

平成28年3月15日

鹿児島県議会議長 池畑 憲一 殿

鹿児島県議会政策立案推進検討委員会
委員長 永田 憲太郎

政策条例に関する提言について（報告）

当委員会では、昨年10月1日に「健康寿命を延ばすための口コモ予防の推進」について、知事等に対して行う政策提言案としてとりまとめ、報告を行ったところです。

その後、議員による政策条例の対象とすべき事項として「自転車の安全利用に関する条例」について、論議を重ねてまいりました。

自転車は、身近な交通手段として、幅広い年齢層に利用され、今後も、利用増加が見込まれますが、一方で、道路交通法の規制を受ける「軽車両」であるにもかかわらず、交通ルール・マナーの遵守の意識が希薄で、交通ルールに違反した行為が増加し、社会問題化しています。

このため、国は悪質自転車運転者への講習の義務付けなどを柱とする道路交通法の改正など、自転車利用の適正化に向けた取組を進めているところですが、本県において、自転車に関連する交通事故をなくし、自転車を今後も身近な交通手段として利用するためには、県民や県、市町村、学校など関係機関、自転車利用者等のそれぞれの責務や役割、基本的な施策などを定めた条例を制定し、自転車の安全利用に関する施策を総合的に展開することが適当であるとの結論を得て、その結果を別添のとおり取りまとめましたので報告いたします。

なお、条例の制定に当たっては、県民の代表である議員が、政策立案機能を発揮して、これまでの幅広い活動経験を活かし、広く県民や関係団体等の意見を聞きながら、議員提案条例として取り組むことが適当であると判断いたします。

政策条例に関する報告

自転車
の安全利用に関する条例の制定
について

平成28年3月15日

鹿児島県議会政策立案推進検討委員会

自転車の安全利用に関する条例の制定について

1 条例制定の背景と必要性

自転車は、通学・通勤や買物などの身近な交通手段として、子どもから高齢者までの幅広い年齢層に利用されている。さらに近年は、環境負荷の軽減、交通渋滞の緩和、健康増進等、様々な観点から自転車の意義が再認識されており、今後も、宅配便やコミュニティサイクル、観光の移動手段としての利用増加が見込まれるところである。

一方で、自転車は、道路交通法の規制を受ける「軽車両」であるにもかかわらず、誰でも気軽に利用できることなどから、その交通ルール・マナーの遵守の意識が希薄で、近年では、ブレーキのない自転車での走行や携帯電話等を操作しながらの運転など、交通ルールに違反した行為が増加し、社会問題化している。

また、平成26年に全国で発生した自転車が関係する交通事故は、交通事故全体の19.0%を占め、そのうち自転車対自転車及び自転車対歩行者の交通事故は、5,416件発生し、4名の死者も出ている。本県では、自転車対自転車及び自転車対歩行者の死亡事故は発生していないものの、自転車が関係する交通事故は716件で、交通事故の8.5%を占め、死者4人、負傷者690人となっている。

なお、他県では自転車運転者が加害者として高額な損害賠償責任を負う交通事故も発生している。

このような事態に対処するため、国においては、危険行為を繰り返す悪質自転車運転者への講習の義務付けなどを柱とする道路交通法の改正（平成27年6月1日施行）など、自転車利用の適正化に向けた取組を進めているところであるが、本県において、自転車が関係する交通事故をなくし、自転車を今後も身近な交通手段として利用するためには、自転車が道路交通法の規制を受けることや自転車運転者が加害者となった場合に備えた自転車損害賠償保険加入の必要性などの周知、交通ルール・マナーの遵守に県民が一体と

なって取り組むことが重要である。

そのためには、県民や県、市町村、学校など関係機関、自転車利用者等のそれぞれの責務や役割、基本的な施策などを定めた条例を制定し、自転車の安全利用に関する施策を総合的に展開することが適当である。

2 条例に規定すべき事項

- (1) 安全利用に関する交通ルール・マナーの普及・啓発
- (2) 自転車利用者、保護者、事業者等の責務・役割
- (3) 自転車損害賠償保険等への加入
- (4) 自転車の安全利用に関する人材の育成・活用
- (5) 安全器具（乗車用ヘルメット等）の利用促進
- (6) 自転車利用環境の整備促進 等

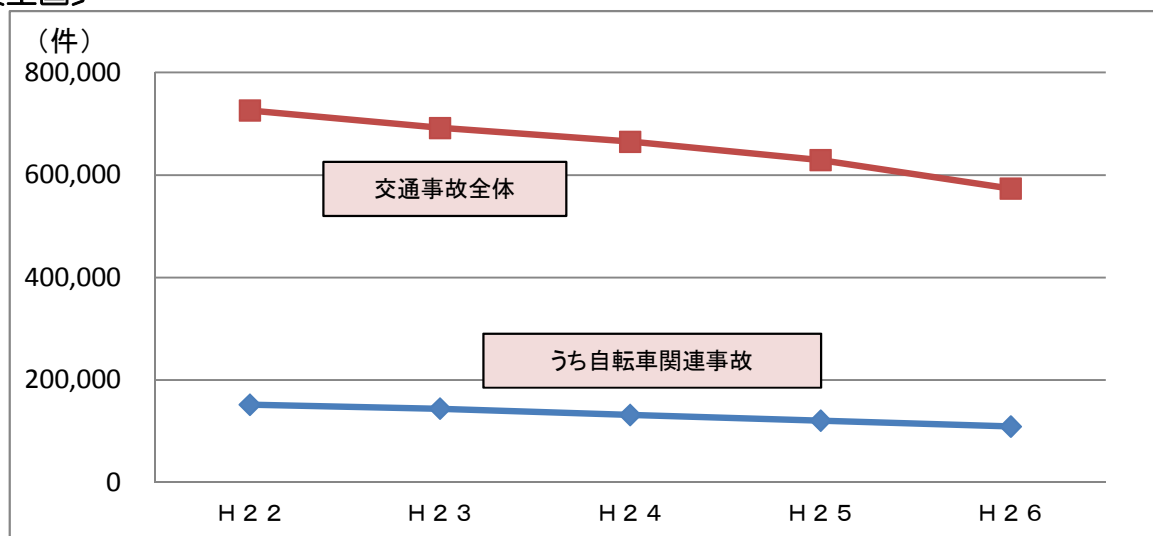
3 条例の構成（案）

- (1) 目的、基本理念
- (2) 県、市町村、県民の責務・役割
- (3) 保護者、家族、学校等の責務・役割
- (4) 自転車利用者や販売・レンタサイクル事業者等の責務
- (5) 自転車損害賠償保険等への加入
- (6) 自転車の安全利用に関する人材の育成・活用
- (7) 安全器具（乗車用ヘルメット等）の利用促進
- (8) 自転車利用環境の整備促進
- (9) 財政上の措置 等

【参考】 自転車事故の現状

1 交通事故の発生件数

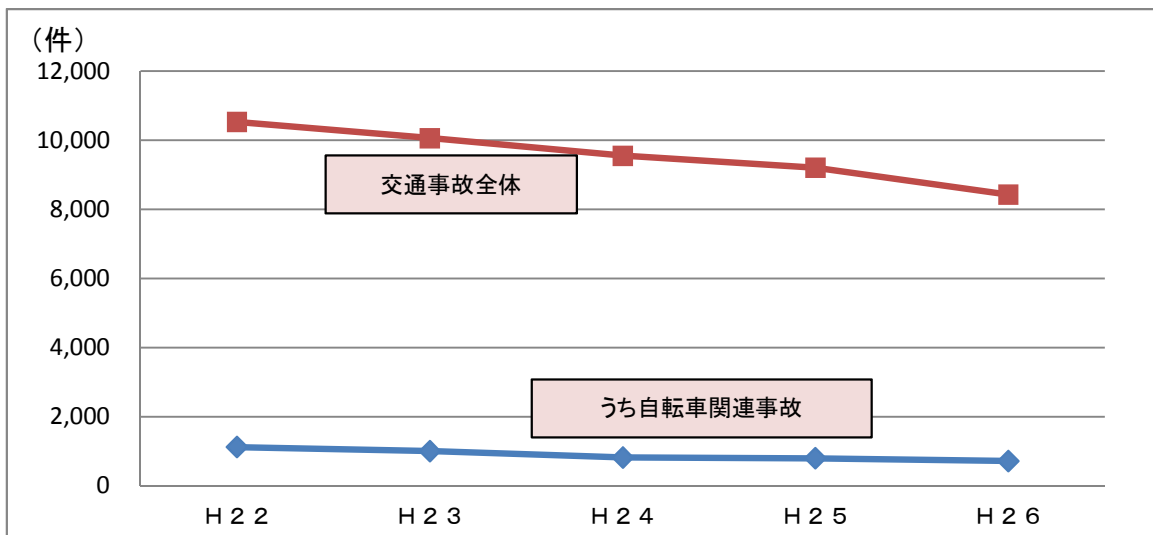
〔全国〕



(単位: 件)

	H22	H23	H24	H25	H26
交通事故全体	725,903	692,056	665,138	629,021	573,842
うち自転車関連事故	151,681	144,058	132,048	121,040	109,269
構成率	20.9%	20.8%	19.9%	19.2%	19.0%

〔本県〕



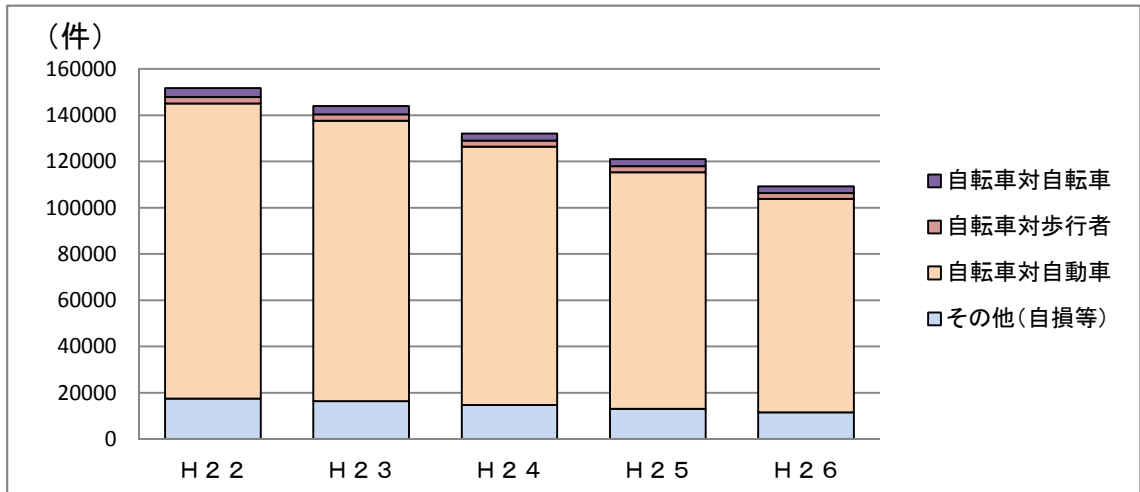
(単位: 件)

	H22	H23	H24	H25	H26
交通事故全体	10,531	10,062	9,553	9,207	8,425
うち自転車関連事故	1,117	1,003	817	793	716
構成率	10.6%	10.0%	8.6%	8.6%	8.5%

2 自転車に関連する事故

(1) 発生件数

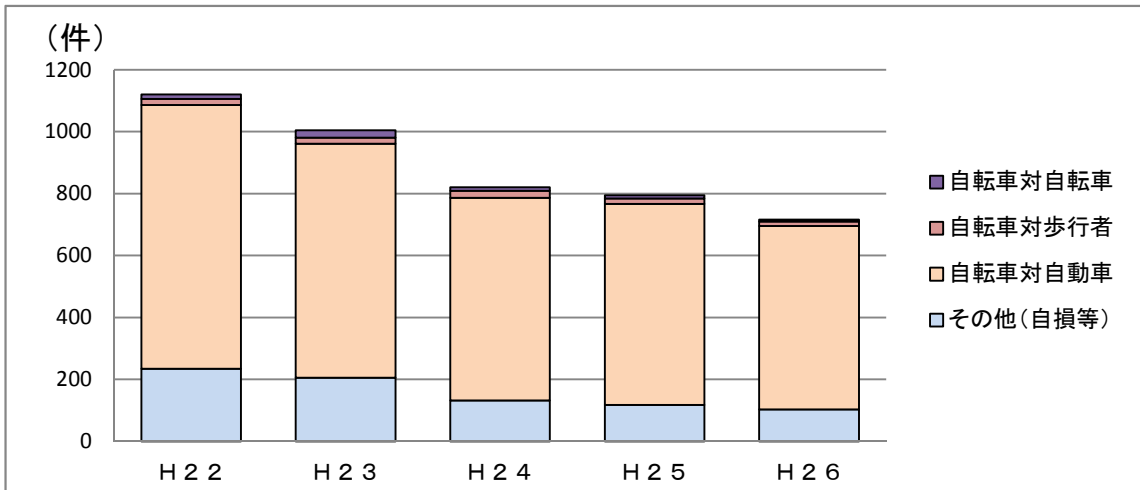
〔全国〕



(単位:件)

	H22	H23	H24	H25	H26
自転車対自転車	3,779	3,616	3,060	3,037	2,865
自転車対歩行者	2,770	2,806	2,625	2,605	2,551
(小計)	(6,549)	(6,422)	(5,685)	(5,642)	(5,416)
自転車対自動車	127,656	121,226	111,585	102,328	92,362
その他(自損等)	17,476	16,410	14,778	13,070	11,491
合計	151,681	144,058	132,048	121,040	109,269

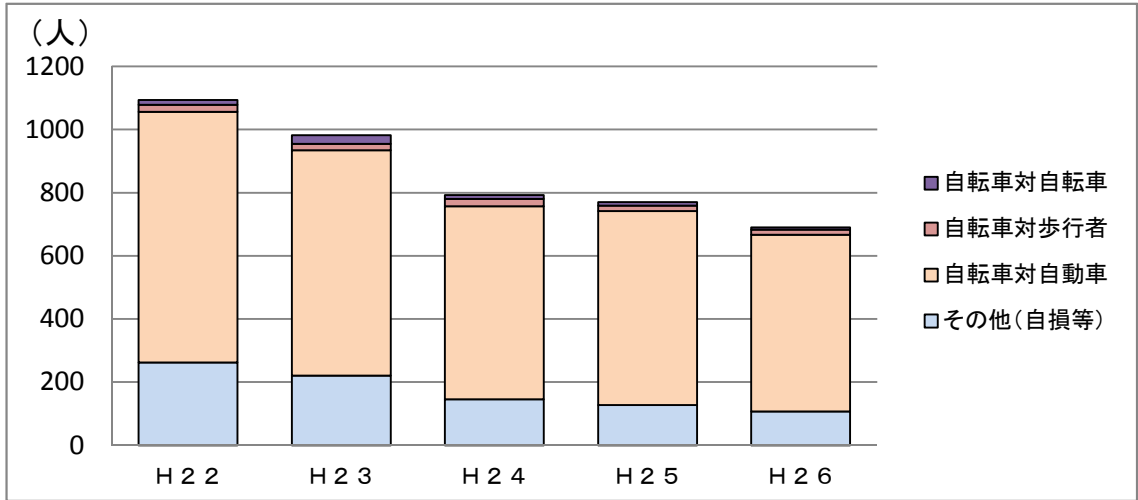
〔本県〕



(単位:件)

	H22	H23	H24	H25	H26
自転車対自転車	14	23	11	11	6
自転車対歩行者	20	20	23	17	15
(小計)	(34)	(43)	(34)	(28)	(21)
自転車対自動車	852	756	654	649	592
その他(自損等)	234	205	132	118	103
合計	1,120	1,004	820	795	716

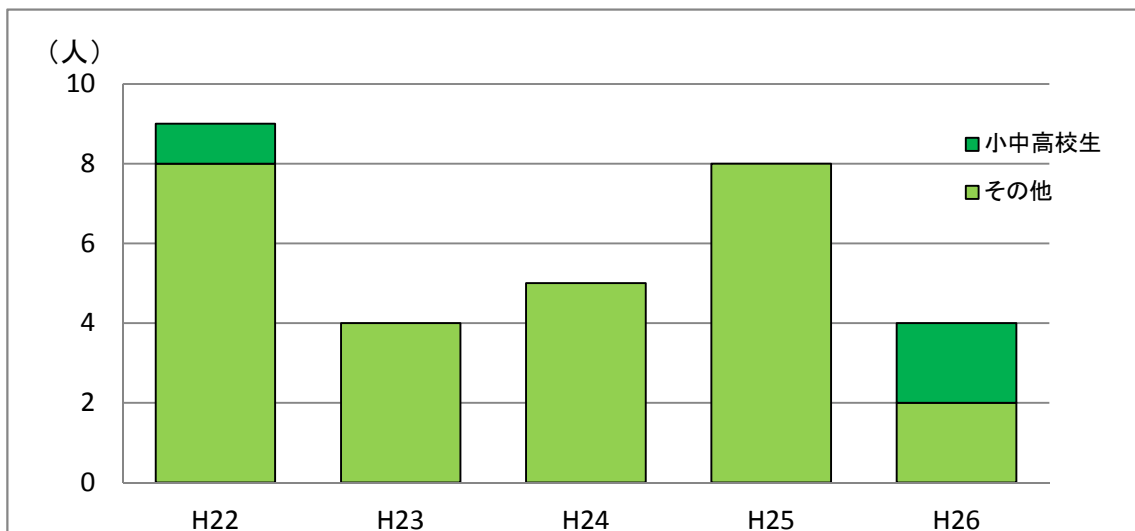
(2) 負傷者数（本県）



(単位:人)

	H22	H23	H24	H25	H26
自転車対自転車	16	27	13	11	7
自転車対歩行者	22	21	23	17	16
(小計)	(38)	(48)	(36)	(28)	(23)
自転車対自動車	794	713	611	615	560
その他(自損等)	262	221	146	127	107
合計	1,094	982	793	770	690

(3) 死者数（本県）



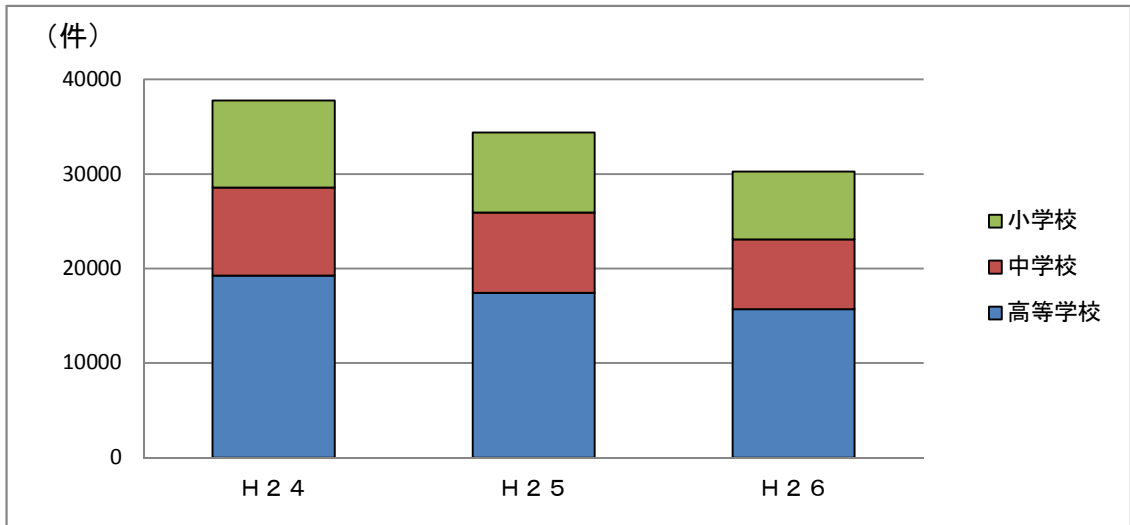
(単位:人)

	H22	H23	H24	H25	H26
小中高校生	1	0	0	0	2
その他	8	4	5	8	2
合計	9	4	5	8	4

3 小中高校生が関係する自転車事故

(1) 発生件数

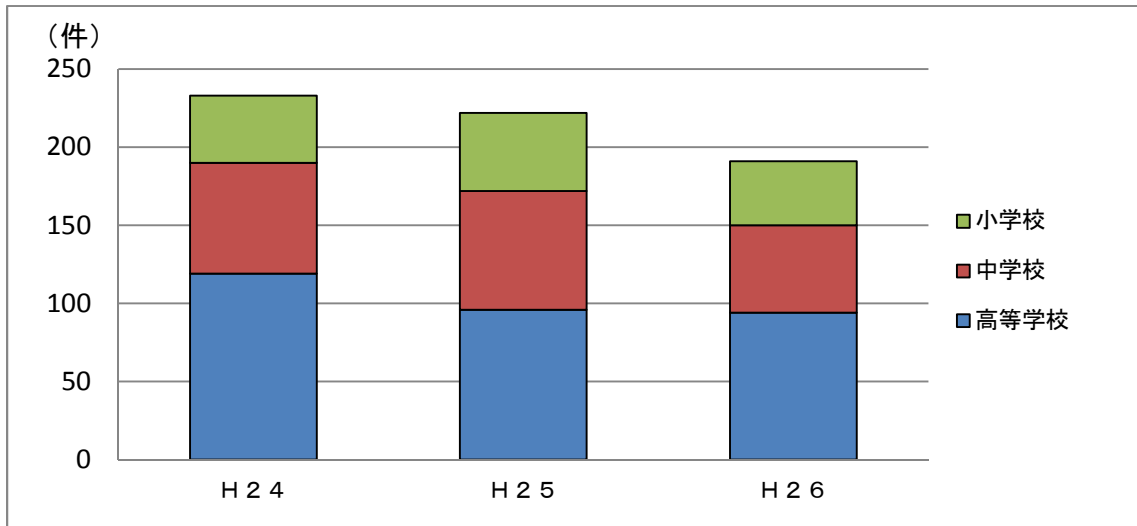
〔全国〕



(単位: 件)

	H24	H25	H26
小学校	9,194	8,465	7,177
中学校	9,324	8,492	7,381
高等学校	19,243	17,425	15,682
合計	37,761	34,382	30,240

〔本県〕

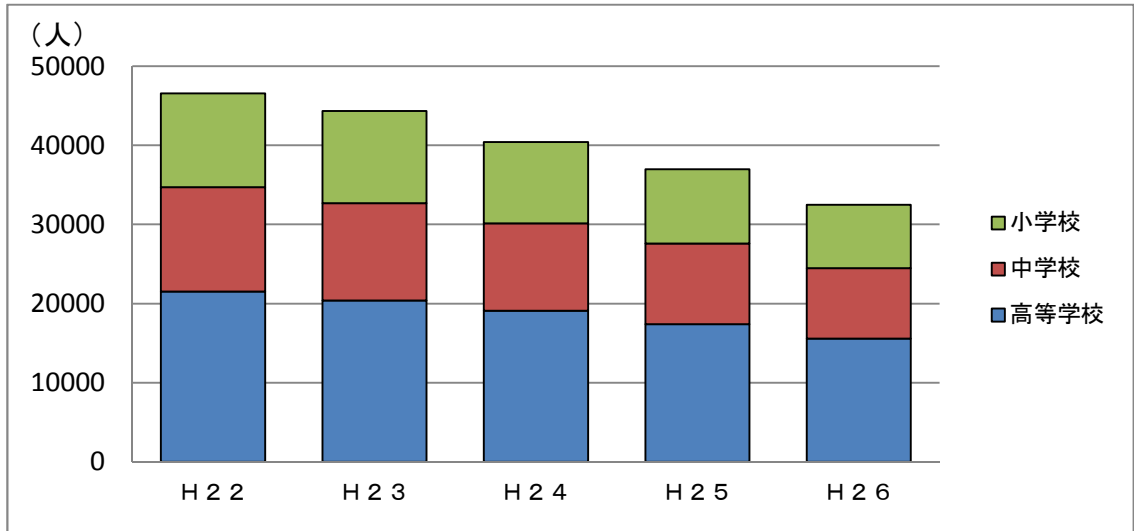


(単位: 件)

	H24	H25	H26
小学校	43	50	41
中学校	71	76	56
高等学校	119	96	94
合計	223	222	191

(2) 負傷者数

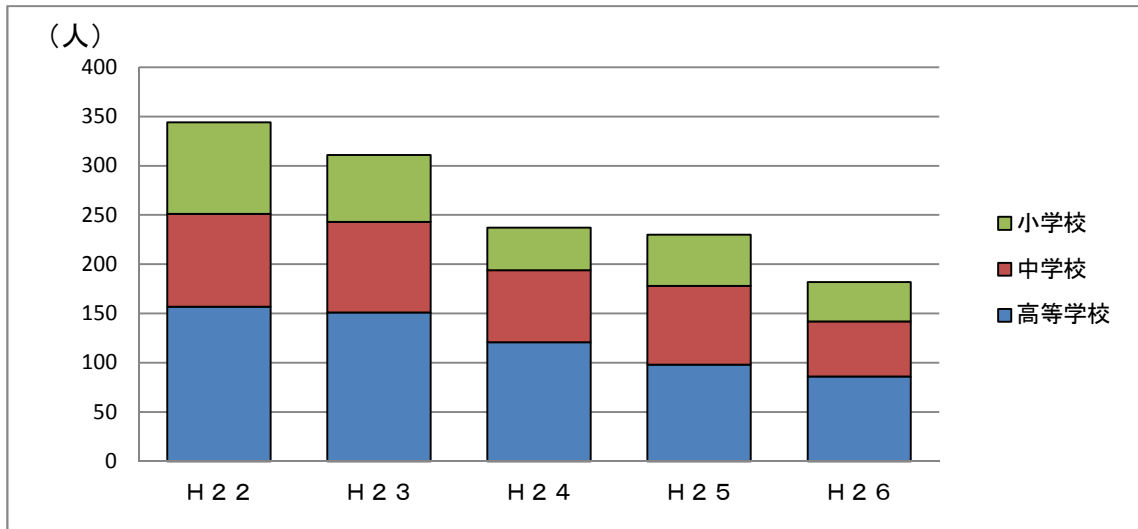
〔全国〕



(単位:人)

	H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6
小学校	11,840	11,654	10,273	9,365	8,031
中学校	13,176	12,287	11,023	10,201	8,864
高等学校	21,528	20,387	19,094	17,397	15,598
合計	46,544	44,328	40,390	36,963	32,493

〔本県〕



(単位:人)

	H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6
小学校	93	68	43	52	40
中学校	94	92	73	80	56
高等学校	157	151	121	98	86
合計	344	311	237	230	182

4 自転車加害者となる事故により、高額な損害賠償責任が発生した事例

○事例1

小学生が夕方、マウンテンバイクで坂道を下っていたところ、散歩中の歩行者に気づかず正面衝突。

被害者は、頭を強打し意識不明で4年以上寝たきりの状態。

賠償額 約9,500万円 (神戸地裁, H25.7.4判決)

○事例2

夜間、高校生が無灯火で携帯電話を操作しながら運転中、歩行者に追突。

被害者は、歩行困難になり、職を失った。

賠償額 約5,000万円 (横浜地裁, H17.11.25判決)

5 自転車の安全利用に関する条例の構成（他都府県の状況）

	京都府 (19.10.16)	埼玉県 (23.12.27)	愛媛県 (25.3.26)	東京都 (25.3.29)	兵庫県 (27.3.19)	熊本県 (27.3.20)
県、市町村、県民の責務・役割	○	○	○	○	○	○
保護者、学校等の責務・役割	○	○	○	○	○	○
自転車利用者や事業者等の責務	○	○	○	○	○	○
自転車損害賠償保険等への加入	○	○	○	○	○	○
人材の育成・活用	○	○	—	—	—	—
安全器具の利用促進	○	○	○	○	○	○
利用環境の整備促進	○	○	○	○	○	—
財政上の措置	—	○	○	—	—	—