

新連載〈第5回〉「自転車の歴史と交通教育」

「～安全に歩けますか?～」

片山 昇

(交通教育 NPO OSCN じてんしゃスクール代表)

～ベルギー 遠くで待っている車～

6年ほど前、交通教育先進国の欧州、数か国を訪れた。ベルギーの首都ブリュッセルをレンタル自転車で走行していた時のことだ。

レンガ造りのビル街の車道。道路の幅員は、車1.5台分ほど。対向車の自動車が、約100m前方で停車している。私とすれ違うのを待っている様子。

私は、申し訳なく思いつつ、ペダルを漕いだ。すれ違う際、ありがとう、の思いで軽く手を上げるとドライバーは、当然のこと、というような様子で笑顔を見せた。自動車は、その後、ゆったりとした速度で、再発進した。

自動車の運転者が見せた、他の交通参加者に対する行動に、私は感動を覚えた。

その後も、欧州の国々で、似たような体験を数多くした。その都度、このような運転者を育てる土壌がどこにあるのか、関心は深まるばかりだった。

～手をつなぐ親子～

今年3月、皇居前の内堀通りにかかる横断歩道で私は、信号待ちをしていた。道路を挟んで反対側には、やはり信号待ちをしている親子の姿。

欧米系旅行者だろうか。小学生くらいの2人の子どももサングラスをかけていて「格好良いな。」と何気なく私の視界に入っていた。やがて、信号が青になる。

父親が、さっと左右の斜め下方に手を出す。すると、両側の子どもたちが、その手を取る。親子揃って左右確認をして、横断歩道を渡り始めた。しっかりと手を繋ぎ合って。

～横断歩道で止まらない日本の車～

日本に来た欧米人が驚く、日本人の交通行動として次の2つをよく耳にする。

1つ目は、自転車の運転者が、交通ルールを守らず走行する姿。

2つ目は、信号機の無い横断歩道で、歩行者がいても止まらない車。

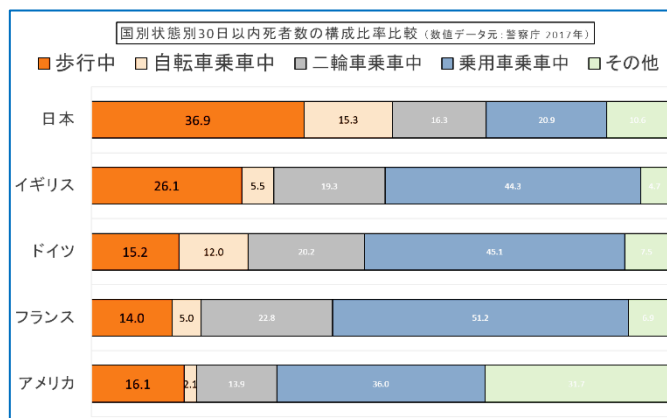
日本人はマナーを守る礼儀正しい国民、という印象を持たれることがある。一方で、上の2つの交通行動に遭遇した欧米人は、大いに驚く。

2019年、JAF日本自動車連盟(※1)が全県で実施した調査によると、「信号機のない横断歩道」にお

ける一時停止率は17.1%。何と約8割の車は、歩行者がいても止まらない。

つまり、日本の多くの運転者が、「横断歩道における歩行者優先」の道路交通法(※2)に違反していることになる。

～日本と欧米の比較 事故状況～



上のグラフ(※3)から分かることは、日本では、歩行中や自転車乗車中に事故で命を落とす割合が極めて高いということである。

実際に、自動車の運転者は、高齢者や子どもたちが陥りやすい交通行動を理解し、運転中に周囲環境に意識を払いつつ、運転できているだろうか。

一方で、歩行者や自転車は、交通参加者としてのルールを遵守し、命を大切にできる交通行動を取れているだろうか。

平素の交通参加者の行動と結果は、結びつくものである。日本が、さらなる安全な交通社会を目指すならば、今一度、この辺りについて再検証し、根本的な問題解決を始めなければならない。

更に言えば、未来の「自動運転による交通社会の実現」(※4)に向けて様々な研究が進められているが結果を左右するのは、やはり、「人間の交通行動」に他ならない。

～乗り物をオペレートする～

「(自動車の)安全装備を過信せず、自分の身体センサーも活用しよう」

前述のJAF機関誌『JAFメイト』(2019年12月号)に載っているフレーズ。乗り物の暴走や、運転者自身の危険な状態での運転を戒める言葉だ。

乗り物は、人間がオペレートし、運転者が安全運転に責任を持てる状態で運転することが大前提の筈だ。

乗り物の機能性能や道路整備にのみ、安全性と改善を求めているは不十分だと私は思う。

交通社会に様々な交通参加者がいる以上、歩行者や運転者としての教育は不可欠である。そして、その教育は、家庭や学校、地域社会において十分になされるべきである。

子どもの頃からの継続的かつ、具体的な内容での教育機会が設けられなければ、自らの意思で安全行動をとれる交通参加者は、育たない。

～ 身体センサーの活用 ～

前号でも触れたが、乗り物の運転は、運転者と自分の周囲の交通参加者とのコミュニケーション無しには、成立しない。

そのためには、人間に備わっている感覚機能、視覚・聴覚・触覚・嗅覚を活用しなければならない。

例えば、これらを全て活用できたとしても、100%安全に運行できる保証など、ない。

だからこそ、運転者は、自分の運転能力を把握し安全運行面での自分の感覚の限界について、日頃から、注意深く意識し、自戒する必要がある。

しかし、この「身体センサーの活用」を忘れてしまっている運転者が多い。

ところで、この感覚は、乗り物のスポーツ、レース競技の世界でも同様に必要とされる。

レース場という特殊空間で、自分のスピードが他者よりも速ければ勝てるか、というと、そんな単純な話ではない。

極限のスピードの中で、天候や路面状況、他の競技車両との位置関係や、駆け引き。周囲とのコミュニケーションを、身体センサーをフル活用して常に行う。

競技者は、自分の限界を知り、様々な感覚を研ぎ澄ませ、マシンと対話し、巧みに乗り物をオペレートする。それができないと、勝利はおろか、ゴールラインに到達することさえできない。

自分のスピードだけが速くても、マシンの状態や周囲の環境を読み誤ってしまえば、他者との接触や単独クラッシュとなる。

私自身が実体験として、オートバイ競技や自転車レースの中で、何度も痛感したことだ。

～ 歩行者教育の重要性 ～

さて、私たちが、日々利用している交通社会に於いて、自己都合を優先し、周囲とのコミュニケーションを断っている交通参加者は、自動車やオートバイ、自転車の運転者ばかりではない。

歩行者も、交通ルールや周囲の交通参加者とのコミュニケーションを取ることが忘れ、公道を通行している。手元の端末機器を凝視したり、イヤホンで耳を塞いだりと、独りよがりな姿が目にする。

自転車を始めとした乗り物を、安全に運転できるようになるために、交通参加者としての能力の育成を何処に求めれば良いのだろうか。

私は、幼児や児童、生徒期における歩行者教育が重要だと考える。交通ルールをはじめ、歩行時の安全確認動作等の体得が、交通参加者としての基礎に

なる。

この時期に、継続的、具体的な教育の機会を設け歩行者として交通ルールを守り、自らの意思で安全行動をとれる交通参加者を育てるべきだと考える。

それを踏まえて、年齢や発達段階に応じた、自転車の運転者教育も可能となる。

そして、この一連の学習の成果が、自動車の運転免許を取得する者の盤石な土台にもなろう。

歩行や自転車運転時に、法令を遵守する姿勢や交通行動が十分に身につけていけば、オートバイや自動車の運転者となった際には、運転者の責任を自覚し、規則遵守や他者および周辺環境への配慮ができるドライバーとなることも、大いに期待できる。

果たして、現在、家庭や地域、学校教育の場で、歩行者教育の機会が、十分に設けられているだろうか。今こそ再確認し、社会全体で、必要とされる教育を地道に実施していく必要がある。

～ Teach Children KERB DRILL ～

右の絵は、1945年の英国の雑誌に掲載された道路を安全に渡る為の啓発広告だ。

(※5) キャンペーン名称は「KERB DRILL」(カーブドリル)。因みに、「KERB」は「道路の縁石」のこと。和訳すれば、「道路横断前の縁石部分での安全確認手順」となる。日本より半世紀も早い1910年頃から交通戦争へと突入した英国の交通社会。1911年には、「RoSPA (Royal Society for the Prevention of Accidents)」、つまり「英国事故防止協会」が産声を上げた。その協会は現在に至るまで、交通事故を含め、命を守るための様々な啓発や教育施策を打ち出してきている。当時、その一環として、横断中の事故を減らす為の安全確認の術を示し、お手本を示すべき大人たちへと、必死に啓発活動を展開していたのだ。



「See that they always do it and set a good example by doing it yourself.」(※6)

- 1, At the kerb HALT
- 2, EYES RIGHT
- 3, EYES LEFT
- 4, QUICK MARCH (Don't rush)

～ 次回予告 ～

連載最終回。2011年OSCN誕生の経緯と、20世紀以降の英国での歩行者及び自転車に対する交通教育施策の変遷「Kerb drill」・「GreenCrossCode」・「Kerb craft」・「Bikeability」と、その具体的な取り組みを紹介する。

～ 注釈 ～

(※1) 「一般社団法人日本自動車連盟(JAF)」

JAFは、Japan Automobile Federationの略称である。1963年2月に自動車ユーザー団体として発足、同年4月1日に事業を開始。ロードサービスを始めとする安全と安心の支えとなるサービスを提供するとともに、交通安全活動・環境対策活動なども推進。現在、約2000万人の会員数を擁し、車社会のセーフティネットとしての役割を担っている。また、モータースポーツの分野でも、FIA(国際自動車連盟)公認のわが国で唯一の四輪モータースポーツ統括団体として、競技ライセンスの発給や競技会の公認、諸規則の制定等をおこなっている。

(※2) 「横断歩行者等の保護のための通行方法」(道路交通法第38条第六節の二)

①歩行者の有無を確認できなければ、横断歩道の停止位置で止まれるような速度で進行 ②横断しようとしている、あるいは横断中の歩行者や自転車があるときは必ず一時停止 ③横断歩道内およびその手前30mは追い越しや追い抜きが禁止。などが規定。横断歩道を渡ろうとする歩行者がいる場合、ドライバーは横断歩道の直前でクルマを一時停止させ通行を妨げないよう義務付けている。

(※3) グラフ「国別状態別30日以内死者数の構成比率比較」

警察庁交通局が、IRTAD国際道路交通事故データ・ベースより収集したデータよりグラフ作成。尚、項目中の「その他」には、貨物車及び特殊車による事故死者数が含まれる。

(※4) 「自動運転による交通社会の実現」

日本は、ASV(Advanced Safety Vehicle)推進計画を、1991年度から25年以上に渡り、国土交通省が事務局となり進めている。現在は、第6期(2016～2020年度)「自動運転の実現に向けたASVの推進」と銘打ち、安全に資する自動運転技術を含む先進安全自動車ASVの開発と普及の促進及び自動運転の実用化に向けた具体的な技術検討が行われている。

(※5) 「1945 UK Magazine Kerb Drill Advert」

当時、交通事故を抑止する為、様々な雑誌等で、歩行者・自転車・オートバイ・自動車への安全利用啓発が、絵の広告で展開されていた。画像データは、「alamy」よりライセンス購入して掲載。

(※6) 「See that they always do it and set a good example by doing it yourself」

この啓発広告のタイトルが「Teach Children」であること、大人向けの啓発広告であることを踏まえると、凡そ以下のようなニュアンスになろう。「常にKerb Drillで横断する、そう、自らそれを実行することで、あなたは良きお手本者となれる！」

～参考文献～

- ・「令和元年秋の交通安全運動を見据えた交通事故分析について」(警察庁交通局 編、2019年9月12日発)
- ・「International Road Traffic and Accident Database(IRTAD)」
※国際道路交通事故データ・ベース：国連加盟57ヶ国の事故データを集計可能
https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=IRTAD_CASUAL_BY_AGE#
- ・「e-Stat 政府統計の総合窓口」～統計で見る日本～「道路の交通に関する統計」
(整備者) 総務省統計局 (運用管理) 独立行政法人統計センター
- ・「自動車総合安全情報～自動車の安全な交通を目指して～」(国土交通省)
車両・交通システム安全テクノロジー・ASV(先進安全自動車) ページ
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html>
- ・「JAF Mate (ジャフメイト) 2019年12月号」(一般社団法人 日本自動車連盟 JAF)
(記事) p.40 「バックセンサーに頼り過ぎない車庫出し」
～運転をあきらめないワンポイント～
- ・「RoSPA (Royal Society for the Prevention of Accidents)」のウェブサイトより
～ RoSPA History ～ <https://www.rospace.com>

交通教育NPO OSCNじてんしゅスクール
ホームページ www.oscn-school.org