ＢＣＣ 友の会だより №33

（２０１７年１月発行）

自転車文化センター
〒141-0021　東京都品川区上大崎 3-3-1
TEL 03-4334-7953 / FAX 03-4334-7958
Email　bccask@jifu.jp
OPEN　9:30~17:00（最終入館 16:45）
CLOSE　月曜日(祝日の場合は翌平日)・年末年始

≪２０１７ハンドメイドバイシクル展≫

～平成２８年度企画催事を下記により開催いたします～

◇開 催 日　：　平成２９年１月２１日(土)・２２日(日)
◇開催会場　：　科学技術館１階　１・２・３・４号催事場〔東京都千代田区北の丸公園 2-1〕
◇開催時間　：　午前９時３０分から午後４時５０分迄
◇入 場 料　：　無料
◇内　　容　：　過去、２０年以上に渡って開催している「ハンドメイドバイシクル展」、毎年好評を得ております。日本のみならず海外のハンドメイドビルダー並びに、パーツメーカーの高い技術と、匠の技を持つビルダーを一堂に会し「見て・聞いて・話して」と体験できる催事を開催。自転車の展示については、「スポーツ用自転車／街乗り用自転車／高齢者・障害者用自転車／独創的自転車／独創パーツ」と分類した実車・部品の展示。ハンドメイドビルダー等による『スペシャルトークショー』、『ハンドメイドバイシクルを知ろう！』１日体験コーナーなどの実施を予定しています。♪皆様のご来館をお待ちしております♪

［2016 ハンドメイドバイシクル展の様子］

～平成２８年度第４回テーマ展示予告～

『錦絵が語る明治から昭和初期の東京名所と自転車展』

◇開 催 日：平成２９年１月１２日（木）～３月３１日（金）
◇開催場所：ＢＣＣライブラリー・ギャラリー内
◇開催時間：午前９時３０分～午後５時まで（最終入館午後４時４５分）
月曜日休館（祝・祭日は開館し、翌平日が休館となります）
◇開催内容：明治から昭和初期の東京名所と自転車が描かれた錦絵を展示。都内でも有数な観光地でもある日本橋・上野などの街の変遷と、自転車の変遷が重なります。
貴重な錦絵を、当時の自転車とあわせてご覧ください。

寄贈資料の紹介

・行川誠様（東京都）　競輪関係ー『マッチ箱・ゴール判定写真』　計２５点

自転車文化センターでは、寄贈された貴重な資料を大切に保管し、テーマ展示等を通じてご覧いただける機会を設けております。

新着図書のご案内

「MTB 日和 vol.28」（辰巳出版）
「ＤＶＤでよくわかる！プロが教える自転車メンテナンス」（松田裕道　著／西東社）
「自転車ビギナーでもＯＫ！首都圏「絶景」（オークラ出版）
「弱虫ペダル 46」（渡辺航　著／秋田書店）
「弱虫ペダルＳＰＡＲＥ　ＢＩＫＥ3」（渡辺航　著／秋田書店）
「MOUNTAINBIKE ACTION 31-10」
「すぐに役立つ入門図解交通事故の過失割合ケース別 288」（木島康雄　著／三修社）
「宮澤崇史の頭脳で勝利に近づく！プロのロードレーステクニック」（宮澤崇史　著／日東書院本社）
「レンタサイクルで巡るぐんまの自転車さんぽ」（上毛新聞社）
「MOUNTAINBIKE ACTION 31-11」
「スペシャルメイド自転車ランドナーの本」（枻出版）
「ロードバイクトレーニングの科学」（洋泉社）
「自転車日和　42」（辰巳出版）
「A Japanese Vagabond:Bicycling 35,000km Around Four Continents 1986-1989 Part1」（Yamada-Shimotai Mayumi　著／Xlibris Corporation）
「A Japanese Vagabond:Bicycling 35,000km Around Four Continents 1986-1989 Part2」（Yamada-Shimotai Mayumi　著／Xlibris Corporation）
「初めてのロードバイクお掃除メンテ～自転車をきれいにする方法がわかる！」（八重洲出版）
「MOUNTAINBIKE ACTION 31-12」
「競輪人」（中野浩一監修／主婦の友社）
「MTB 日和 vol.29」（辰巳出版）
「ＬＯＯＰ　Ｍａｇａｚｉｎｅ22」（三栄書房）
「自転車による災害を防ごう」（中央労働災害傍防）
「月刊交通　特集：自転車利用者に対する交通安全対策」（道路交通研究会　著／東京法令出版）
「ジャスト・ライド　ラディカルデイ実践的な自転車入門」（グラント・ピーターソン　著／日販アイ・ピー・エス）
「ロードバイク完全メンテナンス」（枻出版）
「クロスバイク購入完全ガイド」（コスミック出版）
「亀が無理してロードバイク乗ってみた」（きっか　著／学研プラス）

「ＢＣＣ友の会」会員募集中♪

自転車に関する書籍など、約 9000 冊を所蔵しています。会員登録をしていただいた方に限り、図書の自由閲覧をすることができます。
会員各位におかれましては、ご友人様などご紹介頂けたら幸いです。

「ＢＣＣ友の会１日利用システム」♪

現在、みなさまにもっと当センターを活用して頂きたく【１日ご利用システム】を設置しております。
是非、ご利用してみてはいかがでしょうか!?
ご利用の詳細は、ＢＣＣＨＰ又はＢＣＣまでお問い合わせ下さい。

＜ＢＣＣ休館日のお知らせ＞

★月曜日休館（祝日は開館し、翌平日が休館となります）

1 月 10 日(火)・11 日(水)〔臨時休館〕・16 日・23 日・30 日

2 月 6 日・13 日・20 日・27 日

3 月 6 日・13 日・21 日(火)・27 日

～友の会会員証有効期限のお知らせ～

平成２８年４月から『会員証』更新時期となりました。つきましては、入会日から２年間、ご来館のない場合は、無効となりますのでご注意下さい。また、再入会の際は、新たに入会手続きが必要となります。なお、有効期限など不明の場合は、ＢＣＣカウンタースタッフまで、お問い合わせ下さい。

自転車文化センターにご来館の際は、必ず会員証をカウンターまでご提示ください♪

科学技術館入館チケット（招待券）プレゼント！

科学技術館（千代田区北の丸公園）「２Ｆ自転車広場」には、当センター所蔵の歴史的自転車などの常設展示を引き続き行っております。ぜひお立ち寄りください。

♡友の会会員の方に科学技術館入館チケット(招待券)を先着 10 名様（お一人様２枚まで）に差し上げます。
自転車文化センター(目黒)にご来館のうえ、インフォメーションカウンターまでお申し出ください。

写真で見る明治から昭和初期の全国各地のようす

明治４２～４３年頃
日本橋三越　商品を配達するメッセンジャーボーイ

大正期
甲府市郊外の民家

大正１５年
自転車卸商による神田での初荷パレード

昭和７年頃
横浜伊勢佐木町歩道脇に多数の自転車が駐輪してある光景は今と変わりません。

昭和１０年頃の札幌
大きな通りを走っているのは市電と自転車だけで、自動車は１台も見られません。

昭和１５～１６年頃
大阪での自転車隊パレード

静岡にまつわる自転車の話

ＢＣＣ学芸員　谷田貝一男

静岡県の自転車保有台数は大正２年現在１万０２６４台、全国の総保有台数の2.４６％で現在の都道府県別にすると１１位、人口は同年１３７万９５１６人で自転車１台当たり１３４人、小売業者数は大正５年現在２２６店でした（「自転車の歩み」日本輪界新聞社１９５７年、「地方輪界の歩み」日本輪界新聞社１９５９年より）。これに対して昭和３１年３月現在の自転車保有台数は５０万５０００台、全国の総保有台数の3.５７％で都道府県別の７位、人口は昭和３０年１０月現在２６５万０４３５人で自転車１台当たり５人、小売業者数は昭和３０年１２月現在１８１０店、全国の総小売業者数の3.４０％で都道府県別の７位でした（「日本輪界年鑑昭和３１年度版」日本輪界新聞社１９５６年より）。この数字から「昭和」という時代に静岡県内の自転車利用が広がっていったことが分かります。

その中でも県庁所在地である静岡市は江戸幕府最後の将軍徳川慶喜が江戸城を新政府軍に明け渡した後から明治３０年に巣鴨に移るまでの３０年間居住した地で、その間に慶喜が静岡県内で初めて自転車に乗ったことを契機にして市内に自転車が普及し始め、明治３１年に静岡県内で最初の自転車店が開業したことやお茶の生産農家と問屋を仲介した人たちの自転車利用など、現在の「自転車都市　静岡」の歴史に繋がってきたともいわれています。そこで、静岡市では本年１月に「自転車のある風景　しずおか写真展」開催を予定しており、その開催に当たり、昨年１０月から市民に対して明治から昭和４０年代前半までの自転車のある風景写真を募集していました。その応募写真を静岡市から事前に見せて頂きましたので、その写真の中並びに自転車文化センターが所蔵している静岡市内で撮影された写真を使用して、当時の静岡の自転車事情並びに静岡のお茶と自転車との関係を紹介します。

［お茶と自転車との関係］

日本の緑茶の生産量の約４割を占めるのが静岡県です。その静岡県の緑茶には自転車と深い関りがありました。以下、「静岡市茶流通業史編集資料　才取りが走った」（静岡茶商工業協同組合　２００２年）からその関りを紹介します。

緑茶の基となる生葉を生産する農家は、収穫した生葉を蒸して乾燥させ荒茶と呼ばれるものにします。この荒茶を問屋が斡旋業者を通じて仕入れ、釜などで火入れした後、選別ブレンドして市場に送り出します。ここで農家と問屋の仲介をする斡旋業者が才取りと呼ばれる人たちです。

農家の人は早朝、荒茶を缶に詰めて見本を作り、それを持って一番列車に乗り込んで静岡市に向かいます。その車中で静岡市から来た才取りたちにそれぞれ見本の入った缶を渡します。静岡駅には数十人の若い衆が待ち構えていて、自分が所属する才取りから渡された見本缶を白い袋に入れて背負い、自転車で問屋に運びます。問屋は最初に届いた見本缶だけを開けることが出来るため、静岡駅から問屋までの間は自転車による激しい競争になります。そういう風景が戦前戦後を通して繰り返されてきました。

早朝の駅前でお茶の到着を待つ才取りの若い衆

問屋に向かって一斉にスタートする様子

いずれも昭和 30 年代　　「静岡市茶流通業史編集資料　才取りが走った」より

静岡駅から問屋へ向かう人が多いため、道路はこの人たちの自転車で占領され歩行者は通行できない状態でした。そこでコースをいろいろと変えたりもしていました。当然激しい競走になりますから、斡旋業者は少しでも勝てる若い衆を雇い、また彼らも勝つための自転車を欲しがり、自分の自転車はイタリア製だとか言って自慢する人や、新橋自転車製の競輪用ピスト自転車を使っていた人もいました。そうした人たちのなかには競輪選手になった人もいましたので、才取りと呼ばれた人たちはお茶を運ぶためにハイスピードなレースを行っていたといえます。

［昭和２０年代後半から昭和４０年代の静岡における自転車の利用状況］

◎昭和２８年３月の写真より

歩道にアーケードが設置されている商店街の交差点付近で、幼児を乗せた自転車が４台写っています。当時としてはこのような光景は珍しいことではありませんが、幼児をどこに乗せるかで２通りの方法がありました。４台のうち、２台は後輪の荷台に幼児を乗せていずれも女性が運転しています。他の２台はハンドルの後ろに金属製のチャイルドシートを付けてそこに幼児を乗せて男性が運転し、しかもそのうちの１台は後輪の荷台にも幼児を乗せています。昭和２０年代後半の自転車利用の主な目的は荷物を運ぶことでしたので、後輪の荷台に幼児を乗せることはよくありましたが、車体は重くさらに幼児を乗せるのですから、運転は主に男性が行っていました。チャイルドシートを取り付けていたことが、静岡の自転車利用方法に多様性が現れていたことを物語っていますが、女性が幼児を乗せていることも自転車利用の広がりを示す写真です。

◎昭和２８年７月の写真より

ハンドルの前にカゴを取り付けた自転車が１台写っています。昭和２８年にこのような自転車があったことが極めて珍しいことでした。カゴをハンドルの前に付けた自転車が本格的に販売され始めたのは昭和３１年でした。これ以降、自転車を利用して買い物に行く機会が増え、女性の自転車利用が急速に広がりました。この結果、女性向け自転車の販売台数の割合が昭和３１年の１６％から昭和３９年には５０％まで増加したのです。この写真に写っている自転車を見ると、当時の女性用自転車のライトを付けるところにカゴを付けて２本の棒で支え、ライトはカゴの前に付けています。個人が改造した可能性がありますが、静岡では全国に先駆けて女性が買い物のために自転車を利用していたことを物語る写真です。

◎昭和２９年７月の写真より

朝の時間帯の踏切にあふれんばかりの自転車の列、これから仕事に行く人、幼児を乗せた人、学校に行く男女の学生など、今と変わらない風景の写真です。しかし、今とは異なる姿も写っています。大きなリヤカーを自転車の後ろにつなげて引いています。この大きさのリヤカーならば１００kg の荷物を運ぶこともできましたが、昭和３０年代になると三輪トラックがこの役割を担うようになり、リヤカーの姿が見られなくなっていきました。また、ハンドルとサドルの間の車体の形が、２人の女学生と後ろに女性を乗せて男性が運転している二人乗りの計３台以外は三角形をした自転車です。しかし、昭和３０年代になると足を上げなくても楽に乗れる自転車が普及していき、通勤通学用自転車は現在と同じような形の自転車に変わっていきました。

◎昭和３２年の写真より

男女８人が４台のタンデム自転車に乗ってサイクリングを楽しみながら、富士川に架かる橋の上で撮影した記念写真です。タンデム自転車とは１台の自転車に２つのハンドル、サドル、ペダルが付き、前後に２人が乗って一緒にペダルをこぐ自転車のことです。長野県軽井沢では戦前から欧米人の別荘が数多くあり、その別荘に滞在する人たちによってタンデム自転車が持ち込まれて利用されていたこともあり、全国で唯一公道を走ることができる地域でした。しかし、現在は全国で１４府県の公道で走行が可能で、静岡県も平成２８年１２月１日から公道で走れるようになりました。したがって昭和３２年に当時としては大変珍しく違法行為でもありましたが、それに対して咎められることもなく鷹揚な時代であったともいえます。

◎昭和３０年代前半の写真より

静岡市の繁華街の一つである呉服町通り、アーケードのある歩道には年末の買い物客で賑わっており、その脇には駐輪自転車の列が続いています。その一方で車道には自転車以外にはスクーターと呼ばれているオートバイ

が２台走っているだけです。自動車がひっきりなしに走っている現代の車道とは大きな違いです。十代らしい女性が乗ってきた自転車は女性用でハンドルの前にカゴが付いています。ところが車道の左側を走っている女性の自転車にはカゴが付いていないため、ハンドルの左手に買い物袋を吊り下げています。駐輪自転車の大半もカゴが付いていません。それでも買い物のためにこれだけの自転車を利用しているということは、静岡の自転車普及が全国に先駆けて早かったともいえます。

◎昭和３０年代中頃の写真（自転車文化センター所蔵）より

女性が買い物に自転車を利用する姿が普通に見られる時代になってきたときの２枚の写真です。右の写真は現在と変わらない形の自転車が何台もあり、いずれも前カゴが最初から取り付けられて販売されていたタイプです。しかし、ブレーキレバーと前輪後輪のブレーキをつなぐワイヤがこの当時はまだ棒状のロッド式でした。また幼児を乗せるチャイルドシートは今とは異なっています。ハンドルの後ろに金属性の支えを取り付けてそこに木製の椅子を乗せて使用します。現在のような左右のハンドルの間にチャイルドシートを設置させた自転車が誕生したのは昭和６２年（１９８７年）でしたが、そのときは荷物を入れるためのカゴで、荷物を入れないときには幼児を乗せることもできるというものでした。

左の写真は２人の女性が買い物を終え、それぞれ買ったものを前カゴに入れて自転車に乗ろうとしています。右の女性の自転車は女性用とはいっても今の自転車よりも足を上に上げないと乗ることが出来ません。昭和２０年代か３０年代前半に購入したもので前カゴは後付けです。左の女性の自転車はスタッガード形と呼ばれる車体で、当時男性の多くは右側の車体の自転車に乗るのは恥ずかしいという気持ちを持っていましたので、この形の自転車ならば男性でも女性でも乗ることができるということで、３０年代中頃から急速に普及しました。また、左の女性は買い物カゴを利用し、その買い物カゴを自転車の前カゴの中に入れています。このような使い方は昭和４０年代中頃まで続きました。

（２枚とも自転車文化センター所蔵）

◎昭和４０年代中頃の写真より

静岡市内の同じ繁華街の様子を写した２枚の写真があり、そこには多数の買い物客に交じって計７台の自転車が写っています。このうち６台は自転車から降りて押しながら進んでいます。この通りは歩行者専用で、「自転車は降りて通行！」の表示看板が見えます。このため自転車から降りて通行しているのです。自転車に乗っている人も通りの出口を出たのでここから乗りはじめたような姿勢に見えます。昭和４０年代は自転車の保有台数が急激に増加した時期で昭和５０年は４３９３万台で昭和４０年の１.８倍になりました。そうした中で昭和４５年の静岡県の自転車販売金額は全国の第７位を示していましたので、歩行者との事故を防ぐために自転車の押し歩きを行っていたのです。この写真から静岡市民が自転車利用に関するルールをしっかりと守っていたことが分かります。

（謝辞）

この原稿を書くにあたり、写真を提供していただいた静岡市役所都市局都市計画部交通政策課、写真の時代考証や様々な助言を頂いた村井裕氏にお礼申し上げます。

大学生　自転車事故のリスク　発生原因と減少対策

ＢＣＣ学芸員　谷田貝一男

１．はじめに

自転車事故による負傷者数を平成１９年から２７年までの９年間にわたって振り返ってみると、全年代では５６.８％の減少率で、大学生を含んだ１６～１９歳並びに２０～２４歳に限ってもそれぞれ５８.７％、５８.８％の減少率となっている。今後も減少は続くであろうが、負傷者数が少なくなるほど現在と同じ減少率を維持することには困難が伴う。したがって、この困難を解消すべく大学生を中心とした年代の自転車利用による事故発生というリスク発生行動の原因とその行動を減少させる対策を検討してみた。

２．リスクの存在

自転車利用時に事故が発生してしまったというリスク行動がなぜ起こるのか、その背景にはリスクの存在（事故発生）認識の有無がある。それをまとめると次の４点になる。

◎リスクの存在を認識している　　事故は発生しないだろうという意識
◎リスクの存在を認識している　　自分は大丈夫だろうという意識
◎リスクの存在を忘れている　　事故の発生を考えていない
◎リスクの存在を認識していない　事故の発生を考えていない

この４点について、それぞれ具体的な行動（リスクテイキング）の代表例を示す。

（１）リスクの存在を認識している　　事故は発生しないだろうという意識

代表的な行動として信号無視がある。次の上２枚の写真はいずれも赤信号で停止している状態である。しかし、右の写真では顔が正面の信号を見ているが、左の写真は顔が右方向を向いている。すなわち信号無視によるリスクの存在を認識しているにも関わらず、「左右の道路から自動車や自転車が来ない」したがって「事故は起こらないだろう」という意識により、結果的に信号無視という行動につながっている。この「事故は起こらないだろう」という意識により、例えば交差点通行中に左右の道路状況確認で認識できなかった自転車や歩行者が交差点に進入した際、リスク回避ための対応ができずに事故が発生してしまう。

（２）リスクの存在を認識している　　自分は大丈夫だろうという意識

代表的な行動が２つある。１つはスマートフォンを使用しながらの自転車利用である。歩きながらのスマートフォン利用の危険性の広報が活発化している中、リスクの存在を認識しているにも関わらず「自動車・自転車・歩行者の通行がほとんどない」「ときどき前を見て通行状況を確認している」したがって「大丈夫だ」という意識により、スマートフォンを使用しながらの自転車利用という行動につながっている。

もう１つは歩道で歩行者の間を通行することである。歩行者として通行することによる自らの経験からリスクの存在を認識しているにも関わらず「歩行者は多いが急いでいる」「運転に自信がある」したがって「歩行者とぶつかるはずがない」という意識により、歩道で歩行者の間を通行するという行動につながっている。

いずれも個人のリスク許容値を下回っている場合（事故が発生しないという意識）には、そのリスク許容値の水準（事故が発生するという意識）まで行動リスクを高めるのである。ところが自動車・自転車・歩行者の通行量が多くなった・車道や歩道の幅員が狭くなった等で自己のリスク許容値準を超える状況になると、スマートフォンの使用をやめる・歩道以外の他の道路を通行するというリスク回避行動が発生する。

（３）リスクの存在を忘れている　　事故の発生を考えていない

代表的な行動が２つある。１つは交差点での一時不停止である。「いつも通行している道路で通行状況が分かっていて事故発生例を知らない」「みんなが同じ行動をとる」から安全で安心できるという意識で、リスクの存在を忘れ一時不停止というリスク行動につながってしまっている。

もう１つは右側通行である。事故を起こしたことがないのでリスクの存在を忘れ「通行しやすいところを通る」「左側右側を気にしない」という意識で、右側通行という行動をとってしまうのである。

右側通行によるリスクの存在は「右側通行する本人」「交通ルールを守って通行している相手」「右側通行する本人と交通ルールを守って通行している相手の双方」があり、一時不停止も特に自転車どうしでは双方にリスクが存在しているが、いずれもその存在を忘れている。

右側通行の自転車は前方から自動車が来るのがわかるので、交通ルールを遵守している自転車とすれ違うとき、道路中央側に移動しない。このため交通ルールを遵守している自転車が道路中央に移動した際に、後方の自動車に追突されるリスクが潜在している。

駐車しているトラックの後方から来る自動車は、右側通行の自転車の存在が分からないので、この自転車がトラックを追い越そうとして道路中央側に移動した際に、正面衝突するリスクが潜在している。

右側通行しながら右折したとき、交通ルールを遵守している自転車と出会い頭に正面衝突するリスクが潜在している。

（４）リスクの存在を認識していない　事故の発生を考えていない

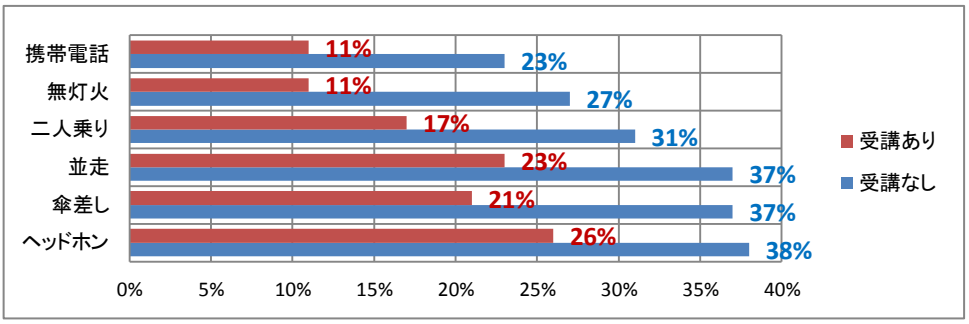
　代表的な行動として交差点において、赤信号による停止中や青信号による横断中に右左折する自動車に巻き込まれることである。信号を守っているということでリスクの存在を認識していないのである。自動車運転手の周囲確認が不十分であることが主原因ではあるが、自転車利用者にも停止位置や周囲確認によってリスクを回避することが可能である。

３．なぜリスクを冒すのか　その背景

　大学生を含む特に１６～２０歳の年齢層がなぜ自転車利用時にリスクを冒してしまうのか、その背景には次の３点がある。

（１）リスクの存在を承知していない

　高校生に自転車利用時のルール違反行為に対する危険性を認識していない割合を調査した結果がある。この結果よりリスクの存在を認識していない高校生の多いことが分かる。

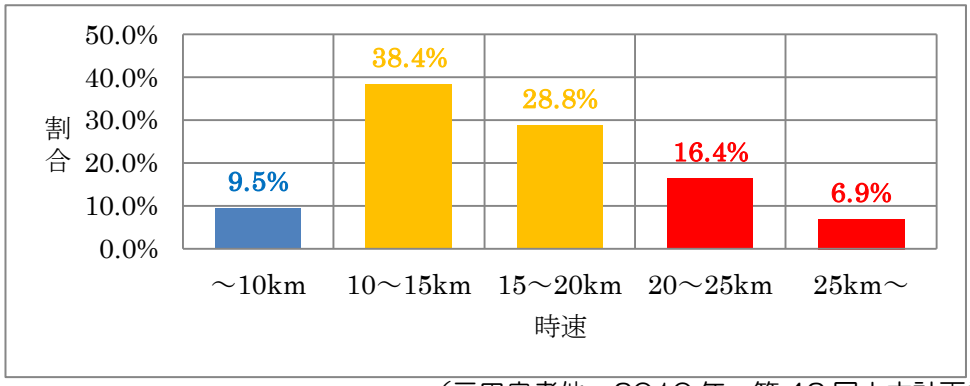


（日野泰雄　2014 交通安全教育）

（２）自分を安全に守るという意識

「どうすれば自分の安全を守れるか」が「どうすれば相手に被害を与えないか」よりも重要であるという意識により、自分が安全と思えばルール違反しても自分には関係ないという行動になる。すなわち「車道ではなく歩道を選ぶ」「歩行者の通行を配慮しない」などである。

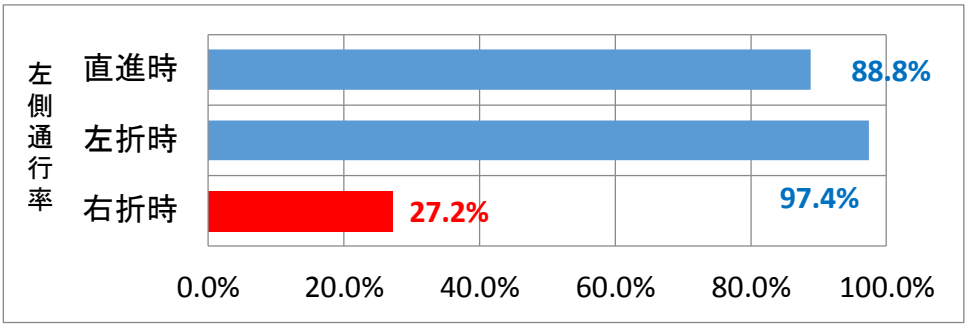
１６～２０歳の歩道利用時の速度を調査した結果がある。道路交通法並びに国家公安委員会告示交通の方法に関する教則では「すぐ停止できるような速度で徐行すること」とあり、これにほぼ適する時速１０km 未満はわずか９.５%に過ぎない。すなわち「車道ではなく歩道を選ぶ」「歩行者の通行を配慮しない」結果といえる。



（元田良孝他　2010 年　第 42 回土木計画学研究講演集）

（３）みんなが同じ行動をする

交差点での一時不停止、右側通行、信号無視など他者が行っているから自分も同じ行動をとるのである。信号のない交差点１０か所における進行方向別左側通行率を調査した結果があるが、これより他者と同じ行動をとる状況が分かる。



（谷田貝一男　２０１５年　人類働態学会会報）

４．大学生の自転車事故のリスク減少のための大学生協の役割

自転車利用時のリスク存在に対する意識、リスクを冒す背景に関して考察してきたが、これを基にして特に大学生の自転車事故のリスク減少のための大学生協の役割を私見として紹介する。

（１）地域住民と学生との対話集会の開催

都内のある私立大学の学生とその大学の周辺地域に居住している住民との対話集会を開催したことがあった。そのとき、地域住民から出された学生の自転車利用に関する意見として、「右側通行が多い」「歩道や生活道路におけるスピードの出し過ぎ」「道路の横いっぱいに広がっての通行」などがあり、その結果として「歩行者と

して学生の自転車に脅威を感じることがある」というものであった。こうした地域住民の意見に対する学生の感想などを求めることで、相互の意思の疎通と自転車の安全利用のための改善の方向性を見出すことが出来るようになる。

ストリートビューを利用した地域住民と大学生との対話集会

（２）大学周辺の自転車利用状況調査

学生を中心として、次の事故のリスク発生要因を調査する。

※自動車・自転車・歩行者の通行量
※歩道の有無
※車道・歩道の幅
※道路の形状（直線・曲線・交差点の形）
※沿道の環境（商店街・住宅街）
※自転車利用者数（駅から大学までの距離）

都内の某大学の正門前の交差点は変形六差路のため、横断方法も複雑である（左の写真）。このため、交通ルールを無視した危険な横断が後を絶たない（右の写真）。

（３）交通ルールの広報・安全講習会の開催

地域住民との対話集会や自転車利用状況調査結果を参考にしながら、かつ次の項目を重点において交通ルールの広報活動や安全講習会の開催を行う。

※左側通行の促進（対自転車・歩行者・自動車）
※歩道通行方法（対歩行者）
※スマホ・イヤホン利用の危険性

（４）通学時の自転車運転免許制度（登録）導入の大学への申し入れ

安全講習会受講後に自転車通学を認めるという制度で、高校では全国各地でこの制度が広がっているが、大学ではこの制度がごく一部に限られ、まだ広がっていない。

（５）大学生による中学生・高校生向け安全講習会の開催

大学生が講師となって中学生や高校生に対して自転車の安全利用のための講習会を開催することで、大学生の安全利用の自覚向上が期待できる。

本稿は、平成２８年１２月２１日に全国大学生活協同組合連合会並びに全国大学生協共済生活協同組合連合会共催の「第９回学生の生活リスク講座」にて講演した内容をまとめたものである。

自転車文化センターは、競輪の補助を受けて事業を行っております。

RING!RING!
プロジェクト