

自転車利用者に対する歩道通行を行う理由 についての聞き取り調査

矢野 伸裕¹・横関 俊也²・萩田 賢司³・森 健二⁴

¹正会員 科学警察研究所 交通科学第一研究室 (〒277-0882 千葉県柏市柏の葉6-3-1)
E-mail: yano@nrips.go.jp

²正会員 科学警察研究所 交通科学第一研究室 (〒277-0882 千葉県柏市柏の葉6-3-1)
E-mail: yokozeki@nrips.go.jp

³正会員 科学警察研究所 交通科学第一研究室 (〒277-0882 千葉県柏市柏の葉6-3-1)
E-mail: hagita@nrips.go.jp

⁴正会員 科学警察研究所 交通科学第一研究室 (〒277-0882 千葉県柏市柏の葉6-3-1)
E-mail: mori@nrips.go.jp

本研究では、自転車利用者に対し、これまで自転車歩道通行可規制に基づき歩道を通行していた道路において同規制の撤廃により車道を通行するよう適用ルールが変更になった場合を想定した聞き取り調査を行い、ルール変更後に道路のどの位置を通行するつもりであるか、またその理由についての回答を得た。その結果、ルールが変更になっても歩道を通行すると回答した者が多数を占め、特に、自動車交通量の多い幹線道路と補助幹線道路沿いで顕著であった。また、歩道通行の理由として、「車道は危険・怖い」「幼児・子供の同乗」「車道が狭い、自転車のスペースがない」「経路上の都合」などはどの道路沿いでも多く指摘されたが、「車が多い」などは主に幹線道路沿いで多く、「柵やガードレールのため車道から歩道へ移動できない」「高齢だから」などは主に住区内道路沿いで多く指摘された。

Key Words : bicycle, sidewalk, interview survey, road classification

1. 背景

道路交通法では自転車は車両として扱われ、車道を走ることになっている(17条第1項)。しかし、昭和45年に自転車歩道通行可の規制(以後、自歩可規制)が導入されて以降、自転車道や自転車レーンといった自転車の専用走行空間の整備が十分には進まないまま現在に至っていることもあり、自転車の歩道通行がなかば一般化している現状がある。

平成23年の警察庁通達¹⁾の中で、「自転車一方通行」や「自動車のための空間を減らしての自転車レーンの整備」とともに、「幅員3m未満の歩道での自歩可規制見直しと自転車横断帯の撤去」などの対策推進が打ち出された。自歩可規制を廃止した道路の場合、道路交通法の歩道通行要件に基づくと、児童及び幼児や70歳以上の高齢者、身体障害者を除き、自転車利用者は車道を通行しなければならない(ただし、交通状況に照らして安全確保上やむを得ないと認められるときは除く)。しかし、長年に渡り自歩可規制が実施され、歩道通行に慣れた自

転車利用者の中には、さまざまな理由で車道通行に抵抗感を持つ者も少なくないと考えられる。そのため、通行位置についての自転車利用者の意識を考慮した走行空間整備や交通ルール運用を行わなければ、ルール違反や不適切な走行を誘発しかえって事故の危険性を高めるような無秩序な自転車利用環境を生み出す怖れがある。

そこで本研究では、自転車利用者を対象に、これまで自歩可規制に基づき歩道を通行していた道路で同規制の撤廃により車道を通行するよう適用ルールが変更になった場合を想定した聞き取り調査を行い、ルール変更後の通行位置とその理由についての回答を収集して、自転車利用者の通行位置に関する意識について検討を行った。

2. 方法

聞き取り調査は駅やショッピングセンターの駐輪場やその付近で行った。自歩可規制の歩道を通行してきた自転車利用者が停止や駐輪をしたタイミングで調査員が調査協力を依頼し、承諾した者に対し、次の2質問を行っ

表-1. 調査場所の歩道

地点名	道路分類	片側車線数	歩道幅員	自動車交通量
柏駅西口第二駐輪場付近	幹線	3	3m以上	非常に多い
文京シビックセンター(区役所、区総合施設)周辺駐輪場付近	補助幹線	2	3m以上	非常に多い
アリオ亀有(ショッピングセンター)周辺駐輪場付近	幹線	2	3m以上	非常に多い
	補助幹線	1	3m以下	多い
	住区内	1	3m以下	少ない



表1 幹線道路沿い



表1 幹線道路沿い



表1 補助幹線道路沿い



表1 住区内道路沿い

写真. 調査場所の参考画像

て回答を記録した。

質問1

あなたが今通行されている道路は、現在、自転車が歩道を通ることが交通ルールで認められていますが、もし歩道上を自転車が通ってはダメ、というように交通ルールが変わったら、あなたはここに来るときどこをお通りになるか同ってよろしいでしょうか。なお、変更後の交通ルールでは、歩道を走るとルール違反になりますが、罰則はないものとします。

質問2

その理由を伺ってよろしいでしょうか。

質問1は、その自転車利用者が通行してきたその場所の道路において適用ルールが変更された場合にどうするつもりであるか(行動意図)を尋ねており、一般論として道路においてどうするかを問うものではない。その道路のどの位置を通行するつもりであるかについて具体的に指摘するよう求めた。調査員は前記2質問の回答以外に、性別、自転車タイプ、子供の同乗についても記録した。聞き取り調査は表-1に示す場所において9:30~17:00に実施された(写真参考)。いずれの場所も、車道とお

よび歩道上には自転車専用通行帯はなく、歩道は自歩可規制が設定されていた。なお、表-1は歩道幅員が3m以上であり、前述の警察庁通達¹⁾の「幅員3m未満の歩道」には該当しないが、本研究では多様な研究データを得るため自歩可規制廃止を想定した聞き取り調査を実施した。

3. 結果

全調査場所で合計877名の自転車利用者に調査協力を依頼し、そのうち329名に応諾された(応諾率37.5%)。有効回答は301名(男93名、女208名)であった。

図-1は、交通ルール変更後に道路のどの部分を通行するつもりと回答したかの構成率を道路分類別に示したものである。どの場所も大半の回答者がルール変更後も歩道を通行すると回答した。なお、他と比較して自動車交通量が少ない住区内道路では車道と回答した者の割合が大きい(自転車に乗らないと回答した者を除いたカイ二乗検定、 $\chi^2=6.22, df=2, P<.05$)。

表-2は、質問1で「歩道を通行する」と回答した者(232名)において、歩道を通行する理由として主に挙げられたものを道路分類別に示したものである。どの道路分類でも2/3以上の回答者が車道通行の危険性を理由として指摘した(「車道は危険・怖い」「歩道は安全」など)。なお、これらの回答者が車道通行を危険・怖いと思う理由として最も多く挙げられたのが「車が多い」で、次いで「車との交錯・事故の懸念」「車道が狭い」「車の速度が高い」「トラック・バスの存在」であった²⁾。他に、「子供・幼児がいるから」「車道が狭い・自転車のスペースが無い」「経路上の都合」も道路分類に関わりなく比較的多く見られた。「経路上の都合」とは、例えばその道路における通行の起点と終点が、起点側から見て共に道路の右側にあるため、道路右側の歩道を通行するような場合である。調査場所となった幹線道路と補助幹線道路では自動車交通量が多かったが、これらにおいては「車が多い」が歩道通行の理由として多く指摘された。住区内道路沿いでは、「柵やガードレールのため車道から歩道へ移動できない」「高齢だから」などが

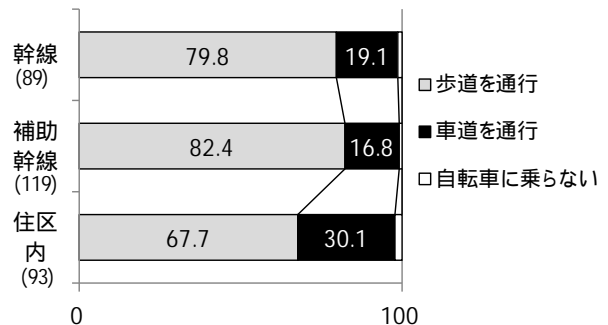


図-1. 交通ルール変更後の通行方法(質問1)の構成率(%)

表-2. ルール変更後も歩道を通行する理由(質問2) 上段はサンプル数, 下段は割合

	高齢だから	子供・幼児がいるから	車道は危険・怖い、歩道は安全	車との交錯・事故の懸念	車が多い	車の速度が高い	大型車の走行(トラック・バス)	歩道は走りやすい・ゆっくりに走れる・広い	歩道は危険回避で降りられない、車道は逃げ場がない	歩道は狭い・自転車のスペースが無い	駐車車両	道路構造(柵、ガードレール等)	経路上の都合	車両との対面(右側通行前提)	習慣	その他の理由	理由不明	自転車専用通行帯への言及
幹線(71名)	3 4.2%	13 18.3%	47 66.2%	6 8.5%	22 31.0%	7 9.9%	5 7.0%	5 7.0%	7 9.9%	9 12.7%	1 1.4%	0 0.0%	9 12.7%	0 0.0%	1 1.4%	2 2.8%	9 12.7%	15 21.1%
補助幹線(98名)	4 4.1%	10 10.2%	72 73.5%	16 16.3%	33 33.7%	2 2.0%	0 0.0%	3 3.1%	6 6.1%	13 13.3%	2 2.0%	6 6.1%	21 21.4%	5 5.1%	2 2.0%	2 2.0%	5 5.1%	7 7.1%
住区内(63名)	5 7.9%	9 14.3%	47 74.6%	7 11.1%	3 4.8%	0 0.0%	1 1.6%	1 1.6%	1 1.6%	10 15.9%	0 0.0%	7 11.1%	11 17.5%	1 1.6%	3 4.8%	3 4.8%	1 1.6%	3 4.8%

注: 質問1で「ルール変更後も歩道を通行する」と回答した者合計232名が質問2で回答した理由を分類したもの。

表-3. 幹線道路沿いの調査場所において見られた自転車専用通行帯への言及の内容(15名)

歩道上に線を引いて歩行者と分ける形で自転車専用通行部分の設置を望むもの	8名
車道上に自転車専用通行部分の設置を望むもの	6名
その他 「自動車と自転車の通るところをしっかりと区別したとしても車が多いから怖い」	1名

比較的多く見られた。

また、幹線道路沿いの調査場所では、自転車専用通行帯について言及した回答者が15名(21.1%)と多く見られた。その言及内容を表-3に示す。歩道上に線を引いて歩行者と分ける形で自転車専用通行部分の設置を望むものが8名、車道上に自転車専用通行部分の設置を望むものが6名であった。

4. 考察

まず、本研究のデータが示す結果は、調査場所の特性や調査時間中にそこに来場する人々の特性の影響を受けている可能性を考慮して検討する必要がある、過度の一般化には慎重であるべきことに留意しなければならない。

その道路で交通ルールが変更され自転車の歩道通行が原則禁止に変わっても、多くの自転車利用者は歩道を通行し続けると回答し(図-1)、その理由として「車道は危険・怖い(歩道は安全)」を挙げた(表-2)。交通ルールを遵守した走行を行っていても車道走行の方が歩道走行より死亡重傷率事故率が高いというデータ²⁾や、限定された条件で事故率を求めると車道走行の方が高かったという研究結果³⁾を考慮すると、「車道は危険」という自転車利用者の感覚はあながち事故の実態と合っていないわけではないと言える。自動車交通量が多く車速が高い道路や車道が狭い道路の場合(表-2参照)、特に子供・幼児を同乗させている場合²⁾などではさらにその感覚が強まることが考えられ、車道通行原則が求められた

としても、多くの者が歩道通行を選択する傾向が高まると予想される。幹線道路のような自動車交通量の多い道路では、自転車専用通行帯の設置や、歩行者が優先される歩道上での歩行者と自転車の交錯抑制が検討課題となるであろう。幹線道路沿いの調査場所では自転車専用通行帯について言及した回答者が多く見られた(表-2)が、その言及内容として「歩道上に線を引いて歩行者と自転車を分ける」方式を望む意見が半数に達したことも前述の点を示唆すると思われる。

歩道走行の理由として、「経路上の都合」も道路分類に関わりなく多く指摘された。その道路における通行の起点と終点が、起点側から見て共に道路の右側にあるような場合、車道の右側通行は危険であるし、いったん車道を横断してから車道の左側を通行し終点付近で再び右側へと横断するのも面倒であったりかえって危険であったりするために、車道通行が回避され道路右側の歩道通行が選択されやすいと思われる。このことは、仮に車道に自転車レーン(左側通行が義務づけられる)が設置されていたとしても、起点と終点の位置関係によっては自転車レーンが利用されず右側の歩道通行が選択される可能性を示唆しており、自転車レーン設置道路においても自歩可規制を残すなど自転車の歩道通行を念頭に置いた対策が必要かもしれない。また、住区内道路沿いでは、歩道と車道を隔てる柵が目的地付近での車道から歩道への移動を妨げてしまうことが歩道通行の理由として多く挙げられているが、住居など目的地への最終アクセスとなりやすい住区内道路の特性が影響している可能性がある。

5. 今後の課題

本研究のサンプル数は、道路分類別や回答者の属性別の詳細な分析を行うには必ずしも十分とは言えない。引き続き調査を行いサンプル数を増やした上で、それらの分析や理由間の関係、また、交通ルール変更後は車道を

通行すると回答した者の理由についても分析を行っていく予定である。

参考文献

- 1) 警察庁通達：良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について，<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/taisaku/tsuutu.pdf>, 2011.
- 2) 矢野伸裕，横関俊也，萩田賢司，森健二：自転車乗

- 用者の歩道／車道通行についての意識，日本交通心理学会第79回大会発表論文集，13-16, 2014
- 3) 横関俊也，萩田賢司，矢野伸裕，森健二：自転車と自動四輪車の事故からみた自転車の車道走行による危険性の検討，土木計画学研究・講演集，Vol.50，2014.

(2014.8.1受付)

INTERVIEW SURVEY FOR BICYCLIST ON THE REASONS TO RUN ON SIDEWALK

Nobuhiro YANO, Toshiya YOKOZEKI, Kenji HAGITA, Kenji MORI