

交通工学に関する法制度

第2回「自転車に関する法制度」

The Laws Concerning Traffic Engineering

2. Acts on Bicycle Traffic and Infrastructure

元 田 良 孝*

自転車関係の法令は多岐にわたり、自転車交通に関するもの、自転車の駐輪に関するもの、自転車走行空間に関するもの、自転車の諸元に関するものなどがある。法制度も、法律、条例、政令、省令、通達などさまざまなレベルで存在する。ここでは交通工学に関連する自転車交通、駐輪（自転車駐車）、走行空間に関する主な法制度について紹介を行う。

1. 自転車交通に関する法律

1.1 道路交通法（昭和35年6月25日法律第105号）

自転車交通に関する法律で最も主要なものは道路交通法である。自転車は第2条8,11で「車両」である「軽車両」として定義されている。このため基本的には自動車と同じ交通ルールが適用されており、歩行者とは別の扱いであるが、数々の例外規定があり専門家でも間違ふことがあるほど複雑である。ここでは主に自動車にない自転車特有の交通ルールについて紹介を行う。

1) 通行区分

第17条では「車両は、歩道又は路側帯（中略）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない（以下略）」とあり、車道通行が義務付けられている。しかし歩道通行については後述する第63条の4の例外規定があり、実際の自転車交通のほとんどは例外規定で通行する特異な状況となっている。

第17条第3項では「二輪又は三輪の自転車（中略）以外の車両は、自転車道を通行してはならない（後略）」とあり、自転車道においては自転車以外の車両通行が禁じられている。

第17条の2では、「軽車両は、（中略）著しく

歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（中略）を通行することができる」とされ、路側帯の通行を可能としている。ただしその場合歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行することが義務付けられている。なお、路側帯とは歩道がない道路の側で用いられる用語であり、歩道に隣接する道路の部分は路側帯とは呼ばない。

2) 左側寄り通行等

第18条では、「（前略）車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、（中略）軽車両にあっては道路の左側端によって、それぞれ当該道路を通行しなければならない（後略）」とあり、自転車は道路の左端を通行することとなっている。

3) 並進の禁止

第19条では軽車両の並進が禁止されており、自転車は並んで走ることとはできない。しかし後述する第63条の5に例外規定がある。

4) 車両通行帯

第18条では自転車は道路左端を通行することとなっているが、車両通行帯（レーン、車線）があるところでは第20条第1項で「車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯を通行しなければならない。（後略）」とだけあり、この場合自転車は左側から一番目の車線のどの部分でも通行してもよいことになる。

第20条第2項では「車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない」とされており、

* [正会員] 岩手県立大学総合政策学部教授（TEL: 019-694-2732, FAX: 019-694-2701, e-mail: motoda@iwate-pu.ac.jp）

自転車レーンが普通自転車専用通行帯として標識で示されているところでは自転車は自転車レーンを通行しなければならない。一方、バス専用レーンが設置されているところでは自転車も通行ができる。

5) 路線バス等優先通行帯

第20条の2では路線バスの優先通行帯では自動車は路線バスが後方から接近してきた場合は当該通行帯からすみやかに出なければならないが、自転車にはこの規定は適用されない。

6) 最高速度

第22条第1項で「車両は、道路標識によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない」とあり、道路標識で最高速度が示されている場合は自転車もその速度をこえてはならない。ところが道路標識で最高速度が指定されていない道路では、道路交通法施行令第11条により最高速度は自動車が60 km毎時、原動付自転車は30 km毎時とあるが自転車に最高速度の規定はない。

7) 左折又は右折

自動車は右折するときは道路の中央に寄ることとなっているが、軽車両は第34条第3項で「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」とあり、自転車は自動車と異なり道路中央から右折してはならない。

8) 指定通行区分

第35条では車両は右左折車線の標示のある車両通行帯（車線、レーン）ではその指示に従わなければならないが、軽車両である自転車は除外されているので、たとえ左折車線を通っていても直進してよいことになっている。

9) 合図

第53条第1項では、「車両（中略）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない」とされており、自転車もこのルールに従わなければならない。具体的には道路交通法施行令第21条で左折について次のように規定されている。

左折：「左腕を車体の左側の外に出して水平に伸

ばし、若しくは右腕を車体の右側の外に出して肘を垂直に上に曲げること、又は左側の方向指示器を操作すること」となっており、方向指示器はほとんどの自転車には付いていないので前半の規定に従う。右折の場合も同様である。元々「車両の右側の外」との表現から自動車を想定した条文であるが、実施している者は少ない。

10) 乗車又は積載の制限等

第57条第2項では軽車両の乗車人員又は積載の制限は、公安委員会が定めることができるとされている。例えば東京都道路交通規則第10条では乗車人員に関して次のように記されている。

「ア 二輪又は三輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(ア) 16歳以上の運転者が幼児用座席に幼児(6歳未満の者をいう。以下同じ)1人を乗車させるとき。

(イ) 16歳以上の運転者が幼児2人同乗用自転車(運転者のための乗車装置及び2の幼児用座席を設けるために必要な特別の構造又は装置を有する自転車をいう。)の幼児用座席に幼児2人を乗車させるとき。

(ウ) 自転車専用若しくは自転車及び歩行者専用の規制(標識令別表第1の規制標識のうち、「自転車専用」又は「自転車及び歩行者専用」の標識を用いた法第8条第1項の道路標識による規制で、当該道路標識の下部に「タンデム車を除く」の表示がされているものに限る。)が行われている道路又は道路法(昭和27年法律第180号)第48条の14第2項に規定する自転車専用道路において、タンデム車(2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた二輪の自転車をいう。)に、その乗車装置に応じた人員までを乗車させるとき。

(エ) 三輪の自転車(2以上の幼児用座席を設けているものを除く。)に、その乗車装置に応じた人員までを乗車させるとき。

イ 二輪又は三輪の自転車以外の軽車両には、その乗車装置に応じた人員を超えて乗車させないこと。

ウ 16歳以上の運転者が幼児1人を子守バンド等で確実に背負っている場合の当該幼児は、ア((イ)及び(ウ)に該当する場合を除く。)及びイの規定の適用については、当該16歳以上の運転者の一部とみなす」

また同様に第10条で積載物の制限について重量、サイズ、方法を次のように記している。

「積載装置を備える自転車にあつては30キログラムを、(中略)それぞれこえないこと」

「ア 長さ 自転車にあつてはその積載装置の長さに0.3メートルを、(中略)それぞれ加えたもの
イ 幅 積載装置又は乗車装置の幅に0.3メートルを加えたもの」

ウ 高さ (中略) 軽車両にあつては2メートルから、それぞれの積載をする場所の高さを減じたもの」

「ア 前後 積載装置 (中略) から前後に最もはみ出した部分の合計が、自転車にあつては0.3メートルを、(中略)それぞれこえないこと。

イ 左右 自転車にあつてはその積載装置から、(中略)それぞれ0.15メートルをこえてはみ出さないこと」

11) 自転車の交通方法の特例

自転車の特例として次の条項があげられている。このうち最も特徴的なのは第63条の4である。交通事故増加の背景から自転車の歩道通行を可能にした道路交通法の改正は最初昭和45年に行われ、続いて昭和53年には第63条の4等の詳細が定められた。

・自転車道の通行区分

第63条の3では自転車道がある場合は普通自転車は自転車道を通行しなければならないとされている。「普通自転車」とは、内閣府令で定める基準に適合した自転車のことを指す。内閣府令とは道路交通法施行規則第9条の2で、次のように記されている。

「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。

ニ 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」

・普通自転車の歩道通行

普通自転車の歩道通行に関する第63条の4は自転車交通に関して最も議論のある条項である。この条項により普通自転車が例外的に歩道を通行できる根拠となっており、次のように記されている。

「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、歩道を通行することができる。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行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

一 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。

二 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行す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。

三 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行することがやむを得ないと認められるとき。

2 前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分(道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分(以下この項において「普通自転車通行指定部分」という。))があるときは、当該普通自転車通行指定部分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。ただし、普通自転車通行指定部分については、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる」

第1項の「一」道路標識とは図-1に示すものである。第1項の「二」、「三」は平成19年の法改正で新たに入れられたものである。「二」では以下に掲げる道路交通法施行令第26条に示す者はどこでも歩道を通行してよいこととなっている。

「一 児童及び幼児

二 七十歳以上の者



図-1 歩道通行可の標識

三 普通自転車により安全に車道を通行することに支障を生ずる程度の身体の障害として内閣府令で定めるものを有する者」

としている。ここで児童及び幼児とは13歳未満の者を指す。身体障害の内閣府令とは身体障害者福祉法別表に掲げる障害とされている。

第1項の「三」は厳密な規定はないが、例として「道路工事や駐車車両等のために車道の左側部分を通行することが困難な場所を通行する場合(警察庁資料)」等があげられている。

第2項は歩行者保護を示したもので、自転車は歩道の中央から車道寄りの通行、徐行、歩行者の通行を妨げる時は一時停止が義務付けられている。徐行速度の明確な定義はないが6~8 km 毎時とされている¹⁾。普通自転車通行指定部分とは、歩道上を区画線で分けた自転車が行き通れる部分である(図-2)。基本的には歩道上のルールが適用されるが、歩行者がいない場合は徐行の規定がなく「安全な速度と方法」で進行してよいことになっている。具体的な速度は定められていないが、歩行者が急に進入してきたときには徐行に移れる速度と考えられる。普通自転車通行指定部分は、歩道上の自転車道として位置付けられている。

普通自転車通行指定部分における歩行者については、第10条第3項で「(前略)歩道を通行する歩行者は、(中略)当該普通自転車通行指定部分でできるだけ避けて通行するように努めなければならない」とあり、歩行者に進入しないよう努力義務を課している。

・普通自転車の並進

第63条の5では、道路標識等により示された道

路では先の第19条の並進の禁止に係らず並進が許可される。ただし3台以上の並進は禁止されている。並進可の道路標識は図-3に示すものであるが、この標識のあるところは数が少なく珍しい。

・自転車の横断の方法

第63条の6は自転車の道路の横断方法で、近くに自転車横断帯があればそこを通行しなければならないとしている。

・交差点における自転車の通行方法

前項と同様であるが第63条の7では交差点で自転車横断帯があれば、そこを通行しなければならないことになっている。しかし車道を通行してきた自転車が直進できないこと、自転車横断帯を渡ろうとして一旦左折し、すぐ右折しなければならないことから左折する車には自転車の行動が予測できずかえって危険との指摘もある。このため後述する警察庁長官通達「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」(平成23年10月)で自転車横断帯の撤去が示され、自転車横断帯の撤去が始まっている(図-4)。

また、第2項では車道に交差点への進入を禁ずる道路標示があれば、普通自転車は標示をこえて交差点に入れないこととされている。同項は大型車の左折巻き込み事故を防止するために設けられた条項である。

・自転車の制動装置等

第63条の9第1項では、内閣府令に定める基準に適合する制動装置を備えていない自転車の運転を禁じている。内閣府令とは道路交通法施行規則第9条の3で、

- 「一 前車輪及び後車輪を制動すること。
- 二 乾燥した平たんな舗装路面において、制動初



図-2 普通自転車通行指定部分



図-3 並進可の標識



図-4 自転車横断帯の撤去跡（東京都内）

速度が十キロメートル毎時のとき、制動装置の操作を開始した場所から三メートル以内の距離で円滑に自転車を停止させる性能を有すること」とされている。「一」によりピスト自転車の運転は禁じられている。

第63条の9第2項は内閣府令で定める基準に適合する反射器材を備えていない自転車の運転を禁止している。ただし尾灯がある場合は免除される。内閣府令は道路交通法施行規則第9条の4で、「一 自転車に備え付けられた場合において、夜間、後方百メートルの距離から道路運送車両の保安基準（昭和二十六年運輸省令第六十七号）第三十二条第一項の基準に適合する前照燈（第九条の十七において「前照燈」という。）で照射したときに、その反射光を照射位置から容易に確認できるものであること。

二 反射光の色は、橙色又は赤色であること」となっている。

・自転車の検査等

第63条の10第1項では、自転車が内閣府令で定める基準に適合する制動装置を備えていない自転車を警察官が停止させ、検査できることが示されている。第2項では、警察官は適切な制動装置の備えていない自転車に応急の措置と運転の禁止を命ずることができることとされている。第63条の10は平成25年の法改正でピスト自転車対策のため追加されたものである。

・児童又は幼児を保護する責任のある者の遵守事項

第63条の11では保護者は児童や幼児が自転車に乗るときは乗車用ヘルメットをかぶらせることが努力義務として平成19年の改正で規定された。

12) 交通反則通告制度に関する部分

自動車運転者は交通違反をした場合、道路交通法第125条により定められた軽微な違反については裁判を経ず反則金を納付することで手続きが終了することになっている。これは交通事故の増加に対応するため昭和43年に規定されたものである。ところが自転車は同法別表2の「反則行為に係る車両等の種類」に含まれておらず、反則金の対象とならない。このため、自転車の場合社会通念上軽微とみなされる違反でも検挙され、起訴された場合は裁判を経ることとなり、有罪になれば前科者となる。このことが自転車の取締りを難しくしているとの指摘もある。

道路交通法その他、関連して道路交通法施行令、各都道府県の定める道路交通規則などがあるがここでは省略する。

1.2 法定外表示

自転車の車道通行原則方針により、近年自転車には標識令にない法定外表示も多く使われるようになった。法定外表示は法的な効力はないが、法定の標識を補完し交通の誘導と情報提供を担う。主なものは車道上の自転車通行標識で、ナビマークと呼ばれるものである。図-5は警視庁のナビマークである。このマークは車道上での自転車の通行すべき部分と進行すべき方向を示している。

図-6は「矢羽」と呼ばれるナビマークで、同様に自転車の通行すべき部分と方向を示している。ナビマークにはこの他にもさまざまなものが使われており、統一化と法定表示への移行を検討すべきものと考えられる。

1.3 自治体の自転車安全利用条例

後述する自転車の駐輪に関する条例とは別に、平成15年以降自転車の安全利用に関する条例が



図-5 ナビマーク（警視庁ホームページより）



図-6 交差点のナビマーク（国道4号 宇都宮市内）

各地の自治体で制定されるようになった²⁾。東京都板橋区の「自転車安全利用条例」(平成15年4月1日施行)が最初とされている。平成27年1月現在筆者の調べでは全国で32の自治体が自転車の安全利用に関する条例を施行しており、これから施行する条例や準備中の条例も数多くあり今後増えていくことが予想される。条例制定の背景には自転車事故の多さ、住民からのクレームの増加等がある。例えば板橋区の例では区内で起こった死亡事故がきっかけとなっている。これらの条例は交通ルールの周知、違反者への指導、保険加入の促進、安全教育の推進、ヘルメットの着用、道路環境の整備などからなる。ヘルメットの着用に関しては、購入補助金を用意していた例もある(浦安市など)。条例で規定されている交通ルールに関してはほぼ道路交通法と同じであるが、中には次のような道路交通法にない独自の交通ルールもある。

・押し歩き（福岡市など）

歩行者の多いところ、あるいは指定した特定の区間で歩道上での押し歩きを推奨あるいは義務付けている。

・左側の歩道通行（愛媛県、今治市）

歩道上での隣接する車道と同じ方向の通行を義務付けたものである。沿道出入口や交差点などでは、自動車から見て交差する歩道の左側から来る自転車との出会い頭事故が多発していることから、歩道上でも左側通行を励行させようとするものである。

・冬期間の利用自粛（盛岡市）

積雪地では冬期間路肩に除雪した雪が堆積しやすく、自転車の走行空間が確保しにくい状況にある。このため冬期間は自転車の利用を自粛し、公

共交通機関の利用を促すものである。

自治体の自転車安全利用条例は道路交通法を補完したもので、ルールの周知や教育の効果はあると考えられる。ただし条例はいずれも罰則がなく、実効性には限界がある。

1.4 交通に関する最近の動き

道路交通法で自転車に関する改定は、昭和53年以降平成19年まで30年近くほとんどなかった。しかし近年、制度上でも自転車に車道を走らせようとする動きも出てきた。平成19年に警察庁は自転車安全利用五則を打ち出した。自転車安全利用五則は以下のとおりである。

1. 自転車は車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
5. 子どもはヘルメットを着用

内容的には道路交通法の基本を謳ったものであるが、最も注目すべきは第1項で、警察が昭和45年以来続けてきた自転車を歩道に誘導する方針を180度転換させたことである。この原則が現実となっているかはともかく、警察の方針としての大きな転換を示している。

しかし同年道路交通法が改正され、歩道通行の要件が変更になった。先に述べた道路交通法第63条の4の第1項二、三の、

「二 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行す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。

三 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行することがやむを得ないと認められるとき」

はこのとき追加されたものである。一方で車道原則を打ち出しながら、他方では歩道通行条件の実質的な緩和を定めており、分かりにくい改正となっている。

また平成23年10月25日には警察庁長官通達「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」が発出された。この通達では自転車の通行環境の確立、自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進、自転車に対する指導取締りの強化が打ち出され、具体的には自転車道・自転車レーンの整備、パーキングメータ・パーキングチケットの廃止と自転車道の整備、3m

以下の歩道の自転車通行可を見直すこと、自転車横断帯の撤去、自転車専用信号の検討、二段階停止線(自転車の停止線を自動車の前にして、停止時の自動車からの自転車の視認性を向上させること)等、自転車の走行空間の整備と歩道通行の制限が定められた。近代的な自転車交通には不可欠な画期的な通達であったが、実現には時間を要している。

平成 25 年に道路交通法が改正されている。自転車に関して主な改正点は、路側帯の通行方法の変更と、違反常習者に対する講習の義務付けである。路側帯は本来歩道のない道路で歩道の役割を果たす道路の部分であるが、歩行者の通行を妨げない範囲で自転車の通行が許可されている。路側帯では歩行者の通行方向はどちらも可能であるが、自転車も同様であった。一方車道では左側通行が基本となっている。したがって従来幅 15 cm 程度の白線を境に交通ルールが全く異なる状況になっており、自転車の実質的な右側通行が合法化されていた。自転車の右側通行は重大事故につながる可能性が高く、このため路側帯も車道と同じ左側通行に定めたものである。

違反常習者への講習の義務付けは、違反を繰り返す自転車利用者へ交通安全講習受講を義務付けたもので、参加しない場合は罰則が適用される。この改正は平成 27 年 6 月に施行予定である。

2. 自転車の駐輪に関する法律

自転車の駐輪に関する法律は「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」(いわゆる自転車法)とこれを受けて制定されている自治体の条例がある。

2.1 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(昭和 55 年 1 月 25 日法律第 87 号)

自転車法は昭和 40 年代後半から銀輪公害³⁾等と言われ当時社会問題となった駅前などの無秩序の駐輪問題の解決のため制定されたものである。自転車法の目的は、「自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もつて自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする」とあり、駐輪のみならず道路

整備、事故対策にまで及んでいる。しかし条文の大半は駐輪対策に費やされており、駐輪対策が主であることがわかる。

第 4 条第 1 項には、「道路管理者は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進するものとする」とあり、自転車の走行空間として自転車道のみならず自転車歩行者道(自歩道)も位置付けているが、法律制定当時から自転車に歩道を走らせることを基本に置いていたことがうかがえる。また第 4 条第 2 項には「都道府県公安委員会は(中略)自転車横断帯の設置などの交通規制を適切に実施するものとする」と自転車横断帯の設置に肯定的であり、いずれも現在の交通政策と整合性が取れないものとなっている。

第 5 条では駐車対策については、地方公共団体、道路管理者、鉄道事業者、官公署、百貨店などに駐輪場の設置を努力義務としている。地方公共団体は条例で駐輪場の設置を百貨店などに義務付けることができるとしている。

第 6 条では、放置自転車の措置に関して撤去、保管、返還、売却などが述べられており、手続きの詳細は条例で定めるとしている。

第 7 条及び第 8 条は総合計画と自転車等駐車対策協議会に係るもので、駐輪場の計画作成および条例で設置を定める自転車等駐車対策協議会について規定している。

第 12 条は自転車等の利用者の責務が示されており、第 1 項では「自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない」とあり、法律制定当時からルール違反と歩行者とのトラブルが問題であったことを示している。

第 15 条で国の助成措置等が定められており、国が積極的に駐輪場の整備に財政面で支援する姿勢が述べられている。

その他第 9 条では自転車等駐車場の構造及び設備の基準、第 10 条で都市計画等における配慮、第 11 条で交通安全活動の推進、第 13 条で自転車の安全性の確保、第 14 条で自転車製造業者等の責務が述べられている。

2.2 自治体の条例

自転車法には駐輪対策が定められているが、実施には条文により自治体での条例の制定が不可欠

である。このため、多数の自治体で自転車の駐輪に関する条例が定められている。自治体の条例で定められているのは、以下のとおりであるが、すべてが一つの条例で網羅されているとは限らない。

- ・自転車法第5条第4項で示されている、百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等の自転車の大量駐車需要を生じさせる施設を定め、駐輪場を設置することを義務付けるもの。

- ・自転車法第6条第1項、第2項、第3項、第5項で定められている、自転車の撤去、保管、売却に関する事項。

- ・自転車法第8条第1項、第4項に示す、自転車の駐車対策に関する重要事項を調査審議させるための「自転車等駐車対策協議会」に関するもの。

3. 自転車のインフラ整備に関する法律

自転車のインフラの整備に関する法律は、自転車道の整備等に関する法律、道路法、および道路法に基づく道路構造令がある。

3.1 自転車道の整備等に関する法律（昭和45年4月3日法律第16号）

昭和40年代前半に国会での自転車道整備の機運が高まり、自転車道建設促進議員連盟が結成され、議員立法で昭和45年に自転車道の整備等に関する法律が制定された。この法律の目的は、「わが国における自転車の利用状況にかんがみ、自転車が安全に通行することができる自転車道の整備等に関し必要な措置を定め、もつて交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて自転車の利用による国民の心身の健全な発達に資することを目的とする」とあり、自転車の増加に対し、安全の確保と円滑化のため自転車の走行空間を確保することが目的であった。このため、第3条で国及び地方公共団体の配慮、第4条では道路管理者に自転車道の整備を義務付け、第5条では自転車道の計画的な整備、第6条第1項では市町村道での自転車道の整備、第2項では河川敷や国有林内での自転車道整備に管理者が協力することが謳われており、第7条では公安委員会に自転車道の安全確保のため交通規制を促している。

このように本法律は本格的な自転車の走行空間の整備を目指したものであった。しかし第2条第3項の自転車道の定義は、

一 もっぱら自転車の通行の用に供することを目的とする道路又は道路の部分

二 自転車及び歩行者の共通の通行の用に供することを目的とする道路又は道路の部分となっており、自転車歩行者道も含まれていた。このため、道路管理者が作りやすい自転車歩行者道がもっぱら整備されてしまい、自転車の専用空間の整備は遅れてしまった。自転車歩行者道の問題は後述するが、この定義は現在の政策に整合していないと考えられる。

3.2 道路法（昭和27年6月10日法律第180号）

道路法は道路網の整備を図るための法律であるが、自転車に関する記述は少ない。第24条の2に自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金及び割増金、第24条の3では自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金等の表示、第48条の13で自転車専用道路等の指定、第48条の14で道路等との交差等、第48条の15で通行の制限等が定められている。

3.3 道路構造令（昭和45年10月29日政令第320号）

道路法第30条第1項及び第2項の規定に基づき道路構造の技術基準を定めた政令である。自転車関係の主な条項は次の通りである。

第2条は用語の定義があり第2項では自転車道が「専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう」、第3項で自転車歩行者道は「専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分」と定義されている。これから明らかなように道路構造令で規定する自転車道は、縁石又は柵で車道と区切られるものを指し、自転車レーンは道路構造令には定められていない。

第10条には自転車道が定められている。自転車道は昭和45年の改正で初めて規定された。昭和33年の道路構造令では自転車の走行空間として車道の他、緩速車道が定められていたが昭和45年の改正で削除された。

第1項は「自動車及び自転車の交通量が多い第三種又は第四種の道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする（後略）」とあり自転車や自動車交通量の多い道路に自転車道の設置を義務付けているが、地球温暖化対策を受けて平成13年に新たに定められたものである。さらに第2項では「自転車の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第

三種若しくは第四種の道路（中略）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする（後略）」とあるが実際これらの規定に基づいて整備された自転車道は極めて少ないと考えられる。

第10条の2では自転車歩行者道が定められている。自転車歩行者道は「自動車の交通量が多い第三種又は第四種の道路（自転車道を設ける道路を除く。）には自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする（後略）」と定められている。日本道路協会の発行する道路構造令の解釈と運用⁴⁾では、自転車交通量が500~700台/日以上が自転車道設置の判断基準になるとしているが、このような自転車交通量の道路に自転車道が設置されたのは極めて稀で、ほとんどが自転車歩行者道になっている。第10条第1項、第2項には設置の条件の後に「ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合はこの限りでない」との条文があり、柔軟な解釈により自転車歩行者道になったものと推測される。

第12条では車道とは別に自転車道、自転車歩行者道の建築限界を定めている。第39条では自転車専用道路、自転車歩行者専用道路の幅員と建築限界が示されており、自転車専用道路は3m以上、自転車歩行者専用道路は4m以上となっている。両者の建築限界の高さはともに2.5mと定められている。自転車道の構造基準については上記の他、日本道路協会から自転車道等の設計基準解説（昭和49年）が発刊されており、長年改訂されなかったが、約40年後の平成24年11月に国土交通省と警察庁から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が定められている。同ガイドラインは自転車交通を欧米並みの車道中心の交通と位置付け、そのための自転車走行空間の設計指針を示した、我が国として初めてのものである。

4. 自転車の法制度の特徴と課題

本稿は初心者向けの講座であるので、ここまでは主に事実を述べてきた。以下は筆者のコメントであるが、参考にしていただければ幸いである。

ここまで見てきたように、自転車に関する法制度は昭和40年代に定められたものがほとんどで、その後の改訂もされていないものが多く、さらに基本としているのは自転車の歩道通行である。こ

れまで自転車の制度改革が進まなかったのは、自動車優先の道路整備で自転車が忘れ去られていたことである⁵⁾。だが昭和40年代からの約50年間で、自転車を巡る環境も大きく変化している。高齢者・自転車利用者の増加、歩道延長の増加、電動アシスト自転車の登場、バリアフリー化による歩道での自転車速度の増加、環境問題からのグローバルな自転車利用の促進など、昭和40年代には予測できなかったことが多いが、それに対して十分な対応ができていないと言いがたい。特に反則金制度がないことで自転車の取締りが自制されていること、日本独自の交通ルールである歩道通行には欠陥が多く、弱者保護の観点ばかりでなく自転車の安全性の面からも好ましいとは言えないことである。本稿では紙面の関係で省略するが、自転車の歩道通行は交差点や沿道施設出入口で交差する自動車との出会い頭事故が多発しており安全性効果は認められていない⁶⁻⁸⁾等。歩道上の自転車事故の相手の約8割は自動車なのである⁹⁾。したがって安全のため歩道通行させることは矛盾を生じている。

さらに歩行者保護のため設けられた道路交通法63条の4第2項は次のような問題を抱えている。

① 歩道中央から車道寄りを走らなければならないこと

車道寄りの歩道には高木・低木の樹木、電柱、トランスや出入口の歩道の切り下げ等があり、障害物が多く直進できないことが多い（図-7）。また歩行者がいたり自転車同士が離合する時は、はみ出さざるを得ない。

② 徐行しなければならないこと

徐行の定義はいまいであるが、時速4.5 km¹⁰⁾、時速6 km¹¹⁾、時速6~8 km¹⁾等の説がある。いず



図-7 中央から車道寄りは植樹で通行できない



図-8 速度抑制のため設置されたバリカー（東京都内）



図-9 歩行者がいても止まらない自転車

れも直進が不安定なギリギリの速度であり、持続して走行することは困難である。また計画面から考えると、歩くより速いことがメリットである自転車に、歩くと同じ程度の速度を強いているのは自転車に交通機関としての扱いをしていないことになる。

図-8は歩道上に設置された速度抑制のバリカーであるが、自転車の速度コントロールの難しさを示している。このような施設によりバリアフリーも損ねている。

③ 歩行者の歩行を妨げることとなるときは一時停止しななければならないこと

自転車は発進停止に労力がかかり、一時停止を強いることは利便性を著しく損なうことになる(図-9)。

以上のように自転車にとって歩道上の規定は実行困難である。読者に疑義があるなら、このルールをきちんと守って歩道を自転車で1 kmほど運転してみればわかると思う。さらに規定があいまいなため取締りも難しくなる問題が生じている。例えば徐行は速度が定められておらず、規制しようにもあいまいな根拠がなく違反の認定は困難が伴うので指導・警告にとどまることが多い。実行困難の上取締りも十分にできないため自転車は歩道上を好きなように走行してしまい、歩行者の保護がないがしろになっている。歩道通行の制度上の問題を指摘するのは筆者ばかりではない¹²⁾。

自転車道を整備するだけで自然に車道通行に移行するというのはいささか楽観的な見方で、歩道通行に関する規則の抜本的な見直しが必要である。

ただ40年以上の習慣で多くの自転車利用者が歩道を走っていることも事実で、即時に廃止することも難しく、海外のように幼児や低学年の児童

を除き段階的に廃止していくことが求められている。また道路構造令でも歩道通行を可能にしてきた自転車歩行者道の廃止も必要である。

新しい動きも始まっているが、今後時代に即しているとは必ずしも言えない現在の制度を見直し、世界的な交通ルールである車道通行を名実ともに実現することが我が国の自転車交通の正常化と発展に不可欠であると考えられる。

参考文献

- 1) 道路交通執務研究会；「執務資料 道路交通法解説第 16 訂版」，東京法令出版，平成 26 年 10 月
- 2) 元田良孝，宇佐美誠史；「自転車の安全利用条例の動向」，第 48 回土木計画学研究・講演集，CD-ROM，平成 25 年 11 月
- 3) 佐野裕二；「『銀輪公害』の発生とその原因」，道路，pp. 58～59，昭和 62 年 7 月
- 4) 日本道路協会編；「道路構造令の解説と運用」，丸善，平成 26 年 7 月
- 5) 元田良孝，宇佐美誠史；「わが国における自転車道整備に関する歴史的考察(その 2)」，第 40 回土木計画学研究・講演集，CD-ROM，平成 21 年 11 月
- 6) 元田良孝，宇佐美誠史；「自転車の歩道通行の安全性等に関する文献調査」，第 49 回土木計画学研究・講演集，CD-ROM，平成 26 年 6 月
- 7) 古倉宗治；「自転車による交通事故と道路等の環境整備」，自治体法務研究，第 35 巻冬号，pp. 13～18，平成 25 年 12 月
- 8) 元田良孝；「自転車を巡る問題と自治体の条例制定について—歩道通行は日本の恥」，都市問題，pp. 4～9，平成 26 年 2 月号
- 9) 横関俊也；「歩道のある道路における自転車関連事故の傾向について」，月刊交通，pp. 88～98，平成 25 年 10 月
- 10) 「第 84 回国会参議院地方行政委員会第 12 号」，昭和 53 年 5 月 9 日
- 11) 田中節夫；「道路交通法の一部改正について(二)」，警察研究，p. 96，昭和 54 年 1 月
- 12) 道路交通研究会；「自転車のための交通管理」，月刊交通，pp. 76～81，平成 26 年 11 月号