

平成28年10月27日

平成28年度 交通安全フォーラム

みんなにやさしい自転車の安全運転
～ルールを守ろう、もしもに備えよう～

基調講演

「自転車からつくる安全・安心・明るい社会」

元筑波大学大学院 人間総合学部教授

吉田 章

内閣府



御来場の皆様、こんにちは。

まずは、かくも格式の高い会におきまして、このようにお話をさせていただくことに、大変大きな喜びを感じております。どうぞよろしくお願いいたします。

今回、「平成 28 年度交通安全フォーラム」ということで、和歌山市にお邪魔しております。

このフォーラムは、今回で 36 回目だそうです。ということは、36 年前の昭和 56 年にこのフォーラムが始まったということでもあります。そこには、それなりの背景がございました。それは、後からゆっくりと振り返ってみたいと思います。

36 回のうち、2 年前に岡山県で行ったことを最初としまして、今回が自転車をテーマとする第 2 回目の開催ということになっております。それら自転車にまつわるさまざまな話題、問題が今日、社会的に看過できない状況にあるということと同じように、我々は、近畿地区に 1 つの大きな期待を抱いております。決して知事がおっしゃるように、喝を入れにきたわけではございませんので、皆様方の御理解と今後の御協力に、大きな期待を持っているということでございます。

というのは、近畿地区、近県、例えば京都におきましては、インバウンドといって、今、外国からの観光客の皆様が多数お越しになるわけですが、自転車を用いて京都市内を見学したい、そして自転車でガイドするための専門的な組織も生まれ

ているのです。そういった流れが関東にも影響を与えておりまして、最近、自転車で観光したいと申される外国からの観光客の方がどんどん増えております。

大阪におきましては、御堂筋に立派な自転車専用レーンというものが、最近設けられました。それをどんどん延ばしていくという計画があります。

御当地、和歌山におきましても、和歌山駅の東口になるのでしょうか、まだ短くはありますけれども、専用の自転車レーンというものが、最近新しく設けられました。皆さん、御存知でしょうか。まだ、多くの県民に広まっていないかも知りませんが、自転車専用レーンをどんどんと増やしていこうという計画になっております。

また、兵庫県はある一つの先進地区です。それは何かと言いますと、障害者に対するノーマライゼーションという考え方からの2人乗り自転車です。これも後で話しますが、お子様を乗せる2人乗りではないのです。オリンピックなどの競技でしか行われていません。タンデムといいまして、2人で漕ぐ自転車です。それは、視覚障害の方々にも、風を切るさわやかさ、体でいっぱい汗をかく爽快さ、それを味わっていただくということで、積極的に取り組まれておりますし、最近では、自転車の保険について、条例において制度化するという取組を我が国で最初にスタートされております。

お隣の奈良県におきましては、レンタサイクル、シェアサイクルというものがどんどん拡大整備されつつあります。御当地、和歌山県では、先ほど申し上げましたように、今のところ、まだ駅の東口に自転車専用レーンができたばかりであります。既に紀ノ川の一部にも、サイクリングロードがございます。それをどんどん広げていこうという、計画があります。

そういったところで、これからの我が国全体における、自転車政策、自転車行政に対して、今回、和歌山で開催させていただくということは、非常に大きな意義と影響力を持つものでございます。



和歌山のお城がある風景というのは、よろしいもので落ち着きます。私は、名古屋の出身でございますからお城に親しみを持っており、風格を感じる和歌山城、非常に落ち着きます。先日和歌山に訪問した際、初めて乗りましたが、たまちゃん電車です。これに乗って、交通センターまでお邪魔しました。残念ながら終点まで行けなかったのですが、ぜひ今度は、機会を見つけて、終点まで行きたいです。これも非常に全国的に話題になっております。

先週の日曜日には、南紀白浜の三段壁で、我が国で初めてのクリフダイビングが行われました。この断崖から海に飛び込むのです。水面から28メートルという高さから、ぐるぐる回ったり、ひねったりして、海の中に飛び込むのです。ここにざっと5,000~6,000人の人たちが集まっておりまして、地元の方もこんなに皆さん集まるとは思ってもなかったとおっしゃっていました。

そんな和歌山県、今までなかなか身近に親しむ機会がなかったのですが、このような機会をいただいて、和歌山県はいいところだ、住んでよし、訪れてよし和歌山県ということで、ますます愛着が持てる県になっていきたいものと感じました。



駅を降りますと、すぐその地下にこういった、「わかちかレンタサイクル」というものがあり、1回500円で、1日中自転車に乗れるわけです。また、1冊100円のこのようなガイドブックで、いろんなコースも丁寧に説明してあるのです。既に準備は整っています。あとは、和歌山は、自転車で楽しむにはもってこいだということ全国にアピールできればいいと思っております。

本日の主題

みんなにやさしい自転車の安全運転

- ・ ひとの安全
- ・ 社会の安全
- ・ 地球の安全

ルールを守ろう、もしもに備えよう

- ・ 故障
- ・ 事故
- ・ 災害

基調講演 ⇒ パネルディスカッション

さて、本日のフォーラムは、テーマとして「みんなにやさしい自転車の安全運転～ルールを守ろう、もしもに備えよう～」ということで、このテーマについての共

通理解から進めていきたいと思います。

みんなにやさしい、このときの「みんな」は、どの範囲のみんななのだろう、誰のことなのだろうというところです。近くにいるみんな、複数、それも大切ですが、私達は、よく安全、または健康ということを考えますときに、人の健康、社会の健康、地球の健康という言葉を使います。

人の健康は、その身の周りにある社会の健康がないと、本当にその人の健康は成り立たない。その社会というものは、ベースとなっている地球全体が健康な状態、最近では自然保護などによく言われますけれども、それも含めて、地球全体が健康な状態にならないと、社会の健康というものも生まれません。みんな連携しているのです。自分の毎日の血圧、脈拍、それも大切ですが、やはり自分の健康を裏づけ、保持するためには、その背景となるバックグラウンド、ベース、そういったところからも気にする視野を身に着けた、自分の健康を考えましょう。

同じように、安全の問題も、まずは自分の身の安全、これが一番大切ですが、自分だけがよければいいという考え方ではないのです。自分の身の安全は、周りの人との協調、連携によって、初めてその安全というものは保たれるのです。社会の安全というものは、地球全体がいろいろな災害を初めとする心配事もなく、安全な地球に保障されると、一層安全というものも質が高まり、確率も高まるという考え方で、そういった広い視野を持った、「みんな」という捉え方をしていきたいと考えています。

また、ルールを守ろう、もしもに備えようという、その「もしも」とは何だろう。例えば、最近地震が多いです。この地震も「もしも」です。また、台風もいつ来るかわからない。これも「もしも」ですが、自転車のことで考えますと、まず多くは、事故のことを考えます。そして、事故はいろいろな形で発生します。

その詳しいことは、今後、パネルディスカッションで扱いますが、その1つの引き金ともなる故障、事故にまで至らなくても、ツーリングに出かけた途中、あるいは通学、通勤の途中で、故障したら困りますね。遅刻するかもしれません。ですから、まず故障しないようにというのも、もしもに備えるという1つの姿勢になります。もちろん、事故は起こさないようにすることです。

自転車の場合には、十分整備もし、気をつけて事故が起こらないような乗り方をしているのですが、突然の自然災害、急な嵐であるとか、そういったことが起きたときにはどうするかということも、備えの中の1つに心得て、準備をし

て、自転車に乗りたいという形で、「もしも」のことを考えていきたいと思います。



そういうところで、ここまでが落語でいういわゆる「まくら」です。いよいよ本題に入らせていただきます。「自転車からつくる安全・安心・明るい社会」というものをテーマにして、お話を始めさせていただきます。

大学では、体育の分野で、アウトドアスポーツ、野外教育というものを専門として、担当してまいりました。春夏秋冬、海から山まで、自然とともに過ごし、積極的な身体活動を行うというのが、私の専門領域でした。その1つとして、サイクリング、自転車に乗って、いろんなところへ出かけました。そういったことから、サイクリングの安全管理を仕事の1つとさせていただくことになりました。そして、全日本交通安全協会では、全国の自転車安全指導員の方々のお世話をさせていただいております。

地元茨城県では、県内の交通安全についても、数年前から通学路安全対策を初めとしまして、最近では、今年度からはじまりました、第10次交通安全計画の策定に取り組ませていただきました。

自転車の位置付けと社会的背景(変遷概史)	
明治12年	我が国最初の自転車輸入
昭和初期	実用的価値による自転車の普及(第1次ブーム)
戦後	産業復興の原動力(国内自転車業界の急成長)
昭和30年代	サイクリング・ブームとしての展開(第2次ブーム)
30年代後半	モータリゼーション時代へ突入
昭和35年	道路交通法施行
昭和45年	第1次交通戦争(死者数16,765人) 交通安全対策基本法制定 自転車の歩道通行可(道路標識による指定)
昭和48年	大規模自転車道整備事業(国土庁)
昭和50年	全日本交通安全協会自転車安全教育推進委員会設置
昭和53年(1978)	普通自転車の定義(交通の方法に関する教則)
昭和60年代	自転車利用形態の多様化(健康志向・自然志向への目覚め)
平成4年	第2次交通戦争(死者数11,451人)

そんなことから、まず簡単に、自転車の位置づけと社会的背景ということで、その変遷について、ざっとおさらいをさせていただければと思います。

そもそも自転車というものが、いつごろから、この世に生まれてきたのかというところではありますが、記録として確かめられたのは、明治初期です。外国から自転車というものを導入しました。その後、昭和初期、まず我が国においては、実用的価値を主体とする自転車の普及が急速に進みました。産業のための自転車です。その当時の自転車は、色は真っ黒、タイヤも太く、荷台が随分がっしりとしておりまして、後ろにリヤカーを引っ張って、荷物を運搬するというトラックの役目をしておりました。戦後におきまして、ある時期まで、我が国の復興の原動力として、この自転車が十分役立ちました。実際に産業面で役立ったということと、それだけ自転車のニーズが社会的に生まれましたから、自転車産業も急速に伸びて、我が国の経済的復興の1つの柱となりました。そういった時代を私は第一次自転車ブームという形で位置づけました。

その後、昭和30年代に入りまして、我が国にも多少戦後復興に余裕の兆しが見えてまいりました。将来に対しての明るい希望を皆さんが持つようになり、自転車も実用的価値以外に、趣味としての価値が認められるようになりました。それまでは、黒一色でしかなかった自転車が赤だ、青だ、黄色だという、色付きの自転車になって、荷台も小さなものになっていきました。荷物を載せることよりも、自分が走るということが目的となり、それが第二次のサイクリングブームとなりま

した。御年輩の方だとお分かりだと思いますが、当時、小坂一也という歌手の「青春サイクリング」という流行歌がヒットしました。テレビがまだなかった時代ですから、ラジオで毎日のように流れておりました。「緑の風を」という歌詞で始まるのですけれども、御存知の方はどれくらいいらっしゃいますか。(挙手あり)ありがとうございます。今日は、田川寿美さんが生出演でございますので、サイクリングの歌というのがあったのですが、御存知ですかと聞いたら、「知っています。」ということでびっくりしました。まさか、お生まれになるずっと前のはずですけれども、さすがはプロです。御存知でした。

その後、30年代後半から、モータリゼーションが始まり、大衆車と呼ばれる国産車が、急速に増えてきて、それまでは憧れの存在、高嶺の花であったマイカーというものが、現実のものになってきた時代ということです。それと同時に、深刻な問題になりましたのが、交通事故です。これは捨て置けないということで、昭和35年に新道路交通法が施行されました。ということは、それまで道路交通法はなかったのかといいますが、ないわけではありません。道路取締令というものがありません。あまりにも時代とのずれができたし、現実問題が非常に捨て置けない状態になったということで、ここで全く新たな切り口で、道路交通法というものを我が国で位置づけました。

これで物事がうまくいくのかと思っていたのですけれども、どんどん自動車の台数が増えてきます。それとともに、交通事故もどんどん増加し、昭和45年には死者1万6,765人、とんでもない数です。昨年の死者数は、4,117人という結果で終わりましたが、実は非常に残念なことに、わずか4人のオーバーでもって、連続減少という、誇りある経緯が途絶えてしまったのです。とにかく一万人以上というとんでもない数で、まさしく交通戦争だという宣言がなされました。

そこで、交通安全対策基本法というものが新たに制定されまして、交通安全推進計画というものをしっかりと持つようになり、交通事故死者数を何名以上は出さないという、具体的な数値目標を設定し、それに対して、皆さんが努力を行ってきたわけでありまして。そういう状態の中、自転車も大変悲惨な事故が多数ございました。そこで、自転車も危ないということで、初めてこの段階で、自転車の歩道通行を許可したのです。ということは、それまでは、自転車は歩道を通行してはいけなかったのです。しかし、そういう状態の中で、自転車の安全をどのようにして保つかという、車道からの緊急避難的な配慮、自転車を保護するための配慮が

自転車の歩道通行可という制度を、昭和 45 年に初めて設けさせたのです。

その後、これが今、あだとなっている状態になってきてしまっているのです。自転車の方が避難的に歩道をごめんなさいという形で使わせてもらうことで始まったのです。ですから、自転車は、歩道をもっと遠慮して走らなければいけないのがそもそもなのです。立場が逆転してしまったかのようなことも見受けられておりますので、これも考えなくてははいけません。

ブームが続いて、世の中では、大規模自転車道によって、日本全国を縦断できるようなところまで、自転車専用道をつくろうという意気込みも始まりました。その後昭和 50 年、全日本交通安全協会の推進委員会が自転車を専門として、もっと考えようということで始まりました。

また、昭和 50 年、ここまで道路交通法という形で整備をしてきたのでありますが、なかなか法律そのものは、一般の方々に対して、理解を促す上においては難しいものがあり、法律の文書というのは、専門家でないと読み切れないものです。そういうことで、それを一般の方々にも、理解をしていただきやすいようにするというので、教則という形に道交法をおろして、一般の方々に道交法の説明、周知徹底を図っているわけです。その教則というものが初めて設けられたのが、昭和 53 年であります。

1978 年と、ここに西暦を書いています、なぜ西暦にしたかと言いますと、次のスライドにも 2008 年と書いているのですが、つまり平成 20 年、つい数年前ですが、全国的に話題になった、改正道路交通法、そのときに 30 年ぶりの道交法大幅改正ということで話題になりました。その 30 年ぶりの 30 年前というのがこの 1978 年、つまり昭和 53 年における教則の整備であり、この中において、普通自転車というものが定義されました。

普通自転車、普段あまり言われない言葉ですが、道交法で規定されるさまざまな通行方法が当てはまる自転車のことです。その普通自転車は何かというと、サイズで幅 60 センチ、長さ 1.9 メートル、乗車定員は 1 人、前照灯、ベル、リフレクター等、様々な規定が設けられています。その規定に当てはまるものが普通自転車と言われているものであり、道交法が定める自転車の走行方法については、全て普通自転車を定義とした道交法になっているのです。

普通自転車以外としては、例えばタンデムといいまして、2 人で乗るもので、視覚障害の方にとっては、とても有効な自転車があります。もっともっと普及させ

たいと思っているのですけれども、今の道交法の中では、普通自転車の定義に入らないものですから、別仕立てで扱っていくことになります。

和歌山にも立派な競輪場がありますけれども、あの競輪で使うピスト車というのは、ブレーキがついていないのです。要するにペダルと後輪が直結しているのです。ですから、走っている間は、疲れても足は回さなくてははいけないのです。止まるときには、ペダルの操作で止まるのです。それがブレーキになるのです。一般道を昔は競輪の選手の方々がトレーニングということで、実は走っていたことがあるのです。今はもう完全にだめです。プロの方でも一般道の走行はだめです。いろんなそういった普通自転車以外の扱いも考えていかななくてははいけません。

昭和60年代に入りまして、このように自転車利用の形態が多様化してまいりました。健康志向・自然志向への目覚め、それに一番いいのが自転車ではないかということで、扱われました。有酸素運動は、健康に一番有効だとよく言われます。三大有酸素運動というのがありますが、御存知ですか。ランニング、スイミング、自転車なのです。全部これは有酸素運動、毎日最低30分、これを1日おきでいいですから、週3回以上、そうすると、少なくとも維持、それ以下ですと、現状維持すらおぼつかない。それ以上ですと、効果がどんどん見えてきますということです。

ランニングは、私の立場としては、あまりお勧めしません。というのは、むしろそれを行うことによって、かえって障害を発生することもままあるということです。手軽にできる運動というのは、まずは走ってみようかということで、ランニングに取り組み始める方が一番自然であり、一番人数も多いのですけれども、「どん、どん」と瞬間的な負荷を片足にかけて、継続するのがランニングという運動なのです。そのときの片足にかかる負担は、体重の6倍といわれております。それだけの負荷が瞬間的に繰り返し「どん、どん」とかかるということで、足腰、関節に刺激を与えすぎるのです。走り過ぎたために、かえってそういった関節を痛めてしまったということもあるのです。

水泳ですと、オーバーウエート分は、浮力で相殺されまして、全く影響を持ちませんし、一番楽な人間の姿勢というのは、寝ることです。横になったままできる運動というのは、水泳だけなのです。ですから、横になった姿勢で、思い切り運動できる。そういう負荷による悪条件を発生しないのです。

水泳に近いのは、自転車によるサイクリングなのです。ママチャリで、どっかりとふんぞり返って、乗る自転車スタイルは、あまりお勧めできません。正しい自転

車の乗り方というのは、前かがみになって、前傾姿勢で乗るとというのが正しい自転車の乗り方フォームなのです。そうすると、姿勢も多少自然な状態に近くなるということと、もう一つは、ペダルを回しますから、これは継続的な負荷なのです。断続的・瞬間的な負荷ではないのです。ですから、負荷のかかり方も過剰な負荷が衝撃的に働くのではなく、継続的に自然な負荷になるということで、自転車をお勧めしております。自転車のメリットは、そういったところにもあるということです。

しかし、だんだんと減っていた事故が、平成に入って、また増え始めたのです。ここで、再び1万人を超えてしまいました。この前までは、1万人を割っていたのです。このままでは捨て置けないぞということで、第二次交通戦争宣言が警察庁からなされました。再び交通安全に取り組んだわけです。

自転車の位置付けと社会的背景(変遷概史)

平成18年	自転車対策検討懇談会 (自転車の安全利用の促進に関する提言)
平成19年	道路交通法の見直し 「自転車安全利用五則」の決定(内閣府) 自転車の安全な通行方法等に関する検討懇談会 (自転車の安全利用のための通行方法等について)
平成20年6月1日	改正道路交通法施行 (2008) 自転車活用促進型社会の到来(第3次ブーム) マンガ「弱虫ペダル」連載開始
平成21年7月	幼児2人同乗用自転車解禁
平成23年	東日本大震災の影響による自転車利用の増加
平成26年	環状交差点(ランナバウト)交通方法の整備
平成27年 6月	自転車運転者講習制度(危険運転者)開始
10月	兵庫県条例による自転車利用者の保険加入義務化
平成28年~32年	第10次交通安全基本計画(目標2,500人以下)

今までを前史とすると、これからは最近の近代史ですが、平成18年、自転車対策検討懇談会というものがもたれました。そして、自転車の安全利用の促進に関する提言がこの懇談会から出されました。というのは、世の中における社会現象としての自転車の存在が捨て置けない状態、看過できない深刻な状態を迎えているということで、これを何とかしないとイケないと対策が検討され、安全利用の促進に関する提言、これが道路交通法改正の原点となりました。

そして、19年には、道路交通法が主に自転車の観点からの見直しがされ、内閣府からは、19年に自転車安全利用五則というものが策定され、世の中に発表され

ました。この安全五則だけでも、徹底した遵守、守ることができれば、自転車事故のほとんどはなくすことができるといっても、過言ではございません。

その年に、道路交通法改正の方向が決まり、それを教則におろす段階として、自転車の安全な通行方法等に関する検討懇談会というものが設けられまして、この座長を私が務めさせていただき、20年からの改正道路交通法が施行されました。

要はその背景として、自転車活用促進型社会というものが最近どんどん進んでおります。いろんな場面で自転車が使用され、それがまさしく第三次ブームになっている。その三次ブームを支える1つの原点に、漫画の『弱虫ペダル』があります。

そして、自転車についての道交法がこんな形で改正されますということで、いろいろな問題が新たに生じました。その1つに、今まで子供を2人乗せていても、何とも言われなかったのが、道路交通法改正により、急に2人を乗せてはいけないと言われたのだけれども、それは困るという意見がどんどん出てきました。そこで今は、幼児の2人乗せ、計3人まで、自転車で乗っていいのですが、どの自転車でもいいというわけではありません。しっかり幼児用座席が設けられた、そして、2人乗せ自転車という認可のラベルが正式に貼られている自転車ということですが、それが合法的に、堂々と乗れるようになりました。

そういったところに大震災が起き、さらに自転車の活用が促進されました。最近では、環状交差点、いわゆるロータリーというものが見直されています。信号ができると同時に、どんどんロータリーが潰されて基本的な十字路になりました。ところが電力消費の観点とか、交通量に差があると、信号というのはむしろ、不効率なものになってしまうのです。そこをスムーズにするということで、ロータリーの良さが見直されてきました。

昨年には、別にこういうのは、本当はないほうがいいのですけれども、自転車運転者講習制度というものが開始されました。これは、危険運転を3年間にわたって、2回以上繰り返した人には、改めて講習を受けてもらいます、それを受けなかったときの罰則まで規定されています。

10月には、冒頭に少し触れましたが、兵庫県条例による自転車利用の保険加入の義務化がされました。そして、今年度から第10次交通安全基本計画、交通事故年間死者数は、2,500人以下の目標ということでスタートしております。5年間で活動ということになるわけです。

自転車安全利用五則



1. 自転車は、**車道が原則**、歩道は例外
2. 車道は**左側を通行**
3. 歩道は**歩行者優先**で、車道寄りを徐行
4. **安全ルール**を守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもは**ヘルメット**を着用

(平成19年7月10日;内閣府交通対策本部決定)

これが、そういった流れの中の自転車安全利用五則といわれているものです。既にこれは周知徹底され、皆様も御存知のことだと思います。



自転車の安全利用のための通行方法等について

< 自転車の安全な通行方法等に関する検討懇談会 > H.19年

自転車事故の多発・無秩序な実態

↓

- 1) 車両としての位置付けの明確化
- 2) 適切に共存するためのそれぞれの通行方法等の明確化
- 3) 自転車の危険・違反行為に対する警告

↓

周知を図るべき事項の具体的な提示(交通教則)

↓

普及・啓蒙活動を通じた周知徹底と、関係機関の連携

↓

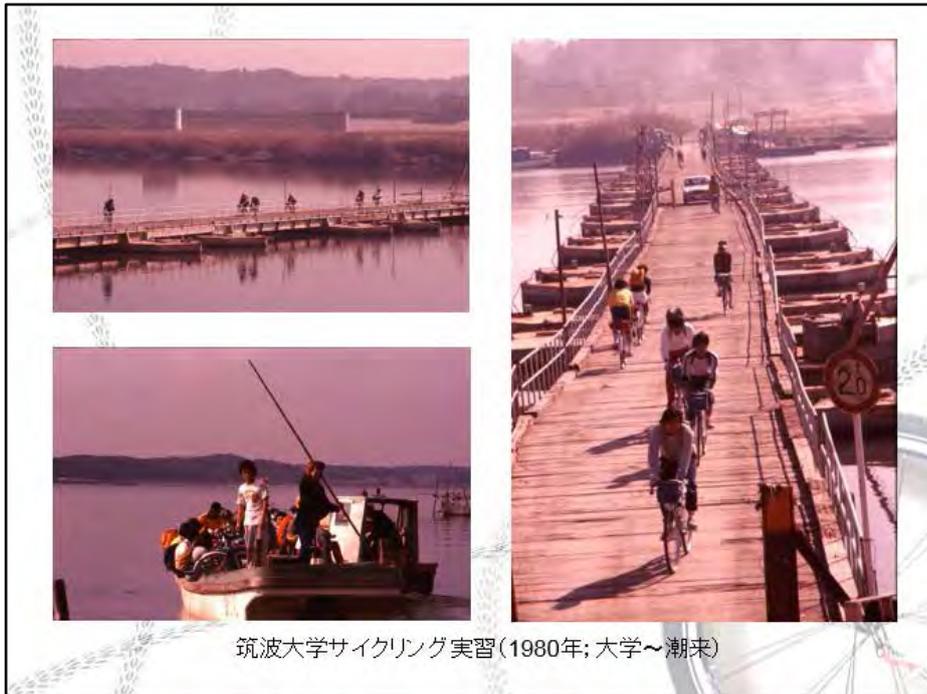
安全な交通社会 ⇨ **快適な交通社会**

私が担当した検討懇談会で、主に扱ったことを簡単に説明させていただきますと、あまりにも自転車事故が多発し、無秩序な実態、信号は守らない、通行場所はどこでも通れると思っているという、無秩序な実態を何とか整理しなければいけないということで、車両としての位置づけの明確化、歩行者、自動車、その他、さまざまな交通主体と適切に共存するためのそれぞれの通行方法を明確化する必要がある。自転車の危険、違反行為に対して、しっかりとそれはだめですと警告をす

る必要がある。要はそういった周知を図るべき事項を、具体的に示そうではないか。それが交通教則というものになるわけです。教則を通して、普及啓発活動を通じた周知徹底と関係機関の連携を促せる制度づくりをしよう、安全な交通社会の確立に努めようということで、始まったわけです。さらに、安全な交通社会を通して、快適な交通社会ができればいいところまで、教則としては目指そうではありませんかということで、作業が進みました。



あらためて自転車というのは、とてもいいものなのです。どういうところにその良さがあるか。自転車に乗ったほうが健康的です。自然に優しい。経済的です。ヘルシー、エコロジー、エコノミーという現代社会が間違いなく求めている3つの要素を、自転車1台で充足できるのです。それが日常生活における実用と、趣味としてのサイクリング、スポーツとしての競技、大きくこの3つのジャンルに分かれるのです。そして、主にこの日常生活空間で問題が起きているというのが、一番の課題になります。それと、もう一つの課題、それぞれの活動空間の混在、スポーツは競技場でおもいっきりやるべきなのです。趣味はゆっくりできる場所に出かけてやるべきなのです。日常の生活空間は、そこでスポーツの代わりにやっただめなのです。それぞれ区別する。それがうまく整理されていない、道路空間をうまく共有し、共存するところが整理されてきていないために、事故が多発しているということです。



筑波大学サイクリング実習(1980年; 大学~潮来)

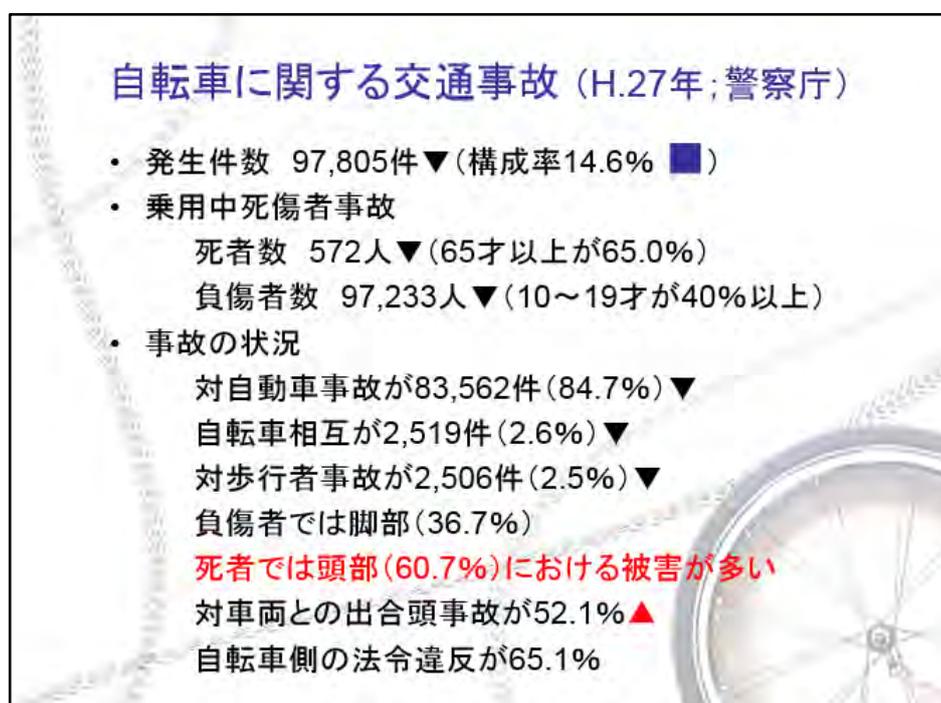
これは、1980年頃に大学生を連れたサイクリング実習です。これは利根川です。利根川には、昔、こんな浮橋がかかっておりました。このスライドに工事が始まっているところが写っていますが、翌年には、この浮橋がなくなるということで、ここに学生を連れて行きました。2トン以下の車まで通れるのです。霞ヶ浦には、渡し船で子供は通学をしておりました。こういった時代があったのです。



19年のときの仕事です。事故の状況を整理し、その分析をするということですが、交通事故全体も減少傾向にあり、自転車の事故数も、決して増えては

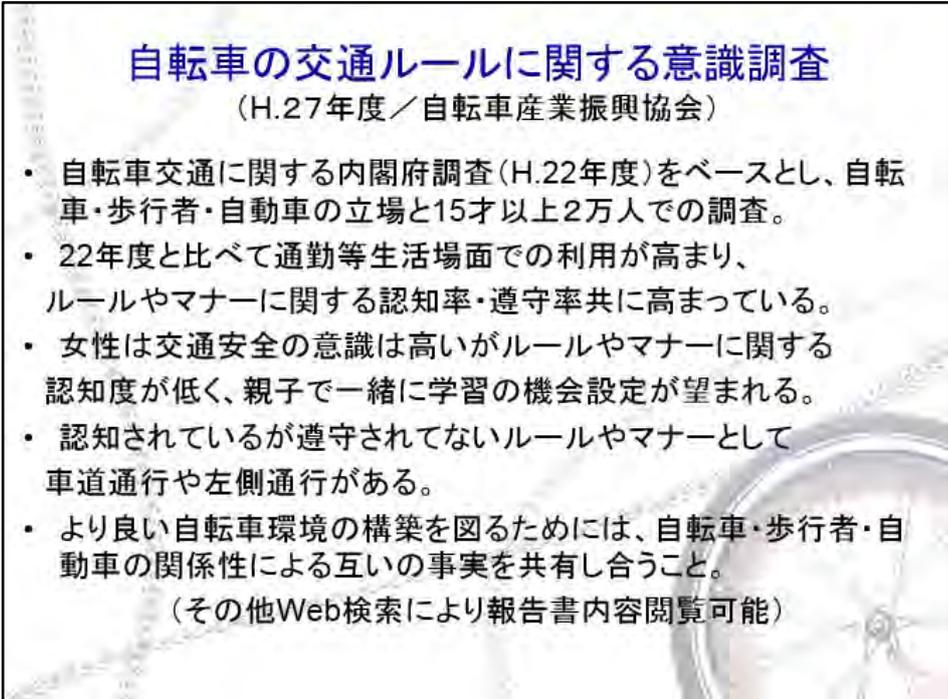
らず減少傾向にありました。ところが、減っていますということで説明をすると、安心してしまうのです。増えていないという事態だけで安心してはいけません。深刻に捉えないといけません。そこで私は、交通事故全体の中における自転車事故の率ということで、割合を示しました。割合で示すと、増えているのです。自転車を何とかしないといけないという危機感を訴えるためには、印象に対する働きかけをすることがあります。決してこれはマジックではありません。整理の観点を変えることによって、印象づけをするというところで、こういった工夫も必要ですということです。

それから、大体今は事故の傾向が同じなのです。対自動車の事故の割合ですが、交差点で発生する割合、高齢者の事故、傾向は今も同じです。そういったことを特徴的にしっかりと意識づけして、把握すること。それが大切なことです。どこが危ないのか、何に気を付けるのか、それらの結果よりも、なぜそうなったかという経過というものを大切にしましょう。事故数、事故車数、死者数を減らすことができました。減った。目標達成万歳という、結果を喜んでいるだけではなくて、なぜ減らすことができたのかという、経過までみんなが意識できるようにしましょう。



これが昨年、警察庁によってまとめられました平成 27 年の自転車に関する交通事故結果です。ざっとこういった状況です。総じて減少傾向となっておりますが、一つ、対車両との出会い頭事故は増えているのです。ここが今の重点課題になります。もう一つは、死者では、頭部における被害が多い。ヘルメットの重要性で

す。それも説明しなくてははいけません。パネルディスカッションでは、もっとさらに詳しく扱ってまいります。



自転車の交通ルールに関する意識調査

(H.27年度／自転車産業振興協会)

- 自転車交通に関する内閣府調査(H.22年度)をベースとし、自転車・歩行者・自動車の立場と15才以上2万人での調査。
- 22年度と比べて通勤等生活場面での利用が高まり、ルールやマナーに関する認知率・遵守率共に高まっている。
- 女性は交通安全の意識は高いがルールやマナーに関する認知度が低く、親子で一緒に学習の機会設定が望まれる。
- 認知されているが遵守されていないルールやマナーとして車道通行や左側通行がある。
- より良い自転車環境の構築を図るためには、自転車・歩行者・自動車の関係性による互いの事実を共有し合うこと。

(その他Web検索により報告書内容閲覧可能)

交通ルールに関する意識調査、自転車を利用する人たちは、どう考えているのだろうということで、昨年度に、自転車産業振興協会によって、調査を行いました。内閣府が22年度に行った意識調査をベースとして行いました。そこで明らかになったこととして、よりよい自転車環境の構築を図るためには、自転車、歩行者、自動車の関係性による互いの事実を共有し合うことです。自転車を中心に考えていますが、自転車だけの問題にしてはいけません。

自転車の安全というのは、自動車との関係性、歩行者との関係性、環境との関係性、全ての相関の上において、関わりの上において、事故は発生しているのです。ですから、安全をつくり上げるためには、そこら辺の関わり合いをしっかりと整理することが大事です。自転車だけの事故にしてはいけません。