

1. 歩道のない道路での通行とは

歩道のない道路では自転車・自動車・自動二輪車など各種車両と歩行者が同じ道路空間を通行していますので、事故を起こさない・事故に巻き込まれない安全な通行が求められます。このためには法令(交通ルール)を守り、周囲の通行状況や路面状況を確認しながら通行することが必要です。

本年(令和8年)9月1日から道路交通法施行令が改正され、住宅街など地域住民の日常生活に使われているいわゆる生活道路でセンターライン・車両通行帯・中央帯などが無い幅が比較的狭い道路での自動車の法定速度が時速60kmから30kmへ引き下げられますが、自転車も一時停止がいつでもできる速度・いわゆる徐行することが大切です。

しかし、法令を守らない・安全確認を怠っている・すぐに停止できない速い速度を出している、こうした運転を行っている自転車の様子も多く観察されますので、事故を起こす危険な自転車通行の様子から事故を起こさないための安全な運転・通行方法を紹介します。

2. 右側通行による危険

自転車は道路交通法第2条11で軽車両と指定され、同法第18条で軽車両すなわち自転車は道路の左側端に寄って通行しなければならないと定められています。したがって自転車が右側を通行することは法令違反であり、事故を起こす危険性が高いです。

(1) 歩行者との事故の危険性

道路の右側を通行している歩行者の後方から右側を通行している自転車(写真1)が歩行者の左脇を通行して追い越そうとしています(写真2)。



写真1 右側通行の自転車が歩行者の後方から接近



写真2 自転車が歩行者の左脇を追い越す直前

自転車は自動車のエンジンなどの音が出ないので、歩行者は後方から自転車が接近していることに気が付きません。このため、歩行者がすぐ脇を追い越す自転車に驚くこともあり(写真3)、このとき身体を動かして自転車と接触あるいは自転車と歩行者がいずれも転倒する事故の危険性があります。



写真3 右側通行の自転車が後方から近づいてすぐ脇を追い越すので驚いている歩行者

(2) 左側通行の自転車と行き違うときの事故の危険性

左側通行の自転車と右側通行の自転車が行き違うときは、いずれかの自転車が道路中央側に進路を変えます。写真4の右側通行の自転車は前方から自動車の接近が見えているので進路を変えないため、左側通行の自転車が道路中央側に進路を変えました。このとき、後方から接近している自動車が進路を変えた自転車に追突する事故の危険性があります。

写真5は自動車が通過した直後に、左側通行の自転車と右側通行の自転車が車間距離の短い状況で行き違っています。もし自転車どうしが行き違うときにその脇を自動車通過した・行き違うために進路を変えるときにふらついた、このようなとき接触事故の危険性が高くなります。



写真4 右側通行の自転車を避けて道路中央側に移動した左側通行の自転車の後方に自動車が接近



写真5 自動車の通過直後に左側通行と右側通行の自転車が短い車間距離で行き違い

3. 行き違い通行による危険

幅員が狭い道路での自転車と自動車の行き違い・歩行者が多い道路での自転車と歩行者の行き違い、このとき自転車が状況に応じた安全な運転方法や周囲の通行状況確認などを疎かにすると、事故の危険性が高くなります。

(1) 幅員が狭い道路で歩行者と行き違うときの事故の危険性

左側通行の自転車が右側通行の歩行者と行き違うときは、後方から自動車など各種車両の接近がないことを確認してから道路中央側に移動し、歩行者との間の距離を1m以上確保して通行することです。各種車両の接近が確認されたら徐行しながら歩行者に近づき、歩行者の直前で一時停止することです。

しかし、写真6の道路は幅員が3mで狭いため歩行者との間の距離を1m以上確保して通行することが難しく、ハンドル操作を確実に行って徐行しないと行き違いのときに電柱もしくは歩行者との接触事故の危険性があります。

しかも、歩行者の後方を幼児が歩いているのですが、幼児は周囲に注意を払うことが出来ないので自転車の前に飛び出してくることもあり、このとき衝突事故が発生する可能性のある危険性が高い状況です。

幅員が狭い道路で歩いている幼児と行き違うときは、幼児が通り過ぎるまで後方確認してから一時停止すると危険性が回避できます。



写真6 幅員が狭い道路で幼児と行き違うとき

(2) 自転車と行き違うときの事故の危険性

写真7は商店が建ち並ぶ道路で買い物をする歩行者を避けて道路中央を通行する自転車3台と、前方から左側を通行する2台が行き違っています。前後左右の車間距離が短いのでハンドル操作や速度を誤ると接触事故や追突事故の危険性が高い状況です。



写真7 複数の自転車が行き違うときの車間距離が短い

(3) 幅員が狭い道路で自動車と行き違うときの事故の危険性

写真8は幅員4mの下り坂で、前方から来た自動車と「注意!! 自転車スピードおとせ!」の警告板が掲示されている電柱との約1mの間を自転車が通行しています。このような状況で特に危険性が高いのは高齢者と幼児を乗せているときです。自動車との車間距離が短いうえに、下り坂で速度を低下させるブレーキ操作は平地より難しいことから、ふらつきによる転倒事故や自動車との接触事故が発生しやすく、高齢者の中には下り坂におけるブレーキ操作による速度調整が難しく速度を低下できない人もいます。



写真8 幅員が狭い下り坂で自動車と行き違うとき

4. 追い越し通行による危険

自転車を運転中の追い越し通行には様々な状況があり、後方から接近する自動車や自転車に追い越されるときだけではなく自転車を追い越すとき、また自転車が左側通行でも歩行者も左側通行のときは自転車が歩行者を追い越すことになります。こうした状況下で接触・追突事故の危険性がある通行もあります。

(1) 自動車が後方から接近したときの事故の危険性

写真9は自転車が前方の歩行者を追い越すために道路中央側に進み始めていますが、自転車の後方から自動車が接近しています。自転車が歩行者を追い越すときの横の間の距離によっては歩行者と接触する危険性があります。また、歩行者を追い越すタイミングによっては後方から接近している自動車に追突されるという危険性もあります。

写真10は幅員4mの道路で、自転車が立ち止まっている歩行者との間が1mもない横を徐行しないで通り抜けた直後に、後方から来た自動車がこの自転車を追い越しているときです。自転車は歩行者に対しても、自動車に対しても注意しながら通行する様子が見られませんでした。自動車が速度を低下させて自転車との車間距離を取りながら追い越していますので、事故には至りませんでした。



写真9 歩行者を追い越そうとしたときに後方から自動車に接近している



写真10 自転車歩行者を追い越した直後に後方から来た自動車に追い越された

写真11 は前方の自転車を追い越そうとしている自転車が後方確認を行わないで道路左端から中央側へ進行方向を変えているとき、後方約3mの位置に自動車が接近しています。このとき、自動車は速度を低下させて自転車を追い越すことを行いませんでしたので、追突事故は発生しませんでした。

自動車がさらに接近していたときに自転車が道路中央側に進行方向を変えたとなると、自動車に追突される危険性がありました。

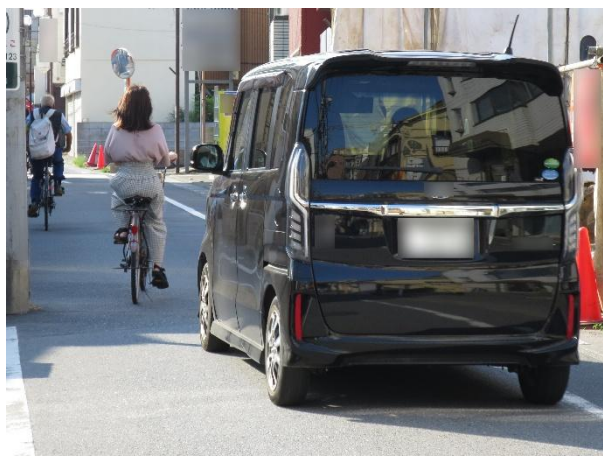


写真11 前方の自転車を追い越そうとして後方確認しないで道路中央側に進行した自転車の後方に自動車が接近

(2) 自転車どうしが追い越すときの事故の危険性

写真12 は左側通行している歩行者の左脇を徐行しながら追い越している自転車を、その右横1m弱の車間距離でもう1台の自転車がさらに追い越している状況です。この2台の自転車と歩行者のそれぞれの間の距離が短いので、2台の自転車の速度の相違やふらつきが発生するようなハンドル操作方法によっては、自転車どうし・歩行者と自転車の接触で転倒事故の危険性が極めて高くなる状況です。



写真12 歩行者を追い越す自転車をさらに追い越す自転車

(3) 歩行者の通行が多い道路で歩行者を追い越すときの事故の危険性

休日の商店街は買い物する多くの人たちが通行しています。その中を通行している自転車が前方の歩行者を追い越そうとして左端に進み始めています(写真 13)。ところが追い越そうとした直前、その歩行者の左側にベビーカーを押しながら歩行者が前方から進んできました。しかし、自転車は停止しないで左右の歩行者との間を通り抜けていきました(写真 14)。接触事故の危険性が極めて高い状況です。



写真 13 歩行者を追い越そうとして左端に進み始めた
自転車



写真 14 前方から歩行者が来たにも関わらず歩行者
間を通り抜けた自転車

(4) 駐停車自動車を追い越すときの事故の危険性

駐停車自動車を追い越すときは道路中央側に移動しながら追い越すことになります。写真 15 の自転車は後方から自動車接近しているにもかかわらず、後方確認を行わないで道路中央側に移動して2台の駐停車自動車を追い越しています。後方の自動車はセンターラインを越えて自転車を追い越そうとしていますが、自転車はこの自動車に追突されるという危険性があります。

写真 16 は前を進行している自動車が駐停車している自動車を追い越しているのに、その後方の自転車は続けて追い越せば前方から来る自動車との衝突も後方から来る自動車の追突もないと考えて、後方確認を行わないで道路中央側に移動しています。しかし、後方からバイクが接近していて、自転車が駐停車自動車を追い越すときにこのバイクも自転車の横を追い越しました。自転車とバイクの車間距離が短いので接触事故の危険性が高い状況でした。



写真 15 後方から自動車接近 しかし後方確認
せずに駐停車自動車を追い越す自転車



写真 16 駐停車自動車を追い越す自動車に追従する
自転車 その後方にもバイクが追従

5. 並進通行による危険

自転車の並進は道路標識等で認められている道路を除くと、道路交通法第19条で禁止されています。しかし並進を行うと危険な状況が様々あります。

友達や知り合いが自転車で並進していると、互いに顔を見合わせて話をしながら自転車を運転することがあります(写真 17・18)。このとき、前方をしっかりと見ていないため歩行者や自動車の接近に気付くのが遅れて歩行者や自動車との接触や追突事故の危険性があります。

特に自動車の接近が直前になって気付いて驚くと、並進している自転車どうしの接触・転倒事故の危険性もあります。



写真 17・18 互いに会話を交わしながら運転して前方をしっかりと見ていない

写真 19 は駐停車している自動車の後方トランクから荷物を降ろしている運転者の脇を並進している自転車が通行しようとしています。道路中央側へ進路を変えたときに運転者と接触・自転車どうしの接触で転倒する危険性があります。



写真 19 駐停車している自動車の運転者の脇を通行しようとしている並進の自転車

朝の通勤通学時間帯は多くの自転車が並進しているため、前方から接近している自転車との行き違いのとき(写真 20)、数台の自転車が車間距離の短い状態で並進するとき(写真 21)、歩行者のすぐ脇を追い越すとき、こうした状況下での自転車の並進は接触・転倒事故の危険性が高い状況です。



写真 20 並進する自転車と前方から来る自転車の行き違い
いずれの自転車も車間距離が短い

写真 21 並進する自転車の車間距離が短い

商店街では自転車や歩行者の通行が多く、並進する自転車が歩行者のすぐ脇を通行するとき・前方から接近する歩行者を避けようとしたとき、歩行者や自転車どうしの接触・転倒事故の危険性があります(写真 22)。



写真 22 歩行者の脇を通行する並進の自転車

6. 飛び出しの危険

道路を通行しているとき、交差点以外の場所で横から歩行者や自転車、自動車などが急に飛び出してきて驚いた、あるいは接触や衝突したという経験のある人もいるでしょう。

自転車利用時に飛び出しによる危険性が発生する相手は歩行者だけではなく、

(1) 自動車が後進したときの事故の危険性

道路に面した駐車場で自動車が運転席のある前部を道路側に向けて駐車すると発車時に道路の左右確認が可能で、安全に発車することが出来ます。しかし、運転席と反対側の後部を道路側に向けて駐車する自動車もあります(写真 23)。このように駐車すると運転席から道路の通行状況が全く見えないため、発車時に駐車場前を自転車が通行すると衝突の危険性が極めて高くなります。



写真 23 自動車が駐車場から道路へ後ろ向きで発進しようとしているときに自転車が接近

(2) 歩行者が飛び出したときの事故の危険性

幅員が 6 m 以下の道路を通行するときは、家の玄関から人が出てくる可能性があることを念頭に入れて通行する必要があります。写真 24 は前方から自動車が接近してきたため、自転車は左側端に進行方向を変えて自動車と行き違いしています。その直後に家の玄関から人が出て来ました(写真 25)。自転車は徐行していたので、咄嗟に進行方向を右に変えて衝突を避けました。



写真 24 接近する自動車を避けて左端に移動した自転車



写真 25 家の入口を通行する直前に人が出てきた

7. 転倒の危険性がある路面

道路上には様々な施設や路面形態があります。このため、通行路や通行方法によっては転倒の危険性が生じることがあります。

(1) 側溝

道路の多くは、両側の端に雨天時の雨水を道路面下に排水するための施設である側溝が設置されています。側溝の主な形状は次の通りです。

- ・側溝と道路で路面が異なり、その間に切れ目がある(写真 26)
- ・側溝のふたとふたの間に切れ目がある(写真 26)
- ・側溝が傾斜している(写真 26)
- ・車道端が側溝側に傾斜している
- ・側溝上に排水溝が設置されている(写真 27)



写真 26 路面が異なる道路と側溝・側溝が傾斜



写真 27 側溝上に設置された排水溝

これらの特徴から、自転車で側溝上や側溝横を通行したとき、次の状況が生じることでバランスを崩して転倒する危険性があります。

- ・側溝と車道の境界部の切れ目を通行すると、タイヤが切れ目にとられてバランスを崩す(写真 28)
- ・側溝側に傾斜している車道端を通行中、後方から自動車が接近して側溝側に移動しようとしたとき、バランスを崩す(写真 29)
- ・傾斜する側溝上でバランスを崩す
- ・排水溝上のスリットの幅や向きによってタイヤがスリットの中に落ち込んでバランスを崩す

自動車との行き違いや自動車による追い越しがあるとき、道路の幅員が狭く側溝上や側溝横へ移動せざるを得ない場合、側溝上や側溝横で自動車が通過するまで一時停止することです。決して側溝上や側溝横の通行は止めましょう。



写真 28 車道と側溝の切れ目を通行している



写真 29 側溝と傾斜した車道の境界部を通行している

(2)路面の凹凸

道路上にはマンホールやメーターボックスが設置されていますが、蓋の表面がわずかに膨らんでいるマンホールも多くあり(写真 30)、この蓋の上を通行したときにバランスを崩して転倒する危険性があり、特に雨天後は表面が濡れているため、スリップして転倒する危険性が特に高くなります。

マンホールやメーターボックスと道路との間が窪んでいることもあり、この窪み部分を通行したときにバランスを崩して転倒することもあります(写真 31)。



写真 30 マンホールの表面が道路面より上に膨らんでいる



写真 31 メーターボックスと道路の間が窪んでいる

道路を横断して通行方向に幅が広いスリットの排水溝が設置されていると、タイヤがスリットの上に落ち込んでバランスを崩して転倒する危険性が特に高くなります(写真 32)。



写真 32 排水溝のスリット幅が広くタイヤが間に挟まれる危険性

(3)路面の亀裂

舗装されていない道路(写真 33)や路面の一部が舗装されていない道路(写真 34)では、路面上の小石や凹凸のある箇所を通行するときにふらつきやすくなります。また、路面が破損して窪みが生じている箇所を通行すると、その窪みによる路面との段差や小石の散乱もあることから転倒する危険性があります(写真 35)。



写真 33 舗装されていない道路



写真 34 道路の一部が舗装されず小石が散乱している



写真 35 路面が亀裂している箇所を避けて通行する自転車

(4)路面の形態

コンクリートのブロックやタイルを敷き詰めた形態のインターロッキングと呼ばれる路面の道路が商店街通りなどで見られますが、歩行者を避けようとして進行方向を変えたときにコンクリートのブロックとブロックの間やタイルとタイルの間の隙間を前輪が通って滑り(写真 36)、バランスを崩して転倒する事故が高齢者に多くあります。また、雨天後は路面が濡れているためスリップして転倒する危険性が高くなります。



写真 36 インターロッキングの路面道路で歩行者を避けようとしている自転車

8. 歩道のない道路を通行する自転車の事故を防ぐために

歩道のない道路を通行する自転車のなかには自動車・自転車・自動二輪車・歩行者と接触・転倒・衝突・追突という事故を起こす危険な運転・通行方法が観察されます。こうした事故を起こさないための安全な運転・通行方法を紹介します。

- ①自転車の右側通行は法令違反で、事故の危険性が高いです。たとえ目的地が進行方向の右側でも必ず左側通行しましょう。
- ②自動車・自転車・自動二輪車・歩行者との行き違いや追い越しのときは必ず後方や周囲の確認を行い、他の通行がないことが確認されたら車間距離を十分に取ながら行き違いや追い越しを行いましょう。
- ③幅員が狭い道路で自動車・自転車・自動二輪車・歩行者との行き違いのときの間の距離が短いときは、相手が各種車両だけではなく歩行者であっても通り過ぎるまで一時停止しましょう。また、追い越しはやめましょう。どうしても歩行者を追い越しする必要があるときは、歩行者に声をかけて自転車から降りて押しながら追い越すか、歩行者との間の距離を可能な限り長くにとって徐行しながら追い越しましょう。
- ④自動車が自転車を追い越すときの車間距離の目安として、警察庁は「少なくとも1 m程度の間隔を空けることが安全で、この間隔が確保できない場合には時速20～30 km程度とする」と示しています。また、この目安は「自動車と自転車の具体的な走行状況、道路状況等により異なる」とも示しています。

この警察庁の指摘を考慮すると、道路の幅員が6 m以下の狭い道路で後方から自動車の接近が確認されたら自動車が通過するまで一時停止しましょう。

⑤並進は道路標識等で認められている道路以外では法令違反です。たとえ自転車の通行が多いときでも、必ず1列になって通行しましょう(写真37)。

⑥歩行者が多い商店街の道路では自転車から降りて押しながら通行しましょう(写真38)。

⑦路面の凹凸に気を付けるために、前方をしっかりと見ましょう。



写真37 朝の通勤通学時間帯
1列になって通行する自転車



写真38 商店街の道路
自転車を押しながら通行

掲載写真は全て筆者が撮影したものです
個人・地域情報保護のため一部修正しています

(参考資料 文献)

- ・「自動車が自転車を追い越すときの車間距離」 警察庁 2026年
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/202603.pdf>
- ・「道路環境・気象の相違に応じた自転車の安全利用法」 谷田貝一男 2025年
交通安全教育 第708号
- ・「自転車が安全で安心して通行できる道路を考える」 谷田貝一男 2023年
交通安全教育 第681号
<https://bicyclesafe.stars.ne.jp/img/file176.pdf>
- ・「転倒・接触・衝突事故の可能性がある道路施設・状況」 谷田貝一男 2021年
交通安全教育 第662号・第663号
- ・「右側通行の危険性を探る」 谷田貝一男 2020年
交通安全教育 第653号
- ・「高齢者の自転車転倒事故と道路環境」 谷田貝一男 2017年
人類働態学会会報 第107号
<https://bicyclesafe.stars.ne.jp/img/file65.pdf>