

**第2回福島県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例
(福島県自転車条例) 推進会議 委員からの主な意見**

R5.3.16 生活交通課

○施策1-1 学校における交通安全教育

(福島県高等学校 PTA 連合会)

- ・ 高等学校における交通安全教室の実施率が低いことについて、相馬農業高等学校では毎年度、南相馬警察署の交通課長に来ていただき、交通安全教室を実施している。その中で今年は、「令和5年4月1日から改正道路交通法が施行され、きちんと生徒の皆さんも内容を理解して、安全に自転車に乗りましょう。」という御指導をいただいたところ。生徒が教育を受けずに危険な状態・環境に置かれるのは心配である。県には強い指導力を発揮していただき、令和5年度は100%にするという強い意気込みで取り組んでいただきたい。

(福島県教育庁健康教育課)

- ・ 交通安全教室を実施する際には、地域の方や所轄の警察署、自動車学校と連携していたが、コロナ禍で全校あるいは学年で交通安全教室を実施することを避ける傾向があった。なお、交通安全については一度の交通安全教室の中だけで指導するものではなく、日常的に生徒指導の中で行っている。

(福島県交通安全母の会)

- ・ 小学校において、PTA連合会や学校の協力を得ながら自転車教室などを開催しており、今後も連携を取り子どもたちに自転車教室等をしながら指導していきたい。

(福島県PTA連合会)

- ・ 交通安全教室については、小・中学校合わせて年に3~4回ほど実施している。その中では、自転車の正しい乗り方も指導し、特に春の交通安全教室時には、自転車の確認・安全装備の確認もしている。今後も引き続き活動していきたい。

○施策2-1 点検整備に係る広報啓発

(福島県自転車軽自動車商工協同組合)

- ・ TSマークについて、令和3年4月から令和4年3月までの県内自転車専門店での取り扱い枚数は2,320枚。量販店での出荷枚数は県交通安全協会が把握している。福島県自転車条例により自転車保険への加入が義務化された令和4年4月から今年の2月までは4,630枚取り扱っている。前年度から見ると倍近くTSマークが出荷されている。ただし、実際購入された枚数は把握しておらず、令和5年度は、9月の中間期にTSマークの在庫数を各店舗に確認し、何枚販売したか確認したい。

(福島県交通安全協会)

- ・ 令和4年12月1日から緑色のTSマークが新たに販売になり、当協会だけで大体4,000枚ほど

取り扱っている。しかし、TSマークの色は青色・赤色・緑色があり、補償内容が全く違う。各店舗によって販売する色を決めており、県内に本社がある量販店の系列店は全て緑色。本県以外に本社がある量販店については、赤色が販売されている。学校、市町村の皆さんの働きかけが大きい。

○施策2-2 自転車の防犯対策

(福島県自転車軽自動車商工協同組合)

- ・ 自転車販売時にお客様に防犯登録をお願いしている。以前は自社で販売した自転車以外は防犯登録業務を控えたこともあった。しかし近年では、インターネット等で購入した車体番号がない場合も、依頼された全ての自転車の防犯登録をするよう各自転車組合に周知している。

○施策3-1 安全器具の使用に係る広報啓発

施策4-1 自転車保険への加入に関する情報提供、加入確認

(福島県サイクリング協会)

- ・ SGマークなど安全基準を満たしたヘルメット着用の推進について、以前一般の方から、SGマークがついているヘルメットの着用しか認めないのかという問合せを受けた。日本自転車競技連盟ではJCF認定マークのヘルメットを使用している。JCFマークは国際競技連盟の認定も受けており、SGマークより強度的もすぐれている。また、インターネット通販ではEUマークというヨーロッパ基準の認定を受けているものもある。そのため、ポスターなどには「SGマーク等」と表記したほうが良いのではないか。

(福島県自転車軽自動車商工協同組合)

- ・ 令和5年4月1日からの自転車ヘルメット着用が努力義務化されるに伴い、ヘルメットの在庫が大変不足している。大きい販売店はメーカーから直接仕入れているため、在庫がありスムーズに販売できるが、小さな販売店の場合は、複数の問屋を経由するとその都度マージンもかかり販売の金額が高くなる。県自転車軽自動車商工協同組合としては、メーカー直接買い付けで、どんなお店にも同じ値段で、令和5年3月末に発注すれば遅くとも4月の中旬には発注完了するという方向性でやっている。

自転車条例ができたことで各地ではサイクリングが盛んになってきた。復興のためにも役に立っている。県民にとっても喜ばしいことだと感じる。

(福島県教育庁健康教育課)

- ・ 自転車保険への加入促進については令和3年から取り組んでおり、高等学校における自転車保険への加入率は、ほぼ100%である。0.1%足りない部分はあるが、その学校は確認している。
ヘルメットの着用促進については、以前から周知しているおり、現在学校で様々な取組を講じていると伺っている。来年度さらに調査し、県警に御協力いただきながら、学校にアドバイスをを行い進めていくところである。

(警察本部交通企画課)

- 令和4年中の自転車乗用時に起きた事故状況の調査結果がある。小学生・中学生・高校生、高齢者・一般という形で年代別に集計しているが、自転車事故全体の死傷者が318人。このうちヘルメット着用数は34名で全体の約11%程度しかヘルメットをかぶっていない状況だった。内訳だが、小学生はあまり自転車に乗らず、けがをした人9名のうち、ヘルメット着用は4人で44%。中学生は26名けがした方のうち17名ヘルメット着用ということで65%。高校生は自転車通学者が多いため86名怪我をしており、うちヘルメット着用者数はゼロということで0%。高齢者は(65歳以上を定義づけ)65名けがをしており、うちヘルメット着用者数は2名で3%程度となっている。

一般(高校生から高齢者)は132名中11名かぶっていて約8%。一般の数が多いのは相対数が多いためだが、その中で3年間しか高校には在学しないにもかかわらず高校生86人は非常に多い人数である。小中学校はヘルメット着用を指導される機会が多いが、高等学校は義務教育も外れヘルメットの着用が浸透しにくい。そのため県警では自転車ヘルメットのモデル校として尚志学園高等学校サッカー部生徒にヘルメットを着用してモニターになっていただいた。その後アンケートを取ったところ、モニター前はヘルメットをかぶるのが恥ずかしいと感じたが、このままかぶりつけて良いとの回答が増えた。具体的な数字はこちらにないが1回かぶると慣れ、意外とヘルメットを着用するという。県警としては高齢者のヘルメット着用も必要と考えるが、高校生のヘルメット着用の習慣が身に着けば大人になってからも引き継がれるのではないかと考える。

サイクリングが最近ブームであり、サイクリングで自転車に乗られる方は比較的ヘルメットかぶる人が多い状況が見られるため、通学でしか利用しない高校生に対しては令和5年度も県警察では高校生のヘルメット着用を促していきたいと考えている。

(公益財団法人福島県老人クラブ連合会)

- 先月(2月)に全県の老人クラブ、各市町村の会長、事務局長が集まる会議の際に提供された自転車ヘルメットや自転車保険に関するチラシを配付した。その際、会議出席者に挙手でお答えいただいたところ、ヘルメット着用の方がゼロに近いぐらいでとても驚いた。保険加入についても同様に挙手をいただいたがゼロという結果だった。いずれにしても高齢者の方は歩行と同様に自転車を利用して地域活動を行っているのだが、自転車が「車両」という認識が少ない印象を受ける。自動二輪であればヘルメットを着用し自賠責保険の加入も当然だという認識だが、高齢の皆さんが車の運転免許証を返納した場合、その後の移動手段が自転車ということは多くなると思う。令和4年度に実施した免許返納窓口での案内は効果があると思う。また、高齢者の方々はなかなか制度の改正に伴ってすぐには転換できないところもあるので、私どもも、機会あるごとに粘り強く周知していきたい。

(一般社団法人日本損害保険協会東北支部福島損保会)

- 各種損害保険商品は代理店を通じてお客様に販売させていただいているので、代理店に対して各種保険契約の更新時に自転車保険の加入確認も行うことを推進中である。自動車保険に個人賠償が付いていると、加入者のみならず同居の親族全員が加入者と同等に全部保証されるのだが、運転免許を返納し自身が保険加入をしていない高齢者が保証対象者になっていることがわからず、自転車保険に入っていないと認識される高齢者が存在するように思える。運転免許返納後の高齢者へ向け

た自転車保険のチラシには、御家族への御案内の要素も入れ、高齢者だけではなくその家族にも周知できるチラシになれば、保険代理店でも説明しやすいと思う。引き続き自転車保険の啓蒙を促すつもりだ。

(福島県PTA連合会)

- ・ 福島県内の小・中学校では、福島県PTA安全互助会補償制度に加入している。生徒が自転車に乗って相手にけがを負わせてしまった場合、最大1億円の損害補償保険がついており、小・中学校は100%加入との実施報告がある。来年度以降も引き続き入る予定である。

(福島県自転車軽自動車商工協同組合)

- ・ 保険には種類があるため、保険規約の細則部分をよく確認する必要がある。例えば、けがの割合には等級があり、等級によっては補償対象にならない場合も想定されるため。私どもが扱っているTSマークのうち、緑TSマークにおいては、全てのけがの保証がなされることを確認したところである。

(一般社団法人日本損害協会東北支部福島損保会)

- ・ 平山委員の御意見についての補足だが、TSマークは除き、いわゆる自転車保険への加入の仕方には2パターンある。自ら単体の自転車保険に加入するものと、他の保険に自動的に付帯し自転車保険がついているものがある。付帯で付いている保険は、景品法により一定の保険料を超えてはいけない縛りがある。PTA連合会が加入している保険は保護者の方が自ら入る保険ため、後者である。

(福島県商工会議所女性会連合)

- ・ 私どもは自転車よりは車を使用する頻度が高い。自転車で関係するのは社員の自転車通勤に関するものと思われる。経営者として、従業員の自転車保険の加入や自転車ヘルメットの着用義務付けを会社が積極的に行うことが会社に求められている。被害者・加害者どちらにもなりうるという点をよく考え、会社の社会的構成面からも取り組んでいかなければならないと思う。

高齢者に向けた周知の方法としては、町内会を活用し、推進していくのが良いのではないかと。町内会でないと隣近所がわからないことも多い。

(福島県サイクリング協会)

- ・ 皆さんは、ヘルメットに対してどのようなイメージをお持ちだろうか。小・中学生が使用するヘルメットを大人は使用したいとは思わないだろう。例えば、「カポル」というCEマークのついたヘルメットは、上部の着せ替えができ、普通の服装に違和感なくかぶれるヘルメットである。我々も広報の中にそういったものも含めていくと、自転車ヘルメットのイメージが少し改善されるのではないかと。4月から我々も取り組んでまいり。

(福島県交通安全母の会)

- ・ 高齢者への周知については、高齢者世帯訪問事業を実施しており、その中で高齢者の方に働きかけ、手助けをしてみたい。私たち交通安全母の会の活動のモットーは、「交通安全は家庭から」

を掲げているため、世代関係なく、家庭の中で、交通安全、また自転車乗用時のヘルメット着用や自転車保険の加入など、話し合っって進めていきたい。今後も皆さんの御協力を得ながら活動してまいりたい。

(福島県市長会)。

- ・ 自転車保険に入ろうと思えば、現在加入している様々な保険に特約として容易に付けられる。ただ、制度が変わったと認識したにも関わらず保険に入らない方は、自転車保険への加入方法・手段が分からないのだと思う。公共の公平性の点から、県や市町村がどこの保険がいいと勧められないことがネックになっている。したがって制度を認識したとしてもどうやって入っていただくかという部分について難しいところがある。周知はしたとしても加入しなければ意味がないため、どう周知を行うか。安く加入できる自転車損害賠償に特化したような制度があればいいが、行政でやれる部分ではないため、課題である。

(福島県町村会)

- ・ 令和4年度に様々な媒体も使い周知広報に努めてきたとうかがえる。1年で加入率をグッと上げることはなかなか難しい。あらゆる媒体を使いながらとにかく周知を徹底していく必要がある。資料1の3ページに記載があるとおおり、町村会機関紙「ふくしま自治」3月号に掲載とあるが、機関紙は年に4回発行しており2回でも3回でも載せられるだけ載せてもよいと考えている。とにかくそういった媒体を使って集中して周知していく必要があると思う。

ヘルメットの着用率や保険の加入率など他県の状況はどうか。好事例があればそこにヒントがあるのではないかと思うので、調べてみてはどうか。

市町村との関係では、各市町村教育委員会という執行部当局の広報紙、住民向けの広報紙を利用して市町村との連携の中での活用ということも十分考えられると思うので検討してはどうか。

○施策5-1 通学路に係る点検、自転車通行空間の整備

(福島県高等学校PTA連合会)

- ・ 通学路の交通安全確保については、安全教育と環境整備が自転車施策の両輪だと思っている。野田中の通学路である八島田街道の路肩は、狭く交通量も多く、度々危険を感じている。南相馬市小高区の浜街道は整備されているが、国道6号線や県道125号線などは歩道がなかったり路肩が狭かったりと、まだまだ危険な状況も散見される。毎朝すれ違う高校生に危険を感じたこともあり、通学路も含め自転車の取り巻く環境の整備を進めていただきたい。

○施策5-2 その他

(福島県道路整備課)

- ・ 道路整備課では自転車走行環境の整備を推進している。サイクリングロード整備の取組内容について、今年1月に県内7つの地域ごとに広域サイクリングルートを設定した。県民の皆様の健康増進や地域振興を目標に進めているが、その一番のベースになっているのは安心で安全な道路環境をいかに保つかということである。来年度においては、県警の御支援等をいただき、どのように道路

の安全を担保するか検討し進めてまいる。

(福島県自転車軽自動車商工協同組合)

- ・ 土湯峠のトンネルではトンネル内部を自転車が通行できない。自転車でトンネルまで行ってから通行できないことに気づき迂回した方をみかけた。

(福島県道路整備課)

- ・ 土湯峠の入口には案内板を設置するなど、道路管理者として対策をしている。サイクリストの方はかなり高速で通る方が多いので見逃してしまう場合がある。土湯トンネルは長く平面な線形で車がスピードを出しやすいため、安全面から県警で自転車通行禁止にしているのではないか。道路幅などは国の基準で設計されているが、自転車利用の追い風を受けてトンネルの路側帯基準が広がってきている。引き続き安全な道路環境の整備に努めていく。