

## 4 自転車レーン

自転車、歩行者、クルマ、速度が異なるものを混ぜこぜに通行させるととかくトラブルが起きます。歩行者には歩道、クルマ（車両）には車道があり、では自転車についても専用の通行区分があればよいのではないか。このように考えるのは順当だと思います。

近年車道の一部等を改めて自転車道または自転車レーンとして整備する例があらこちらで見られるようになりました。自転車の走行環境改善に向けて具体的な動きが起きていることは歓迎されるべきでしょう。でも作ればいい、あればいいというものではないです。

### (1) 自転車通行区分

自転車の通行区分はおよそ次のようになっています。

(表2) 自転車の通行区分		
名称等	構造・標示	備考
①車道左端	とくになし	これが基本原則
②路側帯 (歩行者用路側帯を除く)	白線による標示 (二重白線の路側帯は歩行者用なので自転車は通行不可)	通行することができる。ただし路側帯は自転車レーンではない。歩行者優先は歩道と同じ。
③歩道 (自転車通行可)	自転車通行可の標識	標識の他にも道交法により例外規定多々。歩行者優先。
④歩道上の「普通自転車通行指定部分」	②のうち、歩道上を線、色舗装、植樹などで区分した部分	あくまで「歩道」である。指定部分においても歩行者優先。
⑤自転車道 (狭義の)	柵などの工作物で歩道・車道から区画されている。	自転車専用。自転車はそこを通行しなければならない。
⑥自転車専用車両通行帯 (自転車レーン)	車線によって区画され「自転車専用」と標示されている	車両通行帯の一種であり、つまり車道。自転車は道路ではここを通常通行する。ただし歩道通行禁止ではない。
⑦サイクリング・ロード	「サイクリング・ロード」などという名称でも、「自転車歩行者専用道路」などの標示が併設されていて自転車専用ではないものが大半。	自転車のスポーツ走行用の道路は無いのが現状。「サイクリング・ロード」という名称が誤解の基となり、各地で自転車と歩行者の軋轢が生じている。

上記のうち、④～⑥を混同して自転車道とか自転車レーンと呼んでいるのが一般かと思えます。

- ◆混同するのも無理はなく、道路構造令、道路法、道路交通法などの法律により名称・定義がそれぞれで、専門家でもきちんと区別して話せる人は少ないでしょう。  
(話しているうちに、あれ？どれだっけ？となります)

◆しかも実際の道路において、上記の自転車通行区分のうちどれが設置されているのか、自転車はどこをどう通行するべきなのか、きちんと案内されている例は大変まれです。

\*自転車道（狭義）…道路構造令 2 条 2 号  
…道交法 2 条 3 号の 3

\*自転車道（広義）…自転車道（狭義）、普通自転車の歩道通行部分、自転車歩行者道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路、自転車レーン、施設扱いのサイクリング道路や河川管理道路など

\*歩道（自転車通行可）…道交法 63 条の 4

\*普通自転車の歩道通行部分…道交法 63 条の 4、2 項

\*自転車歩行者道…道路構造令 2 条 1 項 3 号（実際には自転車通行可の歩道と同じ）

\*自転車専用道路・自転車歩行者専用道路…道路法 48 条の 13、1 項および 2 項（レクリエーションを主目的とした道路）

\*自転車専用車両通行帯（自転車レーン）…道交法 2 条 7 号（車両通行帯のうち自転車専用と標示したもの）

## (2) 自転車通行区分の例

### (a) 歩道上の「普通自転車通行指定部分」

道交法 63 条の 4、2 項に規定された「普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行」を標示化したものと考えられます。

◆実例の昭和通り（図 2 3）は、1998 年の建設省「自転車利用環境整備モデル都市」指定を受けて設置されたものですが、自転車乗りからは「線を引いて色を着けただけ」と酷評でした。

◆本来「歩道」であることから案内標示も歯切れがわるく、沿道店舗の看板や歩行者を避けながらの通行では区分も無意味になっているのが実情です。



(図 2 3) 昭和通り（東京・中央区）歩道上

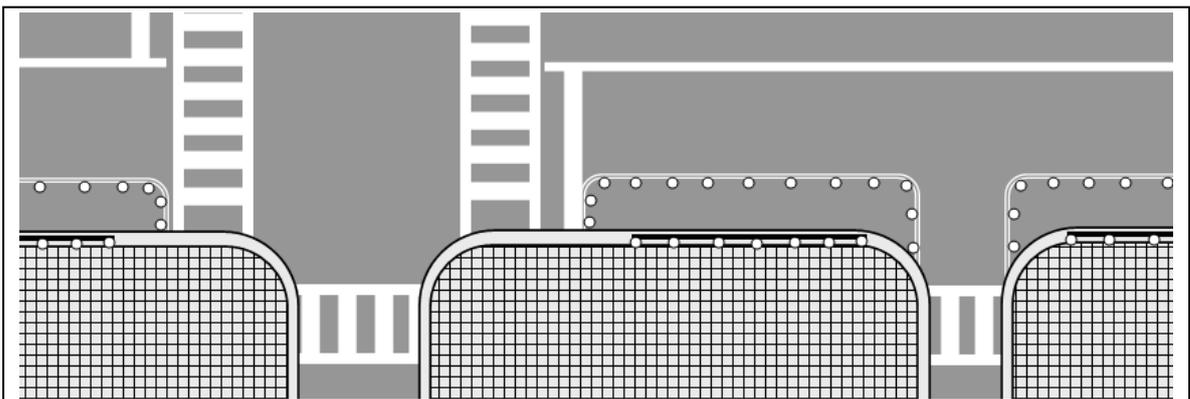
すでに歩行者と自転車の通行が逆になっている。

(b) 自転車道

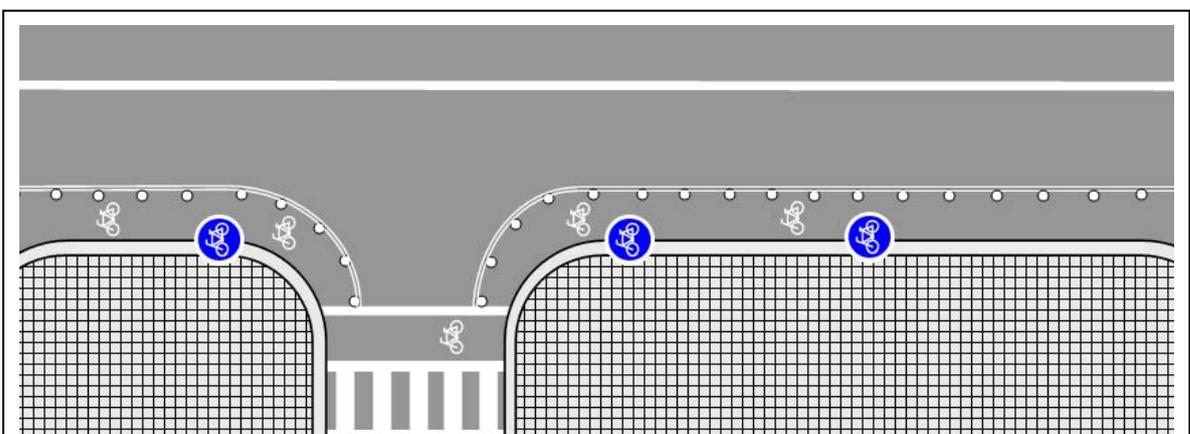
道路構造令と道路交通法に定められた「自転車道」は、工作物（柵など）によって区画され、歩道・車道から区画されているものです。

自転車道は自転車専用であり、自転車はそこを通行しなければなりません。

- ◆（図24）は1970年道路構造令改正で自転車道が規定されたことを受けての試行的なものではないかと思います。20～30mごと歩道がとぎれるたびに歩道へ、そしてまた車道へと柵で誘導される構造でしたが、あまりのバカバカしさに通行する人はいませんでした。
- ◆（図25）は最近の自転車道のイメージです。（図24）に比べるとより長い区間を囲っています。交差点では柵によって自転車横断帯に強制的に誘導する形式を採用したものが多ようです。
- ◆実例として国道14号（東京）と国道19号（名古屋）を紹介します（図26、図27）。どちらも歩行者は横断禁止となっているような幹線道路で、交差点が少ないため長い距離を自転車の走行区画として囲うことになっています。そしてその区画内では双方向通行としている点が特徴です。



（図24）1970～80年ころ東八道路（東京）の府中市区間にあった自転車道らしきもの



（図25）自転車道 この例は柵によって自転車横断帯に強制的に誘導する形式となっている



(図26) 国道14号(東京)亀戸駅付近  
自転車道区画の中は双方向通行になっている



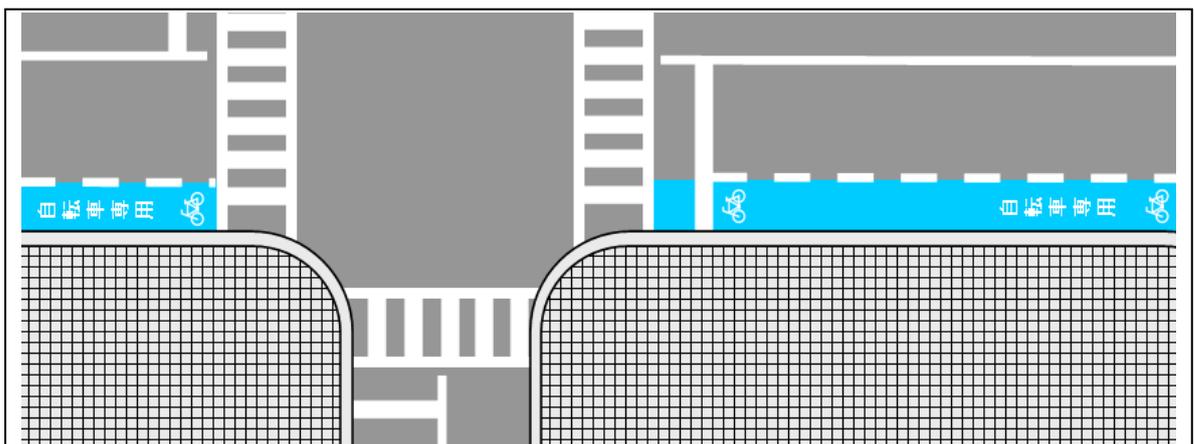
(図27) 国道19号(名古屋)  
名古屋の自転車道はガードレールの中で双方向通行させているらしい

(c) 自転車レーン(自転車専用車両通行帯)

これは道交法に規定された車両通行帯の一種です。通行する車種を「自転車専用」と指定しているわけです。(図28)

自転車は通常ここを通行することになりますが、併設歩道が自転車通行可なら歩道を通行することもできます。また自転車レーンが工事や車両、障害物で塞がれている場合は他車線に回避することもできます。ただしこれは車線ですから、当然ながら逆行は禁止です。

◆(図29～31)は近年設置された自転車レーンの例です。車線を区切る白線の他にカラー舗装がされ、視覚的にスッキリ明確になっています。



(図28) 自転車レーン 車両通行帯の一種である。交差点は車両として通過する



(図 2 9) 水道道路 (東京・渋谷区)



(図 3 0) 国道 1 7 号 (東京・文京区)



(図 3 1) 明薬通り (東京・世田谷区)

#### (d) 自転車横断帯

ここに紹介するのは、横断歩道に併設ではない自転車専用のものです。車線の多い交差点で歩行者は横断禁止（歩道橋を使用）。従来は自転車もどうやって交差点通過してよいか判断に迷う“難所”だったところです。(図 3 2、3 3)

◆これによって自転車による横断はかなり心強くなったと思いますが、横断の前後の区間での自転車通行区分標示がなく、中途半端な対策という感が残ります。



(図 3 2) 恵比寿駅近く 渋谷橋交差点  
(東京・渋谷区)



(図 3 3) 飯田橋駅東口 飯田橋交差点  
(東京・新宿区、千代田区)

### (3) 誰のための自転車道・レーンか

各地で自転車道・レーンについての「社会実験」が行なわれ、様々な成功例・失敗例が登場しています。

評価を下すのは自転車利用者、歩行者、クルマ運転者、沿線住民、道路管理者などでしょう。この中で自転車利用者の評価は形に表れます。つまりその自転車道・レーンが使われるか使われないかです。

自転車道は交差点で柵によって左方へ急カーブさせ自転車横断帯へ誘導するものが多いようですが、この構造を嫌う自転車乗りは、自転車道の外の車道を走行していきます。自転車横断帯への誘導は「左折車の巻き込みから自転車を保護するため」と説明されますが、それにしても自転車道の不自然な急カーブのリスクの方が大きいとも考えられ、実のところは左折車の“溜まり”を確保することで後続する直進車の進行を円滑にしようという、クルマ本位の施策なのではと勘ぐってしまいます。

また柵の中で双方向通行にすることで混乱と、周囲の道路との整合性も未解決なままです。

また自転車道を囲う柵はクルマと分けられて安全な反面、低速な自転車も高速な自転車も一緒くたに押し込められて「隔離されている」気持ちになります。自転車の軽快な利点を生かせず、クルマも荷降ろしが不便など、道路活用の点からも問題を抱えています。

一方自転車レーンは、車線の一種であるという点で周囲の道路とのルール上の整合性があります。柵のような囲いがないうえ、道路活用上も弾力性があります。

ただし歩道通行に慣れてしまった自転車利用者は、自転車レーンがあっても「クルマの隣を走るの怖い」と言います。最低必要な幅員は1.5mとされますが、自転車利用者が安心して使用するためには幅員の問題だけでなく、クルマ側の配慮と自転車利用者自身の技能向上が課題でしょう。

また自転車レーン上への違法駐車が野放しになっている現状では、レーン設置の効果がありません。

総じて、自転車道は自転車利用者の未熟さを前提とするようなところがあり、柵などの工作物で区画することによって安全を確保しています。ただし、区画の中の諸矛盾が放置されるような傾向があれば「隔離」という批判も止むを得ません。自転車レーンは自転車の自由度が高い分、自転車利用者には“大人”の振る舞いが求められ、車両運転者としての知識・技能が伴う必要があります。

- ★自転車道・レーンの設置が自転車利用者のためだけではないことも、再確認しておきたいと思います。
- ★歩行者にとっては、自転車が歩道から退去することは歩行環境の改善に直結します。
- ★クルマにとっては？ 増大する自転車利用がこれ以上車道上で勢力を拡大しないよう一定の範囲に封じ込めておく効果があり、車道上のクルマの既得権を保護することができます。
- ★自転車道・レーンは限られた道路スペースを分ける（シェアする）という問題へのひとつの答えなのですから、どのようなものを設置するかは交通政策思想が表れるところです。

(4) すでに「実験」段階は過ぎた

ところで誰でもすぐに気づくと思いますが、どんな道路にも自転車道・レーンが設置できるわけではありません。少なくとも十分な幅員がある道路でなければなりません。

これまでの「社会実験」は、「幅員があり、自転車道・レーンを設けてもクルマ通行に差し支えの無い道路」に、つまり作れる道路に作っただけとも言えます。

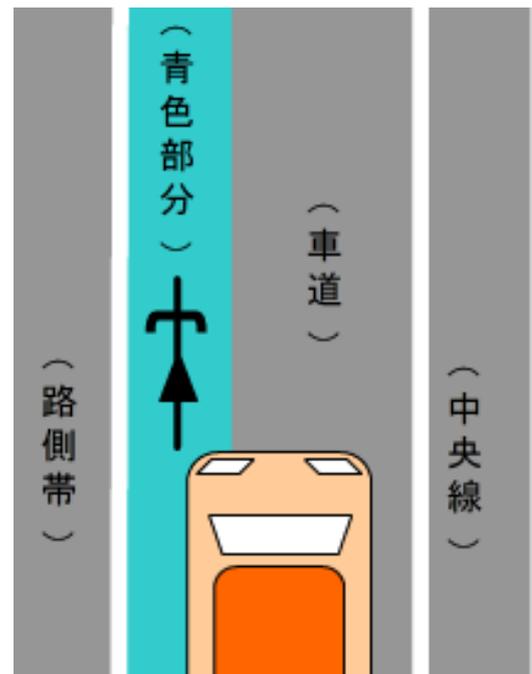
しかし問題は、自転車道・レーンを設置することができないような道路も含めて、すべての車道での自転車の通行をどうするかなのです。「実験」をするなら、車道を一方通行化するとか、クルマの速度を大幅に規制するとか、そういうレベルで行なうべきではないでしょうか。

すでに“作れそうな”自転車道・レーンはどんどん作るべき段階にきています。

- ★私は経費面からも発展性からも自転車レーンを主体に整備するべきだと考えます。
- ★(図34)は車道左端に細い車両通行帯(?)が描かれた例ですが、これだけでも有ると無いのでは車道通行時の心強さが違います。
- ★そうした視点から、自転車レーンを設ける幅員のない道路でも、車道左端の一定幅を青くカラー舗装することが有効だと思います。(図35)  
これは車線ではありませんから白線はありません。よく交差点周辺が駐車禁止を注意喚起するために赤茶色に舗装してあったり、通学路がグリーンに舗装してあったりするのと同様です。  
自転車にとっては通行部分が明確になり端への圧迫感が軽減されます。クルマにとっては左右非対称の色彩になり車道が狭く見え、走りづらいかもしれませんが、視覚ハンプとして速度抑制効果が期待できます。



(図34) 車道左端に細い車両通行帯(?)  
(東京・文京区)  
目黒区・山手通りや青梅市・吉野街道でも似た標示を見かけた



(図35) 車道左端を青く塗ると何が起ころう?

#### (5) 自転車利用者の資質向上

しばらく前は、自転車を車道に下ろすにあたって自転車道・レーンの整備が先か、自転車利用者のマナー向上が先かという議論もありました。しかし具体的な自転車道・レーンの形も見えてきた現段階では、自転車利用者の資質向上が緊急の課題です。

まず自転車利用者は、車道を通行する車両の運転者であるという自覚を持たなくてはなりません。基本ルールとしての道路交通法の知識が必要です。そして実際の運転技能を身に付けることも欠かせません。

これらを自転車利用者の個人的自発的な努力に俟つのでしょうか？ 自転車普及の規模や交通全体への影響から考えて、国家的な事業として計画的に取り組むべきものだと思います。

◇自転車道・レーンの整備と自転車利用者の資質向上は車の両輪（自転車の前後輪？）です。ふたつそろってこそ！