

### 自転車の歩道通行方向に関する考察

岩手県立大学 フェロー会員 ○元田 良孝  
 岩手県立大学 正会員 宇佐美誠史  
 杉沢薬品(株) 非会員 高橋 慶多  
 杉沢薬品(株) 非会員 後藤 俊

#### 1. はじめに

交通事故が減少する中、自転車事故があまり減らず、相対的に事故の割合は増えている。この原因として交通違反が多いことや、歩道通行によるモラルの低下と出会い頭事故の増加等が指摘されている。自転車の歩道通行は一見安全に見えるが、細街路からの車との出会い頭事故、車道上での右側通行の誘発などを引き起こし逆に交通安全上問題がある。特に歩道の右側通行（隣接する車道と反対方向の通行）は出会い頭事故の危険性が高いとされている<sup>1)</sup>。ここでは今まであまり注目されなかった自転車の歩道の通行方向に注目し、歩道幅との関係を調査した。

#### 2. 調査方法

盛岡市内で自転車交通量の多い道路を選び、ビデオで観測を行った。歩道幅との関連を見るために、広い歩道、狭い歩道、歩道なしの道路をそれぞれ2か所ずつ選んだ。広い歩道とは警察庁の通達で歩道通行可の条件となる3m以上のもので、狭い歩道は3m未満のものである。車線はいずれも上下2車線であるが、1か所は上下3車線である。観測項目は通行位置（車道、歩道）、通行方向（右、左）、属性（性別、高校生かそれ以外か）である。観測は2012年5月～11月の自転車交通量の多い平日の朝と夕とし、降雨のない日とした。広い歩道の1か所については自転車の歩道と車道の出入りとその原因についても観測を行った。データは基本的には朝と夕の通行量を合計したものを分析に用いた。合計した理由は、筆者らの今までの調査から、目的地側の歩道を自転車で通行する者が多かったことから、目的地の影響をキャンセルするためである。

キーワード：自転車、歩道通行、通行方向

連絡先 〒020-0193 岩手県滝沢村菓子 152-52  
 岩手県立大学総合政策学部 TEL 019-694-2732  
 motoda@iwate-pu.ac.jp

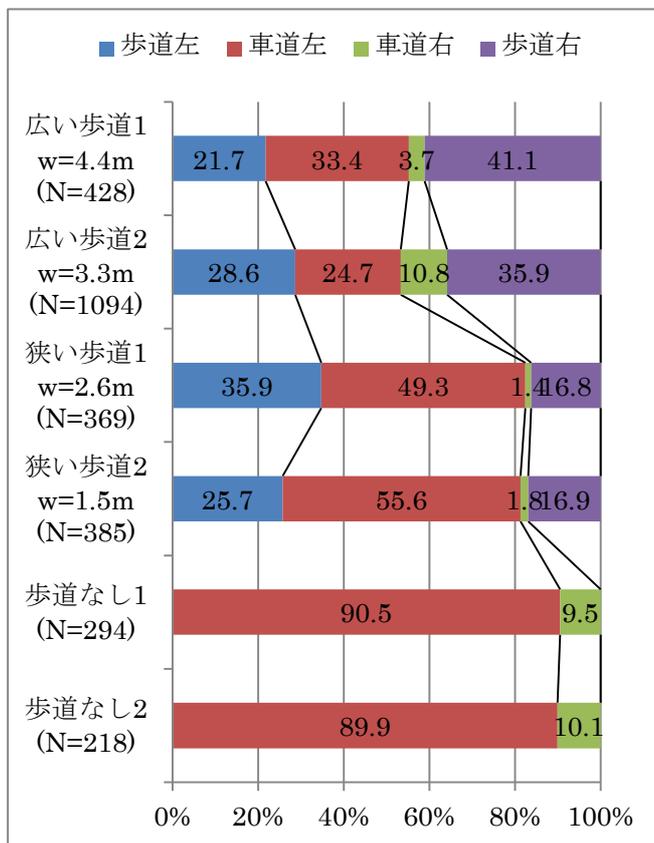


図1 歩道幅と自転車の通行方向

#### 3. 調査結果

##### (1) 歩道幅と通行方向

歩道の幅と通行方向について調査結果を図1に示す。図から明らかなように歩道の幅が広いと車道、歩道を含めて右側通行が多くなることが分かる。この理由は、元々自転車の通行方向は左右同じと考えられるので、歩道が十分に広ければ左右の通行量は同じになるはずである。一方歩道がなければ車道の通行方向である左側通行を守るものと考えられ、右側通行は違反であるので少なくなる。狭い歩道はその中間に位置すると考えられる。図2は盛岡市が2008年に行った、自転車の通行方向に関する観測データを分析したものである。調査箇所は16交差点で観測断面は56か所である。データには歩道車道別の交通量の記載はないが、歩道の幅が広くなると、歩

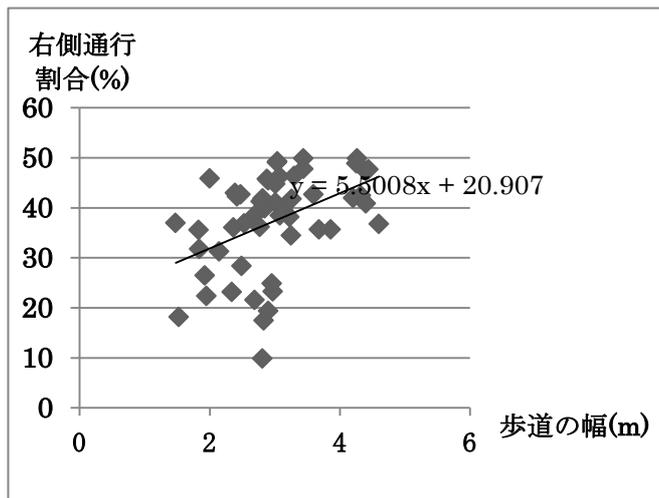


図2 右側通行の割合 (盛岡市データを分析)

道、車道を含めた自転車の右側通行の割合が増えることが明らかである。自転車は歩道通行が多いため歩道上の通行方向もほぼ同傾向であると考えられる。

(2) 自転車の歩車道間移動実態

図1における広い歩道2の観測個所の400m区間で自転車が歩道、車道を移動する状況を観測した。歩道から車道に出る自転車は自動車から予測が難しく危険な行為である。また、自転車は歩道上は通行方向が左右どちらでも許されているが、右側の歩道を通行していた時に車道に出ると違反となり、車と対面し危険な行為となる。

ここでは観測区間に歩道通行で進入する自転車が400mの間に車道に出るかどうかが、出た理由をビデオから判断した。歩道を通行していた自転車が車道に出たかどうかを図3に示す。朝夕合計の場合で33.6%、朝のみになると40.3%の者が歩道から車道へ移動している。朝と夕にデータを分けてカイ二乗

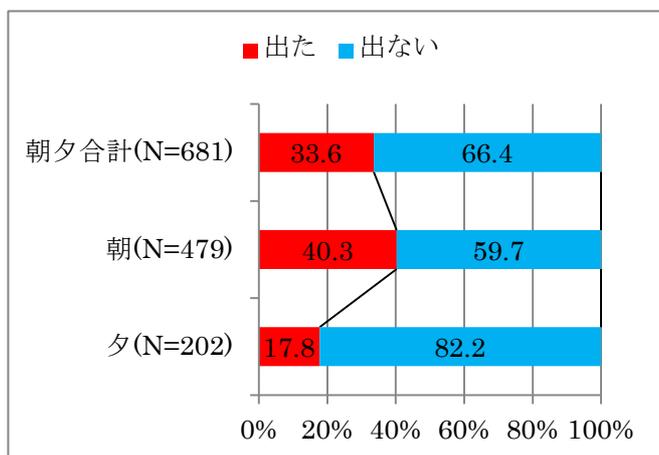


図3 自転車の歩道と車道の移動状況

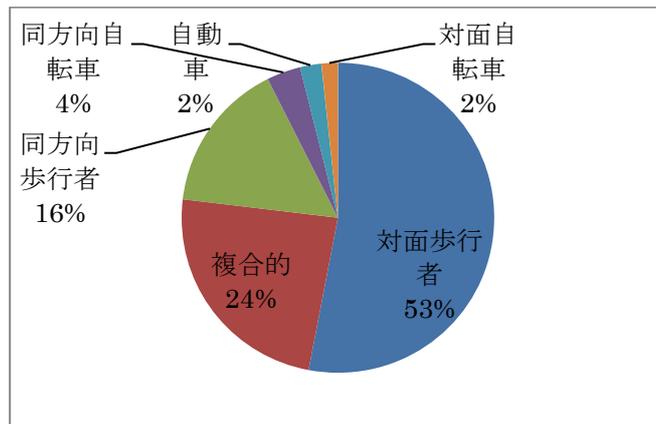


図4 車道へ出る原因

検定を行ったところ 1%の有意水準で帰無仮説が棄却され、朝夕に差があることが明らかとなった。朝の方が車道に出る率が高かったのは、歩道上の歩行者や自転車の交通量が朝の方が多く歩道通行の障害が多いためである。次に車道へ出る理由をビデオから判断して、次のように分類した。

- ①対面する歩行者を避けるため
- ②対面する自転車を避けるため
- ③同方向の歩行者を避けるため
- ④同方向の自転車を避けるため
- ⑤①～④の複合的要因
- ⑥歩道を横断する自動車を避けるため

結果を図4に示すが歩道上を通行する自転車が車道に出る最も大きな原因は対面する歩行者を避けるためである。他の原因でも歩道上の障害を避けるために車道に出ている。

4. おわりに

以上のように、歩道が広がると自転車の右側通行が増加することが明らかとなった。先に述べたとおり歩道上の右側通行は出会い頭事故の危険性が高く、交通安全上問題とされている。一方歩行者へのサービスとして広幅員歩道が増えているが、自転車にとっては危険である。また自転車は歩道と車道の移動を繰り返す結果危険な車道上の右側通行も誘発する。このように歩道は安全という考えから自転車の歩道通行を許している日本の交通ルールそのものが矛盾していると言わざるを得ない。

1) 松本幸司：自転車走行環境整備の現状と課題～自転車事故発生状況と交差点対策に着目して～、国土技術政策総合研究所資料 2009年11月