

座談会

歩行者と自転車のための 安全・安心な道づくり

- 〈参加者〉 萩原 亨 氏（北海道大学大学院工学研究科 准教授）
高橋 彰 氏（札幌市総合交通計画部交通計画課 交通施設担当課長）
合田 昌之 氏（江別市都市建設課 都市建設課長）
管野 誠一 氏（北海道警察本部 交通企画課調査官）
富加見 友博 氏（札幌市自転車利用のあり方検討会議委員）
- 〈司会〉 佐藤 馨一 氏（北海商科大学 教授）



増大する自転車の利用に伴い 自転車加害者になる事故も

佐藤(以下、司会)：今日は歩行者や自転車の交通事故が増加している現状を踏まえ、安全で安心な道路空間のあり方についてみなさんのご意見を伺いたいと思います。まず初めに、北海道大学の萩原先生から歩行者と自転車を取りまく環境について、現状と課題をお聞きしたいと思います。

萩原：大学院工学科で社会基盤計画を研究しています。ここ数年で特徴的なのは自転車の利用者数が大幅に増えていることです。環境や健康問題への関心の高まりに加え、景気の低迷などの要素も加わって、通勤・通学や買い物など、さまざまな用途で自転車の利用が増えています。これらの動向はパーソントリップ調査(交通実態調査)の結果にも表れていますが、個人的にはスーパーなどに停めてある自転車の数がずいぶん増えたなあという実感があります。ところが現状では自転車は歩道空間を走行することを押しつけられた形になっていて、結果的に歩行者が窮屈で危険な思いをしています。やはり道路空間全体のなかでそれぞれの場所を作っていくというのが進むべき方向なのではないかと思っています。

司会：富加見さんには、実際に自転車を利用している立場から日々感じている問題などを伺いたいと思います。

富加見：札幌市自転車利用あり方検討会議の公募市民委員をしています。以前住んでいた関東地方では、バスが走るような主要道路でも歩道がない場所は珍しくありませんでした。その点札幌は歩道が広く、自転車も歩道を利用しやすい街だと思います。ただ、歩道を走っていて一番危険だなと思うのは、脇道から車が飛び出してくるということです。一時停止線があるにも関わらず停まらずに突っ込んでくる車が多く、出会い頭に衝突しそうになります。その点でも歩道より車道の左端を走っているほうが安全だと思います。

司会：道路空間の整備状況について、特に歩行者

北海道大学
大学院工学研究科
准教授

萩原

亨氏



と自転車のための空間をどう整備していくのかについて、札幌市で交通計画を担当している高橋さんにお聞きします。

高橋：都市計画道路の整備や調査に長年携わっております。道路に関しては自治体だけではなく公安委員会と歩調を合わせて進めてきた経緯があるわけですが、自転車は本来軽車両でありながら歩道を通行していれば安全だろうと、歩行者寄りの扱いであったことは確かです。もちろん駐輪場やサイクリングロードといった専用の施設の整備も進めてきましたが、街なかでの走行環境の整備自体はあまり進んでいないと思います。

パーソントリップ調査の結果を見ても全体的な自転車の利用率は7%前後で推移しているものの、札幌中心部での伸び率は1.3倍と目立っています。こうした実態を的確に把握して対応するために「自転車利用のあり方検討会議」を立ち上げまして、総合的に自転車の利用計画を進めていきたいと考えています。

司会：江別市の場合はいかがですか？

合田：都市建設課の合田です。江別市は人口の約1割が学生という特徴があります。特に大麻駅周辺には3つの大学が集まっております、他の地域と比較して自転車の利用率が高くなっています。

この大麻地区は国土交通省の「自転車通行環境に関するモデル地区^{*1}」に指定され、平成20年

※1 自転車通行環境に関するモデル地区：全国98ヶ所、道内は江別市大麻地区の他に札幌市厚別区新札幌地区、函館市五稜郭地区、苫小牧市柳町地区の4ヶ所が指定されている。

札幌市総合交通計画部交通計画課
交通施設担当課長

高橋

彰氏



から歩道の拡幅と自転車専用レーン設置による分離された走行空間を2年ほどかけて整備しています。地元の方との意見交換会では、利用者のマナー向上等のソフト面での対策が必要だというお話が出ていますが、ハードの整備では、今後モデル地区以外で同じような環境を作ることができるかが鍵になってくると思います。

司会：自転車のマナーという話が出ましたが、大学の中ではどんな状況なのでしょう？

萩原：平成21年10月に北大の学生50名ほどで在学中の駐輪場所や利用経路などの調査を行いました。夜間のライト点灯率は約半分と、平成15年頃に国交省が調査した3～4割という数値よりは若干良い数値となりましたが、基本的に自転車に乗る人はあまりマナーを重視していないように思います。

司会：そもそもなぜマナーを守らなければならないのかを考える際に、自転車による事故が増えているという事実を考えなくてはいけないと思うのですが、道警本部交通企画課の管野さんに実態についてお聞きしたいと思います。

管野：まず、平成21年の全道での自転車事故の発生件数ですが、自動車対自転車は3,211件で3,242名の負傷者で死者は14名、自転車対自転車は11件で12名となっています。自転車対歩行者の事故に

ついては23件で負傷者は26名と、幸いにして死亡事故は発生していませんが、近年は自転車が加害者となる例も増えています。いくつか例を挙げますと、平成11年にえりも町で高校生の自転車が対面歩行中の58歳の女性と衝突、5時間後に亡くなりました。平成17年には札幌市西区で大学生が脚立に衝突し、剪定作業中の人が転倒して亡くなりました。平成19年に北見で70歳の女性が運転する自転車が同じ方向に歩いていた女性と衝突、重症を負わせたり、21年白石区で中学生が下り坂で、85歳の女性と衝突・転倒させ死亡、手稲区で高校生が対面歩行中の女性と衝突・転倒させ、意識不明の重体となっています。

このように歩道での重大事故が増えてきたこともあり、平成19年6月に道路交通法が改正されました。自転車は原則車道を通行し、状況によって歩道も走行可能となりました^{*2}。ただしその場合も歩行者優先を徹底するなど、マナーを守って通行するよう広報につとめております。悪質な違反については検挙しており、平成21年には酒酔い運転で7件、信号無視で26件、2人乗りで1件、踏切立ち入りで1件の計35件の検挙がありました。自動車の場合はいわゆる青キップによる反則通告制度がありますが、自転車の場合は刑事手続きとなります。そのため、悪質なものを除くはイエローカードという指導票を渡しています。ちなみに平成21年には全道で66,335枚を交付しています。内訳は無灯火が約26,000件、2人乗りが5,000件、信号無視が約5,000件。一時不停止が約1,000件、歩行者妨害が約2,500件となっています。

新たな広報活動としては、スタントマンが実際の自転車事故を再現して、危険性を目の当たりにさせるという安全教室を高校生を対象に開催しています。

※2 自転車が歩道を通行可能な場合。

- ・「自転車歩道通行可」の標識がある場合。
- ・自転車を運転している人が13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体の不自由な人の場合。
- ・道路工事をしているとき、駐車車両や交通量が多いなど、車道を安全に通行することができない場合。

マナーの徹底だけではなく 走行空間の整備も必要

萩原：自転車が増えたことで歩道では歩行者を圧迫している状態で、かと言って車道を走ろうとすると、駐車車両があったりバス停があったりで、どちらを走って良いのかわからなくなります。自転車に乗る人へのマナーの注意だけでなく、ドライバーに対しての啓蒙活動というのは行われているのでしょうか？

管野：特に行ってはいませんが、最近は自転車が増える例も増えてきているので、ルールはある程度浸透してきているかなと思っています。

富加見：僕も自転車で車道を走ることがありますが、結構クラクションを鳴らされます。車が後ろから来ている時は本当に怖いです。

管野：歩道を走る自転車への広報はもちろんですが、やはり自転車は本来車道を走る“車両”であることをドライバーを含めて全般的に広報していかなければいけません。そのためには警察だけでなく学校や企業、自治体も一緒になってルールとマナーの周知を行う必要があると思います。

司会：自治体としての取り組みとして、札幌市の「自転車利用のあり方検討会議」はどのような方向で活動しているのでしょうか？

高橋：会議のなかでも、自転車に乗る人がどこを走っていいのかわからないという意見が出ています。また自転車が邪魔だという意見を持ったドライバーがいることも事実です。そこで、単にマナーを守りましょうと言うだけではなく、例えば自転車専用レーンなどのような環境面での整備も必要なのではないかという議論が出てきています。

萩原：札幌の会議の委員の間で話していた際に、市が高校生からじゃないと自転車通学を認めないというのも考え物ではという意見がありまし

江別市都市建設課
都市建設課長

合田
昌之
氏



た。もっと小さい頃からきちんと自転車の正しい利用法を教える必要があるのでは？

合田：江別の場合は、自転車の利用に関する五則^{※3}を、特に子供達に向けて周知徹底するように、啓蒙活動を行っています。交通事故の全体数における自転車の割合という意味では、全国が2割程度なのに対し江別市は1割程度となっています。また、人口の増加に比べると自転車の保有台数や利用者、また事故だけが大きく増加してきているのは不思議な気がしております。

高橋：札幌市として、もうひとつ紹介させていただきたいのが、あんしん歩行エリア^{※4}に関する取り組みです。これは国から指定を受けた“死傷事故が全国平均より多いエリア”において、歩道の整備や交差点の改良などのハード面と併せて、地元の方の参加による危険箇所マップの作成や交通規制などのソフト面の対策を行うというものです。先ほど江別市さんのお話にあった「自転車通行環境に関するモデル地区」である新札幌地区はあんしん歩行エリアにも指定されておりまして、総合的に自転車と歩行者をとりまく環境の整備を進めています。

司会：今までのお話をまとめますと、自転車利用者のモラル向上も必要ではありますが、やはり前

※3 自転車安全利用五則

- 1) 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2) 車道は左側を通行
- 3) 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4) 安全ルールを守る
 - ・飲酒運転、二人乗り、並進の禁止
 - ・夜間はライトを点灯
 - ・交差点での信号遵守と一時停止、安全確認
- 5) 子どもはヘルメットを着用

※4 あんしん歩行エリア

- 交通死傷事故の抑止をねらいに、平成15年に警察庁と国土交通省から指定を受けたエリア。エリア内の、死傷事故を2割抑制するとともに、歩行者・自転車利用者に係わる死傷事故を約3割抑止することを目指している。札幌市では、早急に対策が必要な箇所として9地区が指定を受けた（北海道内18地区、全国で796地区）。
- 手稲駅周辺地区 ●桑園地区 ●西野・発寒地区 ●南平岸地区 ●南郷通地区
 - ★上記5ヶ所は住民と意見交換をしながら、対策を進めている。
 - 厚別中央地区 ●麻生地区 ●新琴似地区 ●札幌駅前・大通地区

北海道警察本部
交通企画課調査官

管野
誠一
氏



提として自転車と歩行者が安全に通行できる空間を備えた道づくりなり街づくりも必要なのではないかとこのことかと思えます。萩原先生、このあたりいかがでしょうか？

萩原：札幌市が策定しようとしている自転車利用総合計画には「守る」「停める」「走る」の3つのキーワードがあります。現状はこの3つのバランスが崩れているため、様々な問題が起きていると思います。それぞれのキーワードについて説明しますと、まず「守る」ですが、現状で本当に歩道が混み合っていて歩行者が迷惑しているのか、あるいは自転車側のモラルが悪すぎるのか曖昧になっています。歩行者を守ることを考えると、やはり自転車は車道を走るのが理想的ではありますが、いきなり車道を走れと言われてもなかなかうまくいきません。そこで段階的に移行していくのが良いのではないかと考えています。次が「停める」です。街の中心部や駅周辺などでは、走る空間はあっても停める空間が少ないと放置自転車の問題が生じてしまいます。そこでまず駐輪場の整備を進めよう。そして「走る」。国道36号など歩道が広い場所を使って、歩行者と自転車の動線を分ける実験を行っています。成果も上がっているようなので、将来的には歩道上の自転車空間を車道側に切り替えることで、安心して走れるような道路空間が出来上がるのではないかと考えています。

他の交通機関との連携を含めた広い意味での自転車の利用環境を

司会：ここで北海道、特に札幌特有の問題として、冬場の自転車利用について考えてみたいと思います。

富加見：積雪量や路面の状況によって自転車が利用できる場合とそうでない場合の差が大きいと思います。ただし最近は自転車用のスパイクタイヤというものが登場してきているため、スポーツ車などを中心に、真冬でも自転車に乗っている人が増えてきたように思います。

管野：お年寄りが冬でも自転車に乗っている姿を見かけることもありますよね。警察にも「冬場は自転車を走らせるな」という意見をいただくこともあります。

司会：自転車は車道の左側を走ることになっていますが、冬期、その部分は堆雪帯となることが多いですね。

富加見：逆に言えば歩道より車道のほうが除雪されているわけですし、雪で狭くなった歩道よりも走りやすいということも言えると思います。

高橋：やはり189万都市、5mを超える積雪、そして財政状況も厳しいなか、今後は現状よりも高いレベルの除雪・排雪水準は期待できないと思います。その中でさらに自転車向けの空間を確保してくれと言われても、お手上げ状態というのが正直なところ。自転車が歩道を走っても良いというのは、あくまで幅員が確保できる夏場を想定しての話だと思いますし、除雪によって1.5m程度しか確保できない状況では、自転車が入り込むと歩行者のスペースが確保できないことになり。やはりそのあたり、状況に合わせたルール作りが必要なのかなと思います。

萩原：結局、自転車をとりまくルールが二転三転していると言うか、例外的なルールが多すぎるのが、利用者にとってはわかりにくいのではないのでしょうか。

管野：道路上は軽車両である自転車と自動車は共存しなければいけないので、雪が路肩にあって危ないから自転車は走るなどは言えませんよね（危

険な運転は別として)。自動車側が追い越す際は安全な間隔をとるなど、自転車に対して理解を深めてもらいたい。

司会：都市交通という視点で見ると、冬も自転車に乗ることができるようになることが必ずしも嬉しいことではない側面もあります。それはバスや路面電車の利用層と自転車の利用層に重なる部分が多いということです。札幌市の路面電車利用者は冬に増えて夏に減る傾向にあります。つまり冬も自転車が利用できるようになると、路面電車が立ちゆかなくなる可能性があるのです。ですので、道路空間の中での自転車の問題だけでなく、公共交通機関との関係性を含めた都市全体の問題として将来の進むべき方向を考えなければならぬ、と私は思っています。

高橋：札幌市は現在路面電車の延伸の計画もあることですし、公共交通機関を軸とした街づくりという方針を立てております。その中で、各交通機関にはそれぞれふさわしい役割があるのではないかと。公共交通機関と徒歩による移動をメインに据え、そこで吸収できない需要を自転車が担うというような位置付けが望ましいのではないのでしょうか。

萩原：都市計画としては、冬は自転車を利用しないというのもひとつの形として有りかと思えます。例えば夏に自転車で通勤・通学するとポイントが貯まる仕組みを作り、冬はそのポイントで公共交通機関を利用できるとかですね。自転車は24時間利用できて、面的というか近場ならどこへで

札幌市自転車利用のあり方検討会議
委員

富加見
友博氏



も行けるという特性があります。公共交通機関はたくさんの人を限られた時間の中で線的に移動させることができます。この面と線をうまくつなぐことができないかということを考えています。

現状は車両としての自転車に対して甘すぎるのかもしれない。通行するのも停めるのもタダ、保険もないし、明確なルールも提示されていない。駐車や通行に関しては有料化し、保険の加入も義務化する、またレンタル自転車の制度を拡大するなどの方策をとることで、公共交通機関との連携もはかりやすくなるでしょう。自転車の利点を活かしつつルールや制度を改めることが持続可能な社会を作ることにつながるのだと思います。

富加見：勤め先にて、一時車通勤を規制したことがあるのですが、その時は一斉に自転車を利用するようになりました。ところが雨の日や風の強い日などは、皆んなバスを利用する訳です。そうい



（北海道
進行）
北海
商科
大学

教授

佐藤
馨一
氏



う意味では公共交通機関と自転車は相互補完というか、お互いに必要なものなのではないかと思えます。自転車は二酸化炭素の排出量削減につながるとか健康増進による医療費の削減につながるので、対公共交通機関だけで考えるのではなく、都市全体のコスト削減という考え方をすることも必要なのではないかと思えます。

萩原：相互補完という意味では、定期券を買うとその区間のバスとレンタサイクルのどちらかを利用できるようなシステムがあってもいいかもしれません。

富加見：平成21年夏に行われた新札幌での自転車共同利用実験^{※5}にモニターという形で一時期参加していたことがあるのですが、携帯電話ひとつで借りる手続きから鍵を外して走り出すことまでスムーズに進めることができ驚きました。そのシステムが定期券と連動したらとても便利になりそうですね。

萩原：自転車を共同利用するコミュニティサイクルのシステムには、パリのヴェリブ^{※6}という先例があります。短時間借りれば無料、時間が経てば課金される仕組みです。予約の必要がなく、借りた場所に返さなくてもいいという、非常に使いやすいシステムになっています。

司会：コミュニティサイクルと公共交通機関を連動させる場合、自転車使用料も公共交通機関の使用料としてカウントできる訳ですね。

萩原：一度定期券として購入してしまえば、どちらを使ってもいいということです。

司会：こうした都市交通のあり方というのはどうお感じになりますか。まず札幌市の高橋さん。

高橋：確かに議論を深めなければいけない段階にきているなという気がします。しかしその一方で、やはり街の中心部での走行環境や駐輪環境の整備が充分に行き届いていないという状況があります。一方でコミュニティサイクルの普及によって駐輪設備が効率的に運用可能になる面もあると思うので、可能性をしっかりと検討していきながら、土台となる環境整備を並行して進めなければならないと思っています。

司会：江別市はいかがでしょう。

合田：札幌市とは規模が違いますが、江別市の場合はまだまだ解決しなければならない問題も残っています。最近は自転車レーンの整備が進んだおかげで、逆に駅周辺に自転車が溢れてしまい、歩道に駐輪するケースも目立っています。なかなか思うようにはいかない状況です。

司会：そのあたりは全国の都市に共通した悩みと言えそうですね。

時代のニーズに合わせて 道路空間のリフォームが必要

司会：では最後に北海道における歩行者・自転車空間のありようについてどうしたら良いかを考えてみたいと思います。より使いやすい歩道空間、自転車空間のために既存の道路空間をどのようにしていくべきなのでしょう？

菅野：先ほど話題に上った自転車通行環境整備モ

※5 自転車共同利用実験：愛称「Porocle」。ポートと呼ばれる駐輪機におサイフ機能を内蔵した携帯電話をかざすことで個人の認証を行う。新札幌駅と札幌テクノパークに計50台の自転車を設置した駅型実験と、札幌都心部の主要7ヶ所にポートを設置した都心部実験が行われた。平成22年6月から4ヶ月間に渡る実証実験も予定されている。

※6 パリのヴェリブ：2007年7月の利用開始以来のべ利用台数が4,800万台を超える世界最大規模のサイクルシェアリング（自転車共同利用）サービス。パリ市営。自転車の貸し出し・返却ステーションは市内約1,450件（ほぼ300mおきが目安）、保有自転車台数26,000台。パリ市郊外でさらに300ヶ所のステーション、4,500台の自転車を配備予定。料金体系は30分まで無料、1時間まで1ユーロ、1時間30分まで3ユーロ、2時間まで7ユーロと長時間になるほど利用料が高くなる。（データは2009年4月現在のもの）。

デル地区で、北海道の4ヶ所は歩行者と自転車がひとつの空間を共同で使うのではなく、完全に分離した自転車道として整備しています。これは全く個人的な考えなのですが、車道側に自転車レーンを設けた場合、駐車車両が車道左端、つまり自転車レーンをふさいで停車をすることになってしまいます。なので、やはり歩道側に分離した空間を作るというのが理想的かなと思います。

江別市の場合もともと歩道が広がったため、自転車と歩行者を分離することができました。あえて仕切りを設定している場所もあります。しかしバス停が車道側にあるため、利用者は自転車専用レーンを横切る必要があります。こうした場所では横断歩道をペイントするなど、工夫しなくてはいけないこともあります。

富加見：新札幌モデル地区の自転車道を走って見たことがあります。脇道から出てきた自動車が国道12号に出て行く場所では、なかなか合流できずにレーンを長時間にわたって塞いでしまう場合も多々見受けました。またバス停も車道と自転車道の間にはさまれた形になり、利用者は狭い場所に閉じ込められてかわいそうに思えました。

管野：商業地域の場合はトラック等の駐停車スペースも必要になるでしょうし、地域地域によって最適のパターンを提供することが大切になってくるのでしょうか。

萩原：札幌の北大近くにあるエルムトンネル、これは道路がトンネルになっていて、自転車と歩行者空間はその上に確保されています。これがある意味理想なのかもしれません。

管野：ここはちょっと特殊な例ですよ。現在一番問題になっているのは、中心部の狭い歩道に、歩行者と自転車が集中しすぎてしまっていることです。ここをどう分離していくのが、これからの課題として残されているのです。

合田：江別市の国道12号の場合は、たまたま道路の幅員に恵まれているため、歩道を広げて歩道側に自転車レーンを作ることができました。でも他の一般道路では限られた空間の中で歩道部分を広げるには、どこかを縮めなければいけないのです。

です。

高橋：道路空間の再配分というカリフォルムということは、札幌市の都市計画において大きなテーマになっています。もう少し噛み砕いて言いますと、歩行者を大切にするために歩道を車道側に拡幅し、自転車の通行区分を指定していくのは有効だと思います。自転車専用道には交通規制上扱いにくいという側面もあるため、こうした原則分離の推進に関しては、場所による状況を考慮に入れながら取り組んでいくことになります。

また都心部の整備という点では、駅前地下通路の完成が大きな意味を持ってきます。人中心の賑わいを大切にするために、駐輪施設を効果的に設置することで、都心部のこのエリアは歩いてしか入れませんというような切り分けができてくるかもしれません。

富加見：脇道からの自動車の飛び出しという点から考えれば、自転車の走行空間は歩道より車道にあったほうが安全だと、個人的には思います。ただ、一般の自転車とスポーツ自転車では走るスピードも違いますから、一律にどうのと決めてしまうのではなく、場所や乗り手の状況によって車道を走るのか歩道を走るのかを選択できるという方法があってもいいのかもしれません。

萩原：時代と共に年齢構成や社会認識も変わってくるのは当然なので、社会基盤をリフォームすることは自然の成り行きだと思います。今はたまたま自転車が注目されていますが、将来的には個人のモビリティという意味でどんな乗り物が登場してくるかはわかりません。もしかしたら、歩くためのスペース、10km/h前後の乗り物のためのスペース、そして30km/h前後と、速度によって空間を分けるという考え方がフィットするのかもしれません。

司会：そうすると道路空間における植栽のあり方なども変わってくるかもしれませんね。本日は自転車と歩行者の話題をきっかけに、従来の道路空間の構造や規格を新しい時代に向けてリフォームする必要があるという有意義な提言をいただくことができました。ありがとうございました。