

道路の公平を生むトラフィックヒエラルキー
道路上の力のバランスをもたらす優先階級の導入
第 2 回 歩行者と自動車との境界にいる自転車
(「人と車」10月号から)

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」10月号掲載記事の概要を紹介する。筆者は早稲田大学人間科学学術院教授 加藤麻樹(かとう・まき)博士である。図は記事をもとに SDA が作成した。

■ 歩行者に対する自転車の責任

前回紹介したトラフィックヒエラルキーの最上位を構成する歩行者と自転車の共通点はエンジンやモーターを使わない点にある。一方、両者の相違点は自転車には車輪が付いているため車両として取り扱われる点にある。近年、自転車走行中に歩行者との間で交通死亡事故が発生した事例がメディアなどで取り上げられたのは、**自転車が歩行者に対して強者であることを前提として、自転車に厳しい目が向けられていること**に由来しているといえるであろう(SDA 注:2010 年から自転車が被害者から加害者になったといわれている)。

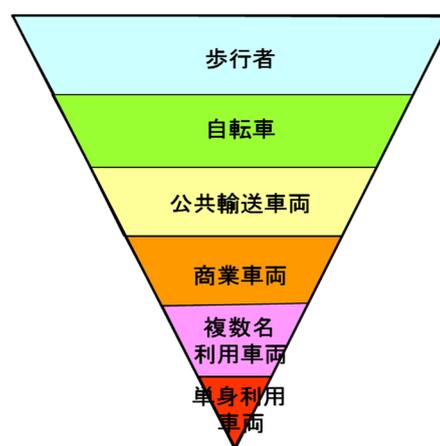
少し前の統計になるが、2017 年の交通事故統計における**自転車に関連する事故件数 90,407 件のうち、対自動車事故の件数 76,036 件と比較すると少ないものの、対歩行者事故件数は 2,550 件であった**。そのうち横断中は 717 件(28%)、対面通行中は 521 件(20%)、背面通行中は 452 件(18%)、その他 860 件(34%)であった。

交通事故全体で最も多いとされる、信号機のない交差点における出会い頭の衝突事故において、自転車と歩行者が接触した場合の責任割合は自転車の方により多く配分され、例外的に歩行者の責任割合が自転車よりも高くなるのは、歩行者に重大な過失が明らかに認められる場合に限られる。近年、自転車と歩行者との間で発生した交通事故において自転車側に高額な損害賠償責任が発生した事例がいくつかある。

免許証も必要なく気軽に使用できる最も身近な交通手段であるはずの自転車が、2013 年に神戸地裁で 9,521 万円の支払いが命じられたように、極めて高額な賠償責任を負う交通事故の当事者となる可能性が示されたことから、自動車と同じように自転車にも保険加入の必要性が高まり、加入を義務付ける自治体も増えている。

■ 車両としての自転車

道路交通法(以下「道交法」という)では、自転車は**軽車両**の一つとされ(第 2 条 11 項)、さらに軽車両は**車両**の一つとされているので(同 8 項)、自転車は車両として歩行者と一線を画している。例外もあるが、一般的には自転車も車両として横断歩道などにおける歩行者などを優先する義務がある。



トラフィックヒエラルキー

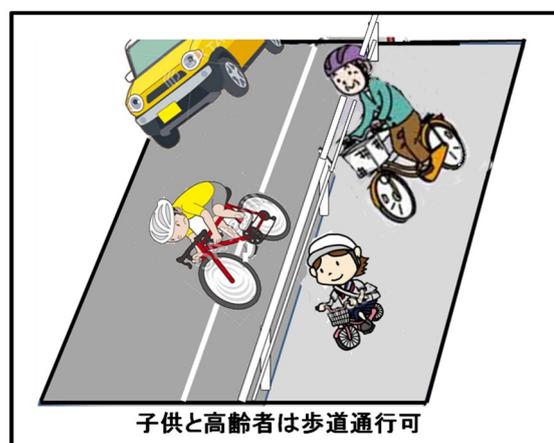
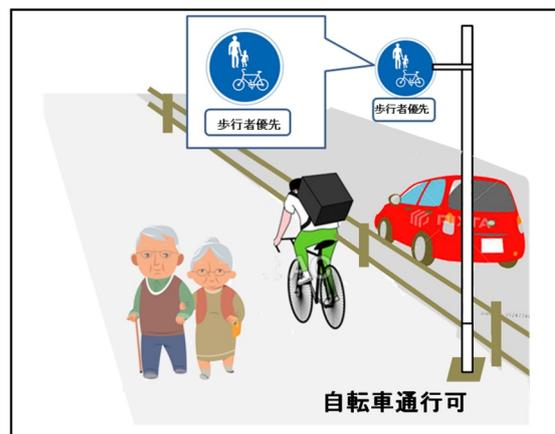
また、自転車を含む軽車両は多くの場合車両の通行区分を使用しなければならず、法的に歩道上での自転車の立場は弱いことが分かる。歩道上の事故における責任割合が高いのも、ヒエラルキ一的には下位に位置付けられているためといえよう。

一方、自転車が歩道を利用できる場合もある。まず「自転車通行可」標識が設置されている歩道では自転車の乗り入れが可能である。また、歩道上に自転車の絵が描いてある「普通自転車通行指定部分」でも、車道寄りに設置された通行指定部分を利用できる。さらに**子供(13歳未満)**と**高齢者(70歳以上)**は、標識等がなくても自転車で歩道を通行できる(厳密には道交法第63条の4で「**自童、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**」と定義されている)。身体機能と認知機能の未発達あるいは低下により車道走行が困難であることが主な理由である。

ただし、歩道を走行できる場合でも、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止が義務付けられていて、違反があった場合は罰則が適用される場合がある。自転車で一時停止して、そのまま立っているのは余程バランス感覚のよい人でなければ難しいので、自転車を降りるか、少なくとも足をつくことを意味しているといえるであろう。しかしながら、街中を観察すると歩道上を通行する自転車に対して、むしろ歩行者が遠慮する場面が散見される。残念ながら横断歩道における歩行者優先の場合と同様に、歩道上における歩行者優先の実効性が伴っていないといえる。

■ 歩行者の通行に対する規制

いわゆる交通強者である自転車に対して、交通弱者である歩行者の歩道上の優先性が道交法で定められているからといって、歩行者が歩道上で無制限の自由を行使できるわけではない。例えば、**歩道がないときの右側通行の義務**(道交法第10条1項)、**歩道があるときの歩道通行の義務**(同条2項)、前述の「普通自転車通行指定区分」を避けて**歩行する努力義務**(同条3項)が定められている。もちろん、いずれも原則なのでやむを得ない場合の例外もあるが、初めの二つは歩行者が歩ける範囲が規定されているのに対して、三つ目では歩行者が自転車の通行を妨げないように規定されている点で、歩行者にもまた安全な通行に配慮する義務があることを示している。



また、自転車に乗る子供や高齢者が歩道を走ることができるように、いわゆる**社会的弱者の通行**について、**危険な場所**(「交通の頻繁な道路又は踏切若しくはその附近の道路」とされている)では子供を一人にしてはいけないとする**監督義務**が規定されている(第14条3項)。また、高齢者や障害のある歩行者を優先する**努力義務**も規定されている(同条5項)。これは車両を対象とした条文ではなく、**周囲にいる人全般**(「保護責任者や警察官、又は周囲に居合わせた者」とされている)を対象としている点で、歩行者の中でも立場の違いがあることが分かる。いずれも自転車の場合と同様に十分な安全能力を有する強い立場の人が、弱い立場の人を優先する必要性を示しているといえる。

子供の自転車利用に関連して最近、ペダルのない自転車(**ストライダー**)で遊ぶ子供の姿をよく見かける。ストライダーはまだ自転車に乗れない子供の**バランス感覚**を養うものであり、道交法上の自転車には該当しない。ストライダーに乗った小さな子供と自転車に乗った保護者が一緒に走る場面にしばしば遭遇するが、歩道も公道の一つなので違反となる可能性があるばかりか、万が一ストライダーの子供が危険な状態になったとき、自転車に乗る保護者がとっさに手を差し伸べるのは困難であろう。よく似た乗り物なので、自転車と誤解する保護者もいると思うが、身体機能が未発達な子供が公道で使用することで思わぬ危険を招くので、保護者は徒歩で、公園などの他の車両の来ない場所で楽しんでもらいたい。

■ 歩道上の歩行者と自転車の公平性

オランダ、デンマーク、ドイツなどのように自転車が交通機関の一部として取り扱われている国の主要都市部では、ほとんどの自転車通行区分が歩道と明確に区別されている。また、自転車通行区分がない場合は車道を走らなければならない、歩車分離が行き届いている。ただ、道路事情や事故の不安などの理由で車道走行が困難な場合もある。この点について現地の警察官に尋ねたところ、「ならば自転車を降りて歩道を歩けばよい」という答えが返ってきた。

歩行者が自転車に対して優先される大きな理由の一つとして**走行速度**が挙げられる。自転車を押す歩行者を、**歩行者**と定義するか**軽車両**と定義するかは少々難しいが、少なくとも走行速度の差は解消されるので、歩道上で両者が衝突事故に至ることはないだろう。確かにバランス感覚に自信のない高齢者などが、買い物の荷物を運ぶキャリアとしてのみ自転車を使う場面にはしばしば遭遇する。

歩道も公道の一つなので誰もが公平に利用する権利があるが、両者が公道を利用するバランスをとるためには、**自転車が歩行者を優先するしかない**。強者に対する弱者の優先権を考慮し、トラフィックヒエラルキーの下層階級にあたる自転車よりも上層階級の歩行者に強い権利を与える結果、**道路を利用する権利の公平性**をもたらすといえる。

2011年の東日本大震災以降、自転車需要が増加する中、需要に対して自転車に関する制度と実態との不整合が指摘されることなどからも、歩行者との関係における強者として自転車を取り上げた今回の内容は、自転車を愛好される読者の視点からは、いささか歩行者への**鼻頂**が過ぎたように見えたかもしれない。ただ、今回の表題のとおり自転車は「**歩行者と自動車の境界**」に位置付けられていることから、自動車との関係では弱者に当たるので、自動車に対しては優先される側となる。歩行者と自転車の公平性を確保する必要があるのと同じく、自動車と自転車との公平性も確保しなければならない。この両者の関係については、また別の機会に取り上げたいと思う。

以上