

第2回京都府自転車安全利用促進計画検討委員会 開催結果概要

1 日時・場所

令和7年9月1日（月）午後3時～4時30分／京都府公館 第5会議室

2 出席者

(1) 委員

甘利委員、伊藤委員、内山委員、小川委員、佐藤委員、中邨委員、西本委員、
棟森委員、村上委員、山本委員

(2) 京都府

京都府文化生活部長、同部副部長、安心・安全まちづくり推進課長、同課参事 他関係課

3 議事の概要等

(1) 概要説明

○自転車安全利用促進計画の改定について

(2) 意見交換（主な意見）

① 数値目標について

○ 京都府下の交通事故発生件数は、平成29年と比較して4割近く減少しているが、発生件数のうち自転車事故が占める割合は減らないどころか、令和4年以降は増加している。

このような状況で、自転車事故の発生件数が今後下がり続けるという考えに基づいた目標を設定して実現可能であるのか。

全事故に占める自転車事故割合を減らしていかなければ、何も対策できていないようにしか見えないと感じる。

○ 過去10年間の交通事故発生件数をみると、令和3年までは好調なペースで減少していたが、現状は自転車事故も含めて下げ止まりの状態である。

各種対策をやりきってしまっていて減らなくなっていることも考えられ、事故類型ごとの発生件数の増減などを見るなどして下げ止まりの原因を探り、今後の対策を考える必要がある。

○ 少子高齢化、今後の人口減少を考えると、交通事故の発生件数が減っていくのは自然ではないか。

○ 全国的にみても自転車事故の件数が一定程度減少し、割合が下げ止まっていることの因果関係は不明だが、各自治体が総合的な対策を行った成果によるものと考えられる。

現状の下げ止まり状態を打破して件数が減少するような施策は出しにくくなっており、事故件数の目標値はやや現実的ではないように感じる。

また、保険の加入率や未就学児のヘルメット着用率を100%にすることは、現実問題として不可能に思え、実現させるならば相当踏み込んだ施策を実行する必要がある。

大きな目標としては必要であると思うが、この5年で目指すべき目標はもう少し現実的

なものでも良いのではないかと。

② ヘルメット着用について

- 府下のヘルメット着用率を上げるためには、まず自転車教室等でヘルメットのラインナップの紹介をしてみてもどうか。

どのようなヘルメットが売られているか一般市民は知らないのと、被りやすいものやデザイン性の高いものがあると認知されれば、着用が増えると思う。

先日訪れた警察署には、受付ロビーに自転車用のヘルメットが並べられており、こんなに種類があるのかと驚いた。

- 近年、府下の自転車乗車中の交通事故死者数は、4人や6人など、10人を下回ることがほとんどであり、下限ともいえる数字であると言えるのではないかと考える。

この実態を踏まえた上で、ヘルメットの着用を推進する啓発活動が行われているが、その理由として「ヘルメットを着用することで致死率が2倍変わる」という説があるものの、実際の死者数が低いと、感覚値としてもその啓発活動に対して疑問を抱く人も多いのではないかと感じる。

もしその事実をそのまま伝えたと、無理にヘルメットを推奨しても市民が納得しづらいという現実があると思う。ヘルメットは他人のためではなく、自分自身の身を守るためのものである。

このような現実が、ヘルメットの着用率が低い理由に繋がっていると考え、根本的に「なぜヘルメットを着用すべきか」を再考する必要がある。

- 府下だけの死者数を見れば当然少ないが、全国の死者数で考えてみて、その人たちがどのような事故で亡くなっているか、もしヘルメットがあれば助かった人がどれぐらいいるのかを広報してヘルメット着用の判断材料にしてもらえばよいのではないかと。

- 行政機関は件数を中心に説明するが、どのような事故が起きるのか身近な具体例を交えて紹介したほうが、一般市民は興味を持って聞くことができる。

- 長岡京市では、今年2月に自転車の死亡事故が発生したが、自転車が大型トラックに跳ねられた事故であり、ヘルメット着用の有無を問えるような事故ではなかった。

着用していたら助かったなどの具体例は、なかなか出しにくいと思う。

自転車の死者数は少ないというが、警察の統計は事故後24時間以内の死者であり、30日以内の死者数で見るとまた違った印象になるのではないかと。

- 自転車の死者数や重傷者数は自動車に比べて少ないが、交通事故は1件起きれば、当事者はもちろんのこと関連する人たちに与える影響は多大である。

自分の身を守る、お互い相手に迷惑をかけないという考えで、ヘルメットの着用を判断してほしいという趣旨で訴えかけないと説得力がない。

- 高齢者は死者重傷者数ともに多いことから、高齢者に対する安全教育に力を入れ、ヘルメットの着用を推進させることで重傷者数を減らすことができると思う。

- 京都市が行っている自転車ヘルメット購入補助事業の申込者の大多数は高齢者であり、若者からの申し込みは少ない。

自転車事故の年齢層別割合をみると15～19歳が多いので、若者への対策が必要である。

③ 計画内容について

- 本計画の議論が、交通事故をいかに減らすかという話になっているが、死者や重傷者がでる等はあくまで結果である。

この計画の目的は、街中でいかに安全に楽しく自転車を便利なものとして利用し、交通事故を発生させないかであろう。

「悪質危険な交通違反に対する重点を置いた指導取締りの実施」とあるが、安全な利用を促進する計画のなかに、悪質危険な運転者という安全利用から逸脱した者に対する警察の取締り活動が入れられているのは違和感がある。

また「交通反則通告制度の適用を踏まえた効果的な広報啓発活動の推進」についても取締りをするのが前提であるが、違反者を捕まえることを前提にするのではなく、安全に利用するにはどのようにルールを守るべきか、どういう気遣いをもって運転するべきかを啓発すべきである。

④ 広報啓発について

- 現役の交通ボランティアの立場としては、街頭で声掛けをしても交通ルールや自転車保険を知らない人が多いと感じる。
- 自転車販売業界としては、自転車事故が令和4～5年に増加したのは、自転車の販売台数が増え、利用者が増えたことが要因であると考えている。

小売店に対して、安全指導等に関する研修会を重点的に実施し、安全な利用をお客様に発信できるよう取り組んでいる。売ったらおしまいという姿勢ではなく、安全に長く乗ってもらえるように努力している。

- 自転車事故を減らすためには、車と同様に厳しい取締りを行う必要があるが、その厳しさが自転車利用者の辛さとならないようにしなければならないことが重要である。

自転車の交通ルール、特に街中での乗り方について広報啓発をすれば、思わぬことで捕まる人や、事故に遭う人を減らせると考える。

⑤ その他

- 行政は限られたリソースの中で何に注力するかを決定しなければならない。その際、インパクトという観点から死者数を減らすためには、重大な事故を防ぐことが最も重要である。

議題外だが、数百人の自殺者数と比較しても自転車事故についてはその死者数は少なく、インパクトのある事故も限られている。自動車事故は自転車事故に比べて死者数が多いため、優先的に対策が取られた結果、全体の事故件数が減少しているのではないかと考える。

その結果、時間の経過に伴い自転車事故の割合が増えることもあるが、それ自体が大きな問題とは言えないかもしれない。行政は限られたリソースをどこに振り分けるかを選択する必要があるのではないかと考える。

⑥ オブザーバー意見

【京都府警察本部】

- ・ヘルメットの着用の広報について

府警では、自転車ヘルメットメーカーの協力を得て、様々なデザインのヘルメットを借り受けており、各種啓発イベントなどで展示を行っている。

- ・交通反則通告制度について

手続きが赤切符から青切符に変わっても、自転車の取締りの方針が大きく変わるのではなく、検挙後の手続きが変わるということに留意していただきたい。

取締りも重要であるが、まず自転車ルールの周知が重要であることから、広報啓発に力を入れている。

- ・ヘルメットの着用率について

ヘルメットの着用率が高くないことは承知している。

ヘルメットを着用していることによって交通事故に遭わないというものではないが、自分自身の身を守るために大事なものであるということを訴えかけ、自転車利用者の心に響く啓発を実施していきたい。

【道路管理課】

道路の通行環境が原因で交通事故が発生することのないよう道路の整備を推進しているが、ハード面の整備は簡単に進むものではなく、利用というソフト面の対策で事故が減ることが望ましい。

活用・安全・ハード面で総合的に自転車施策を進めていけるよう努力していきたい。