

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8回 駐車車両と歩行者
(「人と車」2021年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。

■ 駐車車両が作る危険

前回述べた、バスの優先性を考えることは歩行者の優先性につながることから考えると、車両が停止していても歩行者や自転車等の交通弱者の優先性が考慮される必要性を示唆すると考えることができる。一般的に車両の多くは走行している時間よりも停車している時間の方が長く、特に道路上の駐車には広い面積を必要とする点で、他の交通に対する影響は少なくない。他の交通の妨げとならないために道交法でも駐車方法について厳しく定められている。今回は車両が停止していても、ドライバーが車両を離れていても、動かない車両そのものが歩行者に対して道路上の危険を及ぼす場合について考えてみる。

道交法第38条は横断歩道を渡る歩行者の優先を示している。誰かが横断歩道を渡ろうとするときの優先性は当然のこととしても、この条文を厳密に読むと前段において「歩行者や自転車がいないことが明らかでない限り横断歩道では徐行しなければならない」とされている。ダイヤモンド(前方に信号機のない横断歩道又は自転車横断帯あり)で50m先に横断歩道があることを確認し、前方を見て歩行者や自転車の姿が見えなかったとしても、これを「明らかにない」と判断するのは尚早である。

遮蔽物のない見通しのよい道路環境ならばある程度通用するかもしれないが、道路上では様々な遮蔽物が歩行者の存在を隠している。

道交法第38条の2を考慮すると、横断歩道がなくても遮蔽物の向こう側から道路を渡ろうとする歩行者がいるかもしれないので、死角を形成する遮蔽物があれば、ドライバーは常に歩行者等の存在に注意を払う必要がある(図1)。

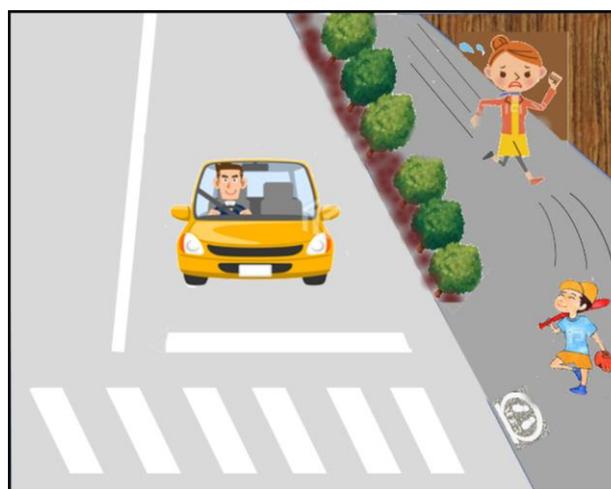


図 1

近年はドライブレコーダの普及に伴い、インターネット上に記録画像が多く配信されている。その中には、駐車車両の列の間から人が現れて、あわや衝突といった危険な場面も紹介されている。突然視界に現れるのは、駐車車両のドライバーであったり、注意力が不十分な子供であったりするなど、歩行者の特性は様々だが、当然のことながら走行中のドライバーに危険を回避する義務がある。もしも事故になれば当事者は歩行者とドライバーだが、歩行者発見の妨げとなる死角を形成した遮蔽物はほかならぬ駐車車両である。

特に大きい車両のうち、前回取り上げた路線バスやトラックはその構造から死角が大きいことは自明だが、軽自動車、小型自動車は全高 2.0m 以内、普通自動車では全高 2.0m を超える場合もある。近年の SUV やワンボックス車の流行により乗用車は大型化の傾向にあり、例えば 2021 年前半(1 月～6 月)の新車販売台数において、最も人気があったワンボックス車(小型自動車)は、全長 3.7m、全幅 1.67m、全高 1.74m である。同じく最も人気のあったワンボックス車(普通自動車)の場合は、全長 4.95m、全幅 1.85m、全高 1.95m である。

2020 年の日本人の子供の平均身長は 5 歳児で 111.6cm、17 歳でも 170.7cm なので、駐車車両の前方に位置すると走行車両から発見することは困難である。特に小さい子供はセダンなど全高が低い場合であっても十分に隠れてしまうことから、歩行者が「明らかにいない」と判断するのは極めて難しいといえる。道路上の駐車車両は、無意識に道路上の死角を作って歩行者の被視認性を下げ、道路横断の危険性を高くしていると言える(図 2)。



図 2

■ 歩行者の横断に影響する駐車

道交法第 44 条～第 51 条の 16(第九節、第九節の二)には駐停車に関する規定が定められている。歩行者や自転車等の交通弱者の道路利用に関連する条文も含まれているので、まずは**駐停車禁止場所を定める第 44 条 1 項**を取り上げてみる。

<道路交通法第 44 条(抜粋)>

第 44 条 車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。

- 一 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
- 二 交差点の側端又は道路の曲がり角から 5m 以内の部分
- 三 横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に 5m 以内の部分
- 四 安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に 10m 以内の部分
- 五 乗合自動車の停留所又はトロリーバス若しくは路面電車の停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から 10m 以内の部分(当該停留所又は停留場に係る運行系統に属する乗合自動車、トロリーバス又は路面電車の運行時間中に限る)
- 六 踏切の前後の側端からそれぞれ前後に 10m 以内の部分

一号のうち「交差点、横断歩道、自転車横断帯」は道路を横断する歩行者の進路を妨げてはいけないことを示している。「坂の頂上付近」の駐車でもっと危険なのは、パーキングブレーキの掛け忘れ等による意図しない車両の走行であり、歩行者の有無にかかわらず極力避けなければならない。

ここでさらに**第 38 条の 2**を考慮すると、坂の頂上付近はもともと進路上の障害物を視認することが難しいことに加え、駐車車両によってさらに死角が増えて歩行者の発見を遅らせる可能性がある。また、二号と三号において、交差点、横断歩道、自転車横断帯から 5m 以内の駐車を禁止して、前述したように横断する歩行者や自転車が駐車車両によって死角に入るのを防いでいる。五号において前回取り上げたバスの停留所近辺の駐車を禁止して、駐車車両が邪魔になって停留所を使えなくなるのを防いでいる。停留所近辺に駐車車両がいなければ、結果としてバス利用者の被視認性を保つ効果があるといえる。

■ 歩行者の通行に影響する駐車

第 44 条 1 項は歩行者の道路横断に関する内容だが、歩行者や自転車の通行に影響する駐車の方法はよく問題として取り上げられる。縁石やガードレールなどで歩道と車道とが区分される道路上の駐車は車道上に限定されるが、いわゆる生活道路などのように物理的な区分がない道路上の駐車は歩行者や自転車の通行の妨げになる可能性がある。

歩いていて駐車車両があった場合、車両の左側(外側)を通るか、右側(道路中央側)を通るか判断に迷う場面はしばしば見かける。狭くなっている外側を通ると塀や車両にぶつかってしまうかもしれないし、道路中央側は前後から来る他の車両とぶつかってしまうかもしれない。これに対して、停車又は駐車の方法として**道交法第 47 条**では**1**ないし**2 項**で**道路左側端に寄せることを規定し、3 項**で**路側帯がある場合の寄せ方を規定**している。

ここで「他の交通の妨害とならないように」の記述について少し詳しく考えてみる。**同条 1**ないし**2 項**はできる限り左側の隙間を埋めて、車道を広く使えるようにする主旨が窺える。一方**3 項**では車両が路側帯に入るため、ぴったり左側に寄せてしまうと歩道としての路側帯を塞いでしまう。これについて、**道路交通法施行令第 14 条の 6、1 項**において、車道も含めて狭い道路(路側帯の幅が 75cm 以下の場合)を例外としつつ、**2 項 1 号**では路側帯に入って駐車する場合には歩行者の通行を妨げない幅(75cm)の余地をとるとして、歩行者の「交通の妨害とならない」ように定めている。75cm あれば多くの歩行者は問題なく通ることができるだろう(図 3)。

駐車の際、車道側を走行する後続車両の通行の妨げとならないことに気を配るとともに、歩行者の通行に対しても配慮が求められている。

なお、自転車と駐車車両との関係については歩行者よりも複雑なので、次回以降に取り上げたい。

8 月 24 日～9 月 5 日の間、東京パラリンピックが開催されたが、車椅子利用者の交通利用について、現行のバリアフリー法(「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」)では、建築にあたって車椅子等の通行のために必要とされる通路幅を最低 80cm としている。前述の第 14 条の 6 で定めた幅をあと 5cm 広げて駐車させると車椅子利用者も今より少し楽に通行できるかもしれない。

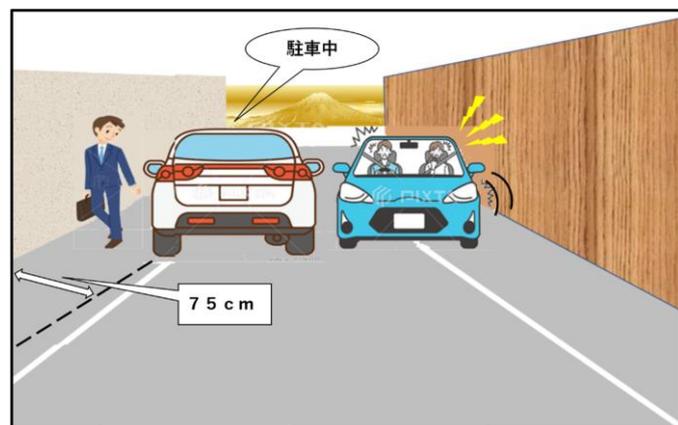


図 3

<道路交通法第 47 条(抜粋)>

第 47 条 車両は、人の乗降又は貨物の積卸しのため停車するときは、できる限り道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

2 車両は、駐車するときは、道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

3 車両は、車道の左側端に接して路側帯(中略)が設けられている場所において、停車し、又は駐車するときは、前二項の規定にかかわらず、**政令で定めるところにより**、当該路側帯に入り、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

<道路交通法施行令第 14 条の 6>

第 14 条の 6 法第 47 条第 3 項の**政令で定めるもの**は、歩行者の通行の用に供する路側帯で、幅員が 0.75m 以下のものとする。

2 車両は、路側帯に入って停車し、又は駐車するときは、次の各号に掲げる区分に従い、それぞれ当該各号に定める方法によらなければならない。

一 **歩行者の通行の用に供する路側帯に入って停車し、又は駐車する場合** 当該路側帯を区画している道路標示と平行になり、かつ、当該車両の左側に歩行者の通行の用に供するため 0.75m の余地をとること。この場合において、当該路側帯に当該車両の全部が入った場合においてもその左側に 0.75m をこえる余地をとることができるときは、当該道路標示に従うこと。

二 **歩行者の通行の用に供しない路側帯に入って停車し、又は駐車する場合** 当該路側帯の左側端に沿うこと。

以 上