

伏見通自転車通行空間合同点検

平成27年6月19日（金）

国土交通省 中部地方整備局 名古屋国道事務所

(2)-1 バス停付近の「自転車通行区分」の明確性の向上

名古屋市の伏見通では、自転車歩行者道があり、自転車の通行状況が様々。

- 通勤時間帯1時間当たり335台のうち、
- ① 歩行者通行区分を通行 225台(67.2%)
- ② 車道を通行 40台(11.9%)
- ③ 自転車通行区分※2を通行 70台(20.9%)

この自転車歩行者道には、歩行者数(430人)も自転車の通行台数(225台)も多いため、自転車通行区分を除いた歩道部分は輻輳している。

また、バス停留所付近に、自転車通行区分がなく、自転車通行区分を通行してきた自転車が、バス停留所付近で自転車通行区分に戻らない利用がみられた。

※2 この自転車歩行者道のうち自転車が通行する位置として明示された部分を、便宜上、「自転車通行区分」とするもの。

所見表示の内容

中部地方整備局は、バス停留所付近の「自転車通行区分」の認識の明確性が向上するよう検討することが必要。



現地状況

- 名鉄バスの「伏見町」バス停(降車専用)と、名古屋市営バス「科学館西」バス停が並んでいる
- バス停留所を挟んで両側に自転車走行空間を連続的に利用させることを目的として法定外の路面表示(ピクトグラム、矢印、誘導破線)が設置されている



▲現地状況写真(バス停)



▲現地状況写真(バス停周辺)



▲現地状況写真(法定外表示)



現地状況をビデオ映像で
確認(5分程度)H27.6.4

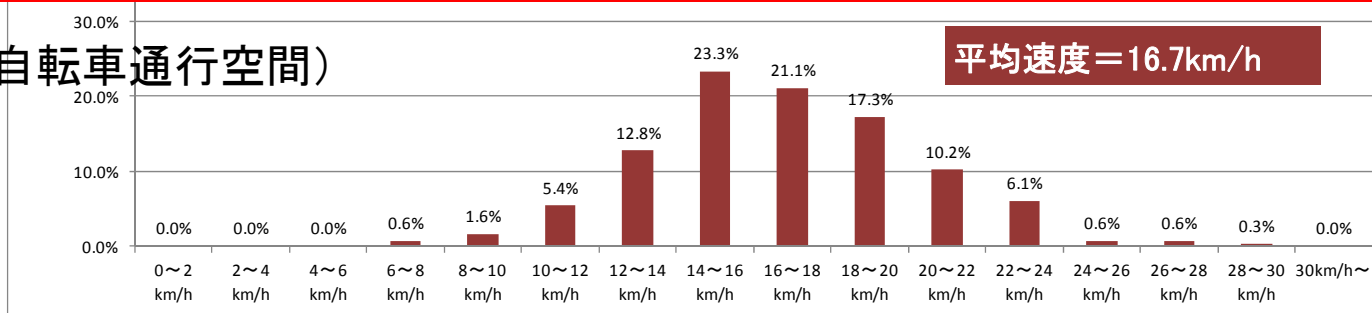
【ビデオ映像内容】

- 危険事象・マナー違反
 - ・自歩道内の自転車通行空間以外を利用し、高速で走行する自転車及び民地側に追いやられている歩行者
 - ・並走・ヘッドフォン・逆走等のマナー違反
- 混雑時の状況(8時台)
 - ・歩行者と自転車の混在している状況
 - ・バスの利用状況等

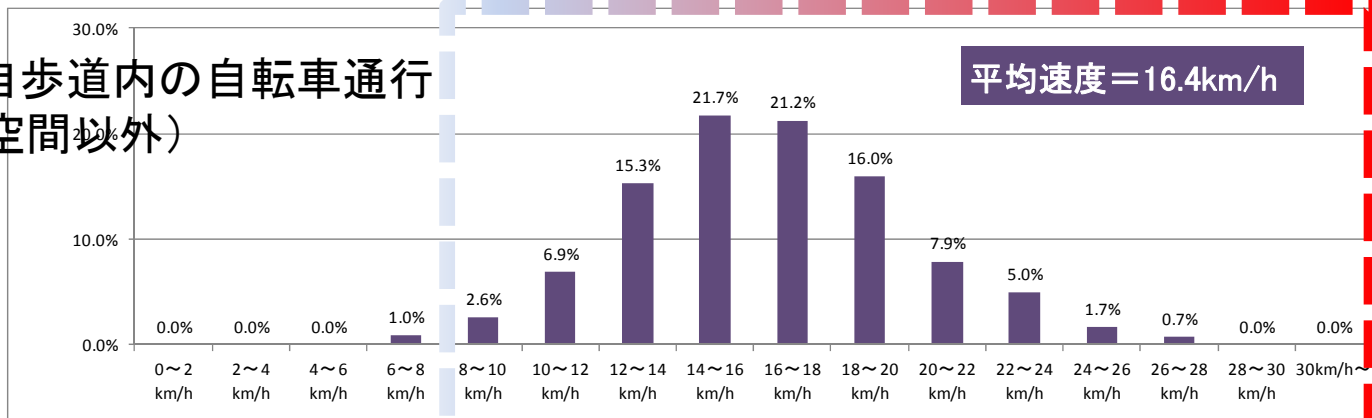
現地の自転車走行速度について

単路部（自歩道内の自転車通行空間以外）、バス停部ともに、徐行をしていない自転車がほとんど。 ※徐行の速度は法律上規程は無いが速度6～8km/hとの文献もある

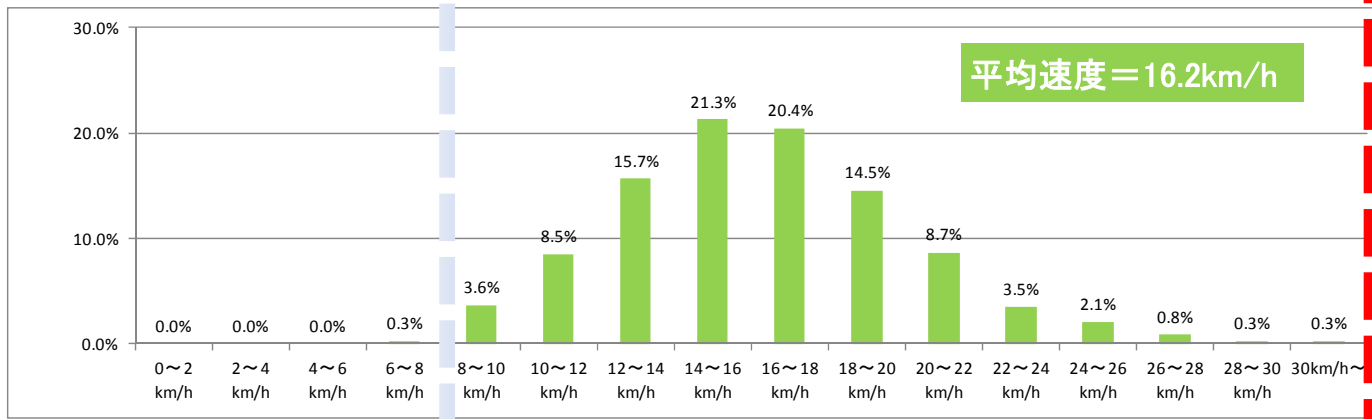
▲単路部（自転車通行空間）



▲単路部（自歩道内の自転車通行空間以外）



▲バス停部



ほとんどが
徐行していない

※H27.6.4 7~10時の3時間の調査結果

(参考) 自転車の歩道通行方法

(2) (普通) 自転車の交通方法の特例

- ・ 自転車は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。(法63条の3)
- ・ 自転車は、第17条第1項の規定にかかわらず、道路標識等により通行することができることとされている歩道※1を通行することができる。この場合において、自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分(道路標識等により通行すべき部分が指定されているとき※2は、その指定された部分)を徐行しなければならず※3、また、自転車の進行が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。(法63条の4)
- ※ 1：自転車の歩道通行可の指定は、標識令に定める規制標識「自転車及び歩行者専用」を設置して行うこととなっている。この場合の規制は、歩道幅員、歩行者通行量等を判断して支障ないと認められるときに行われることとなっている。(令第1条の2第5項3号)
- ※ 2：標識令の規制標示「自転車の歩道通行部分」により、歩道上を自転車の通行すべき部分が指定されているときは、自転車は、その指定された歩道上の部分(自転車のマークと白線で標示)を通行しなければならない。この規定はあくまでも自転車が歩道上を通行するときの通行区分を規定したものであって、歩行者の歩道上の通行区分を定めたものではない。したがって歩行者は歩道上のどの部分でも自由に通行できることとなっている。
- ※ 3：自転車が歩道を通行するときは、常に徐行しなければならない。「徐行」は「車両等が直ちに停止することができるような速度で進行すること(法2条1項20号)」と定められており、自転車の徐行は、歩行者の歩速4km/hから考えて、6~8km/h程度とされている。
- ・ 以上についての罰則は、「2万円以下の罰金又は料料」(法121条1項5号)

道交法第63条の4第2項
歩道を通行する場合は**徐行**し、
歩行者の通行を妨げる場合は
一旦停止

自転車の徐行は、歩行者の歩速
4km/hから考えて、**6~8km/h**程
度とされている

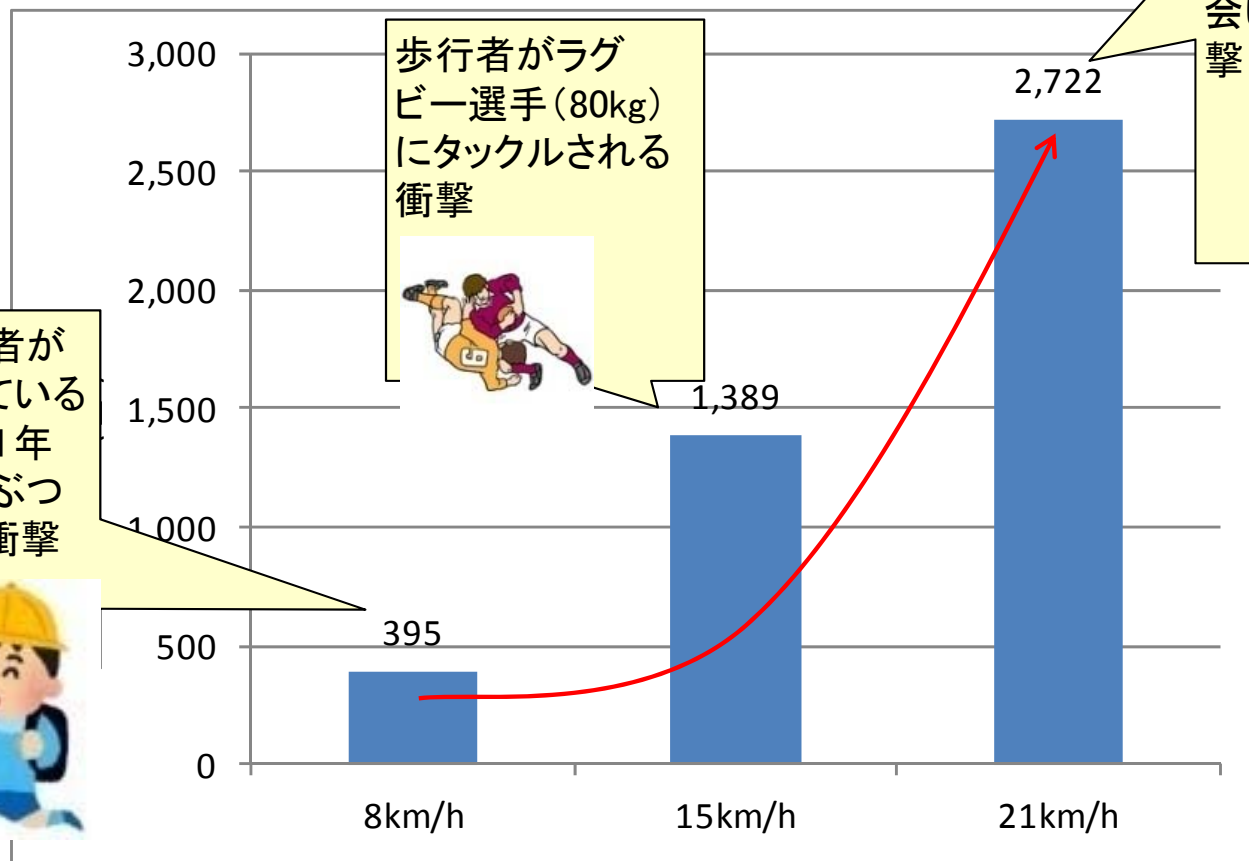
▲徐行の速度の目安

※社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会
都市計画部会第6回都市交通・市街地整備小委員会

自転車事故の危険性

走行速度の平均値15km/hで歩行者に衝突した場合、歩行者は体重80kgのラグビー選手からタックルをされたほどの衝撃を受けるのと同様。

■ 自転車速度別の衝撃力の目安



歩行者が幕内力士(160kg)の立ち会いを受ける衝撃



■ 朝の混雑状況

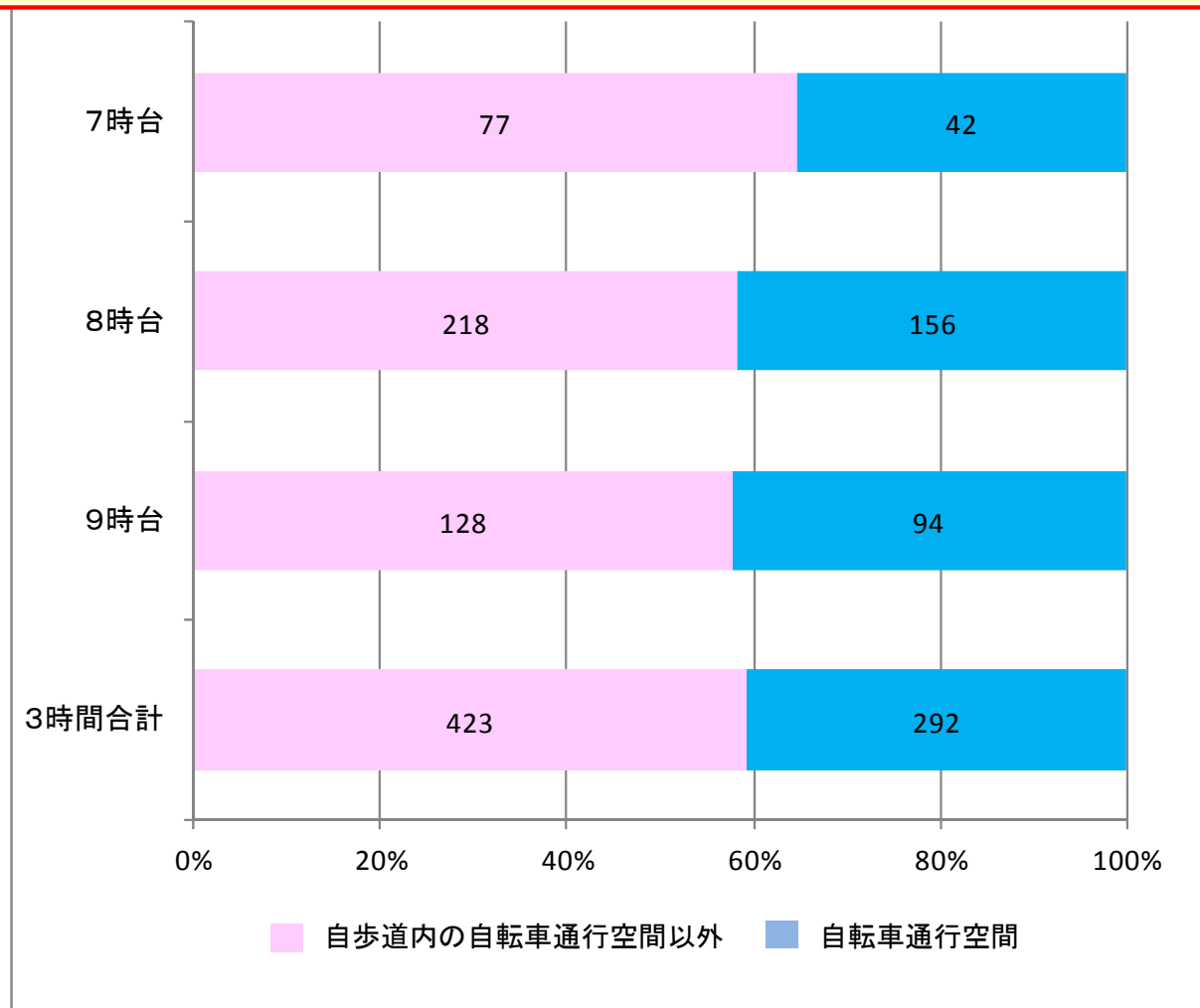


自転車歩行者道の利用状況

▲自転車の速度別の衝撃の目安

自転車の通行位置

・自転車の走行速度がこのような状況の中、全体の6割の自転車が自歩道内の自転車通行空間以外を走行



▲自転車の通行位置(N=715)

※H27.6.4 7~10時の3時間の調査結果

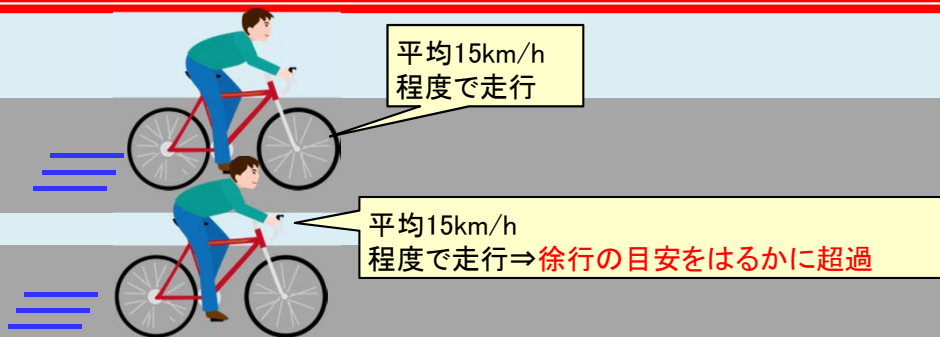
自転車利用のあり方

- 徐行すべきところをそれを超える速度で走っていることが問題。
- 自転車通行空間を利用すれば歩行者がいる場合を除き徐行の必要はなく合理的。

■自転車利用の現状

自転車通行空間

自歩道内の
自転車通行空間以外

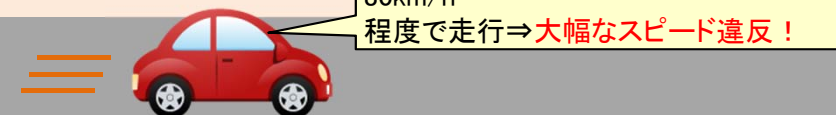


○自動車利用に例えると...

高速道路



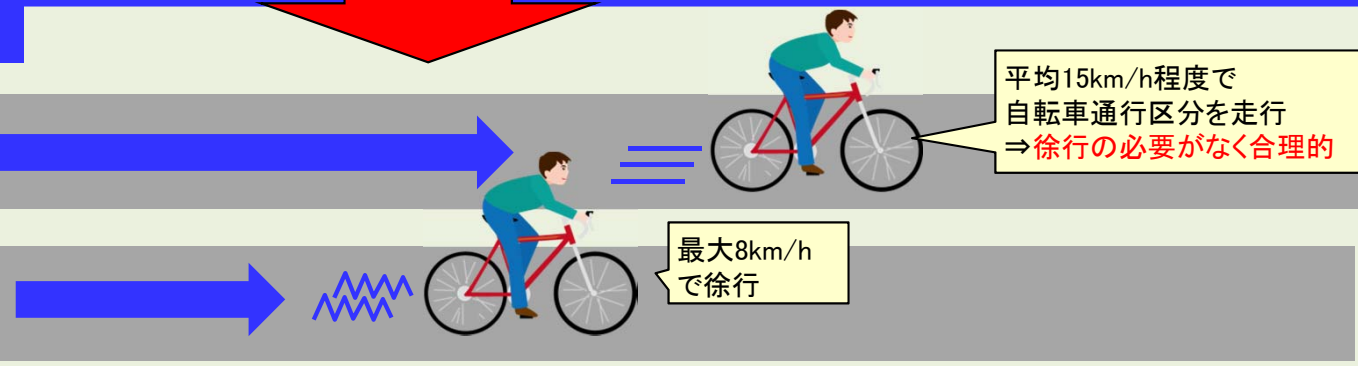
一般道路



■自転車利用の目指すべき方向性

自転車通行空間

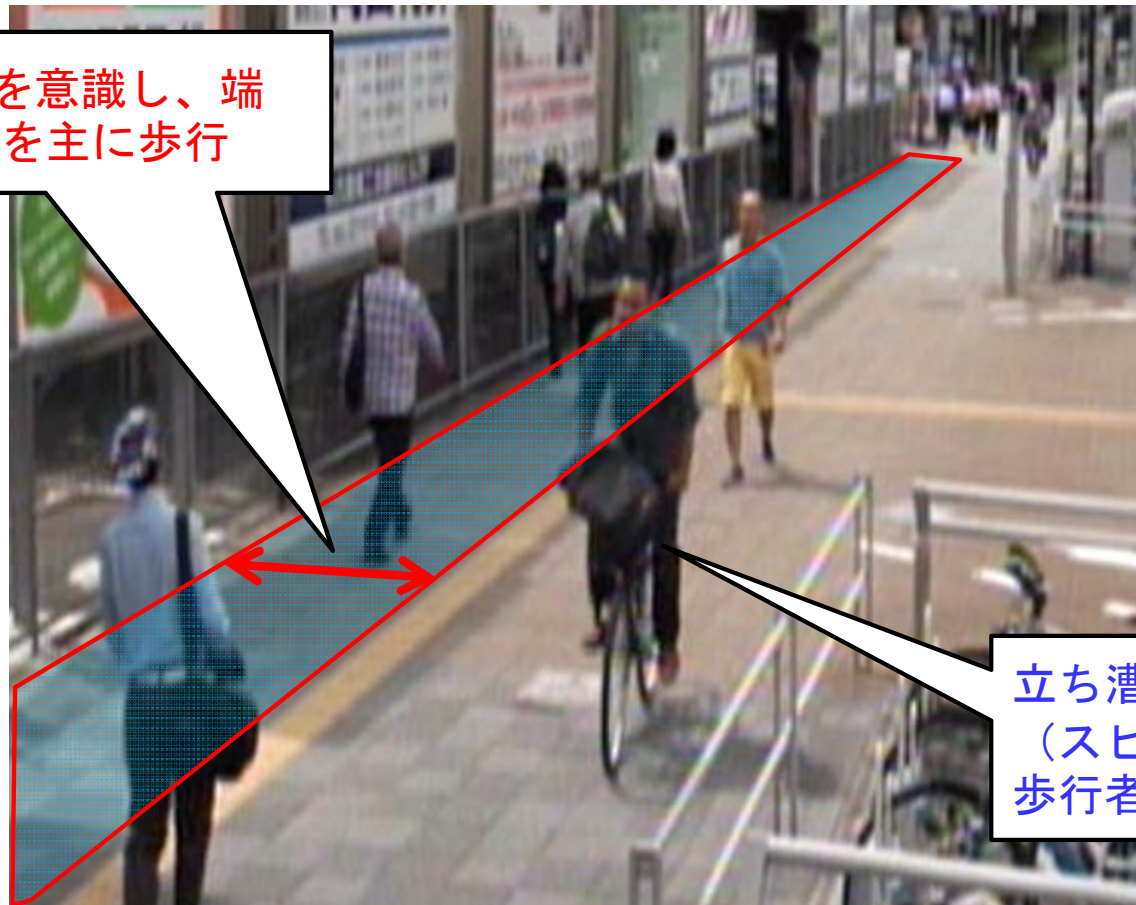
自歩道内の
自転車通行空間以外



自歩道の利用状況

歩行者は自転車を意識して自転車歩行者道内を歩いている。

歩行者は自転車を意識し、端の幅約1.5m区間を主に歩行



立ち漕ぎ等、徐行違反
(スピード超過)の自転車が
歩行者利用空間を走行

▲歩行者の状況

自転車利用者の法令遵守状況

調査時間中に様々な法令違反をしている自転車が通行している

○イヤホン等を着用しながら走行（19台）

○車道を逆走（9台）

○スマホ等の画面を注視しながら走行（9台）

○他の自転車と並走（11台）

○傘さし（2台）

○立ち漕ぎ（徐行違反）（10台）



※H27.6.4 7~10時の3時間の調査結果



▲法令違反状況