

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3回 信号機がない交差点での通行状況

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4月号に掲載された標記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1～図7は同記事から引用させていただき、図8は記事を元にSDAで作図した。

## 1. はじめに

交差点で自転車が第1当事者として発生した事故件数は、平成30年は8,351件で、このうち信号機のない交差点では6,617件発生している。これは自転車事故全体の45.0%であり、交差点での事故の79.2%になる。さらに、市街地\*における信号機のない交差点での事故は5,798件であった。

**\*道路に沿って概ね500m以上にわたって住宅・事業所等が連立し、その地域の占める割合が80%以上である地域をいう。**

市街地でも特に住宅が主となる地域の道路は、幅員が6m以下で信号機がない交差点が多く、自転車や歩行者だけでなく自動車も走行し、時間帯によって通行量も異なる。

## 2. 自転車の通行状況観察

### (1) 交差点で徐行せずに右折する女性

図1は筆者が07:35に観察した状況である。日傘を差した女性は、右折したバイクと左から右に道路を横断する自動車を見ても、このあと徐行や一旦停止をすることなく右折していった。路面には「止まれ」の標示がある。

ほかの自転車も同様であった。「急いでいるので止まりたくない」「毎日通行しているので通行状況を知っている」「事故が起きたことを見たり聞いたりしたことがない」という意識が主因という。



図1 このあと徐行せずに右折する女性

### (2) 停止した自転車は2台だけ

図2は筆者が08:05に観察した状況である。正面方向500mに駅、反対方向70mに県道のある幅員4mの道路、左右は県道と平行する幅員3mの道路である。この交差点で07:50から30分間、自転車の通行量を測定した結果、駅方向83台、県道方向41台、左右道路19台の計143台であったが、交差点の直前で一時停止したのは、左右方向の2台だけであった。「急いでいるので止まりたくない」「みんなと同じ行動をしていれば安心」という意識がある。



図2 停止した自転車は2台だけ

### (3) 交差点の中央から右側を通りながら右折

図3は住宅街にある十字路交差点での右折状況である。自転車が交差点を右折するときは道路交通法第34条で「あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ交差点の側端に沿って徐行しなければならない」とあるが、ほとんどの自転車は交差点の中央から右側を通って右折している。

左折時も右折時も「短距離で曲がれば交差点を早く通過できる」という意識が働く。



図3 交差点の中央から右を通り右折

### 3. 信号機がない交差点でのヒヤリハット

信号機がない交差点で、自転車や自動車、バイク、歩行者が、徐行や一時停止しなかったために、事故には至らなかったものの、衝突が起きる寸前であったという状況、いわゆるヒヤリハットを紹介する。

#### (1) バイクとのヒヤリハット

図4の交差点では、バイクが手前から右側通行しながら直進、幼児を乗せた自転車が右の道路から左折、その瞬間に衝突寸前となった。

#### (2) 自動車とのヒヤリハット

図5は自転車が歩道左端から左折した瞬間、自動車が一時停止していたため、とっさにハンドルを左に向けてポールと自動車の間をすり抜けていった。自転車が「急いでいるから短距離で曲がりたい」という意識で徐行もしなかったが、自動車が一時停止していたため、衝突事故を免れた。



図4 右側通行直進バイクと左折自転車



図5 自転車が左折した瞬間、自動車が目の前に

#### (3) 自転車とのヒヤリハット

図6(次頁)は、左右の道路は駅と県道を結び、終日自転車・自動車・歩行者の通行量が多い商店街の中の十字路交差点である。手前から正面に向かって横断している自転車は、一時停止の標識と路面標示があるにもかかわらず、左右の道路から接近してくる2台の自転車の合間を縫って横断した。ほんの1秒の間の出来事であった。

#### (4) 歩行者とのヒヤリハット

図7は、自転車が左折して歩道に出た瞬間、歩行する高校生グループと直面し、急ブレーキをかけて直前で停止して事故には至らなかった。車道は交通量が多い国道のため、自転車通行可の歩道を通行しようとしたが、歩行者が通行している意識が欠如していたと考えられる。



図6 左右の自転車の間をすり抜ける



図7 左折して歩道に飛び出した自転車

#### 4. 信号機がない交差点での安全対策

信号機がない交差点での自転車の通行状況から、事故は交差点直前での一時停止と周囲確認を行わないことが主因であることが分かった。

##### (1) 一時停止する町づくり

逆三角形内に自転車のイラストと「とまれ」と書かれた路面標示などがあるが、信号機がない交差点での自転車事故は市街地で87.6%ほど発生している。日常利用して通行状況が分かっていることから、効果が現れにくい。

地域の人たちが安全確認を行うという習慣付けが求められ、「こうして事故を防ぐことができた」という安全事例を紹介して一時停止する町づくりをしなければならない。

##### (2) 安全講習会における試み

高校生以上が対象の講習会では主としてドライブレコーダーの動画を利用するが、幼児から小学校3年生くらいまでを対象とする体験による講習には図8のような方法がある。

幼児・児童の一人目と二人目は、図のA点から8m離れたC点までゆっくりと走らせる。

三人目はA点をスタートして5m離れたB点に近づいたとき、衝立の陰から大きさが50cmほどのぬいぐるみを、幼児・児童の目の前に出す。ゆっくりと走っているので、ぬいぐるみが万が一ぶつかっても怪我はしない。このとき幼児・児童は驚いて立ち止まる。この様子を見ていた四人目はB点の直前で止まる、B点を遠回りするなど、一人目から三人目までとは異なる行動をとる。

なぜそのような行動をとったのか質問すると、全員が「衝立の陰から何かが出てくるかもしれないと思ったから」と答えている。これが「一時停止しないと危ない」という意識の現れである。

五人目以降は衝立からぬいぐるみを出したり出さなかったりするが、全員が必ずB点で一時停止する。この体験を通して幼児や児童に、交差点で一時停止をしないときの危険と、一時停止して左右を確認することの大切さを習得させることができる。

さらに、児童・幼児は自転車に乗るときは保護者と一緒なので、一時停止をするという行動が保護者にも伝わる効果が期待できる。

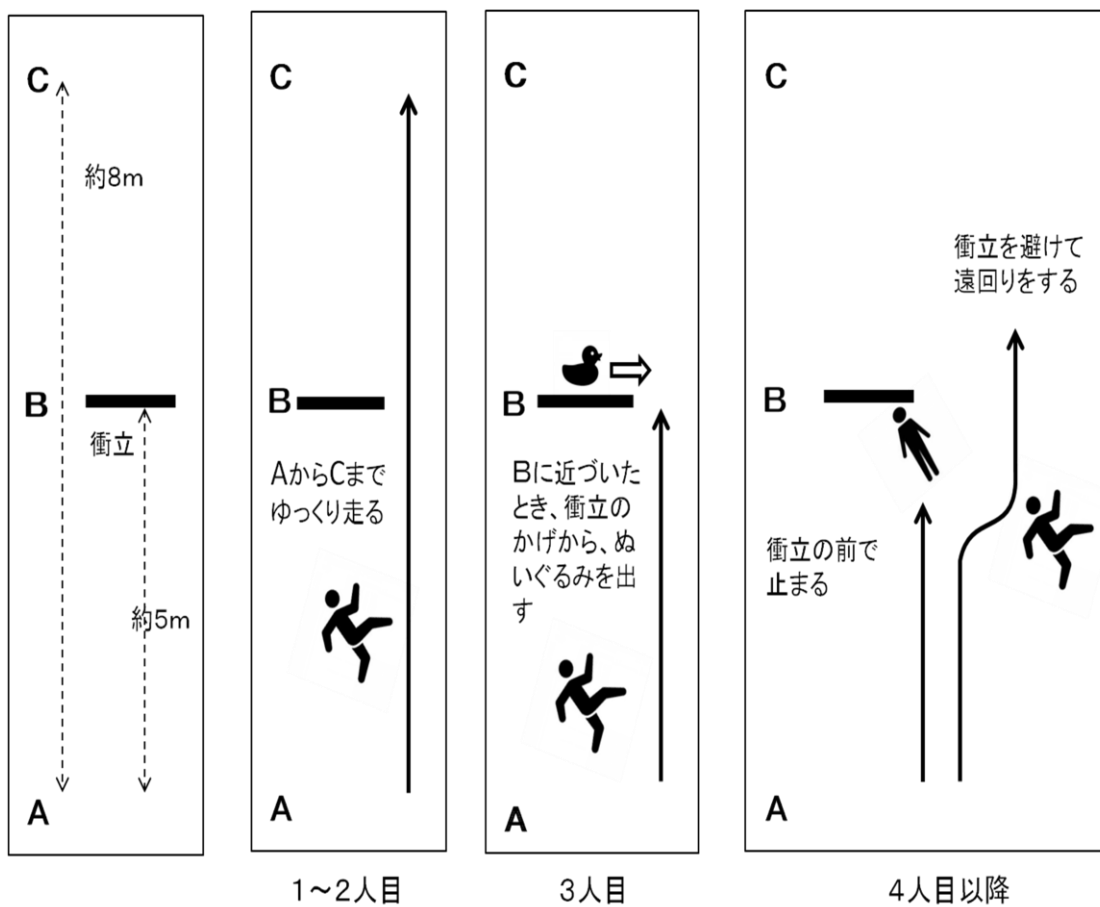


図8 幼児向け講習会における一時停止の重要性を体験させる方法

以上