

東京はロンドン・ニューヨークに並ぶ 自転車先進都市になれるのか

2020年東京オリンピック・パラリンピックを控え「東京を変える」との信念の下、環境都市をめざす観点から自転車利用環境の整備強化方針を打ち出している舛添要一東京都知事。しかし、都の「自転車走行空間整備推進計画」では、その対象は都道のみであり、国道や区道も含めた“街づくり”としての自転車走行空間整備ビジョンが欠けていると言わざるを得ません。今回は、今年設置された都内の国道246号線の自転車ナビラインを実際に走行し、“街づくり”としての自転車走行空間整備ビジョンがないことで生じる問題点を調査してきました。果たして現在の方針のままで、欧米の自転車大国に並ぶような自転車走行空間の実現が、東京で本当に可能なのでしょうか。

東京都の自転車走行空間の整備方針

自転車は軽車両であり、車道の左側通行が基本です。そして自転車事故の多くが、自転車側の交通ルール違反によるものであり、車道左側走行を心がけていたら防げた事故が多いのが実情です。こうしたことから、現状の自転車利用環境を改善・整備することは喫緊の課題となっています。そうした状況の中で、舛添要一東京都知事は、CO₂削減に寄与し、また健康面での効果があることも踏まえ、現在都内にある自転車走行路計126kmを2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに倍の約240kmにすることを表明しました。

この東京都の「自転車走行空間推進整備計画」(以下、整備計画)の問題点の一つは、自転車利用者の利便性・安全性を考慮しているとは言いがたい構造になっている点です。自転車は車道走行が原則であるにもかかわらず「自転車レーンを増やすためには歩道を活用するか車道を活用するかにはこだわらない」との考え方も同時に示されており、歩道上に自転車レーンを設けることも容認しています。事実、幹線道路のひとつである山手通り(都道317号)の自転車走行帯は歩道内に設けられています。このため交差点やバス停付近では自転車走行帯が途切れており、歩行者と錯綜する危険な構造になっています(図1内の写真)。

図1 自転車走行空間に関する都道の整備区間及び今後の優先整備区間(都心部抜粋)

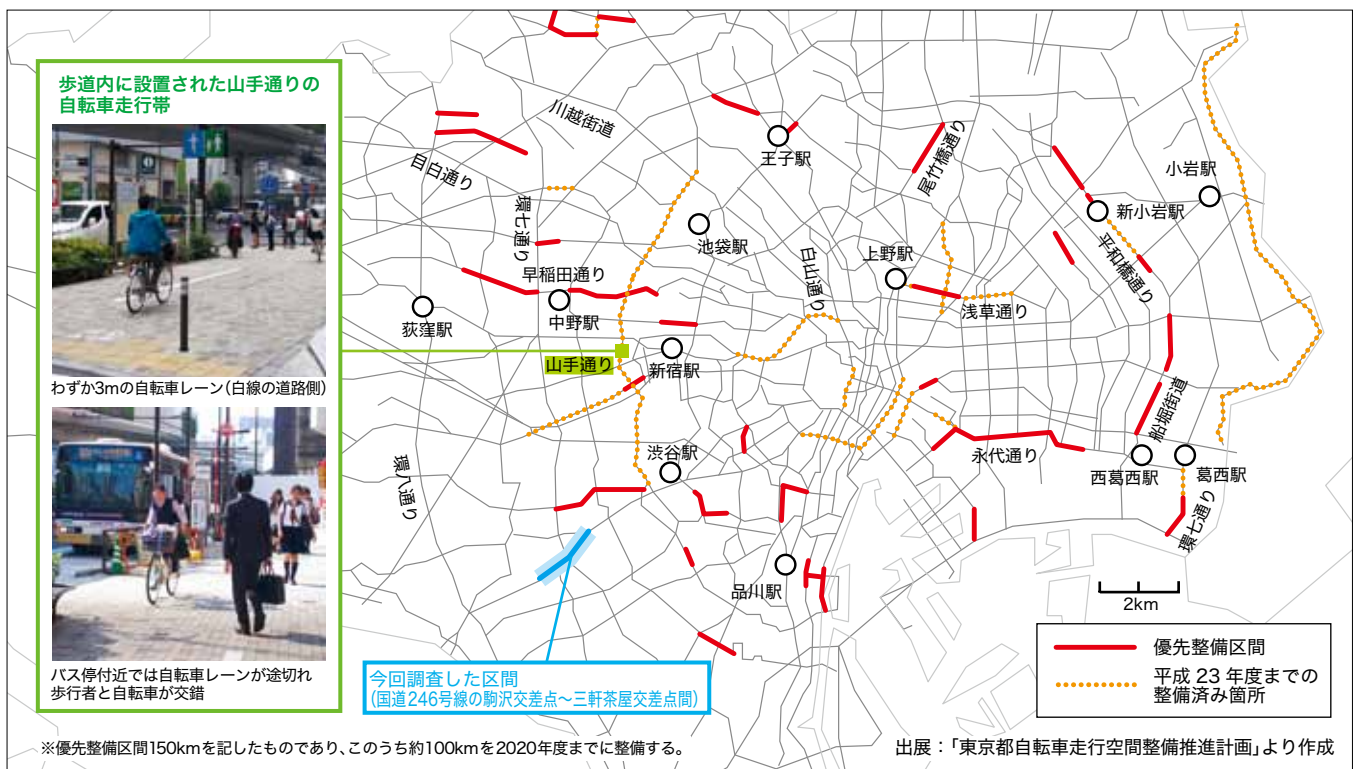


図2 国道246号の自転車ナビライン整備区間



2点目は、現在発表されている整備計画(図1)を見ると、整備区間が都内のあちらこちらにちらばっており、しかも細切れ状態でネットワークになっていない点です。さらに各所の距離も1~2km程度と短く、自転車が安心して走行できる街とは言いがたい環境にあります。ロンドンがオリンピックを契機に打ち出した自転車レーン整備計画(本誌「海外交通事情報告」参照)とは比べようもありません。

3点目として、街づくりの観点からは国道、都道、区道を含め、どのように整備していくかが求められますが、図1に見られるように東京都の整備計画は都道しか対象にしていない点です。タテ割行政の弊害がここにも見られ、この壁を打破しようとするリーダーが見出せていない状況です。

大都市圏初のバス専用通行帯内自転車ナビライン

今回は、2015年2月に一部完成した国道246号線の自転車ナビライン(道路上に青い印で明示された自転車の通行位置・写真①)を調査しました(2015年4月)。都道でなく国道を調査したのは、バス専用通行帯内に自転車ナビラインを設置した大都市圏内で初めての取り組みであること、こうしたエポック的な取り組みに対して国と東京都の連携がどう取られているのかを検証するためでもあります。

国道246号は都内でも有数の幹線道路で、自転車ナビラインの整備対象は世田谷区三軒茶屋交差点から駒沢交差点までの延長約2km。国土交通省東京国道事務所



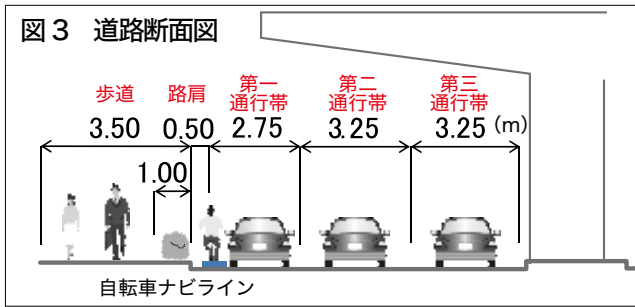
写真① バス専用通行帯内に設置された自転車ナビライン

と警視庁がバス事業者(小田急バス、東急バス)と協力して、自転車走行空間の整備を行っています(図2)。このうちの上馬交差点~駒沢交差点までの延長約1kmが2015年2月に完成し、残りの区間(三軒茶屋交差点~上馬交差点)は6月に完成しました。

当該区間の道路状況は、歩道幅3.5m、車線は片側3車線の6車線で中央には首都高速の橋脚が建てられています。また、通勤・通学の時間帯である朝夕のピーク時には路線バスが1時間に20本以上運行されており、バスの定時性を確保するために第一通行帯(3車線中一番左側の車線)がバス専用通行帯として運用されています。第一通行帯の道路幅は2.75mで、その中に自転車ナビラインが設置されているのですが(図3)、平均的なバスの車幅は約2.5mあるためにバスと自転車が併走するのは無理な状況です。しかも、バス停でバスが停車している場合は、乗客の乗降が終了するまでバスの後方で待機するか、第二通行帯にはみ出してバスを追い越すか、歩道に乗り上げて走行するしかありません。

しかも、第二通行帯の法定速度は60km/hとなっており、通勤時間帯のクルマの通行量は非常に多いため、自転車が車線をはみ出してバスを追い抜くのはかなり危険が伴います(写真②)。第二通行帯、第三通行帯の道路幅は各3.25mあるので、本来ならば3つの通行帯の道路幅を調整して第一通行帯に自転車とバスが併走できるスペースを確保すべきところです。

第一通行帯の幅を変えずにバスと自転車の共用レーンにした理由を関係者に聞いたところ、「第一通行帯の幅を広げるためには、第二、三通行帯の幅を狭めるしか



写真② バス停車(乗客降車)中に第二通行帯に出ようとする自転車

ない。そうすると、法に従って法定速度を引き下げるしかなくなってしまいます」という答えが返ってきました。つまり、法定速度を下げるための手続き、調整が大変であること、法定速度を下げることでクルマの渋滞が発生することを懸念しているのです。クルマと自転車の共存のための空間整備という発想にかけているのではないのでしょうか。

自転車ナビラインの効果検証

自転車ナビラインには表1に示すような3つの効果が期待されています。国道246号に整備された自転車ナビラインが果たしてその効果を発揮しているのか、実態調査を行いました。

(1) 車道左側走行への誘導

自転車ナビラインがあることで自転車の車道走行が増えるのかどうかを検証するために、自

表 1. ナビラインに期待される効果と検証方法

ナビラインに期待される効果		検証方法
(1)	自転車：歩道走行から車道左側走行への誘導	走行形態別台数調査 自転車ナビラインのある区間と、ない区間での比較 バス専用通行帯規制の時間内と時間外での比較
(2)	自転車：車道走行時の左側走行の徹底	・観察調査 自転車が車道中央を走行したり、車道の逆走をしたりしていないか
(3)	クルマ：ドライバーの自転車動線の認知	・路上駐車台数調査 ・観察調査 ドライバーは自転車のために左側を開けて走行しているか、左折時に左側を開けているか

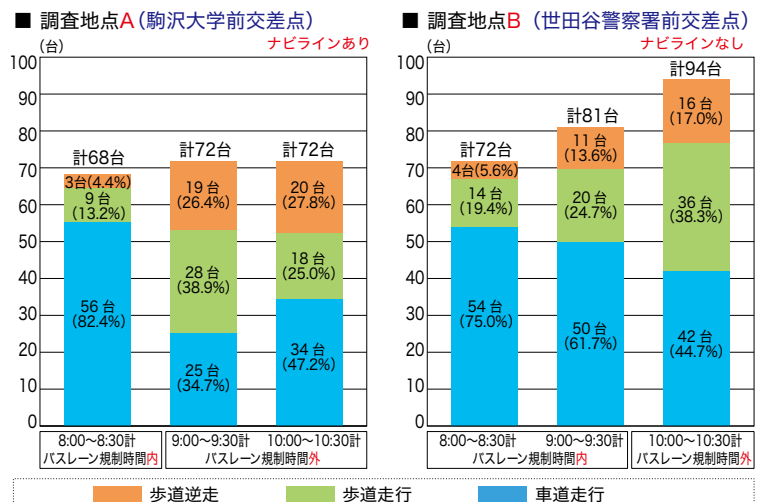
転車ナビラインがある区間(図2の調査地点A)と、ない区間(調査地点B)での走行台数、そしてバス専用通行帯規制時間内と規制時間外での走行台数を調査しました。

それぞれの場所と時間帯別の走行台数変化の調査結果が、図4に示したデータです。

調査地点A、Bともバス専用通行帯の規制時間内は、ナビラインの有無にかかわらず過半数の自転車が車道を走行しています。しかし、規制時間外になると、調査地点A(9時以降)、B(9時半以降)とも一転して歩道走行が増えてきます。特に調査地点Aでは9時の規制解除に伴って、第一通行帯に進入してくるクルマが一気に増えるため、それに不安を感じて歩道を走行する自転車が急増しています。同じ9時～9時30分の時間帯でもバス専用通行帯の規制が続いている調査地点Bでは車道走行の自転車がまだ6割以上あることから、車道走行に影響するのは自転車ナビラインの有無ではなく、バス専用通行規制の有無であることがわかります。

さらに自転車利用者の層と目的の変化も考えられます。8時～8時30分には、勤務地や学校まで長距離を走

図 4 時間帯別・通行方法別の自転車台数



*調査時(2015年4月)には、調査地点Bのある区間はナビラインが未整備。



写真③ 歩行者のほうが邪魔？



写真④ 案内看板は多くあるが、中には車道に向いているものも(右)



写真⑤ 歩道の「自転車通行可」の標識

行する通勤・通学者が多く、そういう人たちは元々車道走行を心がけている人が多いのです。その時間を過ぎると、買い物等のために近所へ出かけていくいわゆるママチャリ利用者が多くなり、その人たちは、自転車は歩道走行が当たり前と言わんばかりに歩行者の間をすり抜けていきます(写真③)。

自転車ナビラインは矢印を採用することで、自転車の進行方向を確かにわかりやすくはしています。また「自転車は車道の左側、自転車ナビラインを走りましょう」と書かれた案内看板も設置されています(写真④)。ただ、この案内看板は歩道のガードレール側(車道側)にあり、しかも場所によっては完全に車道に向いてしまっているものもありました。車道を走っている自転車に向けて車道走行をアピールしても意味がなく、案内看板の役割を果たしていないと言えます。

さらに、もう一つ気になったのが歩道上に設置された標識です(写真⑤)。今回、自転車の車道走行を徹底するため、車道上に自転車ナビラインが設置されたはずなのに、歩道上には従来通りに「自転車通行可」の標識があるのです。これは、法的な標識ですから、法定外表示である自転車ナビラインよりも効力を持っています。そのため、考え方によっては歩道走行が基本ということになってしまいます。道路交通法で「自転車は車道走行が原則」と規定しており、今回、自転車ナビラインの設置により自転車の車道走行を徹底しようというのであれば、このような交通標識も根本から見直していく必要があるのではないのでしょうか。

このように、自転車ナビライン設置による車道走行への誘導効果はほとんど見られず、かえってチグハグな交

通行政が浮き彫りになりました。東京都の関係部署に、このナビラインについて問い合わせると「これは国が単発で行った事業なので都としては特に関知していません」と極めて消極的な回答が返ってきました。国、東京都、警察の調整機能の薄弱さを改めて感じました。

(2)車道走行時の左側走行の徹底

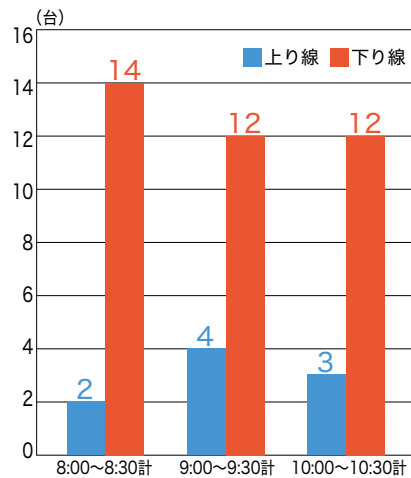
並走する、車道の中央寄りを走行するなど、自転車が車道をわが物顔で走り回らないように、自転車ナビラインには車道左側走行を促す意味合いもあります。観察調査の結果、そのような無謀な走行をする人はほとんど見かけませんでした。これは前述の通り、車道走行をしている人は長距離の通勤・通学者が多く「自転車は車道左側」のルールを理解し、実践している人たちであるためと考えられます。

(3)ドライバーの自転車動線の認知

バス専用通行帯の規制時間内の上り車線では、第一通行帯に駐車車両や一般の走行車両は左折車を除き、ほとんど見かけませんでした。しかし、規制時間が終わると一般の走行車両が増えてきます。ただ、自転車ナビラインを意識してか、ナビラインを踏まないように走行しているクルマが多いように感じ、一定の効果をみせている印象を受けました。問題は主要交差点である上馬交差点(都道環七通りとの交差)周辺です。ここは左折車が多く、しかもはるか手前から第一通行帯に進入し、車道左側を走行するため、前述のようにそれまで車道走行していたにもかかわらず歩道に回避する自転車が増えてきます(写真⑥)。

一方、下り車線は夕方(17時～19時)がバス専用通行帯となるため、調査した午前の時間帯は駐車

図5 駒沢・上馬間(約1km)の
時間帯別路上駐車車両台数



写真⑥ 第一通行帯に左折のクルマが多くなり、歩道へ回避する自転車



写真⑦ 朝はバス専用時間帯ではない下り車線では自転車ナビライン上に駐車するクルマが多い。バスも自転車も第二通行帯へ

車両がかなりありました(図5)。

路上駐車するとなると、当然自転車ナビラインをふさいでしまいます。特に大型車が駐車していると、バスも自転車も第二通行帯にはみ出して走行するしかありませんでした(写真⑦)。バス専用通行規制の時間帯ではないにしろ、自転車ナビラインを設置したならば周知徹底し、駐車車両排除のための対策を施してもらいたいものです。朝の下り車線は、自転車が車道を走行するのは難しい環境と言え、歩道を走行する自転車の台数が必然的に多くなっていました。

車道幅・規制時間を考慮した空間整備とリーダーシップの必要性

調査の結果、国道246号では、バスレーンに青い印を描いたことだけで完結しているという印象を拭きませんでした。いまだに自転車の歩道通行可という状況が続いているため、本来あるべき車道走行の確立につながっていません。さらに、国と東京都の連携が取れているとは言いがたい状況にあることもわかりました。

折角こうした取り組みを行ったのですから、これを活かした、さらなる施策を検討すべきではないでしょうか。例えば、第二・第三通行帯の幅を削減して第一通行帯のバス専用通行帯、つまり自転車の走行空間を確保すること。

加えて、バス専用通行規制が自転車走行環境の改善に大きく寄与することがわかりました。従って、バス専

用通行規制を時間で区切るのではなく、ロンドンのように終日バス専用通行帯とし、合わせて自転車ナビラインも終日活用できるような施策を検討するべきではないでしょうか。

さらに、ソフト面では周知・広報活動が重要なポイントです。これまで歩道走行や歩道の対面通行を是としてきた自転車利用者の意識は、自転車ナビラインを設置しただけで向上するとは考えられません。特にいわゆるママチャリの利用者にはいかに車道左側走行を徹底するかが、カギになると思われます。またそういう人たちの車道走行に対する恐怖心を払拭することも重要で、安全な走行空間整備を進めるとともに、警察官が現場に立って、実地に指導・教育をすることも必須であると思われます。

そして最大の課題と思われるのは、自転車の走行空間整備のためのビジョンを掲げ、強く推進していく人物が現状ではないことです。ここ数年の間に、急速に自転車走行空間の整備を行ってきたロンドンやニューヨークは、市長の強力なリーダーシップで、自転車先進国の仲間入りを果たしました。

東京を自転車先進都市にすることを表明した舛添東京都知事には、都道だけでなく国道・区道も含めた自転車走行環境整備について、さらに警察との連携についても、縦割りを排し、知事自らが中心となってこれらを結合し、指導力を発揮する強いリーダーシップをもって取り組んでいくことを期待します。