

## 歩道は歩行者に返すべき ～自転車の歩道通行は高齢化社会の大障害～

もと だ よし たか  
元 田 良 孝  
岩手県立大学総合政策学部教授

交通安全施設の中で最も身近にあるのは歩道である。歩行者が車社会で安心して歩ける唯一の貴重な道路空間である。だが我が国の歩道は自転車のために歩道としての機能を果たしていないと言わざるを得ない。なぜこのようになったのか、歩道についてまず歴史の視点から見てみたい。

### 1. 自転車道化の経緯

我が国は旧来歩行者や馬が中心の道路交通であったのですべての道路が歩道であった。したがって、本格的な歩道の整備が始まったのは明治以降である。大正8年に公布された旧道路法に基づき街路構造令が施行された。街路構造令では狭い道路を除き車道と歩道に区分すること、歩道の各側の幅員は街路幅の6分の1以下にならないようにすることとなっていた。歩道設置が義務付けられた最小の街路幅は二等大路の6間(約10.8m)であるから、1.8m以上の歩道が必要とされていたことになる。

昭和27年に道路法が公布され、これに基づき道路構造令が昭和33年に施行された。道路構造令でも歩道の設置が規定されたが、当時の法律では世界と同じく自転車は車道通行であった。大きな変化があったのは昭和45年の道路構造令の改定である。戦後のモータリゼーションの進展による急激な自動車の増加にインフラや教育が追いつかず、多くの交通事故が発生した。自転車事故も多発したので、自動車と自転車を分離する必要性に迫られた。ところがそれまで自転車の走行空間であった「緩速車道」は、増加する自動車の走行空間にするために次々に廃止されてきた。このため、政府は道路交通法を変えて緊急避難的に歩道に自転車を通すことを決断し、同時に道路構造令も変えて自転車の走行できる少し幅の広い歩道を自転車歩行者道(自歩道)として規定した。しかしそ



の後約40年間にわたり自歩道以外に自転車用の走行空間はほとんど整備されず、今も多くの自転車は歩道を走る。歩道を自転車道としてここまで利用している国は日本以外にない。その結果歩行者にとって安心して歩ける歩道はなくなり、常に自転車との衝突に脅かされることとなった。さらに状況を悪化させたのが平成12年に施行された交通バリアフリー法である。平坦で幅が広がった歩道の最大の受益者は車いす利用者ではなく自転車であった。自転車の走行速度は従前より速くなり歩行者に対して脅威が増加したと考えられる。最も不幸なことは「自転車は歩道」という誤まった思考と社会習慣が定着したことである。

### 2. 「歩道は安全」の虚構

歩道に自転車を押し込めてから37年後の平成19年に突如政府は自転車安全利用五則を発表し、「自転車は車道が原則」と、それまでの歩道誘導策から180度転換した。自転車安全利用五則そのものは正しく、評価されるべき内容である。ところが理由が十分に明らかにされないままの原則の変更であったため、8年が経過した現在でも歩道

は依然として「自転車道」のままである。利用者は理解しなければ車道通行をしない。40年近く行ってきた歩道通行の功罪についてきちんとした総括が必要ではないのか。

自転車の歩道通行は一体適切であったのであろうか。自転車利用者の調査によれば、歩道通行の理由は車道が危険だからという答えが多い。この論理は自らを守るためにリスクを歩行者に押し付けるといって不道徳である。だが歩道が安全という論理も正しくない。一般の常識とは異なり歩道は車道より安全とは言えないことが最近の研究で明らかになっているからである。従来の研究で車道は危険としている論文は単路部での不十分な比較で、自転車交通事故の7割を占める交差点事故の比較はされていない。一方交差点部の研究、路線全体の比較では少なくとも歩道通行が安全性で車道通行より優位と言えないことが明らかになっている。自転車事故率の国際比較をすると、日本よりも事故率の低いデンマーク、オランダ、ドイツなどは車道通行が基本の交通ルールである。

一見安全そうな歩道が実は危険であるメカニズムは次のように説明できる。すなわち歩道といっても車道と隔絶しているわけではなく、歩道を通行する自転車は交差点や沿道施設で横断交通との交差が必ず発生する。この時に歩道上の自転車は自動車からは見えにくいいため事故が起きやすいのである。自転車の立場から見ると、車道と比較し見通しが極めて悪い狭い回廊を歩行者の数倍の速度で走ることが事故の原因である。歩道は歩行速度に合わせた視距が確保されているに過ぎない。反対に一見危険そうな車道通行が海外では普通に行われているのは、車道上の自転車は自動車から視認でき危険を避けられるから安全なのである。歩道通行者の最も恐れる単路部走行中に車に衝突される「ひっかけ事故」は交差点部、沿道施設の出入口での事故と比較するとはるかに少なく、例えば盛岡市では平成21～25年の自転車事故の内わずか2%に過ぎない。車道を走る自転車の方が少ないことを考慮しても十分に小さい数値である。自転車にとって「歩道が安全」は根拠のない迷信である。

### 3. 実行困難な法律

歩道通行は法律で認められていると主張する者がいるが、法律を見ると自転車の歩道通行がいかに

に矛盾に満ち実行困難なルールかが理解できる。道路交通法では例外として歩道通行を認めているが、その通行条件は①歩道の中央より車道側を走る、②徐行する、③歩行者の進路を妨害するときは一時停止、である。この3条件は歩行者を保護するために不可欠な条件であるがいずれも実行困難である。最も難しいのは徐行であろう。明確な速度は道路交通法に示されていないが、東京法令出版社の道路交通法解説によれば時速6～8kmとある。人の速足程度の速度であるが、自転車にとっては直進ができるギリギリの速度である。筆者の大学の60名近くの学生に規則通り歩道を500m以上自転車で走ってもらい、感想を聞いたところ、速度維持の困難さと自転車の速度効用の喪失から大半の学生は実行不可能であると回答した。実際はこの速度で走る自転車はなく、違反しなければ歩道上の自転車交通は成立しない反社会的な構造となっている。これから自歩道を計画する者がいるとすれば、速度がメリットの自転車に時速6～8kmの走行空間しか用意できないことになり、計画者・設計者として失格である。

### 4. 誤った常識は正せ

我が国は急速に高齢化が進んでおり、高齢者の人口も3千万人を突破した。足の悪い高齢者や障害者の間を縫って歩道を疾走する自転車は高齢化社会の大きな障害である。国際的に見ても日本の自転車交通は異常である。安全性も合理性もない自転車の歩道通行に大義は全くない。しかし40年近く社会習慣として定着している歩道通行を変えるには行政の強固な意志と周到な計画が必要である。

平成24年には自転車走行空間設計のガイドラインが整備されるなどようやく自転車の交通インフラ整備の機運は盛り上がってきたように思える。自転車の交通インフラは車道を走るきっかけを作り、車道を走ることに慣れてもらうメリットがある。コペンハーゲンのような自転車先進都市でもすべての道に自転車の専用走行空間は整備されていない。自転車は基本的に車道を走るものなのである。今後もハード・ソフトの対策で自転車の車道通行を実現して行ってほしい。歩道は歩行者の施設であって自転車道では断じてない。自転車の歩道通行という誤った社会習慣と思考を根本的に改めてゆかなければならない。