

二弁環境保全委員会都市交通部会  
自転車による都市交通に関する取り組み

自動車中心の都市交通→大気汚染、温暖化ガス排出など地球環境への負荷、交通事故による人間の生命・身体被害を招くという問題がある→行き過ぎた自動車中心の都市交通は地球環境と人間にとって危険

そこで二弁都市交通部会は、都市交通における自転車利用に着目

- 人力を利用し温暖化ガスを出さない交通手段→環境にやさしい
- 都市部における時間あたりの移動距離は自動車と同様→実用的
- 移動の時間=トレーニング&レクリエーション→人間にやさしい

都市交通における自転車利用に関する取り組み

- 平成17年シンポジウム開催「道路は誰のためにあるのか」
- 平成19年警察庁交通局に道路交通法改正に関するパブリックコメント提出、併せてシンポジウム開催

平成23年10月25日付警察庁通達  
良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進

「自転車は車道」を大原則として認めた上での施策推進

- 自転車通行環境の確立→自転車レーンや自転車道の整備(自動車車線の削減、パーキングメーターの撤去まで踏み込む)、自転車歩道通行の実施場所見直し
- 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進→自転車に関する基本ルールの周知、交通安全教育の充実、自転車関係事業者等との連携
- 自転車に対する指導取締りの強化→街頭での指導・警告活動の強化、違反を繰り返す利用者やノーブレーキピストなどの悪質利用者の検挙

平成23年10月25日付警察庁通達に対して  
二弁会長名義での意見書を公表

本通達は、「自転車は車道」を大原則とした上で、自動車車線の削減、自転車歩道通行区間の見直しまで踏み込む点、評価できるものである。

その上で、この大原則を徹底させ、「自動車・自転車・歩行者のいずれにとっても安全・円滑で、地球環境にもやさしい道路交通システム構築」のため、以下の諸点を要望する

- 1 良好な自転車走行空間確保→自転車レーンの設置、違法駐車取締、生活道路における自動車の規制。
- 2 歩道の幅員に関わらず、歩道上の自転車走行は(一定の例外を除き)原則禁止。
- 3 ノーブレーキピストの他、右側走行、信号無視、無灯火、走行中の携帯電話の使用等の違法自転車につき、警察官の日常業務においても積極的な予防・排除の措置を求める。
- 4 本通達においては、「自転車本来の走行性能の発揮を求める者」の車道走行を定めるが、そうではなく、「自動車・自転車・歩行者にとって安全円滑な交通システム」に立脚して自転車の走行空間を定めるべき。

1 交通基本法により何がどう変わる

- ・総合的見地からの交通手段の選択
- ・需要追隨型から需要コントロール型へ？

2 移動権

「安全で快適な移動の権利」の保障  
(意見書・法案2条)

of: 交通権: 移動制約者を含む全ての利用者の持つ移動する権利及びこれに関して交通機関を選択する自由(フランス 交通基本法)

「移動権」の問題として認定している内容

- ① 安全快適な移動空間の確保の問題
- ② 公共交通機関の選択確保の問題

- ① 日本における交通手段別死者数  
 道路交通事故 4,914人(※) 89%  
 鉄道交通事故 328人 6%  
 海上交通事故 282人 5%  
 航空交通事故: 9人 -

平成22年版 交通安全白書

② 交通事故死亡者に占める歩行者、自転車走行者の割合  
 (%。日本は2009年、他の国は2008年。出典:平成22年版交通安全白書)

	日本	フランス	ドイツ	オランダ	スウェーデン	デンマーク
歩行者	34.9	11.3	11.6	12.8	14.6	22.3
自転車	14.1	7.6	1.9	3.5	10.2	4.4
自動車	32.6	58.7	39.2	51.6	52.2	80.0
自動車	18.3	22.4	47.1	32.1	22.3	23.2
輸送付						
その他						

わが国において歩行中、自転車乗車中の死亡事故の割合が自動車運転中の死亡事故を上回って死亡事故率でトップになっている

歩行による移動中の安全が確保されていないことを意味する。

その大部分はクルマによる事故

特に問題なのは生活道路における事故。クルマに抜け道として利用されている関係で最低限必要な安全が確保されていない。  
 白書では対策として最高速度を原則毎時30km以下とすることが指摘されているが、それで十分なのか？

生活道路通行制限: 居住者、緊急車両、介護関係の車両等を除く車両の進入制限を行うべきでは？生活道路における制限速度、取り締まりの徹底。

(2) 交通機関の選択

① 障害者、高齢者、子どもなどクルマ利用が困難な者にとっての公共交通機関の重要性

富山市の例(2006年9月現地調査における富山市助役からのヒアリング)

富山市や住みやすさではランキング上位にあるが、これは車さえあれば生活しやすいということ。このまま公共交通が衰退すると、2040年には人口は2割減となる。

全国の県庁所在地の中で富山市の人口密度は最下位であり、①車を自由に使えない市民によって、極めて生活しづらい街、②割高な都市管理の行政コスト、③中心市街地の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失が、富山市の抱える課題である。そこで、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に人を集めることにより、公共交通を軸としたコンパクトな町づくりを目指すこととした。

## ② 赤字路線の廃線化

日本では運賃収入で運営費をまかなう「独立採算制」

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法

2条 昭和50年度までに国鉄の経営の健全性を確保するための基盤を確立し、引き続き、速やかにその事業の収支の均衡の回復を図る



8条 赤字路線＝収支の均衡を確保することが困難な路線を廃止し乗り合いバス路線等に転換



2000年貸し切りバス、2002年乗り合いバスの規制緩和(免許制から許可制)→①新規参入が容易に②バス会社に路線廃止の自由。  
黒字路線で赤字路線の赤字を填補をしていたバス会社は、赤字路線の廃線化を決定

## ③ 総人口の減少、超高齢社会

国立社会保障・人口問題研究所の「日本の将来推計人口」(2012.1推計)

総人口 2010年 1億2,806万人

出生中位推計→2048年：9,913万人→2050年：8,674万人

出生高位推計→2054年：9,962万人→2060年9,460万人

出生低位推計→2044年：1億人割り→2060年7,997万人

生産年齢(15歳～64歳)：2010年8,173万人

出生中位推計→2060年：4,418万人

出生高位推計→2060年：4,909万人

出生低位推計→2060年：3,971万人

老年(65歳以上)人口 2010年 2,948万人

2012年3,000万人→2042年：3,878万人→2060年：3,464万人

2007年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」  
鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り  
組む協議会(同法6条)に対し、一括支援する新たな支援制度「地  
域公共交通活性化・再生総合事業」創設(国交省のHP)

問題点 予算規模 地方間格差

①移動権②環境(CO2削減)③渋滞緩和④交通事故死傷者  
数減少という鉄道、乗り合いバスの果たしている機能を考慮す  
ると収支のバランスにこだわるのはおかしい。道路には莫大な  
税金が投入されているのに、公共交通機関には独立採算を求  
めるのは正しいのか

## 自転車政策のあり方と交通基本法

(株)三井住友トラスト基礎研究所  
麗澤大学客員教授 古倉 宗治  
120523 交通基本法シンポジウム

### 環境=人を運ぶ手段と車体重量

	乗車人員	人の重量合計	車体の重量	車体重量の倍率
自家用車	5人 (1.3人)	330キロ (85キロ)	1トン	3.0倍 (11.8倍)
電車(1両)	125人	8.1トン	30トン	3.7倍
航空機	550人	35.8トン	181トン	5.1倍
バス	79人	5.1トン	9.6トン	1.8倍
自転車	1人	65キロ	18キロ	0.28倍

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」p17  
注 一人当たりの体重を65キログラムとして統一して古倉計算  
電車は横浜市営地下鉄、航空機はジャンボ、バスは路線バス等を参考

### 自家用車の環境負荷

CO2排出量 合計 11億45百万トン

①産業部門33.9% 3億88百万トン  
②運輸部門20.6% 2億3千万トン

運輸部門の二酸化炭素排出量の割合

自動車2.4兆トン  
航空1.44兆トン  
船舶0.37兆トン  
鉄道0.17兆トン  
官用自動車18兆トン  
自家用車48.5%

自家用車17%

自家用車1億1千万トン

出典 国土交通省2007年環境白書及び全国地球温暖化防止活動推進センター資料より抜粋

家庭内のCO2排出内

2008年 4,882,000トン

自動車2.4兆トン

出典 東工大大林 研究室発表

世界が1年間で削減できるCO2排出

CO2削減量

テレビ60分→  
クルマ10分45倍

### 健康=日本の医療費と死因

医療費 (2004年度) 国民医療費 32.1兆円

死因別死亡割合 (2004年度)

原性新生物 31.1%  
生活習慣病 60.9%  
心疾患 15.5%  
脳血管疾患 12.5%  
腫瘍 1.2%  
高血圧性疾患 0.6%  
その他 39.0%

原性新生物 2.6兆円  
虚血性心疾患 0.9兆円  
脳血管疾患 2.1兆円  
生活習慣病 10.4兆円  
他原因(糖尿病の合併症を含む) 1.9兆円  
高血圧性疾患 2.8兆円

出典 平成19年版厚生労働白書

生活習慣病が財政を圧迫=生活習慣を改善すれば防止可能  
⇒改善して防止する責務が国民や企業にあり。

参考 がんの部位別罹患割合 (2001国立がんセンター)  
男性→胃がん1位大腸がん2位 女性→大腸1位乳がん2位

### 自転車の継続利用=生活習慣病抑制

項目	効果	割合
①発症動機	発生の危険性の軽減	35%
②心拍数	発生の危険性の軽減	男性7/4 女性1/6
③血圧	発生の危険性の軽減	軽減
④糖尿病	発生の危険性の軽減	33-50%
⑤大腸がん	発生の危険性の軽減	40-50%
⑥乳がん	発生の危険性の軽減(日常自転車利用あり)	34%
⑦体重過多・肥満	体重コントロール	5kcal/分の消費
⑧精神	精神安定・ストレス軽減	

自転車の運動の特色

①通勤通学買物中にできる-特別の時間 短縮できる必要なし  
②呼吸が息切れせず、長時間持続-息切れ、我慢ストイックなし  
③むずかしい体重負荷70%を軽減=走行2-3km、ジョギング4-6倍

項目	自転車	走り	泳ぎ
場所の制約	自由	自由	限定
時間の制約	自由	自由	限定
行動範囲	広い	狭い	非常限
持続時間	長時間	短い	短時間
強度の調整	長期間	短い	短い
膝-腰負担	可能	困難	困難
運動中会話	可能	可能	困難
医学的安全性	高い	高い	制約(血圧・心臓疾患)

出典 Andersen, L., Srinivasan, P., Srinivasan, M. and Hain, H. (2000). All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, and cycling to work. Archives of Internal Medicine.  
Henderson, I. (1999). The Effect of Commuter Cycling on Physical Performance and on Coronary Heart Disease Risk Factors. Amsterdam: Free University.  
Kenny, A. (1997). Exercise and heart disease. Cardiac findings: fatal cycle accidents. British Journal of Sports Medicine.  
Lynch, J. et al. (1996). Moderate Intense Physical Activities and High Levels of Cardiorespiratory Fitness Reduce the Risk of Non-insulin-dependent Diabetes Mellitus in Middle-aged Men. Archives of Internal Medicine.  
Hsu, L., A. B. Blair, A. Dai, Q. Dai, Y. and Chiu, W. (2004). Commuting physical activity and risk of colon cancer in Shanghai, China. American Journal of Epidemiology.  
Shibata, S., Schmidt, H., Kopp, G., Cheng-Chang, A. (2003). Case-control study of physical activity and breast cancer risk among postmenopausal women in Germany. American Journal of Epidemiology.

### 自転車のメリット~これだけのメリットは他にない

	a.個人	b.企業	c.地域・自治体	d.国	e.地球
1.費用の削減(空価費用の削減)	健康費用の削減(空価費用、道路整備費用、公害対策費用)	健康費用、道路整備費用、公害対策費用の削減(医療費、健康増進費用)	健康費用、道路整備費用、公害対策費用の削減(医療費、健康増進費用)	健康費用、道路整備費用、公害対策費用の削減(医療費、健康増進費用)	健康費用、道路整備費用、公害対策費用の削減(医療費、健康増進費用)
2.公害(騒音、振動)企業イメージの改善	良好な地域環境の創出	良好な地域環境の創出	良好な地域環境の創出	良好な地域環境の創出	良好な地域環境の創出
3.生活習慣病、心臓病・健康良好	国民健康保険料の削減	国民健康保険料の削減	国民健康保険料の削減	国民健康保険料の削減	国民健康保険料の削減
4.洪水時、運動企業活動の円滑	仕事の効率化	仕事の効率化	仕事の効率化	仕事の効率化	仕事の効率化

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」内各図の自転車許容等に基づき、古倉作成。



## 報告・交通基本法に関する二井意見書

日弁連／二井環境委員会委員 中島 敏

2012.05.23

交通基本法シンポジウム

第二東京弁護士会

### 1. 交通基本法に関する弁護士会の意見書

第二東京弁護士会意見書 2010.11.16

(付：交通基本法草案)

(日本弁護士連合会意見書 2010.12.16)

### 2. 弁護士会意見書の提出経緯

1982 フランス「交通基本法」(LOTT)

2000 イギリス「交通基本法」(TRANSPORT ACT)

2006 民主党・社民党「交通基本法案」

2006年提出→2009年廃案→政権交代

2010.3 国土交通省「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けてー中間整理ー」(第1次、第2次、第3次意見募集)

2010.12 国土交通省「交通基本法案」

2011.2 閣議決定「交通基本法案」

### 3. 弁護士会意見書の観点

＝利便性の反面で、交通の現状にどのような問題があり、人権と環境の観点から、どのように変えていかなければならないか＝【第1条】

(1)自動車利便性の反面 ↔ 公共交通機関の衰微、移動手段をもたない人々の増加、まちづくりとの関連。

(2)人権：生命侵害、身体侵害〔究極の人権侵害〕の多発。→表1(2頁)、表2(3頁)

(3)環境、公害：温室効果ガスの排出、自然破壊。→表3(3頁)

### 4. 二井「交通基本法草案」の骨格

(1) 第1条〔交通の現状に対する基本認識〕⇒上記

(2) 第2条〔移動する権利〕

移動する権利は日本国憲法に由来する権利の一環である。

(3) 第3条第1項〔安全性、快適性〕

第2条の「移動する権利」は第1条の現状認識を踏まえて、「安全・快適なものでなければならぬ」

⇒第14条〔歩行者等の安全な移動を確保するための整備促進の責務〕

⇒第15条〔環境負荷の少ない自転車の安全・快適な走行環境整備の責務〕

⇒第17条〔路面電車の導入等都市部における安全かつ快適な交通体系確立の責務。公共交通機関の混雑緩和〕

(4) 第3条第2項〔環境負荷の少ない交通手段への転換〕

⇒第16条〔環境負荷の少ない輸送機関への転換。自転車の安全・快適な走行環境の整備等を含む〕

(5) 第4条〔総合的政策の必要性、各交通手段の均衡ある役割分担、まちづくりとの対応〕

(6) 上記(3)～(5)につき

⇒第5条〔国の責務、国民の参加〕

⇒第6条〔地方公共団体の責務〕

⇒第7条〔事業者の責務〕

⇒第9条〔財政上の措置〕

⇒第11条〔国の交通基本計画〕

⇒第12条〔地方交通計画〕

⇒第13条〔市町村交通計画〕

⇒第16条〔公共交通機関等の整備〕

⇒第18条〔地方公共団体の施策〕

### 5. 二井意見書以後

(1) 「交通基本法（政府案）は廃案にしてよいのか？」について

(2) 総合的交通政策、具体的施策の方向性を示す必要

①現在＝存在しない

②公共交通の衰退

過疎地のみならず、都市近郊にも及ぶ

2011.8.18 日弁連意見書「交通インフラの復旧・復興に関する意見書」

③歩行者等交通弱者の安全性に関する抜本的な施策必要

政府案→交通安全基本法へ丸投げ（第7条）

→「交通安全基本法」の問題点

→「交通安全基本計画」の空文化。市民の関与なし

2006.9 埼玉県川口市（園児ら21名死傷）→2012.04.23 京都市亀岡市（児童

ら10名死傷）→何も改善されていない

④自転車の安全な走行空間の確保

2011.10.28 警察庁通達→警視庁の基準

→しかし、車線の削減、道路空間の再分配の総合的交通政策との結びつきが必

要

→5年間、5万km提倡

→ソウル市、車線削減による自転車レーン200km計画

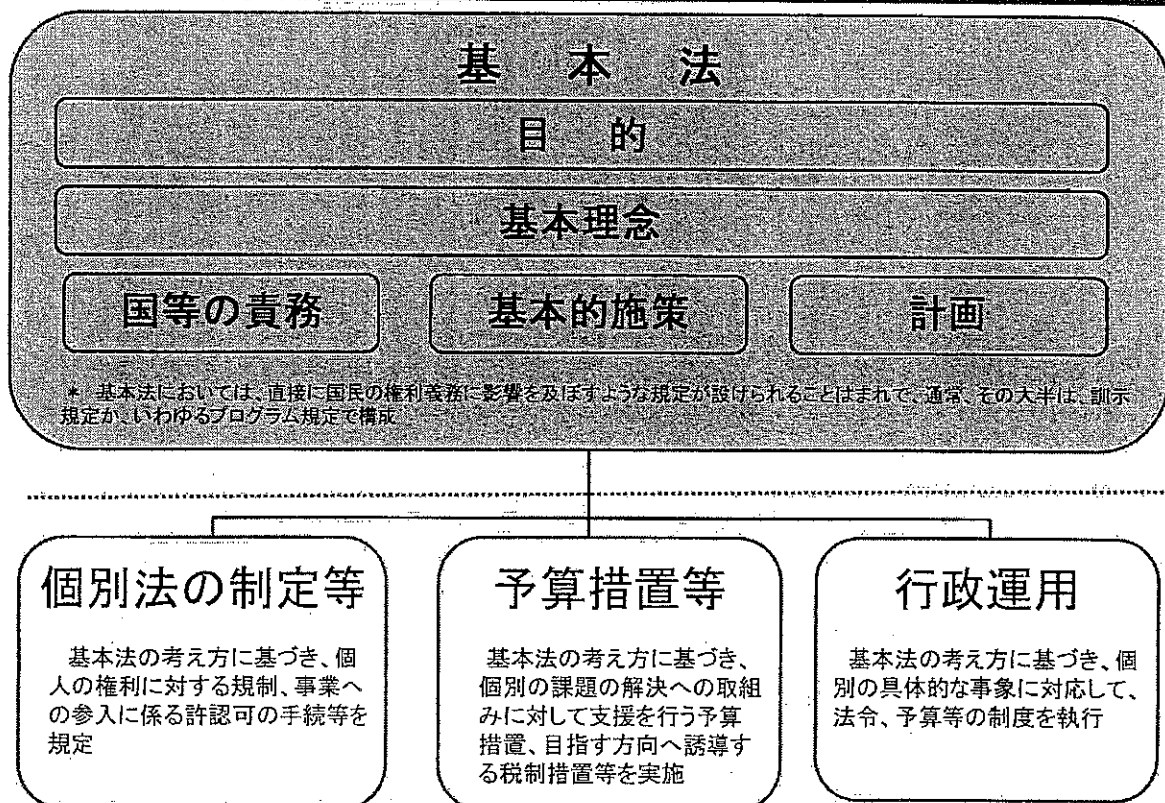
## 交通基本法に関する経緯

- 平成14年 民主党・社民党が交通基本法案（議員立法）を国会に提出。審議未了・廃案。
- 平成18年 民主党・社民党が交通基本法案（議員立法）を国会に再提出。平成21年衆議院解散に伴い廃案。
- 平成21年 政権交代を機に、政府としての法案の検討を開始。
- 平成22年 7月の参議院選挙の民主党マニフェスト2010（抄）  
「人々の社会参加の機会確保、環境にやさしい交通体系の実現をめざして、『交通基本法』（仮称）を制定し、公共交通を含む総合的な交通体系を構築します。」
- 平成23年 1月に民主党交通基本法ワーキングチームが提言をとりまとめ。  
2月に交通政策審議会・社会資本整備審議会が「交通基本法案の立案における基本的な論点について」報告書を取りまとめ。  
3月8日に交通基本法案を閣議決定。  
先の通常国会及び臨時国会の会期末に継続審議。

1/8

基本法とは

### 「基本法」に基づく行政の展開の体系のイメージ



2/8



(参考)交通基本法案に関連のある主な法律

<基本法>

交通基本法案

交通安全対策基本法

環境基本法

海洋基本法

地球温暖化対策  
基本法案

<計画法>

国土形成計画法

社会資本整備  
重点計画法

<実施法>

促進

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

都市鉄道等利便増進法  
流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律

助成

離島航路整備法、鉄軌道整備法、踏切道改良促進法

移動円滑化

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

事業

道路運送法、鉄道事業法、軌道法、海上運送法、航空法、貨物自動車運送事業法等の物流事業関連法

交通インフラ

全国新幹線整備法  
高速自動車国道法  
道路法  
港湾法  
空港法

交通規制・まちづくり・地域振興

道路交通法  
都市計画法、中心市街地の活性化に関する法律

流通業務市街地の整備に関する法律  
離島振興法、過疎地域自立促進特別措置法、半島振興法

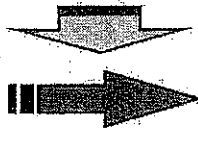
-6-  
3/8

●交通基本法案

交通に関する施策を総合的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての責務となる枠組みが存在しないため、国々の分野での個別対応に終始



交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化

人口減少・少子高齢化の進展  
我が国の経済の低迷、国際競争力の低下  
切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい交通に関する施策への転換

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組みを推進。

基本理念等

交通に関する施策について基本理念等を定める。  
（国民生活等）に必要かつ合理的な交通手段の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の安全の確保、交通の利便性の向上、国土の活性化、国際競争力の強化及び地域の活性化、交通に関する取組の促進、まちづくりの推進等に関する施策の推進等）

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者をそれぞれの責務を定める。

基本的施策

国及び地方公共団体が提供する交通に関する基本的施策について定める。  
（国民生活等）に必要かつ合理的な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の移動円滑化のための施策、物流の効率化、交通の利便性の向上、国土の活性化、国際競争力の強化及び地域の活性化、交通に関する取組の促進、まちづくりの推進等に関する施策の推進等）

交通基本計画の制定

交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。  
○今後の具体的な目標を設定  
×交通基本計画と社会資本整備重点計画を単一の画枠として施策を推進

年次報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国益に報告を行う。

3/8

交通基本法案の骨子案

Ⅰ 基本理念等

- 第1条：目的 (この法律は、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする)
- 第2条：国民等の交通に対する基本的な需要の充足 (交通の機能が十分に発揮されることにより、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されなければならない。)
- 第3条：交通の機能の確保及び向上
- 第4条：交通による環境への負荷の低減
- 第5条：交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携
- 第6条：連携等による施策の推進
- 第7条：交通の安全の確保

Ⅱ 責務等

- 第8条：国の責務
- 第9条：地方公共団体の責務
- 第10条：交通関連事業者及び交通施設管理者の責務
- 第11条：国民の責務
- 第12条：関係者の連携及び協力
- 第13条：法制上の措置等
- 第14条：年次報告等

Ⅲ 交通基本計画

- 第15条：交通基本計画 (交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通基本計画を策定。計画案の策定大臣は、内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣。計画案の作成にあたっては環境大臣に協議。計画は、閣議決定を経た後、国策に報告し、公表。)

Ⅳ 国等の基本的施策

- 第16条：日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等
- 第17条：高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策
- 第18条：交通の利便性向上、円滑化及び効率化
- 第19条：国際競争力の強化及び地域の活力の向上に必要な施策
- 第20条：交通に係る環境負荷の低減に必要な施策
- 第21条：総合的な交通体系の整備等
- 第22条：まちづくりの観点からの施策の促進
- 第23条：観光立国の実現の観点からの施策の推進
- 第24条：協議の促進等
- 第25条：技術の開発及び普及
- 第26条：国際的な連携の確保及び国際協力の推進
- 第27条：国民等の立場に立った施策の実施のための措置
- 第28条：地方公共団体の基本的施策

Ⅴ 附則

施行期日 (公布の日から施行)

各国の地域公共交通に関する制度について

	日本	フランス	ドイツ	イギリス	アメリカ	韓国
地域公共交通に係る計画制度を規定した法律	活性化・再生法(07)	国内交通基本法(82)	近距離交通地域化法(96)	2000年交通法	1984年都市公共交通法(UMPO)の策定を踏まえ、1991年総合国土輸送効率化法(STEA)によりUMPOを充実強化	大衆交通育成利用促進法(05)
上記計画の策定の義務化の有無	任意	96年改正法より10万人以上の都市圏で策定が義務化	近距離交通地域化法(96)で策定を義務化。計画の策定に係る細則は州法で規定	2000年交通法で策定を義務化	MPOと州が長期計画と交通改善計画を策定することを義務化	義務化
地域公共交通に係る計画	連携計画	都市圏交通計画(PDU)	交通計画	地方交通計画(LTP)	交通計画(TP)	大衆交通基本計画(国)、地方大衆交通基本計画(地方)
地域公共交通に係る特別の財源(中央政府)	なし	なし	エネルギー税	燃料税(州政府に配分、一部が公共交通に使用)	ガソリン税	交通税(政令により、道路57.5%、都市鉄道12.5%、高速鉄道・空港9.0%、調整10.0%と配分)
地域公共交通に係る特別の財源(地方政府)	なし	都市圏交通機構(AOTO)に交通税(VI)の課税権を付与(交通税収入はインフラ整備・運営費の双方に充当可)	近距離交通地域化法の制定に伴い、エネルギー税の一部を連邦から州の財源に譲渡	道路利用者(Road User Charge)や駐車場駐車場の駐車(Workplace Parking Levy)に係る課税権を付与	公共交通運営団体に交通区域内における売上税の課税権を付与	交通開発負担金(主として交通安全施設整備)
地域公共交通に係る補助制度	総合事業 地バス補助 離島航路補助 等	トラム等のインフラ整備に対する補助	地方交通助成法(GVFG)に基づく地域公共交通の関連施設に対する補助	LTPの審査・評価を通じた補助	SAFETEA-LUに基づくガソリン税の配分制度	地方分権交付税(一般会計)等による支援あり



目次

○ 各分野の報告・提言

1. 新たな技術を考える

1.0.1 教員、座長：山田 敏、副座長：大野 亮之

No	件名	発表者	発表時刻
1	高度化をなくすための運行・運賃・制度のイノベーション	(株)ライトレール 阿部 尊	1
2	環境にやさしいLRTを走らせるための改良について	大野 亮之	3
3	バスをベースとした新しいハイモビリティ交通システム	(株)交通システム 全藤 昭彦	5
4	LRT導入効果予測のための交通シミュレーションの開発	(株)交通システム 大野 亮之	7
5	LRT導入効果予測のための交通シミュレーションの開発	(株)交通システム 全藤 昭彦	9
6	セパレートサービスの運営改善	(株)交通システム 大野 亮之	11
7	コマタイプ式LRT「トランスロール」の新技術動向	三井物産プラントシステム(株) 小山 俊一	13
8	太陽光発電で走る鉄道(非用電線)の製作と実証実験	多摩技術大学 丸谷 清康、静岡大学 小島 健二	15
9	国内初のEV/PHVタクシーの検証	東洋大学 鈴木 隆夫	17
10	高度化をなくすための運行・運賃・制度のイノベーション	東洋大学 鈴木 隆夫	19

2. 各地域の取組みから

1.0.4 教員、座長：竹内 祐一、副座長：小田 明人

No	件名	発表者	発表時刻
1	市民団体「おみやぎ自給車ネットワーク」の取組み	おみやぎ自給車ネットワーク 志野 敏夫	21
2	おみやぎ自給車ネットワークの取組み	おみやぎ自給車ネットワーク 志野 敏夫	23
3	バス停アダプト運動の展開と高度のバスマップ	(N)RACDA 松田 忠也	25
4	神戸市内のバスマップと乗客運賃	(N)RACDA 岡 勇男	27
5	吉備線LRT計画と合意形成	吉備線LRT計画 小野 弘	29
6	高度化のLRT導入で乗客は増えるのか?	(N)高度化LRTを推進する会 小田 明人、清水 康二	31
7	高度化のLRT導入で乗客は増えるのか?	(N)高度化LRTを推進する会 小田 明人、清水 康二	33
8	高度化のLRT導入で乗客は増えるのか?	(N)高度化LRTを推進する会 小田 明人、清水 康二	35
9	高度化のLRT導入で乗客は増えるのか?	(N)高度化LRTを推進する会 小田 明人、清水 康二	37
10	高度化のLRT導入で乗客は増えるのか?	(N)高度化LRTを推進する会 小田 明人、清水 康二	39
11	高度化のLRT導入で乗客は増えるのか?	(N)高度化LRTを推進する会 小田 明人、清水 康二	41

3. 最新海外事情

1.0.1 教員、座長：吉川 洋、副座長：服部 重敏

No	件名	発表者	発表時刻
1	フランスにおける共同体的な新しい移動空間整備	(株)アンジェロセック 吉川 洋	43
2	フランス人技術者が発想するLRT	(株)アンジェロセック ジャンピエール・ラガリエ	45
3	クレルモン・フェランのトラムについて	(株)アンジェロセック フランク・シャルメノン	47
4	パリ圏新設トラム4線について	(株)アンジェロセック シモン・グレグ	49
5	米国におけるストリートカーの整備	都市交通研究家 服部 重敏	51
6	LRT導入都市における住民意識調査について	(株)モチベート 森 五夫、南 聡一郎	53
7	コマタイプトラム、経路性の比較について	(株)モチベート 森 五夫、南 聡一郎	55
8	通勤費負担に関する日仏比較考察	(株)運輸調査 坂谷 和也	57
9	エビリアイウェイカーフリーゾーンのとおりについて	カーフリーゾーン・ジャパン 鈴木 文子	59
10	既存するプレ・メトロとLRT導入の考察	小田 明人	61

4. 交通政策の分析・提言

2.0.1 教員、座長：照 達敏、副座長：原本 敬

No	件名	発表者	発表時刻
1	LRTはたまたまおもしろいのか	(N)RACDA/岡山弁論会 成茂 希明	63
2	交通政策の足下を固める、交通自立性という概念の提案	岐阜未来研究会 越 達敏	65
3	地域の公共交通ネットワークの発展とまちづくり	(N)まちづくり千葉 照 達敏	67
4	地域の公共交通ネットワークの発展とまちづくり	(N)まちづくり千葉 照 達敏	69
5	地域の公共交通ネットワークの発展とまちづくり	(N)まちづくり千葉 照 達敏	71
6	地域の公共交通ネットワークの発展とまちづくり	(N)まちづくり千葉 照 達敏	73
7	地域の公共交通ネットワークの発展とまちづくり	(N)まちづくり千葉 照 達敏	75
8	地域の公共交通ネットワークの発展とまちづくり	(N)まちづくり千葉 照 達敏	77
9	地域の公共交通ネットワークの発展とまちづくり	(N)まちづくり千葉 照 達敏	79
10	地域の公共交通ネットワークの発展とまちづくり	(N)まちづくり千葉 照 達敏	81

2.0.2 教員、座長：原田 篤利、副座長：佐野 正

No	件名	発表者	発表時刻
1	自治体の「交通事業ゼロ宣言」への提言	AREV 内田 敬之	83
2	自治体の「交通事業ゼロ宣言」への提言	AREV 内田 敬之	85
3	自治体の「交通事業ゼロ宣言」への提言	AREV 内田 敬之	87
4	自治体の「交通事業ゼロ宣言」への提言	AREV 内田 敬之	89
5	自治体の「交通事業ゼロ宣言」への提言	AREV 内田 敬之	91
6	自治体の「交通事業ゼロ宣言」への提言	AREV 内田 敬之	93
7	自治体の「交通事業ゼロ宣言」への提言	AREV 内田 敬之	95
8	自治体の「交通事業ゼロ宣言」への提言	AREV 内田 敬之	97
9	自治体の「交通事業ゼロ宣言」への提言	AREV 内田 敬之	99
10	自治体の「交通事業ゼロ宣言」への提言	AREV 内田 敬之	101

○ 付録

まちづくりのソフト 宇都宮市 (交通新聞 7月5日「交通評論」より転載) . . . . . 103

成長戦略と地域交通 北村秀哉 (交通新聞 8月16日「交通評論」の「都を交えて」より転載) . . . . . 104

日本経済新聞連載「新時代の公共交通」紹介 坂谷和也 . . . . . 105

全国のLRT検討状況 RACDA調査 . . . . . 107

交通基本法案 . . . . . 109

新交通システム(LRT)推進議員連盟名簿 . . . . . 113

『国土交通』2010.6-2010.7 特集「交通ネットワーク」 . . . . . ウラから1

もね：人と環境はいい交通もめいけい全国大会開催2010  
 (人と環境にやさしい交通をめいけい協議会・総行)

## 「交通被害者遺族の立場からの交通における安全面の提言」

佐藤 清志

- ・ 交通事故は「犯罪」である事 死亡事故の発生は当たり前ですか?  
昨年(平成23年)の交通死は4,611名 11年連続減少(しかし減少率は約5%)… 朗報か?  
これはジャンボジェット機9機以上の全員死亡の被害と同等
- ・ 遺族になって感じた事 青信号を渡っていても事件に遭ってしまうという事  
交差点の交通システムの危険性 現状の交差点横断は「交通ロシアン・ルーレット」  
歩車分離信号の必要性 安心して「青」で渡れる信号機
- ・ 子どもの事件・被害防止は「大人の責任」  
子どもが絡む道路交通被害では、全て子どもが犠牲者であり、大人が加害者  
子どもは免許を持たず、クルマの運転はしない 大人側の考え方・行動で被害は減るはず  
動いているクルマだから凶器となる 止まれば大惨事とはならないはず  
元気に育つ子どもの犠牲を無くさずに、少子高齢化など語れないのではないか
- ・ 第9次交通安全基本計画(23年度より5ヶ年) 「人優先」の交通安全思想が基本理念に  
交通死亡状態別の第一位は交通弱者(歩行者・自転車) 欧米では考えられない事態
- ・ このところ立て続けに起きている重大交通被害  
4月12日 京都・祇園 暴走事件(死者7名、重軽傷者11名) てんかん影響のおそれ?  
4月23日 京都・亀岡 通学途中の被害(死者4名、重軽傷者7名) 無免許・未成年  
4月29日 関越道 ツアーバス事件(死者7名、重軽傷者39名) 道路運送車両法違反?  
その他には  
4月28日 千葉・館山 小学1年生 通学のバス停付近でひかれ死亡  
5月14日 大阪・玉造 小学1年生 歩道上で軽にはねられ死亡(参道へ曲がる右折車)  
くわえて  
4月10日 品川区内 自転車の小学4年生はねられ死亡(交通事故死ゼロを目指す日)  
↓  
<通学路を含めた生活道路の被害対策における視点>  
交通弱者の被害 → 交通弱者保護というより、全ての人が“等しく安全”である社会形成  
(ツアーバス被害者も公共交通利用でありある意味、交通弱者)  
クルマ利用者には「減税・補助金制度」・「高速料金(ETC)割引」など経済的支援があるが、  
公共交通利用を含めた「交通弱者」には何もないことに合わせ、公共交通手段すら削減傾向
- ・ 交通手段を含め、安全・環境・経済性における「移動の平等」が求められる=バリアフリー  
(「安全」と「円滑」は両立できるのか?)

第一七七回

第三三章

交通基本法案

目次

第一章 総則 (第一一四条)

第二章 交通に関する基本政策

第一節 交通基本計画 (第一五五条)

第二節 国の施策 (第一六一条-第一七一条)

第三節 地方公共団体の施策 (第一八一条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るに基本となる事項を定め、並びに国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民の責務を明らかにすることにより、交通安全対策基本法(昭和四十五年法律第百十号)と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

(国民等の交通に対する基本的な需要の充足)

第二条 交通は、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者(以下「国民等」という。)の交通に対する基本的な需要が適切に充足されなければならない。

(交通の機能の確保及び向上)

第三条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活又は社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。

(交通による環境への負荷の低減)

第四条 交通に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減が図られることを旨として行われなければならない。

(交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携)

第五条 交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段(交通施設及び輸送サービスを含む。以下同じ。)の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならない。

(連携等による施策の推進)

第六条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を含め、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業者(以下「交通関連事業者」という。)、交通施設の管理を行う者(以下「交通施設管理者」という。)、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

(交通の安全の確保)

第七条 交通の安全の確保に関する施策については、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる。

2 交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策とその他の施策との十分な連携が確保されなければならない。

(国の責務)

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念(以下「基本理念」という。)にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的・経済的・社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

(国民の責務)

第十一条 国民は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

(法制上の措置等)

第十三条 政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

(年次報告等)

第十四条 政府は、毎年、国会に、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告を提出

しなればならない。

2 政府は、毎年、前項の報告に係る交通の動向を考慮して講じようとする施策を明らかにした文書を作成し、これを国会に提出しなければならない。

第二節 交通に関する基本的施策

第一節 交通基本計画

第十五条 政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画（以下この条において「交通基本計画」という。）を定めなければならない。

2 交通基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 交通に関する施策についての基本的な方針
  - 二 交通に関する施策についての目標
  - 三 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
  - 四 前三号に掲げるもののほか、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 3 交通基本計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する国の計画並びに環境の保全に関する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならない。
- 4 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、交通基本計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。
- 5 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定により交通基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、環境の保全の観点から、環境大臣に協議しなければならない。
- 6 政府は、交通基本計画を定めるときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。
- 7 前三項の規定は、交通基本計画の変更について準用する。

第二節 国の施策

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条 国は、国民等が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他の地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他の必要な施策を講ずるものとする。

（高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策）

第十七条 国は、高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身体機能上の制限を受ける者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他の必要な施策を講ずるものとする。

（交通の利便性向上、円滑化及び効率化）

第十八条 国は、前二条に定めるもののほか、国民等の日常生活又は社会生活における交通に対する基本的な需要が適切に充足されるようにするため、定時性の確保（設定された発着時刻に従って運行することをいう。）、速達性の向上（目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。）、快適性の確保、乗継ぎの円滑化その他の交通結節機能の高度化（交通施設及びその周辺の施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。）、輸送の合理化その他の交通の利便性の向上、円滑化及び効率化のために必要な施策を講ずるものとする。（国際競争力の強化及び地域の活力の向上に必要な施策）

第十九条 国は、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域の活力の向上を図るため、国内交通網の形成、国際輸送網及び輸送に関する拠点の形成その他の必要な施策を講ずるものとする。

（交通に係る環境負荷の低減に必要な施策）

第二十条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他の交通による環境への負荷の低減を図るため、温室効果ガスその他の環境への負荷の原因となる物質の排出の抑制に資する自動車その他の輸送用機械器具の開発、普及及び適正な使用の促進並びに交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換その他の物の移動の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、船舶からの海洋への廃棄物の排出の防止、航空機の騒音により生ずる騒音の防止その他の必要な施策を講ずるものとする。

（総合的な交通体系の整備等）

第二十一条 国は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じた適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連携並びに公共交通機関間相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、交通に係る需要の動向その他の事情に配慮しつつ、前項に規定する連携の下に、交通手段の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するために必要な施策を講ずるものとする。

（まちづくりの観点からの施策の促進）

第二十二条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるよう努めるものとする。

（観光立国の実現の観点からの施策の推進）

第二十三条 国は、観光立国の実現が、我が国経済社会の発展のために極めて重要であるとともに、観光客の往来の促進が、地域間交流及び国際交流の拡大を通じて、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図り、並びに国際相互理解の増進に寄与することに鑑み、観光客の円滑な往来に必要な交通手段の提供の推進、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設並びに道路に係る外国語その他の方法による外国人観光客に対する情報の提供の推進その他の交通に関する観光客の往来の促進に必要な施策を講ずるものとする。

（協議の促進等）

第二十四条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図ることに鑑み、これら者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

（技術の開発及び普及）

第二十五条 国は、交通に関する技術の研究開発及び普及の効果的な推進を図るため、これらの技術の研究開発の目標の明確化、国及び独立行政法人の試験研究機関、大学、民間その他の研究開発を行う者の間の連携の強化、基本理念の実現に資する技術を活用した交通手段の導入の促進その他の必要な施策を講ずるものとする。

(国際的な連携の確保及び国際協力の推進)

第二十六条 国は、交通に関する施策を国際的協調の下で推進することの重要性に鑑み、交通に関し、国際的な規格の標準化その他の国際的な連携の確保及び開発途上地域に対する技術協力その他の国際協力を推進するため、必要な施策を講ずるものとする。

(国民等の立場に立った施策の実施のための措置)

第二十七条 国は、国民等の立場に立つて、その意見を踏まえつつ交通に関する施策を講ずるため、国民等の意見を反映させるために必要な措置その他の措置を講ずるものとする。

第三節 地方公共団体の施策

第二十八条 地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

理 由

交通は、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、交通に関する施策について、基本理念及びその表現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民の責務を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。



2010年(平成22年)11月16日

第二東京弁護士会  
会長 栃木 敏 明

## 交通基本法に関する環境・人権の観点からの提言

(付：交通基本法草案)

### 1 政府による交通基本法の検討

政府は、2011年初頭の通常国会に「交通基本法」(案)を提出し、その成立を期する意向を表明している。

我が国での「交通基本法」制定の試みは、もとよりはじめてのことであるが、国際的にみれば、まずフランスにおいて1982年に「交通基本法」(略称LOTI)が制定され、つぎにイギリスにおいて2000年に「交通基本法」(TRANSPORT ACT)が制定され、これらはいずれも政権の交替を機に、従来の交通政策を大幅に修正することを目的としたものである。

わが国における動向について見れば、民主党と社民党は野党時代に共同して末尾添付の「交通基本法」(案)を国会へ提出した。同法案は、国民の権利として「移動権」を明示するなど当時としては踏み込んだ内容を含むものであったが、その後踏案となつている。現段階では、国土交通省は法案を公表していないが、民主党・社民党案をもとに検討を進めていると考えられる。

他方で、国土交通省は、2010年初頭には民主党・社民党案を対象として第1次意見募集を行い、その後とりまとめた「中間整理」を対象として第2次、第3次、第4次意見募集を行い、第1次意見募集に対しては日弁連が同2月26日付で意見書を提出している。また、市民団体と国土交通省又は担当副大臣との意見交換も行われた。

### 2 バランスある交通政策を訴えた、当会及び日弁連の過去の提言

交通及び道路問題に対して、当弁護士会は従来から継続して検討を行っており、重要と考えられる問題に対して、適時に次のとおり意見書等を提出してきた (<http://niben.jp/or/kankyo/kankyo.html>)。

- ・道路交通法の改正案に対する意見書(2007年1月27日)
- ・道路整備中期計画に関する意見書(2007年10月22日)
- ・道路建設のあり方に関する意見書(2009年3月18日)
- ・高速道路無料化及び揮発油税(所謂ガソリン税)等の暫定税率廃止に対する環境・人権の観点からの意見書(2010年2月18日)

また、日弁連においても、「自動車公害の根絶にむけた道路政策の転換を求めて」(2000年3月16日)等、多くの重要な意見書を公表している。

これら当会及び日弁連意見書は、いずれも「人権・環境」の観点から、自動車交通を第一義とする従来の交通・道路政策に対して、自動車の利便性自体は認めつつも、多数の人身被害をもたらす交通事故(表1・2及び脚注\*)、多くの健康被害を及ぼす大気汚染・騒音等の公害、地球温暖化をもたらすCO<sub>2</sub>排出による環境被害(表3)等の主原因となった事実を直視し、自動車の利便性と環境・安全面で優れた他の交通手段とのバランスある総合的交通政策の必要性を指摘したものである。

表1 交通事故死者数(2009年。出典：「平成22年版 交通安全白書」より作成)

道路交通事故	4,914人(※)	89%
鉄道交通事故	328人	6%
海上交通事故	282人	5%
航空交通事故	9人	—

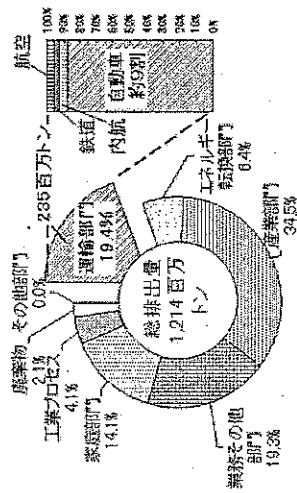
※道路交通事故に関しては事故後24時間内のみの死者数

\* 毎年、阪神淡路大震災の犠牲者に匹敵する交通事故死が発生し、その89%が道路交通事故死である。また、その100倍以上が交通事故により負傷している。特に、日本は道路交通事故死者における歩行者・自転車走行者の被害割合が先国でも異常に高い。

表 2 交通事故死亡者に占める歩行者、自転車走行者の割合  
(%。日本は2009年、他の国は2008年。出典：同上)

	日本	スウェーデン	アメリカ	フランス	ドイツ	イギリス
歩行者	34.9	11.3	11.8	12.8	14.6	22.3
自転車	14.1	7.6	1.9	3.5	10.2	4.4
自動車	32.6	53.7	39.2	51.6	52.9	50.0
自動二輪 原付、その他	18.3	22.4	47.1	32.1	22.3	23.2

表 3 温室効果ガスの排出割合 (2008年。出典：国土交通省 HP  
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/ondanka/ondanka.html> より)



### 3 交通基本法に関する提言

交通基本法は、国民の移動権を法律の中に位置づけ、従来の交通政策の問題点を明らかにし、私達の子ども達が暮らす次世代の社会のすがたを示すべきものであり、このような基本法が制定されるならその意義は大きいものと考えられる。かかる観点から当会は、「人権・環境」の視点から交通問題を捉える従来の日弁連及び当会の一貫した姿勢に基づき、国民の権利として移動権を保障しようとするかつての民主党・社民党案の立場を基本的に支持しつつ、

更に踏み込み、交通基本法には以下のような内容が含まれるべきと考え  
(詳細は別紙「交通基本法草案」参照)。

1. 何人も、日本国憲法によって保障される基本的人権の一環として、「安全・快適に移動する権利」を保障されることを明らかにする (別紙第 2 条)

2. 歩行・自転車・自動車・路面電車・鉄道・船舶・航空機等の手段毎の適切な交通分担に基づき、沿道と一体化した道路の空間機能の有効活用にも配慮した、交通体系の均衡ある総合的整備を国に義務づける (同第 4 条)

3. 縦割り化された交通行政の集中合理化などの法令・運用・財政的措置を含む、国・地方公共団体の概括的な責務や、事業者の安全・環境配慮の責務を定める (同第 5～7 条)

4. 安全性向上と環境負荷低減の具体的な数値目標や、各交通手段が担うべき分担割合の目標を含む「交通計画」の策定を、国や都道府県に義務づける (同第 11 条・第 12 条)

5. 自動車の進入抑制・速度抑制等の、安全な移動の確保のための具体的施策を国に義務づける (同第 14 条)

6. 国に、環境負荷の低減に資する輸送機関への転換促進、自転車の走行環境整備等の環境配慮の具体的施策をおこなうことを義務づける (同第 15 条)

7. 国に、交通条件に恵まれない地域における、公共交通機関等の整備及び輸送サービスの提供の確保に必要な措置をおこなうことを義務づける（同第 16 条）

8. 国に、都市鉄道の輸送力の増強、階切道の立体交差化の促進、路面電車の導入、都市部における自動車交通量の抑制等の、都市部における安全・快適な交通の確立に必要な措置をおこなうことを義務づける（同第 17 条）

9. 地方公共団体に、国の施策に準じた施策や、地域の自然的経済的社会的諸条件と地域住民の望むまち作りに応じた必要な施策を実施することを義務づける（同第 18 条）  
ほか

人々が安全で快適に暮らせる社会の実現のため、当会の意見が、今後の具体的な法案に反映されることを強く希望する。

以上

## 別紙

# 交通基本法草案

### 第一章 総則

#### 第 1 節 目的、権利

(目的)

第 1 条 この法律は、円滑な人の移動及び物流を可能とし、国民の諸活動の基礎となるべき交通の重要性と、交通が、事故、騒音、振動、大気汚染その他の公害、温室効果ガスの排出等により、国民の生命、身体及び健康、自然環境、住環境等に重大な影響（以下「環境負荷」と総称する）を及ぼしており、また、交通条件に恵まれない地域等において、自家用車を利用できない高齢者、障害者、子どもその他住民の安全で快適な移動の権利及び自由が阻害されている現状にかんがみ、国民の移動に関する権利及び自由を明確にするとともに、交通についての基本理念を定め、国、地方公共団体、事業者及び国民の交通についての基本理念に係る責務を明らかにして、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民の安全、健康で文化的な生活の確保、環境負荷の低減及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

(安全・快適な移動の権利)

第 2 条 何人も、日本国憲法によって保障される、個人として尊重され、幸福等を追求する権利、居住、移転及び職業選択の自由、並びに健康で文化的な生活を営む権利等の一環として、安全で快適な移動の権利を保障される。

#### 第 2 節 基本理念

(移動における安全性、快適性等の確保、交通による環境負荷の低減)

第 3 条 何人に対しても移動における安全性、快適性が十分に確保されなければならない。交通施設及び輸送サービスの利用にあたっては、その質が確保され、利用者にとって円滑かつ便宜な条件（交通施策及び輸送サービスに

かかる合理的な選択の自由、アクセスと情報の取得、合理的な運賃、合理的な公的費用負担を含む)の整備がなされなければならない。

2. 交通が多量の環境負荷を及ぼすおそれがあることにかんがみ、環境と公衆に対する国の方針に即し、環境負荷の少ない交通手段への転換を図ることを含め、持続的に発展することができる社会を構築するための施策を講じなければならぬ。

#### (交通体系の総合的整備)

第4条 国は、国土の利用、整備及び保全に関する国の方針に即し、交通に係る自然的社会的経済的条件を考慮して、歩行、車椅子、自転車、自動車、路面電車、鉄道、船舶、航空機等の交通手段に、それぞれの特性と地域の実情に応じた適切で均衡ある役割を分担させ、かつ、相互に有機的かつ効率的に連携するよう、総合的に交通体系を整備しなければならない。交通が都市の整備と密接な関係にあることから、交通体系の整備にあたっては、歩行者、自転車の安全及び公共交通機関の健全な育成に留意するものとし、また、都市計画と調和した一体的整備がはからなければならない。道路と沿道空間が一体となり、地域の景観を形成し、地域のにぎわいや交流を促す地域活動の場となり、まち並み創造や来訪者の増大にも寄与するという、道路の空間機能の有効活用についても、留意するものとする。

2. 交通体系の総合的策定にあたっては、交通条件に恵まれない地域における公共交通機関等輸送サービスの提供、都市部における公共交通機関の混雑緩和、大規模災害時の交通の確保等の施策を推進し、併せて我が国経済の発展及び国際競争力の維持強化にも留意するものとする。

#### 第3節 国、地方公共団体等の責務

##### (国の責務)

第5条 国は、本章第1節及び前節に定める目的、権利及び基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的、政策横断的に策定し、及び実施する責務を有する。

2. 国は、交通に関する施策を策定し、実施するに当たっては、国民の参加を積極的に求める措置を講じなければならない。

3. 国は、地方公共団体が交通に関する施策を推進するため、地域の交通に関する事業及び地域の交通規制について、地方公共団体への権限の委譲、関連する行政手続の地方公共団体の長の下における集中合理化その他の法制上の措置、各地域の実情に応じた施策を促進する法令運用上、財政上その他の措置を講じなければならない。

##### (地方公共団体の責務)

第6条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、当該区域の自然的経済的社会的諸条件と、地域住民の望むまじりな交通に関する施策を策定し、条例の制定その他の所要の措置を講じて、これを実施する責務を有する。

2. 地方公共団体は、交通に関する施策を策定し、これを実施するに当たっては、地域住民の参加を積極的に求める措置を講じなければならない。

##### (事業者の責務)

第7条 運輸事業その他交通に関する事業を行う者は、基本理念にのっとり、交通の安全性、円滑性及び快適性の向上、交通による環境負荷の低減等に努めなければならない。

2. 前項に定めるもののほか、事業者は、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力する等、基本理念の実現に寄与するよう努めなければならない。

##### (国民の権利と責務)

第8条 国民は、移動の権利並びに国及び地方公共団体の交通に関する施策の策定に関して意見を表明する権利を有し、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力する等基本理念の実現に寄与するよう努めなければならない。

(法制上、財政上の措置等)

第9条 政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

(年次報告)

第10条 政府は、毎年、国会に、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策並びに目標の達成割合等に関する報告を提出しなければならない。

2. 政府は、毎年、前項の報告に係る交通の動向を考慮し、講じようとする施策を明らかにした文書を作成し、これを国会に提出しなければならない。

第二章 交通計画

(交通基本計画)

第11条 政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、第12条及び第13条により定める都道府県及び市町村の交通計画も立案しつつ、交通基本計画を定めなければならない。交通基本計画は閣議決定を経て、国会へ提出して、その承認を得なければならない。

2. 交通基本計画は、次の掲げる事項について定めるものとする。

(1)交通に関する施策についての基本的な方針

(2)第3条第1項及び第14条に定める交通が達成すべき安全性向上のための具体的施策（その数値目標を含む。）

(3)第3条第2項及び第15条に定める、交通による環境負荷を低減するための具体的施策（その数値目標を含む。）

(4)第4条、第16条及び第17条に定める交通体系の総合的整備のための具体的施策（それぞれの交通が担うべき分担割合の目標を含む。）

(6)前各号に掲げるもののほか、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3. 政府は、交通をめぐる情勢の変化を勘察し、かつ、交通に関する施策の効果に関する評価を踏まえ、おおむね5年ごとに、新たな交通基本計画を定めるものとする。

4. 本条の規定は、交通基本計画の変更について準用する。

(都道府県交通計画)

第12条 都道府県は、地域の自然的経済的社会的諸条件と地域住民の望むまち作りに応じた交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、都道府県交通計画を定めなければならない。都道府県は、第13条により定める市町村交通計画が当該区域内にあるときは、都道府県交通計画の策定の際に、これを勘案するものとする。都道府県交通計画は、都道府県の議会へ提出し、その議決を経なければならない。

2. 都道府県交通計画に定めるべき事項及びその変更については、前条の規定を準用する。

(市町村交通計画)

第13条 市町村は、当該市町村の区域の自然的経済的社会的諸条件と地域住民の望むまち作りに応じた交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため必要があると認めるときは、市町村交通計画を定めなければならない。市町村交通計画は、市町村の議会へ提出し、その議決を経なければならない。

2. 市町村交通計画に定めるべき事項及びその変更については、第11条の規定を準用する。

第三章 交通に関する基本的施策

第1節 国の施策

(安全な移動を確保するための整備の促進)

第14条 国は、交通事故における歩行者被害の甚大性にかんがみ、道路の性質に応じた自動車の進入抑制又は速度抑制、その他歩行者、車椅子利用者等の安全確保を優先した具体的な交通施策の策定実施、及び高齢者、障害者、子ども等移動に制約を受ける者が安全で円滑、快適に移動できる交通施設及び輸送サービスの提供その他の必要な措置を講じなければならない。

(交通による環境負荷の低減の措置)

第15条 国は、公共交通機関の利用促進等環境負荷の低減に資する輸送機関への転換の推進、自転車の安全かつ快適な走行環境、利便性の高い駐輪施設、環境負荷の低減に資する交通施設の拡充、交通規制その他必要な措置を講ずるものでなければならない。

(交通条件に恵まれない地域における公共交通機関等交通施設の整備)

第16条 国は、交通条件に恵まれない地域の住民が日常生活及び社会生活を営むに当たり安全で円滑で快適に移動することができるようにするため、当該地域における公共交通機関等交通施設の整備の促進及び輸送サービスの提供の確保に必要な財政上及びその他の支援措置を講ずるものでなければならない。

(都市部における安全かつ快適な交通体系の確立)

第17条 国は、都市部における公共交通機関の混雑を緩和し、安全性、円滑性及び快適性の向上並びに交通による環境負荷の低減を図るため、都市鉄道の輸送力の増強及び随切道の立体交差化の促進、路面電車の導入、自転車利用の促進、都市部における自動車交通量を抑制するための措置その他必要な措置を講ずるものでなければならない。

第2節 地方公共団体の施策

(地方公共団体の施策)

第18条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、前節に定める国の施策に準じた施策及びその地域の自然的経済的社会的諸条件と地域住民の望むまち作りに応じた必要な施策を総合的かつ計画的に実施するものでなければならない。

2012年(平成24年)1月11日

第二東京弁護士会  
会長 澤井 英久

「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」に関する意見書

## 第1 意見の趣旨

この度、平成23年10月25日付で警察庁から出された「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」と題する通達(警察庁内交企発第85号等、以下「本通達」という。)は、歩道における歩行者の安全のため、「自転車は車道」という道路交通法の大原則に立ち返るものであり、かかる大原則の前提となる自転車走行空間の安全確保のため、自動車車線の削減やパーキング・メーターの撤去にまで踏み込んだ上、普通自転車歩道通行可の規制を見直すなど姿勢を明確にしたものとして、評価すべきものである。

当会は、警察庁をはじめとする関係省庁が、本通達の精神に則り、この大原則を徹底し、さらに、歩行者・自転車・自動車等のいずれにとっても安全で円滑であり、かつ地球環境にも親和的な道路交通システムの確立に大きな役割を果たされるよう強く期待する。

かかる観点から、当会では、本通達について、本通達に規定された施策に加えて、以下の通りの施策・対応を提言するものである。

- 1 良好な車道上の自転車走行空間を確保するための措置を講じる。具体的には、車道上の自転車レーンの設置、自動車の違法駐車車の取り締まり、交通安全上の悪影響に鑑み、パーキング・メーターの原則撤去、並びに生活道路における自動車流入防止、最高速度制限及び一方通行規制を行うべきである。
- 2 歩道における歩行者の安全確保のため、歩道上の自転車通行は、歩道の幅員にかかわらず、(明確かつ必要最小限の例外を除いて)禁止する。
- 3 ブレーキ不備のビスト自転車や、車道右側通行(ないし逆走)、信号無視、無灯火走行、走行中の携帯電話使用等の違法自転車運転に対し、講習会の開催やキャンペーン活動のみならず、警察官の道徳業務においても積極的な予防・排除の措置を取る。
- 4 本通達における「自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者」が否かという基準ではなく、「歩行者・自転車・自動車にとっても安全で円滑な交通システム」という観点に立脚した道路交通政策を進めるべきである。

## 第2 意見の理由

## 1 本通達の評価

当会は、弁護士としての使命である基本的人権擁護の一環として、環境保全のための様々な活動に積極的に取り組んでおり、環境に関する諸問題の調査研究、提言を行っている。環境問題として交通問題を捉えるとき、現在の自動車を中心とした交通システムは、大気汚染、振動、騒音、地球温暖化など深刻な問題を抱えている。そこで、当会では、より環境負荷の少ない交通手段として、自転車の活用に着目し、平成17年3月、シンポジウム「道路は誰のためにあるのか?」を開催し、平成19年1月には同様のシンポジウム開催とともに警察庁交通局に道路交通法改正に関するパブリックコメントを提出、公表するなど、自転車利用環境の整備に関する法的調査研究及び提言を行ってきた(<http://miben.jp/ov/kankyo/taankyo.html>参照)。

この度、警察庁から、前述の本通達が出された。本通達は、①車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、自転車は「車道」であるということを全ての者に徹底。②自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者には、歩道以外の場所の通行を促進。③歩道を通行する者には、歩行者優先というルールを徹底。という基本的考え方を示し、自転車通行環境の確立、ルール周知と安全教育の推進、指導取締りの強化の対策を講じる旨を明らかにされた。

上記は、歩道における歩行者の安全のため、「自転車は車道」という道路交通法の大原則に立ち返るものといえる。そして、かかる大原則を現実的なものとするための前提となる自転車走行空間の安全確保のため、自動車車線の削減やパーキング・メーターの撤去にまで踏み込み、歩行者との分離のため普通自転車歩道通行可の規制を見直すなど前記大原則を徹底させる姿勢を明確にしたものとして、評価すべきものである。その上で、当会は、警察庁をはじめとする関係省庁が、本通達の精神に則り、この大原則を徹底し、さらに、歩行者・自転車・自動車等のいずれにとっても安全で円滑であり、かつ地球環境にも親和的な道路交通システムの確立に大きな役割を果たされるよう強く期待する。

かかる観点から、当会では、本通達について、本通達に規定された施策に加えて、以下の通りの施策・対応を提言するものである。

## 2 具体的な施策・対応の提言

### (1) 良好な車道上の自転車走行環境の構築について(第2・1(1)項関連)

自転車の走行空間については、自転車レーン設置方式、即ち車道上に自転車走行空間であることを示す塗装を施して自動車走行空間と区分することを原則とし、縁石又は鉄線で仕切られた自転車道を作ることとは基本的に避けるべきと考える。道路交通法上、自転車は縁石又は柵等の工作物によって区画されるものとされている。しかし、十分な幅員を確保できない場合、走行中に縁石や柵欄に自転車車体が接触して転倒等の事故の原因となる危険があり、また、原則として双方向通行が認められていることから、対向して走行する自転車との接触を回避できない危険もあるからである。

自転車レーンの設置については、自転車のサイズ等を考慮し、十分な幅員の確保が必要だと考える。この点、警視庁は、自転車レーンの幅員を50センチメートル前後とする案を有すると報道されている。しかし、これはハンドルを含めた自転車の幅員程度に過ぎないため危険である。したがって、本通達で表明しているように車線の削減をもって充てこを積極的に検討すべきである。

また、路上の自動車の駐停車は、円滑な自転車走行の阻害原因となり、当該自動車を選けるため自転車路線変更を強いられたらば、交通事故の原因となる危険もある。これらの観点から、違法な路上の駐停車は厳正に予防・排除されるべきであり、よりいっそうの駐停車違反の取り締まりを励行すべきである。

上記と同様の理由で、パークイング・メーターについては、利用者の如何にかかわらずその交通安全上の悪影響に鑑みて、(代替手段の確保を別途はかりつつ)原則として撤去すべきである。

さらに、自転車や歩行者に関連する交通事故の8分の2は生活道路(市町村道及びその他の道路をいう。)で発生している(平成28年度交通安全白書附集138頁、139頁)。生活道路の大半は幅員が狭いため、自転車レーンの設置が困難な場合、自動車の流入防止策、一方通行規制、最高速度規制(30km、20km等)を徹底、強化することで自転車や歩行者の安全を確保すべきである。

(2) 歩道における安全性の確保～自転車の車道走行ルールの確立(第2-1(2)項関連)  
また、歩行者の交通安全を確保するため、歩道上の自転車通行は、歩道の幅員にかかわらず、原則として禁止することを提言する。

前記の通り、自転車は本来、車道として車道を通行すべきものである。しかし、昭和45年の道路交法改正により一部歩道通行が認められたことにより混乱が始まった。平成19年の道路交法改正では、第68条の4において、例外として歩道を通行できる場合が拡大され、かつ、その内容が複雑かつ抽象的であり市民にとって大変わかりにくいものであることが、上記原則が徹底されない現状につながっている。わかりにくさの原因は、主に、必要以上に例外的場合を盛り込もうとした点にある(例えば、「やむを得ないと認められるとき」に歩道通行を許容する同第1項第3号は、判断基準が明確ではなく、かつ、自転車の安全を歩行者の安全に優先させたともいえる規定になっている。)

本通達が、同項第1号の自転車歩道通行許可の規制について、幅員8m未満の歩道に関しては原則自歩道を禁止するものとしたことは、改善への第一歩といえる。更に進んで、同第1号及び第3号については禁止するか、又は適用場面を大きく制限すべきであり、関係当局である貴庁におかれても立法への働きかけ等の対応をされることを提案する。

上記対応がなされるまでは例外的に歩道上の自転車通行が許される場合が必要以上に存在することとなるが、その間においては、歩道は本来歩行者のための空間であり、当然に歩行者が優先し、自転車は徐行しなければならず、歩行者の通行の妨げとなるときは、一

時停止しなければならぬのが原則であることの周知及び遵守徹底が必要であり、そのために必要な措置を講じることを要請する。例えば、歩行者で混雑する歩道や、下り坂でスピードが出やすい歩道など、自転車の通行により歩行者に危険が及ぶことが予想される歩道においては、自転車が乗車しての通行を禁止する措置を講じらるべきである。また、歩道上で自転車がベルを鳴らして歩行者を脇によせさせたり、自転車が歩道上で並走したりするなど、歩道における歩行者への迷惑・危険行為を行わせないための措置も望まれる。

### (3) 違法自転車運転の適切な予防・排除(第2-2項及び3項関連)

上記の走行ルールを含む道路交法法の原則の周知と徹底のため、講習会の開催や街頭での十分なキャンペーン活動のほか、警察官が日常行うパトロール活動その他の警察官の通常業務の過程においても、自転車の交通違反に対して積極的に予防・排除の措置をとられるよう要請する。

この点、悪質、危険な交通法規違反の一例であるブレーキ不備のビスト自転車の運転については、近時、交通切符(いわゆる赤切符)を交付するなど、積極的に予防・排除のための措置を講じる運用がなされていると伝えられている。かかる運用に、車道右側通行(なしいし逆走)、信号無視、無灯火、自転車運転中の携帯電話の使用を加えていただきたいと要請する。

さらに、運転者に安全意識を持ってもらい、かつ、万一の事故の場合の被害者補償に備えるため、自転車における賠償責任保険の制度化も重要である。

なお、この関連で、自転車走行に関するルールを普及浸透させるもっとも身近な手段として、自転車を利用する警察官が率先して車道を走行したり、自転車を手押ししつつ歩道通行(パトロール)したりするなど、ルールに従った正しい自転車利用の範を示すことを徹底されるよう要請する。

### (4) 「歩行者・自転車・自動車」として安全で円滑な交通システムに立脚した道路交法政策

本通達では、「自転車本来の走行性能の発揮を求める者」には「歩道以外の場所の通行の促進」をす旨が定められている(第1「基本的な考え方」ほか)。このことは、「自転車本来の走行性能の発揮を求めない者」について積極的に「歩道以外の場所の通行の促進」を行うことはしないことを示唆されているものと理解している。

その背景として、自転車利用については、その利用目的や求める機能が様々であり、一律に歩道以外の場所の通行の促進を行うことが必ずしも適切ではないとの認識があるのではないかとと思われる。かかる認識は現在の自転車走行環境を制約すると理解できる側面がある反面、本来道路交法の趣意は、「歩行者・自転車・自動車のいずれにとっても安全で円滑な道路交法システムの構築」という観点から定められるべきであり、かかる観点からはいかなる自転車であっても、歩道以外の場所の通行を促進すべきである。



「自転車本来の走行性能の発掘を求める者」という基準は、個々の自転車運転者の考え方によって定まる主観的かつ曖昧な基準であって、かかる基準により歩道上の走行が許容されることになると、結局自転車の車道走行という大原則が運用において完全に骨抜きになつてしまふおそれがあるものと懸念している。自転車運転者の主観としては比較的低速でも、歩道上の歩行者にとつては十分危険な存在になり得ることは否定できない。従つて、「自転車本来の走行性能の発掘を求める者か否か」という基準ではなく、自転車利用者に一律に適用される道路交通ルールと、その前提として上述のように車道上に十分な幅員を有する自転車の安全な走行環境の整備を交通政策の基本原則として、一体で進められるよう要望する。

以上