

## ■資料 15：自転車とバス・クルマとの混合交通による安全性確保に向けて

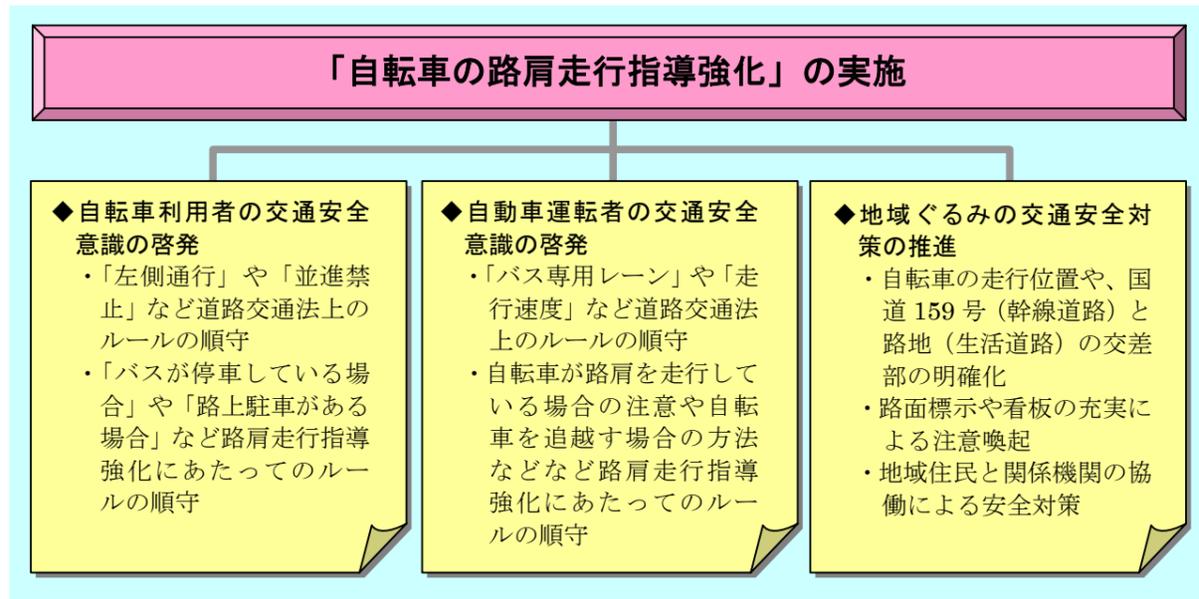
◇今回、自転車の路肩走行指導強化により、自転車は車道上をバスやクルマと共に走行することとなります。  
自転車とバス・クルマとの混合交通の可能性について、社会実験を通じて明らかにしていく必要があります。

### 1. 「自転車の路肩走行指導強化」の意義

- ◇自転車は道路交通法において「車両」として位置づけられ、「車道の左側端」を走行することが義務付けられているにもかかわらず、自転車が車道を走るとは“危険”との理由から、できるだけ歩道上を走行するよう配慮されているケースがほとんどです。
- ◇このような現状から、自転車利用者の大半は「自転車は歩道を走るもの」という意識が強く、道路交通法の規定はほとんど認識されていないのが実態です。
- ◇近年、自転車と歩行者の事故が問題視されており、これは「道路交通法上での位置づけ」と「実際の走行方法（自転車利用者の認識）」にギャップがあることが原因と考えられます。
- ◇今回、自転車の路肩走行指導強化を実施することは、一見すると、“自転車と自動車の混合交通を許容することで危険性が増すのでは？”という懸念があることと思いますが、これまで不明確であった自転車の走行位置を明確化することで、歩行者の安全が確保されるとともに、自転車利用者と自動車運転者の交通安全に対する意識の高揚が期待され、結果的に歩行者・自転車・クルマが安全で安心して通行できる道路空間が創出できるものと考えられます。

【自転車の路肩走行指導強化による安全・安心の創出】

- 自転車は車道の左側端（路肩）走行が義務。
- しかし、路肩にも余裕がなく、自転車はどこを走ればよいかわからない。
- 結果、自転車は歩道と車道を交互に走行しており、歩道上では歩行者が自転車をよけなければならない状況が発生している。



**歩行者・自転車・クルマ（バス・タクシー含む）が安全で安心して通行できる道路空間の創出**  
(社会実験を通じて、実効性の検証や課題の抽出、課題解決策の検討を実施)

### 2. 「自転車の路肩走行指導強化」の実現に向けて

- ◇対象区間では、山側環状の開通により交通量は減少しており、現状として自転車は狭い歩道よりも車道を走行している場合が多く見られ、路肩走行指導強化は有効であると考えられます。
- ◇しかし、自転車の路肩走行を実践するためには、以下の課題への対策を検討していく必要があります。
  - ①朝7時半～9時まではバス専用レーンが実施されているが、それ以外の時間帯で実施する場合、どのように安全性を担保していくのか。
  - ②高校生や通勤者はある程度のスピードを出すことが可能だが、お年寄りや小学生以下の子どもはどうするのか（歩道走行の特例許可の検討）。

### 3. 自転車は「歩道」よりも「車道」の方が安全！

- ☆書籍「自転車市民権宣言～「都市交通」の新たなステージへ～」（発行日：2005年2月、著者：石田久雄・古倉宗治・小林成基、発行者：リサイクル文化社）では、バス／自転車共用レーンについて、海外事例を踏まえながら、以下のように述べています。
- ☆実際に欧米諸国では、資料10に示しているように自動車と自転車の混合交通に対する規定が明確に示されており、中でもバスと自転車の共用レーンについては、その有効性が認められています。

【バス／自転車共用レーンの考え方の一例】

(以下、「自転車市民権宣言～「都市交通」の新たなステージへ～」P44～45の文章を抜粋)

日本人の多くはバス専用レーンでの自転車走行に「危ない」と拒否反応を示すが、(海外では)バス専用レーンをなぜ自転車の走行空間にしているのか、冷静に考えてみる必要がある。そこには、次の5つの理由があると考えられる。

第一に、相対的に自転車と速度差のあるレーンよりは、速度差がないレーンのほうが安全である。バスは他のレーンを走るクルマよりも一般的に速度が遅い。それだけ自転車と速度差がないので、他のレーンよりも安全である。

第二に、交通量の多いレーンと少ないレーンでは、一般的にどちらが安全かという点、交通量が少ないほうが安全である。バス専用レーンは他のレーンより交通量が少ないので、より安全に自転車が通行できる。

第三に、運転者の技術の問題。バス専用レーンを走るのは一応プロのドライバーばかりだが、他のレーンは一般的にはアマチュアのドライバーも多く混ざっている。プロのドライバーのみが走るレーンの方が一般的には運転技術や注意の仕方がポイントを突いていて安全である。

第四に、バス専用レーンでは他のクルマは通常走らないから、バスが複数固まって走行する場合を除いては、一般的に見通しがよく、前方にバスか自転車しかいないので、前方を走る自転車の識別が容易であり、識別が容易にできるほうが安全だ。

第五に、大切なことは理屈ではなく、現実には事故があるかどうかだが、ドイツの連邦の自転車に関する報告書には「バス専用レーンにおいて自転車が走ることを認める自治体が増えているが、自転車とバスの事故は一件も起きていない」と記述されている。