

自転車レーンと自歩道の併用整備とその是非

金 利昭¹

¹正会員 茨城大学 工学部都市システム工学科 (〒316-8511茨城県日立市中成沢町四丁目12-1)

E-mail: tkin@mx.ibaraki.ac.jp

本研究では関東地方における整備地区を中心に、各地の代表的な自転車レーンの先行事例がどのような整備形態で進められているか整理した。その結果、ほとんどの先行事例が専用通行帯・指導帯と自歩道の併用でいることがわかった。この理由を文献調査やヒアリング調査で把握した結果、自歩道併用の理由は以下であることが分かった。①従来の規制を変更することに抵抗がある。②沿道へのアクセス利便性を重視している。③車道の逆走が発生することへの懸念。④高齢者・子供だけでなく女性ノママチャリ（子供三人乗り）も安全性を重視して歩道走行を志向する。⑤雪国では冬場にレーン・指導帯が使用できなくなることへの対処。

Key Words :bicycle lane,side walk allowing bicycle

1. はじめに

平成24年11月に発出された「安全で快適な自転車利用創出環境ガイドライン」¹⁾では、整備形態として自転車専用通行帯と車道混在を推奨している。しかしながら、実際に整備されてきた先行事例を見ると、自転車専用通行帯・指導帯のみの整備事例は少なく、自転車通行可の歩道（以下『自歩道』）との併用が多くみられる。そこで本研究では、近年さかんに整備されてきた自転車専用通行帯・指導帯の普及状況を、自歩道の併用有無との関係で整理し、その理由と是非を考察する。

2. 先行事例の整備形態

本研究では関東地方における整備地区を中心に、各地の代表的な自転車レーンの先行事例がどのような整備形態で進められているか整理した。その結果を表-1に示す。これより、ほとんどの先行事例が専用通行帯・指導帯と自歩道の併用でいることがわかる。

3. 自歩道併用の理由

自歩道でなくても高齢者や子供の自転車は歩道通行可であるにもかかわらず、このような自歩道が残っている理由はなんだろうか。自歩道併用で整備が進められてきた背景を文献調査やヒアリング等の知見をもとに整理した。

表-1 専用通行帯または指導帯と自歩道併用の先行事例

No.	都道府県	整備地区	路線名称	歩道形態	備考
1	東京	渋谷	水道通り	自歩道	専用通行帯
2			明薬通り	自歩道	指導帯
3		世田谷	桜水上	自歩道	専用通行帯
4			三軒茶屋	自歩道	指導帯
5			文京	千石一丁目	自歩道
6		港	三田	自歩道	指導帯
7		江戸川	西葛西駅周辺	自歩道	指導帯
8	埼玉	さいたま	埼玉大通り	自歩道	指導帯
9			三郷	市道206号線	自歩道
10		鶴ヶ島	鶴ヶ島市道	自歩道	指導帯
11		坂戸	県道39号	自歩道	指導帯
12		比企郡滑川町	県道森林公園停車場 武蔵丘陵森林公園線	歩道	専用通行帯
13		神奈川	相模原	相模原駅南	自歩道
14	茅ヶ崎		県道45号線	自歩道	専用通行帯
15	川崎		新川崎	自歩道	専用通行帯
16	茨城	つくば	吾妻三丁目	自歩道	専用通行帯
17			天久保	自歩道	専用通行帯
18	群馬	前橋	新前橋駅前	自歩道	(専用通行帯)
19	栃木	宇都宮	宇農前通り	自歩道	専用通行帯
20			越戸通り	自歩道	専用通行帯
21			競輪場通り	自歩道	専用通行帯
22	静岡	清水	国道1号線	自歩道	専用通行帯
23		静岡	県道藤枝静岡線(本通り)	自歩道	専用通行帯
24	大阪	大阪	本町通り	自歩道	指導帯
25	岩手	盛岡	盛岡市中心部市道	自歩道	指導帯
26	兵庫	尼崎	県道西宮豊中線	自歩道	専用通行帯
27	石川	金沢	県道東金沢停車場線	歩道	専用通行帯
28			城北中央公園前市道	歩道	指導帯
29	富山	富山	富山港線	自歩道	専用通行帯
30	新潟	新潟市	市道小島下所島線	歩道	専用通行帯

U市へのヒアリング（2013年11月27日）によれば、「自転車が車道通行が原則ということを書き始めたのが最近になってからで、自転車通行可の規制を廃止するとすると、意識が形成されてない中で強制的に自転車利用

者を車道走行にすることになる。その理由もあり、規制を残したままにしている。」としている。

A市では、「沿道民家・商店等への利便性に配慮し歩道通行可の規制を残し、自転車専用通行帯と自転車歩行者道を併用して運用している。」²⁾としている。

すなわち、自歩道併用の理由は、①従来の規制を変更することに抵抗がある。②沿道へのアクセス利便性を重視している。③車道の逆走が発生することへの懸念。④高齢者・子供だけでなく女性ノママチャリ（子供三人乗り）も安全性を重視して歩道走行を志向する。⑤雪国では冬場にレーン・指導帯が使用できなくなることへの対処。

4. 自歩道併用の整備効果

自歩道が併設されている場合でも専用通行帯・指導帯の整備の効果は十分に発揮されているのか。自転車通行空間整備・計画事例集²⁾を参考に、自転車レーンの整備前後の調査結果から考察することとした。

(1) 自歩道併用の整備効果

(i) 盛岡市（東大通り、公園下）の例（No.25）

東大通り、公園下における自転車レーンの整備前と整備後の通行帯選択の割合を図に示す。東大通りは片側が自歩道で公園下は両側が自歩道になっている。整備前はどちらの通りも車道通行の割合が少なかったが、整備後に車道通行の割合が増加している。

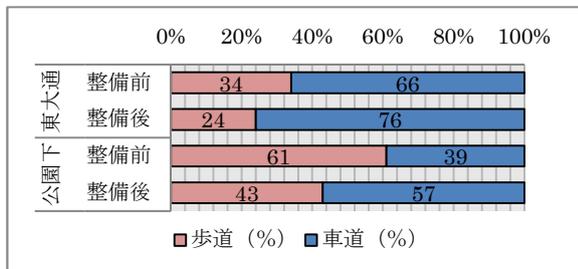


図-1 盛岡市 整備前後の通行帯選択率

(ii) 尼崎市（県道西宮豊中線）の例（No.26）

整備前は車道通行が30%程度であったが、整備後は55%程度まで増加し車道通行が半数を占めるようになった。

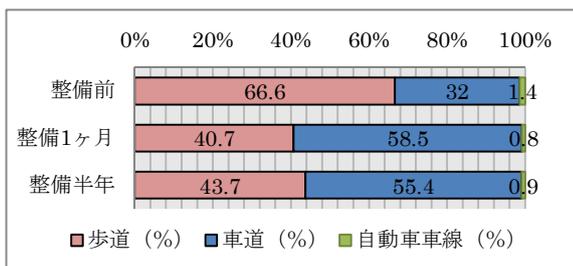


図-2 尼崎市 整備前後の通行帯選択率

(iii) 金沢市（県道東金沢停車場線）の例（No.27）

整備前は歩道通行が60%以上であったが、整備後に30%程度に減少し車道左側通行が大きく増加している。

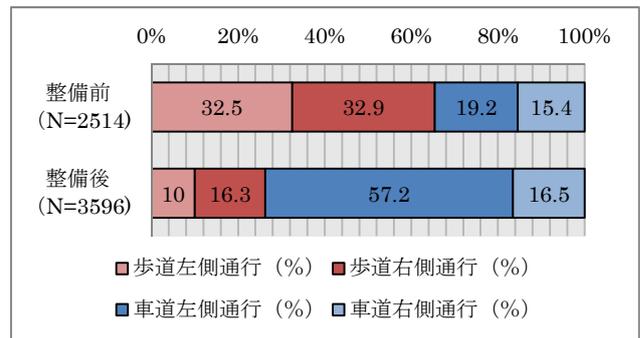


図-3 金沢市 整備前後の通行帯選択率

(2) 自歩道併用の整備効果に関する考察

(i) ~ (iii) に自歩道が併設されている専用通行帯・指導帯の整備効果を示した。3つの事例より、整備後に車道通行が増加することが分かった。これより自歩道併用の自転車レーンでも一定の効果を期待できるといえる。しかし、詳細は車種別・属性別に分析する必要がある。

5. 自転車レーン・指導帯と自歩道併用の考察

筆者は既存研究³⁾で、交通モードの多様化、道路空間条件、利用者の現況、利用者のニーズ、自治体の自転車空間整備の動向等の知見を総合化して、共存性を考慮した自転車通行帯の整備戦略を以下のように提案してきた。

- ① 第一原則「歩行者優先・自転車は車両」に加え、道路構造や交通システム、利用者ニーズの地域性を踏まえた第二原則「適時・適材・適所」のもとで、道路・交通管理者や利用者による受容性の高い〔(自)歩道(遅い自転車)と自転車レーン(速い自転車)の併用〕により走行空間の選択肢を増すことは現実的な施策である。
- ② 自動車交通抑制が可能であれば、抑制レベルに応じて自転車快適走行レーンを増し、順次段階的に歩道から遅い自転車を転換できる。そして最終的には、自転車レーンを中速帯として整備して次世代モードを位置づけることが考えられる。
- ③ 立ち乗りスクーターや電動原付等の次世代モードの早期普及が想定される場合には、中速帯整備を一層現実的な施策として推進し、歩道や車道にあふれ出す中速モードを中速帯に集約することが最良の策である。

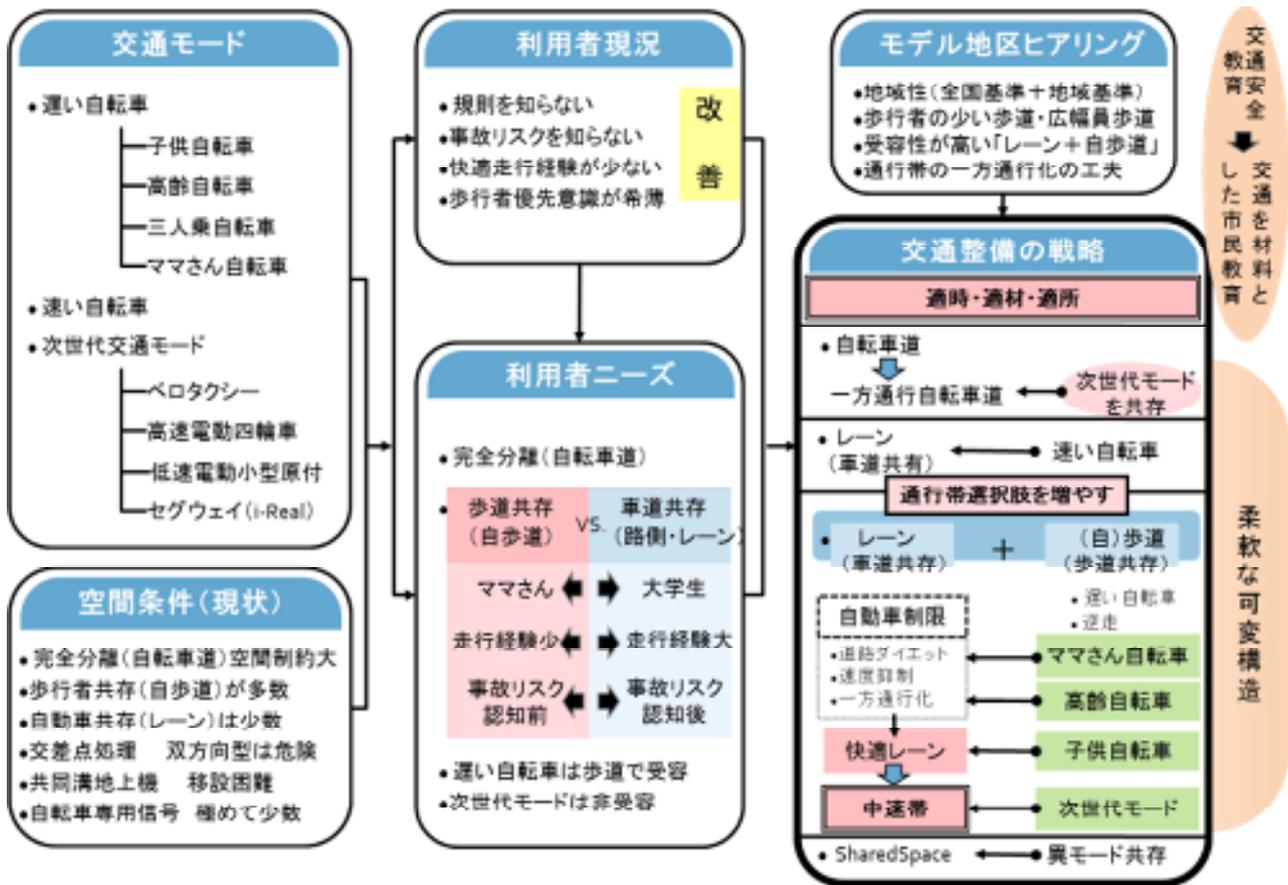


図4 自転車通行の整備戦略

この点からすれば、自歩道併用整備の是非は、以下の観点から考察することが必要であろう。

- ① 自歩道併用であるがゆえに、歩道通行の自転車が減らないということがあるのか？
- ② 自歩道併用であるから自転車レーン・指導帯の整備ができたのであって、併用ができなければ合意形成ができずに車道利用はなかったということがあるのではないのか？
- ③ 自歩道併用であっても少なくとも相対的に速度の速い自転車は車道に追い出すことができたのではないのか？

本研究はJSPS科研費基盤研究(B)(24360203)の助成を受けたものです。

【参考文献】

- 1) 国土交通省道路局・警察庁交通局：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」, 247p, 2012.
- 2) 土木学会自転車政策研究小委員会：「自転車通行空間整備・計画事例集」, 2012.
- 3) 金利昭・木梨真知子・根本奈央子：新しい自転車走行空間の受容性と整備戦略に関する研究, 土木計画学研究・講演集41, CD-ROM, 土木学会, 4P. 2010