

安全で快適な自転車通学を実現するために

H・H <国①ゼミ>

1. はじめに

日本では車道走行やヘルメット着用等の海外では常識とされている基本的な交通ルールが浸透しておらず、無秩序な自転車交通が問題となっている。また、このような交通規範意識の欠如には、車道における自転車走行空間の整備不足や法整備不足といった背景がある。その中でつくば市は、自転車走行指導帯やペDESTリアンデッキの設置等道路整備も進んでおり[1]、自転車関連事故件数は減少し続けている[2]。本研究では、竹園高校生の自転車通学の実態を明らかにすることで、安全かつ快適な自転車利用の実現に向けた課題を明らかにする。

2. 仮説と調査方法

2.1 仮説

本研究では、安全かつ快適な自転車利用の実現にあたって課題となる現在の自転車事情について、3つの仮説を立てた。

2.1.1 法律が遵守されていないのではないか

2.1.2 道路交通法(以下、道交法)で車道走行を義務付けているのは自転車が軽車両であるからであり、道交法は車道走行の安全性を保証している訳ではないのではないか

2.1.3 道交法を学ぶ機会がないのではないか

2.2 調査方法

2.2.1 質問紙調査

自転車利用者の通行帯選択の実態や、車道走行に対する意識を調査するために、2023年10月13日から10月26日にかけて、茨城県竹園高校第2学年生徒316名を対象に質問紙調査を行った。有効回答数は65であった。また、同時期に本校教職員67名を対象とする質問紙調査も実施した。有効回答数は17であった。

2.2.2 文献調査

歩道走行の危険性や法整備の必要性、海外の交通教育事情について文献から明らかにした。

3. 結果

3.1 質問紙調査結果

歩道と車道双方が整備されている道路を走行する際、どこを走るか質問したところ、図1のような結果となった。「常に歩道を走る」「車道を走ることもあるが歩道を走ることが多い」といった、“歩道派”が八割に

上を占め、法的に正しい“車道派”は二割弱にとどまった。

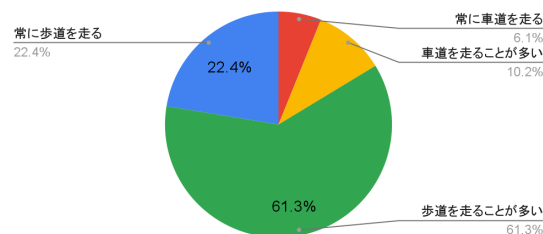


図1 自転車を運転する際の通行帯選択(筆者作成)

図2は自転車で通行する際、危険を感じる道路を複数回答可で選択してもらったものである。この質問で、約八割である54人の生徒が車道走行に危険を感じていることが明らかになった。一方で歩道走行に危険を感じる人は19人と、車道走行に比べて危険意識が低い結果となった。自転車専用通路の走行に危険を感じる人は11人とどまった。

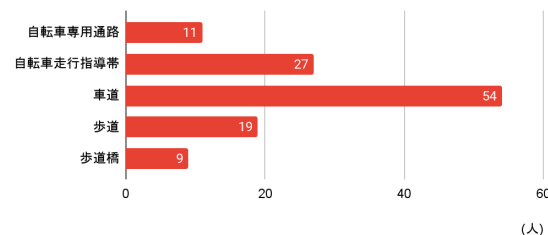


図2 自転車を運転する際に危険を感じる通行帯(筆者作成)

また、法認知に関する質問も実施した。道交法で定められている車道走行の原則は九割以上の人が知っているという結果となった。しかし、歩道を走行する際は徐行かつ歩道の車道寄りの部分を走行しなければならないという規則を知っている人は約七割にとどまった。(図3)

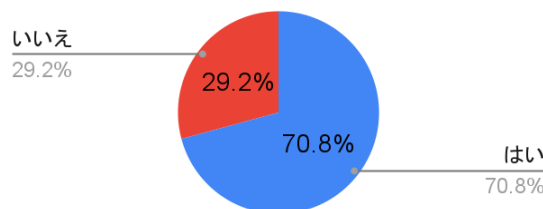


図3 歩道走行における車道寄りの徐行の義務の認知(筆者作成)

3.2 文献調査結果

3.2.1 歩道走行の危険要因[3]

歩道走行は安全と捉えられる傾向にあるが、歩道走行にも以下のような危険要因がある。

- ・道幅が狭い
- ・電柱やポールといった障害物が多い
- ・段差、起伏が多い

また、歩道上は法的にも右側通行が可能である。この点も、右側通行は左側通行に比べると事故率が高いことから危険要因となる。加えて、歩道上で自転車関連事故が発生した場合、自転車側に全面的な責任が生じるため、歩道走行は高額賠償のリスクも背負うこととなる。

3.2.2法整備の必要性[4]

自転車の歩道走行を許可する一条件として、道交法第六十三条の四に「車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通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。」と記載されているが非常に曖昧であり、判断が自転車利用者に委ねられている。その結果、車道走行を徹底させることができず、混乱が生じている。このような不明瞭な法律は改正が必要である。

また、道交法第五十三条には手信号に関する条項が定められている。具体的には、進行方向を変えたり停止したりする際にはハンドサインを出し、かつその動作が終わるまでそのハンドサインを出したままでないといけない。しかし、現実はこのルールを守っている運転手は日本ではほとんどみられないうえ、むしろ遵守することが運転の注意散漫を招き、事故につながると考えられる。このように形骸化している法律も改正または撤廃が必要である。

3.2.3交通教育事情

日本では交通安全協会による交通安全教室の実施等の教育機会はあるものの、いずれも不定期であり、学校教育に組み込まれている訳ではない。他方で、オランダ、ドイツ、ベルギーといったヨーロッパ諸国では先進的な交通教育が行われている。一例としてオランダでは、筆記試験と実技試験で構成される全国交通テストが実施されている。この全国交通テストの合格には十分な学習や実習が必要であるため、多くの学校で2週間に1回以上の交通教育が行われている。年齢層ごとに学習目標が設定されており、その目標に応じた教材も充実している[5]。

4. 考察

4.1法律が遵守されていないのではないか

質問紙調査の結果より、現状法律は遵守されておらず、改善には道路整備が必要である。

4.2道交法で車道走行を義務付けているのは自転車が軽車両であるからであり、道交法は車道走行の安

全性を保証している訳ではないのではないか

車道走行の安全性を保証している訳ではなく、車道走行・歩道走行ともに危険を孕んでいる。道路整備によって車道走行の安全性を上げるべきである。

4.3道交法を学ぶ機会がないのではないか

実際に教育機会は少なく、知識の普及が不十分であるため、教育機会の創設が必要である。

先述の結果より法整備も必要であるものの、道路整備と教育機会の創設が急がれる。つくば市は自転車専用通路の整備等の道路整備を進めているが、日常的な教育機会の創設には踏み込んでいない。そのため、今後交通教育を組み込むことが肝心要となっていくと考えられる。

5. おわりに

5.1結論

法律が遵守されていない現状があり、この状況を改善するには道路整備が必要である。また、現在の道路環境では、車道走行と歩道走行のどちらにも大きな危険が伴うこととなる。そこで、道路整備によって車道走行の安全性を上げ、法に沿った車道走行を一般化する必要がある。さらに、道交法に基づいた基本的なルールを学ぶ機会が少なく、知識の普及が不十分であるため、教育機会の創設が必要となる。

5.2今後の課題

自治体がどのようにして道路整備の莫大な財源を確保するか、いかにして交通教育を組み込むかという2点が挙げられる。

謝辞

アンケートに協力してくださった先生方、第2学年生徒の皆さま、ご指導くださった指導員の安里ゆかし先生、筑波大学の平井悠介先生、心より感謝申し上げます。

参考文献

- [1]つくば市(2018)自転車利用促進計画アクションプラン
- [2]茨城県警察(平成18年版~令和3年版)交通白書
- [3]馬場直子(2014)「自転車に冷たい国、ニッポン」岩波書店
- [4]疋田智・小林成基(2017)「新・自転車”道交法”BOOK」樫出版社
- [5]坪原紳二(2015)オランダの小学校における交通安全教育の実態ー学校教育における位置づけとその背景、及び体系化への動きー