混合交通を観察する
DOCUMENT Eye
●series—182

夜1時間に通過した494台中無灯火の自転車は306台

●夜間、自転車の無灯火と反射材の使用状況を観察する

●観察場所／東京都板橋区下板橋1丁目4付近　東武東上線「下板橋駅」周辺
●観察日／3月9日（水曜日）
●天候／晴れ
●観察時間／18:30 ～19:30（1時間）
●日入／17:44　●観察者／4名

●WHY 夜間、無灯火の自転車は何台いるか？

平成16年に自転車乗用者（第1・2当事者）の交通事故件数は全国で19万188件であり、前年（平成15年）より6857件も増加している。

法令違反別では安全不確認が5万1381件（構成率26・8％）ともっとも多く、次いで動静※不注視が1万9322件（同10・1％）であった。

一方で、自転車の側に違反がないにもかかわらず自転車乗用中に交通事故に遭った例が6万841件（同31・7％）ある。やはり自転車乗用中は、「見る」だけではなく相手から「見られる」ことも重要だろう。

今回は、夜間に無灯火の自転車を観察するとともに、ドライバーから早期に発見されやすい反射材が衣服などに使用されているかについて観察した。

※動静不注視＝相手の存在を発見していたが、危険はないと判断し、その動静の注視を怠ったこと

車道を走る自転車。無灯火の自転車が目立った

写真上／子どもを後ろに乗せ、ライトを点灯して走る自転車
写真下／無灯火で車道の中央を走行する自転車

●●WATCHING 子どもは親に倣って点灯している例が多い

観察場所は東京・板橋区の東武東上線「下板橋駅」近くの信号のない交差点付近。スーパーマーケットが近く買い物客や、通勤、通学など自転車で往来する人がかなり多い。自動車などの交通量は比較的少なかった。観察地点は街灯が少なめで全体的に暗く、ライトを点灯していない自転車はかなり確認しづらい状況だった。

1時間の観察の結果、この交差点を通過した自転車は494台。このうち無灯火での走行は男性134台、女性172台の計306台（61・9％）。ライトを点灯していたのは男性85台、女性103台の計188台（38・1％）だった。年齢別に見ると、小学生と中・高生の点灯率が低かった。小学生は親が一緒の場合、親がライトを点灯していると子どもも点灯しており、親が無灯火の場合は子どもも無灯火というケースが多かった。また、中・高生が二人乗りをしている自転車はほとんどが無灯火であった。

点灯している自転車のなかでも目立っていたのは、ライトが点滅するタイプで、かなり遠くからでも接近してくるのが確認できた。また、電池使用により常時点灯のライトも明るく感じられた。発電機を利用し、ペダルをこぐと点灯するタイプの自転車が多かったが、交差点等での徐行時や、一時停止の際にはライトは無灯火と同じように暗くなってしまっていた。一方、自転車利用者の反射材使用についても観察を行なったが、反射材の使用例のほとんどが子どもの靴や中・高生のスニーカー、およびウィンドブレーカーなどのスポーツウェア、バッグ類などでデザインにうまく取り入れられていた。逆に大人や高齢者の服装は黒っぽく、夜間に目立たない人が多かった。

●●●PROPOSE 交通量の少ない道ほど「目立つ」ことが必要

自転車は環境にやさしく、経済的で免許も要らない手軽な乗り物だ。子どもから高齢者まで幅広い年齢層で日常の移動に利用されている。しかし、クルマやバイクに比べると、夜間は他者から確認されづらい。暗くなったら早目に自転車もライトを点灯してほしい。夜道を照らすだけでなく、他の自転車や歩行者、クルマから早目に発見してもらうことが事故防止につながる。特に交通量の少ない道路はクルマがスピードを出している場合も多いので、点灯の重要性は増してくる。反射材なども利用して「目立つ」ことが安全確保に有効である。

●自転車の無灯火状況および反射材の使用状況（単位：台）
※（　）内は衣服などに反射材を使用

	男性		女性		小計
	無灯火	点灯	無灯火	点灯	
小学生	2（0）	2（0）	7（0）	1（0）	12（0）
中・高生	27（3）	12（1）	13（0）	5（1）	57（5）
大人	98（0）	61（2）	144（0）	90（0）	393（2）
高齢者	7（0）	10（0）	8（0）	7（0）	32（0）
計	134（3）	85（3）	172（0）	103（1）	494（7）

※小学生（12歳以下）、中・高生（13～18歳）、大人（19歳～64歳）、高齢者（65歳以上）の判断は観察者の見解による