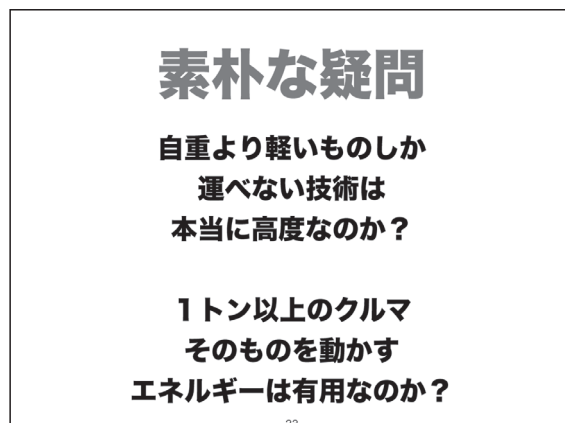
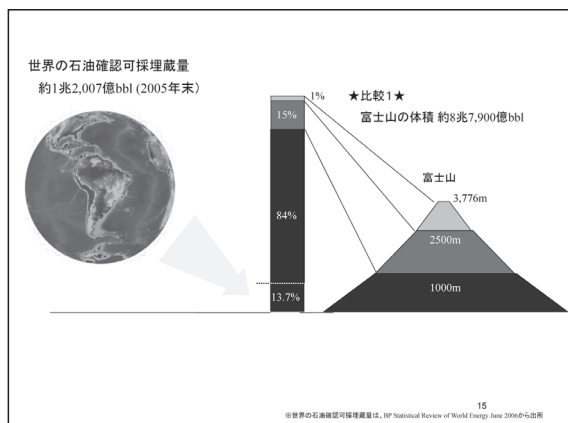
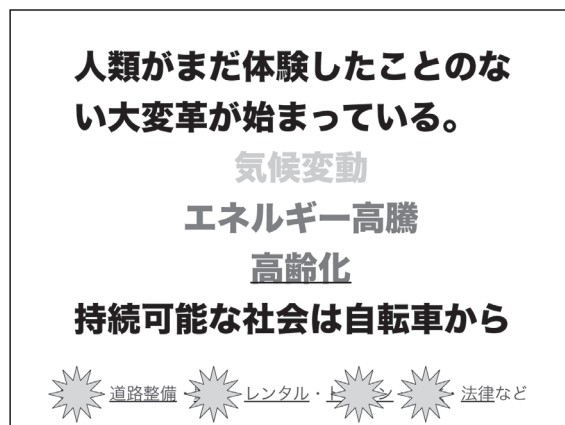
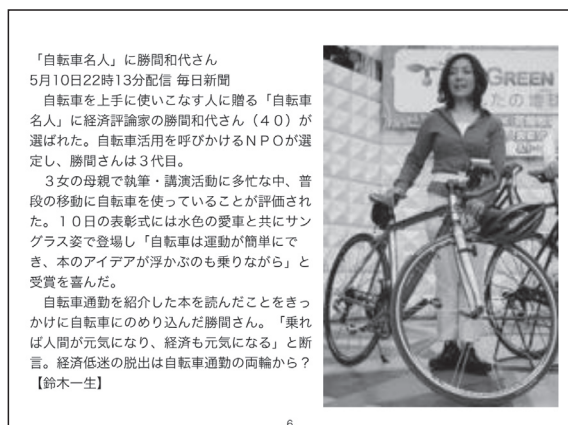
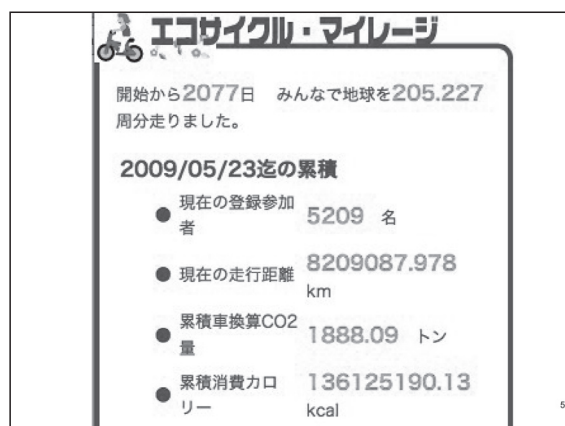


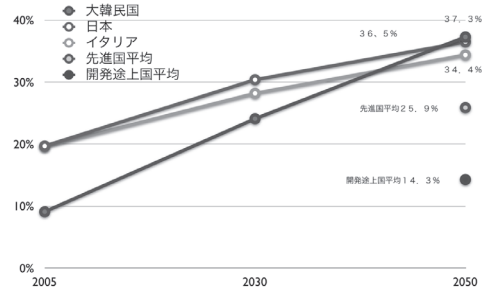


オーバースペック時代

トイレを洗う飲料水
 停電も変調もない電力
 700Kmもの航続距離
 と一人で乗る7人乗り
 年寄り迷惑二重ラップ
 全部屋が夏涼しく冬暑い家

24

2005年に9.1%である韓国の65歳以上の高齢者人口比率は2030年には24.1%、2050年には37.3%と予想されている。また世界最高水準である。日本は2005年19.7%から2030年30.4%、2050年36.5%、イタリアは2005年19.6%から2030年28.2%、2050年34.4%と予測されている。2050年の先進国平均の高齢者比率は25.9%、開発途上国の平均は14.3%。



国連の世界人口展望報告書（2002年基準）に基づき韓国政府保健福祉部が予測

70年代の交通戦争

欧米：ドライバー教育と
 自転車走行空間づくり
 日本：自転車を歩道に逃がして
 歩行者との共存へ
 （法律に例外を追加）

自転車関連事故（実数・指数・構成率）の推移（平成10～20年）

	自転車関連事故		
	実数	指数	構成率
10年	143,017	100	17.8
11年	154,510	108	18.2
12年	173,876	122	18.7
13年	175,223	123	18.5
14年	178,289	125	19.0
15年	181,845	127	19.2
16年	187,980	131	19.7
17年	183,653	128	19.7
18年	174,262	122	19.6
19年	171,018	120	20.5
20年	162,525	114	21.2

注1) 指数は、平成10年を100としたものである。 出所：警察庁交通事故統計
 注2) 構成率は、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合

98

相手別事故件数（平成20年）

	件数	構成率	平成10年との増減数
対自転車	134,300	82.6	5,635
対二輪車	10,639	6.5	188
対歩行者	2,942	1.8	2,281
自転車相互	4,322	2.7	3,658
その他	10,322	6.4	7,746
合計	162,525	—	19,508

注) 「その他」には、自転車単独、ひき逃げ等で相手当事者が不明の場合を含む。

自転車対歩行者事故件数の推移

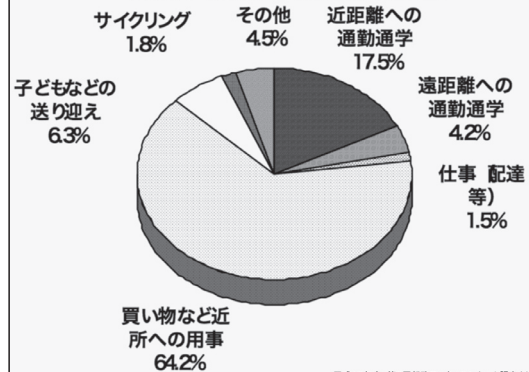
	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
事故件数	661	801	1,827	1,807	1,941	2,243	2,496	2,576	2,767	2,856	2,942

注) 自転車対歩行者とは、自転車第1当事者で歩行者が第2当事者、あるいは自転車が第2当事者で歩行者が第1当事者となった事故をいう。

99

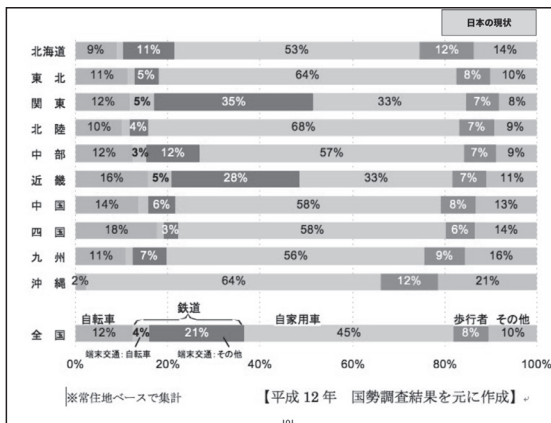
出所：警察庁交通事故統計

自転車を利用する際の主な目的



平成18年度 第2回郵政モニターアンケート調査より

100



101

東京都23区内の自転車直接通勤者の変化の状況
 自転車直接通勤者数の増加割合→28.3%

	1990年	2000年	増減
通勤者数	3,726,191人	3,684,562人	-41,629人
自転車通勤者数	386,505人	496,262人	109,757人
分担率	10.4%	13.5%	3.1%

出典：国勢調査及び東京都資料

102

第十七条（通行区分）

車両は、歩道又は路側帯（以下この条において「歩道等」という。）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。ただし、（略）

第二十条（車両通行帯）

車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、（略）

108

1960年代
モータリゼーションの台頭で
車道の主役時代から邪魔者に転落

1970（昭和45）
車両である自転車を例外的に歩道通行可
1978（昭和53）
通行可の歩道要件を定めて標識の掲示へ
2007（平成19）
児童などに限り標識の有無にかかわらず
歩道通行が許される法改正で常態化固定

（普通自転車の歩道通行）

第六十三条の四 普通自転車は、第十七条第一項の規定にかかわらず、道路標識等により通行することができることとされている歩道を通行することができる。

119



120

2 前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分）を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。

121



122

「自転車通行可」標識設置基準

- 1) 歩行者の通行に支障がない
- 2) 坂道はダメ
- 3) 歩道幅が2メートル以上
- 4) 橋やトンネルは1・5メートル以上

これらに全部該当すること
歩道に白線などを引く場合は歩道幅
4メートル以上

128



129

YELLOW CARD

あなたは、
★無灯火
★二人乗り
★信号無視
★一時不停止
★右側通行
★危険な歩道通行
★の違反です。

愛知県警察

YELLOW CARD付与区
無灯火違反
★無灯火 ★二人乗り ★信号無視 ★一時不停止
★右側通行 ★危険な歩道通行 ★その他

違反付与区
小学生 中学生 高校生 一般 高齢者

違反付与場所
市 区 町 村 周辺

違反付与日時
年 月 日 時 分 秒

自転車の主な違反の罰則

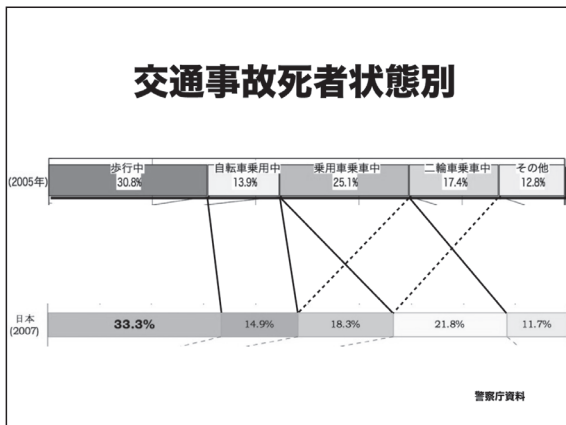
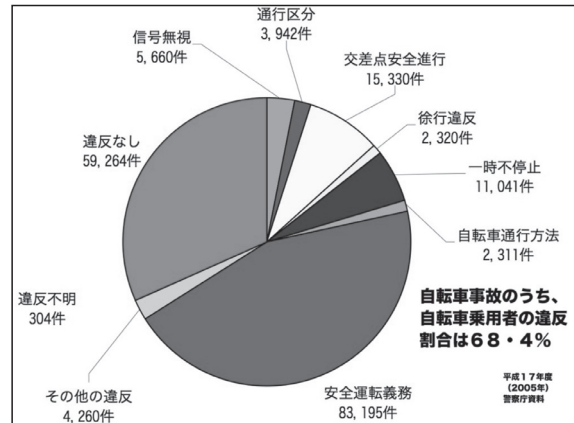
- 無灯火・無灯火 5万円以下の罰金
- 二人乗り 2万円以下の罰金・料料
- 信号無視、一時不停止、右側通行 3万円以下の罰金・5万円以下の罰金
- 自転車が通行できる歩道での歩行者の通行妨害 2万円以下の罰金・料料
- 並進走行 2万円以下の罰金・料料
- （例：通行により並進可の場合を除く）
- 酒酔い運転 3年以下の懲役・50万円以下の罰金

自転車も、道路交通法では「車両」です。ルールとマナーを身につけて、安全利用をお願いします。

?

レッドカードは？

2009年、愛知県警察が自転車交通安全指導に使ったイエローカード



ドイツ（市条例）			日本（法律）	
違反項目	円換算		違反項目	罰則
保護区域標識内の走行義務	€10	¥1,169	左側通行	2万円以下の罰金又は料料
左折時の右側通行	€10	¥1,169	信号・標識に従う	3月以下の懲役又は5万円以下の罰金
左折時の降車	€10	¥1,169	右左折の方法	2万円以下の罰金又は料料
照明灯の機能	€10	¥1,169	ライトの点灯	5万円以下の罰金
歩行者専用道路の通行禁止	€10	¥1,169	徐行・安全運転義務	2万円以下の罰金又は料料
自歩道での歩行者への配慮	€10	¥1,169	酒気帯び運転等の禁止	3月以下の懲役又は50万円以下の罰金
放物投擲（ヘルム、ライト）	€20	¥2,337		
妨害があったとされる場合に	€25	¥2,922		
危険行為と認められる場合に	€15	¥1,753		
器物損壊のために	€15	¥1,753		
一方通行路の進行方向	€15	¥1,753		
走行義務違反	€15	¥1,753		
妨害があったとされる場合に	€20	¥2,337		
危険行為と認められる場合に	€25	¥2,922		
器物損壊のために	€30	¥3,506		
携帯電話の使用	€15	¥1,753	手放し運転等の禁止	3月以下の懲役又は5万円以下の罰金

（注）ユーロ（€）は1ユーロ＝100ペニヤ（2006年）

【道路交通法】

第五十三条 車両（自転車以外の軽車両を除く。第三項において同じ。）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。

■自転車の場合は、方向指示器の装着を義務づけるか、あるいは手信号で合図した後、両手でハンドルを握るよう改正すべきでは？

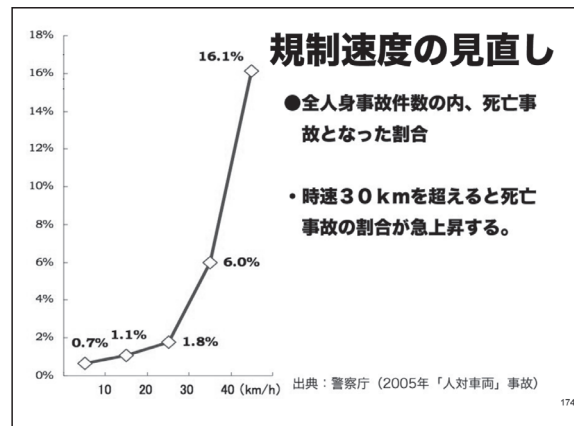


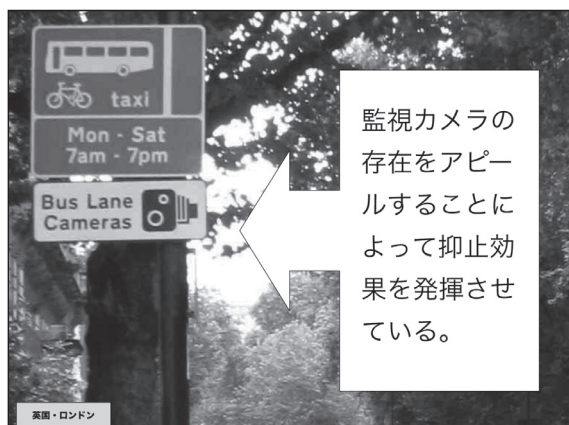
LRT、鉄道、トランジット・モールが街を分断する

市街地のゾーン30

クルマの速度を物理的に落としてヒトと共存させる

※ フランス1990年に道路交通法に「ゾーン30」の定義を明記、ドイツも1990年に「道路交通規則」改正、30キロの面的規制開始





根源的な思想の違い（パリ憲章1982年）

安全に安心して移動できる権利は市民生活の基本であり、その保障は最高の社会福祉政策でもあるとの考え方。

つまり、「移動できないこと」は「自立生活ができないこと」と同意であり、モビリティ手段を提供することが国としての自立支援の政策という考え方。



まちの実状に応じて政策を推進

- 公共交通の整備（LRT、バス）
- 自転車道の整備
- まちづくりとクルマの調和のための「ゾーン30」

パリ市の自転車道路

- ・ 歴史建築が多く、道路拡張は不可能

1995年：8.2キロメートル

2008年：400キロメートル以上

- ・ 車線削減／一方通行化などの工夫で12年間で約50倍の自転車道路実現

車椅子／ベビーカー（最優先）

ひと（すべては人間のために）

自転車（環境／健康に貢献）

バス（都市を支える公共交通）

タクシー（共用で都市生活に貢献）

トラック（経済を支える動脈）

乗用車（公共交通を邪魔しない原則）