

第2節 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認【第2則】

1 第2則は交差点における遵守事項を定めたもの

信号機のある交差点では、信号機の表示する信号に従わなければならない。「歩行者・自転車専用」と表示されている信号機のある場合は、その信号



(信号を守って安全確認)

機の表示する信号に従うこととなる。

信号機のない交差点で、一時停止すべきことを示す道路標識等がある場合は、一時停止しなければならない。また、狭い道から広い道に出るときは、徐行しなければならない。



(一時停止を守って安全確認)

2 交通事故統計から

(1) 衝突地点別の自転車関連死亡重傷事故の状況

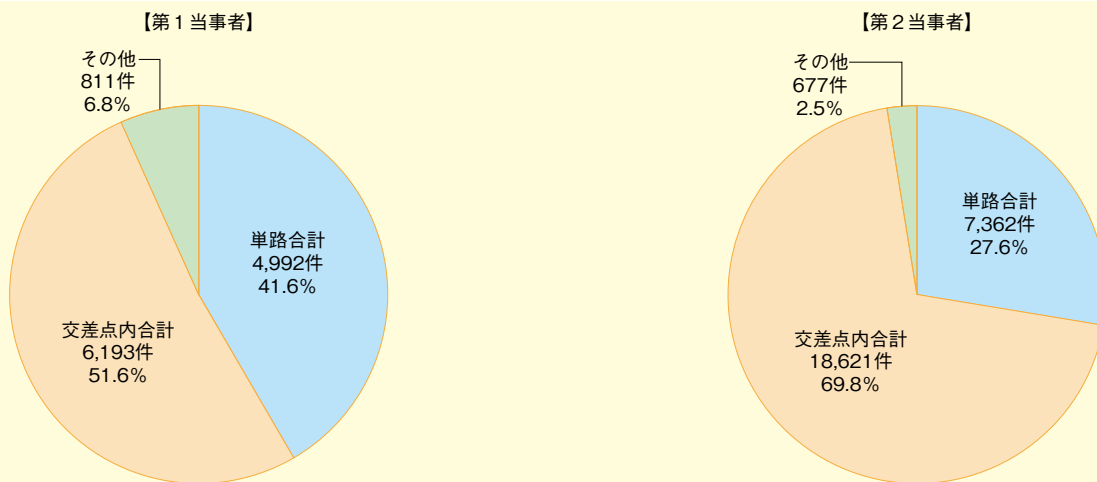
前節と同様、交通事故統計を用いて事故状況を見てみることにする。衝突地点別（単路、交差点等）の自転車関連死亡重傷事故（第1当事者、第2当事者の別。平成30年～令和4年の合計。）を見ると、自転車が第1当事者となるケースでは、約5割が交差点内で生じていることが分かる。また、第2当事者の場合では交差点内で約7割弱を占めている（特集-第15図）。

(2) 交差点における自転車関連死亡重傷事故の自転車運転者に関する法令違反状況

自転車関連の死亡重傷事故は、交差点内で生じているケースが多いが、その原因について、自転車運転者にどのような法令違反があったのかという観点で見てみることにする。

交差点における自転車関連死亡重傷事故の自転車運転者（第1当事者、第2当事者の別）に関する法令違反状況（平成30年～令和4年の合計）を見ると、第1当事者の場合、一時不停止が約3

特集 - 第15図 衝突地点別の自転車関連死亡重傷事故（第1当事者、第2当事者の別）件数（平成30年～令和4年の合計）



注 1 警察庁資料による。  
2 自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故の件数であり、自転車乗用者の相互事故は1件とし、第1当事者の件数を計上。

割合が一番高く、次に安全不確認、信号無視の順に割合が高い。第1章第1節の特集-第7図「自転車関連死亡重傷事故における自転車運転者の法令違反状況」と比較すると、交差点では、一時不停止と信号無視の割合は高くなっていることが分かる。第2当事者の場合は、一時不停止と信号無視の割合は、第1当事者の場合と比較して低くなるものの、交差点安全進行義務違反や安全運転義務違反など、自転車側の法令違反も認められる結果となっている。

なお、第2当事者の場合は、第1章第1節の特集-第7図「自転車関連死亡重傷事故における自転車運転者の法令違反状況」と比較しても、違反内容や割合に大きな変化は認められない（特集-第16図、第7図）。

交差点における自転車関連死亡重傷事故と自転車運転者の法令違反の関係について、年齢層別（65歳以上の高齢者、高校生、中学生、小学生）の傾向を見ると、第1当事者の場合、一時不停止の割

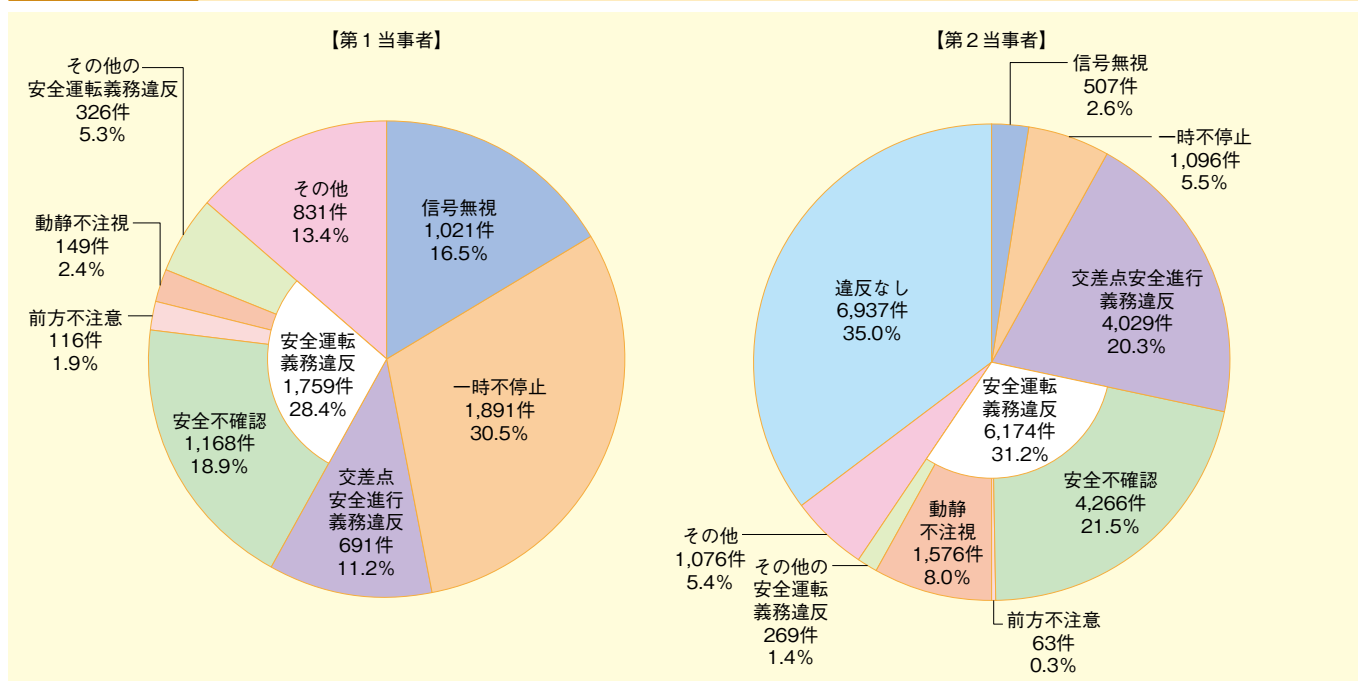
合は、小学生、中学生、高校生で約4割程度と、全年齢層と比較して高い。特に、小学生の場合は4割を超えている。一方、信号無視の割合は、中学生、高校生では1割程度、小学生では1割を大きく下回るなど、全年齢層と比較して低い。これは、小学生は、信号については、交通安全教育等により比較的よく理解して守っているが、一時停止については、あまり認識されておらず、その結果として事故にあってることが推測される。

第2当事者の場合、違反なしの割合が小学生は約4分の1と、全年齢層と比較して低く、何らかの法令違反が認められるケースが多いことが分かる。また、交差点安全進行義務違反の割合も約4分の1を占めている（特集-第17図）。

以上から、小学生に対しては、交差点における信号、一時停止をしっかり守り、交差点を安全に通行することを、交通安全教室等を通じてしっかり教育することが効果的と考えられる。

特集 - 第16図

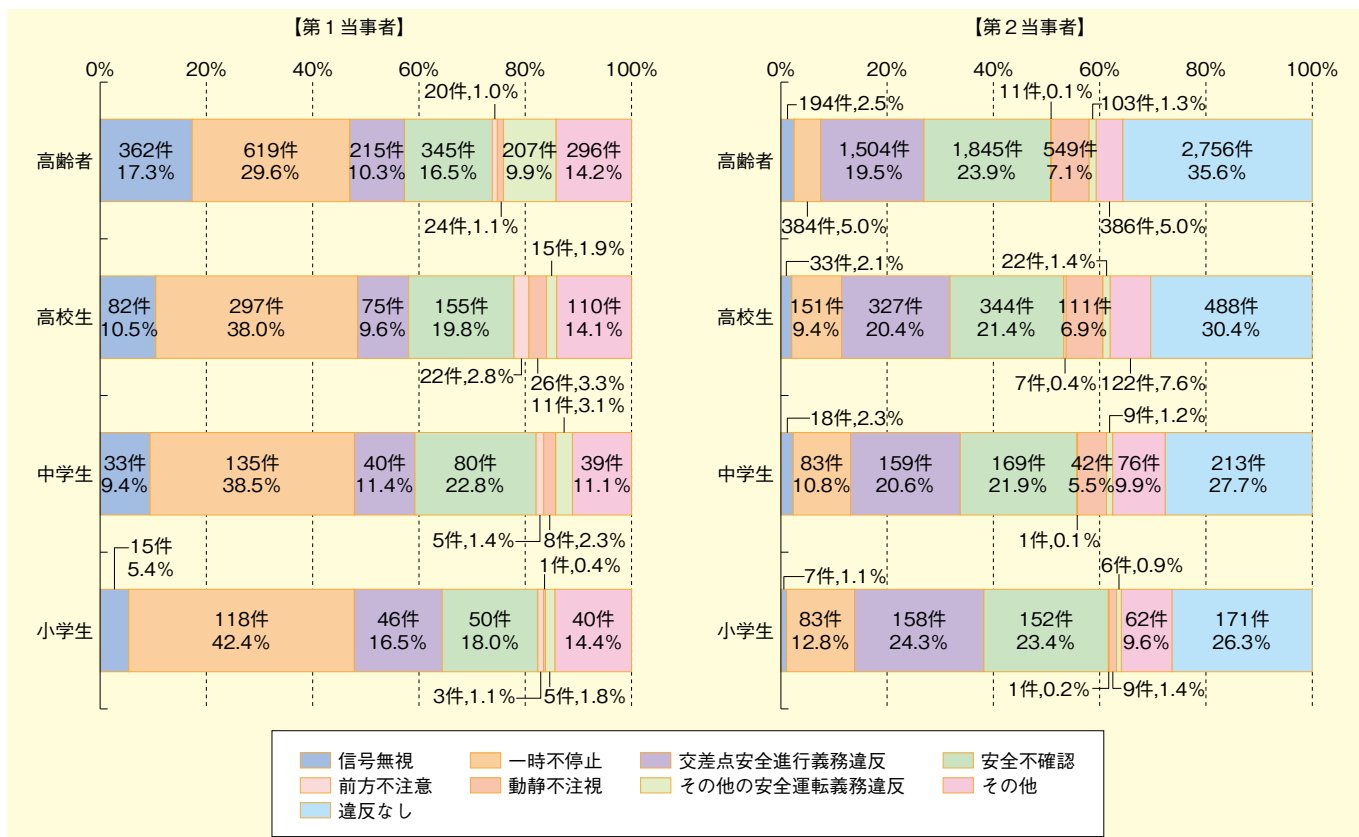
交差点における自転車関連死亡重傷事故の自転車運転者（第1当事者、第2当事者の別）に関する法令違反状況（平成30年～令和4年の合計）



注 警察庁資料による。

特集 - 第 17 図

交差点における自転車関連死亡重傷事故の自転車運転者（第 1 当事者，第 2 当事者の別）に関する法令違反状況（年齢層別）（平成 30 年～令和 4 年の合計）



注 警察庁資料による。

第 3 節 夜間はライトを点灯【第 3 則】

1 第 3 則は夜間における遵守事項を定めたもの

夜間，自転車で道路を走るときは，前照灯（ライト）及び尾灯（又は反射器材）をつけなければならない。

また，ライトは前方の安全確認だけでなく，歩行者や車に自転車の存在を知らせるためにも有効である。



（夜間はライトを点灯）

2 交通事故統計等から

(1)夜間前照灯点灯の有無別

夜間における自転車関連死亡重傷事故（第 1 当事者）件数の推移を見ると，平成 25 年以降減少傾向にあるものの令和 2 年以降は 500 件程度で横ばいとなっている。また，前照灯点灯の割合も緩やかに上昇しているが，7 割未満となっている（特集 - 第 18 図）。

夜間前照灯点灯の安全効果を示すものとして，自転車乗用中（第 1・第 2 当事者）の夜間ライト点灯状況別死傷者数（平成 30 年～令和 4 年の合計）の構成を見ると，前照灯消灯又は設備無し時の致死率（死傷者のうち死者の占める割合をいう。）は点灯時に比べて約 1.8 倍となっている（特集 - 第 19 図）。

さらに，危険性の高い前照灯消灯又は設備無し時の事故について，市街地と非市街地に分けて致死率を比較すると，非市街地における致死率は市街地の約 4.9 倍と高まることが分かる（特集 - 第 20 図）。