

# 大村市における自転車の通行方法の 混乱に関する一考察

小宮 淳一郎<sup>1</sup>・南嶋 佳典<sup>2</sup>・牧野 浩志<sup>3</sup>

<sup>1,2</sup>九州地方整備局 長崎河川国道事務所 道路管理第二課 (〒851-0121 長崎県長崎市宿町 316-1)

<sup>3</sup>東京大学生産技術研究所先進モビリティ研究センター (〒153-8505 東京都目黒区駒場 4-6-1)

近年、エコブームや健康ブームで国内の自転車利用者数は増加傾向である。しかしながら、それに伴い自転車と歩行者の事故件数も増加しており、自転車の事故対策も大きな社会問題となってきた。現在、道路管理者らによる走行空間の確保が行われてきているが、それらの対策に加えて、著者らは、自転車利用者と歩行者の「通行方法の混乱」が事故の原因の一つであり、走行の整流化というソフト的対策が必要であるという認識を持っている。今回の研究では、自転車の通行方法の認識と実態を把握し、また、通行方法のルールについて歴史的経緯を整理した上で、「通行方法の混乱」の原因がどこにあるのか明確にし、解決策を提案した。さらに、実証実験を行い整流化に成功した。

キーワード 自転車、歩行者、通行方法、混乱、ルール、左側通行、整流化

## 1. はじめに

我が国の交通事故総数は総じて減少傾向にある一方で、自転車と歩行者の交通事故は、最近 10 年間で約 5 倍に急増している(図-1)。これらの現状を通行方法という点から見てみると、クルマの運転については道路交通法において細かく規定されており、しかも、運転免許制度によって定期的な教育が行われ、危険運転者が道路上から排除されるシステムになっていることから、少なくとも基本的な通行方法やルールについての混乱は見られない。

一方、自転車や歩行者については、過去に何度か大きなルールの見直しが行われたこともあり、基本的なルールについても個人毎に認識の違いが見られる。周辺に聞いただけでも、「車と同じ左側、歩行者と同じ右側、いや歩行者は専用空間では左側でないの？」などなど様々な答えが返ってくる。この「通行方法の混乱」が自転車と歩行者の事故の原因の一つにあるのではないかと考えられる。

本稿では、自転車利用環境整備モデル都市として選定された大村市で大村工業高校の学生と連携し、自転車と歩行者の通行方法についてのアンケート調査やビデオ調査を行い通行方法の混乱の実態を把握した。その上で、我が国における自転車と歩行者の通行方法について、その歴史的経緯や現在の状況を整理し、混乱の原因の整理と解決のための方策を提案した。実際の現場で対策案の一つを用い実証実験を行ったところ、自転車と歩行者の整流化が確認できたので報告する。

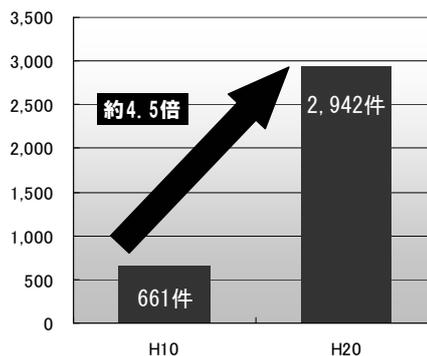


図-1 自転車対歩行者事故件数の変化  
(出典:警察庁資料)

## 2. 大村市における検証結果

今回、道路の通行方法に関する混乱状況を確認するため、長崎県内で比較的自転車利用が多い大村市内の高校生を対象として、アンケート調査とビデオ観測による実態調査を行った。

調査内容は「自転車歩行者用道路(自歩道)内における通行部分について」であり、自転車通行に関しては、アンケート結果とビデオ観測結果を比較することで、ルールに対する「認識」と「実態」をそれぞれ把握した。

結果は図-2に示すとおりであり、「自転車は車道寄りを行く」というルールについて、約6割の生徒が正しく認識していたが、実際にルールを遵守していたのは1割未満と、認識と実態の乖離が明らかになった。

歩行者については、自歩道上の通行部分についての規定はないことから、実態として左右どちら側を通行しているのかは興味あるところである。結果としては、図-3に示すよう左側を通行している歩行者が6割であることが明らかとなった。

また、歩行者と自転車が錯綜した場合の回避行動について分析したところ、表-1に示すように、対向する場合も追い抜く場合も回避方向がバラバラである現状が明らかになった。

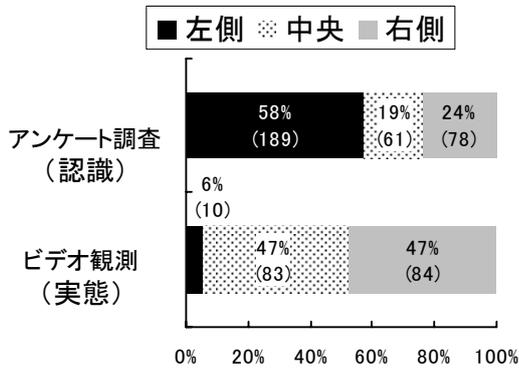


図-2 自歩道における自転車の通行部分の認識と実態

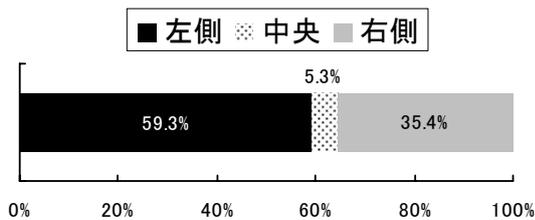


図-3 自歩道における歩行者の通行部分(実態)

表-1 歩行者と自転車が錯綜した場合の回避行動

①対向する場合		②追い抜く場合	
右によける	左によける	右から追い抜く	左から追い抜く
40.0% (12/30)	60.0% (18/30)	56.8% (21/37)	43.2% (16/37)

### 3. 通行方法に関する歴史的経緯と混乱の原因

我が国では、歩行者と自転車の通行方法について過去に何度も見直しが行われ、道路上のどこを通行するかによって通行方法が異なるなど、複雑な法体系となっている。

さらに、我が国では自転車が通行することが可能な歩道が存在するため(※後述)、自転車を「歩行者の延長」と誤認している人も多く、車道での右側通行(逆走)や、歩道上で歩行者と同じ様に自由に走るとい、世界でも類を見ない混乱が引き起こされている。

#### (1) 歩行者の通行方法についての歴史的経緯<sup>1)</sup>

道路の通行方法については、明治2年に全国の関所が廃止され、馬車や人力車等が普及したことにより道路上の安全性を確保する必要性が生じたため、ルール化されたものである。

ただし、当初はほとんどの交通が地域内で完結していたため、ルールも各府県ごとに定められていた。道路の通行方法に関するルールが最初に明文化されたのは明治14年の警視庁通達である。このとき「車馬や人力車が行き合った場合には左に避ける(左側通行)こと」が規定された。

歩行者の通行方法については、明治34年の警視庁告諭第3号で「人道車馬道の区別ある場合は人道の左側を、区別ない場合はその道の左側を通行すること」とされており、初めて「歩行者の左側通行」が規定された。

全国的なルールが定められたのは、大正10年に施行された「道路取締令」(内務省令第45号)であり、ここでも、歩車ともに左側通行とされた。その後、大正から昭和の戦時中を通じて各種通達や法律の制定(道路交通取締法:昭和22年法130号)などがあったものの、歩車ともに左側通行という基本原則は変わらなかった。

この基本原則が変更されたのは、戦後の占領政策の影響である。昭和24年の道路交通取締法改正(昭和24年法107号)で、このとき初めて、歩道のない道路での歩行者の通行方法は、車馬は左、歩行者は右という「対面通行」が導入された。当時の国会会議録によれば、その理由について「対面交通は(略)現在の双方左側を通る交通よりも事故防止上有効である」と説明されているが、米国の全交通の右側通行への変更要請への対応策であったという指摘がなされている点は興味深い。

なお、歩道上での通行部分について、先に述べたように明治34年の警視庁告諭では「人道の左側」と規定されているが、昭和22年の道路交通取締法では特別な規定は無く、以後、現行の道路交通法においても、歩行者が歩道上を通行する際の通行部分に関する規定は定められていない。

また、駅構内や建物内での歩行者の通行部分に関しては統一的な基準がないため、施設や地域によってバラバラになっている。駅構内では左側通行のケースが多いようである。

#### (2) 自転車の通行方法についての歴史的経緯

自転車については、明治時代から「車両」として扱われており、当然、「車道の左側を通行すること」が義務付けられている。

ところが、戦後、急激な交通需要の増加によって我

が国の交通事故は急増し、特に歩行者や自転車をクルマから分離することが求められるようになった。

昭和 45 年の道路交通法の改正（昭和 45 年法 86 号）はこのような背景から行われたものであり、本来的には、自転車専用の通行空間として自転車道を整備することを目的としたものであったが、緊急避難的措置として「二輪の自転車は（略）公安委員会が（略）指定した区間の歩道を通行することができる」とされた。

しかしながら、歩道の整備もままならない状況で自転車道の整備は一向に進まず、結果的に「公安委員会が指定する歩道（以下「自歩道」という）」の指定が進み、以後、緊急避難措置であるはずの自転車の自歩道走行という歩行者と自転車の混在が定着してしまったのである。

なお、自転車が自歩道を通行する場合の通行方法については、昭和 53 年の道路交通法の改正（昭和 53 年法 53 号）において「歩道の中央から車道寄りの部分（略）を徐行すること」とされており、以後、現行法に至るまで、右側通行もしくは左側通行という区分はなされていない。

### (3) 道路の通行方法に関する混乱の原因

以上を鑑みると、歩行者と自転車の通行方法の問題として表-2 のように整理できる。

まず、歩行者の通行方法の問題として、歩道や自歩道空間の通行方法が左右の区分がないため、ある人は歩道がない道路空間の通行方法である右側だと認識したり、ある人は左側（キープレフト）だと認識したりと、ばらばらに通行していることがあるのではないかと。

次に、自転車の通行方法の混乱の原因は、自転車の専用空間の整備が遅れる中で、法律的には、車両として車道の左側部分を通行する必要（キープレフト）がある自転車が、自歩道を走る場合、車道寄りと規定されており、場合によっては歩道空間の右側部分を通行しなければならないこと。自転車利用者に歩行の延長という意識があり左右の区分なく通行することがあるのではないかと。

結果として、自歩道を走る自転車と歩行者の錯綜が生じ、回避行動の混乱も含めて、事故を発生させているのではないかと推測される。

表-2 歩行者と自転車の通行方法

	歩道（自歩道）の整備	
	なし	あり
歩行者	右側通行	歩道上 ※右左の区分なし
自転車	左側通行	自歩道通行時：車道寄り 車道通行時：左側通行

表-3 道路通行上の混乱の原因

分類	具体例
ルールの不備によるもの	・自歩道における自転車は車道よりの部分を徐行することとなっているが、通行部分における左右の通行方法が不明確 ・自転車と歩行者が対面した際、歩行者と自転車の回避方法が不明確（人は右、自転車は左だと衝突する）
誤認や認識不足によるもの	・自転車は歩行者の延長であるという認識

## 4. 混乱を解消するための方策

### (1) 混乱を解消するための方策

道路通行上の混乱は、表-3 に示すようにルールの不備によるものと誤解や認識不足によるものとに大別することができるが、いずれにしても、「クルマは左、人は右（歩道の分離のない道路のみ）」というダブルスタンダードが根底にあるものと考えられる。

そこで、よりシンプルに、「クルマも人も自転車も左側通行（キープレフト）」というルールを人々に徹底させることによって、混乱を解消することが出来るのではないかと仮説を立てることができる。

ちなみに、韓国では、これまで車両は右側で歩行者は左側という車両対面通行方法を取り入れていたが、平成 22 年 7 月から公共施設空間では右側通行に変更する。韓国国土海洋部の発表によると、「右側歩行原則が定着すれば歩行者の交通事故が 20%減少。歩行者同士の衝突回数は 7~24%減少、歩行密度も 19~58%減少」とされている。世界的に歩行者の専用空間の整備が進んだ地域では、歩行者も車両と同じ方向の通行が安全で効率的であるという方向に進んでいるといえよう。

さて、上述の仮説に基づき、現在の我が国の道路構造のタイプ別に整理すると、図-4 のとおりとなる。なお、図中の●は歩行者、▲は自転車、矢印は進行方向を表している。

### (2) 混乱の解消事例

平成 21 年 7 月、長崎県諫早市の国道 57 号のスクールゾーン区間約 90m において、自転車と歩行者を分離する簡易的な実験を行った。近くに高校と小学校があることから、PTA から児童と自転車との接触事故の危険性が指摘されていた区間である。

自転車と歩行者の錯綜が生じていた自歩道空間（写真-1）に対し自歩道がある道路のパターン（図-4 ④）を用いて、空間の分離と通行方法の明示を行った。その結果、自転車と歩行者が混乱することなく自歩道の空間をシェアして通行（写真-2）することが確認できた。

しかし、実験で分かった課題として、小学校の先生

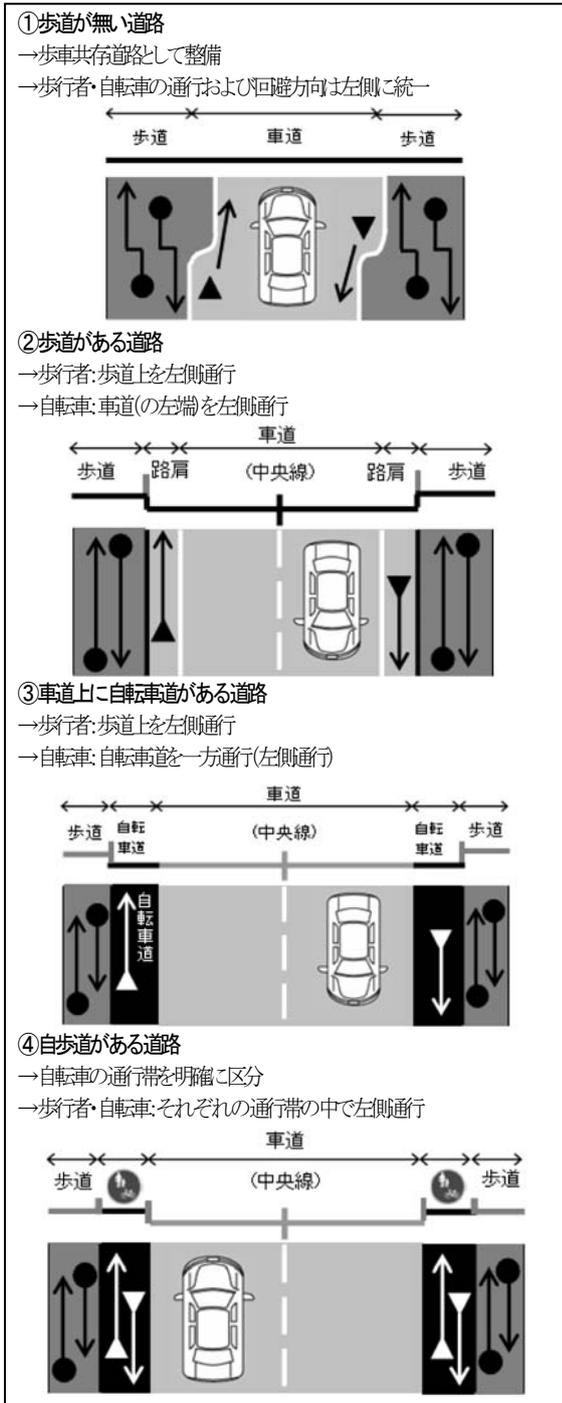


図-4 道路構造タイプ別の通行方法(提案)

から「学校では児童に右側通行を徹底して教えているため、歩行者専用空間では左側通行をしると教えにくい」という指摘があり歩行者の通行方法の路面表示をしなかった点がある。

## 5. まとめ

本稿では、現在、道路上で起きている歩行者と自転車の通行方法に関する混乱を解消する方法として、通行空間の分離というハードの対策に加えて、「クルマ



写真-1 自転車歩行者分離前



写真-2 自転車歩行者分離後

も人も自転車も左側通行(キープレフト)」の徹底というソフト対策を同時に行うということを提案し、実証実験を行ったところ歩行者と自転車の整流化が確認できたことを報告した。

また、実証実験で分かった児童への交通安全教育として右側通行を教えているという課題に対しては、①幹線・補助幹線道路での歩道の整備を進めること、②歩道の分離のない道路はゾーン対策を進め、歩車共存道路として歩行者優先通行区間とし、左側通行の適用を進める(図-4①の案)という解決策が考えられる。

今後、このキープレフトルールを大村市街地で浸透させるためには、周辺住民、店舗、自治体の理解を得ることと、警察や教育委員会等の行政機関との連携が不可欠である。そのため、大村工業高校の学生と連携し社会実験やキャンペーンを通しながら、理解を求め、その効果を検証していくこととしている。

## 参考文献

- 1)道路交通問題研究会[編]:道路交通政策史概観,2003,  
<http://homepage3.nifty.com/hiway/doko/>
- 2)国会会議録検索システム:<http://kokkai.ndl.go.jp/>
- 3)法令データ提供システム:<http://law.e-gov.go.jp/>
- 4)法なび法令検索:<http://hourei.hounavi.jp/>
- 5)木戸伴雄:自転車の走行実態と交通ルール,予防時報,219号,pp.34-39,2004
- 6)本橋秀一郎:右側通行への疑問,RST研究,vol.23, No.6, 1999,[http://www.amy.hi-ho.ne.jp/makj/sub2\\_3.html](http://www.amy.hi-ho.ne.jp/makj/sub2_3.html)
- 7)渡辺千賀恵:自転車とまちづくり,学芸出版社,1999