

### 第3 行政評価・監視結果

#### 1 自転車交通安全対策概観

自転車利用の広がりや自転車関連事故の状況を踏まえ、近年の行政における自転車交通安全対策の取組をみってみる。とはいえ、交通安全対策といっても、道路の整備、交通の規制、交通ルールの啓発等と、多くの当事者が関与する様々な施策の集まりである。

現在、我が国における交通安全対策は、昭和45年に制定された交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の定める枠組みの中で、総合的かつ計画的に推進されている。同法は、国及び地方公共団体、車両の利用者や運転者、歩行者、住民等の責務を定めるとともに、政府の中央交通安全対策会議が作成する交通安全基本計画を核に、関係行政機関や地方公共団体が計画を定めて、それぞれの機関が交通安全のための業務を遂行するという仕組みを定めている。これによって、「国民のすべてがそれぞれの立場において国及び地方公共団体の施策に協力するという、いわゆる国民総ぐるみの体制」（注）での交通安全への取組が図られているのである。

自転車交通安全の取組もまた、このような我が国の交通安全対策の中に位置付けられる。したがって、現行の交通安全基本計画の中での自転車の扱いをみることにより、まず、自転車交通安全対策の現況を概観できると考えられる。

（注）第63回国会衆議院交通安全対策特別委員会（昭和45年3月25日）における山中貞則国務大臣の交通安全対策基本法提案理由説明「…今後も予想される道路における交通事故の増加を抑制するとともに、（中略）するためには、総合的な交通安全対策をより強力に推進するとともに、国民のすべてがそれぞれの立場において国及び地方公共団体の施策に協力するという、いわゆる国民総ぐるみの体制の確立をはかることが何よりも必要であると考えられるのであります。」

#### (1) 従来の交通安全基本計画における扱い

第1次の交通安全基本計画（昭和46年3月30日中央交通安全対策会議 計画期間：昭和46年度～50年度）以来、「自転車」の文字のない計画は存在しない。しかし、初期の交通安全基本計画において、自転車の扱いはどちらかといえば、厳しくなっていく自動車交通事情の中での弱者である自転車として、主に安全な通行空間としての自転車道の整備、自転車安全教育、自転車の整備などが盛り込まれているが、扱いは大きなものではない。

なお、昭和45年に議員立法により、自転車道の整備等に関する法律（昭和45年法律第16号）が制定されたが、この法律では、安全な自転車通行空間の整備による「交通事故の防止と交通の円滑化」という交通安全の視点が示されている。

その後、都市部における駐輪場対策が扱われ、自転車が持つ交通秩序にとっての負の要因も意識されてくる。昭和55年に議員立法により制定された自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号。以下「自転車法」という。）は、地方公共団体及び道路管理者の駐輪場設置を促し、また、市町村が放置自転車対策に取り組むための仕組みを定め

ている。さらに、自転車利用の多様化と高齢化が進む中で、第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日中央交通安全対策会議 計画期間：平成18年度～22年度）では、道路交通網の体系的整備の中で個別に考慮すべき主要な交通モードとしての「自転車」や「本来車両」であるがゆえに車両としての交通規制を守るべき「自転車」に関する明確な言及が現れる。この第8次交通安全基本計画の計画期間中の政府における特徴的な動きとして、以下の二つを挙げることができる。

一つは、平成19年の道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正（普通自転車の歩道通行要件等の明確化等）と「自転車の安全利用の促進について」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定。「自転車安全利用五則」の決定等を行ったもの。内容等は後述項目3）の決定である。これで、自転車交通のルールが法令の上で明確にされ、当該ルールの啓発と徹底を図る仕組みが整えられたものとみられる。

二つ目は、平成20年から22年にかけて、国土交通省と警察庁が共同で行った自転車通行環境整備モデル地区事業である。これは、全国98地区をモデル地区として指定し、道路管理者と都道府県警察が連携して自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進し、今後の自転車通行環境整備上の課題と対策を検証し、その戦略的展開を図ることを目的とするものとされている。

## (2) 第9次交通安全基本計画

現行の第9次交通安全基本計画（平成23年3月31日中央交通安全対策会議決定。計画期間：平成23年度～27年度。以下「第9次計画」という。）における自転車の扱いは、「今後の道路交通安全対策を考える視点」の中に「歩行者及び自転車の安全確保」という形で自転車に明確に言及するなど、第8次交通安全基本計画に比べても更に大きい。現在、内閣府のホームページに掲載されている計画の作成経緯の説明からも、「自転車関連事故の交通事故件数に占める割合が増加傾向（21.2%（平成20年））にある」ことが問題として明確に認識されて計画が策定されたことが分かる。

第9次計画において「講じようとする施策」をみると、8つの柱（注1）のうち、「①道路交通環境の整備」、「②交通安全思想の普及徹底」、「④車両の安全性の確保」、「⑤道路交通秩序の維持」の四つにおいて自転車に言及がある。特に「①道路交通環境の整備」では、自転車走行空間ネットワークの整備等の自転車利用環境の創出、駐輪対策及び大規模自転車道整備といった施策群を新たに「自転車利用環境の総合的整備」とまとめて整理したことを始め、多くの言及がある。この自転車走行空間ネットワークの整備は、前計画期間に行われた自転車通行環境整備モデル地区事業の成果を全国に広げていこうとするものと考えられる。

また、「②交通安全思想の普及徹底」では、前計画を引き継ぐ形で「自転車の

安全利用の推進を進めることが盛り込まれているが、前計画期間の成果の一つである「自転車安全利用五則」の活用をうたうとともに、「自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面があり、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められる」と指摘して、意識啓発をすることを加えている。これは、前計画から引き続いて設けられている、「⑤道路交通秩序の維持」の「自転車の安全利用の推進」の項目（注2）とあいまって、道路交通法改正による交通ルールの明確化等の効果を挙げていこうとしているものとみられる。

この行政評価・監視は、近年の自転車交通安全対策の展開に焦点を当てている。以下、上述の第9次計画に特徴的な施策群のうち、近年大きく展開しているとみられる二つの施策群を中心に、調査結果を報告し、改善に資すると考えられる所見があれば、それを述べることとする。

（注）1 「8つの柱」とは、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進及び⑧研究開発及び調査研究の充実

2 計画では、「自転車利用者に対する指導取締りの推進」として、「自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。」としている。