

# 自転車の安全利用に関する条例について

岩手県立大学 フェロー会員 ○元田 良孝

## 1. はじめに

健康や経済、地球環境等の観点から自転車利用が進んでいる。昨今の東日本大震災ではガソリン不足から一時的ではあるが自転車の利用が促進された。一方で依然として交通事故が多いこと、ルールやマナーが守られず歩行者に脅威を与えていることなど負の側面も有している。このため最近は多くの自治体で自転車の安全利用に関する条例が制定されている。

自転車に関する条例は、昭和 50 年代の駐輪問題を受けて、昭和 55 年の「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）が制定されると、その法律に基づき主に駐輪対策を実施するため全国で条例が制定されている。

今回の自転車の安全利用に関する条例は、上位の法律の執行の為に制定したのではなく、自治体独自の判断により設けたものと考えられる。本稿ではこれらの自転車の安全利用に関する条例の事例と問題点について考察するものである。

## 2. 自転車の安全利用に関する条例

全国自治体で自転車の安全利用に関する条例の総数は把握していないが、平成 15 年の東京都板橋区における「東京都板橋区自転車安全利用条例」が最初であるとされている。筆者の調査によれば、平成 23 年 4 月 1 日現在東京都三鷹市、茨城県取手市、京都府、岩手県盛岡市、千葉県浦安市、京都市、千葉県市川市が制定している。ほとんどが市の条例であるが京都府と市がともに条例を制定している（表 1）。

表 1 自治体の自転車安全利用に関する条例一覧

自治体名	条例名	制定年月
板橋区	板橋区自転車安全利用条例	H15.4
三鷹市	三鷹市自転車の安全利用に関する条例	H16.3
取手市	取手市自転車安全利用条例	H18.12
京都府	京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例	H19.10
盛岡市	盛岡市自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車の放置に関する条例	H19.12
浦安市	浦安市自転車の安全利用に関する条例	H21.3
京都市	京都市自転車安全安心条例	H22.11
市川市	市川市自転車の安全利用に関する条例	H23.4

## 3. 条例の特徴

各自治体の条文から、その内容をまとめたものを表 2 に示す。目的で共通しているのは安全で、盛岡市だけが駐輪問題も対象としている。これは市の判断で努力目標だけの条例を避け、強制力のある既存の駐輪関係の条例と合体したためである。また意識の啓発、学校教育、活動支援、自転車の点検整備、保険の加入、指導・警告、歩行者の保護、利用環境整備などが共通の内容となっている。保険の加入が全ての条例で謳われているのは自転車が加害者になる事故が増えていることと思われる。

利用環境の整備が加わったのが平成 19 年以降の条例であるが、これは平成 19 年度から国土交通省と警察

キーワード 自転車、交通安全、条例

連絡先 〒020-0193 岩手県滝沢村菓子 152-52 岩手県立大学総合政策学部 TEL019-694-2732

motoda@iwate-pu.ac.jp

序で始めた自転車通行環境整備モデル地区制度が影響しているものと考えられる。同様にヘルメットに関する内容が付加されたのは平成 19 年の京都府以降であるが、やはり平成 19 年の道路交通法の改正で幼児にヘルメットの着用が努力義務として課せられたことが影響しているものと考えられる。

その他特徴として、京都府は「歩行者の通行の頻繁な歩道及び路側帯では自転車を押して歩くこと」と押し歩きを義務化している。同様な記述は他の自治体にも見られるが、努力義務にとどまっている。盛岡市では「冬期間及び雨天時においては・・・公共交通機関を利用するよう努めなければならない」とし冬期などの自転車利用の制限を努力義務としているが、積雪寒冷地の特徴と言える。

全ての条例で過料の徴収は規定されていない。条例の実効性を保つためには必要であるが、まだそこまで議論が熟していない。市川市の事例では当初違反者に対して過料の徴収が検討されたが、ルール周知が十分でなくいきなり過料の徴収は無理があるとして今後の課題となった。板橋区では上位法（道路交通法）との関係で見送っている。また条例に規定されている条項が全て実施されているとは限らない。例えば板橋区では条例に規定はあるものの表彰制度は実施されていない。

京都府、浦安市、市川市の条例では、酒気帯び運転の禁止、二人乗りの禁止、信号の遵守、傘差しの禁止など道路交通法に規定される遵守事項を重ねて規定している。道路交通法に既に規定があれば条例で定める必要は薄いが、これは道路交通法の周知を目的としているものと考えられる。

表 2 条例の特徴一覧

自治体	目的		安全利用計画	意識の啓発	学校教育	活動支援	財政措置	点検整備	保険	指導・警告	ヘルメット	歩行者の安全	利用環境整備	表彰制度	その他
	安全	駐輪													
板橋区	○			○		○			○	○		○		○	
三鷹市	○			○	○	○		○	○	○		○			
取手市	○			○	○	○			○	○		○		○	
京都府	○		○	○	○		○		○		○	○	○		押し歩き
盛岡市	○	○			○			○	○			○	○		冬利用自粛
浦安市	○			○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	
京都市	○			○	○	○	○	○	○			△	○		
市川市	○			○	○	○		○	○	○	○	○	○		

○は記述があるもの △は直接記述されていないが解釈できるもの

#### 4. おわりに

先に述べたように自転車の安全利用に関する条例は親の法律がない、自治体の自主的な動きである。この背景には自転車の増加と交通事故の増加、歩行者とのトラブルから自治体に持ち込まれるクレームが増えていることがあると考えられる。自転車の交通に関しては道路交通法があり、本来は公安委員会が取り締まらなければならない。

しかし筆者らの調査<sup>1)</sup>でも自転車のルールが広範囲に周知・実行されていないこと、交通違反をする者が非常に多いことから、公安委員会だけでなく自治体も正常化に向けて取り組み始めたと見ることもできる。ただいずれの条例も強制力に乏しく、目的の達成には自治体の努力に負うところが大きい。今後これらの条例の効果の評価を行い、自転車利用の正常化に貢献したいと考えている。

#### 参考文献

1) 元田良孝、宇佐美誠史、熊谷秋絵：通行方向・赤信号に関する自転車の交通違反の原因に関する研究、第30回交通工学研究発表会論文集、2010年9月、CD-ROM