



# 車道と歩道が分離されている道路で、自転車はどこを走行しているか？

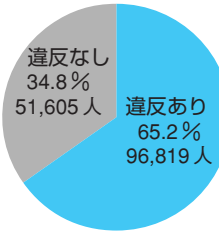


**Q1** 車道の左側端を通行していた自転車は何%いたでしょうか？

**Why** 自転車事故のうち、自転車に違反のある割合が約3分の2

平成22年の自転車乗用中の死傷者数を法令違反別にみると、自転車側に違反があった割合が約3分の2を占める(左円グラフ参照)。また、自転車関連事故は15万1626件で、交通事故全体の約2割を占めている。自転車事故の増減はこの10年ほぼ横ばいで、8割以上は対自動車だが、対歩行者事故に限ると、平成12年の1827件から平成22年は2760件。10年間で1.5倍増している。

●平成22年の自転車乗用中の死傷者数(警察庁資料)



今回のドキュメントアイでは、改正道交法が施行されて2年以上が経過した今、自転車利用者の走行状況の実態に焦点を当てた。観察エリアは、東京メトロ西葛西駅から伸びる生活道路。周辺は平坦な道が多く、自転車の利用が盛んで、通勤や通学、買物や移動などで幼児から高齢者まで幅広く利用されている。



5倍増加した。自転車同士の事故も平成22年は3796件で、10年前の1.6倍に増えている。自転車は道路交通法(以下、道交法)で「車両」と規定され、従来から原則車道を走行しなければならないが、歩道での自転車と歩行者の事故が増加。このため、警察庁は平成19年より道交法改正施行は平成20年で自転車の歩道通行要件を定め、走行位置を明確化した。

**A** 実際の観察から

★Q1の回答  
車道の左側端を通行していた自転車は806台中369台(46%)

日没を挟んで90分観察した結果、車道を走行した車両は451台、歩道を走行した車両は355台。車道を走行した自転車451台のうち、左側通行が369台、右側通行(逆走)は82台だった。道交法を守り、車道の左側端を走行していた自転車は合計806台中369台(45.8%)と過半数を割り込む結果となった。逆走する自転車は、対向する自転車を避けようとして車道中央寄りに大きくふくらむケースを多く見かけた。左側通行している車両でも、常に荷降ろしのトラックや送迎の乗用車が駐停車していたため、自転車に乗り込んだまま歩道に乗り入れたり、車道中央より迂回するなど、進路の変更を余儀なくされていた。

歩道上は行き交う人々で混雑していたが、自転車を降りて手で押して通行した人はわずか11人だった。また、二人乗り、携帯電話使用などでの片手運転も39例ほど観察された。



**道路交通法(自転車の走行位置)**

- 車道を通行するのが原則
- 車道は左側端を通行する
- 下記の場合は歩道通行可
  - ①標識等で通行可とされている
  - ②13歳未満の子どもや70歳以上の方、身体が不自由な方の場合
  - ③安全上やむを得ない場合

また、道交法で義務づけられている夜間のライト点灯は、自分の視界を確保するだけでなく、歩行者やクルマ、バイクなどに接近を気づいてもらえる確率を高める。日暮れ時を走行する際は、早めにライト

まず、自転車はクルマやバイクと同じく「車両」であることを強く認識する必要がある。その上で交通ルールを遵守することが求められる。道交法違反である逆走は、カーブや路上駐車など見通しの悪い場所では対向車からの発見が遅れるなどの危険性がある。標識などで歩道通行が認められている場合を除いて、交通の流れに沿って車道の左側端を通行することが自分を守ることもつながる。

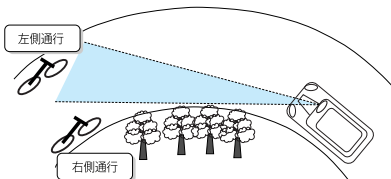
**Advice**

歩行者や他車の視点から「なぜ危険なのか」を捉え直す

自転車はクルマなどと衝突して自分が被害者になるばかりでなく、歩行者に接触して死亡事故に至り加害者になるケースが増えている。賠償責任保険等に加入していない自転車がほとんどであり、自転車加害者となった死亡事故などでは、東京地裁が5000万円余の賠償を命じる(07年4月)など、高額賠償の事故も続出している。



●右カーブ道路の右側通行の危険



自動車は道路の左側を通行するため、見通しの悪い右カーブなどでは、対向する右側通行の自転車の発見が遅れがちになる。  
出典：(財)交通事故総合分析センター「イタルダ・インフォメーションNo.46」より抜粋

**Q2** 日没後、無灯火で走る自転車は何%いたでしょうか？

トを点灯させることが大切である。ただルールだから守るのではなく、歩行者や他車の視点から「なぜ危険なのか」を捉え直すことが事故防止につながるだろう。先述のように、自転車事故のうち、自転車に違反のある割合が約3分の2を占める。もしルールを守っていたら、これらの事故は防げたかもしれない。自転車を利用するすべての世代に向けて、安全教育の場と機会を増やし、ルールを徹底してもらうことが求められる。

**A** 実際の観察から

★Q2の回答  
無灯火での夜間走行は、243台中146台(60%)

●自転車利用者の通行状況(806台中)

	車道通行		歩道通行		小計
	左側走行	右側走行	乗車して通行	降車して押し歩き	
小学生以下	11	4	25	0	40
中学生・高校生	45	13	31	4	93
成人	301	63	280	7	651
高齢者	12	2	8	0	22
小計	369 (45.8%)	82 (10.2%)	344 (42.7%)	11 (1.4%)	806

●自転車利用者のライト点灯状況(243台中) 観察時間/日没(18:02)から30分間

	ライト点灯	無灯火	小計
	小学生以下	3	3
中学生・高校生	11	15	26
成人	77	123	200
高齢者	6	5	11
小計	97 (39.9%)	146 (60.1%)	243

※小学生以下(13歳未満)、中学生・高校生(13～18歳)、成人(19～64歳)、高齢者(65歳以上)の判断は観察者の判断による



日没直後

同じ観察地点で、日没後の30分間に自転車のライト点灯状況の観察を行った。観察の結果、243台中、ライトを点灯していたのは97台(39.9%)。残りの146台(60.1%)は無灯火だった。街灯は点灯していたが周囲はかなり暗く、日没の30分後には、クルマやバイクのライトに照らされるまで観察者が自転車の存在に気づかないこともあった。ちなみに、自動点灯のライトを持つ自転車は日没の30分ほど前から点灯していた。歩行者の数が減少したため、歩道を走る自転車のスピードは目に見えて上がった。そのため、歩行者が自転車を道を譲るために立ち止まっていた。クルマの通行量も減ったため、車線を越えて自由に車道を往來する自転車が多く見られた。