

## 平成29年度 第2回京都市自転車政策審議会 議事概要

- 1 日 時 平成30年3月9日（金） 午後3時から5時まで
- 2 場 所 職員会館かもがわ
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 内 容  
報告（1）京都市自転車安全教育プログラムについて  
報告（2）京都サイクルパス制度（仮称）の創設にむけた基本方針について  
報告（3）市民アンケート調査の結果について

### （1）京都市自転車安全教育プログラム 及び （2）京都サイクルパス制度（仮称）の創設にむけた基本方針について

委員：教育について、土日に学校のグラウンドで自転車商協同組合による自転車の安全点検と交通安全協会による乗り方指導をしてきた。ただ近年大きな問題が出てきており、PTAからの要望として、「子供が学校に行くまでに事故にあったらどうするのか」というご意見が出てきた。安全点検事業自体がじり貧になってしまい、方が一への対策を講じることができないまま活動を控える形になり現在に至っている。小学生の時に教育をすることはすごく大事だと思う。大人になって罰則として講習を受けるよりも、小学生の時に受講をして免許証を発行する形のほうが好ましい。現在事業がストップしている状態だが、なにかいい方法がないものか。

事務局：市域外のところについては把握できていないが、京都市域については、京都市教育委員会がそれぞれの地域の学校で安全教室を実施していると聞いている。

委員：資料の14頁、現状市民の安全教室受講経験は約6割とあるが、その内訳をみると受講経験者の約9割は「小学校で受講」と回答している。受講経験があるといっても大人にとってはすいぶん前のことだといえる。また、受講者が小学生の時にどのような内容を受講したのか、その内容を考えることがとても重要だ。小学生の時の教育内容について、小学生は自転車の歩道通行が例外的に認められているため、結局小学生には左側通行という最も重要なルールが教えられない。自転車の安全教育を受講した、と一口にいても、その内容が問われているといえる。大人に自転車の正しいルールを聞いても、きちんと答えられないというのはよくあることだ。

安全教育の問題はその内容である。小学生対象に警察が教えていること、交通安全教育を実施していることそのものはとてもいいことだが、例えば道路交通法第53条の合図に関して、左右の手をあげて方向指示を出しましょうというルールが教えられているが、このルールを実践している大人は現実には誰もいない。結局、交通安全なんて守らなくてもいいという逆教育になってしまっている。

なにを申しあげたいかという、優先順位をつけて、まずやらないといけないこ

とはなにか、それを精査するのが交通安全の基本だと思う。まず左側通行、信号の順守、二人乗りはしない、夜間は灯火する、などが基本であるが、第一に守らないといけないのが何々、その次が何々、守らない場合結果としてどのようなことが起きてしまうのか、それらのことを具体的な事例で教えることが求められる。サイクルパス制度も交通安全教育プログラムも非常にいいことだが、問題は教える内容であり、内容を提示していただきたい。

**事務局：**教育をするにあたり、何が大切か、ポイントなのかをしっかりと押さえてそれぞれの年代ごとに教えていくことは重要だと考えている。受講経験者のデータの話については、学校での教育を中心に実施している結果がアンケートにも出ているところだと思っている。具体的な内容については、説明では割愛したが、別紙3の冊子、例えば33頁～34頁で小学校での自転車交通安全教育に詳細に取り組み事例を掲載している。京都市教育委員会で安全ノートというものを作成し、学年に応じた交通安全教育が実施されている。また、自転車交通安全教室については、基本的には小学4年生を対象に実技と講義形式による教育を実施し、自転車運転免許証を発行している。当然ながら、内容についてはルールや制度が変わったときには、刷新していく必要がある。実施している京都市教育委員会とも連携しながら随時内容を改良していきたいと考えている。

**委員：**ポリシーはその通りだと思うが、欲しいのは具体例だ。この場合はどうするというのかわからないまま、車道に放り出すというのが従来の自転車教育であり、そこを乗り越えている自治体は全国にまだない。交差点の自転車での走り方、小学生のとき、中学生のときどうすべきか具体例がわからない。せっかく先進的な事例として安全教育プログラムというものをやるわけなので、そういったところに踏み込んでほしい。事例のなかに、こういった内容を教えているという情報がしっかりと掲載されているといい。

**事務局：**まさにそういった個別の事例、どういったことを守ればいいのかをできる限り教えていく必要があると思いますし、内容についても触れさせていただこうと思います。まず現状の取り組みとしまして、『Enjoy自転車life in Kyoto』という冊子を大人向けと子供向けに作成し、通常のルール・法規だけでなく、自転車の乗り方やルールについて冊子の中で具体的に紹介している。今年度の夏に京都市域の学校全校の生徒に配布を実施した。これをもとに安全教室で教育をしているかという、なかなかそこまで至ってはいないが、学んでもらおうとしているところである。いただきましたご意見については、できる限りそういった教育ができるように取り組んでいきたい。

**事務局：**補足ですが、小学校では道路交通法の中身を踏まえしっかりと教えていく、生きた知識を学ぶ必要があると考えている。わかりやすさを大切にして小学生用のルールマナーブックを作成した。具体的な場所でどのような走行をすべきかについては、中学生になってからはプログラム案21頁にあるような、「見て分かる！」自

転車安全教室を開催し、校区の通学路での事故発生状況についてデータをもとに説明し、生徒と一緒に考え想像力をもって交通安全について考えてもらうということを実施している。

ライフステージごとに、こういったことを実施しながら、小学校の事故率が全国と比べて低いというデータがあるのは、これまで小学校でルールを教えていることが大きいと考えている。実践的な「見て分かる！」自転車安全教室はまだ始まったばかりだが、今後できる限り広げていきたいと考えている。そのなかで具体的な自転車の乗り方を学んでいただく、さらにはサイクルセンターにおいてすべての世代が学ぶことができる環境をつくっていこうと考えている。

**委員**：まずはライフステージ別の安全教育プログラムができたことを嬉しく思う。これからは、ライフステージ別の自転車安全教育を実行していかないといけない。これが大事なことだ。日頃、市民サイクリングの引率等で、実践のなかでルール・マナーを教えることができる。これ自体もひとつの教育かもしれない。学生は学ぶ機会があるが、問題は社会人と高齢者をいかに教育していくかだ。なかなか解決策を考えるのは難しいが、今後必要になると思う。その点を議論していただければと思う。

**事務局**：社会人については、別紙2の一覧にある通り、やはり企業単位で取り組んでいただく必要があると考えている。自転車安全利用推進企業という制度を通して、各企業で従業員の方へのご指導、必要な保険等を完備いただくということがある。お子さんを乗せて自転車に乗る機会もあるので、パパママ自転車教室の開催、自転車用ヘルメットとチャイルドシード使用講習会等で学んでいただきたいと考えている。

高齢者につきましては、自動車教習所において大人向けに自転車安全講習というものを実施していただいている。高齢者向けの教室も一部取り組んでいただいている教習所もあり、広げていきたいと考えておりアプローチをしていきたい。

**委員**：京都市では小学生の事故が少ないが、中学生になると車道走行になるので、小学生のうちにきちんと車道に必要な走行知識を習得する、という項目をプログラムにに入れていただいた。なにが危ないか、自転車事故について知るなどを強調していただいているが、その部分がきっと伝わらないのが問題だと思う。冊子を構成するときにも、ライフステージ別の別紙においてもただ羅列するのではなく、その教室でやるべきことがしっかりとわかるような構成を考えないといけない。小学校から中学校に進学した際に、事故が増えているので、保護者にも「小学校高学年にはこれだけの自転車のルールを知っていないといけない、レベルがあがるんだ」というところが伝わる構成を考えることが求められる。ぱっと見てすぐわかることが大事だ。

**会長**：事務局からの回答をいただく前に、一つ追加させていただきたいことがある。中学生になったら、自転車の走行できる場所が変わるという話が出たが、協議資料

の6頁、15歳以下の小中学生の事故の率が低いとあるが、小学校と中学校において差はあるのか。これも含めてお答えいただきたい。

**事務局：**小学校から中学校の事故データに関して、比較的15歳まで事故データ、1000人当たりの死亡率は少ないというデータが出ている。金沢市と比較すると、中学校での自転車通学を認めている学校は少ない。京都市内に73校の中学校があるが、3校において自転車通学を認めている。当然、塾通いや帰宅後での自転車利用があるので夕方以降での事故がみられる。高校生になると通学利用が可能となるので朝夕での事故がみられるという状況である。小学生の自転車の歩道通行の例外に関して、矢羽根による自転車推奨帯の整備を推進しており、中学校についても見て分かる本整備を各学区で進めていきたいと考えている。ご指摘いただきましたプログラムの書き方についても、メリハリをつけていきたいと考えている。また、『Enjoy自転車life in Kyoto』についても、小学校4年生ぐらいまでを対象としたものと大人用を用意し、自転車販売店にも設置いただいている。最近ですと中高生が通学に電動アシスト自転車を購入することもあるようなので、自転車を使うことで行動範囲が大幅に広がるのでこれらを活用して啓発していきたい。

**委員：**別紙3の取組事例を拝見して、いい取り組みを実施していることが理解できました。21頁の安全教室の取り組みは中学生対象であり車道通行について教えることができ、なかなかいいと思う。問題は教育の機会をみつけることがなかなか難しい社会人・高齢者をどうやって教えていくか、京都市のお考えを知りたい。

もう1点、中学生に対する自転車の指導の仕方について、おそらく自転車通学を禁止しているのではないかと、思う。これが百害あって一利なしだ。東京でもそうだが、中学生の自転車通学を認めていない中学校は非常に多い。これは、人口密度が高いところは歩いて通学できるからという理由になっているが、自分たちが関わっているところで自転車事故を起こさせたくない、自転車をなきものにしてしまうというのが非常によくみられるといえる。それは全く子供のためにはためにならない。高校1年生の自転車事故は全国的に非常に多い。悪い例をあげると、新潟県加茂市では、市長が旗を振って小中学校の児童・生徒に「なるべく自転車に乗らないように」と呼びかける文書を出した。その結果、高校生の自転車事故が・死亡率が異様に増えるということがあった。そういったことをぜひともやらないでいただきたい。

もう1点、スケアード・ストレイトに関して、本当にためになるのか一度研究してみた方がほうがいいと思います。アメリカ・イギリス等では、スケアード・ストレイトは効果がないというのが実証されていて、見世物になっているだけで、事故の怖さが実感できるのか、という研究結果がいろいろ出ている。

いずれにしても、せっかく京都市独自の自転車安全教育プログラムをつくるのであれば、そこに京都市ならではの先進的で、いろいろ考えましたという具体例をいれていくとすごくいいと思う。

会 長：スクエアード・ストレイトの効果については、いろいろな調査結果があるかと思えますので精査いただくとして、中学生に自転車通学を認めないという方針についてはいかがお考えですか。

事務局：京都市の状況について、一部ではございますが自転車通学が必要な学校については許可されています。現状、3校と伺っている。学校域があまり広くない京都の事情もあり、基本徒歩通学となっている。

会 長：通学の手段をどうするかというのは、自転車だけでなく公共交通機関も含めて考える必要があるから、自転車政策推進室と教育委員会等できちんとしたご議論をしていただくということだ。

### (3) 市民アンケート調査の結果について

委 員：アンケートの対象をみて、まずアンケートはインターネットによるアンケートなので、インターネットを使える方しかアンケートに回答できない。それを考えないにしても学生が少ない。京都市で学生をなんとかしたいと思うのであれば、学生向けアンケートを実施してはどうか。さらにはアンケートを通じて関心をもってもらうことも必要ではないか。

会 長：アンケートに関して、どういうフィルターをかけてサンプルを選んでいったのかそのあたりご説明ください。

事務局：年齢や住まいの割合についても、できればこのなかに京都市を再現すると一番いいのでやっていきたいと考えているが、確かに年齢につきましてはなかなかそこに至らなかったという状況である。15歳以上の方につきましては実施している。お住まいについては、京都市の人口分布にあわせている。

会 長：学生に調査対象を絞った調査ではないということでもいいか。

委 員：人口の1割が学生というのであれば、100人はサンプルを集める必要があると思う。

会 長：紙ベースの調査よりは精度が高いと思うので、今後特定の年齢階層にターゲットを絞ったほうがいいということであれば、今のご意見を参考にさせていただきたい。

委 員：結果をみてまだまだな印象がある。車道走行に対する抵抗感は市民感覚として強い。自転車、歩行者、誰を優先していくのかということをもっともって言っていかないといけない。我々が若いころは、車も自転車も思いやりをもって運転しようということをすすめていたが、最近はどうか。もっともって努力していかなければと痛感した。

委 員：WEBアンケート調査の結果を細かく見ていくと経年によって差があるのでこういった調査はぜひ続けていっていただきたい。例えば、調査結果を地域別にみることで、施策が実施されたエリアで効果検証できるようにしていただきたい。調査結果はうまく分析すると、教育プログラムに生かせるのではないか。例えば、各世代のルールに対する意識とか、実際の行動・考え方が違うというのを浮き彫

りにできれば、教育プログラムに反映させて、より効果的な内容にしていくことができるだろう。

少し話がずれるが、いったい自転車がどの道路でどれくらい通行しているのかわからない。ビッグデータ等を用いて自転車についても個人単位の行動データを集めることはできないか。意識調査も大事だが、一度ご検討いただきたい。

会 長：属性別に集計していただいたら、ライフステージに応じた教育にむすびつくのではないかと思う。

委 員：道路行政として強く意識いただきたいこととして、教育プログラムを広げるなかで実践する場所も比例して増やしていかなければならない。左側通行を徹底して教えるのが中学生以降として、果たして左側通行を教えられる環境になっているのかということがいえる。教えたことが実践できないと意味がない。環境整備と教育は両輪の関係であるので、進めていっていただきたい。

会 長：幸いにして、自転車政策推進室は建設局に属しておりますから、ハード・ソフト両面で施策を進めていただけるかと思う。よろしく願いいたします。

委 員：同じ意見になるが、細かな年齢の分析が必要だ。教育機会があった6割のうち9割が小学校での受講という記述があったが、選択肢のなかには親から教わったというものもある。必ずしも講習を受講したとは限らないし、複数回答が可能な設問なので、まとめ方で少し乱暴な印象がある。施策の根拠としてあげるのであれば、もう少し細かな年齢別の分析等が必要だ。

委 員：内容とは異なるがご紹介させていただく。小学生4年、5年で自転車運転免許証の取り組みを実施している。意味合いは、小学生の自転車事故をなくすと同時に大人になっても交通ルールを守ることができるようにという意味合いもある。毎年交通安全子ども自転車大会という、全国で開催している大会があり、全国大会が8月8日に東京のビッグサイトで開催している。京都大会は6月9日に伏見港公園で実施する。小学生4人で1チームの学科・実技テストを受けていただき、競技を通じて多くの子どもたちが事故を起こさない・ルールを守る大切さを学ぶ、事故を起こさない立派な社会人になってもらうという大会でございます。

委 員：一市民の立場で意見を申し上げますと、社会人になってから自転車安全・マナーを習う機会がなかった。自転車をよく使う業種に対しては、業界団体などを通じ安全講習をしていただくとありがたい。「ペーパードライバー」という言葉があるように、講習を受けただけではなかなか血肉にならない。自転車に乗りたい私の子供もいうが、一人で行かせるのは環境的にも怖い。安全に停止したり走ったりということをそれなりに経験を積ませるためには、自転車に乗せてあげたいという矛盾した気持ちがある。どこか大宮交通公園のような施設がいろいろなところに、もしくはここは自転車のサンクチュアリ（聖域）だということがあれば、親は安心して連れていけると思う。

委 員：サイクルパス制度のスタートはいつからになるのか。

事務局：今回ご了解いただいたのち、平成30年度以降について連携した取り組みをすすめていきたいと思えます。

会 長：本日報告事項として3件ありましたが、1つめと2つめについては、基本方針が本日の審議会です承されたかを確認することが必要とされている。今後ブラッシュアップを行っていただくが、基本的な方向としては大きな異議はでなかったわけですから、それをもって大筋でご了解いただいたとまとめさせていただきたいがよろしいでしょうか。

#### <異議なし>

会 長：ありがとうございます。本日のご意見等について、推進室内でご議論いただいて、最終的にプログラムの（案）がとれるということか。それとも当面は（案）のままでいくのか。

事務局：最終的に冊子化する際には、案をとり正式なものとして発行いたします。

会 長：本日のご意見をできるだけ反映していただいた上で、最終版を作成いただきたいと思う。それでは本日の審議会をこれにて終了いたします。