

じゃあ自転車はどう走るか

3 道路上の疑問

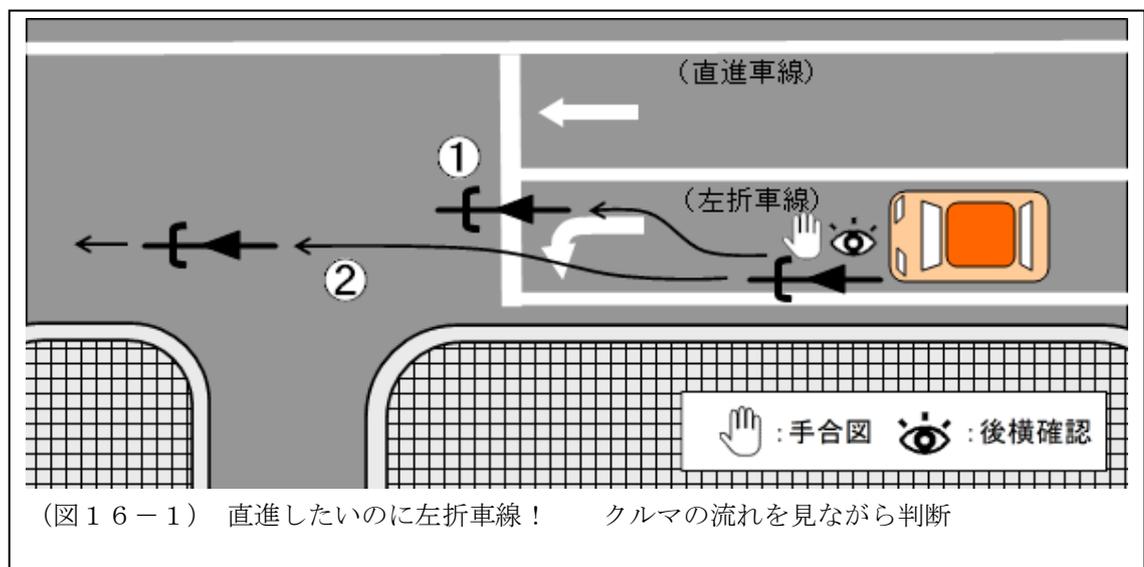
自転車で実際に道路を走行してみると、さまざまな疑問にぶつかります。ここではそれらを見ていくことで自転車をとりまく問題を考えてみます。

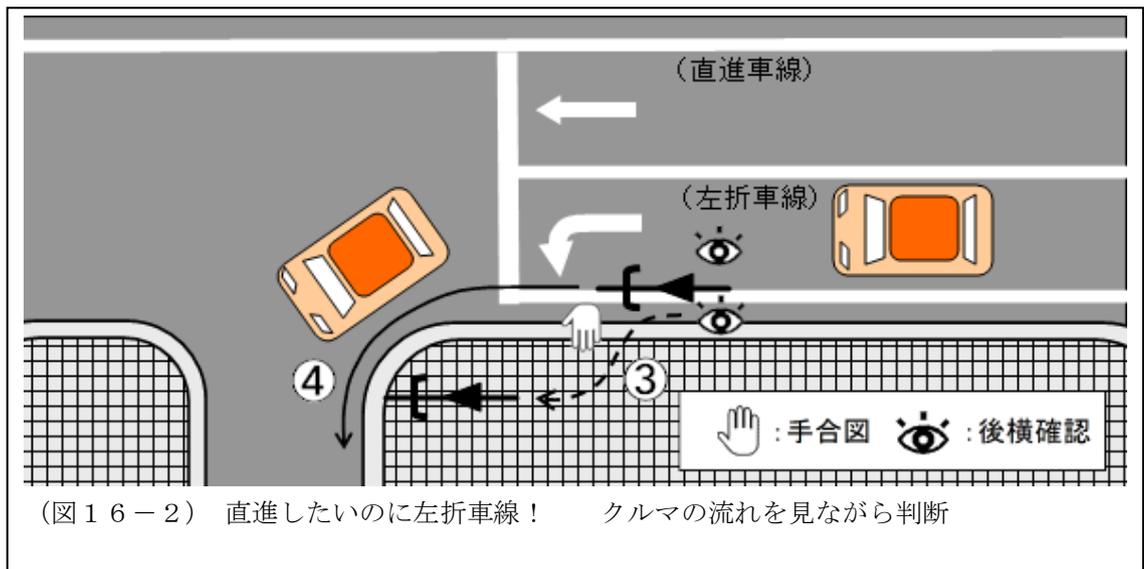
(疑問点を取り上げた後の★印記述は私の個人的な対処であり、法的に正しいとは限りません)

(1) 直進したいのに左折車線！

車道左端を進んでいたら、その先に交差点があり、自分の前方は左折車線になってしまいました(図16)。この交差点は直進したいのに、どうしたらいいでしょう？

- ★クルマの流れに乗っていて交差点で赤信号で停止する場合。停止しつつ手合図し、左折車線の右端に寄り位置取ります。できれば前方に出て、停止線上くらいに位置取るようにしています。(図16①)
- ★クルマの流れに乗っていて交差点で青信号で進行する場合。手合図し、左折車の鼻先を抑えるように左折車線の右方に寄りながら、交差点を直進通過します。(図16②)
- ★クルマの流れに乗っていない場合。歩道に上がれば歩行者として横断歩道により交差点を通過し、後に車道に復帰します。(図16③) またはこの交差点では左折しておき、その先の可能なところで道路横断して再びこの交差点に戻ってきます。(図16④)
- 参考■ 道交法34条3項「軽車両は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない。」
- 参考■ 道交法35条(指定通行区分)は左折レーンなどの通行区分に従うことを規定しているが、自転車は除外している。

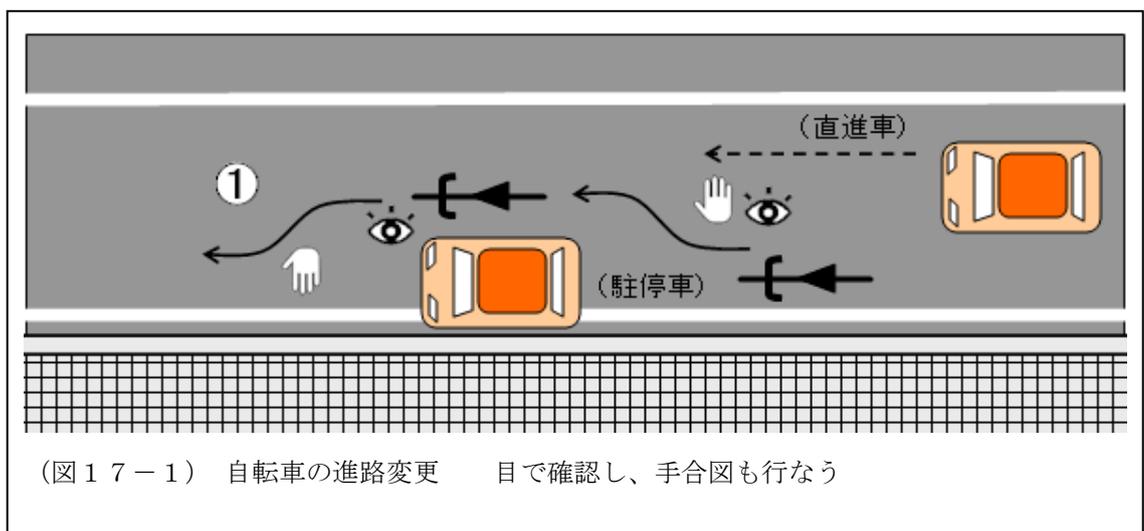


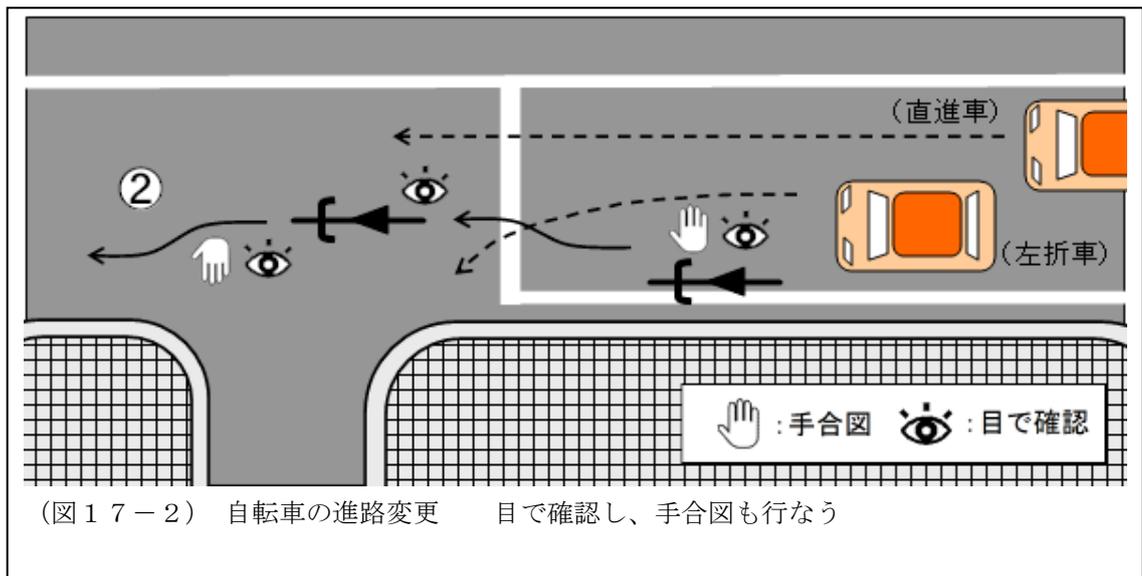


(2) 進路変更をどう考えるか

前項例の対処では、自転車は結局「進路変更」をしています。しかし自転車は「車道の左端」に居なくてはいけないのでは？

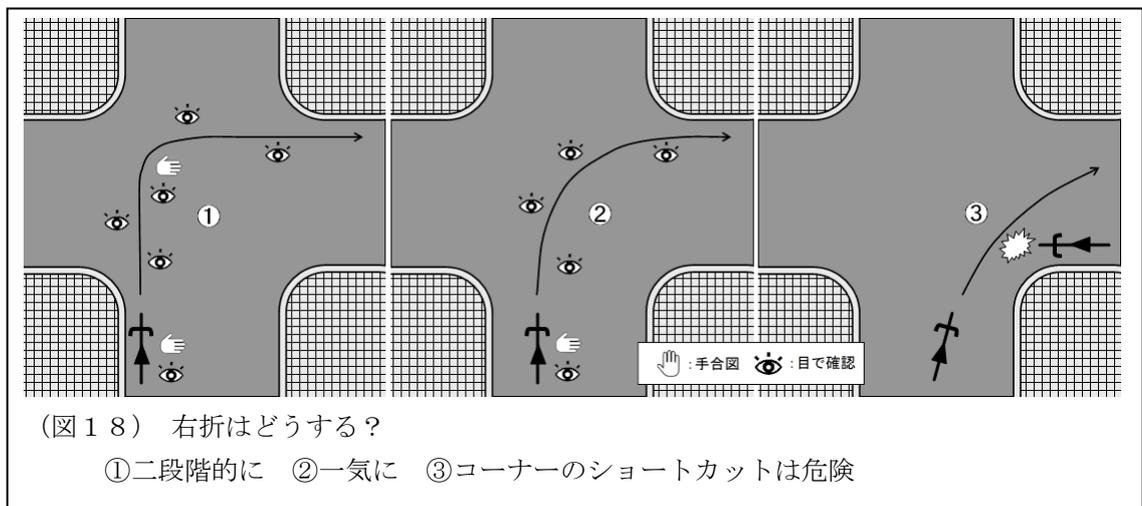
- 参考■ 道交法 18 条 (左側寄り通行等) は、軽車両は道路の左側端に寄って通行すると規定している。
- 参考■ 道交法 26 条の 2 (進路の変更の禁止) は、自転車の進路変更を禁じていない。しかし後続の車両に急ブレーキをかけさせるような進路変更は禁じている。
- ★自転車も路上駐車を避けるなどのため進路変更はありえます。(図17①)
【注：車線変更ではない】
左折する後続車の進路を妨げないために右方に寄るということはOKだと思います。(図17②)
- ★進路変更の際には、後方確認し、右方に寄る旨の手合図を行ないます。(図17)





(3) 右折はどうしたらいいでしょう？

★道交法 34 条 3 項の規定は、つまりは信号設置の有無に関わらず二段階的に右折することを推奨しているのだと思います。交差点を一気に右折するのは、横方向、縦方向への注意を同時に行なうという難しさが伴うので、私は常用はしません。



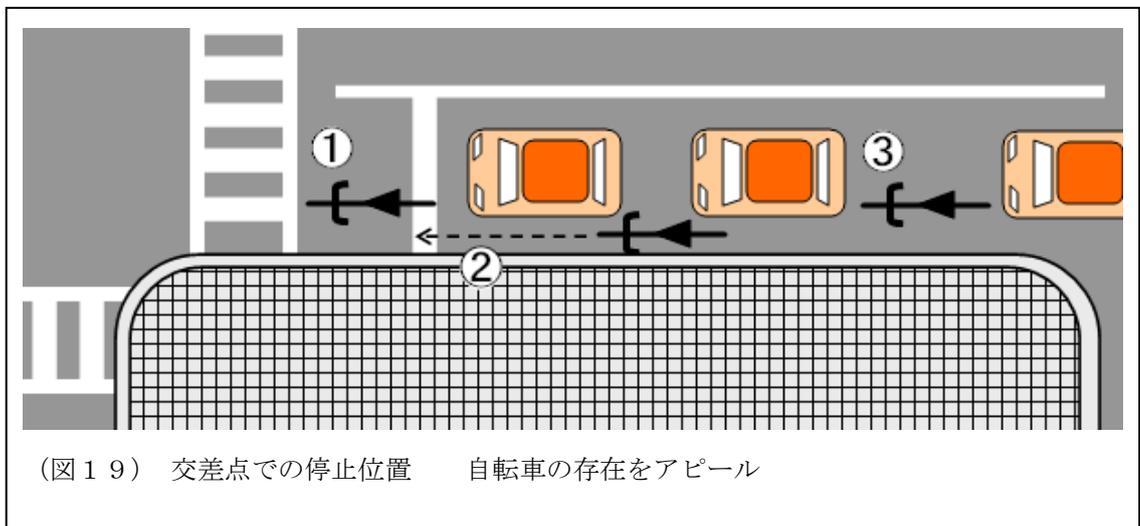
(4) 交差点での停止位置

赤信号や一時停止のとき、横断歩道手前などに描かれている停止線の手前に停まらなければなりません。しかし再発進時の位置取りも考えると？

★私は、一番前に停止した場合は、たいてい停止線と横断歩道の間位置取ります。(図19①)
★クルマに続いて停止した場合、車道左端を徐行して停止線まで出ます。た

だし途中で青信号発進とならないよう余裕のあるタイミングで行ないます。(図19②)

- ★クルマの前後で信号待ちをする場合、あまり左端に寄りすぎず、あえて後続車をふさぐ位置に停止します。(図19③)
- ★停止中に周囲のクルマの方向指示器などを見回し、青信号発進時の動きに備えます。
- ★これらはクルマに対して自転車の存在をアピールし、青信号発進を自分のペースで行なうための配慮です。
- ★海外の自転車レーンでは、クルマ用停止線より前に自転車用停止線を設置している例があるそうです。また自転車用信号機があり、クルマ用より先に青になるそうです。



(5) 自転車横断帯、歩行者自転車用信号

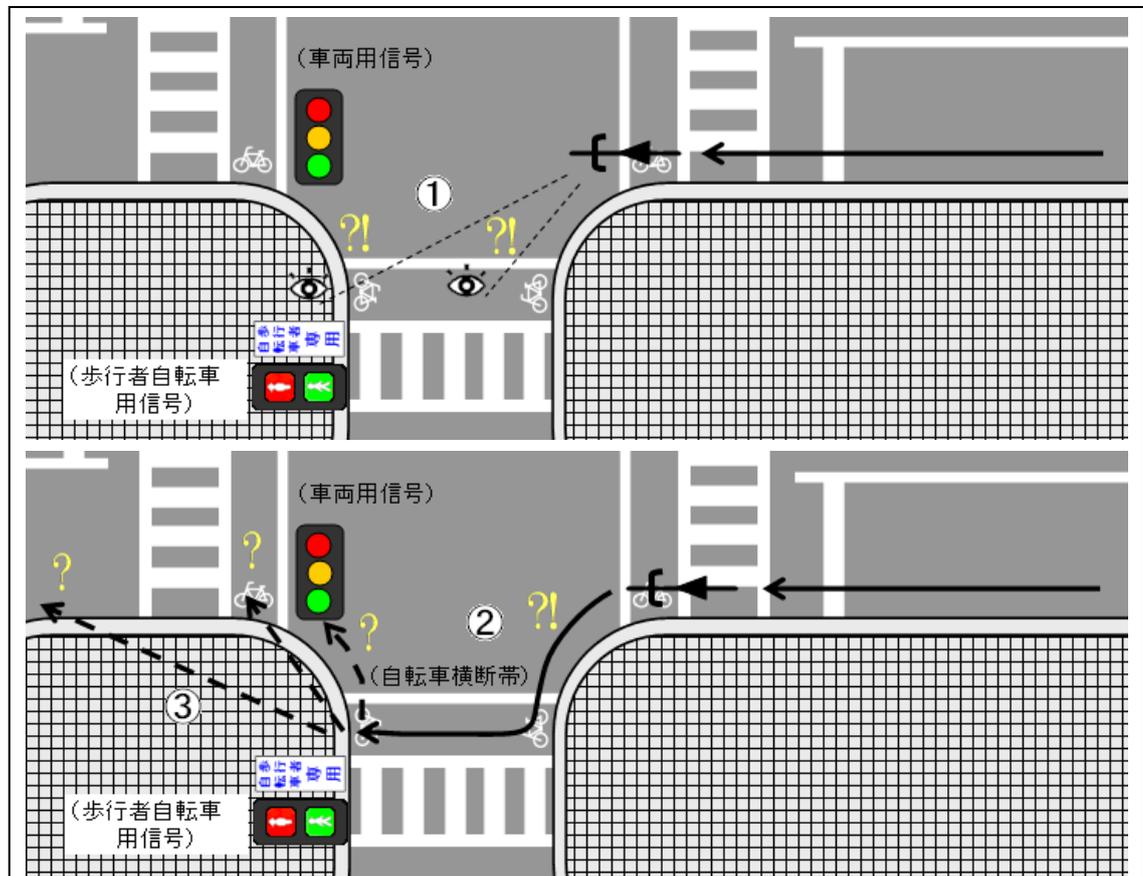
道路を横断するとき、近くに自転車横断帯がある場合には、自転車横断帯を通らなければなりません(道交法 63 条の 6)。また歩行者自転車用信号【注】がある場合には、車両用信号ではなく歩行者自転車用信号に従わなければなりません(道交法施行令 2 条 4 項)【注：歩行者用信号ではない】

しかし、自転車横断帯も歩行者自転車用信号も交差点のへりに位置することが多く、通常で速度で走行してきて交差点に接近した場合、咄嗟に歩行者自転車用信号に反応し自転車横断帯に迂回することはいかにも不自然であり、すなわち危険ではないでしょうか。(図20①②)

しかも、仮に自転車横断帯を通行したとして、その後はどのような形で車道に復帰するのでしょうか。(図20③)

- ★「近くに自転車横断帯がある場合」というのは、歩道通行をしてきて前方に自転車横断帯が設置されていた場合のことを言っている、と私は勝手に解釈しています。不自然な迂回はしません。
- ★歩行者自転車用信号についても、既に交差点に進入しつつあるときに初めて目に入る位置に設置された信号機に従う必要は無いでしょう。

★車道を走行している自転車は、そのまま車両用信号に従い、軽車両として通常に交差点を通過すればよいと思います。



(図 20) 自転車横断帯、歩行者自転車用信号

- ①交差点を通過しようとしたら、「えっ」自転車横断帯が？！
- ②咄嗟に自転車横断帯へ迂回しなければならないのか？！
- ③その後、どうやって車道に戻る？

(6) 歩車分離式信号、スクランブル交差点

歩車分離式信号は「車両と歩行者の交差をなくすように現示を行う方式の信号」のことです。スクランブル交差点はその一種で、歩行者の斜め横断を可能としています。

クルマが動かず、目の前の信号が青とは、自転車が安全に横断するには絶好のチャンスでは？

- ★歩車分離式信号は歩行者と車両を分けるのですから、軽車両である自転車が混入しては設置の趣旨に反します。「歩行者用信号」と「車両用信号」がある場合、自転車が従うべきは車両用信号の方です。
- ★歩車分離式の交差点で歩行者横断時に自転車を乗り入れることは、信号無視であり、歩行者の安全を侵害することになります。自転車の安全のため

と主張しても、それは歩行者の安全を軽視したわがままな行為です。
★もし先を急ぐのであれば、自転車を降り、押し駆けして歩行者として横断します。

(7) 路側帯内の逆走は許される？

車道を走行しているとき、右側を逆走してくる自転車は大変迷惑、危険です。ところが車道の脇にある路側帯内の走行なら問題ないという話。本当でしょうか？

■参考■ 道交法において路側帯内は歩道と同じく、通行の順逆左右の規定はありません。それは路側帯内を自転車が通行する場合も適用されます。
■参考■ 自転車の歩道通行については「車道寄りの部分」「歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止」という規定がありますが、路側帯通行については「歩行者の通行を妨げないような速度と方法」という記述になっています。
★したがって現行法では、自転車の路側帯内通行に順逆はないということになります。
★しかしすぐに想像できることですが、路側帯幅が不足するためや、歩行者をよけるために自転車が車道に出てくるのが頻繁に起きそうです。それが車道上で右側であれば、すなわち逆走です。
★これは法の不備ではないでしょうか。軽車両の路側帯通行については、根本から見直す必要があると思います。

(8) 歩行者をどうよける？

自転車と歩行者が行き会った場合、自転車は左側通行だから左へよけ、歩行者は右側通行だから右側へよけるのでしょうか？ でもそうすると互いに同じ方へよけたことになって衝突するのでは？

★私は、歩行者は右、車両は左という規定は対面通行を考慮しない変な規定だと思っています。歩行者と行き会ったら、とにかく減速。何かあったらすぐに止まる、それがベストです。よけて通るのは二の次にします。
★歩道上・路側帯内では、とにかく歩行者優先です。右側通行も左側通行もないので、すぐに止まれる速度で通行します。停止することがベスト、億劫がらないことです。
★そもそも、歩道上を自転車が快適に通行できるなんてことを望んではいけません。

(9) 自転車駐輪ってクルマの駐車と同じ？

自転車は車両ですよ。ということは、それを路上に停めるときはクルマと同じルールでということになるのでしょうか？

- 参考■ 車両の駐停車方法については道交法3章9節に規定されています。とくに自転車の場合という規定は無いので、駐停車禁止、駐車禁止はクルマと同じです。
- 参考■ 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）」では、放置自転車等を「自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であって、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるもの」と規定しています。
- ★自転車の駐輪（駐車）は、駐車禁止でない道路の車道左側端に沿って行なうことになります。路側帯がある場合は、左側に75cmの余地を残せる場合は路側帯内に入って駐輪します。ただし、適法な駐輪であっても、運転者が自転車を離れた場合、自転車法によって放置自転車等と見なされ、撤去の対象になる可能性があります。これが法解釈です。
- ★結局、ちゃんと駐輪するためには自転車駐輪場の整備を待つよりないようです。
- ★もちろん店舗・施設の前だからといって歩道上に駐輪するのは違法駐輪ということになります。店舗・施設には駐輪場の設置を義務付けてほしいものです。
- ★私は、歩道のデッドスペースを利用したミニ駐輪スペースの設置を進めてほしいと思っています。現在駐輪があふれている個所は駐輪需要があるという視点で、積極的に駐輪スペースを検討すべきです。



(図21) 渋谷駅前 歩道のデッドスペースを活用した駐輪場。柔軟な発想で都市の駐輪スペースを確保していくことが求められている。



(図22) 歩道上の違法駐輪であるが、自転車の持ち主はバスの利用者かもしれない。駐輪設備を整備すれば乗り換えターミナルとなる可能性も？

(10) 自転車に制限速度はある？

原動機付自転車に定められた制限速度は30 km/h。では自転車はどうなっているでしょう？

■参考■ 道路交通法施行令で、最高速度が指定されていない道路では、最高速度をクルマが60 km/h、原動機付自転車が30 km/h と規定しています。自転車についてとくに規定はありません。

★つまり自転車の速度規制はクルマと同じということになるのですが、自転車でもちょっと頑張れば30 km/h 出せますし、レースを志してトレーニングした人は50 km/h を維持して走行できる人もいます。下り坂ならなおさらです。現行法は自転車の実力を“みくびって”いたかもしれません。

★自転車はスピードメーターが付いていないのが一般的ですが、自転車レース場ではない市街路での走行速度が事実上制限を受けないというのは、安全上問題があるのでは？

◇現行制度の中で湧き出てくる疑問をいくつか取り上げました。

それぞれに私なりの考えを付記しました。安全を重視した誠実な対処を旨としたつもりです。それでも、必ずしも現行法どおりにはなりません。

明解でない規定や実際にそぐわない規定は、結局誰も守らなくなります。現行制度は自転車利用から見てたいへん危機的な状況にあると思います。