

第2回「三重県自転車安全利用条例（仮称）」等検討懇話会 議事概要

<日 時> 令和8年6月5日（金） 10:00～12:00

<場 所> 三重県栄町庁舎3階 研修室

<出席者>

【委員】

森泉座長、梅村委員、喜多委員、木原委員、菅尾委員、鷲見委員、田久保委員、彦坂委員※、宮田委員※、森委員、山口委員（※印の委員はオンライン出席）

【オブザーバ】

三重県警察本部交通部 堀井首席参事官、三重県教育委員会事務局生徒指導課 森課長

<議事概要>

○事務局説明

- ・資料1～4に基づき、「三重県自転車及び特定小型原動機付自転車の安全利用条例（仮称）」（素案）と「三重県交通安全条例」の改正（素案）を説明

○委員からの主な意見

（1）「三重県自転車及び特定小型原動機付自転車の安全利用条例（仮称）」（素案）

【第1章総則】

（山口委員）

- ・「第8条 保護者の役割」について、「保護者」は、青少年保護育成条例の保護者と同義と思われるが、未成年者の保護者に限定する理由は何か。監護が必要な成人（成年被後見人、判断能力が不足する成人等）の監護者（保護者）の役割について検討する必要はないか。

（田久保委員）

- ・「特定小型原動機付自転車」と「特例特定小型原動機付自転車」の走行方法について、利用者間で正しい区別ができておらず、大きな問題となっている。特に都市部において、本来は車道を走行すべき「特定小型原動機付自転車」が、条件を満たさずに歩道を走行するケースが多々見られ、非常に危険な状況が発生している。
- ・法律上は「特定小型原動機付自転車」の中に「特例特定小型原動機付自転車」が含まれる関係にあるが、利用者が混同しやすく、この点が危険性を高めている。
- ・利用者の混乱と危険な走行を防ぐため、両者の名称を表記することを検討してほしい。

（森泉座長）

- ・自転車と特定小型原動機付自転車の区別を明確にした方がよいという前回懇話会の

議論をふまえて、今回ご提案の条文上では区別されるようになった。一方で、条例の名称を「自転車及び特定小型原動機付自転車」とすることで、両者が異なる区分であることを明示するという考え方がある反面、特定小型原動機付自転車の県内での利用実態や事故状況を考えると、「特定小型原動機付自転車」を条例の名称に使用するのには慎重になる必要があると思われる。

(宮田委員)

- ・ 条例案第 13 条の（自転車等の安全利用に関する教育等）では学校等となっているのに対し、第 9 条の（学校の役割）では学校となっている。第 9 条は未就学児を除くということになるのか。

(彦坂委員)

- ・ 保護者の役割や学校の役割では、自転車等の安全利用に必要な知識及び技能を習得させるとなっている。警察庁において公表された「自転車の交通安全教育ガイドライン」では知識・技能のほか「行動・態度」が含まれているが、条文には含めないのか。

(森泉座長)

- ・ 心理学では、技能・知識を習得しても、それによって過信が生じることが指摘されているため、「行動・態度」の文言は是非入れた方がよいと思う。

【第 2 章自転車等の安全利用】

(喜多委員)

- ・ 経済団体としては、現行案の努力義務的な表現であれば理解はされると思う。県が条例制定後、具体的な施策を打ち出しやすく、推進しやすいような表現で条例を策定するといいのかなと思う。

(宮田委員)

- ・ 乗車用ヘルメットの着用の促進において、例えば未成年者の保護者が監護する未成年者に対して助言その他の必要な措置を講ずるよう努めるとある。しかしながら、子どもにはヘルメットをかぶらせるが保護者自身がかぶっていなかったりといったことがよく見られる。このため、学校が保護者や教職員に対して、情報提供や助言をするという表現を入れることを検討してもよいと思う。

(森泉座長)

- ・ 保護者だけでなく、事業者もかぶっているかどうかは疑わしい。情報提供や助言をする方も着用しましょうという表現はあってもよいのかなと思う。

(梅村委員)

- ・事業者自身に対する啓発や保護者に対する学校の啓発は、それができればよいと思うが、既に条例に記載されている内容を実行するだけでも大変だと思う。事業者や保護者に対する啓発は、どちらかといえば県が頑張った方がよいと思う。

(森泉座長)

- ・情報提供や必要な措置を講じるよう努めるとあるが、その具体的なところを事業者や保護者に委ねると実施する側の負担が大きく、結局のところ措置が講じられないという事態が考えられる。パンフレット以外にも、具体的にこのような形で情報提供したらよいといった例があると、事業者や保護者に限らず、安全教育の際の教材としても使われやすくなると思われる。これは、今後県が主体で作成されることが望ましい。

(田久保委員)

- ・灯火装置がないなど整備不良の自転車が使用されている現状がある。自転車の「点検整備」に関する規定はあるものの、利用者が「きちんと整備された自転車に乗るべき」といった記述を条例に記載できないかと思う。
- ・交通安全に関する統計データ（例：大人のシートベルト着用と子どものチャイルドシート着用率の関係）から、保護者の交通行動が子どもの交通安全意識や行動に大きな影響を与える傾向が見られる。条例に直接明記することは難しいかもしれないが、今後の交通安全施策を検討する際にこのような関連性もふまえて考えてもらうことが必要である。

(森委員)

- ・田久保委員からあった意見については、条例案第5条の（自転車の運転者の責務）に、「車両の安全性の確保」の文言を追加したらどうかと思う。

(森泉座長)

- ・自転車が整備不良であっても、自分が注意していれば乗っても大丈夫という誤った認識を持った人がいる可能性がある。そもそも整備不良の自転車に乗ってはならないという、基本的なルールや意識を徹底することは必要。条例にということではないが、啓発活動などを通じた意識付けが必要であると考えている。

(彦坂委員)

- ・条例案第13条の（自転車等の安全利用に関する教育等）では、高齢者が対象として明示されていない。一方で、ヘルメット着用に関する条項では、「高齢者の親族又は同居者」が言及されていることから、同様に記載してもよいと思う。
- ・高齢者の単独事故が増えている傾向もあるので、日常的にお伝えしていくことが必

要であると思う。

(山口委員)

- ・ 県が今回の条例を制定する目的は、自転車事故による被害者を減らすことにある。第 14 条のヘルメット着用を促進すべき対象を未成年者、高齢者、生徒・学生に絞った方が「ぼやけない」のではないかと思う。既に第 5 条 2 項において、全ての自転車運転者に対して乗車用ヘルメットの着用努力義務が定められていることから、第 14 条では「被保護者」に限定して着用を促進するという定め方も一案としてあると考える。

(梅村委員)

- ・ 第 13 条への高齢者の追加について、自宅にいる高齢者への「教育啓発」は難しいのではと思う。他県の条例で「助言」という表現が使われている例があるため、そのような文言での追加が考えられると思う。改めて条文をみると、ヘルメットが強調されていると感じる。これにより、整備不良に対する意識が薄れてしまわないかということが気になる。また、ヘルメットの着用促進において、さまざまな方が措置を講ずるよう努めなければならないとなっており、万が一ヘルメット未着用による事故が発生した場合、この「措置を講じなかった者」に事故の責任が波及する可能性がないかが気になる。

(鷲見委員)

- ・ 高校や中学校でいのちの授業をさせてもらっている。ある時、高校の校長先生が生徒みんなにヘルメットをかぶってもらいたいと話していた。でも、ヘルメットを全員にかぶらせるにはお金がかかるため、そこが少し問題であると言われていた。
- ・ 条例が制定された後に、県として生徒の皆さんにヘルメットをかぶってもらうことを推進するため、例えば生活保護世帯の生徒のヘルメット購入に対し県からの補助があってもよいのではないかと思う。

【第 3 章自転車損害賠償責任保険等、第 4 章自動車損害賠償責任保険等、第 5 章雑則】

(彦坂委員)

- ・ 第 17 条の自転車損害賠償責任保険等への加入の確認等について、対象者として小売業者と貸付事業者の 2 つに絞られている。学校における自転車通学生の保険の加入状況の確認、企業が通勤で使うような場合の加入状況の確認というのを入れることも考えられるのではないか。

(森委員)

- ・ 自転車業界から言えば、小売業者と貸付事業者の文面でよいと思う。貸付事業者の中にシェアサイクルを含むという文面があるとより分かりやすいと思う。

(山口委員)

- ・ 条例案の第3章、第4章で規定されている「賠償責任保険」は、加害者となった際の「対人賠償」を目的としている。自転車利用者自身のケガは、この賠償責任保険ではカバーされない。また、第三者行為の事故の場合、健康保険が適用されず、治療費が自己負担となる可能性もある。条例で義務付けとまではいかななくても、自転車利用者自身がケガをした場合に備えるための情報提供や、何らかの取り決めがあった方がよいのかと考える。

(森委員)

- ・ 自転車の賠償責任保険は、「被害者救済（相手方への賠償）」の趣旨であるため、自分自身のケガに対する補償を条例の文面に加えるのは難しいと思う。
- ・ 第2章の話に戻るが、他県ではヘルメット購入補助を実施しているところもあるため、その状況もふまえて検討してもらえればと思う。

(2)「三重県交通安全条例」の改正（素案）

(森泉座長)

- ・ 第6条の夜間の道路歩行に関し、「着用等に努める」という表現だけでは、どのような対策を講じるべきか分かりにくい。条文単体で読むと、着用以外の具体的に取り組むべき行動がイメージしにくい。例えば、「夜間に道路を歩行するときは、反射材用品や自動車等から視認されやすい服を着用するなど、自己防護に努める」といった表現の方が分かりやすいのではないかと考える。

(山口委員)

- ・ 改正案第4条及び第5条に関し、特定小型原動機付き自転車の運転者は、第4条と第5条両方の条項の遵守が必要となるのか。

(梅村委員)

- ・ 第10条で「信号機が設置されていない横断歩道での歩行者横断時における車両の一時停止」を削除している。一時停止率が7割弱であれば、その文言を削除するほど改善されているとは言えないのではないかと歩行者の立場としては思う。

(田久保委員)

- ・ 先ほどの梅村委員のご意見は最もである。一方で、実際の事故の総数として多いのは、「信号機が設置されていない横断歩道」での事故よりも「横断歩道のない場所での横断」が原因となる事故である。信号機が設置されていない横断歩道で止まらないのは非常に問題であるが、全体のバランス的なものもみて、そもそも個別な特徴を特出しするか否か、するならばどれを特出しするかを考えてもらえればと思う。

(木原委員)

- ・ 現行の交通安全条例第5条の（自転車運転者の責務）では、具体的にこうしたらいけないという記述があり、保護者感覚からすると何に気をつけなければならないかが分かりやすかった。新たな条例の（自転車の運転者の責務）ではそのような記載がなく、何に気をつけたらよいのか分かりにくいため、具体的に記載してもらった方がよいと思う。

(森泉座長)

- ・ 横断歩道での一時停止や具体的な違反に関する文言は、この条例が作成された当時に問題になっていた事件事例をあえて含めたのではないかと推察される。条例に具体的な内容を盛り込むのであれば、三重県の実態にあわせて「特に気をつけるべき事項」を踏まえることが望ましいと思われる。

(山口委員)

- ・ 自転車に関する事項は、今回新たに制定する自転車の安全利用条例に委ねる形になっている。「ヘルメット以外の部分の重要性」について話があったことをふまえ、「どのような教育をすべきか」という具体的な内容は、新条例の第13条に、きめ細かく記述することがいいのではと思った。

(堀井オブザーバ)

- ・ 交通安全条例の改正について、すっきりした書きぶりに改正しようとしている点について、県警としてのスタンスを申し上げる。検討の参考にしていただければと思う。
- ・ 現行条例の第4条には、飲酒運転、速度違反、横断歩行者等妨害、ながらスマホを書いているが、これは現下の交通事故実態をふまえて、県警としては重点的に取り締まりをする対象の罪種になっている。当然ながら悪質危険違反の典型例というところもあるし、この種の違反は、分かってやっている実態もある。このようなことを許しておけば、事故は減らないため、広報啓発も含めて対応を強化しているところである。
- ・ 第10条の信号機が設置されていない横断歩道の関係について、県警で一時停止率の調査をしているが、これは先ほど申し上げた横断歩行者等妨害違反の裏付けみたいなところがある。
- ・ これらをすっきりした書きぶりにしてしまうと、後退感というのは否めないというのが、現場で執行を担当している立場として思うところである。

(菅尾委員)

- ・ 青切符の制度が導入されたが、現場では自転車が歩行者の横を危険にすり抜けたり、

自転車の走行場所（車道か歩道か）について利用者が迷うケースが多く見られる。一部に自転車マークのある歩道など、走りやすい環境は存在するものの、全体の環境整備はまだ不十分であると感じている。日常的な困った点にも注意を払い、自転車利用者と歩行者双方の安全確保のために施策を講じてほしい。