



自転車交通安全のための 街頭指導マニュアル



金沢自転車ネットワーク協議会



交通安全は単にルールを守るだけのものではありません。

社会の中で、人が安全の意識や他者への配慮、責任を身に着ける一つの手段です。

良い変化が起こるとすれば、楽しい雰囲気の中で、小さなことの積み重ねとコミュニケーションがあつてこそ起こるでしょう。お互いに小さな気づきに学ぶことが多くあります。

「歩道は歩行者のためにあるのだ」と気づかされた、あるエピソードがあります。

一人の盲学校の女子生徒が環境教育を学びたいとやって来ました。私は、目の見えない人に対して何ができるのだろうか?との思いから、「町の中で何か困ったことはある?」と彼女に尋ねました。中途失明の彼女は、「歩道を点字ブロックに従って歩いているときにぶつかる自転車が怖い」と答えました。そこで私は初めて、歩道にはこのような不自由を抱えた人がいることを知りました。

この冊子に書かれたことが、すぐにいい結果を生み出さないかもしれませんが。みなさんの知恵と工夫でバトンをつなぐように、「交通事故のない社会」を目指していきましょう!

地球の友・金沢 三国 成子

(金沢自転車ネットワーク協議会委員)

もくじ

● はじめに	1
--------------	---

目的・意義 3

① 「街頭指導」をすることに価値を見出す	3
② 日本における交通事故の状況と事故対策の歴史	5
③ 日本の交通事故に見られるいくつかの特徴	7

自転車の安全な乗り方 10

① 自転車は車道の左側通行が原則	10
② 自転車の車道通行で知っておくべきこと	11
③ 自転車の基本的なルール	17
④ 事故を避けるために	20

街頭指導の準備と本番 22

① 街頭指導の準備のために	22
② 実際に街頭指導では何をするのか？	24
③ 本番でのスケジュール	26
④ 街頭指導のポイント	28

● さらに関心ある人のために	29
● 編集後記	30



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。

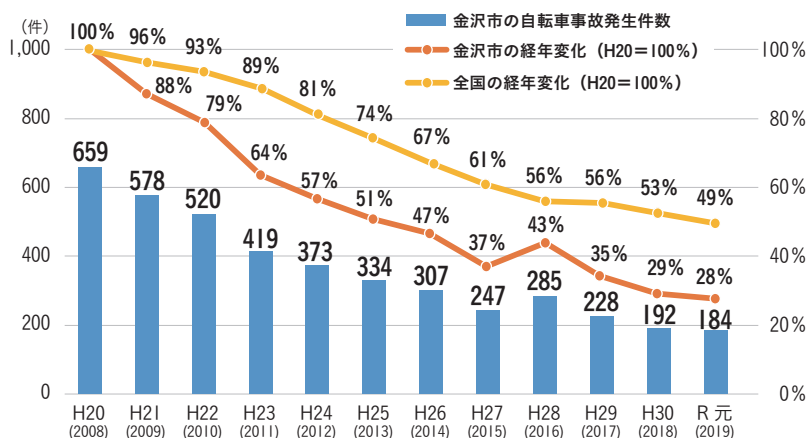


【自転車通行空間整備と併せた街頭指導】

《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

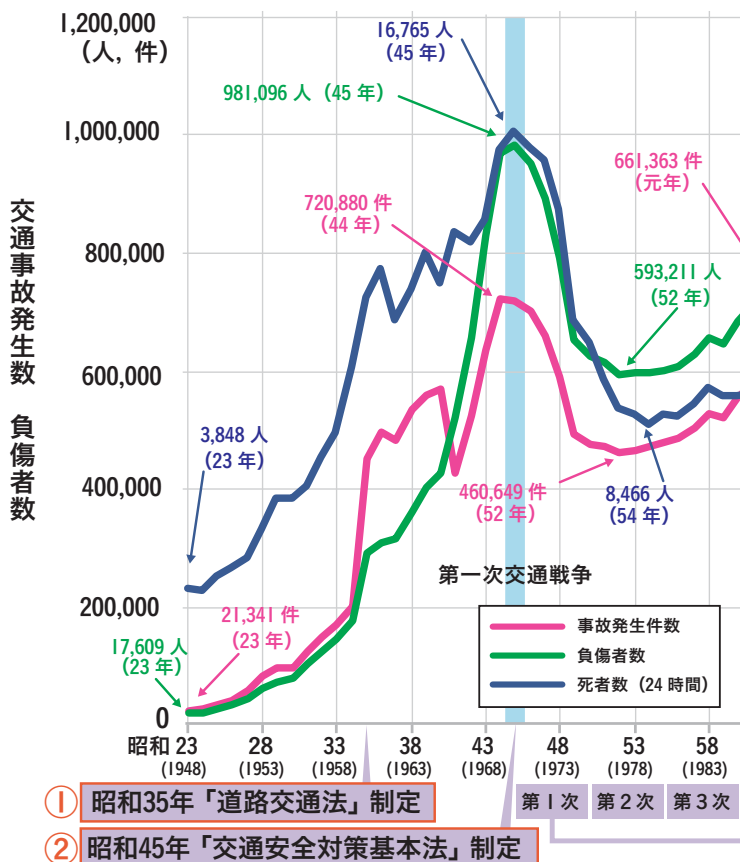
金沢市の自転車事故は、市内において自転車通行空間が整備され始めた平成20（2008）年には659件でしたが、令和元（2019）年には184件となり、11年前に比べ28％に減少しています。全国の自転車事故も同様に減少傾向にありますが、11年前に比べると49％の減少になっており、金沢市の方が大幅に減少しています。



【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

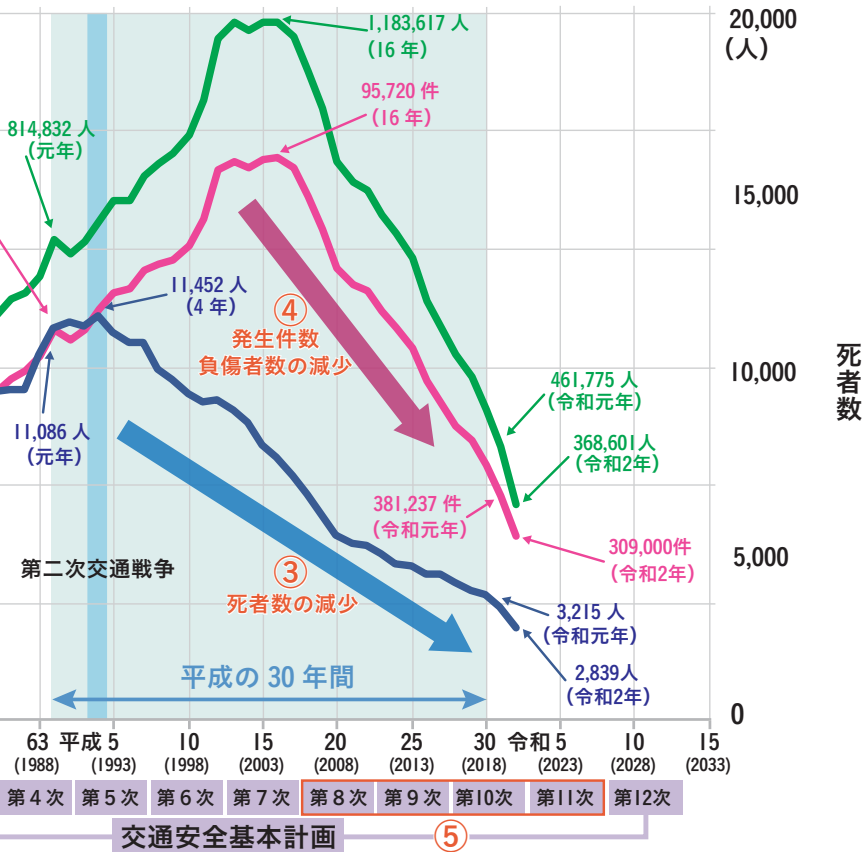
● 昭和35(1960)年 戦後の経済成長に伴うクルマの急激な普及を背景に「道路交通法」が制定されました。

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

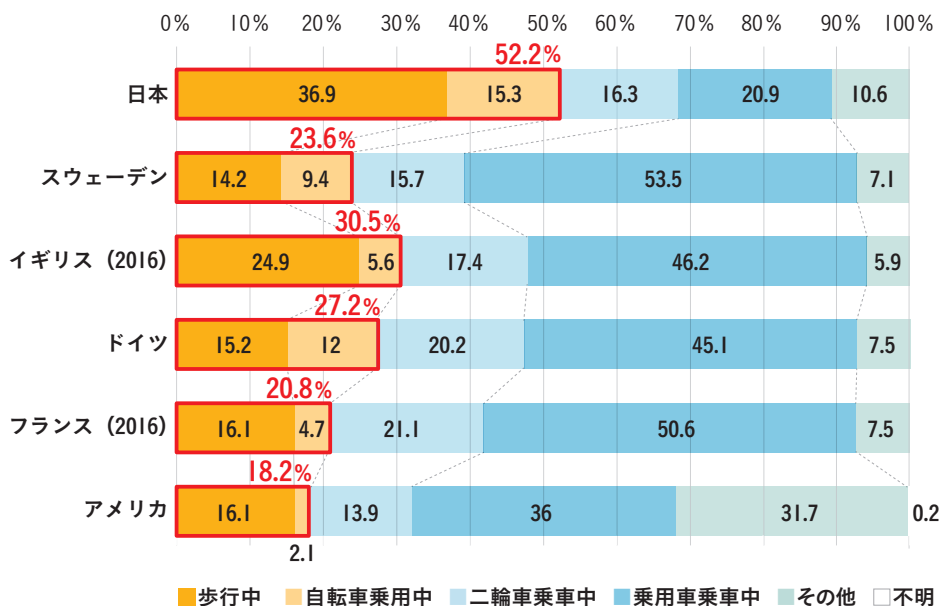
- 平成17(2005)年以降日本は人口減少に向かい、自動車交通量、走行キロも減少。

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)

自転車の安全な乗り方

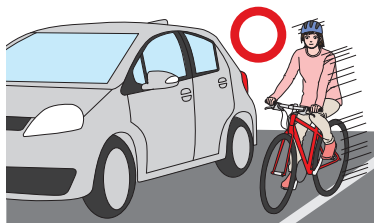


1 自転車は車道の左側通行が原則

① 自転車は車道通行が原則

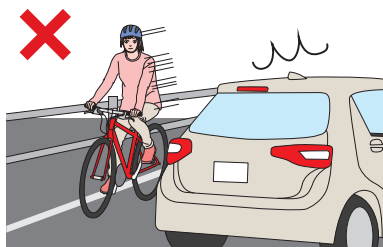
道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

例外として、普通自転車の運転者が13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、障がい者であるときは歩道も通行することができます。



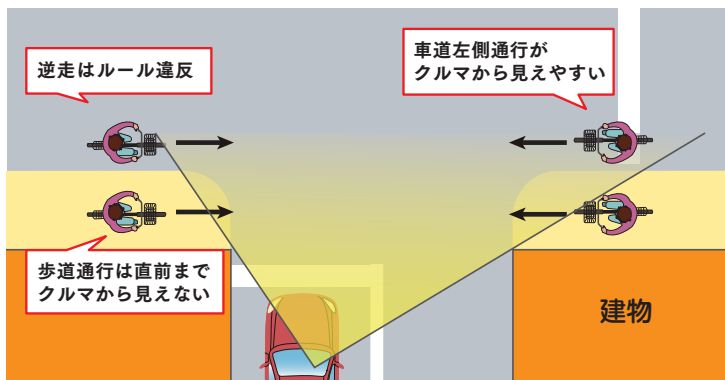
② 車道は左側を通行、右側通行は禁止

自転車は道路の左端に寄って進行しなければなりません。右側通行(逆走)は禁止です。



なぜ車道左側通行が安全なの？

車道左側をクルマと同じ方向に走る自転車は、クルマから見えやすく、出会い頭事故のリスクが低くなります。歩道を通行している自転車は、車道通行と比べてクルマからの発見が遅れます。

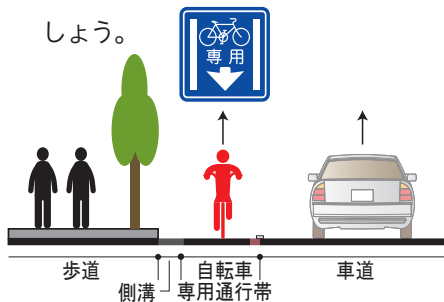


2 自転車の車道通行で知っておくべきこと

① 自転車の通行空間と走行位置

A) 自転車専用通行帯

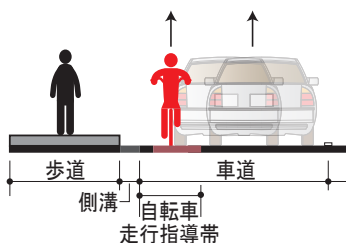
- 自転車専用通行帯(自転車レーン)があるときは、その専用通行帯を通行しましょう。



【県道東金沢停車場線(東金沢駅～小坂町)】

B) 自転車走行指導帯

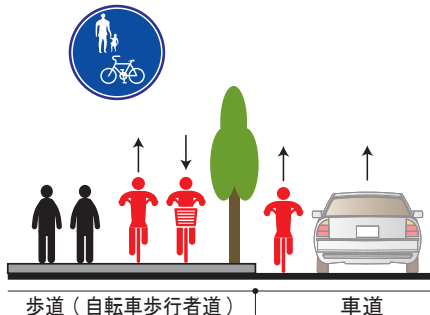
- 車道左側の自転車が通行する位置を示しています。クルマやバスなどと譲り合って通行しましょう。



【県道窪野々市線(窪町～高橋町)】

C) 歩道(普通自転車歩道通行可の標識がある場合)

- 歩行者に注意して歩道も通行することができます。



【主要地方道金沢田鶴浜線(広岡～西念)】

②「普通自転車歩道通行可」の標識等

「普通自転車歩道通行可」の標識や標示があるときは、自転車も歩道を通行することができます。ただし、以下の3点に注意しましょう。

- 歩道を通行するときは車道寄りを徐行しましょう。

(徐行:すぐに止まれる速度)

- 人通りの多いところでは「押し歩き」を

- 歩行者をビックリさせないように

▶ 歩行者にベルをむやみに鳴らさない

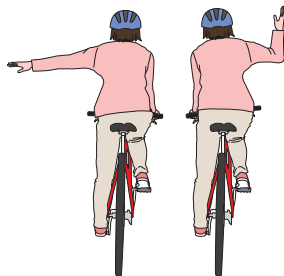
▶ 歩行者とは十分な間隔をあける



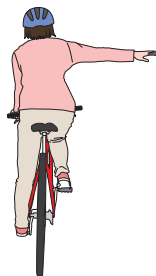
【普通自転車歩道通行可の標識及び標示】

③手信号(ハンドサイン)の出し方

A) 左折します



B) 右折します(右へ出ます)



C) 止まります



動画で学ぶ自転車のルール

JA共済が制作したDVDは、小学校高学年向けの交通安全教育用教材です。道路で予測される危険や正しい乗り方をわかりやすく伝えています。親しみやすいキャラクターがナビゲーターとして登場しており、前半の11分25秒でもかなりの内容がわかります。

交通安全教育DVD「発展編」全編

<https://www.youtube.com/watch?v=bXy5R4hMUSw>



④ 駐停車車両がいる時、前を走る速度の遅い自転車を追い越す時はどうするか？

駐停車車両

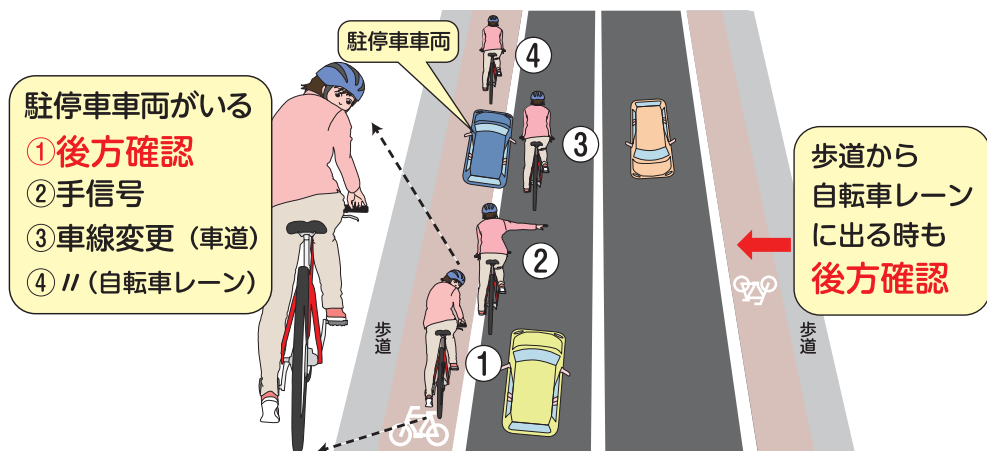


前を走る速度の遅い自転車



自転車で車道の左側端を通行しているとき、前方の駐停車車両を追い越す場合も、前を走る遅い自転車を追い越す場合も、右側から追い越すのがルールです。

前方の駐停車車両を追い越す場合は、減速あるいは一時停止して、①後方を十分確認し、②手信号を出した上で、③車線(進路)変更しましょう。④追い越したら元の車線に戻ります。



後方確認をする技術がなければ、歩道を通りましょう。歩行者の安全のために自転車を押して歩きます。

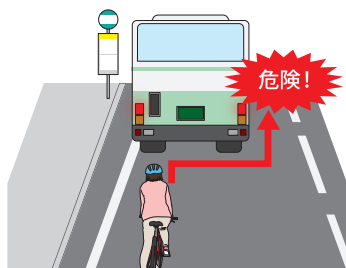
歩道から車道に出る場合も、後方確認を行いましょう。

⑤ 大型バスなどのウィンカーの確認

前方のバス停にバスが停車している場合は、無理に追い越さず、バスが発進するまで待ちましょう。

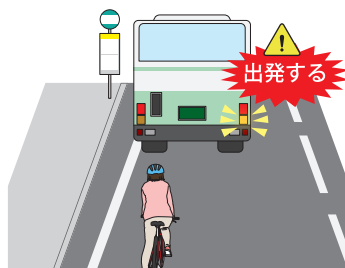
停車しているバス

バスの右側から走り抜けることは危険



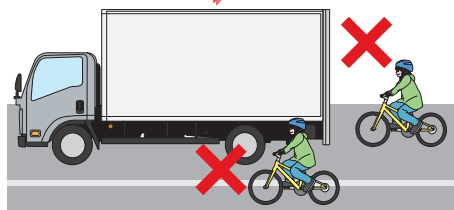
出発するバス

出発しようとするバスを追い越すことは道路交通法で禁止されている

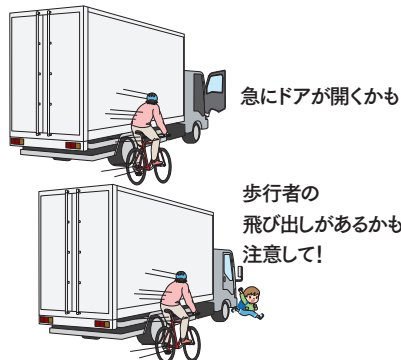
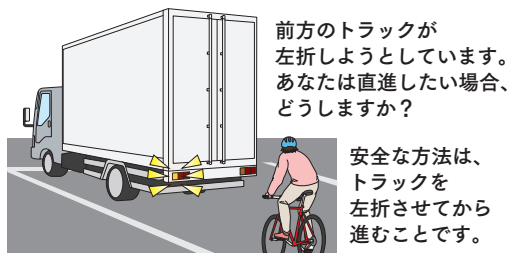
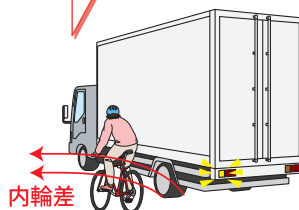


大型車の死角や内輪差による巻き込み、影からの飛び出しなどに十分注意しましょう。

クルマには見えない死角がある
(特に大型車に注意！)



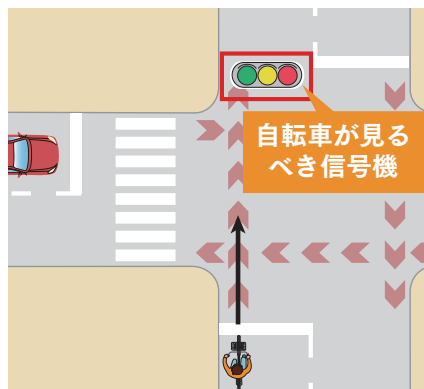
左折するクルマの
内輪差に注意！



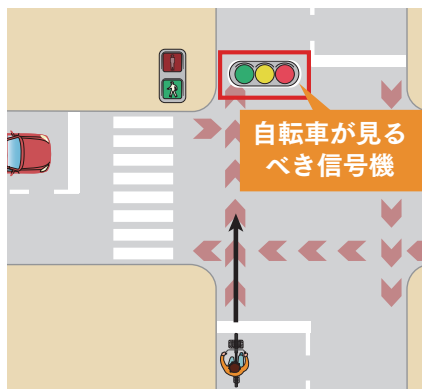
⑥ 信号はどこを見るか？

自転車は、信号機のある交差点において、正面にある信号機に従い、歩行者・自転車専用の信号機が設置されている場合はそれに従いましょう。

A) 信号機のみ



B) 信号機+歩行者用信号機



C) 信号機+歩行者・自転車専用信号機

横断歩道横の自転車横断帯や、
以下のような標識がある信号の場合



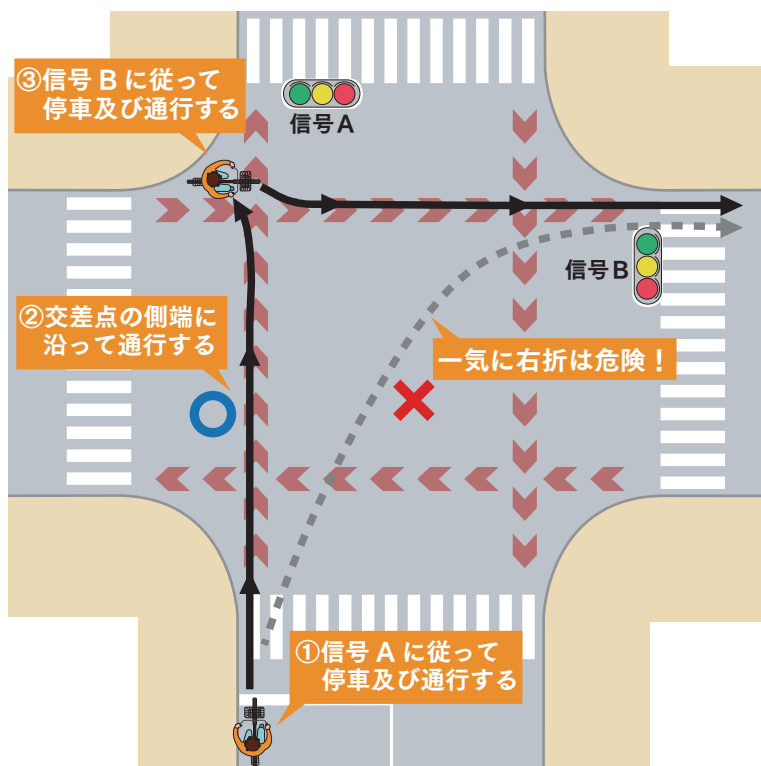
⑦ 交差点はどのように右折するか？（二段階右折の方法）

自転車は、信号機の有無に関わらず、交差点で右折するときには、あらかじめその前からできる限り左側端に寄り、交差点の側端に沿って徐行する、「二段階右折」をしなければなりません。

右折の滞留スペースがある場合は、その中で待ちます。



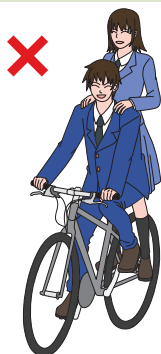
◀ 矢羽根マークは交差点内の進路を示しています。



3 自転車の基本的なルール

①二人乗り

二人乗りは、バランスを崩し、他人や同乗者を事故に巻き込む可能性もあります！



罰則

違反した場合、
5万円以下の罰金

②並進

自転車で並んで走るとは禁止です。後ろからクルマに衝突されます！



罰則

違反した場合、
2万円以下の罰金または
料料

③飲酒運転

クルマと同じで、
飲酒運転は禁止です！



罰則

違反した場合、
5年以下の懲役または
100万円以下の罰金等
(酒酔い運転を行った場合等)

④夜間はライトを点灯

夜はライトや反射材で自分の存在を周りに知らせましょう。



罰則

違反した場合、
5万円以下の罰金

夜も安全に！暗くても目立つには？

ヘルメット

事故や転倒の際に
大事な頭を守る

服装

夜間に目立つ明るい
服装を心がける、
反射材を着用する等

ライト

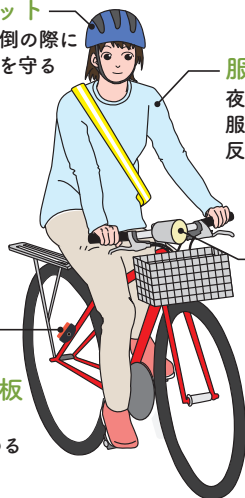
夜の
視認性を
高める

尾灯、反射板

後方からの
視認性を高める

雨具

突然の
雨への備え
レインコート等



自転車利用時には、ライト、尾灯・
反射板などの装備を確認しましょう。

夜間にクルマから視認されやすいよう、明るめの服装をしたり、バッグに反射材をつけるなど工夫しましょう。



⑤交差点での一時停止と信号遵守

交差点における一時停止場所での一時不停止や信号無視は、交通違反です。交差点では必ず信号を守り、周囲の安全を確認してから進行しましょう。

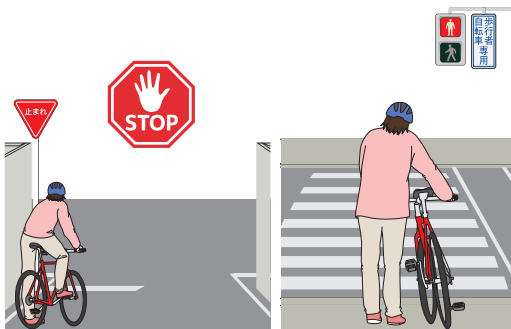
罰則

【信号を守る】

違反した場合、3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金等

【交差点での一時停止と安全確認】

違反した場合、3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金等

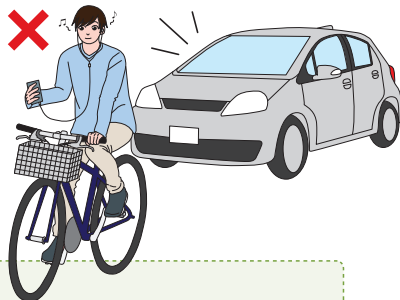


⑥イヤホンやヘッドホン、スマートフォンなどによる「ながら運転」

イヤホンやヘッドホンを付けて、音楽などを聞きながらの運転、あるいは、スマートフォンなどを見ながらの運転は、周囲の様子が分らず危険です！

罰則

違反した場合、5万円以下の罰金



イヤホンはなぜ危険？

自転車はバランスをくずせば倒れてしまう、運転にとっても集中力がいる乗り物です。目や耳から入るまわりの情報を遮断することは自分も周りも危険です。

イヤホンで音楽を聞きながら、スマホを見ながらの運転で、取り返しのつかない事故も起きています。

⑦子どもも大人もヘルメットを着用

すべての年代の人がヘルメットを着用するよう心がけましょう。特に、児童・幼児の保護責任者は児童・幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。



金沢市自転車条例改正の取組

金沢市では、「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」を改正し、平成30(2018)年4月1日より施行されています。

①自転車保険加入を義務化

金沢市内において自転車を利用する全ての方が義務化の対象です。

②ヘルメットの着用を努力義務化

● 保護者(中学生以下の子に対して)

● 高齢者(70歳以上の方に対して)

転倒した場合に身を守るために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。

※詳しくは金沢市自転車条例サイトをご覧ください。

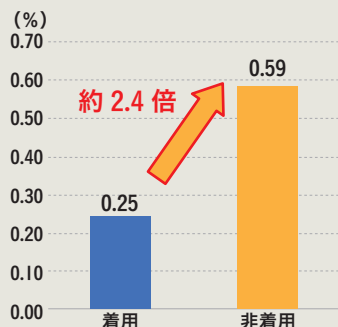
<https://kanazawa-bicycle.jp/>



ヘルメットはなぜ必要？

自転車は乗車技術を磨く必要のある乗り物です。転倒した場合、命に関わる危険性の高い頭部を守るためにも、乗車用ヘルメットを着用しましょう。自転車乗用中の交通事故においてヘルメットを着用していなかった方の致死率(死傷者数に占める死者数の割合)は、着用していた方に比べて約2.4倍高くなっています。

安全第一にかぶるヘルメットですが、海外では普段自転車に乗る時も、素敵にヘルメットをかぶる年配の方を見かけます。みんな自分スタイルでかっこいい！



【自転車乗車中のヘルメット着用状況別の致死率
(平成27年～令和元年合計)】
(警察庁HPより作成)



4 事故を避けるために

事故を避け、安全に通行するためには、様々な危険を想定することが大切です。実際に自転車事故があった以下の場所の写真から、歩道通行する際にどのようなことに気をつけないければならないか考えてみましょう。

【質問】シーン1：どんなリスクがあるでしょうか？

住宅や店舗が歩道ギリギリに建っています。奥にバス停も見えます。



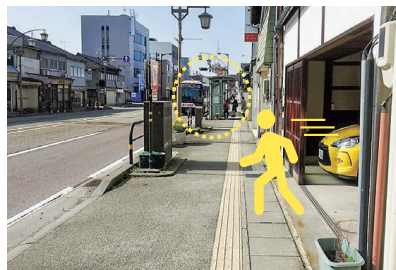
【質問】シーン2：どんなリスクがあるでしょうか？

ここはゆるい下り坂、よく見ると、バス停にいる人は白杖を持っています。



【答え】シーン1

- ・住宅や店舗から人が出てくるかもしれません。
歩道は「車道寄り」を通行しましょう。
- ・バス停のところは狭くなっています。
自転車は徐行するか、押し歩きで通行しましょう。



【答え】シーン2

- ・下り坂ではスピードに注意しましょう。
- ・障がいのある方への配慮をお願いします。



Column

走行時に自分の身を守る行動を

岡本 勇 石川県サイクリング協会理事長

街中で自転車の乗り方を見ていると道路交通法に従った正しい乗り方をしている方が本当に少ないと感じています。本来自転車は円滑に通行するための乗り物ですが、少なくとも以下、走行の時に自分の身を守る行動をしていただきたいと思います。それは歩行者などの安全を守ることにもつながります。

- 自転車の発進、停止、右折、左折、進路変更の場面では、必ず目視で左右や後方の安全確認をしましょう。例えば信号のある交差点で停止して発進する際、後方のクルマの方とアイコンタクトをとることができれば安心して発進することができます。
- 携帯を見ながらの走行はもってのほか、交通の激しいところや自転車が通行できる歩道でも歩行者で込み合っていたら無理に乗らず自転車で降りて歩いていくことも重要なマナーです。お互いに譲り合って安全に走りましょう。



街頭指導の準備と本番



1 街頭指導の準備のために

①現状の把握

街頭指導を行うにあたっては、担当者は現場の状況を把握し、その上で実施計画を立てることが望ましいです。もし、地域や学校で特別なルール等がある場合は、事前に情報共有しておきましょう。

②用意するもの

プラカード、目立つ服装（オレンジブルゾンなど）、腕章、合羽（雨天の場合）、スタッフ配置図など

③スタッフ配置図の例



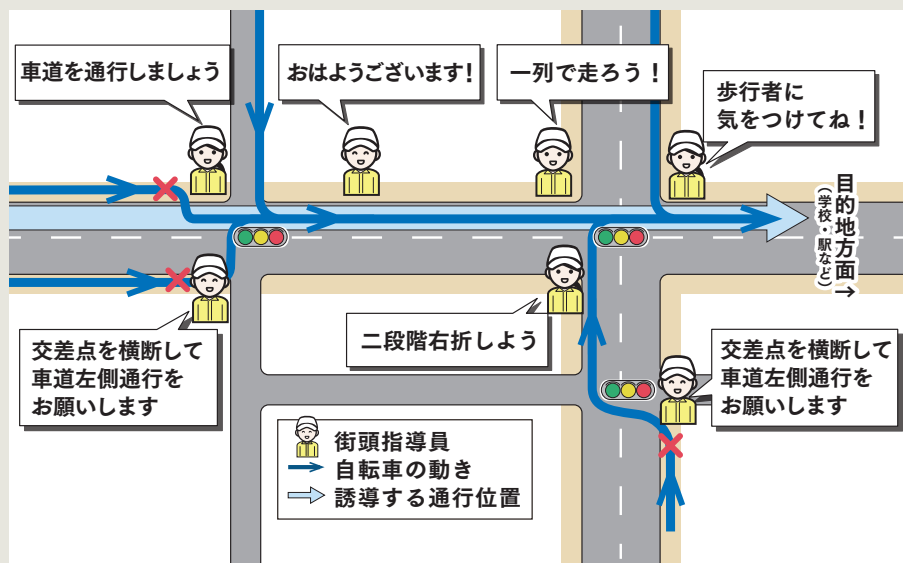
【中央小学校周辺街頭指導配置図】



【有松・久安街頭指導配置図】

自転車の車道走行への誘導 どこで自転車を歩道から降ろすか？

歩道は歩行者のための空間であり、自転車は車道通行が原則です。歩道通行してきた自転車がいた場合、どこで自転車を歩道から車道に降ろすか、また、右側の歩道を走行してきた自転車をどこで反対側の車道に誘導し渡らせるかは重要なポイントです。



【街頭指導の人員配置と声掛けのイメージ】

交通量が多い大きな交差点の近くでは、自転車を急に止めて歩道から降ろすことはかえって危険な場合があり、自転車の運転者がパニックに陥ることもあります。そこで、大きな交差点の手前の交差点か、もっと離れた地点に立って誘導する必要があります。誘導する際は、自転車には車道のクルマや自転車に注意して後方確認するよう促します。著しく交通量が多く、車道の幅が狭いなど、かえって危険な場合は、無理に車道へ誘導することはやめましょう。また、安全に指導することが難しい箇所では、警察の方と協力して行うことも一つの方法です。

効果的な街頭指導をするためにも、担当者がどこに立って、どこで自転車を歩道から車道に降ろすかあらかじめ決めておくなど、各自の役割分担を事前に決め、共有しておくことを勧めます。

2 実際に街頭指導では何をするのか？

街頭指導では、プラカードを持って、自転車に交通安全上の注意を呼びかけます。その際に指導する側に回った人は、ルールを完璧に守るよう押し付けたり、急に自転車を止めるなど、指導が一方的にならないよう、注意することが大事です。むしろ、最初は「おはよう」とか「おはようございます」など、朝のあいさつから始めることが大事です。交通安全教育の前のコミュニケーションづくりが、長い目で見て、街頭指導の効果を高めます。また、言葉で注意するよりは、実際に目で見て路面標示を理解するなど、実践行動が大切で効果があります。

街頭指導する方自身が危ない行動をとらないことも大切です。指導に集中して車道に出たり、自転車の前に飛び出したりしないようご自身の安全にも十分気をつけてください。



【街頭指導前のミーティング】



《プラカードの例》

自転車はレーン左側通行
並進禁止 一列で通行しよう



【プラカードのデザイン例】

全校生徒への交通安全呼びかけ動画の作成にあたり

石川県立金沢西高等学校 令和2年度生徒会長 3年 永瀬 琴乃

(制作者: 会長 3年 永瀬 琴乃、副会長 3年 大岡 呼夢、

副会長 2年 田中 瑛輝、会 計 3年 下橋 凪 計4名)

私たちがこの動画を作成したきっかけは、生徒諸君から意見や情報を得るための生徒会執行部宛てに設置した目安箱に「交通マナーの呼びかけをして欲しい」というものがあったからです。

最初に思いついたことは、登校時、生徒会メンバーが道路に立ってマナー違反をしている人に直接注意する案でした。しかし、それでは「注意されたから直そう」という一時的な改善行動にしかつながらないと思いました。違反行為がなぜダメなのか？ということが分からないと、また繰り返し違反運転をしてしまいます。そこで、迷惑だと感じた側の立場の視点で考え、その状況を再現することで今まで交通マナーを意識してこなかった人にも相手の気持ちが伝わるのではと思い、今回の動画撮影に至りました。

続いて制作でのシチュエーションについては、あまり真面目なシーンを作ってもみんな見てくれないのではと思い、たくさんの人にこのビデオを見てもらって印象に残ってもらうこと。そして少し笑ってもらえるようなストーリーに仕上げることで楽しく理解してもらうことを考えました。従って各場面において、生徒会執行部の役員が様々な表情をビデオの中で面白くおかしく演技して作りました。結果、より内容も伝わりやすいものができたと思います。

完成後、校内のディスプレイで動画を3週間配信してもらってからは、友人の生徒たちからは好評価で日常の会話の中にも動画の話が出てきます。私は、交通マナーは思いやりがあれば自然と守れるものと思います。また、このビデオを見てこれから広い視野と思いやりの心を持つ人が少しでも増えたら嬉しいです。



女の子3人組が
おしゃべりしながら
家に帰るところです。
そこに後ろから自転車が…
3人は気づいていません。

3 本番でのスケジュール

以下を参考に、簡単なスケジュールを立てましょう。

参考例① 有松・久安街頭指導

集 合：7:30 開会式、街頭指導：7:30～8:10

参加者：金沢中警察署(2名)(◎挨拶)

金沢中街頭交通推進隊(8名)、

金沢中地域交通安全活動推進委員(7名)

「地球の友・金沢」(2名)

高校教員(3名：金沢泉丘高校、金沢伏見高校、金沢高校)

金沢市(3名)(○進行) 合計25名



参考例② 金沢市立工業高校周辺での街頭指導と自転車簡易点検

集 合：7:50 開会式：7:50～7:55

街頭指導及び反射材の取り付け 7:55～8:20

駐輪場にて自転車簡易点検 7:55～10:00

グッドマナーキャンペーン 8:00～8:20(市立工業高校PTA、校下婦人会)

参加者：金沢西警察署(4名)(◎挨拶)

金沢西地域交通安全活動推進委員(12名)

町会連合会

金沢市交通安全母の会(2名)

金沢市立工業高等学校教員数名+生徒(18名)+PTA

金沢市(3名)(○進行) 合計約40名

街頭指導と並行して行える取組

時間が許すかぎり、参加者で振り返りをしましょう。街頭指導に初めて参加する人がいるかもしれませんし、その都度気づくことがあるかもしれません。大事なことは、街頭指導を交通安全教育の一環と位置づけ、その意識を共有することです。

年度初めに、お互いのコミュニケーションをはかるため関係者での打合せの会

を行うことも良いとの意見もあります。



さらに、交通安全教育を街頭指導の日だけでなく、クラス単位にどのように広げていくかも重要です。そのためには、生徒指導担当教員のみならず、学校の教員全体の中にどのように広げていくかということも重要な課題です。

「地道な取組の継続」が地域を安全にする

中山 哲也氏 金沢市都市政策局歩ける環境推進課 主査(2009-2012年度)

計画に基づき、まちなかの細街路での自転車走行指導帯の整備に向けて、地域住民と高校生が、現状の確認やお互い困っている点など意見を出し合い、課題を共有し、協力して安全で快適な交通環境づくりを目指した意見交換会を開催した。

指導帯の整備にあわせて、地域住民はもちろん、高校の先生・生徒、警察など様々な関係者によるルール遵守・マナー啓発の街頭指導を幾度となく実施した。

指導帯の整備や街頭指導の結果、歩道通行や並走する自転車通学の高校生が激減し、その地域にある小学校の通学児童も歩道を安全に通行できるようになった。

顔が見える事が良い方向につながり、高校生、地域住民お互いの元気な挨拶が飛び交うようになり、快適な交通環境の形成に寄与。地区内を走行する自転車の通行速度も低下。

指導帯の設置に反対していたある町会長も街頭指導に毎回参加。その後、「(笑いながら)もっとどんどん自転車の線引きや」と励ましのお声をいただいた。地道な取組の継続が大事。



「地域ぐるみの連携・協働」が最も重要

島田 貴幸氏 石川県県央土木総合事務所 維持管理課 係長(2014-2016年度)

当時の連合町会長さんから、考える会のみんなで現場を点検する提案があった。現場点検では利用者の動線に合わせた横断歩道の移設や路側帯にある電柱の移設等の検討について意見が出された。

地域ぐるみでの連携・協働が最も重要であると思う。地元の方々には現場の点検、電柱移設先の地権者への説明、考える会への参画、街頭指導など、多岐にわたって協力していただき感謝している。

警察の担当者の方にも大いに協力していただいた。安全対策について建設的な議論をしていただき、とてもやりやすかった。

県内では矢羽根の路面表示はペイント式が主流であったが、倉部金沢線では、耐久性に配慮して、熔融式で試験的に施工を行い、現在では熔融式が主流となっている。

街頭指導などを通して、地域の方々が連携し、地元の安全は地元で守るといった気運がさらに高まっていくとよいと思う。



4 街頭指導のポイント

効果的な街頭指導を継続的に行う際のポイントを、以下のようにまとめています。



地域との連携

- ・街頭指導では、地域住民、警察、道路管理者、学校関係者などと連携を図ることが重要です。
- ・関係者が連携することで、交通安全に関する意識や課題を共有し、対策や改善へとつなげていくことができます。



コミュニケーション

- ・街頭指導は、地域やヒトとのコミュニケーションが重要です。
- ・交通ルールを学ぶだけでなく、街頭で顔を合わせ、挨拶や声かけをすることで、交通安全だけでなく、人と人のつながりを育みます。



押し付けでなく、共に学ぶ

- ・一方的に押し付けられたと感じられる交通安全教育では、自転車ルールやマナーは身につけません。
- ・街頭指導によって道路での危険を知り、事故を避けることや、他者への配慮についても学ぶことができます。



ハード整備との連動

- ・自転車通行空間の整備後に続いて街頭指導を行うことは効果があります。
- ・自転車だけでなく、歩行者や車のドライバーにとっても道路上の自転車マークや矢印、 矢羽根マークが何を意味するかが視覚的にとらえられるので、自転車の安全走行やルールへの理解が深まります。



次につなげる

- ・自転車の通行状況や地域の課題によって、街頭指導の仕方も変わっていきます。
- ・街頭指導については、関係者が意見交換を行い、課題を共有することで、より地域の交通状況に適した指導方法に改善されていきます。

さらに関心ある人のために

以下では、自転車に関するインターネットのHPをいくつか紹介します。

- ① 健康や自転車通勤に関心のある方には、
バイクシマノのホームページ「マインドスイッチ」がお勧めです。



- ② 若い人向けに、自転車の基本的ルールを学べる動画としては、
金沢市自転車条例サイトの一番下にある
「もっと学ぼう！自転車のルール、マナー！」に
あるマナーアップビデオ「かなざわチャリーズエンジェル」

- ③ 中学生・高校生のための自転車交通ルールでは、
「知らなかった」ではすまされない ダイジェスト版



- ④ 内閣府ホームページ 令和元年交通安全白書(全文)
特集「交通安全対策の歩み～交通事故のない社会を目指して～」

- ⑤ 石川県警察交通安全情報(石川県警察本部)
石川県警察本部交通企画課のTwitter公式アカウント。
交通安全や交通取締りに関する最新情報を掲載。



- ⑥ 自転車運転者講習制度(石川県警察本部)
悪質な自転車運転者に対して、
講習の対象となる自転車での危険行為15項目を掲載。

編集後記

金沢市の自転車通行環境は、過去10年間で約30km以上が整備され、さらに自転車関連事故の発生件数も72%減少し(平成20(2008)年:659件⇒令和元(2019)年:184件)、国全体と比べても大きな成果を上げています。

この成果の背景として、通行環境を支えるハード整備を進めただけでなく、多様な関係者が連携と協働により「街頭指導」を行い、自転車利用者のルール遵守やマナーアップの周知・啓発を継続してきたことが重要であったと感じます。

また、本誌を作成する過程で、街頭指導を行っている地域交通安全活動推進委員、街頭交通推進隊、学校関係者の方々とワークショップ形式の意見交換を行い、ご意見を取入れました。これから街頭指導を行う方に、街頭指導を行う意義や、目的、現場で培われたノウハウを伝えていくためです。

本誌の作成にあたり、ご助言とご協力をいただいた関係者の皆様には、感謝の意を表します。このマニュアルが継続的な取組へつながるの一助となり、広く安全・安心な自転車通行環境づくりに向けた活動の展開につながることを期待しております。

国土交通省 北陸地方整備局 金沢河川国道事務所 調査第二課長
川原 克美



【関係者の方々との意見交換会(R2.2.2)】



【森山地区での意見交換会(R2.11.30)】

発行：金沢自転車ネットワーク協議会事務局

<https://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/douro/bicycle.co/>



国土交通省 北陸地方整備局 金沢河川国道事務所 調査第二課

TEL 076-264-9912 FAX 076-233-9631

石川県 土木部 道路整理課

TEL 076-255-1726 FAX 076-255-1728

金沢市 都市政策局 交通政策部 歩ける環境推進課

TEL 076-220-2371 FAX 076-220-2048

協力：石川県警察本部

監修：地球の友・金沢

発行年：令和 3 年 3 月