

# 自転車の一方通行推奨による 社会実験について

石津 大輔

四国地方整備局 松山河川国道事務所 計画課 (〒790-8574 愛媛県松山市土居田町797番地2)

愛媛県松山市中心部に位置する国道11号一番町通りは、通勤・通学時をはじめとする大量な歩行者・自転車交通の錯綜に加え、路上放置自転車や路上駐停車等により、歩行者・自転車の通行環境は決して良好なものとは言い難い状況にある。

本稿では、歩行者・自転車の安全・快適な通行環境の確保に向けた改善策の一つとして実施した、自転車の一方通行推奨による社会実験の結果について報告する。

キーワード 自転車一方通行、自転車マークの路面標示、自転車通行マナー、社会実験

## 1. はじめに

松山市中心部は、松山城を中心として官公庁、企業、学校、観光地など、様々な都市機能が集積しており、通勤・通学等、多様な移動目的による自転車の利用率が非常に高い都市である。特に、国道11号の一番町通りは、歩行者・自転車の通行量が多い路線であるが、放置自転車や路上看板等による歩道空間の占拠、タクシー・荷捌き車による路上駐停車、バス・タクシーベイによる歩道幅の減少、自転車通行可の指定がなされている歩道内を自転車が双方向に通行できることなどの理由から、歩行者や自転車のための安全な通行空間が十分に確保できていないのが実状である(図1)。これら状況を背景として、歩行者・自転車の安全・快適な通行空間の確保を目的に、関係機関が協力・連携して、自転車歩行者道での自転車の一方通行推奨による社会実験を実施した。

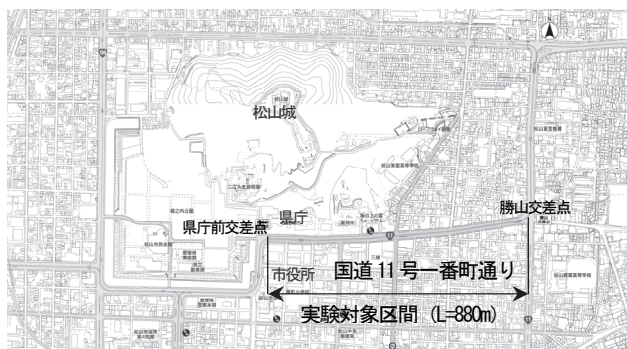


図-1 国道11号一番町通り (実験対象区間)

## 2. 社会実験の概要

本実験の概要は以下のとおりである。

- 実験時期：
  - ・平成24年1月20日(金)～2月20日(月)[1ヶ月間]
- 実験対象区間
  - ・国道11号 勝山交差点～県庁前交差点間[L=880m]
- 実験内容
  - ・自転車通行可の指定がなされている歩道(自転車歩行者道)の車道側及び車道の左側端に、“自転車の通行位置及び方向を示す自転車マークの路面標示を設置”し、自転車の一方通行を推奨(図2)。
  - ・なお、実験の計画策定、実施にあたっては、道路・交通管理者や交通事業者、学識経験者、NPOなどで構成される協議会において議論を交わしながら進められた。

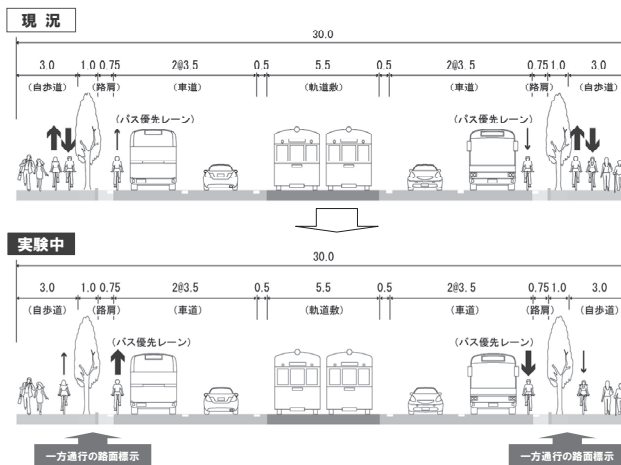


図-2 実験内容 (自転車の通行位置及び通行方向)

### 3. 今回社会実験の特徴・工夫

#### (1) 自転車歩行者道内での自転車の一方通行の方向

自転車を一方通行にする場合、車と同じ方向とする、又は、車と反対の方向にするの二つの案が考えられる。

図-3 に示すとおり、利便性・安全性の視点からそれぞれ一長一短あるが、本実験では安全性を優先し、車と同じ方向の一方通行を選択した。

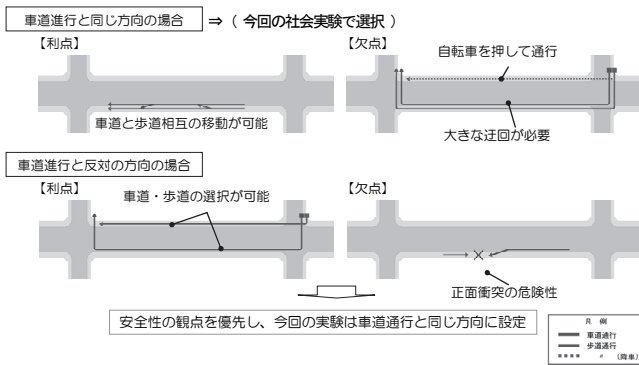


図-3 自転車の一方通行の方向の利点・欠点

#### (2) 自転車歩行者道（自歩道）内の路面標示について

図-4 に示すとおり、道路交通法では、歩道内を例外的に自転車が通行できる場合は、「歩行者優先で車道寄りを徐行しなければならない」が、双方向で通行できるため、自転車同士の正面衝突の危険性もある。図-5 に示すとおり、自転車の通行位置（車道寄り）及び通行方向（車と同じ方向）を定め、徐行を促す「ゆっくり」という言葉を加えた自転車マークの路面標示を設置し、歩行者と自転車や自転車同士の正面衝突を防止し、スクランブル交差点付近には歩行者を優先する「交差点押して」の路面標示も設置した。

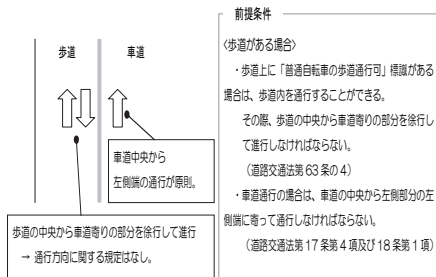


図-4 自転車の一方通行を推奨する上での前提条件

#### (3) 車道内の路面標示について

図-4 に示すとおり、道路交通法では、自転車は車道通行が原則であり、車道を通行する場合は、「車道の中央から左側部分の左側端に寄って通行しなければならない。」とある。今回の実験区間は、自動車の交通量が他路線に比べさほど多くないため、図-5 に示すとおり、自歩道内の自転車一方通行の推奨に加え、車道内も、通行位置（左側端）と通行方向（車と同じ方向）を示す自転車マークの路面標示を設置し、自転車の車道通行も周知した。また、特に危険な自転車の逆走に対する注意喚起として「逆走禁止」の路面標示も交差点の流入部付近に設置した。

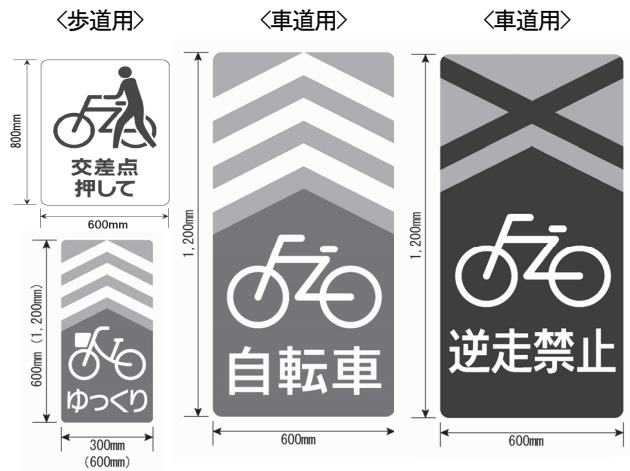


図-5 路面標示の記載内容・サイズと設置状況

#### (4) 一方通行の自転車マークの路面標示の色・設置間隔

松山城・城山公園との景観的なバランス等から自転車マークの路面標示は緑色とし、設置間隔は、視認性を考慮して、交差点流入部は間隔を短く（車道：約 5m 間隔、歩道：約 10m 間隔）、その他一般区間は長く（約 20m 間隔）設置した。

#### 4. 効果の検証

当該実験の効果（影響）を検証するため、通行実態調査やアンケート調査などの調査を実施した。

##### (1) 自転車の順走・車道通行割合の変化[7:00~9:00]

今回の社会実験で推奨した自転車の一方通行の遵守率を示す自転車の順走遵守率（車道順走+歩道順走/断面通行量）は、調査箇所（4箇所）全体平均で、（実験前）約63%→（実験後）約87%と約24%増加し、図-6に示すとおり、特に一番町通り南側の順走遵守率は約35%も増加した。結果として、高い順走遵守率となったのは、朝のピーク時の通行の大半が愛媛県庁職員と高校生であり、自転車の一方通行マナーが守られやすい環境にあったこと、大半の利用者が一方通行マナーを守ること、交通流の清流化が図られたこと、結果として走行しやすかったことなどが考えられる。また、車道通行の割合の変化をみると、自転車の車道通行率（車道順走/断面通行量）は、調査箇所全体平均で、（実験前）約12%→（実験後）約23%と約2倍となっており、自歩道内の自転車一方通行の推奨に加え、自転車の車道通行の周知をしたことも良好な結果となった。

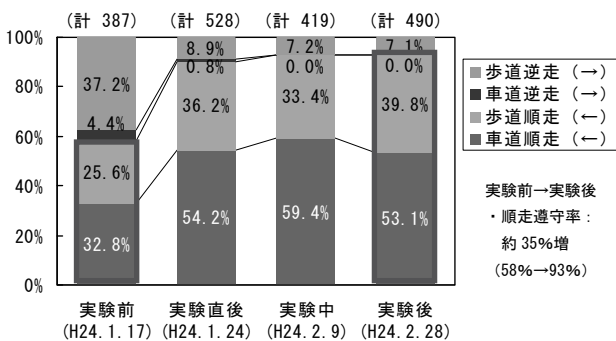


図-6 自転車の順走遵守率（一番町通り・南側）

##### (2) 自転車の車道順走について

一番町通りを自転車が通行する際、車道を順走することに対してどのように思うか、という設問に対しては、図-7に示すとおり、自転車が車道順走することに「賛成」と回答した人が、（実験前）約45%→（実験中）約62%と約17%増加する結果となった。

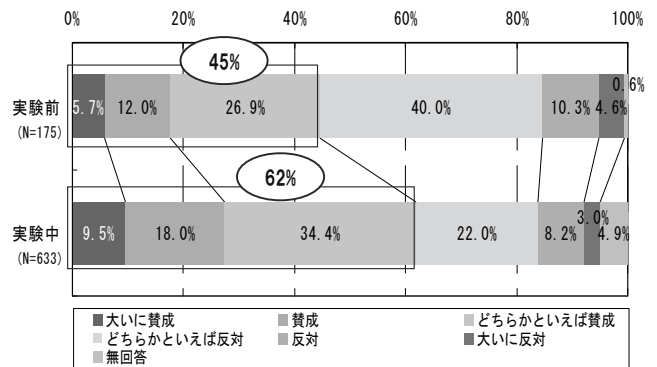


図-7 自転車の車道通行への意識の変化

##### (3) 自歩道内での歩行者の通行位置等について

図-8に示すとおり、愛媛県庁近くの国道11号（北側）明治安田生命ビル付近で調査した結果、朝のピーク時[8:00~9:00]における歩行者の民地側歩行遵守率は、（実験前）約80%→（実験後）約90%と約1割増加した。また、図-9に示すとおり、朝のピーク時[8:00~9:00]に自転車を押して歩く人は、愛媛県庁の協力もあって、実験中も増加しており、（実験前）2人→（実験後）33人と約17倍も増加する結果となった。

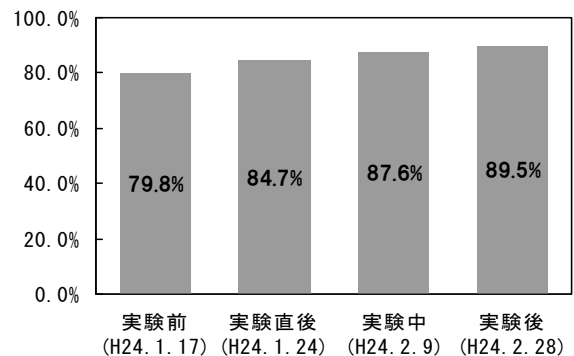


図-8 歩行者の民地側歩行遵守率[8:00~9:00]



図-9 自転車を押して歩く人の状況変化

#### (4) 一番町通りの通行の安全性について

図-10 に示すとおり、一番町通りを、徒歩で、自転車で、車・原付・二輪車で、安全に通行できると感じるかどうかの設問に対しては、安全に通行できると感じる人が、実験前に比べて増加しており、歩行者と自転車においては、実験中「安全に通行できる」と感じる人が約7割にまで増加する結果となった。

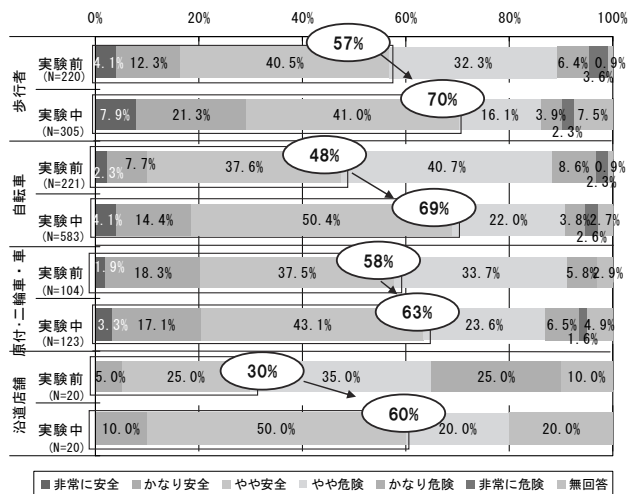


図-10 一番町通りの通行の安全性について

#### (5) 自転車マークの路面標示について

路面標示の色について、全国的には青色が主流となっているが、松山では、平和通りの自転車通行帯が緑色で設置された以降、自転車通行帯は緑色が定着しつつある。今回の実験でも松山城・城山公園との景観的なバランス等から自転車マークに緑色を採用したが、利用者においても約7割が適当と回答した。

#### (6) 今回の社会実験の取り組みの継続化について

図-11 に示すとおり、社会実験の取り組みを実験終了後も継続的に行った方がよいかどうかの設問に対しては、約6～7割の人が「継続した方がよい」と回答した。

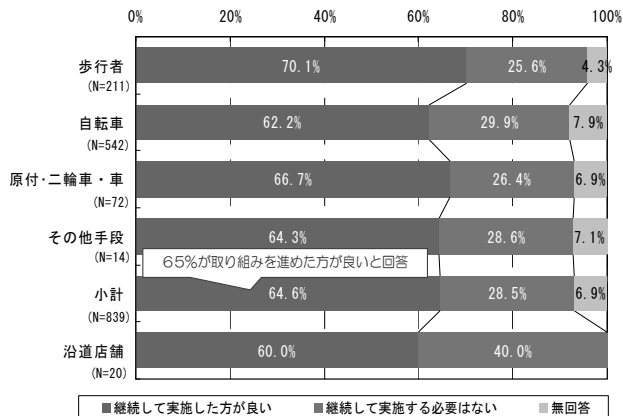


図-11 今回の社会実験の取り組みの継続化について

### 5. 今後の検討課題

#### (1) 自転車通行マナー・ルールの啓発活動の充実

アンケートや協議会において、自転車利用者のマナーの悪さに対する指摘が数多く寄せられた。自転車通行マナーやルールに関する啓発活動を関係者と協力・連携して引き続き取り組んでいく予定である。

#### (2) 交差点部における溜まり空間の確保

自転車での車道走行時、交差点で右折するためには、2段階右折を行うこととなる。しかし、横断側の信号が変わるまでの待機スペースが無いのが実状である。交差点周辺のどこで自転車や歩行者を待たせるのか、交差点の形状を含めて今後検討する必要がある。

### 6. おわりに

本社会実験において、対象区間の自転車歩行者道の逆走自転車に対する法的罰則はないことから、当初、遵守率の向上を語る声もあったが、自転車マークの路面標示を設置するだけでなく、周知用のチラシに自転車の通行方法や通行マナーを記載したり、交通誘導員を配置し自転車の通行方法を指導するなど、自転車通行マナーの向上に繋げる取り組みも行った結果、実験中だけでなく実験後も高い遵守率が確認された。

歩行者はもちろん、自転車利用者においても実験終了後の継続化を望む声が多数あったことから、当面、仮設の路面標示は設置したままとし、今後、正式に路面標示を行うことを予定したり、新たな自転車通行マナーのチラシの作成・配布を予定するなど、社会実験としては良好な結果となっている。

一方で、前述5.のような様々な問題が明らかになるなど残された課題もある。引き続きこれら課題解決に向けて、関係者と市民が一体となった活発な議論・活動を行う予定としている。

#### 参考文献

- 1) 松山自転車活用推進協議会：自転車歩行者道での自転車の一方通行推奨による有効性検証実験報告書，2012年3月

謝辞：本論文を作成するにあたって、ご協力いただいた松山自転車活用推進協議会及び各関係機関、道路利用者の方々に深く感謝の意を表します。