

自転車の安全教育の在り方に関する研究

— 中野区鷺宮地区における調査 —

○谷田貝一男¹⁾、橋本修左²⁾

¹⁾日本自転車普及協会自転車文化センター、²⁾武蔵野大学人間科学研究所

1. はじめに

自転車安全利用指導講習会は警察、自治体、学校、公益団体、地域民間団体等が主催並びに共催して開催されている。その講習方法は様々あるが、大別すると次の4通りである。

①講義形式 ②乗車による実技 ③シミュレーターの利用 ④スタントマンによるスケアードストレイト

講習内容は概ね、自転車の交通ルールの習得とルール違反によって起こり得る危険性を周知させるものである。その一方で、警察庁による自転車の法令遵守状況調査¹⁾は表の通りであるが、それによると一部のルール以外は85%以上の認知度である。このため、従来の講習方法・内容では十分な指導成果が得られていないと感じている人もいたが、その一例として、中野区鷺宮地区の人たちが挙げられる。

表 自転車の法令遵守認識状況

法令内容	認知度
夜間のライト点灯義務	99%
飲酒運転の禁止	97%
携帯電話使用・傘さし運転禁止	94%
車道の左側通行	93%
自転車は車道が原則、歩道通行は例外	92%
歩行者・自転車専用信号機の遵守	92%
一時停止の義務	88%
歩道は歩行者優先・自転車は車道寄りを徐行	86%
歩道通行できるときの条件	60%

同地区は西武新宿線鷺宮駅を中心として東西2.5km、南北2kmの範囲である。かつては交通ルールの習得を目的とした安全利用指導講習会が数回実施されていた。同時期に演者は、従来の講習会とは異なる方法、すなわち地域の通行環境に基づいた内容の講習会を各地で行っていた。

こうした背景により、平成24年7月から中野区鷺宮地区の区民センター等の依頼で、地域の通行環境を配慮した自転車の安全利用に関する講習会を3回行った。今回の発表はその講習会の特徴を報告する。

2. 講習会開催にあたっての事前調査

事前に地区の人たちの意見を聞きながら、地区内の道路環境並びに自転車を中心とした通行状況調査を

6回行い、その結果を講習会の主たる内容に反映させた。地区の道路環境と自転車を中心とした通行状況は次の通りである。

2-1. 幹線道路

中杉通り(車道の幅員6m・歩道の幅員片側1.2m)と新青梅街道(車道の幅員10m・歩道の幅員片側1.8m)の2本があり、いずれも車道は上下各1車線で自動車・バイク(以下車両と記す)の通行量は多く、歩道は自転車通行可である。特に中杉通りはバス通行量が多く、通行時にはバス側面と歩道との間の車道に空間がなくなる(写真1)一方で、歩道は終日歩行者の通行量が多い。このため、自転車は車道・歩道のどこをどのように通行したらよいかという問題が地区の人たちの中に存在している。



写真1 中杉通りでのバス通行時の車道空間

2-2. 生活道路

幅員が4m以下と6m前後の道路が混在している。概ね直線道路が多く、6m前後の道路にはガードレールやポールのない路側帯が設置されている箇所が多いが、歩道が設置されている箇所は極めて少ない。車両の通行量は1時間当たり朝間時を除くと、全域で15台前後が多く、信号機の設置している交差点が極めて少ない。

2-3. その他の状況

なだらかな坂が多い。踏切は朝夕のラッシュ時間帯で遮断機の下りている時間が長く、上がった際は車両・自転車・歩行者が混在しながら通過する。商店街における道路への商品のはみ出しが多く、通行の妨げとなっている。地区内には2駅あるが、その周辺には民間を含めて小規模な自転車駐輪場が散在し、その設置数は増加している。このため、24年には中杉通りの歩道上に多数の放置自転車があったが、25年末にはほとんどなくなった。

2-4. 幹線道路における自転車通行状況

新青梅街道は車道左端に自転車通行空間があるにも関わらず、歩道における歩行者が少ないため、自転車の歩道通行がほとんどである。これに対して、中杉通りは車両の通行状況によって自転車は車道通行と歩道通行に分かれる。

2-4. 生活道路における自転車通行状況

24年～25年には右側通行も多く認められた。しかし、26年に地区内の3カ所の十字路・丁字路でそれぞれ1時間における通行状況を調査した結果、直進車両351台のうち、左側通行は92%であった。しかし、交差点手前での一時停止は皆無で、徐行も極めて少ないが、交差点通過中の左右の確認はある程度認められた。

また、左折時・右折時直前の通行路も調査した結果、左折車両62台のうち左側通行は95%、右折車両66台のうち右側通行は76%であった。

3. 講習内容

講習会は、事前調査で撮影した写真を利用しながら、講義形式により次の順番で解説を行った。

①道路を車両通行量の違いと歩道の有無により、幹線道路と生活道路に分け、道路別に通行環境の特徴を解説する。

②自転車利用者並びに歩行者の立場として、事故を誘発させる原因を自転車の利用状況の中から、3つに分けて事例を提示する。

事例1: 法令違反を知りながら、あえて違反をする(写真2: 信号無視)

事例2: 違反であることを知らなかった(写真3: 横断歩道での乗車通行)

事例3: 無意識に行っていることが違反であった(写真4: 右折時の右側通行)



写真2 左右確認後に信号無視して通行



写真3 歩行者がいるにも関わらず乗車通行



写真4 右側通行しながら右折する

③調査時に遭遇した危険な場面や危険な行為例を提示する。

事例4: 交差点における自転車と車両・歩行者とのヒヤリハット(写真5)



写真5 自転車とバイクが衝突寸前となった瞬間

事例5: 歩行者の間を自転車が通行する

④通行に際して注意が必要な箇所並びに通行環境に基づいた安全利用方法を提示する。

4. 本講習による効果

主催者によるアンケート結果から、次の効果が認められた。

①地区内の危険箇所・注意すべき箇所がわかった。

②ルールを知っていても、違反してしまう意識・心理状況が理解できた。

③この結果として、身近な場所で起きた危険な状況が示されたことで、事故に会うかもしれないという意識が持ちやすくなり、自転車の安全な乗り方が具体的にわかった。

反面、地域の通行環境を配慮した自転車の安全利用に関する講習会では、講習会前の綿密な事前調査が必要で、時間も要する。また、危険箇所・注意すべき箇所はあくまでも演者の調査に基づくもので、他にもある可能性は高い。さらに安全通行対策も一般論的になりがちで、地区住民ならではの対策や要望は講習会に反映されない。

1) 自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査の実施結果 警察庁 2012年

----- << 連絡先 >> -----

谷田貝一男
日本自転車普及協会 自転車文化センター
〒141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1
電話 03-4334-7953
FAX 03-4334-7958
E-mail: yatagai@jifu.jp