

D-4

警察における自転車交通安全対策に関する実態分析
Actual Situation Analysis on Bicycle Traffic Safety Measures by the Police

指導教授 轟 朝 幸 3048 栗 林 めぐみ

1. はじめに

自転車環境対策や健康志向の観点から注目され、通勤・通学・買い物など日常生活の交通手段としての利用が増えている。しかし、自転車の道路通行における位置づけが不十分であり、自転車に関係した年間の事故死傷者は、10 年前に比べて 5 万人増加し、19 万人になった。平成 17 年においては、歩行者との接触事故も 2,500 件以上発生し、死亡事故も起きている。

最近では、弱者の立場だった自転車への意識が変わり、取締り強化や交通安全教育の徹底なども行われている。しかし、自転車取締りは自動車取締りと比べ問題点が多く、事故減少につながる事が難しいといわれている。

そこで本研究では、全国の警察の自転車交通安全対策の現状を把握し、問題点を検討する。

2. 自転車事故の現状

自転車事故による死者数¹⁾は、平成 7 年以降減少傾向にあるが、負傷者数は平成 7 年からの 10 年間で 13.7 万人から 18.9 万人へと約 1.4 倍に増加している。

表-1 に年齢別違反あり自転車事故件数を示す。自転車側に違反があった事故件数は未成年が 35.8% と高い割合を占めている。未成年は交通ルールやマナーに問題があると考えられる。

表-1 年齢別違反あり自転車事故件数¹⁾

年齢	事故件数(件)	構成率	年齢	事故件数(件)	構成率
未成年	921	35.8%	30~39歳	344	13.4%
15歳以下	449	17.4%	40~49歳	224	8.7%
16~19歳	472	18.3%	50~59歳	220	8.5%
20~24歳	356	13.8%	60~64歳	91	3.5%
25~29歳	225	8.7%	65歳以上	195	7.6%
			合計	2,576	100.0%

3. 警察の自転車事故対策に関するアンケート調査

(1) アンケート調査概要

全国の警察を対象に自転車対策についての実態とそれらの効果、問題点を探るためにアンケート調査を行った。調査方法は郵送及び E-mail で実施した。

実施期間は、平成 18 年 12 月 8 日から 28 日までとし、47 都道府県警察本部に依頼し、回収数は 30 部であった。

表-2 にアンケート項目を示す。本調査では、交通安全対策の実施状況とその効果や有効度、取締り強化の実施状況とその効果や問題点を質問した。

表-2 アンケート項目

	質問項目
自転車安全対策の実態・効果	<ul style="list-style-type: none"> ・事故対策について ・実施している交通安全対策 ・交通安全対策の対象者 ・5段階評価による効果 ・5段階評価による費用対効果
交通安全対策の効果と費用対効果の5段階評価	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室 ・歩行者・自転車利用者へのアンケート調査 ・自転車免許証の発行 ・ビデオなどの教材作成 ・取締り強化 ・自転車交通安全の日
取締り(検挙・警告)の実態・問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・検挙件数 ・警告方法 ・違反内容 ・取締り強化の効果 ・自転車取締りに関する問題点

(2) アンケート集計結果・分析

図-1 に各安全対策の実施状況を示す。実施状況が 50% を超えるものは、学校での交通安全教室、地域での交通安全教室、取締り強化の 3 対策のみだった。次いで自転車運転免許証の発行、自転車交通安全の日の設定が高い割合を占めた。歩行者・自転車利用者への意識アンケート、自転車安全利用対策重点地域、ビデオなどの教材作成は 20% 前後と低い割合を占めた。

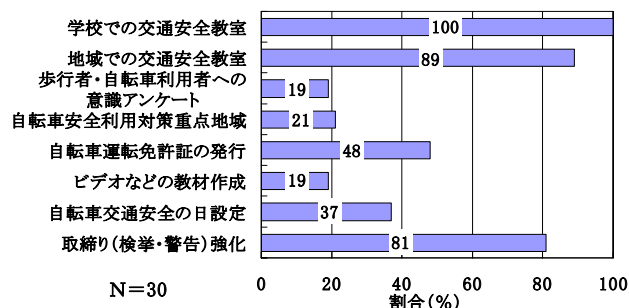


図-1 各対策の実施状況

各対策について現場の警察が考えている「効果」、「費用対効果」、「実施している警察のみで評価した費用対効果」の 3 種類についての 5 段階評価の平均を求めた。図-2 にその結果を示す。

学校での交通安全教室、地域での交通安全教室、取締り強化では「費用対効果」と「効果のみ」に差が現れなかった。しかし、学校での交通安全教室は「実施

している警察のみで評価した費用対効果」で非常に高い評価となった。歩行者・自転車利用者への意識アンケート、自転車安全利用対策重点地域設定、ビデオなどの教材作成は「実施している警察のみで評価した費用対効果」が高くなった。この対策を実施している警察は少ないが、「実施している警察のみでの費用対効果」が「費用対効果」よりも高くなった。

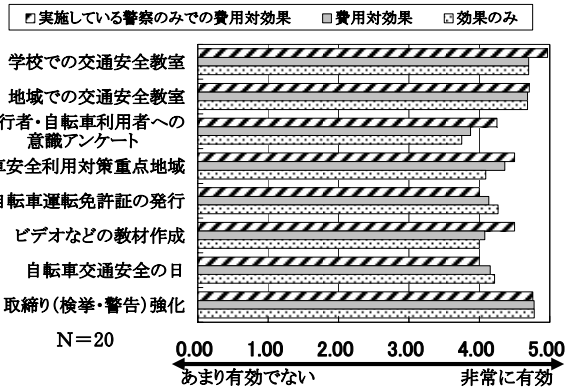


図-2 各対策の費用対効果と効果の5段階評価

表-3に事故原因の違反別割合¹⁾と検挙件数の上位4位を示す。事故原因としては、交差点安全進行義務、一時不停止、信号無視、右側通行が多い。しかし、検挙件数では、二人乗りと酒気帯び運転が多数を占めた。街頭においての取締りが多いため、違反の多い二人乗りが多く検挙されることと、近年、酒気帯び運転の取締りが厳しくなっていることが原因だと考えられる。

表-3 事故原因の違反別割合¹⁾と検挙件数

事故原因違反	割合 (%)	検挙内容	検挙件数(件)
交差点安全進行義務	8.2	二人乗り	23
一時不停止	5.9	酒気帯び運転	18
信号無視	3.0	信号無視	4
右側通行	2.1	一時不停止	3

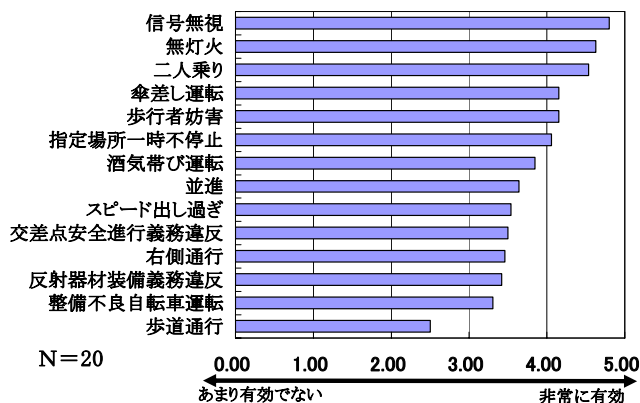


図-3 違反別取締り強化の事故防止効果の5段階評価

図-3に警察が感じている違反別取締り強化の事故防止効果の5段階評価結果を示す。5段階評価では、信号無視、無灯火、二人乗りが高くなった。警察は、信号無視や無灯火などの街頭などで多い違反が交差点

安全進行義務、一時停止などの実際に事故原因となっている違反よりも効果が高いと考えており、事故原因の実態とズレが生じていることがわかった。

表-4にアンケートで得た取締りにおいての問題点に関する記述回答をまとめたものを示す。主な回答として、自転車利用者の意識の問題や法律の無知、人定の困難、検挙基準の難しさなどにわけられる。自転車利用者の法律の無知は意識の低さにつながる。自転車利用者の意識を変えるためにも安全教育が重要である。他には免許証などの身分証明書を持っていない自転車利用者の特定の困難と検挙基準が明確でないことが挙げられた。

表-4 取締りにおいての問題点

分類	内容
自転車利用者の意識の問題	自転車は環境にやさしい乗り物として近年、見直されているが、自転車利用者が車両の仲間という意識が低い
自転車利用者の法律の無知	社会全体の自転車への意識改革 自転車利用者が違反により検挙されることが周知されていない 自転車利用者の罪の意識が薄く、安全に対する指導教育を先行する必要性が高い
人定の困難	免許を持たない違反者の身分確認が困難で、人定の特定に時間を費やす
検挙基準の難しさ	具体的危険性を要するほどの一定条件を満たすことが要求されているため、慎重になりがちである

4. おわりに

本研究では、社会問題となっている自転車交通事故の対策について警察の意識を把握することにより、事故対策の実態や対策の問題点を比較することを試みた。本研究による分析の結果、警察では自転車事故対策として、学校での交通安全教室が「実施している警察のみで評価した費用対効果」で非常に高い評価になった。自転車に関する法律の無知の問題や未成年の事故構成率の高さからも学校での交通安全教室は効果が高いことがわかった。

取締り強化に関しては、直接事故につながる違反よりも二人乗りや酒気帯び運転、無灯火など街頭で多くみられる違反の取締りが事故防止の効果が高いと考えられている結果であり、実際の事故原因とはズレが生じていることがわかった。取締り強化において問題点となっているのは、自転車に違反の意識がないことや違反をした際に免許がない人の特定困難などがあることがわかった。

参考文献

1)警察庁 HP : <http://www.npa.go.jp/>