

自転車の安全な利用を促すための これまでの取組

これまでの自転車の安全利用に関連する政府の主な動き

(平成18年4月)

- 警察庁が策定した「交通安全対策推進プログラム」の中で、「自転車乗用中死者数を平成22年までに約2割以上減少させる」ことを目標とし、自転車利用者による交通違反の指導取締りの強化を重点的取組の一つに掲示

(平成19年6月)

- 自転車関連事故が増加する一方で、自転車が自由に歩道上を走行する実態が見受けられたことから、車道通行の原則を維持しつつ、例外的に道路標識等により、自転車が歩道を通行することが定められている場合等は歩道を通行できることとする規定の整備

(平成25年6月)

- 当時、交通事故に関与した自転車運転者の6割以上に法令違反があったにもかかわらず、自転車運転者に対する体系的な交通安全教育等の機会が無かったことを受け、自転車運転者講習制度が新設され、3年間に2回の一定の違反行為を行った場合は、同講習の受講命令が課されることに
- 制動装置不良自転車（いわゆる「ピスト自転車」）が運転されているときは、警察官は、当該自転車を停止させ、検査を行うことが可能になるとともに、必要な整備を行うことができない場合は、当該自転車の運転を継続してはならない旨命ずることが出来るよう規定

(令和4年11月)

- 自転車安全利用五則の改訂（車道・左側通行/歩行者優先/交差点通行方法の遵守/夜間のライト点灯/飲酒運転の禁止/ヘルメット着用）

(令和5年4月)

- 全ての年齢層に対する自転車乗用時のヘルメット着用の努力義務化

【参考】

(令和5年7月)

- 一定の条件を満たす電動キックボードは、特定小型原動機付自転車として、運転免許を要せずに運転すること等が可能になったほか、交通反則通告制度の対象に

※ このほか、東日本大震災やコロナ禍等、自転車利用のニーズが高まった局面等において、警察庁から都道府県警察に対して、自転車対策の強化を指示。

(参考) 自転車運転者講習制度

自転車運転者講習の概要

対象となる違反行為



※ 他にも交差点安全進行義務違反等が対象

受講命令
(※1)



講習

※1: 対象となる危険行為を3年以内に2回以上繰り返した自転車の運転者を対象とする。
 ※2: 3か月以内に受講しなかった運転者に限る。

【被害者及び被害者遺族等の声】

自転車事故の当事者の体験談の朗読等により、事故の悲惨さや当事者の事故後の後悔を理解させる。

【事故の危険性の疑似体験】

ドライブレコーダーによる事故映像等を見せることにより、自転車の違反行為が要因となる事故を現実的に自覚させる。

【自転車事故に伴う社会的責任】

刑罰を科された事例や多額の損害賠償責任が生じた事例を紹介することにより、事故時の自転車運転者の責任を理解させる。

【危険な違反行為に関する討議】

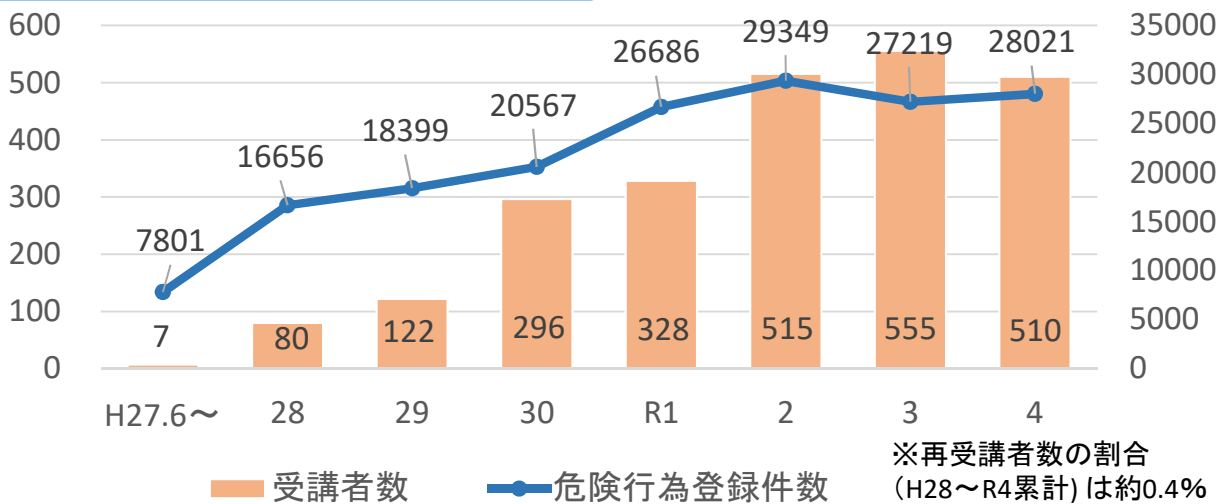
自身の体験について他者の意見を聞きつつ振り返らせること等により、従来の運転行動の危険性に気付かせ、自発的な運転行動の変容を促す。

(受講しなかった場合)
(※2)



罰則 (5万円以下の罰金)

自転車運転者講習の実施状況



受講者の声

- 自転車のルールについて知らない事が多かった。
- 被害者、加害者の体験談を読み、自転車であっても人の命を奪うおそれがあることを知り、今後気をつけなければならないと感じた。
- これまでは、自転車に乗っている時は車というよりは歩行者に近い感覚で乗ってしまっていたが、車両の仲間ということを認識してしっかりルールを守れば、事故はかなり減らせるんじゃないかと思った。

(参考) 自転車安全利用五則の改訂

概要

- 自転車の基本的な交通ルールを周知するため、平成19年に策定されたもの
- 令和4年に改正道路交通法が公布されたことに伴い、自転車に関する交通秩序の更なる整序化を図り、自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」を改訂（令和4年11月1日）

改訂の内容

【要点】

- 通行方法に関する項目を整理
- 「安全ルールを守る」部分の見直し
- 道路交通法の改正に伴う見直し（全ての年齢層に対するヘルメット着用の努力義務化）

| 新 | 旧 |
|-------------------------------|---|
| 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先 | 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外 |
| 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 | 2 車道は左側を通行 |
| 3 夜間はライトを点灯 | 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 |
| 4 飲酒運転は禁止 | 4 安全ルールを守る ◆ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 ◆ 夜間はライトを点灯 ◆ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認 |
| 5 ヘルメットを着用 | 5 子どもはヘルメットを着用 |

(参考) 特定小型原動機付自転車 (電動キックボード等) について

道路交通法の一部を改正する法律(令和4年法律第32号)により、下記のとおり特定小型原動機付自転車に関する制度が整備された
【令和5年7月1日施行】

①最高速度・車体の大きさ

- ・ 最高速度: 一般的な自転車利用者の速度(20km/h)
- ・ 車体の大きさ: 長さ190cm×幅60cm ※普通自転車相当



②運転することができる者

- ・ 運転免許は要しないこととするが、16歳未満の者については運転を禁止
- ・ 特定小型原動機付自転車の販売やシェアリング事業を行う者に対して、特定小型原動機付自転車の利用者への交通安全教育を行う努力義務を課す

③通行場所

- ・ 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行
- ※ 最高速度の制御(6km/h) とそれに連動する表示をした場合には、例外的に歩道(自転車通行可の歩道のみ)等の通行可



車道



普通自転車
専用通行帯



自転車道



歩道



路側帯

④乗車用ヘルメット

- ・ 特定小型原動機付自転車の運転者に乗車用ヘルメット着用の努力義務を課す

⑤違反者に対する措置

- ・ 交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする
- ・ 悪質・危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命令(命令違反には罰則)

警察における自転車対策の基本的な考え方

自転車の交通ルールの遵守が徹底されない要因としては、以下のようなものが挙げられる。

- ① 自転車利用者の遵法意識の低さ（歩道走行時における歩行者優先や車道の左側通行等の基本的な交通ルールですら、遵守されていない）
- ② 自転車のルール違反をしても、警察の取締りを受けないだろうという意識
- ③ 自転車専用の通行区間の整備が断片的



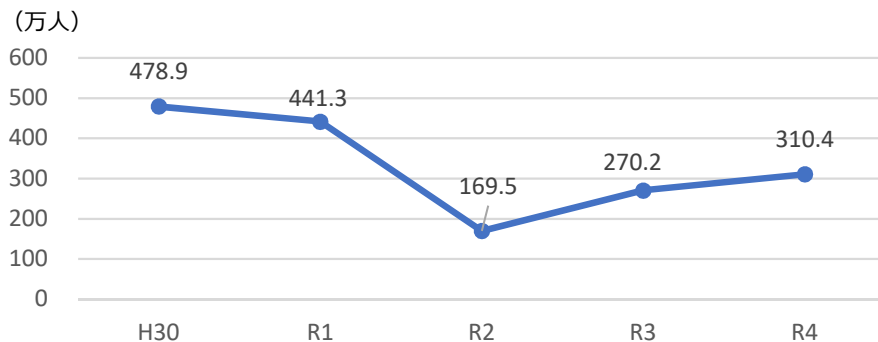
以下の3つの対策を有機的に連携させて推進することが必要

- ① **交通安全教育・啓発活動の推進**：基本的な交通ルールの周知と遵守の徹底
- ② **指導取締りの強化**：実効性のある指導警告及び悪質な違反の徹底検挙
- ③ **自転車通行空間の整備**：他の交通主体と交錯するおそれのない空間の確保

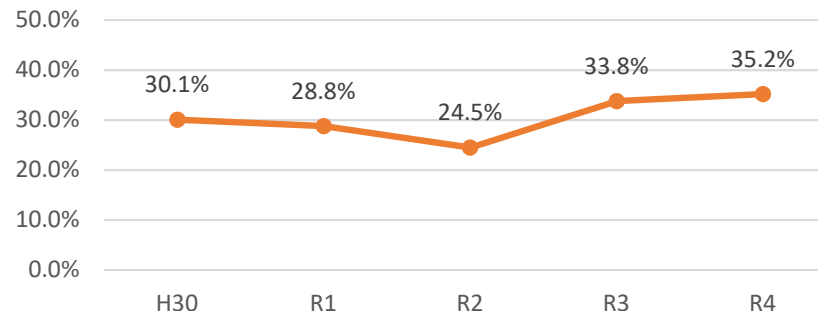
①交通安全教育・広報啓発の推進

● 自転車の交通安全教育（※）の実施状況

・ 受講人員の推移



・ 交通安全教育を受けた人数に占める自転車利用者の割合



※小学生に対する交通安全教室の開催等、警察が一定の者に対し、交通安全の実現のため必要な行動等を教えるもの（自転車運転者講習等の法令に定められた講習を除く）

● 警察における交通安全教育・広報啓発の推進

- 年齢層別の交通安全教育・広報啓発
- 自転車関係団体、事業者等に対して実施する交通安全教育・広報啓発
- 関係機関、事業者等と協力して行うプロジェクト等
- 関係機関、事業者等により、自転車利用者に対して交通安全教育に参加するインセンティブを付与



スケアード・ストリート教育技法による自転車安全教室

● 自転車の安全利用促進に向けた効果的な広報啓発手法に関する調査事業（令和5年度）

全ての自転車利用者に対して、基本的な交通ルールの周知と遵守の更なる徹底を図るため、効果的な広報啓発手法に関する調査を実施

(参考) 警察における交通安全教育・広報啓発の事例

【事例1 VRゴーグルを使用した自転車交通事故疑似体験会（京都府警）】

自転車運転中の「ながらスマホ」の危険性を認識してもらうため、民間事業者と連携し、府内の中学校や高校において、VR（仮想現実）ゴーグルを使用した交通事故の疑似体験会を実施した。



VRゴーグルを使用した交通安全教育の実施

【事例2 レンタサイクルを利用する外国人観光客に向けた多言語啓発チラシの作成（奈良県警）】

外国人観光客によるレンタサイクルの需要が高まる中、レンタサイクルによる交通事故抑止を図るため、「自転車利用安全五則」の啓発チラシを日本語、英語、中国語、及び韓国語で作成し、広報啓発を実施した。

【事例3 自転車配達事業者等への交通安全教育・広報啓発（大阪府警）】

大阪府下で活動する自転車配達事業者に対し、自動車教習所での実技講習や交通ルールに関するリモート講習を実施した。また、J a F D A（日本フードデリバリーサービス協会）と連携し、大阪府下で活動する自転車配達員に対し、ヘルメット着用促進の資料を送付し広報啓発を行った。



乗車用ヘルメットの着用促進に関する啓発動画

【事例4 県内の高校と連携した交通安全活動（埼玉県警）】

全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用促進に向けて、県内の高校5校を「自転車ヘルメット着用モデル校」に指定し、モデル校生徒による取組等を県内の学校に情報発信しているほか、乗車用ヘルメットの着用率に関するアンケート調査を行ったり、乗車用ヘルメットの着用促進に関する啓発動画を生徒主体で制作するといった取組を連携して実施した。

② 指導取締りの強化

(具体的な対策の内容)

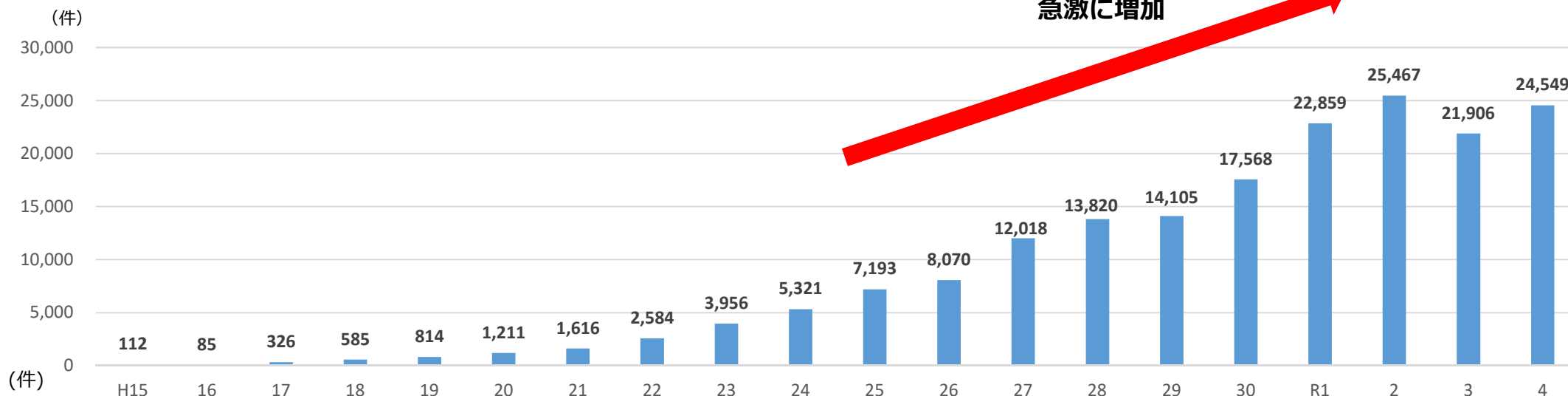
- 指導警告票を活用した実効性のある指導警告
- 悪質・危険な交通違反に対する取締りの強化
- 自転車運転者講習制度の着実な運用
- 交通ボランティア等と連携した街頭活動
- 自転車指導啓発重点地区・路線（後述）での積極的な取締り



等 自転車運転者講習の周知ポスター

自転車違反者の取締り

● 自転車の交通違反の検挙件数



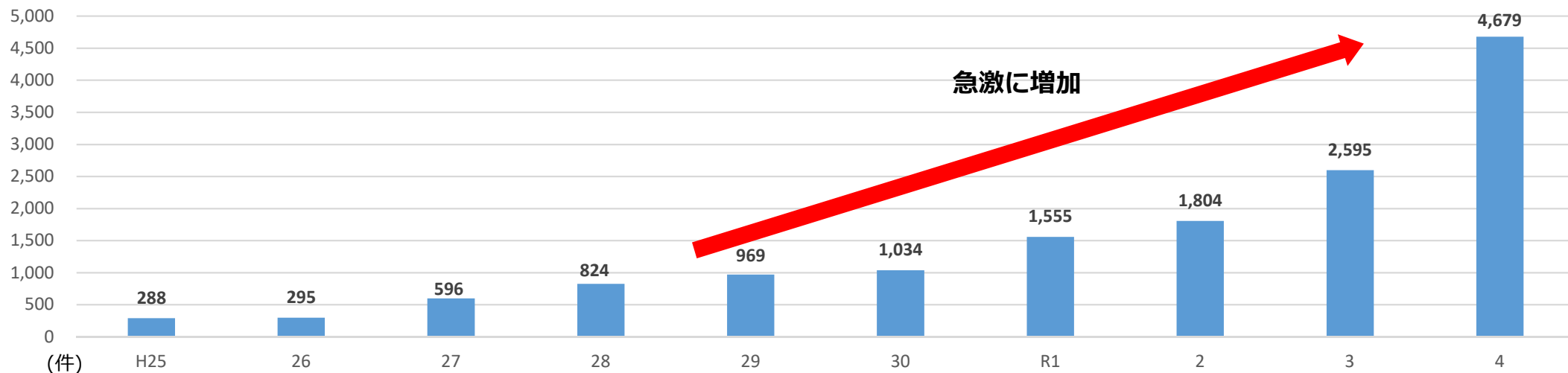
➡ 過去10年間で、自転車の交通違反の検挙件数は飛躍的に増加

※ 検挙件数には指導警告件数は含まれない。

② 指導取締りの強化

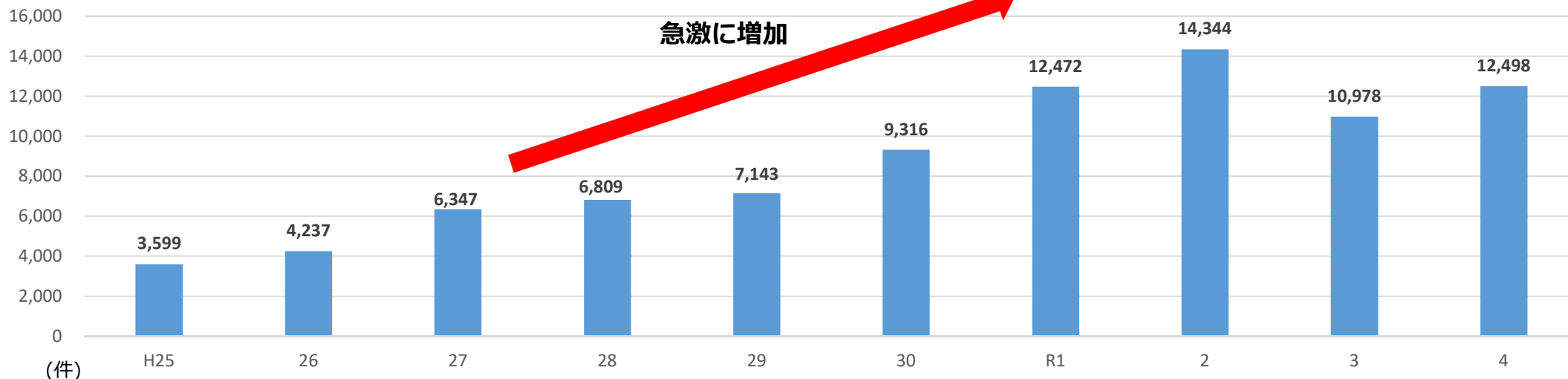
● 一時不停止違反の検挙件数

(件)



● 信号無視違反の検挙件数

(件)



➡ **自転車事故の要因である一時不停止及び信号無視違反の検挙件数も飛躍的に増加**

③ 自転車通行空間の整備

(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



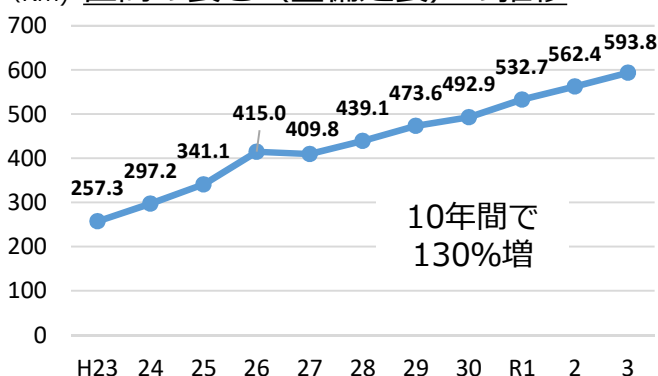
自歩可規制



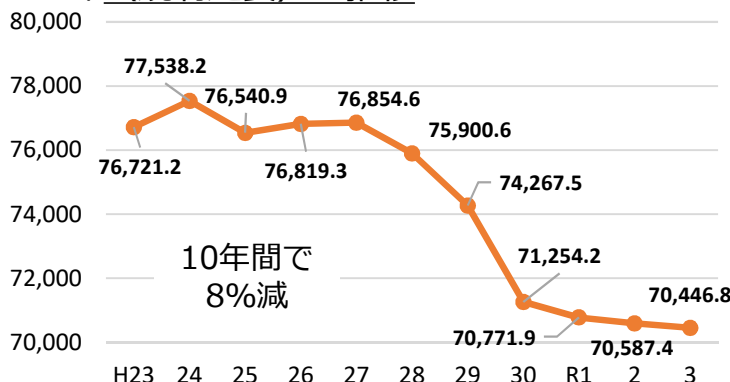
自転車横断帯

(これまでの対策の結果)

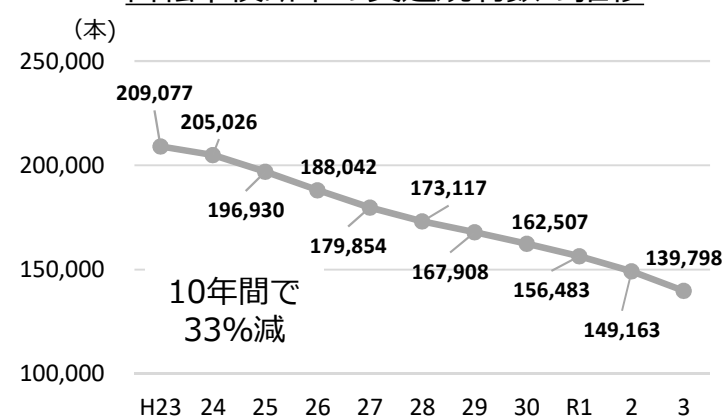
- 普通自転車専用通行帯が整備された区間の長さ（整備延長）の推移



- 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



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

(注) 各年度末時点における数値

自転車指導啓発重点地区・路線での活動

概要

- 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「自転車指導啓発重点地区・路線」（以下「重点地区等」という）に選定
- 地域住民に対し、重点地区等の選定状況を、具体的な選定理由と共に公表
→ 全国で733地区・1,176路線を選定（令和4年12月末時点）

（重点地区等の例）

- 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
- 自転車利用者の通行量が特に多い生活道路
- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に規定する生活関連経路等で高齢者や障害者の歩行者の安全を確保する必要性が特に高い地区・路線 等



通学路等における交通安全教育

活動内容

以下の活動を集中的かつ重点的に実施するほか、自転車等の通行実態や自転車関連事故の発生状況等を踏まえ、情勢の変化に応じた重点地区等の見直しを実施

• 指導啓発活動の推進

指導啓発活動を重点地区等において積極的に実施

• 重点地区等を中心とした指導取締りの推進 等

自転車や歩行者が多く通行する時間帯を中心に、信号無視や一時不停止のような、歩行者や他の車両にとって危険性・迷惑性が高い違反に重点を置いた指導取締りの推進

• 自転車通行空間の優先的な整備

普通自転車専用通行帯の整備、法定外表示の設置、自歩可規制の見直し



指導啓発活動



自転車通行空間の整備