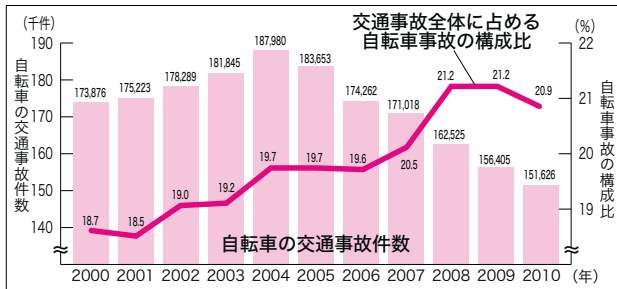


自転車安全ルート推奨マップは本当に安全か

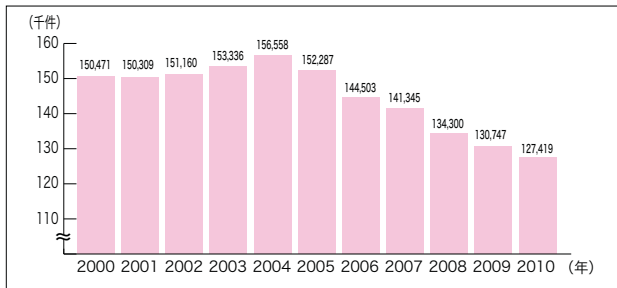
2011年11月24日、警視庁は都内の交通事故全体に占める自転車の事故の割合が増加傾向にあるため、ホームページで「自転車安全ルート推奨マップ」の公開を開始しました。このマップは、警察庁が全国の警察に対して通達した「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策」に呼応して公開が開始されました。しかし、この推奨ルートの設定において、同通達の大前提となっている「自転車は車道走行」という原則が生かされ、自転車の安全が確保されているのでしょうか。そこで第一号として公開された、成城警察署が管轄する烏山北自転車等駐車場～日本女子体育大学のルートを実際に走行し、探ってみました。

図1 自転車の交通事故件数と構成比の推移



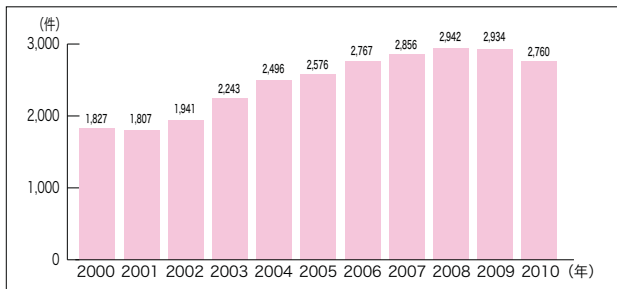
出典：警察庁交通事故統計

図2 自転車対クルマの事故発生件数の推移



出典：警察庁交通事故統計

図3 自転車対歩行者の事故発生件数の推移



出典：警察庁交通事故統計

警視庁が自転車事故の防止を目的に自転車安全ルート推奨マップを作成

2004年以降、自転車の交通事故件数は減少傾向にあります。交通事故全体に占める割合は20・9%と10年前の1・12倍となっています(図1)。自転車の事故の内訳をみると、自転車とクルマの事故は減少していますが(図2)、自転車と歩行者の事故発生件数は2000年が1827件だったのに対し、2010年は2760件であり、10年前と比べて約1・5倍に増加しています(図3)。

これを踏まえて、警察庁は2011年10月25日に良好な自転車交通秩序の実現を図るため、

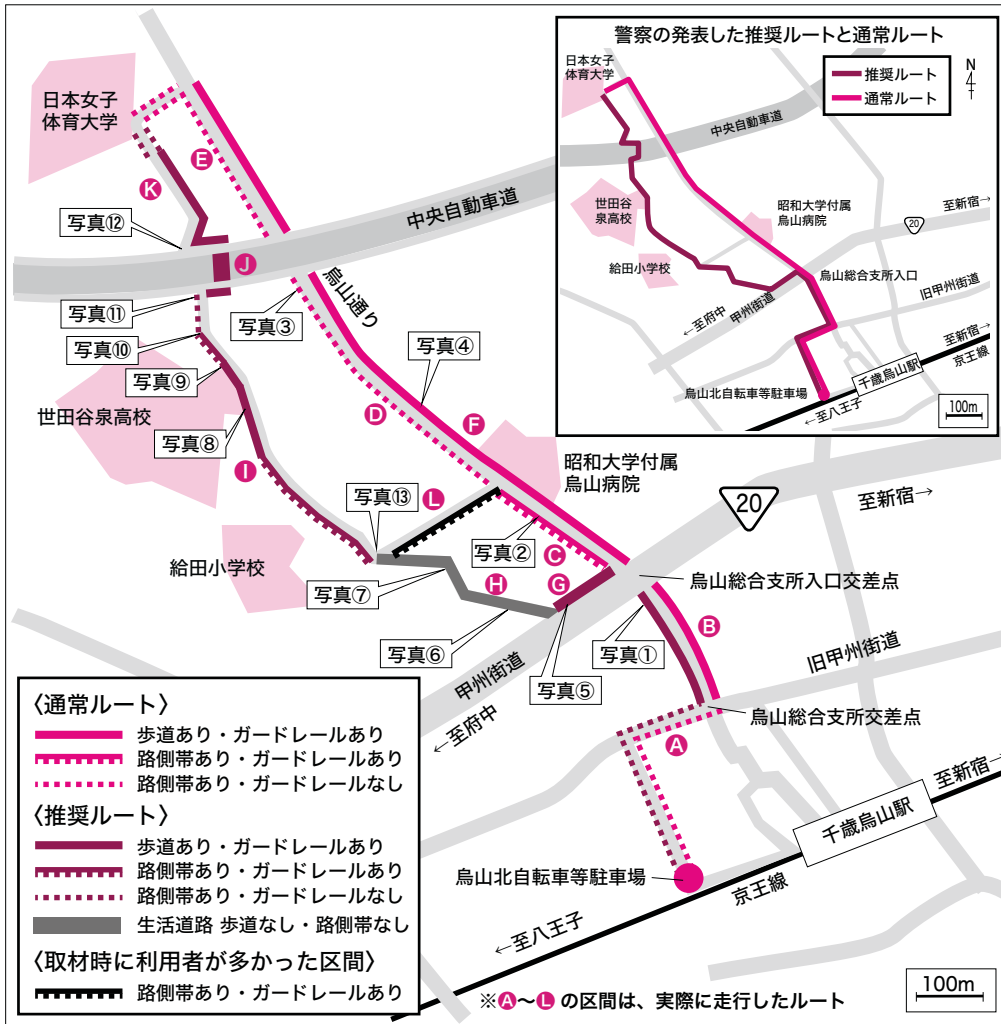
自転車に係る総合対策を発表し、全国の警察に通達しました。その考え方のポイントは、次の通りです。

「車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、自転車は『車両』であるということにすべての者に徹底させる」「自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者には、歩道以外の場所を通行するように促進する」「自転車専用の走行空間の整備と、普通自転車歩道通行可の交通規制の実施場所の見直しを行う」

つまり、自転車は車両で車道走行であること、これを改めて徹底することを通達したのです。この通達を受けて、全国の各警察は様々な取

自転車安全ルート推奨マップは本当に安全か

図4 成城警察署の「自転車安全ルート推奨マップ」と取材ルート



出典:成城警察署が発表した自転車安全ルート推奨マップ」をもとに、編集部にて作成

り組みを行っています。その中から、今回は東京都を管轄する警視庁が、2011年11月24日から同庁のホームページで公開を開始した「自転車安全ルート推奨マップ(※)」に注目しま

した。
警視庁がホームページ上でこの推奨マップを公開したのは、東京都内の交通事故全体に占める自転車の事故の割合が、全国平均の20・9%

に対して36・2%と大きく上回っているためです。今後、東京都内に102カ所ある各警察署が独自に、管轄内にある学校や官公庁、商業施設などと最寄りの主要駅を結ぶルートの中から、利用者の多くが利用するルート(警視庁は通常ルートと記載)と自転車安全推奨ルートを順次提案することになっています。

自転車安全ルート推奨マップを取材

2012年2月27日現在、警視庁のホームページで「自転車安全ルート推奨マップ」が公開されているのは世田谷区の成城警察署のみとなっています。そこで、この鳥山北自転車等駐車場(日本女子体育大学の「自転車安全ルート推奨マップ」に記載されている通常ルートと推奨ルートの両方を実際に走行し、その安全性について検証。自転車や歩行者、クルマの通行量が増える朝の通学時間帯に行き、京王線千歳鳥山駅側の始点となる鳥山北自転車等駐車場から日本女子体育大学方向を走ってみました。

まずルートマップを確認すると、始点の鳥山北自転車等駐車場から甲州街道(国道20号線)の鳥山総合支所入口交差点まで(図4のA～B区間)は通常・推奨ともに同じルートとなっています。住宅街を抜けて旧甲州街道(A区間)を走行するのですが、車道は片側約3mの2車線道路で歩道はなく、幅約1mの路側帯のみのため、車道には人、自転車、クルマが入り乱れています。そして、約150m進んだ鳥山総合

※http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/bicycle_map/bicycle_map.htm



写真① 支所入口交差点付近は車道が狭く、追い越しも禁止されているため、写真のように自転車かトラックとバスに交じって走行することになる



写真② C区間は、クルマの通行量が少なく、自転車本来の速度で車道を通行できる。ガードレールで仕切られた路側帯があるため、歩行者が車道に出てくる心配もない



写真③ D区間に入るとガードレールがなくなり、狭い路側帯のみとなるため、車道上に歩行者、自転車、クルマが混在する

自転車利用者の多くが走行する 通常ルートを3区間に分けて走行

烏山総合支所入口交差点の甲州街道を横断すると、ここから警察発表の推奨マップは通常ルート(烏山通り・C〜E区間と逆方向のF区間)、推奨ルート(G〜K区間)が分かれて記載されています。

●通常ルートのC〜E区間

最初に、通常ルートである烏山通りを直進しました。烏山総合支所入口交差点を越えたあたり(C区間)は、手前の千歳烏山駅側(B区間)と車道幅は変わりませんが、クルマの通行量が少ないため、自転車の車道走行はさほど危険を感じませんでした。しかも、ガードレールの付いた幅2mの路側帯によって歩行者と分離され

ているため、自転車は順当な速度で走れます(写真②)。

しかし、昭和大学附属烏山病院付近から状況は一変します(D区間)。日本女子体育大学方向はガードレールがない幅約1mの路側帯のみとなり、所々に電柱が設置されているため、歩行者がしばしば車道へはみ出てきます(写真③)。このため、片側約3mの道路幅に歩行者、自転車、クルマが混在することとなり、クルマや歩行者の通行が多い通学時間帯は危険度がアップします。この場所(D区間)では、クルマと自転車の事故が毎年数件発生しており、取材時も電柱に事故の目撃者を探す案内板が設置されていました。

この状況は中央自動車道の高架を過ぎた後(E区間)も変わりません。そして、高架を過ぎて約250m進んだ交差点を左折すると、目的地である日本女子体育大学があります。

結果、通常ルートを自転車で行った場合の烏山北自転車等駐車場〜日本女子体育大学の距離は約1.4kmで、所要時間は約8分でした。

●通常ルート千歳烏山駅方向のF区間

通常ルートの逆方向である、日本女子体育大学から千歳烏山駅方向についても、自転車で走行してみても気がなりました(F区間)。この方向は、ガードレールの付いた歩道があるため歩行者が車道にはみ出してくる心配はなく、自転車は安心して走ることができます。しかし、一部区間は車道に電柱が50cm以上飛び出

支所交差点を左折して烏山通り(B区間)へ入り込みます。この烏山通りは片側約3mの2車線道路で、バス通りでもあり、通学・通勤時間帯の交通量はかなり多い状況です。取材時も大型のバスやトラックの通行が多いため、バスやトラックに交じって走るようになりました(写真①)。そこで、なぜこのような状況にある場所に迂回ルートを選定しなかったのか成城警察署に伺ったところ、「その部分(A〜B区間)に関して、危険なことは認識しているが、駅から烏山総合支所入口交差点へ行くには、他の迂回路がなかった」という答えが返ってきました。

しかし、現状、時速40kmであるクルマの速度規制を下げるなど、クルマに対する規制を強化することで、自転車走行の安全性は高まるのではないのでしょうか。

自転車安全ルート推奨マップは本当に安全か



写真④ 千歳烏山駅方向に向かう烏山通りは、車道に電柱が点在している。車道の中央側に寄った自転車を追い越すため、バスは反対車線にはみ出している



写真⑤ 自転車安全ルート推奨マップでは、支所入口交差点から甲州街道の歩道を徐行するように書かれている。しかし、歩道には十分な空間が確保されていない



写真⑥ 生活道路の車道幅は約3～4m。学校へ向かう歩行者が多いため、道幅いっぱい広がって歩く人の間を自転車が抜けていくことになる



写真⑦ 推奨ルートは住宅街を抜けていくため、狭い路地が多く、曲がり角では死角が増えてしまう。そのため自転車は徐行走行が基本となる

次に、成城警察署が発表した推奨ルートを検

警察が利用促進する推奨ルートを5区間に分けて確認

して設置されています。このため自転車は電柱を避けながら走行することになります。しかし、この通りはセンターラインが黄色い線です。基本的に、クルマは車線からはみ出して追い抜きはできないことになっています。烏山通りの制限速度は時速40kmのため、自転車とクルマでは時速20km以上の速度差があり、追い抜かれる瞬間は危険を感じます。軽自動車や普通自動車ならば、反対車線にはみ出さずに自転車を追い越すことは可能ですが、幅が広い大型のバスやトラックでは、反対車線にはみ出して無理に追い越しをする場面もみられました(写真④)。

証していきます(G・Kの区間)。
●歩道上の走行を推奨するG区間
 甲州街道の烏山総合支所入口交差点を横断すると、すぐに左折して約100m先の路地を右折して生活道路へと進入します。
 つまり、烏山総合支所入口交差点から路地に入るまでの区間(G区間)は、車道ではなく甲州街道の歩道がルートとなっているのです。推奨マップには、甲州街道の支所入口交差点付近は歩道を徐行するとも書かれています。自転車の車道走行を徹底させていくという警察が、徐行とはいえず自転車歩道の歩道走行を推奨しているのですから不思議です。しかも、この部分の歩道は幅約3mとなっていますが、街路樹があるため実際の有効幅は約2mしかありません(写真⑤)。ここを歩行者、両方向に進む自転車が利

用することになるのです。朝夕の通勤・通学時間帯は歩行者と自転車が錯綜して、とても安全とは言えない状況でした。
●生活道路で狭い路地が多いH区間
 推奨ルートに従い歩道を徐行して甲州街道を右折すると、狭い生活道路となっています(H区間)。この区間は、通学・通勤時間帯の平日7時30分～9時まで自転車を除く車両の進入が禁止されている場所があるためクルマは通り抜けができません。そのため、自転車対クルマの危険度は低いと言えるでしょう。しかし、生活道路であるため対歩行者には注意が必要です。取材時も、この先にある給田小学校の児童や日本女子体育大学の学生が、約3～4mの車道幅いっぱい広がって歩いていました(写真⑥)。また、交差する狭い路地が多いため見通しは悪

く、自転車通行の際には徐行が基本となります。路地から歩行者や自転車が飛び出してくる心配もあるので、自転車本来のスピードを生かすことはできません（写真⑦）。

● **通学路の走行を推奨するI区間**

生活道路を抜けると、給田小学校、世田谷泉高校があり、児童や生徒の通学路になっています（I区間）。この付近の車道幅は約5mで、片側にのみ2mの歩道が設置されているところもあります（写真⑧）。しかし、世田谷泉高校前を過ぎると歩道はクルマよけの鉄製ポールがある路側帯に変わります（写真⑨）。そして、最後はガードレールもポールもない幅1mの狭い路側帯のみとなっています（写真⑩）。このため、登校する児童のすぐ横を自転車が駆け抜



写真⑧ 世田谷泉高校の正門付近は、クルマよけの鉄製ポールのある歩道が、片側にのみ設置されている



写真⑨ 世田谷泉高校を過ぎると、歩道は鉄製のポールが立てられた路側帯に変わる



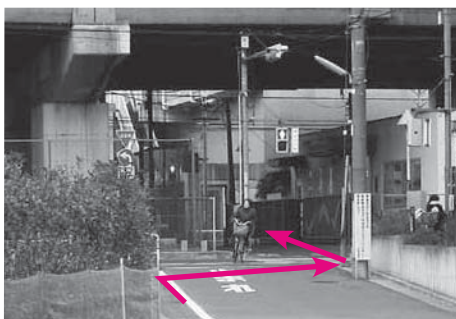
写真⑩ 推奨ルートには、小学校の通学路も含まれている。このため、児童のすぐ横を自転車が猛スピードで駆け抜けていくこともあった

けていく危険な光景もみられました。

● **高架下の歩道走行を推奨するJ区間**

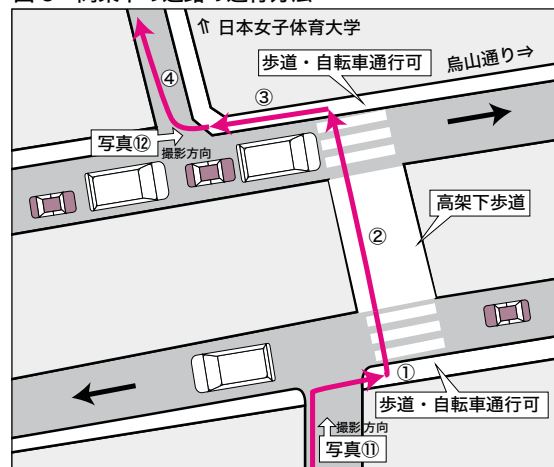
J区間は、進行方法がわかりにくい場所となつていきます。（図5）。ここは、直進できる道路がないため、日本女子体育大学方向に進む場合は、交差点から少しずれた位置にある高架下の通路（歩道）を通行するよう、マップ上で指示されています（写真⑪）。しかし、通行方法や注意事項などは一切記載されていません。そこで、この場所の通行方法について警察に確認してみると、「千歳烏山駅方向からきた自転車は右側に横断して高架沿いの道路の歩道（図5の①）に上がり、歩道から歩行者用の信号に従って横断歩道を渡ります。そして、高架下の歩道（図5の②）を経由して日本女子体育大学側の

歩道（図5の③）に渡り、そのまま歩道を行く。歩道を出た後は、車道を横切つて右折します（図5の④）」という回答でした。また、「歩道内は乗車したままでもかまいませんが、もし歩行者がいた場合には、自転車を降りて押して歩いて下さい」という説明でした。

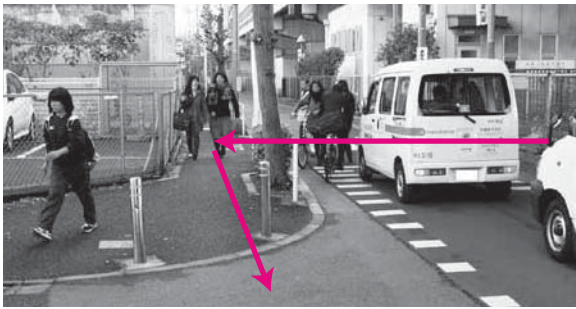


写真⑪ 推奨ルートでは、中央高速の高架下は矢印のように、高架下の歩道を通行するよう指示されている

図5 高架下の道路の通行方法



自転車安全ルート推奨マップは本当に安全か



写真⑫ 高架沿いの道路では、矢印のように警察は歩道通行を推奨している。しかし、歩道の幅が狭いため、取材時には車道を通行する自転車同士が、信号待ちをするクルマの横で、錯綜していた



写真⑬ 昭和大病院付近から推奨ルートに合流する道は、ポールとチェーンにより歩行者と分離されている

7 km に対して通常ルートは約 1.4 km。所要時間は、推奨ルートは約 12 分に対して通常ルートは約 8 分でした。つまり、距離、時間を考えれば通常ルートの方が自転車走行に適しているかもしれません。しかし、成城警察署は通常ルートについて「烏山通りは車両通行量が多く自転車走行は危険である」と指摘しています。そのため、日本女子体育大学や住民と何度も協議を重ね、実際に自転車で行って、現地調査を何度も行って、

今回の自転車安全ルート推奨マップを作成したそうです。当然、警視庁のチェックも受けており、何度も修正を繰り返して公開できたと言えます。しかし、2011年6月に内閣府が発表した「平成23年版交通安全白書」によれば、生活道路における自転車の死傷事故件数(10万1358件)は、幹線道路(5万5007件)の約2倍となっています。このようなデータがあるにも拘わらず、今回発表された自転車安全ルート推奨マップは、生活道路への自転車流入を警察が促進していることとなります。結果、自転車対クルマの事故は減少するかもしれませんが、自転車対自転車、自転車対歩行者の事故増加が懸念されます。それよりも、歩道や路側帯へのガードレール設置、追い越し禁止区間でのクルマの無理な追い越しに対する指導、クルマの法定速度を下げるなどの対策のほうが必要だと思われまます。これらをせずに、これまで事故が起きていないという理由だけで、生活道路や通学路が含まれたルートに自転車を誘導し、さらに「自転車は車道」という大前提に反してまで、推奨ルートとすることは疑問が残ります。警察が安全なルートとして推奨をするのであれば、自転車を幹線道路から追い出すのではなく、多くの人々が利用する幹線道路(通常ルート)に対策を施し、自転車が安全に走れるようにすることが期待されます。

しかし、日本女子体育大学側の歩道(図5の③)は、電柱や街路樹があるため有効幅は約1.5mしかありません。このため、多くの自転車が歩道の歩行者を避けるため、車道を通行してしましました(写真⑫)。このような自転車の通行が困難な狭い歩道を、何の対策もせずに推奨ルートとするのはいかがなものでしょうか。この高架下を抜けた道路(K区間)の先に日本女子体育大学があります。この推奨ルートで自転車で行った場合の烏山北自転車等駐車場～日本女子体育大学の距離は約1.7kmで、所要時間は約12分でした。

●生活道路を避けた利用者が多いL区間

実際に現場へ行って気になったのが、推奨ル

安全に疑問の残るルート設定

1. 歩行者が多い生活道路(H区間)を避けて、烏山通りから左折して世田谷泉高校前の道路に合流する区間を走行する自転車が多かった点です(L区間)。このL区間は交差する路地が少なく、ポールとチェーンで路側帯と車道は仕切られており、生活道路のように自転車が徐行する必要はありません(写真⑬)。このため、狭くて分かりにくい生活道路を通すのではなく、多くの人が利用する区間を推奨ルートにすることもできたのではないのでしょうか。

今回、実際に通常ルートと推奨ルートの両方を走行してみました。距離は推奨ルート約1.7 km に対して通常ルートは約 1.4 km。所要時間は、推奨