

シェアサイクルと日本のこれから No.10

## 自転車とコミュニケーション

文

地球の友・金沢 自転車・歩行者安全マップ担当 三国 成子

一般社団法人 日本シェアサイクル協会  
 事務局：TEL 03-3663-6281  
 URL <http://www.gia-jsca.net>



2015年11月13日付、読売新聞の投書欄に13歳の女子中学生が、「自転車の 気遣い見習いたい」と題して以下のように書いています。

「＜自転車 女の子の気遣い＞（11日）を読み、歩行者の迷惑にならないように自転車から降りて歩いた女の子の振る舞いにとても感動した。私は週に一度、自転車で習い事に通っている。車の往来の多い道を通るが、早く着きたい一心で、周りを気にすることなくスピードを出したことがある。歩行者にはお年寄りもいた。不快に思われたかもしれない。人とぶつかりそうになり、危険も感じたこともある。私も周囲に心を配れる人になり、優しい社会を作っていきたい。」

私はこれを読み、このように気づける若者が表れてきたことを嬉しく思いました。そして彼女が読んだ投書を読みたくまりました。11日付読売新聞、「自転車女の子の気遣い」という主婦の投書です。彼女と夫が歩道を歩いていた時のことに触れています。

「前方から、小学校高学年くらいの女の子が乗った自転車が近づいてきたので、私たちは右側によって縦に並んで歩きました。すると女の子は自転車から降り、自転車を押して歩き出しました。もしかして私たちのために？と思い、すれ違いざまに笑顔で会釈をすると、女の子もほほ笑んで少し頭を下げました。そして、また自転車に乗って走って行ったのです。やはり私たちを気遣ってくれたのでした。（一部抜粋）」

このやり取りが、目には見えない心遣いを実によく表わしているのでご紹介しました。

自転車は年齢を問わず多くの人々が利用します。通学で多く利用するのが中・高生、遊びで楽しんでいるのが小学生です。彼らの生活環境であるまち中の道路を少しでも安全にしたいと思って始まった、私たちの金沢市での取り組みは多くのことを気づかせてくれました。

最初は、交通弱者の視点から、“歩行者と自転車と自動車（以下、「クルマ」に統一します）の関係”を考えること。それに加えて、そこに住む人々の生活の場であ

る“まちづくり”を考えることが大切です。そのために必要なのが“コミュニケーション”、コミュニティ（市町村）を形成する人々と道路や都市計画や交通行政に関わる方との“連携”も不可欠なことが分かってきました。今でも金沢『自転車・歩行者安全マップ』を制作していた時、調査用地図に記載していた女子中学生から「朝、自転車通学時にクルマに鞆やスカートをひっかけられそうになり怖い思いをすることを書いてもいいですか？」と言われたことがあります。それを聞いてから、私自身クルマを運転する時の車外への配慮の仕方が変わったことを思い出します。これも“コミュニケーション”がなければ気づかなかったことです。前述の投書も“コミュニケーション”です。主婦の投書がなかったら女子中学生も歩行者の立場に気づくこともなかったでしょう。

自転車・歩行者の安全に取り組んできて、次に大切なキーワードは“課題に向き合う”ことです。安全って何だ？と考えていくなら、それは危険を避けることと取り除くことです。自転車関連事故を調べると、同じ場所で複数回、同じ形態の事故が起こっている所が浮かび上がりました。自転車走行空間を整備した結果、以前起きていた事故が減ったならば、安全性の面で効果があったと評価できるのではないのでしょうか。そんな事例として次の二箇所について紹介します。

一箇所目は金沢市内、JR東金沢駅から国道359号線の小坂町交差点までの道路です。片側2車線で中央分離帯もあり歩道も設置された道路でしたが、歩道は自転車も通行可、自転車と歩行者の交錯も危険で、自転車とクルマの出会い頭事故也多発していました（写真1参照）。ところが、その場所に自転車専用レーンを整備してからは、毎年この場所での出会い頭事故が起きていたにもかかわらず、一件も起きていません（写真2参照）。自

## 写真1



この場所では、細街路からのクルマとそのドライバーの左側から歩道を通行してくる自転車との出会い頭事故が多発していた

## 写真2



細街路からのクルマにはレーンを通る自転車のイメージができるように、自転車のピクトグラムを路面表示している

## 写真3



クルマと同じ方向に走る自転車は、混合通行ですが、一方通行の逆方向に走る自転車のためのスペースを白い破線で示した

自転車の左側通行が守られることにより、出会い頭事故のリスクが軽減したのです。

もう一箇所は金沢市香林坊、鞍月用水沿いの道、通称「せせらぎ通り」です。片側に1m幅の歩道があり、車道は5mほどの幅、クルマは一方通行です。整備以前は、自転車が車道を左右の区別もなく、さらには狭い歩道上も走っていました。整備方法は自転車の通行位置を車道に示し、左側通行を守るようにする自転車走行指導帯の設置です(写真3参照)。その結果、歩道を走る自転車が減少し、車道を左側通行する自転車が増加しました。歩行者の安全性が高まり、自転車とクルマの出会い頭事故も減少しました。ところが、左側通行する自転車が増えたために、出会い頭事故が増加した所が一箇所あることが判明(図1参照)。検証の結果、道路形状と、クルマ側の停止線がなかったことが問題だとわかりま

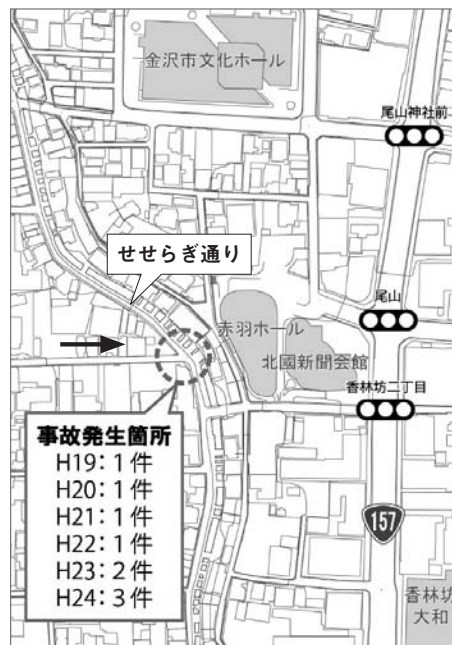


図1

この場所は細街路から「せせらぎ通り」に合流するクルマの集中する地点で、クルマは一方通行

## 写真4



クルマの停車位置を明確にし、自転車・歩行者への注意喚起も路面表示した

した。H26年再整備後(写真4参照)には、道路形状は変わらないのですが、出会い頭事故は起こらなくなりました。これも“課題に向き合う”ことに取り組んだ結果だと思います。

ようやく今、日本で車道上に自転車の居場所作りが始まったところです。居場所作りのためには、自転車は車道をクルマと分かち合い、歩道のない道路では、歩行者やクルマと分け合って使わなければなりません。速さの違うものが共存するとき、弱者保護の立場から考えれば、速度の減速など配慮が必要です。それは、成熟した大人の振る舞いができる社会性を身につけることと同じではないでしょうか。

近年、長距離を走れる自転車に乗る人が増えていきます。私もそんな自転車を手に入れてから、“サイクリングの楽しさ”を改めて知った一人です。金沢まで北陸新幹線が開通し、多くの観光客が訪れるようになりました。金沢は、コンパクトに名所が点在、加えて町のたたずまいが素敵です。それを感じたいために歩く人とシェアサイクル利用者が増加しています。自転車は、まだまだ知られていない所へも行動範囲を広げることができ魅力発見にも利用できる乗り物です。

自転車は、今までクルマ中心だった交通体系を変えるだけでなく、交通以外にも社会の様々な価値観に影響を与えるものになっていくと思います。

PP