

**第4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12月5日（火） 10時00分から12時00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・東京都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

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、警察庁交通局長より挨拶。

(2) 事務局等説明・討議

はじめに、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中間報告書の案について討議が行われた。その後、警察庁から自転車に係る交通安全教育の内容の充実化等の自転車交通政策に係る今後の方向性及び海外調査研究結果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、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中間報告書の案文修正・最終決定については、座長一任とされた。

ア 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中間報告書（案）について

- 「世界一安全な道路交通を実現するために」という表現は、意思表示の現れとして非常によい。
- 本文中に16歳以上であれば、「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」と記載があるが、13歳から車道を走行することを踏まえると、最低限の知識を有していなければならないのは13歳ではないか。海外では車道を走行する年齢に達するまでに、最低限の自転車の交通ルールを学ぶ環境がある。自転車のルールを守らなくても当たり前という考えを変えるチャンスだと思うので、効果が出るように、また、交通安全教育を実のあるものにするために、例えば、「車道に下りる13歳までに最低限のルールを身に付けてもらう」など、分かりやすい目標を掲げる必要がある。
- 本文中に「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する」と記載があるが、「思いやり」という言葉を使って同情や優しさに訴えるだけで現状が変わるのか疑問を感じる。車が自転車に配慮するのは義務に近いと考えるので、ソフトな表現よりも、もう少し踏み込んだ形でキャンペーンを展開していただきたい。

イ 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）及び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について

- 自転車に関する交通安全教育を進めていくにあたり、教育を受けない人にどのように対処するか、また教育を受けても違反を繰り返す人にどのように対処していくか、といった様々な問題がある。これらの問題への対処は急務であり、そのためにも「自転車交通政策に関する不断の検討を続ける」ことは非常に重要である。
- 官民連携協議会について、最終報告書が出る段階で協議会の名称や構成員等について具体的に示せる形になっていれば本気度が伝わり、より説得力が出ると感じる。
- 学校の教員は交通安全教育に関する知識に乏しいため、教員のみで交通安全教育を行うことには限界がある。官民連携により、交通安全教育の知見を有する方に協力いただけることを期待する。
- 自転車で車道デビューするこどもの多くは、将来、自動車を運転することになる。車道デビューを迎えるこどもたちの将来も見据えた交通安全教育が必要である。
- 国民に対するキャンペーンについては、ガイドラインや認定基準が構築される予定の令和8年度まで待つのではなく、今現在、検討していることを国民、特にこどもにも周知させるキャンペーンを継続して進めていただきたい。また、本格的に運用

を始める際には、メディアを活用するなど、国民にしっかり浸透するような大々的なPRが必要である。

- 今後、安全教育をどのように進めるべきかを示すガイドラインの策定や、既に内部で検討を始めたとしている路上の駐停車車両を自転車が回避する場合の自動車運転者側の配慮、あるいは危険な片手運転になりかねない自転車の合図義務の取扱い、さらに自転車専用のピクトグラム式信号灯器の採用などについて前向きに検討していただいていると思うが、いずれも自転車活用を推進する政府の姿勢を示す具体的な動きとして国民に強いメッセージとなり、青切符の導入にマイナスイメージを抱く方の不安を払拭する効果が高いと考えられるので、可及的速やかに実施すべきである。
- 車のドライバーに自転車への配慮を求めるのであれば、まずは自転車の存在を認識してもらうことが出発点になる。その意味でも、教習所のコースにナビマーク等の法定外表示を設置してもらい、車のドライバーに自転車の走行位置等を認識してもらうことが重要である。
- 交通安全教育を進める上では、ガイドラインで内容を詳細に定めることも必要であるが、その頻度も重要である。小学校6年間で交通安全教育が1回では足りず、身にならない。文部科学省にも御協力いただき、学校のカリキュラムの中で継続して行うことができるよう検討を進めていただきたい。
- 行政手続として設けられた交通反則通告制度については、最高裁昭和57年7月15日判決において、通告を受けた者がその自由意思によって反則金を納付し、これによる事案の終結の途を選んだ場合は、後に通告の理由となった反則行為の不成立等を主張して通告自体の適否を争い、これに対する抗告訴訟によってその効果を覆滅することは許されないとして、通告の処分性が否定されたという判断があった。これについて、反則行為の不成立等を主張するのであれば、反則金を納付せず、公訴提起後の刑事手続で争い、裁判所の審判を求めるべきということとなり、刑事手続に進むということについての事実上の強制という面について従来から指摘されている。その点、自転車に交通反則通告制度が拡張された場合にも同じ問題が生じるのではないかと考える。
- 最高裁判決では、反則行為は本来、犯罪を構成する行為であるとされているが、自転車の場合、指導警告が原則で、反則金の対象になるのは限定行為とされる予定である。この指導警告は行政指導に当たると思われるが、反則行為に対する制裁ではなく、行政指導というものが入るとなれば、反則行為になるものの中で新たな複数のカテゴリーが生じるようになるのかと疑問に思う。
- 上記の点については、法的に反則行為を複数のカテゴリーに分けるというよりは、運用において、一つのカテゴリーの反則行為の中で、反則金を課すまでには至らない軽微なものについては、交通反則通告制度に基づいて反則金を課す対象から外すという警察の裁量による取扱いになるものと考ええる。

ウ 海外調査研究結果の概要について

- 海外調査研究の結果について、例えば自転車の利用目的がヨーロッパと日本で異なるのであれば、調査結果を日本でそのまま応用することは難しいのではないかと。また自転車そのものについても利用目的やスペックに違いがあるため、一概にヨーロッパの交通ルール等が優れているとも言い難い。まずは日本のよさにも目を向ける必要があるのではないかと。
- 法律の研究も欧米から始めるが、それぞれの国の文化全体を含めて考える必要があるため、法学だけでは追いつかないのが現状である。自転車に関する海外調査研究はこれまであまり行われていないと思われ、これを契機に欧米のよい部分を取り込み、日本なりにアレンジしていくのがよいと考える。
- 日本の交通ルールと類似している韓国でも、ヨーロッパの交通ルール等の研究を通じてよい部分は取り入れていっている。安全という点では世界共通であるため、その観点から海外の取組等を参考にすることは意味がある。
- カリフォルニア州の「自転車交通学校プログラム」では、プログラムを受講すれば罰金減額、免除の制度があるようだが、日本でも軽微な違反であればボランティア活動等で免除できるような制度を導入できれば、教育上の観点からも効果があると思う。
- ドイツ・オランダでは、自転車で交通違反をした場合、運転免許証保有者であれば点数が加算される制度があるようだが、この制度を日本でも導入できないか検討していただきたい。日本では運転免許を持っているにもかかわらず自転車や特定小型原動機付自転車で悪質な違反をする者がかなり多い。
- 欧米では、バイクボックスというものが設置されているが、日本でもこのバイクボックスを導入できないか検討していただきたい。バイクボックスは、自動車が自転車を巻き込む事故を防止するため、車の停止線の前に自転車専用の停止線が設置されており、自転車が青信号で発進しない限り車も発進することができないというものである。日本の場合は並進禁止の規定に抵触するようだが、今後、走行空間の整備を進め、より快適な利用を実現し、安全性も高まる施策としてさらに調査し、導入できるかどうか検討してほしい。
- 今後、調査研究をするのであれば、海外調査の対象国それぞれが行っている交通安全教育について、関係機関がどのように連携しているのか、また、コマースやSNSを利用した情報発信ではどこが調整役を担っているのか、といった点を調査していただくと参考になると思う。