

自転車利用の現場観察  
- 事故を起こしやすい状況を考える -  
第10回 歩道を通行する理由を探る

これは、(一財)日本交通安全教育普及協会発行「交通安全教育」2020年11月号に掲載された記事の概要を紹介するものである。筆者は(一財)日本自転車普及協会 学芸員 谷田貝一男氏である。図2～図3は記事をもとにSDAが作成し、他の図はすべて同記事から引用させていただいた。

1. はじめに

自転車が歩道を通行することができる条件に関しては、道路交通法第63条の4、並びに道路交通法施行令第26条に定められており、その内容は次の通りである。

- ・ 道路標識等で歩道を通行することができることとされているとき。
- ・ 運転者が児童(6歳以上13歳未満)、幼児(6歳未満)、70歳以上の者、車道通行に支障を生じる身体の障害を有する者。
- ・ 自転車の通行の安全を確保するため、歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

2. アンケート調査による自転車が歩道を通行する理由

自転車利用者に対して行った、アンケートによる歩道を通行する意識調査の結果がある。

最初に紹介する調査は、標識によって自転車の通行が認められている歩道を通行していた自転車利用者に対して行ったものである。

質問は「もし今、通行している歩道で自転車の通行が認められなくなると仮定したとき、どうするか」で、これに対して、それでも歩道を通行すると回答した人(610人中435人男性129人、女性306人)の理由を表1にまとめた。

車道は危険・怖いと回答した319人中、その理由として116人が自動車の通行量が多いからと回答している。また、子供・幼児がいるからと回答している女性が40人、幼児同乗で利用している37人中27人は子供・幼児が同乗しているからと回答している。

表1 アンケート調査による歩道通行する理由  
(土木計画学論文集第33巻2016年)

	理 由	回答者数	割合(%)
1	車道は危険・怖い(歩道は安全)	319	73.3
2	車道は車が多い	134	30.8
3	車道が狭い	56	12.9
4	経路の問題(遠回りの回避)	52	12.0
5	子供・幼児がいる、高齢者だから	46	10.6
6	車との交錯・事故の懸念	38	8.7
7	バス・トラックの存在	31	7.1

注：回答者数435人(男性129人、女性306人)、複数回答。

次に紹介する調査(平成27年版自転車の交通ルールに関する意識報告書、自転車産業振興会、2016年)は、14,687人に対して「自転車を運転するとき、道路の歩道部分を通行する理由」という問いかけを行った場合の選択回答(複数回答可)の結果である。これについて「歩道は車両がいなくて安全」54.8%、「車道幅員が十分ではない」48.4%、「歩道には路上駐車などがなくて通行しやすい」26.7%、「歩道の方がゆっくり運転できる」22.9%である。

同様に1,223人に対して「自転車で歩道を走行する場合、その一番の理由は何か」という問い(自転車交通安全県民意識調査報告書、埼玉県県民生活部防犯・交通安全課、2013年)に対する選択回答(複数回答可)の結果は「車道は危険だから」71.5%、「路上駐車が邪魔だから」6.5%であった。

この3種類のアンケート結果によると、いずれも歩道を通行する理由として最も多いのが「車道は危険である」で次は「車道の幅員が狭い」であることが分かる。

### 3. 歩道を通行する自転車の状況観察

#### (1) 右折するため

右折するために歩道を通行する理由の背景には、地域によって異なる道路環境がある。

図1は右側歩道を通行してから、信号機のないT字路交差点を右折しているが、駅に向かう自転車のほとんどはこの写真と同様の通行をしている。この道路は車道の幅員7m上下各1車線の県道で、終日通行量が多く、車道端に自転車通行空間ができないため、ほとんどの自転車は歩道を通行している。しかし、左側歩道を通行してもT字路交差点では信号機がないため右折に時間を要する。このような理由から右側歩道を通行する状況になっている。



図1 右折するために右側歩道を通行

#### (2) 出発地と目的地が右側

図2で出発地aと目的地bが同じ進行方向にあるとき、もしくは交差点を右折後目的地bに向かうとき、右側歩道を通行しないで行く方法を考える。

図中の経路Aは出発地・目的地と交差点までの間は右側歩道を通行し、道路を2回横断する必要があり、信号機のある交差点では赤信号による一時停止の時間を要し、信号機のない交差点では事故の危険があって怖いという意識がある。経路Bは交通違反でしかも事故の危険が高くなる。そのため、結果的に経路として短距離でもある右側歩道Cを通行することになる。

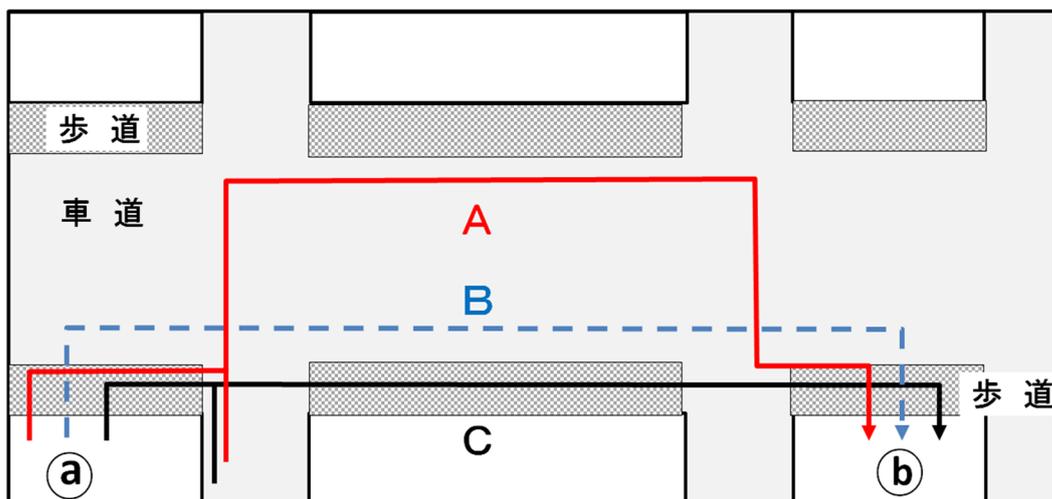


図2 出発地と目的地が同じ進行方向の右側にあるときの通行路

図 3-1 の自転車は自転車レーンのある道路右側歩道を通行し、右側にある店舗の駐輪場に入った。  
 図 3-2 の自転車も左側車道に自動車等の通行がないにもかかわらず右側歩道を通行して交差点を横断した後、右側の家の前で止まって下車した。

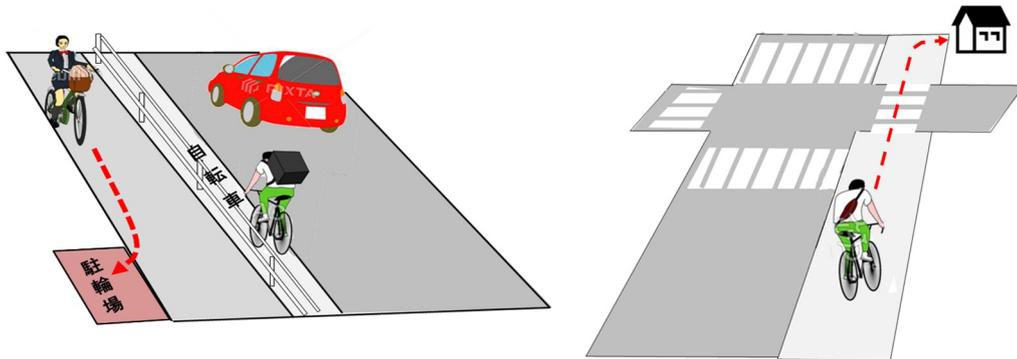


図 3-1・2 出発地と目的地が右側

(3) 駐車車両が多い

駐車車両が存在すると、車道を通行していた自転車は車道中央寄りか歩道のいずれかに移動する。しかし、大型車両が通行するときや車両の通行量が多いときは、ほとんどの自転車は通行量が減るまで一時停止することなく歩道に移動している。

(4) 車道の通行量が多い

車道の通行量が多いと通行する。道路左側に自転車が通行できる空間があるにもかかわらず、図 4 のように歩道を通行する自転車が多く観察される。

(5) 大型車両の通行が多い

トラックやバスなど大型車両が通行すると、車道と歩道の空間が狭くなり、自転車の通行が難しくなる。図 5 は車道の幅員 16m 上下各 2 車線の幹線国道で、大型車両の通行が非常に多いため、車道端に自転車通行空間ができない。これに対して歩道は幅員 2m だが歩行者の通行が少なく、平日の朝 8 時から 30 分間約 1km を歩行しながら観察したが、歩行者は左右両側合わせて 6 名であった。このような状況なので、スピードが出せるクロスバイクも通行している。



図 4 車道の通行量が多い



図 5 大型車両の通行が多い

## (6) 車道が狭い

図6の道路は車道の幅員が狭く、特にバスなどの大型車両が通行すると自転車は止むを得ず狭い歩道を通行している。しかし、自動車が通行していないときは、ほとんどの自転車は車道を通行している。

このように車道が狭くても自動車の通行がないときは車道を通行する自転車も多いが、図7のように対向から自動車が接近してきたときは、歩道に歩行者がいないと歩道に移動して通行する自転車もいる。

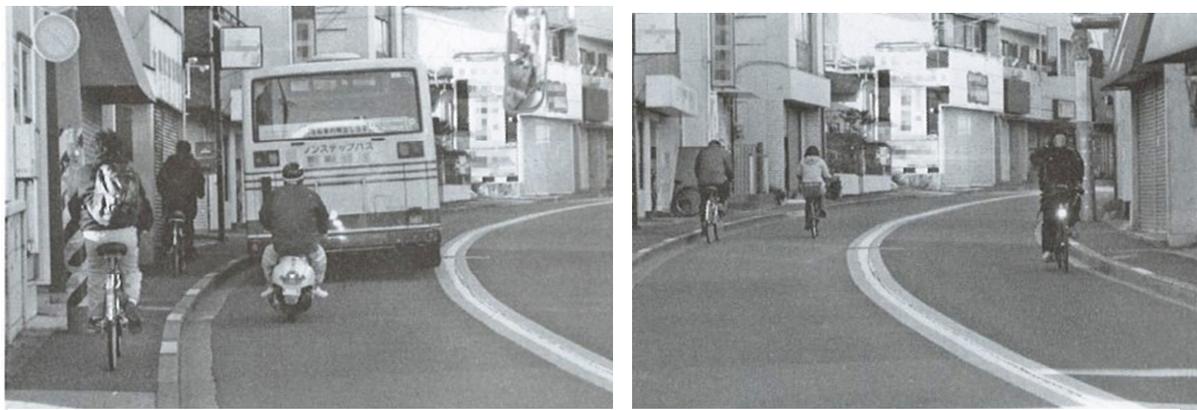


図6-1・2 車道が狭い



図7-1・2 車道が狭い

## (7) 歩道が広い

歩道が広く、歩行者の通行が少ないと歩道は車道より安心して通行できるということで、歩道を通行する自転車が増える。図8はその典型例である。



図8 歩道が広い

## (8) 車道通行は怖いという意識

自転車レーンが設置されていてもここを通行しない自転車が多い。アンケート調査によると歩道を通行する理由で最も多い「怖い」という心理がある。たとえ車道に自動車が通行していなくても、やがて後方から自動車がかかるかもしれない、そのとき脇を自動車が通行して接触するのではないか、後方から追突されるのではないかという恐怖心からと考えられる。

#### 4. 路側帯を通行する自転車の状況観察

自転車の路側帯通行については道路交通法第17条の2で「著しく歩行者の通行を妨げる場合を除いて、進行方向左側を通行できる」と定められている。

路側帯がある道路での自転車の通行状況を観察すると、自動車、歩行者の通行がないときは路側帯の内側や外側を通行しているが、自動車の通行があるときは路側帯内を通行し、路側帯内の歩行者が多いときは路側帯外を通行している(図9-1・2)。

路側帯と車道との間には段差や縁石、柵がないため路側帯と車道との移動が容易である。進行方向右側路側帯の自転車通行は法令で認められていないが、通行する自転車も観察される。法令違反という知識がない、右折するためという理由が考えられる。

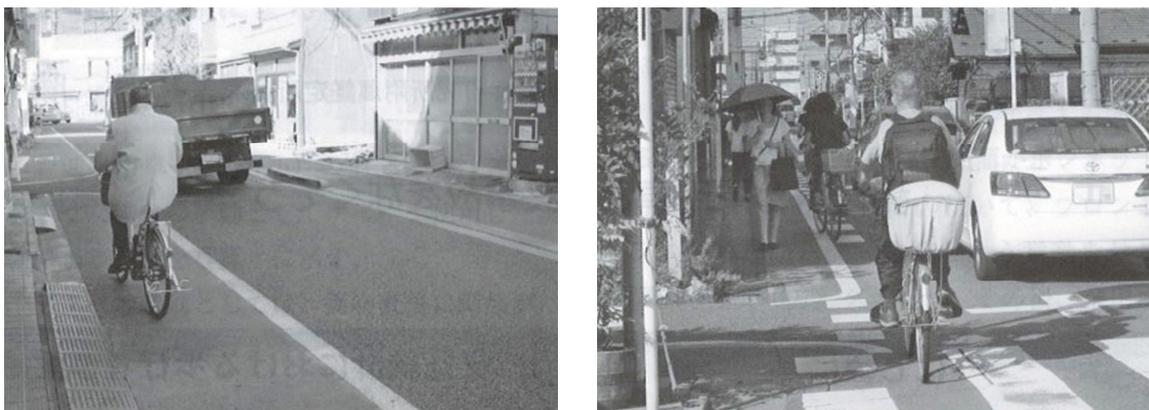


図9-1・2 路側帯の通行状況

#### 5. 歩道通行の指導について

法令で自転車の歩道通行が条件によって認められているが、現場での観察から条件を満たしていないときでも歩道を通行する自転車が多く見られる。また、条件を満たしているときでも、歩行者や自転車との事故も発生している。

このような現状から、自転車の歩道通行に関する指導では道路形状など地域環境を考慮すると同時に、事故発生の要因となる通行状況も事故防止活動に反映する必要がある。そこで、今回は現場で観察した危険な通行状況を紹介する。

以上