

自転車走行空間の歴史

岩手県立大学総合政策学部 教授 元田良孝

1. はじめに

日本は自転車の数も利用も海外と比較してかなり多い国である。自転車の保有台数は7,000万台を越え、自動車とほぼ同数である。近年は環境や、健康、経済のため、あるいは2011年の東日本大震災でのガソリン不足、公共交通の運休などの経験から自転車の利用は増大しており、この傾向はしばらく続くものと思われる。

一方自転車の走行環境には大きな問題を有している。自転車の専用走行空間は乏しく、多くを他の先進国では利用していない歩道に頼っており極めて貧弱と言わざるを得ない。自転車は車両であるのに歩道を走らせることでルールが曖昧になり、マナーの悪い利用者や歩行者との交通事故の発生等マイナスの問題も大きくなっている。

日本が自転車に関しこのような世界でも特異な展開をしてきたことについて歴史的に考察し、今後の自転車走行専用空間の整備の参考としていただきたく本稿をまとめた。なおここで自転車道としているのは特に断りがなければ自転車レーンを含めた自転車の専用走行空間一般であり、道路構造令第2条に規定する自転車道とは限らない。また文章の1部は拙著¹⁾からの引用である。

2. 戦前の自転車道

自転車の我が国への渡来は慶応年間(1865~1868年)とされている(自転車文化センターによる)が、自動車が最初に輸入されたのは1898年とされており(自動車工業会による)、自転車の方が早かった。自動車が高

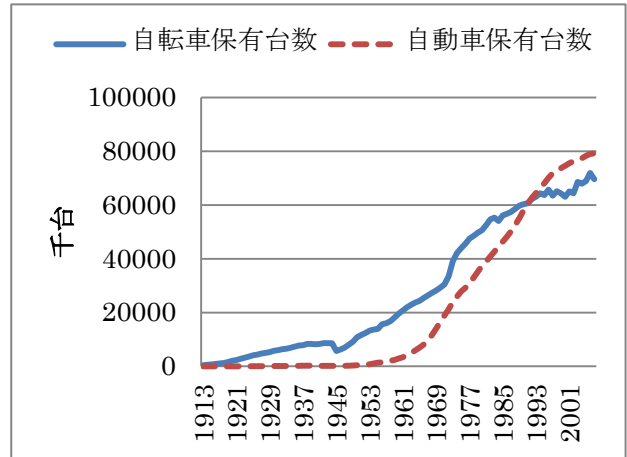


図-1 自動車と自転車保有台数の推移²⁾

価であったこともあり、戦前は自転車の方が圧倒的に数は多かった。図-1は大正年間から現代にいたる自転車と自動車の保有台数の推移であるが、戦前は自転車の方が多く戦後になってもこの状態は長く続いた。自動車が自転車の数を上回ったのは1990年代になってからである。図-2は平成9年(1997年)と昭和8年(1933年)の国道2号大阪市の交通量の車種別比較であるが、昭和8年では歩行者と自転車が支配的であり戦前では自転車は主要な交通機関であった。

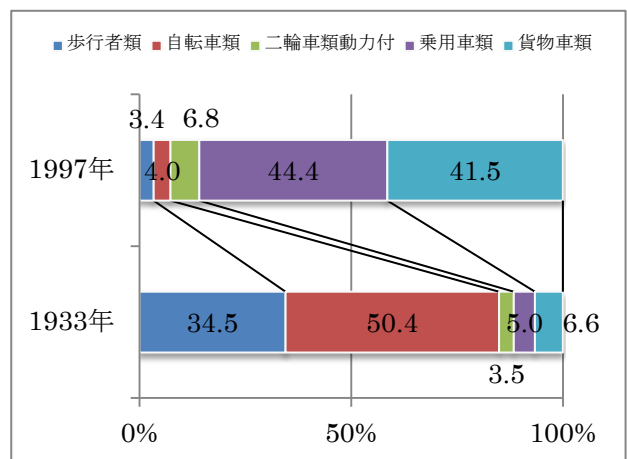


図-2 車種別交通量の比較
(1997年は道路交通センサス、1933年は³⁾)

自転車道に関して最も古い記述は旧道路法の政令である街路構造令（大正8年施行）の自転車道の記述である。第3条で「廣路ニハ必要アルトキハ高速車道又ハ自転車道ヲ設クヘシ一等大路ニ付亦同シ」とある。廣路、大路は道路の等級で、高速車道とは自動車が通行する道路の部分を目指す。この条文からは、自動車のみならず自転車も歩行者、荷車、馬車などとは別の扱いを受けていたことが推察できる。

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」⁴⁾に述べられている。ここでは自転車道の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での交互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ドアップされている（図-3）。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、碎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。

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

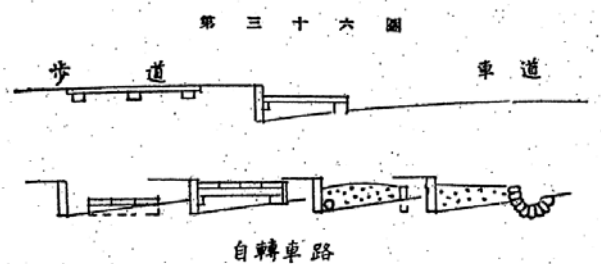


図-3 自転車道の横断面図⁴⁾

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（石炭ガラと思われる）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らない。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年より前の自転車道について述べている。ただ「或市」は場所が不明である。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」⁵⁾の中で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」⁶⁾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。江守は獨逸（ドイツ）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-4）。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。地方道路設計案では、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-5)。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で、現在の米国の自転車道に見られるバッファーズーンのような機能である。地方道路設計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。

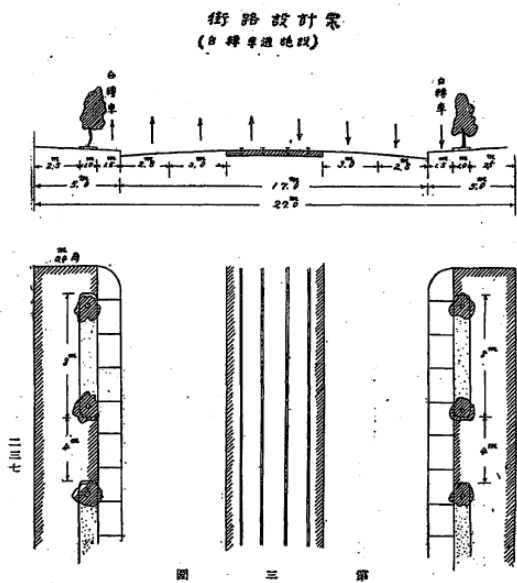


図-4 街路設計案⁶⁾

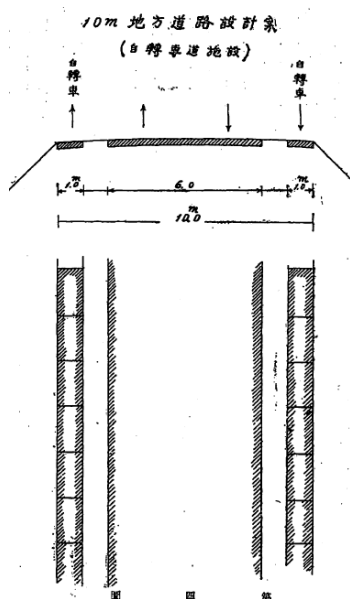


図-5 地方道路設計案⁶⁾

先に述べたように街路構造令では自転車道の規定があったが、自転車道が独立して作られた記録は少ない。矢島⁷⁾によれば1923年の関東大震災からの震災復興に街路構造令にはない「緩速車道」が登場する。当時は荷車や馬車、人力車などの現在でいうNMT(Non Motorized Transport)が自動車より圧倒的に多く、自動車は少なかった。このことから街路構造令制定当時は緩速車主体の道路であり、自動車が多い場合は高速車道を設けて対応する方法であった。しかし震災復興期になると自動車が増え緩速車との分離が必要になり、あえて緩速車道という名称が登場したものと考えられる。いわば自動車とNMTが対等の勢力になったとも解釈できる。街路構造令の条文では自動車、自転車、それ以外のNMTと3段階のヒエラルキーが読みとれるが、高速車道、自転車道、緩速車道の3段階にする煩雑さから速度の似ている自転車道が緩速車道に抱合されたと考えられる。

自転車道という名称で登場する最も古い記録は、昭和13年発行の自転車運動綱要⁸⁾に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(図-6)。

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



図-6 昭和13年頃の中仙道の自転車道⁸⁾

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。同時期に写された中仙道の写真には道路の同じ部分を緩速車道とする記述もあり⁹⁾、自転車道と緩速車道には明確な区別がなかったと推測される。後に昭和36年に出版された道路技術基準¹⁰⁾では自転車道は緩速車道の構成要素の一つと位置付けられており、両者の区別はあいまいであったと考えられる。

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¹¹⁾。

中仙道の自転車道とはほぼ同時期に警察協会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画の京濱道路では新たに別に自転車道を設けるとの説もあるが」と述べている¹²⁾こと、紀元2600年(昭和15年)記念宮城外苑整備事業として東京市が計画した宮城外苑整備事業では、日比谷公園西北隅付近から地下道となり宮城外苑の地下を南北に貫通する宮城外苑地下道築造事業が計画されたが、地下道の有効幅員は19mで自動車道2車線、自転車道2車線と自転車道も計画されていた¹³⁾。このようなことから、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(さいど)良一が「自転車道の建設」と題する記事¹⁴⁾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断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

戦後の混乱から昭和34年までしばらく自転車道に関する記録は見当たらない。この間新道路法が昭和27年に制定され、これに基づき道路構造令が昭和33年に制定された¹⁵⁾。同道路構造令では車道幅員は自転車の混入率で決定される方法で、現在の車線を中心とする決定方法とは異なっていた。当時は自転車の交通量が多く、道路幅員の決定要因となっていたためである。また従前は明確な規定がなかった緩速車道(図-7)を構造令に取り入れている。このように昭和33年の道路構造令では自転車の存在を大きく意識したものとなっていた。

自転車道の建設については「自転車道路の概要」¹⁷⁾によれば、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



図-7 昭和42年頃の緩速車道(浜松市)¹⁶⁾

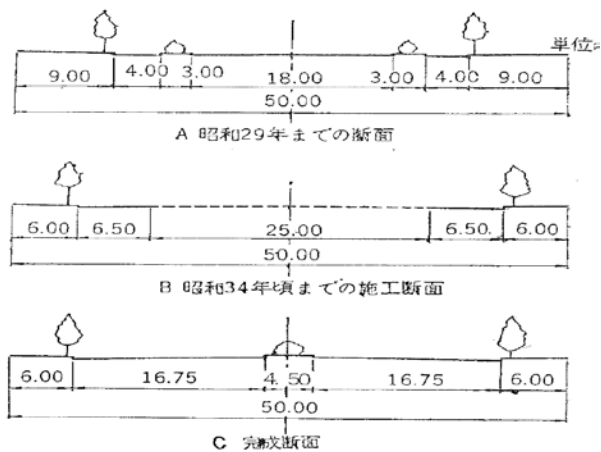


図-8 第二阪神国道断面図の推移¹⁸⁾

道の一部を改造するなどの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。この背景には増大する自動車に対し、戦前から整備してきた緩速車道を次々に撤去して車道に変えたため、自転車の走行空間が不足してきたこともある。国道2号の第二阪神国道の横断面の推移を図-8に示すが、昭和29年には明らかに両側に緩速車道があったものが昭和34年には消滅し、通常的車線になっている¹⁸⁾。

しかし自転車道に関する行政の動きは鈍く、上記の書が発行された昭和41年当時に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された。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¹⁷⁾(図-9、10)。昭和42年雑誌道路に記載された記事¹⁹⁾によると、道路幅は全幅で30mあり、歩道3.5m、自転車道



図-9 昭和40年頃の国道192号¹⁷⁾
佐古地区自転車道

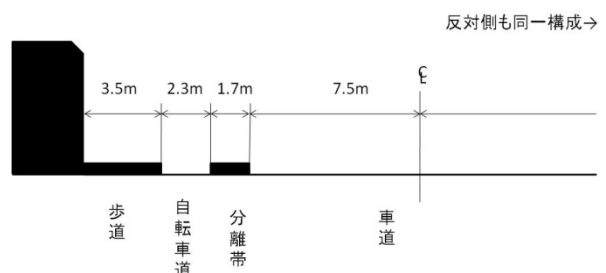


図-10 佐古地区自転車道横断面図¹⁹⁾より作成

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。この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(図-11)は写真を見ると緩速車道と車道の間で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。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

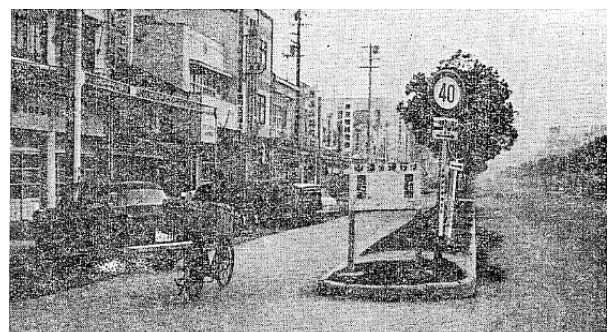


図-11 昭和40年頃の今治駅付近の自転車道¹⁷⁾

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¹⁹⁾。

当時自転車道は道路管理者の間でも話題になっていた¹⁷⁾。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²⁰⁾。

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になった。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再び高まった時期と考えられる。

4. 昭和45年以降平成19年までの自転車道

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で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²¹⁾。平成23年の死者数は4,611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程度であった当時に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つたためである。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²²⁾を改正した。昭和33年の道路構造令にあった自動車と自転車の交通量から車道幅員を定める考えはなくなり、自動車の交通量から決まる

車線数で車道幅を決定する方式に変更された。さらに緩速車道の規定もここで消え、その代わりに自転車道と自転車歩行者道（自歩道）が新たに追加された。自転車道は縁石や柵で車道と分離された走行空間で、自転車専用の道路と道路の一部として用いられるものの2種類がある。このうち道路の一部として用いられる自転車道は車道と物理的に分離されているという点で緩速車道と構造上似ている。また自転車レーンは道路構造令には盛り込まれず、現在まで続いている。なぜ盛り込まれなかったについては明確な資料が残されていないが、当時自転車と自動車の事故が増加し、その対策として公安委員会は自転車を歩道に上げてまでして分離をしている。このことから、レーンマークのみで物理的な境を設けず車道に自動車と自転車を共存させる自転車レーンは当時取り入れがたい方式であったことは想像に難くない。しかしこのことは道路管理者が道路設計する際に道路構造令にない構造を選択することが難しく、自転車レーンの普及を阻んできた一つの原因と推察される。

自転車歩行者道は自転車と歩行者が共存する空間で公安委員会の方針に呼応している。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たことにより1つのシステムが完成した。だがこれが現在に至るまで自転車道ができなかった主な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²³⁾。またこの時期建設省で道路構造を担当していたある者は歩道に自転車を走らせたことを「英断であったが愚策であった」と述懐しており²⁴⁾、歩道を自転車で走らせるという世界にも例のない交通のガラパゴス化が始まったのである。いわゆるママチャリと言う歩道に合わせたわが国独自の緩速自転車の発達は歩

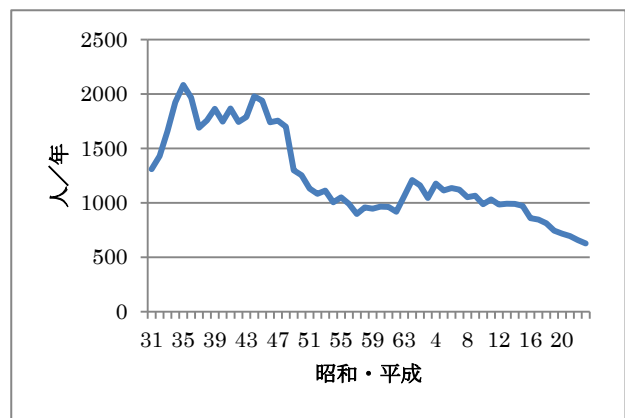


図-12 自転車事故死者数の推移

道走行の思わぬ副産物であったが、高速走行に不適なため、この存在が自転車を歩道から車道へ移す障害ともなっている。

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、人々が自動車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名となりピーク時の約半分となった(図-12)。

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²⁵⁾自転車を歩道に上げたことによる事故減少効果は疑問である。

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ため、歩道上に自転車道を設けることを基本とした。平成21年度末では約470kmが完成している。

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大規模自転車道事業が開始

された。大規模自転車道は、自転車専用道でレジャー用の B 種の自転車道が整備されており平成 21 年末までに約 3,600km が完成している。この建設のため昭和 49 年には建設省道路局により自転車道等の設計指針²⁶⁾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²⁷⁾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歩道を走行できる自転車の仕様を決めて「普通自転車」と定義し、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はおろか自転車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 年間空白とあっていい。関係者のヒアリング²⁴⁾などから原因は自動車中心の道路整備であった。その背景は道路管理者のトラウマにあると考えられる。

昭和 31 年に世界銀行の調査団として名神高速道路の調査に日本を訪れたワトキンス調査団は、「日本の道路は信じがたい程に悪い。工業国にして、これ程完全にその道路網を無視してきた国は、日本の他にない」²⁸⁾と道路整備状況を酷評した。この言葉はその

後道路整備を推進するために度々使われた文言であるが、昭和 30 年代～40 年代の道路管理者には強烈な印象を残した。確かに当時の道路状況は現在からは信じられないくらい悪かった。日本を一流の国にするため、道路管理者には自動車が通れる道を 1 日も早く整備することがトラウマとなったに違いない。つまり自動車に比べれば自転車は取るに足りない小さな問題であった。

自転車政策の空白期間に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²⁹⁾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、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²⁴⁾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 年に建設省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³⁰⁾。

5. 再び自転車道希求の時代へ

平成 9 年 12 月に京都市の国立京都国際会館で開かれた第 3 回気候変動枠組条約締約国会議（地球温暖化防止京都会議、COP3）で京都議定書が採択され、これに対応し政府では平成 10 年 6 月に「地球温暖化対策推進大綱」が決定された。大綱では「自転車の安全かつ適正な利用の促進に向けた環境整備」が謳われた。平成 10 年 12 月に都市の道路混雑に対処するために創設された都市圏交通円滑化総合対策（建設省道路局長、都市局長、

警察庁交通局長通達)においても交通円滑化施策の1つとして自転車レーン、自転車駐車場整備が取り上げられた。平成11年には道路局では初めて自転車が重点事項になり「自転車利用環境整備モデル都市」が建設省の施策として実施され、群馬県前橋市等19都市が選定された。建設省ではさらに自転車を振興するために平成13年に道路構造令を改正し、第10条に新たに自転車と歩行者を分離する必要がある場合は自転車道の設置を義務付けた。しかしこの規定は例外を大幅に認めるものであり、また現場の道路管理者まで理解されたとは到底いえず、規定に基づいて自転車道が新たに設置されたことはほとんどなかったものと考えられる。

平成10年代になると地球環境問題の代わりに自転車の交通事故が社会問題化してきた。特に歩行者と自転車の事故は全体の事故件数が減少する中で増加しており、平成10年と20年を比較すると事故全体が5%減少しているのに対し、歩行者と自転車の事故は445%と大幅に増加している。この原因としては自転車台数、高齢者や歩道延長の増加等があり歩道上で自転車と高齢者の遭遇機会が増えたことと、さらに平成12年に施行された交通バリアフリー法により歩道が広く平坦になり、副次的に自転車の歩道上での走行速度が増加したことも考えられる。

これに対し国より自治体がいち早く条例で自転車の安全対策に乗り出した。平成15年4月には全国で初めて東京都板橋区で「自転車安全利用条例」が施行された。このきっかけは平成14年5月に同区内で発生した自転車と歩行者の死亡事故である。板橋区に続き東京都三鷹市、茨城県取手市、京都府など多くの自治体で自転車の安全利用に関する条例が施行されている。自治体による安全条例の中心は歩行者の保護や道路交通法の周知徹底、保険への加入を促すもので、罰則規定は設けられていない³¹⁾。国に先駆けてとい

うよりは、国が動かないので市民の要請でやむなく自治体が条例で対応したというのが本音であろう。

ようやく国が自転車インフラ整備へと動き出したのが平成19年である。国土交通省と警察庁の協力で平成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。さらに平成23年10月25日に警察庁は通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」を发出し歩道通行可規制実施場所見直しなどの方針を出し自転車交通の適正化に乗り出している。

6. おわりに

前述のワトキンス氏が仮に今の日本の自転車道を見たとしたら何と言うであろうか。「日本の自転車道は信じがたい程に悪い。自転車利用の多い国にして、これ程完全にその整備を無視してきた国は日本の他にない」と言うに違いない。

多くの紆余曲折を経て再び自転車道整備は進もうとしている。急速に進行している高齢化に対応するには歩行者と自転車の分離は不可欠である。このためには明確なロードマップを作成し、自転車が歩道以外に走りやすい空間を用意して誘導してゆく必要がある。何よりも自転車は歩道という社会の固定観念を払しょくしなければならない。ハードの自転車道整備とともに、自転車利用者のみならず歩行者、自動車運転者、行政関係者の頭のイメージの中に自転車道を構築してゆかなければならない。40年以上をかけて人々の頭に浸透した考えを変えるのは容易ではないが、私たちは効率的で安全な自転車交通システムと安心して歩ける歩道を未来のために用意する義務がある。

日本の道路交通が世界標準になるため自転車道の発展を切に願う。

参考文献

- 1)元田良孝、宇佐美誠史：わが国における自転車道の歴史に関する考察（その2）、第40回土木計画学研究・講演集、CD-ROM、2009年11月
- 2) 大川勝敏：都市における交通結節点の整備、自転車駐車場、道路、昭和54年8月などから作成
- 3) 中間清：最新道路工学、淀屋書店出版部、昭和9年3月
- 4)相澤時正：近世道路工法、工学書院、pp.201-208、大正10年11月
- 5)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
- 6)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
- 7)矢島隆：街路構造令40年の展開（その2）—緩速車道、自転車道を中心にして—、都市と交通通巻79号、pp.10-18、平成22年1月
- 8)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
- 9)口繪九號國道（東京市）、道路の改良第20巻第5号、昭和13年5月
- 10)建設省：道路技術基準、p.199、昭和36年
- 11)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
- 12)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
- 13)越沢明：東京都市計画物語、ちくま学芸文庫、p.216、2001年3月
- 14)道祖土良一：自転車道の建設、道路、pp.646-652、昭和15年10月
- 15)高野務：道路構造令解説、社団法人日本道路協会、昭和35年12月
- 16)浜松市ホームページより
- 17)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
- 18)寺島正喜、松下勝二：第二阪神国道工事報告、道路、p.302、昭和38年4月
- 19)村上順雄：自転車道について、道路、pp.21-25、昭和42年6月
- 20)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
- 21)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
- 22)日本道路協会：道路構造令の解説と運用、昭和45年11月
- 23)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
- 24)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。
- 25)道路統計年報、昭和47年版、全国道路利用者会議
- 26)日本道路協会：自転車道等の設計基準解説、昭和49年
- 27)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
- 28)建設省道路局：ワトキンス調査団名古屋・神戸高速道路調査報告書、p.9、1956年
- 29)月尾嘉男：都市と自転車基調報告、交通シンポジウム—都市と自転車、朝日新聞社、pp.35-39、昭和56年5月
- 30)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
- 31)元田良孝：自転車の安全利用に関する条例について、第65回土木学会年次学術講演会講演集第4部、CD-ROM、2011年9月