

【背景と目的】

- ・自転車は子どもも気軽に利用することができ、環境にも優しい乗り物である。一方で自転車利用中の子どもが交通事故被害に遭うことも少なくない。
- ・クルマ社会を問いつつでは、子どもが年齢不相当な注意力や自衛的な対応を求められることなく安全に走行できる自転車環境の実現を目標のひとつとしている。
- ・既存の子どもへの安全教育による対策ではなく、道路構造やクルマ側の規制を行うことが重要と考え、主に保護者を対象とした啓発パンフレットを制作している。
- ・愛知県名古屋市熱田区に新しく整備された自転車専用道路の例を紹介しながら、子どもにとって安全な自転車道について考える。

【事例紹介】

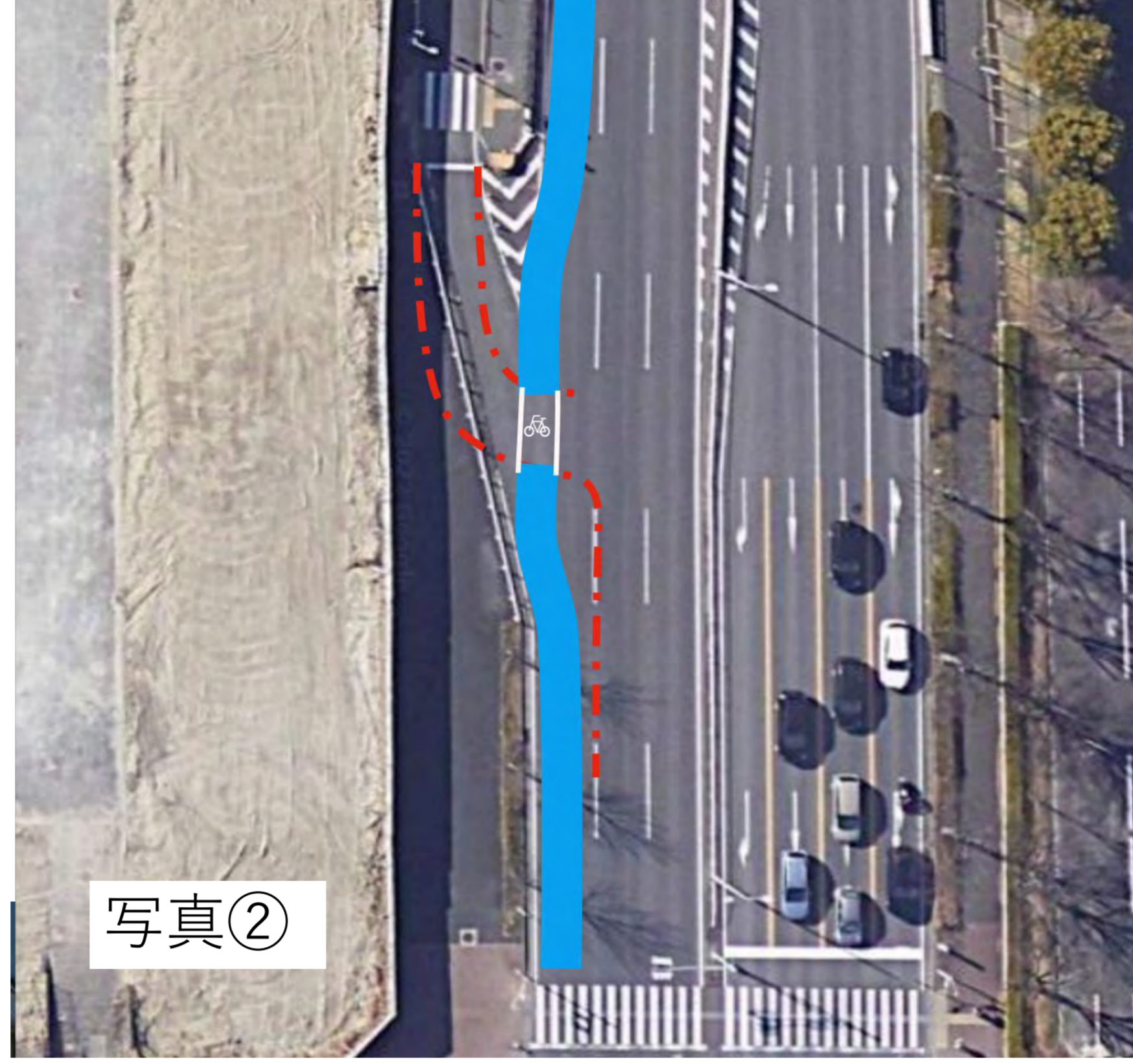
■ **場所** ■ 愛知県名古屋市熱田区 市道豆田町線（熱田陸橋）

■ **概要** ■ 令和4年3月末、名古屋市熱田区に新たな自転車道が誕生した。東海地方においても珍しい一方通行の自転車道である。これまで片側3車線あった車道の外側1車線を自転車道に転換しており、市道における車道空間の再配分事例としても初めてのものである。

■ **背景** ■ 名古屋市議会土木交通委員会の議事録（令和3年3月10日）によれば、地域住民の要望によるところが大きい。連続した歩道が片側のみという状況である一方、車道は自転車通行止めの規制がかかっており、特に朝夕の通勤通学時間帯には歩道に歩行者と自転車が集中し接触事故等の危険が高い状況であったことから、自転車と歩行者の分離等、交通安全対策を求める声があがっていた。歩道上の歩行者と自転車の接触を解消するためにとりうる手段が、橋梁という特殊な条件ゆえ非常に限られており、大きな構造変更を要しない「自転車道の追加」という手法が現実的な解として検討の俎上に載ってきたところに、令和2年の新型コロナウイルスの流行によって電車・バスといった公共交通機関が利用しにくくなったのを受けて、国交省より自転車の通行空間整備を進めるべしとの大号令がかけられ、時代のニーズにもマッチしているということで最終的に採用されたといったような流れと推測する。



国土交通地理院の航空写真を拡大したもの



写真②



写真①



写真③

■ 評価 ■

本自転車専用道を実際に自転車で行く様子を撮影した動画→



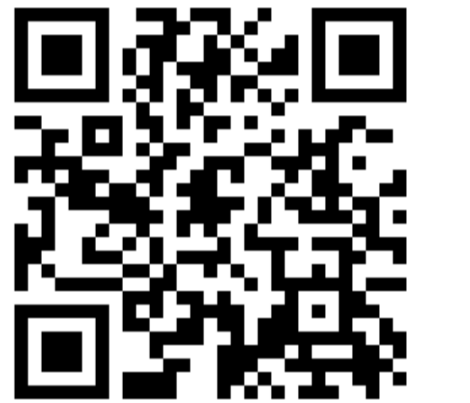
好評価点

- ・自動車道を減らしたことで、ゆったりとした自転車通行幅が確保されている。
- ・歩道・車道とも柵によって確実に分離されており、子どもも安心して走行することができる。（写真①）

問題点

- ・自転車専用道入口部分をクルマが減速せず横断できるような構造となっている。（写真②③+動画）
- ・側道に入りたい自動車と直進する自転車のどちらが優先なのか分かりづらく、自転車側に自衛を求めるような看板（「側道への車に注意」）が設置されている。（写真③）
- ・標識が分かりづらい

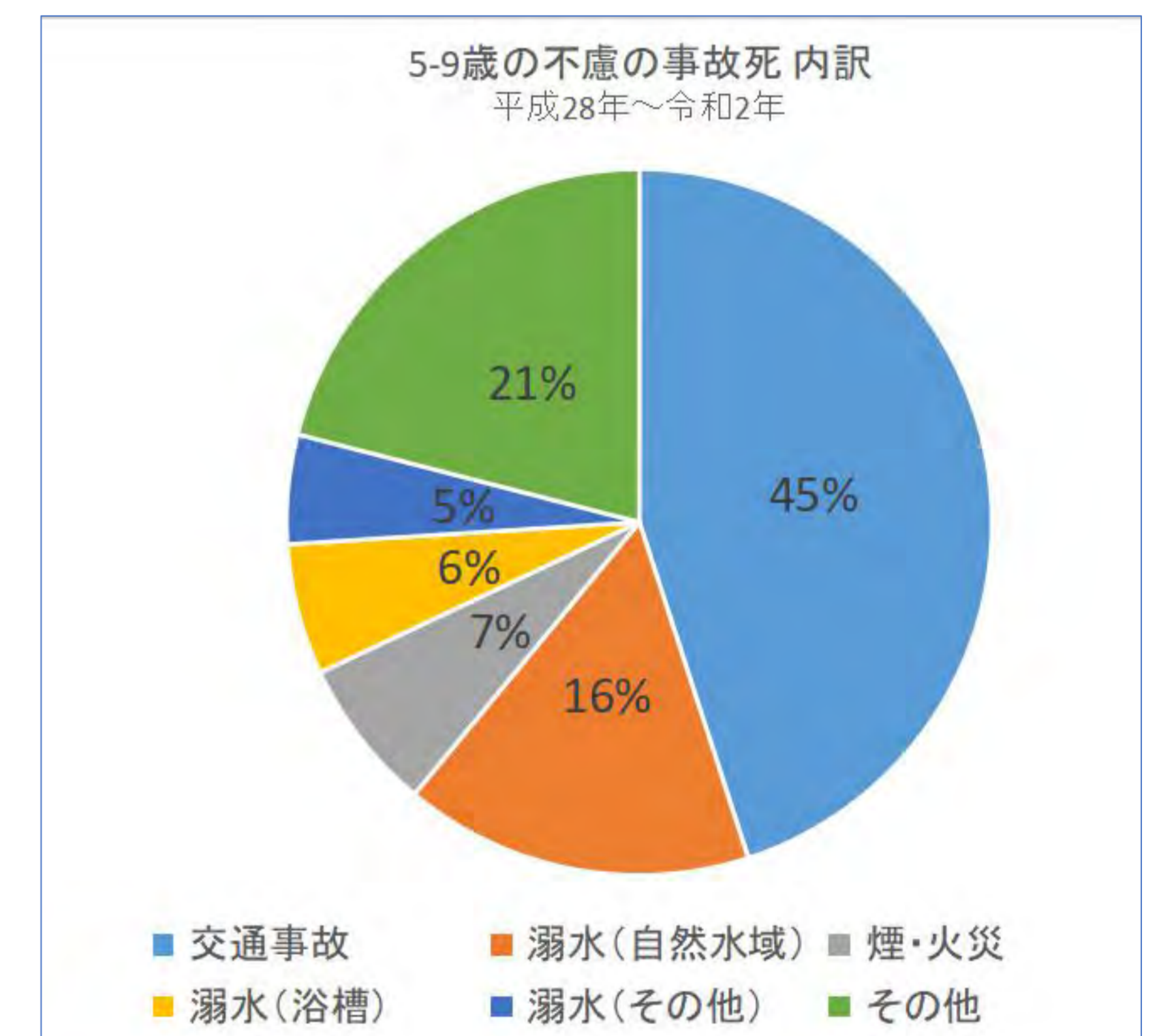
★こちらのHPでさらに詳しい解説がなされています★
「名古屋自転車教会」
<https://nagoyanbike.blogspot.com/>



【『子どもにとって安全な道』パンフレット制作活動】

日本において、子どもの死亡原因の上位を「不慮の事故」が占める。その中でも交通事故は2歳以上の全年齢で最も多くを占めおり、子どもに関わる全ての保護者にとっても重大な問題である。一方で、子どもの交通事故を「どうしようもないこと」「不運だった」と捉え、子どもを自宅から送り出すとき、「いってらっしゃい」の後に、「クルマに気を付けてね」と枕詞のように付け加える現状に慣れてしまっている保護者も少なくない。現在行われている、子どもへの年齢や発達に不相当な交通安全教育や、過度な自衛を求める対策ではなく、子どもが子どもらしく自由に振舞ったとしても重大な傷害を受けることのない道路環境を大人が整備することが重要である。そしてそれは保護者自身が声を上げ動くことによって、実現可能であることを伝えるようなパンフレットを制作しようと考えた。

<内容>
日本の子どもを取り巻く交通環境の現状/既存の交通安全教育への疑問/Vision Zeroの紹介/海外の事例紹介/国内の事例紹介 等



安全な移動手段や外遊びの場が、子どもの健康や幸福に影響

- ・ユニセフ子どもの幸福度ランキング2022において、子どもの周囲の環境は子どもの幸福度に大きな影響を与えることが示されています。
- ・その中で、子どもが安全に安心して使えるまち・道路の状況が評価項目のひとつになっています。

<https://www.unicef-irc.org/places-and-spaces>



交通安全教育の限界 クルマ目線で作られた道路環境

- ・現在日本で子どもを事故から守るために主に行われているのは、子どもたちへの「交通安全教育」です。
- ・しかし、そもそも子どもたちは身長、視野、目の前のものに夢中になりやすいなど、「小さな大人」ではありません。これらの特徴は弱点・矯正すべきものではなく、子どもならではの強みでもあります。
- ・クルマの脅威から身を守るための「自衛」を子どもたちに求めるには限界があるのです。
- ・今の日本ではクルマが円滑に、快適に運行することが道の最優先事項になっています。

子どもが年齢不相当な自衛をする必要のない町・道について考えてみませんか？



制作予定のパンフレット案（一部）

【考察と今後の展望】

- ・子どもが安全に自転車を利用するためには、物理的に安全が確保できる（自動車からわが身を守り、歩行者を傷つけない）こと、利用する上でのルールが分かりやすいことが重要である。その点において、今回紹介した自転車専用道路は前者を満たす見習うべき例と言えるだろう。誕生の背景に住民からの要望が大きな役割を果たしたという点においても、市民が声を上げることで道路環境を良い方向に変えられるというよい例となった。
- ・一方で、側道に入る自動車への速度規制や優先側の明示が不十分であり、自転車側が自衛をせざるを得ないなど課題は残る。自動車の円滑な走行を重要視する考えや、名古屋市において多数を占める自動車ユーザーからのクレームを行政が意識せざるを得ない点をどう解決していくか、知恵を絞りたい。
- ・幼児～学童の子どもに関わる保護者が、子ども自身に身を守る方法を教えること自体は否定しないが、中には発達や精神・身体的な事情により自衛のハードルが非常に高い子どもが存在することを忘れてはならない。そのような子どもたちを自己責任論の元、無理に危険な道路環境に適応させるのではなく、どのような子であっても安全に安心して過ごすことのできる道路や町を作っていくという考え方を保護者が持てるようなパンフレット制作の取り組みを引き続き継続していきたい。パンフレットへの多様なご意見、完成後の配布など、多くの個人・団体とも力を合わせて進めていければ幸いである。

