

秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（仮称）

第1回検討会 議事概要

1 開催日時

令和2年10月30（金） 13:00～15:15

2 開催場所

秋田県生涯学習センター 4階 第1研修室

3 出席者

別紙参照

4 内容

（1）開会

（2）あいさつ（長嶋次長）

- ・ 自転車は身近な交通手段として幅広い世代に利用されているが、道路交通法では軽車両に位置付けられており、利用者には交通ルールの遵守と交通マナーの実践が求められている。
- ・ しかし、昨年、全国では警察による自転車の交通違反行為の摘発件数が初めて2万件を超えたほか、自転車に関係した事故により1億円近い高額賠償を命じられるケースが社会問題化しており、9月30日現在、全国27の都道府県で自転車の安全で適正な利用に関する条例が制定されている。
- ・ 県内においても、事故の発生件数は減少しているものの、発生件数に占める自転車に関係した事故の割合が横ばいであるほか、高齢者の自動車運転免許証返納件数が増えており、自転車利用機会の増加が見込まれることなどから、県としては自転車の安全で適正な利用をこれまで以上に促進する必要があると考えている。
- ・ こうしたことから、交通安全教育や普及啓発活動の充実、被害者救済のための自転車損害賠償責任保険等への加入の促進などを図ることを目的とした条例の制定について検討することとし、広く意見を伺うために本日を含めて3回の検討会を開催することとした。
- ・ 本日の検討会では、条例の必要性や論点について協議していただくこととしており、いただいた意見等は条例制定の基礎となるため、委員の皆様の活発な議論をお願い申し上げます。

(3) 委員紹介

- ・13名の出席委員等を紹介した。

(4) 座長選任

- ・秋田大学理工学部教授 浜岡 秀勝氏が座長に就任した。

(5) 説明

- ・秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（仮称）検討会について説明した。

(6) 協議事項（1）

- ・自転車に関係した交通事故の現状等について説明した後、以下のとおり協議を行った。

○小野委員

他都道府県の条例制定状況についての説明において、自転車損害賠償責任保険等（以下「保険等」という。）への加入に関する規定を努力義務から義務に改正した都府県があるということであったが、改正の理由はいかがか。

●事務局

理由として、平成31年2月に国土交通省が示した保険等への加入促進に関する標準条例において義務規定となっていることや、努力義務規定では保険等の加入率が上がらなかったことなどが考えられる。近年の全国的な状況については、新たに条例を制定する場合は義務規定となっており、努力義務規定を義務規定に改正するケースもみられる。

○浜岡座長

小野委員と同じことを考えており、義務規定とした場合は保険等に必ず加入するよう促すこととなるが、他都道府県における県民の反応はいかがか。

●事務局

義務規定とした場合、県民に保険料の支払いという金銭的負担を強いることとなるが、自動車の任意保険と同様に万が一事故を起こしてしまった場合に自分自身や家族を守ることもなるため、理解を得られると考えている。

○浜岡座長

保険等に加入することは、事故が発生した場合の被害者救済のための補償という面もあるが、自転車利用者本人のためでもある。資料2の5ページの全国の高額賠償事例における判決認容額は簡単に支払うことができる金額ではないため、万が一の事故に備えるためにも条例において保険等への加入を義務規定とする流れがあると感じている。

○澤井委員

保険等への加入の規定を努力義務から義務に改正した都府県があるが、改正による保険等の加入率の変化はあったか。

●事務局

保険等の加入率については、様々な調査結果が公表されているが、調査によって数値に大きく差がある状況である。義務規定としている都府県の方が努力義務規定としている道県よりも加入率が高い傾向があるほか、参考資料6の国からの標準条例についての技術的助言に「条例による加入の義務づけは、自転車損害賠償責任保険等への加入促進に高い効果が上がっている」という記載がある。

○浜岡座長

一般社団法人日本損害保険協会東北支部秋田損保会において、保険等の加入率の数値を把握しているか。

○小沼委員

手元に数値はないが、義務規定と努力義務規定では印象が異なる。保険等を取り扱う代理店は、顧客に事故のリスクを知ってもらい、備えをする必要性を認識してもらい役割を担うこととなるが、顧客の保険等への加入の重要性の受け止め方は努力義務規定よりも義務規定の方が重いと考えられるため、義務規定とした方が保険加入率が高くなっている状況には納得できる。

○浜岡座長

資料2の県内の交通事故発生状況等について、自転車に関係した交通事故発生件数が全事故に占める割合は横ばいであるという説明があったが、発生場所についての特徴はあるか。

○大山代理

自転車に関係した事故については、資料2のとおり自転車対車両、自転車相互等の様々な形態がある。例えば、自転車対車両の事故については、交差点における事故が多い傾向にある。

○浜岡座長

一時停止規制がある交差点、信号機がある交差点等、それぞれの割合はいかがか。

○大山代理

手元に数値はないが、自転車も交通ルールやマナーを遵守して走行する必要があり、交差点における自転車が原因となった事故については、信号無視や一時不停止等の交通違反行為がみられるため、交通ルールやマナーの遵守を徹底するための働きかけが重要である。

○小沼委員

一般社団法人日本損害保険協会が作成した資料によると、交通事故の発生原因として、最も多いのが安全運転義務違反で56.6%、2番目に多いのが一時不停止で18.1%、3番目が信号無視等で6.4%となっている。

○浜岡座長

自転車利用者側の交通違反行為に関する資料か。

○小沼委員

そうである。

○浜岡座長

約10年前に県警から資料をいただき自転車に関係した交通事故について解析を行った際は大きく2つの場合に分かれていた。1つ目は、信号機がある交差点における事故であり、悪天候時に自動車は右左折した際、横断歩道を同じ進行方向に走行していた自転車と衝突したものである。2つ目は、自動車が幹線道路に進入した際に歩道を走行していた自転車と衝突したものである。後者については、自転車が左側ではなく右側を通行していたものが多かったが、対策としては道路の整備が重要であると考えられる。令和2年1月に策定された「秋田県自転車活用推進計画」において、「安全で円滑な自転車利用環境の整備」が施策の一つとして掲げられているが、秋田県は隣県と比べて整備が遅れていると感じる。条例の制定にあたり、自転車が走行しやすい、事故にあいにくい空間の整備が重要である。

●事務局

先程説明した保険等の加入率の調査について、ある損保会社の調査結果によると、2019年度における全国の保険等の加入率は57.3%であり、条例において保険等への加入を義務規定としている地域は65.6%、していない地域は49.6%、2019年度に義務規定とした地域は61.1%であった。義務規定としている地域としていない地域では10ポイント近い差があったほか、2019年度に義務規定とした地域の割合は、義務規定としている地域の割合に近い結果となっていた。

○浜岡座長

秋田県の割合はいかがか。

●事務局

40.2%であったが、先程説明したとおり調査によって数値に差があるため、実態と合っていない可能性がある。

○浜岡座長

保険には様々な種類があるため、調査結果は参考程度と考えられる。秋田県は全国に比べて保険等の加入率が低い状況にあるため、条例の制定が効果的に働き、万が一

の事故に備えた保険等の加入率が高まることを期待する。

○後藤委員

他都道府県においては、保険等への加入を規定した条例が制定されたことで事故の発生件数が減少している例はあるか。

また、保険等に加入していることを理由に子ども等が危険な運転をすることも懸念されるがいかがか。

●事務局

制定を検討しているのは、自転車の安全で適正な利用を促進するための条例であり、保険等に加入することで事故の発生件数が減少するというものではない。保険等への加入については、万が一の事故に備えるために加入を促進するものであり、道路の交通に関する法令の遵守や自転車の点検整備等、事故を発生させないための対策も併せて検討する必要があると考えている。

○浜岡座長

保険等に加入している場合でも、危険な運転をして事故を起こせば、自転車利用者本人も怪我を負うこととなるため、可能性としては低いと考えられる。

○千葉委員

秋田県自転車軽自動車商業協同組合では昭和 57 年から「T S マーク」の普及啓発に取り組んでいる。「T S マーク」は自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるものであり、傷害保険、賠償責任保険、被害者見舞金が付帯されており、自転車の安全と安心を保証するものである。

○浜岡座長

自転車を安全で安心して利用するために「T S マーク」は重要であるため、普及啓発が必要であると考えられる。

○千葉委員

安価な自転車は部品の安全性が乏しいため、品質の良い自転車を利用することが重要である。

○野崎委員

今年は、前年と比べ交通事故の発生件数と負傷者数は減少しているが、死者数が増加傾向となった時期もあり、自転車の点検整備に関する保護者等の意識が薄れていることが事故の重大化につながっていることも考えられる。秋田県 P T A 連合会への事故の報告については、近年は幸いにも重大事故はないものの相当数の報告がある。死亡事故が減少していないということについては、自転車を利用するためのルールに関して年代や地域によって差があることが事故を重大化させているという実態はあるか。

●事務局

自転車は手軽な乗り物であり、幼児、小中高生、大学生、一般、高齢者等の様々な年代の方が利用しているため、条例の制定により、それぞれの年代に対応した教育はもちろん、自動車運転者等の自転車に配慮した運転等も含めた意識醸成を図りたい。

○野崎委員

保険等への加入に関する議論の前に、交通ルールの遵守を徹底することが必要であるため、普及啓発をしっかりと行わなければならないと感じる。

先程から話があるとおり、点検整備を行った安全で安心な自転車を利用することが重要であるが、家庭の事情によりそのような自転車の購入が困難な場合も考えられるため、交通ルールや自転車の点検整備等を教えてもらえる機会づくりも必要である。

○浜岡座長

交通安全教育は非常に重要であると考える。自転車の交通ルールに関する教育については、警察によるものが思い浮かぶが、海外では警察だけではなく自治体も行っていることが多い。条例の制定を契機として、地域の交通安全教育の場を構築することも必要である。

○千葉委員

学校では自転車で通学する児童・生徒に対して通学許可証を発行するが多い。学校の教員が通学を許可するにあたって、自転車の点検を行っている場合が多いと思われるため、有資格者から見てもらい正しい点検整備の方法を身に付けるなど、意識を変える必要がある。

○浜岡座長

点検整備を行わなければ、例えば、ブレーキが効かず事故につながる恐れがあるため、点検整備を行う体制の構築も重要である。

(7) 協議事項(2)

- ・秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(仮称)の論点について説明した後、以下のとおり協議を行った。

(1) 自転車事故を発生させないための対策について

○小野委員

自転車事故を発生させないための対策における交通安全団体がすべきことについて、一般社団法人秋田県交通安全協会としては、これまでの各種交通安全活動と同様に県、県警等と連携しながら自転車の安全利用についての対策を推進する。具体的には、交通安全意識向上のための広報啓発活動と自転車安全教育の推進を考えており、広報啓発活動としては、「自転車安全利用五則」を活用するなどした全ての年代の自転車利用

者に対する交通ルール等の周知、自転車安全教育の推進としては、県警等と連携した学校や街頭における交通安全指導、自転車シミュレーターを活用するなどした参加・体験型の自転車交通安全教室、子ども・高齢者を対象とした自転車大会等を開催することとしている。

○浜岡座長

それぞれの取組の義務・努力義務の別についてはいかがか。

○澤井委員

条例の制定により交通安全の気運が高まることが期待されるほか、小中高等学校の各校種における交通安全教育の在り方を見直す契機となると考えられる。学校においては、交通安全教育を少なくとも年に1回は実施している。加えて、自転車の点検整備指導も年に数回行われている。発達段階に応じた交通安全教育について、明文化の有無にかかわらず充実させたい。家庭における交通安全教育については、どのように行うか漠然としているため、条例において明確化することも考えられる。交通ルールの指導については、行動の善し悪しを教えることが中心と思われるため、交通ルールの根拠等について自ら考えることを促進する条例となることを願う。

○浜岡座長

家庭における交通安全教育の参考となるものを示すことができれば有意義である。

○澤井委員

他都道府県が条例を制定しているから秋田県もそれらに従って制定するというものではなく、県民の安全で安心な暮らしの実現のために県としての思いやメッセージを盛り込んでよいのではないか。

○浜岡座長

観光の視点からの意見はいかがか。

○清水代理

観光の視点については、自転車貸付事業者が大きく関係しているほか、自動車等運転者として県外からの観光客やインバウンドに対する交通ルール等の周知が課題となる。

○浜岡座長

観光に関連するものとしてサイクリングも挙げられるが、事故防止対策としてはどのような取組が考えられるか。

○清水代理

サイクリングを楽しむ自転車愛好家については、交通ルールを遵守している方々が多いと思われる。条例を制定し、自転車の安全で適正な利用を促進することで、観光客が安全・安心を実感することとなれば、本県を訪れる観光客の増加にもつながると

考えられる。資料3のとおり、自動車等運転者が自転車の走行に配慮することも重要であるとする。

○浜岡座長

例えば、国道7号を自転車が走行するのは危険であるが、そのようなことを防ぐためには自転車が走行する環境を整備することが必要であり、そのために路面標示によって走行する空間を示すことなどが必要である。

○清水代理

空間整備の先進地ともいえる、しまなみ海道のサイクリングロードのような環境整備を行うには時間を要するが、まずは自転車利用者が交通ルールを遵守することや自動車等運転者が自転車の走行に配慮することなどのソフト面の対策が重要であるとする。

○後藤委員

対策については、ほとんどが網羅されていると思うが、子どもにとって表現が固い印象があるほか、育児等により多忙な保護者のためにDVD等を作成し、簡単に交通安全教育ができるものがあると便利である。仙台市にある交通公園のような施設があれば、子どもの交通安全教育に有効であると思う。

○浜岡座長

DVD等の教材はいつでも使用できるほか、交通公園のような施設も有意義であるとする。子どもにとって、どのような場面が危ないかを目で見ることができるのは重要である。

(2) 自転車事故を重大化させないための対策について

○浜岡座長

資料に保護者等がすべきこととして、高齢者等へのヘルメット着用の助言等が記載されているが、公益財団法人秋田県老人クラブ連合会の意見はどうか。

○戸嶋委員

現状では、自転車を利用する際にヘルメットを着用している高齢者はほとんどいないため、義務規定ではなく、努力義務規定とすることには賛成である。

○浜岡座長

転倒時等に備えて頭部を保護することは重要である。まずは努力義務規定とすることにも賛成である。

○小野委員

一般社団法人全日本交通安全協会において、自転車を利用する高齢者にヘルメット着用を促すため、ファッション性のあるヘルメットを製作し、当協会も寄贈を受けて

斡旋したが、着用を希望する方はいなかった。条例に高齢者のヘルメット着用について規定されることとなれば、広報が重要となるが、資料2のとおり自転車乗用中の事故で亡くなった3名の方は全て高齢者であり、自転車乗用中においては、転倒時等に備えて頭部を保護することが重要である。ヘルメットの着用率が非常に低いという調査結果を目にしたこともあり、高齢者と同居する家族がヘルメット着用について助言することを努力義務規定とすべきと考える。

○浜岡座長

シートベルトと同様にヘルメット着用も一般的となることを願う。

○小野委員

自動二輪車を運転する際のヘルメット着用は道路交通法で義務規定となっているため、ヘルメットの着用は重要である。

○澤井委員

自転車利用時におけるヘルメット着用を規定する年代としては、未成年者、高齢者ということであるが、周知を行う際は、全ての年代に対してヘルメットの着用を促進する必要がある。

○浜岡座長

自転車利用時におけるヘルメット着用について、幼い頃から習慣となることが望ましい。全ての年代に対して着用を促進することには賛成である。

○高橋委員

自転車利用時におけるヘルメット着用に関する学校における現状については、自転車通学を許可している県内の小学校は13校であり、そのうち全ての小学校が通学時における自転車利用時のヘルメット着用を義務としている。同じく、中学校は106校であり、そのうち着用を義務としているのは98校である。ヘルメットの購入については、個人購入としている学校がほとんどであるが、1市のみ購入額の半額を補助している。着用を義務とするかどうかの判断はそれぞれの学校の長が行っているため、段階的に高等学校においても着用が進むことを望む。自転車に関係した交通事故においては、自転車利用者側の6割以上に何らかの法令違反があったとされているが、特に高校生の通学時における自転車利用時の交通マナーが悪いということで、県警の指導をいただきながら、法令違反ではなかったものの明らかな交通ルール・マナーの違反が認められた生徒に対して、「自転車指導警告票」を当該生徒に渡している。指導状況について、県警から教育庁保健体育課に対して情報提供があり、市町村教育委員会や県立学校に対して伝えている。交通安全教育については、これまでも力を入れて取り組んでいたが、自転車が右側通行時に自動車と衝突する場合が最も多くなっている。他には自転車利用時にスマートフォンを操作したり、イヤフォンを装着したりというものも

多いため、時代の変化を捉えながら新たな手法や視点で引き続き細かく交通安全教育を行わなければならないと感じている。児童・生徒は自転車利用時における危険な行為を認識しているため、自分で習得した知識をいかに正しい行動をするための意思決定に活用するかが非常に重要であると考えられるため、事故の賠償責任についても考えられるよう指導しなければならないと考えている。

○浜岡座長

ヘルメットの購入補助を行っている市もあるということで、自転車利用時のヘルメット着用の促進に効果があると考えられるため、そのような取組が広がることも一つの方向性ではないかと感じる。

(3) 自転車事故の被害者を救済するための対策

○浜岡座長

被害者を救済するための対策とあるが、保険等への加入は被害者だけでなく、加害者となり得る自転車利用者本人のためでもあるのではないかと感じる。

●事務局

万が一、自転車利用者本人が加害者となり被害者に対する損害賠償を求められるケースに備えるためでもあることをお含みいただきたい。

○高橋委員

資料3の6ページの学校における保険加入状況について、小学校は100%の加入率であるが、中学校の未加入校についても、それぞれ個別に保険等に加入している。

○浜岡座長

御説明によると、小中学校については、保険等への加入率が100%ということである。

○千葉委員

資料3の6ページの「児童・生徒・PTA総合補償制度」、「全国高P連賠償責任補償制度」の補償内容等について教えていただきたい。

○高橋委員

小中学校の「児童・生徒・PTA総合補償制度」については、学校の管理下外における児童・生徒の怪我の補償、児童・生徒・保護者の怪我の補償、PTA主催行事の賠償事故の補償となっている。通学路を含めた学校管理下内で発生した傷病等においては、独立行政法人日本スポーツ振興センターの災害共済給付制度の対象となる。

○澤井委員

「全国高P連賠償責任補償制度」については、学校単位で加入するものであり、学校に所属する全ての生徒が対象となる。自転車の利用に特化したものではなく、学校における器物破損等、様々な賠償にも対応している。

○千葉委員

万が一事故が発生し、裁判となった場合は自転車の点検整備の有無が問われることとなる。保険等に加入するのみか、自転車を安全で安心して利用するために点検整備を行うか、それぞれの判断によるが、保険等への加入のみで良いのかという思いがある。

○浜岡座長

保険等に加入しているから良いということではなく、点検整備を適正に行うことが重要であるとともに、そのような環境の構築も必要である。

○野崎委員

「児童・生徒・PTA総合補償制度」については、多くの児童・生徒に加入しているが、平成25年に兵庫県で発生した事故や、平成27年に鹿角市で発生した事故を受けて、児童・生徒の安全・安心を確保するため、保険等を取り入れた。当時、保険料が高額であったため、安価なもので補償できるものが必要であった。児童・生徒にとっては、自分で運転できる唯一の交通機関であるため、この度、条例の制定について検討していただくこととなり感謝申し上げます。資料のそれぞれの取組について、まずは努力義務とした規定については、県民の安全と安心を実現するためには、義務とするかどうかの議論をすべきであると考えている。

○浜岡座長

まずは努力義務規定とし、状況をみて義務規定への改正を検討するという考え方は必要である。

(4) 自転車の安全で適正な利用を促進するための対策

○小野委員

例えば、盗難した自転車の運転中に事故を起こし相手方に怪我を負わせ、必要な措置を講ずることなく当該自転車を放置して逃走した場合の責任は誰が負うのかという問題について小沼委員に確認したところ、状況によるが事故の加害者が負うこととなるのではないかということであった。仮に、盗難された自転車の所有者が責任を負うこととなるのであれば、保険等への加入は重要であるほか、自転車の盗難を防止するための措置を講ずることも必要である。

○黒政代理

自転車事故を発生させないための対策にもあるが、自転車の点検整備の実施にあたり、自転車貸付事業者等の中には、どのような項目を点検すれば良いか分からない方も多いためと考えられるため、講習や啓発が必要であると思う。

○千葉委員

公益財団法人日本交通管理技術協会では、自転車の点検整備についてのDVDを制

作り、学校等に配布しているため、御活用いただけると思う。

○浜岡座長

DVDもあるということで、点検整備の知識がない方も参考とすることができるのではないかと。

○小沼委員

資料3の7ページの「秋田県自転車安全確認の日」は素晴らしい取組である。自転車の点検整備の実施とともに、保険等への加入状況の確認とあるが、資料3の6ページのとおり保険等には様々な種類があり、加入の有無の判断が難しい面もあるため、代理店等に相談をして加入状況を確認する機会を設けることは非常に重要である。

○浜岡座長

5月15日（「秋田県自転車安全確認の日」）を契機として、家庭、学校、職場、地域等の場において、自転車の点検整備の方法や保険等について学ぶことで、自転車の安全で適正な利用について理解が深まると考えられるため、強力に推進していただきたい。