

「第2次長崎県自転車活用推進計画（素案）」に対し意見表明**～自転車乗車時の保険加入を義務化する条例制定に向け意見表明～**

一般社団法人日本損害保険協会九州支部長崎損保会（会長：山内 亮 損害保険ジャパン(株)長崎支店長）では、2023年1月18日付で公表された「第2次長崎県自転車活用推進計画（素案）」の意見募集に対し、1月30日付で意見表明を行いました。

当該計画は、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、自転車活用推進法に基づき、定めるものです。

長崎損保会では、自転車活用の総合的かつ計画的な推進を図ることに賛同する一方、自転車事故被害者救済等のため、保険加入を義務化する条例を制定すべきである旨、次の意見表明をしております。

《主な意見内容》

頁：全般 項目名：全般

本県は「長い海岸線と坂道が多い」といった地形的要因から、全国で最も自転車の活用が進んでいないものの、脱炭素社会の実現、健康増進、観光振興の観点から、本県において、更に自転車を活用推進すべきと考えます。

近年、本県の地理的要因や高齢者であっても利用可能な電動アシスト自転車、視覚障害者が乗車可能なタンDEM自転車あるいは特定小型原動機付自転車（電動キックボード）などの県民の利用が促進されると想定される自転車が開発されております。

その意味で、本県は自転車に関して最も潜在的な成長力を有する県であるとも言えることから、自転車活用推進法に基づく本計画を策定し、自転車活用の総合的かつ計画的な推進を図ることに賛同いたします。

ページ：33 項目名：自転車通行空間の計画的な整備促進

自転車を安全に通行するにあたっては、14頁で指摘のとおり自転車通行空間の整備が重要と考えます。本県では道路空間が狭いこともあり整備が難しいとは存じますが、県民の安全確保のために、交通状態を踏まえた適切な区間設定・整備形態を決定し、自転車通行空間の計画的な整備を進めることに賛同いたします。

ページ：38 項目名：学校における交通安全教育の推進

29頁の(4)法令違反の割合では、本県の小学生が関与する自転車事故の過半数で自転車運転する小学生に法令違反が見受けられております。施策「14-1 学校における交通安全教育の推進」は重要な施策であると考えます。

なお、我が国、自転車事故の高額判例として11歳の小学生が運転する自転車と歩行者が正面衝突し、小学生の親に9,521万円の損害賠償責任が確定した判例があることも踏まえ、交通安全教育の一環として学校等から未成年者の親に対して自転車のリスクおよび経済的な備えの必要性について情報提供することは、健全な児童等の育成と被害者救済の観点から重要と考えます。

ページ：38 項目名：損害賠償責任保険への加入促進

4-5「(2)保険加入の義務化を盛り込んだ全国の条例設定状況（31頁）」において、「長崎県においては、自転車保有率、自転車関連事故の発生件数割合ともに全国で最も低いため、条例は設定していない」との状況認識のもと、施策「15-4 条例制定の必要性の検討（38頁）」において「条例制定の必要性を引き続き検討していく。」とされていますが、以下の理由から、保険加入を義務化する条例を制定すべきと考えます。

①条例を制定しない理由として自転車保有率と自転車関連事故の発生件数割合を掲げられておりますが、本県は地理的要因から自転車保有率（保有台数）が低いことは当然であり、また、自転車の利用が少なければ、交通事故の中で自転車関連事故の割合が少ないのは当然の帰結と考えます。

その一方で、本計画は自転車の活用を推進していく計画であることから、本計画を推進することにより自転車保有率（保有台数）上昇やサイクリングを目的とした観光利用者の増加等が想定され、それにより交通事故の中の自転車関連事故の割合や自転車関連事故自体も上昇することが想定されます。

②4-5「(1)保険への加入状況（30 頁）」を見ると、「自転車を保有している世帯のみ」を分母とした自転車損害賠償責任保険への加入率は全国ワースト 2 位の 24%となっています（県世帯数が分母ではない）。

自転車を保有している 76%もの世帯の方が、すべて十分な自己資力を持っているとは考えづらく、県として自転車活用を推進するのであれば、同時に自転車加害事故時の資力確保の観点から、保険加入率の向上を図る施策を講じるべきと考えます。

そのためには、施策 15-1～15-3（38 頁）を着実に実施するほか、施策 15-4「条例制定の必要性の検討」に関しては、au 損保の自転車保険の調査では、条例義務化による保険加入率の上昇効果があることから、検討に留まらず、早期に保険加入を義務化する条例を制定すべきと考えます。

[～au 損保、自転車保険加入率を調査～全国の加入率 初めて 6 割超える昨年度から 3.1 ポイント増加 コロナ禍で増加傾向続く | 2021 年 | au 損害保険株式会社 \(au-sonpo.co.jp\)](#)

③上記加入率（24%）を信じるのであれば、長崎県の自転車保有台数（自転車産業振興協会の調べ）21 万 2 千台のうち、実に 16 万 1 千台の加害事故において、自分の蓄えで損害賠償責任を果たすこととなります。

長崎県は坂道が多いことから、自転車加害事故数は少ないものの（利用頻度が少ない）、もしもの際の被害の重篤さは他地域よりも重いことが考えられ、被害者への十分な救済の観点からも保険加入を義務化すべきと考えます。

ページ：38 項目名：損害賠償責任保険への加入促進

15-3「TSマークの普及促進」の「点検・整備を受けたことを示す自自転車安全整備士による点検や整備を受けたことを示し、」の「自」は削除願います。

ページ：39 項目名：2. 指標の設定

本計画に掲げられた施策が推進されることにより、本県における自転車活用が推進され、活用頻度が向上すると推定しております。そのため、先に記載のとおり通常であれば、自転車関連事故件数は上昇してしまうものと考えますが、施策 11～14（37 頁～38 頁）の実施により「目標 4 安心安全」の 2025 年目標値「減少傾向の維持」という高い目標を設定することに関し、賛同いたします。