

交通権学会ニューズレター『トランスポート21』第24号
(2006年4月7日・発行)掲載記事

「自転車に歩道走行を強制する交通行政に思うこと」

半沢一宣

私は、かつて東海道五十三次を歩き通す旅をしたことがある。江戸時代の旧道の道筋を今日の地形図上に示した文献を参考に、弥次喜多や広重などが歩いたのと極力同じ場所をたどって、自分の足だけで京都・大阪まで行ってみたいと考えた。

毎月1週間ずつ、半年がかりの道中で気になったのは、地面は車に明け渡せと言わんばかりに聳え立つ歩道橋と、ベルを鳴らして歩行者を蹴散らすように歩道を突進する自転車との多さであった。

私は前者の場合、造り主である人間よりも偉ぶる自動車のおごりに抵抗する意思表示として、高速道路など地形的・構造的に不可能な場所以外は平面横断を強行した。また後者の場合は、ベルを鳴らして道を開けるよう催促する自転車が来たときにはわざと歩道の中央を歩き、追い越しを妨げるようにした。

「そんな譲り合い精神の無い自分勝手な行動こそ事故の原因だ」と言われそうな話ではある。しかし「安全・快適に歩行する権利」=歩行権のようなものが踏みにじられている現実への疑問を前に、自分の良心に嘘をついてまで歩道橋や地下道を通ったり、自転車に歩道を譲ったりする気にはなれなかった。そして「歩行者は自転車に道を譲るのが当然」と考えている自転車利用者の多さと、その根にある「『自転車は歩道を走るのが当然』と国民をマインドコントロールしている交通行政とは、一体何なのか?」を思った。

私は数年前から、虚弱体質を押して自転車で外出する機会が急増した。地元の私鉄の安全軽視体質への不信感が、その最大の動機である。車やバイクでなく自転車なのは、維持費や任意保険などの経済的理由が大きい、ペーパー歴が長すぎて事故を起こしてしまうのが怖いという不安のせいでもある。

私は、東海道五十三次のとときの思いから、都心部の幹線道路などでも意識して車道を走るようにしている。雨や雪の日でも、工事などで車線規制が行われている場所でもそうである。安易に妥協して歩道を走ったら、自分に負けてしまうような気がするからである。

しかし、このようなツッパリには事故以外のリスクもつきまとう。それは、警察官や道路工事現場の交通整理員などとのトラブルである。

私が自転車の車道走行の是非をめぐって、警察官などと言い合いになったのは、二度や三度ではない。そして、そのときの警察官などの決まり文句は「車と接触すると危ないから、あなたの安全のため歩道を走りなさい」というものである。

ここで私が疑問に感じるのは「歩道を走ると歩行者が危ないから、歩行者の安全のために車道を走りなさい」と言う警察官に、寡聞にしてお目にかからないことである。工事現場の整理員に至っては、私が車道で対向車両待ちをしようとしても、歩道へ入るようにと強要する。交通整理員も「自転車は歩道を走るのが当然」と洗脳されてしまっているかのようである。

私が歩行者の安全の問題で反論しても、警察官や交通整理員は「事故を起こさないようにゆっくりと走ってください」としか答えない。そこで私は「自転車に歩行者優先義務を課すのは、弱者保護の考え方からでしょうか?それなら車にも自転車優先義務を課さなけれ

ば、話のつじつまが合わないでしょう？それをしないで自転車を歩道に押し込むのは、歩行者の安全よりも車の安全のほうが大事だと言っているのと同じではないですか？」と矛盾を指摘する。すると、警察官などは説明に困って「そんなに歩道を走るのが嫌なら勝手にしろ。そのかわり、事故が起きたら全部お前の責任にするぞ！」と開き直ってしまう。

このことからわかるのは、今日の警察（交通行政）では「自動車交通の円滑化のためには、自転車に歩道を走らせ、それによって歩行者の安全や、時には人命が犠牲になるのもやむを得ない」という、弱者（歩行者）保護の精神とは逆の、強者（車）優先の論理が正当化されているということである。

今日の日本社会が車抜きでは成り立たないのは事実である。しかし、毎年1万人前後の犠牲者の上に成り立っている自動車最優先の社会体系を当然視・絶対視することが、国民にとって本当に幸福なことなのだろうか。少なくとも私は、自転車乗りの立場としては、加害者になる（歩行者をはねてケガをさせたり命を奪ったりしてしまう）よりは被害者になる（車にはねられて自分の命を落とす）ほうが、人の道としてまっとうなのではないかと最近思い始めている。

（2006.3.9.記）