

自転車交通ルールの徹底方策に関する提言

平成24年12月27日

自転車交通ルールの徹底方策に関する懇談会

目 次

自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会委員名簿	1
懇談会の開催状況	1
はじめに	2
第1 現在の情勢と自転車に係る取組	3
第2 対象者に応じた体系的な自転車安全教育の在り方	8
第3 自転車の交通ルールの徹底のための指導取締りの在り方	16
おわりに	17
資料1 自転車安全教育への参加促進方策及び教育技法(事例)	18
資料2 これまでの検討会で用いられた資料一覧	21

注)本文中の「(事例)」は、資料1の事例を指す。

自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会
委員名簿

座長	鈴木 春男	千葉大学名誉教授（自由学園学園長補佐）
委員	古倉 宗治	（株）三井住友トラスト基礎研究所研究理事
	塩田 透	（財）全日本交通安全協会常務理事
	高橋 信行	國學院大學法学部准教授
	星 周一郎	首都大学東京都市教養学部（法学系）教授
	細川 珠生	政治ジャーナリスト

（委員：五十音順、敬称略）

懇談会の開催状況

第1回懇談会 平成24年10月5日（金）

- ・ 自転車の交通事故の実態と自転車の交通ルールの徹底方策の現状
- ・ 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
- ・ 自転車の交通ルールに関する交通安全教育の参加促進
- ・ その他自転車の交通ルールの徹底方策

第2回懇談会 平成24年10月25日（木）

- ・ 自転車の交通ルールの徹底方策の論点整理

第3回懇談会 平成24年12月4日（火）

- ・ 自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言（素案）

はじめに

我が国の交通情勢は、交通事故死者数（平成23年4,612人）が11年連続で減少し、過去最多であった昭和45年（16,765人）の3分の1を下回るまでになり、また、交通事故負傷者数（平成23年854,493人）も過去最多となった平成16年（1,183,120人）から7年連続で減少しており、官民を挙げた交通事故防止対策に一定の成果が見られる。

自転車についても、平成18年に自転車対策検討懇談会を開催し、

- ・ 利用目的・利用主体に応じた自転車の通行空間の確保
- ・ 自転車と歩行者・自動車の適切な共存を図るための自転車の走行環境と実効性のあるルールの整備
- ・ 自転車利用者に対する交通ルール・マナーの遵守の徹底

について、「自転車の安全利用の促進に関する提言」として提言がなされ、これを受けた警察庁において道路交通法（昭和35年法律第105号）を改正し、自転車の歩道通行要件の見直し、自転車に対する街頭指導強化のための規定や児童・幼児のヘルメット着用に係る規定の整備を行うとともに、自転車の通行空間の確保、交通安全教育、指導取締りを推進してきた。この結果、自転車に関連する交通事故は着実に減少してきたところである。

しかし、自転車利用者の交通ルール遵守意識は十分に浸透せず、ルール・マナー違反に対する国民の批判の声が後を絶たなかったことから、警察庁においては、平成23年10月、交通局長通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」を発出し、関係機関・団体等と連携しつつ、自転車対策に取り組むこととした。そのうちの施策の一つである「通行環境の確立」については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月国土交通省道路局・警察庁交通局）が策定されるなど、その推進が図られている。

他方、交通安全教育や指導取締りの自転車の交通ルールの徹底方策についても、依然として自転車利用者の交通ルール遵守意識が不十分であることを踏まえ、更なる推進が必要と考えられるところ、現行の交通安全教育はその対象に偏りがあり、対象者をより幅広いものとしなければならないこと、自転車の交通ルールに関する交通安全教育においてより効果のある方策を検討することなどの課題もある。このため、本懇談会においては、今後の自転車の交通ルールの徹底方策の在り方について方向付けを行うため検討を行うこととした。

本懇談会では、自転車の交通事故の実態と自転車の交通ルールの徹底方策の現状を踏まえつつ、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、教育への参加促進方策等について、多様な観点から議論を行った。

本提言は、自転車の交通ルールの徹底方策を幅広く推進し、自転車に関連する交通事故を防止するべく、これらの議論の結果を取りまとめたものである。

第1 現在の情勢と自転車に係る取組

(1) 自転車事故の実態及び自転車の交通ルールの認知・遵守状況

自転車に関連する交通事故（以下「自転車事故」という。）は、近年、交通事故全体の件数が減少傾向にある中で同じく減少傾向にあるものの、全交通事故の2割を占め、その占める割合が増加傾向にある（図1）。また、相手当事者別に自転車事故件数を見てみると、自転車対自動車や自転車対二輪車の事故件数が減少傾向にあるものの、自転車対歩行者の交通事故件数は、10年前の約1.5倍に増加している（図2、図3）。

図1 全交通事故件数並びに自転車事故件数及びその全交通事故件数に占める割合の推移（平成13～23年）

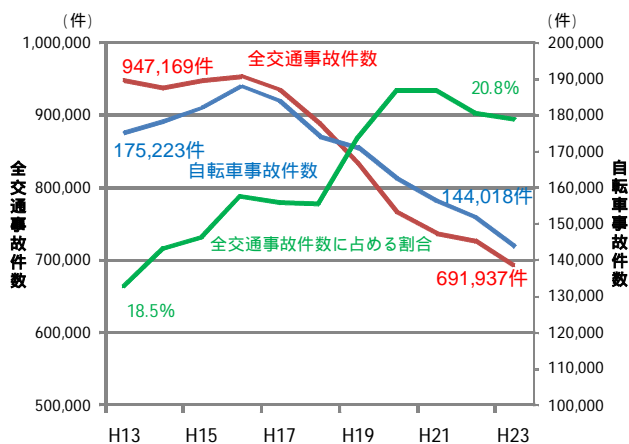


図2 自転車対歩行者の交通事故件数及びその全自転車事故件数に占める割合並びに自動車対歩行者の交通事故件数の推移（平成13～23年）

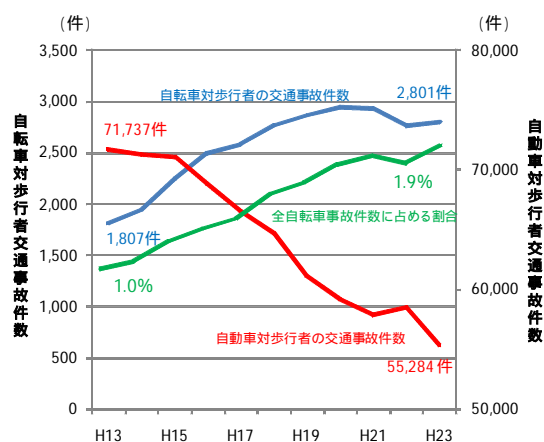
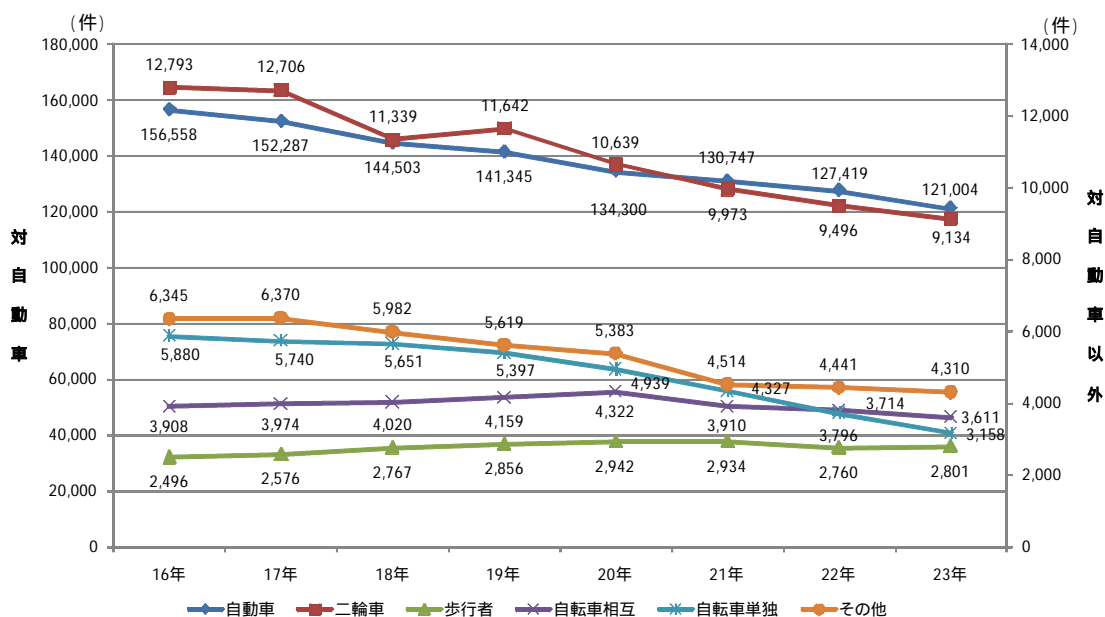
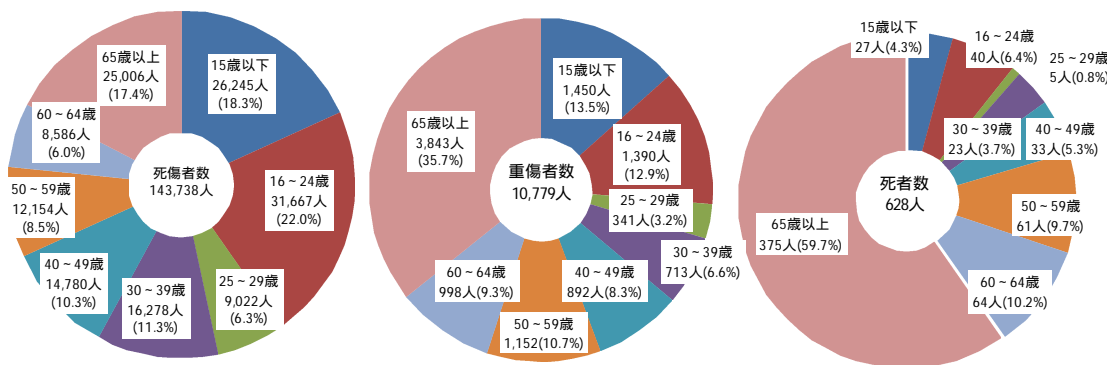


図3 相手当事者別自転車事故件数の推移（平成16～23年）



また、自転車事故の死傷者数を年齢層別で見ると、特定の年齢層のみに集中しているものではないが、死者数と重傷者数においては高齢者が多く、高齢者ほど重症化する傾向にある（図4）。

図4 自転車乗用中の年齢層別死傷者数、重傷者数及び死者数（平成23年）



次に、自転車事故と法令違反の関係を見ると、自転車事故に關与した自転車運転者のうち法令違反がなかったものは全体の3分の1にとどまっており（図5）自転車運転者が法令に違反していることが多くの交通事故の要因になっていると考えられる。また、自転車運転者が交通事故を起こし、重過失致死傷罪又は過失致死傷罪で送致されるものは毎年4千件以上ある（下表）。

図5 自転車乗用者（第1・2当事者）の法令違反別死傷者数（平成23年）

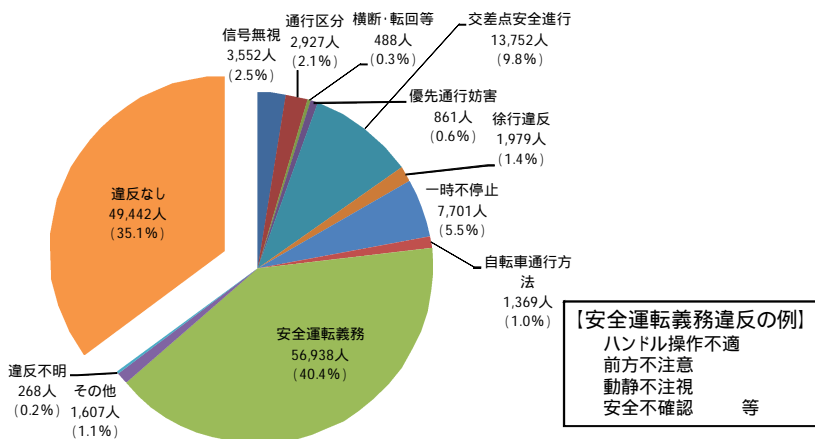
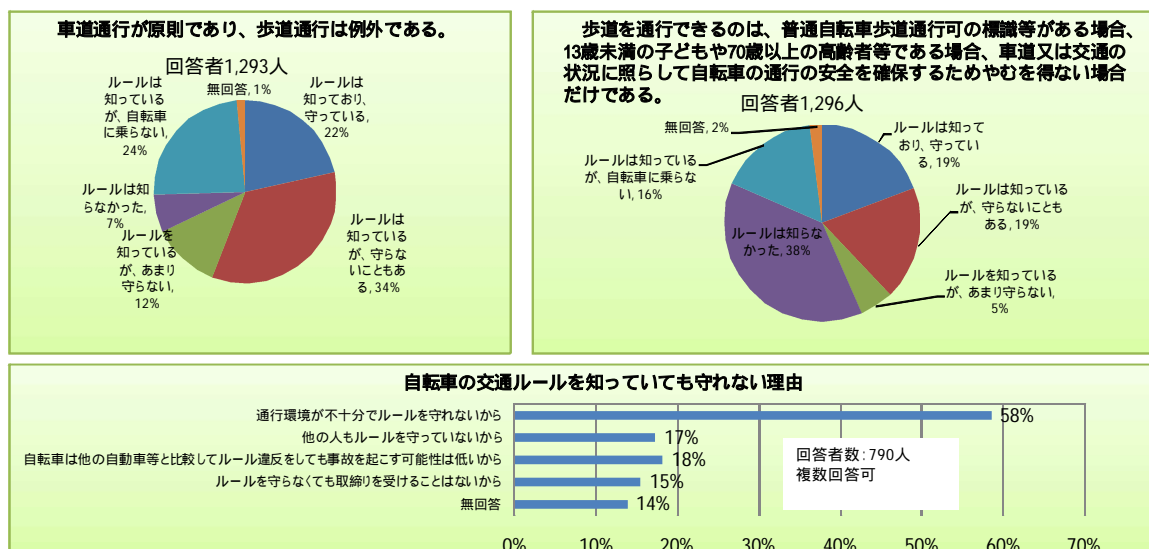


表 自転車運転者に係る重過失致死傷罪及び過失致死傷罪の送致件数

年	平成21年	平成22年	平成23年
送致件数	4,648	4,754	4,693

自転車の交通ルールに関する認知・遵守状況に関するアンケート結果(図6)によれば、9割を超える者が「車道通行が原則であり、歩道通行は例外である」ことを知っているが、自転車に乗らない者を除くと、「あまり守らない」、「守らないことがある」と回答した者が過半数を占めており、ルールを知っていても、これを遵守する行動に結びついていない人が多いことが分かる。他方、どのような場合に歩道通行が可能であるかを正しく認識していない者は約4割であり、自転車の交通ルールの浸透が不十分であることがうかがわれ、ルールによって認知状況や遵守状況が異なることが分かる。また、自転車の交通ルールを知っていても守れない理由として「自転車は他の自動車等と比較してルール違反をしても事故を起こす可能性は低いから」、「ルールを守らなくても取締りを受けることはないから」などと回答している者の割合を見ると、ルールがなぜあるのか、ルールを守らないとどのような事態になるか等についての認識がない、又は誤った認識を持っている者が少なからずいることが分かる。

図6 自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査(平成23年10月)(警察庁)



全国の運転免許試験場等の来場者1,297人を対象としたアンケート

(2) 自転車の交通ルールの徹底方策の現状

自転車の交通ルールについては、平成19年に道路交通法を改正し、ルール徹底のための各種対策を実施するとともに、平成23年10月には、交通局長通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」(図7)を发出し、自転車は「車両」であるということの徹底を図るため、ルール周知や自転車に係る交通安全教育(以下「自転車安全教育」という。)の推進、指導取締りの強化等を行っている。

このうち、自転車の交通ルールについて教育する自転車教室については、各都道府県警察において積極的に推進しており、受講人員は増加傾向にある。し

かし、その内訳を見ると、受講者のほとんどを小学生、中学生又は高校生が占めており、その対象に偏りがあることが分かる（図8）。

図7 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」（平成23年交通局長通達）

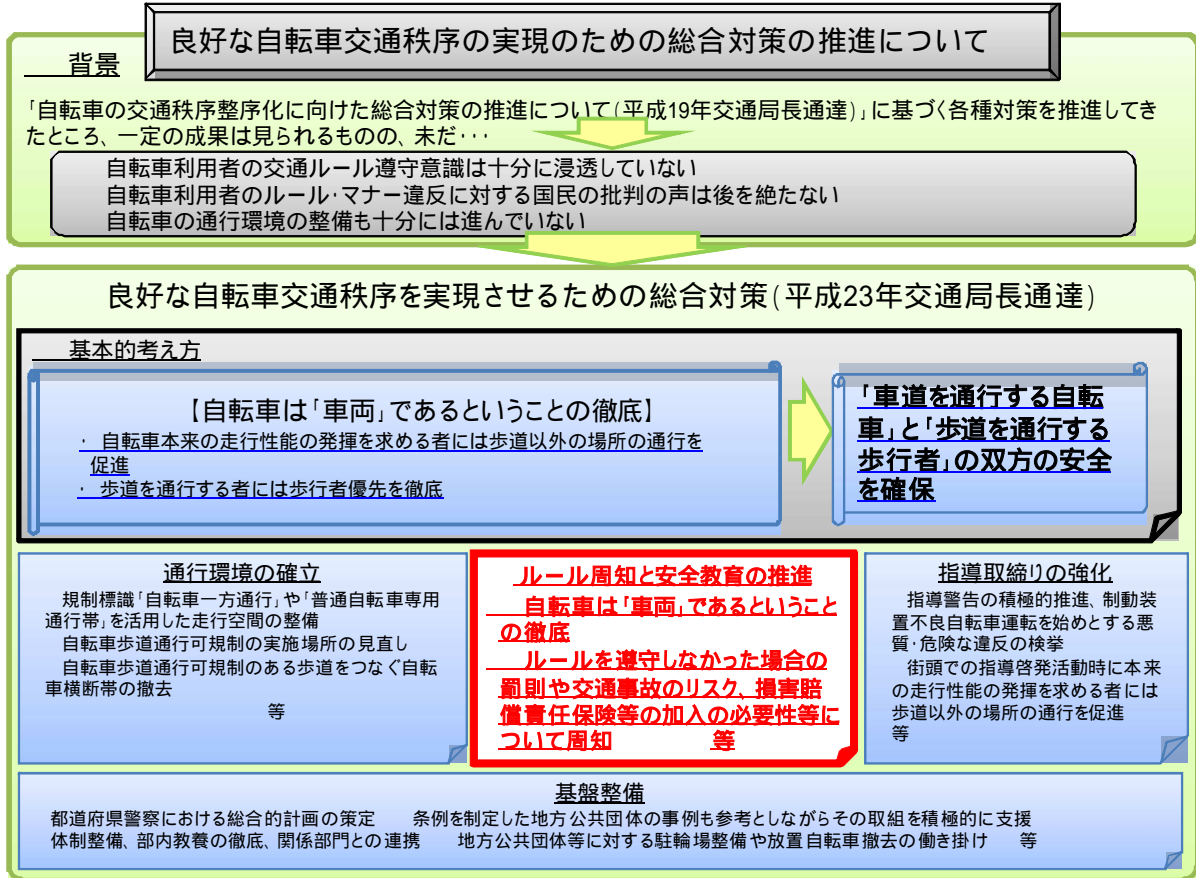
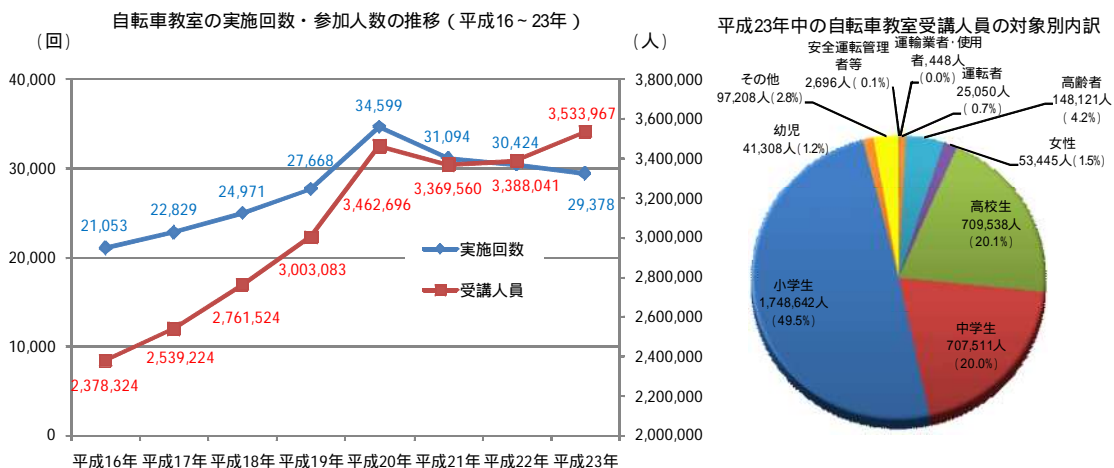


図8 自転車教室の実施状況



次に、自転車による交通違反に対する指導警告票交付状況と検挙状況については、近年、自転車運転者の指導取締りを積極的に推進していることから、共

に増加傾向にあり、特に検挙件数は平成18年から平成23年の間に約7倍と急増している（図9、図10）。

ただし、警察庁が把握する限り、検挙された自転車による交通違反のうち、起訴されたものは1%に満たず、罰則により感銘が与えられにくい状況にある。

図9 指導警告票交付状況

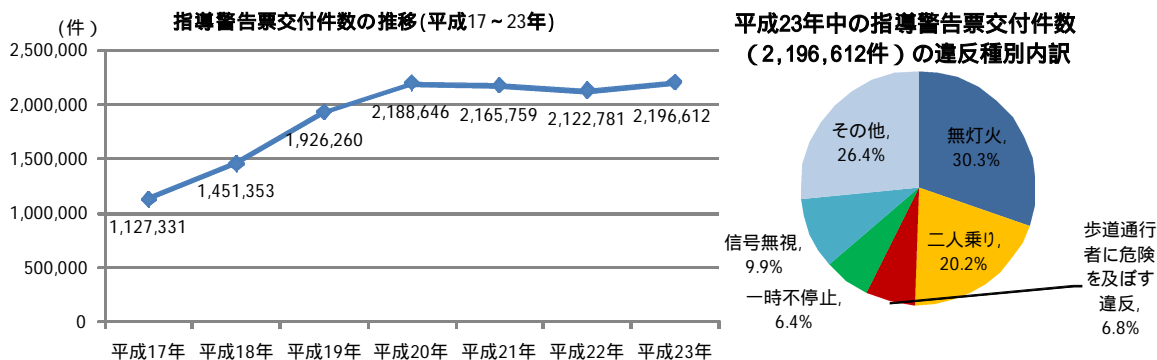
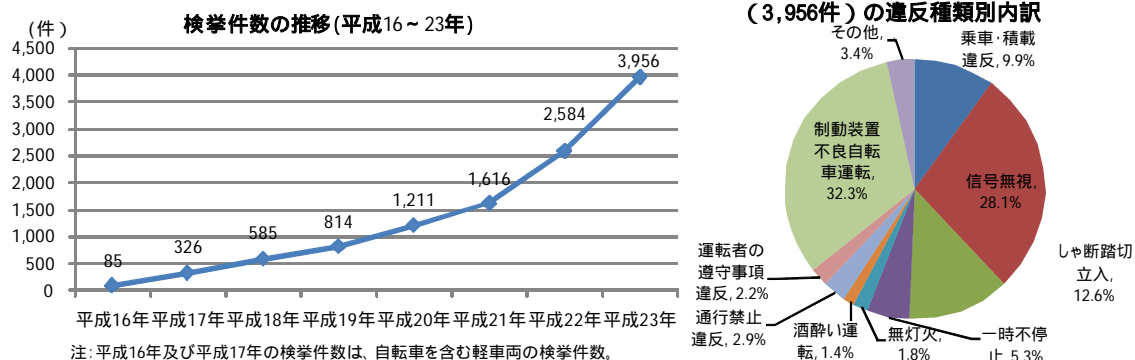


図10 検挙状況



第2 対象者に応じた体系的な自転車安全教育の在り方

(1) 自転車安全教育の現状

第1で見たとおり、自転車事故を減少させるためには、自転車安全教育をより一層推進していくことが不可欠であるが、対象が偏っているという課題がある。自転車が幼児から高齢者まで幅広い年齢層の者が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であることを踏まえると、自転車運転者に対する交通ルールの遵守を徹底させ、自転車の安全利用の促進を図っていくためには、特定の年齢層等に偏らない連続的かつ体系的な自転車安全教育を行っていくことが重要であると考えられる。

しかしながら、自動車等（自動車及び原動機付自転車をいう。以下同じ。）の運転者については、運転免許制度があり、運転免許試験に合格するために自動車教習所に通ったり、免許証更新時に公安委員会の実施する講習を受講しなければならないこととされるなど、交通安全教育を連続的に受けるための仕組みが整っている一方で、自転車運転者については、自動車等の運転者のように体系的に交通安全教育を受けるための仕組みは存在していない。

また、警察が中心となって開催している自転車教室の受講対象について見てみると、小学生、中学生及び高校生が約9割を占めており（平成23年）、大学生（短大生、専門学校生等を含む。以下「大学生等」という。）成人及び高齢者に対する自転車安全教育は明らかに不足している状況にある。

したがって、これらの多様な自転車運転者に対し、体系的な自転車安全教育を行っていくためには、警察が教育主体となって自転車安全教育を行うだけでは不十分であり、社会全体で取り組んでいく必要がある。

この点、現在実施されている自転車安全教育について、主な教育主体とその対象を示すと次のようになる（図11）。

図11 自転車安全教育の教育主体と対象

教育主体 \ 対象	小中高生	大学生等	成人			高齢者
			社員	保護者	その他	
学校等の教育機関	A	C	C	C	C	C
保育園・幼稚園	C	C	C	B	C	C
企業	C	C	B	C	C	C
自治会、町内会等	B	C	C	C	C	B
交通安全関係団体	A	C	C	C	C	B
自転車販売店	B	B	B	B	B	B

- A 多くの主体が自転車安全教育を行っている
- B 一部の主体が自転車安全教育を行っている
- C 自転車安全教育があまり行われていない

表から明らかなとおり、大学生等や成人に対して自転車安全教育を実施する教育主体が少なく、そのため、これらの者に対する自転車安全教育の機会が乏しいと言える。大学生等や成人も、通勤・通学等多くの者が多種多様な目的で自転車を利用しており、また、平成24年4～6月に自転車による交通違反で検挙された者のうち、19～64歳の者が76.2%を占め、特に20～39歳の者が55.0%と過半数を超えていることを踏まえれば、これらの対象者に対する自転車安全教育は必要不可欠であり、教育の機会の提供と自発的な参加を促す方策を講じる必要がある。

(2) 教育の主体と対象

(1)で見たとおり、現状の自転車安全教育の実施頻度については、その対象によって濃淡があり、警察としては、自らの取組を強化するとともに、以下に示すような役割分担（自転車安全教育の主体とその対象）を踏まえ、自転車安全教育が不十分であると考えられる対象に対応する教育主体への働きかけを強化していく必要がある。

ア 学校等の教育機関による小学生、中学生、高校生及び大学生等への自転車安全教育

現在、小学生、中学生及び高校生に対する自転車安全教育は、各都道府県警察と教育委員会とが連携して推進し、自転車教室の受講人員の大半を占めるなど、一定程度の効果を得ているところである。他方、通学目的等での利用が頻繁と考えられる大学生等に対する自転車安全教育については不十分であり、大学（短大、専門学校等を含む。）における教育を促進する必要がある。

イ 企業による従業員への自転車安全教育

通勤や業務のような企業活動に関わる目的で自転車を利用する者に対しては、いわば企業による社員教育の一環として、企業において教育を行うべきであることから、通勤や業務で自転車を使用する企業に協力を求めることが適当である。

特に、業務で自転車を使用する企業については、道路交通法（昭和35年法律第105号）第74条第1項において、運転者に対して車両等の安全な運転に関する事項を遵守させるよう努めなければならないとされていることにも留意して協力を求めることが適当である。

ウ 自転車販売店による自転車購入者への自転車安全教育

自転車購入の機会は最も確実な教育の機会と言えるが、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)第14条第2項により、自転車販売店に自転車の安全利用のための十分な情報を提供することの努力義務が課されていることを踏まえると、自転車販売店に対して、協力を求めていくことが適当である。また、自転車を販売する量販店や大型スーパーでも同様な対応がなされるよう協力を求め、漏れがないように留意すべきである。

エ 商店街(小売店)による消費者への自転車安全教育

成人が自転車を利用する典型的な目的の一つとして買い物があるが、買い物に来た機会を捉えて自転車に係る交通安全教育を行うことが適当である。歩行者と自転車が入り交じる商店街では、自転車の交通ルールが守られなければ、商店街で買い物をしている歩行者のみならず、自転車運転者自身に危険が及ぶおそれがある。買い物客に安全に買い物をしてもらうことに関心を有する商店街に対し、自転車の交通ルールの徹底を図る取組を推進するよう協力を求めることが適当である。

オ 保育園・幼稚園による保護者への自転車安全教育

成人が自転車を利用する目的として子供の保育園や幼稚園の送迎があるが、複数の子供を同乗させ、バランスをとりづらい自転車運転を強いられる保護者に対して、保育園や幼稚園で保護者を集める機会を捉えて自転車安全教育を行うことが適当である。

カ 自治会、町内会等の地域コミュニティによる高齢者への自転車安全教育

企業を退職するなどした高齢者については、次のライフステージとして地域コミュニティに参画していくことが考えられる。高齢者自身が参画する地域コミュニティは、高齢者をまとめた単位で捉える機会として適切であり、この場を利用しつつ、これらと密接に結びつく町内会、地方公共団体等を主体として自転車安全教育を行うことが適当である。

キ 警察による免許証更新者等への自転車安全教育

自転車事故防止のためには、自転車対自動車の事故が自転車事故の8割超を占める現状を踏まえ、車道を自転車運転者と共有している自動車等の運転手の側にも自動車等の免許証の更新時講習等の機会を活用して、自転車事故防止に係る教育を実施することが適当である。

なお、交通安全関係団体及びボランティアも、警察と共に自ら自転車安全教育を行うとともに、上記の各主体が自転車安全教育を行うに当たって、効果的な手法についての助言や講師の派遣等の支援を行っている。

上記の各主体に自転車安全教育を行ってもらうため、積極的な取組をしてい

る教育主体には、外部に対してアピールすることができるよう、当該主体のイメージ向上に資するような何らかのインセンティブを与えることも適当と考えられる。

また、以上の役割により、現在、自転車安全教育が不十分である大学生等、成人及び高齢者に対する自転車安全教育を推進していくとしても、各教育主体が自転車安全教育を行うに当たっては、専門的な知見を有する警察等の支援が必要と考えられる。今後、上記の各教育主体が教育を行うに当たっては、具体的な教育内容等についての指針等のほか、各教育主体による教育に資するための資料を示すことなどにより、各教育主体が適切に教育を行うことができるよう配慮する必要がある。

(3) 自転車安全教育への参加促進のための方策

(1)の教育主体が大学生等、成人及び高齢者を対象として幅広く行う自転車安全教育について、対象者の参加を促し、かつ、定期的に教育を受けられるようにするためには、教育に参加するインセンティブを与えることが必要である。また、成人については、自転車による交通違反で検挙されている者も多く、これらのルールを守らず、事故を起こしかねないような走行をしている自転車運転者についても自転車安全教育の機会を積極的に提供するなどの対応を考える必要がある。

ア 自転車通勤・通学と自転車教室の関連付け

東日本大震災の影響等により自転車の利用機会が広がり、自転車通勤・通学の増加が見込まれる中、例えば、

- ・ 企業、大学等において、自転車教室を受講した者に限って自転車通勤・通学を認める
- ・ 自転車教室を受講した者に公共の駐輪場利用の優先権を与える

などのように、通勤・通学と自転車教室の受講の有無を関連付ける例があり、各都道府県警察において、これらの取組を管轄地域内の企業、学校、地方公共団体等に紹介し、協力を求めることが適当である。

この場合、受講した効果を期限付きにすれば、定期的に自転車安全教育を受けるインセンティブが働き、教育を受ける者のみならず、企業、大学等の自転車安全教育への意識の向上が図られると考えられる。（事例1～4）

イ スーパー、商店街等における自転車安全教育の受講者への特典付与

スーパー等買い物に訪れた機会を捉えて自転車安全教育を行うには、買い物客の足を止めるようなインセンティブが必要である。買い物客にとってインセンティブが働くのは、買い物に関して何らかの特典を付与することであり、スーパー、商店街等に協力を求めることも考えられる。このとき、自

転車安全教育を行うことによる企業イメージの向上、自転車教室イベントの持つ集客力等の観点からスーパー、商店街等にとってもメリットがあることを理解させつつ、協力を求めることが適当である。(事例5)

ウ 各種機会を利用したチラシ、ポスター等の利用による広報啓発

自転車安全利用五則()等の自転車の交通ルールについて記載したチラシやパンフレットについて、毎年5月の自転車月間を中心に配布するほか、

- ・ 保育園・幼稚園において子育てに関する相談・アドバイスのため母親が集まる機会や健康診断や集団予防接種の機会に配布する
- ・ 大学に協力を求め、大学を通じて学生に配布する
- ・ 保育園・幼稚園を通じて保護者に配布する
- ・ 各町内会、自治会等に協力を求め、各戸に回す回覧板を利用して配布する
- ・ 地方公共団体等において作成・配布している自転車利用者向けの地図に、自転車の交通ルールを記載する

など、対象者に対して繰り返し配布する機会を設けることで目に触れる機会を増やすよう留意するべきである。また、目に触れる機会としては、自転車の安全通行に関心を有する商店街や町内会、自治会等の掲示板に自転車の交通ルール等に関するポスターを貼ってもらい、広報啓発を促すことも考えられる。(事例6、事例7)

() 自転車安全利用五則

自転車は、車道が原則、歩道は例外

車道は左側を通行

歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

安全ルールを守る(飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認)

子どもはヘルメットを着用

エ 場所に着目した広報啓発

具体的に交通違反が発生しやすい箇所や交通事故が発生しやすい箇所のよりに場所に着目して、地域の人々や道路利用者の主体的な参加のもと道路交通環境の点検を行う交通安全総点検の実施や危険な目に遭いそうになってひやりとしたりはっとしたりした経験を地図上に記載したヒヤリハット地図の作成等を行うとともに、その箇所で発生している事故形態に応じて遵守すべき自転車の交通ルールを看板等により表示したり、街頭指導を行うなどして、交通違反や交通事故の発生を未然に防止することが適当である。

また、これらの現場における広報啓発については、警察のみで実施しようとするのではなく、地域のボランティアの協力を得て自転車の交通ルールに関する指導員を配置してマンパワーを確保することも考えられる。(事例8)

オ ルール違反者に対する自転車安全教育の機会の提供

上記のとおり、体系的な自転車安全教育の幅広い推進を前提に、これによってもなお自転車の交通ルールに違反する者に対する対策を考える必要がある。この場合、

- ・ 悪質・危険な違反行為をする自転車運転者
- ・ ルールに違反し、交通事故を起こして危険性が顕在化した自転車運転者等については、違反者の特性に応じた専門の講習を行うことなどにより、自転車の交通ルールを遵守することの大切さについての「気付き」を促し、その危険性を改善することが適当であり、そのための効果的な教育内容・手法と併せて検討する必要がある。なお、対象者の範囲についても、一定の年齢で限定することも考えられ、特に、学校で行う自転車安全教育との関係性を考慮に入れて検討することが適当である。

(4) 自転車安全教育の技法

体系的に自転車安全教育を行うこととしても、その内容が、単なる自転車の交通ルールの説明に過ぎない場合、教育を受けた者に交通ルールを守ろうという動機付けとなる効果は薄いと考えられ、自転車安全教育をより効果的なものとするため、ルール遵守意識を定着させるような技法が必要となる。

そこで、現在実施されている自転車安全教育の中で採られている教育技法の中でも、教育を受けた者に感銘を与え、自転車の交通ルール遵守意識の定着に効果があると考えられるものを参考にしつつ、教育技法について、以下の例で示すような工夫をしていくべきである。

なお、各教育主体が行っている取組の中で、特に他の教育主体の参考となるものについては、関係機関等と協力しつつ、教育技法についての知見の蓄積及び共有に努めていくことが適当である。

ア 発生しやすい事故類型等の重点的な説明

自転車安全教育は、任意で参加してもらうものであり、時間的制約が課せられるものが多く、この場合、教育する必要性の高いものを優先して説明をすることが効果的と考えられる。例えば、

- ・ 自転車事故は単路よりも交差点での発生が多い
- ・ 自転車事故の死傷者は高齢者ほど重症化しやすい

など、対象に応じて重点を変えつつ教育することが適当である。

イ 各ルールが定められている理由とルール違反に起因する交通事故の説明

自転車の交通ルールを単に説明するだけでは、説明を受けた者に当該ルールの遵守意識を定着させることは難しい。当該ルールがなぜそのように定め

られているのか、当該ルールに違反すると自らがどのような交通事故の被害にあうのか、当該ルールに違反して交通事故を起こしたときにどうなるのかを説明し、ルールを遵守する必要性を認識させることが適当である。例えば、

- ・ 歩行者を死亡させたり、重傷を負わせたりする自転車事故を起こした場合に生じる損害賠償責任（数千万円もの賠償責任が生じ得るなど）
 - ・ 自らがルールを守らなかったばかりに交通事故を起こし、自らが負傷した場合に他の立場の人を犯罪者にしてしまう可能性があること
- 等、自転車事故が自らの人生や他人の人生に多大な影響を及ぼし得るものであることを認識させることが必要である。（事例9）

ウ 当事者を巻き込み、役割を与えて教育主体とする教育

自転車の交通ルールは単に知識として習得するだけでなく、遵守してもらわなければならない。自転車の交通ルール遵守意識を徹底するためには、対象者を当事者に巻き込むという方法がある。例えば、親に対して教育し、親から子に対して教育してもらえば、親は子に教える以上は自らもルールを守ろうとするように、教育の対象者に役割を与えて教育や広報啓発の主体として巻き込むことができれば自転車の交通ルール遵守意識の徹底に効果的であると考えられる。

また、主体的に自らの周辺の人たちと一緒に自転車に係る交通安全について考えようとする者を支援するため、教材、マニュアル等が必要となる。警察庁においては、学校教育の場で教師が自転車の交通ルールについて指導ができるよう、児童・生徒向けの教材を作成しており（一般財団法人日本交通安全教育普及協会のホームページから「自転車安全教育用図説パンフレット&パソコンソフト」をダウンロードできるようにしている。）これを参考にすることが考えられる。

この点、オランダでは、親が子供に自転車を買い与える際には、子供に交通ルールの習得と遵守を徹底的に教育するが、自転車に関する専門的知識を有しない親でも子供に分かりやすく解説することのできる資料を作成していることも参考となると考えられる。（事例10、11）

エ 自転車の交通ルール以外のマナーや被害軽減対策等の教育

自転車の安全利用のためには、自転車の交通ルールのみならず、駐輪場への駐輪や他の交通主体に対する配慮のような自転車を利用する上でのマナー、正しい自転車利用が健康や環境にメリットがあること等についても併せて教育することが望ましい。

また、自転車事故時の被害軽減対策としてのヘルメットの効用を具体的に教育することにより、幼児や児童はもちろん、自転車運転者に広く着用が促進されるよう教育を行い、自転車事故の重症化を防止することが適当である。

(事例12)

オ 自転車事故の賠償責任保険への加入の必要性に関する教育

自転車事故そのものを抑止することが最も重要であるが、仮に人を死亡させたり、重傷を負わせる自転車事故が発生した場合には、加害者側に多額の損害賠償責任が生じることとなる。このとき、多大な損害賠償の支払いが困難になると、加害者、被害者双方にとって不幸であるから、自転車安全教育の場において、自転車事故の賠償責任保険への加入の必要性について教育することが適当である。

(事例13)

第3 自転車の交通ルールの徹底のための指導取締りの在り方

自転車の交通ルールを徹底するには、自転車安全教育を推進するとともに、ルールを守らない者に対して指導取締りを行い、両者を両輪として推進していくべきである。近年、自転車による交通違反に対しては指導警告を行うことを原則とし、悪質・危険な違反について検挙するという方針で指導取締りを推進しているところであるが、この方針で引き続き推進していくべきである。

しかし、平成18年以降、自転車による交通違反に対する指導取締りを強化し、近年は、指導警告が年間200万件以上になるとともに、悪質・危険な違反者の検挙人数も増加を続けているにもかかわらず、自転車運転者の交通ルール・マナー違反に対する国民の批判の声が未だ後を絶たないことを踏まえると、指導取締りの手法についても工夫が必要と考えられる。例えば、

- ・ 自転車と歩行者との重大事故の発生が懸念されたり、自転車事故が多発したりする地区・路線を中心に、交通実態、取締要望等に応じて重点的に指導取締りを行う
- ・ 個々の指導警告においても、自転車による交通違反について指摘するにとどめることなく、自転車安全利用五則等の自転車の交通についての一般的なルールについても指導し、再犯防止を徹底する
- ・ 繰り返し指導警告を受けている者が学校の生徒であれば、その学校に対して自転車安全教育を行うよう働きかけを行う

などの方法が考えられる。

また、明らかに交通安全上危険と認められる行為については、指導警告を積極的に推進し、その抑止を図っていくことが必要である。この点、例えば、携帯電話を利用しながら自転車を運転する行為のように、安全運転に悪影響を及ぼすことが明らかであり、一般的に危険と認識されている行為について、多くの都道府県では禁止されているものの、一部では禁止されていないことがある。このような行為については、当該一部の都道府県についても禁止した上で指導警告を積極的に推進し、その抑止を図っていく必要がある。このため、携帯電話を利用しながらの自転車運転のように交通安全上危険と認められる行為については、警察庁において、自転車運転の実態に即した規範となるよう都道府県警察を指導することが適当である。

繰り返しにはなるが、指導取締りを推進することは必要であるものの、同時に自転車安全教育を推進していくことが必要であり、指導取締りのみに偏向することなく、両者を均衡のとれた対策の両輪として位置付けつつ自転車の交通ルールの徹底を図っていくべきである。

おわりに

以上、自転車の交通ルールの徹底方策について本提言を取りまとめた。本懇談会は、交通安全教育、自転車交通、法学等の専門的知見を有する委員により、様々な観点から自転車の交通ルールの徹底方策について自由に意見を述べ合って討議し、意見集約したものである。

自転車そのものが走行性能を発揮してかなりの速度で走行するものから、幼児を同乗させて走行するものや幼児自身が運転して走行するものまで、多種多様な用途で利用されるものであるため、様々な観点からの意見があり、それが故の議論の難しさもあった。

自転車が、子供から高齢者までが運転でき、多種多様な用途で利用するものであるからこそ、全ての人が自転車の交通ルールを正しく認識し、かつ、それを遵守しなければ良好な自転車交通秩序が実現することはない。また、自転車運転者のみならず、歩行者、自動車運転者等の道路を利用する全ての人が、共に一つの道路を利用しているという認識を持つことも重要である。全ての人にこのような認識を深めてもらい、自転車の交通ルールを徹底するとともに、自転車と他の交通主体とが共存できるような環境を整備するためには、警察のみならず、国、地方公共団体、教育機関、民間事業者、地域コミュニティ等様々な主体が一丸となって取り組んでいく必要がある。なお、様々な主体への働きかけに当たっては、個別に働きかけを行うよりも、各主体が参画する会議を開催して役割分担について話し合うことで各主体に自らの役割を認識させることも効果的であろう。

今回の提言を受け、警察庁において、体系的な自転車安全教育の在り方を始めとする自転車の交通ルールの徹底のための施策のほか、自転車以外の交通主体への教育に関する施策を今後の課題として検討・実施することにより、警察からの各教育主体に対する協力依頼を通じて幅広く、かつ、漏れのない体系的な自転車安全教育が行われ、自転車を利用する人が自転車の交通ルール・マナーを遵守するとともに、自転車以外の交通主体との共存が図られる良好な自転車交通秩序が実現されることを期待するものである。

自転車安全教育への参加促進方策及び教育技法（事例）

【事例1 自転車通勤許可の更新条件として講習参加を義務付け （株式会社ブリヂストン）】

（株）ブリヂストンにおいて、本年9月から、自転車通勤許可の更新条件として、警察が実施する自転車交通安全講習会（自転車シミュレータによる実技と講義）への参加を義務付けている。

【事例2 自転車通学者に対する講習等の義務付け（立命館大学）】

自転車通学者に対して行われる「自転車通学者交通安全講習会」の受講を要件として自転車通学を認める「自転車登録制度」を導入している。

さらに、自転車の盗難対策及び安全対策をとること、対人・対物事故に備えた賠償責任保険に加入することも要件としており、具体的には、前照灯、鍵の設置、防犯登録についての自転車点検を受けるほか、1事故につき1億円（限度）を補償する自転車の賠償責任保険に加入しなければ、登録を受けることができない。

【事例3 自転車安全講習受講者に対する駐輪場利用の優先権の付与 （武蔵野市・三鷹市）】

中学生以上の者を対象として、各警察署と連携した自転車安全講習会を開催しており、講習会に参加して認定を受けた受講者については、有料駐輪場の申込み等における優先的な取扱いを行っている。

受講者に交付される「自転車安全利用認定証」（武蔵野市）や「自転車安全運転証」（三鷹市）には有効期間があるほか、認定を受けた受講者に対するTSマーク付帯保険費用の助成（対象については市民のみ）も行っている。

【事例4 高校生自転車運転免許制度（浦和学院高等学校）】

高校生に参加体験型の交通安全教育を実施し、受講者に高校生自転車運転免許を交付し、教職員（生徒指導係）が交通安全指導者として、交通法規・校則違反等を認めた場合、違反項目別に点数を付加し、累積点数により個別指導を実施するとともに、累積点数によっては自転車通学を禁止する。

【事例5 交通安全講習会を受講した高齢者への特典付与(高知県警)】

自転車に関する交通安全教育ではないが、高知県宿毛(すくも)警察署では、警察官等が実施する交通安全講習会を受講した高齢者に「受講修了証」を交付し、修了証を提示することで協賛店での割引等の特典が受けられることができる「高齢者交通安全受講者特典制度」を運用している。

量販店(スーパー)や喫茶店など全10店舗(平成24年7月現在)が「高齢者交通安全協力サポート店」として協賛しており、特典が受けられる時間帯を15時までとするなど、高齢者の事故防止に配慮している店舗もある。

また、修了証の有効期限を1年としており、引き続き特典を受けするためには、再度講習を受講する必要があるなど、継続的な交通安全教育の受講を促す仕組みとなっている。

【事例6 ポスター等を利用した広報啓発活動】

自転車の交通ルールの遵守を呼び掛けるポスターを作成し、各都道府県に配布している。



【事例7 自転車の交通ルール等を掲載した自転車地図を作成(堺市)】

大阪府堺市では、市民や自転車産業団体などと協働して自転車を生かしたまちづくりを推進している。

自転車の交通ルール・マナーの啓発や自転車への親しみづくりなどに取り組んでいる「堺自転車のまちづくり・市民の会」と協働して、自転車安全利用五則や自転車のメンテナンス方法などを掲載した「堺市自転車地図」を発行している。



【事例8 高校生と連携した街頭啓発活動(広島県警)】

地区に所在する高校が共同で、自転車事故防止に関する統一スローガンを策定し、有志の高校生が統一スローガンの記載されたのぼり旗をもって通学路に立ち、交通ルールの遵守を呼び掛けるなどの街頭啓発活動を行っている。



【事例9 自転車事故が引き起こす影響の大きさを認識させるための教育】

財団法人全日本交通安全協会において企画したDVDでは、自転車安全利用五則を中心とした自転車のルールを遵守することの必要性のほか、自転車の交通ルールに違反して交通事故を起こした場合、自らの人生だけでなく、他人の人生にも多大な影響を及ぼし得ることなどについても紹介している。



【事例10 レインウェアプロジェクト(茅ヶ崎市)】

茅ヶ崎市において、中高生の自転車傘差し運転をなくすため、茅ヶ崎・寒川地区の県立高校5校の協働の取組として、中高生が着用したくなるようなレインウェアを開発し、市内の制服販売店等で販売している。このほか、傘差し運転禁止に関するポスターコンクールも開催しており、皆で考え、皆で自転車ルールを守るというコンセプトで、傘差し運転の防止を推進している。

【事例11 高校生自転車交通安全リーダー研修会(高知県警)】

県内の各高校で交通安全活動に取り組んでいるリーダー的立場の生徒に対し、参加・体験・実践型の自転車交通安全教室を実施して、同研修修了者を自転車交通安全リーダーとして認定している。

【事例12 ヘルメット着用による被害軽減対策に関する教育(大阪府警)】

大阪府警では、ヘルメット着用推進を目的としたDVD教材を作成、配布して、幼児・児童に対する交通安全教育現場や保護者会等において活用している。

小学生や幼稚園児等が自転車ヘルメットの重要性について理解できるように、イメージキャラクターが登場して、正しい装着方法を紹介したり、安全性についての実験を行ったりするなど、自転車ヘルメット着用の重要性について分かりやすく解説している。



【事例13 損害賠償責任保険の必要性に関する教育】

自転車事故により人を死亡させたり、重傷を負わせた場合、加害者側に多額の損害賠償責任が生じることとなる。

内閣府が作成したDVDでは、自転車の基本ルールと併せて、損害賠償に関するミニドラマや自転車事故の再現映像等を活用しながら、自転車保険加入の必要性等について紹介している。



これまでの懇談会で用いられた資料一覧

警察庁ホームページに掲載

[警察庁トップページ] [安全快適な交通の確保] [各種有識者会議等] 参照

URL <http://www.npa.go.jp/koutsuu/index.htm>

第 1 回

自転車の交通事故の実態と自転車の交通ルールの徹底方策の現状

1 自転車関連事故の現状と指導取締りの状況

- (1) 自転車関連事故の推移
- (2) 自転車関連事故における法令違反
- (3) 自転車関連事故の年齢層別死傷者数
- (4) 相手当事者別自転車関連事故件数の推移
- (5) 自転車の交通ルールの認知・遵守状況等
- (6) 指導警告票交付状況及び検挙状況
- (7) 自転車の違反別検挙件数の推移
- (8) 自転車による交通違反をした場合の手續

2 自転車の交通ルールの徹底方策の現状

- (1) 平成19年道路交通法改正（自転車関係部分）の主な内容等
- (2) 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策（平成23年交通局長通達）
- (3) 自転車教室の実施状況
- (4) 自転車に関する交通安全教育の経験
- (5) 自転車に係る様々な教育手法
- (6) 自転車による交通違反をして検挙された者への講習の必要性

3 自転車の交通ルールの徹底方策に関する主な課題

検討スケジュール

（参考資料）

- ・ 道路交通法における自転車の主な交通ルール
- ・ 自転車の安全利用の促進に関する提言（抜粋）（平成18年11月 自転車対策検討懇談会）
- ・ 自転車に係る広報啓発の取組例
- ・ 自転車通行環境の整備状況

第2回

自転車の交通ルールの徹底方策の論点整理

統計資料

- (1) 自転車による交通違反の属性別検挙人数
- (2) 自転車乗用中の高齢者（65歳以上）の相手当事者別死傷者数
- (3) 高齢者（65歳以上）の自転車関連事故における法令違反
- (4) 自転車関連事故の年齢層別死傷者数

自転車交通安全教育 実施事例

（参考資料）

- ・ 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）
- ・ 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）（抄）
- ・ 道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）
- ・ 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）
- ・ 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

第3回

自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言（素案）

統計資料

- ・ 自転車による過失致死傷罪及び重過失致死傷罪の送致人数

（参考資料）

- ・ 第2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