

## 「自転車共存タウン」

### 1. はじめに

自転車は比較的近距离の移動に優れ、環境に優しく、健康に良い。交通渋滞、伴って車の排ガスや騒音問題が深刻になる中、都市にとって有効な役割を果たす自転車を改めて「都市交通手段の1つ」として位置付けるように各地方団体、企業、NPO、地域住民の意識も高まりつつある。しかし、自転車は手軽で、価格の低下から誰でも手に入り、また、自動車・二輪車・原動機付自転車と比べ法的にも軽視された結果、交通マナーの悪さや駅周辺における放置自転車は全国で深刻な問題となっている。道路構造においても、軽車両に属する自転車にもかかわらず、法的には曖昧で、既存の道路は自動車道と歩道で構成されているのがほとんどであり、自転車を無視した構造である。したがって、これからの道路構造の決定にあたっては、多様な機能を持つ道路ネットワークを体系的に整備するために、自動車の交通機能に加えて、歩行者・自転車の交通機能および空間機能も重視することが必要である。そうすることで、自動車・自転車・歩行者、それぞれに使いやすい道路ができるであろう。

### 2. 自転車問題

	自動車	自転車
渋滞問題	ある	ない
排気ガス	ある	ない
交通事故	よくある	ある
コスト	高い	安い
駐車場・駐輪場	ある	ある

表 - 1 自転車と自動車の比較

表 - 1 が示す通り自転車は自動車と比較して、色々な面で優れている。渋滞することはないし、排気ガスを出すこともない。さらに、交通事故も自動車に比べると圧倒的に少ない。自転車で人を轢いてもほとんど死亡事故に繋がるケースは少ない。

しかし、自転車問題も数多くある。例えば、自転車は近距离には適しているが長距離には適さない。これは、日本には自転車専用の道路がほとんどなく自転車を利用する人にとって、とても走りにくい道路構造となっている。もう一つ例を挙げると、放置自転車問題である。図 - 1 の写真が示す通り放置自転車は 歩行者が歩道を通るのに邪魔になる、車が通る時の妨げになる、街の美観を悪くする、火災時などに救助の妨げになる、などがあげられる。



図 - 1 路上駐輪場の様子

### 3. これからの自転車のあり方

前にも書いた通り、自転車の普及は、地球温暖化防止や交通渋滞の防止、あるいは利用者の健康増進にも役立つ。しかし、一方では自転車による交通事故が増加しており、また駅前などの放置自転車が道の景観を損ねたり歩行者の通行のバリアとなるという問題も起きています。自転車を安全で優しい乗り物として普及させるためにはどうしたらよいか。

自転車が走るための道は自転車道です。この自転車道は、『道路交通法』によって「自転車の通行の用に供するため縁石またはさくその他これに類する工作物によって区画された車道の部分」と定められている。自転車は交通法上「軽車両」に分類されているので、自転車道が整備されていない道路では車道を走らなければならない。一方、自転車を含む軽車両は「著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯（軽車両の通行を禁止する道路標示によって区画されたものを除く）を通行することができる」という条項や、普通自転車は「道路標識等により通行できることとされている歩道を通行することができる」という条項もあることから、自転車が歩道を通行するのは条件付では認められている。

これらをまとめると、自転車は自転車道が設けられていない道路では、自転車は著しく歩行者の通行を妨げる場合を除いて路側帯を走ることができ、さらに自動車の円滑な交通を確保するために標識などで示されている場合は歩道上を走ることができるということになる。また、歩行者と自転車が混在して通行できる自転車歩行車道を設けることもできる。しかし、実際には標識などで示されていないにもかかわらず自転車が歩道を走ってもよいと誤解されており、また車道を走ると危険なことから、自転車が歩道を走ってしまうこともある。歩道上に自転車走行の指定をしていないのに、横断歩道と並んで自転車横断帯が標示されている所があるのも誤解を生じる原因となっているように思われる。

自転車が歩道を走行することは、歩行者にとって大変危険であるが、自動車と自転車との速度や力の違いを考えると、自動車と自転車が同じ空間を通行するのも危険と考えられ、特に歩道側斜線に自動車などが駐車している場合などには、自転車は車道中央部を走る危険を避けるために歩道を走るようになる。

今までのことをふまえると、自転車の走るスペースが整備されていないところに問題があるので自転車が安全に走るべきスペースを確保しなければならない。歩道の中に自転車が走るためのスペースを設ける場合でも、区画線や舗装の色の違いなど平面的な区分けではなく、自転車が歩行者空間に侵入しにくいように、あるいは歩行者が自転車走行スペースに入りにくいように、簡単なポールやフェンスなどによって仕切ることが必要と思われる。ヨーロッパでは歩道の一部を自転車道として立体的な仕切りなしで平面的に区分けしているところが多い。しかし、その場合はうっかりその上に立って危険な目に会うこともあるので、しっかりとした区分けが必要である。

都市と都市、都市と郊外を結ぶような長距離を自転車で移動するための連続した自転車道路網の整備もされているようだが、この場合も自転車道は縁石や植栽帯などでしっかり分離しなければならない。日常の通勤や通学、あるいは買物など生活ゾーンの中で使用する自転車のための走行スペースと、長距離を移動するための自転車道路を作っていかなければならない。そうすることで自動車・自転車・歩行者が共存できる町ができるであろう。

さらに、図 - 2 に示す通り 1993 年以降、放置自転車数は増加傾向にある。福岡市は内閣府が 2 年おきに調査している平成 13 年「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」において、天神・西鉄福岡駅周辺の放置自転車台数が 4530 台で全国ワースト 1 位であった。それから 2 年、福岡市は駐輪場の増設、モラル・マナーの向上で放置自転車を減らす対策を行ったが、平成 15 年の同調査でも同地区で全国ワースト 1 位であった。

これをうけ、福岡市は撤去活動の強化、市営駐輪場の 3 時間無料化、路上駐輪施設の増強により平成 17 年の実態調査で、前回より放置台数が 467 台と 9 割近く減少し、前回のワースト 1 位から 226 位に順位を下げた。

