

自転車社会の環境改善を目指して No.50

改正道交法施行から一年 自転車運転マナーは 向上しているか



文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員
公益財団法人 日本自動車教育振興財団 常務理事

上橋 義弘



■改正道交法で 定められたことは？

近年、交通事故死者数は減少傾向にあります。その中で自転車乗用中の死者の割合はわずかずつながら高まっています(図1)。事故の背景には、主たる事故相手である自動車のドライバーの過失・違反のみならず、自転車側の過失・違反も少なからずあります。こうしたことから、自転車事故の低減、ならびにその要因となる交通違反の低減を狙って、2015年6月1日に改正道路交通法が施行されました。

改正のポイントは、自転車の悪質危険行為の明確化と取り締まりの強化です。警察による取り締まり対象として自転車の悪質運転危険行為14項目が定められ、3年以内に2回以上摘発を受けた人には自転車運転者講習が義務付けられました。そして、14項目の中に「通行区分違反」「歩行者用道路徐行違反」があり、改

めて「自転車は原則車道左側通行」のルールが示されました。

報道によると、改正道交法施行後の1年間で自転車の危険行為で摘発された件数は全国で15,131件にのぼったそうです。

■「自転車は原則車道左側通行」 が守られているか

自転車事故の7割は交差点ならびに交差点付近で発生しています。たとえば、歩道を勢いよく走ってきて車道(交差点)に飛び出してきた自転車と自動車が発生するケースが考えられます。自転車が車道左側通行をしていたら自動車から認知されやすいのですが、歩道通行は認知されにくく、事故につながりやすいのです。道交法で自転車は「原則車道左側通行」が定められているのはこうした背景があります。

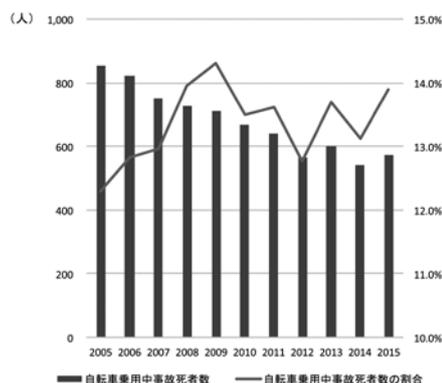
弊財団では2015年4月に、都内有数の幹線道路であり、バス専用通行

帯内に自転車ナビラインが設置されたばかりの国道246号線で自転車の通行実態調査を行いました。そして、道交法改正がどの程度効果を発揮しているのか(自転車の車道左側通行が実際にどの程度守られているのか)確かめるため、改正道交法施行後1年経った2016年6月に同じ場所でフォロー調査を行いました。

調査したのは駒沢大学前交差点(調査地点A)と世田谷警察署前交差点(調査地点B)の2か所です(図2)。調査地点Aはすぐ近くに駒沢大学駅があり、朝の時間帯は駅周辺の駐輪場まで自転車で来る通勤通学客、さらには会社まで直接自転車を通う「ツーキニスト」が多い地点です。調査地点B付近には警察署や郵便局、病院、スーパー、大型衣料品店があり、主婦層や高齢者がこうした施設への用足しに自転車を使うことが多いといった特徴があります。

これら2回の調査結果を示したのが図3で、以下のことがわかりました。

図1 自転車乗用中事故死者数と交通事故死者数に占める割合の推移



出所)警察庁統計より作成

図2 調査地点



注) 2015年の調査時点では世田谷警察署前～三軒茶屋はナビライン未整備。調査地点Aでのバス専用通行帯規制は9時まで、Bでは9時半まで。



A地点の自転車利用状況



B地点の自転車利用状況

- ①通勤通学客の多い調査地点Aでは、調査した3つの時間帯いずれにおいても、自転車の車道通行の割合が昨年より高くなっていました。特に8時～8時30分の間は、9割の自転車が車道を通行していました。ただし、時間の経過とともに通勤通学客が少なくなるにつれて車道通行の割合は低下していきます。
- ②主婦層や高齢者が比較的多い調査地点Bでは、昨年とさほど変化は見られませんでした。しかも、昨年の調査時点ではなかった自転車ナビラインが今年はできていたにもかかわらず自転車の車道通行割合は大して増えていないのです。

今回の調査結果から、「自転車は車道を走る」という意識は、朝の早い時間帯に自転車を利用する通勤通学客にはかなり根付いているといえます。しかし買い物や官公庁、病院などへの用足しに自転車を使う主婦層や高齢者にはまだまだ「自転車は車道を走る」意識は浸透しておらず、さらなる啓発活動が必要なのではないでしょうか。

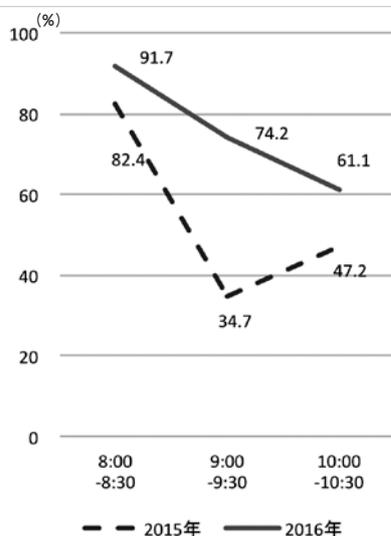
■ 行政による啓発活動は十分か

ではなぜ主婦層や高齢者への浸透度が低いのでしょうか。自治体や警察では道交法改正に関し広報をやっていますし、マスコミでも大きく取り扱われました。やはり情報として聞いたことはあっても、依然として「歩道通行の方が安心」といった間違った認識があり、自転車の歩道通行がなぜ危険なのか実感がなからではないでしょうか。

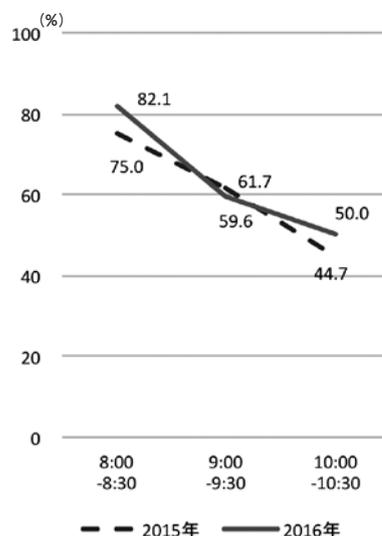
弊財団は高等学校における自動車教育や交通教育支援に携わっており、自転車交通安全に関する講師派遣（出前授業）の事業を行っています。

図3 時間帯別・自転車の車道通行の割合

■調査地点A(駒沢大学前交差点)



■調査地点B(世田谷警察署前交差点)



「法律ではこうなっています。だからルールを守りましょう」といった「べき論」を解説しても大半の生徒は居眠りしてしまいます。写真や動画をを用いながら「だから危険なんです」と理由を説明してあげれば、理解力が格段に違うと講師を務めてくれる人は言っています。主婦層や高齢者を対象にした自転車交通安全教室を自治体や警察がもっと積極的に行い、「自転車は原則車道左側」を理解してもらう努力が必要と言えるでしょう。

また、せっかく法律(改正道交法)を作っても、実効性のある取り締まりをやっていないことも問題です。本稿の冒頭で、自転車の違反摘発件数が1年間で全国で15,131件だったと述べました。自転車が関係する交通事故は年間約10万件発生しています。事故に至らなくてもヒヤリとした件数はその数倍はあるでしょうし、ヒヤリにすら至らない違反件数になったらとんでもない数になるはずです(「ハインリッヒの法則」では重大事故：軽度事故：ヒヤリハット件数=1：29：300)。つまり、摘発件数がたったの15,131件!とい

うのが偽らざる感想です。

自転車事故発生率が高いと言われる大阪府、その中でも事故が多い北部の茨木市では、自転車事故件数が2012年の594件をピークに減少を続け、昨年は381件と前年比25%も減少しています。茨木市役所と茨木警察署に話を伺ったところ、市役所、警察、市民が連携した「自転車マナーアップ運動」を展開しているのに加え、茨木警察署が主要交差点での立番指導を“毎日”行っているそうです。こうした地道な活動があっ

て初めて理解が行き渡るのではないのでしょうか。筆者は週に2日ほどは職場までの片道17kmを自転車で通勤していますが、この1年余り、自転車通勤時に自転車の違反取り締まりに遭遇したのはわずか1回だけです。行政や警察のマンパワーが足りないのであれば、民間の交通安全指導員を養成し立番・取り締まり活動を強化するなど、知恵を絞ればやれることはいろいろ出てくるのではないのでしょうか。法律を作るだけでなく、それを実効性のあるものにする地道な活動が必要でしょう。 PP