

5/24 提出予定【青切符制度に関する政令改正案へのパブリックコメント素案】

※パブコメ募集サイト

<https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=120250005&Mode=0>

特定非営利活動法人自転車活用推進研究会としての警察庁「道路交通法施行令の一部を改正する政令案」に対する意見書(案)

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会は、自転車の安全利用の促進と、持続可能な社会の実現に寄与するため、本政令案に対して以下の意見を提出する。

1. 今回の改正にあたっての基本的な姿勢や方針

- ・本政令の運用にあたっては、自転車が健康増進、環境負荷低減、地域活性化に資する重要な移動手段であるという視点を強く持ち、自転車の活用を積極的に推進する観点から運用されることを強く希望する。
- ・なにより優先して撲滅すべき危険度の高い違反行為を徹底して注意、教育し、悪質な場合は躊躇なく取り締まる方針を明確に示していただきたい。反則金制度の施行によって、速やかで明らかな改善が示されることがなにより重要である。自転車を健全に利用する意識の拡がりや広く国民の共通認識となることが、更なる自転車活用推進の大きな一歩となる。
- ・他の施策と合わせた総合的な取り組み：反則金制度の導入と並行し、自転車通行環境の整備、交通安全教育の強化、交通規制の見直しなど、総合的な取り組みを進めるため、省庁際を超えた連携を強く望むものである。

2. 反則行為の重点化による取り締まりの実効性確保

- ・今回の政令案で示された反則行為の項目(113 項目)は多岐にわたり、現行法の罰則に連動したものとはいえ、いかにも総花的で、歩行者や自動車運転者はもとより自転車利用者や警察官双方にとっても、理解と運用が困難になることが懸念される。限られた人員や資源で高い実効性を確保するためにも、取り締まり対象とする反則行為は、特に危険性が高く悪質なものに重点化すべきである。
- ・例えば、信号無視、通行区分違反(車道逆走)、携帯電話使用等、特に危険性の高い行為に対し重点的に注意、啓発、悪質な場合の反則金適用を徹底し、道路環境その他の事由により遵守しにくい行為については注意にとどめるなどメリハリの利いた運用を実行すべく全ての警察職員に強く指導されたい。
- ・重点化の判断基準として、重大性(他人に損害を与える確率や程度が大)、明確性(違反が明確に判断できる)、回避容易性(他の手段を選ぶことで反則行為を回避することが容易)の観点から取り締まり対象を絞り込むよう現場職員に徹底されたい。

3. 歩道等における徐行義務違反の取り締まり方法

- ・歩道等における自転車の高速走行は、歩行者との接触事故に繋がりがやすく、自転車が加害者となる可能性も高いため、悪質である。ただし、徐行かどうかの判断が難しい場合や、車道が安全に走行できる状況にない場合など、杓子定規に取り締まることは社会的な反発を招き、法そのものへの不信感、さらには活用推進に逆行する自転車離れにつながる懸念がある。
- ・歩道等における徐行義務違反の取り締まりにあっても、例えば「歩行者の歩行速度を大幅に超える速度での走行」「歩行者に急な回避行動を取らせるような接近」などを重点的に注意すべきであり、ここでもメリ

ハリの利いた運用を強く望む。

・また、一時不停止や並進など、状況によって重大な危険が生じる場合もあれば、そうでない場合もあるような行為は、周辺状況や危険性の程度を勘案した上で悪質性の高い行為を対象に重点的な取り締まりを行うべきである。

4. 通行環境整備や交通規制の見直し・改善

・反則金制度の導入に賛成だが、自転車が安全かつ適法に通行できる道路環境十分に整備されていない現状では法に抵触せずに自転車を活用することがむづかしい。本政令の施行と同時に、各警察本部に自転車専用通行帯の整備計画を具体的に提示させるとともに、国が主導して早急な実現を図る必要がある。特に、自転車道や自転車レーンの整備を促進するとともに、警察として自治体、民間に対し路外駐車場の充実を促し、自転車走行空間整備効果を激減させる路上駐停車車両の徹底排除に務められたい。

・ここにおいても道路管理者やまちづくりを担う自治体との連携、協議により路上駐停車を可とする路線と徹底排除する路線を明確にし、メリハリの利いた実効性ある交通管理を推進されたい。

5. ルールの周知徹底と教育の強化

・重点化された反則行為については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、SNS 等あらゆるメディアを活用して自転車利用者のみならず歩行者、自動車運転者にも周知徹底を図るよう務められたい。特に、現場で注意し、取締りにあたる警察官も教育には万全を期していただきたい。

・本政令の施行までに、新たな制度に対応した教育プログラムを作成すべく作業が行われていると承知しているが、あらゆる関係者に対して、自転車の正しい交通ルール、特に歩道通行の例外規定や徐行義務について、更にいっそう集中的かつ継続的な周知啓発活動を具体化するため官民の連携を充実されたい。

・歩行者用信号機と車両用信号機のいずれに従うべきか、両方の都合の良い現示を利用することが合法かどうかなど、自転車利用者の多くが迷いを訴える実情に鑑み、我が国以外では一般に使われている自転車ピクトグラム式交通信号機の実験的な設置を求める。日本語を解さない外国人にとって「自転車専用」補助標識で示された丸形信号機は意味をなさない。自転車も信号機に従って通行する車両であることを広く直感的に知らしめるところから教育を始めるよう強く求める。

・運転免許試験場や民間の自動車運転教習所のコースに、自転車の走行位置や方向を示す路面表示を早急に整備するよう指導されたい。免許更新時や学校教育の場を活用するだけでなく、地域住民向けの講習会や啓発資料の配布なども効果的である。特に、SNS 等での誤った情報拡散を防ぐため、警察庁から判りやすく正確な法解釈を含む情報提供を積極的に行う必要がある。たとえば東京都が期間限定で推進した東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」など、各地で展開する交通安全教育活動の効果検証に務め、効果の高い取り組みの継続・拡大などを促すことを期待する。

・本制度導入後、一定期間(例:3年)を目途に、事故の減少率や違反件数の推移などのデータをオープンにし、制度の効果を検証し、必要に応じて見直すよう努力されたい。

■自転車が安全に通行できる環境整備こそが、反則金制度の効果を高め、交通事故撲滅を実現する上で不可欠であることを認識されたい。この観点から政令改正案に関連する次の点を指摘し、今後の課題としてご認識いただきたい。

・自転車が自転車専用通行帯を通行する際に駐停車車両が存在する場合、専用通行帯が塞がれているため、駐停車車両の右側を通行することになる。その際、後方から近づいてくる自動車があり、その自動車との距離が詰まることが一定程度予想される場合に、自転車が(二十六条2項)被側方通過車義務違反などにあた

るのか、自動車運転者に義務づけられた自転車の側方通過時の安全間隔違反になるのか、双方の理解と寛容に期待したいが、弱者優先の大前提から考えれば、後方から接近する自動車側に、駐停車車両を避けようとする自転車の挙動を予想して速度を落とす、あるいは適正な離隔距離を確保する、または両方の安全策をとるよう強く指導されたい。

- ・路面状況の改善や路面表示の維持管理など、安全な通行を確保するための環境整備を徹底するとともに、自動車運転者に自転車等の安全な通行に配慮する義務について指導・啓発を強化すべきである。
- ・自転車等の側方を通過する際の(怖がる)安全な間隔について、数値基準がない現状を改め、国際標準(例: 1.5メートル)を参考に、安全な間隔に関する基準づくりを進めるべきである。
- ・二段階右折ができない信号、自転車に反応しない感應式信号など、自転車の通行を考慮していない信号や通行ルールが多々見受けられる。自転車の立場に立った見直しを行い、安全かつ円滑な通行ができるような見直しを行うべきである。
- ・また、実態に合わない「自転車通行止め」「普通自転車歩道通行可」「自転車横断帯」「普通自転車交差点進入禁止」などの交通規制が存在し、自転車利用者の混乱を招き、取り締まりの正当性を損なう可能性がある。本政令の施行前に、全国の交通規制を改めて点検し、誤った規制や不要な規制は速やかに解消すべきである。
- ・自転車に関する標識についても、意味が不明確なものや、自転車以外の車両に関するものと混同されやすいものが存在するため、改善を検討すべきである。
- ・将来において、徴収された反則金が直接、交通安全対策や自転車利用環境の改善に還元されるような仕組みを設けるべきである。
- ・一時停止や「譲れ」など国際基準に合わせた標識のあり方についても検討を進めるべきである。

以上、当会は、本意見書がより安全で快適な自転車利用環境の実現と、実効性のある交通安全対策の推進に貢献することを願ってやまない。

////////////////////////////////////

〒141-0021

品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4F

NPO 法人 自転車活用推進研究会

080-3918-2932(小林)

////////////////////////////////////