

---

## ニュージーランドの道路標識 3話

---

3年前に関西道路研究会の海外視察でニュージーランドを訪れたときに見つけた標識に関する話題をご紹介します。

### ロータリー

日本ではめったに見られませんが、信号を介さず何差路でも合理的に交通を処理できる優れたものです。クライストチャーチ郊外の主要交差点は、全てロータリーでした。交通量が少なければ流れるように異種交通が処理されていきます。お見事の一言です。

交通量が多くなると、ロータリーを時計回りに回転する車に優先権があるため、ロータリーに進入するには、ちょっとしたこつと決断が必要です。ちょうど、動き続ける観覧車やスキーのリフトに乗るようなものです。さらに交通量が増えると、まるで大勢でする縄跳びのように、躊躇しているといつまでたっても入ることができません。

日本でも昔は結構見かけたものですが、最近は駅前以外ではまず見るのが少なくなりました。日本のように交通量そのものが多い場合には難しいかもしれませんが、合理的なだけに惜しい気がします。



### ワンレーンブリッジ

マウントクックへのオプションツアーの途中、田舎の2車線道路に見られました。経済性から橋が1車線になっており、写真のように優先方向が決まっています。

最近、日本でも1.5車線道路が話題となっていますが、経済性を追求する点は同じです。どちらも譲り合うことを前提としているものの、ワンレーンブリッジには予め優先順位がつけられている分、より合理的に思えました。



### カーブの予告標識

最後も、同じ道中で散見したカーブの予告標識です。補助標識として、安全に曲がれる目安の速度 (km/h) が数字で示されています。

道路の設計者は、カーブの大きさを曲率半径 (アール) で表現しますが、一般の人にとっては現実的ではありません。実際には、急カーブの標識や路面表示が使われていますが、カーブの大きさを予測することは困難です。山道で頻繁に急カーブの標識に遭遇すると、狼少年ではありませんが、慣れっこになってしまい、さらに急なカーブの時にはどきっとしてしまうことがあります。

車には速度計が必ずついていることを考えれば、カーブの大きさを速度で表現することが最も合理的であると思うのに・・・。

なぜ日本では採用されないのでしょうか？

