

□ 道路交通法改正と自転車利用環境の整備業務

1 なぜ今、道路交通法改正なのか？

自転車は、様々な用途で幅広い年齢層に利用されている交通手段であり、環境問題や健康志向の高まりにより、環境負荷が少なく健康増進に役立つ自転車は、今後ますます利用が進むものと予想されます。

一方、自転車利用が進んでいるにもかかわらず、自転車専用の走行空間が十分でないことや、自転車利用者が自転車の通行ルールを遵守していないことから、自転車に関連する交通事故が増加傾向にあります。平成 18 年の自転車に関連する交通事故は、10 年前と比較すると約 25% 増となっております。特に自転車と歩行者の衝突事故は、この 10 年で 4.8 倍に増え、自転車が歩行者の安全な通行を脅かしている実態が、近年、大きくクローズアップされております。

こうした自転車をめぐる現状を踏まえ、自転車の歩道通行要件の見直し等を行う道路交通法の一部を改正する法律（平成 19 年法律第 90 号 6 月 14 日）が成立しました。

このような背景の中、弊社において行った自転車利用環境の整備計画業務についてご紹介いたします。

2 東八道路歩道空間整備の事例

主要地方道新宿国立線（第 14 号）東八道路は、国道 20 号のバイパスとして整備を行っている主要幹線道路です。本業務の対象区間は、三鷹通りから野川公園内を抜けて、府中運転免許試験所及び多磨霊園を通して小金井街道に至る 5.4 km 区間で、幅員 30m、6 車線道路として昭和 40 年代半ばに整備されました。しかし、整備後、35 年の経過とともに沿道の都市化が進み、歩行者や自転車の安全に対する意識も大きく変わっております。

今回の整備は、このような時代の変化を捉え、人や自転車にとって使い易い道路として幅員構成を再編し、歩行者、自転車や自動車が安全に通行でき、親しみのある道路へとリフレッシュする事業です。

<<対象区間位置図>>



<<現況の自転車・歩行者通行帯の様子>>



公園脇の狭い歩道



自転車通行帯不足



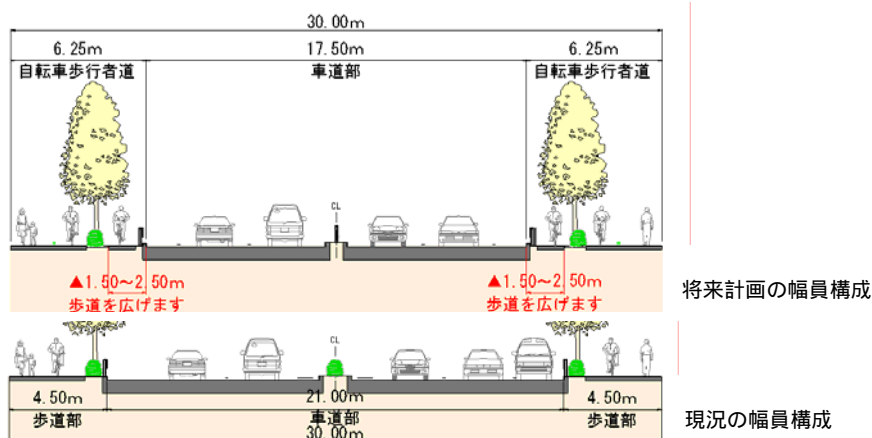
店舗前放置自転車



多い自転車

着眼点 1 沿道特性に合わせた道路幅員構成の見直し

「自転車・歩行者・自動車交通量調査」、「沿道の駐停車状況調査」及び「道路及び沿道の現況調査」を行い、東八道路の交通特性を分析し課題を整理いたしました。課題を解消するため、「自動車交通容量」及び「道路利用実態」の2つの視点から道路断面構成の見直しを行い、新たな道路幅員構成を提案いたしました。



着眼点 2 道路の内部景観・外部景観に配慮した緑の環境軸の再構築

東京都の「『緑の東京 10年プロジェクト』基本方針」においては、「厚みと広がりをもった緑の満ちた空間が連続する『環境軸』の形成」（東京都都市整備局 平成19年6月）が示されています。

そこで、街路樹は拡幅後の歩道内にベルト状の植樹帯を設置し、既存の高木（イチョウ）を残す方針としました。そして、人や自転車の流れを阻害しないように低木植栽をできるだけ連続的に配置するとともに、東八道路（三鷹通り～小金井街道）全体における道路景観の現状を維持できるような空間整備を検討いたしました。

着眼点 1 及び 2 を踏まえ、今回整備を計画している区間（三鷹通り～小金井街道 延長 5.4 km）では以下の3つの基本的な整備パターンを計画いたしました。

<p>パターン</p> <p>▲1.75m</p>	<p>パターン</p> <p>▲2.50m</p>	<p>パターン</p> <p>▲2.50m</p>
<p>【空間利用のイメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車の一部を歩行者から分離します。 歩行者と自転車が混在する部分では、舗装の違いで区分を明示します。 	<p>【空間利用のイメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者と自転車が混在する利用形態です。 歩行者と自転車の通行区分は、舗装の違いなどで明示します。 	<p>【空間利用のイメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者と自転車の通行を明確に区分します。 歩行者の通行部分に、視覚障害者誘導用ブロックを配置します。

