



自転車事故の増加や、両輪にブレーキをつけていない違法自転車が行き交っていることで、取締りを強化する警察

クルマのような反則金制度がなく、最悪の場合は「赤キップ(=罰金)」という重すぎる十字架を背負われる自転車。近年、自転車への取締りが強化されるなか、そこには警察のあるもくろみがあるように思えてならない。

「車道走行厳格化」で、自転車へのキビしすぎる「赤キップ制度」が見直し?

ケーサツがこっそりと狙う!?

自転車

「反則金制度」導入のシナリオ

右往左往する自転車の位置づけ

「自転車は結局、車道と歩道、どっちを走ればいいの?」
10月25日、警察庁は「自転車は「車道」であること」を徹底させる「自転車の通行が許されていた一部の歩道のうち、幅3m未満の歩道の通行は原則認めない」などを内容とする、自転車に関する総合対策を新たに打ち出した。

自転車は車道通行が原則なのだ、自転車通行可の道路標識がある場合などには歩道通行が許されてきた。それを、今回、あらためて「自転車は原則車道を走るもの」としたのだ。とはいえ、歩道通行ができる例外規定もあり、自転車利用者が戸惑うのは無理もない。交通問題に詳しい高山俊吉弁護士が指摘する。

「警察はこれまで自転車は歩道を走るものという流れをつくってきました。今回は逆に歩道から車道へというのですから、市民が混乱するのも当然です。そもそも、道路交通行政上、長年にわたって自転車の位置づけをあいまいにしてきたことが大きな問題です」

自転車は道路交通法で「軽車両」と規定されているが、運転免許制度もなく、道交法の知識がなくても、誰でも自由に乗れる便利な乗り物。なのに、いきなりクルマと

同じ車道を走れというのだ。しかも、交通違反の自転車に対しては指導・取締りを強化するという。違反自転車には「指導警告票」を交付。指導警告に従わない悪質な自転車、あるいは、ブレーキ装置のない危険な競技用自転車などには、いきなり刑事罰を科す交通キップ(赤キップ)による検挙を行なうというのだから、自転車に乗るのもちょっととした緊張感が加わりそうだ。

実は、警察は2006年から自転車の取締りを強化し、左ページ下のグラフ(図表2)のように、交通キップによる検挙件数が激増している。それだけ自転車の運転マナーが悪化した……とも考えられるのだが、都道府県別の検挙件数を詳しく見ると不可思議な点があるのに気づく。警視庁の検挙件数だけが突出しているのだ。

例えば、10年、全国の検挙件数は2403件だった。このうち、警視庁が1438件で、全国の約60%を占めている。第2位の愛知県が200件であることを考えても、警視庁の「奮闘ぶり」が目立つのだ。また、指導警告票の交付件数も興味深い。全国の交付件数はここ数年、約20万件で推移しており、埼玉県はその約4分の1の約50万件を占め、断然トップ! (左ページ上の図表1を参照)。警視庁も急激な勢いで伸びているのだ。人口当たりの自転車保有台数が

図表1 自転車利用者への指導警告票の交付件数都道府県別ベスト5

2009年	2010年	2011年(1月~8月)
1位 ▶ 埼玉県 52万 8682件	埼玉県 51万 777件	埼玉県 34万 9108件
2位 ▶ 兵庫県 23万 8433件	兵庫県 26万 2400件	警視庁 18万 3579件
3位 ▶ 京都府 22万 6638件	京都府 23万 2724件	兵庫県 18万 153件
4位 ▶ 神奈川県 19万 330件	警視庁 21万 5901件	群馬県 10万 3101件
5位 ▶ 大阪府 18万 4892件	大阪府 15万 3900件	大阪府 9万 9721件

*各年12月末の数値(ただし2011年は8月末の数値) *都道府県警察からの報告数値

全国平均より高いとはいえ、東京や埼玉の自転車だけがとりわけ悪質とも考えにくい。とすれば、なんらかの意図によって、現場で恣意的な取締りが行なわれているとみたほうがいだろうか。その上、今後、さらに取締りが強化されるとなれば、いったいどんなことが起きるだろうか。当然、

警察の真の狙いは交通利権の拡大?

そうした反則金制度を、クルマと同様に自転車にも設ければ、自転車ユーザーから「不公平じゃないか!」という声が上がることもないだろう。一方で、反則金を活用して自転車道や自転車専用通行帯などの整備を行なう方針にすれば世論の理解も得やすい。さらに、標識設置業者や信号機メーカーの中には警察の天下りを受け入れているところがあり、反則金収入が増えれば警察ファミリーも潤う。つまり、警察にとつてまさに「一石三鳥」となりそうなのが「自転車反則金制度」なのだ。

実際、警察庁の自転車対策検討懇談会の提言(06年11月)において



駐禁の監視員自ら自転車に並走。これで自転車も取り締まらなれらなわん!

でも、自転車の取締りについて、指導警告と赤キップによる検挙との間に「中間的な制度(つまり、反則金制度)が設けられることが望ましい」とされている。ただ、自転車には免許制度がないため、違反した自転車利用者の特定が難しいなど、反則金制度導入にはハードルがあることも事実。なので、免許制度の創設とセットで反則金制度が導入される可能性もありそうだ。

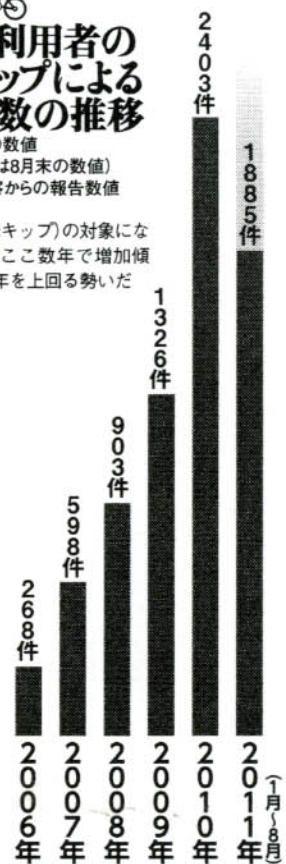
あるいは、別の処罰制度の創設も考えられる。交通ジャーナリストの今井亮一氏が語る。

「自転車を購入する際、現在、任意で行なっている防犯登録を義務化すれば、自転車の所有者は確実にわかるようになります。そして、自転車の所有者に、クルマの駐車違反に対する「放置違反金」のような行政制裁金として、直接自治体の収入になる「自転車違反金」を科すのです。自転車の取締りも民間委託して、「自転車監視員」

図表2 自転車利用者の交通キップによる検挙件数の推移

*各年12月末の数値(ただし2011年は8月末の数値) *都道府県警察からの報告数値

交通キップ(赤キップ)の対象になった取締りもここ数年で増加傾向。今年は昨年を上回る勢いだ



による取締りにすれば、現場の警察官の負担も増えません。私は、反則金制度より自転車違反金の創設を警察庁は考えているのではないかと思います」

こうした制度であれば、取り締まるほど自治体収入は増え、警察予算も獲得しやすくなる。また、自転車監視員を警察OBの新たな再就職先にするってわけだ。

現在、マスクミを含めて自転車に対する、取締りキャンペーンともいべきものが展開されている。取り締まられて当然の悪質&危険な自転車が存在する以上、取締り強化は当然だろう。しかし、前述したように、恣意的とも思える取締りが引き続き行なわれるとすれば、「警察は新しい処罰制度を創設するための世論形成を狙っているのではないか」と受け取られても仕方がないのではないか。前出の高山弁護士が語る。「自転車の交通安全を図るために

は、取締りを含めた規制、専用道などの環境整備、そして交通安全教育の3つが重要な柱です。しかし、現状は規制や取締りだけが強化されている感じが強い。処罰に走るのはなく、まずは自転車が安全に走れる環境を整備し、交通安全教育を徹底すべきです」

最後に、自転車取締りに関する新たな制度を創設する考えがあるのか、警察庁は本誌の取材に対して次のように文書で回答した。「現時点においては、お尋ねの自転車への反則金制度の導入、運転免許制度の導入、放置違反金のような行政制裁金制度の自転車への導入について、具体的に検討を行なっているわけではありません」 「現時点においては」というのが微妙なのだが、自転車の保有台数は約6910万台(08年)。長年、交通取締り&利権の実態をウオッチしてきた本誌としては、免許人口が頭打ちのクルマに代わる新たな利権として、警察がいずれ自転車に触手を伸ばしてくると、予言しておこう。