



自転車社会の環境改善を目指して No.25

## 自転車利用環境整備に想うこと



文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 藤本 典昭

事務局：〒 141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階  
TEL 080-3918-2932  
URL <http://www.cyclists.jp/>

### はじめに

平成23年10月25日警察庁交通局長から「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」という自転車の車道通行を求める内容の「通達」が出されました。私の地元である北摂地域では、車道上にピクトグラムや矢羽根を表示しての自転車走行指導帯や、帯状の着色による自転車専用通行帯をつくるなど、自転車利用環境が急激に変わろうとしています。この変化の中で利用者である市民の目に映る変化や、私の想いを書いてみたいと思います。

### 自転車レーンの違い

「自転車道」「普通自転車専用通行帯」「自転車走行指導帯」（以下、普通自転車専用通行帯と自転車走行指導帯を「自転車レーン」と略）などと専門用語を並べても、市民から見るとどれも同じ「自転車レーン」です。

これらは法的に車道上に設置されるものなので、「通達」の「第1.基本的な考え方」に示された「車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保する」とした考えにそった環境整備となっています。

また、「自転車は車道が原則、歩道は例外」と自転車安全利用五則にもありますが、歩道には「徐行」というスピード制限の範囲内であれば、普通自転車（以下、普通自転車を「自転車」と略）が歩道通行を許される場合があります（下記①から③）。

ただし「徐行」とは、すぐに停まれるほどのスピードのことで、警察庁は時速7.5km程度としています。

- ①「自転車通行可」の道路標識がある歩道を通るとき
- ②運転者が13歳未満もしくは70歳以上、または身体に障害を負っている場合
- ③安全のためやむを得ない場合

ところが、①～③以外で歩道上に「普通自転車通行指定部分」（以下、普通自転車通行指定部分を「指定部分」と略）という自転車マークの道路標示のある、自転車の通行を認めている場所があります。この「指定部分」は、歩道上に表示されたライン内であれば、歩道上でありながら自転車は「徐行」をしなくてもよいとされています。

ただし、この「指定部分」は歩行者の立ち入りが禁止されているわけではないので、歩行者がこのライ

ン内に入ってきた場合は、自転車は「指定部分」を通行する以上、歩行者の通行妨害をしないように通行するか、停止または自転車から降りなければならないのです。

このように歩行者の通行する位置によって、自転車の通行する条件が変わってしまうような場所を歩道上に作ってしまったら、市民に混乱を招いてしまわないでしょうか。ここが大きな問題です。

また、この「指定部分」は、交差点付近になると途切れて消えてしまい、その先の交差点では、歩道上の歩行者と同じ場所を通行するようになっているのです。

せっかく自転車は車道通行が原則と「通達」や自転車安全利用五則でも再三示されているなかで、混乱を招くと整備が進む「自転車レーン」との区別もわからなくなり、自転車はどこを走ればいいのか、さらに理解できなくなってしまい、やがて現状と同じ無秩序な状態へと逆戻りしてしまうのではないかと心配です。

### 自転車レーンの違い Part2

さらに、市民にはわかりにくい「自転車レーン」があります。それは道路が市道、府道、国道と道路を維



持管理している管轄の違いによるものです。

近隣の基礎自治体では「自転車レーン」が市道に新設される場合、市は各戸に配付する市報や開設しているホームページで「自転車レーン」の設置区間、それに伴う注意事項、また今後の整備計画などを知らせています。

ところが、基礎自治体を越えて整備される「自転車レーン」については、市の管轄ではないため、その整備についての情報は市から知らされることがなく、知らないうちに「自転車レーン」が突如として現れたと市民は感じます。

この管轄が違う「自転車レーン」ですが、路面に表示された自転車を示すピクトグラムや矢羽根などの法定外表示は、市が管理する道路と同じ表示基準を使用したため、統一感があり、わかりやすい反面、バス停留所付近の注意喚起を促す表示が違ったり、また逆走をやめさせる注意看板の設置状況が異なりますので、市民が間違いを起こさないような配慮が求められます。

道路を管理する管轄の違いはあっても、同じ市民が利用する道路ですので、どのような「自転車レーン」整備においても、わかりやすいかたちでの情報提供が求められるでしょう。

## 効果抜群

「自転車レーン」は、その管轄がたとえ違っていても、いったんそこに整備されると、その効果は絶大です。なぜなら道路幅員が狭く渋滞していた道路においても、自転車レーンの



自転車レーンを示す矢羽根

矢羽根やピクトグラムを表示することで、自動車が遠慮をして矢羽根を踏まないように意識をするため、車列が揃い自転車が通行できる空間が出現するのです。

普段から「自転車レーン」を利用している人からは、もっともっと設置箇所を増やしてほしいという声が多く聞かれます。一度「自転車レーン」を走ってみると、歩行者の間を縫うように走っていたときは違い、与えられた空間をとっても快適に走れることを体感できたことが、設置箇所増設を希望する理由となるでしょう。

特に地元の自転車通学の多い高等学校や大学の近くでは、同じ道路を利用する通学児童や小さな子供を乗せて急ぐお母さんの自転車との接触が危惧されることから、住民からの強い要望を受けて、学校周辺の通学路に「自転車レーン」が整備されました。

「自転車レーン」という空間が整備されたことで、歩道上の通学児童の安全と、矢羽根や注意喚起表示による車道逆走の抑制効果から自転車同士の通行環境の向上につながりました。

## 基礎自治体を越えて

広がりを見せる「自転車レーン」ですが、市民にとって道は自治体を越えてつながっています。国土交通省と警察庁が平成24年11月に示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」にそって、自転車ネットワーク計画や着手にむけての協議会を立ち上げる自治体、またこれから着手が待たれる自治体など取り組みはさまざまですが、市民の安全を第一に市町村の基礎自治体を越えて、隣り合う自治体との連携をとり、自転車利用環境整備のロードマップを一日も早く市民に示してほしいと思います。

また整備におけるハード面と合わせて、ソフト面での交通ルールの啓発や街頭指導、違反者の取り締まりが進められることを望みます。

私がNPO自転車活用推進研究会として参画している基礎自治体においても、歩道は歩行者にとって安心安全な移動空間でなければならぬことを基本として、今後も自転車利用環境整備に取り組んでいきたいと思っています。

PP

### 「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ〈<http://www.cyclists.jp/>〉からどうぞ。