

首都圏における自転車通行空間と通行状況調査
Bicycle traffic investigation in the Tokyo metropolitan area

谷田貝一男 YATAGAI Kazuo ※

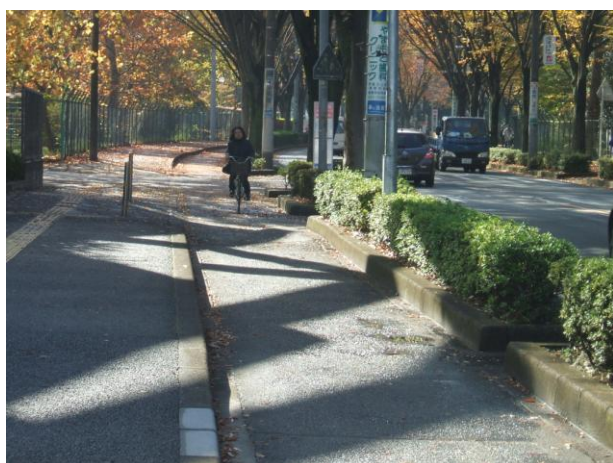
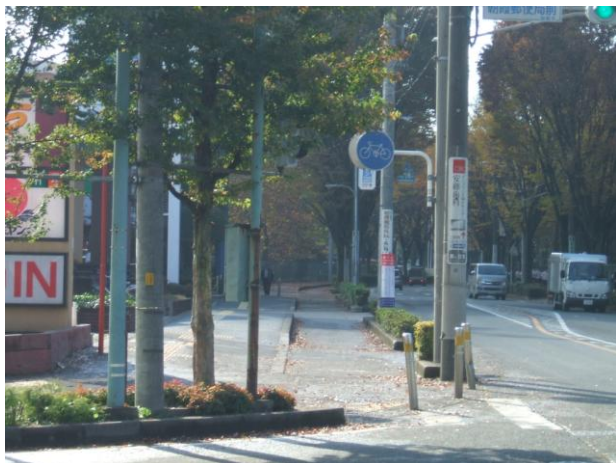
1. 自転車専用道・レーン・通行帯

①国立市 学園通り



車道、歩道とは植栽で分離されている。歩道側には側溝による段差と傾きがある。一方通行で交差点は直線通行可能で車道の信号に従うが、一時停止、横断歩道有りの標識がない。

②朝霞市 県道108号線先



車道とは植栽で、歩道とは段差で分離されている。路面は平坦である。専用道は片側車線のみで、反対車線は自転車通行可の歩道だけである。相互通行。交差点は直線通行可能で車道の信号に従う。

③武蔵野市 伏見通り



車道とは柵もしくは植栽、歩道とは植栽で分離されている。路面は平坦である。一方通行。交差点直前で専用道が切断され、横断待機する歩行者と交錯する。

④三鷹市 みよし通り



車道とは柵、歩道とは植栽で分離されている。車道の歩道寄りを専用道に変更したため、路面は歩道側に側溝による段差と傾きがある。一方通行。交差点直前で専用道が切断され、横断待機する歩行者と交錯する。横断歩道の自転車通行帯を利用するため、歩行者自転車信号に従う。

⑤渋谷区 水道道路



歩道とは柵で分離されている。車道の歩道寄りをレーンに変更したため、路面は歩道側に側溝による段差と傾きがある。一方通行。車両の路上駐車がが多い。

⑥中野区 新青梅街道



歩道とは植栽と柵で分離されている。歩道寄りに破線が引かれているだけで、自転車レーンを示す表示はない。場所によってはこの破線も引かれていない。

⑦渋谷区 六本木通り



交差点付近にポールを立てることで自動車からの巻き込みを防ぎ、交差点内の自転車レーンに誘導している。歩行者は歩道橋を利用するため、交差点横断用自転車レーンが設けられている。

⑧新座市 新座中央通り



歩道上の自転車通行帯で、車道とは植栽と柵で分離されている。路面は平坦である。相互通行で交差点は歩行者自転車信号に従う。自転車通行帯と歩行者通行帯を示すマークが2.8m間隔で路面に添付されている。

この効果として自転車の自転車通行帯通行率が朝時間帯（7時25分～8時25分）89%、午前時間帯（9時50分～10時50分）70%という調査結果がある¹⁾。

2. 路側帯・側溝

①葛飾区



路側帯の中央に電柱、歩道寄りに側溝蓋による段差と傾斜があるため、路側帯内通行が困難である。



側溝蓋が傾斜しているため、低速通行ではバランスを崩す原因の1つになる。

②新座市



車両乗り入れ用ステップの設置が路側帯内通行を阻害している。



側溝への注水口が低速走行ではバランスを崩す原因の1つになる。特に大型車両の通行量が多い幹線道路では事故につながりかねない。

③加須市



路側帯の中央に電柱、端部に側溝蓋による段差と傾斜があるため、路側帯通行が困難である。



路側帯における傾斜と側溝部分との段差があるため、低速ではバランスを崩す原因の1つとなる。

④栗橋市



ブロック脇の路面の凹凸が低速ではバランスを崩す原因の1つとなる。

⑤志木市



幅員が狭く、車両通過時に歩道との間のブロックに接触の可能性がある。

3. 施設の不備

①志木市



歩道通行可の標識がない歩道の脇に、「自転車は歩行者に注意」の看板が設置されている。



自転車のイラスト入りで「スピード落せ」のマークが歩道上の車道寄りではなく、車道と反対側の路面に添付されている。

②調布市



③千代田区



自転車通行帯があるため、車道通行の自転車は直進するときでも交差点で一度左折を行った後直進する。この結果左折直後通行帯に入る際、左折してそのまま直進する車両と接触する可能性がある。

④国立市



歩道に面して駐輪場を設置したため、車道通行してきた自転車は歩道を通行しなければ駐輪することができない。

4. 自転車・歩行者通行空間帯とバス停留場・荷貨物積載場との位置関係

バス停留場、荷貨物積載場と歩道、車道との位置関係が車両の他自転車及び歩行者の通行状況にも影響を及ぼす。

①国立市 学園通り



バス乗車用溜まり場と車道との間に自転車専用道があるため、バスの乗客は専用道に直接降車しなければならない。このため専用道に一時停止の柵が設置されている。

②新座市 新座中央通り

③調布市 品川通り



歩道と車道の間にある植え込みを利用している。新座市はバス乗車用溜まり場が植え込みの中に設置されているためバスの乗客は溜まり場に降車することになり、自転車通行帯の通行を阻害することはない。調布市はバス停止時における車両通行はスムーズであるが歩道が狭くなっているのが難点。

④三鷹市 みよし通り

⑤新座市 平林寺大門通り



バス乗車用溜まり場を確保するために専用道が歩道に食い込む形になっている。自転車と歩行者との接触の危険性がある。

自転車通行帯の中央部にバス停留場を設置したため、自転車は一旦歩行者通行帯を通らなければならない。

⑥千代田区 靖国通り



歩道と車道の間にある植え込みを削除した箇所に荷貨物積み下ろし用駐車場を設置したので車道通行の車両、歩道通行者への影響は少ない。

5. ルール順守の自転車利用者

①横断歩道における下車通行

☑加須市



☑中野区



②信号遵守

☑新座市



☑西東京市



車両が通行していないときでも赤信号を遵守する自転車利用者はいる。自転車利用者の年代別赤信号遵守率は50代以上では60%を超えているという調査結果がある²⁾。また1時間の車両通過台数16台の5mの幅員横断歩道で歩道自転車通行帯利用者の赤信号遵守率は43%、歩行者の赤信号遵守率は63%という調査結果もある¹⁾。

③歩道の下車通行・雨具着用運転

☑葛飾市



☑新座市



歩道の下車通行は同じ箇所でも利用者の乗車状況によって異なる。下車通行者がいると他者も下車通行が行われる可能性があり、下車通行がないときは乗車による相互通行が行われる。

④車道左側通行

☑武蔵野市



☑三鷹市



☑調布市



6. ルール違反の自転車利用者

①右折時右側通行

交差点における二段階右折による煩わしさを避けたい、信号無視が容易、車両通行状況による一時停止を避けたい等のため右折時に右側通行する傾向があり、十字交差点での通行方向

は右折時では88.7%が右側通行、左折時では85.7%が左側通行するという調査結果がある²⁾。

☒中野区



☒中野区



☒新座市



車道左側通行していたが右折する交差点に近づき、前後の車両通行状況を見ながら右側に移動した後、右折した。右折を見越して最初から右側通行している場合もある。

②車道右側通行

交差点を右側通行で右折した後、引き続き右側通行を続ける、もしくは出発時から車道の左側、右側を意識しないでそのまま右側通行している場合もある。

またT字交差点において、左従道路から交差点に侵入する車両との交錯を避けて直進が可能もしくは信号を遵守しなくても直進が可能ということで右側通行する場合もある。従道路が左側の場合の右側通行率44.5%、右側の場合の右側通行率22.0%という調査結果がある²⁾。

葛飾区



朝霞市



中野区



いずれも車道の左側、右側を意識しないでそのまま右側通行を続けている。特に車両が通行していない場合、他の自転車も右側通行している場合、歩行者が左側通行している場合などは右側通行がルール違反という意識がないまま右側通行している可能性が高い。

新座市



右側に6m幅員の従道路があるため、右側通行することで、従道路からの車両並びに信号を考慮しなくても良いという判断。

③信号無視

信号を無視するケースとして、右折左折する場合、交差点を車両や歩行者が通行していないことが確認できた場合、信号が変わった直後の通行などがある。いずれも危険を感じない、止まると時間のロスだからという理由で信号を守らないケースで、33.3%が信号を守らない理由にしているという調査結果がある²⁾。この他に自転車の信号遵守率57.5%、男性の遵守率53.9%、女性の遵守率63.5%、歩行者の遵守率80.1%という調査結果もある³⁾。

中野区



前方から車両、自転車、歩行者の通行がないため、一時停止も左右確認も行わずに交差点を通過した。



赤信号に変わった直後に横断歩道上を通行した。

中野区



横断する歩者がいないため、停止しなかった。



左側通行していたが、前方黄信号に変わったため、後方確認を行わずに速度を上げて斜め横断した。

葛飾区



信号無視して右折した。



左側通行であるが、交差点を横断する歩行者、車両がないため停止せずに通行を続けた。

国国立市



横断する歩行者、車両がないため停止せずに通行を続けた。

④並進・二人乗り

葛飾区



中野区



7. 危険な自転車通行例

①交差点の一時不停止

自転車利用者は日常よく通る慣れた道で普段は車両、自転車、歩行者の通行が非常に少ない場所だから安全であるという思い込みで、徐行や一時停止や左右前後の安全確認を行わないで交差点を右折、左折、直進を行うことがある。

中野区



徐行、一時停止を行わずに左右折する。

②踏切横断時

朝間時は多数の通過電車のため遮断時間が長時間化している。また車両・自転車・歩行者の通行量も多いため短時間の遮断機解放時に多数の混在した通行があることで、相互の接触等の危険性が高い。

中野区



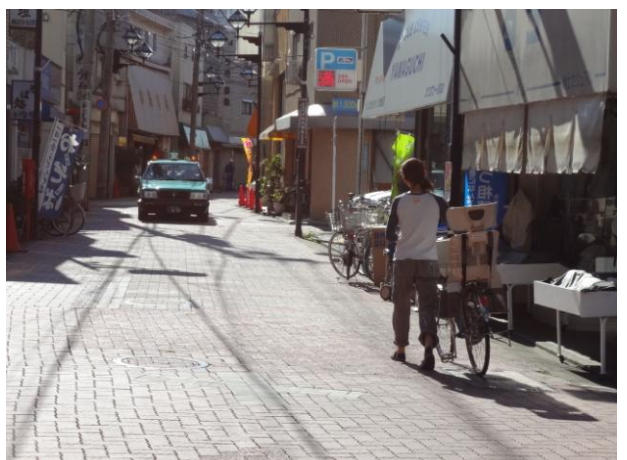
車両が横断するとき自転車と歩行者は踏切の端を通行する。その際に安全のために下車通行する利用者、乗車通行する利用者が混在している。

③商店街での通行

㊦葛飾区



㊧中野区



商店街には歩行者・車両の他駐輪自転車も多いため、時間帯によっては自転車の乗車通行を禁じている商店街もある。

④信号による停車車両の追い抜き
中野区



赤信号で停止している車両を追い抜いた後交差点を左折した。

⑤駐車車両の追い抜き
葛飾区



駐車車両を追い抜いて行く車両の後を追通行しているが、後方からバイクが接近していることに気が付いていない。

⑥横断歩道待機歩行者との接近
中野区



横断歩道を赤信号で待機している歩行者の手前を、徐行せずに通過した。

8. 出会い頭の事故の可能性

平成23年の第1当事者による自転車事故22227件中、出会い頭の事故は11754件52.9%を占め、特に車両相互では72.0%に達している⁴⁾。また東京都内の平成24年(1月1日～11月30日)の自転車事故15626件中、出会い頭の事故は7824件50.1%である⁵⁾。信号のない交差点での一時不停止が主な原因である。

中野区



右側の女性は徐行、一時停止、周囲の確認を行わずに左折しようとしている。左側の男性が左方向の確認を行い、女性の自転車の接近を知り徐行したことで、事故を防ぐことができた。



中央奥の左方向へ通行中の女性は徐行、一時停止、周囲の確認を行わずに交差点を直進している。手前右側の女性は右側通行で徐行を行わないで交差点に接近した。相互の交差点への侵入に時間差があったため、事故には至らなかった。

葛飾区



バイクは右側通行で、一時停止を行わずに交差点に入ろうとした。後方に幼児を乗せた女性も徐行せずに左折しようとした。バイクが自転車の接近に気が付き、とっさにハンドルを左に切ったことで事故を回避することができた。

9. 狭小歩道

平成23年10月25日に警察庁が丙交企発第85号等⁶⁾を発出し、自転車と歩行者との分離として幅員3m未満の歩道においては歩行者の通行量が極めて少ないような場合と車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合を除き、見直すこととした。しかし都内には幅員が2m未満の歩道が多数存在している。これらのなかには車道の幅員が片側3.5mにも関わらずバス等大型車両を含む各種車両が多数通行しているため、自転車・歩行者も通行量が多いにも関わらず、自転車の歩道通行率が高い箇所がある。他方では自転車・歩行者の通行量が多いものの車両の通行量が少ないため、自転車の歩道通行率がほぼゼロである箇所もある。

歩道の通行環境設備も車道との間に柵が設置してある箇所、植栽が施されている箇所、ブロックが設置してある箇所、段差があるのみの箇所がある。また電柱・街灯・植栽の設置個所では有効幅員が1m未満になっている箇所もある。さらに駐輪自転車、商店の看板、商店の商品陳列等によって通行範囲が狭められている箇所もある。

☒三鷹市 連雀通り



歩道幅員0.9～1.15mであるが、街灯設置部分では0.8mしかなく、車道幅員は片側車線が3.5mである。バス通行台数は朝間時（1時間）で両側それぞれ31台・37台、車両通行台数は242台・422台、自転車通行台数は121台・47台で車両が通行していないときは車道通行が多いが、車道通行率は各車線69.0%と77.2%である⁷⁾。

☒世田谷区 赤堤通り



歩道幅員は両側で異なり1.58mと2.4mであるが、歩道と車道の間にはいずれの側にもチェーンが設けてあるため、有効幅員は1.38mと2.2mになる。バスの通行台数は朝間時（1時間）で両側それぞれ3台・8台に過ぎないが、幅員2.4m側は約300mに続く車両の渋滞のため車両通行台数248台、歩行者数515名に対して自転車通行台数158台の車道通行率は60.8%、幅員1.58m側は車両通行台数437台、歩行者数27名に対して自転車通行台数27台の車道通行率は89.0%である⁷⁾。

☒調布市 白山宮通り



歩道幅員は1.77mであるが、歩道と車道の間には柵が設けてあるため有効幅員は1.4mである。バス等大型車両の通行はなく、両側それぞれ車両通行台数41台・28台、歩行者数92名・49名に対して自転車通行台数119台・33台の車道通行率はいずれも100%である⁷⁾。

10. 自転車の車道通行が容易ではない道路

☒中野区 中杉通り



☒調布市 品川通り



バス等大型車両の通行が多く、車道の幅員が狭い。このため大型車両が通行している際、歩道寄りに自転車が通行できる空間が十分には取れないため、車道通行が容易ではないと感じる自転車利用者も多い。

☒加須市



橋梁部のみ幅員が狭くなっている。



路肩の造作がない上に脇が窪地になっている。

1 1. 自転車・歩行者の通行妨害施設等

①違法駐輪

☑中野区



☑中野区



☑調布市



歩道上や路側帯に違法駐輪自転車が多数ある箇所では、正規の駐輪場がない、離れた箇所に駐輪場がある、駐輪場収容台数を上回る需要等の理由による。

②看板・商品の設置

☑中野区



☑調布市



☑新座市

路側帯まで商品の陳列を行っている商店、路側帯のない道路では約2mはみ出して商品の陳列を行っている商店もある。



歩道上の車道寄りに移動式の看板・のぼり旗を置いている商店がある。

(引用文献)

- 1) 谷田貝一男 「自転車と歩行者の共存を探るための研究」 自転車文化センター研究報告書 第4号 2012年
- 2) 元田良孝、宇佐美誠史、熊谷秋絵 「通行方向・赤信号に関する自転車の交通違反の原因に関する研究」 第30回交通工学研究発表会論文集 2010年
- 3) 元田良孝、宇佐美誠史、住吉未佑 「自転車の赤信号無視の実態分析に関する研究」 第43回土木計画学研究・講演集 2011年
- 4) 「交通統計 平成23年版」 交通事故総合分析センター 2012年
- 5) 警視庁ホームページ 「発生状況・統計 都内自転車の交通事故発生状況」より
- 6) 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合政策の推進について」 警察庁丙交企発第85号、丙交指発第34号、丙規発第25号、丙運発第34号 2011年
- 7) 谷田貝一男 「狭小歩道のある通行路における自転車通行空間」 自転車文化センター研究報告書第5号 2013年

※ 自転車文化センター Bicycle Culture Center