



第1回 ルール・マナーのみえる化検討部会

教育関連

2016. 1.20 (水)
10 : 00-12 : 00

1. 自転車を取り巻く状況





京都市自転車政策の「見える化」

5つの「見える化」

自転車 走行環境の 「見える化」

- 面的な整備によるネットワークの構築
 - 最も安全な車道左側通行の徹底
(自転車走行推奨帯を中心とした整備)
 - 走る場所と注意喚起
(ピクトグラム等の路面表示によりルールを体感)

ルール・ マナーの 「見える化」

- 「知る」+「見える(わかる)」=「守る」
そして「備える」(保険加入)
- 何がなぜ危険かを納得と理解
- あらゆる階層に受講機会を設けた
教育プログラムの構築
(京都サイクルパス制度(仮称)の創設)
- 自転車向け保険加入の義務化

自転車 駐輪環境の 「見える化」

- 駐輪場の整備, 運用の改善
(量から質へ)
- 駐輪場の情報提供の充実
(位置, 利用状況)
- 撤去の維持と強化
(撤去区域の拡大等)

一定の安全環境を担保

自転車 観光の 「見える化」

- 民間による観光型レンタサイクルの
発展支援
- 民間事業者同士の連携検討
- わかりやすい走行環境の整備

自転車 関連施策の 「見える化」

- 関連施策との積極的な連携促進
●健康・福祉・環境など



【京都・新自転車計画】ルール・マナーの「みえる化」

教育関連

◆6W1Hの考え方で年齢や時どきにあった啓発・教育を実施

「知る」 + 「みえる（わかる）」 = 「守る」

事故予防（安全）

知る

- 知る・学ぶ機会の提供
- 年齢等の段階に応じた啓発・教育

みえる
(わかる)

- 何がなぜ危険かの納得と理解



守る

- まちなかでの実践



+

「備える」

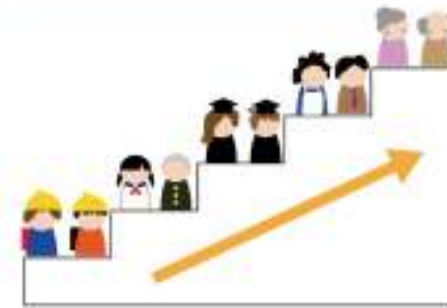
事故対策（安心）

備える

- 自転車向け保険加入の義務化



○生涯学習プログラムの構築



○警察や地域・企業等との連携・協力



○自転車の交通安全教育の指導者の育成

- ・自転車安全利用推進企業制度の創設
→従業員への交通安全教育等を通じ、自転車の安全利用に積極的に取組む企業等を募る制度



○京都サイクルパス制度（仮称）の創設

- ・自転車安全利用教育の受講者に駐輪場の割引等の特典を設け、受講意欲・安全への意識を高める制度



歩行者・自転車の安全確保



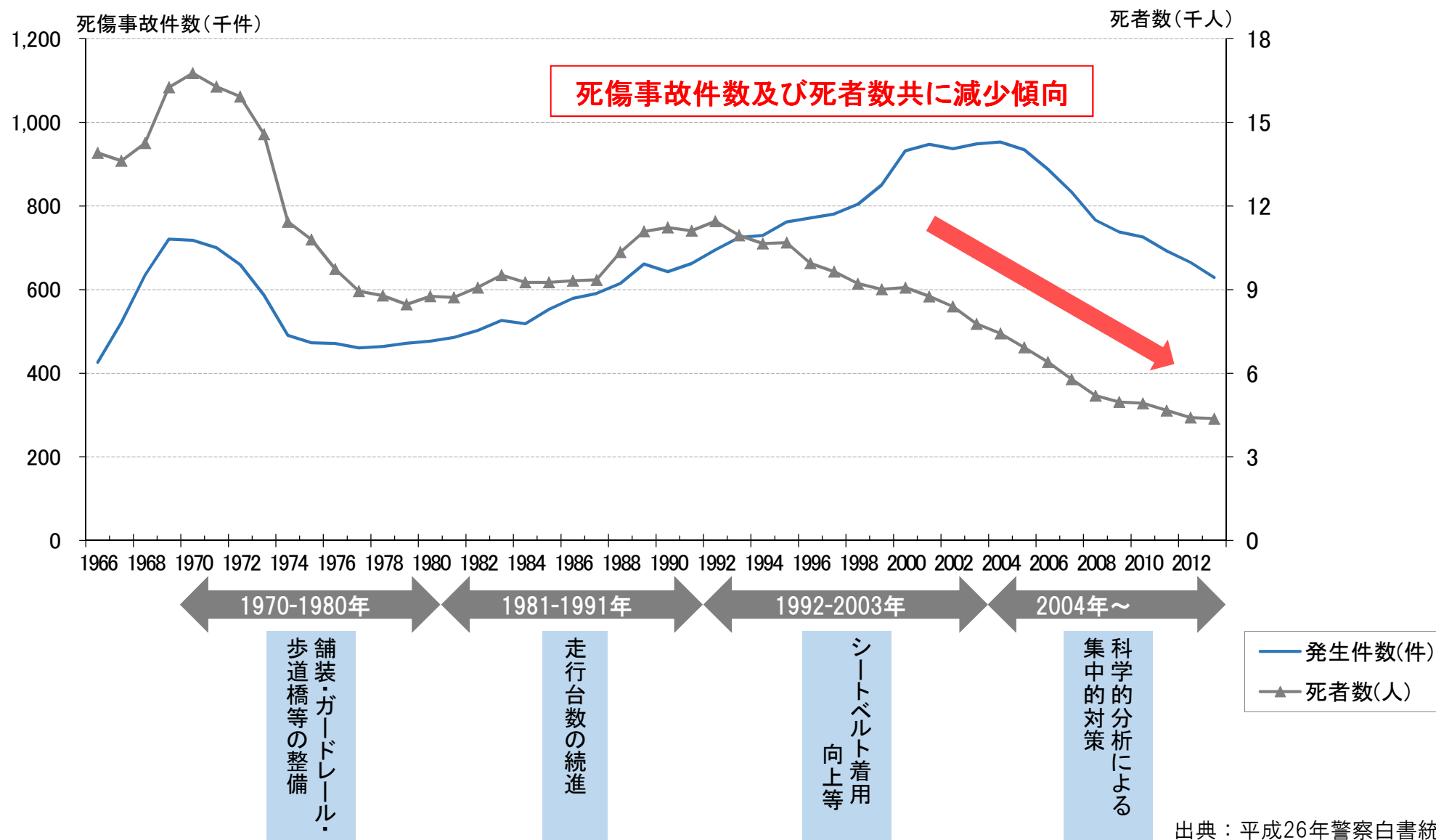
自転車分担率は政令市で第2位と高い

政令市の通勤通学における代表交通手段としての自転車分担率の比較

政令市	自転車分担率	政令市	自転車分担率
大阪市	27.8%	相模原市	15.4%
京都市	23.4%	仙台市	13.2%
岡山市	20.8%	千葉市	11.1%
静岡市	20.7%	川崎市	10.7%
堺市	18.3%	浜松市	10.5%
福岡市	17.8%	札幌市	9.9%
熊本市	17.1%	新潟市	9.9%
広島市	17.0%	北九州市	7.5%
名古屋市	16.6%	神戸市	6.7%
さいたま市	15.8%	横浜市	5.8%

全国的に交通事故件数・死者数は減少している

■ 交通事故の状況（全国）

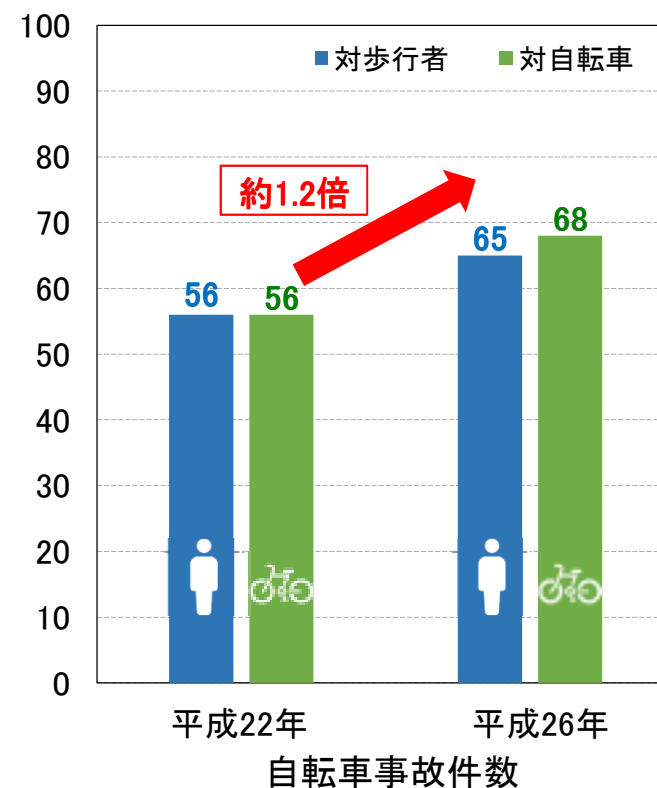
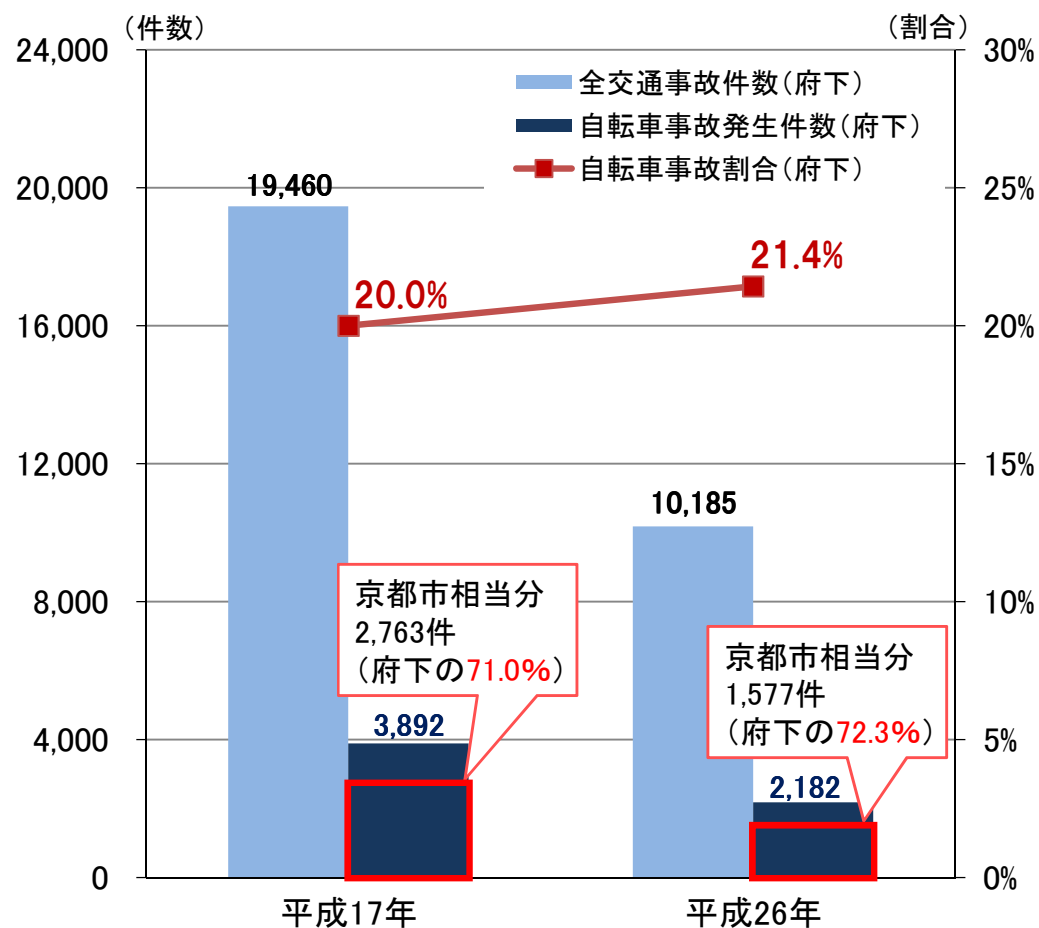


自転車の事故における対歩行者・対自転車の増加

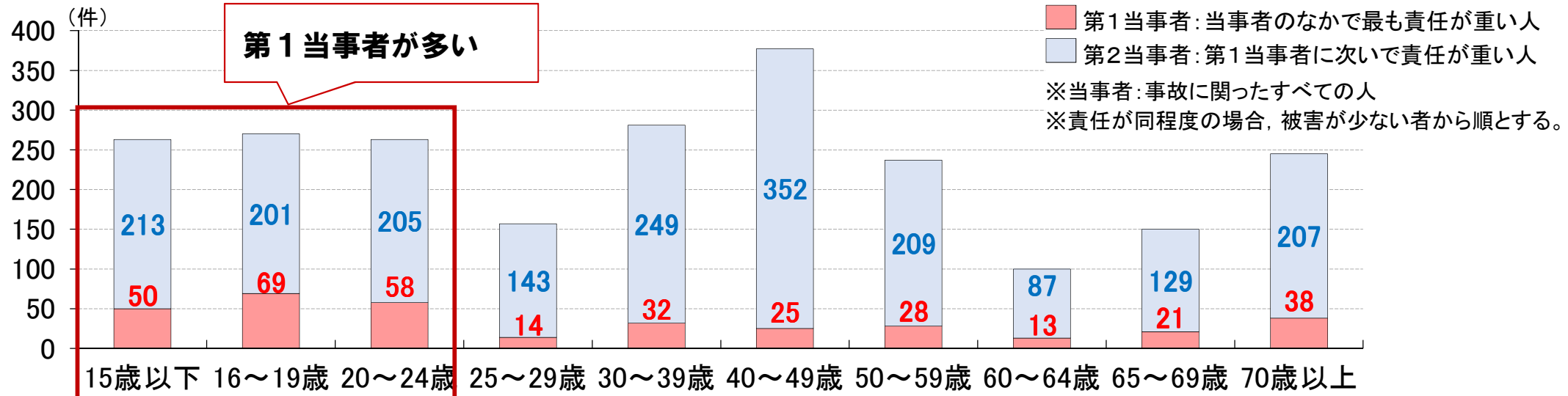
■ 交通事故の状況（京都府）

○市下の自転車事故件数が、府下の約70%を占めている。

○自転車事故の総数は減少しているが、対歩行者及び対自転車の事故は増加している。

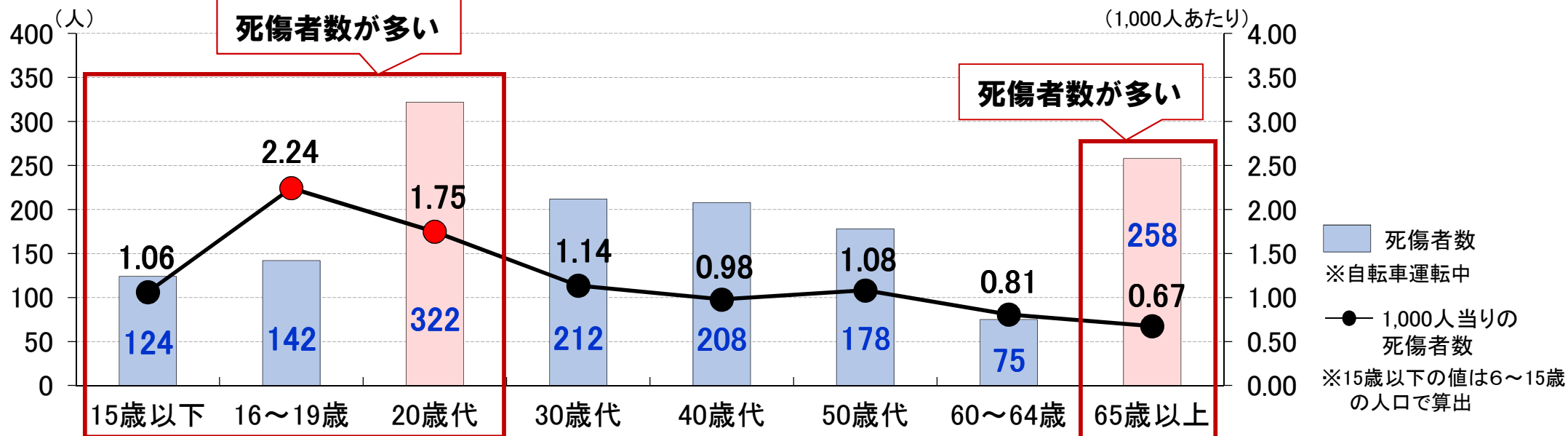


事故を起こす割合が高いのは若年層



第1・第2当事者別年齢層別発生状況（京都府：平成26年）

出典：H26年交通統計 京都府警察本部



年齢層別死傷者数（京都市：平成26年）

出典：H26年交通統計 京都府警察本部
人口は住民基本台帳（H26.10）



自転車でも重大な事故・賠償問題を起こしうる



■ 昨今の自転車事故による高額賠償事例

損害額	被害者	事故概要
約9,500万円 (平成25年 神戸地裁)	62歳女性 (寝たきり)	<u>＜自転車対歩行者＞</u> 男子小学生(11歳)が帰宅途中、マウンテンバイクで歩道と車道の区別のない道路において、散歩していた女性に気づかず正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の障害を負い、意識が戻らない状態となった。
約9,300万円 (平成20年 東京地裁)	24歳男性 (後遺障害1等級) ⇒言語機能 の喪失	<u>＜自転車対自転車＞</u> 男子高校生が昼間、交差点において、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道に斜めに横断し、対向車線を自転車(ロードレーサー)で直進してきた男性会社員と衝突。

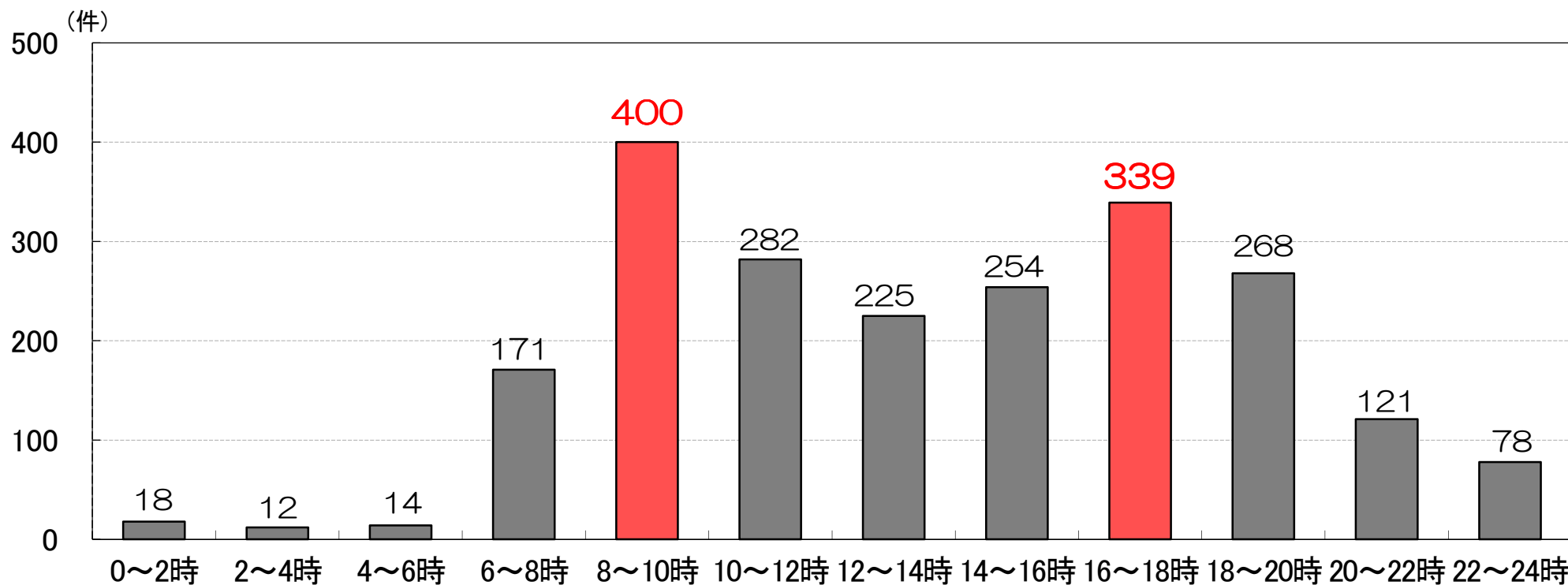
● 京都市の状況

平成26年11月

左京区の府道の歩道で女子大学生が運転する自転車に高齢者がはねられ、死亡する事故があった。



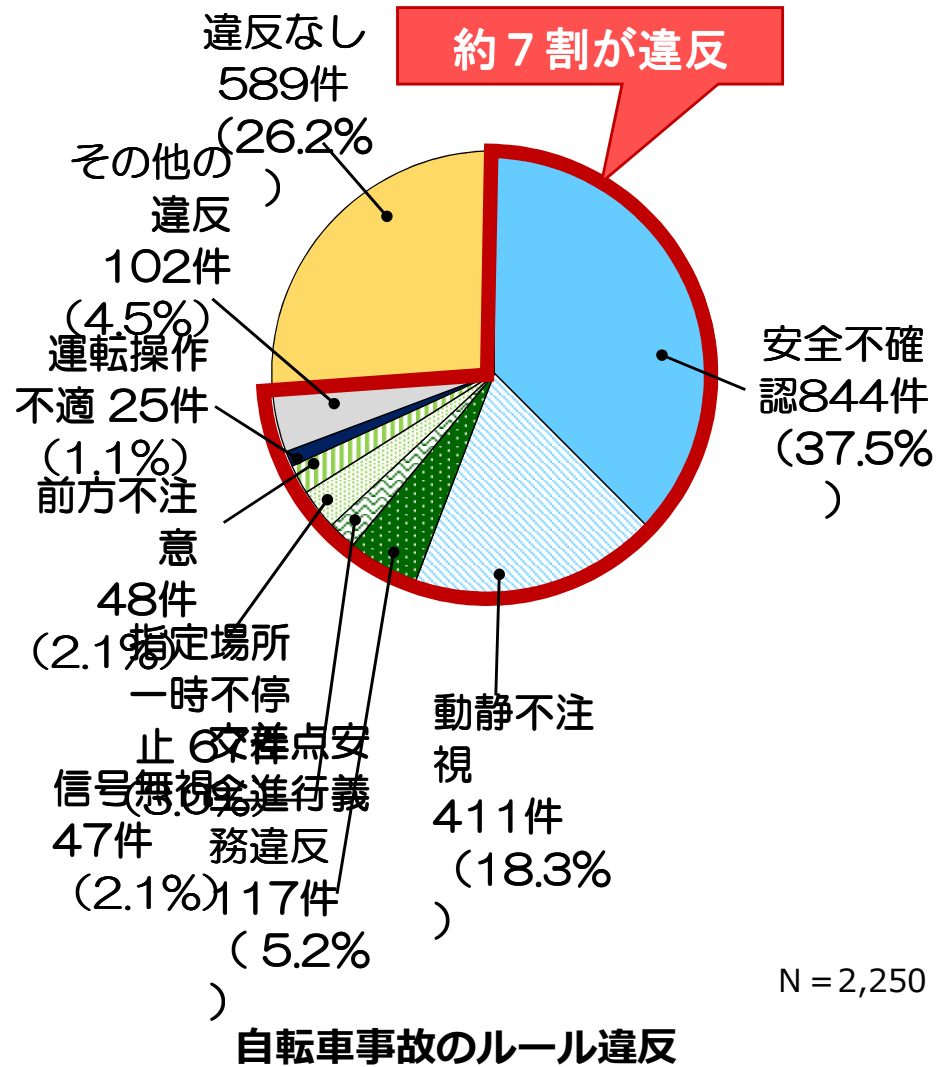
通勤・通学，帰宅時間帯で事故が多い



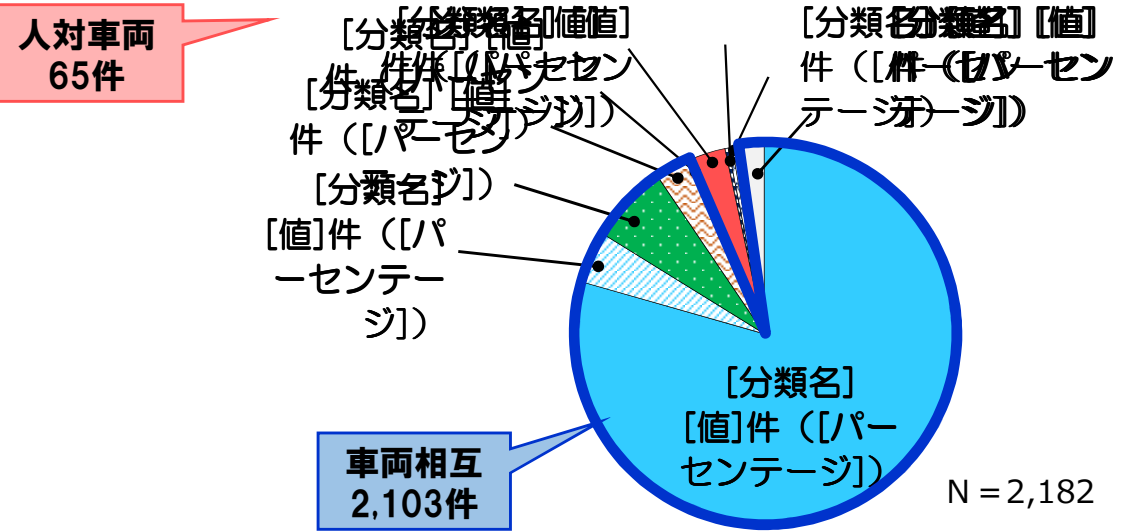
自転車事故の時間別発生状況（京都府：平成26年）

出典：京都府警調べ

事故の約7割が自転車のルール違反が原因



出典：H26年京都府警調べ

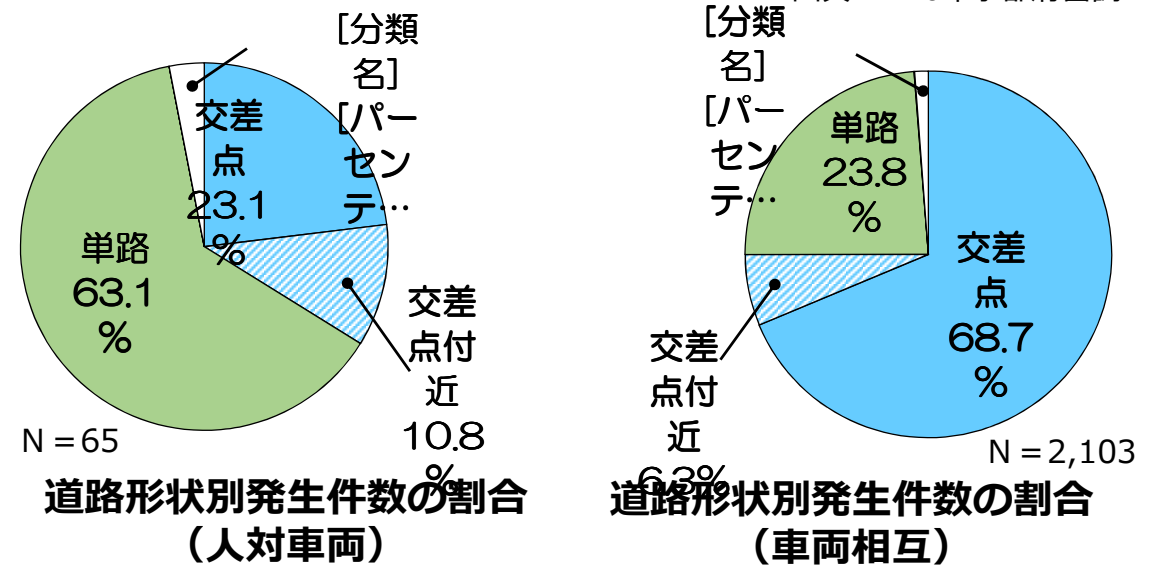
人対車両
65件

N = 65

道路形状別発生件数の割合
(人対車両)車両相互
2,103件

相手方車種別発生件数

出典：H26年京都府警調べ



N = 2,103

道路形状別発生件数の割合
(車両相互)

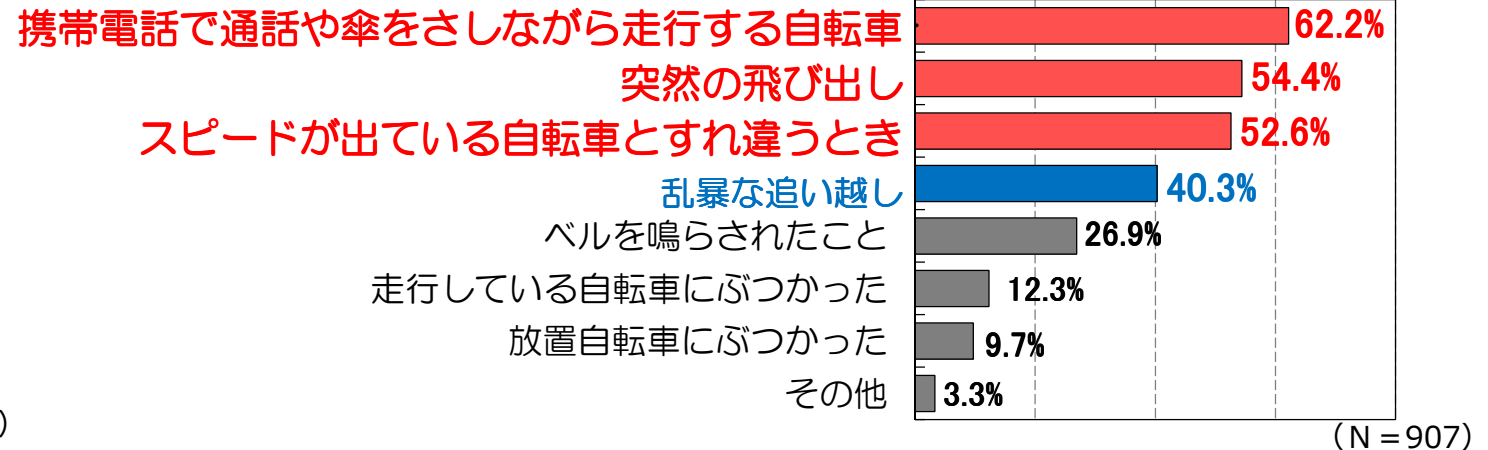
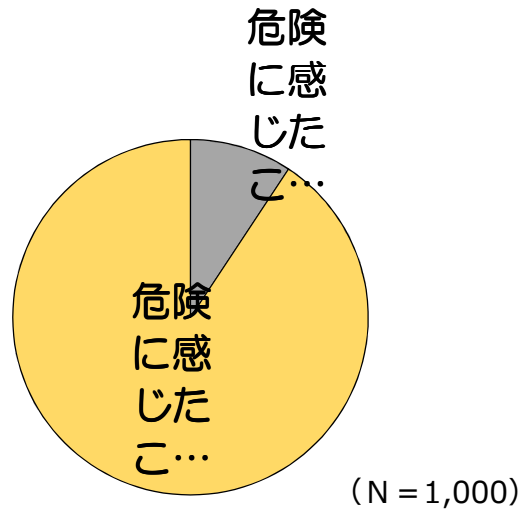
出典：H26年京都府警調べ

●事故の約7割が自転車のルール違反が原因

●事故の多くは、交差点部で発生

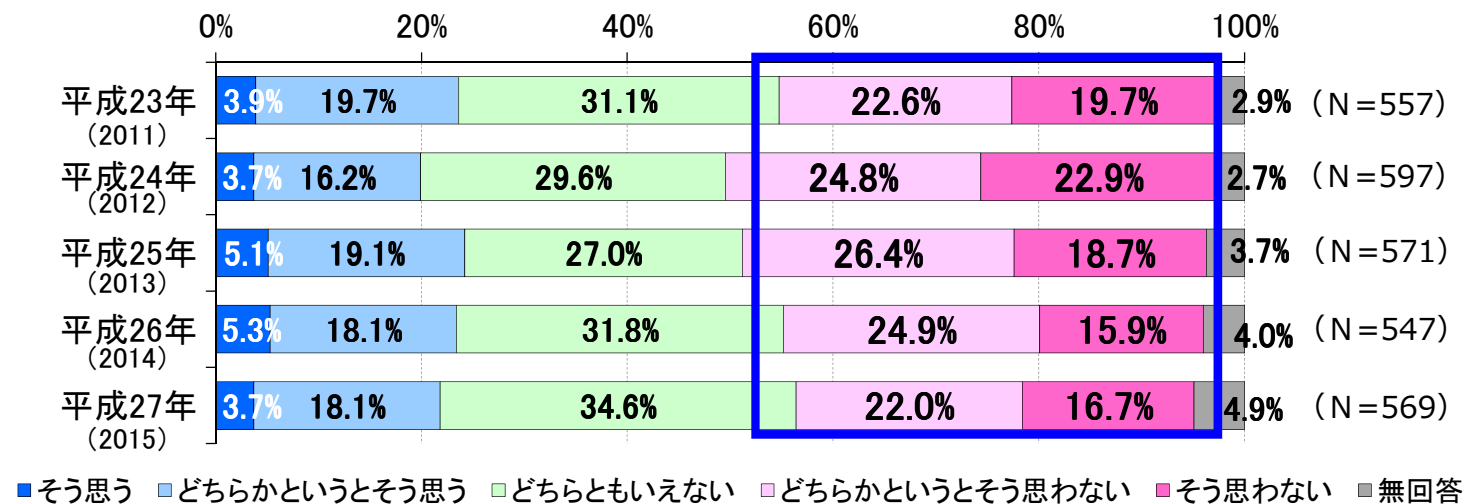
危険を感じる行為＝ルール違反に該当

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。



出典：市民アンケート調査（平成26年7月）

Q.駐輪場の整備や自転車の利用マナーの向上により、自転車と歩行者が共存できている。

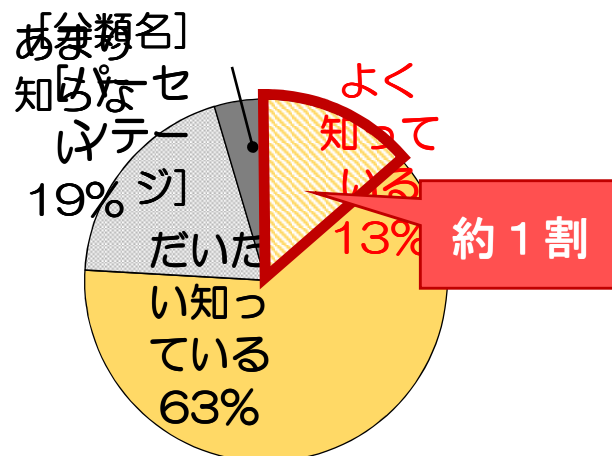


出典：京都市市民生活実感調査（H23～H27年）

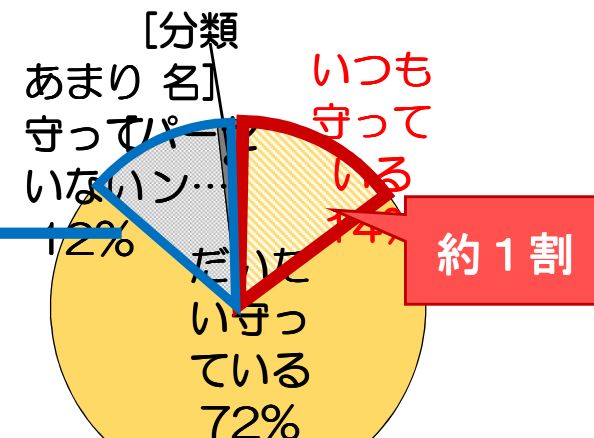


いつも守っている人は、約1割

Q.自転車の利用マナー・ルールや罰則について知っていましたか。 (N=1,000)



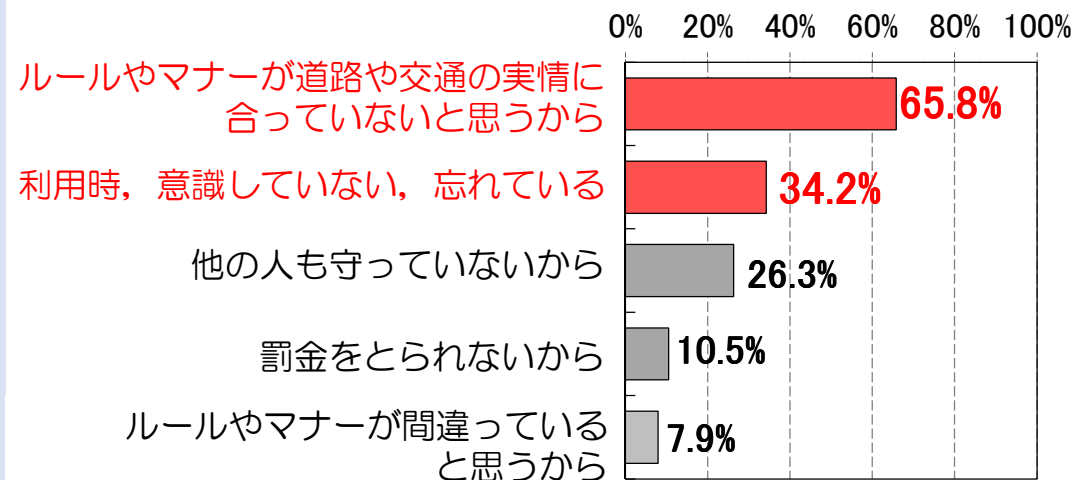
Q.自転車の利用マナー・ルールをいつも守っていますか。 (N=720)



■ 守らない理由は・・・

- ルール・マナーへの納得感のなさ
- 意識の薄さ

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, N=38)

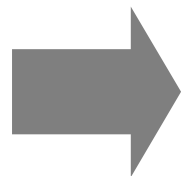
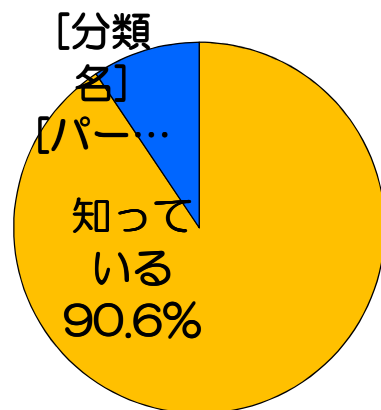




車道走行を知っているも、実際は3割

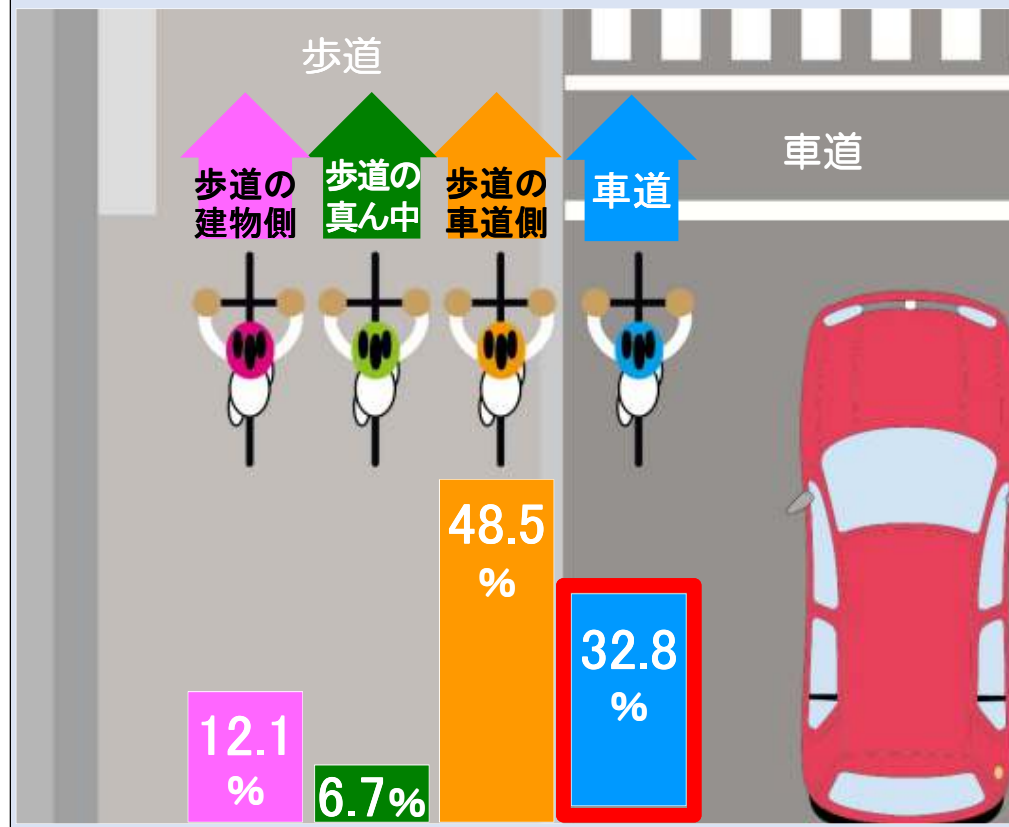
Q. 「自転車は車道の左側を通行する」
ということを知っていますか。

(N=1,000)



Q. 普段自転車で走行する際、どこを走りますか。

(N=720)



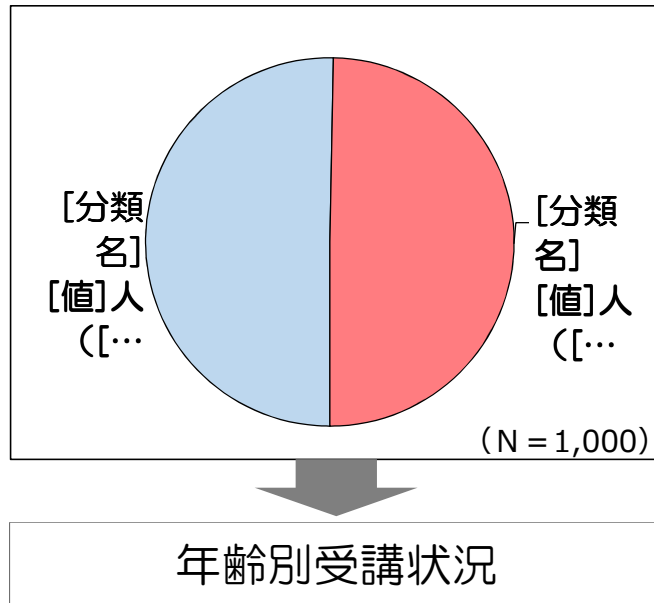
出典：市民アンケート調査（平成26年7月）

- 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。



自転車教室の受講経験の有無は半々

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。



受講場所



学校で受けたことがある

車の免許の更新時に受けたことがある

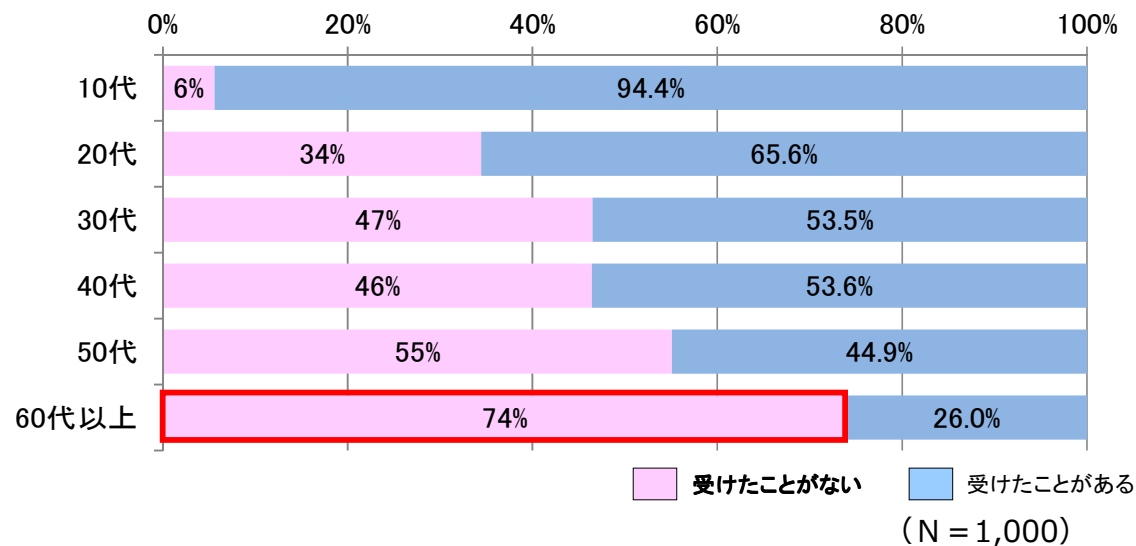
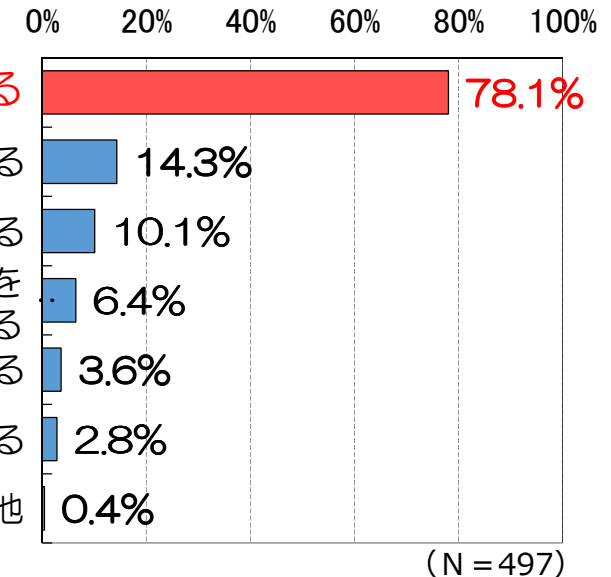
地域で受けたことがある

子供の通っている学校で保護者向けを受けたことがある

区役所・市役所で受けたことがある

勤務先で社員向けを受けたことがある

その他



● 受講経験の有無は半々。

● 受講経験の約8割は、学校。

● 年齢が上がるほど、受講経験が低い。



目指せスマート・サイクルユーザー

走行環境の整備

平成28年度から順次整備



○昨今の環境の変化に合わせ、21世紀型ユニバーサルデザインへの転換

○利用者の走行位置を明示し、本来車両の一つである自転車を歩道から車道に誘導

○事故発生時
加害者への賠償資力担保
被害者への損害賠償請求による救済

○自転車利用者への
ルール・マナーの周知徹底

スマート・サイクルユーザーの増加

インセンティブ 規制・罰則

H28年度から順次検討予定

走行環境及びルール・マナーを周知徹底をしても、なお無謀な運転者への対応



ルール・マナーの
周知徹底
本部会で検討予定

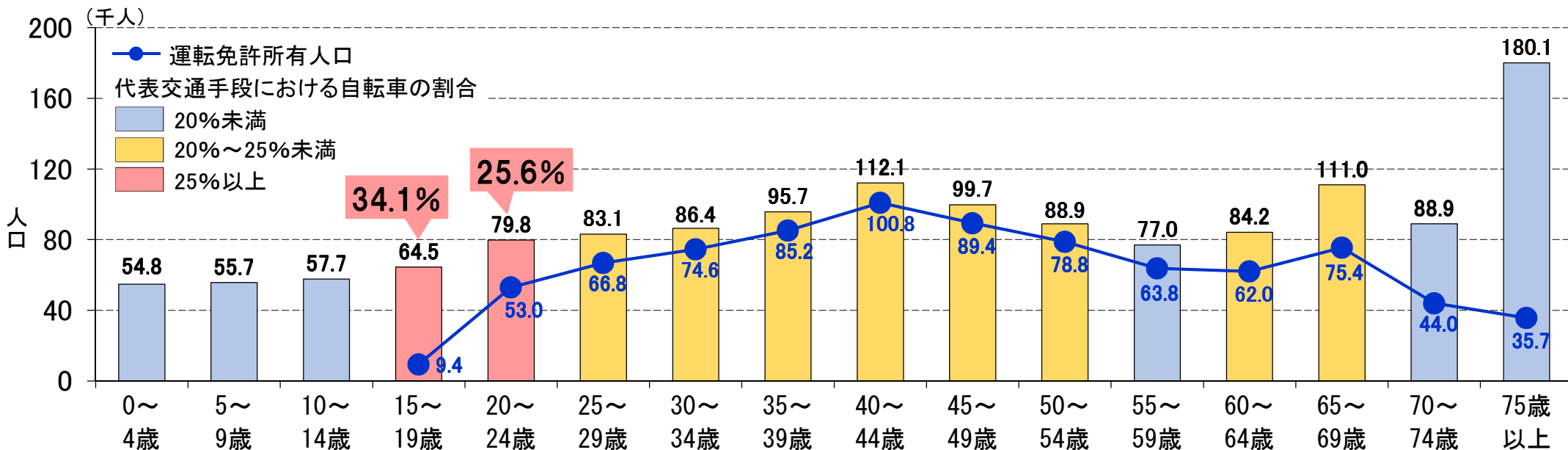
2. 京都市の啓発・教育の状況





ルール・マナーの啓発・教育の状況

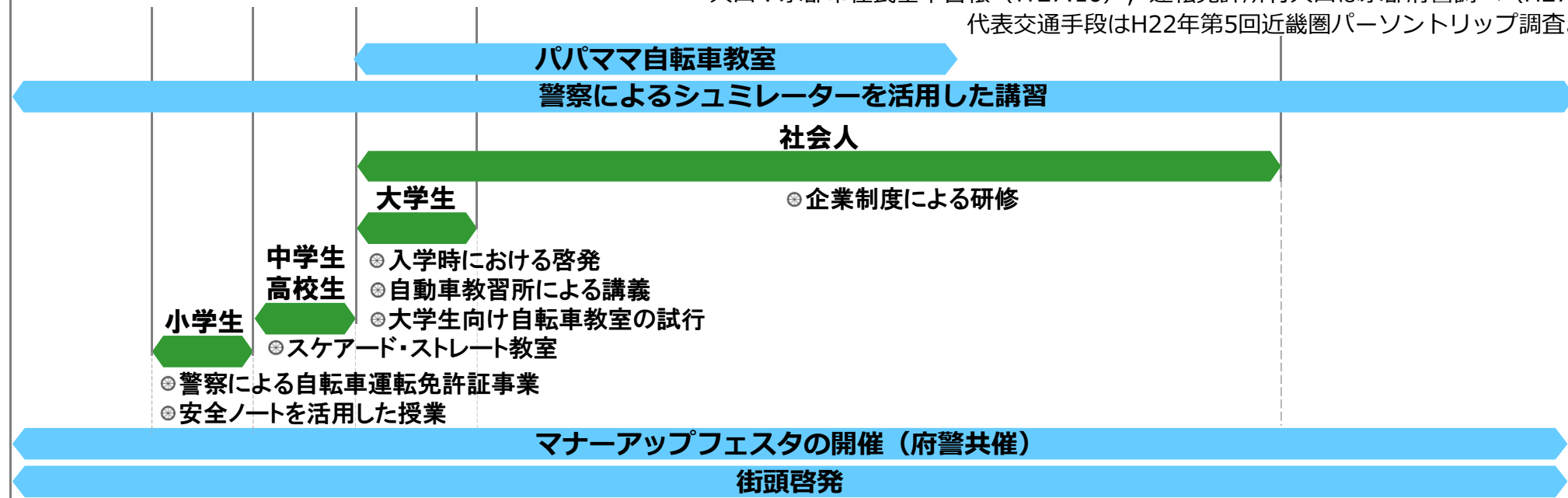
教育関連



年齢層別人口と各層における運転免許所有人口及び自転車利用割合

人口：京都市住民基本台帳（H27.10），運転免許所有人口は京都府警調べ（H27.11）

代表交通手段はH22年第5回近畿圏パーソントリップ調査より





全般

全般

マナーアップフェスタの開催（府警共催）



- 特に親子連れをターゲットとして開催し、約23,000人が来場。

街頭啓発



- 府警や地域等と連携し、都心部などにおいて定期的に街頭啓発を実施



未就学児・小学生

未就学児

パパママ自転車教室



- 子供乗せ自転車を適切に利用すること、親から子供に正しい自転車のルール・マナーを伝えてもらうことを目的に、平成27年度から幼稚園(13ヶ所)を対象に、保護者に向けた「パパママ自転車教室」を試行実施。
(公立幼稚園5ヶ所で計180名が参加)
- コンテンツは、パワーウーマン監修の「おやこじてんしゃプロジェクト」を活用。

小学生

警察による自転車運転免許証事業



- 自転車に一人で乗る必要があり、かつ、実際に乗ることがおおむね可能である小学生の中高学年の時期を対象に、警察が授業時間を使って自転車教室を開催。
- 内容は、学科試験及び実技試験から成り、獲得点数に応じて自転車運転免許証が交付される。
- 平成26年は118校で6,746名が参加。平成27年11月末時点で122校、6,972名が参加

安全ノートを活用した授業

- 教員が安全ノート(低・中・高学年用)を活用し、自転車の交通安全に関する授業を実施。中学生版もある。



中・高校生 大学生

中学生・高校生

スケアード・ストレート教室



- 歩道通行が原則禁止(13歳～)かつ講習制度の対象となる年齢(14歳～)であり、自転車乗用中の事故割合の高い中高生に対し、スタントマンが事故を実演するスケアード・ストレート教室を開催。
- 平成27年度は11校で実施し、約4,350人が参加。



大学生

入学時における啓発

- 人口の約1割を占める学生に対し、自転車ルール・マナーに関する印刷物を全大学に配布。
- 警察による講話の実施。

自動車教習所による講義

- 自動車教習所において、入所者及び一般向けに、自転車の交通安全教室を実施。平成26年度は28,220人が受講。

大学生向け自転車教室の試行

- 今年度、道路交通法や判例を引きながら、自転車のルール・マナーについてお伝えするとともに、徐行体験などの実技も採り入れた自転車教室を試行実施。20名が参加。





社会人・高齢者

社会人

企業制度による研修



- 幅広い年代を含む社会人について、京都府警と共同で「京都市自転車安全利用推進企業制度」を立ち上げ、これまでに2回の研修を行い、69の企業等を指定。

高齢者

警察によるシュミレーターを活用した講習



- 警察により、自転車シュミレーターを活用した講習を実施。
- 平成26年は31回で2,667人(うち高齢者285人)が参加。平成27年11月末時点で28回で2,189人(うち高齢者656人)が参加。

3. 取組の方向性





現状と課題の整理

■事故の状況

- 通勤・通学, 帰宅の時間帯で事故は多い
- 事故は20歳代と65歳以上で多くなっている
- 事故の第1当事者は, 24歳以下で多い
- 65歳以上は死亡事故が多い

■ルール・マナーの遵守状況

- 事故の約7割が自転車のルール違反が原因
- 知っていても, いつも守っている人は約1割
- 自転車教室の多くは, 小学校で受講
- 年齢が上がるにつれて, 受講機会がない

- 通勤・通学の時間帯で多い
- 知っているとの回答は8割だが, 実践している人は少ない
- 高齢者は自転車教室の受講機会が少ないが, 第1当事者が少ない
- 自転車教室を受講している割合の高い若年層に, 第1当事者が多い

➡ 実践する方法は？

➡ 受講の成果が出ていない？
(指標化が困難)

既存の自転車の安全利用の
学習方法の検証も必要

- ① 事故が多い若年層に対する教育を充実させる
⇒ 特に 通勤・通学に利用する若者に的を絞る
- ② 受講経験の少ない高齢者への受講機会の充実



検討事項

ルールやマナー
を伝える

知る

+

わかる

=

守る

● 事故予防
(安全)

+

備える

● 事故対策「保険」
(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

● 親に乗せてもらうことがほとんど

小学生

自転車交通安全教室の受講者が多いが、事故を起こす加害者となるケースも多い

中学生

高校生

大学生

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

社会人

● 保護者としての役割もある

高齢者

● 自転車交通安全教室の受講が少ない。
● 被害者となるケースも多く、重傷化あるいは死亡する傾向がある。

例

え

ば

誰に

若年層

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

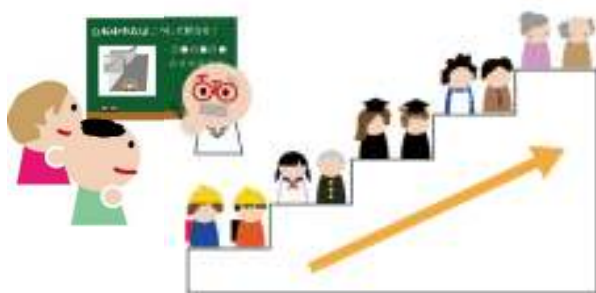
行政

地域

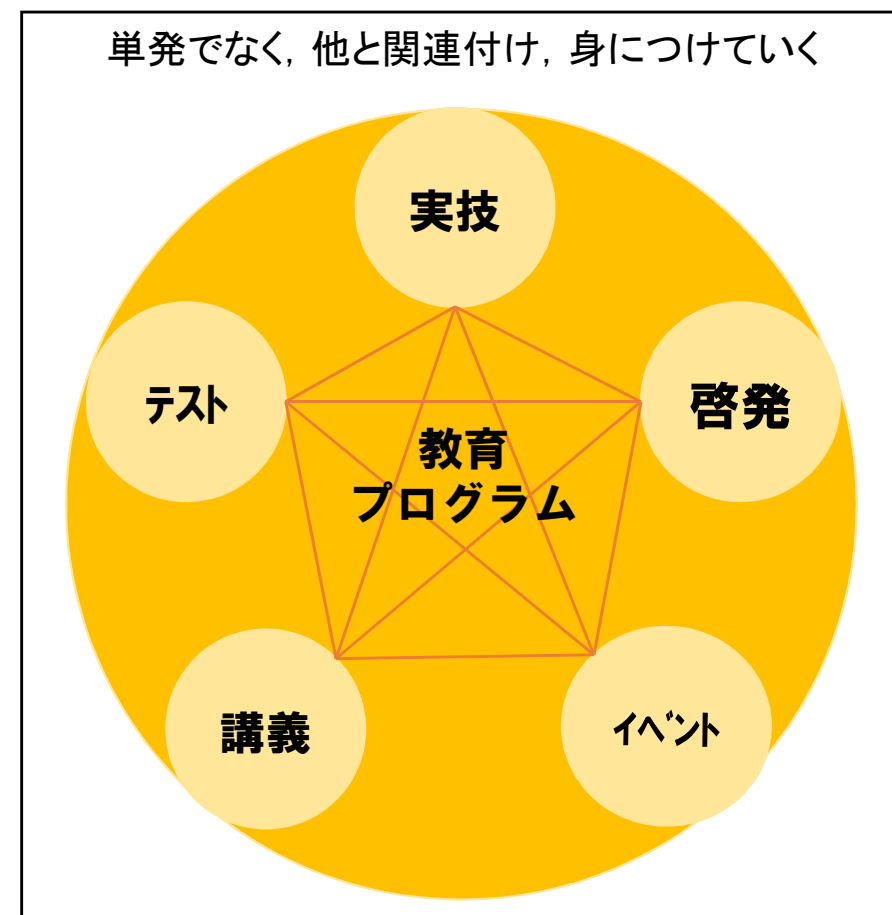
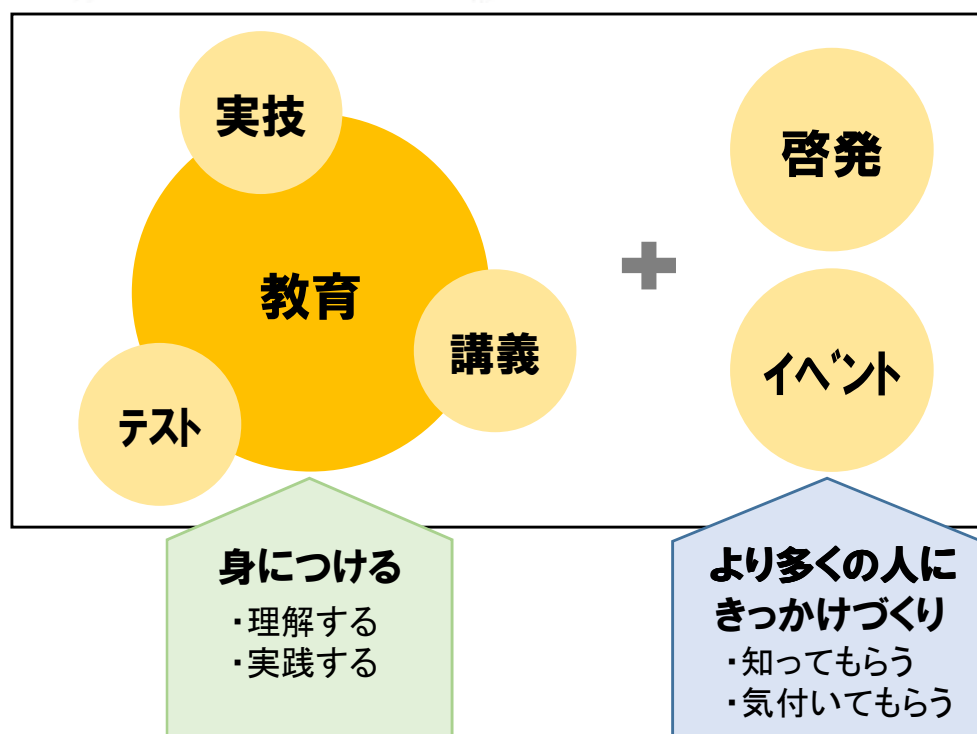


新たな自転車安全利用教育プログラム

「京都・新自転車計画」において目指す「新たな自転車安全利用教育プログラムの構築」とは・・・



子どもからお年寄りまで、各世代ごとに自転車のルール・マナーについて知る・学ぶ機会がある仕組みを作ること



教育と啓発を別個のものとして捉えるのではなく、教育の一部として啓発を捉える。幅広い意味で教育と捉えた自転車の安全利用の教育システムの構築を目指す。



プログラムによる効果イメージ

