

令和元年十二月四日提出  
質問第一四九号

原動機付自転車及び自動二輪車の免許・法制度と安全確保に関する質問主意書

提出者 丸山穂高

## 原動機付自転車及び自動二輪車の免許・法制度と安全確保に関する質問主意書

原動機付自転車（以下「原付」という。）は、道路交通法が施行された昭和三十五年当時に比べ性能が格段に向上し、自転車というよりは自動二輪車の位置付けに近いと考えられる。しかし免許取得は、「国民に気軽に乗れる二輪車」としての位置付けにより、運転免許を取得するのに技能試験を要せず非常に容易かつ簡便化されており、十六歳以上であれば誰でも取得することが可能とされている。

しかし、免許取得の容易さがゆえに、運転技術が未熟なまま公道を走行し、それによる事故も後を絶たない。原付で使用されている小型タイヤは路面の影響を直に受けやすく、凍った路面や濡れたマンホール、舗装の荒れた路面など、公道に出てから初めて経験する障害は危険である。

原付が出来た当時とは異なり、近所の移動には免許のいらぬ軽車両として電動アシスト自転車が存在する。近所の移動において、電動アシスト自転車という原付の代替手段ができた今、公道を自動車と同じように走る原付に求められるのは免許取得の容易さではないと考える。事故発生時、死亡や後遺障害へ直結する頭部・胸部・腹部の損傷を防ぐ法整備が不十分なことは、近年、自動車の安全性が向上する状況と比べて問題である。

したがって、次の事項について質問する。

一 原付を始めとしたバイクの死亡事故は、頭部・胸部・腹部の損傷によるものが多いと聞く。死亡事故を減らすためには、ダメージを最小化する必要がある。しかしプロテクターの装着は任意であり、ヘルメットに関しては重さが二キロ以下という基準だけで、左右の視野角度や、衝撃吸収性、耐貫通性などの具体的な値は規定されていないことから、以下について政府の見解を伺いたい。

1 道路交通法施行規則第九条の五に定める乗車用ヘルメットの基準の厳格化、及び胸部プロテクターの装着の義務化をすべきではないか。

2 警視庁の調べによれば、平成三十年中に東京都内で発生した二輪車乗車中の死亡事故の死者のうち、四十・九パーセントで事故時にヘルメットが脱落していたとされる。自動車の座席ベルト装着義務違反と同様に、ヘルメットの顎ひもを正しく締めない行為に罰則を設けるべきではないか。

3 排気量百二十五cc以下で広く使用されているハーフヘルメットは、後頭部や側頭部への衝撃に弱く、また顎を守ることができないことから、運転時の使用を禁止すべきではないか。

二 原付は、他の二輪免許と比較して免許取得が容易なため、交通ルールやマナーを習得していないライダー

ーが存在すると考えるが、以下について政府の見解を伺いたい。

1 原付について、公道を走るにもかかわらず、安全性より取得の容易さを優先し続けるのか。教習所の技能教習・学科教習、卒業検定を設け、安全性を高めるべきではないか。

2 原付を始めとしたバイクによる危険なすり抜け行為を行った者に対する罰則を厳格化すべきではないか。

3 原付を始めとしたバイクの不正改造を防止するため、道路交通法第六十三条第一項に基づく車両の検査を厳格化すべきではないか。

三 原付による二段階右折の安全が十分に確保されていないにもかかわらず、二段階右折が禁止されていない交差点が存在すると認識している。当該交差点での二段階右折は非常に危険であり、また自動車や歩行者におけるルールの認知度も低く事故につながりやすいと考えるが、以下について政府の見解を伺いたい。

1 交通量の多い道路において、二段階右折が安全という根拠はあるか。あるとすれば、その根拠は具体的にどのようなものか。

2 全国の交差点について、二段階右折の可否に係る適時の見直しは行われているか。見直しが行われる場合、個々の交差点の状況に則しつつも、政府として具体的な見直しの基準を設けるべきではないか。

四 原付の時速三十キロ制限が制定されたのは昭和三十五年であると認識しているが、当時は自転車にエンジンをつけたモペットが主流であった。現在は原付の性能も大幅に向上しており、大半の車種は標準仕様で時速五十キロ以上を出すことができる。安全な運転を確保する観点から、道路交通法の交通ルールや道路運送車両法の保安基準等についての必要な改正を行った上で、速度制限を緩和して自動車との速度差による事故を防ぐ必要があるのではないか。

右質問する。