

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））