畳や段差だらけで、前輪に強いショックを受け続ける。クルマ優先の日本では、狭い歩道に押し込められた歩行者、ベビーカー、車イス、そして自転車が、互いを傷つけあいながら、とげとげしい街になっていく。交通に少子高齢化対策は見当たらない。その結果、最近では歩行者と自転車の事故が急増している（図1）。エネルギー価格の高騰、運転を卒業した高齢者の増加、そしてメタボ対策を兼ねた自転車ツーキニストなど利用者が増え、危険性を意識しないまま歩道を走るために、歩くための場所であるはずの「歩道」が安心して歩けないのである。

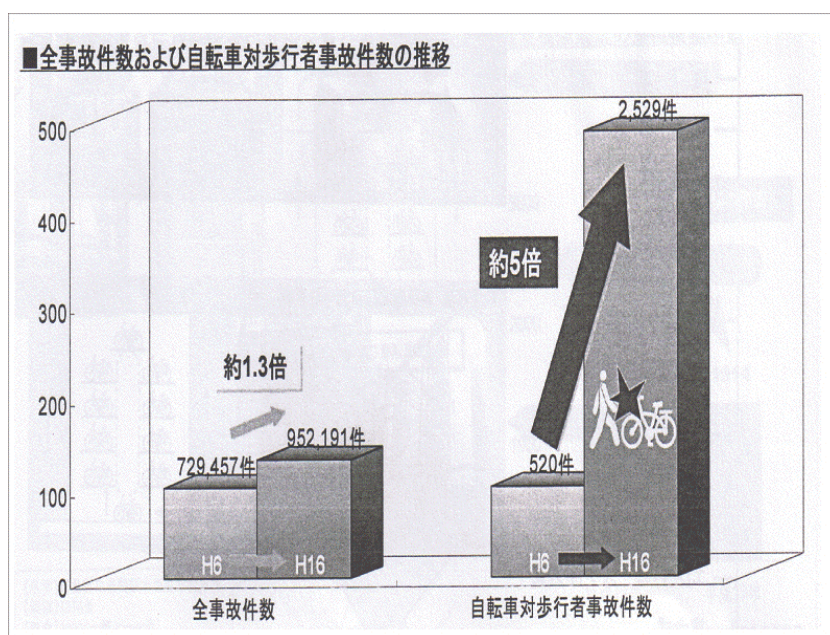


図1 平成6年と平成16年の自転車対歩行者事故件数、全事故件数。

10万人の働くお母さんたちのサイト「キャリアママ」のアンケート(2008/3)でも、「危険であることはわかっている」が「必要だから、やむを得ない」のが実態だ。子どもたちから片時も目を離すことができないお母さんにとって、法律違反だろうが、危険だろうが、他に選択肢はない。

悔しいことに、日本のお母さんたちには、欧米で使われているいわゆる「カンガルーバイク」という前二輪の間に子どもが2、3人シートベルト付き座席に寄せられる自転車を選択できない(写真2)。確かに頑丈で安全性は高いが、高価で重く、幅は80センチメートルもあり、狭い玄関先やマンションには置く場所もない。道路も駐輪場も対応していないし、法的には車道以外は通れない。街なかで人や自転車を蹴散らしてクルマが走る我が国では、いくら自転車本体の安全性を高めても、安全は確保できない。



写真2 カンガルーバイク。

欧米で使われている前二輪の間に子どもが2、3人寄せられる自転車。

解決策があるとしたら、弱者優先を徹底し、歩道を歩行者に返し、車道の一部からクルマを追い出して自転車の走行空間を確保することだ。ヨーロッパでは、車道に自転車専用レーンが設けられている(写真3)。自動車が路上駐車したい場合は、その自転車専用レーンを通り抜け、歩道側に確保された駐車スペースに止める。日本でもドライバーの教育と路上駐車の排除さえ徹底すれば、車道での自転車の安全性は飛躍的に高まる(写真4)。私たちNPO自転車活用推進研究会はいま急ピッチ

で、お母さんたちの要求に応え得る自転車の調査と開発指針の提案をまとめようとしている。原油の高騰はやがて庶民からクルマを奪うだろう。これからの時代にふさわしい交通規制と道路整備こそ喫緊の課題なのである。



写真3 ヨーロッパの車道に設けられた自転車専用レーン。  
自動車が路上駐車したい場合は、その自転車専用レーンを通り抜け、歩道側に確保された駐車スペースに止める。



写真4 石川県金沢市の自転車専用レーン。