

# 自転車走行ルール・マナー考

～交通社会、交通主体の自覚 をキーワードに～

---

報告者 石井勤（ジャーナリスト・元朝日新聞記者）

## このセッションの目的

- 安全な交通社会をどうやって実現させるか、考えたい
  - 自転車と走行ルール・マナーを入りに
-

# まずは基本認識の整理から

## 《交通社会は複雑系》

- 乗用車、バス、トラック、電動キックボード、車いす、自転車、歩行者 etc.
- 特性が異なる移動手段がそれぞれの速度、方向、目的で行き交っている
- 交通社会は「複雑系」の社会システムであり、多面的な観察が欠かせない

## 《環境要因と人的要因が安全対策の両輪》

- 道路や交差点の形状、表示、標識など環境要因をまず見る必要がある
  - 把握が難しい人的要因にもっと目を向け、実効性のある安全策を
-

## 本題に入る前に

- 10月8日午後4時過ぎ 自転車の小6男子K君（12） 交通事故死
- 現場は千葉県八千代市の県道 K君は歩道上を走行
- 反対方向から来た高校生の自転車とすれ違う際、接触
- K君は車道側に転倒 10 tトラックにひかれた
- 歩道の幅は約1m ガードレールはない
- 現場付近に電柱とバス停の看板 さらに狭く
- 県道は片側1車線 現場付近は道幅が狭い
- 大型車が来る ⇒ 車道に自転車が通る余地なし



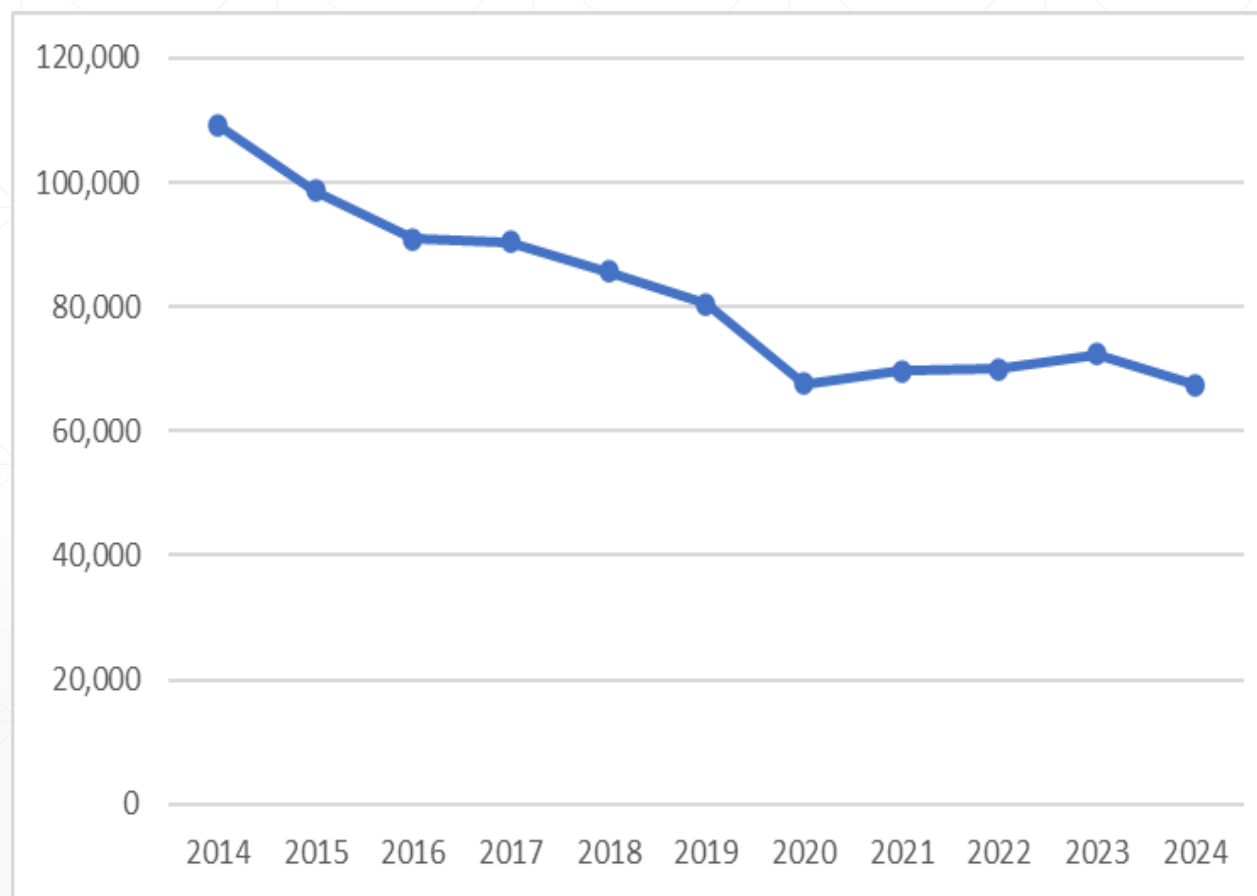
## わたしたちの現在地

- 自転車をめぐる交通環境は依然として劣悪といえる
  - わたしたちの社会は、かけがえのない命を守ることができていない
  - 対向する自転車、どちらかが道を譲っていれば…。マナー指導の限界？
  - 人的要因対策の質を高める必要があるのでは
- 
- では、いま、自転車の事故はどのような状況にあるのか
  - データに立ち返って全体像を確認し、議論の出発点とする
-

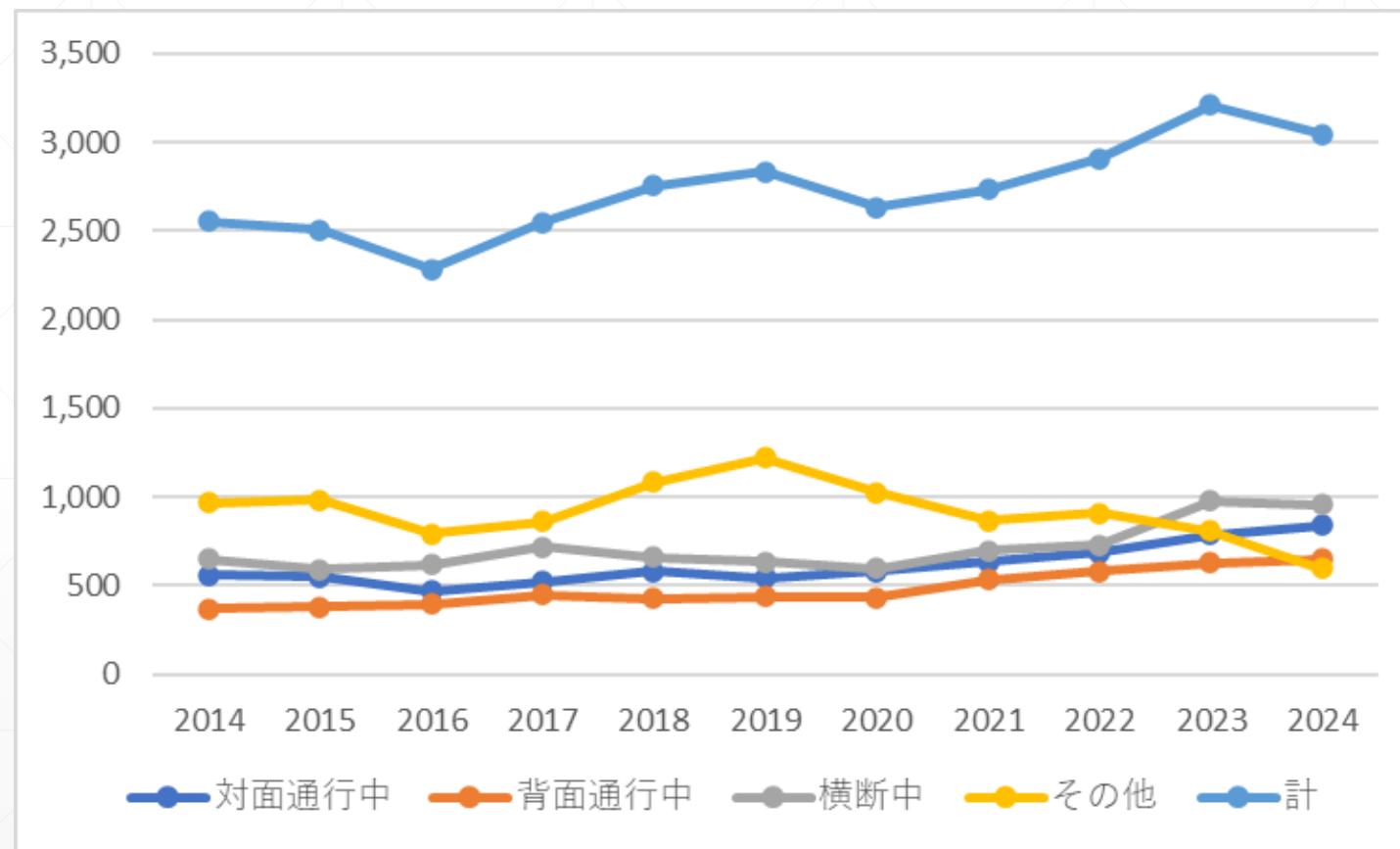
# 自転車がからんだ事故件数の推移

政府統計

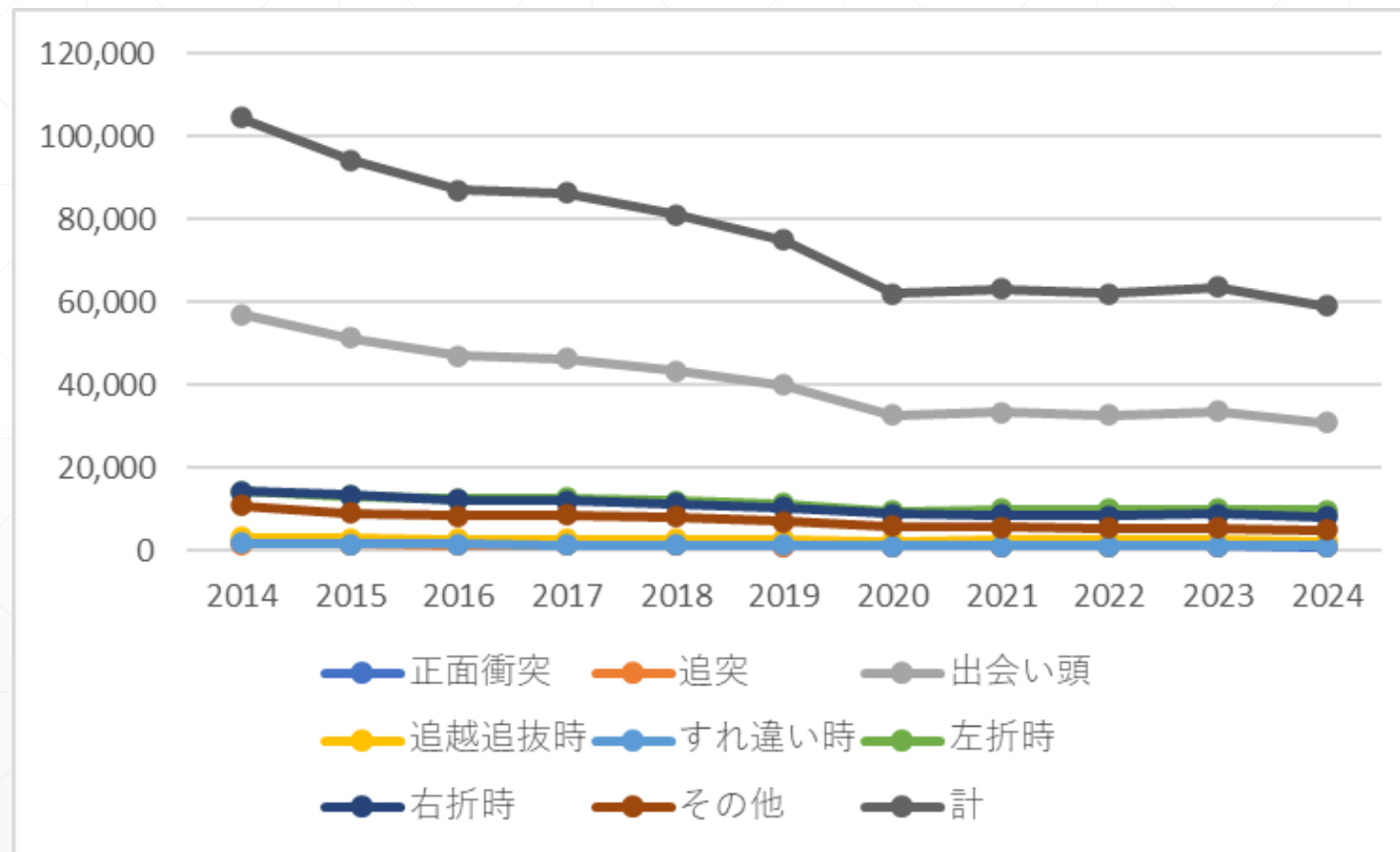
2014	109,269
2015	98,700
2016	90,836
2017	90,407
2018	85,641
2019	80,473
2020	67,673
2021	69,694
2022	69,985
2023	72,339
2024	67,531



# 人対自転車事故件数（態様別）の推移 政府統計

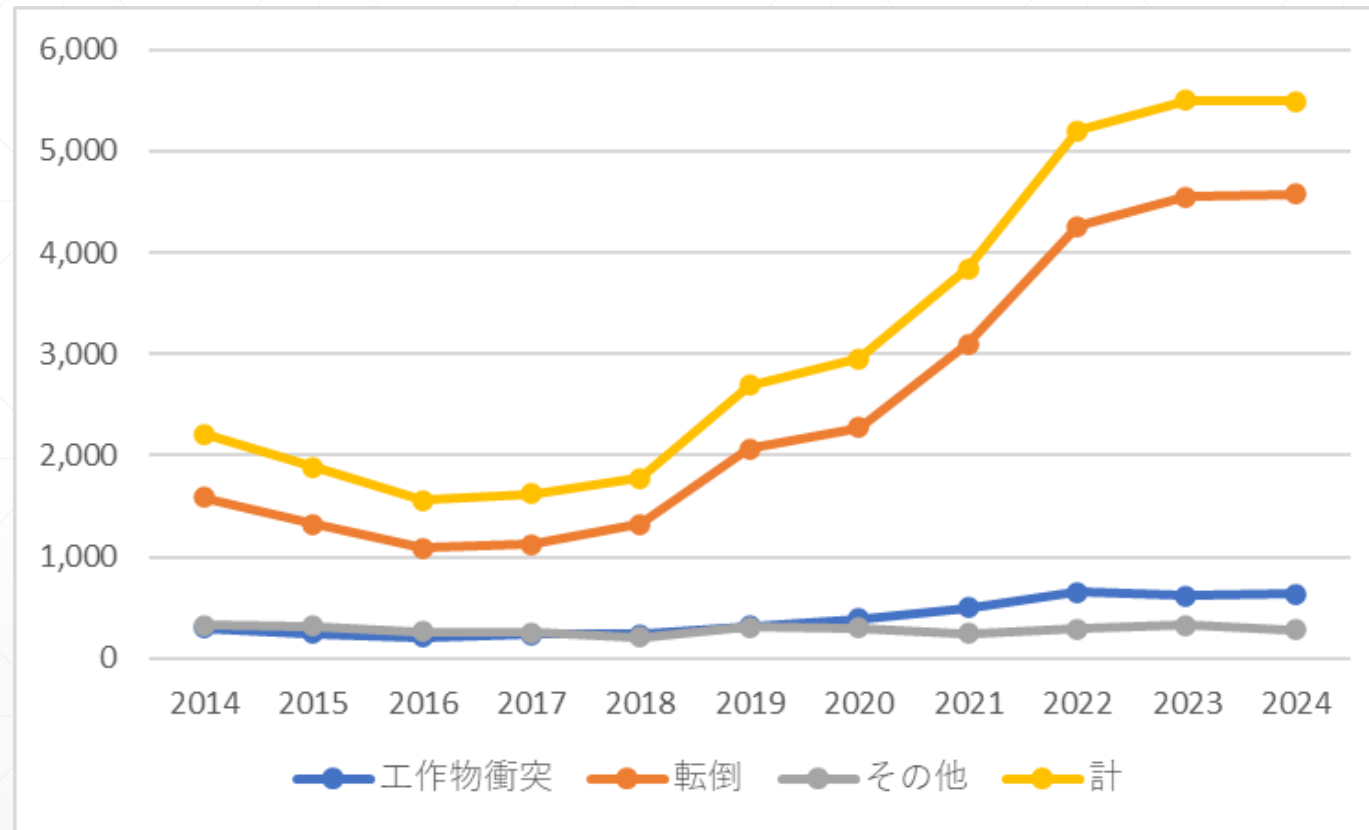


# 車両対自転車の事故件数（態様別）の推移 政府統計



# 自転車単独事故件数（態様別）の推移

政府統計



## 統計データから見えること

- 自転車事故の減少傾向は2020年まで。以降、年間6万件台で推移
- 自転車の単独事故は19年に増加に転じ、6年間で18年の3倍になった
- 単独事故の8割を占める転倒事故が増え、事故件数を押し上げている

＜2020年前後を境にフェイズが変わった、のでは＞

＜コロナ禍による暮らし方の変化に安全対策が対応しきれていない？＞

＜暮らし方の変化＝人的要因 意識・行動面での対策強化が必要＞

---

# 真の「安全」への足掛かり

- 起きた事故の原因を個別に分析し、一つひとつつづす努力は欠かせない
  - けれども、事故の件数を減らしただけでは足りない
  - 事故の背後にはその数倍の「交通コンフリクト」（事故手前のトラブル）がある
  - さらにその背後に「インシデント」（トラブルになりかけた特異事象）がある
  - インシデントなど統計にない事象の速やかな把握とデータ化が求められる
  - 環境要因と人的要因、2つの軸での動態的な把握、分析と対策の実行  
⇒ 安心して動ける社会の土台になる
  - そのうえで……
-

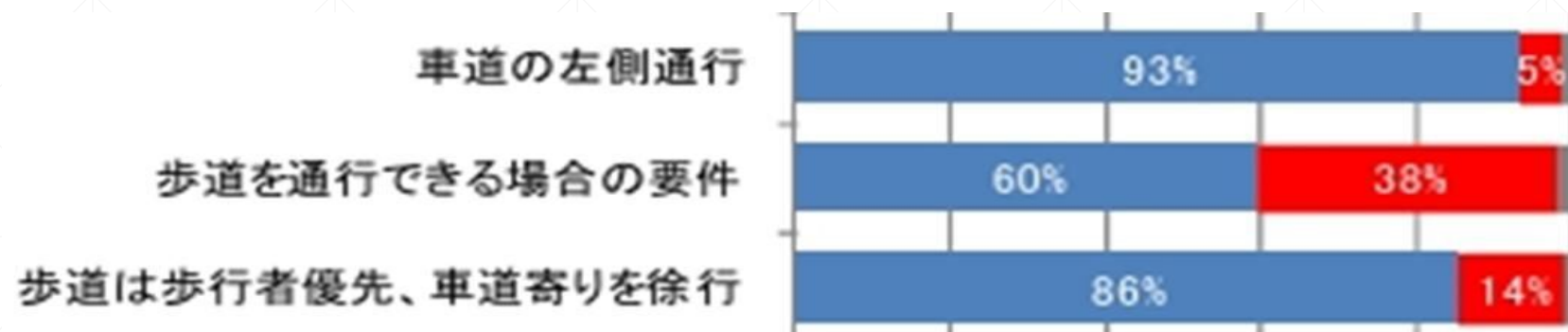
## 人的要因の観点で

- 気になる調査結果があります



# ルールの認識と行動の乖離

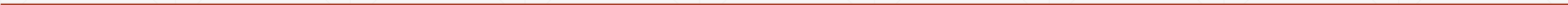
(2011年10月、警察庁調査)



- 全国の運転免許試験場などの来場者1297人を対象にアンケート
- 遵守状況はルールを「知っている」人で自転車に乗っている人に尋ねた

## 掘り下げて考えたい

- では、「知っていて守らない」はなぜこれほど多いのでしょうか？



# 自転車の走行ルールを守らない理由

(2023年7月、警察庁調査)

インターネットによるアンケート、全国の10代～70代の5017人が回答

	ルールをよく知らないから	守らなくても危険性がないと思うから	周りの人も守っていないから	守らなくても警察官による取締りを受けないから	その他
全体 (%)	40.4	23.2	15.3	12.9	19.7
高校生 (%)	46.4	20.0	25.2	16.0	8.4

## 問われる「交通主体の自覚」

- 「周りの人も守っていない」；他人事のような答え方が目立つ
  - 交通主体としての自覚ができていない？
  - 自覚があれば ⇒ 自分の動きに目が向き、「安全」への意識が高まる
  - 交通主体の自覚 ⇒ ルール遵守の土台になる
-

## 考えるに当たって… 「自我関与」という視点

- 自我関与という概念がある
- 自我関与；特定の作業、状況ないし対象を自我にとって重要なものとみなす態度、またそのような態度を生じさせる事態ないし関係をさす（ブリタニカ国際大百科事典）
- 自我関与は「自分に関係がある」とみなす心の動き
- 文科省の専門家会議；『特別な教科 道徳』の質の高い指導法として「自我関与が中心の学習」を提唱（2016年）

高い自我関与 ⇒ 強い関心やこだわりを生み、責任感につながる

交通社会では、「自分もかかわっている」との自覚 ⇒ 責任感 ⇒ ルールを守る行動

---

## ちよつと寄り道 教育現場の悩みと打開への模索

- 学校現場の状況；道徳教育そのものを忌避しがちな風潮／他教科等に比べて軽んじられ／教員、教育関係者にもその理念が十分に理解されておらず／効果的な指導方法も共有されていない

⇒ 中央教育審議会の答申（2014年10月）；「道徳」を「特別の教科 道徳」に

⇒ 学習指導要領の一部改訂（2015年3月）；「考え、議論する道徳」への質的転換

⇒ 道徳教育に係る評価等の在り方に関する専門家会議の報告（2016年7月）；「質の高い多様な指導方法」の提言；「深い学び」の視点

「道徳的な問題を自分事として捉え、議論し、探究する過程を重視」「読み物教材の登場人物への自我関与を中心とした学習において、教材の登場人物の判断と心情を自分との関わりにおいて多面的・多角的に考える」

---

## ここまでをまとめると

- 交通ルールを教えるだけでは安全な交通社会は実現できない
- ルールを教えつつ、ルールを守る行動を呼び起こす必要がある

《自我関与の視点から…》

- 交通社会の姿を知り、自分のかかわりを意識することが起点に
  - かかわりを意識 ⇒ 「一員」の実感 ⇒ 自我関与は高まる
  - 自我関与の高まり ⇒ 交通社会の安全が「自分ごと」に
  - 安全が「自分ごと」 ⇒ ルールを守る行動 ⇒ 安全な交通社会へ
-

## ルールを守る行動を育むには…… たとえば

- いま暮らしている街について知ることが第1歩になる
  - どこのだれがどう動いているか、どこをどんな車が走っているか……
  - 具体的に、姿や様子が目に浮かぶように、知る = 自我関与の起点に
  - 自分が通る道を地図に書き込む ⇒ 交通社会の姿が可視化される
  - 可視化のプロセスを通して、交通環境と自分の動きとが強く意識される  
    <自我関与が高まった状態>
  - 街を知り、そこにある「危険」を知る ⇒ 安全が自分ごとになる
  - 安全が自分ごとになる ⇒ ルール・マナーは「行動規範」へと昇華する
-

## セッションを終えるに当たって

- 「われわれが勇気や善の行為をなそうとするときはいつでも、他の誰かを模倣している（中略）かのである」（ドイツ出身のユダヤ系思想家、ハンナ・アーレント著『真理と政治／政治における嘘』より）
  - 「勇気という理念と勇気ある行動の間にはいかなる橋も架けられていない。だからこそ、何らかの模範となる例を人は必要とする」（日本語訳の解説者・國分功一朗東大教授の説明）
  - ルール遵守の理念とルールを守る行動の間に橋は架かっていない
  - ルールを守る行動を身につけようとするとき、ひとは模範・お手本を必要とする
-

## 街の中に交通ルールを守る人がいれば……

- 交通ルールを守るだれかの行動が、だれかのお手本になる
  - お手本があれば、ルール遵守の動きを身につける人が出てくる
  - いつか、街の中で、ルールを守る動きが当たり前のことになる
  - そんな世界を夢見ながら……
-

**一緒に考えてくださり、ありがとうございました**

---