

## 道路環境に対応した自転車安全利用の指導について

(「交通安全教育」2019年2月号から)

### ■ はじめに

「交通安全教育」2月号記事の一部を紹介する。筆者は(一財)日本自転車普及協会 学芸員の谷田貝一男氏である。

平成19年から29年までを見ると交通事故件数は毎年減少しているが、29年を28年と比較したとき、交通事故全体の減少率5.4%に対して自転車事故減少率は0.5%と極めて低い。また、自転車対自動車は減少しているが、自転車対自転車・歩行者は増加している。

平成29年の自転車事故発生場所を見ると、交差点・交差点付近が68.9%で、相手は自動車が47.6%で最多である。また、発生原因で最も多いのが「安全不確認」すなわち一時停止や徐行をしたが周囲の通行状況の確認が不十分で他の自動車、自転車、歩行者の動きを確認しなかった、もしくは確認が遅れたために事故が発生してしまったというものである。これは27.1%を占めている。さらに、歩行者との事故で最も多い場所は、歩道と横断歩道の32.2%で、この場合は自動車との事故と異なり歩行者に大きな傷害を与える危険性がある。

以上を踏まえると、交差点と歩道での通行方法と車道における左側通行遵守が自転車事故を減らすための安全指導として最も重要になる。以下は、筆者が交通ルール周知のほか、危険予知をいかに行うかについて、安全講習会等で行ってきた内容である。

### ■ 交差点の場合

#### ● 信号機がある交差点

##### ◇ 信号無視の現状

赤信号をなぜ無視するのか。「自動車が接近していないから安全と思う」「急いでいる」。しかし、自動車が接近していないから安全で事故は絶対に起こらないのだろうか？信号無視をする人は他の場所では信号を守るのだろうか？

「自動車が接近していない」と判断したのは、あくまでも視野の範囲内に自動車が入っていないからだ。自動車が交差点近くの駐車場から突然出てくる、建物の陰から自転車が出てくる、信号が青色から黄色に変わって自動車が急に速度を上げて接近してくることもある。

また、安全と判断したのが特定方向、例えば左右の道路だけだとすると、その方向には注意機能が働くが、その他の方向には働かず前方の歩行者と接触することがある。日常利用の道路では、自己判断で安全確認も行わず、赤信号の無視が起りやすい。

このように、信号を無視する人は、安全を自己判断し、危険予知を認識していないため、他の場所でも信号無視をしている可能性が大である。

##### ◇ 信号遵守の方法

どうすれば赤信号で必ず停止するという基本を守らせることができるのか。安全講習会では可能な限り身近な交差点を取り上げる。その交差点の写真を提示し、写真を見ながらその交差点での様々な体験を紹介させる。また、赤信号で自転車が進んでいる写真を見せて、どのような危険が潜んでいるかについて意見を出させる。次に赤信号を無視して交差点に進入する自転車と大型トラックが接近する写真を見せ、危険な状態を認識させる。

現地教育においては、人為的に信号を遵守する自転車を配置すると、他の自転車が遵守するようになるというのを見せて、交通安全指導員、地元の中高校の生徒会役員生徒、町内会自治会役員、講習会参加者に信号を守る先導者になるよう依頼する。これにより、ある交差点では従来の遵守率が57.5%であったものが85.2%まで上昇したという調査結果もある。

- 信号機がない交差点

- ◇ 一時停止の現状

信号機のない交差点においても、一時停止の標識や路面標示のある場所が多い。ここでは、自転車はもちろん、歩行者も一時停止し、安全確認を行ってから交差点を通行しなければならない。一時停止しない原因は以下のとおりと考えられる。

- ① 日常使用している道路である。

- ・ 自動車、自転車、歩行者が「いつものとおりの通行状況である」「いつものとおりの通行が少ない」ことを知っているので安全である（事故は起こらない）と思っている。
- ・ 「事故の発生を見たり聞いたりした」「自ら事故を起こした」経験がないから安心して（事故が起こる可能性を忘れている）。

- ② 急いでいる。

- ③ 一時停止し、再出発するとき、ペダルをこぎ出すのが面倒である。ふらつく。

- ④ 今まで事故を起こしたことがないから、自分は大丈夫。

- ⑤ 他の自転車も一時停止していない。

- ◇ 一時停止する習慣付けの方法

自転車を利用する者は全員が歩行者として交差点を通行している。そこで、最初に歩行者としての立場で一時停止の習慣付けを伝える。歩行者であったら、交差点直前で一旦止まって左右を確認してもわずか1秒なので簡単にできる。こうして歩行者として交差点で一時停止して左右を確認しても、自動車や自転車が急接近することは少ないが皆無ではない。一時停止を100回続けて行い1回も自動車や自転車が目前を通過することがなかったとしても101回目にはあるかもしれない。危険性を歩行者の立場で感じとることが、信号機のない交差点での一時停止の習慣付けの第一歩になる。

- 横断歩道

- ◇ 接触事故が発生しやすい横断

幹線道路に敷設された横断歩道は赤信号による停止時間が長く、特に朝の通勤時間帯には歩行者や自転車が狭い範囲内で多数待機し、信号が青になると一斉に進みだす。スクランブル交差点でも同様である。このような状況下、歩行者と自転車の接触事故が起きている。

- ◇ 横断歩道の利用に対する指導方法

自転車は車両なので、交差点を横断するときは車両に対する信号機に従わなければならないが、歩道通行時だけでなく、車道通行時でも歩行者用信号機に従う自転車が非常に多い。現在、歩道脇に設置されている自転車横断帯は廃止される方向にあり、「歩行者自転車専用」と表記された信号機も減少している。自転車は、歩行者がいない場合以外は押して横断しなければならないが、このルールを守らない者が最も多い。法律を知らない者が非常に多いと思われる。安全講習会においては、次の2点を最初に提示する。

①交差点では歩行者用信号機ではなく車両用信号機に従う。

②歩行者用信号機に従って横断歩道を通行するときは自転車から降りて押して通行する。

しかし、これを提示しても急に守られるようになるとは考えられない。次に互いの接触や転倒の可能性、特に高齢者と接触すると、高齢者に多大な被害を与える加害者になることを説明する。さらに、実技講習会場に8～10mの横断歩道を設定し、参加者全員が横断者役と自転車役に分かれて一斉に横断してもらい自転車に乗って進んでも自転車から降りて押しながら進んでも、時間の差は10秒にも満たないことを理解させるのも一つの方法である。

## ■ 車道左側通行の場合

自転車は道交法第2条で「軽車両」とされ、第17条・第18条で道路（車道と歩道の区別のある道路では車道）の左端を通行しなければならないと定められている。しかし、右側通行をする自転車は多数見られる。

### ● なぜ右側通行をするのか

右側通行をする原因として次のことが考えられる。

①歩行者と同じく右側通行と思っている。

②朝の通勤時間帯等で対向する歩行者が多いため、歩行者や自転車の通行が少ない右側を選ぶ。

③左側に駐車車両が連続している。

④交差点で右折するため、交差点の手前から右側通行をする。

⑤右側左側を特に意識しないで通行する。

⑥右側通行をすると左側通行の自動車の接近が正面から見えるが、左側通行では後方から自動車が接近するため危険を感じる。

### ● 右側通行の危険性を気付かせる方法

#### ◇ 歩行者との関係

最も効果がある方法は歩行者との接触や追突の危険性に気付かせることである。右の写真を提示し、歩行者の立場としての危険意識を聞く。「自転車は音がしないので接近に気付かず、自分の脇を通過したときに接触する」「横に移動したら自転車に追突される」という回答が多い。この回答を基にして歩行者の左側通行は自転車の右側通行と同じ危険性があることを同時に気付かせることにより、一層の効果がある。



自転車の右側通行その1（引用文献から）

#### ◇ 自転車との関係

自転車が右側通行をしていると左側通行の自転車と接触する。このときの左側通行をしている自転車の立場としての危険意識を聞く。「交通ルールを守って左側通行をしている自転車は、右側通行の自転車が避けると思っているにもかかわらず避けずに接近すると互いに避けきれずに接触するか衝突する危険性がある」「右側通行の自転車がスピードを出していると互いに避けきれずに接触するか衝突する危険性がある」「速度を落としながら進む方向を変えようと

してハンドル操作を行ったときに、ふらついて接触や転倒の可能性がある」などである。右の写真を見せたが回答は難しそうであった。この状況では、右側通行の自転車は前方からの自動車の接近が見えているので左側通行の自転車とすれ違うとき、自ら道路の中央に進行方向を変えることはなく、交通ルールを正しく守っている自転車が道路中央に移動することになる。そのとき自動車が前方不注意運転を行っていたら、左側通行の自転車はこの自動車に追突される危険性がある。



自転車の右側通行その2（引用文献から）

このように右側通行は交通ルールを守っている人を事故に巻き込む危険性があるということを気付かせる。

#### ◇ 自動車との関係

右側通行をしていると自動車の接近がよく分かり、避けやすくなる。しかし、道幅が6m程度のいわゆる生活道路で、避ける右側に歩行者や自転車が通行していたらどういった危険性があるかを質問し、その危険性を気付かせる。また、左側通行をしているときに後方から自動車が接近してきても慌てず、進路を変えずに徐行しながら進行するか、もしくは一時停止して自動車の通過を待つことを伝える。

#### ◇ 右側通行をしながらの右折

信号機のない交差点における右側通行率について筆者の調査では左折時1.9%、直進時9.5%に対して右折時は73.3%と極めて高い。その理由は次のように考えられる。

- ①赤信号のとき、左側通行では停止してその後二段階右折を行うことになるが、右側通行では一時停止しなくても進行できると考えている。
- ②短距離で進行できる。
- ③左端を通行しながらの右折は交差点内で左右、正面、後方の各方向から来る各種車両や歩行者の動きを確認する必要があり、大変である。

そこで、右側通行による危険性を理解してもらうため、写真下左を示してどのような事故の危険性が潜んでいるかについて意見を交わさせる。その後、写真下右を示して出会い頭の衝突や追突の危険性を理解させる。筆者はさらに自作の動画も見せている。



自転車の右側通行その3（引用文献から）



自転車の右側通行その4（引用文献から）

## ■ 歩道通行の場合

### ● 法令による自転車の歩道通行条件

前述のように、道交法第 17 条で「歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない」と定められているが、同法第 63 条の 4 において歩道通行ができる条件と通行方法が、次のように定められている。

- ①道路標識等により当該歩道を通行できるとされているとき。
- ②自転車の運転者が児童、幼児その他の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者として政令で定める者（道交法施行令第 26 条より 70 歳以上の者と内閣府令で定める身体に障害のある者も含む）。
- ③車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するために自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。
- ④歩道の中央から車道寄りの部分（道路標識等で指定された自転車通行指定部分があるときはこの部分）を徐行しなければならず、また、自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければならない。

しかし、自転車の歩道通行条件と通行方法の認知度は低く、15,171 人に対するアンケート調査で「歩道通行時は徐行」の認知度は 73.7%で、遵守率は「いつも守っている」「だいたい守っている」を合わせて 65.1%であった。

### ● 自転車の歩道通行時の危険意識

自転車の歩道通行で危険を感じる状況につき 1,223 人に対する自転車利用者の立場のアンケート調査では「狭い歩道の通行時」が 68.0%、「路面に凹凸などがあるとき」が 56.1%という歩道環境と「歩行者とすれ違うときや追い抜くとき」62.8%、「自転車とすれ違うときや追い抜くとき」が 49.9%という通行方法が指摘されている。また、1,438 人に対する歩道を通行している自転車を見ている立場でのアンケート調査では「スピードを出しているとき」62.8%、「歩行者の多い歩道を通行しているとき」が 43.0%であった。

### ● 自転車の歩道通行でどのようなときに事故が起こりやすいかを理解してもらう方法

歩道通行をするときに危険性を感じているにもかかわらず、そのような通行をしてしまう原因として次の点が考えられる。

- ①歩道では歩行者が優先という考えがなく、速度の速い自転車が先に行くべきと考えている。
- ②徐行するという法律を知らないか、徐行という速度が分からないため自分の思っている速度で通行する。
- ③歩行者の通行の妨げになるときは一時停止しなければならないのになぜしないのか。
  - ・ 法律を知らない。
  - ・ 歩行者の脇を通行できるから一時停止しなくてよい。
  - ・ 一時停止すると次にペダルをこぎ出すのが面倒、もしくはふらつく。

このように自転車利用者本位で考えているために事故もしくは危険行為が起こる。そこで、歩行者のすぐ脇を通行することで発生する事故の危険性を理解させるため、歩行者の立場で考え、経験させる。このため、次頁の写真を提示して、どのような事故の危険性が潜んでいるかを考え、意見を交換する方法がある。

最も効果があった方法は、安全講習会参加者が歩行者役と自転車乗車役の両方を体験する実技であった。自転車に乗車した者は歩行者のすぐ脇を通行し、その様子を撮影した動画を見せる。自転車に乗っていると自分ではどのような危険な通行を行っていたか分からないが、動画を見ることで自分の危険な通行状態が分かる。そこで、歩行者としての立場と自転車乗車者としての立場の感想をそれぞれ述べさせる。



歩道をすれ違う自転車（引用文献から）

歩行者の脇を通行しなければ進めない状況では自転車から降りて押し歩きすることを勧める。押し歩きの実施状況は地域によって大きく異なる。すなわち、交差点での一時停止と同様に、周囲に押し歩きをしている自転車が3台以上あると、他の自転車も押し歩きを行う傾向がある。このため、講習会参加者を始めとして地域の連携による取組が必要となる。

#### ■ 自転車事故防止のための今後の指導方法

自転車は最も身近な乗り物として様々な道路を通行し、幼児から高齢者まで幅広い人たちに利用されているので、事故の発生原因、発生場所も多様である。したがって、自転車事故防止のための指導方法も多様である。

この記事では、筆者がこれまでの講習会等で行ってきた方法の一つである「道路環境に対応した内容」を紹介したが、この他にも年代別や職業別等の様々な方法があるので、本稿及び別稿（谷田貝一男：安全な自転車交通の実現に向けたソフト面からの方法について 運輸と経済第78巻第5号 交通経済研究書 2018年）を参考にして指導方法の改善に取り組まれない。

以上