

条例に関する質疑応答

1 条例の制定について

Q 1 : 東京都の条例もあるが、区の条例を制定しなければならないのですか？

- A・東京都の条例では第40条に適用除外の規定を設け、区の条例中に自転車損害保険等に関する規定がある場合は、都の条例は適用しないとしております。
- ・本区の区道の平均幅員は約4.8mと23区で二番目に狭く、急な坂道や交差点が多く存在します。そのため、生命・身体のほか財産の損害も対象に含めて自転車保険加入の義務とすべきと考えました。(都は生命・身体を義務、財産を努力義務としています。)
 - ・また、自転車に関与する事故率は23区平均を上回っています。さらに、近年、保育園も増園され、自転車で送迎する保護者の方も増えてきている状況です。
 - ・このような状況の中で、区の実態に即した取組を進めていくため、都の条例とは異なる区条例の制定が必要であると考えました。
 - ・自転車損害賠償保険は、万が一事故等が発生した場合の補償です。保険に加入していれば問題ないといった風潮になる可能性も懸念されますが、最も重要なことは、区民一人ひとりが交通ルールや運転マナーを守り交通安全対策に心がけ、事故等を起こさないことです。
 - ・区は、きめ細かな普及啓発等の取組を促進する必要があると考え、区内の道路や事故等の状況、区民の意見等を踏まえ、都条例との整合性を図りながら、自転車の安全利用の促進を図るため区の条例を制定し、様々な施策を展開していきます。

Q 2 : 目黒区以外の方は対象にならないのですか？

- A・区民、区内事業者の他、区の区域内を自転車で通行する人は、目黒区以外の住民も区条例適用の対象となります。
- ・目黒区内を自転車で通行する近隣区の区民等にも、区の条例が規定する内容の周知を図っていきます。

2 自転車損害賠償保険等について

Q3：自転車損害賠償保険等とは、どのようなものですか？

- A・自転車損害賠償保険等には、「自転車向けの保険」、「自動車保険や火災保険の特約としての個人賠償保険」、「各職場での団体保険」、「自転車安全整備士による点検を受けたことで加入できるTSマーク付帯保険（TSは物損賠償なし）」などがありますが、自転車利用時の事故による損害が補償されている保険であれば問題ありません。
- ・区は自転車損害賠償保険等を、自転車の利用によって生じた他人の生命、身体及び財産の損害を填補するための保険又は共済と規定しています。（都条例では、生命と身体の賠償を義務とし、財産は努力義務としています。）
 - ・加入状況確認チェックシート等により、ご自身またはご家族が加入している保険等で、自転車利用時の事故による損害が補償されているか否かを確認することが必要です。
 - ・保険に重複して加入していないか、保険の対象者や保険金額が適切かなど、しっかり確認してください。

（参考1）自転車損害賠償保険等の種類について

	保険の種類	自転車保険の概要等
1	自転車向け保険	自転車事故に備えた保険。 傷害保険とのセット商品が多い。
2	自動車保険	自動車任意保険の特約で付帯した自転車保険
3	火災保険	火災保険の特約で付帯した自転車保険
4	傷害保険	傷害保険の特約で付帯した自転車保険
5	クレジットカードの付帯保険	クレジットカードに付帯した自転車保険
6	会社等の団体保険	会社等の構成員向けの損害保険等に含まれる自転車保険
7	P T Aの保険	P T Aや学校が窓口となる保険に含まれる自転車保険
8	T Sマーク付帯保険	点検整備された車両に付帯された保険。点検日から1年有効。対物補償なし。
9	共済保険	全労災、都民共済など
10	施設所有者賠償責任保険	業務活動中の事故に備えた損害保険等に含まれる自転車保険

(参考2) 高額な損害賠償金が求められた判決例

賠償額	自転車事故の高額賠償事例の概要
9,521 万円	男子小学生（11歳）が無灯火で歩行中の女性（62歳）と衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない後遺障害となった。監督責任を問われた母親に損害賠償を命じた。 【平成25年7月4日神戸地裁判決】
9,266 万円	男子高校生が道路を斜め横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害が残った。 【平成20年6月5日東京地裁判決】
5,438 万円	男性が信号を無視し、横断歩道を歩行中の女性（55歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。 【平成19年4月11日東京地裁判決】
4,746 万円	男性が信号を無視し、横断歩道を歩行中の女性（75歳）と衝突。女性は脳挫傷等で5日後に死亡した。 【平成26年1月28日東京地裁判決】

3 自転車用ヘルメットについて

Q4: 都条例にもヘルメット着用の規定があるのに、区条例での規定は必要ですか？

- A・道路交通法では、保護者は、13歳未満の子どもを自転車に乗車させるときは、ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならないとしています。
- ・都条例は、父母その他の保護者は、その保護する18歳未満の児童に乗車用ヘルメットを着用させる等の必要な対策を行うよう努めなければならないとしています。
 - ・本区の区道の平均幅員は約4.8mと23区で2番目に狭く、急な坂道や交差点が多く存在します。自転車が関与する事故も全事故の約4割を占めています。区では、交通ルールや運転マナーを守り交通安全対策に心がけるとともに、自転車利用者一人ひとりがヘルメットを着用することが望ましいと考えています。

区条例の考え方

- ・①自転車は「車両」であること、②自転車乗車中の事故で死亡者の約6割が頭の傷が致命傷でヘルメットを着用していなかったことが原因であること、③ヘルメットをしていない場合の致死率が着用時の2.5倍になるとのデータがあることから、自転車利用時の事故を軽減するため、全ての自転車利用者がヘルメットを着用するよう努めなければならないと考えていました。
- ・しかしながら、自転車条例の基本的考え方に対する区民意見募集で、「現実的でない」等のご意見もありましたことを踏まえまして、当面はヘルメット着用の努力義務対象者を限定し、段階的に広げていくこととしました。
- ・自転車利用の中で、幼児を乗せた自転車利用は、大変不安定な状態で運転することとなり、事故発生時は、大きなリスクが伴うことなどから、幼児同乗時の自転車利用者は幼児とともに自転車利用者もヘルメットを着用することを努力義務とし、運転者と子どもの命を守ることが最重要と位置付けています。

(参考1) 道路交通法等が規定するヘルメット着用努力義務

・**道路交通法** (第63条の11)

児童又は幼児を保護する責任のある者は、「児童又は幼児(13歳未満の子ども)」を自転車に乗車させるときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

・**東京都条例** (第15条)

父母その他の保護者は、その保護する児童(18歳未満の者)が、自転車を安全で適正に利用することができるよう、指導、助言等を行うことにより、必要な技能及び知識を習得させるとともに、当該児童に反射材を利用させ、乗車用ヘルメットを着用させる等の必要な対策を行うよう努めなければならない。

・**東京都条例** (第15条第2項)

高齢者(65歳以上の者をいう。)の親族又は高齢者と同居している者は、当該高齢者が自転車を安全で適正に利用することができるよう、反射材の利用、乗車用ヘルメットの着用その他の必要な事項について助言するよう努めなければならない。

・**東京都条例** (第19条)

「自転車利用者」は、反射材、乗車用ヘルメットその他の交通事故を防止し、又は交通事故の被害を軽減する器具を利用するよう努めるものとする。

(参考2)

自転車損害賠償保険等への加入を義務とした自治体は加入率が上がっています。

- ・埼玉県(2018年4月) 50.2% → 64.3%
- ・京都府(2018年4月) 60.7% → 70.5%
- ・大阪府(2016年7月) 41.8% → 67.4%
- ・兵庫県(2015年10月) 60.0% → 67.9%
- ・相模原市(2018年7月) 38.7% → 43.3%
- ・名古屋市(2017年10月) 34.0% → 74.4%
- ・京都市(2016年10月) 26.2% → 72.8%
- ・堺市(2016年7月) 38.9% → 72.6%

「国土交通省資料」より(各自治体による調査内容を国土交通省が集計)

Q5：自転車用ヘルメットは、どのようなものがあり、価格はどのくらいですか？

- A・形状、色彩、重量、は様々で、最近はおしゃれなヘルメットも市販されています。
- ・価格は、子ども用で3千円から1万2千円程度、大人用では、5千円から数万円のものもあります。
 - ・ヘルメットの安全基準については国内の安全基準であるSGマーク（一般財団法人）、JCFマーク（日本自転車競技連盟）などがありますが、これらの安全基準に適合したヘルメットを購入することが望ましいと考えられます。

【おしゃれなヘルメット見本】

