自転車の通行調査に基づいた安全な車道左側通行推進方法

自転車安全利用研究会　学芸員
自転車の安全利用促進委員会　　谷田貝一男

１.はじめに

自転車は道路交通法で軽車両として自動車と同じ車両と定められ、同法及び道路交通法施行令で定められた歩道通行条件以外は車道と歩道の区別のある道路では車道左端を通行しなければなりません。

しかし、歩道通行条件を満たして歩道通行するときも道路交通法で定められた通行方法に従わない自転車も多く、2024 年には歩行者との事故の 28.07％が歩道で発生してます[1)]。また、車道脇の側溝付近を通行したときや幼児を同乗したときや積載荷物が重いときなどにふらつく、自動車が脇を通行するとき怖いという意識が生じる、このため歩道を通行する自転車もいます。

このようなことから、自転車が歩行者・自動車と適切に分離された安全な通行空間の整備延長が行われ、2024 年度末で全国 9,841km となり、この通行空間のひとつとして車道左側端の路面に矢羽根(自転車ナビライン)と自転車のイラスト(自転車ナビマーク)の標示で自転車の通行路を示し、自動車から自転車の視認性を高めて自動車との共存性を向上させる道路(自転車走行指導帯や車道混在と呼ばれてます)[2)](写真１)が 8,897km(自転車通行空間の 90.41％)整備されてます[3)]。また、本年５月に閣議決定された第３次自転車活用推進計画では自転車通行空間の整備延長を 2030 年に 12,000km まで拡張するとしてます[4)]。

こうした状況下、車道と歩道が分離されている道路で自転車の車道左側通行の現状を東京都内と埼玉県内の 24 道路の直線路で調査を行い、その結果から直線路における安全に車道左側通行が可能となる自転車空間整備推進を目的とした方法を検討しました。

写真1　車道左側端路面に矢羽根の標示がある車道混在

２.調査方法

(１)調査道路

◎車道が左右各１車線で両側に歩道が設置されている 24 道路

※路面に矢羽根標示あり 12 道路(自転車歩道通行可の標識あり３歩道)

※路面に矢羽根標示なし 12 道路(自転車歩道通行可の標識あり３歩道)

(２)調査対象

①24 道路の直線箇所で通行方向別通行数測定

※自転車　通行路・通行方向別通行台数

車道　左側通行・右側通行

歩道　左側進行方向別・右側進行方向別

矢羽根標示がある道路での幼児同乗車･子ども車の通行路･進行方向別

※自動車　通行方向別通行台数(自動二輪車を含む)

駐停車台数･時間

※歩行者　通行路･通行方向別通行者人数

車道　左側通行･右側通行

歩道　左側進行方向別･右側進行方向別

②道路形状

※車道　幅員(道路台帳を引用)

センターラインの有無･歩道寄り白線の有無と白線内幅員･道路傾斜の有無

※側溝　幅員(実測)

傾斜の有無･排水溝の有無

※歩道　幅員(実測)

路面状況

点字ブロック･検査ホール･支柱の有無

※車道と歩道の分離方法

※沿道環境

③調査日時･天候

※2024 年 5 月 19 日～2025 年 11 月 30 日

※日曜日　午前 10 時～11 時(1 時間)

※晴れ　または　曇り

３.調査結果

24 道路の方向別 48 道路(以下 48 方向路とします)の調査で、自転車台数 3,025 台(方向路別範囲 21～127 台)･自動車台数 7,027 台(方向路別範囲 13～492 台)･歩道通行歩行者人数(以下歩行者人数とします)3,665 人(方向路別範囲 11～252 人)･車道片側幅員(以下車道幅員とします)方向路別範囲 250～750cm･歩道通行可能幅員(以下歩道幅員とします)方向路別範囲 100～558cm、自転車の車道左側通行率(以下車道左側通行率とします)61.49%(方向路別範囲 3.61～97.50%)の結果となりました(表１)。

４.車道左側通行率と通行状況･道路幅員の関係

車道左側通行率に、自転車･自動車･歩行者の通行数、車道･歩道の幅員がそれぞれどの程度影響しているかを相関分析による相関係数から求めた結果、今回調査した 48 方向路の車道左側通行率に影響を与えているのは、自動車台数と歩道幅員が認められました(図１･図 2)。

また、通行数･道路幅員の中で相互に関係して車道左側通行率にどの程度影響しているかを重回帰分析による重相関係数･決定係数･影響度から求めた結果、自動車台数と歩道幅員が 1.0：1.1 とほぼ同じ割合で相互に関係して車道左側通行率に強い影響を与えていることが認められました。

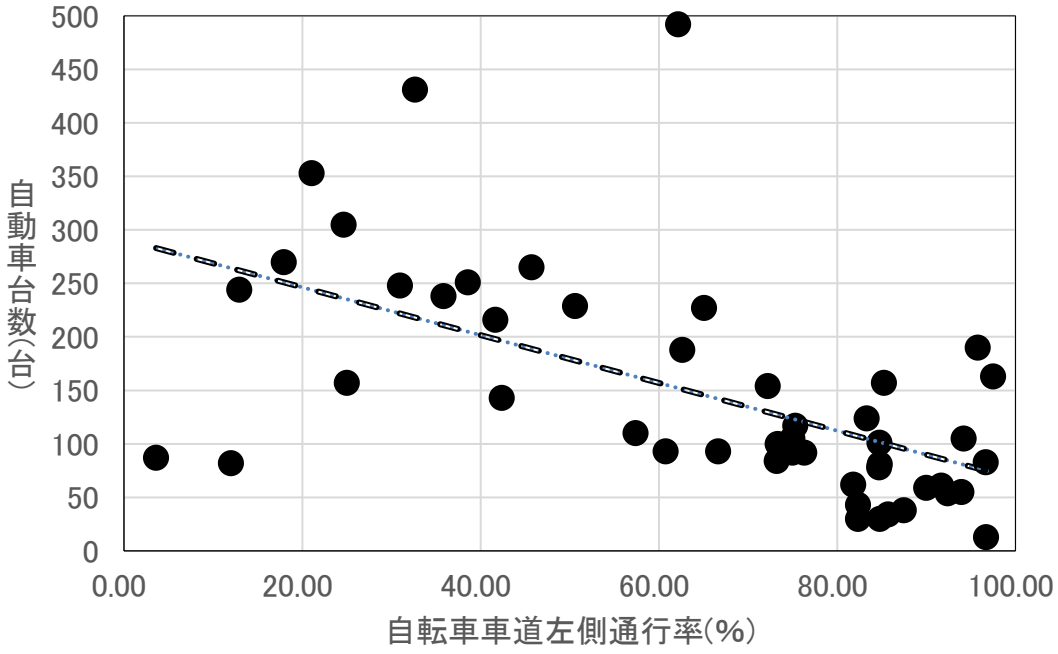
さらに、48 方向路を車道左側通行率 80%以上 20 方向路、50%以上 79%以下 14 方向路、49%以下 14 方向路の３グループに分けて通行数・道路幅員の平均値を比較すると、車道左側通行率が低下している方向別グループでは自転車台数･自動車台数の増加、車道幅員･歩道幅員の広がりが認められます。また、車道幅員並びに歩道幅員に対する自動車台数率･歩行者人数に対する自転車台数率の上昇、歩道幅員に対する歩行者人数率の低下も認められます(表２)。

これらの結果から、歩道幅員が広いと歩行者人数率が低下するので、自動車台数が多い車道を避けて歩道通行する自転車が増加するという傾向が認められます。

表1　自転車の車道左側通行の調査結果

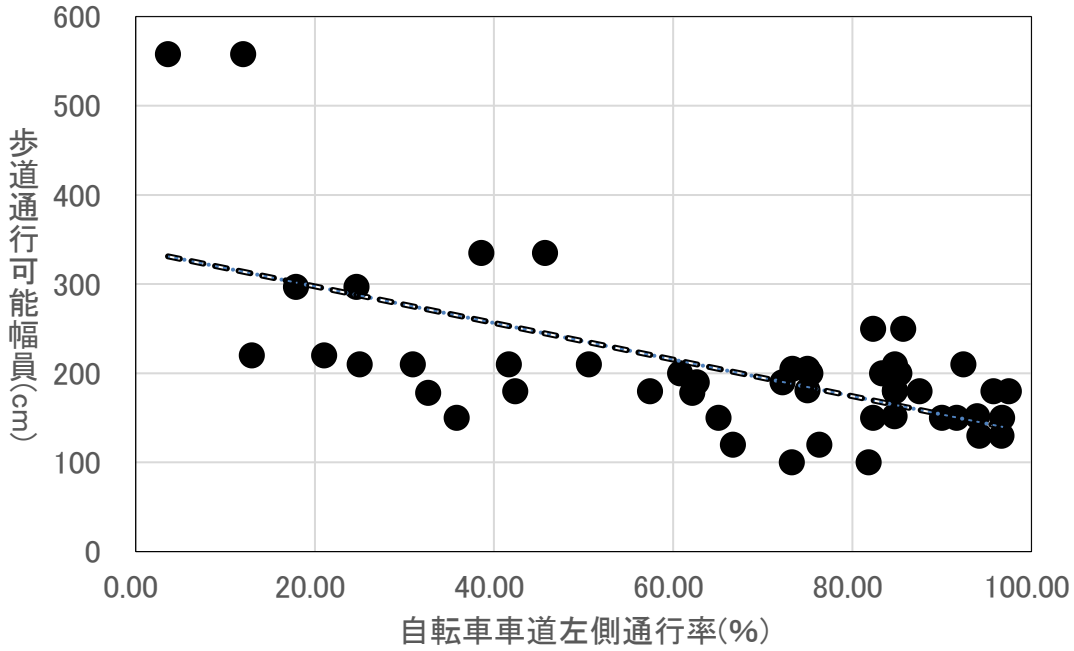
道路設置地区	方向路番号	道路種類	車道左側通行率(%)	自転車台数	自動車台数	歩道通行歩行者人数	車道片側幅員(cm)	歩道通行可能幅員(cm)
川越	方向路①	市道	95.76	118	190	97	400	180
川越	方向路②	市道	97.50	80	163	51	400	180
板橋	方向路③	区道	42.39	92	143	93	325	180
板橋	方向路④	区道	57.41	54	110	44	325	180
志木	方向路⑤	市道	76.32	38	92	26	350	120
志木	方向路⑥	市道	66.67	36	93	27	350	120
練馬	方向路⑦	都道	65.08	63	227	77	450	150
練馬	方向路⑧	都道	35.85	53	238	47	450	150
北	方向路⑨	区道	94.19	86	105	58	275	130
北	方向路⑩	区道	96.67	30	83	32	275	130
杉並	方向路⑪	区道	82.35	34	43	18	250	250
杉並	方向路⑫	区道	85.71	21	34	11	250	250
大田	方向路⑬	区道	91.67	60	61	53	400	150
大田	方向路⑭	区道	90.00	40	59	22	400	150
世田谷	方向路⑮	区道	50.60	83	229	36	300	210
世田谷	方向路⑯	区道	25.00	52	157	40	300	210
中野	方向路⑰	区道	92.42	66	54	79	300	210
中野	方向路⑱	区道	84.75	59	101	65	300	210
新座	方向路⑲	市道	21.05	95	353	40	405	220
新座	方向路⑳	市道	12.96	54	244	31	405	220
豊島	方向路㉑	区道	96.72	61	13	83	250	150
豊島	方向路㉒	区道	82.35	34	30	54	250	150
さいたま	方向路㉓	市道	73.24	71	84	84	350	100
さいたま	方向路㉔	市道	81.82	77	62	62	350	100
文京	方向路㉕	区道	75.00	68	92	126	325	205
文京	方向路㉖	区道	73.33	45	100	83	325	205
渋谷	方向路㉗	区道	84.78	46	30	80	300	180
渋谷	方向路㉘	区道	87.50	40	38	98	300	180
新宿	方向路㉙	区道	75.00	40	105	66	335	181

新宿	方向路㉚	区道	84.78	46	81	75	335	181
港	方向路㉛	区道	83.33	42	124	128	350	200
港	方向路㉜	区道	85.25	61	157	89	350	200
台東	方向路㉝	区道	60.78	51	93	43	450	200
台東	方向路㉞	区道	75.32	77	117	66	450	200
朝霞	方向路㉟	市道	17.92	106	270	109	450	297
朝霞	方向路㊱	市道	24.66	73	305	101	450	297
目黒	方向路㊲	都道	32.65	98	431	57	450	178
目黒	方向路㊳	都道	62.16	111	492	43	450	178
国分寺	方向路㊴	市道	84.72	72	78	252	450	152
国分寺	方向路㊵	市道	93.94	33	55	98	450	152
江東	方向路㊶	区道	3.61	83	87	156	501	558
江東	方向路㊷	区道	12.00	50	82	123	501	558
川口	方向路㊸	市道	62.64	91	188	225	750	190
川口	方向路㊹	市道	72.22	36	154	129	750	190
所沢	方向路㊺	市道	41.67	60	216	37	430	210
所沢	方向路㊻	市道	30.95	42	248	28	430	210
ふじみ野	方向路㊼	市道	38.58	127	251	140	450	335
ふじみ野	方向路㊽	市道	45.71	70	265	83	450	335



相関係数　0.574552802

図1　自動車台数と自転車車道左側通行率の相関関係



相関係数　0.617545835

図2　歩道通行可能幅員と自転車車道左側通行率の相関関係

表2 自転車車道左側通行率別自転車自動車歩行者通行数と道路幅員

自転車車道左側通行率	方向路数	平均自転車台数	平均自動車台数	平均歩行者人数	平均車道幅員(cm)	平均歩道幅員 (cm)	自動車台数÷車道幅員	自動車台数÷歩道幅員	自転車台数÷車道幅員	自転車台数÷歩道幅員	自転車台数÷歩行者人数	歩行者人数÷歩道幅員
80%以上	20	55.30 (1.00)	78.05 (1.00)	75.25 (1.00)	331.75 (1.00)	174.25 (1.00)	0.23 (1.00)	0.46 (1.00)	0.17 (1.00)	0.34 (1.00)	0.98 (1.00)	0.46 (1.00)
50%以上79%以下	14	61.71 (1.12)	155.43 (1.99)	76.79 (1.02)	425.71 (1.28)	173.50 (1.00)	0.38 (1.65)	0.91 (1.98)	0.16 (0.94)	0.37 (1.09)	1.09 (1.11)	0.35 (0.76)
49%以下	14	75.36 (1.36)	235.00 (3.01)	77.50 (1.03)	428.26 (1.29)	282.71 (1.62)	0.55 (2.39)	1.02 (2.22)	0.18 (1.06)	0.31 (0.91)	1.20 (1.22)	0.28 (0.61)

(　)内の数値は自転車の車道左側通行率 80%以上の方向路での各値を1.00 としたときの比較値

5.車道左側通行率の最も高い方向路・低い方向路の特徴

48 方向路で車道左側通行率が最も高い方向路②(97.50%)と最も低い方向路㊶(3.61%)の通行数・道路幅員を比較すると、方向路㊶は方向路②に対して自転車台数 1.04 倍・自動車台数 0.53 倍・歩行者人数 3.06 倍・車道幅員 1.25 倍・歩道幅員 3.10 倍です。

これらの特徴から、方向路㊶は歩道幅員が車道幅員の 1.11 倍で歩道が広いことから歩行者の通行がないときは歩道で速度を上げて通行する自転車が多く、歩行者人数が多いときでも車道より安心して通行できるという意識が車道左側通行率を低下させる背景と考えられます(写

真２)。これに対して、方向路②は車道幅員が歩道幅員の 2.22 倍で他の方向路と比較しても広いことから、歩道通行で歩行者を追い越すときやすれ違うときの危険性を考えると自動車台数が多くても車道通行が安心できるという意識が車道左側通行率を上昇させる背景と考えられます(写真３)。

写真 2　自動車の通行がなくても広い歩道で歩行者の脇を通行する自転車

写真 3　歩行者が通行している歩道を避けて広い車道を通行する自転車

６.自動車台数･歩行者人数・駐停車台数が最も多い方向路における自転車の通行状況

(１)自動車台数が最も多い方向路

車道左側通行率は自動車台数が多いと低下する相関関係があります。しかし、自動車台数が 492 台で最も多い方向路㊳の車道左側通行率 62.16％に対して、431 台で２番目に多い方向路㊲の 32.65％、353 台で３番目に多い方向路⑲の 21.05%と比較すると、自動車台数と車道左側通行率の相関関係に相違があります。

方向路㊳は 48 方向路中車道幅員３番目に広い･歩道幅員 15 番目に狭い･自転車台数３番目に多い状況から、自動車台数が多くても歩道より車道が広くて通行しやすいという意識が車道左側通行率を上昇させる背景と考えられます(写真４)。

写真 4　自転車が通行する車道は自動車が多くても広い

これに対して、同じ道路の反対側方向路㊲は方向路㊳に対して歩行者人数 1.33 倍･自転車台数 0.88 倍･歩行者人数に対する自転車台数率 0.67 倍･歩道幅員に対する自転車台数率 0.89 倍という状況から、自動車台数が多い車道より歩行者人数が多くても自転車台数が少ない歩道が通行しやすいという意識･認識が車道左側通行率を 29.51 ﾎﾟｲﾝﾄ低下させる背景と考えられます。

(２)歩行者人数が最も多い方向路

歩行者人数 252 人で最も多い方向路㊴は歩道

幅員 13 番目に狭いため歩道幅員に対する歩行者人数率は最も高く、歩行者人数率が最も低い方向路⑫の 41.5 倍です。また、自転車台数 16 番目に多いため歩道幅員に対する自転車台数率は 9 番目に高くなってます。これに対して自動車台数 12 番目に少なく車道幅員 5 番目に広いため、車道幅員に対する自動車台数率は 10 番目に低くなってます。

これらの特徴から歩行者人数が多く歩道幅員が狭いため歩道通行が難しく、車道が広く自動車台数が少ないことが車道左側通行率 84.72%になる背景と考えられます。

(3)駐停車自動車台数が最も多い方向路

車道幅員 350cm にバス 13 台トラック 3 台を含む自動車 157 台が通行する方向路㉜は、1 時間内に駐停車した自動車 12 台で今回調査した 48 方向路で最も多く、駐停車時間も 6 分以内 5 台･10 分台 3 台･20 分以上 4 台で最長が 36 分と、他路と比較しても駐停車時間が極めて長い状況です。このような駐停車自動車が多いにも関わらず車道左側通行率 85.25%となる背景として、歩道幅員に対する歩行者人数率が 14 番目に高いことが考えられます。このため、車道通行中に駐停車自動車があるとき、ほとんどの自転車は歩道ではなく車道中央に移動して追い越しますが、その際は対向路を確認して自動車の接近時は通過するまで一時停止してます。

7.車道路面に矢羽根標示することによる車道左側通行率上昇への効果

国土交通省･警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」[5)](以下ガイドラインとします)で歩行者･自転車の安全性･快適性の向上の観点から「自転車道」「自転車専用通行帯」「自転車と自動車を車道で混在(車道混在)」のいずれかの自転車通行空間を提示してます。この中で車道混在は自動車の速度が低く交通量が少ない道路(目安として速度 40km/h、交通量 4,000 台/日以下)で車道左側端路面に自転車の進行方向を示す矢羽根を描いた標示(通行位置を示す自転車のイラストが描かれた道路もあります)によって自転車の車道左側端通行を自転車及び自動車に対して分かりやすく周知･実効性を高めることを目的として設置された通行空間とされてます。また、道路交通法及び道路交通法施行令で示された歩道通行条件が満たされた場合には歩道通行が出来ます。

この矢羽根標示の有無（各 12 道路）による車道左側通行率への効果を検討しました(表 3)。

自動車通行台数 200 台以上の矢羽根有り 8 方向路と無し 5 方向路で平均通行数･平均道路幅員を比較すると、矢羽根有り方向路が無し方向路に対して自転車台数 1.23 倍･自動車台数 1.20 倍･歩行者人数 1.62 倍･車道幅員 1.11 倍･歩道幅員 1.34 倍にも関わらず平均車道左側通行率は、矢羽根有り方向路 37.40%で無し方向路 37.07%より 0.33 ﾎﾟｲﾝﾄ高くなってます。

自動車通行台数 99 台以下の矢羽根有り 9 方向路と無し 12 方向路では、矢羽根有り方向路が無し方向路に対して自転車台数 1.15 倍･自動車台数 1.20 倍･歩行者人数 2.54 倍･車道幅員 1.28 倍･歩道幅員 1.68 倍のため、平均車道左側通行率は矢羽根有り方向路 60.53%で無し方向路 84.86%より 24.33 ﾎﾟｲﾝﾄ低くなってます。

自動車通行台数 100～199 台の矢羽根有り 7 方向路と無し 7 方向路では、矢羽根有り方向路が無し方向路に対して自転車台数 0.72 倍･自動

車台数 0.98 倍･歩行者人数 1.75 倍･車道幅員 1.42 倍･歩道幅員 1.08 倍ですが、平均車道左側通行率は矢羽根有り方向路 74.23%で無し方向路 74.86%と同じです。

これらの特徴から、路面に矢羽根を描いた標示は自転車・自動車の通行が多い道路で歩道幅員が広くても自転車の車道左側津通行への誘導効果が認められます。

表3 自動車台数別矢羽根標示の有無による自転車自動車歩行者通行数と道路幅員

		方向路数	平均左側通行率(%)	平均自転車台数	平均自動車台数	平均歩行者人数	平均車道幅員(cm)	平均歩道幅員(cm)	自動車台数÷車道幅員	歩行者人数÷歩道幅員
自動車台数 200台以上方向路	矢羽根あり	8	37.40	85.88	309.75	74.75	445.00	255.00	0.70	0.29
	矢羽根なし	5	37.07	69.60	258.20	46.20	402.00	190.00	0.64	0.24
自動車台数 100～199台方向路	矢羽根あり	7	74.23	56.00	135.00	112.29	472.86	195.14	0.29	0.58
	矢羽根なし	7	74.86	77.29	138.43	64.00	332.14	181.43	0.42	0.35
自動車台数 99台以下方向路	矢羽根あり	9	60.53	54.33	70.67	116.78	401.33	262.89	0.18	0.44
	矢羽根なし	12	84.86	47.33	59.00	45.92	314.58	156.67	0.19	0.29

8.幼児同乗自転車の車道左側通行状況

幼児を同乗(前席のみ･後席のみ･前後席を含む)させた幼児同乗自転車(以下同乗車とします)を矢羽根標示がある 24 方向路で観察した 167 台の車道左側通行率は 43.71%(表４)で、同乗車以外の自転車も含めた車道左側通行率 53.83%、矢羽根標示がない方向路も含めた 48 方向路全体の車道左側通行率 61.49%より下回ってます。

同乗車通行台数３台以上の方向路で、車道左側通行率 49%未満８方向路中５方向路は車道幅員に対する自動車台数率が歩道幅員に対する左右各歩道の歩行者人数率より高くなってます。同乗車を運転して直進しているときにふらつくことがあると回答した人が 127 人(全員が女性)中 60 人(47.24%)いました[6)]ので、ふらつくことがないと回答した人も含めて車道左側通行は怖い･歩道通行の方が安心して通行できるという意識から歩道通行を選択すると考えられます(写真５)。

これに対して、50%以上 11 方向路中 10 方向路は車道幅員に対する自動車台数率が歩道幅員に対する左右各歩道の歩行者人数率より低いことから、車道の方が通行しやすいという意識が背景として車道左側通行を選択すると考えられます(写真６)。

表4　幼児同乗自転車の通行路と自転車自動車歩行者通行数・歩道幅員

方向路番号	幼児同乗車車道左側通行率	幼児同乗車台数				自動車台数(大型車台数)	歩行者人数		歩道幅員(cm)
		車道通行		歩道通行			歩道通行		
		左側路	右側路	左側路	右側路	左側路	左側路	右側路	
方向路㉕	77.78	7	0	2	0	92(3)	70	56	205
方向路㉖	62.50	5	0	1	2	100(4)	47	36	205
方向路㉗	66.67	4	0	1	1	30(4)	47	33	180
方向路㉘	100.00	1	0	0	0	38(5)	32	66	180
方向路㉙	66.67	2	0	0	1	105(5)	27	39	181
方向路㉚	83.33	5	0	1	0	81(5)	45	30	181
方向路㉛	75.00	6	0	2	0	124(13)	44	84	200
方向路㉜	80.00	8	0	2	0	157(16)	46	43	200
方向路㉝	37.50	3	0	3	2	93(2)	10	33	200
方向路㉞	57.14	4	0	3	0	117(3)	48	18	200
方向路㉟	0.00	0	0	3	4	270(4)	45	64	297
方向路㊱	27.27	3	0	5	3	305(7)	67	34	297
方向路㊲	41.67	5	0	0	7	431(12)	23	34	178
方向路㊳	44.44	8	0	5	5	492(7)	26	17	178
方向路㊴	57.14	4	0	1	2	78(4)	117	135	152
方向路㊵	100.00	3	0	0	0	55(11)	59	39	152
方向路㊶	0.00	0	0	7	14	87(4)	59	97	558
方向路㊷	0.00	0	0	6	4	82(4)	56	67	558
方向路㊸	—	0	0	0	0	188(13)	101	124	190
方向路㊹	—	0	0	0	0	154(14)	91	38	190
方向路㊺	50.00	1	0	0	1	216(5)	21	16	210
方向路㊻	0.00	0	0	0	1	248(2)	14	14	210
方向路㊼	20.00	1	0	3	1	251(11)	85	55	335
方向路㊽	75.00	3	0	1	0	265(8)	44	39	335

写真 5 歩道の建物寄りを通行する幼児同乗自転車

写真 6 車道の左側端を通行する幼児同乗自転車

9.自転車が安全に車道左側通行するための推進方法を考える

(1)道路形状から考える

①歩道形状

車道と歩道を含めた道路全体の幅員拡幅を行わずに、車道幅員と歩道幅員の変換と道路形状の変更から自転車の安全な車道左側通行推進方法を考えます。

今回の 48 方向路で行った調査データを相関分析･重回帰分析すると､自動車台数と歩道幅員が車道左側通行率に影響を与えていることが認められますが、各方向路で観察した通行状況結果でも自動車台数と自転車台数が多くなる･歩道幅員が広くなる･歩道幅員に対する歩行者人数率が低くなる、こうした状況により車道左側通行率が低下する傾向が認められます。

道路構造令で歩道幅員は歩行者の交通量が多い道路では 3.5m 以上でその他の道路は 2 m と定めてますが、東京都都市整備局では歩行者交通量が多い目安として両側約 4,000 人/12 時間(ピーク時片側約 5 人/分)としてます[7)]ので、これに従うと本調査による歩行者人数から 48 方向路の歩道幅員はいずれも 2 m以上となります。したがって道路全体の幅員に対して歩道幅員の占める割合が小さいと自転車は車道を通行する傾向にあることから、歩道幅員が 2 m 以上で歩道幅員に対する歩行者人数率が低い方向路は歩道の一部の車道への変更が車道左側通行推進の一つの方法と考えられます。

ガイドラインでは限られた道路幅員の中で自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、道路空間の再配分により自転車通行空間の整備が可能であるか検討するとしてます。また、道路構造令で歩道に路上施設を設けるときの幅員は 0.5m と規定してますが､今回の調査で路上施設により歩道通行不可能部分の幅員 60cm 以上の方向路の多くは車道側に樹木や植栽があり(写真 7)､ガイドラインでは植栽などの更新時に断面構成見直しの検討が必要としてます。そこで植栽更新時や無電柱化時に歩道通行不可能部分の縮小または省略して車道に自転車通行路または矢羽根標示を設定するという方法が考えられます。

写真 7　車道と歩道を分離する幅 110cm の植栽

車道と歩道の分離方法として樹木や植栽の他に柵･縁石･段差がありますが、分離方法によっては車道と歩道間の移動を行う自転車が観察されます。今回調査した 24 道路で、柵･植栽･縁石(高さ 19cm 以上)により車道と歩道間の移動が不可能 15 道路での平均車道左側通行率 56.79%(6.77～88.80%)、植栽と段差(高さ 16cm 以下)で移動が一部可能 2 道路での平均車道左側通行率 55.14%(40.74～69.53%)、段差(高さ 16cm 以下)で移動が可能 7 道路での平均車道左側通行率 84.81%(51.72～96.46%)という結果になりました。この平均車道左側通行率の差は段差が低いと車道左側通行時に後方から自動車が接近して追い越されるとき怖いという意識から歩道への移動が出来るという認識が背景として考えられます。他方で、歩道への移動時に段差で転倒・歩道での歩行者優先の欠如による追い越しやすれ違いのときの歩行者との事故、こうした危険もあるので、車道と歩道の分離方法に関しては地域環境を考慮した検討を要します。

②車道形状

車道の歩道側に雨天時の排水のための側溝が設置されてますが、側溝と車道で路面が異なるため境界部の切れ目にタイヤが取られる･側溝の傾斜でバランスを崩す･側溝上に設置された排水溝上のスリットの幅や向きによってタイヤが落ち込む、ということで側溝周辺部通行時に転倒の危険があります(写真８)。こうした状況は側溝幅員が 50cm 前後の 42 方向路中 38 方向路で確認できます。

写真 8　側溝と車道の境界部通行時に転倒の危険がある側溝の施設

側溝周辺部での危険性を無くすために、側溝幅を狭くする･側溝の平面化･側溝と車道の切れ目に滑り止め加工する･スリットを通行方向と直角にして幅をタイヤ幅より狭くする等の対策が必要です。側溝幅員が 20cm 以下の 6 方向路は傾斜がなく、排水溝も幅が狭いので転倒の危険性が低くなってます。

このほか、自転車通行空間とバス停留所の位置関係･設置方法は歩道と車道との分離政策によって異なるので､そのときに検討を要します。

(2)自転車と自動車の運転者意識から考える

車道幅員に対する自動車台数率と歩道幅員に対する歩行者人数率を車道左側通行率 80%以上と 49%以下の各方向路で比較すると(表 2)、80%以上方向路は歩道幅員に対する歩行者人数率が高率で車道幅員に対する自動車台数率が低率であることから、自動車台数･歩行者人数･

車道幅員･歩道幅員が背景として車道と歩道でどちらが安心して通行できるかという意識の生じる様子が現場で観察されます。

また、車道と歩道でどちらが安心して通行できるかという意識は周りの自転車の運転･通行方法を見ながら自分も同じ運転･通行を行うということから生じる傾向にあります。この傾向が車道左側通行率 90%以上の方向路では歩道に歩行者が通行していなくても多くの自転車が車道を通行し、自動車が自転車を追い越すときは対向路からの自動車の接近を確認したうえで自転車から可能な限りの距離をとりながら徐行している様子として観察されます(写真９)。

写真 9　歩道に歩行者がいなくても車道通行する多くの自転車　自動車は自転車から離れて追い越す

これに対して、自動車台数が多くても通行が途切れる時間･距離が長いにも関わらず歩道通行する自転車が多いときは自分も歩道通行するという様子が車道左側通行率の低い方向路で観察されます(写真 10)。

このように周りの自転車の運転･通行方法にあわせて自分も同じ運転･通行方法を行うという状況が多くの道路で観察されるので､｢交通ルールを守り安全な運転を行って自転車を利用する」という意識を一人でも多く持ってもらうことで他の自転車利用者だけでなく、自動車運転者や歩行者にも交通ルールを守り安全な通行を行うという意識が伝わります。安全運転を心がけて自転車を運転する人たちの広がりを求めた街つくりが地域全体の自転車車道左側通行･交通事故防止に進展していくと考えられます。

写真 10　自動車の通行がいなくても歩道通行する多くの自転車

(引用文献)

１)交通事故総合分析センター:交通統計令和６年版、2025 年

２)警視庁：ホームページ「交通安全･交通事故防止･自転車の交通事故防止･自転車の交通安全･自転車ナビマーク･自転車ナビライン」、2025 年

３)国土交通省道路局:令和７年度第２回自転車の活用推進に向けた有識者会議配布資料 次期計画の指標(案)、2025 年

４)国土交通省：自転車活用推進計画、2026 年

５)国土交通省道路局・警察庁交通局:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン、2024 年

6)谷田貝一男：幼児同乗自転車利用 運転者と同乗幼児者が安全に利用するために、交通安全教育第 703 号、2024 年
7)東京都都市整備局：東京都における都市計画道路の在り方に関する基本方針、2019 年