



1 「街頭指導」をすることに価値を見出す

自転車通行空間は整備して終わりではありません。歩行者・自転車・クルマのそれぞれが安全に安心して通行できることが求められます。そのためには、自転車通行空間の整備など、いわゆるハード面の改善のほかに、自転車利用者の教育というソフト面の対策が必要です。学校で自転車のルールやマナーを学ぶことに加えて、現場に即した実践的な学びや気づきも効果があります。

金沢市では、「街頭指導」という方法で、金沢中警察署、東警察署、西警察署の交通担当者の他にも、金沢市街頭交通推進隊や金沢市地域交通安全活動推進委員のように多くの人たちが交通安全活動をしています。さらには高校の生徒指導の先生や地域の町内会、PTAの方々も一緒にこの活動に参加しています。

このような多くの人の連携と協力により、金沢市では近年、自転車の車道左側通行(下の写真)の増加や自転車事故の大幅な減少が見られます(次のページ参照)。そのことがさらに交通安全に取り組む関係者のモチベーションを高めています。

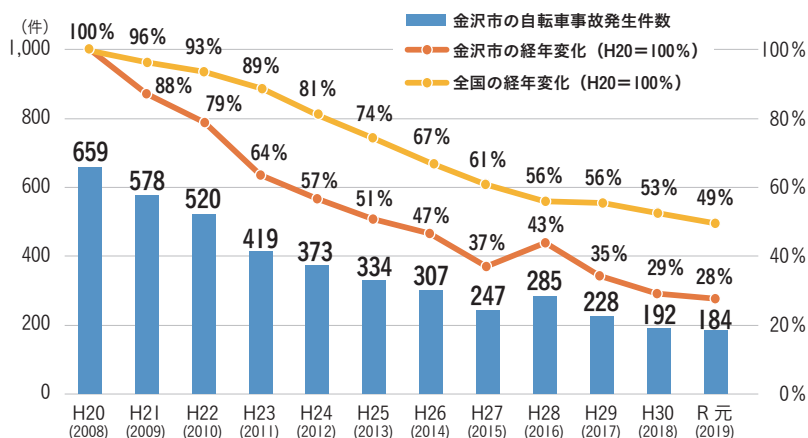


【自転車通行空間整備と併せた街頭指導】

《取組による成果》

金沢市における自転車事故の大幅な減少

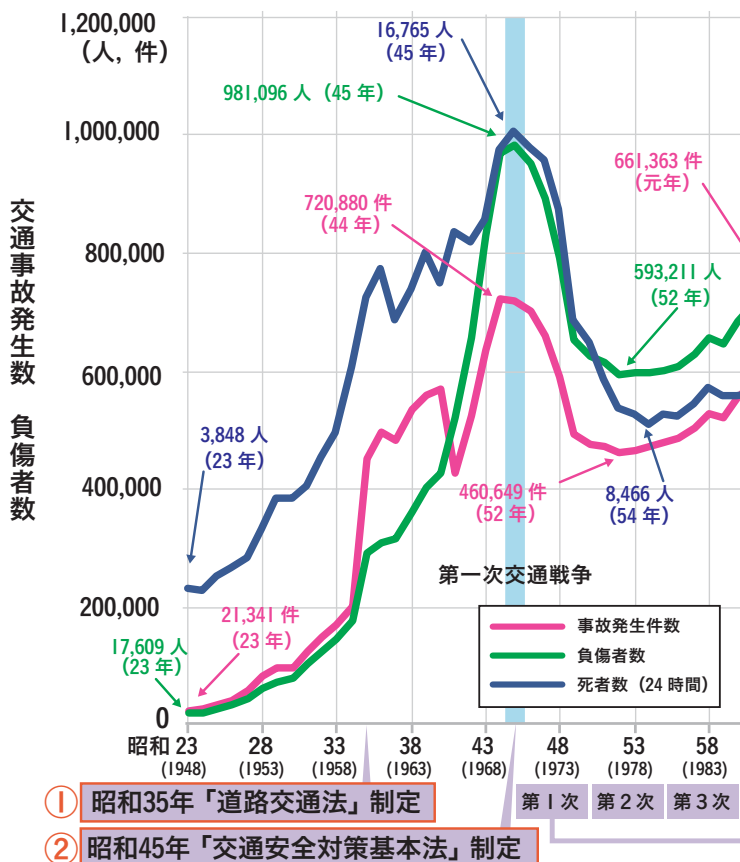
金沢市の自転車事故は、市内において自転車通行空間が整備され始めた平成20（2008）年には659件でしたが、令和元（2019）年には184件となり、11年前に比べ28％に減少しています。全国の自転車事故も同様に減少傾向にありますが、11年前に比べると49％の減少になっており、金沢市の方が大幅に減少しています。



【金沢市における自転車事故の推移】



【金沢市における自転車通行空間の整備例】



【交通事故死者数、発生件数、負傷者数の推移】

① 交通事故の急増に伴う「道路交通法」の制定

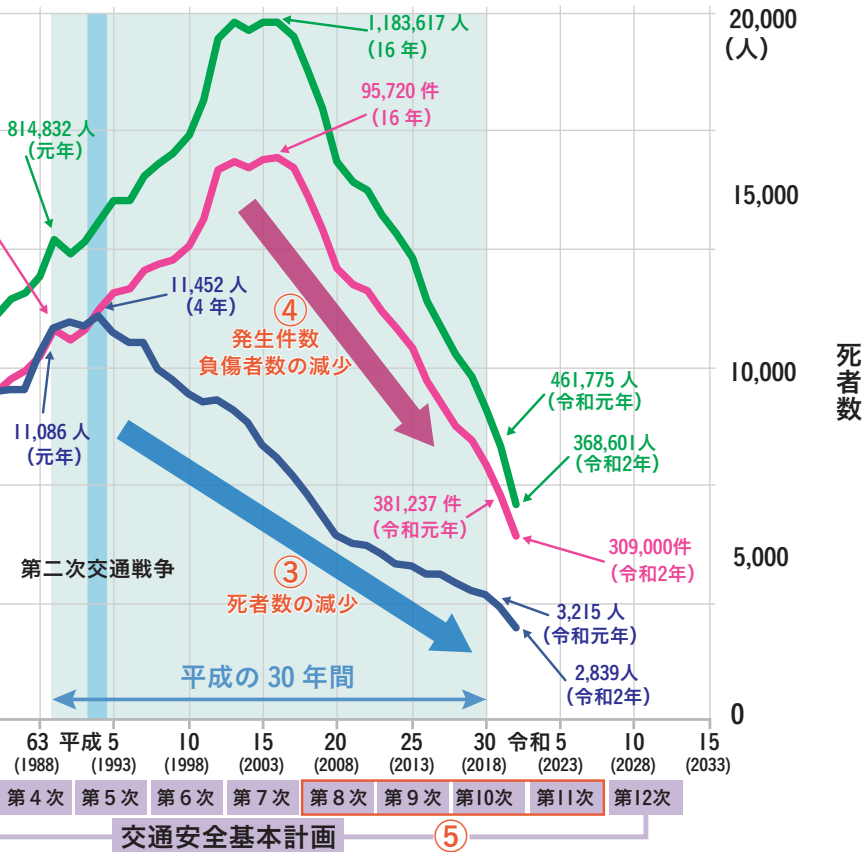
- 昭和35(1960)年 戦後の経済成長に伴うクルマの急激な普及を背景に「道路交通法」が制定されました。

② 第一次交通戦争に伴う「交通安全対策基本法」の制定

- 道路交通事故死者数が16,765人となり、交通安全の確保が差し迫った状況にある昭和45(1970)年に「交通安全対策基本法」が制定されました。また、昭和46(1971)年から、交通安全に関する総合的で長期的な施策の大綱として「交通安全基本計画」を作成することとされました(5年を計画期間とする)。

③ 交通事故死者数の減少

- 平成4(1992)年 一般自動車道でのシートベルト義務付け。
- 車両の安全性向上(シートベルト、エアバッグ、ABS標準装備など)。
- 平成19(2007)年 飲酒運転罰則強化と飲酒運転周辺者に対する罰則の新設。

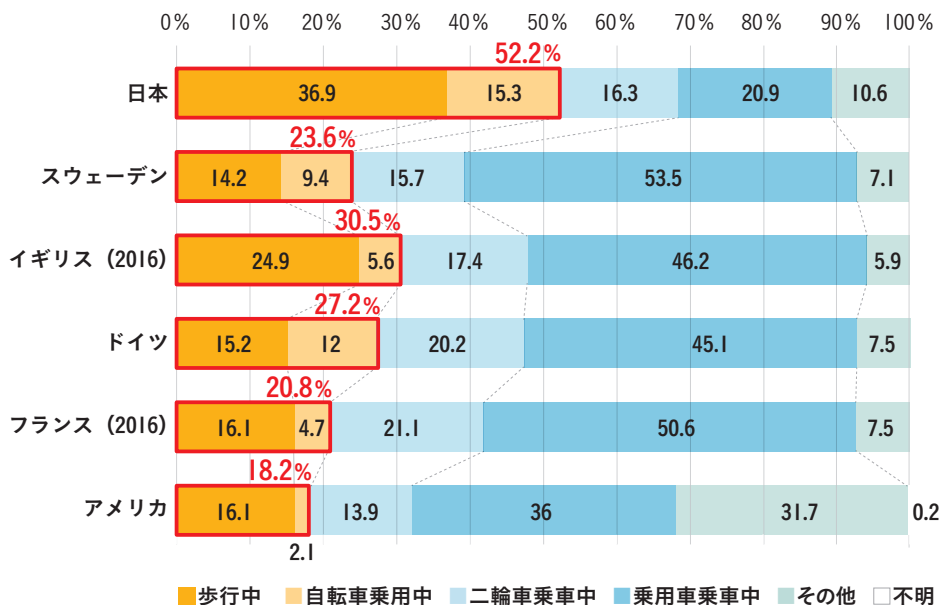


(「交通安全対策の歩み(内閣府)」より作成)

- ④ 交通事故発生件数、負傷者数の減少
 - 平成17(2005)年以降日本は人口減少に向かい、自動車交通量、走行キロも減少。
- ⑤ 第8次～第11次交通安全基本計画
 - 第8次計画(平成18(2006)～22(2010)年度)では、交通弱者の安全確保を一層重視した「**人優先**」の交通安全思想を基本とすることを明記。この思想は副題として付された「交通事故のない社会を目指して」とともに、第11次計画まで引き継がれています。第9次計画(平成23(2011)～27(2015)年度)では、「歩行者の安全確保」に加えて初めて「**自転車の安全確保**」が取り上げられました。
 - 令和2年の交通事故死者数は、2,839人と、現行の交通事故統計となった昭和23(1948)年以降で最少となっています。過去最多であった昭和45(1970)年の死者数(16,765人)と比較すると5分の1以下となり、また、平成の30年間だけに限っても、3分の1以下と大きく減少しています。

3 日本の交通事故に見られるいくつかの特徴

- クルマの飲酒運転の厳罰化とともに、社会全体で飲酒運転を許さない環境づくりに努めた結果、飲酒運転した本人の罰則強化だけでなく、飲酒運転周辺者に対する罰則の新設(平成19(2007)年9月19日施行)により、飲酒運転による死亡事故は平成10(1998)年から30(2018)年までに約6分の1に減少しています。
- 「年齢層別」にみると、平成22(2010)年に初めて、全交通事故死者数に占める高齢者の交通事故死者数の割合が50%を超えています。
- 日本の交通事故死者数の状況を欧米諸国と比較すると、「歩行中」と「自転車乗用中」の死者数構成率が高くなっています。平成29(2017)年の日本の「歩行中」の死者数構成率36.9%は、欧米諸国に比べて高く、日本の「自転車乗用中」の死者数構成率15.3%も、欧米諸国に比べてかなり高くなっています。



【我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率(平成29年)】
 (「令和元年度 交通安全施策に関する計画(内閣府)」より作成)

世界の交通事故対策 ～「ビジョン・ゼロ」を目指して～

日本全国で行われてきた活動では、交通事故による死傷者を減らすという価値を生み出しました。そのためにあらゆる人が協働すること（道路整備、街頭指導、交通安全教育など）で、交通にかかわる複雑な問題を一つ一つ解決してきました。シートベルトを締めること、飲酒運転をしない・させないことは、社会的コンセンサスを得て、今では当たり前になっています。私たちは、「未来の心配をするのではなく、どうしたら未来を変えられるかを考える」必要があります（『未来に通用する生き方』、島崎 信・中島 健祐著、参照）。

この「自転車街頭指導マニュアル」は、交通事故は防げるものと考えて取り組んでいます。その考え方のモデルが「ビジョン・ゼロ」です。

「ビジョン・ゼロ」とは、スウェーデンで1995年に始められたプロジェクトで、「交通事故による死亡者と重傷者をなくす」ことを目標に掲げたものです。1997年には、スウェーデン議会が国家目標として達成していくことを決定しました。ノルウェーでも導入されており、首都のオスロでは、2019年に歩行者・自転車の死亡者ゼロを達成しました。

交通事故のない社会を実現できる方法は、スウェーデンやノルウェーのように発想の転換によって、「交通事故は起きてしまうもの」から「交通事故は防げるもの」として、また「個人が注意すべきこと」から「システムとして防止すること」へと前向きに捉え、社会的環境づくりに取り組むことではないでしょうか。

ビジョン・ゼロの哲学とは？

ビジョン・ゼロの考え方の根底には、「命を他の便益と引き換ええない」という哲学がある。これは「人が道路交通システムで移動する際に死亡したり重傷を負ったりすることは倫理的に決して許容できない」ということを意味する。ビジョン・ゼロでは交通事故を個人の失敗ではなく、システムの問題として捉えている。

人は間違いを犯すことを前提とし

て、人をシステムに適合させるのではなく、システムを人に合わせて作り変えることを提唱している。ビジョン・ゼロは4つの柱で構成されている。

- (1)「人間がより安全に」
- (2)「道路をより安全に」
- (3)「より安全なスピード」
- (4)「より安全性の高い車両」

自転車の魅力とは？

最近では、電動アシスト自転車やITを活用したシェアサイクルの普及など、自転車を取り巻く環境にも大きな技術的進歩が見られます。自転車の効用についても、かつてのように環境配慮型の利点から、健康志向や地域の魅力発見や観光ツールとしての役割が見直されるようになりました。自転車はクルマよりも風や音、季節の移り変わりなどを身近に感じることができ、「感性を磨く」うえでも重要なものとして今後も期待されます。

子供にとっては遊び道具として、若者にとっては「自由の拡大」、高齢者にとっては健康寿命の増進に役立ちます（「伊那市自転車活用推進計画」参照）。



自転車による子供の「健康づくりと社会参加」



最近では、保護者が子供をクルマで送り迎えるのが当たり前になり、子供の自立した交通安全行動をする機会を奪っていることに、保護者自身が気づいていない場合があります。自転車交通安全教育は子供の成長にとって必要な健康づくりや交通に対する社会的意味を持っていることを、保護者に理解してもらうことも大切です。

高齢者こそ自転車利用の促進を

高齢になってから自転車に乗るのは体幹が弱っていて無理なことも多くあります。自動車免許を持っていても、高齢になる前からアクティブモビリティ（徒歩・自転車など）を利用することも忘れないように、自転車も利用する機会を増やすことが大切です。ロコモティブシンドローム（運動器の衰えにより移動機能が低下した状態）予防の観点から自転車を推奨することも良いのではないのでしょうか。



(データ掲載元:株式会社シマノ/Cyclingoodウェブサイト)