

第2回「北海道自転車活用等推進連携会議」議事概要

1 日時

平成30年12月18日（火） 15:00～16:30

2 議事

- (1) 北海道自転車条例施行後の取組について
- (2) 自転車利用促進に向けた普及啓発の取組について
- (3) 北海道自転車利活用推進計画（素案）について
- (4) その他

3 議事概要

(1) 北海道自転車条例施行後の取組について

事務局より資料1「北海道自転車条例施行後の取組について」説明
構成員から普及啓発の取組等について報告

【（公社）北海道交通安全推進委員会】

- 小中高校生の入学時に、自転車の安全に関するパンフレットを配布している。北海道自転車条例の制定をきっかけとして、今後、道とも協力しながら取組を進めていきたい。

【（一財）北海道交通安全協会】

- 損害賠償保険である「TSマーク」の加入促進を進めている。TSマークとは、自転車整備士が点検確認した自転車にシールを貼り、その自転車に乗った方は、誰でも保険の適用となるという制度で、最高1億円の賠償が付帯している。北海道の自転車販売店はほとんどが自転車整備士の資格を持っており、TSマークの対応を行っている。
- （一財）全日本交通安全協会が扱う「自転車サイクル安心保険」という公益性の高い保険もあり、賠償限度額は1億円で、自分へのケガなどにも対応でき、手続きはインターネットで簡単にできる。
- 毎年「交通安全子供自転車大会」を開催している。8の字などのコースを設定し、1チーム4人で参加するイベントで、2019年は6月30日に西区の農試公園内の屋内体育施設で行う予定である。最近では参加校も少なくなったため、学校等への働きかけを行っていく予定。協力をお願いしたい。

【日本損害保険協会北海道支部】

- 条例の施行後、自転車の当て逃げ事故が続いたこともあり、自転車事故による損害賠償責任に備える保険に関する照会を中心にマスコミから取材が相次いだ。取材の際には、補償の重複による無駄な保険料出費を避けるため、自転車保険に新たに加入する前に、まずは現在加入している自動車保険、傷害保険、火災保険に個人賠償責任特約が付帯されていないかどうか確認してもらいたいというスタンスでの広報啓発活動を行った。
- 高校や一般消費者向けに損害賠償保険に関する講習を無料で行っているが、自転車条例が施行されたこともあり、自転車に関する事故への対応や自転車保険の内容についての講演依頼があるなど、条例施行の効果が現れ始めている。

【自転車軽自動車商業協同組合】

- かつて道内に1500件あった自転車販売店が少子高齢化の影響で、現在は360件に激減している。一方で、札幌市内などの都市圏では大型店が進出しているが、大型店においても自転車整備士の資格を有する店員を配置し、TSマークの推進などに取り組んでいる。
- 2020年に向けて、合宿などで多くの方が北海道に来道しており、海外からも最近はたくさんの方が自転車で走りに来られているが、残念なことにインストラクターの養成が進んでいない。インストラクターの方々も頑張っているが、季節的な仕事であり、生業として成り立たないため、インストラクターが不足している現状にある。

【北海道教育庁】

- 「北海道教育推進計画」における「学校安全教育の充実」という項目の一つの指標として、警察などと連携して体験型交通安全教育を行う小中高校の数や、児童・生徒が自ら積極的に交通安全を学ぶ活動を行う学校の割合を5年間で100%とすることを目指している。

小学校ではほぼ 100%に近い現状であるが、中学校 96.7%、高校 89.1%であり、今後、関係団体とも連携しながら、充実させていきたいと考えている。

- 毎年 4 月には児童・生徒の通学時の安全確保と自転車の安全利用を含めた通知を发出。今年度は高校生による自転車事故が起きており、改めて自転車安全利用 5 則などを踏まえた安全利用について通知を出し、各市町村を通じて小中学校、道立高校、特別支援学校への周知をお願いしているところ。

【特定非営利活動法人ポロクル】

- ポロクルは事業化 8 年目を終え、会員数が 1 万 4 千人を超えた。観光利用の面では地震の影響で少し落ち込みはあったものの、今年は約 3600 人の利用があった。その中で 25%が韓国や台湾をはじめとする海外の方で、特に台湾は SNS を通じて情報を拡散するパワーブロガーやメディア取材の影響で利用客が大きく増えた。
- 普及啓発の面では、生活協同組合コープさっぽろから話をいただき、自転車のルール・マナーを楽しく学ぶマナーアップイベントに参加した。交通安全協会からもシミュレーターなどを借りるなど、普及啓発活動には様々な方々との連携が重要だと感じている。

【北海道サイクリング協会】

- 今年、北海道 2400 km を一周するイベント「北海道一周ライド」を実施し、多くの参加者があった。たくさんの方にご支援いただき、大きな事故もなく無事終えることができたことに改めて感謝。
- 北海道サイクリング協会では、公益財団法人日本サイクリング協会（JCA）の指導で、サイクリングリーダーの養成講習会を行っている。2019 年 3 月 2～3 日に実施する予定であり、興味のある方は是非、北海道サイクリング協会のホームページを御覧いただきたい。
- 北海道がこれからサイクルツーリズムに取り組んでいくに当たり、ガイドの養成が必要である。ガイドには、自転車の乗り方や交通安全について学ぶサイクリングリーダーの資格取得や地元の観光案内等、地域のガイドとしての養成等、求められる資質について幅広く検討していくことが必要。

【SAPPORO BIKE PROJECT 合同会社】

- 札幌を中心とした北海道内で、市民が「自転車に親しみ、生活を楽しむためのもの」としての新しいドメインを確立し、広く北海道の皆さんと自転車文化を創造していくことを目指し、今、巷で議論されている移動手段としての自転車やスポーツとしての自転車ではなく、ライフスタイル、文化としての自転車を提案しようということで、日々活動している。
- 道民がいかに自転車を日常生活で利用できるかという議論を進めていくことが重要。そのためには、北海道自転車条例にもあるとおり、保険の加入やサイクルルート等道路の整備というハード面の整備も大事だが、コンテンツとして道民の健康増進という面に着目することがより大事だと考えている。

【北海道大学大学院工学研究院 萩原教授】

- 多くの活動が、このわずか 1 年弱の間に行われていることは、大変意義深い。是非こうした取組を持続するとともに、可能であればその成果を評価することが重要。本当に安全・安心な利用となっているのか、利用が増えているのかということ、しっかりと確認しながら取組を進めるべき。
- 自転車に関しては統計等のデータが整理されていない。できれば、自転車の利用はどのくらいなのか、安全に使われているのか、歩いている方が自転車利用に対してどう思っているのか、自動車のドライバーもどう思っているのか等、数字でわかるような取組を 2 年目以降に実施していただければと思う。難しいかもしれないが、成果を数字として残すことが大事だと思っている。

(2) 自転車利用促進に向けた普及啓発の取組について

事務局より資料 2 「自転車利用促進に向けた普及啓発の取組について」説明

【北海道大学大学院工学研究院 萩原教授】

- 自転車の購入は新生活が始まる 3 月が一番多いので、その時期に普及啓発のイベントを開催することは、非常に効果的だと思う。TS マークや保険への加入、ヘルメットや滑り止め用の手袋の着用の普及など、様々な機関と連携しながら、イベントを実施してほしい。

(3) 北海道自転車利活用推進計画(素案)について

事務局より資料 3-1「北海道自転車利活用推進計画(素案)概要版」、3-2「北海道自転車利活用推進計画(素案)」、3-3「自転車利活用推進計画」について説明

【SAPPORO BIKE PROJECT 合同会社】

- 自転車利活用推進法を読むと「この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図る国民の健康増進を図ることが重要」とあるが、北海道の条例を拝見すると「道民の健康増進」の文言はあるが、サイクルツーリズムの推進が重要というようにしか読めず、環境と健康に対して具体的な取組がないのはいかがなものか。
- 道民が積極的に自転車に乗る、という文化を作るだけで、北海道の SDGs に向けた政策立案はいくつも可能、女性の視点や子供の視点、次の世代に立った自転車利活用を「健康」というフェーズから考えて事業化していただきたい。

【北海道自転車軽自動車商業協同組合】

- 日頃から自転車に携わるものとして、安全対策が一番だと考える。自転車は幅広い年代に乗られているが、小学校の頃に覚えた交通ルールは鮮明に覚えると思う。教育庁には、是非、小学 4,5 年生を対象に、自転車の正しい乗り方や使い方に関する授業の時間を作っていただき、学校で教育して欲しいと思っている。自転車は一度覚えると、長く乗れる乗り物であるので、是非そのような取組を検討いただきたい。
- また、全道を対象とした矢羽根型の路面表示の整備を北海道開発局にお願いしたい。そうすることによって、ドライバーにも自転車が走る場所だと意識付けでき、ドライバーも意識して走るようになるのではないかと。北海道にはまだ少ないが、東京、大阪には多くの矢羽根型の路面表示がされている。

【北海道教育庁】

- 小学校の安全教育のなかで自転車の乗り方についてどう扱っているかを確認し、不十分な部分やさらに進めなければならない点を整理しながら、自転車安全教育の充実を図りたい。

【北海道開発局】

- 道路はネットワーク(網の目)状になっているので、どこに矢羽根を設置すべきかということ、まず各自治体でネットワーク計画を作成していただき、それに基づき国道にも矢羽根を設置する流れとなっている。例えば、昨年度札幌市で策定した、ネットワーク計画に基づいて、国道 230 号石山通で新たに矢羽根を設置しているところ。今後も走行空間改善のために、様々な方と連携しながら、取組を進めていきたい。
- また、開発局ではサイクルツーリズムの推進を行っており、全道 5 つのモデルルートで試行を実施し、その中でも矢羽根の設置も試行的に行っている。

【北海道大学院工学研究院 萩原教授】

- 矢羽根の設置が北海道で進まない要因として、費用がかかることと、除雪車で削られてしまうことが考えられる。ただ、矢羽根の設置を行うことで、ドライバーの方がここに自転車がかかることを分かってもらえるということとはとても効果があるので、今、開発局でも矢羽根を設置しているが、是非、道でも実施していただきたい。
- 自転車は車両であり、車道通行が原則だが、子供や高齢者の方など、歩道を走ることが可能。誰がどういう状況の時に歩道を走ることができるのかを、きちんと理解してもらう必要がある。また、今の環境では、自転車の車道通行は、自転車側、車両側の双方が不安に感じる場所がある。自転車・自動車がお互いのことを思いやることのできる環境を作っていくことが大事。
- 教育の面では、小中高生だけでなく、大学生に自転車の乗り方を教育することも大事だと思っている。また、親御さんと一緒に自転車に乗って、親御さんが子供に直接、自転車の乗り方を教えてあげることができるような走行空間もあればいいと思う。
- 北海道は空気もきれいで、自動車では味わえない、鳥のさえずりなどの音も味わってもらうことや、街の中を走っている際に、思わぬ店を発見することができたり、ということもあるので、より積極的に自転車を使ってもらえるように、そのきっかけにこの計画がなれば良いと思っている。推進期間が 2 年間という期間では短いとは思いますが、計画を良いものとするためには、いろいろな意見をもらうことも大切である。

(4) その他(自転車利用環境向上会議について)

【北海道開発局】

- 自転車利用環境向上会議は、自治体など自転車に携わる関係者が一堂に会し、事例紹介などを通じたネットワーク化を目指し、毎年全国の各都市で持ち回りで開催されている。今年は10月に大阪の堺市で開催されたが、来年度は札幌で開催されることが決定。開催にあたり、開発局、北海道そして札幌市が共同で開催させていただくこととしており、皆様方にも今後、情報提供や会議への参加等、改めてご協力をお願いさせていただく予定。