

自転車の交通安全管理について

1 警察庁の施策

(1) 「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」(警察庁交通局長平成23年10月25日)及びその補足¹⁾

第1 基本的考え方

道路交通の場においては歩行者と同様の取り扱いをされるものであるとの誤解が生じていたが、自転車は「車両」であるということを徹底することとした。

良好な自転車交通秩序の実現を図っていくためには、自転車の通行環境の整備、自転車利用者に対するルールの周知及び自転車に係る交通安全教育並びに自転車利用者の交通違反に対する街頭指導取締りを並行して進める。

第2 推進すべき対策

■ 自転車の通行環境の確立

- 「自転車一方通行」(平成23年9月新設)や「普通自転車専用通行帯」(平成22年12月新設)による自転車専用の走行空間の整備。
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成24年に国土交通省と連携して策定)を踏まえ、ネットワーク性を確保。
- 国土交通省と共同で有識者による「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に向けた検討委員会」を開催。

■ 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進

- 「自転車安全利用五則」(「自転車の安全利用の促進について」平成19年7月10日付交通対策本部長決定)等を活用。

自転車安全利用五則

- | | |
|---|-----------------------|
| 1 | 自転車は、車道が原則、歩道は例外 |
| 2 | 車道は左側を通行 |
| 3 | 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 |
| 4 | 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 |
| 5 | 子どもはヘルメットを着用 |

- 受講生の年齢層に応じ、その教育効果が高まるよう内容及び手段を工夫。

■ 自転車に対する指導取締りの強化

- 自転車事故多発場所や自転車が多数通行する場所等を「自転車指導啓発重点地

区・路線」に指定し、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等歩行者に危険を及ぼす違反等に対する指導警告活動を強力に推進。

- 「歩道を通行する場合は歩行者優先」の基本ルールを徹底。

第3 対策推進上の基盤の整備等

■ 総合的な推進計画の策定

各都道府県が計画を策定し、組織を挙げて対策を推進。

■ 自転車対策を推進するための体制の整備

警察庁交通局に「自転車総合対策検討委員会」を設置し、各都道府県警察においても自転車対策を効果的かつ強力に推進するための体制を整備。

■ 関係部門との連携等

各都道府県警察においては、防犯ネットワーク等他部門で構築されているネットワークについても、自転車の広報啓発活動に活用。

■ 関係機関との連携等

地方公共団体、学校、教育委員会、道路管理者、自転車関係団体等との間で設置した連絡協議会を活用。

(2) 自転車運転者講習制度¹⁾

■ 根拠

「道路交通法の一部を改正する法律」(平成25年法律第43号 平成27年6月1日施行)

■ 概要

- 自転車の運転に関して危険行為を繰り返す(3年以内に2回以上)⇒都道府県公安委員会が受講命令⇒講習の受講(3時間、手数料は5,700円を標準額として各都道府県の条例によって定められている)

*3ヵ月以内に受講しなかった場合は、5万円以下の罰金

- 危険行為: 次ページ一覧表の14項目

● 講習内容

- ◇ 事故当事者の体験談
- ◇ 事故映像等による事故の危険性の疑似体験
- ◇ 自転車事故に伴う社会的責任を理解させるため、刑罰や損害賠償の事例紹介
- ◇ 危険な違反行為に関する討議 等

● 受講状況

平成28年3月末現在で19名。

自転車運転者講習の対象となる危険行為

- | | |
|----|-------------------------|
| 1 | 信号無視 |
| 2 | 通行禁止違反 |
| 3 | 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反) |
| 4 | 通行区分違反 |
| 5 | 路側帯通行時の歩行者の通行妨害 |
| 6 | 遮断踏切立入り |
| 7 | 交差点安全進行義務違反等 |
| 8 | 交差点優先車妨害 |
| 9 | 環状交差点安全進行義務違反等 |
| 10 | 指定場所一時不停止等 |
| 11 | 歩道通行時の通行方法違反 |
| 12 | 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転 |
| 13 | 酒酔い運転 |
| 14 | 安全運転義務違反 |

2 インターネット記事の紹介

(1) 自転車保険の義務化次々 背景に相次ぐ高額賠償判決 (朝日新聞デジタル 6月29日)

大阪府で7月1日から、条例により、自転車に乗る人全員に対し、損害賠償保険への加入が義務付けられる。兵庫県ではすでに始まり、滋賀県でも10月に導入される(SDA注:京都市では来年4月から)。事故の加害者側に高額な賠償を命じる判決が相次いだことが背景にあるが、非加入でも罰則はなく、効果は未知数だ。

大阪府では、府内で自転車を使う場合は、府民であるかどうかを問わず、加入義務があり、子どもの場合は、保護者が加入させる義務がある。昨年の府内の自転車事故による死者は50人(前年比+16人)。事故数12,222件も全国ワースト1。

立命館大学では、学生が起こした自転車の死亡事故をきっかけに、12年度から、自転車通学する場合は、警察官らの講習を受けた上で補償額最高1億円以上の保険加入を義務付け、これまでに約1万7千人が登録した。

(2) 自転車の危険運転、全国ワースト1は・・・法改正1年(中島嘉克、檜崎貴司、寺尾佳恵 5月29日)

警察庁によると、昨年6月から今年4月末までに講習の対象になった危険行為は全国で13,455件、大阪は4,594件(34.1%)で、東京(3,184件)、兵庫(1,745件)が続いた。違反別では最多の信号無視が全国で5,765件であり、大阪はそのうち3,074件と半数以上を占めた。

危険行為に対しては、目撃した警察官が「指導警告」をする。従わなければ、刑事処分の対象となる交通切符(赤切符)を切る。これで一つの危険行為となる。4月末までに全国で21人が講習の対象になったが、このうち11人が大阪であった。府警によると、今後さらに3人の受講が予定されている。

(3) 舛添前知事やり残し 力入れていた自転車推進“専用道”整備どうなる？(THE PAGE 小川裕夫=フリーランスライター 7月13日)

舛添前知事は2014年就任直後、自転車レーン整備のための調査費として約2,000万円の予算を計上した。自転車道の整備計画を担当している都建設局道路管理部安全施設課によると、同知事になってから自転車道の整備が急速に進んだということはないとのこと。

都では、石原都知事時代の12年に「東京都自転車走行空間整備推進計画」を策定し、約150kmの優先整備区間を指定し、そこに自転車道を設置することとし、粛々と整備を進めている(同課)。これはすべて都道であるが、ネットワーク化しなければ意味がないので、15年に約200kmに及ぶ新たな自転車道の整備計画「自転車推奨ルート」を策定した。こちらには、国道や区道も含まれている。

10年間で都は積極的に自転車道を整備した。都心部などでも路面が青色に塗られた自転車レーンを目にする。自転車専用レーンの設置が進められた背景には、次のような理由があった。以下は同課の説明だそうである。

「従来、自転車は車道を走るように法律で定められている。しかし、高度経済成長時代、自転車が車道を走るのは危ないという理由から、歩道に追いやられた。そのため、自転車は歩道を走るという概念が定着してしまった。しかし、2006年頃から歩行者と自転車の事故が目立つようになり、事故防止の観点から自転車道を整備することになった」。

昨今、東京では各自治体がコミュニティサイクル事業を開始している。特に千代田区・中央区・港区・江東区の4区は、16年2月から4区共通で貸出・返却が可能な広域実験を始めている。このように行政が自転車利用の旗振り役となったことや、自転車通勤者が増えたことなど、自転車の需要は拡大している。しかし、自転車が多く走るようになれば、歩行者との事故も増える。歩行者の安全を確保するためにも、自転車道の整備は急務である。

以上

<参考文献>

1) 「自転車事故の現状と自転車総合対策の推進」

警察庁交通局交通企画課 課長補佐 西村和市 (にしむらかずいち)
(「人と車」2016年5月号)