

第2回「自転車の安全な利用等に関する検討委員会」議事概要

1 開催日時

平成26年11月18日（火）午後3時から午後5時

2 開催場所

兵庫県民会館「福」

3 議事概要

(1) 自転車保険専門部会の報告

羽原部会長より「自転車保険の加入促進方策」について説明。

【報告の概略】

ア 「1 はじめに」、 「2 自転車事故の現状と問題点」

(ア) 人身事故件数、自転車関係事故件数ともに減少傾向にあるが、自転車が加害者となる歩行者対自転車の事故は、ここ10年間で2倍近くに増加しており、県内の発生率は全国的に見ても高い。

(イ) 非常に高額な損害賠償事例の発生。

(ウ) 被害者の救済、加害者の負担軽減のため、自転車保険への加入を義務化できないかなど、保険加入促進方策について検討。

イ 「3 自転車保険加入の必要性」

(ア) 自転車保険の現状と加入状況

- ・ 既存の自転車保険は、契約の面から「車体にかける保険（自転車安全整備店において安全点検後に貼付されるTSマークなど）」と「人にかける保険（自動車保険や火災保険、傷害保険等の特約として付帯される個人賠償責任保険）」の2つに分けられる。
- ・ パソコンや携帯電話などを利用したインターネット、または、コンビニ等で加入できるもの、傷害保険と個人賠償責任保険がセットになっているもの、クレジットカードに付帯したものなどがある。
- ・ 個人賠償責任保険は相手方の怪我、見舞金、後遺障害などを対象に1億円程度の補償のあるものや、家族全員が補償の対象となるものがあるので、日常生活の損害賠償のリスクに対応が可能。
- ・ 保険加入率については公表されていないが、県が実施したアンケート調査では、保険に加入していると回答したのは24%。

(イ) 自転車保険加入の必要性

- ・ 高額な損害賠償請求事例が発生しており、被害者の救済と加害者の経済的負担の軽減はもとより、県民の安全・安心の確保のために

も県として保険加入を促進しなければならない。

ウ 「4 自転車保険の加入促進方策」

(ア) 条例による保険加入の義務化

自転車保険への加入促進方策の中で、最も重要な対策に関し、県として条例による保険加入の義務化について検討。

○ 加入義務の対象者

- ・ 自転車利用者および所有者（ただし、利用者および所有者が未成年の場合はその保護者）を対象とし、業務に自転車を使用する企業等の所有者も義務対象者に含めるべきである。
- ・ 自転車を購入する場合のほとんどが自転車販売店を経由するため、自転車販売店にも協力を得ることが重要。

○ 加入義務の対象とする保険

- ・ 「車体にかける保険」と「人にかける保険」の2種類があるが、推計 24%の保険加入者のうち、大半が「人にかける保険」に加入していると推定されることから、双方の保険を対象として加入促進を図っていくべき。

○ 保険加入の管理と報告

- ・ 自転車には、自動車や自動二輪車のような自賠責保険制度がなく、保険加入を義務化したとしても、管理は困難。
- ・ 保険の加入状況については、車体番号等で自転車を特定して管理することが必要である、県下約 325 万台の自転車が対象となるため困難。
- ・ 「人にかける保険」では、個人を管理することになり、円実に困難。
- ・ 保険加入の管理はほぼ不可能であり、それを前提として逐次加入状況を調査しながら、その効果を上げていくことが必要。

○ 罰則の適用

- ・ 義務化した場合、義務を果たしていない人に対する取り締まりが問題となるが、保険加入の管理や加入の確認が困難であるため、罰則は設けるべきではない。
- ・ 自転車販売店に保険加入の確認の協力を依頼する点からも、罰則は設けるべきではない。

○ 義務化による経済的負担

- ・ 現状の保険料を見ると、自動車保険等の特約として付帯のある個人賠償責任保険には月額 100 円程度のものもあり、著しい経済的負担になるとは言えない。

(4) 具体的な加入促進方策

○ 広報啓発の徹底

- ・ 保険加入そのものの啓発に加え、保険の契約内容によっては契約者の家族も補償の対象となっていることなど、保険内容を含めた認知度を高めていくことが必要。
- ・ 子どもが加害者になる事故も発生し、保護者として損害賠償責任を負う可能性があるため、そうした場合の事故対応を認識したうえで保険に加入することが必要。
- ・ 安全教育の機会や広報媒体等を活用し、広く保険の加入を訴え、保険加入の必要性を理解・認識してもらうとともに、保険商品や契約内容について家庭で確認・把握することが必要。

○ 自転車販売店による加入促進

- ・ 自転車販売店の協力を得ながら、積極的に施策を推進することが加入率の向上に繋がる。
- ・ 保険加入の有無を確認し、未加入者に対しては保険加入の必要性を示したパンフレットや案内資料、広報印刷物によって加入促進を図ることが有効な施策の1つである。

○ 保険会社等による加入促進

- ・ 保険事業者の協力を得て、自転車保険についての情報を提供するとともに、2年目以降の契約更新の機会を捉えた継続更新に関し、効果的な加入促進を図っていくことが求められる。

○ 通学者の保険加入促進

- ・ 特に教育機関等が対象となるが、自転車通学の生徒に対する保険加入促進を一層強化する。
- ・ 交通ルールを学ぶための講習を実施し、保険加入の必要性を理解したうえで、教育活動の一環として加入を推進していく。
例えば、保険加入状況を確認し、自転車保険に加入している人を対象に自転車通学許可証を交付するなどの施策を検討する。

エ 「5 おわりに」

- ・ 結論としては、自転車保険への加入は不可欠で、抜本的な対策を行わなければならないと判断される。
- ・ 今後、自転車は更に利用が拡大されると考えられることから、安全面の教育と同時に保険加入の促進を図ることにより、事故防止意識を高めるきっかけにもなり、万一事故が起こった場合にも被害者の補償を円滑に処理できるようにするためにも、県として条例により義務を課すことが必要。

- ・ 報告書には記載していないが、単に自転車保険の加入にとどまらず、保険内容を確認すること、および家族としてどのような対応ができているのかを調べることを通じて、災害等を含めたリスクに対応する意識を高めるきっかけにもなる。

(2) 自転車保険について

- 問) 報告書の7ページの一番下の「オ 義務化による経済的負担」で月額100円程度の自転車保険という記載があるが、どのような保険を想定しているのか。
答) 商品としては、特約によって付帯する個人賠償責任保険の保険料部分だけを計算すると、月100円程度になるものです。
- 問) 主契約がある場合には、月100円程度で個人賠償責任保険の特約を付帯することができるが、主契約がない場合にはどのような金額になるのか。
答) 個人賠償責任保険という単独商品は現在販売していないので、自分の怪我を補償する傷害保険に個人賠償責任特約をセットしたものを自転車保険として販売していることが多い。一番安いもので年間4～5千円程度の保険料で加入できる。
- 非常に困難であることは理解できるが、全国高等学校PTA連合会の保険で、県立高校が学校単位で加入し、生徒1人あたり年間300円というようなものもあるので、個人賠償責任保険に特化したような保険があれば、県民に説明しやすく、促進もしやすいのではないか。
- 非常に困難であることは理解できるが、県立高校が学校単位で加入している全国高等学校PTA連合会の保険は、生徒1人あたり年間300円というものもあるので、個人賠償責任保険に特化したような保険があれば、県民に説明しやすく、促進もしやすいのではないか。
- 自転車を大切に利用してもらうためには、自転車の車体に保険をかけるなどすれば、自転車の価値もあがるため、車体にかかる保険が望ましいという発言をしていたが、部会での検討結果を聞き、現時点では容易ではないということが理解できた。
- 自転車利用者等に保険加入を義務づけるということは、自動車ほどではないにしても、自転車を運転することは危険を伴うということをしっかり自覚してもらうことが重要であり、その危険に対する自己管理の責務として保険が必要であるということを理解してもらわなければならない。

(3) 自転車の交通ルールの遵守とマナーの向上

ア 交通安全教育を社会全体で取り組む仕組みづくり

- 市町長が委嘱する交通指導員や、公安委員会が委嘱する地域交通安全活動推進委員、県交通安全対策委員会が委嘱する交通安全ワンポイント指導員など、交通安全教育を実施することができる指導員の育成に取り組んでいる。
- 交通安全教育の裾野を広げていくためには、指導者や指導補助者を育成していくことも重要である。
- 警察が実施している交通安全教育のように、ポイントをおさえて実施するためには、学校の先生に対する教育も必要である。
- 教員免許を更新する際に、大学に講習を受けに来られているため、交通安全についての話をしているが、やはり現場警察官から直接、先生方に指導要領等をしてもらい、その先生方から生徒に教育をしてもらうことが有効である。
- これから社会に出て行く、社会に出て行って自転車に乗るということから、学校がしっかりと安全教育をしていくことが基本になるのではないか。
- 学校によって安全教育の温度差があると感じる場合があるので、カリキュラムや指導要領などの「形」の中で、教育をしてもらうことが重要ではないか。
- 学校としても交通安全教育の重要性は認識している。
- 県教育委員会では、県や県警からの交通安全だよりなどを全校に配布して、先生方に教育を依頼したり、各地区から先生方に集ってもらい、交通安全に関する講習を受けてもらい、その内容を生徒に教育してもらうなどの取り組みを実施している。
- 生徒に安全教育を実施するにあたっては知識が大切で、勘違いや思い込みで教えてしまうと大変なことになるので、警察等からしっかりと知識を得て、それらをもとに教育してもらうことが大切である。
- スタントマンを使った安全教育と、資料配布のみの安全教育では効果が大きく異なり、スタントマンを使った教育の方が危険意識や法律違反の認識がかなり高くなるという調査結果がある。
- 教育というものは、1回だけで効果が出るものではないと思うので、継続的に取り組んでいかなければならない。
- 警察に1回安全教育を実施してもらい、それを中心にして先生方がフォローしていただくだけでも教育の効果が持続すると思われる。

イ 自転車に関する環境の整備等

- 自転車対歩行者の事故が増加していることもあり、「自転車歩行者分離大作戦」という名称をつけて、事業を実施してきた。

対策①としては、歩道上で視覚的に分離するという事で、歩道の車道寄りをベージュでカラー舗装し、自転車に車道寄りを走行してもらい、反対の民地側を歩行者に通ってもらう対策で、52kmの計画に対して60kmの対策を実施した。

対策②としては、歩道から車道に自転車を下ろした上で、車道上の視覚分離のためにブルーに舗装して、車道で自転車が通る場所を明示するもので、19kmの計画に対して14kmの対策を実施した。

対策③としては、車道上の物理的分離として、車道の一部を自転車専用にするということで、縁石やガードレール等で区切ってベンガラ色に舗装し、車道の走行空間を確保するもので、4kmの計画に対して5kmの対策を実施した。

対策④としては、自転車だけの安全対策ではないが、歩道がなく、事故の多い通学路において、グリーンに舗装するもので、125kmの計画に対して125kmの対策を実施した。
- 対策①の歩道上の視覚分離の効果としては、本県が実施した調査結果では、歩行者が歩道の民地寄りを通り、自転車が歩道の車道寄りを通るという遵守率が60%台から90%近くに向上した。

対策②の車道上の視覚分離の効果としては、同じ調査結果から、自転車の走行場所が歩道から車道へ40%転換し、自転車レーンを整備することにより、自転車が車道の左側を通行するというルールへの遵守率が60%台から90%以上に向上したとされている。また、ブルーにカラー舗装することによって、歩道上の違法駐車が31%減少したという結果も出ている。
- 駐車違反の取締りについては、県下に「ガイドライン」を設け、最重点または重点路線とその地域に分けて限られた警察力を投入している。

自転車レーンが設けられている場所は、全てガイドラインの最重点または重点に指定されており、警察官が重点的に巡回して取り締まりを実施している。

また、県下には警察から委託された機関の駐車監視員がおり、ガイドラインを中心に巡回して放置駐車違反車両の確認作業を実施しており、自転車レーンが設置されているような場所では、警察官と駐車監視員の両方で活動を実施している。

- 神戸市の駐輪対策として、放置自転車で特に多いのが通勤通学、次いでショッピングセンター等買い物で来られた方となっている。
 放置自転車対策の中心は駅周辺であり、市内 51 駅に対して自転車駐輪場の整備を推進しており、それに合わせて、駅周辺の 54 カ所の区域を自転車等の放置禁止区域に指定している。
 自転車放置禁止区域内の自転車に対しては即時撤去の対策を進め、平成 25 年には市内で 2 万 7 千台を撤去した。神戸市内の放置自転車の台数は、1 日あたり大体 9 千台と徐々に減少はしているが、依然として多い状況である。
 市立駐輪場内に放置されている自転車については、現在はシールを貼付して一定期間経過してから撤去していたが、即時撤去できるように条例改正の手続き中であり、平成 27 年 4 月からは駐輪場の中にある放置自転車も即時撤去ができるようになるため、対策を引き続き強化していきたい。
- 問) 自転車が通行する場所について、車道の自転車レーンはブルー、自転車道はベンガラ、歩道上で分離する際はベージュに色分けされているということだか、利用者側からすれば、一色に統一してもらったほうがわかりやすいので、そのようにはできないのか。
 答) 神戸市をはじめとして全市町、つまり全県的に色を統一しているので、一色に統一するという事は困難である。
 かなり浸透してきていると思われるので、引き続き PR に努めていきたい。
- 道路の車線を 1 車線自転車専用にするということは、自動車の空間を自転車に移すということで、歩道の半分を自転車にする場合は、歩行者の空間を自転車に移すという道路空間の再配分ということになる。そのため、再配分する際には、優先すべきものと制限すべきものを明確にしなければならない。
- 駅周辺は交通バリアフリーの重点整備地区になっている場合があることから、道路交通環境整備等の対策にあたっては、これらの法律等と整合するようしなければならない。
- 歩道を色分けして自転車の通行場所を明示すると、専用走行場所であると思い込んでしまい、万一、事故が起きても自分の責任ではないと言う人も出てくる。自歩道は通っても良いが、色を塗ったとしても歩道に変わりはないため、歩行者が優先であるということを徹底していかなければならない。
- 単独の専用空間をつくると、当然速度が上がり、そうなれば事故が

起きると重大事故に繋がる。整備に合わせて、しっかりと事故対策もしていかなければならない。

ウ 自転車の点検整備の促進

- 普通自転車は、車体の長さが 190cm 以下、幅が 60cm 以下と定められているが、近年、外国から入ってくる自転車などではこの規定よりも大きいものがあり、規定を超えた自転車には TS マークを貼付することができない。

自転車の安全点検については、点検の場所や方法等に基づいて実施しており、わかりやすい点検方法をお知らせするようにしている。

点検方法としては、「ブタハシャベル」という自転車の各部位の頭文字を取った点検方法があり、ブレーキ、タイヤ、ハンドル、シャタイ（車体）、ベルを示すもので、家庭においても点検をしてもらえばよいと思う。

(4) 事故への備え

ア ヘルメットの着用

- 道路交通法では、「児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。」と規定されている。
- 自転車利用者（サイクリスト）の立場としては、ヘルメットもファッションとしてとらえており、頭部を保護するためということが一番ではあるが、サイクルウェアと合わせて、町中を颯爽と走っている。
- 最近では、自転車に乗るときの子どものヘルメットについて、意識が変わってきたように感じる。自転車の後部などに子どもを同乗させていた場合、運転している保護者が足をついて転倒を防止したとしても、子どもは自転車から落下してしまう場合も考えられるので、子どもにヘルメットを被らせることは大切な安全対策である。
- 自転車のヘルメットは安全性のために、蛍光色を使用したものが多いため、高齢者の方が敬遠しがちということで、高齢者の方々に集まっていたいただき、まとまった案でヘルメット会社に依頼して、グレー系などの落ち着いた色のヘルメットを考案中である。
- お年寄りが被りやすいようなデザインのものが良い。
- ヘルメットを着用しても、顎紐をしっかりとしていなければ万一の際に外れてしまうので、顎紐についての指導も必要である。

イ 反射器材の活用等

- 新車で販売する際には、ほとんどの自転車の前後輪に反射器材（リ

フレクター) が付いている。しかし、壊れたら壊れたままになっていることが多いので、付け直してもらったほうが良いと思う。

- 自転車のバルブに装着する反射器材もあるが、しっかりと装着していなければ、バルブが緩んで空気が抜けてしまう場合があるので、しっかりと装着しなければならない。
- 前照灯と、後部の尾灯または反射材の設置が義務づけられているが、リフレクター等はあくまでも補助として活用していくべきである。
- 自転車利用者が夜間に、自分の責任として前照灯を点灯させていない人が多く、前照灯を点灯させることが自分を守ると同時に、他人を守るためであるという意識を高めていかなければならない。