

京都市まちなか自転車走行環境提案書



京都市会議員

吉田孝雄

2012年4月

《 目 次 》

はじめに ～なぜ自転車走行環境か？～	……3
I. 自転車レーンの重要性	……4
II. “まちなか”とした理由	……7
III. まちなか地域の自転車走行環境の現地調査報告	……9
(1) 交差点の横断歩道横の「自転車通行帯」の実情	……9
(2) 歩道上に自転車走行レーンをカラー舗装（自歩道）	……10
(3) 新規で整備された自転車専用道	……13
(4) 車道上にひかれた自転車レーン	……14
IV. 他都市調査の報告	……16
(1) 仙台市（平成 23 年 12 月 19 日）	……16
(2) 東京都豊島区（平成 24 年 3 月 24 日）	……16
(3) 東京都三鷹市（3 月 31 日）	……17
(4) 東京都世田谷区（3 月 31 日）	……17
V. 平成 24 年度予算（烏丸・御池通り）の評価	……18
(1) 御池通り北側の自歩道	……18
(2) 烏丸通り自転車レーン	……18
VI. 識者の知見を研鑽	……19
(1) 古倉宗治氏の著作から趣旨を紹介	……19
(2) 土井健司氏の講演から趣旨を紹介	……19
VII. 今後の施策展開への提言	……20
(1) 交差点横断歩道の横にある自転車通行帯について	……20
(2) 自歩道・自転車道の拡充	……21
(3) 自転車レーンの拡充	……23
(4) “まちなか”以外の施策展開について	……27
あとがき	……28

はじめに ～なぜ自転車走行環境か？～

近年、自転車の価値が見直され、通勤や通学、観光やレジャーで多くの方々が自転車を利用している時代になっている。また、東日本大震災を契機に帰宅困難対策という意味もあって、都市部において自転車で通勤される方々が増加している。

環境に優しく、健康的で便利な自転車の価値が見直されている点においては大いに喜ばしいのであるが、それに比例するかのように、自転車に関する事故が増えている状況にあり、市民に身近な立場で、市民の暮らしといのちを守る政策を推進している一人として、誠に憂慮に堪えないところである。

自転車を取り巻く安全向上の取り組みが多くの方々から求められていると自覚し、この「まちなか自転車走行環境提案書」を提言させていただきたい。

本提言を契機に、京都市の歩いて楽しいまちづくりが前進し、日本中、そして世界中の人々から愛されるまちにグレードアップしていく一助になれば、これ以上の喜びはない。



【イメージ写真】自転車が歩道を走行（通称・田の字地区周辺および京都御苑周辺）

I. 自転車レーンの重要性

警察庁の発表によると、平成 11 年から 21 年の十年間で、交通事故の件数は減少している(0.87 倍)ものの、自転車対歩行者の事故は逆に 3.7 倍に増えている(平成 11 年 801 件から 21 年 2934 件)。

自転車は、道路交通法では軽車両と位置づけられているにもかかわらず、昭和 53 年の改訂以来、歩道への走行が認められたことによって法的な位置づけが曖昧になり、交通政策が混乱してきた。そして現状は、自転車が車道では弱者として危機にさらされる一方で、歩道を走るときには歩行者を脅かす存在になっているという、きわめて中途半端な存在になっているのである。

私たち公明党京都市議員団は多くの市民の皆様からのご相談を受け、実態把握に努めてきた。また私自身も、知人が自転車に追突された事故によって重い障害を負ったという事実があり、それがきっかけにもなりながら、自転車の安全問題に真剣に取り組んできたところである。

平成 22 年 11 月、京都市の 112 年の歴史で初めての議員立法「自転車安心安全条例」が公布された。その条例制定に向けての取り組みのなかで、自転車関係の事業者さんやレンタサイクル業界の方々、そしてまた商店街の皆様方から聞き取り調査を重ねた。同時に、自転車を利用されておられる市民の皆様方のアンケート調査を実施すると共に、ホームページ等々で実施したパブリックコメントに対しても多くの貴重なご意見をいただいた。

寄せていただいたご意見の中で特に多かったのは、マナー向上のための自転車交通安全教育の推進とともに、自転車の走行環境をより一層強化してほしいという点であった。実際に、私自身も京都市内を自転車で走行するとき非常に危険を感じる場所が少なくない。市政報告会等で多くの方々と懇談する際にも、同様のお声を頂戴しているのである。



歩道走行しないよう呼びかける告知幕（上京区）



北大路通りの歩道に引かれたレーン（北区）

条例制定後の施策推進に取り組むにあたって、2011年秋より本格的に京都市内の自転車走行環境の実態を徹底的に総点検したとき、既にいくつかの場所で先行的に自転車の走行環境の取り組みがなされていることがわかった。しかしながら、それが十分だとは言えない状況だということもわかってきた。その意味で、自転車の安全走行やマナー向上への関心が高まり、問題意識を持っている方が増えている今のこの段階で、自転車がより一層安全に市民の生活に溶け込んで、京都の町並みを安全で走っていけるような環境を一層整備していくための対策をしっかりと進めていくことが大事であると、心から思っているところである。

そうした中、警察庁が平成23年10月、原則車道を走行するという通達を出し、マスコミ等々でも大きく取り上げられ国民的な関心を集めている。今、自転車の問題がクローズアップされている時に、条例を制定したことで他都市からも注目されている京都市が大きくなうねりをおこす第一歩をしるしていく必要があると申し上げたい。

ヨーロッパでは、オランダ、ドイツ、フランスなどで、早くから自転車の対策が組み込まれて、大きな効果を出している。我が国は、総交通量の中で自転車の占める割合がオランダ、デンマークに次いで三番目という自転車大国であるが、自転車の走行環境、マナー、ルールの徹底の実態は、残念ながら全くの後進国といっても過言ではない。

自転車政策の第一人者である古倉宗治氏によると、欧米では環境や安全対策を重視する傾向が強いだけでなく、健康増進や経済効率に自転車利用の価値が大きいと認識されているという。経済面とは意外であるが、渋滞や事故によるリスクを回避したり、ビジネスチャンスをつかむか否かという点も分析されており、アメリカでは90年代のクリントン政権で財政赤字克服の重要政策の1つであったとのことである。

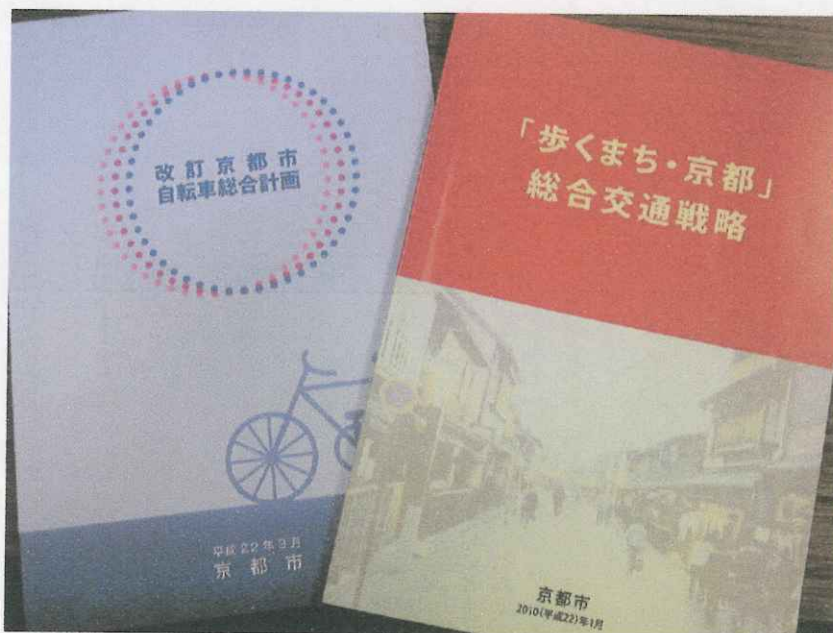
そうした中で、ヨーロッパの中でも遅れているといわれていたイギリスのロンドンが2010年に「ロンドン自転車革命——サイクリングレボリューションロンドン」という本格的な政策を打ち出し、大きく注目を浴びている。



(ロンドン市公式HPより印刷)

私たち京都も、「歩いて楽しいまちなか戦略」と「歩くまち・京都憲章」が制定されたときと同じくして、議会側からの提案である自転車安心安全条例も制定された。こうした機運を絶好のチャンスと捉え、日本の自転車政策における革命を起こしていこうと、まるで明治維新のような意気込みで自転車問題に本格的に取り組んでいこうではないかと、呼びかけさせて頂きたい。(明治維新も京都が主な舞台であった)

本格的に取り組むといっても、他の重要な事業を押しつけて自転車問題だけを進めよと主張するつもりはない。どんな政策であっても、段階を踏んで着実に推進することが成功のカギを握る。したがって、その第一段階として、京都市内の都心部（まちなか）の自転車走行環境整備に着手していくことを提案させていただくものである。



京都市自転車総合計画（左）、「歩くまち・京都」総合交通戦略（ともに2010年3月策定）

II. “まちなか”とした理由

京都市は室町・戦国時代から、ヨーロッパの大都市に勝るとも劣らない世界有数の巨大都市であった。明治維新を経て京都府が置かれた後も、市に先駆けること10年前に区制が布かれ、上京区と下京区が誕生した。それは現在の京都市の北区および左京区の市街地、上京区、中京区、下京区、東山区、南区の一部がその範囲であった。その後、大正・昭和時代にかけて周辺の小都市との合併を繰り返して、京都市域が拡充されていったのである。近年も京北町と合併し、京都市の面積は非常に大きくなっている。

平成の京都市の実態は、いくつもの表情を持つ多様な都市と言ってよい。旧市内といわれる中心部、左京区や北区そして右京区の北部から京北に至る山間部、京都と天津を結ぶ中間地点に戦国の昔から栄えた山科、鳥羽伏見の戦いの舞台となった洛南（南区・伏見区）地域、そして御室や嵐山、桂離宮を抱える観光地でもある洛西――。

住宅密集地の市街地と比べると、北部山間地域や山科と醍醐地域、洛南や洛西地域は、地域が抱える課題や特色は違うことは言うまでもない。

京都市の地域を11行政区で考えたときに、上京、中京、下京、東山地域を「まちなか」とし、それに、南区の一部、北区の一部が旧市内とよばれている地域と位置づけられる。これは私が独断で言っているのではなく、「歩いて楽しいまちなか戦略」において検討された総合交通戦略でも、京都市を5つに分けている。そして、福祉行政においても、大・中・小のエリアに分けており、小を11行政区とし、大を京都市内とすると、中の地域は5つの地域に分けているのである。

あえて、これに名称をつけると、旧市内を「洛中」、北区、左京の山間地域を「洛北」、山科醍醐地域を「洛東」、南区や伏見中心部を「洛南」、右京、西京が「洛西」と位置づけられていく都市のエリア設定が可能になるのではないだろうか。

洛北地域など洛中を囲む周辺地域は、それぞれかつては郊外の田園地帯であったところが、開発が進んで多くの人たちが移り住む新興住宅地域にもなり、また工場も存在している。そして、昔からの産業廃棄施設また、製造工場の地帯等々が混在している独特の地域問題を抱えているのである。したがって、これらの4つの地域における交通安全対策、自転車問題はそれぞれの地域がそれぞれ推進をしていくわけだが、そういう本格的な対策をしていく前の段階として、京都市内部、中心部いわゆる「洛中」の地域をまず手始めに着手をしていく必要があるのではないかと思料する。

というのも、これら洛北ほかの4地域にお住まいの方々も買い物、レジャーあるいは通勤で、洛中地域に多くの方が来られている。また、神社仏閣や史跡等を巡る際に、多くの観光客の皆さんが京都市を横断・縦断される際にも、そのほとんど多くの地域は洛中地域であり、ホテルの多くも洛中地域にある。したがって、まず第一段階として、洛中地域の自転車走行環境から着手していく必要性が大きいと申し上げるものである。

具体的に地域割をすると、

1. 北大路通りよりも南
2. 西大路通りよりも東
3. 鴨川よりも西
4. 七条通よりも北

——の地域が想定できる。

なぜ、七条以北にしたかと言うと、京都駅周辺はひとつの独立した巨大ターミナル地域であり、駅の北部や南部も新たな開発が予定されている。「らくなん新都」の取り組みも以前から進められている。

実際に街を走っていくと、七条通、塩小路通り、八条通、九条通では道路の幅がそれ以外と比べて広く、交通量が集中している状況である。自転車走行環境を整備するにあたっては、七条通より南は、別の計画を推進していく必要があるのではないだろうか。

以上が、京都市における自転車走行環境整備の第一段階を「まちなか」からはじめると提言する理由である。

Ⅲ. まちなか地域の自転車走行環境の現地調査報告

私は平成23年の秋から24年3月にかけて、断続的に市内を自動車や自転車等で走り、徹底した現地調査をした。大きく4点を報告したい。

(1) 交差点の横断歩道横の「自転車通行帯」の実情

烏丸通、堀川通り、千本通等々の市内のほとんどの交差点で、横断歩道のすぐ横に自転車走行帯が設置されていた。自転車で交差点を横断する際は歩行者とは別の専用帯を通らなければならないというルールになっている建前ということである。

しかしながら、実態調査のなかで感じたのは、自転車利用者も歩行者と同じ感覚で信号無視をする人がかなり多くいたということであった。自動車やバイクでは免許取り消しなどの罰則があるため、信号無視する人はほとんどいない。しかし、免許のない自転車や歩行者は、「ほんのちょっとなら」という軽い気持ちで信号無視をする人が多い状況であることを、あらためて実感した次第である。

ここで問題になるのは、この横断歩道横の自転車通行帯の存在が、交差点における出会い頭事故の大きな原因になっていることである。

1つは、交差点に自動車が進入して左折する際、横断歩道に歩行者がいないと認識してアクセルを踏んだ瞬間に、自転車が突然現れて接触してしまうケース。しかも交差点のコーナーに桜等の樹木が植えられている千本通りなどでは、歩道から自転車横断帯に進入する自転車に気付きにくい。

もう1つは、車道を自転車が走行している場合。交差点に進入するまで、自動車側から視認できるので危険は薄いのだが、自転車が律儀に自転車通行帯に移動したときに危険なのである。交差点で自転車が車道から横断帯にいくと、あたかも自動車からは自転車が左折するようになってしまい、横断帯で接触してしまうことになってしまうのである。

したがって、交差点における事故の原因の大きなウエイトを占めている**横断歩道の自転車走行帯は、順次無くしていくべき**であると提案したい。



千本御池交差点の自転車通行帯



堀川丸太町交差点は自歩道と横断帯が連動

(2) 歩道上に自転車走行レーンをカラー舗装(自歩道)

交通量の多い幹線道路のうち、幅が広い歩道では、赤茶色(べんがら色)のカラー塗装が施されている。これは、歩道上を自転車が走る専用の道であるとし、「自歩道」と通称されている。現在 33Km である。(これには桂川サイクリングロード 45Km は含んでいない)



北大路橋東入りの自歩道



十条通りの自転車マーク入りの自歩道

《自歩道》

1. 北大路通り ……千本通りから西大路までと、北大路橋から東大路通りまで(高野交差点で東大路に合流)
2. 東大路通り ……高野交差点から百万遍交差点まで(今出川通りで終点)
3. 西大路通り ……千本から四条まで(阪急西院駅)と、九条から十条まで
4. 十条通り ……西大路から竹田街道まで
5. 九条通り ……竹田街道から河原町通りまで
6. 竹屋町通り ……堀川以西の二条城北側(美福通りまで)
7. 三条通り ……西大路から三条通を東進し、七本松まで
8. 油小路通り ……名神高架下から大手筋南部の油掛通りまで約 2.8Km
9. 堀川通り ……北大路から五条まで

《解説》

1 から 4 までは、いわば京都市街地の「外周部」と表現してもよい通りで、片側二車線の幹線通りでバスも多数走行している。

京都市において、自歩道はかなり以前から整備されており、現在もカラー舗装は古くなった場所から順次きれいに塗りなおされている。

平日の昼間や夜間、休日にも現地調査したが、これら幹線道路は交通量が多く、車道を自転車が走行することは、かなり危険と思われた。同時に、歩道の幅が広いことで歩行者と自転車が接触事故を起こしやすいようには感じなかった。

《各自歩道の状況》

1. 北大路通り

北大路橋よりも東は、歩道の幅が広いため自歩道が設置されている。レーンの色も新しく、視認しやすいと言える。北大路橋から烏丸通りまでは商店街ということもあり、歩道上にレーンはない。烏丸から千本までは歩道が狭いこともあり、自歩道と違うやり方で自転車を車道に誘導している。(この点は重要なので後述)

千本から西は自歩道になり、そのまま西大路通りにつながる。

2. 東大路通り

北大路通りが高野交差点で東大路通りにつながり、そのまま南下して今出川通り（百万遍交差点）まで自歩道が続く。ただし、今出川よりも南は大学や病院があるため、以北と同じような自歩道のカラー舗装方式は困難かと思われるので、実情に即した後年の計画が必要と考える。

3. 西大路通り

北大路から十条通りまでの長い距離でつながっているが、四条から九条までは設置できていない状況である。この理由は分からないが、現在は以前よりもはるかに自転車安全対策が注目を集めているので、再度検討する必要があると申し上げたい。歩道の幅は四条以北と比べても同じくらいのところが多いので、再考の余地は大きいと考える。

4. 十条通り

西大路通りからカーブを描いて十条通りとなって、断絶せずに竹田街道まで続いている。途中で近鉄の駅があるが、わかりやすく工夫されており、バス停付近の自歩道カラー舗装も分かりやすい。(前ページ写真参照)

5. 九条通り

河原町から竹田街道までの短距離間であるが、わかりやすい大型の看板にひらがなで告知されていた。他の場所もこれと同じに統一したらなお良いのにと感じた。



九条通りの自歩道にわかりやすい看板

6. 竹屋町通り

二条城北側の短距離間(堀川～美福通り)であるが、他の場所と違う特徴がある。自転車と歩行者のラインに段差があり、お互いが進入しにくいのである。これは他の自歩道でも極力実施するべきと考える。

7. 三条通り

西大路三条を東に入り、七本松までの一定距離を区別している。歩道と自転車道に段差があり、車道とは鉄柵で区切られている。自転車通学地域であり、効果的な環境と言ってもらえる。



現地調査時にも、概ね区分け走行がされていた

8. 油小路通り

ここは、まちなかからは離れるが、3Km近い長距離で整備されており、交通量の多い地域なので効果があると思われる。ただ、ベンガラ色ではなく濃いグレーであった。

9. 堀川通り

南北を走る幹線道路であり、北大路から五条通りに至るまでの長い距離間の歩道上にベンガラ色の塗装が施されている。御池よりも北は、東堀川と西堀川に分かれており、西堀川の東側の歩道は狭いために自転車レーンない。堀川北大路から五条までの西側の道と、御池から五条にかけての東堀川通りは、歩道上にベンガラ色のレーンが設置されている。二条城付近(竹屋町～御池)は回り道する意図で上記6に誘導されている。

ただし、上長者町から下立売まではアーケードが設置される商店街の為、ベンガラ色に舗装されていない。現地調査した限りでは、商店街で無茶な走行する自転車もなく、多くが徐行運転であった。この近辺の東堀川走行環境の整備と、買い物客への駐輪場設置等が今後の課題ではないか。

10. その他

- ・紫明通りの堀川から烏丸にもベンガラ色の自歩道レーンがある。
- ・西京区(洛西ニュータウン)の福西本通りにも約300mの自歩道レーンがある。
- ・左京区の宝が池通りにも、一部にベンガラ色の自歩道が施されている。

(3) 新規で整備された自転車専用道

平成 22 年 3 月に、本格的な自転車道が 2 ヶ所完成した。1.5Km である



2011 年 3 月に開通した自転車専用道 (左：五条通り、右：竹田街道)

1. 五条通り

平成 21 年に国道事務所が実験を行って一定の効果があると判断されて正式に工事着工し、平成 23 年 3 月に堀川から五条大橋までの北側・南側双方向の歩道上に自転車レーンを正式に開通した。こちらは、べんがら色ではなく少し薄いピンク色が施されているが、概ねわかりやすいデザインである。看板が頭上に大きく設置されており、歩行者と自転車とを鉄柵で区別をしている。この鉄柵の存在が、歩道上にレーンで色分けされているのみの自歩道との違いとのことである。

2. 竹田街道

十条から久世橋間の方も高速道路の工事に伴う道路整備の一貫として、自転車道が開通された。歩行者道と自転車道を分離帯で区切っており非常にいい道であった。ただし、余りにも地域限定で距離が短すぎるのが難点。今後に連動していく方向性を志向する必要があるのではないだろうか。

(4) 車道上にひかれた自転車レーン

車道上にラインを引く手法である。今後は歩道の狭い地域に拡大していくケースがほとんどであるため、この方式が主流になっていくべきである。最近までは西洞院通りしかなかったが、23年度に一気に拡充され、現在の距離は約3.6Kmである。

1. 西洞院通り (南区)



九条～十条間の北向き一方通行の両端に白線を引いている。しかし、札辻通りとの交差点で途切れていたり、九条通り交差点ではレーンが消えてしまっており、改善の余地は大きいと考える。また、自転車専用との表示もなく、色もべんがら色ではないので、検討が必要である。

2. 新町通り (上京区)



平成23年の京都府警本部前の短距離(下長者町～下立売間)での試験段階では、青色の枠に文字が書かれていた(写真左)のだが、私の知る限り、途中で寸断されている中途半端な塗り方であったため「わかりにくい」と不評であった。そこで、24年2月からの工事では片側1車線をべんがら色に塗りつぶしたものである。(右)

この距離はわずか250mであり、アンケートに寄せられた声にも、他の場所を検討した方がよいとの意見もあった。

※べんがら色について

べんがら色の問題は新聞やテレビで大きく取り上げられ、インターネットの YAHOO はトップページに掲載。インターネット投票まで実施されたと言うから、いかに千年の都・京都の自転車レーン問題が注目されているかが伺えるエピソードである。

全国の趨勢としてはブルーの色が多いとのことであるが、京都市の今までの自歩道の色は前述のとおりべんがら色である。五条通は少しピンク色だが、青ではない。したがって、新町通も青色ではなく他と同じ色にしたことは、京都市内の色として統一性がある、市民にも観光客にもわかりやすいのではないかと思われる。

3. 新町通り（下京区）

塩小路から七条までの区間にレーンを引いているが、べんがら色ではない。上記の理由で統一した方が良いのではないかと考える。

4. 押小路通り（中京区）

平成 24 年 3 月に二条城南側（堀川～美福通）にレーンが引かれた。



べんがら色でないのだが、大きな文字で自転車専用と書かれているので、自動車との住み分けも良い方ではないかと思う。ただし、違法駐車も車両が邪魔になっており、なし崩しにならないかが心配である。カラー舗装の必要性を感じる。

5. 新奈良街道（伏見区醍醐）

ここは現地調査したのではなく、建設局担当者からお聞きしたものだ。24年3月に完成したばかりの約2Kmの自転車レーンであるが、べんがら色の舗装はされていないとのことである。

IV. 他都市調査の報告

(1) 仙台市 (平成 23 年 12 月 19 日)



仙台駅東口に自転車専用道が設置（竹田街道と同じ様式）されている。カラー看板などの工夫があり、わかりやすかった。ただし、駅前の一部区間だけであったため、延長しておく必要があるのではと感じた。

(2) 東京都豊島区 (平成 24 年 3 月 24 日)



池袋駅西口に、2003年から2009年にかけて、2.6Kmの自転車レーンを整備。歩道上で歩行者と自転車を区切る自歩道形式で、色は落ち着いた紺色であった。丁寧で大型の看板が印象的で、日本語と英語、中国語の3ヶ国語で表示してあった。

半端でない交通量なので、車道に自転車を降ろすのは抵抗があるかもしれないが、思い切って片側一車線を専用レーンにした方が安全かもしれないと感じた次第である。

(3) 東京都三鷹市 (3月31日)



JR武蔵境駅南の「かえで通り」(1.6Km)を整備し、青色にカラー舗装している。バス停付近はデッキで分けられている。(写真右)

青色カラー舗装は、全部にというのではなく、垣根で区切られてる箇所には塗ってなかった。

(4) 東京都世田谷区 (3月31日)



小田急成城学園前駅下車の富士見通り。看板も設置されており、カラー舗装はくっきりとしたブルー色で、白線とよくマッチしていた。ただし、交差点ではカラー舗装は途切れていた。

カラー舗装は、小雨模様だったせいかわかりずみくすんで見えた。近隣の方に取材したが、一方通行道路であるためか、地元もあまり周知されていないとのこと。広報周知の充実という課題は、京都市にとっても重要であると思われる。

V. 平成 24 年度予算(烏丸・御池通り)の評価

平成 24 年度の京都市の予算が成立し、2ヶ所に新たな自転車専用の走行環境が整備されることが正式に決定した。

(1) 御池通り北側の自歩道

平成 22 年に行われた御池通りの社会実験において、多くの人たちが協力し、アンケート調査に対しても、好意的な反響が寄せられた。



社会実験の様子

この成果を踏まえて、いっそうの自転車走行環境整備のためにと、正式に平成 24 年度京都市予算で、御池通りの北側の歩道に自転車と歩行者を分けるレーンを正式につくることが決定した。ただし、舗装はべんがら色ではない予定とのことである。

(2) 烏丸通り自転車レーン

京都市の縦のメインストリートとも言うべき烏丸通でも、本格的自転車レーンが段階的に実現する。24 年度は丸太町～御池通りまで。現時点で片側二車線の歩道寄りに白線が引かれて「二輪車専用」と告知されている箇所、べんがら色で塗装する予定。



片側二車線なので渋滞や混乱はないと思われる

京都のビジネス街や繁華街の中心であり、また駅ナカビジネスなどでも注目を浴びているこの四条烏丸近辺で、自転車レーンが実現することで、市民や観光客への PR となり、市内まで自転車通勤する方（ツーキニスト）にもメリットが大きいと考える。

VI. 識者の知見を研鑽

この間、多くの研究書を学んだが、特に自転車政策の第一人者と言われる古倉宗治氏（住信基礎研究所研究理事、京都大学大学院講師）の著作と、3月に東京で開催された「自転車まちづくりフォーラム」における土井健司氏（香川大学教授）の講演からの知見を紹介したい。

（1）古倉宗治氏の著作から趣旨を紹介（書籍名はあとがきで紹介）

- ①他の国の自転車政策は、国家的プロジェクトとして国が主導しているが、日本は国のリーダーシップが緩い状態のまま地方自治体が模索して策定してきており、地方側も受け身である。
- ②地方自治体の政策は、市民の安全や健康・環境等の視点から自転車活用を促進するビジョンを示すものではなかった。従来は放置自転車対策が主流で、最近になってマナー向上が増えたが、いずれもネガティブな部分が先行している印象である。
- ③今後の施策は、自転車の位置づけと目標を明確にし、自転車利用のメリットを強く押し出したソフト・ハード両面のバランスをとっていくべきである。
- ④日本の各自治体の志向する「自転車走行環境整備」は、専用空間に固執しているのではない。欧米でも専用道は多くなく、片側2車線の車道の歩道側をバス・二輪車専用として自動車の進入を規制している。カラー舗装が望ましい。

（2）土井健司氏の講演から趣旨を紹介

- ①超高齢化社会では、安全で安価かつ短距離の移動速度に優れる自転車が主流になると予想されるので、クルマ優先社会から脱却しなければならない。
- ②交通の優先順位は、車椅子とベビーカーが1位、次いで歩行者、自転車、バス、タクシー、物流車（トラック等）の順であり、マイカーは最下位でなければならない。マイカー優先の日本の実態は世界の非常識である。
- ③自転車革命が進むロンドンでは、サイクリングスーパーハイウェイ（CSH）構想が打ち出され、道路環境整備に於いては「連続性」が重視されている。日本の自転車走行環境は、試験的に整備が始まってでも連続性の発想が薄いため、走行空間がつかっていない。利便性に著しく欠けているので市民に定着しないのである。
- ④高松市で自転車ネットワーク計画策定にあたって留意したのは、市民の視点を重視し、量ではなく質の充実が必須であることである。
- ⑤自転車レーンを設置している事例に於いても、交差点ではカラー舗装が途切れているが、これは良くない。交差点にこそ必要である。（当日の私の質問への回答）

Ⅵ. 今後の施策展開への提言

現地調査を踏まえ、様々に学んだ先進事例や専門家の知見を生かし、今後展開すべき施策を提案してまいりたい。

(1) 交差点横断歩道の横にある自転車通行帯について

①自転車通行帯を無くす方針を固め、そのうえで順次計画をたてる

現地調査報告で述べたとおり、交通事故が最も多く発生する場所が交差点であり、自転車事故の原因もこの通行帯に関係するケースが多いことが指摘されているので、大筋の方向性として「無くす」と決定するべきである。しかし、激変緩和処置は必要なので、方向性を決めたとえでの実際の計画を順次進めていく姿勢をとることが望ましいと考える。

②自歩道の交差点では、第1段階として横断帯の幅を広げる

上記の段階的施策推進の一環としては、幹線道路中心に設置されている自歩道においては、廃止するのではなく、逆に横断帯の幅を拡大してはどうか。その方が安全であるし、自動車側からの意識改革につながるものと考え。ただし、将来的には自歩道も自転車レーンや専用道に切り替えていくべきであり、そのあかつきには廃止の方向になっていくのではないかと考える。

③交差点のコーナーにある植え込みを無くす

段階的な施策推進のもう1つの提案は、現時点で大型交差点の安全対策である。千本今出川や烏丸今出川等では四つ角に大きな樹木が植栽されているので、これを無くしていくことが望ましい。ただ、景観としては殺風景な交差点に桜花が爛漫と咲く風景が美しいことは言うまでもない。このあたりの景観デザインについては、安全対策との兼ね合いを含めた議論を喚起させていただくにとどめたい。



十条油小路交差点 (左)、千本今出川交差点 (右)

(2) 自歩道・自転車道の拡充

土井氏が紹介された CSH 構想で重視される「連続性」との視点は、京都市の自転車走行環境整備に於いても重要である。

以下に、自歩道および自転車道（五条通り）の拡充について提案するのであるが、「まちなか」の整備についての提言であるので、現地調査時に報告した各通りのうち区間外の通り（九条、十条、油小路、福西本通など）は除外させていただいた。

1. 北大路通り～東大路通り

現在は、北大路橋から烏丸通りまでは商店街ということもあり、自歩道が途切れている。しかし商店街の安全対策上からも、何らかの自転車走行空間の施策を志向すべきであり、地域住民や商店街と連携して意見集約する動きが必要である。

東大路通りでは百万遍交差点（今出川通）で自歩道は終わっている。そこから南側は大学や病院等があるため、自歩道延長は困難である。地元の意見を集約しつつ、烏丸通りの方策を導入してはどうか。つまり、車道の左端の約 1～1.5m を確保してレーンを引いてカラー舗装するのである。（以下、烏丸方式と略称）

2. 西大路通り

現時点で、四条から九条までが途切れているが、歩道の幅が急激に狭くなっているわけでもないので、この区間もカラー舗装すべきである。地元の理解を得る動きを始めていくことが望ましい。

また、現地調査時に何回か往復したが、一部を除いてべんがら色のカラー舗装が薄くなって判別しにくい箇所が多いので、修復作業を計画的に実施していくべきである。

3. 竹屋町通り

現在は老朽化が進み、べんがら色の舗装が薄くなっているため、これの修復が急がれる。ここは二条城東側の堀川通りの自歩道が困難であるため、観光客等の安全を考慮し自転車を竹屋町通りに誘導する意味もあるので、二条城西側の美福通りの自歩道もべんがら色の舗装を修復する必要があると申し上げたい。（二条城南側の押小路通りには専用レーンが引かれており、東側の設置によっていっそうの連続性が確保される）

4. 三条通り

西大路三条から東に向かう区間での整備がされており、七本松から車道も歩道も急に狭くなっているため、自歩道の延長は困難である。将来の区画整備を待つしかないが、長期視点での計画を立てる必要はあることは間違いない。

5. 堀川通り

現在は、北大路から五条までだが、今後は塩小路まで延長していくべきである。また、中立売から押小路までの区間は、堀川の西側は商店街や二条城があって、歩行者との分離を図る必要性が大きいので、市のプログラムとして堀川の東側（東堀川通）を自転車走行環境として整備していく計画とのこと。これに賛同したい。

西大路と同じく、カラー舗装が薄くなっている箇所が多いので、計画をたてて修復していただきたい。

6. 御池通り

24年度から着手すると決定したが、烏丸～御池大橋間の北側だけなので、今後は南側の着手と、烏丸よりも西への延長は必ず実現しなければならない。そうすれば南北を走る堀川通りとつながり、連続性としては格段に向上するからである。

しかし、堀川よりも西への連続性も重要である。御池通りの堀川～千本間は、片側1車線で歩道も狭いので、上記・烏丸方式の自転車レーンを実施していくことが望まれる。



写真は、千本御池を東進したあたりである。歩道と車道間の側溝部分に薄い黄色(?)に塗装され、白いラインで区別されている。これを自転車レーンと誤って走行する人もいるかもしれないが、狭すぎる上に雨水マスで滑りやすく危険である。車道部を削ってでも自転車走行部分を拡充し、わかりやすいカラー舗装を実現していただきたい。

7. 五条通り

23年3月に開通した堀川～五条大橋間は、市民の意見を踏まえた改善を重ねる必要があるが、おおむね順調と思われる。これを堀川よりも西に延長するべきである。現在の整備区間と比べても、特段に歩道が狭いということもないし、すでに自転車走行環境らしいラインが施されている区間もある。

五条御前の立ち退き事案も解決し、本格的な拡幅工事にも着手できる時期でもあり、西大路までの延長は視野に入っていると思われるので、国に申し入れて頂きたい。

(3) 自転車レーンの拡充

まちなか地域のうち、自歩道が整備されている道路以外の自転車走行環境を整備するにあたって、第1段階として自転車レーンを設置する対象は、バスが走行する道路を順次着手していくべきと考える。「田の字」地域といわれる市内密集地の一方通行の道路は、現時点で社会実験がされていることでもあるので、本提言からは除外させて頂きたい。

1. 烏丸通り

24年度に予算化された区間は、丸太町～御池間の約1Kmである。建設局の「自転車通行環境整備プログラム(案)」では、27年度までに塩小路まで延長するとの予定で、その後の次期計画として丸太町以北(北大路まで)も視野に入れているとのこと。特に、丸太町～今出川間は京都御苑周辺で車道・歩道共に狭いので、十分な計画が必要である。(この点について、今出川・丸太町通りの項で詳述したい)

2. 千本通り

バスが走行している区間である北大路～三条までを考えたい。(それ以南は後院通～四条大宮～大宮通りとなり、別項を立てる)

かつての繁華街であった“西陣京極”界限(千本中立売周辺)を中心に、今も断続的に商店街が連なり、歩道上に自転車が走行するには危険な道路である。片側1車線が多いが、現地調査では車道の幅はそれほど狭くなく、かつ白線の二輪専用ラインが引かれている。ここをべんがら色に舗装する烏丸方式の整備をぜひ実現するべきである。



千本中立売下る(左)と千本下立売下る(右)歩道寄りに白線が引かれている

3. 中立売通り

バスが走行している区間は、堀川～千本間だが、事故多発地帯であり独自予算で自転車通行禁止幕を設置しているくらいである。ここも、片側1車線だが左端に烏丸方式でカラー舗装することは可能であり、大きな効果を生むと思われる。

4. 河原町通り

今出川～御池間は、交通量も多いうえ、府立病院の通院患者の車列が大渋滞を生んでおり、自転車利用者は「ウラ道」を走ることを余儀なくされているケースが多いと地元の方からお聞きした。その意味では自転車レーン云々よりも、まず渋滞対策を優先するべきである。

御池～五条間は繁華街であり、自転車走行を誘導する別の施策を創出する必要があると考える。

5. 今出川通り&丸太町通り

烏丸通りの際に「後述する」としたが、今出川通りと丸太町通りを含む京都御苑周辺の安全対策と自転車環境整備は喫緊の課題である。

今出川通りでは、河原町～寺町の区間は商店街であり、レーン設置には十分な検討が必要であるが、京都御苑に面する寺町～烏丸間は、一般市民以外に観光客と学生の通行が多く、通勤通学時間はある意味ラッシュ状態である。

丸太町通りの寺町～烏丸間もそうだが、京都御苑の周辺は歩道との間に「お堀」があり、歩道が狭いだけでなく転落の危険があるのである。それだけではない。歩道の外側に危険防止の意図で鉄柵が設置されているため、自転車利用者は車道走行中に危険を感じた際に歩道に退避することができないため、最初から歩道を走行することとなる。

つまり、鉄柵と「お堀」に囲まれた狭い歩道（しかも歩行者の数が多い）の上を走行する自転車が多く、ハンドル操作を誤って「お堀」に転落したり、歩行者を突き落としたりする事故が多発している実態があるのが、京都御苑周辺なのである。

ここで提案したい。この片側2車線のうちの歩道寄りの車線は、現在も時間限定でバスと二輪車専用レーンと指定され、路面にも「バス・二輪専用 7-9時」というふうに表示されているので、これを強化する意味でべんがら色にカラー舗装するのである。



この写真は、少し見にくいかもしれないが貴重な先行事例である。北大路通りの烏丸～千本間は、すでに片側2車線の歩道側を全面カラー舗装しているのである。

私自身の実体験であるが、かつて北大路通りを自動車で行く際に、2車線の左側がスムーズに走れるのに右側が混んでいるので、おかしいなと思っていたところ、信号待ちの時に初めてカラー舗装と路面表示に気付いて、ほとんどの人が歩道寄りにはあまり走らないようにしている理由がわかった経験がある。

先に紹介した古倉宗治氏の説でも、内外の自治体でも自転車走行レーンはバスレーンと共存しており、自動車の進入を厳しく制限して効果を挙げているとのこと。周知の為にカラー舗装が重要であると主張されているのである。

同じ幹線道路である今出川通りでは、北大路と比べて自動車通行量が多いとのデータがあり、この歩道寄り車線をカラー舗装して専用レーンとすること(北大路方式と呼称する)に抵抗感を持つ人が多いと予想される、しかし、「お堀」と鉄柵に囲まれた今出川通りこそ、自転車が歩道を降りて車道を走行するべきであるとの国家的合意を形成するにあたっての「象徴」ともなるのではないだろうか。

平成24年3月に烏丸今出川バス停(西行き)に木製デッキが設置され、安全対策の第一歩を踏み出した、多くの市民や観光客が喜ばれており、次の一手に期待されている。「お堀」を埋めたり、歩道と車道を分ける鉄柵を外すこともできないということであれば、片側2車線のうちの歩道寄りをカラー塗装して専用の自転車レーンとする北大路方式を導入するべきであると強く主張するものである。

段階を踏むべきであるというのが、本提言の基調である。したがって、今出川通りと丸太町通りは、まず第一段階として寺町～烏丸間をカラー舗装し、次の段階で烏丸よりも西の地域(堀川～千本～西大路)まで延長していく計画をたてるべきである。

6. 御池通り

(2)で御池通りの堀川～千本間を述べたが、千本よりも西についても触れたい。ここはJR二条駅をクランクする形で千本から西進するが、片側2車線の幅も他の箇所と比べて広いので、烏丸方式で左端部をカラー舗装していくことが可能である。



歩道も狭くないが植栽もあるので、歩道上には設置せず車道左端にレーンを引くべき

7. 四条通り

四条通りは、観光客が集中する繁華街・歓楽街であり、烏丸～河原町間で歩道拡幅の社会実験を通して象徴的な取り組みを推進中である。また、烏丸から西大路までの道路も、交通量が多く、民間鉄道のターミナルでもある。

したがって、自転車走行レーンの設置については他の道路の実施を受けての道路環境の変化を見極めて計画を立てていくべきと考える。

8. 七条通り

七条通りは、堀川より東側は京都駅に近いこともあって交通量が多く、自転車が車道を走るだけの幅もないことから、喫緊の導入は困難である。また、水族館が完成してバス路線を試行中でもあるので、優先順位としては大宮よりも西の自転車走行量が多い地域を検討する必要がある。

現在の建設局の計画でもこの地域を検討しているとのことなので、水族館をはじめとする地元振興施策の進行状況を精査して以降に、再度くわしい検討を進めていくべきであると考え。

9. 大宮通り&後院通り

千本三条から後院通りが斜めに南行し、四条大宮から大宮通りとしてバスが運行している。このうち、後院通りは片側1車線であるが、それほど狭くないので烏丸方式のレーンをカラー舗装することが可能である。

大宮通りは、片側2車線であるが、交通量も多いため、北大路方式の導入に対しては、渋滞を理由とした反対論・慎重論が強いと予想される。しかし、七条通りや五条通りの自転車走行環境整備が進めば、連続性の点からも自転車利用者や歩行者から必要論が強くなり、かつ全体的な世論も大宮通りの環境整備に傾くのではないかと考えられる。

10. その他の通り

新町通りで試験的導入されたが、現在の下長者町～下立売間の南北の道は、車道・歩道共に狭いうえに、バス通りでは無いしダンプ等の大型車両もほとんど走行しないので、これ以上の延長の必要性は薄いと考える。

西洞院通りは、四条～塩小路間でバスが走行しており、自転車走行の多い区間でもあるので、前向きな検討が必要である。歩道も車道も広くないので、地域住民の意見を求めることも1つの手法と考える。

バス通り以外でも、自転車通学の教育施設周辺や鉄道駅周辺については、自転車レーンの整備が必要なので、調査を重ねてまいりたい。

11. 自転車レーン設置にあたっての安全対策（案）

現在の自歩道の延長以外は、歩道から自転車を降ろす意味もあって、基本的には自転車レーンとして片側1車線の車道左端および片側2車線の歩道寄り車線にカラー舗装する施策を実施するのであるが、その際に徹底しなければならない重要な安全対策がある。

①自転車レーンのカラー舗装は交差点でも連続するべきである

現在の北大路方式（烏丸～千本間）では、交差点の直前にカラー舗装が消えている。これは左折車を左寄せ誘導するためであるが、自転車等の二輪車優先の意味を失わせていることになる。これでは、専用レーンと思って走行していた自転車が行き場を失ってしまう。歩道に乗り上げたら良いという論があるが、時代に逆行していると言わざるを得ない。

先に紹介した土井健司氏は「交差点でもカラー舗装を消さずに継続するべきである」と論じておられた。私も同感である。この問題は一足飛びには無理かもしれないが、段階を踏んだ施策展開の中で必ず議題となり、かつ連続するべきとの議論が採用されると思われる。その際には、交差点の信号機を「自転車等の二輪車」と「自動車」とを分離することになるかもしれない。

②自転車レーンに存在する雨水マスやマンホールは雨で滑らない加工をするべき

片側1車線の左端にレーンを設置するにあたって、雨天時の走行の際に雨水マス等の滑りやすい危険性への配慮が重要である。雨水マスやマンホールの材質を滑りにくいものに加工する技術革新を図り、順次導入していくべきである。

③自転車右側走行は絶対にダメというルールを徹底するべき

自転車レーンが出来たことで、レーンの中は両側通行可という錯覚が生まれ、1人歩きする懸念がある。あくまでも右側走行は違反であり、レーン内も左側走行しか出来ない旨の広報周知が不可欠である。

（4）“まちなか”以外の施策展開について

①周辺地域について

本提言で定義した“まちなか”地域以外の周辺地域では、都市計画・開発の過程が各々違い、千差万別の地域特性があるため、一括した計画は不可能である。各地の計画を地域ぐるみで創りあげて行く方が妥当ではないかと考える。

②観光地について

観光業やレンタサイクル業などの関係事業者と自転車愛好家の代表の方々を交えた審議会的な組織で検討して頂く必要があると考える。

あとがき

2012年3月、京都市消防局主催の講演会で、土岐憲三立命館大学教授は「100年前の疏水事業が反対を押し切って実現し、100年後の我々はそれを当たり前のように享受しているが、今の我々は100年後の子孫に何を残すのか」との問題提起をされた。防災・ライフライン・景観などなど、多くのテーマが挙げられるが、その中でも「自転車走行レーン」の整備は、間違いなく京都市100年の大計を立てる事業であると、私は確信している。

「調査なくして発言なし」——公明党の誇るべき伝統である。自転車安心安全条例の策定に挑戦した時もこの精神が大きな威力を発揮したことは間違いないが、今また、具体的な施策展開のために現場を徹底して歩いて調査を重ねた成果を、具体的な提言書という形で世に問うこととなった。議会活動の合間をぬっての作業のため、何度も挫折しそうになったが、多くの市民の皆さんが私を信じて切実な声を託していただいた事実を忘れずに踏ん張り、どうにか製本にまでこぎつけることができた。

論旨に独りよがりの点が多いことは否めないが、個人の資質不足の故であり、今後の飛躍のバネにしていきたいと決意している。

現地調査に協力し、テープ起こし作業という気の遠くなる作業に従事してくれたスタッフの皆さんに心から感謝をささげたい。

参考文献

- 古倉宗治「自転車利用促進のためのソフト施策」（2006年：ぎょうせい）
古倉宗治、高田邦道ほか「自転車交通の計画とデザイン」（2009年：地域科学研究会）
古倉宗治「成功する自転車まちづくり」（2010年：学芸出版社）
佐滝剛弘「それでも、自転車に乗りますか？」（2011年：祥伝社新書）
吉田孝雄「京都市自転車安心安全条例」（2011年：地域科学研究会）
疋田智、小林成基「自転車はここを走る！」（2012年：樫出版社） ほか