

日本のシェアサイクルのあり方 No.7

ストレスのない自転車での移動環境の確保、 分かりやすい自転車走行空間の整備が喫緊の課題 —自転車目線での交通施策の促進を—

文

都市交通評論家

亘理 章

一般社団法人 日本シェアサイクル協会

事務局：TEL 03-3663-6281 URL <http://www.gia-jsca.net>

私は自転車を利用して自宅(大塚)から池袋、新宿、渋谷、そして東京・銀座方面等へ出かけて行く。しかしながら道中の様々な場所で、どこを走ったら良いのか分からないところに度々出会う。特に交差点周りは厄介で、直進したいのに左折専用車線に入り込み、どうしたらよいか。T字路で右折したいのに左折車両に邪魔されてどうしたらよいか。下手なところを走ると危険なので、結構ストレスが溜まります。せっかく幹線道路での自転車レーン整備が進みつつある中で、また自転車ナビマークも増えている中で、なぜ交差点周りの処理が上手くいっていないのだろうと疑問に思います。

東京をはじめ日本を訪れる観光客が毎年増えています。またシェアサイクルの導入も全国の都市で計られてきています。シェアサイクルで観光スポットを回る観光客の安全・安心は大丈夫なのだろうか。

そこで欧州の事例を参考にして、日本での交通施策の課題を考えてみたいと思います。

欧州では「ストレスなき移動」が交通施策の目標

これまで毎年欧州の様々な都市を訪問し、自転車や歩いて現地の都市づくりやそのための道路走行空間を整備していく様子を視察してきました。オランダやドイツの各都市は早くから自転車交通利用を謳い、公共交通の整備による市民の移動の自由を保障してきていることはご存知のことと思

います。特に2000年以降の欧州各国での取り組みは素晴らしい。

欧州では、各国に自転車走行空間の整備基準があり、道路の幅員、自動車の速度規制、交通量等を勘案して自転車の走行空間を整備することになっています。オランダ、デンマーク、ドイツ以外の国では、自転車は貧乏人が乗るものだとしてなかなか普及してこなかった歴史があります。特にパリやロンドンなどで自転車利用が遅れた大きな要因となっていたことは紛れもない事実です。

そこで交通施策の関係者が一番腐心したのが「自転車でもストレスなき移動」による自転車利用の促進策で



写真① パリ市内は自転車ナビマークだらけ
写真② 車道は一方通行だが自転車だけは双方可
の道路標識(自動車のドライバー向け)
写真③ 自転車利用者は道路上に走行位置標示



写真④ 自動車の速度が速い、交通量の多い道路では、入り口に縁石ポストを設置
 写真⑤ 左折自転車には大きくレーンを設置して自転車走行指示の標示1
 写真⑥ 左折自転車は交差点手前で、直進自転車の邪魔にならないよう一時停止指示2



した。それを具現化したのがパリの道路上の自転車ナビマーク標示です。(写真①)パリ市内では、交通ルールも良く理解していない観光客の目線で、自転車ナビマークの上を自転車が走れば安全・安心だし、ストレスがないように交通施策を徹底してきました。また同時にきめ細かい配慮もしてきました。道路幅員の狭い路地で一方通行の道路でも、自転車は双方向を走行できるのですが、自動車交通量の少ない道路では、道路上に自転車ナビマークのみを標示します。(写真②、③)一方で自動車交通量の多い道路の入り口には、巻き込み事故防止や危険を認知させるための縁石ポストを設置するなどの配慮がなされています。(写真④)

交差点周りでも自転車ナビマークで走行指示が常識

交差点周りの自転車走行指示で徹底しているのがドイツです。ドイツではパリのように自転車ナビマークだらけという都市はありません。そもそも自転車レーンは50キロ速度規制の幹線道路にしかありませんので目立ちませんが、交差点周りの処理は徹底しています。つまり自転車走行の安全に配慮するとともに、自転車利用者目線で実に分かりやすい懇切丁寧な標示になっています。通常は交差点の手前約30メートルから直進する場合のルート、右左折する場合のルートが自転車ナビマークで標示されます。写真のドイツ・フランクフルトの事例では、左折時に、直進や右折の自転車の邪魔

にならないように、大きく左折レーンを取り、直進レーンの手前に一時停止ラインを設け、信号待ちするように設計されています。(写真⑤、⑥)こうした施策はいまや欧州の各都市で採用されています。

自動車ドライバーの理解・認知も施策の基本

欧州の施策でも一つ特徴的なのは、自動車のドライバーに自転車をいかに認知させるかを考えていることです。ドライバーが自転車を認めると自転車に道を譲り、速度を抑えてくれると考えたからです。そのためにも自転車の動線・動がドライバーにも理解できるような自転車走行空間の設計が重要となります。ドライバーの死角に入る自転車を出来るだけでなく配慮がなされているということです。

私はフランクフルト、パリ、ロンドンなど数都市で自転車を利用して街づくりを見てきましたが、自転車走行中に一度も危険を感じたことはありません。自転車に関する各種の道路標示は分かりやすく、なおかつ自動車ドライバーが自転車を優先して道を譲ってくれるからです。

交差点周りの事故が多いのは欧州でも日本でも一緒です。その処理をうまくやらないと、自転車走行の安全・安心は確保できません。日本では自転車優先の政策・施策が遅れているといわざるを得ません。東京オリンピックまでに何とか間に合わせなければならないと考えます。関係者の決断を期待したいものです。 PP