

# 良好な自転車交通秩序を実現させるための 方策に関する報告書

令和6年2月

良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会

## 目 次

### 良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会

構成員名簿.....	1
開催状況.....	2
はじめに.....	3
自転車を取り巻く現状.....	4
関係者ヒアリングの概要.....	6
良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する提言	
第1 自転車に関するより効果的な交通安全教育の在り方.....	8
第2 自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方.....	14
第3 自転車の運転者による携帯電話使用等及び酒気帯び運転への対応.....	24
第4 自転車が通行しやすい交通規制の在り方.....	26
その他の検討課題.....	30
おわりに.....	32
参考資料.....	34

良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会  
構成員名簿

(有識者委員)

- 飯島 淳子 東北大学大学院法学研究科教授
- 川出 敏裕 東京大学大学院法学政治学研究科教授
- ◎ 川本 哲郎 元同志社大学法学部教授
- 絹 代 サイクルライフナビゲーター
- 後藤 浩之 一般財団法人自転車産業振興協会常務理事
- 小林 成基 特定非営利法人自転車活用推進研究会理事長
- 高汐 康浩 全国学校安全教育研究会会長・東京都府中市立府中第八中学校長
- 比嘉 里奈 公益社団法人日本PTA全国協議会副会長
- 藤田 悟郎 科学警察研究所交通科学部部長

(◎は座長、敬称略・五十音順)

(警察庁)

- 交通局 交通企画課長
- 交通指導課長
- 交通規制課長
- 運転免許課長

(関係府省・関係機関)

- 内閣府政策統括官（政策調整担当）付参事官（交通安全対策担当）
- 法務省刑事局刑事課長
- 文部科学省総合教育政策局男女共同参画共生社会学習・安全課長
- 国土交通省道路局参事官（自転車活用推進）
- 警視庁交通部交通総務課長

良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会  
開催状況

**1 第1回有識者検討会 令和5年8月30日（水）10:00～12:30**

- 事務局説明
  - ・ 本有識者検討会の開催経緯等
  - ・ 自転車を取り巻く現状
  - ・ 自転車の交通違反に対する違反処理等の今後の方向性
- 自由討議
- 今後のスケジュール

**2 第2回有識者検討会 令和5年10月10日（火）13:00～15:30**

- 自転車交通に係る関係者ヒアリング
  - ・ 交通事故被害者、加害者
  - ・ Uber Japan 株式会社
  - ・ 公益社団法人全日本トラック協会
  - ・ 公益社団法人日本バス協会
  - ・ 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会
- 自転車に係る交通安全教育の現状及び今後の方向性
- 自転車が通行しやすい交通規制の今後の方向性
- 自由討議

**3 第3回有識者検討会 令和5年11月10日（金）10:00～12:20**

- 自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用
- 自転車に係る交通安全教育に関するヒアリング
  - ・ 東京都教育庁指導部指導企画課
  - ・ 一般財団法人日本自転車普及協会
  - ・ 京都市建設局自転車政策推進室
  - ・ 京都自転車販売株式会社
- 自転車に係る交通安全教育の将来像
- 自由討議

**4 第4回有識者検討会 令和5年12月5日（火）10:00～12:00**

- 中間報告書案の提示
- 海外調査結果の報告

**5 第5回有識者検討会 令和6年1月29日（月）14:30～16:30**

- 報告書案の提示

## はじめに

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であり、環境負荷の軽減や災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等、我が国の重要な課題に対する活用が期待されることから、政府としても、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）や、同法に基づく「第 2 次自転車活用推進計画」（令和 3 年 5 月 28 日閣議決定）を踏まえて、民間事業者と連携しつつ、自転車の活用を推進しているところである。近年においても、新型コロナウイルス感染症の影響による国民のライフスタイルや交通活動の変化に伴い、通勤・通学や配達を目的とする自転車の利用ニーズが高まっている。

他方で、近年、交通事故件数が減少傾向にある中、長年減少傾向にあった自転車関連事故件数は令和 3 年に増加に転じたほか、自転車対歩行者事故の発生件数は近年一貫して増加傾向にあり、加えて、自転車が当事者となった死亡・重傷事故件数の約 4 分の 3 には自転車側に何らかの法令違反が認められる。さらに、「第 2 次自転車活用推進計画」において、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」が目標の一つとして掲げられていることや、「第 11 次交通安全基本計画」（令和 3 年 3 月 29 日中央交通安全対策会議決定）において、「世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和 7 年までに 24 時間死者数を 2,000 人以下とする」ことを掲げている一方で、令和 4 年中の交通事故による 24 時間死者数が 2,610 人に上っている状況を踏まえると、世界一安全な道路交通を実現するためには、自転車の交通ルールの遵守の徹底を図るための対策を講ずる必要がある。

本有識者検討会は、良好な自転車交通秩序の実現を図るため、主として、「自転車に関する効果的な交通安全教育の在り方」、「自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方」及び「自転車が通行しやすい交通規制の在り方」について、幅広い観点から検討することを目的として、令和 5 年 8 月以降に計 5 回開催され、関係者に対するヒアリング等を通じて様々な意見を聴取するとともに、委員間で意見交換を行いながら議論を重ねてきた。

その検討課題は、自転車の交通違反に対する違反処理の方法、自転車を交通反則通告制度の対象とする際の反則行為の対象及び反則者の年齢、交通反則通告制度の対象とならない年齢層への交通安全教育の在り方、原則である自転車の車道通行を徹底させるための方策等、多岐にわたった。

本報告書は、自転車利用者のルールを遵守する意識を高めるとともに、自転車事故のない安全で安心な社会の実現に資するよう、これらの検討課題について議論を重ねてきた結果について取りまとめたものである。

## 自転車を取り巻く現状

### 1 政府の自転車に対する考え方と取組の現状

自転車は、広く国民に普及する交通手段である上、その活用が環境負荷の低減や災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等の我が国が抱える重要な諸課題への対応方策として有用であることから、平成 28 年に「交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること」等を基本理念とする自転車活用推進法が制定された。また、同法に基づく特別の機関として自転車活用推進本部を設置し、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することとされた。

平成 30 年には、同法に基づく「第 1 次自転車活用推進計画」が策定され、関係府省庁・官民が連携しながら自転車の活用の推進に係る各種施策に取り組んできたところ、現在は、昨今の社会情勢の変化等を踏まえて策定された「第 2 次自転車活用推進計画」の計画期間中（令和 3 年度から令和 7 年度まで）であり、当該計画に基づき、各種施策を推進している。当該計画においては、自転車の活用の推進に関する目標として以下の 4 つが掲げられている。

目標 1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

目標 2：サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

目標 3：サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

目標 4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現<sup>1</sup>

これらの目標を達成し、持続可能な社会を実現するためには、自転車活用の推進をより一層図ることが必要であり、警察においても、自転車の安全な利用を促すための取組が推進されている。

### 2 自転車関連交通事故の情勢

令和 4 年中の交通事故件数は 30 万 839 件、交通事故による死者・重傷者数は 2 万 8,637 人（死者 2,610 人、重傷者 2 万 6,027 人）と一貫して減少傾向にあるところ、自転車関連交通事故<sup>2</sup>についても、令和 4 年中の事故発生件数は 6 万 9,985 件、自転車乗用中の死者・重傷者数<sup>3</sup>は 6,659 人と、おおむね減少傾向<sup>4</sup>にあるところである。

<sup>1</sup> 具体的実施すべき施策として、以下のものが掲げられている。

- ・ 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
- ・ 学校等における交通安全教室の開催等の推進

<sup>2</sup> 自転車乗用者が第 1 当事者・第 2 当事者となった事故を計上。ただし、自転車相互の事故は 1 件として計上。

<sup>3</sup> 自転車乗用者が第 1 当事者・第 2 当事者となった事故を計上。

<sup>4</sup> ただし、自転車関連交通事故の発生件数は、令和 3 年以降増加に転じている。

令和 2 年：6 万 7,673 件      令和 3 年：6 万 9,694 件      令和 4 年：6 万 9,985 件

他方で、交通事故全体の発生件数のうち自転車関連交通事故が占める割合は増加（平成28年：18.2%→令和4年：23.3%）しており<sup>5</sup>、自転車対歩行者事故の発生件数についても近年増加傾向にある<sup>6</sup>（参考資料1）。

加えて、自転車乗用中の死亡・重傷事故においては、発生件数（令和4年：7,107件）の約4分の3に自転車側の法令違反が認められる状況であり、法令違反の内容としては、安全運転義務違反、交差点安全進行義務違反、一時不停止がその大半を占めている（参考資料2）。ただし、自転車側に法令違反があった場合においても自動車側のほぼ全てに法令違反が認められることから、自動車の運転者に対してもより一層のルール遵守を求めるための取組を強化する必要がある。

### 3 自転車の交通ルール等に対する国民の認識

警察庁は、自転車の交通ルール等に対する国民の認識について把握するため、令和5年にアンケート調査を実施した。

結果としては、自転車乗用中の携帯電話使用、車道通行の原則、自転車横断帯がある場合の当該横断帯による横断義務等に関する正誤問題では、正答率が回答者の7割から9割と高く、基本的な交通ルールが正しく認識されていることが明らかとなった。

他方で、「自身がそれらの交通ルールを守ることができているか」という問に対しては、「交通ルールを守ることができている」と回答した者の割合が、「正しい交通ルールを認識している」と回答した者の割合を下回る結果となっており、正しい交通ルールを認識しているにもかかわらずルールを守っていない層が一定数存在する、という状況が浮き彫りとなった（参考資料3）。

---

<sup>5</sup> 特に、東京都においては、令和4年中の割合が46.0%と全国平均と比較して高水準となっている。

<sup>6</sup> 自転車が第1当事者・歩行者が第2当事者の事故又は歩行者が第1当事者・自転車が第2当事者の事故を計上。

令和2年：2,634件　令和3年：2,733件　令和4年：2,905件

## 関係者ヒアリングの概要

本有識者検討会においては、自転車交通事故被害者の御遺族に対するヒアリングを実施したほか、事務局において実施した自転車交通に係る関係者に対するヒアリングの結果について報告がなされた。以下は、関係者からのヒアリング結果の概要である。

### 1 交通事故関係者

<交通事故被害者の御遺族>

- 現状は「自転車は車の仲間ではない」という一般的な感覚がある印象を受けるため、まずは「自転車は車の仲間である」と認識させることが重要である。
- 自転車事故であっても自動車事故であっても、「車両による交通犯罪の被害者」という点に変わりはないため、自転車も自動車と同じように取締りが行われることが必要である。
- 自転車利用者全員が交通ルールを守り、安全で快適に自転車を利用することができるような社会の実現を望む。

<自転車事故の加害者>

- 自転車の交通違反も交通反則通告制度の対象とすることで、大きな事故を起こす前に交通違反の危険性を認識させることができ、また、反則金が科されるということが抑止力になることも期待できる。
- 自転車であっても、普段の何気ない行動が原因で交通事故を引き起こし、人の命を奪うという結果がもたらされる可能性があることを認識してほしい。

### 2 自転車を利用する事業者

<Uber Japan 株式会社>

- 交通反則通告制度の導入が自転車利用の衰退につながることはないよう、普通自転車専用通行帯や自転車道の整備を進め、自転車が安全に通行することができるような自転車通行環境を確立していただきたい。
- 新たな制度が導入された際には、制度に関する広報啓発とともに、交通ルールの理解促進とその遵守に対する意識向上を配達パートナーに呼び掛ける予定である。警察とも連携して、広報啓発活動を推進していきたい。

### 3 自転車と通行空間を共有する事業者

<公益社団法人全日本トラック協会>

- 交通ルールを守らない悪質・危険な自転車利用者に対する取締りの強化は必要であると考えているところ、交通反則通告制度の適用によって自転車利用者が安全運転に努めるようになり、結果として自転車関連事故の減少が期待できるのであれば、同制度を適用することも必要ではないか。

<公益社団法人日本バス協会>

- 自転車利用者が交通ルールを遵守し、安全運転に努めることにつながるのであれば、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用は賛成である。
- 普通自転車専用通行帯等が未整備のまま自転車の車道通行を徹底する場合には、専ら道路の左側車線を走行するバスと自転車が同じ車線を走行することとなるが、両者の速度差によってバスの遅延等が生じ、定時運行に支障を来すおそれがある。このような懸念を払拭するためにも、普通自転車通行帯等の自転車専用の通行空間の整備を進めていただくようお願いしたい。

<一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会>

- 正しい交通ルールを定着させるためには、自転車も自動車と同等の制裁が必要であると考えており、指導教育を徹底した上で、悪質・危険な違反者に対しては厳重な指導取締りを望む。
- 歩道を傍若無人に走行する幼児二人乗り自転車やロードバイクが多く、危険であるため、普通自転車専用通行帯等の整備等、自転車と歩行者の通行空間を分離するための取組を推進していただく必要がある。

## 第1 自転車に関するより効果的な交通安全教育の在り方

### 1 検討に当たっての基本的な考え方

自転車の交通安全教育は運転免許保有者に対するものと異なり、体系的かつ恒常的に教育を受けることが義務付けられているものではなく、また、民間事業者や関係団体といった警察以外の様々な主体によって実施されていることから、その内容についても、実施主体によって異なっている。このような特徴を踏まえ、自転車利用者に対する今後の交通安全教育の方向性については、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等との連携をこれまで以上に強化するという観点から、交通安全教育に携わる関係団体等からの意見を聴取するなど、幅広く議論を行った上で、その方向性を示すことを検討の基本とした。

### 2 警察における交通安全教育の現状及び問題点

警察においては、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）に基づき、自転車利用者に対し、当該利用者の特性等に応じた内容及び方法を考慮するなどした上で、様々な交通安全教育を行ってきたところである。具体的には、幼稚園等における幼児と保護者を対象とした親子自転車交通安全教室の実施やタブレット端末を活用した映像による教育及びその効果測定、自転車シミュレーターによる技能教育等を行っている。このほか、交通安全教育の実施者である幼稚園や小学校等の教職員に対する講習を実施するなどしている。

他方で、自転車の運転には運転免許を要さないところ、自動車等の運転者のように体系的な運転者教育に係る仕組みが設けられていないことから、自転車利用者それぞれの交通ルールに係る知識等に相当の差があるものと考えられる。また、国民のライフスタイルや交通活動の変化に伴う通勤・通学や配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっており、自転車の交通安全教育を行う機会が拡大しているところ、警察の人的資源及び経済的資源の制約の観点から、警察のみで交通安全教育を十分に行うことは困難であると言わざるを得ない。

### 3 交通安全教育に携わる関係団体等に対するヒアリングの結果

警察の人的・経済的資源の制約を乗り越えるためには、自転車の交通安全教室に携わる関係団体等の協力が不可欠であるとの認識の下、自転車利用者に対する今後の交通安全教育の方向性について幅広い観点から検討を行う必要があるところ、本有識者検討会においては、事務局が交通安全教育に携わる関係団体等に対してヒアリングを実施した結果の報告がなされた。以下は、関係団体等からのヒアリング結果の概要である。

(1) 官民連携の必要性について

- 民間事業者が交通安全教育を行う上で、県庁、市役所、教育委員会等のようにその教育を行う対象によって調整する窓口が異なるため、当該教育を効率よく展開・拡大できるような「官民連携ルート」を整備してほしい。
- 優れた取組を行っている企業等があるところ、官民連携を一層強化するためにも、どこが、どのような内容の取組を行っているのか、一覧的に分かるような仕組みが整備されるとよい。

(2) 交通安全教育の内容及び方法について

- 交通安全教育は、こどもから高齢者まで行うものであるが、年齢や心身の発達状況等に応じて行動特性等が異なるため、その内容や方法はライフステージに応じたものとする必要がある。また、その内容も、一方的に教えるのではなく、ディスカッションを取り入れるなど、受講者自らが考えることができる双方向的な要素を含むものとすることも重要である。
- 未就学児に対して自転車の交通安全教育を行うときは、当該未就学児の親と一緒に参加させることが重要である。帰宅後も、家庭において交通安全教育で学んだ内容を話すことで、家庭全体の交通安全意識の向上にもつながる。
- 現在の交通安全教育は、その実施主体によって内容や方法に差があるところ、交通ルールを守らない自転車の利用者の行動変容を促すためにはどうすればよいかという観点から、交通ルールを守らない原因を分析したり、現在行われている内容を精査したりした上で、様々な専門的知見を取り入れながら体系的なカリキュラムを定める必要がある。

(3) その他

- 交通ルールに関心を持たない者に対し、どのように交通安全教育を実施するかが課題である。
- 体系的なカリキュラムに基づき交通安全教育を行っている民間事業者等に対し、警察から認定を与えるような仕組みを設けてほしい。その認定があれば、交通安全教育の実施主体も評価されていることを対外的に示すことができ、教育を受ける側のモチベーションにもつながる。

#### 4 欧米諸国における交通安全教育の現状

本有識者検討会においては、事務局から、欧米諸国における交通安全教育の現状に係る調査研究<sup>7</sup>結果の報告がなされた。以下は、調査研究結果の概要である。

- いずれの国・地域においても、学校において交通安全や交通ルールに関する教育プログラムが組み立てられており、一部の国・地域では、義務教育のカリキュラムとして交通安全教育が盛り込まれている。

---

<sup>7</sup> 令和5年度中に、警察庁において、欧州6か国（イギリス、イタリア、オランダ、デンマーク、ドイツ、フランス）及び米国3州（カリフォルニア州、ニューヨーク州、ミシガン州）を対象とした自転車交通政策に係る調査研究を実施した（参考資料4）。

- 欧州のほとんどの国は、自転車の交通ルールに関する筆記試験や自転車走行に関する実技試験を小学校高学年時に実施している。試験に合格したこどもにはバッジや認定証等が授与されることもあり、こどもたちが交通ルールを学ぶ動機付けにもなっているほか、こどもの合否を気にする保護者を巻き込むことで、共に交通ルールを学ぶ機会が得られている。
- 自動車のドライバーに対する取組として、運転免許取得時における自転車の交通ルール等に関する講習受講が義務付けられている例がある。

## 5 有識者検討会において委員から出された主な意見

本有識者検討会において、警察における自転車利用者に対する交通安全教育の現状や関係団体等からのヒアリング結果等を踏まえ、今後の交通安全教育の在り方について議論を行った。以下は、各委員から出された意見の概要である。

- これからの交通安全教育においては、警察のほか、業界団体や民間事業者等、自転車に関わる全ての者が参画する協議会のようなものを立ち上げ、学校や地域社会を巻き込む形で交通安全教育の内容や質を検討し、深化させることができるような体制を設けることが必要である。
- スケアード・ストレイト方式<sup>8</sup>は、これまで広く取り入れられてきた手法ではあるが、交通安全教育の方法として懸念を感じている。学校教育の現場では命を大事にすることが前提であるにもかかわらず、スタントマンが車にひかれるところを見せるといった内容は問題があると感じており、特に、近い人を交通事故で亡くしている方にとっては、そのような教育がフラッシュバックのきっかけにもなり得る。
- 同一の対象に対する交通安全教育であっても、実施主体等によって内容が異なるところ、一定程度基準となるガイドラインのようなものを整備して教育を行うことができれば、異なる実施主体が交通安全教育を行ったとしても、その内容について一定の水準を担保することができるのではないかと。
- 大人は、自転車の交通安全教育を受ける機会が少ないところ、学校において交通安全教育を行う際には、こどもの保護者も参加させるなど、こどもと保護者を同じ機会に教育することがよいのではないかと。また、このような機会に地域住民も参加することができれば、大人が交通安全教育を受ける機会を増やすことができるのではないかと。
- 海外の学校では、上級生が下級生を教える仕組みがあり、日本でも一部でそのような仕組みが設けられているが、大人がこどもを教えるよりも年齢の近い者同士が教える方が浸透しやすく、また、教える側も自ら理解する必要があり、知識の定着度も高くなるため、このような取組を広げていただきたい。

<sup>8</sup> プロのスタントマンが交通事故を再現することで、交通事故の怖さを体感させ、交通ルール遵守の重要性について考えさせる交通安全教育技法のこと。

- 自転車の交通安全教育は、運転免許制度における講習とは異なり受講が義務付けられていないところ、当該教育を受けない者や当該教育に関心を持たない者に対し、どのようにアプローチしていくかという点は、引き続き検討していく必要がある。
- 学校における交通安全教育に関しては、教員が交通安全教育に精通しているとは限らず、現在でも外部の知見を活用した交通安全教育を行っている例があるところ、官民がこれまで以上に連携し、より効果的な交通安全教育を行うことができるような体制の構築が望まれる。

## 6 自転車利用者に対する今後の交通安全教育の方向性 ～ライフステージに応じた安全教育の充実化～

本有識者検討会において議論した結果、それぞれの内容について、以下の方向性が取りまとめられた。

### (1) 交通安全教育の実施体制の強化

近年、新型コロナウイルス感染症の影響による国民のライフスタイルや交通活動の変化に伴い、通勤・通学や配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっているところ、従来のように、警察を主体とした交通安全教育のみにより、自転車の交通安全教育に対する社会的な需要・供給の流れを創出すること等は困難である。したがって、政府が策定した「第2次自転車活用推進計画」に掲げられている安全・安心に係る目標を達成する観点からも、警察を中心に官民連携を強化し、交通安全教育の実施主体を警察以外の関係団体や民間事業者等へ拡大するとともに、実施主体が交通安全教育の需要を的確に捉え、個々のニーズに応じた適切な教育を行うことができるよう警察から働き掛けを行うことが適当である。

具体的には、警察庁を中心として、関係省庁や地方公共団体のほか、自転車の販売事業者や振興団体、交通安全教育を実施している民間事業者等が参画する官民連携の拠点となる体制を構築することが考えられる。このような新たな体制において、実際に国内外で行われている事例を参考にしつつ、それぞれの知見等を取り入れた自転車の交通安全教育に係るガイドラインを策定することで、いかなる実施主体が安全教育を行ったとしても一定の教育の質を担保することができるようにすることが必要である。このほか、新たな体制に交通安全教育に係る情報共有の拠点としての機能を持たせ、需要・供給のマッチングを促進することや、交通安全教育を実施している民間事業者等のインセンティブを働かせるための仕組みを設けることなどにより、交通安全教育の実施体制の強化を図ることが重要である。

なお、これらの実施体制の強化は、交通反則通告制度の対象が自転車まで拡大され、当該制度が運用開始となるまでに行われることが望ましいことから、可及的速やかに取り組まれない。

## (2) 交通安全教育の内容及び方法

これまで警察が行ってきた自転車の交通安全教育の内容について、例えば、スクアード・ストレイト方式による教育の効果を検証し、必要に応じて同方式による教育を見直すなど、どのような教育を行えば交通ルールを遵守してもらえるようになるかという問題意識の下、違反者が交通ルールを守らない原因も含めて科学的・実証的な観点から検証・分析を行い、抜本的な見直しを図ることが重要である。また、自転車は、幼児から高齢者まで幅広い年齢層に利用される最も身近な移動手段であるところ、その教育内容は、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じたもの<sup>9</sup>であり、かつ、交通事故に遭わないようにするための知識や技能を身に付けることができるものとすべきであり、ガイドラインの策定に当たっては、これらの点に留意する必要がある。さらに、教育方法については、一方的に交通ルールを教えるような講義形式のみではなく、例えば、こどもたちが保護者と一緒に楽しみながら学ぶことで、自宅での振り返りを促したり、交通ルールを一定程度身に付けている者には、ディスカッションを通じて自ら考える機会を与えたりするなどの工夫をすべきである。

なお、交通安全教育の内容及び方法については、その時々交通事故情勢の分析結果<sup>10</sup>や、交通安全教育の実施状況・効果のほか、最新の研究成果、科学技術の進展等を踏まえつつ、官民連携の拠点となる体制を中心として不断の見直しを行い、必要に応じてアップデートしていくことが望ましい。

## 7 警察において取り組むべき具体的な事項等

上記6で示した今後の方向性を実現するため、警察において取り組むべき具体的な事項等については、以下の内容が考えられる（参考資料5・6）。

### (1) 警察庁

- 自転車の交通安全教育に係る官民連携の強化を図るため、官民連携の拠点となる体制を構築し、官民それぞれの知見等を取り入れながら、ライフステージ別の自転車の交通安全教育に係るガイドラインを策定する。
- 民間事業者が行っている自転車の交通安全教育の内容を都道府県警察が認定するような制度を構築し、交通安全教育の実施主体を拡大できるようにする。
- これまで警察が行ってきた自転車の交通安全教育の内容を検証し、学術的な観点等に基づき、その内容を充実・深化させる。

<sup>9</sup> 例えば、未就学児の段階では、基本的な乗り方を身に付けるだけでなく、自転車に乗ることが楽しいと感じてもらうこと等を目標とすることが考えられる。

<sup>10</sup> 交通事故の発生原因の分析により、安全教育において重点を置くべき交通ルール等を把握することができる場所、そのような分析に資する交通事故情勢の把握の在り方についても検討することが必要である。

## (2) 都道府県警察

- 官民連携の拠点となる体制及び交通安全教育の認定に係る制度の構築のほか、それぞれの管轄区域内における自転車の交通安全教育の実態を把握し、実働部隊として、地域における自転車の交通安全教育の担い手を拡充する。
- 交通ルールの遵守の重要性が「他人事」ではなく「自分事」として捉えられるよう、民間事業者等が交通安全教育を行う際に有用かつ具体的な情報の積極的な発信に努める。
- 以上の取組を通じて、自転車の交通安全教育の供給側と需要側のマッチングを促進する機能を果たす。

## 8 その他

本有識者検討会においては、自転車に係る交通安全教育にとどまらず、自転車に関する正しい知識を広く一般国民に普及させていくことの必要性に関して、

- 自転車のような外観を有する原動機付自転車等がインターネット上で販売されるなどして普及しているが、原動機付自転車等に該当する車両を「自転車」として通行させている者が増えている状況を放置してはならない。

という意見が出された。

自転車を含めた様々なモビリティが通行空間を共有する現状において、それらが共存し、安全で快適な道路交通環境を実現するためには、警察が中心となって何らかの措置を講ずることが求められる。上記のような紛らわしい外観を有する車両を利用者が誤解した状態で利用することに起因する無用な事故やルールの無視を未然に防ぐための対策は喫緊の課題であり、当該車両が自転車ではなく原動機付自転車等に該当することを制度上明確化し、その認識が国民に広く共有されるような施策を早急を実施すべきである。

## 第2 自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方

### 1 自転車の指導取締りに関する現状と課題

#### (1) 指導取締りに関する現状

近年、国民のライフスタイルの変化等に伴い、自転車利用のニーズが高まる中、警察においても、自転車利用者による交通違反に対する指導取締りを強化しており、指導警告票を活用した実効性のある指導警告を推進しているほか、悪質・危険な交通違反に対しては積極的に取締りを行っている。

特に、検挙件数を見ると過去10年で飛躍的に増加しており<sup>11</sup>（図1）、令和5年8月末現在においても既に昨年1年間の検挙件数を上回っている状況にある。また、検挙件数を違反類型別に見ると、自転車関連事故の主な要因である信号無視及び指定場所一時不停止が全体の約7割を占めている（図2）。

図1 自転車の交通違反の検挙件数の推移

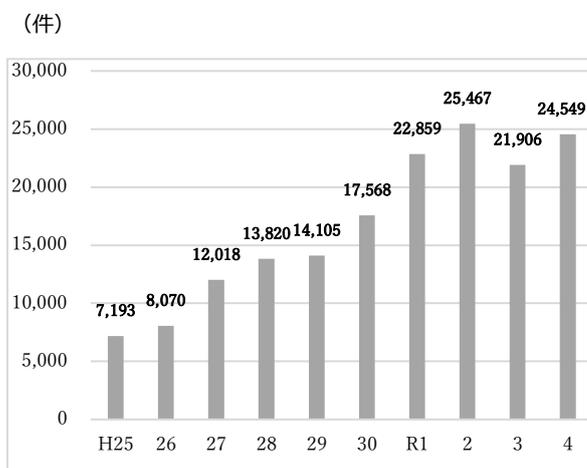
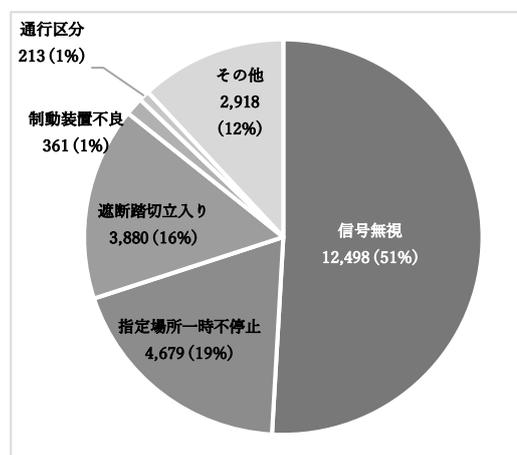


図2 自転車の交通違反の違反類型別検挙件数(令和4年)



#### ※ 自転車に対する指導警告と取締りについて

##### ○ 指導警告

悪質性・危険性が高くないなどの理由から検挙に至らない違反行為について、当該行為が道路交通法違反に当たり、刑罰の対象となることを認識させるとともに、指導警告票を活用することにより「車両」として自転車が従うべき基本的なルール等を指導する。

##### ○ 取締り

警察官の警告に従わずに違反行為を継続した場合や違反行為により通行車両や歩行者に具体的な危険を生じさせた場合、交通事故に直結する危険な運転行為をした場合において、交通切符（いわゆる「赤切符<sup>12</sup>」と呼ばれる書式）等を活用して検挙する。

<sup>11</sup> 平成25年は7,193件だったのに対し、令和4年は2万4,549件にまで増加した。

<sup>12</sup> 交通反則通告制度の適用を受けない特定の違反を迅速に処理するため、警察、検察、裁判の各過程で共用されるよう統一されている書式をいう。

実際の取締り事例を挙げると、信号無視、指定場所一時不停止については、警察官の警告に従わずに赤信号を無視した場合や一時停止することなく進行して横断歩道上の歩行者の歩調を緩めさせた場合等に取締りが行われている。このほか、携帯電話を見ながら赤信号を無視したり、傘を差しながら一時停止することなく進行したりするなどのいわゆる「ながら運転」により交通違反が行われた場合等についても取締りが行われている。

## (2) 取締りに関する課題

後述のとおり、自転車に対しては交通反則通告制度が適用されていないため、現在、自転車の交通違反が検挙された際には赤切符等によって処理されているが、犯罪行為として、例外なく刑事手続の対象とされており、刑法犯と同様の手続的負担を課すことは制度として重すぎる面がある一方、自転車の交通違反の場合、赤切符等により検挙され、検察庁に送致されたとしても、結果として不起訴となることが多く、違反者に対する責任追及が不十分であるという問題も指摘されている。加えて、取締り現場において赤切符以外に供述調書等の複数の書類を作成する必要があるなどの事情から、通常手続に40分～50分程度を要するが、後日、取調べのため検察機関に出頭させ、裁判所で裁判をすることもあり得るなど、現状の違反処理においては捜査機関にとっての事務負担が決して小さくない。

(1)で述べているとおり、自転車の交通違反の検挙件数が急増している中、事務処理の合理化を図るとともに、実効性のある制裁を科す必要があるところ、現状の刑事手続とは異なる制度の導入が不可欠であると考えられる。

## 2 自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方

自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方として、以下の2通りの方法が事務局から示された。

- 現状、軽車両以外の車両等に適用されている交通反則通告制度の対象を自転車まで拡大する方法・・・(1)
- 自転車を対象とした新たな行政制裁金制度を創設する方法・・・(2)

### (1) 交通反則通告制度の対象を自転車まで拡大する方法

交通反則通告制度とは、交通違反の急増により、全ての違反者に対して通常の刑事手続を行うことによる負担を回避し、交通違反を簡易迅速に処理する必要性が生じたことから、昭和42年に設けられたものである。具体的には、軽車両以外の車両等の運転者がした反則行為（簡易迅速な処理になじむ、現認可能・明白・定型的な違反行為）について、これを簡易迅速に処理することで違反者・捜査機関双方の負担軽減を図るものであり、反則者が警察本部長の通告を受けて反則金を納付した場合には公訴が提起されない制度である。同制度においては、違反者が反則行為に当たる違反行為を行った場合、取締り現場にお

いて交通反則切符（いわゆる「青切符」と呼ばれる書式）により違反処理を行う。取締り現場において違反者が違反行為を自認し、交通反則通告制度の趣旨を理解すれば、ほとんどの場合において、反則金を納付することが期待されるため、最終的に公訴が提起される可能性は極めて低いといえることから、基本的に供述調書等の刑事手続を前提とした捜査書類を作成する必要はなく、手続に要する時間は10分～20分程度で済んでいる。実際に、令和4年度における反則金の納付率は98.5%であり、長年にわたる運用により、国民に受け入れられている制度であるといえる。

制度創設当初は、自転車をはじめとする軽車両の違反については自動車等と比較して検挙件数が少なく、簡易迅速に処理すべき必要性が乏しかったこと等の事情から、交通反則通告制度の対象とはされなかったものであるが、上記のことを踏まえると、自転車についても自動車等と同様に交通反則通告制度の対象とすることによって、簡易迅速に違反処理を行うことが期待できる。

## (2) 自転車を対象とした新たな行政制裁金制度を創設する方法

(1)で述べた交通反則通告制度以外に自転車の交通違反を簡易迅速に処理する方法としては、自転車の運転者がした比較的軽微な違反行為に対する罰則（刑事罰）を削除し、非犯罪化した上で、これらの違反行為を行政上の秩序罰（行政制裁金）の対象行為とすることが考えられる。具体的には、都道府県公安委員会は、違反者に行政制裁金の納付を命ずることができることとし、納付しない者に対しては滞納処分 の例により強制徴収を行うことができることとするものである。これにより、検察や裁判所における手続や対応を要することなく、簡易迅速に自転車の交通違反を処理することが可能となる。

## 3 欧米諸国における違反処理の現状

本有識者検討会においては、事務局から、欧米諸国における自転車の交通違反に対する違反処理の現状に係る調査研究結果の報告がなされた。以下は、調査研究結果の概要である。

- いずれの国・地域においても、自転車の交通違反は自動車の交通違反と同じ枠組みで処理されており、具体的には、軽微な交通違反は通常 の刑事手続とは異なる金銭的な制裁の対象とされている。いずれの場合も、金銭の支払によって裁判によることなく手続が終結する。
- 取締りの対象とする年齢については、イギリスでは10歳以上、イタリアでは18歳以上というように、国・地域ごとで差があるが、刑事責任を問うことのできる年齢としている例が多い。
- 一部の国では、自転車の交通違反をした場合において、自動車の運転免許の交通違反点数と連動させることが制度上可能となっている。

#### 4 有識者検討会における委員の主な意見

2(1)及び(2)案それぞれにおけるメリット・デメリットを事務局において整理し(参考資料7)、本有識者検討会において議論を行った。以下は、各委員から出された意見の概要である。

- 新しい制度を導入するというのはそれなりの負担があるため、既存の制度に載せて運用していくのがよいのではないか。
- 今後、反則金や行政制裁金を導入するとなった場合、運用上、対象とする違反を悪質性・危険性・迷惑性の高いものに限定していくのか、といった議論はあると思うが、「取締りを受ける可能性がある」ということをスローガンの的に示すことで、自転車の運転者にルールへの遵守が必要であると認識してもらうことが重要である。
- 違反があった場合には最終的に金銭が徴収される、という仕組みは分かりやすく、国民にも浸透しやすいと感じる。国民のルールを守っていこうという意識を高めていくには必要な要素ではないか。
- 自転車の違反を反則金の対象とした上で、運用上取締りの対象とする違反を限定するという考え方の背景には、自転車の違反の中には、そもそも犯罪とするほどでもない軽微なものが少なくないという理解があると思う。そうであれば、そうした違反は非犯罪化した上で行政制裁金を科すという制度を設ける方が筋は通っているように思う。その反面、全く新たな制度を設計することは導入までに時間が掛かることに加え、自転車の違反のみを非犯罪化の対象とすることは自動車や原動機付自転車の違反との関係で整合性が取れないという問題があるため、現実的な方策として、差し当たり交通反則通告制度の対象を拡大するのがよいのではないか。

#### 5 自転車事故被害者御遺族及び関連団体関係者に対するヒアリングの結果

本有識者検討会及び事務局において、自転車事故被害者の御遺族及び関連団体の関係者に対してヒアリングを実施したところ、以下の意見があった。

- 現行の交通反則通告制度の手続を自転車の交通違反にも利用した方がよいと考える。行政制裁金だと、逃げた者勝ちのような感じがする。納付率が高いという事実は違反を認めている方が大半であることを示しており、違反を認めずに反則金を納付しないのであれば、現行のように刑事手続で正々堂々と真偽を争えばよいと考える。【御遺族】
- 実際、自転車が歩行者に衝突した死亡事故も発生している。自転車事故も自動車事故も、被害者は同じ車両による交通犯罪の被害者であることに変わりはない。自転車も自動車と同じように扱うべきだと思う。【御遺族】
- 自転車の交通違反を交通反則通告制度の対象とし、青切符で処理できるようになれば、処理時間が短く済み、配達パートナーの拘束時間を短縮できるという点において受け入れやすい。【フードデリバリーサービス事業者】

- 交通反則通告制度の適用によって自転車利用者が安全運転に努めることにより、自転車関連事故が減少するのであれば、同制度を適用することは考えられるところ。ただし、幼児・児童等が成人と同様に交通違反であることを認識できるかどうかなどは不明であるので、同制度の適用に当たっては慎重に検討すべきと考える。【関連事業者団体】

## 6 自転車の交通違反に対する違反処理の今後の方向性 ～違反者の行動改善に向けた指導取締りの推進～

上記4及び5の意見を踏まえ、本有識者検討会においては、自転車の交通違反に対する効果的な違反処理を可能とするため、自転車を交通反則通告制度の対象とすることが望ましいとの結論に達した。自転車の交通違反を交通反則通告制度によって処理するに当たっての基本的な考え方は以下のとおりである。

### (1) 反則行為となる自転車の違反行為

現行制度においては、自動車等による交通違反のうち、信号無視や指定場所一時不停止等の現認可能・明白・定型的な違反行為が反則行為<sup>13</sup>とされている一方で、酒酔い運転や妨害運転等については反社会性・危険性が高く、交通反則通告制度による簡易迅速な処理ではなく通常の刑事手続によって処理すべきという考えから、反則行為とはされていない。

この点、交通反則通告制度の対象を自転車まで拡大した場合、どのような違反行為を反則行為とするかが問題となるところ、自動車等の反則行為の選定と同様の考え方にに基づき、自転車による交通違反のうち現認可能・明白・定型的な違反行為を反則行為とし、反社会性・危険性が高く、簡易迅速な処理になじまない違反行為は反則行為とはしない案が事務局から示された(参考資料8)。

具体的には、信号無視や指定場所一時不停止等の自動車等について反則行為とされている違反行為のほか、自転車に固有の違反行為のうち、普通自転車の歩道徐行等義務違反等の現認可能・明白・定型的な違反行為についても反則行為とする一方で、酒酔い運転や妨害運転等の自動車等について反則行為とはされていない違反行為や、自転車に固有の違反行為のうち、自転車運転者講習受講命令違反等の簡易迅速な処理にはなじまない違反行為については反則行為とはしないというものである。

また、警察では、後述のとおり、交通事故の抑止のため、信号無視や指定場所一時不停止等の交通事故の原因となるような悪質性・危険性・迷惑性が高い違反行為について重点的な取締りを行っているところ、反則行為をこれらの違反行為に限定するべきかという論点もある。この点、交通反則通告制度が自転車にも適用されれば、通常の刑事手続によらず簡易迅速に違反処理を終結することができ、違反者・捜査機関双方の手続的な負担が軽減されるほか、反則金を納付すれば刑罰が科せられなくなることから、反則行為の対象を、刑事手続

<sup>13</sup> 交通反則通告制度の対象となる違反行為

による刑罰の賦課を前提とした、現在の重点的な取締りの対象行為に限定すべき理由はないといえる。取締りの対象行為の限定については、飽くまでも運用上の措置として行われるべきものであることも踏まえ、本案においては、自動車等の場合と同様、取締りの重点や実績等にかかわらず、現認可能・明白・定型的な違反行為を一律に反則行為とすることとした。

本有識者検討会において、上記の案に関する議論を行ったところ、委員からは特段の反対意見が出されなかった一方で、

- 自転車の交通違反に対して交通反則通告制度を適用するに当たり、自動車等と同様の考えに基づき反則行為とそれ以外の違反行為を区分するというのは理解できるが、反則行為については反則金が支払われる一方で、反則行為の対象外となる、反則行為よりも重い違反行為が赤切符処理をされた場合、これまでの検察の運用どおりであればそのほとんどが起訴猶予となり、何も制裁が科されないという一種の逆転現象が起こらないかという懸念がある。と、自転車に対する交通反則通告制度の適用に当たり、運用に関する懸念が示された。

自転車が交通反則通告制度の適用対象とされた後、反則行為とそれ以外の違反行為それぞれに対する処理の結果を注視していく必要があるが、上記の懸念を解消するためには、反則行為以外の真に悪質な違反行為を行った違反者に対して適切な制裁が科されるよう、警察においては必要な捜査を尽くすとともに、検察においても個別具体の状況に応じた厳正かつ適切な判断が行われることを強く望む。

## (2) 交通反則通告制度の対象となる自転車運転者の年齢

現在交通反則通告制度の対象とされている自動車や原動機付自転車については、運転することができる者の年齢が道路交通法において定められていることから、その運転者は一律に交通反則通告制度の対象とされているところ、年齢を問わず運転することができる自転車を交通反則通告制度の対象とするに当たっては、同制度の対象とする運転者の年齢が問題となる。

この点について、事務局から示された案の概要は以下のとおりである。

- 交通反則通告制度の対象となる自転車運転者の年齢については、義務教育を修了し、基本的な自転車の交通ルールに関する最低限の知識を有しており、交通反則通告制度による画一的な処理になじむといえる 16 歳以上の者<sup>14</sup>を対象とする。
- 16 歳未満の者は、交通ルールに関する知識の程度や交通反則通告制度の効果への理解度等につき、個人差が大きいと考えられることを踏まえると、交通反則通告制度による画一的な処理にはなじまない。このため、14 歳及び

<sup>14</sup> 16 歳以上の者は、交通反則通告制度の対象とされている特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード）を運転することができるほか、原動機付自転車免許や普通自動二輪車免許等を取得することができる。

15 歳の自転車利用者に関しては、16 歳以上の者であれば交通反則通告制度による簡易迅速かつ画一的な処理が行われる違反行為についても、個別具体の事案に即して処理されるべきであるという考えの下、これまでどおり赤切符等による取締りを行う。

本有識者検討会において、上記の案に関して議論を行ったところ、各委員から以下の意見が出された。

- 交通反則通告制度の対象となる自転車運転者の年齢に関して、16 歳以上というところが適切だと思う。
- 交通反則通告制度の対象とならない 16 歳未満の者に対しては、制裁に代わる教育的な措置として、「車両」として自転車が従うべき基本的な交通ルール等を身に付けられるよう指導警告票を活用した効果的な指導警告を行うなど、指導警告を充実させることで対処いただきたい。加えて、刑事未成年となる 14 歳未満については自転車運転者講習の制度からも外れることとなるため、同様に指導警告の充実による教育的措置が必要と考える。
- 16 歳未満の子どもへの教育については、交通ルールに関する知識の程度に差があるからこそ、違反行為があった際に教育をすることが重要である。今回の改正、見直しについては、5 年後 10 年後の子どもたちの社会がより安全で快適なものになることを目指すものであるため、検討を後回しにしてはいけないと考えている。

上記のとおり、本有識者検討会においては、交通反則通告制度の対象となる運転者の年齢については 16 歳以上とすることで一致した。また、16 歳未満の自転車運転者に対しても、指導警告の実施<sup>15</sup>や教育の充実により運転行動の改善を促すようにするべきである、という認識が委員間で共有された。

### (3) 交通反則通告制度と自転車運転者講習の関係

自転車の運転に関し一定の違反行為（危険行為<sup>16</sup>）を一定期間内に反復して行った者（14 歳以上の者に限る。）<sup>17</sup>については、将来的に自転車の運転により交通の危険を生じさせるおそれが強いと認められることから、その危険性を改善するため、道路交通法第 108 条の 3 の 5 第 2 項の規定により自転車運転者講習の受講命令が課されることとされている。自転車運転者講習には、交通ルール等に係る理解度チェックや違反行為の危険性の疑似体験等が盛り込まれており、受講者の行動特性に応じた教育内容とされている。

<sup>15</sup> 14 歳未満の自転車利用者に対しても、小中学生のうちから自転車の正しい交通ルールやマナーについての教育を促進する観点から、違反行為を認めた場合には積極的に指導を行うべきである。

<sup>16</sup> 道路交通法施行令第 41 条の 3 第 2 項において、信号無視、通行禁止違反、歩行者用道路徐行違反、通行区分違反、路側帯進行方法違反、遮断踏切立入り、交差点安全進行義務違反等、交差点優先車妨害、環状交差点安全進行義務違反等、指定場所一時不停止等、歩道徐行等義務違反、制動装置不良自転車運転、酒酔い運転、安全運転義務違反及び妨害運転の 15 種類の違反が、危険行為として定められている。

<sup>17</sup> 運用上、3 年以内に 2 回以上危険行為をした者を受講命令の対象としている。

交通反則通告制度の適用対象を自転車まで拡大した場合を念頭に置いた議論の中では、自転車運転者講習をどのように運用するべきかという論点が提示されたところ、自転車運転者講習の運用の在り方に関し、事務局から、

- 自転車運転者講習は、自転車の運転による将来的な交通の危険性を改善することを目的としており、取締りに代わるものではないことを踏まえれば、違反者の年齢や違反処理の方法の差異により運用を変えることとはしない。
- 具体的には、危険行為が反則行為の場合は交通反則通告制度により処理し、それ以外の違反行為の場合は刑事手続により処理することとなるが、違反者の年齢や違反処理の方法にかかわらず、危険行為を一定期間内に反復して行った者に対しては、従来どおり自転車運転者講習の受講命令を課すこととする。という案が示され、本有識者検討会において議論を行ったところ、

- 交通反則通告制度の対象とされない16歳未満の者については、1回の違反でも非常に危険な行為をすれば受講命令をするという運用でもよいのではないか。

と、現在の自転車運転者講習の受講要件の在り方を見直すべきではないかという意見があった一方で、

- 自転車運転者講習については、法律上、危険行為を反復した者を対象としている点を変えることは難しいという前提の下、実態として14歳、15歳の違反者がどれだけの数いるかを見ていき、その数が一定数いれば、違反回数や講習内容の点で特別に類型を設ける必要があると言えるだろう。

と、現在の自転車運転者講習の運用を前提としつつ、今後の違反者の違反実態を考慮しながら考えるべきであるという意見もあった。

このように、交通反則通告制度の対象を自転車まで拡大するに当たり、自転車運転者講習の受講要件も見直すべきか、という論点には様々な意見があったが、当面の間は、現在の自転車運転者講習の在り方に基づいて運用を行った上で、交通反則通告制度の適用後の状況を注視しつつ、必要に応じて講習の在り方を見直すことが望ましいと考えられる。

#### (4) 交通反則通告制度適用後の指導取締り方針

自転車を交通反則通告制度の対象とするに当たり、委員からは、

- 自転車運転者が交通ルールを守るのは当然であるが、自転車を交通反則通告制度の対象としていくに当たっては、気軽に乗ることができる乗り物という自転車のよさが失われ、結果として自転車に乗る人が少なくなってしまうのではないかという懸念がある。

といった意見があった。

これに関し、自転車の交通違反に対する指導取締り方針として、事務局から示された案の概要は以下のとおりである。

- 自転車の交通違反に対する指導取締りは、これまでどおり、自転車関連事故の発生状況や地域住民の取締りに関する要望を踏まえ、PDCAサイクル

に基づき、自転車関連事故の発生場所や時間帯、違反の種別、原因等を分析した上で、真に事故抑止に資する指導取締りを行う。

- 具体的には、自転車関連事故の発生が多い通勤通学時間帯や薄暮時間帯において、「自転車指導啓発重点地区・路線」（自転車関連事故が現に発生し、又は発生が懸念される地区・路線）等を中心に、交通事故の原因となるような悪質性・危険性・迷惑性が高い違反行為について、重点的な取締りを行う。特に、自転車が交通反則通告制度の適用対象となった場合は、取締りの対象に反則行為とそれ以外の違反行為が混在することとなるが、このうち、反則行為となる信号無視、指定場所一時不停止、通行区分違反（右側通行、歩道通行等）等については、特に悪質かつ危険性の高い違反態様に限って青切符により取締りを行う。取締りを行うべき具体的な局面としては、警察官の警告に従わずに違反行為を継続した場合や、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせた場合、交通事故に直結する危険な運転行為をした場合等が挙げられる。一方で、それ以外の場合は、自転車が国民にとって最も身近な移動手段の一つであり、検挙措置は真に必要なものに限って行われるべきという観点から、違反者に将来の運転行動の改善を促す指導警告により対応する。
- また、反則行為に該当せず、反社会性・危険性の高い違反行為である酒酔い運転等については、交通反則通告制度により定型的な違反処理を行うのではなく、引き続き、違反態様を問わず赤切符等により個別具体的な事情を加味して違反処理を行う。

本有識者検討会において、上記の案に関して議論を行ったところ、各委員から異論はなかった。

他方で、自転車を交通反則通告制度の対象とすることによって、警察がこれを恣意的に活用し、本来指導警告にとどめるべき違反行為を検挙するようになるという印象を国民に与え、現在、官民一体となって推進している自転車の利活用を阻害するようなことがあってはならない。交通反則通告制度の活用も含めた自転車に対する交通指導取締り活動は、これを通じて自転車事故のない安全安心な社会を創出することにより、我が国における自転車の活用推進に貢献するという文脈の中において行われるべきものである。

このような問題意識の下、本有識者検討会としては、自転車を交通反則通告制度の対象とする運用を開始するに当たっては、

- 自転車を交通反則通告制度の対象とすることは違反者の行動改善に向けた取組の一つであり、「警察が自転車の利活用を阻害しようとしている」と国民から疑念を抱かれるような恣意的な取締り活動を行うものではないことについて、国民に対して分かりやすく、かつ、丁寧に情報発信を行うこと
- 実際に現場で取締りを行うに当たっては、取締り活動に対する透明性を高めるための取組の一環として、取締りの事前・事後における広報活動を積極

的に行い、これらの活動が交通事故の抑止に資するものであることを国民に伝えることで、取締りを行う主体としての説明責任を果たすことを強く望む。

具体的には、自転車に対する交通反則通告制度の運用開始までの間に、現場において安易かつ恣意的な取締りが行われることなく、真に自転車関連交通事故の抑止に資するような取締りがなされるよう、交通反則通告制度の対象となる反則行為の取締りについては、警察庁において基本的な考え方を改めて整理し、提示すべきである。特に、信号無視や指定場所一時不停止等の重点的な取締りの対象となる違反については、どのような違反態様の場合に検挙の対象となるのかを明確にし、施行までに全国の都道府県警察において認識を共有させる必要がある。

あわせて、違反者の運転行動改善のため、取締り現場において効果的な指導警告がなされるよう、警察庁において効果的な指導警告を行うために留意すべきポイントを整理し、前記取締りの基本的な考え方と共に全国の都道府県警察と共有し、取締り現場において実践させるべきである。

なお、以上で述べた検挙の対象となる違反の行為態様と取締りの対象行為（罪種）の範囲を概念的に整理したものが**参考資料 9**である。また、自転車の交通違反に対する指導取締り方針（いつ、どこで、どのように指導取締りを行うのか、という点について整理したもの）は、**参考資料 10**のとおりである。

### 第3 自転車の運転者による携帯電話使用等及び酒気帯び運転への対応

本有識者検討会においては、自転車の安全な利用を促す政策について幅広く、総合的に検討するという観点から、自転車運転者による危険行為、具体的には携帯電話使用等及び酒気帯び運転への対応策についても検討を行った。

#### 1 自転車の運転者による携帯電話使用等と酒気帯び運転の現状と問題点

##### (1) 携帯電話使用等

道路交通法上、自転車運転中に携帯電話等の無線通話装置を通話のために使用することや、スマートフォン等の画像表示用装置に表示された画像を注視することを禁止する規定が整備されておらず、道路交通法第71条第6号の委任を受け、都道府県ごとに、個別の公安委員会規則において禁止している<sup>18</sup>ところであるが、現状、都道府県ごとに禁止される行為の態様が異なっている。

また、携帯電話使用等に起因する自転車の交通事故件数が増加傾向にある<sup>19</sup>

(図3)ほか、スマートフォン等の画像を注視等することによる交通事故件数についても同様の傾向が見られるところであり<sup>20</sup>(図4)、スマートフォン等のモバイル端末の普及が進む中、自転車運転中の携帯電話使用等に起因する交通事故を抑止するための方策について検討する必要があると考えられる。

図3 自転車(第一当事者)の運転者による携帯電話使用等が起因する交通事故件数

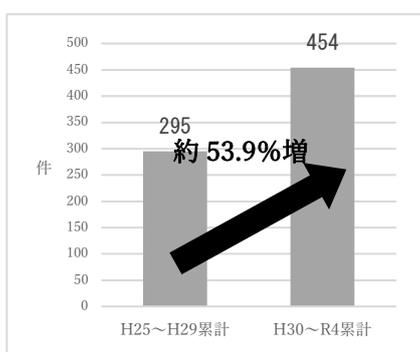
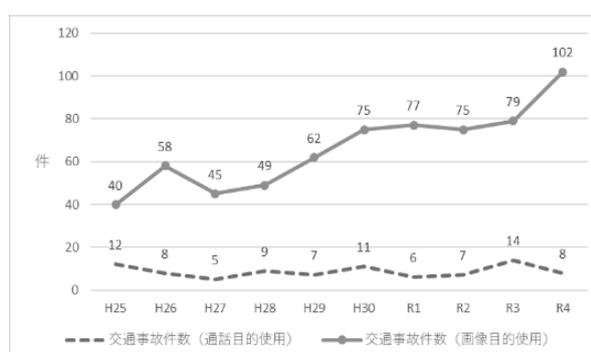


図4 自転車(第一当事者)の運転者による携帯電話使用等が起因する交通事故件数(携帯電話使用等の目的別)



##### (2) 酒気帯び運転

道路交通法上、酒気を帯びて車両を運転することは禁止されており(道路交通法第65条第1項)、自転車についても、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態で運転する酒酔い運転や、身体に一定程度以上のアルコールを保有する状態<sup>21</sup>で運転する酒気帯び運転は禁止されているところ、自転車の酒酔い運転をした者に対しては、自動車等と同様、5年以下の懲

<sup>18</sup> これに違反した者に対しては、5万円以下の罰金が科される。

<sup>19</sup> 平成30年から令和4年までの累計事故件数は、平成25年から平成29年までの累計事故件数と比較して、約53.9%増加した

<sup>20</sup> 令和4年の事故件数は平成25年の事故件数の約2.6倍となった。

<sup>21</sup> 道路交通法施行令第44条の3において、血液1ミリリットルにつき0.3ミリグラム又は呼気1リットルにつき0.15ミリグラム以上のアルコールとされている。

役又は100万円以下の罰金が科せられることとなる一方で、自転車の酒気帯び運転をした者に対しては、罰則の対象外となっている<sup>22</sup>。

こうした中、酒気帯び状態で自転車を運転した場合の交通事故における死亡・重傷事故率は、飲酒なしの場合の死亡・重傷事故率と比較して高い傾向にある<sup>23</sup>（図5）ほか、酒気帯び状態であった自転車の死亡・重傷事故件数の減少幅は、自転車の運転者が飲酒なしの場合の死亡・重傷事故件数の減少幅と比較して著しく低い状況である<sup>24</sup>（図6）。

こうした状況を踏まえると、罰則の対象とならない自転車の酒気帯び運転が死亡・重傷事故という悲惨な結果をもたらさないよう、その事故の発生を抑止するための方策について検討する必要があると考えられる。

図5 自転車（第一当事者）の交通事故における死亡重傷事故率（H25～R4累計）

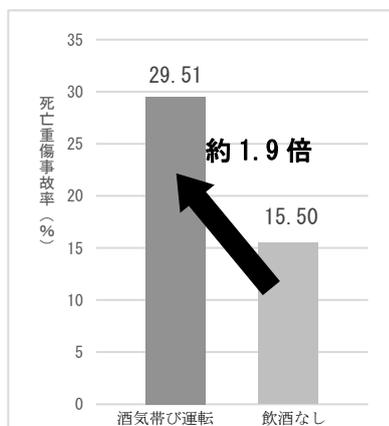
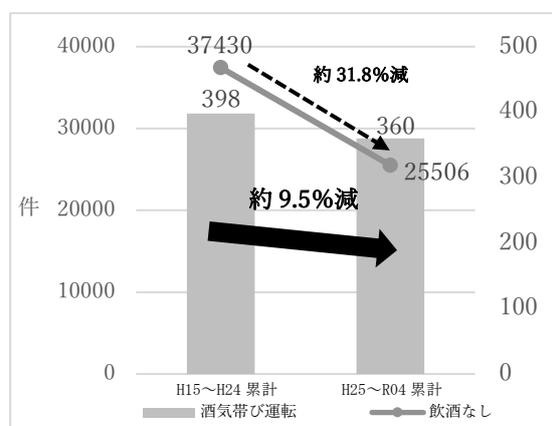


図6 自転車（第一当事者）の交通事故における死亡重傷事故件数



## 2 有識者検討会での議論及び今後の方向性

上記1(1)及び(2)を踏まえ、事務局から、

- 自転車運転中の携帯電話使用等について道路交通法上に禁止規定を設け、禁止する行為態様の全国的斉一性を確保するとともに、罰則を強化すること
  - 自転車の酒気帯び運転について罰則を設けること
- の2点について提案がなされたところ、これらの方針に対して、各委員から異論はなかった。

したがって、自転車の携帯電話使用等及び酒気帯び運転に起因する事故を抑止するためには、上記2点に係る制度改正が必要と考えられる。

なお、当該規定に係る罰則の内容については、自動車等で科されている罰則の内容も参考としつつ、感銘力のあるものとすべきである。

<sup>22</sup> 酒気帯び運転の罰則については道路交通法第117条の2の2第1項第3号に規定されているが、同号の罰則から軽車両が除かれている。

<sup>23</sup> 平成25年から令和4年において、酒気帯び状態で自転車を運転した場合の死亡・重傷事故率は、飲酒なしの場合と比較し約1.9倍高くなっている。

<sup>24</sup> 平成15年から平成24年までの累計死亡・重傷事故件数と平成25年から令和4年までの累計死亡・重傷事故件数を比較したところ、飲酒なしの場合は約31.8%減少したのに対し、酒気帯び運転の場合は約9.5%の減少にとどまっている。

## 第4 自転車が通行しやすい交通規制の在り方

### 1 自転車が通行しやすい環境を創出するための取組の現状と課題

#### (1) 自転車通行空間の整備

警察では、自転車通行空間を確保するための取組として、

- 道路管理者と連携した普通自転車専用通行帯の整備等<sup>25</sup>
- 普通自転車の歩道通行を可能とする規制（自歩可規制）等の見直し
- 自転車横断帯の撤去

等を推進しており、これらの結果として、自転車専用の通行空間が一定程度増加するとともに、歩行者との交錯のおそれがある交通規制については徐々に減少している（参考資料11）。

#### (2) 車道を通行する自転車の保護に資する取組

愛媛県においては、「シェア・ザ・ロード」の精神<sup>26</sup>を基本理念とする条例「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」を平成25年に制定しており、同条例においては「自動車等の運転者は、自転車の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行するよう努めなければならない。」と規定している。加えて、自転車の保護に係る取組をより一層強化するべく、条例に規定する「安全な間隔」を具体的に示すことで条例の基本理念の実践を促すことを目的とした、「思いやり1.5m運動」を平成27年から実施している（参考資料12）。

#### (3) 自転車通行空間における違法駐車取締り

警察においては、駐車禁止規制が実施されている普通自転車専用通行帯における違法駐車取締りを駐車監視員とも連携して強化している。また、取締りに当たっては、

- 自転車の通行量、違法駐車の状態、地域住民等からの要望等を踏まえ、重点的な取締りを行う区間や時間帯を選定して実施するなど、メリハリのある活動に努めること
- 違法駐車に起因する交通事故の発生状況や重点的に違法駐車取締りを行う普通自転車専用通行帯等について適切に情報発信を行い、違法駐車抑制を図ること

等の指示が警察庁から都道府県警察に対して出されている。

#### (4) 現状の取組における課題

警察庁が令和5年に実施したアンケート調査結果によれば、自転車の運転中に自動車と接触したり、接触しそうになったりした経験がある者が全体の36%を占めており、自動車と接触したことがある自転車の運転者に限っては、その

<sup>25</sup> 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月、国土交通省道路局・警察庁交通局）」に基づき、整備が進められている。

<sup>26</sup> 歩行者・自転車・自動車等がお互いの立場を思いやる気持ちを基本に、それぞれの責任を自覚して、共に道路を安全・快適に利用することを目指すもの

4割以上が隣を通行する自動車に横から距離を詰められた経験をしているという結果が得られている（参考資料13）。この結果を踏まえると、一部の地方自治体で実施されている車道を通行する自転車の保護に資する取組については、国としても推進していくことが必要であると考えられる。

また、自転車通行空間における違法駐車対策については、国において違法駐車取締りの実態把握<sup>27</sup>やその効果の検証ができておらず、加えて、自転車利用者から違法駐車への対応を求める声が依然として寄せられている現状を踏まえると、駐車需要との均衡を図りつつ、違法駐車対策の実効性を高めるための方策について検討する必要があると考えられる。

## 2 欧米諸国における自転車通行空間の確保に向けた取組

本有識者検討会においては、事務局から、欧米諸国における自転車の通行空間の確保に向けた取組に係る調査研究結果の報告がなされた。以下は、調査研究結果の概要である。

- ほとんどの国・地域において、自動車・自転車・歩行者を物理的に分離することを念頭に、自転車の通行空間として、多くの自転車道や自転車レーンが整備されている。また、自転車のピクトグラムが描かれた信号灯器が設置されている国・地域においては、自転車が従うべき信号が一見して分かりやすいという特徴がみられる（参考資料15）。
- ほとんどの国・地域において、自転車は、自転車専用の通行空間が整備されている場合は当該箇所を、整備されていない場合は車道を通行することとされているほか、自転車の歩道通行が原則禁止とされているが、一定の年齢に満たない子どもについては、例外的に歩道通行を認めている国・地域も多い。

## 3 有識者検討会において委員から出された主な意見

本有識者検討会において、警察における自転車通行空間の確保に向けた取組の現状やアンケート調査の結果を踏まえ、自転車が通行しやすい交通規制の在り方について議論を行った。以下は、各委員から出された意見の概要である。

- 自転車に関連する重大事故の約4分の3では自転車利用者に法令違反があるとのことだが、重大事故の多くは自動車との事故であり、かつ、自動車側のほぼ全てにも何らかの法令違反があることを踏まえると、双方がルールの遵守を徹底することが重要である。特に、自転車の通行空間が整備されていない道路も多い中、道路交通法上のルールの中には自転車の通行を想定していないものが散見されるため、正しいルールで通行することが難しい場合がある。
- 自転車に子どもを乗せて車道を通行している際に、自動車から幅寄せをされ

---

<sup>27</sup> 警察庁は違法駐車取締りの実施状況を定量的に把握するため、令和5年8月以降、普通自転車専用通行帯及び自転車指導啓発重点地区・路線内における放置車両確認標章の取付件数について、月次報告を求めることとした（参考資料14）。

ることがあり、そのような状況下では安心して車道を通行することができない。自転車が安全に車道を通行することができるよう、自動車の運転者に配慮を求めることも必要ではないか。

- 赤ちゃんを連れている方、目の見えない方、耳の聞こえない方を含め、多くの方が通行する歩道上を自転車が無制限に走ってくる状況は非常に危険であり、歩道上の安全は守らなくてはいけないと考えている。一方で、車道を通行する自転車と自動車の接触においては右側面の接触が多いというデータもあるため、これらの要素を総合的に考えて、自転車が車道の左端を通行することができるような環境を作っていかなければならない。
- 愛媛県等で実施されている「思いやり 1.5m 運動」は全国にも広げていくべきと考えているが、自動車と自転車との間に 1.5m の間隔を確保することができない場合には徐行する、としている点については検討が必要である。自動車に徐行させるとなると、自動車は自転車を追い抜くことができない。
- 「思いやり 1.5m 運動」については、道路が狭く、自動車と自転車との間に 1.5m の間隔を確保することができないことから、導入をためらっている自治体もある。また、「シェア・ザ・ロード」という表現についても、その趣旨が全ての方に正しく伝わるとも限らない。このような取組を広く浸透させていくためには、1.5m という距離にこだわるよりも、「自転車の横を通過するときにはしっかりと間隔を空けて、お互いが気持ちよく使えるように」といった単純明快なメッセージでアピールをしていただきたい。
- 自転車は車道通行が原則とされているが、車道を通行していると放置車両や路上駐車をよけて通行しなければならないような場合も散見され、安全性を考えると車道通行がためられるような現状がある。

#### 4 自転車が通行しやすい交通規制の今後の方向性 ～自転車が安全・安心に通行できる環境の整備～

本有識者検討会において議論した結果、それぞれの内容について以下の方向性を取りまとめられた。

##### (1) 車道を通行する自転車の保護

歩道を高速度で走行する自転車の危険性を指摘する声が寄せられていることや、実際に、自転車対歩行者事故の発生件数が近年増加傾向にあることを踏まえると、原則である自転車の車道通行を徹底していくことが求められる。他方で、自転車に対して車道通行を促すに当たっては、前提として、自転車が安全に車道を通行することができる環境を創出することが必要であり、そのためには、車道を通行する自転車の保護に資する取組を全国規模で推進していくことが適当である。具体的には、愛媛県等の取組事例も参考にしつつ、「全ての交通主体がお互いに思いやり、共に道路を安全・快適に利用する」という理念を国民に浸透させるためのキャンペーンを展開していくほか、車道を通行する

自転車の保護に関する法制上の措置を講ずることが考えられる。

また、前述の理念の浸透に向けては、自動車の運転者に対する意識付けが重要であり、特に、自動車を運転し始める段階から、通行空間を共有する自転車の存在を認識させる必要がある。この点、自転車のピクトグラム、矢羽根型路面表示等の法定外表示を自動車教習所のコース上に設置するなどの取組を通じて、教習初期の段階から理念の浸透を図っていくことも方策の一つとして考えられる。

## (2) 自転車通行空間における違法駐車対策

自転車通行空間における違法駐車取締りの実効性を高めるため、駐車監視員の活動に係るガイドラインについては、自転車の通行量や交通事故の発生状況、違法駐車の実態等を踏まえ、随時見直しを行うことが適当である。具体的には、これまで駐車監視員の活動範囲として指定されていなかった法定外表示の区間に駐車規制が実施されている場合には当該区間を活動範囲として指定し、当該区間における通行量が多い時間帯における取締りを強化するなど、真に取締りを実施すべき場所、時間等を更に重点化し、メリハリのある取締りを実施することが望ましい。

また、自転車通行空間における違法駐車を抑制するためには、上記ガイドラインの見直し内容を含めた違法駐車取締りに係る方針、活動状況等を分かりやすく関係業界や国民に伝え、警察の取組への理解と協力を求めていく努力が必要であり、警察においては、これまでの広報啓発活動の枠組みにとどまらず、より効果的な広報啓発の在り方を模索していくべきである。

他方で、違法駐車対策を取締りの観点のみから行うことは適当ではなく、関係機関と連携し、駐車需要に応じて適切な箇所に駐車スペースを確保するなど、路上駐車等により自転車が通行しづらい状況の改善に向けた取組を推進するとともに、当該取組の不断の見直しを行うべきである。例えば、路外駐車場の確保が難しい区域においては、自転車通行空間と路上の駐車スペースを共存させる方法について、道路管理者をはじめとする関係機関と検討するなど、実現可能な取組を推進することが重要である。

## その他の検討課題

### 1 自転車運転者講習制度の在り方について

本報告書の中でも言及されているが、自転車を交通反則通告制度の対象とするに当たっては、制度の対象外となる16歳未満の者に対する交通安全教育が非常に重要となってくる。具体的には、官民連携の拠点において策定することとされている自転車の交通安全教育に係るガイドラインに基づき、その内容を充実化させていくほか、危険行為を反復して行った14歳及び15歳の者については、既存の自転車運転者講習を通じて、その運転行動の改善を図っていくことが重要である。このように、交通反則通告制度の施行後、当面の間は、新たに策定する自転車交通安全教育に係るガイドライン（一般的な教育プログラム）と既存の自転車運転者講習（違反者向けの教育プログラム）を相補的に活用することで、自転車の交通安全教育の充実化を図るべきである。

他方で、上記の取組については、飽くまでも現行制度を維持することが前提とされているところ、自転車運転者講習の受講命令を行うことができる対象を拡大し、16歳未満の者に対する交通安全教育をより一層充実化することも考えられる。このような考え方については、本検討会においても議論されたところだが、今回の提言においては、現時点において自転車運転者講習制度の前提要件を見直すことはせず、交通反則通告制度導入後の情勢を見極めた上で検討することとしている。

本有識者検討会における自転車に係る交通安全教育の将来像に関する議論の内容がどのように社会に実装され、効果を発揮するかにも左右されるが、交通反則通告制度の導入から一定の期間を経過しても交通安全教育に係る見直しの効果が顕在化しない場合や、交通反則通告制度の対象外となる年齢層が行った自転車の交通違反が問題になるケースが後を絶たない場合など、交通安全教育の実効性が問われるような事態となった際には、自転車運転者講習制度の前提要件の見直しを含めた自転車に係る交通安全教育の法定化の検討も必要である。

警察をはじめとした関係機関においては、交通反則通告制度の導入までの間に自転車に係る交通安全教育の在り方に関する議論を更に発展・深化させた上で、制度の導入後も自転車関連交通事故の情勢等を注視しつつ、適切な交通安全教育の在り方について絶えず検討を行うことが求められる。

### 2 自転車の交通違反に対する違反処理の在り方について

今回の提言において、自転車の交通違反に対する違反処理については、新たな制度を導入することの負担感も含めた検討の結果、現行の交通反則通告制度を自転車にも適用することとしたが、一方で、委員からの意見にもあるように、自転車の違反の中には、そもそも犯罪とするほどでもない軽微なものが一定数存在するという認識があるものと考えられる。

まずは交通反則通告制度の下での運用が開始されることとなるが、反則行為をしたことにより違反取締りを受けた件数や反則金の納付率、刑事手続で処理された場合の起訴率等、施行後の情勢を見極めた上で、制度上不合理が生じるなどの事由があった場合には、本有識者検討会に提示されたもう一方の案である行政制裁金制度の導入を含め、制度の見直しに係る検討を行う必要がある。

なお、行政制裁金制度の導入に係る検討をする際には、自転車の交通違反のみを非犯罪化する議論を行うのではなく、自動車等も含めた交通違反の非犯罪化について概念整理を行うべきである。

### 3 分かりやすい自転車の交通ルールの在り方について

自転車に関する交通ルールという観点から道路交通法等の関係法令の規定を確認すると、自動車を中心に据えられた構成となっていることや例外規定が多いこと等も相まって非常に複雑で分かりにくく、国民が十分に理解できるようなものとなっていない。例えば、道路交通法では車両の運転者に対して合図義務を課しており、左折等の合図を要する行為が終わるまで当該合図を継続することとされているが、自転車の運転者にとっては合図を継続することが適当ではない場合がある<sup>28</sup>という指摘もある。実際、本有識者検討会でも示された警察庁のアンケート調査の結果では、自転車の交通ルールを守らない理由として、「ルールをよく知らない」という回答が4割以上を占め、最も多くなっている。

特に、歩行者の横断中に自転車が横断歩道を横切って進行するような危険な事例も散見されるところ、これは、自転車がどの信号に従うべきかということが正確に理解されていない結果としての行動とも捉えられる。現状でも、特定の車両に対して表示する標示により自転車が従うべき信号を示しているが、欧米諸国の例を参考に、自転車のピクトグラムを用いた信号灯器や標示を新たに設けるなど<sup>29</sup>、自転車が従うべき信号をより分かりやすく示すための方策について、具体的な検討を進めるべきである。

今回の提言では、車道を通行する自転車の保護を図るための広報啓発活動の推進や法制上の措置について盛り込まれたところだが、自転車が通行しやすい環境の創出をより一層推進していくためには、自転車の交通ルールを分かりやすく簡素に規定し、それらに対する国民の理解を促進することを目的とした法改正等の措置についても検討の余地があると考えられる。

---

<sup>28</sup> 一例としては、左折時における合図が挙げられ、自転車の運転者は左折時に車体を傾けて進行することとなるが、道路交通法の規定どおり解釈すると、車体を傾けている間も片手運転の状態を継続しなければならないこととなる。このような事例については、解釈を整理した上で国民に周知するなどの措置を講ずることも考えられる。

<sup>29</sup> 現状の特定の車両に対して表示する標示は、全て日本語で記載されており、日本語が理解できない自転車運転者への配慮が必要である。

## おわりに

本報告書では、交通安全に関する警察の取組の3本柱と関連付ける形で、「自転車に関する効果的な交通安全教育の在り方」、「自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方」及び「自転車が通行しやすい交通規制の在り方」の3つの観点から、今後の方向性について取りまとめた。

自転車に係る交通安全教育に関しては、全国斉一的に質の担保された教育が提供されるよう、国が安全教育ガイドラインを策定することのほか、自転車安全教育の実施主体を警察が認定する制度づくりについての方針を示した。本報告書ではその大枠を示したに過ぎないが、ライフステージに応じた安全教育の充実化に向けた具体的な取組については、今後設置される予定の官民協議会での議論に期待したい。

次に、自転車の交通違反に対する違反処理に関しては、自転車を交通反則通告制度の対象とする方針が決定され、その具体的な運用についても一定の見解を示した。今後、警察による違反者の行動改善に向けた指導取締りが推進され、これらの取組が自転車関連交通事故件数の減少、ひいては交通事故の抑止に貢献することを期待する。

最後に、自転車が通行しやすい交通規制に関しては、車道を通行する自転車を保護するという理念の普及とこれに資する法制上の措置、自転車通行空間における違法駐車対策の見直しについての方針を示した。これらの取組等を通じて、自転車が安全・安心に通行できる環境の整備が推進されることを期待する。

以上3つの観点からの取組は、相互に密接な関係を有するものであり、良好な自転車交通秩序の実現に向けては、これらの取組を循環させ、不断の見直しを行うことが重要である（参考資料16）。

今後の検討に当たっては、自転車利用時の交通ルールの遵守意識が国民に浸透していない現状を重く受け止め、交通反則通告制度の適用に当たって社会的混乱が引き起こされないよう、分かりやすい広報啓発に努めることが重要である。また、制度の施行後も継続してその効果を検証していき、状況に応じて柔軟に運用面を見直すとともに、制度上の問題が顕在化すれば、制度面についても見直しに向けた本格的な議論を進めることが必要である。

自転車は、免許不要で誰もが手軽に乗ることのできる便利な乗り物であるからこそ、自転車の交通違反を軽んずるべきではなく、自転車が歩行者を死亡させるような痛ましい交通事故が繰り返されることはあってはならない。自転車による事故の被害者やその御遺族からすれば、自動車同様、自転車もその使い方によっては他人を傷つける凶器になりかねないことには変わりはない。こうした観点からも、自動車だけではなく、自転車による交通犯罪被害者支援の充実化も重要な課題である。

本報告書が、長年にわたって様々な観点から実施されてきた自転車に関する諸対策の集大成として位置付けられ、我が国の自転車交通に係る政策が次のステージへ進む一つの大きな契機となること、また、こどもたちが5年後、10年後の社会において自覚と責任を持った交通主体たり得るために必要な教育環境の創出に向けた各種施策の礎となることを強く期待する。

## 参考資料一覧

### 【参考資料 1】

自転車関連交通事故の情勢

### 【参考資料 2】

自転車乗用中の死亡・重傷事故における自転車側の法令違反

### 【参考資料 3】

自転車の交通ルールに対する国民の認識に関するアンケート調査結果

### 【参考資料 4】

海外調査研究結果の概要

### 【参考資料 5】

自転車利用者に対する今後の交通安全教育において警察が取り組むべき具体的事項

### 【参考資料 6】

自転車に係る交通安全教育の充実化に向けた行程イメージ（案）

### 【参考資料 7】

自転車の交通違反に対する効果的な違反処理を実現するための方策

### 【参考資料 8】

反則行為となる自転車の違反行為

### 【参考資料 9】

自転車の指導取締りに係る違反の行為態様と罪種の関係性

### 【参考資料 10】

交通反則通告制度適用後の自転車の交通違反に対する指導取締り方針

### 【参考資料 11】

自転車通行空間の整備状況

### 【参考資料 12】

車道を通行する自転車の保護に資する取組

### 【参考資料 13】

自転車と自動車の接触に関するアンケート調査結果

### 【参考資料 14】

普通自転車専用通行帯等における放置車両確認標章の取付件数（R5. 8-12）

### 【参考資料 15】

諸外国における自転車通行空間の整備例

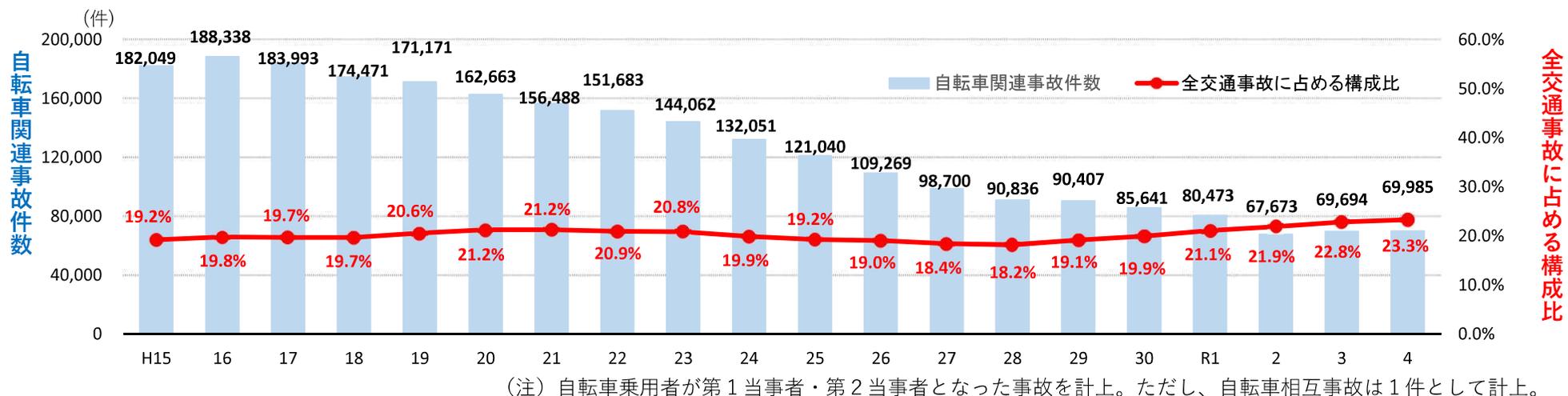
### 【参考資料 16】

良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する今後の方向性

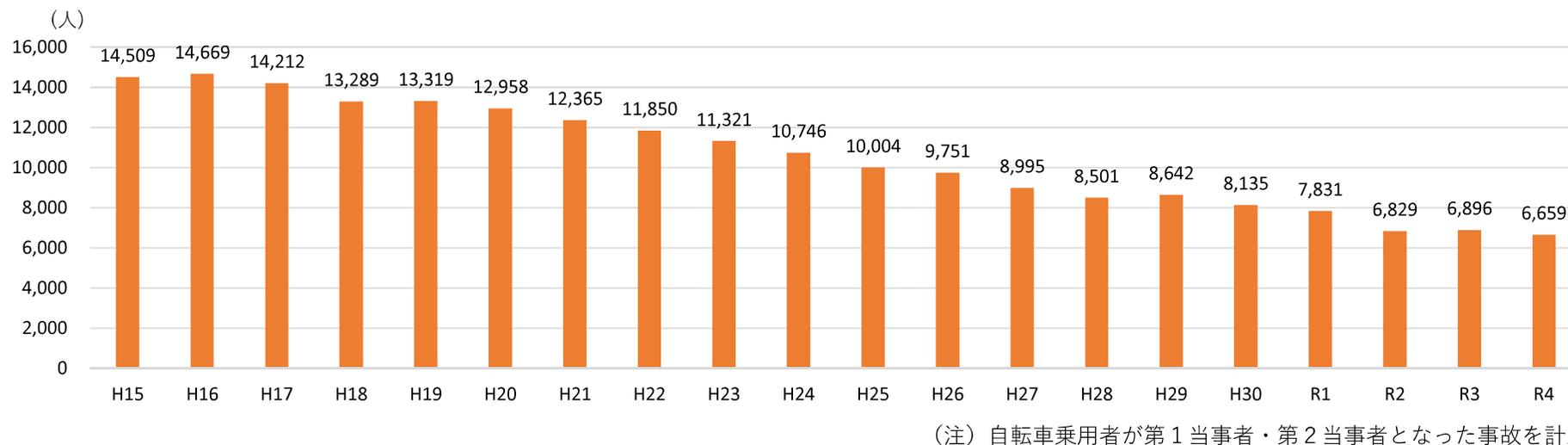
# 自転車関連交通事故の情勢①

参考資料1

## ● 自転車関連事故件数（自転車第1・第2当事者）及び全交通事故に占める構成比の推移



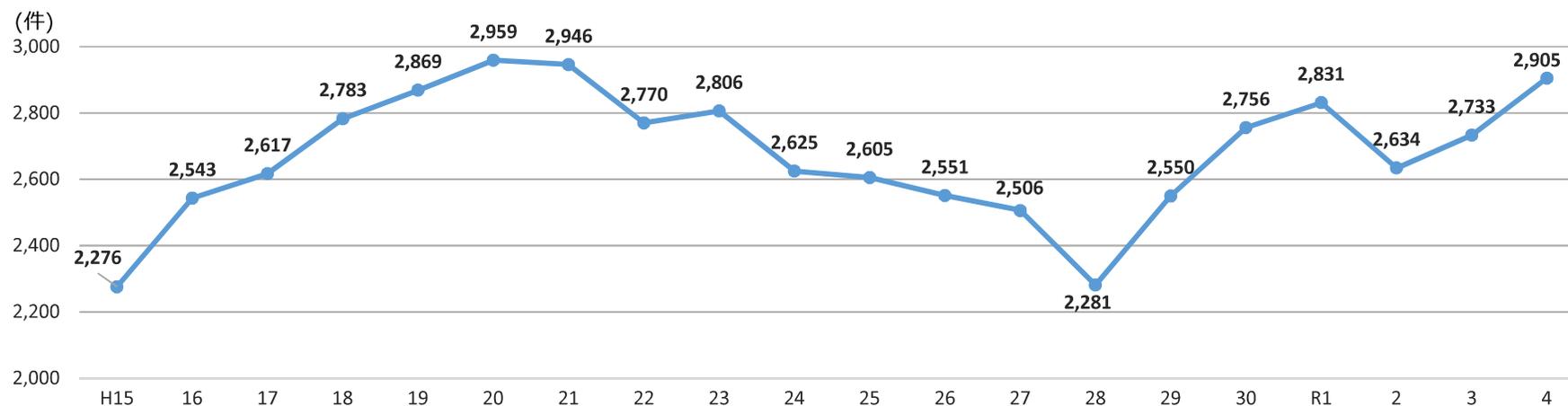
## ● 自転車乗用中死者・重傷者数（自転車第1・第2当事者）の推移



自転車関連事故件数及び自転車乗用中死者・重傷者数は減少傾向にある一方、全交通事故に占める構成比は近年増加傾向

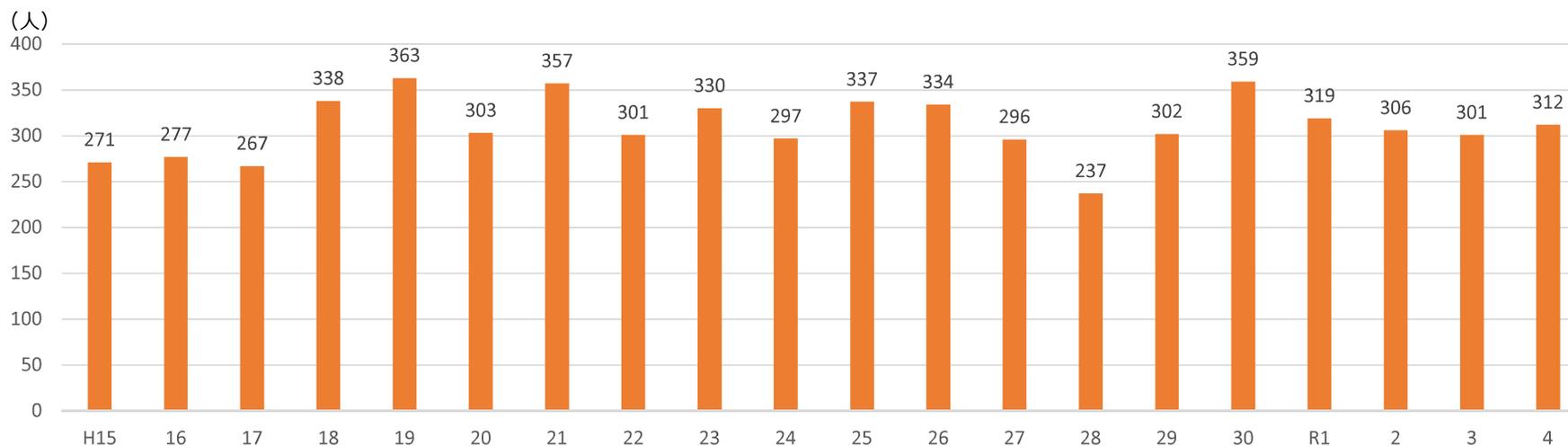
## 自転車関連交通事故の情勢②

### ● 自転車対歩行者事故件数の推移



(注) 自転車が第1当事者、歩行者が第2当事者の事故又は歩行者が第1当事者、自転車が第2当事者の事故を計上。

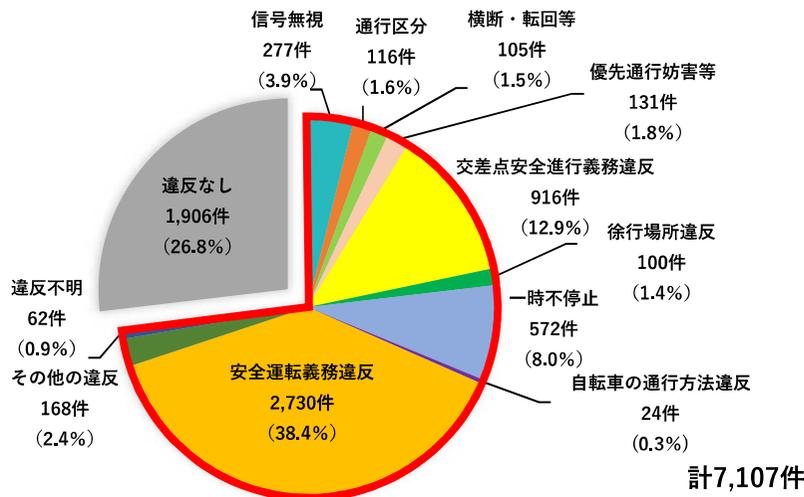
### ● 自転車対歩行者事故における歩行中死者・重傷者数（第1・第2当事者）の推移



(注) 自転車が第1当事者、歩行者が第2当事者の事故又は歩行者が第1当事者、自転車が第2当事者の事故で、歩行者が死亡若しくは重傷となった事故を計上。

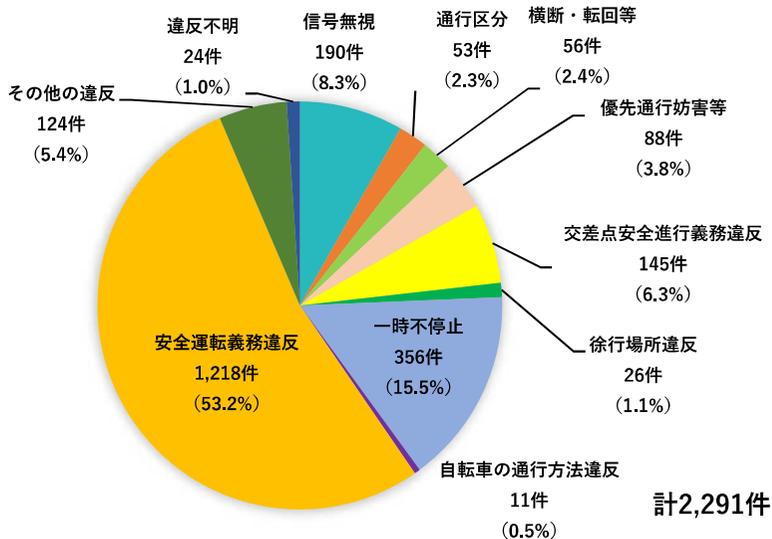
**自転車対歩行者事故件数は近年増加傾向であり、自転車対歩行者事故における死者・重傷者数は横ばいで推移**

## ● 自転車乗用中（第1・2当事者）の法令違反別死亡・重傷事故件数（令和4年）

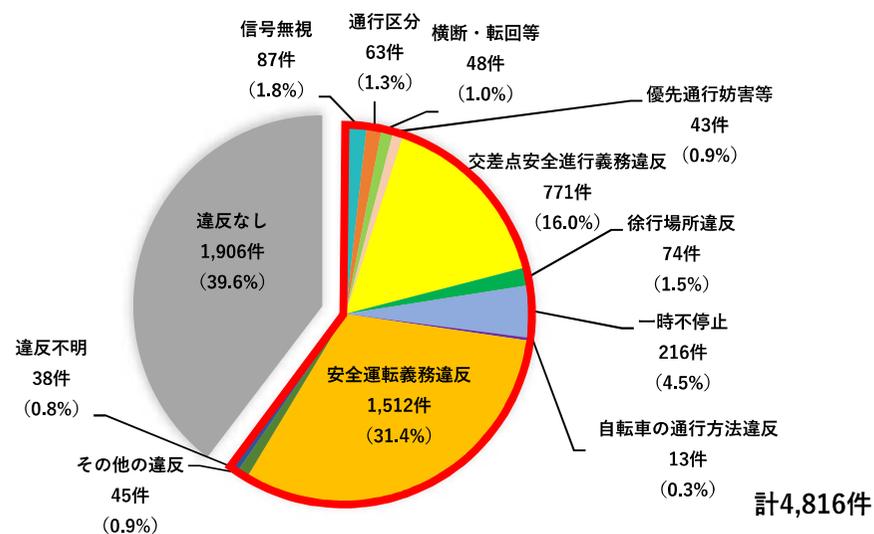


※ 自転車乗用者が第2当事者の場合であっても、約6割に法令違反あり

## ● 自転車乗用中（第1当事者）の法令違反別死亡・重傷事故件数（令和4年）



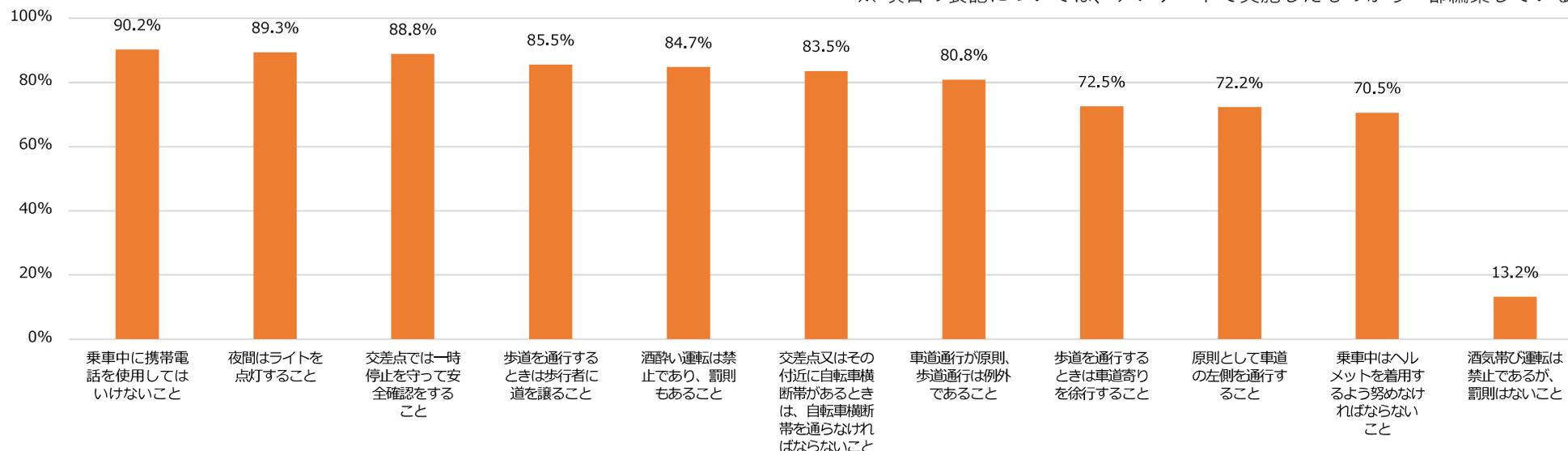
## ● 自転車乗用中（第2当事者）の法令違反別死亡・重傷事故件数（令和4年）



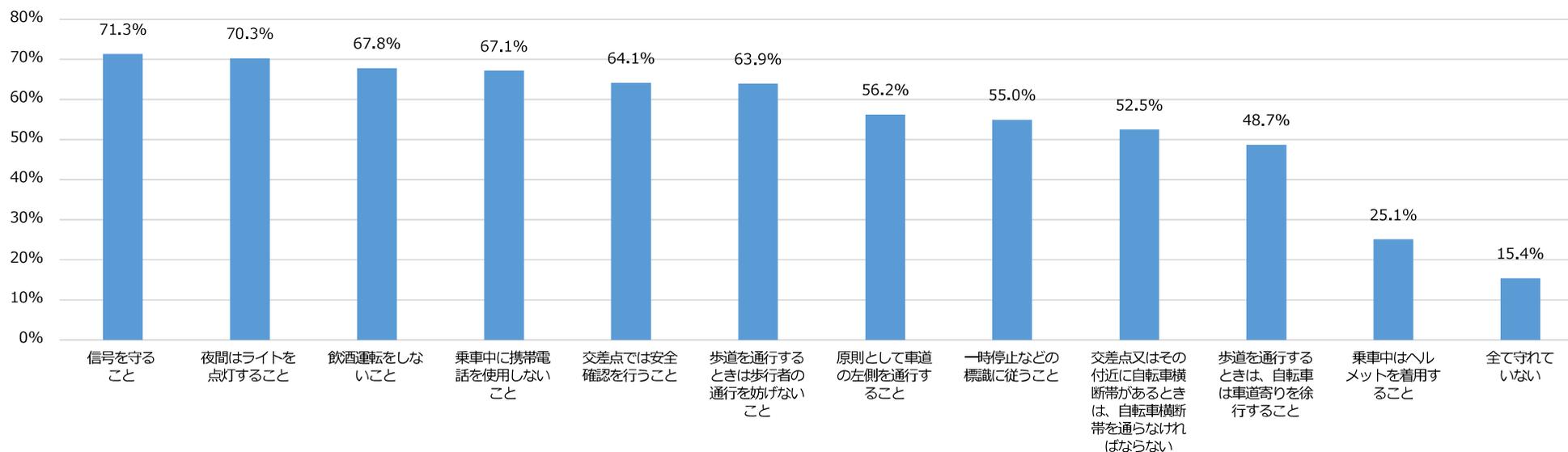
自転車乗用中（第1・2当事者）の死亡・重傷事故件数のうち、約4分の3には自転車側にも法令違反あり

## ● 自転車の交通ルールに関する正誤問題における正答率

※ 項目の表記については、アンケートで実施したものから一部編集している。



## ● 自転車の交通ルールについて「守れている」と回答した者の割合



# 海外調査研究結果の概要①

参考資料4

		イギリス	イタリア	オランダ	デンマーク
通行環境・交通ルール	歩道通行	原則禁止（10歳未満の場合や道路標識により通行が認められている場合を除く）	原則禁止（自治体により通行が認められている場合を除く）	禁止	原則禁止（道路標識により通行が認められている場合を除く）
	通行部分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車道（左側）か自転車道等を選択</li> <li>・自転車道等の通行を推奨</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車道等があれば当該部分を通行</li> <li>・自転車道等がない場合は車道の右側を通行</li> </ul>		
	ヘルメットの着用義務	課せられていない			
安全教育	警察	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10～11歳を対象に、ロールプレイ等を通じた自転車の安全利用に関する教育プログラムを提供（指導者は警察職員）</li> <li>・自転車競技や自転車を用いたアクティビティに関わる自転車愛好家が集うコミュニティと協力し、自転車の高速走行に伴う危険性等について紹介</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通法規の周知に関する「イカロ」と呼ばれるキャンペーンを23年間継続して実施（教育の実施主体は交通安全教育に関する専門的なレクチャーを受けた警察職員）</li> <li>・多くの学校で実施（義務ではない）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・EUやオランダ独自の交通安全に関するキャンペーンを年間で10週間程度実施</li> <li>・メディアやソーシャルメディアを巻き込んだ広報啓発を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自分の自転車に適切な装備が備わっているか、チェックリストを用いて児童と警察官と一緒に確認（帰宅後に同リストを保護者に見せることで保護者も関心を持つ）</li> <li>・小学校4年生時に自転車の交通ルールに関する試験を受験（合格しなくても自転車に乗ることはできるが、試験に合格しようと交通ルール等の習得に取り組む児童が多い）</li> </ul>
	警察以外	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国家プログラム（Bike Ability）を各自治体や学校において実施（学校において認定試験が行われ、合格するとレベルに応じたバッジをもらうことができる）</li> <li>・道路の安全を考えることを目的とした「THINK Campain」を約10年間にわたって実施中（法改正の内容等、毎回ごとにテーマを設定）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係政府機関が合同で小・中学校の先生向けの教材（Edustrada）を作成し、専用のポータルサイトで公開</li> <li>・教師はそれらの教材を活用し、学校の道徳等の時間で安全教育を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全に関する内容を初等教育（5歳～12歳）で実施（カリキュラムに含まれている）</li> <li>・オランダ交通安全協会（VVN）の全国検定（小学校7、8年生を対象）を多くの学校で実施（合格すると合格書証をもらうことができる）</li> <li>・関連団体ごとで異なる年齢層をターゲットとした交通安全活動を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクリスト協会等で年齢層に応じたキャンペーンを実施（例えば、未就学児に対しては、自転車の乗り方を学ぶことや自転車の楽しさを感じてもらうことを重視）</li> <li>・自動車の運転免許証取得時に、自転車のルール等について学ぶカリキュラムを充実化</li> </ul>
違反処理	自動車との違い	なし			
	手続詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警察官等が固定罰則通知書を手交</li> <li>・違反者は、違反を認めて罰金を支払うか、違反を認めず裁判で争うかを選択（罰金を支払えばその時点で手続が終了）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警察が交通違反通知書を送付</li> <li>・違反者は、違反を認めて罰金を支払うか、違反を認めず裁判で争うかを選択（罰金を支払えばその時点で手続が終了）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警察が交通違反通知書を送付</li> <li>・違反者は、違反を認めて罰金を支払うか、違反を認めず異議申立てを行うかを選択（罰金を支払えばその時点で手続が終了）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警察官等が罰金通知書を手交</li> <li>・違反者は、違反を認めて罰金を支払うか、違反を認めず裁判で争うかを選択（罰金を支払えばその時点で手続が終了）</li> </ul>
	交通違反点数制度の適用	適用されない		制度上、適用される可能性がある	適用されない
	取締りの対象年齢	10歳以上	18歳以上	12歳以上	15歳以上

## 海外調査研究結果の概要②

		ドイツ	フランス	アメリカ・カリフォルニア州	アメリカ・ニューヨーク州	アメリカ・ミシガン州
通行環境・交通ルール	歩道通行	原則禁止（10歳以下の場合や道路標識により通行が認められている場合を除く）	原則禁止（8歳未満の場合や道路標識により通行が認められている場合を除く）	可（自治体によって通行が禁止されている場合を除く）	原則禁止（12歳未満の場合や道路標識により通行が認められている場合を除く）	可（自治体によって通行が禁止されている場合を除く）
	通行部分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車道等があれば当該部分を通行</li> <li>・自転車道等がない場合は車道の右側を通行</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>・原則車道の右側を通行</li> <li>・自転車道等の通行は任意</li> </ul>
	ヘルメットの着用義務	課せられていない	課せられている（12歳未満）	課せられている（18歳未満）	課せられている（14歳未満）	課せられていない
安全教育	警察	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警察官が学校に赴き、小学校1～4年生に対して交通ルールを教えている</li> <li>・高齢者に対する交通安全教育を専門的に行う職員が在籍</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の交通ルールに関する巨大広告を街中に掲示</li> <li>・テレビ・コマーシャルを活用した広報啓発、市民団体に資金を提供しての交通安全イベントを実施</li> </ul>	毎年9月に一般市民への交通安全教育と交通安全意識向上のためのキャンペーンを実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許取得前の研修に歩行者及び自転車の安全教育を義務化する法律を制定（2022年）</li> <li>・メディアを活用した広報啓発、地域住民への自転車用ヘルメットの配付や自転車安全通行に関する活動を毎月実施</li> <li>・学校を訪問し、こどもに対する交通安全教育を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・州から認定を受けた自動車教習所に対し、自転車に関する安全教育を行うことを義務付け</li> <li>・ソーシャルメディアを活用して交通ルールの遵守等を周知</li> <li>・5～12歳までのこどもと保護者を対象としたイベントを毎年実施（警察官と一緒に自転車に乗ることで交通ルールを学ぶ）</li> </ul>
	警察以外	小学校4年生時に自転車の交通ルールに関する試験を実施（周りの友達と楽しく交通ルールを学ぶとともに、保護者がこどもの交通ルールの習熟度を知る機会となっている）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小学校卒業までに自転車に関する交通ルールを身に付けてもらうことを目的とした教師や市民団体等によるプログラムを実施</li> <li>・交通ルールに関する試験や実技走行に関する試験を実施（合格すると認定証をもらえることができる）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小中学生を対象とした自転車講習や生徒主導の安全プロジェクトを実施</li> <li>・中高生に対しては、義務教育のカリキュラムとして運転教育を実施（近年は、自動車教習所で運転免許証を取得する前に運転教育を受けることを必須条件とする代替措置を実施）</li> </ul>	義務教育のカリキュラムとして自転車及び歩行者の交通安全教育を実施（各地域の学校当局が内容を計画）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係団体が学校を訪問し、実践的な自転車の走行練習や安全に自転車通学をするための教育プログラムを実施</li> <li>・毎年5月の特定日を「Bike and Roll to School Day」とし、州内の学生が参加する大規模な交通安全イベントを実施（数千人以上の規模）</li> </ul>
違反処理	自動車との違い	なし				
	手続詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警察官等が警告料通知書を手交</li> <li>・違反者は、違反を認めて罰金を支払うか、違反を認めず裁判で争うかを選択（罰金を支払えばその時点で手続が終了）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警察官等が違反通知書を手交</li> <li>・違反者は、違反を認めて罰金を支払うか、違反を認めず裁判で争うかを選択（罰金を支払えばその時点で手続が終了）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警察官が交通違反切符を手交</li> <li>・違反者は、違反を認めて罰金を支払うか、違反を認めず裁判で争うかを選択（罰金を支払えばその時点で手続が終了）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警察官等が交通違反切符を手交</li> <li>・違反者は、違反を認めて罰金を支払うか、違反を認めず裁判で争うかを選択（罰金を支払えばその時点で手続が終了）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・警察官が交通違反切符を手交</li> <li>・違反者は、違反を認めて罰金を支払うか、法廷で説明した後に違反を認めて罰金を支払うか、違反を認めず裁判で争うかを選択（罰金を支払えばその時点で手続が終了）</li> </ul>
	交通違反点数制度の適用	制度上、適用される可能性がある	適用されない			
	取締りの対象年齢	14歳以上	全年齢	-（未確認）		

警察庁 (国レベル)

○ 既存の教育プログラム※の充実・深化

- ・ 既存の教育プログラムの検証・深化 (行動経済学やEBPMの観点から検証等)
  - ・ **効果の高いプログラムやツールの提供**
- ⇒ **自転車利用者の行動の科学的・実証的な根拠に基づく変容**
- ※ 自転車運転者講習についても同様に、その内容の充実・深化を図る

○ 「自転車安全教育」認定制度の構築

- ・ 警察庁において認定のためのひな形を作成し、民間事業者の自転車に係る**安全教育**を都道府県警察が**認定**
- ・ **安全教育の担い手を「見える化」** (例) 認定企業をウェブサイトで公表

○ 官民連携の拠点となる体制の構築

- (仮称) 自転車安全利用官民連携協議会
- ・ 教育の受け手側のニーズの把握・管理
  - ・ 民間事業者とのパートナーシップ協定
  - ・ 民間等の知見を踏まえた**ライフステージ別のガイドライン**の作成

検証・深化の結果を反映

ライフステージ別の安全教育を提供

安全教育  
ガイドライン

《供給》

民間事業者  
自動車教習所  
等

《需要》

教育機関  
企業  
等

都道府県警察  
(都道府県レベル)

認定

認定による「見える化」で  
安全教育の提供依頼が可能に

※ 潜在的な需要・供給も積極的に発掘  
※ 把握した情報は警察本部で集約・管理

実態把握

○ 管内における交通安全教育の実態把握

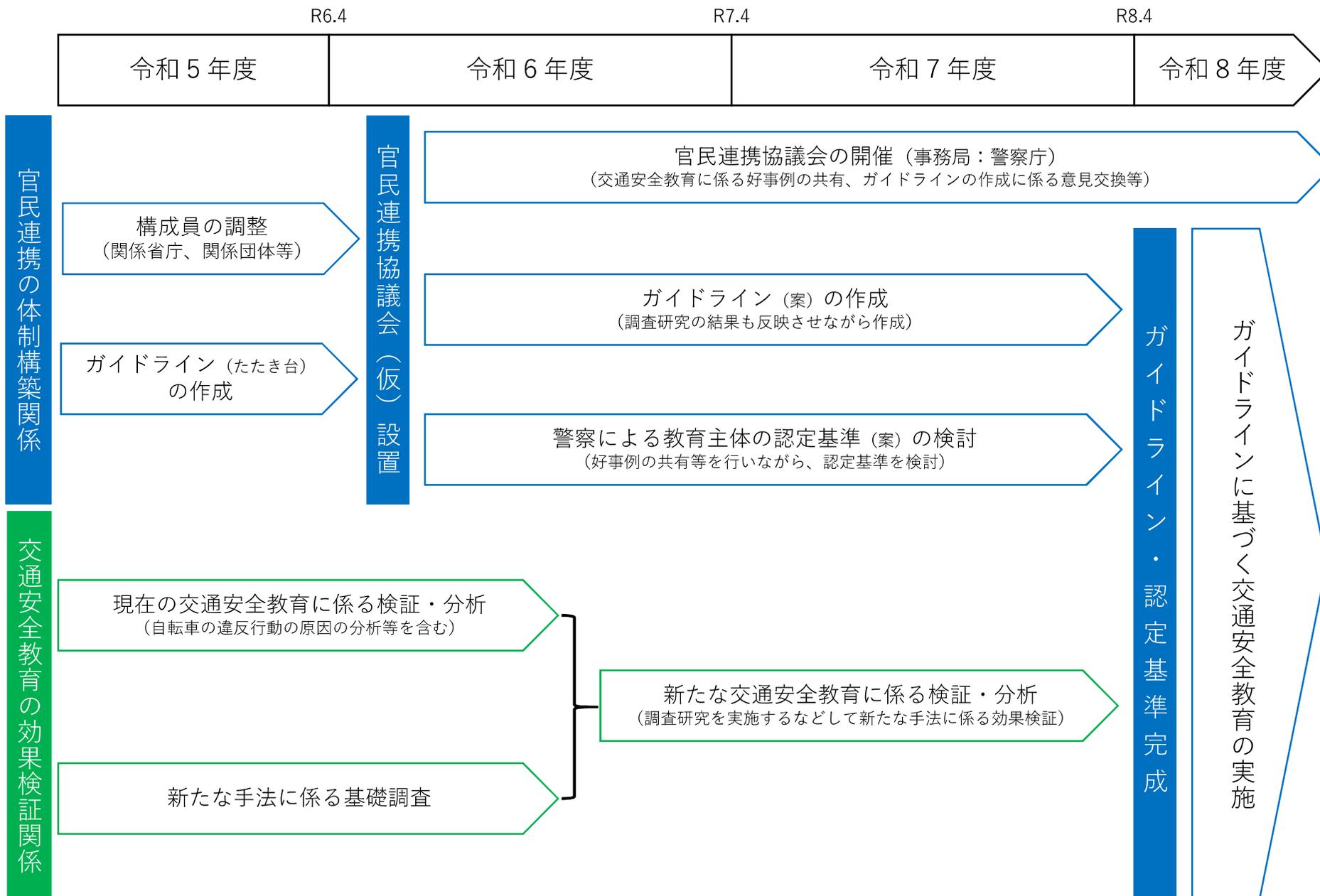
- ・ 交通安全教育に対するニーズを有している学校や企業等の把握 (**需要の把握**)
  - ・ 自転車の交通安全教育を行っている自転車販売事業者等の把握 (**供給の把握・認定**)
- ⇒ **需要と供給のマッチング (引合せ) を行い、ニーズに応じた安全教育をあっせん**

○ 対外的な情報発信活動の強化、教育内容の充実

- ・ 警察本部 (警察署) で把握した情報、特に**交通安全教育に役立つ情報をウェブサイト等で積極的かつ可能な限り具体的に発信**
  - ・ 既存のプログラムの検証・深化を踏まえた**安全教育・啓発活動の内容の充実化**
- ⇒ **安全教育を「自分事」と捉えられるようにし、需要を刺激**

# 自転車に係る交通安全教育の充実化に向けた行程イメージ（案）

参考資料6



《 交通反則通告制度の対象を自転車まで拡大 》

メリット

- 自動車と同程度の納付率（約98%）となれば実質的に責任追及が可能
- 反則金の納付は任意であり、不納付の際の 절차를新たに設ける必要なし（刑事手続に移行）
- 引き続き刑罰の対象であることから、刑事訴訟法及び警察官職務執行法に定められた権限を行使可能
- 大きさや速度が自転車と同程度であり、自転車同様運転に免許を要さない特定小型原動機付自転車が交通反則通告制度の対象とされていることと整合的

デメリット

- 反則金が納付されなかった場合に責任を追及するためには、公訴提起・有罪判決といった刑事手続を経る必要がある
- これまで交通反則通告制度の対象外とされていたこととの整合性

《 自転車を対象とした新たな行政制裁金制度を創設 》

メリット

- 警察のみの判断・対応により、自転車の交通違反に課された行政制裁金の徴収手続に入ることが可能
- 将来的に自動車や原動機付自転車の交通違反を当該制度に組み込むことも検討可能

デメリット

- 行政制裁金が支払われなかった場合に滞納処分の手続が必要となるなど、新たな制度を運用することに対する現場への負担が増大
- 非犯罪化に伴い、刑事訴訟法及び警察官職務執行法に定められた権限を行使不可
- 新たなシステムを構築することによる費用負担の増大

※ 反則行為：交通反則通告制度の対象となる違反行為

## 反則行為※の基本的な考え方

交通違反の急増に伴い、一億総前科者となる事態を防ぐため、通常の刑事手続によらず違反処理をする交通反則通告制度が昭和42年に設けられた。

➡ 交通反則通告制度の簡易迅速な処理になじむ、現認可能・明白・定型的な違反行為が反則行為とされている。

### 反則行為

- 警察官が現認可能な明白で定型的な違反行為（約150種類）  
例：信号無視、一時不停止等



### 左記以外の違反行為

- 反社会性・危険性が高く、簡易迅速に処理する必要性の低い違反行為や定型性を欠く違反行為（約40種類）  
例：酒酔い運転、妨害運転等

## 反則行為となる自転車の違反行為（案）

### 反則行為

- 自動車等についても反則行為とされている違反行為（約110種類）  
例：信号無視、一時不停止等
- 自転車に固有の違反行為（5種類）  
例：普通自転車の歩道徐行等義務違反等



### 左記以外の違反行為

- 自動車等についても反則行為とはされていない違反行為（約20種類）  
例：酒酔い運転、妨害運転等
- 自転車に固有の違反行為（4種類）  
例：自転車運転者講習受講命令違反等

➡ 自転車についても、自動車等と同様、現認可能・明白・定型的な違反行為については、簡易迅速に処理するため、一律に反則行為とする。

※ 取締りの重点対象行為との関係（反則行為を限定すべきか）

#### 【取締りの重点対象行為】 ※ 反則行為に限る。

= 歩行者や他の車両にとって危険性・迷惑性の高い違反行為

例：信号無視、通行区分違反（右側通行、歩道通行等）、一時不停止等  
（令和4年は、信号無視・一時不停止が検挙件数全体の約7割）

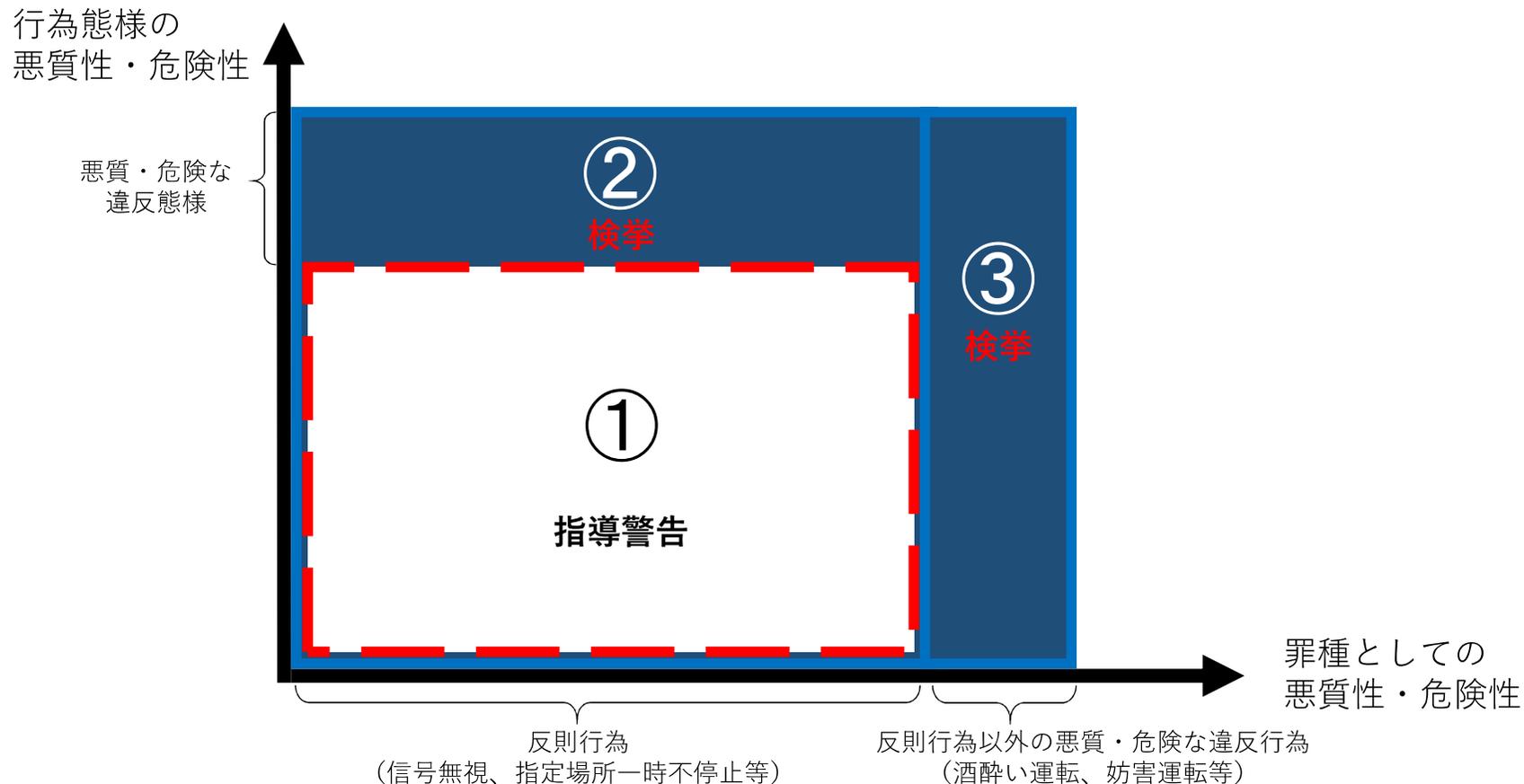
#### 【反則行為】

⇒ 違反者が、反則金を納付することにより、通常の刑事手続によることなく、簡易迅速に違反処理を終結することができる

〔違反者・警察双方の負担軽減につながるというメリット〕

反則制度のメリットを踏まえると、反則行為を取締りの重点対象行為に限定する必要性は低い。

⇒ 取締りの重点や実績等にかかわらず、現認可能・明白・定型的な違反行為は一律に反則行為とすることが適当。



- ①：罪種が反則行為に該当するものの、違反の行為態様が他の交通主体への迷惑性・危険性が高いものではなく、**指導警告にとどめるべきもの**（例：警察官の警告に従い正しい通行方法を実践）
- ②：罪種が反則行為に該当し、違反の行為態様が悪質であり、検挙すべきもの → **交通反則通告制度**  
（例：ながらスマホで赤信号無視、警察官の警告に従わず赤信号無視、歩道上で歩行者を立ち止まらせてその通行を妨げた）
- ③：罪種が「反則行為以外の悪質・危険な違反行為」であり、違反の行為態様を問わず検挙すべきもの  
→ **刑事手続**

②及び③→検挙相当

いつ・どこで・どの違反について・どのように指導取締りを行うのか

自転車関連事故の発生状況や地域住民の取締りに関する要望を踏まえ、PDCAサイクルに基づき自転車関連事故の発生場所や時間帯、違反の種別、原因等を分析し、真に事故抑止に資する指導取締りを実施

いつ

自転車関連事故の発生が多い時間帯

- 通勤通学時間帯
- 薄暮時間帯 など

どこで

自転車指導啓発重点地区・路線等

自転車指導啓発重点地区・路線とは、歩道上における自転車と歩行者の交錯、車道における自転車の信号無視等の実態から自転車関連事故が現に発生し、又は発生が懸念され、自転車交通秩序の実現が必要であると認められる地区・路線をいう。

選定は警察署単位で行い、例えば

- 自転車通勤者等が集中する駅周辺
- 自転車通学の学生等により、悪質・危険な自転車の運転が問題となっている通学路等
- 自転車利用者が特に多い地区・路線

など、地域の実情に応じて選定されている。※ 令和5年4月末現在 1,930箇所選定

このほか、交通死亡事故（自転車関連）が発生した場所等、指導取締りが必要と認められる場所において行う。

どの違反について

交通事故の原因又は悪質性・危険性・迷惑性が高い違反

反則行為

- 信号無視
- 指定場所一時不停止
- 通行区分違反（右側通行、歩道通行等）
- 通行禁止違反
- 遮断踏切立入り
- 歩道における通行方法違反
- 制動装置不良自転車運転
- 携帯電話使用等
- 公安委員会遵守事項違反（傘差し）など

取締りの重点対象行為

交通反則切符  
(青切符)

上記以外の違反行為

- 酒酔い運転
- 酒気帯び運転
- 携帯電話使用等（交通の危険を生じさせた場合）

交通切符  
(赤切符)

どのように

実効性のある指導警告

運転に免許を必要としない自転車利用者に対して交通ルールを認識させる機会でもあることから、違反者自らの違反行為の危険性や交通ルールを遵守することの重要性について理解できるよう実効性のある指導警告を行う。

取締りの推進

警察官の警告に従わずに違反行為を継続したときや、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたときなどには、積極的に取締りを行う。

※ 効果的な広報

PDCAサイクルに基づく指導取締りの趣旨や目的が国民に伝わるよう、自転車指導啓発重点地区・路線における指導取締り状況等について、積極的な広報に努める。

## 具体的な対策の内容

- 普通自転車専用通行帯の整備
- 普通自転車の歩道通行を可能とする規制（自歩可規制）等の見直し
- 自転車横断帯の撤去 等

※ 普通自転車専用通行帯を塞ぐ形で駐車枠が設置されているようなパーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備は存在しない



普通自転車専用通行帯



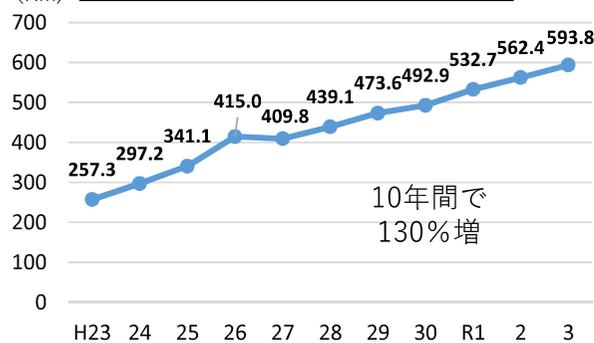
自歩可規制



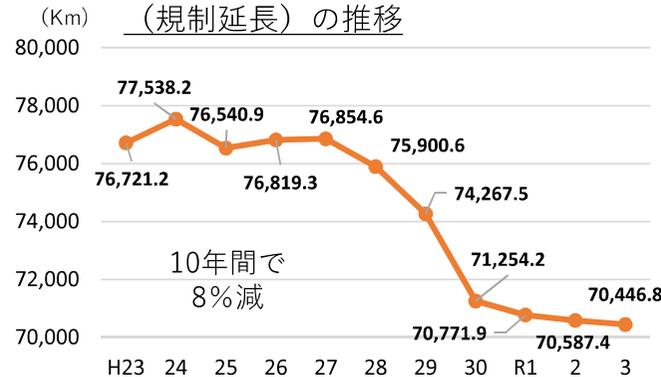
自転車横断帯

## これまでの対策の結果

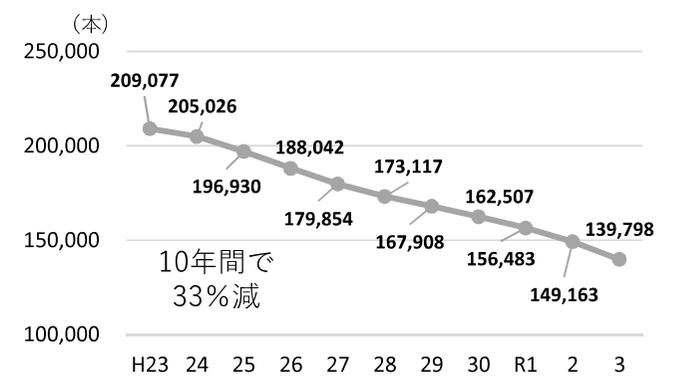
● 普通自転車専用通行帯が整備された区間の長さ（整備延長）の推移



● 自歩可規制がなされた区間の長さ（規制延長）の推移



● 自転車横断帯の交通規制数の推移



※ 各年度末時点における数値

**自転車専用の通行空間が一定程度増加するとともに、歩行者との交錯のおそれがある交通規制については徐々に減少**

## 愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例 (平成25年3月26日公布、同年7月1日施行)

### 【基本理念】

「シェア・ザ・ロード」の精神：歩行者・自転車・自動車等がお互いの立場を思いやる気持ちを基本に、それぞれの責任を自覚して、共に道路を安全・快適に利用することを目指すもの

### 【自転車の保護に関する規定：第6条（自動車等運転者の責務）】

- 自動車等の運転者は、自転車が車両であることを認識し、歩行者、自転車及び自動車等が共に道路を安全に通ることができるように配慮するよう努めなければならない。（第1項）
- 自動車等の運転者は、自転車の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行するよう努めなければならない。（第2項）

## 思いやり1.5m運動 (平成27年11月15日から開始)

### 【概要】

自動車等の運転者に対し、自転車の側方を通過するときは「1.5メートル以上の安全な間隔を保つ」か、道路事情等から安全な間隔を保つことができないときは「徐行する」ことを呼びかける運動

### 【背景・趣旨】

条例の自転車保護規定が十分に浸透しているとは言い難い状況を踏まえ、自転車の保護に係る取組をより強化するべく、条例に規定される「安全な間隔」を具体的に示すことで、条例の基本理念の実践を促すもの



「思いやり1.5m運動」のロゴ

※ ロゴがプリントされたマグネットを作成しており、「愛媛県思いやり1.5m運動協力事業所」に指定されている事業所が社用車に貼り付けるなどしている。



マグネットの貼付車両



街頭啓発活動

## 設問

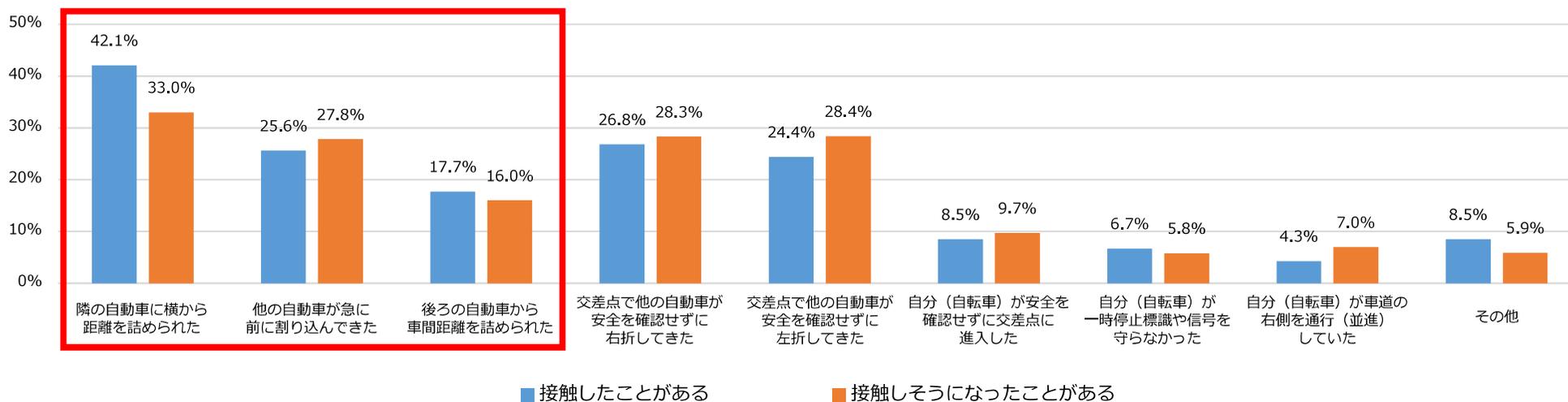
### 【対象】

過去1年間で、自転車を運転中に「自動車と接触したことがある」又は「自動車と接触しそうになったことがある」と回答した者

### 【質問内容】

自動車と接触する（接触しそうになる）直前に気になったこと ※複数回答可

## 結果



⇒ 交差点での右左折時における自動車の安全不確認のほか、「隣の自動車に横から距離を詰められた」、「他の自動車が急に前に割り込んできた」、「後ろの自動車から車間距離を詰められた」といった声が多く聞かれている

⇒ 特に、自動車と接触したことがある自転車運転者の4割以上が「隣の自動車に横から距離を詰められた」経験をしている

※「自転車の交通ルールに関するアンケート調査報告書」（2023年8月警察庁委託事業）より

普通自転車専用通行帯等における放置車両確認標章の取付件数 (R5.8-12)

参考資料14

			重点地区・路線					普通自転車専用通行帯									
													うち重点地区・路線				
			8月	9月	10月	11月	12月	8月	9月	10月	11月	12月	8月	9月	10月	11月	12月
四輪車等	乗用	自家用	8,408	7,941	7,876	8,625	7,977	405	318	299	672	343	190	75	67	212	81
		営業用	69	86	70	152	120	22	6	3	11	6	3	1	0	3	1
	貨物	自家用	1,722	1,577	1,535	1,730	1,555	180	68	67	165	98	118	18	15	51	28
		営業用	423	477	466	566	501	45	34	31	64	36	21	6	10	13	10
二輪車	自家用	1,867	1,955	1,954	1,871	1,600	51	22	28	97	29	38	4	8	43	10	
	営業用	21	21	14	11	11	2	0	1	0	1	1	0	0	0	0	
合計			12,510	12,057	11,915	12,955	11,764	705	448	429	1,009	513	371	104	100	322	130

※ 「二輪車」は、大型自動二輪車、普通自動二輪車及び原動機付自転車を指す。

※ 普通自転車専用通行帯における違反は車道上におけるものとし、歩道駐車は計上しないこととした。ただし、当該歩道が指導啓発重点地区・路線に指定されている場合は、「重点地区・路線」に計上している。

物理的に分離された自転車通行空間



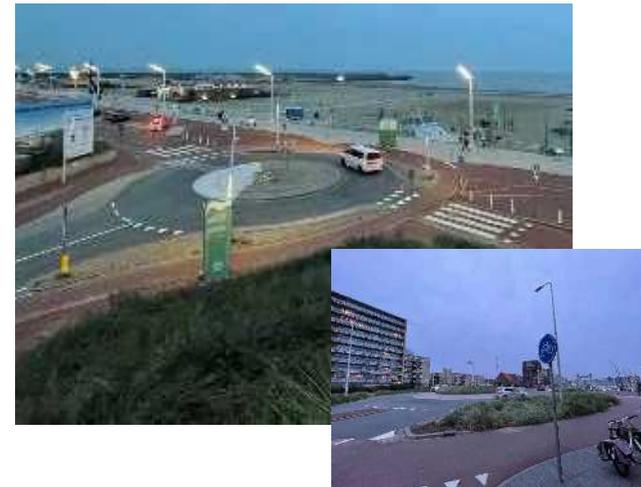
イタリア



デンマーク



フランス



オランダ (ラウンドアバウト)

路面標示により分離された自転車通行空間



ドイツ (交差点内)



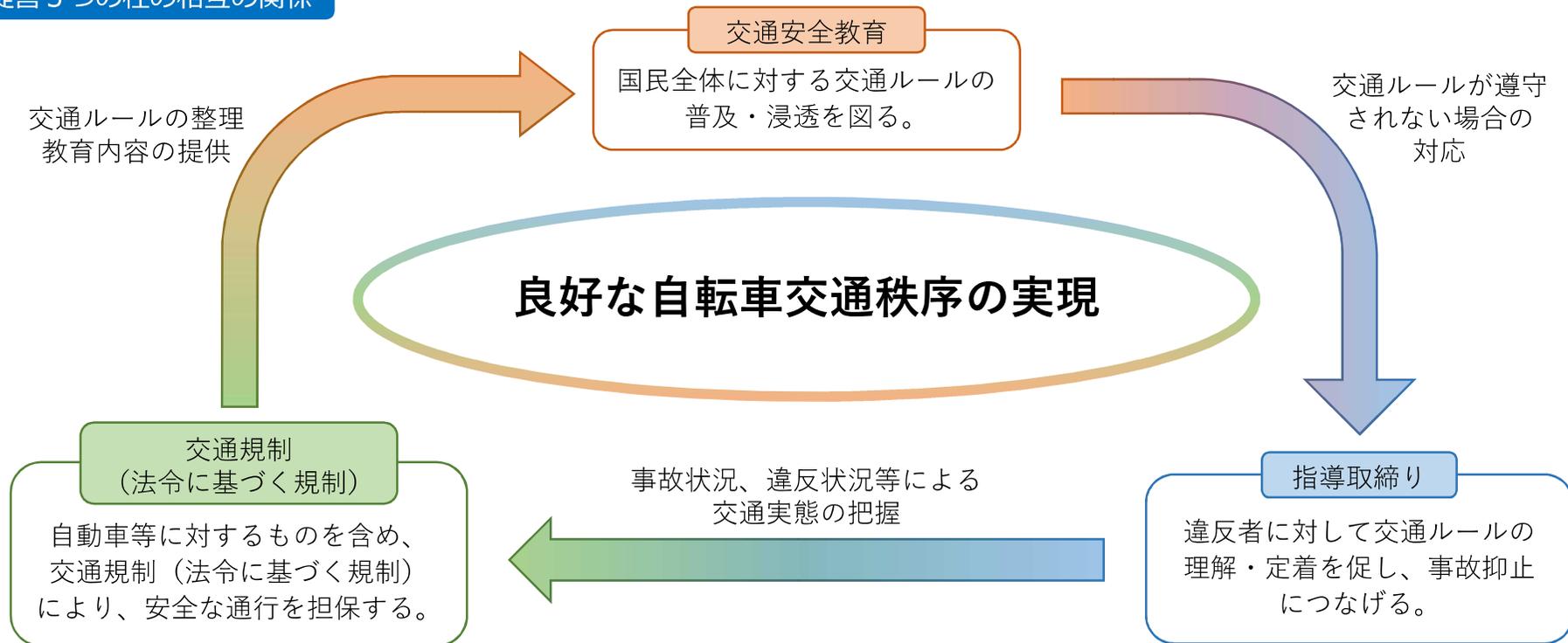
アメリカ (バイクボックス)

自転車のピクトグラムが描かれた信号



イギリス

本提言 3つの柱の相互の関係



自転車交通政策の将来像

本提言に基づく内容を遂行していきながら、次の観点から、自転車交通政策に関する不断の検討を続ける。

- 将来を見据えた、こどもへの安全教育に対する社会全体の関わり方（官民協議会におけるガイドラインの不断の見直し 等）
- 分かりやすい・守りやすい交通ルール・マナーの整理・発信（駐車車両回避時の配慮、合図義務 等）
- あらゆる交通主体における自転車の「車両」としての認識の醸成（自転車専用信号 等）

⇒ 自転車・自動車・歩行者等すべての交通主体が安全・快適に通行できる交通社会の実現を目指す。

**自転車事故のない安全安心な社会の実現を通じて、自転車の活用推進に貢献**