

(仮称) 自転車安全利用条例の必要性について

1 県内の交通事故発生状況について

- 交通事故全体の発生件数及び負傷者数は、減少傾向にある。
- 交通事故全体の死亡者は、増減を繰り返しながら長期的に減少傾向にある。

年度	発生件数	増減数	増減率	死者数	増減数	増減率	傷者数	増減数	増減率
H26	9,142			83			11,703		
H27	8,624	-518	-5.7	66	-17	-20.5	10,913	-790	-6.8
H28	7,986	-638	-7.4	71	5	7.6	10,057	-856	-7.8
H29	7,491	-495	-6.2	51	-20	-28.2	9,353	-704	-7.0
H30	6,815	-676	-9.0	56	5	9.8	8,509	-844	-9.0

県内の自転車事故発生状況

(1) 事故発生件数・死傷者数（合計・直近5年）

- 自転車事故の発生件数及び負傷者数は、減少傾向にある。
- 自転車事故の死者数は、横ばいから増加に転じている。

年度	発生件数	増減数	増減率	死者数	増減数	増減率	傷者数	増減数	増減率
H26	1,239			4			1,248		
H27	1,174	-65	-5.2	4	0	0.0	1,180	-68	-5.4
H28	1,032	-142	-12.1	4	0	0.0	1,030	-150	-12.7
H29	1,013	-19	-1.8	6	2	50.0	1,015	-15	-1.5
H30	946	-67	-6.6	7	1	16.7	952	-63	-6.2

(2) 時間帯別事故発生件数・死傷者数（平成30年）

- 朝と夕方に集中しており、通勤・通学で自転車を利用する者が死傷者となることが多い。

時間帯	発生件数	死者数	傷者数	時間帯	発生件数	死者数	傷者数
0~1	3		3	12~13	49		50
1~2	3		3	13~14	32		32
2~3	2	1	1	14~15	37		38
3~4				15~16	57		59
4~5	1		1	16~17	92	1	92
5~6	4		4	17~18	70		71
6~7	19		19	18~19	75		77
7~8	93		93	19~20	56		56
8~9	99		100	20~21	36	1	36
9~10	64	1	63	21~22	22		22
10~11	58	2	57	22~23	11		11
11~12	55	1	55	23~24	8		9
				合計	946	7	952

(3) 類型別死傷者数・違反別死傷者数 (平成30年)

類型	死者数	傷者数	違反	死者数	傷者数
人対車両		1	一時不停止		13
車両相互			通行区分		28
正面衝突		6	徐行違反		20
追突 (進行中)	2	9	右折禁止		1
追突 (その他)		4	信号無視		7
出会い頭	2	524	交差点安全進行	1	21
追越・追抜時	1	11	通行方法違反		3
すれ違い時		9	無灯火		2
その他	2	384	安全運転義務違反等	3	344
車両単独			その他	1	3
工作物		3	違反なし	2	510
転倒		1			
合計	7	952	合計	7	952

(4) 年齢別死傷者数 (平成30年) (死傷者数は単位:人, 人口は単位:千人)

○ 高校生の死傷者数が多く, 人口割合から死傷者が発生する確率も高い。

	年齢	死者数	傷者数	人口	10万人当たり死傷者発生率
中学生以下	未就園児		93	276	33.69
15~19	高校生		167	109	199.08
	有職者等		50		
20~29			149	242	61.57
30~39			114	274	41.60
40~49		1	110	327	33.94
50~59		2	78	290	27.58
60~64			42	155	27.09
高齢者	65~69		39	182	21.42
	70~79	1	65	255	25.88
	80歳以上	3	45	206	23.30
合計	(平均)	7	952	2,316	41.40

人口: 人口推計 (2018年 (平成30年) 10月1日現在) 第10表 (総務省統計局)

(5) 自転車が第一当事者の場合の発生件数, 死傷者数 (合計・直近5年)

年度	発生件数	死者数	傷者数
H26	35	1	35
H27	48	2	46
H28	37	1	36
H29	40	2	41
H30	41	1	40

(以上, 断りのない限り県警察本部資料)

2 全国の高額賠償事例

自転車に関係する交通事故により、相手方を死傷させた自転車利用者に対して、多額の賠償を命じる判決がなされるケースが多くみられる。自転車利用者が個人賠償責任保険などに加入していない場合は、賠償がなされず、被害者の救済が難しくなり、問題となっている。

〈自転車での加害事故例〉

判決容認額	事故の概要
9,521万円	男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。 (神戸地方裁判所 平成25年7月4日判決)
9,266万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24歳)と衝突。男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失等)が残った。 (東京地方裁判所 平成20年6月5日判決)
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38歳）と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。 (東京地方裁判所 平成15年9月30日判決)
5,438万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。 (東京地方裁判所 平成19年4月11日判決)
4,746万円	男性が昼間、赤信号を無視して交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中の女性（75歳）に衝突。女性は脳挫傷等で5日後に死亡した。 (東京地方裁判所 平成26年1月28日判決)

(日本損害保険協会調べ)

3 全国の都道府県の動向

自転車の安全利用に関する条例は、京都府が平成19年度に都道府県レベルで初めて制定し、その後、全国の都道府県において制定が進んでおり、平成31年4月1日現在で22都道府県が制定に至っている。

自転車利用者などの個人賠償責任保険の加入については、京都府が努力義務を課し、兵庫県が平成27年に義務を課す条例を制定して以来、平成31年4月1日現在で9府県が義務を、13都道県が努力義務を課すに至っている。

〈都道府県の条例制定状況〉 ※は保険加入義務あり、カッコ書きは、保険加入規定の施行年月日

平成25年度	東京都（H25.7.1）、愛媛県（H25.7.1）
平成26年度	群馬県（H26.12.22）
平成27年度	熊本県（H27.4.1）、兵庫県※（H27.10.1）、
平成28年度	徳島県（H28.4.1）、大阪府※（H28.7.1）、滋賀県※（H28.10.1） 鳥取県（H28.10.14）
平成29年度	千葉県（H29.4.1）、福岡県（H29.10.1）、鹿児島県※（H29.10.1）
平成30年度	北海道（H30.4.1）、埼玉県※（H30.4.1）、京都府※（H30.4.1） 香川県（H30.4.1）
平成31年度	富山県（H31.4.1）、和歌山県（H31.4.1）、高知県（H31.4.1） 神奈川県※（R1.10.1）長野県※（R1.10.1）静岡県※（R1.10.1）

4 国の動向

国は、環境負荷の低減、災害時の交通機能の維持、国民の健康増進などの観点から、自転車の積極的な活用を推進している。

平成29年5月に自転車活用推進法を施行し、「交通安全教育及び啓発」を重点施策のひとつに位置づけたほか、「道交法違反行為への対応」と「損害賠償を保障する制度」を検討事項とした。

平成30年6月には自転車活用推進計画を公表し、自転車の活用推進に関する目標を設定した。

- 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

また、法において検討事項とされた「損害賠償を保障する制度」について、条例等による保険等への加入促進を図ることを要請するとともに、保険等の加入状況等を踏まえ、新たな保障制度の必要性等について検討することとした。

今年2月には、国土交通省が条例等による保険等加入促進の具体策として、条例のひな型（標準条例）を策定した（新たな保障制度については困難との見解）。

5 本県の考え方

自転車の積極的な活用が推進される中で、交通安全教育や普及啓発活動の重要性が増大しており、また、重大事故の発生リスクが上昇している。

そこで、以下の点について検討を行い、（仮称）自転車安全利用条例を制定し、交通安全教育や普及啓発活動を一層充実させるとともに、被害者救済策である個人賠償責任保険等の加入を推進していく。

（1）自転車事故を発生させないための方策

- ・県、県民、自転車利用者などが果たすべき責務や役割について
- ・交通ルールの遵守やマナーの向上について

（2）自転車事故を重大化させないための方策

- ・乗車用ヘルメットの着用等について

（3）自転車事故の被害者を救済するための方策

- ・自転車損害賠償保険への加入について

（4）その他、自転車の安全利用を促進するための方策