

## 自転車安全利用TOKYOセミナー

(平成30年度第7回)

はじめに

平成30年11月22日(木)、「立川市女性総合センター アイム」で14:00~16:40の間に  
行われた標記セミナーに村川が参加したので、その概要を紹介する。セミナーは、年間約8回  
実施されており、参加料は無料なので、各会員は積極的に参加されたい。

### ■ 次 第

- 主催者挨拶：東京都青少年・治安対策本部 違法駐車対策担当課長 中尾 真理子
- 講 義
  - ・ 講義1 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の解説と教材紹介  
東京都青少年・治安対策本部 交通安全課 佐藤 直人
  - ・ 講義2 事故・ヒヤリハットから考える自転車の安全利用促進  
日本大学 理工学部 交通システム工学科 助教 稲垣 具志
  - ・ 講義3 自転車安全利用研修の実施方法について  
(一財)日本交通安全教育普及協会 普及事業部 部長 加藤 重樹
  - ・ 講義4 自転車と保険  
(一社)日本損害保険協会 南関東支部 田中 康夫

(敬称略)

### ■ 自転車安全利用研修会用パワーポイント入手方法

- インターネットブラウザを起動し、「東京都 自転車安全利用研修 教材」と入力して  
検索。
- または、東京都青少年・治安対策本部のホームページから  
「交通安全対策」をクリック⇒「自転車安全利用の促進」をクリック⇒「事業者による  
自転車安全利用研修」をクリック⇒「安全利用研修用パワーポイント資料」をクリック⇒  
(1)又は(2)の画面比を選んでダウンロード、(3)のパワーポイント用動画もお忘  
れなく！

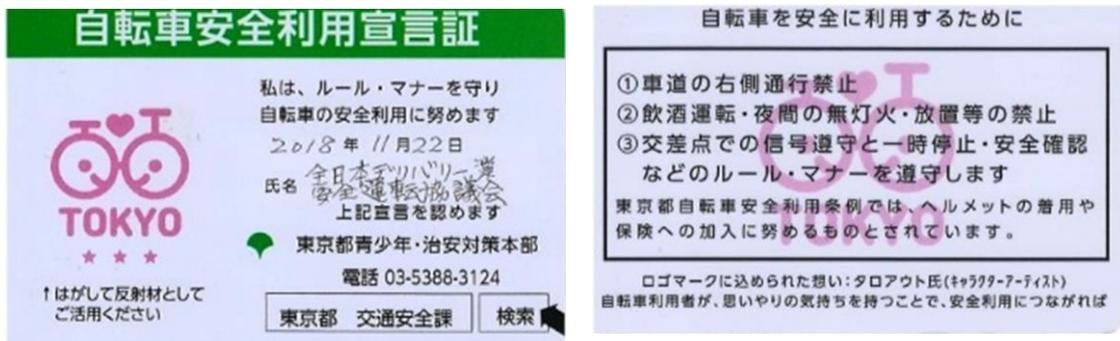
### ■ 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の解説と教材紹介

- 東京都自転車安全利用条例の概要
  - ・ 平成25年7月1日施行、平成29年2月1日改正。
  - ・ 自転車通勤従業員への交通ルールの研修、情報提供等(努力義務)、自転車安全利用推  
進者の選任(努力義務)、店・事業所等訪問顧客のための駐輪場所の確保又は駐輪場利用  
の啓発等(努力義務)、**自転車通勤従業員のための駐輪場所の確保又は自転車駐車場確保  
の確認(義務)**。
  - ・ 自転車通勤従業員への交通ルールの研修は年1回程度の研修会開催が望ましいが、都ホ  
ームページを各自で見させて、習熟度テスト等で結果を確認することも可(努力義務)。

- 教材紹介
  - ・ 事業者向け自転車安全利用研修用DVD：11月の定例会議で紹介したもの。ホームページからダウンロード可能。無料貸し出しも行っている。
  - ・ 研修用パワーポイント：ホームページからダウンロード可能。
  - ・ 自転車シミュレータ
- 自転車安全利用推進者の選任（都の講習会を受講した者。努力義務）
- 自転車安全利用推進事業者制度
 

一般推進事業者は推進者を選任、優良推進事業者は推進者を選任し、年に一度以上研修を実施するとともに、社内規定を整備する。都は研修への講師を派遣する。優良推進事業者は都HP掲載、知事感謝状の贈呈対象となる。
- 自転車安全利用宣言証
 

行政からのアプローチのみでなく、自転車利用者が自覚して行動する気運を醸成する目的で作られた（写真下は表と裏）。セミナーや交通安全教室の受講者に交付している。本証を呈示すると、関東各都県31の店舗・施設等で割引やサービスを受けられる。



- 東京都自転車安全利用推進計画
 

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車の安全利用に関する都の施策や自転車利用者、事業者等の取り組みを総合的に推進するための計画である。期間は、第10次東京都交通安全計画に合わせ、2016年度から2020年度までの5年間で、2020年中に達成すべき次の数値目標を掲げている。

  - ・ 自転車乗車中の死者数を20人以下（2017年度は28人）
  - ・ 自転車事故発生件数を8,000件以下（2017年度は11,907件）
  - ・ 駅前放置自転車台数を20,000台以下（2017年度は28,956台）
- 事故・ヒヤリハットから考える自転車の安全利用促進
  - 交通安全意識の3レベル：①ルールを知る ②ルールを守る ③相手を知る
  - 自転車関連事故の割合（2017年）
 

全国では全交通事故472,165件の19.1%、90,407件発生しており、東京都では都内の全交通事故の33.4%、10,949件発生している。
  - 自転車事故の発生場所（2017年）
 

全国では交差点が40.4%、交差点付近が13.7%、単路が41.3%、その他が4.6%であった。東京都では交差点が56.7%、交差点付近が12.2%、単路が29.4%、その他が1.7%であった。

- 交差点には三つのパターンがある。パターン1「細街路どうしの交差点」、パターン2「幹線道路どうしの交差点」、パターン3「幹線道路と細街路の交差点」。

- パターン1：細街路どうしの交差点

自転車事故の約半数は出会い頭事故であり、信号のない交差点で多発している。

自転車の不適切な右左折と一時不停止が多い。

- ・ 自転車の不適切な右左折  
右折時の違反率が高くなる傾向がある。これは合理性を求め続ける自転車利用者の典型的特徴と言える。

- ・ 自転車の一時不停止

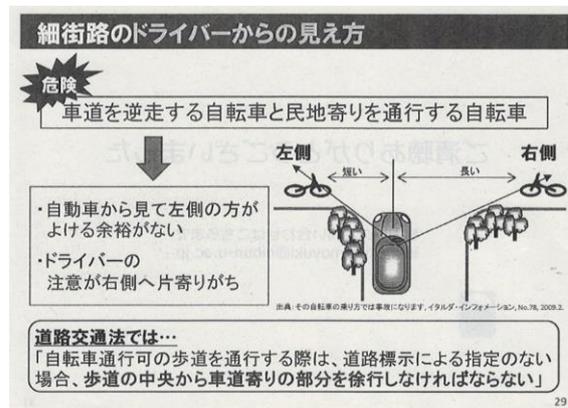
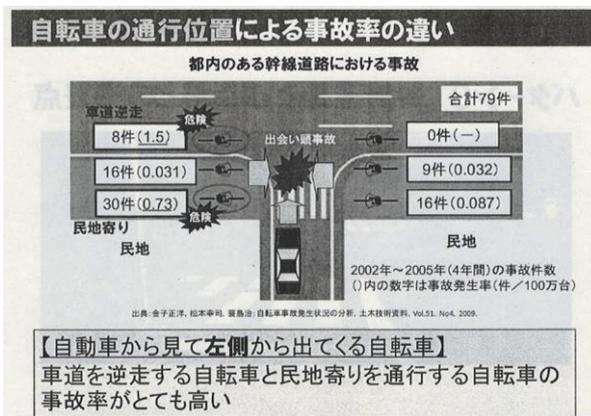
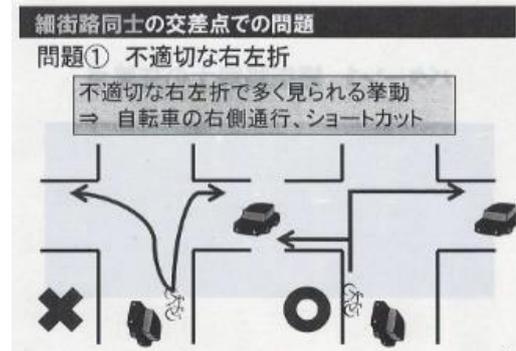
自転車運転者の一時停止無視率は80%。

- パターン2：幹線道路どうしの交差点

自転車の横断時に事故が多発している。自転車が優先されることを過信しない。ドライバーに気付いてもらっているか注意する。交差点における右左折時の第1当事者の行動は、全人身事故の5%が左折時、8%が右折時である。しかし、自転車関連人身事故（車両相互）は、右左折いずれも13%である。

- パターン3：幹線道路と細街路の交差点

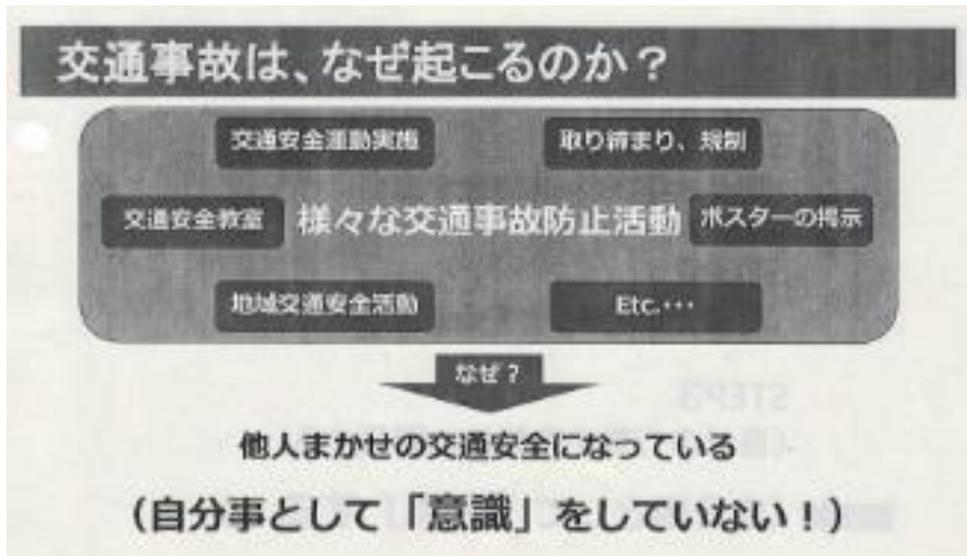
下図左は、都内のある幹線道路における2002年～2005年の4年間の事故の状況である。事故発生率は、100万台あたりの件数である。車道を逆走する自転車の事故は8件、歩道の車道側を走らない自転車の事故は、乗用車の左側からは30件、右側からは16件と高い値を示している。自転車が歩道を走る場合は車道側を走るという原則が妥当であることが分かる。



- 自転車問題の解決に向けたポイント

- ・ 自転車の交通問題は、主観的な要素が多い  
データを活用した客観的なアプローチ。ヒヤリハット映像による他者からの視点。
- ・ 自転車の交通問題は、東京都全体の課題  
安全利用を推進するマンパワーが必要。事業者・自治会・PTA 等地域のポテンシャル。
- ・ 自転車の交通問題は、地域性が強い  
地域の実情を理解している市民のノウハウ。地域で日常的に自転車を利用する人の説得力。利用者の立場にとって最適な伝達手法。

- 自転車安全利用研修の実施方法について
  - 自己理解を促すためのグループ・ディスカッションの進め方
  - 交通事故は、なぜ起こるのか？



- 交通事故の発生要因
  - ①無知：初心者・・・ルールや危険を知らない、経験不足など。
  - ②無視：若年者・・・知っているけどやらない、身近な利益（得）を最優先に考える。
  - ③過信：ベテラン・・・慣れ、「今まで大丈夫だったから・・・」、加齢に伴う身体機能の低下を無自覚。
- 自分事として意識するためのSTEP1・2・3
  - STEP1：安全の基準を明確化する。
  - STEP2：行動を変えようとする意識をもつ。
  - STEP3：自分の行動を客観的に評価する。
  - ➡ 自分事として「意識」する！
- STEP1：安全の基準を明確化する
  - 安全な行動と危険な行動を具体的に自分自身が理解：交通ルールを正しく理解する、安全な交通行動を理解する、他の交通利用者の安全にも配慮した交通行動を理解する。
  - 手法：交通場面画像（映像）などを用いた危険予測学習の活用

- ①どのような交通場面ですか？
- ②どのような危険が予測されますか？
- ③どうすればルールを守り、安全に通行することができますか？



・ **STEP2** : 行動を変えようとする意識をもつ

事故に遭ったり、起こしたりしたくないと自ら強く望む：交通事故の悲惨さを知る、交通事故による影響を具体的にイメージする。

手法：ドライブレコーダー映像、トラフィック・アクシデント・ストーリーの活用  
＜トラフィック・アクシデント・ストーリー＞

- ①いつ（月日、何曜日、何時頃）
- ②どこで（場所は）
- ③だれが：加害者は自分
- ④だれに（被害者は）
- ⑤事故状況（事故の内容、怪我人は）
- ⑥事故原因（なぜ事故が起きてしまったのか）
- ⑦事故の影響（誰にどのような影響を与えるか）⇒会社、上司、同僚、家族、被害者、被害者家族 等



トラフィック・アクシデント・ストーリー

・ **STEP3** : 自分の行動を客観的に評価する

**STEP1・2**を通して、正しく自分の行動を評価する（何ができていて、何ができていないのか）。他者の視点から自分の行動を意識する。他者の行動と比較する。理想の自分と比較する。

手法：自己理解を促すグループ・ディスカッション手法の活用

- グループ・ディスカッションで動機付けを強化  
「グループ・ディスカッション」の教育効果
  - ・ 受動的学習から能動的学習へ  
受講者にとっては、上から一方的に伝える指導ではないため、心理的な反発が緩和され、受け入れやすくなる。また、受講者自らが、主体的・協働的に学習することができるため、受講者の参加意欲や集中力を高め、学習効果を上げることができる。
  - ・ 集団による相互作用で課題に対する理解が進む  
他者の意見に接することによって、自分が思いつかなかった問題点や解決方法に気付くことができる。
  - ・ 望ましい安全行動についてグループで決定する  
集団決定に自ら参加することで、ルールを守る強い自覚を促すことができる。
- グループ・ディスカッションの展開例  
60分、1グループ4～8名。①導入・説明（10分）、②個人学習（5分）、③グループ学習（20分）、④全体発表（15分）、⑤振り返り（10分）。
- グループ・ディスカッションの進め方ルール
  - ・ 発言には制限なし。自由に意見を出し合う。
  - ・ 愚痴や文句は厳禁。前向きに明るく話し合う。
  - ・ 他の人の話をよく聞いて、意見を尊重する。
  - ・ 他の人の意見から、発想を広げる意識を持つ。
  - ・ 発言は数を重視する。質は後からついてくる。
- グループ・ディスカッションの実践（実際に4～5名のグループで実施した）

■ 自転車と保険  
 自転車事故に備える保険

SONPO 一般社団法人 日本損害保険協会  
 The General Insurance Association of Japan

### 自転車を取り巻く事故のリスク

自転車は、その気軽さや便利さの裏にさまざまな危険が潜んでいます。自分がケガをするだけでなく、歩行者にケガをさせたり、財物を壊したりするケースもあります。まずは、この3つの事故のリスクをしっかりと認識しましょう。

- 自分がケガをする
- 他人にケガをさせる
- 財物を壊す(損害を与える)



↓

傷害保険



↓

個人賠償責任保険



↓

個人賠償責任保険

1

SONPO 一般社団法人 日本損害保険協会  
 The General Insurance Association of Japan

### 自転車事故に備える保険

■ 自転車事故では、被害者救済のための自賠責保険のような強制保険がありません。

	自動車事故	自転車事故
損害賠償に備える保険(強制加入)	自賠責保険	×
損害賠償に備える保険(任意加入)	任意の自動車保険	個人賠償責任保険など

■ 自転車事故による損害賠償責任は「個人賠償責任保険」で、また、自分自身のケガは「傷害保険」でそれぞれ補償されます。

保険の種類	事故の相手		自分
	生命・からだ	財産(モノ)	生命・からだ
個人賠償責任保険	○	○	×
傷害保険	×	×	○

4

以上