

自転車道路の設置状況に関する国内外事情の一考察

長崎大学工学部 正 後藤恵之輔 長崎大学工学部 学○末永 真一
 長崎大学大学院 学 下田 諭志 長崎大学大学院 学 上村 瑞城

1. はじめに

自転車という乗り物が、私達の生活にあまりにも身近な存在であるため、これまで、交通手段としての自転車が評価されることは少なかった。しかし、モータリゼーションの急速な進展に伴う交通事故、都市部での交通渋滞、排気ガスによる大気汚染などの弊害が深刻化してきた今、「交通渋滞解決の糸口となりうる」「他のどの交通手段よりも環境に優しい」「適度に体を動かすため健康的」等といった、幾つかの長所を持つ自転車交通に目を向け、自転車の利用促進に力を入れる必要がある。

そこで本研究では、自転車交通を発展させるために欠かせない自転車道等の設置状況について、わが国の現状と外国の自転車交通先進都市を取り上げ、今後の課題について考察するものである。

2. 自転車道等の必要性

日本における自転車の普及状況は、図-1のように、自転車保有台数が上昇傾向にあり、1996年現在で、7,254万台(国民2人に1台)まで増加している。また、図-2に通勤通学利用交通手段を示す。これから通勤や通学に用いられる交通手段として、自転車の占める割合が高いことが分かる。さらに、電車やバスへのアクセス交通手段としても自転車が使われていると考えられるので、自転車は主要な交通手段であると言える。そこで、自転車交通を発展させるために、自転車道を車道と分離することで、多発する交通事故から自転車利用者を守る必要がある。また、歩行者と自転車の通行部分を分離することで、歩行者と自転車利用者の安全な通行を確保することができる。よって、安全で利用しやすい自転車道等(自転車道路は、自転車及び歩行者の通行の用に供するものとして、①車道と分離して設置される自転車歩行者道、②独立して設置される自転車歩行者専用道路、自転車の通行の用に供するものとして、③車道と分離して設置される自転車道、④独立して設置される自転車専用道路に分類される²⁾。)の設置・整備等を推進する必要がある。

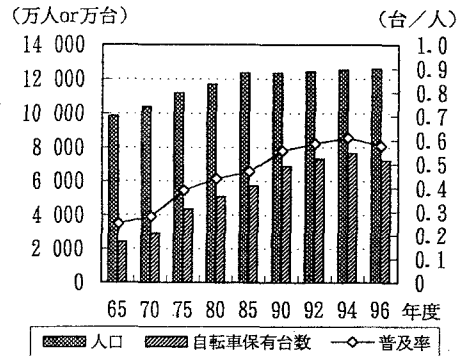
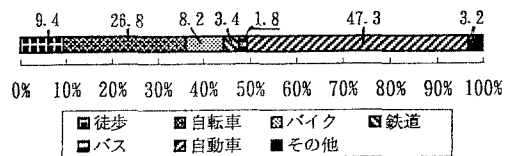


図-1 日本における自転車の普及状況

図-2 通勤通学利用交通手段¹⁾

3. 国内外事情

1) 国内事情 図-3に道路・自転車道等の延長、図-4に自転車道等整備状況年次推移を示す。図-3から、自転車の普及率の上昇に伴って自転車道等の整備も年々進んできていることが分かる。また、図-4から、自転車歩行者道の延長は年々増加しているが、自転車道の延長はそれほど増加していないことが分かる。自転車道の建設には、構造上困難が伴うが、歩行者と自転車が構造的に分離されるため最も利用しやすく、両者にとって安全であるので、今後さらに自転車道の整備に力を入れていく必要がある。

また、自転車道等を設置する際に現在採用されている多くの方法は、自転車道等を既存の歩道や車道の幅内に割り当てているが、この方法では歩道や車道の幅が狭くなり安全性が失われる恐れがある。そのため、これからの道づくりは、道路建設の計画立案時から自転車道を考慮した構造にすべきであると言える。

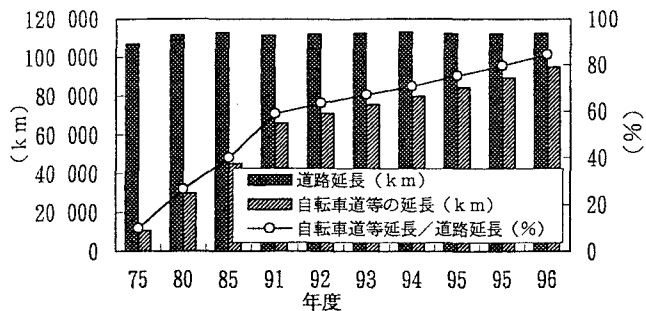


図-3 道路・自転車道等の延長

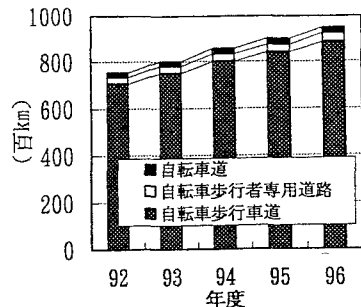


図-4 自転車道等整備状況年次推移³⁾

2) 国外事情 欧米の自転車交通先進都市（オランダのハウテン市・デルフト市、ドイツのエアランゲン市・ハンブルグ市、アメリカのデビス市など）では、自転車交通優先のネットワークづくりや街づくりが進められている。このような都市では、自転車が都市内交通手段の一つとして公共交通や自動車交通と対等の位置付けがなされ、相応の乗用環境が整備されている。

オランダでは、国土のほとんどが平坦であることから、「二輪車向きのメンタリティ」と言われるほど、自転車に乗る習慣を持っており、古くから自転車が市民の足として利用されてきた。ハウテン市のニュータウンでは、タウン中央の東西に伸びる緑地帯において、歩道と自転車道が分離されており、自転車・歩行者を中心とした交通環境となっている。

ドイツのエアランゲン市では、市街地内では自動車を排除し（市街地外に駐車場を集約）、自転車道と自動車道が全く交わらない歩道と自転車用道路をつくることによって、自転車や歩行者の通行の安全性や利便性を確保している¹⁾。

3) 国内外の比較 表-1に、各国の自転車道整備状況を示す。道路延長に対する自転車道の延長の割合は、日本と自転車交通先進国であるオランダ、及び西ドイツとを比較すると、両国のデータが日本のものより11年前のものであるにもかかわらず、オランダは日本の

表-1 各国の自転車道整備状況

国名	自転車道延長 (km)	道路延長に対する割合 (%)
オランダ(1985) ⁴⁾	14,486	8.6
西ドイツ(1985) ⁴⁾	23,100	4.7
日本(1996)	94,919	2.2

約4倍、西ドイツは約2倍の値を示していることが分かる。この結果は、各国における自転車交通への力の入れ方を表すものであると言え、日本もこれらの自転車交通先進国を見習い、自転車・歩行者にとって安全性の高い自転車道の整備促進を図る必要があると言える。

4. 考察及びまとめ

自動車交通から自転車交通への転換に早くから力を注いだ国では、自転車交通促進の第一歩である自転車道等の整備に積極的に取り組んできたことが分かる。しかし我が国では、自転車交通の推進を促すような自転車道等の設備が整っていない。過度のモータリゼーション化が引き起こす諸々の危機を回避するためにも、自転車交通に目を向ける必要がある。

都市内における安全で円滑・快適な自転車交通を確保し、短距離移動の自動車交通から自転車交通への転換を行うことによって、交通渋滞や大気汚染といった諸問題が解決できる。そのためにも、自転車道等の整備充実が理想であるが、現実的には現況や法制度等による制約がある。そこで、限られた空間の中で自動車交通の処理、幅員に余裕が無い道路の空間配分、細街路の占有物件の処理、違法駐車防止等といった問題の解決方法を見出し、良好な自転車走行環境を確保していくことが今後の課題である。

参考文献

- 1) 自転車道路協会：自転車にとって優しい都市とは、pp.2～6、1994.11. 2) 自転車道路協会：自転車と歩行者の道路、p.3、1994.11. 3) 自転車道路協会：過去調査の体系的分類と分析、p.223、1998.3. 4) 自転車道路協会：生活交通における自転車利用の安全に関する調査研究報告書、p.10、1992.10.