



自転車社会の環境改善を目指して No.12

「危険行為」指定をすれば自転車逆走への認識が変わる 自転車運転者講習導入を前に(その1)

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 三室 敏明

事務局：〒107-0052 東京都港区赤坂1-9-3 日本自転車会館3号館3階
TEL 080-3918-2932
URL <http://www.cyclists.jp/>

あらためて問われる 自転車の危険行為

去る2013年6月7日、「道路交通法の一部を改正する法律」が衆議院本会議で可決・成立した。これにより新たに「自転車運転者講習」が法に盛り込まれた。「自転車の危険な運転を防止するために」行われるこの講習が内容面などでどれほど実効性を確保できるのか疑問だが、案をまとめた警察庁が具体的な施策を盛り込んできたことは評価すべきだろう。

「自転車運転者講習」についての規定は、公布から2年以内、2015年6月13日までに施行される。自転車の運転に関する法令の規定に違反する危険行為を反復し、2回以上「検挙」された者に対して、この講習を受けることを公安委員会が命じることができるようになる。取り締まりがなければ検挙はまず行われず、検挙がなければ受講命令は出ない以上、文字通り受け取れば、警察が自転車の取り締まり強化に乗り出すように思える。受講命令の件数は、自転車交通の問題を警察当局がどの程度重視しているかをはかる試金石となるだろう。

対象となる危険行為について、改正案の国会提出に先立ち発表された「道路交通法改正試案」で警察庁

は「信号無視、しゃ断踏切立入等」を例示したが、意見募集の結果「今後、制度の詳細を検討し、具体的に政令で定める」として、今のところ明らかにしていない。警察庁によると、この政令は道路交通法施行令であり、意見募集結果の発表資料に書かれた内容以上に具体化していることはまだないという。先の2項目は施行令にそのまま書き込まれるだろう。危険行為が実際にどう定められるかは、自転車交通の問題に対する警察の認識を示すものであり注目される。危険行為が具体的に決まる前に、自転車取り締まり強化について気になる二つのことを検討しておきたい。

問うべきは自転車の 右側通行の危険性

試案に自転車の逆走「右側通行」が入っていなかったことから、法令を遵守して車道左側を通行する自転車利用者と、警察庁の意識の隔たりを感じた。

近年警察庁は、たびたび自転車交通の整序化、自転車利用者の違反行為・危険行為への取り締まり強化を打ち出している。2007年の「自転車安全利用五則」で車道左側通行を第2則としたものの、2006年4月の「交通安全対策推進プログラム」以降の

警察庁の文書や指導・取り締まり強化の動きを見ても、こと自転車の車道右側通行に関しては特筆すべき組織的な対応が見られない。

このプログラムでは、積極的に検挙する自転車利用者の悪質・危険な違反として「酒酔い運転、信号無視、一時不停止、無灯火等」を挙げているが、ここにも右側通行はない。

警察庁が発表した「自転車の交通指導取締り状況」(http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/3_torishimari.pdf)によると、2012年の自転車利用者の交通違反に対する検挙件数は5321件に上る。違反内容として信号無視(1650件・31.01%)、制動装置不良自転車運転(1424件・15.84%)、しゃ断踏切立入(849件・11.22%)、乗車・積載違反(482件・7.17%)、一時不停止(308件・4.94%)、運転者の遵守事項違反(163件・2.75%)、酒酔い運転(112件・1.94%)、通行禁止違反(72件・1.27%)、無灯火(59件・1.06%)を挙げているが、右側通行(通行区分違反)については明記がない。その他の違反は202件・3.66%である。このほか自転車利用者の違反を検挙しない場合、注意喚起のために渡される指導警告票があるが、やはり右側通行についての件数は明らかでない。



一方、『交通統計 平成24年版』（交通事故総合分析センター・2013）によると、自転車利用者が第1当事者となった交通事故2万0891件のうち、通行区分違反によるものが488件あった。全体の1.9%、通行区分違反の81.8%に当たる399件が右側通行だ。警察が重点的に取り締まっている無灯火自転車とブレーキ整備不良自転車によるものは共に12件・0.05%となっている。

この数字からも分かるように、右側通行自転車は、無灯火やブレーキ整備不良の自転車と同様、あるいはそれ以上に積極的に対処する必要がある。

しかし現時点での警察の取り組みは十分とは言えない。自動車や原付車と違い反則金制度がなく、自転車利用者に対する処分は刑事手続きであるため、交通切符（赤切符）を切るのに躊躇があるといわれる。その当否・是非はひとまずおくとしても、ほとんど注意指導もせず見逃してしまうのはいただけない。

2012年春東京都内で、国道に交差する横断歩道を渡ってきた子供の自転車が歩道に上がらずに左折してしまうところに出くわしたことがある。すぐ近くの停止線には警察官の乗った警邏用自転車が止まっている。警察官は「2人乗りはやめなさい！」と声を上げた。車道右側通行については見逃してしまった。この後歩道に入るのかもしれないが、自動車や原付車だったら右側通行を大目に見るだろうか。

最近、自転車の車道右側通行を警察官が注意する事例が少しずつ出てきているようだ。筆者も2011年

秋に見掛けたことがあるが、まだ例外的な体験だろう。短期的にはありふれた光景に、長期的には昔話になってほしい。

自転車の車道左側通行という原則を建前ほど重視していないように見受けられるのは、警察だけにとどまらない。裁判所も当てはまる。『自転車事故過失相殺の分析』（ぎょうせい・2009）によると、自動車同士の正面衝突なら中央線を越えた側の過失を100とするのが基本だが、自転車同士の場合は、避けることが比較的容易な特性のほか「裁判例や左側通行義務が必ずしも守られていない実態からは、歩車道の区別がなく中央線もないような道路においては、左側通行義務違反をさして考慮することはできないと思われ、基本的に50:50の過失割合が妥当するケースが多いと考えられる」。中央線があり交通量の多い幹線のような道路で、左側通行遵守が期待される場合の裁判例は見当たらないという。

警察が変われば 社会も変わる

自転車運転者講習の導入に当たって、受講命令の要件となる危険行為として右側通行を加えることが、ぜひとも実現するよう願う。形式的・象徴的な動きにとどまるおそれを否定しきれないものの、社会が自転車の車道右側通行を軽視する傾向に一石を投ずる可能性が期待できるからだ。

歩道上の自転車対歩行者事故では、基本的に歩行者の過失を問わないとする基準が示されているが、この種の事故が急増したことを受けた車道走行ルールの厳格化を司法が酌んだものとみられる（毎日新聞2010年8月21日朝刊）。前掲「自転車の交通指導取締り状況」によると、ブレーキ整備不良の自転車の検挙は、2009年のわずか2件から2010年には686件に急増し、2011年には前年比1.8倍の1277件を記録した。2011年秋には、お笑い芸人が後輪にブレーキのない自転車に乗り赤切符を切られたことが大々的に報じられた。以降、ブレーキを取り付けない自転車を見掛けることはめっきり減っている。これらのことから明らかなように、警察当局が取り組み方を改めれば、司法や社会の認識は変わるのだ。

「信号無視」という もうひとつの問題

自転車利用者の信号無視を危険行為として取り締まりを強化すること自体に異論はない。今回の法改正試案が発表される前に、東京地方検察庁は自転車で信号無視を繰り返す人を略式起訴する方針を明らかにしている（2013年1月22日各紙報道）。ただ車道を通行する自転車がどの信号を守るべきかは、思うほど単純な話ではない。このことについては、次号本欄で詳述する。 PP

「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ（<http://www.cyclists.jp/>）からどうぞ。

自転車と信号・交差点、分かりにくい例外の解消が急務 自転車運転者講習導入を前に(その2)



文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員 三室 敏明

事務局：〒107-0052 東京都港区赤坂1-9-3 日本自転車会館 3号館 3階
TEL 080-3918-2932
URL <http://www.cyclists.jp/>

2013年6月の道路交通法改正で、危険な違反行為を繰り返した人に自転車運転者講習の受講を義務付けることとなった。警察庁は対象となる危険行為として、信号無視などを試案で例示した。1月には東京地方検察庁も自転車の信号無視に厳しく対応する方針を明らかにしている。

* * *

車道を通行する自転車が従う信号機はどれかということは、単純なようだが難しい。交差点以外の単路にある信号機ならば、当然車両用信号機に従う。交差点でも基本は同じだ。けれども例外が多い。「自転車専用」という標示板があれば、その信号機に従う。原則として「人の形の記号」のあるもの、つまり歩行者用信号機は関係がない。

しかし横断歩道と自転車横断帯に向かって設置されている歩行者用信号機に道路交通法施行令第2条第4項による「歩行者・自転車専用」の標示板が取り付けられている場合、従うべき信号は、車両用なのか歩行者・自転車専用なのか判断しづらい。前方に両者が並ぶだけならば、食いつきは歩行者用の青信号が終わってから車両用の青信号が終わるまでの数秒程度にとどまる。この時間差も

考えものだが、厄介なのは歩行者・自転車専用の標示板がある所で、歩車分離式信号、特に「歩行者専用現示方式」を実施している場合だ。

この方式は、交差点に設置された歩行者用信号機が一斉に青になり、その間、車両用信号機はすべて赤になる。言い換えると、車道通行自転車の前にある車両用と歩行者・自転車専用の二つの信号機のいずれかが青のときには、もう一方は必ず赤になる。どちらに従っても、曖昧な立場に置かれた自転車利用者としてはすっきりしない。

理解が分かれる信号交差点

自転車が従う信号機について考えると、交差点の通行方法はどうあるべきかという点に行き着く。歩行者用信号機に「歩行者・自転車専用」の標示板を付ける根拠は「交通規制基準」第60の自転車横断帯を「信号機のある場所で横断歩道と併設する場合は、信号機に〔道路交通法施行〕規則第3条の2の標示を設置すること」という留意事項である。交通規制基準には「自転車横断帯の設置位置は、原則として自転車横断帯の交差点側の側線が道路の緑石線等を見通した線より交差点内に入らないようにするものとする」ともある。道

路交通法第63条の7第1項により「交差点又はその付近」に自転車横断帯がある場合、自転車は自転車横断帯を進行しなければならない。

歩行者・自転車専用信号機は車道の正面にないものの、自転車横断帯進行義務により、歩行者・自転車専用信号機の正面に進路を変えることになるため、自転車は歩行者・自転車専用信号機に従うことになるという説明がある。疋田智・小林成基共著『自転車はここを走る!』（樫出版社・2012）COLUMN 1は、現行法令についてこうした理解に立つ。

実際に街頭で目にする車道通行自転車は、車両用と歩行者・自転車専用の信号機の表示が食い違う場合でも車両用信号機に従うのが一般的だ。歩行者・自転車専用信号機は、車道に「対面」（施行令第2条第1項）していない場合が多く、そもそも視認しづらいので従いようがないとする見解がある。代表例として公益社団法人自転車道路交通法研究会のウェブサイトの記述（http://law.jablaw.org/br_signal、<http://blog.jablaw.org/?eid=1074676>）が挙げられる。後者は、この問題で自転車横断帯進行義務を論じる「論点は大いにズレて」と言い切る。



警察の考え方と交差点の実情

施行令第2条第1項の「対面」について、警視庁に問い合わせたところ、社会通念上前方にあつて視認できる信号機は対面していると言えるという。自転車は、真正面にはなくとも前方直近に歩行者・自転車専用信号機が見えれば、これに従うことになる。2011年10月に警察庁通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」が出てから、自転車横断帯の撤去が進んでいる。自転車横断帯が撤去された後も、信号機に歩行者・自転車専用の標示板が残っている箇所について尋ねると、この場合でも施行令第2条第4項は有効なので歩行者・自転車専用信号機に従うとの回答を得た。

信号機の対面性や自転車横断帯の位置が交差点の付近と言えるかどうかなど、個別の具体的なケースについては、所轄の警察署が判断をするので、警察署の見解が警視庁の見解になるとのことだ。

東京都の中野区役所と中野サンプラザの間を南北に走る道路は、通勤時間帯になると中野駅北口にある駐輪場を利用する自転車が集中する。二つの建物の北にある交差点の南北方向には車両用信号機がなく、東側にだけ歩行者・自転車専用信号



「自転車対策重点地区・路線」になっている中野駅北口付近の交差点

機がある(図参照)。

管轄する野方警察署によると、自転車が駅の方角に向かう場合、自転車横断帯によらず直進することもできるが、左脇にある歩行者・自転車専用信号機が赤のときに進むと信号無視として注意指導の対象となるという。この場所は、違反自転車の指導・取り締まり活動がこれまで何度か報じられている。日テレNEWS24 (<http://www.news24.jp/articles/2011/11/18/07194737.html>)は、2011年11月18日朝、「信号を無視した4人に交通切符が切られた」と伝えている。駅から北へ向かう場合は、自転車横断帯を進むのが望ましいものの、車道左側通行の原則から直進してもよく、信号をよく見てほしいとのことだ。

この交差点を観察してみると、自動車の有無などにもよるが、自転車横断帯に自転車の進路が影響を受けることがうかがえる。駅の方角から道路左側を通ってきた自転車も、多くが交差点の右側にだけある自転車横断帯によって進んでいる。しかし進路は法令とは違い、斜め横断が目立つ。対向自転車との錯綜も心配になる。このような所で法令通りに通行するならば、小刻みに止まり、狭い範囲で直角に方向転換をすることを余儀なくされる。現状では法令・交通規制基準などを杓子定規に適用しようとすると、どうしても自転車の性質から無理が出る。

交差点通行方法の改善が急務

今のままでは、同一条件の交差点だったとしても、所轄の警察署や担当の警察官が違うと判断が一定しないことが考えられる。取り締まりを実際に強化する際には、何らかの判断基準が示されることになるだろう。詳しい判断基準がないまま取り締まり強化となれば混乱するに違いない。逆に判断基準がないことが取り締まりの進まない原因となり現状の渾沌が続くかもしれない。

改正法令の施行を機会に、道路交通法第63条の7第1項の自転車横断帯や、施行令第2条第4項による歩行者・自転車専用信号機のような歩道通行自転車への配慮に車道通行自転車を巻き込むのはもうやめ、自転車による交差点の通行方法を分かりやすく改めたい。大田区内の国道1号や、品川駅港南口地区にある都道480号の自転車レーン区間など、こういった方向で再整備が進んでいる場所が東京都内にも見られる。

従うべき信号機で迷うことのないようにし、交差点における自転車の進路を双方通行を避け連続的に路面に描いて示す。こうした考え方で整備し直し、道路管理者・交通管理者はもとより、すべての道路利用者の認識を統一することが望ましい。「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/pdf/guideline.pdf>)が大いに参考になる。 **PP**

「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ(<http://www.cyclists.jp/>)からどうぞ。