

topics

東京・環状二号線の奇怪な自転車道 “自転車は車道左側”が理解できていない(?)東京都の交通行政

東京都は2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックに向け、自転車走行環境の整備に取り組もうとしています。2014年2月26日には、環状二号線の新橋～虎ノ門間(通称:新虎通り)が開通。沿線には車道や歩道と柵で分離した自転車道が設置されました(図A)。

図A 新虎通りの構造

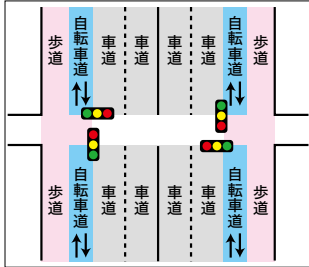


写真1 新虎通りの自転車道



このような車道や歩道と分離された自転車道が設置されている道路の通行方法として、正しいのはどれでしょうか。

1. 自転車道があっても、「自転車は車道」という原則は変わらないので、なるべく車道を通行する。
2. 自転車道がある場所では、自転車は原則自転車道を通行しなければならない。
3. 隣に広い歩道がある場合は、歩道を徐行して通行しても構わない。
4. 自転車道、車道のどちらか走りやすい方を通行する。

●構造に疑問が多い新虎通りの自転車道

道路交通法では、「自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない」と規定されています。このため、自転車は車道走行が原則ですが、自転車道のある場所では自転車道を走行しなければなりません(「2」が正解)。ところで、新虎通りの自転車道は、交差点部分で途切れ途切れになっています(図A)。交差点部分は歩道となっているため信号待ちの歩行者が滞留しており、それまで自転車道を走行してきた人は、前方の信号が青であっても直進することが困難になります(写真1)。しかも、自転車道と車道の間には柵があるため、スムーズに車道に出ることもできません。逆に車道を走行してきた人が自転車道に入りたい

と思っても、柵や信号待ちの人のために自転車道に入ることも困難なのです。

●危険な対面通行方式の自転車道

この自転車道のもう一つの問題点は対面通行方式になっていることです。道路幅の制約から道路の片側にしか自転車道を設置できないのならまだしも、新虎通りの車道は14m～24m、歩道も片側8m～13mもあり、道路両サイドに幅2mの自転車道が設置されています。そして両サイドの自転車道とも対面通行なのです。

対面通行のどこが問題なのでしょう。幅が約60cmある自転車が2mの自転車道で対面通行すること自体に危険性がありますが、前述のように自転車道を通行してきた自転車は交差点部分で車道に出ざるを得ません。つまり、自転車道を逆側に通行してきた自転車が車道に出ると道路右側通行を強いられ、非常に危険な状況に追い込まれます。

●自転車道はこうあるべき

自転車の安全性を考えると、自転車道は図B・写真2のような車道の中に設けた構造にすべきでしょう。もちろん左側一方通行です。事実、欧米の自転車道はこのような構造になっています。

図B 望ましい自転車道の構造

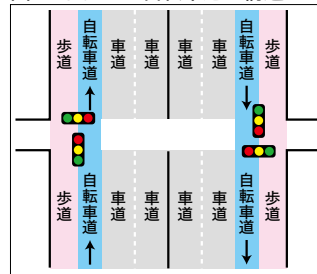


写真2 ロンドンの自転車道



舛添都知事は、「自転車レーンを増やすためには歩道を活用するか車道を活用するかにはこだわらない」と述べています。しかし、自転車道を歩道に設けるか車道に設けるかで、交差点における事故の発生リスクが大きく異なります。国内の自転車事故の約7割が交差点で起きているという現状を考えれば、東京オリンピックに向けた開発で注目が高まっている東京都は、率先して安全な自転車走行環境を整備していくべきではないでしょうか。