国の官署における自転車損害賠償責任保険への加入の促進等について

調査結果

令和４年４月26日

四国行政評価支局

目　　次

1　委員意見の内容・・・

1　委員意見（※）の内容

香川県は、平成30年4月に「香川県自転車の安全利用に関する条例」を施行し、事業活動において従業者に自転車を利用させる者（以下「事業者」という。）等に対し、自転車損害賠償責任保険等（以下「自転車保険」という。）へ加入するよう努めることを求めている。

しかし、香川県内の国の官署において、業務に用いるための自転車（以下「公用自転車」という。）を保有しているにもかかわらず、自転車保険に未加入の官署があると聞く。

自転車保険に未加入である官署の職員が公用自転車で事故を起こした場合、当該官署から被害者への損害賠償金の支払が迅速に行われないおそれがあるのではないか。

よって、国の官署は、自転車事故の被害者への損害賠償金が迅速に支払われること及び自転車保険への加入の範を示す意味からも、自転車保険への加入を進めるべきである。

（※）行政相談委員法（昭和41年法律第99号）第4条の規定に基づき、行政相談委員が日常の委員活動で得られた、行政運営の改善に関する改善意見を総務大臣に対して述べることができる制度

2　全国における自転車事故発生状況

平成30年から令和2年までにおける全国の自転車事故の発生件数は減少傾向にあるものの、全交通事故に占める自転車事故の割合は、次表のとおり、増加傾向にある。

表　全国における自転車事故の発生件数及び全交通事故に占める自転車事故の割合

（単位：件、％）

区分	平成30年	令和元年	令和2年
自転車事故	85,641	80,473	67,673
全交通事故に占める自転車事故の割合	19.9	21.1	21.9

（注）1　警察庁提供資料に基づき、当局が作成した。

2　警察庁の資料では、「交通事故」とは、道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うもの（人身事故）としている。

3　警察庁の資料では、「自転車事故」は、自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故とし、相互事故は1件とカウントしている。

3　四国における自転車事故発生状況

平成30年から令和2年までにおける人口千人当たり自転車事故発生件数の都道府県別順位をみると、次表のとおり、四国4県とも全国の中で中上位に位置している。

表　四国4県における人口千人当たり自転車事故発生件数の都道府県別順位

（単位：位）

区分	平成30年	令和元年	令和2年
香川県	9	7	6
徳島県	14	13	10
愛媛県	23	24	20
高知県	24	16	17

（注）交通事故統計及び人口動態統計に基づき、当局が作成した。

また、平成30年から令和2年までにおける自転車事故1件当たりにおける死亡者数をみると、次表のとおり、四国4県の死亡者数は全国平均に比べ2倍以上となっている。

表　自転車事故1件当たりにおける死亡者数の比較

（単位：件、人）

区分		平成30年	令和元年	令和2年
四国4県	事故件数　a	2,193	2,126	1,968
	死亡者数　b	28	24	32
	自転車事故1件当たりにおける死亡者数(b/a)	**0.0128**	**0.0113**	**0.0163**
全国平均	事故件数　c	85,641	80,473	67,673
	死亡者数　d	454	436	419
	自転車事故1件当たりにおける死亡者数(d/c)	**0.0053**	**0.0054**	**0.0062**

（注）交通事故統計に基づき、当局が作成した。

4　制度の概要

(1)　第1次自転車活用推進計画

自転車活用推進法（平成28年法律第113号）第9条第1項に基づき、平成30年6月に第1次自転車活用推進計画（計画期間は令和2年度末まで）が閣議決定された。

この計画では、「地方公共団体に対して、条例等による損害賠償責任保険等への加入促進を図ることを要請する」こととされている。

(2)　自転車損害賠償責任保険等への加入促進に関する標準条例（以下「標準条例」という。）

自転車活用推進本部（※）は、平成31年2月、当推進本部事務局長から各都道府県・政令指定市の長宛てに技術的助言を発出し、自転車保険への加入の義務付け等について必要な事項を定めた標準条例を示している。

この標準条例では、第3条3号において、「事業者は、その事業活動において自転車を利用するときは、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等に加入しなければならない。」こととされている。

（※）自転車活用推進本部は、自転車活用推進法第12条の規定により、自転車の活用の推進に関する施策の総合的、かつ、計画的な推進などを図るため、国土交通省に置かれた特別の機関

(3)　第2次自転車活用推進計画

令和3年5月に第2次自転車活用推進計画（計画期間は令和7年度末まで）が閣議決定された。

この計画では、自転車保険の加入率を令和2年度の59.7%から令和7年度には75%とする指標を設定するとともに、「都道府県等に対し、標準条例を活用する等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を促進する。」こととされている。

(4)　四国4県の条例等及び標準条例における自転車保険への加入等に係る規定状況

ア　四国4県の条例等における自転車保険への加入に係る規定状況

令和3年4月1日現在、32都道府県で自転車の安全利用に関する条例を制定している。このうち条例で自転車保険の加入を義務付けているのは22都府県(68.8%)であり、努力義務としているのは10道県（31.3%）である。

四国4県はいずれも条例を制定しており、自転車保険加入については、

ⅰ）愛媛県は義務

ⅱ）香川県は努力義務（令和4年4月1日から義務）

ⅲ）徳島県は条例では規定はないが、「徳島県自転車安全適正利用推進計画」で努力義務

ⅳ）高知県は努力義務

としている。なお、徳島県及び高知県では、加入を義務付けた場合の実効性の確保に課題があるとして、当面、条例等の改正は予定していない。

また、国や地方公共団体が、事業活動において従業者に自転車を利用させる

「事業者」に該当するか否かについて、四国4県の条例制定部局は「該当する」との見解を示している。

イ　四国4県の条例及び標準条例における事業者に係る規定状況

四国４県の条例及び標準条例をみると、事業者は、次表のとおり、自転車保険の加入以外にも、

ⅰ）事業活動に使用する自転車の点検及び整備

ⅱ）自転車を利用する従業者への自転車の安全で適正な利用に関する啓発及び指導

ⅲ）自転車通勤従業者の自転車保険への加入の有無確認

が義務（又は努力義務）とされている。

表　四国4県の条例及び標準条例における事業者に関する規定状況（令和3年4月1日時点）

区分	施行時期	自転車保険の加入	点検・整備の実施	従業者への啓発及び指導の実施	自転車通勤従業者の自転車保険加入確認
香川県	平成30年4月（令和4年4月）	努力義務（義務）	義務	努力義務	規定なし（努力義務）
徳島県	平成28年4月	努力義務（注2）	努力義務	努力義務	規定なし
愛媛県	平成25年7月	義務	規定なし	努力義務	努力義務
高知県	平成31年4月	努力義務	努力義務	努力義務	規定なし
標準条例	平成31年2月	義務	規定なし	国及び地方公共団体は義務	努力義務

（注）1　当局が作成した。

2　自転車保険の加入について、徳島県の条例には規定はないが、「徳島県自転車安全適正利用推進計画」（平成28年8月）において自転車保険の加入は努力義務とされている。

5　調査の概要

(1)　調査のねらいについて

四国4県では、前述のとおり、近年、他の都道府県に比べ人口千人当たり自転車事故発生件数が多く、また、自転車事故1件当たりにおける死亡者数も全国平均に比べ2倍以上と高い状況となっている。

自転車が安全・安心に利用されるためには、まず自転車事故が発生しないよう、最新の交通ルールや、事故発生原因からみた留意点の周知、自転車の適切な点検・整備の実施などの予防的な措置を講ずるとともに、自転車事故が発生した際には、被害者への損害賠償金の支払が迅速に行われることが求められている。

また、四国4県がそれぞれ制定した自転車の安全利用に関する条例等や、自転車活用推進本部が策定した標準条例では、事業活動で自転車を利用させる事業者に対し、自転車保険への加入、利用する自転車の点検・整備、従業者へ自転車の安全で適正な利用に関する啓発及び指導、自転車通勤従業者の自転車保険への加入の確認について義務（又は努力義務）を課しているものもみられる。

このような中、国の官署は、公用自転車を保有し、職員が当該自転車を利用しているが、国の官署における自転車保険への加入状況や、公用自転車の点検・整備、職員に対する自転車の安全で適正な利用に関する情報提供等の実施状況は明らかになっていない。

そこで、国の官署の自転車保険への加入等の実態を把握し、加入等を進めることを目的に調査を行うこととした。

なお、自転車保険への加入等により得られる効果は、次表のとおり、損害賠償金の速やかな支払いや損害賠償事務手続に不慣れな官署職員の事務負担の軽減等が考えられる。

表　自転車保険への加入等による効果の例示一覧

項目	実施による効果
自転車保険への加入	・事故の相手方等への損害賠償金の速やかな支払い ・損害賠償事務手続に不慣れな官署職員の事務負担の軽減
点検・整備	・自転車の整備不良に起因する事故の抑制
従業員への啓発及び指導	・最新の交通ルールの周知や交通安全意識の醸成による事故の抑制
自転車通勤者の保険への加入確認	・自転車保険への加入の動機付け ・自転車保険の更新漏れをチェックする機会の提供

（注）当局が作成した。

(2)　調査対象官署について

前述のとおり、四国4県とも、人口千人当たりの自転車事故発生件数が全国の中でも中上位で位置しており、また、自転車の安全利用に関する条例等を制定していることから、四国4県の県庁所在地に所在する国の官署111官署（注）を調査対象とした。

（注）調査対象官署は、調査の事前説明及び調査表を回収した結果、

ⅰ）常駐職員はおらず、近隣の官署からの出張により対応している官署（広島検疫所高知出張所など）や、全職員とも他の機関の職員が兼務している官署（区検察庁など）

ⅱ）公用自転車がない官署（徳島刑務所など）

の29官署を除いた111官署とした。

(3)　公用自転車等の定義について

この調査における「公用自転車」、「自転車保険」は、次のとおり、定義した。

○　公用自転車：物品管理法施行令第42条に規定する帳簿へ記録しているか否かを問わず、業務に用いるために公費（庁費）で購入した自転車

○　自転車保険：自転車利用者が加害者となり、歩行者等の被害者に対する民事上の損害賠償責任を負うこととなった場合に、加害者が被害者に損害賠償を行うための金銭負担行為を補償する保険や共済

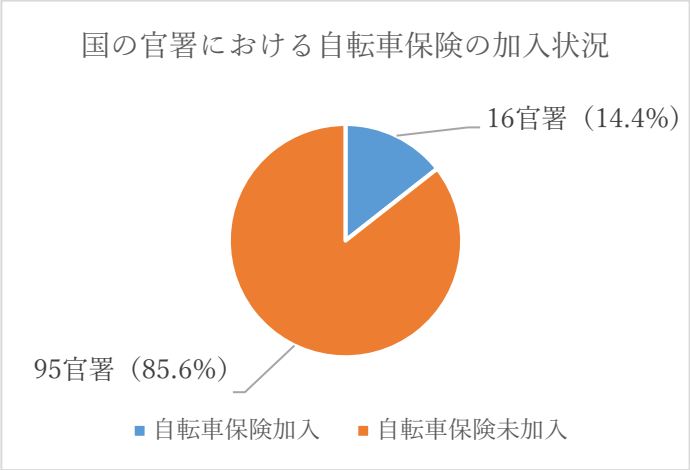
6　調査結果の概要

(1)　自転車保険への加入

ア　調査結果

○　調査対象111官署のうち、令和3年4月1日現在、自転車保険に加入している官署は16官署（14.4%）

なお、令和2年度に香川県と愛媛県がそれぞれ実施した、県政に関する世論調査結果をみると、それぞれの県民で自転車保険に加入していると回答した者は、香川県で51.6%、愛媛県で55.3%となっており、国の官署の自転車保険加入率よりも高い加入率となっている。



【自転車保険加入官署（16官署）】
四国総合通信局、松山地方検察庁、四国財務局、神戸税関松山税関支署、高松国税局、高松税務署、徳島税務署、松山税務署、高知税務署、国税不服審判所高松国税不服審判所、愛媛労働局、四国地方整備局四国技術事務所、高松地方気象台、徳島地方気象台、松山地方気象台、高知地方気象台

○　自転車保険に加入している16官署が、加入した理由等は、次のとおり。
- 上部機関等からの指示（又は上部機関等がまとめて加入）9官署
- 条例等で加入が義務（又は努力義務）であるため　5官署
- その他　2官署

○　16官署が加入している自転車保険の種類は、次のとおり。
- 赤色ＴＳマーク付帯保険　9官署
- 損保会社による賠償責任保険　7官署

○　令和3年4月1日現在、自転車保険に未加入の官署は95官署（85.6%）

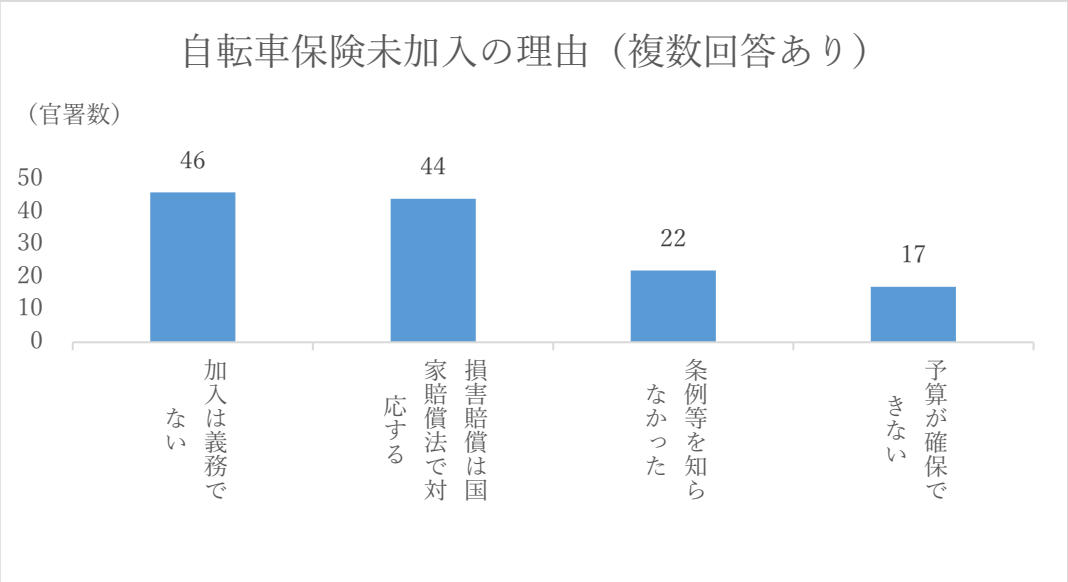
自転車保険に未加入である理由（複数回答あり）の内訳は、以下のとおり。

ⅰ）加入は義務ではないため　46官署

ⅱ）損害賠償は国家賠償法（昭和22年法律第125号）で対応するため　44官署

ⅲ）条例等を知らなかったため　22官署

ⅳ）予算が確保できないため　17官署



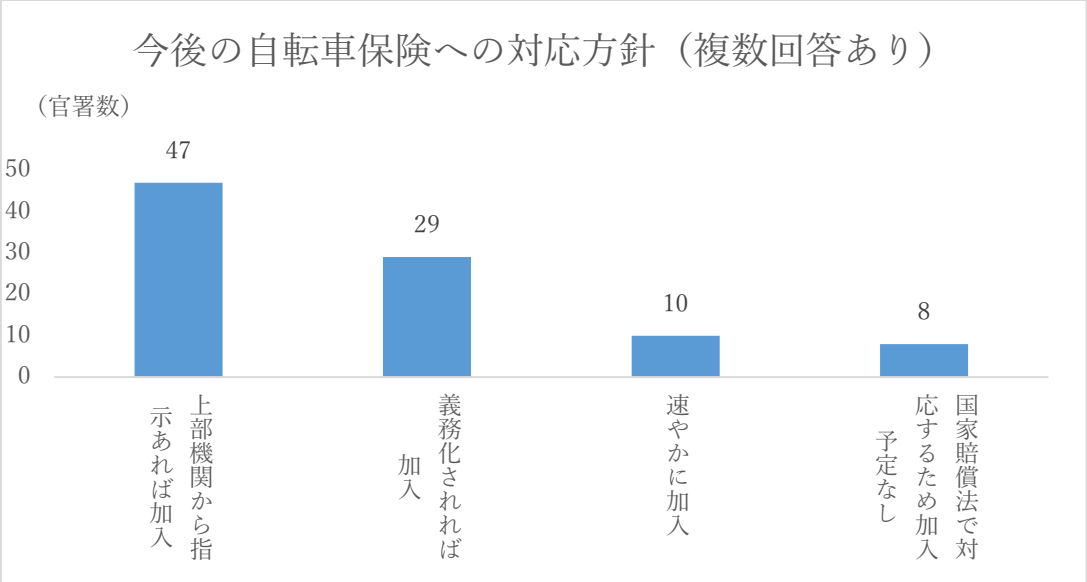
また、今後の対応方針（複数回答あり）の内訳は、以下のとおり。

ⅰ）上部機関から指示あれば加入　47官署

ⅱ）義務化されれば加入する　29官署

ⅲ）速やかに加入する　10官署

ⅳ）国家賠償法で対応するため加入予定なし　8官署



○　前述のとおり、令和3年4月1日現在、調査対象111官署のうち、自転車保険（赤色ＴＳマーク付帯保険を含む。）に加入している官署は16官署（14.4%）であり、95官署（85.6%）は未加入であった。

　しかし、今回の調査を実施することにより、自転車保険への加入に関する四国4県の条例等の周知が図られた結果、令和4年3月31日時点で、次のとおり、42官署が自転車保険に新たに加入、又は近々加入手続を行うとしており、国の官署における自転車保険への加入の促進に寄与することができた。

【42官署】人事院四国事務局、四国行政評価支局、徳島行政監視行政相談センター、愛媛行政監視行政相談センター、高知行政監視行政相談センター、高松矯正管区、高松刑務所、高松少年鑑別所、松山学園、松山少年鑑別所、四国地方更生保護委員会、高松保護観察所、松山保護観察所、高松高等検察庁、高松地方検察庁、四国公安調査局、同局松山駐在官室、徳島財務事務所、松山財務事務所、高知財務事務所、神戸税関坂出税関支署高松出張所、四国厚生支局、同支局愛媛事務所、香川労働局、高松労働基準監督署、高松公共職業安定所、松山労働基準監督署、松山公共職業安定所、四国森林管理局、香川森林管理事務所、四国経済産業局、中国四国産業保安監督部四国支部、四国地方整備局、香川河川国道事務所、松山河川国道事務所、松山河川国道事務所石手川ダム管理支所、高松港湾・空港整備事務所、松山港湾・空港整備事務所、高松港湾空港技術調査事務所、四国運輸局、香川運輸支局、自衛隊香川地方協力本部

イ　参考情報

◎　赤色ＴＳマーク付帯保険について

前述のとおり、令和3年4月1日現在、自転車保険に加入している16官署のうち9官署は、赤色ＴＳマーク付帯保険に加入している。

赤色ＴＳマーク付帯保険の概要は、次表のとおり。

表　赤色ＴＳマーク付帯保険の概要

区　分	概　　要
ＴＳマークとは	○　自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるマークで、賠償責任保険、傷害保険と被害者見舞金（赤色ＴＳマークのみ）が付帯 ○　「ＴＳ」は、ＴＲＡＦＦＩＣ　ＳＡＦＥＴＹ（交通安全）の頭文字をとったもの。 ○　ＴＳマークには、青色マーク（第一種）と赤色マーク（第二種）があり、賠償内容が異なる。
赤色ＴＳマーク付帯保険とは	○　ＴＳマークに付帯された保険で、保険の対象は、点検年月日と自転車安全整備士番号が記載された保険有効期間中のＴＳマーク貼付自転車に搭乗中の人が対象 ○　保険の有効期間は、ＴＳマークに記載されている日から１年間
赤色ＴＳマーク付帯保険の補償内容	○　賠償責任補償 死亡若しくは重度後遺障害（1～7 級）を負わせた場合 ・上限１億円 ○　傷害補償 自転車の運転者が事故の日から 180 日以内に入院、死亡又は重度後遺障害を負った場合 ・ 死亡若しくは重度後遺障害（1～4 級）　一律 100 万円 ・ 入院（15 日以上）　一律 10 万円 ○　被害者見舞金 被害者に傷害（入院加療 15 日以上）を負わせた場合 一律 10 万円

（注）公益財団法人日本交通管理技術協会の資料に基づき、当局が作成した。

◎　国家賠償法による賠償

国家賠償法第1条第1項の規定により、公務員が職務上他人に損害を加えたときは、国又は公共団体がこれを賠償するとされている。

> 第一条　国又は公共団体の公権力の行使に当る公務員が、その職務を行うについて、故意又は過失によって違法に他人に損害を加えたときは、国又は公共団体が、これを賠償する責に任ずる。

◎　自転車保険に未加入の95官署のうち44官署は、未加入の理由について、「損害賠償は国家賠償法で対応するため。」であることを挙げている。

しかし、「国家補償」の専門家である三野香川大学法学部長の見解によると、次のとおり、「国家賠償法で対応する」ことが自転車保険に未加入である理由にはならないとしている。

【三野香川大学法学部長の見解】

○　「公務員が公務中に他人に損害を与えた」際には、国家賠償法により賠償することとなると考える。

よって、公務員が公務のために公用自転車を運転して他人に損害を与えた場合も、国家賠償法により賠償することとなると考える。

○　自動車の場合は、自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）により自動車損害賠償保険（以下「自賠責保険」という。）への加入が義務付けられており、公務員が公務中に公用自動車で交通事故により他人の身体に損害を与えた場合、まず自賠責保険により補償し、不足があれば国家賠償することとなる。

○　一方、自転車の場合は、自転車保険加入に関する法律はなく、条例の規定に委ねられている以上、国家賠償法による賠償とは関係なしに、条例の規定のとおり、自転車保険に加入する義務（又は努力義務）が課されるものと考えられる。

なお、公務員が公務中に公用自転車で他人に損害を与えた場合、被害者への賠償は、自動車の自賠責保険と同様、自転車保険により補償し、不足分は国家賠償法により賠償することとなると考える。

ウ　調査結果のまとめ

○　近年、自転車利用者が加害者となる事故において、加害者に高額な損害賠償を命じる判決（平成25年7月神戸地裁判決　9,520万円賠償など）が出ている。また、加害者が自転車保険に未加入であるため被害者への賠償（救済）が速やかに行われていない場合があるとの声が聞かれている。

○　また、近年、自転車事故は、全国的に減少傾向にあるものの、全交通事故に占める自転車事故の割合は増加傾向にある。

○　さらに、四国4県は、平成30年から令和2年までにおける人口千人当たりの自転車事故発生件数が全国の中でも中上位に位置している上、自転車事故1件当たりにおける死亡者数は全国平均に比べ2倍以上となっている。

○　令和3年4月1日現在、32の都道府県で自転車の安全利用に関する条例を制定している。四国4県はいずれも条例を制定しており、自転車保険への加入については、令和4年4月1日現在、香川県及び愛媛県は義務、高知県は努力義務としている。また、徳島県の条例では自転車保険への加入について規定はないものの、「徳島県自転車安全適正利用推進計画」（平成28年8月）において努力義務としている。

○　国は、都道府県等に対し、自転車保険への加入を義務付ける条例の制定を求めるなど、自転車保険への加入を促進しているにもかかわらず、当局の調査結果では、令和3年4月1日現在、四国4県の県庁所在地に所在する国の官署における自転車保険加入率は14.4%にとどまっている。

○　国の官署の中には、損害賠償に係る事務手続に不慣れな官署があると思われ、自転車保険に加入することにより、当該手続に不慣れな官署職員の事務負担が軽減されるものと考えられる。

エ　四国地域行政苦情救済推進会議の意見

近年、自転車事故による損害賠償額が高額となり、人口千人当たりの自転車事故発生件数が全国の中でも中上位に位置している四国4県の現状、そして、第2次自転車活用推進計画（令和3年5月　閣議決定）において、講ずべき措置として、都道府県等に対して自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を促進することとされている状況を踏まえ、国の官署は、自転車事故の被害者の迅速な救済等の観点から、地域の実情に則して、進んで自転車保険に加入することが求められる。



☆　自転車保険への加入についてのあっせん等

1　あっせん

調査対象官署のうち、自転車保険への加入が義務である香川県内又は愛媛県内に所在し、あっせん時点において自転車保険に未加入で、かつ、当面加入する見込みのない官署（12官署）

【香川県内6官署：公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所四国支所、高松法務局、高松出入国在留管理局、中国四国農政局地方参事官（香川県担当）、国土地理院四国地方測量部、中国四国地方環境事務所四国事務所】

【愛媛県内6官署：松山地方法務局、神戸植物防疫所坂出支所松山出張所、中国四国農政局地方参事官（愛媛県担当）、大阪航空局松山空港事務所、中国四国地方環境事務所四国事務所松山自然保護官事務所、自衛隊愛媛地方協力本部】

⇒「自転車事故の被害者の迅速な救済等の観点から、上記官署は、地域の実情に則して、自転車保険への加入について検討すること。」

2　参考連絡

上記1以外の調査対象官署（99官署）並びに徳島県、香川県、愛媛県及び高知県

⇒なお、香川県及び愛媛県には、別途、「自転車事故の被害者の迅速な救済等の観点から、貴県内に所在し、あっせん時点において自転車保険に未加入で、かつ、当面加入する見込みのない調査対象官署に対し、地域の実情に則して、自転車保険への加入について検討することをあっせんしました。」旨を、付け加えて参考連絡する。

(2)　自転車の安全利用状況等

ア　公用自転車の点検・整備状況

（ア）調査結果

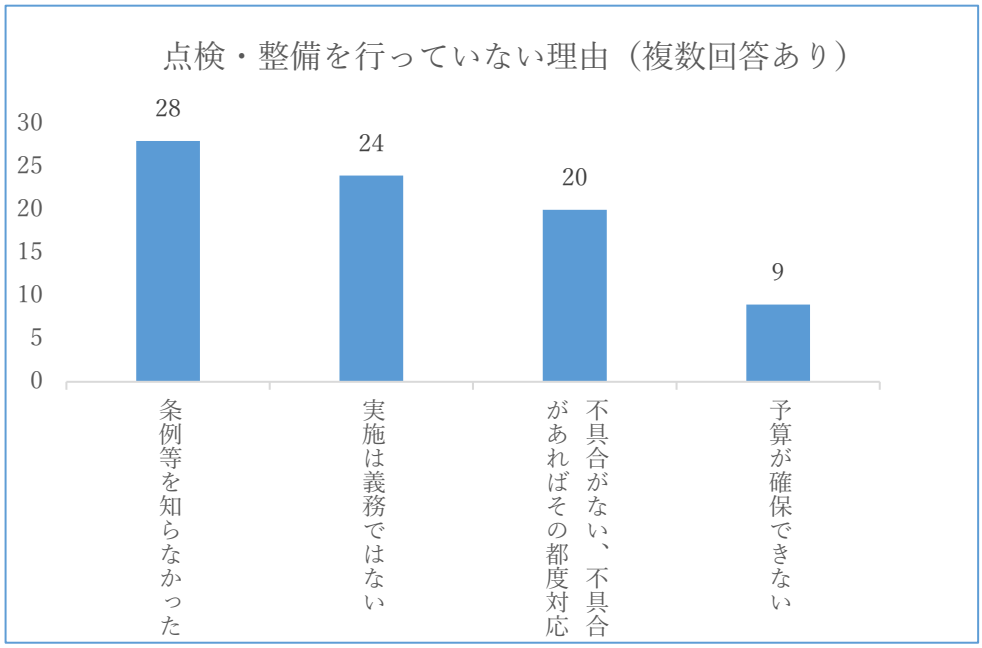
○　調査対象111官署のうち、平成30年度から令和2年度までの間、公用自転車の点検・整備を行っている官署は45官署（40.5%）

45官署では、ⅰ）自転車販売店等に定期的に点検・整備を依頼、ⅱ）担当職員が定期的に点検・整備、ⅲ）自転車利用職員が利用前に点検・整備、などにより点検・整備を行っている。

○　平成30年度から令和2年度までの間、公用自転車の点検・整備を行っていない官署は66官署（59.5%）

点検・整備を行っていない理由（複数回答あり）の内訳は、以下のとおり。

ⅰ）条例等を知らなかったため　28官署
ⅱ）実施は義務ではないため　24官署
ⅲ）点検・整備を行うような不具合がない、又は不具合があれば都度対応していることで足りるため　20官署
ⅳ）予算が確保できないため　9官署



○　公用自転車の点検・整備を行っている官署の中には、次のとおり、マニュアルを定め、定期的に職員が公用自転車の点検・整備を行っているなど推奨的な取組と考えられる事例がみられた。

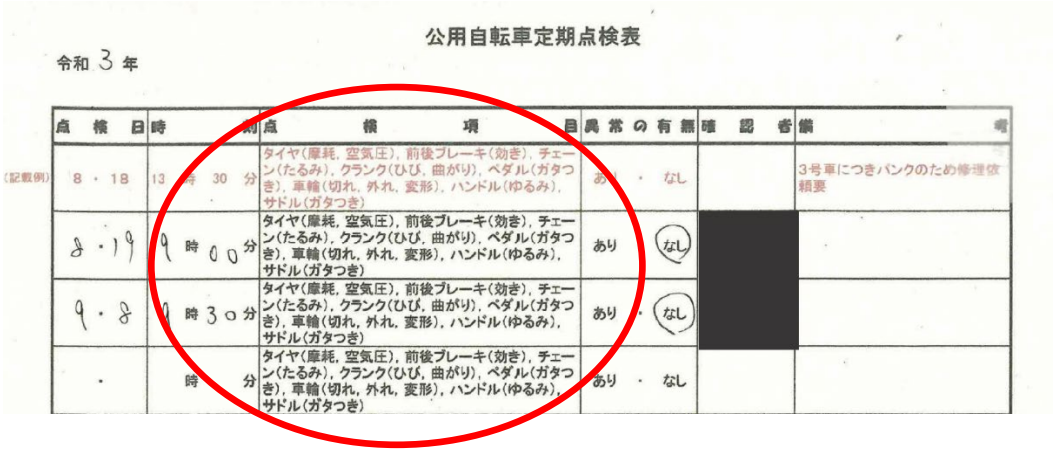
【事例1】

公用自転車の鍵を保管しているボックスに、自転車を利用する職員が利用前に点検する項目（5項目）を掲示（徳島少年鑑別所）

※5項目：タイヤの空気圧、チェーンの張り具合、ハンドルのガタつき、ライト点灯確認、ブレーキの効き具合

【事例 2】

職員が実施する定期点検の項目（8 項目）を決定（松山地方法務局）



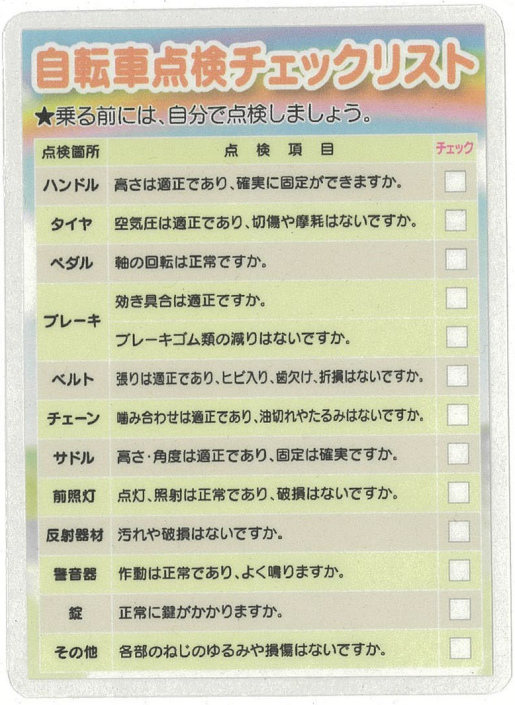
公用自転車定期点検表

令和 3 年

点検日	時刻	点検項目	異常の有無	確認者	備考
（記載例）8・18	13時30分	タイヤ（摩耗，空気圧），前後ブレーキ（効き），チェーン（たるみ），クランク（ひび，曲がり），ペダル（ガタつき），車輪（切れ，外れ，変形），ハンドル（ゆるみ），サドル（ガタつき）	あり・なし		3号車につきパンクのため修理依頼要
8・19	9時00分	タイヤ（摩耗，空気圧），前後ブレーキ（効き），チェーン（たるみ），クランク（ひび，曲がり），ペダル（ガタつき），車輪（切れ，外れ，変形），ハンドル（ゆるみ），サドル（ガタつき）	あり・なし		
9・8	9時30分	タイヤ（摩耗，空気圧），前後ブレーキ（効き），チェーン（たるみ），クランク（ひび，曲がり），ペダル（ガタつき），車輪（切れ，外れ，変形），ハンドル（ゆるみ），サドル（ガタつき）	あり・なし		
・	時 分	タイヤ（摩耗，空気圧），前後ブレーキ（効き），チェーン（たるみ），クランク（ひび，曲がり），ペダル（ガタつき），車輪（切れ，外れ，変形），ハンドル（ゆるみ），サドル（ガタつき）	あり・なし		

【事例 3】

自転車を利用する職員が利用前に点検できるよう、徳島県作成の「自転車点検チェックリスト」（12項目　ラミネート加工）を自転車の鍵と一緒に貸し出し（中国四国農政局地方参事官（徳島県担当））



自転車点検チェックリスト

★乗る前には、自分で点検しましょう。

点検箇所	点検項目	チェック
ハンドル	高さは適正であり、確実に固定ができますか。	
タイヤ	空気圧は適正であり、切傷や摩耗はないですか。	
ペダル	軸の回転は正常ですか。	
ブレーキ	効き具合は適正ですか。	
	ブレーキゴム類の減りはないですか。	
ベルト	張りは適正であり、ヒビ入り、歯欠け、折損はないですか。	
チェーン	噛み合わせは適正であり、油切れやたるみはないですか。	
サドル	高さ・角度は適正であり、固定は確実ですか。	
前照灯	点灯、照射は正常であり、破損はないですか。	
反射器材	汚れや破損はないですか。	
警音器	作動は正常であり、よく鳴りますか。	
錠	正常に鍵がかかりますか。	
その他	各部のねじのゆるみや損傷はないですか。	

【事例 4】

「公用自転車整備マニュアル」を定め、月に1回、管理担当部課職員が整備を実施（四国経済産業局）

（イ） 参考情報

◎ 自転車の点検・整備に関する条例等の記載状況

⇒自転車活用推進計画や四国4県の自転車の安全利用に関する条例等には、自転車の点検・整備に関する基準や点検項目は定められていない。

しかし、香川県は、「香川県自転車点検整備基準に関する要領」（平成30年8月1日施行）を定め、同要領において、自転車利用日ごとに実施する「日常的な点検整備」や、おおむね1年に1回を目安とする「定期的な点検整備」の内容を定めている。

また、独立行政法人製品評価技術基盤機構（nite）は、ＨＰで「自転車の点検チェックリスト」（平成29年3月）を公表している。

◎ 整備不良の自転車が絡む事故の発生状況

平成30年から令和2年までの間における、整備不良の自転車が絡んだ事故での死亡・重傷事故発生率をみると、次表のとおり、全自転車事故での死亡・重傷事故発生率に比べ約1.5倍～2倍高くなっている。

表 整備不良の自転車が絡んだ事故等における死亡・重傷事故率の比較

（単位：件、%）

区分		平成30年	令和元年	令和2年
整備不良の自転車が絡んだ事故	事故件数 a	157	151	135
	死亡・重傷事故件数 b	31	32	21
	死亡・重傷事故発生率(b/a)*100	**19.7**	**21.2**	**15.6**
全自転車事故	事故件数 c	85,641	80,473	67,673
	死亡・重傷事故件数 d	8,659	8,283	7,273
	死亡・重傷事故発生率(d/c)*100	**10.1**	**10.3**	**10.7**

（注）警察庁から提供された資料に基づき、当局が作成した。

イ　職員に向けた自転車の安全利用等に関する情報提供の実施状況

（ア）　調査結果

○　調査対象 111 官署のうち、平成 30 年度から令和 2 年度までの間において、自転車の安全利用等に関する情報提供や講習等（以下「情報提供」という。）を行っている官署は 81 官署（73.0%）

【情報提供の一例】

☆ 全国交通安全運動の実施期間中に、上部機関等から送付された安全運転啓発リーフレットを全職員に供覧

☆ 自転車の安全利用等に関する条例の制定（又は改正）に関する周知用チラシを全職員に提供

☆ 年に1回、地元警察署職員を講師に迎え、交通安全全般に関する講習会を全職員を対象に開催

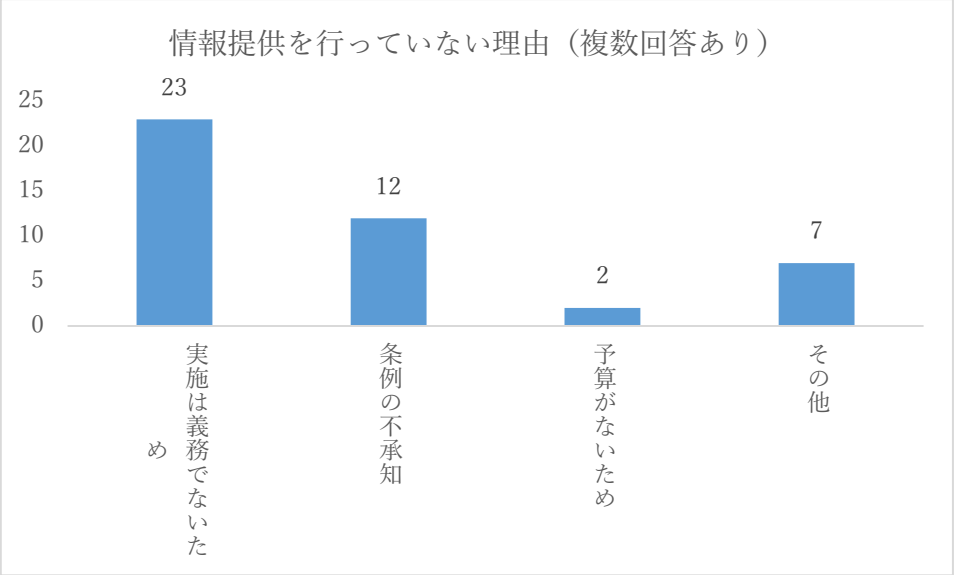
情報提供を行っていない30官署が挙げる理由（複数回答あり）の内訳は、以下のとおり。

ⅰ）実施は義務ではないため　23官署

ⅱ）条例等を知らなかったため　12官署

ⅲ）予算がないため　2官署

ⅳ）その他　7官署



○　職員に向けた自転車の安全利用等に関する情報提供を行っている官署の中には、次のとおり、自転車走行ルール等の注意喚起チラシを公用自転車貸出簿上に備え付けるなどの推奨的な取組と考えられる事例がみられた。

【事例1】
香川県警察本部作成の自転車走行ルール等の注意喚起チラシを公用自転車貸出簿上に備え付け（高松矯正管区）

【事例2】
高知県警察本部職員を講師とした講習会に、同じ合同庁舎に入居する他省庁の官署へ参加を呼びかけ(中国四国農政局地方参事官(高知県担当))

（イ） 参考情報

◎ 職員に向けて情報提供を行う「自転車の安全利用等に関する事項」について

⇒四国4県の自転車の安全利用に関する条例等では、例えば、「自転車の安全利用に必要な技能及び知識を習得」させるよう努める（努力義務）とされているが、具体的な事項は定められていない。

なお、自転車活用推進計画では、第一次及び第二次とも、「自転車の交通ルール遵守について、国民の手本となるよう、国及び地方公共団体の所属職員に対して、自転車通行ルール等の周知を図り、ルールの遵守について指導を徹底する。」とされている。

ウ 自転車通勤職員の自転車保険への加入確認状況

（ア） 調査結果

調査対象111官署のうち、自転車通勤職員の自転車保険への加入状況を確認している官署は19官署（17.1%）

その多くは、今回の調査を契機に確認したとしており、今後、定期的に確認するか否かは未定とする官署が多い。

（イ） 参考情報

◎ 四国4県のうち、自転車通勤職員の自転車保険への加入確認について、愛媛県条例では規定（努力義務）し、香川県改正条例（令和4年4月1日施行）では新たに規定（努力義務）している。一方、徳島県条例及び高知県条例では規定していない。

なお、標準条例においては加入確認について規定（努力義務）している。

自転車通勤職員の自転車保険への加入確認は、例えば通勤届提出時や通勤手当の事後確認時などの機会を捉えて実施することが効率的と考えられるが、調査対象官署のうち4官署については、通勤届の提出先及び認定者が本省となっており、通勤手当にかかる事務を行っていない。

エ　調査結果のまとめ

（ア）　公用自転車の点検・整備状況

○　自転車利用者が加害者となる事故の原因は、利用者による運転ミスのほか、一般的に自転車の整備不良、故障もありうると考えられる。

○　整備不良の自転車が絡んだ事故では、死亡・重傷事故の発生率は、全ての自転車事故に比べ1.5倍～2倍となっている。

○　自転車販売店等に定期的に点検・整備を依頼している官署や、担当職員が定期的に点検・整備を行っている官署、自転車利用職員が利用前に点検・整備を行っている官署は45官署（40.5%）にとどまっている。

○　公用自転車の点検・整備を行っている45官署の中には、公用自転車の利用者が利用時に点検する項目を分かりやすく工夫して伝えているなどの例もみられることから、これら推奨的な取組を紹介することが、自転車の点検・整備を促進させる上で有効であると考えられる。

（イ）　職員に向けた自転車の安全利用等に関する情報提供の実施状況

○　自転車活用推進計画では、国の官署の職員は、「自転車の交通ルール遵守について、国民の手本となる」ことが求められており、調査対象官署の多くは、交通安全週間等の機会を捉えて自転車の安全利用に関する情報提供を実施している。

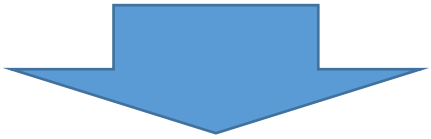
○　職員に向けた自転車の安全利用等に関する情報提供を行っている官署の中には、複数の省庁が協力して交通安全に関する講習会を開催するなど推奨的な取組と考えられる事例がみられることから、これら推奨的な取組を紹介することが、職員に向けた自転車の安全利用に関する情報提供を促進する上で有効であると考えられる。

（ウ）自転車通勤職員の自転車保険への加入確認状況

○　自転車保険の大半は保険期間が1年間とされており、自転車利用者は、原則として自転車保険の更新手続を1年ごとに実施する必要があることから、自転車通勤職員に定期的に自転車保険の加入状況を確認（認識）させることは有意と考えられる。

オ　四国地域行政苦情救済推進会議の意見

自転車が安全・安心に利用されるためには、自転車保険への加入のほか、自転車事故が発生しないよう、最新の交通ルールの周知や、自転車の適切な点検・整備の実施などの予防的な措置を講ずることも重要である。



☆　国の官署において、今後更に、ⅰ）公用自転車の点検・整備、ⅱ）職員に向けた自転車の安全利用等に関する情報提供、ⅲ）自転車通勤職員の自転車保険への加入確認が推進されるよう、調査対象とした国の官署及び四国4県に対し、現状及び推奨的な取組について参考連絡する。