

自転車事故 発生の背景と防止対策
第 6 回 自転車通行空間の種類と安全対策
(「人と車」2022 年 4 月号から)

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2022 年 4 月号掲載記事の概要を紹介する。筆者は元日本自転車普及協会自転車文化センター 谷田貝一男(やたがい・かずお)氏である。写真は記事から引用し、図は記事をもとに SDA が作成した。

■ 自転車通行空間の種類

自転車が安全に通行するために、法令では 3 種類の道路設定とその通行方法が定められている。

● 自転車道・自転車専用道路

自転車の通行のために、**道路構造令**と**道路交通法**は自動車や歩行者が通行する道路と、柵や植栽等によって区画された道路として「**自転車道**」(写真右)を設定し、**道路交通法**ではこの自転車道を通行しなければならないと定めている。また、**道路法**は自転車だけが通行できる道路として「**自転車専用道路**」を設定している。



● 自転車通行帯

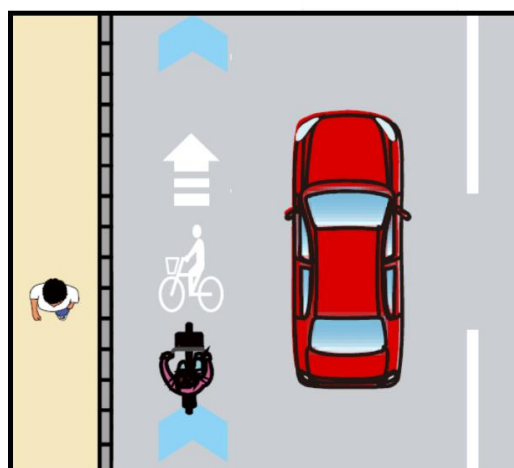
用地確保の上で「**自転車道**」の整備が困難な場合は、自転車の通行と自動車・歩行者の通行を分離することを目的として、**道路構造令**は「**自転車通行帯**」を、**道路交通法**は「**道路標識等で通行区分が指定されている車両通行帯**」を車道左側に設定している。いずれも、自転車はこの通行帯を通行しなければならないと定めてある。

● 自転車歩行者道

自転車と歩行者の通行のために、**道路構造令**は自動車が行く道路と、柵や植栽等によって区画された道路として「**自転車歩行者道**」を設置している。**道路交通法**はこの定義はなく、歩道に標識等で自転車の通行区分を指定した「**自転車通行指定部分**」を設置し、この「**自転車通行指定部分**」を徐行通行しなければならないと定めている。また、**道路法**は自転車と歩行者以外は通行できない道路として「**自転車歩行者専用道路**」を設置している。

● 自転車と自動車が車道で混在

法令に定められていない自転車の通行空間として「**自転車と自動車の車道での混在**(以下「**車道混在**」という)がある。自転車の通行位置と方向を示すために、車道左側の路面上に矢羽根と自転車のイラストを描いている(図右)。



■ 自転車通行空間の創出

自転車が他の車両や歩行者との事故がなく、安心して通行できる空間を創出するに当たって考慮することは、既存の道路網等の交通基盤、各種車両・歩行者の利用状況や事故発生状況等の交通特性、地形や諸施設等で、これらは地域によって異なる。このことから、安全で快適な自転車利用環境を創出するための方法に関して、平成 28 年に「自転車利用環境創出ガイドライン」(以下「ガイドライン」という)が出された。

この中で、通行空間の完成形態として**交通状況**(自動車の速度や交通量等)や**道路状況**(道路横断面構成)に応じて「自転車道」「自転車専用通行帯(道路構造令の「自転車通行帯」に相当)」「車道混在」を示し、具体的な取組として既設の道路では車道や歩道等の幅員を見直すほか、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要があるとしている。また、完成形態での整備が当面困難な場合における車道通行を基本とした暫定形態も示している。

■ 自転車通行空間の現状を見る

「自転車道」導入前後の対自動車・対自転車の事故件数変化について、東京都内の 1 箇所の道路で調査した結果、導入後 48.6%減少し、自転車の違反行動抑制効果もあるという報告があり、自転車として最も安全な通行空間であるといえる。

しかし課題もあり、その一つがバス停留所の設置方法である。「自転車道」と車道との間の分離帯幅が広い場合、分離帯に乗降場を設置すると、バス乗降者は乗降場で待機することが可能で、「自転車道」は直線となる。これに対して分離帯幅が狭い場合、乗降場設置方法として「ガイドライン」では「自転車道」を屈曲させることができるとしている。この場合、歩道側に屈曲させている箇所では歩道の幅員が狭くなっている。また、乗降場を「自転車道」と歩道との間の分離帯に設置している箇所では、バス乗降客は乗降時に「自転車道」を横断することになるため、「自転車道」と直角方向に柵を設置して、自転車の速度を低下させる必要が生じている。

「自転車通行帯」導入前後の対自動車・対自転車の事故件数変化について、自動車の交通量が 1 日 1 万台を超える東京都内 3 箇所の道路で調査した結果、特に自動車との事故が導入後 45.2%増加したという報告がある。原因として、「自転車通行帯」上での駐停車車両の回避のための車線変更による後方からの自動車の追突、駐停車車両を追い抜くときの駐停車車両への追突・接触が指摘されている。

「自転車通行帯」上での車両の駐停車を回避し、併せて車道と分離する方法として、「自転車通行帯」と車道との間に自動車駐車を設置している箇所がある。その箇所がある東京都内 1 箇所で、筆者が平日午後 2 時から 1 時間、自転車の通行路調査を行った結果、「自転車通行帯」通行 29 台、「歩道」通行 16 台だった。駐車場設置は一部区間で、歩道は標識によって自転車通行が認められている。このため、歩道を通行した自転車は全て駐車場で車道と分離された「自転車通行帯」箇所に接近しても、そのまま歩道通行を続けているので、課題が残されている。

「自転車通行帯」には幅員という課題もある。「ガイドライン」では、1.5m 以上を確保し、やむを得ないときは側溝部分を除く舗装部分を 1.0m 程度確保することが望ましいとしている。しかし、幅員が狭いと傾斜した側溝通行時に転倒する危険性もある。

道路交通法による「自転車通行指定部分」は歩道に設置しているから、自転車通行帯と歩行者通行帯の識別として各帯の路面に、自転車と歩行者のイラスト表示、異なる路面色、境界部にライン表示などが施されている。しかし、歩行者通行帯を通行する自転車も多いという課題もある。他方で、路面標示方法の工夫や日常の指導等により、自転車も歩行者も両帯を区分して通行している地域もある。

■ 自転車通行空間に対する利用者の意識

自転車の安全な通行空間として望ましい方法に関して、筆者が行った 174 人に対するアンケート調査結果を紹介する。対象者は 19～22 歳の大学生 63 人、30～55 歳の社会人 41 人、65～78 歳の高齢者 70 人で、自転車の通行空間として、「車道端に柵等が設置されて車道と分離されている自転車道」「車道端に車道との分離施設がない自転車通行帯」「歩道に設置した自転車通行帯」の 3 方法を選択してもらい、併せて自転車の利用頻度も回答してもらった。その結果、望ましい通行方法に関して年代別による傾向は認められなかった(下表)。

自転車の安全な通行空間として望ましい方法(アンケート結果) (単位:%)

		19～22 歳 63 人	30～55 歳 41 人	65～78 歳 70 人	全体 174 人
望ましい 通行空間 安全な 自転車	車道端に柵等が設置されて車道と分離されている自転車道	14.3	26.8	25.7	21.8
	車道端に車道との分離施設がない自転車通行帯	42.9	36.6	34.3	37.9
	歩道に設置した自転車通行帯	42.9	36.6	40.0	40.2
利用状況 自転車	ほぼ毎日利用	19.0	43.9	48.6	36.8
	1 週間に数回利用	22.2	39.0	25.7	27.6
	ほとんど利用しない	58.7	17.1	25.7	35.6

しかし、自転車を日常ほとんど利用しない人を除いた 112 人に限ると「歩道に設置した自転車通行帯」を選択した割合は大学生 26.9%、社会人 35.3%、高齢者 40.4%で、年代が高くなるほど歩道通行を望んでいる。

このようなことを考慮すると、自転車通行空間創出に当たり、「ガイドライン」で指摘している利用者層や通行経路等の把握・整理に関して、高齢者や幼児同乗自転車利用者の人数・割合も、地域別に調査を行う必要があると考えられる。

■ 歩道のない道路における安全対策を考える

道路交通法は、歩道や路側帯のない道路では自転車は道路左側端に寄って、歩行者は道路右側端に寄って通行しなければならないと定められているが、これに従わない自転車・歩行者もいる。このため、自転車の左側通行を指示する目的として矢羽と自転車のイラストを道路左端路面に描いた箇所もある。金沢市ではこの方法や街頭指導による結果、6 時間の自動車又は自転車の通行が 1,000 台を超える幅員 4.5m と 6.8m の 2 路線で、左側通行率がいずれも 20.0% 上昇し、さらにその周辺道路においても左側通行の波及効果があったという報告がある。

歩道のない道路では、歩行者の左側通行も多く見られる。その防止対策として、交差点の左側路面に自転車のイラスト、右側路面に足跡のイラストを、それぞれ「止まれ」の文字と組み合わせて描いている箇所もある。また、自転車利用者は必ず歩行者としての通行があるので、交通安全講習会等では歩道のない道路での通行方法として、歩行者の左側通行時の危険性を指摘しながら、正しい通行方法を改めて強調することも安全確保に重要である。

以上