

政策検討会議・視察報告書

研修者	河村康之・関井利夫・山上高昭・森和也・福澤信光・松崎百合子
日時	平成30年5月22日（火） 10：00～11：00
場所	福岡市役所 7階議会室
テーマ	「福岡市自転車の安全利用に関する条例について」
対応者 (講師)	福岡市市民局 生活安全課 永瀬眞二課長・交通安全係 宮川知子係長・徳田 遼担当
概要	<p>◆条例制定について◆</p> <p>1. 背景と経緯</p> <p>市内では、自転車事故が平成10年から15年連続で年間3千件以上発生しており、平成21年以降は、年間の交通事故発生件数の約4分の1をしめていた。</p> <p>また、自転車が加害者となる対歩行者事故も増加しており、平成21年以降の4年間連続で50件台を記録している。</p> <p>このようななか、市民からは自転車の交通ルール遵守、マナー向上対策を求める意見が数多く寄せられていた。</p> <p>平成22年7月、福岡市自転車安全利用のあり方検討会を設置し、交通安全教育、啓発等の拡充や、自転車安全利用、走行空間の整備など、安全利用の施策の強化について検討した。</p> <p>その後、平成24年2月に官民様々な立場の委員18人からなる福岡市自転車の安全利用に関する条例検討委員会を設置し、条例に規定する基本的な事項について議論を重ね、同年9月に全国初となる「押し歩き推進区間」の指定や、中学、高校における自転車運転免許等の導入など、ほかの自治体にはない事項を盛り込んだ提言がなされた。</p> <p>この提言をベースにした「福岡市自転車の安全利用に関する条例案」が、同年12月21日に可決、成立し、平成25年4月1日より施行された。</p> <p>2. 条例制定前後の状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none">・自転車の交通事故件数は条例制定後の平成25年から毎年減少傾向で条例の制定と啓発により、自転車の安全利用の意識が市民に根つきつつあるようであったが、平成29年度については自転車事故が増加している。・「押し歩き推進区間」を制定し、自転車安全利用指導員も配置し推進区間での自転車の「おしチャリ」を啓発した結果、平成25年度の初年度の「押し歩き率・・・92.5%」が平成26年度の「押し歩き率・・・95.7%」と、明らかに啓発の結果が出てきている、これは「押し歩き」の定着と推進員の声かけによるものと思われ、目の前で注意や指導があれば市民は気に掛けるが、注意、指導のないところでは条例の遵守は弱くなっていると思えた。

3. 条例の啓発活動

- ・自転車安全利用の啓発テレビCMの制作
- ・福岡市自転車安全利用市民フォーラムの開催
(条例施行にあわせ自転車安全教育・啓発・指導の活動等、市民理解を図る)
- ・自転車安全利用のチラシ30,000枚、ポスター4,000枚の作成配布
- ・重点対策区域における指導・啓発の実施 など。

4. 学校での自転車交通等の指導・研修状況

- ・市内の小中高校においては、自転車の安全利用に関する教育、啓発、指導を義務づけている。また、自転車通学の許可を行っている中学・高校については自転車運転免許証の交付措置を講じるよう努力義務を課している。

5. その他

- ・条例制定後の自転車保険の加入状況は、様々な特約自転車保険があり、把握は困難であり、状況は不明。
- ・自転車保険加入時の「助成制度」等の取り組みについては、現在行っていないとのこと。(今後も検討する方向ではないようだ・・・)
- ・条例制定後の市民の反応は、市民の自転車走行マナーの悪いと感じる割合は、平成26年調査開始時は「83.0%」に対し、平成29年調査は「76.2%」と自転車走行マナーの改善は、みられる。

質問

◆自転車保険の「義務化」についてはどう考えているのか？

○福岡市民以外の方が通勤等で多く市内にいるので、「義務化」についての浸透は厳しい、どうしても「努力義務」になってしまう。特に力を入れているのは、これからの未来の教育ということで小中高生を中心に自転車のマナー等について実施している。

◆自転車条例については様々な所管がかかっているが、一つの担当で集約はされていないのか？

○自転車については「ハード的な部分」と「ソフト的な部分」とに分けており道路局や教育委員会や各区役所に分けている。

◆自転車販売店の義務は？

○条例の第10条に定めている。

◆スケアードストレイト(スタントマンによる模擬事故)はどの学年からの実施か？

○中学生からの実施である、小学生については交通ルールマナー講習の実施。

◆全国的に自転車保険等の加入が全国的に「義務化」の方向であるが、今後福岡市は次の段階に入っていくのか？

○今現在は何とも言えないが、個人的に思うのは、やはり広域的に考えていかないといけないと思うので、福岡県の動向を見守る。

◆「おしチャリ」等の「自転車安全利用指導員」は、違反自転車等の取り締まりは行えるのか？どこまでできるのか？(通報？注意？)

- 特になし、取り締まりや通報はしない。あくまでもその場での注意のみ。
取り締まりは警察のみで、その場での注意だけでやはり「弱い」と思われる。
- ◆条例策定時に警察との協議は？
- 警察とは道路交通法の兼ね合いで行った。
- ◆条例制定時のパブリックコメントの参加者数やその内容は？
- データを持っていないので、後日メールする。
- ◆自転車条例等の啓発ポスター等はどこに掲示したのか？特に自転車駐輪場や問題個所に掲示したのか？
- 天神の「押し歩き区間」等に掲示し、区間でのチラシ配布、駐輪場などには掲示していない。
- ◆「福岡市自転車安全利用 5 則」チラシの損害賠償例は、福岡市の事例なのか？
- チラシの内容は全国の実例である、しかし、市内では高額ではないが賠償例は出ている。
- ◆条例第 18 条の「環境の整備」があるが、具体的にどうしたか？
- 「福岡市自転車利用総合計画」として市・民間事業者・NPO・警察が一体となって進めていく。(おしチャリロードの位置付け等・・・)
- ◆毎月 8 日の街頭キャンペーンを行っているようだが、誰が行うのか
- なかなか出来ないときもあるが実施している、市の職員やモラルマナー推進委員が「押し歩き区間」等で行っている。
- ◆「モラルマナー推進委員」はどんな方がなっているのか？議員もなれるのか？
- 県警 OB や、警備会社関係者などで、指導経験がある方などで市民の方にお問い合わせするときに対応できる方がメイン。人数は 19 名体制である。
議員の参加も問題ない。
- ◆そのモラルマナー推進員への予算は？
- 報酬だけではないが、年間約 6,000 万円。
- ◆自転車免許証の対象は？
- 自転車通学を行うので、中高生が対象。(免許がなくても通学可)
- ◆条例策定時のモデル自治体は？
- 特になし。
- ◆体験型啓発の一環の「VR 動画」にかかる経費は？
- JAF と共同で開発したため、ソフト制作費は 500 万円 (JAF と折半) の他、スマートフォンを活用するのでその費用は 1 組約 5 万円程度×21 組あり。
スマホでの動画はいくつかの事故参考動画があり、着装時 360 度画面が流れ事故状況が疑似体験できる。

所感

平成 25 年に「自転車安全利用条例」が策定され、県下でも比較的早い条例策定である。しかし、福岡県と同じように「努力義務」の条例であり、罰則もなければ取り締まり等もないのが現状であった。
しかし、全国初の取り組みである「押し歩き推進区間」を設けての条例であり九州一の繁

華街である「天神地区」があり、自転車と歩行者の事故が大きな問題であり、この条例の策定は意味があったと思われる。

また、長い目で見ての「自転車安全利用」を考え「自転車安全教育」としての「教育」を通じての「安全教育」の取り組み「自転車免許証（中高生対象）」や視覚体験等も用いた「VR 動画」を使つての自転車安全の啓発は参考になった。

福岡県・福岡市での「自転車条例」を見たが、「保険の義務化」や「罰則」に踏み切らないのではなく、あまりそこまで考えていないように思えた。

福岡市のように、「自転車利用と歩行者との交通マナー」の問題を重視しての条例策定であり、「事故後の賠償等の問題」からくる、「保険加入義務」に重きを置いていない。

私たち「政策検討会議委員」が考える「自転車事故に遭遇した時にかかる経済的負担軽減の為の保険義務化」についての考えには、大きな温度差を感じた。

「保険加入義務化」が様々な自治体で少しずつ条例化されてはいるが、やはり「努力義務化」がまだ中心である、今後本市での取り組みの参考とするには一度、「義務化」に踏み切った自治体の経緯を知る必要があると、個人的に改めて感じた。

＝作成者：河村 康之＝