



第1回 啓発・マナーに関する協議

平成26年8月5日（火）

10：00～12：00



改訂京都市自転車総合計画の見直し検討部会



本日の 協議内容

1. 自転車の位置付け
2. ルール・マナーの状況
3. ルール・マナーの方向性
4. 啓発の手法
5. 万々に備えて
6. 今後の方向性

【別紙】 参考資料：市民アンケート集計結果
自転車利用のルール・マナー





1. 自転車の位置付け





自転車は効率的な移動手段

■ 自転車の特性

- 環境にやさしく、健康的で便利な乗り物である



- 公共交通と対比されるパーソナル・モビリティ(私的交通)

利用には、道路環境・通行の規制等あり一定の配慮が必要

【利用者の視点】

メリット

◎ 気軽に利用しやすい

近距離の移動に適しており、手軽に目的地まで行ける。
また、公共交通と違い時間の制約がない。

◎ 経済的である

比較的安く手に入り、燃料・税金が不要なため経済的である。

◎ 健康に良い

体を動かし、適度に良い運動になるため、健康に良い。

◎ 自然を感じられる

全身で風を受けながら、自然を感じ心地よく走れる。

デメリット

● 交通弱者になりやすい

対自動車において、交通事故の被害者になる場合が多い。

● 交通加害者になりやすい

自転車利用のマナー・ルールが守られていないため、対歩行者において交通加害者になる場合が多い。

● 盗難に遭いやすい

持ち運び等が可能であり、カギも簡易なものが多いため、盗難に遭うケースが多い。

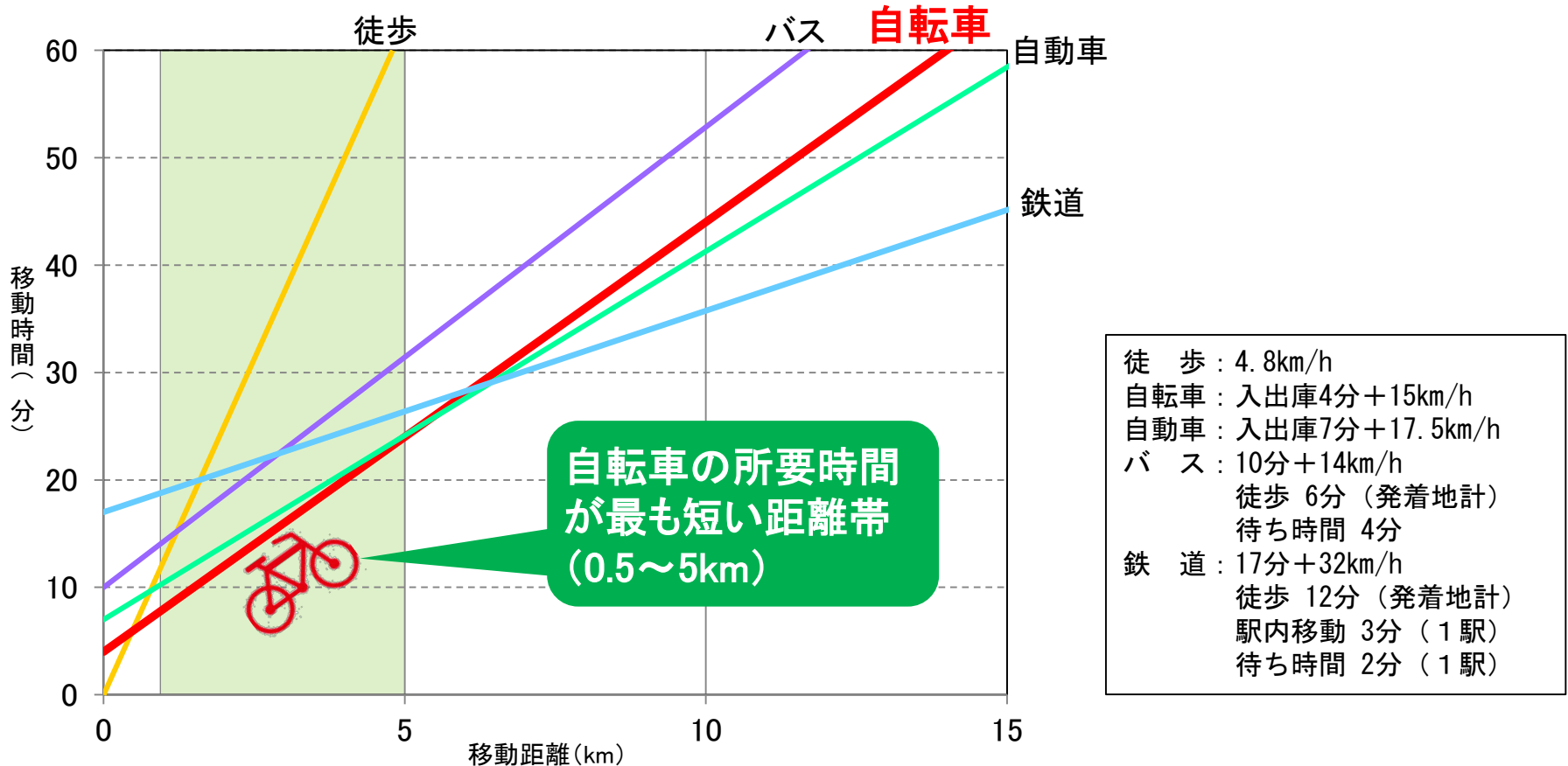
● 天候に左右される

雨、雪、気温などの気象条件により、乗りにくくなる。



5 km以内の移動の所要時間は自転車最短

- 自転車は、5km程度の短距離において、鉄道や自動車を始めとしたどの交通手段よりも所要時間が短く、都市交通として最も効率的な手段である。



MATT関東圏時刻表 2002年11月:八峰出版

東京都交通局ホームページ(<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp>)

平成7年 大都市交通センサス:財団法人運輸経済研究センター

平成11年 道路交通センサス:建設省道路局

自転車駐車場整備マニュアル:建設省都市局 監修

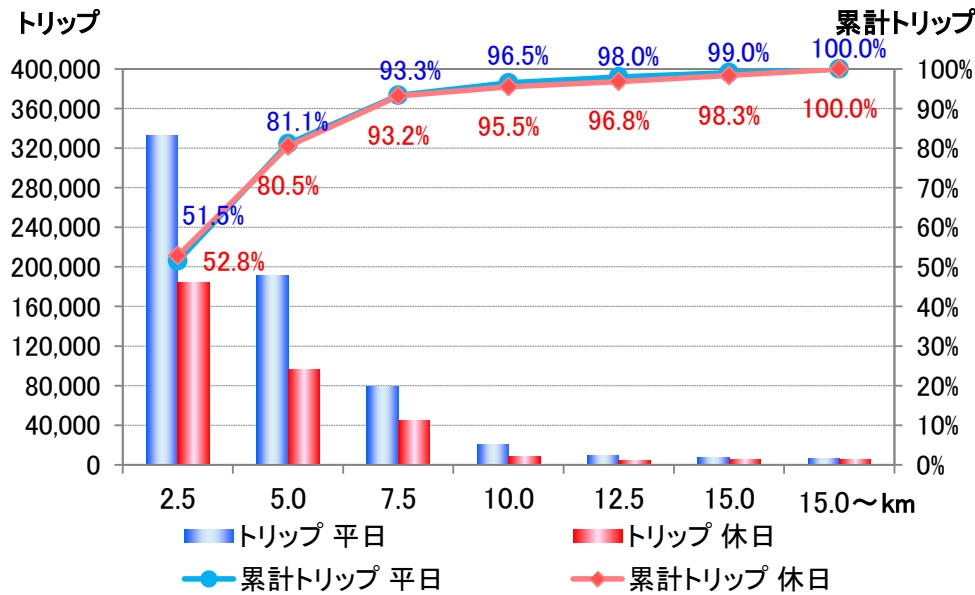
自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析, 土木計画学研究・講演集No.22(2) 1999.10 を基に分析



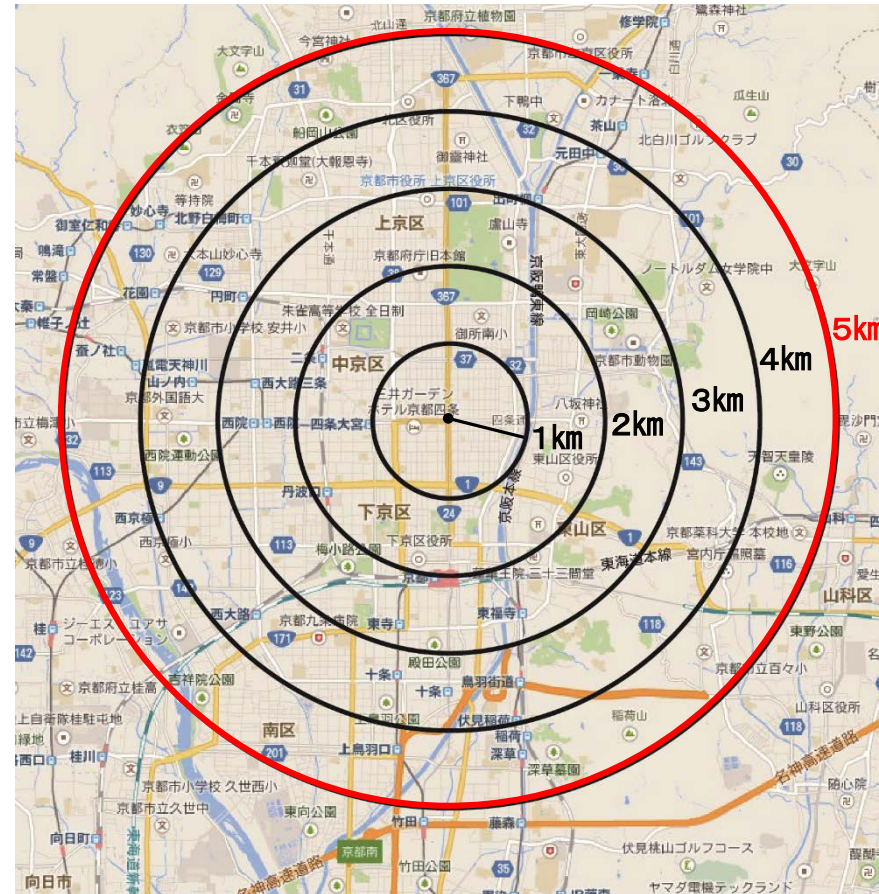
5 km圏内の自転車利用が約 8 割以上



京都市の代表交通手段における自転車の距離別のトリップ数



四条烏丸交差点から5kmの範囲



出典：H22年パーソントリップ調査より算出
 (注) 所要時間×自転車の平均速度 (15 km/h) で距離を算出



京都市における自転車利用の位置付け

「歩くまち・京都」総合交通戦略 の位置付け

- 歩行者とクルマの中間的な速度での移動が可能な乗り物

現行の自転車総合計画 の位置付け

- 環境にやさしく、健康的で便利な乗り物として交通体系における重要な移動手段

自転車の
明確な位置付けはない

自転車の位置付けが必要

- 自転車はパーソナル・モビリティ(私的交通)である。
- 自転車は、5km程度の短距離において、鉄道や自動車を始めとしたどの交通手段よりも所要時間が短い。
- 5km以内の自転車利用が約8割強を占めている。



2. ルール・マナーの状況





自転車利用のルールとマナーの定義

■ルールとマナーの定義

ルールとは

- 道路交通法等の法令の規定に基づき義務として
遵守しなければならないいきまり

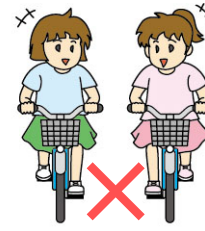
【例えば】



二人乗りの禁止



飲酒運転の禁止



並進の禁止

マナーとは

- 義務ではないが、円滑、安全な走行等のために
従った方がよい道義的に必要なこと

【例えば】

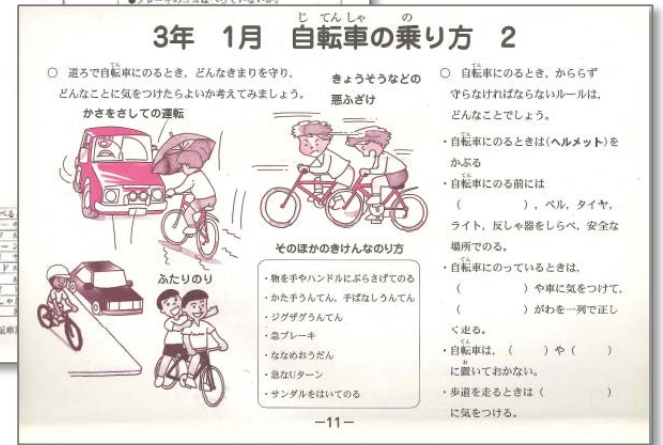
- 歩行者に対して、むやみにベルを鳴らさない。
- 危険な場合は、自転車を降りて歩行者に譲る。





小学校での自転車交通安全教育の取り組み

■安全ノートを活用した交通安全教室



■各小学校での自転車教室の実施

- 自転車運転免許証の交付を伴う自転車教室を活用する小学校が増加

年度	20	21	22	23	24	25
実施 小学校数 (校)	45	64	76	86	94	120



様々な自転車交通安全教育の取り組み

■ スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室の実施

- スタントマンが事故を再現し、交通事故の衝撃や恐怖を実感させることで、危険を認識させる。

年度	23	24	25
実施した中・高等学校数(校)	1	2	4



■ 自転車利用マナー向上啓発グッズ

- 『確認しましょう 自転車の交通ルール』(京都府警察)
- 『自転車運転 小学生』(民間)



出典：京都府警察／au損保保険株式会社

■ 自転車交通安全教育プログラムの作成

■ 自転車の安全利用に係る啓発用DVDの配布などの取り組みを実施

創意工夫あふれる施策で、自転車の安全運転意識の向上を促す

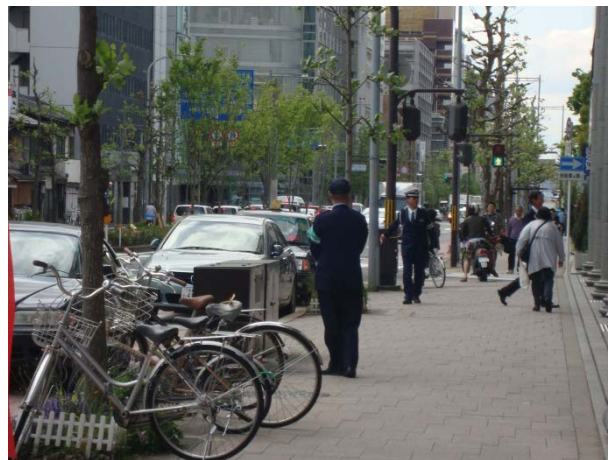
京都市内の街頭での啓発活動の取り組み



■ 京都市による「まちかど啓発」の様子



繁華街での啓発



繁華街での啓発



交差点での啓発



通学路での啓発



ルール・マナー啓発イベント

■ 平成26年度自転車マナーアップフェスタ等



平成26年1月25日開催



平成26年6月1日開催

路面標示や注意喚起サインの設置



御池通の路面標示



御池通の注意喚起看板



走行環境の整備と、ルール厳守の取り組みをあわせて推進

自転車利用のルールと罰則

■自転車利用のルールと罰則について

自転車の交通違反も厳しい罰則が決められています。交通ルールを正しく理解し、安全に利用しましょう。

■無灯火運転

(5万円以下の罰金)

夜間、ライトや尾灯、又は反射器材をつけないで自転車に乗ってはいけません。



■傘さし運転

(5万円以下の罰金)

傘をさして運転してはいけません。ただし、交通の極めて閑散な道路での運転はこの限りではありません。

〔京都府道路交通規則〕



■急な道路変更

(5万円以下の罰金)

急に道路を変えたり、曲がったりしてはいけません。



■二人乗り

(2万円以下の罰金又は料料)

二人乗りをしてはいけません。ただし、16歳以上の者が6歳未満の幼児一人を乗車補助装置に乗車させ、又は背負い、ひも等で確実に緊縛している場合はこの限りではありません。

〔京都府道路交通規則〕



■飲酒運転

(5年以下の懲役又は100万円以下の罰金)

お酒を飲んで自転車を運転してはいけません。



■「自転車及び歩行者専用」の標識のない歩道の通行

(3月以下の懲役又は5万円以下の罰金)

歩車道の区別のある道路では原則として、車道の左側を通行しなければなりません。

■歩道の通行方法について

「自転車及び歩行者専用」の標識がある場合の他、以下の場合には、普通自転車も歩道を通ることができます。

- ・13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が運転しているとき
- ・通行の安全を確保するためにやむを得ないと認められる場合

■通行方法①

歩道を通行するときは、徐行しなければなりません。また、歩行者の通行を妨げそうときは、一時停止をしなければなりません



■通行方法②

「歩道通行部分」が指定されていないときは、歩道の車道よりの部分を通行しなければなりません。



〔資料：京都府警察本部ホームページより〕

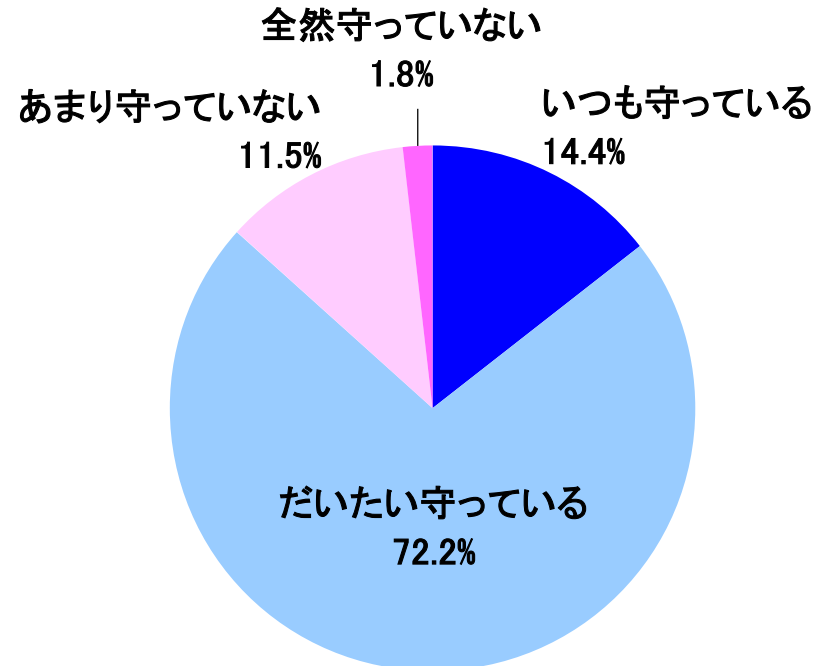
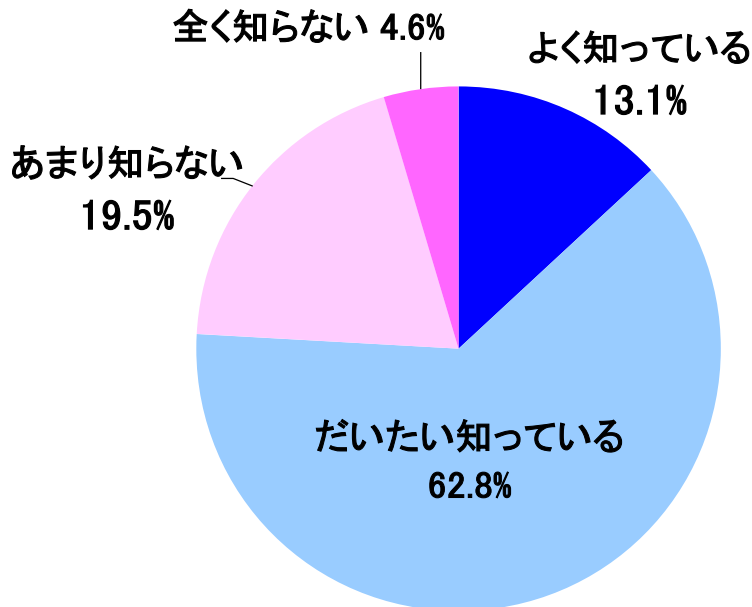


ルールの認知度は7割以上

- 自転車のルールや罰則について、4分の3の市民が認知をしている。
- 多くの市民がルールを遵守している。

Q. 自転車の利用ルール・マナーや罰則について知っていましたか。
(回答数=1,000人：前項の図を参照)

Q. 自転車の利用ルール・マナーをいつも守っていますか。(回答数=720人)





自転車は「車道左側通行」へ

■改訂自転車総合計画後の自転車環境の変化

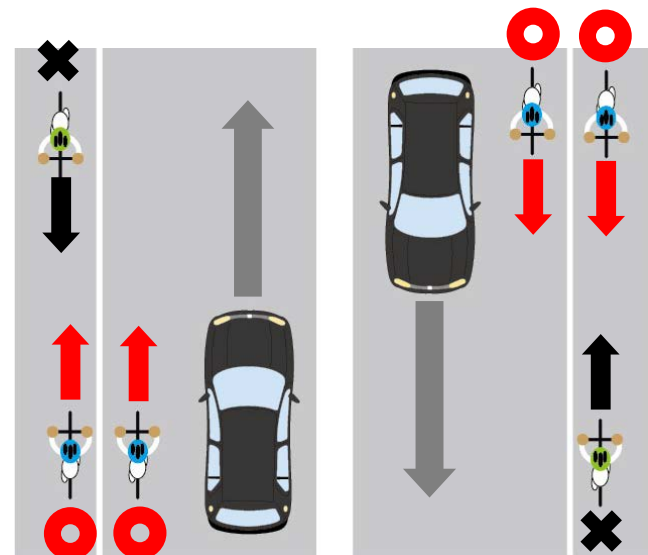
昭和45年10月 道路交通法の改正を機に道路構造令に自転車歩行者道の設置を盛り込む
事故の多発による緊急的な処置として一部の歩道を通行可能にした。

平成23年10月 自転車交通総合対策のとりまとめ（警察庁）
全国の都道府県警察本部に
「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」を通達

【ポイント】

- **自転車は「車両」**であることを交通社会を構成するすべての者に徹底
- 自転車の通行環境を整備し、**自転車と歩行者の分離を推進**

平成25年12月 道路交通法の一部改正
自転車の路側帯通行が道路の左側に設けられた路側帯に限定される。



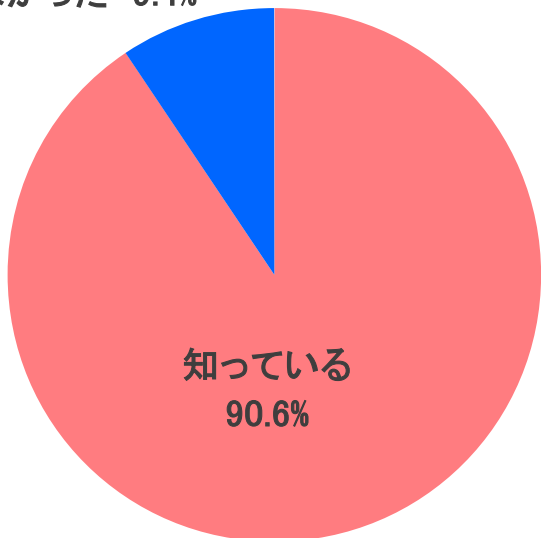


車道左側通行は3割

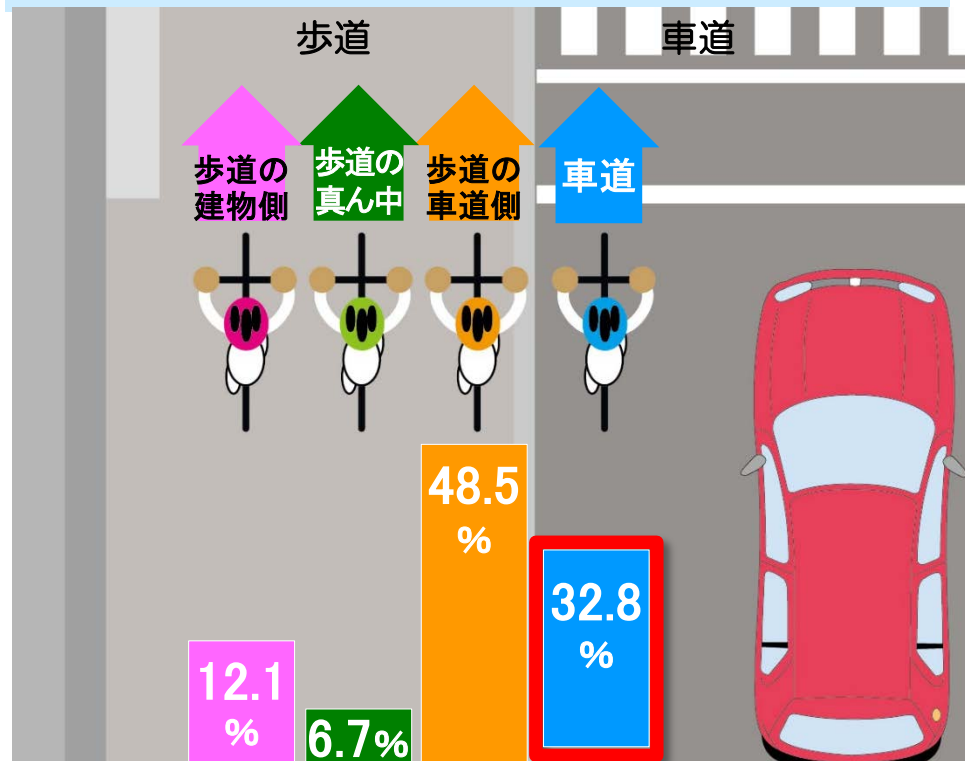
- 正しい走行位置はよく知られているものの、車道の左側を実際に走っているのは3割であり、遵守できない何らかの事情を抱えている。(市民全体の意識・走行環境)

Q. 「自転車は車道の左側を通行する」ということを知っていますか。
(回答数=1,000人)

知らなかった 9.4%



Q. 普段自転車で走行する際、どこを走りますか。
(回答数=720人)

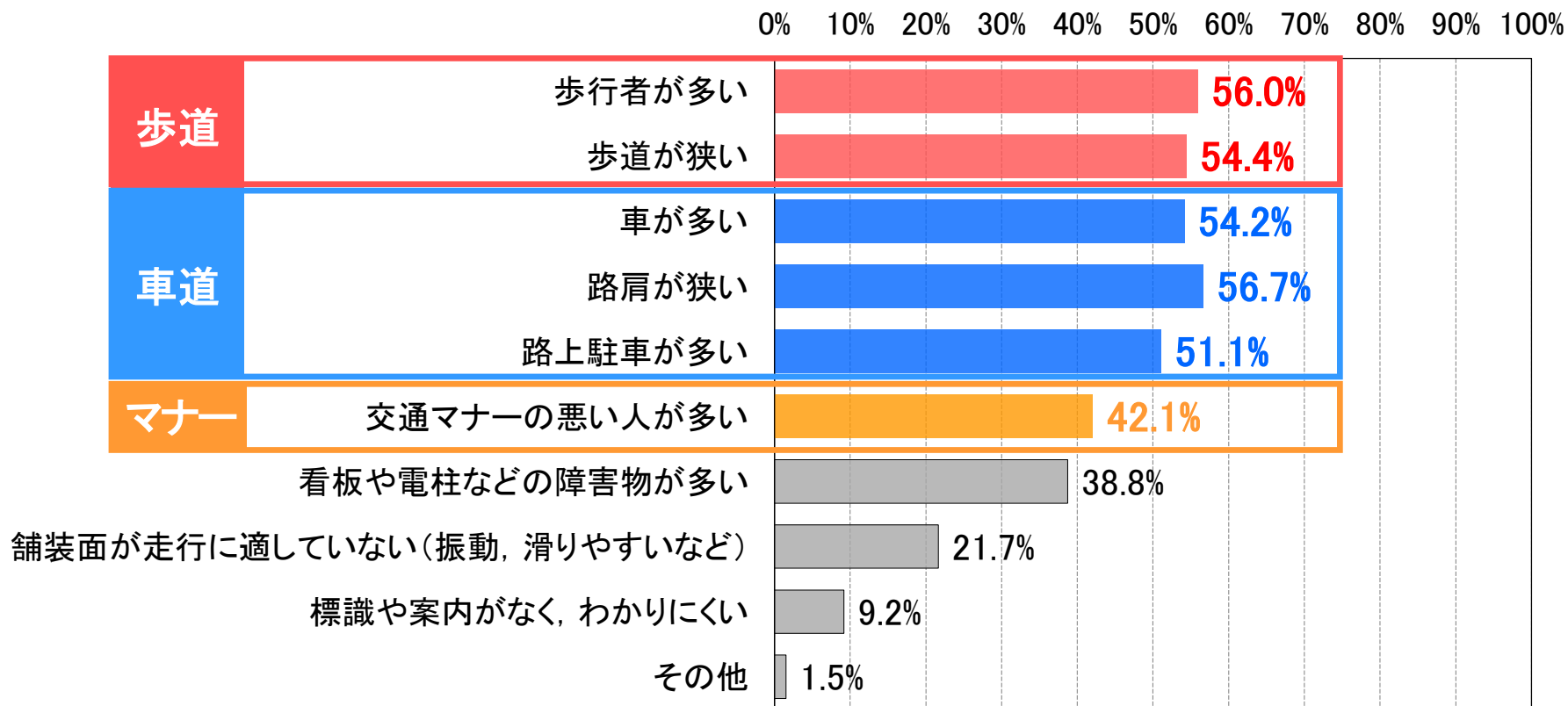




自転車で走りにくい理由は歩行者の多さが6割

- 走りにくい理由の約6割が歩行者の多さを挙げている。
- 約4割が交通マナーの悪い人が多いと回答

Q. 市内で自転車を走行する場合どのようなところが走行しにくいですか。
(複数回答可, 回答数=1,000人)

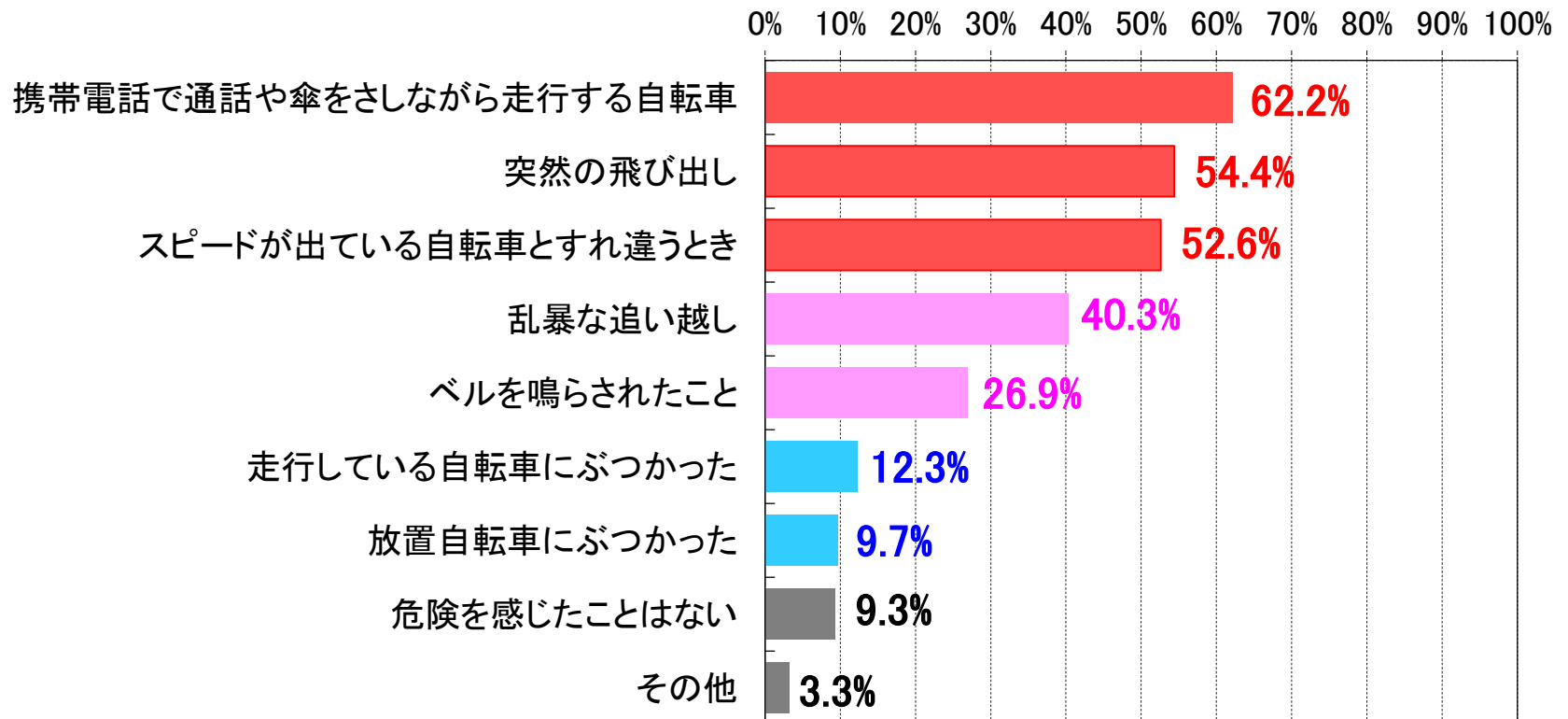




歩行中に感じる危険の多くはルール違反に起因

- 携帯電話の通話や傘をさしながらの自転車利用に6割以上、スピードを出しての自転車利用、突然の飛び出しが約5割と高い。

Q. 市内を歩いていて自転車に対し、危険を感じたことがありますか。
(複数回答可, 回答数=1,000人)





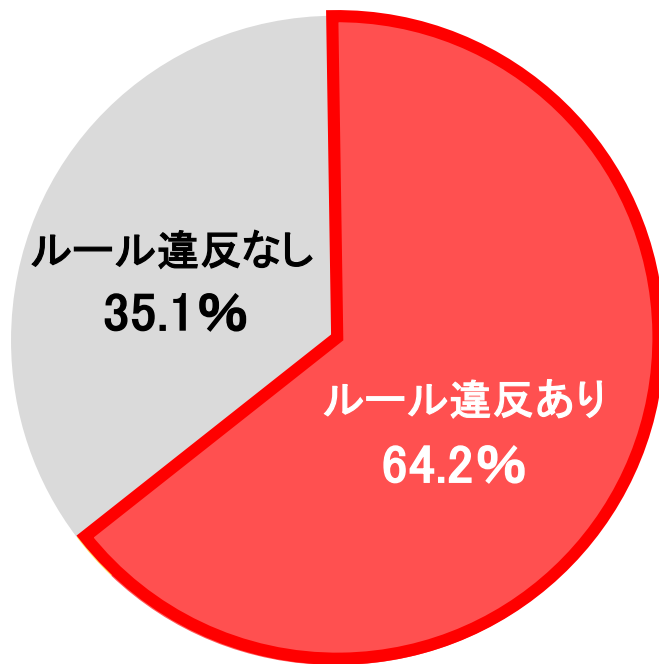
3. ルール・マナーの方向性



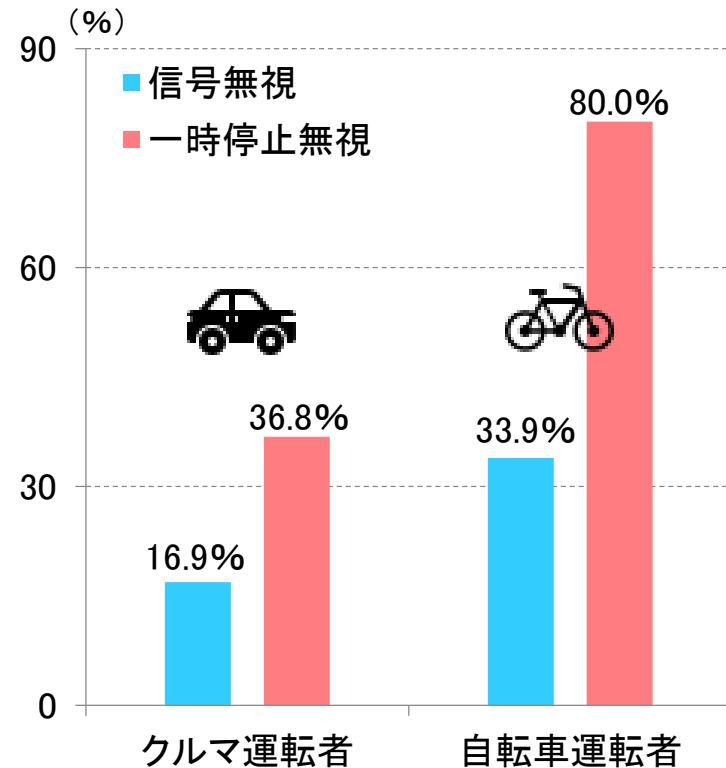


自転車事故の3分の2がルール違反あり

●自転車事故死傷者の3分の2は、ルール違反がある。



自転車乗用者（第1・2当事者）の法令違反別死傷者割合
（2011年）



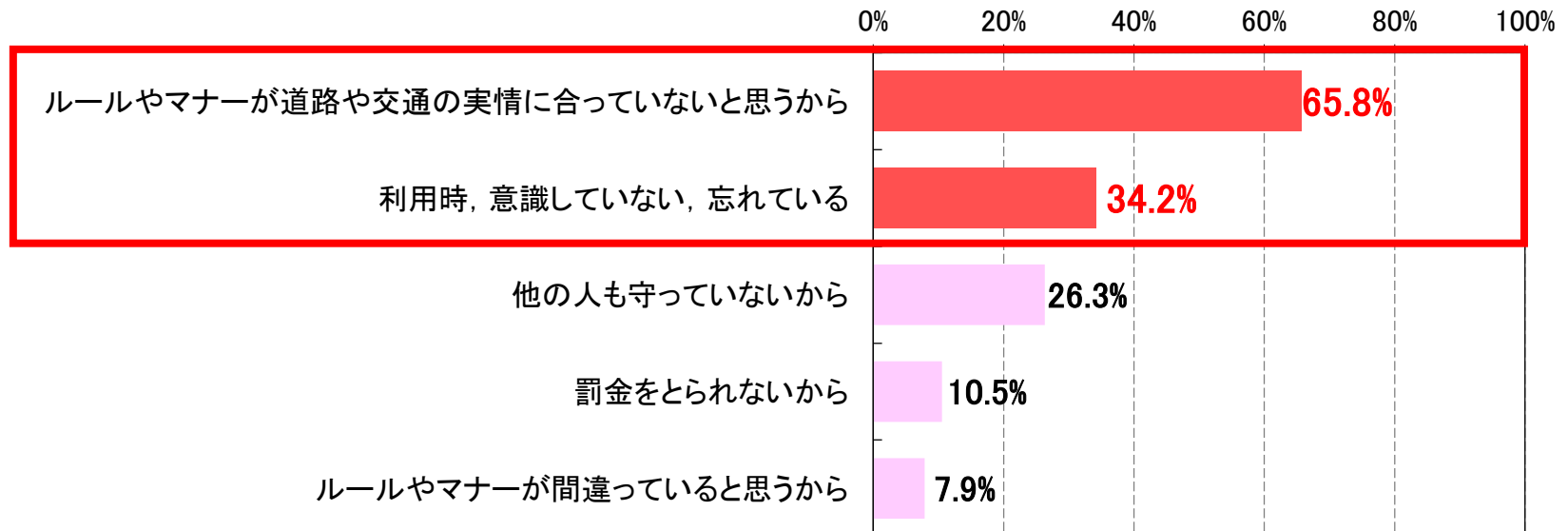
信号無視率，一旦停止無視率の数値
（各無視の件数／自転車事故の件数）
（1993～2001年）



ルール・マナーへの納得感のなさ・意識の薄さ

- ルール・マナーを守らない人は、現状のルール・マナー等が実情にあっていない、普段意識をしないという回答をしている。

Q. 自転車の利用ルール・マナーを守らない理由を教えてください。
(複数回答, 回答数=38人)





『何が危険か』をわかることが大切

目的

歩行者・自転車の安全の確保

自転車の秩序ある走行の実現

事故の
軽減へ

- ルール・マナーの周知と遵守 → 第1回の部会
- 安全な自転車通行環境の整備 → 第2回の部会

何を(内容)どう伝えるか(手法)

ポイント 「知る」+「分かる」へ

- ルールやマナーについて、「守る=安全」の意味を理解・納得が必要
- 事故に遭わない・起こさないための知識と想像



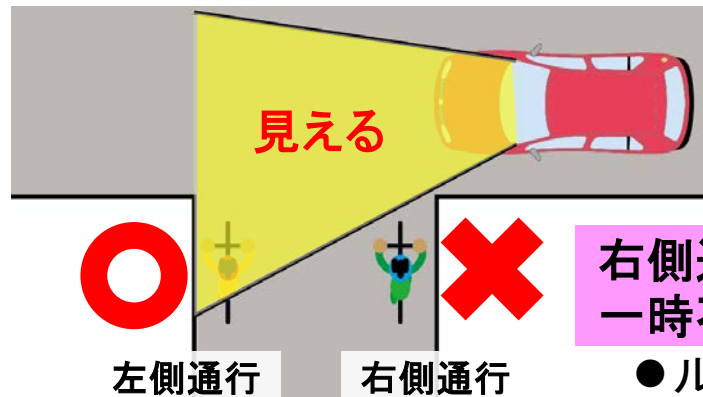
例①：なぜ左側通行なのか？

■裏道の交差点の死角

自動車から見えない

自転車に気付かない

事故



右側通行と一時不停止が危険

●ルール違反

■脇道交差点での車両との危険性比較

自動車から見えにくい
見えない

自転車に気付かない
気付くのが遅れる

事故

車道(右側通行)
50.4倍

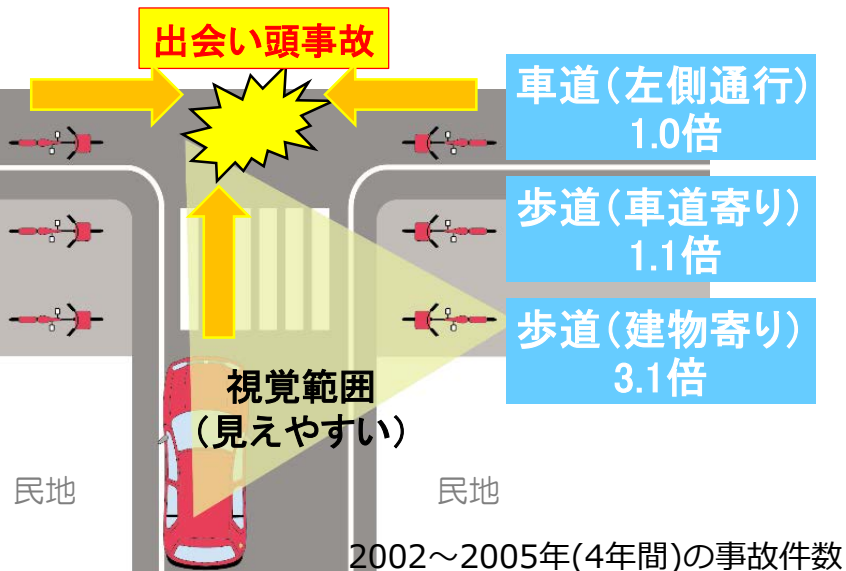
歩道(車道寄り)
1.1倍

歩道(建物寄り)
23.1倍

車道(左側通行)
1.0倍

歩道(車道寄り)
1.1倍

歩道(建物寄り)
3.1倍



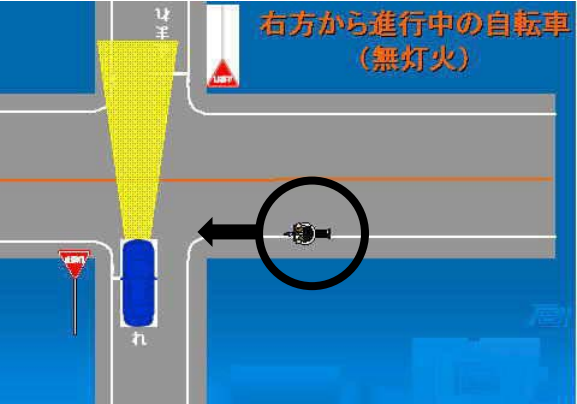


例② なぜ無灯火はいけないのか？

ライトは地面を照らすことよりも、
自分の存在を車のドライバーに**早く分かってもらう**ために必要

■ 交差点において右側から無灯火の自転車が接近してくる場合

無灯火



自動車が存在に
気付かない

事故

車のドライバーからは
自転車の存在がよく見えない

■ 交差点において右側からライトをつけた自転車が接近してくる場合

灯火



自動車が存在に
気付く

事故を回避

後ろからも自転車の存在が
わかるように反射盤をつける

自転車のライトがよく見える
自転車がこちらにむかって
きているのが分かる。



4. 啓発の手法

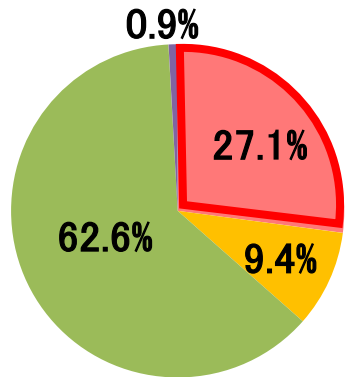
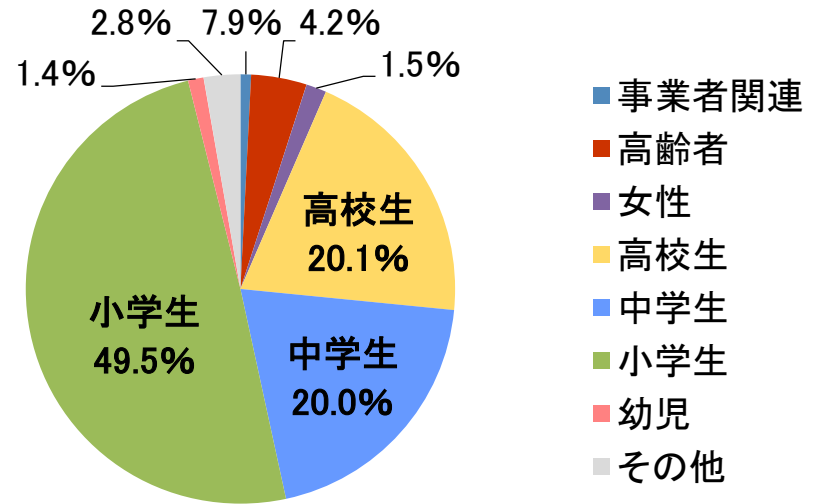


年齢が上がるにつれ受講経験なしが増加

- 自転車教室受講の約90%が小中・高校生
- 交通安全教室・講習等での交通ルール・マナーの学習機会がない世代は50歳以上に集中

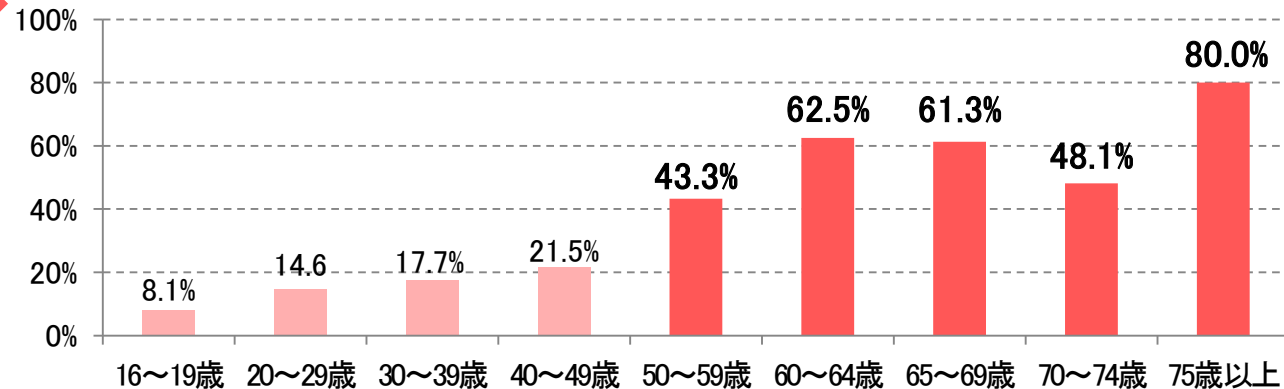
⇒ **高齢者世代への
交通ルールマナー学習機会の必要性**

平成23年中の自転車受講人員の対象別内訳



- **きちんと学んだことはない**
- 学校以外で行われた交通安全教室・講習に参加
- 学校で行われた交通安全教室・講習に参加
- 不明

「きちんと学んだことがない」と回答した者の各年齢層に占める割合



【上】 出典：自転車の交通事故の実態と自転車の交通ルールの徹底方策の現状（警察庁交通局企画課）

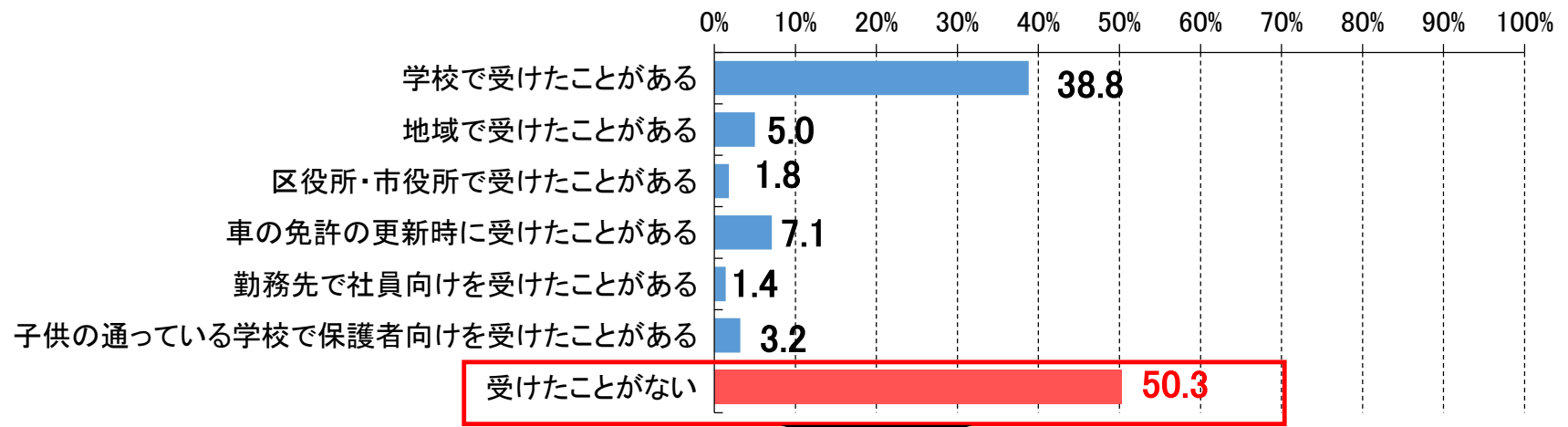
【下】 出典：自転車安全教育に係る意識等に関するアンケート調査（平成24年8月）（警察庁）



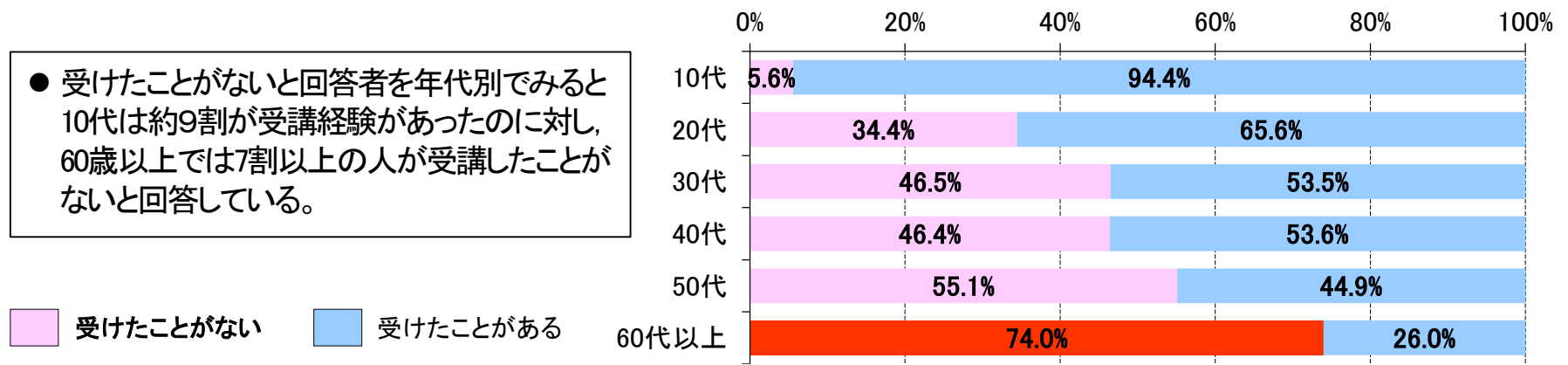
ルール・マナー教育の機会の必要性

- 半数の市民が自転車の安全利用に関する交通安全教室の受講経験がなく、対策が求められる。

Q. 自転車の安全利用に関する交通安全教室を受けたことがありますか。(複数回答可, 回答数=1,000人)



● 受けたことがないと回答者を年代別でみると10代は約9割が受講経験があったのに対し、60歳以上では7割以上の方が受講したことがないと回答している。

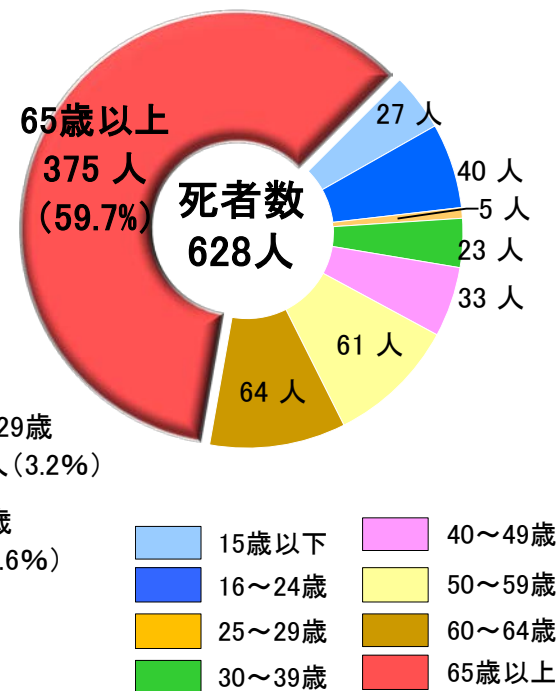
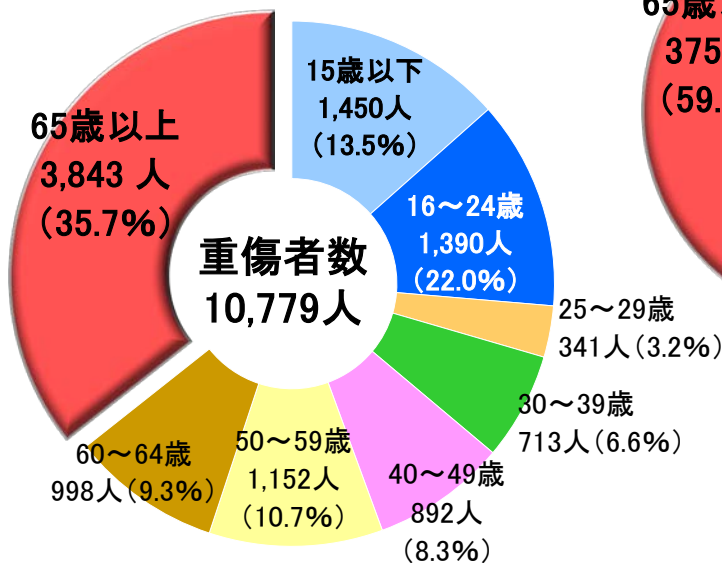
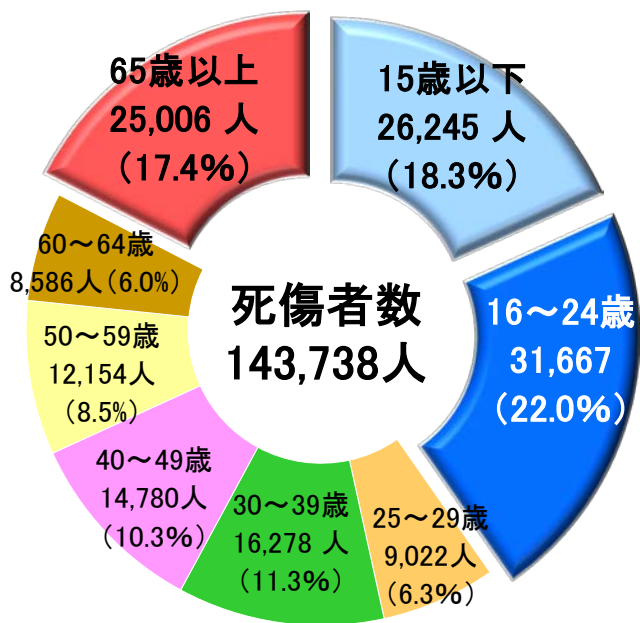


■ 受けたことがない ■ 受けたことがある

65歳以上の事故では重傷化・死亡が多い

- 65歳以上の高齢者と若年層の自転車関連事故が多い。
- 高齢者は事故にあった場合、重傷化または死亡する割合が高い。

平成23年自転車乗用中の年齢層別死傷者数、重傷者数及び死者数



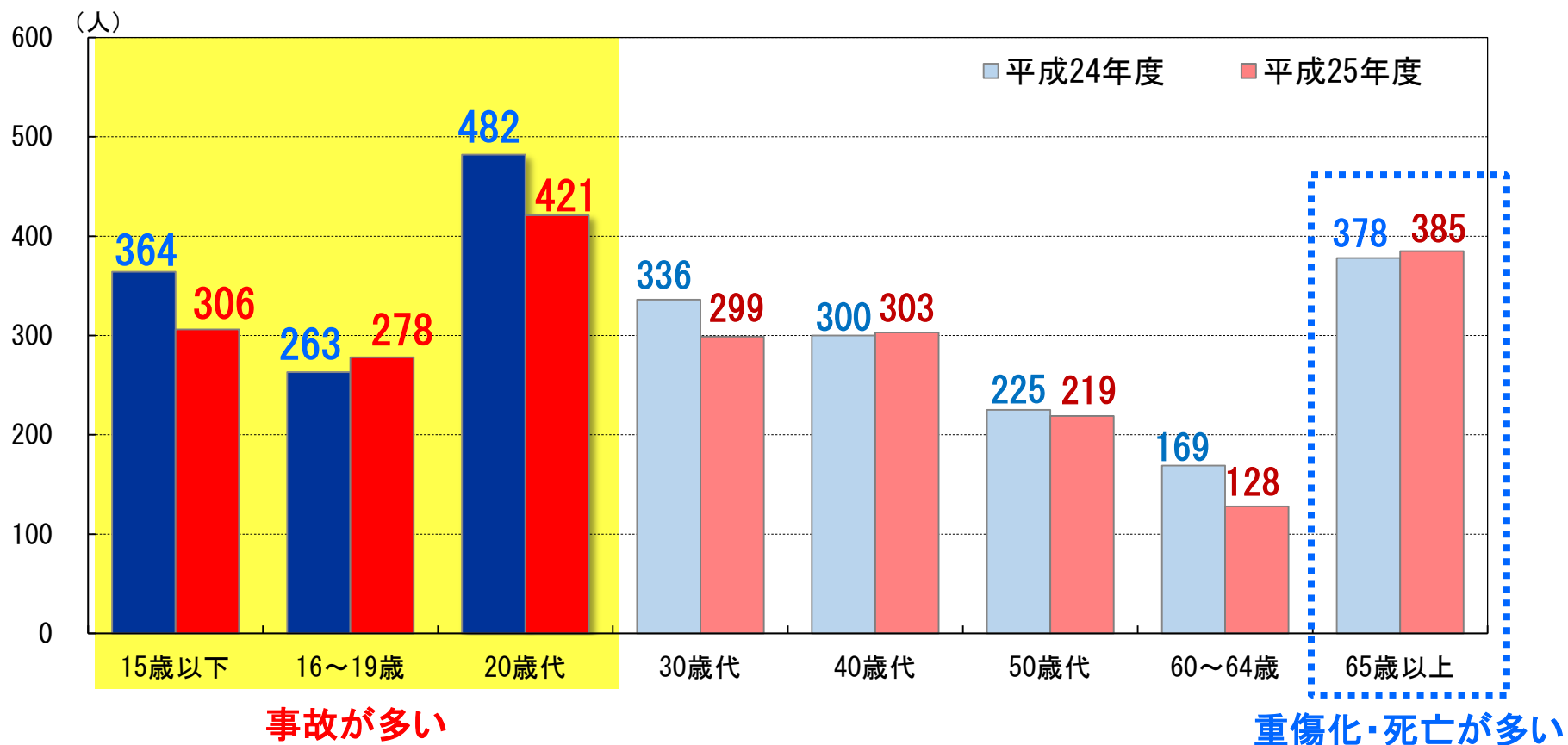
高齢者の自転車乗車中の死傷者数(25,006人)の約17%と他の年齢層に比べ高い。



事故は10歳~20歳代の年齢層が多い

- 20歳代は事故件数も多く、年齢別における事故の割合も高い。

京都府における自転車乗用中死傷者数



【左】 出典：京都府警察／自転車事故の特徴



ルール・マナー教育について

【なぜ】 事故軽減のために

ルール・マナー教育の必要性が高い年代は重点的に取り組む



ルール・マナーは知るだけでなく

知る + **分かる**

【何を】

- 守る動機付け
 - 意味を理解・納得させること



海外の自転車ルール・マナー教育①

■子どもの年齢別に自転車走行の教育トレーニングと検定試験(イギリス)



<http://bikeability.dft.gov.uk/>

- 中央政府が国家プログラムとして自転車トレーニング「Bikeability」を2007年から実施。
2011年現在、約8割の地方自治体が参加している。

- 子どもの年齢別に自転車走行の教育トレーニングと検定試験を実施
- コースに合格すると、レベルに応じたバッジを授与

「Bikeability」レベル別教育内容

レベル1(～9才)

1

- ・基本的な自転車乗車方法
- ・簡易な自転車点検



レベル2(10～11才)

2

- ・道路での走行位置(交差点含)
- ・手信号と交通規制
- ・自動車への対処方法



レベル3(11～18才)

3

- ・あらゆる状況下での安全走行
- ・自らの走行ルート計画
- ・道路標識の解釈





海外の自転車ルール・マナー教育②

■ 児童、生徒に対する交通教育の重視(ドイツ)



交通教育(学校)

運転者教育(自動車学校)

交通安全教育プログラム(DVW)

- ドイツ交通安全協議会(DVW)により、特に児童、生徒に対する交通教育が重視。
- 10歳になると学校に警察が来て自転車の試験を実施し、試験に合格すると自転車のライセンスがもらえる。ライセンスの裏に個々の能力に応じて、両親への注意事項が記載されている。

《事例》

小学校における交通安全教室に関わる必修時間数は年間20時間と規定。
(ノルトラインヴェストファーレン州)



出典：平成22年度自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書

幼い頃からきちんとルール・マナーを教える

国内の事例① 市民・地域・大学

■子を持つ母親が中心に自転車について学ぶ活動(おやこじてんしゃプロジェクト)

- 子育てをする母親が中心となって行っている。
- 自転車利用が多い5都市(東京・埼玉・千葉・神奈川・大阪)を中心に「おやこじてんしゃ勉強会」を開催。
- 子ども乗せ自転車のもつ危険性、自転車を選ぶ時のポイントなどを学ぶ。



■大学の学生への啓発活動

- 京都大学
 - ・本学正門前や西部構内付近, 百万遍交差点周辺で, 川端警察署・京都市・地元関係者・学生ボランティア・大学により, 自転車安全利用推進の啓発活動を実施。
- 立命館大学
 - ・自転車通学者には, 「自転車登録制度」を義務付け, 交通安全講習会の受講, 対人・対物に備えた自転車賠償責任保険の加入の2つを要件としている。

国内の事例② 自治体（インセンティブ）

■ 自転車駐輪場優先登録特典（東京都三鷹市，武蔵野市）

- 市内で自転車を運転する中学生以上を対象に自転車安全利用講習会を実施。
- 受講者には自転車安全利用認定証を発行し，講習会修了特典として，TSマーク付帯保険の助成（1,000円）や，定期利用駐輪場の優先権が与えられる。



出典：三鷹市HP



出典：武蔵野市HP

■ 高齢者交通安全にポイント制度（宮崎県都城市・三股町）

- ◎ 高齢者の事故が多発
 - ◎ 交通安全教室を受講する機会がない人がほとんど
- 意識を高めて事故防止につなげるのが目的
- 高齢者が交通安全教室などに参加して，ポイントカードにスタンプを集めると商品券や交通安全グッズがもらえる取り組み。

- 都城地区安全運転管理者等協議会（地元事業者等）が主催
- 交通安全教室や交通安全キャンペーンに1回参加でスタンプ1個
スタンプ2個 → 交通安全グッズ（反射材など）
スタンプ3個 → 地元で使える商品券（500円分）



出典：朝日新聞（2014年7月10日）

国内の事例③ 民間企業・学校

■ 民間企業におけるルール・マナー教育(東京都)

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/bicycle/modelkigyou.htm>

- 警視庁が「自転車安全利用モデル企業」を指定し、従業員の交通安全意識の高揚と自転車の安全管理に努める企業の拡大を図っていくことを目的とした制度
- バス、タクシー事業者のような交通と関わりが深い企業はもちろん、様々な企業がモデル企業として指導、教育を実施。



出典：警視庁HP

■ 自転車免許証の導入(岐阜県・愛知県・大阪府・福岡県の高校)

- 自動車学校の協力のもと、学科試験、実技試験を経て交通ルールを学ぶ。合格者に自転車免許証を交付。違反の場合は免停もあり。



出典：茨木市HP

国内の事例④ ポータルサイト・キャラクター

■ 自転車の総合的な情報サイト(福岡市天神)

<http://www.chari-angels.com/index.shtml>

- 駐輪場場所やマップ, 利用法についての情報や放置自転車に関することや防犯登録, 自転車の安全に利用するためのチェックポイント・取組みなど, 自転車に関する情報をまとめている。
- チャリ・エンジェルスという三姉妹のローカルキャラクターを前面に出し, 放置自転車の取締り, 街頭啓発, 広報活動を行っている。



「自転車防犯登録」を忘れずに登録しよう!!

自転車防犯登録制度って何?

自転車盗難の改善を目的としています。

自転車防犯登録制度とは、福岡県防犯協会連合会が公安委員会の指を受け、警察や地区防犯協会、自転車販売店(防犯登録店)との協力で行っている制度です。

多発している**自転車盗難の改善**や、盗難自転車駅前などの人が集まる場所に放置され、**市民の安全な歩行をさげさっている状況を改善**することを目的とした「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合推進に関する法律(通称「自転車法」)」が平成6年から施行され、ほとんどの区域で登録が義務づけられています。

防犯登録は大切な自転車のためにも忘れずに!!

天神駐輪場
(警固公園地下)

24時間営業中!!

自転車に関する
道路交通法の一部改正
平成25年12月1日施行

駐輪場マップ





国外の事例① (ピクトグラム)



イギリス





国外の事例② (ピクトグラム)





国内の事例 奈良県 (ピクトグラム)

注意喚起サイン



案内誘導サイン





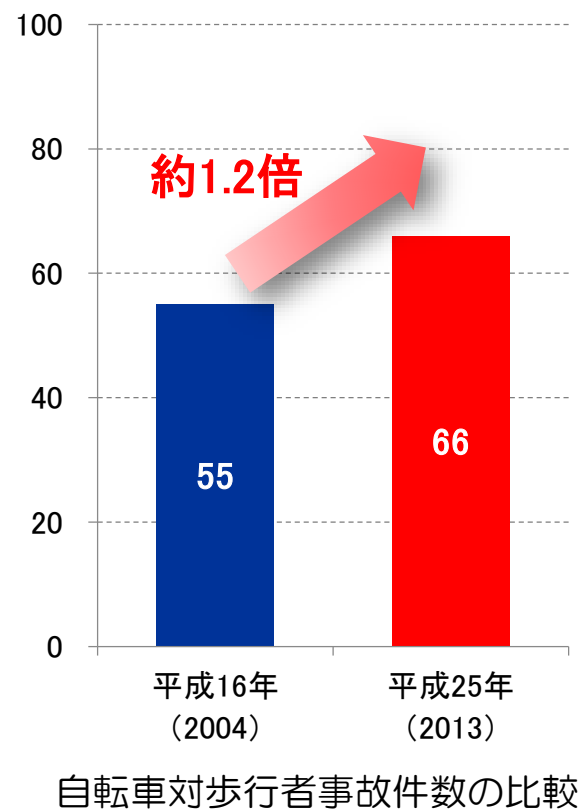
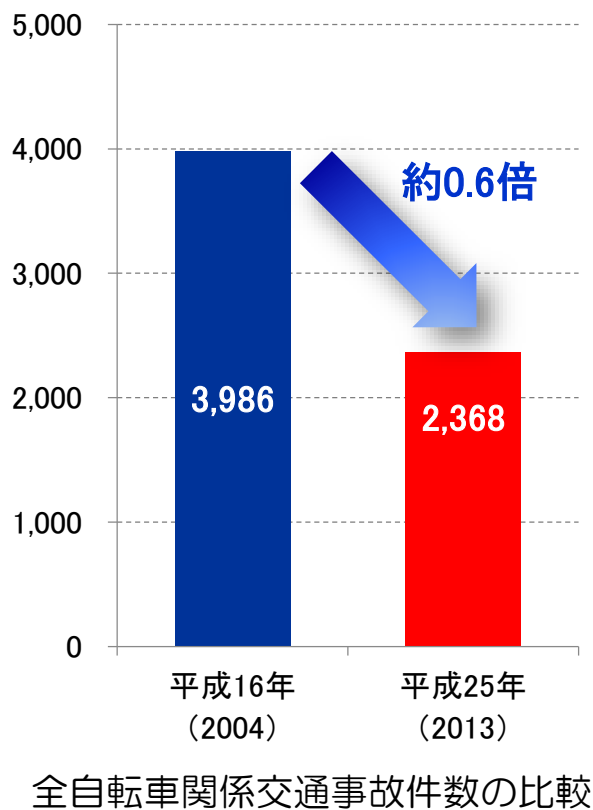
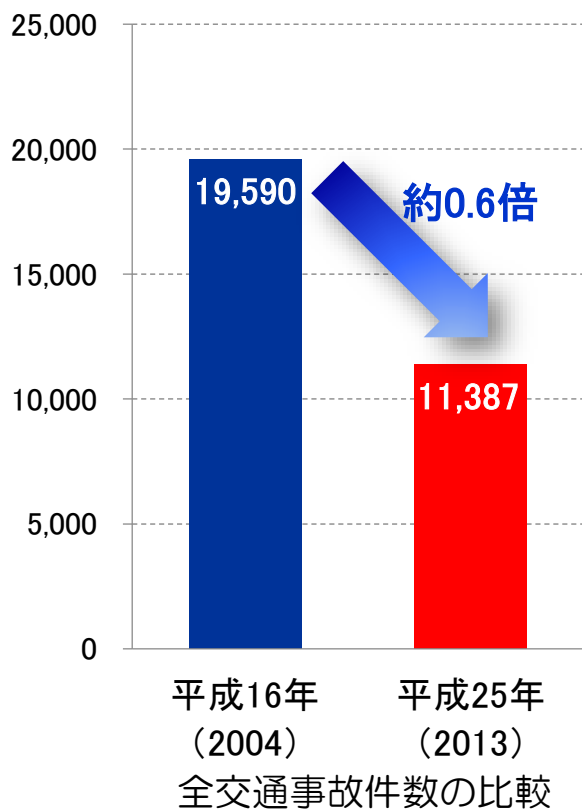
5. 万ーに備えて





京都府では自転車 対 歩行者 は増加傾向

- 京都府下の交通事故の総件数は、最近10年間で約4割減少しているが、自転車対歩行者の事故は、約2割増加している。





自転車事故における高額賠償

■ 自転車での加害事故例

	賠償額	判決	事故の概要
1	約 9,500 万円	2013年 (神戸地裁)	小学生の児童が自転車で坂を下っている際に女性と衝突。被害者は寝たきりの状態となった。
2	約 9,300 万円	2008年 (東京地裁)	男子高校生が車道を横断し、対向車線の自転車の男性と衝突。被害者には後遺障害が残った。
3	約 5,400 万円	2007年 (東京地裁)	男性が信号を無視して交差点に進入し、横断中の女性と衝突。被害者は頭を打ち死亡した。



自転車保険の需要の高まり

■TSマークとその補償内容

種別	第1種TSマーク(青マーク)		第2種TSマーク(赤マーク)	
障害保険	入院15日以上	1万円	入院15日以上	10万円
	死亡・重度後遺障害(1~4級)	30万円	死亡・重度後遺障害(1~4級)	100万円
賠償責任保険	死亡・重度後遺障害(1~7級)	1,000万円	死亡・重度後遺障害(1~7級)	2,000万円

出典：一般財団法人 日本交通管理技術協会

■自転車保険の代表的なものとその補償内容

	補償範囲	個人賠償責任
au損保	交通事故	1億円
三井住友海上	交通事故	1億円
チューリッヒ	交通事故	5,000万円
ドコモ	交通事故	2億円



6. 今後の方向性





政策の方向性

ルールやマナー
を伝える



● 事故予防
(安全)



● 事故対策
(安心)

6W1Hの必要性 ◎ 「誰に・何を・なぜ・どのように・いつ・どこで・誰が」伝えるのか。

未就学児

● 親子で

小学生

自転車交通安全教室の受講者が多いが、事故の件数も多い

中学生

高校生

各年代に応じた内容(何を)、手法(どのように)を考えていくことが必要

大学生

成人

● 50歳代は10年後は、高齢者予備軍

高齢者

● 自転車交通安全教室の受講が少なく、重傷化と死亡者が多い

例えば

誰に

～20歳代

何を

自転車利用のルール・マナーの意味

なぜ

自転車事故が多い

どのように

自転車交通安全教室の開催

ルール・マナーブックの配布

いつ

入学時

文化祭

授業の一環

どこで

小・中学校

高校

大学

誰が

教育機関

警察

行政

● ルールやマナーの啓発等の情報の発信内容
 ● 新たな連携・協力の必要性

+

● これまでの取組みを活かし、
 安全・安心につなげていく



第1回京都市自転車等駐車対策協議会の意見

■開催日時：平成26年7月29日（火） 10時～

協議会での委員意見のまとめ

第1回協議会要旨

- 自転車対策から自転車政策への前進
⇒ 次の世代に借金を残さない徹底したマナーの向上と効果的な投資
- 3つのE【Education(教育), Engineering(技術), Enforcement(取締り)】の
効果的な組み合わせの模索

ルール・マナーに関する意見

- レンタサイクル利用外国人観光客へのルール・マナーの徹底
- 正しい利用を促すための駐輪場料金の安価化
- 地域をあげた啓発活動
- 教育段階(小中高・大学)ごとの安全教育
- 他県出身大学生への周知