

京都市自転車安全教育プログラム

自転車安全教室取組事例集 (案)

平成30年 月

京都市

目次

1	はじめに	1
1-1	自転車利用を取り巻く情勢	1
1-2	京都市の自転車政策	2
2	背景・目的	3
2-1	背景	3
	(1) 自転車事故の現状	3
	(2) ルール・マナーの順守状況	6
	ア 市民アンケート調査	
	イ 自転車安全教室の受講者に対するアンケート調査	
	ウ 京都府内の自転車の交通違反切符による検挙数 及び自転車運転者講習の受講者数	
2-2	目的	10
3	教育内容	11
3-1	自転車の基本的なルール	11
3-2	ライフステージ別の自転車安全教育の主なポイント一覧	12
3-3	ライフステージ別の自転車安全教室一覧	13
3-4	ライフステージ別の自転車安全教育のポイント	14
	○幼児	
	○小学生	
	○中学生	
	○高校生	
	○大学生	
	○社会人	
	○高齢者	
3-5	今後の予定	17

4 取組事例	18
4-1 京都市が実施している自転車安全教室	19
① キックバイクを用いた子ども自転車教室	
② 「見て分かる！」自転車安全教室	
③ 自転車安全教室（事故のリスクと責任論）	
④ スケアード・ストレイト方式による自転車安全教室	
⑤ 自動車教習所を活用した自転車安全利用講習	
⑥ パパママ自転車教室	
⑦ 自転車安全利用推進企業による取組	
⑧ 安全ノート等を活用した自転車交通安全教室	
⑨ 自転車交通安全教室	
⑩ 自転車用ヘルメットとチャイルドシート使用講習会	
4-2 京都市以外が実施している自転車安全教室.....	36
① 自転車安全利用推進員委嘱講習（京都府）	
② 大学生に対する交通安全教育（京都府警察）	
③ シミュレーター等を活用した講習（京都府警察）	
4-3 各種啓発等の取組.....	39
① 啓発ブック 「Enjoy 自転車 life in Kyoto」	
② 自転車マナーアップフェスタin京都	
③ その他の取組	
5 参考	45
5-1 関連計画	45
5-2 自転車安全教室のアンケート実施と集計結果.....	46
5-3 市民アンケート調査結果.....	48

1 はじめに

1-1 自転車利用を取り巻く情勢

自転車は、環境に優しく、健康に良く、災害時の移動・輸送や交通の混雑の緩和に資する乗り物であり、子どもからお年寄りまで、幅広い年齢層に利用されている。こうした特徴を持つ自転車の活用を一層促進するため、平成29年5月に「自転車活用推進法」が施行されたところである。

自転車は、道路交通法上は「軽車両」に該当し、車道の左側通行が原則である。歩道通行は、自転車の歩道通行可の標識がある場合など、例外として認められるものであり、また、通行する際は、車道寄りを徐行（直ちに停止できる速度）するなど、歩行者を優先することがルールとなっている。しかしながら、車道の右側を通行したり、歩道をスピードを緩めず通行する自転車が散見されるなど、無秩序な自転車通行が全国的にも常態化しており、問題となっている。

近年、自転車事故は、京都市内で減少傾向ではあるものの、依然として、全交通事故件数の4件に1件を占めるなど、高い割合となっている。また、昨今、自転車が加害者となる事故で、高額な損害賠償を請求される事例がある中、京都市内における対歩行者の自転車事故は減少しているものの、対自転車の自転車事故が増加しており、自転車利用者のルールや安全利用に対する意識が問題となっている。

このような状況の中、平成23年10月に、警察庁から、自転車は「車両」であることを徹底する通達が出され、また、平成27年6月には、道路交通法が改正され、信号無視や一時不停止など、危険行為を行った自転車利用者に対する「自転車運転者講習制度^{*}」が導入されるなど、近年、自転車利用者に安全利用を意識づける取組が強化されてきている。

^{*}政令で定める14項目の危険行為を3年に2回繰り返した14歳以上の運転者を受講対象とし、適切な運転を学ぶもの。受講をしなかった場合は、5万円以下の罰金が科される。（道路交通法第108条の2、第108条の3の4、第120条）



図 1-1. 京都市内における自転車関連事故の発生件数の推移

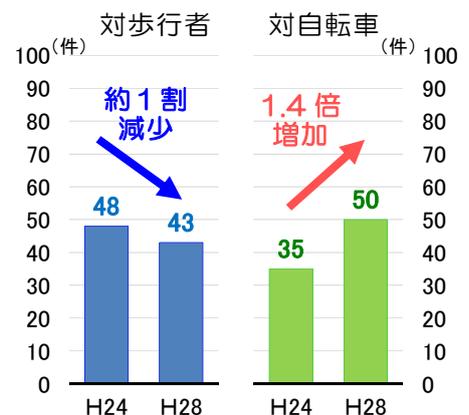


図 1-2. 京都市内における歩行者と自転車、自転車同士の事故発生件数の推移

出典：京都市ホームページ

出典：京都府警察事故統計データより京都市作成

1-2 京都市の自転車政策

京都市の特性として、以下の点が挙げられる。

- 繁華街やオフィス、官庁などが、比較的コンパクトにまとまっているため、自転車で巡りやすいまちであり、自転車の交通手段分担率は概ね2割を超えている。
- 学生のまちであり、自転車利用の多い大学生の数が、京都市の人口の約1割にのぼる。
- 国内外からの観光客も多く、とりわけ外国からの観光客は年間661万人（平成28年 京都観光総合調査）も来られている。また、観光客によるレンタサイクルの利用が増えている。

京都市では、こうした特性や、昨今の自転車利用を取り巻く情勢などを踏まえつつ、自転車施策の「みえる化」をキーワードに、平成27年3月に「京都・新自転車計画」を策定し、「だれもが安心して心地よく行き交うことができるまち 京都」を目指して、総合的な自転車政策を進めている。

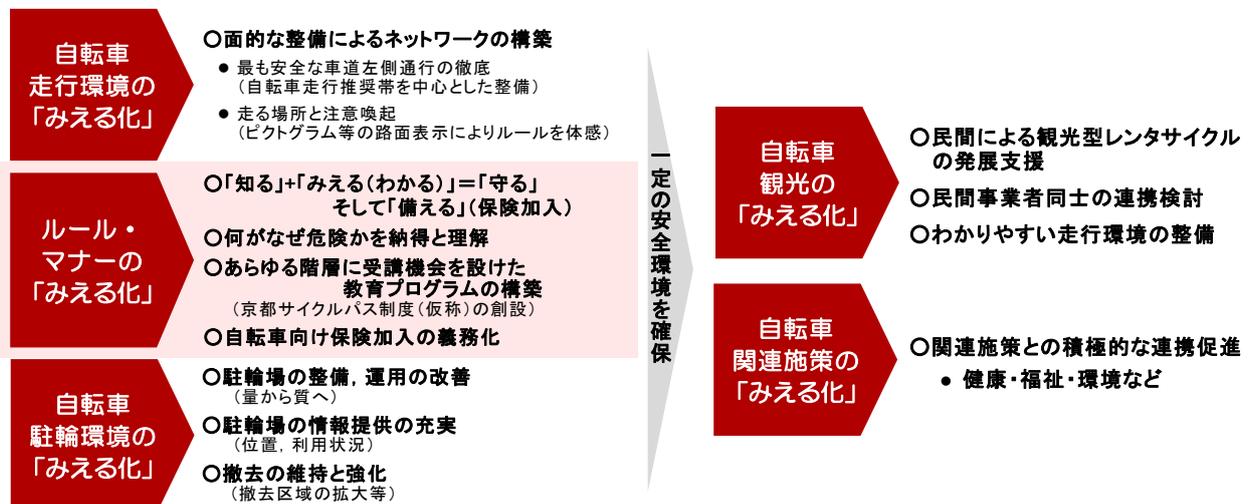


図 1-3. 「京都・新自転車計画」の5つの「みえる化」とその方向性

本書は、ルール・マナーの「みえる化」、つまり、ルール・マナー教育の

- ① 適切な機会の提供、 ② 内容の理解・納得 ができているか

という視点で、以下を目的として作成したものである。

- 現在実施している自転車安全教室等を、6W1H（だれが、何を、いつ、どこで、なぜ、どのように、だれに）の視点から体系別、世代別に整理することで、個々の教室の取組が全体として果たす役割や、課題を明確にすると共に、ライフステージ全体の教育カリキュラムとして機能しているかを検証する。
- ライフステージ別に教えるポイントを明確にすることで、自転車を安全に利用するためのルール・マナーの学習を中心とした「教育的視点」だけでなく、事故にあわない、起さないための想像力を共に学びあえる「共育的視点」が重要であることを、すべてのステージにおいて再認識させる。
- 北区の大宮交通公園内に、自転車安全教育の拠点、サイクルセンターを整備することとしており、本書の内容を基本に、同センターで実施する教育内容を検討していく。
- 本書を広く周知することにより、自転車安全教育にこれまで又はこれから取り組む団体などの参考にしてもらい、「世界トップレベルの自転車共存都市」を目指す本市の自転車安全教育の充実、発展に寄与させる。

2 背景と目的

2-1 背景

(1) 自転車事故の現状

京都市内の自転車事故データについては、
京都府警察事故統計データより京都市作成

京都市は、通勤・通学に用いられる自転車の分担率が、政令市20都市の中、2番目に高い都市である。人口千人当たりで自転車事故の死傷者数を見てみると、政令市20都市で10番目と自転車利用が多い割には比較的事故が少ない都市と言える。しかし、全交通事故の4件に1件は自転車事故が占めており、今後、自転車事故をいかに減少させていくかが課題である。

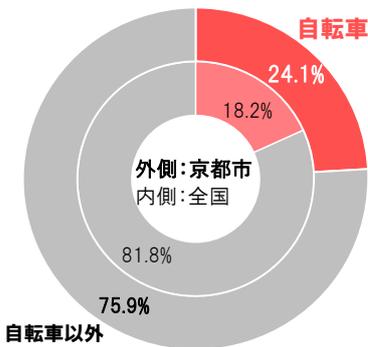


図 2-1. 自転車事故が全交通事故に占める割合 (H28)

出典：平成 28 年における交通事故の発生状況（警察庁）

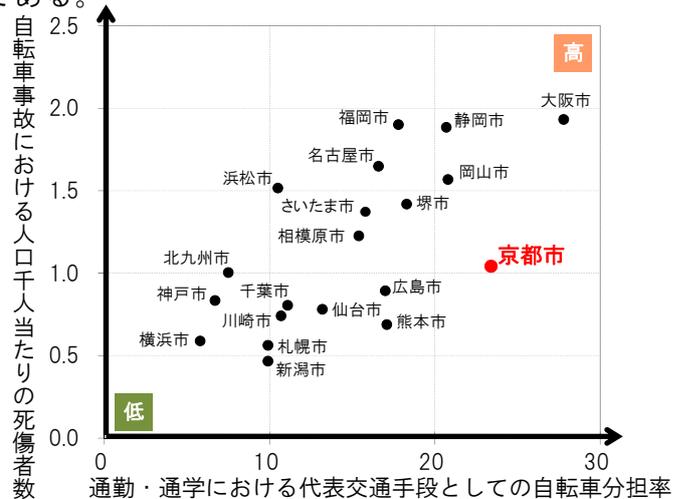


図 2-2. 自転車分担率と自転車事故死傷者数の比較 (政令市20都市)

出典：縦軸：(公財)交通事故総合分析センター (H26)
横軸：国勢調査 (H22)

■全般

● ルールの順守及び交差点の危険性への理解が必要

全国の自転車事故の当事者の6割以上は何らかのルール違反を犯しての事故であり、京都市内では交差点での自転車事故が約7割を占めている。

交差点の信号機の有無について見てみると、信号機ありの交差点では、左折時と出会い頭の事故が共に約3割を占めており、信号機なしの交差点では、出会い頭の事故が約7割を占めている。

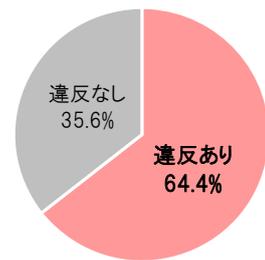


図 2-3. 自転車事故における自転車のルール違反割合 (全国:H28)

出典：平成 28 年における交通事故の発生状況（警察庁）

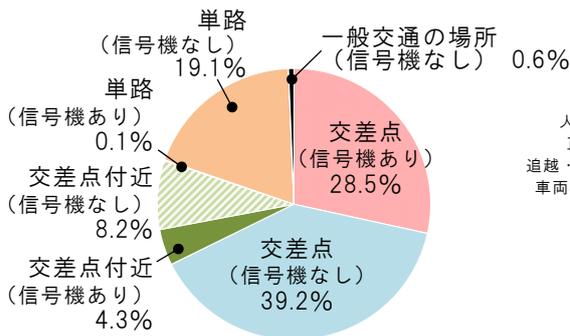


図 2-4. 京都市内の自転車事故の道路形状割合 (H28)

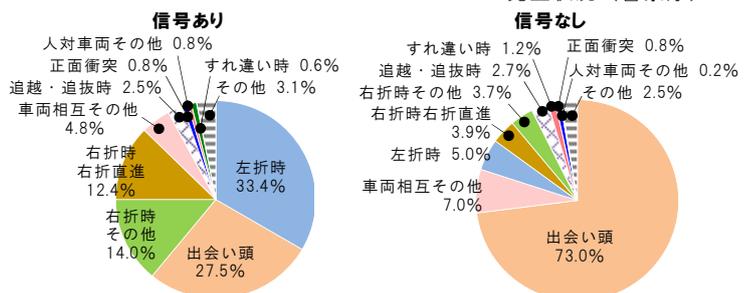


図 2-5. 京都市内の信号機あり交差点と信号機なし交差点における事故類型割合 (H28)

■年齢別

【15歳以下】

●これまでの自転車安全教育の継続と充実

15歳以下の主に小・中学生が占める年代については、死傷者の割合（7%）が全国（16%）に比べて少ない状況であり、これまで実施してきた学校等における交通安全教育の成果と考えられるが、依然として年間に約50人もの児童・生徒が死傷しており、更なる安全教育の充実が必要である。（図2-6参照）

【16～19歳及び20歳代】

●第1当事者（責任が重い方）になる割合も高く、ルール順守と自転車事故の責任に対する意識の醸成が必要

主に高校生が占める16～19歳については、死傷者の割合（11%）が全国（14%）に比べて少ないものの、人口千人当たりの死傷者数（3.04）が全年齢層で最も多くなっており、事故の約7割は通学時に発生している。

また、市内人口の約1割にのぼる人数の大学生を含む20歳代については、死傷者数の割合が22%と全年齢層で最も高く、人口千人当たりの死傷者数（1.90）が全国（1.09）に比べ約2倍と非常に高く、第1当事者（責任が重い方）になる割合も高くなっている。（図2-6，図2-7，図2-8参照）

【30歳代～64歳】

●企業等において継続的な自転車安全教育が必要

社会人が占める年代については、死傷者数の割合（43%）が全国（37%）に比べて高く、人口千人当たりで見ても同様の傾向がうかがえ、出退勤時及び業務中の事故が約半数を占めている。（図2-6，図2-7参照）

【65歳以上】

●事故の減少及びけがの軽減を図るうえで、自転車安全教育の受講の促進が必要

重傷事故の割合が約4割と他の年齢層より高く、事故に遭った場合に重症化しやすい傾向がうかがえる。また、自転車安全教育の受講経験者が非常に少ない年代でもある。（図2-9，図2-10参照）

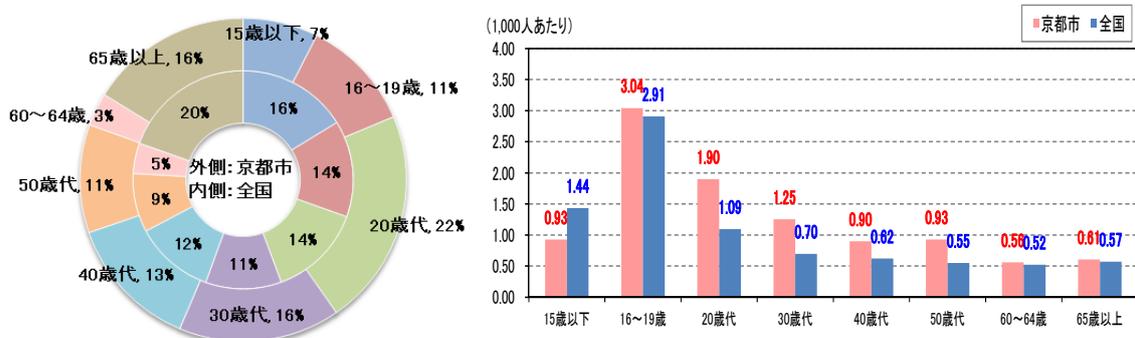


図2-6. 年齢層別死傷者数の割合と年齢層別人口千人あたり死傷者数（H27）

出典：（公財）交通事故総合分析センター

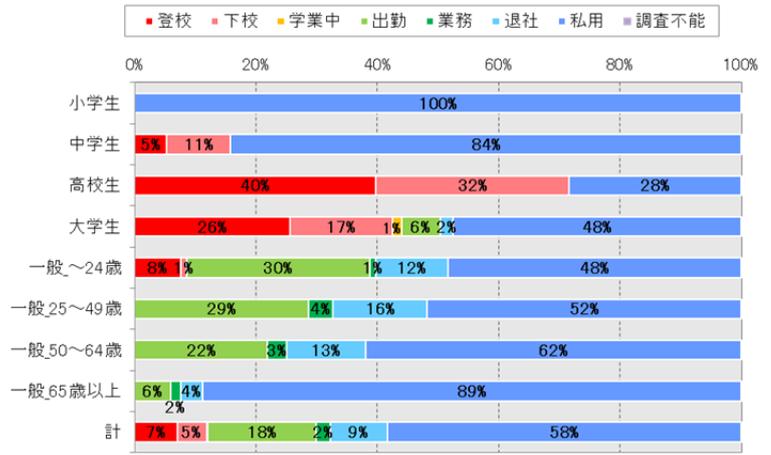


図 2-7. 市内の自転車事故の年齢層別目的別割合 (H28)

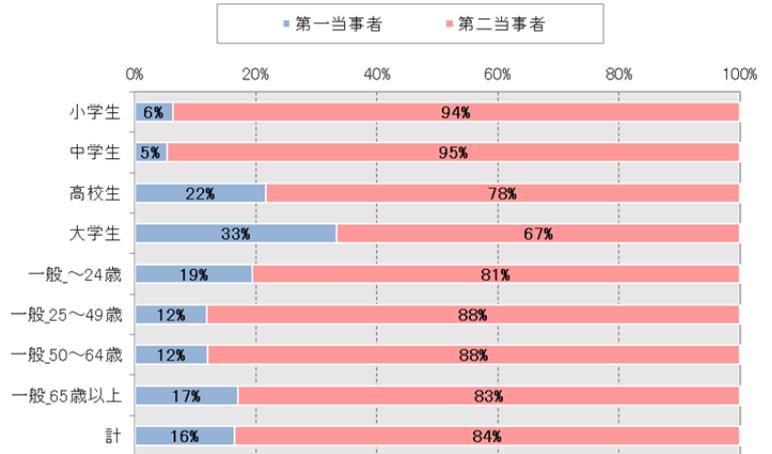


図 2-8. 市内の自転車事故の年齢層別第一当事者第二当事者別割合 (H28)

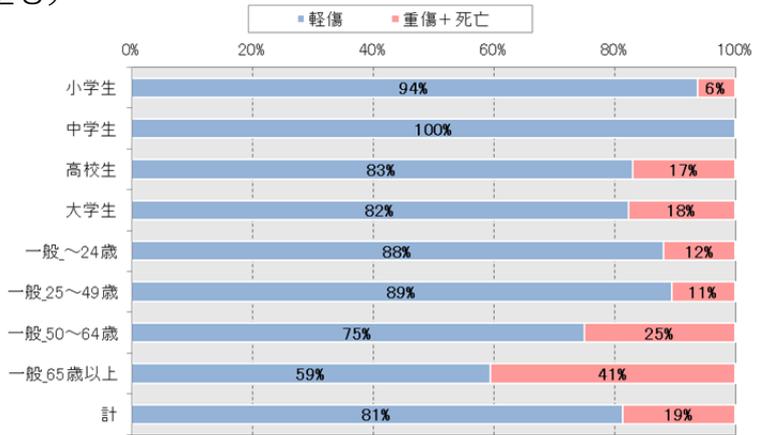


図 2-9. 市内の自転車事故の年齢層別事故内容別割合 (H28)

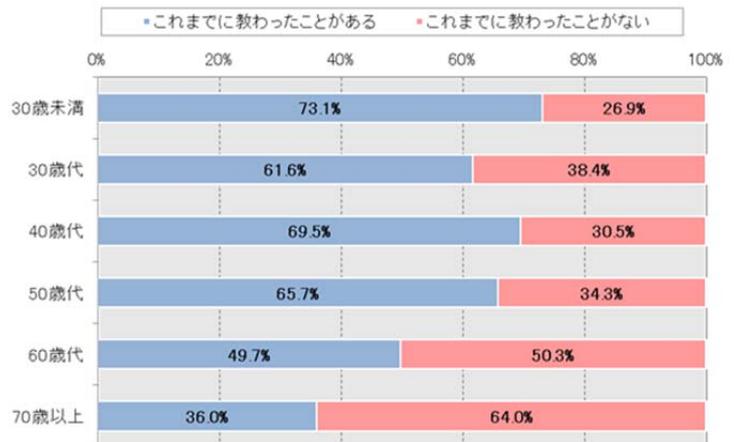


図 2-10. 市内の年齢層別自転車安全教育の受講経験の有無

出典：市民アンケート調査（平成 29 年度）

(2) ルール・マナーの順守状況

ア 市民アンケート調査（平成29年度）

- 歩行者及び車を運転（乗車）する人は、自転車利用者の走行に危険を感じている。

市内を歩行中に自転車に対して危険を感じた歩行者は約9割で、ほとんどの人が歩行中に危険を感じている。また、危険を感じる行為についても、「携帯電話やスマートフォン等の操作や音楽を聴きながらの「ながら運転」」や「歩道でもスピードを緩めずに走る」といったルール違反である行為が約7割と高くなっている。

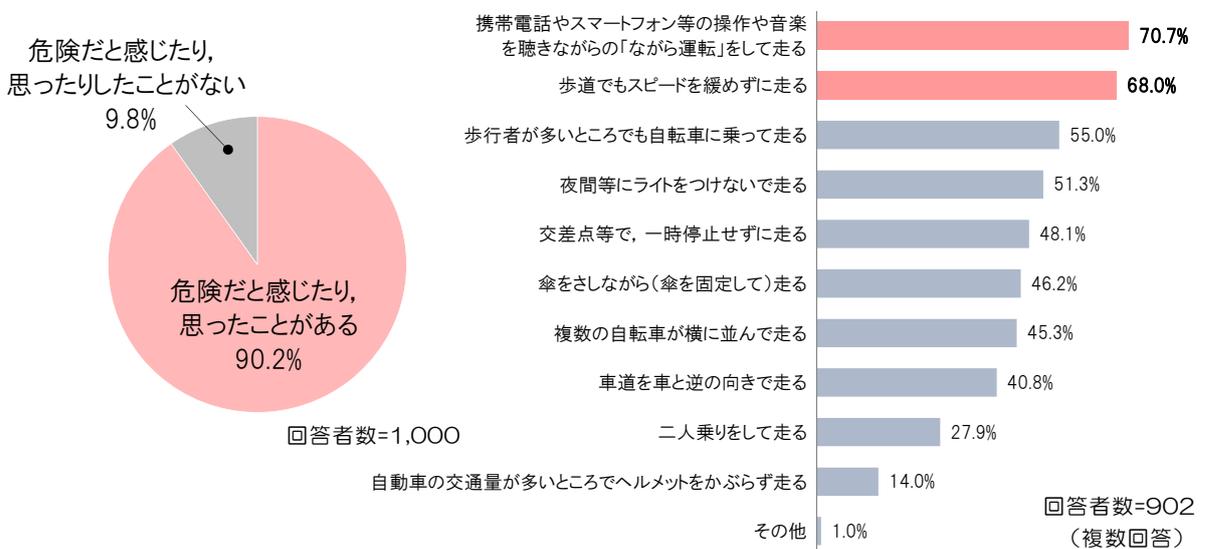


図 2-11. 市内歩行中に自転車に対して危険を感じた（思った）経験とその行為

車を運転（乗車）する人のほぼ全員が、自転車利用者の走行について、「危険を感じたり、思ったことがある」と回答している。危険を感じる行為についても、「歩道から急に車道に下りてくる」、「合図もなく、急に向きを変える」、「車の脇を通り抜ける」に約6割の人が危険と感じている一方、正しいルールである「車道を車と同じ向きで走る」に約3割の方が危険と回答しており、車の運転（乗車）する人に対して、更に自転車のルールを周知啓発していくことが必要である。

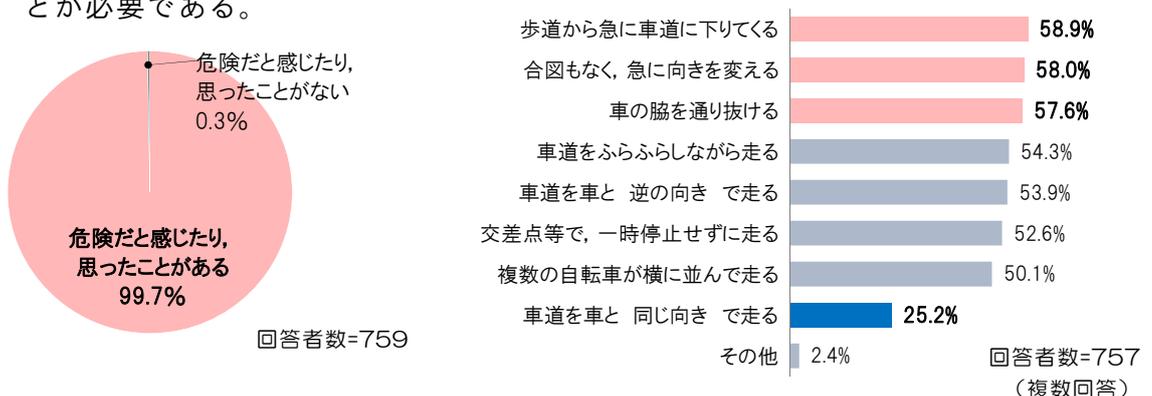


図 2-12. 車を運転（乗車）中に自転車に対して危険を感じた（思った）経験とその行為

- 約1割が事故経験ありと回答。
- 約半数が事故又は事故となりそうなヒヤリとした経験を持つ。

約1割の人が自転車運転中や歩行中、車に乗車中に事故にあったことがあると回答している。「ヒヤリ」とした経験がある人は約4割で、約半数の人が自転車で事故やヒヤリとした経験があると回答しており、誰もが事故を起こしうる危険性を秘めていると言える。

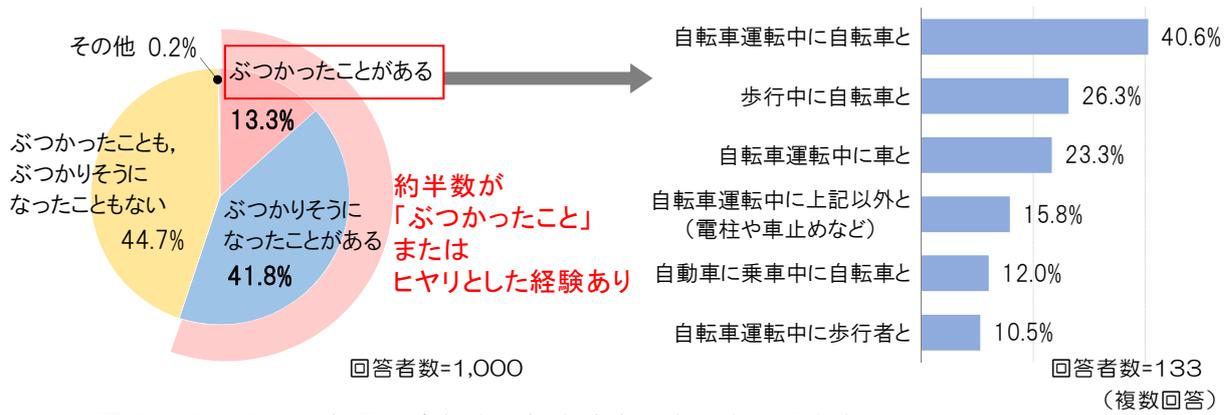


図 2-13. この1年間に自転車運転中や歩行中、車に乗車中に、ぶつかった又はヒヤリとした経験とその対象

- 約6割が自転車のルール・マナーについて教わった経験を持ち、その内約9割が小学校で教わっている。
- 年齢が高くなるほど、教わったことがある人が少ない。

自転車のルール・マナーについては、約6割の人が教わったことがあると回答しており、また、約9割が小学校で教わっている。

また、教わった経験は、年齢が高くなるほど少ない傾向となっており、60歳代以上では半数以下となっている。

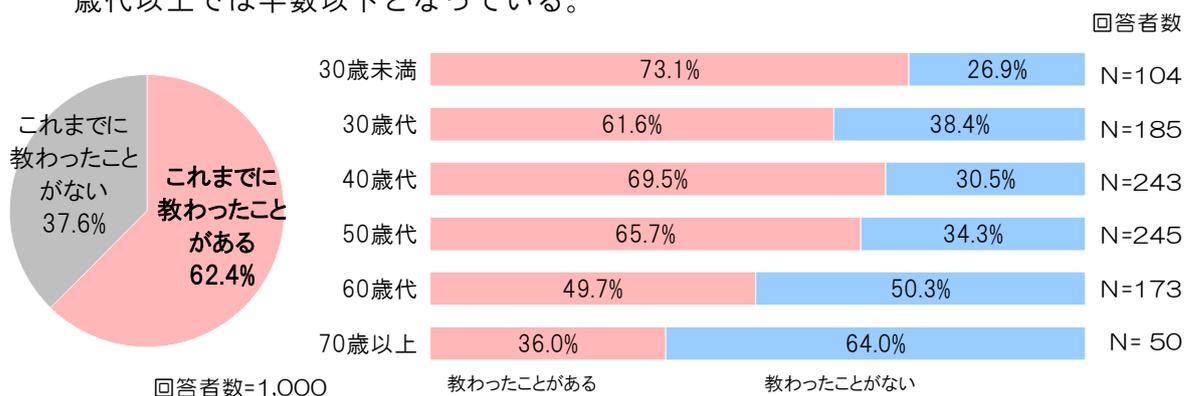


図 2-14. 自転車のルール・マナーを教わった経験の有無

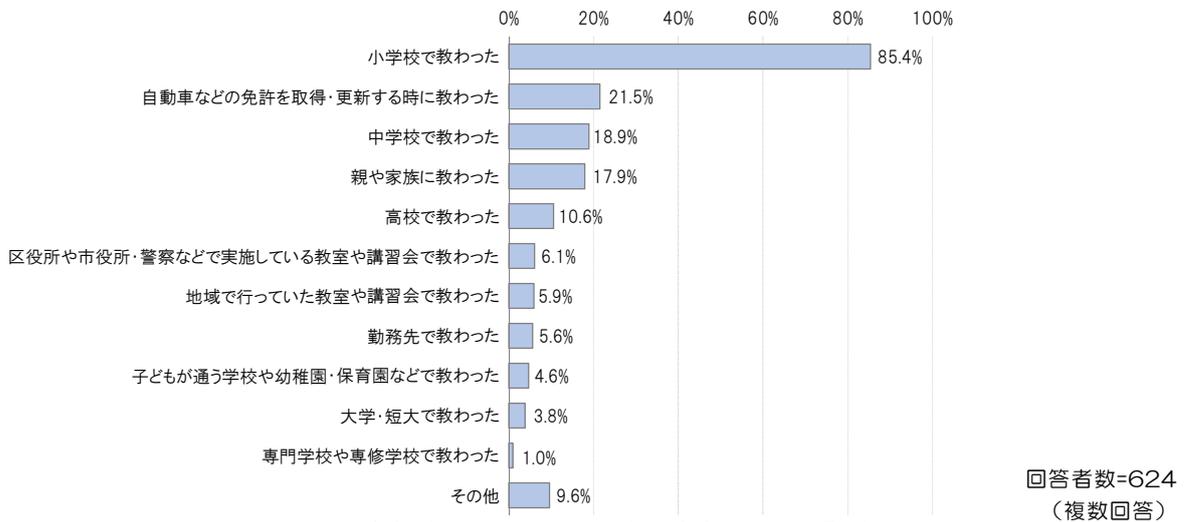


図 2-15. 自転車のルール・マナーを教わった場所

1 自転車安全教室の受講者に対するアンケート調査

以下は、平成29年度に実施した自転車安全教室において、受講者に対して行ったアンケート結果の一部である。

- 自転車に乗るときの安全意識は、約4割が受講して「非常に変わった」と回答し、約7割が今後の自転車利用に「とても役に立つと思う」と回答。

自転車安全教室を受講した児童・生徒の約9割が、自転車に乗るときの安全意識が変わったと回答し、今後の自転車利用についても、ほぼ全員が役に立つと感じている。

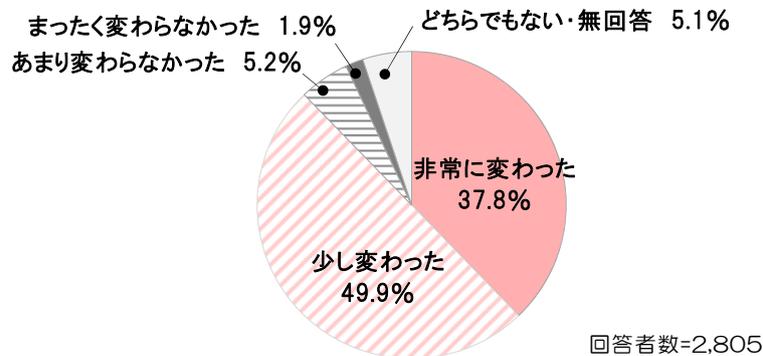


図 2-16. 自転車安全教室の受講前と受講後の自転車に乗るときの安全意識の変化

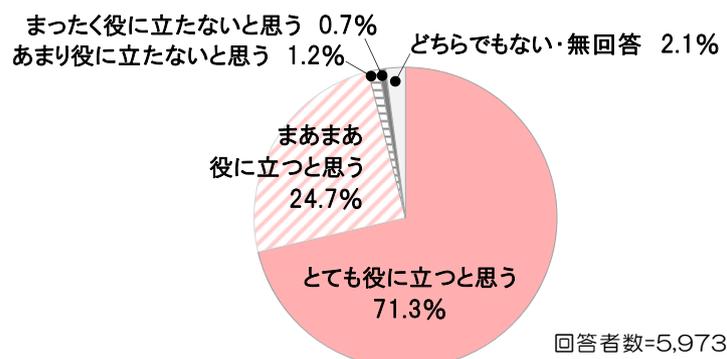


図 2-17. 自転車安全教室が、今後の自転車利用に役立つと思うか

京都府内の自転車の交通違反切符による検挙数 及び自転車運転者講習の受講者数

京都府内の自転車の交通違反切符による検挙数は、年々増加しており、「自転車運転者講習制度」が導入された平成27年は前年比約2倍の392件、平成28年は前年比約1.8倍の730件となっている。また、自転車運転者講習の受講者は、平成27年は0人であったが、平成28年に2人となっている。

自転車運転者講習制度が導入されたものの、依然として、自転車のルールを守らない利用者が多く、自転車のルールを周知し、いかに順守させていくかが大きな課題である。

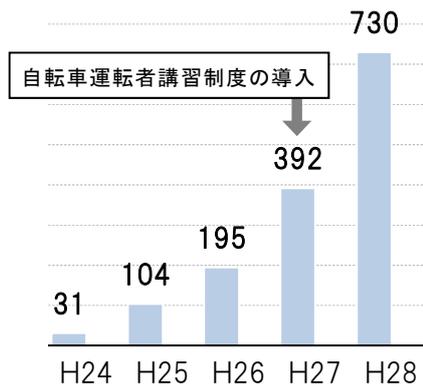


図 2-18. 自転車の交通違反切符による検挙数推移
(京都府)

表 2-1. 自転車運転者講習の受講者 (京都府)

年度	講習受講者数 (人)
平成27年	0
平成28年	2

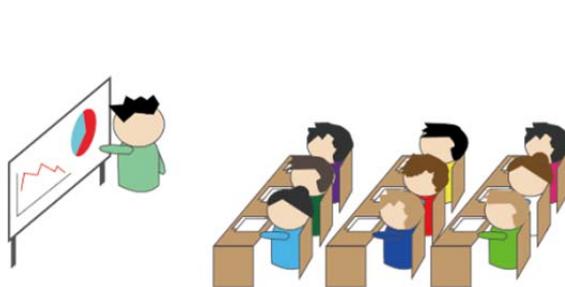
出典：京都府警察

2-2 目的

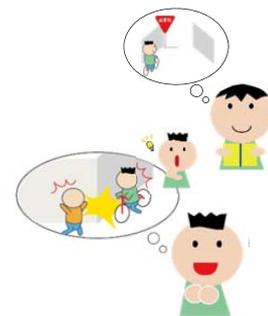
自転車事故の現状やルール・マナーの順守状況を踏まえ、自転車利用者が基本的なルール・マナーを熟知し、利用者自身が危険と安全の本質を理解し、自分や他者の安全のために、自転車の安全利用を実践できることが重要である。また、求められるルール・マナーは年齢等に応じて異なる場合があるため、子どもからお年寄りまでを対象とした、ライフステージに合わせた体系だった自転車安全教育を実施していくことが必要である。

このため、本書は、以下を目的として作成する。

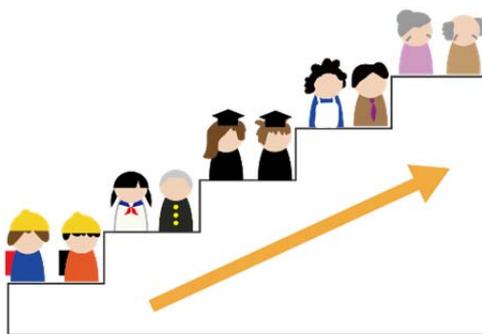
- 現在実施している自転車安全教室等を、6W1H（だれが、何を、いつ、どこで、なぜ、どのように、だれに）の視点から体系別、世代別に整理することで、個々の教室の取組が全体として果たす役割や、課題を明確にすると共に、ライフステージ全体の教育カリキュラムとして機能しているかを検証する。
- ライフステージ別に教えるポイントを明確にすることで、自転車を安全に利用するためのルール・マナーの学習を中心とした「教育的視点」だけでなく、事故にあわない、起こさないための想像力を共に学びあえる「共育的視点」が重要であることを、すべてのステージにおいて再認識させる。
- 北区の大宮交通公園内に、自転車安全教育の拠点、サイクルセンターを整備することとしており、本書の内容を基本に、同センターで実施する教育内容を検討していく。
- 本書を広く周知することにより、自転車安全教育にこれまで又はこれから取り組む団体などの参考にしてもらい、「世界トップレベルの自転車共存都市」を目指す本市の自転車安全教育の充実、発展に寄与させる。



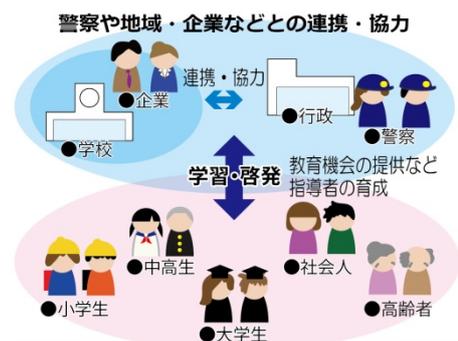
知る・学ぶ機会の提供、年齢に応じた啓発・教育



何がなぜ危険かの納得と理解



ライフステージに合わせた自転車安全教室



3 教育内容

3-1 自転車の基本的なルール

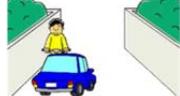
自転車を安全に利用するための基本的なルールとして、ここでは、自転車安全利用五則（中央交通安全対策会議交通対策本部決定〈平成19年7月10日〉）及び危険行為を繰り返す自転車運転者に対して受講が義務化された自転車運転者講習制度（平成27年6月1日改正道路交通法施行）について紹介する。

（1）自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外 
- 2 車道は左側を通行 
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 
- 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 
 - 夜間はライトを点灯 
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認 
- 5 子どもはヘルメットを着用 

（2）自転車運転者講習制度

自転車運転講習とは、信号無視や一時不停止など、政令で定める14項目の危険行為を3年以内に2回行った自転車運転者に命じられる講習のことである。受講命令に違反した場合は、罰則（5万円以下の罰金）の対象となる。

<p>信号無視 (道路交通法第7条)</p> 	<p>通行禁止違反 (道路交通法第8条第1項) 道路標識で自転車の通行が禁止されている道路や場所を自転車で通行する行為</p> 	<p>歩行者用道路における車両の通行義務違反 (道路交通法第9条) 自転車の通行が認められている歩行者用道路を自転車で通行する際に、歩行者に注意せず、または徐行しないなどの行為</p> 	<p>通行区分違反 (道路交通法第17条1項、第4項、第6項) 車道の右側通行や、右側に設置された路側帯を通行するなどの行為</p> 	<p>路側帯通行時の歩行者の通行妨害 (道路交通法第17条の2第2項) 自転車が通行できる路側帯で、歩行者の通行を妨げるような速度と方法で通行する行為</p> 
<p>遮断機踏切への立ち入り (道路交通法第33条第2項) 遮断機が閉じたり、閉じようとしている踏切や警報機が鳴っている時に踏切へ立ち入る行為</p> 	<p>交差点での優先道路通行車妨害など (道路交通法第36条) 信号のない交差点等で、左から進行してくる車両や優先道路などを通行する車両等の進行を妨害するなどの行為</p> 	<p>交差点右折時の通行妨害など (道路交通法第37条) 交差点で右折するときに、直進又は左折しようとする車両等の進行を妨害する行為</p> 	<p>環状交差点での安全進行義務違反など (道路交通法第43条) 環状交差点内を通行する車両等の進行を妨害したり、安全な速度で進行しないなどの行為</p> 	<p>安全運転義務違反 (道路交通法第70条) ハンドルやブレーキ等を確実に操作せず、他人に危害を及ぼすような速度や方法で運転する行為</p> 
<p>酒酔い運転 (道路交通法第65条第1項) 酒に酔った状態で自転車を運転する行為</p> 	<p>指定場所一時不停止等 (道路交通法第43条) 一時停止の標識のある場所で、停止線の直前で一時停止せず進行する行為</p> 	<p>歩道通行時の通行方法違反 (道路交通法63条の4第2項) 車道寄りを徐行しなかったり、歩行者の通行を妨害するなどの行為</p> 	<p>制動装置(ブレーキ)不良自転車の運転 (道路交通法63条の9第1項) ブレーキ装置がなかったり、ブレーキの性能が不良な自転車で走行する行為</p> <p>※前輪・後輪のいずれかにしかブレーキのない自転車で走行する行為も違反です</p>	<p>※傘さし運転や携帯電話やスマートフォン等を操作しながらの運転で事故を起こした場合も、安全運転義務違反になることがあります。</p>

参考：京都府警察本部ホームページ

3-2 ライフステージ別の自転車安全教育の主なポイント一覧

子どもからお年寄りまで、ライフステージごとに、自転車を安全に利用するためのカリキュラムを作成するにあたり、教える主なポイントは、下表のとおり

	幼児	小学生		中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者	
		低学年	高学年						
	親と乗車	親と一緒に運転	ひとりで運転	行動範囲の拡大		通学での利用	通勤等での利用 子どもと乗車	加齢に応じた運転	
	自転車デビュー	歩道通行も可能			車道通行が原則			歩道通行も可能	
	親が子どもの自転車の安全利用の責任を持つ								
知る				知る					
わかる	覚える	覚える・わかる		わかって実践する		わかって実践し、他者にも伝える			
	自転車の運転技術の向上			危険の予測・回避			指導者としての視点		
	交通ルールの基本を覚える			事故のリスクの理解・社会的責任の認識			保護者としての視点	加齢に応じた運転	
運動・認識能力	<ul style="list-style-type: none"> ぶつからないようにするなど他者を思いやる気持ちを養う 	<ul style="list-style-type: none"> 乗車するための基本となる能力（動作）を身につける 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の安全な乗り方を身につける 	<ul style="list-style-type: none"> 危険を予測し、回避することができる 			<ul style="list-style-type: none"> 子ども乗せ自転車の特性を理解して運転することができる 	<ul style="list-style-type: none"> 加齢による運動・認知能力の低下を考慮した運転ができる 	
主なポイント	<ul style="list-style-type: none"> 簡単な交通ルールを知る 	<ul style="list-style-type: none"> 交通ルールの基本を知る 	<ul style="list-style-type: none"> 交通標識を知る 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車にも罰則があることを知る（自転車運転者講習制度等） 					
	<ul style="list-style-type: none"> 「自転車はクルマの仲間」という認識を持つ 								
	<ul style="list-style-type: none"> 身近な危険な箇所を知る 	<ul style="list-style-type: none"> 車道に必要な走行知識を習得する 何が危ないのか、自転車事故について知る 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道通行は例外であることを認識し、車道を走行する 自転車事故の社会的責任を知る 	<ul style="list-style-type: none"> 危険な乗り方をしない 			<ul style="list-style-type: none"> 正しい交通ルールを子ども等他者にも教えることができる 子どもの自転車の安全利用の責任を持つ 		
自転車の楽しさ	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の乗る楽しさ 								
		<ul style="list-style-type: none"> まちなかをサイクリング 				<ul style="list-style-type: none"> 趣味としての自転車 			

3-3 ライフステージ別の自転車安全教室一覧

■ 京都市が実施中

■ 京都市以外が実施中

□ 今後関係機関等と連携しながら新規に実施していく事業（案）

■, ■ 内の No は自転車安全教室の事例集の No. を示す。

	幼児	小学生	中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者
	●出生 ●保育園 入園 ●幼稚園 入園	●小学校 入学	●中学校 入学	●高校 入学	●大学 入学 ●運転免許取得 ●転入	●運転免許取得・更新 ●転入, 就職, 結婚 ●子育て	●運転免許更新 ●運転免許返納 ●孫育て
座学		<p>学校現場で実施</p> <p>安全教育副読本「安全ノート」等を活用した自転車交通安全教育（市教育委員会） 1-8</p> <p>「見て分かる！」自転車安全教室 1-2</p> <p>自転車安全教室（事故のリスクと責任論） 1-3</p> <p>スクエアード・ストレイト方式による自転車安全教室 1-4</p>			<p>自動車教習所を活用した自転車安全利用講習</p> <p>①教習生向け（右の写真） ②一般市民向け 1-5</p> <p>大学生に対する交通安全教育（府警） 2-2</p> <p>パパママ自転車教室 1-6</p> <p>自転車安全利用推進企業による取組 1-7</p> <p>自転車用ヘルメットとチャイルドシート使用講習会（京あんしんこども館） 1-10</p>		
	実技	<p>小学生を対象とした自転車交通安全教室（市教育委員会・府警） 1-9</p> <p> キックバイクを用いた子ども自転車教室 1-1</p> <p>補助輪外し教室</p>	<p>自転車安全利用推進員委嘱研修（京都府） 2-1</p> <p>大学生に対する交通安全教育（府警、再掲） 2-2</p> <p>シミュレーター等を活用した講習（府警） 2-3</p> <p>①矢羽根を活用した公道における自転車教室 ②自転車を楽しみながら学べる教室 ③サイクリングイベントの企画、支援</p>				
<p>ルール等啓発冊子「Enjoy 自転車 life in Kyoto」（子ども向け） </p>		<p>ルール等啓発冊子「Enjoy 自転車 life in Kyoto」（一般向け） </p>		<p>3-1</p>			
		<p>自転車マナーアップフェスタ in 京都 </p>		<p>3-2</p>			
啓発	<p>関係団体（サービス事業推進室、各区役所、府警、地域団体等）と連携した街頭啓発、各種イベントへのブース出展、市バス車体を活用した広報等 3-3（3-1, 3-2を除くすべての啓発）</p>						
	<p>自転車交通安全 CM コンテスト（KBS 京都、府警）</p>			<p>自転車安全利用推進企業による取組（再掲）</p>			
	<p>マスメディアを活用した啓発（若者向け雑誌への広告掲載等）</p>						
	<p>新たに走行環境の整備を行う地域への啓発</p>						
					<p>レンタサイクリング利用者（観光客、外国人）へのルール・マナーの周知徹底</p>		
					<p>外国人向けパンフレット Kyoto Safety Navi（府警）</p>		

京都市以外の機関の取組事例については、代表的な取組を掲載

3-4 ライフステージ別の自転車安全教育のポイント

幼 児（保護者）

【特徴】 自転車に乗り始める時期が、心身の機能の成長期と重なるため、基礎的な技能や知識を習得させることに主眼を置く。加えて、「自転車に乗る楽しさ」を実感させるとともに自転車を通して、子ども自身の主体性を育む、情操教育の視点も重要である。



また、自転車安全教育は、幼稚園や保育施設等においてだけではなく、家庭において行うことも重要であり、保護者に対する正しい自転車安全教育を実施することも重要である。

【教育内容等】

- 自転車に乗るためのバランス能力、危険回避能力等の運動スキルの養成
- ぶつからないようにする等他者を思いやる気持ちの養成
- 簡単な交通ルール（交差点では一時停止、ヘルメットの着用、安全確認の徹底等）の認識
- 個人差を考慮した教育が不可欠
- 幼稚園や保育施設等での教育だけではなく、保護者による家庭での教育も重要

【実施している自転車安全教室】

取組事例1-①：キックバイクを用いた子ども自転車教室

小学生（保護者）

【特徴】 低学年においては、日常生活で保護者と一緒に自転車を運転する機会が増えることから、保護者による基本的な交通ルールの教育も重要である。



また、高学年においては、1人で自転車に乗る場面が多くなり、行動範囲が広がることから、必要な技能や知識を習得させるとともに、自分自身で危険を察知し、回避する能力が求められる。

【教育内容等】

低学年

- 「交差点では止まって安全確認」等、交通ルールの基本についての認識
- 通学路等、身近な場所における危険箇所の認識

高学年

- 交通標識や車道での必要な走行知識の習得
- 何が危ないか、自転車事故についての認識
- 自転車のルール・マナーや危険予測能力の習得
- 実際に自転車に乗り、正しい乗り方を実技面からも習得することが重要

【実施している自転車安全教室】

取組事例1-⑧：安全教育副読本「安全ノート」等を活用した自転車交通安全教育

取組事例1-⑨：小学生を対象とした自転車交通安全教室

取組事例2-③：シミュレーター等を活用した講習

中学生

【特徴】 自転車での行動範囲がさらに広がり、13歳からは車道通行が基本となる世代である。小学生の時に習得した知識に加え、車道通行時の危険を予測・回避する能力を習得させる必要がある。また、14歳からは、信号無視や一時不停止など、政令で定める14項目の危険行為を3年以内に2回行った場合、「自転車運転者講習」の受講が義務付けられることから、自転車は、車両の仲間であり、交通違反した場合、罰則があることを認識させることが求められる。



【教育内容等】

- 自転車を運転する際の基本である「車道の左側を通行」の認識
- 傘さし運転や「ながら」運転などの危険な運転行為及び罰則の認識
- 加害者となった場合の自転車事故の責任についての認識
- 車や歩行者などの他者から、自転車の運転がどのように見られているかの認識

【実施している自転車安全教室】

- 取組事例1-②：「見て分かる！」自転車安全教室
- 取組事例1-③：自転車安全教室(事故のリスクと責任編)
- 取組事例1-④：スクエアード・ストレイト方式による自転車安全教室
- 取組事例1-⑧：安全教育副読本「安全ノート」等を活用した自転車交通安全教育 [再掲]
- 取組事例2-①：自転車安全利用推進員委嘱講習
- 取組事例2-③：シミュレーター等を活用した講習 [再掲]

高校生

【特徴】 私生活における自転車利用に加え、自転車で通学するなど、自転車に乗る機会が増えたことにより、事故に遭うリスクも高まる世代である。自転車のルール・マナーの徹底に加え、より広域な社会的責任についての理解が重要である。



【教育内容等】

- 自転車のルール・マナー順守の徹底
- 自転車事故の加害者になり得ることも考えられることから、事故のリスクの理解だけではなく、社会的責任についての認識
- 自転車通学者に対する学校による教育も不可欠

【実施している自転車安全教室】

上記、中学生に実施している自転車安全教室と同じ

大学生

【特徴】 京都市は、大学生の数が、市民の人口の約1割にのぼり、日本全国から大学生が転入してくるが、出身地域により、自転車の運転が不慣れな学生や、自転車安全教育を一度も受講した経験がない学生も存在すると思われる。



【教育内容等】

- 成人を迎える世代であるため、自転車のルール・マナーとともに、事故のリスクや社会的責任の認識・実践
- 自転車通学者に対する大学による教育も重要

【実施している自転車安全教室】

- 取組事例1-⑤：自動車教習所を活用した自転車安全利用講習
- 取組事例2-①：自転車安全利用推進員委嘱講習 [再掲]
- 取組事例2-②：大学生に対する交通安全教育
- 取組事例2-③：シミュレーター等を活用した講習 [再掲]

社会人

【特徴】 企業等で働いている場合は、通勤や業務で自転車を使用することも多く、事故を起こした場合、自転車の利用者個人の責任だけではなく、場合によっては企業側の使用者責任についても問われることもあり、社員教育といった企業側による自転車安全教育も重要である。



また、子どもを持つ保護者の場合、子どもへの自転車安全教育に責任を持って取り組む必要がある。とりわけ幼児の保護者は、日常生活で幼児を乗せた自転車利用が多くなるとされる。

【教育内容等】

- 社内研修等で自転車のルール・マナーや事故のリスクに関する教育、社会的責任に関する啓発が重要
- 保護者から子どもに正しい乗り方や安全利用の責任を持つよう教えることが重要
- 子どもも乗せ自転車での事故も発生しているため、保護者自身が子ども乗せ自転車の特性を理解し、自転車のルール・マナーを順守することが重要

【実施している自転車安全教室】

- 取組事例1-⑤：自動車教習所を活用した自転車安全利用講習 [再掲]
- 取組事例1-⑦：自転車安全利用推進企業による取組
- 取組事例1-⑩：自転車用ヘルメットとチャイルドシート使用講習会
- 取組事例2-①：自転車安全利用推進員委嘱講習 [再掲]
- 取組事例2-③：シミュレーター等を活用した講習 [再掲]

高齢者

【特徴】 加齢により運動能力や認知能力が低下するため、事故のリスクが高まる世代である。自転車の運転者として事故の加害者となり得るだけでなく、被害者として事故に遭った場合、けが等が重症化しやすい世代でもある。



【教育内容等】

- 過去に自転車安全教室の受講が少ない世代であり、また、70歳以上の高齢者は歩道通行が可能になることもあるため、自転車ルール・マナーの再認識させることが重要
- 交通法規の理解度に個人差があることや、加齢による運動能力の低下もあるため、運転シミュレーターを活用して、自分自身の技術や能力を客観的に認識させることが重要
- 孫と共に学ぶなど、自転車のルール・マナーを学んでもらうためのきっかけづくりが必要

【実施している自転車安全教室】

- 取組事例1-⑤：自動車教習所を活用した自転車安全利用講習 [再掲]
- 取組事例2-①：自転車安全利用推進員委嘱講習 [再掲]
- 取組事例2-③：シミュレーター等を活用した講習 [再掲]

3-5 今後の予定

大宮交通公園内に誰もが自転車と触れ合え、安全な乗り方をいつでも楽しく学べる常設の施設として「サイクルセンター」を平成32年度に開設予定である。同施設を活用し、親・子・孫3世代で自転車のルール・マナーを楽しく学べる自転車安全教室や各種イベント等の実施を検討していく。

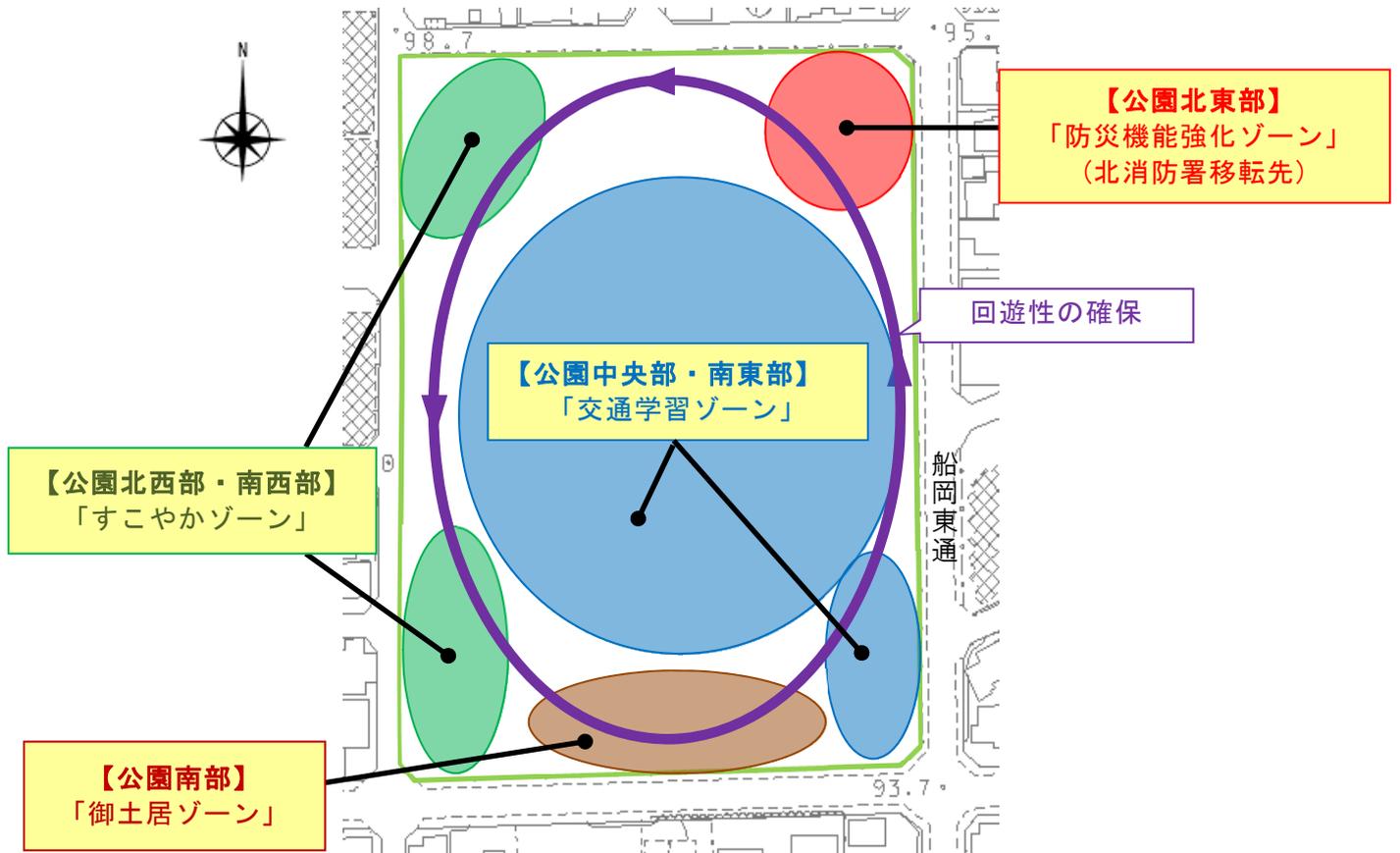


図3-1. 大宮交通公園再整備のゾーニングイメージ



図3-2. 大宮交通公園内の模擬交通施設（現状）

4

取組事例

4-1 京都市が実施している自転車安全教室

事例:タイトル	事業主体	対象	形式	ページ
① キックバイクを用いた子ども自転車教室	京都市建設局 自転車政策推進室	幼児	実技	19
②「見て分かる！」自転車安全教室	〃	中学生・高校生	座学	21
③自転車安全教室(事故のリスクと責任論)	〃	〃	座学	23
④スケアード・ストレイト方式による自転車安全教室	〃	〃	座学 (基本屋外)	25
⑤自動車教習所を活用した自転車安全利用講習	〃	大学生・社会人・ 高齢者	座学	27
⑥パパママ自転車教室	〃	社会人	座学	29
⑦自転車安全利用推進企業による取組	京都市建設局自転車政策推進室 京都府警察	〃	座学	31
⑧安全教育副読本「安全ノート等」を活用した自転車交通安全教室	京都市教育委員会	小・中学生・高校生 ・総合支援学校生	座学	33
⑨小学生を対象とした自転車交通安全教室	京都市教育委員会 京都府警察	小学生	座学+実技	34
⑩自転車用ヘルメットとチャイルドシート使用講習会	京都市子ども保健医療相談・事 故防止センター (京(みやこ)あんしんこども館)	社会人	座学+実技	35

4-2 京都市以外が実施している自転車安全教室

事例:タイトル	事業主体	対象	形式	ページ
①自転車安全利用推進員委嘱講習	京都府府民生活部安心・ 安全まちづくり推進課	中学生以上	座学+実技	36
②大学生に対する交通安全教育	京都府警察	大学生	座学+実技	37
③シミュレーター等を活用した講習	京都府警察	小学生以上	実技	38

4-3 各種啓発等の取組

事例:タイトル	事業主体	対象	形式	ページ
①「Enjoy 自転車 life in Kyoto」	京都市建設局自転車政策推進室	幼児～高齢者の 全世代	配布物	39
② 自転車マナーアップフェスタin京都	京都市建設局自転車政策推進室 京都府警察	〃	イベント	41
③ その他の啓発取組 ○関係団体との連携した啓発 ○様々な情報媒体を活用した啓発 ○観光客・外国人への啓発等	行政 関係団体等	内容等により対象 範囲に違いあり	ポスター等 掲示・チラシ 等配布など	42

自転車に乗るための基本となる運転操作を、楽しく、より実践的に教える。

1 ねらい

- 自転車デビューを迎える幼児期に、自転車に乗るための基本となる能力の習得
- バランス感覚などの運動能力に加え、ぶつからないように他者を思いやる気持ち等を養成。
- 楽しく、より実践的に教える。



手をバタバタさせて、フィッティングの確認

2 形式 内容

形式

- 実技形式（キックバイク※を用いたゲーム形式）

※自転車のようにまたがって乗り、足で地面を蹴って進む、ペダル及びブレーキがない幼児用の二輪遊具。「バランスバイク」や「ストライダー（商品名）」とも呼ばれるもの。

- 受講時間：1時間程度
- 実施場所：屋外

内容

- 自転車の基本的な運転操作をゲーム感覚で実施
 - ボールにあたらないように止まる（危険回避の練習）。
 - 前の人との距離を考えて、ぶつからないように乗る（他者への配慮の練習）。
 - 両足をあげて、地面にできるだけ足がつかないように走行（バランス感覚の練習）。 など



教室で使用する道具



転がるボールに当たらないように止まる練習



前の人との距離を考えてぶつからないように乗る練習



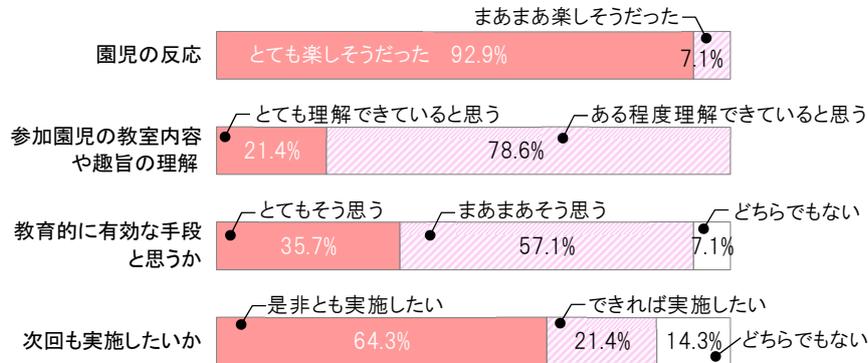
両足をあげて、地面にできるだけ足がつかないように走行する練習

3 特徴

- 単に自転車の運転操作を習得するだけではなく、基本事項として、「ぶつからないよう他を思いやる」「ルールを守り・順番待ちをする」「チームプレーをする」「やる気・喜び・達成感を実感する」ことができるよう、実施する幼児に合わせ、ゲームを選択、プログラムにして実施
- 子どもたちが飽きずに楽しく、技術を習得するためにゲーム形式で実施

4
効果
意見

(1) 受講側の効果・意見 (実施した保育所の職員アンケート結果より)



(回答者数=14人)

(主なご意見)

- 楽しみながら自転車について学べることができた。
- キックバイクを初めて体験できた子もいて、喜んで乗っていたので良い経験になった。
- もう少し広い場所でしたかった。
- ヘルメットや手袋をつける意味なども教えてもらえたら良かったと思う。
- 継続して交通安全、ルール・マナーについて学べる機会が大切だと思う。

(2) 教える側からひとこと

- キックバイクに「触れる・またがる・動かす他」の基本動作訓練がまず重要。
- 基本動作に馴れると、指定した色のリングに前輪のタイヤを置かせる「リングゲーム」等、楽しみながら少しずつ高度なメニューに移行、最終的には一定程度のコース走行・両足挙げてのジャンプ走行(ビョーン)等ができる、「段階的な学習が自然にできる」指導が望ましいと思う。
- フィナーレの集団走行・集団ビョーン等は、プログラムの総復習と集団協調行動の習得の意義があり、自転車教育の枠を超えた体験学習になってくれることを期待している。



市民自転車学校プロジェクト(CCSP)
認定インストラクター 井上 守氏

5
課題

- 実技型の教室のため、実施場所はより広いほうが、効果的かつ円滑に教室が実施できる。
- 単発かつ短時間での実施のため、キックバイクの基本動作だけで時間切れとなってしまう場合もある。
- 同じ学年であっても運動能力等の個人差が大きく、円滑な教室運営には指導者の十分なノウハウが不可欠である。
- 幼児期に習得すべき自転車安全教育の内容について、それ以降の世代で実施するものとの整合性を図りながら検討することが重要である。

身近な場所の危険を知り、自転車事故に遭わない・起こさない乗り方を教える。

1 ねらい

- 学校周辺の自転車事故発生箇所や危険箇所の共有
- 自転車のルール・マナーの周知
- 自転車で事故に遭わない・起こさないための安全な乗り方の教育



自転車のルールについて質問に答えている様子

2 形式 内容

形式

- 座学形式
(プロジェクターを使ってパワーポイント形式のスライドをスクリーンに投影)
- 受講時間：50分程度
- 実施場所：屋内（体育館，ホールなど）

内容

- 写真や動画を使って以下の自転車のルール・マナーや安全利用について説明
 - 学校周辺の自転車事故発生箇所や危険箇所とその要因の紹介
 - 自転車のルール・マナー
 - 自転車の安全な乗り方や事故に遭わない方法 など



学校周辺の自転車事故の発生箇所を説明



標識等について
生徒に質問しながら説明



事故の発生状況等について
データをもとに説明

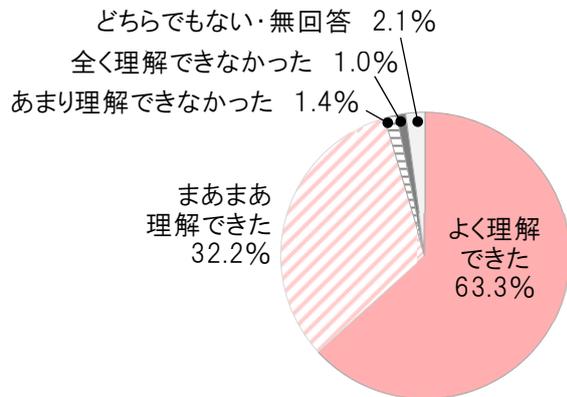
3 特徴

- 自転車のルールを「規則」だから「義務」だからという視点だけでなく、「何が危険なのか」「なぜ危険なのか」「どのように走ればよいのか」という「なぜ」「どうして」の視点から、写真や動画を用いて分かりやすく説明している。
- 「自分がどう行動するか」を伝える、「相手がどう行動しそうか」を予測するために、他者（自転車だけでなく、自動車のドライバー、歩行者等）とのコミュニケーションの重要性についても強調して説明している。
- 地域それぞれの交通事情や道路状況、事故状況に応じた、実践的な内容に重点を置いており、学校周辺の危険箇所や事故発生箇所などを地図と写真で示すため、生徒が身近な問題として捉えやすく、記憶にも残りやすい。
- 学校周辺の危険箇所や事故発生箇所などを示すために、講師が事前に学校の先生や所轄警察署等から自転車事故の情報を収集し、現地を観察・分析して写真を撮影するなど、地域密着型の内容として説明資料を作り込んでいる。

4
効果
意見

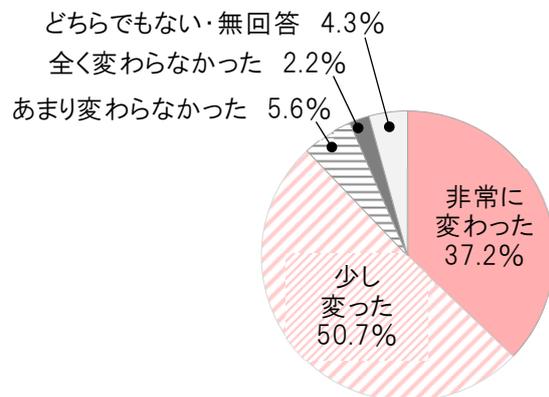
(1) 受講側の効果・意見 (受講者アンケート結果より)

問. 内容の理解度



(回答者数=2,085人)

問. 受講後の自転車の安全利用に関する意識



(回答者数=2,085人)

- 「自転車のルールやマナーについて知ることができて良かった」や「教室で学んだことを活かして、安全に気をつけて自転車を利用したい」という意見が多かった。

(2) 教える側からひとこと

重点を置いているところは、主に5つ

- ①生徒の「知りたい」に答える内容であること
- ②活かせる具体的な話であること
- ③画一的ではなく、地域に密着した教材であること
- ④画像を多く取り入れて、分かりやすいこと
- ⑤とにかく生徒にとって、身近な内容であること



エフ・デザイン代表
藤本 典昭氏

5
課題

- 実施する学校ごとに応じた資料を作成するに当たり、現地調査や教員等へのヒアリングを実施したうえでスライド資料の作成を行うため、事前準備に時間が掛かる。
- 約50分にも及ぶ座学の教室であるため、常に生徒の関心を惹きつけるための内容や工夫が必要である。

自転車安全教室(事故のリスクと責任論)

自転車事故の現状や賠償問題等から自転車の安全利用について考えさせる。

1 ねらい

- 自転車のルール・マナーだけでなく、自転車事故の現状や自転車事故での賠償問題などを知ること、自転車の運転には責任が伴うことを理解し、自転車の安全利用に関する意識の向上を図る。

2 形式 内容

形 式

- 座学形式
(プロジェクターを使ってパワーポイント形式のスライドをスクリーンに投影)
- 受講時間：50分程度
- 実施場所：屋内(体育館、ホールなど)

内 容

- 自転車事故はどの世代が多いのか、自転車事故での賠償事例とその責任、自転車保険の重要性、自転車のルール・マナー、もし事故を起こしたときの対応等を説明。
 - 自転車を取り巻く事故の特徴とリスク
 - 自転車事故で問われる責任
 - 自転車事故に備える保険
 - 自転車の安全な乗り方 など



事故の責任について説明

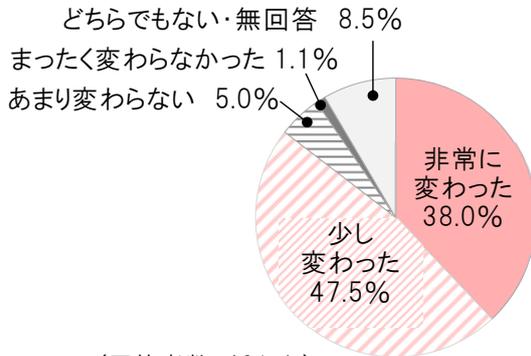
3 特徴

- 自転車事故での責任について、どのような責任が問われるのかを説明しながら、自転車のルール・マナーの順守することの大切さを教えている。
- 自転車事故での賠償事例や責任の重大性などを、事故の状況も交えて説明することにより、信号無視や一時不停止などのルール違反によって、取り返しのつかない結果を招く危険性があることを教えるとともに、自転車保険加入の重要性も伝えている。
- 最初に自転車事故の状況等の説明を行い、その後に自転車のルール・マナーの説明を行うことにより、なぜそのルール・マナーが存在しているかが理解しやすい構成になっている。

4
効果
意見

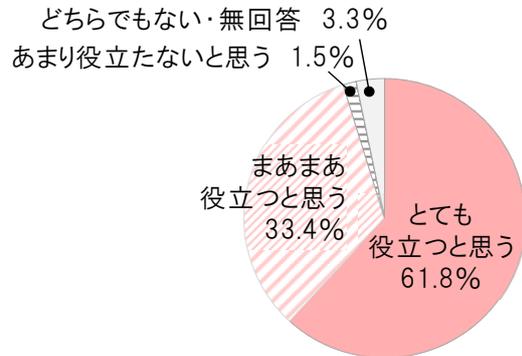
(1) 受講側の効果・意見 (受講者アンケート結果より)

問. 自転車安全教室を受講前と後での自転車の安全意識の変化



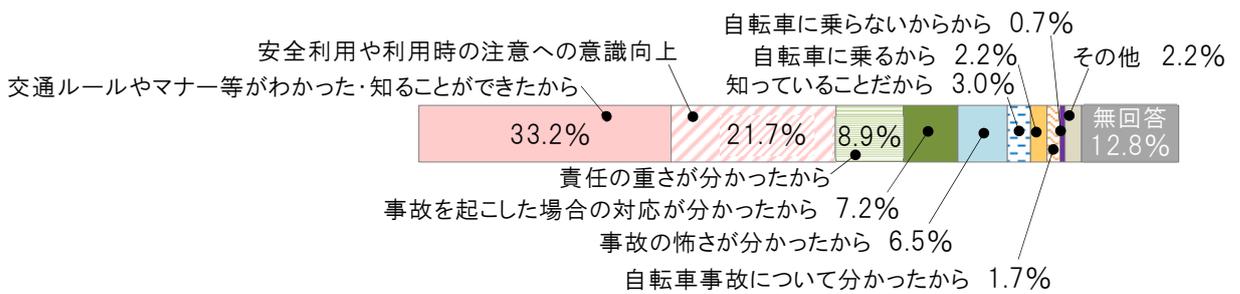
(回答者数=461人)

問. 今後の自転車利用に役立つと思うか



(回答者数=461人)

問. 上記設問の回答理由



(回答者数=461人)

- 他には、「自転車の危険性を改めて感じた」「注意して、意識して乗りたい」「もっとルールや道路標識について知りたい」という意見等があった。

(2) 教える側からひとこと

- 国が定めた「自転車安全利用五則」を中心に、自転車を運転するときのルールやマナーなどについて、中高生の皆さんにも理解していただけるよう、分かりやすく説明します。
- 自転車で事故を起こした時に問われる責任や、相手への損害賠償に備える保険について説明します。
- 日頃、何げなく乗っている自転車の「リスク」について、考えていただく機会になれば幸いです。



一般社団法人日本損害保険協会
近畿支部 事務局長
鐘ヶ江 修 氏

5
課題

- この教室で採り上げている内容の性質上、内容を深く理解するためには損害賠償など法的な考え方が必要な場面もあり、中学生以上を対象に実施することが望ましい。

事故を再現することで、事故の怖さを実感させながら、自転車の安全利用を教える。

1

ねらい

- スタントマンが事故を再現することで、交通事故の衝撃や恐怖を実感させることで、自転車の安全利用の意識を高め、自転車事故防止につなげる。

2

形式
内容

形式

- 座学形式（車や自転車を使っての事故再現を見学）
- 受講時間：50分程度
- 実施場所：運動場等の屋外（雨天時：体育館）



自転車と車の衝突の再現

内容

- 自転車対自動車、自転車対歩行者など、ルール違反での事故や危険箇所についての事故を、司会が説明をしながら、スタントマンが再現を行うもの

【事故再現の一例（晴天時の場合）】

- 時速40kmでの自転車と車の衝突
- 自転車の悪い乗り方（イヤホン、携帯、二人乗り、並走）、傘さし運転による事故
- 見通しの悪い交差点での事故
- 歩道を走る自転車が起こす事故
- 複数のルール違反による事故
- 自動車の死角による事故
- サンキュウ事故（交通事故の一種で、優先権がある車両が優先権のない車両に通行を優先させた結果起こる事故）
- トラックの死角や内輪差による事故

など



見通しの悪い交差点での事故再現



生徒がトラックの内輪差による事故を体験

3

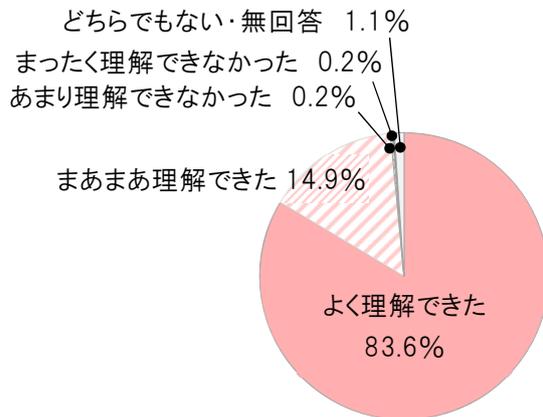
特徴

- 自転車のルールを守らないことで発生する事故を、目の当たりにすることで、事故の恐ろしさを実感することができる。
- 各事故の光景を再現する前に、司会から生徒たちに質問を投げ掛け、自転車のルール・マナーについて考えさせることで、より実感を持たせるようにしている。
- 代表の生徒を、事故再現の場に同席させて、感想をインタビューすることにより、他の生徒に対しても、より身近に考えてもらえるよう工夫している。

4
効果
意見

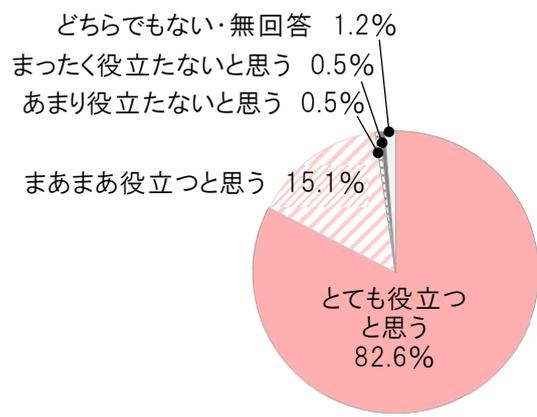
(1) 受講側の効果・意見 (受講者アンケート結果より)

問. 自転車の交通ルールやマナーの重要性の理解度



(回答者数=2,996)

問. 今後の自転車の安全利用に役立つと思うか



(回答者数=2,996)

- 事故再現の光景を目の当たりにすることにより、「事故の怖さが分かった」という意見が多く、「もっと気をつけて自転車に乗りたい」「ルールを守って乗りたい」という意見や「もっとルール・マナーについて知りたい」との意見があった。

(2) 教える側からひとこと

事故は一瞬にして起こるものです。気の緩みや自分勝手な考えで命が奪われてしまいます。事故の再現の中で被害に遭っている人が自分、または大切な家族、友達だったらと想像しながら学習していただきたい。そして学んだ事を実際に自分の生活に当てはめて、どう改善していくかを考えてほしいです。また、自転車は被害者だけではなく加害者にもなってしまうということを絶対に忘れないでください。



株式会社オフィスワイルド

5
課題

- 1 回当たりの開催費用が高額である。
- 雨天時は体育館等での実施となり、自動車不能使用のため、実施内容を縮小せざるを得ない。
- 交通事故の再現を行うという特性上、過去に交通事故に遭った生徒等への配慮が必要である。

自動車ドライバーに対して、自転車は車両の仲間であることを教える。

1
ねらい

- 京都市内の指定自動車教習所の環境や知識等を活用し、教習生等に対して、広く自転車の安全利用に関する講習を実施することにより、交通安全意識の普及徹底を図る。
- 自動車ドライバーに対しても、自転車のルール・マナーの理解を深めてもらう。

2
形式
内容

形 式

- 座学形式（プロジェクターを使ってパワーポイント形式のスライドをスクリーンに投影）、実技形式
- 受講時間：30分程度（教習生対象の場合）
- 実施場所：屋内、屋外

内 容

- 教習生向けに、自動車運転免許取得教習の中に自転車の安全利用に関する時間を設けて実施。
- 自転車のルール・マナー、自転車事故、自転車保険の加入義務化、点検整備等に関する内容を各教習所の教員が教えている。



自転車に関する法律について説明



グラフを交えて説明

3
特徴

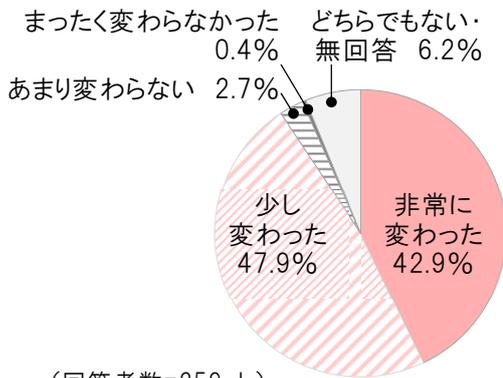
- 教習過程で学習する自動車の交通ルールや技術に加え、自転車のルール・マナーを知ることにより、自転車と自動車の2つの視点からの交通安全について学ぶことができる。
- 自転車事故が起こる原因や年齢別での事故の状況などについて説明し、注意喚起を図っている。
- 自転車事故について、自転車対歩行者等の高額賠償事例を例に挙げ、事故の責任及び自転車保険の加入の必要性を説明している。
- 一般市民向けにも講習を実施しており、座学（知識の習得）だけではなく、必要に応じて、実技（技能の習得）を組み合わせた講座も実施している。また、教習所の一般開放などの独自イベントに併せて実施する等により、効果の促進を図っている。
- 一般市民向け講習は、各警察署や学校、地域団体等と連携し、世代（高齢者含む。）や目的に応じて実施している。

4
効果
意見

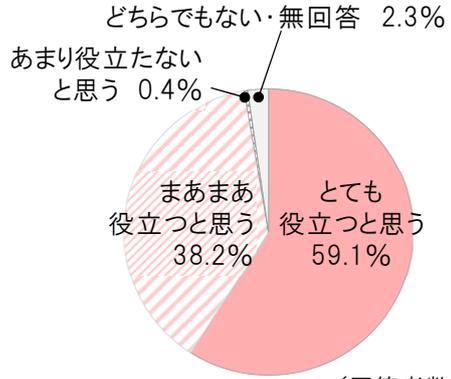
(1) 受講側の効果・意見 (受講者アンケート結果より)

問. 自転車安全教室を受講前と後での自転車の安全意識の変化

問. 今後の自転車利用に役立つと思うか

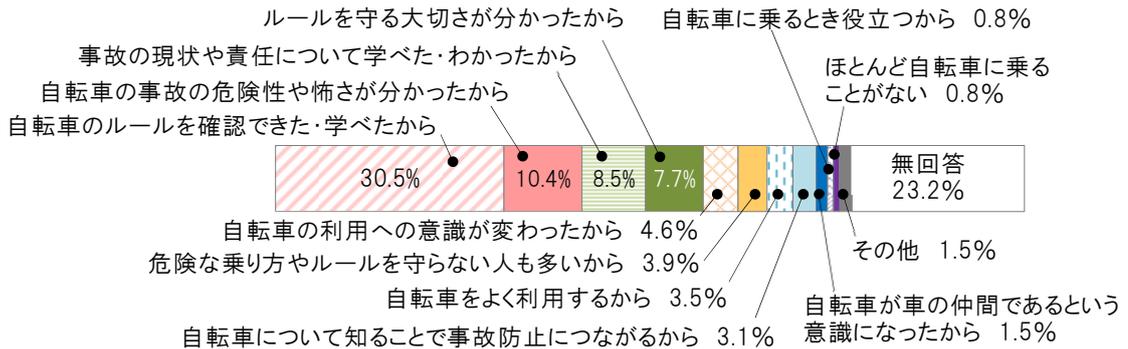


(回答者数=259人)



(回答者数=259人)

問. 上記回答の理由



(回答者数=259人)

(2) 教える側からひとこと

講習では、自転車は手軽で便利な乗り物であるが自転車も道路交通法上の車両であり、違反をすれば処罰され、事故を起こせば刑事上の処罰と民事上の賠償責任等を問われることや、自転車走行のルールとマナーをしっかりと身に付け、自動車運転者と自転車運転者の双方の立場が理解出来る受講生に「相手の立場に立つこと」「交通ルールを守ること」「任意保険に加入すること」を強調して、安全な自転車利用を訴えています。

(一社) 京都府指定自動車教習所協会専務理事 加藤 千恵司氏

5
課題

- 近年、少子化等が原因により自動車教習所への入校生が年々減少傾向であるため、講習の受講者数も減少が続いている。
- 教習生向けの講習では、30分という短い講習時間の中で効果的に実施するために、分かりやすい資料を配布するなどの工夫が求められる。

子どもの手本となるよう、子ども乗せ自転車の安全な利用方法を教える。

1 ねらい

- 子ども乗せ自転車での事故をなくすため、保護者に自転車のルール・マナーを改めて知ってもらうとともに、子どもにも正しい自転車のルール・マナーを教えることができるようになってもらう。

2 形式 内容

形 式

- 座学形式（プロジェクターを使ってパワーポイント形式のスライドをスクリーンに投影）
- 受講時間：1時間程度
- 実施場所：屋内（各園の遊戯室やホール等、保護者の方々が座って聞ける部屋）
子ども連れでの参加も可能。

内 容

- 子どもを持つ保護者を対象とした自転車安全教室。
さいたま市に本部を持つ「おやこじてんしゃプロジェクト」のプログラムを活用
- 子ども乗せ自転車の利用について、クイズ形式などを通して、参加者とも意見交換を行いながら説明
 - 自転車事故の事例
 - 基本的な自転車のルール・マナー
 - 子ども乗せ自転車の乗り方の注意点 など



自転車のルールマナーについて説明

3 特徴

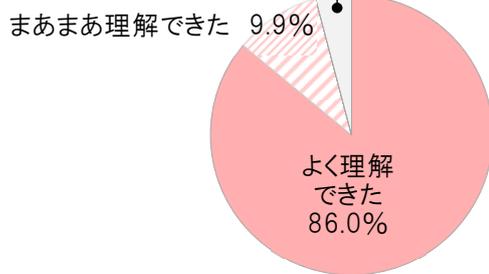
- 子どもを持つ保護者が対象であり、同じ保護者の目線を持つ講師が、自転車のルール・マナーについて分かりやすく説明し、保護者のルール・マナー向上を図るとともに、自転車に乗り始める子どもに対する親からの安全利用の指導を促す。
- 園への送迎時などに、急いで自転車を利用する場面で事故が多く発生していることを説明し、自転車の安全利用のためには「急がない」「焦らない」ことが大事であり、余裕を持つことで、ルールを守ることにつながり、事故に遭う可能性を低減させることができると説明している。

4
効果
意見

(1) 受講側の効果・意見 (受講者アンケート結果より)

問. 内容の理解度

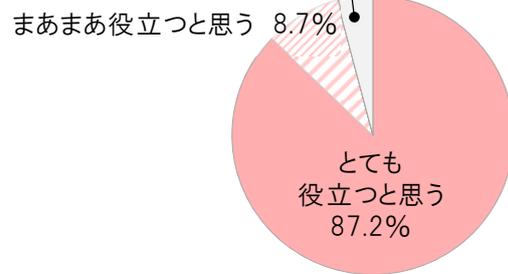
どちらでもない・無回答 4.1%



(回答者数=172人)

問. 今後の自転車利用に役立つと思うか

どちらでもない・無回答 4.1%



(回答者数=172人)

- 自転車のルール・マナーについては、「曖昧だったところが分かって良かった」「守っているつもりであったが、守れていなかったことが分かった」などの意見とともに、子どもや家族にも学んだことを教えたいとの意見も多かった。
- 子どものヘルメットの着用年齢や子どもを乗せることができる年齢について、「知らなかった」という意見が多かった。また、ヘルメットに関しては、着用の重要性が分かったので、子どもに着用するようにしたいという意見とともに、着用させる難しさを感じるという意見もあった。

(2) 教える側からひとこと

子育ては毎日、時間との闘いです。特に送り迎えの時間は急ぎがちで、どうしても自転車のルールまで意識が回らない保護者の方も多いのではないのでしょうか。

でも、ほんの些細なことがきっかけで、自分自身だけではなく、大切な子どもの命を危険にさらす結果を引き起こすこともあります。

教室では、参加者の方と同じ目線で、分かりやすい説明になるようにしています。これを契機に、少しでも自転車での事故が減少することを願っています。

5
課題

- 園バスにより幼稚園等に通園させている保護者は、子ども乗せ自転車に関する関心が比較的弱いと思われる。
- 保育所で実施しようとした場合、平日昼間での開催では、就労等により保護者が受講することは困難である。

従業員への自転車の安全利用教育と地域での自転車の安全利用の推進。

1
ねらい

- 京都市内に所在する企業・事業所のうち、従業員に対する自転車安全教育や地域における自転車安全利用の推進に貢献しようとする企業等について、京都府警察と連携し、市民とともに自転車の安全利用の推進を図ること



講習会の様子

2
形式
内容

形 式

- 企業等の取組に応じて様々である。

内 容

- 一定の要件を満たした企業等について、「京都市自転車安全利用推進企業」として京都市長が指定する。要件は以下のとおり。
 - 京都市内に所在する概ね5人以上の企業等
 - 自転車安全利用管理者（責任者）の配置
 - 従業員等に対する自転車安全教育等の実施
- 以下の取組等を各企業等で実施
 - 従業員の自転車安全利用に関する企業等内での取組
 - 自転車安全利用に関する社内規則等の制定
 - 自転車通勤者等に対する指導啓発、保険加入の促進や登録制の導入
 - 地域の交通安全啓発活動への協力支援 など

3
特徴

- 京都市において、定期的に自転車安全利用管理者を対象にした研修を開催し、また、自転車の安全利用に関する情報提供等を実施している。
- 企業等において、組織内で自転車の安全利用について講習等の取組を実施している。
- 企業等が地域の自転車安全利用に係る啓発活動等に参加することにより、警察署や地域住民等との連携を強化することにつながる。

4
課題

- 自転車の安全利用に関する取組について、企業側の意欲を喚起させる仕組みが必要
- 指定を希望する新規企業の掘り起こしが必要

取組
紹介

🚲 自転車安全利用推進企業

近建ビル管理株式会社

取組目的

交通安全講習を通して、社員の自転車事故防止又は交通事故防止に努めること

取組
形式・内容

① 従業員等に対する自転車安全講習

- 講習会は基本的に講座形式で実施（パワーポイントで説明）
- 講習は、社員教育の中に交通安全に関する内容を設けて、改正道路交通法のポイントや自転車のルールの説明を行っている。
- 他には、自転車講習制度についての講習会の実施や京都府警の方が講師に迎えての交通安全講習会を実施している。
- 交通安全運動の実施前には、会社の車両管理委員会を実施し、リーダーを対象とした交通安全講習を実施している。
- 自転車に関する内容だけではなく、自動車も含めた交通事故全般の状況について説明をし、交通事故の防止に努めている。

② 自転車通勤者等に対する指導啓発

- 原則、自転車通勤禁止の会社であるが、許可を得て通勤している者に対しては、各事業部門長より、個別に安全運転についての指示を徹底

③ その他の活動等

- 警察と連携し、配布・提供される資料や京都市建設局から提供される自転車利用推進企業ネットワーク通信資料等を使った、社員教育の充実
- 警察署の方を講師に招いての社内交通安全講習会の実施
- 社用自転車の任意保険加入の徹底とともに、社外でのプライベートでの自転車利用時の万一に備えての任意保険加入の促進
- 会社のホームページへの取組の掲載 など



自転車安全利用推進企業
ネットワーク通信



府警を講師に招いての講習会の様子



街頭啓発活動の様子

学校
クラス単位

小学生～高校生

座学

小学校から高校までの年齢に応じ、自転車も含めた交通安全を教える。

1 ねらい

- 小学生から高校生に至るまで、各学年に応じた内容で、自転車の安全利用に関する教育を実施
- 危険を予測する能力を身につけ、一人一人が自らの行動で、危険を回避できる能力の向上を図る。

2 形式 内容

- 形 式**
- 講義形式の教室を計画的に実施
 - 受講時間：小学校から高校までの体育科、保健体育科、特別活動、道徳等の授業時間の一部を活用
※体育科又は保健体育科での学習例
小学校5年生：3時間程度、
中学校2年生：3時間程度、
高校1年生：2時間程度
 - 実施場所：教室等



「安全ノート」
(上：小学5・6年生用，下：中学生用)

内 容

- 小・中学校では、京都市独自で作成した「安全ノート」を活用し、教育活動全体を通じて、「自転車の正しい乗り方」や交通ルール・マナー、自転車の日常点検等、系統的な指導を実施。
- 「安全ノート」では、A4の横サイズ1頁に学習内容がまとめられ、必要に応じて、記述を行わせたり、グループで意見を出し合わせたりしながら、自転車の安全利用について教えている。
- 京都市教育委員会と京都府警察が共同で作成した「自転車交通安全教育プログラム」（小学校版，中学校版，高校版）も適宜活用している。
- 新小学1年生就学前においても、1日入学等の機会を捉え、新小学1年生の保護者に対し、安全な登下校に向け正しい横断の方法等についての啓発ちらしを配布するほか、希望する学校には警察官が赴き、保護者に向けて交通安全について啓発している。

3 特徴

- それぞれの学年において、その時期に最も知っておいてほしい内容に焦点を合わせながら、体系だった自転車交通安全教育を実施している。
- 小・中学校で活用している「安全ノート」は、自転車の安全利用に関する内容だけでなく、交通安全全般、防犯や防災等に関する安全についても、学年に応じた適切な内容を学ぶことができるようになっている。

学校
クラス単位

小学生



座学



実技

自転車の安全利用と正しい運転方法を、座学と実技で教える。

1

ねらい

- 自転車の正しい運転方法の習得と安全意識の向上
- 自転車利用者としての心得，自転車安全に係る基本的な知識及び技能の習得

2

形式
内容

形 式

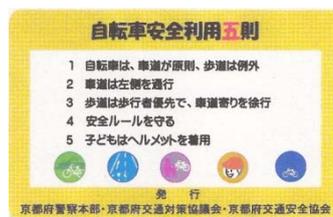
- 講義形式と実技形式
- 受講時間：講義と実技合わせて2時間程度
- 実施場所：教室，運動場等（雨天時：体育館）



実技の試験の様子（雨天時）

内 容

- 自転車教室を含む交通安全教室として，警察と連携した自転車交通安全教室（自転車運転免許証の発行を伴う教室等）や休日に地域が開催する交通安全教室等を行っている。
- 警察が実施する「自転車運転免許証の発行を伴う」自転車交通安全教室については，以下のとおり行われる。
 - 講義・実技形式（自転車の交通ルール・マナーについて学習し，試験（筆記・実技）を行う。）
 - 筆記試験は，○×で答える択一式で，自転車のルール・マナーについての設問と自転車に関連する道路標識についての問題で構成されている。
 - 実技試験では，自転車の乗り方から始まり，駐車車両の追越し方，信号のある交差点と信号がない交差点の横断方法，一時停止の標識のある交差点など，自転車ルールの理解度をみる実技と，直線を徐行での走行，ジグザグの走行など自転車の運転スキルを見る実技から構成されている。
 - 筆記試験及び実技試験での点数に応じて，3種類の自転車運転免許証（小学校卒業まで有効）が発行される。



交付される自転車運転免許証

3

特徴

- 自転車を実際に運転することで，自身の運転技術やルール・マナーへの理解度の確認をすることができる。
- 試験の点数によって，交付される免許証の種類が異なるため，自身の自転車運転技術について認識することができる。

個人
申込

社会人



座学



実技

子ども乗せ自転車の正しい使い方を教え、子どもの安全を守る。

1 ねらい

- 京都府の条例により、子どもの安全を守るため、6歳未満の子どもを自転車の幼児用座席に同乗させる際には、自転車用ヘルメットの着用が義務付けられていることを周知する。
- 幼児用座席を使用していない場合、スポーク外傷（回転中の車輪に足が巻き込まれることによる受傷）の危険性が高くなる。本講習会を受講することで、自転車で起きやすい事故や、適切な自転車の使用について学び、子どもの安全を守る。

2 形式 内容

- 形 式**
- 講演及びビデオ鑑賞、実技
 - 受講時間：3時間程度（託児あり）
 - 実施場所：京（みやこ）あんしんこども館

内 容

- 講演では、自転車用ヘルメットの着用と、自動車内での安全を守るためにチャイルドシート装着の必要性について説明する。
- ビデオ鑑賞では、チャイルドシートの必要性と自転車用ヘルメットの有用性について学ぶ。
- 実技では、保護者が子どもを自転車に乗せるときの安全な乗せ方について体験する。
- 車に正しくチャイルドシートを取り付ける方法についても指導する。



講演会の様子



子ども乗せ自転車での実践練習

3 特徴

- 実生活において、子どもを乗せて自転車を利用している方を対象としている。
- 講演は、実際に子どものけがを診ている小児科医が話しており、自転車乗車時のヘルメット着用やチャイルドシートの必要性は伝わりやすい。
- 講演やビデオ鑑賞の後、実際に子どもの安全な自転車の乗せ方について体験することができるため、チャイルドシートやヘルメットなどの使い方について、より実践的に確認することができる。

個人
申込

中学生～高齢者



座学



実技

自転車安全教室や自転車の安全利用等の広報啓発活動を行う人材の育成

1 ねらい

- 「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車安全教室での指導や、自転車の安全な利用に関する広報啓発活動等を行う人材の育成を図る。

2 形式 内容

形 式

- 講義形式と実技形式
- 受講時間：2時間程度
- 実施場所：屋内と屋外の利用可能な施設



講習の様子

内 容

- 受講対象に応じた講習を実施。
- 講義では、京都府職員や警察官が講師となり、交通法規や事故事例といった自転車の安全利用に関する知識等について学ぶ。
- 実技では、グラウンド等にコースをつくり、実際に自転車に乗りながら、交通ルールの確認や、危険回避、自転車を運転する技能について実践的に学ぶ。

3 特徴

- 地域の交通安全に取り組んでいる一般市民だけではなく、高校生や大学生などの若年層も数多く受講している。
- 基本的に実技も一緒に実施するため、講義で学んだことを実際に確認し、身につけることができる。
- 講習修了者に対し、京都府知事が自転車安全利用推進員を委嘱している。京都府において、同推進員に対し、地域での自転車安全教室や啓発活動への参加の呼び掛け等の情報提供を行っている。

大学
単位

大学生



座学



実技

大学生に対する自転車等の事故防止と安全利用のための指導等

1
ねらい

- 大学と警察との連携を深め大学生の事故防止を図ることを目的に、京都府内の大学（平成29年11月現在45校）と独立行政法人日本学生支援機構京都支部、京都府警察本部、大学が所在する地域を管轄する警察署（平成29年11月現在17署）を構成員とした「京都府大学等交通事故防止対策連絡会」を設立
- 同連絡会が大学関係者と連携し、バイク・自転車通学の学生等に対する広報啓発や実技指導を推進している。

2
形式
内容

形 式

- 講義形式（一部実技形式あり）
- 受講時間：1時間程度
- 実施場所：屋内，屋外

内 容

- 交通安全講習の実施
- 大学とタイアップした，自転車実技講習の開催
- 各大学における啓発活動，参加・体験・実践型講習の開催支援
- 交通安全情報の提供

3
特徴

- 大学が多い京都において，大学生を対象とした交通安全講習として，入学ガイダンス時の講習，留学生に対する講習等を実施
- 交通安全及び事故予防のため，交通安全情報として，トラフィックセーフティ（交通事故事例に基づく啓発資料）の配信や，京都府内における自転車関連事故の状況等の情報を提供している。

団体申込/
イベント時参加



中学生～高齢者

実技

自転車ルール及び運転技術について、シミュレーターを体験させながら教える。

1 ねらい

- 自転車乗車中の道路上での危険予測や交通ルールについて、シミュレーターにより体験させながら楽しく学ばせる。
- 普段の運転の中でどれだけ安全運転ができているかを確認させ、自転車の安全利用につなげる。

2 形式 内容

形 式

- 実技形式（シミュレーターを使用）
- 受講時間：10分程度（体験）
- 実施場所：屋内，屋外（イベント等）

内 容

- シミュレーターに画面が表示され、ハンドル操作やペダルをこぐと実際に自転車を運転している感覚で利用できる。



自転車シミュレーター

3 特徴

- 自分自身の運転の良し悪しについて、シミュレーターで体感しながら確認することができる。
- 各世代に合わせてコースや難易度を設定できる。
- 運転するうえでの危険箇所や歩道や車道での走り方など、シミュレーターで体験することができるので、自転車の安全利用への意識・実践につなげることができる。
- 子どもから高齢者まで、ゲーム感覚で楽しく自転車について学ぶことができる。

自転車のルール・マナーを子どもから大人まで分かりやすく。

概要

- 自転車のルール・マナーの「みえる化」を進めるに当たり、自転車の基本的なルール・マナーについて周知・徹底を図り、多くの方に知ってもらう機会を増やすため、自転車の安全利用のために身につけてほしい基本的なルール等について、「一般向け」と「子ども向け」に分け、分かりやすくまとめた冊子

一般向け

概要

- ① 「車道の左側通行が原則」や「歩道は歩行者優先」といった自転車に関する基本的なルール等を、イラスト等を用いて分かりやすく説明
- ② 自転車保険の加入状況を確認するためのチェックシートを掲載するなど、分かりやすく自転車保険加入の義務化を周知
- ③ 自転車が車道を安全に走れるように、自転車走行環境整備の紹介やドライバー向けの啓発を掲載

対象 中学生以上

内容 A5, 16 ページ

- 1 自転車のルール、その前に
- 2 左側通行は基本の「き」
- 3 歩道は歩行者のための道
- 4 安全に走るポイントはコミュニケーション
- 5 自転車走行のルールいろいろ
- 6 ストップ！迷惑駐輪
- 7 矢羽根マークは自転車のために
- 8 ドライバーの皆さまへ
- 9 電動アシスト自転車とのつき合い方
- 10 万が一に備えて自転車保険に加入を
- 11 自転車で楽しく出かける前に…



一般向け冊子の内容（抜粋）

子ども
向け

概要

- ①「ヘルメットの着用」や「歩道通行時の注意事項」等、特に子どもに守ってもらいたい自転車の基本的なルール・マナーについて、重点的に分かりやすく説明
- ②クイズや間違いさがし等の楽しい要素を盛り込むことにより、子どもにも理解しやすく、楽しく読めるよう工夫
- ③保護者向けのページやコーナーを設け、子ども乗せ自転車の乗り方の注意点等を掲載

対象 小学生以下

内容 A5, 16ページ

- 1 さあ、自転車に乗ろう
- 2 自転車に乗るときのやくそく
- 3 自転車には正しく乗ろう！
- 4 道路デビュー
～道路ではクルマから自分を守ろう～
- 5 クイズで学ぼう
- 6 子ども乗せ自転車の乗り方の注意
- 7 自転車保険の加入が義務化
- 8 保護者の方へ



子ども向け冊子の内容（抜粋）

配布
状況

- 平成29年4月に一般向け、平成29年5月に子ども向けをそれぞれ発行し、区役所・支所、図書館や市営駐輪場等で配布
- 平成29年7月には、京都市内の保育施設や幼稚園、小中高校等の全児童・生徒に配布
- その他、自転車関連のイベントや講習会等で配布や紹介を行っている。
- 冊子データを京都市ホームページ（京都市サイクルサイト）に掲載し、いつでもダウンロードできるようにしている。



自転車マナーアップフェスタ in 京都における展示

3-② 自転車マナーアップフェスタ in 京都

イベント
自由参加



全ての世代



座学



実技

親・子・孫の3世代で自転車のルール・マナーを楽しく学べる。



平成29年度の開催の様子（左：子ども自転車教室、右：トークショー）

概要

- 京都府警察と連携し、民間事業者の協力を得て、自転車の利用マナーや交通ルールを楽しみながら学べる参加型・体験型イベントを開催している。
- 平成26年度から毎年、原則、自転車月間である5月に開催している。

開催年月日	来場者数
平成26年6月1日	9,880人
平成27年5月25日	23,000人
平成28年5月15日	28,850人
平成29年5月21日	31,000人



平成27年度の開催の様子

内容

- 平成29年度の内容は下記のとおり
 - 親子向け・安全乗り方教室
 - キックバイク入門者教室
 - JAFシートベルトコンビンサー体験
 - 自転車安全利用トークショー
 - 白バイ・パトカーの展示
 - 府警音楽隊、カラーガード隊等による演奏
 - 無料自転車点検
 - 飲食店ブース
 - お子さま向けアトラクション など



平成29年度の出展団体のブースの様子



関係団体(行財政局サービス事業推進室, 各区役所, 京都府警察・地域団体等)と連携した啓発



幼児～高齢者の全世代

内容

- 京都府警察や地域等と連携し、定期的に街頭啓発を実施している。
- 毎年実施されている春と秋の交通安全運動の期間だけでなく、警察や各区役所、地域などで、道路交通の安全と交通事故防止を期するため、交通安全を呼び掛ける啓発活動に取り組んでいる。
- 行財政局サービス事業推進室の職員を自転車安全利用促進啓発員として指名し、市内の交差点等において、街頭啓発を実施している。



地域団体との啓発連携



自転車安全利用促進啓発員による街頭啓発の様子

各種イベントへのブース出展



幼児～高齢者の全世代

内容

- 京都市の自転車安全教育の取組について多くの方に知ってもらうため、京都市内外のイベント等において紹介を行っている。

【平成29年度の開催実績】

- 自転車マナーアップフェスタin京都（5月）
- 交通安全フェスタ（8月：京都市都市整備公社主催）
- 京都・岡崎“であい・いきいき”パーク2017（10月：KBS京都主催）
- 全国自転車活用推進フォーラム
～第6回自転車利用環境向上会議in愛媛・松山～（11月：愛媛県、松山市主催）



交通安全フェスタの様子



京都・岡崎“であい・いきいき”パーク2017の様子



全国自転車活用推進フォーラムの様子

市バス車体を活用した広報等



幼児～高齢者の全世代

内容

- 京都市バス車体の後方部等のスペースを活用し、自転車利用者等への周知のため、自転車の安全利用に係るメッセージ（すり抜けは危険、後方待機が基本等）を掲出している。



市バス後方部での安全利用の啓発

自転車交通安全 CM コンテスト(KBS京都, 府警)



中学生～大学生

内容

- 自転車の事故防止や交通マナー向上の重要性について、京都府民に広く啓発することを目的として、京都府内の中学・高校・大学・専門学校生が部門ごとにラジオやテレビのCMを制作し、その優秀作品に対して表彰し、ラジオやテレビで放映するもの

- 平成29年度応募数 46校(137作品)



マスメディアを活用した啓発等



大学生

大学生向けフリーペーパー雑誌への広告掲載

内容

- 大学生向けのフリーペーパー「ガクシンFind」（大学やカフェなどで入手可能）に、自転車のルール・マナーについての記事を掲載



2017年5月号



社会人

タウン情報誌への広告掲載

内容

- 京都・滋賀のタウン情報誌である「Leaf」の自転車特集と関連して、自転車のルール・マナーについての広告を掲載



2016年7月号

新たな走行環境の整備を行う地域への啓発



平成27年3月に策定した「京都・新自転車計画」では、3つの重点地区を対象に走行環境の面的なネットワーク整備を進めていくこととし、平成28年10月に策定した「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」に基づき、重点地区を中心に順次整備している。

走行環境の整備を実施した箇所においては、行財政局サービス事業推進室の自転車安全利用促進啓発員により、矢羽根マーク（自転車走行推奨帯）に沿った車道左側走行を呼び掛けるチラシを配布するなど、啓発に努めている。



矢羽根マークに関するチラシ

レンタサイクル利用者(観光客・外国人)へのルール・マナーの周知徹底



内容

□ 近年外国人観光客の増加に伴い、レンタサイクル利用者も増加傾向にある。しかしながら、一部の利用者は、日本の自転車ルール・マナーを知らないまま運転しているケースも見受けられるため、英語のフリーペーパーである「ENJOY KYOTO」、「Why Kyoto?」に、自転車の基本的なルール・マナーについて掲載し、周知啓発に努めている。また、同等の内容を「京都市サイクルサイト」や「京都よくばり自転車観光ナビ」に英語や中国語をはじめとした多言語で掲載している。



ENJOY KYOTO に掲載している啓発内容（英語版）

外国人向けパンフレット Kyoto Safety Navi（府警）



内容

□ 京都府警察が作成した外国人向けパンフレットで、主要な観光地や市内中心部の駐輪場や自転車通行規制箇所の情報、自転車走行時の基本的なルール・マナーや事故時の対応について英語で掲載しており、京都府警察が実施している街頭啓発等で配布している（英語）。



5-1 関連計画

■京都・新自転車計画（平成27年3月）

自転車施策の「みえる化」をキーワードに、矢羽根型の路面表示を車道の左側に明示し、「みてわかる」走行環境の整備を進めるとともに、自転車の安全利用に向けルール・マナーの周知徹底を図るなど、様々な施策を総合的に進めることを記載している。

■京都市自転車走行環境整備ガイドライン（平成28年10月）

自転車が車道を安全に走行できる環境整備に向け、誰もが分かりやすい京都版の統一的な整備マニュアルとして取りまとめたもの。自転車の車道走行を推奨するため、自転車走行環境整備フローや車道上の矢羽根や自転車マーク等の道路区分別の整備方法等を整理している。

■自転車交通安全教育プログラム（平成24年3月初版）

京都市教育委員会と京都府警察が共同で、年次に応じた自転車の安全な乗り方や交通ルール・マナー、自転車の整備点検などの学習内容を取りまとめた冊子。小学校・中学校・高校向けの3種類を作成している。

■第10次京都市交通安全計画（平成29年2月）

「京都市交通安全基本条例」（平成25年7月施行）に掲げる基本理念に基づき、悲惨な交通事故の根絶を図り、究極的には交通事故のない社会を目指すことを計画の目的とし、自転車の安全利用について、平成32年までに年間の自転車事故発生件数を1,000件以下とすること等を掲げている。

5-2 自転車安全教室のアンケート集計結果（平成29年度）

京都市建設局自転車政策推進室が実施している自転車安全教室について、本年度実施している教室のうち、表5-1に示す6教室について、アンケートを実施した。

実施の概要については、以下のとおり。

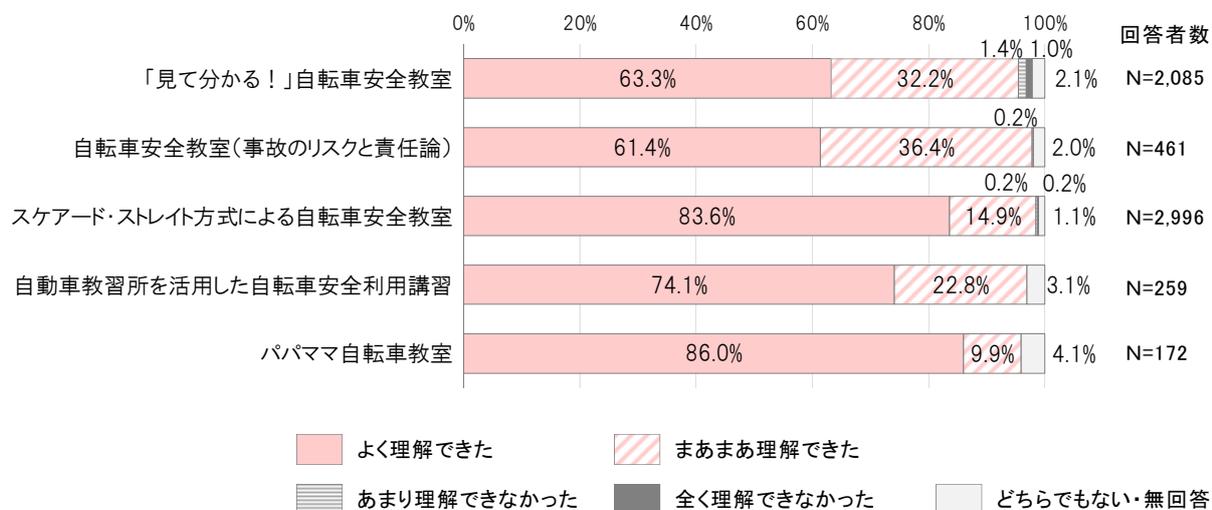
調査方法：各教室で実施前又は実施後にアンケート用紙を配布 後日、本市に返送。
実施期間：各教室による
対 象：教室を受講した児童・生徒，および教職員 (キックバイクを用いた子ども自転車教室は，受講が幼児のため，職員のみを実施)
調査内容：教室を受講した感想や意識の変化，今後に役立つかどうか 受講前にルール・マナーの周知状況など

表5-1. アンケートを実施した自転車安全教室

教室・講習名
キックバイクを用いた子ども自転車教室
「見て分かる！」自転車安全教室
自転車安全教室（事故のリスクと責任論）
スクエアド・ストレイト方式による自転車安全教室
自動車教習所を活用した自転車安全利用講習
パパママ自転車教室

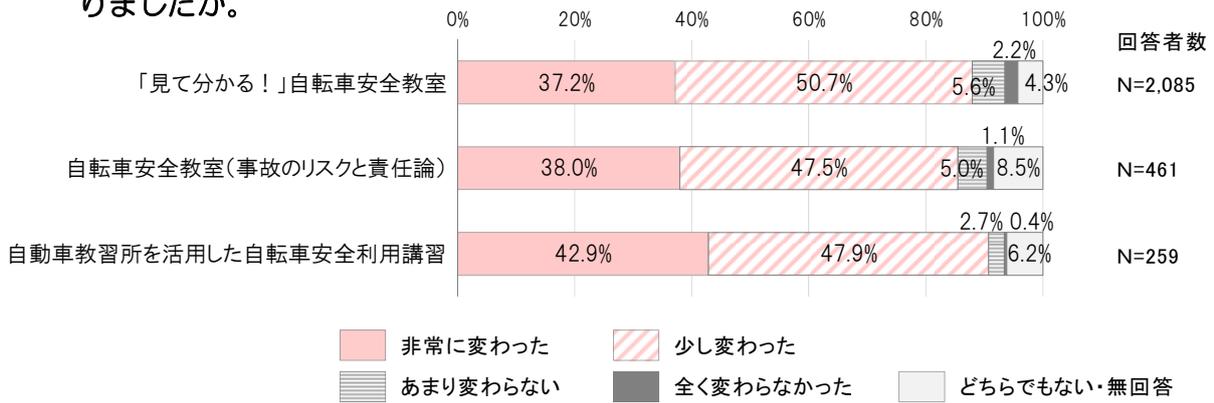
平成29年度アンケート調査結果については、キックバイクを用いた子ども自転車教室を除く各教室で共通する設問を以下のとおり掲載する。

問. 自転車安全教室を受講して、交通ルールやマナーの重要性について理解できましたか。



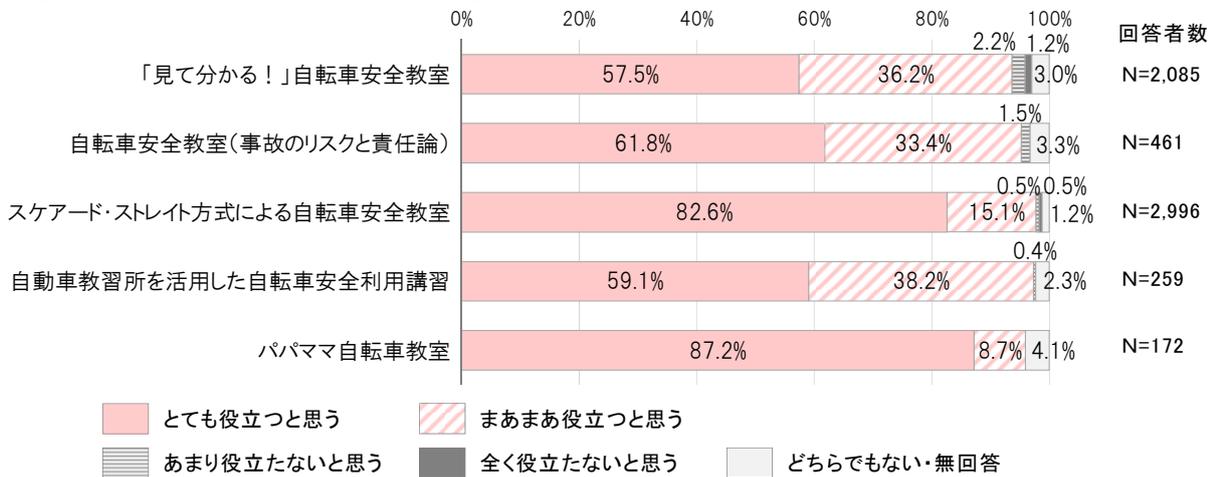
- 6割以上の方が交通ルールやマナーの重要性について、「よく理解できた」と回答し、「まあまあ理解できた」を合わせると、ほぼ全員が交通ルール・マナーの重要性を理解できている。

問. 自転車安全教室を受講する前とその後では、自転車に乗るときの安全意識に変化はありましたか。



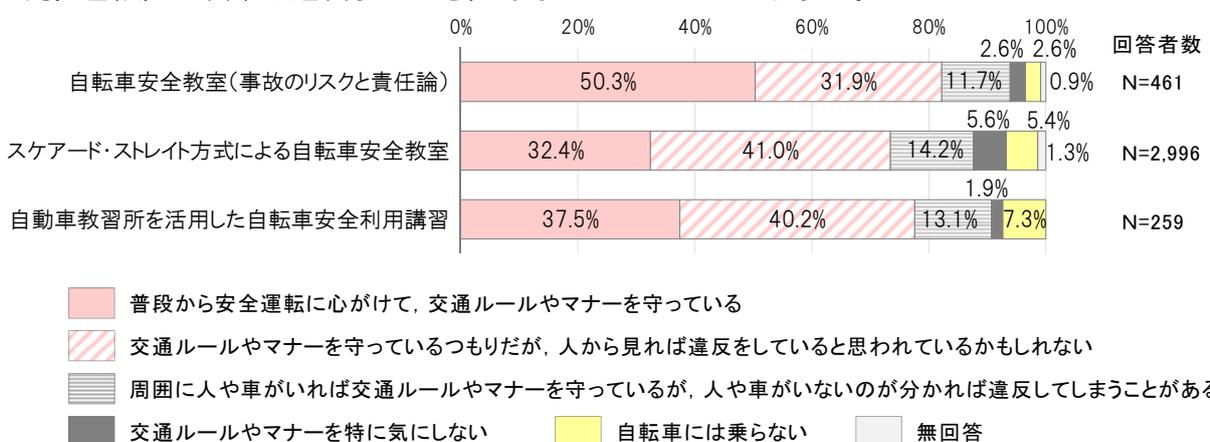
● 約4割の人が「非常に変わった」と回答、「少し変わった」を合わせると、約9割の人が自転車利用時の安全意識が変わったとの回答であった。

問. 今回の自転車安全教室が、今後の自転車利用に役立つと思いますか。



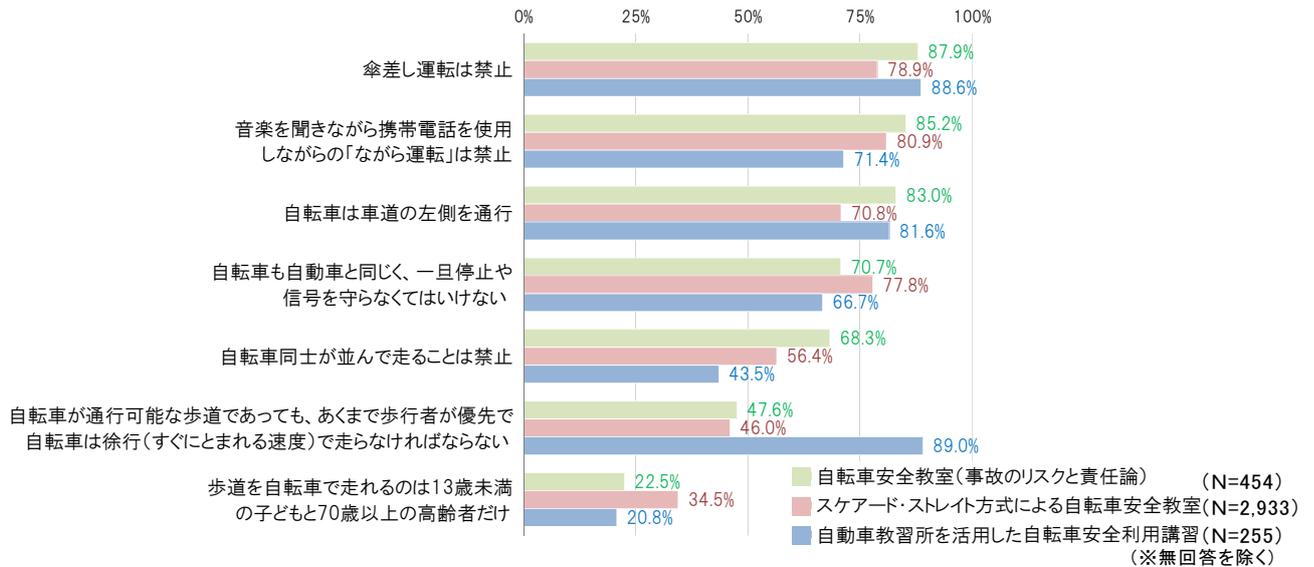
● パパママ自転車教室では約9割、スクエアード・ストレイト方式による自転車安全教室では約8割の人が「とても役立つと思う」との回答が多かった。「まあまあ役立つと思う」を合わせると、ほぼ全員の人が役立つと感じている。

問. 普段、自転車を運転するとき、あなたはどのようにしていますか。



● 7割以上の方が、自転車のルール・マナーについて、「守っている」「守っているつもり」と回答している。特に中学生・高校生を対象としている自転車安全教室（事故のリスクと責任論）では、約半数が「守っている」と回答している。

問. 教室を受ける前から自転車のルールで知っていたものは何ですか。(複数回答可)



●傘さし運転や音楽を聴きながらや携帯電話を使用しながらの「ながら」運転については、約8割の人が知っていたが、歩道通行が原則認められておらず、一部の年齢の自転車利用者が例外的に歩道通行を認められていることに関しては、どの教室も約3割以下と認知度が低かった。

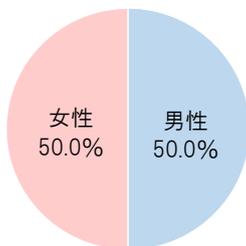
5-3 市民アンケート調査結果(平成29年度)

市民の自転車の利用状況を把握し、今後進めていく自転車政策の参考とするため、以下のとおり実施した。ここでは、ルール・マナーに関する設問についての結果を掲載する。

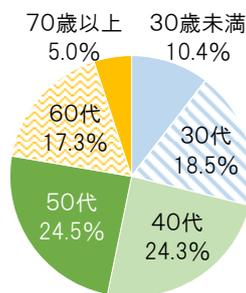
対 象：京都市内在住の15歳以上
 調査方法：インターネットによるアンケート調査(1,000サンプル抽出)
 実施期間：平成30年1月9日～12日
 調査内容：自転車の利用状況、ルール・マナー、走行環境、駐輪環境等

(1) 属性

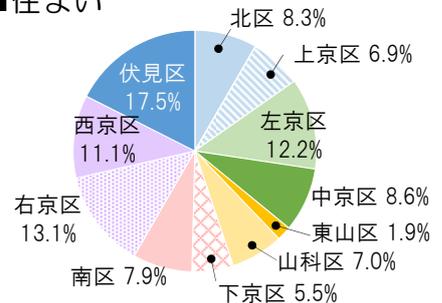
性別



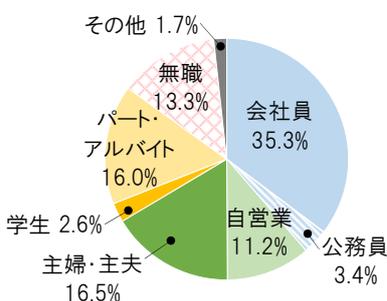
年齢



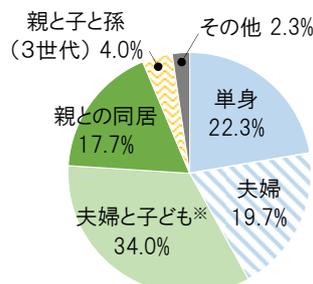
住まい



職業



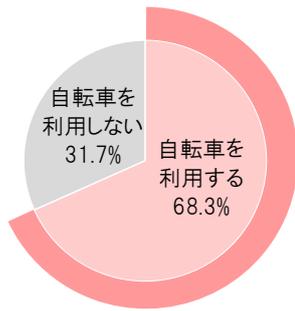
家族構成



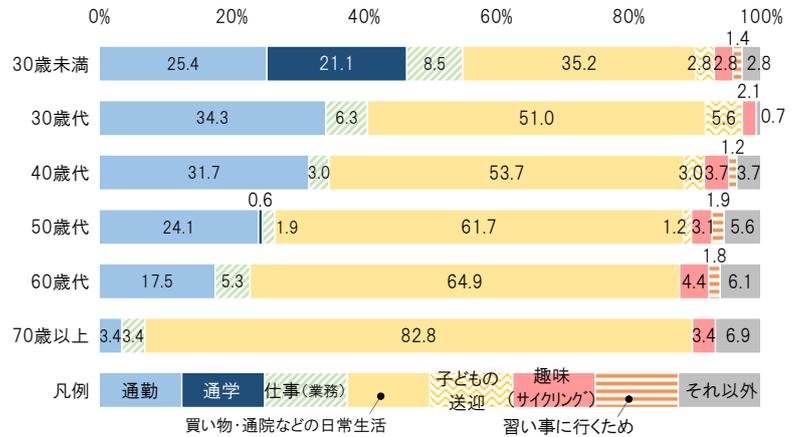
(各設問とも、回答者数=1,000)

(2) 自転車の利用状況

Q. 自転車の利用



(回答者数=1,000)



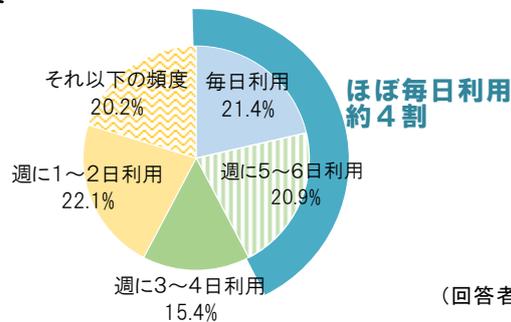
主な利用目的



(回答者数=683)

- 自転車の利用者は約7割で、利用目的は、「買物・通院などの日常生活」での利用が約6割と最も多く、次いで「通勤」の約3割であった。
- 年齢別で利用目的をみると、「通勤」、「通学」での利用は30歳未満で約5割と高く、「買物・通院などの日常生活」は年齢が高いほど、割合は高くなっている。

Q. 利用頻度

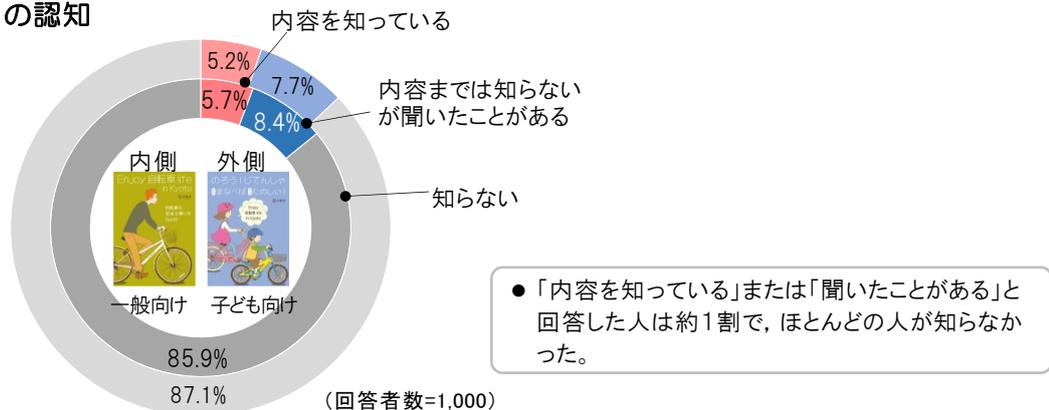


(回答者数=683)

- 「毎日利用」と「週に5~6日利用」とほぼ毎日利用している人は、約4割であった。

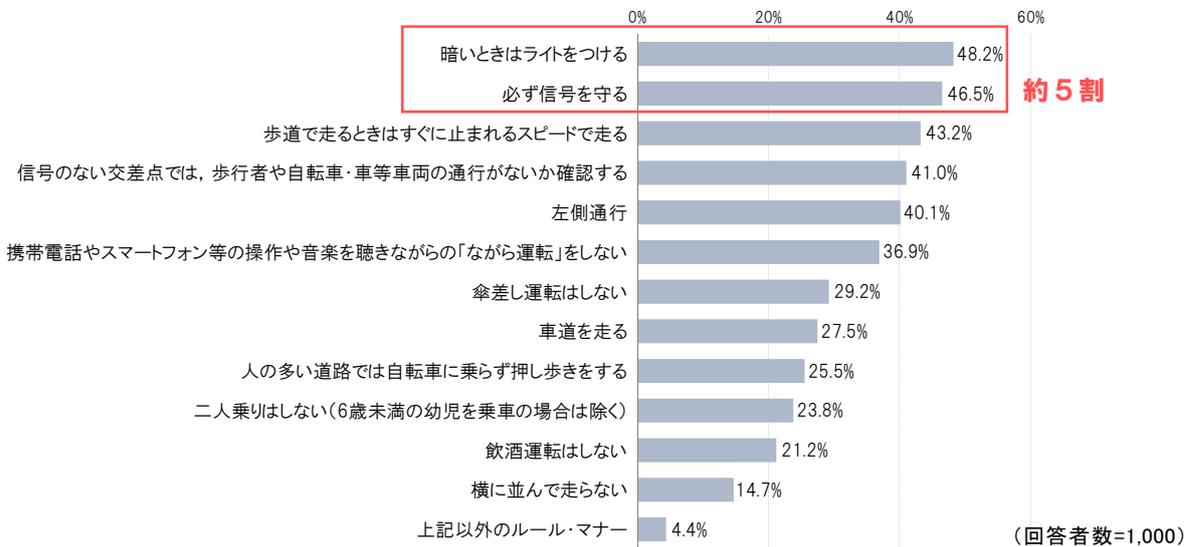
(3) 自転車のルール・マナーについて

Q1. 自転車のルール等を分かりやすく説明した冊子「Enjoy 自転車 life in Kyoto」の認知



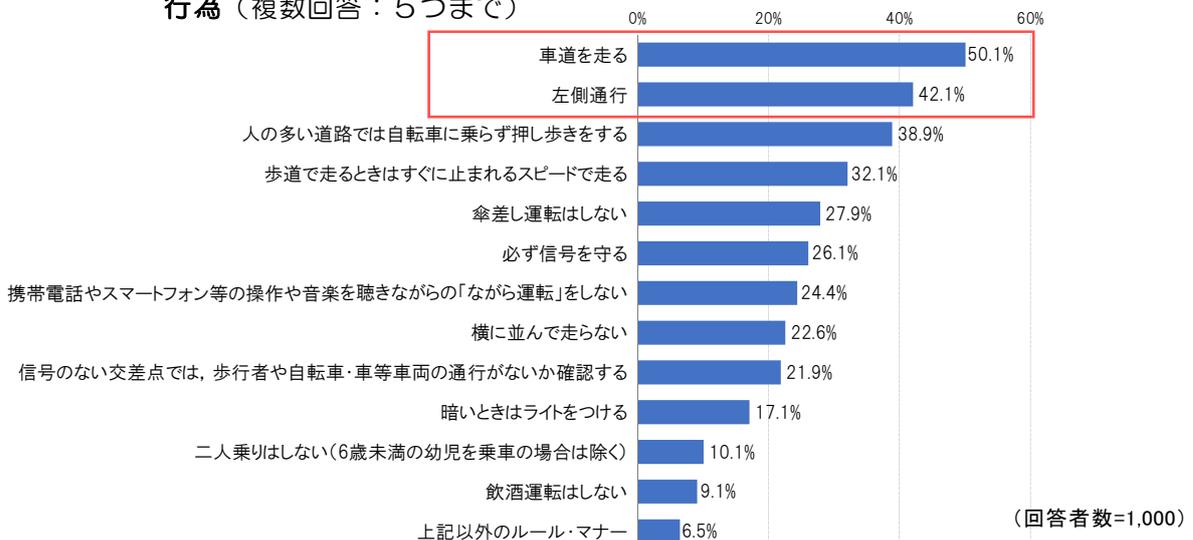
Q2-1. 自転車のルール・マナーで守っていることが多いと思う行為

(複数回答：5つまで)



● 「暗いときはライトをつける」と「必ず信号を守る」が約5割と高かった。

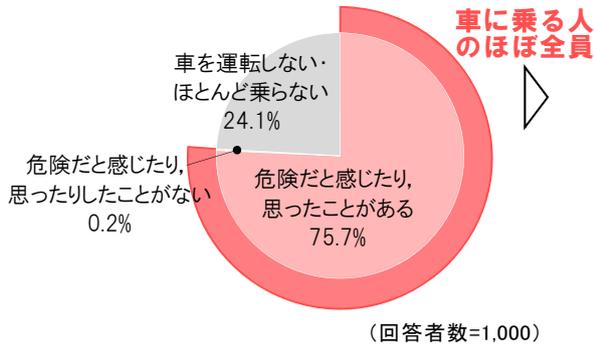
Q2-2. 自転車のルール・マナーをあまり守っていない(気をつけていない)と思う行為 (複数回答：5つまで)



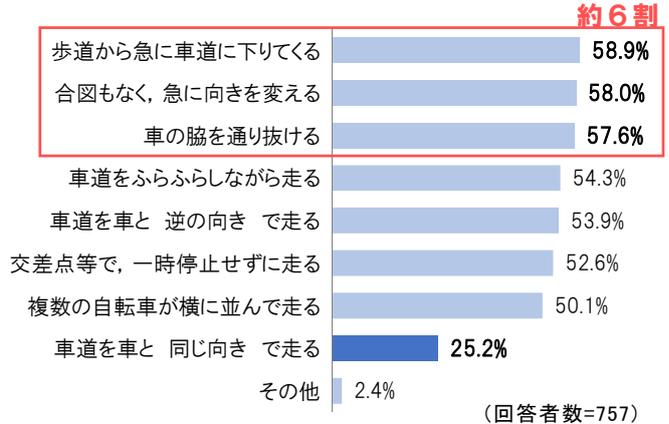
● 「車道を走る」が約5割、「左側通行」が約4割とルールの基本となる「車道左側通行」をあまり守っていない(気をつけていない)と思っている人が多かった。

【自動車運転（乗車）時について】

Q3-1. 車を運転（または乗車）して、自転車利用者の走行で危険を感じたり危険に思ったりする行為



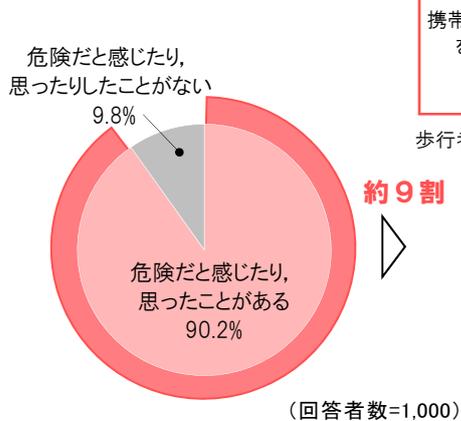
危険を感じたり、思ったりした行為（複数回答）



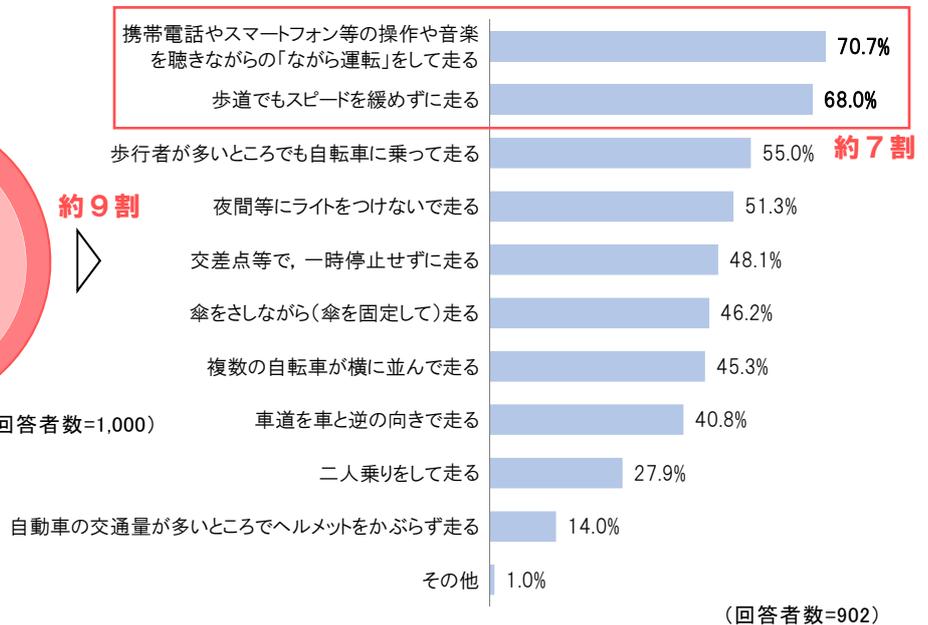
- 車を運転（乗車）しているほぼ全員が自転車利用者の走行で危険を感じたり、思ったりしたことがあると回答
- 「合図もなく、急に向きを変える」は約6割の人が危険と感じている一方、正しいルールである「車道を車と同じ向きで走る」に対しても約3割の方が危険と回答

【市内を歩行時について】

Q3-2. 市内を歩いていて、自転車利用者の走行で危険を感じたり、危険に思ったりする行為

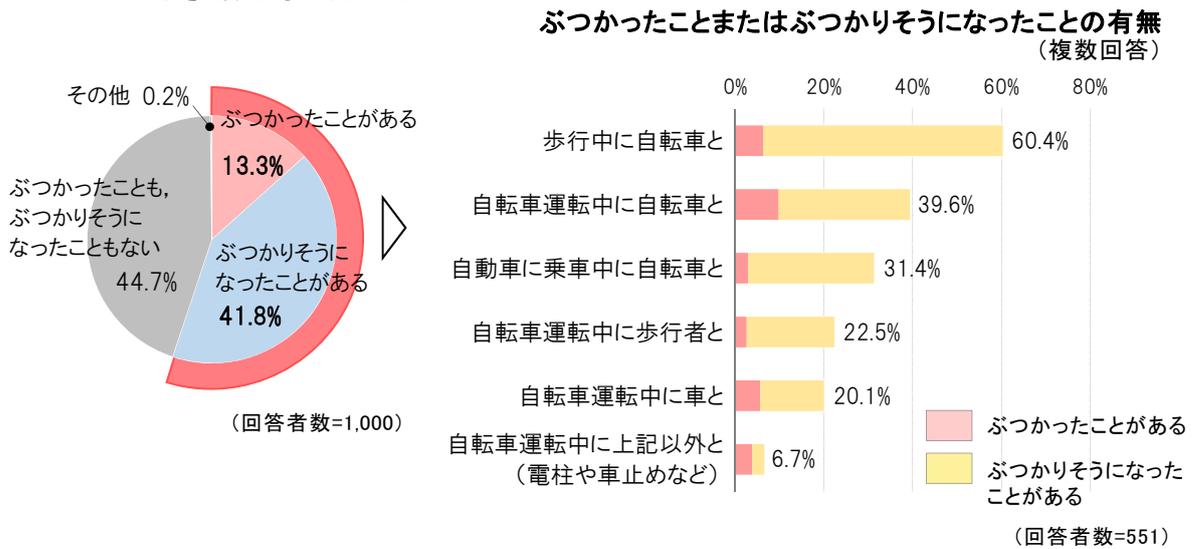


危険を感じたり、思ったりした行為（複数回答）



- 市内を歩いていて約9割の人が自転車利用者の走行で危険を感じたり、思ったりしたことがあると回答
- 危険と感じる行為について、「携帯電話やスマートフォン等の操作や音楽を聞きながらの「ながら運転」をして走る」や「歩道でもスピードを緩めずに走る」のルール違反である行為が約7割と高くなっている。

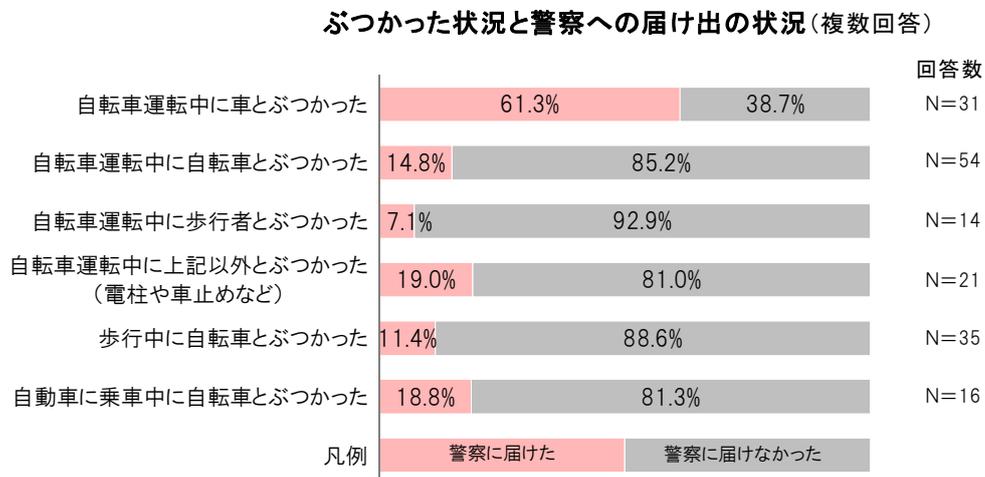
Q4-1. この1年間に自転車運転中や歩行中、車に乗車中に、ヒヤリとしたことまたは事故にあったこと



- 自転車運転中や歩行中、車の運転中(乗車中)に、約1割の人が「ぶつかったことがある」、約4割の人が「ぶつかりそうになったことがある」と回答した。
- 「ぶつかったこと」又は「ぶつかりそうになったことがある」との回答の内、歩行中が約6割と最も多く、次いで自転車同士の約4割であった。
- ぶつかったことがあるとの回答では、自転車同士が多くなっている。

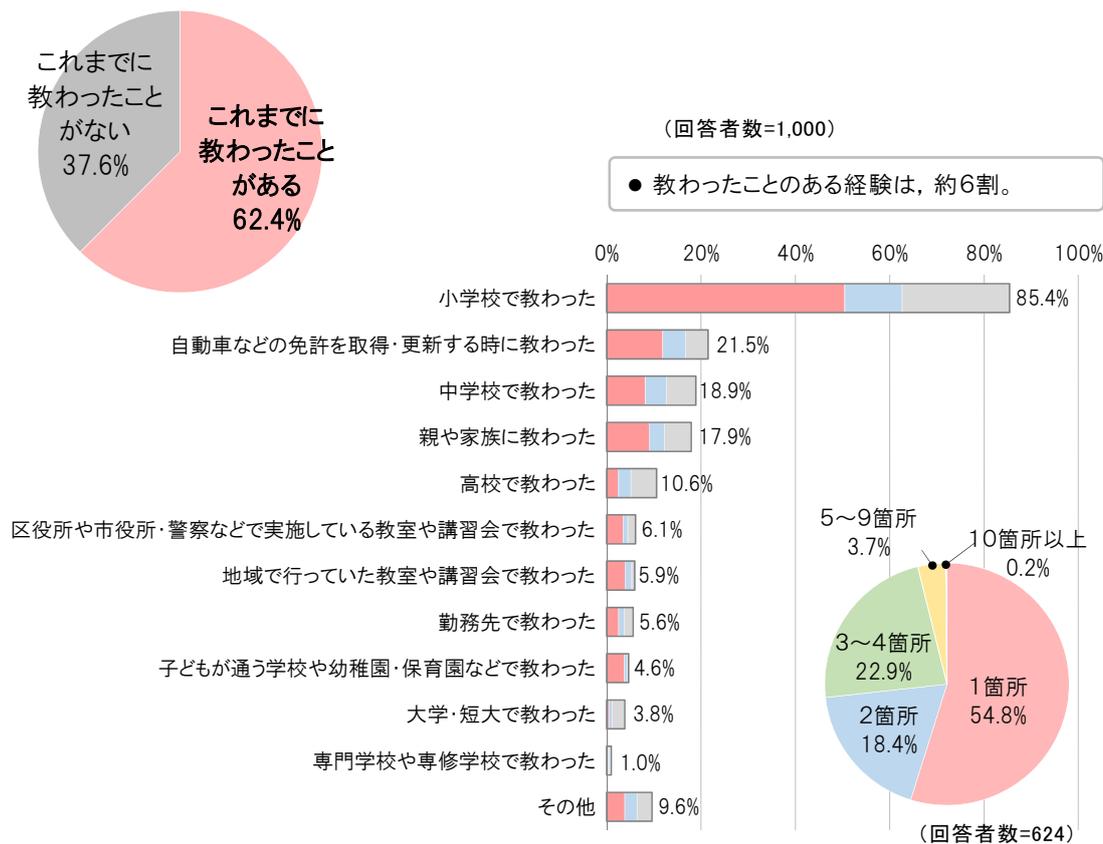
【上記で「ぶつかったことがある」と回答した方】

Q4-2. この1年間に自転車運転中や歩行中、車に乗車中にぶつかったときの警察へ届けでの有無



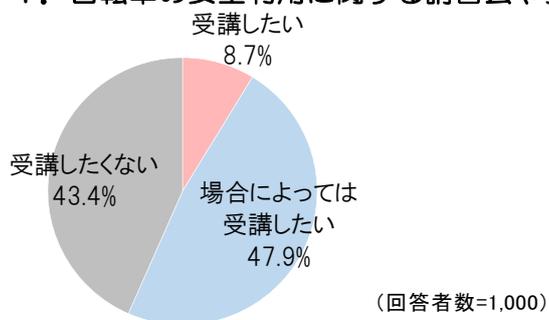
- 警察への届け出の多くは、車とぶつかったときで約6割、他は2割以下となっている。

Q6. これまでに自転車のルール・マナーについて教わった経験及び場所



- 約9割のほとんどの人が「小学校で教わった」経験であった。
- 教わった場所の箇所数も1箇所が半数であった。

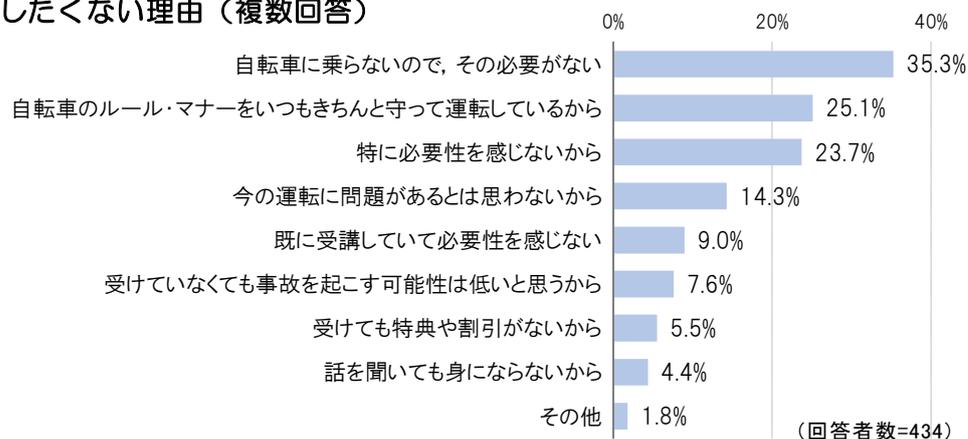
Q7-1. 自転車の安全利用に関する講習会や教室の受講意思



- 「受講したい」と「場合によっては受講した」を合わせると約5割の人が受講意思を持っている。

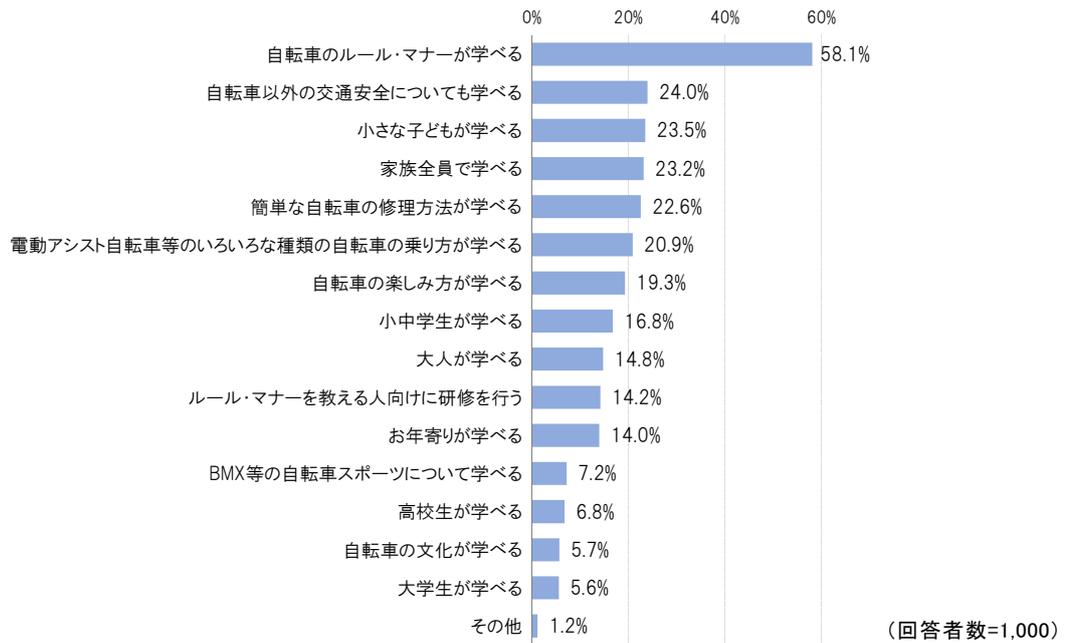
【前問で「受講したくない」と回答した方のみ】

Q7-2. 受講したくない理由（複数回答）



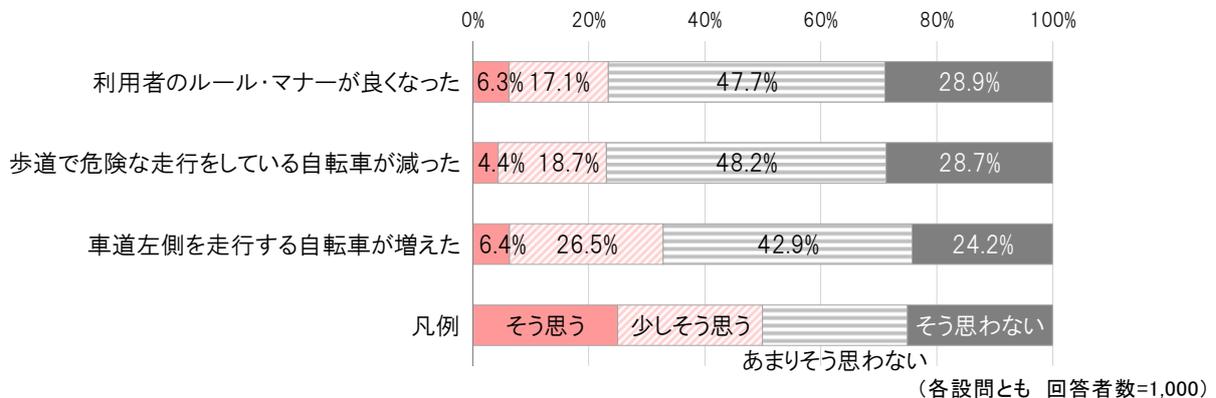
- 「自転車に乗らないので、その必要がない」が約4割で、「自転車のルール・マナーをいつもきちんと守って運転しているから」と「特に必要性を感じないから」が約2割であった。

Q8. あなたが大宮交通公園の交通学習ゾーンに望む機能（複数回答）



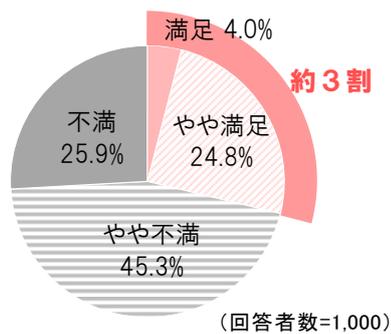
- 「自転車のルール・マナーが学べる」が約6割, 「自転車以外の交通安全についても学べる」, 「小さな子どもが学べる」, 「家族全員で学べる」等が約2割と高かった。

Q9-1. 京都市の自転車のルール・マナーについてどのように感じているか。



- 3項目とも「そう思う」と「少しそう思う」が約3割, 「あまりそう思わない」と「そう思わない」を合わせた割合が約7割という回答であった。

Q9-2. 京都市の自転車のルール・マナーについて総合的な満足度



- 約3割の人が「満足」又は「やや満足」と回答しており, 今後も継続して安全利用への周知等の取組を進めていく必要がある。

発行：京都市建設局自転車政策推進室

住所：〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町 488 番地
TEL：075-222-3565 / FAX：075-213-0017

平成30年 月
京都市印刷物第●○○●号