

2-3．普及・啓発（広報）

（１）小学校進学時、出産時などの機会を活かした保護者への普及啓発の重点化

欧州諸国においては、人生における交通安全への関心の高まる時期に焦点をあてて、重点的な普及・啓発を行う取り組みがみられた。国民アンケート調査では、我が国において交通安全への関心の高まる時期として子どもが生まれた時や子どもが小学校に進学した時期を選択する割合が高い結果となっており、こうしたタイミングを捉えて、普及・啓発を行うことが有効であると考えられる。そこで、出産時や小学校入学時等に、自転車交通安全に関する普及・啓発資料を配付することが有効であると考えられる。

これらの親世代は、特に住居周辺での活動が多くなることから、例えば、小学生時の交通安全教育の機会において、子どもの通学路等における事故データや危険（リスク）箇所のマッピングを実施し、上記の配布資料に記載するとともに、GIS等を用いてウェブ上で共有するなどにより、両親による子どもへの安全性の高い乗り方や、危険性の高い地点の指導などを促進することが期待される。

また、親世代等が交通ルールやマナーについて子どもに教育するという習慣が定着していない現状を踏まえると、親世代に対して、安全な運転方法やルール・マナーの子どもへの教え方を普及させるためのパンフレット¹²等を作成・配布することも有効であると考えられる。

この際、親世代等に子どもの運転の危険性や教育を行うことの有効性を効果的に伝える観点から、子どもの運転状況を撮影した映像を活用することが考えられる。

そのほか、こうした親世代や一般向けに駅前等の人の集まる安全な場所において「2-2．（１）」で紹介したスクエアード・ストレートを実施する等により、事故リスクを実感し、自発的な行動を促進することが期待される。

なお、こうした普及啓発事業の実施に際しては、限られた予算で効果的に実施することが求められており、民間において事業活動（マーケティング等）と連動した社会貢献活動が普及してきていることを踏まえ、当該地域において出産期や子どもの小学校進学期の保護者を対象とした商品を企画・販売している事業者など（学童用品メーカー、乳児用品メーカーなど）との連携により、効率的・効果的に実施できる可能性がある。

¹² デンマークサイクリスト協会では、未就学児向け自転車乗車テキストを配布し、親がテキストを使用し、子どもを教育するという仕組みになっている。詳細は本報告書参考資料参照。

【海外調査結果より】

- ・人生において交通安全にセンシティブになる時期にある人々をターゲットにして、マス・個別の双方でPRを重ねる手法を採用している例が多い。センシティブになる時期により効果的にアプローチするため、官による取組だけでなく、民間の協働が得られる枠組みを構築している。

【国民アンケート調査結果より】

- ・交通安全に意識が高まった時期としては、自転車利用者、歩行者・クルマ利用者ともに、「子どもが小学校に進学した時期」並びに「子どもが生まれた時期」が高い割合となっている。
- ・自転車のルール・マナーについては、概ね認知度の低い項目において、遵守度も低い状況になっている。
- ・また、歩行者・クルマ利用者が最も守って欲しいと考えている無灯火の遵守状況を見ると、年齢が若いほど、また通行場所を気にしていない人ほど遵守傾向が低い。

【参考事例】高校生自転車通学危険箇所MAP（静岡県教育委員会）

静岡県教育委員会では、国の緊急地域雇用創出特別基金事業を活用し、「高校生自転車通学危険箇所マップ」を作成している。同マップは、県内の各公立高等学校から得られた通学路等における危険箇所を取りまとめており、ウェブ上で公開している。検索は学校単位でできるようになっており、広域地図と詳細拡大地図が用意されており、危険箇所や事故発生箇所が地図上に示されている。

図表 V-10 高校生自転車通学危険箇所MAP



資料）静岡県教育委員会学校教育課ウェブサイト

（２）市町村向けの情報プラットフォームの構築

欧州諸国において、自転車の安全性向上のための施策は市町村レベルで取り組まれているものの、限られた財源や人材で効果的な取り組みを行うために、良い取り組み事例に係る情報を共有するとともに、共同して検討を行う枠組みを設けている事例がある。

我が国においても、国、都道府県、市町村が連携して取り組むことはもちろんのこと、個別の市町村等における優良な取り組み事例をウェブサイト等を通じて紹介するといったことが考えられ、積極的に自転車政策（交通安全政策）に取り組む自治体の政策担当者が情報共有・協議する場の提供がなされることが望ましいといえる。

【海外調査結果より】

- ・フィンランドにおいては自転車政策を推進する自治体ネットワークが構築されている。また、ドイツのノルトラインヴェストファーレン州政府は、管内の自治体が情報共有・協議するためのプラットフォーム「自転車にやさしい都市協議会」を設置している。

（３）加害事故リスク及び賠償責任を負うリスクに関する普及・啓発

国民アンケート調査における回答事例のうち、自転車加害者となる事故の４割を超えるケースで賠償が生じており、自転車利用に伴って賠償責任を負う一定のリスクが存在していると考えられる。このため、自転車を利用する際には、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険などへ加入することが望ましい。

自転車利用による加害事故（保険契約者本人又はその家族が自転車乗用中に第三者に損害を与えるケース等）の損害賠償責任保険としては、TSマークに付帯する保険等の自転車専用の保険以外にも、傷害保険、火災保険、自動車保険などの特約¹³として、損害賠償責任保険等が多数存在しており、その加入を促進するためにも、保険会社等において、こうした特約の内容に関して十分な商品説明や広報が行われることが望ましいと考えられる。

また、自転車の利用にあたっては事故を起こさないよう十分に注意することが当然であるが、万一事故を起こしてしまった場合には「法律に則り、必ず警察に対して事故の届け出を行うこと」や、高額な賠償責任を負うケースがあることを念頭に、損害賠償責任保険等に加入することの重要性に関する普及啓発を実施することが求められる。その際、加入している火災保険等に損害賠償責任保険等の特約が付されているか、また、その特約の対象範囲に自転車を利用する家族が含まれているかの確認を促すことも重要である。

さらに、比較的自転車を利用する機会が多く、上記の普及啓発の必要性が特に高いと考えられる児童、中高生、大学生を持つ世帯において、傷害保険、火災保険、自動車保険などに加入していないケースもありうることから、TSマーク付帯保険など自転車利用だけでも加入できる保険の存在について周知を図ることも重要であると考えられる。

【国民アンケート調査結果より】

- ・ 自転車利用者では被害事故の５６.７％、加害事故の６０.０％、歩行者・クルマ利用者では被害事故の４４.５％、加害事故の２８.６％で警察への届け出をしていない。
- ・ 病院に入院・通院したケースはいずれも全体平均よりも届け出た割合が高くなっているが、通院したケースでも２１.２％は届け出をしていない。
- ・ 賠償の状況として、自転車利用者の被害事故の４５.６％、加害事故の４３.３％、歩行者・クルマ利用者の被害事故の２７.３％、加害事故の７１.４％で賠償が生じている。
- ・ 自転車利用者が事故の加害者となり、賠償が生じたケースで自転車利用者が保険に加入していたケースは６１.５％である。

¹³損害保険会社が取り扱う自動車保険に付帯する「対歩行者等事故傷害補償保険特約」は 2004 年 10 月に新商品として発売。歩行者や自転車通行中の対人事故被害者に対して、損害額全額を自動車賠償責任保険・対人賠償保険とともに補償するのが特徴となっている。

図表 V-11 自転車での加害事故での賠償請求例

賠償額	事故の概要
5,000 万円	女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の看護師（57 歳）の女性と衝突。看護師には重大な障害（手足がしびれて歩行が困難）が残った。（判例：横浜地方裁判所、平成 17 年 11 月 25 日判決）
4,043 万円	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工（62 歳）の男性が運転するオートバイと衝突。旋盤工は頭蓋内損傷で 13 日後に死亡した。（判例：東京地方裁判所、平成 17 年 9 月 14 日判決）
2,581 万円	成人男性が夜間、前照灯のないマウンテンバイクで走行中、飼犬を散歩中の短大非常勤講師（71 歳）と衝突。短大非常勤講師には重大な障害（後遺障害 1 級）が残った。（判例：大阪地方裁判所、平成 8 年 10 月 22 日判決）

注釈）賠償額は判決文で加害者が支払いを命じられた金額（金額は概算額）

資料）社団法人日本損害保険協会「自転車の事故～安全な乗り方と事故への備え～」より作成

（４）自転車利用の関係主体（自動車メーカー、自転車メーカー等）の協力を得た自転車利用者、クルマ利用者への普及・啓発

前述のように、我が国においては、自転車利用時におけるルール、マナーの認知度、順守状況が十分ではない状況にあることから、自転車の交通安全に関する重要かつ基本的な事項をまとめた「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日交通対策本部決定「自転車の安全利用の促進について」）について、更に普及啓発を行う必要があるものと考えられる。

特に自転車安全利用五則の遵守度が低いと考えられる若年層（10代、20代）に対して重点的に普及・啓発を行うため、これらの層による自転車利用が行われる大学や学習塾等においても、こうしたルール・マナーの普及・啓発への取組みを行うことが望ましい。

また、クルマ利用者の意識として、自転車が車道を通行すること自体が迷惑とする者の割合は4割を超えており、同じ車両である自転車と道路を共有する意識が醸成されているとは言えない現状である。

このため、自動車運転免許取得時や免許更新時などの機会に、クルマ運転者にも弱者を守る意識の涵養を図るとともに、自転車の通行方法や事故実態について周知を図る必要があるものと考えられる。

上記の普及啓発を実効性のあるものにするためには、幼児のヘルメット着用率向上に向けたヘルメット収納可能な自転車の開発、自転車の無灯火の撲滅に向けた夜間の自動点灯ライトの標準装備化等のような環境整備や、安全な運転を促すシミュレーターの開発・利用などの交通安全教育への取組みも求められており、自転車メーカー・自動車メーカー等による積極的な取組みが期待される。また、こうした機器の開発にあたっては、警察等の事故情報を活用することで、より効果的な装置開発につながることを期待される。

【国民アンケート調査結果より】

- ・車道・歩道ともに正しい位置・方向を通行する者の割合は、年齢別に分析すると、10～20歳代において低い傾向がある。
- ・自転車利用者の守るべき「原則として自転車歩道通行可の標識のない歩道を通行してはいけない」、「歩道で歩行者によけてもらうためにベルを鳴らしてはいけない」、「許可されている場所を除いて、道路を横断したり、道路の反対側に移動してはならない」といったルール・マナーについて、知らない者が4割を占め、更に守っていない者（たまに守らない者を含む）が3～5割存在しており、ルール・マナーが十分に認知・遵守されているとは言えない。

【参考事例】茅ヶ崎市「商店街、自転車メーカー等の連携による普及・啓発の取り組み」

茅ヶ崎市商店会連合会は、自転車メーカー・自転車商組合、大学、一般市民等からなる茅ヶ崎サイクルライフ研究会を組成し、平成21年度の神奈川県商店街まちづくり推進モデル事業において、「茅ヶ崎自転車サイズのまちづくり」に取り組んでいる。

この中で「左側通行キャンペーン」を実施しているが、これは同市が神奈川県下で自転車交通事故ワースト2であることを踏まえ、商店街でのにぎわいづくりイベントの一環として取り組まれたものである。

具体的には「自転車はみんな左・左・左だよ」フラッグを作成し、各商店街、市役所、茅ヶ崎駅、商工会議所などに掲げたほか、同様の内容を記載した自転車用プレートも作成し、「自転車サイズのまちづくり・まちぐるみで討論会」参加者へ配布するといった普及・啓発活動を展開している。

また、同市では自転車プランを推進する行政と市民の協働団体である「アクション22」において、高校生の80%が雨天時に傘さし運転をしていることを踏まえ、茅ヶ崎市・寒川市の公立高校5校の生徒が主体となりながら、自らが利用することになるレインウェアを企画・販売するなど、地域の事故実態やルール・マナーの遵守状況にあわせ、地域・市民の参画による交通安全対策が幅広く展開されている。

図表 V-12 「自転車はみんな左・左・左だよ」フラッグ



資料) 茅ヶ崎市商店会連合会・サイクルライフ研究委員会「自転車サイズのまちづくり報告書 2010」