



「混合交通の復活」と 「道路交通の優先権の規定」を

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 理事 都市交通評論家 巨理 章

事務局：〒 166-0011 東京都杉並区梅里 2-6-3
TEL 080-3918-2932 FAX 03-6316-9170
URL <http://www.cyclists.jp/>

「車線主義」の概念に起因する 自転車レーン整備の遅れ

自転車レーンのネットワーク整備に何故時間がかかるのか、という疑問や不満の声が届いています。それには理由なり、社会的な背景等がある訳で、わが国の道路・交通の関係法規や道路交通政策の歴史を紐解くとその答えが見えてきます。

1970年の『道路構造令』と『道路交通法』の改正がポイントとなっています。1970年というのは交通事故死亡者が過去最悪の16,765人であった年で、当時は交通事故死亡者の減少が至上命題となり、これまでの道路交通政策を変更したのは必然でありました。

二つの法律改正により、重要な道路交通政策が変更されました。一つは50年運用されていた速度の速い自動車と遅い交通手段とを混在させながら交通秩序を保つ「混合交通」を終焉させたことです。二つ目は自動車の安全走行空間の確保を最優先する政策を取ったことです。

これらにより、道路では、これまでの混合交通を前提とした車道幅を広めに定める「広幅員車道方式」の設計思想から、自動車の交通量や道路の設計速度により定める「車線主義」に改められました。車線の概念

には自動車の通行しかなく、自転車が通行しない自転車レーンは車線たりえないということで、車道から自転車が排除されました。道路構造令にいまなお自転車レーンの規定がないのは、こうした経緯からです。

道路交通法の改正では、自転車の歩道通行を認める規定ができました。「自転車レーン」と「自転車歩行者道」の規定も織り込まれました。

また1970年には『都市計画法』も改正され、それまで都市計画法の中に織り込まれていた『街路構造令』を道路構造令に包含しました。その際、これまで街路構造令に規定されていた遅い交通手段のための「緩速車道」を廃止してしまいました。

これらの法改正とともに、自転車については同じ1970年に制定された『自転車道の整備等に関する法律』で推進するとなりました。しかしながら、市街地における地価が高く、用地買収方式の限界等のため、実際の自転車道の整備は河川・水路堤防の活用による限定的な整備に止まることになりました。その後、この法律そのものの性格はサイクリングロード的な道路整備（道路法でいう自転車専用道路・自転車歩行者専用道路）に変質していきました。

このように日本では、1970年の各種の法改正等を契機に、自動車を



LRTの前を悠然と走る自転車
—オーストリア・グラーツ市
中心市街地の道路空間—

保有しなければ移動しにくい街が増え、自動車の運転免許証を持っていない高齢者や交通弱者、自転車等の軽車両が安全・安心に移動できないようになってしまったのです。

モータリゼーションの進展とともに、交通事故・交通渋滞・大気汚染等の問題が発生したのは欧州でも同じでした。先ず1980年代から90年代前半にかけて、多くの都市で自動車を中心市街地に入れないランジットモール方式を採用し、歩車分離の政策と道路空間を特定の交通手段の専用空間として運用する形式を取りました。

しかしながら、この方式を採用した都市の多くが失敗しました。この方式を成功させるための公共交通の整備、駐車場の整備等の諸要件を満たすことが出来なかったためです。結局、自動車でしか来られない人々を排除することとなり、地域コミュニティや街の分断を生むことになってしまったからです。また、市



民の移動する権利の保障で自立支援するという政策に反したことも失敗要因の一つに挙げられています。

この反省を踏まえ、1990年代後半から2000年の初めには、市街地での専用空間から、歩車共存・共用空間(シェアスペース)へと交通政策が転換されていきました。即ち市街地では「混合交通」の原則に立ち戻ったのです。そのため混合交通における交通秩序を保つための「道路交通の優先権」を再確認し、歩行者優先(2番目自転車、3番目公共交通、そして最後が自動車)を実際の交通政策や施策で徹底しました。具体的には、道路空間の整備に当たっては、利用者が目で見て優先権が分かるようなインフラ整備を行いました。歩行者や自転車が優先する道路空間やエリアでは、自動車の速度を30キロ/時速以下に規制しました。いわゆる「ゾーン30」です。



歩道と車道の区分がない歩車共存空間
ドイツ・マインツ市の中心市街地

2000年代に入り欧州各国の主要都市(圏)では、総合的な都市交通計画を策定・展開してきています。すべての交通手段の利便性を高め「ストレスのない移動」を目指していますが、自転車とバス、都市によってはLRTが戦略的に位置づけられています。そして自転車や公共交通の安全確保や、利便性・定時性を高め

るためにダイナミックな道路空間の再配分が行われています。

道路空間の再配分に当たっては、市民の合意が必要ですが、道路交通の優先権の思考が有効に機能しているようです。例えば自転車レーンの整備ですが、人口20～30万人の中都市でさえ、数百キロのネットワーク整備計画を持っています。自転車の交通分担率がわずか数%の都市でも同様な状況です。バスを活用する都市も多くみられます。その際には、道路空間をバスのために優先して再配分し、バスレーンの幅をこれまでの3.2mから3.8mへと技術基準を広げる都市が増えています。これはバスの定時性の確保とバスレーンの中で自転車を安全に走らせるための方策で、バスと自転車の共用レーンとして運用されています。「バス・自転車共用レーン」は「ゾーン30」と並んで欧州の普遍的な交通政

策となっています。昨年フランス・パリ市は、バスレーンを、これまでの3.8mから4.5mへと広げました。バスが自転車を追いつく際の安全性を、より一層確保するためです。これにより自動車用の車線が削られることとなり、市内の幹線道路の一部では、自動車は一方通行へと運用の変更を余儀なくされています。

欧州各都市の都市計画や交通計画の目標は、歩いて暮らせる街づくり。そのため市街地内では、一つの車道を利用してすべての交通手段が走る「混合交通」の運用、その際には交通秩序を整序するための「道路交通の優先権」を定め、自動車の速度を30キロ/時速以下にするとともに、利用者に優先権が分かるようなインフラ整備、道路空間の再配分、そしてネットワークの整備を徹底して実施してきています。

世界でも類を見ない超高齢社会に突入した日本では、「遅い交通のネットワーク」をどのように整備して行くのかが問われています。これまでの道路交通政策の評価を行い、時代の要請に合致した見直しをすることが喫緊の課題といえるでしょう。 PP



4.5mのバス・自転車共用レーンと道路標識 フランス・パリ市



「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。