

## 第1回（仮称）自転車安全利用条例に関する懇話会 議事録

開催日時 令和元年11月14日（木） 10:00～11:30

開催場所 宮城県自治会館204会議室

出席者 小川和久委員，佐藤美砂委員，柴田文明委員，伊藤豊委員，武田和子委員

宮城県教育庁スポーツ健康課 安田主任主査  
宮城県警察本部交通部交通企画課 吉武課長補佐

【事務局】 宮城県震災復興・企画部 後藤部長  
宮城県震災復興・企画部 高橋次長  
宮城県震災復興・企画部 田村総合交通対策課長  
宮城県震災復興・企画部 山田副参事兼総合交通対策課長補佐（総括担当）  
宮城県震災復興・企画部 佐藤総合交通対策課副参事  
宮城県震災復興・企画部 佐藤総合交通対策課長補佐（班長）

次第

- 1 開会
- 2 挨拶
- 3 委員紹介
- 4 内容
  - (1)（仮称）自転車安全利用条例に関する懇話会について
  - (2)（仮称）自転車安全利用条例の必要性について
  - (3)（仮称）自転車安全利用条例の論点について
- 5 連絡事項
- 6 閉会

配布資料

資料1 （仮称）自転車安全利用条例に関する懇話会について  
資料2 （仮称）自転車安全利用条例の必要性について  
資料3 （仮称）自転車安全利用条例の論点について

参考資料1 自転車活用推進法  
参考資料2 自転車活用推進法の概要  
参考資料3 自転車活用推進計画  
参考資料4 自転車活用推進計画の概要  
参考資料5 自転車損害賠償責任保険等への加入促進に関する標準条例  
参考資料6 道路交通法等関係法令（自転車関係）  
参考資料7 条例制定済都道府県 条例項目比較表

## 1 開会

(事務局より資料の確認)

## 2 挨拶

○後藤部長

皆様おはようございます。今回の(仮称)自転車安全利用条例を所管しております震災復興・企画部長の後藤です。本日は、御多用のところ、この会にお集まりいただきまして、また、日頃から委員の皆様には、交通安全施策の推進に格別の御理解と御協力を賜りまして、厚く御礼申し上げます。

さて、皆様御案内のとおり、平成29年5月1日に自転車活用推進法が制定され、さらに昨年6月には自転車活用推進計画が閣議決定されるなど、国を挙げて自転車の積極的な活用を押し進めていこうという動きが活発化しているところでございます。

このような中、全国で事故も起きているわけでございますけれども、交通ルールやマナーの普及啓発の再徹底を図るということは大前提としながら、高額となる損害が生じるような自転車事故が全国で発生していることから、被害者を救済するための方策もまた求められているというところでございます。こうした課題に取り組みまして、自転車の安全な利用を促進していくためには、条例の制定が必要だという判断に、県としても至ったところでございます。御承知のように仙台市は仙台市の区域を対象とする条例を制定しているところでございます。

そのため、県におきましても、本懇話会を開催いたしまして、幅広く関係者の皆様の意見を伺いながら、条例案の具体的な内容を検討させていただきたいと考えております。来年2月にはパブリックコメントを実施して、県民の皆様の御意見を伺い、その結果を合わせて踏まえながら、皆様の御意見を伺った上で、6月議会への提案できればと考えております。

条例の制定には様々な課題がございますけれども、皆様の御意見を踏まえまして、条例の内容を深めて、固めて参りたいと考えてございますので、それぞれのお立場から皆様の忌憚のない御意見をいただければと考えております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

## 3 委員紹介

(事務局より委員、関係機関、事務局職員の紹介)

(部長 退席)

## 4 内容

○小川座長

どうぞよろしくお願ひします。先程ご説明がありましたとおり、忌憚のないご意見を委員の方々からお伺ひしたいということですので、自転車安全利用条例に関する様々な件につきまして、ご討議いただきたいと思います。本日の懇話会の進め方ですが、次第の4をご覧ください。まず、(1)の「(仮称)自転車安全利用条例に関する懇話会について」と、(2)の「(仮称)自転車安全利用条例の必要性について」につきましては、県が自転車安全利用条例案を策定しようとする背景に関することということになります。(3)の「(仮称)自転車安全利用条例の論点について」につきましては、本日の議論するところとなりますが、皆さんの意見を伺ひたいと思います。条例の論点ということで整理されておりますので、委員の方々からご意見

を伺いたいと思います。この（３）を重点的に進めてまいりたいと思います。

では、まず（１）と（２）について、事務局から説明をお願いしたいと思います。

（事務局から資料１，２により説明）

○小川座長

どうもありがとうございました。

今事務局から説明いただいた内容につきまして、ご意見やご質問がありましたら、お願いします。

○佐藤委員

資料２の４ページの「新たな保障制度については困難」ということですが、どういう議論があったのか、ご説明いただけますか

○田村課長

車は自賠責制度がございますけれども、自転車の場合は車検制度がないので、実効性のある制度設計することができないという判断があったと聞いています。

○佐藤委員

ありがとうございます。

○小川座長

制度との関係で難しいということですが。

○田村課長

はい。

○小川座長

この点について柴田委員、いかがでしょうか。

○柴田委員

自転車はナンバーもありませんし、自転車をどう管理していくかという問題はあるかと思えます。

○小川座長

私からは、何か目標を定めて戦略的にプランを立てて進めていくのか、例えばヘルメットで言えば、着用率を何%上げましょうとか、そういうことを考えているのかどうか、お伺いしたいんですが。

○田村課長

現時点では、そういったことを念頭に置いてはおりますが、戦略や計画については、まだ具体像が事務局でも定まっておりません。今後の検討課題となりますが、条例の制定により啓発効果を狙うということと、損害保険の加入促進による被害者救済を条例の柱に考えています。その後に戦略・目標・計画についても、次のステージで考えたい、というのが事務局の想定です。

○小川座長

県としては、まず啓発を進めていくということと、保険の加入率を上げていくということを考えているということですね。他にありませんでしょうか。

では、引き続き、(3)の「(仮称)自転車安全利用条例の論点について」、事務局から説明いただきたいと思います。

(事務局から資料3により説明)

○小川座長

ありがとうございました。今ご説明いただきました論点について、それぞれこの論点でいいのか、他に追加できるものがあるのではないかと、これはどういうことか、いろいろご意見があると思います。委員の皆様のお立場で、何をすべきか、忌憚のないご意見をいただければと思います。

まず、1「自転車事故を発生させないために」と2「自転車事故を重大化させないために」、これらは事故に関することなので、これらの論点について議論していきたいと思います。ご意見がございましたら、お願いします。

○伊藤委員

市町村の立場から、ということで、教育の部分が大きいのかと思いますけど、今年の4月に異動しまして、今の職に就いていますけれども、これまでは交通防災課ということで、交通安全に関するハード面やソフト面の対応ということが主な部分なのかと考えてきてまして、今回、自転車利用促進ということで、そういうこともあるんだと、初めてわかりまして、一生懸命勉強させていただきたいと思うんですけど、教育という面についてはこれまでもずっとやってきてるんですけど、小中学校の生徒さんへの交通安全教室ですね、これを実施しているところであります。多賀城市内に6つの小学校と4つの中学校がありますけれども、小学校に関しては3・4年生、全校生徒の小学校もありますけど、主に3・4年生を対象に年1回、警察署の協力をいただいて、自転車の交通安全のDVDだったり、シミュレータを利用した安全運転指導といったことをやっております。ただ、年1回ということなので、もう少し、何回かできればいいのかな、ということで、条例を制定して機運が高まってくれば、回数も増やしていけるのかなと考えております。あと、たとえば幼稚園とか、保育所とか、小さな子供たちに対しても、交通安全教育ということで、多賀城市内に60名の交通安全指導隊員のうち女性6名が教育班ということで、市内の各幼稚園・保育所を回って、子供たちへの交通安全教室を実施しております。自転車については、留守家庭児童学級にも行って、自転車のルール、マナー、点検、たとえばブレーキ、タイヤ、反射材はつけているか、ベルはちゃんとあるか、といった話

をしているというのが現状です。

いろいろ論点はありますが、やはり小さい子供のうちから自転車に乗る際のルールだったりマナーだったり、交通法令の遵守というものを教えていくのが大事なかなと思っております。

#### ○田村課長

今、多賀城市さんから解説いただいたように、県内各市町村さんの交通安全教室や啓発活動が、伝統的で、非常にボリュームのある活動をしていただいております、安全教育の面で非常に助かっております。私が見ているところ、小中学生のヘルメット着用率が高いなど、登下校にも使っている。特に中学生は学校の指導が徹底していて、データはちょっとないんですけど、かなりの着用率があるかなと。高校生になると、とたんに、私も朝と夕方は定点観測しているんですけども、高校生以上になるとヘルメットの着用率が非常に低いな、という、現状の課題があることを承知しております。自転車という点に着目して条例制定して、啓発効果を狙っていきたい、ということでございます。スポーツタイプの自転車ですと、きちんとしたヘルメットを着用して、通勤やレジャーなどに使われている方をよく見かけるんですけど、一般の方はまだまだという感がありますので、この条例の制定を機に、啓発をじっくり考えていきたいというところでございます。

#### ○小川座長

ありがとうございました。ヘルメットについては、高校生以上の人たちの着用というのがひとつの大きなテーマになると思います。中学生までは指導があればきちんと被ると思うんですけども、高校生以上になると、かっこ悪いとか、服に合わないとか自転車に合わないということで被らないということがありますので、何か、県または市町村として、アプローチすべきことは多々あるように思うんですね。いろいろな複数のルートを通して、着用を推進していくということを具体的に考えて、こうした懇話会にご提案いただくと、大変ありがたいと思います。

それから、教育については、やはり効果的かということを見直していただきたいと思えます。ただ乗り方を教える教育で終わるのではなくて、危険な場面でどういう通行したらいいのか、危険回避とか危険予測の教育をやっていくべきかなと思います。そういったところも含めて、教育の内容を整理していったらいいと思います。

他にいかがでしょうか。

#### ○武田委員

気になったことをお話ししたいんですが、自転車も車両の仲間なんだということは、ほとんどの方が知らないのではないかと、特に高齢者の方は自転車を身近なものとして利用していて、車両の仲間だということは、全く知らないと言っても過言ではないのではないかと考えております。歩くよりは自転車の方が楽なんだということで、自転車を利用するという方も多いと思いますし、自動車を運転する方にはどこの地区でも安全運転講習会を開催しているけれども、自転車に関する講習会は、高齢者については、ほとんどないのではないかとと思います。うちの地区でも、小学生に対しては正しい自転車の乗り方の講習といったことはやっていますけれ

ど、高齢者に対してはほとんどないですね。それで私も高齢者の集まりの際にはよく、横断するときには気をつけて、ということで交通安全協会の方々をお願いしてお話しをしてもらんですけど、今自転車の事故が多いということなら、今後は高齢者に対する自転車の正しい乗り方、というと高齢者には酷な言い方になるかもしれませんが、そんなこともしていく必要があるのかな、と思いました。

また、ヘルメットについては、高齢者の方にはどうしても、どうなのかなと、そうでなくても、高齢者は耳が遠くなっていますよね。ヘルメットを被ったらどんな風に聞こえるのかな、と気になったものですから、こんな感じで、これからは高齢者も対象に自転車の乗り方講習会も実施していった方がいいのかなと思いました。

#### ○小川座長

ありがとうございました。確かにおっしゃるとおり、年齢によってアプローチというか、教育の在り方も変えていくべきだろうと思います。高齢者の自転車事故も多いということですし、子供と同じ教育内容というのはやはり難しい。年齢ごとに教育内容を少しずつ変えていって、高齢者に対してはどうすべきか、子供たちにはどうすべきかを整理して、具体化したらいきたいと思います。

他にいかがでしょうか。特に高齢者については、現状を踏まえてこうしたらいいのでは、といったことがありましたら、お願いします。

#### ○田村課長

今の御発言は、非常に重要な点だと思っております。宮城県も高齢化率が約28パーセントになって、年々高齢者人口は増えるんですね。自転車の利用者も増えますし、高齢者の自転車利用者も、高齢者の歩行者も増えていって、そういう意味ではこれからどんどんリスクが高まる、という認識がございます。ですから、高齢者の自転車利用というのも重要なポイントで、啓発をどうしていくか、先程ちょっとおっしゃられました、自転車も車両であって、歩行者に最大限配慮しなければならないというのは、意外と、高齢者に限らず、そういう視点が弱いところがありますので、啓発の重点です。後程論点であります、保険加入というのもそこを狙って、被害者のことを思う、そのための保険加入が必要だということは、被害者を守るということにつながりますし、事故を予防する、危険を回避、危険を予測するというのは、非常に重要になりますので、そういうことを含めた総合的な対策で啓発に力を入れていくようにして考えていきたい、ということでございます。

#### ○小川座長

ありがとうございます。もし可能でしたら、発達段階ごとに教育の課題とは何なのかを整理されたらどうかなと思います。

1と2について、他にいかがでしょうか。

#### ○佐藤委員

先程、武田委員が、高齢者がヘルメットをかぶるのは音の観点からどうかと指摘されたのは、とても重要だと思います。私は、ヘルメットを着用する機会はありませんが、ヘル

メット着用時の音の問題はどのようにクリアされているのか、お分かりでしたら教えていただきたいのですが。

○田村課長

自転車用のヘルメットは、市販品は耳がフルカバーになっていないですね。音は、難聴の方以外ですと、バリアになってなくて、バイクのようなフルフェイスではないですから、音の問題はあまりないかと。ただし、高齢者という特性からすると、聞こえにくいとか、あと高齢ドライバーも共通していますけど、視野異常、視野に欠けるとかですね、視力は1.5あるけど、ところどころ欠けるという症状が、75歳以上だと顕著になってくるという分析もあるわけですから、高齢者の利用者にはそういう課題もあると認識しているところでございます。

○柴田委員

県や学校で交通安全教育とか啓発を行うという方向性の案が示されておりますけれども、先程小川座長もおっしゃったように、いかに危険予測などにつながる実効性のある教育ができるかということが、ポイントになってくると思っております。ここからはややPRになるんですが、私ども損害保険協会と致しましては、そういった教育に関して、2つ申し上げたいと思います。ひとつは、今日は教育庁さんもらっちゃってますけれども、防災探検隊という事業を実施しております、これは小学生が自分の街を歩いて、危険な個所を探して、これをマップにまとめて応募していただくという取り組みです。そのマップは、防災も対象ですし、防犯も対象です。交通安全も対象にしておりまして、その中では自転車の交通事故防止も対象しております。実際、街を歩いて、死角になっているところとか、あるいは一時停止の場所ですね、これを自転車が破ってしまうと、自動車側は飛び出してこないと基本的に思っているもので、そういうところで割と事故になるケースが多いと推測しております。そういった場所を、小学生を連れて回って、この辺が危ないんだよと、あるいはここ数年でここで何回か事故が起きているんだよと、この辺を見てもらって、実際にマップにまとめてもらうと、より実践的な、効果的な教育につながるのかなと考えております。そういった事業を行っているので、ぜひ活用していただければと思っているのが1点、もうひとつは、自転車事故の中では高校生の事故が非常に多いというデータがありましたけれども、高校生に対しましては、我々は講師派遣活動も行っております、自転車に乗る時のリスクとか、心構え、あるいは交通関係の法令や、保険の話もさせていただいています。そうした出前授業を高校生などを対象に無償で行っておりますので、利用していただくのもよろしいかなと思っております。教育の実効性担保のひとつのツールとしてご紹介させていただきます。

○小川座長

貴重なお話をありがとうございました。すごく大事な情報提供だと思います。スマホでできるアプリですね。私もその話は聞いたことがあります。危険個所を点検するときに、こういうアプリを活用できると思うので、たとえば一番いいのは、幼稚園から小学校に進学する前に親子で通学路を点検してくださいというような機会にそういったアプリを使いながら危険個所を点検していただく、自転車に乗る乗らないに関係なく歩いて使うアプリですから、危険個所を歩いて確認するというのは、いい機会だと思うので、親子で学んでいただきたいと思いまし

た。それから、高校生への講師派遣も、とてもいいなと思いました。ヘルメットの問題は危機管理だし、事故に遭ったときにどうするかということも危機管理です。事故を起こしたらどういう責任が及ぶのか、加害者責任としての4つの責任です。刑事的責任、民事的責任、道義的責任、行政的責任について知らない、そういった社会教育の一環として、高校生になると学ぶ必要があります、そうでないと、なかなか危なっかしい乗り方は改善されていかないし、加害者になる確率は非常に高いままだと思います。教育を推進していくには危機管理という視点が必要かと思いました。

それから、結構、当て逃げされるというケースが多くて、小学生とか、車が自転車にぶつかったあと、運転者に大丈夫かと聞かれたら、大丈夫ですと、つい言ってしまう。そうすると車は去って行くということで、当て逃げ・ひき逃げということになるんですね。ぶつかった後のこと、加害者被害者含めて、事故後の対応、これも危機管理ですが、保護者の方、地域の方の後押しで、そういうことも学んでもらう必要があるかな、と思います。

何か、他にありますか。

○田村課長

柴田委員のお話で、いろいろな方法論があるということで、今後の対策を考える上での参考になりました。また小川座長が言われた危機管理ですね、高校生向けには確かにこういう安全教育が非常に有用かと思います。当て逃げとか、社会生活上非常に身近な事故なものですから、こういうところも、今後啓発のポイントとして考えていく必要があると思います。

○小川座長

高校生になりますと、シチズンシップ教育といって、市民性教育という視点を入れていかないと。いつも典型的な交通安全教室をやっているけど、高校生は興味を持たないですね。市民性というのは、自分がやっている行為が他者にどんな影響を与えていくのか、危なっかしい走り方をしていると、その社会はどうなっていくのか、自分の行為が他者にどういう影響を与えるのか、ということを考えること。社会の一員としての責任を考えることであり、そういう市民性教育の観点から交通安全教育をあるいは危機管理を考える、という少し違うアプローチがあるということ、参考にしていただきたい。

○田村課長

シチズンシップ教育は、県でも教育庁高校教育課が力を入れているところでもありますので、そういうところとも連携していきたい、また教育庁スポーツ健康課とも連携して、進めていきたいと思います。

○小川座長

先に進めてまいります。ヘルメットについてはいかがですか。

○伊藤委員

個人的な考えですけど、ここに来るときに自転車で通行している方々を見ていると、通勤するときに持ち運びするのがたいへんそうです。スクーターですと、シートの下にヘルメットを

保管できるような構造になってますが、自転車も駐車する際にヘルメットを保管できるような構造にできないものかと思ってました。

○小川座長

大事なところですよ。買い物に行くときに持ち歩かないといけないとか、そういうところに抵抗感があって、なかなか受け入れられない。

○田村課長

最近自転車屋さんでは見かけないんですが、折りたたむタイプのものがあって、サラリーマンのかばんに入るとかですね、強度もあると、インターネット上では購入可能ですが、意外と市販されてない。大きいヘルメットは抵抗感があるだろうとは思いますが。

○小川座長

他にヘルメット着用についていかがでしょうか。

○武田委員

ヘルメットを被ると髪型が、という話を前に聞いたことがあるんですけど、女性は特に髪型を気にするということで、それで被りたくないようですね。

○田村課長

逆にですね、女性で日焼けを気にしてフルフェイスでカバーしているという話もあるようでして。

○武田委員

髪型より命の方が大事なんですけどね。

○小川座長

なぜ被らないのか、逆にこういう考え方をしたらどうか、そういう市民交えてのシンポジウムとか、ワークショップ、ヘルメット・ファッションショーみたいなものをやっても面白いと思います。それぞれの年代でこういうヘルメットが服装に合うというような、もう少し楽しく学びつつ、自然と着用していくようなしくみを考えられたらなと思います。

私からの質問ですけど、着用率を定点的に観測されて、上がっていているということを確認しながら、戦略を立てて、啓発活動をされていった方が効果があると思うんですが、大変かもしれませんが、定期的にどこかの場所で定点観測されて、施策効果を実証するというのがとても大事なことだと思います。そういうエビデンスも収集しつつ着用率を上げていく、着用率が上がらなかつたら、アプローチを変えていかなければいけませんので、やり方の検証ということも含めて、エビデンスを集められたらいいと思います。1時間くらいカウンターを使って計測して、という簡便なやり方でいいと思いますので。

続いて3の被害者を救済する方策ですが、保険についてはいかがでしょうか。

○伊藤委員

これは本当に重要な課題だと思っています。義務にしなければならないのか、努力義務でいいのか、なかなか難しいところだと思いますけど。道路交通法でいえば、シートベルトは後部座席も義務化されてますけど、なかなか一般道ではシートベルトを着用している人がどれくらいいるのか、そんなにいないのかな、という感じもありますし、高速道路ではもちろんしなければならないですけど、罰則規定をどうするか、という問題もありますけど。自転車の保険でなくても、一般の損害保険でも、私も最近入ったんですけど、同居する家族も相手に損害を与えた場合に賠償してくれるというものですが、そういったものでも対応できるのかなと。自転車保険を義務化するとすると、検討が必要だなと思います。

○小川座長

県としては努力義務にするのか、義務にするのか、どうなんでしょうか、

○田村課長

県としての考え方は、義務化の方向の方が、アピール効果が高く、他県のデータでも、加入率向上に効果あり、という調査結果が出ているものですから、その方向を重視しているところです。あとは、他県では罰則規定なしです。他県で罰則なしということになると、均衡を図る上でも、義務化するけど罰則なしというような規定の仕方なのかな、と。そこも大きな論点なんですけど、現時点ではそういう、大まかな考えを持っています。

○小川座長

義務化はするけど罰則はなしという、そういう方向で考えているということですか。  
ワンクッション努力義務を入れて義務化ということか、いきなり義務化ということか。

○田村課長

義務化は、他の都道府県レベルでも9府県、政令指定都市ですと6市ですが、趨勢としては義務規定にすべき、国の標準条例も義務をおすすめということがありますから、流れとしましては、先程も申しましたけど、高齢者人口が増え続ける、リスクが高まる、さらに最近はサイクリスポーツが振興されてきている、それからサイクルツーリズムも伸びてきておまして、大会も開かれるようになってきてまして、ツール・ド・東北とか、蔵王のヒルクライムとか、そういう自転車イベントが最近増えてきておまして、それを楽しまれる人口が増えている。そうしますと、事故のリスクが高まるという見方を、事務局としては持ってまして、そうすると、保険の義務化ということになるかな、という感覚は持っております。

○小川座長

いかがでしょうか、佐藤委員、義務化したときの法的な問題ということは何かありますか。

○佐藤委員

法的な課題もあるかと思うのですが、資料2の賠償事例を拝見しますと、かなり高額の支払いを命じられている事例もあるようですので、義務化でいいのではないかと思います。京

都府など、いったん努力義務を定めて後から義務化しているところもあるようですし、最初から義務化してもよいのではないかと考えております。

○小川座長

柴田委員，いかがですか。

○柴田委員

コメントする立場にないかなという感じがします。県の考え方によるところもあると思います。県民の意識は。努力なのか、義務なのかによって変わるものなのでしょうか。罰則がない中で、義務か努力義務かによって県民の皆さんが「ぜったいやらなきゃ」となるのか「努力だからいいよ」となるのか、その差も生じるのかどうか、そのあたりが、よくわかりません。

○田村課長

他県のデータではですね、明らかな効果があるということで、国土交通省もそのデータを用いて、効果ありという考え、義務の方がより加入率が高まる、という統計データもあるということで、ただ、その統計の取り方も、サンプル数が少ないようですので、傾向としてしか把握できませんけれども、インパクトは高いということで、心理的なインパクトは高いのかなと、保険料という経済的負担を伴いますけれども、自転車保険だと、自動車保険のような水準の額ではないものですから、先程伊藤委員も言われたように、自動車保険のオプションで設定すると、年間でその費用は千円代からありますし、自転車保険でも、格安の、損害賠償だけの保険というのがありますし、傷害保険とミックスしたものもあって、値段は様々ですけれども、被害者救済と、自己の経済的なメリットがあるわけですから、保険加入というのは、経済的負担を伴いますけれども、メリットも大きいと、分析しているところです。

○小川座長

他県だと、罰則規定なしでも義務化で加入率が上がっているということを示しているわけですか。

そうすると、いろいろな保険がありますよ、という情報提供をし、いろいろな加入方法がありますよという情報提供を、いろいろなチャンネルでやっていかなければならない、ということになりますよね。また加入を促進するようなアプローチがどこかで必要になってくる、そこが上手くいかないと、すべての人とはなりません。車を運転される方は任意保険のオプションというのが大きな機会になると思うんですけど、車を運転されない方で、時々自転車に乗るとい程度だと、自転車を点検して、1年間は保険がかかるというのがありますけど、その1年経って、何もしないと保険なしとなります。いろいろなタイプの保険があり、いろいろなタイプの保険と自転車に乗る人との関係を整理しながら、できるだけ多くの方が加入できるようなくみを考えていかないと。ただ「義務です」と言っても、加入率は実質上がらない、ということはあるそうですね。工夫がかなり必要です。

○柴田委員

業界として、自転車の加害事故に備える保険の加入率は、数字を持っていないです。統計を

非常にとるのが難しいんですね。今のお話と重複しますが、加害者になった場合の保険のことを少しご説明しますと、ひとつが、自動車保険・火災保険といった、皆さんがよく入られる保険に、特約でセットをする、個人賠償責任保険という保険に入っていると、自転車の加害事故を補償してくれます。一般的には家族全員が補償対象になるという保険です。保険会社によって、いろいろな商品を出していますので、ここではあくまで一般論としてお話をさせていただきます。そうした個人賠償責任保険に既に参加されている方、これは新たに自転車保険に入る必要は、加害事故に関しては基本ないです。そうした保険に入っていないという方は、新たに個人賠償責任保険に参加していただくか、あるいは別途、自転車専用の保険などに入っているかということになります。自転車専用の保険の場合は、自転車事故だけを補償するというものと、その他のリスクも補償するものもあると思います。ご自身がどういう保険に入られているのか、というところからスタートして、プラスどういう補償が必要なのかということを考えていただく必要があるのかな、と考えております。自転車事故に備えるための保険は様々あるので、なかなか加入率がとれない、というのが実態ですね。

○小川座長

ありがとうございます。今柴田委員のお話をお聞きしながら、個人のチェックシートのようなものを作ったらどうかな、と思いました。こういう保険がありますとか、単純に入っているか入っていないかでもいいですし、チェックシートみたいなものがあれば、間接的ではありますが、加入率を把握しつつ、啓発にもなる、ということ、今のお話を聞いて思いました。

○田村課長

柴田委員がおっしゃるように、保険の種類は様々あるんですけど、その一端ということで、座長もおっしゃっていたTSマーク付帯保険という、整備をする点検料の中に1事故1億円の補償がつくという保険がありますし、単体の自転車保険もありまして、年額で千円代で、1事故1億円まで、というような保険もあります。ケガの補償もミックスしたものなど様々あつてですね、わかりにくいので、確かに啓発のときにひと工夫必要になります。そこは留意すべき点だと思います。

○小川座長

PTAの連合会で提供しているものもありますよね。

○田村課長

PTA連合会でも賠償責任保険があつて、県立高校でおすすめされていて、保険料が格安だと聞いています。

○小川座長

資料で挙がっているような、9500万円という賠償責任がある場合に、今入っている保険でそこまで補償できるのか、ちょっとわからないんですが。

○柴田委員

先程の個人賠償責任保険という保険を例にとりますと、これは日常生活賠償責任保険とかいろいろな名称で販売していると思いますけど、補償額の上限は数億という場合もありますし、無制限で契約ができる会社もあると思います。自身がどれくらいの補償を得たいか、必要か、ということで、契約金額を設定することになると思います。

○田村課長

参考までに、自動車保険のオプションの場合、補償額3億円というのが出てきてまして、年額千円代前半で出てる保険もありましてですね、1億も多いんですが3億というのもでてきますので、年額がリーズナブルというのが、実情というか、傾向です。

○小川座長

そうすると、2段階あって、保険に入るべきだという義務化に関わるプロセスと、次にどれくらいの補償で自分は、あるいは家族を入れるべきか、というプロセスを考えることとなります。ちょっと複雑な加入促進方法になるかと思ったので、何かよい方法はないでしょうか。やはりチェックシートみたいなものがあると、啓発兼促進につながるようには思いましたが、いろいろな組織団体があるので、そういったプロジェクトをすこしずつ増やしていきながら、チェックしながら促進していく、それと並行して努力義務・義務化をお考えになったらよろしいかなと思います。

○柴田委員

当協会では基本的なフローチャートを用意しています。

○伊藤委員

条例が制定されたとなれば、市町村においては、市民に周知していくというのが大きな役割になってくるのかと思いますので、いろいろな形で、広報誌だったり、直接配布できるような、周知できるチラシとかですね、各地区で出前講座みたいなかたちでですね、そういったことが市町村の役割なのかな、と思います。

○小川座長

せっかくパブリックコメントを実施するのですから、こういうチェックシート、フローチャートはわかりやすいですか、使ってみませんか、というふうに問かけるような、パブリックコメントもありだと思えます。そういうことも考えられたらどうですか。

○小川座長

いかがでしょうか、議論するところはここまでということでもよろしいですか。

○田村課長

はい。

○小川座長

では、振り返っていただいて、1・2も含めて、あるいは最初の県の説明も含めて、まとめてご意見がありましたらお願いします。

○高橋次長

今日いろいろご議論いただきましてありがとうございます。今日いろいろご意見をいただきました、大きく教育の部分、また保険の義務化という部分だったと思います。教育の部分については、今日いただいた中では、年代別というか、世代別のケアをどういうふうにしていくか、そこがかなり大きいかと、実際に条例を施行した後、条例を実効性のあるものにしていくためには必要だと思っておりますし、義務化というところについては、我々も県庁内で、今回皆さんにご意見を伺う前にいろいろ議論を行いました。やはり法的な義務と努力義務との違い、あとは実際に義務を課した場合に、どのような形でこれを担保していくのか、そういったことについての議論をさせていただいた中で、やはり、実際問題厳密な、きちんとした法的な効果というものは、なかなかその段階では導き出せなかったということがあります。その辺は次回以降佐藤委員などからご助言いただければと思っておりますけど、ただひとつ、その中で出てきたのは、先程課長の方から話があった、実際の効果として加入率が上がっているというのがありますし、先程の教育の中で、法的な義務という位置づけの中で教育を施していくのと、それから単なる努力という中で啓発をしていくのとでは、法的な義務という位置づけの中で教育を施していく、啓発をしていく方が効果が高いのではないかと、という一定の議論の中で、先程説明させていただきました経緯が出てきたということがございます。次回以降も、今回の意見を伺ったものを踏まえまして条例の素案というものを策定させていただきますので、それについてのご意見をいただければと思います。

○小川座長

今おっしゃっていただいた内容も含めて全体について、一言ずついただければと思います。

○佐藤委員

既に入っている保険の特約を使うことができれば、自転車の保険に入らなくてもいい、ということであれば、既に入っている保険が使えるのかどうか、契約内容の把握というのがたいへん重要になると思いますので、先程柴田委員がおっしゃったチェックシートがあるのであれば、参考のためにお示しいただければと思います。

○小川座長

ありがとうございます。まず、自分の状況を把握すること。

○佐藤委員

そうですね。交通事故の相談にいらっしゃる方も保険が適用になるのか把握されてない方がたくさんいらっしゃるんですね。保険が使えるかどうかで違ってきますので、とても重要なことだと思います。

○小川座長

柴田委員，いかがですか。

○柴田委員

被害者救済という観点で，保険は機能しますし，一方で，加害者になった側にしても，1億円の賠償金を出せるかと，いうことになると，かなりしんどいと思いますので，そういった意味でも保険は役立つと思います。

○小川座長

保険をとおして啓発活動が進んでいくみたいなかたちになるといいんですけどね。

○武田委員

今後，保険についてももちろんなんですけど，安全協会，それから集まりのある時にですね，自転車も車の仲間なんだよとか，保険に入らないと，後々たいへんなことになるよ，ということをお話の中でお話しをしていきたいと思いました。近々会合がありますので，その時に，今日のような話をみなさんにできたらいいのかな，と思います。

○伊藤委員

先程もお話したんですけど，市民への交通ルールやマナーの啓発をしっかりやっていきたいなと思います。

○小川座長

何も対策を講じないまま自転車利用を推進すると確実に事故は増えますので，県は事故が増えないように，かつ推進していくということをやらないと，県の責務は果たせないと思います。そこはきちんと課題を整理して，この課題についてはこうアプローチしよう，というように，かなり具体化した段階で，パブリックコメントを行っていく必要があるかなと。

参考までに，15年前にイギリスへ行った時に，イギリスでは同じように自転車利用を歩行も含めて推進していて，自動車を減らして，環境対策と健康増進にかなり力を入れてやっていたということを覚えています。自転車推進を行うには，事故があってはいけないので，事故を抑制しつつ自転車利用を促進していくということをうまくやるように，具体的なものを考えてパブリックコメントを実施するということが，とても大事なことだと思います。

もう一点，現状を把握する必要があるあって，今の子供は自転車に乗らなくなってきましたね。保護者が車に乗せてしまうので。現状，自動車による移動が進んでいる中で，自転車の利用を推進していくと，どういう課題があるのか，少し整理をされた方がいいかと思います。

よろしいでしょうか。では，協議はこれで終わりということで，進行を事務局にお返しします。

## 5 連絡事項

## 6 閉会