



## 「自転車運転者講習」スタートと企業に求められる対策

平成 27 年 6 月 1 日、改正道路交通法が一部施行された。悪質な違反を繰り返す自転車運転者には「自転車運転者講習」の受講が義務づけられる。

従業員が業務で自転車を使用する「宅配」「郵便」「新聞配達」等の事業者についてはもちろん、顧客訪問、営業所間の移動、業務用品購入等の際に自転車利用が想定される「銀行」「カーディーラー」等の事業者においても、自転車運転者への交通安全対策を講じる必要がある。

本稿では、今回の改正道路交通法のポイントを整理するとともに、企業に求められる責務やリスクマネジメント等について解説する。

### 1. 自転車関連事故の発生状況

#### (1) 交通事故件数は減少傾向へ

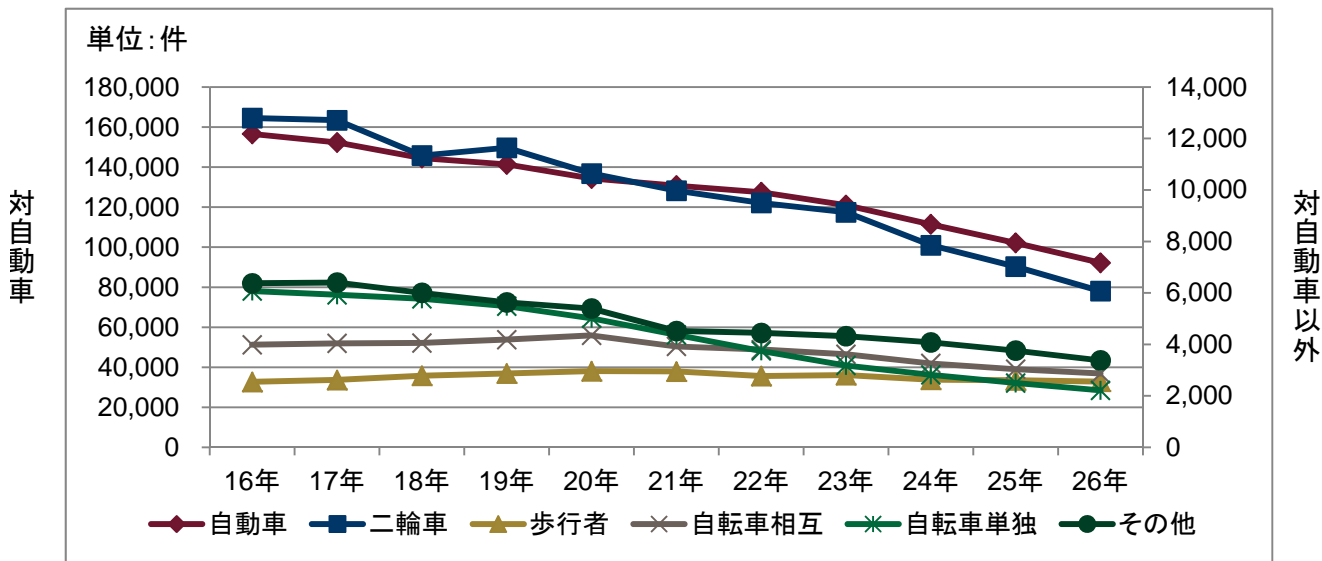
全国の交通情勢は、交通事故死者数（平成 26 年/4, 113 人）が 14 年連続で減少し、過去最多であった昭和 45 年（1 万 6, 765 人）の 4 分の 1 を下回るまでになった。交通事故負傷者数（平成 26 年/71 万 1, 374 人）も過去最多の平成 16 年（118 万 3, 616 人）から 10 年連続で減少し、官民を挙げた交通事故防止対策に一定の成果がみられる。

自転車関連事故全体では、昨年（平成 26 年/10 万 9, 269 件）と一昨年（平成 25 年/12 万 1, 040 件）を比較すると 9.7%減少している。また、自転車関連事故を相手当事者別にみても、図 1 のとおりすべての相手当事者において減少傾向にある。これは、平成 18 年に開催された「自転車対策検討懇談会」において、

- 利用目的・利用主体に応じた自転車の通行空間の確保
- 自転車と歩行者・自動車の適切な共存を図るための自転車の走行環境と実効性のあるルールの整備
- 自転車利用者に対する交通ルール・マナーの遵守の徹底

を「自転車の安全利用の促進に関する提言」としてまとめたことにより、各種対策が講じられた効果が表れたものといえる。

■ 図1 自転車関連事故の状況



出典：警察庁統計資料「平成26年中の交通事故の発生状況」をもとに弊社作成

## (2) 悪質自転車運転者に対する批判の声

自転車運転者の交通ルールに対する遵守意識は十分に浸透せず、ルール・マナー違反に対する国民の批判の声が後を絶たない。実際、交通事故に関与した自転車運転者のうち、法令違反がなかった例は全体の3分の1にとどまっている。

今後、さらなる自転車事故の減少および交通ルール・マナー遵守の徹底のためには、小・中・高校生に偏っている交通安全教育を社会人や高齢者まで幅広く推進していくことが不可欠である。

こうした現状を踏まえ平成24年10月、交通安全教育、自転車交通、法学等の専門的知見を有する委員によって「自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会」が開催され、同年12月「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言」が警察庁に提出された。

提言は、以下を2本柱に自転車の交通ルールの徹底を図っていくことの必要性を述べており、今回の改正道路交通法の施行にもつながっている。

1. 対象者に応じた体系的な自転車安全教育の在り方
2. 自転車の交通ルールの徹底のための指導取締りの在り方

今回の改正道路交通法のポイントは以下3点であり、次章で詳しく確認していく。

### 【今回の改正道路交通法のポイント】

- ① 悪質な違反を繰り返す自転車運転者に「自転車運転者講習」の受講が命令される
- ② 命令を受けたら3カ月以内に受講しなければならない
- ③ 命令を無視して受講しない場合、5万円以下の罰金が科せられる

## 2. 今回の改正道路交通法のポイント

### (1) 「悪質な違反」とは？

今回施行された改正道路交通法が定める「自転車運転者講習」の受講対象となる「悪質な違反」とは、信号無視や一時停止違反、酒酔い運転等 14 項目の危険行為（図 2）のことである。

■ 図 2 「自転車運転者講習」の対象となる 14 項目の危険行為

### 危険行為 14 類型

- ① 信号無視【道路交通法第7条】
- ② 通行禁止違反【第8条第1項】
- ③ 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）【第9条】
- ④ 通行区分違反【第17条第1項、第4項又は第6項】
- ⑤ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害【第17条の2第2項】
- ⑥ 遮断踏切立入り【第33条第2項】
- ⑦ 交差点安全進行義務違反等【第36条】
- ⑧ 交差点優先車妨害等【第37条】
- ⑨ 環状交差点安全進行義務違反等【第37条の2】
- ⑩ 指定場所一時不停止等【第43条】
- ⑪ 歩道通行時の通行方法違反【第63条の4第2項】
- ⑫ 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転【第63条の9第1項】
- ⑬ 酒酔い運転【第65条第1項】
- ⑭ 安全運転義務違反【第70条】

出典：警視庁「自転車運転者講習制度」をもとに弊社作成

危険行為 14 項目については、従前から道路交通法で制定されており、取締りの対象となっていた。各項目をみると「信号無視」「飲酒運転」等の明らかな危険行為から「一時不停止」「歩行者妨害」等、街中で問題となっている違反も対象となっている。

### (2) 「自転車運転者講習」の受講を命令されるのは？

上記の危険行為を行い 3 年間に 2 回以上摘発された 14 歳以上の悪質な自転車運転者が「自転車運転者講習」の受講対象となる。なお、講習受講の命令を無視して受講しない場合は、5 万円以下の罰金が科されることとなる。

### (3) 「自転車運転者講習」の受講の流れは？

「自転車運転者講習」は 3 時間の講習に加え、講習料 5,700 円（標準額）が必要である。講習は自転車運転者としての資質向上や、運転についての適性や知識を養うこと等が目的とされている。

講習受講までの流れは、①自転車運転者が危険行為を繰り返す（3 年間に 2 回以上の摘発）、②都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を受けるよう命令、③講習の受講、となっている（図 3）。

■ 図3 「自転車運転者講習」制度の流れ



出典：警察庁「自転車運転者講習制度」をもとに弊社作成

#### （４）想定される運用面の変化

道路交通法は昭和 35（1960）年に制定された法律<sup>1</sup>であり、交通社会の発展やさまざまな重大事故等の発生を契機に改正がなされてきたが、自転車に関する内容はほとんど改正されていなかった（危険行為 14 項目も基本的に変わっていない）。

今回の改正道路交通法で施行された条項は「自転車運転者講習」の受講が義務づけられる等の運用面が主な改正点である。

道路交通法における自転車の交通違反は、自動車のように反則金を支払えば起訴が免除される「交通反則通告制度」、いわゆる「青キップ（交通反則告知書）」という救済措置が存在しない。すなわち自転車の交通違反等で取締りを受けた場合は、即「赤キップ（告知票）」が切られる制度である。さまざまな報道や SNS 等で、あたかも自転車に対しても青キップが存在するようになったと誤解を生むような記述があるが、今回の改正道路交通法においては、交通違反等で取締りを受けた自転車運転者に対して、赤キップが切られる制度には変更がないことを留意いただきたい。なお青キップと赤キップとの違いについて説明すると、違反内容により定められている一定の金銭を支払わなければならない点については同様であるが、青キップは反則金の支払いで済むのに対し、赤キップは略式起訴されて前科がつく。

また、赤キップが切られる基準について今回の改正では変更がないことを踏まえると、「危険行為」のうち明らかに危険な「酒酔い運転」等の場合や、「危険行為」に該当する違反をして警察官が注意・指導したにもかかわらず違反を続けた場合および「危険行為」を原因とする交通事故が発生した場合に執行されることが想定される。

<sup>1</sup>道路交通取締法（昭和 22 年法律第 130 号）が廃止され、道路交通法が施行された。

### 3. 自転車安全利用五則

本章では、国と地方公共団体が平成 19 年より促進している「自転車安全利用五則」に沿って、自転車運転者が最低限抑えておくべきルールを確認する。

#### (1) 自転車は車道が原則、歩道は例外

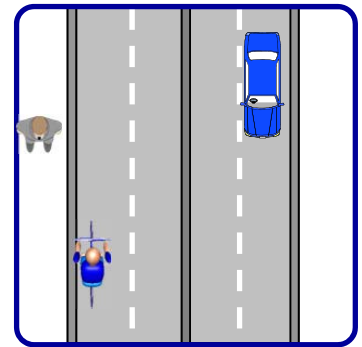
自転車は道路交通法で「軽車両」と位置づけられているため、歩道と車道の区別があるところでは車道を通行するのが原則である。

##### ■ 自転車が歩道を通行できる例外

- ◎ 道路標識や道路標示で指定された場合
- ◎ 運転者が 13 歳未満の子供、70 歳以上の高齢者、身体が不自由な人の場合
- ◎ 車道や交通の状況からみて、やむを得ない場合

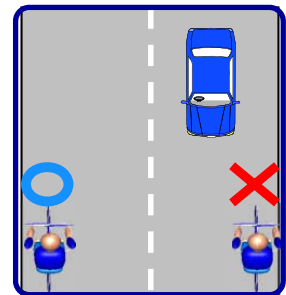
##### ■ 自転車道がある場合

- ◎ 自転車道を通行しなければならない（やむを得ない場合を除く）



#### (2) 車道は左側を通行

自転車の右側通行は禁止である。右側を走ると、前方から来るほかの自転車やバイク等と衝突する危険がある。



#### (3) 歩道を走るときは歩行者優先で、車道寄りを徐行

自転車で歩道を走行するときは歩行者にぶつかってケガをさせないように、常に歩行者優先する運転心がける。歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければならない。また、歩道を走行する際は車道寄りを徐行しなければならない。徐行とは、すぐ止まれる速度で走行することである。

##### ■ このような行為はルール違反

- × ベルを鳴らして歩行者に道を空けさせる
- × スピードを落とさずに歩行者を追い越す

#### (4) 安全ルールを守る

自転車は道路交通法上で「軽車両」の位置づけであり、以下ルールを守る必要がある。

##### ■ 飲酒運転は禁止

##### ■ 2人乗りは禁止（※6歳未満の子供を幼児用座席に乗せる等の場合を除いて原則禁止）

##### ■ 並進は禁止（※「並進可」の標識があるところは例外）

- 夜間はライトを点灯
- 信号を守る
- 交差点での一時停止と安全確認

#### (5) 子供はヘルメットを着用

6歳未満の児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に乗車用ヘルメットを着用させる必要がある。

## 4. 企業に求められる主なリスクマネジメント

本章では企業に求められる自転車運転者に対するリスクマネジメントのポイントをまとめる。

前述のとおり「悪質な違反」を繰り返し起こした自転車運転者に対する交通安全教育を強化する制度が始まったが、自動車のように運転免許制度がない自転車運転者は十分な教育を受ける機会が少ない。

### (1) 事業者求められる責務

自転車運転者に対する安全運転教育は自治体による教育のみならず、各企業による教育も求められている。自治体によって制度は異なるが、以下に東京都の事例を挙げて確認する。

東京都においては、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が平成25年7月1日から施行されている。本条例の第6条、第14条および第27条第2項等において事業者の責務を以下のよう定めている。

**第6条** 自転車使用事業者は、従業員が自転車を安全で適正に利用することができるよう、必要な措置を講じるとともに、都が実施する自転車安全利用促進施策に協力するよう努めなければならない。

**第14条** 事業者は、自転車を利用して通勤する従業員が自転車を安全で適正に利用することができるよう、研修の実施、情報の提供その他の必要な措置を講じるよう努めなければならない。

**第27条** 自転車利用者は、自転車の利用によって生じた他人の生命、身体又は財産の損害を賠償することができるよう、当該損害を填補するための保険又は共済への加入その他の必要な措置を講じるよう努めなければならない。

2 前項の規定は、自転車使用事業者について準用する。

出典：「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」をもとに弊社作成

### (2) 自転車使用事業者におけるリスクマネジメント

自転車使用事業者とは、仕事で従業員が自転車を利用している事業者を指す。なお、自転車で配達だけでなく、顧客訪問、営業所間の移動、業務用品購入等の際に従業員が自転車を利用している事業者も含む。



民法第715条第1項において、「ある事業のために他人を使用する者は、被用者がその事業の執行について第三者に加えた損害を賠償する責任を負う」とある。東京都の条例のように事業者における責務は多くの場合「努力義務」であるが、民法715条の使用者責任を踏まえると「従業員が業務中に起こした事故について、事業者は責任を負う」と解釈するのが一般的である。

従って、自転車使用事業者においては、第3章の「自転車安全利用五則」はもちろん、各事業所の利用実態に合った自転車安全運転教育を実施することが望ましい。

また、図2で示した「危険行為」を3年以内に2回以上行い摘発された場合「自転車運転者講習」の対象となることを周知させるとともに、万一、従業員が受講対象になった際は速やかに受講するよう指導されたい。

### (3) その他事業者におけるリスクマネジメント

業務中に自転車を利用する機会がない事業者におかれても、従業員が通勤で自転車を利用する機会は少なくない。

通勤中の事故については、原則として企業の賠償責任は発生しないが、被害者救済の観点等から、例外的に民法715条の使用者責任が生じる可能性はゼロではない。

自転車通勤希望者に対しても、安易に認めるのではなく許可制を導入し、自転車安全運転講習の受講や保険への加入を推奨すべきである。

### (4) 保険の加入

昨今の自転車による重大事故の発生が少なくないことは言うまでもないが、事故の相手方への賠償金額が数千万円に上る判例もあり、事業者や従業員にとって大きなリスク要因であることは間違いない。

従業員が業務中に自転車を利用して発生した事故は、従業員が加入する保険では補償されないケースがほとんどである。従業員の業務中の事故については一般的には事業者が加入する「施設賠償責任保険<sup>2</sup>」で補償される。なお、「施設賠償責任保険」には保険会社による示談代行制度がなく、事業者において被害者と示談交渉をしなければならない。従業員に対する安全教育の実施とともに、事故発生時の対応フローや対応窓口を予め決めておくことが望ましい。

一方、従業員が通勤等業務以外で自転車を使用している際の事故については、各従業員が個人で加入する自動車保険や火災保険等に補償<sup>3</sup>を追加することで保険支払いの対象とすることができる。事業者においては、自転車通勤を許可した従業員の保険加入状況を確認し、必要に応じて保険手配を推奨することが望ましい。

尚、保険会社によって保険商品・補償内容が異なるため、詳細は保険会社または保険代理店に確認いただきたい。

<sup>2</sup> 事業遂行に伴う賠償責任を補償する保険

<sup>3</sup> 個人賠償責任特約等

## 5. おわりに

---

改正道路交通法が一部施行されるこの機会にぜひ、正しい交通ルールを身につけていただきたい。本稿が、自転車運転者における交通事故削減および運転ルール・マナー向上、また企業のリスクマネジメントの一助となれば幸いである。

[2015年7月14日発行]