

自転車社会における問題の解決への提案

史 中超 研究室

1131205 山岸 優太

1. 研究背景・目的

近年、自転車の利用者は急増している。その要因として利便性の高さや環境に良い点などが挙げられる[1]。

子どもから大人まで幅広い年齢の人が買い物や通勤、通学などに利用され、健康に気遣う人や娯楽として利用する人も増えている。

しかし自転車利用者の増加に伴い、ルール違反者や交通事故も増加傾向にあり問題視されている。政府や警察や自転車関連の協会が法改正を含む対策をとっているが、状況があまり変わっていないのが現状である(図 1)。

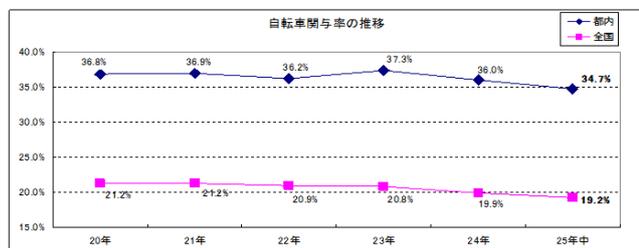


図 1 自転車事故関与の推移

そこで本研究では、自転車社会における問題点を現地調査やアンケート調査により把握し、改善に向けた提案を行う。

2. 自転車社会における現状と問題点

(1) ルールの認知度不足

自転車のルールへの認知度を調査するため、アンケート調査と現地調査を行った。

知識面の調査として、1) 自転車安全利用五則と 2) 2013 年 12 月道路交通法を知っているかについて質問をした。1)の質問に対してどの年代も知らないと答えた人が多く、2)の質問に対して知っていると答えた人が多いと結果が出た。

アンケート調査は知識面関連 2 問と行動面関連 3 問の計 5 問で行い、150 人から結果を回収した。

行動面の調査として、3) 使用道路と 4) 左側通行、5) 標識を守っているかについて質問をした。3)の質問はどの世代でも歩道の使用者が多く、13 歳から 64 歳までの利用できない年齢にも利用者が多く違反者が多く存在した。4)と 5)の質問はしていないと答えた人が多く、両質問ともに違反者が多く見られた。

一方、現状を把握するために、現地調査を行った。表 1 は現地調査の結果を示す。その結果では、総通行人数に対してすべての場所で違反者が居たことがわかる。

表 1 現地調査結果

場所	日にち						
	18日	19日	20日	21日	22日	23日	24日
総通行人数 瀬谷西高校前	31	68	89	41	70	82	45
違反数 瀬谷西高校前	19	34	41	21	33	50	31
総通行人数 厚木街道	45	101	79	91	88	71	35
違反数 厚木街道	25	68	50	55	40	47	20
総通行人数 複雑な交差点	24	30	29	40	41	30	31
違反数 複雑な交差点	18	20	15	28	30	24	27

(2) 安全な自転車走行空間の不足

日本における自転車走行空間の整備はロンドンやアムステルダムといった自転車先進国の都市と比べ、大きく出遅れている。それは整備されている場所が少ない点や整備されている場所は点在し連続性のない点である。自転車ネットワーク計画が行われているのは全国の市町村の約 7%のみで、現状は策定もあまり行われていない。

自転車走行空間の不足は自転車同士や他の交通手段との事故の発生へ直結するため、大きな問題点である。

3. 改善策の提案

(1)教育プランの提案策定と実施

まず、教育プランを策定し、実施することを提案する。全年代に共通して、自転車安全利用五則や自転車に関する道路標識などを軸にルール講習を行う。また、年代ごとに異なる教育プランを策定が必要である。表2はその提案の一例である。このように年代ごとに教育を行うことで、効果を高めることが可能である。

表2 教育プラン案

幼稚園生	交通安全教室
小、中学生	ディスカッション
高校、大学生	門前指導
社会人	シミュレーター
高齢者	実技講習

(2)道路交通法改正時の周知方法の制度化

表3は道路交通法改正後の街頭指導の実行プランを提案する。このように、明確な予定を設定することで、改正点を重ねて知らせることができ、周知効果を高めることができる。

表3 施行日からの年間計画

施行日からの経過時間	日数
0～2ヶ月	週に5日
2～3ヶ月	週に4日
3～4ヶ月	週に3日
5～12ヶ月	週に1日

(3)免許制度の導入

車やバイクと同様の形式の免許の導入を提案する。年齢設定は15歳以下の事故件数が多いことや知能的な部分を考慮し、10歳と設定する。免許の取得は筆記試験を行い、実技教習を行う原動付自転車と同じ形式を採用する。そして罰則に関する点数制度を新たに設ける。この制度を導入することで、自転車も軽車両であるという認識とルールの厳守という意識をさせることができると考えられる。しかしこの制度を採用した場合、免許の携帯が必要となる。取得義務年齢が10歳と低く設定しているため、免許証の携帯義務化という点で難しい面がある。

(4)保険加入の義務化

保険加入の義務化を提案する。保険制度は以前からあるが、義務化はされていない。近年起きている高額賠償の事故を含め、事故の件数は減らずにいる。事故が起きた際のリスクを減らすため、加入の義務化が必要である。また、加入時に道路交通法や事故の危険性、対処法の講習を行い、注意喚起に繋がる効果があると考えられる。

(5)自転車走行空間の整備

自転車走行空間を地域に合わせた形での導入を提案する。自転車走行空間には構造的に分離した形式と視覚的に分離した形式があり、地域ごとの財政状況や交通量などに応じて整備する。このように、整備することで自転車走行空間の最適化を図る。

また、自転車専用の看板を設置することを提案する。自動車用の看板はあるが、自転車の利用範囲の主な距離は6km以下であることから、自転車専用の看板が有用である。設置することで、目的地まで容易に着くこと可能になり、利便性の向上に繋がる。

4. まとめ

本研究では、自転車者社会の環境改善をするため、アンケート調査と現地調査により、問題点を見出したうえで、自転車走行基本ルールの認知度向上や自転車走行空間の整備などの改善案を提案した。

本研究を通じて、自転車社会に大きな問題が存在することがよく分かった。しかし、自転車社会の秩序をよくするには、法整備や厳罰などの手段は重要であるが、利用者一人ひとりの自覚も大事だと感じられた。

5.参考文献

[1]国土交通省

<http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk58.pdf>

[2]警視庁<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/>