

2024年5月10日

〒120-8510 足立区中央本町1-17-1  
足立区役所  
都市建設部 交通対策課 駐車場推進係 御中

住所 〒■■■■■ 足立区■■■■■  
氏名 半沢一宣(はんざわ・かずのり)  
年齢 ■■■歳

足立区パブリックコメント  
「足立区自転車活用推進計画(案)」についての意見

1. 自転車利用中に交通違反で事故を起こした人への安全講習の強化について  
(第6章「自転車利活用に関する現状と課題」関連)

今日、自転車の交通ルールの無秩序化(車道の右側を逆走、夜間の無灯火、雨の日の傘さし運転など)を招いている原因者の多くは大人、特に高齢者です。

高齢者は過去に小学校で自転車の正しい乗り方や交通ルールなどを学んでいたとしても、長い年月の間にその内容を忘れてしまい「みんな守っていないから」と交通ルールを無視して好き勝手な走り方をしており、それを見た子供や孫が大人や高齢者の真似をして危険運転をしたり、事故を起こしたりするという悪循環をも生み出しています。

これではいつまで経っても自転車の交通マナーが向上するはずがありません。

これに対して区では、住区センターなどで高齢者が集まる催しを行う際に自転車利用の安全講習会などを行うなどの努力をしています。

しかし「自分は大丈夫」という根拠の無い自信(いわゆる正常化バイアス)を持っていてこうした講習会に参加しようとしなない人ほど、事故を起こすリスクが高いのは明らかです。

このような、講習に参加することが無いまま自転車で交通事故を起こし加害者となった人に対しては、数年前から信号無視などの違反行為を2回以上繰り返した自転車利用者に対して義務づけられるようになった安全講習の受講を、これまで無事故無違反であった初回違反の場合でも(受講を拒んだ場合の罰則付きで)義務づける旨の条例を定めることが、交通事故を減らすためだけでなく、区民への警鐘とするためにも必要だと思われま

2. 自転車レーンへの違法駐車防止対策について

(自転車ネットワーク計画編 第5章「自転車通行空間の整備形態の検討」関連)

近年、車道の左端の路面に自転車ナビマークを標示したり、自転車の通行部分を青などの色分けで標示したりする道路が増えています。

しかしこうした標示だけでは違法駐車を防ぐことができず、違法駐車車両による自転車への進路妨害が常態化しているのが現実です。

これでは自転車が車道中央へはみ出して走行せざるを得ないことによる自動車との事故や、自転車の歩道走行による歩行者との事故などを誘発する原因になりかねません。

この問題を解決するには、自動車が自転車レーンの部分に駐停車できないよう、簡易的なポール等を設置して走行空間を物理的に分離する必要があります。

具体的には、竹ノ塚駅南側の、旧・伊勢崎線第37号踏切跡の東側の赤山街道で、違法駐車防止のために設置しているポールを、車道の左端を自転車が通れる程度の空間を確保する形で設置するイメージです。

また上に記した形態で自転車レーンを整備済みの先進地区事例として、山形市中心部の国道112号線（十日町交差点から七日町交差点までの約1キロの区間）を挙げることができます。

残念ながら「クルマとは駐車ルールを守らないもの」と言うのが歴史が証明している事実であり、このことを前提として対策を講じる必要があります。



違法駐車防止を兼ねた通行区分指定ポールを設置した自転車レーンの例。  
山形市の十日町交差点から北へ向かう国道112号線。  
この区間では自動車は南から北への一方通行だが  
自転車レーンについては北から南へ向かうための物も設置されているのが  
画面の右端に見えている。  
（出典：グーグルマップ）

### 3．自転車利用時に事故を起こした交通違反者への厳罰化について

近年、交通事故に限らない様々な犯罪において、加害者に対する被害者の処罰感情は高まり、また世論としても厳罰化を望む流れが加速しているように見えます。

ところが現実には、検察が加害者（被疑者）を起訴するか否か、また裁判所が被告への量刑をどの程度にするか（執行猶予を付けるか否かを含む）については、過去の類似事案と同様に扱うといういわゆる「前例踏襲」が、ほぼ唯一絶対の判断基準とされています。

このため、社会に大きな衝撃を与えた何らかの事件について、その被疑者の不起訴処分

決定や求刑・判決の報道があるたびに、国民感覚と司法感覚との乖離（かいり、かけ離れているさま）が指摘されるのを繰り返す結果となっています。

例えば殺人事件では殺害されたのが1人の場合は犯人が死刑になることは滅多に無く、被害者の遺族が納得しないという事案が後を絶たないのも、この前例踏襲至上主義の弊害だと言えます。

交通事故の場合でも、自転車通行帯を塞ぐ違法駐車によって事故を誘発した当該車両の運転手や、赤信号無視・一時不停止・右側逆走・ながらスマホ等の違反行為によって事故を起こし相手方を負傷させた自転車利用者などの加害者が、起訴猶予（事実上何も刑罰を受けなくて済む）や低額の罰金刑で済まされてしまう事例は、幾らでもあります。

しかし、それが交通事故の加害者に対して、自分が犯した罪と真摯に向き合い反省する機会を奪い「交通違反をしても大した罰を受けなくて済むのなら、交通ルールは守らなくても構わない」という間違った価値観を植え付け、いつまで経っても交通違反を繰り返し交通事故が無くならない現実を誘発する一因になってしまっていることは、容易に推認できます。

再犯防止の一環としての交通違反者への厳罰化をどうするかは、国レベルで考える必要がある問題であることは確かです。

しかし国が動いてくれるのを待っているだけでは、日々起こる交通事故の被害者の救済や加害者への再犯防止が、いつまで経っても前に進みません。

そこで、足立区内で発生した交通事故（自転車が関係したものに限りすべての交通事故）については、区独自の基準で重い刑罰を科すことができるようにする条例を定めることを、この機会に提案したく存じます。

#### 4．警察による自転車利用者への御都合主義的な交通指導方の抑止について

現行の道路交通法では「自転車は車道通行が原則、歩道走行は例外」とされています。

ところが「原則」と「例外」の解釈基準が曖昧なため、自転車利用者と警察官との間でトラブルが発生することがあります。

つまり警察官が、歩道を走っている自転車に対しては「自転車は車道を走りなさい」と注意することがある一方で、車道を走っている自転車に対しては「ここでは歩道を走りなさい」と注意することもあるという「後出しジャンケン」的な指導・取締方が横行している問題のことで、

このことについて私が疑問に感じているのは、

「警察官が自転車に歩道を走るよう指示することが、歩道の歩行者を自転車との接触事故に遭わせるリスクを高めることについて、警察は一体どう考えているのか？」ということが、まったく伝わってこないことです。

自転車利用者は、歩道を走る際には常に歩行者優先で徐行する人ばかりではなく、ベルを鳴らして歩行者を蹴散らすような走り方をする人も少なくないからです。

私は2024年2月9日（金曜日）13時頃、国道4号線（日光街道）の千住新橋を北へ向かって自転車で車道を走行していたところ、梅田交差点の交番の警察官に呼び止められ「ここでは歩行者用のスロープを走りなさい、（中略）従わなければ裁判になって大変な思いをすることもありますよ」と注意（と言うよりは脅迫）されたことがありました。

このとき私は、相手の警察官（氏名不詳）に次の質問をしてみました。

「あなたの指示に従って歩道や歩行者用のスロープを走行した自転車が歩行者をはねる事故を起こして、その被害者や遺族から『警察が自転車に歩道を走るよう指示しなければ事故は起きなかった』と訴えられたら、どう弁解するのですか？」

ところが、この警察官は、

「そんなことは起きません。」

と、なぜそんなことは起きないと言えるのかの根拠を何も説明せず、私の疑問を一蹴してしまっただのです。

自転車が歩道で事故を起こした際、警察が自転車に歩道を走るよう指示した自らの責任を棚に上げて、自転車の交通マナーの悪さに全責任を転嫁することについては、文字通りの無責任であり、疑問（おかしい）と言わざるを得ません。

そもそも今日、歩道を走る自転車のマナーの悪さが社会問題化しているのは、1960～70年代の高度成長期に当時の警察（公安委員会）が「道路交通は自動車が最優先」とする方針の一環として、自転車は歩道を走るよう国民に繰り返し指示を出していたことに端を発しています。

今日の警察が、それが誤りだったことを認める総括や自己批判をすることなく、その場その場の御都合主義で自転車に異なる指示を出していることについては、直ちにやめさせなければなりません。

私は今回の「足立区自転車活用推進計画（案）」において「警察の責務」についての項目を設け、自転車に対する合理的理由が認められない不当な指導（職権の濫用）に歯止めをかけるための規定を盛り込むことも、併せて強く要望します。

以上