

自転車 Style

Bycycle Day



原油価格の高騰や健康志向、温暖化防止の観点から「自転車」という乗り物にスポットが当たっている。

また、3月11日の東日本大震災の影響で、首都圏では電力供給の問題から、通勤・通学の足が自転車に変わりつつある。

日本は世界第3位の自転車保有国である。

しかし同時に、世界第1位の自転車事故大国でもある。

年々増える事故を減らすために、今私たちにできることは何か。

なぜいま自転車なのか？

環境、健康、そしてお財布に抜群の効果を発揮する「自転車」が、このところ注目を集めています。

ことに昨今はガソリン価格が高

騰し、長期的にも下がる見込みが薄いため、地方都市などで、車から自転車に乗り換える人が増えています。

また首都圏をはじめとする大都市では、満員電車を避けて、自転車通勤する方法が、静かなブームとなりつつあります。

ヨーロッパは自転車先進国

これらの動きは日本に限った話ではなく、ヨーロッパ諸国、特にオランダ、ドイツ、デンマークなどの各都市でも都市交通の自転車化が推進されてきました。現在、ミュンスター、アムステルダム、ボン、コペンハーゲン、ハノーバーなどの街では、都市交通の主役は自転車になっています。これに続けとばかりに、現在、イギリス、フランスなどの国々も、自転車推進法などを定め、着々と都市交通の自転車化を推し進めています。

これは「二酸化炭素の排出量を減らし、環境を守るため」というテーマで推進しているのですが、近年は「医療費削減のため」という理由もクロースアップされています。

「トラック1台分の薬より、一台の自転車」

ドイツでは「トラック1台分の薬より、一台の自転車」という格言があります。ドイツでは都市交通を自転車化することにより、大幅な医療費削減に成功しました。自転車に乗ること、カロリーの効率的に燃焼させ、新陳代謝を活性化すること、これが生活習慣病のリスクを抑え、医療費削減に結び付きました。

わが国の自転車事情

日本は、国内に8000万台以上のもの（これは中国、アメリカに次いで世界第3位）自転車を持ち、日本人の多くは、自転車を最も身近な移動手段として認識しています。自転車に乗れない国民も他国に比べると非常に少ない、それなのに日本では自転車があまり有効活用されていないと思えないのはなぜでしょうか。ヨーロッパ諸国のように、常に自転車堂々と走り、乗る人の姿がおしゃれで、うまく活用されている、というふうに見えないのは、どうしてなのでしょう。

例えば、街中の放置自転車、携帯メーを打ちながら歩道を無秩序に走る自転車、右側通行をする自転車、夜間に無灯火の自転車など…。これでは自転車が、スタイリッシュに有効活用されているイメージがなくても当然と言えます。しかし、そうした目の当たりにする部分だけでなく、最も深刻な問題は、日本の自転車事故の数です。先進各国の中で、この10年以上の間、自転車事故の発生率は不動の1位です。さらに自転車歩行者を死傷させる数もダントツなのです。



日本では自転車が、ほぼ例外なく歩道を通ることが一般的になっています。そして、道路の右側・左側を気にすることなく自由に走っています。しかし、世界的に見ると、これは異常なことなのです。自転車の道路交通法がどうなっているのか見ていきましょう。

◎自転車の基本原則

自転車は車道の左側を走ること(自転車は軽車両)

【道路交通法 第17条第1項】

車両は、歩道又は路側帯と車両の区別がある道路においては、車道を通行しなければならない。

【道路交通法 第18条第1項】

車両は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、自動車及び原動機付自転車にあつては道路の左側に寄つて、軽車両にあつては道路の左側端に寄つて、それぞれ該当道路を通行しなければならない。

◎自転車の路側帯通行

路側帯(白線で車道と分けられたスペース)は自転車でも走ってもいいが歩行者の通行の邪魔をしてはならない

【道路交通法 第17条の2】

軽車両は、前条第1項の規程にかかわらず、著しく通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯を通行することができる。

2 前項の場合において、軽車両は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければならない。

◎自転車の歩道通行

「自転車および歩行者専用」の道路標識がある場合や幼児の場合、自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合は、自転車は歩道をゆっくり通行することができる

【道路交通法 第63条の4第1項】

普通自転車は、次に掲げるときは、第17条第1項の規定にかかわらず、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

1 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。

2 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。

3 前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

【道路交通法 第63条の4第2項】

前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分(道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分(以下この項において「普通自転車通行指定部分」という。))があるときは、当該普通自転車通行指定部分を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分については、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。

なぜ左側通行なのか

右側通行が危険な3つの理由

① 出合い頭事故の元凶

自転車事故の70パーセントが出合い頭事故と言われています。

図1を見てください。交差点に差し掛かったクルマにとって、左側通行する自転車はAもBもCもDも目視で確認できます。Dなどはクルマとの距離が近くて、一見危険に思えるかもしれませんが、自転車より速度の速いクルマは、この交差点に至るまでの間、路上で、ずっとこのDの自転車を認識してきたのです。そのためドライバーにとっては少なくともそこに自転車が居ることは分かっています。

A、B、C、Dの左側を通行している自転車の通行については、もしも不測の事態が起きてドライバー側で対応できる可能性があります。

ところが問題はEの自転車です。このEの自転車は、ドライバーにとって、交差点に出てくる直前になるまで、全く見えない自転車となってしまう。このEの自転車が突然キックと出てくる際に起きる事故、これはドライバーが避けることができない「出合い頭事故」です。

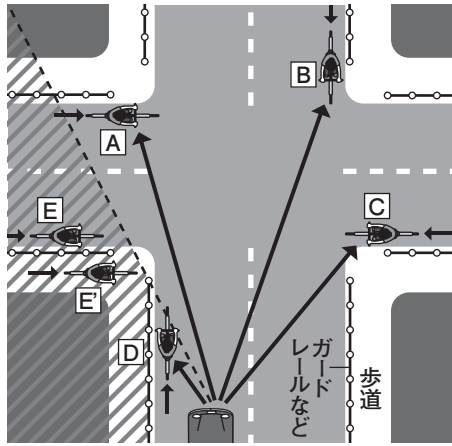


図1

② 正面衝突事故を避けることができない。

右側通行をするということは、当然ながら反対方向に向かうクルマと対面通行になります。時折、これをもって「目の前からクルマが来るのが見えるから安心」という人がいます。確かに車道の左側通行をしていると、クルマは背後から迫ってくる形になりますから、慣れないと怖いと感じると思います。

ところが、そうしたイメージに反して、背後から来る車よりも、正面からクルマが来る方が、はるかに事故の起きる確率が高いのです。財団法人

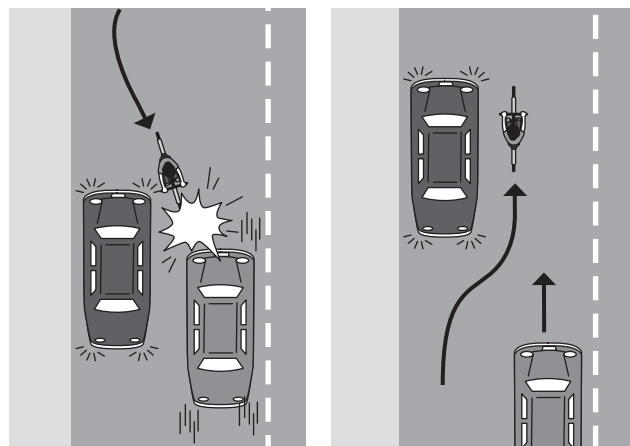
交通事故総合分析センターの調査では、自転車対クルマでの「正面衝突事故」は「追突事故」の4・6倍も起きている。

これは、人間というものは「差の相対速度」は避けられる場合でも「和の相対速度」は避けられないことを示していると言えます。

例えば自転車のスピードを時速25キロ、クルマのスピードを時速60キロと想定した場合は、追突の場合は相対速度が時速35キロになります。正面衝突の場合は時速85キロにもなってしまう。後者の場合、高速道路の車のスピードです。これではクルマの側が自転車を避けることができません。

加えてもう一つ、ここに駐車車両と言う存在が加わってくると、事態はもっと深刻になってきます。図Aの自転車については、ドライバーにとって、まだ対処可能ですが、図Bの自転車になると、自転車がブラインドスポットからクルマの前に出てくるので、ドライバーにとって、は、衝突を回避するのはほぼ不可能です。

右側通行の自転車は、必然として正面衝突事故を起こしてしまうのです。これが自転車が右側通行をする、と危険な理由の2つ目です。



図B

図A

③ 死亡事故となる確率が格段に上がる

右側通行して、正面衝突すると重大な結果を生むことになります。衝突エネルギーというものは「質量×速度の二乗」に比例するからです。

例えば、自転車が時速20キロ、クルマが時速40キロで考えてみましょう。追突の場合、相対速度が時速20キロで衝突エネルギーは400です。正面衝突した場合は、相対速度が時速60キロで、3600です。つまり衝突エネルギーは9倍にもなってしまいます。

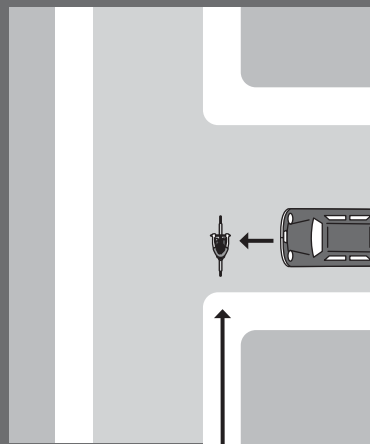
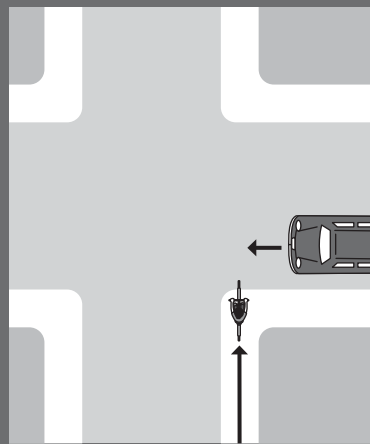
引用 定田 智「自転車の安全鉄則」朝日新書2008年

危険を察知しよう！

よくある事故パターン

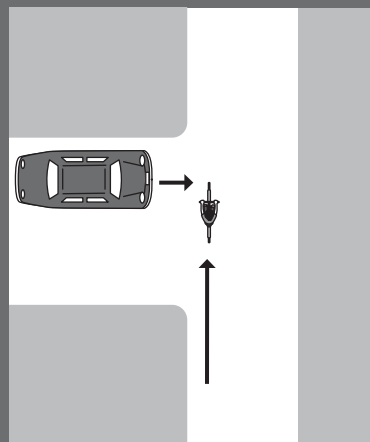
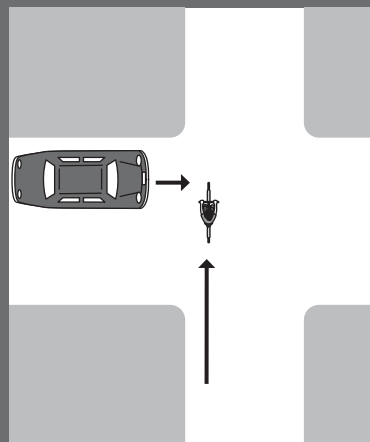
無信号の十字路交差点・T字路交差点
交差点に進入、右脇からのクルマと衝突

漫然と通行していると、クルマや交差点に対する警戒心が乏しくなりやすい…



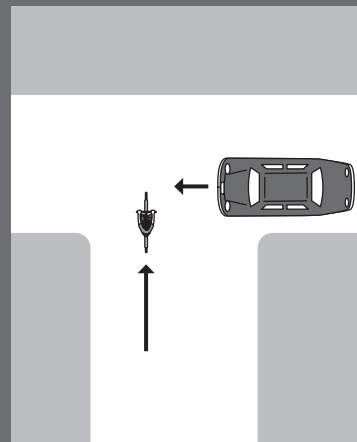
無信号の十字路交差点・T字路交差点
交差点に進入、左脇からのクルマと衝突

自宅周辺の交通量の少ないいつもの交差点ほど油断しやすい…



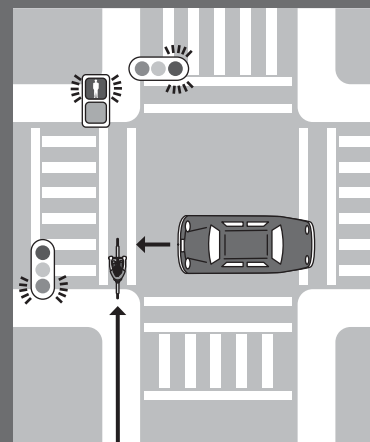
無信号のT字路交差点
脇道から交差点に進入、右方からのクルマと衝突

無信号交差点では、まず確実に一時停止！それから右→左の順で安全確認！



有信号の十字路交差点
信号無視して交差点に進入、右方からのクルマと衝突

有信号交差点では、必ず信号を確認！

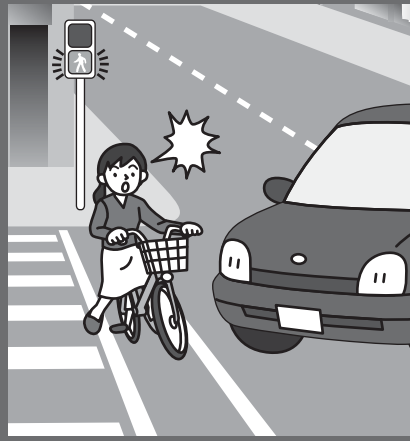
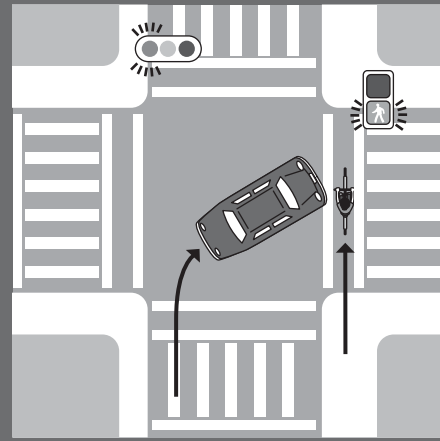


有信号の十字路交差点

クルマの動向を確認せずに交差点に進入、左後方からの右折車と衝突
右折車からは自転車が入りやすい死角に入っているかも…

右折車からは自転車が入りやすい死角に入っているかも…

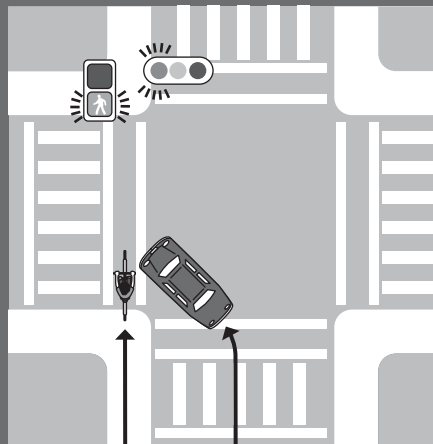
青信号でも自分で安全確認！
後方からの右折車に注意…



有信号の十字路交差点
歩道から交差点に進入、右後方からの左折車と衝突

青信号で駆け込むように横断すると、左折してくるクルマと衝突する危険性が高い！

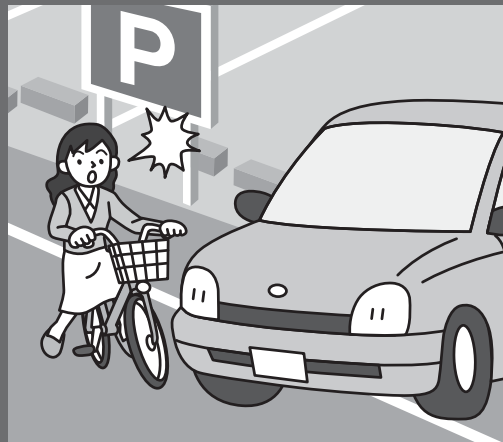
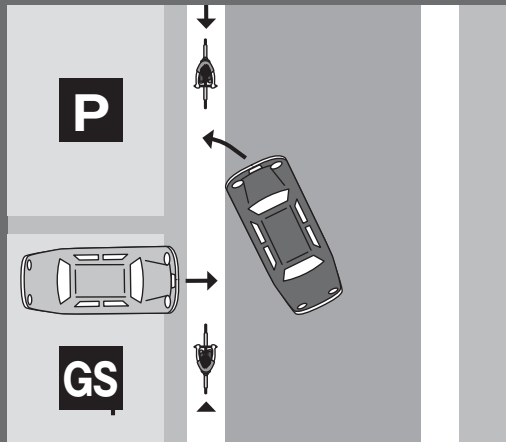
青信号でも自分で安全確認！
後方からの左折車に注意



交差点以外の事故

歩道通行中、駐車場などへ出入りするために歩道を横切るクルマと衝突

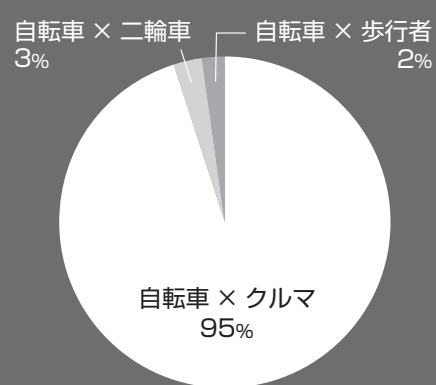
歩道通行中も、コンビニ店やガソリンスタンドに出入りするクルマに注意！



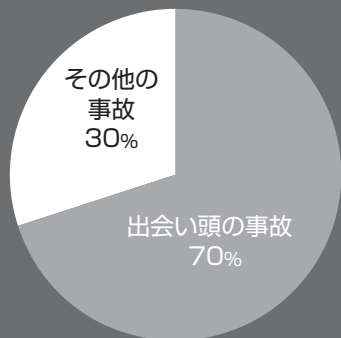
bicycle accident

自転車の交通事故件数

平成22年は58件の自転車事故が発生しました。
類型別の自転車事故の内訳は次の通りです。



福岡市の自転車事故でも出会い頭の事故が40件と全体の約70%でした。



歩行者にベルを鳴らしてほしいの？

歩道で歩行者に対して自転車のベルを鳴らしたことはありませんか？

歩道は自転車より歩行者が優先です。鉄の構造物(自転車)と生身の人間(歩行者)がぶつかれば、けがをするのは歩行者です。自転車は「歩道」を走る場合は徐行しなければなりません。また、自転車が歩行者の通行を妨げることがないように一時停止しなければなりません。道路交通法にも触れておきます。

(警告器の使用等)

【第五十四条第二項】車両等の運転者は、法令の規定により警告器を鳴らさなければならないこととされている場合を除き、警告器を鳴らしてはならない。ただし、危険を防止するためやむを得ないときはこの限りでない。

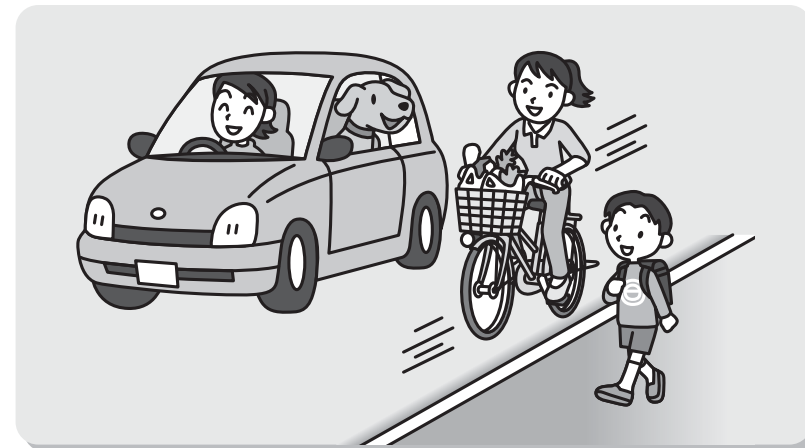
ベルを鳴らさなければならぬのは、見通しの利かない交差点や道路標識で指定された場合です。第2項では、危険を防止するためにやむを得ない場合のみベルを鳴らしてもいいとなっています。

今、私たちにできること…

自転車安全利用五則

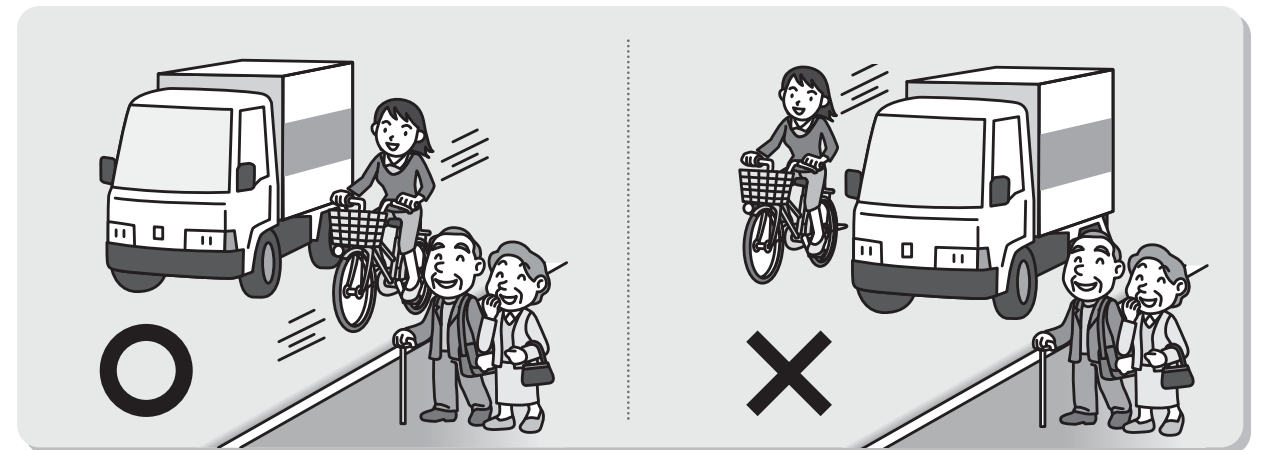
自転車は歩道を無秩序に通行するようになり、自転車と歩行者・自転車同士、車と自転車の事故が増加しています。その実態を踏まえ、国は平成19年7月10日、自転車利用者の交通ルール・マナーの遵守と周知のため「自転車安全利用五則」を打ち出しました。

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外



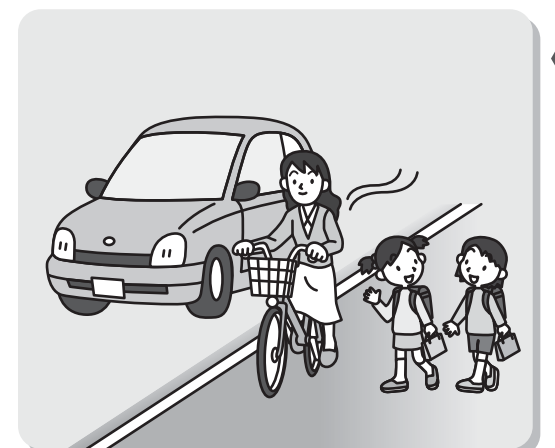
2

車道は左側を通行



3

歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行



4

安全ルールを守る



酒気帯び運転の禁止

二人乗りの禁止



並進の禁止

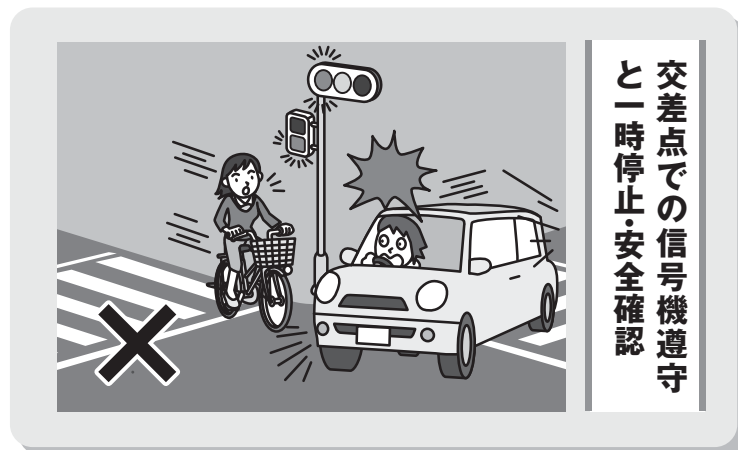


夜間はライトを点灯

夜クルマを運転したことのある人なら、誰でも経験しているのではないだろうか。暗闇の中から突然、目の前に出現する自転車を…。自転車がライトを付けずに走っているのです。自転車は明るい街ではライトがなくても走ることはできるかもしれませんが、周りのクルマは無灯火で走っている自転車が見えません。見えない自転車を避けることは誰にもできません。



交差点での信号機遵守と一時停止安全確認



5

子どもはヘルメットを着用



宗像・福津交通安全大会を開催

交通安全の意識を高めるために、市民参加の交通安全大会を開催します。東海大学附属第五高等学校吹奏楽部や県警音楽隊による演奏会、白バイパトカーに乗車体験もできます。詳しくは問い合わせください。

日時 5月15日(日) 午前10時～午前11時40分

場所 東海大学附属第五高等学校 松前記念体育館(宗像市田久1-9-2)

問い合わせ

宗像警察署交通総務課交通総務係

☎36・0110(内線412)

※申し込みは必要ありませんが、事前に連絡をいただければ、席を確保します。

