

第2章 自転車利用の現況・課題

自転車は、道路交通法では、軽車両として扱われ、車道と歩道の区別がある道路では、原則、車道の左側を走行することとなっています。また、携帯電話や傘を使用しながらの走行等についても禁じられています。しかし、利用者の中には、そういった自転車利用に関するルールを守らず、歩道上などにおいて、危険な走行をしている場合があります。

また、自動車のドライバーも、自転車の車道走行に対する配慮が足りないこと等から車道の左側を走行する自転車にクラクションを鳴らすといった場面も見受けられます。

駐輪場については、鉄道駅の乗り継ぎ需要への対応として、駅周辺に整備を進め、民間施設の新築・更新時には、附置義務条例に基づく整備も進んでいます。しかし、都心部や駅周辺では、未だ、歩道上の迷惑駐輪が多く、特に、都心部については、駐輪場整備が十分ではありません。

歩道上の迷惑駐輪は、歩行の妨げになるばかりではなく、車いす・ベビーカーの通行や、点字ブロックを隠すことで視覚障がい者の方の通行も阻害するなど、自転車の横転による怪我や緊急時の避難の支障要因にもなります。また、乱雑な駐輪はまちの景観の悪化につながっています。

このような利用実態は、歩行者や自転車の安全性を著しく低下させていることから、安全な自転車利用環境の確立は、札幌市における喫緊の課題であると考えています。

2-1 自転車と歩行者の交錯による安全性の低下

(1) 自転車の走行に係る基本ルールと道路の現状

- ・道路交通法では、自転車は車道の左側通行が原則です。ただし、自転車の安全通行を目的として、歩道通行も、例外的に認められています。【①】
- ・また、道路構造や交通規制による自転車の走行場所は道路毎に異なっています。【②】

【①道路交通法における自転車の走行ルール】

◎車道通行の原則

- ・歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。ただし、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、または歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、この限りでない。
(道路交通法第17条第1項)
- ・道路の中央から左の部分を通行しなければならない。
(道路交通法第17条第4項)
- ・車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、道路の左側端に寄って、当該道路を通行しなければならない。
(道路交通法第18条第1項)

◎普通自転車の歩道通行に関する規定

- ・以下の場合には、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。
 - ①道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき（歩道通行可を示す標識等があるとき）
 - ②当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき
 - ③車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき

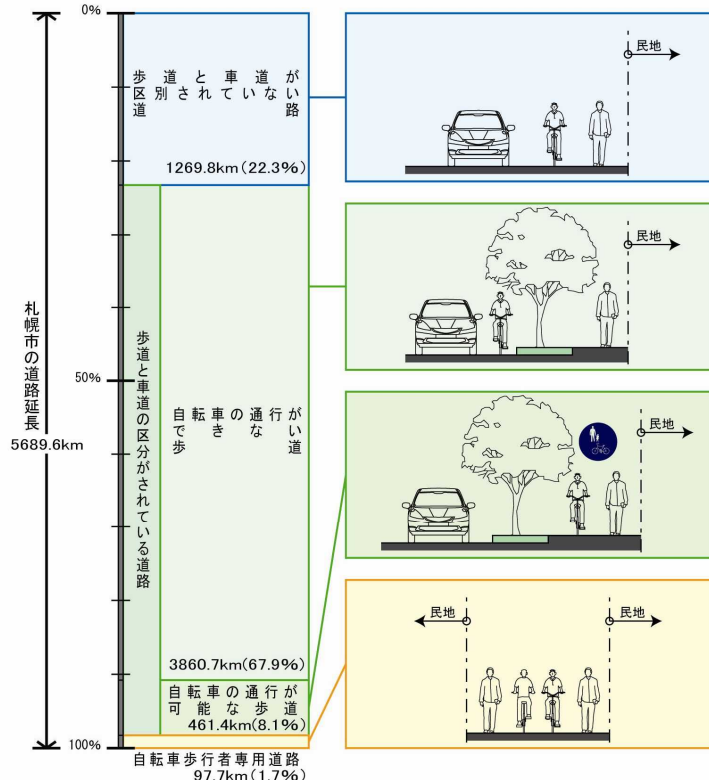
(道路交通法第63条の4第1項)

◎歩道における通行方法

- ・歩道を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、また、歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。

(道路交通法第63条の4第2項)

【②自転車の走行場所】



出典：H21 札幌市統計書、
H21 札幌市の都市交通データブック

※道路延長は、高速自動車道を除く

図 2-1 札幌市における
自転車走行場所の区分

(2) 車道環境

自転車利用者が自転車走行ルールを正しく認識していないこと、自転車の走行場所があいまいなこと、自動車ドライバーの自転車の車道走行に対する配慮が足りないことなどから、自転車が安心して車道を走行できない状況が生じています。

- ・車道では、スピードの速い自動車・大型車の接近や車道左側に自動車が駐停車している場合があり、中には自転車が車道を走ることに対する配慮の足りないドライバーもいます。【③】
- ・その結果、車道を危険と感じる自転車利用者が多く、現状では自転車が安心して車道を走れない環境になっているといえます。【④】

【③自転車車道走行しづらい状況】

- ・駐停車車両が自転車の車道走行の妨げとなっている場合や、車道の左側に十分なスペースがなく、車道を走行することが危険な道路も存在します。その結果、狭い歩道であっても、自転車が走行することになり、歩行者の安全性を低下させています。



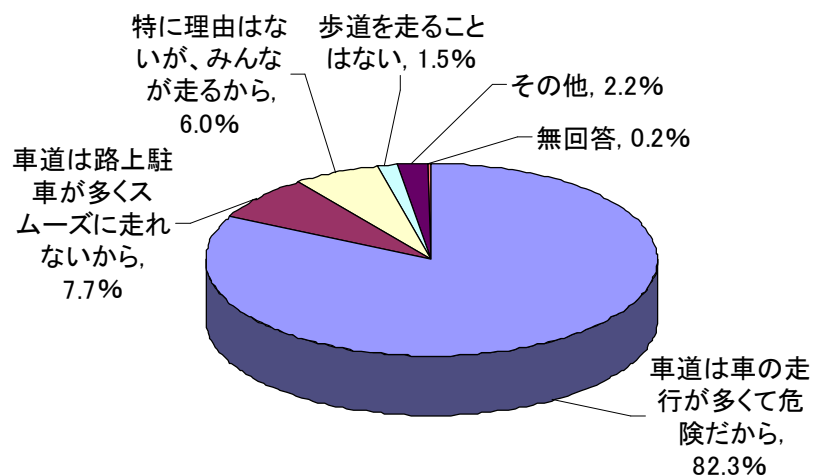
※自転車が駐停車車両を避けて走行



※自動車の交通量が多く、路肩が狭い

【④車道を危険と感じている自転車利用者】

- ・約8割の人が、自転車で歩道を走る理由として、「自転車で車道を走行しようとする時に危険だから」と回答しています。



資料：H19 市政世論調査

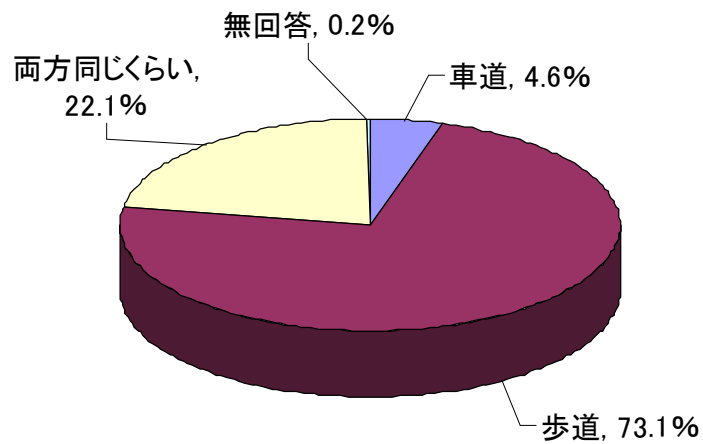
図 2-2 自転車で歩道を走る主な理由

(3) 自転車の歩道通行の日常化

- ・車道は安心して走れないという認識から、自転車利用者の多くが歩道を走行している状況となっています。【⑤】

【⑤日常的に歩道を通行する自転車】

- ・自転車で走行する場所として、70%以上の方が「歩道」と回答しています。



資料：H19 市政世論調査

図 2-3 自転車で走行する場所

<歩道上を走行する自転車>

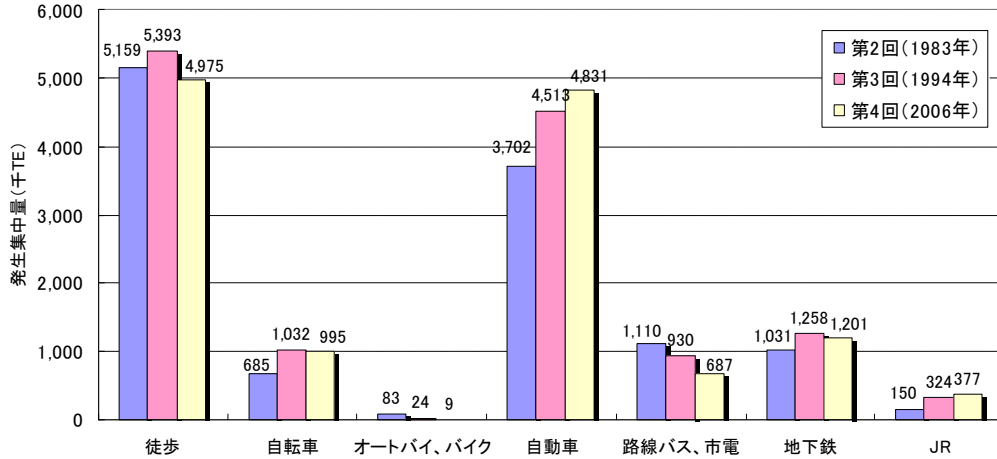


(4) 都心部及び駅周辺における自転車の増加

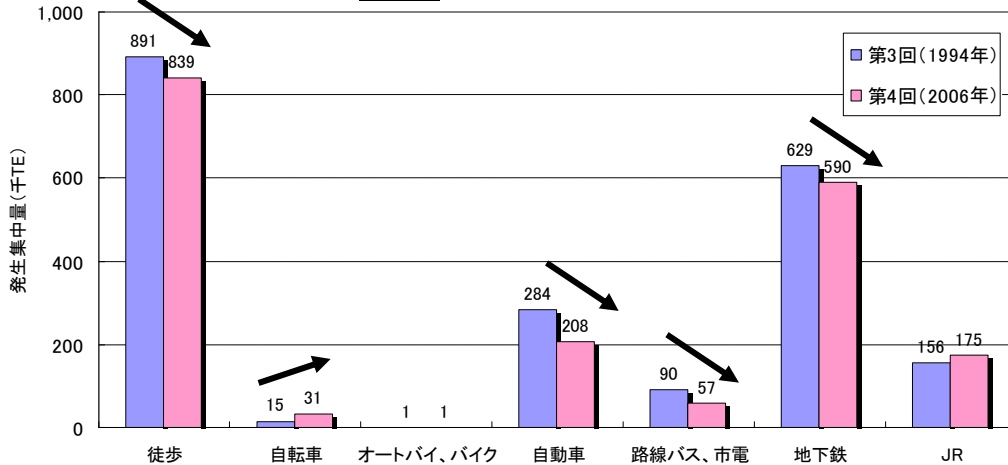
・自転車利用者数（発生集中量）は、市内全域ではほぼ横ばいですが、都心部や駅周辺では増加する傾向にあります。【⑥】

【⑥都心部及び駅周辺における自転車の増加】

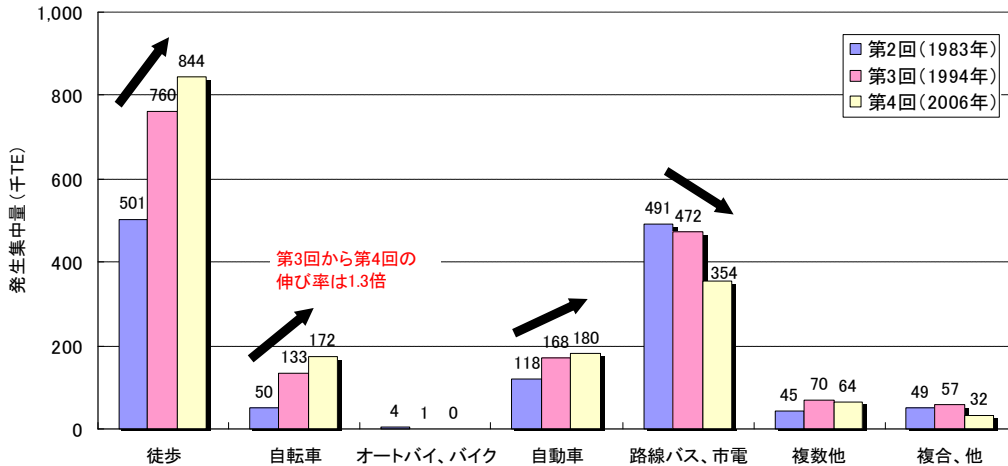
＜札幌市内の交通手段別発生集中量の推移＞



＜札幌都心部の交通手段別発生集中量の推移＞



＜地下鉄・JRとの複数手段利用者数（パターン別）の推移＞



資料：道央都市圏パーソントリップ調査

図 2-4 交通手段別発生集中量（利用者数）の推移

(5) ルール・マナーを守らない自転車利用者の存在

- ・歩道を走行する時に歩行者優先を意識しない、傘差し運転の経験があるなど、ルールを守らない、マナーを十分に認識していない自転車利用者の割合は、若年層ほど高くなっています。
【⑦】

【⑦ルールやマナーを守らない一部の自転車利用者】

- ・自転車利用者の「歩道を走るときの歩行者優先の意識」についてみると、「常に意識する」と回答した人は約7割であり、残り約3割の人は“常に意識しているわけではない”という結果になっています。
- ・年齢別にみると、若い世代ほど歩行者優先の意識が希薄となる傾向にあり、20～29歳の若年層では「常に意識する」と回答した人の割合が半数以下（43.8%）になっています。

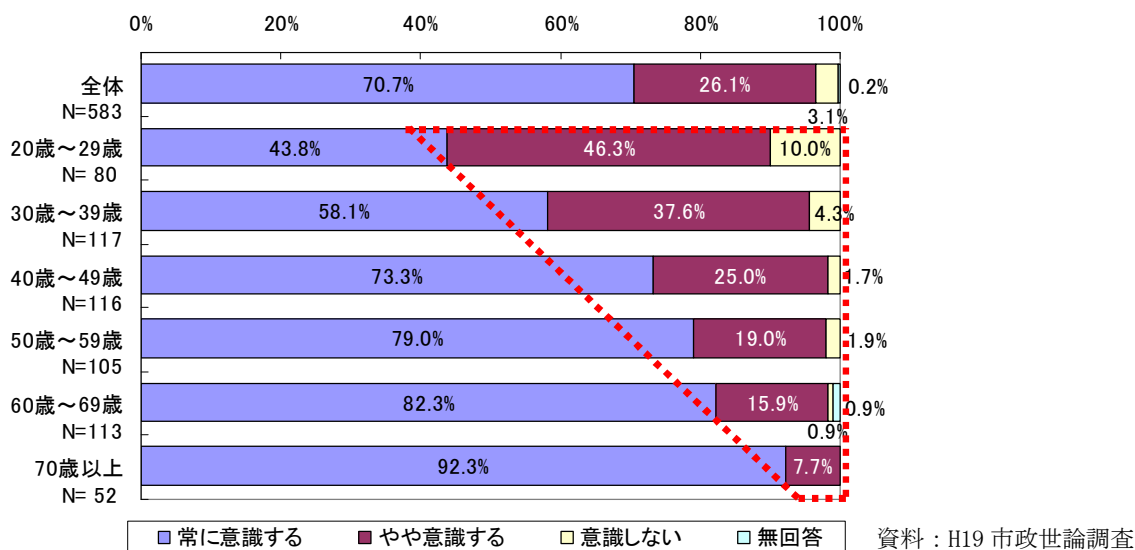


図 2-5 年齢別の歩行者優先の意識

- ・自転車利用者の「自転車走行時に傘を差して運転した経験の有無」についてみると、3割強がしたことが「ある」と回答しています。
- ・年齢別にみると、若い世代ほど傘を差して運転をした経験が「ある」と回答した人の割合が高くなっており、20～29歳の若年層では6割以上を占めています。

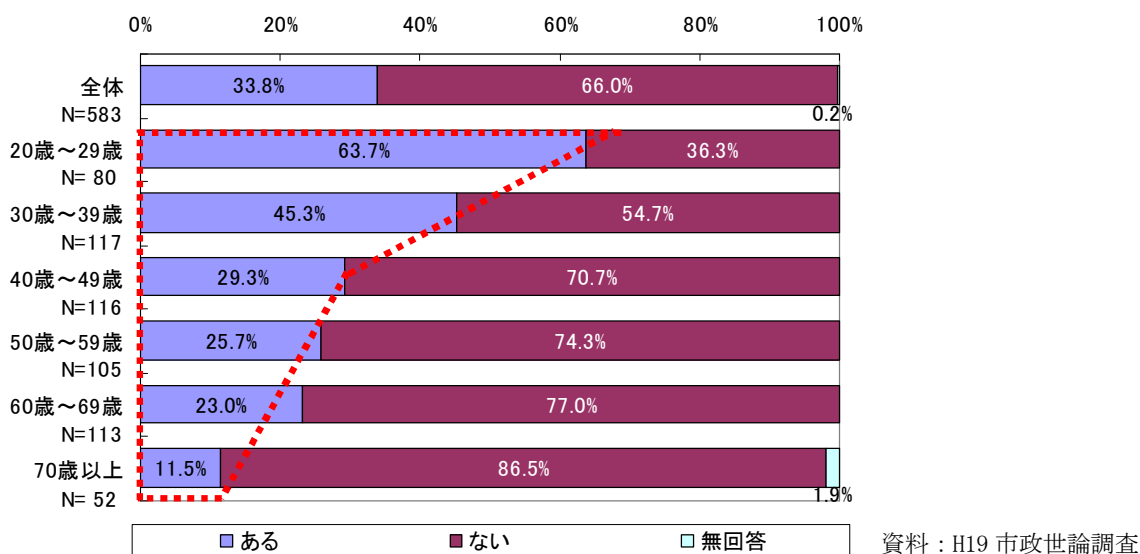


図 2-6 年齢別の自転車走行時に傘を差して運転した経験の有無

(6) 自転車と歩行者の交錯による歩行者安全性の低下

- ・自転車と歩行者の交錯による接触・衝突や自転車を迷惑（又は危険）と感じるなど、歩道上の安全性が低下し、歩行者が安心して歩けない状況となっています。【⑧】
- ・また、自転車対歩行者事故の死傷者数が増加しており【⑨】、自転車が関係する事故の割合も増加傾向にあります。【⑩】

【⑧安心して歩道を歩けない状態】

・歩行者は、「自転車がスピードを出して走行してきたとき」、「自転車との接触の危険があるとき」、「後ろから来た自転車にベルを鳴らされたとき」などに歩行者は迷惑（又は危険）を感じています。

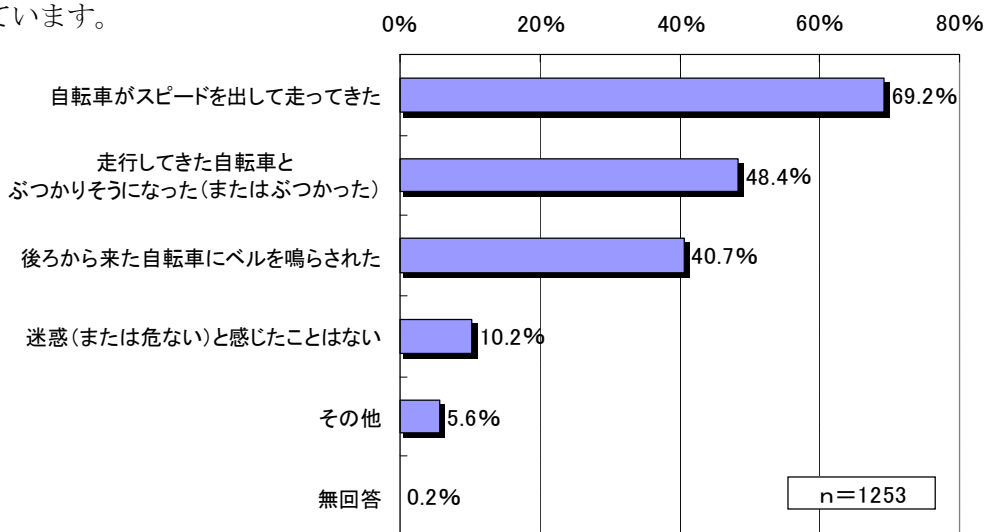


図 2-7 歩道歩行中に自転車を迷惑（又は危険）と感じた経験

【⑨自転車対歩行者事故の発生状況】

- ・自転車対歩行者の事故による死傷者数は、年々増加している状況にあります。
- ・自転車対歩行者の事故の半数以上は歩道上で発生している状況にあります。

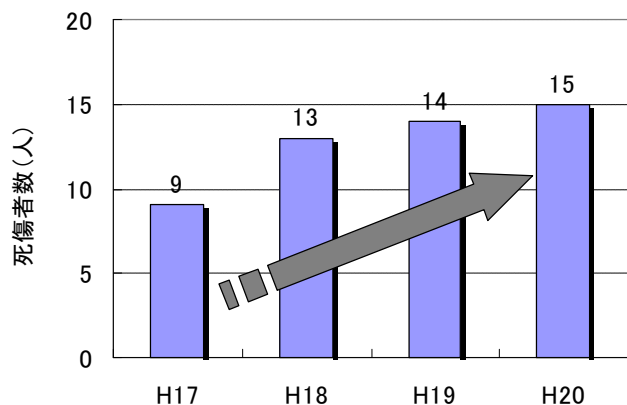


図 2-8 自転車対歩行者事故の死傷者数の推移

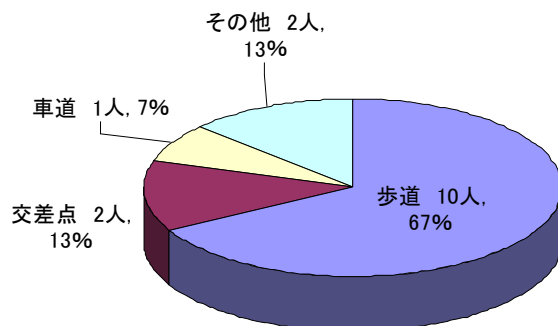


図 2-9 自転車対歩行者の事故の発生位置

【参考：自転車対歩行者の重大事故の発生事例】

- ・ルールやマナーを十分に意識していない自転車利用による自転車対歩行者の重大事故が、全国的に発生しています。

(事例1)

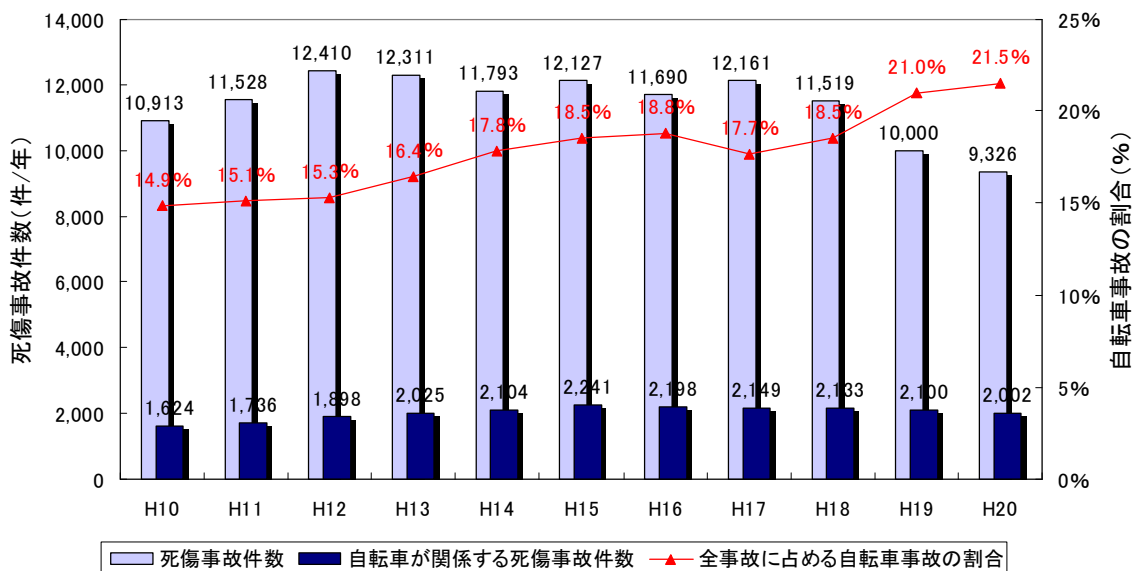
- ・平成 21 年 10 月 24 日の夕方、札幌市白石区内の市道で、歩道を歩いていた 85 歳の女性に対し、後方から進行してきた 15 歳の少年が運転する自転車が衝突する事故が発生した。女性は転倒した際に頭部を強打し、近くの病院に収容され、2 日後に脳挫傷で死亡した。現場は自転車の進行方向に向かって緩やかな下り坂となっていた。

(事例2)

- ・平成 19 年 10 月 5 日深夜、愛知県新城市平井の市道で、犬の散歩をしていた 67 歳の男性に対し、対向してきた 17 歳の少年が運転する自転車が衝突する事故が発生した。男性は頭部強打などが原因で死亡した。現場は自転車の進行方向に向かって緩やかな下り坂となっていた。

【⑩自転車関連事故割合の増加】

札幌市における交通事故全体の死傷事故件数・死傷者数は、平成 17 年以降大きく減少傾向にあるものの、自転車に関係する死傷事故件数は微減にとどまっており、結果として全事故に占める自転車事故の割合が増加しています。



資料：北海道警察資料

図 2-10 札幌市内における全事故に占める自転車事故の割合の推移