

## 2-4 . 指導・取締り

### (1) 事故分析、普及・啓発活動と連携した指導・取締りの実施

欧米諸国において、自転車利用者のルール違反に対して、罰金等による一定の指導、取り締まりが行われているものの、これを強力に実施することが交通ルールの順守の徹底につながると考えられているわけではなく、指導・取り締まりと同時に、そうした行為の危険性を啓発することが重要であると考えられている。

我が国においても、自転車対歩行者の事故の増加などを受け、既に警察において自転車の悪質な利用に対する指導、取り締まりが強化されており、近年の自転車関連事故件数の減少の一因となっているものと考えられる。

今後、更なる事故件数の減少につなげていくために、違反行為による事故リスク等の普及啓発と併せて、各地域における個別の事故発生事例に対応した危険性の高い違反に重点をおいた取り締まりを行うことが効果的であると考えられる。

特に、自転車の活動範囲が市町村の単位にとどまることが多いことを踏まえ、身近な近隣地域での具体的な事故事例に基づく情報提供がより効果的であるものと考えられる。

また、このような近隣地域単位での活動を継続的な取り組みにつなげるにあたっては、警察のみにとどまることなく、地域住民の参画の下での指導や普及・啓発活動に発展させていくことが有効であると考えられる。

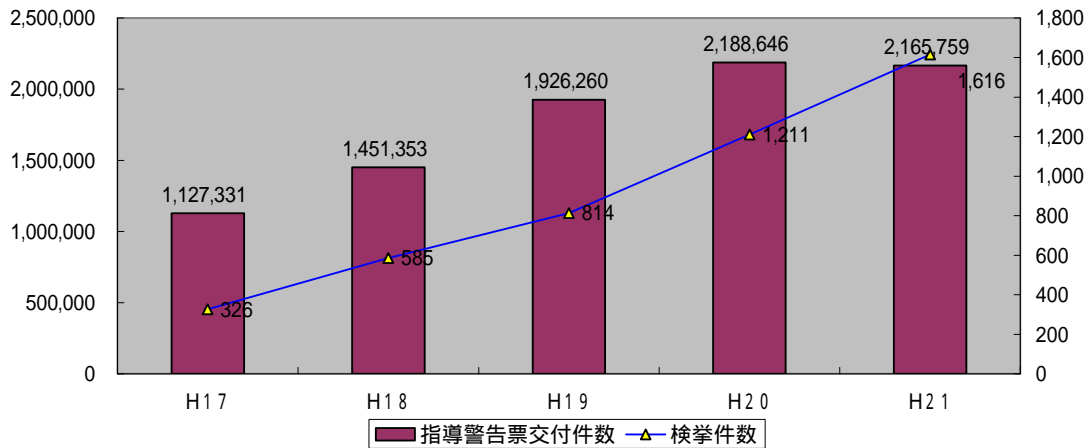
#### 【海外調査結果より】

- ・自転車の違法な利用（信号無視、逆走、飲酒運転等）は散見されるが、警察による日常的な取締りはそれほど厳格に行われておらず、罰金という形である程度行われている模様である。
- ・その他にも、指導・取締りを広報キャンペーンと一体的に実施しており、その中では指導・取締りにあわせて事故の危険性や悲惨さを伝えることで、再発防止を図っている。

#### 【国民アンケート調査結果より】

- ・加害事故の場合、自分の違反・過失は「安全確認を怠った」、「わからない」が多く、相手の違反・過失は「安全確認を怠った」、「分からない」が多くなっている

図表 V-13 自転車の交通指導取締り状況



注釈) 「指導警告票」は違反を現認した際に検挙はしないが、注意を喚起するために交付する書面。  
資料) 警察庁資料より作成

【参考事例】警視庁「交通事故発生マップ」

警視庁では都内の交通事故発生状況（自転車事故のみ抽出可能）をGISを活用し、地図上で公開している。1/500地図まで詳細に表示することができ、自宅近辺や通勤・買い物ルート上で事故が発生しやすい場所などを検索することが可能である。

図表 V-14 交通事故発生マップ



資料) 警視庁「交通事故発生マップ」ウェブサイト

## (2) 自転車利用者自身の規律ある運転の確保

国民アンケート調査の結果では、クルマ利用者が迷惑・危険と感じた個別の行為としては、「車道の左側に十分寄っていない」、「無灯火」、「信号無視」、「2人乗り、傘差し、携帯電話使用等の不適切な乗り方」、「一時停止違反」が多く選択されており、自転車利用者がこうした行為を順守していない現状が伺える。こうした行為は、クルマ利用者の4割以上が「自転車が車道を通行していること」自体を迷惑、危険と感じたと回答している一因となっているものと考えられる。

同様に、歩行者においても、「歩行者のすぐそばを(危険な速度で)通過」、「無灯火」、「2人乗り、傘差し、携帯電話使用等の不適切な乗り方」、「一時停止違反」等、多くの行為について、迷惑・危険と感じたと回答されている。

これらのほとんどは、前述の広報啓発すべき自転車の通行ルールとして位置づけられた「自転車安全利用五則<sup>14</sup>」に反する行為であり、自転車安全利用五則を順守することの重要性及びその更なる普及の必要性を示しているものと考えられる。

また、欧州諸国同様、我が国においても、こうした違反の取り締まりによる抑制には限界があるものと考えられ、また、そもそもは個々の利用者自身の問題であることから、自転車利用者一人一人が、道路はクルマや歩行者との共用空間であるとの認識を持って、自らの安全確保とこうした行為をしないことを心掛けることが必要である。併せて、こうした自転車の規律ある運転の確保を図るためには、自転車関係団体等とも連携しつつ、重点的に啓発、指導していくことが有効と考えられる。

### 【海外調査結果より】

・事故分析等に基づき、指導・取締りを一定のテーマや違反の種類を絞って実施することが有効であると考えられるが、指導・取締りだけでは再発防止の抑止力は十分でないとの声もある。

### 【国民アンケート調査結果より】

・自転車利用者からクルマへの要望は「自転車の通行を妨げる路上駐車をしない」、「自転車を追い抜く際には十分な間隔を確保する」、歩行者へは「道路の左側や歩道のある場所では歩道を通行する」が多い。

\*クルマ利用者が自転車を迷惑、危険と感じた点として「車道の左側に十分に寄っていない」のほか、無灯火、信号無視、携帯電話のしながら運転などの危険な運転に対する問題意識が高い。歩行中では「すぐそばを通り過ぎていった」、「歩道を危険な速度で通り過ぎていった」のほか、無灯火、携帯電話のしながら運転などの危険な運転に対する問題意識が高い。

・クルマ利用者・歩行者が自転車利用者に遵守してもらいたいルール・マナーとしても「無灯火で運転しない」、「携帯電話を使用しながら運転しない」、「車道の左側に寄って通行する」などは高い期待がみられる。

<sup>14</sup> 自転車安全利用五則とは「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」