

自転車はどこを走ればいいのか？

持続可能な地域交通を考える会 (SLTc)
2008年度 第5回 定例会資料
2008.09.11 担当：井坂



幸区下平間付近、府中街道 (国道409号)



歩道はもちろん歩行者優先。でも車道は「マイカー」優先？ V

- △ 自転車レーンを塞ぐクルマの違法駐車
車道を走る自転車を危険にさらす違法駐車が横行
- > 自転車はどこを走っても非優先の現状
3車線もある車道の左車線はいつも「マイカー」や客待ちタクシーに占有されている川崎駅前の公共空間
(右下写真は駐停車禁止区間。しかも消火栓上だろうが、違法駐車が常態化している。本来ここを走るべき自転車は大変な危険に晒されることになる。)



川崎駅付近、市役所通り

- V 歩道の「自転車通行可」の意味は？
適法だけれど……本来、自転車は車道を走るもの。
自転車に乗るときはなるべく車道 (の左側) を走るよう心がけたい。



小平市小川町付近、青梅街道駅前



川崎市旭町・久根崎付近 2006年撮影



秦野市平沢付近 写真背面が渋沢駅方面

- △ 川崎市の自転車道——もともと利用者の少ない区間に設置されている（交通需要が勘案されたものではない）、局所的でしかないため「道」として機能していない、末端部ではなぜか歩道に吸い込まれてしまう（交差点では降りるといふことか？）、路面はガタガタで不法投棄なども放置されている、歩道ではなく自転車道を歩く人がいる、横切るクルマが一時停止しない、といった様々な課題が見られた。
- > 秦野市の自転車レーン——路肩を広く取り「自転車専用」にした例。まだ局所的だが、秦野市では交通政策の一環で、マイカー利用の抑制と自転車利用環境整備がすすめられている。
- ▽ 米ニューヨーク市、蘭ホラント州、英ロンドン市の例——欧米の諸都市では、それぞれ自転車が都市交通手段のひとつと明確に位置付けられ、車道上で自転車が「弱者」にならないための措置と、交通手段として円滑に機能するための配慮がされている（歩道通行は原則禁止されている場合が多い）。



© 2007 Streetfilms, CC by 2.5

自転車 市民権宣言

◎「都市交通」の新たなステージへ◎



◎石田久雄・古倉宗治・小林成基 共著◎
自転車活用推進研究会一編力 シヤイクト文化社一発行

（欧米諸国の都市の交通政策には）基本的にクルマに代えて自転車の利用を促進しようという大前提がある。これがあるか、ないかによって根本的な相違が生まれてくる。つまり、街の中において、自転車が都市の環境や交通改善の切り札であり、尊重すべき存在なのか、あるいはわが国のように、自転車はルールを守らない街の邪魔者であり、厄介者だから抑制すべき対象なのか、という違いが出てくるわけだ。後者のような位置付けになると、交通手段としての地位は劣後に置かれ、自転車はもっぱら撤去、または駐輪場への“収容”の対象と扱われることになる...

石田久雄・古倉宗治・小林成基『自転車市民権宣言—「都市交通」の新たなステージへ』、リサイクル文化社、2005年、ISBN 4-434-05607-7、pp.62-。