

# 中国における自転車交通の現状

日本大学 フェロー会員 島崎敏一

## 1. はじめに

日本では、2008年6月から自転車の歩道通行が認められるようになるなど、自転車関係の法整備が進んでいる。しかし、こうした法改正による自転車と歩行者の接触事故などの恐れなども指摘されている。自転車の利用ということでは、かつて、中国の状況は広く伝えられていたが、現状についてはあまり報告されていない。そこで、本論文では、中国における自転車関連の法、関係組織、関連施設について、ヒヤリング、文献の収集など現地調査した結果を述べる。なお、ヒヤリング先は、長安大学交通工程研究所、中国西安市规划局市政规划管理处などである。

## 2. 中国における自転車関連の法

### 2-1 自転車関連の法体系

現在、中国においては、自転車だけを対象とした法律はない。関係する法律としては、道路交通安全法、公路法などに自転車に関する事項が含まれている。例えば、道路交通安全法第4章第3節は、非機動車通行規定で、駐輪などについて規定している。なお、非機動車とは、人力、畜力等による車両や、最高時速、重量などが規定内の動力付き車椅子などをいう。電動自転車が、非機動車用の道路を通行するときの最高時速は、15km/hという規定もここで述べられている。

## 3. 中国西安市における自転車用施設

### 3-1 自転車道

現在、歩道と自転車道は分けるのが原則である。その理由は、次のとおりである。

(1) 歩道は、駐輪場としても使われており障害となる。

キーワード 自転車, 自転車道, 電動自転車, 中国  
連絡先 〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8 日本大学理工学部土木工学科教授 TEL 03-3259-0989

E-mail : shimazak@civil.cst.nihon-u.ac.jp

(2) 同様に、店などの障害となる

1960~'80年代は、自転車の時代で、自動車がほとんどなかったため、実質上、道路は自転車専用道のようなものであった。このため、歩道が駐輪場として使われていた。その後、自動車が増え、事故も増えたので、分離する方向になってきた。これにともない、道路断面構成は単線路から2, 3, 4線路へと増やされてきている<sup>2,3)</sup> (写真-1)。



写真-1 片側3線路の状況

道路断面は、法律(道路交通安全法、公路法など)では規定されておらず、各市で決定している。

21世紀になって、自動車が増加し、混合交通の状態になってきた。しかし、最近では、自転車の交通量が減少してきたので、側道をバスも自転車も走るようにしてきた。(写真-2, 3, 4)



写真-2 側道と標識1



写真-3 側道と標識2



写真-5 立体交差部の自転車道



写真-4 側道と標識3

自転車道については、幅員 1.5~2.5mで歩道上に設置することを検討し、設置し始めている。この利点は、

- (1) 道路スペースの節約
  - (2) 自転車と自動車の事故の減少
- であり、欠点は、

- (1) 道路の交通以外の機能が阻害される
  - (2) 駐輪スペースがなくなる
  - (3) 電動自転車のスピードが速く問題になる
- である。

また、立体交差部においては、自転車道の上下方向の高低差を小さくするなどの工夫がなされている (写真-5)。

### 3-2 自転車専用道

自転車専用道は、大きく分ければ、専用道、幹線道路沿いの自転車道、居住地区内の自転車道に分けられるが、いずれも、整備中または検討中である。

西安市においては、国連の援助で、2年後までに、城内に3本の自転車専用道を整備する計画がある (写真-6)。1つは、城壁添いの内側、2つめは、西半分を中心とした近代的景観観賞用、3つめは東半分を中心とした革命の遺跡をまわる路線である<sup>4)</sup>。予算は2億元と想定されている。この目的は、主として観光用で、貸し自転車を用意する予定である。

サイクリング用の自転車専用道は、需要がないのでまだ設置されていない。



写真-6 西安市の自転車道計画

### 3-3 駐輪場

専用の自転車駐輪場はほとんど整備されていない。歩道の両側に有料の駐輪スペースを設けているところがあり、多くが有料である (写真-7)。主要な公園や観光施設の周辺には、駐輪用のスペースがあるところがあり、多くが有料である (写真-8)。その管理は、民間に委託して行われているようである。



写真-7 歩道の駐輪場



写真-10 自転車にモーターをつけた電動自転車



写真-8 施設前の駐輪場

電動自転車については、現在、最高速度の性能の規制はないが、市政府で検討中で 20km/h くらいになりそうである。速度が低く、乗員が保護されていないので、交通法規上は非機動車に分離される見込みである。電動自転車の規制は市ごとに決め、全国で統一的な規制はしない。

市販の電動自転車のパンフレットによれば、値段は電動自転車が 3000 元程度（約 45000 円）、1 回の充電による航続距離は自転車型が 40km、スクータ型が 50km 程度、経済速度が 18km/h、最高速度が 20km/h 程度となっている。ただ、店頭での広告では、スピードの早いことをうたっており、30km/h 以上のものもあるようである。なお、普通の自転車の値段は 1500 元（22500 円）程度である（写真-11）。

#### 4. 最近の状況

##### 4-1 電動自転車

モーターのついた 2 輪車は、大きくは、スクータを電動化したもの（写真-9）と自転車にモーターをつけたもの（写真-10）があるが、いずれも、非機動車とされており、区別した扱いにはなっていない。



写真-9 スクータを電動化した電動自転車



写真-11 傘塔路の自転車店街

##### 4-2 電動自転車の位置づけ

登録については、自転車は以前は必要だったが今は不要である。電動自転車は、昨年から交通管理部

での登録が必要になった。免許は、電動自転車は不要であるが、オートバイは必要である。

中国では、電動自転車はバッテリーの廃棄による環境汚染などの問題から推奨していない。10年前に、西安市ではオートバイは安全と環境汚染の問題から禁止された。これが、西安市で電動自転車が増えた理由であるという説もある。全国的に電動自転車は増加している。西安市では気候がよいのために特に多い。敦煌などでは、寒いのであまり普及していない。また、電動自転車は、オートバイに比較して、音が静かなため、人との接触事故の多発が憂慮されている。

## 5. おわりに

日本でも、今後、省エネなどの観点から自転車の利用が盛んになると考えられるが、それを支える自転車道などの施設、電車への持ち込みなどの制度などは必ずしも十分ではない。本報告がこれを促進する際の始めの参考となれば幸いである。

現地調査にあたっては、日本大学理工学部の「西安理工大学との学術文化交流覚書に基づく教員派遣」という制度によった。予算を提供してもらったことに感謝する。また、中国西安市においては、西安理工大学外事弁公室主任の田嘉宇教授、長安大学

交通工程研究所の陳寛民所長および中国西安市规划局市政规划管理处の鄒林副処長などにヒヤリングに協力していただき、お世話になった。深い感謝の念を表したい。

## 参考文献

- 1) 中華人民共和国交通法典 霍受華 法律出版社 2008
- 2) 都市道路と交通計画(上・下) 徐循初 中国建築工業出版社 2008
- 3) 都市道路設計 王連威 人民交通出版社 2007
- 4) LOVE XIAAN: Ming City Wall Bicycle Ring Road Reconstruction Design 北京中外建建築設計有限公司

## その他参考資料

1. 西安交通旅遊図 西安地図出版社
2. 安全運転ここから開始 中華人民共和国 人民交通出版社 2006
3. 中華人民共和国都市計画法注釈本 徐晶 法律出版社 2008