

自転車の道路通行システムの変遷

徳島大学 学生会員 ○中西雄大 徳島大学都市デザイン研究室 正会員 尾野薫
徳島大学大学院 正会員 山中英生

1. 研究背景

自転車は1960年に制定された道路交通法において、軽車両と位置づけられており、歩道と車道の区別のある道路では一部の例外を除いて車道通行が原則である。しかし、現在の道路事情において交通ルールが守られていない場合がある。2016年12月9日に自転車活用推進法が成立したことにより、今後自転車利用者の増加が考えられるなかで、ルールの周知が必要となってくる。

2. 研究目的

自転車の普及や法的整備の歴史から、道路通行システムにおける自転車の位置付けの変遷とその実態を明らかにすることを目的とする。

3. 研究方法

まず、文献や既往研究から自転車と法的整備の歴史年表を作成して、自転車の通行位置に変化があった年代を選定する。次に、選定した年代について、古写真と映像資料からデータベースを作成して、自転車通行の実態を分析していく。

4. 年表の作成

自転車普及の動向と道路構造基準、自転車政策の変遷を日本の情勢を交えて年表に整理した(図1)。この年表の分析にあたり、車両保有台数の推移を利用した。

5. 年代の選定

車両保有台数の推移では、1958年から70年に車両が急増しており混合交通となっていた。また、この年代の道路構造基準は、1970年の道路構造令改正で、自転車道及び自転車歩行車道の新設が定められ、自転車に関する規定が作られた。自転車政策では、1970年の道路交通法改正で、公安委員会が歩道又は交通の状況により、支障がないと認めて指定した区間の歩道通行が認められ、1978年の道路交通法改正で、「普通自転車歩道通行可」の標識により、徐行を前提に歩道通行が認められるようになった。以上より、1960年代に自動車と自転車が急増したことで、1970年以降に法律の改正が度々行われていったことを明らかにした。よって、1960年から1980年にかけて自転車の通行位置に変化があったと考えられ、この年代に着目して自転車の通行位置の実態を分析する。

6. 自転車通行システムの分析

図2に収集した資料のリストを示す。資料の総数は138で、写真が25%、映像が75%であった。まず、映像データベース作成にあたり、図3の14項目で分類した。また、図4に年代別資料数を示す。図5は分析に利用した資料の例で、この写真だと1970年の道路交通法改正前なので、車道通行と左側通行が守られていることが分かる。図6は、年代別に年齢と性別を比較しており、見つかった自転車の数が多いほど色が濃くなっている。女性に注目すると、1974年頃から自転車通行が見られた。男女比で分析すると、

西(昭和)	自転車の歴史	道路の歴史	日本の歴史
1970(昭和45)	竹内真次郎「外国車モデルにブランド名」(自転車)で発表		
1914(大正3)			第一次世界大戦が起きた(1918)
1917(大正6)	自転車国内保有台数100万台		
1919(大正8)		旧道法、旧道構造令	
1923(大正12)			関東大震災が起きる
1928(昭和3)	自転車国内保有台数500万台	震災復興、設計	
1933(昭和8)		道路構造令改正案審議、旧道構造令改正案審議	
1935(昭和10)			
1938(昭和13)			第二次世界大戦が起きた(1945)
1940(昭和15)	自転車国内保有台数1200万台	戦災復興、旧道構造令改正案審議	
1954(昭和29)	日本サイクリング協会設立		
1958(昭和33)	国内自転車生産量300万台	道路構造令	
1960(昭和35)	国内自転車生産量300万台	道路構造令	
1964(昭和39)	ミニサイクル大ブーム		東京オリンピックが開催される
1970(昭和45)	自転車国内保有台数447万台の新記録	道路構造令改正、自転車道の整備等に関する法律	日本万国博覧会が開催される
1973(昭和48)	都市近郊の駅に設置自転車が多くなる		第1次オイルショック
1976(昭和51)		道路構造令改正	
1978(昭和53)		自転車の安全利用促進・自転車駐車場の整備に関する法律	
1982(昭和57)	日本最初のマウンテンバイク製造		
1990(平成2)	マウンテンバイク生産、47万台を越す		バブル崩壊

図 1 自転車普及の動向及び法的整備の年表

1 徳島県立文書館
2 東京下町100年のアーカイブス-明治・大正・昭和の写真記録-株式会社生活情報センター、2006年11月発行
3 写真でみる内町再発見 ひょうたん島昔、内町まちづくり協議会、平成21年12月発行
4 体力づくりと自転車、財団法人日本サイクリング協会、科学映像館 http://www.kagakueizo.org/ 、1966年
5 明るいわきまち、佐藤一夫、臨町8mm会、科学映像館 URL: http://www.kagakueizo.org/ 、1970年
6 朝やけの海、貯蓄増強中央委員会、科学映像館 URL: http://www.kagakueizo.org/ 、1978年
7 灰のふる街、佐藤一夫、科学映像館 URL: http://www.kagakueizo.org/ 、1978年
8 沖縄730 道の記録、沖縄県土木部、科学映像館 URL: http://www.kagakueizo.org/ 、1977年
9 函館の路面電車 100年 函館市企業局交通部編、北海道新聞社、2013年6月発行
10 市電の走る風景、京都写真館、2012年3月発行
11 昭和鉄道情景 路面電車篇、安田就穂、松本久、2006年発行
12 男はつらいよ 第1作~第23作、第25作~第35作、松竹株式会社

図 2 収集した資料のリスト

1 撮影された年
2 自転車の通行位置(車道、及び歩道)
3 歩道と車道の区分の有無
4 通行位置(左右)
5 数
6 性別及び年齢
7 自転車の通行方向
8 自転車の種類
9 撮影された場所
10 自転車の歩道通行可の標識の有無
11 車線数
12 白線の有無
13 車道幅
14 その他

図 3 分類の種類

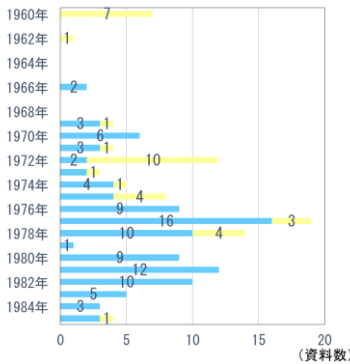


図 4 年代別資料数



図 5 利用した資料の例 (1962 年徳島県立文書館)

	子供	男10代	20代	30代	40代	50代	女10代	20代	30代	40代	50代
1960年			2								
1961年									1		
1962年				2						2	
1963年											
1964年											
1965年											
1966年	1	1									
1967年											
1968年											
1969年				2							
1970年			1	4		1					
1971年				3							
1972年											
1973年		2	1	2							
1974年			2	1	1	1					
1975年	1			2			1				
1976年	2	7	1	1	2	1	3				
1977年	3	2	2	2	3			2			
1978年		3			3	1		2			
1979年					1						
1980年					1	3	2	1	1		
1981年		1	1	1	3	1		1	5	1	
1982年	2	1	1	2	2				2		
1983年	1	1					1	1	1		
1984年											
1985年					1				2	1	

図 6 年代別年齢・性別比較 (人)

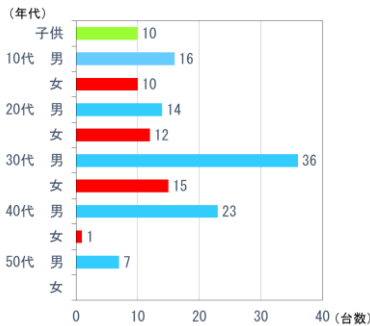


図 7 年齢・性別比

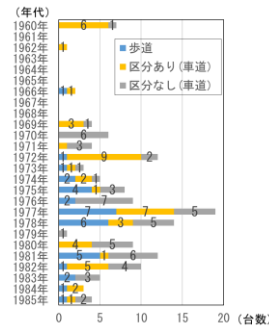


図 8 年代別歩道と車道区分

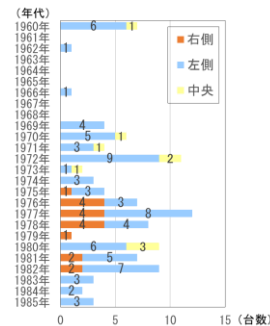


図 9 年代別車道通行位置

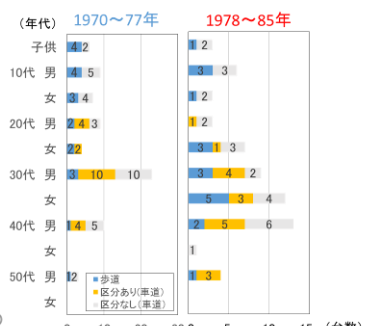


図 10 歩道と車道区分比較

男性 75%、女性 25%と男性の方が自転車に乗っている傾向が見られた。また、男性 30 代から 40 代が特に多く、女性 40 代から 50 代が少ないことが分かった (図 7)。年代別で歩道と車道の区分を分析すると、青色で示された所が歩道通行の行われた所であり、1970 年の法律改正後から歩道通行をする人が見られるようになった (図 8)。年代別で車道の通行位置を分析すると、1970 年の法律改正によって、歩道通行をする人が出てきたために、車道においても右側通行をする人が現れたと考えられる (図 9)。年齢と性別で歩道と車道の区分を 1978 年の道路交通法改正前後で分析すると、若い年代に歩道通行が見られたこと、1970~77 年に男性 30 代の車道通行が多いこと、1978~85 年に女性 30 代の自転車の出現が見られたことが分かった (図 10)。

7. 結論

道路交通法改正によって歩道通行をする人が出現し始めたが、今回の分析では車道通行の割合が高かった。1972~78 年にかけて歩道通行をする人が出現したが、これは 1978 年の道路交通法改正に繋がったと考えられる。1975 年以降、車道で右側通行をする人が出てきたが、法律改正で歩道通行が認められた影響によるものだと考えられる。1974 年以降に女性 30 代の自転車通行が出現したが、ミニサイクルやママチャリの普及が考えられる。法律改正直後は若い年代に歩道通行が多くみられ、30 代以上の年代は車道通行を守っている割合が高かった。以上より、新しく自転車に乗り始める世代へのルールの周知が不十分だったことが、現在まで自転車の通行システムにおける位置付けを曖昧にしたと考えられる。

8. 今後の課題

写真や映像資料では、道路標識の有無まで確認できなかったため、歩道通行可の歩道であるかの判断できなかった。自転車が通行している状態をメインに捉えた写真が少なかったが、当時の映像や地方各地で人々の生活風景を撮影したような映画や映像は自転車が自然に通行している様子を見ることができたため、今後に役に立てられると考える。

9. 謝辞

本研究を進めていく上で貴重な資料を提供頂いた NPO 法人科学映像館を支える会の理事長久米川正好氏に、心より感謝を申し上げます。