

【連載】都市点描

2010'08.19

自転車都市



執筆者: 宮川 武  
(都市問題経営研究所)

私の家(吹田)から京都へ行くとき、車では名神か 171 号である。

何十年も前から、自転車に乗っているが、自転車では、淀川、桂川、宇治川、鴨川の土手や河川敷の自転車道路が、私の京都への自転車高速道路となる。

さすがに、年齢が往っているのと、マイバイクは、20年ものため、飲み物と食べ物の補給をしながら、3時間ぐらいかかって、嵐山、清水寺、平等院等々へ到着できる。

ここ数年自転車ブームである。確か、10年ちょっと前はマウンテン・バイクブーム(オフロード車)であったが、今回は、ロード・バイクブーム(ロードレース車)で、名称だけは聞いたことがあると思うが、ツール・ド・フランスで、日本人が去年から2年連続出場し完走し、更に、全般的に自転車ブームが加速しそうだ。

それに併せて、気になるのが自転車道路事情である。

欧米では、本当にうまく自転車優先道路や専用道路が整備されている。例えば、街なかの自転車レーンは、歩道と車道の間であり、すいすい走れる(ネット検索「ヨーロッパ交通事情 全写真撮影(1999年夏)&コメント:清水真哉」で「写真集1:ヨーロッパ交通事情 - So-net」をご覧ください)。我が国のほとんどのところにあるように、歩道の一部にあるのではなく、車道の一部にあるので、歩行者に当たる心配がない。車道にあるから、歩道を上がったたり下がったりする必要がなく、余計な減速、突然の段差乗り越えによるパンク(リム打ちによるチューブ破損)の心配もない。

いつも、自転車に乗って車道を走っていると思うのは、駐停車の車が邪魔で仕方がない。右側を通り抜けるのだが、まずは、車が来ていないか右後方確認、続いて右側を通り抜ける時、ドアが突然開かないか想定しながらの通過と、大変である。実際は、そのようなことを瞬時にやっているのだから、数秒のことであるが、これが結構失敗して、事故に巻き込まれるケースが多いらしい。私は幸いにもまだない。

こんな時、80cmの幅でも、車道に優先路か専用路があればと思う。

長距離自転車道路事情はどうかというと、ヨーロッパでは、自転車ツーリングが盛んで、ヨーロッパ中を自転車で旅行ができるように、自転車専用道路がつながっている。

では、日本はと思い、調べてみると、あることはあるが、うまく全国的にはつながっていない。冒頭の京都への自転車道路は、まだ繋がっている方である。

我が国の自転車路に関する法制度を見てみると、道路構造令には「自転車道」という条項があり、基準は変わっているかも知れないが手元資料によると、通常幅2m、特別の理由による場合1.5m、トンネル内1mと、このまま整備してもらえれば立派なものができるはずだが、街なかでほとんど整備されているのは「自転車歩行者道」の条項のもので、歩行者と兼用になっているため、歩行者の安全に配慮した走行を余儀なくされるので、すいすいとは走れない。少子高齢化で人口が減っていくのであれば、相対的に隙間もできるし、何よりも地球環境を考慮して、今なら機能と理念の融合で自転車都市を造れるのでは。