

シンガポールにおける自転車とパーソナルモビリティ利用のルールとマナーの策定について

なが せ ゆう いち

永瀬 雄一 調査研究センター副主任研究員

はじめに

現在シンガポールで力を入れている Car-lite 政策は、自家用車依存を減らした社会構築を目指すもので、バスや MRT (Mass Rapid Transit) といった公共交通機関利用の促進等の施策を講じている。その中で、特に住宅街での短距離移動や、公共交通機関へのラストワンマイルといった移動機会について、自動車に代わる交通手段として、徒歩や自転車、そしてキックスクーターやセグウェイといったパーソナルモビリティに注目が集まっている。これらを利用することで、健康増進や外出機会の増加、持続可能な都市環境の整備にもつながると考えられている。

ただし、自転車・パーソナルモビリティの利用が増えるにつれ、道路上における利用ルールやマナーの重要性が増してくる。このような問題に対処するため、シンガポールでは、2017 年 1 月にアクティブ・モビリティ法 (Active Mobility Act) が定められた。本稿では、シンガポールにおけるアクティブ・モビリティ法を紹介する。

1. シンガポールにおける自転車やパーソナルモビリティ利用の問題点

自転車・パーソナルモビリティは、自家用車依存を軽減するために重要な移動手段として、また健康に資する移動手段：アクティブ・モビリティとして、シンガポールの交通施策の柱の一つに据えられている。現在、自転車やパーソナルモビリティをバスや MRT に持ち込む社会実験が行われている¹⁾(図 1) が、これは、自転車やパーソナルモビリティのラストワンマイル利用を想定して公共交通機関との接続利便性の検証を行っているものと考えられる。

ただし、自転車・パーソナルモビリティの普及

に伴い、歩道や道路が混雑したり、利用者の危険な乗り方が横行したりすることで、歩行者の安全で安心した移動が阻害されること、また歩行者や自転車利用者、パーソナルモビリティ利用者、自動車利用者の間でお互いの利用マナーに不満が広がっており、軋轢につながっていることが問題となっている。実際、2016 年 5 月から 10 月までに自転車・パーソナルモビリティの危険運転により 700 人以上が警告を受けた。また、2015 年は自転車事故が 590 件発生し、そのうち死亡事故が 17 件であった。

歩道や自転車歩行者道については、多くの自転車・パーソナルモビリティも通行しており、より安全な方法で歩行者・自転車・パーソナルモビリティを共存させることは重要な課題である。自転車専用レーンの整備も進んでおり、すべての歩道や自転車歩行者道ネットワークにおいて移動手段別の道路ネットワークを構築するのが理想であるが、現実的ではない。こういった問題点をソフト面から解決するために、自転車・パーソナルモビリティ利用の新しいルールやマナーを法制化したのが、アクティブ・モビリティ法である。

アクティブ・モビリティ法は、自転車とパーソナルモビリティ利用に対するルール・マナーと、無謀な運転や違法改造、非準拠車両・デバイスの販売に対する罰則を定めたものである。同法は、2016 年 3 月に発表されたアクティブ・モビリティ諮問委員会 (The Active Mobility Advisory Panel) の提案をもとに策定された。

自転車や、パーソナルモビリティ、自動車等の関係者団体の代表者 14 人からなるアクティブ・モビリティ諮問委員会は、2015 年に歩道や自転車レーンを安全かつ調和を保って利用するためのマナーとルールを策定するために設立された委員会であり、アンケート調査やグループ・インタビュー

1) 実施期間としては、2016 年 12 月～2017 年 5 月

ー等も行われた。

2. 自転車とパーソナルモビリティ利用に関するルールとマナー

アクティブ・モビリティ法では、表のとおり、歩道、自転車レーン、自転車歩行者道といった道路の種類により、利用できる自転車やパーソナルモビリティそれぞれの速度、サイズ、重量等が規制された。これは、事故が発生した場合の危険性や傷害の程度を軽減することが狙いである。なお、以前自転車・パーソナルモビリティは歩道の通行は認められていなかったが、電動アシスト自転車を除き²⁾、15km/h以下での通行が認められるようになった(図2)。

また、ボランティアの交通監視員は、車両・デバイスの押収や違反者の逮捕はできないものの、公道での安全な通行の啓発や、無謀な行動を抑止するために定期的なパトロールの実施、アクティブ・モビリティ法違反の疑いのある個人に対しての個人情報の取得等といった活動を行う。

3. アクティブ・モビリティ法の課題

アクティブ・モビリティ法は、①ルールやマナーの制定、また教育による公道通行者の安全を維

図1 自転車・パーソナルモビリティのバス・列車内持ち込みに関する告知ポスター



出典：シンガポール陸上交通庁（LTA）ホームページ（参考文献〔1〕）

持・促進し、②徒歩や自転車、パーソナルモビリティ利用を促進し、公共交通機関の二次交通として、接続性の強化支援をすること、③公道上の様々な移動手段間（特に、電動／非電動）における潜在

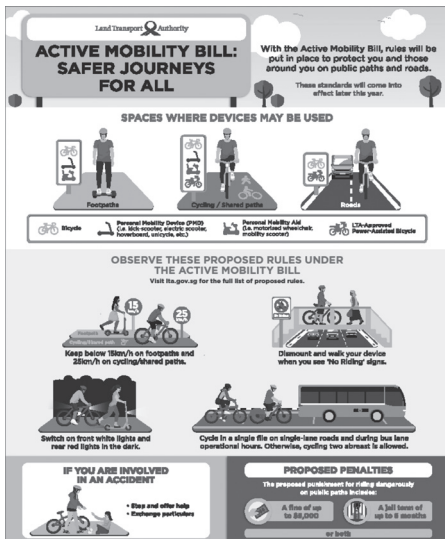
表 アクティブ・モビリティ法で定められた自転車・パーソナルモビリティ利用に関するルール、マナー罰則例

ルール	最大幅 700mm, 最大積載重量 20kg		
	速度制限 歩道：15km/h		
	自転車レーン・自転車歩行者道：25km/h		
	電動アシスト自転車の歩道通行不可 パーソナルモビリティの車道通行不可		
マナー	歩行者最優先		
	歩行者交通量の多い地域では、自転車やパーソナルモビリティから降りる		
	横断歩道は一時停止して徐行		
	事故に関与している場合には、被害者の支援を行う		
罰則		初犯	再犯
	電動アシスト自転車で歩道を通行した場合	\$1,000 以下の罰金, もしくは3カ月以下の禁固, もしくはその両方。	\$2,000 以下の罰金, もしくは6カ月以下の禁固, もしくはその両方。
	車道でパーソナルモビリティを利用した場合	\$2,000 以下の罰金, もしくは3カ月以下の禁固, もしくはその両方。	\$5,000 以下の罰金, もしくは6カ月以下の禁固, もしくはその両方。
	危険な運転をした場合	\$5,000 以下の罰金, もしくは6カ月以下の禁固, もしくはその両方。	
	公道上で利用するための違法改造された自転車やパーソナルモビリティを販売した場合	\$5,000 以下の罰金, もしくは3カ月以下の禁固, もしくはその両方。	\$10,000 以下の罰金, もしくは6カ月以下の禁固, もしくはその両方。

出典：シンガポール陸上交通庁（LTA）ホームページ（参考文献〔1〕）から筆者作成

2) 電動アシスト自転車の歩道通行は不可

図2 アクティブ・モビリティ法（法案時）のルールとマナーの告知ポスター



出典：シンガポール陸上交通庁（LTA）ホームページ（参考文献〔1〕）

的な衝突を避けること等が目的として挙げられる。これらの中で今後最も重要視されるのが、教育による安全の維持・促進ではないだろうか。

アクティブ・モビリティ諮問委員会が実施したグループ・インタビューでは、自転車・パーソナルモビリティをどの道路で利用できるかを規制することよりも、自転車・パーソナルモビリティを安全かつ慎重に利用できるようにすることの方が重要なテーマとして挙げられていた。また、アクティブ・モビリティ諮問委員会では、アクティブ・モビリティ法を補完するために、より多くの自転車専用レーンを整備することとともに、すべての利用者に一連のルールと規範を確立させることが重要であり、政府は、教育と執行努力により、一般市民が安全に関する意識を高め、規則を遵守させるように働きかけることが必要であるとし、教育と安全文化の構築努力が重要であることを強調している。シンガポール政府としても、歩行者の安全が最重要であることを前提として、自転車・パーソナルモビリティ利用者が安全意識と責任を持った行動を重視するという文化の醸成が重要であるとしている。

おわりに

日本においても自転車やパーソナルモビリティ、特に電動パーソナルモビリティは注目されている移動手段である。つくば市におけるセグウェイ利用の実証実験が認められ、2015年からは全国でパーソナルモビリティの公道走行試験が認められるようになった。柏市、千葉市などでも公道を走る実証実験が行われるなど、各地で関心事の一つとして挙げられている。

また、日本においても自転車の利用マナーは問題となることが多いが、シンガポールにおけるアクティブ・モビリティ法制定のきっかけも、自転車・パーソナルモビリティ利用のマナーであった。シンガポールとしては、法整備とともにルール・マナーの浸透や教育により、安全を第一とし、他者に配慮し分かち合う交通文化を作っていくことが重要であるとしている。

本稿で紹介したシンガポールの事例は、今後は日本においてもパーソナルモビリティに関する規制緩和が進められる中で、さらに利用が増えると思われる自転車等の路面交通利用に関する文化の構築において参考となるのではないだろうか。

【参考文献】

- [1] シンガポール陸上交通庁（LTA）ホームページ
- [2] Active Mobility Advisory Panel (2016)/ Recommendations on rules and rules and code of conduct for cycling and the use of personal mobility devices
- [3] Straits Times 紙ホームページ
<http://www.straitstimes.com/singapore/parliament-cycling-and-personal-mobility-devices-essential-to-countrys-car-lite-drive-says>
- [4] <http://www.straitstimes.com/singapore/transport/more-cyclists-killed-or-hurt-in-accidents>
- [5] The Online Citizen ホームページ
<https://www.theonlinecitizen.com/2016/11/07/20-electric-scooters-seized-and-more-than-1400-notices-issued-for-using-non-compliant-pabs/>