

# 大学教育を通じた自転車問題解決への取り組み

～高校生と地域住民の調査から～\*

A case study of bicycle problem solution through university education\*

元田良孝\*\*・宇佐美誠史\*\*\*

By Yoshitaka MOTODA\*\*・Seiji USAMI\*\*\*

## 1. はじめに

自転車は手軽な乗り物で、経済的、健康的でしかも二酸化炭素の排出が少なく環境にも友好的である。このような背景から自転車利用者は増えているが、走行空間の整備が貧弱でなおかつルールが守られておらず、歩行者への脅威や事故の頻発などマイナス面も大きい。しかし解決しようとするとも自転車の問題は非常にすそ野の広い関係者・分野で構成されていることに気がつく。

例えば自転車を監督する中央官庁も複雑である。自転車製造は経済産業省、道路は国土交通省、規制は警察庁、学校での教育は文部科学省であり総合的な司令塔が見当たらない。このような複雑な問題は国からの指導による解決は難しく、むしろ地域住民や自治体の力によって解決されるべき問題と考えている。ここでは1つの試みとして大学の実習授業を通じて地域の自転車問題解決への取り組みを図った事例について報告する。

## 2. 背景

盛岡市は自転車利用が多く交通機関分担率は14.5%であり<sup>1)</sup>、平成20年に自転車に関する条例を制定した。国土交通省の自転車通行環境整備モデル地区にも指定されており、自転車道、駐輪場の整備を進めている。その反面交通事故や歩行者とのトラブルも抱えている。

問題の1つは高校生の自転車マナーであり、多くの高校生が通学に自転車を利用するが歩道を占拠し、歩行者に脅威を与えている。高校ではそれぞれ教育・指導を行っているが有効に働いているとは言い難い面もある。筆者の参加した盛岡市の懇談会では高齢者から「高校生の自転車が怖いので、歩道があっても利用せず車道を歩いている」との発言もあり深刻さを裏付けている。

今回調査を行った高校においては全校生徒の8~9割が自転車通学であり学校独自の安全対策を実施しており、事故事例の公表と注意の喚起、自転車登録の実施などを

\*キーワード：自転車、大学教育、地域貢献

\*\*フェロー、工博、岩手県立大学総合政策学部

\*\*\*正員、工博、岩手県立大学総合政策学部

(岩手県滝沢村菓子152-52、  
TEL019-694-2700、FAX019-694-2701)

行っているが毎年起きる事故には悩まされ、地元からの苦情もある。

このような背景から、大学での実習授業で高校生と地域の自転車問題を取り上げることとし、平成21年10月から平成22年7月までの約10ヵ月間に実習による調査と関係者を集めたシンポジウムなどを行ったので概要を述べる。

## 3. 授業の内容

授業は岩手県立大学総合政策学部3年生後期と4年生前期が対象の実習授業(地域調査実習、)で今回は3年生3名が参加することになった。

上記の理由から調査する対象地域は高校およびその周辺の町内会として平成21年8月~9月にかけて当方の調査に理解を示したA高校と地元B町内会に協力を依頼して実施した。

主な調査内容は次のとおりである。

- ・高校の先生、町内会長へのヒアリング
- ・高校周辺の自転車走行の実態調査
- ・高校生と先生の自転車に関する意識調査
- ・町内会の自転車に関する意識調査

調査を元に結果の公表を関係者に行った。実施事項を整理すると表1のようになる。

表1 実施事項一覧

実施日	項目	対象者
平成21年10月7日	高校ヒアリング	高校の先生
平成21年10月	高校周辺実態調査	高校生、社会人他
平成21年12月18日	町内会長ヒアリング	町内会長
平成21年12月	高校生意識調査	高校1,2年生
平成22年3月3日	講習会	高校生
平成22年4月	住民意識調査	町内会
平成22年4月21日	講習会	高校1年生
平成22年7月17日	シンポジウム	高校生、住民その他

#### 4. 自転車走行実態調査

A 高校周辺で目視とビデオ観測により自転車の走行実態を調査した。調査項目は交通量、走行位置（歩道か車道か）、違反の有無と種類、走行速度等である。なお対象者は A 高校の生徒が多かったと思われるが、識別が難しく他高校生や社会人も含んでいる。

主な結果を述べると、走行位置はほとんどが歩道であった（図 1）。違反で最も多いのは並走で、特に午後が多い（図 2）。午後並走が多いのは下校時に友達と話しながら乗るためと思われる。

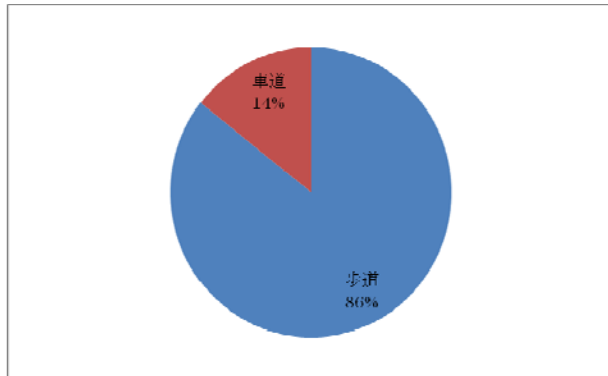


図 1 自転車の走行位置 (N=3185)

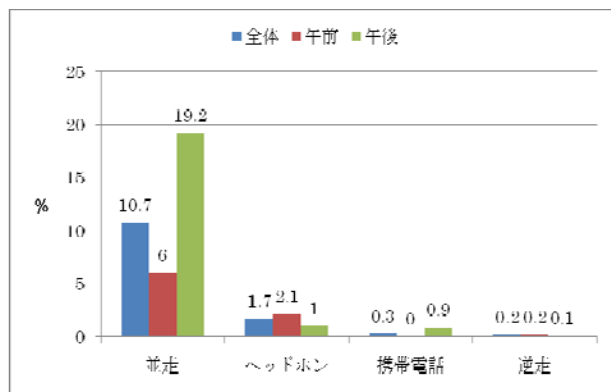


図 2 違反の種類と率 (N=3185)

歩道上にもかかわらず走行速度は高く、平均 16km/h で、最高速度は 32km/h であった（図 3）。

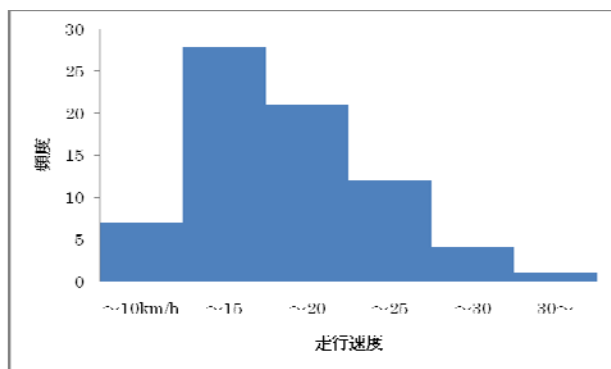


図 3 歩道上の走行速度分布 (N=73)

#### 5. 高校生・先生自転車意識調査

A 高校の先生、生徒を対象に自転車に関する意識調査を行った。調査項目は自転車利用の頻度、交通ルールに関する知識、違反・事故の有無、違反する理由、高校での指導の効果などを聞いた。調査票の配布は高校を通じて行い、A 高校の先生 54 名、1, 2 年生生徒 612 名を対象に配布し回収した。回収数は先生 53 票、生徒 607 票で回収率はそれぞれ 98.1%、99.2%であった。主な結果は次のとおりである。

並列走行など違反行為を認識しているのに実際に違反を行っていることが明らかになった。図 4 は生徒の並走についての違反認識であるが、ほとんどの者は並走が違反であることを知っている。図 5 は並走をするかどうかを聞いたものであるが、正しい違反の知識がありながら実際に並走をしている者が少なくないことを示している。

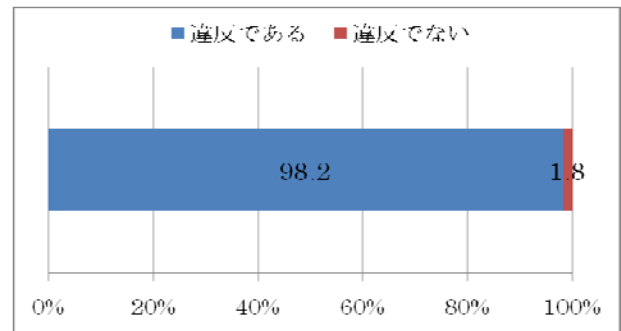


図 4 並走の違反知識 (生徒、N=598)

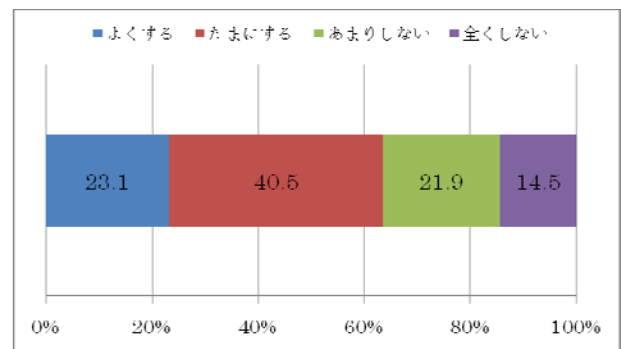


図 5 並走の実施 (生徒 N=602)

歩道上の走行については、生徒に歩道上を走行している時に歩行者に対して道を譲らせるためにベルを鳴らす行為と徐行せず歩行者とすれ違う行為が違反になるかどうかを聞いた。

その結果が図 6 であるが、違反と認識しているのは少数で、分からないと回答している者も多い。正しい走行のあり方を認識しておらず、歩行者に対する配慮に欠けていることが分かった。

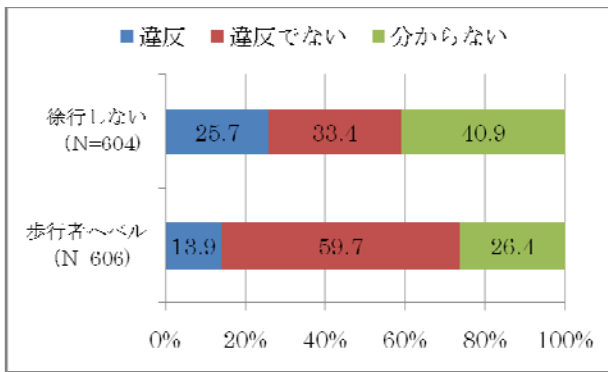


図6 歩道上の行為の違反認識 (生徒)

ルール順守に対する抵抗は先生より生徒に強く (図7)、ルールの複雑さに不満を持っていた。

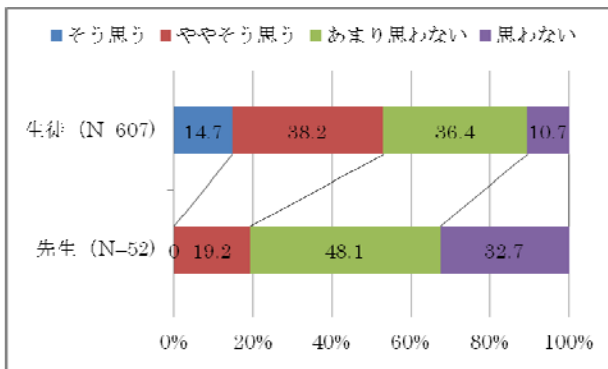


図7 ルールを守ると不便になるか

指導に関しては指導内容、方法ともに先生と生徒に若干の乖離が見られた。指導方法は先生は校門指導やビデオが効果的と考えているが、生徒はホームルームやプリントが効果的と考えている (図8)。

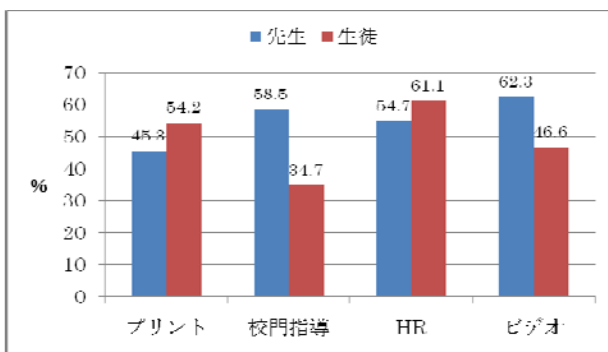


図8 指導方法の評価 (先生 N=53、生徒 N=607 ただしビデオは N=605)

## 6. 町内会意識調査

A 高校のある町内会の住民を対象に、自転車に関する意識調査を行った。高校生の意識調査が自転車を利用する立場での質問であったのに対し、住民に対しては自転

車をどのように意識しているかを聞いた。調査項目は自転車とのヒヤリ体験の有無、危険を感じる行動、自転車利用時の行動・知識、行政・学校への要望である。町内会を通じて 1460 票配布し郵送で回収した。有効回答数は 225 票で回収率は 15%であった。主な結果は次のとおりである。

図9は過去1年間で自転車とのヒヤリ体験があったかどうか聞いたものである。多くの回答者が歩道上の自転車との接触やヒヤリ体験を経験している。相手は高校生が72%と最も多い (図10)。

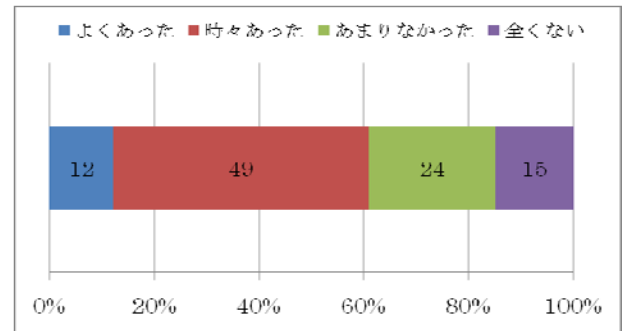


図9 過去1年間の自転車とのヒヤリ体験 (N=194)

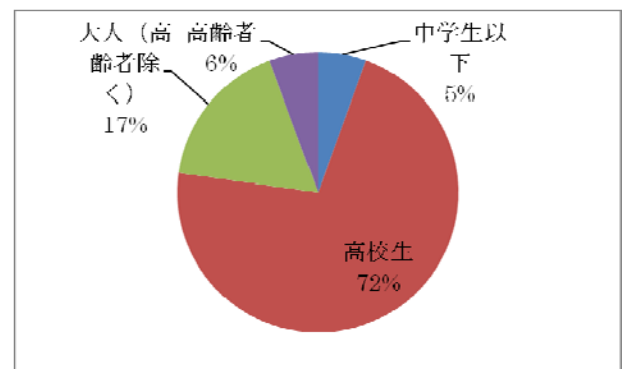


図10 ヒヤリ体験の相手 (N=110)

自転車の違反に対してはどの種類の違反にも問題意識が高く、特に並列走行、無灯火運転、携帯電話の使用が高かった (図11)。

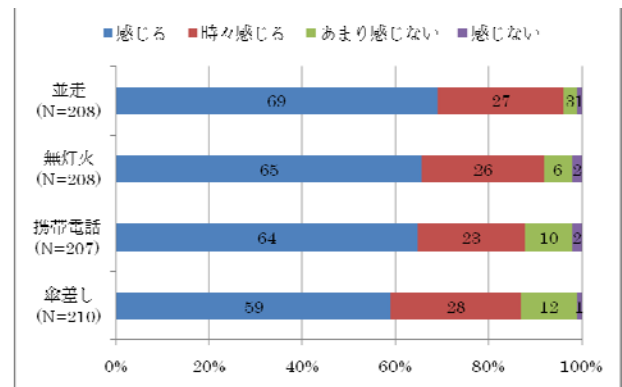


図11 自転車に対する問題意識

一方自転車の交通ルールに関する知識は高校生同様低かったが、歩道上の徐行義務は知っている人がやや多かった。行政への要望は全般的に高く、自転車に対して不満があることが分かった。ただし自転車対策として自転車道を挙げている者も多いが歩道整備を挙げている回答者も多く、未だに歩道を自転車の走行空間として受け入れている矛盾もある（図12）。

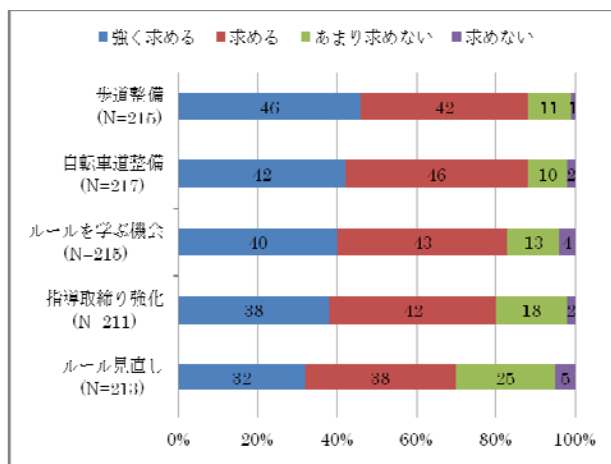


図12 行政への要望

## 7. シンポジウムの開催

実習活動の総まとめとして平成22年7月17日（土）に関係者を集めてA高校近くの公民館で一般の参加者を募って大学と盛岡市の共催で「地域の自転車交通を考える」シンポジウムを開催し、自転車問題を考える機会の提供と知識の普及を図った。シンポジウムの次第は表2のとおりである。参加者は50名程度と十分とはいえなかったが高校生や町内会からも出席者が複数あり複数のマスコミの取材があった。

表2 シンポジウムの式次第

次第	発表者など
1. 開会挨拶	当方 学生 盛岡市
2. 自転車交通の現状と問題点	
3. A高校とB町会の意識調査結果	
4. 盛岡市の取組み	
5. パネルディスカッション 参加者：町内会長、高校教諭、高校生 徒、県警、盛岡市、学生	
6. 質疑応答	盛岡市
7. 閉会挨拶	

パネルディスカッションでは住民側から事故が多いこと高齢者が自転車におびえていること、高校生徒からは走るスペースがないことが述べられ、異なる立場からの現状に対する問題点が指摘された。盛岡市は高校前に

自転車レーンの設置を計画しており、事前説明の好機となった。シンポジウムは地元のテレビ、新聞のマスコミにも取り上げられた。

## 8. 成果と課題

1年弱の活動であったが、高校、町内会、市役所と連携をして地域の自転車問題を考える良い機会になったと思っている。最も感じたことは生徒、住民ともに交通ルール特に歩道走行のルールを知らないことである。

昭和45年に道路交通法で歩道走行を許してから40年もたち、自転車レーンのような専用走行空間の未整備のため歩道走行が一般的になってしまった。しかし肝心の歩行者優先と徐行のルールが知られていないし守られていない。高校での講習会で歩道上の歩行者をベルでどかせてはいけないと話したところ、かなりの反発があった。生徒の親もルールを知らずに家庭内で適切な教育ができていない実態も明らかになった。

課題の多いハードな実習であったが履修した学生も調査方法、分析方法を学ぶだけでなく社会とのつながりを大きく意識した実習となり、教育上の成果も大きかったと思う。さらに時間があればワークショップなどを開催して、具体的な解決方法について学ぶ機会も欲しかったと思う。

今回は大学の実習の場であったのでごく限られた地域、関係者への活動であった。これからどのようにして広がりを持たせてゆくかは大きな課題である。

実習を通じて大きな課題に取り組んだ4年生の岩崎みなみさん、住吉末佑さん、橋場早希さんおよび実習に協力いただいた高校、町内会、盛岡市など多くの関係者の皆様方に感謝します。



写真1 シンポジウムの状況

### 参考文献

1) 盛岡市：盛岡市自転車の安全と利用促進に関する計画（案）、平成19年10月