

自転車利用者の通行位置に関する意識

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歩道通行が禁止され車道を通行するように交通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、ルール変更後も歩道を通行し続けると回答した者が多数を占め、その理由として車道通行に対する危険感が指摘された。その危険感をもたらす原因として、①車の交通量や事故など交通環境面、②車道の狭さなど道路環境面、③子供・幼児の同伴や高齢など個人属性面、が見出された。その他の歩道通行理由として、経路の問題（遠回りの回避）や柵のため車道から移動できないことなどが指摘された。

Key Words : *interview survey, bicyclist, sidewalk, traffic rule, sense of danger*

1. はじめに

道路交通法では自転車は車両として扱われ、車道を通行することになっている（17条第1項）。しかし、実態としては、自転車の歩道通行がなかば一般化している現状が続いており^{例えば1)}、自転車と歩行者の交錯が問題とされることも少なくない。このような状況の中で、平成23年の警察庁通達²⁾の中に見られるように、自転車の車道通行の原則に立ち戻ろうとする施策的動きも一部に現れている。その一つは、一定の条件を満たす歩道では自転車歩道通行可規制（以後、自歩可規制）の適用を見直し、自転車と歩行者の分離を図って自転車の車道通行を誘導しようとするものである。自歩可規制が撤廃されると、道路交通法の歩道通行要件に基づけば、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くなる（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、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。人が持つ意識や態度がその

行動選択に影響することを考えると、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行動を誘発しかえって事故の危険性を高めてしまうことになりかねない。

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において、同規制の撤廃により歩道走行が禁止され車道を通行するように交通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、表-1（図-1に参考写真）に示すような駅、ショッピングセンターや公的施設等の駐輪場付近において、平成25年12月（①～⑤）及び平成26年10～11月（⑥～⑩）の9～18時の間で実施された。いずれの場所も、車道上および歩道上には自転車向けの通行部分

表-1 調査場所の歩道

番号	地点名	道路分類	片側車線数	歩道幅員	自動車交通量
①	柏駅西口第二駐輪場	幹線	3	3m以上	非常に多い
②	アリオ亀有(ショッピングセンター)周辺駐輪場	幹線	2	3m以上	非常に多い
③		補助幹線	1	3m未満	多い
④		住区内	1	3m未満	少ない
⑤	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
⑥	ビバホーム豊洲店駐輪場	幹線	3	3m以上	多い
⑦		補助幹線	1	3m以上	少ない
⑧		住区内	1	3m以上	少ない
⑨	三軒茶屋中央駐輪場	幹線	2	3m未満	多い
⑩	三軒茶屋二丁目駐輪場	補助幹線	2	3m以上	多い
⑪	調布南駐輪場	補助幹線	1	3m以上	少ない
⑫	調布北第2駐輪場	補助幹線	1	3m未満	多い
⑬	調布PARCO駐輪場	補助幹線	1	3m未満	多い
⑭	登戸駅周辺駐輪場第2	住区内	1	3m未満	少ない
⑮	登戸駅周辺駐輪場第5	補助幹線	2	3m以上	多い
⑯	小田急登戸第2駐輪場	補助幹線	2	3m以上	多い



表-1①幹線道路の歩道



表-1③補助幹線道路の歩道



表-1④住区内道路の歩道



表-1⑩補助幹線道路の歩道

図-1 調査場所の参考写真

はなく、歩道には自歩可規制が適用されていた。これらの場所において、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、承諾した者に対してその場で口頭で質問し口頭で回答してもらった形で実施した。質問は次の2つであった。

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伺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交通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。ルール変更後は歩道通行が禁止されることを強調する質問のしかたになっている。また質問2は、質問1で指摘された通行位置について、どうしてその位置を通るつもりなのかの理由を尋ねており、その回答は調査員によってできるかぎりそのままの表現で逐一記録された。これらの回答の他、調査員は、性別、自転車タイプ(スポーツタイプ、シティサイクルやママチャリのような実用車、実用車でチャイルドシート付)、幼児・子供の同乗についても記録した。なお、調査協力者には謝礼を提供した(100円程度の品、希望者のみ)。

3. 結果

(1) 回答者数

調査地点によって調査協力依頼数や承諾数は異なった。全体で1,294名に調査協力を依頼し、630名に承諾された(承諾者率48.7%)。このうち、有効回答は610名であった。各調査地点の回答者数を表-2に示す。

(2) 交通ルール変更後も歩道を通行すると回答した者の割合

本研究のデータが示す以下の結果は、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。

図-2は、質問1すなわち歩道通行が禁止されるように交通ルールが変更になった後に道路のどの位置を通行するかの質問に対する回答の構成率を、性別及び自転車タイプ別に示したものである。「左側車道」「右側車道」は回答者の進行方向を基準に分けており、「右側車道」は反対車線通行(逆走)に該当する。「歩道」は道路の左右どちらの側の歩道も含む。交通ルール変更後も歩道を通行すると回答した者は男性の58.9%、女性の78.3%

表-2 各調査地点の回答者数

地点番号	男	女	計	地点番号	男	女	計
①	13	24	37	⑩	24	31	55
②	12	40	52	⑪	11	16	27
③	31	44	75	⑫	12	14	26
④	28	65	93	⑬	8	33	41
⑤	9	35	44	⑭	8	12	20
⑥	12	15	27	⑮	5	7	12
⑦	11	17	28	⑯	8	10	18
⑧	1	2	3				
⑨	26	26	52	計	219	391	610

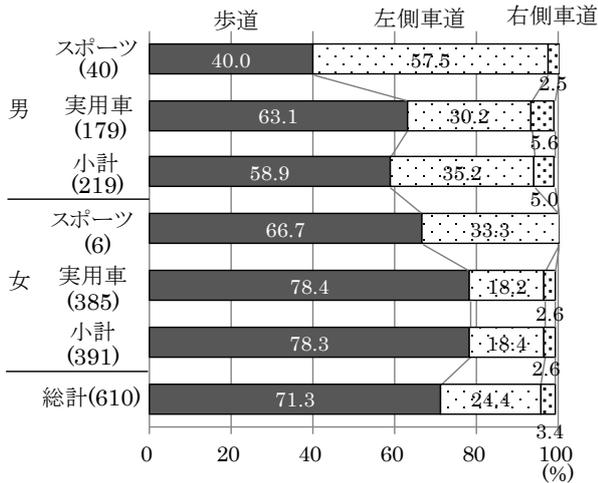


図-2 性別及び自転車タイプ別に見た交通ルール変更後の通行位置(質問1)の構成率
注. 図中括弧内は回答者数。「自転車の利用を止める」の%は省略。

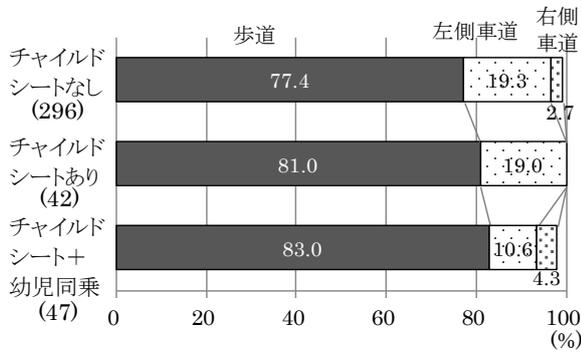


図-3 チャイルドシート及び幼児同乗の有無別に見た交通ルール変更後の通行位置(質問1)の構成率
注. 女性のみ。図中括弧内は回答者数。「自転車の利用を止める」の%は省略。

に達し、特に女性でその比率が高い。本データに対して統計的仮説検定を実施するのが妥当かどうかの問題はあるが、参考としてカイ二乗検定を実施すると、女性の方がより高かった(自転車に乗らないと回答した者を除いたカイ二乗検定、 $\chi^2=25.98$, $df=1$, $P<.001$, Cramerの $V=0.21$)。自転車タイプ別の検討では、スポーツタイプの利用者は男性が多いので男性のデータのみでスポーツタイプ利用者と実用車利用者を比較した結果、交通ルール変更後も歩道を通行すると回答した者はスポーツタイプで40.0%と半数以下であるのに対し、実用車では63.1%と6割を超えており、自転車タイプで違いが見られた(自転車に乗らないと回答した者を除いたカイ二乗検定、 $\chi^2=7.69$, $df=1$, $P<.01$, Cramerの $V=0.19$)。実用車の場合、チャイルドシートなし、チャイルドシートあり(幼児同乗なし)、チャイルドシートに幼児同乗、の3タイプに分けられる。男性の実用車利用者で幼児を同乗させた者は1名のみであったため、女性のデータのみで質問1の回答を上記3タイプ間で比較した結果が図-3であ

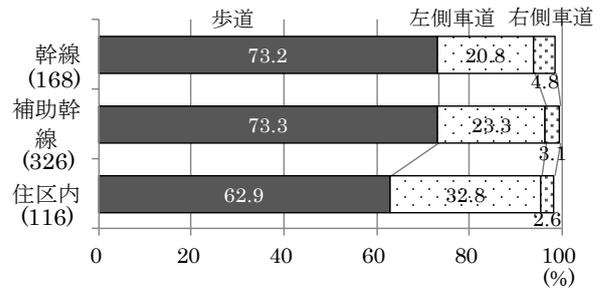


図-4 道路分類別に見た交通ルール変更後の通行位置(質問1)の構成率
注. 図中括弧内は回答者数。「自転車の利用を止める」の%は省略。

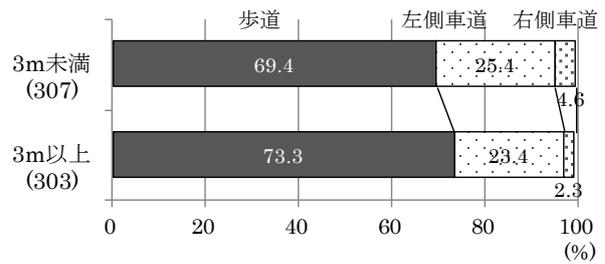


図-5 歩道幅員別に見た交通ルール変更後の通行位置(質問1)の構成率
注. 図中括弧内は回答者数。「自転車の利用を止める」の%は省略。

る。歩道を通行すると回答した者はチャイルドシートなしでも77.4%と多数を占めているが、チャイルドシートあり、チャイルドシートに幼児同乗の順に、さらにその割合が高まるように見える(ただし、カイ二乗検定の結果では上記3タイプ間で統計的有意な違いなし)。図-4は、道路分類別に質問1の回答の構成率を示したものである。歩道を通行すると回答した者は、幹線道路と補助幹線道路では70%を超えているが、交通量が少ない住区内道路ではそれらより10%程度少なかった(ただし、カイ二乗検定の結果では上記3タイプ間で統計的有意な違いなし)。図-5は、歩道幅員3m未満と3m以上の別に質問1の回答の構成率を示したものである。歩道幅員の広い3m以上の方が歩道を通行すると回答した者が若干多いように見えるが、大きな違いはなかった(カイ二乗検定の結果では上記3タイプ間で統計的有意な違いなし)。

(3) 歩道を通行する理由

歩道通行が禁止されるように交通ルールが変更になった後でも歩道を通行する理由について検討するため、質問1で歩道を通行すると回答した者(435名)が、質問2でその理由として指摘した事項を表-3に示す。「車道は危険・怖い(歩道は安全)」というように車道通行に対する危険感を理由にあげた者が最も多く、男女ともに70%を超えていた。「車道は車が多い」や「車道が狭

表-3 「交通ルール変更後も歩道を通行する」と回答した者が質問2で理由として指摘した事項
(男129名、女306名、主なものを掲載)

	理由	回答者数	%
男	1 車道は危険・怖い(歩道は安全)	93	72.1
	2 車道は車が多い	41	31.8
	3 経路の問題(遠回りの回避)	20	15.5
	4 バス・トラックの存在	12	9.3
	5 車道が狭い	11	8.5
	6 車との交錯・事故の懸念	10	7.8
	7 降りて歩ける・降りて歩く	6	4.7
	7 高齢だから	6	4.7
	7 罰則がないから	6	4.7
	10 柵のため車道から移動できない	5	3.9
女	1 車道は危険・怖い(歩道は安全)	226	73.9
	2 車道は車が多い	93	30.4
	3 車道が狭い	45	14.7
	4 子供・幼児がいるから	40	13.1
	5 経路の問題(遠回りの回避)	32	10.5
	6 車との交錯・事故の懸念	28	9.2
	7 降りて歩ける・降りて歩く	20	6.5
	8 バス・トラックの存在	19	6.2
	9 車道上に自転車のスペースがない	16	5.2
	9 路上駐車存在	16	5.2
	11 柵のため車道から移動できない	15	4.9
	12 罰則がないから	12	3.9

い」等は、ここでは車道が危険と思う理由として扱うため、次節で言及する。その他の歩道通行理由(表-3の色付きの項目)として、「経路の問題(遠回りの回避)」を指摘した者が男性で15.5%、女性で10.5%見られた。

「経路の問題(遠回りの回避)」とは、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場合に、いったん車道を横断して車道の左側端を通行し終点付近で再び右側へと横断することをせずに最初から道路右側の歩道を通行することを意味する。「降りて歩ける・降りて歩く」は、歩道上であれば危険を感じたり他者と接近したりした場合に自転車を降りて歩行者状態になって回避することが容易であることを指摘したものであり、男女ともに一定数(男4.7%、女6.5%)見られた。他に、「罰則がないから」(男4.7%、女3.9%)や「柵のため車道から移動できない」(男3.9%、女4.9%)が指摘された。後者は、防護柵が切れ目なく設置されているため目的地付近で車道から路外(駐輪場など)に移動することができず、そのためかなり手前から歩道を通行するような場合を指している。

(4) 車道通行が危険だと思う理由

前項で示したように、歩道を通行する理由として車道通行に対する危険感を指摘した者が多かったが、その理由について検討するため、質問2で「車道は危険・怖い」と回答した者(319名)が同時に指摘した他の事項

表-4 「交通ルール変更後も歩道を通行する」理由として質問2で「車道は危険・怖い(歩道は安全)」と回答した者が同時に指摘した事項
(男93名、女226名、主なものを掲載)

	理由	回答者数	%
1	車道は車が多い	116	36.4
2	車道が狭い	44	13.8
3	子供・幼児がいるから	40	12.5
4	車との交錯・事故の懸念	36	11.3
5	経路の問題(遠回りの回避)	27	8.5
6	バス・トラックの存在	25	7.8
7	路上駐車存在	16	5.0
8	罰則がないから	15	4.7
9	車道上に自転車のスペースがない	13	4.1
9	高齢だから	13	4.1
11	降りて歩ける・降りて歩く	13	4.1
12	車の速度が高い	11	3.4
13	柵のため車道から移動できない	10	3.1

表-5 幼児同乗で「交通ルール変更後も歩道を通行する」と回答した者が質問2で理由として指摘した事項
(男3名、女34名、主なものを掲載)

	理由	回答者数	%
1	車道は危険・怖い(歩道は安全)	31	83.8
2	子供・幼児がいるから	27	73.0
3	車との交錯・事故の懸念	8	21.6
4	経路の問題(遠回りの回避)	5	13.5
4	車道は車が多い	5	13.5
6	降りて歩ける・降りて歩く	4	10.8

を表-4に示す。この表中で、車道走行が危険・怖いと思う理由に該当すると思われるものを色付きで示している。これを見ると、①車の交通量が多いことや車との交錯(例えば、「すぐそばを車が通って接触しそう」など)・事故に対する懸念、バスやトラックが走っていること、路上駐車があるため車道側にはみ出さなくてはならないこと、車が高速度で走っていることなど交通環境面、②車道が狭いことや車道上に自転車の専用スペースがないことなど道路環境面、③幼児・子供を同乗または引率していることや高齢であることなど個人属性面、のことが危険感をもたらす原因となっていることが見出された。なお、幼児をチャイルドシートに同乗させた者で質問1で歩道を通行すると回答した者が質問2で理由として指摘した事項を示したものが表-5である。幼児を同乗させた者の中では「車道は危険・怖い」と回答した者は83.8%に達し、また幼児を同乗させていることを理由にあげた者も73.0%を占め、幼児や子供の同伴が車道通行の危険感を特に高めることが示唆された。表-3の女性では「車との交錯・事故の懸念」を指摘した者は9.2%であるが、幼児を同乗させた者に絞った表-5ではそれは21.6%であり、幼児同乗時は事故に巻き込まれたいくない

という思いが強まることうかがわれた。

(5) 車道を通行する理由

本研究の聞き取り調査では、男性88名（40.2%）、女性82名（21.0%）は交通ルール変更後は車道を通行すると回答した。女性よりも男性の方が比率は大きい。これらの回答者が質問2でその理由として指摘した事項を表-6に示す。男女ともに、「ルールが変わればそれに従う」が最も多く6~7割を占めた。その他の理由として、歩道は危険であること、歩道を通行する歩行者が多いこと、歩行者との交錯や事故を懸念していることなどが指摘された。一方、車道を通行すると回答した者の中にも、質問2に対する回答の中で、車道通行に対する危険感（14.1%）や経路が遠回りになることへの不満（8.2%）を表した者が一定数見られた。

(6) 自転車向け通行部分への言及

本研究の聞き取り調査では、いわゆる自転車道や自転車専用通行帯、歩道上に設置される普通自転車通行指定部分のような自転車向けの通行部分についての質問は行っていないが、質問2に対する回答の中で回答者が自主的にこれらの自転車向け通行部分に関して言及する事例が見られた。そこで、自転車向け通行部分の設置についての自転車利用者の意識を探るため、自転車向け通行部分への言及内容について整理したものを表-7に示す。46名の回答者が何らかの形で自転車向け通行部分に言及したが、そのうち39名（84.8%）はその設置を望むものであった。そして、設置される場所について、16名（34.8%）は歩道上を望み、12名（26.1%）は車道上を望んでいた。また、これらの言及内容の回答数を道路分類別に分けてみると、自転車向け通行部分を歩道上に設置することが最も望まれたのは自動車交通量の多い幹線道路においてであった。

4. 考察

前章(2)の冒頭で言及したように、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があり、母集団を適切に代表していると言えるかどうかには疑問が残ることから、過度の一般化には慎重であるべきことに留意する必要がある。

通行してきた道路で、交通ルールが変更され自転車の歩道通行が禁止されたとしても、多くの自転車利用者は歩道を通行し続けると回答し（図-2~図-5）、その理由として「車道は危険・怖い（歩道は安全）」を指摘した（表-3）。車道を走行すれば、否応なく車道を走行する

表-6 「交通ルール変更後は車道を通行する」と回答した者が理由として指摘した事項（男88名、女82名、主なものを掲載）

		理由	回答者数	%
男	1	ルールが変わればそれに従う	57	64.8
	2	歩道は危険	10	11.4
	3	歩道を通行する歩行者が多い	10	11.4
	4	車道でも構わない・普段から車道を走れる時は車道を通っている	9	10.2
	5	歩道は走りにくい	4	4.5
女	1	ルールが変わればそれに従う	59	72.0
	2	(歩道上での)歩行者との交錯・事故の懸念	6	7.3
	3	歩道は危険	4	4.9
	3	歩道を通行する歩行者が多い	4	4.9
その他(男女合算)	3	車道でも構わない・普段から車道を走れる時は車道を通っている	4	4.9
		車道は危険・怖い	24	14.1
		遠回りになってしまう	14	8.2
		車道は車が多い	7	4.1

表-7 自転車向け通行部分への言及内容

（男11名、女35名、回答者が自主的に言及したもの。）
 [表中括弧内は回答者数]

言及内容	回答者数	%	道路分類		
			幹線(24)	補助幹線(16)	住区内(6)
歩道上に線を引いて歩行者と分ける形で自転車向け通行部分の設置を望むもの	16	34.8	12	3	1
車道上に自転車向け通行部分の設置を望むもの	12	26.1	5	5	2
場所に言及せず自転車向け通行部分の設置を望むもの(自転車道を含む)	11	23.9	5	4	2
その他(設置を望むこととは無関係の言及)	7	15.2	2	4	1

自動車と接近することになる。車道上で事故に遭った場合に自転車運転者が死亡や重傷となる事故の比率は歩道上の場合より高いというデータもあることから、自転車利用者が持つ車道通行に対する危険感、近傍を通過する自動車に対する脅威の意識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。車道走行が危険・怖いと思う理由は交通環境面、道路環境面、個人属性面の3種類に分けられた。今回の調査場所では自動車交通量が少ない住区内道路においては、交通量が多い幹線道路や補助幹線道路よりも、車道を通行すると回答した者がやや多い（図-4）ことをふまえると、自動車交通量は通行位置の選択に大きく影響することが考えられる。自動車交通量が多い道路や車道が狭い道路では、車道を通行すると自動車と交錯・接触するのではないかと自転車の利用者の危険感が高まりやすく（表-4）、特に幼児や子供を同伴している場合は危険感が高まり事故を避けたいという思いが強まりやすいであろう（表-4、表-5）。こ

のような場合は、車道通行が求められたとしても、自動車との接近を嫌って多くの者が歩道通行を選択する傾向が高まると考えられる。車道上の自転車専用通行帯も、自動車との接近という点では、危険感を十分に低減させるとは言えないかもしれない。幹線道路のような自動車交通量の多い道路では、自歩可規制の適用や、歩道上の普通自転車通行指定部分の設置が一般の自転車利用者を受容されやすい対策として検討課題になると思われる。幹線道路の調査場所では、回答者が自転車向け通行部分に言及した場合に、「歩道上に線を引いて歩行者と自転車を分ける」方式を望む意見が最も多かった(表-7)ことはこの点を示唆する。ただし、表-7の結果は、自主的に自転車向け通行部分に言及した回答者に限られたデータに基づくものであり、データ数もさほど多くないことから、判断を下すには不十分と思われ、今後さらに検討が必要である。

歩道走行の理由として「経路上の問題(遠回りの回避)」が挙げられることも多かった(表-3)。車道の右側通行は危険であるし、左側通行を実行するために何度も横断を繰り返す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ることが考えられる。このことは、仮に車道に自転車専用通行帯(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専用通行帯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いる。前述の自動車との接近による危険感の問題も併せて考えると、自転車利用者の行動傾向に応じて、場合によっては、自転車専用通行帯設置道路においても自転車の歩道通行を念頭に置いた対策を検討する必要があると思われる。また、「柵があるため車道から移動できない」ことも歩道通行の理由となった(表-3)。自転車の車道通行を前提に道路空間整備を考える場合、防護柵やガードレールのような道路付属物の設置方法にも自転車利用者への配慮が求められる。

一方、質問1で車道を通行すると回答した者は、多くが「ルールが変わればそれに従う」を理由としてあげたが、中には「車道は危険・怖い」「遠回りになってしまう」など車道通行に対する不安や不満を併せて指摘する者も見られた。こうしたことから、交通ルール変更後に車道通行がどの程度積極的に受容されるか疑わしい面があることも否めない。歩道を通行する歩行者の多さや歩道上で歩行者と接触する危険性など車道通行に対し肯定的な理由をあげる者も一定数見られることから、車道通行を選択する者の中にもさまざまな意識や態度の違いがあることが示唆された。

スポーツタイプの自転車利用者と実用車の利用者として

は車道通行の受容意識の違いが見られる(図-2)ことも重要な点である。施策や交通ルールを効果的に設定・運用するために、自転車利用者の意識や諸特性が人によってさまざまに異なることを十分に考慮する必要がある。

5. おわりに

今回の聞き取り調査では、交通ルール変更後はルール違反になることがわかっているにもかかわらず歩道通行を選択すると回答した者が多数見られた。一般に、質問による調査では、社会規範との一致など社会的に望ましい方向へのバイアスが回答にかかることが知られているが(例えば4)、「ルール違反であるとわかっている歩道を通行する」という社会的望ましさと反対方向の回答が多数を占めたことは、自転車利用者のその意図がかなり強固であることをうかがわせる。確かに、歩道通行理由の中には、自転車利用者の立場で考えればやむを得ないと感じられるものも少なくない。年齢、性、身体能力、同伴幼児・子供の有無、走行速度についての志向、安全・危険の感じ方、利便性の意識など、自転車利用者の諸特性のばらつきは大きく、それゆえ選びたい通行方法もさまざまに異なってくるであろう。その行動を交通ルールによって一律にコントロールするのは決して容易でないことが予想される。安全の確保や事故防止のために人々に交通ルールを遵守してもらうことは必要かつ重要であるが、人々に遵守されないルールを作っても意味がない。交通ルールの受容度を高めるため、人々の意識や行動特性に十分に配慮しそれと調和するように道路整備や交通ルールの設定・運用を行うことが必要と思われる。

参考文献

- 1) 小柳純也, 木戸伴雄, 高田邦道: 自転車の歩道通行に関する走行実態, 第 20 回交通工学研究発表会論文報告集, 149-152, 2000
- 2) 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/tsuutatu.pdf>, 2011.
- 3) 横関俊也: 歩道のある道路における自転車関連事故の傾向について, 月刊交通 2013 年 10 月号, 88-98, 2013
- 4) 日本社会心理学会編: 社会心理学事典, 丸善株式会社, 493, 2009

(2015. 7. 31 受付)

BICYCLISTS' CONSCIOUSNESS ABOUT THE RUNNING POSITION
ON ROAD

Nobuhiro YANO, Toshiya YOKOZEKI, Kenji HAGITA, Kenji MORI