

# 自転車文化センター研究報告書

第6号

2014年3月

一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

# 自転車文化センター研究報告書 第6号

## 目 次

はじめに……………一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター	1
<b>【自転車の通行状況に関する調査研究】</b>	
高齢者の自転車事故データに基づいた安全運転指導…………… 谷田貝一男	3
<b>【自転車の歴史】</b>	
戦前日本の自転車事故防止対策から学べること…………… 谷田貝一男	20
明治期の自転車利用女性に対する差別化の様子……………谷田貝一男	31
明治30年代の自転車事故……………谷田貝一男	41
<b>【自転車安全利用の普及啓発】</b>	
川崎市幸区PTA協議会による親子自転車交通安全教室について……………村山吾郎	50
自転車文化センターにおける自転車交通安全教育普及活動について……………村山吾郎	60
<b>【自転車スポーツの普及】</b>	
東日本大震災復興支援 第68回国民体育大会「スポーツ祭東京2013」 自転車競技会……………村山吾郎	65
<b>【高齢者・障害者用自転車の普及啓発】</b>	
前橋市における高齢者・障害者用自転車「ふれあい自転車展示試乗会」 の開催……………村山吾郎	73
<b>【他誌掲載論文】</b>	
「有効な自転車事故防止対策を考える」(要旨)……………谷田貝一男 BAN番 2013年10月号(No'173) 教育システム発行	82
「自転車の活用と安全利用問題に対する自治体の対応」(要旨)……………谷田貝一男 自治体法務研究 2013年冬号(No'35) ぎょうせい発行	82
<b>【他紙掲載記事原稿】</b>	
「安心ライフ～知っておきたい自転車のルールとマナー～」 谷田貝一男・村山吾郎 公明新聞 2013年6月13日号より隔週木曜日・10回連載 ※編集部転載了承済	83

# Bicycle Culture Center Research Report No.6

## Contents

Introduction·····Bicycling Popularization Association of Japan	1
<b>【The driving environment of the bicycle】</b>	
Safety driving guidance based on the bicycle accident data by the elderly ····· Yatagai Kazuo	3
<b>【The history of bicycle】</b>	
Learning from bicycle accident prevention measures in Japan until the early Showa ·····Yatagai Kazuo	2 0
State of differentiation for girl`s cyclists of the Meiji Era·····Yatagai Kazuo	3 1
Bicycle accident of the Meiji 30s ····· Yatagai Kazuo	4 1
<b>【Promotion of safety bicycling】</b>	
The bicycle safety class which produced by Parent-Teacher Association council of Kawasaki-city Saiwai ward·····Murayama Goro	5 0
The bicycle safety education in Bicycle Culture Center·····Murayama Goro	6 0
<b>【Promotion of cycle sports】</b>	
The bicycle race of the Sports festival Tokyo 2013·····Murayama Goro	6 5
<b>【Promotion of the bicycle for elder person and handy capped person】</b>	
The bicycle exhibition for elder person and handy capped person at Maebashi-city ·····Murayama Goro	7 3

## はじめに

一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

私ども自転車文化センターは、(一財)日本自転車普及協会が昭和56年5月に、東京都港区赤坂1-9-3にある自転車会館3号館の2階・3階に、当時我が国で初めて設置した自転車に関する総合情報提供施設である。

以来、自転車に関する図書や現物などの資料の収集と保存、自転車をテーマとする企画催事の開催など、その時々々の社会における自転車に対するニーズを意識しつつ、自転車文化の普及啓発に微力ながら努めてきた。

平成14年度に活動の拠点を「科学技術館」(東京都千代田区北の丸公園2-1)2階に移し、現在「自転車文化センター情報室」「北ノ丸サイクル」「自転車広場」の3つの展示室を運営して来館者の皆様への展示紹介や質問・お問合せへの対応に加え、テレビ・新聞・雑誌・出版社等、報道機関からの取材や広報活動にあたっている。

このたびの平成25年度・自転車文化センター調査研究報告書は、当センターの学芸員である谷田貝一男ならびに村山吾郎の両名が、日々の事業を通じて感じた、社会における自転車を取り巻く現状に対する疑問や課題を解決する糸口を探ると共に、当センターが社会教育施設たる博物館類似施設として自転車をテーマとする学芸活動を行なうにあたり、未来を担う青少年の育成に寄与するプログラムの提供や、広く社会に自転車文化の普及啓発という観点で貢献することを目指して取り組んだものである。

もとよりふたりを中心とする当センターの限られた範囲での取り組みゆえ、足らざるところや至らぬところが多々あるかとは思いますが、多少とも読者諸兄弟のお役に立つことができれば望外の喜びである。

またご一読頂いたあかつきには、どうか賢明なる読者諸兄弟のご意見・ご批判を頂いた上で、微力ながらさらに当センターの活動の質を高めて行くことができれば幸いである。

最後になるが、本調査研究のために取材協力・資料提供にご協力頂いた関係各位にこの場を借りてあらためて御礼を申し上げますと共に、本調査研究のために競輪補助事業による支援をして下さった(公財)JKA補助事業部ならびに競輪ファンと競輪選手をはじめとする関係者各位に、心より感謝して結びとしたい。

平成26年3月





# 高齢者の自転車事故データに基づいた安全運転指導

Safety driving guidance based on the bicycle accident data by the elderly

谷田貝一男 YATAGAI Kazuo

## 1. はじめに

平成24年における高齢者（60歳以上）の自転車事故は件数4849件（自転車事故全体の23.3%）死者数139人（同68.8%）負傷者数30390人（同23.2%）であった。5年前と比較して、件数・人数並びに自転車事故全体に対する割合はいずれも減少傾向にあったが、24年は死者数・件数割合・死者割合が増加している（図1～6）<sup>1)</sup>。

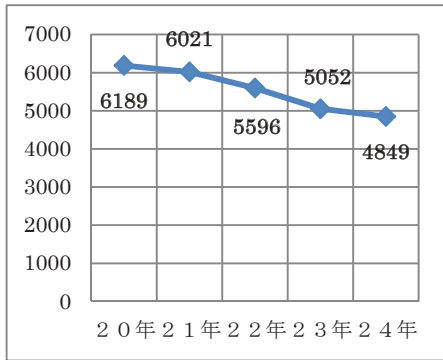


図1 事故件数の推移<sup>1)</sup>

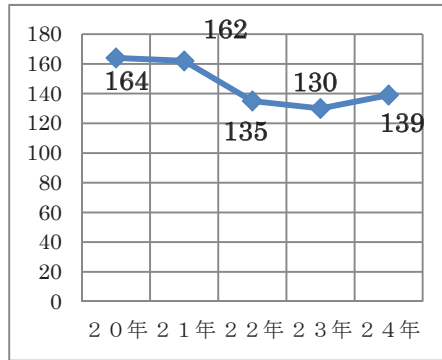


図2 死者数の推移<sup>1)</sup>

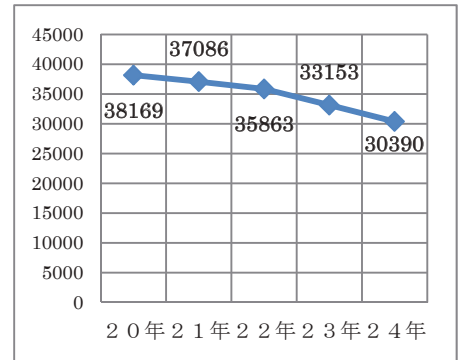


図3 負傷者数の推移<sup>1)</sup>

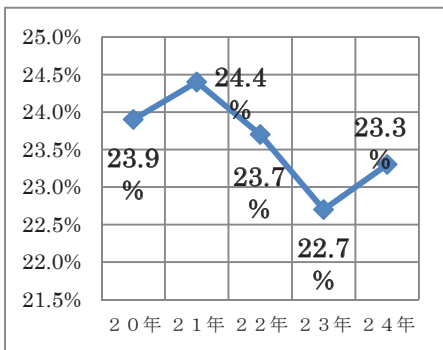


図4 事故件数割合の推移<sup>1)</sup>

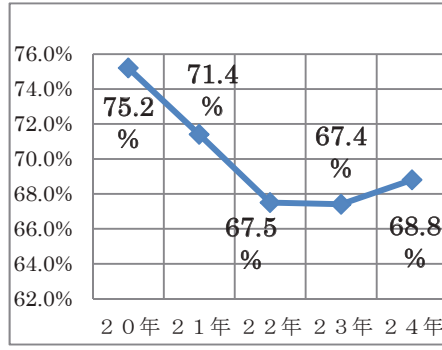


図5 死者数割合の推移<sup>1)</sup>

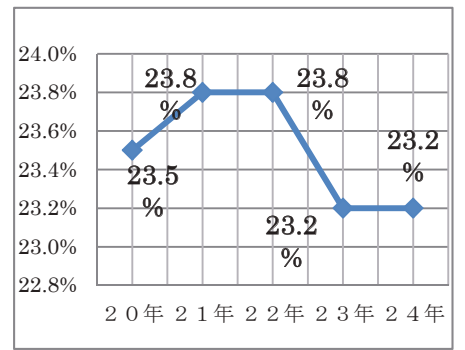


図6 負傷者数割合の推移<sup>1)</sup>

しかも、高齢者の自転車事故件数・死負傷者数は毎年、全年代を通じて高いため、高齢者の事故解消が急務である。これに対応するため高齢者向け自転車安全教室が全国各地で開催されており、その方法も講義・実技・実演・シミュレーター装置の活用等種々あり、それぞれが成果を挙げている。

本稿では高齢者の事故データと自転車利用特徴に基づいて行っている安全教室の内容を紹介する。

## 2. 高齢者の自転車事故データ

高齢者が平成22年度から3年間、仕事として勤務中並びに通勤途上で発生した自転車事故データを2社から456件集めた。その事故原因をルール違反による事故と運転操作ミス等による事故に分けると4：6で（表1）<sup>2) 3)</sup>、全年代を含むときの割合と異なる（表2）<sup>1)</sup>。

表1 自転車事故 調査データ

		ルール違反による事故		運転操作ミス等による事故	
		件数	割合 (%)	件数	割合 (%)
日本総合住生活 <sup>2)</sup>	23～24年度	4件	40.0%	6件	60.0%
東京都しごと財団 <sup>3)</sup>	22～24年度	177件	39.7%	269件	60.3%

表2 全世代を含む自転車事故の相手別事故件数とその割合<sup>1)</sup>

相手		
車両	15494件	74.2%
歩行者	2575件	12.3%
自損事故	2816件	13.5%

(1) 事故対象車別の事故発生原因となった車両  
 ルール違反による事故の内容を表3に示す。

表3 ルール違反による事故内容一覧<sup>2) 3)</sup>

相手車両	事故箇所	相手の進行方向	当方の進行方向	事故原因車両	原因			
対自動車 84件	交差点 46件	左方向	直進	自動車	2件	前方不注意・信号無視		
			直進			前方不注意・信号無視		
			直進	双方の可能性	2件	双方の前方不注意・双方の一時不停止		
			直進			双方の前方不注意・双方の一時不停止		
		右方向		自動車				
				双方の可能性				
				自転車				
		左右いずれか	直進	自動車	7件	前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			信号無視		
			直進			信号無視		
			直進	双方の可能性	7件	双方の前方不注意・双方の一時不停止・自転車の右側通行		
			直進			双方の前方不注意・双方の一時不停止・自転車の右側通行		
			直進			双方の前方不注意・双方の一時不停止・自転車の右側通行		
			直進			双方の前方不注意・双方の一時不停止・自転車の右側通行		
			直進			双方の前方不注意・双方の一時不停止・自転車の右側通行		
			直進			双方の前方不注意・双方の一時不停止・自転車の右側通行		
			直進			不明		
		直進	自転車	1件	前方不注意・一時不停止			
		左折	直進	自動車	2件	前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
				双方の可能性				
		右折	直進	自動車	14件	前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			前方不注意・一時不停止		
			直進			双方の可能性	2件	双方の前方不注意・自動車の一時不停止
			直進					双方の前方不注意・自動車の一時不停止
				自転車				

相手車両	事故箇所	相手の進行方向	当方の進行方向	事故原因車両		原因
対自動車 84件	交差点 46件	前方	直進	自動車	1件	自動車の前後左右の不確認
			直進	双方の可能性	1件	自動車の前方不注意一時不停止・自転車の急停車
			直進	自転車	2件	自転車の一時的不停止・右側通行
			右折			自転車の一時不停止・右側通行
		後方	直進	自動車	4件	前方不注意
			直進			前方不注意
			直進			前方不注意
			直進			前方不注意
			双方の可能性			
			自転車			
		バック	直進	自動車	1件	後方不注意
				双方の可能性		
				自転車		
		不明			1件	
	T字路 6件	左右いずれか		自動車	1件	
				双方の可能性	3件	いずれかが前方不注意・一時不停止
						いずれかが前方不注意・一時不停止
			右折	自転車	1件	自転車の一時不停止・右側通行
		右折		自動車		
				双方の可能性	1件	自動車の前方不注意・一時不停止 自転車の右側通行
			自転車			
		後方	左折	自動車	2件	前方不注意・一時不停止
				双方の可能性		自動車の前方不注意
				自転車		
	飛び出し 14件	直進	自動車	14件	左右不注意・一時不停止	
					左右不注意・一時不停止	
					左右不注意・一時不停止	
					左右不注意・一時不停止	
左右不注意・一時不停止						
左右不注意・一時不停止						
左右不注意・一時不停止						
左右不注意・一時不停止						
左右不注意・一時不停止						
左右不注意・一時不停止						
左右不注意・一時不停止						
左右不注意・一時不停止						
左右不注意・一時不停止						
左右不注意・一時不停止						
左右不注意・一時不停止						
左右不注意・一時不停止						
直進		双方の可能性	1件	自動車の左右不注意・自動車の一時不停止・自転車の歩道内走行位置違反		
左右折	自転車	1件	自転車の一時不停止			
道路 13件	左折	直進	自動車	1件	左側不確認	
			双方の可能性			
			自転車			
	右折	直進	自動車	1件	自動車の前方不注意・急な方向変更	
			双方の可能性			
			自転車			
	前方	直進	自動車	1件	自動車のセンターラインオーバー	
		直進	双方の可能性	1件	自転車の右側通行・自動車の前方不注意	
			自転車			
	後方	直進	自動車	6件	回り込み距離不十分	
直進				回り込み距離不十分		
直進				回り込み距離不十分		

相手車両	事故箇所	相手の進行方向	当方の進行方向	事故原因車両		原因	
対自動車 84件	道路 13件	後方	直進	自動車	6件	回り込み距離不十分	
			直進			回り込み距離不十分・横不確認	
			直進			回り込み距離不十分・前方不注意	
				双方の可能性			
				自転車			
		バック	停止	自動車	1件	発車時後方不注意	
				双方の可能性			
				自転車			
		駐車		自動車	1件	後方不確認でドア開け	
				双方の可能性			
			自転車				
	不明	不明		1件			
	駐車場 2件			自動車	2件	後方不確認でドア開け	
				双方の可能性		後方不確認でドア開け	
			自転車				
不明 3件				3件			
対バイク 15件	交差点 6件	右折		バイク			
				双方の可能性			
			直進	自転車	1件	自転車の右側通行・一時不停止	
		後方	停止	バイク	1件	前方不注意	
			直進	双方の可能性	1件	バイクの前方不注意・自転車の急な方向転換	
			直進	自転車			
		前方		バイク			
			直進	双方の可能性	1件	双方の前方不注意・一時不停止 自転車の右側通行	
		不明	不明		バイク	1件	一時不停止
					双方の可能性		
				自転車			
	T字路 1件	右折	直進	バイク	1件	前方不注意・一時不停止	
				双方の可能性			
				自転車			
	飛び出し 2件	左右いずれか	直進	バイク	1件	左右不注意・一時不停止	
				双方の可能性			
			直進	自転車	1件	左右不注意・一時不停止	
	道路 5件	後方	直進	バイク	2件	回り込み距離不十分	
			直進			回り込み距離不十分	
				双方の可能性			
			自転車				
前方			バイク				
		直進	双方の可能性	1件	バイクの前方不注意・自転車の右側通行		
不明		不明	直進	自転車	1件	右側通行	
下り坂 1件	直進	直進	バイク	1件	左右不注意		
			双方の可能性				
			自転車				
対自転車 77件	交差点 32件	左右いずれか	直進	相手自転車	8件	一時不停止・前方不注意	
			直進			一時不停止・前方不注意	
			直進			一時不停止・前方不注意	
			直進			一時不停止・前方不注意	
			直進			信号無視	
			直進			信号無視	
			停止			一時不停止・前方不注意	
			停止			一時不停止・前方不注意	

相手車両	事故箇所	相手の進行方向	当方の進行方向	事故原因車両	原因		
対自転車 77件	交差点 32件	左右いずれか	直進	双方の可能性	13件	双方の前方不注意・一時不停止・左右不確認・いずれかが右側通行	
			直進			双方の前方不注意・一時不停止・左右不確認・いずれかが右側通行	
			直進			双方の前方不注意・一時不停止・左右不確認・いずれかが右側通行	
			直進			双方の前方不注意・一時不停止・左右不確認・いずれかが右側通行	
			直進			双方の前方不注意・一時不停止・左右不確認・いずれかが右側通行	
			直進			双方の前方不注意・一時不停止・左右不確認・いずれかが右側通行	
			直進			双方の前方不注意・一時不停止・左右不確認・いずれかが右側通行	
			直進			双方の前方不注意・一時不停止・左右不確認・いずれかが右側通行	
			直進			双方の前方不注意・一時不停止・左右不確認	
			直進			双方の不徐行・いずれかが右側通行	
			直進			双方の前方不注意・一時不停止・左右不確認	
			直進			双方の前方不注意・一時不停止・左右不確認	
			直進			一時不停止・当方の左右不確認・相手の前方不注意	
							当方の自転車
			右方向	直進	相手自転車	2件	右側通行・前方不注意・一時不停止
				直進			信号無視 当方は横断歩道右側通行
					双方の可能性		
					当方の自転車		
			左方向		相手自転車		
				直進	双方の可能性	1件	双方の一時不停止・相手の右側通行
				右折	当方の自転車	2件	右側通行・一時不停止
				右折			右側通行・一時不停止
			右折	直進	相手自転車	2件	右折目的による右側進行変更
				直進			相手自転車の一時不停止・右側通行
					双方の可能性		
					当方の自転車		
			後方	直進	相手自転車	2件	回り込み距離不十分
		一時停止				前方不注意・一時不停止	
				双方の可能性			
				当方の自転車			
		前方		相手自転車			
			直進	双方の可能性	1件	双方の前方不注意・一時不停止	
			右折	当方の自転車	1件	一時不停止・右側通行	
		T字路 5件	左右いずれか	直進	相手自転車	3件	前方不注意・一時不停止
				左折			相手自転車の右側通行・双方の一時不停止
				不明			一時不停止
				双方の可能性	1件	いずれかが右側通行・一時不停止	
				当方の自転車			
		左方向		相手自転車			
			左折	双方の可能性	1件	当方の一時不停止・左不確認 相手の右側通行	
				当方の自転車			
		飛び出し 7件	直進	直進	相手自転車	7件	一時不停止・左右不確認
				直進			一時不停止・左右不確認
				直進			一時不停止・左右不確認
				直進			一時不停止・左右不確認
				直進			一時不停止・左右不確認
				直進			一時不停止・左右不確認
	直進			一時不停止・左右不確認			
	直進			一時不停止・左右不確認			
		双方の可能性					
		当方の自転車					
	道路 28件	前方		双方の可能性	11件		
			直進			いずれかが右側通行	
			直進			いずれかが右側通行	
			直進			いずれかが右側通行	
		直進	いずれかが右側通行・当自転車のスピード違反				

相手車両	事故箇所	相手の進行方向	当方の進行方向	事故原因車両		原因
対自転車 77件	道路 8件	前方	直進	双方の可能性	11件	いずれかが右側通行・相手自転車の携帯利用
			直進			いずれかの前方不注意・右側通行
			直進			いずれかの前方不注意・右側通行
			直進			当自転車の前方不注意・いずれかが右側通行
			直進			双方の一時不停止
			追い越し			いずれかが右側通行
			停止			相手の前方不注意・いずれかが右側通行
			追い越し			当方の自転車
		前方右方向変更		相手自転車	1件	右折目的による右側進行変更
				双方の可能性	1件	相手自転車の急な方向変更・いずれかが右側通行
				当方の自転車		
		後方	直進	相手自転車	11件	前方不注意
			直進			前方不注意
			直進			追い越し不十分
			直進			追い越し不十分
			直進			前方不注意・ブレーキ操作不全
			直進			前方不注意・ブレーキ操作不全
			直進			並進・追い越し不十分
	直進		回り込み距離不十分・前方不注意			
	直進		回り込み距離不十分			
	停止		前方不注意			
	左折		前方不注意			
			双方の可能性			
	方向変更	当方の自転車	1件	後方不確認・急な進路変更		
	カーブ		相手自転車			
		直進	双方の可能性	2件	双方の不徐行・いずれかが右側通行	
		直進			双方の不徐行・いずれかが右側通行	
		当方の自転車				
	歩道 5件	左右いずれか	直進	相手自転車	1件	前方不注意・無灯火
				双方の可能性		
				相手自転車		
前方		直進	相手自転車	1件	前方不注意・右側通行・携帯使用	
		直進	双方の可能性	3件	双方の一時不停止・回り込み距離不十分	
	双方の一時不停止・回り込み距離不十分					
	当方の自転車		前方不注意			
対歩行者 1件	飛び出し 1件	左	直進	歩行者	1件	一時不停止・左右不確認
				双方の可能性		
				当方の自転車		
計					182件	

表2を事故対象車別の原因車両としてまとめたのが表3である。これによると、事故の相手は自動車・バイクが過半数を占め、歩行者は0.5%に過ぎない。しかし、事故発生原因車両は、相手が自動車の場合は67.9%が自動車であるが、相手がバイク・自転車の場合は双方・高齢者側が過半数を占めることがわかる。

表3 事故対象車別 原因車両

相手	件数	割合	原因車	件数	割合
自動車	88	48.6%	自動車	60	68.1%
			双方	18	20.5%
			自転車	5	5.7%
			不明	5	5.7%
バイク	15	8.3%	バイク	7	46.7%
			双方	3	20.0%
			自転車	4	26.7%
			不明	1	6.6%
自転車	77	42.5%	相手自転車	38	49.3%
			双方	34	44.2%
			当方自転車	5	6.5%
歩行者	1	0.6%	歩行者	1	

相手車	106	58.6%
双方	55	30.4%
当方自転車	14	7.7%

(2) 事故発生箇所と発生原因

事故発生箇所は交差点付近が68.5%、道路が25.4%である。これを全国の高齢者の事故発生箇所<sup>1)</sup>と比較すると、交差点・T字路が低く道路が高くなっているが、警視庁管内の全事故の発生箇所<sup>4)</sup>とは概ね一致している(表4)。今回の事故データは東京が対象となっていることから、発生箇所に関しては高齢者に特有な点は見られないことがわかる。

また今回の調査データでは、事故発生個所が道路か歩道、いずれかが判別できないものもあったが、これはすべて道路に含めた。

表4 事故発生箇所

事故発生箇所	件数	割合	交通統計24年版(60歳以上) <sup>1)</sup>	当調査	警視庁管内(全体) <sup>4)</sup>	
交差点・T字路	98	54.1%				
飛び出し	26	14.4%				
道路	46	25.4%				
歩道	5	2.8%				
駐車場	2	1.1%				
			交差点付近(T字路・飛び出しを含む)	78.2%	68.5%	71.9%
			道路	16.3%	25.4%	26.6%

事故発生原因を違反した車両別にみる(表5)と、いずれも一時不停止・前方不確認が多いが、自動車・バイクは後方不確認が、自転車は左右不確認と右側通行が多い。これを全国の自転車事故の発生原因割合と比較すると、右側通行・不徐行が高く、高齢者の歩道通行に関係があると推察される。

表5 事故発生原因

違反車両	一時不停止	前方不確認	左右不確認	後方不確認	信号無視	右側通行	不徐行
自動車・バイク	56件	53件	18件	5件	4件		
自転車	40件	31件	32件	1件	3件	74件	7件

	周囲不確認	一時不停止	信号無視	右側通行	不徐行
交通統計24年版 <sup>1)</sup>	32.2%	16.4%	8.6%	1.2%	0.8%
当調査	31.0%	21.2%	1.5%	16.4%	1.5%

(3) 運転操作ミスによる事故

運転操作ミスによる事故275件を状況別に分類したのが表6<sup>2) 3)</sup>である。これによるとハンドルが適切に操作出来ない・段差での転倒・車両や歩行者を避けるとき・坂道・悪天候が原因のときに転倒事故が多いことがわかる。



表6 運転操作ミス等による事故内容<sup>2) 3)</sup>

事故状況			件数	事故状況			件数	
退避の際の転倒	自転車	前方	16	乗車下車時	乗車時		7	
		後方	5		下車時・停止時		15	
	自動車	前方	9	スリップ	雑草		5	
		後方	5		非舗装路		1	
		駐車車両	2		マンホール		1	
歩行者		13	工事用鉄板			1		
他者の飛び出し	自転車		1		その他		3	
	自動車		1		転倒	荷物の重み		2
	大人		1			ハンドル操作不適		45
	子ども		6			ブレーキ操作不適		2
	動物		2			ペダル踏査不適		2
段差	車道→歩道		28			坂道		22
	歩道→車道		1	カーブ			1	
	歩車間の段差を通行		7	踏切			1	
	歩道のスロープ		2	路面の亀裂			2	
	路面の凹凸		3	脇見運転			1	
	道路以外の段差		5	衣類に引っかかる			2	
					左右確認時		1	
天候	風		14	駐輪場	ポール等に引っかける・衝突		6	
	濡れた路面		9		隣接自転車が転倒		1	
	雪道		14		ラックが当たる		1	
	傘さし		2	その他	前方の自動車のライトに目がくらむ		1	
	濡れた眼鏡を拭くとき		1		風でフェンスが転倒		1	
			体調不良			4		
				合計		275		

### 3. 高齢者の自転車利用特徴

高齢者の自転車利用の特徴がアンケート結果から次の2点にあることがわかる。

①交通ルールを守る姿勢が高い(表7<sup>5)</sup>・表8)

表7 一時停止標識での停止状況<sup>5)</sup>

	50代以下	60代	70代以上
いつも停止する	42.2%	62.5%	75.5%
時々停止する	33.3%	23.8%	15.1%
あまり停止しない	20.7%	11.2%	5.7%
全く停止しない	3.8%	2.5%	3.7%

表8 交通ルール順守度

ほぼ守っている	54.3%
違反したなと思うこともたまにある	45.7%
守らないことが多い	0.0%

②運転技術の低下を意識している人と過信している人がいる(表9<sup>5)</sup>・10)

表9 運転の自信度<sup>5)</sup>

	50代以下	60代	70代以上
自信がある	39.2%	46.1%	57.2%
少し自信がある	44.3%	43.6%	35.7%
あまり自信がない	15.6%	9.0%	7.1%
自信がない	0.9%	1.3%	0.0%

表10 運転技術の自信度

		60代	70代	80代
50代の頃と変わらない	毎日乗る	3人	4人	
	2~4日に1回乗る	1人	2人	
50代の頃より低下している	毎日乗る	1人	4人	
	2~4日に1回乗る	6人	12人	1人

#### 4. 指導の手順

高齢者の事故データと利用特徴を組み合わせた指導の手順を図7に示す。

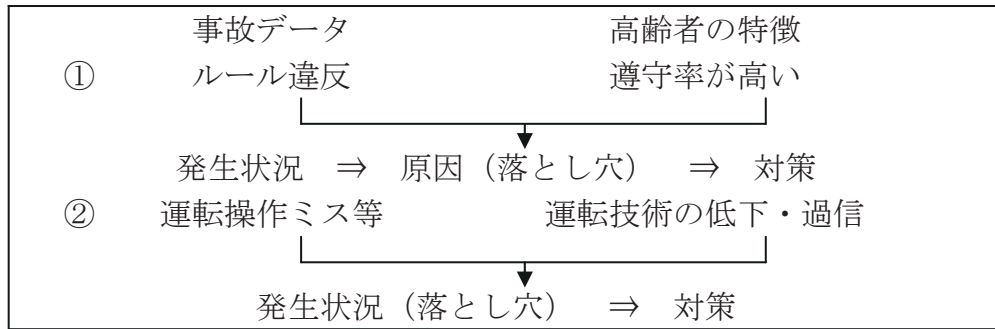


図7 指導手順の流れ

##### (1) ルール違反による事故

ルール違反による事故発生状況を、参加者が日常利用している道路で撮影した画像として提示する。次に事故発生原因が遵守率の高さの中に事故につながる落とし穴があることを、同じく日常利用している道路で撮影した画像を中心として解説し、その対策について画像を取り入れながら紹介する。

##### (2) 運転操作ミス等による事故

運転操作ミスの発生原因が道路施設による場合と運転技術の低下による場合がある。道路施設による事故に対しては、遵守率の高さ・運転技術の過信による落とし穴もあることを参加者が日常利用している道路で撮影した画像として提示し、解説する。運転技術の低下による事故に対しては、発生状況を日常利用している道路で撮影した画像と具体的な事例を提示して、解説する。対策に対しては動画と体験を取り入れながら紹介する。

#### 5. ルール違反による事故発生状況

この章では指導で利用している画像と、その解説を紹介する。

##### (1) 横断歩道での自動車との事故状況



写真1 自動車左折時の事故：2件

写真2 自動車右折時の事故：19件

写真1と写真2を提示し、右折する自動車との事故の方が多ことを明らかにする。その理由について写真3を提示して、右折自動車の前方から来る自動車に関係していることを示唆した後、図8を用いて解説する。



写真3 横断歩道の手前で停止している右折する自動車の前方から自動車近づいている

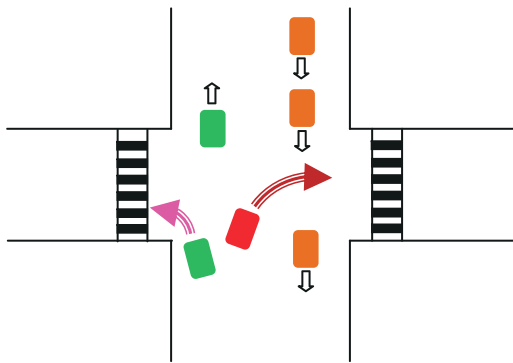


図8 右折しようとする自動車の運転手の視線は前方から来る自動車の流れにあり、流れの切れ間を探っている。切れ間が生じて右折した瞬間、目の前の横断歩道を通っている自転車との事故になる可能性がある。

横断歩道を通るときは前方から来る歩行者・自転車だけではなく、横の曲がろうとしている自動車の動きにも注意を払った方がよいと指導する。

(2) 交差点で左右から来る自動車・自転車との衝突状況

ルール違反を犯した車両：60件

自動車：9件（信号無視4件） 自転車：相手17件当方5件 双方の可能性：29件  
原因として自転車利用者の運転特性と思い込み運転について画像を用いながら解説する。

運転特性とは自転車を車両と認識していないことと、速く目的地に着きたいという意識である。30代では56%、70代でも46%が自転車を車両とは認識していない<sup>6)</sup>。車両と認識していない結果として、歩道上で歩行者を無視して自由に通行することで歩行者と接触事故を起こし、歩道のない道路で右側通行をすることで歩行者や自動車との事故を起こすことになる。

また、速く目的地に着きたいから、出来る限り停まらずに短距離で進みたいと思うのである。その結果として、十字路で左折するときにはあらかじめ左側通行で、右折するときには右側通行でそれぞれ交差点内に侵入する人が80%以上（図9）<sup>6)</sup>になり、しかも一時停止や徐行しないで右折・左折する。丁字路では信号機を無視できる側を通行する傾向が強い<sup>6)</sup>。

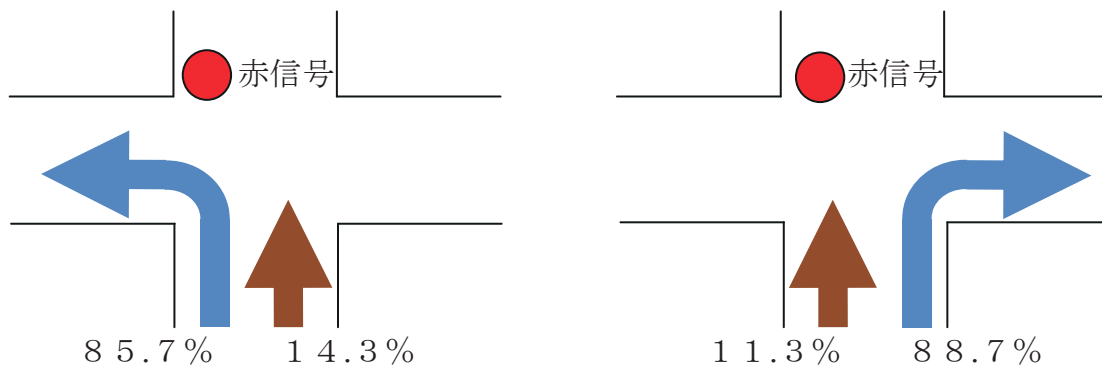


図9 曲がる方向別通行路の割合<sup>6)</sup>

自転車利用者には2つの思い込み運転がある。自動車・自転車・歩行者が来なければ安全という思い込みと、いつも通っている道だから安心という思い込みである。このため、徐行や一時停止、周囲の確認を行わずに交差点を直進・右左折することによる出会い頭の事故が発生している。

この運転特性と思い込み運転の実例として写真4～写真9を提示して、解説する。



写真4・5 一時停止・徐行しない・左右の確認を行わないで交差点を通過している





写真6・7 右側を通行しながら信号無視・一時停止・徐行・右の確認を行わずに右折している



写真8・9 左側を通行しながら一時停止・徐行・左の確認を行わずに左折している

この運転特性と思い込み運転の結果として、交差点での事故直前の様子（写真10～12）を提示して、危険性を認識させる。



写真10 右の自転車は中央正面奥からの道路の右側を通行し、横から来る左の自転車の接近に気が付かず、徐行もしないで右折している。左の自転車が数秒早く接近していたら、出会い頭の事故になった可能性がある



写真11 手前の自転車は右側を通行しながら、右折しているところである。右に曲がることだけに気を取られ、前方から自転車や自動車が近づいていることも眼中にない。もしくは気が付いていても、いつも通る道だからという安心感があるのかもしれない



写真12 右側通行しながら一時停止を行わなかったバイクと、徐行しないで左折しようとした自転車が出会い頭の事故になる寸前である。バイクの運転手が衝突寸前で自転車に気が付き、ハンドルをとっさに左に回したため事故が回避できた

さらに死亡事故に至ってしまった例<sup>3)</sup>を紹介する。

平成24年8月19日午前8時55分、東京都で自転車に乗っていた68歳の女性がタクシーの側面に衝突して死亡した。交差点内をタクシーが通過中に自転車が後から交差点に入り込んだの事故である。信号機のない通行量も多くない交差点で、女性は日頃よく通る道であったため、

自動車は通らないという思い込みがあり、一時停止や徐行を行わないだけでなく、直前を通過中のタクシーすら目に入らなかったのである。

次に事故を防ぐために、特に信号機のない交差点での曲がり方を写真13と図10を用いて以下の説明を加えながら指導する。左側を通行しながら大回りに曲がるようにすれば、左から来る自動車・自転車は右折する自転車の存在を早期に確認できるが、右側を通行しながら右折すると対向車は右折する自転車の存在を確認できない状態で衝突してしまう。状況に応じて、道路交通法第34条第6項を引用することもある。



写真13

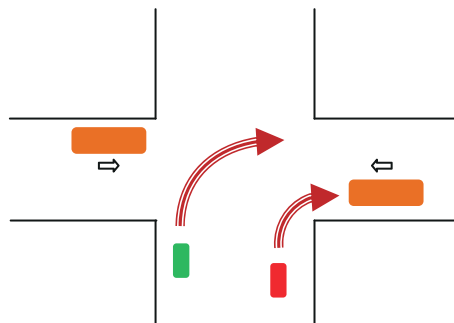


図10

道路交通法第34条6項 軽車両は右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ交差点の側端に沿って徐行しなければならない。

### (3) 細い道からの飛び出しによる事故状況

26件ある。実例として写真14を提示して、道路の幅員が狭いと車両の速度が遅いため音がなく、自動車やバイクの接近がわからないという理由で、次に写真15・16を提示して突然飛び出してくる可能性があるので一時停止して前方確認を行わないと事故になる可能性があることを説明する。



写真14 三叉路



写真15 自動車の接近



写真16 バイクの接近

### (4) 前方・後方から来る自転車・自動車との事故状況

37件ある。事故が起こる可能性のある状況を道路形態、車両別、方向別に写真17～22を提示して説明する。



写真17 歩道で前方から来る自転車との交叉時



写真18 車道で前方から来る自転車との交叉時



写真19 歩道で後方から来る自転車との交叉時





写真 2 0 車道で後方から来る自転車との交叉時



写真 2 1 後方から来る自動車との交叉時



写真 2 2 自転車利用者は 2 0 代のため、道端に容易に移動できる

### (5) 事故防止対策

ルール違反による事故発生状況と原因を解説した後、防止対策について画像(写真 2 3・2 4)を交えて説明する。

- ◎交差点での一時停止と左右の確認
- ◎前方から自動車・自転車・歩行者が来たら止まる
- ◎降りて押す
- ◎目立つ服装(帽子・ヘルメット)



写真 2 3・2 4 通行量の多いところでは止まる・降りて押す

### 6. 運転操作ミス等による事故発生状況

運転操作ミスの原因の一つに体力低下がある。どんなときに体力低下を感じるか、アンケート結果(表 6)を事前に示し、自分に該当する項目がある・ないを確認させる。

体力低下を感じない人も、どのようなところで転倒等の事故が起きているかを日常利用している道路環境を示すことで、関心度が高くなる。

表 6 どんなときに体力低下を感じるか(48人)

走り出すときにフラつくことがある	25人
前から来る自転車や歩行者を避けようとしたときにフラつくことがある	24人
乗りながら周りの自転車や歩行者の動きを確認することがむずかしくなってきたと思う	12人
ペダルを踏み外したことがある	11人
交差点を曲がる時にフラつくことがある	6人
止まるときにフラつくことがある	5人
とっさにブレーキがかけられない	3人

#### (1) 車道から歩道に移動するときの転倒・道路上の障害物や凹凸による転倒

高齢者はルール遵守度が高いので車道を通行していることが多いが、自動車の通行量が多くな

ってきて、危険と感じたとき、車道から歩道に移動する際の段差（写真25）が転倒事故につながっている。車道から歩道に移動するときは、必ず停止して降りてから行くことを指導する。



写真25 車道と歩道との間の段差での転倒が29件

### (2) 道路上の障害物や凹凸による転倒

マンホールの蓋（写真26）・路石（写真27）・側溝面・排水溝（写真28）・横断歩道から歩道に換わる箇所（写真29）など、わずかな段差でも転倒することがあるので、注意が必要であることを強調する。



写真26



写真27



写真28



写真29

### (3) 悪天候・坂道での転倒

悪天候での転倒が37件あり、このうち風：14件、濡れた路面：9件、雪道：14件である。悪天候時の自転車の利用を控えるように指導する。また雨天時にやむを得ず利用するときは、雨具を装着し、傘差し運転は絶対に行ってはいけないことを写真30を提示しながら強調する。



写真30

坂道での転倒が22件ある。原因は上り坂（写真31）では途中でペダルが踏み込めなくなる、ペダルを踏み外す、下り坂ではブレーキ操作不全が多い。無理せずに降りて押すように指導する。



写真31



写真32

#### (4) 前方から来る自動車・自転車・歩行者とのすれ違い時の転倒

前方から来る自動車・自転車・歩行者とのすれ違い時、衝突・接触事故には至らないが、転倒による事故も発生している。写真33～35を提示しながら、自動車・自転車とのすれ違い時が25件、歩行者とのすれ違い時が13件あることを解説する。



写真33 狭い道路での自動車とのすれ違い



写真34 歩道での自転車とのすれ違い



写真35 歩道での歩行者とのすれ違い

#### (5) 乗車発車・停止下車時の転倒

乗車時・発車時が7件、停止時・下車時が15件ある。停止時・下車時が乗車時・発車時の2倍あることを強調し、速度低下時にバランスを崩すことが原因であることを説明する。

#### (6) ハンドル操作・バランス調整ミスによる転倒

45件のうちの代表例を提示し、同様なケースが自分にはないか、問いただす。

- ◎左折するとき、ハンドル操作を誤り、転倒
- ◎横断歩道を渡って右折するとき、ハンドル操作を誤り、転倒
- ◎信号が点滅したため、急ブレーキをかけたとき、バランスを崩して転倒
- ◎路上集積ゴミを避けようとしたとき、バランスを崩して転倒
- ◎前カゴに荷物を入れて走行中、バランスを崩して転倒

### 7. 転倒防止対策

次の点を強調する。

- ◎危ないと思ったら「すぐに止まる」「地面に足を付ける」
- ◎よく利用する道路の施設環境（路面状況・側帯状況）を把握しておく
- ◎目線を5～10mに置くと視野が広がるので、周囲の確認が行いやすくなることを、写真36<sup>7)</sup>を提示しながら、説明する。



写真36 目線を10mに置いたときと4mに置いたときとで視野の広さが異なる<sup>7)</sup>

- ◎ヘルメットを、つけない人の死者数が2181人に対して、付けた人の死者数は27人にすぎない<sup>8)</sup>ことを説明して、装着を勧める。
- ◎24インチ以下の自転車の利用を勧める。

26インチ（重さ20kg）（写真37）と24インチ（重さ15kg）（写真38）のシティ



サイクル型自転車を用いて、長さ8 m・幅25 cmの直線コースと長さ8 m・コーン数8個のS字コースを通行したときの運転状況結果を図11と図12に示す。乗車体験後にこの図を提示して、24インチの自転車は26インチの自転車と比較して、重心が低く軽いため、スピードは出ないが安定走行がしやすく、万が一バランスを崩してもすぐに足を地面にしっかりと着けることができることを説明する。



写真37 26インチ



写真38 24インチ

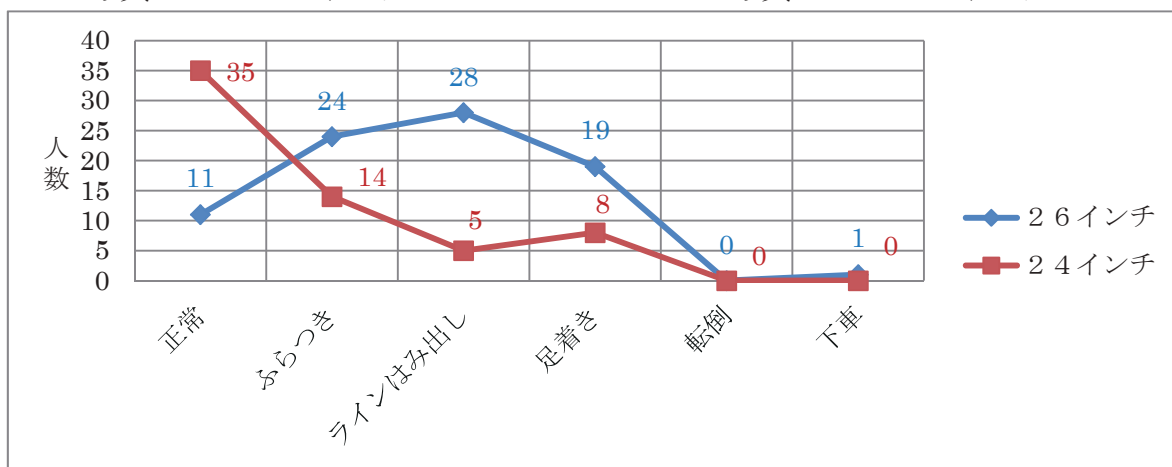


図11 長さ8 m・幅25 cmの直線コースでの体験

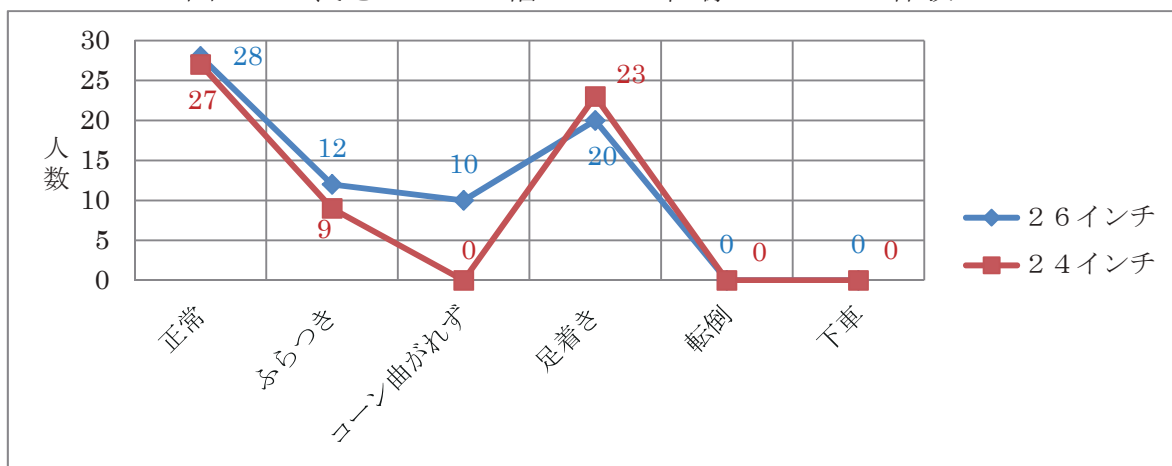


図12 長さ8 m・コーン数8個のS字コースでの体験

体験も行う。利用する自転車は26インチと24インチのシティサイクル型2種類、コースは長さ8 m・幅25 cmの直線コース（写真39）と長さ8 m・コーン数8個のS字コース（写真40）の2種類である。目的は次の3点である。

- ①ハンドル操作・バランス感覚の確認
- ②26インチ自転車と24インチ自転車の違いの確認
- ③踏込時のペダルの位置確認⇒ペダルの位置を上を持っていかないで踏み込むことで、バランスを崩す人が多いため。



写真 3 9



写真 4 0

## 8. まとめ

高齢者の自転車事故データに基づいた安全運転指導の特徴は、本人たちが意識していない自転車利用特性と思い込み運転が、事故につながっている背景にあることを指摘しながら、視覚と体験を通して、事故のない運転を行うための方法を確認させることにある。

### ①データに基づいた事故発生状況 ⇒ 画像・動画

日常利用している道路から具体的に示す

### ②原因の解説 ⇒ 画像・動画

事故もしくはヒヤリハット事例を使う

自転車利用者の運転特性・思い込み運転の存在

### ③対策 ⇒ 映像・体験

実技を通した小径自転車の普及

## 引用文献

- 1) 交通統計平成24年版 交通事故総合分析センター 2013年
- 2) 株式会社日本総合住生活 内部資料
- 3) 公益財団東京しごと財団 内部資料
- 4) 警視庁 発生状況・統計 自転車事故分析資料 平成24年版 2013年
- 5) 元田良孝、宇佐美誠史、永田彩 「高齢自転車運転者の利用実態と特性」 第45回土木計画学研究・講演集 2012年
- 6) 元田良孝、宇佐美誠史、熊谷秋絵 「通行方向・赤信号に関する自転車の交通違反の原因に関する研究」 第30回交通工学研究発表会論文集 2010年
- 7) 交通安全のために皆で考えよう 聖教新聞社 2012年
- 8) 交通統計平成19年版から平成23年版に掲載されている値を合計したもの

## [謝辞]

本稿で使用した自転車事故データは公益財団東京しごと財団並びに株式会社日本総合住生活より提供して頂いた。この紙面を借りて御礼申し上げる。

本稿は平成25年10月30日、マイクロメイト岡山株式会社主催の第17回交通大学で講演した内容に加筆したものである。

## 1. はじめに

平成24年(2012年)に全国で発生した自転車事故件数は13万2048件、死傷者数は13万1762人で、交通事故全体のそれぞれ19.9%、15.9%にあたる。これを5年前と比較すると事故件数は4万件23%、死傷者数は4万人23%、それぞれ減少しているが、交通事故全体の件数、死傷者数に対する割合はそれぞれ0.5%、0.2%の減少に過ぎない。また事故対象別では歩行者との事故件数の減少率が8.5%で特に低く、事故原因も出会い頭が53%で変わらない。さらに高齢者(60歳以上)の死者数・件数割合・死者割合が24年(2012年)に再び増加に転じている<sup>1)</sup>。

こうした状況下、東京都が行ったアンケート調査<sup>2)</sup>の中で必要と思う対策として3位までが「ルール・マナーに関する広報啓発活動」「学校教育における自転車安全教育の充実」「ルールを守らない利用者への街頭指導」となり、回答者の50%以上が指摘している。このことは現在も各種団体等が様々な方法で広報活動・街頭指導を行っているが、それが認知されていない、もしくは効果が現れていないともいえる。

ところで自転車事故は明治期から発生しており、その状況並びに対策に関しては、拙稿<sup>3)</sup>で紹介している。その稿中で昭和初期、交通事故全体の件数の増加状況下で自転車事故件数・交通事故全体に対する自転車事故の占める割合が減少していること、並びに安全対策について明らかにしたが、大正期から昭和初期に行われていた安全対策の中には、アンケート調査で指摘された広報啓発活動・街頭指導に関して、現在に適用すれば有効な方法があると考えられる。そこで本稿で当時の安全対策を加筆の上改めて紹介し、そこから現在における応用方法を提案する。

## 2. 明治期

日本に自転車が初めて渡来した時期は不明だが、慶應元年(1865年)発行の「横濱開港見聞録 後編 中」<sup>4)</sup>に、自輪車と称した三輪車の図が掲載されている。また、明治3年(1870年)、5年(1872年)に大阪府が自転車取締の府令を出した<sup>5)</sup>が、歩行者にとって自転車という存在が知られていないため、歩行者と自転車のトラブル回避のために、路上での自転車の利用を禁じるという内容だけであった。

自転車に対する本格的な取締規則が制定されたのは、31年(1898年)6月1日、警視庁令第20号として全7条が警視庁から布達された<sup>6)</sup>のが最初である。(以下、条例は現代語訳してある)

- 第1条 号鈴号角を付けていない自転車は道路で使用してはいけない
- 第2条 夜に走行するときはライトを点灯すること
- 第3条 道路では競走をしてはいけない
- 第4条 街角、狭小道路、人通りの多いところ、道幅の狭いところを通行するときは号鈴号角を鳴らし徐行すること
- 第5条 道路では自転車に乗る練習をしてはいけない
- 第6条 12歳未満の者は道路で自転車に乗ってはいけない
- 第7条 本則に違反した者は1日以上10日以下の拘留または5銭以上1円95銭以下の科料に処する

続いて、34年(1901年)10月24日、警視庁令第61号が布達され<sup>7)</sup>、より具体的な遵守事項・禁止事項が盛り込まれた。

- 第1条 道路で自転車を使用するときは他人に警戒を与えるために「ベル」または「音響器」を車体に取り付けるか携帯すること

- 第2条 乗車中は両手をハンドルから離さないこと
- 第3条 街角、橋上、坂路、狭小もしくは交通頻繁な場所を乗車しながら通行するときは音響器を鳴らし徐行すること 但し急な坂道では自転車から降りること
- 第4条 歩行者や馬車などを追い越すときは予め音響器を鳴らして警告すること
- 第5条 前の自転車との距離を2間(3.6m)以上の距離をあけること
- 第6条 道路または道路に面した場所で乗車するときは袴もしくは股引きの類を着用すること
- 第7条 夜間道路を通行するときは乗車するしないに関わらずライトを点灯すること
- 第8条 軍隊または学生生徒、葬儀等の列を横切ってはいけない
- 第9条 狭い道路では自転車を並行してはいけない
- 第10条 長大の物を携帯することや下駄をはいて乗車してはいけない
- 第11条 車道と歩道の区別がある道路で、自転車から降りて押していくときに限り歩道を通行してもよい ただし警察官が必要と認めるときは通行を禁じることもある
- 第12条 道路において乗車の練習または競走若しくは曲乗りをしてはいけない
- 第13条 道路で乗るときはドロップ型ハンドルを使用してはいけない
- 第14条 自転車には予定人員以外の乗車をしてはいけない
- 第15条 12歳未満の者は道路で自転車に乗ってはいけない
- 第16条 警察官が必要と認めたときは一時下車を命じるまたは乗車を停止することもある
- 第17条 本則に違反した者は拘留または科料に処する

東京府以外でもその後33年(1900年)に大阪府<sup>8)</sup>、34年(1901年)に愛知県<sup>9)</sup>、35年(1902年)に神奈川県<sup>10)</sup>、高知県<sup>11)</sup>、秋田県<sup>12)</sup>など各府県で相次いで同様な取締規則が制定された。

この取締規則が続けて制定された背景を考える。車両を対象とした最初の取締規則は明治4年(1871年)東京府が人力車、乗合馬車に対して制定した「馬車規則書」「人力車渡世規則」で、これ以降5年(1872年)に「馬車規則」「人力車渡世之者心得規則」、10年(1877年)に「馬車営業取締条項」、13年(1880年)に「馬車取締規則」、14年(1881年)に「人力車取締規則」を続けて制定した<sup>13)</sup>。その後も表1<sup>14)</sup>、表2<sup>15)</sup>のとおり人力車と荷車の台数の増加[乗合馬車の保有台数は10年(1877年)210台、11年(1878年)279台、12年(1879年)400台の記録<sup>16)</sup>があり、その後は35年(1902年)6808台、39年(1906年)6605台、41年(1908年)7144台の記録<sup>17)</sup>がある。]に合わせて、19年(1886年)に内務省が「街路・人力車・乗合馬車・宿屋取締規則標準」、22年(1889年)に東京府が「人力車営業取締規則」「乗合馬車営業取締規則」、24年(1891年)に警視庁が「荷車取締規則」をそれぞれ制定した<sup>18)</sup>。これに対して自転車の保有台数は、東京府下で11年(1878年)584台、12年(1879年)1063台の記録<sup>19)</sup>があるが、その後は31年(1898年)まで不明である。31年(1898年)の保有台数を人力車、荷車と比較すると、人力車の0.13倍、荷車の約0.24倍に過ぎず、数県で出された禁止令を除くと明治20年代まではその対策は特に行われなかった。

表1 全国の人力車の保有台数の推移<sup>14)</sup>

14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年
161984	166584	170079	169908	166058	176278	190819	171589	181664	178041	177303	186799
26年	27年	28年	29年	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年
199411	205338	206848	210688	200690	204419	208032	205390	200991	195523	185087	167542

表2 東京府の荷車保有台数<sup>15)</sup>

15年	20年	25年	30年	35年
39630	61660	86825	106326	114669



しかし25年(1892年)から自転車の輸入を取り扱う代理店が次々と誕生し、アメリカから自転車の輸入が本格的に始まった。このころの自転車事故の具体例を探してみると、乗合馬車や人力車との接触事故が見られる。(以下、2例とも現代語訳してある)

◎明治27年(1894年)4月25日<sup>20)</sup>

神田一ツ橋通りで自転車にまだ不慣れな男が運転に気をとられ前方に目が行かず、乗合馬車と衝突し、自転車は大破し乗っていた男は右手と腰に怪我を負った。

◎明治28年(1895年)5月20日午後8時30分ころ<sup>21)</sup>

東京本郷にある坂を自転車で上ろうとしていた男は、ペダルを漕ぐのに精一杯で前方坂の上から下ってきた人力車に気がつかず衝突してしまった。この男は現場を逃走、間もなく取り押さえられたが事故が原因で死亡した。

さらに30年代に国内自転車製造会社・部品製造会社が相次いで設立されていくことで、自転車保有台数が31年(1898年)以降、東京府内だけでなく全国で急増し(表3)<sup>22) 23)</sup>、東京府内の交通事故による死傷者数も急増している(表4)<sup>24)</sup>。

表3 自転車の保有台数<sup>22) 23)</sup>

	31年	34年	35年	36年	37年	38年	39年	40年	41年	42年	43年	44年
国内	25982	56616	57401	66521	86840	89949	124559	128972	192049	197021	239474	309785
東京			6229	6161	7463	7587	8151	9266	10574	14904	19923	25234

表4 東京府内の交通事故による死傷者数<sup>24)</sup>

	11年	15年	20年	25年	30年	35年	37年	39年	41年	43年	45年
死者数	3	4	4	11	34	36	41	71	54	59	68
負傷者数	58	49	109	152	136	527	905	1971	1835	2050	2633

すなわち、31年(1898年)の取締規則は自転車の保有台数の増加が無視できなくなり、その存在を歩行者や他の諸車に知らせることを主眼とした内容となっている。しかし、34年(1901年)の取締規則の内容から、その後の保有台数の増加は運転技術の未熟な利用者の増加を誘引し、その対策も含んでいると見ることができる。

次に警視庁はこの取締規則をどのようにして広報伝達を行ったのか。目抜き通りに規則を掲示するほか、諸官庁・軍隊に対しては警視総監から、学校・工場に対しては警察署長から、消防組合に対しては消防署長から、人力車夫組合に対しては警察署に召集してそれぞれ説明会を開催した。さらに39年(1906年)には交通課を設置するなどの対策がとられた結果、35年(1902年)以降自転車取締規則違反件数は一旦減少したが、41年(1908年)以降増加している(表5)<sup>25)</sup>。この違反件数を保有台数で割った値は35年(1902年)0.696、37年(1904年)0.474、39年(1906年)0.273、41年(1908年)0.407、43年(1910年)0.283で、43年(1910年)に重要警察署に交通専務員58人を配置したことも考慮すると、警視庁は自転車の事故防止対策は安全指導よりも交通秩序保持を第一として厳しい取締りと罰金という方針を取っていたことがわかる。また42年(1909年)に熊本で2人乗車したために料1円20銭、雑踏の中でベルを鳴らさずに通行したということで料80銭に処された<sup>26)</sup>ことから、厳しい取締りは全国で実施されていたことになる。

表5 自転車取締り規則違反件数(警視庁管内)<sup>25)</sup>

明治31年	明治35年	明治37年	明治39年	明治41年	明治43年
15	4337	3536	2533	4299	5631

### 3. 大正期

大正期は自転車保有台数の増加の他に、路面電車の拡大と自動車の台頭により、道路は自転車・自動車・歩行者・路面電車という混合交通の度合いが深まっていった時期であった。このため自動車やバイクとの関係も考慮し、安全対策のための施設の新設の他、自転車の制限速度を決めるなどきめの細かい規則が規定されていった。

- ◎7年(1918年)
  - ※警視庁<sup>27)</sup> 6台の赤バイを使った交通指導取締り開始
  - ※静岡<sup>28)</sup> ブレーキの装着義務化
- ◎8年(1919年)
  - ※警視庁<sup>29)</sup> 手動式交通信号機を用いた交通整理(銀座4丁目交差点他3箇所)
- ◎9年(1920年)
  - ※満州<sup>30)</sup> ブレーキの装着義務化
  - ※警視庁<sup>31)</sup> 横断歩道の創設
  - ※大阪<sup>32)</sup> 自転車の速度として、市内および人家軒が並ぶ地域は時速8km、その他では12kmを超えてはいけない
- ◎11年(1922年)
  - ※大阪<sup>33)</sup> 交通信号機「ゴーストストップ」を設置
  - ※岐阜<sup>34)</sup> 自転車の速度として、市街地では時速12km、その他の地域は16km、夜間は8kmまでとする
- ◎14年(1925年)
  - ※新潟<sup>35)</sup> ブレーキの装着義務化
- ◎15年(1926年)
  - ※警視庁<sup>36)</sup> 自転車の速度は、人家が連なっている場所または交通頻繁な道路では荷台付は時速13km、荷台なしは時速16kmを超えてはいけない

また9年(1920年)に内務省の通達「自転車取締令ニ関スル件」では「民衆の交通安全思想を高める・法令の宣伝を印刷物や各種会合を利用して行う・左側通行の習慣を作る規律の指導に重点をおき、違反者を直ちに処罰することがないようにする」とあり<sup>37)</sup>、厳しい取締りと罰金という方針から、左側通行遵守を軸とした安全運転指導と広報活動を中心とした方針に移行し、これに基づいた交通安全運動が全国的に展開されるようになった。具体的に10年(1921年)から11年(1922年)における交通安全運動の内容が次のとおりである。

- ◎富山県 10年(1921年)3月20日～24日<sup>38)</sup>
  - ※交通ルールを記載したチラシの各戸・街頭での配布
  - ※自転車・乗馬による行進
  - ※交通安全宣伝歌を歌いながらちょうちん行列
  - ※腕章やタスキをかけた小学生が街頭に立つ
  - ※交通安全の都都逸を作って芸者に講習
- ◎京都府 10年(1921年)3月19日～25日<sup>39)</sup>
  - ※花電車 自動車のパレード
  - ※講演会
- ◎大阪府 11年(1922年)6月15日～17日<sup>40)</sup>
  - ※装飾した自転車のパレード
  - ※交通安全の標語を書いた手旗を持って行進し、チラシを配布
- ◎東京府 11年(1922年)12月9日～10日<sup>41)</sup>
  - ※学生・青年団数千人による絵はがき50万枚の歩行者への配布
  - ※絵入り事故統計表を電車の車内に掲示
  - ※学生による夜間宣伝並びに著名人による路傍講演
  - ※交通事故による負傷者の無料手当

こうした状況下、東京府内における交通事故全体の件数と自転車事故件数の推移並びに、全体の事故に対する自転車事故の占める割合の推移を示したのが図1、図2<sup>42)</sup>である。交通事故全体の件数の増加と較べると、自転車事故件数はゆるやかな増加であるが、割合は減少傾向にあることがわかる。

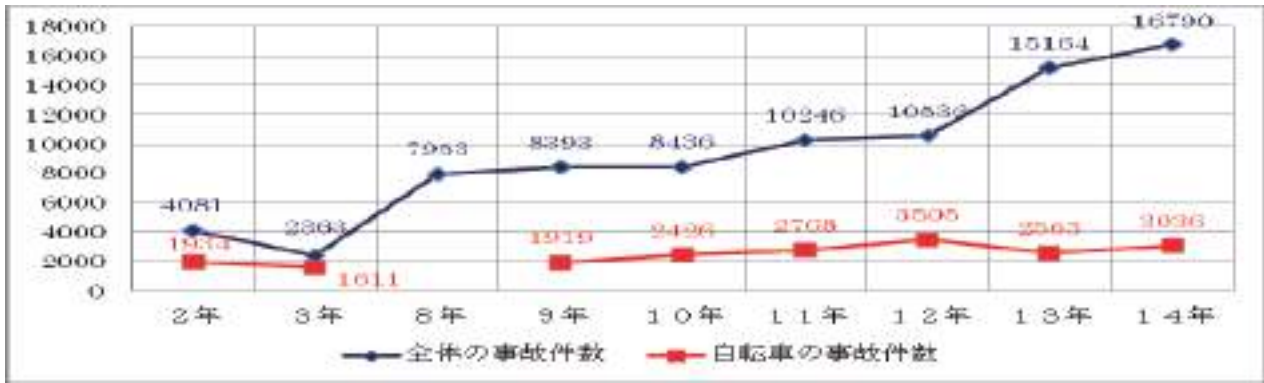


図1 大正期における全体の事故と自転車事故の件数の推移<sup>42)</sup>

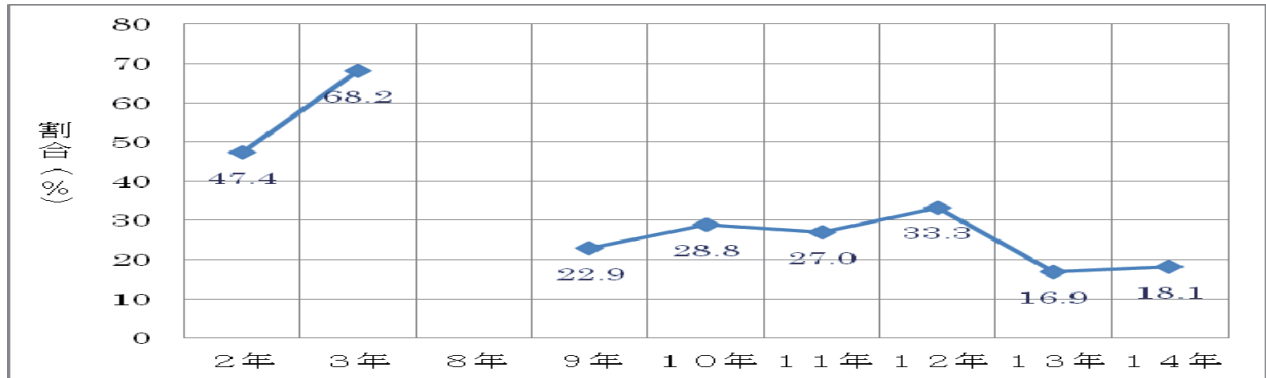


図2 大正期における交通事故全体に対する自転車事故の占める割合の推移<sup>42)</sup>

#### 4. 昭和初期

全国の交通事故全体の件数は昭和7年（1932年）まで増加を示したが、自転車事故件数は大正13年（1924年）以降減少を続け（図3）、全体の事故に対する自転車事故の占める割合も低下する一方であった（図4）<sup>43)</sup>。

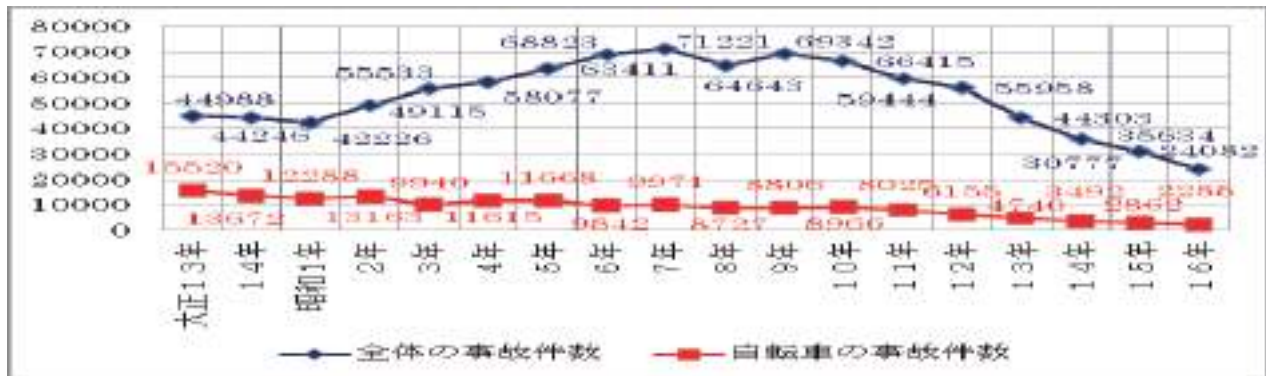


図3 昭和初期における全体の事故と自転車事故の件数の推移<sup>43)</sup>

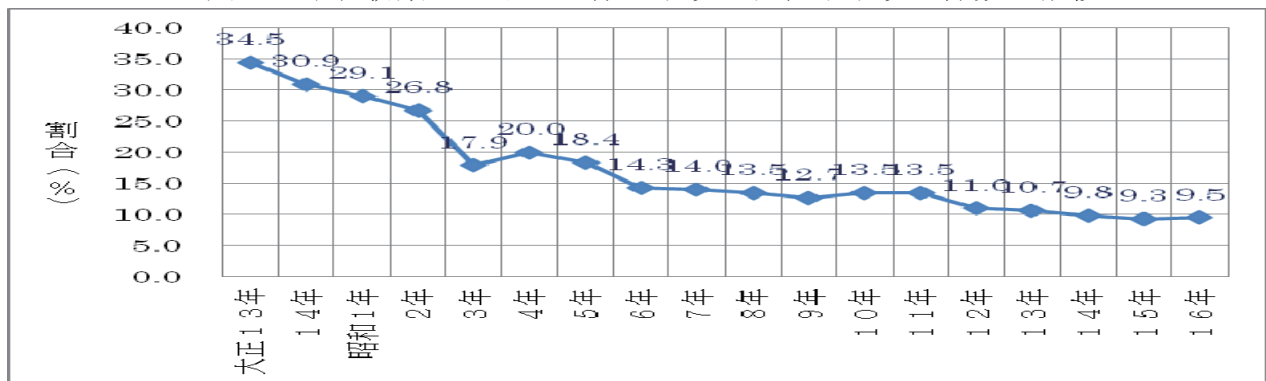


図4 昭和初期における交通事故全体に対する自転車事故の占める割合の推移<sup>43)</sup>  
自転車事故件数並びに交通事故全体に対する自転車事故の占める割合が減少を続けた背景を、

事故防止対策と交通安全運動から見てみる。事故防止対策として、大正期に引き続き安全対策のための施設並びに法令の整備がある。

◎5年（1930年）

※警視庁<sup>44)</sup> 手信号方法の統一 自動式交通信号機の創設

※大阪<sup>45)</sup> 交通課の設置 停止線・横断歩道標識の設置 自動車・自転車・荷車等の通行区分を定める

◎6年（1931年）

※大阪<sup>46)</sup> 信号機や標識のある交差点では歩行者に優先権がある・自転車と自動車では自動車に優先権があるという規定の制定

◎9年（1934年）

※警視庁<sup>47)</sup> ロータリー式交通整理の実施 交通標識の統一

交通安全運動の内容は次のとおりである。

◎大阪府 5年（1930年）11月11日～17日<sup>48)</sup>

※警官・青年団・女子青年会等の団員を総動員してビラ100万枚・パンフレット50万枚・宣伝マッチ10万個の配布・宣伝マーク5万個の販売

※ポスター3万5000枚を街頭・劇場・湯屋・電車内に掲示

※宣伝旗5万本を立てる

※飛行機より事故防止ビラ散布

※バスの前面ガラスに「交通事故絶対防止」の文字を入れる

※ラジオで交通安全をPRする

※自動車隊の行進

※ネオンサインを利用した宣伝

※各劇場寄席で交通道德普及演芸の上演

※交通違反者に赤ビラ・正しい交通者に青ビラの配布

赤ビラの配布枚数 歩行者：8万5450枚（横断歩道無視：5万0786枚）

自転車・荷車：5万7727枚

自動車・リヤカー：3万9342枚

赤ビラの配布枚数が毎日5000枚から10000枚も減少していった

※映画館で小学生に交通映画を上映

※アドバルーンの掲揚

※期間中に起こった事故の原因責任等をラジオや新聞で公表する

◎静岡県 6年（1931年）11月6日～7日<sup>49)</sup>

※自動車のパレード

※通行する自転車に安全マークを添付

※警察官が要所に立ち、左側通行を指導

※映画館で交通安全を宣伝

◎愛知県 6年（1931年）<sup>50)</sup>

※学童横断道路を設置して「自動車徐行」や「危険」の標識の設置する

※登下校時の巡査による交通整理・指導

※学校内での実地訓練

◎高知県 9年（1934年）10月1日～3日<sup>51)</sup>

※警察官・消防団・青年団・児童による立札・張り札並びにチラシ・マークの配布

※ラジオでの広報

※映画館での安全広報映画の上映

※自転車・自動車・徒歩のパレード

※路傍講演



※標語・漫画の募集

◎奈良県 10年(1935年)10月19日～21日<sup>52)</sup>

※自転車・自動車のパレード

※消防組・青年団等によるポスター・ビラ配布

※生徒・児童への講和

※路傍講演

※劇場の幕間での広報活動

※交通関係者による訓練

※一斉交通取り締まり

5. 戦前の自転車事故防止対策から学べることは何か

戦前の自転車事故件数の推移と防止対策から政策の基本を考えると、「取締りだけによる方法には限界がある」、「安全指導と広報活動が長期的にみると最も効果がある」ということである。そこで、戦前に行われていた安全指導、広報活動を参考にして現状に即した新たな対策案を提案する。

(1) 警察官による街頭指導

昭和5年(1930年)11月に大阪府で行われた交通安全運動の中で、交通違反者に赤ビラ・正しい交通者に青ビラの配布を行い、赤ビラの配布枚数が初日は41037枚であったが7日目は14000枚になり、毎日5000枚から10000枚も減少していったことを参考にすると、現在警察官が自転車の交通違反者に対して違反内容を示した注意書を配布しているが、違反者だけでなく正しい自転車利用者には優良書を渡すという方法が良いと考えられる。特に小学生や業務で自転車を利用している企業には有効と考えられる。優良書を受け取った小学生は家庭で両親にも受け取るように勧める会話が、企業では優良書を受け取ることで信頼度が増すことがそれぞれ期待できる。

昭和6年(1931年)11月に静岡県で行われた交通安全運動の中で、警察官が街頭に立って左側通行を指導したが、その効果を考慮すると交差点特にスクランブル交差点での重点指導を行うことで、事故対策・歩道通行時の歩行者優先の考えを広報し定着させる効果が期待できる。

(2) 人が集まる箇所での活用方法

現在はインターネットを活用した広報活動が重要視され、広く一般的に行われているが、この方法は自らの意思で目的地に入っていくという、主动性に期待されたものである。これに対して戦前は多数の人が集まる場所での広報活動、すなわちここに来れば必ず目に入る・知るといふ他動性によるものであった。これを応用した方法である。

大正11年(1922年)12月の交通安全運動の中で絵入り事故統計表を、昭和5年(1930年)11月の交通安全運動の中でポスターを電車内に掲示しているが、不特定多数の人間が集中する電車内では、吊広告や手荷物用棚スペース(写真1)や壁・モニターの活用(写真2)は非常に大きな効果が期待できる。



写真1 吊広告・手荷物用棚スペースを用いた告知・マナー向上運動広告



写真2 壁・モニターを活用した広告

すでに、交通安全運動の告知をはじめマナー向上運動に吊広告・手荷物用棚スペースが活用され、モニターでも自動二輪車運転者にプロテクター着用の広報を行っている実績がある。このことを踏まえ、自転車五原則やマナーの広報を行うことも可能と考えられる。また駅構内での活用スペースとして、電車行先案内表示下、電光掲示板、通路（写真3）も効果が期待できる。



写真3 電車行先案内表示下、通路を活用した広告

このように人の集まる場所を利用することは戦前でも劇場・映画館・湯屋・ネオンサイン・アドバースを活用しており、他動的に自転車のルールや事故原因をアピールすることが可能となることを示している。

### （3）歩道通行時の最高速度を明文化する

自転車の最高速度は道路交通法並びに道路交通法施行令には明記されず、道路交通法施行令第11条に自動車は時速60km、原動機付自転車は時速30kmと定められているだけである。このため自転車は一般的には60kmと解釈されている。しかし、歩道上では次のように定められている。

#### ◎道路交通法 第63条の4の2

徐行しなければならない

#### ◎国家公安委員会告示 交通の方法に関する教則 第3章第2節2の(8)

すぐ停止できるような速度で徐行すること

この曖昧な表現が歩道上での高速運転を招いている原因の1つといえる。大正期に東京府・大阪府・岐阜県などでは通行地域別に最高速度を定めている。当時も自転車にスピードメーターが装着されていることは皆無であったため、速度を正確に知ることはできなかったが、最高速度を数値で表すことでの速度抑制効果はあったと考えられる。したがって、歩道通行時の最高速度を具体的に数値で示すことを提案する。

### （4）ナンバープレートの装着制度

東京都が行ったアンケート調査の中で必要と思う対策の8番目に「車両を利用する者としての責任の明確化（例：原付と同様なナンバー制度）」（26.9%）がある。自転車のナンバー制度に関しては、平成24年（2012年）5月に東京都自転車対策懇談会が交通事故・運転マナー違反への対策として自転車へのナンバープレート装着義務化を提言したが、翌25年（2013

年) 7月から施行された東京都の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」では取り入れられなかった。

このナンバープレートに類似する制度がかつて存在した。大正13年(1924年)6月に大阪府令48号で自転車の登録が義務付けられた<sup>53)</sup>。

第21条 自転車を使用したいとする者は住所・氏名(法人の場合は名称・事務所所在地・代表者名)・年齢・職業・車両の種類を所轄警察署に届出して、番号の指示を受けること(以下略)

第21条の4 記番号の表示のない自転車または記番号の封印のない自転車を交通の用として使用することを禁ずる

同様に15年(1926年)2月13日に布達された警視庁令第8号でも、自転車の登録と自転車の検査が義務付けられた<sup>54)</sup>。

第11条 自転車を使用したいとする者は住所・氏名(法人の場合は名称・事務所所在地・代表者名)・年齢・車両の種類を主に使用する地域の所轄警察署に提出し、検査を受けて記番号の指示を受けること(以下略)

第15条 自転車を使用する者は所轄警察署の指定する場所および期日において、自転車の検査を受けること

この自転車の届けによる記番号を記した車両番号札の交付と装着義務は各府県でも行われたことで、自転車には役所で交付される鑑札と警察署で交付される車両番号札の2枚を装着することになった。しかし、2つの関係機関の連絡が不備のため、鑑札と車両番号札が一致しない自転車が大阪府では約3割も発生している<sup>55)</sup>ことから、昭和6年(1931年)頃から両札を統一して警察署で発行されるようになった。

前述したとおり、自転車事故件数並びに全体の事故に対する自転車事故の占める割合が大正13年(1924年)以降減少を続けた時期と車両番号札制度の時期が一致していることは、この制度が事故減少の役割を果たしていた一因と考えることもできる。

従って、自転車のナンバープレート装着制度は自転車事故を減らす手段の1つとして効果が期待できる。

## 引用文献

- 1) 「交通統計平成24年版～20年版」 交通事故総合分析センター 2013～2009年
- 2) 「東京都 自転車安全利用に関する意識調査報告書」 東京都青少年・治安対策本部 2012年
- 3) 谷田貝一男 「日本における自転車の交通安全対策の変遷」 自転車文化センター研究報告書第4号 2012年
- 4) 玉蘭斎貞秀 「横濱開港見聞誌」 名著刊行会 1979年
- 5) 「大阪府警察史 第1巻」 大阪府警察本部 1970年  
明治3年 「此節府下において専ら西洋車に乗歩行人之妨を成し候趣如之事に候自然怪我等為致候て者別而不相済事に付向後右様之玩物取扱候儀決而不相成候若不相守もの者其器物取上屹度可申付もの也」  
明治5年 「自転車に乗り橋上又は街上一町或は二三町の間を幾度となく戯に廻転し往来人の妨をなすものは其車取揚げ申す可き事」
- 6) 自転車産業振興協会 「自転車の一世紀」 ラティス 1973年
- 7) 「輪友 第13号」 輪友社 1902年
- 8) 「大阪府警察史 第1巻」 大阪府警察本部 1970年
- 9) 自転車産業振興協会 「自転車の一世紀」 ラティス 1973年
- 10) 「輪友 第10号」 輪友社 1902年
- 11) 「輪友 第10号」 輪友社 1902年、「輪友 第11号」 輪友社 1902年



- 1 2) 「輪友 第11号」 輪友社 1902年
- 1 3) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 1 4) 斉藤俊彦 「人力車」 クオリ 1979年
- 1 5) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 1 6) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 1 7) 「輪界 第7号」 輪界雑誌社 1909年
- 1 8) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 1 9) 自転車産業振興協会 「自転車の一世紀」 ラティス 1973年
- 2 0) 東京朝日新聞 明治27年4月26日号 1894年
- 2 1) 東京朝日新聞 明治28年5月23日号 1895年
- 2 2) 自転車産業振興協会 「自転車の一世紀」 ラティス 1973年
- 2 3) 竹内常善 「形成期のわが国自転車産業」 国際連合大学 1980年
- 2 4) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年  
 明治30年における死者数34人の原因は自己過失が26人でその相手はすべて汽車、他の過失が8人でその過失側は乗用馬車5人、荷車3人である。負傷者数136人の原因は自己過失が35人でその相手は汽車29人、乗用馬車2人、荷車4人、他の過失が101人でその過失側は乗用馬車47人、荷車35人、人力車18人、自転車1人である。
- 2 5) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 2 6) 「輪界 第9号」 輪界雑誌社 1909年
- 2 7) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 2 8) 「輪友 第187号」 輪友社 1918年
- 2 9) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 3 0) 「輪友雑誌 第230号」 大阪輪友雑誌社 1920年
- 3 1) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 3 2) 「輪業世界 第32号」 輪業世界社 1920年
- 3 3) 「大阪府警察史 第2巻」 大阪府警察本部 1972年
- 3 4) 「輪友 第183号」 輪友社 1918年
- 3 5) 「輪友雑誌 第257号」 大阪輪友雑誌社 1925年
- 3 6) 自転車産業振興協会 「自転車の一世紀」 ラティス 1973年
- 3 7) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 3 8) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 3 9) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 4 0) 「輪友 第183号」 輪友社 1918年
- 4 1) 「輪業世界 第58号」 輪業世界社 1922年、「輪業世界 第62号」 輪業世界社 1923年
- 4 2) 「警視庁統計書 大正2年版～14年版」 警視庁総監官房文書課 1914～1926年
- 4 3) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 4 4) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 4 5) 「大阪府警察史 第2巻」 大阪府警察本部 1972年
- 4 6) 「大阪府警察史 第2巻」 大阪府警察本部 1972年、大阪朝日新聞 昭和6年7月3日号 1931年
- 4 7) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 4 8) 大阪朝日新聞 昭和5年10月21日号、大阪朝日新聞 昭和5年11月18日号 1930年

- 49) 静岡民友新聞 昭和6年11月7日号、 静岡民友新聞 昭和6年11月7日号 1931年
- 50) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 51) 大阪日日新聞高知版 昭和9年9月21日号 1934年
- 52) 大阪朝日新聞奈良版 昭和10年10月9日号 1935年
- 53) 「大阪府警察史 第2巻」 大阪府警察本部 1972年
- 54) 自転車産業振興協会 「自転車の一世紀」 ラティス 1973年
- 55) 大阪時事新報 昭和6年3月20日号、 大阪朝日新聞 昭和6年7月23日号、大阪日日新聞 昭和6年7月30日号 1931年

## 明治期の自転車利用女性に対する差別化の様子

State of differentiation for girls cyclists of the Meiji Era

谷田貝一男 YATAGAI Kazuo

### 1. はじめに

慶応元年発行の「横濱開港見聞録 後編 中」<sup>1)</sup>に、自輪車と称した三輪車に乗った女性の絵が描かれている。これが現在判明している日本における自転車の記録の最初である。その後明治24年に長野県軽井沢で撮影された写真に、女性用自転車を携えたカナダ聖公会宣教師マーガレット・ヤングが映っているが、日本人女性が自転車に乗るというその後の記録は現在のところ、27年の読売新聞の記事<sup>2)</sup>まで判明していない。しかし、30年代になると新聞の他に新たに創刊された自転車雑誌、風俗雑誌、引き札等で記録が数多く登場してくる。

この明治という時代における女性の自転車利用に関する研究は山田貴史<sup>3)</sup>、高橋達<sup>4)</sup>の自転車倶楽部の成立状況に関わる研究がある。しかし、当時の自転車を利用している女性の立場に関する研究は高橋が「女子嗜輪会」の会員が遠乗会での状況を簡単に紹介しているだけである。本稿で、明治期において自転車を利用していた女性が、階層と性別の違いからどのように見られていたのかを明らかにした。

### 2. 女子自転車倶楽部の成立

#### (ア) 女子嗜輪会

日本で女性の自転車倶楽部が初めて誕生したのは33年で、この年に「女子嗜輪会」と「女子自転車倶楽部」が設立された。「女子嗜輪会」は33年11月25日、日本橋区呉服町で7名が参加して発足し、会則と内規が議決された。

会則は次のとおりであった<sup>5)</sup>。

第1条 本会は女子嗜輪会と称する

第2条 本会は愛輪同志女子相互の懇親を要とし、合わせて一般女子体育の進歩を謀ることを目的とする

第3条 本会員は淑徳を重んじ常に質素を旨とする

第4条 本会の趣旨目的を賛同するものは内外人を問わず入会することができる 入会しようとする者は会員2名以上の紹介により幹事の承諾を経ること

第5条 本会を退会希望するときはその理由をつけて事務所に届出ること

第6条 本会の事務所を東京市（当分の間は神田区小川町1番地 快進社にする）に置く

第7条 本会に次の役員を置き、会務一切を処理する

幹事長1名 幹事7名

第8条 本会の目的を達するために、毎月1回（第2日曜日午前9時より）例会を開き、春秋2季（4月10月）大会を開く

第9条 本会員は会費として毎月20銭を納めること

第10条 春秋2季の大会において会務および会計の決算を報告する

第11条 本会の面目を汚す行為を行った者は除名とする

第12条 本会の報告はすべて雑誌「自転車」に掲載する

内規は次のとおりであった。

第1 会員は多数の会員を勧誘する義務がある

第2 例会及び大会は幹事の定める場所に集合し、奮情を温め新誼を要め、そのときの様子によっては適当な場所に遠乗等も行うものとする あるいは知名人を招待して講話会を開催する

第3 会員は自転車乱用の弊害に陥らないように注意すること

第4 会員間の慶弔の礼は重んじるが、これは会員各自に金品の寄贈を義務付けるものでは

なく、会として相当の礼儀をつくすものである。ただし時間があるときの訪は差し支えない

第5 予め自転車販売者と協議を行い、会員が購入する際は特別割引をする  
幹事として次の5名が名を連ねている。(当日はこの5名の他に東宮糸子の妹のとり子とふく子が参加している)

東宮糸子 田中さの子 寺澤まさ子 朝夷竹子 柴田環子  
会が発足して15日後に第1回例会が開催され、次の新規入会者5名を加えた10名が会員として、また新聞社2社からも社員が集まった。さらに賛成員2名・寄付申し込み4社・自転車購入時の特別割引3社も公表された。

新規入会者 : 吉田恵香子 高木定子 横山糸子 鳥居御杖子 伊東かめ子

賛成員 : 星野万子 櫻田節彌子

寄付申し込み社 : 石川商会 (アイバンホー婦人乗自転車1台)

四七商店 (現金20円)

双輪商会 (練習場特別取り扱い)

貴輪倶楽部 (練習場特別取り扱い)

購入時特別割引 : 四七商店 宮城車店 石川商会

(イ) 三田輪友倶楽部

35年3月に慶応義塾塾員・教職員・塾生・交詢社社員・時事新報社社員によって「三田輪友倶楽部」が設立され、37年には女子の体育を育成し、また社交を満足させるために「女子部」が設置された。37年5月8日に開催された女子部の遠乗会に参加した女性会員は次の14名であった<sup>6)</sup>。

※柴田環子 ※田中さの子 大桐あや子 ※横山糸子 井口あぐり子 長澤滋子 長澤愛子 竹川文子 ※寺澤まさ子 大野たね子 伊東豊子 ※東宮糸子 ※石川ふく子  
マリーイストレキー

(※は「女子嗜輪会」会員でもある)

(ウ) 明治桜輪会

35年5月に明治座帳元の河原崎権之助が俳優の懦弱を矯正するために自転車利用を推奨したところ、20数名が集まったことで「明治桜輪会」が設立された。当初は「社会のなるべく上流の人の入会を得て指導を仰ぐ」としていたが、会則で誰でも入会を認めることにしたことで、役者と一緒に遠乗が出来るという理由や、面白半分で入会するものがあり、設立してまもなく会員は100名に達した<sup>7)</sup>。

36年5月に改正した会則<sup>8)</sup>は次のとおりであった。

第1 本会は明治桜輪会と称し、乗輪家同好の士が集合しその道の発達を図り高潔なる清遊を行う

第2 本会は元来娯乐的の団体であるから先輩後進ということで交流を狭くすべきではなく、また交際は平等で質素とすることが必要である

第3 本会員の中より幹事5名を選ぶ ただし任期は1年とする

第4 本会は毎年春秋2季に大会を催す その際総会を開き幹事より庶務の要件、会計より収支の決算を報告する

第5 本会会員5名以上の請求があるときは特に遠乗会または臨時会を開催することができる ただし臨時会費を徴収する

第6 本会会議はすべて普通会議法に準拠し出席会員の多数決による

第7 本会へ加入しようとする者は会員の紹介を以て幹事の承諾を受けること 退会しようとするときは幹事へ理由書を提出して承諾を得ること ただし一旦納付した入会金および会費は返金しない

第8 会費未納3か月以上滞り若しくは乗輪規約に反するまたは本会の神聖を汚し破廉恥

な行為のある者は衆議に諮って除名する

第9 本会会費は入会金50銭毎月会費20銭とする ただし本会創立前に入会した者は入会金を必要としない

(エ) 東京彩輪会

37年3月頃に中川さかゑと梅木こま子らよって「東京彩輪会」が設立された。会則は次のとおりであった<sup>9)</sup>。

第1条 当部を東京彩輪会という

第2条 当部は在東京横浜間の芸妓同業者をもつて成立する ただし地方の同業者は客員として入会できる

第3条 当部は芸妓同業者の親睦と運動を目的とする

第4条 当部は一切男子の入会を謝絶する

第5条 当部部員はいかなる事情があつても、他の自転車倶楽部へは入会できない

第6条 当部部員は部費として1年で50銭とする ただし遠乗会および大会の際はその実費を支払う

第7条 当部は例会のほか毎年4月に大会を開催する そのときは部員の友人を同伴することができるが女子に限る

第8条 当部は入会申込所を当分の間、中川さかゑ、梅木こま子（下谷区数寄屋町）方におく

3. 女性の自転車利用時における境遇

(ア) 階層差別

「女子嗜輪会」の設立後、「上流の女子にも続々入会者あるとのことであれば、近き将来において一大勢力を作るのは疑いもない」<sup>10)</sup>「最も真面目に遣わしてもらいたいものだ。もし少しでも生意気な者があつたら入会をどしどし断りなさい。」<sup>11)</sup>と男性乗輪者からの声が出た。同会会則第3条に「淑徳を重んじ常に質素を旨とする」とあるが、入会者はどのような女性であつたのだろうか。

東宮糸子 四七商店店主・東宮和歌丸の夫人

柴田環子 公証人・柴田孟甫の長女

朝夷竹子 福井県尋常師範学校校長・朝夷六郎の長女

鳥居御杖子 東京音楽学校教授・鳥居忱の長女

井口あぐり子 女子高等師範学校教授

吉田恵香子 東京自動車製作所所長・吉田真太郎（日本最初のガソリン自動車製作者）の夫人

自転車関係・教育関係等の子女・職業が中心であつたようであるが、設立して4か月後には1名の入会者と4名の退会者が出ており<sup>12)</sup>、37年2月の「輪友」第28号に「女子嗜輪会」は潰れたと記載されている。その理由は何にあつたのであろうか。33年に最初の自転車専門誌「自転車」を発行した佐藤喜四郎は「輪界追憶録」のなかで、『芸妓にも何人かの乗輪者がいて、競走会に2名が出場したが、「女子嗜輪会」ではこの傾向を喜ばず、芸者風情が出場するとは競走会の神聖を汚すと苦々しく見ていた』と述べていて<sup>13)</sup>、不快感を露わにしている。また東京双輪商会の千葉胤義は『「女子嗜輪会」設置後一時盛況であつたが、後に新橋芸妓等が自転車に乗るようになり、会員が芸妓衆ら卑陋と同じ仲間であると誤解されるのを恥じて活動を止めてしまった』と述べている<sup>14)</sup>。

また「輪友」第28号では女子の倶楽部は「三田輪友倶楽部女子部」のみで、立派な方々の令嬢が多数加入しているとも記載されており、「女子嗜輪会」会員も36年11月に数名が入会している<sup>15)</sup>。「三田輪友倶楽部女子部」設立に当たっては「三田輪友倶楽部」の規約を36年10月に改定し、誰が入会しても不体裁なこともなく高尚で、服装・行動が清遊的であるから、女子



の体育を計りかつ社交を満足させるための部として設立してもよいとしている。したがって、入会する女性には、これまでのような単なる流行に加担するのではなく、質素な服装に努めて清遊効果と社交の実を上げていくことを求めている<sup>16)</sup>。併せて「女子嗜輪会」が潰れたのは、同会会則にある女子体育の進歩を謀ることをせず単に流行を追ってしまったからであると指摘している。明らかに「三田輪友倶楽部女子部」は芸妓が入会することに拒否を示している。

これに対して「明治桜輪会」は会則の第2で「元来娯乐的の団体であるから先輩後進ということで交流を狭くすべきではなく、また交際は平等で質素とすることが必要である」とあることから、芸妓が入会することに反対しておらず、中川さかゑ（浅利富子）と梅本こま子（斎藤駒子）をはじめ、下谷数寄屋町の芸妓衆が入会をしている。しかし、この入会に対して同会会員による批判の声が「清輪」第4号〔38年〕に掲載されている。その内容は次のとおりである。

入会者の種族を選んで会員にしたら今日のような紛糾もなかったのですが、無暗に入会を許したので、そのなかには実に感心できない人たちも入会し、甚だ会を非難すべきことが起こったのです。下谷数寄屋町の芸妓中川さかゑと梅本こま子が入会したことです。同会には女子会員として竹川文子という婦人もいますが、彼女は実業家の娘であって会の神聖を汚す行いもないでしょうから、入会は差し支えありません。しかし社会から醜業婦のように見られている芸妓を会員にしたのです。

同様に、共睦神輪倶楽部が36年12月6日に開催した忘年会の席で、下谷数寄屋町の2人の芸妓、斎藤駒子と浅利富子を同席させ、あたかも規定の手続きに従って入会させ、倶楽部は喜んで入会を迎えたことには驚き、呆れたという声も挙がっている<sup>17)</sup>。

これらから一部の人たちの中には男女を問わず、自転車の利用並びに自転車倶楽部は、上流階層社会の人々のためのものでなければならないという思想が根底にあったことがわかる。非難を浴びた2人の芸妓はこうした動きに対して、「明治桜輪会」を脱会して芸妓衆による「東京彩輪会」を結成し、男子の入会を一切謝絶し、いかなる理由があっても他の自転車倶楽部への入会をしないという方針を打ち出したが、これも「明治桜輪会」、「三田輪友倶楽部女子部」を意識した規定といえる。しかし、思うようには会の運営が進まず、「明治桜輪会」会員の協力を求めており<sup>18)</sup>、38年5月の同会春季総会では2人の芸妓から菓子差入れがあり<sup>19)</sup>、39年1月の同会の謹賀新年の挨拶広告には会員名として本名で掲載されている<sup>20)</sup>ことから、芸妓衆による倶楽部結成は失敗に終わった。また「女子嗜輪会」会員の多くが「三田輪友倶楽部女子部」に入会したということからも、男性の力なくしては倶楽部の存立が困難であったといえる。

#### (イ) 男女差別

34年3月10日に神田区鍋町10番地（現在の千代田区神田鍛冶町2丁目付近）の東宮宅にて「女子嗜輪会」例会が11名（東宮糸子、尾川松子、朝夷竹子、岩堀げん子、伊東かめ子、石川とり子、石川ふく子、田中さの子、岩瀬常子 他2名）の参加で、10時30分から三島通良の講話で始まった。昼食後、14時から遠乗会が7名の参加で17時まで行われた<sup>21)</sup>。そのときのコース（東宮宅を出発、神田大通りから昌平橋を渡り、高等師範学校〔現在の東京医科歯科大学のある所〕前を通り、順天堂病院前を本郷大通りに出て帝国大学〔現在の東京大学〕前を通り、駒込、巣鴨と順路輪を進め、午後3時に飛鳥山に到着。自転車を山上に引き、王子停車場を眼下にした。帰路は王子停車場裏から田端停車場脇を通り、根岸を経て上野山下に出て、両大師〔輪王寺〕前の坂を上り、博物館前〔現在の国立博物館〕を三橋に出て広小路から鉄道馬車路に沿って万世橋を渡り東宮宅に戻る。）は図1のとおりである。この時も往復の途中、沿道の人から幾多の評語を受けたものの、この日は一向に気にせず快適に乗ることが出来たと感想を述べている。しかし、同会の遠乗会では佐藤喜四郎が「輪界追憶録」の中で護衛役として佐藤自身が伴走もしたが、向島に向かうときは職人や労働者が冷やかしかつ半分で、佐藤に雑言を投げかけられ閉口した<sup>22)</sup>と書いている。





図1 明治34年3月10日に開催された「女子嗜輪会」遠乗会コース



また、女性の自転車利用に対しては男性からも快く思っていなかったことが次の文<sup>2 3)</sup>からもわかる。

私は大蔵省主計局に勤務する日給40銭の加藤眠柳である。出勤前や日曜祝日には俎橋（現在の九段下脇にある）脇の貸自転車店でアメリカスネル社製レーサー車を借りて乗りまわしており、某倶楽部の競走連合の大競走会に参加し、それ以来競走会で勝利もしている。

ある日曜日の朝、この貸自転車店で私より先に来てアメリカウエスト社の婦人車を借りて、牛が淵公園の方へ走り去って行った女サイクリストがいた。年齢は22～23歳でカシミヤの黒の袴をはき、髪はイギリス銀杏に結んでいる。この女が巧みに乗るので、競走を試みようという念が起こり、全速力で走り出したが、女は全速力で文部省の横手を大蔵省の方へ走り去っていった。私はこの女に対して一種の不快の念が生じた。生意気で小癪な女であると思うのも、自転車操縦法が私よりも寧巧妙であるため嫉妬の情が生じたことによるからである

ある日、女サイクリストを追いかけた。女は馬場先橋前堀端から日比谷公園に沿って新幸橋をまっすぐに進み、愛宕町1丁目を右に曲がり、その先の右側にある東京病院に入った。私は愛宕町を新橋の方へ曲がり、桜田前から元園町を九段に出てそのまま自転車を返却した。

翌朝、貸自転車店で再びこの女と遭遇した。この日もこの女の後を全力で追いかけたが、女は約50m先を進んで東京病院に到着した。3日目の朝、この女は私の姿を記憶しているようで、私に対して恭しく会釈をするが、私は鼻先で嘲笑いした。また、ある日日比谷公園側で私が来るのを待っていて、『どこまでお出でになられるのでございますか』と問いかけられたが答えず、横を向いていた。私はこの女サイクリストを生意気で憎く、普通人とは認められない。

その後もおよそ20日間は貸自転車屋で遭遇し、その都度常に私に対して丁寧にあいさつをするが、私は軽蔑の眼で見た。

しかしその後、貸自転車屋でこの女サイクリストと出会うことはなかった。これまで毎朝出会っていたので出会わないことは快く思う一方で、なんとなく物足らず寂しくも感じるのである。そこで貸自転車屋の主人に『どうしましたあの女自転車乗は』と問いかけてみると、主人はこう答えた。『あの御婦人は富士見高等小学校の教師で、1年ほど前に女子師範学校を卒業したそうです。当節はまだ御婦人で自転車にお乗りになる方は少なく、まして御婦人で自転車を借りに来られる方もほとんど皆無ですから、私も不審に思いまして、少しずつ探してみると、お名前は増見せい子様とかで、69歳のお母様とご一緒に同じ富士見町にお住まいです。近所では評判の親孝行の御婦人で、生徒に対しても優しく、生徒はまるで母親のように慕っているようです。ところが40数日前から受け持ちの生徒が脳病で学校を休んでいたようです。この生徒は成績も良いのですが家は貧しく、家を訪問したところ病が思ったよりも重かったので驚き、早速両親と相談して東京病院に入院させたそうです。しかも実に関心なのは、毎朝学校へ出勤する前に東京病院に行き、その生徒を見舞ったそうです。毎朝私の店に自転車を借りに来られたのは、そういう次第からだそうです。実に涙がこぼれるほど感心な御婦人ではありませんか。』

この話を聞いた私は感激した。かつて冷笑の眼で対応していたことに対して、返す返す心より恥ずかしいことであった。これ以来、私は道で他の女サイクリストに逢うことがあっても決して冷笑することはしなかった。

貸自転車の主人から話を聞いて約1週間後、九段坂上で図らずしもこの女教師に出会った。私は帽子を脱ぎ、直立して最敬礼したが、その姿に彼女は驚いた様子であった。

これが通学となると一人になるため、自転車倶楽部の遠乗会のと看とは状況が異なる。41年のある一人の勝気な女学生の通学記録<sup>2 4)</sup>（経路は図2のとおりである）から当時の女性の自転車利用の困難さが読み取れる。

私は（現在の足立区中央本町にある足立区役所付近）に住み、東京女子高等師範学校（現在の

御茶ノ水駅北側にある東京医科歯科大学にあった)へ通っている女子学生です。通学路は日光街道を南に下り荒川を渡り、千住、入谷を通して上野駅前へ出ます。そこから不忍池畔方面に曲がり中央通りに出て末広町を通して万世橋手前を西に曲がると学校に着きます。片道約1.2kmで最初の2年間は歩いて通いました。学校の始業は年間を通じて午前7時のため、自宅を出るのは4時でした。さすがに往復6時間の徒歩は辛く、父に自転車を買ってもらって通学するようになるはずが約40分から1時間ほどで通うことができました。しかし自転車に乗るときの姿は男女の区別がつかないように冬は父の二重回し(と呼ばれている男性用コート)を頭から被り、夏は黒っぽい筒袖を着ました。ところが如何せん自転車が女性用であったため、女が自転車に乗って毎日通るといので、1.2kmの沿道ではその町々特有の冷評を浴びせ続けられたのです。

朝は6時前に自宅を出ます。しばらく走ると隅田川に架かる千住大橋の北側にある千住の青物市場(江戸幕府の御用市場として神田・駒込と並ぶ江戸3大青物市場の一つに数えられ、明治期も日光街道沿いに多くの青物問屋が軒を連ね[やっちゃ場]とも呼ばれ、活気あふれる問屋街であった。現在も東京都内唯一の水産物専門の市場として残っている)を通ります。そんな青物市場は午前3時に市が開きますので、6時頃は活気のある時間でもあります。このため、ここを通るときは毎日市場の人たちから次々に頭を叩かれました。さすがにこれには耐え切れず、自転車から降りて警察官に保護してもらいながら通るようにしました。本当にこの時は苦しい毎日でした。ここを通れば学校まではどこも歩行者が少ないので比較的楽でした。

でもこんなことも時々ありました。上野駅前から末広町を通る中央通りには東京電車鉄道の路面電車が走っていました。この路面電車の運転手が『速力の競走をしましょう』と声を掛けてくるのです。からかわれているとわかっていますので、つい競走などしないと思っただけでも電車の後に残されるのも残念で悔しいので、上野駅前の車坂から末広町まで一生懸命走ってしまいます。でもやはり電車にはかないません。電車の後尾に付いていくのも私は勝気で負けるのも悔しいので負けそうになると卑怯ですが、横町へ曲がってしまいます。

帰りは学校を6時に出ますので家に付くのは7時頃です。この時間帯はどこも人通りが多く朝よりも大変なことが続きます。ある日のこと、上野広小路を通ると前方で子どもたちが相撲を取っていました。ベルを鳴らすと子どもたちは左へ避けたのですが、その瞬間勝負がついて負けた子どもがよろけながら私の自転車にぶつかってきたのです。私は人通りの多い道路の真ん中であられるもない姿で投げ出されてしまったので、思わず『畜生』という荒々しい言葉が涙と共に出てしまったのです。子どもたちは悪いことをしたと思ったのか、あっという間に逃げてしまいました。

また私は犬が苦手な『ワンワン』と吠えられると怖くなってなかなか前に進むことが出来ません。毎日通る道ですからこの家に犬がいるかということがわかっていますので、その家の前に来ると胸がドキドキして無事に通れますようにと念じながら通っています。ところがちょうどそのときにその家の子どもが出てくると私に意地悪をしようとして犬をけしかけて吠えさせたり、ときには犬を道路まで連れ出して私の進路をふさいだりすることもありますので大変困ってしまいます。犬のことではこんなこともありました。ちょうど下り坂に来たとき、前に犬がいるではないですか。坂の下には溝があるため、いつもは注意を払いながら下っているのですが、この日ばかりは『犬が、犬がいる』と思っただけで焦ったため、見事自転車共々溝にドボンと浸かってしまいました。幸い歩行者はいなかったのですが、ご近所の方が何事かと何人か出てきました。その人たちに濡れた姿を見られるのも恥ずかしいことなので濡れ姿のまま帰りました。

家の近くでは若い男の人が道路に立ち足かかってじっと自転車に乗る私を見つめていることもあります。そんなときに転んだりするのは外聞も悪いので慎重に運転します。でも他の所で転倒したこともあります。私の前をおばあさんが歩いているのでベルをなしましたが、聞こえないようで避けようとはしません。そのとき正面から馬車が勢いよく走ってきました。あぶないと思っただけで避けたとき、運悪くおばあさんも同じ方向に避けたため、おばあさんを突き飛ばして私も転倒してしまいました。起き上がったときはおばあさんの姿がなく、1時間ほど探したのですが行





図2 女学生の通学経路

方は分らず、私も怪我がなかったのがせめての幸いと思って暗闇の中を帰りました。

しかし、毎日最も辛いことは沿道の男の人からの嫌がらせをされることです。特に上野駅から少し北に行った坂本から入谷あたりが最も激しく責められます。『何だい、この高襟は。』『生意気な奴、どやしつけてやれ。』『面は覚えているから次は覚悟しておけ』など汚い言葉を浴びせら



れます。また卑猥な言葉を言っではみんなで笑うのです。さらに休みの日に学校の図書館に行くときは何も持たずに自転車に乗りますので、『芸者が自転車に乗って行くぜ、当世だなあ。今日はどこで何があるのだ』と若い人から声を掛けられたときなどは悔しくて腹が立ち、言い返そうとも思いましたが、大人げないと思い、黙って唇をかみしめて通り過ぎたこともありました。

嫌がらせは言葉だけではありません。ときには家の中から石を投げられたり、水を掛けられたりしたこともありました。そのたびに自転車から降りて一人一人殴ってやりたいほど胸は煮え返っていますが、我慢して風のように通り過ぎていきます。

でもこの付近を通るときはいつも嫌なことばかりが起こるのではありません。毎日通るので私を電話局の交換手と思ったらしく、『どこの交換局へ通っているのかな？なかなか感心な女だな。』という声を耳にしたことがあり、思わず笑ってしまいました。

また学校近くの昌平橋近くを歩いていたら、『お姉さん、自転車はどうしたの。もう乗らないのかい。』といわれました。やはり女が自転車に乗ることはよほど目につくものだと妙なところで感心しましたが、注意さえすれば決して他人にケガをさせず、自分もケガをせず大変便利でよいものだと私は思っています。

#### 4. 自転車利用女性に対する差別化の背景

自転車利用女性に対する差別化の背景には階層と性別の2つがあった。階層による差別では特に芸妓を卑陋、醜業婦として見下げていたが、彼女たちにはこの他に「自転車芸者」と呼ばれ、絵はがきを売り出したりして自転車に乗ることで人気を得るといふ、一種の宣伝広告活動目的に対する反感もあったと考えられる。

性別による差別には2つの根源がある。それまでの女性に対する男性からの既成概念と自転車価格である。かけそば1杯が40年に3銭、醤油1.8匁が38年に32銭、白米10匁が40年に1円56銭、巡査の初任給が39年に12円、公務員の初任給が40年で50円<sup>25)</sup>のとき、自転車価格は32年に200円から300円、40年に130円から230円<sup>26)</sup>は一般庶民にとって簡単に買える価格ではなかった。したがって特に女学生が自転車で通学する姿は女性の快活な姿に対する偏見と価格から来る妬みが混ざって生じた差別化と考えられる。

この他、女性が自転車に乗ることによって子宮に悪影響を及ぼすという考えが30年代に広がり、女性の自転車利用を否定する声が出た。これに対して東京帝国大学教授で医学博士の入澤達吉をはじめ、専門家が否定をした<sup>27)</sup>が、この考えは大正期まで残っていた。例えば大正15年発行の女性用自転車のカタログに「性理的弊害絶対無之候」の文字が入っている<sup>28)</sup>。また大正13年、広島県立上下高等女学校で生徒の体育向上のために自転車利用を奨励したのに対して、県衛生課は「女子殊に春情発動期時代の女子に自転車乗を奨励することは婦人衛生の見地からして由々しき大問題である。少女が自転車に乗ると子宮は後屈して分娩時難産を起こしやすく(以下略)」<sup>29)</sup>と云って女学校の方針を非難している。県衛生課はさらに「風儀からいってもあまりいいものではない」と続けていることから、女性を自転車に乗らせないための理由として子宮に悪影響を及ぼすという考えを持ち出したともいえる。

このように女性の自転車利用に対する階層と性別による差別化や、医学的に間違った考えは昭和の時代に入り消えて行ったが、女性用自転車の製作販売に関しては昭和30年代まで待たなければならなかった<sup>30) 31)</sup>。

#### 引用文献

- 1) 玉蘭齋貞秀 「横濱開港見聞誌」 名著刊行会 1979年
- 2) 読売新聞 明治27年8月4日号

明治27年8月2日、午後5時頃南豊島郡角筈村の往来を、麴町区富士見町1丁目の篠崎たか子という18歳の女性が更紗の洋服を着て自転車に乗っていた。ちょうど前方から荷馬車を引いた百姓が近づいてきたので、女性は鈴をリンリンとならしたところ、馬が

驚いて飛び上がり、その瞬間荷馬車が転倒して女性の乗った自転車にぶつかり、女性は傍らの溝の穴に落ちてしまった。このため、左足と腰骨を痛めて苦しんでいたところを、通行中の巡査が見つかり、直ちに名倉出張所に連れて行き、治療後自宅まで送った。

- 3) 山田貴史 「明治初期から昭和初期までの自転車クラブの変容」 余暇学研究第9号  
日本余暇学会 2006年
- 4) 高橋達 「佐藤半山の遺稿『輪界追憶録』抄② 明治中期の自転車事情」 自転車第67号  
日本自転車史研究会 1992年
- 5) 「自転車 第6号」 快進社 1901年
- 6) 「輪友 第31号」 輪友社 1904年
- 7) 「清輪 第2巻第4号」 清輪社 1905年
- 8) 「輪友 第20号」 輪友社 1903年
- 9) 「輪友 第30号」 輪友社 1904年
- 10) 「自転車 第6号」 快進社 1901年
- 11) 「自転車 第6号」 快進社 1901年
- 12) 「自転車 第9号」 快進社 1901年
- 13) 「自転車 第67号」 日本自転車史研究会 1992年
- 14) 「輪友 第26号」 輪友社 1903年
- 15) 「輪友 第33号」 輪友社 1904年
- 16) 「輪友 第27号」 輪友社 1904年
- 17) 「輪友 第27号」 輪友社 1904年
- 18) 「輪友 第33号」 輪友社 1904年
- 19) 「清輪 第2巻第3号」 清輪社 1905年
- 20) 「自転車 第62号」 快進社 1906年
- 21) 「自転車 第9号」 快進社 1901年
- 22) 高橋達 「佐藤半山の遺稿『輪界追憶録』抄② 明治中期の自転車事情」 自転車第67号  
日本自転車史研究会 1992年
- 23) 「自転車 第6号」 快進社 1901年
- 24) 「輪界 第12号」 輪界雑誌社 1909年
- 25) 「値段史年表 明治大正昭和」 朝日新聞社 1996年
- 26) 竹内常善 「形成期のわが国自転車産業」 国際連合大学 1980年
- 27) 1903年(36年)発行の「輪友 第17号」に「自転車乗用の医学的観察」と題して入澤達吉の講演の概要を掲載している。この他にも1905年(38年)発行の「清輪 第2巻第10号」に「医家の自転車観察」と題して医師丸東の談話を掲載している。
- 28) 「日向タイムス 第78号」 日向商会 1925年
- 29) 「輪業世界 第74号」 輪業世界社 1924年
- 30) 谷田貝一男 「昭和30年代における女性の自転車乗車率の上昇原因」 自転車文化センター研究報告書第2号 2009年
- 31) 谷田貝一男 「シティサイクルの誕生発展と社会文化との関わりの歴史」 自転車文化センター研究報告書第3号 2011年



## 1. はじめに

明治30年代は日本における自転車普及の礎となった時期である。自転車製造会社として32年に岡本鉄工所、34年に東洋商会、35年にゼブラ自転車製作所、部品製造会社として33年に明治護謨製造所、34年に岡本護謨製造所、36年に新家工業、39年に藤田サドル、輸入代理店として30年に角商会と双輪商会、33年に日米商会がそれぞれ創立された。さらに30年代前半には大阪府堺で各種部品の製造が始まった。こうした状況の下で、全国の自転車保有台数も31年の25982台から40年には128972台<sup>1)</sup>まで急増した。また全国的人力車の保有台数も30年200690台、35年195523台<sup>2)</sup>あり、道路は歩行者、自転車、人力車の他荷車も含めた混合交通が進んだ。このため31年に警視庁が全7条の自転車取締規則を制定し、その後全国各府県でも同様の取締規則が制定された。しかし、東京府の交通事故による死傷者数は30年170人、35年563人、37年946人<sup>3)</sup>と増加を続けていた。

このような状況により、さまざまな方向から明治30年代の日本の自転車史を明らかにした研究は多い。しかし、特に交通事故に関しては条例を中心としたものが斎藤<sup>4)</sup>や拙稿<sup>5) 6)</sup>にあるが、事故状況を具体的に明らかにしたものはない。本稿では警視庁が34年10月に取締規則を全17条に改定した直後の、35年から36年における東京府内の事故状況並びにこれらの事故に対する当時の原因分析と対策を明らかにした。

## 2. 事故例

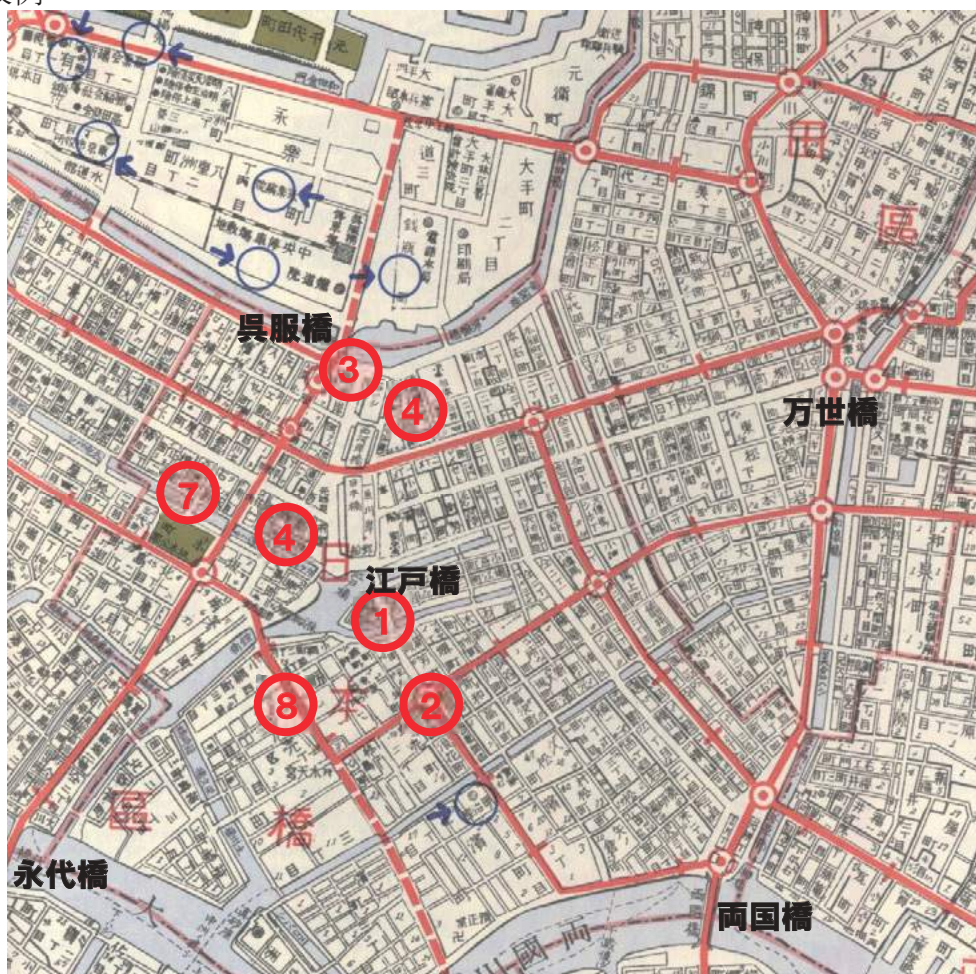


図1 明治45年東京地図事故例の現場（番号が事故例番号）（人文社江戸から東京へ明治の東京76～77頁）

① 35年5月4日 午後3時20分頃 歩行者との衝突<sup>7)</sup>

1台の自転車が荒布橋を渡り、浪花町方面に左側を走っていた。往來の激しい通りで歩行者や諸車を避けながら堀江町3丁目10番地の所に差しかけたとき、堀江町4丁目の横丁から一人の女性が急ぎ足で車道を斜めに横断してきた。しかし自転車乗者はこの女性に気が付かなかった。ちょうどこのとき、前方から1両の人力車が親父橋を越えて荒布橋方面に車道の中央から少し右寄りを疾走してきた(図2-1)。自転車乗者はこの人力車を避けようとして歩道と車道との境界部に接近して徐行し、人力車と行き違った。人力車との行き違いが終わり、自転車乗者はペダルに一歩力を入れて速度を出そうとしたとき、突然人力車の陰から女性が出てきたことに気が付いた。その距離はわずか1間半(約2.7m)しかなかったため、まさかその女性が自転車の前を通り抜けることはないだろうと思った。ところが女性は目前に自転車が来るのを見て、小走りに車道を斜めに通り抜けた。その瞬間、自転車乗者は飛び降りようとして足がペダルから離れたときには、すでに前輪は女性の下腹部と足の腿のあたりに衝突し、女性は転倒して後頭部を歩道の端の路石に打ち付けて気絶した(図2-2)。自転車乗者は落車したがけがはなく、自転車も破損しなかった。

事故が起きた場所は派出所から3間脇であったため、見張りの巡査が直ちに駆けつけ、女性を抱き起して介抱し、近くの医師を呼んだが重傷であったため、病院へ運び入院することになった。

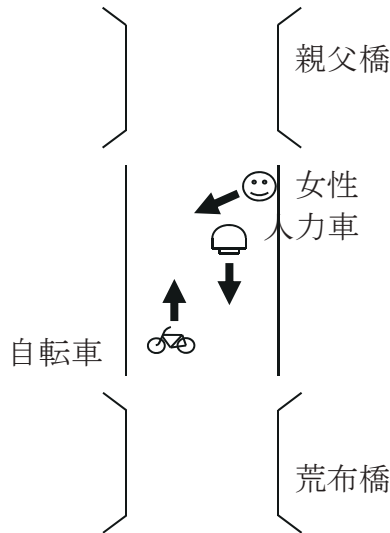


図2-1

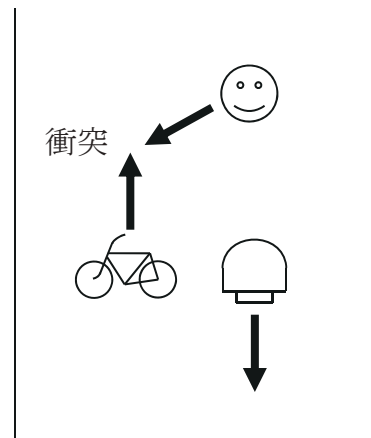


図2-2

原因は女性が自転車の速度がどのくらいかを知らなかったことと、もし知っていても人力車や鉄道馬車の前を通り抜けることの危険性を軽視した結果である。この女性が自転車を見たとき、一寸一足立ち留まってくれたなら、こういう事故は起こらなかつただろう。

② 35年7月27日 午後2時5分頃 歩行者との衝突<sup>7)</sup>

1台の自転車が人形町通りから親父橋通りに右折するために、前を進んでいた荷馬車を追い抜こうとした。浪花町方向から1人の子どもを連れた2人の女性が荷馬車の前を走り抜けようとした(図3-1)ため、荷馬車の運転手に大きな声で注意されたが、この女性たちは聞かぬ風で荷馬車を通り抜けてしまったが、通り抜けた瞬間、自転車が走ってきた。自転車は停止する間もなく、女性たちも荷馬車と自転車に前後を挟まれて身動きが出来なかった。互いに驚いた瞬間、自転車は1人の女性に衝突(図3-2)し、この女性は転倒した際に後頭部に微傷した。

往來の激しい道路の近くに住んでいる人にとっては、荷馬車や人力車を恐れている人は外出も出来ないが、そうは言っても運転手から注意されたとき、それに従っていたならばこういう事故は起こらなかつただろう。もちろん自転車も人が道路を横切ろうとしたら速度を落とすだろうが、荷馬車を追い抜こうとして少し速度を上げていたという自転車側にも注意不足があつたに違いない。こういう事故はまだたくさんあるが大同小異である。

親父橋通り

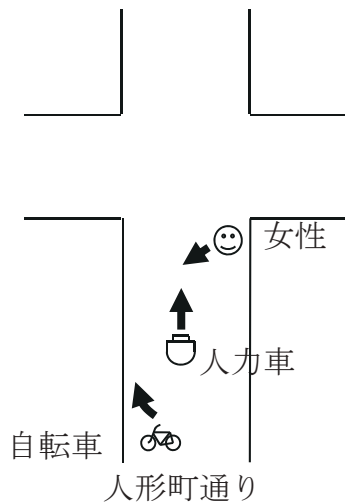


図 3 - 1

衝突

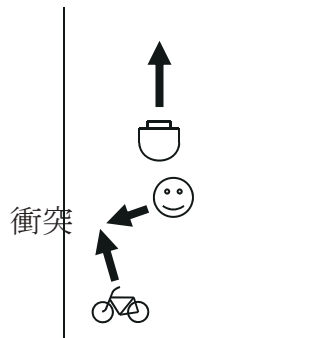


図 3 - 2

③ 36年3月8日 午前11時30分頃 自転車との衝突<sup>8)</sup>

日本橋西川岸通りを左折して呉服橋方面へ1台の自転車が疾走していった。また呉服橋方向から道三橋の川岸通りを2台の自転車が疾走してきた。2台のうちの1台は洋服を着た紳士風の人が乗り、もう1台は羽織袴姿の書生風の人が乗っていた(図4-1)。どういふ行き掛かりがあったかは不明であるが、書生が紳士を追い抜こうと焦っていたらしく、全身の力を双脚に込めて疾風の如き勢いで走ってきて、銭甕橋通りの見附門を超えて呉服橋橋畔で紳士を追い抜いた。紳士は橋を越えるとすぐに城辺川岸の方面に右折したので、書生は意気軒高「勝ったぞ、我が技量を見る」と言わんばかりに身体を少し伸ばして紳士を冷眼に目送りしながら大曲りに左折して西川岸方面に向かった。そのときはペダルに力を込めていなかったが、惰力と橋畔の勾配のため車輪は砂埃をたてて激しく回転していた。このとき速度が最高でしかも書生は勝ち誇った気持ちで周囲に注意を払うことを忘れていたため、西川岸方面から大曲りに右折しようとして来ている自転車の存在に気が付かなかった。一方、西川岸方面から来た自転車は最高速度でしかも違反の曲がり方をして来る書生の自転車を見て、出来る限り左に避け、ベルを鳴らして注意を促しながら橋に向かって右折して勾配を上がるためペダルを強く踏みしめた。しかし、書生は追い抜いた紳士の方を見て勝ち誇って一種の愉快感に満たされていたため、ベルの音が耳に入らず、ペダルを踏み込んだ瞬間に衝突した(図4-2)。書生は左の方へ遠く投げ出されて左の腰を打ち、左手の甲を負傷した。自転車は右クランクとペダルが曲がった。相手は片足を地面に着けたため無事

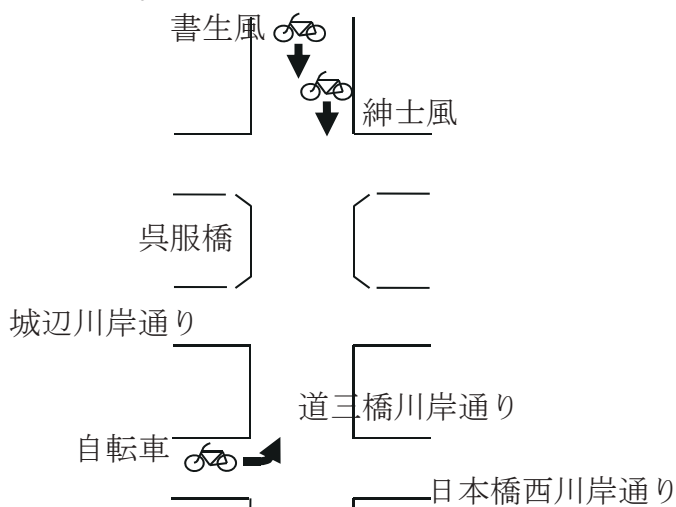


図 4 - 1

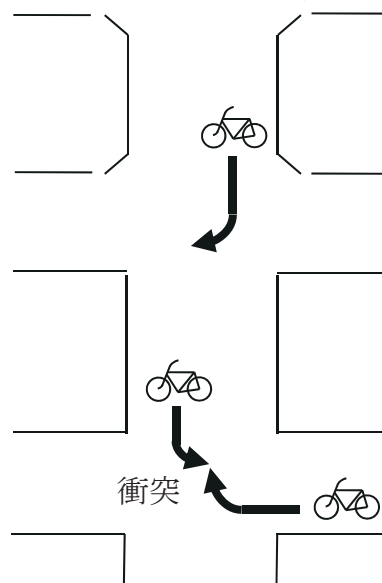


図 4 - 2



であったが、自転車はフレームが曲がり、ホークが折れた。

書生が自分の技量を見せるために頼まれもせずに戦いを挑み、独り大得意になったその快味は格別であったろうが、それもほんの瞬間で消滅してこのような惨劇を演ずることになったのは自業自得であるが気の毒でもある。もし注意が周到であったならばこのような高速度を出さず、このような失敗も起きなかつたろう。また西川岸方面から来た自転車は迷惑至極であるが、狂奔してくる自転車を見て、一旦停止して通過するまで待てなかつたのは遺憾とするところである。

#### ④ 36年4月20日 午後5時頃 自転車との衝突<sup>8)</sup>

新しいデートン号に初めて乗ってから数日後、往来の人がうらやましそうに見るのを乗者は心の中で得意になりながら、丁寧に徐行しながら鎧橋を越えて兜橋を江戸橋通りに向かって渡り始めていた。そのとき前方から腰辦(サラリーマン)風の人々が狭い橋の上の右側を何か話をしながら歩いて来た。進路は左側の僅かな空間だけであったので、デートン号は左側を徐行していたとき、背後からベルの音が2~3回鳴るのが聞こえた(図5-1)。右側は腰辦風の人々がいるため通行できず、左側は橋の欄干があるため、後ろの自転車はよもやこの狭い間を通過しようとは思っていなかつたが、その自転車は後ろから遠慮もなく入りこんできた。危険が迫ったと見てデートン号は左に出来る限り寄つたが、十分に通路を開くことが出来ず、2人の乗者の肘が互いに触れたとき、デートン号乗者は「危ない」と言ったが後ろから来た自転車の乗者は聞こえない様子ですつと通り抜けようとしていた。通り抜け終わる直前、後から来た自転車はハンドルを左に向け、さらに急に右に変えたのでちょうど「く」の字形になった。このため後から来た自転車の後輪がデートン号の前輪の右側面に当たり、転倒してしまつた(図5-2)。しかし、後から来た自転車乗者はこの様子を顧みて、停止して介抱することもなく全速力でそのまま走って行った。デートン号乗者は起きあがって損傷部分を調べている間に、後から来た自転車はすでに四日市通りの中ほどまではぼ2町あまり逃げ去っていた。しかもその自転車はクリーブランド号のトラックレーサーで乗者は商家の手代のように、衣服のすそを捲りあげ股引きをはいていた。デートン号は第60号の実用車で、転倒した際にペダルの位置にズレが生じ、衣服の肩先が破れたが、再びデートン号に乗ってこれまで丁寧に徐行していたことも忘れて、クリーブランド号を追いかけた。2人とも全力で雑踏の中を疾走した。すでに2町あまりの距離が離れていたため追いつくのは容易ではなく、日本橋を超えて北に向かって大通りを走って行った時の勢いは手に汗を握らせていた。2台の間の距離は少しずつ短くなり、駿河町の三井呉服店の前に来たときに追いついた。

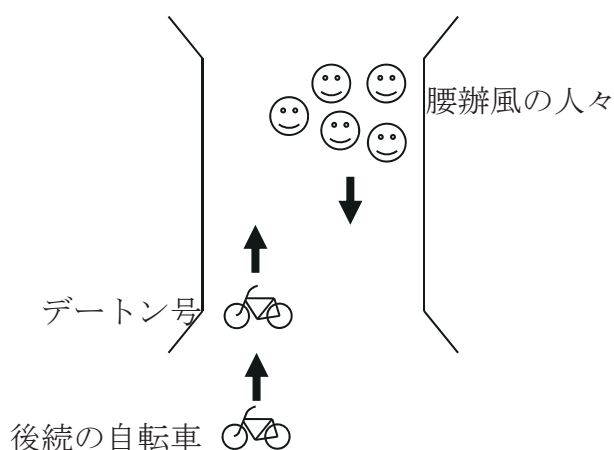


図5-1

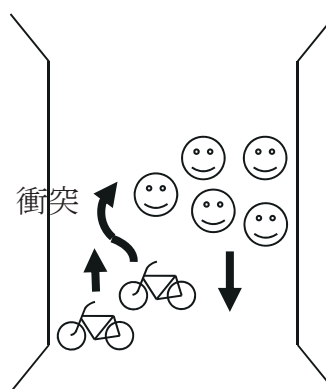


図5-2

クリーブランド号乗者は「榎町へ用足しに行く途中だった」と言い訳をしきりに言ったが言い訳にはならなかつた。なぜならば「方向違いの日本橋を渡つたのか」「衝突を知らなかつたというが顧みたときに気が付かなかつたのか」「急に全速力で走り去つたのはなぜなのか」、挙句果ては「デートン号乗者の技術が未熟だった」と言いだした。クリーブランド号乗者は数年前から自

転車に乗り始め、毎日雑踏の中を少なくとも20～30里は走っていたので、選手よりも熟練していたと豪語していたらしいが、橋上では徐行という規則を知らず、何でも疾走する者が熟練者で徐行する者が不熟練者であると考えていたようである。もしそうであるならば不熟練者であるデートン号に熟練者であるクリーブランド号がなぜ追い付かれてしまうのであろうか。とにかくクリーブランド号乗者は遂に平身低頭謝罪した。

最近、往来で子どもと衝突して子どもを負傷させて逃げ去る者が少なくないようであるが、こういう人が自転車に乗るので社会から悪く言われるのである。

⑤ 36年5月16日 午前9時頃 歩行者との衝突<sup>7)</sup>

青山練兵場の東側通りを四谷方面に1人の羽織を着た女性が歩いていた。信濃町近くに来たとき、前方の四谷方向から酒屋の御用聞きらしい16～17歳の青年が塗装の禿げたサビだらけの自転車に乗って走ってきた(図6-1)。この青年は運転技術が不熟練らしく、フラつきながら広い道路を狭げに走っていた。この付近は歩行者も少ない所で、女性はこの近づいてきた自転車を見て右の土手側に移動した。自転車は右側が鮫ヶ橋の谷のため、左の土手側に沿って規則通り左側を走っていた。青年は前方から来る女性を見てハンドルを左に回したが、ペダルの足の踏み方が一定ではないため女性が近づいたときに急に右側(女性が歩いている側)に曲がり始めた。女性は驚いて左に避けたが、自転車はよろよろしながらさらに女性に近づいてきた。さすがに青年は危ないと思ったものの、逆に狼狽してしまい停止することも自転車の方向を逆に向けることもできずに衝突してしまった(図6-2)。自転車を左に向けていたならば衝突は避けられたものの、この青年の運転技術では無理であった。

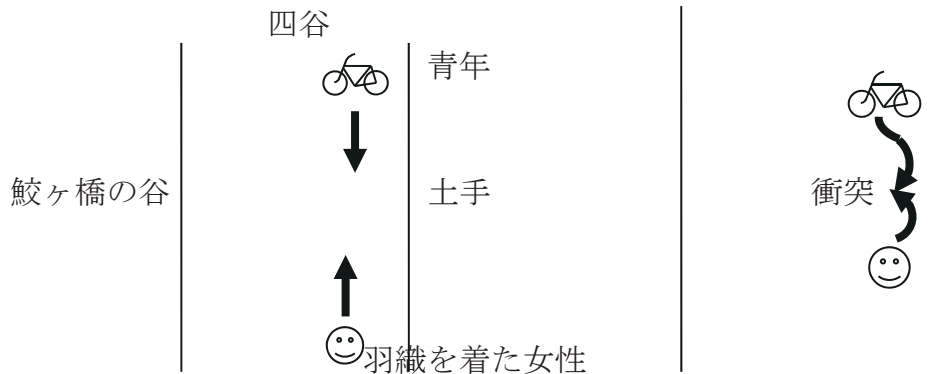


図6-1

図6-2

女性は両腕を負傷して出血したため、これを拭いているとき、青年は自転車を引き起こして乗って逃げってしまった。この挙動が甚だ不審に思った通りかがりの2名の陸軍下士が、青年を叱責し謝罪させ、信濃町派出所に連行した。しかし警察官の対応に対して、見物人の中の一人の50歳前後の立派な紳士と激論となったため、ついには警察署まで行くことになってしまった。青年は麴町にある某家の従業員で、店主の眼を盗んでは四谷荒木町の貸自転車店で自転車を借りて乗り廻していた。警察署で嚴重に叱責され、店に帰ったら店主に今回の出来事を報告し、店主が女性の家に謝罪に行くように申し渡された。その後、女性は長い期間病院に通ったが、その間に誰も謝罪に来なかった。青年が店主に報告しなかったのか、あるいは店主が自らに責任があることを知らないのか、知っていても無視したのかはわからない。こういう人間が自転車で乗り廻るから、自転車に乗る人すべてが一般社会から疎外視されるのである。女性の周囲の人がこれらの事を聞いて怒り、店主に嚴重に抗議すべきと女性に進言したが、女性は公然と抗議したら青年は解雇されてしまうだろうし、今回の出来事に懲りて今後は注意するだろうから、自分の災難と思い、諦めて堪忍してあげようということになった。

⑥ 36年5月16日 午前9時頃 歩行者との衝突<sup>7)</sup>

二重橋前で一人の紳士が職人と衝突した。このときの櫻田門内は通常よりも人出が多かったた

め、小砂利が敷いてある道路は狭かった。この紳士は熟練した運転で、櫻田門を入れて左折して細い道路を走らせていたとき、少し注意を欠いていたため車軸に取りつけた2本の棒が左に急回転して前輪が横になり、あたかも丁字形になったため、近くを歩いていた職人の前に前輪が横たわり、自転車と職人がその場所で倒れてしまった。紳士は直ちに起きて謝罪を述べながら職人に付着した砂埃を払っていたとき、職人は鉄拳を挙げて打とうとしたので、言い争いとなり派出所に行った。職人は膝頭を少し擦りむいたものの、出血はなかったが苦情を言ったので、療養手当を渡し、後日重ねて手当の要求をしないという約束をして示談となった。

⑦ 36年5月18日 午後4時30分頃 人力車との衝突<sup>9)</sup>

東京市内で通行量が最も多い箇所は日本橋本材木町川岸から北方面の伊勢町川岸に至る間で、特に午前8時頃から10時頃までと午後3時頃から6時頃までが最雑踏時である。その最雑踏時に江戸橋方向から2台の人力車が新橋停車場行きと見えて、手荷物を持った客を乗せて疾走していた。その後ろ3～4間の距離を保ちながら1台の自転車が追従していた。荷馬車や荷車が行き交う間を右に左にこれら諸車を避けながら、自転車乗者は少しでも空間が出来たら前を行く人力車を追い抜こうと思って、足の力を加減しながら新橋通りの交差点に差し掛かった。このとき、新場橋を渡って新右衛門町方面に1台の人力車が下り勾配を車輪の回転に任せて下って来た(図7-1)。人力車の車夫は坂道を下るときは浮足で疾走し、しかも交差点では停止せずいつでも他より先に通過する習性がある。この車夫もベルの音を聞いていたので、2台の人力車が交差点を通過した後に自転車が来るということに気が付いていたはずである。しかしいつもの習性で無頓着に交差点内に走り出た。また自転車乗者も横断しようとしている人力車がいることを知りながら前の2台の人力車に追従して交差点を通過しようとしていた。しかも横断しようとしている人力車よりも先に横断しようと思ってそれまで加減していた両脚に力を込めてペダルを踏み込んだので、自転車の前輪が横から来た人力車の右輪に衝突してしまった(図7-2)。両者とも転倒はしなかったが、自転車のリムに亀裂が生じて乗ることが出来なくなり、人力車も車輪の「あみだ」が5本折れてやはり引くことが出来なくなった。

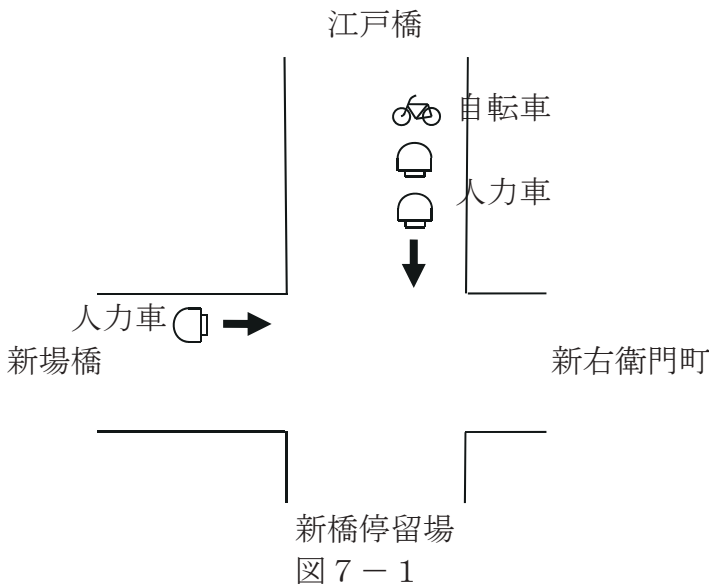


図7-1

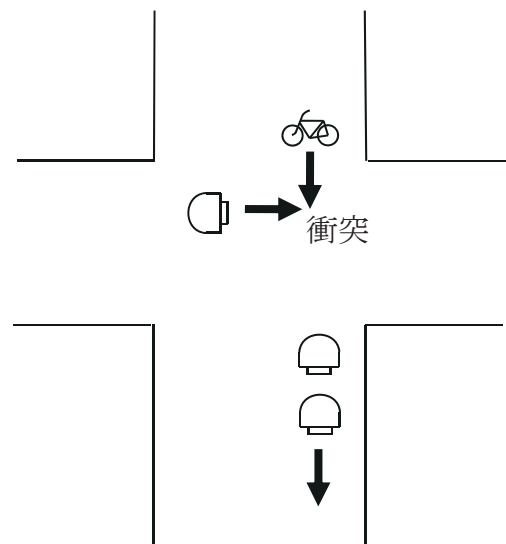


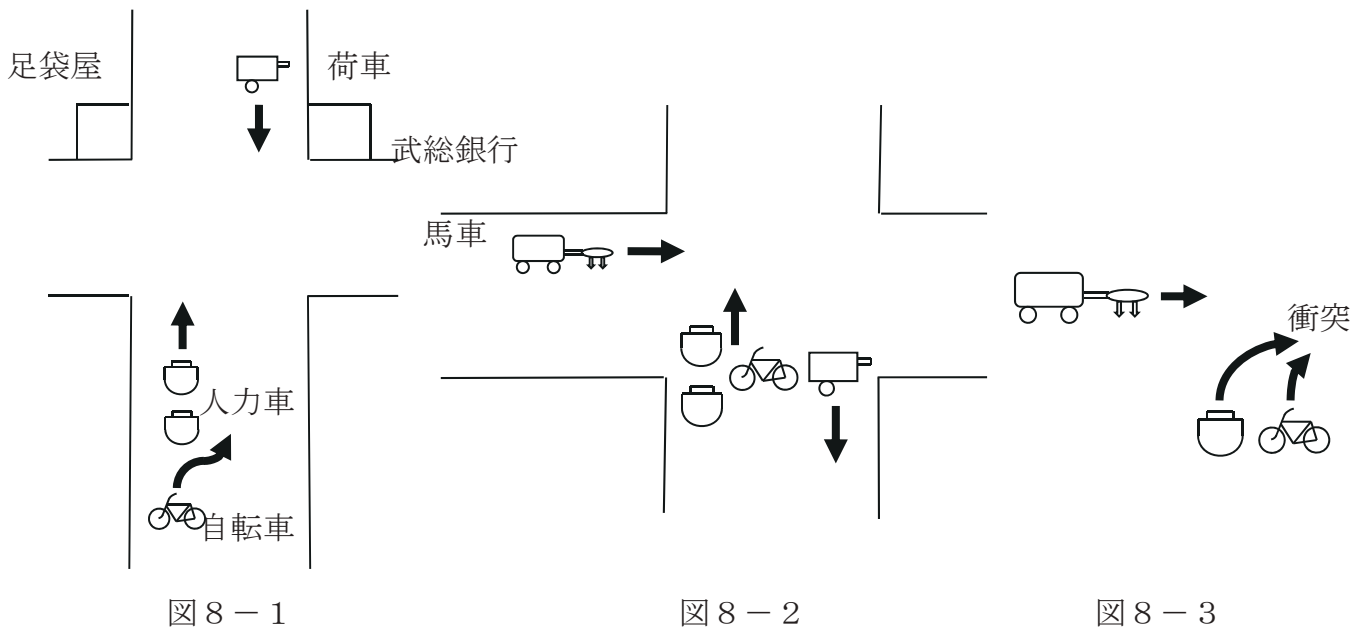
図7-2

横から来た人力車の車夫はベルの音を聞いたにも関わらず、また間隔が僅かであったにも関わらずあえて通過しようとしたことに関しては過失であったと謝罪した。しかしその車夫は続けて「先ごろある外国人と同様の衝突をしたとき、外国人は直ちにお金をくれた」「乗客に逃げられた」「車輪が折られた」「目下の不景気で甚だ難儀である」から相当の賠償をしてほしいと言ってきた。その言い方にいかにも下心があると感じた自転車乗者も「前輪のリムが破損した」と言って互いに弁償することとなり、修繕費の見積をしたが自転車の損害金額が数倍高かったので車夫は要求を取り下げたが、外国人と衝突ときには云々と幾度となく繰り返して呟っていた。そこで

ある人が妖しいと思い、衝突のときの様子を質問したらやはり自転車の前を通り抜けようとしたため衝突して棍棒を折ってしまったと答えた。車夫がこのことを幾度となく言い出し、その言い方に何となく下心があるのを見ると、自転車の前を横断してもし衝突したらいくらかの金額を払ってもらえる、さらにいえば故意に衝突しようとしていたのではないかと想像できる。

⑧ 36年9月1日 午前9時15分頃 人力車との衝突<sup>9)</sup>

日本橋小網町4丁目の武総銀行と足袋屋との前の交差点の北方向に、2台の人力車とその後方の1台の自転車が近づいてきた。自転車乗者は自己の技術に自信を持っており、早く用事を済ませて帰ろうという気持ちから高速度で前の2台の人力車を追い越そうとしてベルを鳴らしながらハンドルを右に向けた。ちょうどそのとき武総銀行の前を1台の荷車が南方向にきたので、自転車乗者は人力車と荷車が行き交う前に交差点を通過できると確信してより一層速度を上げた(図8-1)。自転車・人力車・荷車がちょうど並行になったときに突然、蠣殻町1丁目と小網町4丁目の横丁すなわち足袋屋の角から石油タンク会社の馬車が現れた(図8-2)。人力車の車夫が狼狽して急に棍棒を右に向けたので自転車乗者もこれを見てハンドルを右に向けたが、高速度で走ってきた上にちょうどゆるやかな下り勾配であったため、とっさの出来ごとに対応出来ず、人力車の右輪の端と自転車の後輪の車軸が接して自転車は右側に転倒し、人力車はこの衝撃を受けて左側に乗客を乗せたまま横転した(図8-3)。自転車乗者にけがはなく、自転車もフレームの塗装が数か所剥がれただけであった。また幸いにして人力車の乗客は負傷しなかったが車夫は自転車の前輪の脇に膝が当たって転倒し、小砂利で向脛に擦り傷を負った。



しかし車夫は歩行に耐えることが出来ないとして足を引きずりながら治療費を要求してきた。実際には出血もないほどの軽傷であったが、爪で引っ搔いて血を出してその血を傷口の周囲に塗り、さも痛そうに顔をゆがめて足を引きずったのである。現場の第三者が仲裁に入り、車夫が足を引きずるほどの打撲をしたのか確認をしたが、歩行どころか疾走にも耐えられるとして車夫に衝突の原因について説明を求めた。しかし車夫は「後ろから来て衝突された。ベルを鳴らされても背中に眼が付いているわけでもなく、棍棒を右に切ろうが左に切ろうが自分の勝手である。しかも大けがを負い、歩行も困難で仕事もできない」といい、さらに刑法云々と怒鳴り散らし、容易に示談を受け入れる見込みがなかった。このため警官を呼ぶことになったが、さすがに警官は車夫の行為が故意であることを見抜き、車夫を叱責した。

この衝突は人力車が自転車に衝突したのであるが、自転車乗者としてはたとえ熟練した技術を持っていたとしても、雑踏の中を最高速度で走らせたというのは不都合である。



### 3. 明治30年代における衝突事故原因の解明

和達生と称する人物は、自転車が関わった衝突事故の原因を自転車に乗る側から、次のように分析している<sup>7)</sup>。

- (一) 運転技術が未熟であったため。
- (二) 自転車乗者の周囲に対する注意が不十分であったため。
- (三) 過度の速度。

また速度と衝突事故の回数・傷害の大小は比例すると述べ、これらの原因分析から衝突事故を解消する方法を自転車に乗る側として次のことを挙げている。

- (一) 運転技術が未熟なうちは往来に出ないこと。
- (二) 自転車に乗ったら十分な注意を払うこと。
- (三) 速度を低下させると衝突事故は減少する。

さらに和達生は往来頻繁な街頭に立って、当時の自転車の走行状況を『ハンドルを低くしたり、ハンドルを裏返したりして、砂を蹴りたてて非常な勢いで走っている。』と観察している。この結果として、『何とか速度を取り締まる方法はないものだろうか。こんな有様では到底衝突事故を減少させて、衝突が自転車専有であるかの如き感を社会一般の頭脳から洗い去ることは出来ないだろう。ある外国では警察官の力を借りて速度を制限しているようだが、これは自転車乗者にとっては大変不名誉なことである。各個人が自ら速度を保つために大いに注意しなければならないことであるが、わが国の現在の状況ではこれも難しい。』と感じ、次のことを提案している。

- (一) 自転車倶楽部会員が互いに相談して往来を走るときは速度が高くなならないようにしたら、一般の人たちも注意するようになるだろう。
- (二) 商店の主人が小僧に往来頻繁な道路では高速度で走らないように注意する。

併せて自転車の衝突事故が自転車乗者側の責任以外にも原因があることを指摘している。歩行者側の責任として

- (一) 自転車のベルを聞いて周章狼狽して逃げ惑い、自ら自転車に衝突してしまう。  
自転車を恐れすぎているため、特に子どもは安全な位置に居るにも関わらず自転車をみて驚き恐れ、自分の家の方向に向かって走り出して衝突してしまうことが多い。
- (二) 自転車が接近しているにも関わらず、その直前を横断して衝突してしまう。  
自転車の速度が人力車や荷車と同様に低速であると思っている。  
自転車の速度が高速であることを知っていても、常に人力車の前を横断する習慣があるため、自転車の前を横断してしまう。

人力車側の責任として

- (一) 往来を流しながら進み、乗客を見つけたら急に梶棒を乗客の立っている側に回転させるため衝突してしまう。
- (二) 数台の人力車が列を作って進んでいるとき、急に雁行することで衝突してしまう。
- (三) 交差点で規則通り左折するときは小曲りで、右折するときは大曲りすれば衝突がなくなる(明治19年6月14日に施行された内務省訓令第7号の人力車取締規則標準第33条で「街角ヲ過クルトキハ右ハ大廻リヲ為シ左ハ小廻リヲ為スヘシ」とある)が、左折も右折も小曲りするため衝突が繰り返される。

### 4. 現代の自転車事故との比較

8件の自転車事故を相手側で見ると自転車2件、歩行者4件、人力車2件となり、相手側別にその原因を表したのが表1である。

いずれの事故原因も現代の事故原因と共通しており、その相手も自転車、歩行者のほか、人力車を自動車に置き換えると共通している。このことは和達生が指摘している自転車乗者の周囲に対する注意の不十分と過度の速度並びに自転車、人力車(自動車)の直前横断、左折も右折も小



曲りする結果、出会頭の事故に繋がることは現代においても指摘されているものである。

表1 対象者別事故原因 (番号は事故例番号を示す)

	本人	相手		
	自転車	歩行者	自転車	人力車
一時不停止	③⑦			⑦
飛出し		① ②		
安全不確認	⑧	⑥	③	⑧
無理な追い越し	⑧		④	
速度の出しすぎ			③	
運転技術の未熟	⑤			

事故例④では狭い橋上で、複数の歩行者と1台の自転車が徐行しながら通行しているにも関わらず、この自転車を追い越そうとして自転車どうしの接触転倒事故が発生している。明治31年布達の警視庁令第20号第4条並びに34年布達の同第61号第3条で、「橋上で乗車しながら通行するときは徐行する」とされているが、これが守られなかったのである。現代でも道路交通法第63条の4の2において、歩道での徐行通行もしくは一時停止が守られていない例が多いことと共通する。

このように明治30年代の自転車事故発生原因が111年後の現代でも引き続けているということは、その根本的な事故防止対策の難しさを示しているともいえる。

参考文献

- 1) 自転車産業振興協会 「自転車の一世紀」 ラティス 1973年
- 2) 斎藤俊彦 「人力車」 クオリ 1979年
- 3) 道路交通問題研究会 「道路交通政策史概観記述編」 プロコムジャパン 2002年
- 4) 斎藤俊彦 「道路交通政策史概観(論述編)明治元年～昭和20年 前史」 プロコムジャパン 2002年
- 5) 谷田貝一男 「日本における自転車の交通安全対策の変遷」 自転車文化センター研究報告書第4号 2012年
- 6) 谷田貝一男 「戦前日本の自転車事故防止対策から学べること」 自転車文化センター研究報告書第6号 2014年
- 7) 「輪友 第22号」 輪友社 1903年
- 8) 「輪友 第23号」 輪友社 1903年
- 9) 「輪友 第25号」 輪友社 1903年

川崎市幸区 PTA 協議会による親子自転車交通安全教室について  
“The bicycle safety class which produced by Parent-Teacher Association council  
of Kawasaki-city Saiwai ward

村山吾郎 Murayama Goro

### 1. 自転車による交通事故の高額賠償事例：【神戸地方裁判所 2013 年 7 月 4 日判決】

小学生が乗った自転車にはねられて植物状態になったとして、被害女性(67 歳)の家族と保険会社が児童の母親(40 歳)に対し、合計約 1 億 600 万円の損害賠償を求めた訴訟の判決で、神戸地方裁判所の田中智子裁判官は 2013 年 7 月 4 日、児童の母親に合計約 9,500 万円を支払うよう命じた判決は、多くの人々に衝撃を与えた。

判決によると、事故は 2008 年 9 月、神戸市北区で発生。時速 20~30km で坂を下っていた小学 5 年生の男子児童(当時 11 歳)の自転車と、散歩中の原告女性が衝突。女性ははね飛ばされて頭を打ち、意識不明の重体となった。

田中裁判官は事故当時、男子児童がヘルメットを着用していなかったことなどから『(母親が)十分な指導や注意をしていたとはいえ、監督義務を果たしていなかったのは明らか』として保護者の責任を認めた。

交通事故に詳しい高山俊吉弁護士(東京弁護士会)は、『被害が重大だと自転車事故でも高額な支払いが求められるケースが増えている。自転車事故自体が増える中、裁判所も過失を厳しく捉える傾向にあり、判決は保護者の監督責任を厳しくみたのだろう』と話している。

※引用出典『神戸新聞 NEXT』(2013 年 7 月 5 日付)より、文末等、一部筆者加筆。

この大変痛ましい事故は、被害者の女性やご家族の苦しみはもちろん、はからずも加害者になってしまった児童とその保護者である母親にも、莫大な損害賠償責任や道義的責任という非常に重い苦しみをもたらしてしまった。

このような悲劇を繰り返さぬために、自転車による交通事故の被害者にも加害者にもならないためにも、事前の予防策としての交通安全教育と、いざという時に対処するための備えの両輪が大切である。

これまで当センターのレポートでは、自転車利用の負の側面である交通事故が 1 件でも減ることを願って、体験教育・道路環境の現状や改善の方向性・自転車の保険制度等について考察してきた。

本稿では、児童の保護者が積極的に自転車交通安全教育に関わっている事例の 1 つとして、川崎市幸区 PTA 協議会による親子自転車交通安全教室をご紹介します。

### 2. 保護者の提唱による親子自転車交通安全教室の開催事例

川崎市幸区は、神奈川県内における「自転車交通事故多発地域」(4 市 11 区 2 町)に指定されており、自転車による幸区内の平成 24 年全交通事故に占める自転車事故発生件数の割合は、県内ワースト 3 位である。平成 23 年中には 2 名、24 年中にも 1 名が自転車による交通事故で亡くなっている。

こうした幸区の状況を改善するべく、川崎市幸区 PTA 協議会では 5 年前から、神奈川県警察幸警察署・川崎市幸区交通安全対策協議会・川崎市幸区区役所危機管理担当から講師を招き、毎年 1 回 7 月に、区内の小学校の校庭で『親子自転車交通安全教室』を開催している。

子供達を自転車による交通事故から守るため、地域の保護者と小学校・行政・警察・自転車販売店がタッグを組んで行う良き実践の事例として、詳しくご紹介したい。

平成25年7月13日(土)

## 平成25年度 第5回 幸区PTA協議会 親子自転車交通安全教室

### 1、主催者挨拶

- ・ 幸区PTA協議会

### 2、紹介

- ・ 幸警察署 交通課 課長
- ・ 幸警察署 交通課 総務係長
- ・ 幸警察署 交通課 巡査長
- ・ 幸警察署 交通課 白バイ隊 巡査部長
- ・ 幸警察署スクールサポーター
- ・ 一般財団法人 日本自転車普及協会 事務局次長
- ・ 一般財団法人 日本自転車普及協会 自転車文化センター 運営課長
- ・ 神奈川県自転車商協同組合幸支部
- ・ 川崎市交通安全協会交通安全指導員
- ・ 幸区役所危機管理担当

### 3、自転車実技

- 内輪差実験
- 自転車基本コース
- 交差点見通し
- 車からの死角

### 4、講話

- ・ 幸区内の事故と自転車事故の割合と傾向 幸警察署 交通課課長
- ・ 事故防止対策 幸警察署 巡査長
- ・ 安全な自転車ライフと自転車交通ルール 自転車文化センター運営課長 村山 吾郎  
自転車普及協会事務局次長 大島 武巳

### 5、閉会

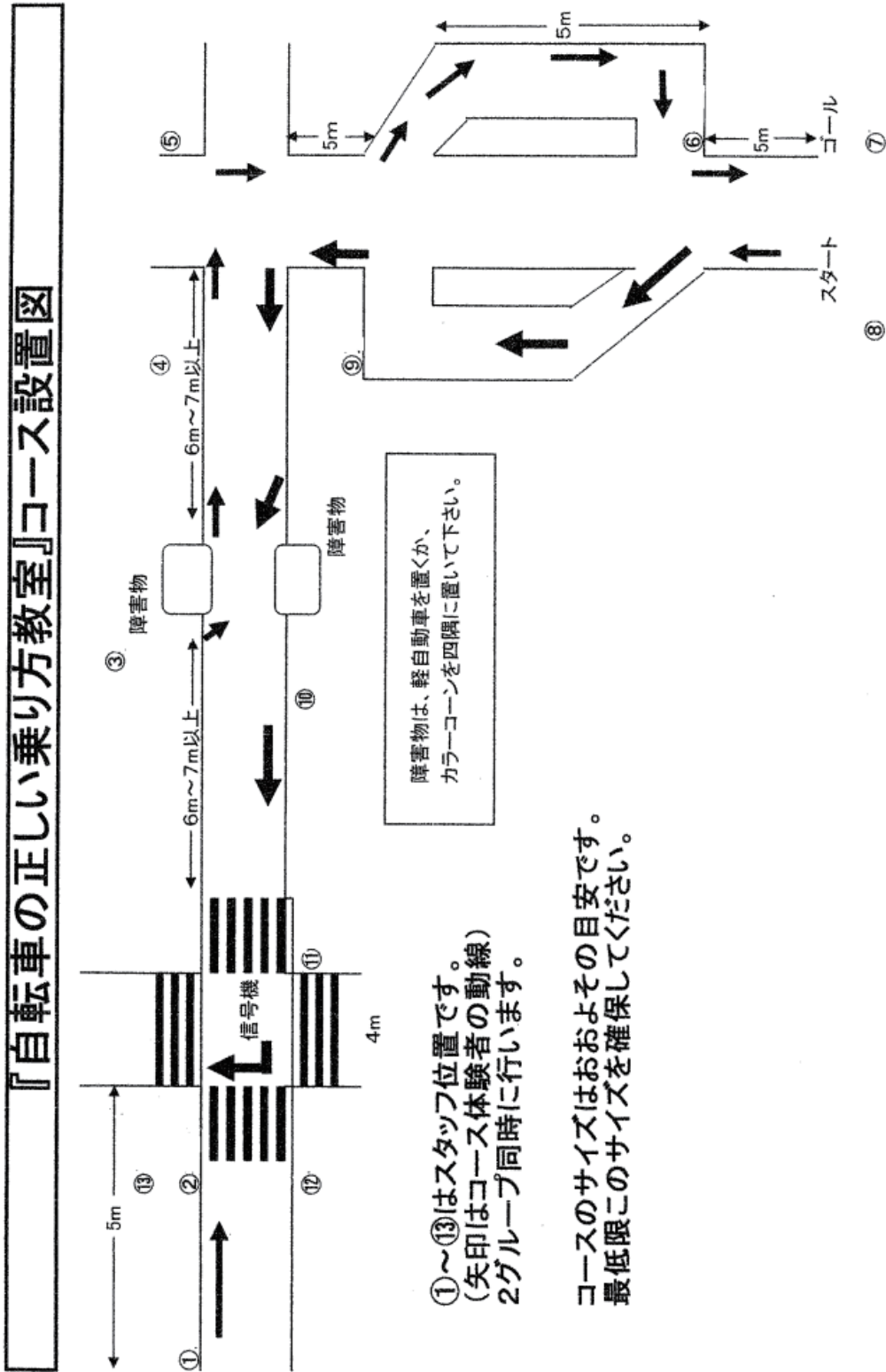
平成25年度幸区PTA協議会 第5回 親子交通安全教室 タイムスケジュール

	内容	備 考
7:00	区P役員集合	
	区P統括	
	幸区役所危機管理担当	
	幸警察署交通課	
7:30	総務委員会集合	
	成人委員会集合	
	全体準備総括	
	校庭・	ラインひき・カラーコーン
		ホワイトボード・見通し実験用椅子
		机・ハンドマイク・
	周辺誘導	
	体育館準備	スクリーン・プロジェクター・マイク
		(ワイヤレスマイク)パソコン
	来賓・講師接待	
9:00	白バイ到着・誘導	エンジン冷却
	自転車駐輪誘導	
9:20	周辺道路安全誘導	
9:30	トラック到着・誘導	死角体験車両2t車2台
	受付開始	
	白バイ体験乗車開始	
	自転車点検開始	
10:00	交通安全教室開始	
	司会	
	主催者代表挨拶	ピロティにて開始
10:05	自転車基本コース	
	自転車点検	
	交差点見通し実験	
	トラック死角体験	
	白バイ乗車体験補助	
11:05	内輪差実験	
11:10	自転車基本コース終了	トラック帰社
	体育館に移動・誘導	
11:20	講話	幸警察署 幸区内の事故状況
11:35	講話	村山吾郎 自転車のルールとマナー
12:15	閉会(閉会のことば)	体育館にて終了
12:20	周辺道路安全誘導	
12:30	自転車点検終了	
12:40	片付け	
13:00	反省会・昼食	

このたび平成25年7月13日(土)の教室開催を迎えるにあたり、同協議会・齋藤茂氏より、筆者が座学講習会講師の依頼を受け、当日40分間ほどお話しさせて頂いた次第である。

教室当日、筆者が朝 7 時 30 分に会場の川崎市立日吉小学校に到着した際、すでに 15 名近くの PTA の保護者の方々が集っておられ、校庭の実技コースの白線はほぼ引き終わっていた。実技講習の様子は、下記のコース図と写真でご覧頂きたい。

【実技コース図】 ※引用出典：川崎市幸区 PTA 協議会「第 5 回親子自転車交通安全教室」資料より





<写真①：日吉小学校校庭での実技講習準備。コースの各ポイントでの指導内容を PTA 保護者が確認。>



<写真②：実技講習準備風景>



<写真③：実技講習準備風景・スタート地点>



<写真④：実技講習準備風景・一時停止地点>



<写真⑤：実技講習準備・スタート地点で、児童に教える内容の確認>



<写真⑥：実技講習準備・見通しの悪い一時停止交差点で、児童に教える内容の確認>



<写真⑦：実技講習準備・見通しの悪い交差点で児童に教える内容の確認>

<写真⑧：神奈川県警察幸警察署・白バイ隊員の皆さんが到着。>







<写真⑨：教室開会の挨拶の後、実技講習に参加するために自分の自転車を取りに行く児童たち>



<写真⑩：神奈川県警幸警察署交通課の警察官より、左折する自動車の巻き込みの危険性について説明>



<写真⑪：警察官より、軽自動車とダミー人形を用い、左折時の内輪差で巻き込みの危険を実演>



<写真⑫：巻き込み実演見学後、児童たちは実技講習のため自転車に乗車。保護者はポイントに配置>



<写真⑬：実技講習スタート地点に並ぶ児童たち。自分のヘルメットが無い子には、貸出を行う。>



<写真⑭：スタート地点に並ぶ児童たち。ヘルメットの着用状態と自転車の状態を確認。>





<写真⑮：スタート地点。スクールガードリーダー(緑)と PTA 保護者(ピンク)から注意点を聞く児童>



<写真⑯：スタート地点。順番待ちの児童>



<写真⑰：見通しの悪い一時停止の交差点。PTA 保護者から停止線できちんと止まる指導を受ける>



<写真⑱：同じ一時停止の交差点。止まった後、少し前に乗り出し、右方向の安全確認を指導。>



<写真⑲：歩道の無い車道を走る際、路肩の障害物で前方が見えない場合の安全確認を指導。>



<写真⑳：歩道の無い車道で、路上駐車車をよける場合、必ず車の後ろで止まり後方と前方の安全確認>





<写真 21：交差点を通る際、信号の確認に加え、歩行者・左折・右折する車にも注意するよう指導>



<写真 22：交差点では対角線の相手の確認も含め、交互に通行。奥は歩道の無い道路。>



<写真 23：交差点では、正しい左側通行に加え、間違いである右側通行の危険についても指導>



<写真 24：停止線から発進する際、右後方の安全確認をすることを指導される児童たち>



<写真 25・26：実技講習の合間に、白バイ隊員の皆さんに記念撮影をさせてもらう児童と保護者>





<写真 27・28：神奈川県自転車商協同組合幸支部の皆さんが、実技講習の合間に無料自転車点検を行う。>

【チリリンカード】※引用出典：川崎市幸区 PTA 協議会「第 5 回親子自転車交通安全教室」資料より

## チリリンカード協賛店

「チリカ」は、特典が付いた講習受講済証です。一年間有効で、「チリカちゃんマーク」が表示されている協賛自転車店にチリカを持っていくと、転車安全整備士の点検が無料になります。TSマーク貼付、修理代や部品代が必要な場合は、実費がかかります。

### タバタサイクル

#### (有)中沢サイクル商会

☆ 山田モータース

☆ (有)齊木自転車店

☆ (有)山崎サイクル

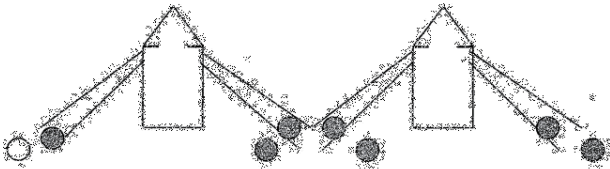
☆ サトウサイクル



☆印は、本日点検にお越しにいたっている自転車店です。

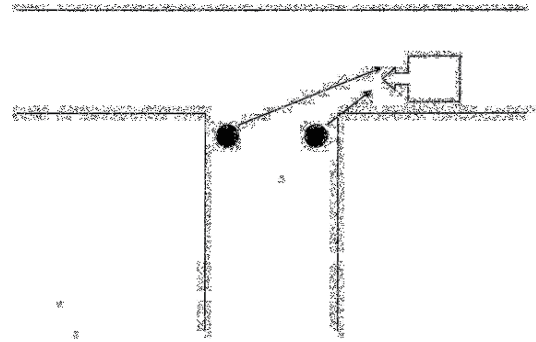
**死角実験**

● 死角部分に保護者を置いておく。  
 ● 車両の死角に赤いテープを貼る。  
 ● 運転席に保護者を、自転車が無さげに道路を渡る。



**見通し実験**

● 川崎町見通し実験の進行を確認することになり、左側左側走行しなくてはならない。保護者も。



<写真 29：死角実験のトラック。児童・保護者が実際に運転席に乗り、赤いセーフティーコーンが死角になることを体験。※見通し実験は、実技講習コース内で実施。>



<写真 30：同小学校体育館にて、幸警察署交通課警察官と、筆者による座学講習を実施。炎天下の実技講習後にも関わらず、熱心に聴いて下さった。>

**3. 結びとして**

本教室をお手伝いして、子供たちを守るため、保護者を中心として地域の大人がこれだけ熱心かつ大規模に協力して自転車交通安全教室を実施しておられることに、心より敬意を表したい。国内各地域で住民の皆さんのご協力を得てこうした教室が開催されることにより、冒頭に紹介したような痛ましい事故が無くなることを、切に願っている。 以 上



“自転車文化センターにおける自転車交通安全教育普及活動について”

“The bicycle safety education in Bicycle Culture Center”

村山吾郎 Murayama Goro

## 1. 自転車文化センターの自転車交通安全教育活動の紹介

当センターへの講習会・教室開催依頼が増えている。本年度実績をご紹介したい。

○<内部イベント・展示>※科学技術館内 自転車文化センターにおいて開催

### 1. 「自転車の科学教室」開催：

テーマ「ギヤの大きさとペダルをこぐ力の関係を調べてみよう！」

「自転車のライトはなぜ電源がないのに明るく光るのか調べてみよう！」など。

同教室内で、併せて交通ルールについても注意喚起。

開催日：4月21日・5月19日・6月16日・7月21日・9月22日・

10月13日・11月24日・12月22日（各日1日2回・20分開催）

合計参加者214名

／講師：谷田貝一男学芸員を中心に、当センタースタッフがアシスタント



### 2. 「自転車サマースクール」(講師：谷田貝、村山、赤澤、松島、岸本)

日時 平成25年8月14日(水)、15日(木) 各日2回(10:30～、14:00～) 全4回

場所 北ノ丸サイクル、自転車広場

内容 夏休み期間に「自転車乗り方教室」「親子で学ぼう 自転車のルール」「自転車を分解してみよう」をテーマに親子参加型の安全教室・講習会を実施した。

また、「戦前の日本の自転車事故防止対策から学べること」をテーマに講演を行った。

参加者数 37名(全4回計)



### 3.「安心安全な自転車利用」展(館内テーマ特別展示)

日 時 平成 25 年 7 月 20 日～9 月 29 日

場 所 科学技術館内 自転車文化センター情報室

内 容 自転車の交通安全・ルールを啓発するために、自転車で街中を走行している風景写真と解説のパネル展示を行い、危険な走行と安全で正しい走行方法を判り易く紹介した。

入場者数 3,975 名



#### ○＜外部講演・講習会講師派遣＞ ※各主催者の会場等において実施

##### (1)「自転車安全運転講習会」 (講師：谷田貝、村山)

日 時 平成 25 年 6 月 17 日(月) 13:15～13:55

場 所 北区立赤羽会館

内 容 (公社)北区シルバー人材センター会員を対象とした講習会において、講演を行った

参加者数 250 名

##### (2)「親子自転車交通安全教室」(講師：村山)

日 時 平成 25 年 7 月 13 日(金) 11:35～12:15

場 所 川崎市立日吉小学校

内 容 川崎市幸区 PTA 協議会主催の「親子自転車交通安全教室」において、日吉小学校の生徒・保護者を対象とした「自転車のルールとマナーについて」をテーマに講話を行った。

参加者数 180 名





- (3)「高等部1年セーフティ教室」(講師：谷田貝、村山、赤澤、岸本)  
 日時 平成25年7月16日(火) 10:15~12:00  
 場所 東京都立練馬特別支援学校  
 内容 東京都立練馬特別支援学校高等部1年生の生徒を対象に「自転車乗用時と歩行者のマナーやルールをテーマに注意点の指導、実演練習を行った」  
 参加者数 56名(歩行者グループ39名・自転車グループ17名)
- (4)「自転車のシミュレーターを使った自転車安全講習会」(講師：谷田貝、村山、赤澤、松島、岸本)  
 日時 平成25年9月19日(木) 13:30~16:00  
 平成25年9月20日(金) 9:30~12:00  
 場所 東京しごとセンター  
 内容 公益財団法人東京しごと財団主催によるシルバー人材センター安全管理委員会委員を対象とした「安全な自転車の乗り方についての講義および自転車シミュレーターを使用した体験学習を行った。」  
 参加者数 41名(9月19日:22名 / 9月20日:19名)



→参考資料「本田技研工業 HP」より製品紹介 <http://www.honda.co.jp/simulator/bicycle/>

- (5)「平成25年度清掃業務従業員安全大会」(講師：谷田貝)  
 日時 平成25年9月24日(火) 14:10~15:00  
 場所 ヴァルシオーネ若潮  
 内容 日本総合住生活株式会社主催により従業員を対象として、自転車交通安全講習を行った。  
 参加者数 180名
- (6)「自転車のシミュレーターを使った自転車安全講習会」(講師：谷田貝、村山、赤澤、松島、岸本)  
 日時 平成25年10月22日(火) 13:30~16:00  
 平成25年10月23日(水) 13:30~16:00  
 場所 東京しごとセンター  
 内容 公益財団法人東京しごと財団主催によるシルバー人材センター安全管理委員会委員を対象とした、「安全な自転車の乗り方についての講義および自転車シミュレーターを使用した体験学習を行った。」  
 参加者数 42名(10月22日:20名 / 10月23日:22名)

- (8)「中野区鷺宮区民活動センター・区民セミナー」(講師：谷田貝)  
 日 時 平成 25 年 12 月 2 日(月) 13:30~15:30  
 場 所 中野区鷺宮区民活動センター  
 内 容 鷺宮区民センター主催により区民を対象として、地元の道路環境を踏まえた自転車交通安全講習を行った。  
 参加者数 25名
- (9)「自転車のシミュレーターを使った自転車安全講習会」(講師：谷田貝、村山、赤澤、松島、岸本)  
 日 時 平成 26 年 2 月 13 日(木) 9:30~12:00 / 13:30~16:00  
 場 所 東京しごとセンター  
 内 容 公益財団法人東京しごと財団主催によるシルバー人材センター安全管理委員会委員を対象とした、安全な自転車の乗り方についての講義および自転車シミュレーターを使用した体験学習を行う。  
 参加者数 28名
- (10)「中野区鷺宮児童館・区民セミナー」(講師：谷田貝)  
 日 時 平成 26 年 2 月 21 日(金) 9:30~12:00  
 場 所 中野区鷺宮区民活動センター  
 内 容 鷺宮児童館主催により、中野区第 10 中学校区の保護者等を対象に、自転車交通安全講習を行う。  
 参加者数 30名
- (11)「高齢者のためのシミュレーターを使った自転車安全講習会」(講師：谷田貝、村山、岸本)  
 日 時 平成 26 年 2 月 26 日(水) 9:30~12:00 / 13:30~16:00  
 場 所 公益社団法人 葛飾区シルバー人材センター  
 内 容 同センター主催によるシルバー人材センター会員を対象とした、安全な自転車の乗り方についての講義および自転車シミュレーターを使用した体験学習を行う。  
 参加者数 32名

## 〇<マスコミ取材等>

### ▼取材対応▼

自転車交通安全・事故の予防方法等について、テレビ・新聞・雑誌・ラジオ各社の取材対応を行った。※谷田貝学芸員による、本テーマの代表的な事例は、下記の7件。

- ①公明新聞 特集記事『「安心ライフ」 知っておきたい 自転車のルールとマナー』連載  
(平成 25 年 6 月 13 日~10 月 31 日・750 字×全 10 回)
- ②月刊誌『BAN』特集記事・原稿執筆：「自転車事故対策一歩行者と車との共存」  
(平成 25 年 10 月号掲載/約 6,000 字執筆)
- ③月刊誌『自治体法務研究』特集記事・原稿執筆：「自転車による交通事故と道路等の環境整備」  
(平成 25 年冬号掲載/約 7,000 字執筆)
- ④NHK『あさいち』取材撮影「知っていますか？自転車の新ルールについて」  
(平成 25 年 12 月 3 日放映)
- ⑤読売新聞 特集記事「子どもの自転車事故減らせ」  
(平成 25 年 12 月 6 日取材記事掲載)
- ⑥週刊『女性』特集記事「改正道路交通法で そのママチャリ運転、捕まりますよ！」  
(平成 26 年 1 月 1 日号に取材記事掲載)
- ⑦NHK『あさいち』取材撮影「高齢者自転車事故に注意！」  
(平成 26 年 1 月 16 日放映)

## 2. 結びとして

昭和56年(1982年)5月1日、港区赤坂「自転車会館」3号館で開館。その後、平成14年(2002年)10年に千代田区北の丸公園「科学技術館」内に移転、皆様にご愛顧いただいていた。

このたび平成26年(2014年)4月2日より、品川区上大崎「自転車総合ビル」1階においてリニューアルオープン予定である。これからも皆様のご愛顧をお願い申し上げます。

### 「自転車文化センター」移転・リニューアルオープンのお知らせ 2014年4月2日(水) 新「自転車文化センター」オープン!!

自転車文化センターは、平成26年(2014年)4月2日(水)より、「自転車総合ビル」(目黒駅徒歩3分)にて、リニューアルオープンいたします。新しい地で、より一層皆さまに自転車に関する情報等を提供出来るよう、スタッフ一同努力してまいりますので、今後とも一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。



自転車文化センター  
BICYCLE CULTURE CENTER

TEL 03-4334-7953  
FAX 03-4334-7958  
Email [bccask@jifu.jp](mailto:bccask@jifu.jp)

〒141-0021 東京都品川区上大崎3-3-1  
自転車総合ビル1F



### ◇◆◇科学技術館2Fの施設変更について◇◆◇

移転に伴い、科学技術館2Fにおける自転車文化センター施設3室は、下記のとおり変更いたします。これまでのご利用に感謝申し上げますとともに、今後とも当センターをどうぞよろしくお願い申し上げます。

#### ●自転車文化センター情報室●

H26年4月2日(水)午後より、自転車総合ビルでリニューアルオープンします。

◎お問い合わせは、下記宛にお願いいたします。

<電話> 03-4334-7953 <Eメール> [bccask@jifu.jp](mailto:bccask@jifu.jp)



#### ●北ノ丸サイクル●

H26年4月6日(日)閉室



#### ●自転車広場●

引き続き「自転車の歴史」  
「自転車の技術の変遷」の  
常設展示を行います。



以上



## 1. 「スポーツ祭東京 2013」自転車競技会(ロード・レース)

平成 25 年 9 月 28 日(土)～10 月 14 日(月・祝)までの 17 日間、東日本大震災復興支援「スポーツ祭東京 2013」第 68 回国民体育大会・第 13 回全国障害者スポーツ大会が開催された。

筆者は 9 月 29 日(日)に八王子市・あきる野市・檜原村・奥多摩町特設ロード・レースコースで開催された、自転車競技ロード・レース(少年男子・成年男子)で、競技役員の一員として周回コース部分の交差点立哨員を務めさせてもらった。

筆者が担当したポイントは、JR 五日市線・武蔵増戸駅からほど近い、都道 7 号線・山田交差点である(※別紙『「スポーツ祭東京 2013 東日本大震災復興支援 第 68 回国民体育大会 自転車競技会 交通規制チラシ』上の⑧右端)。

⑧の区間は本大会コース中に設けられた周回区間で、山田交差点と武蔵五日市駅前の間を 5 周してから、都道 33 号線(奥多摩周遊道路)の最高地点・標高 1,140m の風張峠を越えて、ゴールの奥多摩湖を目指すというかなりきついコースである。筆者も学生時代、サイクリングクラブの月例ランで走ったが、とてもしんどかったことが記憶に残っている。

同ポイントには、警視庁五日市警察署の警察官・専門警備員・地元自治体・町内会の方々そして筆者を含め 4 名の競技役員が執務。選手団が通過する約 1 時間半前から徐々に観客の方々が集まり始め、「どのポイントが見やすいですか?」「どの選手が強いですか?」といった質問を多くの方からいただき、筆者を始め 4 名の競技役員や地元自治体役員の方からお答えした。

昨年 9 月 7 日の国際オリンピック委員会総会で、2020 年夏季オリンピック開催地が東京に正式決定した直後の大会であったため、コース沿道ではとても大勢の方々が、選手に温かい声援を送って下さっており、執務する筆者達も関係者冥利につきる思いであった。

## 2. 東日本大震災から 3 年

東日本大震災から 3 年、平成 26 年 3 月 11 日。

今朝の朝日新聞朝刊・1 面記事によれば、警察庁によると震災によって亡くなった方は 1 万 5884 人・行方不明 2633 人・震災後の避難生活による体調悪化や自殺などによる「震災関連死」の方が 3 県で 2973 人。今もなお 26 万人もの方々が避難生活を送っておられるという報道を読み、6 歳の息子と 7 ヶ月の娘の 2 児を持つ筆者は、ただ深く頭を垂れるばかりである。

もとより浅学菲才で非力な筆者だが、今を生かされている者として、自転車とスポーツと社会教育に関わる仕事を通じ、これからの日本社会や次世代を羽ばたく子供たちの礎となれるよう、今日あらためて心に刻みたいと思う。

下記に「スポーツ祭東京 2013」自転車競技会プログラム等からの資料を引用して、本稿の結びとしたい。



東京に 多摩に 島々に 羽ばたけアスリート

# スポーツ祭東京2013



東日本大震災復興支援 第68回国民体育大会  
とどけよう スポーツの力を東北へ!




## 自転車競技会



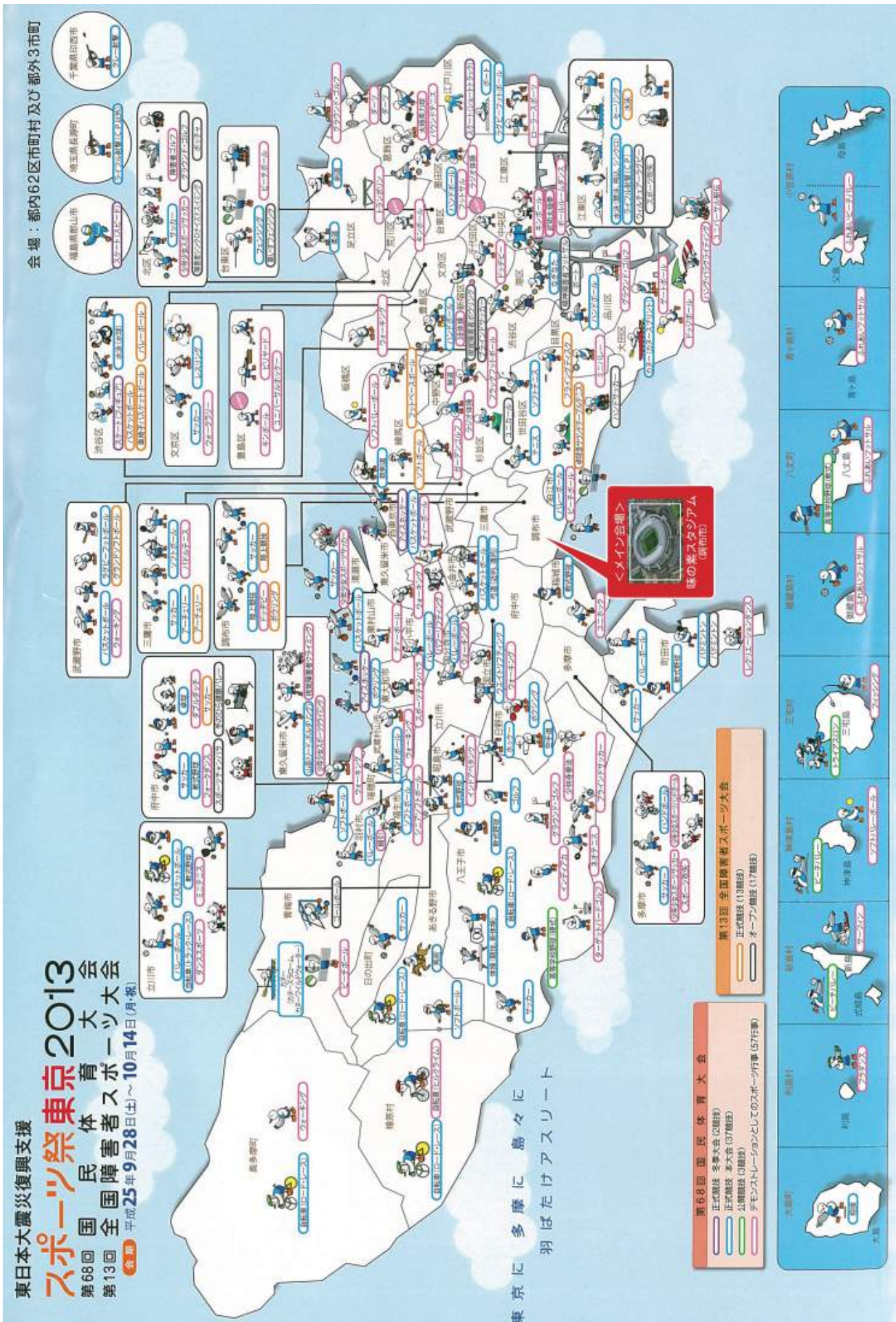
【期 日】 平成25年9月29日(日)～10月3日(木)

【競技会場】 ●八王子市→あきる野市→檜原村→奥多摩町とした特設ロード・レースコース  
(スタート) (ゴール)  
●立川競輪場 (トラック・レース)

【主催】 公益財団法人日本体育協会   
文部科学省  
東京都  
公益財団法人日本自転車競技連盟  
八王子市・あきる野市・檜原村・奥多摩町・立川市









# 交通規制のお知らせ

第68回国民体育大会自転車競技(ロード・レース)

9月29日(日)

規制時間 8時から12時まで

※奥多摩川沿道/三軒橋交差点～指原親民の森は  
28日(土)・29日(日)とも異日通行止



スポーツ祭東京2013八王子市実行委員会  
 東京都国民体育大会(スポーツ祭東京2013)あきる野市実行委員会  
 スポーツ祭東京2013指原村実行委員会  
 スポーツ祭東京2013奥多摩町実行委員会

公益財団法人 日本アンチ・ドーピング機構



## ■JADAってなに？

公益財団法人日本アンチ・ドーピング機構 (JADA) は、  
スポーツの価値を守るためアンチ・ドーピングに関する教育・  
啓発活動を推進し、ドーピング検査等を実施する機関です。

## ■アンチ・ドーピングってなに？

アンチ・ドーピングとは、競技力を高めるために禁止され  
た薬物や方法を使用せず、公正で公平なスポーツに参加  
するというアスリートの権利を守り、人間の可能性を極限  
まで追求するスポーツの価値を守る活動です。

スポーツを通して人や社会の発展を目的とし、全ての人々  
が関わり、促進していくべき活動でもあります。

室伏 広治さん  
(陸上・ハンマー投げ)

田辺 陽子さん  
(柔道)

**JADA  
アスリート委員**

アスリートを代表して、  
アンチ・ドーピング活動を  
推進中!!



# アスリートの ドーピング 防止



## JADAアスリートサイト

アスリートにとって必要な情報が入手できます!



### Real Winner

アスリートの「良き助言者」役となって、  
アンチ・ドーピングに  
関する9つの  
ストーリーを  
体験できる、  
Eラーニング・  
プログラム  
です。



<http://www.realchampion.jp/start/e-learning>

### 教育教材

アンチ・ドーピングを通して考える  
～スポーツのフェアとは何か～

私たちが守りたい大  
切なスポーツの価  
値、努力するからこ  
そ得られる本当の勝  
利について、フェア  
の観点を通して学び  
ます。



## アンチ・ドーピングガイドブック

アンチ・ドーピングガイドブックWEB版、およ  
びAndroid、iPhoneアプリには、ガイドブック  
全ての内容が掲載されています。マンガやクイ  
ズ形式を用いてアンチ・ドーピングをより詳し  
く、分かりやすく学べます。

### WEB版

<http://www.realchampion.jp/start/comic>



### Android版

<https://play.google.com/store/apps/details?id=org.playtruejapan.antidoping>

### iPhone版

<https://itunes.apple.com/jp/app/play-true/id649670270>



<http://www.playtruejapan.org/>

JADA

検索

PLAY TRUE

真のチャンピオンのために、JADA  
公益財団法人 日本アンチ・ドーピング機構  
文部科学省委託事業



「スポーツ界における暴力行為根絶に向けたスローガン」  
ゼロ  
～ 暴力 0 心でつなぐスポーツの絆 ～

スポーツ界における暴力行為根絶宣言

【はじめに】

本宣言は、スポーツ界における暴力行為が大きな社会問題となっている今日、スポーツの意義や価値を再確認するとともに、我が国におけるスポーツ界から暴力行為を根絶するという強固な意志を表明するものである。

スポーツは私たち人類が生み出した貴重な文化である。それは自発的な運動の楽しみを基調とし、障がいの有無や年齢、男女の違いを超えて、人々が運動の喜びを分かち合い、感動を共有し、絆を深めることを可能にする。さらに、次代を担う青少年の生きる力を育むとともに、他者への思いやりや協同精神、公正さや規律を尊ぶ人格を形成する。

殴る、蹴る、突き飛ばすなどの身体的制裁、言葉や態度による人格の否定、脅迫、威圧、いじめや嫌がらせ、さらに、セクシュアルハラスメントなど、これらの暴力行為は、スポーツの価値を否定し、私たちのスポーツそのものを危機にさらす。フェアプレーの精神やヒューマニティーの尊重を根幹とするスポーツの価値とそれらを否定する暴力とは、互いに相いれないものである。暴力行為はたとえどのような理由であれ、それ自体許されないものであり、スポーツのあらゆる場から根絶されなければならない。

しかしながら、極めて残念なことではあるが、我が国のスポーツ界においては、暴力行為が根絶されているとは言いがたい現実がある。女子柔道界における指導者による選手への暴力行為が顕在化し、また、学校における運動部活動の場でも、指導者によって暴力行為を受けた高校生が自ら命を絶つという痛ましい事件が起こった。勝利を追求し過ぎる余り、暴力行為を厳しい指導として正当化するような誤った考えは、自発的かつ主体的な営みであるスポーツとその価値に相反するものである。

今こそ、スポーツ界は、スポーツの本質的な意義や価値に立ち返り、スポーツの品位とスポーツ界への信頼を回復するため、ここに、あらゆる暴力行為の根絶に向けた決意を表明する。

【宣言】

現代社会において、スポーツは「する」、「みる」、「支える」などの観点から、多くの人々に親しまれている。さらに 21 世紀のスポーツは、一層重要な使命を担っている。それは、人と人との絆を培うスポーツが、人種や思想、信条などの異なる人々が暮らす地域において、公正で豊かな生活の創造に貢献することである。また、身体活動の経験を通して共感の能力を育み、環境や他者への理解を深める機会を提供するスポーツは、環境と共生の時代を生きる現代社会において、私たちのライフスタイルの創造に大きく貢献することができる。さらに、フェアプレーの精神やヒューマニティーの尊重を根幹とするスポーツは、何よりも平和と友好に満ちた世界を築くことに強い力を発揮することができる。

しかしながら、我が国のスポーツ界においては、スポーツの価値を著しく冒瀆し、スポーツの使命を破壊する暴力行為が顕在化している現実がある。暴力行為がスポーツを行う者の人権を侵害し、スポーツ愛好者を減少させ、さらにはスポーツの透明性、公正さや公平をむしろむしばむことは自明である。スポーツにおける暴力行為は、人間の尊厳を否定し、指導者とスポーツを行う者、スポーツを行う者相互の信頼関係を根こそぎ崩壊させ、スポーツそのものの存立を否定する、誠に恥ずべき行為である。

私たちの愛するスポーツを守り、これからのスポーツのあるべき姿を構築していくためには、スポーツ界における暴力行為を根絶しなければならない。指導者、スポーツを行う者、スポーツ団体及び組織は、スポーツの価値を守り、21 世紀のスポーツの使命を果たすために、暴力行為根絶に対する大きな責務を負っている。このことに鑑み、スポーツ界における暴力行為根絶を以下のように宣言する。

一、指導者

- 指導者は、スポーツが人間にとって貴重な文化であることを認識するとともに、暴力行為がスポーツの価値と相反し、人権の侵害であり、全ての人々の基本的権利であるスポーツを行う機会自体を奪うことを自覚する。
- 指導者は、暴力行為による強制と服従では、優れた競技者や強いチームの育成が図れないことを認識し、暴力行為が指導における必要悪という誤った考えを捨て去る。
- 指導者は、スポーツを行う者のニーズや資質を考慮し、スポーツを行う者自らが考え、判断することのできる能力の育成に努力し、信頼関係の下、常にスポーツを行う者とのコミュニケーションを図ることに努める。
- 指導者は、スポーツを行う者の競技力向上のみならず、全人的な発育・発達を支え、21 世紀におけるスポーツの使命を担う、フェアプレーの精神を備えたスポーツパーソン育成に努める。

二、スポーツを行う者

- スポーツを行う者、とりわけアスリートは、スポーツの価値を自覚し、それを尊重し、表現することによって、人々に喜びや夢、感動を届ける自立的な存在であり、自らがスポーツという世界共通の人類の文化を体現する者であることを自覚する。
- スポーツを行う者は、いかなる暴力行為も行わず、また黙認せず、自己の尊厳を相手の尊重に委ねるフェアプレーの精

神でスポーツ活動の場から暴力行為の根絶に努める。

### 三. スポーツ団体及び組織

- スポーツ団体及び組織は、スポーツの文化的価値や使命を認識し、スポーツを行う者の権利・利益の保護、さらには、心身の健全育成及び安全の確保に配慮しつつ、スポーツの推進に主体的に取り組む責務がある。そのため、スポーツにおける暴力行為が、スポーツを行う者の権利・利益の侵害であることを自覚する。
- スポーツ団体及び組織は、運営の透明性を確保し、ガバナンス強化に取り組むことによって暴力行為の根絶に努める。そのため、スポーツ団体や組織における暴力行為の実態把握や原因分析を行い、組織運営の在り方や暴力行為を根絶するためのガイドライン及び教育プログラム等の策定、相談窓口の設置などの体制を整備する。

スポーツは、青少年の教育、人々の心身の健康の保持増進や生きがいの創出、さらには地域の交流の促進など、人々が健康で文化的な生活を営む上で不可欠のものとなっている。また、オリンピック・パラリンピックに代表される世界的な競技大会の隆盛は、スポーツを通じた国際平和や人々の交流の可能性を示している。さらに、オリンピック憲章では、スポーツを行うことは人権の一つであり、フェアプレーの精神に基づく相互理解を通して、いかなる暴力も認めないことが宣言されている。

しかしながら、我が国では、これまでスポーツ活動の場において、暴力行為が存在していた。時と場合によっては、暴力行為が暗黙裏に容認される傾向が存在していたことも否定できない。これまでのスポーツ指導で、ともすれば厳しい指導の下暴力行為が行われていたという事実を真摯に受け止め、指導者はスポーツを行う者の主体的な活動を後押しする重要性を認識し、提示したトレーニング方法が、どのような目的を持ち、どのような効果をもたらすのかについて十分に説明し、スポーツを行う者が自主的にスポーツに取り組めるよう努めなければならない。

したがって、本宣言を通して、我が国の指導者、スポーツを行う者、スポーツ団体及び組織が一体となって、改めて、暴力行為根絶に向けて取り組む必要がある。

スポーツの未来を担うのは、現代を生きる私たちである。こうした自覚の下にスポーツに携わる者は、スポーツの持つ価値を著しく侵害する暴力行為を根絶し、世界共通の人類の文化であるスポーツの伝道者となることが求められる。

### 【おわりに】

これまで、我が国のスポーツ界において、暴力行為を根絶しようとする取組が行われなかったわけではない。しかし、それらの取組が十分であったとは言い難い。本宣言は、これまでの強い反省に立ち、我が国のスポーツ界が抱えてきた暴力行為の事実を直視し、強固な意志を持って、いかなる暴力行為とも決別する決意を示すものである。

本宣言は、これまで、あらゆるスポーツ活動の場において、暴力行為からスポーツを行う者を守り、スポーツ界の充実・発展に尽力してきた全てのスポーツ関係者に心より敬意を表するとともに、それらのスポーツ関係者と共に、スポーツを愛し、豊かに育んでいこうとするスポーツへの熱い思いを受け継ぐものである。そして、スポーツを愛する多くの人々とともに、日本体育協会、日本オリンピック委員会、日本障害者スポーツ協会、全国高等学校体育連盟、日本中学校体育連盟は、暴力行為の根絶が、スポーツを愛し、その価値を享受する者が担うべき重要な責務であることを認識し、スポーツ界におけるあらゆる暴力行為の根絶に取り組むことをここに宣言した。

この決意を実現するためには、本宣言をスポーツに関係する諸団体及び組織はもとより、広くスポーツ愛好者に周知するとともに、スポーツ諸団体及び組織は、暴力行為根絶の達成に向けた具体的な計画を早期に策定し、継続的な実行に努めなければならない。

また、今後、国際オリンピック委員会をはじめ世界の関係諸団体及び組織とも連携協力し、グローバルな広がりを見せつつ、スポーツ界における暴力行為根絶の達成に努めることが求められる。

さらに、こうした努力が継続され、結実されるためには、我が国の政府及び公的諸機関等が、これまでの取組の上に、本宣言の喫緊性、重要性を理解し、スポーツ界における暴力行為根絶に向けて、一層積極的に協力、支援することが望まれる。

最後に、スポーツ活動の場で起きた数々の痛ましい事件を今一度想起するとともに、スポーツ界における暴力行為を許さない強固な意志を示し、あらゆる暴力行為の根絶を通して、スポーツをあまねく人々に共有される文化として発展させていくことをここに誓う。

平成 25 年 4 月 25 日

公益財団法人日本体育協会  
公益財団法人日本オリンピック委員会  
公益財団法人日本障害者スポーツ協会  
公益財団法人全国高等学校体育連盟  
公益財団法人日本中学校体育連盟

【参考文献】

- 『「スポーツ祭東京 2013 東日本大震災復興支援 第 68 回国民体育大会 自転車競技会 プログラム』

発行：(公財)日本体育協会

文部科学省

東京都

(公財)日本自転車競技連盟

八王子市・あきる野市・檜原村・奥多摩町・立川市

- 『スポーツビジネス 最強の教科書』 平田竹男(早稲田大学大学院スポーツ科学研究科教授)著  
東洋経済新報社刊／2012年10月9日発行

- 『心の野球 超効率的努力のススメ』 桑田真澄著  
幻冬舎刊／2010年6月9日発行

以 上



前橋市における高齢者・障害者用自転車「ふれあい自転車展示試乗会」の開催  
“The bicycle exhibition for elder person and handy capped person at Maebashi-city.”  
村山吾郎 Murayama Goro

### 1. 高齢者・障害者用自転車との出逢い

去る平成25年11月23日(土)・24日(日)の2日間、群馬県前橋市内のショッピングモール『けやきウォーク前橋』2F「けやきホール」において、地元関係各位ならびに出展社各位のご協力を得て、「ふれあい自転車展示試乗会」(高齢者・障害者用自転車)を開催することができた。開催に至る経緯と合わせて、展示試乗会の模様と来場者の声をご紹介したい。

当センターでは、過去20年以上に渡って『ハンドメイドバイシクル』(乗り手の体格・用途に合わせてオーダーメイドで自転車を創る高い技術を持った専門メーカー)展を開催し、自転車競技選手やサイクルスポーツ・サイクリング愛好家から好評を得ている。

日本の自転車ビルダーの高い技術と自転車に対する深い造詣を紹介し、匠の技を自転車愛好家のみならず広く一般の人々に周知すると共に、乗り手の体格・目的に応じた自転車に乗って自転車スポーツを楽しむことの素晴らしさを広めてきた。

ここ4~5年の開催では、高齢者・障害者用自転車の出展も少しずつ増えてきている。

そのような折、一昨年平成24年1月に開催された同展を、群馬県前橋市にある特別支援学校 若葉高等学園の関係者が見学に来られ、「ぜひとも高齢者・障害者用自転車を、前橋で生徒や関係者に見てもらえないだろうか?」との相談を頂いた。

その後、(公財)JKA 補助事業部、地元・若葉高等学園および障害者自立支援プロデュース会議や『けやきウォーク前橋』関係者、障害者・高齢者用自転車メーカー各社との相談とお願いを重ねた結果、皆様のご協力とご尽力の元、「第3回ふれ愛(あい)販売会」との同時開催で、本展示試乗会を開催することができた次第である。

#### <実施概要>

- |             |  |
|-------------|--|
| 1. 名称       | 高齢者・障害者向け自転車展示試乗会 「ふれあい自転車展示試乗会」   |
| 2. 主催       | 一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター  |
| 3. 開催日時     | 平成25年11月23日(土祝)~24日(日) 10:00~17:00   |
| 4. 会場       | けやきホール (けやきウォーク前橋2F 群馬県前橋市文京町2-1-1)  |
| 5. 目的       | 高齢者、身障者が安心して利用できる自転車を紹介し、日常に自転車を取り入れることで体力、運動機能の維持・苦情、行動範囲の拡大を図り、充実した社会生活を送るための支援活動を行う。併せて、特別仕様の自転車を多くの市民にPRし、自転車の役割向上と環境整備充実の広報活動を行う。 |
| 6. 出展台数     | 14台 (12種)  |
| 7. 出展社数     | 6社 (マックス(株) (株)紀洋産業 (株)TESS (株)マツダ自転車工場<br>堀田製作所 (有)オートクラフト・IZU)   |
| 8. 来場者数     | 335名 【11/23(土)151名 ・11/24(日祝)184名】   |
| 9. アンケート回答数 | 73件 【11/23(土)20件 ・11/24(日祝)53件】  |

# 第3回 地域ふれ愛(あい)販売会

**開催期日** 11月22日(金)～24日(日)  
**時間** 10時00分から17時00分まで  
**会場** けやきウォーク前橋  
1F けやきコート

手作りお菓子、インテリア小物、花、野菜、うどん 他  
県内の障害者関係団体が集まり、心のこもった品を販売します。

障害者・高齢者向けの便利な自転車も多数出展あり。

美しい音楽も…

お誘い合わせのうえ、ぜひおいでください！！



- 主催：(学法)大出学園
- 協賛：特別支援学校 若葉高等学園、NPO 法人はーとわーく、不思議なお店
- 参加団体：(社福)三愛荘、(社福)前橋あそか会、(社福)三山黎明会、(社福)明清会、(社福)前橋市社会福祉協議会、(社福)萌希の丘、(社福)ゆずりは会、(社福)つどい福祉会 藤岡市障害者地域活動センターさくらの家、NPO 法人ほれほれ、不思議なお店、(学法)大出学園 特支 若葉高等学園
- 後援：前橋市長、群馬県障害政策課、けやきウォーク前橋、身体障害者福祉団体連合会、上毛新聞社、毎日新聞社、

## 同時開催：「ふれあい自転車展示試乗会」

- ・日時：11月23日(土)・24日(日)10時～17時
- ・会場：けやきウォーク前橋 2F けやきホール
- ・内容：障害者・高齢者の方々が乗りやすい工夫をこらした自転車の展示・試乗をして頂けます。
- ・主催：(一財)日本自転車普及協会 自転車文化センター
- ・出展社：(有)オートクラフト・IZU、(株)TESS、堀田製作所、マックス(株)、(株)マツダ自転車工場 ※50音順



本展示試乗会は、競輪の補助を受けて実施いたします



本間貴士さん演奏



♥ふれあい自転車展示試乗会 inけやきホール 2013.11.23-24 出展車のご案内♥

<p>マックス(株)</p>	<p>クークル S (12インチ)    クークル M (14インチ)</p> 	<p>「乗りたくても乗れなかった」方でも「乗れる」自転車です。4つのタイヤで自立し倒れ難いのでお買い物帰りに重たい荷物を積んでも運転に心配がありません。高齢になってバランス感覚に不安を感じてきた方でも安心して外出できます。ぜひ安定性をご体感ください。</p> <p>S ¥97,750-(税込) / M ¥99,750-(税込)</p>
<p>(株)紀洋産業</p>	<p>SVC-3 椅子型自転車</p> 	<p>漕ぐことは出来るけれど、一般の自転車は少し怖い。そんな方のために椅子と自転車を合体させてみました。ゆったり座ったまま自転車が漕げ、疲れたときにはそのまま休むことが出来ます。現在試作中のため、デザインが変わる可能性があります。</p> <p>¥128,000-(予定価格)</p>
<p>(株)紀洋産業</p>	<p>車椅子移動補助具 風よ・・・</p> 	<p>介助者の負担を軽く、今までよりも少し速いスピードで・少し遠い所まで行くことができます。簡単に取り外すことが出来るので、車椅子のみで使うことも出来ます。心地良い風を感じてみませんか？</p> <p>¥55,000-(税別・本体のみ)</p>
<p>(株)紀洋産業</p>	<p>CFR-201</p> 	<p>トライタンテム！タンテム自転車で新しい風を20インチの折りたたみ式タンテム自転車です。身長差のあるペアでも一緒に乗れる工夫がしてあるため、お子さんと一緒に楽しむことが出来ます。折りたたむと一般の自転車とほぼ同じ長さになるため、車に積んでの移動もラクラクです。</p> <p>¥75,000-(税別)</p>
<p>(株)TESS</p>	<p>Profhand(プロフアンド)足こぎ車いす</p> 	<p>乗ったその時から笑顔になります。 『 もう一度自分の足で、行きたい場所へ、 笑顔とともに逢いたい人へ 』 脳卒中で半身が麻痺した方、腰痛、膝関節痛などで歩行困難な方でも、自身の両足でペダルをこぎ自由に走り回ることができる最先端のチェアサイクル(足こぎ車いす)です</p> <p>¥309,100-(非課税)</p>
<p>(株)マツダ 自転車工場</p>	<p>LEVEL優U(ゆうゆう)</p> 	<p>バネのようにしなやかなクッション性を持つ U 字型フレームで、変形性ひざ関節症や人工関節などでひざや股関節が曲げにくい方でも乗りやすい超低床自転車です。</p> <p>¥126,000-(標準完成車価格)</p>



堀田製作所	ラクラクーン踏込み三輪 	三輪なので大人から子供まで自転車に始めて乗られる方でも安心して走行できます。左右脚力に強弱のある方、下肢に障害があっても左右ペダルが別々の駆動になっている為、同時に踏み込む、交互に踏み込む、片方だけ踏みこんで走行する等、脚力に応じた漕ぎ方での走行が可能です。驚異的な小回りが可能です。  ￥260,000-(税込)
(有)オートクラフト・IZU	クランク廻しくるまいす 	従来の車椅子はタイヤ部分を回転させ走行しますが、この車輛は左右の手廻しハンドルにてそれぞれの前輪を駆動させ走行＆操舵します。通常の車椅子より力を使わずに走行出来るのがポイントです！
	リハビリ自転車 オール漕ぎ式 	リハビリを目的とした自転車です。ハンドルをポートのオール式に漕いで進んでいきます。足が痛い、踏くのが辛い、という方の為にフレーム構造を考え、低床位置に設置し、座席に座りやすくしました。

♥お問い合わせ先♥

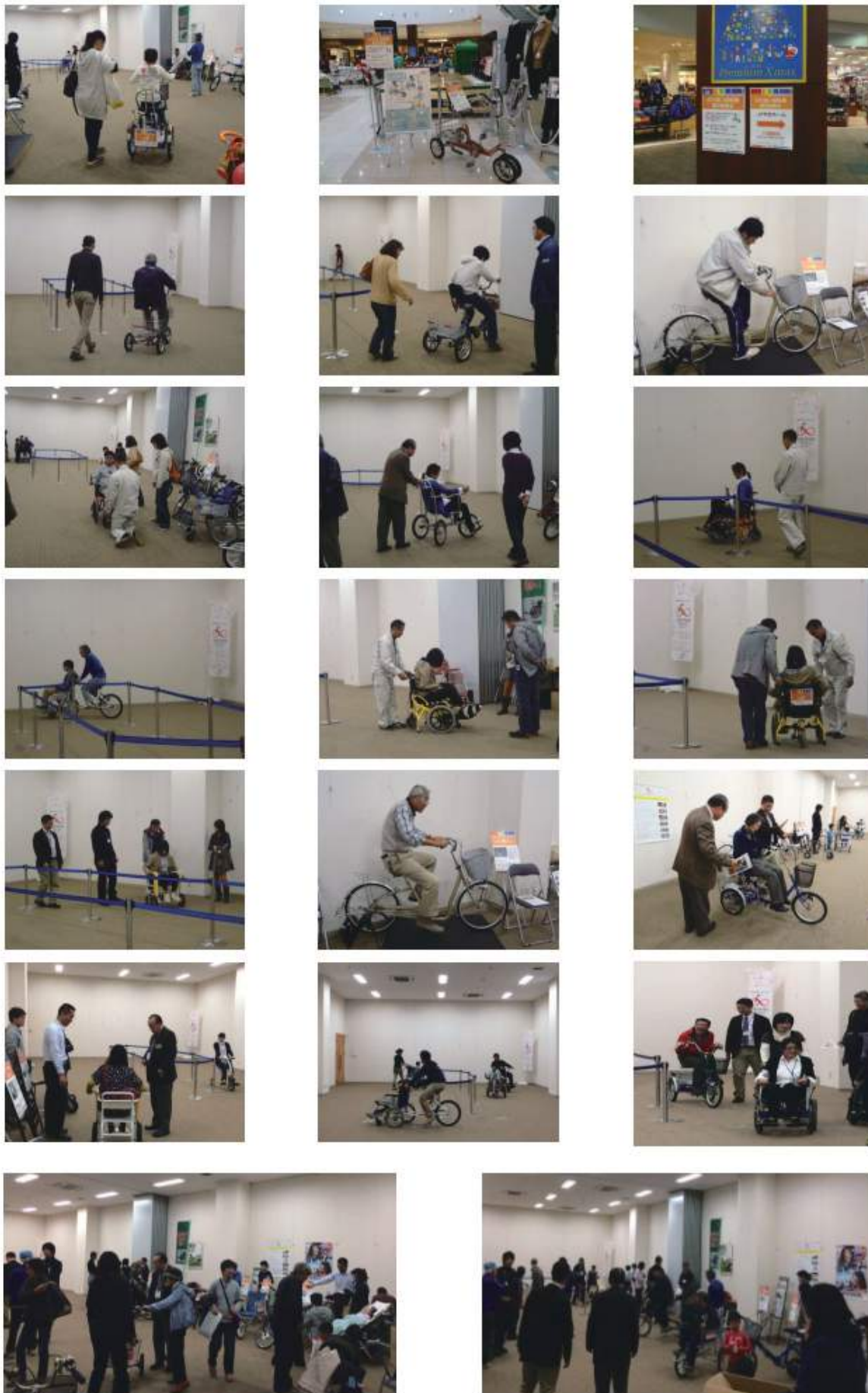
マックス株式会社	〒103-8502 東京都中央区箱崎町6-6	TEL 03-3666-0713 FAX 03-5695-7914 <a href="http://www.max-ltd.co.jp">http://www.max-ltd.co.jp</a>
株式会社紀洋産業	〒136-0071 東京都江東区亀戸 6-55-20	TEL 03-5607-5861 FAX 03-3685-6422 <a href="http://www.markag.co.jp">http://www.markag.co.jp</a>
株式会社TESS	〒980-8579 宮城県仙台市青葉区荒巻字青葉 6-6-40 東北大学連携ビジネスインキュベータ 404	TEL 022-399-8727 FAX 022-399-8728 <a href="http://wwwh-tess.com">http://wwwh-tess.com</a>
株式会社マツダ自転車工場	〒116-0012 東京都荒川区東尾久 1-2-4	TEL 03-5692-6531 FAX 03-5692-6532 <a href="http://www.level-cycle.com/">http://www.level-cycle.com/</a>
堀田製作所	〒136-0071 東京都足立区扇橋 2-9-20	TEL 03-3890-8666 FAX 03-3890-8683 <a href="http://www.hotta-ss.com">http://www.hotta-ss.com</a>
有限会社オートクラフト・IZU	〒410-2407 静岡県伊豆市柏久保 1340	TEL 0558-72-5658 FAX 0558-72-1734 <a href="http://www.auto-craft-izu.com">http://www.auto-craft-izu.com</a>

主催：(一財)日本自転車普及協会 自転車文化センター ☎03-3217-1231  
〒102-0091 東京都千代田区北の丸公園2-1 科学技術館2F  
<http://www.cycle-info.bpaj.or.jp/>

この展示試乗会は、競輪の補助を受け、開催します。



〈会場写真〉





＜アンケート結果＞ サンプル回収数 73件 (1日目20件/2日目53件)

ふれあい自転車試乗会 ♥アンケート♥

●性別 男性 女性

●年齢 ～10代 20代 30代 40代 50代 60代 70代 80代～

Q1. このような特別な自転車があることをご存知でしたか？  
知っていた 知らなかった

Q2. 普段、自転車に乗っていますか？  
乗っている 乗っていない 以前は乗っていた

Q3. 自転車を利用する(利用したい)目的は？(いくつでも)  
通勤・通学 買い物 通院 体力の維持 趣味・楽しむため  
その他( )

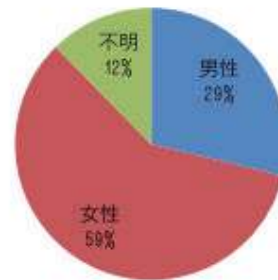
Q4. これらの自転車に乗りたいですか？  
はい いいえ どちらともいえません

Q5. これらの自転車をすすめたい方はいらっしゃいますか？  
はい どちらに？( ) いいえ

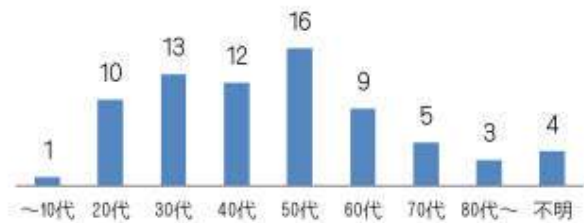
Q6. ご意見・ご感想などご自由にお書きください。

ご協力ありがとうございました。

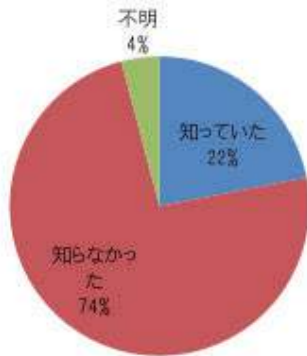
●性別



●年代

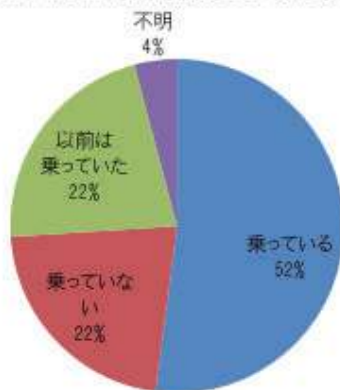


Q1.このような自転車をご存知でしたか？



三輪自転車の存在は多くの方に知られていたが、単なる三輪ではなく、創意工夫が施されている自転車、様々な形状、症状に応じたタイプ別の車種が製作されていることは、知られていないのが現状であり、多くの方が関心を寄せていた。

Q2.普段自転車に乗っていますか？



半数超の方が普段から自転車を利用されていると回答された。高齢の方は、自転車よりもクルマを利用している傾向もあるが、このような自転車なら、みんな喜んで利用するという声もあった。

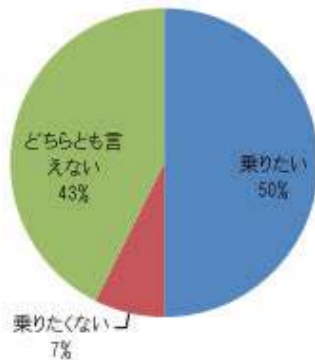


**Q3. 自転車を利用する(利用したい)目的は？(複数回答可)**



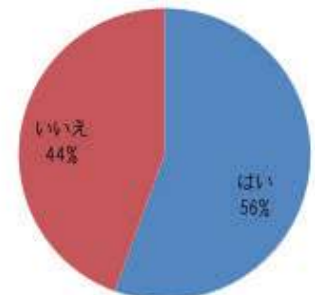
通勤・通学、買い物など日常生活の移動手段として利用する(したい)と回答した方が半数をしめた。自転車が体力の維持に一定の効果があることもよく知られている。さらに楽しむためのツールとして利用を望む声も多く、自転車はやはり身近で広く親しまれている。

**Q4. これらの自転車を乗りたいですか？**



半数の方が、「乗りたい」と回答。現在は健康に問題がなく、一般的な自転車に乗ることが可能であるが、この先、自分が高齢となったときには、利用を考えたいという意見も多かった。クルマを日常的に利用している高齢者は、体力維持のため、または運転免許返上後の移動手段として、自転車の利用を考えたいという意見もあった。

**Q5. これらの自転車をすすめたい方はいらっしゃるでしょうか？**



半数以上の方が、すすめたい方がいると回答。祖父母や知人にすすめたいという声が多かった。高齢社会が進み、身近に外出が困難な方がいる。自転車の利用により、外出が可能となることは周囲からの期待も大きい。

Q6.ご意見・ご感想など自由にお書きください。

すばらしい体験をさせて頂きました。多くの人に利用が進むとすばらしいと思います。
乗車でき便利さを実感しました。有難う御座いました
自転車に乗ることで行動範囲も広がるのですすめてみたいと思います。(介護の)仕事でもすめてみたいと思いました。
今回はご理解をいただき、前橋にお越しいただきましてありがとうございます。実車に乗り、運転できて幸福です。多くの方に知っていただきたいと思います。広報したいと思います。頑張ってください！
安全に乗れる自転車があることを知りました。
いろいろな用途にあわせたいくつもの種類の自転車があるのにびっくりしました。
色んな種類を体験出来て良かったです。もっと広めていてもらいたいです。
三輪があるのは知っていたけれど、二輪になれているので少し怖かった。
クルマでの生活で足を使わないので、休みの日は自転車に乗りたいと思いました。
色々な介護用の自転車があるのだと思いました。
いろいろな自転車があり、面白かったです。普通の自転車とは違い手で漕いだり、身体のバランスではなく手の動作だけで操作する自転車があって発想がすごいなと思いました。また後退もできたりしてユニークだと思いました。身体の不自由な方も快適に乗れるだろうなと感じました。
坂道は無理だと思った。少し残念だった。
買い物に便利な自転車を作ってほしい。
将来、今より悪くなったとき楽しみが増すでしょう。
乗りやすかったし、楽しかったです。
ありがとうございました。楽しい内容でした。
おもしろいです。
思ったよりスムーズに走るのでお・ど・ろ・き!!ペダルが軽い。初めての体験自分の力で走る、前に進む力(普段は車ばかり)再発見楽しかったです。
子供が脳性マヒなので車椅子を使用しています。不自由な足ですが、自分で漕げるものがあつたので、是非購入したいとおもいました。とても楽しそうに乗っていたので「ハピリ」にもなると思いました。
自分が障害者でこんな自転車があるなんて勉強になりました。
今まで知らなかった方法で運動できる自転車があつて驚きました。
もう少し値段が安ければ気軽に購入を考えられる。
どこかに不自由がある場合、かなり快適になるタイプもあると知りました。
ありがとうございました。
楽しく試乗できました。
色々な自転車があるので関心しました。
色々な自転車があつて障害者の方も遠くへ行けそうでいいな一と思いました。
実際の利用は現実的ではありませんが、“知る”ということで経験になりました。
参考になりました。
下り坂の制御があるといいです。
いろんな型の自転車があるんだと思った。いろんな用途に合ったものがいろんな方に役立つんだと感じた。
色々乗れて、試せて良かった。これからの福祉のためご尽力ください。
思ったよりもおしゃだし、色もたくさんあつて運転もしやすかった。
参考になりました。ありがとうございました。



## 2. 結びとして

このたびの展示試乗会が実現できたのは、ひとえに(公財)JKA 補助事業部、地元・若葉高等学園および障害者自立支援プロデュース会議や『けやきウォーク前橋』関係者、障害者・高齢者用自転車メーカー各社を始めとする皆様のご協力とご尽力の賜物である。

ここに記してあらためて御礼を申し上げたい。

加えて高齢者・障害者の方々をはじめ、歩行者や自転車利用者が安心・安全に行き交うことができる道路環境改善の必要性を痛感した次第である。

以上



# 他紙掲載論文

## 【自転車利用・事故と安全対策】

「有効な自転車事故防止対策を考える」・・・ 谷田貝一男

BAN番 2013年10月号 (No. 173) 教育システム

(要旨) 交通事故全体に占める自転車事故の割合は減少を示さない状況にある。こうした状況の中で、全国各地で様々な方法による事故防止のための安全教室が開催されている。本稿では、安全な自転車づくりにも目を向けると共に、最近の自転車事故の傾向と原因を概観し、そこから自転車を利用する人の意識を探り、この意識に基づいた警察による自転車事故防止対策について、これまでとは異なる有効な方法について考察し、提案を行った。

「自転車の活用と安全利用問題に対する自治体の対応」・・・ 谷田貝一男

自治体法務研究」 2013年冬号 (No. 35) ぎょうせい

(要旨) 自転車は二酸化炭素を排出することがなく、環境にやさしい乗り物である。健康にもよく、自転車による地域振興という面でも注目され、ここ数年、人気が高まっている。しかし、交通事故全体に占める自転車関連事故は漸増傾向にある。こうした傾向を受け、自転車の安全利用に関する条例を制定する自治体は増えている。本稿では自転車利用のプラス面と交通事故の増加などマイナス面の両面を概観し、自治体の対応について考察した。

# 安心ライフ

## ●知っておきたい 自転車のルールとマナー

自転車は年齢や性別を問わず誰でも簡単に乗ることができるので、買い物ときや通勤・通学で駅まで行くときに利用する他、スポーツやレジャーとしても利用

自転車文化センター  
学芸員

谷田貝一男

用されています。日常生活には欠かせませんが、できない最も身近で便利な乗り物で、人口に対する普及率も日本はオランダやドイツなどヨーロッパ諸国に続いて世界で第6位です。  
その一方で、自転車の事

### 多発する自転車事故



故も多発しています。2012年に全国で発生した自転車事故件数は交通事故全体の約20%、約13万件、死傷者数は全体の約16%、約13万人です。特に、東京都内における自転車事故件数

は全体の約36%、死傷者数は30%にまで達しています。これを死者数で比べてみるとヨーロッパ諸国の3〜8倍にもなります。

この背景には、自転車が自動車や歩行者と共存しながら安心して通行できる道路環境が、ヨーロッパ諸国と比べて不十分であることが挙げられます。自転車の通行量が多い道路の車道を通るのは怖いので、歩道を通るといふ人も多いでしょう。歩道を通るから歩行者感覚で自転車を利用してしまいがちです。それが自転車利用者の交通ルール順守率の低さとなり、事故を誘

### 車、歩行者との共存環境が不十分

発してしまう原因にもなっています。  
交通ルールを守らなかつたために事故を起こしてしまつと、加害者として、ときには数千万円の賠償金を請求されることもありまふ。交通ルールを守れば、加害者になることはありませんが、事故に巻き込まれて被害者になることもあり、半身不随になつてしまつた人もいます。この他、自転車の乗り方に問題があつて事故を起こしてしまふこともありまふ。  
どうしたら交通ルールを守り、事故を防ぐことができるのでしょうか。自転車を利用するときの心理を考え、乗り方をあらためて見直しながら、次回から事故防止対策などを解説しまふ。



# 安心ライフ

## ●知っておきたい 自転車のルールとマナー

▷2

交差点の信号が青に変わり、横断歩道を歩行者と自転車が進み出す。歩道で歩行者の間を、何台もの自転車がスピードを出して通行する。

自転車文化センター  
学芸員

谷田貝一男

こんな風景をよく見掛けることがあります。自転車と歩行者との事故がいつ起きてもおかしくない状況になっています。

どうしてなのでしょう。自転車に乗るために運転免許は必要ないので、利

### 道路交通法の規定



用するときのルールを学ぶ機会がほとんどなく、交通ルール違反を犯してしまうのです。歩行者も自転車も自動車も、道路を利用するときは道路交通法という法律に従い、それを守ることができるとは、安心して通行することができません。この

法律で、自転車は車両の仲間であると決められています。従って、道路の左側の端を通行しなければいけません。歩道と車道の区別がある道路でも、車道の左側の端を通行することが原則です。

歩道を通行するには条件があります。13歳未満と70歳以上の人、そして、歩道通行が認められているという標識がある歩道です【写真】。その他、道路工事や連続した駐車車両のため、車道の左側の端を通行することが困難なとき、狭い車道に自転車の交通量が著しく多くて、追い越しをしようとする

### 自転車は車両の仲間。原則、車道を通行

る自動車と接触事故の危険性があるときも、通行は可能です。しかし歩道を通行するときは車道寄りを行き、歩行者の通行を妨げるようなときは停止しなければいけません、また、横断歩道では自転車に乗ったまま通行することはできません。

さらに、信号を守り、交差点では一時停止と安全確認を行いましょう。飲酒運転、6歳未満の幼児を1人乗せるときや幼児2人を乗せることが認められた自転車以外での2人乗り、横に2台以上並んでの通行、夜間での無灯火、携帯電話の使用や傘を差しての運転はできません。これらの交通ルールを守るだけでも事故の大半は防ぐことができます。



# 安心ライフ

## ●知っておきたい 自転車のルールとマナー

▷3

自転車に乗っている人の中には携帯電話を操作したり、ヘッドホンを使用したり、音楽を聴いたり【写真】、傘を差したりしている人がいます。これは危険な乗り

自転車文化センター  
学芸員

谷田貝一男

方で、事故になってしまったことも多くあります。

2011年9月の朝、70歳の男性の自転車に、前方から高校生が携帯電話の画面を見ながら自転車に乗って近づいてきました。高生の視線は画面にあり、男

### ながら運転



性の自転車が近づいてくることに全く気が付きませんでした。男性は左に避けようとしたが、避けきれずに高校生の自転車と接触。左腕に傷を負って8日間の通院となりました。

12年5月の朝、雨が降る中で傘を差しながら自転車に乗っていた62歳の女性は、歩行者の接近を直前までまったく分かりませんでした。歩行者に気が付いて左に避けようとしたが、片手でハンドルを持つていたため、しっかりとした操作ができないで電柱に激突してしまい、全身を打撲して30日間の入院となりました(以上、東京しごと財団の事故データより)。

自転車文化センター学芸員谷田貝一男は、ハンドルを両手でしっかりと持ち、歩行者や自動車・自転車などの周囲の動きを、目と耳で把握しながらペダルをこぐこ

### 事故招き危険。条例で禁止し罰金も

とが重要です。ところが携帯電話の画面を見ながら運転すると、前方の様子は分かりません。通話をしたりヘッドホンを使用したりすると、注意力が散漫になり、近づいてくる自動車や自転車の音、歩行者の声に気が付くのが遅れます。携帯電話や傘を持ちながら運転すると、ハンドルを片手で持つて運転するためバランスを崩しやすく、確実なブレーキ操作もできません。さらに傘を差すと前方確認が不十分となり、風でバランスを崩すこともあります。

このように、何かを行いながらの運転は事故になることも多く、都道府県の条例で禁止され、罰金を科せられる場合もあります。絶対にやめましょう。



# 安心ライフ

## 自転車のルールとマナー

●知っておきたい

▷4

道路交通法に基づく自転車の交通ルールを守って自転車に乗っていても、万一、自分が事故に遭ってしまったり、どう対処したらよいでしょうか？

自転車文化センター  
学芸員

谷田貝一男

まず大切なのは、自転車による事故も「交通事故」であるとの認識を持つことです。自動車での交通事故と同じく、「負傷者の救助」と「警察官への通報」は、「自転車と歩行者」または「自転車同士」の事故であ

### 事故対処法と保険



TSマーク画像提供…(公財)日本交通管理技術協会

賠償責任・傷害保険付(1年間有効)  
自転車安全整備士番号

点検  年  月  日

つても、必ず行っていたいただきたいことです。

万一、自分が事故の加害者になってしまったときは、①相手が重傷の場合は119番(救急車)に通報し病院に運んでもらう②けがをした人を助けた後、安全な場所に移動する③小さ

な事故であっても、必ず110番通報して警察官に事故調書を書いてもらう④被害者・加害者の双方がきちんと名前・住所・電話番号など連絡先を伝え合う⑤警察官に確認し、後日「自動車安全運転センター」に連絡して「交通事故証明書」を発行してもらう⑥自分で「日常生活賠償保険」や「傷害保険」などに加入してい

たら、被害者あるいは自分の治療費や損害賠償費用の補償について保険会社と相談する——という対応が必要では。交通事故の加害者には、①刑事上の責任(相手を死傷させた場合「重過失致死傷罪」となります)②民事

### 必ず負傷者の救助、110番通報を

上の責任(被害者に対して医療費や後遺障害など損害を賠償する責任)③道義的な責任(被害者を見舞い、誠実に謝罪する責任)——が問われます。自動車については法律で自賠責保険への加入が義務付けられています。しかし自転車の場合、現在は制度上、保険加入が義務化されていません。

もし、まだ何も保険に入されていないならば、万一の事故と高額な賠償責任を負うリスクに備えるため、年に一度の自転車安全整備士による点検・整備とセットで加入できる「TSマーク付帯保険」や、生命保険・火災保険・自動車保険の特約で加入できる「日常生活賠償保険」や自転車保険などへの加入をぜひご検討ください。



# 安心ライフ

## ●知っておきたい 自転車のルールとマナー

▷5

買い物に行ったとき、自転車に多くの荷物を載せるため、ハンドルの前と後輪の2カ所にカゴを付けている人もいます。載せることができる荷物の重さと

自転車文化センター  
学芸員

谷田貝一男

大きさは、都道府県ごとに法律で決められています。東京都をはじめ多くの道府県では、重さの合計は30kg以内、大きさはカゴの大きさに縦横それぞれ30cm加えた範囲内、高さはカゴに載せて地上から2m以内で

### 荷物の載せ方



載せるときにカゴの前後から30cm、左右から15cm以上はみ出さないことも、多くの都道府県で決められています。この範囲を超えて荷物を載せたり、手で持つ

たりすることは法律違反です。

それでは法律で指定された範囲内で二つのカゴに、どのように荷物を載せたら良いでしょうか。買い物を終え駐輪場に戻ると、多くの所では後輪が手前で、そのまま後ろのカゴに荷物を載せる人もいますが、荷物の量が少ないときは前のカゴに載せましょう。前に載

せるとハンドルを操作するのに力が必要だから、後ろのカゴに載せるという人もいます。しかし、自転車は荷物の重さのほかに、乗る人の体重も支えています。乗る人の体重は後輪寄りに付いているサドルで主に支えています。このため後

### 量が少ないときには前のカゴに

ろのカゴにだけ荷物を載せると、人の体重と合わせて後輪側が重く前輪側が軽くなり、ハンドルがふらつき転倒しやすくなります。荷物の量が多いときは、まず重い物を前のカゴの下部に入れます。次に、前のカゴに載せる荷物の重さが後ろのカゴに載せる荷物の重さより少し重くなるようにします。これで自転車全体のバランスが保たれるので、安定した運転ができます。また、カゴに載せた荷物がひたたくられないようにと、バッグなどの肩掛けひもをハンドルに掛ける人もいますが、ハンドル操作に支障をきたすこともありま

す。カゴ専用のひたたくり防止ネットをかぶせると良いでしょう。



# 安心ライフ

## 自転車のルールとマナー

### ●知っておきたい

▷6

保育園や幼稚園の送り迎えに、お子さんを自転車に乗せて走る保護者の方も多いですね。お子さん2人を乗せる時、どこに気を付けると良いでしょうか？

自転車文化センター  
学芸員

村山 吾郎

幼児2人同乗認証マークの付いた「幼児2人同乗基準適合車」を使えば、16歳以上の運転者は、6歳未満の幼児を2人まで乗せることができます。この時大切なことは、お子さんに自転車用ヘルメットを着用させ

### 幼児を乗せて走る場合



て、幼児用座席のシートベルトを装着することで【写真】。道路交通法の自転車についての規定では、13歳未満の児童・幼児を自転車に乗せる時、保護者は乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない、と

定められています。特に幼児は、走行中の自転車で眠ってしまい、振り落とされて頭を打って命に関わる大けがをする危険があります。さらに、駐輪場でお子さんに乗せ降ろしする際は①自転車を平坦で安定した場所に止める②両立スタンドとハンドルストップパーを固定③乗せる時は大きい子を後席に乗せてから小さい子を前席に乗せ、必ずベルトを締める④降ろす時は前席の子から後席の子という順番がより安全です。短時間で、お子さんだけを自転車で乗せたまま、そ

### ヘルメット着用し必ずベルト装着を

の場を決して離れないこと。事故発生時の状況で、駐輪していた、または駐輪しようとしていた時の転倒が原因でけがをした事例が、全体の3割を超える、という統計もあるからです。気を付けていただきたい点がもう二つあります。一つは発進時や低速時の不安定さ。お子さんが乗ることで自転車の重心が高くなり、スピードが遅い時にはふらつきやすくなります。ふらついた時は足をしっかりと地面に着け、一度止まって姿勢を立て直してください。もう一つは、お子さんに乗せて自転車を押して歩く時。ハンドルを持つだけでは非常に不安定なので、サドルを腰に当てて支えると、より安定します。



# 安心ライフ

## ●知っておきたい 自転車のルールとマナー

▷7

子どもが自分の自転車で楽しそうに走る姿は、親としてうれしいものです。一方、行動範囲が広がり、交通事故に遭うことも心配です。親が教えていただきたい

自転車文化センター  
学芸員

村山 吾郎

いポイントをお伝えします。子どもの傾向として、乗る楽しさのあまり、道路の状況をわきまえずに力いっぱい走ったり、交差点で止まらずに飛び出してしまいがちです。まずは乗る前に、

### 子どもの乗り始め



自転車の交通ルールの基本を教えてください。

①歩道は歩行者が最優先②歩道の車道寄りを通る③前から来る歩行者とすまぐすれ④後ろから歩行者を抜くときは、歩行者の急な方

向転換に備えてゆっくり余裕を持って避け「すみません、通ります」と一声掛ける—など、歩行者が安心して歩ける通り方を教えてください。

車道を走る時の注意点は、信号と一時停止(止まれ)を守ることです。赤信号や信号のない交差点では、必ず停止線の手前で止まります。青信号で走り出す前にしっかりと顔を振って「右・左・右・右後ろ」を見て、人や車が近づいてこないか安全確認をします。もし近づいてきたら通り過ぎるのを待つてから走り出すよう教えてください。特に、子どもは大人よりも小柄で視野が狭いの

### 自転車の交通ルールの基本を教える

で、路上駐車の車をよける際、停まっている車の手前で止まり、その車の前や後ろから来る人や車がないか、確認してから避けて進むことも教えてください。

自転車の交通事故の5割近くが、交差点における出会い頭で起きています。信号のある交差点はもちろん、信号がなくても、止まれの標識やカーブミラーがある所は特に見通しが悪く、事故が起きやすい場所です。

ぜひ一度、親が自宅周辺の危険箇所をチェックした上、歩道通行可の標識のある歩道や道路で、実際にお子さんを前に走らせ、親が後ろから自転車と一緒に走りながら、安全な対処法を声掛けして教えてください。  
【写真】



# 安心ライフ

## ●知っておきたい 自転車のルールとマナー

▷8

2012年中の全国の自転車対歩行者の事故件数は、2625件にも上ります。車道通行において車に対する自転車は弱者ですが、歩道通行において歩

自転車文化センター  
学芸員

村山 吾郎

者に対する自転車は強者となり、事故の加害者となつて高額な賠償責任を負うリスクがあります。

わが国では、安全かつ安心して通れる道が残念ながらまだ十分とはいえません。自転車で歩道を通るの

### 歩道通行するとき



はあくまでも例外です。車道と同じ感覚では通らないでください。一番弱い立場の歩行者が安心して歩けるよう、以下の配慮をお願いします。

- ①歩道は歩行者が最優先
- ②歩道の車道寄りを通る(建物寄り)は歩行者のため(に空ける)【写真】③いざという時にすぐに止まれるスピード(時速4〜8キロ程度)で通る④前から来る歩行者(または自転車)とうまくすれ違えない時は止まって待つ⑤後ろから歩行者を追い越すときは、歩行者の急な方向転換に備えてゆっくり余裕を持って避け「すみません、通ります」と声を掛ける⑥歩道内で歩行者の通行が多い時は降りて押し歩く⑦歩行者に向かって、道を空けることを求めてベルを鳴らすのは道路交通法違反です。車のクラクションと同じく、標識があるときや、周囲に危険

### 歩行者が最優先、車道寄りを通る

を知らせる時だけ鳴らして下さい。

歩道通行時の注意点は、店舗・住宅・路地からの人や車の飛び出しや、歩道から交差点・丁字路を通る際、車のドライバーの死角に入りがちな「左折する車の巻き込み」と「右折してくる車との衝突」などです。自転車事故の衝撃力は(速度にもよりますが)乗る人の体重の数倍になり、とても人力では支えきれません。衝突の危険を予測しながら乗して下さい。

もし歩道から車道へ移る場合、進行方向左側の歩道を通行中の時は、後ろから来る車や歩道の段差に注意して移ります。なお、進行方向右側の歩道から車道に出ることは逆走になるので、できません。



# 安心ライフ

## 自転車のムムムとマナー

●知っておきたい

▷9

信号機のない交差点に近づいたとき、突然、目の前に自転車が現れ、慌てて止まった経験のある人も多いのではないだろうか。自転車利用者の多くは、

自転車文化センター  
学芸員

村山 吾郎

早く目的地に着きたいから、できる限り止まらずに、短距離で進みたいという思いがあります。その結果として、左折するときは左側を、右折するときには右側を通行しながら交差点内に進むという人が80%以上とい

### 日常よく通る道



う調査結果があります。また、自転車利用者や自動車運転者には、自動車・自転車・歩行者が来なければ安全、いつも通っている道だから安心という思い込

みを持つ人も多くいます。これらの思い込みから、交差点に右側から進入したり、一時停止、周囲の確認を行わずに直進・右折・左折したりするため、突然、目の前に自転車が現れ、出会い頭の事故になるのです。2012年には自転車事故の約53%が出会い頭の事故で、その中には重体や死亡に至る事故もあります。12年8月、東京都で自転車に乗っていた60代後半の女性が、タクシーの側面に衝突して亡くなりました。タクシーが交差点を通過中に、自転車が後から進入しての事故でした。信号機がなく通行量も多くない交差点で、女性

性は日常よく通る道の

### 交差点での一時停止、左右確認が大切

ため、自動車は通らないという思い込みがあり、一時停止や徐行を行わないだけでなく、直前を通過中のタクシーすら目に入らなかつたと思われま

また、12年11月、埼玉県で自転車に乗っていた44歳の男性が左から来た乗用車にはねられて重体になりました。信号機のない交差点で、乗用車の運転手は「自転車は出てこないだろう」と思って注意していなかったことが直接の原因ですが、自転車利用者も一時停止して左右の確認をすれば、防ぐことができた可能性があります。

日常よく通る道ほど、交差点での一時停止と左右の確認が大切であることが、これらの事故からも分かります。



# 安心ライフ

## 自転車のルールとマナー

●知っておきたい

▷10

自動車の場合、法律で一定期間ごとに検査を受ける義務がありますが、自転車は検査義務まではありません。しかし、自転車もタイヤ・スポーク・チェーンな

自転車文化センター  
学芸員

村山 吾郎

ど複数の部品を組み合わせて作られた工業製品です。昨年、整備不良・無灯火による事故は全国で35件起きました。自転車の故障を防ぎ、安全・快適に乗っていただくには、点検整備が欠かせません。ご自分ででき

### 日頃の点検



る簡単なメンテナンス法として、点検項目の頭文字を取った合言葉「ブタハシヤベル」をご紹介します。  
①「ブ」はブレーキ。自転車のハンドルを持って傍

らに立ち、前後のブレーキを握った状態で前や後ろに押し、利き具合と異音やすべりが無いかをチェック②「タ」はタイヤ。空気の入り具合とタイヤ表面のすり減り具合を確認しましょう。タイヤの空気はその性質上、特にパンクしていても少しずつ抜けるものです。少なくとも月に1回、

空気入れを使ってタイヤに空気を入れてください。指でタイヤを押してもあまりへこまない程度が良いです。空気圧が足りないと思われ、パンクしやすくなります。

### 年に一度は購入した店で整備を

す③「ハ」は反射板。前方のライトがきちんとつくか、そして後方の赤い反射板の角度が車のドライバース見える向きになっているか、ガタツキや汚れがないかチェックします④「シヤ」は車体全体。自転車を両手で10分程度持ち上げて落とす時、異音がしたり緩んで取れてしまう部品が無いか、確かめましょう⑤「ベル」はその名のとおりベルです。きちんと鳴るか、試みましょう。  
点検の合言葉「ブタハシヤベル」で、いつも確かめてから自転車に乗るようにしていただくと、トラブルがぐっと減ると思います。年に一度は、お買い求めになった自転車店で点検整備を受けることもお勧めします。(おわり)

平成25年度

---

自転車文化センター研究報告書 第6号

---

2014年3月

編集・発行 一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

〒141-0021 東京都品川区上大崎3-3-1 自転車総合ビル1階

TEL : 03-4334-7953

FAX : 03-4334-7958

E-mail: [bccask@jifu.jp](mailto:bccask@jifu.jp)

<http://cycle-info.bpaj.or.jp/>

---

(無断転載を禁じます)



# 他紙掲載論文

## 【自転車利用・事故と安全対策】

「有効な自転車事故防止対策を考える」・・・ 谷田貝一男

BAN番 2013年10月号 (No. 173) 教育システム

(要旨) 交通事故全体に占める自転車事故の割合は減少を示さない状況にある。こうした状況の中で、全国各地で様々な方法による事故防止のための安全教室が開催されている。本稿では、安全な自転車づくりにも目を向けると共に、最近の自転車事故の傾向と原因を概観し、そこから自転車を利用する人の意識を探り、この意識に基づいた警察による自転車事故防止対策について、これまでとは異なる有効な方法について考察し、提案を行った。

「自転車の活用と安全利用問題に対する自治体の対応」・・・ 谷田貝一男

自治体法務研究」 2013年冬号 (No. 35) ぎょうせい

(要旨) 自転車は二酸化炭素を排出することがなく、環境にやさしい乗り物である。健康にもよく、自転車による地域振興という面でも注目され、ここ数年、人気が高まっている。しかし、交通事故全体に占める自転車関連事故は漸増傾向にある。こうした傾向を受け、自転車の安全利用に関する条例を制定する自治体は増えている。本稿では自転車利用のプラス面と交通事故の増加などマイナス面の両面を概観し、自治体の対応について考察した。

平成25年度

---

自転車文化センター研究報告書 第6号

---

2014年3月

編集・発行 一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター

※平成26年(2014年)4月2日より、下記にてリニューアルオープンします

〒141-0021 東京都品川区上大崎3-3-1 自転車総合ビル1階

TEL : 03-4334-7953

FAX : 03-4334-7958

E-mail: [bccask@jifu.jp](mailto:bccask@jifu.jp)

<http://cycle-info.bpaj.or.jp/>

---

(無断転載を禁じます)

この報告書は平成25年度競輪補助事業の補助金を受けて作成いたしました。



(公財) J K A  
競輪補助事業

<http://www.keirin-autorace.or.jp/>

<http://ringring-keirin.jp/>