

自転車社会の環境改善を目指して No.51

自転車は交差点では どのように走る？

～オランダにみる自転車レーンの交差点処理～



文

 特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員
 公益財団法人 日本自動車教育振興財団 常務理事

上橋 義弘

 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/>


日本では、自転車に関係する交通事故が年間約10万件発生しており、実にその7割が交差点で起きています。なぜ交差点部分で多いのか、自転車大国といわれるオランダでの交差点部分における自転車通行環境を紹介しつつ、日本の道路の構造的問題点を考えてみたいと思います。

交差点部分で自転車事故が多い要因の一つに、欧米に比べて自転車レーンの整備が遅れており、歩道を通行する自転車が多い点があげられます。一般的に自転車の歩道通行は車道通行に比べて“安心”なように思われていますが、実はそれが逆に事故の要因になっており、歩道通行は決して“安全”ではないのです。つまり、歩道を通行する自転車は自動車からは認知されにくく、交差点で急に飛び出してくるように見えるのです。こうしたことから、欧米では自転車は車道通行が“当たり前”になっており、自転車をより安全に通すために自転車レーンの整備が進んでいるのです(写真①)。



写真① アムステルダムの自転車レーン。自転車2台が並走できる十分な広さがある

・日蘭対比でわかる 自転車レーンに対する考え方の差

日本でも、少しずつながらも自転車レーンの整備が進められていますが、自転車のことを理解していない役人が机上だけで計画した、自転車ユーザーのことを全く気にしていないと思われる自転車レーンが多々見受けられます。

写真②は東京都内の自転車レーンです。路地の出入口近くになると自転車レーンが途切れてわずか10mほどの自転車レーン(白線車道側)になっているのがわかります。これでは何のための自転車レーンかわからず、路地や駐車場等の出入口部分では自動車が優先されると解釈されても仕方ありません。路地や駐車場・



写真② 路地部分手前で途切れてしまう、わずか10mほどの自転車レーン(東京：山手通り)



写真④ 交差点部分で信号待ちの歩行者が行く手を遮り、いったん車道通行に切り替えた後に再度自転車レーンに戻る(東京：環状二号线)

建物の出入り口付近で自動車と自転車の衝突事故が発生しやすいのはこうした背景があります。ではオランダではどうでしょうか。赤くペイントされた自転車レーンが切れ間なく続いており(写真③)、路地部分では自転車レーンの白線が破線になっていることから、破線部分では「自動車は自転車レーンを例外的に横切ってもいい」ということを示しています。つまり、自動車よりも自転車が優先されることが明確に表わされているのです。

日本の自転車レーンで危険な構造と考えられるのが、信号のある交差点での自転車レーンの扱いです。写真④は東京の都道環状二号线(新虎通り)で、2020年東京オリンピックに向けて今まさに整備されている通りです。写真⑤のアムステルダムの写



写真③ 路地部分でも切れ目がないアムステルダムの自転車レーン



写真⑤ 自転車レーンと歩行者帯が明確に分離されているアムステルダムの交差点

真と比較してどこが危険かわかりますでしょうか。写真④では、交差点に差しかったところで自転車レーンが途切れています。これは写真②と同様の発想で、自転車優先はここまでで、この先は歩道(歩行者優先)を意味します。このため、信号待ちの歩行者が車道脇までせりだし、自転車レーンを通行してきた自転車は進行方向の信号が青にもかかわらず歩行者が邪魔になって通行できない事態に陥り、いったん車道に出るしかないので(写真④の自転車は車道右側通行を強いられた)。そして交差点を渡り切って再度自転車レーンに戻るようになります。

一方、アムステルダムでは、自転車レーンと信号待ち歩行者の滞留所が明確に分離されており、また自転車専用信号を設置してある交差点も多いので、自転車と歩行者が交錯することはありません。

このようにオランダでは「自転車は自動車と同じ車両」としての位置づけが明瞭であり、それを前提に自転車が安全に通行できる環境を整備しています。日本でも法律上は「自転車は自動車と同じ車両」ですが、行政の側の意識は「自転車は歩行者と同じ」のままなのではないでしょうか。

■ 直進・右折用と左折用の2つに分かれる自転車レーン

日本では自転車は交差点での右折時には2段階で右折するよう定められています。アムステルダムで幅員に余裕のある道路は、自転車レーンは交差点の50mほど手前から直進・右折(日本の左折)用と左折(日本の右折)用の



写真⑥ 左から直進・右折自転車、直進・右折自動車、左折自転車、左折自動車の4つのレーンに分岐



写真⑦ 交差点内にも直進、左折の自転車の通行帯が明確になっている



写真⑧ 左折用の待機場所が設けられているアムステルダムの自転車レーン



写真⑨ 交差点手前で大きくカーブしている自転車レーン。これにより自動車の巻き込み事故を防止する

2つに分岐し、交差点内で自動車との交錯が起きないように工夫されています。写真⑥の交差点では、自転車レーンが2車線、自動車通行帯が2車線の合わせて4つのレーンに区分され、それぞれのレーンが白の実線で描かれており、この区間は他のレーンへの侵入は原則としてできなくなっています。また、交差点内では直進、左折とも自転車の通行帯(白の破線)が表示されており(写真⑦)、車との接触を避ける工夫が施されているのがわかります。

■ 2段階左折の自転車レーン

狭い通りでは、自転車は2段階左折を行う交差点もあります。そして、直進自転車と左折自転車が交錯しないように、交差点を渡りきったところに直進用レーンとは別に左折用の待機場所が設けられ(写真⑧)、矢印で明示することにより自転車交通流の整序化を図り安全性を担保しています。

日本でもこのような2段階右折時の待機場所がほしいものです。

■ 歩道内自転車レーンの交差点処理

歩道内に自転車レーンを設ける場合、車道内自転車レーンに比べ車のドライバーから死角になる可能性があります。このためアムステルダムでは、交差点部分に工夫を凝らし、巻き込み事故を防いでいます。具体的には、交差点部分で自転車レーンを歩道側にカーブさせ、車道との間に緩衝スペースを設けているのです。このカーブ構造により自転車はスピードを落とさざるを得なくなり、また自動車ドライバーからは一定の距離が設けられるため視認性がよくなります(写真⑨)。

このように、自転車をいかにスムーズに、そして安全に通行させるかに工夫を凝らしている点が自転車大国たる所以でしょう。日本でも、自転車利用者の立場に立った、真に安心安全な自転車レーンの整備が求められます。