

自転車事故 発生の背景と防止対策  
第7回 自転車の利用状況観察から安全指導を考える  
(「人と車」2022年6月号から)

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2022年6月号掲載記事の概要を紹介する。筆者は元日本自転車普及協会自転車文化センター 谷田貝一男(やたがい・かずお)氏である。写真は記事から引用し、表は記事をもとにSDAが作成した。

■ 事故発生の要因

自転車を利用しているとき、なぜ事故が起こるのだろうか？その背景には**社会環境**と**自転車利用者自身**の二つの要因がある。

**社会環境**には「**道路状況**」「**通行状況**」「**地域状況**」がある。「**道路状況**」とは幅員の広狭、自転車専用通行路の有無、歩道の有無、信号機・標識等の安全通行のための施設の有無、交差する道路の見通しの程度、カーブ・坂の有無と傾度である。「**通行状況**」とは各種車両・歩行者の通行方向・通行量、バスやトラック等の大型車両の通行量である。「**地域状況**」とは天候、自転車利用者層、利用者割合、利用目的である。

**自転車利用者自身**には「**知識**」「**意識**」がある。「**知識**」とは交通ルールを知っているか知らないかである。「**意識**」とは「**思い込み**」「**自己都合**」「**恐怖心**」である。「**思い込み**」には、自動車が来ないので信号無視、相手が止まってくれる・相手が避けてくれるので一時不停止、運転操作に自信があるので歩行者間の通り抜け、いつも通行している道路で通行状況を知っているため交差点での一時不停止・周囲不確認が含まれる。「**自己都合**」には、急いでいる、他の自転車が信号無視・一時不停止であるから自分も信号無視・一時不停止、目的地が右側にあるので車道右側通行、ペダルを踏み込んで再び走り出すのが面倒なので一時不停止が含まれる。「**恐怖心**」には、車道を通行すると後方の自動車に追突されるかもしれないという恐怖から歩道通行をすることが含まれる。

このような事故発生の背景にある社会環境という要因から、自転車の安全な通行環境への導きには行政等による長期的計画に基づく必要性もある。これに対して自転車利用者自身という要因は、利用現場や様々な講習会で安全な利用への導きが可能である。今回は現場での自転車利用状況を観察しながら、安全な利用へ導く方法を考えてみる。

■ 自転車利用の観察結果

● 交差点横断時

住宅街の中の歩道がない道路は、日常利用して通行状況を知っているという「**思い込み**」により、信号機のない交差点で「**止まれ**」の標識や路面標示があっても一時不停止・周囲不確認で横断する状況が多く観察される。

スクランブル交差点や通勤通学時間帯には青信号になると、自転車と歩行者が双方向から一斉に横断を開始するが、道路交通法の規定に基づいて国家公安委員会が告示した「交通の方法に関する教則」には、「横断中の歩行者がいらないなど歩行者の通行を妨げる恐れのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはいけない」と示されている。しかし、この「**知識**」を知らない、押し

歩きは面倒という「自己都合」により、乗車して横断する状況が多く、自転車同士の接触転倒も観察される。

- **左側通行・右側通行**

左側右側を意識しないで右側通行しているときのほか、右側が左側より車両や歩行者の通行が少ない、右折するためという「自己都合」による右側通行も多く観察される。また、目的地の駐輪場が右側にある場合、特に朝の通勤時間帯に右側通行の自転車が多く見られる。

他方で、自転車は左側通行という「知識」があり、それを守るという「意識」で左側通行している状況も多く観察される。

- **歩道通行時**

歩道を通行するときの交通ルールという「知識」を知らない、歩行者が避けてくれるという「思い込み」、急いでいるという「自己都合」により、歩行者の間を通り抜ける、歩行者の脇を通り過ぎる、車道寄りを通行しない、自転車通行指定部分を通行しないという状況が極めて多く観察される。

このため、自転車が第一当事者の事故は、令和2年は対前年で全事故件数が10.2%減少したにもかかわらず、歩道上での歩行者との事故件数は0.4%しか減少していない。

他方、歩行者が接近したときに一時停止、歩行者が通行しているときは下車して押し歩きする状況が観察され、押し歩きを告知して成果を挙げている商店街もある。

- **敷地から道路に出るとき**

事故は起こらないという「思い込み」により、一時不停止・左右不確認で自宅や店舗の敷地から道路に出る状況を観察することもある。

## ■ 危険性の高い利用状況

自転車を安全に利用するための導きは、「知識」を知らせ、間違った「意識」を改めてもらうことだ。「意識」の改めには「思い込み」「自己都合」による事故誘発という危険な状況を紹介して、その原因に気付いてもらい、併せて安全が確保できる利用の様子を紹介する。

- **一時不停止の危険性**

信号機のない交差点で自転車が左折、バイクが右折通行で右斜め前方直進のとき、「止まれ」の標識を無視して互いに一時不停止であったため、衝突寸前の危険が発生した(写真1)。このような実例で、一時停止と左右確認の重要性について気付いてもらえる。

- **右側通行の危険性**

写真2は、右側通行の自転車が前方から来る大型車両に接近したとき、車体を右側に傾けながら一時停止して

いる。道路端が舗装されていないため、足を確実に路面に付けて車体をしっかり支えないと転倒する危険性がある。この自転車が左側通行であった場合、後方



写真 1



写真 2

の自動車はこの自転車の後方位置で走行を続けるので危険を避けることができる。

● 歩道通行時の危険性

自転車が後方から歩行者の脇を通過すると、歩行者のわずかな動きで衝突する危険性がある。また、幼児を同乗させているときや買い物をして荷物が重いときに、歩行者の間を通行すると、ふらつきで接触転倒事故が発生しやすく、歩行者だけでなく同乗していた幼児にも傷害発生危険性がある。これらを画像や動画による紹介で、一時停止の重要性に気付いてもらえる。

■ 安全利用のための実践

● 一時停止する認識と習慣づくり

一時停止の重要性の認識と一時停止する習慣づくりを歩行者の立場から実感してもらい、それを自転車利用者にも使うという方法がある。

歩行時に左右の見通しの悪い交差点で、一時停止・左右確認という行動は数秒でできる。この行動を50回行って、たとえ1回も左右の道路を車両や歩行者の通行がなかったとしても、51回目に目前ですれ違いかもしれない。このとき自転車で一時不停止であると事故発生の危険性が極めて高く、この危険性を体験し、知ることが歩行時並びに自転車利用時に一時停止する習慣になる。

また、歩行者の脇を通行する自転車の危険性と一時停止の必要性を認識してもらうための体験がある。幅2m、長さ10mの歩道と仮定した直線コースを設定して、歩行者役と自転車乗車役を交互に通行してもらう。歩行者二人と自転車に乗った人が互いに任意の速度で接近し、自転車と歩行者がどのようにしてすれ違うかは自転車に乗った人の判断とする。体験終了後、自転車に乗車したときに歩行者のすぐ脇を通行した人も、歩行者のときに自分のすぐ脇を自転車が通行した際には怖かったという感想が多く聞かれた。この感想が歩行者の脇を通過する自転車の存在を減少させ一時停止する意識づくりになる。



写真 3

● 左側通行への導き

左側通行を導くため、自転車のイラストと進行方向を示したナビマークを路面に描くことでその効果が得られたという報告がある。筆者が都内の住宅と商店が混在する歩道のない幅員6mの道路にナビマークが路面に描かれている1箇所(写真3)で自転車の

表 1 自転車の通行路調査

通行調査を行った結果を表1に示す。左側通行率95.2%で、同様の結果が、周辺のナビマークのない道路でも得られた。しかし、課題もある。

別の道路で、交差点の前後左右にナビマークがあるにもかかわらず、右折時は道路右側や

| 通行路                 | 自転車 (台) |    |
|---------------------|---------|----|
|                     | 上り      | 下り |
| 進行方向左側<br>路側帯内      | 2       | 3  |
| 進行方向左側<br>ナビマーク設置付近 | 45      | 29 |
| 道路中央                | 3       | 0  |
| 進行方向<br>道路中央から右側    | 1       | 0  |
| 計                   | 51      | 32 |

| 通行路             | 歩行者 (人)     | 四輪自動車 (台)   |
|-----------------|-------------|-------------|
|                 | 上り・下り<br>合計 | 上り・下り<br>合計 |
| 進行方向右側<br>路側帯付近 | 42          | 0           |
| 進行方向左側<br>路側帯付近 | 31          | 0           |
| 道路中央            | 0           | 28          |
| 計               | 73          | 28          |

道路：幅員6m 路側帯：幅員左右各1.5m  
ナビマークの設置：交差点の前後及び2.0m間隔  
調査時：平日の午前10時30分～11時30分 天候：晴

中央を通行する自転車も観察され、出会い頭事故の危険性があった。右折時の通行路の標示方法に関する検討を要すると考えられる。

- **信号を遵守する街づくり**

誰もが信号を遵守する街づくりに、遵守時の状況調査結果(「自転車の赤信号無視の実態分析に関する研究」元田良孝他、土木計画学研究・講演集第 43 巻、2011 年)が参考になる。それによると、自転車の信号遵守率は前方の自転車が遵守したとき 80.3%、前方に自転車がいないとき 46.0%、前方の自転車が遵守しなかったとき 21.1%である。

信号遵守の自転車を人為的に配置すると、他の自転車の信号遵守率は 57.5%から 85.2%に上昇する。すなわち前方の自転車が信号を遵守すると、後方の自転車は同調行動が作用して信号遵守の傾向になるのだ。

信号無視は道路交通法違反を承知の上での行動なので、その地域の信号遵守状況観察や調査結果から、信号遵守を常に心掛けている自転車利用者に協力を求めることが一つの方法と考えられる。

以上