

第1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8月30日（水） 10時00分から12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

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>

交通局長

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【代理】

<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【代理】

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【代理】

国土交通省道路局参事官

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、警察庁交通局長より挨拶。

(2) 座長選出

川本委員を座長として選出し、座長より挨拶。

(3) 事務局説明・討議

配付資料に沿って、警察庁から自転車関連交通事故の情勢、これまでの警察の取組、自転車の違反処理に係る今後の方向性等について、警視庁交通部から自転車の違反処理に係る現状について説明があった後、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。

ア 総論

- 自転車の交通違反に対する違反処理の今後の在り方を考えていくに当たっては、国民にいかにな納得して受け入れてもらえるか、という点が重要なポイント。不公平感があると受け入れられにくい。
- 何を教育するか、どのように違反処理を効果的なものにしていくか、という議論の前提として、まずは守れる交通ルールにしていくための議論が必要ではないか。
- 一般の方にルールを知っているか尋ねると、ほとんどの方は知っているという回答するが、実際にはルールを守ってもらえない、守れない、という場合が多いのが現状である。これは、自転車に関する交通ルールが曖昧で例外が多いということが影響していると感じる。
- 自転車が関連した重大事故の約4分の3には自転車側に法令違反が認められるとのものであるが、多くは対自動車であり、自動車側のほぼ全てにも法令違反があると承知しているところ、双方にルール遵守を徹底することが重要である。特に、自転車の走行空間が未整備な上、道路交通法上のルールの中には自転車通行を想定していないものが散見されるため、ルール上、正しく通行することが難しい場合がある。

イ 自転車に関する交通安全教育

- 違反処理の在り方の検討は、交通安全教育の在り方とは切り離すことができないものと考えている。
- 自転車対歩行者事故の増加が違反処理の在り方を検討することとした一つの理由であるからには、10代の子どもが関係する事故も多く発生しており、また、子どもが加害者となって損害賠償請求に発展する事例も起こっていることも踏まえて、子どもたちがルールを守るようにどう導いていくか、という点は同時に考えなければならない。
- 子どもに対する安全教育に関しては、人材の確保という点で課題はあると思うが、学校や地域社会を巻き込んだシステムを導入していくような提案ができればと考えている。
- 交通安全教室などの教育の現場では、どういった内容を伝えて、どういう自転車の乗り手の育成を目指すか、といったミッションを共有することが非常に大切だ。
- 悪質な違反を取り締まる制度ができた際には、子どもたちがルールを破ったときにどうするかをしっかりと決めておく必要がある。親や家族が責任を負うような仕組みによって実効性を持たせるなど、親が子どもにルールを教えようとする動機付けの方策を検討する必要もあるのではないかと。

- 大人だと、自身が交通違反をしてしまった後に交通ルールを学ぶことはあったとしても、それ以前には学ぶ機会が少ないが、子どもがいる親の場合は、授業参観やPTAの企画といった機会を通じて学校での交通安全教育に触れることができる。そういった場に、自治体や地域の方が参画していくことで、大人たちの勉強の場が広がっていくという側面がある。
- 車道通行の原則等が書かれている自転車安全利用五則の内容が浸透していない。子どもを対象とした自転車教室や交通安全教室では「車道は危ないから歩道を走る」という指導がなされている現状であり、一方では車道通行の原則を示しながらも、一方では車道は危険だという教育をしなければならない現状であり、矛盾が生じてしまっている。

ウ 自転車の交通違反に対する違反処理

- 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の遵守が重要であると認識してもらうことが重要。
- 自転車については反則金がないという現行制度の下で、自動車と自転車で同種の違反をした場合に、自動車の違反であれば反則金によって処理されることとの均衡から、自転車の違反に対して刑罰を科すことが難しいというのであれば、自転車の違反に対しても行政上の制裁を科すことができる制度を設けることが必要ではないか。
- 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。
- 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。
- 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になるため導入までに時間がかかることに加え、自転車の違反のみを対象とするのは、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。
- 制度の対象とする年齢という点では、刑事责任年齢というものがある以上、一定の年齢以上とせざるを得ないと考えている。そのため、子どもに関しては教育に重点を置いていくのではないか。
- 自転車が交通ルールを守るのは当然としてあるが、自転車を反則金又は行政制裁金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。

- 自転車の活用推進を国の方針として打ち出しているにもかかわらず、自転車の利
用台数や販売台数が伸びていかないのは、安全・快適に自転車に乗ることができる
環境がないということに尽きると思う。反則金等の制度の対象としていくに当たっ
ては、活用推進のための方策を併せて示していくべき。そうしなければ、自転車は
危ないから乗るのをやめた方がいい、と親が子どもに言うような状況にもなりかね
ず、より一層国の方針に逆行する結果となることを懸念している。

エ その他

- 現状は子どもを乗せた自転車でも自動車から幅寄せをされてしまう。そうした状
況にある中で、自転車に車道を通れと言われても難しい。自転車が安全に車道を通
れるよう、自動車側に配慮を求める必要があるのではないか。
- 自転車に関する道路交通法の規定と現実とのかい離が、自転車を使う人たちに不
信感を生じさせている。法における自転車等の緩速交通と自動車交通の共存を前提
とした現実的で守ることのできるルール、加えて活用推進に資する内容への見直し
に向けた議論に期待したい。
- 自動車については、違反点数の累積により免許の停止や取消しがあり、排除され
るという仕組みになっているが、自転車にはそのような仕組みがない。自転車が反
則金や行政制裁金の対象となった場合も、違反を繰り返すような悪質な自転車の運
転者には何らかの対処が必要ではないか。
- 現在、自転車運転者講習は一定の違反行為に限って運用されているが、新たな違
反処理の制度が導入された際にその対象を見直していくことも必要ではないか。
- 自転車の違反をした中学生等には、反則金を科すよりも、違反を繰り返さないよ
うに教育をすることが重要である。そのような世代に対しては、反則金を科す代わ
りに、既存の自転車運転者講習の枠組みを活用するという考え方もあるのではない
か。