

令和7年度 第2回 安心・安全な自転車利用の充実検討部会 議事概要

- 1 日 時 令和7年11月12日(水) 午後9時30分から午前11時30分まで
- 2 場 所 京都市役所本庁舎1階第3会議室
- 3 出席者 中井宏部会長(大阪大学大学院人間科学研究科准教授)
青木真美委員(同志社大学名誉教授)
奥村ゆかり委員(京都市地域連合会常任委員)
川井美希委員(市民公募委員)
北方真紀委員(Wa-LifeLabo代表)
丸谷綾司委員(京都府警察本部交通部交通企画課モビリティ対策室室長)
村上一郎委員(京都府自転車軽自動車商協同組合理事長)
吉田長裕委員(大阪公立大学大学院工学研究科都市系専攻准教授)

4 内 容

議題：安心・安全な自転車利用の推進検討について

(1) 次期計画の方向性について

委員

交通関係の勉強会でこの自転車政策の話をしたところ、今現在ルールやマナーがあまり知られていないという現状で、これから新しいコンセプトのもと施策を進めていくにしても、誰が誰に対してどう伝えていくのかを計画の中でももう少し明確にした方が良いという意見をもらった。特に「つたえる」の項目でルールやマナーについては、もう少し効果的な周知方法があると思う。また、計画に明記する必要はないが、この計画の施策を実際のどの部署がどのように進めていくのかをこの議論で提示してほしい。

事務局

ルール・マナーに関しては青切符の件も含めて転換期でもあるため、メリハリをつけて行っていきたい。どのように進めていくかは次の議題で詳しく説明する。また、どの部署が施策を実行するかについては、資料には書いていないが、計画へどこまで記載するかという部分は、検討しているところである。次の審議会で素案を示し、説明する予定であるのでその時に意見をいただきたい。

部会長

資料3のp11を見た時に「①②③」が何を示しているのか分からなかった。今回の部会の説明用の番号かもしれないが、見せ方の改善を検討してほしい。

また、「安全・安心・快適な自転車利用環境とともに」という表現が分かりづらい。「自転車交通の役割拡大」と並列で並べるのであれば、「安心・安全・快適な自転車利用環境の更なる整備」等の表現の方が良い。

「京都らしい自転車文化」の説明が、p12に詳しく定義されているが、自転車を使う人にも車に乗っている人にも認識を持ってもらうためには一枚で分かるようにしたほうがよい。

p14の評価指標の自転車事故件数の「案2」に関して、京都府全体の計画で5%ずつ減らすと説明にあったが、これは自転車関連の事故ではなく全体の事故件数での5%を指しているのか。

事務局

府の計画ではまだ未定だが、京都府内における全交通事故発生件数は、令和6年と令和7年を比較し、令和8年以降毎年約5%減少していくと推測されており、自転車の事故発生件数も同様に考えてみてはどうかと検討されているところである。

そのため、「案2」では、京都市においても全交通事故の発生件数の推移を見ながら自転車の事故件数をどれくらい下げていくか決めていくという考え方になっている。令和7年の事故件数はまだ明確に分からないが、京都市域における全交通事故の件数は、令和3年が2,423件、令和4年が2,401件、令和5年が2,419件、令和6年が2,288件となっており、増減率でいうと令和3年から令和6年の間に、京都市内における全交通事故の件数は約5%減っているため、自転車の事故件数についても、同程度に減らしていければと考えている。

部会長

京都府警の話によると、近年、車両相互の事故において、人的な負傷を伴わない物損のみの事故が増えているのではないかと言われている。自転車事故の場合、利用者が生身であるため、人身事故となる可能性が高く、自転車事故件数の減少は自動車事故等と比べると鈍い可能性がある。警察と連携して考えた方がよいのではないかと思う。

分担率に関しては、特定小型原動機付自転車はバイクに計上されるのか。

事務局

まだ特定小型原動機付自転車が走るようになってからの調査ができておらず、令和7年度については、京都市の独自調査として別部署にて調査を進めているため、特定小型原動機付自転車をどこに計上しているかは確認しておく。ただ、おそらく令和5年まではどこにも計上されていないと思う。

部会長

今後5年間でどれくらい特定小型原動機付自転車が普及するか分からないが、例えば2050年に分担率26%を維持するとした場合、今ある自転車と違う形をした様々なモビリティをどこに含んでいくのか考えておく必要があると思う。

委員

評価指標の自転車事故件数に関して、京都府では、自転車事故件数を毎年5%削減するとされているが、資料3の京都市内の事故増減率を参照すると、現状は増加傾向にある。このため、一律5%の減少率を目標とすることはハードルが高いと感じる。京都府も事故件数が減っているということで5%を設定していたと思う。全体の事故件数が毎年5%減少し、自転車事故も毎年5%減少した場合、単に事故件数が減少したと解釈される可能性があるため、削減割合についてはもう少し考えた方がよい。また、自転車は車同士の衝突より怪我をしやすいという可能性も考慮するべきである。

交通手段分担率について、自転車21.5%以上、自動車以外85%以上と目標を定めるのであれば自転車の施策だけではなく、京都市交通局、歩くまち京都推進室等と話し合いをして目標を設定し、連携して施策を行わないと、目標を達成するのは難しいと思う。交通局では、バスの減便、自動運転の実験をすることは聞いている。これらも含めどのようなビジョンで、分担率を設定するのか、自転車施策単独では目標達成が困難であるため、連携しながら取り組む必要があるかと思う。

資料3のp17に関して、自転車走行環境の整備の予算が令和7年に3000万以上、上がっているがこれはどういった理由なのか。来年度も同様の規模になるのであれば警察も連携

したいので、増えた理由を教えてください。

事務局

自転車事故件数の目標に関しては、目標値を設定するならば、京都府の目標値も踏まえ考えていく必要があるが、事故件数を具体的な数値目標として設定するのは難しいと感じている。現実的な問題と照らし合わせて定めるのは難しい。そのため、「案1」のように、明確に数値目標を定めず、事故件数を減らしていく選択肢もあると考えている。

指標2の交通手段分担率に関しては、自転車の分担率だけを増やすことが目標ではなく、自動車から非自動車に転換をしていく事が目標であるため、自動車の分担率もそれ以外の公共交通の分担率も並行して見ていく必要がある。交通政策の上位計画である「歩くまち・京都」の交通戦略では、非自動車分担率85%以上、自転車分担率21.5%を目指すこととされており、この数値を自転車の計画においても目標設定することが、京都市全体で連携をして、自動車から非自動車へと転換を進めているという事になると考えている。

事務局

走行環境整備の予算に関して、基本的に直線部分は国の交付金を使って整備し、交差点の形状変更等については、独自財源で整備している。令和7年度の予算額が増加しているのは、三か所の交差点を整備しており、その予算額2700万を計上したためである。

事務局

自転車政策の予算については、京都市の予算ベースで記載している。交付金が100%ついた場合はそのまま整備できるが、逆に下がるとその分だけ整備するところが削られていくような状況である。

委員

部会長が指摘されたとおり、特定小型原動機付自転車は使用ジャンルによって交通分担率のどこに計上するべきかわ変わってくると思う。12月にはPanasonicから「MU」という新しい車両がリリースされ、ブリヂストンやホンダ、ヤマハ、スズキ等も今後考えていくことが予想される。これに伴い、単独事故や、あるいは歩行者との接触事故が大幅に増加するのではないかと我々の業界も懸念をしている。京都府警と連携して事故の抑制に努めていきたい。今後、組合の方向性としては、事故を如何に減らしていくか、自転車の正しい乗り方、ヘルメット着用の啓発や走行スピードに関する指導等の発信など協力していきたいと考えているので、よろしくお願ひしたい。

部会長

特定小型原動機付自転車が今後増えるのであれば、やはり21.5%の中に特定小型原動機付自転車が入るのか入らないのかを考えておく必要がある。

事務局

現状で言うと、この総合交通戦略の考え方の中で徒歩、鉄道、バス以外の26%に、自転車とバイクが含まれている。自転車が21.5%で、2輪が4.5%になるが、この4.5%の中に原付も含まれるため、特定小型原動機付自転車もその自転車外の区分に含まれる考え方の方が自然であると思う。この総合交通戦略を持っている「歩くまち・京都」推進室とも連携して考え方を整理したいと思う。

部会長

評価指標の事故件数に関して、「案1」と「案2」があり、5%については議論がある

が、それ以外の考えや意見があればいただきたいがどうか。

事務局

ちなみに、他都市の事例をみると、京都市でいうと令和4年における年間最小有害事故件数596件を下回る目標設定を行っている事例や、事故件数ではなく重症者数を目標値として設定している事例もある。我々としては、事故件数が総合的な取組の評価としては適していると考えているため、引き続き、事故件数で目標を設定しようと考えている。

部会長

数値目標はある方が良く考えている人の方が多いと思うが、過去最小を目指すといった理念的なものでもいいのかもしれないということだがどうか。

委員

数値を目標にすることを否定するわけではないが、毎年5%減を目標とした場合、令和13年の目標値は何件を想定しているのか。

事務局

例えば、令和7年が550件と想定して、毎年5%は約25件減らしていく計算になり目標数値は400件弱になる。正直「案2」は厳しい目標数値になり、現実的に考えると、「案1」の方が実現できる可能性がある。

委員

「案1」は前年度より事故件数が1件でも減少していれば達成したと考えるという事か。

事務局

そう考える。例えば、令和8年で下がり、令和9年で上がったとしても令和10年で下れば最終的に数値として下がっているため、ある意味達成という見方もできている。「案2」も令和13年の数字を見た時に令和7年と比較して下がっていれば達成という形で、単年度ごとの目標を定めないという方針も選択肢としてはあると感じた。

委員

5%減らすのはかなり難しいと思う。

委員

普段自転車に乗っている立場として「案2」は非現実的であると感じる。令和2年度から4年度はコロナ禍の影響もあり事故が減少していたかもしれないが、現在では、電動アシスト自転車に子供を乗せた自転車利用者が増えており、自転車の事故も増えているように感じている。観光客の増加などその年によって自転車を取り巻く環境も変わっていくことから、状況に合わせて単年度ごとの目標設定を行った方がよいと思う。全ての状況を含めて毎年5%減の目標を達成することは極めて困難であり、数字目標よりも事故の内容など、現状とある程度照らし合わせながら考えるべきである。同じ市内でも伏見区や南区、山科区などの公共交通機関が不便な場所や、現実的に自動車でない移動できない方もいる。

事務局

事故件数の目標については、皆さんから様々な意見をいただき、目標数値はあった方が良く、もう少し実現性がある数値の方が良いのではとのことであった。一度持ち帰らせ

ていただき再検討する。

委員

事故件数の目標に関して、事故件数を減少させるための選択肢として、自転車専用道路の整備が有効であり、自転車専用道路を整備していくことをまず謳うことが何よりも大切である。将来的な脱炭素社会を見据え、自動車から自転車利用が中心のライフスタイルへの移行を想定した時に、走行環境整備を進めることで、事故件数がどのように減少していくのか、ある程度、過去の実績等に基づき、前提を立てて目標を設定していくべきである。時代とともに変わる社会情勢や環境の変化等は、中間見直しをすればよい。先ほどあった予算についても、事故削減にどの程度貢献するのか、その割合をイメージしながら、最終的に事故にどうつながるのか、その整合性が取れる形にしておくとういのはと思う。事故の件数そのものを議論するのはあまりにも難しい。むしろ、京都市がこれまで実施してきた自転車関連施策がどの程度効果を持っていたのかを前提に考え、数字を作っていくべきであると思う。

事務局

そういった考え方も必要であると感じた。これまでは、事故件数の削減率について、個々の施策の効果よりも、全体の取組の成果としてこれだけ減少したという見方しかしてこなかった。しかし、例えば安全教育が事故削減にどれだけ効果があったのか、走行環境整備がどこまで効果があったのかといった視点で考えてみるのも目標を設定するうえで必要であると感じた。参考にさせていただく。

(2) 安心・安全な自転車利用の推進分野における推進施策と推進事業及びモニタリング指標について

部会長

資料3のp29に「自転車教習所」と記載があるがこれは「自動車教習所」ではないのか。

事務局

「自動車教習所」の誤字である。訂正させていただく。

部会長

教習所が入校時にここまで自転車安全講習を行っているのであれば、府警の公表制度に登録できる体制が整っているのではと思った。

委員

資料3 p26の図1に凡例がないので説明をしてほしい。

事務局

青が自動車で水色がトラック等の大型車である。凡例は記入しなおしておく。

委員

現在、京都市含む様々な自治体と関わり、安全啓発に取り組んでいるが、改めて資料を確認したところ、京都市が全国的に見ても様々なアイデアと検討を重ね、ライフステージに沿った教育を実施していると感じた。

特に印象深いのは、私も以前関わった、未就学児の親子向け自転車安全活動の継続的な実施である。また、全国的に、中高生の事故が多い傾向にあり、その年齢層に対してはス

ケアード・ストレイト方式での安全教室が多いが、京都市では「見て分かる自転車安全教室」や映像を活用した自転車安全教室、子どもたちが能動的に考える教育を継続して実施している点が素晴らしい。継続していることが重要で、質の向上に繋がり、伝わることに繋がる。

また、私は様々な保護者の方と関わる機会がある。そこでアンケートを行うと保護者の7～8割の方は自転車のルールを知っている。知っているのに守らない理由として、伝わっていないと思うことが多い。例えば、車道にマークがあり車道を通った方が良いことは分かるが、歩道にも自転車のマークがついているため、どうすれば良いのかわからない等の質問をいただく。ルールの現状を伝えていくことが必要であると思う。

さらに、理解していても、駐車車両が多く、車道を走れず歩道を走ってしまうといったケースもあるため、警察と連携して取り締まりを行っていく事も重要である。

事務局

これまでの取組や実績に満足することなく、更なる改善を目指す必要がある。実際に、現計画の評価指標でルール・マナーの満足度を設けているが、正直いい数字ではない。引き続き見直すべきところは見直ししながら、評価されているライフステージ別の自転車安全教育を進めていきたい。また、ルール等が伝わっていないことに関しては、走行環境を整えることが一番重要なポイントであるため、規制のあり方も含めて、京都府警等と連携しながら整備に取り組んでいきたい。

事務局

安全教育に関して、特に京都市では力を入れて取り組んでいる。主な推進事業のページで「ライフステージやニーズに応じた自転車安全教育・学習の推進」を一番上に記載しているのは、今回細かい新たな取組を記載しているが、一番肝になる根幹の部分はこれまで継続して取り組んできた安全教育であると考えているからである。

この安全教育を継続し、質の向上を図っていくことが我々も重要であると認識している。

委員

資料3のp21に関して、社会人や高齢者で免許を保有していない層に対する啓発が難しいのではないかと印象を受けた。特に女性の場合、子どもの自転車教育の場に立ち会う機会があればよいが、そうではない場合、安全教育を受ける機会がなく、自転車に乗り続けてしまうことがある。社会人・高齢者等で免許を保有していない層に対する自転車の安全啓発について、検討いただきたい。

部会長

来年4月から側方間隔に追い抜かれる側のルールも新しくできるが、免許の更新がないとするとそれを認知することも難しくなる。例えば地下鉄のホームのサイネージ等に安全教育動画を流す、あるいは駐輪場も一つのツールとするなど、免許を保有していない層に対して、安全教育を周知する場所についても検討してほしい。

事務局

資料3のp24の「取組の方向性」に記載している大学生や社会人等、安全教育の機会がない層への周知と重なる部分であると思っており、そういった人に時間を取ってまとまって伝えることは難しい。そのため、先ほど中井部会長も言及されたように、目に触れる機会を捉え、端的に情報を繰り返し伝えていく工夫が重要であると考えているため、免許を保有していない層へのアプローチも検討していく必要がある。

委員

自転車の走行環境整備について、自転車が車道の左側を走行する際に、駐車車両があると車道の中央や歩道を走行するしかなくなってしまう現状は重々承知している。自転車通行空間を確保するため、駐車取り締まりも重要な課題として取り組んでいる。

特に最近、観光バスが乗降のために駐車するケースが増加しており、このようなバスに対する指導にも取り組んでいる。今後も一層取組を進めていきたい。

また、免許を持たない方や高齢者に対する自転車の安全教育に関して、一つは企業講習等の機会を活用し、車の運転だけでなく、自転車の現状や取組についてもできるだけ伝えるようにしている。高齢者に対しては、様々な趣味で集まるクラブへ警察官が出向き、特殊詐欺の話題も含め自転車の安全について講習をする等の取組を進めている。

京都市は自転車安全利用推進企業制度といった独自の制度を持っているため、京都市と警察がお互いに連携しながら、啓発や交通安全教育を進めていきたい。

委員

ヘルメット着用に関しては、私が今まで10年で8千人以上の親御さんや子どもたちに伝えてきた中で体感していることは、ヘルメットの重要性が伝わっても行動変容に繋がらないことである。ヘルメットが重要なのを理解していても被らない、若しくは被るのをやめてしまうのには理由があると思っている。人の行動は「便利さ」または「得られる利益」「感動」、「感激」があると変わる。ヘルメットを被ることで頭蓋骨損傷のリスクが約1/15に減少するというデータがあり、自転車事故における死傷者の半数以上が頭部への衝撃によるものであることから、ヘルメットの着用は最も重要であると考えている。

そのため、ヘルメット着用のイメージ向上も重要であるが、それだけでは行動変容には結びつきにくい。そこで、私は指導する子供たちに動画を見せ、ヘルメットを被ることで脳への衝撃が被っていない状態と比べてほぼ無くなる事をビフォー・アフターで見せることで伝えている。これにより「これはすごい」と感激が生まれ、ヘルメットをなぜ被る必要があるのか理由が伝わる。私も自分の子供にヘルメットは「重い」「暑い」「邪魔になる」「痒い」「ダサい」と言われたが、それ以上に「便利さ」「得られる利益」「命を守る」という点を理解させることで、ヘルメットに対するイメージも良くなると思う。

我々も「なぜヘルメットを着用する必要があるのか」という理由とともに、その重要性を伝えることを意識した啓発を進めていきたい。

部会長

ヘルメットの着用促進について、ご褒美があると人の行動は変わるため、政策的なインセンティブ導入が有効的かと思う。例えば、駐輪場において、ヘルメット着用者には利便性の高いスペースに停める権利を付与するなどが挙げられる。具体的には、非着用者は奥の方に案内される、上下に2段駐輪設備がある場合は、着用者は下段に駐輪できるといったものが考えられる。

ただし、有人駐輪場での実施は、トラブルになる可能性もあるかと思う。無人でも、駐車場の「おもしろい駐車スペース」に倣い、駐輪場に「思いやり駐輪スペース」等のマークが表示されている場所を設けるなど、ある程度利用者のマナー意識に左右される部分もあると思うが、そういった案も選択肢の一つとして考えられるかと思う。

人の行動変容につながるものは心理学や行動経済学等でも研究されており、多くの行政政策に活用されているため、一度検討していただきたい。ちなみにヘルメット着用者を優先する等の何かできそうな案はあるか。

事務局

どこまで取り組むかにもよるが、工夫は検討できると思う。他都市の事例等は今思いつかないが、特に安全の分野に関しては、文字で正しいことを伝えても行動変容に繋がらないため、まずは行動変容につなげるにはどのようなアプローチがいいのかという視点を持つことが重要であると感じた。

部会長

市の駐輪場の大半は無人駐輪場なのか。

事務局

有人駐輪場だが、人がいる時間が限られている駐輪場もある。

部会長

例えば傘を差して自転車に乗ってきた人に注意する等、係員の人も指導者になる余地があるのではないかと思った。学生を活用する案もあったが、そういう方も指導を担う方になるのではないかと思った。

委員

ルールやマナーの啓発のポイントとして、出会い頭の事故が現状多いため、交差点では一旦停止という点に重点をおいてアピールする、ヘルメットの着用に重点を置いてアピールする等、ポイントを絞り集中的に啓発することは、事故件数全体の減少という目的達成に有効的ではないかと思う。

委員

官民連携の枠組みをいかにこの分野に広げていくか検討する必要がある。これまでの議論での意見の多くは自転車との接点で、何を誰がどのように伝えていくべきかをより検討する必要があり、どのように展開するか戦略が必要であると感じた。

免許を持ってない方のリスクの高さは以前から認識されており、高齢になるほどそのリスクは顕在化し、事故件数の増加の一因となっている。都心部では、若い時から自転車を中心に利用することでペーパードライバーになる方も増えている状況であると聞いている。これらの層に対し、いかに接点を持ち、自転車のルール等を伝えていくか検討することは非常に重要であると思う。

ヘルメット着用に関して、「似合う・似合わない」や機能性については、例えばメーカー等と協力する、ヘルメットが「似合う・似合わない」をAIに画像診断してもらうなど、新しい方法も考えられる。駐輪場の割引についても、保険加入とヘルメット着用で割引をするといった方法も考えられる。何かを優先するということは、インセンティブとして難しい側面があると思うが、今述べたようなインセンティブは社会的なコストを減らすことに必ず繋がっていくため、このような観点での制度設計や戦略が非常に重要であると思う。

これまで十分に行われてこなかった官民連携等の枠をいかに増やしていくかを検討に加え、自転車販売店においても、子乗せ自転車が従来のものより転倒しにくい、停止時に倒れないといった安全装備が増えてきているため、そういった情報提供を着実に行うことが重要であると思う。

部会長

前日も伝えたが、目に触れる教材で、特にサイネージ等は内容が常に同一では、見る側も飽きてしまうため、繰り返し見られるという意味では、ここにいるメンバーやその関係

者だけで作るのは限界がある。そこで、市民の方に作ってもらうことも検討するのはどうか。自分で言ったことは守らなければならないという心理的な葛藤が生じるため、安全教育としての効果が期待でき、まち全体を巻き込んだ取組となり、結果として行政の業務負担軽減にも繋がるため、検討してみてもよいのではと思う。