

# 自転車交通に係る関係者ヒアリング結果

This page intentionally left blank.

## 自転車事故の加害者に対するヒアリング結果

A氏

夜間、普通自転車歩道通行可規制のある歩道を自転車で走行中（無灯火、両耳にイヤホン、携帯の画像注視状態）に歩行者と衝突し、歩行者が死亡。

自転車事故の加害者の立場としての意見を求めたところ、次のような意見が述べられた。

### 【本件事故について】

- 事故のことを忘れたことはない。あまりに事故のインパクトが大きく、当時大学生だったが、事故以外の大学生活の記憶が薄れてしまっている。
- 事故当時の記憶としては、「これで人は死ぬのか」というのが率直な感想だったと思う。時間が経過するにつれて、自分がしてしまったことの重大さが身に染みて分かってきた。
- 自転車には事故以降これまで一度も乗っていない。乗ると事故を思い出すとおり、乗りたくないというのが正直なところ。
- 事故の直接的な原因は、暗い道をライトも点けず、イヤホンをし、ながらスマホをしながら走行したことによるが、「自転車に対する甘え」の部分が大きかったと思う。
- 事故を起こす前、いつも事故時と同じような状況（無灯火、イヤホン装着、ながらスマホ）で自転車に乗っていた。まさか自分が事故を起こすなんて夢にも思わなかったというのが正直なところ。
- もちろん、ながらスマホ等をしての運転はいけないことは知っていた。ただし、取締りを受けることや、罰せられることなんてまさかないだろうと甘く考えていた。

### 【自転車のルール等について】

- 小学生か中学生の時に、自転車の電気の点け方、サドルやギアの確認の仕方等、自転車に関する安全の確認方法を学んだという印象。実技を通じて自転車の交通ルールを学んだという感覚はない。高校以降は一切触れることはなかったと思う。

- 自動車の免許を取得した際の講習の中で、自転車に関する授業が1コマあったかなという印象。内容はほぼ覚えていない。自転車の関係のため、自動車のコマとは違い、あまり力を入れて聞かなくてもいいからラッキーくらいに思っていた。
- 個人的には、小・中・高の中では、小学生に対して自転車の安全教育を徹底してやるべきだと思う。小学生は素直であり、吸収力も定着力も一番あるのではないかと思うからである。
- 小学生の時に正しいルールを学び、その知識を持った状態で年齢を重ねていくことが大事ではないか。何も知らない、知ろうとしない中学生や高校生に教育をしても、私もそうだったが、大して響かないのではないかというのが個人的感想。

#### 【自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方について】

- 交通反則通告制度の適用の方が良いと思う。大きな事故を起こす前に、違反したことの危険性を分からせ、反則金を支払ってもらうことで次は気を付けようという抑止力になると思う。
- 特に大学生のような若い人には金銭的な負担は重いので、効果があるのではないか。
- 自転車の交通違反を非犯罪化して行政制裁金の対象とすることについては、刑事手続が後ろに控えていないので、支払わなかった者勝ちのように感じる。回収が可能であるのかも疑問に思う。

#### 【その他意見・要望】

- 自転車であっても、普段意識していない何気ない行動で相手方を死亡させてしまうような事故を起こし得ること、起こした後は、相手方はもちろん、自分の家族・親族を含めて生活を一変させてしまう危険性があることを皆さんに知ってほしい。自転車だからと決して甘く考えないでほしい。
- 事故を起こしてみても、特に若い人に対して、ながらスマホ等をしながらの自転車の運転は絶対に止めてほしいと思う。
- 私のような境遇になる人をこれ以上生まないためにも、何か力になれることがあれば引き続き協力したい。

## 交通事故の御遺族に対するヒアリング結果

(公社) 被害者支援センターとちぎ 和氣 みち子 理事

2000年7月、飲酒の上、居眠り運転をしたトラックに衝突される交通事故で長女を失う。その後、危険運転致死傷罪の制定にも尽力されるなど、被害者支援の重要性を訴え続けている。

交通事故の御遺族の立場としての意見を求めたところ、次のような意見が述べられた。

### 【自転車関連事故全般について】

- 私も含めてだが、自転車が車の仲間という意識がないのが現状であり、今の社会では、自転車は車の仲間ではないという感覚が普通だと思う。まずは意識を変えることが必要である。
- 最近、4歳の孫が自転車に乗る練習をしているが、孫に乗り方や交通ルールを教えるのは親である。ところが、その親や周りの大人が自転車のルールやマナーを正しく理解していないのが現状。正しい交通ルールを身に付けるためには、幼少期に交通ルールを正しく覚えるのが大切だと思う。

### 【自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方について】

- 被害者の立場から申し上げますと、自転車の交通違反を交通反則通告制度の対象とした方が良いのではないかと思います。実際、自転車が歩行者に衝突して死亡事故も発生している。自転車は自動車の仲間であるとの認識がまだまだ普及していないとはいえ、自動車に衝突されようとも自転車に衝突されようとも、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。自動車と同じように扱うべきだと思う。
- 一方で、新たな行政制裁金制度を導入し、自転車の交通違反を非犯罪化するというのは、交通犯罪の被害者の視点では納得がいかない。自転車が自動車の仲間であるというのであれば、自転車の交通違反も自動車の交通違反と同様に犯罪として扱われなければおかしい。

- 特に都市部では自転車利用者が多いようなので、交通違反に対する取締りを強化していただきたい。一方で、特に田舎では子供や子供に自転車のルールを教える親が正しいルールを理解するために、交通安全教育にも力を入れていただきたい。
- 人は楽な方に逃げてしまうため、ルールを知っていても、例えば、その時の「急いでいる」という感情に任せてルールを破ってしまう。反面、自動車を運転している時に、パトカーや制服姿の警察官を見るとピリッとする。そして、そこで「何か違反をしていないかな」と自分の背中を振り返る。だから、自転車に対しても、自動車と同じような取締りが必要だと思う。
- ルールを守ることは、自分の身を守り、また人の命を守るためにも必要なことである。正しいルールの浸透についてもお願いしたい。

#### <和氣理事からの追加意見>

- 改めて、私達大人が子供の見本になるような行動をしているだろうか、マナー・ルールを守れているだろうかを振り返り、反省をしながら、学び直していかなければいけない時期だと感じた。
- 国民の意識改革に微力ながらお手伝いできれば幸いである。

## フードデリバリーサービス事業者に対するヒアリング結果

ウーバー・ジャパン（株） 西村 健吾 政府渉外・公共政策部長

2016年、日本でのサービス開始。タクシーの配車やハイヤーによる移動体験を始めとするモビリティ事業と、注文者の好きな料理や日用品を注文者の元に届けるデリバリー事業を展開中。Uber Eats のアクティブ配達パートナー（配達員）（※）は10万人を超える。

（※）過去1ヶ月間に Uber Eats で配達を行った配達パートナー

フードデリバリーサービス事業者の立場としての意見を求めたところ、次のような意見が述べられた。

### 【交通安全に関する取組について】

- 一般的に悪質・危険な自転車利用者への批判や交通事故率が増加する中、当社の自転車を利用する配達パートナーの交通事故率は、2020年をピークにその後大幅に減少し、配達パートナーに対する苦情も減少傾向にあると認識している。
- 新型コロナウイルス感染拡大に伴うフードデリバリーサービス利用の急拡大期当初は、配達パートナーによる危険な運転がワイドショー等で取り上げられていたが、昨今は、安全性の確保がより求められるような存在として、交通ルールの遵守や運転マナーの模範的存在を目指しているところ。
- 10万人を超える配達パートナーとは、アプリを通じての接触が中心であるため、配達パートナー登録に当たり交通安全に関する教育動画の受講を稼働の前提とすることや、稼働前に「交通安全チェックリスト」をアプリ上に表示し、自転車の整備状況や交通安全に関するルールやポイントを確認した上で稼働できる仕組みを導入している。さらに、警察や各自治体が発行する交通安全啓発情報に関する資料をタイムリーに提供するなど、配達パートナーの交通安全意識の向上と促進を図っている。
- フードデリバリーサービス協会（JaFDA）や各社独自の企画を通じ、警察や各自治体と連携したフードデリバリー配達パートナーを対象とした交通安全講習や交通安全啓発を年間10件前後実施し、直接指導による交通安全技術の向上やルールへの理解促進にも注力している。
- 特にヘルメットの着用については、常時ヘルメット着用での稼働を決めた配達パートナーには、奨励金やプロモコードを提供する「ヘルメットクラブ」への加入を促し、加入者にはアプリ上の「ヘルメット着用検知機能」により、稼働する

配達パートナーの着用状況を確認している。

- 2023年8月末より、顧客の利便性拡大を目的に、東京や大阪など全国12都市で24時間利用が可能なサービスの展開を開始。夜間の配達パートナーの視認性向上の呼びかけなど、更なる安全性の担保にも注力している。なお、配達パートナー向けアプリでは、稼働時間が12時間の上限に到達するとその後6時間は強制的に配達できない機能を搭載するなど、長時間の稼働による疲労の防止への対策向上にも注力している。

#### 【自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方について】

- 当方のスタンスとして、違反処理がどのようなスキームになろうとも、現場での手続面での円滑化をお願いしたいところ。
  - ・配達パートナーが交通事故を起こしたり、交通違反をしないように業界を挙げて努力はしているものの、配達中に交通違反をした際に、手続に長時間を要する場合には、大幅な配達遅延や配達自体がキャンセルになってしまう可能性がある。
  - ・そのため、配達業務に過大な影響を与えることのないよう、数分程度といった迅速な違反処理スキームであればありがたいと思う。特に夏場においては、食の安全にも関わるので長時間の拘束とならないよう迅速な処理につきご配慮いただきたい。
  - ・この違反処理スキームについては、スマホ・タブレット端末等を利用した告知書や仮納付書の即時発行手続と、反則金の仮納付においても銀行振込だけでなく、コンビニ決済やクレジットカード支払、アプリ決済等にも対応していただきたい。
- 自転車の交通違反を交通反則通告制度の対象とし、青切符で処理することになった場合、処理時間が短く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。
- 青切符交付時のフードデリバリー配達パートナー側に想定される課題の一つとして、違反者の本人確認があると考えている。迅速な処理に資するよう、当方としても、配達パートナーに身分証明書の携帯を働き掛ける方策が考えられる。
  - ・なお、身分証明書の携行を失念していた違反者への対応処理工程についても明確化していただきたい。
- 併せて、新たな制度が導入された際には、その啓発とともに、交通ルールへ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かける予定である。警察とも連携して広報活動や啓発を行いたい。制度について分かりやすい資料の提供などをお願いしたい。
- また、新たな規制の導入により、環境に優しい移動手段としても有効な自転車の利用を縮小させないためにも、各都道府県の道路管理者と普通自転車専用通行帯や自転車道の整備を進め、自転車が安全に走行しやすい自転車通行環境を確立していただくよう、お力添えを願いたい。
- 最後に、本制度の詳細な制度設計においては、フードデリバリー業界を挙げて貢献したいと考えている。是非制度設計の検討メンバーとして、業界団体である



一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会にもお声がけいただきたい。

・フードデリバリー配達員は全国で20万人程度いると試算され、このうち都市部を中心に約半数（10万人程度と推計される）が自転車により配達を行っている。これだけの規模で自転車を利用するフードデリバリー配達員が存在するため、制度の運用に対して与え得る影響も非常に大きいと思われる。円滑な制度運用を期するために、これら配達員と直接の取引関係にあるフードデリバリー業界が制度設計に参画することが有効であると考え。

・加えて、上記のとおり、全配達員のうち約半数を自転車による配達員が占め、まさに自転車による配達は事業の根幹をなすものである。今回の制度改正による業界への影響も極めて大きいと思われるため、事業運営とバランスの取れた制度運用となるよう、ぜひ制度設計段階から意見交換させていただきたい。

This page intentionally left blank.

## (公社) 全日本トラック協会に対するヒアリング結果

(公社) 全日本トラック協会 高木 寿明 交通・環境部 調査役

昭和23年2月に日本トラック協会として発足し、その後、日本トラック協会、全国陸運貨物協会、全国貨物運送事業組合連合会が一本化となり、昭和44年8月に新団体として「社団法人全日本トラック協会」を発足。平成24年4月公益社団法人へ移行し、現在に至る。

我が国の物流の主役であるトラック輸送を支えているのが約63,000事業者で構成する営業用トラックの運送業界であり、都道府県ごとにトラック協会が組織され、その中央団体が公益社団法人全日本トラック協会。事業の主な目的は以下のとおり。

- ① 貨物自動車運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保することによる事業の健全な発展の促進
- ② 公共の福祉に寄与するための事業の実施
- ③ 事業の社会的、経済的地位の向上及び会員相互の連絡協調の緊密化

(公社) 全日本トラック協会としての意見を求めたところ、次のような意見が述べられた。

### 【交通事故情勢について】

- 事業用トラックの事故は「追突事故」(死傷事故の5割、高速道路だと6割)及び「交差点事故」(死傷事故の4割)が多い。
- 「交差点事故」では、左折時の自転車巻き込み事故が多く、自転車事故に限ると死亡事故・重傷事故の半数以上を占め、左折時の大型車が7割以上を占める。
- 引き続き、事業用トラックが関係する事故の調査・分析を進めていく所存。

### 【交通安全に関する取組について】

- 全日本トラック協会では、初任運転者等を対象とした社内教育等に活用する「事業用トラックドライバー研修テキスト」を作成、随時改訂し、自転車の行動特性に応じた配慮をするよう安全教育を実施している。
- 例えば、対自転車事故では、自転車利用者及び運転者双方の法令違反は「安全不確認」が多いこと、交差点左折時は自転車を見落としやすいこと、左方からくる自転車はミラーの死角に入ることがあることなど、具体的なシチュエーションごとの危険予測ポイントを提示し、自転車との事故防止ポイントを示し、トラック特有の事故防止対策を図っている。

- 各県協会においては、自前の総合教育センター又は指定のドライビングスクールにおいて、ドライバー等の人材育成と安全意識、自己防衛、運転技術の向上等を図るための研修を実施している。
- 全日本トラック協会でも各県協会と連携し、交通事故防止セミナーを全国展開しているところ。

#### 【自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方について】

- 自転車は「交通弱者」との意見もあるが、自転車利用者の交通ルールの遵守は重要であると考えており、混合交通の中においては、お互いが各交通主体の存在を思いやる社会的受容性の更なる醸成が必要と史料。
- その上で、特に交差点事故では、左折時の自転車巻き込み事故が多いことが示しているように、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おり、しかるべき責任追及はすべきと考える。
- 自転車利用者の年齢層は幼児から高齢者までと幅広く、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で関連事故が減少するとのことであれば、同制度を適用することも一つと考えられるところ。
- 一方、幼児・児童等が成人と同様に交通違反であることを認識し、また、警察による交通違反処理に対応できるのかなどが不明であり、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用は、そうした自転車利用者にも着目して慎重に検討すべきと考える。
- 当協会としても、引き続き初任運転者等を対象とした社内教育等に力を入れ、交通安全・事故防止に努めてまいりたい。

#### 【その他・意見要望等】

- 自転車の利用者は年齢層も幅広いことから、自転車利用における安全マナー向上及び交通ルールの遵守等を周知・啓発するための受講義務付け等を検討いただきたい。あわせて、違反者に対する指導や、再違反防止措置のための実効性をどのように確保するのかの検討も必要と考える。
- 自転車専用レーン等の整備も進められているが、左側通行が徹底できる自転車専用レーン等の仕組み作りや、歩行者及び自転車利用者の無理な横断や飛び出し等ができない道路等の環境整備の検討も必要と考える。
- 警察、行政、団体等多様な主体が役割を担い、互いに連携・協働して、自転車の安全利用を推進する活動に取り組んでいく必要があると考える。
- 交通反則通告制度を適用する際は、新聞・テレビ報道のほか、SNS等の幅広い広報媒体を活用するなど、より効果的な周知・啓発をお願いしたい。また、現在ヘルメット装着が努力義務となっているが、着用者数が少ないと感じているため、あわせて周知・啓発をお願いする。

## (公社) 日本バス協会に対するヒアリング結果

(公社) 日本バス協会 稲田 浩二 常務理事

1927年、日本乗合自動車協会として設立。旅客自動車運送事業の公益性にかんがみ、地域交通及び地域間交通における輸送サービスの改善と充実を図り、地域社会の健全な発展に寄与し、かつ、バス事業の適正な運営及び健全な発展の促進に努め、もって公共の福祉の増進に資することを目的としている。

(公社) 日本バス協会としての意見を求めたところ、次のような意見が述べられた。

### 【交通事故情勢について】

- 事業用乗合バスの事故は、「他車との事故」と「単独事故」が多い。また、「単独事故」のほとんどが「車内事故」である。
- 「他車との事故」では、交差点やロータリー内における横断歩行者等の死傷事故が依然として後を絶たない。また、幼児・高齢者の事故や自転車を巻き込んでの事故が目立っている。
- 自転車との接触事故では歩道を走行中の自転車が急に車道に降りてくるなど、自転車側に法令違反の多い事案が増加している。
- バス業界では引き続き、事業用バスに関連する事故削減を進めていく所存。

### 【交通安全に関する取組について】

- バス事業における総合安全プラン2025に基づく事故防止の取組として、令和7年度までの事故削減目標（交通事故死者数ゼロ、乗合バスの車内事故件数85件以下等）に向けて取り組んでおり、交通事故死者数等は減少しているが更なる削減に向けて取り組んでいる。
- 具体的には、車内事故を防止するため、発車時に乗客、特に高齢者が着席したことを確認してから発車する「ゆとり運転」や、降車しようとする乗客に、バスが停車しドアが開いてから席を立つ等の注意喚起の実施のほか、乗降時の車椅子利用者との十分なコミュニケーションに努めることを徹底している。また、バス停から発車するバスを無理に追い越ししないよう、一般ドライバーへ協力を求める取組を実施している。
- また、交差点等における重大事故を防止するため、幼児や高齢者が絡んだ事故

事例や自転車巻き込み事故事例等を活用した危険予知教育訓練を充実するとともに、「交差点右左折時には横断歩道の手前で一旦停止する」、「発進時にはアンダーミラーによる直前横断者を確認する」、「歩行者、自転車、電動キックボード等他者の動向に注意する」という習慣を確実に習得させるなどの安全教育を徹底することとしている。

- このほか、ドライブレコーダーの事故・ヒヤリハット映像を活用し運転者の運転特性等を確認した安全教育を実施し、事故防止に努めている。

#### 【自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方について】

- 自転車は「交通弱者」との側面もあるが、自転車利用者の交通ルールの遵守は重要であると考えており、混合交通の中においては、お互いが交通ルールを遵守することが必要であると考えている。
- その上で、特に交差点事故では、左折時の自転車巻き込み事故が多いことが示しているように、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おり、しかるべき責任追及はすべきだと考える。
- 交通ルールの遵守が必要なことから、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用には賛成であり、同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で、関連事故が減少することを希望する。

#### 【その他・意見要望等】

- 自転車利用者が逆走、信号無視、一時不停止、斜め横断、ながら（スマホ操作、通話、リスニング）走行、自転車が走行レーンでの走行を遵守しないなどの交通違反をした時の取締りの強化をお願いしたい。
- 歩行者による路地からの飛び出しや乱横断等に伴い、衝突を回避するためのブレーキが車内事故を発生させることを周知願いたい。
- バス停からの発車時、右ウインカーを出していたら無理な追い越しはせずに譲っていただくよう周知願いたい。
- 自転車利用者に対する交通事故専門家による講座受講、警察機関等と連携した小学校、中学校、高校等地域の方々との交通安全教室等を行い、交通ルール遵守の啓発をお願いしたい。
- 自転車の事故において、自転車は守られるべき対象であることは理解しているが、民事上の過失割合は事故の様態に対して車が重く、自転車は軽いと感じている。悪質な交通違反時は過失認定の見直しをお願いしたい。
- 普通自転車専用通行帯の整備をお願いしたい。未整備のまま自転車の車道走行の指導が進むと、バスは専ら道路の左側車線を走行するため、速度差のある自転車と同じ車線を走行することとなるため、バスの遅延等、定時運行に支障が生じる傾向にある。
- バス停付近や狭隘路での路上駐車の手締りをお願いしたい。

## (一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会に対するヒアリング結果

(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会 松谷 輝矢 常務理事

昭和37年に社団法人全国乗用自動車連合会として設立され、平成24年から一般社団法人へ移行し、名称変更して現在に至る。

我が国における一般乗用旅客自動車運送事業の適正な運営と利用者に対するサービスを通じて事業の健全な発展を図り、もって、社会公共の福祉に寄与することを目的としている。

(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会としての意見を求めたところ、次のような意見が述べられた。

### 【交通事故情勢について】

- タクシーはドア・ツー・ドアの公共交通機関であり、狭い生活道路にまで入り込むため、信号等のない交差点での「出会い頭事故」や「接触事故」が多い。
- 特に、自転車との出会い頭事故が事故件数の過半数を占める県もあり、自転車側の当て逃げ等により、車両の修理等で事業者が泣き寝入りする場合も多い。
- 深夜、繁華街等を通行するため、路上横臥者の轢過事故による死亡事故が多い。

### 【交通安全に関する取組について】

- 各県協会の委員を集めた「交通安全委員会」を年2回開催し、国交省、警察庁、有識者等を講師として招聘しているほか、事故状況の分析資料、健康起因事故の防止対策マニュアル等を発行するなど、各種交通安全対策を推進している。
- 衝突被害軽減ブレーキ等の標準的安全システムを装備したタクシー専用車両(JPN TAXI)を普及・促進。スライド式ドアを装備したJPN TAXIの普及により、ドア開けの際のバイク、自転車等との接触事故は減少しつつある。
- ヒアリハット事例等のドラレコ画像を活用して防衛運転や死角に関する安全教育を実施している事業者もある。さらに、一部事業者では安全対策にAIを駆使。

### 【自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方について】

- 自転車については、信号無視、一時不停止、逆走、複数台の並走、無灯火、スマホのながら運転、イヤホン装着運転等、車両であることの認識の欠如が顕著であるような違反が多く、正しいルールを認識させる必要があると考える。

- 子供から高齢者に至るまで幅広い年齢層に対して、免許のない自転車や歩行者に対しても、交通ルールに関する教育が行き渡るシステムを構築してほしい。
- 自転車にも交通ルールがあり、自身が加害者になる得ることなどを含めて広く広報啓発していただきたい。
- その上で、悪質・危険な交通違反に対しては刑事手続の適用（赤切符による処理）を、軽微な交通違反には交通反則通告制度の適用（青切符による処理）をそれぞれするべき。自転車も自動車と同等の制裁は必要であるとする。
- 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。
- また、運転免許証を取得していない者が反則金を納付しない場合に、「逃げ得」にならないよう対応すべき。

#### 【その他・意見要望等】

- 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、普通自転車専用通行帯の拡大と歩行者との分離が必要。
- 死亡・重傷事故につながるおそれがあるため、自転車、電動キックボード等のヘルメット着用を徹底していただきたい。
- 自転車を含めた全ての車両の任意保険加入の義務化してほしい。
- 外国人（インバウンド）への交通ルールの周知を。
- 全タク連として、「交通安全委員会」の効果的運用、国交省、警察庁等の関係部署との緊密な連携、人材確保（特に健康な若手ドライバーの登用）、衝突被害軽減ブレーキ等の標準的安全システムを装備したタクシー専用車両（JPN TAXI）の普及等を推進していきたい。