

低下する自転車マナーの対策は罰則強化？

～元労組幹部S氏の眩き

自転車のマナー違反・ルール違反が社会問題になっている。自転車活用推進法の制定や各自治体においても自転車安全利用の推進・啓発に取り組んでいるが、不十分だ。警察の取り締まりも、免許制度でない自転車を取り締まる難しさは理解できるが、甘く感じる。警察庁が自転車対策を強化すべく、22年1月に全国の警察署に対して①自転車通行空間の整備②交通安全教育や広報啓発③交通違反に対する指導取り締まり——の三本柱を徹底するよう通達を出したようだが、改善には程遠い(因みに20数年前に行われたミニバイクの厳しい取り締まりは目に見えて効果があった)。現実、歩道を猛スピードで走行・走行中のスマートフォン操作・酒酔い運転・夜間の無灯火・信号無視・傘さし運転・車道の逆走・二人乗り・並進など、危険極まりない。職場においても取り締まり強化や安全対策を求める声が非常に多い。

自転車のマナーが向上・浸透しない理由には、自転車の交通ルールの解釈が曖昧で抜け穴が多い事にある。例えば車道は左側通行としながらも、例外で歩道を通行する場合は左右どちらでも通行できる。状況によって車道の信号と歩行者の信号を使い分けできる等、自転車を運転する人にとって都合よく解釈できてしまうルールになっている。自転車を運転する者もルールを正しく理解できていないため、マナーが向上しないとも言える。自転車は免許不要で、幼児から高齢者まで誰でも気軽に乗れるが、道路交通法で「軽車両」と位置づけられているので、車と同じように決め事があり、ルールを破ると道路交通法違反となるのは当たり前だが浸透していないのが現実である。

かつて自転車は「交通弱者」と位置付けられていた。「自転車の走行は車道のみ」とされていた時代はそうだったかもしれないが、現行法では条件付で歩道走行が可能になり、歩道上では強者になっているのが現実だ。自転車が縦横無尽に歩道を走りまわ

る状況の改善、取り締まり強化は当然である。自転車関連による交通事故も少なくない。警察庁の統計によると、22年中の自転車が第一当事者または第二当事者となった交通事故は前年比で微増、自転車関連事故件数は10年前とでは減少傾向だが、全交通事故に占める割合は、約20%前後で横ばい傾向が続いており、22年は構成比が前年比で増加している。また、自転車同士、歩行者が絡む事故でも軽傷の場合は届出をしない者もあり、実態は相当数あるとする。また、15年6月に新設された「自転車運転者講習制度」の受講状況では、新設当初、全国の危険運転者の登録に大阪が占める率は32.7%、3年間で2回以上危険行為を行い、講習の受講者数は42.2%で、全国でも大阪が突出していた(当時)。

このような状況下、接触すればほぼ人身事故に繋がる危険な自転車の安全対策について、詳細は次回でお話させていただくが、免許制度でない自転車を取り締まる難しさはある。ルール違反には罰則や罰金のない「自転車指導警告票」しか渡せない。前述したように15年に改正された道路交通法により、危険行為をしたとみなされた違反者には「自転車運転者講習制度」を受けさせる事が可能になったものの、まだまだ不十分と考える。また、自動車免許所持者が自転車で飲酒運転すると免許停止になると言われているが、自転車の違反行為は、自動車の免許制度の違反対象に規定されていない。

はっきり言って民法上、12歳未満の者など、責任無能力者以外の者には道路交通法を改正し、罰則強化するのが一番だと考える。学識経験者からも「自転車交通法」の早期制定を望む意見が出ている。各タクシー事業者の管理責任者も充分承知されているが、現状改善の取り組みが見えない。改めて事故防止の一環として運行管理責任者及び労働組合幹部には「自転車の安全問題」について行政要請も含め、取り組んでいただきたい。

