



建築設計者の「自転車に一言」

建築マイスターネットは建築設計者を中心としたNPO法人で、「街づくり」への参画を大切な活動のひとつとしています。

数年前から既成市街地をいかにきれいに再生できるのかをテーマにして議論してきました。街を歩くと、至る所での不法駐車、駅周辺の放置自転車、ごみ置き場のようなガード下、自己主張する看板広告、点字ブロックを遮る看板、歩道を疾走する自転車など改善が必要な事象が見受けられる一方で地域住民による街の清掃、安全パトロール、きれいな花壇も多数見受けられます。

建築のプロフェショナル集団として、既成の街のどこにでもある身近な問題の改善と地球温暖化、エコ、省資源、健康増進を併せて考察し自転車を取り巻く現状調査と提言をまとめて「歩いて楽しい街づくり」として近く発表予定です。

今回は調査段階でメンバーが気づいたこと「自転車に一言」を先行発表します。

その土地の気候風土に併せた形とその土地で採れる自然の材料で構成された街は独自な魅力があります、遺産の保護 景観の保護には地域住民の努力も大切です、一方で既成市街地では日常生活の合理性を求めて進化、変化を続けます。



大内宿



白川郷

街づくりは人間の生活と共にコミュニティーを守るために、その時代に併せながらおらが街を作り上げてきました これは街の誇りであり歴史と文化の結晶です。しかし文明は遠慮なく現れます、街づくりは歴史・文化の街と新しい文明（ニーズ）の融合が求められます。

- ・自転車標識を解りやすく・・・歩行者にも自転車利用者にも小さく見にくい
- ・既設の自転車道の見直しと再整備・・現状では歩行者と同じ扱い?

自転車は道路交通法により軽車両と定義され、歩道と車道の区別のある道路では車道を走ることになっています。

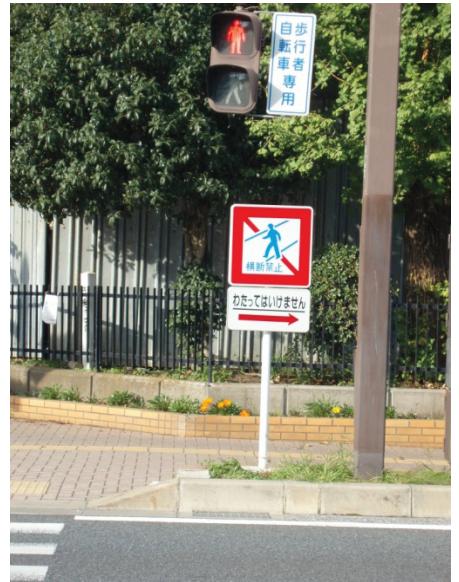
右の写真 手前の歩道は自転車通行可能な区分けがされていません。車道を走ってきた自転車は、歩行者信号で道路を少し左折してから渡るのでしょうか。車道を走る自転車が直進できる自転車レーンの表示に変えましょう。現状の標識で良いのであれば、幅広い歩道ですから、歩道に自転車レーンを色分けして設置したいものです。この場合は、左折車との衝突を避ける手立てが必要になります。歩道に自転車レーンを設置する場合は、信号待ちの歩行者の前で、自転車の一時停止を守らせることが重要になります。



自転車レーン位置の見直しが必要

次の写真 一般的に良く見かける歩行者・自転車共用の信号です 歩道と車道の区別された道路ですから、自転車は車道を走るのが原則ですが、歩行者と同じ扱いになっています。自転車の信号は車と同じ扱いにすべきでしょう。「自転車・歩行者専用看板」を歩行者単独の表示としましょう。

また、その下部に設置されている歩行横断禁止標識は、歩道の脇にあり間違えやすい看板です。横断歩道を渡ってはいけないと勘違いしやすい。横断歩道から離して設置すれば、赤く表示された矢印の意味も解りやすくなります。



混乱を招く標識

左の写真 歩行者・自転車共用の歩道に設置された「自転車通行可（歩行者優先）」の文字看板がついた歩行者マークと自転車マークのついた独立標識です。標識の自転車マークの線が細く、離れるとほとんど見えません。自転車マークを解りやすい標識に変えるか、マークの線幅を広くして見やすくしたいものです。更に、標識の高さを自転車走行中も見えやすいように、高さを下げる必要があります。



自転車マークが解りにくい

右の写真 整備された歩道ですが、タイル貼りの幅広い歩道の真ん中に材料（ブロック）を変えて設置されている部分が意味不明です。その脇には点字ブロックが並んでいるため、車いす用通路とも読めるし、自転車レーンにも見えます。このブロック部分が自転車レーンだとすると車道寄りに移し、自転車マークが必要になります。また、交差点の部分で直進できるように変更が必要です。何より利用者に解りやすい表示が必要です。



意味不明な歩道？



歩行者と自転車共用の表示

マイスターからの提言

提言1. 車道、自転車道、歩道の3区分を解りやすくする。

自転車道を自転車専用道、自転車レーン、自転車歩行者道としてその違いを解りやすくして周知徹底する。自転車道は全て例えば青色などで統一し色分けすれば解りやすくなる。安全のためのガイドレール的な柵も、賛否あるが検討の上、地域の実情に応じて設置したい。

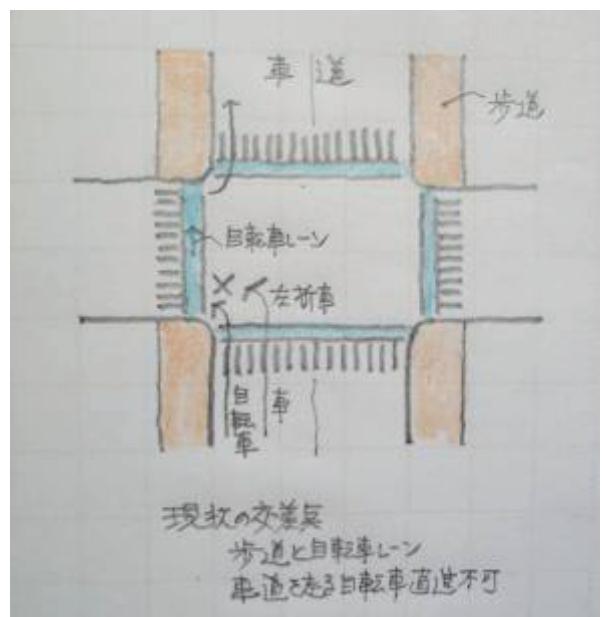
提案2. 現状の自転車標識を全て早急に見直す。

右図のような交差点の自転車レーン標識が多いため、直進できるように改善する。

歩行者と自転車の一体表示を見直し、交差点での信号を自転車利用者に解りやすくする。

提案3. 歩行者と自転車レーンの色分け表示を解りやすくするために、例えば歩道はレンガ色、自転車道は青色で区分する。

自転車歩行者道は、車道寄りに色分けと自転車マーク表示を付けて解りやすくする。

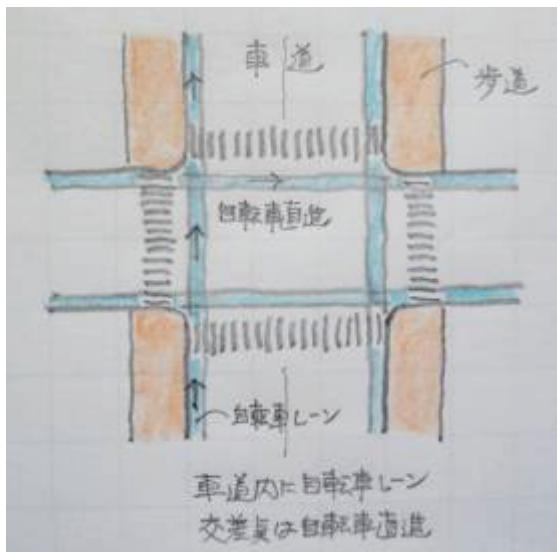


現状：交差点の歩行者と自転車の標識

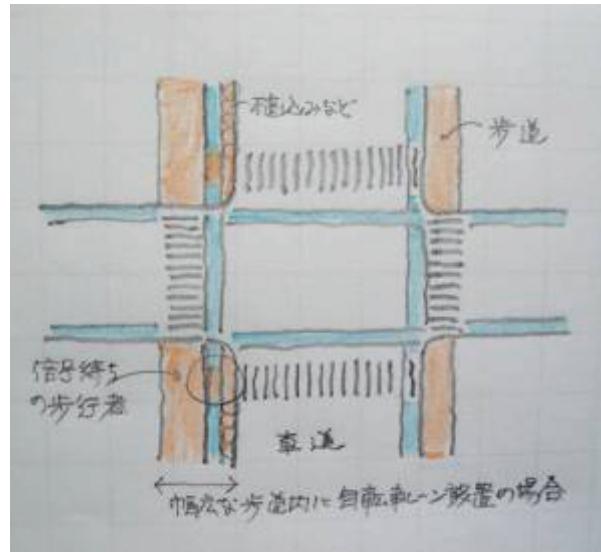
提案4. 現状の自転車マークは白い線が細く、近づかないと解りにくい。夜間や遠くからでも見得やすいようにマークを改善し、独立標識の高さを検討したい。

提案5. 歩行者と自転車に関連する標識類の周知徹底をする。自転車は誰でもが利用できるため、自転車のルールや標識類の理解が不足している。これらを自治体の広報やチラシなどで理解してもらう。

提案6. 交差点での渡り方など少し検討を加えたが、実際は道路幅や歩道幅が多様にわたるため、個々のケースでスタディを加え最善の方法を考え実施したい。



自転車直進レーンに変更



幅広な歩道に自転車レーンを設けた場合

歩こう・・・エコの原点

あるいてみれば以外に近い、早い。筆者の最近の感想です。筆者の人生第三番目のお勤めは虎の門一丁目のオフィスにあります。そして、最初の勤務は芝浦のオフィスでした。関連する事業のよしみで、時々その間を行き来することがありました。はじめの頃は当然のこと徒歩5分で銀座線の虎ノ門から新橋、そしてJRで浜松町、そこから7~8分歩いて目的地乗り換え、待ち時間を加え約35分~40分のコースでした。急ぐ場合はタクシーで1000円前後、所要時間は10分程度でした。ある時、思ひたって歩いてみました。小生は歳の割に速足ではありますが、なんと30分足らずで到着。途中、東京タワー、芝公園、芝プリンスタワー、増上寺等の景観を楽しみながらの快適なウォーキングでした。また、新橋の駅近くの弁護士事務所での打合せの後、帰宅の為の京葉線東京駅へも歩くことにしています。コリドー街の賑わいを肌で感じ、変貌著しい有楽町界隈を視察(?)するコースです。そもそも、都心部といわれる区域は意外に接近しているようです。歩きましょう。

自転車は増え過ぎ? 自転車はただ乗り?

我家には自転車はありません。自転車を持たない身にとっては自転車の為の専用道の整備、駐輪場の整備投資はたまた駅前の自転車排除に想定されるコストには腹立たしい思いをいだきます。500メートル先の店まで車で出かける、200メートル先のコンビニに自転車で・・・もっと足を使いましょう。

安価な自転車が出回り、自転車が消耗品として使われ放置、廃棄される。エコな乗り物として期待される反面、その対策を含め膨大なエネルギーを消費しています。一方、車の所有者は其の負荷に対し様々な税、費用を支払いそれなりに所有者としての負担を強いていますが、自転車利用者はほとんど負担らしい負担をしていません。これでは、自転車の被害、迷惑を被るだけで、税としてその対策費を負担するだけの非所有者には不公平極まりないことだと思われます。適切な負担を課することで責任ある所有をすることもせねばなりません。

自転車の運転マナーの悪化

危険 ブレーキなし自転車



競技用「ピスト」

摘発急増
600件超

公道走行、歩行者死

法とマナーとの問題は社会生活を営む上の永遠の課題です。ここでそれを論じるつもりはありませんが、我国におけるあらゆる面でのマナー崩壊はもはや厳格な法規制により作り直すべきといいたいほどの状況です。

自転車の一部の利用者のマナーの悪さや法令違反は目に余るものとなりました。

マナーの悪さ、要するに人に対する思いやりが失われた、か、それが分からないのであれ

ば法律による規制と罰則を強化し、それでルールを再構築するしかありません。特に身の危険があるとすればなおさらです。

自転車側が加害者の人身事故が増加中です。死亡事故まで起こすとなると、自転車を甘やかすわけにはいきません。筆者は千葉市に居住しており、休日には通称茂原街道を使い、車で長柄の安価で新鮮な野菜を買い出しに行きます。2車線の田舎道故さほどスピードが出ていないせいか、

それでも、猛スピードですり抜ける自転車の性能とその増加ぶりに驚かされます。競輪場のスタイルが巷にあふれ出したと言えば時代遅れでしょうか。ママチャリがのんびり走行する時代の自転車と、車と競争できるほどの自転車が街に溢れる時代とが同じルールで対応できるか疑問に感じます。街中にレース用の自転車のスピード感を持ち込まれてはたまりません。

自転車のカテゴリーを明確にしよう



ママチャリ VS ツーリング用自転車・・・同じ自転車ではありません

ツーリング用自転車が歩行者と混在する状況を避ける必要があります。車並みのスピードのできる自転車が路上を走り回るようになりました。こうなると道交法の区分の通り、このような自転車（または運転）はもはや車両です。車両が歩道に紛れ込んできたという事態を認識する必要があります。歩道は歩行者のもの、車両は車道を走るべきでしょう。従って、車両に分類するべき自転車（あるいは走行）と歩行並みの「いつでも止まれる速度で」走行をする自転車に分類されるべきだと考えます。そして、其れにふさわしいルールで運行されるべきだと思います。当然のこととして、車道に出た自転車の安全を確保する為の自動車側の制限も併せて整備することが必要になります。

また、車道を走行する自転車専用道の整備もままならないとすれば車道通行自転車の総量を規制するための方策が必要になるでしょう。

ここで再び・・・自転車はスピードを出しすぎないで



広すぎる歩道は危ない



歩道はスピードを誘発しない計画に

千葉市美浜区、高層住宅地を貫くゆったりした道路、幅員5メートルの歩道。本来は幼児でも手を離して連れ歩くことが出来るはず。ところが、写真の掲示板が訴えるようにこの歩道を自転車が爆走するのです。以前は地元の高校の通勤時のことであったのに、最近は御婦人、高齢者までが、歩行者の脇を背後から超スピードで走り過ぎます。おかげで歩行者は直進せねば危険に晒されます。歩行者用のバックミラーが必要になります。

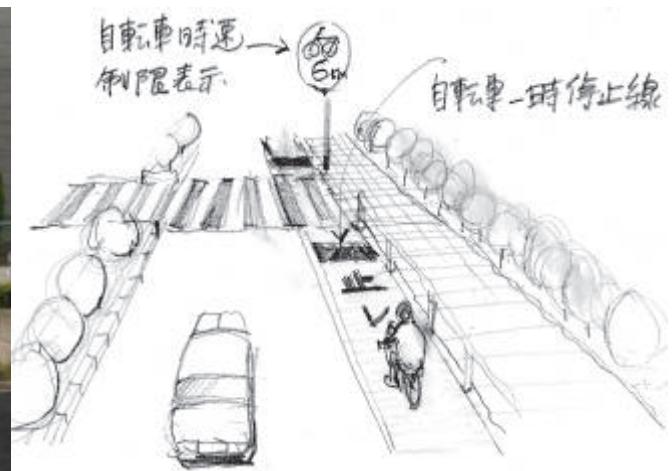
歩道が広々と整備されると、危険で歩きにくくなる。この矛盾をどうするのでしょうか？

歩道は必要以上に広げない。古典的手法ではありますが、広すぎて危険走行が多い場合は、イベント会場になるなど以外は蛇行させ、MAX3m程度の幅員に止め、自転車は時速8km以内とし、走行は歩道の左側とします。

通常の道路事情からは人、自転車、車が輻輳するケースがほとんどでしょう。ところが私鉄駅前などの危険と思われる場所では、意外に事故はおこらない。閑散とした場所での意識の緩み、解放感などによるスピードUPが事故につながります。

特に高齢者や幼児などの多い住宅地での事故防止に努めねばなりません。①住宅地周辺の歩道の走行速度制限をする。②背後から迫る自転車を音で認識出来るよう、時速6kmを超えると音声を発する装置の装着を義務付ける等の対策が必要です

道は自転車に占領される



最近我が町に自転車専用道が整備され始めました。車線を削り整備して自転車はどこでも、走行できるようになりました。

今のところ、自転車専用車線と歩道の走行基準は出来ていません。今後、それぞれのスピード規制をつくるのでしょうか。専用道で自動車に準ずるスピードになれた自転車が歩道に突然乗り入れてくるようになるのでしょうか？自転車専用道と横断歩道との関係は、やっと定着してきた車との関係のように厳格になるのでしょうか？早くから習慣づけることが必要です。

自転車専用道が整備された上は自転車は専用道を走行することにするべきです。本来自転車は車両です。但し、歩道を走行するべき自転車もあります。その際は、自転車は車両ではなく歩行者に準ずるものに変質すると考えるべきです。従ってスピードも歩行者並みに制限するのは当然です。また、専用車線と横断歩道の交差点での歩行者優先の徹底が必要です。車両として。

歩行者目線からの自転車に一言

我が家には埃をかぶったママチャリ 1 台があるのみである、健康維持のため極力歩くようにしている。たまに自転車に乗ると車道は怖くて走れない歩道の隅をこわごわと走る、混雑する街中では降車して押して歩くようにしている。ほとんどの道路で自転車レーンが整備されていない現状と路側帯の駐停車車両による進路変更に危険を感じる、自転車利用者ではなく歩行者目線と車運転者から見た自転車について一言メモしました。

放置自転車はやめよう

放置自転車対策は各地で進められているがまだまだ見受けられる、歩行者ばかりでなく障害者には危険もある、モラル向上キャンペーンと違反者に対するペナルティー強化と自転車乗り入れ禁止区域の設定も必要ではと思われます。



駐輪禁止看板前



駅前プロムナード



商店街前

駐輪場を増やそう

街の中のわずかなスペース大型店舗脇、車道の一部、店舗軒下を活用した事例



店舗軒下の例



店舗脇の例



店舗脇の例



車道の一部駐輪場

駅前の車道を一方通行にして設置した駐輪場

駐輪場は法律条例のもと地権者、公共団体と協議が必要ですが放置自転車対策ときれいな街づくりの原点です。

自転車は軽車両車道走行を守ろう

自転車は軽車両として車道の左側走行が定められているが道路状況によっては難しい規則と思うがルールです、歩道走行でリンを鳴らし歩行者を驚かすのは違反です。車道の左側にはバス、路上駐車場、配送車、一時駐停車車両など危険がありますが自転車側でも自衛の必要があると考えます。

安全な自転車走行への提言

車道走行に伴う自転車と車との事故防止（自衛策）には何が必要か、行政がなすべきことと利用者自身の心構えと自転車の改善が必要です。

自転車専用レーンの確保

一時的に自転車の歩道走行を認めたことで、これが当たり前になり無謀な走行に至っている現状です基本に戻り軽車両として車道走行にすべきです、第一に専用レーンの整備が急がれます。専用レーンと問題点については本論「歩いて楽しい街づくり」を参照ください。

自衛策「車両に視認させる」

車が左折のとき歩行者の流れで安全を確認、左折の瞬間自転車がきてドキッとすることが度々あります、自動車に判り易い行動と視認しやすい姿が必要です。特に薄暮、夜間では蛍光テープ等を活用して視認度の向上を図りましょう。

自衛策「バックミラー」の設置

車道走行では後方確認が必要です、以前には設置されていたと記憶しているが右側ハンドルに小さなバックミラーを付けて進路変更、後方確認を容易にできるよう改造する。

自衛策「ワインカー」と「ブレーキランプ」の開発と設置

進路変更は後方からの自動車への表示用としてサドル又は後輪にブレーキランプとワインカーを取り付け軽車両としての意思表示を明確にする必要があります。
今より軽い発電機の開発と LED 照明の併用で十分対応可能と考えます。

自衛策「自転車専用雨合羽」の開発

傘さし運転は違反です、雨天の必需品として雨合羽と収納箱をそれぞれのメーカーで開発が望されます。簡単に着替えができ、前方がよく見え、顔がぬれず、軽く、水キレが良く、いつでも使える雨具として自転車に収納可能な合羽で傘さし自転車を無くそう。

自衛策「きちんと走行しよう」

自転車放置、無灯火、携帯電話、二人乗車、蛇行運転など迷惑行為はやめよう、自転車事故が増加の傾向にあります、対策として取り締まりが厳しくなり想定外の罰金、補償が必要となるでしょう、その前に良いマナーで自衛しましょう。

■自転車専用道について

歩道があり車が時々通る道路の車道を、自転車で走ってみました。

脇を車がぎりぎり通りヒヤッしたり、停車中の車を迂回して車道の中央へ出るときは止まって、後ろをよく確認しながらでないと出られないなど、車道を走るということはなかなか大変なことだと認識しました。

ましてや交通量の多い国道、主要地方道はとても走れないし、歩道が3m以下の幅で車道を走らなければならないことになるようであれば、自転車での走行は断念しなければならないようです。

世の中には訪問件数の多い外交員・介護のヘルパーさん、配達、幼稚園・保育園への送迎の3人乗りのママさん、歩いてはいけないが自転車なら用事が足せる高齢者（隣の92歳のおじいちゃん）、環境を考慮し自動車に乗らない人、圧倒的に多い通勤・通学の人（最寄の駅までが多い）のようですが、最近定期代浮かせるために、長距離を自転車で通学、通勤している人がいます、あるいは深夜電車がなくなるまで仕事している横文字業界の自転車通勤も多いと聞きます）等々自転車を必要としている人も多くいます。特に都会は自動車が持ちにくくなっている状況があり、又ファッショントリとして乗るなど、増えて減ることはないようです。

自転車と歩行者を比較すれば自転車は凶器となる可能性がありますが、自動車、オートバイ等と比較すると、車道での自転車は車両弱者です。特に大型車と比較したら、象と小動物といった違いで、ふまれたらひとたまりもありません。

もちろん無謀な運転は厳しく戒めなければなりませんが、増える状況に対応するには自転車走行空間の整備と規制の徹底が急がれます。

高齢者や幼児は歩道を走ってもよいようですが、それ以外の年齢層の人に一律車道を走るようにすることは、車体で体が守られている自動車と違い、体がむき出しの自転車は、小柄な女性や、体力弱者もあり無理があるように思います。今後、道幅の広い道路には歩道と車道の中間に自転車のみ走行の自転車道を作るべきだと思われます。

現在の歩道に作られつつある自転車歩行車道は歩道との境がなく、歩行者はどちらを通ってもよいようになっています。自転車も時々歩行者道側を走り、歩行者に対し安全な状態が確保されていません。歩行車道と自転車道に段差か、柵が必要です。

東北大震災の後、避難用道路や緊急車両通行のための道路改造が各地で検討されています。この際合わせて自転車道の整備が行われるべきで、これに伴い景観もよくなるようにするべきだと思います。

簡単なことではありませんが、現在の専用道の基準では、機能的にも景観的にも中途半端な幹線道路できるように思われます。

我が家に自転車はありません。住み家は小高い丘の上にあり、通勤時最寄り駅への道のりは緩やかな坂道が半分で残りは平地となる所です。歩いて15分の距離で私鉄バスもあるので歩くのが億劫なときは乗車しますが、健康上もなるべく歩いた方が良いと思っているため自転車通勤は少しも考えたことがありませんでした。又、乗用車を運転しているときに自転車走行車は道路上では危険だなという場面に幾度か遭遇しており、家族には自転車には乗せたくないと思っていました。自転車に乗らない人の目線で自転車の問題を考える時、私の場合、放置自転車による迷惑さが一番気になります。昨今交通費節約、エコ対応、健康志向等のニーズが高まり、近郊都市の交通駅周辺は放置自転車が増える一方のようです。放置自転車による歩行障害や美観阻害はこのままでは益々ひどくなりそうです。

放置自転車対策を急ぐべし！

駐輪場の整備拡充と放置自転車の罰則強化が急がれると思います。何といっても自転車の需要が衰えないのは利便性が良いからです。この利便性を尊重しながら、放置自転車をなくしてあげる施策を考えてあげたいものです。先ず使い勝手の良い駐輪場が余りに少ないと思います。駐輪場がいつでもどこでも確保出来ていれば、放置する傾向が無くなります。それから放置自転車の罰則強化も残念ながら並行して施行されなくてはなりません。モラル教育の強化で放置自転車は少し無くなるとは思いますが、効果は少ないのでしょう。タバコのポイ捨て・歩行喫煙規制条例でなんと街中が綺麗で安全になったことでしょう。この例と同様の効果が期待されます。

駐輪場の確保！

行政がこの整備を行おうとするところに問題があります。予算の問題で、迅速に動けず、維持管理費や人件費も多くかかり、税金を放置自転車利用者対策に特定して使うことになります。駐輪場は自転車利用者により利益を受ける施設建主が整備し易い施策を行政が考えて欲しいと思います。例えば、建築用途別に駐輪場の設置義務基準を設け、その駐輪場面積は容積対象面積に含めず、更に割増容積率を認めるとかで建主側にもメリットを持たせ、行政に負担がかからない施策なども考えられます。鉄道駅は通勤・通学者による放置自転車が顕著で、JRより私鉄の方がより積極的に取り組んでいるように見えますが、鉄道運営会社の責任で駅利用者の駐輪場は十分に確保する施策を取って欲しいと思います。最近高架下を有効利用した駐輪場を設置することが多くみられるようになったのは、良いことだと思います。



改札出口から撮影



1時間無料・14時間 100円



料金投入機

京王電鉄 京王よみうりランド駅前 高架下駐輪場