

令和3年8月
警察庁交通局

全国オートバイ協同組合連合会からの要望に対する回答

令和3年7月20日付けでご提出をいただきました要望書に対する回答は以下のとおりです。

1 現実に即した二輪車駐車違反の取締り

二輪車用の駐車場の普及と駐車違反の取締り状況について

(答)

1 二輪車が駐車可能な駐車場の整備については、警察としても重要であると認識しており、警察庁では、平成30年4月、都道府県警察に対して「自動二輪車等に係る駐車環境の整備の推進について」の通達により、地方公共団体等に対して、路外駐車場の整備などを働き掛けるよう指示しているところです。

2 また、平成31年3月、「自動二輪車等に係る放置駐車違反の取締り等について」の通達により、自動二輪車等の放置駐車違反の取締りについて、自転車、歩行者等の交通が輻輳している地域など、当該地域の交通の安全と円滑を図る観点から、取締りが要請されている地域を重点として行うこと及び自動二輪車等の駐車実態を勘案の上、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、これらの違反の取締りを推進することについて指示しているところです。

なお、昨年中（令和2年中）の自動二輪車と原動機付自転車に対する放置車両確認標章の取付件数は、10万803件で、令和元年中と比べ、11,514件、10.3パーセントの減少となっております。

2 バス専用通行帯の運用基準統一について

51cc以上のバイクは「バス専用通行帯」を含む複数の通行帯を走行可とする通達を発出願いたい。その他二輪車通行規制の見直し。

(答)

- 1 バス専用通行帯規制は、原則として、交通量が多く、路線バス等輸送効率の高い車両の正常な運行に著しく支障を及ぼすおそれのある道路を対象として実施しているところです。
- 2 そのうち、二輪車の通行場所については、道路の幅員や車線数、全車両の交通量のほか、二輪車の交通量、バスのタイヤなどを総合的に勘案して、二輪車の通行場所をいずれかに指定しております。
- 3 バス専用通行帯規制は、路線バス等の正常な運行の確保のほか、他の車両も含めて交通の安全と円滑を図ろうとするものでもあり、車両ごとに走行すべき通行帯を指定して、交通の安全と円滑を確保する必要があることから、二輪車について、一律にいずれの通行帯でも通行できるようにすることは、交通の安全と円滑の確保の観点から、懸念があります。
- 4 二輪車の走行の安全と円滑を確保するため、二輪車が通行すべき通行帯の指定が、個別具体的な場所ごとに合理的なものとなるよう引き続き努めてまいります。
- 5 二輪車の通行禁止規制については、原則として
 - オーバーパス、アンダーパス、トンネル等で自動車の通行が多く、かつ、十分な車道幅員がないため二輪車とその他の車両との混在通行により、交通事故が発生するおそれのある道路
 - カーブ又は急な坂が連続しており、二輪車の通行により交通事故が発生するおそれのある道路
 - 暴走行為等による交通の危険防止及び地域の静穏を確保する必要がある道路等において実施しているところです。

- 6 二輪車の通行禁止規制をはじめとした交通規制は、交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するために行われるものであります。引き続き、交通規制の効果等について、点検・確認を行いつつ、交通規制が現場の交通実態等に適合しなくなった場合には、必要な見直しを行うこととしております。

3 速度制限や二段階右折等を、他の車両とのバランスで再検討願いたい。

(答)

- 1 原動機付自転車(以下、「原付」という。)は、簡便に運転できるなど、国民の生活に身近な乗り物であり、法令上最高速度が時速30キロメートルと、自動車と比べて低く定められているほか、運転免許の取得に当たっては技能試験も必要とされておられません。

また、交通ルールについても、自動車と比べて最高速度が低いこと等を前提としたものとされており、道路交通法第34条第5項に規定された、いわゆる「二段階右折」については、原付が、自動車と同様に、右折のため道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側を徐行する方法による右折、すなわち、いわゆる「小回り右折」をしようとするれば、他の交通と交錯するおそれがあること等を踏まえて定められております。

混合交通の中の多種類の車両の速度をそろえることは、交通流の整序化につながる面もあるものの、速度の引上げは衝突時の衝撃を増加させるなど危険性を高めることに留意すべきと考えております。例えば、令和2年中の交通事故の発生状況をみると、原付の危険認知速度が時速30キロメートルから時速40キロメートルの交通事故の死亡率は約1.1%と、危険認知速度が時速30キロメートル以下の場合の死亡事故率である約0.5%の約2.2倍となっております。

警察庁としては、原付の最高速度や交通ルールについては、原付が、国民の生活に身近な乗り物になっている実態や安全性に係るデータを十分に踏まえたうえで、慎重に検討されるべきものであると考えております。

4 原付利用者（運転経験あり）の方が、小型二輪（AT限定）を取得する際の救済措置を優先的に検討願いたい。

(答)

- 1 総排気量が50cc以下の原動機付自転車は、車体や排気量が小さく、簡便に運転することができる乗り物であり、法令上最高速度が時速30キロメートルと、自動車と比べて低く定められているほか、原付免許の取得に当たっては技能試験も必要とされていません。
- 2 他方、総排気量が50ccを超える普通自動二輪車については、車体や排気量が大きく、原動機付自転車と比べて高度な運転技能を要することから、原付免許の保有者であっても、別途、普通二輪免許等の取得を必要とし、技能試験により運転技能を確認することとしています。
- 3 このことは、普通自動二輪車のうち総排気量が125cc以下の小型二輪車についても同様であることから、御指摘のように、原動機付自転車の運転経験があることをもって、(AT)小型限定普通二輪免許の取得を容易にするなどの特例的な措置を設けることについては、道路交通の安全確保の観点から慎重な検討を要するものと考えます。