



自転車社会の環境改善を目指して No.10

## 「自転車道」という歩道

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 川村 善久

事務局：〒107-0052 東京都港区赤坂1-9-3 日本自転車会館3号館3階

TEL 080-3918-2932

URL <http://www.cyclists.jp/>

「自転車道」という看板がありながら、実は「自転車歩行者道」であって都心の歩道と同じように歩行者と自転車が入り乱れて危険なことが起こりうる道がいくつもある。私の住まいの近くでもあり、杉並にあった自転車活用推進研究会事務所へ行くのにも自転車で通った多摩湖自転車道について感じていることを述べたい。

### 多摩湖自転車道とは

多摩湖自転車道(他にも「都立狭山・境緑道」や「武蔵野の路 狭山・境コース」などいくつか呼び名があるようだが、ここでは「多摩湖自転車道」と呼ぶ)は二つの部分があり、ひとつは約10kmの村山貯水池(多摩湖)を一周する道路、もうひとつは約10kmの村山貯水池の下にある東村山浄水場から境浄水場までの水道管を埋設した上の道路からなる。利用者が多く私も日常利用するのは後者で、以下に述べるのはこの部分のことである。

写真1がこの道路の代表的な部分の構造である。左にセンターラインを引いたアスファルト舗装の自転車



写真1

道がある。その右に植栽があり、さらにその右に敷石を並べた歩行者専用の通路がある。これらの両側には多摩地域の豊かな緑の樹木がある。

### 自転車道は自転車で走りにくい

私がいつもなにか対策を講ずべきと感じていることは、歩行者が歩行者専用部を使わずに自転車道を通ることである。この自転車道は正確には「自転車歩行者道」であるので歩行者が歩いても違法ではないし、自転車は歩行者を優先しなければならない。買い物などの通常の歩行者、駅を利用する通勤通学者、健康のために歩く人、杖をついた高齢者、リハビリテーションで介護人に付き添われた患者、車椅子、バギーを押したお母さん、犬の散歩、ジョギング、ご近所の知り合い同士が立ち話、とありとあらゆるタイプの歩行者が利用し、そこを縫って自転車が通る。私は自転車道なのに自転車が自転車らしいスピードで走れない、といつも思い自転車道の看板に疑問を感じながら通る。

多摩湖自転車道は普通の道路をたくさん横切るが、そのたびに自転車から人を降ろすか徐行させることを意図して写真2のように柵を設けている。この柵のところで降りる人などほとんどいない。柵そのものが意図したように役に立っていないばか



写真2

りか、柵によって実質道幅が半分以下になったところを両方向に通行する自転車、歩行者が入り乱れる。特に通勤通学時間帯は人も自転車も急ぐので、この狭い隙間に殺到する危険な光景が見られる。多摩湖自転車道には並行して西武鉄道が通っており、八坂駅、萩山駅、小平駅、花小金井駅に接していて鉄道利用者にとっては不可欠な通勤通学路である。また周辺に高等学校がいくつもあり、自転車通学の生徒にとっても便利な道路である。幼稚園や保育園へ子供を送り届けるため急ぐママチャリもある。よく喧嘩にならないな、と思う光景がいつも見られる。

### 歩行者も歩きにくい

しかし私は歩行者がこの自転車道を歩くことがよく理解できる。私がいつも残念に思うのは、歩行者専用部が全く補修・改良されないことである。歩行者専用部は幅約30cmの敷石を横に2枚または4枚敷いてある。ほとんどの部分は2枚で幅が1mもない。これでは人が二人並んで話をし



ながら歩けないし、すれ違うときにはお互いに外へよけなければならない。さらに敷石がずれ、表面がでこぼこになっているためお年寄りやリハビリテーションで歩く人はつまずきそうで怖くて歩けない。子供を乗せたバギーを押して歩けないし、キャスター付きの買い物かごなども引いて歩けない。車椅子も通れない。そのため歩行者が歩行者専用部を使わずに、滑らかに舗装されていて歩くのに十分広い自転車道を利用したくなるのはごく普通の気持ちである。歩行者専用部を使える道にする必要がある。

### 改良されつつあるが不十分

だいぶ前から境浄水場／関前五丁目側より順次補修が始まり、かなりの部分のアスファルト舗装が新しくなった。

そして、私の期待通り写真3のように一部の歩行者専用部も広くなり、滑らかに舗装されたところが増えてきた。右側のセンターラインが引かれたところが自転車道で左側が歩行者専用部である。自転車道より歩行者専用部の方が広い。しかし、折角作り直したのに期待はずれなのは、自転車が両者を区別することなく歩行者専用部を走ることである。歩行者も気にせず自転車道を歩く。幅が広く表面が滑らかな歩きやすい歩行者専用部ができたのに道全体の使い方は少しも変わらない。



写真3



写真4

他にも期待はずれがある。写真4の普通の道路を横断するところにある柵は自転車を正しい方向に誘導しない。左の自転車道の柵は従来からあるもので、自転車から人を降ろすことを意図しており隙間が非常に狭く通りにくい。私はここに引っかかってなかなか抜けられない自転車のお年寄りを見たことがある。右は新しく補修した歩行者専用部に設置した間隔の広い柵である。この柵全体の構造は自転車を歩行者専用部に誘導するものでしかなく、歩行者専用部へ入って行く自転車が少なくない。

多摩湖自転車道はかつて上水道水路だったので玉川上水同様、沿線は樹木に覆われ歩いても自転車に乗っても大変気持ちのよい道路である。この折角残っている財産がうまく活かされず、安心して歩けない、自転車で楽しく走れない道路になっている。ここを歩行者も自転車も気持ちよく安心して歩き、走れる道路にするために私が期待するのは次の4点である。

#### 全線にわたって

1. 自転車道に平行する歩行者専用部を広げ表面を滑らかに舗装する
2. 自転車道と歩行者専用部を分ける植栽、その他構造物を除き、十分な歩行者専用部の幅をとる

3. 自転車道部と歩道部をそれぞれの路面に表示する

4. 道路を横切るところで狭い隙間を通すための柵を取り除き、注意を喚起するよう路上に表示する

歩行者専用部と自転車道の間にある植栽を減らしても道路全体にはたくさん樹木があり、多摩湖自転車道が遊歩道としての機能、魅力を損なうことはない。また、路面に文字または絵で自転車道と歩行者専用部を区別する表示をすれば、それぞれ通るべき道に誘導される。自転車道と歩行者専用部を植栽や柵で分ける必要もない。明確な表示があれば利用者同士がお互いに言葉で注意し合うこともしやすい。道路を横切るところの柵がないからといって無闇にスピードを落とさずに道路を横切る自転車はもともと少ない。これら4点はいずれも周囲に影響することなく多摩湖自転車道の中だけで行えるので特別な困難はないと思う。

私の身近な自転車道について感じたことを述べたが、同じ見方をすると走りやすい道になる自転車道が他の地域にいくつもあるであろう。たくさんある河川敷の自転車道などは多摩湖自転車道よりもっと広く道幅が取れ、歩道と自転車道を分離することが容易にできるであろう。平野部の川や水路に沿った道は平坦で自転車に好都合な道である。自動車の通らない自転車道を、歩行者を傷つける心配なく自転車の持っているスピードのメリットを活かして走りたい。 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。