

2011.11.11

交通リスク情報 <No.2>

「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」の解説

昨今、「悪質自転車の摘発強化」「自転車の歩道通行へ」等、自転車の運転マナーやルール遵守に関するニュースや新聞記事等に触れる機会が増えている。

特に、2011年10月25日、警察庁は、これまでの対策の成果定着と方法や効果の点検、関係機関・団体等と連携しつつ実効があがるよう効果的な対策を推進することを求めた「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」（以下、単に「総合対策」という。）を各管区警察局長、各都道府県警察長等に通達した。

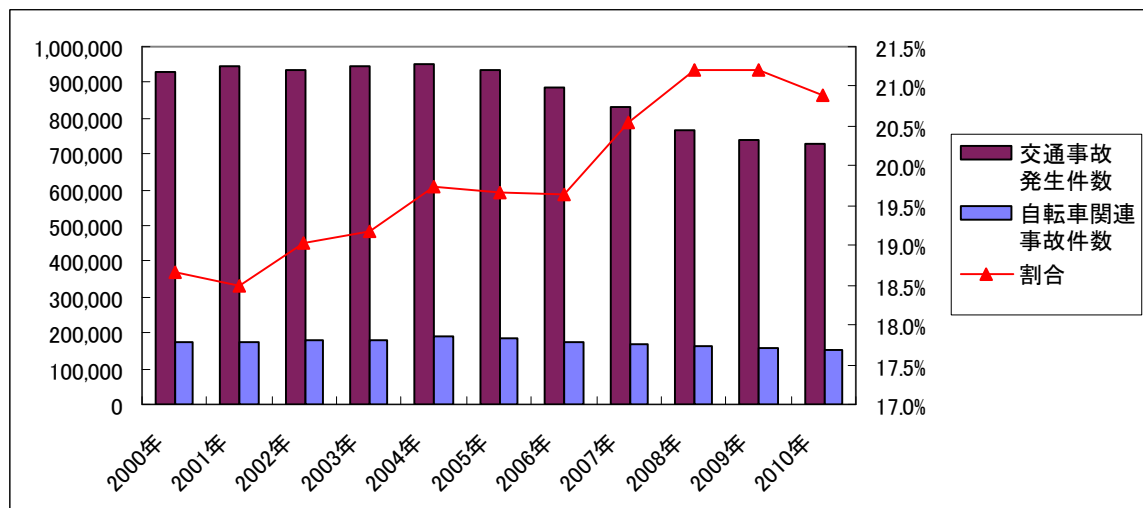
本書では、この総合対策のポイントについて概説する。

1. 経緯

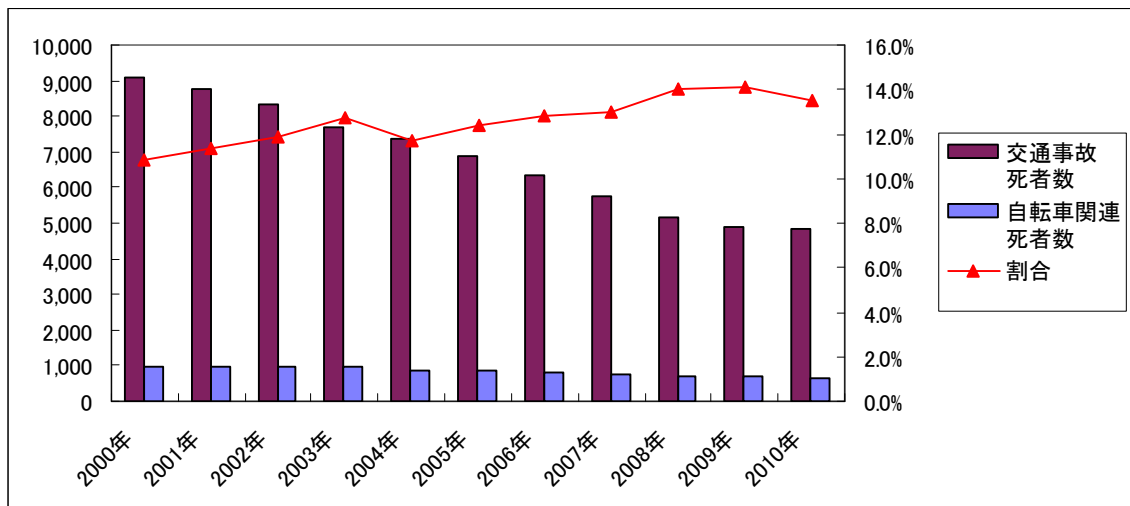
(1) 自転車関連事故の傾向

交通事故件数及び交通事故による死者数は減少傾向にあるが、自転車に関連する交通事故件数及び死亡事故件数は横ばいである（図1-1、1-2）。そのため、交通事故に対する自転車事故の割合は年々増えており、2010年においては、交通事故件数全体の20.9%、交通事故による死者数全体の13.5%を占めるまでになった。また、その原因として法令違反が認められるものが65.0%を占める（図1-3）など、自転車に係る交通状況は悪化する傾向にある。

そこに、2011年3月11日に発生した東日本大震災以降のライフワークの変化もあり、さらに自転車ブームが加速したが、制動装置不良自転車や悪質運転者の増加による事故も増加し、深刻な社会問題と化した。

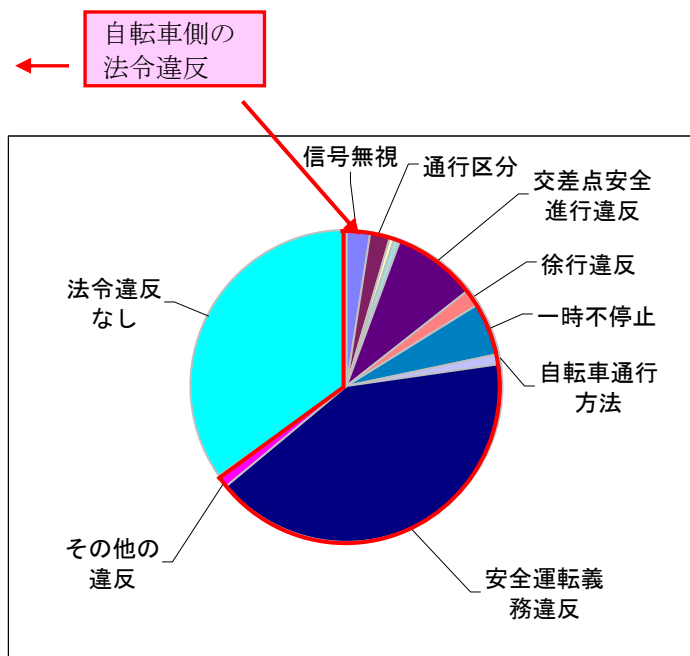


【図1-1：事故発生件数に対する自転車事故件数の比較】



【図 1-2 : 交通事故死者数に対する自転車事故死者数の比較】

法令違反別		件数
信号無視		3,777
通行区分		2,914
横断・転回等		684
優先通行妨害		913
交差点安全進行		13,250
徐行違反		2,361
一時不停止		8,409
自転車通行方法		1,322
安全運転義務	ハンドル操作	2,308
	ブレーキ操作	606
	前方不注意	2,000
	動静不注意	16,499
	安全不確認	36,879
その他	2,929	
その他の違反		1,677
違反不明		291
違反なし		51,605
合計		148,424
死者数		652





【図表 1-3 : 2010 年度自転車関連事故原因の内訳】

(以上、警察庁統計資料「H22 全事故のまとめ」を基に著者作成)

(2) 行政の主な取組

警察庁は、これまでも「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について」などを決定する等、各種対策を推進してきた。今回の通達は、従来の対策をさらに加速させ、新たな規制標識や罰則等の整備が進むことが予想される。

時期	内容
2006年4月	「交通安全対策推進プログラム」を策定
2006年4月13日	「自転車利用者に対する交通指導取締りの強化について」を通達
2007年7月10日	「自転車の安全利用の促進について」を決定 ⇒「自転車安全利用五則」の決定 (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
2007年7月12日	「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について」を通達
2010年12月	「普通自転車専用通行帯」規制標識を新設 
2011年9月12日	「自転車一方通行」規制標識を新設 ※一方通行を違反した場合は3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金 
2011年10月25日	「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」を通達



【図表1-4：行政の主な取組】 ※写真は自転車走行環境のモデル整備例（東京都世田谷区）

2. 総合対策の概要

(1) 特徴

従来、多くの歩道で普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されていたこともあり、道路交通の場において、自転車は歩行者と同様の取り扱いをされるという誤解が生じていた。

そのため、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、今一度、自転車は「車両」であることを、自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底させることが明記された。

具体的な取組方針としては次の3つが挙げられた。

- ① 自転車道や普通自転車専用通行帯等の自転車の通行環境の整備を推進し、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者には歩道以外の場所を通行するよう促す。
- ② 車道を通行することが危険な場合等当該利用者が歩道を通行することがやむを得ない場合には、歩行者優先というルールの遵守を徹底させる。
- ③ 制動装置不良自転車運転を始めとする悪質、危険な交通違反については、その取締りを推進する。

(2) 推進される対策

①自転車の交通環境の確立

- ①-1. 規制標識「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」を活用した自転車専用の走行空間を整備する。具体的には、自転車の通行量が特に多い片側2車線以上の道路において、現在、自転車道又は普通自転車専用通行帯（以下「自転車道等」という。）が整備されていない場合には、自動車等が通行する車線を減らすことによる自転車道等の整備や、自転車の通行量が多い2車線道路に一方通行の交通規制（自転車を除く。）を実施することによる道路の両側に自転車道等の整備があげられている。
- ①-2. 歩道上で自転車と歩行者の交錯が問題とされている現下の情勢に鑑み、幅員3メートル未満の歩道における自歩可（自転車・歩行ともに通行可能）の交通規制は、歩行者の通行量が極めて少ないような場合、車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合等を除き、見直すことなどがあげられている。
- ①-3. 自転車歩道通行可規制のある歩道（普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除く。）をつなぐ自転車横断帯を撤去する。
- ①-4. 各都道府県の実情に応じた独自の対策（二段停止線と共に自転車専用灯器を設置し、その他の車両用の灯器とは別の信号制御を行うなど）も実施する。

②ルール周知と安全教育の推進

- ②-1. 自転車は「車両」であるということを全ての自転車利用者に徹底させる。また、車両として自転車が従うべき基本的なルールの周知に当たっては、引き続き「自転車安全利用五則」等を活用する。
- ②-2. 通行ルールを守らなかった場合の罰則や事故発生リスクについて、年齢層に応じた分かりやすい周知に努める。その際、交通事故の加害者となった場合は、刑事責任を負ったり、損害賠償を求められたりする可能性があることや損害賠償責任保険等の加入の必要性についても、具体的な事故事例を示すなどして理解させる。
- ②-3. 安全教育の対象者を高齢者、主婦、社会人、大学生等にも拡大するため、児童・生徒を対象とした自転車教室への保護者の参加要請、安全運転管理者を通じた事業所レベルでの安全教室の開催等の工夫を行う。

③指導取締りの強化

- ③-1. 自転車対歩行者の交通事故の発生件数が相当数増加し、自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判が後を絶たない状況を踏まえ、街頭活動における指導警告をより一層積極的に推進するとともに、いわゆる「ピスト」等に係る制動装置不良自転車運転を始めとする悪質、危険な交通違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講ずるなど厳正に対処する。
- ③-2. 街頭における指導啓発活動に当たっては、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者に対しては、歩道以外の場所を通行するよう促すとともに、歩道を通行する場合の歩行者優先というルールの遵守を徹底させる。

3. 総合対策の考察

自転車は、便利で手軽な乗り物ではあるが、便利さや手軽さの裏にはさまざまな危険が潜んでいる。自転車は、道路交通法上、車両の一種（軽車両）であり、法に違反して事故を起こせば刑事上の責任が問われることになる。また、相手に怪我をさせたり、財物を破損した場合には、民事上の

損害賠償責任が発生する。

- ・ 刑事上の責任 … 相手を死傷させた場合、「重過失致死傷罪」となるケースもある
- ・ 民事上の責任 … 被害者に対する損害賠償責任
- ・ 道義上の責任 … 被害者への見舞い、謝罪する責任

自転車事故でも被害の大きさにより、数千万円の賠償金を支払わねばならない場合もあり、この賠償責任は未成年でも責任を免れることができない。また、業務中の事故の場合、その責任が企業にも及ぶ可能性がある。

【表 3-1：自転車での加害事故の損害賠償金額例】

賠償額 (※)	事故の概要
5,438 万円	成人男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55 歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡した。 (東京地方裁判所、平成 19 年 4 月 11 日判決)
5,000 万円	女子高生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の看護師（57 歳）の女性と衝突。看護師には重大な障害（手足がしびれて歩行が困難）が残った。 (横浜地方裁判所、平成 17 年 11 月 25 日判決)
4,043 万円	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工（62 歳）が運転するオートバイと衝突。旋盤工は頭蓋内損傷で 13 日後に死亡した。 (東京地方裁判所、平成 17 年 9 月 14 日判決)
3,124 万円	男子中学生が夜間、無灯火で自転車を走行中、対面歩行の女性（75 歳）と衝突。女性には重大な障害（後遺障害 2 級）が残った。 (名古屋地方裁判所、平成 14 年 9 月 27 日判決)

※賠償額とは、判決文で加害者が支払いを命じられた金額（概算額）

(日本損害保険協会「知っていますか？自転車の事故 ～安全な乗り方と事故への備え～」より抜粋)

したがって、総合対策にも記載されているように、企業においても、安全運転管理者を通じた事業所レベルでの安全教育を拡充し、交通事故のリスクや企業の責任等について、具体的な事故事例を例示する等の工夫を凝らしながら効果的な研修を計画・実施することが必要となる。

特に、運送事業者においては、普通自転車専用通行帯の整備方針による車線の減少や一方通行の交通規制化により、運行ルートや集配時間、集配時の駐車場所への影響が予想されることから注意が必要と考える。

<安全教育のポイント>

- 歩行者優先意識の醸成
- 自転車事故の傾向
 - ・ 自転車事故の約 8 割が対自動車
 - ・ 自転車事故の約 6 割が出会い頭衝突
- 交通事故のリスク、事故により生じる責任の理解
 - ・ 刑事上の責任
 - ・ 民事上の責任
 - ・ 道義上の責任
- 法令の解説
 - ・ 二段停止線や自転車専用灯器の紹介
 - ・ 制動装置（ブレーキ）、前照灯及び尾灯等（夜間）を備えていない自転車を道路において運転した場合、道路交通法違反（制動装置不良等）として 5 万円以下の罰金
 - ・ 自転車一方通行を違反した場合は 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金 など

○自転車安全利用五則の確認

- (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

⇒さらに、携帯電話やヘッドホンは使用しない、傘さし運転はしない など

○日常の点検を欠かさない

- ・ブレーキの効き具合
- ・反射板は付いているか、汚れていないか
- ・タイヤに空気が十分入っているか
- ・ベルはよく鳴るか など

○危険予測トレーニングの実施

- ・見通しの悪い交差点や細い路地から広い道へ出る場所
- ・停車中の自動車のカゲからの飛び出し など

○損害賠償責任保険等の加入の必要性 など

4. さいごに

本総合対策に係る通知の一文「従来、多くの歩道で普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されていたこともあり、道路交通の場において、自転車は歩行者と同様の取り扱いをされるという誤解が生じていた」は、道路を利用する全ての者の現状認識を的確に表現したものとする。

道路は、子どもから高齢者が利用する公共の場であり、相手のことを思いやる気持ちが不可欠であるが、ここまでの対策を講じなければ安全を担保できない現状を私たちは理解する必要がある。

本総合対策を通じて、交通社会を構成する全ての者の安全意識の向上と道路交通事故の撲滅につながることを期待したい。

株式会社インターリスク総研
コンサルティング第四部 交通リスク第一グループ 上席コンサルタント
蒲池 康浩

株式会社インターリスク総研は、MS & ADインシュアランス グループに属する、リスクマネジメント専門のコンサルティング会社です。

コンサルティングに関するお問い合わせ・お申込み等は、下記の弊社お問い合わせ先、または、お近くのあいおいニッセイ同和損保、三井住友海上の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先

(株)インターリスク総研 コンサルティング第四部 交通リスク第一グループ

TEL. 03-5296-8916 / FAX 03-5296-8942 <http://www.irric.co.jp/>

不許複製／Copyright 株式会社インターリスク総研 2011