

# 自転車 車道走行！ 事故に遭わない ポイント

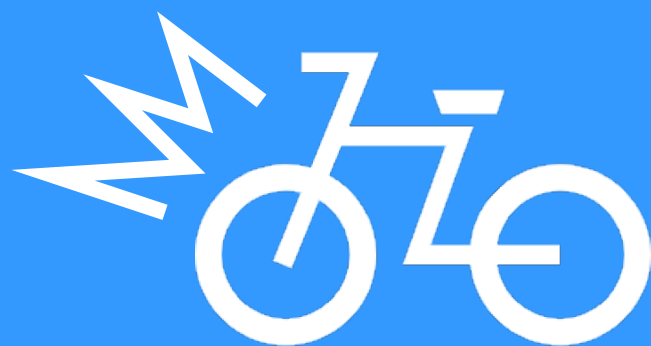


堺 自転車の楽校 < オンライン >



# 自転車で車道走行！事故に遭わないポイント

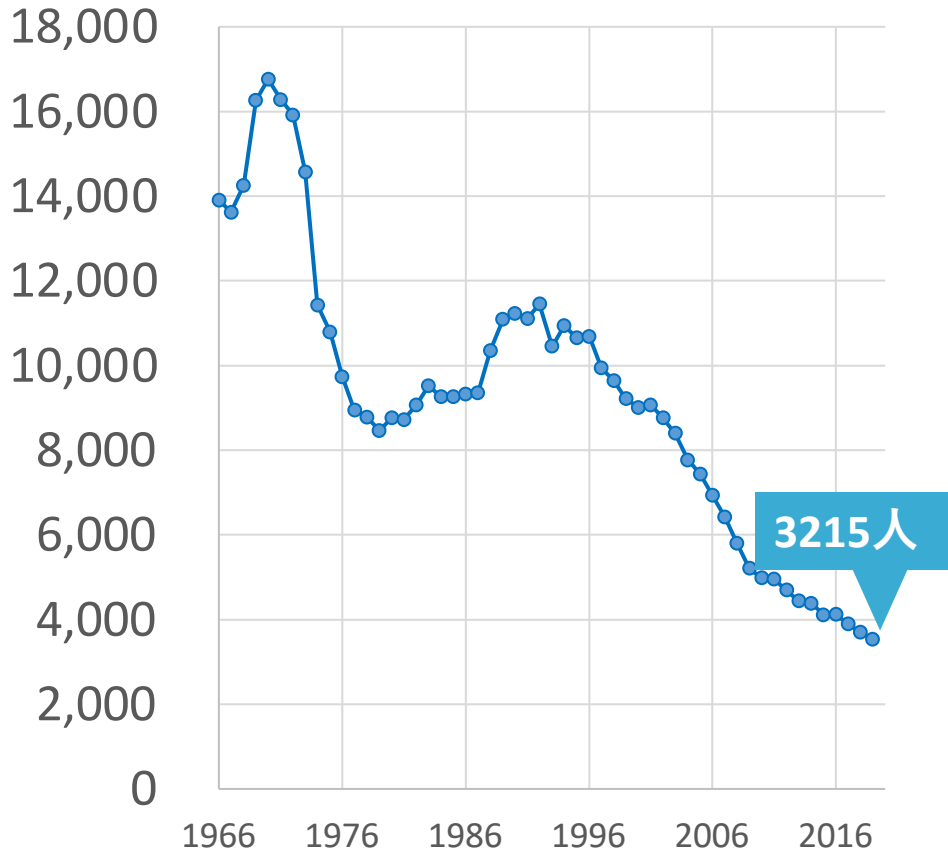
- ◆近年の**自転車事故の傾向**
- ◆**事故データ**からみた事故の傾向
- ◆自転車走行中の**ポイント**（注意点）



# ▶ 近年の自転車事故の傾向

# ▶2019年の交通事故死、過去最少

2020/1/6 付  
日本経済新聞



## 2019年の交通事故死、過去最少の3215人 千葉県が最多

2019年の全国の交通事故による死者は前年より317人(9.0%)少ない3215人だったことが6日、警察庁のまとめで分かった。減少は4年連続で、統計が残る1948年以降で最少を更新した。都道府県別の最多は千葉の172人(前年比14人減)。18年まで16年連続最多だった愛知が156人(同33人減)、北海道が152人(同11人増)で続いた。

同庁担当者は「街頭での取り締まり活動強化やシートベルト着用の定着、自動ブレーキの普及など様々な要因が考えられる」としている。

19年の死者のうち、65歳以上の高齢者の死者数(速報値)は1782人で、前年より184人(9.4%)減った。全年齢に占める高齢者の割合は55.4%に上り、過去最多だった前年(55.7%)より減ったものの高止まりが続く。人口10万人当たりでは、65歳以上の死者数は5.01人で、全年齢(2.54人)の2倍近かった。

# ▶大阪は自転車事故の割合が高い

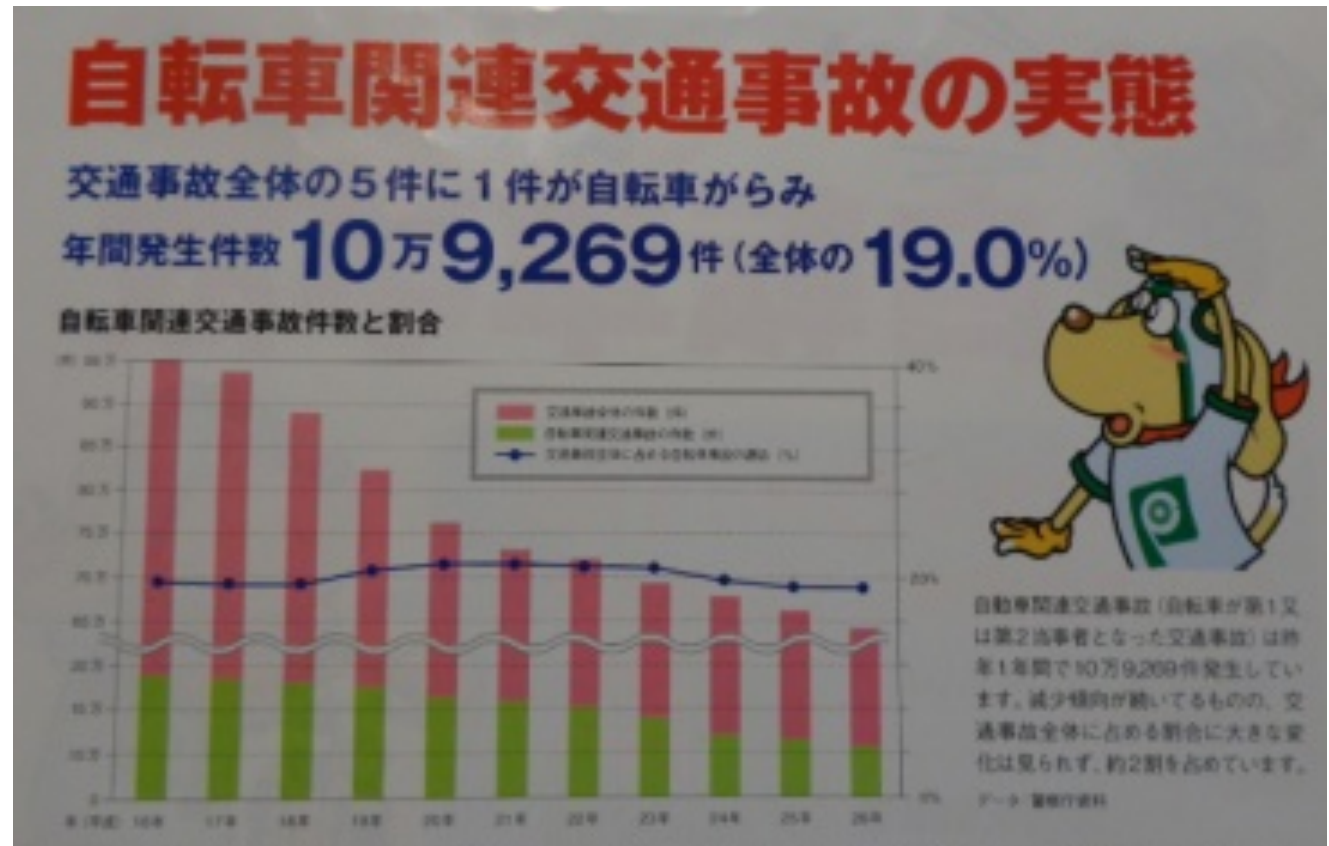
全国

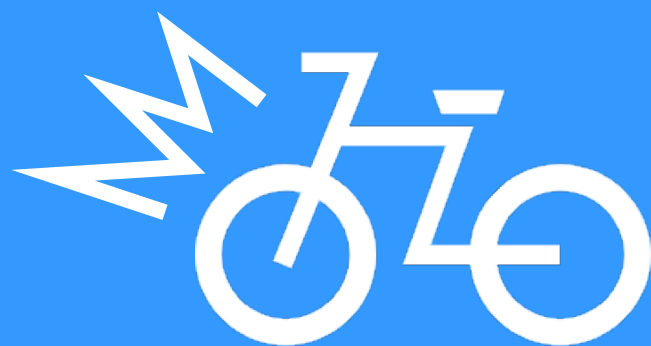
大阪

約 **2** 割                      約 **3** 割

▶大阪府警察 令和2年自転車対策の概要  
 自転車関連事故件数及び負傷者数は9年連続で減少しており、令和元年の発生件数は10,318件（前年対比-752件）、負傷者数は10,121人（前年対比-822人）でした。死者数については、統計史上最少であった前年と同数の28人となりました。

しかしながら、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は、**過去10年にわたり3割以上を占め**、未だ全国平均より1割以上高く、府内における自転車事故抑止対策は継続課題となっています。





▶ 事故データから見た事故の  
傾向

▶ 自転車事故の5分の3以上に違反あり

2013年の自転車事故の件数に占める自転車側の法令違反の割合

	A 罈Q 瞰	寓憫慄 鈍	匚 彡 U
∩ → 刃	湧甚是皆	滄皇滄甚皇	滄勇滄韋
備 攵	湛甚滄昏甚	滄滄昏相	滄滄滄韋
慄 攵	湛甚滄皆昏	滄滄甚相	滄滄滄韋
烝 烧 3	湛滄滄相	湛甚是甚皆	滄滄滄韋
U 從	湛是甚相貞相	湧甚滄相	滄滄滄韋

古倉宗治氏

(公財)交通事故分析センターへの古倉の集計依頼によるデータより作成

## ▶ 高齢者の事故、歩行中が約半数

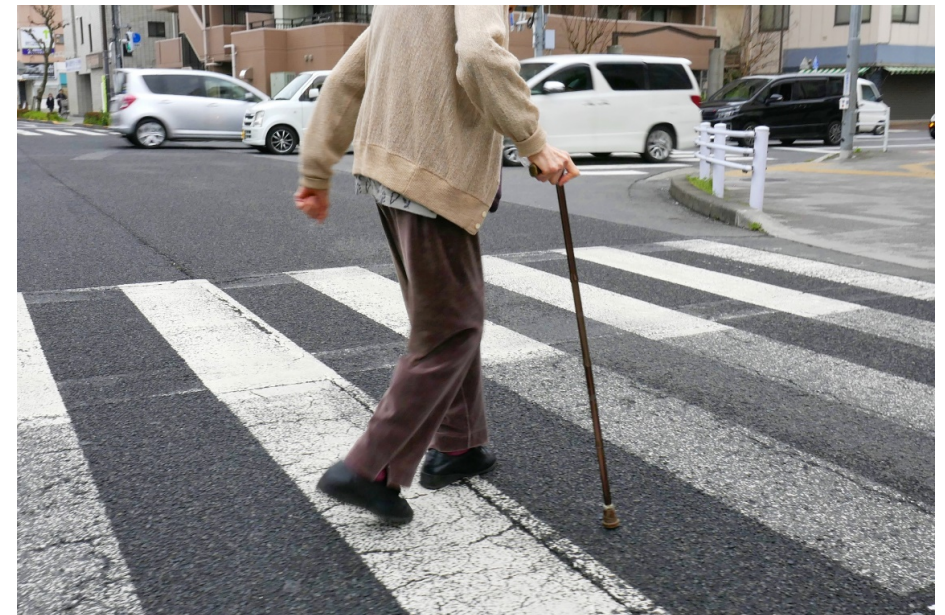
交通事故によって死亡した高齢者の内訳を見ると、歩行中に事故に遭ったケースが目立っている。警察庁によると、横断歩道がない場所で無理に車道を渡ろうとするなどして事故に遭うことが少なくないという。

同庁が2015年12月の段階で公表した同年1～11月の交通事故死者数は3675人で、うち65歳以上の高齢者は1976人。高齢者のうち、「歩行中」に事故に遭ったケースは922人で46.7%を占めた。

「自転車乗車中」は340人で17.2%だった。「歩行中」と「自転車乗車中」を合わせた1262人の7割超が75歳以上だった。

警察庁の担当者は「**判断能力や運動機能の衰えの自覚がなく、車のスピードや距離の目測を誤り、渡りきれるところで車道に出てしまうケース**などがある」と説明。各地の警察は、地域で高齢者向けの講習会を開くなどして交通ルールを守るよう呼びかけている。

2016年/1/4 付  
日本経済新聞 より



イメージ



# ▶自分の安全は自分で守る

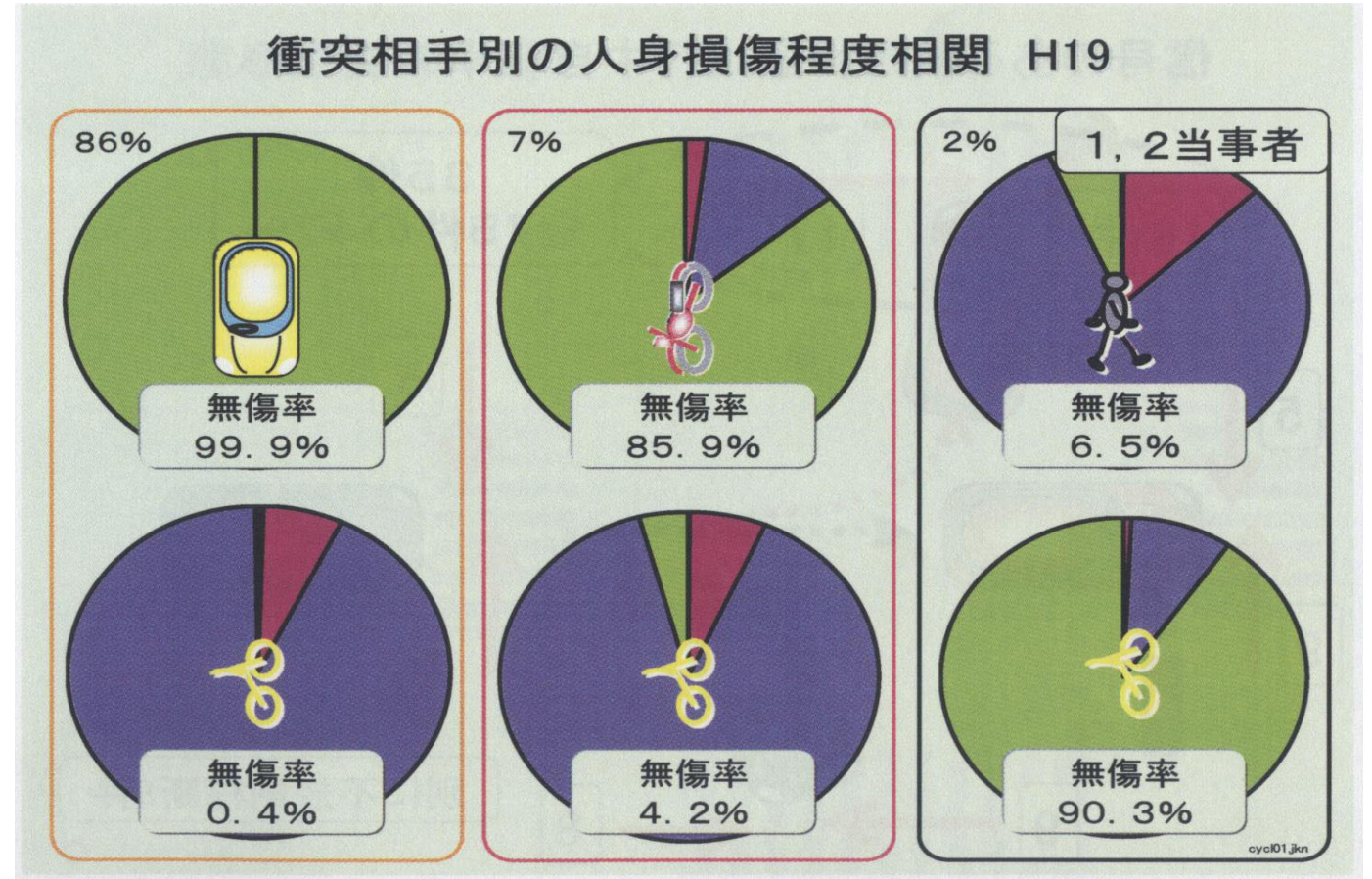
自転車は事故が起こると怪我、  
に至りやすい交通手段である

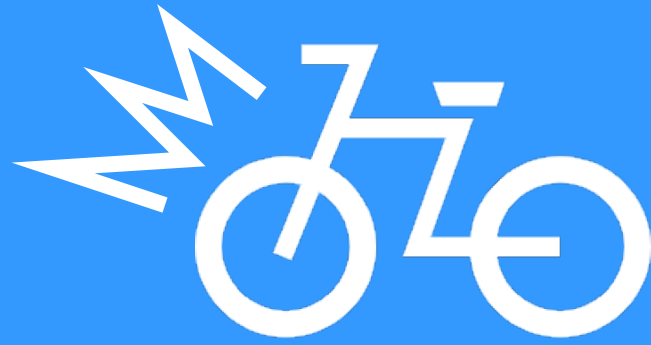
## 対自動車・バイク等

- ・・・ほぼ怪我をする**被害者**

## 対歩行者

- ・・・ほぼ怪我をさせる**加害者**

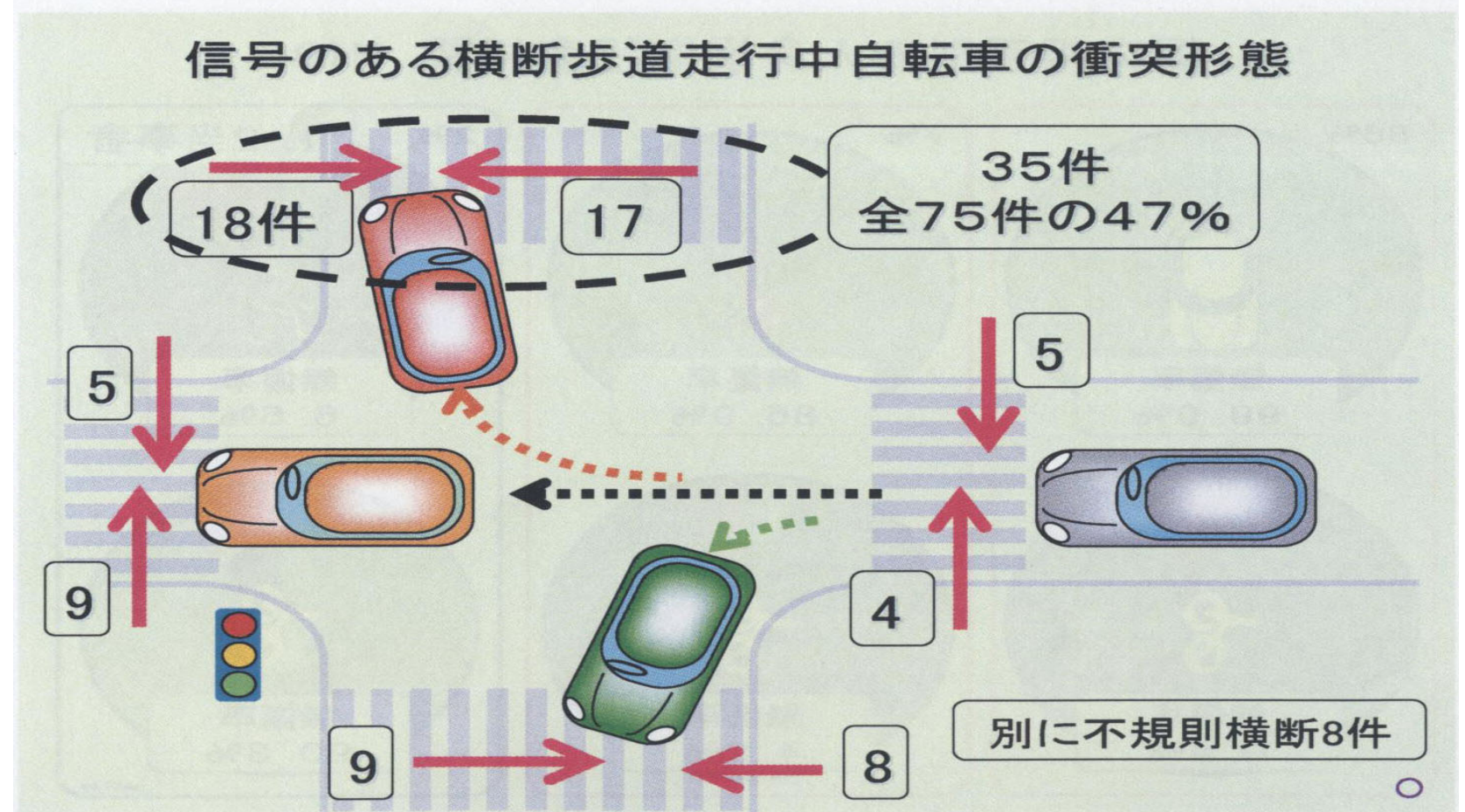




# ▶ 自転車走行中のポイント (注意点)

# ポイント① 右折自動車との交錯事故が多い

右折車のドライバーは対抗する車に気を取られて、歩道を歩く人や自転車を見ていないので、**自ら安全確認**が必要である



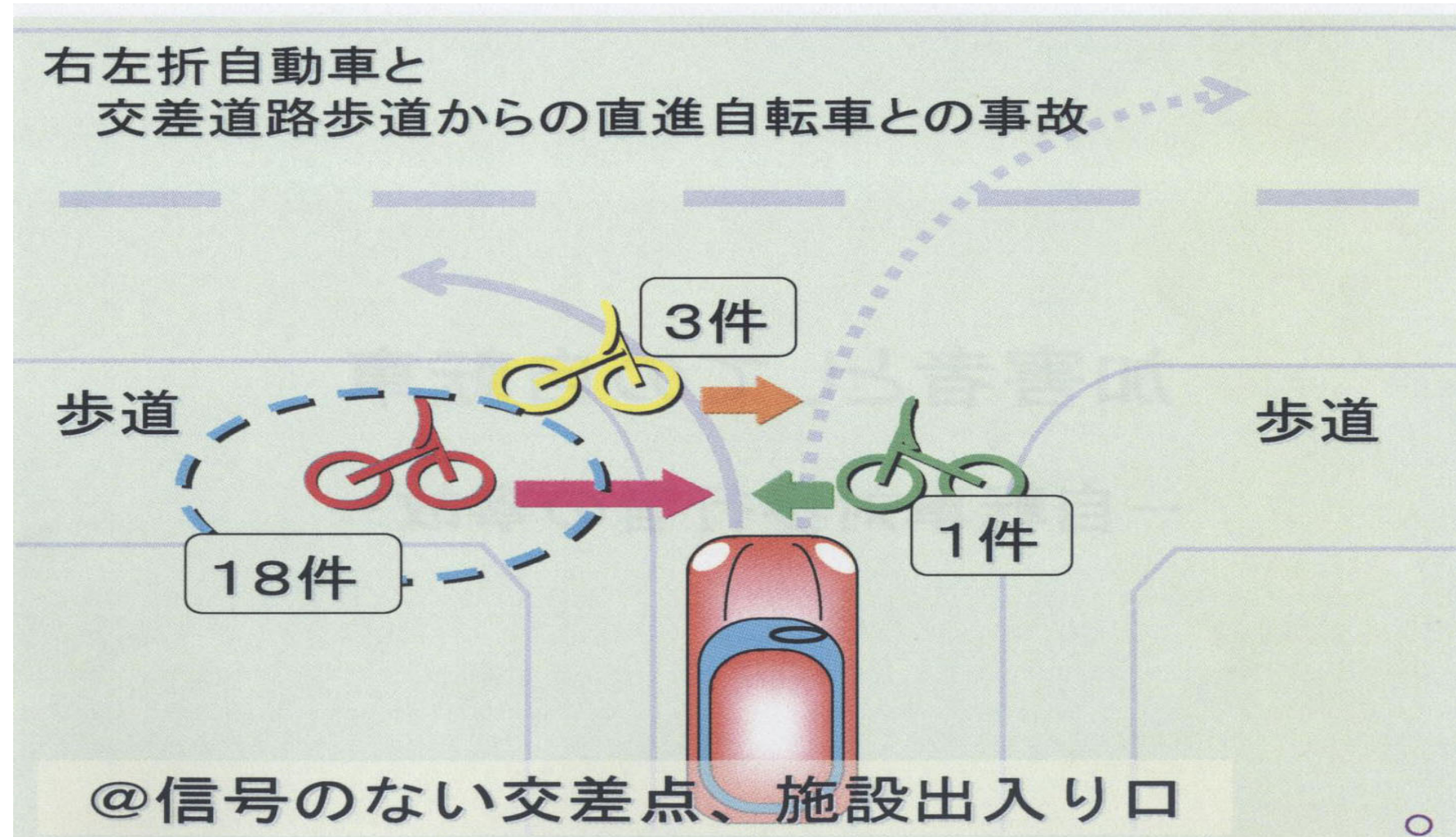
## ▶車が気づいている、見えていると過信してはダメ

車とコミュニケーションを取らないと、  
このような危険な状況  
を作ることになります



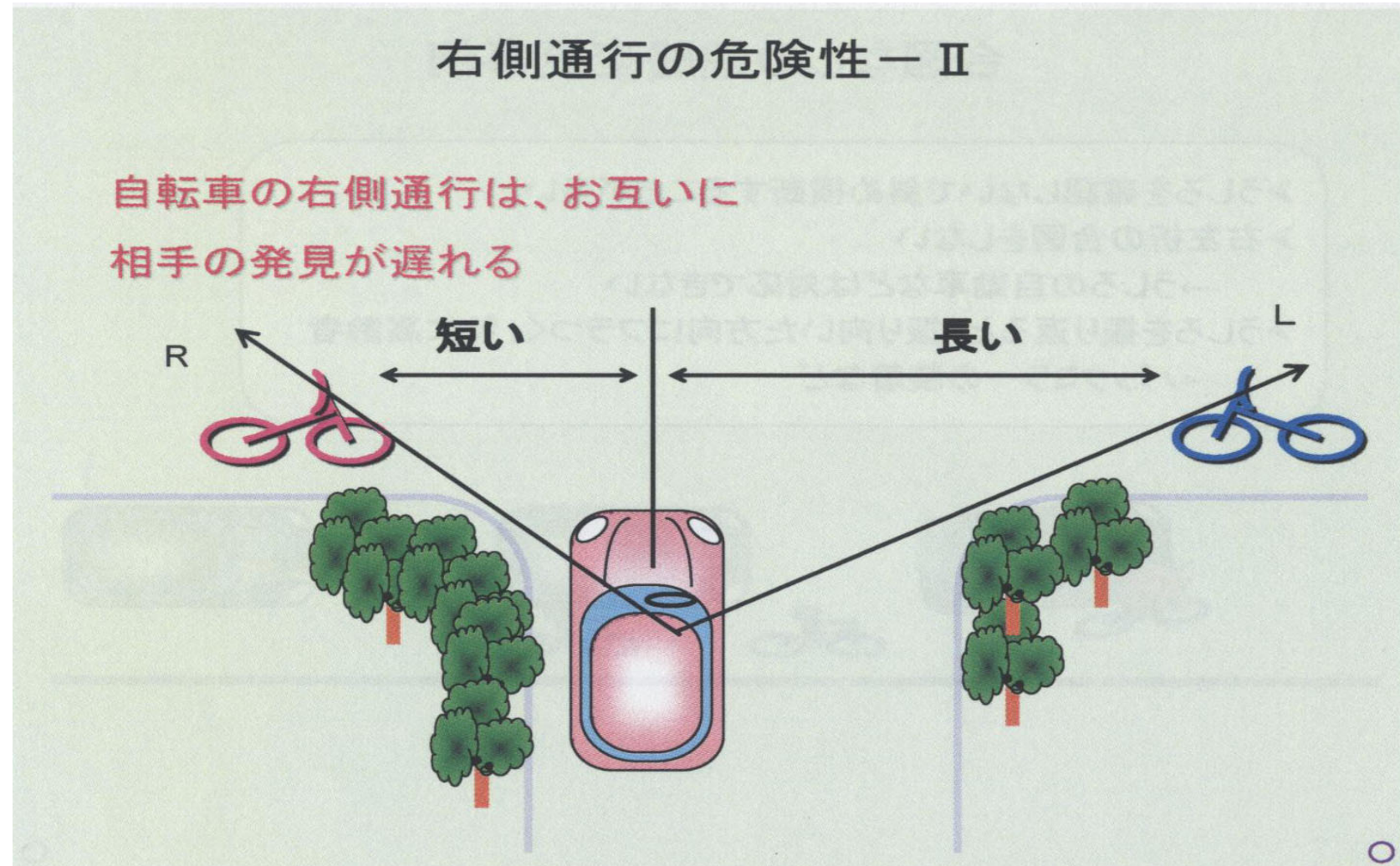
## ポイント② 歩道通行時の通行位置

自転車で歩道を走る  
 (徐行) なら道路の  
 左の歩道を走れば、  
 危険を回避できるこ  
 とが多い



# ポイント③ 交差点における自動車ドライバーの視界

交差点での事故は左側通行を守るだけで大半は防げる

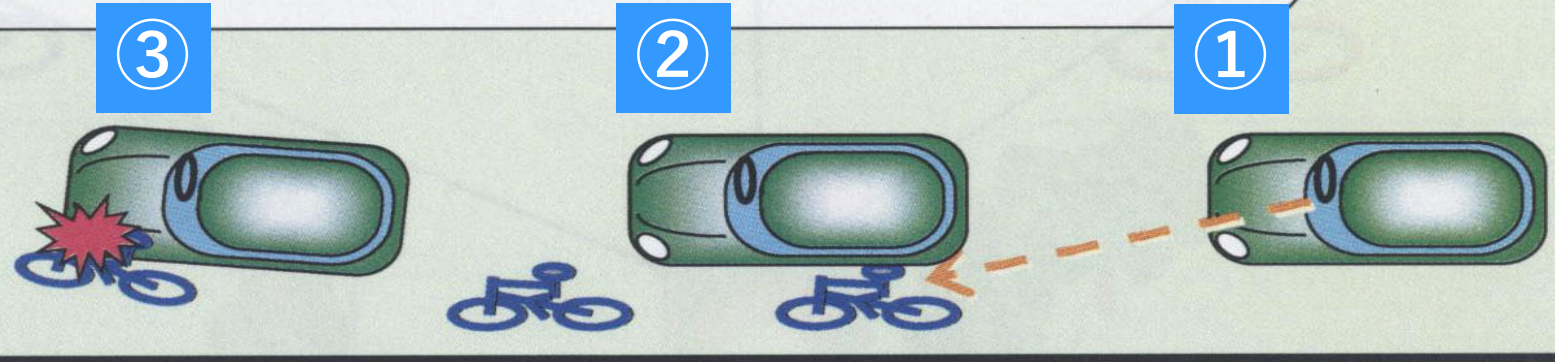


## ▶ 後方確認をしないために事故が起こる

理由としては、歩道走行をする自転車利用者は後方確認をする習慣がないことが考えられる

### 合図なしの進路変更事例

- ▶ うしろを確認しないで斜め横断することが多い
- ▶ 右左折の合図をしない
  - うしろの自動車などは対応できない
- ▶ うしろを振り返ると、振り向いた方向にフラつく、特に高齢者
  - バックミラーの装着など



## ポイント④ 手信号によるコミュニケーション

クルマとのコミュニ  
ケーション

= 手信号は有効  
後方の自動車に進  
路変更を伝える





## ▶左折車に巻き込まれない交差点への侵入

交通事故の70%  
は交差点で起こる

左折車に巻き込ま  
れないためには、  
後ろからくる車に  
見える位置で交差  
点に入る

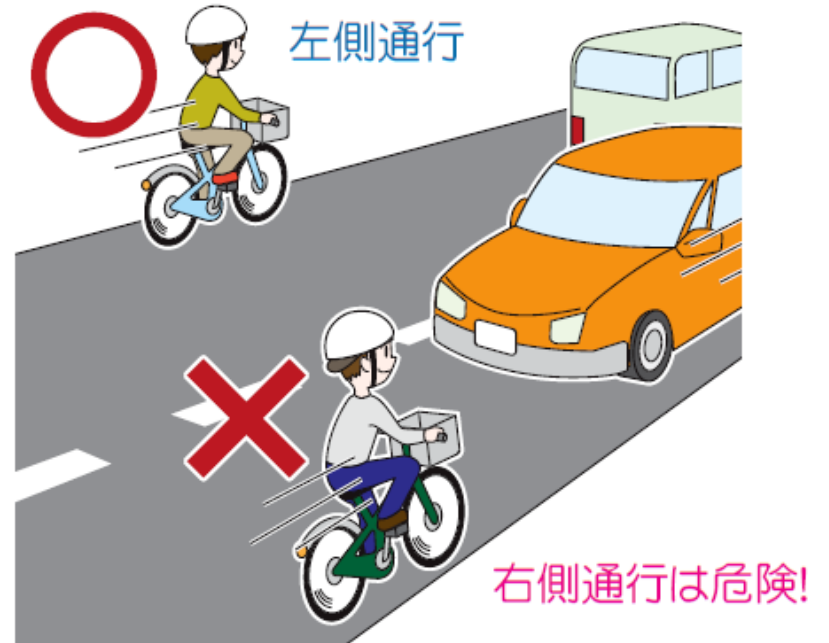


## ポイント⑤ 左側通行の徹底

右側通行は重大事故を招く  
(時速30kmを超えると死亡する確率が跳ね上がる)

時速20kmの左側通行の自転車に時速40kmの車が追突すると20kmの衝撃が来ても怪我で済むが、右側通行だと60kmの衝撃で死亡事故の可能性が高くなる。

### 左側通行の徹底



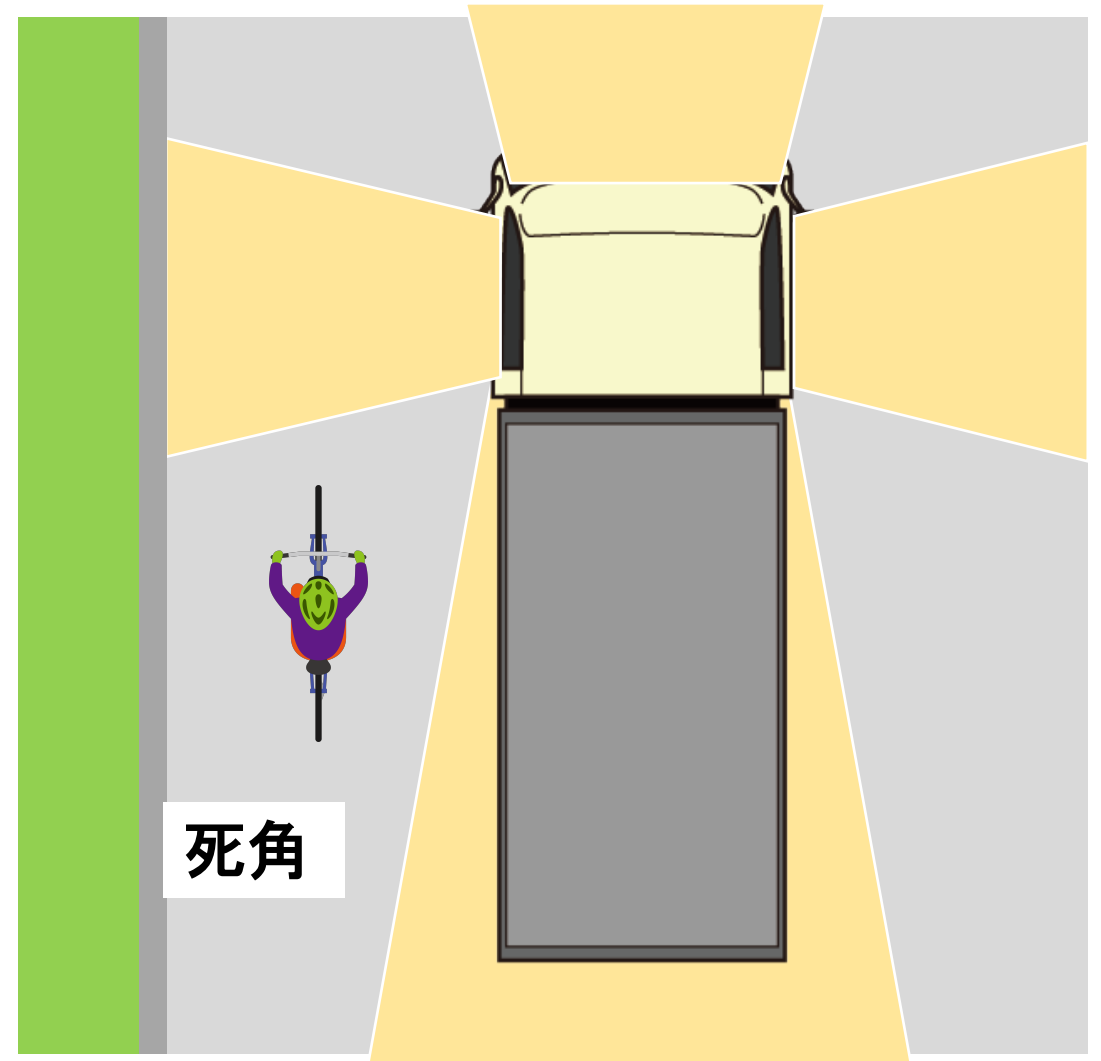
自転車は、軽車両で**自動車の仲間**です。  
原則車道走行であり、車道を走行するときは、**左側通行**です。

## ポイント⑥ 大型車は死角が多いので近づかない

自動車には死角もあれば、ミスも  
する

でも怪我をするのは自転車側

交差点に車と併走して進入すると  
大変危険



## ポイント⑦ 事故に遭いにくいサイクリングルートを選択

### ▶川沿い

川沿いに走ると、信号や交差する道路がなく快適で安全に走れる



### ▶高速道路沿い

阪和自動車道路沿いを走ると交差する道路が少なく、快適で安全だ



## ポイント⑧ 線路沿いは快適に走ることができる

### ▶線路沿い

線路沿いも交差する道路が少なく安全で、快適だ  
踏切では電車がきて踏切が閉まってから走り出す



## ▶自分の安全は自分で守る！誰も守ってくれません

道路は自動車・オートバイ・自転車が、共用する空間です。

お互いが思いやりを持って走りましょう。

交通ルールを守るだけでなく、車・オートバイの動きを予知し、安全確保しましょう。



## ▶ 自転車事故を避ける3段階の対応

### 第1段階（事故予防）

1. 安全なルート（往路と復路、夜間、天候、交差点を少なくする等）を考え、試走し、決定する。  
ヒヤリとする場所など問題があれば見直して、**コースの安全**を目指す。
2. 自転車の**安全点検**（プロの定期点検）。リフレクターなど安全装備、自分が着用するウェアやヘルメットを見直し、さらに安全確保に役立ちそうな対策を十分に考える。
3. 十分な**自転車保険**に入っておく。

# 自転車事故を避ける3段階の対応

## 第2段階（走行中の注意、事故予測）

1. **交通ルールの順守**（車道の左側を1列で走る、走行ラインの左に1m余裕を持つ）  
一時停止は**片足を地面につける**。後方確認、進路変更などは手信号を活用する。
2. **事故の予測感覚を養う**。（常に周りの状況を把握し、カーブミラー・車の音にも注意する。  
車と並走し交差点に入る、大型車に近づく等危険と思われる行動はしない。）



## 自転車事故を避ける3段階の対応

### 第3段階（事故を避けられない時の対応）

- 1 . 安全を考えて行動しても、事故に巻き込まれる可能性を否定できない。
- 2 . 左折巻き込み事故などを避けるため、一緒に曲がる等テクニックを養う。
- 3 . 最後まであきらめずブレーキをかけてスピードを落とし、受ける衝撃を少なくする。

転倒時は受け身をするなど怪我を軽くする努力を続ける。