

# 自転車の歩道上の通行違反に関する基礎研究

元田 良孝<sup>1</sup>・宇佐美 誠史<sup>2</sup>

<sup>1</sup>フェロー会員 岩手県立大学名誉教授

(〒020-0693 岩手県滝沢市巢子152-52)

E-mail:motoda@iwate-pu.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 岩手県立大学講師 総合政策学部総合政策学科 (〒020-0693 岩手県滝沢市巢子152-52)

E-mail:s-usami@iwate-pu.ac.jp

自転車の通行が許されている歩道では中央より車道側を通行しなければならない。多くの自転車がこのルールを守っていないことは知られているが、定量的な研究は殆ど行われていない。ここでは歩道を通行する自転車の通行位置等を観測し、違反発生状況を定量的に把握した。区間長約 100m の都内の歩道で観測した結果、区間通過時に 1 回も違反をしなかった自転車は 5% しかなく、徐行違反も含めると 100% ルールが守られていなかった。また歩道上でも自転車の左側通行が行われている傾向が見られた。安全のために歩道上の自転車を車と同方向に一方通行化する条例も出てきたが、歩道上で自転車が左側通行をすれば視認されにくい民地側を通行する可能性が高く、側道からの自動車との衝突が懸念される。

**Key Words** : Bicycle, Sidewalk, Violation, Behavior

## 1. はじめに

自転車が歩道通行するには道路交通法で規定される詳細で複雑なルールがあるが、当該歩道を通行してよいかというルールと、歩道通行可の場合の歩道上の通行ルールである。

前者は道路交通法第 63 条の 4 第 1 項で、道路標識で示されていること、幼児・高齢者は例外的にどこでも可、車道・交通の状況によりやむを得ない場合とされている。後者は道路交通法第 63 条の 4 第 2 項で、歩道の中央から車道寄りの通行、徐行、歩行者優先の 3 ルールが規定されている。

しかしながらこれらのルールはほとんど守られておらず、自転車はほぼ制限なしに歩道を通行しており形骸化している。特に第 63 条の 4 第 2 項は 1978 年の道路交通法改正の時に歩行者の死亡事故を受けて歩行者保護のために設けられたもので危険性が放置されたままになっている。

上記に示した歩道上の 3 ルールの内、速度に関してはいくつか調査がなされているが、その他について定量的な研究はほとんどない。ここでは主として自転車の歩道上の通行位置について観測を行い、違反の状況と自転車の通行特性について考察を行うものである。

## 2. 先行研究

交通事故を起こした自転車の法令違反は多く、2016 年では自転車を含む事故全体の 64.4% で自転車が何らかの違反を犯している<sup>1)</sup>。2016 年の警察による交通指導取締りでの指導警告票交付件数は 1,579,541 件でこのうち歩道通行者に危険を及ぼす違反は 260,740 件で全体の 17% である<sup>2)</sup>。歩道上の自転車の走行速度については報告は多く、例えば諸田<sup>3)</sup>らは平均時速 15km 程度としている。森ら<sup>4)</sup>の東京都内数箇所の調査によれば時速 10.8 ~ 14.4km としている。歩道上の徐行速度は諸説あるが、東京法令出版の執務資料道路交通法解説<sup>5)</sup>によれば時速 6 ~ 8km となっており、実態は違反が常態化していることを示している。違反意識については 2010 年に内閣府の行った調査<sup>6)</sup>によれば、歩道通行可の標識を常に守る者は 35% と少数であり、順法意識が低いことが明らかとなっている。しかし走行速度以外で自転車の歩道上の違反状況を調査した研究は見当たらない。

## 3. 調査方法

歩道上での自転車の通行状況を把握するために、ビデオ観測を行った。ここでは文京区役所の展望台（高さ約

105m) から撮影し、歩道上の自転車の通行状態を観測した。観測したのは区役所付近の千川通（都道 436 号小石川西巣鴨線）で、区間長は約 100m である。この区間の千川通は上下 4 車線で南北方向に走っており、東西両側に 3.2~3.6m 幅の歩道がある。歩道は平坦でインターロッキング舗装であり、自転車歩道通行可の指定があり植栽帯はない。車道には自転車通行帯（自転車レーン）や法定外表示のナビマークもない。撮影は 2017 年 5 月 29 日（月）の 8:00~9:00 で、天候は晴れであった。

#### 4. 調査結果

##### (1) 交通量

歩道と車道の自転車及び歩行者の交通量を表-1 に示す。観測した自転車の総数は 218 台で歩行者は 2,135 人であった。南行きの自転車交通量が東側歩道、西側歩道、東側車道ともに多かった。この原因は観測区間の南側に地下鉄後楽園駅・春日駅があり、通勤・通学者で駅の地下駐輪場を利用する者が多かったためと考えられる。一方歩行者の交通量は北行き南行きに自転車ほど大きな隔たりはない。

##### (2) 自転車の断面通行位置

調査区間の両端付近と中間の 3 箇所の断面で、車道側、民地側のどちらを通行したかを調査した。調査区間の北端付近の断面を北断面、中間を中断面、南端付近の断面を南断面と定義した。それぞれの断面では、歩道が狭くなるなど断面に不連続な変化がない場所を選んだ。歩道中央を通行し、ビデオの映像でどちらも判断できなかった場合は法を遵守しているとみなし、車道側と判断した。北行き、南行きの両方向を合算した結果を図-1, 2 に示すが、車道側の通行率は断面により異なり約 2 割から 6 割である。ある断面での違反を断面違反と称すると、

表-1 交通量 (単位: 自転車は台、歩行者は人)

		西側歩道	西側車道	東側車道	東側歩道	計
自転車	北行	8	5	1*	6	20
	南行	64	3*	101	30	198
	計	72	8	102	36	218
歩行者	北行	471	-	-	748	1,219
	南行	448	-	-	468	916
	計	919	-	-	1216	2,135

自転車は調査区間の 1 部でも通行した台数、歩行者は調査区間の中間断面通過者数

\* : 車道逆走

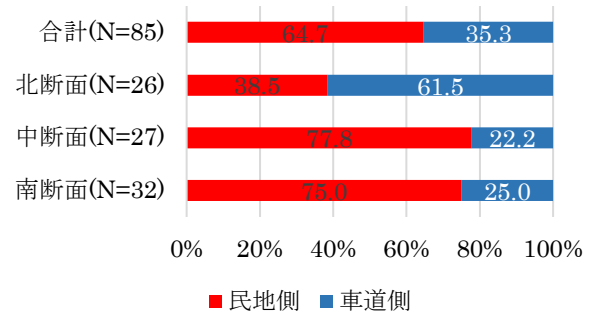


図-1 東側歩道の自転車通行位置

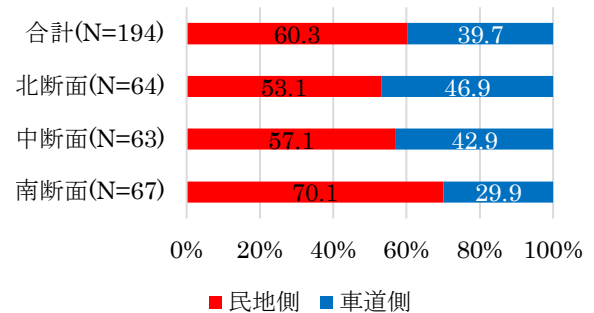


図-2 西側歩道の自転車通行位置

断面違反は約 4 割から 8 割である。なお全ての自転車が区間全体を通行しているとは限らないので、表-1 と図-1, 2 の台数は一致しない。

次に調査区間を通して通行した自転車が調査断面に関わらず 1 部でも民地側に入ったものを区間違反と定義しビデオから判読したものを図-3 に示す。図から明らかのように区間を通じて違反をしなかった者の割合は極めて低く、東西の歩道合計では 5%にも満たない。僅か 100m の区間でも通行位置を守る者は少なく、調査区間を更に長く取れば遵守率は急激に低減すると考えられる。例えば 100m の遵守率を 0.05 としこの値が他区間でも同一とすると 200m の遵守率は  $0.05 \times 0.05 = 0.0025$  となる。

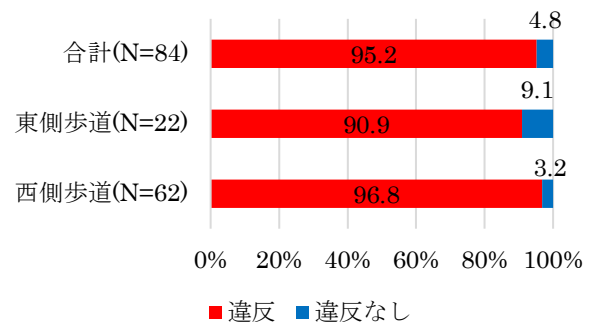


図-3 区間違反の割合

(3) 方向別の断面通行位置

東西のそれぞれの歩道で北行き、南行きで通行位置に変化があるかどうかを調べた(図-4, 5)。これらの図から明らかなように、同じ歩道でも方向により通行する位置が異なることが分かる。東側歩道では南行きの自転車は民地側を選び、北行きの自転車は車道側を選んでいる。通行位置についてカイ二乗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た。西側歩道においては南行き、北行きとも民地側の選択が多いが、車道側の選択を見るとやはり偏りがあり、南行きの方が北行きより車道側の選択が多い。同様に通行位置についてカイ二乗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た。このことから考えると、歩道上の自転車には進行方向に向かって左側を通行する傾向があると考えられる。歩道上の自転車の通行位置については道路交通法では中央より車道寄りとしているだけであるが、左側の歩道を通行した場合、民地側を通行する違反が多くなる可能性がある。

(4) 走行速度

歩道上の自転車の走行速度を、調査区間の全線を通行した自転車について、通過時間から走行速度を計測した(図-6)。平均は東側12.2km/h、西側12.0km/hであった。徐行を8km/hとすると、法律を守っているのは両側とも5%未満であり、通行位置の違反を含めると観測した全ての自転車が違反をしていた。

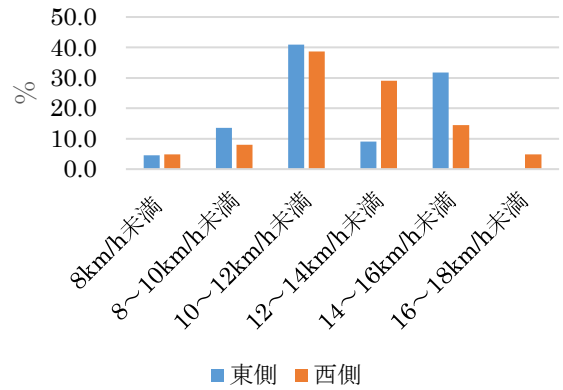


図-6 歩道上速度

5. 考察

ここでは歩道上の自転車の違反行為を調査し殆どの自転車が歩道上の通行ルールを守っていないことが定量的に明らかとなった。その他当該観測区間に限ってもかもしれないが自転車の歩道上での通行方法が左側通行を選択していることが明らかとなった。

まず前者について考察する。ルールを守っていないのは次の2つのケースが考えられる。

- 1)ルールを知らない
- 2)ルールを知っていても守らない

歩道上の通行ルールの周知に関する調査は自治体でいくつか行われており、京田辺市の調査<sup>7)</sup>では知らない人は6%と少数であった。仙台市の調査<sup>8)</sup>では回答者188人中車道よりの通行を知っていたのが107人(57%)、徐行は145人(77%)、歩行者優先は147人(78%)であった。堺市の調査<sup>9)</sup>では484人の回答者の内歩道通行3ルールを知らなかったのは22.3%であった。これらの調査からは歩道通行3ルールは少なくとも半数の者以上には知られており今回の遵守率0%を考えると多くの人がルールを知って守っていないことが明らかである。

この対策にはルールの周知と規制の強化がある。周知については、少なくとも半数以上の者が知っていながら無視されている原状から、残りの者に周知をしても効果はあるとは思えない。さらに規制の強化についても懐疑的である。1973年に道路交通法を改正して自転車の歩道通行ルールを決めた国会の答弁<sup>10)</sup>では当時の警察庁交通局長は「自転車というものは現実には私どもはその罰則を適用して云々というものとして本質的に考えておりません。で、ほとんどまた、そういう自転車については罰則を適用したケースも非常に少のうございます」と自転車に関しては規制より指導・教育を基本方針としている。この方針は現在にも引き継がれており、規制は非常に緩い。また筆者が指摘したように、自転車には刑事

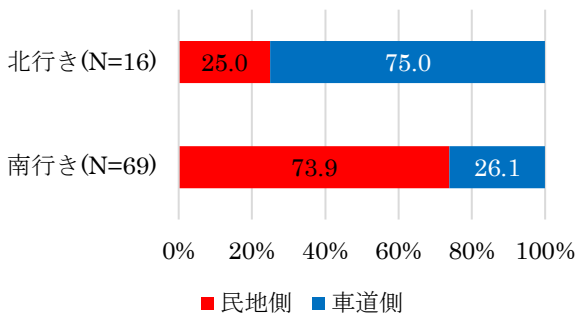


図-4 方向別通行位置 (東側歩道)

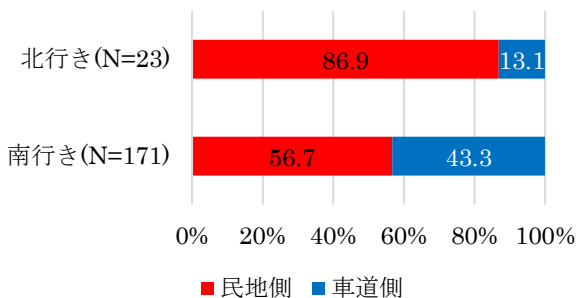


図-5 方向別通行位置 (西側歩道)

罰の赤切符しか用意されておらず、自動車に比べて厳罰であること、件数が多くて検察・裁判所の能力を超えることから警察は罰則の適用に消極的である<sup>11)</sup>。

さらに問題なのは歩道通行3ルールが自転車にとって非現実的な行為を要求していることである。狭い歩道上で中央より車道側しか走れないこと、速く走れることがメリットである自転車に徐行(毎時8km以下)を求め、元々発進停止が不得意な自転車に歩行者優先を実現するために一時停止を求めている。歩道通行3ルールは実行困難である。

次に本調査で初めて明らかとなったのは、歩道通行時でも自転車が左側通行を選択している可能性が高いことであった。この理由は2通り考えられる。

- 1) 自転車が狭い歩道上でも車道と同じ左側通行を行っていること。
- 2) 観測地点で歩行者は歩道上ではほぼ例外なく左側通行をしていた。このため自転車は歩行者と対面しないように左側通行をしていること。

本研究で見られた自転車の歩道上の左側通行が一般的なものかどうかは今後他の歩道での検証が必要である。一方「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」では安全のため左側の歩道を通行するよう努力義務を課している。脇道から進入する自動車から見て本線歩道の左側から来る自転車を見落としやすいことから自転車は歩道でも左側を利用すべきとの考えによる。しかし本研究では左側歩道を通行すると民地側を通行することとなり脇道からの自動車からは見通しが悪くなり出会い頭衝突の可能性があり安全側とも言えない。

## 6. おわりに

調査を行ったのは都内の1区間だけであり今後他区間での調査が必要ではあるが、歩道上の自転車通行のルールは非現実的で全く守られておらず、守らせることもできないことが明らかである。歩道通行を許している道路

交通法第63条の4と道路構造令の自歩道規定を廃止し、歩道通行は幼児の様な特別に例外的な通行に限るべきである。1970年以來続いてきた自転車の歩道通行は間違った規則と習慣であり、総括を行い見直すべきである。

## 参考文献

- 1) 警察庁交通局：平成28年における交通事故の発生状況、2017年3月17日
- 2) 警察庁資料による。(2017年7月21日現在)  
[https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/3\\_torishimari.pdf](https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/3_torishimari.pdf)
- 3) 諸田恵士、大脇鉄也、奥谷正：自転車と歩行者の混在状態下における通行快適性に関する調査、第37回土木計画学研究・講演集、CD-ROM、2008年6月
- 4) 森健二、横関俊也、矢野伸裕、萩田賢司：歩行者の危険間に配慮した普通自転車歩道通行可の実施基準、交通工学論文集、第1巻第2号(特集号B) pp.B\_68-B\_75、2015年2月
- 5) 野下文生：執務資料 道路交通法解説、東京法令出版、p.648、2010年
- 6) 内閣府政策統括官(共生社会政策担当)付交通安全対策担当：平成22年度自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書、2011年3月
- 7) 京田辺市が2015年7月に行った市政モニター50名からの回答調査結果
- 8) 仙台市市民局生活安全心生活安全心部自転車交通安全課：自転車のルールに関する調査結果報告書、2017年2月
- 9) 堺市 市長公室 広報部 市政情報課：平成26年度第4回市政モニターアンケート報告書、2015年3月
- 10) 第84回国会参議院地方行政委員会会議録12号、1978年5月9日
- 11) 元田良孝：日本の自転車交通の混迷 - 時代遅れの道路交通法、歩道通行の大罪、交通安全教育604号、pp.6-19、2016年8月

(?????受付)

## BASIC STUDY OF VIOLATION OF BICYCLE ON SIDEWALK

Yoshitaka MOTODA, Seiji USAMI

Bicycle's behavior had been observed at 100m long sidewalk in Bunkyo ward in Tokyo. More than 100 bicycles were observed, but it found that no bicycle followed the traffic rule. It means difficulty to keep the traffic rule on sidewalk. On the sidewalk, most of the bicycles kept left side in spite there is no rule. It may result from general rule to keep left or bicyclists might avoid to confront pedestrians who keep left on the sidewalk.