

第3回

愛知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する検討会議

参 考 資 料

「愛知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(仮称)」のあり方に対するパブリック・コメント等の募集結果について	p.1
「愛知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(仮称)」のあり方に対するパブリック・コメント制度による県民意見の概要及び県の考え方	p.2
「愛知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(仮称)」のあり方に対する市町村、関係団体等の意見の概要及び県の考え方	p.9
自転車の安全利用等に関する条例の制定状況(各都道府県)	p.16
自転車の安全利用等に関する条例の制定状況(県内市町村)	p.17
飲食物等のデリバリーサービスにおける交通事故防止について(国)	p.18

「愛知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(仮称)」のあり方に対する
パブリック・コメント等の募集結果について

1. 意見募集の種類

- (1) パブリック・コメント制度による県民意見の募集
- (2) 市町村、関係団体等への意見照会

2. 募集期間

2020年9月15日(火)から10月15日(木)まで

3. 募集方法

郵便、ファックス、電子メール

4. 意見提出状況

区分	提出者数	件数(件)							
		計	全体	目的・定義・ 基本理念	各主体の基 本的な責務	自転車交通 安全教育の 推進	ヘルメットの 着用促進	保険等の加 入促進	その他
県民	13名	41	0	1	22	8	4	2	4
市町村	19市町	85	5	14	23	9	10	16	8
関係団体	9団体	28	1	6	13	2	4	1	1
庁内	6所属	13	1	2	7	1	1	0	1
計	47者	167	7	23	65	20	19	19	14

「愛知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（仮称）」のあり方に対するパブリック・コメント制度による県民意見の概要及び県の考え方

項目	意見の概要	県の考え方
<p>目的・基本理念</p>	<p>目的と基本理念の違いは何か。「人的被害の重大化防止並びに交通事故の被害者を救済」が基本理念に含まれないのはなぜか。</p>	<p>「目的」には条例制定により実現したい社会を、「基本理念」には条例を制定・運用するにあたっての根本的な考え方を示しております。 具体的には、条例制定の「目的」は、県民が安全に安心して暮らすことができる社会の実現に寄与することであり、その根本的な考え方となる「基本理念」では、自転車が県民の社会生活に有用であることから、その活用促進と交通事故防止の両立を図ることを示しております。 「人的被害の重大化防止」「交通事故の被害者救済」は、目的を達成するための手段であるため、目的の項目に記載しております。</p>
<p>各主体の基本的な責務</p>	<p>「総合的な施策」及び「道路交通環境の整備」について具体的にどう実行するかが大切であり、各種施策の数値目標を設定し、定期的に測定し、目標に届いていなかったら見直す、という実効性を担保するプロセスを定めるべし、あるいはそのための努力をすべしといった内容にすべき。もしも「そういった具体的な手法については条例として定めるのはなじまない」というのであれば、自転車利用者に対して「法令を遵守」「定期的に点検」「反射材の装着」とした記述も同様に条例としてふさわしくないということになる。要は、主体が県のときは責務が大まかにしか定義されず責務を果たしたか判断すらままならないのに、個人だと具体的で、それではバランスがおかしくないかということ。</p>	<p>交通安全対策基本法に基づく「第10次愛知県交通安全計画」の基本方針に従い、本県では毎年「愛知県交通安全対策会議」を開催し、県内の陸上交通の安全に関する本県が講ずべき施策を計画的に推進するための「交通安全実施計画」を毎年度策定しております。自転車の安全で適正な利用の促進に関する「総合的な施策」及び「道路交通環境の整備」の具体的な施策や各種施策の数値目標についても、この「交通安全実施計画」に盛り込み、進捗管理及び施策の見直し等を図ってまいります。</p>
	<p>自転車は生活に密着した道具だが、安心して乗ることができない。車道を走ることになっているが、自動車と並走する状況は怖く、歩道をゆっくりと歩く速度で通っても歩行者を避けなければいけないため緊張する。ぶつかっからのダメージを少なくするための消極的な施策より、もっと根本的に安全・安心して通れる自転車のための道づくり、ゆったりと自転車を楽しむことのできる街づくりを県として推進してほしい。</p>	
	<p>自転車の安全な運行の為、行政が道路整備を実施する際、路側帯を幅60cm確保する様に規定する。路側帯が非常に狭く道路左端を自転車で走行していると車からクラクションを鳴らされたり、自転車のすぐ横を通過されて接触の危険を感じる。また、道幅一杯の大型車も多く走行しているので、自転車が安全に走行できる環境整備が急務と思われる。</p>	
	<p>サイクリングロードや歩道の自転車走行帯を歩道から道路に変更し、歩行者との分離を図る。</p>	<p>条例の骨子案に、県の責務として、自転車利用者が自転車を安全に利用できる道路交通環境の整備を推進する旨を明記してまいります。</p>
	<p>自転車運転免許証を返納し、外出は徒歩か自転車の利用という生活になった。我が国のように自動車優先社会では、絶え間なく自動車の脅威にさらされる自転車利用者も、歩行者と同様に交通弱者であり、狭い道路に自動車通行が許され事故多発となり死傷者が出ることは必定。 自転車や歩行者の事故防止を図るには、国や自治体は安全通行環境の整備に最も注力すべき。狭い道路を歩行者と自転車と自動車が通行し、都市部を除く地域での道路事情は最悪である。そこには、人間のための街路であるという考え方が欠如している。道幅の狭い街路を歩行者と自転車と自動車が共有して通行することのできるだけ避けるような施策を講じることが最重要であろう。</p>	<p>また、具体的な施策としては、「愛知県自転車活用推進計画」及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車通行空間の整備を進めてまいります。</p>
<p>条例制定としては後発のわりに、独自性がなく、その効果は大変期待薄である。条例を制定するからには、ソフト面だけでなくハード面の整備を積極的に打ち出して、物理的な面で安全性を担保することも推進していただきたい。</p>		

項目	意見の概要	県の考え方
各主体の基本的な責務 県の責務	<p>今日の成熟した社会は弱者を保護し構成員に機会均等を保証するためにあるといつてよい。そして歩行者や自転車は、交通においては弱者であり、ことに自転車は安価で入手・維持でき、社会的弱者にとってたいへん貴重な移動手段でもあることから、歩行者と自転車は自動車以上に安全・快適に移動できるようにすべきといえる。しかし、これまで国や自治体は自転車の安全・快適な移動のためのインフラへの投資を怠ってきた。自転車活用推進法が志向されて3年、いまこそ行政は消極的な姿勢を反省し、インフラ整備に邁進すべきところであるのに、具体的な取り組みを見せるよりもまずこうした条例で弱者に自身を保護するための負担を求めるのでは、いったいなんのための社会、誰のための行政か。</p> <p>条例でヘルメットの着用を努力義務とした愛媛県における着用率は68%であり、最も安価なヘルメット(5,940円程度)を使用期限である3年程度利用したとして、年間の費用負担は2,000円程度となる。一方、最も安価な自転車保険は1世帯あたり年間1,180円で、自転車の世帯保有率は66.3%、保有世帯あたりの自転車台数は平均1.85(平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書)であり、自転車1台につきヘルメット1つとすると、愛知県の世帯数3,193,816から$3,193,816 \times 66.3\% \times (1,180 + 2,000 \times 1.85 \times 68\%) = 78$億円が県民負担となる。毎年78億円あればいったいどれだけのペースで自転車道が作れるか。自転車道は、多少の維持費は必要だが、基本的には作ればその後何十年と使えるもの。県はこれだけの負担を県民に強いておいて、自転車インフラ整備にはどれだけ予算を割り当ててくれるのか。</p> <p>また、自動車以外の種類の交通のことを気にせず走ることで専用の空間を確保するために、愛知県内だけでもすでに歩道が6,750km、高速道路が240km(道路統計年報2019)建設されているが、自転車の交通分担率を自動車の半分ほどには引き上げたいと考えるなら、まずは自転車道を3,500kmばかり作ってから改めて県民に負担をお願いするのがスジではないか。</p>	
	<p>愛知県の今年の交通事故死者数は9月末時点で113名となり、このままいけばワースト奪還は確実。愛知県警は懸命に取り組んでいるだろうが、根本的にクルマ利用が多すぎるのが問題。歩行者が安心して歩ける道路全体のうちの2割にも満たず、渋滞対策と称して車道がどんどん広げられ、住宅街の抜け道は緑色に塗ったり「ゾーン30」と書かれたりはするものの依然としてスムーズに通過でき、繁華街やショッピングモールに出かけても駐車場に困らないとなれば、クルマに乗らない理由がない。</p> <p>この条例でヘルメット着用や保険加入を促進しようとしたところで、それは自転車を使いたくない理由を増やすだけだが、いま最優先でやるべきは、歩行者・自転車のためのインフラ整備、クルマのために使われてきた広大な空間の再配分であり、それを短時間で実現するための手法の確立である。</p> <p>名古屋市、あるいは愛知県でも、自転車利用者にアンケート調査をすればいつも一番望まれるものは「安全な走行空間」だが、検討会議で建設局道路維持課の方が「用地買収となると大変なので路肩や植栽帯などを利用して」と発言いたように、車道は聖域であり不可侵であるとの意識が根強く、整備は遅々として進まない。</p> <p>2月には愛知県自転車活用推進計画も策定されたが、以来半年、県が自転車インフラの整備に着手したという話も聞かないにもかかわらず、このように交通弱者たる自転車利用者に負担を強いるような条例作りに汲々としていることが残念でならない。</p> <p>私たちが目指すべきは、クルマを持っていて、さらには子供がいたりしても「ちょっとそこまでだし歩いていこうか」「20分ぐらいのところだから自転車のほうが早いよね」と思えるような、あるいはクルマを持っていなくても、免許を返納した人でも、行きたいところへ安心してぱっと行ける、そんな社会。その実現のため、どうか困難を恐れず、街を道路をどんどん新しい社会にふさわしい姿に作り変えていってほしい。かならず報われる日が来るとお約束する。</p>	<p>御指摘のとおり、自転車を安全に利用することのできる道路交通環境の整備は重要だと考え、条例の骨子案に、県の責務として、自転車利用者が自転車を安全に利用できる道路交通環境の整備を推進する旨を明記してまいります。</p> <p>また、具体的な施策としては、「愛知県自転車活用推進計画」及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車通行空間の整備を進めてまいります。</p> <p>現在愛知県では、県内の各市町村における自転車ネットワーク計画の策定支援に取り組んでおり、当該市町村の計画が策定され次第、該当する路線において自転車通行空間整備を進めてまいります。</p>

項目	意見の概要	県の考え方
各主体の基本的な責務	<p>コロナ禍で自転車利用が増えていると聞く。歩行者の横を猛スピードで通過する自転車、スマホ片手にまともに周囲を確認せずに運転する者、傘を片手にふらつきながら運転する者など大変危険な状況に日々出くわす。個々の安全運転の遵守に対する意識の向上はもとより、県の責務にある道路環境の整備の推進は非常に大きな課題である。歩行者との分離や、おし歩きゾーンの設置など県がリーダーシップを発揮して市町をけん引してほしい。県道だから、市道だからというのではなく、交通状況に応じて県内道路の環境整備を進めてほしい。</p>	<p>条例の骨子案に、県の責務として、自転車利用者が自転車を安全に利用できる道路交通環境の整備を推進する旨を明記してまいります。</p> <p>また、具体的な施策としては、「愛知県自転車活用推進計画」及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車通行空間の整備を進め、整備形態に応じた自転車の通行ルール及び自転車の交通ルールの遵守について広報啓発を実施するとともに、悪質で危険な交通違反に対する取り締まりを強化してまいります。</p>
	<p>どぶ(側溝)板の上とわずかの狭い路側帯が歩行者用通路であり、そこを通学の児童生徒や通勤者が歩く、時には自転車が走行するという街路では事故はなくなる。安全通行環境整備こそが交通事故防止には欠かせない。</p> <p>事故原因の調査は、安全通行環境面において問題なかったかという視点でもなされる必要がある。自転車事故防止にはまず自転車専用のレーンを確保すること。また、自転車が軽自動車であることや自転車走行のルールを絶えず啓発する、路上での厳しい指導や取締りが重要だと思う。自転車大国になりつつあるわが国は、自転車対策を諸外国に学ぶことも重要。</p>	
	<p>教育の他に、リスクマネジメントで重要と思われるのが自転車の走行空間の整備であると思う。この点について県の答弁は非常に曖昧なもので全く具体性がなかったため、今後の方針及びスケジュールを提示していただきたい。</p> <p>県民に危機管理を義務として負わせるのであれば、行政はリスクマネジメントにおいて具体的に計画し、義務として実行していくべきと考える。</p>	<p>条例の骨子案に、県の責務として、自転車利用者が自転車を安全に利用できる道路交通環境の整備を推進する旨を明記してまいります。</p> <p>また、具体的な施策としては、「愛知県自転車活用推進計画」及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車通行空間の整備を進めてまいります。</p> <p>現在愛知県では、県内の各市町村における自転車ネットワーク計画の策定支援に取り組んでおり、当該市町村の計画が策定され次第、各道路管理者がお互いに調整を図りながら、計画のスケジュールにおいて自転車通行空間整備を進めてまいります。</p>
	<p>自転車通行可能な歩道の標識を判りやすくしてほしい。</p> <p>健康維持の為に自転車を愛好している。基本として車道の左端を走行することは理解しているが、自動車が激しく往來する中走行することは非常に不安を感じる。自転車専用道路を探し走行しているが、それまでは一般の道路、主に自転車通行可の歩道を通行している。</p> <p>なお、自転車で歩道を横断する場合、凹凸がありスムーズに走行できない。自動車目線ではなく、歩道を利用する人目線で凹凸を無くし、歩道を整備してほしい。</p>	<p>条例の骨子案に、県の責務として、自転車利用者が自転車を安全に利用できる道路交通環境の整備を推進する旨を明記してまいります。</p> <p>また、具体的な施策としては、「愛知県自転車活用推進計画」及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車通行空間の整備を進めるとともに、自転車を含めた全ての交通に対して安全と円滑を図るために、道路標識道路標示等を適切に運用してまいります。</p>
	<p>今般、愛知県が自転車の安全利用に関わる各主体の責務等を条例として策定するに際し、「なお、全ての項目について、罰則は設けません」とは如何なものか。呼びかけやお願い、提案だけではどうにもならないだろう。自転車の違反行為が昨年1年間で2万件を超えたと新聞が伝え、内「信号無視」が、12,472件で最多だと報じており、条例策定を機に「自転車指導警告票」交付を重視し自転車利用者のルール軽視と認識の薄さにくさびを打つことが必要。</p> <p>警察の取締り強化。防犯登録ナンバー+身分証から記録をとり、車のように違反切符をきって初回から罰金でよい！(防犯登録も任意でなく必須とする。登録無状態での販売禁止)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無灯や自転車灯に見合わない豆球等ダメ！ ・いまだ多いスマホ運転ダメ！(片手、両手持ち。ハンドルに固定も、見続けたりいじったりで前方確認なんてしてない！) <p>(歩きスマホの人にぶつかられたことあるので、歩きスマホも取り締まってほしい！)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中高生など若い人は、歩道を2列3列4列当たり前。歩行者が来ても車道へ出るとか1列になるとかしない！ホントにおおちゃく。未成年でも構わず罰金に！取締り時に学校や親にも連絡！そのまま大人になったら車の運転もおおちゃくに決まってる。子供のうちに正すべき。厳しいくらいの条例で十分。子供も大人もおおちゃく者がはびこっているんだから。真面目にやってるほうが巻き込まれるから損！！ 	<p>条例では、自転車が関わる交通事故を防止するため、県及び自転車利用者等の責務や教育の促進等、自転車の安全で適正な利用について基本的な事項を定めようとするものです。</p> <p>信号無視等の罰則については道路交通法で規定されており、重複を防ぐため条例案では罰則の規定を設ける予定はありません。</p> <p>なお、自転車利用者による違反行為を防止するため、条例の骨子案には、県の責務として、自転車利用者が自転車を安全に利用できる道路交通環境の整備を推進する旨を明記してまいります。</p> <p>具体的な施策としては、自転車の交通ルールの遵守について広報啓発を実施するとともに、悪質で危険な交通違反に対する取り締まりを強化してまいります。</p> <p>また、自転車利用者の責務として、自転車が車両であることを認識し、道路交通法その他の関係法令を遵守するとともに、車両の運転者としての責任を自覚し、歩行者または他の車両の通行に配慮する等安全で適正に利用しなければならない旨を明記してまいります。</p>

項目		意見の概要	県の考え方
県 の 責 務		朝夕の通勤・通学時間帯には、自転車の違反行為を厳しく摘発すべき。信号無視、ルール違反などいっその取り締まり強化が望まれる。毎朝、スクールガードの一員として集団登校をする児童に同行するが、通行弱者としての歩行者の安全を考えると、最近では自動車の裏道通行という事象が多くなり、保護者からの心配の声もあがっている。ドライバーの社会的責任が、疎んじられ細道でも走行できれば走行するという目に余る行為は許されないはず。	条例の骨子案に、県の責務として、自転車利用者が自転車を安全に利用できる道路交通環境の整備を推進する旨を明記してまいります。 また、具体的な施策としては、自転車の交通ルールの遵守について広報啓発を実施するとともに、悪質で危険な交通違反に対する取り締まりを強化してまいります。
		既存の道路交通法にそって取り締まりを強化する条例を希望する。 歩道、横断歩道、自転車レーン等車道への駐車と停車を減らすだけで劇的に安全になる。	
		・自動車と同様に同方向左側一方通行の徹底(自動車と向き合う様に自転車が道路を走って来ると対面になって、いつも危険を感じる。) ・自分の都合のいい様に、車道と歩道を走ることへの注意喚起	
各 主 体 の 基 本 的 な 責 務	自転車利用者の責務	「道路交通法その他の法令を遵守するものとする」とあるが、そもそも遵守すべき法令について条例で責務を課すことに意味があるのか。「特に守るべき法令」と強調する意図があるかもしれないが、道路交通法の正当性を十分に検討する必要がある。 道交法は古くからある法律で、道路法などの関連法と密接に関係しているため、現実には無理のある項目が存在する。代表的なものは、歩道における徐行義務。本来、道路法上は自転車には専用の通行空間が割り当てられてしかるべきであり、歩道通行は緊急避難的な位置付けとなるべきで、そうした状況下であれば歩道を徐行するのは当然といえるが、ご存知のように自転車専用の通行空間はごくわずかしかなく、ながらスマホの自動車にはねられて死ぬのは避けたいと考える賢明な自転車利用者はいつでも歩道を通行している。そして、歩行者の側方を通過するときとはもかく、歩行者がいなくは誰一人徐行していない。このように、法令が現実に即していないことを知りながら条例でその遵守を謳うことに正当性はあるのか。	条例の骨子案に、県の責務として、自転車利用者が自転車を安全に利用できる道路交通環境の整備を推進する旨を明記してまいります。 また、自転車利用者の責務として、自転車が車両であることを認識し、道路交通法その他の関係法令を遵守するとともに、車両の運転者としての責任を自覚し、歩行者または他の車両の通行に配慮する等安全で適正に利用しなければならない旨を明記するとともに、自動車等の運転者の責務として、歩行者、自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行することができるように配慮する旨を明記してまいります。
	教育の促進	自転車に運転免許が不要であるのは、原動機付きの車両と比べると運動エネルギーが非常に小さく重大な事故が起こりにくい。もちろん自転車であっても死亡事故は起こりえるため、交通違反の取締も行われるが、原動機付き車両に対する取締と比べれば件数も少なく罰則も緩い(例:酒気帯び運転)。道路交通法に違反すれば事故の危険性が高まると言われるかもしれないが、事故は多くの場合、当事者の両方の違反によって発生するため、自転車利用者の方に法令の遵守を条例で義務付けることが正しいとは思えない。 そもそも道交法を理解するには、ある程度の日本語読解能力が必要。具体的な能力を定義するのは難しいが、原付免許が取得可能な16歳というのはひとつの目安になり、16歳未満の児童・生徒にこの責務を課すのは非現実的。たとえば車道を通行する際の位置(通行帯の有無によって変わる)とか、通行帯の定義(公安委員会の指定が必要だが外見から判断することは不可能)、はたまた通行中の通行帯が交差点で左折専用となった際の直進の可否など、運転免許所持者ですら正しく理解していることがまれな自転車に関する道交法について、たとえ教育の機会が与えられたとしても、児童・生徒がそれを理解し遵守することはおよそ不可能であり、16歳未満は16歳以上の自転車利用者と区別すべき。	
教育の促進	保護者、学校の校長	「その発達段階に応じて、自転車交通安全教育を行う」とありますが、これはつまり「自転車利用者たる児童生徒学生未成年に道交法を100%遵守させることは無理である」ことを認めている(もしそうでなければ「発達段階に関わらず」と書く)。自転車利用者の責務としてあくまで「法令遵守」を主張するのであれば、児童生徒学生についても「保護者」と同様に、成年の自転車利用者とは別の主体とすべき。	自転車という車両に乗る以上、運転者としての自覚を持ち、基本的な交通ルールを理解し、交通安全意識を高めることは必要であると考えます。 「発達段階に応じて、自転車交通安全教育を行う」とは、道路交通法を始めとする交通安全に関する法令等に記載された交通ルールについて、子供たちが理解できるよう、言葉や表現を工夫して、わかりやすく教育する趣旨として、明記させていただくものです。

項目	意見の概要	県の考え方
各主体の基本的な責務	<p>「盗難防止等の適正な車両管理対策に努めなければならない」とあるが、自転車に関わる交通事故の防止や人的被害の重大化防止並びに交通事故の被害者を救済するための施策とどのように関係しているのか、根拠を示してほしい。</p>	<p>県内の令和元年中の自転車盗認知件数は10,209件で、毎年約6割の自転車が「施錠なし」の状態に被害にあっています。車両である自転車の安全で適正な利用は、その車両の所有者が責任をもって行うべきものであり、所有者の管理が及ばない状況となることを防ぐために、盗難防止等の適正な車両管理に努めるよう明記させていただくものです。</p> <p>なお、適正な車両管理対策として、自転車の放置防止等の駐車対策も想定されますが、地方公共団体又は道路管理者に対する自転車等の駐車対策の促進並びに自転車利用者に対する自転車を放置しないよう努める旨は「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に規定されており、重複を防ぐため条例の骨子案で規定する予定はありません。</p>
	<p>「両側面への反射材の装着」について、実際に自転車に乗っている身としては照射範囲の広い前照灯(交差点において、自転車がまだ交差点に十分接近しておらず、交差交通からは自転車本体が目視できないような状況でも自転車の接近を交差交通に知らせることができる)とテールライト(車道で遠い位置から自転車の存在を後方の自動車に知らせることができる)のほうがずっと効果が高いように感じるが、ここであえて側面の反射材を取り上げた理由は何か。</p>	<p>御指摘のあった前照灯及び尾灯については、夜間、前照灯及び尾灯(尾灯の代わりに道路交通法施行細則で定める基準に適合する反射器材でも可)を備えていない自転車を運転してはならない旨が道路交通法で規定されており、重複を防ぐため条例の骨子案で規定する予定はありません。</p> <p>こうした前照灯及び尾灯に加え、車体側面に反射材を備えることで、側面方向から近づく他の車両の運転手に当該自転車の存在を気づかせ、交通事故を防止しようと明記するものです。なお、側面の反射材としては、自転車のフレームやスポーク等に取り付けるものを想定しています。</p>
	<p>「四輪車(一当)×自転車(二当)」「二輪車(一当)×自転車(二当)」で、教習所に通って試験を受け免許取得し、違反をすれば反則金を課される運転者のほうが、自転車と同じかそれ以上の過失を犯したケースが全事故の8割を占めている。自転車の事故防止を図ることを基本理念に据えるのであれば、「県民等」などという広くあまいな主体の前にまず「車両運転者」の責務を定めるとともに、車両運転者の取り締まりおよび安全教育の強化を県や交通安全推進団体等の責務とすべき。</p> <p>自転車利用者には何の責務も課さずともよいということではない。自転車側が第一当事者であった場合には死亡事故につながる率が高くなっているため、自分の身を自分で守るためにも、自転車利用者自身の安全運転のための施策は必要不可欠である。しかし死亡事故でも、依然として車両側が第一当事者となる事故の方が自転車のその2.4倍あるわけですから、条例の主体としてあるいは施策の対象として車両運転者が登場しないことは、条例の目的を考えると明らかにおかしい。</p>	<p>御意見を踏まえ、条例の骨子案には、自動車等の運転者の責務として、歩行者、自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行することができるように配慮する旨を明記してまいります。</p>
自転車交通安全教育の促進	<p>「学校及び市町村、交通安全推進団体等が行う自転車交通安全教育を促進するため、情報提供や助言その他必要な支援を行うものとする」とあるが、情報提供や助言よりも必要なのは予算・人材・場所ではないか。「その他必要な支援」と曖昧な書き方をせず、きちんと金と人を出すことを名言してほしい。</p>	<p>交通の安全に関する施策を推進するため必要な財政上の措置を講ずるよう努めるものとする旨、愛知県交通安全条例にて規定しており、重複を防ぐため条例の骨子案で規定する予定はありません。</p>
	<p>教育は幼少期から行い、交通ルールの厳守が文化と言えくらいにしてほしい。交通安全教育を進めることは今に始まったことではない。市町、地域、企業、教育機関等でこれまでも地道に行われている。当然のことを明文化することに意義を見出しているなら本末転倒であり、もう一步踏み出した規定はできないものか。例えば、幼少期から積極的な教育を推進するとか、学校と連携した教育を進めるなど。</p> <p>学校、市町が行う自転車交通安全教育促進のための情報提供や助言等は今までも行ってきたのではないかと。実施機関として他人任せにせず、主体性を発揮して直接的に関与してほしい。</p>	<p>御指摘のとおり、自転車に関わる交通事故を防止するためには、リスクマネジメントとしての教育が重要だと考えます。</p> <p>条例の骨子案に、自転車の安全で適正な利用の促進に関する教育(以下、「自転車交通安全教育」という。)の実施を県の責務とし、学校及び市町村、交通安全関係団体等が行う自転車交通安全教育への情報提供や助言、その他必要な支援を行う旨を明記してまいります。</p> <p>また、学校の長を含む各主体にも、自転車交通安全教育や啓発等を行うよう努めるよう明記してまいります。</p>
	<p>青矢羽根で自転車通行帯が明示されている道路では、通学中の学生が歩道では無くちゃんと道路を走るよう各学長に徹底させる。(豊田市では、中学生が青矢羽根の有る道路でも何故か歩道を集団で通学しており青矢羽根を道路に表示した意味が全く理解されていない。)</p> <p>有識者会議にて片山委員が、ヘルメット及び保険を義務化するということは段階的には最終の危機管理の段階にあることで前段階であるリスクマネジメントをおそろかにしてはいけなとおっしゃっていたが、その通りだと思う。</p> <p>リスクマネジメントの一つは教育。会議でも学校教育内で安全教育に割く時間が少なくなっているという話があったが、この点具体的な施策を提示していただきたい。</p>	<p>御指摘のとおり、自転車に関わる交通事故を防止するためには、リスクマネジメントとしての教育が重要だと考えます。</p> <p>条例の骨子案に、自転車の安全で適正な利用の促進に関する教育(以下、「自転車交通安全教育」という。)の実施を県の責務とし、学校及び市町村、交通安全関係団体等が行う自転車交通安全教育への情報提供や助言、その他必要な支援を行う旨を明記してまいります。</p> <p>また、学校の長を含む各主体にも、自転車交通安全教育や啓発等を行うよう努めるよう明記してまいります。</p>

項目		意見の概要	県の考え方
教育の促進	全体・他	各主体において、「自転車交通安全教育を行うように努めなければならない。」又は「努めるものとする。」となっているが、効果を高めるために、「1年のうち、最低1回、自転車交通安全教育を行うように努めなければならない。」又は「1年のうち、最低1回、自転車交通安全教育を行うように努めるものとする。」とするなど、回数を入れる必要があるのではないのでしょうか。	各主体における自転車交通安全教育又は啓発、情報提供については、自転車の実技講習から資料等の配布まで、手法は様々であると考えますが、回数を記載した場合、本来であれば各主体が最も効果的だと判断するタイミングで細やかに実施されるべきものを、「1回でよいのか」と後ろ向きに捉えられる可能性もあるため、「1年のうち、最低1回」という文言について追加しないことといたします。
		「罰則を設けない」ことに異議はありませんが、逆に、自転車交通安全教育を期待以上に行った事業者や団体に対し、優良事業者証を発行するなど、取り組みを促進する文言を入れてはいかがでしょうか。	御意見としてお伺いしました。
		高齢者の集まりでは、自転車利用に関する事項について主催者側が話をすることを義務づけること、会場での自転車点検を計画的に実施することなど、いろいろな場面でまたかと思われるほどの啓発点検活動を必要であると思います。	
乗車用ヘルメットの着用促進	全体	小学校まではヘルメットの着用率はかなり高いが、中学校になると着用率は低下し、高校生・大学生・社会人になると、スポーツバイクに乗る人以外はヘルメットの着用率はほぼ皆無に等しい状況。 全部の学校ではないと思うが、学校の自転車通学の説明の中にヘルメット着用の努力義務などの説明が入って無かったところか、文面の中にヘルメットの言葉すら無かった学校もあったと聞いたことがある。子ども達や保護者にとっては、学校からの話が一番受け入れようとする為、やはり学校からの説明でヘルメット着用の説明は省いてほしくない。 ただ、強く強制すると、ヨーロッパでは自転車の利用者が激減した事例はある。 現実に、スポーツバイクに乗る方以外の大人用ヘルメットは、ほぼ自転車小売店からの要望もなく、販売実績も出ていない。 高齢者のヘルメット需要は少し増加傾向。	御指摘のとおり、18歳以上を対象とした2019年第2回県政世論調査の結果では、自転車利用者のうち94%がヘルメットを着用していないと回答されており、県内のヘルメットの着用率は大変低い状況です。 自転車乗用中の交通事故死者の66.7%は頭部の損傷が原因で亡くなっており、ヘルメットを正しく着用すると頭部損傷による死者の割合はおよそ1/4に低減されていることから、ヘルメットの着用は人的被害の重大化防止に有効であると考えております。 乗車用ヘルメットの着用については、その着用を促進するため、県は普及啓発及び情報提供その他必要な措置を講ずるものとするとし、学校の長を始めとする各主体においても、通学・通勤・事業活動等で自転車を利用する場合は乗車用ヘルメットを着用させるよう努めるものと明記してまいります。
	学校の長、事業者	ヘルメットの着用に関して、高校大学等の通勤時及び企業官公庁への自転車通勤時に各関係機関がヘルメット装着を規定するよう努力目標として明示する。	条例の骨子案には、自転車利用者に対しヘルメットの着用を努力義務とするとともに、自転車で通勤する従業員に対しては事業者が、自転車で通学する児童・生徒・学生に対しては学校の長が、ヘルメットを着用させるよう努める旨を明記してまいります。
	自転車利用者	ヘルメットの着用を義務化したオーストラリアでは自転車利用が30～40%減少した。本条例による努力義務化ではこの数字がいくつになるかはわからないが、自転車利用者が減れば、そのぶん健康は損なわれ、また少なからぬ割合が自動車利用に転じるだろうから交通死亡事故も増えるし、なにより自転車が減ることは車両運転者の自転車認知度低下につながり自転車事故の危険性がかえって増す。 実際のヘルメット着用率と自転車利用率にも負の相関関係がある。ヘルメットをかぶらなければと考えるということは、つまり自転車は危険な乗り物であると認識しているということ。好きこのんでわざわざ危険な移動手段を選ぶ人は少ないのは当然。 頭部または顔部が損傷主部位となった死者数÷全死傷者数を計算すると、自動車0.10%、二輪車0.48%、自転車0.3%、歩行者1.3%となる。自転車にヘルメット着用の努力義務を課すのに、自転車の4倍も危険な歩行者に対して同じようにしないのは正当性に欠ける。 英国の調査によると、自転車が自動車に追い抜かれる際の側方間隔はヘルメットを着用していたときのほうが狭かった（＝より自転車に近かった）という。同じく、ヘルメットを着用した自転車利用者はより無謀な行動をとりやすい傾向があるという研究結果もある。 ヘルメットを義務化ないし努力義務化すると、ヘルメットを着用していない自転車利用者が自動車事故で亡くなった際に、事故の原因が自動車や劣悪なインフラにあったとしても、あるいはヘルメットをかぶっていても結果が同じだったとしても、「あいつが死んだのはヘルメットをかぶっていなかったからだ」と非難されることにつながる（被害者非難）。「街で銃撃事件が多発しているので市民は防弾ベストを着て外出してください」などと警察が発表すれば、たとえ銃の所持が合法的な自治体であっても激しい非難にさらされることは間違いない。愛知県では銃と同じように高い殺傷力をもつ自動車によって年に200人近くが殺されているわけだが、その被害者に「ヘルメットを着用してください」と言うことがおかしいと感じないのはなぜか。 これらの論点について、ヘルメット義務化の是非について調べるつもりがあればすぐに知ることができる。検討会議は本来こうした諸々のリスクとベネフィットを比較して、ヘルメットの着用を促すことがほんとうにわたしたちの社会にとってよいことなのかどうかしっかり議論するよい機会だったが、オーストラリアの件を除いてはまったくといっていいほど話題に上らなかった。こんなことでは、検討会議は結論ありきの形ばかりのものだと言われても仕方がない。	自転車乗用中の交通事故死者の66.7%は頭部の損傷が原因で亡くなっており、ヘルメットを正しく着用すると頭部損傷による死者の割合はおよそ1/4に低減されていることから、ヘルメットを着用は人的被害の重大化防止に有効であると考えております。 御指摘を踏まえ、条例の骨子案には、自転車が、県民及び事業者にとって高い利便性を有し、県民生活及び事業活動に極めて重要な役割を果たすとともに、環境負荷の低減、県民の健康増進、観光の振興、災害時における交通機能の維持等に資するものであるとの基本的認識の下に行う旨を明記してまいります。

項目	意見の概要	県の考え方
乗車用ヘルメットの着用促進	<p>県政世論調査の結果では、ヘルメットを着用する条件として54.6%の人が「条例等で着用を義務付けられたら」と答えているが、これをもとに今回の努力義務を規定したのであれば大きな不備があるといえる。努力義務規定では県民はヘルメットを着用しない。既に条例化している市町に丁寧にヒアリングをし、調査し、現場の状況をしっかりと把握していれば、前年代に努力義務を課してその効果があがるか否かは明らかである。設問の設定の仕方に問題があり、統計としては不備ありとしかいいようがない。是非、アンケートのやり直しをしていただきたい。既に条例を制定している市町においては、なぜ市民がヘルメットを着用しないか把握している。そういった課題を踏まえた条例、施策にすべきである。</p> <p>着用努力義務については、理想論を規定することは簡単だが、実効性は極めて薄いため、対象を高齢者に限定するなど修正すべきである。</p> <p>この条例案のまま施行された場合、県職員が公私ともに率先してヘルメットを着用すべきである。実施機関が模範的かつ責任ある行動をとれることをしっかり想定した上で規定していると県民としては当然考えるため、常時注視していきたい。</p>	<p>自転車乗用中の交通事故死者の66.7%は頭部の損傷が原因で亡くなっており、この傾向に年齢差はあまり見られません。ヘルメットを正しく着用すると頭部損傷による死者の割合はおよそ1/4に低減されていることから、ヘルメットの着用は人的被害の重大化防止に有効であると考えております。</p>
自転車損害賠償責任保険等の加入促進	<p>自転車の運動エネルギーは自動車の100分の1以下で、自動車のように鋼鉄で覆われているわけでもないので、歩行者や自転車と衝突しても重大な事故につながる確率はたいへん低い。また実際の 高額賠償事例 を見ると、いずれも自転車側に重大な交通違反があり、道交法を遵守する自転車利用者にとっては、数十万円程度の支払い能力さえあれば、確率的に保険は無用といつてさしつかえない。未成年、あるいは遵法意識の低い家族がいる場合にのみ保険に加入すればよいのではないか。</p> <p>しかし実際には安全運転をする人ほど保険加入に積極的で、遵法意識の低い人は自らの運転を過信し保険にも入らないことが多いだろう。そしてその状況は罰則なしの条例を定めたところで大きく改善できるとは思えない。そこで、愛知県または市町村が保険会社と一括契約し、県内で発生した自転車事故をすべて補償する保険に加入することを提案する。自転車事故は重大事故につながりにくいので保険の保険料も本来であれば年間数百円ていどですむはずだが、個々の世帯ごとに契約するとなると事務手数料などを含めて千円を超える金額になってしまう。自転車事故による死傷者数を愛知県警に問い合わせ、負傷の度合いごとの損害額を日本損害保険協会あたりに問い合わせれば、おおよその年間必要予算額が算出できるはず。その額はきっと、放置自転車対策費用あたりと比べてもずっと少ないだろう。</p>	<p>御意見としてお伺いしました。</p>
その他	<p>既に条例を制定している県内市町の運用状況をしっかりと把握した上でこの条例案を検討したのか。検討会議に該当市町の職員を招いて有識者の前で意見聴取する場を設けたり、県民代表などと対面で意見を聞く場があったのか。義務を課す条例を制定するのであれば、丁寧にプロセスを踏む必要がある。書面だけのやりとりで分かった気になっていては、実のある条例にはならない。しっかり市町、県民の声に耳を傾けてほしい。有識者に条例制定市町が入ってもよかったのではないか。たとえ結果は同じであっても、こういった丁寧なプロセスによる検討が図られていないのであれば、このまま制定を進めるべきではない。</p> <p>義務等の上乗せになる場合は、既に条例を制定している市町に配慮していただきたい。各市町で議会の議決を経て一生懸命色んな取組を進めていると思われる。そういった先人の努力に泥を塗るような条例制定の在り方は望ましくない。市町、当該市民町民の混乱を招くことのないよう、謙虚かつ丁寧に物事を進めてほしい。</p> <p>日暮れの自転車の無灯火について すべての自転車にオートライトの設置を！と国に言って欲しいです！</p> <p>無灯や、自転車ライトでなく後付けの豆電球程度の点滅ライトが当たり前になるので、暗さで「自動点灯」する自転車のみ販売許可とすればいずれは無灯が収まるのでは？</p> <p>愛知県警の「B-Force」の方々の自転車を電動アシストクロスバイクに変更して差し上げてください。一応、県警の警察官の方々ですので、捜査の一環として追跡もあると思います。緊急の場合に備えて是非電動アシスト式に変更してください。以上。</p>	<p>既に条例を制定している県内市町には個別にヒアリング等を行うとともに、県内全市町村、交通安全関係団体等に対し県条例のあり方に対する意見照会を行っております。御意見を踏まえ、今後も市町村との連絡を密にするとともに、既に条例を制定している県内市町にお住まいの皆様様の混乱を招くことがないよう、謙虚かつ丁寧に事務を進めてまいります。</p> <p>御意見としてお伺いしました。</p> <p>B-Forceは、体力を有する隊員により構成されており、電動アシスト機能がなくても、十分に電動アシスト自転車同等以上の速度で走行することができます。引き続き、整備資機材の適切な運用に努めてまいります。</p>

「愛知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(仮称)」のあり方に対する市町村、関係団体等意見の概要及び県の考え方

項目	相手方	御意見	県の考え方
目的	関係団体	自転車利用者等の「等」は何を示すのか規定されていないと思われます。	ご意見を踏まえ、条例の骨子案では「愛知県、県民、自転車利用者その他関係者の責務等の責務」と具体的に規定する。
	市町村	「愛知県、自転車利用者等の」→「愛知県(以下)等の」のみで良いのでは。	
自転車	関係団体	自転車の定義において、「道路交通法(昭和35年法律第105号。以下「法」という。)」を追加。(自転車利用者の定義に「法」と記載がありますが、どの法律を示すのか規定されていないため。)	ご意見を踏まえ、条例の骨子案では、先に記載する「自転車」の定義に「以下「法」という。」を追加し規定する。
	県民等	庁内 「県民」についてあえて定義する必要はあるか。他条例ではあまり例がない。 市町村 通勤、通学は「居住、滞在、通過」すべてに含まれるのでは。	ご意見を踏まえ、条例の骨子案では「県民等」の定義を削除する。
自転車利用者	市町村	この表記の道路には、歩道等は含まれるのですか。	道路交通法第2条第1項各号の規定のとおり、歩道や車道、横断歩道、自転車横断帯等は「道路の部分」であり、道路に含まれると考える。
保護者	関係団体	監護するものをいう。→監護する者をいう。	ご意見のとおり、条例の骨子案では「監護する者」と修正し規定する。
事業者	庁内	「事業者」についてあえて定義する必要はあるか。他条例ではあまり例がない。	ご意見を踏まえ、条例の骨子案では「事業者」の定義を削除する。
	市町村	自転車通勤の従業員だけを対象にしている内容になっていますが、そのような従業員に限定しているという理解で良いですか。	「事業者」については、主に通勤に自転車を利用する従業員に対する責務について規定している。なお、自転車を人の移動や貨物の運送等の手段として事業の用に供する場合は「自転車利用事業者」、自転車を有償又は無償で反復継続して貸し付ける事業を行う場合は「自転車貸付事業者」、自転車の小売を業とする場合は「自転車小売業者」と、別に規定する。
		「県内で」の修飾語は不要か。	県条例の効力は県内にしか及ばないため省略している。
自転車利用事業者	市町村	事業の用に供する範囲は稀に従業員が短距離の移動に使用する場合等も含まれますか。 想定している具体的な事業名を示してほしい(資料として)。例えば、派遣会社が派遣又は紹介する人に自転車を貸し出している場合は、どの区分に該当するのですか。また、責任はどこになるのですか。	頻度や距離に関わらず、自転車を事業の用に供する場合は対象となると考える。 「自転車利用事業者」は人の移動、貨物の運送等の手段として自転車を事業の用に供する者をいい、具体例は条例の制定に合わせて作成するQ&A等を掲載する予定。なお、派遣会社であるか否かに関わらず自転車を有償又は無償で反復継続して貸し付ける事業を行う自転車貸出事業者の定義に当てはまれば、自転車貸出事業者となると考える。
交通安全推進団体等	市町村	どこまでの範囲を対象としているのですか。ボランティア団体等も含まれますか。	自転車の安全で適正な利用を県内全域に広め、また県民に正しい知識や技能を浸透させるためには、有償無償に関わらず、県内で交通安全に関する活動を行う団体の協力は欠かせないことから、ボランティア団体等を含むと考える。なお、条例の骨子案では、愛知県交通安全条例の「交通安全関係団体」の定義に合わせて、「交通安全関係団体」として規定する。
	関係団体	文言の統一:「および」→「及び」 文言の統一:「…活動を行う団体」→「…活動を行う団体をいう。」	条例の骨子案では、ご意見を踏まえて「活動を行う団体をいう。」とし、交通安全条例の「交通安全関係団体」の定義に合わせて規定する。
自転車損害賠償責任保険等	市町村	自転車利用者が加害者となった場合の被害者への損害賠償保険等を差しているのですか。自転車利用者自身に対する保険も含まれるのですか。(例「他人の生命」)	ご意見を踏まえ、条例の骨子案では「他人の生命」と規定する。
		「運行によって」とは、例えば、コンビニで自転車を停めておいた時に自転車が倒れてケガをさせた時を含みますでしょうか。	自転車損害賠償責任保険等とは、自転車で歩行者とぶつかり怪我をさせた場合など、自転車利用者が加害者側となり歩行者等に被害者に対する民事上の損害賠償責任を負うこととなった場合に、加害者が被害者に損害賠償を行うための金銭負担を保証する保険や共済のことをいい、補償範囲は保険商品等によると考える。
		どの程度の賠償がある保険に加入すべきかの基準をお示しいただきたい。	なお、保険加入のための参考にしていただくため、全国的な高額賠償事例等を条例の制定に合わせて作成するQ&A等を掲載する予定。
		自転車損害賠償責任保険等の加入の有無の確認について、保険等が複雑であり、利用者や事業者等に十分な情報提供・教示が必要だと思う。また、自賠責保険のような一律な保険ではないので、補償額が少額な保険でも加入していることになり、被害者への補償が十分確保できないおそれがあると思われる。	
		事業者向けに「施設賠償責任保険」等の名称で販売されている保険商品等が自転車損害賠償責任保険等に該当するが、一般的に、事業者側の整備不良等が原因である自転車事故は補償対象となる一方、もっぱら借り手の運転ミス等が原因である自転車事故については補償対象とならないことから、整備不良等が原因の自転車事故だけでなく、借り手の運転ミス等が原因である自転車事故についても補償対象とするため、個別に 保険会社等と相談する必要があると考える。	
基本理念	関係団体	自転車に関わる交通事故の防止 →自転車に関わる交通事故の防止 自転車利用者等の「等」は何を示すのか規定されていないと思われます。	ご意見を踏まえ、条例の骨子案では「目的」に合わせて「愛知県、県民、自転車利用者その他関係者の責務等の責務」と具体的に規定する。
	市町村	(目的)と同じ、「県等」のみで良いのでは。	

項目	相手方	御意見	県の考え方
県	関係団体	(市町村及び国と相互に連携し、及び)及びのところが連続する 文章に違和感	ご意見を踏まえ、条例の骨子案では、自転車利用者、県民、事業者、学校、交通安全関係団体、市町村及び国と相互に連携し、協力する旨を規定する。
	市町村	「学校」が含まれないのか。県立学校があるが。	
	庁内	自転車利用者には、児童や生徒、学生も多いので、連携先として学校も記載したほうがよいのではないかと。	
	関係団体	道路管理者・自転車専用通行帯の整備など。	条例の骨子案に、県の責務として道路交通環境の整備の推進を規定する。
		現在の道路環境では自転車の走行帯が不明瞭。自転車が利用できる、あるいは利用できないところの明示を進める。	
		自転車の通行区分において車道か路側帯かの区別がつかず、路側帯での自転車の走行ルールは無いに等しい	
	市町村	県警を含むべき。	県には「愛知県警察」を含み、「道路交通環境の整備」には、道路管理者による自転車通行空間を整備するハード整備に加え、愛知県警察による交通規制等による交通環境の整備を含む。
		条例制定を契機とした警察官による県下全域の指導警告活動の推進	
		道路交通環境の整備とは、いわゆるハードの整備という理解でよろしいでしょうか。愛知県警察が関わる内容は規定されないということで良いですか。	
	庁内	「県職員」に対する内容が記載されていない。	県職員は各項目の「県」の責務に加え、自転車を公務で利用する場合は「自転車利用事業者」、職員が通勤で自転車を利用する場合は「事業者」の責務が該当する。
各主体の基本的な責務 県民等	市町村	「学校」が含まれないのか。県立学校があるが。	ご意見を踏まえ、条例の骨子案では学校を追記する。(県立学校以外の学校含む。)
	庁内	「等」について。県民以外の者に責務を課すのはあまり例がない。	ご意見を踏まえ、条例の骨子案では「県民」に改める。
		職場において取組を行うのは、県民ではなく事業者であると思うので、県民等の責務から職場は削除したほうがよいのではないかと。	職場における自転車の安全で適正な利用は、事業主や職場の安全管理担当者だけでなく、全ての社員や職員等にも関わることから、県民として「職場」も含むあらゆる場での取組を積極的に行うよう努めていただきたいという趣旨で記載した。
各主体の基本的な責務 自転車利用者	関係団体	文言の統一:「道路交通法その他の法令」→「法及びその他の法令」	ご意見を踏まえ、条例の骨子案には、自転車が車両であることを認識し、法その他の関係法令を遵守するとともに、車両の運転者としての責任を自覚し、歩行者または他の車両の通行に配慮する等自転車を安全で適正に利用しなければならない旨を規定する。
	市町村	「自転車が車両であることを認識し、」という文言があるとよい。	
	庁内	法令で義務付けられていることを条例で責務として良いのか。工夫が必要ではないか？	
	関係団体	イヤホン装着、傘をさしての片手運転、高速で歩道を歩行者の間を縫うようにしての走行、危険な運転が現在も多く見受けられるため禁止行為を明確に周知する必要がある。	自転車の通行区分や禁止行為等、道路交通法や愛知県道路交通法施行細則等に規定されている場合、重複するため条例の骨子案には規定しないが、道路交通法等関係法令を踏まえて歩行者や他の車両への配慮するよう、前項の規定と合わせて表現を改める。
		自転車等系車両が通行できる路側帯は道路の左側部分に設けられた路側帯に限る	
	歩道を通行する自転車も左側通行		
	市町村	携帯電話やその他の携帯端末を手で保持しての運転、イヤホンやヘッドホンを着用した状態での運転など、安全でなく、危険な運転をしないように努めなければならない。	
		走行が認められていない歩道を自転車が走行していることが多く見受けられるため、県民へ周知、徹底させる内容を盛り込んで頂きたい。	
	庁内	自転車利用者は視覚・聴覚など安全運転に必要な機能が万全である場合のみにおいて自転車乗車を可能とする、など。(ながらスマホやイヤホン装着もそうですが、目がほとんど見えない、耳が聞こえない状態で運転している人が事故で病院に搬送されていましたので)	
	市町村	車両管理対策には、自転車の放置、駐輪場以外への駐車等の禁止事項も含まれるのですか。	

項目	相手方	御意見	県の考え方	
各主体の基本的な責務	自転車利用者事業者・自転車貸付事業者	関係団体 (自転車の安全で適正な利用に関する理解を深め、自転車の安全で適正な利用に関する取組を～)同じくだりが続く(例)～深めると共に取組みを～	「自転車の安全で適正な利用に関する理解を深める」旨の記述については、県民の責務の規定と重複するため削除する。	
		配達自転車事故対策(自転車を利用した飲食物の配達など)	自転車利用者事業者の責務として規定する。	
	市町村	「自主的かつ積極的に行う」の趣旨が伝わりにくいため、自転車利用者と同じ「必要な知識と技能の習得に努めるものとする。」でもよいのでは。	必要な知識と技能の取得に努める旨は、自転車利用者の責務と重複するため、自転車利用者事業者・自転車貸付事業者の責務としては規定しない。	
		事業者は、利用者の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため、点検、整備を義務化すべきでは。	事業者に限らず、車両等の使用者その他車両等の装置の整備について責任を有する者又は運転者に対し整備不要車両の運転の禁止は、道路交通法に規定されており、重複するため県条例の骨子案には規定しない。	
	保護者	市町村	自転車利用者としての基本的な責務とは具体的に何を指すのでしょうか？	条例の骨子案では、不明瞭である部分を具体的な表現に改める。 なお、「自転車の安全で適正な利用に関する理解を深める」旨の記述については、県民の責務の規定と重複するため削除する。
		保護者は未成年者に対する責務のみですか。保護者自身が違反していれば教育にならないので、模範を示す責任が必要ではないですか。(豊田市の例「模範行動を示し」)	成年及び保護者が自転車を利用する場合は「自転車利用者」としての責務を果たす必要があると考える。	
	学校の長	市町村	自転車利用者としての基本的な責務とは具体的に何を指すのでしょうか？	条例の骨子案では、不明瞭である部分を具体的な表現に改める。 なお、「自転車の安全で適正な利用に関する理解を深める」旨の記述については、県民の責務の規定と重複するため削除する。
		市町村	大学、高等専門学校、専修学校、各種学校も含めた規定という理解で良いですか。	お見込みのとおり。
	事業者	市町村	自転車利用者としての基本的な責務とは具体的に何を指すのでしょうか？	条例の骨子案では、不明瞭である部分を具体的な表現に改める。 なお、「自転車の安全で適正な利用に関する理解を深める」旨の記述については、県民の責務の規定と重複するため削除する。
		市町村	従業員が通勤で個人所有の自転車を利用する場合のみの規定という理解で良いですか。事業活動で利用するなど他の利用状況の事業者は含まれないのですか。事業者が所有する自転車の点検・整備の責務が抜けています。	自転車を事業活動で利用する場合の責務は、「自転車利用者事業者」の責務として規定する。なお、点検整備等による安全で適正な車両管理の実施については、自転車の安全で適正な利用の促進に重要であることから、条例の骨子案では、各主体の責務とは別に規定する。
交通安全推進団体等	市町村	ボランティア団体等にも責務を求めますか。	自転車の安全で適正な利用を県内全域に広め、また県民に正しい知識や技能を浸透させるためには、有償無償に関わらず、県内で交通安全に関する活動を行う団体の協力は欠かせないことから、条例の骨子案でも責務とする。	
自転車利用者事業者・自転車貸付事業者	市町村	事業者は、利用者の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため、点検、整備を義務化すべきでは。	事業者に限らず、車両等の使用者その他車両等の装置の整備について責任を有する者又は運転者に対し整備不要車両の運転の禁止は、道路交通法に規定されており、重複するため県条例の骨子案には規定しない。	
		車両管理対策には、自転車の放置、駐輪場以外への駐車等の禁止事項も含まれるのですか。	自転車等駐輪場以外の場所に自転車を放置することがないように努める旨は、自転車等の利用者自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に規定されており、重複を防ぐため条例の骨子案では規定しないが、適正な車両管理対策の一環として含まれるものとする。 なお、点検整備等による安全で適正な車両管理の実施については、自転車の安全で適正な利用の促進に重要であることから、条例の骨子案では、各主体の責務とは別に規定する。	
追加要望等	関係団体	歩道上の自転車(通行違反)と歩行者間の事故/車道上の自転車と自動車間の事故、共に自転車利用者の認識不足やモラル不足と、路側帯運転の啓蒙不足や分かり難さ(歩道走行可の場合→標識有・13歳未満/70歳以上/身障など)など、行政の発信不足並びにハード面(路側帯分離などの安全面)の対策を抜本的に考えるべきだと思います。	ご指摘の「行政の発信不足」及び「ハード面の対策」については、条例の骨子案にて、県の責務として規定する。なお、「車道上の自転車と自動車間の事故」については、自転車利用者の認識不足・モラル不足だけでなく、自動車運転者にも同様の課題があることから、「自動車運転者等の責務」を追加し規定する。	
		市町村	サイクルツーリズムを推進している愛媛県の条例のように、自動車等運転者の責務についての項目を追加して、「自動車等の運転者は、自転車が車両であることを認識し、歩行者、自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行することができるように配慮するよう努めなければならない」、「自動車等の運転者は、自転車の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行するよう努めなければならない」と定めてはどうか。なお、愛媛県では、自動車等の運転者に対し、自転車の側方を通過するときは、1.5m以上の安全な間隔を保つことなどを呼びかける「思いやり1.5m運動」を行っており、今後同様の取組を進めることも検討している。	ご意見を踏まえ、「自動車等の運転者の責務」を追加し規定する。 これに付随して、定義に「車両」及び「自動車等」を追加し規定する。 なお、「自動車等の運転者は、自転車の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行するよう努めなければならない」については、道路交通法の安全運転義務と重複するため、条例の骨子案では規定しない。

項目	相手方	御意見	県の考え方	
追加要望	市町村	各主体の基本的な責務欄に「自転車小売業者」の記載がないがよいか？	自転車小売事業者による自転車の定期点検等の情報提供等については、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に規定されており、重複するため条例の骨子案には規定しない。 なお、条例の骨子案では、自転車販売時や点検整備時の機会を通じた交通ルール等の広報・啓発について規定する。	
		小売事業者の責務の規定はないのですか。自転車の整備(TSマーク含む)に関する情報提供はあっても良いのではないのですか。		
	市町村	【各主体の基本的な責務】自転車小売業者:自転車利用者に対して、定期的な点検及び整備に関する必要な情報の提供を行うように努めるものとする。		
	市町村	放置自転車に関する項目について、「自転車利用者及び未成年である場合は、保護者は公共の場に自転車を放置しないように努めなければならない。」(知多市自転車の安全利用に関する条例第4条第3項)	自転車等駐輪場以外の場所に自転車を放置することがないように努める旨は、自転車等の利用者自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に規定されており、重複を防ぐため条例の骨子案では規定しない。	
自転車交通安全教育の促進	県	関係団体	自転車運転のルールを広く周知するための啓発活動に力をいれるべきと考える。	県条例の骨子案にて、自転車交通安全教育を実施するよう県の責務として規定する。
	学校の長	市町村	自転車交通安全教育について、義務教育課程の必須科目として、追加して頂きたい。	学校保健安全法に基づく第2次学校安全の推進に関する計画(文部科学省)において「全ての学校において、学校教育活動全体を通じた安全教育を実施する。」という目標が掲げられており、幼稚園等から高等学校まで学習指導要領を踏まえた交通安全教育が推進されている。
	自転車利用事業者	市町村	定義において、自転車利用事業者＝個人と読めるのですが、その場合「利用する者に対し」という文言が結びつかない気がします。	「自転車利用事業者」は、人の移動、貨物の運送等の手段として自転車を事業の用に供する者をいい、個人だけでなく法人を含む。
	保護者	市町村	保護者が教育を行うためには、保護者自身が学び、模範を示す必要があります。	「保護者」自身については、県民の責務として、理解の促進と積極的な取り組みの実施を規定している。
	学校の長	市町村	年に1度は交通安全教室を実施するように努めるように、内容を盛り込んで頂きたい。	「年に1度」と記載すると、本来であれば各主体が最も効果的だと判断するタイミングで細やかに実施されるべきものを、「1回でよいのか」と後ろ向きに捉えられる可能性もあるため、回数は規定しないこととする。
			大学、高等専門学校、専修学校、各種学校も含めた規定という理解で良いですか。児童等に教育をするためには、教師自身が学び、模範を示す必要があります。	お見込みの通り。また、教師自身については、県民の責務として、理解の促進と積極的な取り組みの実施を規定している。
	事業者	市町村	通勤で自転車を利用する従業員だけが対象となるのですか。事業の用に利用する場合もあると思えます。(宅配事業、郵便事業等)	自転車を事業の用に利用する場合は「自転車利用事業者」であり、自転車利用事業者の責務として規定していく。
交通安全推進団体等	市町村	ボランティア団体等にも責務を求めますか。	自転車の安全で適正な利用を県内全域に広め、また県民に正しい知識や技能を浸透させるためには、有償無償に関わらず、県内で交通安全に関する活動を行う団体の協力は欠かせないことから、責務のままとする。	
追加要望	関係団体	自転車販売時に運転免許証を取得していない購買者に対する道路交通法の講習。	ご意見を踏まえ、条例の骨子案では、自転車小売事業者に対し、自転車の安全で適正な利用に関する情報提供及び啓発を行うよう努める旨を規定する。 なお、運転免許証の取得の有無に関わらず、自転車の交通ルールは理解されていないことが多いため、免許の取得の有無は問わない。	
	市町村	自転車交通安全教育の促進欄に「自転車小売業者」の記載がないがよいか？	ご意見を踏まえ、条例の骨子案では、自転車小売事業者に対し、自転車の安全で適正な利用に関する情報提供及び啓発を行うよう努める旨を記載する。 なお、自転車小売事業者による自転車の定期点検等の情報提供等については、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に規定されており、重複するため条例の骨子案には規定しない。	
		小売事業者に関する規定はないのですか。		
庁内	利用者に対して、自転車を販売する責任を有するのであるから、自転車小売業者にも何らかの主体者としての責務を付け加えるべきではないか。例として「利用者、利用事業者に対して、自転車の安全な利用を促すよう務めるものとする」等			
ヘルメット	県	関係団体	ヘルメット着用に関しては【例】高齢者(70歳以上)や子供(13歳未満など)自転車の利便性やお手軽感などを損なうことなく【自転車離れ】限定的に徐々に着用させるバランス感覚が大切だと考えます。	自転車乗用中の交通事故による死者のうち主な損傷部位が頭部であった人の割合は約6割で年齢による差はあまり見られないため、年齢に関わらず頭部の保護は重要であると考え、条例の骨子案では自転車利用者に対し努力義務と規定する。ただし、自転車利用の妨げとならないよう「義務」とはせず「努力義務」とする。
	市町村	保険加入の部分では「関係機関と連携し」とあるが、ここでの記述は不要ですか。	保険の場合は、保険業法等に抵触しないよう自転車損害賠償責任保険等の保険商品を扱う保険会社等と連携する必要があるため規定している。	

項目	相手方	御意見	県の考え方	
乗車用ヘルメットの着用促進	自転車利用事業者	市町村	事業活動において自転車を利用する人数は不特定多数に及び事業者が人数分のヘルメットを用意するのは困難であり複数のヘルメットで運用することは衛生的に避けたいところです。人数にもよりますが自転車利用事業者が乗車用ヘルメットを着用させるよう努めることは難しいと思われま	事業活動において自転車を利用する場合、当該自転車を利用する従業員等の交通事故防止及び事故時の人的被害の防止等に努めることは、事業者の責務であると考え。方法としては、稼働する自転車の台数分のヘルメットを配備する、必要に応じてヘルメットを貸し出す等、事業者の実態に合わせて運用することが考えらえる。
	保護者	関係団体	・高校生においては指導の徹底が難しいと思います。 ・18歳成年以降の対応は高校生一律OR成人未成年で分ける等の検討が必要だと思います。	県内の自転車乗用中の交通事故負傷者数は高校生が最も多く、特に朝の通学時間帯の事故が多い現状を踏まえると、交通事故の被害軽減のため頭部を保護するヘルメットの着用は重要であると考える。
		市町村	通学時の保護者の責任はありますか。学校の長との線引きがありますか。	条例の骨子案では、通学等に関わりなく、監護する未成年者が自転車を利用する場合は「保護者」の責務として規定する。なお、通学で自転車を利用する場合は「学校の長」の責務として規定する。
	高齢者の親族又は高齢者と同居する者	市町村	高齢者の親族等に義務を課すのであれば、「高齢者」の定義が必要であると考えます。 高齢者が突然出てきますが、定義は不要ですか。	ご意見を踏まえ、高齢者の年齢を追加する。
		庁内	高齢者に限定するよりも家族同士で着用させるよう努めさせる内容のが望ましい。	家庭等において自転車の安全で適正な利用について積極的に呼びかける旨は、県民の責務として規定している。
	学校の長	関係団体	努めるものとする。→努めなければならない。(通学する児童等に対するものだから、一段高い義務にしたらどうか。) ・高校生においては指導の徹底が難しいと思います。 ・18歳成年以降の対応は高校生一律OR成人未成年で分ける等の検討が必要だと思います。	学校の長が児童・生徒又は学生に対し、自転車通学の許可等による把握や管理が可能な場合や校則等でヘルメットの着用について規定している場合を除き、着用させることを徹底することが難しい場合があるため「努めるものとする」と規定する。
		市町村	教師に対しては求めませんか。また、通学のためでなく、普段の利用にも声がけをしていただきたく、「通学のため」を削除してもよいのでは。	県内の自転車乗用中の交通事故負傷者数は高校生が最も多く、特に朝の通学時間帯の事故が多い現状を踏まえると、交通事故の被害軽減のため頭部を保護するヘルメットの着用は重要であると考える。
	事業者	市町村	通勤で自転車を利用する従業員だけが対象となるのですか。事業の用に利用する場合もあると思いま	自転車を利用する場合は「自転車利用者」であり、ヘルメットの着用は努力義務となる。また、通勤で利用する場合は「事業者」、公務で利用する場合は「自転車利用事業者」の責務として規定している。
	交通安全推進団体等	市町村	ボランティア団体等にも責務を求めますか。	自転車の安全で適正な利用を県内全域に広め、また県民に正しい知識や技能を浸透させるためには、有償無償に関わらず、県内で交通安全に関する活動を行う団体の協力は欠かせないことから、責務のままとする。
	追加要望	市町村	本条例における「乗車用ヘルメット」は、一般財団法人製品安全協会が安全基準に適合するものとして認証したもの(いわゆるSGマークが付されたもの)または、これに相当する安全基準に適合するものとして認証を受けているものが望ましいと考えます。	ご意見を踏まえ、乗車用ヘルメットの安全認証マークについては、条例の制定に合わせて作成するQ&A等で周知する予定。
保険等の加入促進	自転車利用者(未成年者を除く)	市町村	罰則や保険加入の確認が困難なため、実質的には努力義務と同じになると思うが、どのように考えているか。 保険加入を義務にすれば自転車に乗る人が減ってしまう、過度の負担を強いるのは難しいと思うため、努力義務にすべき。	自転車には車両の登録制度がなく、全自転車に対する自転車損害賠償責任保険等の加入の有無が確認ができず、平等性を欠くため条例では罰則を設けない予定だが、全国的に高額賠償事例があること、国の標準条例でも義務となっていることから、条例の骨子案では義務として規定する。なお、他自治体では、条例による保険加入を努力義務と規定していたときは加入率が増加しなかったため、条例改正により保険加入を努力義務から義務とした例もある。
	自転車貸付事業者	市町村	自転車利用者の瑕疵による損害も自転車貸付事業者が加入すべき補償に含めていますでしょうか。市:事業者の瑕疵による補償は対象とするが、保有する自転車をレンタルした自転車利用者の瑕疵による賠償に対しては補償範囲外とする。	故意の過失は別として、借り手側の運転ミス等が原因である自転車事故についても補償対象とする。なお、通常「施設賠償責任保険」等の名称で販売されている保険商品等は一般的に事業者側の整備不良等が原因である自転車事故は補償対象となる一方、借り手の運転ミス等が原因である自転車事故は補償対象とならないため、個別に保険会社と相談する必要があると考える。
			自転車を貸し付ける際の保険は「加入する」ものか「加入させる」ものか。	自転車貸付事業者が加入するもの。
	保護者	市町村	保護者として、監護する未成年者の自転車利用に対する保険は「加入する」ものか「加入させる」ものか。	未成年者は自ら契約者となるのが困難であることから、未成年者が自転車を利用するときは、当該未成年者を監護する保護者に対して、当該未成年者の自転車の利用に係る自転車損害賠償責任保険等への加入を義務づけるもの。
保護者以外の者による、加入の措置は何を想定するのか。			学校等で加入するPTA総合保障制度等を想定している。	

項目	相手方	御意見	県の考え方	
自転車損害賠償責任保険等の加入促進	学校の長	関係団体	“自転車損害賠償責任保険等の加入の有無を確認するとともに、”部分の削除(自転車販売業者、保護者において加入の確認が行われているため。)	学校の長には、大学や専修学校、各種学校の長を含むため、未成年者とは限らず、成年の場合には、自転車利用者として自ら加入する場合もある。また、他者から自転車を譲り受ける等、自転車小売事業者を介さずに自転車を入手する場合もある。通学のために、自転車利用を学校が認めている場合は児童・生徒・学生が安全で適正に自転車を利用するにあたっての責務があると考えられる。
		市町村	通学で利用する者を対象となっていることに関し、部活動も学校教育の一環であると考え、部活動でのみ利用する者の扱いはどのように考えているのか。また加入有無の確認方法はどのように行うのか。	部活動等での自転車利用については、愛知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する検討会議でも意見があったが、部活動等で自転車が利用されるのは土日や長期休業中に限られること、部活動は教育課程外の活動であり、部活動での自転車利用を許可制としている学校がなく、通学者以外を対象に広げると学校にとって過重な負担となることを踏まえ、学校長の責務の対象外としている。
			通学のためでなく、普段の利用にも声がけをしていただきたく、「通学のため」を削除してもよいのでは。	お見込みのとおり。
	事業者	市町村	通勤で自転車を利用する従業員だけが対象となるのですか。例えば、事業所が保有している自転車に関しての規定等は載せないのですか。利用事業者に含まれるのですか。	自転車を事業の用に利用する場合は「自転車利用事業者」であり、自転車利用事業者の責務として規定していく。
	自転車小売業者	市町村	加入が義務であるのに対し、業者の確認が努力義務なのはなぜか。業者の責任を重くしてもいいのではないか。	自転車損害賠償責任保険等の確認の方法については、保険証券等による確認が基本となるが、明示することが困難な場合や不明な場合には口頭による確認となる。また、実店舗ではなくインターネット通販を行っている場合は、通販サイト内に確認画面を設けるなど、販売形態によって確認が徹底できない場合も考えられることから、条例の骨子案では、努力義務として規定する。
			TSマークでの「整備」を含めての情報提供もあるのではないですか。	自転車損害賠償責任保険等の情報提供には、TSマークも含むと考える。
	交通安全推進団体等	市町村	ボランティア団体等にも責務を求めますか。	自転車の安全で適正な利用を県内全域に広め、また県民に正しい知識等を浸透させるためには、有償無償に関わらず、県内で交通安全に関する活動を行う団体の協力は欠かせないことから、責務のままとする。
	-	市町村	加入有無の確認方法はどのように行うか。	2019年2月に国土交通省自転車対策推進本部が示した「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の解説」によると、「自転車損害賠償責任保険等の確認の方法については、保険証券等による確認が基本となるが、明示することが困難な場合や不明な場合には口頭による確認で構わない。実店舗ではなくインターネット通販を行っている場合は、通販サイト内に確認画面を設けるなどその特性に応じた工夫を行うことで足りる。」とされている。
	-	市町村	自転車損害賠償責任保険等の加入率について、調査方法や実施予定について伺いたい。	自転車損害賠償責任保険等の加入率については、2019年11月の県政世論調査にて調査済み。今後も3～5年程度に1度調査する予定。
	追加要望	市町村	条例で該当する自転車損害賠償責任保険等の商品を扱う損害保険会社等の責務	県外に本社を持ち全国規模で事業活動を行っている保険会社も多く、県条例で保険会社に対し一律の責務を負わせることは難しいと考える。今後は、愛知県交通安全推進協議会の実施団体等を通じて施策への協力を求めていく予定。
その他条例に関して	関係団体	全体的に「努めなければならない」と「努めるようにする」の使い分けに整合性がないように思われます。	努力義務だが「努めなければならない」は「努めるものとする」よりも、強い規定として使い分けをしている。	
	市町村	市町村の規定は設けないのか。	県条例では市町村の責務等の規定は設けない。	
		県道交法施行細則の改正、自転車条例に係る規則の制定等がありますか。	現段階で、県条例制定を踏まえた道路交通法施行細則の改正予定はない。また、県条例に係る規則については未定。	
庁内	本条例に対し、罰則規定はあるのでしょうか。	罰則規定は設けない予定。		
自転車の安全利用に関する条例制定済み市町からの主な意見		努力義務規定であっても、本市条例と内容が異なる部分もあり、施行の時期については周知期間を設定してほしい。 自転車損害賠償責任保険等の加入について、本市は努力義務としているが、愛知県条例が義務となった場合の市町村の対応について検討する時間が必要である。 当市町の条例の内容と異なる部分がある。県条例の内容や公布・施行、条例の周知等のスケジュールを教えてください。	ご意見を踏まえ、施行日について検討する。 また、県条例の制定に向けたスケジュールを含め、個別に連絡調整する。	

県の施策に対する意見(市町村、関係団体等)

区分	相手方	御意見	県の対応
教育	市町村	自転車利用者や事業者へ啓発等を行う上で必要な支援をについて、県よりご教示いただきたい。	
	庁内	「自転車利用者の責務」にある「安全で適正な利用に必要な知識と技能の習得」について交通事故を減らす目的として徹底的に取り組むのであれば、免許制にするなり、厳罰化を盛り込まなければならないと考えます。	
ヘルメット	関係団体	<p>自転車乗車中の交通事故が多発しており、ヘルメットの着用が被害軽減に多大な効果があることは周知されているもののその着用率は上がっていない。その理由についてはいくつか指摘されている。</p> <p>1着用が面倒である、2夏は暑苦しい、3目立って恥ずかしい、4お金がかかる、5自転車に保管できない</p> <p>上記1～4は単なる価値観(習慣)の問題である。面倒でも、暑くても、恥ずかしくても、その必要性を感じられるのであれば着用するからである。また、お金がかかるのは当然であるが、数千円のことであり、それで被害を軽減できるのであれば比較するまでもなく、言い訳に過ぎない。</p> <p>自動車のシートベルトのように、誰もが習慣として陶原に着用する環境を創ることによって1～4の課題は克服可能であり、条例制定はその方法の一つである。しかし、それだけで環境を創出することはできない。条例制定をひとつの契機として、以後、県下全域において警察官による徹底した指導・警告が継続的に行われることが不可欠であり、これによってヘルメットの着用が多くの人にとって習慣化していく。一時的な取締キャンペーンでは人の習慣を変化させることはできない。</p> <p>なお、5の問題は現実的であり、ヘルメットの着用に価値を認める人でもこの問題の前で躊躇している。例えば、タイヤの施錠とヘルメットの保管が同じ一つの鍵でできる自転車設備が必要であり、関係業界の取組を促す必要がある。</p> <p>[結論]</p> <p>1条例制定を契機とした警察官による県下全域の指導警告活動の推進</p> <p>2ヘルメットを保管できる自転車設備の実用化</p>	御意見を踏まえ施策を検討する。
	市町村	<p>自転車ヘルメット着用促進に関し、学校の長の責務(役割)を規定していただいたことに感謝申し上げます。高等学校(現場)の考え方として、私共が把握する限りでは、成人年齢の引き下げにより、これまでの子供への強制的な指導から、大人としての個人の考え方を尊重する指導にシフトすると聞いており、ヘルメット着用に関して、学校が積極的に関与することはより難しくなるという言葉に耳にします。県条例の制定により、学校長によっては、生徒の安全確保を最優先するという考えに立ち、積極的に指導する学校の出現が期待される一方で、学校により温度差がでることも懸念されます。</p> <p>つきましては、県教育委員会との連携のもと、通学許可の審査の際に、保険の加入の有無に加えて、自転車用ヘルメットの有無を確認したり、新入学生徒向けの高校進学にあたり用意すべきモノリストにヘルメットを明記するなど、実効性を高める取組を推進していただきますようお願い申し上げます(ヘルメットの準備は保護者へ経済的負担を強いることにもなり、経済的に恵まれない生徒への対応をどうするかなどの問題もあることから、制定後の各学校の対応を把握した上で、県教委との調整を始めるでも良いと思います)。</p> <p>また、保険加入とヘルメット着用促進のために、例えば、ヘルメットを着用していると保険が割引になる商品の開発を呼びかけるなどの仕掛けも面白いと考えます(本市もチャレンジしましたが、スケールメリットが得られないため、なかなか協力を得にくい状況です)。</p> <p>ヘルメットの着用については県立高校等への影響が大きいと考えております。事前に調整をお願いします。</p>	県教育委員会を始め、関係部局と連携・協力して進める。
保険等	市町村	<p>県から各学校や教育主管課に対し、自転車損害賠償責任保険に関する情報提供を求める。</p> <p>1自転車向けの道路交通法解説教材をホームページ等で各事業者の教育教材用に提供してはどうか。</p> <p>2インターネット等に疎い高齢者が自転車損害賠償責任保険加入に迷わないように、加入に対する紙面資料も用意いただくとありがたい。</p> <p>啓発は具体的にどのような施策を検討しているか。また、名古屋市のように独自の保険コースを作るのか。</p>	御意見を踏まえ施策を検討する。ただし、罰則等については検討する予定はない。
	市町村	<p>自転車は無免許で気軽に利用できる軽車両にも関わらず、交通ルールは複雑で不明瞭な規定もあるため、教育方法、免許制度、罰則等についての検討がありますか。</p> <p>事業者への条例の周知方法はどのように考えているか。</p>	
全般	市町村		ちらしやポスター等に加え、県Webページでの周知を予定。

自転車の安全利用等に関する条例の制定状況(各都道府県)

都道府県	条例名称	公布日	施行日 (改正含む)	ヘルメットの着用										自転車損害保険の加入																					
				義務	利用者 努力義務	幼児用 用座席	児童・生徒	高齢者	利用業者	貸付業者	保護者	高齢者の 家族	ヘルメット着用対象者の補足	義務	利用者 努力義務	保護者	利用業者	貸付業者	加入の確認																
愛知県	自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(仮称)	未定	未定		○	○									○	●	●	●	●	●	小売業者、学校長、事業者														
1 北海道	北海道自転車条例	H30.3.20	H30.4.1		○	○									○	○				●															
2 宮城県	自転車安全利用条例	R2.7.13	R3.4.1		○	○						○	助言	保護者に監護する未成年者への着用努力義務	○	●	●	○	○	○	小売業者														
3 山形県	山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	R1.12.24	R1.12.24 (保険R2.7.1)		○	○				○	○				○	●	●	●	●	●	小売業者、学校長														
4 茨城県	茨城県交通安全条例	H15.4.1	R1.6.27												○	○	○	○	○	○															
5 群馬県	群馬県交通安全条例	H26.12.22	H26.12.22												○	○																			
6 埼玉県	埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例	H23.12.27	H30.4.1										助言		○	●	●	●	●	●	小売業者、学校長														
7 千葉県	千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	H28.10.25	H29.4.1		○			○				○		保護者に監護する児童等(～18歳)への着用努力義務	○	○	○	○	○																
8 東京都	東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	H25.3.29	R2.4.1		○	○						○	助言	保護者に監護する児童等(～18歳)への着用努力義務	○	●	●	●	●	●	小売業者、特定事業者														
9 神奈川県	神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	H31.3.22	H31.4.1 (保険R1.10.1)		○							○	勧める	保護者に監護する幼児・児童への着用努力義務	○	●	●	●	●	●	小売業者【義務】 学校長【努力義務】														
10 富山県	富山県自転車活用推進条例	H31.3.15	H31.3.15												○	○	○	○																	
11 山梨県	山梨県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	R2.4.1	R2.4.1 (保険10.1)		○	○						○	勧奨	保護者に監護する幼児・児童への着用努力義務	○	●	●	●	●	●	小売業者・貸付業者【義務】 学校長・事業者【努力義務】														
12 長野県	長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例	H31.3.18	H31.3.18 (保険10.1)												○	●	●	●	●	●	小売業者【義務】														
13 静岡県	静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	H31.3.26	H31.4.1	○		●	●					○	助言	義務対象の生徒は中学生以下 保護者に監護する幼児・児童・生徒への着用努力義務	○	●	●	●	●	●	小売業者【義務】 学校長【努力義務】														
14 滋賀県	滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	H28.2.26	H28.2.26 (保険10.1)		○							○	助言		○	●	●				小売業者・自転車貸付業者【義務】														
15 京都府	京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例	H29.10.16	H30.4.1	○		●									○	●	●	●	●	●	小売業者、学校長、事業者														
16 大阪府	大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	H28.3.29	H28.7.1		○			○							○	●	●	○	○	○	小売業者														
17 兵庫県	自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	H27.3.19	H27.4.1 (保険10.1)		○							○	助言		○	●	●	●	●	●	小売業者・自転車貸付業者【義務】														
18 奈良県	奈良県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	R1.10.15	R1.10.15 (保険R2.4.1)		○			○					助言		○	●	●	●	●	●	小売業者、事業者														
19 和歌山県	和歌山県自転車の安全利用の促進に関する条例	H31.3.13	H31.4.1 (保険10.1)												○	○	○	○	○	○															
20 鳥取県	鳥取県支え愛交通安全条例	H28.10.14	H28.10.14		○	○						○		保護者に子どもへの着用努力義務	○	○	○	○	○	○	小売業者														
21 徳島県	徳島県自転車の安全で適正な利用に関する条例	H28.3.18	H28.4.1		○	○							助言		○	○	○																		
22 香川県	香川県自転車の安全利用に関する条例	H29.10.20	H30.4.1												○	○	○	○	○	○	小売業者														
23 愛媛県	愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例	H25.7.1	R2.4.1		○	○						○	助言	保護者に保護する幼児・児童・生徒への着用努力義務	○	●	●	●	●	●	小売業者、事業者														
24 高知県	高知県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	H30.10.19	H31.4.1		○							○		保護者に監護する児童等(～18歳)への着用努力義務	○	○	○	○	○	○															
25 福岡県	福岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	H29.3.30	R2.4.1 (保険R2.10.1)		○			○				○	助言	保護者に監護する児童等(～18歳)、家族による高齢者への着用努力義務	○	●	●	●	●	●	小売業者、事業者、 自転車貸付業者														
26 熊本県	熊本県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	H27.3.20	H27.4.1		○							○		保護者に監護する未成年者、家族による高齢者への着用努力義務	○	○																			
27 宮崎県	宮崎県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	R2.10.1	R3.4.1		○	○	○	○				○		保護者に監護する幼児・児童への着用努力義務、自転車利用者に、同乗する幼児への着用努力義務	○	●	●	●	●	●	小売業者、事業者														
28 鹿児島県	かごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例	H29.3.24	H29.3.24(保険・ヘルメット29.10.1)	○		○	●					○	助言	保護者に中学生以下の児童・生徒への着用義務	○	●	●	●	●	●	小売業者【義務】														
# 都道府県				義務●	3	18	0	3	1	0	0	0	1	0	義務●	18	10	17	15	15	14	努力義務○	8	2	0	5	1	1	14	1	努力義務○	11	6	9	8

注) 都道府県の合計は、条例制定済み分のみ計上(愛知県は含まない)

自転車の安全利用等に関する条例の制定状況(県内市町村)

参考

市町村名	条例名称	公布日	施行日 (改正含む)	ヘルメットの着用										自転車損害保険の加入							
				義務	努力義務	利用者	幼児用座席	児童・生徒	高齢者	利用者	貸付業者	保護者	高齢者の家族	ヘルメット着用対象者の補足	義務	努力義務	利用者	保護者	貸付業者	加入の確認	
1	名古屋市	名古屋市の安全で適正な利用の促進に関する条例	H29.3.30	H29.4.1 (保険 H29.10.1)		○									○	●	●	○	○	小売業者	
2	豊橋市	豊橋市自転車の快適で安全な利用の促進に関する条例	H31.3.27	H31.4.1 (保険 R1.10.1)		○	○								○	●	●	●	●		
3	春日井市	春日井市自転車の安全な利用の促進に関する条例		R2.4.1 (保険 R2.10.1)		○							○	助言	保護者に監護する未成年者への着用努力義務	○	●	●	●	●	
4	豊川市	豊川市自転車の安全な利用の促進に関する条例	H29.12.22	H30.4.1		○							○		保護者に監護する幼児・児童・生徒への着用努力義務	○	○	○			
5	豊田市	豊田市自転車の安全で適正な利用に関する条例		R2.4.1 (保険 R2.10.1)		○	○						○		保護者に監護する未成年者への着用努力義務	○	●	●	○	小売業者、学校長	
6	東海市	東海市自転車の安全な利用の促進に関する条例	H31.3.29	H31.3.29		○	○						○			○	○	○			
7	大府市	大府市交通安全条例	H15.3.28	H31.4.1												○	○				
8	知多市	知多市自転車の安全利用に関する条例	H28.3.25	H28.4.1	○									●	保護者に幼児・児童への着用義務	○	○				
9	長久手市	長久手市自転車の安全利用の促進に関する条例	H30.12.25	H30.12.25 (保険 H31.4.1)		○							○		保護者に監護する未成年者への着用努力義務	○	●	●			
10	豊山町	豊山町自転車の安全利用の促進に関する条例	H31.3.28	R1.7.1		○				○			○		保護者に監護する子ども・幼児への着用努力義務	○	○	○			
#	市町				義務●	1	8	0	0	0	0	0	0	1	0	義務●	5	5	5	2	2
					努力義務○			3	0	0	2	0	0	6	0	努力義務○		5	3	2	2

注)「義務」には、幼児・児童等の一部義務を含む

注) 利用者：自転車利用者、幼児用座席：幼児用座席に幼児を同乗させる場合の幼児、利用者：自転車利用者、貸付業者：自転車貸付業者

注) 道路交通法第63条の11：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。

飲食物等のデリバリーサービスにおける交通事故防止について

新型コロナウイルス感染防止のため、外出の差し控えや新しい生活様式が広がる中、飲食店等のデリバリーサービスの需要が高まっています。

デリバリーサービスに従事する方々が配達中に交通事故に遭ったり、通行人に危険を及ぼしたりすることがないように、事故防止に取り組みましょう！

リーフレット

[配達中の交通事故を防ぐために（事業者の皆様へ）](#) [PDF形式：1,829KB]

[配達中の交通事故を防ぐために（配達員の皆様へ）](#) [PDF形式：1,519KB]

「自転車及び原動機付自転車を用いた飲食物のデリバリーにおける交通事故防止について」

デリバリーサービスにおける交通労働災害防止への取組を促進するため、各省庁連名で関係団体宛てに通達を発出しました（令和2年10月26日）。

[飲食店関係団体宛て](#) [PDF形式：818KB]

[プラットフォーム提供事業者等関係団体宛て](#) [PDF形式：801KB]

照会先

厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課
物流・サービス産業・マネジメント班

電話 03-5253-1111(内線5488)

FAX 03-3502-1598



[PDFファイルを見るためには、Adobe Readerというソフトが必要です。Adobe Readerは無料で配布されていますので、こちらからダウンロードしてください。](#)

府政政調第187号
警察庁丁交企発第249号
薬生衛発1026第1号
基安安発1026第1号
2食産第3796号
国道参第23号
令和2年10月26日

一般社団法人 日本フードサービス協会 会長 殿
全国飲食業生活衛生同業組合連合会 会長 殿
全国麺類生活衛生同業組合連合会 理事長 殿
全国すし商生活衛生同業組合連合会 会長 殿
全国喫茶飲食生活衛生同業組合連合会 会長 殿
全国中華料理生活衛生同業組合連合会 会長 殿
全国料理業生活衛生同業組合連合会 会長 殿
全日本デリバリー業安全運転協議会 会長 殿

内閣府政策統括官（政策調整担当）付参事官（交通安全対策担当）

警察庁交通局交通企画課長
厚生労働省医薬・生活衛生局生活衛生課長
厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課長
農林水産省食料産業局食品製造課長
国土交通省道路局参事官

自転車及び原動機付自転車を用いた飲食物のデリバリーにおける
交通事故防止について

平素より、交通事故防止の推進につきまして、格段の御理解・御協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、新型コロナウイルス感染防止のための外出自粛要請、新しい生活様式の普及等の影響により、電子商取引(EC)需要が拡大する中、自転車又は原動機付自転車を用いて飲食物の商品を消費者に配達するデリバリーサービスへのニーズが高まっています。

こうした中、自転車又は原動機付自転車によるデリバリーの途中で、配達員が交通事故でけがをしたり、通行人に危険を及ぼしたりすることがあり、配達中の交通事故を防止することが課題となっているところです。

つきましては、飲食物をデリバリーで提供することのある事業者の皆様におかれましては、自社の配達員に対し、交通ルールの周知と遵守、交通事故防止のための具体的な注意喚起等について、朝礼時や出発時等あらゆる機会を捉えて指導・教育を実施していただきますよう、貴団体傘下会員の皆様への周知をお願い申し上げます。

す。

また、配達を委託する場合においても、配達員に対する交通安全の呼び掛け等について、特段のご配慮をいただきますよう、重ねてお願い申し上げます。

この度、交通事故防止のポイントをまとめたリーフレットを別添1のとおりまとめましたので、事業者及び配達員に対する周知啓発にご活用ください。

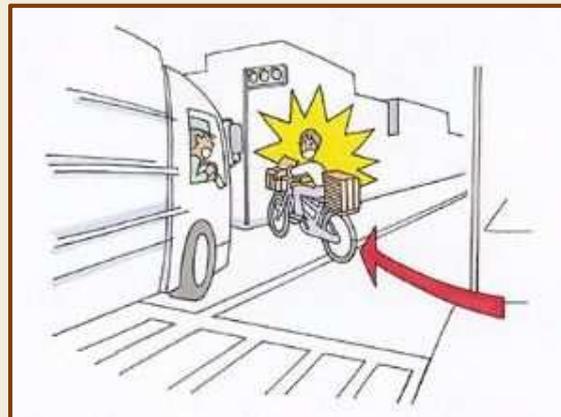
なお、飲食物のデリバリーサービスのプラットフォームを提供する事業者の関係団体に対しても、別添2のとおり依頼しておりますので、お知らせします。

連絡先：厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課
物流・サービス産業・マネジメント班
担当 寺島、鈴木、富田
電話：03-3595-3225（課直通）

配達中の交通事故を防ぐために

新型コロナウイルス感染防止のため、外出の差し控えや新しい生活様式が広がる中、飲食店等のデリバリーサービスの需要が高まっています。

デリバリーサービスに従事する方々が配達中に交通事故に遭ったり、通行人に危険を及ぼしたりすることがないように、事故防止に取り組みましょう！



配達中の交通事故を防止するための取組のポイント

1) 教育の実施等

配達員に対し、初めて仕事に就く前に、次の事項について教育を実施し、注意喚起する等により必要な知識を習得できるようにする。

自動車運転免許を持っていない場合には特に注意する。

- 交通ルールの遵守、走行前点検の励行等
- 災害事例や交通事故情報を活用した事故の起こりやすい場面、場所等、走行ルートや運転上の注意に関する教育
- 睡眠時間の確保、飲酒による影響、体調の維持等の健康管理理解の確認テストや集合研修を行うことが望ましい。



2) 交通事故等の発生状況の把握、分析

配達中の事故、ヒヤリ・ハット事例を把握、分析し、配達員に対し同種事故防止のため情報提供等を行うことが望ましい。

3) 健康の確保

疲労の蓄積、睡眠不足等による交通事故を防止するため、配達員が健康に働けるよう次の事項に取り組むよう努める。

- 各種健康診断制度と受診啓発、健康づくり
※常時使用する労働者の場合は、事業者が健康診断を受けさせる必要があります
- 長時間にわたる就業の防止、過重な疲労・ストレス防止

飲食店のデリバリーサービス中の交通事故（※）の分析

厚生労働省の集計による

若者の被災が多い！



事故の事例

- 交差点での**出会頭**(一時不停止が多い)
- **スリップ**事故
(視界が悪い夜間、雨天時やマンホール上)
- 前車の停止に伴う**急ブレーキ**による転倒
- 細い路地や駐車場から出てきた車を避けようと転倒
- **スマホのながら運転**による操作不適
- 交差点直進中に**対向の右折車**と衝突



※2019年に飲食店において発生した休業4日以上労働災害のうち、デリバリーサービス中の交通事故と思われる114件を分析したもの。労働災害では原動機付自転車によるものが多数を占めています。

事故防止等のポイント 自転車・第一種原動機付自転車



共通

- 信号遵守と交差点での一時停止・安全確認
- スマホのながら運転禁止
- 左側通行
- ヘルメットをかぶる、あごひもを締める
- 運行前と定期的な点検・整備



自転車

- 夜間はライトを点灯
- 車道が原則、歩道は例外
- 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

第一種原動機付自転車

- 法定速度は時速30km/h
- 二段階右折
- 対向車線の右折車に注意

配達中の交通事故を防ぐために

知ってますか？デリバリーサービス業務中の交通事故のこと

新型コロナウイルス感染防止のため、飲食店等のデリバリーサービスの需要が高まっています。そんな中、最近ニュースでも見かけるデリバリーサービス中の交通事故。みなさんはヒヤッとしたことはありませんか？

飲食店のデリバリーサービス中の交通事故（※）の分析

若者の被災が多い（29歳以下が60%を占める）

厚生労働省の集計による



事件事例

- 交差点での **出会頭**（一時不停止が多い！）
- 道路での **スリップ**（とくに夜間や雨天時！）
- **急ブレーキ**による転倒
- **スマホのながら運転**による操作不適
- 交差点直進中に **対向の右折車と衝突**



※2019年に発生した飲食店において発生した休業4日以上¹の労働災害のうち、デリバリーサービス中の交通事故と思われる114件を分析したもの。労働災害では原動機付自転車によるものが多数を占めています。

事故にあうとこんなことに！

- 治療などのため **仕事ができなくなります**
- 万一の場合、障害が残ったり亡くなってしまうことも
- 場合によっては事故の **相手方への賠償など負担**が生じます

事故防止等のポイント 自転車・第一種原動機付自転車

配達中に交通事故に遭ったり、通行人に危険を及ぼしたりすることがないように、常に事故防止に努めましょう！初めて配達業務を行う方は特に注意しましょう。

共通



- 信号遵守と交差点での一時停止・安全確認
- スマホのながら運転禁止！
- 左側通行
- ヘルメットをかぶる、あごひもを締める
- 運行前と定期的な点検・整備



自転車

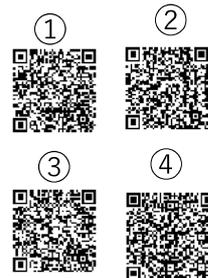
- 夜間はライトを点灯
- 車道が原則、歩道は例外
- 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

第一種原動機付き自転車

- 法定速度は時速30km/h
- 二段階右折
- 対向車線の右折車に注意

教材も有効活用

- ①自転車の交通ルール（警察庁）： ★動画もあります
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/info.html>
- ②自転車損害賠償責任保険等について（自転車活用推進官民連携協議会）
<https://www.jitensha-kyogikai.jp/project/#section3>
- ③政府広報オンライン（政府インターネットテレビ）：動画
<https://nettv.gov-online.go.jp/prg/prg5823.html?nt=1>
- ④（参考）交通労働災害防止関係（厚生労働省）：主に陸上貨物運送対策
<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000102664.html>



事故に備えましょう

- 損害賠償責任保険等に加入しましょう
- 労働者の負傷等には労災保険に基づく給付がありますが、対人・対物賠償責任には適用されないので注意が必要です

※なお、個人事業主等として働く配達員については、労災保険に基づく給付が原則としてありませんのでご注意ください

2020.10

別添2

府政政調第187号
警察庁丁交企発第249号
薬生衛発1026第1号
基安安発1026第1号
2食産第3796号
国道参第23号
令和2年10月26日

一般社団法人シェアリングエコノミー協会 代表理事 殿
一般社団法人プロフェッショナル&パラレルキャリア・フリーランス協会
代表理事 殿

内閣府政策統括官（政策調整担当）付参事官（交通安全対策担当）
警察庁交通局交通企画課長
厚生労働省医薬・生活衛生局生活衛生課長
厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課長
農林水産省食料産業局食品製造課長
国土交通省道路局参事官

自転車及び原動機付自転車を用いた飲食物のデリバリーにおける
交通事故防止について

平素より、交通事故防止の推進につきまして、格段の御理解・御協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、新型コロナウイルス感染防止のための外出自粛要請、新しい生活様式の普及等の影響により、電子商取引(EC)需要が拡大する中、自転車又は原動機付自転車を用いて飲食物の商品を消費者に配達するデリバリーサービスへのニーズが高まっています。

こうした中、自転車又は原動機付自転車によるデリバリーの途中で、配達員が交通事故でけがをしたり、通行人に危険を及ぼしたりすることがあり、配達中の交通事故を防止することが課題となっているところです。

つきましては、飲食物のデリバリーサービスのプラットフォームを提供する事業者の皆様におかれましては、サービスを利用する配達員に対し、登録時及び登録後も随時、交通ルールを始めとする交通安全に必要な情報の提供と、それを理解していることの確認、交通事故防止のための具体的な注意喚起等の有効な対策について、一層の取組をいただきますよう、貴団体傘下会員の皆様への周知をお願い申し上げます。

また、交通事故防止のポイントをまとめたリーフレットを別添のとおりまとめましたので、配達員に対する周知啓発にご活用ください。

(別添略)

連絡先：厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課
物流・サービス産業・マネジメント班
担当 寺島、鈴木、富田
電話：03-3595-3225（課直通）