

条例制定に関する2つの目的

【目的①】（自転車利活用関係）

- 長野県の特徴を生かした自転車利用促進による健康増進、環境への負荷低減、観光振興
- ・ 山岳高原や盆地、さわやかな気候
 - ・ サイクリングを通じた健康づくりや余暇、観光にも適した環境
 - ・ 環境への負荷の少ない交通手段

【目的②】（県民の安全安心関係）

- 自転車事故のない安全で安心な県民生活の確保
- ・ 全国的には、歩行者と自転車の事故による高額な損害賠償請求事案も発生
 - ・ 自転車の安全な利用への対策が課題
- 安全・適正利用、ルール遵守の意識向上を目指す

基本的な考え方

安全で快適な自転車利用について、県民運動としての気運を高める

県・県民等の
責 務、役 割

- ① 県の責務 → 条例に基づき長野県自転車活用推進計画を策定、施策を推進
県民・事業者等への広報・啓発、市町村への助言
- ② 自転車利用者の責務 → 法令の遵守、自転車の点検整備
- ③ 市町村、県民、事業者・交通安全団体等の役割
→ 市町村：県等との連携・協力 県民：自転車の安全利用への理解
事業者等：県等が行う施策への協力
- ④ 自動車運転者の遵守事項 → 道路を共有する自転車等への配慮

基本的施策

「自転車の利用促進」、「安全・安心適正利用」

自 転 車 の
利 用 促 進

- 自転車を利用した健康増進、環境負荷の低減
 - ・ 生涯スポーツとしてのサイクルスポーツの普及振興
 - ・ 公共交通機関と連携した環境負荷の少ないモビリティへの転換、交通分野の低炭素化
- 自転車を活用した観光振興
 - ・ サイクルツーリズム推進のための基盤づくり
官民連携による推進組織、一元的な情報発信
広域的なサイクリングロードの整備
 - ・ サイクルツーリズム推進によるサービス産業の多様化・高付加価値化
サイクルサポートステーションの充実、広域型DMOによる旅行商品化
- 自転車を活用したライフスタイルに適合したまちづくり
- 自転車を利用するための環境整備

安 全・安 心
適 正 利 用

- 自転車利用に関する交通安全教育
 - ・ ライフステージに応じた交通安全教育の実施
家 庭：保護者による監護する未成年者への教育
学 校：児童等への安全教育
事業所：従業員に対する教育
 - ・ 交通安全教育を通じたヘルメット着用の重要性の周知、着用促進
- 自転車損害賠償保険への加入義務化等
 - ・ 自転車利用者（監護する未成年者の保護者を含む）の加入
 - ・ レンタルサイクルや事業活動に係る自転車の加入
 - ・ 自転車販売店における自転車保険への加入有無の確認と情報提供
 - ・ 県と関係団体等が連携した加入しやすい環境づくり

「自転車の利用に関する条例（仮称）」 骨子（案）

（※括弧内の記述は、各項目の説明です。）

1 条例の目的・基本理念

次の「基本理念」に基づき、本県における自転車の利用を促進するとともに安全で安心な県民生活を確保することを目的とする。

- (1) 自転車の利用の促進は、自転車が健康増進、環境への負荷低減及び観光振興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) 自転車の利用に関する安全で安心な県民生活の確保は、関係者がそれぞれの責務、役割を果たし、自転車による事故の防止を図ることを旨として行われなければならない。

条例の大きな2つの目的である「長野県の地形を生かした、自転車の利用促進による健康増進、環境への負荷の低減、観光振興」と「自転車事故のない安全で安心な県民生活の確保」を達成するための基本理念を規定するものです。

2 県等の責務、県民等の役割

(1) 県の責務

- ア 自転車の利用に関する総合的かつ計画的な施策を策定し、実施する。
- イ 県民、事業者、観光客等に対して必要な広報及び啓発を行う。
- ウ 市町村が自転車活用推進計画を定め、実施しようとする場合に、必要な支援を行う。

(2) 自転車利用者の責務

- ア 道路交通法等の関係法令を遵守し、歩行者等の通行への配慮に努める。
- イ 必要な点検及び整備に努める。

(3) 市町村の役割

- ア 自転車の利用に関する施策の推進にあたり、県等との連携・協力に努める。
- イ その地域の実情に応じた交通安全教育・啓発に努める。

(4) 県民の役割

- ア 自転車の利用に関する理解を深めるよう努める。
- イ 家庭又は地域における交通安全教育・啓発に努める。

(5) 事業者の役割

- ア 自転車の利用に関する理解を深めるよう努める。
- イ 県等が行う施策への協力に努める。

(6) 学校の長の役割

児童等への交通安全教育に努める。

(7) 交通安全団体の役割

- ア 関係法令の遵守に関する啓発に努める。
- イ 自転車の利用に関する活動の推進に努める。

(8) 自動車運転者の遵守事項

自転車と自動車が共に道路を安全に通行することができるよう配慮に努める。

目的に掲げる自転車利用の促進及び自転車利用に関する安全・安心な県民生活の確保のための、県や県民の皆様など様々な主体の責務や役割を規定するものです。

- 県の責務としては、自転車利用に関する総合的かつ計画的な施策の策定、実施や県民の皆様等への広報・啓発、市町村への支援を規定するものです。
- 県民の皆様が自転車を利用される際の歩行者等への配慮や自転車の点検・整備などの責務や自転車利用に関する理解や安全教育など、県民、事業者、学校長、交通安全団体など、それぞれの立場に応じた役割を規定するものです。
- 自転車と自動車と共に道路を安全に利用することができるよう自動車運転者が遵守すべき事項を規定するものです。

3 自転車活用推進計画

(1) 計画の策定

知事は、基本理念を踏まえ、本県の特色を生かした自転車の利用促進及び安全で適正な自転車利用に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進計画を定める。

(2) 計画に定める事項

ア 自転車を利用した健康増進

年代を問わず利用できる乗り物であることに鑑み、自転車を利用した運動習慣の定着を推進する。

イ 自転車の利用による環境負荷の低減

本県の豊かな自然環境の保全に資するため、環境に配慮した移動手段である自転車の利用を推進する。

ウ 自転車を活用した観光振興

本県の地形や気候がサイクリングにとって全国屈指の適地であることを生かし、自転車を活用した観光地域づくりを推進する。

エ 自転車を利用するための環境整備

自転車の安全で快適な利用を推進するため、自転車の走行環境の整備を図る。

オ 自転車の利用に関する交通安全教育

自転車の安全な利用を推進するため、各世代を対象とした交通安全教育を行い、自転車事故の防止を図る。

カ ア～オに掲げるもののほか、自転車活用推進計画の推進に関し、必要な事項。

(3) 自転車活用推進本部の設置・実施状況の公表

自転車活用推進本部を設置し、毎年、自転車活用推進計画に基づく施策の実施状況について検証を行い、結果を公表する。

条例で知事に策定を求める自転車活用推進計画に係るものです。

計画に定める事項は、条例が目指す自転車の利活用による健康増進、環境負荷の低減、観光振興と、自転車を利用するための走行環境の整備、交通安全教育、その他必要な事項です。

4 自転車損害賠償保険の加入等

(1) 自転車利用者

利用者自身について又は利用する自転車について自転車損害賠償保険に加入しなければならない。

(2) 保護者

監護する未成年者が自転車を利用する場合、未成年者本人について又は未成年者が利用する自転車について自転車損害賠償保険に加入しなければならない。

(3) 事業者

事業活動において従業者に自転車を利用させる場合、従業者本人について又は従業者が使用する自転車について自転車損害賠償保険に加入しなければならない。

(4) 自転車貸付業者

自転車を貸付ける場合、貸付ける自転車について自転車損害賠償保険に加入しなければならない。

(5) 自転車小売業者

自転車を購入する者に対して自転車損害賠償保険の加入の有無を確認し、保険に加入していない者に対しては、保険に関する情報を提供しなければならない。

自転車損害賠償保険とは

自転車による事故によって生じた他人の生命又は身体の被害についての損害を補填する保険又は共済

5 自転車貸付業者の登録制度

自転車貸付業者は、自転車貸付業が自転車の安全で適正な利用に適合することについて、県の登録を受けることができる。

自転車貸付業者の登録に係る基準

貸付用自転車の点検整備、自転車の安全利用に対する情報提供、貸付用自転車の保管場所の確保等

条例制定後、自転車の利用促進、安全安心・適正利用に関する事項については、

付属資料1 条例制定後、長野県が取り組む施策（案）

自転車損害賠償保険の加入については、

付属資料2 自転車損害賠償保険の加入義務化について

をご覧ください。

条例制定後、長野県が取り組む施策（案）

付属資料 1

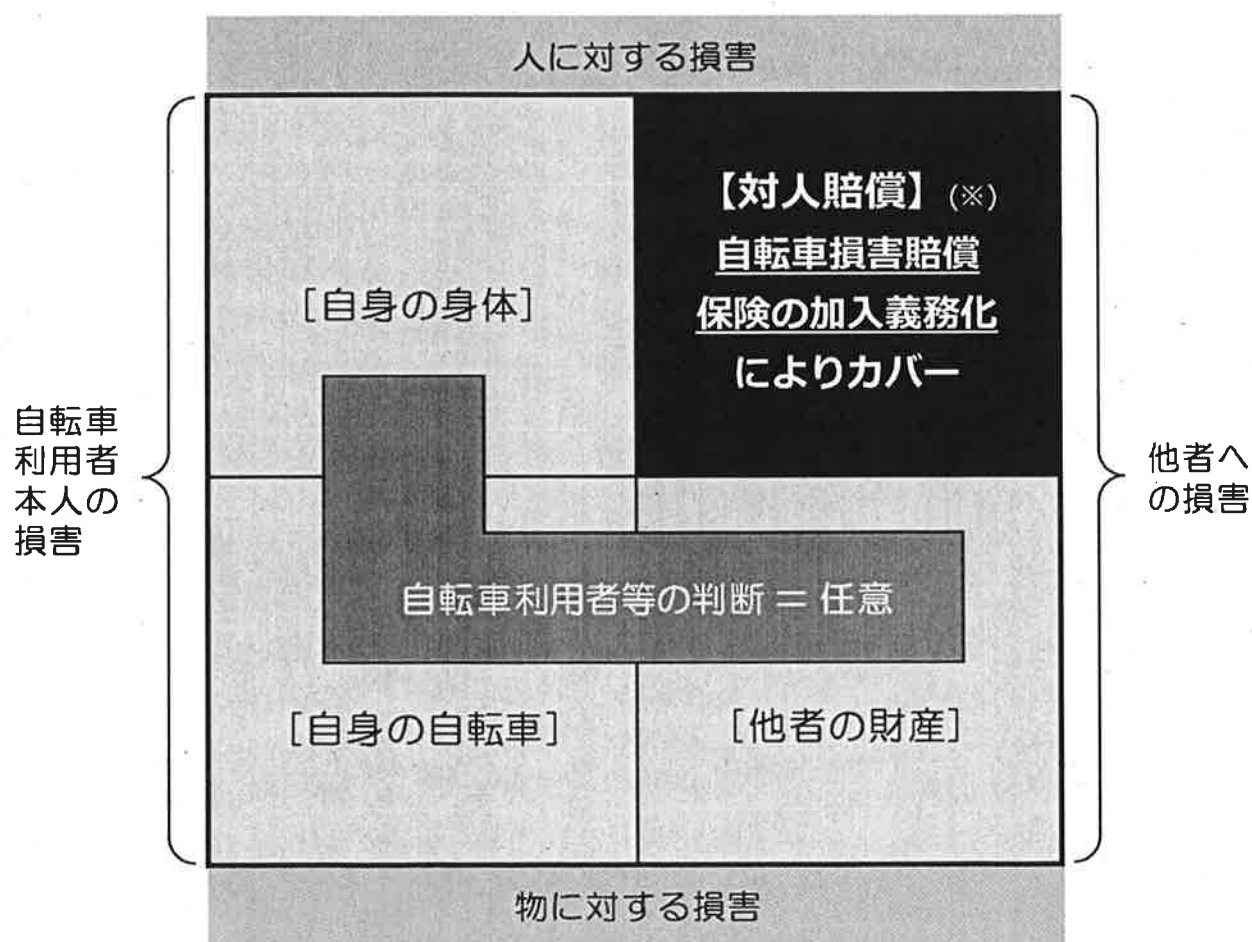
基本的 施策	分 類		具体的な施策	措置内容の例
全 般	全般		1 自転車利用を楽しむ 心の創造	・ 自転車県“長野県”としてのPR ・ 市町村・関係団体等との連携体制の構築、強化のための組織 設置
① 自 転 車 の 利 用 促 進	I	自転車を利用した 健康増進・自転車 の利用による環境 負荷の低減	1 自転車による健康づくり	・ 日常生活における利活用推進 （通勤・通学、買い物、近距離移動） ・ 余暇活動での利活用促進（サイクリング・ツーリング等） （健康増進効果の周知、普及啓発）
			2 環境負荷の低い 交通手段への転換	・ 通勤や短距離移動における自転車利用の促進 （優良事例の紹介等） ・ 自転車利用促進に取り組む事業者への評価充実
	II	自転車を活用した 観光振興	1 サイクルツーリズムの推進	・ 官民連携によるサイクルツーリズム推進のための組織の立ち上げ ・ 専用ウェブサイトの構築、展開 （県内サイクルイベントの一覧化やお勧めコースの紹介など）
			2 サービス産業の多様化 ・ 高付加価値化	・ 広域型DMO等による旅行商品化 ・ サイクリストにやさしい宿泊、飲食などの施設の整備促進 ・ サイクルガイドの育成や手荷物配送などサービスの充実促進 ・ サイクルトレインの運行やレンタルサイクルの利用促進
	III	自転車を利用する ための環境整備	1 自転車の通行空間の 計画的な整備	・ 既存の自転車道の整備と広報による利用促進 ・ 広域的なモデルルートの整備（路面表示、案内標識） ・ 生活道路の安全対策としての自転車通行空間の路面表示や通 過車両対策
			2 サイクルポートの整備	・ 道の駅のサイクルステーション化 （サイクルラックや組み立てスペースの整備）
			3 シェアサイクルの充実	・ シェアサイクル事業者の参入を促すための、ポート設置等 に対する支援
② 安 全 安 心 ・ 適 正 利 用	IV	自転車の利用に関 する交通安全教育 の推進	1 交通安全教育の推進	・ ライフステージに応じた交通安全教育の実施 家 庭：保護者による監護する未成年への教育 学 校：児童等への安全教育 事業所：従業員に対する教育
			2 広報・啓発活動	・ ヘルメット着用の重要性の周知、着用促進
			3 安全性の高い 自転車の普及	・ 自転車販売店との協働による広報
			4 違法駐車取締り	・ 自転車通行空間（レーン）への違法駐車車両取締り
			5 自転車損害賠償保険加入の 重要性等の周知、 県と関係団体等が連携した 加入しやすい環境づくり	・ 保険会社と連携した自転車損害賠償保険加入の明確化 ・ 保険会社によるレンタルサイクル事業者を対象にした新たな 保険商品の開発

自転車損害賠償保険の加入義務化について

長野県が自転車損害賠償保険の加入義務化により目指す姿

自転車利用者・保護者、事業者（事業活動において自転車を利用する事業者、自転車貸付業者）が自転車損害賠償保険に加入することにより、自転車事故によって生じた他人の生命・身体の被害（損害）に対する補償を確実に行うことで被害者を救済するとともに、加害者側の経済的破綻も回避し、安全・安心な県民生活を実現する。

自転車事故による損害の種類



(※) 自らが監護する幼児等を除く同乗者を含む。

長野県が条例で加入を求める自転車保険について

1 自転車利用者・保護者（自転車利用者：長野県内において自転車を利用する者

保護者：親権を行う者、未成年後見人その他の者で、未成年を現に監護する者）

(1) 加入対象：利用者又は所有する自転車

(2) 保険の種類

加入の種類	対象	賠償額	保険期間	年間保険料
自転車のみの保険	一家族 (何人でも)	1億円	1年	1,230円～
自動車任意保険に付帯				1,200円～
火災保険に付帯				1,260円～
団体保険（企業等で個別契約）				1,000円前後～
クレジットカードに付帯				6,000円前後～
PTA連合会の総合保障制度(※)	小中学生	1億円	3年	3,000円～
高等学校PTA連合会の総合保障制度(※)	高校生			10,000円～
TSマーク保険（自転車購入、点検整備の際に加入）	車体		1年	2,000円～

(※) PTA連合会及び高等学校PTA連合会の総合保障制度は、私生活上の事故や部活動中等における怪我也補償される。また、自転車利用のみに対象を絞った新たな保険商品を検討中。

2 事業者（事業を行う法人その他の団体又は事業を行う場合における個人（レンタルサイクル業者は除く））

(1) 加入対象：事業活動において、使用する自転車

(2) 保険の種類（下記の①又は②）

① TSマーク保険 【年間保険料：1台2,000円、賠償額：1億円】

（自転車安全整備士が点検整備した自転車利用による対人事故の賠償を補填）

② 施設賠償責任保険または事業活動包括保険 【保険料等：事業の種類・内容、規模、賠償額等による】

（施設賠償責任保険：施設・設備等における管理上の事故によって、企業が負う対人事故の賠償を補填）

（事業活動包括保険：事業活動上の事故によって、企業が負う対人事故の賠償を補填）

3 自転車貸付業者（自転車を利用する者に対し、継続又は反復して、自転車を貸し出すもの。有償無償を問わない。）

(1) 加入対象：貸し付ける自転車

(2) 保険の種類（下記の①又は②：貸出し自転車事故による被害者の補償が担保される。）

① TSマーク保険 【年間保険料：1台2,000円、賠償額：1億円】

（自転車安全整備士が点検整備した自転車利用による対人事故の賠償を補填）

② 個人賠償責任保険が付帯された施設賠償責任保険 【年間保険料：1台2,000円、賠償額：1億円】

（個人賠償責任保険：利用者の過失による対人事故の賠償を補填）

（施設賠償責任保険：施設・設備等における管理上の事故によって、企業が負う対人事故の賠償を補填）

【参考】利用1回・1台当たりの保険料

年間稼働率：3割 → 約18円、5割 → 約11円（稼働率が増加すれば更に安価になる）

※ 保険料は、利用料金に上乗せするか、業者自らが負担。

※ レンタルサイクル業者は、長野県中小企業融資制度の利用が可能。

自転車事故高額賠償事例(抜粋)

参 考

賠償額	事故の概要	判決
9,521万円	男子小学生(11)が夜間、自転車での帰宅途中に歩行中の女性(62)と正面衝突。被害者は頭蓋骨骨折で意識が戻らず、監督責任を問われた母親に賠償命令。	平成25年7月 神戸地方裁判所
9,266万円	男子高校生が日中、歩道から車道を斜めに横断していたところ、対向車線で自転車に乗っていた男性会社員(24)と衝突。被害者に言語機能喪失等の重大な障害が残った。	平成20年6月 東京地方裁判所
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂を高速で走行中、横断歩道を歩行中の女性(38)と衝突。被害者は脳挫傷等で3日後に死亡した。	平成15年9月 東京地方裁判所
5,438万円	男性が日中、信号を無視しながら高速で交差点に進入し、横断歩道を歩行中の女性(55)と衝突。被害者は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。	平成19年4月 東京地方裁判所
5,000万円	女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の女性(57)に衝突。被害者は歩行困難となる後遺障害を負った。	平成17年11月 横浜地方裁判所
4,746万円	男性会社員(46)が競技用自転車で赤信号を無視し、時速15~20キロで横断歩道に侵入。横断歩道を歩行中だった女性(75)に衝突、死亡させた。	平成26年1月 東京地方裁判所
4,043万円	男子高校生が朝、信号無視で交差点に進入し、オートバイで走行中だった施盤工の男性(62)と衝突。被害者は頭蓋内損傷で13日後に死亡した。	平成17年9月 東京地方裁判所
3,970万円	男子中学生(15)が歩道を走行中、会社員の男性(62)と衝突し被害者は死亡。少年には無灯火運転等の過失があるとみなされた。	平成19年7月 大阪地方裁判所
3,730万円	二人乗りの自転車が信号機のない交差点に進入し、正面から進行してきた男性(70)の自転車と衝突。被害者は植物状態に陥り、事故の1年4か月後に死亡した。	平成14年6月 大阪地方裁判所
3,138万円	男子高校生が朝、自転車で歩道から交差点に無理に進入し、女性(60)の自転車と衝突。被害者は頭蓋骨骨折で病院に搬送されたが9日後に死亡した。	平成14年2月 さいたま地方裁判所
3,124万円	男子中学生が夜、無灯火で自転車を走行中、歩行中の女性(75)と衝突。女性は頭部外傷により後遺障害2級の障害を負った。	平成14年9月 名古屋地方裁判所

※ インターネット等により調査した自転車事故に対する高額賠償請求事例(確定判決)の一部を掲載