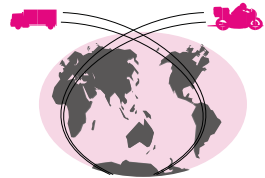


# 自転車の交差点安全 Ⅲ

## (生活道路編)



### 自転車の交差点安全

第28号と29号に続き自転車の交差点安全の話である。前回と前々回は交通量の多い幹線道路を例に、交差点内での自転車安全対策が二重にも三重にも施されている事をお伝えしたが、今回はより身近な生活道路における自転車の交差点安全を紹介したい。

ご存知の通り、日本では生活道路の交差点でも多くの事故が発生している。特に出会い頭事故が後を絶たない。28号の繰り返しにな



写真1：ロンドンの住宅地の典型的な交差点。中央分離帯と車道幅が手前から狭められているのが特徴だ。また減速の為のハンプを備えている



写真2：写真1の交差点を別の角度から捉えている。横断歩道部分が盛り上がりハンプの機能を兼ねている

るが、警視庁の発表によれば、22年度の自転車車関連事故の半数以上に当たる53・7%が「出会い頭事故」であった。その多くは身近な住宅地の生活道路で発生している。なぜ、日本ではこの様に生活道路が危険なのだろうか。またこれに対して、ヨーロッパの都市ではどのような安全対策を取ら

れているのだろうか。イギリスの生活道路の交差点を例にその実態を見てみよう。

### イギリスの交差点のデザイン要素

写真1をご覧いただきたい。ロンドン市内の生活道路の典型的な交差点である。だが、ここに自転車の交差点安全にとって重要な要素が多く盛り込まれている。詳しく見ると分かるが、前方に優先道路があり、こちらから交差点に入る車両は徐行又は一時停止が求められる。交差点手前の路面に画かれた逆三角マークがそれを示している。

この交差点でまず目につくのが中央分離帯だ。住宅地の脇道でありながら立派な中央分離帯が備わっている。また、交差点の手前で歩道が車道寄りになり、中央分離帯がある部分の車道幅が人工的に狭められている。自動車1台がギリギリ通り抜けられる2・5メートル程度の幅しかない。また、同じ交差点をより間近で捉えた写真2で分かる様に、横断歩道の部分が盛り上げられ、ハンプになっている。

何故この様な構造になっているのか。たかが生活道路なのに、ここまで予算をかけて凝った構造にする必要があるのだろうか。日本人の感覚ではやや不可解に思えるかもしれない。だが、これがイギリス、いや欧米先進諸国の生活道路における交差点の基本的なデザイン要素であり、交通弱者の安全を担保するための道路インフラなのである。

## スピードの抑制と視認性の確保

では、この交差点にはどのような安全効果があるのだろうか。それは交差点に進入する自動車のスピードを抑制する事と、ドライバーに歩行者と自転車の安全確認を徹底させる事である。日本でもよく見られる事だが、この様な交差点において多くのドライバーは先を急ぐためついスピードを落とすのをギリギリまで遅らせる傾向にある。また、一時停止の場所を交差点の手前ではなく、出来るだけ交差点の奥に持って行こうとする傾向がある。また、左右から来る自動車の安全確認を優先し自転車や歩行者の確認が後回しになりがちになる。これが「出会い頭衝突」原因になる。

このリスクを最小限に抑えてくれるのが、写真1と2で紹介したハンプと狭められた道路幅である。これにより縁石への衝突と車体の底打ちを警戒し、ドライバーは確実に交差点手前で減速する事になる。また、減速した事で左右の安全確認を行う時間的余裕も生まれる。日本では交通安全をドライバーマナーに過度に依存する傾向があるが、ロンドンではこの様な物理的手段を併用する事でより高い次元で交差点における安全を担保している。

この交差点のもう一つのメリットがドライバーからの高い視認性である。写真1で分かる様に、手前から見て、左の歩道と中央分離帯によって横断歩道の左右の視界が確保されている。これにより、歩行者が横断歩道に飛び出す前にドライバー

は左の歩道又は右の中央分離帯上にその存在をいち早く確認し危険を回避する事が出来る。まして、ドライバーは手前で大きく減速しているので余裕を持って対処する事が出来るはずだ。

### 自動車の自転車追い越し抑制

この交差点がもたらしてくれる三つ目の効果は、交差点手前での自転車と自動車の動線の乱れの防止だ。つまり交差点手前での自動車による自転車の追い越し、あるいは自転車にたいする無理な割り込みの防止である。日本では前方を走る自転車に対する自動車の追い越しや無理な割り込みが日常茶飯事であるが、交差点手前でのそれは危険行為である。また、追い越しによってお互いの動きに気を取られ、肝心の前方の優先道路の安全確認が疎かになりかねない。さらに、交差点の入り口で自転車と自動車が無理に横に並べば、自転車は自動車の影になり優先道路を走るドライバーから見落とされる事にもなりかねない。



写真3：写真1の交差点を手前から見た写真。直線区間でありながら、車道幅を人工的に絞り込み、住宅地内における自動車のスピードを強制的に抑えている



写真4：一列に並び、安全確認をしながら順番に脇道から表通りに入る自動車と自転車。道路の左端ではなく車線のほぼ中央に位置取りをする事が自転車自身の安全につながる

ご覧の通り、写真1の交差点間口は2・5メートルほどしかなく、自動車と自転車が横に並ぶ余裕はない。従って、自転車が前にいれば、ドライバーはその後ろに並び順番に交差点に入る事が求められている。一見、奇異に思えるかも知れないが、欧米では法律上自転車と自動車は車道上において対等であり、前を走る車両が自転車であっても後ろの自動車に対して優先権を持っている。残念ながら、日本ではこの様な原則は徹底されておらず交差点における危険行為が日常的に見逃されている。行政による自転車の左端通行を原則とする硬直的な考え方が大きく影響しているものと思われる。自転車の左端通行はドライバーにとって都合が良いかもしれないが、自転車の交差点安全の視点から見ると大きな問題だ。