3,000人の親子と会ってわかった「自転車の安全」に本当に必要なこと

【プロフィール】 北方真起（きたかた まき）
Wa-Life Labo（わらいふラボ）代表　社会教育クリエイター・自転車安全利用コンサルタント・NPO法人自転車活用推進研究会理事／日本初の保護者向けの自転車安全利用啓発活動を立ち上げ、約3,000名の親子に指導を行ってきた。国土交通省、さいたま市、豊島区などの自転車・子どもに関する委員を担当。家族の暮らしに笑顔の輪を提供するため、各種講座やまちづくりなどに関わる。
http://walifelabo.com/

2013年は17％、2014年は24％、2015年は27%――この数字は、近年、チャイルドシートが設置されている電動アシスト自転車の販売構成比が拡大していることを示すものだ（出典：一般財団法人 自転車産業振興協会）。事実、街中で保護者が子どもを1人、あるいは2人乗せて自転車を走らせる光景はすっかり定着しており、自転車ユーザーのなかで一定の割合を占めていることを実感する。

しかしその一方で、自転車事故に関する警視庁の調べ（平成23年上半期）によると、子どもの死傷者1,010人のうち、155人が保護者などの自転車に同乗中だったというのは見過ごせないデータだ。今回のゲスト、北方真起さんは、自身もお子さんを自転車に同乗させている時に事故に遭い、その体験を契機にして保護者と子どもをはじめ、小中高生、高齢者など多様な世代の自転車安全利用の啓発に取り組んでいる。活動を通じて得た手ごたえや展望などをお聞きした。

（対談収録2016年6月13日）

『じてんしゃ、こわい！』娘の叫びが活動開始の契機に

森井　北方さんご自身がお子さんを同乗させている時に自転車事故に遭われたことが、現在の活動を始めるきっかけとなったそうですね。ただし、ほとんどケガらしいケガはなかったと聞いています。その点は不幸中の幸いでした。

北方　はい。その時はスピードはほとんど出ておらず接触しただけでしたし、子どももヘルメットを被っていたからです。

森井　どんな状況だったのですか。

北方　一人で自転車に乗った息子が私の前を行き、私は後部座席に2歳の娘を乗せて歩道を通っていました。すると、歩道を横切って駐車場に停めようと下がってきた車が目の前に迫ってきたので す。その時私は『私たちのほうが交通弱者なのだから車のほうが止まってくれるだろう』と考えて、自転車を止めずにそのまま走ろうとしたんですね。

森井　しかし、そのドライバーは止まらなかったと？

北方　そうなんです。下がってきた車と乗っていた自転車が接触して、転倒してしまいました。タイミングが悪ければ巻き込まれていたかもしれません。その後すぐに救急車、警察が到着して現場は騒然となり、娘は『じてんしゃ、こわい！もう乗らない！』と泣き叫んでしまいました。息子も『僕も怖いから乗りたくない』と言うようになってしまったんです。

森井　確かにそう思ってしまうのも無理はないかもしれませんね。

北方　当時の私は、自転車は本来どこを走るべきか、といったことはあまり考えたことがなく、歩行者同様、自転車も守られている存在といった漠然としたイメージしか持っていませんでした。何故、私たちは事故に遭ってしまったのだろうか？と考え、インターネットや書籍などで自転車のルールやマナーについて調べ始めたのです。

森井　それまでは自転車安全利用五則ですとか、そういった知識はなかったというわけですね。

北方　はい。いろいろ調べてみて『ああ、自転車は車道の左側を通行するんだ』『13歳未満の子どもなら歩道を通ってもいいんだ』といった具合にルールを知りました。他にも調べるにつれて初めて知ることの多さに驚きまして、大いに反省したわけです。そして、いわば“語り部”としてこのことを周りのママ・パパにも伝えなければ！と思い始めました。

森井　それを自分のところだけで終わらせず、周囲に発信していくところに北方さんのバイタリティを感じますね。

北方　ありがとうございます。最初は苦戦しましたが、それでも東京都をはじめ、多くの自治体に出向き、徐々に活動の内容を評価されて今に至っています。

森井　そうしてつくられたのが、北方さんが代表を務めておられる「Wa-Life Labo（わらいふラボ）」ということですね。支部などもあるのですか。

北方　いえまだ支部まではありません。ただ、ご指導、ご支援くださる方々のおかげで少しずつ輪は広がっておりまして、関東、関西とネットワークができつつあります。

子ども2人と保護者が乗った自転車の総重量は約100kg

森井　勉強会、ワークショップなどは年間でどのくらい開かれるのですか。

北方　以前、代表を務めていたおやこじてんしゃプロジェクトでの活動を含め、これまで約3年半で計200回くらいでしょうか。

森井　3年半で200回というのは多いですね。トータルの参加人数は。

北方　およそ3,000人です。

森井　3年半で3,000人！それはかなりの実績です。

北方　ありがとうございます。もちろん自転車の乗り方のルール、マナー啓発は以前から警察や自治体の交通対策課さんなどが主体となって続けておられます。ただ、幼児を同乗させた保護者に特化した自転車となると、あまり注目されてはいませんでした。例えば、子ども2人と保護者が乗った状態だと総重量が100kg近くに及ぶこと、自転車単体でも30数kgあって、華奢な女性では取り回しが大変であることなどは知られていなかったのです。

森井　子ども2人とお母さんで100kgというのはすごい数字ですね。具体的な事実をあげていただくと説得力が増します。

北方　本来は、親子で楽しい時間を過ごせるはずの自転車も、扱い次第で「走る凶器」にだってなりかねません。

森井　ともあれ、保護者自身、さらにはお子さんの身を守るためにも、自転車を安

全に利用するための知識を身に着けていただくことは重要になります。これは個人的な見解ですが、車を運転する人は免許証が必要ですし、規則を破ると厳しい罰則がありますから、ルール遵守の精神は高いと感じています。その点、自転車に乗っている人は悪質な場合は罰則規定はあるものの、大半は自由に走っておられてルール遵守の意識は低い気がします。

北方　残念ながらそうかもしれません。

森井　自転車に乗る際に気をつけていることはありますか？

北方　はい。被視認性を高めるために、反射材をつける、目立つ服を着るなどの工夫をしています。また、親子で自転車で出かける時、以前は、親が子どもを先導する“カルガモ方式”が正しいと思っていたのですが、今はその考えを改めていますね。

森井　どんなスタイルが良いでしょうか。

北方　カルガモ方式は、親が走行した時点では安全でも、その後に子どもが走った時、親の視界に入らない後ろから子どもの自転車に車が近づく可能性もあります。ですからカルガモとは逆にして、子どもが乗った自転車を先に行かせて、その後を親が付いていく形が良いと思っています。

森井　“逆カルガモ方式”だと子どもの乗った自転車に生じる危険を、親があらかじめ確認できるわけですね。

北方　はい。それに加えて、自転車に乗りながら親が子どもに対して直接口頭で交通指導ができるんですね。先行している子どもに『はい、そこ止まるーー！』『右見て左見て、もう一回右見てーー！』といったかんじです。

森井　なるほど。

自転車は親が子に交通教育を教える最適なツール

北方　私は、以前は自転車は単なる移動手段としか考えていませんでした。でも、事故に遭ってからは、自転車は親が子に初めての交通教育を行うための最適なツールになるのではと思うようになりました。『周囲に人がたくさんいたら止まるんだよ』『むやみにベルを鳴らさないでね』といった指導は自転車に乗っている時に行ったほうが、子どもの身に着きやすいと思います。

森井　歩いていても交通指導はできますが、確かに自転車に乗っている間の教育なら一層実践的でしょうね。

北方　東京都では今年の2～3月の2ヵ月間で、青信号を渡っていたにもかかわらず交通事故に遭って亡くなった小学生の子どもが3人もいたそうです。ご冥福を祈ると共に、改めて、子どもに交通安全の基本をしっかり教えることが大切だと実感しています。

森井　親御さんももちろん指導していかなければなりませんが、学校での児童、生徒に対する交通教育は、最近、どのような状況なのでしょうか。

北方　決して不足しているわけではなく、子どもの年齢に応じた取り組みを行っている自治体もたくさんあります。

森井　なるほど。

北方　しかし、子どもがせっかく正しい知識を学校で身に着けても、休日に一緒に行動する親御さんがルールを守らなければ本末転倒になる可能性もあります。例えば、親がジグザグ運転をしたり、信号を守らなかったり。そういった親の背

●北方真起氏の活動

社会教育クリエイターとして、親子や幼稚園児を対象にした勉強会や試乗会のほか、埼玉サイクルエキスポのステージ登壇など、活躍の場を広げている
（写真はすべて北方氏提供）

2015年、埼玉サイクルエキスポに疋田智氏、タレントのユージ氏と登場

さいたま市で父母を対象に行った自転車安全講習会

子乗せ電動アシスト自転車の乗り方指導も行う

都内の幼稚園で園児を対象にした交通教育も実施

中を見てしまうと子どもは『なんだ、お父さん、お母さんがやっているのなら自分も倣っていいんだ』と考えてしまうかもしれません。その点では、子どももさることながら、親に対する自転車ルール、マナーの啓発も同様に重要だと思っています。例えば、さいたま市では、小学4年生を対象にした「子ども自転車運転免許制度」の導入だけでなく、子ども乗せ自転車を利用する保護者への安全利用啓発にも力を入れています。このような世代別の指導を行う自治体がもっと増えてほしいと思っています。

森井　それならうちの会社に良いモノがありますよ。北方さんは自転車の免許証をお持ちですか？

北方　いえ、持っていませんが……。

森井　私は持っているんです。（自身の免許証を見せながら）これは、自転車運転シミュレーターで交通安全を学び、合わせて挑戦する交通ルールのクイズ「タッチくん」の成績に応じて取得できるものです。普段見落としがちな交通ルールなども出題されますし、ルール遵守の意識が高くなること請け合いです。もし必要があればお貸し出ししますよ。

北方　ありがとうございます！

ヘルメットの重要性は着実に浸透してきている

森井　先ほど、北方さんが活動を始めてから約3,000人の方に勉強会、ワークショップなどにご参加いただいたというお話がありました。ここまででどんな手ごたえを得ておられますか。

北方　たくさんの方にお話をさせていただいておりますが、具体的な数値として効果を測定することは正直難しいです。ただ、ヘルメットの重要性については浸透してきているのではと感じています。

森井　確かに最近ではヘルメットを被って自転車に乗っている子どもをよく見かけるようになりましたね。

対談中には「自転車の多様化に伴って子乗せ自転車に極太タイヤが登場しているので、対応できる駐輪場、ラックなどの開発に期待したいです」とのリクエストをいただいた

北方　はい。私も事故に遭った時に子どもにヘルメットを被らせていましたので大事に至らなかった経験があります。勉強会ではヘルメットでどれだけリスクを回避できるか、もしヘルメットを被っていなければどれだけ深刻なダメージが起き得るか、といったことを示す警察庁製作の4分弱の動画を使用しています。視覚に訴えて分かりやすいので効果は高いですね。

森井　それは説得力がありそうです。

北方　いつも勉強会、ワークショップ終了後にアンケートを取っていまして『これからは必ず子どもにヘルメットを被せます』と回答される方はかなり多いですね。そしてもうひとつ興味深いのが『今日得た自転車に関する知識を誰かに伝えたいと思いますか』との問いに、ほぼ100%の方が『伝えたい』と答えてくださることです。この共感の輪をできるだけ多くの保護者、ひいてはその子どもや小中高生、高齢者に広げていくことが私の使命なのだろうと思っています。

森井　その話を聞いて思い出すのは、オランダの自転車教育の徹底ぶりです。小学校のほぼ全児童が自転車交通教育を受けていて、特に第7・第8学年の児童に対しては筆記試験と実技試験からなる自転車交通試験が実施され、合格すれば証明書が発行されるのだそうです。それなら嫌でも意識は高くなりますよね。日本でそこまで望むのは厳しいと思いますが、せめて車の免許の更新時に、もう少し自転車への配慮を促す時間を増やすといった対処はあっていいかもしれません。

北方　以前に比べると自転車に関する知識や啓発に割く時間は増えていると感じていますが、おっしゃるとおり、もっと長くなっても良いですね。

保護者目線を活用して新ガイドライン策定にも尽力

森井　では、続いて北方さんが委員を務めている、国土交通省の「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」についてお聞きしたいと思います。かなり具体的な提言が盛り込まれるようで、業界としては大きな期待を寄せています。

北方　ご存じのとおり、平成24年に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が設けられて、自転車は軽車両であり、車道の左側を走ること、といったルールが全国的に明確になりました。しかしその後、それが各地にしっかり浸透するところまではいっておりません。さらに自転車事故、特に自転車と歩行者の事故が多いという現実もあります。そこで、再度専門家や現場を知る人間が検討し、さらにリアルな提言をしていく必要があるというわけで私も招かれまして、委員となったわけです。

森井　保護者の目線から自転車を論じ

ることができる委員として、どんな仕事をされたのでしょうか。

北方　いろいろな仕事があるのですが、なかでも駐輪場整備に関する議題がありまして、それに対して意見を述べさせていただきました。

森井　どんな内容だったのでしょう。

北方　歩道スペースを使って駐輪場をつくるにあたり、従来は歩道側からのアクセスが中心でしたが『今後、自転車走行は車道の左側が原則になるので、車道側から入りやすい駐輪場を増やしても良いのでは』といった内容でした。しかし、それを聞いた時、私と、もう一人、子どもを乗せた自転車を利用されている委員さんはドキッとしたわけです。

森井　といいますと？

北方　先に親子の乗った自転車が駐輪場に入っていて、子どもやら荷物やらを降ろしている最中に、車道からスピードを出したまま自転車が入ってきたら……！　その恐怖をイメージしたからです。親がちょっと目を離した隙に子どもが駐輪場内を歩いて行ってしまい、そこにスピードを上げて入ってきた自転車が衝突してしまうかも……そういったリスクが考えられますと申し上げました。

森井　どんな反応がありましたか。

北方　あー、そうかなるほどー、という納得の声が返ってきました。

森井　北方さん達の保護者目線が活かされたわけですね。

北方　ありがとうございます。また、小さなスペースの駐輪場を街中に分散して設けるのはどうかといった議題では『自転車は方向転換をすれば、小さな駐輪場でも停めやすいだろう』といった意見がありました。しかし、先ほど申し上げたとおり、昨今の電動アシスト自転車は非常に重いため、そう簡単に切り返しはできません、配慮いただく必要がありますとお伝えしました。この点で言いますと、最近よく目にするようになった駐輪場内のママチャリ、電動アシスト自転車を対象にした“思いやりゾーン”は『分かってくださっている！』という感じで嬉しいですね。

森井　確かにかつては思いやりゾーンのようなスペースはつくられていませんでしたが、近年は目にすることが増えました。我々運営業者も駐輪場の利用状況に応じて、思いやりゾーンの拡大を提案することもあります。ちなみにヨーロッパではかなり広大な思いやりゾーンを見ることも多いですね。また、歩道スペースを活用した駐輪場は車道の端につくられた自転車走行空間からのアクセスになっていて視認性も高く、十分に減速してから駐輪場に入る自転車が多い。北方さんがおっしゃったような事故が起きる可能性は低いと思います。こういった点でもヨーロッパは進んでいると思いますね。

北方　そうですね。ただ、近年では日本でも少しずつピクトグラムや矢羽根など分かりやすい表示を使って道路左側が自転車が走る場所であることを示す取り組みが増えていると感じています。

森井　そのお話で金沢市の「自転車走行指導帯」の取り組みを思い出しました。例えば幅6mほどの一方通行の道路でも左右に幅2mの自転車走行指導帯をつくっているんです。そうなると車が通る際に支障が出そうですよね。当初は反対の声もあったそうですが、やがて状況に応じて指導帯と道路スペースを車と自転車がシェアする形が定着しました。非常に良い施策で、全国に展開していけばいいと思っています。

北方　はい。視覚的にも非常に分かりやすく、幅広い世代に理解していただけそうですね。

シェアサイクルのカゴが大きくなれば地域経済への波及効果も

森井　ここから話題を変えて都心のシェアサイクルについてお聞きします。千代

都心4区で相互乗り入れを行っているシェアサイクルを体験。港区の愛宕神社前で（北方氏提供）

金沢市の「自転車走行安全指導帯」。車と自転車が寛容の精神で狭い道路をシェアしている

田、港、中央、江東の4区でシェアサイクルの相互乗り入れが行われており、この10月からは新宿区も参加を目指しています。北方さんの視点に都心のシェアサイクルはどのように映っていますか。

北方　ひとりのユーザーとして本当に利便性に優れたシステムだと感じています。行政区に関係なく借りられて、返却も可能ですし、専用ダイヤルで疑問に素早く返答してくれるのも便利です。

森井　満足度はかなり高いということですね。何か課題を挙げるとすれば？

北方　他の公共交通との連携が進めばさらに良いのではと思います。とある駅の近くで『この近くにポートがあったはずだから借りよう』と思い、スマホで位置を確認する前に駅員さんに聞いたんですね。そうしたら『は？シェアサイクル？』という感じでご存じなかったんです。せっかく素晴らしいシステムなのに、何かもったいないなと。

森井　そうだったんですか。

北方　これから東京五輪もあって、さらに多くの国内外の方がシェアサイクルを使う機会が増えそうなだけに、公共交通の職員や警察官なども情報を共有していただけると良いと思います。また、公共の地図にもポートの場所を載せられると分かりやすそうですね。

森井　そうですね。いまのところユーザーにとってはスマホと電話が情報の主な供給源なので、もっと拡散、共有していただかなくてはなりませんね。

北方　もうひとつリクエストしたいのが、カゴのサイズです。今の4区シェアサイクルの自転車はスマートなデザインは良いと思うのですが、ただしカゴが小さくて荷物が少ししか入りません。都心部で買い物をする方は多いと思うので、何とかサイズを大きくできないものかと……。デザイン性と実用性を両立させるのは難しいとは思うのですが、今後シェアサイクルが公共交通の仲間入りを果たすため、さらには地域経済への波及効果促進のためにも、カゴについては検討いただくと良いかなと思います。

森井　東京都心だけでなく国内のシェアサイクルはどちらかというと実験中で機能やデザインにさらに工夫が必要だと思います。確かに北方さんがおっしゃるとおり、荷物がもっと運べるようになれば魅力はさらに増しますね。日本シェアサイクル協会としても貴重な御意見として承っておきたいと思います。本日は保護者とその子ども、小中高生、高齢者と多様な世代へ目配りの効いた意見をいろいろとおうかがいすることができました。誠にありがとうございました。PP

【パーキングプレス 発行人】森井 博のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男性合唱団 団員
- サイカパーキング（株）、日本駐車場救急サービス（株）、モーリスコーポレーション（株）夫々代表取締役CEO

【略歴】
1938年（昭和13年）宮崎県延岡市生れ77才。
1957年（昭和32年）石川県立金沢泉ヶ丘高校卒
1961年（昭和36年）東京商船大学（現東京海洋大学）卒
1961 ～ 1979年 石川島播磨重工業（現：IHI）
1979 ～ 1991年 東芝
1991年～ 現職

【趣味】ゴルフ・ドライブ・歌・テニス・野球・水泳

【遍歴】水泳（漁港で漁師の子ども達と一緒に育ったため、小学生になる前から泳ぎが得意、野球（中学生までは本気でプロ野球選手になるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故・鉄腕 稲尾和久投手、完全試合男 田中勉投手、元巨人 淡河弘捕手は友人。原辰徳前監督の父 故・貢氏からはボクサー犬を貰った仲。少年野球コーチ6年間）、陸上競技（短距離、ヤリ投げ、インターハイ2回出場、オリンピック3回出場の東京陸協 大串元会長とは友人）、テニス（元デ杯選手 本井満氏のコーチでかなりの腕前になるも、45歳時アキレス腱断裂で引退）、ゴルフ（熱心に勉強するも、なかなかシングルになれない。これをヘタの横好きという）自転車は年齢を考え余り乗らないが、健康のため、事務所にフィットネスマシーン5台を置き、毎週数回トレーニングは欠かさない。

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談　で検索

または http://www.parkingpress.jp/taidan/ にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。