

# 自転車と歩行者の接触事故防止について

明石 直樹<sup>1</sup>・伊藤 聖晃<sup>2</sup>

<sup>1</sup>滋賀県大津土木事務所 道路計画課 (〒520-0807 滋賀県大津市松本一丁目2-1)

<sup>2</sup>滋賀県南部土木事務所 道路計画課 (〒525-8525 滋賀県草津市草津三丁目14-75)

全国的に対策を推進されている自転車通行環境の整備について、国土交通省よりモデル地区に指定された「南草津地区」において、警察と綿密な調整を図りながら自転車と歩行者の接触事故防止に対する取り組みを実施した。

キーワード 自転車通行環境, 啓発, 自歩道分離対策, 警察との調整, 遵守率

## 1. 全国的な背景

### (1) 自転車通行空間を取り巻く環境

自転車は、環境負荷の低い交通手段として近年見直されており、さらに健康志向の高まりを背景に、その利用ニーズは高まっている。

その一方で、交通事故全数の増減傾向に比べ、自転車事故は増加傾向にあり、特に歩行者と自転車の交通事故が急増している状況にある。

### (2) 国土交通省と警察庁との取り組み

自転車走行環境の整備を推進するため国土交通省と警察庁が連携して取り組み、2007年7月12日付で、国土交通省から「自転車走行環境の整備に関する取り組み内容について」<sup>1)</sup>が通知され、警察庁からは「自転車の交通秩序秩序化に向けた総合対策の推進について」<sup>2)</sup>が通達された。

### (3) ガイドブックの作成

自転車利用環境の整備を行うにあたり、現場の状況に適した整備手法を選択する際の参考資料として、2007年10月国土交通省・警察庁が「自転車利用環境整備ガイドブック」<sup>3)</sup>を作成された。

### (4) モデル地区の制定

国土交通省が自転車通行環境整備のモデル地区を募集し、2008年1月17日に「自転車通行環境整備のモデル地区」を98箇所指定した。

### (5) 更なる取り組み

自転車通行の環境対策に取り組んでいながら、自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判の声が絶えることなく、これまでの自転車通行環境の整備は十分とは言えない状況である。以上の状況より、さらに自転車に関する総合政策を推し進め良好な自転車交通秩序の実現を図るために、2011年10月25日警察庁より「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」<sup>4)</sup>の通達が出された。

## 2. 滋賀県での背景

### (1) 不満の声

滋賀県においても道路に対する不満があり、「自転車に乗りにくい」「安心して歩けない」といった声が上がっており、自転車専用レーンの要望も多く地方新聞にも掲載されている状況である(図-1)。



図-1 地方新聞 (不満の声)

(2) モデル地区の指定

滋賀県においては、本稿により説明する「南草津地区」等が2008年1月17日に国土交通省により、自転車通行環境整備のモデル地区に指定された。

(3) 滋賀県警察本部ガイドラインの策定

滋賀県警察本部より2008年7月15日に「自転車歩行者道における自転車と歩行者の接触事故防止対策ガイドライン」が策定された。

国土交通省・警察庁が作成したガイドブックの整備手法の分類の中で、「自転車歩行者道における自転車走行位置の明示」をより具体化したガイドラインとなっている。

(4) 自転車・歩行者マーク

自転車・歩行者通行帯をわかりやすく、また親しみやすくなるようなマークを滋賀県警察本部が公募により決定した。

(5) モデル地区「南草津地区」の整備実施

2008年9月から2009年3月において、「南草津地区」で滋賀県警察本部が策定したガイドラインに沿って、自転車と歩行者との通行帯を分離する整備を行った。

(6) 整備にあたっての啓発

自転車レーンの整備「環境・歩行者に優しく」という内容で地元新聞を用いて幅広い県民に対し啓発を行った。(図-2)

3. モデル地区「南草津地区」の整備内容

(1) 整備場所

近年人口が急激に増加し2011年3月よりJR新快速が停車する駅となった南草津駅の周辺で整備を行った。



図-2 地元新聞 (啓発)

(2) 整備前の歩道利用現状

朝の通勤・通学時間帯は、JR南草津駅を利用する方で非常に混雑しており、特に学生が群がり歩行し、自転車と接触する危険性があった。

(3) 整備概要

現況の歩道幅が4mある箇所、車道側を自転車通行帯2m、民地側を歩行者通行帯2mとして、各々の通行帯を分離する整備を行った。(図-3)

(4) 具体的な整備内容

a) 横断防止柵の設置

「通行帯の仕分け」として、通行者が混在しないよう物理的に構造物で通行帯を仕分けした。横断防止柵の構造は、高さ80cm、端部は丸みを帯びたもの、夜でも目立つ白色・反射テープを巻き付けたものとした。(図-4(1))

b) 路面塗装

「通行帯の明確化」として、路面に色を塗り、通行帯を明確化した。自転車通行帯は青色で塗装し、走行中滑らないよう滑り抵抗値は65BPN以上で施した。また歩行者通行帯は緑色で塗装し、歩行中滑らないよう滑り抵抗値は55BPN以上で施した。乗入部については、店舗等へ出入りする車両に配慮し超速乾性の材料で施した。(図-4(2))

c) 大型案内標識

「所定の通行帯への誘導」として、T型・両面の案内標識を設置した。案内色については、路面塗装と合わせた。支柱については、夜でも目立つ白色・反射テープを巻き付けたものとした。(図-4(3))

d) 車止めポスト

「大型案内標識が設置できなかった箇所の小型案内標識」として設置した。地下埋設物(占用物件)があり大型案内標識が設置できなかった箇所に設置した。頭部は夜にでも存在がわかるよう自発光仕様とし、支柱は車止めポストの弾性仕様とした。なお、堅固な鋼製の横断防止柵等の前後に設置し、歩行者等の衝突に対して配慮した。(図-4(4))

(5) 整備にあたっての留意事項

自転車通行帯は車道側で整備するが、交差点・横断歩道・バス停部については、歩行者が車道側を通行することになり、自転車と歩行者が混在し危険な状況が生じるため、この部分は自転車通行帯の整備をしない(図-5)

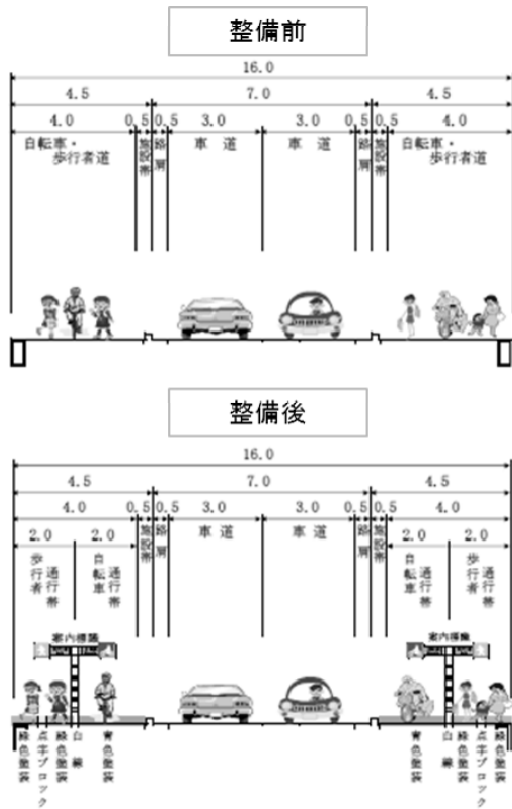


図-3 整備イメージ図



図-4(2) 整備状況写真【路面塗装】



図-4(3) 整備状況写真【案内標識】



図-4(1) 整備状況写真【横断防止柵】



図-4(4) 整備状況写真【車止めポスト】

交差点・横断歩道部



バス停部



図-5 整備状況写真【交差点・横断歩道部、バス停部】

(6) 警察との綿密な調整

整備にあたっては、ハード面は道路管理者で実施し、自転車走行帯の指定は、警察で行うので、綿密な調整が必要である。実際、今回の整備においても、計画・設計段階、また施工中において幾度も警察と現地立会等を重ね整備を進めた。

整備後、平日の通勤・通学時間帯の状況は、整備前に比べ歩行者（学生）が群がることなく、それぞれの通行帯を守って走行していた(図-7)。また、利用者の内過半数が『通行区分け「安全」』と評価し、地元新聞にも掲載された(図-8)。

4. 整備後のアンケート結果

整備後、利用者にアンケートを実施し、その結果は次のとおりであった。

- (1) 歩行者通行部分の幅は？  
62.7%の利用者が「良い」と回答
- (2) 自転車通行部分の幅は？  
59.2%の利用者が「良い」と回答
- (3) 自転車通行区分を示す路面標示の分かりやすさは？  
64.7%の利用者が「良い」と回答
- (4) 自転車と歩行者の通行レーンを区別した歩道を増やすべきと思われますか？  
76.0%の利用者が「増やすべき」と回答
- (5) 整備前の状況と比較して安全性や快適性はどのように変化したか？  
60.0%の利用者が「良くなったと思う」と回答

7. まとめ

整備後のアンケートの結果60%の利用者から整備前と比べ安全・快適性が良くなったと結果が得られ、遵守率を調査したところ、自転車通行帯が90%以上、歩行者通行帯が80%以上であったので、今回の自転車通行環境整備は効果があったと思う。

このことから、今後においても、警察と連携を取りながら歩道利用者の安全・快適性を向上するため、自転車と歩行者の接触事故防止に取り組んでいきたい。

参考文献

- 1) 国土交通省：自転車走行環境の整備に関する取り組み内容について
- 2) 警察庁：自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について
- 3) 国土交通省・警察庁：自転車利用環境整備ガイドブック
- 4) 警察庁：良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

5. 整備後の遵守率

整備後の歩道利用状況を調査したところ、自転車通行帯の遵守率は90%以上、歩行者通行帯の遵守率は80%以上あった。(図-6)



図-8 地元新聞（評価）

6. 整備後の状況と評価

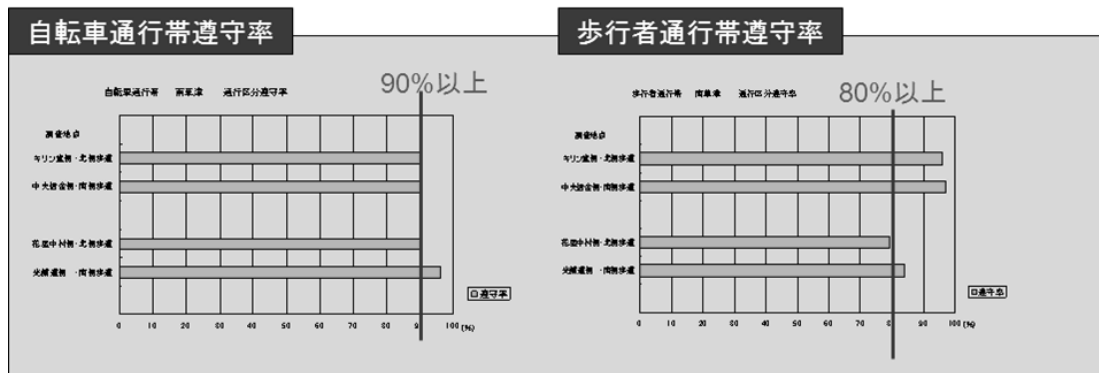


図-6 遵守率

(整備前の通学・通勤時の状況)



(整備後の通学・通勤時の状況)



図-7 整備前・整備後比較写真