

参考資料集（条文等）

参考資料1 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）（抄）

参考資料2 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）（抄）

参考資料3 道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）

参考資料4 みんなにやさしい自転車環境 - 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 - （抄）（平成24年4月 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会）

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）（抄）

（交通安全活動の推進）

第11条 国及び地方公共団体は、関係機関及び関係団体の協力の下に、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の充実を図るとともに、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及に努めるものとする。

（自転車等の利用者の責務）

第12条 自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。

2 自転車等を利用する者は、自転車等駐車場以外の場所に自転車等を放置することのないように努めなければならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。

（自転車の安全性の確保）

第13条 国は、自転車について、その利用者等の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため必要な品質の基準を整備すること等により、その安全性を確保するための措置を講ずるものとする。

（自転車製造業者等の責務）

第14条 自転車の製造（組立を含む。以下同じ。）を業とする者は、その製造する自転車について、前条に定める基準の遵守その他の措置を講ずるとともに、欠陥による損害のてん補の円滑な実施に必要な措置を講ずる等安全性及び利便性の向上に努めなければならない。

2 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売に当たっては、当該自転車の取扱方法、定期的な点検の必要性等の自転車の安全利用のための十分な情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨並びに自転車の点検及び修理業務の充実に努めなければならない。

3 国は、自転車の製造を業とする者及び自転車の小売を業とする者に対し、前二項の規定の施行に必要な指導及び助言その他の措置を講じなければならない。

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）（抄）

（国の責務）

第3条 国は、国民の生命、身体及び財産を保護する使命を有することにかんがみ、陸上交通、海上交通及び航空交通の安全（以下「交通の安全」という。）に関する総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（地方公共団体の責務）

第4条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（中央交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第14条 内閣府に、中央交通安全対策会議を置く。

2 中央交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- 一 交通安全基本計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- 二 前号に掲げるもののほか、交通の安全に関する総合的な施策で重要なものの企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

（中央交通安全対策会議の組織等）

第15条 中央交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、内閣総理大臣をもつて充てる。

3 委員は、内閣官房長官、指定行政機関の長及び内閣府設置法第9条第1項に規定する特命担当大臣のうちから内閣総理大臣が任命する者をもつて充てる。

4 中央交通安全対策会議に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員を置くことができる。

5 中央交通安全対策会議の庶務は、内閣府において総括し、及び処理する。ただし、海上交通及び航空交通の安全に関する事項に係るものについては、内閣府と国土交通省において共同して処理する。

6 前各項に定めるもののほか、中央交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第16条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- 一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
- 三 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第17条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

- 2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。
- 3 委員は、次の各号に掲げる者をもつて充てる。
 - 一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
 - 二 都道府県教育委員会の教育長
 - 三 警視總監又は道府県警察本部長
 - 四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
 - 五 地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項の指定都市を包括する都道府県にあつては、指定都市の長又はその指名する職員
 - 六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
- 4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。
（市町村交通安全対策会議）

第18条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

- 2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。
（関係行政機関等に対する協力要求）

第19条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議（市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては、市町村の長。次条並びに第26条第1項及び第5項において同じ。）は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長（関係行政機関が委員会である場合にあつては、関係行政機関）及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。
（交通安全対策会議相互の関係）

第20条 都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議は、その所掌事務の遂行について、相互に、又はそれぞれ他の都道府県の都道府県交通安全対策会議若しくは他の市町村の市町村交通安全対策会議と協力しなければならない。

- 2 中央交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。
- 3 都道府県交通安全対策会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。

道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）

（民間の組織活動等の促進を図るための措置）

第108条の26 公安委員会は、道路における交通の安全と円滑に資するための次に掲げる活動で民間の自主的な組織活動として行われるものの促進を図るため、関係する機関及び団体の活動との調和及び連携を図りつつ、情報の提供、助言、指導その他必要な措置を講ずるものとする。

- 一 道路を通行する者に対する交通安全教育
 - 二 歩行者の誘導その他の道路を通行する者の通行の安全を確保するための活動
 - 三 適正な交通の方法又は交通事故防止についての広報活動その他道路における交通の安全と円滑に資するための広報活動
 - 四 道路における適正な車両の駐車又は道路の使用についての啓発活動、自転車の適正な通行についての啓発活動その他道路における交通の安全と円滑に資するための啓発活動
 - 五 前各号に掲げるもののほか、道路における交通の安全と円滑に資するための活動
- 2 公安委員会は、地方公共団体が行う交通安全対策（公安委員会が行うものを除く。）の的確かつ円滑な実施が図られるよう、関係地方公共団体の長に対し、当該関係地方公共団体の区域における交通事故の発生の状況に関する情報の提供、職員の研修に係る協力その他必要な措置を講ずるものとする。

みんなにやさしい自転車環境 - 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 - (抄)
(平成24年4月 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会)

(9頁)

歩行者、自転車、自動車の通行ルールの明確化

- ・ 自転車のみならず、歩行者、自動車に対しても、自転車の通行ルール(通行の位置、方向、方法)を分かりやすく伝えられるよう、案内・注意喚起のための法定外看板や表示について、視覚的に工夫されたシンプルなデザインや色彩を用いることや、分かりやすい配置を検討すること。また、外国人が通行ルールを理解できるようピクトグラムの活用に努めること。
- ・ その際、自転車道、自転車専用通行帯、自転車と自動車の混在、あるいは、自転車歩行者道(歩行者優先で徐行)など、自転車通行空間の形態に応じた通行ルールを伝えることが必要であり、例えば、ピクトグラムで自転車通行空間の形態を示し、矢印の形状で通行の方向、方法を示すなど、通行ルールにあわせてサインを使い分けることも検討すること。なお、通行方向について誤解を与えることのないよう、ピクトグラムのデザインについて留意すること。
- ・ 自転車と自動車を混在させる場合、必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するための路肩のカラー化、車道左側部の10車線内に帯状の路面表示やピクトグラムの設置、自動車の速度を抑制するための狭さく、ハンプの設置等を検討すること。
- ・ 自動車に対して、速度の抑制と注意喚起を図るため、民間事業者と連携して規制速度や自転車の通行に関する情報をカーナビから提供することを検討すること。
- ・ 自動車通行空間と自転車通行空間とを区別するため、自転車道、自転車専用通行帯、路肩等に着色する場合には、周囲の景観に対し大きな影響を与えるため、景観や色彩の専門家の意見を聞くなど、着色する路面の範囲や色彩の彩度、明度等に留意すること。
- ・ 案内や注意喚起のための法定外看板や表示については、地域住民等と連携して表示内容等の点検を行い、より分かりやすくなるよう常に改善すること。

法定外看板、表示の統一

- ・ 道路利用者の混乱を避けるために、少なくとも自転車ネットワークを計画する同一地域内において、法定外看板や表示のデザインや設置する位置の考え方を統一し、路面に着色する場合には同系統の色彩(例えば、青色系)を使用するとともに、近隣地域との整合性に配慮すること。
- ・ 新たに法定の道路標識や法定外看板を設置する場合、標識、看板の統合や既存の標識柱を活用するなど利用者に分かりやすい形で集約化に努めること。

第1回自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会議事概要

1 日時

平成24年10月5日（金） 午後2時から午後4時までの間

2 場所

警察庁第7会議室（中央合同庁舎2号館地下1階）

3 議事概要

(1) 交通局長挨拶、座長選任等

(2) 討議

事務局より資料説明

自由討議

委員： 資料1 - 2の2頁について、自転車関連事故における法令違反について、酒酔い運転は少ないのか。

事務局： 他の違反と比べると数としては少なく、資料中では「その他」の中に含まれている。

委員： 3点お聞きしたい。 資料1 - 2の1頁について、平成17年以降、自転車関連事故件数が減少し始めたきっかけは何か。

3頁について、この資料を踏まえると、65歳以上の高齢者になればなるほど重点的に教育する必要性が高くなると考えられるが、そういう意味と取ってよいか。 5頁について、「車道通行が原則、歩道通行は例外」のルールの認知・遵守状況について「ルールは知っており、守っている」と答えた22%は、普段ちゃんと車道を通っているという理解でよいの

か。

事務局： については、平成18年頃から、警察としても自転車対策に重点をおいて取り組んできたことも要因の一つと考えられるが、交通事故の相手当事者となる自動車等の運転者への交通安全対策が推進されるなど、交通事故防止対策全体の効果と相まっての減少と考えられる。ただし、自転車関連事故の構成率が増加傾向にあるということからすると、自転車の交通事故対策が十分とは言えないということだろう。 については、高齢者になるにつれ重症化する傾向にあることの背景には、一般論として、身体機能の低下や、受け身を適切にとれているか等の事情があることが推測されるが、御指摘のとおり、高齢者に対する教育も非常に重要であると我々も認識している。 については、回答者の自転車利用頻度、利用距離等が分からないので、この数字だけではそれらの人が車道走行をしているとは一概には言えない。

委員： これから、講習制度について考えるに当たっては、その利用者が車道走行を前提とするのか、歩道通行を前提とするのかでその歩道通行及び車道通行に応じて講習内容が異なるので、実態を理解する必要があると思う。豊橋市が行ったアンケートでは、車道を通る自転車の割合が30%を超えていた。

委員： この懇談会では、(自転車の交通ルールの徹底方策に関し)幅広く御意見をいただきたいが、まず事務局から提案された課題である、自転車の交通ルールに関する交通安全教育・広報啓発の在り方と自転車の交通ルールに関する交通安全教育への参加促進の2点について、重要な課題であるので、各委員から御意見をいただきたい。

委員： 3点、意見を申し上げたい。

一点目は、交通安全教育は体系的に実施する必要があるということ。自転車による交通違反者の中だけでも、指導警告票を交付された者、検挙された者、起訴された者等様々な者

があり、また、違反者でないがその予備軍もある。悪質・危険な交通違反をした者に対してだけでなく、これらの幅広い対象に応じた段階的に教育をしたり、教育を受ける機会に乏しい成人や高齢者への講習についてのコースを考えるなど、体系的な安全教育を実施する必要があると考える。

二点目は、教育の内容を工夫しなくてはならないということ。悪質・危険な違反の種類だけでなく、交通事故の多い場所・種類の順に重点をつけて教育をする。また、ルールだから守れというのではなく、交通ルールが決められている理由についてデータを示すなどして合理性を説明する、通行ルールに限らず駐輪のルールも教える、ルール以外にも、自動車の運転者とのアイコンタクトや他の交通から見たより良い走り方などの通行マナーも教えるというような工夫が必要なのではないか。

三点目は、教育の方法について考慮しなくてはならないということ。自転車通勤者対策として、企業とタイアップして自転車教室を受講していない者には自転車通勤を認めないということや、スーパーに自転車で買い物に来る高齢者に安全教育をするとともに粗品を提供するなど、安全教育を受講するメリットやインセンティブを与えなくてはならないのではないか。

委員： きめ細かな教育を実施するためには、地域が主体となるべき。地方公共団体も創意工夫により、自転車に係る交通安全教育を行っており、例えば、中学校で自転車通学者にルールを教えて、免許証を発行し、交通違反を重ねた場合に自転車通学を禁止にしたり、高校で自転車通学における傘差し運転をやめさせるために雨合羽のデザインを生徒にさせるなどの取組をしているが、このように学校や生徒を当事者として巻き込んでいく取組が有効である。学年が上がるほどに安全教育に割ける時間が減少する一方で、自転車通学が増えること

からも、中学校や高校に主体的に動いてもらうことが有効だと考える。

また、自転車販売店に対して、自転車購入者に交通ルールを徹底するように説明することを義務化してもよいのではないか。商品である自転車と利用者をつなぐ販売店に説明義務を課すことで、利用者に交通ルールを知る機会を与えることが重要と考える。その際、量販店が販売する場合に、サービス券等を交付してインセンティブを与えることもよいかも思えない。

委員： 安全教育が体系的でないというのはその通りである。小学校では、学校が主体となって安全教育を行っているが、中学校や高校についてはあまり行われておらず、成人についてはほとんどやっていない。交通安全協会でも幼児、児童や高齢者への安全教育には力を入れているが、成人に対してどのような働きかけをするかが懸案事項となっている。

また、教育を受講することに対するインセンティブの話が出ていますが、例えば荒川区などでも自転車運転免許を設け、通学のために必要とするなどの事例があり、インセンティブを与えることは効果があると考えられる。

委員： 自転車の交通ルールについて、資料1 - 2の5頁にあるように、原則車道通行であるというような大枠のルールを知っている者は多くても、歩道通行できる例外的な場合まできちんと知っている者は少ない。ルールが目立つようになっておらず分かりにくいように感じるので、法令で定められた道路標識等だけでなく、ルールが分かりやすくなるような表示をして周知徹底を図るべき。

委員： 65歳以上の自転車関連事故の死傷者について、詳しい事故原因（対自動車・対歩行者・対自転車・単独等）がわかるのであれば、データを提示してほしい。

次に、販売店に説明義務を課すことについては、類似した

例として、インターネット環境整備法第16条は、携帯電話販売店等の関係者に、青少年に対する啓発活動を実施する努力義務を課している。道路交通法に盛り込むかはともかく、同様に努力義務を法定化することを考えてもよいかと思う。

また、悪質・危険な違反者に対する何らかの強制力を持った教育については、仮に実施するとすれば、おそらく講習の受講命令を公安委員会が出し、従わない者に対しては過料を科すこととなるのではないかと思う。自動車の放置違反金や路上喫煙防止条例のように行政上の秩序罰で対処している例もある。特に悪質な者に関しては強制力をもった是正策を講じてもよいのではないか。ただし、社会的コンセンサスが得られるかということと、受講命令の対象となる者の基準を具体化することが必要となると考える。受講命令の対象者をどの範囲にするかは、事故を起こす可能性の高い違反を類型化して、ガイドラインを示すといった方法によるのがよいのではないか。

委員： 販売店に対する説明の義務化は、重要な方策の一つだと思っている。

委員： 自転車の交通違反で検挙された者の年齢別データを提示していただきたい。検挙された者に自転車講習の受講命令をかけるとしても、対象者が高校生ばかりにならないかという懸念がある。そのため、高校生が多いのか大人が多いのか等、検挙された者の実態を知りたい。

事務局： 昨年中の年齢層別の検挙件数については、14～19歳が19%、20歳代が35%、30歳代が22%、40歳代が8%、50歳代が5%、60～64歳代が4%、65歳以上が7%を占めている。

委員： 中学生や高校生が多いのではないかと考えていたが、若い人が多いというのは、さもあいなんという印象。

委員： 酒酔い運転や信号無視は、どのようなものが「悪質」とされ検挙されるのか。常習犯を指すのか。講習の受講命令の対

象を決めるには、過去の違反回数の蓄積がないと難しいと思う。自転車には運転免許はないので、防犯登録を使うのだろうか。運転免許に代わるような、その人の過去の違反歴を把握できるようなシステムが必要ではないか。

また、違反の原因を法規制によって取り除かなければ、事故や悪質な違反は減らない。常習的に違反をする若い人には、スマートフォンを見ながらの運転、イヤホンをしながらの運転が多いのではないか。これらの危険な運転に対する規制は都道府県によって異なるそうだが、法律で直接禁止すべきではないか。

委員： 「悪質な違反」についてだが、飲酒運転は自動車であれば一発で免許停止になり講習を受けるという流れだが、自転車にはそこまでの措置はない。講習の必要性は違反を繰り返している人ほど高いが、現在の指導警告は法的根拠がないので、講習を受けさせる根拠を回数とするなら、指導警告に法的根拠を与え、違反者の人定を記録することが必要。

委員： 検討事項として、悪質・危険な者に対する講習だけが突出するのはいかなるものか。段階を踏んだ体系に立った安全教育を広く行うという裾野があって、その上で悪質・危険な違反者に対して講習を行うという流れがあってしかるべき。

委員： この懇談会では、悪質・危険な違反者に対する講習だけではなく、広く自転車の安全教育全般について議論していきたい。

事務局： 委員のご指摘のとおり。検討対象は自転車の交通ルールの徹底方策全般であり、悪質・危険な者に対する講習はあくまでもその一つ。

委員： 教育や講習も含めて、交通ルールの徹底方策全般について議論することが重要だと思う。仮に、講習の受講命令制度を設けるとするならば、他者に迷惑を掛けるような悪質・危険な違反者のみに限定するのではなく、ルールを十分に意識し

ていないがために重大事故に遭ってしまうような者への教育的措置として導入するということも考えられるのではないかと。具体的には、検挙された者のほか、夜間の無灯火運転等、本人が危険にさらされるおそれのある違反をした者を対象とすることはどうか。

委員： 確かに悪質・危険な違反者に対する講習の前段階としての交通安全教育の取組は必要かと思う。地方公共団体が自転車対策に熱心に取り組んでいるという話は興味深かった。警察だけではなく行政一般を巻き込む形をとることは重要。また、教育内容には、交通事故を起こした場合の生命・身体の危険の話に加えて、損害賠償責任を伴うリスクについても盛り込んでほしい。自転車も責任を持った存在であることを理解してもらいたい。

事務局： 現在も、警察において損害賠償責任に係る説明を盛り込んだ安全教育DVDを制作するなど、より啓発効果の高い教育を実施している。

また、一部の県警では損保協会が作成したパンフレットを参考にしつつ、損害賠償責任について周知している。例えば、死亡事故や、若い人が通院加療を要する傷害を負った事故を起こした場合には、5,000万円という額の損害賠償責任を負った例があるとのこと。

さらに、地方公共団体を安全教育の実施主体として法的に位置づける根拠は既にある。道路交通法第108条の26の第2項である。警察が地方公共団体を支援する形となっている。

委員： 地方公共団体の担当者の話を聞いて感じたのは、他の地方公共団体の取組の情報を知らないということ。全国の取組の情報について、まとめて発信できると良いと思う。

先ほど指摘があった講習については、悪質・危険な違反者の属性を見た上で考えたい。

また、自転車のルールを守るよう教えていくとともに、分

かりにくいルールや、いわゆる守りにくいルールは改善する必要がある。自転車利用者は増えてきているので、車のルールに自転車のルールを付け足すだけでは済まないのではないか。例えば、子どもを後ろに乗せた自転車や、自転車で走行している子どもと一緒に自転車で走行している大人についても歩道通行を可能にしてほしい。現実に即したルールの変更を考えてほしい。

事務局： 自転車の通行ルールについては、交通実態や色々な意見を踏まえて見直されてきた経緯があり、最近では平成19年の道路交通法改正において、見直しが行われている。通行ルールについても御意見を伺って検討できればと思う。

委員： この懇談会における結論は、社会に当然だと思ってもらえるようなものにしたい。自転車の交通ルール違反は、本人にとっても危険な結果をもたらす行為であることや、交通事故の被害者・加害者となりうることに加えて、自転車を避けようとする自動車等、交通の場における他の立場の人を加害者にしてしまう可能性もあることも強調して伝えるべき。上から目線の話ではなく、自分たちが自分たちのことを考えていくというムードを国民全体に作っていかないといけない。いわば、自転車の安全について自分の役割を演じる場を創ることが動機付けとして重要。

事務局には、検挙された者の属性を示した資料と、自転車関連死亡事故について、死亡者の違反状況等の属性が分かる資料を用意していただきたい。

(以上)

4 次回検討会の日程等

日程：平成24年10月25日（木） 午後5時開始予定

（場所：警察庁第7会議室（中央合同庁舎2号館地下1階））