

## 福島県自転車利用に関する安全・安心条例（仮称） 制定の必要性について

### 1 条例制定を必要とする背景

#### （1）自転車活用推進法【H28 法律第 113 号，H29.5 施行】

- 自転車の活用を総合的・計画的に推進するための基本法として制定。
- 基本理念は以下の 4 点（法第二条）。
  - ・ 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的。
  - ・ 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果。
  - ・ 交通体系における自転車による交通の役割の拡大。
  - ・ 交通安全の確保。

#### （基本理念）

第二条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

3 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。

4 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

- 自転車活用推進法では、地方公共団体の責務として、国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施すること、と規定する（法第四条）。

（地方公共団体の責務）

第四条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

- 2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

- 自転車活用推進法では、都道府県の区域の実情に応じた「都道府県自転車活用推進計画」を定めるよう努めること、と規定する（法第十条）。

（都道府県自転車活用推進計画）

第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

- 2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

## (2) 自転車活用推進計画【H30.6 閣議決定】

- 自転車活用推進法に基づいて、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため定めるもの。
- 我が国の自転車の活用に推進に関して基本となる計画として位置付けられるものである。
- 計画期間：長期的な展望を視野に入れつつ、R2 年度まで。
- 目標は以下の 4 点
  - ① 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
  - ② サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
  - ③ サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
  - ④ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
- 自転車活用推進本部(国土交通省)では、「地方版自転車活用推進計画」の策定を促進するため、計画を検討する際の手順や策定手法等を整理した「策定の手引き」を公開。

### (「策定の手引き」概要)

#### 【国の推進計画の目標達成に向けて検討が必要な施策】

- 目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
  - 施策 1 自転車通行空間の計画的な整備推進
  - 施策 2 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進
  - 施策 3 シェアサイクルの普及促進
  - 施策 4 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
  - 施策 5 自転車の IoT 化の促進
  - 施策 6 まちづくりと連携した総合的な取組の実施
- 目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
  - 施策 7 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
  - 施策 8 サイクルスポーツ振興の推進
  - 施策 9 自転車を活用した健康づくりの推進
  - 施策 10 自転車通勤等の促進
- 目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
  - 施策 11 国際的なサイクリング大会等の誘致
  - 施策 12 世界に誇るサイクリング環境の創出

**■目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現**

施策 1 3 安全性の高い自転車普及の促進

施策 1 4 自転車の点検整備の促進

施策 1 5 自転車の安全利用の促進

施策 1 6 学校における交通安全教育の推進

施策 1 7 自転車通行空間の計画的な整備推進（施策 1 と同様）

施策 1 8 災害時における自転車活用の推進

**■その他．保険などの加入義務を促進させる取組の推進**

自転車損害賠償保険等の加入促進を図るために、条例等による保険への加入義務化等を検討する。

### (3) 福島県自転車活用推進計画【R2.3 策定】

- 自転車活用推進法第十条に基づき策定する本県の自転車活用の推進に  
する基本計画である。
- 計画の期間：R2 年度～R6 年度まで
- 計画目標と主要施策は以下のとおり。

#### 【目標 1】誰もが快適に自転車利用ができる良好な自転車走行環境づくり (担当：土木部、県警本部)

- |  |
|--|
| <p>施策 1 誰もが利用しやすい自転車走行空間の計画的な整備と適切な維持管理</p> <p>施策 2 自転車利用の利便性向上のための情報発信</p> <p>施策 3 生活道路における通過交通の抑制等、総合的な取組の推進</p> |
|--|

#### 【目標 2】サイクルスポーツの振興や自転車の日常利用による県民の健康増進 (担当：生活環境部、保健福祉部、土木部)

- |  |
|--|
| <p>施策 1 サイクルスポーツの振興や自転車の日常利用による健康づくりの推進</p> <p>施策 2 交通手段変更等による環境負荷低減（CO2 排出の抑制）の推進</p> |
|--|

#### 【目標 3】サイクルツーリズム（自転車観光）推進によるにぎわいのある観光地域づくり (担当：企画調整部、生活環境部、商工労働部、土木部)

- |  |
|--|
| <p>施策 1 サイクルツーリズムを活用した観光・地域振興の促進</p> <p>施策 2 サイクリスト受入のための情報発信</p> <p>施策 3 サイクリスト受入のための環境整備</p> |
|--|

#### 【目標 4】自転車利用に関する安全意識の向上による交通の安全・安心の確保 (担当：生活環境部、土木部、教育庁、県警本部)

- |  |
|--|
| <p>施策 1 交通安全意識の向上に資する安全教育・広報啓発活動の推進</p> <p>施策 2 学校や地域における自転車利用の交通安全確保の推進</p> <p>施策 3 安心した自転車利用のための自転車関連保険等への加入促進</p> |
|--|

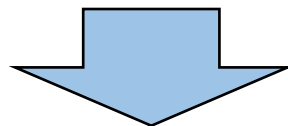
#### (4) まとめ

- 自転車交通の役割拡大が期待されている。
- 自転車は環境負荷の低い交通手段であり、公共の利益の増進に資するものであるという認識の下、自転車の活用を図る必要がある。
- 本県では、運動不足等により子どもの肥満、大人のメタボリック症候群の割合が高い傾向※となっており、健康増進の観点からも、自転車の活用は有効であると考えられる。

※ 学校保健統計調査（文部科学省）、特定健康診査・特定保健指導・メタボリックシンドロームの状況（厚生労働省）

- 一方で、自転車の活用は、交通の安全確保を図りつつ、進められる必要がある。

- ・ 自転車の安全で適正な利用の促進のためには、子どもや高齢者を含めた利用者に対して、交通ルールの周知及び安全教育に取り組む必要がある。
- ・ 件数は少ないものの、自転車利用者（子どもを含む）が加害者となる交通事故が発生しており、加害者側に高額な賠償命令が出されるケースも見られる。



- 自転車の活用推進と、自転車の交通安全の確保は、車の両輪として取り組むべき課題である。
- 自転車が安全に通行し、安心して暮らすことができる社会を実現するため、自転車の適正な利用と、自転車交通安全の実現を柱とした条例制定に向け、検討を進めていく。

## 2 参考情報

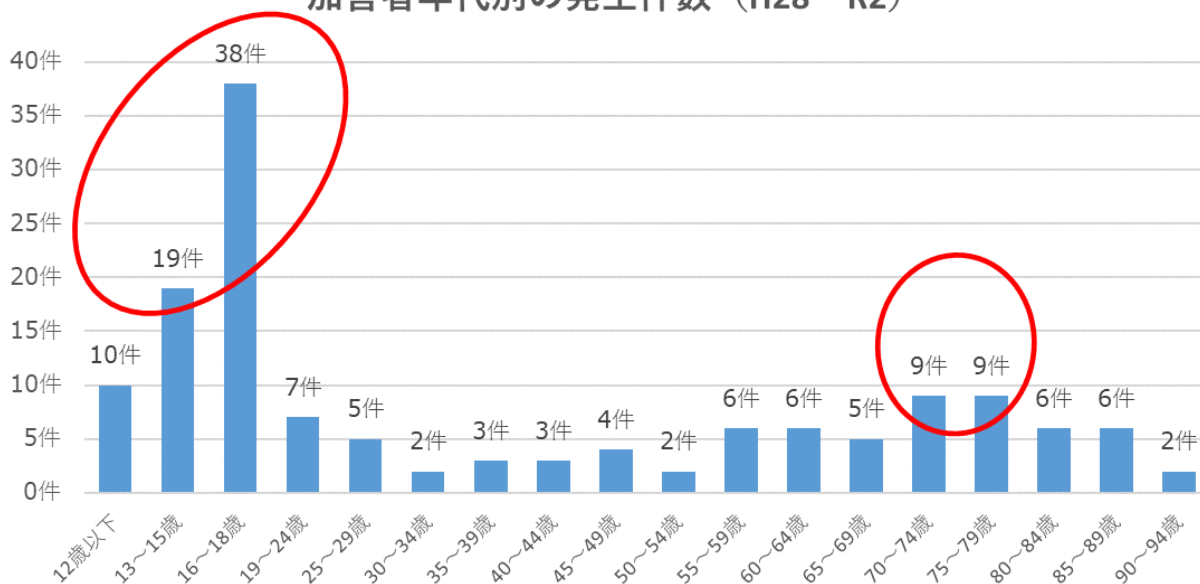
### (1) 自転車加害事故の発生状況

福島県内では、自転車加害事故、人身事故発生件数ともには減少傾向となっている。

加害者年代別では、18歳以下の若年者（通学利用）、70歳以上の高齢者（認知能力低下）が多い。

	自転車加害事故 (福島県内)	人身事故 (福島県内)	発生率
H28年	31件	5,802件	0.5%
H29年	31件	5,588件	0.6%
H30年	26件	4,592件	0.6%
R01年	26件	3,919件	0.7%
R02年	19件	3,266件	0.6%

加害者年代別の発生件数（H28～R2）



【出典：福島県警察本部】

## (2) 自転車加害事故に対する高額な賠償命令の事例

件数は少ないものの、自転車加害事故による高額賠償命令が出されている。加害者が未成年であって「責任能力」が認められない場合は、保護者等の監督責任者が責任を負う。

### ○ 賠償額 9,521 万円（神戸地方裁判所 H25.7 判決）

- ・ 加害者 小学生（11 歳）
- ・ 被害者 女性（62 歳）
- ・ 事故概要：夜間、帰宅中無灯火で自転車運転、歩行中の被害者と正面衝突、被害者は頭蓋骨骨折等の重傷、意識が戻らない後遺障害。

### ○ 賠償額 9,266 万円（東京地方裁判所 H20.6 判決）

- ・ 加害者 高校生
- ・ 被害者 男性（24 歳）
- ・ 事故概要：昼間、車道を斜め横断、対向車線を自転車で直進してきた被害者と衝突、被害者は言語機能が戻らない後遺障害。

### ○ 賠償額 4,746 万円（東京地方裁判所 H26.1 判決）

- ・ 加害者 男性（46 歳）
- ・ 被害者 女性（75 歳）
- ・ 事故概要：加害者（自転車）が信号表示を無視して交差点進入し、青信号で横断中の被害者（歩行者）と衝突、被害者は頭部を強打し、5 日後に死亡。

## (3) 自転車損害賠償保険の加入率

福島県内の自転車利用の割合は約 7 割、うち保険加入割合は約 5 割に止まっている（利用者 2 人に 1 人は未加入）。

### ○ 県民の声ミニアンケート結果（R3.2 実施，有効回答数 1,119 人）

自転車を利用する 66.0%  
（うち保険加入割合 48.2%）

### ○ au 損害保険調査（R3.3 公表）

福島県内加入割合 48.6%（全国 30 位）  
全国平均 59.5%  
（条例義務化した地域 62.2%）



## (4) 他都道府県の条例制定状況

令和 3 年 3 月 31 日現在、32 都道府県にて「自転車利用に関する条例」を制定済。

都道府県	制定	主な内容
北海道	H30.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（努力・ ）
青森県	R3.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（努力・ ）
宮城県	R2.7	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
山形県	R1.12	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
茨城県	R1.6	各主体の責務、安全教育、保険加入（努力・ ）
群馬県	H26.12	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
埼玉県	H23.12	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
千葉県	H28.10	各主体の責務、 保険加入（努力・ ）
東京都	H25.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
神奈川県	H30.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
富山県	H31.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（努力・ ）
山梨県	R2.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
長野県	H31.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
静岡県	H31.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
愛知県	R3.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
三重県	R3.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
滋賀県	H28.2	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
京都府	H19.10	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
大阪府	H28.4	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
兵庫県	H27.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
奈良県	R1.10	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
和歌山県	H31.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（努力・ ）
鳥取県	H28.10	各主体の責務、安全教育、保険加入（努力・ ）
徳島県	H27.11	各主体の責務、安全教育、保険加入（努力・ ）
香川県	H29.10	各主体の責務、安全教育、保険加入（努力・ ）
愛媛県	H25.2	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
高知県	H30.10	各主体の責務、安全教育、保険加入（努力・ ）
福岡県	R2.4	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
熊本県	H27.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
大分県	R2.12	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
宮崎県	R2.10	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）
鹿児島県	H29.3	各主体の責務、安全教育、保険加入（ ・義務）