



国道246号 (東京都世田谷区内) 自転車ナビライン

2015.03.21@ムーブ町屋
クルマ社会を問い直す会
東京ミーティング

地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動
持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



自転車ナビラインとは



自転車が通行する位置と方向を明示するための、法定外の路面表示。
自転車の逆走や、クルマによる幅寄せ等の通行妨害を防ぐ啓発を目的とする。「自転車レーン」と異なり、交通規制（専用通行帯）ではない。

経緯

- | | |
|-------------|--|
| 1960年 | 現在の道路交通法が制定される⇒自転車は車道左側を通行 |
| 1970年 | 道路交通法を一部改正し、自転車の歩道通行の例外（現在の第63条の4）を追加 |
| 2007年 7月10日 | 「自転車安全利用五則」決定（内閣府交通対策本部） |
| 2008年 1月 | 国交省・警察庁「自転車通行環境整備モデル地区」（98ヶ所）指定 |
| 2011年 3月11日 | 東日本大震災 |
| 2011年10月25日 | 警察庁「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」通達 |
| 2011年11月28日 | 国交省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」設置 |
| 2012年 4月 5日 | 同委員会より「みんなにやさしい自転車環境」提言 |
| 2012年11月29日 | 国交省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定
前後して、ガイドラインに沿った形での自転車通行空間の整備や、自転車ネットワーク計画の策定などが進められる |
| 2013年 3月 | 東京都内の国道の交差点2ヶ所に自転車ナビライン設置 |
| 2013年12月 | 自転車を含む軽車両による路側帯の通行を、左側に限定 |

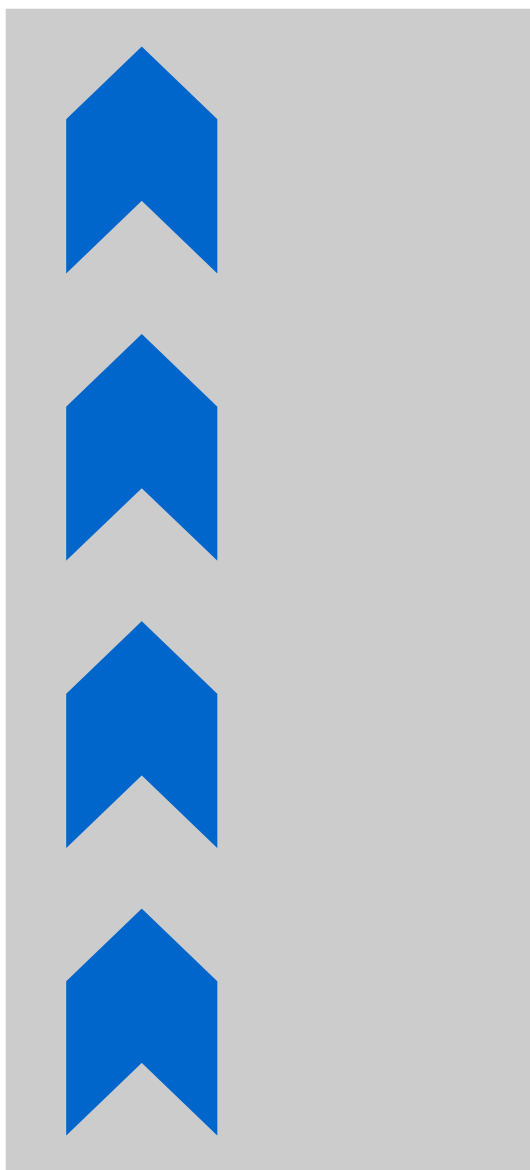
地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動
持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



自転車レーンと自転車ナビラインの違い

■自転車ナビライン

※色や形に特段の決まりはない



自転車に限らず
通行できる

(自動車等がここを踏んで
通っても違法ではない)

複数の通行帯が
ある道路では、
自転車は第一通
行帯（最も左側
の車線）のどこ
を通ってもよい

■自転車レーン

※色を付ける必要はない（色がなくても有効）



自転車を含む
軽車両のみが
通行できる

(左折時などを除き自動車
がここを通るのは違法)

自転車はここを
通る義務がある

(障害物をよけるときのや
歩道通行の例外につい
てはこの限りでない)

地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動
持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



【補足】バス専用レーンでの自転車のルール

■バス専用レーンと自転車

バス専用

6-22

軽車両以外の車両（自動車、原付など）は
バスに限り通行可（消防車などの緊急車両も通行可）

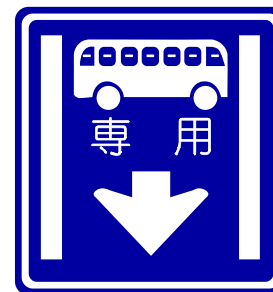
「バス優先」の場合は、バスが走っているときは
バス以外の自動車は速やかに出ないといけない

自転車を含む軽車両は、「バス専用」かどうかにかかわらず、最も左側の車線を通る義務がある

⇒ 自転車もバスレーン*を走るのが正しいルール

※バスレーンが最も左側の車線でないときはこの限りでない。

※「バス」の定義は
右図の標識を参照



地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動
持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.

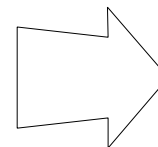


※色を付ける必要はない（色がなくても有効）

自転車ナビラインの効果



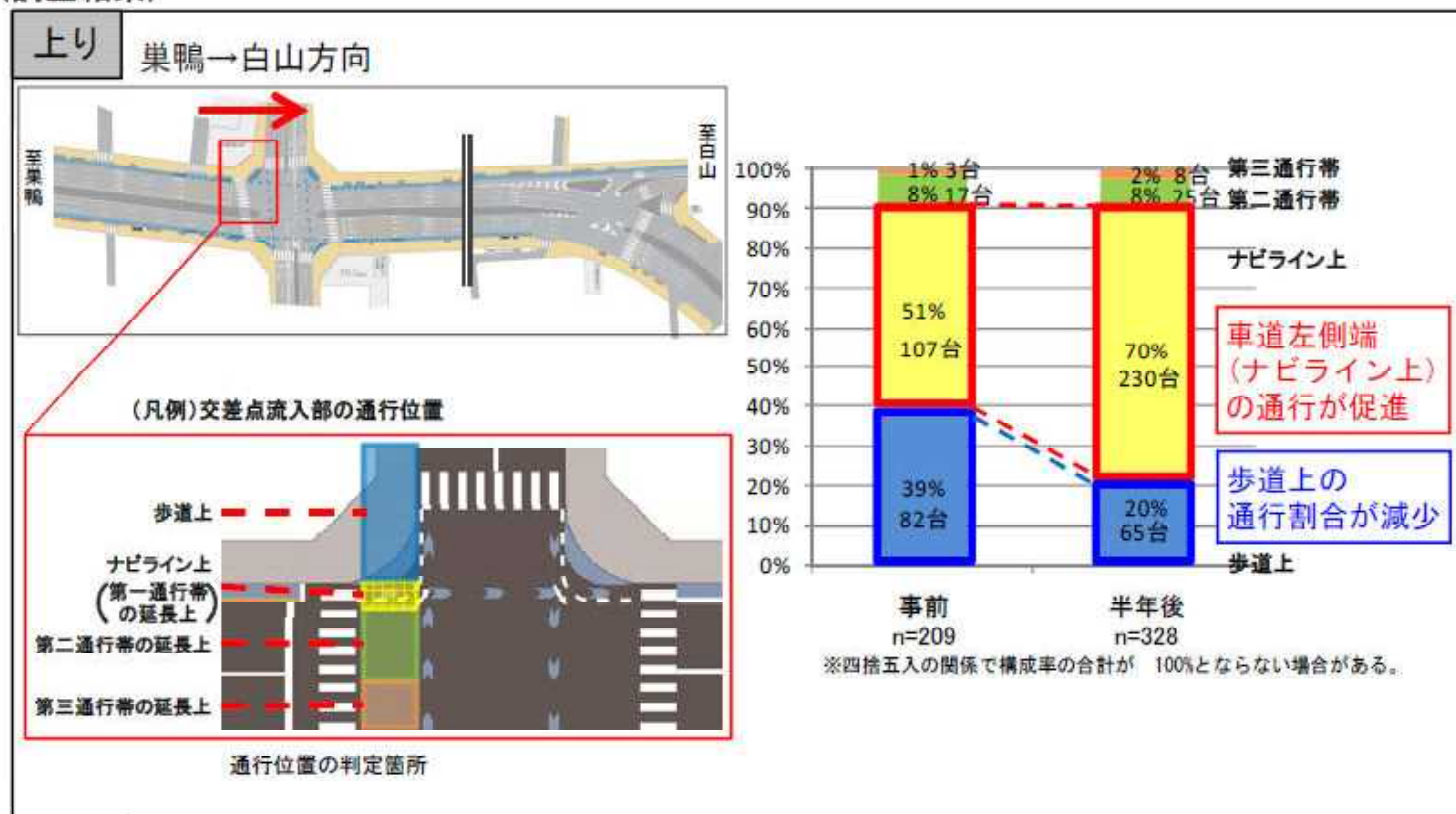
- ・ 自転車の歩道通行が減少
- ・ 自動車から自転車を視認しやすくなる
- ・ 自転車利用者、自動車利用者双方から好評



事故が減少

(ただしまだ供用期間が短いのでさらに経過観察が必要)

(調査結果)



国道17号・千石一丁目交差点での調査 (半年後、抜粋)

出典：国交省資料 http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000089844.pdf

地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動
 持続可能な地域交通を考える会
 Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



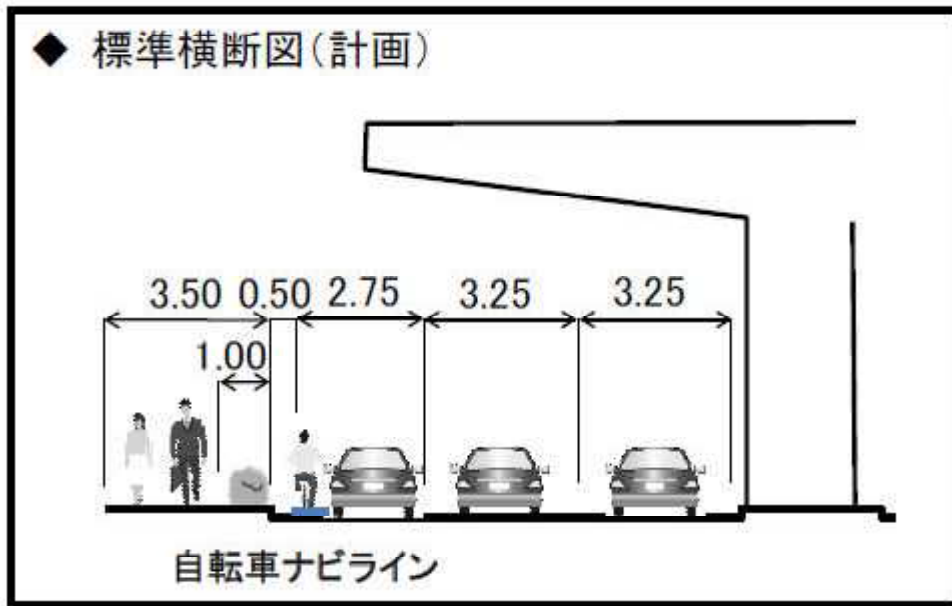
国道246号が選ばれた理由



- ・ 国を代表する著名な道路のひとつ ⇒ モデル事業に適している
 - ・ 歩行者、自転車、路線バス、他の自動車、いずれの通行量も多い
 - ・ 難しい条件が重なっている
- ⇒ ここで出来れば他所でも出来る、という格好の事例になる

(関係者からの聞き取りをもとに筆者調べ)

主な課題



- ・ 第1車線の幅が狭い
- ・ 制限速度が 60km/h
- ・ 歩行者通行数 2,966人 (昼間12時間)
- ・ 自転車通行数 2,239台 (//)
- ・ 自動車通行数 26,304台 (//)
- ・ 路線バスも多い
(ピーク時20本以上/時)

※H17年交通センサス
(高架部を含まず)

地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動
持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.

最も左側は朝夕のみバス専用、片側車線数は地上3+高架2 (自動車専用)

出典：国交省資料 http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000619787.pdf



国道246号とは



東京都千代田区永田町（内堀通りの交差点）から、神奈川県内を通り、静岡県沼津市大岡（御殿場線大岡駅付近）までの約125km

（このほか国会裏も国道246号に指定されている）

概ね、地下鉄半蔵門線（永田町～渋谷）、東急田園都市線（渋谷～南町田）、小田急小田原線（海老名～新松田）、JR御殿場線（松田～大岡）に沿っている

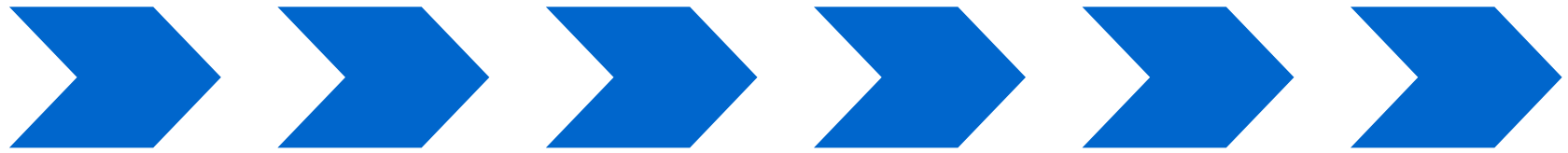
主な歴史

- | | | |
|---------------------|------|---|
| 飛鳥（律令）時代
（7世紀頃～） | 江戸時代 | 「五畿七道」のうち「東海道」（行政区画）の主要道路であったと推定されている。万葉集に登場。「足柄道」「矢倉沢往還」などと呼ばれる。 |
| | | 現在の東海道が整備され、脇往還に。後に「大山講」の発展に伴い、大山参詣道「大山街道」として親しまれる。 |
| 1889（明治22）年 | | 官設鉄道・国府津～松田～沼津間（現在の御殿場線）開業 |
| 1896（明治29）年 | | 玉川砂利電気鉄道、三宅坂～玉川間の路線特許出願 |
| 1907（明治40）年 | | 玉川電気鉄道（後の東急玉川線）、渋谷～玉川間開業 |
| 1920（大正 9）年 | | 旧道路法による東京府道1号指定 |
| 1936（昭和11）年 | | 同・東京府道4号、神奈川県道1号、静岡県道6号指定 |
| 1956（昭和31）年 | | 二級国道246号指定 |
| 1969（昭和44）年 | | 東急玉川線廃止・バス転換、新玉川線は1977(S52)年に開業 |
| 1971（昭和46）年 | | 首都高速道路3号渋谷線（渋谷～用賀）開業 |
| 2015（平成27）年 | | 上馬～駒沢間（約1km）に自転車ナビライン敷設 |



激増するクルマに追われるように廃止された玉川電車

事業区間



【2015年2月完成】
東京都世田谷区内
上馬～駒沢間
(約1km)

【2015年度予定】
東京都世田谷区内
三軒茶屋～上馬間
(約1km)

地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動
持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



出典：国交省資料 http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000619787.pdf

現地の様子



ナビライン完成の翌日 2月28日（試走・評価会）の様子は
本会 flickr（フリッカー）でいつでも見られます。

<https://flic.kr/s/aHsk8eZ9Gc>

持続可能な地域交通 flickr

検索

地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動
持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



筆者の感想

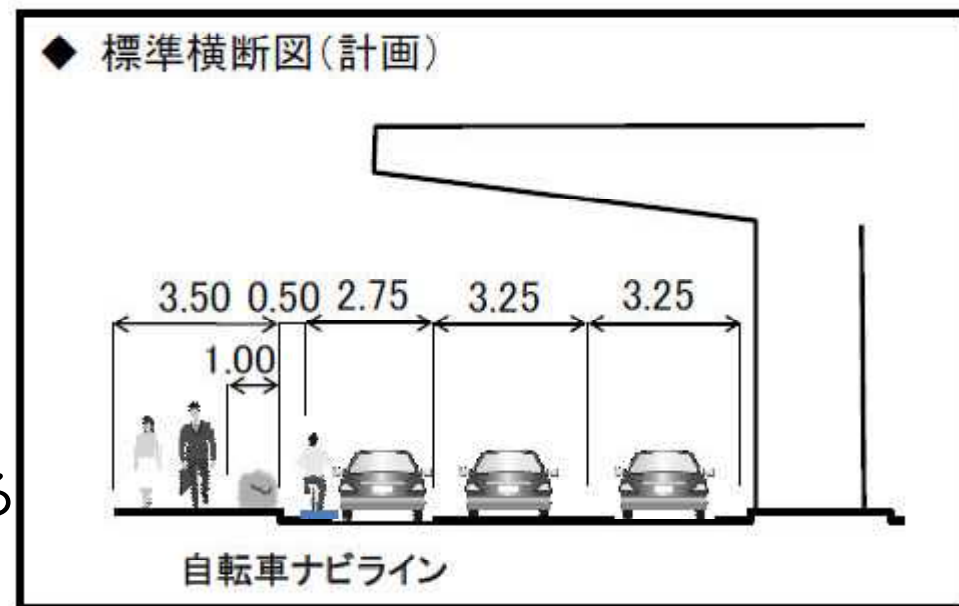


良かった点

- ・ナビラインができたことで、一般の自動車がナビラインを避けて走行
⇒ 左端に空間ができ、自転車が走りやすくなった。
- ・ツーキニストだけでなく、様々な人が車道左側を走るようになった

問題点

- ・バス専用は朝夕限定、しかもバスの幅ぎりぎり程度の車線幅しかない
- ・車線幅の変更（道路空間の再配分）をするには制限速度（現在60km/h）を下げる必要
- ・慢性的に渋滞しバスや救急車が巻き込まれる
⇒通過する自動車は高架に誘導するためにも、制限速度を下げて車線幅を再配分するか、車線数を減らしバス専用レーンせば良い



地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動
持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



最も左側は朝夕のみバス専用、片側車線数は地上3+高架2（自動車専用）

出典：国交省資料 http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000619787.pdf