

「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。ぶつかって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<math>3,193,816 \times 66.3\% \times (1,180 + 2,000 \times 1.85 \times 68\%) = 78</math>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、このままいけばファースト奪還は確実。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先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>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>
	<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"> <li>・無灯や自転車灯に見合わない豆球等ダメ！</li> <li>・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！)</li> </ul> <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"> <li>・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！！</li> </ul>	

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う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、歩行者がいないとき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。
	保護者の責務	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>
主体の追加	<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。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	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。 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 自転車利用者	<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 全体	<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行ってさしつかえない。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へ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>