

# 八王子市における自転車事故を減らす！

—高校生を対象として—

We would like to reduce the accidents caused by bicycles in Hachioji City !

—targeting the high school students—

創価大学法学部法律学科 和足ゼミ  
 石若博, 安藤和美, 石橋沙愛, 山宮佳恵, 池邊正浩, 福田一斗  
 指導教員 和足憲明  
 創価大学 法学部 法律学科

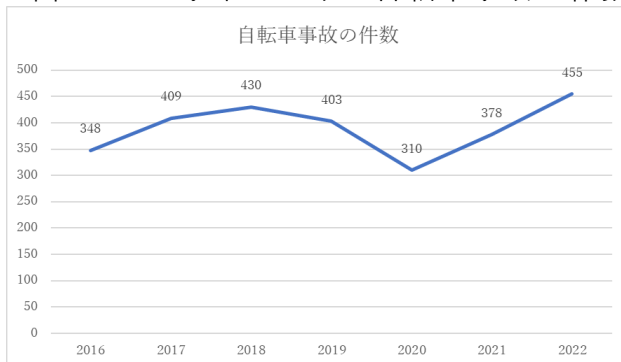
キーワード：自転車事故, 交通事故, 事故防止, 自転車事故防止マップ

## 1. はじめに

本報告の問題意識は、「八王子で自転車に関与する事故が多いという課題に対して、どうすれば八王子の自転車事故を減らすことができるか」というものである。

まず日本全国において、自転車事故は2016年から現在にかけて増加し続けている（警視庁2022）。そして八王子市も、交通事故は減少しているものの、自転車事故は増加傾向にある（図1参照）。

図1 八王子市における自転車事故の件数



出典：第11次八王子市交通安全計画と警視庁（2022）より作成

図1によると、コロナウイルスの蔓延が自転車事故件数の減少に影響したと考えられるが、コロナが落ち着いてくると同時に事故の件数が増えていると推測することができる。

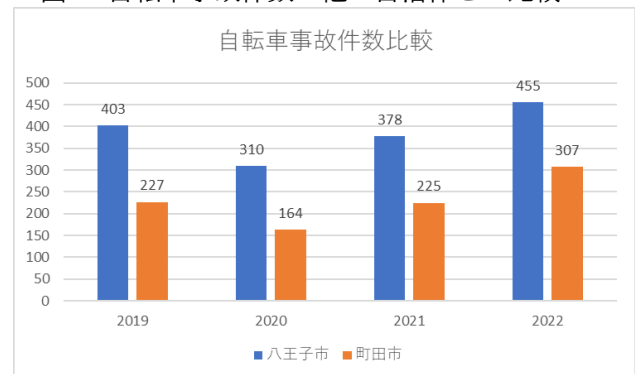
また、自転車運転者の年齢をみると、全国的に自転車事故での死傷者数において、群を抜いて15～19歳の値が高い（警察庁2021）。このデータから、学園都市と言われる八王子で、学生がどのように自転車事故に関わっているのか検討することが重要であると考える。

そこで本報告は、「八王子市の自転車事故が増えている」という問題意識に対して、「どうしたら八王子市において学生が関与する自転車事故を減らすことができるのか」という問いを導出した。そこで私たちから「高校大学連携のRBA (Reduce Bicycle Accident) マップ作り」の政策提案をおこなう。

## 2. 現状分析

2022年の自転車事故件数を見ると、八王子市は455件と前年よりも77件多くなり、増加傾向にある。八王子市に次いで自転車事故が多かったのが、307件自転車事故が起きた町田市であるが、両市の2019年から2022年度の自転車事故件数を比較しても、一貫して八王子市の事故が多く、件数に差があることがわかる（図2参照）。

図2 自転車事故件数の他の自治体との比較



出典：警察庁（2022）

また時間帯については、朝の8:00～10:00と夕方の16:00～18:00と混雑する通勤通学の時間帯に事故が発生しやすく、年代は特に高校生から19歳の事故件数が多い（図3参照）。

図3：年齢別自転車事故件数/1万人当たり



出典：八王子市（2021）

八王子市において発生した自転車事故は、八王子駅周辺や幹線道路沿いなどの人や交通量が多い場所で発生しやすい。自転車事故の特徴として、加害者の約7割が法令違反をしており、ながら運転や飲酒運転・信号無視などの安全運転義務違反による事故が多く挙げられる。

### 3. 課題抽出

八王子市で若者が起こす自転車事故が多い背景として、学生数の多さが挙げられる。東京都総務局（2022）の調査によると、八王子市は、学生数が市内最多の1万3712人である。ここから、八王子市では、通学時間帯に多くの学生が交通手段として自転車を利用していると考えられる。また、前述したとおり、自転車事故が起きる原因の多くは、ながら運転や信号無視などの安全運転義務違反である。ここから、「若者（高校生）の自転車利用時におけるルール違反を減少させること」が八王子市の課題として設定できる。

自転車事故を未然に防ぐためには、自転車側の法令違反を無くしていくことが重要であるが、八王子市では、中学生まで自転車登校が禁止されており、多くの生徒が高校入学と同時に、初めて自転車通学を始めると考えられる。したがって、高校1年生の入学時に高校生が自転車事故を自分事として捉えられる意識改革の場を設ける必要がある。そこで、以下の政策を提案する。

### 4. 政策提案

私たちが提案する政策は、「高校大学連携のRBA (Reduce Bicycle Accident) マップの作成」である。

ターゲットを学生とした理由として、現状分析において前述したとおり、交通事故が発生する時間帯は朝夕の通勤通学の時間帯で、年齢層としては学生が多いからである。このことから学生に向けた政策が効果的であると考えられる。しかし他方で、学生には問題を自分ごととして捉えないという特徴がある。こうした傾向から、ただ、交通ルールやここが危険ですと言ったことを伝えることや、スタントマンを使った交通事故シミュレーションを行うよりも、学生参加型の政策が必要なのではないかと考える。

では具体的な政策内容を、高校と大学に分けて見ていこう。まずターゲットは入学したばかりの高校1年生である。高校生は警察官による講習において、「何が違反なのか」「どういうことが危険なのか」ということを学び、自転車事故に対する危険性をしっかりと理解することからはじめる。その後、小グループで学校周辺の危険なところを自分達で調べ、どこがどのように危険なのかを考えて「RBAマップ」を作成する。私たちはこの「自分たちで考える」というステップを重要視する。こうした作業を通じて、高校生は交通事故を主体的に捉え、一時停止無視や

信号無視など交通ルールを主体的に学ぶことができ、事故件数の減少につながると考えた。

では次に、今回の政策に関する大学の関わり方について述べる。私たちは、高校生の「RBAマップ」作成に関して、公安職志望の大学生の参加を提案する。この政策において大学生が行うことは、自転車事故に関する講習・マップ作成の手伝いがあげられる。参考にした実例として、現段階で既に存在している学生消防団があげられる。学生消防団では主に、防災訓練、応急手当、心肺蘇生法、広報活動を行っている。また、町の有事の際には出動し活躍が見込まれている。そういった活動から、今回の政策では警察庁指導の下で公安職志望の学生を主体とした組織を作り、交通事故防止の基礎教育の他、広報活動などを実施する組織にする事で、公安職志望の学生の経験になると考えた。また、高校生のRBAマップ作成時にこのような学生を参加させる事によって、警察官の負担を減らし、八王子全域にわたってこの政策を行いやすくと考えた。さらに大学生がこの政策に関わることによって、公安職の経験だけでなく、八王子の大学に通う大学生の自転車事故も防止する効果が期待できる。

以上の政策が、私たちが提案する「高校大学連携のRBA (Reduce Bicycle Accident) マップの作成」である。私たちはこの政策を通して、八王子における高校生（大学生）が自転車事故に対して主体的に考えることで、学園都市八王子の自転車事故件数が減少することを期待する。

#### <参考文献>

警察庁（2021）「令和3年における交通事故の発生状況等について」

警察庁（2022）「都内自転車事故の交通事故発生状況」

警視庁（2020）「トピックスⅡ 自転車の交通ルールとその徹底に向けた警察の取組」

警視庁（2022）「自転車事故の推移（2022年中）」

警視庁（2022）「区市町村別・自転車関与事故」

東京都総務局（2022）「令和四年度 学校基本統計（学校基本調査報告書）」

八王子市（2021）「第11次八王子市交通安全計画」