

自転車利用の現場観察
- 事故を起こしやすい状況を考える -
第9回 直線路での通行状況を探る

これは、(一財)日本交通安全教育普及協会発行「交通安全教育」2020年10月号に掲載された記事の概要を紹介するものである。筆者は(一財)日本自転車普及協会 学芸員 谷田貝一男氏である。図はすべて同記事から引用させていただいた。

1. はじめに

2019年に東京都内で発生した自転車が第1・第2当事者の事故13,094件中、単路では4,264件32.6%であった。このように、単路での事故は決して少なくはないが、その発生原因は自転車利用者によって交差点やその付近での発生原因よりも分かりにくいことがある。

今回は単路の中でも歩道がない道路の直線路における自転車の通行の安全性について、現場観察をした状況に基づいて考える。

2. 自転車の直線路通行時の状況観察

(1) 駐車車両の追い越し時

駐車車両があるとき、小学生向け自転車安全講習会の実技では、一時停止して後方確認をした後に追い越しを行うよう指導している。しかし、現場観察ではこのような行動をとる自転車は少なく、追い越し時の後方確認を行わないことによる事故発生が起り得るといふ危険な状況が多く見られる。

図1で駐車車両を追い越そうとしている自転車の前方にはすでに追い越し中の自動車があり、後方にはオートバイが追従している。この自転車は、追い越し中の自動車の直後であるゆえに「対向から来る自動車はない」と判断していると考えられる。しかし、ここで注意しなければならないのはオートバイである。オートバイは自転車が駐車車両を追い越した直後にスピードを上げて自転車を追い越したが、駐車車両を追い越した直後の自転車と追い越し中のオートバイはいずれも道路中央から右寄りの位置である。このため、オートバイが自転車を追い越すときの車幅が十分取れない可能性があり、そのときは追突事故又は接触事故が発生する危険がある。



図1 駐車車両を追い越そうとしている自転車と自動車に追従しているオートバイ

図2(次頁)では幅員が5mの道路の送迎用バスと自動車が一時的に停止しているところに、左側通行の自転車が一時停止も後方確認も行わないでバスを追い越そうとしている。ところが、この状況には二つの危険が潜んでいる。バスの陰で対向から接近する車両の有無が確認しにくいこと、並びにバスの後方右側ライトが点滅して発車直前であることである。特にバスが後方から接近する自転車に気付かないで発車して道路中央寄りに動き始めた場合、このバスを追い越そうとした自転車と接触事故が発生する危険がある。

図3(次頁)は幅員6mの道路中央から少し左側を通行していた自転車が、右側に駐車中の自動車の

後部から荷物を載せた荷台を押して出てきた人に気付いて左側に進路を変えているところである。自転車が、前方を確認しながらゆっくりとした速度で通行していたことで事故には至らなかったが、前方不注視もしくは速度が速かったときは事故が発生する危険がある。



図2 発車直前のバスを自転車が追い越そうとしている



図3 自転車の進行方向と反対側から荷台が

(2) 自動車との交錯時

幅員 8m 未満の道路における自動車との交錯時には接触事故、衝突事故の危険性が高い。図 4 は幅員 4m の下り坂で、「注意！！自転車スピードおとせ！」の警告板が掲示されている電柱との約 1m の間を自転車が通行している。このような状況で特に危険性が高いのは高齢者の運転と幼児を乗せて運転しているときである。速度を低下させることから、ふらつきによる転倒事故や接触事故が発生しやすく、高齢者の中には下り坂におけるブレーキ操作による速度調整が難しい人もいる。

(3) 後方自動車による追い越し時

図 5 は幅員 4m の道路で、自転車が立ち止まっている歩行者との間が 1m もない脇を通り抜けた直後に、後方から来た自動車がこの自転車を追い越している状況である。自転車は歩行者に対しても自動車に対しても注意しながら通行する様子が見られなかったが、自動車が速度を落として自転車との距離を取りながら追い越したので事故には至らなかった。



図4 下り坂で対向自動車と電柱間が1m



図5 歩行者を追い越した自転車を自動車が追い越す

図6は前方の自転車を追い越そうとしている自転車が、後方確認を行わないで道路左端から中央へ進行方向を変えているときである。このとき、後方約3mの位置に自動車があったが、自動車が速度を落としたことで事故を防げた。

(4) 前方自転車追い越し時

図7は左側通行の歩行者を追い越そうとしている自転車をさらにもう1台の自転車が追い越そうとしている状況である。対向から接近してくる自転車も事故に巻き込まれる可能性がある。

図8は2台の自転車が前後で通行していたが、前の自転車が急に停車し下車した状況である。前の自転車を押し進めたので事故には至らなかったが、後方の自転車の速度が速いと事故になる。



図6 前方の自転車を追い越すのに後方未確認



図7 追い越し車と対向車の危険性



図8 急に止まっては危険

(5) 歩行者との交錯時

図9は左側通行の自転車が、道路中央に進行方向を変えながら歩行者と交錯している状況である。幅員3mであり、ハンドル操作を確実にしないと歩行者と接触する危険がある。しかも歩行者の後方を幼児が歩いているが、幼児は周囲に注意を払うことができないので、自転車と接触する可能性がある。

(6) 商店街通行時

駅周辺の商店街は多数の通行がある。図10のように後退させながら車列から道路中央寄りに移動させるとき、周囲確認を怠ると自転車や歩行者との間に事故が発生する危険性がある。



図9 歩行者との接触の危険性



図10 後退する自転車は危険

3. 交通安全講習会での指導について

幅員が8m以下で歩道がない直線路の多くは住宅街や商店街の中を通過していることから、多くの人は日常生活上の移動経路としてこの道路を利用している。すなわちいつも通る道路であるがゆえの心理的特徴がある。

日々の通行状況が分かっていて、事故を見たことも聞いたこともないから安全。

自動車、自転車、歩行者の通行がない、少ないから安心。

また、自動車だけでなく自転車や歩行者との交錯時や後方からの接近時の事故発生には次の背景がある。

交錯できるだろうという思い込みから無理に進行する。

後方から接近する自動車や自転車に気付かない。

道路の中央寄りを通行する。

このような背景が一時停止、周囲確認を怠り、事故につながっているが、心理的意識を指摘して修正させていくのは容易なことではない。さらに、現場の状況観察によると事故発生要因は多様で、その認識が乏しい現状での自転車利用となっている。

このため、交通安全講習会での指導も、交差点における事故防止の指導よりも難しいが、内容として交錯時、追い越し時は今回の現場での観察結果のような自転車が原因となる状況の解説とそれに対する安全な通行方法を紹介することが必要である。

他方で、この指導の中で注意しなければいけない点がある。徐行しながら後方確認するのも安全確認の一つだが、幼児を乗せているときや高齢者は、速度低下と運転バランスが崩れることによる転倒の危険がある。サイドミラーを装着するのも後方確認の一つの方法だが、後方車両との間の距離が分かりにくいという欠点がある。したがって、より安全な対策は一時停止である。これを促進するためには、事例を紹介することで効果が上がる。

図11はT字路交差点の手前で右折するために一時停止している自動車に2台の自転車が後方から接近している状況である。一時停止している自動車の左側には街灯とそれを支える土台があり、両者の間隔は1mである。朝の通勤時間帯で急いでおり、一時停止をしなくても無理をすれば通行できるかもしれないが、左の自転車は自動車が始まるまで一時停止をしている。

図12のように自動車が右折を開始して街灯との間隔が広がったときに左の自転車が動き出したが、右の自転車は左の自転車が一時停止しているときも徐行するだけで一時停止を行わず、左の自転車と自動車との間隔が広がったときに左の自転車を追い越していった。



図11・12 T字路交差点での無理な追い越し

この現場となった地元で行った交通安全講習会で受講者にこの2枚の写真を見てもらい感想を尋ねたところ、「事故の危険性が高い」「急いでいる、追い越しができるという思い込みがあったのではないか」「左の自転車のように一時停止をすることが事故防止につながるのではないか」という回答があった。

さらに、交通安全指導員など交通安全にかかわる方々を中心に一時停止を実践することである。筆者は前方から自動車や自転車が接近してきたときは、自転車乗車時も歩行時も一時停止する。後方から自動車が接近したときも必ず端に移動して一時停止と後方確認を行う。このとき、ほかの自転車や歩行者も一時停止をすることもあり、自動車も徐行しながら手や顔でお礼の合図をすることがある。

このように一人が行う一時停止の状況を見たほかの自転車や歩行者だけでなく、自動車も安全行動を行う、これを期待して一時停止を続けることも地域における交通安全の指導方法の一つと考えられる。

以上