

# 自転車の車道走行と自転車ナビマーク

東京都警視庁は、都内の3地区を自転車通行環境整備のモデル地区に指定。新たに自転車の通る場所と進むべき方向を示す路面表示「自転車ナビマーク」を設定しました。自転車ナビマークが設置されたことで、自転車は車道を走りやすくなったのでしょうか。すでに整備が完了している西葛西地区、小平地区の2カ所を実際に走行してみました。

## 自転車ナビマークの導入

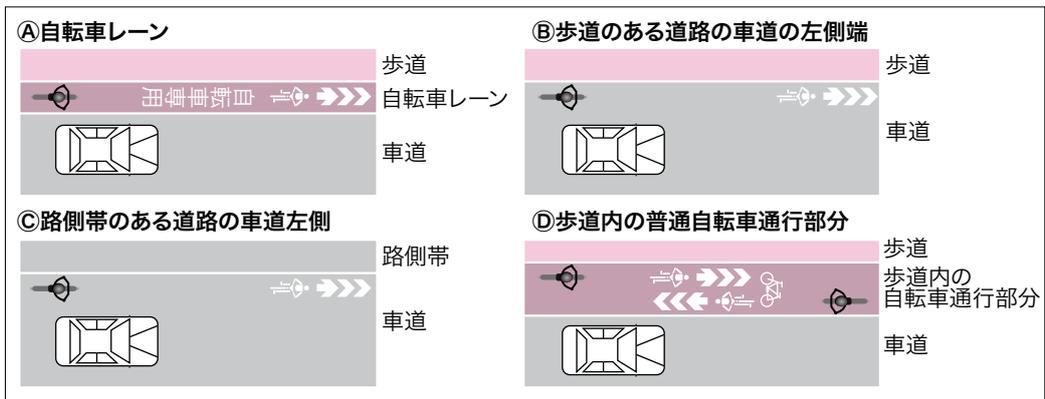
警察庁は、平成23年10月25日に、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」という通達を出しました。警察庁はその基本的な考え方として、改めて自転車は「車両」であるという考え方を自転車利用者だけでなく、ドライバーや歩行者に対しても徹底させるとともに、自転車利用者に車道を通行するよう促すとしています。

この警察庁の通達を受け、警視庁は、東京都や関係区市と協力し、都心地区（港区・品川駅・港南口地区）、23区住居系地区（江戸川区・西葛西地区）、多摩地区（小平市・小平駅南口地区）をモデル地区に選定し、自転車の走行環境を改善させる整備、検討を進めています。その一環として、これまでの自転車道や自転車レーンの



写真① 警視庁が独自に設定した自転車ナビマーク。自転車利用者に対して自転車の走行する場所と進むべき方向を示すだけでなく、ドライバーに対しても自転車が車道を通行するという点を改めて意識させる効果がある

図1 自転車ナビマーク設置例



※道路の路面表示は、法律に基づいて公安委員会や道路管理者（自治体）が設置しています。さらに、一時停止規制の交差点手前にある「止まれ」のように、法律には定められていなくても、交通の円滑化や交通事故防止上有効であるなどの理由から、警察や自治体が警察庁の指針に基づいて独自に路面表示を設置する場合があります（法定外表示）。自転車ナビマークはこの法定外表示に該当し、警視庁が道路管理者と協力し、設置しています。

整備に加え、新たに「自転車ナビマーク」を設定しました。これは自転車が通行する部分と進行方向を、50m間隔で路面に表示したものです。警視庁では、自転車ナビマークの設置例とし

図2 西葛西地区の自転車ナビマーク設置エリア



写真② 自転車レーンと自転車ナビマークがある場所では、多くの自転車が自転車レーンを走行していた



写真③ 自転車レーンと自転車ナビマークがない場所では、ほとんどの自転車が車道ではなく歩道を通行していた

の3パターンがあります(図2)。はじめに、西葛西駅付近から葛西橋通りに向かう①パターンの道路を走ってみ

ました(図2・ルート1)。ここは、片側約4mの車道を約3mに狭めて幅約1mの自転車レーンを整備し、その中に自転車ナビマークが設置された道路です。自転車レーンと自転車ナビマークが組み合わされることでより走りやすくなり、多くの自転車が車道(自転車レーン)を走行していました(写真②)。一方で、写真③の場所は写真②と同じ道路幅ながら、自転車レーンと自転車ナビマークは設置されていません。ここでは、ほとんどの自転車が車道ではなく、歩道を通っていました。このように、自転車レーンと自転車ナビマークは、自転車利用者に車道走行を促す効果が高いことが分かりました。

て、①自転車レーン、②歩道のある道路の車道の左側端、③路側帯のある道路の車道左側、④歩道内の普通自転車通行部分の4つのパターンをあげています(図1)。  
今回は、平成23年度末で自転車ナビマークの設置工事が完了している西葛西地区と、小平駅南口地区に行き、自転車ナビマークが設置された道路を、実際に自転車で走ってみました。

●自転車レーンが設置された  
①パターンの道路を走る  
西葛西地区は、東京メトロ東西線の西葛西駅を中心にして整備対象路線が選定されており、図1に示した道路パターンの中で、①、②、③

### モデル地区の現状① (西葛西地区)

ました(図2・ルート1)。



写真④ 車道幅に余裕のある場所では、自転車がいなくてもほとんどのクルマが、自転車ナビマークを見て左側を空けて走行していた



写真⑤ 自転車ナビマークがあることで、片側約3mの道路でも、車道の左側に自転車が安心して通行できるスペースが確保されていた



写真⑥ 自転車ナビマークが路側帯外側の車道上に設置されたことで、車道内で自転車とクルマがスペースを譲り合って走行していた



写真⑦ あかしあ通りは、自転車レーン内に自転車ナビマークを設置

さらに、自転車ナビマークは、大きな矢印で自転車の進むべき方向を示すことで、自転車は左側通行であるということを改めて意識させ、逆走を抑制する効果もあるようです。

#### ● 歩道のある道路の車道左端

##### ③ パターンの道路を走る

次に、西葛西駅の東側で東西線と交差する③パターンの道路を走行しました(図2・ルート2)。この道路は車道幅が約8m(片側約4m)あり、ほとんどのクルマが、自転車ナビマークを見て道路の左側に自転車が通るスペースを空けて走行していました(写真④)。

同じ③パターンで、船堀街道から西葛西駅方向に伸びる車道幅が約6m(片側約3m)の道路も走行してみました(図2・ルート3)。こ

こでもクルマは車道の左側を空けており、自転車が安心して車道を走行できる環境ができていました(写真⑤)。

#### ● 路側帯のある③パターンの道路を走る

次に、東西線を挟むように並行した2本の道路を走ってみました(図2・ルート4)。西葛西駅の東側の区間は、幅約3mの車道の両側に幅約1.5mの路側帯が設置された③パターンの道路です。路側帯の外側の車道上に自転車ナビマークが設置されたことで、ドライバーが改めて自転車が車道を走行することを意識し、無理な追い越しをしたり、クラクションを鳴らして路側帯に追いやったりすることはなく、幅約3mの車道内で自転車とクルマがスペースを譲り合って走行していました(写真⑥)。

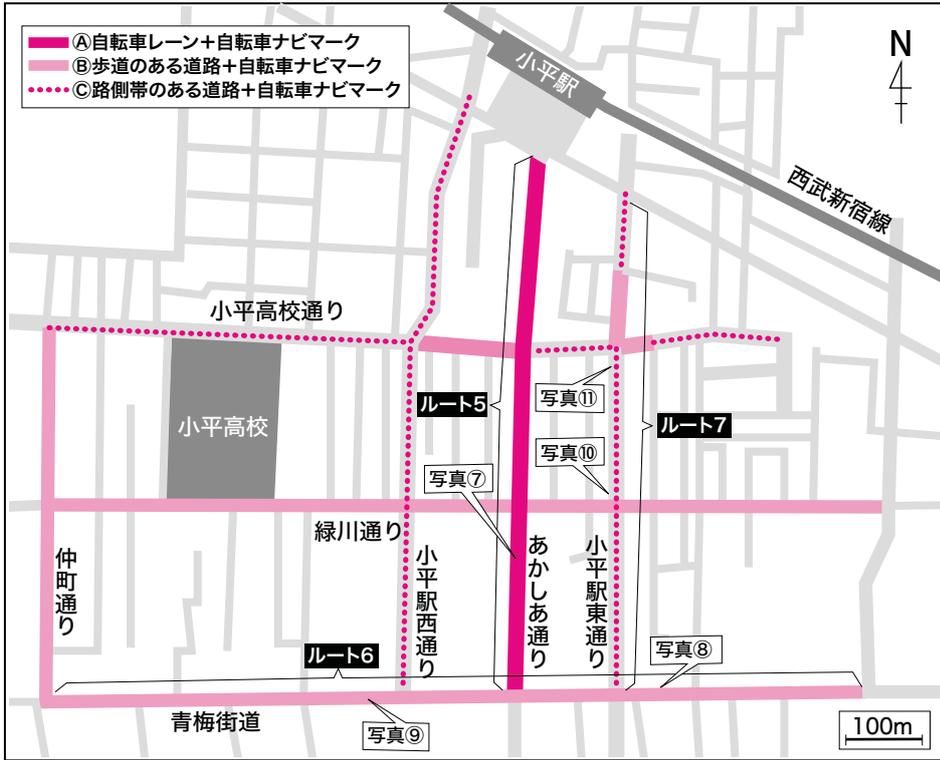
## モデル地区の現状② (小平駅南口地区)

#### ● 自転車レーンのある①パターンの道路を走る

多摩地区のモデルとなっている小平駅南口地区は、西武新宿線の小平駅南口から青梅街道にかけての一部が整備対象路線となっています(図3)。小平駅南口地区も①、②、③のパターンがありました。

はじめに、小平駅前から青梅街道に向かう①パターンのあかしあ通りを走ってみました(図3・ルート5)。あかしあ通りは車道幅が約9m(片側約4.5m)で、その両側に幅約1.5mの自転車レーンが設置された道路です。自転車レーン内に設置された自転車ナビマークに

図3 小平駅南口地区の自転車ナビマーク設置エリア



より多くの自転車が自転車レーンを走行して  
ました(写真⑦)。  
● 道路幅に余裕がない  
⑧ パターンの道路を走る  
その先の青梅街道の場合は、状況が一変しま  
す(図3・ルート6)。

青梅街道は⑧パターンの道路で、都心方面に  
向かう幹線道路であるため大型車の通行も多い  
のですが、車道幅は約7m(片側約3.5m)で、  
クルマは車線内で車道の左側を走る自転車を安  
全に追い越すことはできません。  
一般的にこのような自転車を安全に追い越す  
ことができない道路で



写真⑧ 自転車ナビマークがあることで、クルマは無理に自転車を追い越すことはせず、対向車が切れて安全な追い越しができるまで自転車と同じ速度まで減速し、連なって走行していた



写真⑨ 自転車ナビマークが設置されたことで、スポーツ自転車だけでなく、一般的なシティサイクルで車道を走行する主婦や高校生も見られた

は、車道を走る自転車を邪魔者扱いし、クラクションを鳴らしたり、十分な間隔を取らずに強引に追い越したり、幅寄せをしてくるクルマも見かけます。しかし、実際に青梅街

道を走ってみると、路面に自転車ナビマークが設置されたことでドライバーが自転車を意識し、クラクションを鳴らされたり、無理に追い越されたり、幅寄せされたりすることはありませんでした。青梅街道の制限速度は時速40kmですが、クルマが自転車に追いついた時は、自転車と同じ時速15km程度まで減速し、安全な追い越しができるようになるまで自転車との車間を取って並んで走行していました(写真⑧)。  
クルマの交通量が多いため、幅が1m〜2mしかない歩道を通行する自転車が未だ多い状況でしたが、取材時はスポーツ自転車だけでなく、車道をクルマと一緒に走る主婦や高校生のシティサイクルも頻繁に見かけました(写真⑨)。  
自転車ナビマークは、自転車が車道を走る車



写真⑩ 自転車ナビマークがあることでクルマは車道を守る自転車を意識し、車道の右側によって自転車との間隔を十分に取り、安全な追い越しをしていた



写真⑪ 自転車ナビマークが設置されたことで、自転車利用者に自転車は路側帯の内側ではなく、車道の左側を走るといった認識が浸透しつつあるように見えた



写真⑫ 自転車ナビマークの設置により自転車利用者だけでなくドライバーも車道を守る自転車を意識し、自転車とクルマが車道内でスペースを譲り合い、共存していた

両であるということドライバーに意識させる効果もあるようです。自転車ナビマークに対する自転車、クルマ双方の理解が進んでいけば、車道を走行する自転車がさらに増えるのではないのでしょうか。

### ● 幅の狭い◎パターンの道路を走る

次に、あかしあ通りの東側に並行している小平駅東通りを走ってみました(図3・ルート7)。ここは相互通行で車道幅が約3mしかない狭い道路ですが、車道に自転車ナビマークがあることで、ドライバーが車道を走る自転車を邪魔者扱いせず、改めて自転車も車両であるということを意識しているようです。このため、自転車に対してクラクションを鳴らしたり、無理な追い越しをしたり、幅寄せをしてくることはあ

りませんでした。この道の制限速度は30kmですが、クルマは自転車に追いつくと速度を落とし、あらかじめ右側に寄って自転車との間隔を空け、安全な追い越しをしていました(写真⑩)。

一般的に路側帯が設置された道路では、自転車は路側帯の内側、もしくは白線ギリギリまで左に寄って走行すると勘違いしている自転車利用者も見かけます。しかし、小平駅東通りでは多くの自転車が自転車ナビマークに沿って車道を走行しており、自転車ナビマークは自転車利用者にも車道走行を促す効果があるようです(写真⑪)。

### 車道に自転車ナビマークを設置するエリアが拡大することに期待

このように、自転車道や自転車レーンが設置できない場所であっても、車道に自転車ナビマークを設置することによって自転車利用者だけでなく、ドライバーにも自転車の車道走行を意識させ、車道内で自転車とクルマが共存しやすくなる効果があることが分かりました(写真⑫)。

これまで自転車道や自転車レーンを設置するスペースがないという理由で対策がなされなかったり、安易に歩道へ誘導されたりしていた場所に、警察主導で自転車の走るべき場所と方向を示す自転車ナビマークが設置されたことは、自転車の車道走行の徹底においては一歩前に進んだと言えます。

# 自転車ナビマーク導入の経緯

## 警視庁交通部交通規制課

警視庁交通部交通規制課に自転車ナビマーク導入等についてお話しを伺いました。

### ●導入の経緯

現在の都内の自転車環境状況は、自転車道は2カ所で約2km、自転車レーン、自転車専用通行帯についても10km程度となっています。これは、都内の道路延長から考えるとごくわずかです。一方で、限られた道路幅員の中で自転車道や自転車レーンを設置し、自転車歩行者や自動車と完全に分離するのはなかなか難しい状況です。そのような状況下、警察庁の通達を受け、自転車ナビマークの導入を決定しました。

私どもは自転車の走行空間整備とは、自転車を自動車、歩行者と完全に分離して走行空間をネットワーク化することだと考えています。その基本は自転車道や自転車レーンであり、これから新設、あるいは拡幅する道路ではこれらの設置を踏まえて整備を進めていきますが、都内ではなかなか道路の新設や拡幅ができない状況にあります。このため、現在

の道路状況の中で自転車は車道が原則ということを認識してもらうため、自転車ナビマークを路肩近くに設置していきます。しかし、ただ路肩近くに設置するのではなく、設置した場所を自転車が行き通すことによって、安全も確保されないとはいけなないと考えております。

### ●モデル地区における住民の声・評価

モデル地区における検証はすでに終了しており、設置前後の走行実態の調査やアンケートも行いました。反響はかなりあり、良いという意見を数多く頂き、概ね拡大していこうというのが部内の共通した意見となっています。

### ●自転車ナビマークの設置・拡大

今後はモデル地区以外の場所でも、路線や区間を決めて自転車ナビマークを設置していきたいと考えています。具体的な場所はこれから決めていきますが、自転車ナビマークを

車道上に設置しても、自転車利用者の安全性が確保されるよう、慎重に検討していきます。

現在、自転車の歩道通行を認める標識が設置されている場所では、自転車歩道を通行することができます。それ以外の場所でも、70歳以上の高齢者や13歳未満の子供、身体の不自由な方、あるいは安全確保のためやむを得ない場合に限り、自転車が歩道を通行することができます。このような例外規定をいきなりなくして、自転車はすべて車道走行にするというわけではなく、自転車ナビマークの導入も含めて、しっかりと自転車の走行環境を整えていきたいと考えています。

### ●自転車総合対策の進捗状況及び今後の対策

5月17日には、「自転車総合対策の進捗状況について」を発表しました。その中で、4月末現在の自転車の事故件数や事故関与率、5月中の自転車取締りの実施状況に加え、自転車の悪質、危険な運転に対する取り締まり強化や、現在設置されている2地区以外にも引き続き必要に応じて自転車ナビマークを設置していくこと、自転車の歩道通行部分の指定がある場合を除き、3カ年計画で原則として、都内の交差点の自転車横断帯を撤去することなど、今後も対策を推進していきます。

このほか、自転車に関する広報、安全教育などについても、関係部門を中心に進めていきます。