

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9回 駐車車両と自転車
(「人と車」2021年12月号から)

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2021年12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。

■ 駐車車両と自転車

前回は駐車車両が歩行者にもたらす危険性を取り上げて、歩行者の横断と通行にかかる課題について考えた。トラフィックヒエラルキーにおいて歩行者の次の階級に位置づけられる自転車の場合、通行速度が速いことと通行区分が異なるという二点において歩行者とは異なる。したがって、駐車車両による自転車に対する影響には、歩行者に対する場合に共通する点と異なる点がある。今回は**駐車車両と自転車との関連性**について考えてみる。

自転車は軽車両であることから原則として車道左側の通行が義務付けられている。自転車通行区分の有無に関わらず車両が車道左側に駐車されていると自転車は回避しなければならない。自転車の走行速度は歩行者よりも速いものの、自動車と比べればはるかに遅いので、自転車の後方を走る自動車から見ると左前方の自転車が突然車道の中央に飛び出してくるように見える。そのため多くのドライバーが自転車の車道通行に危険を感じているようである(図1)。

ただ、片側二車線以上の幹線道路等に面したコンビニエンスストアなどに商品を納品するトラックが駐車する状況下において、左車線を走行する自動車が右車線に車線変更をするような場合、右車線を走る後方の自動車は減速して道を譲るだろう。ドライバーが好むと好まざるとにかかわらず自転車が車道を通行することは法的に定められていること、駐車車両に対しては自転車に限らず他の交通も回避動作が必要であることから、ドライバーは前方に自転車と駐車車両を発見した時点で、自転車の回避動作を予測して安全を確保しなければならない。

一方で自転車の立場からは、自転車通行区分を塞ぐように車両が駐車されていると通行が妨げられるので、通行区分が機能しない問題がしばしば提起される。仮に駐車禁止区間でなかったとしても、道路の端に十分な間隙があれば車両の左側を通ることができるものの、通過ができないと判断すれば車両の右側を走行しなければならないため、車道中央に進路を変更する必要がある。このとき後続する自動車が自転車よりもはるかに速く走行しているため、ある程度の距離が保たれていたとしても追突される危険を感じるとともに、危険の原因となった駐車車両に対してきわめて悪い感情を持つことだろう(図1)。

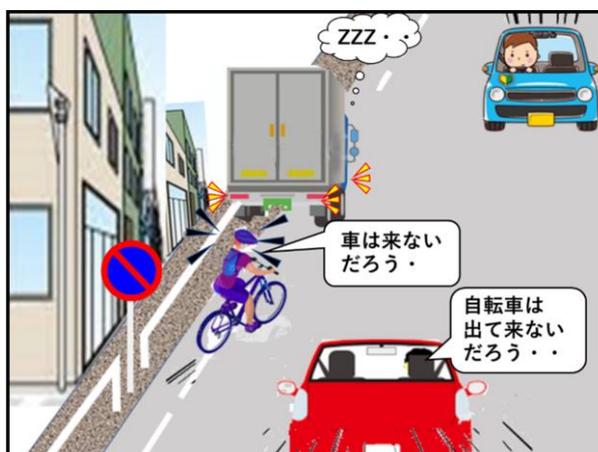


図 1

自動車と自転車が同じ場所で駐車車両と遭遇した場合、トラフィックヒエラルキーの観点からは、自動車が交通弱者である自転車を優先させることで問題は解決するはずだ。自動車は駐車車両周辺で自転車を先行させ、自身も駐車車両を回避したのち、安全な間隔を取りながら自転車を追い越すことができる。前記の通り、ただでさえ自転車との車道の共有に危険を感じているのだから、さらに危険が増える場面を自分から作り出すよりも、自転車を優先させて安全を確保するほうが、結果として両者とも速く走行できるだろう。

こうした考え方は、駐車車両の回避に限らず往来の多い車道全般にわたって言える。例えば自動車の前方を自転車が走行している状態

から自動車が次の交差点を左折する場合(図2)、一度追い越してから減速して左折しようとする、今し方追い越した自転車の直進をサイドミラーで確認するだろう。そして巻き込み防止のために自動車を停止させ、自転車の通過を待ってから左折を始めることになる。自転車の後方にいる時点で方向指示器を出すとともに減速すれば、ただでさえ注意の対象が多い交差点において、事故の危険性を減らすことができる。

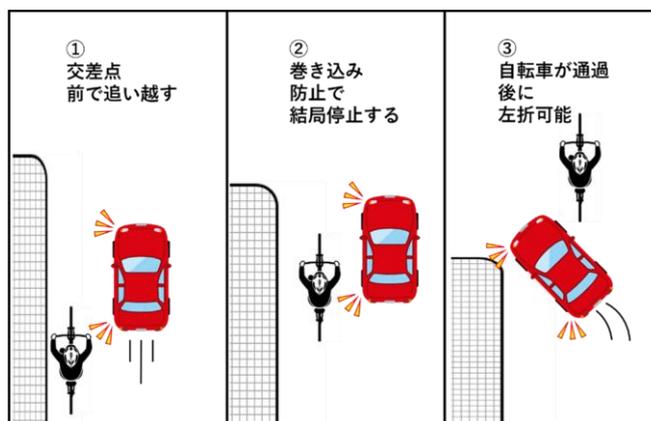


図 2

■ 回避動作における安全確認

自転車がルール通りに車道の左側を走行していることを前提に、左端の駐車車両を回避する際の安全確認動作について、**自動車の立場と自転車の立場の両方から考えてみたい。**

片側一車線道路を走行する自動車の左側前方を自転車が先行しており、駐車車両に近づくと、自転車が駐車車両の右側に出てくるか、左側の狭い間隙を通過するか、あるいは停止するか予測する必要がある。左側と停止の場合は自車の進行は妨げられないが、最も事故の危険性が高いのは右側の場合なので、事故回避のためには右側に出てくる「**かもしれない**」運転が必要になる。

さらに、自転車に進路を譲るに当たり後続車があった場合の車間距離も確認する必要がある。本来、自車と後続車との間では後続車が責任を持って車両間隔を維持しなければならないが、車線変更直後など接近している場合もあるだろうから、後続車に対して減速する意思を明確に伝える必要がある。しかしながら駐車車両に近づきすぎからの急減速は追突事故の危険性が生じる。後続車両からは前方左側の自転車を視認するのは困難なので、急減速にならない形で早めに減速して、**三者(自転車、自車、後続車)**の間隔に余裕を持たせるのが理想的である。そのためには前方を走る自転車の有無を早期に確認する必要がある。このときの**自車には三者の安全を守る重大な責任がある**と言えるだろう。

いっぽう、**自転車で直進中に駐車車両がいた場合は**、前記のとおり車両の左側か右側の通過か、あるいは停止の選択肢があるが、よほど交通量が多くない限りそのまま走り続けたいと考える。多くの場合、左側には十分な余裕がないので駐車車両の右側を走行することから、後続車の有無を確認しなければならない。後続車両がいた場合は、自転車の回避動作にかかる予想所要時間と、後続車両の走行速度と車間距離の目算による予想到達時間とを比較して、自転車に十分な時間があることを確信してから回避動作を開始することになる。限られた時間の中でとても複雑な判断が要求されており、人の認知能力の多くを酷使するので自転車走行中の認知活動としては相当の負担になる。

しかも距離をあげながら複数台の駐車車両があれば、この複雑な判断を繰り返し要求されることになるので、自転車利用者が駐車車両を毛嫌いするのも無理はないかもしれない。

そこで、自転車がトラフィックヒエラルキーの観点において優先されることを利用し、後続車に安全確認の一端を担ってもらうために、**被視認性を高くする**ことが考えられる。自転車に備え付けられている前照灯(ライト)、尾灯、反射器材(サイドフレクタ)とともに目立つ配色の服装にするなどの方法により、後続車からの発見を早めることができる。前記のとおり、自転車の走行を確認した後の自動車には自転車を優先する義務があるので、自転車に要求される判断には多少の時間の余裕ができるだろう。自転車には、自身による安全確認とともに、他の交通に対して安全確認を促すアピールが求められる。

これ以外に自動車、自転車の両者に共通する安全確認項目として、駐車車両の乗員が挙げられる。本来、降車する際の安全確認は駐車車両の乗員に課せられた義務だが、場合によっては後方からの車両の接近を見逃すことがあるかもしれない、お互いに確認が必要である。また、乗車する際の移動について、駐車車両の後ろ側から運転席に移動する場合は通行中の車両から目視できるが、駐車車両の前方から道路に出てくると、後続するドライバーには突然飛び出してくるように見える。前回のバス停の例でも説明したとおり、**停車中の車両近辺には歩行者がいることを前提**とした通行が求められる。

■ 自転車に配慮した駐停車方法

回避動作により生じる衝突の危険をなくすためには前記のような安全確認が必須だが、十分な道路幅を確保できるならば、自転車と駐停車車両とを物理的に分けるのが理想的だ(図3)。自転車通行区分が設けられることで通行を妨げられないので、前記のような安全確認等の負担が激減するであろう。

いっぽう、欧米の道路には自動車の通行とともに駐車場所としての機能が含まれるので、多くの都市で自転車通行区分が駐車区分よりも道路中央寄りに設置されている(図4)。



図 3

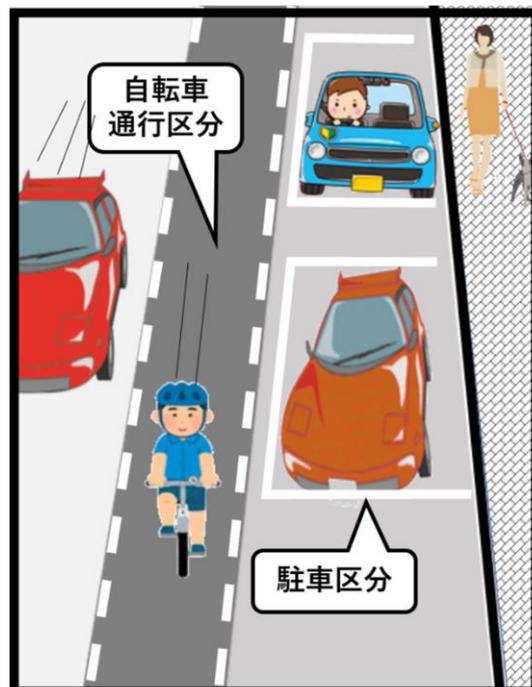


図 4

自転車通行区分は確保されているので駐車車両が動かない限り自転車の回避動作は不要だが、乗員が乗降するときのドア開閉のタイミング、駐車車両を発進させるタイミング、走行中の自動車を駐車させるタイミングでは特に注意が必要である。自転車を優先させる観点からは、いずれの場合も自動車側が自転車の有無を確認しなければならない。ドアの開閉と発進については自転車との接触、駐車については左折と同様に巻き込みを防止するために、サイドミラー又は目視で後方の自転車の有無を確認する必要がある。欧米の自転車の走行速度は我が国と比べてかなり速いので、時間的な余裕を十分に持った運転が求められる。

2019年以降の新型コロナウイルス感染拡大により、通勤・通学における自転車活用が推進されていることから、我が国でも自転車への注目度は高まっている。自転車活用推進本部では自転車に対して利用時の注意を促しているが、この連載の主旨であるトラフィックヒエラルキーの観点からは、ドライバーにも交通弱者との混合交通をこれまで以上に意識していただきたいと願う次第である。

以上