

平成26年度 第1回「改訂京都市自転車総合計画の見直し検討部会」 議事概要

- 1 日 時 平成26年8月5日（火）午前10時から正午まで
- 2 場 所 京都市役所寺町第2会議室
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 内 容

◎啓発・マナーに関する協議

部会における質疑応答は、以下のとおり。

事務局： 本日ですが、古倉委員及び吉田委員は、所用のため欠席されておりますが、事務局から事前説明を行いました際に賜ったご意見を、委員の皆さんの意見交換のなかで紹介させていただきます。

委 員： 自転車には明確な位置付けがないというのが致命的な所である。交通先進国である欧米諸国においては、自転車は車の代替手段という考えがある。京都市においても、マイカーに代わる自転車の利用促進をすべきだ。

委 員： 欧米は自転車を交通手段として位置付けているのに対し、日本は靴やサンダル、スニーカーのような感覚に自転車を利用されている点に違いがある。昨今自転車の性能があがる一方で、高額賠償自転車事故の発生、ルール・マナーの不徹底という状況をみると、きちんとした位置付けをすることがまずスタートである。

事務局： 今のご意見に関連して、欠席の委員からは、ポートランド（アメリカ）では「20分の生活圏の移動を自転車で確保する」と位置づけ、ドイツでは国家計画で国内を「先進地域」、「普通地域」、「後進地域」の3つに分け、それぞれに目標値を掲げている。豊橋市（愛知県）では「自転車は5km以内の最重要移動手段」と位置付けがされているとお聞きしている。

委 員： そもそも自転車の利用目的は何か。京都市の政策である「あるくまち京都」総合交通戦略では、交通モードのひとつとしての自転車分担率の目標値を20%としている。現状、目標値を越えている状況で、市民が普段の足として自転車を使い、今後拡大していくなかで、どのような目的や用途で自転車を使っているのか調査をしないことには、京都における自転車の位置付けは明確にならない。

事務局： 京都市で行ったアンケート（実施：2014年7月、有効回答数1,000）をみると、自転車利用の主な目的は、「買い物などの日常生活」が半数近くと最も多く、一方で「自転車を利用しない」という回答も28%ほどいただいている。今回のアンケート結果は、経年の変化はでていないものである。

会 長： 視点を変えると、子どもにとって自転車に初めて乗れるようになることは大きな経験であり、中高生になると自分の交通手段を持つことで行動範囲が格段に広がる。自転車は、移動手段であるだけでなく、子どもの成長過程で重要な役割を果たしているし、また初めて車両の使い手として交通社会に参加する貴重な機会を与えてくれる。

委 員： 京都市は熱心に取り組んでいるが、一般に、小学校、中学校、高校の予算が削られ子供達への自転車の運転についての実技・教養といった教育の機会が減っている。

- 委員：チャイルドシート付き自転車は便利で利用している。バスで子どもが泣き出してしまうと周りに迷惑をかけるが、自転車であればその心配がない。私が普段移動する2km以内程度の移動には自転車は便利で、主婦にとってはなくてはならない乗物だ。
- 委員：京都で自転車に乗る機会は少ないが、教育機会の話でいえば、小学生の時から交通安全教室の機会がなく、大学生の皆がきちんとルールを覚えているかという点と怪しい。
- 委員：高齢者が自転車に乗るのは、歩けないためであり、歩くことでは行くことが出来ない場所に、自転車であれば行くことが出来る。また、これまで車が入ってこない細い生活道路にデイサービスの車はいってくることで、子どもと車の事故が増えていることが見受けられる。デイサービスの方々への指導をしていただきたい。
- 委員：交通安全教室に関して、現在府警と市が協力して自転車免許証の交付を伴う交通安全教室を開いている。平成18年からの取り組みであり、現在約半数の小学校で実施している。警察としても100%近くやっていきたいが、人手の問題もあり、地域のボランティアや民間事業者を含めて取り組んでもらえるとありがたい。
- 会長：自転車は車の代替手段であるという観点は、諸外国を含め多くの都市で打ち出されているものであり大事なものだ。また、自転車を単なる末端交通手段と捉えるか、代表交通手段と捉えるかで自転車の位置付けは大きく変わる。また、「自転車はあくまでも車両である」という認識を幼い時から持つてもらふ必要がある。さらに、誰が使うかという視点も大事だ。高齢者が徒歩の代わりに使われているという話や、チャイルドシート付き自転車の話をお伺いすると、立場によって自転車の使い方、ニーズは異なる点にも着目する必要がある。
- 事務局：自転車と公共交通機関との関係、特に5km前後の移動需要において、どう住み分けを行うかを課題として捉えている。
- 会長：自転車と一番競合するのはバスである。ある都市では、雨が降るとバスを増発するという話があるが、自転車と公共交通の関係性を考えることは大切な視点である。
- 委員：交差点により、設置している信号の形態が異なり、自転車はどちらの信号に従うのが正しいのかわからない時がある。また、自転車の正しい走行位置は車道左端というが、車道の端は排水のために傾斜があり走りにくく、雨の際には白線の上はすべる。事故予防の環境設定をきちんとしていただきたい。
- 委員：自転車の従うべき信号の不明さに関しては、全国でも同様の問題がみられ、答えが出されていない。原則はあるが、狭い道や五叉路など、固有の答えが示されていない。現状では、事もあるうに自転車の運転者に判断が委ねられており、勝手な解釈がおこなわれ事故の元になっている。
- 会長：原則と、個々の状況における対応に乖離がみられるということだ。
- 委員：信号の表示・標識には、「軽車両」、「自転車専用」、「自転車・歩行者専用」とあり、自転車はどれを守ればいいのかかわからないままになっている。統一性が無く、何をもって区別をするのかかわからないため、迷いができてしまう。

会 長： 判断に迷うものを一度整理していく必要がある。あくまでも原則に即して判断できるルールづくりが必要である。

委 員： 埼玉県では、事故があった場所を明示して、注意喚起を促している。事故があった際に、なぜその事故が起きたか、原因を個別具体的に分析したうえで、方法は考えなければいけないが、周知をすることで広く市民に案内することが大事だ。

会 長： 資料により左側通行はいかにメリットがあるかの説明があったが、ルールに書かれているからではなく、ルールの根拠に合理的な理由があることを知ってもらう必要がある。金科玉条で強制するのではなく、ひとりひとりの理解が必要である。また、左側通行の徹底は日本ではまだまだだが、デンマークやドイツでは整然と車と同じ方向に自転車が走っている。

委 員： ニューヨークの事例として、死者がでた危険な場所に「ホワイトバイク」という白塗りにした自転車を設置し注意を促す事例がある。ルール・マナーに関連しての質問だが、交通安全教室では手信号の指導はしているか。

委 員： 行なっている。

委 員： 京都府の交通安全のボランティアとして小学校で自転車教室の参加をしたが、手信号あるいはドライバーとのコミュニケーションは、環境整備と同様に重要だ。手信号は片手運転になり、なかなか子供には難しい点もあるが、手信号なしに交通社会の仲間入りをさせることは非常に危険だ。

アメリカでは、「スプロケットマン」というキャラクターを用いたアニメーションで自転車教育をしている。京都市らしい取り組みとして、京都市はアニメーションのまちであるので、啓発にもアニメーションを用いてはどうか。

御池通の注意喚起のサインに関連して、外国人観光客が多く、留学生も多い京都市であれば、文字に頼らないサインが求められると考える。また、自転車の後ろの反射板の設置があまり意識されていない現状がある。啓発強化をお願いしたい。

事務局： 今のご意見に関連して、欠席の委員からは、自転車のマークや色、設置方法に関して市の統一のガイドライン、技術基準が必要だと意見を頂いている。それが外国人にもわかるようなピクトグラムによる案内誘導が求められる。また、ルールと現実の乖離に関して、歩行者と自転車と自動車に、ルールと現実の危険性の意味や根拠を理解してもらうことが必要という意見をいただいた。

委 員： 静岡県で、左側通行を徹底したところ自転車事故死者が半減したという記事が8月5日中日新聞に掲載されていた。事故が起きた際に重傷につながりやすい出会い頭事故を減らすことで、命を守ることが出来る。右側通行の危険性を理屈でもって訴える必要がある。

茅ヶ崎市は、場所柄交通の便がよくないため、高校生のほとんどが自転車通学であり、事故を減らすための取り組みを高校生は勿論、市民も一体となって行なってきた。茅ヶ崎市の取り組みとしては、キープレフトを徹底している（キープレフトプロジェクト茅ヶ崎）。また、傘差し運転をやめさせるために、高校生におしゃれなレインコートデザインさせている。このようにあの手この手で対策することで、現に事故が減ってきている。

委員： 大学生の傘差し運転，無灯火に関しては，自転車購入時におけるルールの徹底が必要だ。

会長： ドライバーの視点からみた無灯火自転車の危険性を知らせる必要がある。相手の立場に立つことが求められる。

委員： 歩行者の立場からすれば，歩道を猛スピードで走る自転車は怖い。本来，歩道は歩行者のためのものであるのに，何故自転車が我が物顔で猛スピードを出して走るのか。大変な問題である。歩行者，自転車，自動車それぞれの立場が，お互いに配慮したルール・マナーが必要である。

委員： ここ数年，自転車に乗ることができない学生がみられる。地方で両親の車に依存した生活をしており，自転車に乗る機会がなかったようだ。京都で学生生活をして初めて自転車を購入し，乗り方を覚える学生もいる。

また，京都での生活を通して自転車の便利さを実感し，地元に戻った際にこれまで車を使っていた距離を自転車で行こうとすると，両親から自転車ではなく車で行きなさいと言われるという。京都の場合，自転車をあまり使わない地域から学生が来るため，安全教育がないもしくは少ないまま，ルール・マナーがないがしろになっている。

立命館大学の自転車登録制度は良い取り組みだが，京都の大学でも自転車登録制度を設けている大学とそうでない大学があり，取り組みに差がある。全ての大学で共通の取り組みにしていきたい。学生転入者は，住民票を地元に残したままにするため，一般的な転入者が転入届を出すために区役所に赴き，その市のルール・マナーを学んでもらう機会のようなものがない。大学ではオリエンテーション等での自転車の話をする大学は少なく，生協の共済加入の際にチラシ等を配っているようだ。京都に来る学生には，入口のところから100%手渡しできる枠組みが要る。

委員： 座学の学習はなかなか響きにくい。携帯端末等による啓発よりも，スクリーン・ストレイト方式のような，目で見せるもの，実感させることができる啓発がいい。また，高校生対象の自転車免許証のような，責任感をもたせることが重要だと思う。

会長： 入学時のオリエンテーションはいい啓発機会だ。大学ではバイクによる死亡事故が毎年報告されており，注意喚起を行っている。実際の事故から学生の意識変化を促すことが大事だ。

委員： 原付以上の自動二輪は，自賠責（自動車損害賠償責任保険）の加入が義務付けられている。自転車は，原付に近いもしくはそれ以上のスピードが出るケースがあるにもかかわらず，自賠責がない。自転車に乗る場合は，免許制度はないがバイクと同じようルール・マナーを守らなければならない。道路交通法，府条例，市条例を皆に覚えてもらわないといけない。大人は勿論，子どもも高齢者も例外なく法律を守ることを徹底すべきである。

会長： 自転車と歩行者マナーに対してもなぜ事故が起きるのかというメカニズムを踏まえながら，説明していく必要がある。車であれば衝突事故実験による啓発が行われているが，高速の自転車が歩行者にぶつかった際の衝撃を知ってもらえるように目に見える形で周知すべきだ。また，自動車と歩行者との事故で歩行者の致死率は30km/hを境に，急激に高まることが知られている。

このことが世界的に「ゾーン 30」や「30km/h 制限」が普及している理由である。それに近いような基準を自転車でもつくり、自転車のマナーを訴えかける仕組みも必要である。

委員： 御池通にあるような自転車走行空間を歩く歩行者がみられる。歩行者を避けるために、正しい走行位置を守れないことがあるため、歩行者に対しても自転車通行位置の周知が必要である。

事務局： 今のご意見に関連して、欠席の委員からは、小中学校で自転車のルールを学ぶ機会はあるが、実際に自転車に乗る機会である高校通学の際に、ルールがあやふやになってしまっている。他には、横断歩道における自転車の押し歩きのような、交通安全教室で教わった内容と、街なかでの実情の乖離があり、結果事故を招いていることがあるため、実践的な学習が必要である。小学生や中学生の自転車通学は禁止だが、塾や買い物等に自転車を使う学生もいるため、子どもへの自転車教育は必須である。中学生になると原則車道を走らなければならないが、数年後に実際に走る必要がある 10 才の小学生にそういった教育は行われていない。それによって、昔教えられたこととの違いがそのまま大人まで引きずってしまうため、具体的な交通教育体系で考えていく必要がある。

また、座学だけでなく、路上教習のような実践的な教育プログラムが必要だ。小学校低学年では、赤信号はとまりましょうという当たり前のことがいわれているが、実際の行動につながっていない。車とのコミュニケーションをどうとるかなど、具体的に行っていないと事故率は低減できない。自転車が自由に走ることで、車のドライバーや歩行者に恐怖を与えている。

ルール・マナーの周知方法に関しては、学校や職場等の単元で効果的な教育を施すかが重要で、これまでのような十把一絡げではなく、ポイントを絞り取り組んでいく必要がある。

委員： 小売店におけるルール・保険等の啓発が有効だと考える。また、交通安全教室のあとの景品には、レインコートをお願いしたい。

委員： TSマークは、そもそも整備点検のマークであり、保険はおまけでつくもの。補償は対人のみで、かつ後遺障害は1級～7までしか支払いの対象になっていない。例えば傘で相手の片目を失明させても、8級に相当するため、保険金が支払われないことはなかなか知られていない。TSマークは、そもそも1年経過したら再度自転車屋さんに行って整備点検をしてもらったうえで、補償も継続されるが、その手続きを忘れると、補償は失効する。利用者はTSマークを貼付しているため補償もまだ有効なものとの勘違いすることがあり、注意が必要である。

自転車保険といっても損害保険会社と少額短期事業者が提供する商品は内容に大きな違いがある。少額短期事業者の個人賠償責任補償は1,000万円までしか補償できない。損害保険会社でも補償内容や付帯サービスが異なる。京都市として、保険の情報を提供するのであれば、自転車保険としての加入のポイント、すなわち「個人賠償責任補償は1億円以上が望ましい」「示談交渉サービスがついているか」「自転車運転中のケガの補償は手厚くついているか」「事故・故障時の駆けつけサービス（自動車保険についているロードアシ

スタンスサービス)がついているか」「補償の対象は家族全員になっているか」などがわかるチェックリストのようなものをつくるのもいいのではないか。また、自転車保険の最も重要な個人賠償責任補償は、現状自動車保険や火災保険の特約として付けている人も多い。しかし、自分がいくらの補償を掛けているか、また家族全員が対象かなどをわかっていない人も多いので、自治体として、まず自転車に関わる損害保険の加入の確認を促す啓発活動をすべきである。

会 長： 自動車に乗っている時とは保険に対する意識が大きく異なる。意識改革をし、近年充実してきている自転車保険のかしこい掛け方を周知すべきだ。

委 員： 個人的な意見になりますが、人口 150 万人の京都で施策をしていくのであれば、区、もしくはひとつの学区でもいいので、モデル地域を指定して、ルール・マナーを啓発すべきだ。地域を決めて、京都市が先導する形で地域・学校・民間・警察すべてを含め、オール京都でやるということを数年以内に実現し、京都モデルとして全国に発信していただければ京都だけでなく、ひいては全国における対策になるのではないか。

事務局： いきなり全市的に施策を展開するのはなかなか難しいが、他の政策同様にモデル地域での取り組みによる課題をもとに修正していき、全市のものにすべきだと考えている。一定のエリアで先進的な取り組みを進めて行くことは可能だと思う。

小学生にルール・マナーを伝えるためには、学校も大切だが、家庭での伝え方が重要であり、親子で学ぶことが求められる。学校と家庭の両方からマナーを向上させていくのが事故防止につながると考えている。

委 員： バスを降りる人と自転車の接触事故が見受けられる。バスが停まっていて扉があいていれば降りる人がいることはわかるはずだが、教育のなかで伝えていく必要がある。

事務局： 市バスと自転車の事故のシチュエーションや現場の声などについて差支えない範囲で接触事故に関する資料をいただけましたら、皆さんとのいろいろな議論ができると考えている。

会 長： 少し時間を越えてしまいましたが、本日は大変熱心にご議論いただきありがとうございます。本日は部会の第1回目であり、計4回の部会で集中的に見直しを行うこととしており、本日発言し足りない部分については、別途事務局にお伝え願います。本日はありがとうございました。