

京都市自転車安心安全条例について

自転車マナーの普及と自転車事故の防止に向けて

京都市くらし安全推進課

自転車は通勤、通学、買物等の移動手段として生活のあらゆる場面で利用されている。しかし、近年、自転車による交通事故の多発に伴い、自転車の違法行為やマナーの悪さを指摘する声も増えてきている。そこで京都市では自転車マナーの普及と事故防止に向けて自転車安心安全条例を制定した。

京都市における自転車の課題

環境にやさしく、経済的で、健康にも良い身近な乗り物として、自転車が注目されて久しい。「自転車ツーキニスト」といった造語も登場するなど、通勤、通学、買い物等の移動から趣味としてのサイクリングまで、生活のあらゆる場面で自転車が活用されている。

また、昨年3月に発生した東日本大震災においては、災害時に有利な移動手段としても自転車が改めて評価されたことは記憶に新しい。

一方、自転車の普及とともに、京都市内における全交通事故に占める自転車事故の発生件数や負傷者数の割合は、ゆるやかながらも

増加傾向にある。また、自転車事故による死者数は、全事故における死者数が大幅に減少

【京都市の自転車事故（平成13年と23年の比較）】

年次	自転車事故			全事故		
	発生件数(件)	負傷者数(人)	死者数(人)	発生件数(件)	負傷者数(人)	死者数(人)
H13	2,674	2,726	3	12,504	15,246	69
	21.4%	17.9%	4.3%			
H23	2,160	2,134	8	8,763	10,418	47
	24.6%	20.5%	17.0%			

する中であって、10年間で約3倍（5人増）になるなど、状況は厳しく推移している。

その他にも、市民や観光旅行者から、自転車利用者の違法行為やマナーの悪さを指摘する声や、自転車の利用環境の向上などを求める意見などが、多くの場面で寄せられている。自転車と歩行者の軽微な接触などの場合では、事故として警察に届出がされないケースもあると思われる。したがって、このような市民の声や意見を振り返ったとき、自転車を取り巻く交通環境は、データが示す数値以上に悪化していることと容易に推量される。

また、京都市（特に「碁盤の目」として知られる中心市街地）には、歩道がない細街路や一方通行の道路、あるいは商店街などと

いった、歩行者と自転車が混然となって通行せざるを得ない道路空間が多いという、歴史都市ならではの課題もある。

条例制定の経緯

「道路交通法」は、道路交通に関する具体的なルール等を定めた、言わば交通安全を実現するための大前提となる法律である。また、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」においては、特に駐輪問題対策を主眼としながら、自転車に関する諸問題について、国、地方公共団体、自転車利用者、事業者等が取り組むべき方向性を示している。さらに、「京都府自転車車の安全利用の促進に関する条例」においては、京都府域における自転車の安全な利用の促進について、京都府や自転車利用者等の責務と役割を明らかにするとともに、施策の基本的な事項を定めている。

これらの先行する他法令を踏まえ、さらに京都市としての責務と役割を明らかにするとともに、前述したような京都市の地域特性を反映させた形で自転車の安全利用に関する市民の意識を高めることにより、自転車が関係する事故を未然に防止することなどを目的として、平成22年9月に議員提案により「京都市自転車安心安全条例」案が京都市

会に提出された。同案は一部修正のうえで開催され、同年11月に制定、12月に施行を迎えることとなった。（一部は翌4月に施行）

条例内容（一部省略）

1 目的

・ 自転車の安全な利用を促進するため、自転車を利用する者（以下「自転車利用者」という。）の意識の向上を図ること。

・ 本市、自転車利用者、関係事業者その他の主体の責務と役割を明らかにすることにより、自転車に関する事故を防止し、自転車の秩序ある利用の推進による交通安全の確保に寄与すること。

・ 「歩くまち・京都」憲章の趣旨にのっとり、自転車の安全な利用を促進することにより、市民及び観光旅行者その他の滞在者が歩く魅力を満喫できるようにするとともに、観光旅行者その他の滞在者に対するもてなしを向上させること。

2 定義

・ 自転車 道路交通法第2条第1項第11号の2に規定する自転車

・ 自転車損害保険等 自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済

・ 府条例 京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例

・ 関係事業者 自転車（中古の自転車を含む）

の小売を業とする者（以下「自転車小売業者」という。）及び自転車の貸出しを業とする者（以下「自転車貸出業者」という。）

・ 交通安全活動団体 交通安全を図る活動を行うことを主な目的として組織された団体

・ 商店会 京都市商店街の振興に関する条例第2条第2号に規定する商店会

・ 自転車交通安全教育 自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育

3 市の責務

・ 自転車の安全な利用に関する市民、事業者等の意識の啓発及び自主的な活動の支援

・ 自転車利用者による自転車の点検整備の促進

・ 自転車損害保険等への加入の勧奨及び継続的な加入の促進

・ 前3号に掲げるもののほか、この条例の目的を達成するために必要な施策

4 自転車利用者の責務

（1）道路交通法、府条例その他の法令の規定を遵守するとともに、次に掲げる事項を励行すること等により自転車の安全な利用に努めること。

・ 交差点内を通行しようとするとき、又は細街路若しくは一方通行（道路における車両の通行につき一定の方向にする通行が禁止されていることをいう。）とされている道路を通行しようとするときは、必要に応じて一時停止又は徐行をするなど歩行者及び車両に注意して

運転する。

・商店街の区域内を通行しようとするときは、必要に応じて自転車を押して歩く。

・前2号に掲げるもののほか、他人の平穩を害するような運転をしない。

(2) その利用する自転車を定期的に点検し、必要に応じて整備をするよう努めること。

(3) 自転車損害保険等に加入するよう努めること。

5 関係事業者の責務

(1) その事業活動を通じて自転車の安全な利用の方法について市民の理解を深めるなど自転車の安全な利用の促進に努めること。

(2) 市民、事業者及び交通安全活動団体並びに本市が行う自転車の安全な利用の促進に関する取組に協力するよう努めること。

(3) 自転車小売業者は、自転車の販売に当たっては、自転車を購入しようとする者に対して、自転車損害保険等に関する情報を説明するとともに、その事業活動を通じて自転車損害保険等への加入の勧奨に努めること。

(4) 自転車貸出業者は、その貸し出す自転車について自転車損害保険等に加入するよう努めること。

6 市民の責務

(1) 自転車の安全な利用の方法について理解を深めること。

(2) 家庭、地域、職場その他の社会生活のあらゆる分野において、自転車の安全な利用の促進に寄与する取組を行うこと。

(3) 本市が実施する自転車の安全な利用の促進に関する施策に協力すること。

7 商店街における自転車に関する事故防止の取組等

(1) 商店会は、本市、警察等の関係機関と連携し、商店街における自転車に関する事故の防止のために必要な取組を実施するよう努めなければならない。

(2) 市長は、必要があると認めるときは、前項に規定する取組を実施しようとする商店会に対し、必要な情報及び資料の提供その他の支援を行うことができる。

(3) 市長は、商店会が第1項に規定する取組を実施する場合(前項の規定による支援を受けて実施する場合を含む)は、当該商店会からの申請に基づいて、当該取組の内容を公表することができる。

(4) 商店街を通行する自転車利用者は、道路交差点、府条例その他の法令の規定を遵守するとともに、前項の規定により公表された商店会の取組に協力するよう努めなければならない。

8 自転車交通安全教育等

(1) 本市は、京都府、学校、市民、交通安全活動団体等と連携し、効果的な自転車交通安全教育の実施に努めるものとする。

(2) 小学校、中学校及び高等学校の長は、児童又は生徒に対して、その教育課程において自転車交通安全教育を実施するよう努めなければならない。

(3) 市立の小学校、中学校及び高等学校の長は、児童又は生徒に対して、その教育課程において自転車交通安全教育を実施しなければならない。

(4) 大学その他の教育研究機関の長は、自転車の安全な利用の方法について学生の理解が深まるよう啓発に努めなければならない。

(5) 事業者は、自転車の安全な利用の方法について従業員の理解が深まるよう啓発に努めなければならない。

(6) 本市は、就学前の児童を養育する保護者に対して自転車交通安全教育を実施するよう努めるとともに、当該保護者を対象に自転車交通安全教育を実施する者に対して、情報の提供、助言その他の必要な支援を行うものとする。

(7) 本市は、京都府が行う自転車交通安全教育の促進を図るための事業の円滑な推進に協力するとともに、本市の区域内における自転車安全利用推進員の活動が円滑かつ効果的に行われるよう、必要な措置を講じるものとする。

9 自転車に係る利用環境の向上

本市は、国、京都府、市民、事業者、交通安全活動団体等と連携し、自転車に係る利用環境の向上を図るため、必要な措置を講じるものとする。

10 財政上の措置

本市は、自転車の安全な利用の促進に関する施策を推進するため、必要な財政上の措置を講じるものとする。

11 委任

この条例の施行に関し必要な事項は、市長が定める。

条例の設計及び特色

京都市自転車安心安全条例では、まず、京都市、自転車利用者、関係事業者及び市民それぞれの責務を明らかにしている。そのうえで、商店街における事故防止の取組や、教育課程や事業所等における交通安全教育の重要性を取り上げ、啓発などの事業を推進することとしている。さらに、道路環境の整備などを含めた自転車の利用環境向上を明記し、ソフト・ハード双方からの取組を規定している。

これは、自転車事故の防止に当たっては、自転車利用者や市民等、それぞれの当事者の意識を高めるとともに、国、京都府、京都府警察、京都市、関係事業者等の各主体の施策を緊密に連携させることにより、市民ぐるみの取組として対策を推進していく必要があることから、このように多角的に設計されたものである。

なお、条例の主な特色として、次のとおり挙げることができる。

まず、前述した京都市の特性を、自転車利用者としての責務として、また、商店街における事

故防止の取組として反映させている（第4条及び第7条）。

また、観光都市としての特性を踏まえ、自転車小売業者に加えて、自転車貸出業者も関係事業者として規定し、その責務を定めている（第2条及び第5条）。

さらに、自転車による対歩行者事故が増加し、その賠償額も高額化している近年の傾向から、自転車損害保険等への加入を積極的に促進するため、京都市、自転車利用者、関係事業者それぞれの責務を定めている（第3条、第4条及び第5条）。

条例に基づく取組

京都市では、条例制定を受けて、平成23年度から、これまでの交通事故防止に向けた啓発活動等に加えて、次の取組を実施している。

- 1 スケアード・ストレイト方式による交通安全教室の実施

スタントマンが事故を再現し、交通事故の衝撃や恐怖を実感させることにより危険を認識させる交通安全教室を、京都市としてはじめて、市立中学校において導入した。

- 2 大学生等の若者世代を対象とした周知・啓発



交通安全教室の様子

大学生等、自転車を活用しながら、交通安全教育等を受ける機会が少ない世代をターゲットとして、大学生向けのフリーペーパーへの啓発記事の掲載や、成人式における啓発チラシの配布等を行っている。

確かめてみてください。
あなたの自転車、安全ですか？

安全な自転車の証！
TSマークはついていますか？

安全な自転車の証！
2ロックはついていますか？

盗難対策は万全に！

盗難被害にあう自転車の約半数が無防備！

必ずこの「かぎ」をかけて、盗難対策を万全に！

第一種TSマーク
第二種TSマーク

第一種TSマークは、自転車安全基準により、道路交通上の危険を減らすための安全基準が厳格に定められています。第二種TSマークは、安全な自転車を利用するために、自転車店で定期的な点検・点検を！

必ずこの「かぎ」をかけて、盗難対策を万全に！

京都市内で7,000台を超える自転車が盗まれています（平成22年中）。

＝自転車は車の仲間です。＝

飲酒運転禁止！
飲酒運転は、交通事故の原因になります。飲酒運転は絶対に禁止されています。

右側通行禁止！
右側通行は、交通事故の原因になります。右側通行は絶対に禁止されています。

安全な自転車を利用するために、もう一度、交通ルール・マナーを確認しましょう。

「京都市自転車安心安全条例」を施行しました。

平成23年12月、自転車の安全な利用を促進するため、「京都市自転車安心安全条例」を施行しました。自転車安全な利用を促進するための条例です。条例の内容は、条例全文をご覧ください。

利用する際は、交通ルール・マナーをしっかり守って、安全運転をお願いします。

成人式用啓発チラシ

3 自転車安全利用促進啓発員の設置

平成23年9月1日から、京都府警察による自転車の安全利用に関する研修を受講した市職員を「自転車安全利用促進啓発員」として指名し、自転車走行マナーに関する街頭啓発活動等を展開している。

4 自転車の交通安全に特化した街頭啓発活動等

京都府や京都府警察、また、各区交通安全推進協議会等の地域団体と連携し、放置自転車や自転車の安全利用に関する街頭啓発やキャンペーン等を実施している。

5 京都市自転車マナー向上等適正化協議会（既存）

京都府警察及び自転車に関連する京都市の各部署が、自転車問題の解決に向けて総合的に取り組むため、平成22年1月に協議会を組織した。下部組織として「自転車利用環境検討部会」及び「マナー向上検討部会」を置き、テーマごとに議論し、啓発事業や社会実験等に取り組んでいる。

今後の課題と展望

自転車事故に限らず、交通事故の防止に当たっては、交通ルールの見直しを含めた制度設計や、交通マナーの向上に向けた当事者の意識付け、事故が起こりにくい道路空間の整

備など、その安全へのアプローチは多岐に渡り、また、違反者に対する取締りの実施等も含めて、関係機関において様々な施策を講じることが必要となる。一方で、そのいずれも、交通事故を根絶する特効薬となることは考えにくい。

折しも、条例制定から1年近くが経過した平成23年10月には、警察庁から各管区警察局長及び各都道府県警察の長に対し、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（通達）」（警察庁内交企発第85号等）が発せられたところである。同通達の主旨及び内容においては、自転車安心安全条例と共通する部分も大きい。

行政や警察をはじめとする、交通事故防止に取り組む各主体の施策を緊密に連携させ、あるいは適切に役割分担を行い、同時に、これらの施策の実施段階においては、市民を巻き込みながら、誰もが安心・安全に道路を利用できる環境づくりを進めていかなければならない。

自転車や歩行者が安全に通行できる環境は、その他の交通用具を利用する当事者においても安全に通行できる環境となるはずである。道路整備等を含めたハード面の整備は、厳しい財政状況下において、一朝一夕に改善を図れるものではない。しかしながら、これ

までの取組により交通事故が全体的に減少傾向を見せている現状において、条例に基づき自転車事故防止の取組を更に推進することにより、自転車事故についても同様に、堅調に減少させていくことが重要である。

増加傾向にある自転車同士の事故や自転車対歩行者事故の抑制のために、「自転車は原則として車道通行」などの基本的な交通ルール・マナーを徹底するよう啓発を続けるとともに、道路における歩行者と自転車の分離等、適切な自転車利用環境のあり方を研究・実践していくことが当面の課題であると考えている。

