

じゃあ自転車はどう走るか

## 2 車道走行の不安要素

自転車の車道走行を考えてみます。道路交通法上は自転車は車道走行が原則ですが、そう単純には済まない問題があります。

### (1) 道路環境の変化

自転車は軽車両の一種として車道を走行するのが原則です（道交法 17 条 1 項）。しかし「安全のため」と称して歩道通行に誘導されているうちに、道路環境は変化してしまいました。

	初代 1957(S32)年	5代 1973(S48)年	10代 1992(H4)年
横幅	1470mm	1610mm	1695mm
重量	960kg	1090kg	1200kg
エンジン	995cc	2000cc	2000cc
最高速度	90km/h	200km/h	----

※Wikipedia「トヨタ・コロナ」から作成

※コロナの後継車はトヨタ・プレミオ

(表1) は5ナンバー相当の乗用車について見ていますが、横幅は20cm以上大きくなり、エンジンも強化されて高加速性能になっていることがうかがわれます。

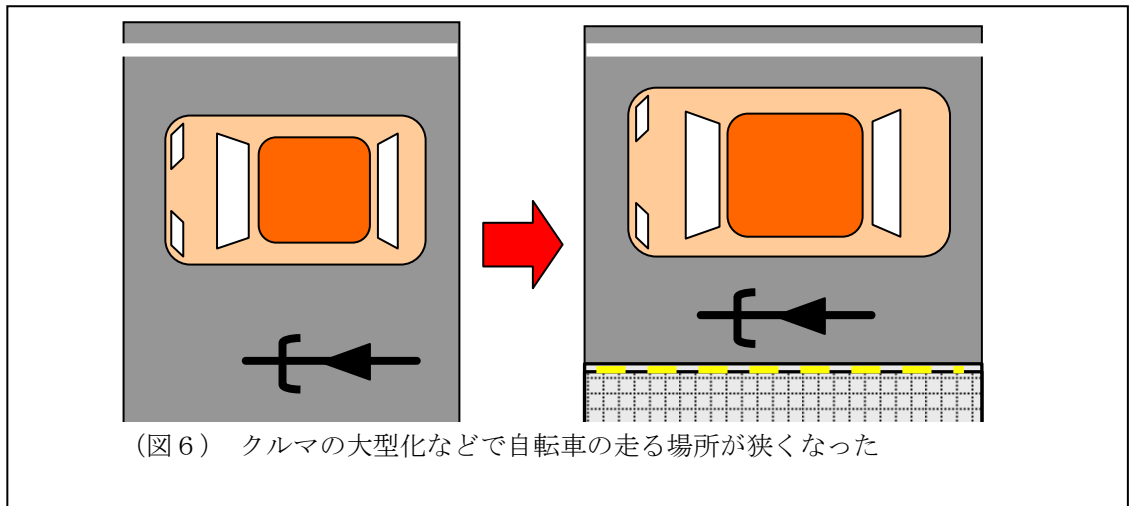
同様に3ナンバー相当の乗用車(トヨタ・クラウン)についても初代1955(S30)年で横幅1680mm、エンジン1500ccだったのが、13代2008(H20)年では1795mm、3500ccになっています。(※データはWikipedia「トヨタ・クラウン」から)

くわえて近年のいわゆるミニバン流行は、室内居住性追求志向のため横幅も1700mmもしくは1800mmと規定一杯に占める傾向にあります。(5ナンバーの横幅は1700mm未滿。1800mmを超えると生活道路での使用にしばしば支障をきたす)

トラック、バスは横幅2000mm～2500mmの範囲で大型化してきたようです。

また歩道設置率が国道においては約6割、都道府県道で3～4割となってきました。(都市部ではほぼ10割?)【※国交省2008年道路統計から】

つまり、車道においては大型化したクルマが大パワーでひしめき、左側は歩道縁石やガードレールで区切られて逃げる場所はない——自転車が本来走るべき車道左端はこのような状況なのです。(図6)



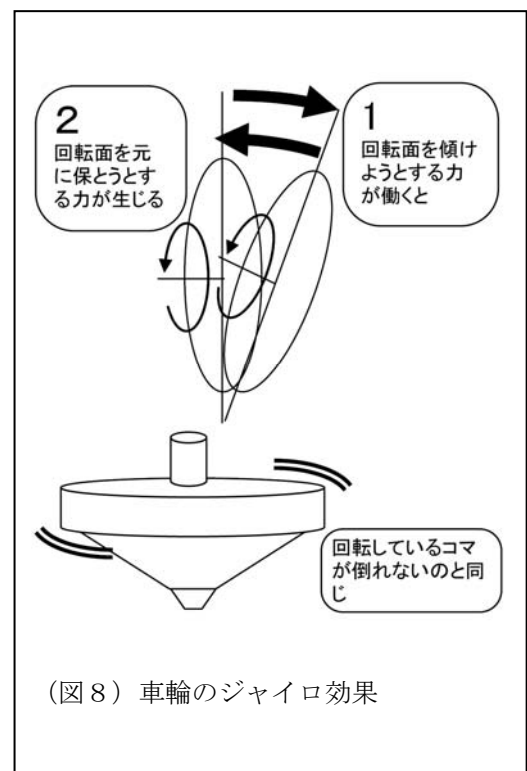
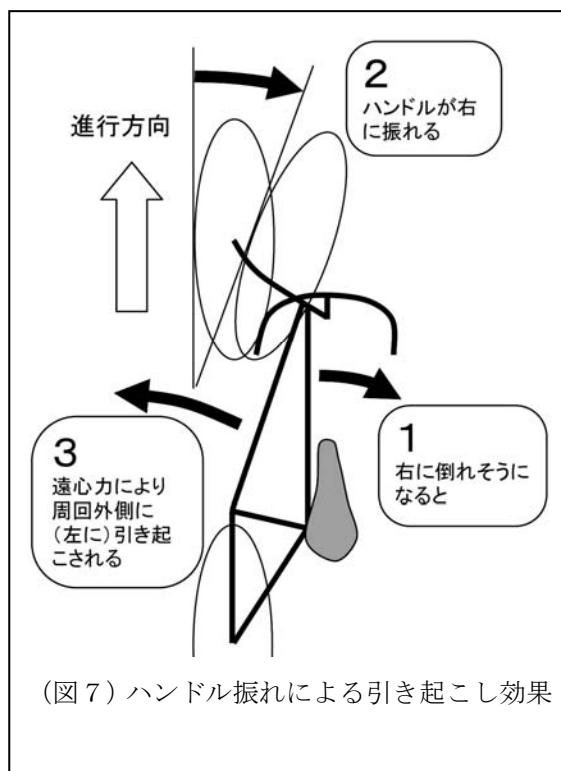
(2) 自転車はふらつく？

自転車とクルマは車両として車道を走る仲間のはずですが、クルマからの評判はかんばしくありません。

自転車のマナーという問題は後日述べることにして、まずは、クルマの運転手からよく言われる「自転車はふらついて危なっかしい」について考えてみたいと思います。

結論から言ってしまうと、自転車は「ふらつきながらバランスをとっている」のです。

走行中の自転車の前輪回りには複雑・巧妙な自動操舵（セルフステアリング）効果が生じています。（模式的には図7、図8のようなことです）



こうして自転車は、右に傾いては左に戻り、左に傾いては右に戻りを繰り返しながら前に進んでいるのです。現在の自転車においては、運転者がとくに意識しなくても

このような効果が人車一体の下に発揮されるように、車体寸法設計などで配慮されています。

ところで、このふらつき幅は自転車運転者の習熟度によって違います。初心者は「人車一体」の感覚が分からず、ハンドルをこじってふらつきを修正しようとする傾向がありますが、これが自転車に対しては余分な外力となって新しい振れを生じさせます。加えてペダルを雑に踏みつける漕ぎ方も、振れを増すことになります。

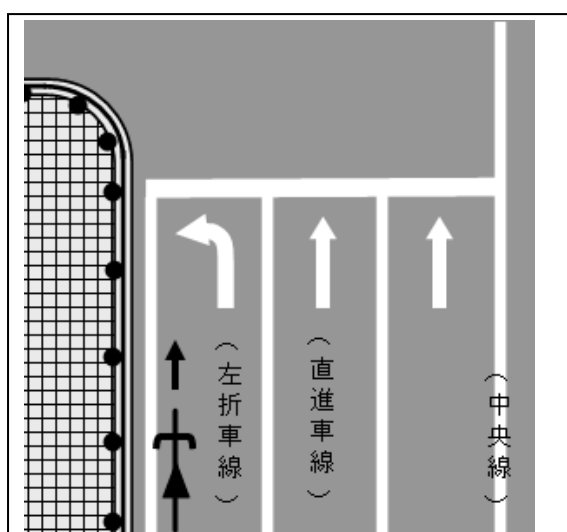
また、自動操舵機能はその原理からして、低速より高速の走行でより効果を発揮します。

- ★自転車は一定の振れ幅でバランスをとりながら走行します。ふらつくこと自体は異常ではありません。
- ★走行の振れ幅は習練により小さくすることができます。
- ★車道上で車両がひしめいている状況下では、振れ幅を抑えられない自転車運転者は不利を感じるでしょう。

### (3) 車道走行の不安要素

私の経験と、上述のような道路環境と走行特性も考慮して、自転車が車道を走行する場合の不安要素を推測してみます。

- ①車道左端で自転車に残された狭い部分をねらって走行することを求められる。
- ②バランスをとるために一定の振れ幅が必要なのに、それがクルマから十分許容されていない。
- ③自転車に保障される通行幅が明示されていないので、際限なく車道左端に追い詰められる心理がある。
- ④車線構成、交差点、標示などの道路構造がクルマ用にできていて、自転車が通行しようとするときどのようなルールが適用されるのか分からず困惑する。(例えば図9)



(図9) 車道左端を行ったら左折車線になってしまった。交差点を直進したい自転車はどうする？



(図10) 自転車は舗装の継ぎ目に沿って走行することを強いられる。道路設置者には配慮の外？

- ⑤自転車が走行するような位置に（図10）のようなコンクリートとアスファルト舗装の継ぎ目がある。タイヤをとられそうな舗装の継ぎ目に沿って走行することを強られる。
- ⑥車道左端の路面状態が悪い場合が多い。ゴミ・砂の吹き溜まり、側溝の蓋、滑りやすい白線、舗装のゆがみ・割れなど障害だらけ。（図11、図12）



（図11）側溝蓋や舗装の割れ目が自転車のタイヤをとらえる



（図12）違法駐車防止という都合で並べられたコーン

- ⑦速度が勝るクルマとともに左側走行をしているので、絶えず背後から車間不十分で追い抜きをかけられる脅威を感じる。  
クルマ運転者の配慮が働くので実際の危険は低いのかもしれないが、絶えずストレスがかかることによって自転車運転者が疲労し、ミスを犯す危険が高まる。
- ⑧大型車と併走または追い抜かれの際に風圧や巻き込みの脅威を感じる。  
クルマ間でも感じられることで、まして“剥き身”の自転車では切実である。
- ⑨駐車による進路妨害。自転車は駐車中のクルマを避けて車道の右寄りに進路変更しなければならない。これは③⑦⑧の状況下でさらに危険な方向に向かうことになり大変なストレスとなる。しかもそのような状況を作り出している大半が違法駐車であることは見過ごせない。（図13）



（図13）違法駐車を避けるために危険を強られる

これらに加え違法行為による脅威として、

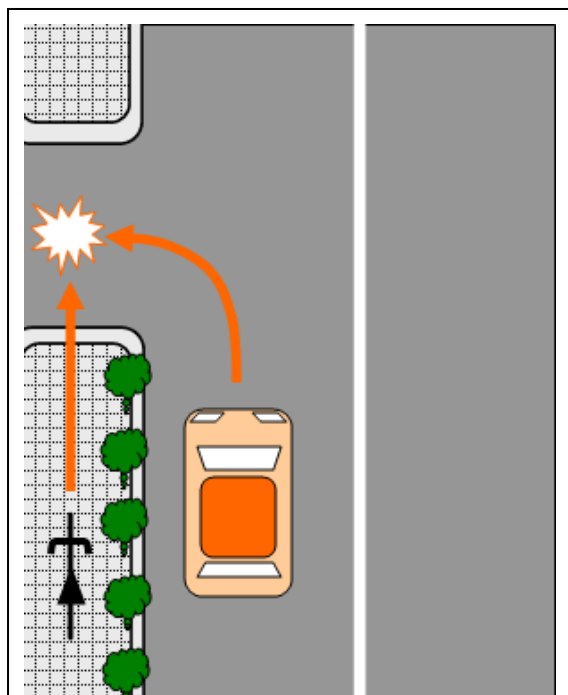
⑩道の右側を逆走する自転車。正常に左側走行している自転車にとってまさに衝突コースを進んでくる。駐車陰から飛び出してくる例も多い。交通ルールについての無知や身勝手、⑦の恐怖を厭うためであろうと思われるが、他者に及ぼす脅威は大きい。

⑪クルマからのむやみなクラクション、故意の幅寄せ等による嫌がらせ。これはクルマ側の傲慢によるもので、事故にもつながりかねない犯罪行為である。

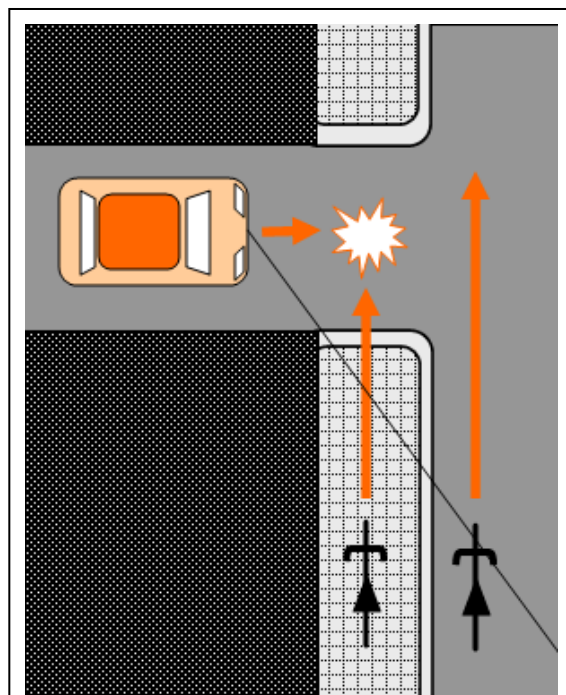
#### (4) 歩道通行より安全？

車道を自転車が走行するには危険という理由で歩道通行が認められている場合があるわけですが、「歩道通行は車道走行より危険」という考えもあります。それはおよそ(図14、15)のような主張で、一理あるかと思えます。

もともと車道であろうと歩道であろうと、道路状況を把握し、適正な速度を選択し、止まるところは止まって安全確認をするというのが基本であることは変わりません。歩道を自転車レーンかのように錯覚して突っ走るといった行為は、無謀運転そのものです。



(図14) 歩道通行をすると、植樹帯、電柱などで互いに相手を認識できず、出会いがしらに衝突する



(図15) 歩道通行をすると、互いに死角が大きくなり、いきなり飛び出す形となって出会いがしらに衝突する

★自転車を運転する人は車道走行か歩道通行かいつも選択を迫られています。車道上は自転車にとって不安が多く、いっぽう歩道上は安全そうに見えて死角も大きい。しかし歩道はそもそも歩行者のものであることを確認しておきたいと思えます。

◇車道走行の不安要素を分類してみます。

- (a)通行スペース（幅員）の問題
- (b)道路構造で自転車通行が考慮されていない問題
- (c)走路上がクリアでない問題
- (d)自転車運転者の技術・心理の問題
- (e)自転車運転者のモラルの問題
- (f)クルマ運転者の自転車に対する理解の問題

◇(a)は自転車を歩道に追い上げる原因の一つとなってきました。しかし今後は、車道上で自転車の存在を保障する、クルマの肥大に規制をかけるなどの発想転換が必要でしょう。

(b)(c)はこれまで自転車が車道通行するという認識が薄く、不作為の部分が大きいと思います。今後の車道整備にかかっていますが、どのような構造にすべきか自転車利用者の意見を入れて有効なものにしなければなりません。

(d)(e)は自転車に乗るすべての人に自転車教育が必要である理由です。

(f)は免許教習内容や路上表示などさまざまな機会をとらえて、クルマ運転者を啓蒙していく必要があります。

◇現状では自転車が車道走行するうえで多くの問題があります。しかし歩道上で自転車が歩行者を侵害している事態は早急に解消されなければなりません。自転車が車道を安心して通行できるようにすることが、交通全体の改良になると思います。