

## 自転車歩行者道における自転車利用者の違反行動の実態

福井工業大学大学院 学生員 ○吉村 朋矩  
 福井大学 正会員 三寺 潤  
 福井工業大学 正会員 和田 章仁

### 1. はじめに

近年、環境負荷が低いことや近距離の移動が便利であるなどの理由から、自転車は都市内交通の一手段として人々に多く利用されている。しかし、近年の都市問題の一つとして、自転車利用者の違反行動による交通事故の増加などが挙げられる。平成23年10月には、警察庁によって“自転車走行のルール徹底”などを盛り込んだ自転車交通総合対策がまとめられたことにより、自転車利用者への取り締まりが強化された。このことから、自転車利用者は交通ルールをより意識し、遵守していく必要がある。

そこで本研究では、特に自転車歩行者道での自転車利用者の走行時における行動に着目をし、その実態を大都市と地方都市、さらには年齢層別に違いがあるかを探る。これにより、今後の交通安全教育とりわけ自転車教育の実施方法の検討につなげたい。

### 2. 調査概要

調査は、大都市である京都市および地方都市である福井市の自転車歩行者道で調査員の目視により、年齢層別に区別し調査を実施した。以下に両都市での調査概要を記す。

#### (1) 福井調査

県道30号の自転車通行帯が明示されている自転車歩行者道において、平成23年6月上旬の通勤・通学時間帯である7時から9時に並進走行の有無や信号無視の有無、通行位置などを把握した。さらに平成23年6月末には、日没後におけるライト点灯の有無を把握するため、19時から20時30分に調査を実施した。また補足調査として、雨天時の傘差し運転の有無を把握するため、平成23年7月上旬の16時から17時30分に調査を実施した。

#### (2) 京都調査

市道181号(西大路通)の自転車通行帯が明示さ

表-1 調査個所の整備状況

	福井	京都
歩行者幅員 (m)	2.15	1.80
自転車幅員 (m)	2.00	1.70
路面色	緑色	臙脂色
区分線	○	○
物理的分離	×	×
路面表示	○	○
誘導標識	×	×

表-2 年齢層別の自転車通行量

	京都調査	福井調査	福井補足調査 雨天時
高校生以下	151 (23.6%)	396 (61.5%)	101 (45.7%)
成人	434 (67.9%)	213 (33.1%)	101 (45.7%)
高齢者	54 (8.5%)	35 (5.4%)	19 (8.6%)
全体	639 (100%)	644 (100%)	221 (100%)

れている自転車歩行者道において平成23年11月上旬の通勤・通学時間帯である7時30分から9時および日没後である17時から18時30分に福井調査同様の調査を実施した。京都調査では、雨天時の調査は実施していない。

### 3. 調査結果

#### (1) 両都市の整備状況

両都市で調査を実施した自転車歩行者道の整備概要を表-1に示す。両都市とも4m程度の広幅員歩道であり、歩行者通行帯および自転車通行帯がそれぞれ2m程度ずつ確保されている。福井では自転車通行帯が緑色に着色され、京都では臙脂色のブロックで整備されている。両都市とも、歩行者および自転車の分離は区分線によるものであり、流入部での誘導として路面表示が整備されている。

#### (2) 年齢層別の自転車通行量

全調査における年齢層別の自転車通行量を表-2に示す。全ての調査で高齢者の通行量が他の年齢層に比べ少なくなっている。調査個所は、京都では大学生以上の成人に多く利用され、福井では高校生以下

キーワード 自転車, 交通安全教育, 交通ルール, 行動実態, 大都市・地方都市

連絡先 〒910-8505 福井市学園3丁目6-1 福井工業大学工学部都市デザイン研究室内 TEL:(代)0776-29-2620 (内2842)

表-3 違反行動の実態

	高校生以下					成人					高齢者				
	京都	N値	福井	N値	有意差	京都	N値	福井	N値	有意差	京都	N値	福井	N値	有意差
並進走行	21.9%	151	31.1%	396	※	8.8%	434	4.7%	213		0%	54	0%	35	
携帯電話 ヘッドフォン使用	25.5%	151	2.8%	396	※※	28.6%	434	9.4%	213	※※	3.7%	54	0%	35	
無灯火走行	35.3%	85	47.2%	53		43.0%	258	50.0%	50		38.9%	36	40.0%	5	
徐行義務	53.4%	148	79.6%	388	※※	71.7%	417	80.5%	210	※	49.1%	53	35.3%	34	
傘差し走行	—		57.7%	52		—		85.7%	56		—		62.5%	8	
その他の違反	4.0%	151	0.5%	396	※※	2.5%	434	4.7%	213		0%	54	0%	35	

(有意差検定：※※ 1%有意 ※ 5%有意)

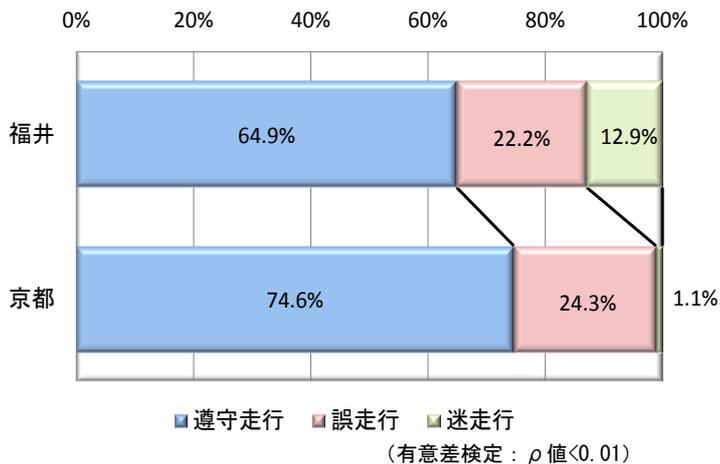


図-1 都市別における走行遵守率

の生徒に多く利用されていることが分かる。

(3) 違反行動の実態について

年齢層別の自転車走行時における違反行動の実態を表-3に示す。福井では高校生以下および成人の徐行義務を怠っている割合がそれぞれ79.6%、80.5%であり、他の項目に比べ高い。高校生以下の並進走行の割合は、31.1%であり他の年齢層に比べ高い。補足調査の結果、雨天時に傘を差しながら走行している割合が最も高い年齢層は成人であることが分かった。京都では全年齢層で徐行義務を怠っている割合が他の項目に比べ高く、特に成人は71.7%であり他の年齢層に比べ高いことが分かる。携帯電話やヘッドフォンの使用の割合は、高校生以下25.5%、成人28.6%であり、高齢者に比べ高い。両都市ともに高齢者のサンプル数は少ないものの、違反行動率は他の年齢層に比べ低い。高齢者は他の年齢層に比べ、交通ルールへの意識が高いことから、遵守している割合が高いと考えられる。また両都市ともに無灯火走行の割合が徐行義務に次いで高い。さらに福井と京都の違反行動率で大きく異なる項目は、京都の高校生以下や成人は携帯電話やヘッドフォンを使用す

る割合が高い一方、福井での高校生以下、成人の使用率は京都に比べ20%程度低い。また福井の高校生以下は京都の高校生以下に比べ、並進走行の割合が10%程度高い。これらの理由として高校生以下に限っては、福井では友人などと一緒に並進しながら走行していることから、携帯電話やヘッドフォンの使用率が低く、京都では福井に比べ一人で走行していることから携帯電話の使用もしくは音楽を聴きながらの走行が多いと考える。

(4) 自転車の走行遵守率について

都市別における自転車の走行遵守率について図-1に示す。ここで遵守走行とは決められた通行区分を走行している状態、誤走行とは誤った通行区分をそうこうしている状態、迷走行とはそれらを往来している状態である。これを踏まえ、両都市とも遵守して走行している割合は60%以上と高く、特に京都は74.6%であり福井に比べ10%程度高い。しかし、誤走行の割合についても福井に比べ2%程度高い。ここで遵守率が両都市で60%以上と高い遵守率となった理由としては、表-1に示したように路面の着色などにより、歩行者や自転車の空間が分離されているからだと考える。

4. まとめ

本研究では、大都市と地方都市の自転車歩行者道で自転車利用者の行動実態を調査した結果、両都市ともに徐行義務を怠っている割合や無灯火走行の割合が高いことが分かった。さらに京都では高校生以下、成人の携帯電話やヘッドフォンの使用率が高く、福井では高校生以下の並進走行が高いことが分かった。以上のことから、今後はこれらの項目に重点を置いた自転車教育の実施が必要であり、特に受講者が関心を持って積極的に受講できる方策を検討する。