

第1回「北海道自転車活用等推進連携会議」議事概要

1 日時

平成30年4月27日（金） 14:00～15:30

2 議事

- (1) 北海道自転車活用等推進連携会議の設置について
- (2) 平成30年度の取組について
- (3) 北海道自転車条例の普及啓発について
- (4) 自転車損害賠償保険等への加入について
- (5) その他

3 議事概要

(1) 北海道自転車活用等推進連携会議の設置について

事務局より資料1「北海道自転車活用等推進連携会議設置要綱（案）」について説明し、当会議の設置について了承された。

(2) 平成30年度の取組について

事務局より資料2「北海道自転車条例の概要」及び資料3「自転車の活用及び安全な利用に向けた北海道の取組」について説明。構成員からの意見は次のとおり。

【北海道開発局】

- 資料3について、基本的施策が6項目掲げられているが、議論の対象とするのはどの範囲か。

【北海道】

- 条例に定められた自転車の利活用に向けた取組全般が本会議の対象となる。
次回以降、各団体から、今後の取組の方向性についてご意見があれば、精力的に議題として取り上げていきたいと考えている。

(3) 北海道自転車条例の普及啓発について

事務局より資料4「北海道自転車条例の普及啓発に係る取組」について説明。構成員からの意見は次のとおり。

【（公社）北海道交通安全推進委員会】

- 小中高校生の入学時に自転車の利用についてのリーフレットを配付している。また、条例の制定に伴い、一般の方への周知を図るため、高校生向けのリーフレットを修正して対応を行ったが、成長段階毎に教えていく内容も違ってくると思うので、今後、一般の方を含めたトータルとしての自転車の安全利用について、体系的に取り組む必要があると考えている。

【（一社）北海道安全運転管理者協会】

- 四輪の交通安全を中心に活動している。今後、安全運転管理者の講習会の中で、自転車条例の施行についてPRなどを行っていかうと考えている。

【北海道サイクリング協会】

- 指導者資格を持った指導員（全道で250～300人の有資格者がいるが高齢化が課題）を色々なサイクリングイベントに派遣して、自転車の乗り方、ヘルメットのかぶり方などについて助言・指導を行っている。毎年、指導員の研修会・講習会を行っている。
- 今年2月17日～18日に埼玉スーパーアリーナで開催された「さいたまサイクルEXPO2018」というイベントに参加した。非常に大きな催しなので、北海道でのサイクリングについてプロモーションを行うのも1つ有効な手段かと思っている。

【北海道自転車軽自動車商業協同組合】

- 日本交通管理技術協会が所管し、当組合とタイアップして実施している資格で、自転車技士と自転車安全整備士という資格がある。国家資格ではないため、何とか国家資格にならないかということで働きかけを行っているが、まだ実現できていないのが実状。道内毎年100人近くの方が

受験し、半分近くが合格する。そういった方々がホームセンターなどで組立等を行っている。

- その中でTSマークについても、自転車安全整備士の資格がなければTSマークの貼付ができないことになっている。業界としても、自分の身を守っていただくため率先して進めているが、インターネットで購入したと思われる大変危険な自転車が走っているのを見かける。これらの自転車にも最低限TSマークの保険をかけてもらいたい。道としても推奨してほしいと思っている。

【SAPPORO BIKE PROJECT 合同会社】

- 街中では信号無視や逆走など、危ない自転車の乗り方をしている人を見かけるが、車も歩行者も含め道民が道交法を熟知していないのが現状と考える。また、自転車乗りにもスポーツとして長距離乗られる方、自転車本体が好きな方、街中をゆっくり走る方、通勤など移動として使う方など色々な方がいる。それを一括して議論することのないようにしてほしい。
- 日本、特に北海道は、自転車文化が世界と比べて遅れており、ライフスタイルとして楽しむというところに至っていない。サイクルツーリズムが推進されていく中で、ライフスタイルとしての自転車文化が創造できれば北海道に自ずと正しい乗り方をする方が増えると思っている。

【日本損害保険協会北海道支部】

- 自転車の損害賠償保険というのは、自転車に特化した保険に入らなければいけないと思っている人が多いが、賠償保険だけで言えば、自動車保険や火災保険の個人賠償責任特約に入っていれば、賠償責任の部分は、ある程度カバー出来る。普及のハードルを下げるためにも、そういった部分も周知いただければと思う。この特約は、本人以外も配偶者、同居の親族までカバーしている場合が多い。例えば賠償額1億円に対して月額100円程度の保険料の上乗せで加入できる。

(4) 自転車損害賠償保険等への加入について

事務局より資料5「北海道自転車条例における自転車の安全利用」について説明。構成員からの意見は次のとおり。

【特定非営利活動法人ポロクル】

- 2、3年前に自転車事故の裁判で1億円の賠償額の判決が出たことを踏まえ、事務局内で議論を始めた。その際、全国の事業者がどういった保険に加入しているか調べたが、1億2億という補償をするためには、高額な保険料がかかる。しかも北海道は冬期間乗れない期間があるのにも関わらず、通年で保険を掛けなければならないこと、また外国人が交通事故を起こして本国に帰ってしまうと、被保険者が外国人であった時の保険が給付されない場合どうするか、様々な課題があるということ認識した。
- 現在、1億円の損害賠償を掛けているが、全体の負担を抑えるため搭乗者の傷害保険には入っていない。これからは北海道の事業者の特性に応じた保険も必要だと認識している。また、外国人に係る保険にも取り組んでいかなければならないと感じている。
- ポロクルでは、現状ヘルメットを用意していない。購入は財政的に厳しい状況であり、寄附を募るなどの対応が必要。様々な課題や問題はありますが、積極的に取り組んでいきたい。

【特定非営利活動法人エコ・モビリティ サップロ】

- 施設賠償責任保険に加入している。運転手は、個人で交通保険に加入している。その他対物5億、対人3億の保険にも入っている。ペロタクシーは、施設賠償責任保険の人力車に区分され、加入する時は当社の仕様に応じた保険を作ってもらった。算出方法は月数と台数で計算していて、意外と安く加入している。年間5万程度で、それほど負担となっていない。幸いなことに保険を使ったことはなく、安全に運行している。当社は人力車の区分であるが、自転車の場合、利用者が個人のため、どのように補償するかは難しい部分があると思う。

【北海道サイクリング協会】

- 函館では通学に自転車を使用する場合は、全て保険に加入させているという話を聞いたことがある。学生の通学等に関して、参考になると思う。

【(一財)北海道交通安全協会】

- 条例制定を非常に心待ちにしていた。条例制定後、すぐに全道の高校に当協会のあんしん保険及びTSマークの加入についてのパンフレット等を送付しているが、体感的に保険への加入を前提とした自転車通学を検討している学校が増えてきているように思う。
- 条例制定後、テレビや新聞で取り上げられたせいか、保険の問合せが多くなっており、影響の大きさを感じている。インターネットで簡単に申し込みが出来るが、高齢者の方には郵送で対応

している。条例の影響は大きい。保険も普及すればいいと期待している。

(5) その他

サイクルツーリズムについて、意見交換を行った。構成員からの意見は次のとおり。

【(公財) ツール・ド・北海道協会】

○ ここ数年照会が多くなっているのが、外国からの照会。特に台湾の方から大会に参加できるのかという問合せがある。特に外国人の参加を制限している訳ではないが、なかなか受入体制が整わない。競技性の高い大会のため、審判や言語の対応など受入体制を今後どうしていくかが課題。サイクルツーリズムで積極的に外国人を呼び込もうとすれば、受入体制の整備が大きな課題となる。

【(公社) 北海道観光振興機構】

○ ルールやマナーの啓蒙が大切だと考えている。現在はサイクリング好きの方が対象だが、今後対象が一般に広がっていった場合の影響は大きい。一時、中国の大陸の方が温泉に来た時、マナーがあまりよくなく、地元の人が行くのを敬遠したということもある。サイクルツーリズムはこれからどんどん拡大して行って欲しいが、危ない運転者が増えると地域の方から反対運動が起きるとか、車の運転者の方からやめてほしいとか、そういう動きになると本末転倒になるので、最初のうちに安全のルールとマナーについて、プロモーションと並行で取り組んでほしい。

【(一社) 北海道商工会議所連合会】

○ 道外や海外からの北海道への関心は、非常に高いと感じている。「さいたまサイクル EXPO」は2万8千人の来場者があり、その1割程度は北海道ブースに来て、北海道に行きたいという声を聞く。アンケートも取っているので、結果について次回の会議でお示し出来ればと思っている。それだけ関心が高い中で、道内のルールを作りや、来道者が楽しめる空間づくりは非常に大事な取組。連携会議の中で、受入体制整備の1つとして役に立ちたいと思っている。

【(一社) シーニックバイウエイ支援センター】

○ 道外や海外から来訪者は増えていると思うが、受入側の環境整備が追いついていないのが大きな課題。サイクルツーリズムを経済活動として地域に活かすという中で、大きなポイントはガイドの育成。特に外国人含めてサイクルツーリズムのガイドというものを客観的に評価できるような形で養成していかなければならないのではないかと。

○ 都市間が長いので、途中何かが起こった時の緊急時の体制というものを官民連携して構築する必要がある。バス、JR、フェリーなど公共交通との連携とは非常に大事だと思う。

○ 目的地に到着した後、自分の自転車をどうやって戻すのか、輪行で自分で運ぶ方法もあるが、それを安い料金で運送するとか、後は毎日移動していく中で、自分の荷物を次の宿泊施設に即日宅配してくれるシステムであるとか、そういったことを含めたトータルな受入環境を作っていないとならない。ガイド、社会基盤含めた受入環境を順次作っていくことが非常に重要だと思っている。

○ 現在、ツーリズムということになると比較的長い距離を走っている方がほとんどで、そういった人達は私が見ている限り、それほどマナーは悪くないと思っている。逆に心配なのは、車の方で幅寄せやクラクションを鳴らす方がいる。台湾だとドライバーに自転車側から1.5m離れて追い越していくという運動をやっているし、沖縄や静岡でも同様の取組を行っている聞いたことがある。そういった道民運動のようなかたちで、サイクリストに対して優しい地域を作っていくことも一方で重要ではないかと感じている。

【(一社) 北海道バス協会】

○ 一昨年、利尻島で輪行時のモデル事業を実施。礼文島でも今年の夏から実施したいという話もある。今後、需要などを把握しながら対応について考えていきたい。

【特定非営利活動法人エコ・モビリティ サッポロ】

○ バス停にバスが停車している場合、自転車はどういった走行をするのが常々課題になっている。バスが発車するのを後ろで待つとか、右側に車線変更するとか、色々な対応があるが、都心部で自転車が車道を走る方が多くなれば、どのように走行するのか、それはルールであるのかマナーであるのかなどの検討を行っていくことが重要ではないかと思う。

【SAPPORO BIKE PROJECT 合同会社】

○ 昨今自転車は迷惑という風潮を強く感じているが、普段自転車に乗っていて車の無理な幅寄せ

やあおり運転など、道路で危険な目にあっている自転車乗りは多い。もしマナー啓発や道交法のキャンペーンを行うのであれば、自転車をどのように規制するかという視点ではなく、車や歩行者を含めた交通安全の啓蒙をしていただきたい。