

平成 26 年 12 月

兵庫県における自転車の
安全利用等に関する提言（案）

自転車の安全な利用等に関する検討委員会

目 次

1	はじめに	1
2	兵庫県の自転車事故の現状	2
3	自転車交通問題への取り組みの方向性	3
4	自転車の安全利用等に関する提言	5
	(1) 自転車の交通ルールの遵守とマナーの向上	5
	(2) 自転車事故への備え	9
5	おわりに	12
	自転車の安全利用等に関する検討委員名簿	13
	自転車の安全利用等に関する検討委員会の開催状況	14

1 はじめに

自転車というのは元来世界的に利用されているが、特に日本では「自転車文化」といってもいいような固有の使い方をされてきた。つまり、幼児期においては保護者に手伝ってもらい、その後成長に従って通学や通勤、買い物など多目的に利用され、更には高齢者も利用できる手軽な移動手段として世界的にも類を見ない程幅広く使われてきた。そういう意味では自転車は安全にみんなが使えるようにすべきものである。しかし自転車の事故の対策は自転車利用者の個々の行動が非常に様々であり、自動車のようにある一定の対策で効果が挙げにくい。自動車に対する事故対策が進み、全体的に減少しているものの、自転車の事故はそれほど減少していない現状にある。自転車はこれまで被害者の立場である認識が強かったが、近年自転車対歩行者の事故の増加により、加害者の立場になるケースも見られるようになってきている。これらは交通安全教育やルールの遵守が自動車ほど行き届いていないのが原因の一つと考えられる。そこで、便利な乗り物を更に安全に使えるような仕組みを考え、課題解決を図るための基本的な考え方と具体的な施策の総合的かつ計画的な推進方策の提示が必要である。

そのため、有識者（自転車利用者、自転車販売業者、保険関係者、行政関係者）などの自転車の安全に関わる者により、平成26年5月に「自転車の安全な利用等に関する検討委員会」を設置し、議論を経て抜本的な自転車の交通安全対策の検討を行いその内容を取りまとめた。

2 兵庫県 of 自転車事故の現状

県内の交通事故件数は、自転車事故の件数も含めて年々減少傾向にあるが、交通事故全体に占める自転車関係事故の割合は、依然 20%以上を占め、自転車が加害者となる場合が多い自転車対歩行者の事故件数は、ここ 10 年間で 1.9 倍に増加している。

交通事故の発生原因の 1 つとして、平成 25 年中の自転車乗車中の事故による死傷者を見ると、約 9 割の自転車運転者に信号無視などの基本的な交通ルールが守られていないなどの何らかの交通違反が認められる。

また、時間別にその発生状況を見てみると、午前 8 時台と午後 5 時台の通勤通学時間帯が多く、薄暮時間帯の発生が多くなっている状況にある。

自転車は、転倒の際に身体を保護する設備を有していないことから、転倒すれば頭部を負傷し、重傷を負う可能性が高く、平成 25 年中の自転車乗車中の死者 23 人のうち、頭部が損傷主部位となる人数は 18 人に上り、そのうち 15 人を高齢者が占めている。

自転車は車両であり、自転車や自動二輪車、歩行者と衝突すれば加害者にもなり得るもので、特に自転車と歩行者が衝突した場合には、自転車側に高額な賠償事例がだされるケースも見られる。一方で、自転車には自動車のような自賠責保険制度がないことから、被害者の救済と加害者の経済的負担を軽減させるためには、保険への加入が必要であるが、県が行ったアンケートの結果、保険の加入率は推計 24.3%であった。

これらの状況を鑑み、以後の検討を行った。

3 自転車交通問題への取り組みの方向性

自転車の交通問題の根本には、自転車が徒歩の延長のように手軽に利用できるため、自動車や自動二輪車などと同様、車両としての側面をもつことが一般に十分認識されず、通行ルールや管理責任も不明確のまま、安易に利用されている実態があると考えられる。当委員会においては、歩行者や自転車はどうあるべきかを議論し、現状を踏まえ、問題点を絞ってその改善に向けて取り組むべきことについて検討を行った。

第一に、交通ルールの周知（交通教育）の問題である。

自転車利用者への安全教育については、警察を始め関係機関・団体が中心となって積極的に推進しているところであるが、依然として自転車利用者の交通ルール遵守意識が不十分であることを踏まえ、更なる推進が必要と考えられる。また、現行の交通安全教育はその対象が限定されているため、より幅広い人々を対象とした安全教育を実現し、交通ルールの習得をはじめとして安全な自転車利用に寄与する効果的方策が必要である。

加えて自転車利用については、利用者ニーズに合った通行空間を整備するなど、歩行者を含めた安全性の向上を図ることが喫緊の課題となっている。

第二に、事故への備えである。

兵庫県下において自転車が歩行者に衝突するなど、自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例が発生している。しかしながら、このような状況が自転車利用者に広く認識されておらず、万が一事故に遭った時に損害賠償判決に対応しようとしても、保険に加入していないと極めて困難な状況に陥ることになる。一方で、自動車や自動二輪車を対象とした自動車損害賠償責任保険と同じような制度が、自転車利用者に対して整備されておらず、加えて保険加入が利用者に委ねられているのが現状である。県が実施したアンケートによる

と、現保険での加入率は約 24%となっている。これらの状況に鑑み自転車事故による被害者の救済や加害者の経済的負担軽減は元より、自転車の運転が自動車と同様に交通事故の危険を伴うものであるとの認識を高め、より安全運転を促すことを目的として、自転車利用者等の保険加入の義務化を図るなど、抜本的な加入促進策が必要である。

また、一方で、自転車事故時の被害軽減対策としてのヘルメットの効用を広く周知することにより、幼児や児童はもちろんのこと、頭部損傷による死者の大半を占める高齢者への着用促進、夕暮れ時や夜間の事故防止対策として整備されている後方車両に対する反射器材に加えて、側方からの車両に対する反射器材の利用など、自ら事故に備える取り組みを浸透させることも重要である。

4 自転車の安全利用等に関する提言

(1) 自転車の交通ルールの遵守とマナーの向上

ア 自転車安全教育の現状と課題

自転車事故を減少させるためには、自転車を中心とした交通安全教育を定着させることが不可欠である。しかし現状では対象が限定的であるという課題がある。自転車が、幼児から高齢者まで幅広い年齢層に多様な用途で利用されている国民の身近な交通手段であることを踏まえると、特定の年齢層等に偏らない連続的かつ体系的な自転車安全教育を行っていくことが重要である。

しかしながら、自動車等の運転者については、運転免許制度があり、運転免許試験に合格するために自動車教習所に通ったり、免許証更新時に公安委員会の実施する講習を受講しなければならないこととされるなど、交通安全教育を連続的に受けるための仕組みが整っている一方で、自転車運転者については、自動車等の運転者のように体系的に交通安全教育を受けるための仕組みは存在していない。また、警察が中心となって開催している自転車教室の受講対象について見てみると、小学生、中学生及び高校生が全体の75%を占めており（平成25年）、大学生、成人及び高齢者に対する自転車安全教育は明らかに不足している状況にある。

加えてこのような教育機会は年に1回程度と極めて限定的であり種々の調査研究でも指摘されているようにその教育効果は継続性の面から十分とは言い難い。したがって、これらの多様な自転車運転者に対し、体系的な自転車安全教育を行っていくためには、警察が教育主体となって自転車安全教育を行うだけでは不十分であり、社会全体で取り組んでいく必要がある。

イ 安全教育の主体と役割

(7) 行政における地域住民等への取り組み

県を始めとする行政機関は、まずは自らの職員に対するルールの教育の徹底を図るとともに、県民に範を示すことから始めるべきである。また、家庭や学校、事業者等において、適切に安全教育を行うことができるようにするため、わかりやすい教育マニュアル等を作成すべきである。さらに、県民の各層において自転車利用に関するルール、マナーの徹底がなされるよう、これまで以上に教育や広報啓発の実施に努めるべきである。特に運転免許を有していない者については、制度的に講習を受講する仕組みも存在せず、車両の行動特性や交通ルールに関する知識が十分でないと考えられることから、新たな仕組みを含む教育の充実に努めるべきである。

成人の自転車利用の典型的な目的の一つが買い物であることから、商業施設での買い物客に対する自転車の点検サービスや交通安全教育のための企画を提供することが効果的であろう。自転車が混在する商店街では特に小さな子供やお年寄りなどの交通弱者を守るために、自転車の交通ルール遵守が不可欠である。このような大規模施設や商店街での取り組みを実現するために、行政は十分な説明を行い、協力を求めるとともに何らかの支援を可能にするような仕組みを検討することが望ましい。

(4) 保護者や家庭における取り組み

幼児や児童については、保護者が家庭において必要な教育を行うべきであり、保護者は自らが交通ルールや安全マナーを守る態度で身をもって子ども体感（体得）させるよう努めることが重要である。

保護者が保育園や幼稚園への送迎のために、子供を同乗させることが多いことから、保育園や幼稚園で保護者が子どもとの二人乗り、三

人乗りの不安定な運転による危険性などを学習する機会を持つことは、親と子にとって効果的である。このことは、子どもに対して安全教育や自転車の使い方を教えるためには、保護者自身が交通安全教育、特に自転車の安全利用に関する教育をしっかり受けておく必要があるということと、親と一緒に学ぶことで、子どもがその内容を受け入れやすいということの両面を備えていると考えられる。

(ウ) 学校における生徒への取り組み

学齢期に達した児童・生徒については、実際に自転車に乗り始める時期とも重なることから、家庭のみならず、学校における自転車安全教育を確実に実施すべきである。特に小学校の2～3年から自転車利用が増加することを踏まえると、低学年からの実践的な教育が必要であるが、その内容は各年代の実態や特性に沿ったものとすべきである。例えば、中学生・高校生に対しては、不適切な自転車の利用が交通事故等の原因になり得ることを認識させるとともに、スケアード・ストレート方式(スタントマンの交通事故再現)による参加体験実践型の交通安全教育を積極的に取り入れることにより、事故に対する危険性等についての認識を深め、交通ルールの遵守や安全運転の励行を促す効果的な教育を実施すべきである。

いずれにしても、学校である程度連続性のある教育が実施できる仕組み作りが必要である。

(エ) 自転車販売店による自転車購入者への取り組み

自転車販売店は、自転車利用者に直接接する機会が最も多いことから、自転車の販売時等において、自転車利用者に対する安全利用に関する情報提供活動をこれまで以上に積極的に実施すべきである。また、量販店や大型スーパーでも同様な対応がなされるように協力を求め、自転車販売店によって漏れがないように留意すべきである。

また、自転車を定期的に点検・整備するという意識や習慣付けがない自転車利用者も多いことから、自転車利用者に自転車の整備に関する意識を持たせる必要がある。そのためには、自転車販売店をはじめ、県や交通安全関係団体等が連携して広報啓発を行い、利用者に対して点検・整備を働きかけるとともに、自転車利用者は点検整備の必要性を理解し、安全性の高い自転車を利用するよう努めるべきである。

(オ) レンタサイクル事業者の利用者への取り組み

駅周辺におけるレンタサイクルのほか、神戸市や姫路市では観光レンタルサイクルの利用を促す取り組みがなされており、契約段階において、県や県警が交通安全の啓発用として作成した自転車のルールブックやチラシ等を活用するなど、安全利用を促すための協力を求めることが適当である。

(カ) 団体（自治会、婦人会、老人会等）における地域住民への取り組み

企業を退職するなどした高齢者については、次のライフステージとして地域コミュニティに参画していくことが考えられる。高齢者自身が参画する地域コミュニティは、高齢者をまとめた単位で捉える絶好の機会であり、行政機関はそうした場を利用しつつ、教育や広報啓発の実施に努めるべきである。また、安全教育により習得した知識を、これらの団体が新たな教育主体となって拡充していただき、地元で安全教育が広く県民に浸透していくことを期待したい。

(キ) 企業による従業員への自転車安全教育

通勤や業務のような企業活動に関わる目的で自転車を利用する者に対しては、いわば社員教育の一環として、企業において教育を行うべきであることから、通勤や業務で自転車を使用する企業に協力を求めることが適当である。

特に、業務で自転車を使用する企業については、道路交通法第74条

第1項において、運転者に対して車両等の安全な運転に関する事項を遵守させるよう努めなければならないとされていることにも留意して協力を求めることも考えられる。

各教育主体が自転車安全教育を行うに当たっては、専門的な知見を有する警察等の支援が必要と考えられる。今後、上記の各教育主体が教育を行うに当たっては、具体的な教育内容等についての指針等の資料を示すことなどにより、各教育主体が適切に教育を行うことができるよう配慮する必要がある。

ウ 自転車利用に関する環境づくり

自転車の交通ルールの遵守とマナーの向上等を充実させるだけでなく、自転車・歩行者が安全で快適に通行できるように自転車の利用環境の整備・創出が必要である。

そのため、自転車レーン等の整備や、自転車走行空間での駐車対策、駅前等での駐輪対策等、ソフト対策とハード対策を組み合わせ、安全な自転車利用の環境づくりを一体的に推進することが適当である。

(2) 自転車事故への備え

ア 自転車保険の加入促進

自転車保険の加入促進方策を検討するにあたり、その内容が専門的知識を有することから、委員会に「自転車保険専門部会」を設置し、平成26年6月から平成26年10月までに4回にわたって議論を重ね、その結果を「自転車保険の加入促進方策」としてとりまとめた。(添付資料「自転車保険の加入促進方策」参照)

自転車は、日本の交通の用に供する車両として、将来的にますます利用が拡大していくと予想される中で、自転車側に対して高額な損害賠償

請求を認める判決も出されていることから、自動車や自動二輪車と同じような自賠責保険制度が必要と考えられる。しかし、自転車の登録制度や管理の問題、法的整備などの課題から、現状としては、既存の自転車保険への加入促進を図ることが望ましく、その促進を図る上で、県として条例による義務を課すことが必要であるとの考えに至った。

自転車事故そのものを抑止することが最も重要であり、自転車の保険加入は、単に事故への備えだけではなく、保険に加入することで事故の危険性を認識し、普段の安全な自転車利用を促すことをも目的としていることを追記しておく。

イ その他事故への備え

(7) ヘルメット着用の促進

自転車利用者の交通事故死者数の過半数が頭部損傷を原因としていることから、児童・幼児、高齢者を中心に、自転車利用者はヘルメットの着用に努めるべきである。県は、ヘルメットの着用率の向上を検討すべきであるが、その際には、ヘルメット着用の効果と必要性について、わかりやすく県民に説明することが重要である。

また、自転車販売店においては、自転車利用者と接する機会が多いことから、安全利用の呼びかけに限らず、保険、ヘルメット、ライトや反射材等、自転車利用者を選択肢を提示して、これらの加入・購入を働きかけるべきである。

(1) 反射器材の整備促進

夕暮れ時や夜間（以下「夜間等」という。）における自転車利用は、特に視認性が低下することなどの要因により重大事故が発生する傾向があることを踏まえ、外出する際は、運転者から発見されやすい明るい服装に心掛けるとともに、交通事故防止に有効な自転車の側面等へ

の反射器材の取付けを促進する必要がある。

さらに、運転者に対しては、夜間等における早めの前照灯の点灯を徹底するなど、交通事故の危険性の認識と安全運転の励行を安全教育などあらゆる機会を通じて呼びかける必要がある。

5 おわりに

県民の自転車利用に対する意識を高め、安全かつ適正な自転車利用を促すとともに、関係者がそれぞれの責任において必要な対策を実施することを担保するため、県においては、自転車の安全利用等に関する条例を制定し、自転車利用者、事業者等が一体となって県民ぐるみで行うことにより、社会全体で自転車の安全利用を促進していかなければならない。

自転車の安全な利用等に関する検討委員会委員名簿

委 員	
役 職	氏 名
(一社) 日本損害保険協会近畿支部事務局長	新井 吾一
(一財) 兵庫県交通安全協会専務理事	大畑 登志夫
兵庫県 PTA 協議会会長	尾上 浩一
兵庫県サイクリング協会理事長	片山 秀昭
神戸大学大学院法学研究科教授	角松 生史
ヤマト運輸株式会社兵庫主管支店社会貢献課長	後藤 圭一
兵庫県自転車軽自動車商業協同組合理事長	妹尾 積
(公社) ひょうご被害者支援センター事務局長	田中 実恵子
神戸市危機管理室長	長岡 賢二
(公財) 兵庫県老人クラブ連合会副会長	中村 美津子
関西大学政策創造学部教授	羽原 敬二
大阪市立大学工学研究科教授	日野 泰雄
国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所長	平城 正隆
尼崎市総務局防災安全部長	藤川 芳伸
株式会社ホームセンターアグロ事業部マネージャー	山田 浩司
イオンバイク株式会社取締役営業・商品本部長	渡瀬 朗
合 計	16 名

※ 敬称略、50音順、(一社)は一般社団法人、(一財)は一般財団法人、
(公社)は公益社団法人、(公財)は公益財団法人の略

自転車の安全な利用等に関する検討委員会開催状況

1 第1回自転車の安全な利用等に関する検討委員会 平成26年5月2日（金）

- (1) 委員長の選出
- (2) 事務局説明
 - ア 県下の交通事故、自転車関係事故の発生状況
 - イ 自転車対策についての取組状況
 - ウ 他都府県の自転車条例の制定状況
 - エ 検討委員会のスケジュール
- (3) 意見交換

2 第2回自転車の安全な利用等に関する検討委員会 平成26年11月18日（火）

- (1) 自転車保険専門部会の報告
- (2) 自転車の交通ルールの遵守とマナーの向上
 - ア 交通安全教育を社会全体で取組む仕組みづくり
 - イ 自転車に関する環境の整備等
- (3) 事故への備え
 - ヘルメットの着用及び反射器材等の普及促進

3 第3回自転車の安全な利用等に関する検討委員会 平成26年12月17日（水）

自転車の安全利用等に関する提言（案）