

自転車の交差点安全 II

(自転車レーン編)

自転車横断帯と自転車安全

第28号でロンドンを例にお伝えした通り、欧米では、自転車は原則車道通行であり、交差点の通過においても車道走行を基本としている。だが、その一方で、欧米の都市では自転車の利用者の増加と共に多くの自転車レーンが整備されつつある。これに伴い、交差点内では自転車専用の横断帯を設け、自転車と自動車を分けて通過させる方式も多く導入されている。

ただ、自転車横断帯を設け、自転車と自動車の動線を分けたからといって、交差点内における自転車の安全性が自動的に保障されるわけではない。実際はその逆で、交差点内で自転車と自動車の動線が交差するポイントが増えることが事故の増加に結び付きかねない。特に、交差点を直進する自転車と左折する自動車との間の「左折時衝突」(左側通行の場合)が一番問題となる。ちなみに、自動車同士の例で言うならば、これは中央寄りの車線からいきなり左折する自動車と左側車線を直進しようとする自動車との関係に相当し、危険極まりない状況である。従って、自転車横断帯の設

置には細心の注意と安全対策が必要となる。

ヨーロッパの自転車横断帯と安全対策

写真1を見ていただきたい。オランダ・アムステルダムの信号のある交差点である。そこに1.5メートルほどの自転車横断帯が設けられている。注目されるのはそこに自転車専用信号が設置されている事である。日本では珍しいが、欧米先進国では自転車横断帯の設置に伴い広く導入されているごく当たり前の安全装置だ。独立した自転車信号を設けるこ

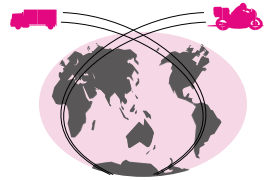


写真1：アムステルダムの信号がある交差点と横断中の自転車。自動車の右折信号と歩行者信号は「赤」、自転車専用信号と自動車の直進は「緑」とお互いの動線に干渉しない様に精密の制御されている



写真2：写真1と同じ交差点を右折する自動車。ここでは、自転車信号が「赤」で右折信号が「緑」に代わっている

とで歩行者と自転車と自動車の流れを分けて別々に制御する事が出来る。カラーでないので分かりにくいですが、写真1ではクルマの直進車線が緑、右折車線が赤、自転車信号が緑、歩行者信号が赤になっている。このため自転車は右折する自動車を心配することなく安全に交差点を直進する事が出来る。オランダでは、この様な方法で「右折時衝突」(日本の「左折時衝突」に相当)を根本的に解決している。

尚、この交差点にはもう一つ重要な自転車安全対策が盛り込まれている。それは、この自転車横断帯が手前から向こう側に向かって一方通行になっている事である。ご覧のようにこの交差点の自



写真3：デンマーク・コペンハーゲン市内の交差点を横断する自転車。ここでも直進する自転車と自動車の信号は「緑」に対して右折する自動車信号は「赤」の時差信号になっている

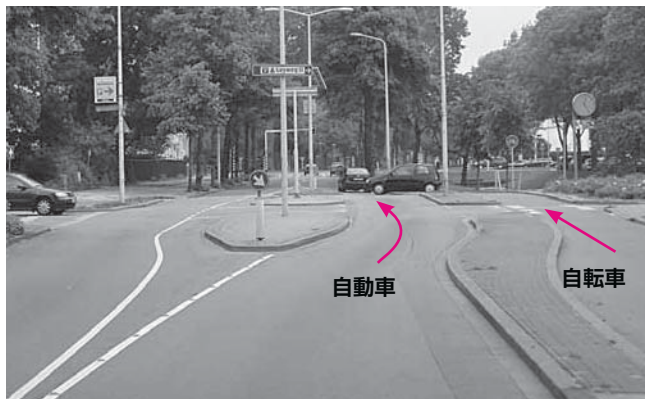


写真4：オランダ・デンハーグ市内の信号のない交差点。ここにも数々の自転車安全対策が盛り込まれている

自転車横断帯は狭く、逆走を許すほど広くはない。逆走する自転車がいれば、正面衝突するか、どちらかの自転車が安全なはずの自転車横断帯から飛び出す事になる。逆走を許すか許さないかでは自転車の安全性において大きな違いが出る。特に交差点内ではその影響は無視できない。

これに比べ、日本の自転車横断帯には自転車専用信号もなければ、自転車と自動車交通の時差制御もない。また自転車の逆走が野放しのままである。その意味で日本の自転車横断帯とオランダの自転車横断帯とは似て非なるものがある。根本的な安全対策を施さないまま安易に自転車横断帯を設置する行政に大いに疑問を持たざるを得ない。

信号が無い交差点での自動車安全

なお、オランダでは信号のない交差点においても様々な安全対策が施されている。写真4をご覧いただきたい。オランダの典型的な幹線道路上の信号のない交差点である。まず、中央分離帯が設置されている事に注目していただきたい。信号のない交差点で幹線道路を横断するには細心の注意が必要だが、この中央分離帯のおかげで自転車又は自動車は2段階に分けて幹線道路を横断する事が出来る。具体的には、まず左の安全を確認し中央分離帯まで進み、右の安全を確認して反対側まで渡る事になる。片方ずつの

安全確認なので左右から来る自動車を見落とす危険性は極めて少ない。ただ、幹線道路を横断する場合注意しなければならないのは、そこを通過するのは自動車だけではなく自転車だ。歩行者と自転車にも気をつけなければならぬ。従って、それを含めると、実際の横断は2段階ではな

く6段階に分けて行われる必要がある。そのため一時停止する場所も6か所に設けられている。これなら自動車のみならず歩行者も自転車も別々に確認するので見落とされる危険性はまずない。

ちなみに、日本では一般的に左右同時に安全確認を行い、一気に反対側まで渡る様指導されている。無理な方法だと言わざるを得ないし、この方法による安全確認に不安を感じるドライバーや自転車のライダーは少なくないのではないだろうか。

また、この交差点は右折時衝突事故の防止対策も施されている。つまり幹線道路を手前から走ってきた自動車がこの交差点を右折する時に、右側の自転車横断帯を通過する自転車を巻き込んでしまう事を防ぐ対策である。まず、交差点手前から車道幅が狭められと同時に人工的なカーブが作られ、交差点手前で減速させる構造になっている。また、脇道への入り口にも分離帯が設けられ、ギリギリのレーン幅しか与えられていない。このため、幹線道路から交差点を右折する自動車は交差点手前で減速した後、交差点の中ではさらに徐行速度まで減速させられる。そして、その先の自転車横断帯をゆっくりと安全に通過させられる事になる。なお、この交差点周辺には障害物がなく、高い視認性が確保されている。このため、自転車が右折するドライバーから見落とされる可能性は極めて低い。この様にオランダでは信号のない交差点においても自転車は二重にも三重にも守られているのである。