

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12回 車道通行する理由と歩道通行の指導方法を考える

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」2021年1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。写真は同記事から引用させていただき、図は同記事をもとにSDAで作成した。

1. はじめに

自転車が第1当事者として発生した事故件数については、2019年は2018年より554件・3.7%増加している。事故の当事者相関別では、対乗用車・貨物車・自動二輪(原動機付自転車を含む)は減少しているが、対歩行者及び自転車はいずれも増加している。また、歩道通行時に発生した事故件数は32件・5.5%減少しており、自転車が関係した全事故件数に対する歩道通行時における事故件数の割合も、2019年は3.5%であり、2018年より0.3%減少している¹⁾。

しかし、歩道で自転車が関係した事故には統計上の数字として現れない事故もある。自転車と歩行者の事故発生時に警察への届け出の有無についての調査がある²⁾。歩行者からの回答1,972件中警察に届けを出したという回答は124件・6.3%、通院・入院した歩行者からの回答196件中警察に届けを出したという回答は68件34.7%である。自転車利用者からの回答480件中警察に届けを出したという回答は35件・7.3%である。このことから、自転車の歩道通行時における事故件数は、統計の数字よりさらに多くなると考えられる。このほか、交錯時にバランスを崩して転倒し、自転車利用者だけが負傷する事故も統計では現れにくい事故である。

2. 自転車が車道通行する状況観察

歩道がある道路で、自転車が歩道ではなく車道を通行する理由を状況観察から考えてみる。

(1) 車両の通行量

写真1を見ると車道を通行している自転車のほかに自動車は通行していない。自動車の通行がない、もしくは少ないとき、自転車は歩道よりも車道の方が通行しやすいからだ。しかし、同じ道路でも自動車の通行量が増えると自転車の歩道通行が増えることも観察されている。

(2) 歩道の歩行者通行状況

写真2は歩道を荷台が通行しており、自転車の通行が難しいために車道を通行している。



写真1 このようなときは車道の方が通行しやすい



写真2 荷台が通行していて歩道走行は難しい

(3) 車道に自転車通行空間がある

自転車レーンや自転車通行路を示すナビマークがあると、自動車の通行量が多っても写真3のように車道通行する自転車が観察される。

(4) 車道通行する自転車が多数

車道通行する自転車が多数だと、写真4のように他の自転車もそれに従って車道通行する状況が観察される。



写真3 自転車レーンやナビマークがあると車道通行が増える



写真4 車道通行する自転車が多数だと車道通行が増える

(5) 歩道の幅員

歩道の幅員が狭いと写真5のようにバス等の大型車両も含めて車道の通行量が多ても車道通行する自転車が観察される。

(6) 車道通行が原則

写真6は歩道に歩行者がいなくても車道は自動車が連続して通行しているが、車道通行が原則だからと思われる理由で車道通行している自転車が観察される。



写真5 歩道の幅員が狭いため車道通行する



写真6 歩道に歩行者はいないが正しく車道通行

3. 自転車の歩道通行に対する安全指導法

自転車が歩道通行するときの方法は、**普通自転車通行指定部分(自転車通行帯と称する)**も含めて**道路交通法第63条の4第2項**で示されている。また、**国家公安委員会告示第3号交通の方法に関する教則第3章第1節2と第2節4**では、次のように具体的に示している。

歩行者優先 すぐ停止できるような速度で徐行 **歩行者の通行を妨げる恐れのある場合は一時停止** **他の自転車との交錯時は、速度を落としながら安全な間隔を保ち、歩行者に十分注意して対向する自転車を右に見ながら避ける。**

しかし、現場での観察ではこの法令に従って歩道通行する自転車は少なく、事故発生の危険性が高い通行が多い状況である。このことを踏まえて、交通安全講習会での指導方法のいくつかを紹介する。

(1) 法令に基づいた安全な通行方法を伝える

自転車が歩道通行できる条件、通行方法に関する法令内容を知らない人が多いので、これを伝える。このとき**歩行者優先**であること、並びに**法令に従った安全な通行例**として、写真7の一時停止と写真8の自転車から降りて押し歩きすることを画像や動画を使って強調する。



写真7 歩道は歩行者優先のため一時停止



写真8 歩行者の通行が多い道路は押し歩き

また、**歩道内自転車通行帯**がある歩道を観察すると、写真9のように多くの自転車が自転車通行帯を通行している箇所もあれば、通行帯以外を通行する自転車が多い箇所もある。

自転車通行帯があっても歩道なので歩行者が通行することもあるので、指導の際のポイントは次の2点である。 **自転車通行帯があるときは必ずこの通行帯を通行する。** **歩行者が通行しないときでもすぐに徐行できる速度で通行する。**

さらに、車道通行が原則なので、車道の通行量が少なきときは車道通行を勧めるが、講習会参加者に伝えてほしい注意点は次の2点だ。

進行方向右側歩道通行中、歩行者を避けて車道に移動すると車道右側通行になり法令違反で、事故発生の危険がある。 **車道左側通行中、駐車車両があるときは必ず後方を見て自動車の接近がないことを確認してから車道中央寄りに移動する。** **止むを得ず歩道に移動しようと考えたときは歩道の通行状況を確認した上で、段差で転倒する危険を避けるために自転車から降りて移動し、歩行者の間に割り込まないこと。**



写真9 自転車通行帯を通行する

(2) 通行状況例を提示して意見を交わす

歩道を歩行者として通行していると、同じ歩道を通行する自転車と様々な状況に遭遇する。その状況例について画像等を使って提示し、講習会参加者が自転車に乗っている場合、どのような行動をとるか、理由を含めて回答してもらう。出席者の年代や利用する自転車の種類、利用目的などによって様々な意見が出るが、**危険性に関する意見は一致している**ので、意見を集約しながら安全な通行方法を提案する。

提示する状況例を紹介する。写真10(次頁)は杖やシルバーカーを利用している高齢の歩行者の後方から自転車が接近している。歩道脇には自転車駐輪場に駐輪している自転車があるが、この写真の先には駐輪している自転車がなく、駐輪場を通過すれば前方の歩行者を追い抜くことができる。

写真 11 は中央にある白線の植込み側が**自転車通行帯**に指定された幅員約 2.5m の歩道を、2 台の自転車が交錯しようとしている。自転車通行帯は自転車が交錯するには狭く、白線に対して植込みと反対側の通行帯は視覚障害者誘導用ブロックや側溝蓋があり、路面が平坦ではないため高齢者などは転倒する危険がある。



写真 10 講習会参加者と意見を交わす状況例(1)



写真 11 講習会参加者と意見を交わす状況例(2)

(3) 危険な通行例の紹介

前回紹介した対歩行者・自転車の事故発生の危険性が高い交錯時の通行の様子を写真 12 のような画像や動画を使い、なぜ危険なのかを質問して何人かの回答を基に解説を行う。



写真 12 歩行者対自転車の事故発生の危険性が高い

(4) 裁判の判例による過失責任の解説

自転車が関係した事故でも、特に歩道での事故では**自転車側に過失責任が大きく問われる事例が多い**ことを示すのは、安全指導を行う上で効果がある。過去の判例を紹介する³⁾。

a) 歩行者と対向時の衝突(平成 19 年大阪地裁判決)

・ **事故状況:** 図 1

幅員約 2.5m で車道との間に柵が設置してある歩道を自転車と歩行者がいずれも車道側から約 1.8m を通行し、対向からの接近時に自転車は歩行者を認めたがブレーキをかける間もなく衝突して歩行者は転倒。歩道には事故となった自転車と歩行者以外の通行はなかった。

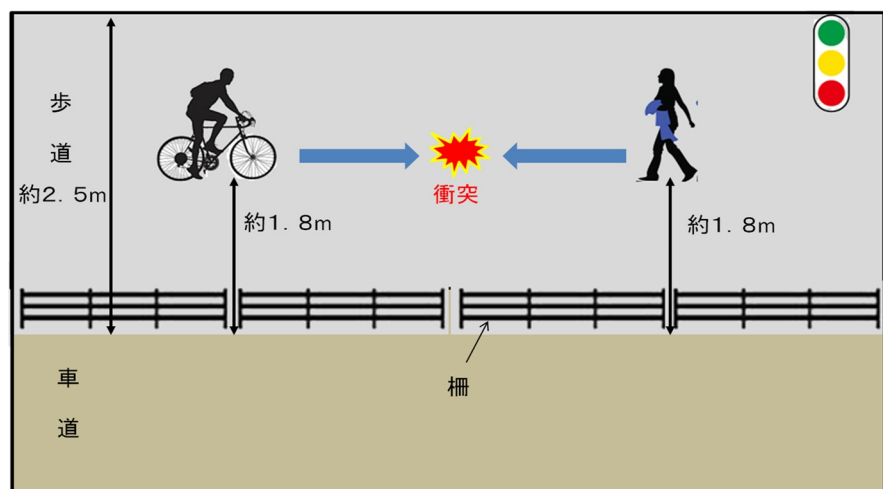


図 1 歩行者と対向時の衝突

・ **事故原因**

自転車の過失:歩道の車道と反対側を通行、速めの速度、前方信号機を注視して歩行者には不注視。

歩行者の過失:前方確認が不十分。

・ **過失責任:**自転車が100%。

b) 歩行者追い越し時の衝突(平成26年東京地裁判決)

・ **事故状況:** 図2

自転車が歩行者の後方から歩行者よりやや速い速度で接近し、歩行者の右側を通行して追い越そうとしたとき、歩行者が横断歩道を渡ろうとして右に方向を変えたため、自転車はブレーキをかけたが追突して歩行者は転倒。

・ **事故原因**

自転車の過失:前方歩行者の動き及び周囲の動静確認が不十分。横に横断歩道があるにもかかわらず歩行者は直進すると考え歩行者接近時の注意不十分。

歩行者の過失:なし。後方から接近する自転車の認識は容易ではない。

・ **過失責任:**自転車が100%。

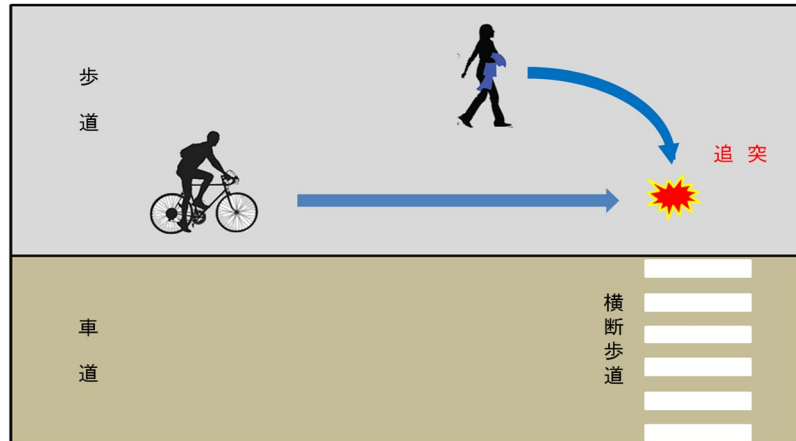


図2 歩行者追い越し時の衝突

c) 自転車追い越し時の衝突(平成26年東京地裁判決)

・ **事故状況:** 図3

幅員約2.1mの歩道を建物側から約1.7mの距離で通行する自転車(X)が前方を建物側から約1mの距離で通行する自転車(Y)を追い越そうとしてベルを鳴らしたところ、YがX側に進路を変えたため、XはYに衝突して転倒。

・ **事故原因**

自転車(X)の過失:先行する自転車に対する動静確認義務の怠り、車幅不足、追い越し時の安全な速度と方法の怠り。

自転車(Y)の過失:進路変更時の後方不確認が事故の直接の原因。

・ **過失責任:**自転車(X)が40%、自転車(Y)が60%。

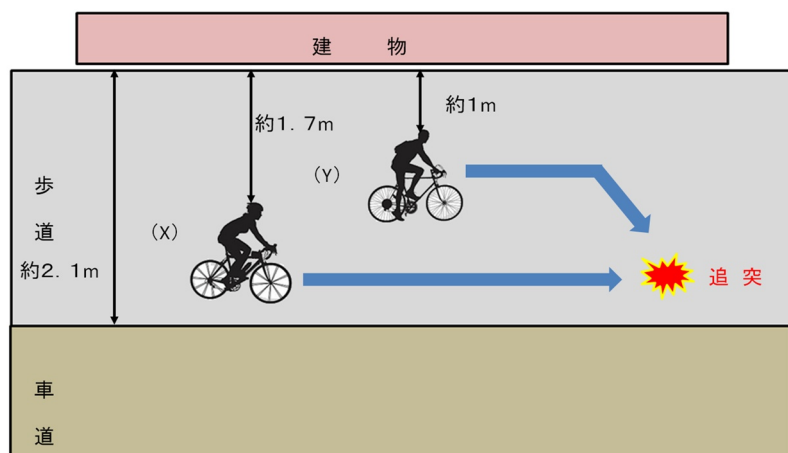


図3 自転車追い越し時の衝突

(5) 歩行者と自転車の接近体験

歩行者の脇を通過する自転車の危険性について、体験を通して認識してもらうことも効果がある。

具体的には、会場内に幅 2m、長さ 10m の直線コースを設定して、参加者に歩行者役と自転車乗車役を交互に担当して通行してもらう。

写真 13 は高齢者を対象とした講習会での体験の様子である。歩行者二人と自転車に乗った人が互いに任意の速度で接近し、歩行者と自転車がどのようにしてすれ違うかは自転車に乗った人の判断とする。



写真 13 歩行者と自転車を交代で体験

103 人の体験結果、自転車が歩行者とのすれ違い時に一時停止しないで、しかもふらつきながらの通行が 86 人、調査終了後の感想として、歩行者が怖いと思われる速度での通行が 22 人であった。また、自転車に乗ったときに歩行者のすぐ脇を通行した人も、歩行者のときに自分のすぐ脇を自転車が通行した際には怖かったという感想が多く聞かれた。

交通安全講習会における自転車の安全利用に関する指導には、今回紹介したほかにも方法がある。参加者の年代、参加人数、地域事情、講習時間、講習会場の広さ等の条件に適した内容及び方法を選択して行う必要がある。

以上

< 引用文献 >

- 1) 交通事故統計年報 平成 30 年版～令和元年版 交通事故総合分析センター 2019～2020 年
- 2) 自転車乗用環境の整備改善に関する調査事業報告書 日本自転車普及協会 2007 年
- 3) 伊藤秀城：交通事故における過失相殺率 第 2 版 日本加除出版 2016 年