

第 1 回愛知県自転車での安全で適正な利用の促進に関する検討会議 議事結果

- 1 日 時 令和 2 年 7 月 10 日(金) 10:00～12:00
- 2 場 所 愛知県自治センター5階北研修室
- 3 出席者 委員 別添名簿のとおり
事務局 防災安全局県民安全監、県民安全課長、県民安全課担当課長
他 3 名
- 4 記者 2 社
- 5 傍聴者 2 名
- 6 議事内容

開会

県民安全課長 本日は、ご多忙の中ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。ただいまから「第 1 回愛知県自転車での安全で適正な利用の促進に関する検討会議」を開催させていただきます。私は本日司会を務めさせていただきます県民安全課長の渡邊と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、新型コロナウイルス感染症拡大予防対策のため、人と人との間隔を空け、換気を徹底し、簡潔な会議運営に努めてまいりますので、ご理解とご協力の程よろしくお願いいたします。

また、会議の公開につきましては、後ほど事務局から提案いたしますが、審議時間をなるべく多く確保するため、記者及び傍聴の方には、あらかじめ入室いただいておりますので、ご了承ください。

記者の方にご連絡いたします。カメラでの撮影は冒頭部分のみ許可します。希望される場合は、今撮影をお願いします。(カメラ撮影)よろしいでしょうか。これ以降のカメラ撮影は議事の進行に支障がありますので、行わないようお願いいたします。

また、傍聴の方にご連絡いたします。傍聴人心得に記載された事項をお守りくださいますようお願いいたします。

本日は、会場が狭く、皆様にはご不便をおかけしますが、ご理解くださるようお願いいたします。

それでは、はじめに県民安全監よりご挨拶を申し上げます。

挨拶

県民安全監 皆様、おはようございます。私は、愛知県防災安全局県民安全監の内藤でございます。よろしくお願いいたします。第 1 回愛知県自転車での安全で適正な利用の促進に関する検討会議の開催にあたり、一言ごあいさつを申し上げます。

皆様には日ごろから、交通安全を始めとする県行政の推進に、格別のご協力をいただき、深く感謝申し上げます。また、本日はご多忙の中、また足元の悪い中、会議にご出席いただき厚くお礼申し上げます。

さて、自転車の利用につきましては、国が 2017 年に自転車活用推進法を施行し、2018 年に自転車活用推進計画を策定するなど、自転車の活用

を推進しており、本年 2 月には、本県も自転車活用推進計画を策定したところでございます。また、こうした自転車活用推進の流れに加え、現在、新型コロナウイルス感染症予防のための通勤・通学的手段としても自転車の活用に注目が集まっているところであります。

一方、本県の自転車利用者が当事者となる交通事故死者数は、全交通事故死者数の約 2 割に及んでおり、自転車利用者の増加に伴う事故の増加が懸念されます。

こうした実情を踏まえ、本県は、自転車の安全で適正な利用の促進に関するこの検討会議を今年度新たに設置し、条例の制定も視野に入れて、自転車に関わる事故の防止に向けた対策のあり方について、委員の皆様から幅広いご意見をいただきたいと考えております。この検討会議を通じて、県内の自転車に関わる交通事故の抑止につなげてまいりたいと存じますので、委員の皆様には、専門的な立場から、忌憚のないご意見やご助言を賜りますようお願い申し上げます。

なお、本日は、新型コロナウイルス感染症予防の観点から、換気の実施、人と人との距離の確保、マスクの着用など感染症防止対策を講じた上で開催しております。ご協力をお願いいたします。

委員紹介

県民安全課長 本日ご出席の委員は出席者名簿のとおりで、代理出席も含めて 10 名が出席されています。1 回目の会議でありますので自己紹介を兼ねて簡単に一言ずついただければと思います。名簿順に嶋田委員からお願いします。

嶋田委員 大同大学の嶋田と申します。交通工学や都市計画を専門としており、自転車関係では、自転車の交差点部での挙動などを研究しております。よろしくをお願いします。

鈴木委員 名古屋工業大学の鈴木と申します。交通工学や道路計画を専門とし、自転車関係では、交差点回りなど利用者の意識調査もしながら、道路構造のあり方などについて研究を進めております。よろしくをお願いします。

木村委員 市民・自転車フォーラムの木村と申します。私たちの NPO は、自転車の視点に立った街づくりを目指し、数々のイベントを開催しています。参加者の意見を吸い上げ、次のイベントに活かして実行しています。よろしくをお願いします。

片山委員 交通教育 NPO OSCN じてんしゃスクール代表の片山と申します。2 年前まで小学校教員を 10 年間経験し、その前は二輪部品メーカーの開発・企画・営業等を、大学を出てからはオートバイレーサーもしていました。大学の卒論が二輪車の交通安全教育で、いつか、市民活動による団体を立ち上げたいと思い、現在に至ります。よろしくをお願いします。

高野委員 私は、愛知県下 670 軒の街の自転車屋さんの組合の理事長をしている高野と申します。私どもは一番お客さんと接点があり、距離も近いと自負しており、色々な形でご協力できればと思っております。よろしくをお願いします。

- 加賀委員 愛知県損害保険代理業協会の事務局の加賀と申します。我が団体は損害保険の代理店の集まりであり、保険はもちろん、交通安全教育等も実施しているため、会議に参加させていただきました。よろしくお願いいたします。
- 伊藤委員 愛知県交通安全協会の伊藤と申します。当協会は交通安全に関する広報啓発を行っている一般財団法人です。自転車に関しては、子供や高齢者の自転車大会、自転車安全教育指導員の認定等を行っています。また、交通安全全般の広報啓発では県や警察にご指導いただきながら進めています。よろしくお願いいたします。
- 後藤委員代理
(高木氏) 愛知県警察の高木と申します。警察の業務は、規制、安全教育、取締り等ありますが、私は主に安全教育や広報啓発活動を担当しております。よろしくお願いいたします。
- 岩田委員代理
(中村氏) 愛知県教育委員会保健体育課の中村と申します。本日は、課長の岩田の代理で出席しております。交通安全を始めとする学校安全を主に担当しております。よろしくお願いいたします。
- 二ノ宮委員代理
(夏目氏) 愛知県建設局道路維持課の夏目と申します。本日は、担当課長の二ノ宮の代理で出席しております。自転車の通行空間の整備などを主に担当しております。よろしくお願いいたします。

議題 1 愛知県の交通事故の現状について

- 県民安全課長 それでは、ただ今から議事に入らせていただきます。検討会議の設置要綱等が了承され、座長が決定するまで、私が進行役を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。
- はじめに、議題の(1)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の設置について、事務局から説明してください。
- 事務局 (資料 1(p.1～7)に基づき説明)
- 県民安全課長 ただ今の説明について、ご意見、ご質問があればお願いします。よろしいでしょうか。
- ご意見等もないようですので、次に、座長についてですが、委員の互選により決定することとしております。どなたかご提案はありますでしょうか。
- 後藤委員代理
(高木氏) 他自治体の自転車条例の会議等でも関わっておられる嶋田委員を推薦したいと思います。
- 県民安全課長 ありがとうございます。ただ今、嶋田委員の推薦がありましたが、他にご意見はありますでしょうか。
- 各委員 (意見なし)
- 県民安全課長 それでは、ただ今ご提案がありました嶋田委員を座長とし、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設置要綱並びに傍聴要領につきましては、事務局案のとおりとしてよろしいでしょうか。
- 各委員 (異議なし)
- 県民安全課長 ありがとうございます。ご異議がないので、案のとおり了承されました。ただ今からの進行は、座長にお願いします。

議題 2 自転車に関わる交通事故の現状等について

座長 それではご推薦いただきましたので、微力ながら座長を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

 では、お手元の次第をご覧ください。議事 2 の「(2)自転車に関わる交通事故の現状等」に移りたいと思います。事務局から説明をお願いします。

事務局 (資料 2(p.8~11)に基づき説明)

座長 ありがとうございます。今のご説明いただいた内容のうち、特に交通事故の現状について愛知県警察から何か補足があればお願いします。

後藤委員代理 資料 p.12 をご覧ください。県内の自転車の交通事故情勢は、先ほど事務局から説明があったとおり、人身事故件数に占める自転車の構成率が年々増加傾向にある中、死者数は全体の 15~20%で推移しております。全国では 13%程度なので、交通事故死者数全体に占める自転車の割合も、全国と比べると愛知県は高い状況にあります。

 また、過去 5 年間の自転車死者を見ると、安全運転義務違反や交差点における確認義務などを含め、交通違反のある方が多い傾向があります。違反がなければ、事故は避けられたのではないかと思います。

 最後に、ヘルメットの着用について、夏の交通安全県民運動の出発式で愛知県警察の交通安全教育チーム「あゆみ」の寸劇でもお伝えしましたが、資料 p.13 のとおり、自転車死者のほとんどがヘルメットを着用していないという現状があります。ヘルメットの着用についても、この場で検討していただければと思います。

座長 続きまして、「愛知県自転車活用推進計画」について、道路維持課から補足がありましたらお願いします。

二ノ宮委員代理 資料 p.14 をご覧ください。これは、2017 年 5 月に施行された自転車活用推進法及び 2018 年 6 月に策定された国の自転車活用推進計画を受けて、愛知県も 2020 年 2 月に「愛知県自転車活用推進計画」を策定、公表いたしました。基本理念である「元気と暮らしやすさを育む 安全で快適な自転車利用の推進」に向けて、都市環境や健康、観光、安全など 4 つの計画目標を定め、16 施策を掲げて県関係機関等と連携し推進しております。

 今後、連絡調整会議を立ち上げ、フォローアップ等をしてまいりたいと考えております。

座長 それでは、委員の皆様からご意見やご質問がありましたら、お願いします。いかがでしょうか。では、まず私からお聞きしたいのですが、資料 p.10 の「(2)自転車損害賠償責任保険等の加入について」の設問の回答対象は、自転車利用者だけでしょうか。

事務局 自転車利用者だけでなく、回答者全員が対象です。

座長 ありがとうございます。他に、いかがでしょうか。

木村委員 資料 p.12 の「過去 5 年の自転車死者の法令違反の有無」の違反には、例えば、自転車安全利用五則の「自転車は車道を走ること」等は含まれていますか。

後藤委員代理 (高木氏) 死亡事故の原因となった違反なので、例えば右側通行そのものが死亡事故の原因となるかという、そういうことはありません。主に、出合頭での一時停止や安全確認義務、横断等の禁止などの違反が含まれます。

木村委員 今後、右側通行の取締りはされるのでしょうか。

後藤委員代理 (高木氏) 取締りは常時行っていますが、通行方法については指導警告等としてやっております。

座長 自転車はどこを走っていて事故が起きたのかという走行位置で分けて統計していただけるとありがたいと思います。

後藤委員代理 (高木氏) 事故統計は警察庁の統計データに基づき入力するため、難しいかなと思います。

座長 わかりました。他にいかがでしょうか。

片山委員 愛知県警察の方にお伺いします。私たちは、小中学生と、その保護者に向けて交通安全教育を行っており、ヘルメット着用の重要性を呼びかけているところですが、参考までに、愛知県内の自転車乗車中の交通事故死者のうち、ヘルメットを着用せずに亡くなった小中高生はいるのでしょうか。

後藤委員代理 (高木氏) 資料 p.13 のとおり、過去 5 年間の自転車死者のうちヘルメット着用は 4 人しかいませんでした。本日、正確なデータを持ち合わせておりませんが、今年の事故に関しては、ヘルメットを着用せずに事故で死亡した小中高生はいなかったと思います。ただ、死者に限らず、高校生の多くはヘルメットを着用していないというイメージがあります。

座長 他にいかがでしょうか。

伊藤委員 資料 p.10 の「ヘルメットの着用条件」の設問の回答対象を教えてください。

事務局 自転車利用者のうち、ヘルメットを着用していないと回答した人(94%)が対象です。

座長 他にいかがでしょうか。

鈴木委員 資料 p.10 の「ヘルメットの着用条件」の回答を、自転車の利用頻度別に分けたものはありますか。例えば、よく自転車に乗られる方は格好良いヘルメットがあれば着用すると回答するなど、傾向が違うと思うのですが。

事務局 データとしてはあると思いますが、利用頻度別の集計はしておりません。

鈴木委員 対象者別にヘルメットの着用を呼び掛ける際の要因がわかるので、ぜひ、そういったところにも踏み込んでいただけるとよいと思います。

また、資料 p.9 の「主要損傷部位別」のグラフで自転車死者は頭部損傷が多いということですが、年代別に見ても同じような傾向がありますか。

事務局 年代問わず同じような傾向にあります。

座長 他にいかがでしょうか。

高野委員 質問ではなく原点にもどりたいと思います。この検討会議はこれから 3 回程度開催される予定と伺っており、自転車の安全利用に取り組みられようとする姿勢の表れだと受け止めています。

高野委員 私は豊橋市在住で、豊橋市では 2014 年から自転車活用推進の取組を始めていますが、こうした自転車の活用を進める一方で、自転車に関わる交通事故が多く危険であるということも言われております。私は交通空間によって事故が起きると考えています。今後自転車の専用道路がつくられることが理想ですが、車道につくる場合と、歩道に暫定的につくる場合の 2 種類あり、自転車は、歩道では加害者に、車道では被害者になる可能性が大いにあります。

私たちが取り扱っている自転車では、ロードバイクやクロスバイクといったスピードの出る商品は、歩道を走ると非常に危険ですし、車体へのダメージも大きく、車道を走らなければならないと考えています。

自転車の活用推進と安全の確保、行政として、どのように舵を切るのかお聞かせいただければ、今後の議論もしやすいと思います。

二ノ宮委員代理 (夏目氏) おっしゃる通り、自転車が加害者にも被害者にもなりうる中で、通行空間をどのように整備していくかということですが、愛知県内でも都市部を中心に安全に通行していただくため、自転車専用道を何ヶ所か整備しております。

建設局が今取り組んでいるのは、各市町村にネットワーク計画を作っていただくようお願いしているところです。豊橋市は、そのなかでも先進事例であり、県道も含めて市内で整備が進んでおります。用地買収は困難で時間もかかるため、今ある道路の幅員の中でどう確保するかが問題となります。例えば広めの路肩や歩道の植樹帯等の活用など、総合的に検討していきたいと考えております。

高野委員 豊橋市にあるのは優先道路であって、専用道路ではありません。車道上の自転車道には車が停車していて通れない、あるいは歩道上の自転車道上を歩行者が歩いており走れないこともあります。今後どうなるのかお聞かせいただきたいと思います。

二ノ宮委員代理 (夏目氏) 自転車の走行空間には、車道等と縁石などで物理的に分けるパターンと、路面とフラットなパターンの 2 種類が考えられます。縁石を設置するとそれ分の幅員が必要となり、全ての場所で実施できるとは限りません。

今年 3 月には、「愛知県道路構造の技術的基準を定める条例」を改正し、自転車通行帯の規定などを設けたところです。

その中でどのようなことが行えるのかは、個々の交差点や道路など現場に合わせて、道路管理者だけでなく警察とも協議しながら進める必要があり、いかに安全なものができるか検討を進めてまいりたいと思います。

高野委員 結果として、自転車専用道路の拡張を期待します。

座長 自転車道の整備については、昨年道路構造令が改正されて、自動車の設計速度が一時間につき 60 キロメートル以上である道路には自転車道を設けましょうとなり、これからという感じだと思います。自転車道については、なかなか確保できないという現状はあるものの、整備されていく方向性ではあると思います。他に、ありますでしょうか。

片山委員

自転車道については、私も小学生の頃からサイクリングを楽しんでおり、愛知県でも知多半島や渥美半島などによく行きます。先程、他の委員の方から、法律で決められているわけではないものの、ロードバイクとクロスバイクは速度が上がりやすい点から、なるべく歩道よりも車道を走るようにした方が良いというようなお話があったかと思えます。

一方、市販されているマウンテンバイクの中にはハンドルの幅が 60 センチを超えてしまうものもあり、道路交通法上のいわゆる普通自転車ではありません。それを知らずに、普通自転車のみが通行可の標識のある歩道を、違反の認識も無く通行している人もいます。道路交通法では自転車の歩道の通行は、あくまでも例外的な措置です。

ただ、ロードバイクもマウンテンバイクも、乗る人が交通ルールを守り安全に運転しさえすれば、決して他者に危険を与えるような乗り物ではありません。その点だけは押さえていただきたいと思えます。

私の実家のある東京都練馬区では、自転車レーンが比較的早くから整備されました。運転者としての理解が十分でないと、例え専用レーンがあっても、逆走したり、自転車レーンから信号を無視して横断したりと、交通ルールとは無関係な運転をされている方も多く見受けられます。

道路の整備も大事ですが、交通参加者としての教育が十分行きわたらなければ、整備された道路がいくらできても宝の持ち腐れになると思えます。

木村委員

「自転車道」と「自転車レーン」は違うということを申し上げたいと思えます。自転車道は相互通行ですが、自転車レーンは左側しか走ることができません。今まで歩道を利用していた人など通行方法が分からない人への教育を徹底していただきたいと思えます。

座長

ルールが複雑なところがありまして、子供にもわかりやすいルールにした方がいい。そのために、ルールを守れるようなハード整備もしなければならぬ。これは両輪で進めていかなければならないと思えます。

他はいかがでしょうか。特にご意見がなければ議題 2 についてはお認めいただいたとして、次の議題に移りたいと思えます。

議題 3 自転車の安全で適正な利用の促進に関する施策について

座長 「(3) 自転車の安全で適正な利用の促進に関する施策について」ということで、事務局から説明してください。

事務局 (資料 3(p.18~19)に基づき説明)

座長 ありがとうございます。本日の会議で、何か決めるわけではございません。委員の皆様それぞれの立場から、自転車の安全で適正な利用を促進するための施策として、県がやるべきこと、自転車利用者など様々な主体に期待する行動などについて、自由にご発言いただきたいと思います。ご意見、質問でも結構です。いかがでしょうか。

片山委員 10 年間ほど、市民活動や出前授業として、地域や周辺の小学校等で自転車の交通安全教育を行ってきました。学校からの依頼では、小学校 4 年生以上で 1~2 時間程度の出前授業をすることが多いです。もし、教育課程に掲載されているような交通安全の学習を授業として全て行うとすると、小学校 6 年間で少なくとも 20 時間程が必要でしょう。40~50 年前、交通事故で亡くなる方が非常に多かった時代には、交通安全教育を全学年で十分な時間を割いて実施していましたが、今は、学校も多忙化が進み、現場の先生や警察の方も時間の確保に悩みながら一生懸命取り組んでいるものの、本来子供たちが学ぶべき交通ルールやヘルメットのかぶり方、自転車の整備等について教える時間が十分にとれないのが実状ではないでしょうか。また、実際に出前授業を実施できても、児童が自分の自転車を家から持参するのは様々な理由から難しいということもあり、レンタル自転車を人数分持っていくということになり、なかなか大変な状況です。

一方、歩行者教育はというと、小学校 1 年生で行うくらいで、全体指導などで年間 3 時間とれていれば良いほうではないでしょうか。長期休み前などに数回ある登下校の分団指導では、交通ルールを学ぶような時間を十分にとるのは難しいでしょう。

学校教育の現場は大変な状況だとは思いますが、交通安全教育も引き続きしっかりやっていく必要があると思います。その点、教育委員会ではどのようにお考えでしょうか。

座長 教育委員会の中村さん、いかがでしょうか。

岩田委員代理 (中村氏) 交通安全教育の時間をどのようにとるのかというのを示しているものは特段ございません。項目としてこういう安全教育に取り組んではどうかということは、県教育委員会で「学校安全マニュアル」を作成し示しております。

学校が取り組まなければならないことは年々増えており、減ることはありません。確かに交通安全教育にかける時間は限られております。

そういった中でも、私たちが県内の学校に調査したところでは、交通安全教育を全く行っていないという学校はありません。学校では、できる範囲で少ない時間を確保しながら行っているという現状かと思えます。

座長 学校では、ホームルームというような時間を活用して、交通安全についてたとえ一言でも取り組むことができればと思います。

座長 デンマークでは週 1 回実施されているそうなので、そういうことも重要なこと
と思っております。

 他にいかがでしょうか。県の方針が資料 p.19 の表などで示されているわけ
ですが、何かお気づきの点やご意見ありましたらお願いします。

後藤委員代理 資料 p.19 の主体に「自転車利用事業者」と「自転車貸付事業者」があり
(高木氏) ます。最近、配達などで自転車を利用する「自転車利用事業者」に対する
取り締りや指導の要望が県民の方々から上がっておりますので、自転車利
用事業者の対策を盛り込んでいくべきだと考えております。

 また、自転車のレンタルを行う「自転車貸付事業者」は名古屋市内を中
心に拡大しております。問題はヘルメットの着用について実効性のある取
組が可能かどうかです。自転車のレンタルでは、利用者の事前登録制が多
いので、登録段階で協力を求めることができる施策を実施できるような理念
を入れられればよいと考えております。

 また、「学校長」も主体として挙げられています。自転車通学を認めてい
る中学生に対しては、校則で必ずヘルメットを着用させていますが、高校生
になるとそれがなくなります。私が高校生の頃は全員ヘルメットを着用して
いましたが、今では高校生のほとんどは着用していません。愛知県警察で
は、中学校や高校と連携して無事故無違反ラリーを実施していますが、ヘル
メットの着用について話をすると、校長先生からは条例の後ろ盾があると
校則の中で検討しやすいという話もありましたので、そうしたことを踏まえて
検討した方がよいと思いました。

木村委員 自転車利用者は、大きく3つに分けられると思います。

 1つめは、主要駅から目的地までの足代わりとしてシェアサイクルなどを
活用している人。通勤等のためスーツで利用される人もおり、ヘルメットを持
参していないので、大抵ヘルメットを着用していません。

 2つめは、近所への買い物等で日常的に自転車を利用している人。歩
道を走ることも多く、ほぼ全員がヘルメットを着用していません。交通ルール
を学ぶ機会もあまりないかもしれません。

 3つめは、ロードバイクなどを利用している人。ちゃんとヘルメットを着用し
ウェアを着ている人たちは、車道を走ることが多いので、交通ルールを守っ
ている人が多いと思います。

 こうした人たちの交通安全に対する意識は全く違います。

 また、資料 p.8 等を見て、自転車乗車中の事故による負傷者や死者の
傾向が出ており、年齢や時間帯でこんなに違うのかと驚きました。「自転車」
と一括りにするのではなく、年代別に細かく教育していかないといけないと
思います。また、自転車は誰でも乗れるものですが、四輪車と同じ車両なの
で、もっと厳しく教育してもよいのではないかと思います。

 私は自転車利用者の立場でこの会議に参加していますが、自転車利用
者の9割方は、交通ルールを守っていないと感じています。

座長 教育委員会の中村さん、いかがでしょうか。

岩田委員代理 (中村氏) 朝方に中学生や高校生の事故が多いのは、通学時間帯ということもありますが、車を使って通勤される方々の時間帯と重なるためということもあるのではないのでしょうか。夕方が朝ほど多くないのは、帰宅や下校の時間は分散することが表れているのではないかと思います。

各委員から教育のお話が出ていましたが、県教育委員会でも、高校入学前の3月に合格者説明会を行っており、主に保護者向けに最近の交通事故の傾向をまとめた学校安全の資料を配布しております。また、生徒向けにも資料を作成し、年度初めに配布しております。

また、ヘルメットは、私たちの調査では、中学生以下で自転車通学を許可している学校では、基本的にヘルメットの着用を義務化していると把握しております。一方で、高校でヘルメットの着用を義務としている学校は皆無であると認識しております。

先程、ヘルメット義務化の条例が校則の後押しになるという校長先生もいるとのお話がありましたが、教育委員会での聞き取りでは、高校で一番関心があるのは、ながらスマホ防止や一時停止を守るなどの生徒の交通マナーの向上で、ヘルメットの着用についての声は聞こえてきません。

交通死亡事故の減少には、確かにヘルメットの着用は効果的ですが、中学生や保護者は、中学は義務教育だからヘルメットを着用するが高校では着用しなくてもいいと認識している人も少なくないと思います。条例の規定にもよりますが、「ヘルメットを着用する」という文化が醸成されなければヘルメットの着用率も上がっていかないのではないのでしょうか。

座長 小学校、中学校、高校と比べて、大学では交通安全の取組がないと反省しておりますが、子供にばかりルールを押し付けるのではなく、大人がルールを守らないといけません。大人の教育も重要かと思えます。

ヘルメットに関してご意見が出ていますが、他にありませんでしょうか。

鈴木委員 「ヘルメットの着用」と「県がすべきこと」の2点お話をさせていただきます。

ヘルメットの着用について条例に規定し促進するのは非常に良いことだと思いますが、ヘルメットが手元にない人は5,000～6,000円で購入する必要があります。愛媛県では高校生にヘルメットを配布したところ8割くらい着用したという例があります。声を上げるだけではなく、具体的に物を提供する等、費用負担を行政としてサポートする必要もあるかと思えます。

また、資料 p.19 の「県がすべきこと」ですが、今日お集りの県の方々も立ち位置が少しずつ違っているので、何をすべきか一概には言えません。

例えば、道路通行空間の整備する立場としての県であれば、県道の整備だけでなく、国や市町村との連携を深めて道路ネットワークのあり方を考えるべきというのを入れた方がいいと思います。

また愛知県警察は、交通事故がどこでどのように起きているのかをしっかりと分析し、その情報を表に出して知らせるしくみをつくるべきだと思います。例えば、「愛知県のこのエリアではこういう事故が多いので注意しましょう」という情報がもう少し具体的になると、リアルに伝わっていくかと思えます。

座長 ありがとうございます。「県がすべきこと」は、道路管理者や警察などで分けた方がいいですね。事務局には、次回以降ブラッシュアップしていただきたいと思います。他にありますか。

片山委員 私は自転車が大好きで、自転車の安全利用教育を推進していきたいという立場です。5年前、ベルギーとオランダの自転車利用状況を視察しましたが、隣国でありながら、利用スタイルが全く異なりました。

オランダは、自転車利用者数の多さに比べてヘルメットを着用しない人がほとんどですが、数十年前に国の政策として自動車の車線を1本つぶして自転車道へと転換させた経緯があります。首都アムステルダム市内も片側3車線あった道路の1車線が自転車専用車線になり、朝は大変多くの台数の自転車がヘルメットを着用せずに走っています。事故も多いようですが、自転車王国なので学校等でも20時間程度の交通安全教育の時間を確保していると聞いたことがあります。

一方、ベルギーは自転車競技の盛んな国でもありますが、安全利用や活用推進面での国の政策やNPO等の組織もあり、交通安全教育も充実しているようです。自転車道はオランダほど整備されていませんが、ヘルメットを着用されている人が多く、ブランド物のバックを下げたオシャレな洋服を着た女性がヘルメットを着用して乗車する姿も見かけました。また、自動車も、歩行者が横断するまでずっと待っているなど、国民全体に交通安全教育がいきわたっているなど実感しました。

自転車道や自転車レーンが十分では無くても、教育や啓発の徹底により安全利用面でクリアできる問題はたくさんあるのではないかと感じました。

座長 ご意見として伺っておきたいと思います。他にありますか。

鈴木委員 先程の補足になりますが、愛媛県が高校生に配ったヘルメットは、高校生自身にデザインを選ばせたと聞いています。

また、高齢者の方の安全意識を高めるために、ヘルメットを着用すると商品が割引となる店があったり、企業ロゴ入りのヘルメットを企業が高齢者に配布したりするなど、地域でのメリットがあると思います。そういう意味では、資料 p.19 の主体として「地域社会」という視点を足していただけるといいと思います。

木村委員 ヘルメットを支給するというお話がありましたが、支給されたヘルメットが気に入るとは限りません。自分が気に入ったヘルメットを自分で買うのが一番良いと思います。資料 p.10 にあるとおり、条例はヘルメットを買うきっかけになりますし、ヘルメット購入の補助金があれば、みんな買うと思います。気に入ったデザインのものであれば、自ら着用します。

コペンハーゲンでも、ドレスを着た人がヘルメットを着用し、自転車で自転車道を走っています。自転車道に歩行者が入ると怒られますし、それは文化なので簡単にはできあがらないとは思いますが。

とにかく、ヘルメットは格好良ければ着用すると思います。

座長 他にありますか。

片山委員 先程の補足になりますが、ベルギーでは企業の自転車通勤者の運転状況と利用状況により、税制優遇措置が受けられるといった政策もあるようです。交通社会発達の日本と欧州の歴史の違いもありますが、自転車運転者の意識の変革を促すためには、ベルギーでのそうした自転車利用面での税制優遇措置やヘルメットの着用といったような啓発活動や教育が功を奏しているのではないかと考えられます。

座長 他にありますか。

後藤委員代理
(高木氏) ヘルメット着用のインセンティブということで、愛知県警察では、高齢者交通安全サポーター制度を運用しています。運転免許証返納後に公布する経歴証明書をお持ちの高齢者に、サポーターとなった企業が商品の割引等のサービスをしていただく事業で、県下 2,000 以上の事業者が協力してくださっています。

以前、高齢者交通安全サポーターとなっている企業に、ヘルメット着用の高齢者も対象としてもらえないかお願いしましたが、あれもこれもだと困るということで、やんわりと断られた経緯があります。愛知県警察としても実施したいところですが、なかなか難しいとも感じております。

座長 他にいかがでしょうか。資料 p.18、19 には自転車の安全で適正な利用の促進に関する新たな条例の論点が記載されております。

「(1)各主体の責務」では、地域社会や企業の視点を入れ、県の立場を細分化することといった意見がありました。「(2)交通安全教育の推進」には、年齢等多様な人がおり、大人の教育も必要だという意見がありました。「(3)乗車用ヘルメット等の着用促進」については、様々なご意見をいただいたところです。

「(4)自転車損害賠償責任保険等の加入促進」について、ご意見を伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

伊藤委員 スポーツタイプの自転車に乗っている人は、自分が加害者になるかもしれないという意識が高く、交通ルールも守られている方が多いと思います。一方で、一般的な自転車に乗っている人は、自分は決して加害者になることはないが、被害者になるかもしれないという意識が高いため、歩道を走ることもあるかと思えます。

資料 p.18 では、「自転車損害賠償責任保険等の加入促進」として「被害者を救済するため」とありますが、自転車が加害者になる可能性があることについてももっと書いた方がいいと思います。そうすれば、なぜ保険に入らなければならないかというのも分かると思います。

座長 おっしゃる通りです。他にいかがでしょうか。

高野委員 保険ではなくヘルメットのことですが、マスクを着用して生活するという文化は、半年前まで誰も想像しなかったことですが、今では定着しています。今は、ヘルメットを着用するのが恥ずかしいという文化があるのではないのでしょうか。いずれはヘルメットも文化として定着し、着用しない方がおかしいとなるのではないかと思います。

- 木村委員 原付のヘルメット着用が義務化となり定着したのと同じようなものですね。
高野委員 そうです。
座長 資料 p.18 の「乗車用ヘルメット等の着用促進」では、「自転車に関わる交通事故を重大化させないため」とあります。まずは自分の身を守るということで理解を得ていくのが重要かと思います。
保険について、ご意見ありますでしょうか。
- 木村委員 保険に入っていること自体知らない人も多いのではないのでしょうか。自動車保険の特約で入っている人もいます。ちゃんと保険に入っている方には、それを知らせることも大事かと思います。
- 座長 保険に入っているからどういう運転をしてもいいということではなく、運転者としての責務を守っていただきたいと思います。アメリカでは自動車保険の支払限度額の上限が決まっているため、ドライバーとして責務を感じます。アメリカほどの自動車大国でも、一定の年齢になれば運転免許証を返納するということがあります。日本には支払限度額が無制限という保険もありますので、それに頼るといのもあるかと思います。
保険に関して、他にいかがでしょうか。
- 片山委員 約 30 年前、大学でサイクリングクラブを立ち上げた際、関東の 50 数大学が加盟し 2,000 人を擁する団体「東日本サイクリング連盟」の理事を経験しました。当時は、現代のようにヘルメットが普及していなかったのでヘルメットは非着用でしたが、数日にわたる長距離の移動が多かったこともあり、部員は皆自転車保険に入っていました。その部在籍時代に、実際に保険を活用したのは、自ら転倒し頭を負傷した部員だけでした。
最近、自転車による悲しい事故が増えているからかもしれませんが、自転車の保険が以前よりも大きく取り上げられることが多いと感じています。私自身も含めスポーツバイクに乗る人は、車両であることを考えると保険に入るのが一般的になってくるかと思います。ただし、保険を強制することについては疑問を感じます。
まずは、自転車運転者自身が、運転者としての他者への責任を自覚できるようにする教育が肝心だと思います。
- 座長 他にありますかでしょうか。
- 後藤委員代理 (高木氏) 加賀委員に、自転車保険に関連するデータがあれば教えていただきたいのですが。
- 加賀委員 協会としてはそうした統計はとったことがありません。今後とってみたいと思います。
- 座長 他にいかがでしょうか。
- 高野委員 私たち自転車販売店は販売の一线にいます。全国的には、防犯登録や不法投棄防止に加え、条例で保険加入が義務化された市内にある自転車販売店の組合員には、自転車を購入された方に対し、「保険の加入はありますか」と確認するよう指導しております。

座長 参考資料 p.14 を見ると、県内で自転車保険の加入に関する保険があるのは 10 市町。その中で保険が義務となっているのは 5 市ですね。

他にありますでしょうか。義務化、あるいは義務化すべきでないという意見もありますが。

伊藤委員 ヘルメットの着用や保険の加入について、義務化するかどうかという議論になっているかと思いますが、例えば自転車の整備については、他の法律で規定されているのでしょうか。おそらく自転車を整備しなきゃいけないという人が大半で、故障があっても修理にお金がかかるからそのまま乗っているという人もいますかと思いますが。整備不良は事故の原因にもつながると思いますので、視野に入れて考えていただくとよいと思います。

座長 そうした道具の部分についても条例に入れるべきだと考えています。

片山委員 小学校勤務時に、私が自転車好きなのを知っている教え子が、放課後に自転車を見せにきてくれたことがあります。その自転車は、チェーンはさびつき、タイヤにも十分な空気が入っていませんでした。近年、タイヤに空気を入れる等自転車の基本的な整備について、学校でも家庭でも教える機会は少なくなってきたようです。

私が自転車教育の講座を実施するときには、自転車メーカーさんをお呼びすることが多く、安全と関係する大切な整備についての話もして頂くようにしています。すると、子供たちは熱心に関心をもって聞いてくれます。

市内の駅の駐輪場で、研究の為、自転車の状態を観察したこともあります。チェーンに給油がされたと思われる自転車は 1%に満たず、さびている車両がほとんどで、ペダルを回すのが重くなるような状態で自転車に乗られているが多いようです。

将来、通勤や通学での利用が多くなるであろうことを見据え、義務教育の中で、ライト・タイヤ空気・チェーン・反射材等の整備の基本事項だけでも、子どもたちが学ぶ時間を確保するのは、現状、難しいことですよね。

岩田委員代理 (中村氏) 自転車の適正利用の施策として、自転車の点検・整備は非常に大切だと思います。ただ、学校現場はあらゆる分野の普及啓発の場として活用されており、教育現場多忙化の一因ともなっています。学校教育の役割は非常に大きいと自負しており、命を守ることに直結することでもあり、できる範囲で力を入れていきたいのですが、学校の多忙化の解消も大きな課題として取り組んでいるところです。

また、保険について、個人的な意見を言わせていただきますと、他県や県内市町では保険加入を義務とするところも多くあり、県の条例で義務化としても、ある程度のコンセンサスは見込めると思います。

しかし、資料 p.8 のグラフにある自転車対自転車、あるいは自転車対歩行者の人身事故件数を計算してみると、自転車が加害者となるケースは年間 125～130 件、合計 250 件程度で、そのうち重大な事故は数件程度であると思います。

岩田委員代理 (中村氏) 保険というのは、何か責任を負ったときに自分の資力では回復できないようなものに備えるためというのが根底にあるかと思います。

仮に、約 755 万人の県民のうち約 4 割が自転車利用者とする約 302 万人。自分の資力では回復できないほどの年間数件の重大事故のために、302 万人全員に対し保険加入の義務を課すということが、政策として、県民負担との兼ね合い等を鑑みて適当かどうかを考えなければならないと思います。

確かに車両を運転するので、ある程度備えはしなければならないと思います。私も自動車を所有しているので自動車保険に入っていますが、幸い一度も使ったことはありません。これは事故がひとたび起これば自分の資力では費用弁償できない可能性が十分にあると考えるため、多くの方が納得して入っていらっしゃると思います。これが自転車の事故となったとき、義務化したときに、県民に納得していただけるかという、疑問も残ります。

総論としては当然保険加入に賛成ですが、月に 1~2 回程度自転車を利用する人に対しても、何千円もするような保険に加入するよう義務として課すことに対し、納得が得られるかを考えなければならないと思います。

座長 他にいかがでしょうか。

特になければ、本日の委員の皆様からのいろいろとご意見をいただきましたので、それを踏まえて、次回に向けて事務局にて作業を進めていただきたいと思います。

最後に、本日の議事を踏まえて、ご意見・ご質問はありますでしょうか。

各委員 (意見なし)

座長 ご意見等もないようですので、以上で本日の議事を終了いたします。円滑な進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。

それでは、進行を事務局に戻します。

県民安全課長 長い間ご議論いただき、誠にありがとうございました。

閉会にあたり、内藤県民安全監から一言ご挨拶を申し上げます。

県民安全監 長時間にわたりご議論いただき誠にありがとうございました。皆様からの貴重なご意見を踏まえまして次回の会議では自転車の安全で適正な利用の促進のための対策(案)についてご提示させていただきたいと思います。

なお、本日は限られた時間でございましたが、会議終了後にも、何かお気づきの点がございましたら、7 月末頃までに事務局あてメールや FAX などでもいただくと幸いです。

次回会議は 8 月中旬頃を予定しております。詳細が決まり次第、事務局からご連絡いたしますので、よろしく願いいたします。

本日は誠にありがとうございました。

県民安全課長 以上をもちまして第 1 回検討会議を終了いたします。

なお、委員の皆様のうち事務手続きに関する書類の提出がまだお済でない方は、お帰りの前に、事務局へご提出くださるようお願いいたします。

本日は、誠にありがとうございました。お気をつけてお帰りください。