

**第2回 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  
議事概要**

**1 開催日時等**

**(1) 開催日時**

令和5年10月10日（火） 13時00分から15時30分まで

**(2) 開催方法**

三田共用会議所での対面参加又はオンライン参加

**(3) 出席者**

<有識者委員>（敬称略）

元同志社大学法学部教授

川本 哲郎（座長）

東北大学大学院法学研究科教授

飯島 淳子【オンライン】

東京大学大学院法学政治学研究科教授

川出 敏裕

サイクルライフナビゲーター

絹 代

一般財団法人自転車産業振興協会常務理事

後藤 浩之

特定非営利法人自転車活用推進研究会理事長

小林 成基

全国学校安全教育研究会会長・府中市立府中第八中学校長

高汐 康浩【オンライン】

公益社団法人日本PTA全国協議会副会長

比嘉 里奈

科学警察研究所交通科学部長

藤田 悟郎

<警察庁交通局>

交通企画課長

交通指導課長

交通規制課長【代理】

運転免許課長【欠席】

<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

**2 議事進行**

**(1) 開会**

事務局より開会を宣言し、警察庁交通局交通企画課長より挨拶。

**(2) 関係者ヒアリング**

自転車事故被害者の御遺族から、オンラインでヒアリングを行った。概要は以下のとおり。

- 自転車による事故が起こっているということは理解していたが、まさか自分たちにそのようなことが起こるとは考えてもいなかった。
- 事故が発生してから、自転車の通行が可能な歩道を歩く際に、スマホを見ながら自転車を運転している人、イヤホンを付けて自転車を運転している人、二列三列になって話しながら走行する自転車が目に付くようになった。車道を逆走する自転車が多いことにも改めて気づかされた。
- 交通反則通告制度を自転車の交通違反にも適用することについては賛成。ただし、自転車はこどもから大人まで利用する乗り物であるため、対象年齢をどのようにするかという点は難しい問題だと感じている。
- 自転車は年齢を問わず誰でも乗ることができる身近で便利な乗り物だが、乗り方によっては人を死亡させてしまう凶器となり得ることを理解してほしい。
- ルールを作るだけでなく、自転車の通行空間の整備や交通安全教育の推進、保険加入の推進などについても努力をしてほしい。

### (3) 事務局説明・討議

配付資料に沿って、警察庁から、自転車の交通違反に対する違反処理、自転車に係る交通安全教育の現状及び今後の方向性並びに自転車が通行しやすい交通規制の今後の方向性についてそれぞれ説明があった後、討議が行われた。有識者委員による主な意見は次のとおり。

なお、今回の討議において、自転車の交通違反に対する違反処理に関しては、交通反則通告制度を自転車の交通違反にも適用する案で具体的な検討を進めることとする暫定的な方針が示された。

#### ア 自転車に関する交通安全教育の将来像

- これからの交通安全教育においては、業界団体や自転車活用推進本部、警察をはじめとした関係者全てが関わって協議会のようなものを立ち上げ、交通安全教育の内容や質を判断する、効果を測定する、というような制度ができないか。どのような目標設定とするか、何を習得させたいか、次の世代がどのように変わっていくことを理想とするか、といった認識を共有し、効果測定ができるようにしていかなければ、現状のまま交通安全教育の受講人数を増やしたとしても何も変わっていかない。
- 資料で示されている交通安全教育の理想型について、ライフステージ別の交通安全教育を行っていこうとする中で、実施主体を明確にしておくなど、具体例を示していかなければ絵に描いた餅になってしまう、という懸念がある。
- 同じ対象に向けた交通安全教育であっても、年度によって扱う内容が違うことが多い。ある程度基準となるものを整備して教育することができれば、どの団体が実施したとしても、同じ内容、最低限必要な内容を伝えていけるのではないか。
- 自転車の交通安全教育を体系化していく、ライフステージに応じた教育の提供をしていく、という考えはそのとおりだと思う。専門家の視点では、交通安全教育を対象者の問題の程度、必要とされる教育の内容に基づいて体系化するという考え方

があり、1次予防、2次予防、3次予防などと言われる。既存の自動車の講習でいうと、1次予防は指定自動車教習所の教習や更新時更新などの広く一般を対象とした講習、2次予防は高齢者や初心運転者、違反者を対象とした講習などの問題があり、そのような人を早期に発見しようとする講習、3次予防は取消処分者講習などの二度と危険な行為をしてほしくないという考えで行う講習があてはまる。自転車運転者の講習でもこのような考え方を取り入れていくのがよいのではないかと。1次予防はかなり実施しているが、特に2次予防や3次予防への対応が必要と考えている。

- 徹底的に交通ルールを伝える機会が小さい頃から必要であり、それらを忘れないためには継続性も重要である。しっかりとルールを学ぶ機会が用意できた際には、運転免許のように見える形にしていくのもよいのではないかと。
- 交通安全教育が多く実施されているにもかかわらず、自動車も自転車もルールを守られていない、教育の内容が響いていないという現状を踏まえると、教育の内容をしっかりと伝わるようなものに変えていかなければならない。
- 自転車運転者の意識を変える必要があるという議論においては、自転車側の意識を変えるだけでは意味がない。路側帯を通行するオートバイが散見されるなど、運転免許を有しているにもかかわらず自動車側にルールを守るという意識が足りていない場面が多い。自転車利用者への教育ばかりが議論される傾向にあるが、自動車ドライバーの自転車に対する認識を改める教育を強化する必要がある。

#### イ 学校における交通安全教育

- 文部科学省にも御協力いただき、欧米のように、授業中のいろいろなシーンで自転車のマナーを伝えていけるような仕組み作りを御検討いただきたい。長野県の交通安全教育支援センターは、学校に5分・10分でできる簡単なテストを送っており、学校ではそれを学活やホームルームの時間で扱っている。このような繰り返しルールを伝えていくという取組を含めて、みんなで目標を達成しようという心の通った仕組み作りができればよいと考えている。
- 学校教育の立場として、交通安全に関する内容で指導しなければならない内容については、学習内容の単なる教科等でのシェアにならないようにすることが重要である。なぜそのルールを守らなければならないのか、という点まで踏み込み、交通安全に関する注意でとどまらない指導をしていかなければならないと考えている。そのためには、道徳、保健体育、社会科等の教科等の学びを融合させた指導、つまり道徳での学びが保健体育の学習に生かされるなど、工夫のある指導をしていかなければならないと考えている。
- 幼少期に交通ルールを教える必要があるというのはそのとおりだが、ルールやマナーが正しく理解されていないというのが現状。自転車の交通ルールという点から見ると、道路交通法には例外が多く、ルールやマナーを正しく理解できるものになっていない。学校教育にふさわしいシンプルでまぎれのない交通ルールへの改正が先決である。

#### ウ 自転車の交通ルール・マナー

- 交通安全教育の重要性というのがある一方で、自転車に乗るときに両手を離して運転する、イヤホンをつけながら前も見ずに運転するということは、もはや交通安全教育の問題ではなく、一般人の常識から考えておかしいと思う。交通安全教育とは切り分けて考える必要があるのではないか。
- ルールというよりは、一般的な常識がもっとしっかりしていれば、ここまで制度的にしっかりとやらなくてもよいのではないかとは思っているところ。小中学校で行う交通安全教育では、当然やってはいけない行為を分けて考えて、こどもたちにしっかり身につけてもらうことが大前提になる。
- 今の自転車の交通ルールは、現状との乖離が大きく、遵守しようとしても迷う場面が多く、正しく守られるものになっていない。自転車に関するルールを改正し、このような状況を改善すべきである。
- また、これだけでは不十分であり、人権意識を醸成し、弱者優先を当たり前の常識とするため、道路交通法全般を通じ、国民が意識を変えざるを得ないくらい大胆で分かりやすい改正を求める。

## エ 自転車の通行環境

- 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、多くの方が通行している歩道上を自転車が無制限に走ってくることは非常に危険であり、歩道上の安全は守らなくてはならないと考えている。一方で、車道を通行する自転車の右側面の接触が多いというデータもあるため、総合的に考えて、自転車が車道の左端を通行するための環境を作っていかなければならない。
- 愛媛県でやっている「思いやり 1.5m 運動」は全国にも広げていく必要があると考えているが、自転車との間に 1.5m の間隔を確保できない場合は徐行する、という点はよく検討する必要がある。自動車が徐行することとした場合、自転車を追い抜くことはできない。
- 「思いやり 1.5m 運動」については、道路が狭く 1.5m の間隔が確保できないため、導入をためらう自治体もある。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るためには、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。