



自転車社会の環境改善を目指して No.47

実録・自転車酷道

(1) 歩行者自転車専用信号に潜む罠



文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員
バイク・バックカー（折り畳み自転車旅行家）

吉田 満

自転車活用推進研究会 事務局：
〒141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4階
TEL 080-3918-2932 URL <http://www.cyclists.jp/>

警察が「自転車は車両であり、車道通行が原則」と、啓蒙しはじめて10年近くが経過します。最近、やっとそのスローガンだけは浸透してきた感がありますが、まだまだ自転車は歩行者の仲間で歩道通行、という実態は否めません。

法律のコンセプトに反して自転車を歩行者扱いせざるをえなかった交通戦争と言われた時代から40年間、自転車の歩道通行等、自転車を車両として扱わない前提で道路インフラは整備され、それを10年間では払拭できずにいると感じます。それが顕在化した例を「自転車酷道」として、3回に分けて代表的な事例を紹介し、世の中に訴えることで、自転車社会の環境改善の促進を図りたいと考えています。

●なんちゃって歩車分離式交差点

「歩車分離式」という交差点があります。これは、交通量の多い交差点で、右左折する車両が、横断歩



写真1

者を巻き込んでしまうことを無くすため、歩行者の横断タイミングと、自動車の通行タイミングを完全に分離するという趣旨の交差点です。

まず基本的な話として、自転車の信号の見方ですが、自転車は車両なので、自動車等が従う三灯式信号機に従うのが基本です。しかし、人型をした歩行者用の二灯式信号機に「歩行者自転車専用」という表記があれば、自転車はそれに従うのが明確なルールです(写真1)。歩車分離式交差点でも、この「歩行者自転車専用信号」が採用されている例が一般的です。結果、自転車は車両で有るにもかかわらず、「車」ではなく「歩」の方に分類され、歩行者と同じタイミングで交差点を通行する事になります。「歩車分離式」という名称が不適切なだけでなく、自転車がルール通りに、この交差点を通行すると、明らかな不具合が発生します。そんな歩車分離式交差点を「なんちゃって歩車分離式」交差点と呼ぶことにしました。

ちなみに、東京の渋谷駅前や数寄屋橋交差点など、スクランブル交差点と言われる交差点も、趣旨は同じく歩車の分離ですが、信号機は、この「歩行者自転車専用」ではないの

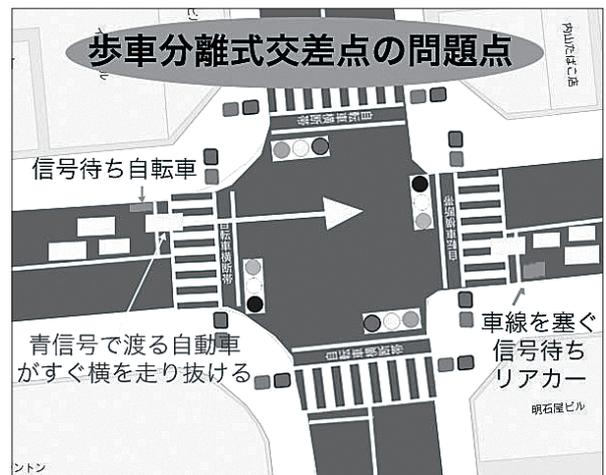


図1

で「なんちゃって歩車分離式」交差点とは異なります。

この「なんちゃって歩車分離式」交差点を、自転車で、ルール通りに通行してみましよう(図1)。

自転車は車両ですから、車道の左側を通行します。従う信号は歩行者用の信号と同じですから、前方にある人型信号機が赤の場合は停止線手前で停止しなければなりません。その時点では自動車等が見る三灯式信号機は直交するいずれかの方向が必ず青で、自転車と同じ方向が青のこともあります。同じ車道を走る車両なのに、見る信号が異なるという異常事態が発生し、信号待ちしている自転車のすぐ脇を、自動車などの車両が通り過ぎるといった酷な状況になるわけです。

よく考えると、これは「歩行者自転車専用信号」の有る、ごく一般的な交差点でも、断片的に起きている問題です。歩車分離式交差点とは違

い、同じ方向に通行する歩行者と車両の信号は、タイミングはほぼ同じですが、歩行者用の人型信号が点滅をはじめた段階で、自転車は停止線で止まらなければなりません。この時点では自動車が見る三灯式信号機は必ず青で、その後、すぐに黄色に変わります。この青から黄色に変わる短い間とは言え、信号をちゃんと守る自転車は、背後から迫り来る自動車におびえることになります。

こんな問題をやっと理解したのか、2011年に警察庁から通達された「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」の中で、「歩行者自転車専用信号」は排除して行く方針が示され、東京都をはじめ、全国でこの問題の解消が進んでいるのも事実です。しかし、もっとも大きく問題をはらんでいる「なんちゃって歩車分離式」が解消された話は耳にしません。

● 押せない自転車用押しボタン

自転車に関する押しボタン式の信号のある交差点があります。大きく分けて、2種類の形式があります。

一つ目は、四輪車の存在をセンサーで感知し、二輪車をセンサーで感知出来ない場合のため、別途押しボタンが用意されている、感應式信



図2

号機という例です。

この二輪車用の押しボタンが、停止線で止まった位置からは押すことができない例があります(図2)。

これはとても多く、少なく見ても半分はこのケースで、警察に指摘すると良くない状況だとは認めますが、おおむねセンサーで反応するからか、警察内部でも改善項目としてとらえていない都道府県警も多く、全国的に解消されていません。これは自転車だけではなく二輪車全体にとっての酷道となります。

もう一つの例については、明らかに自転車を歩行者の仲間として扱った結果、問題の出た例です(図3)。

通常の交差点と同様、車両用の信号(三灯式)は定期的に信号が変わりますが、歩行者用の信号(人型の二灯式)は利用者が少ないので押しボタン式になっている例です。主道路に対して従道路の自動車の交通量が極端に少なく、青の時間を短くして、頻度の少ない歩行者が横断

する場合のみ、青信号の時間を長くしているという合理的な物です。

純粹に歩行者だけが押しボタン式なら問題は無いのですが、前述の歩行者自転車専用信号になっている例が有り、自転車はこの人型信号に従う必要があります。しかし、この押しボタンは、歩行者が押すことが前提で、停止線で止まった車両からは見る事も出来ない位置に有ることもあり、知らずに(人型)信号が青になるのを待っていると、いつまでも交差点を横断できませんから、歩行者になってボタンを押しに行くしかありませんが、自転車としては通行する事が出来ない酷な交差点です。

この例は、警察に指摘すると、明らかな間違いとして認めます。当初は純粹な歩行者用信号であった物が、ある時点で歩行者自転車専用信号に変更され、自転車は歩行者と同様、歩道を通行してきて、歩行者用ボタンを押す。という間違った前提によって、設置されたことが解ります。 PP

次回に続く



図3



「自転車検定」を始めました

インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ(<http://www.cyclists.jp/>)からどうぞ。



自転車社会の環境改善を目指して No.48

実録・自転車酷道 (2) 自転車が通行できない生活道路



文

 特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員
 バイク・バックカー (折り畳み自転車旅行家)

吉田 満

 自転車活用推進研究会 事務局：
 〒 141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階
 TEL 080-3918-2932 URL <http://www.cyclists.jp/>

前回は、自転車を歩行者扱いするような規制として、「自転車歩行者専用信号」の問題点を取り上げました。今回は、ルールに従って車道を走っていると、突然自転車が通行できなくなったり、自転車として通行できないルートに誘導される指示のある酷道を紹介します。

●自転車が通行できない 道路上の規制

自転車で走っていると、軽車両通行禁止規制標識のある道路の部分に出くわすことがあります(写真1)。念のため説明しておきますと、軽車両とは、車両の中でも全ての自転車、大八車、馬などです。

高速道路など自動車専用で造られた道路は、その役割を満たすべく自動車のみ通行可として規制されていますが、今回取り上げるのは、生活道路として作られた都道府県道や国道で、トンネル部や陸橋部分のみ自転車等が通行できない部分的な規制の例です。

大きな道路が交差する所など、交通量が多い場合、自動車の渋滞を緩和するために一方の道路に陸橋を設

け、その橋梁部は自動車専用になっています。この場合自転車などは側道を通行さ

せて、平面交差させる例が多く、通常の信号があり、それに従って通行すれば、ほとんど問題はありません。

しかし、側道に行っても、その先、河川や鉄道に阻まれて進行できないような例が存在します。

東京都の環状七号線(都道318号大田区平和島～江戸川区臨海町)を例に挙げると、少なくとも以下の橋梁部が自転車通行禁止となっています。

- ・桜台陸橋(西武池袋線を越える)
- ・新神谷橋(隅田川を越える)
- ・鹿浜橋(荒川を越える)
- ・西新井陸橋(東武伊勢崎線を越える)
- ・青砥橋(中川を越える)
- ・総武陸橋(総武本線を越える)

自転車はどのように通行すればよいか質問すると「歩道を通行できる」と即答されます。歩道は歩行者の聖域です。普通自転車という一部の自転車が、例外的に徐行通行できる場合もありますが、その導入部には階段が有り、車両での通行は物理的にできません。

階段にはスロープが設けられているところもあり(写真2)、自転車を押した歩行者として通行させることを前提に「自転車の通行は可能」と表現します。これは自転車の通行ではなく「歩行」です(同じ車両でも原動機付自転車ですと押し歩きを「通行できる」とは絶対に表現しませんから、やはり「自転車は歩行者の仲間」という意識なのでしょう)。

車道は傾斜もあり、全ての自転車



写真2

の人が車道通行を望んでいるわけではありませんが、電動アシスト自転車も当たり前になっている今、自転車など軽車両だけが通行ができない道路になっていることは理解できません。警察に規制の理由を問うと「車道は幅員が狭く危ないから」という説明。四輪車が片側2台平行して通行できるほど広い車道をそう表現するのです。危ないのなら車線を減らすなり、軽車両よりも大きな車両を規制するのが順当と思いますが、自動車の通行制限など想像すらできない。というのが日本の道路行政の現状のようです。

道路の交通規制については警察が主体になっている各都道府県の公安委員会が設定していますが、日本の国として統一された規制のための基準を、警察庁が示していて、軽車両通行止の規制については、表のよう



写真1

第1-7 軽車両通行止め

規制目的	軽車両の通行を禁止し、交通の安全と円滑を図る。	
根拠等	法第8条第1項	標識 388、389  
対象道路	原則として次のいずれかに該当する道路 1 オープンバス、アンダーパス、トンネル等で自動車の通行が多く、かつ、十分な車道幅員がないため、軽車両とその他の車両との混在通行により、交通事故が発生するおそれのある道路 2 急勾配又は屈曲等道路構造上軽車両の通行が著しく危険であると認められる道路 3 高速自動車国道等と接続しているため、軽車両の通行を禁止する必要がある道路	
対象	軽車両	
留意事項	1 主として道路構造の観点から、交通事故を防止するためやむを得ない区間に限ること。 2 原則として交通の閑散な山間部の道路、軽車両の通行が極めて困難であることが明白な道路等、軽車両の通行実態のない道路では本規制を実施しないこと。 3 本規制を実施する場合は、必ず、直近にう回路を確保すること。	

「道路規制基準」（平成23年2月4日付け警察庁内規発第3号、丙公企第10号）の一部抜粋

表1



写真3

な実施基準となっています(表1)。

留意事項に、以下の記載があります(筆者加筆の下線部分)。

「3 本規制を実施する場合は、必ず、直近にう回路を確保すること。」

警察に確認すると、この場合の「直近」というのは、交通法規では数十メートルの範囲のことだそうで、離れた場所にある橋は「直近のう回路」にはならないそうです。環七の橋は「必ず」と記載されているう回路を確保できていないので、実施基準を満たしていません。今後、この基準を満たすような規制に変更されるのを願うばかりです。

また、珍しい例として、規制基準を満たすう回路が存在しているのに、自転車にとって酷道となる例もありました。東京都港区の六本木六丁目交差点です。大きな交差点でアンダーパスを造り、立体的に交差させることでスムーズな通行を実現している例ですが、軽車両はアンダーパス部は通行止めにし、側道にう回させています。しかし直交する道路との平面交差点の信号で、車両全ての直進ができないのです。車両はアンダーパスを直進できるので、信号は右左折だけで良いと考えたのでしょうか。自転車などアンダーパスを通行できない軽車両だけがここを直進できない結果になっています。この例は幅員などスペースの制約があるとはいえないので、単なる交差点の設計ミスと考えられます。

●自転車が行き通れない所に誘導する法定外表示

自転車は車両です。ここまで書いた法的な規制については、どんなに不満な規制でも、それに従う必要があります。それとは異なり、法的に従う必要のない例を紹介します。

なんの法的規制も無いのに、安全確保・注意喚起の名目で、通常に走行することができないルートにう回させるような案内看板が存在します。これらは、自治体が作成している例が多く、地元警察が承認するかたちで連名にしている例もあります。法律で規定されたものではないので、「法定外表示」などと呼ばれています(写真3)。

この指示を、ルールと勘違いすると、不便な通行を強いられた酷道と化します。そして誘導された先は、ほとんどが歩道など歩行者の歩行空間です。歩行者の空間は、この誘導で自転車に浸食され、接触事故も増えることになり、結果、歩行者にとっても酷道になります。

また、あたかも自転車の通行を禁止するような表示をすれば、自動車などのドライバーが自転車の通行はないものと勘違いし、注意を怠ることになります。実際の経験でも、このような区間を通行していると、(他ではほとんどなくなった)クラクションを自動車から鳴らされる率が高いのです。自動車のドライバーか

らしてみたら「ここは自転車は通行禁止のはず。違反はケシカラン」という意味のクラクションなのでしょう。法的には通行が問題ないのに、不正な表示のおかげで、注意喚起とは真逆の結果をもたらすことを懸念しています。

このような法定外表示をする場所は、自転車の通行が危ない状況と自治体が判断しているようですが、正確には自動車と自転車の共存の問題であり、四輪車などの自動車の通行がなければ安全である例がほとんどです。もちろん自動車が危険の元凶であっても、その通行を排除する考えは行政にありません。本当に安全を考えるなら、自転車を排除・制限しようとするのではなく「ここは自転車も走ります。注意して通行しましょう」と表示するのが、正しい注意喚起だと思います。

今回紹介した酷道は、法的に自転車が普通に通行できないか、普通に通行できないところに誘導するものです。いずれも、何か問題があり、そのしわ寄せを自転車に負わせていると感じます。この状況を受け入れるのではなく、警察等に苦情を言うことで、なにが正しいのか、今後どうすべきなのか、考えてもらうきっかけになると思います。せめて「自転車はどこを走るべきですか?」と問い合わせてみてください。 **PP**

次回に続く



自転車社会の環境改善を目指して No.49

実録・自転車酷道 (3) 普通自転車かどうかで異なる 自転車の通行空間

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員
バイク・パッカー (折り畳み自転車旅行家)

吉田 満

自転車活用推進研究会 事務局：
〒141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4階
TEL 080-3918-2932 URL <http://www.cyclists.jp/>



今回は、ほとんど知られていない「普通自転車」の詳細と、その影響について着目し、結果、酷道とってしまった例と合わせて、実態をレポートします。

●「普通自転車」って何ですか？

前回も書きましたが、歩道を例外的に通行出来るのは、自転車の中でも「普通自転車」のみです。さて、その「普通自転車」とは、いったい何でしょうか。

歩道を例外的に通行できるルールを決めた時に、さすがに全ての自転車を通行可にするわけにはいかないということでしょうか、車体の大きさ等について「普通自転車」として以下のように定義しました。

一. 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。

- イ. 長さ 百九十センチメートル
- ロ. 幅 六十センチメートル

二. 車体の構造は、次に掲げるものであること。

- イ. 側車を付していないこと。
- ロ. 一の運転者席以外の乗車装置(幼児用座席を除く。)を備えていないこと。
- ハ. 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
- ニ. 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

皆さんが乗っている自転車は、これに該当する普通自転車でしょうか？

MTBやクロスバイクで、60cmを越えるハンドル幅の物は普通に流通しています。

「制動装置が走行中容易に操作できる位置」や、「歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部」について、この基準を、何度も警察に問い合わせしていますが、明確な回答を得られていません。手の小さい人にとってブレーキ・レバーが引きにくい状況だと、はたして容易に操作できる位置にあるのだろうか、と疑問を持ちますし、各種レバーの先端は鋭利な突起物になるのか、判断ができませんので、不完全な定義という印象を持たざるをえません。

基本的に、全ての自転車は車道を走行できますから、歩道通行さえしなければ、普通自転車かどうかは、問題にはなりません。しかし、自分が運転する自転車が普通自転車なのか、そうでないのか、解っていないと法律違反になってしまう例があります。

●優遇か冷遇か、普通自転車交差点進入禁止の規制

その例の一つが「普通自転車交差点進入禁止」という規制です。大きな交差点の手前の路面に、こんな規制標示がある場合があります(写

真1)。東京都内では現在存在しないようですが、私の住む街の市街地には、普通に存在しています。



写真1

交差点の手前で、自転車を歩道に誘導しています。対象となる自転車は「普通自転車」です。歩道を例外的に通行できるのは、前述の通り普通自転車のみですから、この規制で歩道を通行しなければならないのは普通自転車のみで、それ以外の自転車は、この規制の対象にはなりません。

普通自転車は、歩道を例外的に(徐行)通行できるなどの優遇があるという印象ですが、この規制に関しては、普通自転車であるがゆえに禁止対象になってしまう。という不合理的な印象を持たざるを得ません。

この規制は、車道を通行してきて、そのまま交差点に入ることが危険で



写真2

あるということで、歩道を経由させよう、という趣旨のようです。普通自転車以外の自転車であっても、危険なはずですが、根本的な対策はしない。結果、普通自転車にとっては、歩道での徐行を強制され、それ以外の自転車にとっては危険な交差点である、という酷道となっている規制と思います。

本題から外れますが、この写真の箇所の規制については、実は矛盾があります。脇の歩道は自転車通行可ではないのです(地元の警察で確認済み)。普通自転車の場合は降りて歩行者にならないと通行できない交差点になってしまっています。また、植栽で遮られて、物理的に歩道に入れない例も有りました(写真2)。いくらマイナーな規制とはいえ、あまりにもずさんです。

●普通自転車かどうかで通行空間が制約される例

普通自転車が関係する他の例として、自転車を除く一方通行(写真3)があります。ここで標記されている



写真3

「自転車」というのは法的には普通自転車のことです。自転車通行可の歩道も同様ですが、多様な自転車が存在するのに、普通自転車のことを「自転車」と表現してしまう標識も、勘違いを招くと思います。

車両一方通行の道路は普通に見かけますが、自転車を除く物がほとんどのようです。しかし、自転車全体を除く一方通行はないようですから、自分の乗る自転車が普通自転車であるという確信がない場合は、一方通行の道路を逆進行すべきではないと思います。そもそも自転車はれっきとした「車」ですから、一方通行についても例外なく従うのも筋だと思います(筆者は、キューバをサイクリングした際に、ハバナ市内で一方通行の通路を日本の感覚で自転車で逆進行して、警察官に怒られた経験があります。これが世界的には普通なのでしょう)。

また、あまり多くはありませんが、「自転車道」といわれる部分も、通行は普通自転車に限られます。サイクリングロードのように、歩行者と自転車のみが通行できる道や、車道の青いレーンに「自転車専用」と描かれたものではなく、青い丸に自転車マークだけが描かれた標識のあるも



写真4

のです。

この例は近年整備された東京都の道路、通称「新虎通り」です。(写真4)

通行する道路にこの部分が存在する場合は、普通自転車はここを通行せねばならない、というのがルールです。自分の運転している車両が普通自転車であれば、車道を通行すると違反になりますし、普通自転車以外の車両は全て、車道通行が必須となります。

この新虎通りの自転車道は、車道の両側に自転車通行空間を用意していますが、対面通行なので、決して広々としたものではないですし、交差点に出るたびに途切れて(自転車通行可の)歩道となってしまいますから、徐行義務が発生します。結果、自転車道の通行を強制される普通自転車にとっては、普通通行を阻害される、酷道であるといえると思います。

これだけ土地に余裕があるなら、自転車道の代わりに車道を広げ、左側を自転車レーンとすれば良いと思いますが、未だに、自転車のためと称して、このような道路が造られていることにガックリしてしまいます。

3回に分けて、自転車が安全にスムーズに通行できない道路環境、規制等について、実例を交えて紹介してきました。長年、安全のためと称し、歩行者の通行を制限し、自動車の通行を優先してきた歴史をあらためて感じます。その狭間にある自転車の存在は、車両としての立場を剥奪され、歩行者に近い通行をするような法を改悪してきました。

現状を知り、自転車の車両性回復を図ることが、今後の自転車社会の環境改善の促進つながると考えていますが、この3回の連載記事がその参考になれば幸いです。

PP

終わり