

日本の自転車政策への提言¹

通行空間の確保に向けて

宇都宮大学 中村祐司研究会 大宅宏幸²

2 0 0 6 年 1 2 月

¹本稿は、2006年12月16日、17日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2006」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、中村祐司教授（宇都宮大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

²国際学部3年

目次

はじめに

第 1 章 問題意識

第 2 章 現状分析

- 第 1 節 (2. 1) 自転車交通の法的位置付けとその原因
- 第 2 節 (2. 2) 自転車交通の実際－歩道
- 第 3 節 (2. 3) 自転車交通の実際－車道
- 第 4 節 (2. 4) 自転車交通の実際－横断帯
- 第 5 節 (2. 5) 現状の自転車交通のイメージ

第 3 章 国内における取り組み

- 第 1 節 (3. 1) 自転車の通行空間創出に向けた動きとは
- 第 2 節 (3. 2) 自転車施策先進都市

第 4 章 先進諸外国での取り組み

- 第 1 節 (4. 1) 自転車の街～オランダ・アムステルダム
- 第 2 節 (4. 2) バス・自転車共用道～フランス・パリ
- 第 3 節 (4. 3) “Share the Road” ～米国・車道の共用

第 5 章 政策提言～自転車の通行空間の確保～

- 第 1 節 (5. 1) 政策提言に当たって
- 第 2 節 (5. 2) 自転車の通行空間の確保－「自転車専用道」
- 第 3 節 (5. 3) 自転車の通行空間の確保－「自転車専用・優先レーン」
- 第 4 節 (5. 4) 自転車の通行空間の確保－補足事項
- 第 5 節 (5. 5) 政策の財源について
- 第 6 節 (5. 6) 政策の適用モデル

参考文献・データ出典

はじめに

自転車は、人々の身近で有効な交通手段として活躍している。特に、東京・大阪・名古屋などの大都市圏ならびに宇都宮・高崎などの地方中核都市など、すなわち都市部においては、時には自動車やバス・電車等の公共の交通機関を利用するよりも目的地に早く到達することができるなど、有効である。近年問題となっているこうした都市部における交通渋滞の緩和、環境問題への取り組みの一環、運動不足の解消のための自転車通勤等、その活用が検討されるようになってきている。

しかしながら、自転車はその通行空間があいまいで、明確でない。さらには、日本の道路はもとより自動車を中心に作られており自転車交通のことはほとんど考慮に入れられていない。そのため、その交通状況に目を向けてみると、自動車からも歩行者からも邪魔者扱いされる、道路上特異な存在であり、その安全性に多くの問題点が残る。特に欧米の先進諸国と比較すると劣悪な環境にあるように感じられる。とりわけ歩道内での交通においては、ここ 5 年間の自転車による交通事故（歩行者対自転車、自転車対自転車）の発生件数は軒並み上昇傾向にあり、負傷者数の増加が顕著である（第 1 章参照）。

この、自転車はその通行空間が明確に獲得されていないということが、都市部における歩行者・自転車、ひいては自動車交通に多くの危険性と弊害をもたらしている。日本の都市部の道路のほとんどは、自転車と歩行者の通行レーンは区別されておらず、また自転車専用の通行スペースもほとんど確保されていない。この状況下で、本来道路交通法では「車両」に分類される自転車が、歩道を通行しているという世界でも異常な事態が生じている。そのため、歩道内での歩行者と自転車による衝突・接触事故、自転車同士の衝突・接触事故が発生しやすい危険な状況が生み出されている。さらには、多くの市民はこの状態そのものに問題性を感じておらず、「自転車は歩道を走るもの」という意識と、自転車の交通マナーに対する理解が不足しているという背景もある。

そこで、本提案では、我が国の都市部における自転車交通の問題点について考え、その安全性を向上させ、歩行者も自転車も、ひいては自動車も安全に通行できるようにするために、自転車の通行空間を明確化・確保することを模索し、提言したい。

第1章 問題意識

序章でも触れたが、日本の都市部における自転車交通には、その安全性と円滑性に問題があると考えられる。これも序章で述べたが、自転車は「車両」に含まれ、本来は車道の左端を通行しなければならないが、歩道通行が認められている道路では歩道を通行することができる状態となっており、「車両」が歩行者の行きかう歩道を走っているという世界的にも奇妙な事態となっている（第2章の現状分析で詳しく述べる）。

その多くは狭く、商店やオフィスビルが隣接し、街路樹や電柱がある歩道は、歩行者が行きかい、当然のことながらそこを通行しようとする、通行しにくいことは当然のことながら、歩行者との接触・衝突など、その安全性・円滑性に問題がある。そこで、車道の左端を通行できるからといって車道を通行してみると、今度は自動車交通を阻害し、自転車と自動車との事故の危険性もあり、やはり安全性・円滑性共に問題点が残る。たいていの車道は左端に自転車の通行スペースが白線等で指定され、確保されていないからである。そもそも、車道を自転車が走っていると、警官に注意を受け、歩道を走るよう指導されることになるだろう。

このように、自転車は歩道では歩行者に危険をもたらす存在となり、車道に出てみると、今度は自動車交通を阻害し、危険にさらされる存在となるという、歩行者からも自動車からも疎まれる存在であることがわかる。しかしながら、車道の方が、歩道よりも自動車との事故を考えるとより危険性が高いため、多くの人は歩道を通行しているのが現状で、そもそも「自転車は歩道を走るものだ」と考えている人が多いし、警察による行政指導においても、歩道を通行するように言われることが多いだろう。

しかしながら、いつまでもこのような現状に甘んじていても改善は見られない。特に近年は自転車の交通マナーの悪化が叫ばれ、さらには過去5年間の自転車に関する事故発生件数は上昇傾向にある。歩行者対自転車の事故に関しては軒並み上昇している（表1、表2参照）。

表1「自転車に関係する事故の過去5年間の発生件数」

区分	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
発生件数	175,223	178,289	181,845	187,980	183,653
死者数	992	991	973	859	846
負傷者数	176,813	179,582	183,223	189,392	184,986

(国土交通省道路局'06年発表データより作成)

表2「歩行者対自転車事故の過去5年間の発生件数」

区分	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
発生件数	1,827	1,807	1,941	2,243	2,496
死者数	2	4	3	6	6
負傷者数	45	55	47	37	29

(国土交通省道路局 '06年発表データより作成)

そこで、本提案ではこの現状を打破し、自転車が安全にそして円滑に通行できる交通環境を実現し、歩行者・自動車に対しての危険性も取り除くために、都市部において道路に自転車専用の通行スペースを設ける提案をしたい。第 2 章の現状分析では、現在の自転車交通の状況を探り、問題点を考えていく。そして第 3 章では、現在国内における自転車交通の問題点に対する取り組みを紹介し、さらに第 4 章では国内におけるこの課題を解決する上でヒントを探るため、先進的な取り組みを行っている諸外国の施策例を調べる。そして、これらを通して、第 5 章では自転車専用の通行スペースを設けるための提案を行いたい。

第2章 現状分析

第2章では、自転車交通の現状について、まずは道路交通法上における法的規定について確認し、どのようにして歩道内通行が認められているのか、そしてその規定がなされた背景について述べる。そして、第2・3・4節において、自転車交通の実際状況を、歩道・車道・横断帯の三つの側面から分析する。最後に第5節において、現状の自転車交通の状況を端的に表したイメージ図を掲載する。

第1節 (2.1) 自転車交通の法的位置付けとその原因

ここでは日本における自転車通行の位置付けについて確認し、なぜ自転車が歩道を通行することが認められている現状となったのかについて見ていきたい。

道路交通法第11条によると、自転車は「軽車両」に規定されている。この「軽車両」は、同法第2条8項において、「車両」とは「自動車、原動機付自転車、軽車両及びトローリーバスをいう」と規定されており、「車両」に含まれる。つまり、自転車は「車両」なのである。この「車両」の通行方法は同法第17条で定められている。すなわち、「車両は、歩道または路側帯と車道と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」ということである。つまり、歩道や路側帯（路側帯とは、道路の端のうち、道路標示によって区分されてある幅のこと。これは、歩道の無い道路において、歩行者や自転車と、自動車等が分かれて通行できるようにするために設置されるものである。）がある道路においては、「車両」に含まれる自転車は車道を通行しなければならないということである。またその際には、同法第18条で「車道の左端に寄って」走行するように定められている。以上から、本来自転車は車道の左端を通行しなければならないことが分かる。

しかしながら、同法63条において、自転車は「第17条の規定に関わらず、道路標識等により通行することができる」とされている歩道を通行することができることが規定されており、またその場合、「当該歩道の中央から車道よりの部分（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、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。」つまり、歩道でも、自転車通行可の表示がある場合やそれが認められている歩道は、自転車でも歩行者の進行を妨げないような速度と注意を払い、歩道の車道よりを通行できるということである。

だが、実際のところこのような規則にしたがって通行している自転車者はほとんどいないのが現状であり、自転車の歩道内通行への取り締まりも実質ほとんどといってよいほどなされていない（第2節参照）。そのような状態で、そもそも時速10～15km程度の速度で走行する自転車に、時速3～4kmの低速で通行する歩行者の進行状況を妨げないように通行することは難しいし、危険であることはよく考えてみればわかることではないだろうか。歩道を

通行する場合は車道よりを通行するなどという規則は、おそらくほとんどの自転車使用者は知らないであろうし、実際それはまったくと言ってよいほど守られていない。

では、なぜ自転車が歩道を通行することが認められることとなったのだろうか。それは'78年の同法改正時にさかのぼる。'78年改正までは、自転車は歩道を通行することが認められていなかったのだが、モーターリゼーションが進展し、自動車の交通量が増加したことによって、自転車対自動車事故の急増が問題とされたため、その「緊急措置」として歩道の通行が認められることとなったのである。よって、元来「緊急措置」として定められたことが、それ以来何の改正も是正の取り組みもなされないまま今日まで至っているということである。そして、現在自転車はその多くが歩道を通行するようになり、逆に自転車は歩道を通行しなければならないという規則があるかのような状態となっている。

第2節 (2.2) 自転車交通の実際―歩道

これまでに、日本では本来「車両」であり車道の左端を通行すべき自転車が、歩道内を通行することを認められ、歩道を通行すれば歩行者に危険をもたらし、車道を通行すれば自動車からの危険にさらされるという、その通行空間が明確にされていないことによる問題点について提起してきた。そして、都市部では自転車はほとんどが歩道内を通行するようになっている現状と、それがもたらす歩行者・自転車交通への危険性について述べた。

それでは、この節では、実際都市部において自転車がどのような交通状況にあるのかを、まずは一番の問題と考えられる歩道内通行の現状について考えていきたい。

歩道内における自転車の通行ルールをもう一度確認すると、①道路標識等によって自転車の通行が認められている歩道を、②歩行者の通行を著しく妨げないような速度と運転で、③中央から見て車道よりを通行しなければならない。

自転車通行可の表示は、通常歩道内に自転車のマークが示されているか、「自転車」の文字が歩道上に示されている（図1・2）。しかし、それが明確に表示されているのかどうかよく分からない区間も多い（図3）。



図1 「自転車通行可の表示のある道路」
(宇都宮市駅西大通 10月18日現在
大宅撮影)



図2 「自転車通行可の表示のある道路」
(宇都宮市駅東大通 10月18日現在
大宅撮影)



図3 「特に表示のない歩道」(宇都宮市東宿郷 10月18日現在 大宅撮影)

いずれにせよ、表示があるかないか、自転車で通行できるのかどうかなどが明確にわかるかどうかは別として、実際のところ、歩道であればどこでも自転車は通行できるような状態となっているのは間違いが無いと思われる。

続いて、進行方向について考えてみたい。歩道内においては、当然のことであるが、歩行者の進行方向は定められていない。歩道内であれば自由に通行し、歩くことができる。そして、自転車についても同じである。一般には、(「車両」に含まれるので)自転車は左側通行が原則とされるが、それが法律上規定されているわけではない。もちろん、歩道の設置されていない道路においては、左側通行をしなければ危険であって、暗黙のルールであり、多くの自転車通行者はこれを守っている(もちろんこのルールを守らない危険な運転をする自転車通行者も多く、そしてそもそもこのルールを理解していない者も多いことはいままでもない)。

よって、限られた歩道というスペースの中で、何も進行方向が指定されていない歩行者と自転車が混在して通行しているということがわかる。さらに、第1章で述べたように、両者には、その進行速度に以外に大きな差がある(歩行者は約時速3~4kmなのに対して、自転車は約時速10~15kmほどで走行する)。また、「歩行者の通行を妨げないように」通行するという点についてであるが、表3を見ると、違反検挙数からは、「歩行者に対する歩道内危険運転」だとか、「歩行者優先無視」といったような項目は読み取れず、実際のところこの規定に対しては、全くといっていいほどに取り締まりは行なわれていないのが現状である。さらにこの表からは、ほとんど自転車に関しては野放し状態とも言えるような実態がうかがえる。

表3 「自転車に関する違反別検挙数」 (NPO 法人自転車活用推進研究会調べ)

違反別	2003	2004	2005
信号無視	22	21	105
指定場所一時不停止	23	2	111
無灯火	-	-	4
乗車・積載違反	13	16	36
酒酔い運転	4	2	15
その他	49	44	51
合計	112	85	326

そもそも自転車は「車両」なのだから、歩道を通行可にすること事態が問題であり、先進国の中でも異例なのであるがそれはさておき、以上のように、以外に大きな速度差のある歩行者と自転車が、幅の限られた歩道の中を、進行方向も決められずに、これといった取り締

まりもなく混在して通行している。この条件だけでも、歩行者と自転車の接触・衝突の危険性が高く、自転車同士の接触・（正面）衝突等の危険性も高いのではないだろうか。

さらに、これだけではなく、歩道上には、歩道内における歩行者・自転車交通を阻害する要因が数多くあり、これが更なる危険性を増加させている。

第 1 に幅員である。再び図 1・2 を参照するが、これらは幹線道路の歩道で、比較的幅が広く（約 3m 以上）、またそれなりによく整備されている。しかしながら、図 3・4 のように、かなり幅がせまく、自転車一台分だけでもやや通行しにくい箇所もある（約 1～2 m 程度）。こういった箇所は、主要な幹線道路にも存在する。



図 4 「幅員の狭い歩道」(宇都宮市ユニオン通り前 10 月 18 日現在 大宅撮影)

第 2 に、路上駐輪、商店の看板・商品陳列、オフィスビルや商店の入り口の隣接による大規模な人の往来の発生、電柱、街路樹等の障害物である。これらの障害物が歩道を塞ぎ、限られた幅員をさらに狭め、またそれら自身への衝突の危険性を生む（図 3・5 参照）。さらに、もともと幅員の狭い歩道を図 3 のように障害物がさらに狭め、危険にする場合もある。



図 5 「歩道を障害物が塞ぐ例」(宇都宮市駅西大通り 10 月 18 日現在 大宅撮影)

第 3 に、これは自転車についてのみのことではあるが、歩道と車道との間に設けられた段差である。これは自動車が歩道に容易に乗り上げないようにし、歩道内の通行者を保護するためのものであるが、自転車にとっては通行の円滑性を阻害し、段差での転倒の危険性を生んでいる。さらには、歩道内の景観を向上させるために装飾的な石畳風の歩道が見られるがこれも自転車にとっては振動やスリップなどを引き起こす原因となり、また、雨の日では歩行者にとっても足元を滑らす危険性を生んでいる。

以上のような要因が、前述の「自転車・歩行者混在交通」状態をさらに悪化させ、歩行者対自転車、自転車対自転車の事故の危険性を増加させている。

第3節 (2.3) 自転車交通の実際—車道

自転車は本来「車両」であり、車道の左端を通行すべきであり、自転車専用の通行スペースが設けられている場合はそこを通行しなければならない。しかし、日本の道路は自動車中心の作りとなっており自転車が通行するにはあまりにも危険であって、また、歩道通行も認められているため、そのほとんどが歩道を通行するようになっている。前節では歩道内における自転車交通について見てきたが、この節では、本来自転車が通行すべき車道における自転車交通の現状について考えていきたい。

車道における自転車交通には次の2つのパターンがある。一つは歩道内通行が著しく困難であるために、車道を通行する場合であり、二つ目は車道の左端に自転車用レーンが設けられている箇所を通行する場合である。後者についてはほとんどなく、多くは前者に属する。

(1) 車道を走行する場合

でははじめに、前者の歩道内通行が困難であるために車道を通行する場合について考えていきたい。これは特に東京等の大都市市街地においてよく見られるのだが、歩道の中にはそもそも歩行者の往来が非常に激しく、または障害物が多く、幅員の狭い箇所がある。この場合、歩道内を自転車で通行するのが著しく困難となるため、車道左端を通行することとなる。特に都内ではこのような自転車通行者が良く見られる。

しかし、前述の通り日本の道路・車道は元来自転車のことなど考慮に入られていない自動車中心の作りとなっているため、車道左端を通行するのは危険であることが多い。ここでは車道左端の状況に応じて考えてみたい。

①道左端車に比較的広く通行しやすい幅員がある場合

再び図2の例を見る。この道路は片側2斜線で歩道と車道の間（車道左端）に白線で路側帯が比較的広く確保されている（約1m）。このような場合は、歩道上が混雑していたり、通行しにくい場合は、このスペースを通行できないことはないだろう。一番歩道寄りのレーンが自動車で渋滞している場合でもこの程度の幅員があれば車との接触の危険性も比較的少ないかもしれない。

しかし、ここはあくまで自転車専用の通行スペースではないため、絶対に自動車が進入してこない保障はない。また、自動車中心社会であり、自転車の歩道内通行が広く定着してしまっている日本においては、車道を自転車が走行し、それに注意を払い、優先するドライバーの運転マナーが確立されているとはいいがたく、やはり安全性に疑問が残る。また、自動車のドライバー側から見ても、危険性を感じることは当然のことながら、道路交通法上自転車・歩行者とは安全なだけの距離を保ってパスしなければならないため、走行ラインが右に膨らみ、自動車交通を阻害し、危険性をもたらす要因となりうる（図6）。また、商店やオフィスビル等に自動車が左折・右折しようとする場合、ドライバーの不注意や死角に入り込み、巻き込まれる危険性も高い（図7）。

また、自動車の路肩駐車・違法駐車あるいはトラック等の荷物の積み下ろし等で、車道左端がふさがれる場合が多く、その際図8のようにガードがある場合は歩道に復帰することはできないため、車道内に侵入し、後続車に巻き込まれる危険性もある（図10）。歩道と車道間にガードが設けられていない道路においても、歩道には段差が設けられているため、車道から歩道へ復帰する場合にはこの段差による転倒の可能性も高い。

さらに、進行方向も規定されているわけではないため、反対方向から対向自転車が来た場合の危険性もある。

加えて、車道を通行していると、警察官より歩道を通行するように注意を受ける場合が少なくない。歩道が通行困難であるゆえに車道を走行しているというのに、一体どのようにして歩道を通行しろというのであろうか。

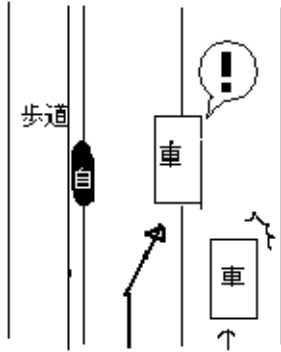


図 6 「自転車が車道を通行する場合のイメージ」(大宅作成)

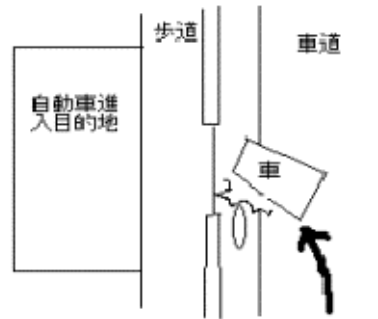


図 7 「自転車が右左折車に巻き込まれる際のイメージ」(大宅作成)



図 8 「ガードが設けられている歩道」
(宇都宮市国道峰町 国道 123 号線
06 年 10 月 18 日現在 大宅撮影)

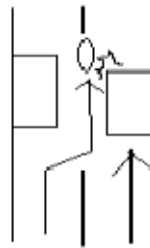


図 9 「路肩に駐車してある自動車を避けようとして車道に深く入り込み、後続車に巻き込まれる際のイメージ」
(大宅作成)

このように、車道左端に比較的広く通行しやすい幅員がある場合でも危険性が残る。

②幅員が狭く、通行しにくい車道左端の場合

①においては道左端車に比較的広く通行しやすい幅員がある場合について述べたが、①のような道路は全体としてみればあまり多くはなく、たいていの道路は車道左端の路側帯は狭く、また、溝や側溝等で通行しにくい場合が多い。このような状況では、自動車との事故の危険性は高くなり、自転車はさらに多くの危険にさらされることになるだけでなく、自動車交通も大きく阻害することになる。

多くの日本の車道左端はこのような状況であり、自転車で通行するにはかなり危険であるといえる。

(2) 車道端に自転車専用レーンが設けられている場合

前述の通り、このような箇所は非常に少ないものの、車道に自転車専用レーンが設けられている場合がある。

しかしながら、こうしたものはあくまで「箇所」なのであって、都市部全ての道路に敷設されているわけではない。つまり、「点」でしか存在しない。例えば、図 10 と図 11 を参照してみる。図 11 の道路には、車道左端に自転車専用のレーンが設けられている（図ではオートバイが進入している。ここに自転車以外が進入してはならないルールがあまり守られていないことを端的に示しているだろう）。しかし、その先 70 メートルほど進んだ交差点の先からこの専用レーンが途切れてしまっている。ここまでこの専用レーンを進んできた自転車はまた歩道に戻れということであろうか。



図 11 「自転車専用レーンが設けられた道路」



図 12 「自転車専用レーンが設けられている道路。目の前の交差点で途切れてしまっている。」

(図 11・12：宇都宮市材木町通り 06 年 10 月 18 日現在 大宅撮影)

このように、車道に自転車専用レーンが設けられている例もあるにはあるが、その数は少なく、「点」でしか存在しないためにあまり意味をなしていない。

第 4 節 (2.4) 自転車交通の実際—横断帯

第 2・3 節では歩道および車道における自転車交通の現状と問題点について述べたが、それに関わる点として、横断帯における自転車交通についても述べておきたい。

都市部における横断帯の多くは、自転車と歩行者の分離の表示がなされており、自転車は指定された通行場所を通らなければならない（道路交通法第 63 条 6 項）。しかしながら、これらはほとんど意味をなしておらず、危険性の解消にはなっていない。

図 13 は交差点における横断帯の例である。多くの横断帯は確かに歩行者と自転車の分離の措置がなされているが、自転車の横断レーンが歩道内に連続して続いているわけではない。よって、結局は横断後に再び歩行者と自転車が狭い歩道の中に押し込められるかたちになってしまう。特に、信号待ちで歩行者と自転車の集団が形成され、それが横断後に再び狭い歩道内になだれ込むかたちとなることが多く、「横断歩道は横断後が危険」といえるだろう。

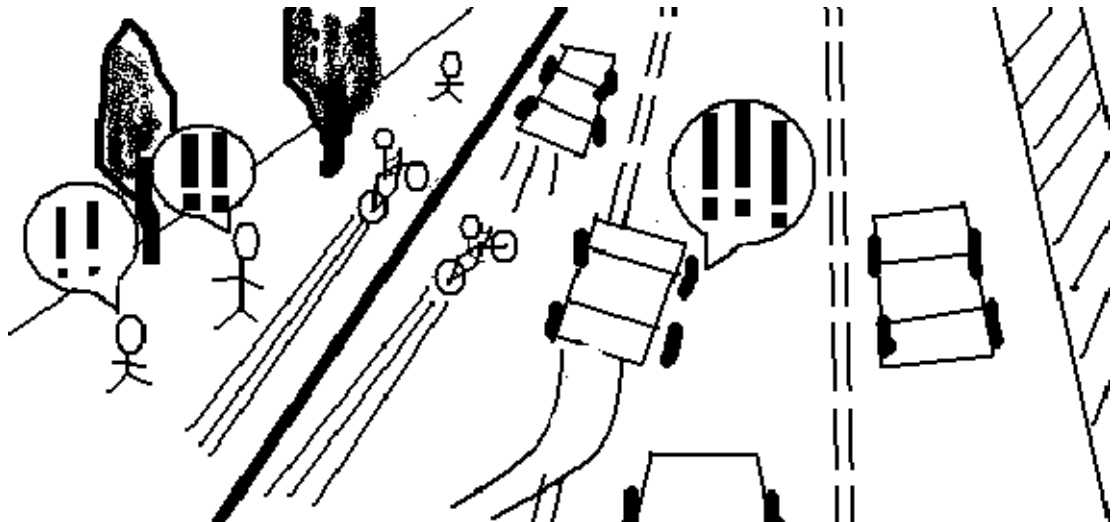
前章の自転車専用レーンの部分でも述べたが、日本の自転車に対する配慮は結局は「点」でしか存在せず、意味をなしていないと思われる。



図 13 「横断帯の例。歩行者・自転車それぞれの横断帯を分離して渡っても、横断後に再び歩道に押し込められ、混在することになる。」（06 年 10 月 18 日現在 大宅撮影）

第 5 節（2.5）自転車交通の現状のイメージ図

現状分析の最後に、自転車交通の現状のイメージを示したい。



「自転車交通のイメージ図」（大宅作成）

自転車は、ほとんど何の取り締まりもルールも無いような状態で、歩行者が行き交い、電柱・街路樹等の障害物のある幅の限られた歩道を通行すると、当然のことながら歩行者に対して危険をもたらし、また自転車自身も通行に支障が出る上に危険にさらされる。歩行者からは「邪魔者」扱いされ、歩道に通行するべき場所は無くなる。歩道に通行する場所が無いからといって逆に車道を通行すれば、そこはまったく自転車のことなど考慮に入れられていないつくりのため、通行するスペースは無い上に、今度は自動車から大きな危険にさらされ、また自動車交通を阻害する。ここでも自転車は「邪魔者」扱いされる。一体自転車はどこを通行すればよいのだろうか？このような、現状分析を通して浮かんだ問題点・疑問点をイメージ図として表現してみた。

第3章 国内における取り組み

第3章では、今まで述べてきたような自転車交通の問題点に対して、どのように自転車の通行空間の創出に向けた取り組みがなされているのかについて、国土交通省が支援する全国19都市で行なわれている「自転車施策先進都市」における取り組みを、施策別に紹介する。具体的には、歩行者と自転車の分離に向けた自転車道の整備、自転車通行空間の明示、自転車専用レーンの設置の三つの各都市における取り組みを紹介したい。

第1節 (3.1) 自転車の通行空間創出に向けた動きとは

今まで述べてきたように、現在日本の都市部の道路においては、自転車はその通行空間が明確でなく、自転車専用の通行スペースはほとんど確保されておらず、またそれらは「点」でしか存在しない。

地方道においては、広く長い範囲にわたって自転車専用の通行スペースが設けられている例や、長距離にわたる自転車専用道路も見られる。もちろん都市部においても、例えば多摩川サイクリングロードや荒川サイクリングロードのような自転車専用道路も見られなくはないが、それらは基本的にはレジャーやスポーツを目的としたものである。

基本的に、国内の都市部においては、自転車専用の通行空間を確保・明確化しようとする動き・議論は消極的であり、行政側もなかなかその重い腰を上げようとはしないのが現状で、むしろ自転車はまるで「邪魔者」として排除する傾向にあるようにも思われる面がある。

しかし、自転車専用の通行空間の確保・明確化に取り組む動きは無いわけではない。そこで、ここでは国内の都市部における自転車通行空間の明確化・確保に向けた取り組みとして、「自転車施策先進都市」で行なわれている施策を簡単にまとめておきたい。

(※本章を作成するに当たっては、国土交通省道路局ホームページ
[\[http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html\]](http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html)を参照した)

第2節 (3.2) 自転車施策先進都市

現在全国 30 の自治体が、「自転車施策先進都市」³として、自転車を活用したまちづくりに取り組んでいる。その中で、国土交通省は、98 年度・99 年度に、全国 19 の自治体を、自転車利用促進・環境整備に取り組むモデル都市に指定し、重点的な支援を進めている。ここでは、これらの都市の様々な「箇所」（あくまで箇所であって都市全体ではない点を強調しておきたい）で行なわれている自転車専用の通行空間確保・明確化に向けた取り組みについて、施策別に紹介したい。

(1) 歩行者と自転車の分離に向けた自転車道の整備

自転車が走行するための空間として、道路に車道から縁石線・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用の走行空間を設け、自転車交通と自動車交通、歩行者通行との分離を図るものである（整備事例は東京都、名古屋市などで 8 件。下図参照）。

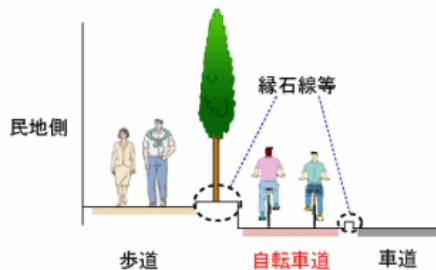


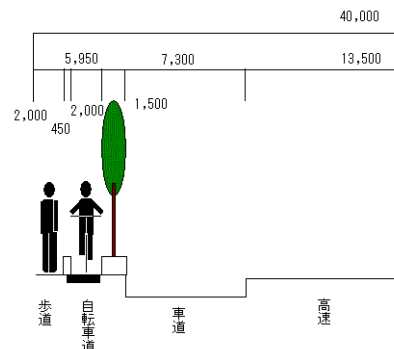
図 14「整備イメージ」⁴



図 15「整備イメージ」⁴



図 16「東京・豊島区における自転車道の整備事例」⁴



³ 自転車施策先進都市：北海道・北広島市、秋田県二ツ井町、福島市、前橋市、群馬県・新町、浦安市、千代田区・中央区(東京都)、板橋区、豊島区(東京都)、練馬区、足立区、開成町(神奈川県)、新津市(新潟県)、静岡市、名古屋市、広島市、徳島市、高松市、佐賀市、平良市(沖縄県)、棚倉町・矢祭町(福島県)、喜多方市、熱塩加納村(福島県)、会津若松・湯川村(福島県)、高崎市、白馬村(長野県)、豊科村(長野県)、磐田市(静岡県)、大津市、加世田市(鹿児島県)、大阪市、取手市(茨城県)

⁴ 図 14・15・16：国土交通省道路局ホームページより
<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html>

(2) 自転車歩行者道における自転車走行位置の明示

自転車歩行者道において、自転車交通と歩行者通行の分離を図るために、道路標示・規制標示「普通自転車の歩道通行部分」及び舗装の色・材質の違い等により自転車の走行位置の明示を行う。整備事例は東京都、名古屋市、高崎市、前橋市、大阪市、広島市等で 41 件ほど（下図参照）。

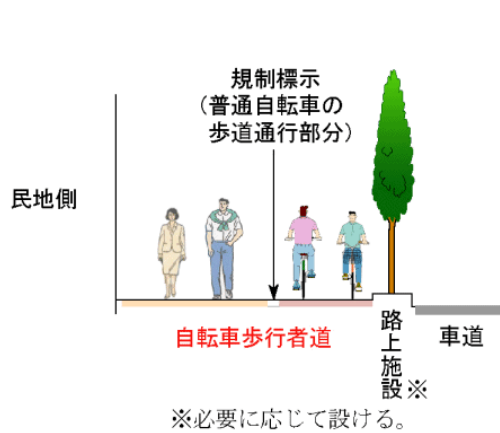


図 17「整備イメージ」⁵

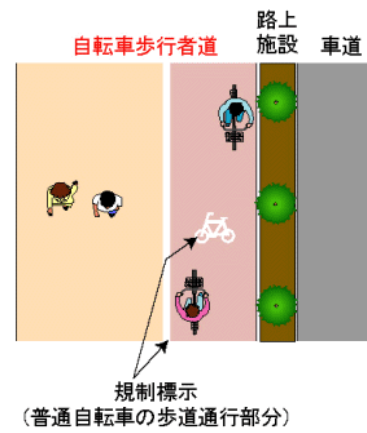


図 18「整備イメージ」⁵



図 19「東京都 板橋区・豊島区・中央区における整備事例」⁵

⁵ 図 17・18・19：同ホームページより

第4章 先進諸外国での取り組み

この章では、国内の都市部における自転車の通行空間の確保を考えていくうえでのヒントを探るため、欧米先進諸国で行なわれている取り組みについて、施策別で簡単にまとめていきたい。具体的には、都市交通政策の一環として先進的な自転車政策を展開している西欧諸国の中で、最も進んでいるといわれている（世界で最も進んでいるとも言われている）オランダの首都・アムステルダム総合的な自転車政策、欧州各国で見られるバス・自転車共用道、そしてアメリカの“Share the Road”という施策の三点についてまとめる。

第1節 (4.1) 自転車の街～オランダ・アムステルダムから

西・北欧諸国の都市においては、自転車が交通手段として重要な位置付けを与えられており、進んだ自転車政策が採られている。特に、オランダは世界最高の自転車政策を展開しているといわれる。ここでは世界で最も進んだ自転車政策を行なっているといわれるオランダの首都・アムステルダム市における交通政策を簡単にまとめ、そしてそこで行われている自転車施策について見ていきたい。

オランダの首都アムステルダムは人口約 74 万人。街では自転車が交通手段の大きな割合を占める。特に、92 年には市外地での自動車抑制の方針が住民投票で採択され、自動車に対して「クルマいじめ政策」とも呼ばれる、歩行者・自転車・公共の交通機関優先の交通規制を行なっている。市の中心部に行くほど駐車料金を高くし、また、市在住者が自動車を取得しようとする場合には駐車許可証が必要となり、多額の金額が要求される上に申請に約 5 年を必要とする。さらに、徹底した違法駐車対策が採られ、高額の罰金体系が設定されているため、ほぼ違法駐車は見られない。また、できるだけ一般の車道レーンを減少させている。道路状況に関しては、基本的に道路の端から歩道、自転車専用道、バス専用レーン、一般車道、反対行きの一般車道、反対行きのバス専用レーン、自転車専用道、歩道と区分され、それぞれがしっかりと独立した走行空間となっている。市の自転車政策としては、「自転車専用道の増加」「自転車利用者の安全性の向上」「公共交通と自転車との連携強化」「盗難予防」をポイントとして掲げ、自転車を交通手段の中核に置いている。⁶

先ほども述べたが、道路には必ず歩道とは独立した自転車専用の通行スペースが設けられ、自転車と歩行者との分離は徹底され、歩行者に対する優先・保護がなされており、自転車が歩道を走ることに對しては罰金を伴った罰則が科せられている。もちろん、逆に歩行者も自転車専用の通行スペースに進入してはいけない。さらに注目すべきは自転車は必ず道路の右側の自転車専用スペースを通行することが義務付けられているという、進行方向がきちんと設定されていることだ。これによって無用な正面衝突や通行の混乱を避けることができ

⁶ 「ヨーロッパ自転車政策先進都市」参照 (<http://www.kankyoshimin.org/bicycle/advance/europe5.html>)

る。また、できるだけ車道を減少させ、市中心地から郊外に至るまで、あらゆる主要道路に至るまで自転車専用の通行スペースを確保し、広い歩道を設け、自転車道を建設することに向けて努力している。さらに、アムステルダム中央駅には合計約 1100 台も収容可能な自転車駐輪施設が設置され、膨大な自転車使用者の駐輪需要に耐えるために、街中の歩道のいたるところに駐輪に関する設備が設けられている。使用者が多い分違法駐輪の数も多く、歩道内に多くの自転車が駐輪されているが、歩道を広く確保しいくら駐輪しようとして歩行者の邪魔にならないだけの幅が確保されているため、あまり問題は無いという。その他にも、自転車をバスや電車、トラム（アムステルダム市内を走る路面電車）に積み込むことができるサイクルトレインやサイクルバスといった公共の交通機関と自転車との連結などの取り組みなど、様々な施策がなされる。⁷

総合的な自転車政策が進んでいることもさることながら、道路のいたるところに自転車専用の通行スペースが確保しており、歩行者と自転車がしっかりと分離されている点を素晴らしいと思う。また、自転車に対して、罰則を伴ってしっかりと歩行者を優先し、また、自転車も自動車に対して優先されている点も注目に値する。自動車の交通量が増加したため自動車を優先し、自転車を歩道に「追いやり」、結果として歩行者・自転車が危険にさらされている日本の実情を見ると、考えさせられるものがある。



図 20「アムステルダム中央駅から伸びるメインストリート・ダムラック通り。端から、歩道、自転車道、トラム（路面電車）、一方通行一車線のみの車道、反対行きの自転車道、歩道、と分けられている。」⁸

第2節 （4.2）バス自転車共用レーン～フランス・パリ

フランスの首都パリはもともと自動車の利用が多く、慢性的な渋滞に悩まされるなど、交通環境は日本のそれとあまり変りはない。しかし、95 年のゼネストにより公共の交通機関が麻痺した苦い経験から、自転車の活用が検討されるようになってきている。その取り組みの一環として、パリはもともとバス専用レーンが比較的多かったため、バス専用レーンを自転車が通行することが認められるようになった。これはドイツやイギリスなどのいくつかの主要都市においても取り入れられている。

日本人の多くはバス専用レーンでの自転車の走行に危険感を覚え拒否反応を示すが、バス専用レーンを自転車の通行空間にすることには、よく考えてみるとそうするだけの理由がある。

⁷ 同ホームページ参照

⁸ 同ホームページより

第 1 に、相対的に自転車と速度差のある一般車道のレーンよりは、速度差の少ないバス専用レーンの方が安全といえる。バスは他の自動車よりも速度が遅く、それだけ自転車との速度差が小さいために他のレーンよりも安全といえるだろう。

第 2 に、交通量の多いレーンと少ないレーンとではどちらが安全かといえ、それは少ないレーンだと一般的にはいえる。そこで、一般の自動車のレーンよりも交通量が少ないバス専用レーンの方が安全だといえる。

第 3 に、運転者の技術の問題である。バスの運転手は一応プロのドライバーが多いわけであり、一般のアマチュアのドライバーに比べると運転技術は高く、自転車に対する注意はポイントをついているため安全といえる。

第 4 に、バス専用レーンはバス以外は走らないため、バスが複数台連なって走行する場合を除けば交通量は少なく、前方への見通しが開けていて、さらにバスか自転車しか前方にはいないため、自転車を認識しやすく、注意を払うことができるという点である。

最期に、理屈を除いて実際に事故が発生しているのかどうかだが、その一つの判断材料として、ドイツの自転車に関する報告書には、「バス専用レーンにおいて自転車の走行を認める自治体が増加しているが、自転車とバスとの事故は一件も起きていない」と記述してある。専用レーンを走るバスは一般の自動車が進入してきた場合、警笛を鳴らして警告をする。そうなった場合その自動車はすぐに一般の自動車レーンに戻るといふ。このようなルールは一般には徹底されているようである。⁹

自動車の交通量が多く、自転車専用の通行空間に乏しい場合でも、決して自転車を歩道に上げるようなことは無く、車道上の貴重なスペースを自転車に対して開放するという姿勢が参考になる。やはり、ここでも自転車は歩道を走るといふようなスタンスは全く感じられない。「車両」である自転車が歩道を走っている日本の現状に再び大きな疑問を覚える。



図 21 「パリのバス自転車専用レーン」¹⁰

⁹ 石田久雄・古倉宗治・小林成基共著「自転車市民権宣言～都市交通の新たなステージへ」（2005 年 リサイクル文化社）p.43～p.45 参照

¹⁰ 同ホームページより

第3節 (4.3) “Share the Road” ～米国・車道の共用

アメリカ合衆国は国土が広大で、どこへ行くにも自動車を使用するという自動車大国である。地方はもちろんのこと、ニューヨーク市をはじめとした東部主要都市では、自動車が交通の中心を占め、なかなか自転車道や自転車専用通行帯等の走行空間を捻出するのは難しい状況となっている。そのような中で、連邦政府は1990年代初頭に交通政策を全面的に見直し、自転車を多様な面において重要な交通手段の一つとして位置付ける法整備を行い、自転車施策に力を注いでいる。

その中で注目すべきは、ニューヨークのような自転車専用の通行スペースの確保が難しい都市における自転車と自動車の車道内における共用走行である。例えばニューヨーク市では、その走行空間創出のための計画を97年から発足させているが、99年までに自転車専用道または自転車専用レーンが215マイルで23パーセントしか増加できなかったのに対し、自動車との共用道は693マイルと、76パーセント増加させている。そして99年以降は全面的に共用道で対応するという姿勢をとっている。米国では都市部においては自転車専用道、専用レーン等の通行空間を確保する余地が少ないため、自動車と自転車とで車道を共用するという対策を講じているということである。またその際、州法の日本での道路交通法にあたる法律において、車道上における自転車と自動車との対等な権利と義務をうたい、自動車の運転者に対しては、①自転車通行に対する妨害行為の禁止②追い越し、追い抜きに際しての自転車運転者に対する危険を回避する安全確認の義務③自転車乗車中の人に対して衝突防止のための細心の注意を払う義務、危険を知らせる警笛発出義務、等の規定を設けている。反対に、自転車側に対しても①自動車の通行を妨害してはならない②自動車を追い越し、追い抜く場合の安全確認義務③道路の右側端の通行の義務など、厳しい義務を課している。¹¹

危険性は残るかと思われるが、道路交通法（米国においての名称はこの通りではない）による厳しい規定を設け危険を取り払い、車道を自動車と自転車で共用していこうとする施策が画期的である。日本の行政なら、「危ないから」、「事故が起きたら」などという尻込み的な議論にしかならず、結局は「歩道に入れてしまおう」というような施策にしか結びつかないだろう。それを考えると、本来「車両」であり車道を通行すべき自転車に、安全に通行できるよう法を整備して車道を自動車と共用させて、その走行空間を確保しようとするアイデア・施策は非常に参考になると言えるだろう。

¹¹ 同著p.31～p.34 参照

第5章 政策提言～自転車の通行空間の確保

最期に、第 5 章では都市部における自転車の通行空間の確保に向けた提言を述べる。具体的には、歩道を幅員の広さで分類し、それぞれに応じた方法で車道端に自転車専用の通行帯を、現状の車道の幅、レーン数を減少させる、あるいは道路の幅を拡張させる、新道の建設等を行なうことなく導入することを提案する。また、その際の道路交通法の規定の改正事項についても提案し、その政策を実施するに当たっての費用の捻出についても触れる。そして、実際に宇都宮市を例として、地方中核都市における適応モデルを示す。

第1節 (5.1) 政策提言に当たって

今まで述べてきたように、日本の都市部においては、自転車の通行空間が不明確な上に歩道内通行を認められ、それが常態化していることが、自転車交通の諸問題の大きな原因であると考えられる。特に、歩道内については、自転車と歩行者の「混在交通」状態を、自転車と歩行者とを分離することによって何よりもまず改めなければならない。そして、自転車が本来通行すべきは車道または専用の通行帯であり、歩道内を通行するということは、歩行者及び自転車自身に対して危険性を高めるだけであってはならず、またそのような政策は絶対に失敗例でしかないという認識を広めていく必要があるだろう。さらには、歩行者が自転車から優先され、また自転車も自動車から優先されねばならない。

本章では、以上のような観点から、都市部における自転車の通行空間の明確化・確保のための提言を行いたい。その際の方向性として、自動車中心主義の社会であり、自動車以外の交通手段のための新たな通行空間を捻出することが難しいという日本の道路の背景から、現存の歩道の幅、車道の状況の中で工夫して自転車の通行空間を確保することにポイントを置いた。具体的には、道路を歩道が広い場合と歩道が狭い場合とで大別し、それぞれに合わせて自転車の通行空間を確保するという主旨である。また、それに関連して横断帯・交差点での通行方法についても触れる。さらに、この政策を実施するための費用の捻出についても述べる。そして最期に、宇都宮市中心市街地をモデル地区として、まずは地方主要都市中心市街地による適用モデルを示してみたい。

第2節 (5.2) 自転車通行空間の確保―「自転車専用道」

(1) 方法

まずここでは、道路を割合歩道が広く確保されている場合（幅員 3m 以上）と、狭い場合（幅員 2～3m 未満、1.5～2.0m 程度）の二つに大別する。そして、それぞれの状況に合わせた形での自転車通行空間を確保する案について述べていく。第 2 節では前者について扱う。

再び図 2 を例にとるが、この歩道は幅員約 3.5 メートルほどで、歩行者一人に対して並走していない自転車一台分が十分にすれ違うことのできる幅がある。

第 2 章でも述べたが、このような広い歩道でも、進行方向も、通行帯も指定されずに野放し状態で自転車と歩行者が混在して通行するため、危険性が高くなっている。つまり、このような歩道は現存の状態を多少改造し、自転車専用の通行帯を設けることによって問題点を解消できるのではないかと考えた。このパターンのような歩道を図式化すると図 22 のようになる。

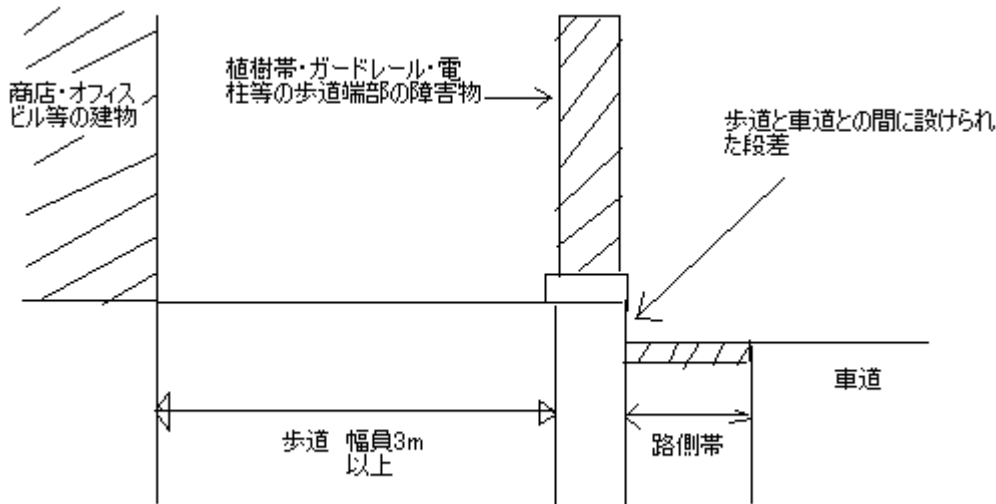


図 22 「幅員 3m 以上程度の広い歩道のイメージ」(大宅作成)

このような歩道の場合、まずは植樹帯や電柱等が車道側の歩道端部の幅を犠牲にしていることが少なくない。さらに、歩道と車道の間に設けられた段差が不必要なスペースをとり、また路側帯の幅も活用の余地があると考ええる。そこで、このような状態を図 23 のように改造する。

まず、植樹帯・電柱・ガード等の障害物を歩道よりに移設し、歩道の幅員を 1.5m まで減少させる。なお、電柱については、予算面で可能であれば地中に移設するなどの措置が望ましい。次に、歩道と車道との間にあった段差を無くし、路側帯部分と連結して車道端に 1.5m の幅を設ける。この部分にあった凹凸も同時に解消する。

最期に、図 24 のように、この部分に 1.5m 幅の「自転車専用道」を設置し、車道との間に縁石線を設ける。

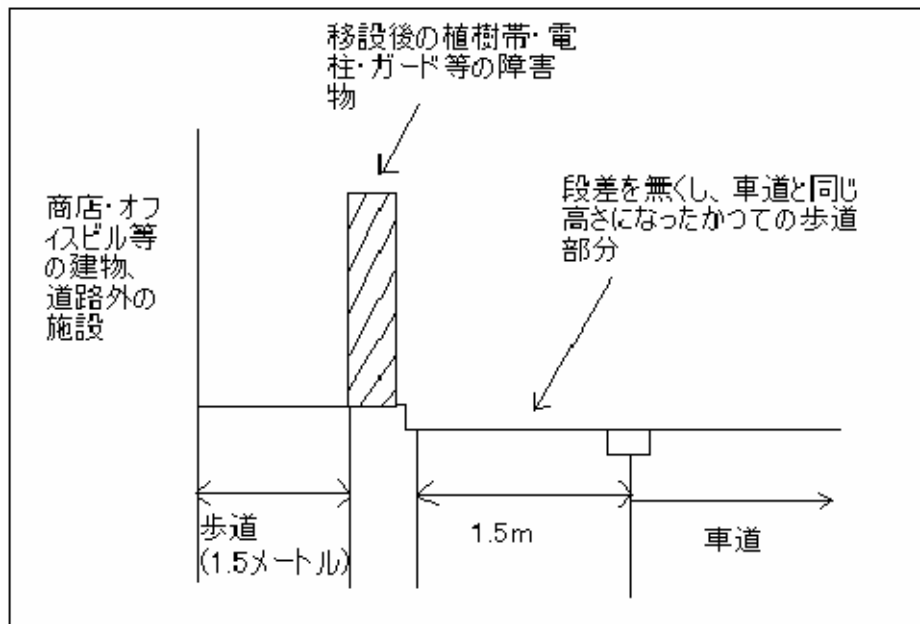


図 23 「改造後の歩道」 (大宅作成)

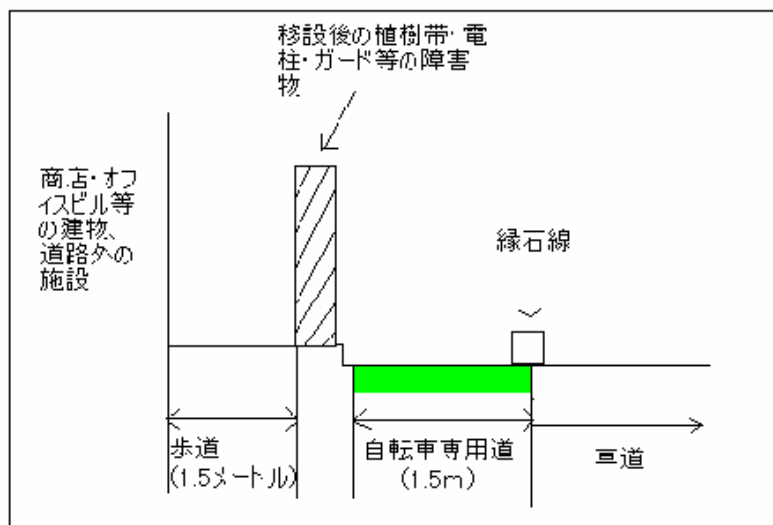


図 24 「自転車専用道設置後の道路」 (大宅作成)

この「自転車専用道」には、例えば緑や青、赤などの着色を施し、「自転車専用」の表示及び自転車のマークを入れる。また、「自転車専用道」は一方通行とし、自転車は車道の左側の「自転車専用道」を通行しなければならないこととし、かつ中央から左よりを通行しなければならないとする。中央から右よりは追い越し専用にあけておくこととする。この道路の左側半分を上空から見たイメージは図 25 のようになる。

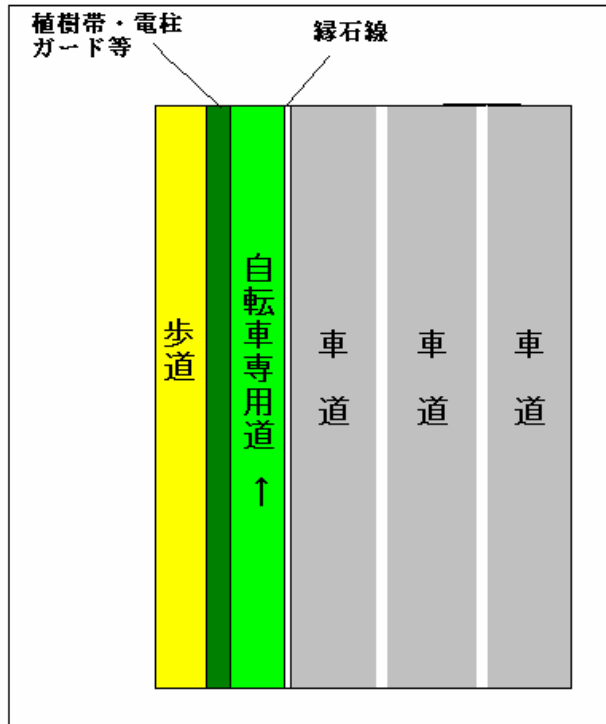


図 25 「自転車専用道上空イメージ」 (大宅作成)

図 20 の例のように、歩道に隣接する形で設けるようにしてもよいが、歩道とは植樹帯やガード等で分離する形で「自転車専用道」を車道端に設けた。これは、図 20 のようにした場合、日本の市民の感覚としては「自転車は歩道を走るもの」という意識が根強いと思われるため、歩道内を通行する自転車はなくなり、また自転車専用道を通行しようとする歩行者もなくなるのではないかと考えられる。また、この状態だと自転車専用道への駐輪があとを絶たなくなるだろう。そこで、市民の「自転車は歩道」という意識を何よりもまず改めるとい意味と、また自転車道内部の自転車の路上駐輪を防ぐために、歩道と「自転車専用道」は完全に分離させる形とした。

(2) 法整備

続いて、この施策を行うための法整備について述べる。まずはここで再び自転車の通行方法についての道路交通法上の規定をまとめてみたい。

- ・「車両」に含まれる自転車は、歩道あるいは路側帯の設けられている道路においては、歩道の左端を通行しなければならない。
- ・自転車は、上記の規定に関わらず、歩行者の通行を著しく妨げないように注意し、またそのような速度でならば路側帯を通行できる。
- ・上記の規定に関わらず、自転車は道路標識等により通行が認められている場合、歩道を通行することができる。・・・自転車の通行方法の特例
- ・歩道を通行する場合、自転車は歩道の中央から車道よりの部分を徐行し、歩行者の通行を妨げないようにしなければならない。

以上のようになっており、自転車は歩道内通行を認められ、それが常態化している。

そこで、前述の施策を行うために、道路交通法の改定を行い、次のような規定の導入を提案する。

- 提案① 自転車は歩道内を通行してはならない。歩道内を、やむを得ないような緊急の場合を除いて通行した場合、罰金2万円以上の科料を科す（罰則についてはこの通りでなくてもよいが、罰金等を科し、強い効力を持たせなければならない）。
- 提案② 自転車は、道路に「自転車専用道」が設けられている場合は、そこを通行しなければならない。また、その際は道路の左側の「自転車専用道」を通行し、進行方向を守らなければならない。
- 提案③ ②の場合、自転車はできるだけ「自転車専用道」左よりを通行し、右側を後続の自転車の追い越しのために空けておかなければならない。また、前方の自転車を追い越す際は、必ず右側より注意して追い越さなければならない。
- 提案④ 自転車は、自転車専用道から出て歩道を通行する必要がある場合は、自転車を降りて押して歩かなければならない。
- 提案⑤ 歩行者は、やむをえないような緊急の場合を除き、自転車専用道を通行してはならない。また、自転車通行者は、自転車専用道を通行している歩行者を発見した場合、警笛を伴って歩道に戻るよう指示し、注意を促すことができる。
- 提案⑥ 自転車・モーターバイク等は自転車通行帯内に駐輪してはならない。駐輪した場合は撤去され、2万円以上の罰金が科され、また撤去された自転車・モーターバイクは再び取得することができない（この限りではないが、このように罰則を伴った強い強制力を持たせる）。

提案①のように、自転車の歩道内通行を罰則を伴って全面的に禁止する規定を設けることを提案する。これが本提案で述べている自転車政策の柱となり、提案②・③・④及び今後の節で述べる施策事項の根幹を支える。

そして、提案⑤のように自転車側だけでなく歩行者側に対しても規定を課し、それぞれの通行空間の分離を強固なものとする。

また、自転車専用道内の自転車・モーターバイク等の不法駐輪を防ぐ必要があるため、提案⑥のような厳しい罰則を設ける。

さらに、これらの規定の遵守のために、警察官には自転車で巡回する義務を課し、その際の通行方法の指導、歩道および自転車通行帯において違法な交通方法をとっている者を逮捕する権限を与えるなど、取締りを強化する法令を作成する。

以上が歩道が割合広く確保された道路における提案内容であるが、横断歩道への接続、交差点、道路外の施設・場所に自動車を乗り入れるための地点での取り扱いについては第4節で述べる。

第3節 (5.3) 自転車通行空間の確保－「自転車専用・優先レーン」

(1) 方法①

ここでは、幅員が2mに満たない、あるいは2~3mほどで狭く、歩行者と自転車が通行するには十分でない歩道の場合について述べたい。



図 26 「幅員の狭い歩道」(宇都宮市平松本町・国道 123 号線 06 年 10 月 18 日現在大宅撮影)

前出の図 3・9 は、幅員の狭い歩道の例として再び挙げたものだが、どちらも幅員が 2m に満たない。さらに、車道上にわずかに路側帯が設けられているが、植樹帯や電柱、ガード、そして特に段差が設置されているために、スペースを減殺している。また、図 26 は幅員が 2m ほどあり、車道側には電柱や植樹帯がないなど、状態も良いが、やはり自転車と歩行者が通るには狭く、また、車道との間に設けられている段差が路側帯間のスペースを無駄にしている。これらのパターンを図示すると下図 27 のようになる。

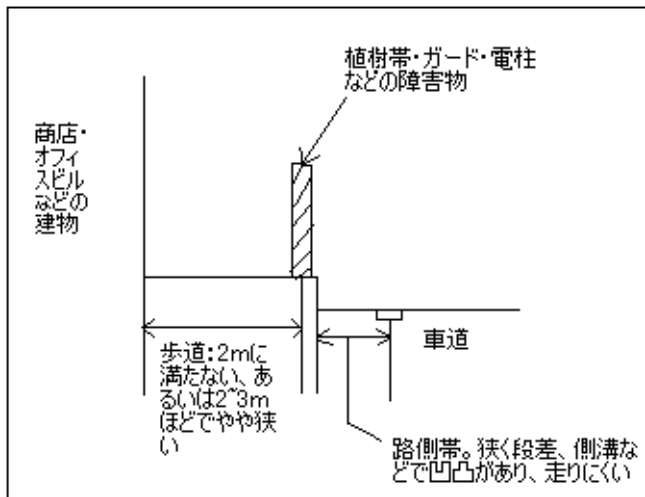


図 27 「幅員の狭い歩道イメージ」(大宅作成)

このような状態の道路の場合、前節のようにまた幅員 1.5m の「自転車専用道」を確保するには狭い。しかし、段差や路肩の凹凸を消滅させ、植樹帯・ガード等の歩道端の障害物を移設させて既存の路側帯の幅と連結させることにより、前節の場合よりは狭いが自転車の通行空間を確保することは可能であり、またそれなりの歩道の幅も確保できる。そこで、下図 28 のように改造し、「自転車専用レーン」を車道端に設ける。歩道の車道側の端にあった植樹帯・電柱・ガードなどは歩道側に移設し、車道と歩道の間にあった段差をなくし、また側溝や凹凸等をなくして 1m ほど(目標値 1.5m)の「自転車専用レーン」を車道端に白線による表示と青や緑色の着色等で明示された形で設けている。この道路の左側半分を上空から見たイメージ図は次の図 29 のようになる。

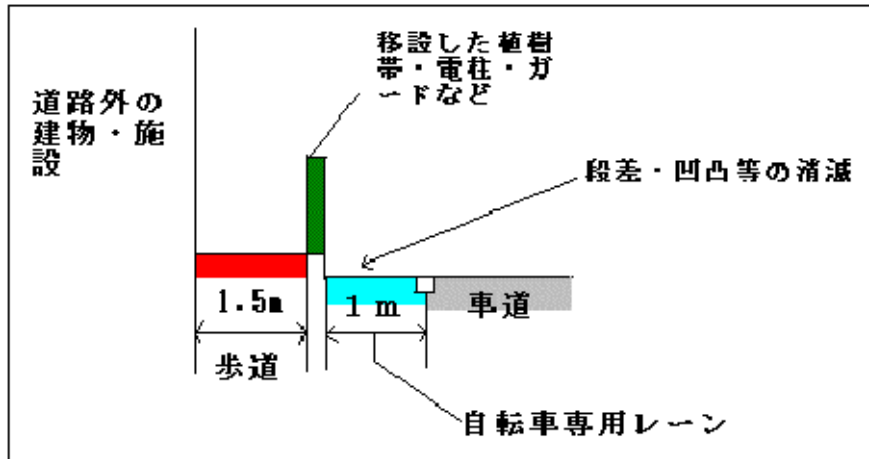


図 28 「自転車専用レーン設置後の道路」(大宅作成)

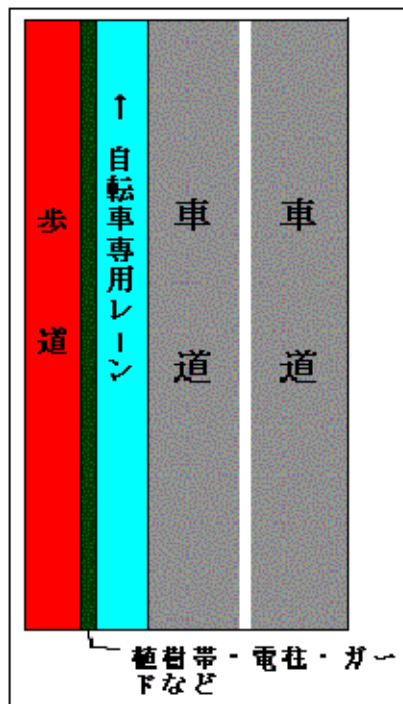


図 29 「自転車専用レーン設置後の道路の左側半分イメージ」(大宅作成)

交通方法であるが、自転車は道路の左側の「自転車専用レーン」を通行し、逆走してはならないものとする。自動車はここに進入することはもちろん、駐停車をしてはならないとする。詳しい規定は「(3) 法整備」で述べる。

(3) 方法②

上記に加えて、都市部の道路には歩行者一人が通るのが精一杯の歩道で、また、1車線しか車道がないような道路もある。こういった場合は、不要な段差や植樹帯・電柱等を移設し、

自転車の通行空間を創出することさえ難しい。これは主要な道路ではないが、割合往来がある市道などに多い。ここではそのような場合の施策を述べたい。

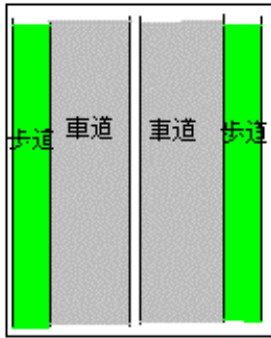


図 30「一車線で自転車通行空間の創出が難しい道路イメージ」(大宅作成)

上の図 30 は前に述べたような道路のパターンのイメージであるが、歩道は自転車が通行するにはあまり狭く (1m ほど、あるいはそれに満たない)、また歩道上に商店の看板や電柱等の障害物も多いような道路ということである。

このような場合は、車道左端に 1m 程 (目標値) の「自転車優先レーン」を設置し、車道を自動車と自転車とで「分け合う」(Share する) 形にする。

まず、下図 31 のように、歩道と車道との間に段差、路側帯 (ない場合も少なくない) の側溝や凹凸を取り払い、走行しやすくする。

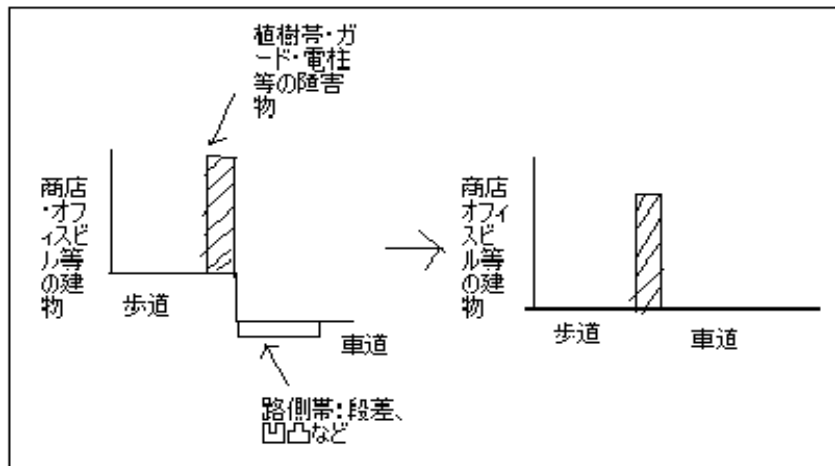


図 31「段差、凹凸等の消滅イメージ」(大宅作成)

続いて、下図 32 のように、車道端に破線および「自転車優先」と明示された「自転車優先レーン」を設置する。

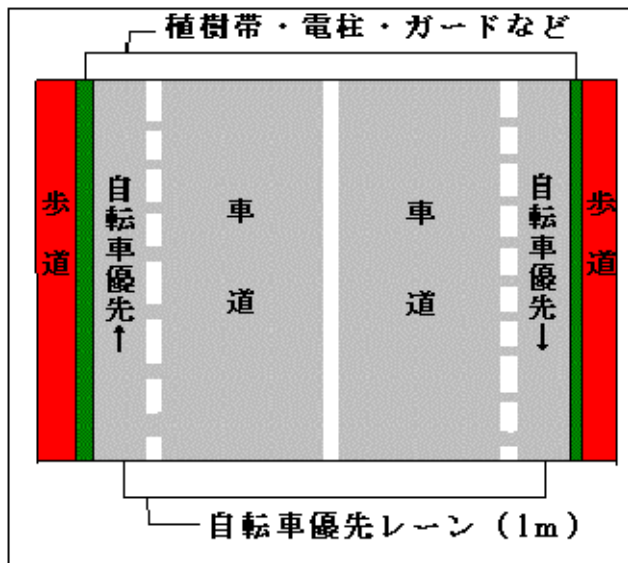


図 32 「自転車優先レーン設置後の道路」

この際、自転車は左側通行をし、逆走してはならない。また、自動車は、「自転車優先レーン」内を走行している自転車がいる場合、下図 33 のように、対向車線の自動車が無くなり、自転車を追い越すことができるようになるまで自転車を優先して追い越しをしてはならない。また、その際には「自転車優先レーン」の破線内部に侵入しないように、十分な車間距離を開けて、かつ方向指示器を出して追い抜きをしなければならないとする。これらの詳しい規定については次の「(3) 法整備」で詳述する。

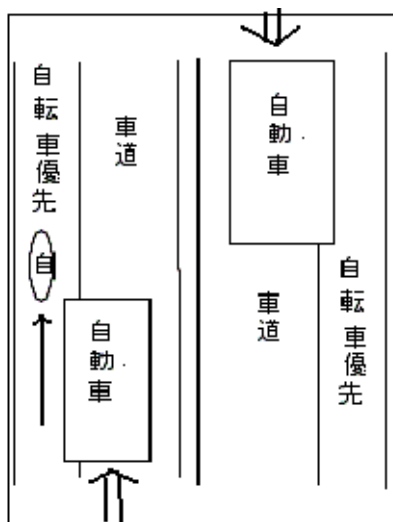


図 33 「通行方法イメージ。このような状態のとき、自動車は対向車がいなくなるまで自転車を追い抜くことができないものとする」(大宅作成)

(3) 法整備

続いて、上記の施策を行うための法整備について述べたい。前節で述べた規定に追加する形となる。

(自転車専用レーンについての規定)

- 提案⑦ 自転車は、「自転車専用道」が無い道路の場合、車道上に設けられた自転車専用レーンを通行しなければならない。
- 提案⑧ ⑦の際、自転車は道路の左側の自転車専用レーンを通行しなければならない。
- 提案⑨ 自転車はやむを得ないような緊急の場合ならびに前方の自転車を追い越す場合を除いて、自転車専用レーンをはみ出して走行し、自動車の通行を妨害してはならない。
- 提案⑩ 自転車は、自転車専用レーンを通行しているとき前方の自転車を追い越す際は、後方から来る自動車の存在を確認し、安全を確かめてから、右側より追い越さなければならない。
- 提案⑪ 自転車は、自転車優先レーンのできるだけ左端によって走行しなければならない。
- 提案⑫ 自動車は、自転車専用レーンを通行してはならない。(このように、自動車が自転車のために設けられた通行空間を通行してはならない規定は道路交通法第17条の全般にわたって設けられているが、「自転車専用レーン」を通行してはならないということを明示する必要がある。)
- 提案⑬ 自動車は、自転車専用レーンを通行している自転車に対して、注意を払い、その通行に対する幅寄せ等の妨害行為を行ってはならない。
- 提案⑭ 自動車は、自転車優先レーンに駐停車をしてはならない。

(自転車優先レーンについての規定)

- 提案⑮ 自転車は、道路上に「自転車専用道」あるいは「自転車専用レーン」のどちらも設置されていない場合、「自転車優先レーン」を通行しなければならない。
- 提案⑯ ⑮の際、自転車は道路の左側の「自転車優先レーン」を通行しなければならない。
- 提案⑰ 自転車は、「自転車優先レーン」を通行する際は、できるだけレーンの左側により、自動車交通を妨害してはならない。
- 提案⑱ ⑮の際、前方の自転車を追い越す場合は、後方から来る自動車をよく確認し、安全を確かめてから、右側より追い越さなくてはならない。
- 提案⑲ 自動車は、自転車優先レーンを通行している自転車がある場合、自転車の通行を注意を払って優先し、その通行を妨害してはならない。
- 提案⑳ ⑲の際、自動車は前方の自転車を追い抜く際は、自転車優先レーンの破線より内部に入らないように、十分に自転車との車間距離を保ち、方向指示器を出さなくてはならない。また、前方より対向車がある場合は、対向車が途切れ、安全に追い越せることが確認できるまでは、自転車を追い越してはならない。

以上のような条項を設け、さらに、これらの条項に違反した場合、前節と同じように厳重な罰則を自転車・自動車双方に科し、また警察官の巡回の強化を定める法案を作成し、前述の条項の遵守を促進する。

ここで、本節での提案の内容の要点をまとめてみる。

まず、歩道の幅員が2m程度、あるいは2~2.5m程度でやや狭い場合、歩道を改造し、幅員1.5mの歩道と、車道の端に幅員1m程度(目標)の「自転車専用レーン」を設ける。この場合、自転車はこの「自転車専用レーン」の、進行方向に向かって左側のものを通行する。ここに自動車は進入してはならず、また自転車の通行を妨げないようにしなければならない。逆に自転車も、自動車交通を妨げないように、レーンからはみ出さないよう通行する。

続いて、歩道が非常に狭く、上記の専用レーンを設けることができないような道路の場合、車道の端に幅員1mの「自転車優先レーン」を設ける。自転車はこの場合も進行方向に向かって左側のレーンを通行する。自動車はこのレーンを通行している自転車がいる場合、自転

車の通行を優先しなければならない、自転車も自動車の交通を妨げないように注意して通行しなければならない。

第4節 (5.4) 自転車通行空間の確保－補足事項

第4節では、今まで述べてきた施策の補足事項について述べる。具体的には、交差点・横断帯における自転車通行空間への接続方法、そして商店・民家・オフィスビル・駐車場等の道路外の施設・場所から車道への出入り口となる部分への接続方法である。また、自転車と自動車に対する新たな教育プログラムの導入についても述べる。

(1) 交差点・横断帯への接続

それでは、ここでは交差点・横断帯における自転車通行空間への接続について述べる。まずは、第2章でも述べたが、現状の交差点・横断帯の状況についてイメージ図でまとめてみる。

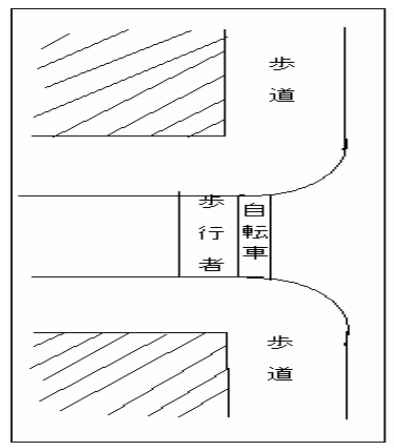


図 34「交差点・横断歩道のイメージ」(大宅作成)

図 34 のように、横断歩道では自転車と歩行者は分離するように示してあるが、結局は渡った先の歩道で再び混在することになり、あまり意味を成してはいない。

そこで、交差点等における横断帯への「自転車専用道」及び「自転車専用レーン」の接続は次の図 35 のようにする。

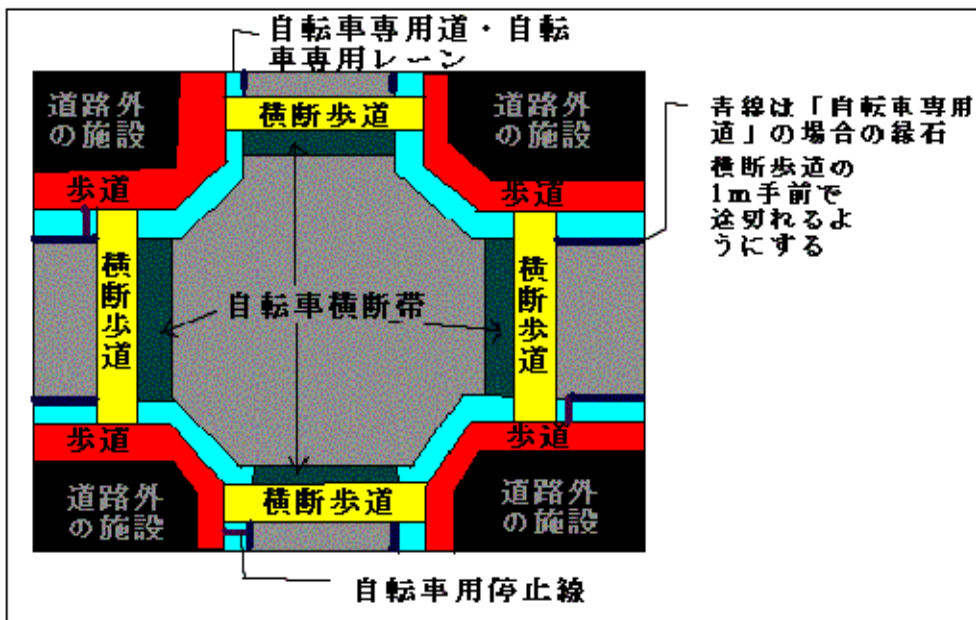


図 35
「自転車専用道・自転車専用レーンと横断帯の接続イメージ」
(大宅作成)

図 35 のように、「自転車専用道」・「自転車専用レーン」からそのまま連結するかたちで自転車専用の横断帯を横断歩道の横に設置する。「自転車専用道」については、横断歩道の1m手前で縁石が途切れるようにし、そこから横断帯にかけては白線及び青や緑色の着色によって通行帯を明示する。また、横断歩道の1m手前に自転車用の停止線を設け、直進方向の歩行者用信号が赤の場合はここで停止しなければならない、青になるまで左折はできない。当然のことながら、右折するときは二段階右折とする。詳しい規定は「(3) 法整備」の部分で述べる。

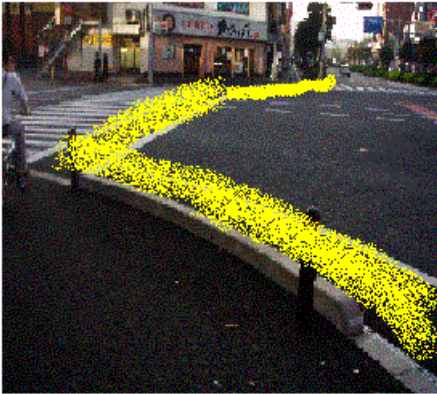


図 36 「自転車通行帯と横断帯の連結についての実際のイメージ」(大宅作成)

上の図 36 は連結の際の実際のイメージを表現したものである。図に黄色で表してある部分に「自転車専用道・自転車専用レーン」と自転車横断帯が通るようになってもらいたい。

(2) 道路外の施設・場所と車道との出入り口となる部分での措置

歩道上には、道路外の施設・場所等のために、車道への出入り口が設けられている。ここで、このような地点における歩道の幅員が広い場合に設ける「自転車専用道」の縁石の措置について触れておきたい。

まず、上記のパターンであるが、図示すると図 36 のようになる。

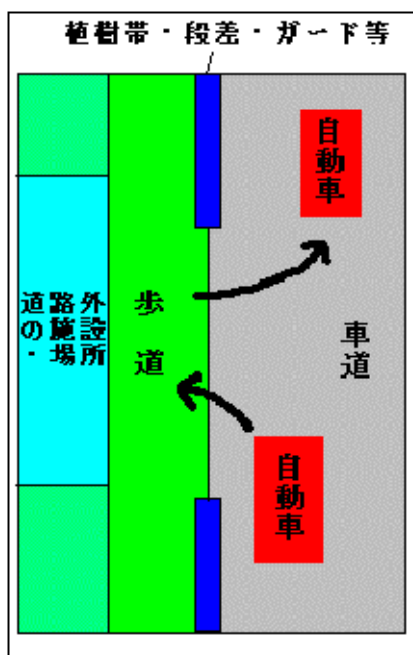


図 36 「道路外の施設との出入り口となる地点イメージ」(大宅作成)

このような場所に「自転車専用道」を設けると、下図 37 のようにする。

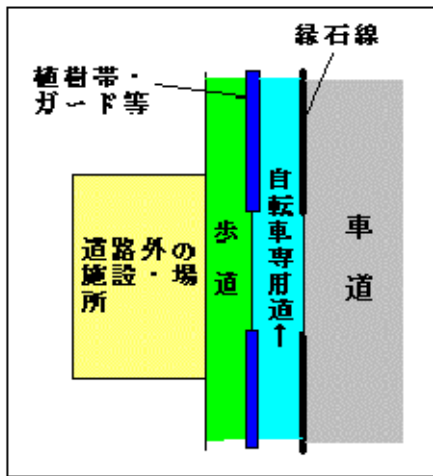


図 37 「自転車専用道と道路外の施設・場所との出入り口となる地点イメージ」(大宅作成)

「自転車専用道」と車道との間に設けられている緑石線は、この出入り口となる地点のみ無くすかたちとし、自動車が出入りできるようにする。この緑石線が設けられていない地点は、白線の表示のみとなる。

この際、当然のことながら、自動車は、道路交通法第 17 条で定められている規定に従い、「自転車専用道」・歩道を横切る前に必ず一時停止し、歩行者・自転車の通行を阻害しないように注意しなければならない。

(3) 法整備

次に、(1) と (2) の事項に関する規定の提案について述べる。再び前節の内容に加えるかたちとなるが、次のような内容の規定を設けることを提案する。

- | | |
|-------|---|
| 提案 21 | 自転車は、「自転車専用道」あるいは「自転車専用レーン」を通行していて、交差点等で車道を横断する場合、専用の自転車横断帯を横断しなければならない。 |
| 提案 22 | 21 のとき、自転車は横断歩道に侵入するなど、歩行者の通行を妨げてはいけない。 |
| 提案 23 | 自転車は、「自転車専用道」あるいは「自転車専用レーン」を通行していて、交差点等で右左折する場合、前方の歩行者用信号に従い、歩行者用信号が赤の場合は自転車用停止線で停止し、青になるまで右左折してはならない。また、その際、交差方向から来る歩行者の通行を妨げてはならない。 |
| 提案 24 | 自転車は、交差点で右折する場合は二段階右折を行わなければならない。 |
| 提案 25 | 自動車は、自転車横断帯を通行している自転車がいる場合は、横断自転車がなくなるまで一時停止し、その通行を妨げてはならない。 |

道路交通法第 38 条の「横断歩道等における歩行者の優先」で、自動車は横断歩道を通行している歩行者に対して、その通行を妨げないよう横断者がいなくなるまで一時停止するよう規定しているが、「自転車」が「歩行者等」と扱われ、「自転車」が歩行者と同等のものとして扱われており、不十分な印象を受ける。提案 25 はそれを考えて、「自転車が」横断帯を通行しているのを妨げてはいけないということを明示するために設けた規定である。

(4) 自転車・自動車に対する教育プログラムの作成

最後に、自転車・自動車に対する新たな教育プログラムを作成し、実施することについて提案したい。

まず自転車についてであるが、現在、少数の自治体においては小学生に対する自転車の免許講習が行われているが、実際のところ自転車使用者に対する運転ルールを教育するようなシステムはあまりない。今まで述べてきたような提案を実現するためには、小学生の早い段階から、正しい通行ルールを身につけさせるための教育プログラムを導入する必要がある。例えば、先ほど述べたように、小学生の総合学習あるいは放課後の時間を使って警察官による運転講習を行い、運転免許証を交付されてから初めて自転車に乗れるようになる、といったようなものである。（実際に本提案作成者大宅の体験として、出身地新潟県村上市においては、専用の自転車教習所が設けられ、小学3年生の1学期から2学期の期間にかけて、当教習所で警察官による指導が行われていた。教習に合格し、免許証が交付され、それを携帯していなければ自転車に乗ってはいけない、という取り組みが行われていた。）

また、子供だけでなく、自転車の運転マナーの悪化が叫ばれている高校生や、また一般の市民に対しても、都市部の各自治体・警察が積極的に講習に参加させるような取り組みも必要である。

一方で、自動車に対しての新たな教育プログラムも必要である。現在の自動車教習所での教育プログラムは、全体的に自転車に対する教育が不十分だと思われる。特に、免許取得のための試験では、自転車についての設問は全体の概ね5%と少ない。そこで、自動車教習所における自転車の通行方法についての教習科目の拡充をし、自転車の道路交通法上の「車両」という位置付けと、車道においては自動車に優先し、保護しなければならないという意識を高めるような新たな教育プログラムの作成を提案する。

第5節 (5.5) 政策の財源について

本節では、今まで述べてきた政策の費用をどこから捻出するのか、という点について述べる。これについては、道路特定財源の余剰金を契機として、道路特定財源から毎年予算をつけることを提案したい。

道路特定財源とは、戦後立ち遅れていた道路整備を、自動車利用者の負担で緊急・計画的に進める目的で、1954年に導入されたものであり、ガソリンにかかる揮発油税や自動車の購入・車検時に支払う自動車重量税などで構成されている。06年度予算で国税が約3.5兆円で、地方税が2.2兆円となっている。

この道路特定財源であるが、小泉前政権が公共事業を削減した結果、道路建設費が減少し、かなり余っている。06年度ではこの余剰金が6500億円にものぼり、本州四国連絡橋公団の債務返済に4500億円、低公害車の普及や、市街地再開発など「使途拡大」で2040億円の予算が付いている。本州四国連絡橋公団の債務返済は06年度で終了し、税収増も見込まれるため、07年度の余剰金は約7000億円となる見通しである。

そこで、この余剰金を契機として、毎年市街地再開発という名目のもとに、道路特定財源から歩行者・自転車の通行帯整備のための予算をつけることを提案する。東京・大阪といった大都市から重点的に予算を振り分け、自転車の通行空間の整備のために当てていく。本提案は、現在ある道路の幅、歩道の幅を改造して自転車の通行空間を創出し、そのための法整備、警察による行政指導を整えようというもので、例えば、新たに自転車道を都市内部に通す、あるいは道路の幅員を拡充して自転車専用レーンを設けるといった趣旨ではない。よって、そのような新たな道路の建設等、大きな予算を必要とするものに比べれば、それほど金額を要するものではない。少ないながらも毎年予算をつけることができれば少しずつ実現していくことができると思われる。

また、こうした自転車の通行空間の整備を進めることによって、都市における自転車通行者の割合を上昇させ、例えば渋滞の緩和、環境問題対策、または市民の運動不足解消・健康の増進などといった取り組みにもつなげることができるのではないだろうか。自転車通勤をする人に対して手当てを出し、自動車を使用した通勤から切り替えさせる、といった取り組みの促進にもなるかもしれない。しかも、多額の予算がかかるわけではなく、毎年小額ながら予算をつけ、大都市圏から重点的に進めていけばよいのである。

第6節 (5.6) 適用モデル～地方中核都市を事例にして

それでは、最後にこれまで提案してきた「自転車専用道」、「自転車専用レーン」の2点についての実際の適用モデルを示してみたい。本提案の政策は、最終的には首都・東京、大阪等の大都市に適用されていくのが目標であるが、その第一歩として、まずは地方中核都市の中心市街地にける適用を試みるのが有効であると思われる。そこで、ここでは地方中核都市として、栃木県宇都宮市の中心市街地の2つの道路パターンを例として、実際の適用モデルを示してみたい。

宇都宮市は人口約46万人。JR宇都宮駅から大通りが街の西へと伸び、そこ交差する形で主要な幹線道路が連なる。「中心市街地」と呼ばれるのはこの駅西側の大通りを中心とした部分である（下図38参照）。



図38 「宇都宮市中心市街地」(MSN 地図より大宅作成)

(1)「自転車専用道」の適用モデル

始めに、歩道の幅員が約3m以上確保された広い歩道のある道路の場合に設ける、「自転車専用道」の適用モデルについて述べたい。これについては、駅から伸びる大通りをモデルとすることにした（図38の黒線が引かれている道路）

宇都宮市的大通りは、他の地方中核都市と同じように、駅から街の西側へと伸びるメインストリートであり、車線は片側3レーンでそのうちバス優先・専用レーンが設けられている。歩道幅員は多少所により増減するが、おおむね3.5~4mほどと広く確保されている。しかし、人通りが多いのと商店やオフィスビルディングが軒を連ねていること、また路上駐輪が歩道内に多い箇所があり、さらに段差が多いことなどで自転車での通行はしにくく、歩行者や自転車との接触の危険性が市内でも最も高い場所の一つとなっている。道路と歩道の間にはほぼ植樹帯が設けられ、また大きな段差・ガードがある。バス停も歩道に多数設けられている。朝夕に渋滞はピークを迎え、それ以外の時間帯ではそれほど渋滞していない。



図 39 「宇都宮市大通り①」
(06年10月18日現在 大宅撮影)



図 40 「宇都宮市大通り②」
(06年10月18日現在 大宅撮影)

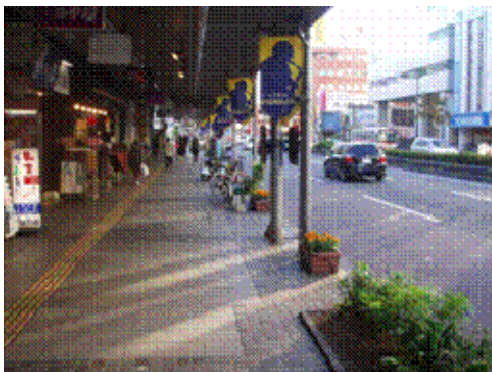


図 41 「宇都宮市大通り③ アーケードがせり出す部分もある」(06年10月18日現在 大宅撮影)

大通りをイメージ図化すると次の図42のようになる。

これを改造し、「自転車専用道」を通してみると、図43のようになる。バス停がある場所は、図44のようにし、自転車はバスの乗客が乗り降りしているときは停止線で止まらなければならないとする。また、図41のようにアーケードがせり出している部分については、アーケードを改造後の歩道の端まで後退させるようにする。

自転車道と歩道とは植樹帯やガード等で分離される形となり、自転車は沿道の目的地に行く場合は、歩道に侵入できる地点より自転車を押して歩道を通行することになる。これは自転車の利用者にとっては不便と反発があると思われるが、とにかく現状の歩道通行が常態

化していることを考えると、このようにして強制的に分離し、自転車が歩道を通行してはならないという意識を徹底して持たせることに意味があるので、このような方法を取るということを強調しておきたい。また、このように分離せずに歩道と自転車道を隣接させた場合、容易に自転車道内に路上駐車がなされうるので、自転車道が機能しなくなる恐れもあるためでもあることを、ここで繰り返し述べておきたい。加えて、これは路上駐輪対策にもある程度の効果があるのではないかと考える。宇都宮市中心市街地には各所に見られる路上駐輪台数の多くをまかなえるだけの収容力を持った駐輪場が設けられてはいるが、自転車利用者にとって目的地から多少離れてしまうため、結局は利用せずに近場に路上駐輪を行い、専用の駐輪場があまり役に立っていないという現状がある。しかし、自転車の歩道内交通を禁止し、その通行空間を強制的に分離すれば、自転車利用者が自転車を目的地近くの駐輪場に駐輪してから歩道を通行し目的地まで行く、という意識を高めることにつながるのではないかと考えている。

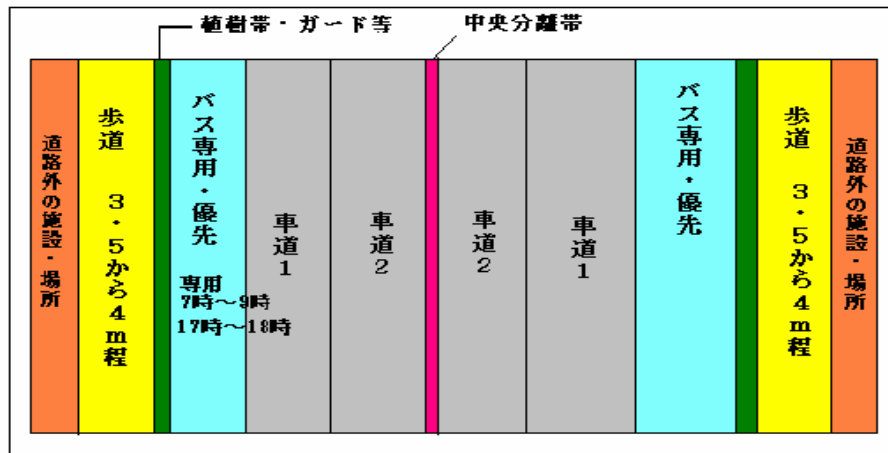


図 42 「大通りイメージ図」
(大宅作成)

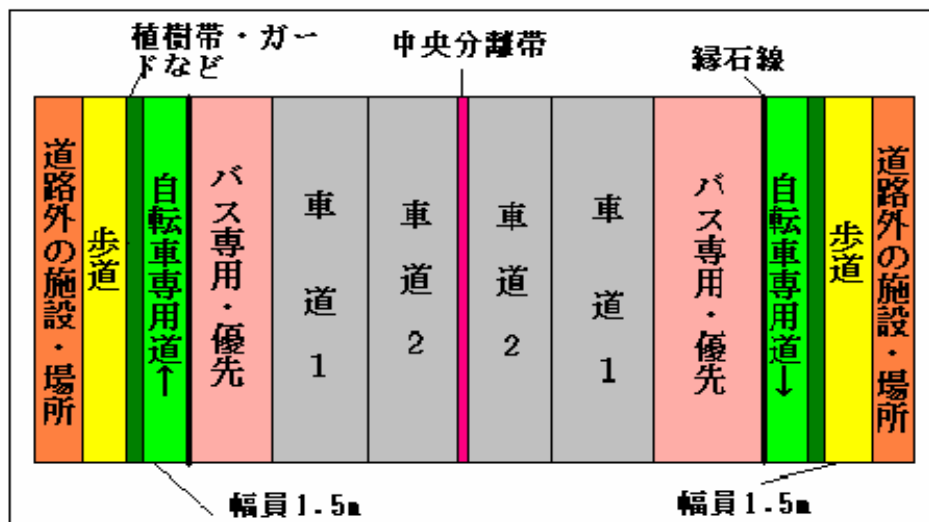


図 43 「自転車専用道設置後の大通り」 (大宅作成)

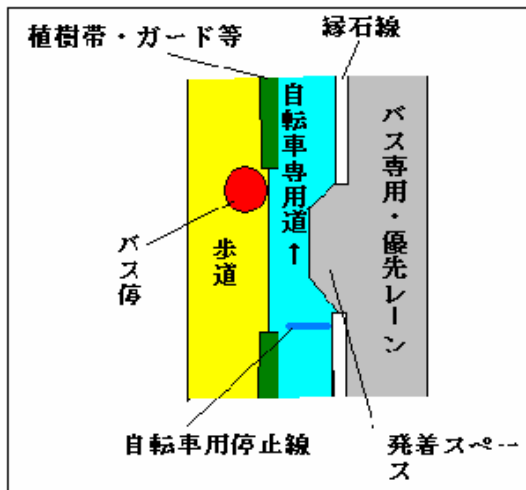


図 44 「バス停地点での措置」(大宅作成)

(2) 「自転車専用レーン」の適用モデル

次に、歩道の幅員が 2m 程度と狭い、あるいは 2.5~3m 未満とやや狭く、「自転車専用道」を確保するにはスペースが足りない歩道の場合に設ける「自転車専用レーン」の適用モデルを示したい。ここでは、図 38 の赤線で示されている、大通りに交差するサブ・メインストリートのパターンを例として取り上げる（下図参照）。

図 45 「宇都宮市・東京街道沿い」
(06 年 10 月 18 日現在 大宅撮影)図 46 「宇都宮市・材木町通り」
(06 年 10 月 18 日現在 大宅撮影)

これらの道路は、歩道が多少増減はあるが概ね 2~2.5m で電柱や街路樹、段差などの障害物が多くやや狭い。歩行者と自転車が並んで通行するには狭く、特に自転車は対向車が来て、なおかつ歩行者がいる場合、通行しにくく衝突の危険性も高い。また、段差の多さから転倒の危険性も高い。車道は片側 1~2 車線程度であり、本章第 3 節で述べたような道路である。これらの道路のおおよそのパターンをイメージ化すると、下図 47 のようになる。

これらに「自転車専用レーン」を導入してみたもののイメージが、次の図 48 となる。歩道端の植樹帯やガード、電柱を移設し、車道との間のスペースをとっていた段差、凹凸等を無くす。そして約 1m (目標値) の幅の「自転車専用レーン」を車道端に設ける(青・緑等のはっきりと自動車から認識できるように着色も施す)。

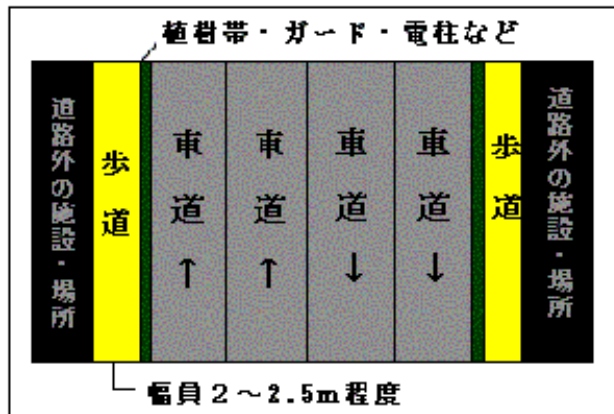


図 47 「サブ・メインストリート現状イメージ」 (大宅作成)

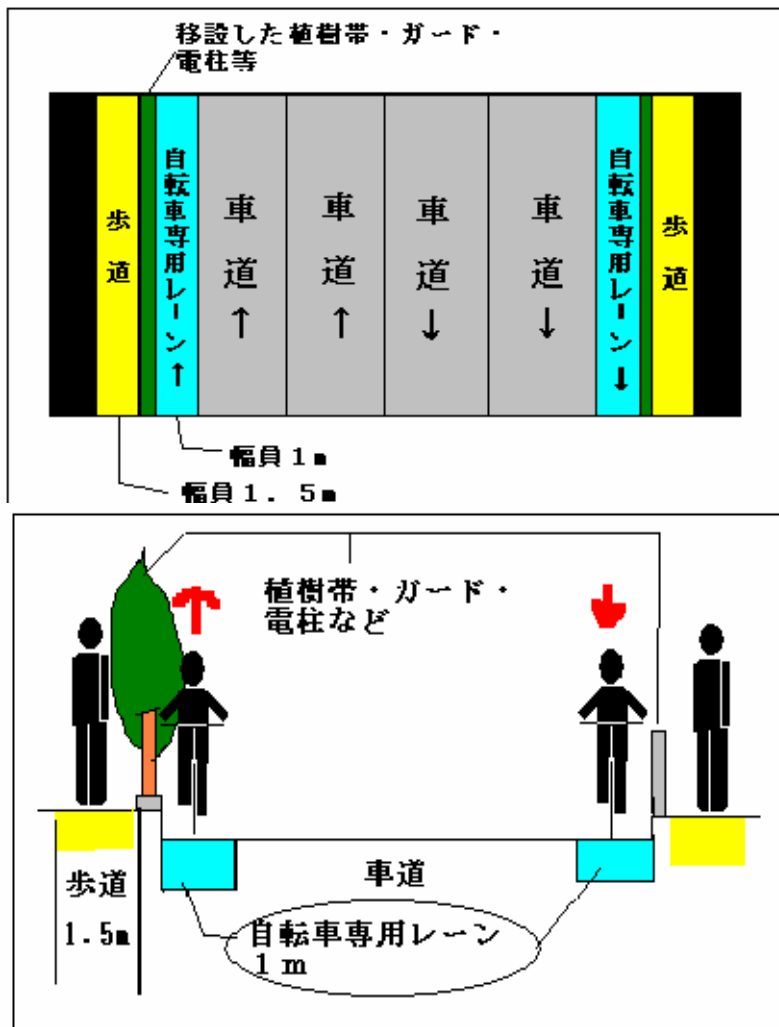


図 48 「専用レーン設置後のイメージ」 (大宅作成)

参考文献

《先行論文》

なし

《参考文献》

古倉宗治・小林成基・石田久雄（2005 年）『自転車市民権宣言～都市交通の新たなステージへ』 リサイクル出版社

疋田智（Bicycle Club 05 年 10 月号）『道路は誰のものですか？』

国土交通省道路局ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html>)

自転車活用推進研究会ホームページ (<http://www.cyclists.jp/>)

《データ出典》

Bicycle Club 06 年 10 月号 「NPO 法人自転車活用推進研究会調べ自転車に関する違反検挙件数」

国土交通省道路局（2006）「自転車に関する事故件数」