

1. はじめに

私こと平成22年10月1日付で、新たに自転車文化センターに配属。平成7年に当会に入職後、平成8年7月～平成15年6月まで7年間、自転車文化センターに所属し、その後3回の異動を経て約7年ぶりに帰任。

学生時代にサイクリングクラブに所属し、夏休みには自転車にテントや寝袋を積み、北海道から九州まで国内各地をツーリングし、自転車で旅する喜びを知ったことが縁で、今の仕事に巡り合うことができた。

上司であり先輩学芸員である谷田貝に学びながら、スタッフと共に知恵と力を出し合って、微力ながらこれからも自転車の魅力をご紹介させて頂きたい。

2. 自転車に楽しく安全に乗るために

大変残念なことに、近年自転車乗車中の交通事故が増えている。

個人的な話で恐縮であるが、私自身、今春幼稚園に入園する息子を持つ父親であり、子どもたちをはじめ自転車で交通事故に遭われる方々を少しでも減らせたらと願っている。

このたびは自転車に楽しく安全に乗って頂くため、基本的なことではあるが、乗り手としてあらためて気をつけて頂きたいことを以下に述べる。

自転車は、人々にとって一番身近な乗り物である。

小さな子どもが初めて乗る乗り物は三輪車であるが、その次に自転車に乗れるようになり、自分の力で行きたいところに出掛けられるようになると、とても楽しく行動範囲が広がる。

幼い頃に、自転車に乗れるようになり、どこに遊びに行くにも自転車で出掛けた記憶は、誰にでもあるのではないだろうか。

最近は自転車をスポーツとして大いに楽しんでいる人たちがこれまで以上に多くなっている。しかしその一方、残念なことに自転車による交通事故が増えている。

子どもが初めて自転車に乗るようになる時や、家族で通勤・通学時に自転車を利用したり、スポーツやレジャーとして自転車を利用したりするにあたり、安全かつ快適に乗って頂くために、心がけてほしいことをお伝えしたい。

3. 「自転車の安全な乗り方」について

まずは自分自身が事故に遭わないために、以下のルールやマナーを心掛けて乗って頂きたい。

(1) 自転車は車の仲間、道路は左側通行が原則。

皆さんは、自転車に乗る時には道路のどこを走っているだろうか？

ご存知のとおり、自転車は道路交通法で「軽車両」として自動車の仲間と決められているので、車道の左寄りを走るのが原則である。

なお、自転車で歩道上を走ることができるのは、運転する人が13歳未満の幼児・児童と、70歳以上の高齢者であり、それ以外の人、歩道上に「自転車通行可」の標識がある場合、もしくは車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合に限って、認められている。

もっとも、日本の道路環境は自転車利用の盛んなヨーロッパと比べて、まだまだ自転車専用レーンも少なく環境整備が遅れているので、やむを得ず歩道上を走らざるを得ないことも多い。

(※自転車走行環境の整備に関し、(財)日本自転車普及協会では「自転車市民権宣言」へのご賛同とご署名を呼び掛けている。<http://www.bpaj.or.jp/shiminken/index.html> に、アクセスして頂き、どうぞ身近な方にご案内頂ければ幸いである。)

道路は皆さんの大事な共有スペースで、特に歩道では、歩く人を最も優先したいものである。したがって、歩行者＞自転車＞公共交通(バス・路面電車)＞自動車という順番を意識して、お互いに思いやりを持ち、ゆずり合って道路を使えれば何よりである。

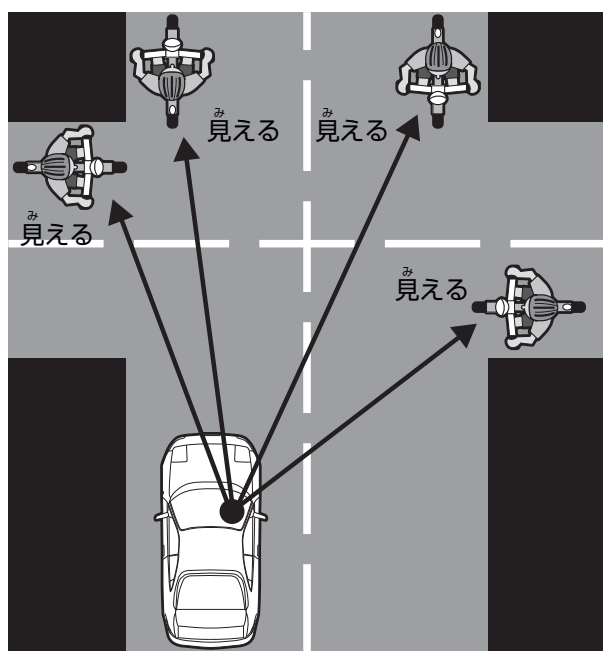
道路交通法では、歩道を自転車で走る時には、車道寄りをゆっくりと徐行するように定めている。歩道では歩行者の安全を一番に考え、いざという時にはすぐに止まれるよう、また追い抜く必要がある場合にも、スピードを落として「すみません、通ります」と一声掛けて通るのがマナーであると考えている。

法律に基づき、自転車には安全確保のための警音器(ベル)がついているが、危険回避のためにやむを得ない時以外には鳴らさない方が、お互いに気持ち良く道路を行き交うことができるので、心掛けて頂きたい。

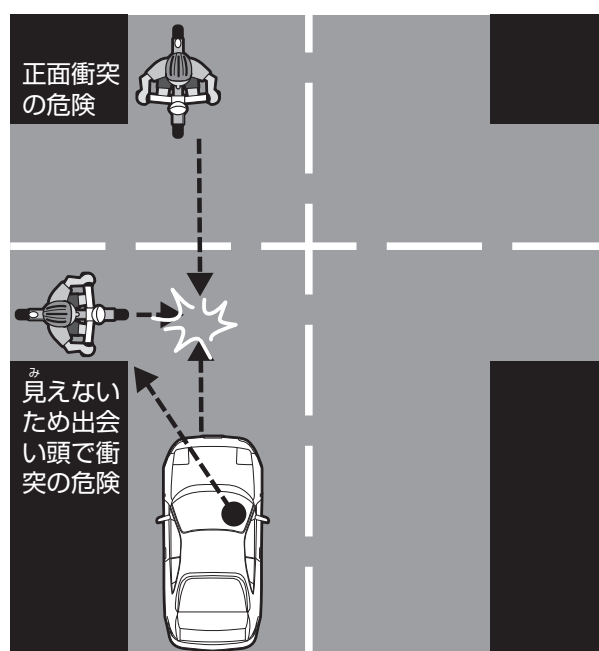
また左側通行を守ることは、自分自身の安全を守るという観点からも、とても大切なことである。しかし、道路交通法上、歩行者は右側通行と定められているので、自転車に乗る時にも歩行者の意識で道路の右側を走ってしまっている人を時々見掛けることがあるが、これが大変危険な行為であることを理解して頂きたい。

右側通行をしている自転車は、左側通行をしてくる自動車と正面衝突してしまう危険がある。加えて、信号の無い交差点や住宅街の十字路を通過する際、自転車が右側通行で進入してくると、左側通行をしてきた自動車からは死角となり、出会い頭で衝突する危険が高まってしまう。このような危険を避けるためにも、ぜひ左側通行を守って頂きたい。

<イラスト①：「正」左側通行が正しく安全>



<イラスト②：「誤」右側通行は命がけ>



（２）乗り物の基本は「走る」「曲がる」「止まる」

乗り物で大切なのは、「走る」「曲がる」「止まる」の３つである。

乗る人がその時々状況をきちんと判断して、自転車という乗り物の機能を上手に使うことが大切である。

「走る」については、前述のとおり、まずは「どこを走るか？」を意識することが大事である。加えて、サドルの高さを自分の身体に合わせて変えたり、変速ギヤ付の自転車に乗る場合には、道路のアップダウンに応じて、こまめに楽に漕げるギヤに変えて一定のリズムで走ることも、快適に走るコツである。

乗り物である自転車にとって「曲がる」と「止まる」もとても大切である。

曲がるについては、見通しの悪いカーブ（ブラインドコーナー）では、少し速度を落として入るのが基本。自動車の運転でも良く言われるが、カーブでは「スロー・イン、ファースト・アウト」（ゆっくり入って、スピードを上げて出る）走り方が、カーブの遠心力も踏まえて、最も安全で効果的な走り方である。

また、交差点の赤信号や住宅街の十字路などにある「一時停止」では、必ず一度止まって、左右の安全確認をしてから走り出して頂きたい。

自転車に乗っている人の中で、「赤信号」や「一時停止」に出会った際に、周囲に車が見えないと、足を止めて再び漕ぎ出すことがおっくうな様子で、ついつい止まらずにそのまま進んでしまうということを、街中でよく見掛ける。

しかしながら、この「信号無視」と「一時停止無視」が、出会い頭による自転車事故の大きな原因になっている。とりわけ、見通しのきかない住宅街の十字路においては、常に人や自動車が出てくるものだと予測して、ブレーキを掛けて速度を落とし、左右の安全を確認しながら進んで頂くことが肝心である。これにより、自分自身が事故の被害者や加害者になってしまう危険性を大きく減らすことができるはずである。

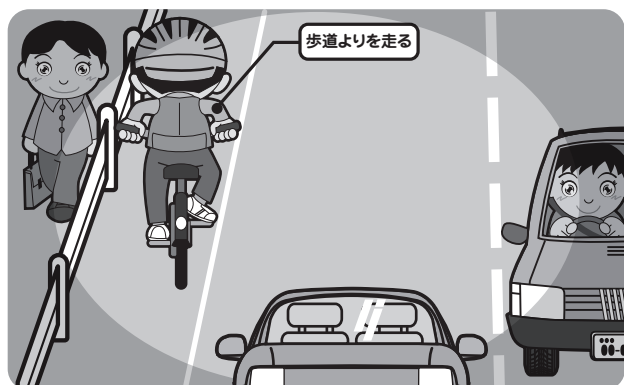
（３）自転車の視覚特性

人が自分の目で見える範囲を「視野」というが、この視野の広さ「視野角」は、個人差に加え、自転車に乗る時と自動車に乗る時では大きく変わってくる。

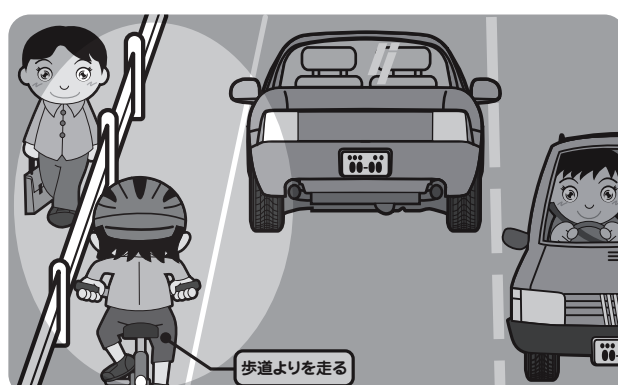
乗車姿勢の違いもあるが、自動車に乗る時は『横に幅広く・近い範囲が良く見える』ことに対して、自転車に乗った時は『縦型の楕円形の範囲で、遠くが良く見える』という違いがある。

そのため、自転車に乗っている人は進行方向である前方をよく見ている反面、自分のすぐ近くの両脇が意外に見えていないものである。これが歩道上での接触事故の一因だと思われる。

<イラスト③：自動車の視覚（横長）>



<イラスト④：自転車の視覚（縦長）>



自転車に乗る際には、この視覚特性をふまえて、交差点等では意識して顔を左右に振って安全確認して頂きたい。また車道の左側を走行していて、路上駐車 of 自動車をセンターライン側に寄って追い抜く必要に迫られた場合には、右肩越しに後ろを振り返り、自動車が来ないかどうか確認する習慣をつけると、より安全に走ることができる（※駐車車両のドライバーが扉を開いて、自転車利用者と接触した事故も報告されているので、どうぞご注意頂きたい）。

（４）自転車と自分の存在を周りに知ってもらうこと

自転車で走る際に、道路上では自動車に、歩道上では歩行者に、自分の存在を知ってもらうことも、安全に走るためにとても大切なことである。

夜間に自転車で走る場合は、道路交通法上、ライトを点灯することが義務付けられている。ライトを点灯することは、夜間『自分の周りが見える』ことと同時に、『周りに自分の自転車に気付いてもらう』ことの両方の面からとても大切である。

「自分が見えるからライトをつけない」「自転車の発電機(ダイナモ)が重いからライトをつけない」と、自動車や歩行者に自分の自転車に気付いてもらえず、事故に遭う(あるいは事故を起こす)危険性を高めてしまう。最近のライトやハブダイナモはかなり軽量化されているので、自転車店で確認して、ぜひ良い製品を使って頂きたい。

安全に楽しく自転車に乗って頂くためには、事故に遭わないこと(被害者にならないこと)、事故を起こさないこと(加害者にならないこと)の両方が欠かせないので、配慮頂きたい。

（５）もし、自転車で交通事故に遭ってしまったら

万一、不幸にも自転車事故の被害者もしくは加害者になってしまった場合、まずはけが人の救助や安全確保に努め、けがの程度に応じ必要であれば119番通報の上、救急車の救援要請を行うと同時に、110番通報の上、警察官に交通事故として届け出て頂きたい。

当事者間で謝ってすむ程度の接触事故であればまだ良いが、被害者に治療が必要となるような大きなけがが生じた場合には、誠実に謝罪することに加え、交通事故として正式に警察官の立会を求めて手続きをしてもらわないと、後日、自動車安全運転センターを通じて「交通事故証明書」を発行してもらうことができず、仮に個人賠償責任保険等に加入していたとしても、損害保険会社から損害賠償保険金の支払いがなされない可能性が高くなってしまう。

本論の「5. 結びとして」でもふれているように、近年、自転車事故の加害者として、被害者に対して高額な賠償責任を課す訴訟判決も出されている。

交通事故は、被害者はもちろん、その家族に深い悲しみや苦しみをもたらすだけでなく、加害者自身やその家族にも深刻な影響をおよぼしてしまう。こうした悲惨な自転車事故が、一件でも減ることを切に願っている。

4. メンテナンス(点検整備)について

最後に、メンテナンス(点検整備)について述べる。

自転車には自動車のように、法律で定められた定期点検制度(いわゆる「車検」)はないのが現状である。

しかしながら、自転車も自動車と同じく、人を乗せて走る乗り物である。機械である以上、すり減るなどして整備・交換が必要となる部品も多い。できれば年に1回程度、購入した自転車店で、定期的に点検整備を行うのが理想である。

また、TSマーク制度による賠償責任保険については、年1回、自転車安全整備士による整備を含めた保険料の支払いを通じて、保証が1年間更新継続されることになっている。いざという時の備えのために、ぜひ活用して頂きたい。

<イラスト⑤：TSマーク：(財)日本交通管理技術協会>



年に一回、自転車安全整備店で、点検・整備を受けると、そのしるしとしてTSマークが自転車に貼付されます。

第二種TSマーク (赤マーク)

傷害保険

入院15日以上 (一律)10万円
死亡・重度後遺障害(1～4級) (一律)100万円

賠償責任保険

死亡・重度後遺障害(1～7級)
(限度額)2,000万円

なお、少なくとも以下の項目については、定期的に自分自身でも調べ、修理が必要であれば自転車店で診てもらって頂きたい。

(1) タイヤ

タイヤの空気は、パンクしていなくてもバルブの構造上、少しずつ抜けて行くものである。タイヤの側面に書いてある適正空気圧より低い状態で自転車に乗っていると、路面の抵抗が大きくて走りにくくなったり、歩道などの段差を乗り越えた際に、タイヤのリムにチューブを打ち付けて、2ヶ所同時に穴が空く「リム打ちパンク」をしやすくなってしまう。

毎日乗る人は、乗る前にタイヤを手で触って、硬さを確かめる習慣をつけると、パンクのリスクも減ってくる。

また、トレッド(みぞ)がすり減って表面がつるつるになったり、タイヤの表面にひび割れが生じてきたら、雨天時にスリップして転倒する危険やタイヤがバースト(破裂)する恐れがあるので、ぜひ自転車店で交換して頂きたい。

(2) ブレーキシューとブレーキワイヤー

止まるたびにブレーキレバーを引くので、リムを挟み込むブレーキシュー(ゴムの部分)は徐々にすり減るとともに、使い込むうちに金属ワイヤー類も伸びてくるものである。

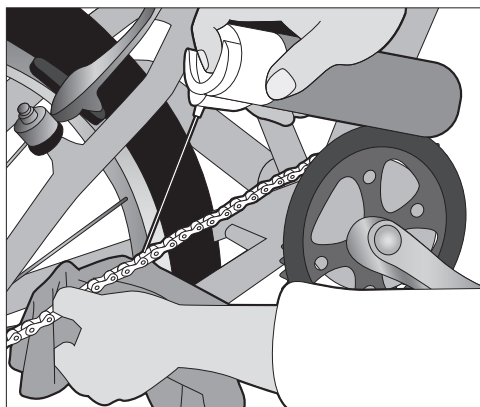
ブレーキの利きが甘くなったり、ブレーキを引いて異音がするようになってきたら、ブレーキの調整や部品の交換が必要な時期なので、自転車店で診てもらって頂きたい。

(3) チェーン

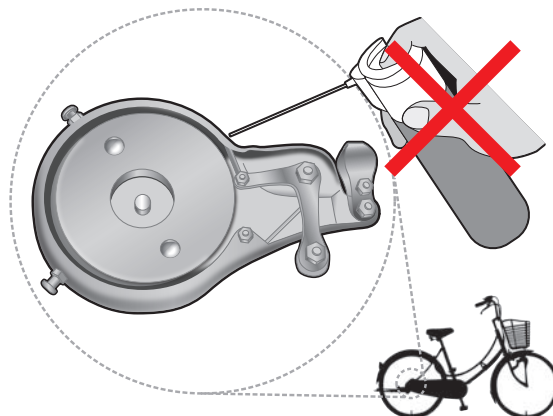
ペダルを踏んで後輪に動力を伝えるチェーンも、自転車の部品の中で特に働き者の部品である。雨風にさらされると、チェーンも錆びてきて、乗り心地が悪くなったり、力の伝達のロスにつながったりしてしまう。

自転車店でチェーン用の油を買い求めて頂き、チェーンの下側にウエス(要らなくなった古布など)を当てて、タイヤやリムに掛からないように気を付けながら、注油して頂きたい。乗り心地が良くなり効果てき面である。

<イラスト⑥： チェーンへの注油>



<イラスト⑦： バンドブレーキには注油厳禁>



※シティサイクルのバンドブレーキ部には絶対に注油しないで頂きたい。間違って注油してしまうと、ブレーキが効かなくなって大変危険なので、自分では良くわからない場合には、ぜひ自転車店で診てもらって頂きたい。

これらに加えて、各部のネジは、走行の振動で徐々に緩んでくるものである。自転車全体をゆすってみて、がたつきがあるような箇所があったら、ネジの増し締めを行って頂きたい。

5. 結びとして

本会では、平成23年1月27日（木）に、毎日新聞編集局社会部記者である馬場直子氏を講師にお招きし、「相次ぐ高額賠償 自転車事故を巡る日本の現状」と題して、第4回自転車セミナーを開催した。

馬場記者は同僚の北村和巳記者と共に、特集記事「銀輪の死角」キャンペーンにおいて、我が国における自転車事故の増加について、その背景を探りながら問題の改善につなげるべく、地道で誠実な取材をなさりながら、自転車事故で苦しむ人を少しでも減らすことを目指して、鋭い視点から問題提起をしてこられた。

一連の記事や本セミナーを通じて、『歩行者・自転車・車が安全に共存する社会』の実現に向けて、ハード面における自転車の走行空間の整備、ソフト面における自転車交通ルール教育の機会の確保、そしてセーフティーネットとしての自転車保険の整備をいかに進めるかが課題であると提言して頂いた。

自転車文化センターの一員として、この貴重な提言を今後の活動の指針と受け止め、これからの事業実施に具体的に反映させて頂くことを通じて、少しでも自転車事故の減少に寄与してまいりたいと決意をあらたにした次第である。

このたびの拙文をヒントに、お子さんやご家族の皆さんが自転車に乗られる際には、ぜひこれまでにご紹介した項目をあらためて心掛けて頂き、自転車の気持ち良さを味わいながら、楽しく安全にお乗り頂ければ幸いである。

（参考文献）

1) 国土交通省道路局ホームページ「大規模自転車道」

<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/road/index.html>

2) 警察庁ホームページ「自転車の安全利用の推進」

<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/index.htm>

- 3) 警視庁ホームページ「自転車交通安全」
<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/roadplan/bicycle/anzen.htm>
- 4) 自転車安全運転センターホームページ「交通事故証明書の申請方法など」
<http://www.jsdc.or.jp/certificate/accident/quest10.html>
- 5) 財団法人 日本自転車普及協会ホームページ
「自転車利用環境整備等による安全性向上に関する提言」調査研究報告書
<http://www.bpaj.or.jp/report/anzensei-teigen.pdf>
- 6) 財団法人 日本自転車普及協会 自転車文化センターホームページ「自転車と交通ルール」
<http://cycle-info.bpaj.or.jp/topfile/bicyclerule.html>
- 7) 財団法人 日本自転車普及協会 自転車文化センターホームページ
「自転車に乗っていて交通事故に遭ったときはどうしたらいいの？」
http://www.cycle-info.bpaj.or.jp/japanese/accident/t_accident.html
- 8) 財団法人 日本交通管理技術協会ホームページ「ＴＳマーク付帯保険」
<http://www.tmt.or.jp/safety/index3.html>
- 9) 社団法人 自転車協会ホームページ「ＢＡＡ 安全・環境基準適合車」
http://www.jitensha-kyokai.jp/topics/topics_flame.html
- 10) 東京都自転車商協同組合ホームページ
<http://www.jitensyakumiai.com/>
- 11) 毎日新聞社ホームページ 毎日. JP「銀輪の死角」アーカイブ
<http://mainichi.jp/select/jiken/ginrinnosikaku/>
- 12) 財団法人 日本自転車普及協会ホームページ「活動報告」第４回セミナー
<http://www.bpaj.or.jp/report/seminar4houkoku.pdf>
- 13) フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』「日本の自転車」
<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%97%A5%E6%9C%AC%E3%81%AE%E8%87%AA%E8%BB%A2%E8%BB%8A>