

自転車の安全・安心な利用を  
どう普及させるか

—平成二七年度 懸賞論文論文集—

自転車の安全・安心な利用を  
どう普及させるか

# 巻頭の言葉〜いくつつかの提言

公益財団法人 公共政策調査会  
理事長

片桐 裕

当公共政策調査会では、平成九年度以来、毎年懸賞論文の募集事業を行ってまいりました。一九回を迎える今回のテーマは、「自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか」としましたが、これに対し、五五件の応募がありました。期待より若干少なかったように感じられましたが、いずれの論文からも自転車の安全な利用に対する切実な問題意識が感じられる力作でした。応募者については、従来に比べて、比較的高齢の方が多く、女性の方が少ないという状況でした。若い方からの応募が少なかったのは、やや残念でした。

ここでは、これら論文の内容を踏まえつつ、私見も交えながらいくつつかの提言をしたいと思えます。

第一は、自転車利用者への交通安全教育についてです。

今回応募された論文（特に西田論文）でも明らかにされているように、加害者については、一〇歳代の自転車利用者の事故率が高く、また、運転免許を持った自転車利用者とそうでない利用者との間で事故率に差がないという状況にあります。学校で自転車の安全な乗り方に関する教育を受け、又は受けて間もな

い若者による事故が多く、また、運転免許取得の際に法令や安全な通行方法に関する教育を受けたはずの運転免許保有者が非保有者と同様に事故を起こしているということは、やや意外な感があります。これは、現在行われている学校における交通安全教育や自動車教習所及び運転免許証の更新時における教育や講習が効果を上げていないということの証左ではないでしょうか。

まず、学校における安全教育についてですが、現在、多くの学校において交通安全教育が行われ、年一回程度は警察職員が出向いて自転車の乗り方に関する安全教育が行われていますが、この現状から見て、いまだ十分な効果が上がっていないと言わざるを得ません。学校における交通安全教育は警察主導で行うべきだとの指摘（松尾論文）もありましたが、児童・生徒の安全を守るとともに、健全な交通社会人を育てることは学校教育の本来の任務であると考えます。学校においてプログラムを定め、主体的かつ計画的に、充実した交通安全教育を行うことが望まれます（藤井論文、塩見論文）。

また、自動車教習所においても自転車の安全走行に関する教習の充実を図るべきで、できれば実技の教習も行うべきだと考えます。これは安全意識の高い自動車運転者を育成する意味でも有益なことです。加えて、更新時の講習においても自転車の利用に関する教育を行うべきです（西田論文）。この場合、優良運転者を含め一律に更新時講習において自転車に関する教育を強化するのではなく、遵法意識等に問題があると考えられる違反者や処分者を対象とする更新時講習において自転車に関する教育を強化するということも考えられます。

自転車に係る交通安全教育は、このほか、職場その他様々な場で行われるべきです。特に、保育園、幼

稚園においては、幼児の送り迎えを行う保護者に対する安全教育を行ってはいかがでしょうか。また、手法としては、いわゆるヒヤリ・ハットの体験とかスタントマンによる事故の再現（スケアード・ストリート）のような危険を実感させる教育も有効だと考えます。

第二は、自転車の通行方法についてです。

「自転車は軽車両、車道通行が原則」との広報や指導が行われて久しいのですが、一向に歩道通行の自転車が減る気配は見られません。その理由は明らかで、自転車にとって歩道を通行することに比べて車道を通行することに何らのメリットがないからです。すなわち、自転車は、歩道上では自らが最強者であり、また、歩行者と同様、道路の左右どちらの歩道でも通行できるなど、歩道を通行することには、高い安全度と自由度があるからです。その結果、自転車は、「歩道の車道寄りを徐行しなければならない」、「歩行者の通行を妨げることとなるときは、停止しなければならぬ」（道交法第六三条の四）というルールは形骸化し、歩道上では歩行者の通行にお構いなく、場合によっては高速で自転車の交互通行が行われています。そもそも、我が国では、自転車が歩行者の通行を妨げることなく歩道寄りで交互通行できるような広さを持った歩道は少ないというのが現実です。このため、歩行者は、本来自らが主役で安全で安心できる空間であるはずの歩道においても、常に自転車に危険を感じ、前後左右に注意を払わなければならない状況となっているのです。

そこで、自転車は、車道と同様、原則として道路の左側の歩道（もちろん車道寄り）を通行させるべき

だと考えます（池井論文、澤田論文）。これによって自転車は不便になります。しかし、その不便さは、自転車は車道の左側を走行しなければならぬというルールにおけるそれと同等のものであり、こうすることによって自転車の車道通行も促進されることになると思います。

### 第三は、自転車の指導・取締りについてです。

警察庁によれば、自転車の取締り件数は、最近増加しており、道交法改正により昨年六月に施行された受講命令制度（後述）に係る危険行為の検挙は、一月末までの半年間で全国で六五二一件でした。これは、一昨年の自転車の総検挙件数が約八〇〇〇件だったのに比べれば大幅な増加ですが、一警察署当たり月に一件にも満たない数字です。もちろん、自転車の通行が問題になるのは主に都市部であり、また、検挙に至らない指導が多く行われていることは承知していますが、特に都市部においては、誰でも街を歩けば自転車の交通違反を目にしないことがないという現状にかんがみれば、この数字は、決して十分なものとは言えません。

ルールは、その違反に対する執行（指導・取締り）が行われなければ、無力です。なぜ執行、特に取締りが進まないのか、それは自転車の法令違反には反則制度の適用がないため、取締りに手間と時間を要すること（これは取り締まれる側にとっても不利益です）、また、自転車の法令違反に対するペナルティは罰金であり前科になることから、警察側に取り締まることへの躊躇があり、指導で済みますケースが多いこと、そして、何より自転車の指導・取締りに割くだけのマンパワー（警察力）が不足していることに理

由があると考えられます。

このため、自転車利用者の法令違反に対しても行政制裁である反則制度を適用すべきです（池井論文、合戸論文）。そして、その前提として、（罰則を付するか否かは別にしても）自転車利用時には身分を証する書類の携帯を義務付けるべきです（西田論文は任意とする）。また、必ずしも警察官でなくても、また、常勤職員でなくともかまいませんので、指導・取締りを行う要員を確保すべきです（池井論文）。例えば、道交法では、駐車違反の取締りや歩行者・自転車への街頭での指導を含む交通安全教育等を行うための職員として、非警察官である交通巡視員を各都道府県警察に置くこととされています（第一一四条の四）。これは必ずしも常勤であることが求められていませんので、その職務に自転車利用者の取締りを追加し、警察職員・OB等非常勤の交通巡視員に自転車の指導・取締りを行わせることも考えられるのではないのでしょうか。

昨年五月から施行された、三年間に二回違反して検挙された自転車利用者に対する受講命令制度は、いまだ命令の件数が少ないことから、効果がないとの指摘（池井論文）もありました。この制度には、違反に対する心理的抑制を期待するという側面もあり、少なくとも現段階で効果がないとまで断言することはできないと思いますし、今述べたような取締りの在り方の見直しにより、受講命令対象者は相当増加することになると思われます。

しかし、とは言いながらも、「三年に二回の検挙」という受講命令の要件は、対象者を狭く限定し過ぎなのではないでしょうか。もちろん、一回取り締まられた後は二度と違反をしないよう注意するだろうと

の趣旨は理解できないでもありませんが、他方、例えば、自転車で事故を起こし相手を死傷させても、何らの矯正措置が講じられないまま自転車の運転が続けられるというのは常識感覚にマッチしないと思います。少なくとも被害者を死亡させ、重傷を負わせた利用者は、その違反の態様も重大だと思われまますので、たとえ一回の違反でも受講を命ずるべきで、この要件は見直すべきだと考えます。

第四は、自転車保険の義務化です。

自転車保険の加入率は二〇%程度と言われます（平成二七年九月公表の共同通信の意識調査）。もちろん、自転車による加害事故は自動車保険や傷害保険等の補償範囲に含まれている場合があり、そのことを知らない人もいると思われまますので（二宮論文）、実際の加入率はこれより幾分高いと思われまます。それにしても加入率はさほど高くはないと考えられ、自転車による事故の被害者は十分な賠償が得られていないということは容易に推察することができます。中には、裁判で高額な賠償が命ぜられたケースもあります。そのような場合を含めて、被害者及び遺族の方が現実にとれほどの賠償を得られているのか、また、事故後いかなる境遇に置かれているか、政府には是非その実態を調査していただきたいと思ひます。

自転車事故の被害程度は一般に軽いのですが、中には、死亡に至り、又は重度の障害を負う被害者もいます。生活に困窮する被害者も多いと推察されます。今回提出された論文では、執筆者の大半が自転車保険を義務化すべきであるとし、中には具体的な制度設計を提示したものの（山崎論文、二宮論文）もありまます。保険金の負担の程度にもよるでしょうが、おそらく国民の多くが自転車保険の義務化に賛同するので



はないでしょうか。地方自治体レベルでは、条例で義務化するところが年々増えていますが、私は国の法令において保険の加入を義務化すべきであると考えます。同時に、自動車損害賠償保障法の政府保障制度に倣って、無保険者やひき逃げ事故による被害者の救済措置もあわせて検討すべきだと思います。特にひき逃げは、暗数も含めれば相当の数に上ると思われ、泣き寝入りしている被害者も多いのではないかと推察されます。

そこで問題になるのは財源ですが、例えば、自転車の年間供給総台数は一、〇〇〇万台弱と言われ、自転車購入時又は防犯登録時に一台当り一〇〇円負担していただければ、年間約一〇億円が集まります。賠償の対象を死者及び重度の障害を負った被害者に限定するとすれば、その人数は年間二〇名にも満たないと考えられますので、これは、その全員に自賠責の賠償金並みの額を給付したとしても十分にまかなえる額です。一台当り一、〇〇〇円の負担であればより広く賠償することができ、また、残余のお金を自転車専用レーンの整備等安全施設の整備にも回すことができます。

もちろんこれは一つの思い付きで、制度化には多くの検討課題があることは十分承知していますが、要は本当に気の毒な被害者を救済するにはさほどの負担がなくてもできるということです。政府は、保険の「加入を促進する」としながら（例えば第九次交通安全基本計画）、現段階では、それをどの省庁が責任を持ち、どのように行うのか決めておらず、被害者は放置されたままになっています。被害者の数が少ないからといって放置されたままでもいいはずはありません。これら被害者は、道路交通の世界で唯一何らの救済も制度化されていない存在です。ぜひ本格的な検討に着手すべきだと考えます。

自転車は、簡便な乗り物として子供から高齢者に至るまで幅広く利用され、また、今後、環境にやさしい乗り物としてその利用が促進されるべきですが、であればこそ、自転車の通行は、整序化され、その安全が確保されるとともに、被害補てんの制度が整備されなければなりません。しかしながら、自転車利用者は、あるときは歩行者の利点を、あるときは車両としての利点を都合良く利用し、中には、信号無視、暴走運転、一旦停止違反、スマホを見ながらの運転と傍若無人に振舞う者も多いというのが現実です。こうして、自転車は歩行者等に現に危険を与えている存在でありながら、税、保険、免許、教習等何らのコストも負担していません。これは、自転車が、これまでその交通弱者としての側面のみが強調され、優遇され過ぎた結果ではないでしょうか。

今述べたような見直しが行われるとすれば、自転車にはいささかの不便や負担を生じることとなりま

す。しかし、自転車利用者は道路交通の安全のため相応のコスト負担を甘受すべきだと考えます。



懸賞論文受賞者記念撮影（平成28年1月18日）



主催者代表挨拶  
(公財)公共政策調査会 理事長 片桐 裕



選考委員代表挨拶  
板東眞理子 昭和女子大学学長



来賓挨拶  
掛江浩一郎 警察庁長官官房審議官



受賞者代表挨拶  
藤井健太郎氏



優秀賞・読売新聞社賞受賞  
澤田公徳氏



最優秀賞・読売新聞社賞受賞  
藤井健太郎氏



優秀賞・読売新聞社賞受賞  
西田 泰氏



優秀賞・読売新聞社賞受賞  
池田 優氏（積雪のため遅延。別室で授与）

# 目次

## 【最優秀賞 一編】

中学校での安全な自転車利用を促進する教育活動

— 学校から地域社会への普及を目指して —……………藤井健太郎 1



## 【優秀賞 三編】

『自転車事故大国日本』からの脱却

— できることから始めよう —……………池井 優 16

自転車と自動車共存できる走行空間をどのように構築するのか

— 車至上主義から道路交通文化の時代に向けて —……………澤田 公徳 32

自転車事故対策の一案—総合的安全教育と交通手帳の提案—……………西田 泰 52



## 【佳作 一編】

まちの子供を自転車事故から守るために

— 北海道ニセコ町の取組み —……………上野 貴弘 84

自転車乗りの実際から解決策を模索する……………	新井 梅子	115
◆		
◆		
◆		
今後の自転車社会の在り方について……………	合戸 泰史	127
自転車をも凶器と化させない日本社会をつくる……………	後藤麻理子	144
命はひとつ、自転車の安全利用にむけて……………	塩見 一剛	163
はじめての乗り物の自転車が、生涯ベストフレンドであり続けるために……………	清水 洋子	176
自転車を安全に利用するために必要なこと……………	鈴木 努	191
自転車ルールと実態の乖離の再生産スパイラル脱却にむけて……………	高橋 愛	228
自転車加害事故における高額賠償金発生と自転車保険加入の必要性……………	二宮 秀太	241
自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか……………	野崎 健二	267
自転車を安全な乗り物にするために……………	服部 雅充	283
自転車の安全で安心な利用をどう普及させるか……………	松尾 善清	302
自転車が共存する生活環境づくり、そしてこれから……………	三本 照美	319
自転車事故に対応する新たな保険制度の構築について……………	山崎 一美	341
自転車運転危険行為の総合的考察……………	山本 純子	357
規則違反から自転車の安全を考える……………	和田 千明	375



平成二七年度 懸賞論文「自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか」応募要項……………395

平成二七年度懸賞論文「自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか」応募者一覧……………390

この論文集に掲載した原稿は、応募者各人の個人的なご意見を紹介したものであり、必ずしも公益財団法人公共政策調査会等の主催者及び後援各団体の見解を示すものではありません。

また、個々の論文における用字、用語、数字等については基本的に応募者の記述を尊重しています。

【最優秀賞】

## 中学校での安全な自転車利用を 促進する教育活動

—学校から地域社会への普及を目指して—

岐阜県関ヶ原町立今須中学校教諭

藤井健太郎 (39)

### 一・はじめに

今年六月、改正道路交通法が施行された。この改正で大きく変わったのは、自転車運転の安全対策である。信号無視や飲酒運転、携帯電話使用の走行など、危険行為を繰り返す運転者への講習が義務化された。警察庁の統計資料によれば、平成一七年以降、交通事故数は減少傾向にある。しかし、全交通事故に占め

る自転車関連の事故発生率は高くなる傾向にあり、平成二六年には約二割を占める。また、自転車対歩行者の交通事故件数も増加しており、自転車運転への安全対策が急がれる。私は公立中学校に勤めるが、自転車を利用して登下校する生徒も多く、学校現場においても安全な利用の促進は必至である。特に、自転車事故の死傷者のうち、約三割を未成年が占める。また、死傷者のうち六三・八%は何らかの法令違反を伴っており、そのうち一五歳以下では七一・四%と高い割合になっている。生徒たちは将来への希望に胸を膨らませ、日々の学校生活を送る。教師として生徒が健やかに成長し、自らの希望へ歩みを進めていくことを願う。そのためにも、安全な自転車利用の促進は喫緊の課題だと考える。

## 二・提言

安全な自転車利用の促進を図るために、学校教育を中心に地域社会も含めた普及の在り方について述べる。どの学校でも、生徒に向けて安全な自転車利用を呼びかけ、啓発に取り組む。年度当初には、交通安全教室など実施する機会が多い。また、春と秋に行われる全国交通安全運動にあわせて、交通ルールの遵守や正しい交通マナーについても呼びかける。本校も生徒指導主事を中心となり、生徒への啓発に努めている。私は、こうした取組は一定の効果があり、必要であると考え。しかし、これだけに留まらない、さらに踏み込んだ取組が必要だと考えている。具体的には、法の意義を理解させることである。私の経験上、「法律で定められているから、守りましょう。」という趣旨の話聞く場合が多い。確かに、法は守るべきものである。しかし、生徒にとって「法＝守るもの」という意識は、弱いように感じる。なぜなら、

表1 安全な自転車利用の促進段階

段階	対象	方法	内容
第1段階	第三学年	教科学習	法のもつ意義を考える
第2段階	全校生徒	生徒会活動	安全な自転車利用を運動化する
第3段階	家庭・地域	学校行事	生徒会活動の取組を発信する

法のもつ意義とは何かという理解が、不足しているからである。この理解が足りない中、法の遵守を一方的に求めたところで、生徒にとっては束縛する窮屈なものではない。ましてや自転車は身近な乗り物であり、運転免許の必要もない。気楽に利用できるのである。前述の自転車事故の死傷者のうち、約三割を未成年が占めているという現状。さらに、一五歳以下の死傷者のうち法令違反を伴っている割合が高いというのは、法のもつ意義理解が足りないことに起因していると思われる。そこで、法のもつ意義を考える学習活動を導入し、安全な自転車利用の促進へとつなげていく。さらに、この学習活動を中核とし、他の教育活動と関連させることで、より広く、より多くの人へ普及させていくことができると考える。そこで、表1の段階一～三を経ながら安全な自転車利用の促進を図っていく。

まず、第一段階では教科学習において法のもつ意義を理解させる。中学校社会科の三年生では、「国の政治のしくみ」について学習する。その中で、国会の働きである立法過程について知る。この学習を通して法のもつ意義を考え、理解させていきたい。次に第二段階では、三年生の生徒が学んだことを運動化し、全校生徒へと広める。どの学校においても三年生は、全校のリーダー的役割を担う。特に生徒会活動では、活動計画の立案や取組において下級生を牽引する。生徒会活動と関連させ、全校生徒で取り組む活動を展開する。そして第三段階では、生

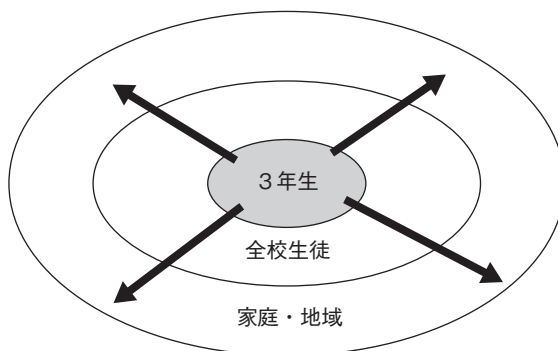


図1 安全な自転車利用の広がりイメージ

徒会活動での取組を家庭や地域へと広めていく。おもに、保護者や地域住民が参加する学校行事の場を活用する。生徒主体で、かつ建設的な取組には、理解を示す保護者や地域住民は多い。「生徒がやっているなら」と言って惜しみなく協力される姿を、これまでに何度も見ている。三つの段階を通して、安全な自転車利用の促進が図れるものと考ええる。具体的には、図1のようなイメージになる。最終的には、地域社会全体へ普及できることを考えている。具体的な各段階の内容について、以下に述べていく。

(一) 第一段階 法のもつ意義を考える／第三学年(社会科)

学校における教育活動にはカリキュラムが作成されており、それに則って行われる。そこで各教科のカリキュラムの中で、法のもつ意義を考えさせる学習に関わる部分として、社会科の公民的分野「国の政治のしくみ」を挙げる。この学習では、国会は唯一の立法機関であることや立法過程についての理解を深めていく。私は社会科を教えているが、表2のような学習活動を展開することで、法のもつ意義まで深く理解できるものと考ええる。なお、対

表2 法のもつ意義を理解させる学習活動の計画

	学習内容
第1時	日常生活と法のつながりを知る
第2時	立法過程を調べる
第3時	法をつくる
第4時	学習したことを発表する

象は第三学年の生徒である。

### ① 第一時 日常生活と法のつながりを知る

生徒は、自らの日常生活と法がつながっているという意識が弱い。そこで、身近な「自転車」を具体的事例として取り上げる。まず、授業の冒頭で自転車の写真を示し、「自転車とは何か」を考えさせる。生徒は「車輪があるもの」「人力で動くもの」などと答えるだろう。道路交通法では、自転車は軽車両という位置付けである。さらに、一般に使用されている自転車は普通自転車と呼ばれ、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両をけん引していないものをいう。内閣府令には、車体の大きさとして長さが一九〇cm以内、幅が六〇cm以内と規定されている。こうした内容をクイズ形式で発問し、関心をもたせる。何気なく乗っている自転車が、法令によって詳細に定まっていることを知れば、驚くはずである。

次に、ノーブレーキピスト自転車の写真を提示する。最初に示した自転車の写真と見比べると、ブレーキが備えられていないことに気付く。そして、乗っても良い自転車か問い掛ける。「ブレーキがないので危険だ。」「歩行者を怪我させる。」などの意見が出されるだろう。そこで道路交通法を示し、あらため

て乗ってはいけない自転車であることを教える。さらに、「なぜ、道路交通法に規定されているのか。」を考えさせる。自転車を利用する個人の生命も尊重されなくてはならないし、同時に他の人々の生命も尊重しなくてはならない。そのために法律で規定し、義務や禁止事項を設ける。ここで初めて法は、私たちの生活の「安全・安心を保障する」ものであると気付くことができる。束縛する窮屈なものという認識からの転換が図れるのである。

## ②第二時 立法過程を調べる

本時は、第一時で取り上げた「道路交通法」が、どのように成立したのかを調べる。道路交通法は、昭和三五年六月二五日に制定をされた。その後、平成二五年三月に道路交通法の一部を改正する法律案が国会に提出され、現在施行されている。生徒には、改正道路交通法の立法過程を中心に調べさせる。時期的にも最近の話題であり、新聞記事でも大きく取り上げられている。新聞記事や文献資料、インターネットなどから、国会内での審議手続きについて調べていく。そして、調べたことを両院における委員会、本会議審議・採決を時系列に並べることで、多くの人と時間が立法過程に費やされていることに気付く。場合によっては、公聴会や両院協議会が開かれることもある。毎年、授業で様々な法令の立法過程を調べさせているが、生徒は多くの人が関わり、多くの時間を要していることに驚く。以前、ある生徒が「もっと簡単に決められていると思っただけ、予想と違ったので驚いた。」と話しに来たことがあった。改正道路交通法も法案提出から施行まで、一年以上の期間を要している。普段の学校での授業が五〇分であり、その

五〇分間で生徒は話し合い活動をする場合が多い。そのことを考えると、やはり一年という期間は大きな驚きだろう。また、改正道路交通法の立法過程を調べることで、付随して内容の理解も図られると考える。新聞記事や文献資料の中には、法案の内容についての記述もある。教師が一方的に教え込まなくても、生徒が自然な形で学んでいくことができるのである。

### ③第三時 法をつくる

第一、二時では、法とのつながりや立法過程への理解が中心であった。本時では、その理解をさらに深めていく。前時、立法に至るまでには多くの人と時間を要することを理解している。そこで、その理解を自ら体験することで、実感を伴った理解へとつなげる。体験的な理解は、自らの行動へと反映する。具体的に、まず生徒たち自身の自転車の乗り方について振り返らせ、問題点を挙げていく。「停止線の一旦停止ができていない。」「スピードを出し過ぎてしまう。」などの意見が出てくるのではないだろうか。そして、その問題点を踏まえた独自の法を立案し、立法化する学習活動を行う。このとき、第一、二時での学習を経ているため、法を規定することは、安全・安心を保障することだという意識の上に、取り組むことができる。四、五名程度のグループを編成し、グループごとに法案を考えさせる。先ほどの「停止線の一旦停止ができていない。」という意見に対して、「罰則を設けよう。」や「登下校時には当番制で停止線に立ち、チェックしよう。」などの法案を考えるかもしれない。これは、あくまでも私の予想の範囲内である。こうして各グループで考えた法案を、国会での立法過程と同様に審議していく。まずは、少人



数での委員会審議・採決をする。可決されれば、本会議として学級全員での審議・採決を行う。このように模擬的な国会を開会し、体験的な学習活動とする。最終的に可決となれば、施行するのよいだろう。場合によっては、途中で廃案になるものもあるかもしれない。大切なのは、立法過程を体験することにある。かつて、審議内容は異なるが、模擬的な国会を開会したことがある。その時、様々な見方から意見が出され、議論が白熱したことを思い出す。生徒は「議会はもつと単純なものだと思っていたが、多くの人が関わりたいへんな労力だと分かった。」「法律は、とても慎重に審議されていることが分かった。」と感想を述べている。自らの体験にもとづいた理解は、法を尊重する態度や行動へとつながっていく。それは、安全に自転車を利用しようとする姿へ変容することである。

#### ④第四時 学習したことを発表する

これまでの学習を通して学んだことを、下級生に向けて発表する場を設ける。社会科の公民的分野は、三年生で初めて学習する。下級生にとっても、法のもつ意義を理解する貴重な機会となる。特に、下級生は上級生の話には強く関心をもつ。学校行事や部活動での先輩、後輩という関係性は大きく、下級生の中には三年生への憧れをもつ者も少なくない。その三年生が道路交通法について説明し、体験的に立法過程を学んだ話は大いに説得力をもつ。また教師からの話とは異なり、身近な話としても受け入れやすいだろう。発表の形式は、ポスターセッションやプレゼンテーションソフトなどを活用できると、より分かりやすい。また、三年生にとっても学習内容を自分の言葉で話すことは、理解が深まる。学びをアウト・プツ

トすることの学習効果は大きい。

## (二) 第二段階 安全な自転車利用を運動化する／全校生徒（生徒会活動）

生徒会活動は、生徒による主体的な活動である。自らの学校生活をより良いものしていこうと活動に取り組む。たとえば、挨拶運動や清掃、ボランテニア活動などを行う。また時期によっては、強化週間（月間）を設けて重点的に活動に取り組みこともある。生徒会組織は、生徒会役員で構成される執行部を中心に、各種の専門委員会からなる。専門委員会は、学校によって名称や活動内容は異なるが、学習から生活に関する委員会まで幅広く設置されている。おもに、生徒会役員や専門委員会の長には最上級生である三年生が務める。この生徒たちを中心として、前述の社会科での学びを全校的な活動へとつなげていく。安全な自転車利用の促進を図る運動として、すべての生徒で盛り上げていきたい。中学生という発達段階は、社会への関心が高まる時期でもある。そうした時期だからこそ、自分たちの自転車利用について考えさせる意義は大きい。また安全な自転車の利用は、自らの生命を守ることのみならず、歩行者や高齢者など社会的弱者への配慮でもあることに多くの生徒が気付く。それは、社会の一員としての芽生えであり、どの学年にも共通して大切にしたい見方である。

具体的には、次のような手順で進めていくとよいと考える。（図2参照）まず、生徒会執行部にて話し合いを実施する。社会科での学習をふまえ、自転車利用についての問題提起をする。次に、一～三年生までの全学級から自分たちの問題だと思ふ点を挙げさせ、執行部が集約する。そして、その問題点を整理し、

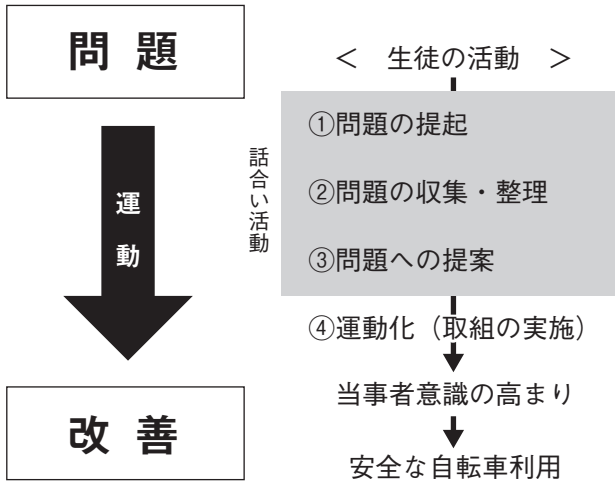


図2 全校生徒による活動の運動化への手順

話合い活動を実施する。自転車利用に関わる専門委員会があれば、そこで話し合うのもよいし、生徒総会を開会して全校生徒で話し合うこともできるだろう。この話合いでは、問題点に対する具体的な提案まで求めたい。こうして出された提案をもとに、生徒会としての運動を決定し展開できればと考える。この手順の中でポイントとなることは、生徒の当事者意識である。安全な自転車利用は他人事ではなく、自分の問題であるという認識をもつことである。そのためには、すべての生徒が何かしら意見を述べるなど話合い活動に参加する場面を設定することで、自転車利用に対する当事者意識をもつことができる。

経験的なことから考えると、次のような運動が考えられる。たとえば、「自転車運転マナー、アップ！！運動」などと銘打ち、校内に大きく横断幕の掲示を張り出す。そして、生徒会執行部または専門委員会で「安全な自転車利用のチェックリスト」を作成する。そのリストをも

とに、全校生徒が朝夕の短学活においてチェックする。学級人数の全員もしくは、一定の割合が達成できれば、○とする。この結果を、給食時の校内放送や全学級の取組状況が一覧になった掲示物などによって、知らせていく。こうすることで自然と自転車運転への意識は高まり、運転マナーは向上していくだろう。特に、安全な自転車利用が「できなかった」という否定的な姿に着目するのではなく、「できた」という肯定的な姿を積極的に評価していきたい。肯定的な姿を評価されることで、安全な自転車利用への意欲は喚起されていく。それが好循環のサイクルを生み出し、この運動が全校生徒を巻き込んだ、大きな運動へと発展していく。

また、「停止線での一旦停止ができていない」という点に焦点を絞った強い問題意識をもつ場合もある。その場合、その現場に生徒が立ち、一旦停止を呼びかける活動に取り組みたいと申し出るかもしれない。毎朝、当番制で停止線に立ち、自転車で登校する生徒へ「停まりましょう。」と声をかけることも考えられる。教師が「停まりなさい。」と言って指導するのではなく、仲間同士で安全な自転車利用を促進し合う理想的な姿だと考える。さらに、安全な自転車利用を呼び掛ける標語の作成や募集など、啓発運動は多岐に渡って展開できる。いずれにせよ教師から押しつけられて取り組むのではなく、生徒から意見が出され、活動したい」という意欲が表出されることが肝心なのである。そこに至れば、生徒の創意工夫あるアイデアは、次々に出てくる。そのためにも、前述のように、生徒会活動として運動化するための手順において、全校生徒が関わる場面を多く設定することが鍵となる。

### (三) 第三段階 生徒会活動の取組を発信する／家庭・地域（学校行事）

学校の年間予定には、様々な学校行事が位置付けられている。体育大会をはじめ、文化祭、学習発表会などがある。こうした学校行事には、多くの保護者や地域の人が来校し、生徒の様子を参観する。こうした学校行事の場において、第二段階の生徒会活動の取組を発信していく。たとえば、本校の場合を例に挙げる。毎年一月に、ふれあい交流会という行事が開催される。これは文化祭的な行事で、保護者だけでなく地域住民も大勢参加する。生徒が学校での様子を発表し、合唱を披露する。また地域の人と昔の遊びを楽しむ、木材を加工して作品を製作するなどの活動を行う。こうした会において、生徒会活動の様子を積極的に伝えていく。さらに、生徒たち自身の言葉によって地域へ向けたメッセージや提案を発信していきたい。たとえば、生徒が作成した「安全な自転車利用のチェックリスト」を配布し、地域住民にも自転車運転を振り返ってもらう。そして、地域全体で安全な自転車運転を高めていきたい旨を伝える。逆に、中学生の危険な運転行為を見かけたら、声を掛けてほしいことも伝える。共に力を合わせ、誰もが安全で安心して暮らせる社会を目指すことが、より良い社会形成につながるというメッセージを込めたい。私は、中学生なら十分に考えることができると確信する。具体的に、次の図3のような内容の話を生徒が話すことを期待している。

### 三．おわりに

学校は地域コミュニティの中心であり、活力である。学校には、子どもたちが集い、教師が集い、保護

### 13 中学校での安全な自転車利用を促進する教育活動

私たちは、社会科の時間に道路交通法について学びました。法律上、自転車は軽車両に分類され、道路交通法の適用を受けます。今回の改正では、自転車運転の安全対策が大きく変わりました。とくに危険行為を繰り返す運転者には講習が義務化されています。こうした法律というのは、国会の場において成立します。私たちは模擬国会を実施し、法案の作成から審議・採決までを体験的に学びました。この学習を通して、法律が成立するまでには、多くの人と時間をかけて慎重に審議されることが分かりました。今年6月に施行された改正道路交通法も法案提出から1年以上かかっています。私は、法律は何か自分の生活が縛られるようで、窮屈なものだと思っていました。しかし、むしろ私たちの安心・安全な生活を保障するものだということに気付きました。しっかりと守っていきたいと思います。また、今回の学習から生徒会でも全校生徒の自転車運転について振り返ってみました。すると、停止線での一旦停止ができていない生徒が多いことが分かりました。そこで、生徒会が中心となり、『自転車運転マナー、アップ!!運動』を実施しました。朝夕の短学活において学級ごとにチェックし、意識の向上に努めてきました。その結果、今では多くの生徒が停止線での一旦停止を守れるようになりました。今後も、生徒会として継続して安全な自転車運転に取り組んでいきたいと思っています。最後に、今日お越しの皆様にもお願いがあります。受付で受け取られた書類の中に、自転車運転のチェックリストが入っています。これは、私たちが作成し毎日活用していたものです。一度、皆様もご自身の自転車運転を振り返ってみてください。そして、交通事故がないより良い社会を築いていきましょう。

図3 学校行事で想定される生徒の話（生徒会活動の取組発表）

者・地域の人々が集う。そうした中で人のつながりが生まれ、活力が生まれる。過疎化によって学校が閉校となり、地域から活気が消えたという話をよく聞く。子どもの声がしない地域ほど、寂しいものはないだろう。それほどに、学校が果たす役割は大きいと考える。私は、学校教育から安全な自転車利用の促進について述べてきた。それは、学校という機関のもつ役割や機能を最大限に活用すれば、広く地域社会全体への普及が図れると考えたからである。特に、子どもたちは地域の希望であり、宝である。未来の社会を築き、担う人たちである。その子どもたちの学びやメッセージを、地域社会が真摯に受け止めないはずはない。中学校の最高学年である三年生から、全校生徒へ。全校生徒から地域社会へという流れは、どの学校においても取り組みやすいモデルだと考える。

また、中学生にとって社会科の学習を基盤とし、社会の仕組みを理解した上で、生徒会活動を実施する意義は大きい。中学生は、法を守ろうとしないのではない。法について知らないのである。そして何より、法が成立するまでに関わる人や時間、労力を知らない。法律は義務的な面が強いが、その義務の背景にある国民生活の安全・安心の保障という点を理解すれば、自ずと法を尊重する態度が芽生えてくる。そして、それが法を遵守する行動につながっていく。こうした実践も、社会科という教科カリキュラムの範囲内で取り組むことが可能であり、実現できると考える。

本論文は、実践したものではない。あくまでも私の勤務経験の上に立った提言である。それゆえ、ここで示した事例以外にも様々な取組があり、応用も図れるのではないだろうか。そうした取組を実施するにあたり、生徒の主体性や問題に対する当事者意識をもたせるなど、ポイントを示した。私は、生徒が安全

に自転車を利用できるようにしたい。少しでも、交通事故に遭う中学生を減らしたいと思っている。それは在学中も、卒業後までも見据えている。そして、誰もが安全・安心に暮らせる社会へつながっていくことを願っている。ここでの提言が、そうした社会形成の一助になれば幸いである。今後、私自身も本論文にて提言した内容を生徒とともに考え、学校現場で実践していくことを考えている。

### 参考資料

警察庁交通局企画課「自転車の交通事故の実態と自転車の交通ルールの徹底方策の現状」2012

警視庁「自転車の交通ルール」

<http://www.keisichicho.metro.tokyo.jp/kotuh/bicycle/rule.htm>



【優秀賞】

# 自転車事故大国日本からの脱却 —できることから始めよう



写真①

慶應義塾大学名誉教授

池井 優 (80)

プロローグ

「去る八月二十日（木曜日）午後五時半ごろこの場所で自転車による人身事故が発生しました。事故を目撃した方は最寄りの交番または警察にご連絡ください。××警察署」

近所を散歩中、こんな立て看板を見かけた。

たかが自転車の事故。いや、二〇一三年七月、神戸地裁で驚くべき判決が出た。二〇〇八年、自転車で当時六八歳の女性をはねて重傷を負わせた当時小学校五年の母親に九五二〇万円の賠償が命じられたのである。マウンテンバイクで坂道を下っていた少年が歩いていた女性に正面からぶつかった。後方に飛ばされた女性は頭の骨を折る大けがをし、判決時点でも意識が回復せず寝たきり状態、判決は少年が下り坂を時速二〇〜三〇キロで走り、ぶつかる直前まで女性に気付かなかったのが原因であり、母親が「指導や注意を十分にしていたとはいえない」と結論づけたのである。

この事件ひとつをとっても自転車の安全・安心の問題についてさまざまな問題が見てとれる。歩道をなぜ自転車の走行が許されるのか、許されたとしてもスピードを出してよいのか、加害者の賠償責任はどうなるのか、自転車の運転マナー教育はやっているのか、などなどである。

自転車の普及（人口一〇〇人当りの台数はオランダの一〇九台、ドイツの八五台、デンマーク七八台、ノルウェイ六九台に次いでスウェーデンの六八台と並ぶ五位の六八台）、台数では中国四億一〇〇〇万台、アメリカ一億八〇〇〇万台に次ぐ世界第三位の八六六万台でありながら、事故の多さ、自転車専用道路、専用車線の不備、自転車走行のマナーの悪さなど、こと自転車に関するかぎり「日本は法治国家といえるのかね」と日本を訪れた外国人自転車愛好者が指摘するほどだ。

ではどうすれば安全・安心な利用が可能になるのか。その原因を探り、具体的方策を考えてみたい。

## 一 自転車の事故大国日本 ― その実態

二〇一四年の日本における自転車が絡む事故は約一〇万九〇〇〇件、二〇〇四年は約一八万八〇〇〇件、一〇年連続で減少したが、交通事故全体に占める割合は一九・〇％で二〇％前後である状況は改善されていない。しかも死亡事故が五四二件に達し極めて深刻な状況である。しかしこの事故は、あくまで各警察に届けられ、警察庁が把握している数字であって道路上で自転車がぶつかり、「大丈夫ですか」、「大丈夫。これから気を付けてくださいよ」とその場で別れたり、ぶつかりそうになりひやつとした経験の「未遂事故」まで含めればその数百倍に及ぶであろう。日本自転車普及協会の調査によると自転車の接触事故で警察に届けたのはわずか六パーセント、「特になにもしなかった」、「逃げられた」は七九パーセントに及ぶ。

では、日本の自転車事故はなぜ、いつ、どのようにして発生するのであるのか。

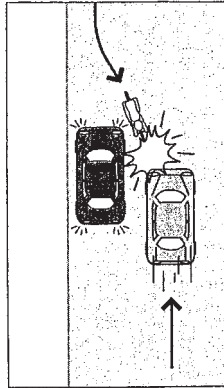
相手別、自転車自体と乗り手、時間帯、年齢層で考察してみよう。そこから対策もみえてくる。

### ① 相手別

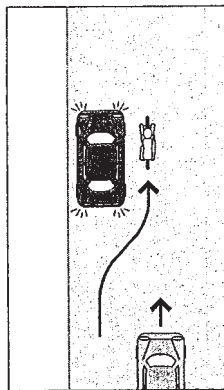
#### 対四輪車（自動車）

自転車事故全体に占める衝突相手は自動車が最も多く、八六パーセントを占める。自転車は本来車道を走るべきものである。しかし、自転車専用道路がほとんどない日本では、自動車道を走らざるを得ない。

一番大きな事故は自転車が車道の右側を走り、正面衝突するケースである。これは明らかに逆走運転をした自転車側に責任がある。しかし左端を走っていてもそこに不法に駐車している車があったり、荷物の積み下ろしで一時停止している車がある場合、左端から一端スピードをだして走ってくる車のエリアに出ざるを得ない。ここで発生するのが接触、追突事故だ。折角自転車専用レーンを設けてもたった一台そこに車が駐車しているだけで事故の原因につながる。



図①



図②

意外なのは、横断歩道における事故である。歩道から自転車に乗ったまま走ってきて横断歩道で車とぶつかるケースが多い。車は歩行者には注意するが、かなりの速度で走ってくる自転車にはとっさに対応できない。信号のある交差点でも右折する車と直進する自転車の事故も多い。また、車がコンビニやビルの車庫など施設から車道への出入り際に自転車とぶつかる事故も散見される。

自転車と四輪車が接触、衝突すると四輪車の人はほとんど怪我さえしないのに対し、自転車側は九九・九

パーセント怪我を負い、重傷時には死にいたるケースさえある。

### 対歩行者

プロローグで紹介したように、自転車と歩行者の事故、それも歩行者が負傷する、特に死に至るケースが年々増加している。原因は、自転車が歩道を走ることが許されたことにある。一九七〇年、道路交通法改正によって自転車の歩道走行が容認された。改正の背景には東京オリンピック以後高度成長をつづける日本の「交通戦争」があった。急速なモーターゼーションによって自動車と自転車の事故が相次ぎ、両者の走行場所を分離して事故防止を図ろうと公安委員会が指定した歩道については、自転車の通行を認めただのである。それがいつの間にか拡大解釈され一〇〇%の歩道が自転車で走ってもよいことになってしまったのだ。「歩道を走る場合は車道側をゆっくり」の原則も無視され、むしろ自転車が歩行者をそのけとばかりスピードを出して走り回る状態さえ生じた。その結果自転車と人の接触、衝突が発生するようになったのは当然であった。

警察庁の統計によると二〇一三年の自転車事故の対歩行者は二六〇五件、向かい合って通行していた時の事故が五〇九件、歩行者の後ろからぶつかった事故が四三六件で、いづれも一〇年前の一・四倍となっている。自転車事故の総数は減少しているのに届け出のあったものに限っても対歩行者の事故が増加しているのは憂うべき事態と言わざるを得ない。「車道側を走る」原則もいつの間にかうやむやになり、歩道特に広い歩道では左右に関係なく走り回るようになった。

## 対自転車

自転車対自転車の事故も発生する。一番多いのは対向車による接触、衝突である。車道、歩道を問わず、道路の左側を走る自転車が、右側を走行する対向車とぶつかるケースだ。つぎは、後から追突する場合である。特に前を行く自転車がゆっくり走っているのを追い越こそうとした際に生ずる。

### ② 自転車自体と乗り手

外国製の格安自転車で小売価格一万円を切るものさえある。自転車は見た目では判断しづらい。いい加減な作りの自転車では、既定の安全基準をクリアーできない。ひどいものになると半年ほどでメンテナンスも出来ないほどボロボロになる。ブレーキが効かない、車体が折れるなど材料の不備とずさんな製造工程による「不良自転車」によって電柱に激突する、注意していたにもかかわらず人あるいは車と接触事故を起こすケースである。こうした格安自転車は故障し、修理に出してもねじ山がそもそもなく修理不能の代物だ。オランダなど自転車先進国では自分専用の自転車は、少なくとも日本円に換算して七万円以上のものだという。格安不良自転車、整備を怠ったためによる事故は別として、乗り手自身によるケースもある。その典型が、いわゆるママチャリである。

ママチャリとは広くは日本の自転車の九割以上を占める軽快車を指すが、通常は子ども用の補助イスをつけ、子どもを同乗させて走る自転車をいう。幼児の保育園への送り迎え、買い物などに利用する光景がよくみられようになった。補助イスはハンドルにつける前乗せ用や荷台につける後乗せ用が一般的だが、

前カゴ部分に専用の補助イスを設けたこども乗せ専用自転車も広く活用されている。こどもを乗せた際の事故は、バランスが悪くなるため走行中に転倒する、停めた際に倒れることでこどもが怪我をするケースが多いことだ。

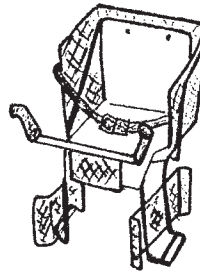
前カゴタイプ



前乗せ用



後ろ乗せ用



挿絵①



挿絵②

六〇歳以上の高齢者に見られる事故は、運転技術、体力の低下によるものだ。高齢者は交通ルールは守り、無茶な運転はしないが、自分では気づかない間に体力が低下し、それが運転中のふらつきに現れ、相手をよけきれない、ハンドル操作がままならずコースを外してしまうといった事故につながる。

## ③ 時間帯

事故はどのような時間帯に発生するのだろうか。事故のピークは午前と午後の二回ある。午前は八時台、午後は十六時台だ。午前は通勤、通学の時間、職場に時間までに着きたい、駅の駐輪場までいくのに急いだ、一時間目に遅刻しないようつい歩道をスピードを出して走った・・・などが原因となる。午後の時間は下校、塾通いの時間であろうか。なお高齢者の事故は午前十時頃から正午ごろに山がある。通院、買い物などの外出が原因である。

## ④ 年齢

自転車を走らせていて事故を起こすのはどの年齢層が多いのだろうか。「事故頻度」での分析がある。事故の当事者たちを自転車利用者に相当する人口で割ったものを「事故頻度」という。自転車を利用する機会がなければ当然事故も起こさない。事故を起こす頻度は十三歳～十五歳から十六歳～十八歳でピークに達する。中学生から高校生が圧倒的に多い。

## 二 道路交通法の改正―果たして効果はあるのか

二〇一五年六月一日、自転車の交通に関するルールが変わった。これまでとかく見過ごされがちだった「危険行為」が三年間で二回以上摘発されれば、運転マナーを学ぶ安全講習を受けることが義務付けられたのだ。危険行為は一四項目、(1) 信号無視、(2) 遮断機が降りた踏切への立ち入り、(3) 通行禁止



違反、(4) 歩道での徐行違反、(5) 通行区分違反、(6) 路側帯の歩行者妨害、(7) 交差点での優先道路通行車の妨害、(8) 携帯電話を使用しながらの運転など安全運転義務違反、(9) 酒酔い運転、(10) 交差点での右折車優先妨害、(11) 環状交差点での安全進行義務違反、(12) 一時停止違反、(13) 歩道での歩行者妨害、(14) ブレーキのない自転車運転である。

いづれも当然守るべきことなをいまさらという気がしないでもない。適用されるのが十四歳以上で、講習は三時間、手数料は五七〇〇円、まず交通ルールの理解度のテストを受け、結果に応じ、犯しやすい違反や事故の例を学習し、自転車のルール全般も確認する。さらに「危険行為を犯した原因」などのテーマで警察官や受講者とも討議するという。

六月一日の新聞各紙は「自転車―その運転赤切符」(朝日新聞)、「自転車危険運転で講習―法改正きょうから義務化」(読売新聞)、「悪質自転車見逃さぬ」(日経新聞)など大きく紙面を割いて取り上げ、テレビも交差点、歩道などにカメラを向け、警察官が通勤、通学途中の自転車利用者にチラシを配る様子をニュースやワイドショーで伝えた。

では改正後何人が違反を犯し、講習を受けることになったのか。なんと二ヵ月間でたった一人である。道交法違反の疑いで二回摘発されたのは、大阪市の二十九歳の男性であった。この男性は前輪のブレーキがない「ピスト自転車」を七月九日と十五日、通勤途中の同じ交差点で運転したとして交通切符(赤切符)を交付され、大阪府公安委員会は三十一日に受講命令を出した。違反者がたった一人ということは道交法改正の効果が表れたと解釈できるのか。そうではあるまい。

注意して見ているが、携帯で話しながら走っている高校生、飲み屋から赤い顔を出てきて店のまえに停めてあった自転車にまたがりフラフラ走り出す中年男性、歩道を猛スピードで走っている中学生、小雨のなか傘を差して片手運転をしているおばちゃん・・・など前と変わらず、それを警察官が注意している現場をみたこともない。

### 三 自転車の安全・安心運転のために―いくつかの提案

以上、事故の実態、道交法改正の効果への疑問を踏まえて実行可能な提案を試みたい。

#### ① 信用ある自転車を選ぶ

外国製の格安不良による事故は運転者の走行やマナー以前の問題である。そこで安全な自転車を購入することがまず求められる。ひとつの目安がTSマークである。道路交通法に定められた大きさ、構造、性能などの基準に適合した安全な普通自転車の目印で日本交通管理技術協会に登録された自転車店で安全整備士により、点検・整備を受けたことを示す。TSマークには青色と赤色の二種類があり、自分が怪我などをした場合の傷害保険と人を傷つけた、相手の自転車やクルマに損害を与えた時の賠償責任保険がついている。まず安全、次には自分に合った自転車を選ぶことだ。大手メーカーのカタログを見ると数十種類の自転車が載っている。そのなかから身長、体重、そして通勤、通学、走行距離など目的にあったものを店員と相談して買うべきだ。なかには、重心が低く倒れにくいその名も「ふらつかず」と銘打ったも

のまで用意されている。安全と五年、十年と長い間乗ることを考えれば費用を惜しむべきではない。そしてママチャリの幼児はシートベルトとヘルメット着用が必須であることはいうまでもない。

## ② 自転車の整備、点検をしよう―「ブタハシヤベル」

自転車には検査義務はない。折角いい自転車を買っても使っている内にあちこちに不具合が出てくる。しかし、あわてて自転車屋に飛びこむのはパンクした時であろうか。だが自転車はタイヤ、スポーク、チェーンなど複数の部品を組み合わせて作られた工業製品である。長い間使用している間にはどこかに不具合が生じ、それが乗り心地を悪くしたり、事故につながる。ドイツでは高級品を買って丁寧に修理や点検を行い長く使うという。では、点検のポイントはどこか。自転車文化センターの村山吾郎学芸員によると「ブタハシヤベル」（豚は喋る）だそうだ。

「ブ」はブレーキ、自転車のハンドルをもつて脇に立ち、前と後のブレーキを握った状態で前後に押し、利き具合やすべりがいいかチェック

「タ」はタイヤ、空気の減り具合とタイヤ表面のすり減り具合を確認

「ハ」は反射板、前方のライトがちゃんとつくか、後方の赤い反射板が後ろから来る車などからはつきり見えるか

「シャ」は車体全体である。自転車を両手で一〇センチほど持ち上げて落とした時、変な音がしたり、ゆるんだり取れてしまう部品はないか

「ベル」は文字どおり警告のためのベルがちゃんと鳴るか

### ③ 自転車は左側通行を徹底しよう

いうまでもなく自転車は軽車両というれっきとした「車」である。にもかかわらず、歩道を走る自転車は「車の意識」を失い、弱者である通行人、時には車いすさえ邪魔者扱いにして「そのけ、そのけ」とばかりスピードを出し、ちりんちりんとベルを鳴らして走ってくる。自転車の歩道走行が認められて四十年以上になる。いまさら、「自転車は車道を走れ」と歩道から追放することは不可能だ。であるとすると、最低限の規則を徹底させることだ。それは「自転車は車道、歩道を問わず左側を走れ」である。そうすれば通行人は右側さえ歩いていけば自転車に接触することは避けられる。自転車で毎日東京都内を通勤している自称「自転車ツーキニスト」疋田智氏によると自転車が左側通行を厳守すれば、年間四〇〇人程度の死亡事故を防ぐことができるという。

### ④ 違反者を摘発し罰金を科そう

自動車の場合、スピード違反、信号無視などに対しては「青切符」制度があり、罰金が科せられる。一方、自転車は改正された道交法違反に対する罰則は三年の間に二回反則を摘発された場合に限る。自転車にも反則制度を導入すべきだ。スマホを見ながらの走行、信号無視、傘をさしての片手運転など一回目の「初犯」は一〇〇〇円、二回目の「再犯」は五〇〇〇円・・・を科する。罰金はあまり少額ではいけない。

「違反しても払えばいいんだろう」と思わせないことだ。では誰が違反者に注意を与え、「青切符」(サツカーにならつて、イエローカード)とする)を渡し、罰金をとりたてるのか。一般の人では無理だ。逆切れされたり、逃げられたりする恐れ十分だ。そこで活用するのが退職警官のパートタイマーの活用である。白バイならぬ、白チャリにまたがり、事故は違反の多い場所、時間帯で取り締まる。費用は罰金+各自転車メーカー、自転車保険を設定している保険会社からの拠出金でまかなえるはずだ。二カ月か、三カ月徹底してやれば、違反者は減り抑止効果が表れるであろう。

#### ⑤ 自転車保険に加入しよう

かつて自転車の保険といえば、主として盗難と紛失を補償するものであった。しかし、近年自転車による事故の多発に対応して、さまざまな保険が用意されるようになった。某保険会社の基本コースを例にとると、年間保険料三六〇〇円で賠償責任補償額最大一億円、入院保険金(日額)三〇〇〇円、手術保険金入院中三万円、死亡保険金三〇五万円、後遺障害保険金最大三〇五万円、さらにサービスとして示談交渉、家族までカバー、など付帯条件がつく。「一カ月たった三三〇〇円で安心を・・・」がキヤッチフレーズだ。人身事故の場合、被害者は怪我でその後の生活が困難になり、加害者は賠償金の支払い能力がなく自己破産を申告し、両者とも人生が暗転した痛ましい話もある。いまや自転車保険加入は自転車保有者全員に必要なのではあるまいか。

## ⑥ 優良運転手を育てよう

違反者を摘発し罰金を科すのも一案だが、ムチだけでなくアメも用意しなければならない。すでに実施しているところもあるが、小学生レベルの段階でこどもたちに自転車の「正しい自転車の乗り方」の講習会を開く。横断歩道は一端自転車を降りて押して渡る、信号を守る、右折、左折は手を伸ばして方向を指示する、歩道は右側をゆつくり走る、ブレーキのかけ方、歩行者に道をゆずる・・・など基本を教え、事故が起こったらどうなるのか、スタントマンを使つての事故現場を再現する、ビデオで事故現場のおそろしさを周知徹底する。そして受講者には「講習終了証」とともに「模範運転手」のマーク入りのシールを配り、乗っている自転車のハンドルなどよく見える箇所に貼り付ける。マークをもらったこどもたちは以後交通ルールを守るであろう。それが、ともだちに広がり、小学校から中学、高校に進学していけば、模範運転手のタマゴはひなになり親鳥となって自転車ルール厳守のサンプルになろう。

## エピソード

二〇二〇年の東京オリンピック・パラリンピックに備え、環状二号線のうち新橋と虎の門を結ぶ区間では、主要交通を地下に通し、地上には片側最大十三メートルの歩道部に自転車道を設置し、緑の並木道にするという。都心にそうしたゆとりある道ができ、歩行者に気兼ねすることなく自転車がかなりのスピードで走れる。そんな道ができれば自転車愛好者なら誰でも走ってみたいと思う。今回論文執筆に当り、自転車先進国のオランダ、ドイツの事情も調査し、自転車専用道路と専用レーンの建設と設置、その全国展

開など考えてみたが、地理的要因、財政面での制約、それより自転車に対するひとびとの意識の違いに不可能と知った。

交通弱者の歩行者や車いすの人々をこれ以上苦しめてはならない。かつて車道の交通弱者であった自転車を救済する目的で試みた自転車の歩道走行許可がいまや「歩道の強者」となり、歩行者に災難を及ぼす存在と化した。

電車やバスに設けられた「優先席」。「優先席は年輩の方、体の不自由な方、妊娠中の方、乳幼児をお連れの方にお譲りください。車内マナーにご協力ください」と再三アナウンスがなされるが、逆に一般席なら譲らなくてもよいとの風潮が生まれ、優先席にも足を広げた若者がふんぞりかえってスマホでゲームに夢中になる姿さえ見られるようになった。杖をついた老人が乗車してきても、席を譲ろうともしない。周囲も注意しない。弱者救済のための「優先席」がますます弱者を疎外する結果を生んだのだ。

「いまからでも遅くはない」、「いやもう手遅れかもしれない」。しかし、早く手を打たないと日本は「自転車事故大国」転じて世界から「自転車不法大国」のレッテルを貼られる日がくるであろう。

傘寿―八〇歳を迎え、一〇歳で乗り始めて以来七〇年、現在も健康維持のためのスポーツクラブ通い、趣味の家庭菜園の往復に毎日自転車を利用しているものとして自転車に安心かつ安全に乗る、歩行者として自転車被害に遇わないためにはいまなにをすべきか。一市民のささやかな提案である。

写真①は「BRIDGESTONE・Bicycle Catalogue・2015」より引用

図①、図②は正田智『自転車の安全法則』九十七ページより引用

挿絵①は自転車文化センター所蔵パンフレット、子育てグッズ研究会『安全なママチャリをめざして』二二ページより引用

挿絵②は正田智監修『おやこで自転車はじめてブック』二十七ページより引用

挿絵③は福岡市交通安全推進協議会パンフレットより引用

### (主要参考文献)

公益財団法人交通事故総合分析センター『交通事故統計年表』(平成二十五年版)

正田智『自転車の安全鉄則』(朝日新書)(二〇〇八年、朝日新聞出版)

馬場直子『自転車に冷たい国、ニッポンー安心して走れる街へ』(岩波ブックレット909)(二〇一四年、岩波書店)

地球科学研究会・自転車まちづくりフォーラム『自転車交通の計画とデザイン』(二〇〇九年、地球科学研究会)

正田智監修、ぼちぼち自転車くらぶ著『おやこで自転車はじめてブックー子乗せで走る、こどもに教える』(二〇一五年、子どもの未来社)

自転車文化センター所蔵資料



挿絵③



## 【優秀賞】

# 自転車と自動車 が共存できる 走行空間を どのように構築 するのか

～車至上主義から道路交通文化の時代に向けて～

（独法）中小企業基盤整備機構職員

澤田 公徳（54）

はじめに

日本は数字で見ると世界有数の自転車大国であるが、非常にいびつな自転車大国である。その最大の理由が、自転車がほぼ例外なく歩道を走ることが常識となっていることだ。本来、自転車は「軽車両」のため車道を走ることが原則であるが、歩道走行を促進してきた自転車政策により、自転車の交通事故の危険

性が高まっただけでなく、ルールやマナーも形骸化され自転車の交通手段としての有効性もスポイルされてきた。本来、「軽車両」としてのポテンシャルを有する自転車が、歩行者のカテゴリーに押し込められたことで、結果として自転車の存在自体が曖昧化されてきた。その結果、歩道では危険視され、車道では邪魔にされ、本来の人間の移動手段である自転車の可能性そのものが語られなくなっている。本来的な自転車走行の意義が社会的に共有されない限り、自転車は交通弱者であり政策的に放っておけば淘汰されてしまう可能性が高い。そこで、本稿では、自転車の歩道走行といういびつな走行環境を巡る現状と問題点を検討するとともに、将来に向けて安全・安心かつ快適に利用できる自転車の車道走行環境を創出して定着するにはどうしたらよいか「シェアザロード」の発想から具体的な方策について論じていきたい。

### 1. なぜ自転車事故は減らないのか〜自転車走行空間の課題〜

日本では、欧州の自転車先進国に匹敵する自転車利用大国である。しかし、自転車利用者は歩道を低速で走行し、自らを歩行者に近いものと認識している。近年、環境意識、健康志向の高まりの中で、ようやく本来の車両としての自転車利用が広がっており同時に自転車走行空間のハード整備も行われているが、一方で様々な課題が明らかになっている。そこで、本稿では自転車の安全・安心走行に焦点を絞り自転車走行環境の現状と問題点をみていく。

### 一・自転車が歩道を通れるようになった理由

本来、自転車は道路交通法で自動車と同じ「軽車両」と位置付けられ、車道の左側通行を義務づけられており、この規定は今も変わっていない。しかし、一九七〇年代の道路交通法の改正により自転車の歩道走行が容認され既成事実化された。改正の背景には、一九六〇年代後半からの交通戦争が大きく影響している。交通事故死者数は七〇年に過去最悪の一万六、七六五人に達し、自転車乗用中の死亡者も一、九四〇人にも上った。そこで、自動車との衝突事故を防ぐ必要が高まったことから、警察庁は道路交通法の改正に乗り出し、自動車と自転車の走行場所を分離して事故防止を図るために公安委員会が指定した歩道については、自転車走行を容認した。また、当時の建設省も、道路構造令に自転車も走れる自歩道の規定を盛り込んだ。その結果、歩道走行を可能にする自転車歩行者道の整備は爆発的に進展した。国土交通省によると、全国の自転車走行区間は、二〇〇六年（四・一現在）で七万八、六三八kmであるが、この内、自歩道は七万二、一一九kmで全体の九一％に達している。日本の自転車走行空間は一九七九年の一万六、五四二kmから二〇〇六年の七万八、六三八kmと約四・八倍に増加したが、その多くが、自転車と歩行者が混在し、歩道走行を促進する自歩道である。注1以上のように、自転車の歩道上の走行が認められて四〇年以上が経過し、国民の多数は自転車が自動車より歩行者に近い存在であり歩道を走行すべきであるという認識が浸透している。

## 二、歩道は安全、車道は危険という神話

自転車の歩道走行を容認してきた日本であるが、走行環境は本当に安全・安心になったのであろうか。警察庁の統計によると、二〇一一年に全国で起きた自転車関連事故は一四万四、〇一八件で一〇年前の二〇〇一年に比較すると一七・八%減少しているが、交通事故全体における自転車事故の割合は平成二三年で二〇・八%と高い割合が続いている。(図表1)そして、自転車関連事故の相手当事者の事故件数の推移をみると、圧倒的に自転車対自動車の事故件数の多いことがグラフから伺える。(図表2)一方、古倉宗治氏の分析により自転車の交通事故の発生場所をみると、交差点の事故が六八%、交差点以外の事故が三二%で交差点での事故の割合が高い。(図表3)その原因としては、自転車が車道と分離されている歩道を注意を払わず走行し、この安心感により自転車はそのまま交差点に進入してしまうことが挙げられる。また、自動車も歩道から進入する自転車に気づかず遭遇することになり、一層交差点事故を促進していることも要因として挙げられる。

それでは、交差点以外の単路では、歩道走行と車道走行でどちらが危険性が高いのか。まず、歩道上での事故件数では、圧倒的に自動車との事故が一万一三五件と七四・四%を占めている。(図表4)危険だと言われている歩行者との事故は、一、一二七件とわずか八・三%である。また、歩道上での自転車と自動車の事故は、出会い頭事故が過半数を上回っている。これは、歩道に隣接する駐車場から出てきた自動車と出会い頭の自転車の接触、沿道の駐車場への進入の際の左折・右折の巻き込みによるものと考えられる。つまり、歩道走行は歩行者に危険であるだけでなく自転車自身がより危険なのである。

次に、車道走行での自転車事故の状況であるが、自動車に引っかけられる事故件数は一、五七八件であり、自転車が左側通行を行い後ろから自動車が進み抜く際に引っかけられるなどの事故は、幅の狭い車道などを含めた全車道では少ない。(図表5) このことから、車道を通して、通常生じる引っかけ事故は、自転車事故全体(一四万四〇一八件)からすれば、一・一%(一、五七八件)と極めて少ない割合である。(図表3、5) それに対して、自転車の安全を確保するために歩道走行を認めているにもかかわらず、歩道走行中に自動車に接触する件数は自転車事故全体からみれば、七・〇%(一万一三五件)となっている。(図表3、4) これを比較すれば、歩道走行中の自転車と自動車の事故は、車道走行中の自転車と自動車の事故よりも六倍以上も多い件数となっている。

以上のように、我が国は歩道走行を中心とした自転車政策の推進を図ってきたが、交通事故全体に占める自転車事故の割合が高まっていることが伺える。特に交差点での事故の多発化をもたらし、また交差点以外の単路では歩道走行中の自転車と自動車の事故が、車道走行中の自転車と自動車の事故よりもかなり多い件数となっている。これまで自転車の歩道走行は車道との分離が手っ取り早く実現できるため、歩道空間が自転車にとって一番安全であるという錯覚が長い間まかり通ってきた。しかし、これまでみてきたように自転車の歩道走行の推進が様々な危険性をクローズアップしていることがわかった。

### 三. 自転車の歩道走行による負の側面

歩道走行を中心としてきた自転車政策の推進により自転車事故の多発化というマイナス面が顕在化して

いるが、負の側面はそれだけではない。

第一に、自転車が歩道を走るようになり歩行者のカテゴリーに入ってしまうことで失ったものは、自転車に関するルールやマナーが形骸化したことである。現代社会において、多くの自転車利用者が忘れていくことは、自転車が「軽車両」であることだ。自転車が「軽車両」であれば、自転車は車道の左側を走行すべきである。しかし、実際には多くの自転車利用者は、車道の左側を走っていない。つまり、多くの自転車利用者は、自らを歩行者の一部として認識しているのである。これに対して、道路交通法では、自転車は車道を通行する原則と歩道を通行する特例の二種類の通行方法が存在する。両者においては、単路部において通行位置の相違、信号交差点では横断・右折・左折で守るべき違いが存在する。しかし、そうした違いを認識して走行している自転車利用者はほとんどおらず、走行ルールは徹底されていないのが現状である。そのため、自転車利用者の歩行者意識が、「軽車両」として本来違反とされている併走や車道の右側通行（逆走）、携帯電話による通話やメールをしながらの走行などルールやマナーを無視した危険な行動を引き起こしているのである。

第二に、自転車の歩道走行が認められてきたことで自転車のスピードと航続距離が無視され自転車本来のメリットが発揮できていないことである。その典型的な事例が、日本の自転車の大多数を占める「ママチャリ」である。「ママチャリ」は、低速でも安定するように重心が低く作られ、何かあったら足が地面に着くようにサドルが低くなっている。また、乗車姿勢が直立スタイルになり、ゆっくり漕いでも倒れにくい歩道を走行するには最適な自転車である。しかし、同時にスピードと航続距離の二つの大きなも

のを失ってしまった。日本人の平均的巡航速度は成人で一五km/H程度であるが、これは外国の自転車の平均速度（通勤者）二〇km〜三〇km/Hと比較しても著しく低い。注<sup>2</sup> また、自転車のトリップ長（長さ）は、日本では鉄道利用を補完する駅端末交通手段として利用されているため、一・五km以下が八割を占めている。この距離では、徒歩での移動も可能で、利用距離としては歩行者と近似したものとなっている。注<sup>3</sup> このトリップ長は、オランダと比較しても七倍もの差になっており、日本の自転車のトリップ長は、相対的に短い距離になっている。

このように、自転車は歩行者の仲間にかテゴライズされたことで、交通事故の危険性が高まっただけでなく、ルールやマナーも形骸化されるとともに自転車の交通手段としての有効性もスポイルされてきた。本来、「軽車両」としてのポテンシャルを有する自転車が、歩行者のカテゴリーに押し込められたことで、結果として自転車の位置付けが曖昧化されてきた。そして、歩道では危険視され、車道では邪魔にされ、自転車本来の可能性そのものが語られなくなっているのが現状である。

## II. 自転車と自動車共存できる必要条件〜三つのアプローチ〜

これまでみてきたとおり、自転車は歩道走行が安全である神話を前提に、車道での共存空間はほとんど考慮されずに歩道上での走行が容認されてきた。その結果、日本では全交通事故が減少する中で自転車事故の減少は鈍く、全事故に占める自転車事故の割合が増加している。残念なことに、日本は自転車の数だけが多くの価値が正当に評価されずに、ふさわしい扱いを受けていなかったのだ。車優先の思想が大手

をふるった時代から、日本の自転車に関する乗る人の意識、インフラや法整備は全く変わっていないのである。これでは、車道走行は何時までたつても定着しないであろう。自転車が安心・安全な走行空間を確保していくには、これまでの発想を転換し、自転車と自動車と道路を共有する「シェアザロード」の考え方を推進させていくことが必要と考える。そのためには、意識改革及び道路構造の二つの側面から、以下のアプローチが不可欠と考える。

#### 一・自転車の右側通行禁止及び左側通行の徹底

まず、第一のアプローチとしては、自転車利用者の右側通行を禁止し自転車の左側通行をまず何よりも意識として徹底させることである。そのことが、自転車事故を減少させ、歩道上の自転車の脅威を減らしていく、自転車の快適な走行環境を確保できる第一の取り組みであると考えられる。それでは、なぜ右側通行が危険なのか。その理由は、大きく分けて三つある。一つ目が、出会い頭における事故の発生源となっていること、二つ目に正面衝突事故を避けることができないこと、三つ目に死亡事故につながる確率が高くなることなどが挙げられる。つまり、自転車は、逆走運転（右側走行）を行うことで、事故の機会は増えてしまい、事故の頻度を高めるとともに事故の結果を重大なものにしてしまうということである。こうした進行方向が左右でたためである国は、先進国の中でどこにもない。日本の自転車マネジメントをみると、歩道走行よりもっとユニークなのが、この左右でたためな走行にあると言える。これを逆の見方をすれば、自転車が左側通行を守りさえすれば、日本の自転車事故を激減させることにもつながると言える。歩



道、車道を問わず、右側通行を禁止し、左側通行を厳守させることが、日本の自転車政策に求められるべき喫緊の取り組みと考える。現在、車道インフラがあまり整備されていない状況を見れば、現状を一朝一夕に変えていくのは困難である。ならば、歩道において対面通行をやめ、左側通行を徹底させていくことは、「自転車専用道」や「自転車レーン」の整備に比較すればお金も時間もかからずその効果は十分発揮できると考える。現在の道路交通法では、歩道上の自転車走行スペースを「車道寄りの部分」としか定めていない。車道寄りであれば、左右どちらの走行でもお構いなしというのが現行法である。時々、歩道上を区切った「ペイントレーン」を見かけるが、これもどちらの側からも読めるように自転車の標識が掲げられている。しかし、自転車は速く正面衝突になれば重大な結果を招聘してしまう。現在の自転車のおかれた無責任な状態、そして無責任な状態に慣れ過ぎた自転車利用者のルールレスの状態を改善して自転車走行の原則を徹底させることが、自転車事故を減らし、快適でエコロジカルな交通社会を作り上げていくことができる近道と考える。また、今後高齢化が進行する中で、歩道上を通行する高齢者はますます増加していくと考えられる。体力、反射神経に劣る高齢者にとって、左右どこから来るかわからない自転車は現在でも大きな脅威である。それが、左側通行厳守となれば片方の注意だけで済むようになる。同じことは、常に自転車の脅威にさらされてきたベビーカーを押して歩くママさんや視覚障害者にとっても大きな福音となるのである。

## 二. 車道走行原則の推進及び安全教育の徹底

第二のアプローチは、自転車の車道走行原則の推進と安全教育の徹底である。そのためには、なによりも車道はシェアすべきものという意識がドライバーや自転車利用者に通じて浸透することが必要である。しかし、実際に車道走行は増加しているものの、全体からみればその割合は少ない。その最大の理由は、車道走行に対する「恐怖感」である。この主観的な感覚である「恐怖感」を払拭することが車道走行原則を促進していく上で不可欠である。

そのためには、一つ目に行政が率先して車道走行を徹底して啓発することである。行政が率先して看板掲出や街頭指導を通じて車道走行を啓発すれば、自転車利用者が行政のサポートを受けて車道空間を走行していることを自動車に対して示すことができる。それが大きな後ろ盾となり自動車も配慮せざるを得ず大きな安心感につながる。二つ目に、車道走行の安全性をアピールすることである。たとえば、歩道は意外と自転車と自動車の事故が多いこと、逆に車道は左側の通行を守っていれば事故が少ないことなどデータに示して理解してもらうことが大切である。三つ目に、実際に自転車専用空間を走行してもらうことである。歩道走行に慣れてしまうと車道走行は危ないと思ひ込み車道を走行しない人が多い。そこで、講習会などの実技で実際に車道走行を実体験してもらうことが重要である。実際に走行してみれば、歩道のように段差や道路付属物、占用物件もなく、さらに歩行者もいなく案外快適に走行できる。さらに、四つ目として車道空間に路面表示やサインを設置することである。たとえば、宇都宮市では社会的実験で矢羽根の路面表示を実施した結果、その効果は絶大でありアンケート調査でも車道を走行した半数の利用者が

安全性の向上に肯定的であったことが指摘されている。また、サイン設置では自動車に対して自転車の安全を確保する啓発活動を行うことが必要だ。つまり、自動車に対して自転車走行を強く認識させることがポイントである。そのためには、自転車に対して矢羽根表示や注意喚起サインを明確に見えるように配置して、自転車が公的承認を得て堂々と走行できる空間であることを自動車側に伝えることが必要だ。最後に、自転車の安全教育の徹底である。具体的には、各世代間で偏りなく講習会を行い、受講者に自転車免許証を交付するなど利用者に交通ルールの周知を図ることが必要である。また、併せて自転車が「軽車両」であり道路空間は車優位ではないという認識を持たせる取り組みも不可欠である。さらに、自転車免許証保有者には駅前の自転車駐輪場の優先契約権を付与するなど講習会受講にインセンティブを与えることも必要と考える。

### 三. 自転車レーンの敷設促進

第三のアプローチとしては、道路構造の側面から自転車レーンを実際に敷設することである。これまで述べてきた具体的アプローチは比較的费用がかからない手法であるが、ルールを守る意識が高まったとしても、道路構造上の問題を置き去りにしたままで交通事故の再発を防止することはできない。しかし、自転車レーンの敷設となれば、車道の左端をつぶし自転車レーンをつくり、あるいは幅員を広げ、交差点には自転車を真つすぐに誘導するペイントを施し、歩行者に脅威を与えず安全に走行できるインフラ整備を行っていく必要がある。日本でも、自転車レーンの設置にはようやく重い腰を上げて、二〇〇八年に国土

交通省と警察庁が行政の垣根を越えて全国九八か所に「自転車モデル地区」を設定した。しかし、全国九八か所に設置された自転車レーンの多くは、本来の理想からかけ離れたものとなっていることなど課題が指摘されている。<sup>注4</sup> それでは、どのような自転車レーンが真に有効なのであろうか。

第一に、自転車レーンは車道側に作ることである。自転車レーンは、やみくもにつくるだけでは問題は解決しない。問題はそのあり方なのである。歩行者が自転車レーンに入ってくることを遮断すること、これが第一の基本である。逆に歩行者の立場で言うならば、道路は「弱者優先」の大原則があり、歩行者はその原則のもとに保護される必要があるからである。したがって、自転車レーンを車道上につくることは、自転車レーン敷設の大原則である。一方、自転車レーンがどうしても財政面等の事情で設置できなければ、最低でも交差点で設置することが重要である。例えば、ロンドンやベルリンでは、交差点の極めて厳しい狭い空間でもわずかの距離に専用レーンを設けている。第二に、自転車レーンは対面通行であってはならないということである。いくら自転車レーンを設置しても対面通行を認めている限り、どちらかの自転車は必ず右側通行になる。そうなれば、交差点で出会い頭の衝突を誘発する危険、相対スピードの速さが避けられない危険、そして衝突エネルギーが相対速度の二乗で急増する危険を誘発してしまう。そして第三に、自転車レーンを設置するのであれば、その上の駐車車両を一掃していく対策が必要になる。この駐車車両の対策こそが、自転車レーンの唯一にして最大の課題である。その対策としては、一つ目に、自転車レーンに自動車を駐車してはいけないという意識の啓発、そして二つ目に、違法駐車車両を摘発することである。日本でも特に二つ目の対策は力を入れて行うべきである。例えば、自転車先進国であるオランダ

では、こうした違法駐車は市民感覚として許し難いものである。そのため、違法駐車はレッカー車の移動対象となり、その際の罰金は日本円で十数万円以上の高額な費用にもなる。オランダでは都市部に多数の監視カメラを設置して違法駐車車両を徹底して取り締まっているのである。

### Ⅲ. 自転車と自動車共存するための十分条件

以上のように、自転車の車道走行空間の安全・安心を確保していく必要条件を意識改革及び道路構造の側面からみてきた。しかし、現実的に日本では自転車による車道走行は危険だとする意識はまだなお払拭されていない。このままでは、日本の道路交通法は絵に描いた餅になる懸念すらあると言わざるを得ない。一方、海外に目を向ければ日本とは対照的に自転車は当たり前のように車道を堂々と走っている。しかも、道路の端ではなく自動車に交じって車線の中央を走行している光景も少なくない。そこには、自動車に対する恐怖感や遠慮は感じられない。自動車や歩行者に遠慮し、車道や歩道の隅を走る日本の自転車の姿とは対照的である。つまり、海外では自転車走行は自動車と同様に市民権を得ていると言っても過言ではない。そこでは、自転車と自動車が対等な関係を築き、ともに歩行者を最優先として気遣いふるまうことが生活の域に達しており「道路交通文化」が根付いているのである。そして、行政が自転車と自動車が対等となる関係を促進し、自転車のクリティカル・マス（尊重すべき大きな勢力）を確固たるものとしている。<sup>注5</sup> 自転車と自動車の共存空間を構築するには、自転車利用者の意識面の改革と道路構造上の改革が必要条件であるが、それだけでは不十分であり十分条件として自転車をバックアップしていく行政の発

想転換も求められる。そのためには、「シェアザロード」の視点から行政側のルールづくりとその徹底が必要になるということである。

### 一・自動車の走行スピードの抑制

具体的には、まず自動車の走行スピードの抑制を積極的に図ることである。たとえば、欧州の道路空間の特徴は、住宅地の区画道路ではゾーン三〇などの速度規制がかけられ、さらにポンエルフと呼ばれる速度抑制の物理的手法が導入されている。さらに幹線道路でも、意識的にクルマの速度抑制を行い自転車の安全走行を可能にしている。例えば、ロンドンではテムズ川を渡るタワー・ブリッジでは制限速度を時速二〇マイル（時速約三二km）までに引き下げている。ここでは、片側一車線の道幅しかなく自動車の往来も多く、自転車の逃げ場もなく走りにくい道路空間である。しかし、自動車の速度を抑えることで自転車の安全な走行を実現している。このように、自動車の走行スピードを抑制している事例は、ロンドンにかぎらず、デンマーク、フランスやフィンランドでも見受けられる。いずれにしても、日本の都市と比較して自動車の走行スピードは抑制されている。自動車の走行スピードが抑制されることで、自転車とのスピード差も少なくなり、追い越される自転車側にとって不安感が解消されていく。ヨーロッパで自転車と歩行者の交通事故死亡者に占める割合が低い要因は、こうした自動車のスピード抑制の取り組みによるものと考えられる（注6）。

## 二．自動車の自転車に対する車間距離の確保

二つ目は、自動車の自転車に対する安全な車間距離を確保することである。一般的に自転車走行にとって気になるのが、後方を走る自動車との車間距離であるが、ロンドンやパリではドライバーは自転車との前後左右について十分な車間距離をとっている。また、自動車同士での車間距離順守は常識だが、ヨーロッパでは自動車は自転車に対しても、クラクションや幅寄せを行うことなく自転車との車間距離確保を当然のように実践している。このように、ヨーロッパではドライバーは自転車を自動車と同等な車両として認識しており、自転車にも同等の優先権があることを実践しているのである。車道上の自転車の権利を軽視する日本のドライバーとは対照的である。

## 三．車道における自転車の通行パターンの確立

三つ目は、車道における自転車の通行パターンを確立することである。一般的にヨーロッパでは、日本のように自転車が路肩ぎりぎりに走ることはなく、堂々と車線の中央又は左半分を走行している。場合によっては、後方からの自動車に先を譲ることはあるが、自らの安全走行を犠牲にして道路の脇を走ることはない。また、交差点の通過方法では、自転車は自動車と同様に進行方向に定められた車両通行帯に従って走行している。具体的には、右折車は右折車線を使い、直進車は直進車線を、左折車は左折車線を活用するのが一般的である。こうした走行は、後方の自動車には減速を強いることになるかもしれないが、自転車と自動車と同じ方向に縦に並んで走行することで交差点の動線の交差を避けることができ安全な走行

が確保される。つまり、ヨーロッパでは自転車利用者は車両としての認識があり、その本来の権利及びルールに基づいて走行しているのである。

以上のように、道路交通法の原点に戻り、車道上における自転車の走行権利を認め、自転車にも自動車と同様に走行ルールを適用すればよいことである。両者が同じルールを共有できれば、お互いの認識の相違や誤解も生まれず交通事故の解消にもつながっていくと考えられる。

### おわりに

我が国では自転車はまちづくりの中で中心的課題というよりは副次的課題として位置づけられてきた。とはいえ、近年自転車の位置付けは健康志向や環境意識の高まりなど社会的側面から注目されている。しかし、そうした側面は自転車の存在にみられる一側面に過ぎず、こうした状況がどれだけ持続するかは何とも言えない。そもそも、自転車の存在の本身は、人間の移動手段であり、この本来的な自転車走行の意義が社会的に共有されない限りは、これまで述べた方策も実践されることは望めない。どうしても、車至上主義が根強い日本にとって自転車は交通弱者であり、このまま政策的に放っておけば淘汰されてしまう可能性が高い。そこで、重要なことは国が政策的にテコ入れることである。先進国では国レベルで何らかの自転車計画を策定し、国が明確に交通手段として優先した位置付けを行い様々な対策を講じている。ところが日本は地方分権に任せて国レベルの明確な施策・計画は存在しない。今こそ、政府は自転車を社会インフラの中に位置づけ、自転車と自動車共存できる走行空間構築のグランド・デザインを率先して



作り上げていき、車至上主義から道路交通文化の時代へ発想を転換させていくべきと考える。

### 【脚注】

注1) 馬場 直子著『自転車に冷たい国、ニッポン 安心して走れる街へ』岩波ブックレットNo.909、三四頁。

注2・3) 岸田 真子『掲載論文』日本の自転車交通の現状と改善への取り組み』参照。

注4) 疋田 智著『自転車の安全鉄則』一四四〜一五六頁を参照。

注5) 津田美知子『掲載論文』歩行者と自転車の道の革命 車至上主義から道路交通文化の時代へ(その1)』参照。

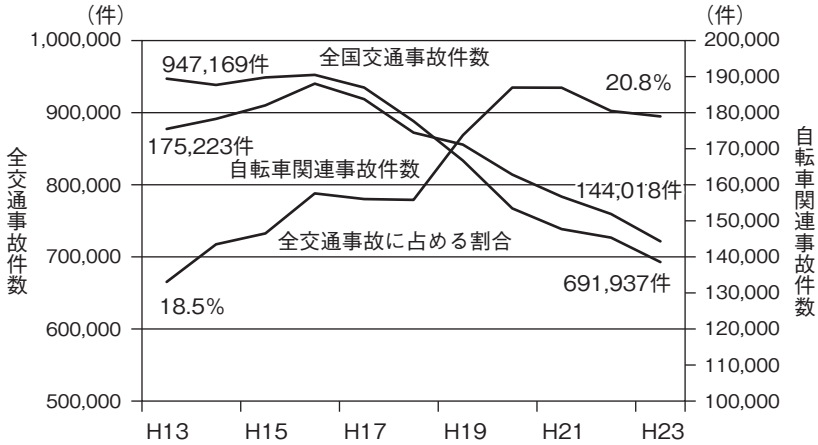
注6) 日本では速度を抑制する方策として「ミニシティ道路の普及が挙げられる。しかし、そのためには8m以上の道路幅員が必要で日本の市町村道の平均幅員5.1mではその普及に限界がある。そこで、最近注目されているのが車道を狭めて路側帯を確保する「ソフト分離」の手法である。

### 【参考文献】

- ・古倉 宗治著『実践する自転車まちづくりー役立つ具体策ー』学芸出版社、二〇一四年八月。
- ・馬場 直子著『自転車に冷たい国、ニッポン 安心して走れる街へ』岩波ブックレットNo.909、二〇一四年九月。
- ・疋田 智著『自転車の安全鉄則』朝日新書、二〇〇八年一月。
- ・秋山 岳志著『自転車が街を変える』集英社新書、二〇一二年二月。
- ・海外交通事情報告第三二一回『ヨーロッパに見る自転車の車道走行のための条件』Traffic-Cation8。Ⅲ章はこの事例を主に参考にした。

【図 表】

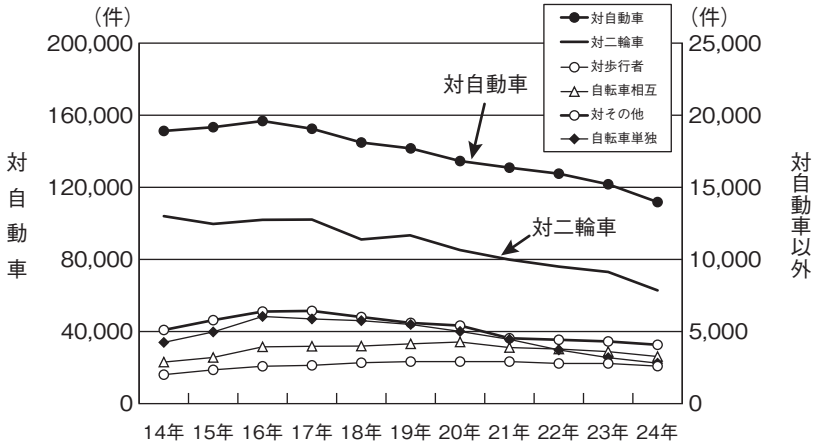
図表1 全交通事故件数並びに自転車関連事故件数及びその全交通事故件数に占める割合の推移（平成13～23年）



出所：警察庁交通局交通企画課パワーポイント資料（H24.10.5）より抜粋。

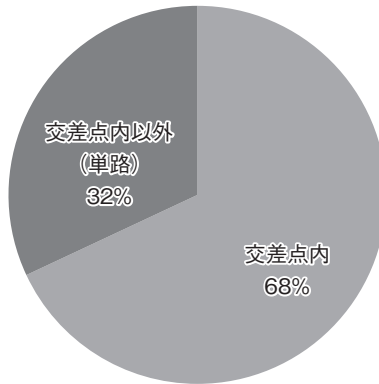
図表2 自転車関連事故の相手別交通事故件数の推移

自転車関連の相手当事者別交通事故件数の推移（各年12月末）



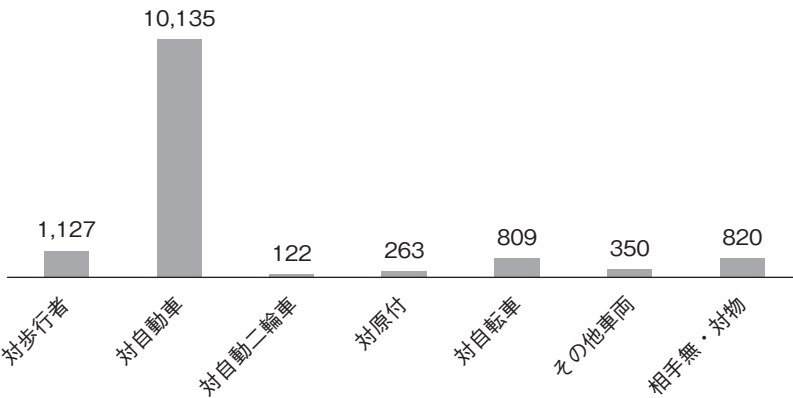
出所：警察庁交通局交通企画課パワーポイント資料（H24.10.5）より抜粋。

図表3 自転車の交通事故発生場所  
(合計：144,018人)



出所：古倉宗治著『実践する街づくり 役立つ具体策』19頁の表1—4をグラフ化。

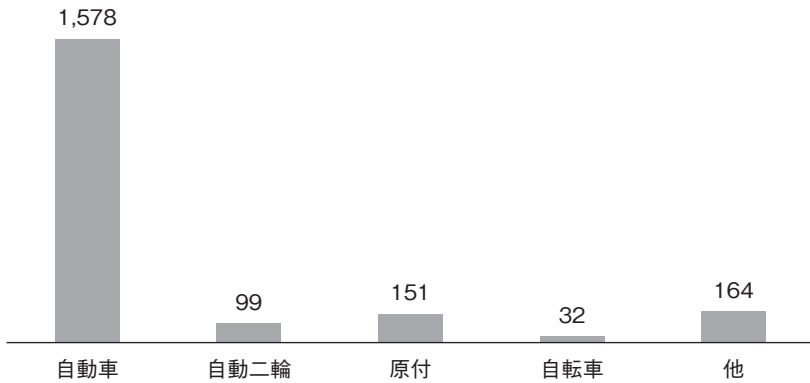
図表4 自転車の歩道上の事故  
(単位：件数2011年)



出所：古倉宗治著『実践する街づくり 役立つ具体策』24頁の表1—8をグラフ化。

51 自転車と自動車共存できる走行空間をどのように構築するのか

図表5 車道で自転車がひっかけられる事故  
(単位：件数2011年)



出所：古倉宗治著『実践する街づくり 役立つ具体策』25頁の表1—10をグラフ化。

【優秀賞】

# 自転車事故対策の一案

## ↳総合的安全教育と交通手帳の提案↳

(公財)交通事故総合研究センター  
職員

西田 泰 (64)

### 一 はじめに

自転車を取り巻く交通環境は昭和四五年以降大きく変化してきた。交通事故被害者あるいは交通弱者の救済策として自転車事故防止がまず問題となり、交通渋滞の回避や手軽な交通手段としての利用が進むと自転車駐輪が問題となり、さらに、自転車利用の多様化が進むと、自転車は交通事故の被害者だけでは

なく加害者として新たな問題を引き起こすようになった。

そして、昭和四五年の道路交通法改正で認められた自転車の歩道利用の是非や自転車走行空間に関する議論が始まり、平成一九年の道路交通法改正に合わせて、自転車安全利用五則が定められた。しかし、これまでの自転車利用や自転車事故防止に関する議論は、自転車を中心とした議論であり、道路交通や道路利用という観点から総合的に議論したものは少ない。

筆者は運転免許保有に着目した自転車事故に関する研究（資料1）を発表したが、二〇一二年一二月に公表された「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言」（資料2）では、警察による免許証更新者等への自転車安全教育の必要性が指摘されている。

そこで、交通事故統計データを使い運転免許保有等に着眼して自転車事故を分析し、自転車利用者に対する交通ルールの徹底及びマナー向上を図るための対策を検討した。

なお、この論文は、未発表のものである。

## 二 背景

ここでは、統計データの分析結果に基づいて、本研究の背景にある運転免許保有志向の持続と自転車利用の拡大について説明する。

## 二・一 運転免許保有志向の持続

自転車から二輪車、二輪車から自動車という利用車種の変化という車社会の進展は、自動車普及率（人口千人当たりの車両台数）と運転免許保有率（運転免許取得可能な一六歳以上人口に対する運転免許保有者の割合。以下、免許保有率）の上昇で表現されてきた。しかし、最近では、若者の車離れやカーシェアリング等が話題となり、乗用車（バスを除く）普及率の伸びが鈍るとともに、免許保有率の伸びも鈍ってきている（図1）。

ただし、免許保有率の伸びが鈍っているのは分母となる一六歳以上人口の中で免許保有率の低い高齢者人口の増加が大きいためであり、男性では九五%、女性でも九〇%の者が三〇歳を迎えるまでに運転免許を取得するという免許保有志向は続いている（図2）。また、運転免許保有者の中で、免許未更新者や自主返納者の割合が上昇するのは七〇歳以降と考えられ（資料3）、運転免許を取得した者は七〇歳頃まで保有し続けると考えられる。

## 二・二 若者・中年の自転車利用の増加

交通事故の死者数、死傷者数及び事故件数は減少傾向にあり、この傾向は人口構成の変化を考慮した人口一〇万人当りの死者数（以下、死者率）及び同死傷者数（以下、死傷者率）でも変わらない（図3）。

しかし、全体が減少傾向にある中で、二〇歳代から四〇歳代の若者、中年層の自転車乗用中死傷者率は相対的に上昇傾向にあり、このグループの自転車利用は増えていると考えられる（図4）。

## 二・三 自転車と自動車は選択の対象

若者や中年層を中心とした自転車利用の増加は、国民皆免許時代の中で、運転免許保有者でも状況によつて自転車を利用する等、自転車から自動車ではなく、自転車か自動車といった選択の時代となっていることを示す。

この背景には、健康や省エネ、あるいは環境への配慮等自転車の利用目的の多様化、三人乗り親子自転車、電動アシスト自転車、三輪自転車あるいは長距離通勤にも利用できるスポーツタイプ自転車等の形状の多様化も挙げられる。

## 三 自転車事故の分析

背景からは運転免許保有者に対する自転車の安全運転教育の必要性が伺えた。ここでは自転車事故の問題点を探るために、交通事故統計データの分析を行った。

### 三・一 死者、死傷者に占める運転免許保有者の割合

図5と図6は、それぞれ二〇〇〇～二〇〇四年と二〇一〇～二〇一四年の各五年間の自転車乗用中死者数及び死傷者数を、年齢層別・運転免許保有別に示したものである。

運転免許取得可能年齢に達していない一五歳以下や免許保有率の低い高齢者では、運転免許保有者（以下、免許保有者）が自転車乗用中の死者数及び死傷者数に占める割合は低いが、免許保有者の高齢化に伴



い、自転車乗用中の死傷者に占める免許保有者の割合は上昇している。二〇〇〇～二〇〇四年から二〇一〇～二〇一四年の二〇歳以上の免許保有者の死者数、死傷者数の増加傾向から、免許保有者の高齢化が進むと(図2参照)、免許取得可能年齢層の自転車乗用中死者、死傷者の大半は免許保有者となる。

### 三. 二 運転免許保有者の事故率

運転免許保有者による自転車事故は、死者や死傷者の増加といった量的問題だけでなく、自転車利用頻度(以下、道路交通暴露量)に対する事故率でみることで、質的問題であることも明らかとなる。

先行研究(資料1)では、免許保有者数及び免許非保有者数(該当年齢層の人口から運転免許保有者数を減じたもの)という人数当りの率を使い両者の事故率を論じたが、この指標には自転車利用頻度が反映されないという問題があった。また、自転車運転方法の危険性は、一定の期間に事故に遭う率よりも、道路交通暴露量当りの事故率を使った方が適切と考えられる。そこで、諸外国で広く利用されているとともに、筆者も過去に利用し有効性を示してきた交通事故データから抽出した準道路交通暴露量(Quasi-Induced Exposure、資料4)に対する運転中当事者数の比(以下、相對当事者率、式一)を使って論じることとした。筆者の過去の研究では、第一当事者(事故発生責任が重い者。以下、一当)を分子としたが、ここでは第二当事者(事故発生責任が軽い者。以下、二当)を含めた当事者の中で過失が有る者を分子とした。

相対当事者率 $\parallel$ 運転中当事者数（過失のある一当又は二当）

／車両相互事故の無過失第二当事者数 （式一）

車両相互事故の無過失第二当事者（以下、無過失二当）となる可能性は、当人の自転車の運転方法の影響は受けず、もっぱら道路交通暴露量に依存すると考えられる。一方、事故の当事者となる可能性は、道路交通暴露量だけでなく自転車の運転方法にも依存し、運転方法が危険であればその分事故の当事者となる率が高くなる。なお、死傷者には、自転車運転者ではない同乗者も含まれるので、ここでは自転車運転者である第一当事者と第二当事者を対象とした。

図7と図8は、それぞれ二〇一〇～二〇一四年と二〇〇〇～二〇〇四年の自転車乗用中の相対当事者率を運転免許有無別・年齢層別に示したものである。二つの期間で交通事故情勢に変化はあるが、相対当事者率に大きな変化はない。年齢層別にみると二〇歳代後半から五〇歳代前半が低く若者と高齢者の率が高い、運転免許保有有別にみると両者はほぼ同じである。これらの傾向は男女別にみても変わらない（図9）。

運転免許保有による差がないことから免許保有者と非保有者をまとめ、一五歳以下の子供を含めた年齢層の相対当事者率を男女別にみると（図10）、子供の相対当事者率は、三〇～三四歳の相対当事者率（一・六）に対して、六歳以下は二・八（一・八倍）、七～一二歳は二・九（一・八倍）、一三～一五歳は二・六（一・六倍）と高い。

高齢者の相対当事者率は加齢にともなって上昇するが、子供なみのレベルになるのは八五歳以上であ

る。ただし、子供に比べて高齢者は事故に遭った時に死亡する率（致死率・死傷者数に対する死者数の割合）は高く、高齢者の事故対策は相対当事者率ではなく、事故に遭わないことを目標とした考え方が必要である（図11）。

### 三・三 運転免許保有と自転車利用特性

運転免許保有は道路交通移動手段としての自動車や二輪車の選択を可能とする。ここでは、自転車利用者としての無過失二当の通行目的に着目することで、運転免許保有と自転車利用特性の関係を調べた。

図12は、二〇一〇～二〇一四年の自転車乗用中の通行目的別無過失二当を運転免許有無別・年齢層別に示したものの、図13はそれを割合で示したものである。図5に示される死傷者数と同様に、子供と高齢者では免許非保有者の無過失二当が多く、二〇歳代後半から五〇歳代前半（以下、青壮年層）では免許保有者が多くなっているが、内訳をみると、青壮年層では免許保有者に比べ非免許保有者の方が業務・通勤・通学（以下、通勤等）と観光・娯楽・飲食（以下、観光等）の割合が低く、他の通行目的の割合が高くなっている。免許保有者では、通勤等や観光等以外の私的目的（その多くは、近距離の交通と考えられる）では、自動車や二輪車を使うという選択肢があるために、このような傾向になると考えられる。

ただし、通勤等と観光等を除いた通行目的別死傷者数の割合をみると、免許保有による違いは小さい（図14）。

### 三、四 分析結果のまとめ・問題点と対策

(一) 自転車乗用中死傷者に占める運転免許保有者の増加

男性の九五%、女性の九〇%が三〇歳前後までに運転免許を取得し、七〇歳前後まで運転免許を保有し続けるという運転免許保有状況（国民皆免許時代）と、今後は成人の自転車乗用中死傷者の半数以上を運転免許保有者が占めるようになる（図5）ことを考えると、運転免許保有者を対象とした自転車の安全教育の必要性は高い。

(二) 運転免許の保有者と非保有者の道路交通暴露量当たり事故率は同じ

運転方法や安全意識を反映する道路交通への暴露量当りの自転車乗用中の事故率が、運転免許取得時及びその後も三年あるいは五年に一回以上交通安全に関する教育を受けている運転免許保有者と非保有者で同じである（図7及び図8）。この理由が、免許保有者の自転車の安全運転に関する教育が不十分であるならば、運転免許保有者に対して自転車の安全教育を実施することで、自転車事故を大幅に減らせる可能性がある。

(三) 子供の道路交通暴露量当たり事故率の高さ

子供の交通事故死傷者数の多さは、自転車での道路交通への暴露量の多さ（図12）による影響が大きいと考えられるが、暴露量当りの事故率（相対当事者率）の高さ（図9）の影響も小さくない。

成人と子供の交通行動特性を比較しながら現在の自転車の利用に関する教育内容に欠けているものを探る等の見直し、さらには、事故データの分析により、子供の相対当事者率が高くなる理由を探ることで、

安全運転教育を含めた事故対策を検討することも必要である。

## 四 自転車事故対策の提案

### 四・一 対策の考え方

以下のような考え方で自転車対策を検討した。

#### (一) 既存の教育・制度と関連付けた対策

まったく新しい施策を提案するのではなく、現在実施されている施策を有効に活用することが、対象となる道路利用者の混乱を防ぎ、対策実施に伴う負担を軽減する。

#### (二) 自転車利用者と運転免許保有者は同じ集団

現在の運転免許保有志向が続き三〇〜七〇歳までの国民のほとんどが免許保有者となることを考えると、運転免許取得者も自転車を利用するという特性を前提として、道路交通安全教育を検討することが必要である。

すると、運転免許取得の時期に関わらず、道路交通法を中心とした交通安全教育は早い時期から行うことが望ましく、効果的教育法であるOJT (On the Job Training) の考えを取り入れ、子供から利用を始める自転車に関連付けた教育が有効と考えられる。

#### (三) 交通安全への動機づけ

取締りが十分でないと、法律や条例等による運転者管理は機能せず、法律遵守の意識が低下する恐れも

ある。同様に教育の効果を上げるには、罰則だけではなく、褒賞によって自発的なルールやマナーの遵守を促すことも有効である。

#### 四・二 総合的安全教育

運転免許保有者の多くが自転車乗用中に事故に遭っているにも関わらず、十分な自転車安全教育を受けていないという実情を考えると、運転免許保有者に対する教育内容を、自動車・二輪車から自転車に拡大することは不合理ではない。

そこで、体系的に教育内容や教育時間を考えた自転車対策としての総合的安全教育を提案する。

##### (一) 運転免許保有者を対象とした自転車の安全教育

運転免許更新者に配布されている「交通の教則」(資料5)の中には、「第三章 自転車に乗る人の心得」として自転車の安全な運転方法が記載されているが、限られた講習時間の中では、これに関する講義を実施することは難しい。

一方、運転免許更新が三年あるいは五年に一回あることから、三〇歳前に運転免許を取得し七〇歳を超えて運転免許を返納する平均的運転者は、一生の間に一〇回前後更新時講習を受講する機会を持つことになる。この一〇回の講習機会を個々の講習が一〇回と考えるのではなく、複数回を一まとめにしてその中の一回で自転車の安全教育を行うという弾力性を持たせることで、講義時間の短さへの対応は可能と考える。

配布資料「交通の教則」には必要な教育内容（自転車の安全教育を含め）が盛り込まれているので、学びたい者はそれを参考とすることとし、個々の更新時講習では、講習のマンネリ化を避けたカリキュラム作りを行うことが効果的と考えられる。

### （二）自動車等の安全教育の先行実施による更新時講習の補完

自転車の安全教育を実施することで減少する運転免許更新者に対する自動車等の安全運転に関する講習時間は、運転免許取得前からの交通安全教育の中で実施することも補える。小学校や中学校で定期的に行われる自転車の安全教育の中に、自動車等の安全教育を含めることで、長期的に、自動車等の運転者として必要な知識、技術等を習得、向上させる時間を確保することは可能である。

多くの国民が、時期に違いはあるものの運転免許を取得することを考えれば、このような先行教育は不合理的ではない。さらに、この先行教育を将来の運転免許取得につなげることで、習得した知識・技術を維持することの動機づけができ、習得した知識・技術の定着により、現在の初心運転者の事故危険性の高さ（その多くが、実際の道路交通場面での経験で急速に低下する）を少しでも低くする効果が期待できる。例えば、自転車免許取得や自転車の安全教育の際に実施した試験の成績優秀者に対する、運転免許試験の学科試験の一部免除等が考えられる。

### （三）自転車教育安全五則を考える

自転車安全利用五則は自転車事故防止のために自転車の安全な利用方法をまとめたものであるが、その効果を確実なものとするためには工夫が必要と考えられる。

ここでは、交通事故実態や利用者の心理を考えて、自転車安全利用五則の説明や表現方法について考える。

### ① 本田の分析

自転車安全利用五則を検討するために、自転車事故の実態を調べた本田の分析結果（資料6）を紹介する。

表1は、二〇一〇～二〇一四年中の自転車が一当又は二当となった交通事故の発生場所を学齢別に示したものである。各グループとも事故の七割から八割は交差点あるいは交差点付近で発生しており、最近問題となっている歩道での事故は、大人（二五～六四歳）では一一％であるが、歩道通行が認められている一三歳未満や七〇歳の高齢者が含まれグループでは一〇％以下となっている。

表2は、同様の条件で自転車による事故を事故類型別に示したものである。最近問題となっている自転車対歩行者の事故は高校生、大人では二％となっており、主に単路（車道）で発生する正面衝突、追越追抜時、すれ違い時の事故は、合わせても一〇％以下である。

表に示される特徴の中から、五則の見直しに使うものは以下の二点である。

○自転車事故の多くは、無信号交差点で発生しており、歩道での事故は多いグループでも一一％と少ない。

○単路（車道）での発生が想定される正面衝突、追越追抜時、すれ違い時の事故は全体の二〇％以下と少ない。

### ② 自転車安全利用五則の表現



自転車安全利用五則は、自転車利用者自身と、他の道路利用者（特に、歩行者）の安全確保を目的としたものである。そして、その実践方法を、二つの立場（選択を認める／選択を認めない）から示している。しかし、その意図を理解させるためには、実情に合わせた工夫が必要である。

本田の分析結果が示すように、歩道での自転車事故の割合は少なく、交差点及び交差点付近で二／三以上の事故が発生している。そして、無信号交差点では出会い頭事故が多く発生していることから（資料7）、出会い頭事故防止のための一時停止の励行を第一に挙げることが適切と考えられる。

#### 〈一 自転車は、車道が原則、歩道は例外〉

自転車の歩道通行に関わる問題から、今日の自転車の通行位置に関する議論が始まった経緯を考える。と、この一則を定めたことも理解できる。しかし、自転車道や普通自転車専用通行帯の整備が十分でない現状、そして、現在の自転車の歩道通行の実態は、例外には該当しないレベルであることを考えると、走行位置の明確化よりも、五則の本来の目的である自転車利用者を含めた道路利用者の安全を第一とした表現（守れるルール）が効果的と考える。すると、例外のあるルールは後にということになる。

#### 〈二 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行〉

「車道寄りを徐行」の「徐行」について、道路交通法第二条は「車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。」として、具体的な速度を示していない。

歩道上を走行する自転車については毎時四〜五キロという国会説明（資料8）もあるが、時速四〜五キロ走行はバランスをとることが難しい。制動始めてから1m以内で停止できるということで毎時一〇キロ

程度といもいわれており、歩行者の速足程度のこの値が現実的かもしれない。しかし、徐行に対する理解が十分でない者も少なくなく、歩行者からみると高い速度で歩道を走行する自転車がいる。そのような自転車運転者でも守れるような表現が必要であり、具体的数値を示すことが現実的と考える。

〈見直した自転車安全利用五則〉

以上の検討結果に基づいて、筆者が順序、表現方法を変えた自転車安全利用五則を以下に示す。念のため私見であることを明記する。

- 一 安全ルールを守る
- 車道は左側を通行
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
- 夜間はライトを点灯
- 子どもはヘルメットを着用（大人には着用を推奨）
- 二 歩道を通行する場合
- 歩行者優先で、車道寄りを徐行（毎時一〇キロ以下）
- ③ 道路交通法を教える

自動車安全利用五則に記載された事項、ルールは、道路交通法に記載されていることを分かり易く説明したものである。しかし、ルールを教えることも重要であるが、その基となる法律としての道路交通法の

考え方を理解させることは、現実の場面での実践的で安全な交通行動につながる有効な教育である。

#### ④ 他者への配慮

法律では、妨げない、優先させる、確認して、といった表現を使い他者への配慮を求めているが、具体的行為の説明は不十分と考える。

他者を配慮することは、道路利用者に評価、判断を委ねることであり、その分行動が遅れる、評価や判断の結果がバラつくという問題もある。このため、道路利用者に評価、判断の余地を与えないルールの方が効果的という考えもある。しかし、人は故意だけではなく、ミスにより正しい行為・行動を実践できないこともあり、交通行動に関する教育では、青信号でも左右の確認を促す等、他者のミスを前提にもしている。他者への配慮の重要性は、他者を妨げないこと、他者を優先させること、を具体例とともに教えることが必要である。他国では、優先権に関する教育にも重点を置いているところもある（資料9）。

他者を配慮するためには積極的な情報収集が必要であり、この積極的な行為により、ルール遵守だけでは確保が難しい他者だけでなく自己の安全確保を目指すことも可能となる。さらに、自動車学校指導員向けの資料（資料10）には、歩行者保護に関して「・・・歩行者を見たときは、自分の親や兄弟、こどもに對するのと同じような気持で・・・」とあり、具体的行動方法を教示するだけでなく、「このような気持で運転すること」といった感性に訴える教育も必要である。

#### 四・三 交通手帳（交通総合免許）

前述の総合的安全教育を支える施策として、自転車を含めた道路交通の交通安全対策に資するデータ整備のための交通手帳（交通総合免許）を提案する。

交通手帳の申請は義務化するものではなく、以下の目的に賛同した者が自発的に行うものである。

##### （一）交通手帳の目的

保有者の道路交通に関わる情報を、保有者及び社会の道路交通安全のために記録することを目的とする。

##### （二）交通手帳に記録される情報

交通手帳には、識別番号を付与し、保有者の住所、氏名等の基本的属性とともに、地域によっては自転車免許証として必要な情報を記録する。

また、交通安全対策に資するために、識別番号等の個人情報を通じて他のデータと統合したデータベースを構築して分析に活用する。統合対象となるデータには以下のようなものを想定する。

○交通事故統計原票データ

○運転者管理データ

○自転車指導警告票等

○教育（検査）結果

##### （三）交通手帳の活用

交通手帳に記録された情報及び識別番号を介して検索できる情報は、個人情報保護を図りながら、保有

者の利益のためにのみ利用し、罰則のためには使用しない。ただし、統合後に個人情報削除したデータベースについては、保有者及び社会の交通安全のために利用できるものとする。

保有者の利益（保有者への便宜）については、自転車免許取得時等の教育（検査）で優良な成績を得た者への運転免許試験の学科試験の一部免除や、事故通報や交通安全運動への顕著な貢献等をした者に対する、軽微な違反の執行停止（点数制度の無事故・無違反者に対する点数計算の優遇に相当）等が考えられる。

#### （四）交通手帳によるデータ整備の必要性

様々な事故対策が実施されている中で、さらに効果のある対策を検討するためには、今まで以上に対象となる道路利用者の特性を考慮することが必要である。特に、心理に働きかける交通安全教育や指導・取締りでは、性別や年齢、職業だけではなく、道路利用に関わる心理的特性に着目することも必要である。個々の道路利用者の反省に任せるだけではなく、何故そのような行動をしたのかを科学的に解明し、必要に応じて治療、カウンセリングという教育や指導とは異なる観点からの対策も必要と考えられる。

このような対策のためには、個人単位の心理・行動特性の分析が必要であり、関連データとの統合が可能な形でデータ収集が必要である。なお、統合後は検索のための個人データを削除することで個人情報保護は十分に行える。

#### （五）母子健康手帳と交通手帳

提案する交通手帳は、母性並びに乳児及び幼児の健康の保持及び増資、さらには、国民保険の向上を目

指す母子保健法（第一条）この法律は、母性並びに乳児及び幼児の健康の保持及び増進を図るため、母子保健に関する原理を明らかにするとともに、母性並びに乳児及び幼児に対する保健指導、健康診査、医療その他の措置を講じ、もつて国民保健の向上に寄与することを目的とする。）に基づいて発行されている母子健康手帳のように、保有者及び国民の交通の安全に寄与することを目的として発行する。

#### 四．四 まとめ

ここでは、下の二つの柱からなる、自転車事故対策を提案した。

#### ○総合的安全教育

#### ○交通手帳

表3は、提案する対策の概要と既存施策との関係を示したものである。

### 五 まとめ

#### 五．一 分析結果…問題点と対策

##### (一) 自転車利用者に占める運転免許保有者の増加

男性の九五%、女性の九〇%が三〇歳前後までに運転免許を取得し、七〇歳を超えるまで運転免許を保有し続けるという現状（国民皆免許時代）と、成人の自転車乗用中死傷者の半数以上が運転免許保有者であることを考えると、運転免許保有者を対象とした自転車の安全教育の必要性は高い。

(二) 免許保有者と非保有者の相対当事者率が同じ

運転方法や交通安全意識を反映すると考えられる道路交通への暴露量当りの事故率が、運転免許取得時及びその後も三年あるいは五年に一回以上交通安全に関する教育を受けている運転免許保有者と、非保有者で同じである。この理由が、運転免許保有者は自動車や二輪車の安全運転についての教育を受けているが、自転車の安全運転に関する教育を受けていないことであるならば、運転免許保有者に対する自転車の交通安全教育を充実させることで、自転車の事故を大幅に減らせる可能性がある。

(三) 子供の相対当事者率の高さ

子供の交通事故死傷者数の多さは、道路利用頻度（道路交通暴露量）の高さによる影響が大きいと考えられるが、暴露量当りの事故率（相対当事者率）の高さの影響も小さくない。さらに、相対当事者率が高くなる理由だけでなく、成長とともに事故率が低下するメカニズムを探り、それを子供に対する自転車の安全教育に反映することが求められる。

## 五. 二 提案施策

運転免許保有者に対する自転車の安全教育、先行的な運転免許取得のための教育（自動車等と自転車の運転教育の一体化、小中学生から道路交通法等の教育）、及びそれを支えるデータ管理のための交通手帳制度を提案した。

(一) 総合的安全教育

教育効果を上げるために、自転車の交通安全教育を、自動車等の交通安全教育と関連づけるとともに、それぞれの教育に要する時間配分を、総合的な観点で検討し、以下のような、具体的な実践方法を提案した。

〈教育内容の総合化〉

- 運転免許保有者に対する自転車の安全教育
- 運転免許取得の先行教育としての自転車の安全教育

異なる道路利用者の視点から交通安全を考えることで、事故防止効果が上がると期待される。

〈教育時間の総合化〉

- 運転免許更新時の自転車の安全教育
- 学童・生徒に対する自転車教育を運転免許取得の先行教育に

自転車や自動車等に関する交通安全教育を長期間、継続的に行うことで、教育（事故防止）効果が上がると期待される。

(二) 交通手帳制度

日常生活の中に占める道路交通との関わりが大きさを考えると、交通安全教育は、健康に関する教育と同様に重要なものであり、それに相応しい制度をつくる必要がある。

疾病に対する治療では、対象者を集団としてみるだけでなく、個人単位で見ることにも必要である。同様



に、多様化した道路交通社会では、個々人の道路交通特性に応じた対策が必要となる。そのためには、個人単位での情報を管理する交通手帳は有効な手段である。

○ 個人単位での対策を可能に

○ 母子手帳のようなもの

## 五・三 おわりに

自転車事故対策の必要性が問題となって久しい。これまでに多くの対策が提案・実施されている中で、新たな対策を考えることに対しては工夫が必要である。総合的安全教育は、まったく新しい対策ではなく、既存の対策と警察庁の懇談会の提言に盛り込まれた運転免許保有者に対する自転車安全教育を関連させたものである。

交通手帳制度は、自転車免許、自転車指導警告、自転車運転者講習制度等既に実施されている施策を利用して、対策検討に資する分析のためのデータ整備を行うものである。この制度の根幹であるデータ整備は、我が国の交通工学、交通安全政策に多大な功績を遺した東京大学名誉教授である故越正毅の「分析なき対策は、解剖なき医学と同様に無謀なことである」ということばを意識してものである。

定性的に感じる印象・経験を定量的なデータで表現することで、初めて具体的対策が可能となる。個人情報のかたまりである個々の患者を対象とする一方で、個人情報の保護を図りながらそれらの情報を疫学として分析してきた医学界から学ぶべきことは多い。

### 参考資料

- 1) 西田泰：運転免許保有に着目した自転車事故の分析、第15回交通事故調査・分析研究発表会、公益財団法人交通事故総合分析センター、平成二四年一〇月` [http://www.itarda.or.jp/ws/pdf/h24/15\\_04bike-menkyo.pdf](http://www.itarda.or.jp/ws/pdf/h24/15_04bike-menkyo.pdf)
- 2) 自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会：自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言、平成二四年二月二七日` <https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kondankai/teigen/teigen.pdf>
- 3) 交通事故総合分析センター：男性高齢者の運転免許保有について考える、イタルダ・インフォメーション 106、二〇一五年、` <http://www.itarda.or.jp/tardainformation/info109.pdf>
- 4) 交通事故分析に基づく交通行動特性の把握手法に関する研究、日交研シリーズA5388、二〇一二年
- 5) 警察庁交通局監修：交通の教則、財団法人全日本交通安全協会発行
- 6) 本田正英：自転車運転中の事故（一）～子供の交通事故の特徴～、月刊交通一〇月号（掲載予定）、二〇一五年
- 7) 藤田健二：四輪車と自転車の無信号交差点・出会い頭事故の人的要因分析、I-TARDA第15回交通事故調査・分析研究発表会資料、二〇一四年、` [https://www.itarda.or.jp/ws/pdf/h24/15\\_03deai-4rin.pdf](https://www.itarda.or.jp/ws/pdf/h24/15_03deai-4rin.pdf)
- 8) 参議院第084回地方行政委員会 第12号 昭和五十三年五月九日（火曜日）議事録（Wikipeidia、徐行、参照）
- 9) ギイ・リュックス、ミッシェル・カプロン著、町田靖治訳、生命優先の運転、企業開発センター交通問題研究室、一九九五年
- 10) 学科教習の手引き、p351、平尾出版、平成七年

## 参考（図表一覽）

- 図1 乗用車（バスを除く）普及率と運転免許保有率の推移
- 図2 男女別・年齢層別運転免許保有率の推移（免許保有者数は警察庁交通局「免許統計」、人口は総務省統計局「推計人口」）
- 図3 三年齢層別 自転車乗用中死者率及び死傷者率の推移
- 図4 男女別・年齢層別 正規化自転車乗用中死傷者率の推移（正規化死傷者率…各年齢層の死傷者率を、年齢構成を二〇〇〇年と同じとした場合の全年齢層の死傷者率で除したもの）
- 図5 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中死者数及び死傷者数（二〇一〇～二〇一四年の計）
- 図6 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中死者数及び死傷者数（二〇〇〇～二〇〇四年の計）
- 図7 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中相対当事者率（二〇一〇～二〇一四年の計）
- 図8 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中相対当事者率（二〇〇〇～二〇〇四年の計）
- 図9 男女別・運転免許保有別自転車乗用中相対当事者率（二〇一〇～二〇一四年）
- 図10 男女別・年齢層別自転車乗用中相対当事者率（二〇一〇～二〇一四年）
- 図11 男女別・年齢層別自転車乗用中致死率（二〇一〇～二〇一四年）
- 図12 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中 通行目的別無過失第一当事者数（二〇一〇～二〇一四年）
- 図13 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中 通行目的別無過失第二当事者数の割合（二〇一〇～二〇一四年）
- 図14 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中 私用目的別無過失第一当事者数（二〇一〇～二〇一四年）

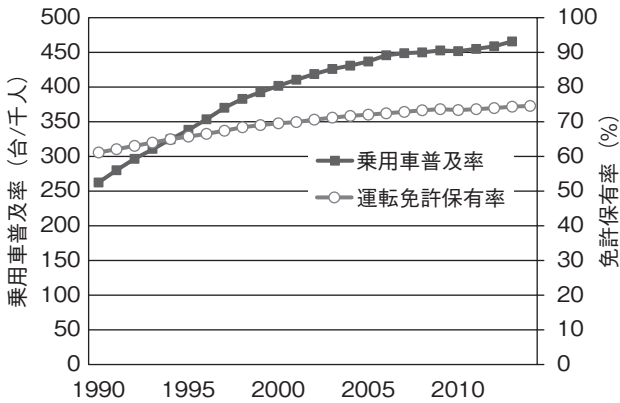


図1 乗用車（バスを除く）普及率と運転免許保有率の推移

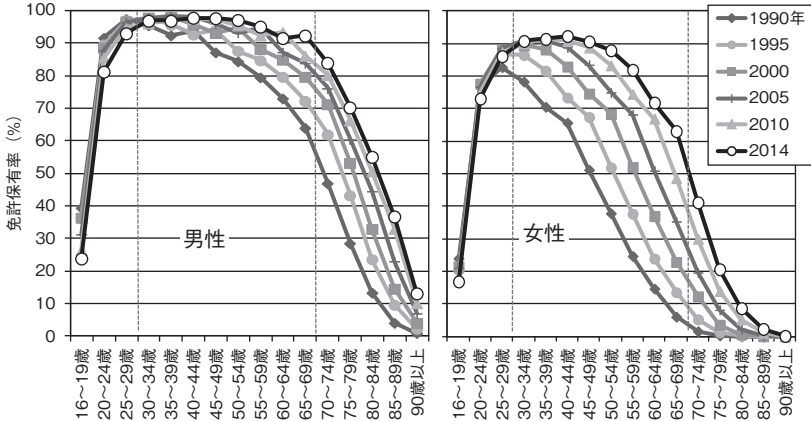


図2 男女別・年齢層別運転免許保有率の推移

(免許保有者数は警察庁交通局「免許統計」、人口は総務省統計局「推計人口」)

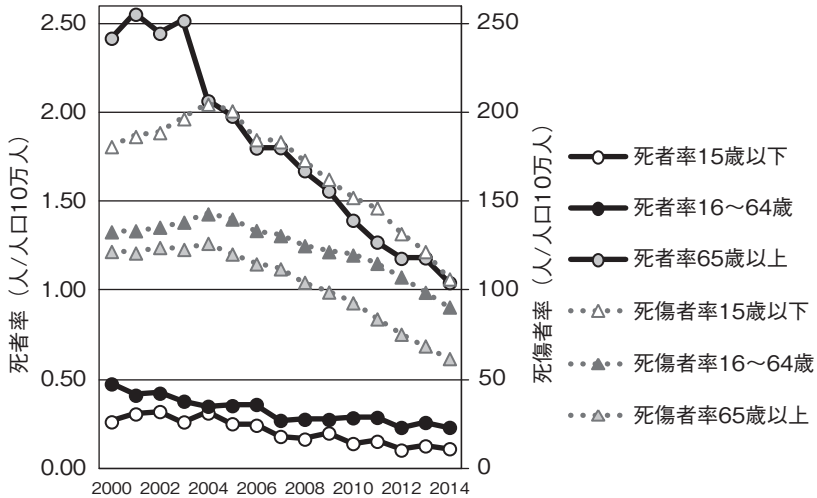


図3 3年年齢層別 自転車乗用中死者率及び死傷者率の推移

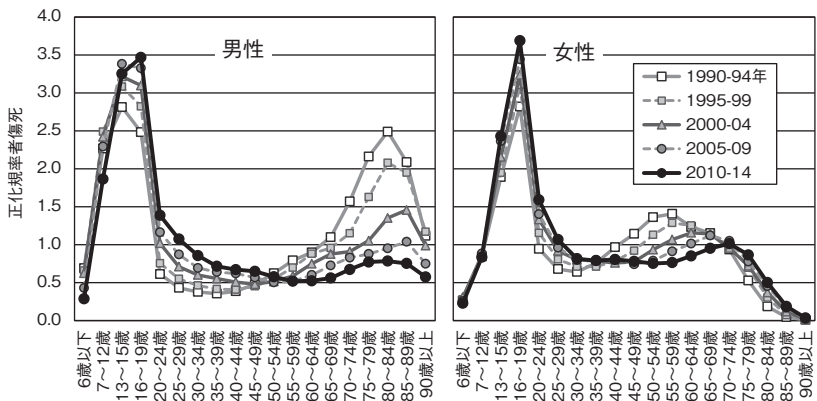


図4 男女別・年齢層別 正規化自転車乗用中死傷者率の推移  
(正規化死傷者率: 各年齢層の死傷者率を、年齢構成を2000年と同じとした場合の全年齢層の死傷者率で除したもの)

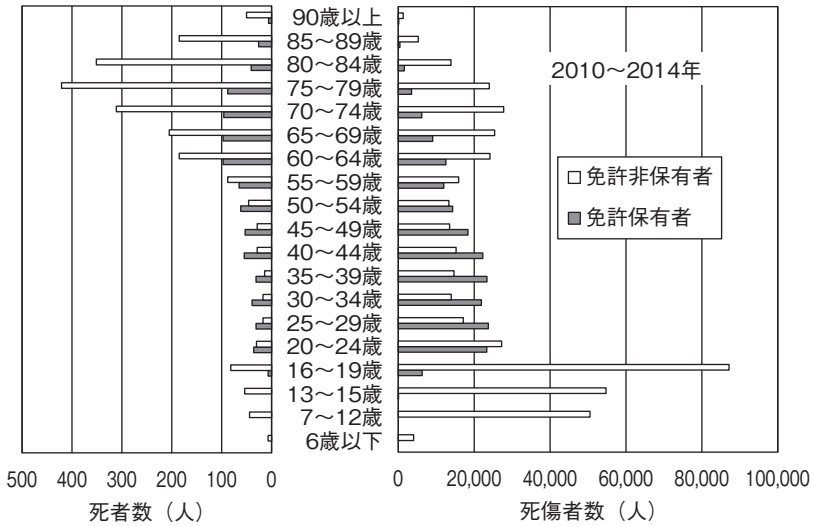


図5 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中死者数及び死傷者数 (2010~2014年の計)

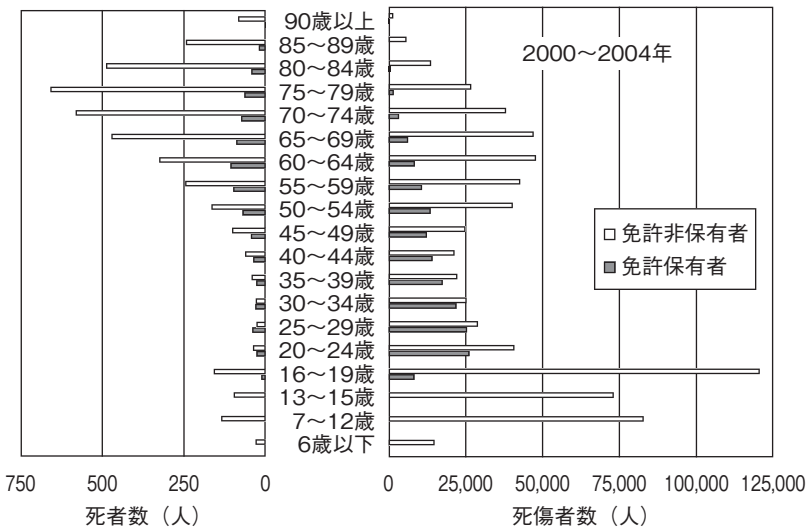


図6 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中死者数及び死傷者数 (2000~2004年の計)

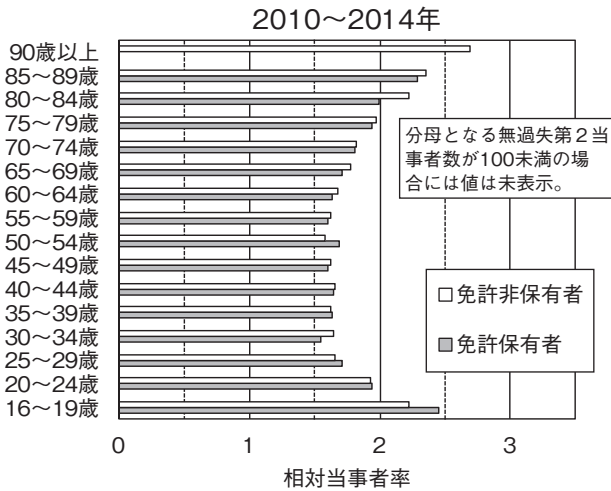


図7 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中相対当事者率  
(2010～2014年の計)

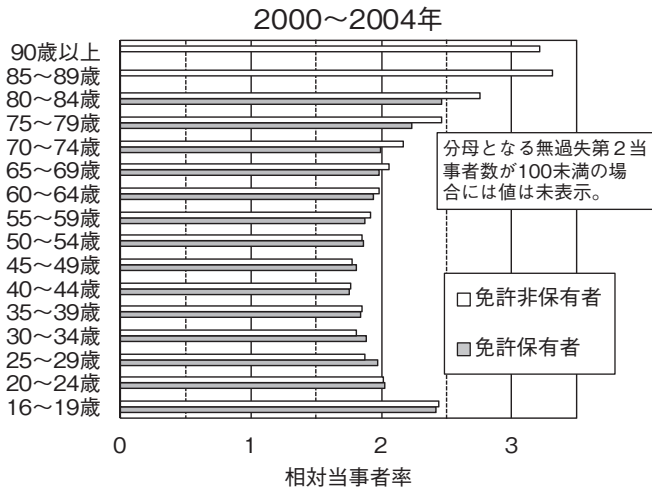


図8 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中相対当事者率  
(2000～2004年の計)

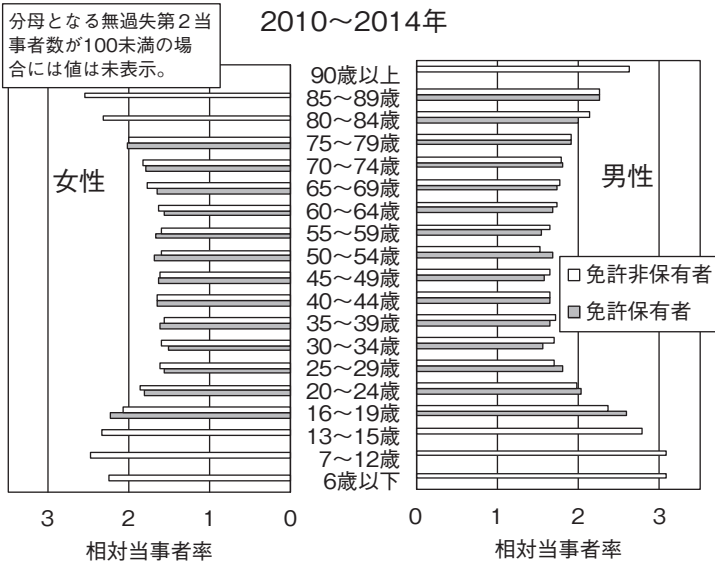


図9 男女別・運転免許保有別自転車乗中相対当事者率（2010～2014年）

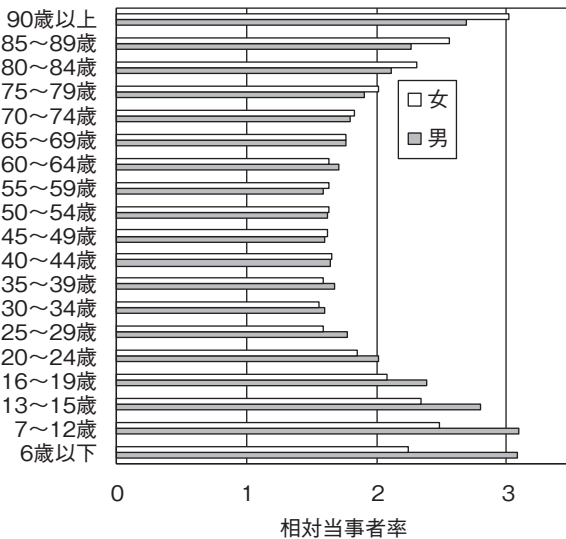


図10 男女別・年齢層別自転車乗中相対当事者率（2010～2014年）



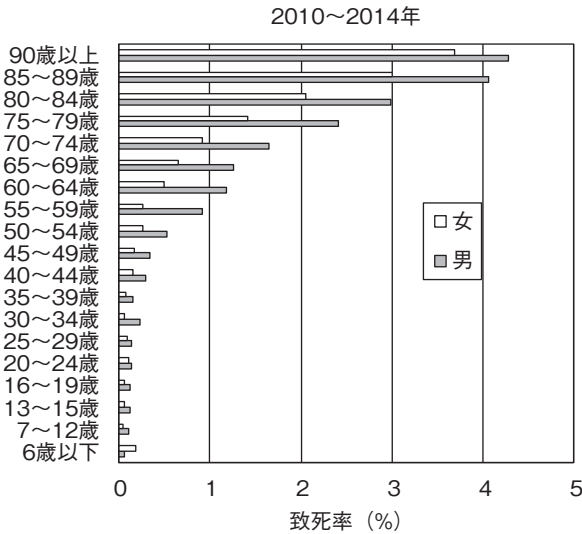


図11 男女別・年齢層別自転車乗用中致死率 (2010～2014年)

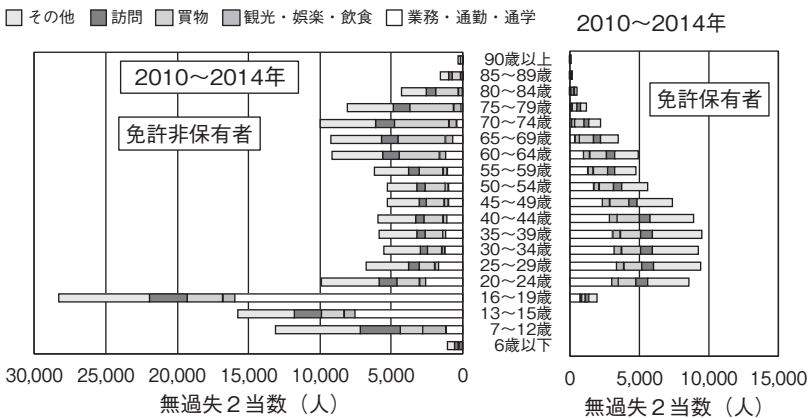


図12 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中 通行目的別 無過失第2当事者数 (2010～2014年)

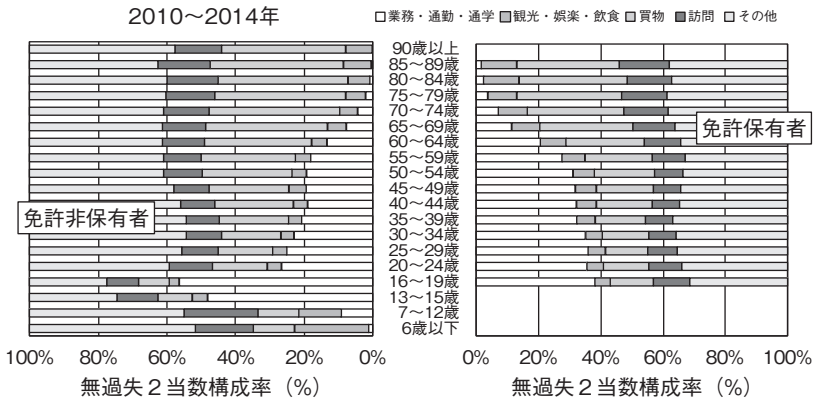


図13 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中 通行目的別  
無過失第2当事者数の割合 (2010～2014年)

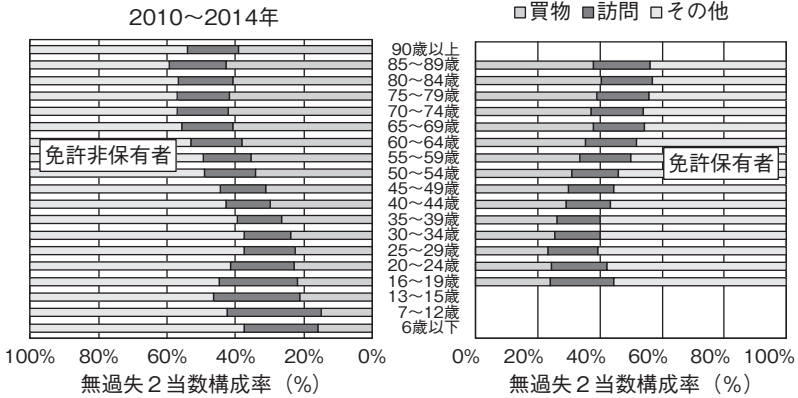


図14 運転免許保有別・年齢層別自転車乗用中 私用目的別  
無過失第2当事者数 (2010～2014年)

表1 学齢別・道路形状別 自転車乗用中当事者数（1当及び2当、2010～2014年：資料6を編集）

（単位：％）

	小学生		中学生	高校生	大人 (25—64歳)	高齢者 (65歳以上)	全体 (未計上含む)
	低学年	高学年					
信号交差点	11.2	13.5	17.0	20.1	22.7	19.9	20.9
無信号交差点	62.2	58.0	52.7	51.9	42.6	43.8	46.3
交差点付近（車道）	4.4	4.7	4.3	3.7	4.5	5.1	4.4
単路（車道）	17.5	17.6	16.9	14.3	17.0	19.2	16.8
歩道	3.2	4.8	7.9	9.1	11.3	9.2	9.8
その他の場所	1.5	1.4	1.2	0.9	1.8	2.8	1.7
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	(件数) 19,165	25,865	45,077	92,328	289,826	119,947	674,673
太枠計	77.9	76.2	74.0	75.7	69.9	68.8	71.7

表2 学齢別・事故類型別 自転車乗用中当事者数（1当及び2当、2010～2014年：資料6を編集）

（単位：％）

	小学生		中学生	高校生	大人 (25—64歳)	高齢者 (65歳以上)	全体 (未計上含む)
	低学年	高学年					
人对車両	0.7	1.0	1.9	2.1	2.3	1.0	2.0
出会い頭	71.6	67.9	61.5	59.1	48.4	50.5	53.2
左折時	7.0	7.6	9.7	12.4	13.7	8.7	12.0
右折時	5.1	6.5	8.4	10.6	13.9	13.0	12.2
正面衝突	2.6	2.7	3.1	2.4	2.0	1.5	2.1
追抜追越時	0.9	1.2	2.1	2.1	2.8	4.6	2.8
すれ違い時	1.6	1.8	2.2	1.6	2.0	1.8	1.8
その他車両相互	9.1	9.5	9.4	8.7	12.9	14.2	11.7
車両単独等	1.3	1.8	1.8	1.0	2.0	4.7	2.1
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	(件数) 19,165	25,865	45,077	92,328	289,826	119,947	674,673
太枠計	5.2	5.7	7.4	6.1	6.8	8.0	6.8

表3 提案する自転車事故対策の概要と既存対策との関係

		本教育機関		小学校		中学校/高等学校		義務教育以降	
		幼稚園・保育園		小学校		中学校/高等学校		義務教育以降	
対象者	対象者	保護者/本人	保護者/本人	本人	本人	本人	本人	本人	本人
	実施時期	幼児児健診 自治体	入園・通園時 幼稚園・保育園・自治体等	通園時等 小学校等	取得時 中学校等	通園時等 中学校等	免許取得時 自動車学校等	免許更新時 都道府県公安委員会等	1～3年に一回 自治体・警察署
実施者	実施者	歩行中及びびくビーカー・自転車・ 自動車同乗中の交通安全 の活用方法	幼稚園・保育園・自治体等	小学校等	中学校等	中学校/高等学校	自動車学校等	都道府県公安委員会等	自治体・警察署
	内容	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育
教育(検査)	教育(検査)	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育	交通安全教育指針等に 基づく教育
	悪質違反の講習 制度								
種類	交通手帳	交通手帳	交通手帳	交通手帳	交通手帳	交通手帳	交通手帳	交通手帳	交通手帳
	識別番号	交通手帳番号	交通手帳番号	交通手帳番号	交通手帳番号	交通手帳番号	交通手帳番号	交通手帳番号	交通手帳番号
申請者	申請者	保護者	保護者	保護者	保護者	保護者	保護者	保護者	保護者
	交付時期	申請時	申請時	申請時	申請時	申請時	申請時	申請時	申請時
教育・検査	教育(検査)	教育(検査)	教育(検査)	教育(検査)	教育(検査)	教育(検査)	教育(検査)	教育(検査)	教育(検査)
	教育履歴 検査結果	教育履歴 検査結果	教育履歴 検査結果	教育履歴 検査結果	教育履歴 検査結果	教育履歴 検査結果	教育履歴 検査結果	教育履歴 検査結果	教育履歴 検査結果
データ 収集	データ収集者	警察	警察	警察	警察	警察	警察	警察	警察
	データ収集 違反・事故	警察	警察	警察	警察	警察	警察	警察	警察
注	注	太字が提案する対策。二重線で囲んでいるものは、既に実施されているもの。交通違反に関する括弧内の名称は、現在使用されているものの例であり、今後統一の名称を決める必要がある。	太字が提案する対策。二重線で囲んでいるものは、既に実施されているもの。交通違反に関する括弧内の名称は、現在使用されているものの例であり、今後統一の名称を決める必要がある。	太字が提案する対策。二重線で囲んでいるものは、既に実施されているもの。交通違反に関する括弧内の名称は、現在使用されているものの例であり、今後統一の名称を決める必要がある。	太字が提案する対策。二重線で囲んでいるものは、既に実施されているもの。交通違反に関する括弧内の名称は、現在使用されているものの例であり、今後統一の名称を決める必要がある。	太字が提案する対策。二重線で囲んでいるものは、既に実施されているもの。交通違反に関する括弧内の名称は、現在使用されているものの例であり、今後統一の名称を決める必要がある。	太字が提案する対策。二重線で囲んでいるものは、既に実施されているもの。交通違反に関する括弧内の名称は、現在使用されているものの例であり、今後統一の名称を決める必要がある。	太字が提案する対策。二重線で囲んでいるものは、既に実施されているもの。交通違反に関する括弧内の名称は、現在使用されているものの例であり、今後統一の名称を決める必要がある。	太字が提案する対策。二重線で囲んでいるものは、既に実施されているもの。交通違反に関する括弧内の名称は、現在使用されているものの例であり、今後統一の名称を決める必要がある。

注：太字が提案する対策。二重線で囲んでいるものは、既に実施されているもの。交通違反に関する括弧内の名称は、現在使用されているものの例であり、今後統一の名称を決める必要がある。

## 【佳作】

まちの子供を自転車事故から守るために  
〜北海道ニセコ町の取組み〜

警察官（北海道警察）

上野 貴弘（37）

はじめに

本論文では、北海道の農村地方において、筆者が駐在所勤務警察官として関係機関と協働し、地域の児童生徒に対して実践した取組みを通じ、自転車の安全安心な利用の啓発のあり方について論じる。

自転車は、幼児から高齢者まで広く国民が、多様な用途で利用できる身近な交通手段であり、最近では

健康増進のため通勤に利用され、きたる東京オリンピックでのエコな移動手段として期待されるなど、これからも利用の進展が見込まれるところである。

しかし、自転車を利用する者は、交通ルールに対する遵法意識がまだまだ希薄であり、自転車関連事故の発生も後を絶たない<sup>1)</sup>。

新聞、テレビなどのメディアでも特集が生まれ、自転車に対するルール遵守の徹底が叫ばれている。

筆者の住む町でも、各学校の交通安全教室では、「自転車の安全な利用方法とルール等の説明をテーマにしてほしい」と依頼される。しかし、DVDなどの視聴覚教材は、交通量の多い都市部が舞台となっており、地方の交通量の少ない環境で生活している児童生徒には背景が理解しづらく、臨場感のある講話ができない。

そこで、関係機関と協働して町内交通危険箇所を撮影した動画を作成し、身近な場面にとどのような危険が潜み、それを安全にするにはどうしたらよいか具体的に理解させ、児童生徒に自転車の安全安心な利用の啓発を行うことにした。

本論文では、第一に、最近の自転車関連事故件数の推移、自転車のルール違反に対する厳罰化の現状、現場の教員が自転車利用について指導する必要性に迫られ、交通安全教室等で地域の警察官に指導を依頼している状況について示す。

第二に、筆者が町内小中学校および高校の児童生徒に対し行った自転車の安全利用を啓発する講話の内容について考察する。

臨場感のある講話にするため、町内の交通危険箇所を選定しスライドを作成したが、最終的に関係機関と協働し動画を作成するに至った。

さらに高校生は、主体的に危険箇所を選定し、また高校生に身近な自転車の違反行為について動画を撮影し、クイズ形式で全校生徒に問い、警察官が解説する形で講話を行った。

第三に、筆者が実践した内容を踏まえ、今後の自転車の安全安心な利用について、どのように啓発していくべきか提言したい。

## 第一章 自転車を取巻く環境の変化

### 第一節 自転車を取巻く環境の変化

警察庁の統計によると、平成二六年中に自転車が第一または第二当事者となった交通事故件数（自転車関連事故）は一〇九、二六九件であった。

自転車関連事故発生件数は、平成一六年から減少を続けているが、事故全体に占める構成比は、約二〇%を保ったままである<sup>2</sup>。

交通事故総件数が減少する中、自転車関連事故の構成比が変化しないことで、自転車の利用に係る事故が注目を浴びることとなり、自転車利用者のルール、マナー違反に対する世間の目も厳しくなってきた。

そこで警察庁では、平成二三年に「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」（警察庁丙交企発第八五号）を発出し、各都道府県警察に、各関係機関・団体と連携し自転車に係る安全

対策を推進するよう通達した<sup>3</sup>。

同通達では、自転車は車両であることの徹底を利用者に意識づけることを基本的な考え方とし、また車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者を分離することで、双方の安全を確保することとし、その手法として

- ① 通行環境の確立（自転車と歩行者の分離を施設面で実施）
  - ② ルールの周知と安全教育の推進（自転車は車両であることの徹底、事故を起こした際のリスク（賠償等）の周知）
  - ③ 指導取締りの強化（関係機関と連携した街頭指導の強化、警察による積極的な警告、悪質違反の検挙推進）
- を打ち出した。

前記指導取締り強化の指示により、自転車に対する指導警告票の交付件数は平成二四年に二、四八五、四九七件と最多となり、平成二六年には一、七二八、〇六〇件となった。悪質違反の検挙件数は、平成一六年から増加し続け、平成二六年には八、〇七〇件となった<sup>4</sup>。

指導警告票の交付数減少は、検挙といういわば強制力をもってルール違反に対応する姿勢を警察が見せたためと、それを各メディア、関係機関の啓発により自転車のルール、マナー遵守の重要性が浸透したためであると考えられる。



## 第二節 現場教員の要望

平成二四年に、登下校中の児童等の列に車両が突っ込み、多数の死傷者が出る事故が起きた後、平成二四年五月三〇日付「通学路の交通安全の確保の徹底について」の通達により、文部科学省、国土交通省、警察庁により通学路の交通安全に係る緊急点検が行われ、危険箇所に対し対策が行われた。

その後も、登下校時の児童生徒の安全を確保すべく対策をするよう通達等がなされているが、多くは防犯の視点からの安全安心確保であり、交通安全、特に自転車のルール指導等に特化して対策をすべきとはされていない。

筆者の住む北海道において、平成二六年中の自転車利用者による交通事故死傷者の状況をみると、発生件数は一、八五六件で、そのうち約四割（四一・二％）に違反行為があった<sup>5</sup>。

現場の教員に聞くと、違反行為によって悲惨な事故の当事者に子供たちをさせないため、自転車のルールやマナーについて指導したいが、改正される関連の法律や地域住民の関心の高まりに教員自身が行けず、しつかり理解できていない状況にある。

すると、筆者の住む町では、自転車のルールやマナーに詳しく、かつ児童生徒にも説得力を持って講話できる人材は地域の警察官が適任として、各学校は年に一度の交通安全教室について、自転車利用に特化した講話を依頼してくる。

農村地方の交通事情は、大都市と違い比較的安全が確保されているが、教員の危機意識は都市部と同じく高いものがある。

## 第二章 児童生徒に対する自転車利用における啓発の実践

### 第一節 ニセコ町の概況

ニセコ町は北海道の南西部に位置し、道都札幌から約一〇〇km、山岳に囲まれた農業と観光の町で、人口は約五、〇〇〇人である。

地形は丘陵盆地で坂が多く、町役場のある市街地域と各集落が点在する地域とに分かれている。

町内道路延長は、国道一路線（約一六km）、北海道道七路線（約三八km）、町道約一七六kmの計約二三〇kmである。

そのうち、歩道が設置されている距離は約二八・五km（約一二％）で、道路両端になると、約九・八km（約五・五％）である<sup>6</sup>。ニセコ町は歩道の整備が少なく、市街地の通学路でも歩道がない箇所もある。

町内の学校は、町立小学校が二校、町立中学校が一校、町立の定時制高校が一校所在している。

小学校は、市街地中心部にある全校児童約二〇〇名のニセコ小学校と、町内近藤地区に小規模校の近藤小学校が設置されている。

中学校は町内全域が校区のニセコ中学校が設置され、ニセコ高校は昼間定時制をとり全国で唯一の緑地観光科が設置され、生徒の約半数は学校直近にある寮で生活をしている。

## 第二節 管内実態把握と危険箇所分析

### 一 初年度の対応とDVDの視聴

筆者が、平成二四年四月に現勤務地に赴任すると、町内各学校教員から、当月中に自転車利用をテーマに交通安全講話をしてほしいと依頼があった。

実施日まで時間がなかったため、警察署にあった自転車安全利用五則を解説したDVDを借用し、上映することとした。

しかし、DVDの内容が

- ・ 中学生、高校生を対象としている
- ・ 車道が三車線もあるような、大都市に設置された人通りの多い歩道が舞台
- ・ 歩道を高校生男女がおしゃべりに夢中になりながら自転車で並進し、前方不注意のまま走行した結果、歩行中の高齢者に接触し重傷を負わせる

ものであった。

確かに、一般的な注意事項を自転車安全利用五則に沿って解説しているが、舞台がおよそ二セコ町には無い交通事情で全く現実味のない設定であり、校区内に信号が一機もないような近藤小学校で本DVDを見せても無意味ではないかと危惧していた。

案の定、各小中学校での講話は児童生徒の反応は薄く、全く説得力のある講話ができず反省点が残った。高校生であれば理解できると考え同じDVDを流したが、結局は生徒にとって臨場感がなかったのか、

反応は薄いものであった。

## 二 町内実態把握

初年度の反省点をふまえ、次年度の講話に向けて町内をパトロールしながら実態把握に努めた。

第一に、児童生徒の自転車乗車の実態である。

ニセコ町は校区が広く児童生徒の住居が点在しており、市街地以外の集落からの通学にはスクールバスが運行されている。

市街地に住む小中学生は、自転車通学が禁止のため徒歩で通学している。

高校生は自転車通学が可能であるが、寮生は学校に至近のため徒歩で登下校し、その他多数が鉄道や町内スクールバスを利用しているため、自転車利用者は数名である。

よって、児童生徒が自転車を利用するのは、放課後や休日に部活動や少年団活動への参加で体育館その他に行く、友達と遊ぶため出かける等限定的で短時間に限られている。

さらに、ニセコ町は豪雪地帯で、自転車に乗車できる期間がおおむね四月から一月中旬までと他地域に比べ短期間である。

パトロール中に自転車の乗車方法を見てみると、ルール以前に基本的な乗車技能がなくふらつく者や、サドルの高さが合っていない者など、自転車に触れる機会が少ないために基本がわからない児童生徒が多いという印象を受けた。

第二に、町内の交通危険箇所把握である。

防犯と交通安全の視点からの危険箇所は基本的には同一であり、基準は「見えにくい場所」「見通しの悪い場所」であるかどうかである<sup>7)</sup>。

特に、見通しの悪い交差点では、運転者から自転車が見えない、自転車の側からも車や人が見えないため、危険度が増す。

この観点から、町内のパトロールを通じて、自転車にとつての危険箇所をピンポイントで選定し、そこを重点的に指導教育することで事故防止を図ろうと考えた。

ポイントの一つは交差点である。

ニセコ町内に信号は、市街地に定周期信号機が四機、押しボタン式信号機が二機設置されている。

定周期信号機の交差点は交通量が非常に多く、信号無視等をして横断できる状態ではないほど危険なため、保護者も教員もきちんと指導をし、児童生徒もよく守っている状態である。

よって、信号機が無く見通しの悪い交差点に着目して町内を見渡すと、多数ある交差点の中でも児童生徒の通過が多い

- ・ 小学校正門前の丁字路が、交差点直近まで家屋があり見通しが悪い

- ・ 町役場前の十字路で小学校方向から図書館へ横断歩道があるが、角に商店があり見通しが悪い上、交通量が多い

箇所を事故の危険のある交差点として選定した。

表1 ニセコ小学校体育館に設置の模擬コース

エリア名	場 面	指導のポイント	備 考
冒頭	自転車点検	実車にて点検要領（空気圧、サドルの高さ、ライト・ブレーキの点検）を実施。ヘルメット着用を指導	
全体		自転車は左側走行	
①	狭小エリア	幅約50cmのビニールテープ間をはみ出さず走行する	
②	丁字路 交差点	「とまれ」のある交差点を一時停止し左右確認後右折する	一時停止標識持込み
③	十字路 交差点	角地に建物があり見通しの悪い交差点を一時停止し左右確認後横断する	段ボールを積み見通しをふさぐ
④	S字コース	コーンで作成したS字コースをふらつかず走行する	
⑤	直線コース	ふらつかずスピードを出して走行し、きちんとブレーキをかけて止まる	

他に、役場の重量車庫前は、片側に狭い歩道があるもの道路幅員が極端に狭く路側帯が無い上に、下り勾配で見通しが悪いため、危険箇所として選定した。

また、ニセコ町は坂が多いため、下り坂の先に交差点がある箇所での自転車の速度抑止についても指導の必要があった。

### 第三節 走行訓練とスライド上映

#### 一 ニセコ小学校

##### (一) 体育館での実践走行

平成二五年度のニセコ小学校交通安全教室では、体育館に段ボール等で町内を模したコースを作成し、児童に実際に自転車を走行させる訓練を実施した。

これは、前年度からの町内実態把握を通じて、小学生は基本的な乗車技能が未熟で、実際に走行訓練をした方が事故防止につながる考えたからである。

表一に、模擬コースのエリアと指導ポイントを示す。

当日は、低学年と高学年に分け講話をした。



図 1 体育館で見通しの悪い交差点を再現

まず筆者がコースを実走しながらエリアに潜む危険を解説し、その後六名の児童に代表してコースを走行させた。

数名の児童は歩行者役としてコース内を歩行させ、その他の児童は見学させた。

#### (二) 評価

児童に模擬コースを走行させた結果、エリア①および④はかなりのふらつきがあった。見通しの悪い交差点等はきちんと一時停止し左右確認できたが、停止時や発進時にふらつきが目立った。

反省として、見学している大勢の児童にとって目立った効果がなく、少なくとも全員歩行者として実際にコースを歩いて見通しの悪い交差点等を実感させるべきだったが、時間と人数の関係で実現できなかった。

また、自転車を持ち込めるのが学校付近の児童に限られ、その保護者に対しても万が一の怪我などに対して事前の説明や同意を求める必要がある、そもそも体育館にコースを作る労力がかかる等問題が多い割に効果が薄かった。

#### (三) 町内危険箇所のスライド上映

表2 ニセコ小学校で使用したスライドの内容

	場 所	状 況	危 険	性指導のポイント
①	役場前 十字路口交差点	角に商店があり見通しの悪い交差点を、図書館方向へ横断する	左右確認せず飛び出すと、車両からも死角になり出会い頭衝突の危険	交差点手前で左右確認する
②	重量車庫前 狭小道路	道幅が狭く路側帯もない(片側には歩道が設置)	並進すると車道車線をふさぎ危険	・並進しない ・小学生(13歳未満)は歩道を走れるので、右側に設置の歩道を走る
③	正門前下り坂	校門前の下り坂(先に交差点がある)	・速度が出て転倒の危険 ・交差点に突込み出会い頭衝突の危険	・速度を調整する ・危ないときは自転車を降りて押す
④	バス降車後の 飛び出し	バス降車後にバス前後から横断	運転者から死角になるため、急な飛び出しは接触の危険	・バスの陰から左右確認せず飛び出さない ・横断はバスが走り去ってから行う



図2 スライドの一部(シーン①)

平成二六年度は体育館での実技をやめ、管内実態把握で選定した町内危険箇所を撮影した写真をパワーポイントで編集してスライドにし、どのように通行すれば安全かを解説するスタイルとした。

また、自転車からは離れるがスクールバスを降りた直後のバス前後の横断の危険性についても説明した。

(四) 評価

児童たちは見慣れた景色がスライドに出てくるため、時に歓声を上げながら筆者の質問に積極的に答えるなど、前年度の体育館での実技を見学しているだけよりは、実のある講話ができた。

教員からも、いつもより児童は集



表3 近藤小学校グラウンドに設置の模擬コース

エリア名	場 面	指導のポイント	備 考
冒頭	自転車点検	実車にて点検要領（空気圧、サドルの高さ、ライト・ブレーキの点検）を実施。ヘルメット着用を指導	
全体		自転車は左側走行	
⑥	狭小エリア	幅約50cmの白線間をはみ出さず走行する	約30m
⑦	十字路交差点（右折）	信号のない十字路交差点を斜め横断せず左右確認後横断する	二段階右折
⑧	丁字路交差点	「とまれ」のある見通しの悪い交差点を一時停止し左右確認後右折する	コンパネを立て見通しをふさぐ
⑨	直線コース	ふらつかずスピードを出して走行し、きちんとブレーキをかけて止まる	約150m

中して見ており、自分たちの知っている町の景色が出ていてわかりやすかったのではないかとの評価であった。

## 二 近藤小学校

### (一) グラウンドでの実践走行

近藤小学校は全校児童が一五名程度と小規模なので、きめ細かな指導が可能であると考え、ニセコ小学校で失敗した体育館での実技をグラウンドで実施できないか教員に相談したところ、自転車の搬送依頼、保護者への連絡等も含めて承諾してくれた。

グラウンドに白線でコースを引き、ニセコ小学校で実施したコースを踏襲しつつ、表3のとおり実施した。

高学年から順にコースを走らせ、時間まで何度も練習させた。低学年で自転車乗車に不慣れな児童には、教員が一人ついて乗り方の指導をした。

途中から、教員らが自転車でコース内を対向したり、通過車両になったり等実際の交通を再現した。

(二) 評価

近藤小学校の児童も、移動はもっぱらスクールバスか私有車両で、自転車に乗る機会が少なく基本的な乗車技能は不足していた。しかし、コースを何度も練習することで徐々に安定した走行ができるようになったことから、実際に乗車させての指導が効果的であるとわかった。小規模校で地域や保護者の協力があつてこそ実現できる実践である。

教員の評価も非常によく、平成二六年度の講話も同様に実施した。

三 ニセコ中学校およびニセコ高校

(一) DVD視聴とスライド上映

平成二五年度のニセコ中学校およびニセコ高校では、初年度と同じDVDを流した後、町内危険箇所を撮影したスライドを流す二本立てで講話を行った。

DVDは舞台が都会でニセコ町にはない交通設定であるが、中学校および高校の進路状況を見ると、隣町の中核都市である倶知安やさらに小樽や札幌などの都市部へ転出していく生徒が相当数いることから、ニセコ町の危険箇所だけを教えてもいざ都市部に出たときに困るため、都市部の生徒が学んでいる自転車利用にかかるルール等を、ニセコの生徒にも教えておく必要があると考えたからである。

その上で、町内の交通危険箇所をピックアップしてスライドで見せることで、都市部とニセコの両方の危険回避能力と一般的ルールを身につけることができると考えた。

表4 ニセコ中学校およびニセコ高校で使用したスライドの内容

	場 所	視 点	状 況	危 険 性	指 導 の ポ イ ン ト
			DVD視聴		自転車安全利用五則の学習
⑤	校門付近 丁字路交差点	自動車 運転者	「とまれ」のある交差点を一時 停止せず飛び出すと、車両運 転者からどう見えるか	車両は急に止まれな いので出会い頭衝突 の危険	自転車も「とまれ」は止ま る
⑥	町民センター 前狭小道路	自動車 運転者	路側帯をふらついで走ると車 両運転者からどう見えるか	車両と接触の危険	・路側帯をまっすぐ走る ・左側通行を遵守する
⑦	重量車庫前 狭小道路	自動車 運転者	・狭い道を並進すると車道に はみ出す ・車両運転者はどのような行 動に出るか	・車道にはみ出すと 接触の危険 ・対向車が来ている 場合、車両は進路変 更が必要	・並進禁止 ・できるだけ端をまっすぐ 走る
⑧	トラック・バ スの路上駐車	自転車	停車中のトラック・バスの陰 (死角) から人が飛び出すか もしれない	接触の危険	路上駐車付近は徐行して走 行する

スライド作成にあたり、小学生用から発展させ自動車の運  
転者からの視点も取り入れた。自転車や歩行者が交通弱者だ  
から車が避ければよいと自分勝手に行動せず、道路上を通行  
する者はお互いに思いやりの気持ちを持って通行するように  
との意味を込めた。

スライドの内容は、表4のとおりである。

## (二) 評価

DVDは、視聴前に自分が都会に出る時のために勉強する  
ように指示したところ、生徒はおおむね集中して見ていた。  
スライド上映について教員の評価では、町内の見慣れた箇  
所が出てきて生徒もより具体的に理解できたのではないかの  
ことであった。

平成二六年度も同じ形式で講話を行ったが、全校生徒を一  
堂に集めて行うため、生徒にとっては受け身の講話になっ  
てしまい、マンネリ化した面もあった。

スライドから危険予測などができるとより主体的なものに



図3 中学校での講話と使用したスライド（シーン⑦）

なると考えられた。

#### 第四節 危険箇所動画の作成

##### 一 関係機関の協働による動画作成

危険箇所のスライドからもう一步踏み込んだ講話をするため思案した結果、市販のDVDではなく自分で交通危険箇所の動画を撮影し具体的に危険を回避する方法を示せばよいと考え、小学校の担当教員に相談し賛同を得た。

小学校の教員、街頭活動をしている交通安全指導員、スクールバス運行会社（ニセコバス）などの関係機関の協力を得て、それぞれの立場からの危険箇所の意見を出してもらい、それを警察官が集約して、作成する動画を表5のように決定した。

動画は、最初にやってはいけない危険な行動について撮影し、次にどのように気をつけたらよいか正しい行動を撮影した。

動画はパワーポイントで編集した。これはスライド化すると動画の最初の場面が静止画で出るので、児童に「ここはどこか」質問し、自分に身近な場所であると動機付けした上で危険な行爲を見せ、「どうしたら

表5 町内交通危険箇所の動画リスト

	場 所	視 点	状 況	危 険 性	指 導 の ポ イ ン ト
①	正門前 横断歩道 (信号なし)	歩行者 (自転車)	・角の商店で見通し悪いところ、先生を見つけて飛び出す	左右確認しないと車両と 出会い頭衝突の危険	横断歩道は左右を確認して横断
②	町民センター前 横断歩道 (信号なし)	歩行者 (自転車)	横断歩道前で車両が停止してくれただけで、後続の車両の動きを確認せず横断	後続の車両が横断歩道に 気づかず追い越してくる 危険	横断するときは、すべての車両が停止する のを確認してから横断
③	前田商店前 道道横断歩道 (信号あり)	歩行者 (自転車)	急いでいるからと、赤信号を 無視して横断	気持ちが焦ると、左右確 認しても車両を見落とす	絶対に赤信号は無視しない
④	重量車庫前 狭小道路	車両 運転者	路側帯のない道路でおしゃべり しながら並進する	車両と接触の危険	・おしゃべりはふらつきの原因となるので しない ・並進すると車道に出て危険なのでしない (小学生は右側にある歩道を歩行者に注意 して走行する)
⑤	小学校裏門前 道路上	車両 運転者	道路上でふざけて遊びながら 登下校する	車両と接触の危険	道路で遊ぶと車の運転者からみて非常に危 険なので、右側を整然と歩く
⑥	小学校裏門前 道路上	車両 運転者	道路上で自転車に乗りながら ふざけて遊ぶ	車両と接触の危険	自転車に乗りながらふざけていると車の運 転者からみて非常に危険なので、左側を一 列に走る
⑦	前田商店前 道道横断歩道 (③と同じ)	第三者	バスの左折による内輪差を動 画で見る	車両と接触の危険	交差点直前に立つと大型車の内輪差で巻き 込まれる危険があるので、離れて立つ
⑧	バス停	児童本人	バスを降りた後左右を確認せ ずバスの前を横断する	車両と接触の危険	・車両から死角になり危険 ・先生の指導どおり、バスが立ち去ってから 横断する
⑨	道路上 (交通事故現場)	第三者	警察官が交通整理中、誘導の 指示も聞かず自転車2台が右 側通行で並進して通過	ルール無視	他人の目があるときくらいきちんとルール を守る

※ ⑨は中学生の講話で使用

※ 撮影の際は小学校教員を出演させた

危険な目に遭わないか」を考えて答えさせることができた。

また、シーン②は、実際に同じ状況で児童が人身事故（歩行中）の被害に遭っていることから、保護者および担任教諭に撮影の同意をとっている。

## 二 実践と評価

### (一) ニセコ小学校

ニセコ小学校では、低学年と高学年に分け、動画を見せた。

低学年は、動画の各シーンに自分の知っている場所や先生が出演しているため大いに盛り上がり、最後はざわつきもあつたが、先生方からは活発に意見も出ていたし飽きている子はいなかったのによかったとの評価であった。



図4 近藤小学校グラウンドに設置した模擬信号機

高学年は、最後まで興味深く集中して見ていた。危険回避の方法もおおむね正解を答えていた。

特にシーン②は、児童の間でも実際の事故を知っていたため活発な意見が出されたが、実際に事故にあった児童の性格を見極めないと心理的に二次被害などを与えてしまう可能性もある。

校長先生が、「地域が皆でニセコ小学校の児童の安全を考えて動画を作ってくれた。自分の身は自分で守るようルールを守ること」と講評し、地域に密着した活動や関係機関の連携について高評価をしていた。

#### (二) 近藤小学校

近藤小学校では、グラウンドの走行訓練の前に作成した町内危険箇所の動画を見せ、コース走行の具体的な動機付けを行った。

同じ動画でも児童数が少ないので、動画の各シーンについて児童からじっくり意見を聞き解説することができ、その後に模擬コースを走行することで、ポイントを押さえた自転車の走行ができた。

また、本年度は教頭から依頼があり、校区内に信号機がないので信号交差点の渡り方をこの機に指導してほしいとのことで、警察本

部から模擬信号機セットを借用しコースに設置した。

児童らは、これだけでも目を輝かせ、指導を守って走行していた。

教員らの、地域の状況や児童を考える姿勢に関係機関が協力した好事例であると考ええる。

### (三) ニセコ中学校

ニセコ中学校では、自転車安全利用五則のDVDを視聴した後、小学校で使用したものと同じ動画を流した。

同じ動画を見せることで、動画の場所を通行する際に中学生がお手本となり小学生を指導してほしいという意図もある。

中学生には、各動画の冒頭シーンを見せ、危険予測の方法でこれから起こりうる危険性を上げさせ、回避するにはどうしたらよいか回答させた。

また、シーン⑨を追加した。これは、筆者が町内交通事故現場で交通整理中、中学生と思われる二人組が、注意したにもかかわらず我が物顔で自転車を右側通行で並進して走り去った場面を再現したものである。

小さな町では善し悪しはあるが、細かいところまで目が届き住民が中学生の行動をよく見ているので、少なくとも人が見ている前ではルールを守るようにという意味を込めて指導した。

講話は全校生徒に対し一同に行ったため、質問も一人ずつ指名しての回答であったことから活発な発言とはいえなかったが、教員によると生徒はおのおの答えを考え真剣に取り組んでいたとのことであった。

表6 ニセコ高校生による自作動画リスト

	場面/場所	視 点	状 況	結果/危険	性指導のポイント
Q1	自転車にカバン	第三者	学校敷地内を自転車のハンドルにスクールバッグ(約10kg)を提げて走行	ハンドルが安定せずまっすぐ走れない	リュックを背負う等バランスを保つ
Q2	携帯電話使用 自転車運転	第三者	・学校敷地内を携帯電話で通話しながら自転車で行く ・車両の陰から人が飛び出す片手運転でふらつきとっさに人を避けられない	携帯電話は使用しない(メール等も含む)	
Q3 (1)	イヤホン使用 自転車運転	第三者	・学校敷地内をイヤホンをして音楽を聴きながら自転車運転 ・対向からベルを鳴らした自転車車を走らせベルが聞こえたら停車する	ベルが聞こえず停車しなかった(何も聞こえていない)	自転車乗車中はイヤホンをしない
Q3 (2)	同上	第三者	・同上 ・後方から緊急自動車接近した設定でトラメが呼びかけながら自転車に接近	真横に来るまで呼びかけが聞こえなかった	自転車乗車中はイヤホンをしない(救急車などの接近に気づかない)
Q4	町民センター前横断歩道(信号なし)	歩行者(自転車)	横断歩道前で車両が停止してくれたので、後続の車両を無視して横断	後続の車両が横断歩道に気づかず追い越してくる危険	横断するときは、すべての車両が停止するのを確認してから横断
Q5	ニセコ大橋橋梁上(路側帯狭い)	車両運転者	・路側帯の狭い道路を自転車で走行 ・運転者の気持ちで考える	車両と接触の危険	車道にはみ出したり、ふらついて走ると車両運転者からは脅威に感じる
Q6	駅前下り坂	車両運転者	・駅へ通じる長い下り坂を右側通行で速度を出して走る ・運転者の気持ちで考える	車両と接触の危険	・右側通行は車両からは対向になり、迫ってくる感覚が車両運転者からは脅威に感じる ・左側通行を徹底する

### 三 ニセコ高校生主体による動画作成

#### (一) 高校生との協議

ニセコ高校の交通安全大会は四二年の歴史があるが、本年は新しい取組みをすべく警察官と協働したいと高校生から依頼があった。

そこで、筆者らが作成した動画と同じやり方で、高校生の視点から自転車の安全な乗り方について考え、町内の危険箇所を選定するなどして動画を作成しクイズとして生徒に提示し討論させ、警察官の解説を加えて正解を示す形式で実行することとした。

#### (二) 動画撮影

動画の撮影にあたり、中心メンバーである規律委員会の委員を集め、安全安心マップ作成の要領で危険箇所の選定等を行ったところ、表6の内容で決定し動画作成することとなった。

Q1からQ3は、高校生が行いそうな自転車利用時のルール違反を、Q4からQ6は生徒が選定した危険





図5 イヤホン使用の危険性 (Q3 (2) 解答)

箇所を取り上げた。

(三) 実践

生徒が、クイズと正解動画をまとめたパワーポイントを作成し、当日は、クイズを提示して規律委員会が生徒を指名し、動画内で起こりうる危険を回答させ、その後正解動画を見せながら筆者が警察官の立場から、それぞれのシーンの違法性や危険回避方法等について解説した。

(四) 評価

講話の最中は、指名されるためか前年までの受け身の講話とは違い、生徒は真剣に話を聞き、居眠りする者もおらず、クイズにもしっかりと回答していた。

これは、警察官の一方的な講義ではなく、規律委員会が主体となったことで仲間協力しようという気持ちがあったためと考える。また、クイズの正解を警察官が法律の意味も含め解説することで説得力が増し、より理解が深まった。

講話終了後、教員が全校生徒約八〇名を対象に感想文を作成させたところ、おおむね動画作成について高評価であった。

表7 ニセコ高校生によるアンケート結果（抜粋）

問題意識が芽生えた
どのように気をつけたらよいのかわかりやすかった
思い当たることもあって気をつけようと思った
具体的な危険性がよくわかった
ルールを守って自分の身を守りたい
警察の解説で、どこが危険でなぜだめなのかわかった
イヤホン聞きながら自転車に乗るのがなぜだめなのかわかった
今日学んだことを今後に生かしたい
今まで危険な乗り方をしていたのを改めたい
自転車は気をつけないと人を傷つけるとわかった
自転車が今まで右だと思っていたが左側通行だとわかった
普段ついやってしまうことがだめだとわかった
どのようなこと、場所が危険なのかよくわかった
身近によくある事例を取り上げて予防になりそうだった
正解の映像を流していたのがわかりやすかった
普段わからない運転者の目線がわかってよかった
普段の自転車のルールを改めて知ることができてよかった
警察になりたいという気持ちが高まりました
運転者も歩行者も交通安全をしっかり理解しなければならないとわかった
1年生が出ていたので、楽しみながらよく理解できた
動画の後の警察官の解説でよく学習できた
自転車の正しい乗り方をしていきたいと思った
自分から気をつけようと思った
この地域は信号機が少なく直線道路が多いので気をつけようと思った
クイズ形式の動画をみて楽しかった

### 第三章 提言

筆者が農村地方で行った交通安全講話の実践等をふまえ、児童生徒に対する自転車利用の啓発活動を行うにあたり、筆者の提言を以下に示す。

#### 第一節 警察官の主導、関係機関の協働

##### 一 「人」に対する教育

平成一七年警察白書によると、「交通安全対策は、(中略)「三E」と呼ばれる手法を組み合わせて実施される。これらは、(中略)様々な行政機関、民間団体、事業者等により実施されるが、そのうち警察による交通安全対策は、(中略)交通事故発生のきっかけとなる「人」の危険な行動を防止することを主眼としたものである。」とされている。<sup>80</sup>

道路の整備など交通環境の改善を待つてはられない。交通事故はいつでも起こりうるから、即効性がある「人に対する指導」をして備えなければならない。そして「人」に対する指導こそ、警察業務の根幹をなすものである。

また、警察官は昨今の自転車関連の法律についても知識があり、さらに日常業務として地域の実態や交通事故の発生状況等をよく知っている。

よって、地域の警察官が主導し、自治体、交通安全協会、PTA等関係機関と協働した交通安全啓発活

動が効果的であると考える。

特に、駐在所勤務の警察官が主導する啓発活動を提唱したい。交通事故のリスクは都市部でも駐在所のあるような郡部、地方でも同じである。都市部には潤沢に警察官が配置されているが、まちに一人の駐在さんしかいない地域もある。しかし、地域に密着し関係機関と密に連携している駐在所警察官は、地域を守る気概に満ちている。全国に六、五五二カ所ある駐在所<sup>9</sup>の警察官が先頭に立つて地域の子供たちを自転車関連事故から守る活動をすべきである。

## 二 管内実態に合った危険箇所を選定と啓発

交通安全を児童生徒に浸透させるには、「安全安心マップ」の作成要領を持ち込み、児童生徒が主体的に考えるように仕向けるべきである。

「安全安心マップ」は主に防犯の視点から危険箇所を見抜くものであるが、基本的には交通安全でも同じ手法が取れる。

クラス単位程度のグループで、地域で自分たちが経験した「ヒヤリハット」を発表したり、危険だと思われる箇所を話し合って選定したりすれば、具体的に場所を理解し危険回避ができる。関係機関それぞれの立場で見て漏れている箇所がある場合は補足してやればよい。

選定された箇所を、実際に自転車で走行する実技訓練を行うのが理想であるが、自転車の持ち込みの問題や、交通整理、安全確保の人員が必要など課題は多く、関係機関の協力や保護者の理解が不可欠である。

マップの作成等、グループワークができず講義形式になるような場合は、動画の提示が効果的である。事前に警察官と関係機関で危険箇所を話し合いで選定し、そこにどのような危険が潜んでいるのか、安全にするにはどうしたらよいかを撮影しておく。

この場合、撮影舞台は必ず児童生徒の知っている場所でなければならない。知らない場所では現実味が無く、講話の効果が半減してしまう。さらに、その場所を通るたびに講話を思い出し交通安全の意識を何度も思い出させるねらいもある。

動画の撮影は、人員や撮影機材の確保、構想など労力がかかるが、一度作ってしまったえば道路環境が変わらない限り何度も利用可能であり、地域の財産となるから協働して作成しておくべきである。

### 三 都市で応用できる指導

地域に密着した危険箇所の回避方法だけではなく、児童生徒には「自転車安全利用五則」などの一般的な法律、知識も教えておかななくてはならない。

地方の子供たちは将来進学や就職で都市部に出て行く者が多いが、法律は国民に公平に適用になるので、地方にいたからルールやマナーを知らないでは済まされない。

そこで、児童生徒への危険行為の解説は、「法律や自転車安全利用五則のどこに違反しているのか」等の根拠を示して行えば、初めて行った場所であっても同様の場面では応用を利かせ、ルール遵守を徹底する力を身につけることができる。

#### 四 交通社会の一員としての責任を自覚させる

ルールはルールだからと、とにかく無理矢理守らせるのではなく、ルールを守ることが自分の命を守るという視点から講話をすべきである。

児童生徒は、まだ自動車の運転免許がなく、自動車運転者の気持ちが変わらない。自転車や歩行者は交通弱者であるから、「自転車だからルールを守らなくてもいい」と、時に道路上で傲慢に振舞う者もいる。昨今、自転車に係る法令違反には厳しい目が向けられ、自転車の加害事故に対しても高額の損害賠償が課せられている。道路上ではすべての人が交通法規を守る責任があることを理解させる。

また地方では、良くも悪くも住民の目が様々に行き届くため、児童生徒の自転車利用にルール違反等があるとすぐに苦情が入る。

しかし、これも地域全体で児童生徒を交通事故から守ろうという意識の表れである。よって、自転車運転者も道路上では責任を自覚し、他の交通に対して「思いやり」の気持ちを持って行動することが、結果的に自分を守ることになるかと理解させることが重要である。

#### 五 地方以外の地域での実践

本論文では、筆者の住む北海道の農村地方を取上げているが、同様の手法を用いて都市部でも実施可能である。

その際も小中学校の校区程度を単位とし、主体は住民と密接にかかわる地域の交番等の警察官が行うの

が理想であるが、各関係機関の規模が大きいため調整に警察署の交通課が入ることも考える。

内閣府の調査によると、地方自治体等の取組みで大規模なワークショップを開いて取り組んだ通学路安全安心事業（福岡市）や、三世代で楽しく学ぶ安全安心教室（青森県）など、各関係機関を巻き込んだ施策が実施されている<sup>10</sup>。

また、神奈川県警察交通安全教育隊<sup>11</sup>や、大阪府警交通安全教育班<sup>12</sup>のように、警察で交通安全教育を専門に行う部署もある。

関係機関では、一般財団法人自転車産業振興協会の取組みが参考になる。

同協会の自転車安全教室は、警察署主導のもと児童が生活する区域の交通事情に合わせた内容で動画等を上映し説明している<sup>13</sup>。

筆者の考える取組みと近いものがあり、都市部でも実現可能であることを示している。

## 第二節 残された課題

### 一 道路環境の整備

本論文では、主に「人」に対する指導から交通安全を考えてきたが、根本的な解決には、自動車や歩行者を物理的に分離してしまうことが一番である。

しかし、予算の都合などで乗り越えるべき課題は多い。

そこで、危険箇所を地域で選定し、事故の危険性の高い箇所から順に道路改良などを道路管理者等へ依

頼すれば効率のよい改良ができると考える。

## 二 その他自転車への啓発

ニセコ町は、冬季はスキーリゾートとして世界的に有名になったが、現在夏季に自転車レースを開催するようになり、道路上を練習で走るレース用の自転車を多く見かけるようになった。

新しい形式の自転車に対応した啓発については、今後の課題である。

## おわりに

交通安全の啓発活動は、地道で達成感がないと言われている。

活動をするにあたり関係機関との連絡調整をすると、時間も労力も相当かかるが、活動を実施したから事故が抑止できたのか、他の要因で事故が減っているのか、はつきりとした成果が見えにくいからだ。

しかし、交通事故が悲惨なものであることは変わらない。

ある交通幹部が私に、「泥棒されても詐欺にあっても命はある。しかし交通事故は一瞬で最愛の人が亡くなってしまふ。こんな悲しいことはない。死亡事故を一件でも減らすことが交通警察官の責務である。」と語ったことがある。

仕事柄、たくさんの交通事故を見た。規模の大小にかかわらず交通事故は被害者も加害者も誰も幸せにならない。



ニセコ町は、観光客が年間のべ約一六〇万人も訪れ<sup>14</sup>、ピーク時は町内も車両であふれるほどであるが、各関係機関の誠実な啓発活動により交通死亡事故ゼロの日が二、〇〇〇日を超え、現在も継続中である。

未来を担う子供たちを、交通事故の被害者にも加害者にもさせないために、これからも関係機関と協働して、悲惨な事故を一件でも減らさなければならぬ。

## 脚注

- 1 警察庁. 『自転車はルールを守って安全運転』自転車は「車のなかま」.  
<http://www.npa.go.jp/koutsuu/bicycle/index.htm> (参照2015-7-25)
- 2 警察庁. 『交通事故発生状況「平成26年」」.  
<http://www.npa.go.jp/toukei/koutuu48/toukei.htm> (参照2015-8-9)
- 3 警察庁. 『自転車はルールを守って安全運転』自転車は「車のなかま」.  
<http://www.npa.go.jp/koutsuu/bicycle/index.htm> (参照2015-7-25)
- 4 警察庁. 『自転車はルールを守って安全運転』自転車は「車のなかま」.  
<http://www.npa.go.jp/koutsuu/bicycle/index.htm> (参照2015-7-25)
- 5 一般財団法人北海道交通安全協会. 交通三三統計 北海道／平成26年の交通事故. pp24-25.  
 北海道開発局. 北海道建設部. 「ニセ」町役場建設課. 2014.4. 『道路現況調査』.
- 6 小宮信夫. 2005.4. 『親子で実践！犯罪・危険・事故回避マニュアル』. p.47.
- 7 警察庁. 『警察白書「平成17年」」.  
<http://www.npa.go.jp/hakusyo/h17/hakusho/h17/html/G1020000.htm> (参照2015-7-21)

資料

**交通安全クイズ**

～自転車編～  
監修：ニセコ町立所



北海道ニセコ高等学校 規律委員会

**Q1**

ハンドルに、鞍をさげて自転車を運転する際の危険性は何か？  
鞍を手にもさげない為の対策法を考えよ。



**Q2**

携帯電話を使いながら自転車を運転してはダメだ。  
その理由を述べよ。



**Q3**

音楽を聴きながら運転する自転車の危険性を述べよ。



**Q4**

信号が近くにない道を横断する際、まず安全確認して通るべきであるが、確認を行った場合でも、起こり得る危険性を述べよ。




**Q5**

自転車は車道の左側を走るが、路側帯が狭い場所では注意すべきことは何か。



**Q6**

自転車は車道の左側を走るが、下り坂で右側を走行した場合考えられる危険性は何か。



**みんなで交通安全！**



事件事故・緊急通報は  
110番 119番 112番

- 9 警察庁。『警察白書「平成20年」』。  
<http://www.npa.go.jp/hakusyo/h26/honbun/html/q2330000.htm> (参照2015-8-18)
- 10 内閣府。2013-3。『きよも』の交通安全確保に関する地方自治体等の施策の実態調査。  
<http://www8.cao.go.jp/koutu/chouken/h24/houkoku.html> (参照2015-8-19)
- 11 神奈川県警察。『交通安全教育隊』。  
<http://www.police.pref.kanagawa.jp/mes/mesf0217.htm> (参照2015-7-21)
- 12 大阪府警察。『交通安全教育班』。  
[http://www.police.pref.osaka.jp/O3kotsu/kotsu\\_anken/kyouikuhan/kyouiku07\\_1.html](http://www.police.pref.osaka.jp/O3kotsu/kotsu_anken/kyouikuhan/kyouiku07_1.html) (参照2015-7-21)
- 14 13 一般社団法人自転車産業振興協会。 <http://www.jpbi.or.jp/> (参照2015-7-21)
- 14 14 「一七」町役場。『「一七」町観光統計』。  
[http://www.town.niseko.lg.jp/machitsukuritokei/post\\_113.html](http://www.town.niseko.lg.jp/machitsukuritokei/post_113.html) (参照2015-8-19)

### 参考文献

- 1 古倉宗治 (二〇一四)。実践する自転車まはりの。学芸出版社。
- 2 小宮信夫 (二〇〇五)。犯罪は「この場所」で起こる。光文社。
- 3 小宮信夫 (二〇一三)。犯罪は予測できる。新潮社。
- 4 小宮信夫 (二〇一五)。なぜ「あの場所」は犯罪を引き寄せるのか。青春出版社。
- 5 内閣府政策統括官 (共生社会政策担当) 付交通安全対策担当 (二〇一七)。自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査。
- 6 馬場直子 (二〇一四)。自転車に冷たい国。ニッポン。岩波ブックレット。

# 自転車乗りの実際から解決策を模索する

主婦

新井 梅子 (77)

## 一 はじめに

自転車の危険な乗り方は前からあった。後立ちの二人乗りとか、手放しハンドルでスピードを出して、倒れて怪我をするとか、自業自得の事が多かった。今はだいたいぶ様子が変わってきている。携帯をやりながら夢中になり、歩行者に体当たりして突き倒したり、スポーツ用の自転車でスピードを出して、歩行者に脅

威を与えたりして、モラルに欠けた弱者への無配慮、自分勝手な乗り方が目立ってきている。

筆者の娘は会社に行く途中、歩道を自転車であつていたところ、車道からいきなり歩道に乗りあげてきた男性の自転車が体当りされ、歩道に叩きつけられた。男性は逃げることなく、救急車を呼び最低の誠意はみせた。娘は頭部に異状はなかったものの、顔面に擦傷を負い、前歯が二本折れた。歯医者にも何回も通わなければならず、上司に嫌味を言われたり精神的苦痛を味わった。

自転車はエネルギーなし、費用も安く、健康にもよく、狭い所でも走れる日常生活にとっても便利なものである。それだけに、お互いに迷惑にならないようにして、利用していききたいものである。

以下、安全・安心な利用の仕方、その普及をどうするか考えてみる。

## 二 自転車乗りの実際

筆者自身七十七歳とかなりの年配になってきたが、街中の医者は駐車場が少ないので、天候のよい日を選んで自転車で走っている。また、買物も自転車が便利である。その折に見たことをまとめてみた。非常に狭い視野のものだが現在の世相が見えてくる。

### 1. 赤信号を傘をさして横断の中年男性

傘をさしての信号無視である。幸い信号が変わっても車がすぐ出発しなかったので、ことなきを得た。

### 2. 歩道を猛スピードで走り去る若者

自転車といえどもスピード違反である。「自転車通行可」の歩道であつても走るスピードは気をつけた

いもの。速いと恐怖を感じる。ある自転車屋さんは「歩道を自転車可にしたのは間違いのもとだったと思う」と言っていた。

### 3. 携帯しながら歩行者の間を走行の高校生

ながら運転は自転車でも危ない。歩行者がよけて道をあけている。年寄りがいいたら大変だ。歩道は歩行者が安心して歩く所である。

### 4. 前籠に荷物、踵なしサンダルで走る女性

積荷の仕方、無防備な服装での自転車は本当に危いものである。歩道のくぼみでハンドルを取られてひっくり返った。立ち上がれない。みかねて手伝ったが、足元をみたら踵のないサンダルである。幸い怪我はなかったが、靴をはいた方がよいと忠告した。

### 5. 無灯火で走る自転車の男性

久しぶりに暗くなって、自転車で走るようになった。前方から無灯火の自転車きた。ふいだったのでびっくりした。灯火は自分の安全だけでなく、相手に対して存在を示すものなので、安全点検をしっかりして欲しい。

### 6. 日傘をハンドルに固定して走る女性

雨の日の傘さしの人は殆ど見られなくなったが、この手の自転車が時々見られる。両手は使えるので問題はなさそうだが、風が吹いたり、ダンプにあおられたりしたら、本人だけでなく、近くに人がいたら危険を伴いそう。安全なのは帽子を被ることだろう。

### 7. スポータイプ自転車の走る少年

法の指導が入ってから少なくなつたが、このタイプの自転車はスピードがでるので恐い。こうした車種が自由に走れる広い道路や場所があるといいと思う。

### 8. 交差点を車と一緒に右折する自転車

これは法違反である。自転車の右折は二信号方式。早くは埼玉方式といつて採用され、今は全国で、法的にもそうなっている。交差点内の事故が多いので気をつけたい。

### 9. 幼児にヘルメットの主婦（良い例）

自転車を買った時、奨められたという。自転車屋さんも一役買っている。

### 10. ヘルメットを被り、運動靴で姿勢よく乗る中学生（見習いたい）

こういう人達が増えると、安心した自転車社会になる。何とかして大勢の人に普及したいものである。

## 三 自転車乗りの実際からみた分析

筆者のみた自転車の乗り方は、ほんの一例にすぎないので、分析などというのはおこがましい。だが、日常のことなので、ある意味本当の姿がそこにあると思う。その姿を追うことで改善すること、普及させることが見えてくるのではないだろうか。

### 1. いたわりの心に欠ける

若者も含めて自転車で歩道を走るそのことが、車から自分の身を守っていると思える。そのことが弱者

である歩行者にしわ寄せをしている。そこを猛スピードで走ったり、人を見ずに走ったりする自分勝手はやめて貰いたい。自転車にぶつかられてお年寄りを含めて、何人かの人が命を落としている。自転車という武器で、自分が優位を保っていることを忘れないで欲しい。

## 2. 法を知らない、知っていても守らない

イ 交通規則では赤信号で渡ってはならない。誰もが知っている筈である。それでも渡るのは車がいない、あるいは止まってくるといふ甘えがあるからだろうか。

ロ 道路の右折は二信号で渡らねばならない。交通事故の中で一番多いのは交差点内という。直進の車の他に、右左折の車、歩行者、自転車の人と一齐に動く。自転車は車両といっても、ここでは歩行者と同じで、右折の場合は一担直進し、向きを変えてもう一度直進しなければならない。

ハ 歩道は原則、歩行者のものである。「自転車通行可」の他は、七十歳以上、十三歳未満の者以外は走ってはならない。歩道を走るのは、車から身を守るのに安全だからという身勝手がある。

## 3. 正しい自転車の乗り方を知らない

自転車は軽車両扱いだ。運転免許証を持っている人は、道交法についても、車の動かし方についても知っている。自転車もそれに準ずる。

例えば、自転車を発進したり、停止したり、右左折したりするのに手で合図しなければならない。相手に自分の動きを知らせるためである。さらに、停止するところは停止しなければならない。停止は大きく分けて、踏切り、赤信号の時、止まれの表示がある所である。



また、自転車を乗る前には、自転車の点検が必要である。パンクしていないか、空気は十分入っているか、ハンドルは曲がっていないか、ベルはついていて鳴るようになっていないか、サドルは固定されているか、自分の脚の高さと合っているかなど、さらに正式にはヘルメットをかぶったか等々。こういう心構えがあつてさらに安全に気を配って、自分も安全が保たれるし、相手に対しても安心を与えることができる。手軽で便利な乗物だけに心していきたいものである。

#### 4. 道路の整備がよくない

自転車に乗った多くの人が、道路の左端の白線内を走らないのは、狭く、蒲鉾型の斜めの上で、溝のふたがあつたりで走りにくい雨の日は白線は滑りやすいということがある。

我が街には一方の駅通りは道路幅を広くし、歩道の中に自転車もあり、上には藤棚もあり走りよい。わずか二キロメートル位だが、街中が全部そうなら素晴らしい。

#### 5. 体にあつた自転車を選ぶ

筆者はもともと体が小さい上に、歳もとってきたので、十年程前から自転車を26インチから24インチの大きさに下げた。大通りに気軽に寄れる自転車屋が出来たので、タイヤの空気圧をみてもらったり、あちこち油をさして貰つたりしている。女性は鞆や荷物を前籠に入れておくと、狙われやすいので、置場所も考えておかなければならない。

#### 四 分析から得た安全・安心な乗り方の解決策を模索する

大勢の人に周知・徹底させるには、組織を利用すること、映像を使って具体的に理解させること、実際にやって体で覚えさせること、それらを折にふれて繰り返すことが大事である。さらに正しく実行されているか見届ける必要がある。

##### 1. 学校の組織を利用する

法的取り扱いもあり、教職員だけでは対応しきれない面もある。何でも学校でよいこむというのも問題があるので、警察署と提携して、正しい自転車の乗り方の実際を実施する。

小学校では自転車の遠乗りの始まる三年生に実施する。中学校は校区が広くなり、自転車通学の生徒も出てくるので一年生にしっかり規則を仕込む。高校生も同じ意味で一年生がよい。高校生には講習を受け、指導補助員になってもらい、地域での講習会の時手助けをしてもらう。

そのいずれの時も親の参加を呼びかけ見学して貰う。知ることで実際に結びついていく。なお、この時、体育館などで「安全な自転車の乗り方」のビデオを見ることで、良い自転車の乗り方の人が増えることを願う。

##### 2. 安全・安心な乗り方のビデオを作成し、講習会を開く

警察の方が中心になって、基本的な正しい自転車の乗り方のビデオを作成する。内容は、周りの安全を確認しながら、発進の仕方・乗り出して信号が青なら進み、赤なら止まる。止まる時の合図、道路の左折、

踏切、ここは必ず止まり、左右の確認をする。道路の右折の合図、止まれの標示の所では必ず止まるなどが基本的な内容となる。また、自転車の点検の要約も添えて、不備による事故が起こらないようにしたい。

それを大勢の人に知って貰うために、以下、その講習の場所や時期、方法を述べる。

イ 春・秋の交通安全運動時にあわせて、ゴミ拾い運動のように市や町でビデオなどを中心とした講習会を開く。場所は学校や公民館、集会所などを使用する。プロジェクターに取り込むと操作は簡単になる。

ロ 夏休みの子供会などで学習する。

教師の手を離れるので、子供会のリーダーや、先の指導員助手の高校生などと自転車の乗り方のプロジェクターをみたり、簡単な乗り方の実習や自転車の点検の仕方などを学習する。信号無視したりするとうなるか考えさせるのも一方法であろう。

ハ ビルの壁面にTVやビデオの画面を設置し「安全な自転車の乗り方」を時々写し出す。大勢の人に安全な自転車の乗り方を知ってもらう。

二 常時練習出来る交通公園を設置する

○プロジェクターを用意し、ボタンを押すとスクリーン（小さくてよい）で見られるようにしておく。

○実習の自転車は各自用意する

○年に何回か交通指導の人達の指導を受けられるようにする。特に年配の女性を対象に出来るように

する。

### 3. 周囲の協力や道路などの整備をする

一人一人が法を守りきちんと自転車に乗るのが大前提であるが、周りの協力があると一層スムーズにいくのではないか。

#### イ パトカーの見回りを増やす

法律の改正もあって「雨降りの傘さし」は驚く程少なくなっている。ブレーキのない自転車で走っている若者も少なくなっている。これはパトカーの見回りが大きい。引き続き見回りを、さらに増やして、自転車の安全な乗り方を見守り、歩行者の安全が確保出来るようにして欲しい。

#### ロ 自治会やNPOの人達で町内を見回る。

町内の見回りは一人世帯の人の健康の有無を確かめるとか、いろいろな内容があるがその時、自転車乗りの実際も把握する。きちんと乗っている人を褒めるのも一方法であろう。見回りを通して自転車の乗り方だけでなく、地域のいたわりにも通じていくものがある。

#### ハ 道路の整備をする

道路の拡張は一朝一夕にはいかない。少しずつモデル道路を増やして欲しい。道路端の排水溝のふたの工夫をして、自転車がスムーズに走れるようにする。狭い道路ではU字溝のふたをして、自転車が端へよけられるようにする。

## 二 自転車皆保険にする

新しく自転車を購入している人には保険加入の話が出ているが、既に持っている人は未加入の人が多い。筆者も未加入だ。怪我の医療保険に入っているだけである。先日、自転車の若者が歩行者を倒して死亡に到り、数千万円の請求を受けていると新聞に出ていた。自転車は凶器になる。払う側も受ける側もその代償は大きい。

九か月前、筆者の弟は自動車同士の事故にまきこまれた。小さな道路の交差点で、止まれになっている方から大きな車が出て、弟の軽トラは押しこまれた。救急車、パトカー、消防車まで出て大騒ぎになったようだ。相手は若者の大きな車で損傷は少なかったようだが任意保険に入っていなかった。翌日相手の両親が謝罪に来たものの、弟側の保険員とのやりとりの中で、だんだん具体的な金銭の話になると、尻ごみになっていった。保険員も頑張ってはくれたものの、暖簾に腕押し之感で泣き寝入りに近いものになってしまった。幸い弟の怪我が思ったより軽かったのが救いで、自分方の保険で出るところまで賄ったということだ。例えばの話で自動車の事故のことを記してみたが、保険の少ない自転車がらみの事故となると、全くのお手上げ状態といえよう。

自転車がらみの事故は随分減ってきているようだが危険運転が増えてきているという。昨年は約一〇万九〇〇〇件で交通事故全体の二割を占めるといふ。せめて保険に加入して、お互いの事故時の負担をカバーしたいものだ。

## 五 終わりに(まとめ)

自転車は手軽で便利な乗物である。大方の人は真面目に自転車に乗り、無事生活をしている。

筆者は六十五年前の六年生の春休み、大人用の自転車の自転車の三角乗りをやめて、上に乗るべく練習をした。体が小さく運動神経が鈍かったので一週間もかかった。お金がなく子供用とか婦人用とかの自転車が買えなかったので男用の大人の自転車に乗るしかなかった。ペダルが下の方まで届かなくて一周できずジーコジーコとやっていたが、三角乗りから見ると、腰がサドルに乗っているのでも楽だった。だから自転車に対する愛着は人一倍ある。

最近、自転車事故そのものは減ってきているというが(04年あたりは一八万八〇〇〇件が昨年は一〇万九〇〇〇件程)自転車がからむ歩行者の死亡事故などが増えているという。自転車が凶器となっているらしい。自己中心で弱者に対する配慮が足りない面(自分が優位)があるからと分析できる。

そこで筆者はこの論文の基本を以下のようにとらえた。

- 一人一人が気をつけて自転車に乗る
- 弱者(歩行者や年寄りの自転車とう)に対するいたわりの心を持つ
- 自転車に乗る際の法の知識や自転車の整備の仕方を知り、安全・安心度を増やす
- 周囲の協力を得る
- ・ 学校や公民館などで講習する

・パトカーの見回りや自治会などの見回りをする（正しい自転車の乗り方）

・大勢の人に周知できるよう、ビルの壁面など利用して、正しい自転車の乗り方や事故の悲惨などを写す。

○事故にならない道路の整備をする

○自転車の皆保険化をはかり、最低の保障が出来るようにする

その周知のために地域では広報の力を借りたり、チラシを配ったり、自転車屋さんの力を借りて自転車の点検の仕方や保険の話をして貰うことが大切である。地域の力で自転車の安全な乗り方をし、事故の悲劇を出さないようにしたいものである。

最後に、暑い中自転車で歩道を走ってきた時、歩行者が電柱が出っばっている所で筆者を待っていてくれた。年寄りとみてのことだろうが、とても嬉しかった。すれ違いに「どうも有難うございます」と頭を下げ、右手で相図すると「お互い様ですから」と明るい返事がかえってきた。

# 今後の自転車社会の在り方について

警察官（大阪府警察）

合戸 泰史（38）

はじめに

自転車による悪質な違反行為が急増、事故が多発しているという背景を受け、道路交通法が改正され、自転車取締りが厳格化されることとなった。

「自転車取締りが強化されます」



「自転車運転中に危険なルール違反を繰り返すと自転車運転者講習を受けることになります」

「これからは、自転車だから違反しても大丈夫という軽い気持ちでは駄目ですよ」

「スマートフォンを使用しながらの運転も違反です」

各局のニュース番組で自転車取締りの概要が盛んに放映されている。

街中を少し歩くとスマートフォンでメールやLINEをしながらの危険運転が目につく。

ベビーカーを押しながら歩道を歩いている妊婦、高齢者の横を猛スピードで走行し、ベルを鳴らしながら、我が物顔で走行する自転車を目にするのが、日常的な光景になっており、もはや自転車無法地帯と化しているのが現状ではないだろうか。

このように、現代社会における自転車運転のマナーは劣悪を極め、これを改善するには自転車社会の根本的な改革が必要である。

私は、今後の自転車社会の在り方について、自転車事故の現状、今後予想される問題点を踏まえて自転車運転免許制度による安全で快適な自転車社会を提言したい。

## 一 現代社会における自転車事故の現状

自転車業界は、最近の自転車ブームの影響を受け、ロードバイク、クロスバイク、ミニサイクル、電動自転車など多種多様な広がりを見せている。

会社の通勤に自転車を利用する者も増え、観光地では、レンタルサイクルを利用し、観光客は自転車で

街探検を行うなど、自転車の利便性が見直されている。

今後自転車はさらに多彩な用途で利用され、自転車の需要は高まっていくと予想される。

しかし、そうした便利で環境にも優しい自転車利用は、メリットばかりではなく、自転車を取り巻く課題も数多く存在し、その一番の問題点が自転車利用者による自転車事故多発である。

平成二六年度の自転車乗車中の事故は一〇万九二六九件で交通事故件数に占める割合は一九・〇パーセントと平成二二年以降減少傾向にあるものの、劇的に減少することはなく、事故全体の約二割を占めている状態である。

また、自転車乗車中の年齢別交通事故死傷者数の割合のうち、未成年者が三一・五パーセント、高齢者が一八・八パーセントと高い割合を示しており、この二つの年齢層である未成年者と高齢者を中心に各種媒体を利用しての広報活動、交通指導取締りを強化する対策が必要不可欠である。

今回改正に至った背景は、この社会問題になってきている自転車の交通違反による交通事故が頻発し、その中には凄惨な死亡事故になる場合も多々あり、厳罰化を求める声が高まったからである。

自転車事故の問題点として

① 自転車は運転免許証を必要としない手軽な乗り物であるため、自転車利用者は車両の運転者としての認識が希薄であり、適正な通行ルールが守られていない。

② 自転車利用者は子供から高齢者まで年齢層も幅広く、不特定多数にわたるため、普遍的な交通安全教育の実施は困難であり、交通違反者に対する交通指導取締りも通常の自動車運転手との取締りを比

較すると徹底されていない。

③ 自転車歩道通行可規制や自転車専用道路、自転車横断帯の設置等、自転車の通行環境の整備が不十分であり、自転車のルール無視に拍車をかけている。

④ 最近のロードバイクブームにより、道路交通法で禁止されているブレーキ装置を有していない、いわゆる「ピスト自転車」が世間に氾濫するなど、自転車本体のルール違反も目立つ。

⑤ 「自転車だから大丈夫、自転車はルール違反してもいいだろう」という誤った認識が払拭されていない。

これら様々な問題点があるが、自転車は幼児から高齢者に至るまでさまざまな方が利用し、多くの人が自転車を軽車両という認識を持たず運転しているのが実情である。

さらに安全教育を受けていないため、交通法規を理解せず運転しており、法令も知らず、標識の意味も分からず、危険予測も出来ない状態のまま自転車に乗車し、交通事故を起こしているのが現状である。

## 二 自転車利用者に対する安全教育

現在交通安全対策として

① 交通安全教育 (Education 教育)

運転者教育

歩行者、自転車利用者教育

事業所における安全運転管理

② 交通安全施設等の整備等の交通工学的手法（Engineering 工学）

交通安全施設等の整備、交通情報の提供

交通規制

③ 交通指導取締り（Enforcement 法の執行）

交通指導取締り、行政処分

交通事故事件捜査

の三つの柱で道路交通の秩序に当たっている。

道路における自転車交通事故の大半は、道路を利用する自転車利用者の人的要因によることから、交通安全教育は、自転車利用者の交通安全に関する想い・知識・態度を身に付けさせ習慣化させるものであり、長期的に自転車の交通安全水準を向上させ、自転車の安全安心な利用を普及させることが最も重要なポイントになる。

しかし、改正後いきなり、交通安全の意識、行動を一朝一夕に身に付け、習慣化させることは困難であるから、幼稚園、小学校、中学校、高校、成人、高齢者と成長過程に合わせ生涯にわたり学習させることが重要になる。

現代社会において、このような生涯にわたっての安全教育が行き届いていない現状があるのも事故が頻発している原因の一つなのである。

もちろん自転車専用道路が充分整備されていないという交通工学的な要因もあるが、改革すべきは教育である。

現在、世間では幼児教育が盛んに行われ幼児期から英語、算数、国語と英才教育を行っているが、ここに安全教育という文字はないのが現状である。

野生動物は、子供に対し、まず自分自身の身を守ることを徹底して教育するが、私達人間は学業ばかりが先行し、自分自身を守る、安全に対する危機意識が希薄になっているのではないか。

自転車はここ数年で大きく進化した。

ひと昔まで庶民には高嶺の花であった電動自転車、街中に溢れ、これから先自転車の性能はさらに進化を遂げていく。

利用する側も安全な自転車社会を作る改革が必要である。

### 三 自転車取締りの難しさ

悪質な自転車運転者に安全講習を義務付ける新たな制度が始まってから、一ヶ月間に全国の警察が危険行為として摘発したのは五四九件であった。

摘発の多くは、東京、大阪、愛知など大都会で占められていた。

自転車事故は信号無視などの法令違反が原因の場合が多く、自転車利用者に対する各種啓発活動はもろんのこと、自転車取締りも徹底し、交通事故抑止に取り組んでいるが、この五四九件という数字を見た

国民の多くは、どのような印象を受けただろう。

世間の声としてインターネット上では

「取締りの件数が少なすぎる」

「もっと違反者たくさんいるだろう」

「一件も検挙がない都道府県があるのはなぜだ」

「六月一日だけだった取締りを強化したのは」

と取締りの件数の少なさについて不満の声が溢れていた。

確かに自動車や二輪車の違反者を検挙する件数と比較すれば、その数字には大きな差があるのも事実である。

悪質な自転車取締りは、赤切符で処理されるため、同じ違反でも青切符を適する自動等と比べ、時間を要し、さらに多くの警察官も自転車取締りに不慣れであることも検挙人数が少ない要因である。

しかも自転車利用者は幼児から高齢者まで幅広く、自動車運転免許証を取得したことの無い利用者も多数存在する。

言い換えれば、交通ルールを知る機会がない者達である。

交通ルールが分からず、道路標識、道路表示を知らない自転車利用者に対し「歩行者妨害、信号無視などの一四項目の危険行為を三年間に二回すると安全講習の受講を命じられます」

と広報してもその意味を理解できている自転車利用者は一部であり、多くの自転車利用者が交通ルールを

知らない無知の状態で自転車を利用しているのが実情ではないだろうか。

私は知人や家族に対し次の質問を実施した。

「今の制度で大阪の自転車マナーは改善すると思いますか」

回答は予想通り「無理である」という意見が多かった。

理由は以下の通りである。

- ・ 今まで大阪では自転車は別に交通違反してもかまわないという昔からの名残があり、今更道路交通法が改正になったから自転車の交通ルールを守れと言われても難しいのではないか
- ・ 走行中のパトカーが目の前にいるのに交通違反をするような大阪の交通情勢の中、果たして自転車にまで取締りが浸透するのか。
- ・ 子供の頃に自転車の交通ルールを学んでいないのに、いきなり交通ルールを守れと言われても無理だと思う。
- ・ そもそも子供に自転車の乗り方を教える側の親自体のマナーが悪い。
- ・ 子供と一緒にあって信号無視をしている親子をよく目にする状況下で子供の交通マナーが向上するわけがない。

次章では、本題のどうしたら自転車事故を劇的に減らし、安全で快適な自転車社会を作れるかを提言する。

#### 四 自転車を車社会と同じ土俵へ

自転車は誰でも気軽に乗れ、非常に便利な乗り物であるが、反面、交通ルールをよく分かっていない利用者が多数おり、交通事故が頻発している。

この交通事故が絶えない状態となっているのを改善するために、私は自転車運転免許制度が必要であると考ええる。

現在、小学校、中学校、高校、高齢者を対象に各自自治体が独自に講習や実技を受講した者に対し、自転車免許証を発行しているが、自転車運転免許証のように法的効力を持たないし強制力もない。

免許証に有効期限を定めていないため、定期的に交通安全講習を実施できず「免許をとって終わり」という形式的な制度になる可能性が高い。

現在の自動車運転免許証免許種別に自転車という欄を追加し、違反者に対して反則通告制度を適用することで、交通違反処理を効率化し、大量の交通違反を迅速に処理することができる。

自転車を免許制にすることで、自転車を利用するうえでこのルールを認識し、利用者自身に交通社会の一員としての責任を自覚させ、免許を取得する際の交通安全講習受講により、自転車は危険な乗り物であることの意識を待たせる。

そのためには、成人になってからの教育では遅いのである。

意識を待たせるには、幼いころからの安全教育が不可欠であり、文部科学省が実践している小学校学習



指導要綱に「安全」という科目を追加し、学校で安全教育を学ぶ環境を作る。

当然、学校での授業科目のため、他科目と同様に試験を実施する。

授業は学校の先生が行うこととなるが、先生は学科講義、筆記試験を担当し、実技については、現職警察官や警察OB等を起用、交通安全指導を行い、試験に合格すれば自転車運転免許証を交付する。

罰則適用年齢については、現在の刑事責任年齢を適用し、一四歳未満は罰則を適用しない。

言い換えれば、一四歳以上は違反すれば、自動車同様、点数が加算され、免許停止もあり得るといふことだ。

自動車、バイク（二輪自動車、原動機付き自転車）を運行する際には、自賠責保険の加入が義務付けられているが、自転車についても自転車保険の加入を義務化する。

多くの自転車利用者は、自転車保険に加入していないのが実情である。

しかし、最近では自転車利用者の事故が多発し、自転車事故をめぐる損害賠償訴訟で裁判所から高額賠償を命じられることが多くなり、なかには数千万や一億円という通常人では支払いきれない高額な賠償を命じる判決もある。

また、小学生が自転車を利用し、交通事故加害者になった場合、その母親に対し「児童に対する指導や注意が功を奏しておらず監督義務を果たしていない」と、九五〇〇万円の支払いを自転車利用者の保護者に命じる判決が出されるなど自転車保険に加入していないと自己破産を招きかねない事態となっている。そうした事態を回避するために自賠責保険同様の保険加入を義務付けなければならない。

すでに義務化については、兵庫県が取り組んでおり、県内の自転車利用者を対象に自転車保険への加入を義務付ける条例が施行され、一〇月一日実際に義務化される。

しかし、自転車免許制度には事故発生時の問題だけでなく、さまざまな問題点も多く存在する。

## 五 自転車運転免許制度実現にむけて

私の提言する自転車免許制度では、小学生高学年にあたる小学生四年（満一〇歳）以上を免許取得の条件とする。

これは、小学生一年生から小学校三年までの児童に道路交通法を理解させ、それを実行させるのは困難であり、自転車を安全に走行させるための体力面を考えても体の発達状態から非常に困難であるからである。

実際に低学年である自分自身の子供に対し、交通ルールを説明し、自転車に乗車させ同行指導したが、自転車を真っ直ぐに走らせるだけで精一杯であり、交通ルールを遵守させることにまで能力が追いつかないのが現状である。

そのため、小学校低学年に自転車運転免許制度を適用するのは不可能という結論に至り、小学校四年生以上を対象とした。

更新期間は一年間とし、一四歳までは毎年自転車の安全運転や道路交通法の習熟を図るため、学科試験を行い、安全に自転車を走行させるための実技講習も合わせて行い、さらには、自転車の安全点検につい

でも指導する。

講習時間は学科、実技講習を合わせて一時間とする。

毎年自転車免許を更新することで、安全確認の必要性や大切さなど基本的なことばかりでなく、繰り返し講習を受講することにより、安全に対する意識の向上を図ることができ、さらによく改正が行われる道路交通法についてもタイムリーに学ぶことができる。

児童は成長期にあり、その風貌も大きく代わることがあるため、毎年、顔写真の撮影を行う。

しかし、現代社会において、小学生など児童を狙った犯罪が後を絶たない状況のなか、小学生に自転車免許証を携帯させる場合、児童の氏名、住所などのプライバシーを保護する必要がある。

その問題については、現在のIC免許制度を活用することで解決を図る。

現在自動車運転免許証はICカード化され、本籍はプライバシー保護のため空白となっているが、これを応用させ、小学生に交付する自転車免許の氏名、住所欄は空白にし、免許証番号のみ記載することでプライバシーを保護することが出来る。

免許番号をもとに警察官が照会を行えば、氏名、住所が判明し、自転車免許証を紛失した場合や、事件、事故に巻き込まれた場合にも即座に自転車免許証所持者の情報を得ることが出来る。

これにより、今まで身分証を所持していない小学生等の交通事故にその身分確認に要していた時間が短縮され、早急に保護者に連絡できるなどのメリットも生まれる。

続いては、既に免許証を取得している者を対象にする場合である。

自動車運転免許所持者は、既に免許を取得する過程で学科試験に合格し、交通法規についても教育を受けているが、自転車の交通ルールとなると首を掲げる者も多く存在すると考え、学科、実技試験を一時間実施し、終了すれば、免許種別欄に自転車を追加する。

自動車運転免許証は有効期限があるため、当然免許更新時に、この講習を実施することになるが、更新前に自転車免許を取得したい場合は、その都度自動車講習を受講すれば、自転車免許を追加することができる。自転車運転免許証の有効期限は、現行の自動車運転免許証と同一にする。

一四歳以上の自転車利用者については、自動車運転免許証を取得している者と取得していない者に分けられるが、既に取得しているものについては、先に述べた通り、一定の講習を受講後、免許種別に自転車を追加する。

自動車免許を取得していない利用者は、自転車の学科講習、実技講習を終了した後自転車免許証を交付するが、一四歳未満と違い、自転車乗車中に信号無視などの危険な行為をすれば、罰則が適用される。

この罰則適用については、改正道路交通法が施行された六月一日から危険行為として違反した場合、交通切符（赤切符）を交付しているが、私はこれについては、一四類型のうち、酒酔い運転（道路交通法第六五条第一項）のみを交通切符で処理し、残りの一三類型については交通反則切符（青切符）で処理すべきだと考える。

## 六 交通反則通告制度の適用

現在の交通社会では自動車や二輪車が信号無視や通行禁止などの違反を犯した違反者の大半は反則通告制度を適用し反則切符（青切符）で処理されている。

これにより違反者は刑罰に先行し、行政上の措置によって簡易迅速に措置され、一定期日までに指定された反則金を納付すると控訴を提起されていない。

一方、自転車で違反を犯した違反者に対しては、交通切符（赤切符）が適用され、最初の段階から刑事事件として処理されている。

多くの自動車運転免許所持者は、同様の違反で車や二輪車は青切符処理されているのに自転車は赤切符処理されることについて疑念を抱いたのではないか。

軽車両や歩行者自体に反則制度が存在しないのがその理由であるが、この問題点については、既に周知されている反則通告制度を自転車に対しても導入すべきだと考える。

そうすることで違反者にとっても有利になるし、取締りを行う側の現場警察官も数多くの取締りを行うことができ、六月の自転車検挙人数とは比べ、大幅な検挙人数となり自動車、二輪車と同様の取締り効果が得られる。

自転車を免許制度にするには、その莫大な利用者を管理しなければならぬが、現在これだけ大量に流通している自動車、二輪車の車両に加え、その運転手も管理できている日本の警察であれば、大量の自転

車免許を管理できるのではないか。

## 七 高齢者対策

続いては高齢者問題である。

現在日本は、高齢者社会が急激に進展し、超高齢化社会の時代に突入している。

同時に高齢者の自転車利用は年々増え、今後高齢者が利用する自転車事故は頻発すると予想される。

実際、高齢者は肉体的運動能力や反射神経の衰えや、認知症などの病気が原因で高速道路を走行したり、街中において車道の真ん中を走行するなど、死亡事故に直結しかねない危険走行をする高齢者が存在するのも事実だ。

しかし、高齢者にとって自転車は、買い物などに向かうための移動手段であり、日常生活を送るうえでなくてはならない存在である。

またこれらをサポートするために現在電動アシスト三輪車や高齢者向けの小型自転車など、高齢者向けの自転車も多く販売されている。

高齢者の安全で快適な自転車利用を促進するには、自転車免許更新時に現在の自動車運転免許制度で実施されている高齢者講習や講習予備検査（認知機能）を採用し、自転車免許更新時に臨時適正検査（専門医の診断）の結果、認知症と判断されれば、自転車免許は更新しない。

これにより認知症などの病気による危険運転を防止し、死亡事故を未然に防止することができる。

さらに、自転車免許も自動車同様、自主返納制度を採用し、各自治体と協力し、自主返納者に対する特典を用意して高齢者が自主的に返納できる環境作りも必要である。

## 八 おわりに

大阪では、前輪にブレーキがない自転車（ピスト自転車）を走行させ、二回検挙された男性会社員に対し、大阪府公安委員会が全国初となる受講命令を出し話題となった。

また新聞記事には、大阪府警が自転車の信号無視で摘発、警告した約五〇〇人のうち、四割近くが警察官が近くにいるのを知りながら信号無視をし、その多くが「取締りを受けると知っていれば信号無視しなかった」と回答していたことが判明したと掲載された。

これは、全国の都道府県警察による広報啓発活動、自治体によるヘルメット購入助成事業など様々な取り組みが、自転車利用者に浸透されておらず、利用者への安全に対する意識や行動の改革が行われていないことを意味する。

回答した違反者は、警察官の見ている前で故意に違反を犯しているわけで、もはや大阪の交通ルールに対するモラルは崩壊している。

しかし、今後自転車免許制度が実際に導入され、幼いころからの安全教育を地道に積み重ねていくことで安全意識が向上し、必ず安全で快適な自転車社会を実現できると信じている。

そのために私は、不幸な交通事故を一人でも減らし、府民が安心して暮らせる安全で快適な交通環境を

実現するため、職責を自覚し、粉骨砕身の思いで努力をしていく所存である。



## 自転車を凶器と化させない日本社会をつくる

警察官（京都府警察）

後藤麻理子（31）

### 一 自転車は刃物と同じ、便利な乗り物であり凶器でもある

自転車は刃物と同じである。私たちが何気なく使用する鋏、カッターナイフ、包丁…これらは物心がついた時に使い始め、年齢と共に鋭利な種類の刃物を手にし、生活の中の様々なシーンで活用される「便利」な道具であり、日常生活に欠かせない物の一つとなっている。一方で、その使い方を誤ったり、故意

に悪用したりすることで、悲惨な結果をもたらす犯罪の凶器となる。便利さと危険性の二面性をもった道具であることは誰もが知っているし、幼い頃からその危険性を使う度に教え込むことで、その用法を誤ることなく使うように導いている。自転車もまさにこの刃物と同じ二面性を持っていることを世間に広く周知させ、認識させる必要がある、自転車を凶器と化させない対策・施策の推進が必要である。

自転車利用促進に関する施策の背景をみると、近年のエネルギー問題・地域環境問題からクリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現が必要ということからである。世界的にも、環境問題から自転車利用を推進し、それと並行させ交通環境を整備しているところである。自転車は、幅広い世代の人々が特段の許可なく乗れる、環境保全にも有効な交通手段の一つである。我が国における最近の自転車利用をみると、その目的として、健康志向・健康維持目的や、女性ファッション、レジャー、スポーツなどがあげられる。特にレジャー関連は多数の書籍等が出版されている現状があり、国内における自転車の車種別販売台数の伸び率を見ていても人気の上昇を感じさせられる(図1参照)。また、電動アシスト車の普及により、運転免許を保有していない高齢者の買い物等への利用もよく目にするようになった。そして、先の震災の影響による自転車通勤の増加など、自転車の利用目的は多様化している。

自転車は早ければ三歳頃から乗れる子供も出てくる。保護者が、自分の子供が少しでも早く自転車に乗れると、自慢げに話すこともあるように見受けられるが、子供に自転車を乗せるということは、危険と背中合わせであり、年齢に関係なく、誰もが加害者にも被害者にもなりうるということを広く認識させる必要があると感じる。また、国民一人ひとりを加害者にも被害者にもさせない交通環境整備が必要である。

## 二 交通事故情勢と自転車分担率

交通事故死者数のピークは一九七〇年代であった。産業が発展し、自動車が広く国民の生活に普及した頃である。それから一九八〇年代には交通事故死者数は半減したようであるが、自転車事故も同じく半減した。しかし、二〇〇〇年代に入り、二〇〇一年から二〇一一年まで全交通事故死者数の減少割合はマイナス三割だったが、自転車事故だけを比較してみると、その割合はマイナス二割程度と低いことが分かってきた。また、事故総数は、二〇〇〇年以降約二割減少している一方で、自転車対歩行者の事故は発生件数が一・六倍になっていることにも注目すべき点があり、対策の必要性があると考えられ、様々な対策が講じられてきたようだ(図2参照)。二〇一三年中の交通死亡事故の発生をみると、死者数は四三七三人であり、その半数以上(五二・七%)を高齢者で占める。自転車乗車中の死者数は、七五歳以上の高齢者が最も多く、自転車乗車中の死者数の三九・七%を占めている。また、二〇〇一年から二〇一一年で比較すると全交通事故件数自体は減少しているものの、自転車は幅広い年齢層に利用されていることから、全交通事故件数の約二割以上を占めているうえに、その割合はこの一〇年間でも増加していることが分かる(図3参照)。しかし、警察の認知していない自転車事故は、届け出がなされないことも多く、暗数を含めると現在の統計上の件数はおろか、予想をはるかに超える事故が発生しているのではないだろうか。自転車による事故がゼロになる社会が実現することは、あるのだろうか。有効な対策はないものだろうか。ここで、自転車の保有台数に注目してみる。保有台数は年により増減あるが、中期的には増加傾向であ

り、平成二〇年には約六九一〇万台となっている（図4参照）。また、自転車の利用の目安をしめす自転車分担率を見てみると、多少年によって数値は前後するが、各都市とも大阪市では約二四・六%、東京二三区では約一四・〇%と、主な欧州都市の自転車分担率と比較しても高い現状であるようだ（図5参照）。後述するが、欧州都市は、脱自動車社会構想から様々な自転車に関する施策が推進されている。欧州都市よりも自転車分担率が高いということは、現在の欧州都市を参考としつつ、さらにそれを上回る対策を講じる必要がある。

### 三 交通事故対策の基本原則「四E」

交通事故対策を考えるうえで重要となってくる基本原則がある。この基本原則は「四E」とも言われ、Enforcement（取締り）、Education（交通安全教育）、Encouragement（啓蒙活動）とEnvironment（交通環境整備）の四つがある。

交通事故対策は、人間の特性と交通環境の二側面から検討することが効果的であるといわれている。あらゆる道路上で交通事故を回避するためには、まず車両を運転する人それぞれが、自分自身で安全行動をとる必要がある。その方法には①外部からの心理的な圧力によって行動変化を強制的に行わせる②十分納得させて自発的に行動変化を行わせる、の二つの方法がある。年齢等、個々の様々な事情により、十分な安全行動がとれない人でも、交通環境を整備することにより交通事故を回避することは可能と考えられている。また、「私は違反したことはない、事故もしたことがない」と自負するような優良運転手が事故を

起こさないとはい限らない。誰もが事故に巻き込まれる、事故当事者になりうる危険性が存在する。それを回避するためにも交通環境の整備が不可欠となる。

「四E」の何がどう必要なのか。交通事故対策には人間の特性と交通環境の二側面から検討することが効果的であり、前者の人間の特性、つまり、ドライバー自身に対して安全行動を求めることに関しては、外発的な強制として「取締り (Enforcement)」と、内発的な変化として「教育 (Education)」と啓蒙 (Encouragement)」が必要であり、後者の交通環境の改善促進に関しては、道路構造や交通施設等の改善、交通参加者の意識改革、安全車両の技術開発が必要といわれている。

ドライバー自身に対する安全行動の働きかけに関してみると、外発的動機づけの手法、つまり取締りには一定の効果があるといわれており、本年罰則等が強化された自転車関連の各種法令整備は効果が出てくると思われる。道路交通法は改正も多く、なかなか一般市民に浸透するまでに時間がかかる。改正の内容を広報するだけでは不十分であり、警察の取締りを強化継続することは必須である。例えば、飲酒に関連する事故等が発生したことを受け、飲酒運転に対する罰則等が強化されたことは記憶に新しいが、法律が改正され警察による取締りが積極的に行われたことや、ハンドルキーパー等の自主的制度が広まり、社会的気運が高まると、飲酒運転が絡む交通事故発生件数は約一〇年で四分の一以下に減少したという結果がある。また、イギリス・ロンドンでは、厳しい取締りが行われている例がある。監視カメラでの厳格チェック、罰金納付遅延に対する延滞金加算等の制度が徹底されており、日本にはないペナルティが課せられるようだ。つまり、ロンドン市内の例からみるに、取締りに厳格性がなければ効果の持続性と、

各関係機関や警察への国民の信頼が得られないということである。日本においても、公平な取締りが継続的に行われることを望むし、また、これまでに起きた悲惨な事故を風化させてはならない。

交通安全教育 (Education) は交通規則を守ることの重要性を論理的、具体的、体系的に示し、安全態度を醸成していく活動である。適切な手法で実施されれば、変容した態度や行動の持続性はかなり高いといわれている。心理学的には内発的動機づけの手法として挙げられる代表的なものとして、運転免許更新時の講習がある。日本は高齢社会化が進んでおり、一定年齢以上の高齢者に対して一律に法定講習を課しているが、先進国においてもこの制度は日本だけであるようだ。この独自ともいべき制度を自転車対策に利用するほかないと考える。運転免許の返納制度も徐々に浸透しつつあるが、交通弱者である返納後の運転手が、自動車に代わる乗り物として自転車を利用することが考えられるのであれば、自主返納後も何らかの形で講習も実施し、多くの高齢者に参加させることで、より長く広く教育を継続させることができると考える。

啓蒙活動は広い意味で交通安全教育の一環と考えられている。交通安全教育が科学性や具体性を重視することに對し、啓蒙活動は精神論主体であるところに特徴があり、その代表例が全国一斉に春と秋に一〇日間の期間で実施されている交通安全週間の取組みである。

交通環境整備 (Environment) は主に道路上の交通設備を整備することによって、人間の交通行動に関して危険な要素を交通環境から取り除いていくことを意味する。歩行者の安全確保を最終目的とするが、仮に事故を回避できない場合でも、衝突時の衝撃を緩和させ被害を最小限に止める環境を整備していくこ

とも重要なことであり、金銭面の課題をどうやって克服するかを検討しつつ、これまでにない抜本的な環境面の改革をする必要がある。

#### 四 自転車教育の必要性と年代に合った教育の必要性

交通安全教育が重要であることは、「四E」の一つでもあることから、前述のとおり明らかである。交通安全教育指針とは、国家公安委員会が地方公共団体、民間団体等が効果的かつ適切に交通安全教育を行うことができるようにするとともに、都道府県公安委員会が行う交通安全教育の基準とするため作成し、公表している指針のことである。この交通安全教育指針に基づき、警察では、様々な形で関係機関・団体や交通ボランティア等と連携し、国民的な交通安全意識の高揚に努めている。また、毎年春と秋の二回全国交通安全運動を実施しているが、これは、広く国民に交通安全思想の普及と浸透を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付け、交通事故防止の徹底を図ろうとするものである。しかし、形骸化している一面があることは否定できない。実際、駅前でサラリーマン等に交通安全運動について尋ねても、いつ実施されているのか、何を目的で国民一人ひとりがどういう活動をすべきなのか回答できる人は非常に少ないだろう。取締りも同様であるが、何事も地道に継続的に取り組んでいく必要がある。幼児と大人で教育が同じでは効果がないのはいうまでもない。当たり前ではあるが、年代別の教育の必要性がある。

## ① 幼児

自宅周辺での自転車利用が多く、路地を走行する頻度が非常に多い幼児は、保護者が目を離してはならないのもとより、幼児にいか交通法規、いわゆるルールを認識させるかという重要性がある。死角の多い交差点等、路地走行の危険性を認識させるには、保護者自身がその危険性を認識し、繰り返し教え込む必要がある。また、身体が小さく握力も弱いことから、ブレーキ操作の未熟さが目立ち、一度乗車すれば惰性で停止するまで自分で止まれないという現状もある。また、一見安全なように見える袋小路構造の住宅地内での保護者の油断もある。自宅前でも隣近所の車に轆かれる危険性が潜むことを、保護者自身が認識し、子供に対してもその危険性を教え込む必要がある。幼児に道路標識がどのくらい理解できるのだろうか。ほとんど理解はできないのが現状ではないだろうか。この標識等に対する理解能力の低さを教育するためには、パンフレット等を配布するだけでは不十分である。幼児に対しては、交通ルールや交通マナー等道路の安全な通行に必要な基本的知識・技能を習得させるため、幼稚園、保育所及び保護者と連携して紙芝居や視聴覚教材等を活用した交通安全教室等を実施しているのが現状であるが、幼児の特性を鑑みると、その回数は現状では少ないように感じる。また、ヒーローやキャラクターに興味を持つ幼児期の特性を活かし、ヒーローショー的な演劇の中に教育を盛り込んではどうだろうか。

## ② 小学生

小学生の自転車運転の全国大会があるが、取り組む小学校にはばらつきがあり、一部の学校だけが力を入れていられるように見える。どの小学校もある程度同じ温度差での参加・取組を促していく必要性を感じ



る。その中で、校内での独自の免許制度は非常に有効であると考えられる。校内にコースを設け、試験を行う。実は、私の通学していた小学校にはこの制度があった。まるで自動車教習所のように、踏切まで設置してあり信号機が設置され、休憩時間を利用して練習をした記憶がある。そして、自動車運転免許のように厳格な試験が行われ、一定の点数に満たない者は追加の補習を受けたうえで、再試験に臨むというものであった。校外で自転車に乗車するときは、胸のところに免許シールを貼っていなければいけないという暗黙のルールまであった。私自身、その他に交通安全教室等で参加したとか、何かを学んだという記憶はなく、この免許を取るために練習し勉強したことが、今でも活かしていると感じる。自治体によっては、実施しているところもあるようだが、全国の小学校で実施して欲しいものである。社会における物事の判断が未熟な小学生でも、自転車を知らず知らずのうちに刃物と化させてしまうことがあるからである。

### ③ 中学生・高校生

小学生や中学生に対しては、歩行者及び自転車の利用者として必要な知識・技能を習得させ、自己の安全だけでなく他人の安全にも配慮できるようにするため、学校、PTA等と連携した自転車教室等を実施しているが、一年に一・二回という程度のものでは不十分であるし、実施方法も体験型のを増やし、身体で覚えさせることが重要である。特に、中学生・高校生にもなると、体力も豊富で遠方の通学でも自転車を利用する。つまり、行動範囲が広くなり、保護者の目の届かない地域での自転車利用がかなり増える。ここで、問題となるのは、事故による賠償責任である。警視庁のホームページに掲載された損害賠償事例をみると、①高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火の自転車で走行中、女性と衝突。女性に

は重大な障害が残った。(賠償金約五〇〇〇万円) ②高校生が赤信号で交差点の横断歩道を走行中、男性が運転するオートバイと衝突。男性は後日死亡した。(賠償金約四〇〇〇万円) ③中学生が夜間、無灯火の自転車で走行中、歩行者と衝突。歩行者には重大な障害が残った。(賠償金約三〇〇〇万円) など、他にも賠償金が数千万円に上る事例は多数ある。当然のことながら、これら損害賠償の責任だけでなく、自転車利用者自身に刑事上の責任が問われる。

自転車は刃物と同じ、交通弱者との事故を起こせば取り返しのない重大事故になることを、未成年であつても認識させなければならぬ。保護者による保険契約や教育努力も必要である。

#### ④ 一般

国民皆免許といわれる時代であり、運転免許を保有する人が増えている。この運転免許の更新時講習を有効活用し、周知徹底させる必要がある。しかし、優良運転手であれば、更新は五年おきとなるため、十分とは言い難い。他にも定期的な講習や広報を実施することは必須である。テレビ等で自転車の問題が取り上げられたりすることは、良くも悪くも一人ひとりが意識して考える結果となることから、有効な手段であり、社会のあらゆる企業等と連携した対策を取っていくことが必要ではないだろうか。

#### ⑤ 高齢者

高齢者の死者数のうち、約七割は運転免許を保有していなかったという統計がある。警察では運転免許を保有していない高齢者に交通安全教育を受ける機会を提供するために、民間ボランティアや関係機関等と協力し家庭訪問による個別指導や医療機関、福祉施設等における広報啓発活動を行っている。それでは

不十分であり、夜間における自転車利用の交通事故防止に効果が高い反射材用品等の普及を図る必要があるし、参加・体験・実践型の交通安全教育をより実施することで、普及促進を図る必要がある。この交通安全教育では、特に夜間帯の危険性を認識させる実践型の設備を考案したり、高齢者の身近なスーパードルやコンビニエンスストア、病院、薬局等の店舗と協力した、日常を通じた広報啓発活動を推進することが必要である。すでに自治体によっては、試行錯誤で多種多様の広報啓発活動が行われており、自治体の地域特性に応じた対策を講じていく必要がある。そのためには、地域リーダーや町内会の存在も見直し活性化させていくべきである。

## 五 交通環境の整備

平成二二年四月時点で、日本の全国の道路は約一二〇万kmあり、自転車と歩行者分離自転車走行空間は約三〇〇kmである。しかし、整備されている自転車と歩行者分離自転車走行空間は、いわゆるサイクルロードであり、これは日常生活に利用する道ではなく、主にレジャーや運動目的での自転車走行する道であることが多い。実際に事故が多く起こっているのは、車との出会い頭事故は住宅地内の路地や狭窄道路で発生する事故であり、サイクリングロードの整備だけでは、自転車事故の減少につながる抜本的対策にはならないと考える。

交通環境の整備を考えるうえで注目すべきは、ヨーロッパの交通環境である。シビタスという言葉がある。シビタスは「City-Vitality-Sustainability」の略で、直訳すると「持続可能な活力ある市」である。これは、

EUが主体となつて、ヨーロッパ市民のためによりよい交通都市を築こうというプロジェクトであり、具体的に三つの目標を掲げている。①クリーンでエネルギー効率のよい持続可能な都市交通計画を促進する。②エネルギーと交通における八つの分野で技術と政策を統合する。③イノベーションに向けて、批判精神のある大衆と市場を育てあげる。このシビタスが推進する分野は八つあるが、その中に①移動についての革新的なソフトな施策（計画への新たなアプローチ・グリーン交通計画の促進、歩行者・自転車対策、新たな交通手段の開発・情報の周知）②交通規制（市内交通・ゾーン規制、自転車・歩行者・エネルギー効率の高い車両に対する特別な許可）があげられている。そもそもヨーロッパにおける交通環境対策は環境対策の観点から生まれたものである。もちろん、日本においても環境対策を講じる必要はあるし、ヨーロッパの各都市のように環境対策と並行して施策を推進していくことは、我が国にとつても有益なことといえる。ヨーロッパの対策を学びながら、日本の道路環境に見合った交通環境の構築を進めていけば良いのではないだろうか。

ヨーロッパの各都市の例を見てみる。デンマーク・コペンハーゲンでは午前六時三〇分から一二時まで市内中心部二・二キロ範囲を時速二〇kmで走行すれば、赤信号で停止することなく走行できるよう信号サイクルを設定している。オランダ・アムステルダムでは両方向通行できる自転車専用道を設置、ドイツ・ベルリンでは自転車の持ち込みできる電車や、自転車専用のルートを占めす標識の設置がなされている。フランス・パリでは、一九九五年から二〇〇七年までの一二年間で四〇〇kmの自転車空間が整備された。また、トラック運転手向きの自転車事故の削減に向けた、パンフレットを作成し配布することで、特に交

差点での巻き込み事故等の注意喚起を行っている。徒歩・自転車・公共交通を中心とした模範の都市であるベルギーのゲント市では、一九九七年に街の中心に歩行者エリアが設けられるとともに、長年サイクル・ネットワーク作りが進められ、機能的で安全な自転車専用道路が建設されてきた。また、一方通行の九五%で自転車の双方向の通過を許可したりする等の対策を実施する一方で、増加した自転車の放置問題解決のために一万台収容可能な自転車専用ガレージを建設するなどの対策を実施している。

国土交通省では、交差点部の設計に関し、対応例を検討しているとのことであり、その構造はヨーロッパの交通環境に似ているものもあり、日本の狭い道路環境でも適応できそうなものがあった。信号停車時における自転車の停止位置を、自動車の前方に位置させることで、左折時の巻き込み事故を防止したりするような構造は有効であると考ええる。また、ヨーロッパで実施されている前方の信号が赤色になると道路上にポールのような突起物が出てきて（ロードハンブという設備）道路が強制的に遮断されるというものも、対策上では検討に値するものである。日本において「ゾーン三〇」や「パーク・アンド・ライド」という言葉を最近耳にするようになったが、ヨーロッパにおいては早くから取り入れられたものである。良き制度は積極的に取り入れていくべきであり、予算面での課題は多くなるだろうが、人の命は地球より重いということを考えれば、予算面での問題も含めて対策するべきである。

## 六 おわりにく国民一人ひとりの認識を変える

観光都市の一位となった京都市でも中心部ではレンタサイクルが普及しつつある。二〇二〇年には東京

オリンピック・パラリンピックが開催されるが、訪日する外国人観光客の増加は間違いないし、レンタサイクルは観光客にとっても、重要な交通手段となるであろう。渋滞に巻き込まれる車を利用するよりも、時間に拘束されず格安な移動手段として選ばれるはずである。自転車禁止区間を集団で走行する外国人旅行者を目撃するとヒヤリと感じることもある。原因は言語の問題であると思うが、標識にせよ道路標示や案内表示にせよ、外国人にも容易に理解のできるものを早急に設置する必要があるだろう。また、万が一の事故等に備えたレンタサイクルの責任賠償保険等の加入義務付けを検討すべきである。

京都市では自転車安全利用を定めた条例が制定されている。これは、地域特性に適合したきめ細かな具体的ルールを定め市民ぐるみで推進しようという条例であり、私自身、道路交通法や自転車法等の法律の存在だけでなく、基礎自治体独自で条例を制定すべきという考えに賛成である。具体的にみると、①商店街の安全を重視すべき②交通安全教育の充実③道路管理者が市の場合は強調すべきとの声を盛り込んだものである。一人でも多くの市民がこれらの本質を理解し、条例に即した行動を取ってもらいたい。

自転車首都賞を受賞したドイツ・ミュンスターの例をみると、一九四六年の都市交通開発計画に自転車道の建設が盛り込まれており、急激に自動車普及した自動車優先ともいべき日本の交通環境とは大きく異なることが分かる。また、興味深い自転車に関するアンケートの存在を知った。それは、二年おきにADFC自転車クライメート・テストというものを全国ドイツ自転車連盟とドイツ連邦環境府、ドイツ環境保護連盟が共同実施しているのである。このテストはアンケート形式で行われ、大きく五つのグループ、全部で二二項目の対極的な二つの見解が示され六段階でどちらに近いかを選ぶというものであ

る。日本においても、地域によっては一般市民を対象としたアンケートを実施しているところもあるが、内容は行政の施策をすすめるうえでの問いが目立ち、ドイツのものは全く異なる。ドイツの自転車に対する対策の一環におけるアンケートでは、若者が交通安全対策に関して、「他人に思いやる気持ちをもつこと」という点を挙げるようだ。これには驚いたが、「我こそは」の気持ちで運転等をする人が多い現在の日本の交通社会にとって、他人に思いやる気持ちを持った運転を国民一人ひとりの心がけとなるよう、行政機関や警察だけではなく、地域社会や家庭においても取組みを実施し、それを継続してほしいと切に願う。自転車は時に凶器となることを真に理解してほしい。

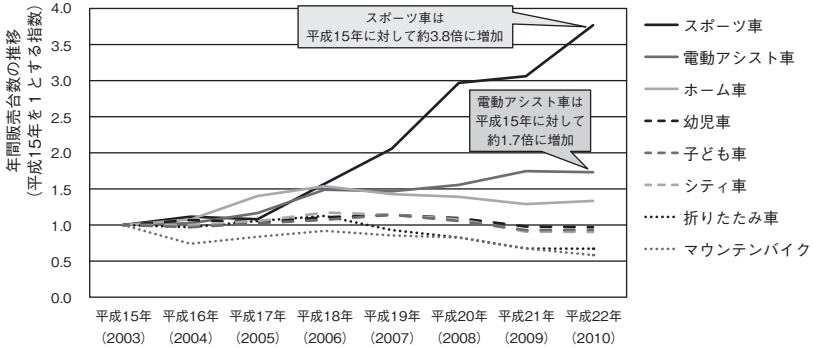
#### 〈参考文献〉

- ・ 竹内健蔵著『交通経済学入門』（有斐閣ブックス）
- ・ 中村博司、高石鉄雄『自転車で健康になる』（日本経済新聞出版社）
- ・ 片野優『ここが違う、ヨーロッパの交通政策』（白水社）
- ・ 所正文『車社会も超高齢化』（学文社）
- ・ 奈良恒則監修『交通事故をめぐる法律と解決マニュアル』（三修社）
- ・ 吉田孝雄著『京都市自転車安心安全条例』（地域科学研究会）
- ・ 龍谷大学社会学部「コミュニティマネジメント学科編『コミュニティリーダーを育てる』（晃洋書房）
- ・ 『交通事故判例百選』（有斐閣）
- ・ 刈谷剛彦著『教育の社会学』（有斐閣アルマ）

・ 土居靖典著『交通政策の未来戦略』（文理閣）  
・ 国家公安委員会・警察庁編『警察白書 平成26年度版』



参考資料



(車種区分)

スポーツ車：各種サイクルスポーツ、レジャー用に用いる自転車。ただし、ジュニアスポーツ車は含まない。

電動アシスト車：充電用バッテリーを補助動力として設計された自転車。

ホーム車：主に婦人用に設計された自転車。

幼児車：主に学齢前の幼児が日常の遊技用として用いる自転車。車輪は18インチ以下のもの。

子ども車：主に児童が日常の遊戯及び交通手段に用いる自転車。車輪は24インチ以下のもの。また、子供スポーツ車（ジュニアスポーツ、ジュニア用マウンテンバイク）を含む。

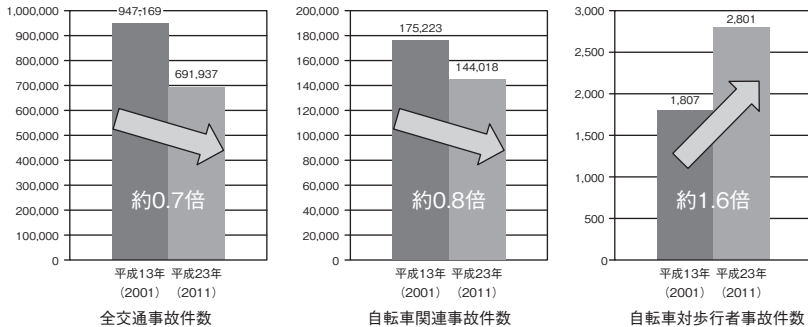
シティ車：日常の交通手段（通勤・通学・買物）に用いる自転車。

折りたたみ車：折りたたむ機能を持つ自転車。

マウンテンバイク：荒野、山岳地帯等での常用に対応した構造の自転車。ただし、車輪が24インチ以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。

【出典：自転車国内販売動向調査（(財)自転車産業振興協会）】

図1 国内における自転車の車種別販売台数の伸び率（年間1店あたり）



【出典：平成23年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図2 自転車対歩行者事故に関する近年の動向

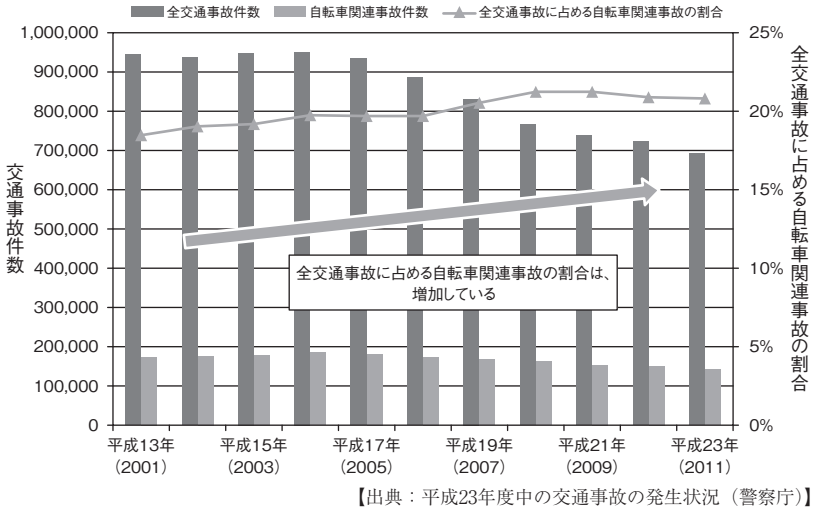
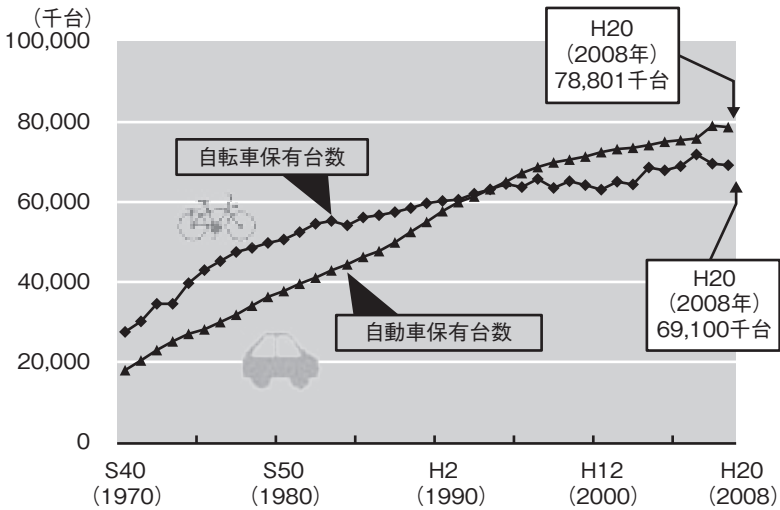


図3 全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移



【出典：自転車保有台数：(社) 自転車協会資料、  
自動車保有台数：道路統計年報2007～2010（国土交通省道路局）】

図4 自転車及び自動車保有台数の推移

### ■自転車分担率の海外比較

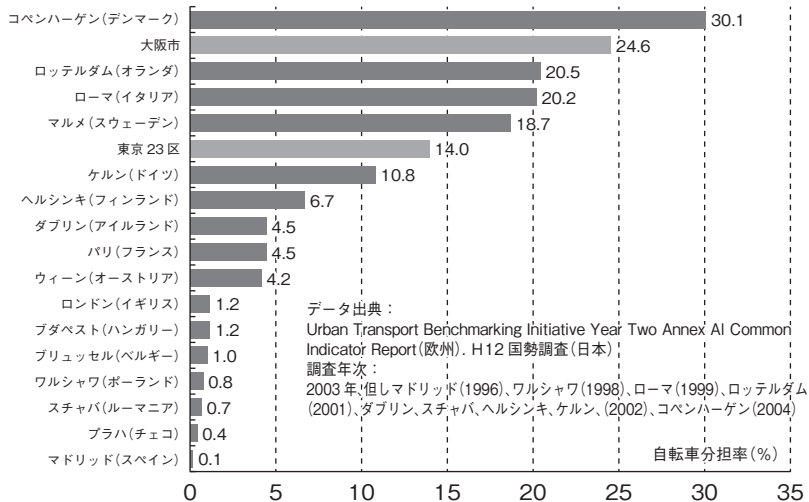


図5 自転車分担率の海外比較

<sup>i</sup> ※図1～4は安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインから引用したものである。

# 命はひとつ、自転車の安全利用にむけて

## 第一章、自転車への追憶

私は、戦後着のみ着のまままで引き揚げ食糧難の時代を体験した一人です。当時小学生で、自転車との出会いは、これが自転車かと思わせるぐらいの代物でした。昭和二十三年当時の私達は、一台の自転車を上級生から順番を待ちながら、友達の乗り方などを参考に自分なりに研究したものです。タイヤは今日の様

京都府自転車安全利用推進員

塩見 一剛 (77)

な物ではなく、空気が必要としない丸タイヤでパンクの心配無用、時としてその丸タイヤもないリムのみで砂利道をガラガラと大きな音を立てる自転車に無我夢中でした。大きさは八インチが普通でしたが、子供の体格に合わない自転車にハンドルからサドルまでの三角形の空間に足と身体の半分を斜めにして乗り、ブレーキは故障したままというこの上ない危険な物でしたが、逆に不整備車のため状態の悪い他の自転車で乗る場合も参考にできました。この時代では国道九号線を守る路線バスで名残りのある省営バス、その後名称変更し国鉄バスとなり、民営化になってJRバスと今日に至っています。戦後五年間程はバスの後尾に大きな窯を乗せ薪を燃やして走行していたので、交通安全といった思いや感覚は皆無に等しいものでした。自転車にも変化が出てきたのが昭和二十五年、空気を入れるタイヤとなり、ブレーキもバンドブレーキをはじめサード式又はローラ式へと装備され、進歩の速さに見ざましいものがありました。私が居住していたのが田舎でしたので地域差はあったと思いますが、自転車通学も遠距離者にあつては許可されませんでした。道路交通法も無い中で自由自在に運転しており、追突事故や正面衝突事故はありましたが幸いにして死亡事故までいかないため周囲の人達もあまり気に止めず「あ、事故か」の感覚でその場を通り過ぎるのが実情でした。自転車事故を交通事故として受け止めなかった当時の意識が平成まで引きつがれてきたと思います。

## 第二章、自転車が生活必需品として変貌

昭和二十八年には卸し商に勤めており、自転車は物品の運搬、通勤、買物とすべてに関わり、今日各家

庭に車があるように、安易な乗物で日常生活を営むうえでは無くてはならないものと位置づけられています。このような状況で三十年前後は、自転車が生生活の主流にあり、当時の贅沢品の仲間を見ますと金庫、扇風機、リヤカー、大八車そして自転車でした。自転車も鑑札を受け税の対象物件であったことは、日常生活必需品の役割りを果していたと見て相違ないと考えます。

### 第三章、車社会の中に意識の忘れもの

私は昭和二十九年自動車免許を取得し、従来の運搬手段が自転車から車両へと移行し、長年自転車に馴染んできた者として、車両運転時と自転車運転の場面では意識の違いを感じました。人は自分が置かれている立場を優先して物事を判断する動物とします。車両を運転している時に、自転車がゆっくり道路横断していれば早く渡ってほしい、傘差し運転者には急停止の場面が発生したら転び、命にかかわることになるので安全走行をしてほしいと思います。逆に自分が自転車の運転をしている場合は、車両が停車して直ぐに前後の確認をせず、ドアを開ける運転者には、後続車両との事故に結びつくことを知らせる必要を感じたり、道路の真中に停車する自動車などマナーに気がついていない運転者がいることを不満に感じます。自分が主で他人は従の意識がある限り、事故はいつの世にあってもなくなることはないと思っています。その後、二輪車、トラックは普及していった、家庭においては児童、生徒、そうして高令者にあつては、自転車利用者が早々増加していきました。こうした状況の中で昭和三十五年十二月道路交通法が施行され、その後の改正を経て、第六十三条の四（普通自転車の歩道通行）などが定められました。ただし、

自転車利用者には、十分な啓蒙、啓発はなく法の施行すら知らされていませんでした。したがって、従来どおり便利物件としての価値感しがなく、ルール感なく今日までできたことは、振り返って見るとき、長年ボランティア活動に関ってきた私達自身にも反省の余地があると思います。本市では、平成十二年より警察の指導を受け児童、生徒を重点に自転車安全教育をしてきました。上手に運転するのではなく、安全に運転すること、尚かつ自転車は、車の仲間であることなどや自分の命は自分で守るという意識づくりを基本として現場指導に力点を置いてきました。飲酒しても自転車で帰宅しようとする人に誰も注意する人もなく、こうした状況で年が重ねられるにしたがって多くの命が失われてきました。これに対し嚴重な取締りと世間の風潮が許さないという気運の高まりで忘れられていたルール意識の復活が重要であることは言う待たないところです。事故の視点から見れば、その起る要因は「人の認知、判断、操作」などから発生すると思います。事故は交差点で起り易いと言われておりますが、とりわけ信号機の設置されていない箇所です。どのような状況で事故が発生するのか現場へ行き調査したところ、次の事に気づきました。信号機のない交差点で、「止まれ」の標識が設置され、一時停止線があり、路面には「止まれ」の文字が表示されていますが、車両も含め通勤者、生徒に至る通行者の九十九%が守っていません。よく事故が起る箇所ですが、自動車であれ軽車両の自転車であれ、運転する人達は「標識等は見えているが急いでいる」とか、「邪魔くさい」といった意識で止まっていない」のが実態でした。法は守ることが当然と理解しても意識がついてこない事が問題点として浮かんできました。自動車を運転する人と自転車を利用する子供と高令者を含む人達の意識は、自分の都合で左右されているところが大きいと感じます。こうした諸々の課

題や問題点がある中で、家族で年代の相違を超えて交通安全について話し合うことは、事故防止、抑止につながる大切な実践活動の一つと考えています。交通安全は決して他人事ではなく、自らの課題としての取り組みことの大切さなど、過去に残してきたのではないのでしょうか。又、死亡事故の半数以上が高令者であることに留意し、今後の対策が大切だと思います。交通安全は「人・車・道路環境」の三つの観点からの取り組みが必要と言われてきました。「人」には広報啓発活動を含む現場指導、車両には車両対策、道路環境には「道路整備」の総合的取り組みが求められた中で、自動車対策にはエアバックの普及をはじめ、事故が起きた時の負傷者に対する敏速なシステムの向上などが図られ、道路環境整備も大きな進捗が計られてきました。しかし残念ながら、啓発活動においては啓発活動の手法の見直しが必要と思います。不特定多数の自転車利用者に対し自転車の安全に関するルールの啓発を行うという従来からの活動だけではなく、住民の交通安全に対する意識改革のため、自分達の居住地内では死亡事故は一切起きないという熱い思いで私は取り組みを推進しています。

#### 第四章、交通安全教育に参加して思うこと

私は常に交通安全は命を守る学習であることを基本に児童、生徒に接し、同じ目線で、低学年から高学年、中学生、高校生に至るまで年代に即した指導方法を原則に交通安全教育を進めています。指導にあたっては、自ら安全運転ができることが重要かつ大切です。十二年前、府警本部の北部自転車競技大会があり、自分なりに約一ヶ月間、自主的特訓を行い優勝した実績で、今日でも教育の場では模範走行の役割りを果



しています。平成二十三年からは知事委嘱の京都府自転車安全利用推進員の立場で参画しております。現場では実践あるのみと肝に命じており、机上ではどんなにすばらしいことを言っても、相手には空論としか受け止められません。交通ルールは守らなければいけないことは理解しても、何が危険なのか、危険な目に遭えばどうすれば良いかを、身体で体験して自分のものになると考えております。教育現場では学校長を中心に、保護者についてはPTA役員に対し、日々交通事故と隣り合わせの子供達を、親、大人の立場からどうすれば守れるか、危険から目をそらすことにより悲惨な現実遭遇すること程、悲しいことは無いと訴えております。児童・生徒の側には、年一回の勉強で常に気をつけて運転しているとの思いが強くなります。しかし、帰宅すれば安全意識は頭から消えてしまい、こうした子供達が多いのは、友人達との遊びを含め、子供達の関心事項しか頭になく、並列走行、交差点での不確認・一時不停止と無法地帯を思わせる状況がみられ、事故が起らないのが不思議と言わざるをえません。こうした現実の姿を参加された保護者や教師に聞いてもらい、現場から問題を示し、その問題解決は現場にあることに気づいてほしいと切望しております。こうした学習の場を通じて子供達には親の思いを伝えてきて十数年が経過しました。当時、私の話を聞いたという、今は結婚して子供を持つ一人の女性が話してくれました。「その時は、あ、そうかぐらいの受けとめでしたが、人の親となった今、塩見さんの思いが分かってきました。自分がその立場に立たされて分かること、遅ればせながら、命の大切さをわが子の顔を見ていると、つくづく理解できるようになった」と話して下さいました。十数年前の小学生の児童が今も覚えていてくれたことは、私自身の励みでもあるし、数えきれない人と人との出会いで、時には厳しく接することも必要です。

道路に咲く小さな花にも命があり、それを育てるのも殺すのも人の意識ではないでしょうか。児童・生徒には、親又は家族が子供を思う気持を、保護者・教師に対しては、高齢者の立場から日頃の思いの一端を伝えていきます。「皆さんが登校する時や友人宅に行くとき、『行ってくるで』と出て行く後姿に、お母さん、お父さん、時にはおじいちゃん、おばあちゃんから一言『気をつけていくんやで』という声を聞きながら出ていると思います。この一言は、皆さん一人一人と家族の心からの絆と深い愛情の表われと受けとめてほしいし、登校の際には「車に十分気をつけて、友達と仲良く、話をよく聞いてしっかり勉強して帰りには車などに気をつけて帰ってくるんだよ」と、多くの事をその一言の中に入れ、熱い思いを込めて送り出されていることをしっかりと胸に止めてもらうようにしています。毎年一回、一時間という短時間の学習ですが、子供たちにはそうした親や家族の思いを含め大切に作る時間であってほしいと願っています。保護者に対しては、各家庭から持参したわが子の自転車及安全・安心でできる状態かどうか親の立場で点検をお願いしています。点検の仕方が分からない保護者のために、必要最低限な方法を指導しています。一点目はタイヤの空気圧、二点目はブレーキの効き具合、三点目としてハンドルの曲り、サドルの高さ、ライトはつくか、ベルは鳴るかの事項を指示しています。そこで「空気がありません、ブレーキがよく効きません、ベルはついていますがありません」、こうした答えが返ってきます。「空気を入れて下さい」と言うのと、「空気の入れ方がわかりません」との返答に驚くこともありました。こうした事は、子供に物を与えても、交通ルールもマナーも命の学習も含め、家庭では放置していることのあらわれであって、問題解決にむけて大きな妨げと思われれます。安全教育の当日でありながら、点検整備もされていない自転車を子供

に与えている親の意識をどのように理解すれば良いのでしょうか。裕福な時代になり、金で何でも解決できる反面、命は買うことができません。物を与えれば子供は喜びますが、その反面、交通事故で命を失うことがあることを充分認識願いたいと十数年来、私は言い続けています。自転車の安全利用教育が、年間行事の一つとして実施されていない学校も何校かは残っています。年間の安全教育は七月で終りを迎えますので、毎年総括の意味も兼ね教育委員会へ行き、日頃の教育現場における成果と欠陥について意見交換します。その場で、学校間の温度差をなくすことと合わせ、一学期一時間でも車社会の中で命を守る学習の場が設定されないか、こうした課題をお願いし、訴えています。明日を担う子供達に地球より重たいと云われる命の尊さを教えることで、上手に運転するのでなく、安全運転と相手の立場に立ったマナーを身につけさせることが肝要です。本市が交通安全都市宣言をしたのが五十年前です。それを期に福知山交通安全協会の地区代議員に選出され、その後理事、常任理事を経て副会長を歴任し、活動五十年を節目として平成二十六年退任しました。戦後馴れ親んだ自転車には交通取締りが十分にはなされず、平成へと移行した為、交通法規が自転車にも適用されるという認識に乏しく、今日に至っても免許のいらぬ便利な乗り物としか理解されずにいた面が多分にあります。近年高令者の死亡事故が増加傾向にありますので、一日一人を目標に目的意識的に散歩の時や、病院等の待合室、田畑の畦に腰をおろした時に、体力の低下や、目や耳に起こる障害などから交通事故と自転車の利用について話を聞いています。高令者になれば、免許返納が奨励されるため、やはり自転車の利用が必要になるといいます。利用内容としては杖がわりをはじめ買物など行動範囲を少しでも拡げる道具として必要視されています。これも外出することで日々の健康

を保っている高令者を考えるとき、それらの対象者を守るためには、児童・生徒と同様な安全指導体制の必要性を強く感じます。交通事故は、いっどこで発生するか予測できないため、児童・生徒の登下校の通学路の時間帯を青色回転灯を回し巡回しております。京都府警察本部長の承認を得て福知山防犯推進委員協議会中央支部会が組織する通称「青パト隊」として特に中高校生を中心に交通ルールとマナーの厳守にむけ、日々現場に立っています。他人様から見れば喜寿を過ぎて無理をしないこと、事故を起さないよう、子供・孫・知人からも、必要に応じ休むよう心配もしていただき有難いと思う反面、長きにわたり活動してきた中で、事故ゼロに到達していない現状から、命のある限りより多くの後継者を育成していく中で事故ゼロの街づくりに寄与したく思います。なぜそこまでの思いがあるのかと聞かれます。実は、平成六年元氣だった母親が、バス待でバス停にいるところへ脇見車両が突込み即死でした。その日から従来に倍して事故根絶に向けて取り組みました。そうした中であって私が脳梗塞になり五十七才で退職し養生に専心しましたが、今は日常生活をはじめ全力で体力快復に努め、安全活動にも支障ありません。これまで以上に毎日・毎日が交通安全の日であると肝に命じ、これからも常に現場から学びとることを大切にし、事故の悲惨さに苦しむ人がなくなるようがんばりたいと思っています。

## 第五章、家族で話そう安心・安全の実践にむけて

交通事故は今日は他人事でも明日は我身です。身近なところでは、家族を事故で亡くし、悲しむ人を一人でも無くしたい。そのための交通安全の基盤は家庭にあります。多忙な日々の中にあっても、週に一回

は各家庭でテレビや新聞で報道される事故状況を事例としても良し、自分達が率先して交通ルールを守る必要性と相手の立場に立ったマナーを守ろうと、話し合い確認することが大切です。家族で話して何ができるのかという言い方も当然あると考えますが、交通事故根絶にむけたすべての活動の実践は無駄にはならないと確信しています。学校現場における安全教育も一人でも多くの保護者に呼びかけ参加してもらい、家族を事故から守ることは、家族の幸せに結びつくことを感じてほしいと考えます。一日一歩階段を上るように、決して先を急ぐのではなく息の長い活動として、玄関先でも井戸端会議的でも目的意識的に自転車の安全利用に関わって、交通事故に気をつけようの一言でも話題として入れていくことが、大きな力となり、口から口へとコミニケーションの拡がりになると思います。今、私達に問われているのは広報啓発の取組みの見直しと個々人の意識の変革です。家族同士から隣り近所での「声かけ」への広がり子ども達とは遊びの中から同じ目線で接することで、命の大切さを知ってもらうことにしています。又、高令者に対しては戦中、戦後の苦しかったこと、懐しかったことを話すなかで交通弱者と云われる立場にある自分達は、自分の命は自分で守ると、人生の先人として若者達にアドバイスをする事も小さな活動であります。貴重で大切なものと考えます。これからは安全利用に向けて自転車を運転する者、しない者ではなく国民的課題として総ぐるみの活動が求められていると思います。

## 第六章、死亡事故の根絶にむけて

昭和時代は自転車と人、自動車同士の事故は、あまり気にとめられない存在で交通事故として届け出る

ことが少なかった様に思います。「自転車は車の仲間ですよ」と安全教育の中で周知が図られつつある今日、自転車は車道が原則歩道は例外、車道は左側を通行、歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行、そして飲酒運転、二人乗り、並進の禁止、夜間はライトを点灯する、交差点での信号遵守と一時停止、安全確認の安全ルールを守ること、子どもにはヘルメットを着用するといった「自転車安全五則」を重点に指導を強化し、何が交通ルール違反なのかをその都度直接指導し、無視する者には厳しい注意と理解を促すことで、自転車も一般車両同様に危険な存在であり時には凶器となりうることを理解を徹底することがきわめて大切とされています。自転車のルール違反には、運転免許制ではないため、車やバイクのような反則金などの行政処分がありません。一般の道交法改正で悪質行為として十四項目が規定されたところですが、自転車を運転する生徒及び高令者に聞きましたところ、改正があった事は知っているが内容までは見ていないし分らないと言う人が多く、あらゆる手法を講じて周知徹底を図ることが急務と思考します。規則は人がつくり人が守るもので、現実にそぐわなければ現状に合ったものへと改正していく必要がありますが、改正の十四項目は運転する一人一人の課題であり自らのこととして、あえて強調します。国民すべてがこの十四項目をまず厳守することは、事故ゼロに向けて進むことになり目標が持てることになるでしょう。悪質行為その一は通行禁止違反、二つ目は歩道での徐行違反、三つ目は通行区分違反、四つ目は路側帯通行時の歩行車の妨害、五つ目は信号無視六つ目は一時停止違反、七つ目は歩道での通行方法違反、八つ目はブレーキ不良の自転車運転、九つ目は酒酔い運転、その十は遮断機が下りた踏切への立ち入り、その十一は携帯電話や傘を使用しながらなどの運転安全運転義務違反として、その十二は環状交差点安全進行義務

違反行為、十三は交差点安全進行義務違反、最終十四は交差点優先車妨害行為など交差点を右折する際に対向の車の進行を妨げる行為などとなっています。自分の命は自分で守るという立場から運転者は自らの義務として受けとめ実践していただかなければならないことは言うまでもありません。

今年も夏休みに入り子供達の元気な声が聞かれます。走行して来るのは自転車で十数台です。中学生でクラブ活動の帰りの様ですが、日頃学校現場で交通ルールの厳守を言っていますが、三列並走で中には携帯メールをしながら運転しており、子供や高令者にとっては、きわめて危険な状況にあります。注意はしましたが、理解されていないようでした。事故につながる一連の行為については、家庭・地域・学校の連携を密にして啓発指導することの必要を感じます。本市では通学生徒の傘差しは片手運転となり登下校のラッシュ時には事故の危険をより一層高める要因となるため、合羽着用指導を学校へ依頼し今日では成果が出ています。傘の固定化については、ほとんどが女性で年配者です。走行中いざと云う場合、機敏な動きに欠けますので、事故防止の観点から傘差しはしないよう協力を求めます。又携帯電話でのメール使用は、正に危険をわかまえず自分勝手に他人の迷惑を考えない行為と云わざるをえません。信号無視をはじめ道路横断中の歩行者と隣り合わせの状況を見ると事故が起らないのは、その場を共有している不特定多数の人達の運転者へのやさしさがあつてのことだと思えます。事故が予測される無灯火、傘差し並びに携帯電話も運転した人が事故を起こせば安全運転義務違反となると規定されています。これからの活動は従来に増して、家庭を基盤とし、職場や地域の人達、ボランティアの仲間達へ自転車の安全利用を訴えていく活動が大切です。市内で街頭啓発をしている時「チラシで事故はなくならないよ」と言われることも

一度や二度ではありません。何と厳しい言葉かと感じますが私も同感です。声をかけてくれる市民はその都度、別人ですが初めての出会いの中で一枚のチラシを通して事故根絶にむける姿に共感、賛同してくれる個人や団体は必ずいると信じています。先の市民は異論があつての問いかけかと思ひ、「私も母親を交通事故で失つた一人で、その悲惨さは言葉で云い表わせない」と話すと、「悪かつたね、そのチラシあるだけ下さい。自宅の近くで皆に配るわ」と言ってくれ、これからもお互いに頑張ろうと話してその場を別れました。このような出会いが意識の変革につながると思っています。意識を変えることは簡単ではありませんが、第三者の目で物事を見つめ周囲に目を向けることが重要だと考えています。大人になっていく児童・生徒を対象にしつつ、その児童・生徒の親達に焦点を当てた取組みをすることで、次のこの世代で今日目指している安心・安全な街づくりを実現させる以外に方法は無いと思います。私は、罰則有る無しにかかわらず共生共存できる社会を構築していくこと、そのため一人ひとりが意識改革に向けての啓発活動を行い、危険行為を断固許さない気運をもつともっと盛り上げていくことが大切かつ重要だと考えます。この課題実現に向けて小さくても自分にできることを粘り強く進め、一人でも多くの人達との出会いを求め輪をひろげていくことだと考えます。息の長い活動となりますが一日一日が交通安全の日であり、それは尊く地球より重い命を守る日々です。私達高令者は多くの体験をしてきました。これからの社会を担っていく人達への贈物として、交通ルールの厳守と命を粗末にしない、相手の立場に立つて物事を考える、こうした道理を引継ぐ役割を果たしていくことで、自転車の安心・安全な利用の普及を図り、地域の中で自転車による交通事故根絶を図るため、これからも一層頑張っていくことが私達の役割とと思っています。



# はじめての乗り物の自転車が、 生涯ベストフレンドであり続けるために

主婦  
清水 洋子 (65)

私の家は、生まれた時、父が会社を経営していたので、従業員の方に、小さい時から、自転車に乗せてもらっていました。それで練習の時には、あまり、こわいという抵抗はありませんでした。でも何回か、ころんで、泣いている写真が今でも残っています。小学校になってはじめて、乗れるようになり、ルンルンで乗っていました。まさに世界が変わったかのように感じ、乗るのが楽しい日々でした。その日以来、六〇年近く、今もほとんど毎日、自転車に乗らない日はない位、私の人生とは、切っても、切れない相棒

のような大好きな存在です。結婚してからも、三人の子供に恵まれ、小さい間は、前と後、その上、まだ、一人おぶって、乗る毎日でした。私と同じように、子供達にも、夫婦で教え、三人共乗れるようになりました。家族五人で、各々の自転車で走ったのも今では、いい思い出です。母から電動自転車を買ってもらって、重たい物でしたが、珍らしく、速さに大喜びでした。今でもずっと電動自転車に毎日乗っています。同居の母が高齢になって、移動手段として、自動車の必要性が高まりました。

定年になった主人と二人で、自動車教習所に通い始めました。そこで、はじめて学ぶ、交通ルールの中で、自転車が軽車両、車の仲間であることを、はじめて知りました。これだけ多くの事を学び、数ある標識を覚えるのは、五〇代後半の私には、パニックでした。

しかし、今まで、ほとんどの事を知らないまま、自転車には、堂々と乗ってきた自分がいました。でも自動車と違い、自転車教習所もなく、教えていただくチャンスもなく、ただ「気をつけてね。」という母の言葉を背中に聞いて、乗っていました。逆走、無灯、酒気おび、イヤホーンをつけての運転、しゃべりながらの並走運転、中には、スマホをしながらの運転、歩道は、歩行者優先なのに、平気で、真中を、ベルを鳴して、速いスピードで走り抜ける人、一人一人が、まるで、私の道路のごとく、無謀な運転をするというのが、正直今の実態です。もちろん、自転車がエコで、健康にも良い、老若男女の移動手段であることは、事実です。

しかし町での自転車の運転の様子を、車の運転席、助手席という場所から見ると、思わず、注意したくなる人が大勢いました。

私も急ぐので、信号を大急ぎで走り抜けていた一人です。

これで事故がおきない、はずはないと実感しました。

運転の初心者の中には、特に、左折のときなど自転車、単車は、ピリピリする存在でした。

そんな時、教習中に、教官より、歩車分離式の信号機の事を教えていただきました。

大切な子供を交通事故で失なわれたお母さんの涙が、行政に長年陳情され、あのような信号機が出来たという話を聞きました。

全国すべての信号機が、あれにかわれば、事故が減るのは、まちがいありません。

その話で大感動しました。自動車の運転は苦手でしたが、唯一ほめられたのは、無理な運転はしないこと。道路はゆずる所。規則を守るところ。歩車分離式の信号機の話聞き私も自転車マナーの向上の活動に、はじめて本気で意欲がわき上りました。自動車の免許は、運よく一回でいただきました。多くの事を学び、やっと取れた免許証をいただいた感動は、今でもはつきり覚えています。わが家は、主人の運転で、九一才になった母と三人で、仲良く旅行に行く事ができ、まさにもっと広く、大きく人生がかわり感謝の日々です。

さて、教習所を卒業してからの私は、まず自転車に乗る姿勢をかえました。どんな小さな信号でも必ず守る。できるだけ、余裕をもって行動する、並走はしない、歩道は、歩行者の方の道なので、走らせていただくという気持ちを持って、ゆっくり走り、道はゆずる、ゆずってもらったら、会釈をするなど、小さな事から実践していきました。そして新聞は大好きなので、関連する記事は、必ず切ったり、テレビ、雑

誌にも気をつけて見るようになりました。社会福祉協議会でも、活動をさせてもらっていましたので、「子供自転車免許証。」の話は提案しましたが、防災、防犯、認知症サポーター養成講座の活動もあり、なかなか取り上げてもらえませんでした。

二〇一三年九月、新聞の記事に、大阪市西区で、大阪初！フレンドリーサイクリストになろう、自転車安全運転リーダー養成講座の文字が目飛び込みました。

最速、社会福祉協議会より申し込んでいただきました。

区で同じくボランティアとされていたプロのカメラマンの方と二人で、二日間受講させていただきました。

参加者は、平日の朝や午後一番のため、町会長、女性部長さんらしいタイプの方々が来られていました。初日の三時間は、自転車博物館の館長さんから、自転車の歴史についてまず学び、西警察の婦警さんから、ビデオなどを使って、ルールの説明がありました。

二回目の時は、私以外、全員の方が、自分の自転車に乗ってこられていました。もちろん、私は、レンタルしていただきました。

最初に、先週の歴史のルールの事に対して筆記試験がありました。けっこう勉強してのぞみましたが、むずかしい所もありました。

その後、体育館に移動をして、交通課の巡査部長さん達が、信号機をはじめ、いろんな物をセットして下さり、その中を、セットをたおすことなく、自転車で、ルールを守って走行する実技試験も一人一人行

なわれました。マナー違反を、コントで、巡査の皆様が、演じて下さり、その間に、筆記と実技の試験の採点をして下さいました。終了後、五段階別に、(SSD)までの自転車安全運転リーダー講習修了証を署長さんから、全員、一人一人手渡していただきました。

私はAでトップクラスの成績だったようです。この行事は、大阪西区の区役所、社会福祉協議会、警察が、協力しあつて、事故者を減らしたいという熱い思いがあつて実現したとうかがいました。この活動が、もつと連合町会や、マンションのような、参加しやすい、小さな組織で、できれば、もつと効果は上がると思います。

その後私は、阿倍野区の区制会議のメンバーに公募しました。そして安全、安心、健康部会に所属する事ができました。

去年より、区内の中学生対象に、スケアード、ストレイト(スタントマンによる交通事故の再現)が二校ずつ実施されるようになりました。校庭でのプロのスタントマンの方々の迫力満点の実技に、驚くばかりでした。

参加者は、生徒、教職員、PTAの代表、行政からは、区長をはじめ、担当の区役所の方、もちろん、警察の方々も応援して下さいました。予算や日程の都合もあり、一斉に開催は無理かと思えます。それならば、是非実況を撮影し、区内の中学生、高校生にも、ビデオ鑑賞をして、事故のこわさを共有してほしいと切に願っています。

エネルギー不足、健康維持の上からも、ますます、必要とされる物だと思います。

春と秋の全国交通安全週間には、小・中学校でも、幼稚園でも、交通安全週間として取り組まれています。二〇一四年六月一日、自転車マナーアップin京都が開催されたという記事を目にしました。

素晴らしい点は、京都市民に向けた、自転車マナー向上のためのイベントが、京都市、京都府警の主催で開催されたことです。

やはり行政の真剣さが、イベントの成功につながったと思います。エシカル・サイクル・オーガニゼーション、自転車のマナーアップを考えるプロジェクトのおかげで、一万人の来場者があつたとありました。行政とバラバラではなく、メーカーや保険会社など、多くの方々が、いっしょにやる事に意味があると思います。

最近では、いろいろな保険も出ていると聞いています。

ヘルメットも安全性の面からは、子供だけでなく、高齢者の方にも、素敵で、オシャレで、もちろん安全で、震災の時も使える、そしてもう少し安価で、介護保険も利用できるようにすれば、装着率もあがると思います。

イベントでは、実際に乗って学ぶコーナーあり、ルールなどをわかりやすく説明するコーナー、便利グッズの紹介コーナー、万が一の備えのための、損害保険の紹介コーナーなど、一日で、親子で楽しく、サイクルライフを充実する日を、各地で、開催する必要性に迫まれていると思います。

又前回参加した大阪西区の安全運転リーダー講習二回目に参加させていただきました。

今回はルールの説明とともに、H社の製品で、自転車シミュレーターを使つての危険予知を知って運転

したり、採点もしてくれる機械を紹介してもらいました。

大阪西区の企業が、従業員の社内研修のために持っておられ、区のイベントには、貸し出しされることでした。値段が九〇万円と高価なために、残念ながら、簡単には手に入りません。しかし大阪府で一台レンタルして下さるとい事が調べてわかりました。また記事を見て、住吉区に勉強に行きました。そこで、S（株）という会社があり、無料でレンタルして下さるようになりました。この会社は、全国で駐輪場や駐車場を管理運営しておられ、私の町の駅前も、この会社が経営されているという事でした。事務所では、事業説明の後、今回、こちらの会社から、無料でお借りする自転車シェアレーターの説明と幼児向けに、タッチ君という機械も、コンピューター接続の高価な物のため、移動、当日の運営まで、時間帯は、二時間ほど参加者の皆様に使用していただけるとい説明がありました。

実際、機械にふれ、危険予知を考えながらの運転はむずかしいものでしたが、ワイワイ、ガヤガヤと楽しく学ぶ事が私ほできました。

今秋、阿倍野区つながりフェスタのイベントで活用すべく、区役所、社会福祉協議会とメンバーで準備中です。

去年秋には、自転車に関する、アンケート調査を実施しました。警察の方々にも応援していただきました。当日は実際には午後二時間でした。二〇〇〇名の参加者がありました。

①男性 四八名 女性一六二名

で参加者の一割の人がアンケートに協力して下さいました。

二〇代 男性 三名 女性 二一名

三〇代 一九名 五八名

四〇代 八名 三五名

五〇代 四名 一七名

六〇代以上 三名 二一名

三〇代、四〇代の最も、子育ての中心のママの声が集められたのは嬉しく思いました。

② 自転車が軽車両であるという質問に対して、知っているとは答えた方は、

二〇代～四〇代で 一一九名

五〇代～六〇代でも 五八名の方が知っておられ、全体では 八一%の結果でした。

③ 区内での事故数が含まれているという問いに対しては、

知っている 一四〇名 六五%

皆さん、事故が増え、危険だと、全世代が感じておられました。

④ 又自転車が自動車と交通ルール上、同じ扱いになるということに対しては

知っている 一七六名 八一%

これも全世代を通じて知っておられる方が多いのがわかりました。

⑤ いよいよ「自転車安全利用五則」を知っていますかという問いに対して

知っている 三六名 一七%



知らない 一八〇名 八三%

とやはり周知不足の大きさを感じた結果となりました。アンケートに答えて下さった方には、粗品とともに、もちろん、安全五則を入れたティッシュを手渡し、覚えてほしいと語っていきましました。

⑥ 自転車対象の賠償保険があるのを知っていますかという間に、

知っている人 一八三名 八五%

⑦ でも加入状況を問うと

加入している 五一名 二四%

加入していない 八八名 四一%

無回答 六〇名 二八%

加入したい 八名 四%

必要性を感じない 九名 四%

現実には、三〇%弱しかが加入の方向で、四〇%が加入せず、二八%の無回答の方の理由を是非問いたいと思いました。

⑦ 実際に自転車に乗っていて、ヒヤッとした経験を問うと、

ある 一七一名 七九%

ない 四五名 二一%

お年寄りだけでなく、子育て世代の方々にも割合が高いのがわかりました。

⑧ ヒヤットとした内容の問いに対しては

- |    |                 |     |
|----|-----------------|-----|
| 1  | 飛び出し（人・自転車）     | 二〇名 |
| 2  | 出合い頭・一時停止（自転車）  | 十八名 |
| 3  | 曲がり角・一時停止（自転車）  | 十七名 |
| 4  | 接触未遂（人・自転車・自動車） | 十五名 |
| 5  | スピード・ニアミス（後方）   | 十三名 |
| 6  | スピード・ニアミス（歩道上）  | 十二名 |
| 7  | 軽接触（軽事故）（人・自転車） | 十名  |
| 8  | スピード・ニアミス（前方）   | 九名  |
| 9  | 信号無視            | 八名  |
| 10 | スマホ・音楽ながら運転     | 七名  |

歩きスマホと続きました。信号が、かわっても、左右確認、一呼吸して、スタートする余裕を持って、運転してほしいと思いました。

①最後の問いは、自転車マナーを学べる機会があればという問いに対して、

- |       |      |     |
|-------|------|-----|
| 参加したい | 一七七名 | 八二% |
| 参加しない | 三九名  | 一八% |

全世代を通じて、参加希望者が多いのが、よくわかり、次の活動のヒントとなりました。

アンケートをふまえ、今年十月末のイベントでは、区役所、社会福祉協議会、警察の方々と、アンケートの結果の表示とともに、大阪府やS（株）の皆様のおかげで、自転車マナーアップシミュレーターを二台お借りして、参加者全員が、自転車の運転を見直すきっかけになればと思っています。幼児用には、タッチ君という機械も使って、ルールを守り、参加者には、写真入りの受講証が記念にもらえます。六月から、道路交通法が改正されました。しかし内容の十四項目の説明の周知がされないまま、厳しい罰則が発表されました。マナーの悪い大阪、早速、ブレーキのない自転車で二回注意を受け、講習会に参加する人が、一人出たというニュースに、残念だと思いました。

阿倍野では、去年、朝のラッシュの歩道で、自転車どうしの正面衝突で、女性の方が亡くなられ、九八〇〇万円の高額な保険金の話に、たかが自転車ぐらいという時代ではなくなつたと実感せずには、おれません。いつ子供でも被害者だけでなく、加害者になるやもしれません。多くの事を考えて、この自転車の対策がますます急務だと思えます。

私は、幼時から高齢者まで、すべての自転車に乗る人に対するマナー講習の重要性を考えてきました。まず幼児期：自転車販売店は、ヘルメット、親に対して安全五則の説明のパンフレットの配布をし、教える親の方が、よく理解して指導してほしいと思います。幼時と、走る時は、できるだけ、ゆつくり、人通りの多い所は、気をつけてやってほしいと思います。

幼稚園入園後からが、三段階で、親子の自転車講習会の開催を義務づけて、正しい運転技術を最初にきちんと教えてほしいと思います。親や祖父母の方も、いっしょに学び、いっしょにルールを守ってもらい

たいと思います。

年少児：まず左右の確認、スピードに気をつけるなど基本をマスターする。できれば、左右指差し、声確認など、それが合格すれば自転車運転入門証（ホップ）

年中児：ブレーキなどもきちんと使え、信号の確認などレベルをあげて、自転車の技術がアップになっていけば、自転車マナーアップ証（ステップ）

年長児：さらに技術面プラス、簡単な標識もゲーム感覚で、楽しく頭と体で理解してもらおう 幼児自転車免許証（ジャンプ）

決して幼児から乗ってほしいと思っっているつもりはありませんが、乗り始めの緊張感、レベルアップを見えた形で子供の自信につなげていける形になってほしいと願います。

親子共に参加できる曜日に、開催し、家庭でも、日頃から、安全運転を話題に、上手になったら、しっかりほめて育てていってほしいと思います。

小学校からは、家族で自転車を購入の時には、家族保険に入ることを義務づけてほしいと思います。ヘルメットはもちろん、身長にあった自転車選び、安全五則、道路交通法のパンフレットを必ず手渡し、常に、家の目につく所に、はっておくなどです。保険も、家族で入りやすい価格帯の商品を保険会社で考えてもらい、加入が増え、万が一の不慮の事故のために、備えてほしいと思います。行政、自転車メーカー、販売店、保険会社の連携を密にできれば一番いいと思っています。ヘルメットの子供用は、もちろんですが、高齢者、六五才以上の方には、オシャレ感のある、震災等にも使える、低価格で購入できる物をメー

カーに提供していただき、安全講習会や、高齢者の多い行事に、できるだけ、身近かに感じてもらえる努力も必要と思います。私は、去年、安全協会を通じて、八〇〇〇円台で購入しました。データによると、自転車事故で死亡する率が、二三年度、六二八名で六五%、頭部によるものは、そのうちの六三%という結果が出ていました。自分の自転車ライフを少しでも安心・安全で長くする意識をふだんから持つてほしいと思います。

小学校に入学してからは、幼稚園で学んだ事が、しっかり身につけているかを五段階評価で、できれば、親子自転車教習所の開催によって、子供自転車免許証を発行してほしいと思います。交通標識も、数を増やし、最高のゴールド免許証を取った子供は、校内で発表して、みんなで、正しいマナー運転をしてほしいと思います。自転車免許証には、写真を添付し、私が車の免許証を取ったあの日のように、安全運転を意識する日となってほしいと思います。

又中学校、高校からは、阿倍野のように、スケアード、ストレイト（スタントマン）による交通事故の再現）の実施などいいと思います。

そして道路交通法十四項目の徹底、標識の理解を深める等、通学に自転車を使う生徒には、違反をしたら、通学免許証を失うという厳しさを教えてほしいと思います。朝のラッシュ時のスピードには、歩行者の事を考えていない様子が伝わり、事故がいつおきても、おかしくない状態に少しでも役立ててほしいと思います。

十八才になったら、自動二輪車が許可されます。それまでに、しっかりルールを守る事、標識等も、小

さい時から、無理をせず、身につけてほしいと願います。

会社等でも、最近では、自転車を通勤に利用することを奨励しています。環境にも、健康にも、いいのですが、自転車保険、ヘルメット着用などを推進してほしいと思います。

一つの事故が、家庭も人生も狂わせ、その上企業のイメージ低下にもかかります。

自分の会社からは、マナー違反者ゼロ作戦を公私ともに意識革命をうながしてほしいと思います。

レンタル自転車登録をして、指定された場所に返却すれば、開始時間、返却時間とで料金が計算されて、コンビニなどで利用カードが購入できるシステムを作るなどをすればと思います。

最初の登録の時点で、保険加入等がされていて、マナー違反がないかなど、ルール作りが大切だと思います。

車が七〇才になったら、自転車安全講習会を受講するシステム作りを考えています。

視力や運動能力も低下し、十四項目もしっかり理解してもらい、安全運転ができるという結果が出れば、シルバー自転車免許証を持って安全運転で、しっかり信号の見落としなどに気をつけて、家にとじこもる事なく、楽しい自転車ライフを送っていただきたいと願っています。高齢の方は特に、骨折が発端で、認知症にもつながったという話をよくうかがいます。「こけたら、人生終わるで。」と自分にいいきかせて、ゆっくり乗ってほしいと思います。

先日、大阪難波、高島屋の前で、ユニホームの男性の皆様が、立っておられました。ボランティアの内容をうかがいました。

サイクルサポーターさんで、繁下街の違法駐輪の注意をして下さっているとのことでした。阿倍野でも、三ヶ所で、週一回、二時間、ラッシュ時にやって下さっているとのことでした。皆さん自転車に乗っておられる方は焦っておられ、注意も大変なようでした。

でもボランティアの皆様ののおかげで、少しずつ改善されています。その中でも自転車のマナーの悪い人が大変多いというお話がありました。うかつに注意したら、反対に逆ギレされて、こわい思いがしましたという声がありました。そこで、是非、行政と警察の応援を得て、市民自らが参加するマナーアップ大作戦を考えたいと思います。

キャッチフレーズ、あなたの勇気で、二〇二〇年のオリンピックめざして、おもてなしの日本、マナーのいい日本、人にやさしい日本をいっしょにめざしましょう。とします。

そして中学生以上、高齢者の方まで、警察や行政の指導をしっかり学び、「自転車マナーアップ隊」(仮称)に登録していただきます。月一回、三時間以上が一枠で、わが地域のマナー向上のために活動をしていただくという内容でこないとします。ユニホームも素敵で、オシャレで着てみたくなるような物で、プライドを持って活動していただけたらと思います。その活動中に気づいた、いい点、問題は、すぐに日誌等で報告をあげ、見落さないようにしてほしいと思います。

自転車がとりもつ縁で、「自転車は、私の生涯ベストフレンド!」と胸をはって言いきれるように、これからもがんばっていきたいと思います。今回、自分の小さな思いからはじめた活動に対して、考えるきっかけを作っていたいただいた、この企画に、心より感謝しています。ありがとうございました。

# 自転車を安全に利用するために必要なこと

## 一 はじめに

戦後七〇年を迎えた今、改めて平和の意味が問われている。もちろん戦争の無い平和な世の中が、何よりも大切なものであることに異論は無い。しかし、私は別の意味で「平和」という言葉の意味を噛みしめている。それは、一〇年以上前に、大手自動車関連部品会社の会長の話で気づかされたことで「今の人は

愛知県警察本部総務部首席聴聞官

鈴木 努 (58)



平和、平和と何気なく使っているが、果たして本当に平和なのだろうか。戦争中は食べ物も物資もなく大変苦しかったが、家に鍵を掛けなくても盗む人もなく、交通事故で命を落とす人もなかった。すべての国民が外の敵に向かって団結していた時代だからである。今は、窃盗をはじめ犯罪が増え交通事故で亡くなる人も毎年、何千人もいる。それでも本当に平和と言えるのだろうか。」という内容だった。確かに、戦中、戦後と現代では、経済や社会情勢、生活様式等も異なり、特に免許人口、自動車台数など交通情勢は全く比較にならないかも知れないが、犯罪や事故のない世の中こそが、真に平和な社会だと気づかされたのである。しかし、残念なことに今でも、全国で毎年四千人を超える方が交通事故で亡くなっており、そのうち五百人以上は自転車乗車中なのである。

## 二 自転車は優れた乗り物か

### (一) 自転車の価値感の変遷

今更言うまでもないことであるが、自転車は燃料を使わないので経済的であるし、CO<sub>2</sub>を排出しないので環境にも良い。そのうえ、走行中も駐車中も道路占有率が少なく、国土が狭く人口密度の高い日本に適した乗り物である。加えて、構造もシンプルであることから、運行に当たって故障やトラブルも非常に少ない乗り物であり、近距離の移動手段としては最適である。確かに、昔は道路環境も悪く、未舗装道路や釘、金属などの落下物が多い時代は、よくタイヤがパンクした。しかし、そうであっても電車やバス等の公共交通機関の発達していない田舎では、多くの家庭において、重要な交通手段として活躍するとともに

に、高価で貴重な財産でもあった。

しかし、最近の舗装された道路ではパンクも少なくなり、ケプラーコードの採用でチェーンが切れるトラブルもなく、安全基準等の整備により、車輪やブレーキが外れるトラブルもほとんど聞かなくなった。その反面、自転車を財産としてみる家庭もほとんどなくなった。昔、見られた質屋さんに預けられる自転車は、今ではほとんどなくなったそうであるし、街を歩いても自転車を洗ったり、整備している人を見ることもなくなった。

このように地位的には低く見られるようになった自転車であるが、質的には大きく進化し、耐久性も安全性も向上している。にもかかわらず、大量生産等により価格はどんどん安くなってきており、まさに使い捨て感覚で使われている。一見、自転車の交通事故と全く関係ないように思えるが、このような自転車の価値感の変遷に代表される経済や社会情勢、あるいは交通環境の変化等が、自転車の乗り方に悪影響を与え、その結果、自転車事故が無くならないことにもつながっていると思う。さらに付言すれば、このような使い捨て感覚で放置された自転車が、犯罪の増加や国民の遵法精神の欠如にもつながっていると思うのだが、いかがであろうか。

## (二) 自転車の危険性を知る

確かに自転車は手軽で便利な乗り物であるが、いくつかデメリットもある。なかでも一番のデメリットは、意外に危険な乗り物であるということである。安く簡単に手に入れられ、免許も不要であることから、

子供からお年寄りまで幅広く利用されているが、速度が出る割には肌も露出し、体を守る構造になっていない。また、三輪車を除き、基本的には二本のタイヤのわずかな接地面でバランスをとりながら進むため、非常に不安定な乗り物で、風の抵抗や路面の段差等の影響を受けやすい。何より一番の問題は、こんな当たり前のことをしっかりと自覚して自転車を使っている人が余りにも少ないということである。この事実で気づかされるのは、交通事故に遭ったとき、という現実が情けない限りである。事実、こんなに不安定で転倒などにより怪我をしやすい乗り物なのに、周囲の音が聞こえなくなるイヤホンを付けて音楽を聴きながら乗ったり、傘差し運転やスマートフォンを操作しながら片手運転をしている若者のなんと多いことか。

もっと具体的に言えば、自転車に乗るときに、果たして何人の人が道路交通法を思い浮かべているだろうか。あるいは、軽車両の運転者として、危険性を認識し、安全な運転を意識しているだろうか。自転車業界も行政機関も、もっと、利便性ばかりではなく、自転車の危険性を訴える広報などが必要だと思う。このような広報は、即効性も期待できず、事故防止対策のうえで一見遠回りの施策ではあるが、まずは、やるべき基本的なことをやるのが大切であり、決して無駄にはならないのである。

### (三) 自転車運転者の責任

一般に自転車の危険性という点と、事故に遭った時に自分が怪我をしやすいという点ばかりに目が向けられやすいが、歩行者との接触や衝突により、他人に怪我を負わせる事故が年々増加している。一〇年ほど

前になるが、自転車と歩行者が衝突し歩行者が死亡した事故で、自転車を運転していた高校生に五千万円の支払命令が出たことが話題となったが、近年、この種の事故が増加しているのである。自転車の運転には、それなりの責任が伴うということを、今後もさらに広報等により、周知、徹底すべきである。

自分の子供が自転車に乗るようになったら、真っ先に交通ルールを守って乗るように指導するのは、親の義務であり責任である。いつの頃からか、子供に自転車を買い与えることのみが、親の責任のようになってるのが情けない。このような流れのなかで、警察では、何年も前から、わざわざ管内の小、中学校に出かけて、自転車の安全な乗り方の講習会をやっている。その甲斐あつてか、大体、中学生までは一時停止も守り、雨の日も合羽を着て傘差し運転をしないのだが、高校生になった途端に平気で傘差し運転をする。一時停止場所でも止まらない、二人乗りや無灯火で走るなど、違反を挙げたらきりが無い。中学生の時には被っていたヘルメットも高校生になると何故か、かぶらなくなる。まるで、高校生になるとヘルメットと一緒に、折角、貴重な時間に学んだ交通ルールもどこかに放つてしまうかのごとく。しかし、そんな高校生も大半が数年後には、父親や母親となるのである。その時、果たして、自分の子供達に正しい自転車の乗り方を教育できるのだろうか。やはり、そんなことを期待することは無理なのだろうか。そして、この先も、ずっと未来永劫、警察が小、中学校に行つて、じきに守つて貰えなくなるであろう交通ルールを講習するしかないのだろうか。

### 三 そもそも交通事故は、なぜ起きるか

#### (一) 国民意識の問題

##### ア 安全に無関心な国民性

昔、日本が高度経済成長を遂げていた時代に「水と安全はタダではない」と言う言葉が流行った。日本の治安の良さを評価しながらも、安全に対する意識改革を国民に訴えた言葉であるが、その当時は、私も真剣に考えもしなかった。まさか、お金を出して水を買う時代が来るなんて、当時は全く想像もできなかったのだが、気がつけば、ペットボトルの水を買うのに何の抵抗もない時代になっている。では、同じように、自分の身の安全を守るための意識も変わってきているのだろうか。否、である。多くの国民にとって、相変わらず、交通事故防止は、防災、防犯、防火対策などと様に他人事としか思われていないのではないだろうか。

例え、身内に交通事故の当事者がいるなどの理由により、非常に関心も持っており、交通安全意識も高い人であったとしても、「安全運転」という言葉には、人それぞれ自分なりの尺度があり、それは客観的には見ることができず、そして他人がそれを評価できないことから、身近で具体的な共通の話題として「安全運転」に関心を持つことを難しくしているのである。つまり、極端な話をすれば、誰が見ても危険な運転をしている人でさえも、自分では「安全運転」と考え自信を持って運転していることがあるという現実が、このことを証明している。

加えて、交通事故の原因は過失によるもので、当事者同士が「お互い様」という交通事故独特の關係も抑止対策の足枷あしかぎとなつている。確かに、大半の事故はちよつとした不注意や運転操作ミスで起きており、私自身も絶対に交通事故を起こさないという自信もない。しかし、自転車や車を運転する以上、交通事故防止に無関心では許されないのである。よく事故を起こしてから、「まさか」という言葉は聞くが、本当にそうなのだろうか。当然、そんな事態は予想して運転しなければならぬような状況でも、平気で「まさか、何々するとは思わなかった」で済ましている人が多いことや交通事故の当事者でさえ、お互いの損害が保険で補償されたからという理由で、事故そのものが無かつたかのように振る舞う人がいることなどから、安全に対する無関心さが心配されるのである。

## イ 行政に対する甘え

このような無関心の理由は、どこにあるのだろうか。私は、交通安全対策なんて誰かがやってくれるものだ、という他人任せの心理によるところが大きいのではないかと思う。この場合、誰かとは行政である。県、市町であり、警察である。その証拠に、見通しの悪い交差点で出合い頭の事故が起きたりすると、すぐに一時停止の標識を付けるとか信号を付けろという。

このような人々の考え方は、極論すると規制がないから事故が起きたという論理であるが、一時停止の規制があつても事故は起きているし、信号交差点でさえ、信号無視や見落としによる死亡事故も何件も起きている。道路交通法によれば、「車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行す

るときは、(中略)できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない」と規定されており、信号交差点や優先道路を除いて、見通しが悪い交差点を通行するときは、徐行、又は一時停止して安全を確認しながら進行しなければならぬのである。自分がこのような運転をしていれば、例え、相手が一時停止を無視して交差点に入ってきたとしても、相手の違反は別として、少なくとも交通事故にはならないのである。やれ標識がなかったとか、停止線や信号が見にくかったとか、ガードレールがなかったとか、交通規制や行政を批判したり、頼るばかりでは、自分の身の安全は守られないということを認識する必要がある。そして、自分の身を守るために何をすべきか、何ができるかを考え、それを実践していくことが真の安全運転につながると思うのである。

#### ウ 権利意識の高まり

私は、かつて、交通警察官として、交通事故の当事者の話を聞く仕事を担当したことがある。その当時、(今もあまり変わっていないと思う)交通事故の当事者というのは、なぜか相手の悪いことばかり言う人が多いと感じた。相手に一時停止があるのに止まらなかったとか、急に進路変更して割り込んできたとか、相手が信号が赤になってから突っ込んできたとか、自分からはそう見えただけなのかも知れないようなことを、なぜか確信をもって話す人が多いのである。実際、相手の言い分を聞くと、双方の話は全く違っている。事故の原因を振り返って、自分がどのようにすれば事故を防ぐことができたかを考えるのではなく、「相手がこうしてくれれば事故は防げたのに」という姿勢だ。この

ような人に接するたび、「かわいそうだが、この人は、また事故を起こすなあ」と非常に残念な気分になったものである。そして、このような相手に責任を転嫁する考え方、意識がある限り、この世から永遠に交通事故はなくならないと思った。

日本人の国民性の一つに勤勉さが挙げられる。与えられた仕事や課題には全力で取り組み、何事にも完璧を求め、お互いに気持ちよく生活するために周囲に気を配り、人付き合いにも極力注意しながら生活するという姿が、ずっと長い間、世界でも高く評価されてきた。しかし、私は、昨今、このような評価が失われつつあるのではないかと思っている。まず、周りに気を遣うことがなくなってきた。このことは、公共の乗り物や公衆の面前での傍若無人、自分勝手な振り舞いをする人が多くなったことや、これに呼応するかのごとく「羞恥心」という感情が消え、「世間体せけんてい」という言葉とともに、死語になってしまったことから裏付けられるのではないだろうか。現代では、周囲への気遣いもなく、自分さえ良ければいいという自分勝手な要求や行動をする人が増えて、このような考え方、ライフスタイルがそのまま歩行者や高齢者等交通弱者への思いやりが無い自転車や自動車の運転に現れていると思えてならないのである。

## 工 公德心の荒廃

個人の権利意識の高まりに反比例して、公德心はどんどん荒廃してきており、このような国民意識の変化が間接的に交通環境にも悪い影響を与えていることは間違いないのではないだろうか。もとも



と車の運転は、周囲の状況を見ながら、気を遣いあつて譲り合う気持ちが無くては成り立たないのである。それが、現実には、制限速度を守っている車を追い上げて煽あおったり、一台でも先に割り込む、横断歩道に歩行者がいても止まったら損とばかりに知らん顔して止まらない、というような身勝手な運転をしている人があまりにも多い。

また、最近は沈静化したのが、何年前か前、電車内の化粧や食事が問題となったことがある。その時、「化粧して、何がいけないの」と言う問いに「マナー違反です」とだけしか言えず、明確な答えがでないことに苛立ちを覚えたのは私だけなのだろうか。このような風潮に共通するのは、公德心の荒廃、あるいは欠如である。また、公德心とは異なるが、最近では、国民の自制心の欠如も痛切に感じている。「誰も見ていないから」違反してもいいとか、「皆が速度違反しているので流れに乗らないと危ない」と身勝手な理由を付けて交通ルールを無視し、それを正当化しようとする人々のなんと多いことか。日本は、法治国家である。誰かが見ているから守るとか、見ていないから守らないという問題ではないのである。最近の交通事故や交通違反の実態を見ると、このような一見、車の運転と直接は関係ないような国民意識の変化が、確実に交通事故の遠因となつていゝと思わざるを得ないのである。

昔は、誰も見ていなくても、神様やお天道様てんちうさまが見ていると言われたり、面倒でも、遠回りしても自分だけは常に正しい選択をしようという気持ちがあつたように思うが、最近では、すぐに損得勘定や利己主義で行動し、交通違反に対しても、バレなければいいとか、事故さえ起こさなければ捕まらないとか勝手な言い訳をして、悪質かつ危険な交通違反を平気で繰り返している者が増えていゝような気

がする。

### オ デジタル化社会に対応しきれない国民意識

今更、デジタル化社会というのも奇妙な感じがするほど、デジタルという言葉が当たり前になった。家電製品から携帯電話や無線機を始めとする通信機器、自動車のメーターだって一部のマニア向けの車種などに液晶のアナログ表示があるものの、主流はデジタル表示となっている。自分の車のメーターが、どのように表示されるか知らなくても車は動くので、改めて言われると速度メーターの表示が思い出せない人もいるのではないかと心配するほどデジタル化に溶け込んでいる。しかし、速度メーターが針ではなく数字で表示されることにより、時速何キロで走行しているとか、制限速度をどれだけオーバーしているかが一目瞭然となり「違反に気づかなかった、知らなかった」では済まされなくなった。

そして、かつての針のメーターのように、自分に都合良くファジーな読み方をする事が出来なくなった。しかし、このような何気ない社会の変化に、国民の安全意識や遵法精神が伴っていないと感じている。折角の技術が、真に人間の安全に活かされていないのである。もっと過激な言い方をすれば、本人は気づいていないが、デジタル社会に適合できない人が増えてきていると言えるのではないだろうか。つまり、現代では、車を安全に運転し速度違反等交通違反をしない、そして、交通事故を起こさないためには、最終的には運転者の「心のブレーキ」を始めとする安全運転に対する強い意識

が、一層、重要となっているのである。

また、科学技術の進歩はエアバッグや衝撃吸収構造等の安全性に貢献したほか、最近では、超音波センサーや高速画像処理技術などを駆使した自動ブレーキなどの衝突回避システムを搭載した車両が販売されており、追突事故や路外逸脱等の防止に役立っているようである。しかし、こと車の運転に關しては、これらの機能は全て補助的なものであり、常に、運転（制御）しているのは運転者（人）であるということをおぼろげに忘れてはならない。ドライブレコーダーをはじめ、このような便利な機能は、積極的に取り入れつつ、常に、最終の安全確認は直接自分の目で行うということをおぼろげに忘れさせて、交通安全教育のあり方が求められているのである。そうしないと、機械に頼りすぎてしまつて、例えば、バックモニターを見ながらバックして、後ろを横切つた自転車と衝突した、というような事故を永遠に無くすことができないだろう。

## （二） 交通環境の問題

### ア 交通規制に頼り過ぎない

交通事故を防ぐために心理面において最も重要なことは、譲り合いの精神であるが、これが失われて久しい現代においては、残念ながら標識によつて速度を規制したり、信号機などで交差道路の優先権を明確にしたりせざるを得ない。しかし、家用乗用車の一世帯あたりの保有台数が、全国平均で

一・〇六九台となり、（一般社団法人 自動車検査登録協会及び総務省人口統計資料） 全家庭に一台、

地方では、一家に三、四台となり、どこに出かけるのにも車の時代となった現代、道路には車が溢れ、本来、生活道路で住民以外の車が入らなかつた道路にまで、車が入るようになった。ある時は、近道として、またある時は、渋滞の抜け道として、地元の人しか通らなかつたような道を猛スピードで走り抜ける車が出現し始めた。この傾向に拍車をかけたのが、カーナビの普及である。

全く知らない道でも、ちゃんと目的地まで案内してくれる。しかし、カーナビはルート案内しているだけであつて、実際の道路状況や交通規制に従つて案内しているわけではないのである。現実には、カーナビのルート案内に従つて知らない道に入り込んで、交通事故を起こした人を何人か知っている。それらの人の多くは、急いでいて近道を選択したとか、初めての道で交差点に気づかなかつたとか話しているのだが、まるでカーナビの所為せいで事故を起こしたと言っているように聞こえる。

一方、生活道路を侵略された形の地域住民としても、昔のままの意識では交通事故に遭うことになると。特に、近距離の移動が多い自転車は、相変わらず、自分の敷地のような感覚で乗ることが多いが、これは非常に危険である。その理由は、生活道路では、一時停止や信号機等による交通規制がない場合が多く、お互いの譲り合いとか、経験則による運転などによつて事故を防いできたからである。しかし、今日では、何ら、生活道路特有の危険を察知することもなく、何も考えず、ただカーナビの誘導に従っているだけの運転者が道路に溢れているからである。

確かに、生活道路を含めて、全ての交差点に一時停止標識を立てれば、出合い頭の事故が減るかも知れない。しかし、実際には物理的に標識が立てられない道路や予算的な制約などがあり、交通規制

のない交差点の方が多いのである。だから、標識や信号機などの交通規制に頼るより、道路交通法の原点に返って、見通しの悪い交差点の通行方法を学び直した方が、はるかに現実的である。また、折角、高額な経費を掛けて設置した信号機であっても、深夜や早朝などに平気で無視する車や自転車（時には歩行者）を見ると、信号機や規制標識に税金を投資し続ける意味も考え直さなければならぬのではないかとさえ思う。

今後もカーナビの装着率が高まるにつれ、このような生活道路や裏道の交通事故の比率が高まっていくと思うと非常に心配である。

#### イ 歩車分離交通の推進と自転車の立場

歩行者保護で最も効果があるのが、ガードレール等で歩道と車道とを物理的に分離することである。この対策は、実際に道路拡張などの際には積極的に行われているが、ここで問題となるのが自転車通行帯の確保である。平成二〇年の道路交通法の一部改正により、一部の例外を除き、自転車は車道の左側端を通行することが、より厳格に規定された。しかし、法律に従って車道を走れば後続の車からクラクションを鳴らされるとか、排気ブレーキを掛けられるなどの嫌がらせを受けたという苦情や、道路端には砂利や空き缶、金属ゴミ等が散乱していて、却って危険であるという話も聞く。かといって、自転車専用通行帯を設けるほどの道路幅員もない。そうになると、折角、一部改正により、自転車の利用拡大と安全確保に大きく前進したと思ったのに、また昔のままの運用に留まとどってしまふ恐

れが出てきてしまった。もし、そうなれば歩行者にとつても、自転車との衝突、接触という不安が、永遠に解消されないことになってしまう。そうならない為に自転車専用道路の整備を推進するとともに、当面は、自転車の通行方法の指導、取締りなど合わせて、車とも歩行者とも接触せず、しかも、自転車を利用しやすい道路交通を確保することが重要である。

#### ウ 道路整備のあり方

狭い日本であるが、国や県、市町村の都市計画等によって、常に新たな道路が整備され続けている。その結果、新たにできた幹線道路と旧来の道路との優先関係とが複雑となり、幅員の広い幹線道路に一時停止があつたり、幹線道路に入ろうとする車両が生活道路に入り込んで、新たな渋滞を起こしたりしている。また、幹線道路の出現により学区や地域が分断されたり、生活圏が変わることもあるほか、交通の流れは大きく変化するのだが、そこで生活する地域住民の多くは、相変わらず昔からの意識と自分なりの運転感覚で自転車や自動車に乗っている。そのため、自転車に乗って道路を横断しようとして歩道から急に車道に出て、自動車と衝突する事故や、交通頻繁な幹線道路を無理に横断して車にはねられる事故が起きたりしている。

確かに、交通の円滑化のためには、新たな道路を整備することも重要であるが、今後ますます進む高齢化社会に向けて、そういう幹線道路は高架方式にするとか、経費が増加しても立ち退きにより道路を拡幅するとか、地域住民の生活を大きく変更しなくて済む方法を検討しつつ整備する必要がある

のではないだろうか。永遠の高度経済成長を目指すような都市計画ではなく、そこで暮らす住民が安心して暮らせる安全な地域、そして、交通環境を考える時代を迎えていると思う。また、そのような道路整備をしていかないと交通事故も無くならないと思う。要するに、自動車は少しくらい遠回りしても、多少不便になっても仕方ないと割り切り、それよりも歩行者や自転車車が安全に通行、横断できる道路整備を多くの国民は望んでいると思うのだが、いかがであろうか。

### (三) 交通指導取締りの必要性

道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図るといふ道路交通法の目的を達成するため、交通事故防止には指導、取締りが不可欠である。平成二十七年六月から、やっと自転車を対象とした指導、取締りが強化された訳であるが、自動車の交通指導取締りでさえ議論が絶えないのだから、免許も持たない自車が対象となれば、さらに多種多様の意見が出されることだろう。国会議員でも「見通しの良い道で、制限速度を二〇キロ超えても危険性はないだろう」などと発言して、速度違反の取締りを疑問視して話題になったことがあるが、私は、何の為の速度規制なのか、速度が交通事故に及ぼす影響を考えて発言して欲しいと思った。現場では「もう一〇キロ遅かったら、衝突せずにはまったのに」という交通事故がいくつもあるし、これからも、益々超高齢化社会が続くのに、運転者の衝突回避能力が向上していく根拠は何も無いのだから。

一般論として、全ての人間は、常に本能的に自由に行動したいと考えている。そんな願望を叶えてくれ、

好きな時に好きなように移動できる車は最高の乗り物である。しかし、それぞれの運転者が自分勝手な判断で自由に運転されては、危険極まりなく事故も発生し、交通の安全と円滑を図ることもできない。そこに、速度制限を始めとする交通規制や交通指導取締りの必要性が存在するのである。なのに、その点が国民に正しく理解されておらず、交通規制や指導取締りへの不満が絶えない。試験によって運転を許された自動車の運転者でさえこうなのだから、なら公的機関の教育、訓練を受けることなく、単に、いつのまにか既成事実として自転車を利用しているだけの人々の不満や反感は容易に推測できる。しかし、すべては国民の安全のため、自転車運転者の安全のためという信念を持って交通の指導、取締りを徹底して進めていくべきだと考えている。

#### 四 自転車の交通事故を無くすために

##### (一) 危険性の再認識

自転車事故が増加している遠因の一つに、自転車を利用する者の危険性の認識の欠如があると思う。言い換えると、自転車を安全に乗るという意識が欠けているのではないかと思うのである。便利で手軽な乗り物、安価でガソリン代や点検、整備費用が不要な経済的な乗り物という側面ばかりを見て購入し、深く考えずに利用している国民が大半ではないだろうか。あるいは、そんなことさえも考えずに、ただ利用しているだけという国民がほとんどではないだろうか。

だから「安ければ安いほど良い」とばかりに安全基準をクリアしていない自転車を購入したり、ライト



が点かない自転車、ブレーキの利かない自転車に平気で子供を乗せている親もいる。若い奥さんが、日傘を差しながら、小さな子供を乗せて片手運転をしている。急ブレーキで転倒する危険が予測できないのか、転倒したら子供も怪我をすることが分からないのか、一体、何を考えているのかと憤りさえ覚える。また、高校生が前も見ずにスマートフォンを片手で操作しながら歩道を走っている。平気でこのような危険な行為ができるのは、自転車は場合によっては危険な乗り物となるという認識が欠如していると思えない。そして、このような運転をする人々は、本人が気づいているかいないかは別として、身の安全に対して無関心な人だと言えないのである。

自転車は、便利さの代償として大きな危険も孕んでいる、ということを変更して認識したうえで利用すべきである。決して便利とか、経済的とか、そこにあつたからというように軽い気持ちで、安易に乗るべきではない。そうしない限り、自転車の交通事故は無くならない。

## (二) 自転車は軽車両である

自転車の交通事故防止対策を考える時、現状認識として、まず知っておかなければならないことは、「自転車は軽車両である」という当たり前のことである。しかし、この当たり前のことが、全ての国民に十分に理解されている訳ではないのである。なぜ、そう言えるかという点、現実を見れば分かるのだが、ある時は歩行者、ある時は車両と非常に身勝手な都合で利用されている。自動車の運転免許証を持っているお父さん、お母さんですら、そうなのだから、免許証を持たない中学生、高校生はいわずもがなである。こ

の原因は、日本には自転車の運転免許制度がないため、しっかりと安全教育を受ける機会がないまま、単に、既成事実として自転車を利用しているという現実にある。確かに、小学校や中学校の交通安全教室の機会などで、自転車の安全な乗り方についての講習を実施しているが、一旦、家に帰れば、お母さんが一時停止場所でも止まらない、傘差し運転する、お父さんが酒を飲んで自転車で帰ってくるという現実を見て、折角の学習効果も水の泡となってしまうのではないか。まずは、家庭で、親が率先して法令を守って、「自転車も車両」という当たり前のことを、手本を見せて実践しながら教えていかないと解決しない問題だと思う。

自転車は普通に乗っても、時速二〇キロメートル近い速度が出る乗り物であることを、果たして何人の人が知っているだろうか。自転車さえ正しく乗れないまま成長し、一定の年齢になると、安全意識は自転車のままで、原動機付自転車や普通車に乗るものだから、いつまで経っても交通事故がなくならないのである。

### (三) 自転車のルールが安全な社会の原点

自転車は単純な作りで手軽に乗ることができるが、当然、交通ルールは守らなければならない。飲酒運転の禁止は当然のことながら、傘差し運転、踏み切りや一時停止場所での違反など、巷では目に余る光景が溢れている。私は常々、自転車のように構造が単純でシンプルな乗り物が正しく乗れないのに、自動車のように瞬時に高度な判断を要求され、複雑な動きをする乗り物が的確に操作できる筈がないと思っ

るのだが、間違っているだろうか。まずは、自転車で正しい乗車ルールや道路交通法を学び、咄嗟の時の回避方法を体感することが、その人の将来の安全運転に繋がるということをすべての国民が自覚し、実践すべきである。いつまでも自転車は被害者、交通弱者として保護されるべき乗り物という意識では、自転車事故は無くならない。真剣に自転車事故を無くそうと思うなら、まずは正しい自転車の乗車ルールを実践しなければならぬ。自転車は、市民生活に直結した身近な乗り物であるが故に、自転車を安全に乗る方法を学び実践することは、自分が安全に暮らして、成熟した交通社会を築くうえで絶対の機会である。それなのに、大半の国民がこの事に気づかず、結局、貴重な学習の機会を逃したまま自動車を運転するようになるのである。その結果、自動車の運転でも、自転車の延長のような適当な運転になって、一時停止場所でも確実に止まらない、携帯電話を架けながら運転する、信号機を見落としたり、横断歩道の歩行者に気づかず轢いてしまうというような運転をするのである。

そもそも、人間というのは誠に勝手なもので、車を運転するようになると、途端に自分が自転車に乗っていたときのことは忘れてしまうのである。そして、自転車では一時停止場所で止まったことがない人までもが、平気で「自転車側に一時停止があるのだから止まるべきだ」と言うのである。こんな時、私は、つくづく「もう少し相手のことを思い遣る気持ち、周りの交通に気を配る余裕があれば、事故は無くなるのに」と非常に残念に思うのである。

今、自分の子供さんが自転車で通学や外出する際、無事を祈って外に出て見送っている親御さんが、一体、どの位いるだろうか。子供さんだって、親から見守られているという気持ちで自転車に乗れば、急な

飛び出しや無理な道路横断など無謀な運転はできないはずである。昔から、このようにして、親から子へと自然に交通ルールを守る大切さが伝えられ、そして、身に付いてきたのであるが、今、その原点が揺らいでいる。

#### (四) ドライバーの意識改革

大半の人が、今は運転者、つまりドライバーであっても、過去に自転車に乗った経験があると思う。あるいは、現在も、自転車を利用している人も多いのではないかと思う。それなのに不思議なのが、自転車利用者に対する思いやりがなさ過ぎるということである。事例をあげて説明するが、とある住宅街の交差点で自転車と車の出合い頭の事故が起きた。車の進路は、交差点の見通しが悪いものの一時停止の規制はない。交差点は左から右へ一方通行の規制があり、交差点の手前には一時停止の標識があることをドライバーは知っている。このような道路で、右から来た自転車との出合い頭の衝突事故が起きた。ドライバーは、一方通行の規制に従って、車は左からしか来ないと過信し、左方を気にしながら進んだ結果、自転車との衝突を避けられなかったのである。なぜ、そのような運転になったのかと考えると、ドライバーになった途端に頭から自転車という乗り物の存在が消えてしまったとしか考えられない。また、こんな事例もある。道路前方の左端を自転車走っている。その前方には、一台の車両が駐車している。そして、自転車に追いつき、追いつき越そうとした時に自転車が駐車車両を避けようと急に道路中央に出てきて衝突した。なぜ、自転車の行動が予測できないのかと不思議でならない。自転車だって、自分の進路に車が止まっ

ていれば、止まるのではなく避けて通りたいたいと思うに決まっている。一旦、止まったら動き出すのに多大な労力とストレスを感じずと考えたかどうかは知らないが、ほとんどの自転車は止まることなく、駐車を両を避けるため道路中央にはみ出して進行するのである。このような自転車乗りの心理が何故読めないのか、私は理解に苦しむ。交通事故の過失率がどうのこのよりも、まず、自分が交通事故を起こさないためには、自転車運転者を含め、常に相手の気持ちを考えるというドライバーの意識改革が不可欠であり、安全運転にとって何よりも重要である。そして、同時に、自転車運転者に対しては、ドライバーは自転車が見えていないという視点や考え方を広報、啓発活動等により周知徹底することが重要である。

随分昔の話で恐縮であるが、「車は走る凶器」といわれた時代がある。その当時、車が一種のステータスとして位置づけられ、「車の運転は人を変える」と例えられるような無謀な運転が横行し、その頃は平和な世の中であつたが、多発する交通死亡事故に「交通戦争」と称して、その悲惨さを伝えるとともに、国を挙げて様々な事故防止対策が講じられた。最近では、そんな優越感や特別意識を持つて車を運転する人は少なくなつたと思うのだが、代わりに「運転」に対する意識も変化してきた。パワーステアリングやオートマチック車の普及により、複雑な操作も高度な運転技術も必要なくなつて、一層、安易に自転車の延長のような軽い感覚で、何も考えず気軽に車を運転している人が多くなつた。このどちらにも共通するドライバーの意識は、周囲を気遣う配慮、思い遣りの欠如である。

## (五) 自転車はいつも被害者なのか

長い間、わが国では歩行者、自転車は交通弱者として保護されるべきだという国民感情が植えつけられてきた。その結果、果たすべき義務もそっちのけで、自転車は交通ルール無視でも、常に「被害者」として扱われることに違和感がなくなってしまった感がある。果たしてそれで良いのだろうか。私は、三〇年ほど前、歩道上で自転車と老女が衝突する交通事故を扱ったことがある。広い歩道上で、草取りをしていた老女が立ち上がった瞬間に、その横を通り抜けようとした自転車と衝突し、倒れた老女が骨盤骨折か何かで重傷を負った事故であるが、相手が高校生風であったので、老女が大事にしたいくないと「大丈夫」と言ったため、自転車の少年は立ち去ってしまい、後刻、老女の入院費の支払いで揉めた記憶がある。

それ以来、私は、ずっと自転車の運転に対しては人より厳しい見方をしてきたかも知れないが、その後、世間一般に自転車と歩行者の事故が大きく取り上げられるようになって、やっと自転車の運転者に対しては義務や責任が問われる時代になったと、一人喜んでいたのである。いつまでも、自転車は被害者というだけでは済まされないのだ。応分の責任を果たして、交通ルールを守って、正しく利用してこそ、成熟した交通社会が実現するのだ。ついでに、その当時に聞いた話であるが、欧米では合理主義が徹底しており、交通事故の責任と被害者感情は明確に区別しており、例えば、子供の飛び出しによる死亡事故などでは、車の運転手が「お子さんが亡くなったことは気の毒だけれど、責任に応じて車の修理代は請求させて貰います」というのが普通だそうである。果たして、日本でそんな話をしたら、多分、運転者は大変な反感を買うことになるだろうし、その後の示談交渉も進まないであろう。そうして見ると、まだまだ、我が国の

交通社会は未成熟だと言わざるを得ない。

#### (六) ルール無視の代償

前述したように、道路交通の現場においては、長い間、自転車は歩行者と共に交通弱者と見なされ、被害者扱いされることが多かった。そのため、自転車なら一時停止違反でも処罰されないとか、飲酒運転しても許されるという誤った身勝手な法解釈が常態化してきた。このような背景もあつてか、自転車側の責任が大きい交通事故の損害賠償などについては、あまり考えられてこなかった。そのため、自転車の損害保険制度については、未だに十分に普及、浸透しているとは言いがたく、現実には街を走っているほとんどの自転車は保険に未加入である。数年前から、自転車運転者の違反や過失を認定して、高額の損害賠償を命ずる民事裁判が出てきて、やっと、自転車の運転や保険に関心が持たれるようになったばかりである。

このように、歩行者と共に自転車は交通弱者と言いつづけてきたおかげで、結果的に、交通ルールを無視し、我が物顔で道路を縦横に走り回る自転車の無謀運転にも目をつぶらされてきた感があるが、やっと自転車も軽車両として、その運転に対しては明確な義務と責任が課せられる気運となってきたことを大いに歓迎している。

これは交通事故全般について言えることであるが、大半の国民にとって相変わらず、交通事故はまだ他人事とこなのではないだろうか。そして、保険制度の充実などにより、例え、交通事故を起こしても保険屋さんが対応してくれ、自動車の修理や怪我の治療が済めば、何事もなかったかのように記憶から消え去って

しまうのではないだろうか。だから、交通事故を起こしたという悲壮感もなく、当然、自分の運転の反省すべき点にも気づかず、ほとんどのドライバーが引き続き、都合の良い言い訳をしながら相変わらず身勝手な運転を続けているのではないだろうか。

日々発生する車同士の事故でさえこうなのだから、滅多に起きない自転車による重大事故を自分の身近な問題として捉える人が、一体、どの位いるかは容易に想像できる。しかし、自転車だからという甘えと安易な考えで、ルール無視により交通事故を起こした場合、その代償はとても大きいことを今から考えておくべきである。知らなかったでは済まされない。その意味でも、一部の学校などで実施されつつある自転車教室の開催や自転車の運転免許制度などに、大いに期待している。

#### (七) 自転車は進化しているのか

近年の交通事故死者数の減少の要因の一つに自動車の安全対策の普及が挙げられる。シートベルト、エアバッグの普及等で運転者の死亡事故は確実に減少している。さらに、最近では、障害物との衝突を避ける自動ブレーキシステムを装着した車両も増えている。このように自動車については、交通事故を防ぐための技術、安全対策が進んできているが、自転車の安全対策については、具体的にどんな対策が行われているのかは疑問である。はっきり言って、安全対策と呼べるような新たな技術の導入はないのではないだろうか。それどころか、こと自転車については、技術革新が安全対策とは別の方向に向けられ、軽い力で速く漕ぐことができる電動アシスト付自転車とか、高速走行が可能な軽量で変速機付ロードレーサーのよ



うな自転車売れている。つまり、技術革新の視点が、安全に直結する「停止」することよりも、どちらかというところ、危険に向かう「速度」に向けられていると感ずるのである。確かに、一時、雨天での制動に効果的なディスクブレーキも普及したが、最近では一部の特殊な車種を除いて、あまり見かけなくなった。この原因は、やはり価格競争にあるのだろうか。改めて言うまでも無く、自転車の購入に際しては価格は重要な問題であるが、より確実に安全に停止できるかとか、夜間における視認性を高めるための反射材が装備されているか、というような安全面も考慮すべきである。多少、高価になっても軽い抵抗で発電し、夜間に自動点灯するLEDライト付を買うとか、一時停止しても踏み出しが軽い電動アシスト付きを買うとか、もっと安全面にシフトした選定基準が普及して欲しいと願っている。

## 五 愛知県警察における交通事故防止の取組み

愛知県は、平成一五年から平成二六年まで一二年、連続して交通事故死者数日本一という汚名を着せられている。自家用乗用車の一世帯あたりの保有台数が全国一だとか、運転免許保有者数が多いとか、理由は色々あるだろうが、それにしても情けないことである。そんななか、平成二六年中の県内における自転車利用者の交通事故死者数は全体の約二割を占め、その約八割に何らかの法令違反が認められるなど、自転車利用者に係る交通事故対策は、県警察における交通事故抑止対策の大きな課題である。

このように非常に厳しい交通事故情勢であるが、勿論、手をこまねいて見ているわけではない。交通事故死者数の連続減少、そして全国ワースト一位という汚名を返すべく、基本的な交通事故抑止対策に加

え、先進的な取組みを考えるなど、常に、ありとあらゆる手段を講じているのである。先進的な取組みの実例をあげると、昨年、ノーベル物理学賞受賞で世界的に話題となった青色LED（発光ダイオード）を、平成七年にいち早く交通信号機に取入れたのは愛知県警察である。この信号機で、矢印や西日が当たった信号も非常に見やすくなった。また、今は取り壊されたが、昭和三四年に全国で初めて、横断歩道橋を架けたのも愛知県（現清須市）である。そんな愛知県警察が自転車事故の防止に向けて行っている取組みの一部を紹介する。

### （一）「自転車のマナーを守る」は死語

現代の交通社会において、いつまでも自転車が必要しも被害者ではないということを述べてきたが、ただに「自転車の運転マナーを守りましょう」というスローガンを疑問も持たずに使っている場面に遭遇する。いい加減に理解して欲しいのだが、自転車のマナーではなくルール（規則）を守るのだ。マナーなんて言っているから、違反ではない、だからやってもいいんだという勝手な解釈で、酒気帯び運転や傘差し、携帯電話を架けながらの運転が一向に無くならないのだ。言葉の問題だと思われるかも知れないが、「自転車は守られるもの」という長い間にわが国に定着した国民意識から生まれた言葉で、その結果生じている現代の交通社会における問題点を見れば、とつくに死語になって当然の言葉である。数年前から愛知県警では、こと自転車の運転に関して「マナー」ではなく「ルール」という言葉を使うようにしている。言葉だけの問題、ささやかな試みかも知れないが、自転車の被害者意識を払拭し、安全運転を自覚して貰う

ため当然のことだと思ふ。また、このような取組みこそ行政が率先して行つて、国民の意識改革に努めなければ、自転車事故を無くすという目標は達成できないのではないだろうか。

## (二) ヘルメット着用の促進

自転車の交通事故では、ほとんどの人が頭を打つて亡くなっている。もちろん一部には、内臓破裂や骨盤骨折等による失血死の人もいるが、全体の比率からすれば、やはり頭を打つて亡くなる人が多い。その為、全国的にも、随分昔から小学生や中学生は、ヘルメットを着用している。また、平成二〇年六月の道路交通法の一部改正により、児童、幼児の保護責任者は、児童等の自転車乗車時には乗車用ヘルメットをかぶらせるように努めなければならないとの規定が盛り込まれた。社会的にヘルメットの重要性が認知されてきたということであるが、ヘルメット着用は児童、幼児だけの問題なのだろうか。近年の交通事故死者の半数以上は六五歳以上の高齢者である。更に、自転車乗車中の死亡事故に限れば、児童、幼児よりはるかに多くの高齢者が亡くなっている。なぜ、それほど多くの高齢者が亡くなっているのに高齢者はヘルメットを着用しないのか。ヘルメットの効用を理解していないのだろうか。だとしたらもつと着用効果を広報したり、安全性の啓発活動に努めなければならないのだが、現実には、効果は理解しているものの、重くて肩がこるとか、暑いとか、かっこ悪いという理由ではなからうかと思う。加えて「高齢者ではあるが私は大丈夫」という根拠のない願望的な安心感（心理学的には、「自己別在の心理」という）が、ヘルメットの着用を妨げているのではないだろうか。

本題の自転車の話ではないが、昔、排気量五〇cc未満の第一種原付自転車（いわゆる原付）のヘルメット着用義務がなかった。まさに、「エンジン付の自転車」感覚で、渋滞等で停車中の車両の横を縫うように走ったり、一時停止をしつかり停まらずに飛び出たりして接触や転倒、あるいは出会い頭事故などにより多くの方がなくなった時代がある。この時、安全のために、ヘルメット着用義務を法制化する動きに反対する人達の理由は「原付の手軽さ、便利さが損なわれる」というものだった気がする。

確かに、原付は免許も簡単に取得でき、手軽に乗れ、便利で爽快に目的地まで移動できる便利な乗り物である。しかし、乗り方によっては、大変危険な乗り物であることから、昭和六一年に道路交通法の一部改正によって原付のヘルメット着用が義務化され、違反すれば白切符を切られ一点減点されることになった。つまり、多くの原付の利用者が手軽さ、便利さと引き換えに安全を手に入れることになった訳であるが、私は一緒に運転に対する自覚を植えつけることにもつながったと思うのである。要するに、ヘルメットを被ることで「今から道交法を守り、原付を運転するんだ」という自覚を持つきっかけにもなるのである。自転車のヘルメット着用でも同じ効果が期待できると考えるのだが、まだまだ、大半の国民が自転車の危険性を認識せず、手軽さ、便利さのみを重視しているため、ヘルメットも自転車を運転するという自覚も忘れられているのが残念である。

愛知県警では、自転車のヘルメットが着用されないのは、重い、見た目が悪い、暑いなどに加えて、高価であることではないかと分析し、なかなか進まない自転車用ヘルメットの着用を促すため、業者と共同で軽くて、ファッショナブルな製品を開発したり、安価で販売する業者を増やす試みなども行っている。

また、県民にヘルメットの着用を促すために、警察が率先して着用を推進しており、警察官が自転車でパトロールする際には、制帽ではなくヘルメットを着用している。

### (三) 効果的な広報啓発活動

交通安全に関する広報啓発活動は、警察だけの問題ではないと思うが、過去の長い歴史から、いまだに警察がしっかりやればいいという他人任せな意識を持つ人が多いため、警察が率先して、あらゆる機会を通じて広報啓発活動に努めている。具体的な活動は多種多様であるが、抜本的な改善につながるような効果的な施策はなかなか見つからない。そんな中、大きな流れとしては、名古屋走りに代表される無謀運転を根絶するため、すべての運転者に交通安全3S（スリーエス）を定着させる運動や高齢者を中心として、自ら身体能力や判断能力の衰えを自覚して貰う体験、参加型の交通安全講習などを強力に推進している。

#### ア 交通安全3S（スリーエス）運動

平成一九年から愛知県が提唱している交通安全スリーエス運動とは、STOP・SLOW・SMARTの頭文字を取ったもので、飲酒運転、赤信号は絶対にストップ！子供・高齢者を見かけたら確実にスロー！いつもスマートな運転！を心がけましょうという呼びかけである。県をあげて、この交通安全3S（スリーエス）運動を強力に展開して、全ての県民が合言葉のように口ずさみ、そして実践

するように、交通安全キャンペーンなど、あらゆる機会を通じて広報啓発に努めている。

また、交通指導取締りの現場においても、違反の取り締まりと同時にスリーエス運動を呼びかけ、違反者の「心に訴える」活動を展開している。このような地道な活動は、即効性がないことから成果が見えにくいのが、子供や若者を含め、将来の自転車利用者やドライバーの心理形成につながり、長い目で見れば必ずや効果が出てくるものと確信して取り組んでいる。

#### イ 体験、参加型の交通安全講習

高齢者をはじめとして、体力の衰えは、少しづつ進行するうえ、それを認めたくない心理が働いたため、なかなか自覚されにくい。そのため、高齢者を中心に、道路を横断する際に相手車両との距離感や速度の判断を誤って衝突したり、自転車や自動車の運転操作でも、誤操作で転倒や暴走する事故を起してしまっている。このような事故を無くすには、酷なようでも高齢者に体力や判断力の衰えを自覚して貰うしか方法がないのである。そこで、効果的なのがシミュレーターを使った体験、参加型の交通安全講習であり、愛知県警でも積極的に開催している。ただ、問題なのは、このような講習会を何度開いても、参加するのは企業や地域の役員とか老人クラブ会員など、日頃から各種の集まりなどの機会を通じ交通安全に関心を持ち、安全意識の高い人たちであり、真に交通安全教育が必要な認知症の進んだ高齢者とか、日頃から交通事故に無関心、あるいは、安全意識に欠ける人達に対する教養の機会が作れないことである。例えば非常に悪いが、若者向けの交通安全講習会を何度実施しても、

肝心の暴走族が出てこないのと同じである。

#### ウ 各種競技大会等を通じた交通安全教育

交通安全教育も世間一般の教養と同様に、子供の頃から教え込むことが効果的であり、自転車事故を防ぐためには、自転車に関心を持ち始めた時期に教育するのが最も効果的である。そのため、各署の小学校単位で、児童四名を一チームとするチームの参加を募り、交通安全子ども自転車大会を開催しているほか、警察署毎に、主として自転車通学者の多い中学校及び高等学校の中から学校単位での参加を公募し、自転車の無事故、無違反を競い合う無事故・無違反ラリーを実施している。

このような啓発活動により、自転車による交通事故の防止と自転車の安全利用の促進を図るとともに、一層安全意識を向上させる手段として、自転車運転免許証の交付や、学校と連携した指導啓発カード等を活用した街頭指導を行うなど参加校の無事故・無違反の達成を支援している。

また、自転車乗車中の高齢者の交通事故も多発していることから、交通安全高齢者自転車大会を開催するなど、高齢者の自転車の安全利用にも力を入れている。

#### エ 学校、教育委員会との連携

自転車を利用する児童、生徒等の交通安全意識の高揚は、警察だけの力では自ずと限界がある。そのため、直接、監督責任がある学校は当然のことながら、県や市町村の教育委員会と緊密に連携した

効果的な安全教育を推進していくことが不可欠である。そこで、自転車事故から児童、生徒を守ることは、子供の安全に直結する問題であり、まさに、教育者の責務であることを再認識して、教育関係者が自分の問題として交通安全対策を強力に推進していくような意識改革についても、連携しながら進めている。

「全ての自転車利用者に対する交通安全教育」

交通事故の被害者となる可能性の高い児童や高齢者はもちろん、大学生や社会人、家庭の主婦など自転車を利用するすべての層を対象として、それぞれの対象に応じた交通安全講習会を開催するなどして、「車両運転者」としての自覚と意識を醸成させることが重要である。

道路交通法の一部を改正する法律（平成二五年法律第四三号）の一部が平成二七年六月一日から施行され、自転車運転者講習制度が導入されるなど、自転車利用のあり方に関する社会的な関心、議論が盛り上がっている今こそ、この種の交通安全教育の実効が期待できると思う。国を挙げて、この自転車運転者講習制度を周知し、道路交通法施行令で定める危険行為を反復した場合は、自転車運転者講習を受けなければならないことなどの理解を促すことは、自転車は被害者という誤った意識を払拭し、自転車も軽車両という自覚と責任を持って貰う絶好の機会である。



## (四) 指導取締りの徹底

## ア 自転車交通ルールの厳格化

警察庁によると、平成二六年中の全国における自転車乗車中の死傷者数を法令違反別で見ると、安全不確認が最も多く、二割以上(二三・三%)を占めており、次いで、動静不注視(一一・八%)、交差点安全進行義務違反(一〇・七%)、一時不停止(五・一%)と続いており、違反のある者の割合が死傷者全体の六割以上(六三・八%)を占め、交通事故抑止対策における自転車の指導取締りが極めて重要な課題となっている。

このような背景から、平成二七年六月一日に「自転車運転者講習制度」が施行された。その内容は、自転車運転者(一四歳以上)が特定の危険行為(信号無視など一四類型)を三年以内に二回以上繰り返すと交通の危険を防止するため、都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を受けるよう命令でき、一定期間内に受講しないと五万円以下の罰金を払わなければならないというものである。捕まえられると交通ルールが守れないというのも実に情けない世の中である。一部世論では、雨の日の傘差し運転などで、自転車の高校生にも講習を受けさせるのは酷だという話もあったようであるが、これだけ法令違反を原因とする自転車事故が多発している以上、国民の命を守るためにも仕方ないことだと考えるべきではないか。

考えてみれば、昔から自転車は「軽車両」であり、左側通行だったし、二人乗りは禁止、一時停止も守らなければならなかったのである。何を今さらと思うのだが、今まで交通事故等において自転車

は交通弱者として扱われ、多くの場合には、自転車の違反部分は黙認されてきたことにも一因があるのではないかと思うのである。今回、「自転車運転者講習制度」をはじめ、自転車の違法行為に対する厳罰化の方針が示されたことを受け、愛知県警では、自転車利用のあり方が従来と変わったことを明確にするとともに、自転車運転者に対して軽車両としての認識と自覚を持たせる意識付けに配慮した指導、取締りを徹底強化することとしている。

#### イ 悪質、危険性帯有者の排除

愛知県警では、平成二七年六月一日から「酒酔い自転車運転者に対する運転免許行政処分」を開始した。これは、自転車の運転免許を持っている人が酒に酔って自転車を運転した場合、車の運転免許を最大で一八〇日間停止するもので、自転車の飲酒運転による人身事故を無くすとともに、自転車は車両であることを意識付するための施策でもある。

この制度は、運転免許保有者による自転車の飲酒運転が多発していることから、こうした、悪質・危険な交通違反を敢行した者に対する行政処分を迅速的確に行い、道路交通の場からの排除を図るもので、対象となるのは、自転車の酒酔い運転で検挙された者で、心理的不適格性を有し、かつ、反復して自動車等の飲酒運転を行う蓋然性が高いと認められる場合で、酒に酔って自転車を運転し、人身事故を起こした者で、不注意の程度が高く、かつ、反復して自動車等の飲酒運転を行う蓋然性が高いと認められる場合にも、事故の発生状況等に応じて認定できる。当然、このような自転車運転者に対

する危険性帯有の適用には、事案の重大性、行為の危険性等を総合的に判断し、その者が自動車等を運転することが道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認められる行為であることを厳格に認定する必要があるが、自転車の運転においても車両を運転する自覚と責任を促すという意味において、効果的な指導取締りを期待している。

## 六 おわりに

私もマウンテンバイクタイプの自転車を持っている。通勤に使う訳でも、レジャーやスポーツとして楽しむ為でもないが、近所の買い物などには非常に便利であるほか、災害等で公共交通機関が途絶えた場合には重宝すると考えて購入した。なぜ、マウンテンバイクを選んだかというと、平成一二年に名古屋市内で多発したひったくり検挙対策として、マウンテンバイクを使った捜査隊を作る仕事に携わった経験があり、優れた機動性を知っていたからである。別に、山を走り回る訳ではないが、坂道でも変速多段ギヤでペダルは軽くなり、ショックアブソーバーのお陰で道路の段差も気にならないことに加え、何より優れているのがブレーキの利きが良いことである。いざという時には、急ブレーキで危険を回避できる安心感が決め手で選んだのである。

私は、ブレーキ性能と急制動時の安定性を基準にしてマウンテンバイクを選んだが、巷には様々な種類の自転車が増えている。非常に高価なロードバイクやタイヤの小さな子供用自転車、電動アシスト付きの自転車など限らないほどの自転車があるが、全てに共通するのはどんな自転車でも、ひとたび道路に出れ

ば危険性は皆一緒ということである。もし、危険性に差が付くとすれば、それは運転者の安全意識と運転方法によるものだ。

自動車は当然であるが、自転車も運転（操作）するのは人間であり、これらの乗り物は、アクセルを踏んだり、ペダルを力一杯漕げば速度は出る。しかし、安全のために必要なことは、場所と道路状況にに応じて速度を制御する、つまり、「心のブレーキ」が何よりも重要なのである。制御可能な速度しか出さない、そして、止まるべき所では確実に止まるという当然のことを守れるかどうか、命の分かれ道と言えるのではないだろうか。

今年、自転車運転者講習制度の導入をはじめ、自転車利用のあり方に関する社会的な関心、議論が盛り上がっている。今こそ「自転車安全普及元年」とでも名付け、自転車を始めとする交通事故で命を落とす人の無い、本当の意味で平和な世の中にする絶好のチャンスだと考えている。

※ 交通事故件数については、警察庁の交通事故統計を、愛知県警察の施策等については、通達文書などを参考にした。

# 自転車ルールと実態の乖離の再生産スパイラル 脱却にむけて

東京大学法学部4年

高橋 愛 (23)

## 一・問題の所在

免許を取得することなく利用できる自転車は、とても気軽な私的交通手段である。特に都市部では、道路上の距離はさほど遠くはないが、電車やバスなどの公共交通手段を用いると時間がかかってしまう、というような場所への交通手段として、自転車は非常に大きな役割を果たしている。一方でその走行による

事故も、ここ一〇年で一貫して減少傾向にあるとはいえ、年間一〇九六二六件<sup>1</sup>（資料1、以下同）発生しており、死亡事故は五四二件（警察庁平成二六年度調べ）と、毎日一・五件起きています。計算になる。

特に交通量が多く自転車事故が多発しているとみられる<sup>(2)</sup>、都市部での自転車関連事故を減らすために効果的な方策は何だろうか。それを検討するべく、まず本章では、自転車事故全般について、包括的に問題の所在を分析したい。

### 一・一 自転車事故原因の分析

第一に、自転車事故を発生状況別に分析すると、自転車事故は七割弱が交差点で発生しており、その多くが歩道から交差点に進出したことによるものだと考えられている<sup>(3)</sup>。自転車の安全利用促進委員会委員である古倉宗治氏によれば、「歩道からの進入は、クルマとの事故で過半（五六％）を占める出会い頭の事故や二番目に多い（一三％）左折巻込みの事故を誘発している」<sup>(4)</sup>のである。この前提に立てば、自転車は車道ではなく歩道を走っていることが自転車関連事故の一つの大きな原因になっていると考えられる。

第二に事故相手の類型別に分析すると、「自転車対自動車」の事故が、全体の八割以上である八四・四％<sup>(5)</sup>を占めている。このことから、自転車と自動車の関係性にも着目すべきであると言える。自転車対自動車の事故では自動車の過失割合が重く見られる傾向があり、自動車の運転者の多くは自転車に対して注意を払っていると考えられるにも拘わらず、このような事故が多発している背景には、自転車

の動きが自動車の運転者にとって視認しにくい、予測しにくいものであるということが指摘できる。関連して、前記段落で指摘したように自転車者が歩道を走っていることが、歩道の中の強者として、安全よりも自分が早く進む事を優先してルールに無頓着となり、他の通行者からの予測可能性を下げた事故の惹起に繋がっていると指摘する議論(6)もあり、自転車者が歩道を走っていることは自転車の利用者のルール意識の面からも重要であると言えよう。

上記から、一) 自転車は車道走行を原則とすること、二) 自動車と同様、自転車も方向転換時に手信号のように見えやすいシグナルを発すること、を徹底することは事故発生数減少のために大きな効果を持つと考えられるが、これらのルールがあるにも関わらず、実態として機能していないことは問題であると思われる。

さらに、日本の自転車に関するルールが実際の運転者の行動に浸透していないこと、つまり法規範と実態の乖離自体もが問題をはらんでいると言えよう。この乖離が存在しており、重要な要因であるということは以下の二点から言える。第一に、事故の六割以上が「法令違反」によるものであることである。すなわち、自転車事故の六割には、法令に定められた、事故リスク低減に望ましいと考えられる行為をすることで事故発生を回避する余地がありえたということであるからである。第二に、「マナーが悪い」「気ままな運転」と評価されるような日本の自転車利用者の、ルール遵守意識の低さにもつながっていると考えられる点である。特に第二の点からは、実態を整えずにルールを浸透させようとするのが、自転車の交通安全の観点から逆効果を生んでしまう可能性があるといえる。

こうした考察から、以下では「自転車は、歩道と車道の区別のある道路では車道を通行しなければ原則として車道を走らなければならない（道路交通法第一七条など）」というルール（以下、「車道原則ルール」とする）と「自転車は方向転換時に手信号を発しなければならない」というルール（以下、「手信号ルール」）について、なぜ走行実態に浸透していないのか、実態とルールの懸隔を狭めるためには何をすべきなのか検討していく。

## 一・二 車道原則ルール

実態との乖離が見られるルールの例として、「自転車は、歩道と車道の区別のある道路では車道を通行しなければ原則として車道を走らなければならない」というもの（道路交通法第一七条など、以下「車道原則ルール」とする）が挙げられる。

警察庁の平成二三年度の調査（<sup>7</sup>）によると、当時の車道原則ルールである、「歩道を通行できるのは、普通自転車歩道通行かの標識がある場合、一三歳未満の子どもや七〇歳以上の高齢者などである場合、車道または交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するためやむを得ない場合だけである」というルールについて、「ルールは知っており、守っている」が一九%、「ルールは知っているが、守らないこともある」が一九%、「ルールを知っているが、あまり守らない」が五%、「ルールは知らなかった」が三八%となっている（なお、その他「ルールは知っているが、自転車に乗らない」が一六%、「無回答」が二%であった）。つまり、実際の交通の現場において、六二%の人が自転車歩道通行可の標識がない場



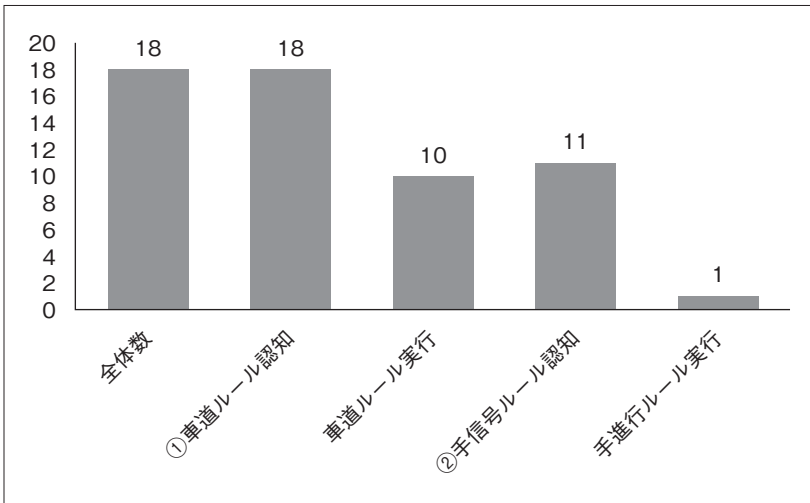
合にも歩道を走っていることになる。この統計は「全国の運転免許試験場等の来場者を対象」としていることから、運転免許試験受験経験の無い自転車運転者も走行する実際の環境では、よりルールの認知は低く、遵守率も低いだろう。このような状況では、自動車と異なり免許を必要としないという自転車運転の性質から、後から参加する自転車利用者は実際の自転車ルールの運用状況を見て、自転車は歩道を走って良いもののだと学習すると考えられる。

また、上記のように、自転車運転者が車道原則ルールを履行しないという状況を強化する外的な要因として、昭和四五年に交通事故死亡者が増大したことに対応して、緊急措置として自転車の歩道通行が認められ、これを前提とした歩道の拡幅・整備がすすめられた一方で、自転車道など車道での走行空間の整備がわずかなさなされた(8)という道路構造的な面からの慣性も挙げられるだろう。さらに、自動車の運転者も、車道に自転車が少ない状況を踏まえて、車道に自転車が走っている状況を例外的なものとして考える結果、路上駐車を行ったり、自転車との距離を確保しない運転を行ったりするようになり、自転車の運転者にとってはより車道を走りにくい外的な要因がそろうことになるだろう。すなわち、自転車の歩道走行が多いという状況は、自転車の歩道走行を事実上原則としてしまうよう強化する循環的な機能をもっているため、自転車関連事故の大きな原因となっていると考えられる歩道通行を防ぎ、車道走行を促すためには、この循環を断ち切るのに十分なだけの、意識面・構造面双方での変化の必要性が示唆される。

## 一・三 手信号ルール

また、交通ルールと運用実態の乖離が大きい別の例として、自転車運転者に手信号を発することを要求するルール（以下、「手信号ルール」とする）が挙げられる。道路交通法・道路交通法施行令は自転車の右折・左折・直進時に手信号を発することを要求している。これは車の運転者に対して、視認しにくい自転車を視認させやすくする有効な手段である。実際、イギリスやアメリカでは、自転車運転者が手信号を発するというルールが実態としても定着していると言える。しかし日本では、手信号を行ってゐる運転者はほぼ見られていない<sup>(9)</sup>。手信号ルールが実際に重要なルールとして運用されている国もあるなかで、日本ではほとんど形骸化しているのも、ルールが導入された後人々に定着せず、法規の定めるルールとは異なる前提で行動する人によって交通現場が構成される結果、ルールと実情の乖離が当然視され、再生産されるようになったからであろう。例えば、手信号の存在を知らない運転者は、手信号を出している運転者を見ない限り、その存在を知ることには難しいだろう。

また仮に、免許取得等に伴い手信号を含む交通法規を学んでいたとしても、実際に誰も行っていない現状を見て、形骸化したルールだと考えるだろう。このように、実際には形骸化しているが存在しているルールは、ルールとしての効果を発揮できないというだけでなく、交通ルールに対する遵守意識に対して悪影響をも及ぼしうると考えられる。



(筆者インタビュー：2015年8月，単位は人)

#### 一・四 筆者インタビューによる裏づけ

これらの例について、「ルールと実態の間に乖離があり、その乖離によってルールを履行することが難しくなっている」という仮説を支える、二〇一五年の道路交通法改正以降の規範意識に関する統計を見つけることはできなかった。

そこで筆者は大学生一八人に①車道原則ルールについて知っているか、守っているか②手信号ルールについて知っているか、守っているか、知っている場合何を通じて知ったか、③自転車に乗っていて怖いと感じた経験があるか、という点についてインタビューを行った。その結果、車道ルールについては「ルールを守って車道を走っていても慣れていない車が近づいてきて怖い」「車道を走らなければならないことはわかっていますが、路上駐車されていると車側に出なければならなくなり怖い」という回答があり、ルールの認知度自体高かったものの実行率は低かった。一方、手信号ルールについては、車

道ルールに比べ認知度は低いものの六割が認知しており、仮に認知していたとしても「他の人がやっていないので恥ずかしい」「正確に覚えていない」「交通量が多い中で片手運転するのは怖い」という理由から、認知している一人中実行している人は一人と実行率が極めて低かった。

このインタビューは筆者の周辺の大学生のみを対象にしたものであり、様々な用途や年齢層を含む幅広い自転車利用者の層を包括的に代表しているとは言えない。しかし、平成二三年の警察庁の調査と同様、平成二七年度道路交通法改正により、厳罰化とその周知が進められた後も、ルールと実態との乖離が存在していることが示唆される。このことは、自転車をめぐる交通環境の実態から離れて、取り締まり強化をするのみではルールの実行を促すことはできないという筆者の仮説と整合的である。

## 二．欧米の「自転車政策先進国」との比較

一方で、同様の自転車ルールが原則として履行され、ルールと実態との乖離が小さいと考えられる国も存在する。日本とこれらの国とではどのような点が異なるのであろうか。

まず、車道原則ルールについて検討する。このルールについてはヨーロッパの先進国が参考にされることが多い。ロンドンやパリといったヨーロッパの都市においては、自動車の走行スピードが日本の都市に比べて低いという<sup>(10)</sup>。特にロンドンについては都市部での車の走行速度制限を行っており、こうした前提無しに、車の走行空間との構造的分離を行わない車道原則ルールの遵守を促すことは難しいのではないだろうか。

また、手信号ルールについてはどうだろうか。このルールが施行されているアメリカやイギリスなどの多くの都市部では定着していると言えるだろう（11）。自転車の手信号は、一九三九年に車にウィンカーがつけられるようになるまで、自動車の運転者が左手でサインを出していたものが自転車利用者によって転用されたものであるとされる（12）。一方で、日本におけるモーターゼーションの時期については諸説あるが、早いものでも一九二三年の関東大震災時（13）であるといわれており、歴史的に見て手信号という仕組みは、早期にモーターゼーションを経験し、それに伴う手信号システムの利用に親しんでいたアメリカやイギリスなどの人々と異なり、日本の市民にとってはもともとなじみ深いものではなかったと考えられる。そのため、欧米で行われているからといってこのシステムをそのまま導入しようとすることは現実的ではないだろう。このような信号システムは相手が理解しなければ意味がなく、また誰も行っていないところでは上記の理由により普及しないからである。構成員の多くに共有されてはじめて持続的に機能するものであるため、第一章で示したように、いままでそうしたシグナルなしに走行するのが普通だったような日本社会に、突然植え付けることは難しい。そこで人々の意識を介在させない解決策として、車と同様に自転車にも電動のウィンカーをつけることも考えられるが、現時点では自転車の幅の狭さなどから非常に難しいようである（14）。

欧米の「自転車政策先進国」との比較から見えてくるのは、ルールを模倣して取り入れようとするだけでは足りず、それを可能にしている条件まで考慮するべきであるという事であろう。

### 三・示唆される方向性

ルールと実態の乖離に着目する議論はこれまでも為されてきたが、ルール教育の徹底(15)や、取り締まりの強化(16)、などルール側に着目した提言がされることが多い。これは現在の自転車交通の実態を、政策先進国をモデルとしたルールに合致したものに变えていくためには、ルールだけを変更するのに比較して莫大な費用と時間がかかるからであろう。しかし、遵守を可能にする実態の整備が行われないままに、ルールの強化が先行すると、その強化が遵守を完全な物にすることはできない以上、実態とルールの乖離を大きくし、乖離の再生産スパイラルを生むことで、むしろ自転車利用者側の、ルールを学習し、運用すべきだという意識を低下させ、逆効果につながりうる可能性まで示唆される。

ルールの認知度がすでに一定程度まで達しており、守るべき規範の認識と実行のギャップの中にあるといえる今日の日本について、自転車の安全性を高める施策を考える上では、決まりは決まりだから、という姿勢でルールの強化ばかりに着目するのではなく、ルールと実態との乖離にも配慮し、現実的な制約がある中でも最大限、モデルとすべきルールが遵守しやすいような走行環境、具体的には自転車専用道の整備を交通量の多い交差点付近に整備するなど、できるだけ地域の現状に合わせて優先順位をつけて整えて行くことが重要であろう。その上で、取り締まりの強化や、広範な認知キャンペーンを行うことで実態を伴わせることに注力していくことが重要なのではないだろうか。

## 【参考文献】

- 小林奉文（二〇〇四）、「自転車政策の課題」．国立国会図書館レファレンス月号．5-35
- 団通文（二〇二二）、「ヨーロッパにおける自転車の車道通行の条件」．Traffic-Cation．9月号．8-9
- 警察庁「自転車関連連事故の状況」
- 〈[https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/2\\_shosai.pdf](https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/2_shosai.pdf)〉（二〇一五年九月一日閲覧）
- 国土交通省「各年の都道府県別・状態別死傷者数」
- 〈<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/xls/data04.xls>〉（二〇一五年九月一日閲覧）
- 日本自動車工業会「日本の自動車一〇〇年」
- 〈<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/199912/01.html>〉（二〇一五年九月一日閲覧）
- NIY 視点・論点「自転車事故を減らそう」
- 〈<http://www.nhk.or.jp/kaisetsu-blog/400/222176.html>〉（二〇一五年九月一日閲覧）
- Chenny, Peter “Bike hand signals are confusing, here’s a better, simpler solution”．The Globe and Mail（2015/4/16）〈<http://www.theglobeandmail.com/globe-drive/adventure/red-line/bike-hand-signals-are-confusing-heres-a-better-simpler-solution/article23969732/>〉（二〇一五年九月一日閲覧）
- 1 警察庁「自転車関連連事故の状況」
- 〈[https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/2\\_shosai.pdf](https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/2_shosai.pdf)〉（二〇一五年九月一日閲覧）
- 2 国土交通省資料によれば、平成二四年度道府県・状態別死傷者数において、自転車乗用中の死傷者数が全国で一三七六二人であるという。上位五位である東京都・大阪府・埼玉県・愛知県・神奈川県で四七％（六二五一六人）を占めており、人口が多い都市部で多くの自転車関連事故が起きていることがわかる。

- 国土交通省「各年の都道府県別・状態別死傷者数」  
<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/tesaku/xls/data04.xls> (二〇一五年九月一日閲覧)
- 3 NHK 解説委員室 視点・論点「自転車事故を減らすために」(自転車安全利用促進委員会委員 古倉宗治氏による解説)  
<http://www.nhk.or.jp/kaisetsu-blog/400/222176.html> (二〇一五年九月一日閲覧)
- 4 NHK 解説委員室 視点・論点「自転車事故を減らすために」
- 5 警察庁「自転車関連連事故の状況」
- 6 NHK 解説委員室 視点・論点「自転車事故を減らすために」
- 7 警察庁「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進についてアンケート調査集計表」  
<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/taisaku/kekkai.pdf> (二〇一五年九月一日閲覧)
- 8 小林奉文(二〇〇四)。「自転車政策の課題」, 国立国会図書館レファレンス月号, 5:35
- 9 筆者は東京で生まれ育ったが、手信号を発している自転車利用者を日本で見た記憶がない。また後に触れる他の大学生へのインタビューでも、実際に発している自転車運転者を見たことがあるという大学生は一八人中三人にとどまった。
- 10 東京では時速六〇km程度であるのに対し、パリ・ロンドンでは時速四〇km程度である(団通文(二〇一四)、「ヨーロッパにおける自転車の車道通行の条件」, *Traffic-Cation*, 6(四), 8-9)
- 11 定量的なデータを見つけないことはできなかったが、筆者が留学しているアメリカの大学では多くの自転車利用者が手信号を出している。友人によれば、自転車購入時に、手信号ルールを遵守しない場合多額の罰金が徴収される旨指導されたという。またイギリスの大学に留学していた友人からも、多くの自転車利用者が車道を走り手信号を出しており驚いたという話を耳にした。実際にインターネット上でもアメリカ・カナダ・イギリス・オランダの都市部で手信号を出している自転車利用者の写真を見つけないことができない。
- 12 Chenny, Peter, “Bike hand signals are confusing, here’s a better, simpler solution”, *The Globe and Mail*



(2015/4/16)

<http://www.theglobeandmail.com/globe-drive/adventure/red-line/bike-hand-signals-are-confusing-heres-a-better-simpler-solution/article23969732/>

13 日本自動車工業会「日本の自動車—00年」

<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/199912/01.html> (二〇一五年九月一日閲覧)

14 なお、ヨーロッパでは伝統的な手信号システムが直感的でないため混乱を招くという観点から、ウィンカーの開発がなされてくる。(前註のページも参照)

15 NHK 解説委員室 視点・論点「自転車事故を減らすために」

16 小林 (二〇〇四)

# 自転車加害事故における高額賠償金発生と 自転車保険加入の必要性

大学生

(慶應義塾大学環境情報学部3年)

二宮 秀太 (21)

## 第一章 はじめに

近年、若者の車離れがうたわれる一方で、エコロジーの観点やサイクリングブーム、道路における自転車専用レーンの整備を契機に、自転車利用者が増加傾向にある。また、輸入自転車の普及が進み、いわゆる「ママチャリ」と呼ばれるようなシティサイクルのみならず、「クロスバイク」や「ロードバイク」と

いった、より速度の出るタイプのスポーツサイクルが人気傾向にある。(財)自転車産業振興協会によると、日本国内における自転車の車種別販売台数は平成二二年の時点で、平成一五年に対して約三・八倍に増加した。

自転車は、誰もが手軽に使用が可能であり、運転することが可能である、唯一の車両である。自動車は、一八歳未満の子どもは法律上、運転が禁止されている。また、高齢者は、自動車の運転は法律では認められているものの、高齢化による注意力の低下、反射能力の衰退により、年齢を重ねるうちに、自動車運転は事実上困難となる。それに対して、自転車は運転が容易であり、様々な年代の人々の使用が可能である。小学生は、自転車を一つの遊び道具として路上を走り回る。青少年や成人は、通勤や通学、買い物など、様々な場面で自転車を使用する。お年寄りは、自動車免許を返納し、自動車を運転しなくなつてからの移動手段として使用する。このように、自転車使用は世代間を越えた幅広い使用状況にある。

しかし、このような自転車使用状況の一方で、自転車使用時における交通事故は後を絶たない。手軽に誰もが自転車を使用できる一方で、他の交通利用者との衝突事故の発生により、巨額の賠償金額の発生するケースも多く発生している。本論では、自転車事故が発生した際に、被害者に十分な賠償金が支払われるための、自転車保険加入促進に向けた現状とそれらに対する提言について論じる。

## 第二章 概念整理

本章では、本論において使用するキーワードの意味、概念について、道路交通法及び省庁発行の資料に

基づいて述べる。

## 二―一 自転車とは何か

自転車とは、道路交通法第二条第一項の二に基づき、「ペダル又はハンド・クラシクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（ルールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）をいう。

これにより、通称「ママチャリ」と称されるシティサイクル、走行におけるバランスを保持するための三輪車、クロスバイク、マウンテンバイク、ロードバイクのようなスポーツサイクル等を自転車と呼ぶ。一輪車については、「人の力により運転する二輪以上の車」と定義されているため、自転車には該当せず、道路交通法上は、遊具またはスポーツ用具と解する。

## 二―二 交通事故とは何か

交通事故の定義については、警察庁交通事故統計における用語の解説によると、「道路交通法第二条第一項第一号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によつて起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うもの（人身事故）」をいう。

表1 自転車加害事故の裁判例（一般社団法人日本損害保険協会調査を基に筆者作成）

事故概要	賠償金額
男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車ですり抜けてきた24歳の男性会社員と衝突し、男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。	9,266万円 （東京地裁、平成20年6月5日判決）
男性が昼間、信号表示を無視し、高速度で交差点に進入したところ、青信号で横断歩道を横断中であった55歳の女性と衝突し、女性は頭蓋骨内損傷等で11日後に死亡した。	5,438万円 （東京地裁、平成19年4月11日判決）
11歳の男子小学生が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において、歩行中であった62歳の女性と正面衝突し、女性は頭蓋骨骨折等の障害を負い、意識が戻らない状態となった。	9,520万円 （神戸地裁、平成25年7月4日判決）

### 第三章 自転車加害事故の現状と高額賠償金の発生

表1より、実際に発生した自転車加害事故の高額賠償金請求事例をまとめた。

表1に記載したような裁判例のように、多くの自転車加害事故原因とされているのは、信号無視や無理な車道の横断、前方不注意、常識範囲外の高速度での運転等である。

これらはいずれも単純な道路交通ルールへの違反であるが、日常的によく見かける行為でもある。各事例からは、自転車による事故が死亡事故や意識不明、後遺症が発生する事故のような重大な結果を招くことについて、自転車運転者が十分な認識をもたず、その結果として軽率な運転をしてしまい、重大な結果を招いたことが読み取れる。

また、表1における裁判例の賠償額は、いずれも数

千万円代から一億円弱であり、自転車による事故であることを考えると非常に高額な印象を与えるかもしれない。しかし、過失による死亡という重大な結果を引き起こしたことからはすれば、自転車事故においても自動車事故においても、生じた結果に対して責任を負うという点では変わりはなく、自転車だからといって賠償額が減額される理由はない。

自転車事故発生時における賠償額の内訳も、①葬祭費用、②休業損害（家事労働を含む）、③逸失利益（家事労働を含む）、④治療費、⑤慰謝料、⑥その他費用が認められており、自動車事故の場合と同じである。

なお、自転車事故においては、加害者が自動車免許をもたない、中高生である場合も多く、加害者本人に加えて、その両親に対しても監督義務違反があったとして訴えが提起されることが多い。しかし、両親に対する訴えは認められないケースが多く、資力のない高校生から損害賠償を得ることはできないため、結果として、被害者の救済にならないケースもありうる。

これらのような巨額の賠償金が生じる自転車事故が発生しうる現状に対して、自転車保険は任意保険に留まり、義務化がされていない。加害者が自転車保険に非加入であった場合、加害者の賠償金の支払いが実質不可能であるのであれば、加害者の支払い能力が足りない分の賠償金について、被害者は結果として泣き寝入りすることとなる。このように、自転車事故によって多大な被害に遭ったにも関わらず、被害者の救済が十分に行われない可能性を大いに含んでいるという実態がみられる。

## 第四章 自転車交通の変遷と自転車事故の特性

### 四― 戦後の交通政策の変遷に伴う自転車乗用意識の変化

日本では、道路交通法上、自転車は軽車両として規定されているため、いわば自転車は「車」の一種である。とはいえ、手軽に乗り降りが可能であり、免許制度がとられていないため、誰もが運転することが可能である。自転車は、いわば「歩行者」と変わらない感覚で利用されている現状がある。

日本の戦後の交通安全政策を振り返ると、昭和四〇年代に新・三種の神器のひとつである「Car（自動車）」の普及、道路社会におけるモータリゼーションの進展に伴い、自動車の交通事故が急増した。その対策として、歩行者の通行を妨げない速度・方法で通行することとした上で自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、自転車と自動車の交通分離を図ってきた。その間、自転車乗用中の事故死者数は大幅に減少するとともに、道路社会における自転車の高い交通分担率は維持された。

その一方で、自転車が歩道を走ることが可能になったことで、自転車利用者における「自転車は車両である」という意識が希薄化した。歩道上で通行ルールを守らず、歩行者にとっては危険な自転車利用が増加し、自転車対歩行者の事故数はこの一〇年間で増加している。また、交通事故全体の件数が減少傾向にある中、交通事故全体における自転車関連事故の割合もこの一〇年間で増加している。このような状況を踏まえて、警察庁では、平成二三年一〇月より、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とし、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全を確保することを目的とした、「良

好な自転車交通秩序の実現のための総合対策」の推進が図られている。

また、自転車の左側通行の厳守（逆走の禁止）、イヤホンを着用した状態での運転の罰則化など、自転車の安全な利用に向けた罰則規定が定められている。

#### 四―二 近年における自転車事故の特性

本節では、交通事故総合分析センター（山田晴利研究部長）による自転車事故の調査結果を用いて、近年における自転車事故の特性について述べる。

第一に、図1の自転車乗用中の年齢層別死者数の推移をあげる。図1からも読み取れるように、自転車乗用中の死者数は年々と減少傾向にある。その一方で、六五歳以上の高齢者の自転車乗用中の死者数は若干の減少にとどまり、よって、六五歳以上の高齢者の死者数の構成割合は年々と高くなる傾向にある。

第二に、図2の自転車乗用中の年齢層別重症者数の推移をあげる。死者数と同じく、図からも読み取れるように、自転車乗用中の重傷者数は年々と減少傾向にある。しかし、自転車乗用中の高齢者の割合は死者と比べて低く、逆に一九歳以下の若年層の構成割合が増加傾向にある。

これらの調査結果に対して、山田は、OECD「Ageing and transport: Mobility needs and safety issues (2001)」において述べられている、事故によって同じ衝撃をうけても高齢者は若年者に比べ障害の程度がより重くなるという傾向を反映した結果であると解釈することが可能であると述べている。

近年の急速な高齢化が進む日本の社会情勢を考慮すると、今後も自転車乗用中の死者数は増加していく



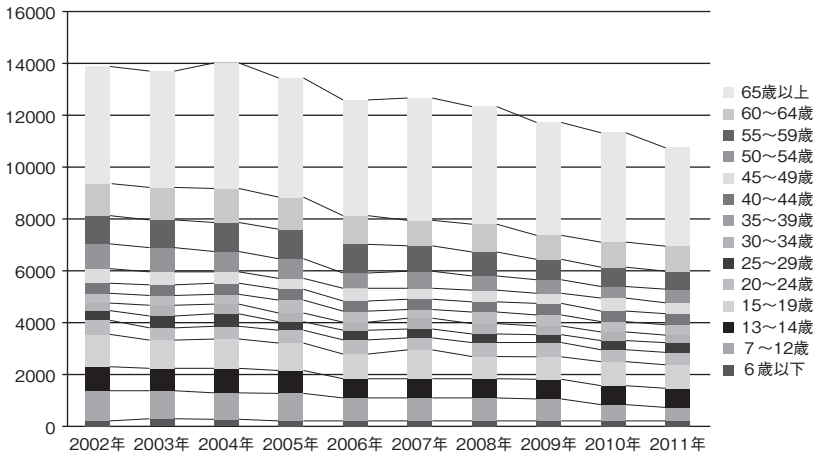


図1 自転車乗用中の死者数の推移  
(山田晴利「自転車の利用動向と自転車事故の特性より引用」)

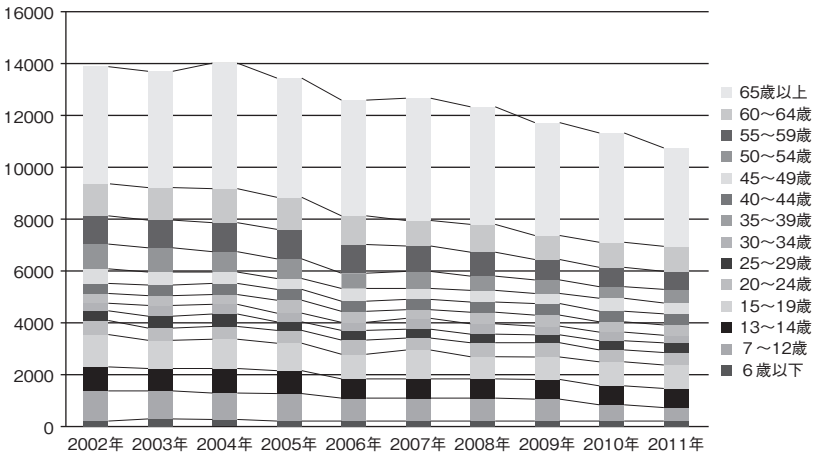


図2 自転車乗用中の重傷者数の推移  
(山田晴利「自転車の利用動向と自転車事故の特性」より引用)

と考えられ、自転車事故における死亡事故の発生および高額賠償請求の事案が増加していくことが予想される。

## 第五章 自転車保険の現在

本章では、現在、日本で普及している自転車保険の種類および補償内容について述べる。自転車保険は、「車体にかける保険」と「人にかける保険」の二種類に大別される。

### 五―一 車体にかける保険 ㄱTSマーク保険ㄱ

「車体にかける保険」は自転車車両自体にかける保険であり、保険に加入している自転車ですべての自転車事故を発生させた場合、その自転車の運転者が誰であろうと、補償がされるというものである。代表として、日本で普及している「車体にかける保険」として、TS (Traffic Security) マークがあげられる。

TS マーク保険は、(財) 日本交通管理技術協会 (以下「協会」という) が実施している自転車安全整備制度による保険であり、自転車の定期的な点検・整備を促進して、自転車の安全な利用、自転車事故の防止に寄与するとともに、万が一事故に遭った場合の被害者救済に資するために設けられた。

TS マーク (図3参照) は、協会が実施する自転車安全整備技能検定に合格した、自転車安全整備士が点検整備した自転車に発布され、TS マークが貼付されている自転車については、自転車事故における傷

第一種TSマーク (青色マーク)	第二種TSマーク (赤色マーク)
	
(3.0×5 cm)	(3.5×5 cm)

図3 TSマーク（公益財団法人日本交通管理技術協会ホームページより引用）

害保険および賠償責任保険が付帯される。

TSマークの保険有効期間は点検年月日から一年間であり、保険の更新のためには、改めて自転車点検を行わなければならない。よって、一度だけ自転車点検を行い、TSマークに加入したとしても、点検を行わない限り期限切れとなり、保険としての効力をもたなくなる。あくまでも自転車点検に付帯される、点検にあたっての特典のようなものとなっている現状がある。

#### 五―二 人にかける保険 ー個人賠償責任保険ー

「人にかける保険」は保険加入者あるいはその家族のように、保険対象者自身にかける保険である。保険加入者が自転車事故を発生させた際に、相手方に損害を与えた場合の賠償責任保険として機能する。具体例として、個人賠償責任保険があげられる。

個人賠償責任保険は、自転車保険単体と契約するのではなく、自動車保険や火災保険、傷害保険等の特約として、付帯

保険として機能しているものが多い。また、生協共済や学生総合共済、クレジットカードやスポーツ安全保険等の内容の一部となっている、セットプランも多く登場している。その他にも、インターネットやコンビニエンスストアを介して加入できる保険商品の開発が進められている。

### 五―三 契約プランからみる比較考察

ここで、表2より、「車体にかける保険」であるTSマーク保険、「人にかける保険」である個人賠償責任保険の契約プランについて比較する。

保険料は年間一〇〇〇円～二〇〇〇円であり、一ヶ月あたりの保険料は一〇〇円～二〇〇円程度と、比較的安価である。ただし、この価格帯であっても、多くの自転車利用者が加入していない状況にある。

保険契約における補償内容を比較してみる。相手方の損害賠償の価格は、TSマーク保険の場合、最大五〇〇万円、個人賠償責任保険の場合、最大一億円、プランによっては無制限で支払われる。第三章で述べた、高額賠償事例をみると、TSマーク保険では十分な賠償支払いが完遂できないおそれがあることを読み取ることができる。このことから、TSマーク保険は必要最低限の保険にすぎないと考えられる。

## 第六章 自転車への意識と保険加入状況

本章では、保険会社「アイリックコーポレーション」が実施した、「自転車の利用状況」の調査アンケートを基に、一般市民における自転車への交通意識および自転車保険加入状況、加入意識について述べる。

表2 自転車保険契約の比較  
 (兵庫県「自転車保険の加入促進方策」を基に筆者作成)

		車体にかかる保険 (TSマーク)	人にかかる保険 個人賠償責任保険(特約)
保険料		約2,000円 (点検整備料を含む)	約1,000円/年～ 約2,000円/年
保険期間		1年間	1年間
加入	加入場所	自転車販売店 (自転車安全整備店)	保険会社 (代理店)
	加入証明	車体にシールを貼付	保険証券
	加入管理	(公財)日本交通管理技術 協会	各保険会社
対象者		自転車搭乗者	加入者 (加入者家族を含む)
補償内容	本人	死亡 障害	100万円 重度後遺障害(1～4級)
		入院	10万円(15日以上)
	相手	損害賠償	・死亡又は重度後遺障害 (1～7級)5,000万円 (H26.10.1～) ・見舞金10万円(入院15日 以上)(H26.10.1～)
特徴		・自転車購入時等に自転車 安全整備店(TSマーク 取扱店)で加入可能 ・シールで加入状況が確認 可能	家族全員が補償の対象とな り、日常生活の損害賠償請 求に対応可能

なお、具体的調査方法については、以下の通りである。

サンプル数…五〇〇名（男性二五〇名、女性二五〇名）

アンケート調査実施者…（株）アイリックコーポレーション

年齢…二〇歳～六〇歳

調査方法…webアンケート

調査期間…二〇一五年四月一日～四月三日

#### 六―一 自転車利用状況

図4より、五〇〇名にアンケート調査を実施したところ、二八一名（五六・二％）が自転車を利用していることが分かった。また、自転車利用者の大半は自分自身の自転車を所有しており、自分あるいは家族以外の自転車を利用している自転車利用者はごく少数であることが分かった。

また、図5・図6より、自転車利用者二八一名に問2・問3の質問を実施したところ、自転車の利用頻度として、一八九名（六七・三％）が週一日以上、自転車を利用していること、そして、自転車の利用目的は買い物、通勤・通学、最寄り駅までの移動のように、日常生活の利用範囲内で自転車を利用していることが分かった。

これらの結果は、自転車利用者のほとんどは自分自身の自転車を、生活の移動手段として、定期的に自

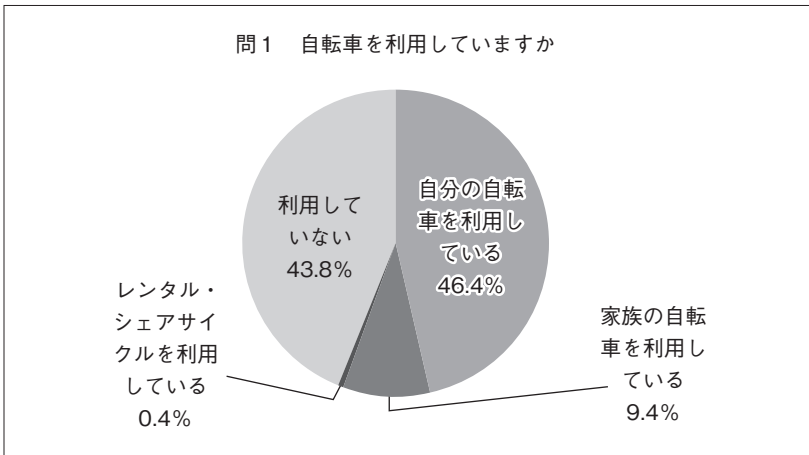


図4 アンケート問1  
(平成27年保険クリニックアンケート調査を基に筆者作成)

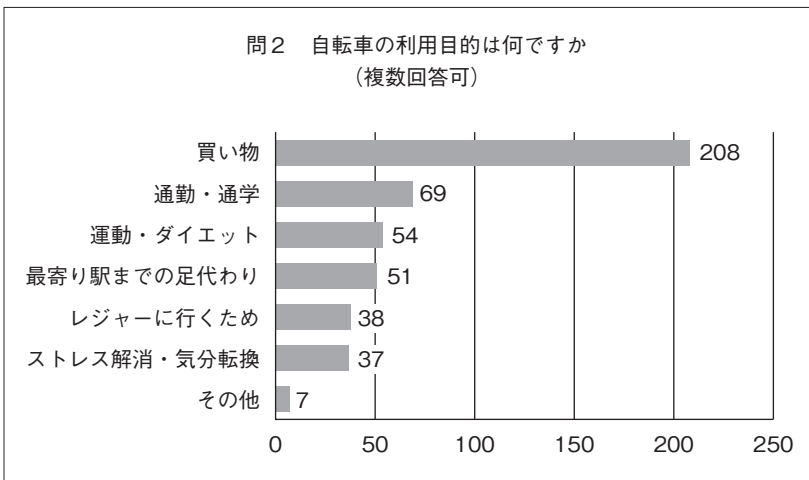


図5 アンケート問2  
(平成27年保険クリニックアンケート調査を基に筆者作成)

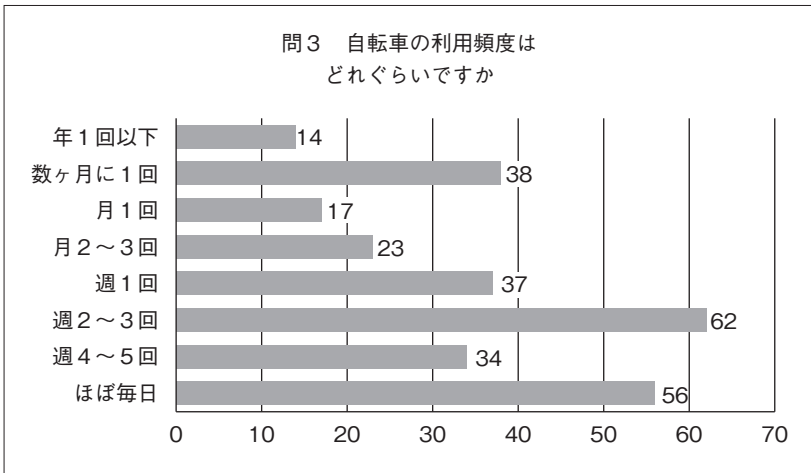


図6 アンケート問3  
(平成27年保険クリニックアンケート調査を基に筆者作成)

転車を利用していることを示している。

#### 六―二 自転車に対する危機意識

図7・図8より、自転車利用者二八一名に問四の質問を、調査対象者五〇〇人全員に問五の質問を実施したところ、それぞれ七割近くの回答者が自転車に対して恐怖心を感じた、あるいはヒヤッと感じた経験があることが分かった。また、どのような瞬間に恐怖心を抱いたかの質問に対して、自転車の突然の飛び出し、常識範囲外の高速での運転、信号無視等の自転車利用マナーの欠如によって発生した瞬間が多く確認された。

つまり、自転車事故はいつでも発生しうる事故であり、また、事故の原因として自転車の危険な運転によるものが要因として見て取れるということであり、自転車側に過失責任が認められる事故が発生しうる状況にあるということの意味する。



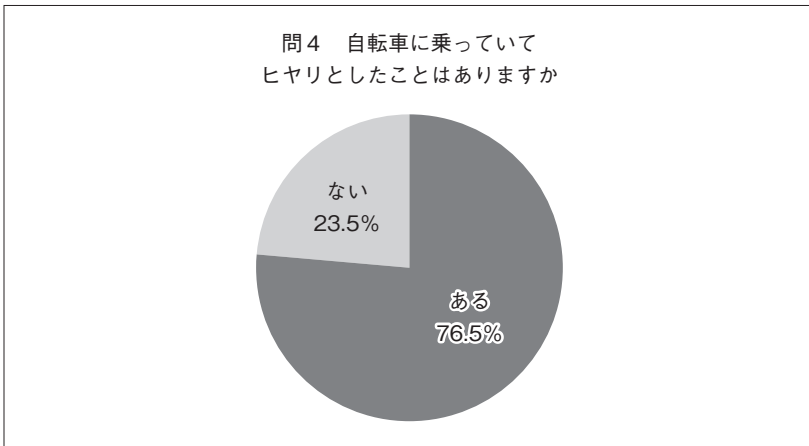


図7 アンケート問4  
(平成27年保険クリニックアンケート調査を基に筆者作成)

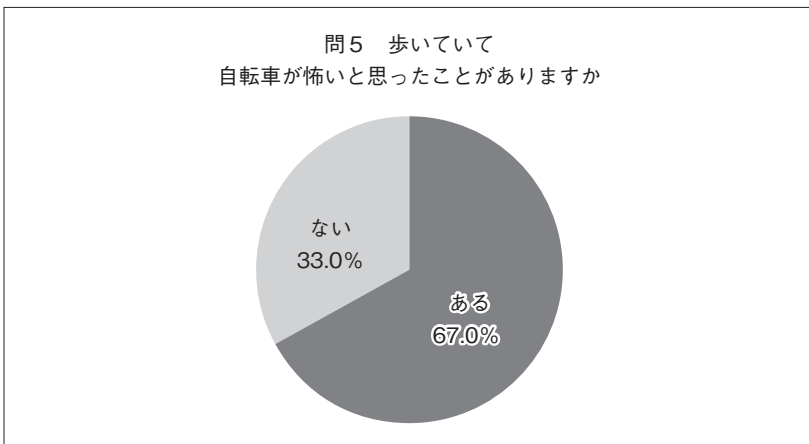


図8 アンケート問5  
(平成27年保険クリニックアンケート調査を基に筆者作成)

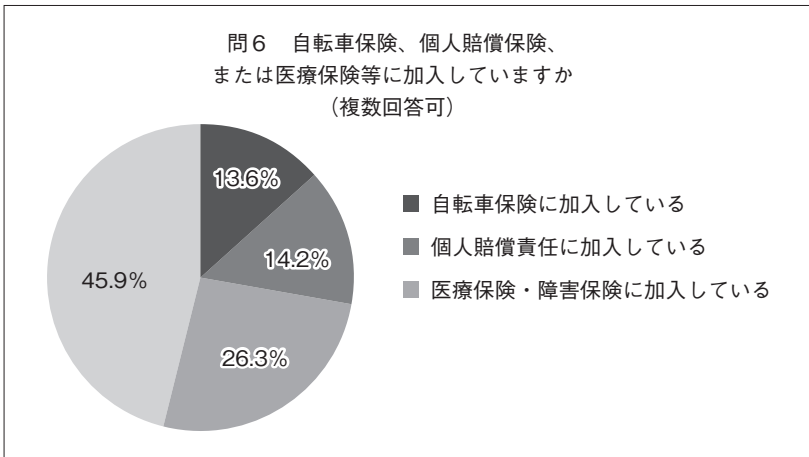


図9 アンケート問6  
(平成27年保険クリニックアンケート調査を基に筆者作成)

### 六―三 自転車保険の加入状況・加入意識

図9より、自転車を利用する二八一名の保険加入状況について問六の質問を実施したところ、自転車保険あるいは、個人賠償責任に加入している人が約二五%しかないことが分かった。医療保険及び傷害保険の加入者は全体の約二五%を占めている。しかし、医療保険及び傷害保険は自転車事故に遭った際の加入者自身の治療費の支払いにすぎず、加害事故を発生させてしまった場合、被害者の賠償金については保険のプランに含まれていない。よって、自転車利用にあたり、十分な賠償能力を確保できていないまま利用している者が多く存在する状況にあることが分かった。

また、図10・図11より、自転車に乗っていて、賠償金を補償する保険に加入していない二〇二名に問七の質問を、問七において、賠償金を補償する保険に加入したいと答えた九一名に問八の質問を実施した。

図10より、賠償金を補償する保険に加入したいと考え

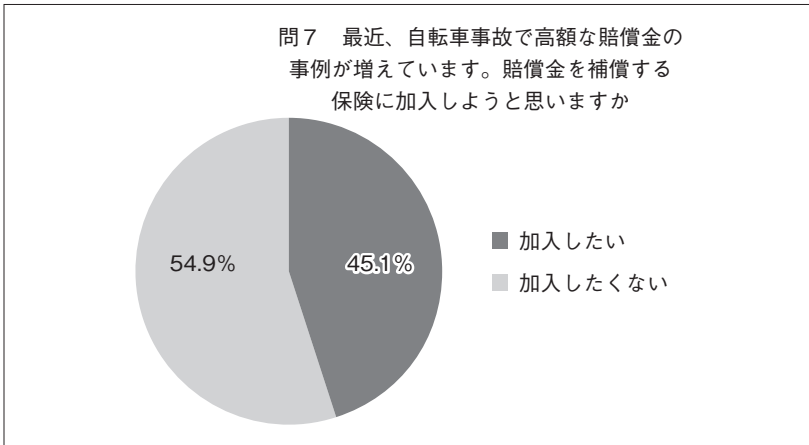


図10 アンケート問7  
(平成27年保険クリニックアンケート調査を基に筆者作成)

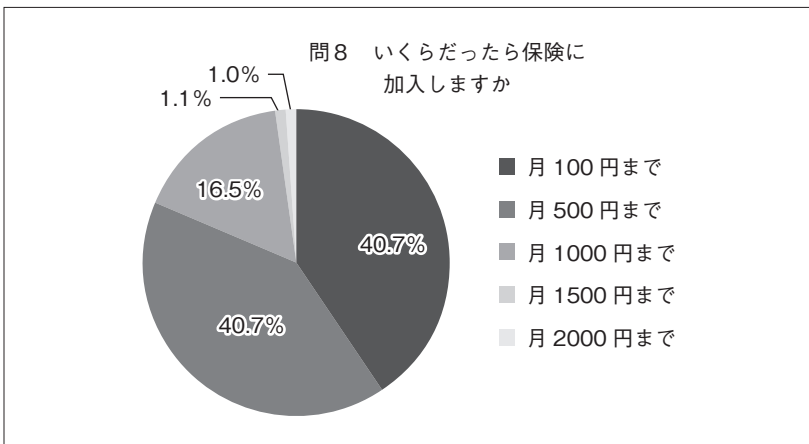


図11 アンケート問8  
(平成27年保険クリニックアンケート調査を基に筆者作成)

る自転車利用者は約半数にとどまった。また、図8より、保険に加入したいと感じることができる金額は、約四割が月額一〇〇円程度にとどまることが分かった。

これらの調査により、現在の自転車利用者は、自転車賠償責任能力を十分に確保ができていない状況を鑑みることができた。また、自転車保険未加入者は、加入には消極的であり、月額一〇〇円程度の安価な自転車保険プランを求めていることが示された。

ただし、第五章で述べた通り、人にかける保険である個人賠償責任保険は他の保険プラン内における特約として設定されることが多い。よって、自転車保険単体で加入するわけではないため、実際は特約として自転車保険に加入しているにも関わらず、加入している事実に気づいていない者も多くいると推測される。よって、自転車加入率については一定数の暗数が存在することが予想される。

また、図11につき、月額一〇〇円までであれば保険に加入したいと考えるものが全体の約四割程度と見ることができた。これに対して、第五章で述べたように、TSマークの保険料は点検整備料を含み年間で約二〇〇〇円、個人賠償責任保険の保険料は年間で約一〇〇〇円～二〇〇〇円程度の金額である。これを一ヶ月単位で割ると、月額で一〇〇円～二〇〇円となり、自転車利用者のニーズに合った保険料が実現されている現状が確認できる。よって、自転車保険の利用普及に努めることで、加入率は向上すると期待することができる。

## 第七章 問題提起

これまで、現在の日本における自転車事故の特性と現状、自転車保険のプランの現状および自転車利用者の意識について見てきた。筆者は、これらの状況を受け、主に以下の二つの問題を提起したい。

### 七―一 自転車利用者の危機意識の欠如

第一に、自転車利用者の危機意識の欠如をあげる。ここでいう危機意識とは、そもそも自転車事故自体が発生するリスクが低いと考える、いわば事故発生自体に対するリスクと、たとえ自転車事故が発生したとしても大きな事故にはつながらないと考える、事故発生後のリスクの二つのリスクに対する危機意識のことを指す。

第四章でも述べたように、自転車は道路交通法上、軽車両として規定されている。そのため、本来、歩道通行は原則として禁止されていたところ、自動車と自転車の交通分離のために、歩行者の通行を妨げないという条件のもと、歩道通行が可能となった。しかし、歩道通行を可能になった一方で、自転車は車両よりも歩行者に近い存在という意識が強まった。また、常識範囲外の高速での運転や危険な追い抜き行為、信号無視等、自動車であれば免許制度における減点処分を受けるような危険な運転がしばしば見受けられる。

また、第六章におけるアンケート調査からも分かるように、自転車利用者に対する自転車保険の加入率

が著しく低い現状が見られる。ここに、<sup>①</sup>もしも自転車加害事故を発生させてしまったら<sup>②</sup>という自転車加害事故の事後対応に対する危機管理の低さが見受けられる。これらの現状を受け、筆者は以下のように考える。

自転車利用者における自転車事故発生に対する危機意識を高め、より安全な運転をする意識を高める働きかけを行う必要性がみられる。そもそも、自転車利用者の危機意識の欠如による危険運転こそが、被害者に高額賠償金が発生するような大きな自転車加害事故の発生につながるのである。また、自転車加害事故を発生させてしまう事態に対して備えるといった、リスクに対する事後的対応の準備を整えていない限り、賠償金支払いは実質的に不可能となり、結果として、加害者の自己破産や被害者への賠償が十分に行われない事態の発生につながってしまうといえるであろう。

#### 七―二 自転車保険加入状況把握の困難性

次に、自転車保険の加入管理について考えてみたい。第五章で述べたとおり、自転車保険は車体にかかる保険であるTSマーク保険と人にかける個人賠償責任保険の二つに大別される。しかし、これらの保険は自転車保険は単体で加入する保険ではないため、加入者自身が意識的に加入状況を確認しないと、管理が難しい保険であると考えられる。

TSマーク保険は、いわば自転車の点検整備に付帯している保険であり、一年間で自動的に失効する。よって、意識的に、毎年一度の自転車の点検整備に向かわないと保険の更新がされないため、自己管理を

必要とする保険であるといえる。

これに対して、個人賠償責任保険は、各保険および共済やクレジットカードに付帯する保険が大半を占めている。よって、各保険や共済に加入する際に、自動的に自転車保険に加入することとなるため、無意識のうちに加入している状態になりがちである。

筆者は、これらの保険加入形式に対して、自転車保険加入状況の管理および自転車保険契約プランの把握が難しい現状があると考ええる。万が一、自転車加害事故を発生させ、高額賠償金請求が発生したとして、自転車保険に加入していれば、保険会社に事故証明書を提出することによって、保険金による支払いが可能である。しかし、自転車加害事故が発生したとして、加害者自身が自転車保険の付帯している保険に加入していても、その付帯保険の存在を把握していなければ、保険金が支払われることはないであろう。筆者は、自転車利用者の自転車保険に対する見識が不足していることによってこのような事態が発生しうるのではないかと考える。

## 第八章 提言

以上、大きく分けて二点の問題を提起した。自転車が車両であるという事実に対する意識が軽薄な状態で、自転車事故に対する危機意識が欠如しているのである。また、自転車保険加入者の保険管理が困難であり、保険の加入状況の確認が円滑に進めづらい現状がある。

これらを指摘したうえで、自転車加害事故における賠償金支払い対応のために筆者が提言したいのは、

以下の二点である。

#### 八―一 自転車利用に対する法規制の強化

まず、自転車利用に対する法規制の充実を提言する。平成二七年六月一日の道路交通法改正により、自転車の規制と罰則が大幅に強化された。本改正の最大の特徴は、自転車違反によって、反則金納付書ではなく、直接裁判手続きに入る告知票が発行される部分が大幅に増えている点であり、片手運転や整備不良、酒気帯び運転、一時不停止、イヤホン使用等の一四項目が取り締まり対象となる。また、危険運転として摘発や事故が三年間に二回以上となると、安全講座の受講料支払いおよび講習が義務付けられる。

ここで主張したいのは、道路交通法改正によって、自転車に対する取り締まりが一般車両により近いものとなっていることである。

これは、自転車が車両であるということの意識づけとなり、自転車利用における危機意識の向上に大きく機能すると考える。

また、兵庫県では、平成二七年一〇月一日より、自転車保険加入義務化が条例として施行される。本条例では、自転車利用者の自転車損害賠償責任への加入義務付け、自転車小売業者および自転車貸付業者による保険加入の有無の確認の義務付けが規定されている。このように、行政においても、自転車保険の加入を義務化し、加入を促している段階にある。

以上二点の現行施策をより強化し、自転車事故自体の抑止および自転車保険加入の促進をより充実させ



ることが必要であると考える。また行政だけではなく、交通安全団体や自転車小売業車、自転車損害賠償保険等を引き受ける保険会社が相互連携・協力をし、保険等に関する情報提供を充実化すべきであると考える。

## 八一二 自転車保険加入状況チェックシートの導入

第七章で述べた通り、自転車保険の複雑化により、自転車利用者による加入状況の管理が困難な状況にある。そこで、各保険取扱者の連携の下、自転車保険加入状況のチェックシートの導入を提言する。

現在、自転車保険の特約が付帯している保険は、自動車保険や火災保険、傷害保険だけでなく、各共済加入やクレジットカード等がある。これらをひとつのチェックシートとしてまとめ、自転車利用者が自己の加入している各プランに、自転車保険が付帯しているかを確認できる状態を築くことが可能である。また、チェックシートと共に、実際の高額賠償金発生事例の紹介を掲載することによって、加入の必要性を訴えることができる。

なお、本チェックシートの作成にあたっては、各保険会社および各共済、クレジットカード会社、行政等が連携し、作成する必要があるであろう。

自転車保険の加入を促すにあたって、まずは自転車利用者には自転車加害事故の重大性を認知させ、各利用者が不幸にも事故を発生させてしまう事態に備えて、冷静に対応できる能力を養うことが必要ではないだろうか。また、自転車利用者に限らず、非自転車利用者も、自転車保険の存在自体を認識することで、

被害者として自転車事故に巻き込まれた際に、加害者に対して、自転車保険加入状況の確認を促すことができる能力を養うことも必要である。これらを実現させるためにも、自転車利用の有無に関わらず、自転車保険の存在の周知および加入状況の確認を訴えることが必要不可欠であると考える。

## 第九章 結語

自動車における自動運転技術の開発やリアモーターカー等の新たな公共交通機関の充実が進む一方で、安価で誰もが手軽に運転できる自転車は今後も利用が途絶えることはないであろう。しかし、その一方で、日本社会の急速な高齢化に伴い、交通事故発生時の被害はより大きなものとなることが予想され、高額賠償に発展する事故が今後増していくことであろう。

筆者は、このような社会背景から、今こそ自転車利用者の危機意識の向上および事故発生時の対応能力向上に努める必要性があると考ええる。そして、最終的には、自転車事故件数自体の大幅な減少と、自転車加害事故発生時に、賠償金を確実に支払い履行される環境が整備されることが求められると考ええる。それこそが、自転車利用者だけでなく交通利用者全体の安全と安心につながるのではないだろうか。

本稿が、交通社会の安全に寄与することを願いつつ、本稿を結ぶこととする。

## ■参考文献

・「自転車事故の法律相談」岸都子、高木宏行 学陽書房 二〇一四

- ・ 「判例に見る被害者救済」鈴木辰紀 成文堂 二〇〇八
- ・ 「交通事故損害賠償法」北河孝之 弘文堂 二〇一一
- ・ 「兵庫県における自転車の安全利用等に関する提言」自転車の安全な利用等に関する検討委員会 二〇二五  
<http://web.pref.hyogo.lg.jp/ac17/documents/teigen.pdf>
- ・ 「安全で快適な自転車利用環境創出力アッププラン」国土交通省道路局・警察庁交通局 二〇二二  
<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/pdf/guideline.pdf>
- ・ 「自転車の利用動向と自転車事故の特性」山田晴利 交通事故総合分析センター 二〇二二  
[https://www.itarda.or.jp/ws/pdf/h24/15\\_01tokusei.pdf](https://www.itarda.or.jp/ws/pdf/h24/15_01tokusei.pdf)
- ・ 「裁判例」題名「自転車加害事故」非本字 二〇二二  
[http://www.sonpo.or.jp/archive/publish/bousai/jiho/pdf/no\\_251/yj25113.pdf](http://www.sonpo.or.jp/archive/publish/bousai/jiho/pdf/no_251/yj25113.pdf)

## ■参考webページ

- ・ 「兵庫県知事定例記者会見議事録（二〇一五年四月二三日付）」平成二七年九月三日 最終閲覧  
[http://web.pref.hyogo.jp/governor/g\\_kaiken20150413.html](http://web.pref.hyogo.jp/governor/g_kaiken20150413.html)
- ・ 「公益財団法人日本交通管理技術会ホームページ」平成二七年九月三日 最終閲覧  
<http://www.tmt.or.jp/safety/index2.html>
- ・ 「知ってしまおう！自転車の事故〜安全な乗り方と事故への構え〜（一般社団法人日本損害保険協会ホームページ）」平成二七年九月三日 最終閲覧  
[www.sonpo.or.jp/projection/jitensya/pdf/jitensya/jitensya.pdf](http://www.sonpo.or.jp/projection/jitensya/pdf/jitensya/jitensya.pdf)
- ・ 「高額賠償が増えている自転車事故〜マインリックコーポレーションホームページ」平成二七年九月三日 最終閲覧  
<http://www.hoken-clinic.com/teach/expedition/detail11.html>

# 自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか

## 第一章 はじめに

自転車は、簡便な交通手段として、幼児から高齢者に至るまで幅広く利用されている乗り物であり、最近では、健康ブームや環境問題、ガソリン価格の高騰等から、適度な運動ができ、環境に優しい自転車は、その利用について注目を浴びているところである。

警察官（大阪府警察）

野崎 健二（36）

しかしながら、他方で交通ルールを無視した自転車走行が問題となるとともに、自転車が被害に遭う悲惨な交通事故や、自転車側が加害者となり多大な損害賠償を請求される事案が発生するなど、その利用について社会問題となっており、自転車利用に対する新たな対策が求められているところである。

## 第二章 自転車とは

### 二―一 定義

自転車は、道路交通法では、一九七八年の改正で「ペダル又はハンド・クラックを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）をいう。」（第二条第一項第一号の二）と定義されている。また、自転車は道路交通法上で軽車両とされ、自動車や原動機付自転車と同じ「車両」と規定されている（第二条第一項第八号及び第一一号）。

### 二―二 歴史

彦根藩士の平石久平次時光が一七三二年に「陸舟奔車りくしゅうほんしゃ」というハンドルとペダルを備えた三輪の乗り物を発明したとの記録がある。しかしながら陸舟奔車は、江戸時代の「新奇なる工夫を禁ず」施策の中で、日の目を浴びることはなかったとされている。

日本に自転車が初めて渡来した時期は不明ではあるが、一八六五年発行の「横濱開港見聞録 後編 中」に自輪車と称した三輪車の図が掲載されている。現在の自転車の原形である安全型自転車が出来上がったのは、一八八五年で、この時期に日本への輸入も始まっている。その後、国産化が進み、一八九〇年に宮田製銃所（現宮田工業）が国産第一号を製作している。

## 二―三 利用の拡大

初期の自転車は高価で、所有できるのは富裕層に限られていたが、大正期に入ると、自転車の保有台数も増加、路面電車の拡大もあり、道路は、自動車、自転車、歩行者及び路面電車という混合交通の度合いが深まりつつあったことから、交通の安全確保に向け道路、施設及び規則等の整備が進められることとなった。

そして現代では、通勤・通学や日常の買い物等で老若男女問わず多くの人々に利用され、自転車の保有台数も二〇一三年現在で約七、二〇〇万台と増加傾向にあり、今後もその利便性等から保有台数は増加していくものと思われる。

## 第三章 自転車を抱える諸問題

### 三―一 通行方法

現在、自転車の通行については、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しな

ければならないと道路交通法により規定されている。

ただし、歩道を通行できる場合として、

- ① 道路標識や道路標示によって自転車歩道通行を通行できることとされているとき。
- ② 自転車の運転車が児童、幼児、七〇歳以上の者または車道通行に支障がある身体障害者であると  
き。

- ③ 車道又は交通の状況に照らして、通行の安全を確保するために、自転車が歩道を通行することが  
やむを得ないと認められるとき。

とされている（やむを得ないと認められるときとは、「交通の方法に関する教則」では、道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行することが困難な場所を通行する場合、著しく自動車の交通量が多く、かつ、車道の幅が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車などとの接触事故の危険がある場合と例示されている）。

では、道路交通法制定時はどうであつたかを見てみると、一九六〇年に制定された道路交通法では、自転車と車と同じ「車両」として、現在と同じように車道の左側通行のみを規定し、歩道の通行は定めていなかった。

しかしながら、交通死亡事故が多発する中で、自転車と車との衝突事故を防ぐ必要性が高まってきたことから、一九六五年に新たな交通安全対策として道路交通法が改正され、自転車の歩道通行が容認された。当時の認識としては、あくまでも一時的な措置だったが、現在まで自転車に歩道を通行させる施策をとつ

ている。

### 三―二 道路環境

本来、自転車が行き止まりの場所は車道左側や自転車道とされている。

しかしながら自転車道等の整備はというと、二〇一〇年三月時点で、全国の約一二〇万kmの道路のうち、自転車道や自転車専用通行帯等の自動車・歩行者から分離された自転車通行空間の延長は約三、〇〇〇km（二〇一〇年十一月、国土交通省道路局、警察庁交通局の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」による。）とわずかである上、自動車の駐停車等により、自転車の通行が阻害されるなど、道路環境は自転車の車道通行にとって数々の問題を含んでいる。このため、自転車の通行空間の整備とともに、交通ルールの徹底を図るなど、ハード面とソフト面から取組を行う必要がある。

### 三―三 交通事故発生状況

交通事故件数同様に自転車による事故件数も「第二次交通戦争」（一九八八年）移行減少を続けている。警察庁の全国統計によると、自転車事故件数は、二〇〇四年は一八五、一六六件であったが、二〇一四年には一〇六、四二七件まで減少している。しかし、全交通事故件数に占める自転車事故件数の比率については、増加傾向にあったが、二〇一二年に六年振りに二割を切り、以降減少傾向にある。

自転車事故死者数については、一九九九年には一、〇三二人であったが、年々に減少し、二〇一四年に



は五三五人となっている。全交通事故死者に占める自転車事故の死者数の比率については二〇一〇年以降ほぼ横ばいで推移しており、二〇一四年は一三・〇%であった。

このような事故情勢の中で、歩行者に対する事故の割合が年々増加しているほか、自転車乗車中の死者のうち、法令違反が認められる割合が四分の三を超える（二〇一二年統計）など、自転車の交通秩序が改善されていない状況が問題となっている。

## 第四章 問題に対する諸対策

### 四―一 歩道通行

道路交通法で自転車が行き場所を車道と規定しながら、急増する交通事故に歯止めをかけるための一時的な対策として、自転車の歩道通行を可能とした。この対策については、自転車が被害者となるリスクを低減させる効果はあったかもしれないが、問題なのは、一時的な対策が長年にわたり続いたことである。この対策により、「自転車は車両の仲間」ではなく、「自転車は歩行者の仲間」として国民の意識の中に根付き、現在まで根強く残っているのである。

こうした対策の結果、自転車と歩行者との交通事故が増加し、平成二〇年には、道路交通法を改正し、歩道を通行できる自転車は一三歳未満の子どもや七〇歳以上の高齢者に限るとするなど、歩道通行の対象を限定したものの、全体の交通事故件数が減少する一方で自転車と歩行者との事故は一九九九年からの一〇年間で三・七倍にも増えてしまったのである。

このような状況を改善するため、警察庁は各都道府県警察に対し、二〇〇七年七月に、自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について、二〇一一年一〇月には、良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について、それぞれ通達を示達するなど、自転車利用者のマナー向上を中心とした対策を推し進めている。

特に二〇一一年の通達では、自転車利用者に対し、歩道以外の場所、つまり車道通行を促すとともに、歩道を通行する場合の歩行者優先という交通ルールの遵守を徹底に取り組むよう求めている。

そして、同庁は、自転車利用者が交通ルールを遵守し、自転車が車両であるという意識付けをするために、自転車道等の自転車専用の走行空間整備や、自転車安全教育、自転車に対する指導取締りの強化等について、各都道府県警察に対し徹底するよう求めた。

#### 四―二 環境整備

次に環境の整備について見てみると、前記したとおり自転車道等の自転車走行空間について、整備が進んでいないのが現状である。その様な中で、前記通達では、自転車の通行量が特に多い片側二車線以上の道路においては、車線を減らして自転車道等の整備を検討するよう求めている。

さらに、パーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備（以下「パーキング・メーター等」という。）が設置されている道路で利用率が低い場所は、パーキング・メーター等を撤去することにより、自転車道等の整備を推進するよう指示している。

しかしながら、自転車道を整備するには様々な問題点がある。その一つが事業者等の路肩への駐停車である。配達や営業等において商業施設前の路肩に駐停車できなければ、業務に支障が出てしまうことは想像がつく。それを解消するためにも近隣の駐車場の整備が必要となってくるが、住民や商業施設等の関係者の理解を得ながら、しかも限られた財政の中で整備するのは困難であり、自転車道等の整備が進まないのが現状ではないであろうか。

#### 四―三 講習制度

自転車の交通事故を抑止すべく様々な対策が進められる中で、本年六月一日から新たな施策として「自転車運転者講習制度」（以下「講習制度」という。）の運用が開始となった。これは、各都道府県の公安委員会が、信号無視違反等の一四類型の危険行為を伴う違反や事故を三年以内に二回以上反復して行った自転車運転者に対し、自転車の運転による危険を防止するための講習の受講を命ずることができる、といった制度であり、受講命令をした日から三カ月以内に講習を受講しなければ、受講命令違反（罰則五万円以下の罰金）となる。

この講習制度が導入された理由として、全国の全交通事故件数に占める自転車関連事故件数の構成率は実に約二割を占めており、そのうち自転車運転者の約六割に法令違反があること、そして、自転車運転者には運転免許のような体系的な交通安全教育を受ける機会がないこと、が挙げられている。

このような理由からも、いくら「指導取締りの強化」、「交通安全教育の推進」を呼びかけても、結果と

して自転車の交通事故の抑止や交通ルール遵守には結びついていないのが現状としてあることがわかる。確かに、体系的に自転車の交通ルールを学ぶ場がない以上、一度定着した「自転車は歩行者の仲間」、「自転車は歩道を通行」といった誤った交通ルールはなかなか正すことができないのではないであろうか。

## 第五章 安全・安心利用の普及に向けた対策

### 五―一 保険制度

自転車と歩行者の交通事故が増加していると前記したが、自転車と歩行者との交通事故で最近問題となってきたのが、損害賠償についてである。そのきっかけとなったのが、二〇一三年七月に神戸地裁で出た判決である。この判決で神戸地裁は、自転車で当時六二歳の女性をはねて重傷を負わせた当時小学五年生の少年の母親に対し、約九五〇〇万円もの賠償を命じたのである。

この事故の概要は、二〇〇八年の九月下旬の午後六時五〇分ころに、住宅街の坂道を少年がマウンテンバイクを運転して下っていたところ、正面から歩いてきた女性にぶつかり、後方に飛ばされた女性は頭の骨を折るなどの重傷を負い、その後も意識が回復せず、寝たきりの状態になったというものであった。

女性側に保険金を支払った保険会社が少年の母親を相手に計一億円の賠償を求めて提訴、少年が違法な右側通行をした上、前をよく見ていなかったのが事故の原因で、その少年に対し、交通ルールの指導を怠った母親に責任があると主張、判決は、少年の前方不注意が原因であると認め、さらに、母親の指導・注意が十分にできていなかったと結論づけたのである。

この判決を受け、その高額賠償もさることながら、例えば子どもであっても、自転車を運転する際には交通ルールを遵守し、安全運転をする義務があり、それを怠り交通事故を起こせば大きなリスクを背負うこととなることが、明らかとなった。

他にも自転車で歩行者を死傷させた事故で高額な賠償を命じる判決は相次いでいる現状の中で問題となるのが、加害者側、つまり自転車運転者が保険未加入であった場合であり、保険未加入の場合、当然、加害者は高額な賠償金を払える訳ではなく、加害者、被害者ともにつらい思いをするだけである。

自転車の保険加入について、利便性が高く簡単に契約できる商品等がでてきているが、やはり、賠償金が高額化の中で検討していかねばならないのが、自転車の保険加入の義務化、つまり、車やバイクの自動車損害賠償責任保険のような強制保険制度の導入である。

自転車の性能がよくなり、よりスピードが出る自転車が普及する中で、原動機付自転車と同様に、自転車についても保険加入を義務づけることで自転車運転者に、より車両を運転する者としての責任感を醸成させるとともに、被害者をしっかりと救済することで、より安心・安全な交通社会の実現に繋がるのではないか。

## 五―二 義務教育

自転車の通行方法について、警察官が地域の幼稚園や小中学校等において、定期的に交通安全教育を実施しているものの、体系的な交通安全教育の場はなく、様々な世代が利用する自転車利用者に対し、いか

に基礎的な自転車通行ルールを周知させていくかが課題となっている。

運転免許制度がない自転車にとつて、全ての者がそのルールを学ぶことができる場はどのような場か考えたとき、その場として一番ふさわしいのは義務教育の場である。誰もが義務教育である小中学校において教育を受けていることから、その義務教育の指導要領の中に歩行者・自転車等についての交通ルールつまり道路交通法の学習を取り入れることで、交通ルールの周知の徹底が図られ、交通マナーの向上や交通事故の抑止に繋がるのではないか。

人はよちよち歩きで外に出たとき、一番最初に触れる法律は「横断歩道を渡ろう」、「信号を守ろう」という道路交通法であり、そういった意味では道路交通法が一番身近な法律であり、自分の命を守るためにも、加害者となり高額賠償金を支払う羽目にならないためにも義務教育の中で学ぶ価値の高い法律ではないかと思われる。

小学生でも自転車で事故を起こせば、その過失が問われ、高額な賠償請求が求められる現状、自転車の交通ルールについて、体系的な交通安全教育の場がなく、その周知がなかなか図れない現状を考えると、義務教育の中で、しっかりとルール学ばせることが、安心・安全な交通社会の実現にとって不可欠であると考えられる。

### 五―三 交通ルール遵守定着に向けた法整備

自転車は車両の仲間であり、その交通ルールは道路交通法で定められ、それを守られなければ交通違反

となることは、ほとんどの方が理解されているかとは思いますが、では、具体的に自転車が守らなければならない交通ルールについてどんなものがあるかと聞くと、なかなか答えられない人が多いのではないか。

当然、信号を守る等の基本的な交通ルールはわかっているても、例えば、道路の左側を通行するとか、「自転車を除く」の補助標識がなければ、車やバイクと同様、標識に従わなければならない等といったルールまでわかっている方が多いのではないだろうか。

こうしたことから、先ほど述べたように体系的な教育が必要となってくるのだが、こういった複雑な交通ルールがある中で、教育をしただけで果たして皆がこれらのルールをしつかりと遵守するだろうかと考えたとき、たかだか自転車と考え遵守しない者が多いのではないだろうか。

そこで必要となってくるのが、そもそも自転車を運転する際は車やバイクと同様に交通ルールを遵守しなければならないといった一人一人の意識の改革である。ではその意識を根付かせるためにはいかにすればよいか。それを解決するためには、誰もがわかりやすく、見た目ですぐに違反か否かがわかるような新たな交通ルールを作り、それをきっかけとして、他の交通ルールの遵守の徹底に繋げることが必要となってくる。

その交通ルールに一番適しているのが「ヘルメット装着義務」である。ヘルメットを被っているかいないかは、見た目ですぐに違反か否かの判別がつき、運転者としてもいつでもどこで警察官に見つかり、取締りを受けるかわからないことから、当然ヘルメットをしつかり被って運転するであろう。

ようするに、このヘルメットを装着するという一つの交通ルール遵守をきっかけに、自転車は車両の仲

間であり、交通ルールを遵守しなければならないという意識改革を行うことで、より自転車の安全・安心な通行に繋がっていくであろうし、ヘルメットの装着は被害軽減にもつながることから、まさに一石二鳥であるといえる。

参考として、原動機付自転車のヘルメット装着の義務化は一九八六年からであることを考えると、自転車のヘルメット装着義務化もそろそろ検討しなければならない時期にきているのでないであろうか。

#### 五―四 自転車道等の整備

これまで、交通安全教育、意識改革等と述べてきたが、そういったソフト面を整備したところで、肝心のハード面、いわゆる自転車の通行空間が整備されていなければ、自転車という乗り物は大変不便となるばかりか、交通事故の抑止も期待できない。

自転車が安全・安心して通行可能な空間をつくるためには、やはり自転車と車・歩行者が接触するリスクを減らすことができる自転車道の整備が重要であり、一早く整備を進めていく必要があるが、日本では車を優先した道路の整備が行われてきたことから、新たに自転車道を整備するのに、場所の確保や道路自体を整備し直す必要性から、なかなか整備が進んでいないのが現状である。

しかしながら、かつて日本と同じように車優先で道路を整備していた欧州が、市街地の空洞化や高齢者社会を考え、歩行者や自転車中心の街づくりへと徐々に以降し、道路を整備していることを考えると、日本も同様に自転車道整備のための特別法と予算措置を国が主導で進める必要があるのではないか。



## 五―五 指導取締り

警察庁は、かつて自転車利用者の指導取締りについて、検挙措置よりも指導警告を中心とした取組を推奨してきた。これは車と違い、自転車利用について交通ルールを周知していない者が多かった現状から、検挙よりも指導警告を優先させてきたからである。

しかしながら、自転車事故が減らない現状や、少しずつ自転車の交通ルールの周知されてきた現状から、警察庁は平成一八年に各都道府県警察に対し、自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化を要請、引き続き指導警告を強化するとともに、違法行為により通行車両や歩行者に具体的な危険を生じさせたり、指導警告に従わずに違反行為を継続したりするなど悪質、危険な交通違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講ずるなど厳正な対処をするよう指示している。

その結果、警察庁統計の全国の自転車の検挙件数を見ると、二〇〇六年には五八五件だったのに対し、二年後の二〇〇八年には約二倍の一、二二一件となり、平成二六年には八、〇七〇件まで大幅に増加している。新たな施策として講習制度の運用が開始されたこともあり、今後、検挙件数が一層増加するものと考えられる。

そうになると、懸念されるのが自転車の取締りの在り方である。自転車には車やバイクのように「反則通告制度」の適用がないことから、交通反則切符、いわゆる青切符ではなく、無免許運転や酒気帯び運転と同様の交通切符、いわゆる赤切符で処理することとなり、検察庁への出頭が必要となるなど、手続きも複雑になっている。検挙件数がこのまま増加し、取締現場や検察庁の負担が大きくなることを考えると、例

えば、駐車対策の法整備において放置違反金や駐車監視員制度を導入して、都市部の慢性的な駐車問題を解決したような画期的な自転車取締りの制度や、取締り後についても、刑罰に先行する行政上の措置として反則通告制度のような簡易に処理手続きを進める制度等が必要となってくると考える。

## 第六章 おわりに

日本人の特性を考えたとき、日本人はどちらかというと集団主義で、周囲と同じ行動をする傾向にあるのではないか。集落の中で一人だけ異なる行動をしたことで、村八分にされたという話は良く聞く話である。

そのような日本人の特性を考えると、自転車の安全・安心な利用を普及させるのに先ず必要なのは、誰もが必ず交通ルールを学べる場をつくること、つまり義務教育化であり、自転車は車の仲間であり、交通ルールを遵守しなければならないという運転者の意識改革をするためのヘルメットの装着義務に向けた法整備である。

「赤信号、みんなで渡れば恐くない」ではないが、「自転車交通ルール、みんなが守っているから私も守ろう」という環境をつくり、それでも守らない悪質違反者に対する取締りを強化して自転車社会から排除していくとともに、新たな取締り制度や自転車道等の環境整備を進めることで、より自転車の安全・安心な利用が普及していくのではないかと考える。

**引用文献**

- ・ 谷田貝一男 「戦前日本の自転車事故防止対策から学べること」
- ・ 馬場直子 「自転車に冷たい国、ニッポン 安心して走れる街へ」 岩波ブック
- ・ 疋田智 「それでも自転車に乗り続ける七つの理由」 朝日新聞社

# 自転車を安全な乗り物にするために

会社員

服部 雅充 (60)

はじめに

今から一〇か月ほど前の昨年一〇月、私は大手新聞社のネットニュースで目を疑う記事を見た。

「新潟県加茂市が一日、市内の全小中学校の児童生徒、保護者に交通事故の防止をはかるためにはなるべく自転車を乗らないよう求める文書を配布して、波紋を呼んでいる。(中略) 八月に市内で男子中学生



2014年9月23日 新潟日報の記事

の乗った自転車が車にはねられて死亡した事故を受け、小池清彦市長が発案したという。」

翌日には市に対して反対意見が一〇通あまり送られ、賛成意見はなかったという。当然であろう。車と自転車の交通事故により自転車に乗っていた中学生が犠牲となった。自転車は危険な乗り物である。だから乗らないで欲しい。そうすれば自転車による死亡事故はなくせる、といったところであろうか。交通事故にあわないために外出するなというのに等しい。しかも行政の長である市長の発言である。

確かに本末転倒の議論であることは間違いない。本来であれば行政の長である市長は、この死亡事故を受けて、自転車

に乗るなどというのではなく、市民が安全に自転車に乗れるような対策を策定し実行すべきである。しかし、この記事に目を疑った私は、次の瞬間、なぜか、自転車に乗るなどという市長の言葉に同情してしまう気持ちどこからともなく湧き出てきた。

町に溢れる自転車、無謀かつ危険な運転も散見される。どうやったら自転車を、交通事故を起こさない安全で快適な乗り物にすることができるとか。果たしてどんな対策に即効性を求めたらよいのであろうか。もしかしたらこの市長は途方に暮れたかもしれない。いつそのこと乗らなければ事故も起きない。こう考えてしまったのかもしれない。

老若男女を問わず多くの人にとって便利な乗り物であるはずの自転車が非常に危険な乗り物にもなる。自転車自体が決して危険なのではない。自転車に乗る人によって自転車を危険な乗り物に変えてしまう可能性があるからである。

この新聞報道を契機として、私は日本における昨今の自転車を取り巻く環境を考え、どうしたら自転車を安全な乗り物にすることができるとかという強い問題意識を強く持つようになった。

## 第一章 自転車を取り巻く環境

### 第一節 自転車の普及

昨今のエコブームもあり自転車が見直されている。(財)自転車産業振興協会の資料によると二〇一二年の日本人の自転車保有台数は七、〇四二万台であり、〇歳児まで含め日本の人口の約六〇%が自転車を

保有していることになる。これは自転車先進国といわれるオランダやドイツといったヨーロッパ諸国につき世界第五位の高水準にある。私の経験上、多くの家庭で一家に複数台は所有していることを考えると、それほど違和感のある数字ではない。

日本では幼児のころから自転車に乗る練習を始め、小学校に入るころはほとんどの児童が自転車に乗れるようになっていく。その後通学や通勤、また買い物といった生活の中に欠かすことのできない乗り物として、またサイクリングといったレジャーの手段として気軽に使える乗り物として、日本の多くの家庭で非常に重宝がられている。また最近では三・一一の東日本大震災を境に、自転車の利便性に対する見直しもあり、節電意識の向上、健康意識の高まりも相まって、自転車の利用に大きな広がりがみられる。観光地でのレンタサイクルの普及やヨーロッパにおけるツールドフランス等自転車競技への根強い人気もあり、若者の間でも自転車が従来のマイナーな位置づけから、メジャーな位置づけにその地位を変えてきているといえる。また自転車は世代を超えた乗り物でもある。老若男女、若い人から高齢者まで、誰でも気軽に、しかも自動車のように免許の取得の必要もなく簡単に利用できる乗り物である。

自転車自体も進化している。かつて主流だったママチャリとよばれた自転車から、スポーツタイプの自転車や坂道の利用や脚力の弱い人でも利用できるアシスト機能のついた自転車の普及が顕著であり、車のトランクにも収納でき、持ち運びが簡単な折り畳み式自転車、さらには競技用自転車からスタートした悪路でも走れるマウンテンバイクなど種々多様な自転車が販売され、普及している。

そういった意味では、自転車はますます、日本人にはなくてはならない乗り物となっていることは否定

できない。

## 第二節 自転車事故

多くの日本人が様々な目的で利用している自転車であるが、一方で免許もなく気軽に利用できるということが、逆に交通事故の増大につながっていると考えるところも大いにありと考えている。歩いていて猛烈なスピードで追い越していく自転車にヒヤリとした経験をした人は多いと思う。車を運転していて、道いっばいに広がり並走する自転車や、いきなり交差点に飛び出してくる自転車、道の左を走っていたと思ったら突然車の前を右折する自転車等、一歩間違えば死亡事故につながる経験をしたドライバーも多いと思う。誰でも乗れるということが、十分な交通ルールを知らなくても乗れると勘違いしている人が数多くいるのである。

警視庁によると、自転車による交通事故の件数は減っているものの、交通事故全体に占める割合は二割程度（二〇一二年）と割合は増加している。特に人口の密集している都内については、三五%前後と全国平均ははるかに上回っている（表3）。

一方、二〇〇〇年と二〇一〇年の比較において、全交通事故件数は九三万件から七二・五万件と約二割減少しているが、自転車対歩行者事故の件数は一、八〇〇件から二、七六〇件と約一・五倍となっており、表1二〇一四年には全件数の三割が都内で起きている（表5）。

また死亡事故では昨年、交通事故による死者の二三%が自転車乗車中によるもので、都内では二二%



となっている(表4)。さらに死亡者の半分が七〇歳以上の高齢者であり(表2)、自転車の場合は交通事故による衝撃が直接身体に影響するため、死亡率も高く、特に高齢者の場合は重症化するケースが多い。

この数字を高いとみるか、低いとみるかは難しいと思うが、問題なのは、対自動車、二輪車といった自転車が被害者になるケースは減っているものの、対歩行者という自転車が加害者になる交通事故が増加傾向にあるということと、高齢者の犠牲者が多いということである。

そして最近の自転車事故は自転車対自転車、自転車対歩行者の交通事故でもその保障が高額となるケースが多いというのが特徴である。

二〇〇八年、男子高校生の自転車が車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた二四歳の男性会社員と衝突、会社員には言語機能の喪失などの重大な障害が残り、東京地裁は九、二六六万円の賠償命令を下している。また、児童の事故で保護者責任を問われたケースもある。二〇一三年、一一歳(小学五年生)の男子児童がマウンテンバイクで坂を下っている際に、散歩中の六七歳の女性に正面衝突、女性は頭の骨を折る重傷、その後寝たきりとなり、女性の家族と保険会社が児童の母親を相手取り損害賠償請求訴訟を提起、神戸地裁は母親に九、五二〇万円の賠償命令を下している。

車であればドライバーは万が一の事故に備え自動車保険に入っているのが常識となっているが、自転車の場合、事故に備えて保険に入ることという意識はほとんどないといっても過言ではない。しかしながら、実際には高額の賠償責任を問われることがあることを、果たしてどれだけの人を知っているだろうか。

また、坂道を時速二五キロというスピードで走行していた三七歳の会社員の男が、前から歩いてきた

六二歳の女性と衝突、転倒させ頭に大けがを負わせたにもかかわらず女性を救護せず現場から逃げたひき逃げを問われ、男は前方不注意が原因とされ「重過失傷害罪、道路交通法違反（ひき逃げ）」の疑いで書類送検、また歩道を飲酒して自転車を運転していた三五歳の男が、歩道を歩いていた小学生二人に衝突し怪我を負わせたことにより、「重過失傷害と道路交通法違反（酒酔い）」で現行犯逮捕、送検されている。自転車が車と全く同じ法律を適用され、刑法上の罪に問われるのを果たしてどれくらいの人を知っているのだろうか。

自宅マンション前の歩道で脚立に乗って作業をしていた七七歳の男性が、歩道を走行してきた大学生の自転車が脚立に衝突、脚立が転倒し作業中の男性が転落死、事故後そのまま逃走したためひき逃げ事件として捜査され、「重過失致死罪及び道路交通法違反（ひき逃げ）」で逮捕され送検されたケースもあり、枚挙に暇がない。

自転車だから、罪を大目に見てもらえるといった甘い考え方は通用しないのである。民事上は、保険に入っていないにもかかわらず高額な賠償責任を負わされ、刑事上は道路交通法が適用され、ひき逃げや酒酔いで逮捕、書類送検され、場合によっては一生を棒に振るということもありうるということを肝に銘じなければならない。

### 第三節 自転車の交通ルール

車と同じ法律が適用されるのもかわかわらず、自転車の交通ルールを知っている人がどれくらいいるであ

ろうか。そもそも免許もなく、車検もなく、気軽にサンダル履きで買物に利用するという感覚の乗り物にもかかわらず、一度事故を起こすと、被害者であれば命を落とす危険性が高く、加害者となれば車と同じ厳しい法律が適用されるということを考えると、本来であれば自転車に適用されるルールを熟知したうえで、正しい交通ルールで乗らなければならない。

警視庁のホームページには自転車の交通ルールについての詳細があるが、それによると自転車は道路交通法上の軽車両であり、車と同じ車両扱いなのである。乗る前にはブレーキ等部品に不備のないことを確認し、歩道に自転車通行可とない限りは車道を走らなければならない。右折、左折方法も決まっている。信号は原則として車両用信号機に従い、一方通行も逆行はできないのである。

もしこれまで歩行者の意識で自転車を運転していたとしたら、これまでとはまったく違う運転を求められることになる。自転車の走行が認められていない歩道を、スピードを出して歩行者を押しつけて我が物顔で走るなどは言語道断なのである。政府広報でも、自転車関連事故が大きな社会問題となっているとの認識から『自転車利用時の交通ルールとマナー』についてホームページで解説しているほどである。

果たして自転車を安全な乗り物にするためにはどうすれば良いであろうか。

## 第二章 自転車を安全な乗り物とするために

### 第一節 オランダのケース

国民一人当たりの自転車保有台数が一・一台、世界一の自転車先進国であるオランダにおいては、国土

の多くが埋め立て地であり平坦な地形であることから、自転車は短距離移動になくてはならない存在となっている。オランダにとって自転車の普及は国家政策の一環であり、短距離移動における車と公共交通機関利用者の代替交通手段、また長距離移動における鉄道の端末交通手段として、役割が明確に定められている。一九九一年には自転車交通基本計画が策定され、一九九八年にかけて自転車利用の促進が全国的に展開されたという経緯がある。

国内には自転車専用道が縦横に走っており、人口二二〇万人を抱える首都アムステルダムも例外ではない。特に、都市部では自動車よりも自転車の利用を推し進めており市内には高水準な自転車道ネットワークが整備されているばかりでなく、商業施設はじめ市内各施設には十分な駐輪場が整備されている。そのため、日本のように駅前に自転車が乱雑に置かれ通行の邪魔になるようなこともなく、また人ごった返す歩道を自転車が行くという危険極まりない状況もなく、車、自転車、人が整然としかも安全に通行できている。

また、政策面では自転車利用促進するための税制度や、小学校での自転車交通教育が徹底され、筆記試験と実技試験からなる自転車交通試験が実施され、合格すれば証明書が発行される。また自転車利用に関する保険・補償制度も充実している。一方当然のことながら厳格な交通安全規則が定められており、例えば、夜間に無灯火で自転車を利用すれば、現時点で四〇ユーロ（約六〇〇円）の罰金が科される。ライトに関する交通安全規則については、ライトの場所から色、点灯の方向等事細かに定められており、違反者には二〇ユーロの罰金が科される。また、罰金規則はないがペダルには黄色の反射器、タイヤか車輪に

は白色か黄色の反射器を着装しなければならない。このようにオランダでは、自転車利用者に対して、厳しい交通安全規則を課している（参考文献①）。

## 第二節 日本で取組めること

自転車先進国オランダの自転車インフラや政策を、日本にそのまま導入することは、両国の社会的環境が大きく違うことを考えると難しいと言わざるを得ない。また単にそれを真似したところで、制度が社会に根付くのは難しい。しかし、参考にすることはできるはずである。最初から背伸びしても仕方がない。あくまで日本の実情に合わせ、自転車の安全な利用のためにできることはないかと知恵を絞ることが重要なのである。

また日本の場合、現在、国策として自転車を推進するという状況にないため、自転車の安全な利用のためには、まず交通安全ルールの徹底といった政策からスタートすることを優先したい。短期的には政策を利用者に浸透させつつ、一方インフラ整備については長期的に考えていくのが日本の実情に合っているのではないかと思う。交通だから警察という短絡的なくくりではなく、防災や防犯活動と同様に自治体が発信して、地域ぐるみで高齢者も含めて、自転車の正しい乗り方を学ぶことが近道と思っている。

### （一）交通ルールの徹底

今年六月一日から改正道路交通法が一部施行された。交通の危険を生じさせる違反を繰り返す自転車の

運転者には、安全運転を行わせるため講習の受講が義務づけられるという内容である。(子供でも一四歳以上は対象)。交通の危険を生じさせる違反とは、たとえば「信号無視」「一時不停止」「遮断踏切立ち入り」「酒酔い運転」など一四項目の違反を指しており、これらの違反をして、三年以内に二回以上検挙された場合または事故を起こした自転車利用者には講習の受講を義務づけ、未受講者は罰金刑が適用されるという内容である。

つまり、重大事故につながりかねない、危険な運転からまずは取り締まろうという、規制面からの改善である。しかし繰り返しになるが、そもそも自転車の基本的な交通ルールについて、どのくらいの人が正しく理解しているであろうか。自転車が軽車両であるということを知っている人はほとんどいないといってしまうのではないかと思う。たとえ概念的に知っていたとしても、実際そのような利用をしている人はさらに少ないと思う。

自転車を車両とっておらず歩行者と同様とされている利用者が多い中で、一方通行を逆走することが道交法違反とされている人はいないであろう。確かに車両といわれれば、違反であることは確かに理屈ではあるが、時には歩道を走ることが許される乗り物であり、また歩いて押していけば歩行者なのである、そんなにルールは厳格なものでないだろう、この辺は許されるだろうという考えを持ったとしても不思議ではない。

つまり自転車の利用者が、法律上軽車両と位置づけられる自転車についての基礎的な理解が全くないといっても良い状況で、公道を悠然と運転しているという通常ではあつてはならない事態なのである。前述

のように、自転車の交通ルールについては警察庁のホームページに詳細が記載されているが、利用者にそれを見に行くことを期待できないであろう。ルールを知って違反すると、ルールを知らないで違反するのでは全く違う。学科試験も課して交通ルールを利用者に徹底している車では、違反した利用者が知らなかったでは許されないが、自転車であれば、本当に知らなかった可能性も高く、「そんなことは知らなかった。以後気をつけます」ですまされてしまう可能性も高いのではないか。法律上は自転車では走ってはいけないはずの歩道を走っても現状では注意すらされることがなく、その意味では取り締まる方もどこまで厳しく違反者に接することができるか疑問である。裏返せば利用者に対して自転車の交通ルールの教育をしていないという証である。

そのため、いくら規制面を強化したところで、基礎を知らない人に、いきなり応用編をいったところでなぜそうなるのか理解できず、上滑りするだけで、残念ながら思ったほどの効果は出ないと正直なところ思われるのである。根本的な解決になっておらず、それでは事故はなくせない。

まずは交通ルールの基礎から利用者に教育することが必要である。私は利用者に対し、正しい交通ルールや保険制度等を解説した「自転車の正しい乗り方」といった小冊子を地域の所轄警察署と協力して各自治体から全家庭に無料配布するようなことからスタートすべきと思っている。各自治体が防災や防犯に関する小冊子を全家庭に配布し、各町内会でそれに基づいて組織を作り、自治体が出張講座を開き、地域を挙げて危機意識を持って防災訓練を行うように、自転車の正しい乗り方についても町内会レベルの問題意識としてスタートさせ、必要であれば警察署からの出張講座も含め支援をしつつ、自転車の交通ルールを

草の根レベルから徹底するので効率的かつ効果的であると考える。高齢者の死亡事故が多いことを踏まえて、地域としていかに自転車事故をなくしていくか、地域共通の問題意識になれば、必ず地域は動く。危機意識があれば地域は真剣に取り組むのである。それを地元警察と一緒に自治体レベルで支援をしていくのである。その中で保険加入の必要性等についてもされるべきであろう。正しい交通ルールによる町づくりである。

また、オランダのように、自転車に乗り始める小学生のレベルから定期的な自転車正しい乗り方について交通ルールを教育し講習を実施することも必要であると考える。実技講習を入れてもよい。最初に正しいことを徹底的に覚えるのが、最も効果的である。学校の役割として、児童の学力アップも重要であるが、今後正しい社会生活を送るうえで必要なことを学ぶ場であることも忘れてはならない。

## (二) 自転車インフラの整備

ヨーロッパでは車社会に対応したインフラ整備がなされており、住宅街でも歩道はあるのが常識となっている。つまりそれだけの道幅が確保されているため、仮に専用の自転車レーンを設置することになっても十分対応できる。アムステルダムにおいては、自転車道の道幅、カーブの半径、傾斜度等についてもガイドラインが決められており、そのガイドラインに沿って整備が進められている。当然のことながら市は自転車政策に対する資金を確保している。自転車の駐輪場の確保と整備、さらには自転車の盗難対策、パークアンドバイクといった自動車を周辺部にとめて自転車を借りて市内に入る等の自転車利用のためのイン



フラ整備が図られている。

一方、日本の場合は幹線道路を一本入ると、歩道と車道の区別のない道が多く、まして首都圏の住宅街に至っては、車がすれ違うのも難しい道もあり、物理的に自転車専用レーンの設置は難しい道が多い。

いきなりオランダの真似をしると言われても無理である。

そのため自転車専用レーンの設置については、理想形を考えるよりは、自転車を歩行者や車と分離しお互いの安全確保を図る必要がある場所、地域はどこかという実需をもとに検討すべきと考える。自転車の通行の道や安全が確保される道であれば、あえて自転車専用レーンは必要ないであろう。各自治体は自転車事故が多発している場所や、自転車が多く通行する通学路等安全を確保する必要がある区域を特定して、自転車専用レーンの設置を検討することが重要であろう。交通ルールの場合と同様、地区からの要望や地元警察からの情報を自治体に反映させ、自転車専用レーン重点地区の設置を検討すべきである。通学路の場合は、かつて幹線道路で行われていたバスレーンのような朝と夕方の数時間限定でレーンを設置してもよいであろう。地域の実情に合わせた検討こそが、自転車事故の防止につながると考える。

## おわりに

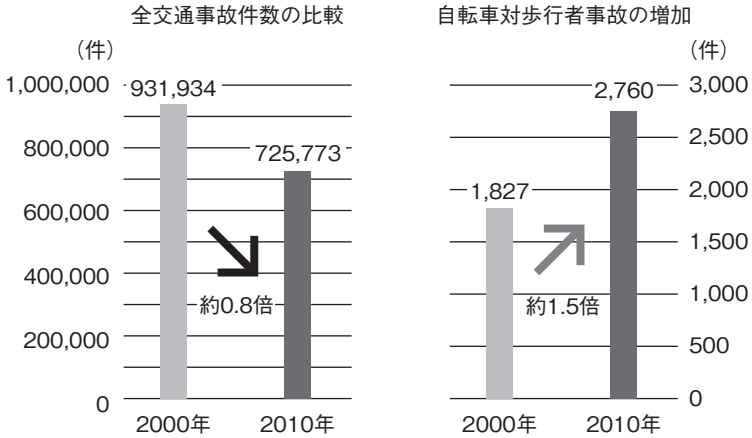
日本は自転車の保有台数においては世界屈指の自転車先進国であるが、その交通ルールの徹底とインフラ整備に関していえば、残念ながら世界でも遅れている国とひとつといえるかもしれない。今回、昨年秋季の加茂市長のニュースから、問題意識をもって果たして自転車を安全に運転するためにはどうしたらよい

のか、自分なりに考えてみた。加茂市長の発言を批判するのは簡単である。その後、どうすれば悲惨な自転車事故がなくなるのか、自治体として真剣に議論したであろうか。それとも行政の役目と批判して終わってしまったであろうか。加茂市長が結果的に提起した問題を、放置してしまったのであれば、残念である。上から押しつけられた政策は、決して根付かないと思っている。地域社会の問題として、地域で話し合い、それを自治体なり地元警察署が支援していく、明日、自分の家族が自転車事故に合わないためにはどうしたらよいかと身近な問題として捉えてこそ、本当の問題解決につながると思っている。

### 参考文献

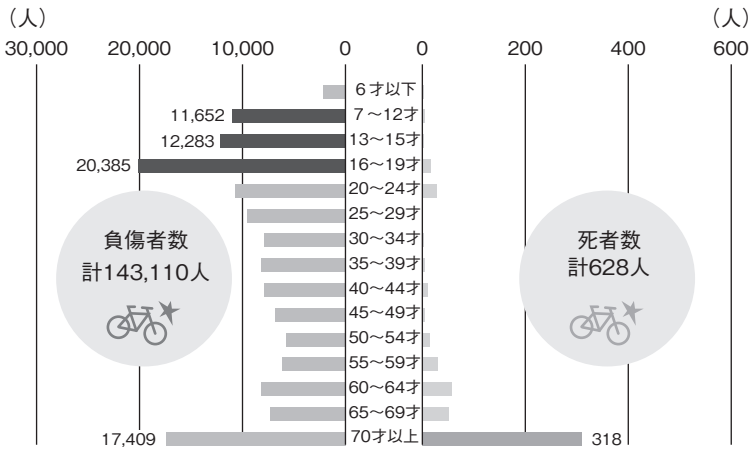
- ① IBSフェローシップ論文「オランダの自転車利用についてーアムステルダムを対象にしてー」 松本 秀暢
- ② 警視庁ホームページ
- ③ (財)自転車の安全利用促進委員会ホームページ

表1 自転車対歩行者事故の増加



出典：国土交通省資料および警察庁統計を基に作成

表2 年齢別自転車乗用中負傷者及び死傷者数（2011年）

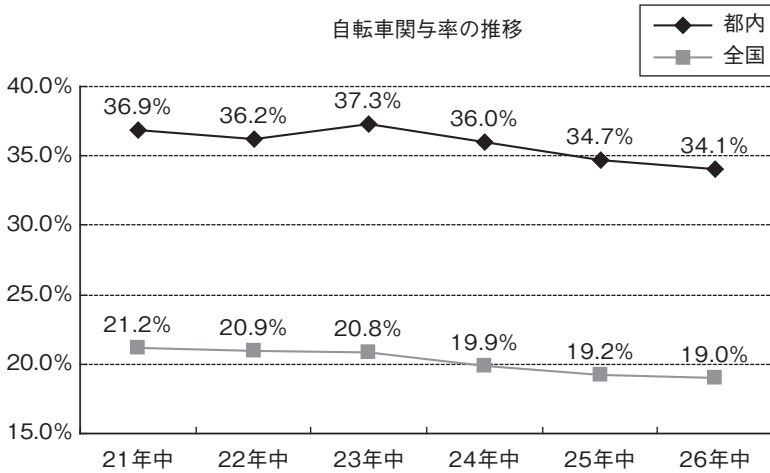


出典：(公財)交通事故総合分析センター「交通事故統計年報」(H24)および国土交通省資料を基に作成

表3 交通事故全体に占める自転車関与と自己の割合

(以下表6まで警視庁)

交通事故全体に占める自転車関与事故の割合を示す「自転車関与率」は、全国が20%前後で推移しているのに対し、都内では36%前後で推移しています。



【都内】		21年中	22年中	23年中	24年中	25年中	26年中	前年比
	自転車事故(a)+(b)	22,266	21,325	20,480	18,220	15,550	13,515	-2,035
	1 当件数 (a)	3,849	3,563	3,236	3,117	2,828	2,427	-401
	2 当件数 (b)	18,417	17,762	17,244	15,103	12,722	11,088	-1,634
	自転車相互件数(c)	1,491	1,434	1,271	1,142	966	849	-117
	関与事故件数(a)+(b)-(c)	20,775	19,891	19,209	17,078	14,584	12,666	-1,918
	関与率	36.9%	36.2%	37.3%	36.0%	34.7%	34.1%	—

※ 自転車の関与事故件数とは、自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故件数であり、自転車相互事故は1件として計上している。

表4 交通事故死傷者に占める自転車乗用中死傷者の割合

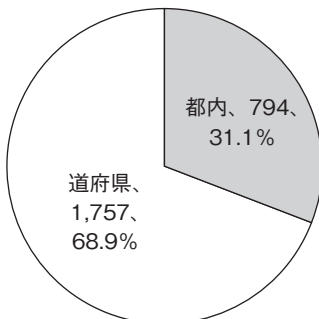
都内における交通事故死者・負傷者に占める自転車乗用中の死者・負傷者の割合が、全国と比較して高くなっています。

	25年中		26年中	
	全国	都内	全国	都内
全死者数	4,373	168	4,113	172
死者数 (自転車乗用中)	600	31	540	38
割合	13.7%	18.5%	13.1%	22.1%

	25年中		26年中	
	全国	都内	全国	都内
全負傷者数	781,494	48,855	711,374	43,212
負傷者数 (自転車乗用中)	119,929	14,049	107,998	12,136
割合	15.3%	28.8%	15.2%	28.1%

表5 自転車対歩行者の交通事故

自転車対歩行者の事故件数（平成26年中）



平成26年中、全国では自転車対歩行者の交通事故が2,551件発生しており、そのうち794件（31.1%）が都内で発生しています。

301 自転車を安全な乗り物にするために

表6 自転車乗用中の交通事故当事者を年齢層別

都内における自転車乗用中の交通事故当事者を年齢層別に見ると、全国と比較して20歳代～40歳代の割合が特に高く、この年齢層だけで全体の約53%を占めています。

		15歳 以下	16～ 19歳	20～ 29歳	30～ 39歳	40～ 49歳	50～ 59歳	60～ 64歳	65歳 以上	計
全国	1 当件 数	3,913	3,144	2,472	1,539	1,518	1,147	703	3,421	17,857
	2 当件 数	13,892	13,290	13,789	11,327	11,490	8,323	4,827	17,339	94,277
	合計	17,805	16,434	16,261	12,866	13,008	9,470	5,530	20,760	112,134
(1・2当合 計の構成率)		15.9%	14.7%	14.5%	11.5%	11.6%	8.4%	4.9%	18.5%	100.0%
都内	1 当件 数	204	240	575	417	384	225	83	299	2,427
	2 当件 数	1,016	760	1,847	2,049	1,894	1,181	596	1,745	11,088
	合計	1,220	1,000	2,422	2,466	2,278	1,406	679	2,044	13,515
(1・2当合 計の構成率)		9.0%	7.4%	17.9%	18.2%	16.9%	10.4%	5.0%	15.1%	100.0%

## 自転車の安全で安心な利用をどう普及させるか

松尾 善清 (58)

手ごころな価格で、手軽に利用ができる乗り物として普及している日本の自転車台数は、自動車と原動付自転車の総数に匹敵するといわれている。しかし、自転車を老若男女が手軽に利用できること、そして台数が多いことにより、自転車に関してさまざまな問題が発生している。これらの問題を解消することが急務であるが、長きにわたって自転車利用に対して、適切かつ効果的な対応がなされていなかったことより、問題解消の早期決着は難しくなっている。提案する方策は、速攻効果上がるような期待をするのではな

く、徐々に自転車を取り巻く環境の改善がおこなわれ、人々の自転車に対する意識改革が浸透していくことで、自転車の安全で安心な利用ができるような社会ができると考えた。これから述べる方策を実施することで、それが次世代の「自転車の安全で安心な利用」につながっていくものと信じる。

そこで、自転車に関するさまざまな問題とは、次のように考える。

- ① 自転車に関係する交通事故の多発と加害になるケースの増加
- ② 放置自転車の問題
- ③ 自転車の盗難
- ④ 自転車が通行できる道路整備
- ⑤ 自転車乗用中のながら運転などのマナー

これらの問題を解決するには、国が主導権を取り、推進していくことが不可欠である。そして問題解決のための方策として、第一に「交通安全教育」の実施と確実な定着が必要であり、何をおいても「交通安全教育」の実施と確実な定着に、まず全力を注ぐべきである。そこで、Ⅰの「交通安全教育」で、その実施方法等について提案する。また、交通法規等の違反に対しての取り締まりや、罰則等の規定が必要で、その実施はⅡの違反の取り締まりと罰則等についての項目で提案する。事故がなくなることがベストであることは当然のことではあるが、規則違反をしていなくても事故は起こりうる。その場合、加害被害の双方にとって必要になるのが賠償金等の費用である。そのため損害賠償責任保険制度の充実と普及が重要に



なる。Ⅲでは、損害賠償責任保険制度の充実と普及について提案する。最後に、自転車に関するインフラ整備である。自転車の利便性を、より一層活用できる道路整備や駐輪場所等について、Ⅳで述べる。

## Ⅰ．「交通安全教育」の実施について

前述の①の自転車が関係する交通事故の多発と加害になるケースの増加は深刻である。

自転車が関係する交通事故は、交通事故件数の割合でいうと平成二二年以降減少の傾向と云うことだが、約二〇％という高い状況である。自転車の安全で安心な利用を考えた場合、自転車が関係する事故の減少なくして、自転車の安全で安心な利用はありえない。

まずは、自転車が関係する事故についての統計的な数字を示す。

\*自転車を取り巻く事故の状況（平成二六年の統計より）

- ①交通事故件数のうち、約二〇％が自転車乗用中のものであった。
- ②自転車が関係する死傷者の全体の事故の約六〇％で、自転車側に法令違反があった。特に、一五才以下では七〇％を越える高い割合になっていた。
- ③自転車乗用中の死傷者数のうち、約三〇％が未成年者で、高齢者が二〇％弱であった。
- ④自転車事故の八〇％以上が自動車との事故であった。
- ⑤自転車事故全体の中で、自転車による加害事故の割合は、平成二五年で約一六％であった。

上記の統計的な数値より、自転車<sup>が</sup>関係したものではありません。交通事故の約二〇%が自転車<sup>が</sup>関係している。その死傷者数のうちの約三〇%が未成年者であった。また、約六〇%で自転車側に法令違反があり、そのうちで一五才以下によるものは、七〇%を超える高い割合であった。

このことから、自転車<sup>が</sup>関係した事故で、未成年者の死傷率や法令違反をしている割合が高いという現状を考えると、今の未成年者が成人になったとき、法令違反が激減するということを期待することはできない。つまり、法令違反が原因の事故が、現状のままでは減少することを期待することはできないということである。

そこで、自転車を利用する側が法令を遵守すること、また自転車を利用する側に、法令を遵守させるための方策を考えなくては、自転車<sup>が</sup>関係した交通事故の減少、撲滅は無理である。第一に、未成年者への「交通安全教育」が必要かつ急務である。また、成人した大人への「交通安全教育」を効果的におこなうことも重要で、未成年者の見本となる大人の交通安全マナーの向上、法令遵守を高めなければならない。そのためには、違反者に対する罰則等を科すことも必要になる。

新たな「交通安全教育」の提案をおこなうにあたって、まず現状の「交通安全教育」について述べると、未成年者を対象にしたものとしては、多くの場合が小中学校の授業でおこなわれている。しかし、「交通安全教育」を系統立てた教育として取り組んでいるとはお世辞にも言い難く、単発で取り組まれていることがほとんどのようである。実地訓練的な取り組みの代表として、学校が警察と連携して取り組んでいる

るケースがある。多くは一時間程度の短時間での取り組みで、グラウンドに道路や歩道等を描き、信号機を設置して、低学年では歩行について、中高学年では自転車に乗つての指導が行われている。これは、車道、歩道や交差点等での動きの指導を行うことが中心で、交通法規的なものを理解させているのではないと考える。

つまり、現在多くの学校でおこなわれている「交通安全教育」では不十分である。それゆえすでに記載したように、未成年者が法令違反を繰り返している現状となっていると考える。そこで根本的に、現状の「交通安全教育」のあり方を考え直す必要がある。

現在の「交通安全教育」が、主として学校の教育課程としておこなわれているが、この現在の「交通安全教育」を、学校がおこなうというものから別の機関、警察が主催者となって取り組むこととする。なぜなら、現状の学校での教育課程は過密さを増している。今後、小学校でも外国語教育を教科として取り入れるなどにより、現状の時間数の中でこれらを満たさなければならぬ状況があり、今以上に学校教育において「交通安全教育」の充実は望めないためである。自転車大国と言われているドイツでは、九才で交通ルールを学校の正式な授業とし、徹底した教育を実施しているようで、この授業を受けて初めて車道の自転車走行が認められるという。しかし、文部科学省は学力向上に重心を置いているようで、現状を考えるとドイツでおこなわれているようなことを文部科学省にのぞむことはできない。

そこで、就学中の児童生徒について、自転車を安全で安心して利用できるように必要な「交通安全教育」を方策について、次のように提案する。

一、就学中の児童生徒への「交通安全教育」について

① 「交通安全教育」をおこなう主催者について

・警察とする。

・交通安全は、警察がおこなうべきことであり、法的にも詳しい立場でもあるため警察とした。

② 「交通安全教育」をおこなう会場について

・それぞれの児童生徒が通学している学校とする。

・グラウンドと教室を兼ね備えている公的な場所としては学校が最適であり、校区の学校なら児童生徒にとっても利便性がよいためである。

③ 「交通安全教育」を受ける対象児童生徒について

・小学三年生と中学一年生とする。

・多くの児童が、自転車に乗れるようになるのが小学三年生頃と考えるためである。そのため、自転車の乗り方や交通規則をしっかりと獲得する必要があるためである。また、中学一年生は活動範囲が広くなる年齢で、その活動を広くしているのが主に自転車である。そのため、小学三年生のときよりも、より詳しい内容について知る必要がある。

④ 「交通安全教育」の実施時期について

・学校の休業日とする。

・学校が課業中であると、当然授業があるため、混乱等が生じるおそれがある。そのため、土日や長

期休業中とする。

⑤ 「交通安全教育」に必要な準備物について

- ・ 人、物は、警察が用意する。

例として

- ・ 教本 …警察が作成したものを使用する。無料配布とする。免許更新時に配布されるようなものを想定する。

- ・ 自転車…警察が一会場につき、最低二〇〜三〇台を準備する。

現在、学校で警察が主導しておこなっている交通安全教室では、多くの学校で子どもたちに自分の自転車を持つてくるように指示している。これは今回事業として行っている「自転車の安全で安心な利用を考えた交通安全教育」にとって本末転倒である。自転車を安全に安心して利用させるための指導を行うのに、その前に自転車を持つてこさせるのでは意味がない。そこで、警察が自転車を準備し、トラック等で会場に搬入するようにする。

- ・ 仮想の道路に必要な信号機、標識等

⑥ 「交通安全教育」の受講の流れについて

※交通規則等の受講

〈指導内容〉

- ・ 交通規則等、違反した場合の罰則等の内容

- ・ 自転車走行の規則、自転車の構造等

※自転車の点検と乗車について、実地技能指導受講

〈指導内容〉

- ・ 自転車の構造、点検、修理方法
- ・ 模擬道路における自転車走行指導等

←

※受講修了証の発行

⑦「交通安全教育」を受講すべき回数について

- ・ 小学三年生と中学一年生、それぞれ三回を一セットとする。
- ・ 三回のうち交通規則等については二回（講義を四五分を二回）、あとの一回は自転車の点検と乗車について、実地技能指導の技能講習とする。

上記の「交通安全教育」を警察が実施するわけであるが、日々の中でまったく学校がノータッチとするのではない。今まで通り、学校も教育課程の中で交通安全指導を行う。

方法は、現在学校で取り組んでいる道徳教育のように、日々の教育活動の中で、交通規則等についての指導を行う。

また当然のことだが、ここで最も重要になるのは家庭での教育である。保護者等と日々の生活の中で、

身につくことは多い。その一つとして、保護者が子どもに交通ルールの基本を教えるのである。しかし、これについては、啓発活動をおこなっても多くを期待することはできないという前提で取り組むぐらいの気持ちが必要である。たとえば、学校で子どもについて、家庭での基本的な生活習慣の確立をのぞんでも、各家庭の生活リズムや保護者自身の生活習慣により、学校がのぞむような協力が得られない現状がある。そのことから考えると、保護者に日々の生活の中で子どもに交通ルールの基本を教えるということについて、多く期待することはできない。しかし、小さな子どもは保護者から言われることを、まるで天からの声のごとくきくようなところがある。そのため、日々の生活における家庭での交通ルールの指導をおこなうことは重要で、その実現のためには、警察が主となって啓発活動を盛んに取り組むことが重要である。

## 二．大人への「交通安全教育」について

大人への「交通安全教育」は、自動車等の運転免許証取得時、更新時に実施する。自動車等の運転免許証を取得しない場合は、任意での受講を呼びかける。

一八才以上の多くは、自動車等の運転免許証を取得し更新していく。大人への「交通安全教育」は、この運転免許証を取得するときや更新時に、「自転車の安全運転等について」という講座を作り、受講しなければならぬものとする。現在もそれぞれの機会に、「自転車の安全運転等について」指導がなされているが、単独の時間を設定することで、受講者の意識を高め、指導内容の定着を目指す。

### 三、「交通安全教育」の啓発活動について

上記で、保護者等への啓発活動は、多く期待することはできないと述べた。その通りと考えているが、何も取り組まないよりは当然、多少なりとも効果も出てくる。場合によっては、ユニークな取り組みをすることで、マスクミが取り上げれば効果は飛躍的にあがることも期待できる。単発ではなく、定期的に継続したパンチのある取り組みをおこなうことで、啓発活動を行う必要がある。

### II. 交通規則違反の取り締まりと罰則等について

現在、自転車を乗用する人が、交通規則として決められているかどうかすらわからずに、また、たいしたことではないという判断で、交通規則を違反して自転車を走行させているケースがある。

例えば「自転車の逆走」、自転車は車両であるため、基本として左側通行になっている。しかし、車を運転していると正面方向から自転車走ってくることはまれではない。そして、歩道を歩行者の間を縫うようにして走行したり、場合によっては歩道なのだから歩行者優先であるにもかかわらず、後からベルを鳴らして歩行者を追い抜こうとする。さらに、歩行者用の信号にもかかわらず、歩行者と同様の信号で走行するなど自転車特有と言える違反がある。

警察は、交通規則遵守を徹底させるために、期間を設けて波動攻撃的に、自転車を対象とした取り締まりを実施する必要がある。

かつて、自動車の運転に際して、シートベルト着用が規則が制定されたとき、当初は取り締まりも緩かつ



たが、シートベルト着用の普及が伸びなかったためと思われるが、その後、取り締まりが多くなり、現在では高い遵守率になっているように思う。このように、守らせる側の意識と行動が、自転車乗用者の交通規則遵守につながると考える。次に取り締まり等についての提案をする。

一・自転車を対象とした交通規則違反取り締まりについて

交通規則遵守の徹底が、自転車が関係した交通事故の減少に効果を発揮する。そのための方策として、左記の内容を提案する。

①交通規則違反を取り締まる機関について

- ・警察署員、地域の交通安全指導員がおこなう。
- ・警察はもとより、地域の交通安全指導員を含めた組織で取り締まりをおこなう。

②取り締まりの期間について

- ・集中かつ重点取り締まりの期間は、自転車が関係する事故で自転車側の法令違反が二〇％程度になるまでとする。

- ・現在、交通事故において、自転車が関係する事故の約六〇％で自転車側に法令違反がある。一ヶ月の事故の集計で、この現状が二〇％程度となるまで集中取り締まりを柱として実施する。

③取り締まりの内容について

- ・講習につながる自転車の危険行為一四項目を柱とする。

・平成二七年六月一日より施行された「改正道路交通法」による危険運転を繰り返す人に安全講習受講を義務づけた。この講習につながる自転車の危険行為一四項目を重点課題と位置づけて取り締まる。

・「改正道路交通法」施行後、ニュースでも取り上げられていたが、町を歩いていて実際にこのような取り締まりが強化されているとは感じることができない。そして、以前同様に自転車が違反行為をして走行しているのを見る。上記の②でも述べたが、集中かつ強化した取り締まりが必要である。

## 二. 自転車を対象とした交通規則違反者への罰則について

現在、すでに平成二七年六月一日より施行された「改正道路交通法」による自転車の危険行為一四項目を繰り返す人に、安全講習受講を義務づけている。そこで、これを踏まえて罰則について下記の内容を提案する。

### ①交通規則違反者の罰則について

・「運転免許取得時や更新講習」の「自転車の安全運転等について」を受講する。

・一の③の自転車の危険行為一四項目に該当する違反者については、すでに提案している「運転免許更新講習」の「自転車の安全運転等について」を受講しなければならないとする。また、「改正道路交通法」同様に、一定期間内に受講しなければ罰金を科す制度にする。

### ②自転車の保管義務違反についての罰則について

・ 自転車の保管義務違反（不法駐輪・放置自転車）については強制撤去及び罰金を科す。

・ あとのインフラ整備のところでは述べるが、駐輪場の増設や整備をおこない、利用についても費用がかからないデポジット制度の導入を提案する。そのことをもとにして述べると、不法に駐輪されている自転車については、すみやかに強制撤去ができるように法律を改正すべきで、先に述べたように罰則として講習の受講を科し、度重なるなどの場合は罰金を科すことも必要である。現在、放置自転車を行政が撤去し、所有者に引き取りを促しても約四割の自転車が所有者に引き取られないまま処分されているという。これは、自転車の多くが一万円程度という安い価格で購入できるため、撤去した自転車を引き取るのに利用者が費用を負担しなければならないため、また自転車を引き取るためには、保管先に行く必要があるなどの負担から、引き取られずに処分される自転車が多くの考える。

しかし、自転車の処分にも費用が発生するため、所有者が期限を越えても引き取らない場合は、一般的に新しく自転車を購入するよりも高い金額の罰金の罰則が必要と考える。

### Ⅲ・損害賠償責任保険制度の充実と普及について

損害賠償責任保険制度について述べる前に、まず自転車の登録制度を提案する。自転車の場合、損害賠償責任保険に加入するかどうかは、個々の判断になっている。自動車の場合は、自動車自体に「強制保険」、つまり「自賠責保険」に加入することになっている。自転車の場合についても同様の制度を適用すべきで

ある。自転車を登録制にすることで、「自賠責保険」制度を取り入れることができる。自転車を販売するときに、自動車の場合と同様、自転車を登録し「自賠責保険」に加入させる。それにより事故における賠償金の支払いができるようになる。

また、自転車を登録制にすることによって、現在、駅周辺や繁華街等に放置されているような自転車を減らすことができる。さらに、不法な駐輪をしている自転車の持ち主の特定やその指導にも役立てることができる。

① 自転車を登録制度とする。

利点 a. 「自賠責保険」制度を取り入れることができる。

b. 放置自転車の持ち主を特定することができる。

c. 不法駐輪自転車の持ち主を特定することができる。

② 自転車が加害である事故における被害者への金銭的保証が可能になる。

現在、問題化している自転車が加害となった場合の被害者への高額な金銭的保証を、全額もしくは一部でもおこなうことができるようになり、被害者救済の一端を担うことができる。

#### IV. 自転車に関するインフラ整備について

自転車の利便性をより一層活用できる道路整備や駐輪場所、自転車に関するサービス等の充実が求められる。そのためには、長期の視点に立った計画、費用の確保など早々に解決できるものではないが、長期

の視点に立った計画に基づき、優先順位を決めて取り組んでいくことが重要である。各都道府県、市町村独自の取り組みも必要であるが、国として自転車利用に関わる環境整備の方策を出し、それに基づき各都道府県、市町村を取り組むことで、統一された整備ができる。そして、長期の視点に立った計画を立案する上で重要なのは、自転車の利便性の尊重、そして安全で安心して利用できる環境作りである。次に、自転車に関するインフラ整備の具体策について述べる。

＊自転車に関するインフラ整備の具体策

一．自転車通行可能道路、ラインの整備について

・車道の左側に自転車通行ラインを設定し、識別できるように路面に色をつける。

・自転車通行ラインを車道の左側横幅1m程度とし、道路に色を塗ることで自転車の通行ラインを区別できるようにする。現在自転車は、交通法規上、歩道を通行ができないが（例外を除く）、車道に自転車専用レーンをほとんど見ることができない。そのような状況下で、自転車の通行を車道の左側と定めても、安心して通行できないのが実情と考える。また、我が物顔で走る自動車が、自転車を邪魔者扱いで自転車のすぐ横を走っているため、安全な通行とはとても言い難い。

最もベストなのは車道もしくは道路全体を広げ、自転車専用の道路やレーンを安全に設置することだが、早急には無理であり、また長期的に見ても土地の狭い都会で、多くの道路に対して、今以上に道幅を広くすることは不可能に近い。そこで、現状の道路状況で自転車が安心・安全に通行できるようにするためには、車道の左側に自転車通行ラインを設け、横幅1m程度に道路に色を塗り、

自転車の通行ラインを設定する。こうすることで、自転車を運転する側にとつては、自転車の通行が優先であることの認識を与えるため、自動車の方が自転車を選べることになる。また、自転車の通行すべきラインがはつきりすることで、自転車を運転する側にとつても、蛇行するような運転が減少することも期待できる。

## 二．駐輪場と利用方法について

### ・駐車場の増設と駐輪台数の増加

### ・駐輪場利用のデポジット制度導入

現状の駐輪場の課題は、駐輪場自体の不足、一つの駐輪場に置ける台数が少ない、駐輪するときの間隔の狭さ、駐輪することが有料であることを考える。つまり、これらが不法駐輪が多い原因であると考えることができる。

市町村は、駅前、バス停付近、観光地等に駐輪場を十分に設置し、自転車の利便性を活用した利用を促すべきである。また、駐輪場の利用がしやすいようにする工夫も必要で、自転車を詰めて詰めて置かなければならない状況が多くある。場合によっては、自分の自転車を出そうとしても、横にある自転車が引っかかり、最悪の場合は将棋倒しになることもある。また、駅前等に駐輪場があつても、利用に費用がかかれば、違法駐輪ができそう、取り締まられることもないようなところに駐輪する人も現状では多々ある。このようなことを考えると、利用に関しては最低限度の価格か無

料にすべきところである。しかし、利用に関する費用の大小は人によって価値観が違い、ましてや未成年にとつては、わずかばかりの金額でも使用するのはいかえたくなくなるのが心情である。そのようなことから利用については、無料とすべきである。

しかし、全くの無料となると放置自転車が増えることも考えられる。そこで、デポジット制度を導入することで、自転車を取りに来なかつたら預けた費用は返却されないため、利用者による自転車の放置は多くなることはないと考ええる。先にも述べたが、不法駐輪をしている自転車については、発見次第撤去できるように法律を改正し、罰金制度も導入することが駐輪場の利用率が上がることもつながる。

#### \*最後に

「自転車の安全で安心な利用の普及」については国が主導権を取り、推進していく必要がある。現状では、道路整備や防犯登録などが都道府県ごとに取り組まれている。まずは、現行の進め方を国主導に戻すべきと考える。その上で、新たな方針、方策等のもと、都道府県が取り組んでいく流れが必要である。一日も早く、これらの取り組みが実施され、「自転車の安全で安心な利用の普及」が達成できることを期待する。

# 自転車が共存する生活環境づくり、 そしてこれから

福島県警察本部

三本 照美 (59)

## 一 緒言

自転車の発明や日本に伝わった時期に関しては諸説あり、その詳細を述べるのが本稿の目的ではないが、日本に現存する最古の国産自転車と評される「三元車」について、若干の紙幅を割いて記しておきたい。



福島県伊達郡谷地村（現桑折町）の初代鈴木三三元みつもとは、江戸時代の終焉から明治へと時代が移り、交通機関も馬・駕籠から馬車・蒸気車・人力車へと変わっていく様を間近に見て、交通機関が地域住民の生活や文化発展に不可欠な存在であると痛感したという。

この経験が彼に、より高速で移動可能な新しい乗り物を創作したいという欲求を芽生えさせた。明治初頭（一八七六年）、多大な資財を投じて自走車の制作に取り組み、明治九年（一八八〇年）に前輪二輪式の一人乗り三輪車を完成させた。明治一四年（一八八一年）四月、東京で開催された第二回内国勸業博覧会に改良を重ねた「三三元車」を出品すると共に、当時の東京府知事から販売許可を得て一般市民への提供を開始した。その後も彼は、私利私欲を排し、公共交通機関の改革に尽力したと伝えられている。

#### 閑話休題

ここに「三三元車」の存在を記した意義は、「社会の便に利するため」という物づくりに向けた彼の揺るぎない信念と志の伝承にある。自転車と共存する生活環境づくりは、「公共の利益」への原点回帰に舵を切ることから始める必要があるのかもしれない。

## 二 本稿の目的

日常的な交通手段として利用される自転車とその文化を概観した後、自転車の普及に伴って生じている諸問題について整理する。多角的な観点から検討が必要な問題については、内外の知見を参照しながら解決への展望を試みる。また、警察行政が主戦となるべき問題については、リスク情報の共有と合理的な合

意形成を促すための科学的な分析法の導入を提案する。

これらの穿った論議から自転車の健全な利用について検討する。

### 三 自転車の普及に伴って生じている現象

#### 一 交通手段としての自転車とトレンド

一般に馴染みのある「ママチャリ」は、通勤・通学・買い物などに利用される大衆自転車の総称である。人が自走する交通手段としては廉価であり、車種も多様性がある。近年は、運動労力を低減してくれる電動アシスト機能を装備した車種も普及している。化石燃料をはじめとする多くの資源を輸入に依存している我が国こそが、最も環境に優しい交通手段として自転車の普及を促進すべきであろう。

スポーツシーンをみると、欧米諸国で高い人気を誇る公道自転車レースやトライアスロンレースなどが日本国内でも市民権を得てきている。このような地域の特性を生かしたイベントが人気を博してきたことから、地域振興策の一貫として運営する自治体も増えているようだ。

これに呼応するかのように、専門店では内外の有名ブランドのロードバイクがショウウィンドウを賑わせている。

しかし、自転車愛好者の指向にも多様性がある。ロードレース仕様のバイクばかりに人気が集まっている訳ではない。未舗装の道路や山道のダウンヒルを走破するためのマンウンテンバイク、短距離レースやスタント等に使用されるモトクロスバイク、市街地を軽快に走るためのクロスバイクなども人気が高い。

いずれのタイプの自転車であっても、ブレーキ・ライト・リフレクター・ベルなどの安全装置が備わっていれば、公道を走行することに特に制限はない。

## 二) 自転車文化がもたらした弊害

スポーツバイクの中で最もポピュラーな車種はロードバイクといえる。

ロードバイクは、スピード性能が重視される一方で、路面状況やレース状況に応じたコントロールとレスポンスの高さも求められる。非力な動力を効率よく路面に伝達するフレームやリム・スポークのしなやかさ、軽快に加速するための変速機の機能、高品質の制動装置などは、自転車のポテンシャルを決定付ける。

この一方で、トラック競技用のピストバイクと呼ばれるタイプも市街地に増殖している。このタイプは、トラック仕様に特化した構造となっている。ロードバイクと外観的な形状は似ているものの、前者とは大きく相違する次の二つの特徴がある。

〈特徴〉① 変速機がない（フリーハブを採用しない固定ギア）

② 制動装置がない（ペダルの回転数を減らすことで速度制御）

①は、構造が単純で、整備性や耐久性の面では優れているという利点がある。

②は、「止める」ためには独特の技術が必要となる。つまり、推進力を生み出すペダルを逆に踏む（スキッドと呼ばれる方法）ことで後輪の回転を止めて制動する。

このことから、一般的にノーブレーキピストと呼ばれている。このタイプは急制動ができないという問題がある。足が固定されていないフラットペダルのタイプでは、踏み外しに伴う制動ミスの方が高まるといわれている。

ピストバイクが流行した背景の一つとして、ストリートカルチャーが挙げられよう。メッセンジャー（自転車便）に焦点を当てた映画やドラマがブームの火付け役となり、これに便乗した広告業界がファッション性を重視したコマーションを打ち、影響を受けた若者層によって支持を拡大してきた。このことによる弊害は、文化やファッションの名の下に、ピストバイク愛好者らに危険性が増す装備を肯定化させたことである。

### 三）自転車による交通事故の現状

自転車の安全・安心な利用の普及を考えると、ピストバイクだけが悪の根源ではない。

そもそも自転車は、年齢や性別を問わず、誰でもが手軽に利用できる交通手段として普及してきた。日常空間では、生活道路に様々な仕様の自転車が混在し、自転車走行に起因する事故や交通違反が特定の車種に限定されたものではない。

自転車関連事故の発生情勢については、警察白書（平成二六年版）<sup>(1)</sup>に詳しいため、ここでは省略する。なお、小規模データではあるが、平成二七年六月一七日付けの福島民報新聞に福島県内で発生した自転車関連事故に関する記事が掲載されたので紹介する。

福島県警察本部が発表した記事によれば、福島県内で平成二二年から二六年までの五年間に亡くなった自転車運転者数は三八人で、このうち二六人に道路交通法などの違反行為があった。また、同期内に怪我をした自転車運転者は五、六八九人であり、このうち約四四％に違反行為があった。自転車運転者の死傷者数を年齢別にみると、死者では七〇〜七九歳が一八人、怪我人は高校生が一、四八四人と最多だった。

違反内容は多岐にわたっているが、取分け交差点通行安全義務違反や安全不確認などの事故要因が多く、このような傾向は、自動車運転に伴う人身交通事故の発生要因とも共通している。

前出の警察白書によれば、前同期間における全国の交通事故に伴う死傷者数が一貫して減少し、自転車関連事故件数も同様の傾向にあることを示している。

その一方で、交通事故に伴う致死率が近年は増加に転じたこと、全交通事故に占める自転車関連事故の構成率が約二割を維持していることなどは、特に注意深く考察すべき点であると考えられる。

#### 四) 自転車の道路環境と道路通行者の心理

自転車は、道路交通法において軽車両として位置づけられているため、走行時に同法の規制に従う必要がある。

車道は、一部の例外を除いて左側端を走行する。道路左端は、側溝や歩道などのハザード、車道外側線や車両通行帯最外側線などの自転車運転者の判断が難しい規制もある。自転車が通行可能な歩道には、ユニバーサルデザインの配慮に欠けた「波打ち」、電柱・看板・放置自転車などの障害物で幅員が狭められ

た場所も多い。

自転車の快適な利用が阻害されている環境では、道路通行者の心理的側面に影響を及ぼすことが指摘されている（矢野ら、二〇一四）<sup>(2)</sup>。自転車運転者がルールに従って歩道を走行していても、歩行者は脇をすり抜ける自転車に恐怖感を感じる。車道を走行する自転車運転者は、自動車との交錯や接触に危険感を高める。

#### 五）自転車開発の限界

自動車は、高速で、かつ長距離移動を支援する優れた乗り物の一つである。研究段階にあるとはいえ、近未来型の自動車は、周辺環境を高機能センサーで捉えた情報解析に基づき、コンピュータ制御システムによる自動走行を目指していると聞く。自動走行に不可欠な機能の一つである衝突回避システムは、現行の自動車にも装備され、実用化が進んでいる。

一方の自転車は、フレームの軽量化や堅牢化、変速システムの高度化などの開発は進んでいるが、自動車と同じ未来予想図は今のところ描けていない。

#### 六）自転車の管理

自転車は、大方が防犯登録を行う。これにより所有者を特定できる利点がある一方で、自転車の防犯機能は脆弱である。施錠機能が単純であるために破壊も容易であり、所有者の管理意識の欠如により無施錠

の場合もある。

誰でも手軽に運転できる乗り物であるが故に、管理されていない駐輪場は盗難被害が多く、そうした自転車による無謀運転や不法投棄などの秩序紊乱も起きている。

#### 四 多角的な観点から検討が必要な課題

##### 一 道路環境

##### ア 環境デザインの変更

道路環境の問題を解決する観点に立つと、環境デザインによる犯罪予防（CPTED）（Crowe、二〇〇〇）<sup>3</sup>の主張に傾聴することは一考に値する。簡記すれば、自転車走行に起因する事故の発生状況を把握し、事故が発生し難い環境デザインに変更する。

理想的なデザインは、歩行者と自動車とは分離した「自転車専用レーン」を整備することである。

二〇〇八年から自転車通行環境整備のモデル事業が開始され、自転車利用環境創出に向けた提言やガイドラインなども示されている。

なお、道路環境の整備には、公共空間における自転車の管理も含まれる。状況的犯罪予防論（Clarke、一九八三）<sup>4</sup>の観点に立つと、専用の駐輪施設の整備は、自転車盗難に伴う利用者の潜在的不安感を軽減できる。自転車所有者に施設利用料の負担は生じるが、管理施設の整備やシステムが普遍化することで、歩行者や自動車の通行を妨げる違法駐輪自転車の排除にも役立つことが期待できる。

## イ 環境デザイン変更の障害と対策

環境整備が立ち後れている原因として、用地買収を伴う整備コストが大きな障壁であると推し量るのは容易である。また、自転車の通行環境整備は、自治体の都市計画とも深く関連するため、必要性は理解されていたとしても、より費用対効果が見込まれる事業に比べると優先順位が低くなるのかもしれない。

このような背景もあって、二〇一一年の警察庁通達では、「車道や歩道を通行する自転車の一方通行規制」、「車道の自動車通行空間を狭めた自転車レーンの整備」、「基準を満たさない歩道における自歩道規制の見直し」などの対策を打ち出した。

## 2) 違反者講習と交通安全教育

### ア 違反者講習の効果

自動車の運転者は、公認の自動車教習所において一定の教育プログラムと試験をパスすることで資格を取得するのが一般的である。免許証の更新時には講習を受けることが義務付けられ、交通違反を犯した運転者は違反者講習を受講しなければならない。

小嶋ら(二〇一四、二〇一五)(5、6)は、免許停止処分を受けた受講者へのアンケート調査を通して、講習の効果について検討している。彼らは、停止処分者が講習後に違反事実に対する「責任転嫁傾向」が低下し、「違反への危険意識」の高まりがみられるため、受講者の社会的態度を変容させる効果があると述べている。



平成二七年六月一日付けで改正道路交通法が施行された。

この法改正は、自転車の交通違反に対する罰則を強化することによって、自転車関連事故の抑止の効果を期待している。新たな法規制は、整備コストが低いことから合理的な対策といえる。前出の警察庁通達で示された対策も含め、これによってどの程度の成果が見い出せるのか、一定の期間内の変動状況を観察し、改めて評価する必要があるだろう。また、新たな法規制によって、今後は自転車の違反処分者も講習を受講する義務を負うことになる。その講習に、自動車の違反者講習と同様の効果が見出せるのかどうか、今後に行われるであろう新たな調査結果に期待したい。

#### イ 交通安全教育

自転車の安全・安心な利用の普及は、性悪説に基づくような違反者講習によってもたらされることを想定すべきではない。それよりもむしろ、自転車の運転者も含めた道路通行者の規範意識の高まりを醸成すべきである。

前出の警察白書によれば、「国家公安委員会は各自治体や関係団体による交通安全教育を効果的に行うための指針を作成し、公表している。また警察は、様々な形で関係機関・団体や交通ボランティアなどと連携し、国民的な交通安全意識の高揚に努めている」と述べている。

交通安全教育に関しては、日本交通心理学会を中心とした学際的な研究知見が見出されている。交通安全教育のテキスト、歩行環境シミュレーターや自転車運転シミュレーターなどはその産物であり、学校教育現

場や各自自治体・関係団体が主催する交通安全教室の資機材として援用されている。

なお、自転車の交通ルールは、小学生を対象とした交通安全教育でも理解可能な内容であるため、「広く一般に周知されている」とみなすことができる。

しかしながら、自転車の日常的な道路利用状況を見ると、通行区分を意識しない縦横無尽な走行や交通規制を無視した走行、さらに複数車両の併走、携帯電話やスマートフォンを操作しながらの走行等々、交通ルールの浸透を疑わざるを得ない逸脱した運転者が後を絶たない。

あえて批判的に捉えるならば、交通安全教育の取り組みは、継続性がなく、限定的でイベント的な色彩が強い。

現状の交通安全教育が、自転車運転者の安全への意識や態度、行動変容などへの影響、ひいては事故減少に効果があるのか、大規模な評価研究を行う必要がある。実際に「何が有効で、何が無効か、何が有望か」を要約するプロセスを通して、交通安全教育の方向性を導き出すべきであろう。

### 三) 考察

環境デザインによる交通事故抑止は、理想的で、かつ合理的な解決策の一つであると考えられる。しかし整備コストを含めた様々な問題が障害となり、現実面ではよりコストが低い法規制へとシフトせざるを得ない。

なお、平成二七年六月二五日付けの朝日新聞には、自転車運転者にヘルメット着用を盛り込む条例化が

進んでいるという記事が掲載された。ヘルメット着用必要性は誰でも理解できるが、規制が先行することへの異論も多い。

条例施行の先駆けとなった愛媛県は、条例の効果測定を行った。調査時における自転車通勤の職員の着用率が一一・五%と低調だったが、その後の着用徹底の呼び掛けによって一〇〇%の着用率を達成したという。

その一方で、自転車通勤者は減少したようだ。自転車運転者に交通手段を変更させた結果は、条例施行の目的に合致するのだろうか。

「君子之徳風也 小人之徳草也 草上之風必偃」

「風」が法遵守、あるいは社会への帰属意識や規範意識と解すのであれば、その意識を醸成するプロセスこそが重要であると考えられる。

学校教育は、長期間継続して履修することによって、一定の知識や学力が身に付く効果を期待する。これに比べて、交通安全教育の長期的な実践例や揺るぎない効果が証明された事実はない。さらに、学校教育現場では、混み合った授業スケジュールの中で継続的な交通安全教育の介入が厳しいという側面がある（中井、二〇一五）<sup>(7)</sup>。

このような交通安全教育が抱えるジレンマは、我が国だけの問題ではない。

自転車最も普及しているオランダの施策をモデルにすると、自転車専用レーンの整備が困難であっても、全ての車道を「自転車優先」とする法改正は、交通弱者としての自転車運転者を守る有望な解決策と

考えられる。

なお、自転車開発の限界は、「運転者が事故回避の努力と責任を負う」、「運転者は社会の便を害さない交通安全に対する意識を高める」の二律背反を物語っている。本邦において、今以上に自転車を愛する文化が根付く時、オランダと同様に交通安全教育への感心が高まるのかもしれない。

## 五 科学的な空間分析法の導入

自転車関連事故を含めた交通事故の発生情勢は、年次間統計に基づいて評価されるのが一般的である。統計は、発生数、死者数や負傷者数などの表層的な現象の変動を把握することには役立つが、背景に潜む要因を雄弁に説明する能力は低い。統計群を考慮していない対策の結果は、効果の説明に妥当性がない。

### 一) リスクコミュニケーションにおけるデータ活用

自転車関連事故を取り上げる場合、高齢者の死亡事故に注目が集まりがちであるが、リスクコミュニケーションの観点に立つと、高校生の負傷者数や違反傾向にも注目すべきである。

ここでいうリスクコミュニケーションとは、正確な情報を関係主体間（行政・専門家・企業・一般市民など）で正確な情報を共有することにより、合理的な合意形成を促そうとする概念である。

三本（二〇一〇）<sup>8)</sup>は、地理情報システム（geographic information systems, GIS）を用いた街頭犯罪の発生情勢分析を行い、犯罪発生と地域特性との関係の説明を試みた。地図と犯罪データとがデータベ

スで管理されているGISによる犯罪発生情勢分析には、紙地図へのマッピングが不可能だった大量データの処理や再分析が可能である外、ハイリスク・ターゲット注1を視覚化するツールとしても高いポテンシャルが認められた。

このようなGISを用いた情報の視覚化は、交通事故の分析にも採用できる。

三本（二〇一三）<sup>9</sup>は、人身交通事故の発生情勢分析によつて、交通流量の多い主要幹線道路と接合する交差点付近に、恒常的なハイリスク・ターゲットが生起する事実を確認した（図1参照）。このマクロ分析は、道路環境と交通事故との空間的関係についての説明を可能にした。同時に提案したミクロ分析法、つまり道路を上り車線と下り車線とに分割した新たな密度分析法は、都市部の複雑な道路環境における交通事故発生情勢のより詳細な観察を可能にした（図2参照）。

空間分析の優位性は、データが示す量的側面と質的側面の双方の結果を同じ二次元空間の地図上に表現できることである。地図利用者のリテラシーを考慮した分析結果の視覚化は、情報の共有や合意形成を高める効果がある。

## （二）街頭活動と効果測定

前出の三本（二〇一〇）は、警察パトロール活動を評価する目的で、警察車両に搭載されているカーロケータシステムのデータの視覚化を試みた。

カーロケータシステム（以下、カーロケと略称）とは、突発的な事件や事故などの緊急通報に即応する

ために運用している「無線自動車動態表示システム」である。同システムを搭載したパトロール車両の活動状況は、全地球測位システム (global positioning system:GPS) によって測位された位置情報が一定の時間間隔で伝送され、通信指令室のGIS大型画面でモニターできる。

このカーロケの時系列的位置情報をGISにマッピングし、データの集中の程度や集中域を視覚化するために、カーネル密度推定法により密度地図を作成する。カーロケ・データの高密度域を集中パトロール域とみなし、犯罪のハイリスク・ターゲットとの関連性からパトロール活動の効果を評価した。

パトロール仮説<sup>注2)</sup>では、ハイリスク・ターゲットに正確にパトロールを集中させるほど、当該場所や時間における犯罪が減ることを主張するダイレクトパトロール仮説の優位性が立証されている。パトロール方略に関する教養を受けた警察官のパトロールには、ハイリスク・ターゲットに照準を合わせたダイレクトパトロール実績が認められ、期待を上回る犯罪の減少が確認された。この実証研究は、本邦においてもダイレクトパトロールに揺るぎない効果があることを改めて証明してみせた。

自転車関連事故を含む交通事故発生を抑止対策には、カーロケのみならず、徒歩パトロール警察官が携行するマンロケータの利用も有効である。ハイリスク・ターゲットに照準を合わせた指導取締りや監視を実践することで、大幅な交通事故減少が期待できる外、街頭活動と成果との事後評価も可能になることは意味である。

### 三) 交通事故の空間分析に基づく交通事故抑止対策事例

福島県内のA警察署は、平成二四年一月から二ヶ月間、人身交通事故の空間分析結果に基づいた街頭活動を実践し、大幅な事故の減少をもたらした(三本、二〇一四)<sup>(10)</sup>。

B警察署は、この実証例をモデルに平成二六年四月からの二ヶ月間、人身交通事故の空間分析結果に基づいた街頭活動を行った。街頭活動では、前例に習い、分析図に示されたハイリスク・ターゲットを対象に、数名の警察官を配置して交通指導取締りや交通監視を行う戦術を取った。

これらの活動で注目すべき点は、交通事故の多発空間、すなわち多発場所の外に、多発曜日や多発時間帯を絞り込んで取り組んだことである。これにより、少数の警察官による街頭活動の継続的な実践を可能にした。

B警察署の街頭活動は、実施後に作成した分析図において、従来から固定化していたハイリスク・ターゲットの消失と事故減少の成果が確認された(図三参照)。

対策を指揮した幹部によれば、分析図を署員相互のリスクコミュニケーションツールとして活用したところ、新たなリスク・ターゲットに対する自発的な活動を促す動機付けの効果がみられたという。

### 四) 考察

リスクコミュニケーションの概念は比較的単純であるが、東日本大震災に伴う福島第一原子力発電所の事故対応を例示するまでもなく実践は難しい。

ここで述べたGISによる分析結果の視覚化や活動実績の評価法などは、自転車の安全・安心な利用の普及を検討するためのリスクコミュニケーションツールとして提案した。

空間分析手法の常套化は、交通事故抑止対策の立案や実践場面において、担当者間の意志決定を伴う合理的な合意形成に有用である。科学的な活動実績の評価は、エビデンスに基づく警察活動の優先的選択を促し、新たな施策の立案へと発展的に反映できる。このためなない努力によって、新たな問題解決の糸口を見い出す可能性に期待したい。

## 六 総括

本稿で強調したいことは、事故減少を目指す戦略が「エビデンスに基づかなければ効果がない」である。特定場所への犯罪の集中は、日常活動理論 (Cohen & Felson、一九七九)(11)と犯罪者探索理論 (Brantingham & Brantingham、一九八一)(12)が予測するように、GISを利用した交通事故の空間分析は、監視性を高める場所を特定する。警察による集中的な街頭活動は、リスク・ターゲットにおける法規制上の問題を沈静化させる。自転車関連事故を対象とした実践例はまだないが、総量抑制への揺るぎないエビデンスがあることを予感させる。

なお、安全・安心という感覚は、一般市民が抱く犯罪不安感の特性と同じで、事故が多発する場所との関連性が低いと推測される。関係主体間で自転車関連事故情報を共有する取り組みは、交通安全教育を開展させ、自転車が共存する生活環境づくりを目指すプロセスにおいて、最も優先すべき施策といえる。警



察行政がアカウンタビリティ (Accountability) を果たすことは、交通安全活動に取り組む関連団体とのより強力な協力関係の構築に役立つものと考えられる。

### 〈脚注〉

- (1) ハイリスク・ターゲットとは、犯罪や事故の発生リスクが高い場所と時間を指す。  
 (2) パトロール仮説は、ダイレクトパトロール仮説の外、「無作為なパトロールが行われるほど警察官の偏在性が認知され、公共の場所での犯罪の多くを阻止できる」という見解に基づくランダムパトロール仮説がある。

### 〈引用文献〉

- (1) 警察庁 (二〇一三)：平成二五年警察白書。  
 (2) 矢野伸裕・横関俊也・萩田賢司・森 健二 (二〇一四)：自転車乗用車の歩道／車道通行についての認識。日本交通心理学会二〇一四年度 (第七九回) 発表論文集。  
 (3) Crowe, T. (1991). Crime Prevention Through Environmental Design: Applications of Architectural Design and Space Management Concepts. Boston, MA: Butterworth-Heinemann.  
 (4) Clark, R.V. (1983). Situational Crime Prevention: its Theoretical Basis and Practical Scope. In Tonry, M. AND Morris (eds), Crime and Justice, Vol.4. Chicago: University of Chicago Press.  
 (5) 小嶋理恵・谷 伊織・北折充隆 (二〇一四)：免許停止処分講習の効果 (一)：事前・事後の比較。日本交通心理学会二〇一四年度 (第七九回) 発表論文集。  
 (6) 小嶋理恵・谷 伊織・北折充隆 (二〇一五)：免許停止処分講習の効果 (4)：違反に関する意識の変化。日本交通心理学会二〇一五年度 (第八〇回) 発表論文集。

- (7) 中井 宏(二〇二五). 児童に対する安全教育の実践. 日本交通心理学会二〇一五年度(第八〇回) 発表論文集.
- (8) 三本照美(二〇一〇). カーロケータシステムを利用した警察パトロール活動の評価. 科学警察研究所報告, 61(1).
- (9) 三本照美(二〇一三). 警察活動のリスク認知Ⅱ: 人身交通事故の空間分析. 日本交通心理学会二〇一三年度(第七八回) 発表論文集.
- (10) 三本照美(二〇一四). 警察活動のリスク認知Ⅲ: 人身交通事故の都市間比較. 日本交通心理学会二〇一四年度(第七九回) 発表論文集.
- (11) Cohen, L.E. & M. Felson (1979). Social Change and Crime Rate Trends:A Routine Activites Approach. *American Sociological Review* 44.
- (12) Brantingham, P.L., and P.J.Brantingham (1981). Notes on the Geometry of Crime. In P.J. Brantingham and P.L. Brantingham, eds., *Environmental Criminology*. Beverly Hills:Sage.

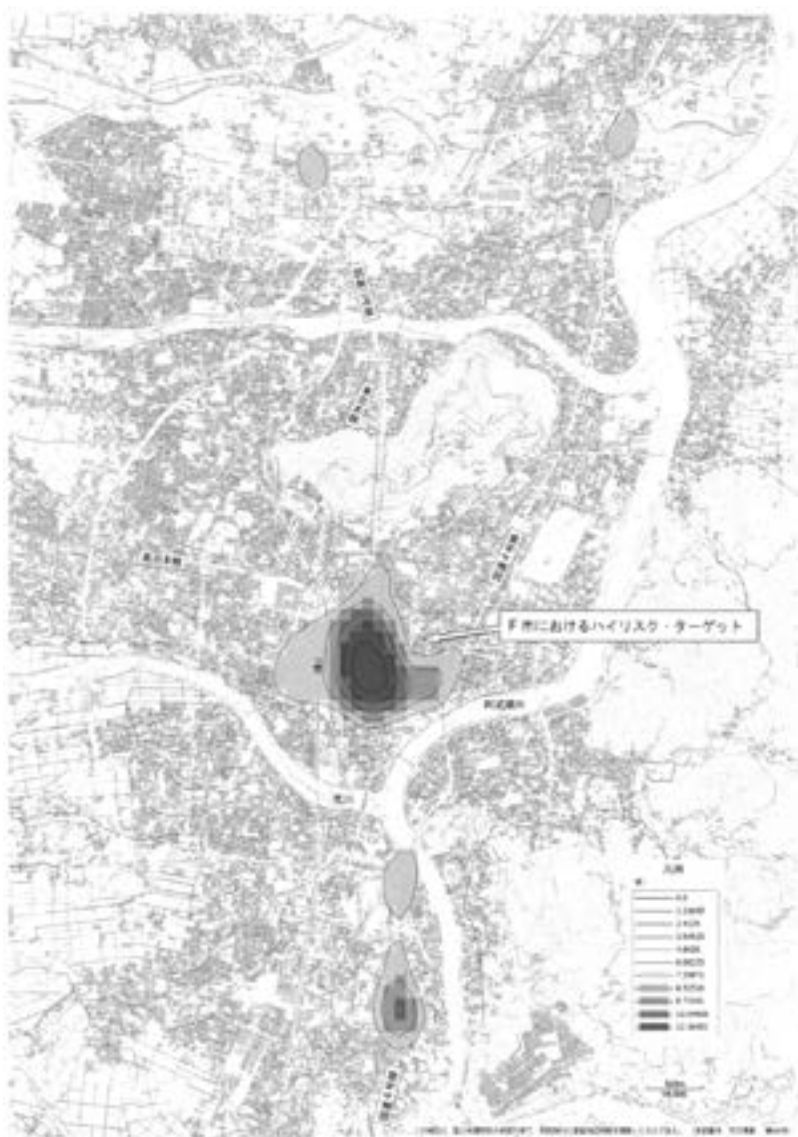


図1 F市における人身交通事故の発生情勢密度分布図  
(平成16年～平成25年)



図2 F市におけるハイリスク・ターゲットのマイクロ分析図



図3 B警察署管内における人身交通事故の発生情勢密度分析図

# 自転車事故に対応する新たな保険制度の構築について

行政職員（富山県警察）

山崎 一美（41）

近年、自転車が加害者となる交通事故が社会問題となっている。

先日も、自転車が加害者となった交通死亡事故について、数千万円の損害賠償を支払うよう判決が下されたことが大きく報道されていた。

しかし、自転車の利用者は、未就学の児童にも及ぶことから、事故を起こしたとしてもその被害を弁償する能力を持たない者が、公道上で車両を運転しているのが現状である。

また、自動車の事故については、ひき逃げ等加害者が分からない交通事故についても被害者を救済する措置があるものの、自転車には同様の制度が存在していない。

自転車による交通事故といっても、その被害は甚大であることから、被害者は、治療もさることながら、生活の面でもかなりの負担を強いられているものと思われる。

そこで、自転車事故の被害者救済の一つとして、自賠償保険（共済）制度を自転車へ拡大するか、または保険取扱機関を設置する等して、新たな保険制度を樹立してはどうかと考える。

### 一 自転車事故における問題点

自転車が加害者となる交通事故に関しては、次のような問題点があると考ええる。

#### （一）低年齢加害者の存在と被害弁済能力

自転車は、比較的安価な動産であり、自動車のような免許制度は無いことから、その運転者の年齢は一定ではない。よって、未就学の低年齢な運転者が公道を走行することも日常茶飯事である。

加害者が未就学児童や小学生等の就学児童であった場合、当然本人には被害弁済の資力が無い。その場合、親が賠償に応じれば良いが、多くの事故は十分な被害救済がなされず、被害者の泣き寝入りになっているのではないかと思慮される。

また、これらの者が加害者となった場合、加害行為を行ったとの認識が無いことから、救護措置等を行

わずにそのまま走り去ることも十分に予想される。

## (二) 被害の程度

自転車の事故による受傷部位としては、頭部外傷が最も多いと思われる。特に、自転車にはねられた人は、頭部に甚大な損傷を負うことがあると聞いたことがある。

例えば、自動車人が人に衝突した場合は、ボンネットにはね上げる等、衝突時の衝撃が分散して人体に伝わる。

しかし、自転車人が人に衝突した場合、自転車の推進力がそのまま衝撃として人体に伝わる。そのため、衝突された人の頭部は、強い力で地面に叩きつけられることとなる。

よって、自転車事故の特徴として、自動車事故よりも甚大なダメージを被害者の頭部に与える事例が多くなっている。

## (三) 被害救済の方法及び加害者の分からない事故への対応

自動車に関しては、自賠責保険（共済）制度があるが、自転車については、公的な保険制度がない。よって、被害者が民事で訴訟を起こすしかないのだが、ひき逃げ事件等その加害者が特定できない場合及び加害者に被害を弁償をするだけの十分な資力がない場合等については、被害者を救済する手立てがない。



#### (四) 自転車利用者の遵法意識の欠如

自転車は、比較的安価に購入できる交通手段であり、自動車と比べて交通法令に違反したとしても、取締り等がなされる機会は少ない。

私の住む地域でも、中学生が自転車で通学しているが、道路いっぱい3列から5列の横隊になって運転しているのは日常茶飯事である。

## 二 制度の概要

制度の概要は、次のとおりである。

- 自転車の購入時に一定金額の保険料を徴収する。
- すでに販売された自転車については、五年間の移行期間を設け、保険への加入が可能とする。
- また、移行期間中に保険に加入しなかった車両については、以後使用禁止とし、法で取り締まるところとする。
- 保険料の納付については、車両の一定の場所に当該保険に係る保険番号を刻印することとする。
- また、当該保険の主体は車両とすることから、その車体には、車両番号も併せて刻印することとする。
- 事故の場合、加害車両に刻印された保険番号及び車両番号をもとに保険金を支給することとする。
- ひき逃げ等加害車両が特定できない場合も、支給の対象とする。

### 三 制度の詳細及びその考察

#### (一) 制度の基本原則

自転車については、比較的安価に購入できることから、個人間での譲渡がなされやすく、事故が発生した当時の所有者と当該車両購入時の所有者が異なる場合が多いと考える。

そのため、保険制度の主体を所有者とした場合、その所有者を特定して事故の責任を問うこととすると、誰が真の所有者なのかが紛議のもととなり、被害の補償が遅れることが推測される。

また、譲渡等の所有権移譲がなくとも、所有者と使用者が異なるケースは多いと考えられる。例えば、家族の間でも、親が所有者となり子が使用者となることは往々にして考えられることであり、その子も一人だけとは限らず、複数の子が同一車両を使用することも想定される。

以上のことから、自動車のように所有者及び使用者個人を管理するのは、事務手続き上非常に困難であり、かつ、費用対効果の面でもメリットが少ないと考えることから、保険の主体となるのは当該車両として、購入時に収めた保険料の効果が、例え所有者及び使用者に変更があつたとしても、その車両が廃棄されるまで継続するものとするほうが合理的であり、迅速な被害補償につながると考える。

#### (二) 保険料納入とその時期

保険料に関しては、購入時の一括納入とする。

自転車については、車のような車検制度も無いことから、その使用者を特定するとともに、車両毎に納入時期等を管理し、例えば数年おきに保険料を徴収するといったことを行うのは事務手続き上非常に困難であり、かつ、その費用に対する効果は薄いものと考えられる。

特に、保険料未納者に対する督促等の付随業務が発生することが大いに予想されることから、保険料については、購入時に一括納入することとする。

#### ア 収納方法

小売店にて自転車を販売する際に徴収し、小売店から保険機関へ納入することとする。

保険料の徴収を行った業者は、保険番号とともに、車両に刻印された車両番号、購入者の氏名及び住所等の情報とともに、保険料を保険機関に納付することとする。

#### (ア) 輸入車両の取扱い

輸入車両については、販売業者が、保険機関が指定する自転車販売店で保険番号等の交付申請を行い、刻印を受けた車両を販売し、その車両を販売する際に保険料を徴収して、納入するものとする。

#### (イ) すでに販売され使用されている車両及び個人輸入車両の取扱い

すでに販売され使用されている車両及び個人輸入した車両については、購入者が、保険機関が指定する自転車販売店へ当該車両を持ち込み、保険料の納付を行うとともに、車両に刻印を受けることとする。

#### (ウ) 古物売買での取扱い

中古車両の売買等いわゆる古物売買に関しては、すでに保険料を納付している車両の売買では、その販売業者は保険料を徴収する必要はないが、後に述べる保険制度加入のための移行期間にあつては、保険料が未納である車両の売買をする際にその保険料を徴収し、収めることとする。

#### イ 管理方法

保険機関は、保険番号とともに、車両に刻印された車両番号、購入者の氏名及び住所等をデータベース化し管理することとする。

ただし、後述のとおり、この保険制度の主体は車両とすることから、事故発生時にその車両を使用していた者と、データベースに登録された当該車両購入時の所有者が同一でなくても、被害者には保険料が支払われるものとする。

よって、このデータベースは、保険料が納入された当時（当該車両購入時）の状況を管理するにとどまり、後に車両の所有権が移転したとしても、保険機関はその情報を管理する必要は無いものとする。

#### ウ 保険番号の割り当て

自転車製造の大手メーカーには、保険機関が事前に車両番号及び保険番号を割り当て、車両製造時に刻印し、販売することとする。

輸入車両及び保険番号等の事前割り当ての無い小規模メーカー等が作成した車両等については、保険機

関が指定する自転車販売店等にて刻印を受けるものとする。

#### 工 既に販売されている車両への対応

今現在、既に販売され、かつ、使用に供されている車両を厳密に特定し、保険料の請求をすることは非常に困難であると考ええる。

しかし、今後の事故に備えること、また保険料の応分負担の観点から、既に使用されている車両についても、この保険制度への加入を義務付けることとしたほうがよいと考ええる。

なお、この制度の運用を確実なものにするためにも、法を整備して保険料未納車両の使用を制限する必要があると考ええる。

#### オ 新制度加入への移行期間の設定

既に車両を使用している人については、その車両を購入した時には存在しなかった義務を新たに課すこととなることから、当該制度への加入に関しては、一定の移行期間が必要であると考ええる。

その期間の設定については、制度の周知徹底等が必要なことを考慮して五年間の移行期間を設けることとし、その間に、今後も車両を使用する意思がある方については、保険料を納めてもらうこととする。

## カ 無保険車両の責任

### (ア) 法の整備

この保険制度の運用を確実なものとするためにも、無保険車両を使用した者については、罰則の対象となるよう、新たな法の整備が必要であると考ええる。

### (イ) 処罰の対象

移行期間後も、保険に加入せず車両を使用していた場合、その責任は、その事実を発見した際にその車両を使用していた使用者が負うこととするのが好ましいと考ええる。

これは、前述のとおり、自転車については、所有者と使用者が異なる場合が多いこと、また比較的安価な物件であることから、所有権の譲渡が比較的行われ易い現状を鑑みると、その車両の真の所有者等を特定する作業には、多くの時間と労を費やすことが予想される。

また、保険料の未納について個別に調査するには、市場に出回る車両の台数を考えると、極めて困難であると考えられる。

このことから、無保険車両である事実を確認できた時に、その車両を使用していた者がその責任を負うこととする方が、現実的であると考ええる。

### (ウ) 未成年である使用者の責任

車両を使用していた者が、一四歳に満たない年齢の未成年者（以下、「未成年者」という。）であった場合は、その責任は保護者が負うこととする。

これは、違法性の認識ができない者を刑罰の対象とすることに意味がないと考えるからである。

なお、この制度における未成年者の定義は、刑法に倣い、刑事責任を問えない年齢のこととし、一四歳に満たない年齢の者を指すこととする。

(エ) 未成年者から車両を借り受けた、未成年者である使用者の責任

未成年者が、自己が常に使用している無保険車両を他の未成年者に貸す等し使用に供する行為を行った場合は、その車両を貸し付けた未成年者の保護者が責任を負うこととする。

なお、無保険車両を貸し出した未成年者については、当該車両が無保険であることについての認識があつたか否かについて問わないこととする。

これは、その未成年者が、無保険という事実について善意の第三者であつたか否かを問うことに相応の意味がないと考えるからである。

(オ) 所有者の占有を離れた車両を未成年者が使用した場合

空き地等に放置された自転車等、所有者の占有を離れ、かつ、その車両の所有者及び使用者が不明な車両を未成年者が使用した場合及びその車両を未成年者が他の未成年者から借り受けて使用した場合は、これらの未成年者に対し、無保険車両に関する責任は問わないものとする。

### (三) 保険料納付の証明方法

保険料納付については、その証明をシール式にしてしまうと、経年劣化等の理由により剥がれ落ちた場

合、その事実の確認が困難となる。

この制度については、前述のとおり保険の主体を車両とすることから、車両の一定の場所に、車両固有の車両番号と、保険番号を刻印するものとし、その車両を廃棄するまでは確実に確認が可能な方法で証明することとしたい。

この場合、「車両の一定の場所」としたのは、さまざまな種類の車両があることから、その場所を特定しておくことにより、確認作業を容易にする目的がある。

#### (四) 保険料

保険料は、一律料金とする。

自転車は、自動車と違い比較的安価に購入できる動産であることから、一般的に自転車が使用される期間を特定することは非常に困難であること、またそうすることにあまりメリットが無いことから、全車一律の料金とした。

例えば、子供用の自転車なら、その使用年度は大人用の一般的な自転車に比べて短いのが一般的かもしれない。

しかし、子供用の車両を転売すれば、その使用期間は一人の子が使用する期間より当然長くなる。また、通学用に購入された一般的な車両では、子の卒業と同時に廃棄され、その使用期間は他の一般的な車両より短くなることが想定される。



よって、保険の応分負担の観点からも、保険料は一律とすることが好ましいと考える。

また、この保険制度は、保険の主体を車両とすることから、その車両が使用に供される期間全てにおいて適用できることとするためにも、保険料は一律とすることが望ましい。

#### (五) 既に使用されている車両に対する保険料

既に使用されている車両が保険に加入する場合も、一律の料金とする。

これは、保険料の応分負担の観点から、一律とすることがふさわしいと考えるからである。

#### (六) 保険料の支払い方法

事故の場合、車両に刻印された保険番号に基づき、保険金の支払いを行うこととする。その際、加害者及び被害者の過失相殺に基づき、適正な金額の支給を行う。

#### (七) 加害者の特定できない事故に対する保険料の支払い

自転車の事故については、加害者が救護措置をとらずそのまま逃走したとしても、ナンバープレート等その車両の特定に繋がる情報が乏しいため、後に加害車両を特定することは極めて困難と考える。

特に、加害行為を行ったとの認識の持てない子供が運転している自転車については、事故を起こしたとしても、そのまま逃げて行ってしまうケースが想定される。

しかし、前述のとおり、自転車事故の被害者が負う障害は決して軽くないことから、救済の措置を講ずる必要があると考える。

よって、ひき逃げ等、車両の使用者や加害車両の特定ができない場合は、加害車両不明として、保険金の支払いを行うこととする。

#### (八) 保険取扱機関の設置

保険取扱機関の設置については、

- 民間の保険会社で、自転車専門の保険商品を取り扱う。
  - 支出については一元化するものの、保険の加入等については民間の既存の保険会社にて取り扱う。
  - 自転車の保険について、専門機関を設置する。
- の3つの方法について検討したい。

ア 民間の保険会社で、保険料の収納及び支出を行う

民間保険各社において、保険商品の取扱いを行う。

この場合、新たな機関の設置やそれに伴う人員の雇用等が必要ないため、初期投資としてのコストが低く抑えられるとともに、自動車事故対応のノウハウをそのまま生かすことができることから、速やかにその目的を達することができる。

しかし、デメリットとしては、ひき逃げ事件等加害車両が特定できない事故への対応やその費用負担を

あらかじめ決定しておく必要があることにある。

例えば、各保険会社毎に一律負担とすると、自分の会社の保険加入者ではないかもしれない者の負担を強いらざるを得なくなる。

この点において、保険各社間に不公平感が生じた場合、この制度の運用に問題が生ずることとなると考える。

イ 支出及び運用については一元化するものの、保険料の収納については民間の既存の保険会社で取り扱う

保険料の納入窓口として、民間保険各社がその収納事務を行うものの、その運用及び支払いについては、一つの機関において行う方法である。

その機関としては、民間保険会社間で幹事社を決め、その会社が保険料の管理及び支払いを行うものと、第三者機関を設置し、その機関が保険料の管理及び支払いを行う方法とがある。

いずれの場合も、支出窓口が一元化されることから、ひき逃げ事件でも保険加入時にどの保険会社に保険料が納付されたかにかかわらず支出が行われるので、被害者の救済を速やかに行うことができると考える。

ウ 自転車の保険について、専門機関を設置する

本制度を実施するための専門機関を設置し、保険料の収納及び支出を一元的に行う。

この場合、新たに保険機関を設立する方法もあるのだが、自動車の自賠責保険（共済）制度の拡大とし

て対応する方法もあると考える。

そうした場合は、ノウハウを生かすことができるとともに、施設や設備に関する初期投資が少なくできるように考える。

しかし、自動車保険とはかなり違う部分も多いこと、また市場に出回る自転車の台数やその使用頻度を考えると、決して自動車以下とは言えない状況にあることから、自転車の保険に関する新たな専門機関を設置したとしても、決して無駄ではないと考える。

#### 四 あとがき

今回、自転車の事故に関する新たな保険制度の構築について考えるなかで、ひき逃げ等加害者やその使用車両が不明な事故への対応を定めた。

私が、一番実現させたいと考えたのは、この点である。

前述のとおり、自動車のひき逃げ事故については、政府保証事業によって被害の救済が図られている。

しかし、自転車については、皆無である。よって、民事で違法行為に基づく損害賠償請求を行おうとしても、その相手方がわからなければ、訴訟提起のしようがないのである。

以前、私も交差点を横断中に、交差点を斜め横断しようとしたと思われる自転車の後から接触されたことがある。自転車には、高校の名前が書かれたシールが貼られているのが見えたことから、おそらくその高校に通学している生徒だと思われるのだが、その男の子は、

「あ、すみません。」

と、言い、そのまますーっと人混みに消えていってしまった。

私は、突然の出来事にびっくりしていたため、相手の名前を聞くなどということは、頭の中にはなかった。

今になって思うと、軽いけがで良かったと思う。

しかし、前述のとおり、事故による衝突時の力がそのまま体に加わり、自動車事故以上とも言える程の強い力で頭部が地面に叩きつけられるという自転車事故の特徴に鑑みると、もし、高齢者が後からきた自転車に不意にはねられ、頭を強く打ち、そのまま意識を失ってしまったら、そして、もし加害者がそのまま逃げてしまったら、加害者の特定は非常に困難であると考ええる。

自転車による交通事故が社会問題となっている今、被害者の救済はもとより、交通事故防止を啓蒙する意味でも、早急に制度を樹立する必要があると考ええる。

また、末筆ではあるが、痛ましい交通事故が一件でも減るよう祈念するとともに、不幸にして被害にあわれた方々とそのご遺族に対し、深い哀悼の意を表するとともに、一日も早いご回復をお祈りする。

# 自転車運転危険行為の総合的考察

## I. 序論

そもそも、「自転車」とは如何なる存在であろうか？

この問いに対して、最初に我々の持つイメージとしては、老若男女を問わず「日常の足代わり」として、普遍的に利用されている自転車の姿であろう。

(財)兵庫県交通安全協会  
金賞会会員 (金正賞受賞)

山本 純子 (61)

即ち、自転車はその優れた利便性や経済性から、国民の日常生活における主要な交通手段の一つとして、必要不可欠な存在であるといえる。

然しながら、自転車が余りにも身近な存在である為、道路交通法において「軽車両」の一つとして位置付けられて、様々な交通法規に従うべきことが、国民一般に十分に理解されているとはいえない。

そして、そのような現状が、自転車関連の諸問題の主要な発生要因の一つとなっていると、筆者は指摘しておきたい。

また、自転車はその構造上の特性として、内燃機関等の原動機が不要である。(※バッテリーを電源とする電動アシスト自転車等、一部の例外的な自転車も存在している。)

それ故、化石燃料の燃焼に伴う排出ガスの発生等が無く、地球環境保全の観点からは、最も環境性能に優れた交通手段の一つとして、極めて高く評価することができる。

さらに、手軽で経済的な「国民の健康増進の手段」としても、自転車は極めて有効な存在である。

即ち、自転車に乗ることは、それ自体が楽しさを感じさせるものであり、軽快に運転することによって得られる「爽快感」には、格別のものがある。

このように、日常的な運転行為が健康運動に直結していることは、四輪車や自動二輪車(原動機付自転車をふくむ)の運転の場合と比較しても、自転車のみが極立って有する優れた特質であろう。

自転車愛好者にとっても、軽スポーツとして手軽に楽しめるサイクリングをはじめ、長距離を走る本格的なツーリング、ロード・レーサーを駆るタイム・トライアル、マウンテン・バイクを用いた山岳ツーリ

ング、不整地用の強化車両を乗りこなすバイク・モトクロス等、正に「百花繚乱」の状態である。

「日常の足代わり」としての自転車利用から、遙かに飛躍して発展しつつあるこのような「サイクル・スポーツ」も、自転車利用の一形態であることに何ら変わりはない。

筆者の私見では、欧米諸国に比べて自転車専用道路やコース等の整備が遅れている我が国においては、「サイクル・スポーツ」に公道が使用されることが多いようだ。

その際、「自転車運転危険行為」として、一律的に排除や規制強化の対象とするのではなく、欧米等の諸外国の先行例を参照しつつ、我が国の交通環境の中で、道路交通法等の法的規範との適正な調和を導くことこそが、現実的な施策であろう。

(※このような「現実的な施策」を立案し提言することが、本論文における最終目標である。)

ここまでの考察により、我が国における自転車を取り巻く社会的環境の全体像は、相当程度に解明できたと信じるが、問題は「交通環境の変化」である。

この変化に関しては、量的側面及び質的側面の双方から、分析及び考察を進める必要がある。

まず、量的側面であるが、四輪車のみでも全国で数千万台を超える車両が登録されて、あらゆる公道を所狭しと走行している。

このような状況は、当然道路交通法を制定した時点においては想定外であり、その結果が、未だに自転車用の交通インフラが未整備な現況となっていると考えられる。

次に、質的側面であるが、第一に「過度な性能向上による高速交通化」が挙げられる。即ち、最近は環



境性能重視によるダウンサイジング化も見られるが、バブル経済下の一九八〇年代より顕著となった国産乗用車の大排気量化に伴う大出力化、大型化という傾向は継続している。その結果、我が国の従来の交通インフラでは対応し切れない状態となっている。

第二に、「自転車車の多目的化」が挙げられる。即ち、先に触れた近年における「サイクル・スポーツ」の隆盛と、それに伴う様々な車種の製品化と、公道走行の問題である。加えて、以前よりも自動二輪車（原動機付自転車）をふくむの登録が減少し、自転車の利用者数が相対的に増大していることも、この問題を一層複雑にしている。

以上述べた量的側面と質的側面の両者が、現実の交通システムの中で複雑に絡み合い、近年の「交通環境の変化」を引き起こしている、筆者は考えている。

そして、その変化に伴う弊害の最も重大なもの一つに、「自転車関連事故の激増」が挙げられる。その要点は、交通事故全体に対する自転車関連事故の発生件数の割合が、近年急速に増加傾向を示し、かつ特に対歩行者人身事故の増大及び死亡事故を伴う重傷化、それに比例した自転車側の運転時における過失や悪質な危険行為の顕在化等である。

これらに対処する為に、「自転車運転者講習」の新設等を盛り込んだ改正道路交通法が、平成二十七年六月一日より施行されたことは、国民一般に広く周知されるところである。

筆者は、このような「自転車関連事故に対する対応策」を中心に、今般の道路交通法の改正が為されたより本質的な意識的背景として、以下のことを指摘しておきたい。

即ち、従来からの「自転車は交通弱者であり、歩行者と共に交通事故の被害者として保護されるべき存在」から、「危険運転を為す自転車は、重大な交通事故の原因主体となる可能性が高く、加害者として賠償責任を負うべき存在」への意識転換が、国民的理解に基づくものとして、意図的に強く図られていることである。

本論文においても、右に挙げた改正道交法において見られる「意識転換」を、合目的観点より是認して論考を進める。

筆者の推論によれば、改正道路交通法においても「軽車両」の一つと規定されて、現状の交通システムの中で位置付けられる自転車であるならば、その交通事故原因の究明には、自転車運転それ自体に内在する危険性を、個別的かつ具体的に分析及び考察することが、最も肝要となるであろう。

その詳細については、次章に譲ることとする。

## II. 自転車運転危険行為の個別的考察

### A. 重大危険行為

ここでいう「重大危険行為」とは、改正道路交通法において新しく定められた「自転車運転者講習制度」の対象となり得る、主要かつ悪質性の高い「危険行為」のことである。

以下、順を追って、各危険行為の実態を分析及び考察していく。

## (一) 信号無視

この行為は言語道断であり、正に悪質性の高い「危険行為」の筆頭であろう。然しながら、公道において日常的にも大変よく見かけられる行為である。特に、サドルの高いロード・レーサー等の運転者は、前方の信号が赤であっても、減速して停止しようとしぬ者が非常に多い。

年少者に見られる、安全意識の欠如に伴う習慣的な信号無視と並んで、その是正が最も急務であろう。

## (二) 遮断踏切立入り

この行為も、重大な(列車絡みの)事故の主たる原因となり得る、大変悪質かつ危険な運転行為である。然し、前述の「信号無視」と同様に、遺憾ながら日常的に散見される危険行為である。

特に、年少者に加えて、中高年者にも常習者が見られることは、安全意識の欠如以前の問題である。それ故、本件の是正を図る為には、相当困難な啓発実践等が必要となろう。

## (三) 指定場所一次不停止等

この違反行為も、余りにも一般的である。換言すれば、本件に留意して自転車を運転する者の割合の方が、極めて稀少であるといわれざるを得ない。

踏切直前は勿論のこと、狭路から広路に進入する際にも、殆んど守られてはいない。その原因として、自転車も「軽車両」として、自動車と同じ程度に道交法遵守義務を負うべきことが、特に本件に際しては

意識されにくい傾向にあることが指摘できる。

(四) 歩道通行時の通行方法違反

自転車が歩行者と同じく「交通弱者」として、やや偏向的に扱われていた期間が長かった為か、全国的に「歩道を暴走する自転車」が、一般的に見られるようになってしまった。

歩行者にとっては、「自動車よりも自転車が脅威」といわざるを得ないこの一種の異常事態も、改正道路交通法の施行によって、徐々に是正される方向であるが、全国的に事態が是正され、自転車運転者が本来の正しい通行方法を熟知するまでには、なお数年程度の期間が必要とされるであろう。

(五) 制動装置不良自転車運転

制動装置（ブレーキ等）が不具合な状態であっても、別段の意識を伴わずに公道を走行している自転車も、また数え切れないのが現状であるが、ここでは特に危険と思われるケースを、具体的に二点指摘しておく。

一点目は、特に女性の自転車運転者に見られる制動方法で、ブレーキ・レバーを両手で握らずに、ハンドルを持ったまま自転車から飛び降りて、両足で着地する方法である。そのまま転倒につながる、大変危険な方法である。（※ブレーキやタイヤ等の未整備車運転。）

二点目は、一部の競技用自転車等に見られる「設計時点で制動装置が無い自転車」が、無頓着に公道を

走行している問題である。制動装置以前に、運転者の安全意識が欠如しているともいえる。

#### (六) 酒酔い運転

この悪質な危険運転も、特に夜間において、繁華街以外でも場所を問わずに見られる。飲酒後の自動車等の運転禁止は理解していても、自転車はそれには該当しないという「独善的解釈」を行う者が多く、我が国の社会一般も飲酒運転に比較的寛容な傾向があることも、事態をより深刻化している。

以上の六項目が「重大危険行為」である。

#### B. その他の危険行為

次に、改正道路交通法における「自転車運転者講習制度」の対象とはなり得ないが、道路交通の安全性や円滑性を確保する上で、当然に問題となり得るものを、「その他の危険行為」として分析及び考察を行う。制限字数の関係上、筆者としては誠に遺憾ではあるが、危険行為の分類上の事項列挙が中心となることを、深く謝すると共に、お断わりしておきたい。

「その他の危険行為」（八項目）は、その形態的特質により、以下に三分類され得る。

第一に、「歩行者に対する危険行為」として、「(一) 通行禁止違反」、「(二) 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）」、「(三) 通行区分違反」。及び「(四) 路側帯通行時の歩行者の通行妨害」が列挙される。

これらに関しては、「重大危険行為」の（四）歩道通行時の通行方法違反」に対する分析及び考察が、有効的に適用できるであろう。

第二に、「車両に対する危険行為」として、「（五）交差点安全進行義務違反等」、「（六）交差点優先車妨害等」、及び「（七）環状交差点安全進行義務違反等」が列挙されるが、その特質として、運転免許証非所持者の違反が目立つ。

第三に、「運転習慣上の危険行為」として、「（八）安全運転義務違反」が最も深層にある。以上、「危険行為」計十四項目を概説した。

### Ⅲ・総括

前章までの分析及び考察を通じて、社会的環境全体における自転車の占める位置が明らかとなった。

さらに、自転車運転それ自体に内在する危険性の実態が、個別のかつ具体的に解明された。

この章では、それらの成果に基づいて、総合的な考察を進めることにより、自転車運転危険行為が多発する現状に対する改善策を、帰納的な推論による具体的な構想として提示できるように、努めてみたい。

#### （i）外的要因の適正化

自転車運転危険行為の発生頻度を軽減する施策としては、自転車を取り巻く社会的環境全体を改善する方法と、自転車運転者の資質の向上を図る方法とが考えられる。

この両者は、実践的には相互に関連して、総合的な相乗作用及び効果が期待され得るものではあるが、この章では、その形態的特徴に着目して、前者を「外的要因」の問題と規定し、後者を「内的要因」の問題と規定して考察することとする。

先ず「外的要因」の問題であるが、その形態的特徴から、比較的問題点の所在が把握し易く、それらに対応した改善策を提示し易いことが挙げられる。

具体例としては、以下に列挙される。

- ・ 交通インフラの整備……：自転車専用道路の新設や、一般道における自転車用レーンの整備や、自転車を対象とした道路標識や注意喚起看板の設置等、最近では急速に充実化が図られてきているが、その一方で、地域間格差の存在や未整備道路の危険性も様々に指摘されている。現状では、試行錯誤的な側面もあるが、全体的な方向性として、「自転車の為の交通インフラの整備を加速すること」は、必要かつ急務である。

筆者としては、欧米諸国等の自転車用インフラ整備先進国の施策例を参考にしつつ、各地域における実際の自転車利用者である地元住民の意向や要望を積極的に取り入れることにより、それぞれの交通事情に即した柔軟性のある施策の実現が図られるべきであると、強く提言しておきたい。

- ・ 未整備自転車の根絶……：この問題も、大変に重要である。単に、制動装置や前照灯の整備不良自転車が多数存在していることに止まらず、スタンド装置等をふくめたそれらの主要保安部品が、設計時から欠如した「危険自転車」が、製品として市場において広く流通している為、事態はより深刻であるといえ

る。

ロード・レーサーやマウンテン・バイクといった特殊なスポーツ用自転車といえども、公道を走行する限りは「軽車両」として、道路交通法の定める保安規準に適合していなければならないが、現状では適正に守られているとは、到底言い難い。

筆者としては、ともすれば従来見過ごされてきた「保安規準を無視ないし軽視した多数の自転車の存在」を、「外的要因」の最重要課題として、大きな危機感を持つて指摘しておきたい。

何故ならば、このような「危険自転車」による公道走行自体が、既に危険運転行為そのものであり、現実的に多くの交通事故の原因となっている。

「危険自転車」の根絶は、理想論としては理解され得るが、現実的実行性は極めて難しいとされているが、筆者は一つの試行論として、以下の施策を提案したい。

即ち、自転車工業会等の生産者に対する製品出荷時における規制強化（相当程度の罰則を伴う）及び、自転車販売店等の流通業者に対する規制強化（同じく罰則を伴い、自転車防犯登録の義務化をふくむ）の両面より、段階的に法的強制力を持たせた適正化を、適切に実施していくことが必要である。

・制度設計の充実……ここでいう「制度設計」とは、道路交通法を中心とした法的な概念規定やそれらに付随する罰則制度等のことである。

道路交通法においては、自転車に関する規制や罰則強化を伴う改正が実施され、具体的には「自転車運転者講習制度」の創設をふくむ改正道路交通法として、本年六月一日より施行されたことは、周知の事実



である。

本論文では、改正が為された社会的背景や自転車運転危険行為を、前章までで個別のかつ具体的に分析して、様々な角度からの考察を試みた。

その結果、平地走行においても第一種原動機付自転車（排気量五十立方センチメートル以下のバイクやスクーター）の法的最高制限速度（時速三十キロメートル）を遥かに超過する巡行性能を有する、一部のスポーツ車や電動アシスト機能付自転車等を、従来の「軽車両」という概念規定のまま扱って良いのか、若干の疑問が生じる。

筆者の考えでは、このような特殊自転車は、たとえ道交法の定める保安規準に完全に適合している場合でも、一般の軽車両とは異なる概念規定による位置付けが必要であろうと思われる。

例えば、「特定自転車」等の新概念を規定し、車両の購入者や所持者に対する数年に一回程度の安全運転講習の受講を義務付ける等、一般の自転車運転者講習制度に付加した制度設計を行うべきであろう。

（※「特定自転車」に対しては、一般の自転車防犯登録の義務化よりも厳格に、罰則を伴う登録義務化を実施する。また、警察による交通取締においても、一般の自転車と区別して取扱い、罰則も強化する。）

このような施策は、自転車全体を「運転免許証の取得が不要な軽車両」とする従来の概念規定を継続した改正道交法においても、その法的整合性や論理的趣旨と全く矛盾するものではない。

「軽車両」という大きな枠組みの中で、現実を生ずる危険性が重大であるにもかかわらず、その法的規制が緩やかに過ぎるとの指摘が多い一部のスポーツ車等を、「特定自転車」として概念規定することに

よって、道交法を補則強化して、より実効性あるものとするに資すると思われる。

・賠償責任の適正化……「運転免許証の取得が不要な軽車両」である自転車は、自動車運転者賠償責任保険（共済をふくむ）の制度が法的強制力を伴って厳格に運用され、それを補完する損害保険会社による任意保険商品（共済をふくむ）の制度や販売網が充実している四輪車や自動二輪車（原動機付自転車をふくむ）と比較して、事故時の賠償責任の体制が全く不十分であるといわざるを得ないことは、遺憾ながら否定されざる現状実態であろう。

一方で、近年の危険運転自転車による（特に老人等の歩行者に対する）重大な人身事故の発生件数は増加傾向を示し、悪質な危険運転は時として死亡事故にさえつながる為、交通審判において、高額な賠償義務が認定されることも多くなった。

筆者の住む兵庫県においても、このような事情を反映して、自転車運転者の「賠償責任保険（共済をふくむ）の加入義務化」が、条例によって平成二十七年十月一日より実施されることになった。

然し、本論文作成時（平成二十七年八月）においても、自転車運転者の加入割合は約三割前後と低迷し、既加入者であっても、住宅総合保険等の火災保険（共済をふくむ）の付帯特約としての「個人賠償責任保険」として契約していて、契約内容の詳細が理解できていない場合が多い。

（※補償が為される範囲や可否、最大補償金額等を留意している加入者は、極めて少数である。）

また、そもそも兵庫県において自転車運転者は賠償責任保険（共済をふくむ）に加入していないと、厳密的な法理では、自転車の運転が条例施行後、直ちに条例違反であることすら認識していない場合も多い。

兵庫県当局の広報不足や、兵庫県警の取組み体制の不足も指摘できるのであるが、根本的な欠点として、「自転車運転者の賠償責任保険（共済をふくむ）の標準的モデルの制度設計」が為されていないため、県民に対して、具体的な加入プランの提示ができない状態のままであることが、筆者の最も懸念することでもある。

確かに、理論的には各損害保険会社が用意している「個人賠償責任保険」（火災保険等の特約として付帯されたものや、共済等で個人又は団体で加入されたものをふくむ）によって、兵庫県における自転車運転者全員の加入は可能であろう。

然しながら、「個人賠償責任保険」は各損害保険会社によって、補償範囲や可否（特に、日本国内でのみ有効とされる場合と、海外でも有効とされる場合があることに留意を要する）が、詳細に検討すると相当に異なっていることも多い。

また、最大補償金額（保険金額）も、一千万円以下のものから無制限に補償するものまで、その隔たりは大きい。

さらに、掛金（保険料）も年額一千万程度の低廉なものから、交通傷害保険等を付帯して、年額一百万円を超えるものまで様々であるが、一般の県民にとって、その掛金の違いの根拠を理解することは、極めて困難である。

そして、見落としがちな点として、「示談交渉サービス」の有無が挙げられる。このサービスは、自動車保険（共済をふくむ）においては既に一般的であるが、事故が発生した場合に、その大小を問わず、加

入者にとって不慣れな示談交渉を代行してくれるもので、実際上大変に有効なサービスである。その有無は、契約上の重大事項の一つである。

以上のように、様々な複雑な要素が存在しているため、兵庫県の施行条例の通りに、自転車運転者全員がそれぞれ自主的な判断と選択によって、「賠償責任保険」（共済をふくむ）に加入することは、事実上不可能であるといわざるを得ない。

筆者の立場からは、兵庫県自らが条例案に基づいたモデルプランを県民に対して広く提示し、契約募集の主体的イニシアティブを取っていただきたい。そうすることで、条例を実効性あるものにならしめ、自転車運転における「賠償責任の適正化」を実現し、他の都道府県に対しても、先行モデルとしての規範性を示すことができると考えられる。

参考までに、筆者は「自転車運転者の賠償責任保険のモデルプラン（全国共通）」を、やや理想論的な内容ではあるが、以下に提示しておく。（※概要のみ抜粋）

（補償範囲） 日本国内及び海外を問わず補償する。免責事項等は、損保や共済各社の標準的な規約に従うこととする。（以下同様）

（補償対象） 自転車を運転する加入者本人及び同一生計内の親族。

（補償金額） 日本国内及び海外を問わず無制限とする。

（示談交渉） 補償対象者の申し出に従い、保険者は一切の示談交渉を受任して代行し、誠実かつ適正に解決する責任を負う。

(掛金) 年額一千元以下とする。

補償対象者を実際に自転車運転する者に限定し、かつ自転車運転に起因する賠償事故のみを補償し、さらに全国共通かつ一律の内容と条件による「超大型団体保険」を構想することで、この理想的に過ぎる補償制度は、成立し得る条件を十分に備えている可能性がある。

(※この補償制度の引受主体は、自動車賠償責任保険制度のように、日本国政府を代表とし、実際の業務は各損害保険会社や共済団体等が合同で管理及び運営を行えば良い。)

以上、自転車運転の現状に対する改善策として、「外的要因の適正化」の側面から、具体例を示しつつ、総合的かつ帰納的に論じてきたが、真に現状を改善する為には、外的要因が完全に適正化されたと仮定しても、まだ課題が残り得る。

その課題の解決施策を、次の段階で提示することにより、本論文の「総括」を完成させてみたい。

## (ii) 内的要因の安定化

ここで述べる「内的要因」とは、自転車運転者自身の資質上の問題である。その資質とは、運転技術の習熟度をはじめ、年齢や経験に男女差や健康状態を加味した運転上の判断能力の程度等が考えられるが、特に重要視されるべきは、運転者の心理的な特質である。

換言すれば、個々の人間存在としての自転車運転者が有する、「安全運転意識レベル」の浅深の程度である。

この非常にデリケートかつ内面的で測り難いとされる「心理的要因」は、それ故に長期的かつ本質的な要因として、留意されなければならない。

また、このような「内的要因」を安定化することが、「安全運転意識レベル」の向上に直結することは、論を待たない。

近年では、地域社会や各職域集団においても、四輪車や自動二輪車（原動機付自転車をふくむ）を用いた通勤や配送等の職務遂行上に必要とされる交通安全教育の普及が進んできたが、自転車や歩行者の観点からのものは、やや軽視される傾向にあるようだ。

このような成人向けの交通安全教育に、自転車や歩行者の観点を多く取り入れて、より充実した内容とすることが、交通事故防止に向けての効果を高めるであろう。

（※この点で、運転免許証更新時に義務付けられている交通安全講習にも、筆者は少々の不満を感じている。運転免許証を所持し、普段は四輪車や自動二輪車を運転している者であっても、日常生活においては、自転車運転者や歩行者となり得ることも、大変多いからである。）

以上、自転車を取り巻く社会的環境全体の考察より始めて、自転車運転それ自体に内在する危険性を、個別のかつ具体的に分析して考察を加えた。その結果、現状に対する改善策を総合的かつ帰納的に考察して、「外的要因の適正化」及び「内的要因の安定化」として、総括を実施した。

本論文を結ぶに際して、以下の提言を記しておきたい。

(本論文の最終提言)

保育園や幼稚園から始めて、小学校・中学校・高等学校卒業に至る知的及び身体的発達過程に応じた「交通安全教育」を学習指導要領に盛り込み、段階的に実施する。

その際、三輪車や補助輪付車をふくむ「自転車安全運転教育」及び「歩行者安全教育」を、実技講習を通じて技能実践する。

また、それらの一定程度の習熟度を、各学校の卒業要件の一つとして、重視する。

(了)

# 規則違反から自転車の安全を考える

## 一．はじめに

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代が利用できる交通機関である点、維持費がかからず、大きなスペースを占領しない点、二酸化炭素を排出しないため地球に優しい点、運動不足解消になる点など、自動車が持っていない多くのメリットや手軽さを自転車は持っている。そのためか、近年、利用者は増加

関西大学  
社会安全学部  
3年  
和田 千明 (21)



している。

その反面として、自転車による事故は増加傾向にある。「平成二六年に日本全体で発生した交通事故は五七万三八四二件であり、自転車乗車中の死傷者の数は一〇万八五三八件を占める。この中で自転車の規則違反をした人の割合は、三／五以上だ。年齢別にみると特に子供は七割以上が違反をしており、他の年齢層に比べて高い。」(資料1) 二〇一五年の六月一〇日には、イヤホンで音楽を聴きながら下を向いて運転していた大学生の自転車が横断歩道を渡っていた東京都内の女性にぶつかり、女性が二時間後に死亡するというショッキングな事故があった。」(資料2)

私は、こういったことについて大変由々しき事態だと考える。なぜなら自転車利用者の交通ルール・マナーの改善は不可欠であるからだ。現状として、自転車の走行環境は良いとは言いがたく、そういった面を改善することは十分に必要だと考える。しかしながら、それだけで万事解決する話なのだろうか？

例えば、自転車の走行環境が向上したとしても、スマートフォンをいじりながら走行する自転車を減らすことにはつながらない。また、道路幅が広くなったために並走する自転車が増え、接触事故が起きるということもあり得るだろう。つまり、自転車利用者側の意識などのソフト面も伴っていないければ、走行環境などのハード面だけが良くなったところで、必ず安心、安全な利用が普及されることに繋がるといっていい。従って、本稿では自転車の規則をどうして守らないのか、また、心理的にどのようなものが抑止力になるのかというところに着目したいと思う。

対策として、その抑止力を用いて、体験型の施設を作り、自動車の免許更新の際に、自転車の安全につ

いての内容を盛り込むという提案をする。

## 二・自転車の規則に関する状況

平成二七年六月一日から道路交通法が改正され、自転車の取り締まりが強化されることになった。一定の危険な違反行動をして三年以内に二回以上の摘発を受けた自転車運転者は、公安委員会の命令を受けてから三カ月以内の指定された期間内に手数料の五七〇〇円を支払い、三時間の自転車運転者講習を受けなければいけないということが決まった。簡単に言うと、これまでは自動車で言うところのいわゆる赤切符の制度しかなかったが、新たに青切符が出来たということだ。

私は、この改正が行われたのは、以下のようなことが背景にあると考える。

『自転車に関する規則について、平成二三年に警察庁が運転免許試験場などの来場者に対してアンケートを行った。結果は、自転車に係る交通ルールのほとんどを知っていると答えた人が八割以上であったが、歩道通行の要件について知っている人と答えた人は約六割であった。他の質問に対してもルールそのものを知らなかったという人は、あまり見られなかった。

また、このアンケートで顕著に見られたのは、こういった交通ルールを知っているけれど守らない人、あまり守らないと答えた人がどの質問にもある程度の割合で居たことだ。それぞれの割合は、「車道通行の原則」は四六％、「歩道上の歩行者優先」が二九％、「車道の左側通行」と「携帯電話の使用等による不安定な運転の禁止」がそれぞれ二八％、「一時停止義務」が二六％、「歩道通行要件」が二四％、「自転車

横断帯による横断」が二二%であった。

この理由として、アンケートでは、「通行環境が不十分」と答えた者の割合が五八%、「自動車等と比べて事故を起こす可能性が低い」と答えた者の割合が一八%、「他の人も守っていない」と答えた者の割合が一七%、「取締りを受けることはない」と答えた者の割合が一五%であった（複数回答）。』（資料3）

この結果から、ほとんどの人が交通ルールそのものを知らないこと、言い換えると、知識不足が原因で規則違反をしている訳ではないということが分かった。やはり、小中高生の間に自転車の安全講習会などの機会で規則や安全運転についての教育を受けてきたからだろう。そういったことを踏まえると、問題となるのは「ルールを知っているけれども、守らない人」であると考ええる。

### 三. 知っているのに守らないのはなぜか？

知識は持っているのにどうして規則違反をするのだろうか？それは、違反をするとならぬ利益が得られるからだと考えられている。自転車の規則違反の場合、利益としては、主に目的地にたどり着くまでの時間や体力の削減などを指すだろう。こういった利益に対して、事故に遭う可能性や、違反が発覚した場合に受けるペナルティなどのリスクも当然ある。つまり、利益が促進感情を高くさせ、リスクが抑制感情を低くする。違反の促進感情とは、違反を犯しても大丈夫、見つからない、自分ならうまくやれるといったコントロール感で、抑制感情とは、発覚した場合の懲罰の大きさ、事故の大きさなどの不利益、罪悪感、抑止することで得られると期待される利益のことだ。促進感情のコントロール感には成功経験が大きく起

困する。

また、『利益と不利益のとの評価には「快」か「不快」という感情によって方向づけられる。その行動が「快」だと感じられたら、促進感情は高まり、その行動を「非常に楽な方法」だと思う。逆に「不快」だと感じられたら、抑制感情が高まり、その行動は「それほど楽な方法でない」と評価される。』（資料4）

上記から、特に焦っているときには、抑制感情が強まるのではないかと考える。例えば、毎朝自転車で通勤している人が、寝坊をして、自転車を全速力で漕いで行けば何とか遅刻を免れるといった状況を考える。この場合、遅刻をして叱られるという不利益を回避するため、事故発生確率は低いと見積もって、必死で歩道もスピードを出したり、信号無視したりして、様々な規則違反をしながら目的地に向かうだろう。

#### 四．問題を解決するために

例のように人は普段からあまり意識することなく、リスク判断を行い、違反を犯すことがある。こういった現状を変化させるためには、促進感情と抑制感情を利用した対策を取ることが良いのではないかと考える。すなわち、促進感情を低下させるか、反対に、抑制感情が促進感情に勝ると判断できれば良い。その方法として、調べたものが以下である。

## 五. 抑止力として考えられるもの

### 一―一 罰則を厳しくする

誰でも思い付くとてもシンプルな方法として、法律やペナルティをより厳しくするというものがある。確かに、そのルールに従うことが出来なければ、更に罪を重くする。そうすれば、不利益感や罪悪感が高まり、出来るだけルールを守った方が良いと考えるだろう。この方法に悪い部分がなければ大抵の世の中の問題は解決すると思う。やはり、そう簡単にいくものではなく、この方法には問題点がある。それは、課題と問題点の章で後述する。

### 一―二 エピソード記憶を活用する

この方法は簡単に言うところトラウマを利用するということだ。

「人間の記憶には、エピソード記憶と意味記憶がある。エピソード記憶とは、出来事の記憶であり、時間や場所その時の感情が含まれる。この感情は記憶の質に影響すると言われている。例えば、友人の家に自転車で向かう際に、右側走行をしていたら、自動車と出会い頭の衝突事故に遭いそうになり、怖かった。この怖かったという感情が強ければ強いほど記憶は定着する。

意味記憶とは、物事の意味を表す一般的な知識・情報についての記憶だ。例えば、自転車の規則で、右側走行は禁止されている。といったような情報による記憶になる。」(資料5)

これらの、記憶は両方とも大事であるが、今回の問題である「知っているのにルールを守らない人」については、前者のエピソード記憶を活用することが良いだろう。知っているということは知識があり、つまり意味記憶の中にはあるということだからだ。エピソード記憶は感情によるものだから、その出来事が「不快」であればリスクが大きいと判断する。そのため、規則違反をして怖かったと感じたり、人に規則違反を厳しく注意され不快だと思ったりする実際の経験があれば、次からはやらないでおこうと思うのではないかと考える。

しかし、怖かった経験については、意図的に起こせるものではない。そこで、私は潜在意識を用いてはどうかと考える。脳は潜在意識と現実を区別することができない。だから、エピソード記憶にある事故まではないかなければ、危険であるヒヤリハット体験をもとする。その出来事を、事故が起きた場合の具体的なイメージをし、それによって「怖い」という感情に発展するのではないか。上記で説明した通り、その感情がより強まればよい。つまり、よりリアルな想像をさせることがこの方法では重要となる。

### 一―三 認知的不協和理論を用いる

「認知的不協和とは、矛盾する二つの認知をした場合に生じる不協和と呼ばれるストレス状態を、自分の認知を変化させることで減減させ、納得しようとする心理過程を指す。これは、アメリカの心理学者、レオン・フェスティンガーによって提唱された。」(資料6)

規則の意義や重要性を考えさせた後に、ディスカッションやカウンセリングなどで、強制的にその人の

平素の行為とのギャップを指摘して、不協和をあおる。その不協和は、そのギャップを埋める行動を促す。つまり、自転車規則違反をしている人に規則の重要性を述べさせた後に、普段違反していることを指摘すると、反発心で、規則を守るようになるという考え方である。

## 六．考えられる問題点

### 一 ― 罰則を厳しくする

先ほど、この方法には問題点があると述べた。その問題点とは、厳しすぎるルールは運用されにくいという点、心理的リアクタンスが働く点だ。

まず、「厳しすぎるルールはなぜ運用されにくい、というのは道路交通法改正前の自転車規則違反者に対するものを例に挙げると分かりやすい。改正前は、違反をしたら、懲役または罰金の罰則になり、裁判所に行き、その人は前科者になってしまふという厳しさがあつた。したがって、例えば、警察官が、右側通行をしている自転車を発見した際に、即座に罰金をとるのはあまりに酷だという心情からか注意だけで済ませるといふことが多かったという。」(資料7)このように、罪が厳しすぎると、罰する側は人間であるため、その人の心情に左右され、なかなか運用されにくいという点がある。そういう点があるため、道路交通法が改正されて運用はされやすくなったと考える。

『心理的リアクタンスとは、「人が自分の自由を外部から脅かされたときに生じる自由を回復しようとする動機状態の事である」。未成年者が、法律や、周りの大人から駄目なことだと教えられていて分かつて

いるにもかかわらず飲酒するのは様々な要因があるが、これが作用し、周囲の人々に反発しようとするための行動ではないかと言われている。』(資料8) 自転車の規則を守らない人が居るから、厳しくするとう考えでは、こういった反発が起こるだろうから、単純にルールを厳しくするということには、限度がある。

### 一―二 エピソード記憶を利用する

私は、この方法の問題点として、想像力に個人差がある点から、うまくいくとは限らないという点を考える。そのため、ヒヤリハット体験を聞くときにより鮮明なものにするため、細かく、その状況を聞く必要がある。

### 一―三 認知的不協和理論を用いる

認知的不協和理論は、自分の中の不協和、言い換えると矛盾の状態を解消するために何らかの行動や考えを変える。と言う事はつまり、必ずしも良い方向(この場合だと、違反をしないようにする)と言う働きが起こるわけではない。規則は大事だと思いが、自分が違反したときの、「言い訳」が自分を納得させることのできるものであれば、また違反してしまうのではないか。そのため、この場合においても誘導する側が上手く行わないといけない。



## 七. 問題点から見える課題

一一一に関して、罰則を厳しくするということが自体は理にかなった方法ではある。しかし、それを一方的に行つては上記のような抑止力にならない場合がある。そのため、規則やルールを決める場合や、それを強化する際は公正に行う必要がある。

一一二、一一三に関しては共通する問題点がある。どのようにして上手くルールを守るといふ方向に持つていくかという点、そういった方法をどのような機会で行うかという点だと考える。これを課題として問題点を踏まえたいうえでの私の提案を以下に記す。

## 八. 抑止力を利用した提案

①自転車の危険運転が体験できる施設を作る

②自動車の免許更新の際に、自転車の安全についての内容を盛り込む

まず、①について説明する。滋賀県に「クレフィール湖東」という、交通安全研修場がある。そこでは、車の構造的特性や人の行動特性による安全の限界をあらゆる交通シーンを専門のインストラクターの方がついて体験しながら、危険の回避に必要な安全運転の知識や技能を実践的に習得することが出来る。私は、その施設の自転車版を作れば良いのではないかと考える。なぜなら、実際に危険な体験、言い換えると、ヒヤリハット体験をしてもらうことは、一一二で述べたような抑止力になる。また、潜在意識を用いない

ので、想像力の個人差という問題はクリアできる。さらに、専門のインストラクターによる詳しい説明でより「怖い」、「危ない」という感情を煽ることが出来るので、より鮮明にエピソード記憶に記憶することが出来る考えたからだ。

しかし、①のような施設を作ったとしても、なんらかのきっかけがなければ、そこに行こうと思わないだろう。そのために②を考えた。まず、自動車の免許更新という機会を選択していることには理由がある。街で自転車の安全講習会などを行った場合、それに参加しようと思う人たちは、もともと安全に関して意識の高い人であろう。そういった人たちは、危険運転や規則違反を普段から行っていないと思う。危険な運転をしているのは、安全に関して意識の低い人たちだということは容易に想像がつく。しかし、意識の低い人にそういう機会があることを知らせても、きつと参加しようと思わないだろう。そのため、免許更新という不特定多数の人が訪れ、真面目に話しを聞いてくれる場面（ビラ配りや街頭での呼びかけでは無視をされる場合が多いと思うので）を利用すれば良いと考えた。

上記の一―二、一―三のような問題を十分に考慮したプログラム内容にすべきである。まず、認知的不協和理論を用いて、規則の重要性をチェックシート方式で用いて点数化し、そのあとに普段の自転車の運転状況を同じように点数化する。その点数の差が、認知的不協和の表れとなるだろう。また、エピソード記憶に残りそうな衝撃的な映像や写真を見せたりすることや、自転車によるヒヤリハット体験を出来るだけリアルにイメージしてもらおうような内容が良いのではないか。

①と②の対策には相互作用がある。というのも、自動車の免許更新に行った人が、自転車についての教

育を受けて、自転車は危ない乗り物なのだという認識を持つ。そして、①のような施設があるということを紹介し、行ってみようという動機を作り、実際に行って体験し、学び、規則を守ろうと思わせる。次の免許更新のときにまた、自転車の危険性について教育されて、改めて安全運転について考える、というようなものだ。つまり、②できっかけを作り、①に行き、学び、体験し安全運転の意識が向上するということだ。

特に私が注目するのは、小中高生以外の、自転車の安全講習を受けなくなった世代だ。そういう世代の人たちは、規則を守るという気持ちが無くなっていると思うので、こういう場で改めて体験して、学ぶということが重要だと考える。

従って、児童や生徒とその保護者が一緒にこういった体験をするのが良いと思う。その理由として、「身近な人の行動は本人の行動に影響を与えるところからだ。中でも、人生初期の人格形成気を共に過ごす家族の影響は大きいという。」つまり、保護者が違反行動や危険運転をしていたら、子どもも真似をしてしまうし、反対に安全運転をしていれば、子どもはそれを真似るといふことだ。

参加した後に、近所の人や友人、参加しなかった家族に体験の話しや感想を言うことで、それを聞いた人がわずかでも興味を持ち、参加することに繋がれば良い。参加者が増えていけば、地域単位で問題を考えるきっかけになるのではないか。

警察の取り締まりにも限界があるという現状であるため、ばれさえしなければ、危険運転や違反をしても良いというような雰囲気が出てしまいがちだ。けれど、その地域でその問題に取り組んでいけば、そ

れ自体が抑止力になり、違反する人が目立つようになるのではないか、また、警察以外にも注意する人が出てくるだろうと考える。

問題となるのは、これらにかかる費用についてだ。上記で述べたクレフィール湖東は総工費が約六〇億円と言われている。自転車用なのでそこまでの費用は掛からないかもしれないが、ある程度はするだろう。しかし、違反による事故でかかる費用と対策にかかる費用を計算してどちらがお得か考えたと解決できず。将来的に、危険運転の体験をした児童、生徒が家庭を持つようになったとき、こういった施設に行くという慣習が出来ていけば、それはいつしか文化になり、違反する人が少なくなっているということもあるのではないか。長期的に考えて、費用は掛かるが上記の対策をしても良いと考える。

## 九. おわりに

自転車の安心・安全の利用の普及の最もシンプルな答えは、「自転車に乗らないこと」だろう。誰も自転車に乗らなかつたら絶対に事故は起きないし、誰も傷つかない。しかし、自転車に乗ることはたくさんの利便性や、利益があり、私たちの生活にもたらず。その部分しか考えていないから、簡単に規則を違反したり、危険な運転をしたりするのではないだろうか。自転車はその気がなくても、人に怪我をさせたり、場合によっては命を奪ったりすることが出来る危険な乗り物だ。それを、子供から高齢者まであらゆる世代の人が免許なしに乗っているということを意識することが重要である。

本稿では「知っているのに規則違反する」ということを中心に記述したが、それは、意図的に起こして

いる行為であるため、その意識や考えを変えることが出来れば行動も変えることができるのではないかと考えたからだ。

体験型の施設を作ることに関して、そこまでする必要はないと考える人も居るかもしれない。しかし、自転車は自動車と同じ車両の一種だから、そういった施設があってもおかしくはないと考える。寧ろ、危険な乗り物だということを理解してもらうためには、百聞は一見に如かずという諺があるように実際に体験することが一番の近道であり、現状への打開策となるだろう。

将来的には、自転車の通行環境などのハード面が向上して、より規則が守りやすくなり、また、自転車の利用者も、それに伴っている状態になっていることを望む。そうなれば、歩行者も自転車も両方が安心できるような状況になるだろう。

### 参考文献、参考資料

1. 警視庁交通局：「平成26年の交通事故発生状況」（PDFファイル）  
 入手先URL [https://www.npa.go.jp/pressrelease/2015/03/20150319\\_02.html](https://www.npa.go.jp/pressrelease/2015/03/20150319_02.html)  
 (二〇一五年八月一〇日アクセス)
2. 産経ニュース：「自転車と衝突、2時間後に女性死亡」大学生『イヤホンして運転と説明』千葉県警  
 入手先URL <http://www.sankei.com/affairs/news/150611/af1506110052-n1.html>  
 (二〇一五年八月一〇日アクセス)
3. 警察庁：「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」アンケート集計表（PDFファイル）

- 入手先URL <http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/index.htm>  
(2015年8月10日アクセス)
4. 編著者 岡本 浩一・今野 裕之, 発行所新曜社  
「リスク・マネジメントの心理学 事故・事件から学ぶ」 <http://www.shoin.co.jp/risuku-manajement-no-psikogaku/>
5. 編著者岡本 浩一・今野 裕之, 発行所新曜社:「リスク・マネジメントの心理学 事故・事件から学ぶ」 p262～236
6. マーケティングWiki:「マーケティング用語集」:「認知的不協和」  
入手先URL <http://jma2.jp.org/wiki/index.php/%E5%8D%94%E5%92%8C%E5%8D%94%E5%92%8C>  
(二〇一五年八月一七日アクセス)
7. 著者 ジェラルド・J・S・ワイルド, 訳者 芳賀 繁, 発行所新曜社  
「交通事故はなぜなくなるらないか リスク行動の心理学」 p230～p234
8. 著者 ジェラルド・J・S・ワイルド, 訳者 芳賀 繁, 発行所新曜社  
「交通事故はなぜなくなるらないか リスク行動の心理学」 p235～236
9. 内閣府:「国民生活白書 消費者市民社会への展望―ゆとりと成熟した社会構築に向けて―」 p52 身近な人の行動が本院の行動に影響を与える可能性  
入手先URL [http://www5.cao.go.jp/seikatsuu/whitepaper/h20/10/pdf/01\\_honpen/](http://www5.cao.go.jp/seikatsuu/whitepaper/h20/10/pdf/01_honpen/)  
(二〇一五年八月一七日アクセス)

平成二十七年 懸賞論文

## 「自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか」応募要項

### 1 テーマ

「自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか」とする。テーマ設定の趣旨は別記のとおりであるが、応募に当たっては、論点を個別的な問題に絞り込み、テーマをそれに応じたものに適宜変更することとして差支えない。

### 2 応募資格

特に限定しない。

### 3 応募規定

- (1) 応募論文は、
  - パソコン（ワープロ）で作成する場合の書式はA4判縦（横書き）、三五字×三〇行、文字サイズは一二ポイントとし、そのまま打ち出すこと。
  - 市販の原稿用紙を利用する場合は、A4判、四〇〇字詰めとする。作成に当たっては、黒インクの筆記用具（万年筆、ボールペン等）を使用すること。また、書式は、横書きでも縦書きでもよい。
  - 用語の統一、パソコン（ワープロ）利用による語句の変換ミスには留意願います。

- (2) 原稿の総字数は八〇〇〇～一二〇〇〇字（統計、図、表は別）とし、必ず目次及び八〇〇～一二〇〇〇字の要約を付ける。**文字数は厳守のこと。**
- (3) 応募論文の表紙には、必ず次の事項を明記する。

- 住所（フリガナ、郵便番号）
- 電話番号（自宅・携帯電話、FAX、e-mailがある場合は、番号やアドレスを明記する。）
- 氏名（フリガナ）
- 生年月日（年齢）
- 性別
- 職業等（勤務先、役職名又は学校名、学部、学年等）
- 論文のテーマ（個別的な論点に応じたテーマで可。）

※応募論文が未発表のものであることを示すために、「この論文は、未発表のものである。」と明記する。

- (4) 他の著書、論文等を引用した場合は、引用箇所とその出典を明記する。
- (5) 応募は一人一編とする。
- (6) 応募論文の著作権は公益財団法人公共政策調査会に帰属し、応募論文は返却しない。

#### 4 締切り

平成二七年九月四日（金）（当日消印有効）



## 5 応募及び問合せ先

〒一〇二一〇〇九三 東京都千代田区平河町二一八一〇 平河町宮川ビル内

(公財) 公共政策調査会 (URL: <http://www.cpp-japan.org>)

電話 〇三(三二六五)六二〇一 FAX 〇三(三二六五)六二〇六

## 6 発表及び表彰

- (1) 平成二七年一二月中の読売新聞に入選者名を発表し、併せて入選者には直接通知する。また、最優秀論文については、平成二八年一月中の読売新聞にその要旨を掲載する。
- (2) 原則として、最優秀賞一編、優秀賞二編、佳作数編を決定し、入選者には、次により賞状及び副賞を贈呈する。
  - ・ 最優秀賞 一編 賞状及び副賞(二〇万円)
  - ・ 優秀賞 二編 賞状及び副賞(一〇万円)
  - ・ 佳作 数編 賞状及び副賞(五万円)

なお、優秀賞以上の受賞者には、読売新聞社から「読売新聞社賞」が贈呈される。

- (3) 平成二八年一月中に授賞式を行う。

## 7 選考委員

- ・ 片桐 裕 (公益財団法人公共政策調査会理事長)
- ・ 小宮 信夫 (立正大学文学部教授)

・鈴木 春男（千葉大学名誉教授）

・鈴木 基久（警察庁交通局長）

・名和 振平（警察大学警察政策研究センター所長）

・坂東真理子（昭和女子大学学長）

・宮崎 緑（千葉商科大学国際教養学部教授／学部長）

・山腰 高士（読売新聞東京本社社会部長）

（五十音順、敬称略）

## 8 共催

警察大学警察政策研究センター

## 9 後援

警察庁、読売新聞社

## 10 協賛

一般財団法人全日本交通安全協会、公益財団法人日本交通管理技術協会

## 「別記」 「自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか」 ～テーマ設定の趣旨

自転車は、簡便な交通手段として、幼児から高齢者にいたるまで幅広く利用され、特に、最近では、環境にやさしい乗り物として注目されている。しかし、他方で、交通ルールを無視し、傍若無人に走行する自転車も多く、悲惨な交通事故も発生している。

自転車の関連する交通事故は、件数こそ減少しているものの、全事故に占める割合は約二割（平成二六年中の全交通事故件数五七三、八四二件のうち、自転車関連の事故は一〇九、二六九件で、全体の一九・〇％）となっており、その約五分の三（六三・八％）は自転車側に何らかの法令違反が認められる。

このうち最も多いのは、「自転車対自動車」の事故で、全体の八割以上（八四・四％）を占めるが、「自転車対人」の事故も、二、五五一件発生し、これは一〇年前とほぼ同数で、他の類型の交通事故が減少しているのに対し、この類型の事故は減少していない。加えて、自転車にはナンバーの表示や保険加入が義務付けられていないこともあり、「自転車対人」の事故は、この二、五五一件以外にも多数発生しているものと推測され、また、歩行者が死亡し、又は重傷を負う事故も見られるが、自転車利用者の賠償能力が低いなどにより、被害者に十分な救済がなされていないケースも多い。

道路交通法上自転車は車両であり、原則として車道を通行しなければならず、自動車とほぼ同様の交通ルールが適用されるが、信号無視、飲酒運転、スマートフォンを見ながらの運転等の危険な違反が多々見られる。他方で、自転車は、歩行者とともに交通弱者と位置付けられ、標識により通行が許されるなどの

場合は歩道を通行することができ、その場合、徐行し、歩行者の通行を妨げてはならないなどのルールが定められているが、これが遵守されていないケースが多い。このほか、整備不良やそもそも構造上問題のある自転車による事故も発生している。

このような情勢を受け、国、地方自治体、学校、警察等では、自転車利用者に対する交通安全教育の推進、自転車と歩行者又は自動車等との分離を図るための自転車専用道等の整備、自転車利用者の指導取締りの強化等を推進するとともに、平成二五年の道路交通法の改正において、自転車乗車中に悪質な違反を行って三年以内に二回以上検挙された者については講習の受講を命ずる制度を創設するなど、様々な対策を推進しているところである。民間事業者においても、従業員に対し交通安全教育を行うなどの対策を講じているものもある。

こうした現状を踏まえ、自転車利用者には交通ルールを徹底し、マナーの向上を図るためにはどのようにすべきか、安全で安心な自転車の通行環境をいかに整えるべきか、自転車に係る交通事故の被害者の救済はいかにあるべきかなど、自転車の安全・安心な利用の促進方策につき提言を求めらる。

## 平成二七年度懸賞論文

### 「自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか」応募者一覧

(氏名・年齢・性別・職業・テーマ)

新井 梅子(77) 女・主婦

自転車乗りの実際から解決策を模索する

荒川 雅子(59) 女・

人の心とバランスとは いったい何？

飯塚 宏之(58) 男・無職(元中学校教諭) 安全・安心の意味を理解した自転車運転

五十嵐平八(69) 男・パート 社会全体での車に対する子どもへの安全

池井 優(80) 男・大学名誉教授 「自転車事故大国日本」からの脱却

～できることから始めよう～

上田 晴邦(37) 男・警察官 誇りと使命感を持って、安全安心な交通社会の実現に向けて

上野 貴弘(37) 男・警察官 まちの子供を自転車事故から守るために

～北海道ニセコ町における取組み～

内田 務(55) 男・フリーコピーライター 自転車の安全・安心な利用法

宇根元崇泰(41) 男・郵便局員 自転車の安全をどう普及させるか

多久 栄一 男・ 自転車の安全・安心をどう普及させるか

奥野 耕志 (51) 男・会社員

自転車は歩行者、自動車の共存の中にあること

奥村 一美 (55) 女・芸術活動

自転車と安全と例外的なケース

小原 広行 (47) 男・地方公務員 (警察官) 自転車利用の安全性を向上させる方策

金森 勝也 (83) 男・大学名誉教授 歩行者を事故から守り死傷させない自転車、車両の運行はどうあるべきか、その対策についての考察

～

菊池 信子 (79) 女・無職 自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか

風を集めて

北原 明良 (64) 男・会社員 自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか

今後の自転車社会の在り方

熊谷 慶喜 (66) 男・アルバイト 自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか

～ 自転車事故の被害者・加害者を減少させる為に～

合戸 泰史 (38) 男・警察官 自転車を凶器と化させない日本社会を作る

後藤 康祐 (35) 男・警察官 自転車と自動車共存できる走行空間をどのように構築するのか

～ 車至上主義から道路交通文化の時代に向けて～

後藤 麻理子 (31) 女・警察官 命はひとつ、自転車の安全利用にむけて

澤田 公德 (54) 男・(独法) 職員 はじめての乗り物の自転車が、生涯ベストフレンドであり続けるために

～

塩見 一剛 (77) 男・無職 自転車を安全に利用するために必要なこと

清水 洋子 (65) 女・主婦

鈴木 努 (58) 男・公務員 (警察官)

住友	厚司 (45)	男・自営業
関	敏広 (58)	男・会社員
高木	勇 (65)	男・自営業
高橋	愛 (23)	女・大学生
高橋百合江	(70)	女・主婦
高橋	嘉子 (58)	女・小学校教諭
館野	史隆 (44)	男・自営業
當麻	武男 (85)	男・無職
渡会	克男 (66)	男・無職
長島	幸二 (82)	男・無職
中山	利雄 (67)	男・パート
西田	泰 (64)	男・特別研究員
二宮	秀太 (21)	男・大学生
野崎	健二 (36)	男・警察官
橋本	鎮彦 (39)	男・警察官
服部	雅充 (60)	男・会社員

世代別自転車の安全対策普及

自転車の安全利用

自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか

自転車ルールと実態の乖離の再生産スパイラル脱却にむけて

自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか

自転車・自動車・歩行者に安全・安心な自転車

高齢者を自転車事故から守るための私の提言

（父の経験から思ったこと、考えたこと、学んだこと）

自覚うながすナンバープレート

エコな交通手段である自転車のさらなる普及のために

老人の目から見た安全・安心の提案

自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか

自転車事故対策の一案～総合的安全教育と交通手帳の提案～

自転車加害事故における高額賠償金発生と自転車保険加入の必要

性

自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか

自転車の正しい交通ルールを普及させるために

自転車を安全な乗り物とするために

- 原山 千廣(49) 男・教員 自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか  
 姫嶋 祥光(41) 男・警察官 自転車利用者に対する交通安全教育  
 藤井健太郎(39) 男・中学校教諭 中学校での安全な自転車利用を促進する教育活動  
 〔学校から地域社会への普及をめざして〕
- 眞方 武志(44) 男・中学校教諭 自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか  
 増田 澄(59) 男・地方公務員(警察官) 自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか  
 松尾 善清(58) 男・地方公務員 自転車の安全で安心な利用をどう普及させるか  
 三本 照美(59) 男・人文鑑定調整官 自転車が共存できる生活環境づくり、そしてこれから  
 宮田 博文(60) 男・警察官 自転車の安全・安心な利用をどう普及させるか  
 山崎 一美(41) 女・行政職員(警察) 自転車事故に対応する新たな保険制度の構築について  
 山田 文江(64) 女・主婦 自転車運転免許の制度化  
 山本 純子(61) 女・会社員 自転車運転危険行為の総合的考察  
 山本 泰弘(29) 男・地方行政官 自転車に「善きこだわり」を  
 〔「最新モデル自転車試乗イベント」の提案〕
- 吉岡 敏郎(74) 男・無職 抑止効果を考える  
 吉松 幸彦(46) 男・求職活動中 自転車の安心・安全な利用を使用者に促すための提言  
 和田 千明(21) 女・大学生 規則違反から自転車の安全を考える



この懸賞論文募集事業及び論文集は、一般社団法人全日本交通安全協会、公益財団法人日本交通管理技術協会の助成により実施し、作成されたものです。

また、左記の企業のご支援を得ています。

- あいおいニッセイ同和損害保険株式会社  
 アクサ生命保険株式会社  
 旭化成株式会社  
 安全サポート株式会社  
 イオン株式会社  
 ウシオ電機株式会社  
 鹿島建設株式会社  
 関西電力株式会社  
 九州電力株式会社  
 京セラ株式会社  
 近鉄グループホールディングス株式会社  
 株式会社クラレ  
 株式会社クレディセゾン  
 株式会社ゲームカード・ジョイコホールディングス  
 株式会社神戸製鋼所  
 株式会社小松製作所
- 株式会社SANKYO  
 清水建設株式会社  
 昭和電工株式会社  
 新日鐵住金株式会社  
 住友化学株式会社  
 セイコーエプソン株式会社  
 セコム株式会社  
 株式会社セブン&アイ・ホールディングス  
 セントラル警備保障株式会社  
 総合警備保障株式会社  
 損害保険ジャパン日本興亜株式会社  
 大成建設株式会社  
 株式会社たいよう共済  
 株式会社大一商会  
 大日本印刷株式会社  
 中国電力株式会社

- 中部電力株式会社  
 株式会社電通  
 東海旅客鉄道株式会社  
 東京海上日動火災保険株式会社  
 東京ガス株式会社  
 東京地下鉄株式会社  
 東京電力株式会社  
 株式会社東芝  
 東武鉄道株式会社  
 東北電力株式会社  
 トヨタ自動車株式会社  
 名古屋鉄道株式会社  
 南海電気鉄道株式会社  
 西日本旅客鉄道株式会社  
 日産自動車株式会社  
 日新火災海上保険株式会社  
 株式会社日清製粉グループ本社  
 日本ガイシ株式会社  
 日本製紙株式会社  
 日本生命保険相互会社  
 日本電気株式会社
- 日本電信電話株式会社  
 野村ホールディングス株式会社  
 パナソニック株式会社  
 株式会社博報堂  
 阪急電鉄株式会社  
 阪神電気鉄道株式会社  
 東日本旅客鉄道株式会社  
 株式会社日立製作所  
 富士通株式会社  
 本田技研工業株式会社  
 三井住友海上火災保険株式会社  
 株式会社三井住友銀行  
 三井住友信託銀行株式会社  
 株式会社三菱東京UFJ銀行  
 三菱UFJ信託銀行株式会社  
 三菱電機株式会社  
 明治安田生命保険相互会社  
 森ビル株式会社  
 株式会社リコー  
 株式会社りそな銀行

懸賞論文論文集

自転車の安全・安心な利用を  
どう普及させるか

平成二八年二月発行

発行 公益財団法人公共政策調査会

〒一〇二一〇〇九三

東京都千代田区平河町

二丁目八番一〇号

電話 〇三―三三二六五―六二〇一

FAX 〇三―三三二六五―六二〇六

印刷 中和印刷株式会社

〒一〇四一〇〇四二

東京都中央区入船

二丁目二番一四号

後援 警察庁

後援 読売新聞社

(協賛)(一財)全日本交通安全協会

(公財) 日本交通管理技術協会