

国道 476 号（六間通り）における自転車利用者・歩行者の通行実態

福井工業大学 正会員 ○吉村 朋矩
 （一社）近畿建設協会 正会員 和田 章仁

1. はじめに

今日では都市内交通としての自転車利用が全国的に見直され、自転車駐車場の整備のみならず自転車の通行空間の整備も活発に行われるようになった。例えば、福井県大野市では、平成 25 年 3 月には、福井県内初となる自転車ネットワーク計画を盛り込んだ「大野市自転車を活用したまちづくり計画」を策定した。

そこで本研究では、大野市における自転車利用者及び歩行者の通行実態を探るため、今後道路の再配分により自転車専用通行帯が設置されるとともに歩行者空間が拡充される予定である国道 476 号（通称：六間通り）を通行する自転車利用者及び歩行者を対象に調査員の目視による観測調査を行った。これにより、今後の大野市における自転車・歩行者通行空間の整備検討や交通安全教育の実施方法の検討につなげるものである。

2. 調査の概要と調査対象道路の概要

(1) 調査概要

調査は平成 25 年 6 月 3 日（月）の 7:00～19:00 に福井県大野市の国道 476 号を通行する自転車利用者及び歩行者を対象として実施した。調査内容は、通行位置に関する項目及び歩道内での自転車利用者や歩行者の回避行動に関する項目である。調査方法は、調査員の目視により直線的な一定区間長で対象者の行動を観測し判定した。

(2) 調査対象道路の概要

現在の国道 476 号周辺で、明治 21 年及び明治 32 年の二度に亘り大火が発生したことから、当該路線の道幅を約 7.2m から大拡張し防火線とした。このことから、現在の国道 476 号の全幅員は図-1 に示すように約 25m である。歩道は自転車通行可の規制がされており、幅員は約 3.5m であるが、一定間隔に植樹が 1m 幅で設置されている。車道は約 18m の幅員であり片側 2 車線で運用されている。一方、車道の幅員

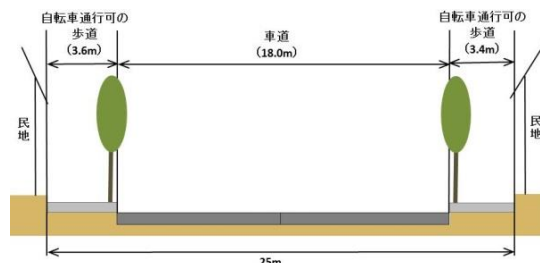


図-1 調査対象道路の断面構成



写真-1 調査対象道路の状況

表-1 調査対象者の通行量と通行位置

	自転車利用者			歩行者
	歩道通行	車道通行	合計 (100%)	歩道通行 (100%)
高校生以下	48(68.6%)	22(31.4%)	70	48
成人	84(64.1%)	47(35.9%)	131	115
高齢者	124(68.1%)	58(31.9%)	182	136
合計	256(66.8%)	127(33.2%)	383	299

が広いことから、歩道側の 1 車線及び路側帯は積雪期に堆雪帯として利用されている。積雪期以外は写真-1 に示すように主に自動車が駐停車する空間として利用されている。また、一部の自転車利用者が通行している。さらには、調査箇所の東側の道路には既に自転車専用通行帯が設置されている。

3. 調査結果

(1) 調査対象者の通行量と通行位置

自転車利用者と歩行者の通行量と通行位置を表-1 に示すと、自転車の観測台数は 383 台であり、歩行者の観測人数は 299 人であった。また、観測した自転車の 66.8%にあたる 256 台が歩道通行であり、33.2%にあたる 127 台が車道通行であった。年齢層別にみた通行量では、自転車利用者及び歩行者ともに高校生以下が最も少なく、高齢者が最も多かった。

キーワード 自転車、歩行者、通行位置、回避パターン

連絡先 〒910-8505 福井市学園 3 丁目 6-1 福井工業大学工学部 TEL: 0776-29-2574 (内 2550)

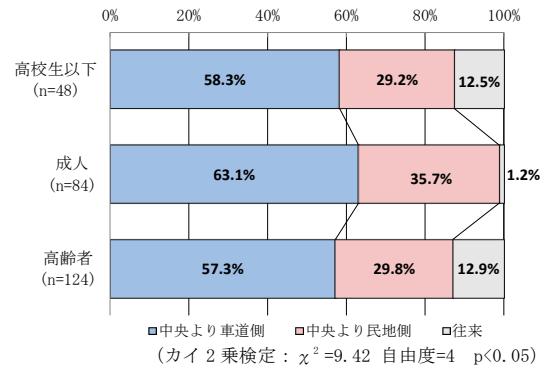


図-2 歩道内における自転車利用者の通行位置

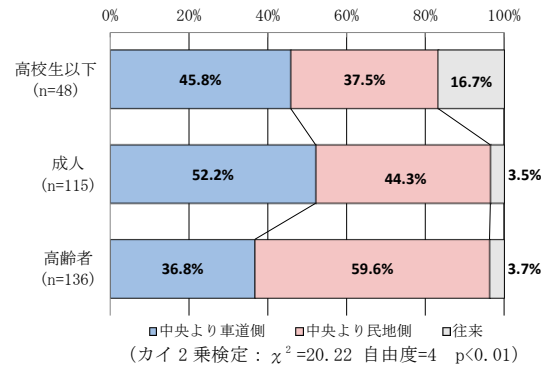


図-3 歩道内における歩行者の通行位置

表-2 歩道内における調査対象者の回避パターン

対象	自転車 対 歩行者 (n=20)						自転車 対 自転車 (n=4)	歩行者 対 歩行者 (n=5)	
	対面すれ違い時			歩行者停止時	同一方向に通行時		対面すれ違い時	対面すれ違い時	
	相互回避 (n=4)	片方回避		片方回避	同一方向に通行時		相互回避	片方回避	
自転車による回避 (n=4)		歩行者による回避 (n=2)	自転車による回避 (n=2)	自転車による追い越し (n=6)	手前で一時停止 (n=2)				
パターン									
イメージ									

(2) 歩道内における調査対象者の通行位置

歩道内における自転車利用者の通行位置を図-2、歩行者の通行位置を図-3に示す。まず、自転車利用者の通行位置をみると、高校生以下と高齢者の通行位置は、ほとんど同様な傾向がみられる。成人の通行位置は他の年齢層と異なり、遵守通行である歩道の中央より車道側を通行している割合が63.1%であり他の年齢層に比べ高く、往来の割合は1.2%であり他の年齢層に比べ10%程度低いものの、中央より民地側を通行している割合は35.7%と最も高い割合であった。歩道上では自転車が車道側を通行することを考慮した場合、歩行者は民地側を通行することが望ましい。これを踏まえ、民地側を通行している割合に着目すると、年齢層が高くなるにつれて割合が増加しており、特に高齢者は59.6%と顕著に高いことが分かる。

(3) 歩道内における調査対象者の回避パターン

歩道内での自転車利用者及び歩行者による回避パターンを表-2に示す。全観測数は29件、その内訳は自転車対歩行者が20件、自転車同士が4件、歩行者同士が5件であった。自転車対歩行者の回避は6パターン、自転車同士及び歩行者同士の回避は1パターンであった。自転車利用者は、歩行者に比べ自ら回避を行う傾向にあり、特に自転車同士での回避は4件中4件が相互回避であった。また、自転車対歩

行者における回避パターンの通行位置は、双方が車道側を通行していた場合が6件、双方が民地側を通行していた場合が12件、自転車利用者が民地側を通行し歩行者が車道側を通行していた場合が2件であった。

4. おわりに

福井県大野市の国道476号を通行する自転車利用者及び歩行者の通行実態に関する調査を行い、以下の結果を得た。

- ・ 自転車利用者が車道を通行する割合は33.2%、歩道を通行する割合は66.8%であった。
- ・ 歩道内での通行位置は、自転車利用者が車道側を通行する割合は57.3%～63.1%、歩行者が民地側を通行する割合は37.5%～59.6%であった。
- ・ 歩道内での回避は自転車利用者が行う傾向にあり、自転車同士では相互に回避することが分かった。自転車対歩行者の回避は、自転車利用者が通行しなければならない車道側、歩行者が通行することが望まれる民地側の通行がされていない場合であった。

平成28年度には調査対象道路の整備が完了する予定であることから、整備後に同様の調査を実施し整備の効果を検証し、今後の整備課題を検討したい。

謝辞：本研究は（社）交通科学研究会の平成24年度研究助成を受けて実施したものです。ここに記して謝意を表します。