

自転車の交通安全対策最新動向

運輸・モビリティ本部 運輸・モビリティ第一ユニット 川上啓一 ユニットリーダー・主席研究員（専門分野：交通リスク）

運送事業者や営業車両を多数保有する一般事業者、レンタカー事業者等、幅広い企業・団体向けのコンサルティングを担当。ドライバーへの直接指導、管理者層・経営層への交通リスクマネジメントシステム構築支援等により、交通事故削減に貢献。

日本交通心理学会認定 交通心理士

1.はじめに

近年、政府は自転車の活用を推進している。自転車が、幼児から高齢者まで幅広い層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に加え、地球温暖化ガスの排出量削減や近年、激甚化の傾向にある災害時の交通機能の維持、国民の健康増進等、あらゆる社会課題の解決策として、効果が期待されるからである。

活用を推進する一方で、自転車の事故が新たな社会課題となりつつある。交通事故件数が減少傾向にある¹中、自転車関連事故件数は令和3年に増加に転じた²ほか、自転車対歩行者事故の発生件数は、近年増加傾向³にある。さらに、自転車が当事者となった死亡・重傷事故件数の約4分の3には、自転車側に何らかの法令違反が認められる⁴。こうした状況に対し、警察庁は「良好な自転車交通秩序の実現」を目的とした有識者会議を令和5年8月から5回開催し、その具体策の検討結果をまとめた報告書⁵を令和6年2月に公表した。

本稿では、自転車活用を推進する政府の動き、近年の自転車事故や違反の状況、中間報告の内容について解説し、事業者が講じるべき対策内容を提案する。なお、本稿で取り上げる一連の動向は、**自転車を業務利用する事業者のみならず、自転車通勤を認めている事業者、業務遂行のために自転車の運転が欠かせない業務委託先を持つ事業者**にも影響を及ぼすものである。

2.自転車の活用を推進する政府の動き

自転車の活用を推進する政府のこれまでの動きをまとめると以下である。

- ・平成28年「自転車活用推進法」制定
- ・平成29年「自転車活用推進本部」設置
- ・平成30年「第1次自転車活用推進計画」策定
- ・令和03年「第2次自転車活用推進計画」策定

¹ 出所：警察庁交通局「令和4年中の交通事故の発生状況」表3-1-1 令和5年3月

² 出所：警察庁交通局「令和4年中の交通事故の発生状況」表3-7-1 令和5年3月

³ 出所：警察庁交通局「令和4年中の交通事故の発生状況」表3-7-3 令和5年3月

⁴ 出所：警察庁交通局「令和4年中の交通事故の発生状況」表3-7-2 令和5年3月

⁵ 出所：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書」令和6年2月

第2次自転車活用推進計画(<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/pdf/2plan.pdf>)は、令和3～7年度までの5か年計画であり、以下の4つの目標の達成を目指して全国で取り組みが推進されている。

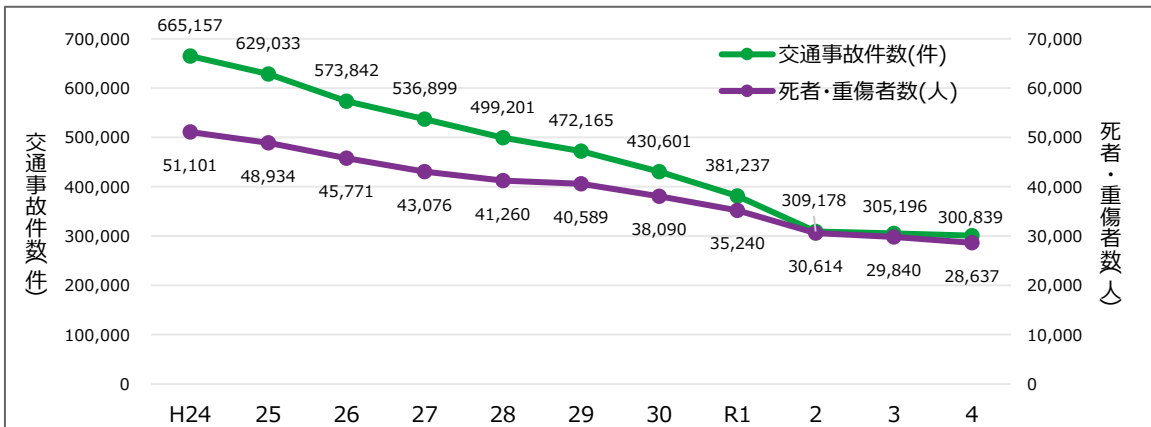
- 目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- 目標2：サイクリスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- 目標3：サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- 目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

3.自転車の交通事故・違反の状況

冒頭で、自転車の交通事故が増加傾向にあることを述べた。その内容をまとめると以下である。

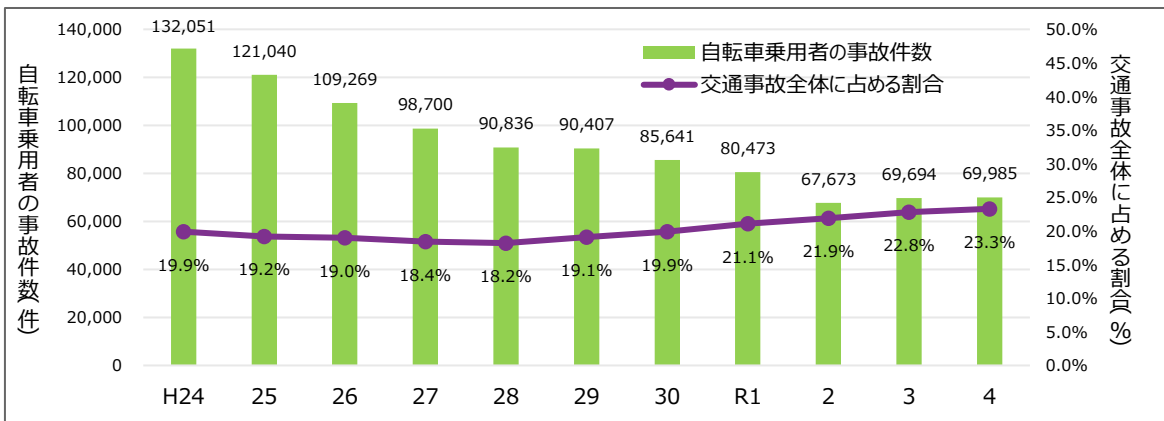
- ・ 我が国の交通事故件数、死者・重傷者数はいずれも一貫して減少傾向にある。(図表1)
- ・ 自転車関連交通事故も減少傾向にあったが、令和3年に増加に転じており、また交通事故全体に占める割合は増加している。(図表2)
- ・ 自転車対歩行者事故の発生件数については近年増加傾向にある。(図表3)

<図表1 我が国の交通事故件数、死者・重傷者数>



出所：警察庁交通局「令和4年中の交通事故の発生状況」を元に弊社作成

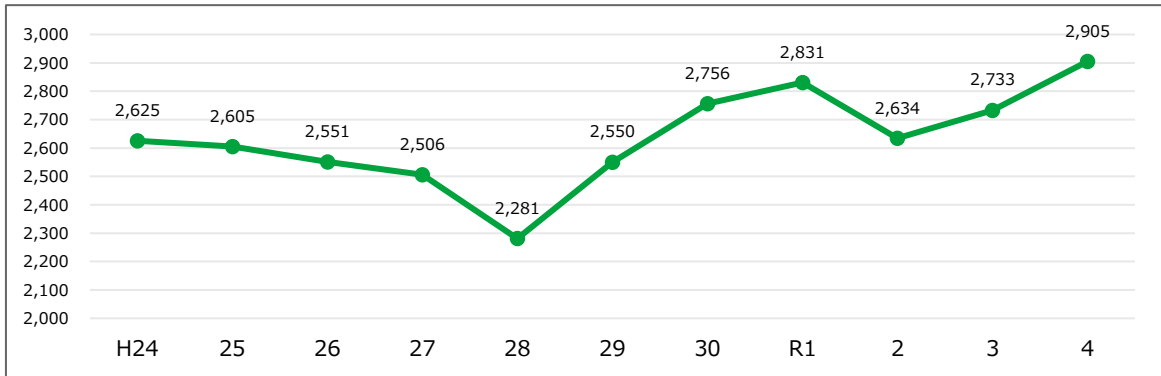
<図表2 自転車乗用者（第1・第2当事者）の事故件数、並びに交通事故全体に占める割合>



出所：警察庁交通局「令和4年中の交通事故の発生状況」、良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会

「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書」を元に弊社作成

<図表3 自転車対歩行者事故の発生件数の推移>

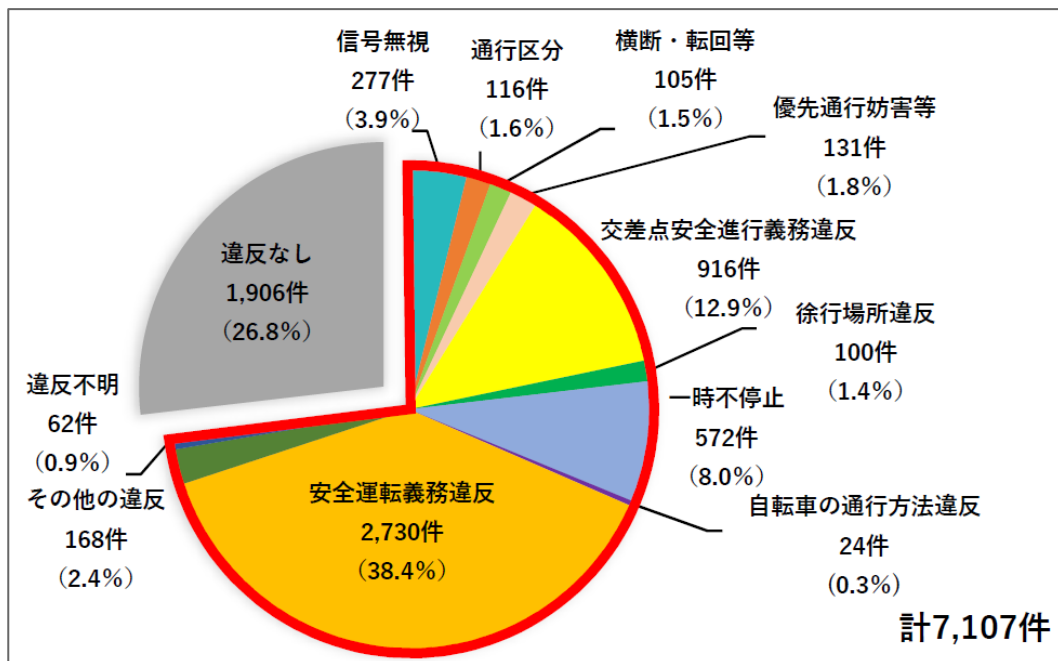


出所：警察庁交通局「令和4年中の交通事故の発生状況」を元に弊社作成

自転車の違反状況をまとめると以下である。

- ・ 自転車乗用中の死亡・重傷事故においては、発生件数（令和4年：7,107件）の約4分の3に自転車側の法令違反が認められる。（図表4）
- ・ 法令違反の内容としては、安全運転義務違反、交差点安全進行義務違反、一時不停止がその大半を占めている。（図表4）

<図表4 自転車乗用中（第1・2当事者）の法令違反別死亡・重傷事故件数（令和4年）>



引用：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書 参考資料2

4.警察庁の有識者会議によってまとめられた中間報告の内容

第2次自転車活用推進計画と、現在の自転車事故の発生状況を踏まえ、有識者会議によってまとめられた中間報告における提言要旨は以下である。特徴は、自転車の運転者に加え、自動車の運転者に対しても対策案が提言されていることである。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■自転車の運転者向け <ul style="list-style-type: none"> ・官民連携による交通安全教育の強化。特にライフステージに応じた安全教育の充実化。 ・取締りの推進。特に悪質かつ危険性の高い違反態様に限って青切符による取締りを行う。 ・自転車の運転者による携帯電話使用等及び酒気帯び運転に対する罰則を設ける。 ■自動車の運転者向け <ul style="list-style-type: none"> ・車道を通行する自転車の保護 ・自転車通行空間における違法駐車対策の推進 |
|---|

これらのうち、特に自転車、自動車ユーザーにとって影響が大きいと考えられる点について、提言内容の要旨と背景を解説する。

(1) 交通反則切符（いわゆる青切符）による取締り

①提言内容

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・自転車を交通反則通告制度⁶の対象とした上で、現認可能・明白・定型的な違反行為を反則行為とする。 ・反則行為となる信号無視、指定場所一時不停止、通行区分違反（右側通行、歩道通行等）等については、特に悪質かつ危険性の高い違反態様に限って青切符による取締りを行う。 ・制度の対象年齢は16歳以上とする。 ・酒酔い運転、酒気帯び運転、妨害運転等の反社会性・危険性の高い違反行為については、引き続き交通切符（いわゆる赤切符）で処理する。 |
|---|

②提言の背景

上記提言がなされた背景をまとめると、以下である。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・自転車に対しては交通反則通告制度（青切符による処理）が適用されず、交通違反が検挙された場合は例外なく刑事手続き対象となる赤切符等による処理となる。 ・赤切符等により送検された場合でも、結果不起訴となり、責任追及が不十分になる場合が多い。 ・現状の違反処理は捜査機関にとって事務負担が小さくなく、自転車の交通違反の検挙数が急増する中、合理的と言えない。 ・処理の合理化に当たっては、国民に受け入れられている制度を活用することが望ましい。 |
|---|

⁶ 交通反則通告制度とは、交通違反の急増により、すべての違反者に対して通常の刑事手続きを行うことによる負担を回避し、交通違反を簡易迅速に処理する必要性が生じたことから、昭和42年に設けられた。具体的には、運転者がした反則行為（簡易迅速な処理になじむ、現認可能・明白・定型的な違反行為）について、これを簡易迅速に処理することで違反者・捜査機関双方の負担軽減を図る。

(2) 携帯電話使用等に対する罰則規定の制定

① 提言内容

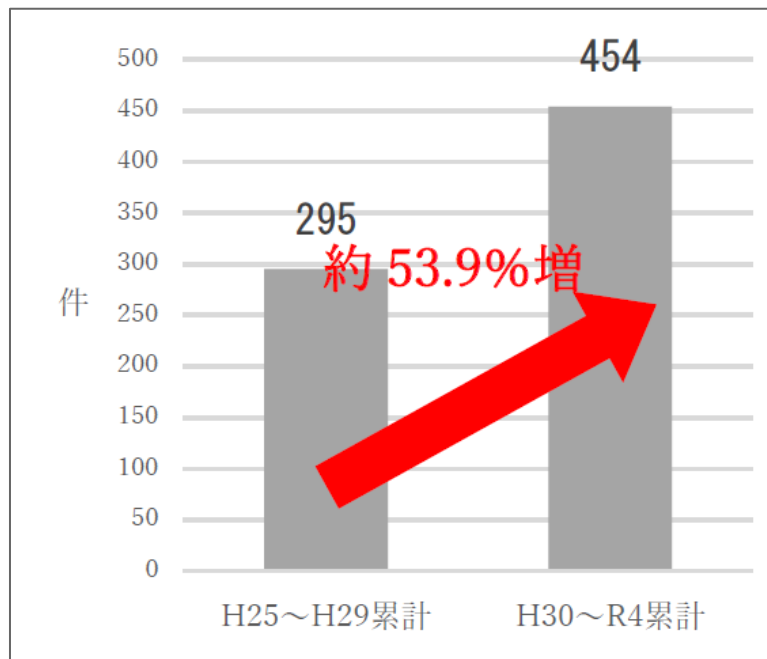
- ・ 自転車運転中の携帯電話使用等について道路交通法上に禁止規定を設け、禁止する行為態様の全国的斉一性（同一性）を確保するとともに、罰則を強化する。

② 提言の背景

上記提言がなされた背景をまとめると、以下である。

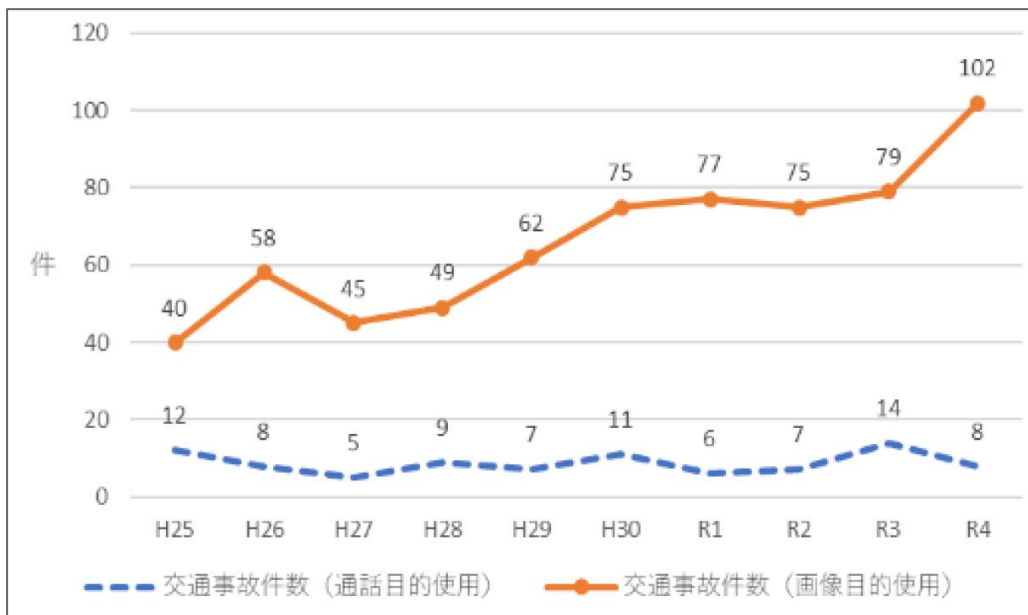
- ・ 道路交通法上、自転車運転中の携帯電話等の使用（主に通話や画面注視）を禁止する規定がない。
- ・ 道路交通法第 71 条第 6 号の委任を受け、都道府県ごとに、個別の公安委員会規則において禁止しているが、都道府県ごとに禁止される行為の態様が異なっている。
- ・ 携帯電話使用等に起因する自転車の交通事故件数が増加傾向にある（図表 5）ほか、スマートフォン等の画像を注視等することによる交通事故件数についても同様の傾向にある。（図表 6）

<図表 5 自転車（第一当事者）の運転者による携帯電話使用等に起因する交通事故件数>



引用：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する中間報告書 22 ページ

<図表6 自転車（第一当事者）の運転者による携帯電話使用等に起因する交通事故件数（携帯電話使用等の目的別）>



引用：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する中間報告書 22 ページ

（3）酒気帯び運転に対する罰則規定の制定

①提言内容

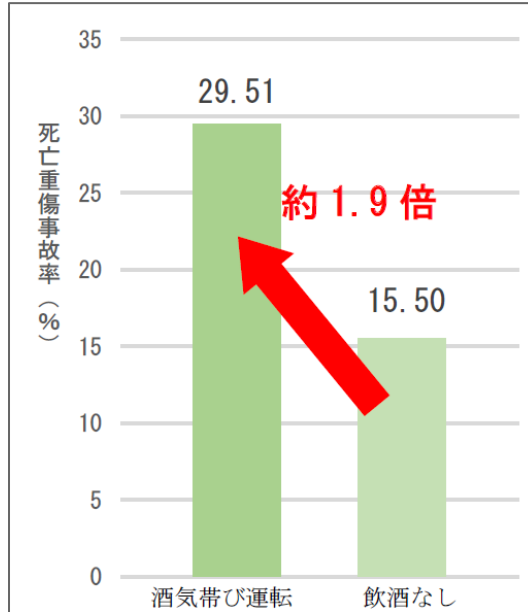
- ・ 自転車の酒気帯び運転について罰則を設ける。

②提言の背景

上記提言がなされた背景をまとめると、以下である。

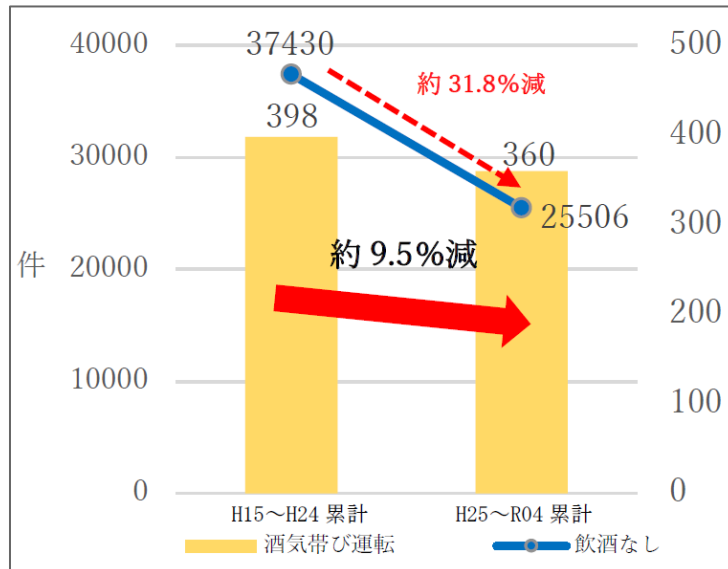
- ・ 道路交通法上、自転車の酒気帯び運転は禁止されているが、罰則の対象外となっている。
※酒酔い運転については自動車と同様に罰則規定の対象となっている。
- ・ 酒気帯び状態で自転車を運転した場合の交通事故における死亡・重傷事故率は、飲酒なしの場合の死亡・重傷事故率と比較して高い傾向にある。（図表7）
- ・ 酒気帯び状態であった自転車の死亡・重傷事故件数の減少幅は、自転車の運転者が飲酒なしの場合の死亡・重傷事故件数の減少幅と比較して著しく低い。（図表8）

<図表7 自転車（第一当事者）の交通事故における死亡重傷事故率（H25～R4 累計）>



引用：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する中間報告書 23 ページ

<図表8 自転車（第一当事者）の交通事故における死亡重傷事故件数>



引用：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する中間報告書 23 ページ

(4) 車道を通行する自転車の保護

① 提言内容

- ・ 自転車の車道通行を徹底するため、前提として自転車が安全に車道を通行することができる環境を創出する。
- ・ 愛媛県等で実施されている「思いやり 1.5m 運動⁷」を参考に、車道を通行する自転車の保護に関する法制上の措置を講ずる。

⁷ 自動車等の運転者に対し、自転車の側方を通過するときは 1.5メートル以上の安全な間隔を保つか、又は徐行していただくよう呼び掛けるもの。愛媛県自転車安全利用研究協議会が平成 27 年 11 月 15 日（愛媛サイクリングの日）に開始した。

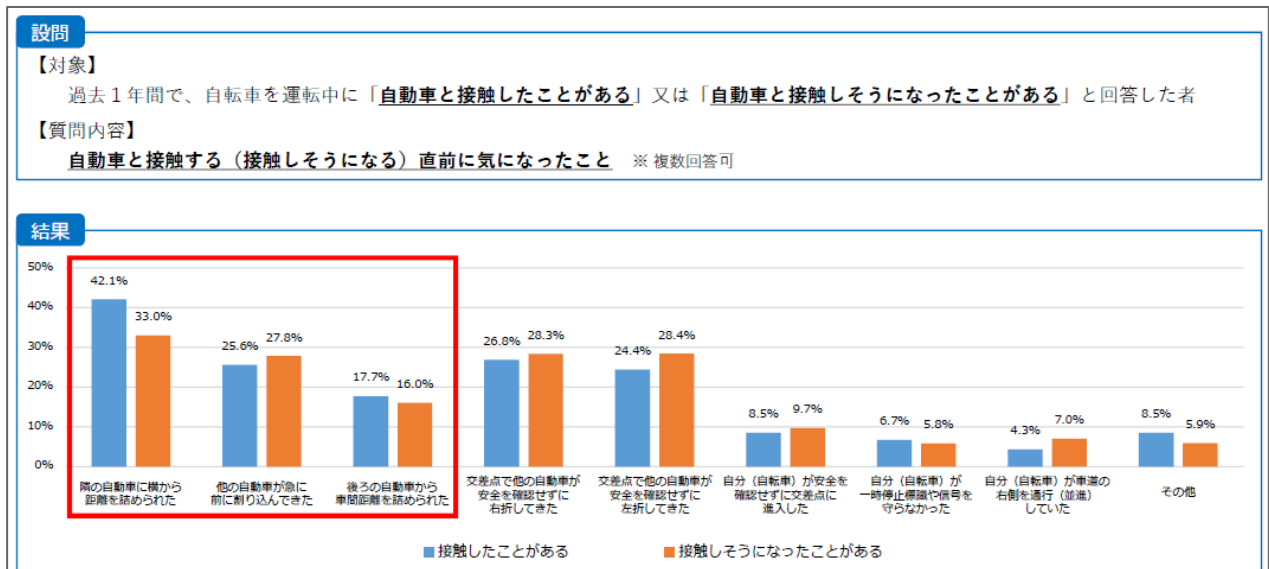
<https://www.pref.ehime.jp/page/10490.html>

②提言の背景

上記提言がなされた背景をまとめると、以下である。

- ・ 自転車の運転中に自動車と接触したり、接触しそうになったりした経験がある者が全体の 36%を占めている。（警察庁が令和 5 年に実施したアンケート調査結果⁸）
- ・ 自動車と接触したことがある自転車の運転者に限っては、その 4 割以上が隣を通行する自動車に横から距離を詰められた経験をしている。（図表 9）

<図表 9 自転車と自動車の接触に関するアンケート調査結果>



引用：良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書 参考資料 13

(5) 自転車通行空間における違法駐車対策

①提言内容

- ・ これまで駐車監視員の活動範囲として指定されていなかった法定外表示の区間に駐車規制が実施されている場合には当該区間を活動範囲として指定するなど、真に取締りを実施すべき場所、時間等を更に重点化していく。

②提言の背景

上記提言がなされた背景をまとめると、以下である。

- ・ 国において違法駐車取締りの実態把握やその効果の検証ができていない。
- ・ 自転車利用者から違法駐車への対応を求める声が依然として寄せられている。

⁸ 出所：警察庁「自転車の交通ルールに関するアンケート調査報告書」2023年8月

5.改正道路交通法によって増加するリスクと、事業者が講じるべき対策内容

4. で述べた提言が道路交通法に盛り込まれた場合に、増加するリスクがある。その内容と、事業者が講じるべき対策内容を述べる。

(1) 増加するリスク

改正道路交通法によって増加するリスクは 2 つあると考えられる。

一つは、**違反で検挙されるリスク**である。違反で検挙された場合、現場での手続きや、反則金の納付等、一定の時間が取られ、生産性が低下する。また、業務命令による自転車使用にもかかわらず、検挙されるのは個人であるため、従業員のモチベーションが低下するリスクも増加する。

もう一つは、**レピュテーションリスク**である。道路交通法の改正によって、自転車の運転や、自動車の自転車追い越し時の挙動、駐車違反に対する世間の目が、より一層厳しくなることが予想される。これにより、それまでは問題にならなかったような不安全な運転行為が、企業のブランドイメージの毀損や苦情につながるリスクが増加する。

(2) 対策の要点

上記リスクへの対策を進めるにあたって、押さえておくべき要点は 2 つある。一つは PDCA サイクルを回すことである。特に最初の Plan では、リスク要因に合致した対策を立てることが重要だ。また、定量的な目標を立て、後に計画が目標通りに進んだかどうか、チェックできるようにしておくことが、対策の継続性につながる。

もう一つは、運転者に対する対策だけでなく、運転者の業務環境を左右するマネジメントに対しても対策を行うことである。違反やその先の事故は、最終的には運転者個人が惹起するものだ。しかし、その背景に着目すると、運転者の置かれた環境による影響は無視できない。特に、事業者の業務命令で運転する時、あるいは委託された業務の遂行に自転車等の運転が欠かせない時に、その業務による急ぎ・焦り、疲労や眠気が生じるなどして、本人の意図しない形で危険運転が惹き起こされる場合があることを、事業者は理解する必要がある。法令においても、以下の 3 つの要件をすべて満たしたとき、自転車事故の「使用者責任」が認められる。

自転車事故の「使用者責任」が認められる 3 つの要件⁹

- ・ 従業員が不法行為責任を負う場合
(故意又は過失によって他人の権利または利益を侵害する行為 (民法第 709 条))
- ・ 不法行為当時、使用者と被用者に使用関係がある場合
- ・ 事業の執行において第三者に損害を与えた場合

よって、対策は運転者本人と事業者のマネジメントの 2 つの観点から提案する。

(3) 運転者向け対策のポイント

交通違反の原因は複数考えられるが、ほぼすべて、運転者に原因があると考えて差し支えない。よって、対策は違反を起こした本人が二度と違反を惹き起こさない働きかけを設定することが望ましい。運転者が交通違反を惹き起こす原因は、図表 10 に示す 4 つが挙げられる。それぞれ、原因に応じた対策を行うことが求められる。

⁹ 引用：自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き P.32」令和元年 5 月

＜図表 10 違反を惹き起こす原因と対策案＞

#	違反を惹き起こす原因	対策案
1	ルールを知らなかった	ルールを覚え、実行してもらう教育を行う。
2	ルールの必要性（意味）を理解していなかった	ルールが制定された背景を伝えて必要性の理解を促す教育を行う。
3	違反をしても（検挙されても）、自分が報告しなければ見つからないと考えた	運転記録証明を取得する ¹⁰ など、運転者が報告しなくとも、事業者が違反の有無を確認できる仕組みを整える。
4	違反によって科される処分よりも、違反によって得られるメリットの方が大きいと考えた	違反の有無を人事評価項目に入れるなど、違反によって科される処分が、メリットを上回る制度を整える。

出所：弊社作成

図表 10 のような対策を施してもなお、繰り返す違反を惹き起こす運転者は、残念ながら自転車や自動車を運転する適性が無いと判断せざるを得ない。つまり、運転禁止とし、自身が運転しない交通手段で移動してもらう、そもそも運転の必要のない部署への転属措置とするといった対応が必要となる。

（４）マネジメント向け対策のポイント

5. （２）で述べた通り、運転者はその置かれた環境や状態によって、違反を惹き起こしやすくなることもあり、その要因は主に 2 つある。一つは、運転者の急ぎ運転を惹き起こすほどの業務負荷である。急ぎ運転は、車両の走行スピードを上昇させる、安全距離の確保や安全確認を怠る、スマートフォン等を使用しながら運転する、一時停止標識や信号を無視するといった危険な運転を惹き起こす。当然、交通違反で検挙される、事故に至るリスクが増加する。

もう一つは、体調不良である。ここでいう体調不良は、疾病のみならず、疲労や眠気も含むものと定義する。体調不良は、車両の運転に必要な注意資源を著しく減少させてしまう。要するに、運転者本人が意図しない中で、安全距離の確保や安全確認を怠る、一時停止標識や信号を無視するといった危険な運転がなされてしまう。

対策は、当たり前のことを着実にやることに尽きる。つまり、急ぎ運転を惹き起こさないように業務負荷を調整する、体調不良の状態ですら車両の運転をさせないことである。これらの対策に決まった形や、すぐに確実に効く特効薬のようなものは存在しない。日々のマネジメントの中で、運転者と必要十分なコミュニケーションをとって、急ぎ運転や体調不良の有無を確認し、都度対応を取る必要がある。

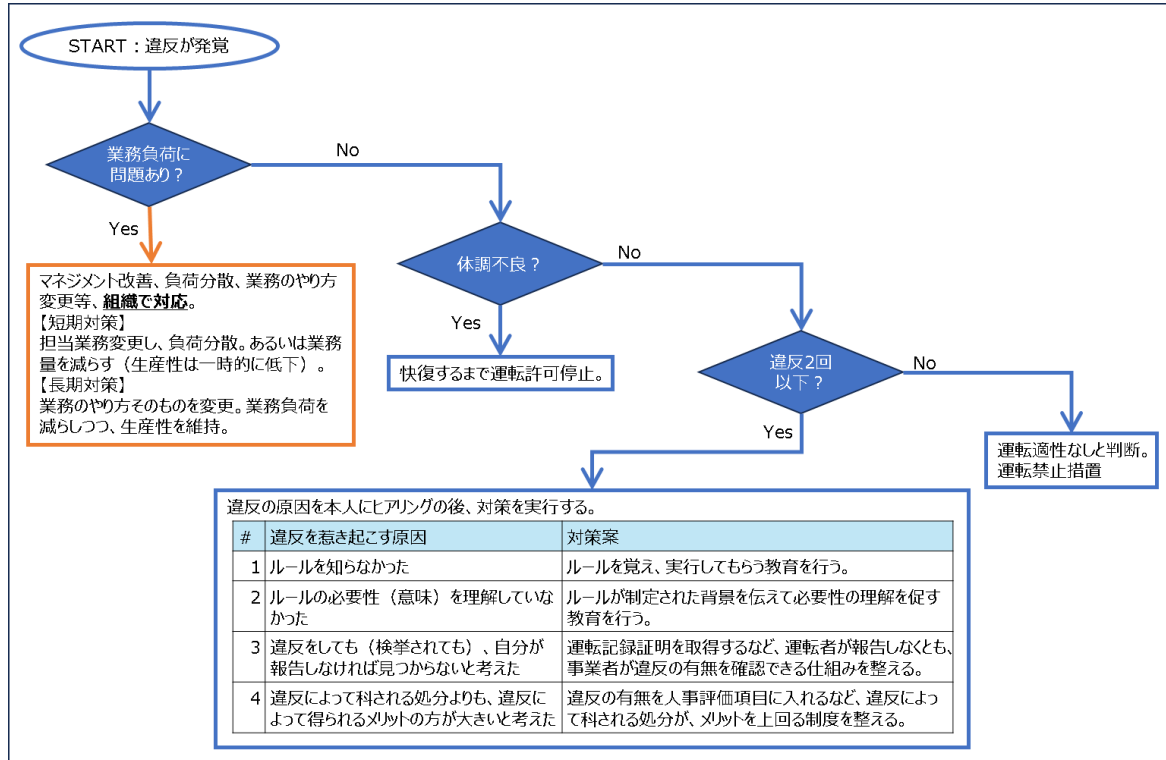
（５）適切な再発防止対策の選択方法

残念ながら、違反を惹き起こしてしまったことが発覚した場合、再発防止対策を進めることになる。これまで述べた通り、違反には様々な原因があり、原因に応じて適切な対策を選択することが肝要である。図表 11 に、原因に応じて適切な対策を選択するためのチャート図を掲載した。参考にされたい。

¹⁰ 事業者が従業員の運転記録証明を取得する場合は、本人の同意と委任状への記名・捺印が必要。

<https://www.jsdc.or.jp/certificate/tabid/196/Default.aspx>

<図表 11 原因に応じた対策選択チャート>



出所：弊社作成

（6）保険による対策

対策を講じて、違反や事故をゼロにすることは非常に難しい。万一に備えて、保険による対策も必要である。近年は、条例による保険加入を促進する動きもみられる。自転車保険の加入を義務付ける条例は、平成 27 年 10 月に兵庫県で初めて導入された。以降、制定する地方自治体は増え、令和 5 年 4 月 1 日現在で、32 の都道府県で自転車損害賠償責任保険等¹¹への加入を義務付ける条例が制定されている。早めに、自社や業務委託先の保険加入状況を確認されたい。なお、業務で従業員が自転車事故を起こし、使用者責任が認められた場合、個人の保険では、損害は補償されない。事業者自身が保険を契約し、損害に備える必要があることにも注意されたい。

6.最後に

本稿では、令和 5 年 12 月に公表された、「良好な自転車交通秩序の実現」を目的とした対策検討結果の内容を解説するとともに、事業者が講じるべき対策内容をまとめた。本稿が、自転車の安全な活用推進の一助となれば幸いです。

¹¹ 出所：国土交通省ホームページ <https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/promotion/index.html>