

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 5 回 自転車の優先性と走行区分
(「人と車」4月号から)

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」4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。

■ 交通弱者としての自転車

2020年の交通死亡事故者数 2,839 人のうち歩行者が 1,002 人であったのに対して、自転車乗車中の死亡者数は 526 人であった。今回は、トラフィックヒエラルキーにおいて歩行者の次に優先される交通弱者としての自転車について考えてみる。

オランダやデンマークなどのように欧州で利用される自転車の走行速度は、スポーツサイクルの場合、時速 40 キロ程度になることから都市圏の半径 20 キロ程度ならば 30 分程度で通勤できる。ただしそれは、自転車専用道や自転車レーンなど自転車利用のインフラが高度に整備されていることが前提であり、我が国で同様の環境を整えるにはまだ時間がかかるであろう。

自転車は道路交通法で車両(軽車両)の区分に分類されながら、自動車とは異なって歩行者と同じように利用者の体が露出しているため、交通事故が発生すると大きな傷害を負うか、場合によっては命を落とす危険が高い乗り物である。2020年の自転車による対歩行者の事故件数が 2,634 件であったのに対して、自転車の対車両事故件数は 62,079 件で約 23.6 倍であった。

さらに、2020年の自転車乗用中の交通事故死傷者数に着目すると 66,137 人であり、38,918 人の歩行者と比べて約 1.7 倍となる。これは以前からの傾向であり、交通事故で傷害を負う人の数は自転車の方が多いたことが分かる。このうち最も多い年齢層は 15~19 歳の 11,344 人となっており、この年齢層だけで 65 歳以上の 13,748 人に近い人数となっている。

いわゆるギャングエイジと呼ばれる年代の交通事故発生率が他の年代と比べて多いことは解決すべき課題である。彼らの主な交通手段である自転車の安全確保のためには、効果的な交通安全教育を施す必要があるだろう。しかし気軽な交通手段であることが、自転車利用を歩行の延長として捉える傾向がある点で、自転車の危険性を十分に理解させるための課題は少なくない。

■ 自転車が右側を走行する理由

しかしながら我が国の道路交通法上では、自転車は軽車両に区分され、法的には歩行者よりは自動車に近く位置づけられているといえる。車両の走行区分は原則として道路左側とされているため、例外を除いて他の車両と同じく自転車に対しても道路左側走行の義務があるが、自転車乗用者の運転行動を見る限り、欧州等諸外国ほどには十分徹底されている状況にはないと思われる。

特にガードレールや通行区分の指示がない道路における自転車の逆走は大変危険だ。走行中に自転車が前方を同じ方向で走行していれば、万が一何か危険が発生しても減速、停止さえすれば自転車は遠ざかるので危険を回避することができる。一方で自転車が逆走している場合は、自動車がどんなに自転車を優先させようと思っても、発見から衝突までの相対的な速度が速くなることに加え、もし自動車が減速・停止したとしても自転車は接近し続けるので回避しようがない。自転車側が「ながらスマホ」などで自動車に気付かなければ危険性はさらに増す。

これは自転車同士にも言えることだ。「ながら運転」は今回のテーマではないので他に譲り、自転車の逆走が生じやすい例とその問題点について考える。

図1のように道路反対側の目的地に行きたいときは遠くの交差点で道路を渡る必要があるため、もっと手前から右側を逆走せざるを得ない場合がある。また、図2のように中央分離帯がない場合でも左側走行を遵守した上で道路反対側の目的地に横断するのは危険を伴うので、交通量が多い道路などでは手前の渡ることができる場所で予め横断してからしばらくは右側通行をすることになる。

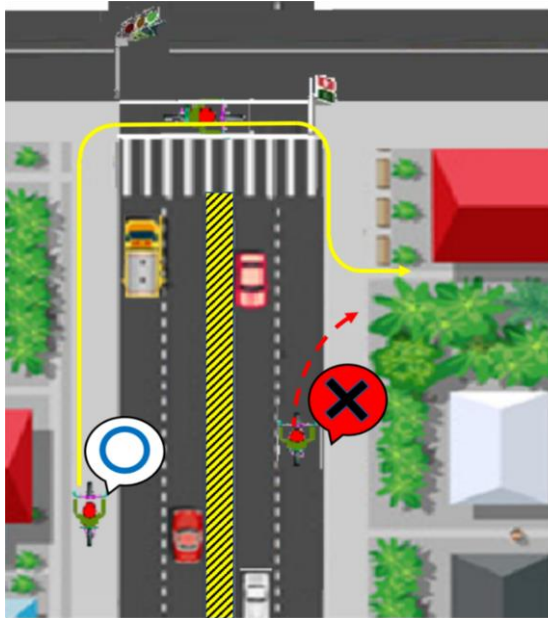


図1 中央分離帯が設けられている片側二車線道路

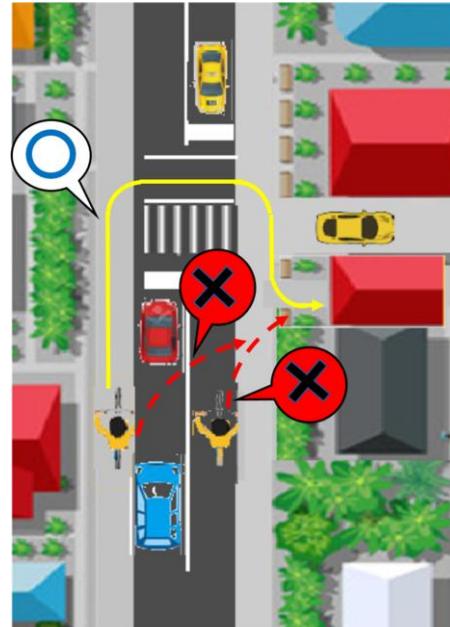


図2 中央分離帯がない道路

自転車通行可の歩道においても、センターラインや色分けなどで歩行者と自転車を明確に区分している場合があり、歩行者の優先には十分機能を果たしているが、道路標示などは自転車の進行方向が両方向に描かれている場合が多く、原則として左側通行である意識を与えることができずにいる。これら道路環境に起因する自転車の右側走行は、直進してくる車両との正面衝突の危険だけでなく、道路右側の狭い路地や駐車場などから出てくる車両との出会い頭の事故の危険につながる。

また、交差点における右折について(図3)は、二段階右折が道交法第34条3項で義務付けられているとおり、交差点の左端を時計回りに走行する必要がある。第一種原動機付自転車に義務付けられている二段階右折には三車線以上とする条件付けがあるのに対して、軽車両である自転車については例外なく必須である。信号機付交差点などはひと手間増えるため、交差点内を右側走行して道路を横断し、信号が切り替わると再び交差点内を右側走行するといった反時計回りの横断がしばしば見受けられる。この横断方法は、左側走行してくる自転車との正面衝突や左折しようとする自動車との衝突や巻き込み事故につながる。

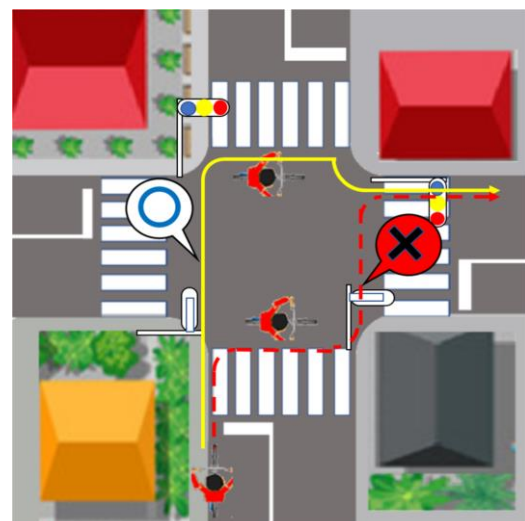


図3 交差点における二段階右折

■ 自転車に対するドライバーの責任

このように自転車の逆走は比較的交通量が多い道路で発生しやすいといえる。自転車による出会い頭事故発生率に関する研究では、**事故の約 79%が自転車の右側走行に起因する**とされている。しかしながら自転車側に道交法を守る義務があるとはいえ、我が国では自転車利用に関する交通教育が欧米と比して不十分であるため、知識と経験が豊富な人であれば自動車の挙動を考慮しているかもしれないが、多くの自転車利用者は自然と目的地への最短距離を目指すことだろう。さらに、自動車と自転車との間で交通事故が発生したときの自転車の一方的な被害を考慮すると、**交通弱者である自転車の安全性が優先されることが望ましく**、ドライバーは自転車の逆走を想定しながら運転する必要があるといえる。

ルールに従って車道を走る自転車は自動車よりもスピードが遅く、ドライバーにとっては「**危険だから邪魔**」と感じることも少なくないだろう。しかしながら邪魔に思うということは自転車が走行していることをすでに認知していることを意味する。優先対象である自転車を認知できた時点で減速し、自転車から余裕のある幅をとって追い抜くことで安全の確保は十分可能である。

よく追い越し禁止の黄色いセンターラインの道路で、違反になってしまうという誤解があるが、自転車と自動車とではスピードが全く異なるので**道交法 30 条**では「**軽車両を除く**」とする例外規定が用意されているので、対向車線の安全を十分に確認した上で追い越すことができる。その際ドイツなどでは安全確保のために **1.5m** 以上の幅をあげる**ことが義務づけられている**。

ただ追い越しの場合は自転車を認知しているので事前の準備ができるが、交差点における出会い頭事故や街路樹の間から飛び出してくる自転車との接触事故は、自転車を予め認知できないことが主な原因である。したがって、前記のとおり自転車の存在を常に想定しながら運転する、いわゆる「**かもしれない運転**」が理想的な運転といえる。

我が国の場合、運転免許制度がない自転車の交通安全教育については、家族による教育に依存している面があるため、自動車の周辺を走行する自転車利用者が果たして十分な知識と技術を持っているかどうかは分からない。一般的にはいわゆる**リスク管理の原則は悪い状態から考えること**にあるので、**自転車が期待通りの運転をしないことを前提とすることが**、自転車の優先性の確保と交通安全につながると考えられる。

以上