

わが国における自転車道整備に関する歴史的考察(その2)*

A Historical Study on Bicycle Road in Japan part2*

元田良孝**・宇佐美誠史**

By Yoshitaka MOTODA**・Seiji USAMI**

1. はじめに

前稿¹⁾では自転車道の歴史を概観し、我が国で自転車道が作られてこなかった理由についていくつかの仮説を立てた。本稿では、前稿以来明らかになったことと、いくつかの自転車道に関するトピックについて述べる。

2. 戦前の自転車道

前稿では大正8年施行の街路構造令に自転車道の規定があることを述べたが、具体的な道路設計については大正10年発行の相澤時正著「近世道路工法」²⁾に述べられている。ここでは幅員は自転車の交通量によって規定されており、さらに「市街自転車路」と「地方自転車路」に分類されている。市街自転車路は車道の縁石に沿って設置されるか歩道の植樹帯と縁石の間の草生地に設置されることが適当とされている。その幅は約3呎(フィート、0.9m)から16呎(4.9m)と幅広い。市街路では4呎(1.2m)以下は稀で、4呎以下では自転車のすれ違いに支障が出るとしているが、1.2mでの交交通行は現在の基準と比べるとかなり狭い。排水のため自転車路は車道よりマウントアップされている(図1)。この構造は現在のコペンハーゲンの自転車道等とよく似ている。舗装については、砕石とし木材が安い地方では木材での板張りの自転車道も提案されている。

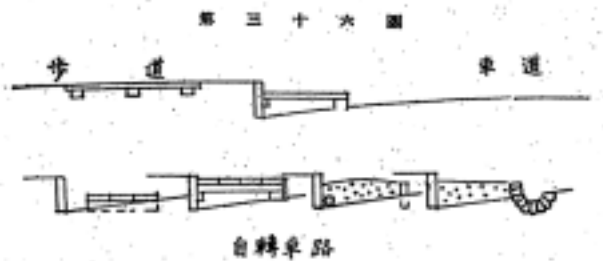


図1 自転車道の横断面図²⁾

地方自転車路は主にレジャー用に考えられたものである。道路の片側に設けることとし、道路境界線と側溝の間に作ることとなっている。自転車道と車道の境界には側溝を設けて馬車の侵入を防ぐとある。幅は10吋(インチ 25cm)から12吋(30cm)でよいとし、交通量がある場合は3呎から4呎で十分としている。現在の基準と比べてもかなり狭いことが分かる。舗装は燃滓(石炭と思われる)の散布によるものである。

実際自転車道がいつ整備されたかについては昭和13年まで明らかな記述は見つかっていない。先述の近世道路工法では「或市は其街路の中央に一條の自転車路を設けたけれども」との記述があり、大正10年より前に自転車道が出来ていた可能性がある。ただ「或市」は日本でないかもしれない。大正12年発行の「道路」の「東京市道路問題に関する三十有餘名士の意見」の中に田中萃一郎法學博士は「特に危険の多いのは自転車ですが是は丸の内とか日本橋通とかにはコッペンハーゲン流に自転車専用の道を車道と歩道との間に造ったら著るしく事故を減じ得られやうと考へます。」と述べている³⁾ところから、まだ普及はしていなかったと考えられる。

自転車道の設計についてさらに詳細な記述があるのは昭和7年発行の「道路の改良」に東京市技師江守保平が「自転車道の施設を提唱す」とのタイトルで寄せた記事である⁴⁾。江守は獨逸自動車研究協會の道路標準設計を参考としつつ、ここでも街路と地方道路に分けて自転車道の設計を提案している。街路設計案では、歩道5mのうち1.5mを自転車道にあてている(図2)。車道とは15cmの段差をとり、歩道とは幅員1mの植樹帯をもって分離している。形としては歩道を分割して自転車道としたものである。1.5mの幅があれば自転車2台を通すことができ、また小荷物運搬用のリヤカーをけん引した自転車も通行ができるとしている。舗装については「なるべく場所打コンクリートの如き目地の少きものを用ひ走行に便ならしむことが望ましい」とコンクリート舗装について述べている。地方道路では、車道から1m離して幅1mの自転車道を「近世道路工法」とは異なり両側に設置している(図3)。車道から1m離すのは車と自転車が互いに領域を犯さないようにするために、現在の

*キーワード: 自転車、自転車道、歴史

**正員、工博、岩手県立大学総合政策学部

(岩手県滝沢村菓子152-52、

TEL019-694-2700、FAX019-694-2701)

米国の自転車道に見られるバッファゾーンのような機能である。地方道路案では歩道がないが、稀に歩行者がある場合は自転車道を歩かせた方が車道を歩かせるよりはよいとしている。

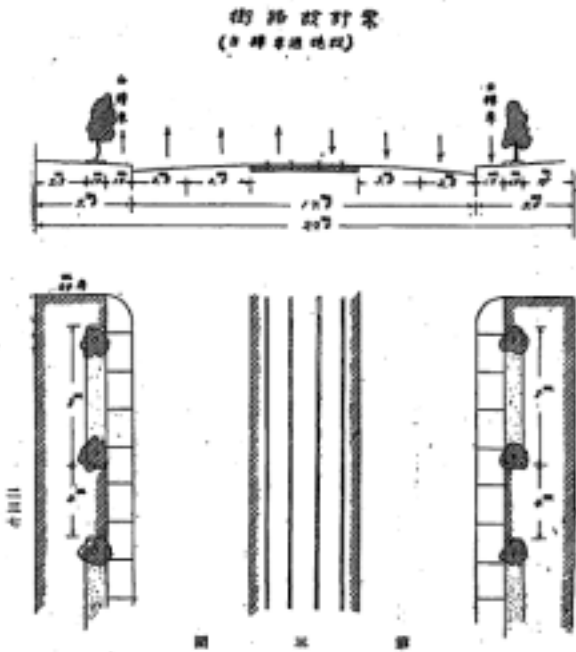


図2 街路設計案⁴⁾

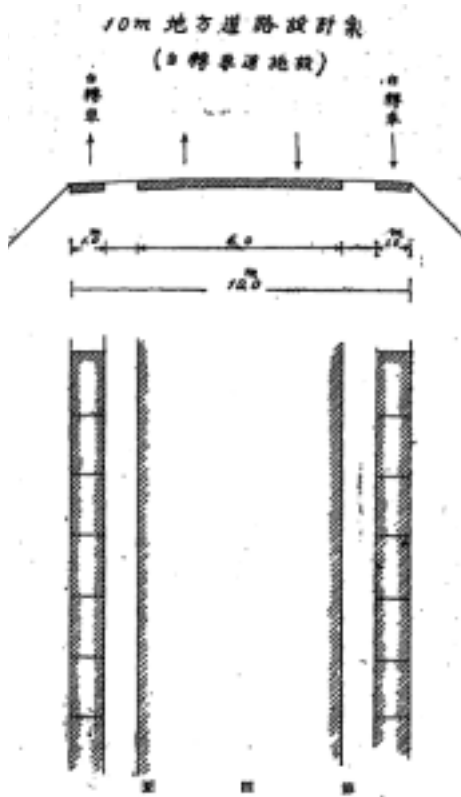


図3 地方道路案⁴⁾

当時の自転車マナーもひどかったようで、江守は

「・・・遺憾ながらまったく無統制の状態におかれてゐる。或者は中央軌道敷を掠め又ある者は車道に於て織なす自動車の間を縫ひ又甚だしきは歩道の領域を犯すなす屢々識者をひんしゆくせしめ實に危険極りなき状態で交通事故に於てその蔭に必ず自転車が存在してゐることは餘りに明らかな事實である」と述べているが、状況は現在と驚くほどよく似ている。

前稿では我が国で最も古い自転車道として昭和 39 年の徳島市佐古町の自転車道を紹介したが、それより 20 数年前に既に自転車道があったことが明らかとなった。

昭和 13 年発行の自転車運動綱要⁵⁾には同年に東京市板橋区志村町で自転車道が竣工したことが写真入りで紹介されている(写真 1)。写真の道路は中仙道(現国道 17 号)と考えられるが、断面図によると総幅員 25m で断面構成は歩道 3m、自転車道 3.5m、高速車道(今の車道に相当)12m、自転車道 3.5m、歩道 3m の堂々たる道路である。断面図や写真によると自転車道は車道よりマウントアップされており、さらにマウントアップされた歩道に接している。よく見ると車道と自転車道の境には縁石のようなものがあり、丁度フラット型かセミフラット型の歩道のような構造にも見える。この構造は江守保平の提案していた横断面図とよく似ており、江守の設計が基となっているものと考えられる。

谷田貝によれば、本道路は関東大震災による復興計画として作成された「東京都市計画事業道路改修第 2 期計画」として実施された道路の一部で、昭和 8 年 8 月に完成、昭和 13 年 6 月に舗装化されたものである。ただ写真に見る自転車道はそれ程長期間設置されたものではなかったと推定されている⁶⁾。



写真 1 昭和 13 年頃の中仙道の自転車道⁵⁾

中仙道の自転車道とほぼ同時期に警察協會雑誌に松井茂法學博士が「交通事故防止に就いて」と題する記事の中で「聞く所に依れば新計畫の京濱道路では新たに別に自転車道路を設くるとの説もあるが」と述べている⁷⁾ことから、当時自転車道の計画がいくつか立てられていたことになる。

昭和 15 年発行の「道路」では内務省技師の道祖土良一が「自転車の建設」と題する記事⁸⁾を書いており、自転車道の必要性を説いている。従って昭和の初めから開戦までの間に自転車道を造ろうという機運が盛り上がっていたものと推測できる。しかし昭和 16 年の太平洋戦争の開始により自転車道の整備は中止されたものと考えられる。

3. 戦後から昭和 45 年までの自転車道

戦後の混乱から長らく自転車道は顧みられなかった。行政は急増した自動車の対策に追われ、また自転車道を整備すべきとの世論はなかなか起きてこなかった。「自転車道路の概要」⁹⁾によれば、ようやく昭和 34 年に財団法人自転車産業協会が村上建設大臣に対し、自転車専用道路の設置に関する要望書を提出している。また昭和 35 年には同協会は首都圏整備委員会と建設省に対して同様の要望書を提出した。昭和 36 年には首都交通対策審議会は都知事答申第 2 号で自転車道の建議を行った。本建議では既存の道路対策として歩道の一部を改造する方法で自転車専用道路の設置の検討や、道路計画の一環としても考慮すべきとしている。さらに同年には自転車産業協会などが東京都、警視庁、警察庁、建設省に答申に沿う自転車道建設を陳情している。しかし行政の動きは鈍く、上記の書が発行された昭和 41 年当時であった自転車道は徳島市内佐古地区（現佐古町）と愛媛県今治市駅前のみと記されており、全国でも自転車道の総延長はせいぜい 5km 程度と記されている。

徳島市佐古地区では国道 192 号の広い歩道を改造して、昭和 39 年 3 月に自転車道が完成した。延長 1,350m で歩道より段差を設けて低くしてあり、車道とも分離帯を設けて交通を分離している。この自転車道は交通安全の見地から徳島県警察本部の提案により実現したとある⁹⁾（写真 2）。



写真 2 昭和 40 年頃の国道 192 号佐古地区自転車道⁹⁾

昭和 42 年雑誌道路に記載された記事¹⁰⁾によると、道路幅は全幅で 30m あり、歩道 3.5m、自転車道 2.3m、分離帯 1.7m で車道幅が往復で 15m あり反対側には同様に自転車道、歩道が設置されていた。自転車道は変遷を経て平成の時代まで存在したが、地元からの要望もあって現在は普通の自転車歩行者道になっている。

今治市内の自転車道は写真を見ると緩速車道と車道間の分離帯に看板が立てられ自転車、自動車と走行区分を示している。緩速車道の歩道側半分は自動車が駐車している。駐車が法に従ったものかどうかは不明である（写真 3）。



写真 3 昭和 40 年頃の今治駅付近の自転車道⁹⁾

その他、昭和 40 年には新潟市国道 7 号の万代橋で自転車通行帯が設置され、国道 8 号長岡市内、長崎市内、国道 1 号揖斐川橋梁、長良川橋梁などで自転車道が設置されていた¹⁰⁾。

当時自転車道は道路管理者の間でも話題になっていた⁹⁾。理由としては、自転車が多い場合自動車との混合交通では自動車の交通容量が落ちるが、自動車の車線を狭めても自転車道を造って分離すれば却って自動車の交通容量をあげられるとの観点であったようである。つまり道路管理者は自転車の振興というよりは自動車を優先する政策の一環として自転車道を考えていたのではないだろうか。

昭和 41 年 9 月には自転車道路建設促進協議会が発足した。協議会は財団法人自転車産業振興協会に事務局を置いたことから、旧建設省系ではなく、旧通産省の主導の下に行われたものと考えられる。同協議会では昭和 42 年から「自転車道路をつくろう」というキャンペーンで署名運動を開始している¹¹⁾。

同じ頃国会では自転車道路建設促進国会議員懇談会が発足し、代表世話人には建設大臣も務めた遠藤三郎代議士がなった。昭和 43 年 9 月 26 日には自転車道路建設促進協議会は総理府の所管で財団法人自転車道路協会（自転車道等安全施設整備促進協会）として認可された。先の議員懇談会は超党派の自転車道路建設促進議員連盟に移行し、自転車道路に関する法律制定を目指した。紆余曲折を経て「自転車道の整備等に関する法律」が昭和

45年3月に第63回国会の衆・参議院本会議で全会一致で可決され、同年4月3日に法律第16号として同日施行となった。本法律では国及び地方公共団体が自転車道整備事業に配慮しなければならないこと、道路管理者の自転車道整備事業の努力義務、道路整備5カ年計画での自転車道の計画的整備、自転車専用道路の整備、計画的な交通規制の実施等が謳われている。このように昭和30年代後半から40年代前半までは自転車道を作る機運が高まり、「交通戦争に第3の道路を」と本格的な自転車道への期待が高まった時期と考えられる。

4. 昭和45年以降の自転車道

自転車道の整備等に関する法律はまさに自転車道のバイブルとも言える法律であったが、現在振り返ってみると同法律で約束されたはずの自転車道は大規模自転車道等の自転車専用道路を除いてはほとんど反故にされていると言えよう。この背景には戦後モータリゼーションの進展とともに増加した交通事故がある。わが国では昭和45年には史上最大の交通事故死者16,765人を記録している¹²⁾。平成20年の死者数は5,155人(いずれも24時間以内死者)であるが、自動車保有台数が現在の1/5程度であったときに3倍以上の死者が発生していたことになる。原因は自動車の増加にインフラや国民の意識が追いつかなかったためと考えられる。歩行者や自転車の事故が多く、昭和45年当時自転車乗車中の死亡者は1,940名と全事故死者数の11.6%を占めており、対策として自転車と自動車の分離が考えられた。当時の道路交通法では自転車は軽車両として車道走行が義務付けられていたが、緊急措置として安全の確保のため歩道上を走行するように警察が指導を始めた。昭和45年には道路交通法が改正され昭和45年5月21日公布の法律第86号では、第十七条の三で「二輪の自転車は、第十七条第一項の規定にかかわらず、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を通行することができる。」ことが追加され、史上初めて自転車の歩道通行が容認された。

同年に道路管理者も道路構造令を改正し、自転車道と自転車と歩行者が共存する自転車歩行者道(自歩道)の規定を初めて設けた。本改正は筆者が行った当時の道路行政担当者のヒアリング¹³⁾によると警察から道路管理者への要請ではなく、自主的なもので両者の関連は薄いようである。また歩道に自転車を上げることに對し道路管理者に大きな異論はなかったとしている。結果として法律で歩道上の自転車走行を条件付きとは言え容認し、道路構造でも自転車が歩道を走るように対応させ、1つのシステムが完成した。しかしこれが後々現在に至るまで自転車道ができなかった原因であると考えられる。岡並

木氏は、日本を「自転車が歩道を走る不思議な国」と称し、緊急避難対策がそのまま放置されたと述べている¹⁴⁾。

その後昭和45年以降昭和54年までの10年間で自転車事故を含む交通事故死者数は激減しピーク時の約半分の8,466名となった。この背景には政府で打ち立てた各種の安全対策が功を奏したこと、人々が交通に慣れてきたこと、昭和48年と昭和54年の2度のオイルショックで交通量が抑えられたことなどが原因として考えられている。自転車の事故死者も昭和54年には1,005名となり約半分となった(図4)。自転車を歩道に上げたことが事故減少にどれだけ寄与したのか詳しい分析はないが、当時歩道そのものが少なくその延長は昭和45年では17,004kmと道路総延長の1.6%と小さく¹⁵⁾自転車を歩道に上げたことによる事故減少効果はそれ程大きくなかったものと考えられる。

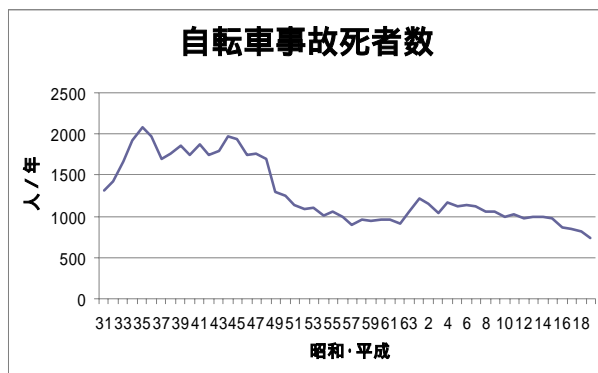


図4 自転車事故死者数の推移

その後昭和48年からは自転車道の整備等に関する法律に基づき自転車道大規模自転車道事業が開始され、レジャー用のB種の自転車道が整備されており平成18年までに3,529kmが完成している。

昭和48年には自治省が自転車安全利用モデル都市制度を作り全国で64都市が指定された。大阪市では本制度に基づき、600kmの自転車道整備計画を作成した。大阪市では違法駐車問題や安全のため車と自転車を分離したかったので、歩道上に自転車道を設けることを基本とした。平成20年現在では約400kmが完成している。

昭和49年には建設省道路局により自転車道等の設計指針¹⁶⁾が制定され、道路構造の細則が決められた。しかし生活交通用のA種の自転車道については昭和55年に財団法人自転車道路協会が調査した報告書¹⁷⁾によると全国の自転車レーン(自転車専用通行帯)はあまり多くなく、わずかに国立市の都道、多摩ニュータウン永山地区、日野市豊田駅周辺、宇都宮市内が紹介されている。

昭和53年には道路交通法が改正され自転車の歩道通行の要件をさらに詳細に定めた。この改正により自転車の歩道通行の条件整備はほぼ完成したものと考えられる。

昭和50年以降自転車道は新たに起こってきた駐輪問

題でかき消されたようにも思える。昭和 50 年代に銀輪公害といわれた駐輪問題が発生し、駅周辺などの違法駐輪で社会的な問題が発生した。このため、昭和 55 年に「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」が制定され、駐輪場の確保と違法駐輪自転車の撤去が行われるようになった。同法制定後は自転車道に対する行政の動きは殆どなく、平成 11 年の自転車利用環境整備モデル都市まで約 20 年間空白といっている。関係者のヒアリングなどから原因は自動車中心の道路整備であったと考えられる。この間全く自転車道の議論がされなかったわけではなく、例えば月尾は昭和 56 年に行われた交通シンポジウムの中で自転車歩行者道の問題を取り上げ自転車専用道路や自転車道のような専用空間整備の必要性を訴えているが¹⁸⁾、大きな流れにはならなかった。従って空白の 20 年間に自歩道の整備と道路交通法による自転車の歩道走行容認により世界でも稀な歩道を自転車道として利用する習慣が定着したと考えられる。このことに対し昭和 40 年代から 50 年代の建設省道路行政担当者は筆者のヒアリング¹³⁾に対しほとんどが「自転車道は整備すべきであった」と述べている。昭和 50、51 年に道路局企画課の構造規格・交通安全担当補佐であった佐藤は後に雑誌道路建設の中で「自転車専用道の整備を」と訴えている¹⁹⁾。

平成 19 年には自転車通行環境整備モデル地区制度ができ、全国で 98 地区が指定され、自転車道の整備を進めることとなった。しかし同年には道路交通法が改正され、自転車の歩道走行条件の実質的な緩和が行われた。自転車道の整備と歩道走行の促進という一見矛盾する行政が同時に行われているようにも思える。

5. おわりに

今まで国レベルで自転車道を整備する機会は少なくとも 2 回あった。一つは戦前の昭和 10 年代であるが太平洋戦争突入により機会を失った。もう一つは昭和 40 年代前半であり、これも交通戦争による緊急措置で歩道を自転車道に代用してしまったことで消えてしまった。現在行われている自転車通行環境整備モデル地区制度は 3 回目のチャンスである。だが道路管理者の自転車道整備の方針については今までの失敗から外部に「いつまで続くか」との冷めた意見も聞いた。

高齢者が増加し、歩道上での自転車と歩行者の事故が深刻なものになっている現在、自転車を自由に歩道に走らせる今の慣習を続けられないことは明白である。環境問題からも今後の社会には自転車は不可欠な道具であり、歩行者にとっても自転車にとっても快適で安全な道路環境を整備していくことは喫緊の課題である。本稿を締めくくるに当たり前述の佐藤の言葉を引用したい。「・・・

わが国の自転車道整備が歩道への『自転車通行可』に、いかに依存してきたかが分かる。今後、・・・自転車交通網を形成していくには交通政策としての明確な意思決定と、それに基づく長期計画の立案が必要である。・・・20 年かけるくらいの期間が必要であろう。現状に甘んじていると、21 世紀の半ばになっても、わが国には良好な自転車道が望めないであろう¹⁹⁾。最後にヒアリングに協力いただいた諸先輩方に感謝したい。

参考文献

- 1) 元田良孝他：わが国における自転車道の歴史に関する考察、第 38 回土木計画学研究発表会論文集、CD-ROM、2008 年 11 月
- 2) 相澤時正：近世道路工法、工学書院、pp.201-208、大正 10 年 11 月
- 3) 道路研究会：東京市道路問題に関する三十有餘名士の意見、道路、第 2 巻第 1 号、pp.12 - 45、大正 12 年 1 月
- 4) 江守保平：自転車道の施設を提唱す、道路の改良、第 14 巻第 1 号、pp.233-238、昭和 7 年 1 月
- 5) 日本自転車聯盟編：自転車交通と自転車専用道路、自転車運動綱要、目黒書店、pp.360-361、昭和 13 年 6 月
- 6) 谷田貝一男：資料から知る自転車の歴史 9、自転車文化センター友の会だより、第 10 号、平成 21 年 4 月
- 7) 松井茂：交通事故防止に就いて、警察協會雑誌、第 456 号、pp.12-19、昭和 13 年 5 月
- 8) 道祖士良一：自転車道の建設、道路、pp.646-652、昭和 15 年 10 月
- 9) 自転車道路建設中央グループ：わが国の現況と過去の建設運動、自転車道路の概要、自転車道路建設中央グループ発行、pp.16-20、昭和 41 年 1 月
- 10) 村上順雄：自転車道について、道路、pp.21-25、昭和 42 年 6 月
- 11) 自転車道路協会編：日本の自転車道 30 年、自転車道路協会発行、平成 10 年 10 月
- 12) 以下本稿での交通事故データは警察庁資料から引用した
- 13) 平成 20 年 6 月から 21 年 5 月まで、昭和 40、50 年代に旧建設省本省で自転車に関わる道路行政を担当した 8 名の者に面談、電話などでヒアリングを行った。
- 14) 渡辺千賀恵：自転車とまちづくり、学芸出版社、pp.30-31、1999 年 3 月
- 15) 道路統計年報、昭和 47 年版、全国道路利用者会議
- 16) 日本道路協会：自転車道等の設計基準解説、昭和 49 年
- 17) 自転車道路協会：バイクレーン設定に関する調査報告書、自転車道路協会、pp.50-54、昭和 55 年 3 月
- 18) 月尾嘉男：都市と自転車基調報告、交通シンポジウムー都市と自転車、朝日新聞社、pp.35-39、昭和 56 年 5 月
- 19) 佐藤清：自転車専用道の整備を～対人事故の防止と安全走行～、道路建設、pp.12-14、平成 16 年 4 月