

# 交通安全教育資料

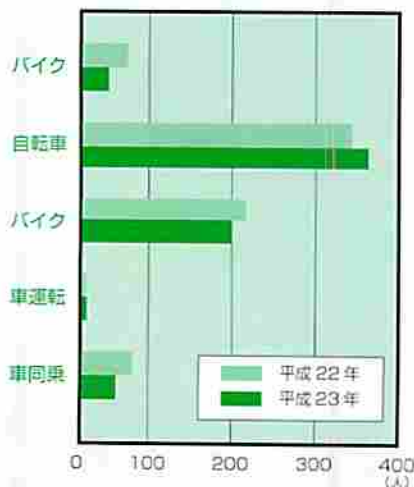


特集

## 事例で考える なぜ起きる自転車事故

県内高校生交通事故負傷者数の  
推移 (1~5月)

(県警調べ・保健体育課作成)



### 自転車事故、増加に転ずる！

〈負傷者の半数以上が自転車〉

県警の調査によると、今年五月底現在の県内高校生の交通事故発生件数は前年より二十三件少ない七五三件となっています。これは、平成十五年より八年連続しての減少となった昨年につづき、さらに減少の傾向にあることを示しています。

一方で、状態別死傷者数の内容を見ると、その半数以上を自転車の事故が占め、バイク、歩行者、自動車同乗中は減少しているにもかかわらず、自転車は前年同時期より二十一件も増加していることがわかります。このことは、四月に自転車による死亡事故が発生していることと合わせて、たいへん憂慮すべき事態であると言えます。

さて、みんなの交通安全教育推進運動「スタートかながわ」が始まり、二年目を迎えました。長年にわたる各校の取組が、近年の交通事故の減少をもたらしてきました。しかし、自転車事故が増加に転ずるといった新たな局面も迎えています。各校において、時流をとらえた交通事故防止に向けた取組がますます求められています。

# 事例で考える なぜ起きる自転車事故

「スタートかながわ」が始まり、2年目を迎えました。県内では、高校生の交通事故件数が全体としては減少している中、自転車についてはむしろ増加の傾向を示しています。なぜ、自転車事故は減らないのでしょうか。実際の事例を通して、その原因と対策を考えてみましょう。

## なぜ、いけない右側通行？

### ～右側通行の落とし穴～

いつも、自転車で通学していましたが、その日も普通に意識するつもりで歩道の向こうを歩くと、学校に向かっていた。歩道の向こう側には車の音が左折しようとしていて、車の音が聞こえてきました。車の運転者は私から来る方向から歩道に侵入してきて、その瞬間でした。

ガッパン

急ブレーキを踏んだ瞬間に私は防犯カメラが写っていた歩道に倒れてしまいました。

このように歩道で通行する場合は、向かってくる車の意識が集中し、左から来る自転車や歩行者を見落としかねません。

## やっぱり危ない二人乗り

友達を自転車の後ろに乗せて帰宅するところでした。二人乗りをすることは道交法でいけないことだとわかっていましたが、「事故になんて遭うわけがない」「他の人もやっているから」という根拠のない安心感がありました。ちょっと下り坂にさしかかった時でした。いつしか走っていた歩道はだいぶ狭くなり、かなりのスピードと歩道の狭さが運転操作をさらに不安定にしていました。そんな時、思いもかけない歩道の段差が目の前に現れ、いきなりハンドルを取られ、バランスを崩してしまったのです。

キーン

間一髪でした。友達とわたしは自転車ごと歩道に投げ出されていたのです。振り返るとすぐそばに車が停車していました。二人ともしばらく身震いが止まりませんでした。

そもそも自転車は荷台に人を乗せることを想定してつくられていません。二人乗りをした場合、当然、人の重みを支え切れず、運転操作が不安定になるうえ、ブレーキの効きが悪くなります。

## 自転車安全利用5則

再確認！

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
  - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - 夜間はライトを点灯
  - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

## 止まらなくて大丈夫？

自転車に信号機のない見通しの悪い交差点にさしかかった時でした。いかに止まらなくても面倒だし、カーブミラーがあったので私が止まらなくて大丈夫かと思っていたので、私が止まらなくていいか、何の疑いもなくそのまま交差点に進入したのです。ハーン

一時、何が起きたかわかりませんでした。しばらくして自分から右側から来た車と私の頭を衝突したことが理解できました。乗っていた自転車は全壊、私自身も入院を余儀なくされてしまいました。

見通しが悪い交差点では、減速または停止が常識です。「車から来るだろう」「止まらなくていい」「止まらなくていい」と考えて運転することが危険です。

## ライトを点けるのは誰のため？

～無灯火運転の恐怖～

あたりがすっかり暗くなった頃、友人と自転車で帰路につきました。友人は私の前を走り、私はその後を少し距離をおいて走りました。友人はライトを点灯していましたが、私は故障のためライトを点灯することができませんでした。

街路灯のない暗く狭い道にさしかかった時でした。前方より一台の車がやってくるのが見えました。今思えば、私は友人より少し車道寄りを行っていたことも災いしたようです。正直、びっぴりしました。当然通り過ぎるものと思っていた車に右胸を強打され、私は痛い代償を払うことになりました。

ライトには、相手に自分の存在を知らせるという重要な役割があります。

## 自転車専用横断帯について

平成二十年六月に自転車に対する道路交通法の一部が改正され、交差点に自転車専用横断帯が設置された(図1および表紙写真)。喜ばしい反面この自転車専用横断帯には危険が潜んでいるのではないかと考えたことはないだろうか。

道路交通法規によると自転車は軽車両であり道路の左端を走行し、原則的に歩道走行はできない。自転車専用横断帯のある道路は、そこを通行する。

自転車がこのルールに従って通行しようとする時、交差点を直進する時にはどのように走り、周りの運転手からはどのように見えるのかを考えてみた。

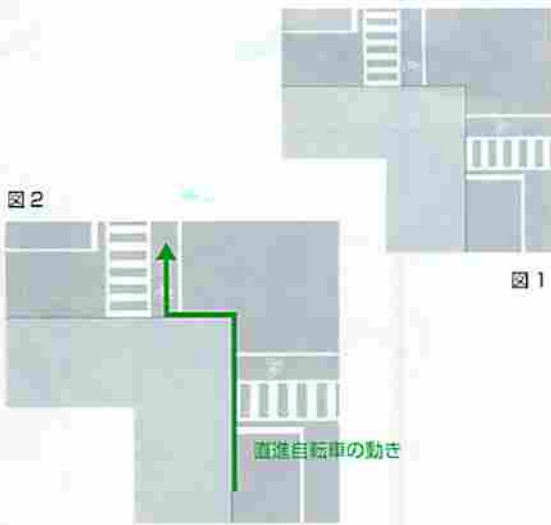


図2

図1

自転車は道路左端を通り、横断歩道に隣接する自転車専用横断帯を通行するために一瞬左折する。自動車や二輪車の運転手は、自転車が左折するように錯覚するのではないだろうか。運転手が自転車に続いて交差点を左折すると、目の前を自転車がいきなり横切る形になるのではないだろうか(図2)。交差点に複数の車線があり、左折専用レーンでもあればなおさらだ。図3のような交差点は作ることができないのだろうか。少なくとも直進する自転車にとっては、安全に通行できる自転車専用横断帯ではないだろうか(図4)。現行の自転車専用横断帯でも自転車が通行できる歩道ならば問題ないかという点、車道と歩道の間には視界を遮る物が多く、必ずしも道路整備が整っているとは思えない。

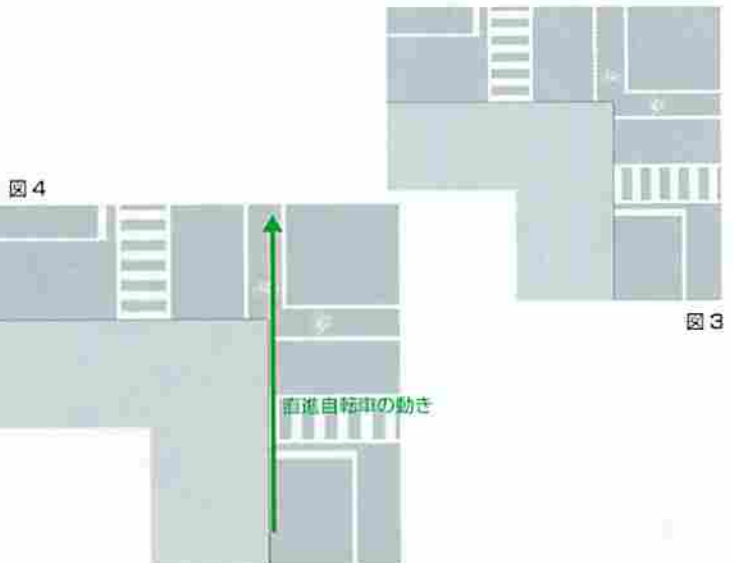


図4

図3

## 自転車運転中の携帯、イヤホンが禁止になりました

～神奈川県道路交通法施行細則が一部改正～

去る五月一日から、自転車運転中に携帯電話を使用したり、大音量でイヤホンやヘッドホンを使用することが法律で禁止になりました。

このことは、神奈川県道路交通法施行細則の一部改正にもなうもので、違反した場合には五万円以下の罰金となります。

車や原付自転車運転中の携帯電話等の使用に

ついてはすでに道路交通法で禁止されていますが、自転車については今まで明確な禁止規定はありませんでした。

今後は、明らかに取締りの対象になっていくと思われる。学校等においてもしっかりと周知しておくことが必要です。