

## 自転車利用者の通行位置及び通行方向の意識実態に関する一考察

国土交通省国土技術政策総合研究所	正会員	○木村 泰
元国土交通省国土技術政策総合研究所	非会員	今田 勝昭
国土交通省国土技術政策総合研究所	正会員	河本 直志
元国土交通省国土技術政策総合研究所	正会員	上野 朋弥
国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所	正会員	高宮 進

### 1. はじめに

平成24年11月に、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」<sup>1)</sup>(以下、「ガイドライン」という。)が発出され、自転車通行空間の計画・設計等の基本的な考え方が示され、地域での自転車通行空間整備が進みつつある状況にある。一方、自転車通行空間を整備してもその正しい利用がされなければ、意図する効果は得られないと考えられる。例えば、道路を挟んで向かい側の施設にアクセスしたい場合に、「自転車一方通行」の規制が行われている自転車道が整備されていると、自転車はその規制に従った方向で自転車道を通行しなければならず、遠回りになる場合が考えられる(図1参照.)。この際、道路の右側をルール通り通行するには、自転車は歩道を押し歩きする必要がある。しかし、実際には歩道を押し歩きすることを嫌い、一方通行規制の自転車道を逆走もしくは右側の歩道を乗車して通行する自転車が生じてしまうことが考えられる。

### 2. 研究目的

正しい自転車通行空間利用を導くためには、自転車利用者への通行ルール等の周知は当然のことながら、こうした自転車利用者の行動特性も踏まえた自転車通行空間設計(例えば、交差点間隔や横断箇所の状況を考慮した自転車通行空間形態の選定等)を行う必要があると考えられる。

そこで本稿では、車道左側通行を基本とする自転車通行空間において、自転車で道路向かい側にある施設等へアクセスする際の、通行位置(歩道・車道)や通行方向(左側通行・右側通行)の意識実態について把握するため、一般の自転車利用者を対象として聞き取り調査を行った結果について報告する。

キーワード 自転車, 自転車専用通行帯, 意識調査

連絡先 〒305-0804 茨城県つくば市旭1番地

道路交通研究部道路研究室 TEL: 029-864-4539

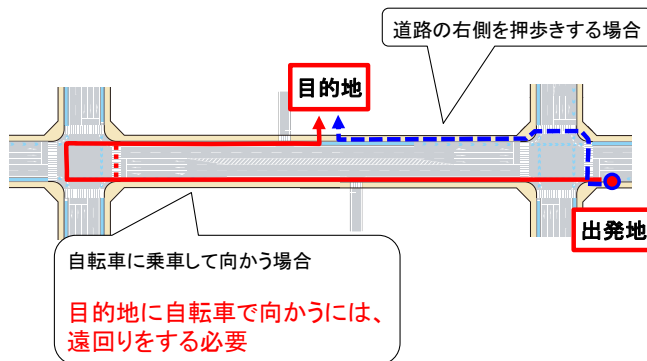


図1 自転車でのアクセスの例

### 3. 調査対象道路

調査対象道路は、一方通行規制の自転車道が整備されている道路は整備事例がまだ少ないことから、自転車専用通行帯が整備されている首都圏の2箇所の道路とした。また、交差点間隔や車道幅員(横断距離)などが利用者の道路横断のしやすさに影響を及ぼすと考え、表1に示す3箇所の道路で調査を実施した。なお、いずれの箇所も歩道の自転車通行可規制がある道路である。

表1 調査対象道路の概況

調査箇所	A	B	C
自転車専用通行帯幅員	1.0m	1.0m	1.0m
車線数	2車線	2車線	4車線
交差点間隔	200m	260m	200m
歩道幅員	約3m	約3m	約4m
自動車交通量(H22センサス)	9千台/12h	9千台/12h	2万台/12h
規制速度	40km/h	40km/h	50km/h

### 4. 聞き取り調査方法

聞き取り調査の簡単なイメージを図2に示す。聞き取り調査は、一般の自転車利用者を対象に、交差点滞留部(調査地点)において、道路向かい側に設置した旗を目的地と仮定してもらい、スタート地点(S)から目的地(旗)に向かう際、a)左側通行か右

側通行か、b)車道通行か歩道通行か、c)自転車に乗車するのか押し歩きするのかを答えてもらった。この際、目的地(旗)の交差点からの距離の違いによる自転車利用者の通行位置等の意識変化を把握するため、交差点から50m間隔で色の異なる旗を設置し、それぞれを目的地と仮定してa)~c)の質問に答えてもらった。なお、自転車利用者には旗の間隔が50mであることは説明していない。調査の手順はまず、自転車の通行ルール(車道左側通行が原則、歩道を通行する場合は徐行)は説明せずに質問に答えてもらった。

その後、自転車利用者には、i)自転車は車道左側通行がルールであること、ii)歩道での自転車乗車は、自転車通行可の標識があるところに限られ、標識がなければ基本的に歩道は押し歩きをする必要があることの2点について知っていたかを答えてもらった。

その上で、当該道路の歩道の自転車通行可規制が解除されたと仮定して、改めて上記a)~c)の質問に答えてもらい、通行位置等に対する意識変化について把握した。

5. 調査結果と今後の課題

図3、4に、箇所A,Bでの通行ルールの説明及び歩道の自転車通行可規制の解除を想定する前後での自転車利用者の通行意識の変化を示す。

箇所Aの場合、前(歩道上の自転車通行可)では、9割以上が右側の歩道を自転車乗車して通行すると回答している一方、後(歩道上の自転車通行不可)では、4割~5割程度が通行ルール通り、右側の歩道を押し歩きまたは左側の車道を自転車乗車して通行すると回答していた。

箇所Bの場合、目的地が遠いほどルール通りに通行する割合が増えるという傾向が顕著に表れており、箇所Aと比べ、通行ルールを順守する割合も高い。

箇所Cの場合は、箇所Aの調査結果とほぼ同様の傾向を示し、今回調査では2車線道路と4車線道路による違いはあまり生じなかった。

以上から、今回の調査では、スタート地点から目的地までの距離が長くなる程、自転車がルール通り、左側の車道を自転車乗車してまたは右側の歩道を押し歩きして、通行する傾向が把握できた。また、ルール通り通行する自転車の中でも、スタート地点から目的地の距離が遠い程、左側の車道を自転車乗車

して通行する割合が高い傾向が把握できた。

これは、目的地が遠い程、自転車になるべく乗車して通行したいという快適性を求めた結果と考えられる。ただし、今回の調査は、特定の出発地と目的地を対象とした意識調査であるとともに、特定の区間で自転車通行空間が整備された前提での調査である。実際には自転車の通行経路が様々であったり、ガイドラインが示す自転車通行空間は連続性があるなど、今回の想定とは異なる道路・交通状況を想定し検討する必要がある。これら更なる調査・分析を行い、自転車の行動特性を踏まえた自転車通行空間設計を行う必要があると考えられる。

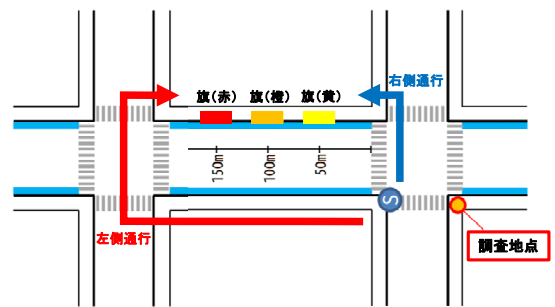


図2 調査イメージ(交差点間隔200mの場合)

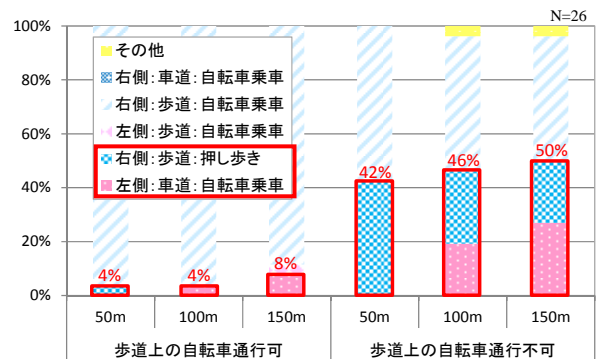


図3 調査箇所Aにおける通行意識の変化

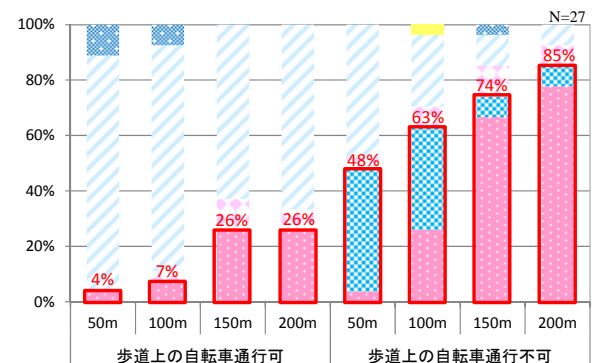


図4 調査箇所Bにおける通行意識の変化

参考文献

1) 国土交通省道路局, 警察庁交通局:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン, 2012.