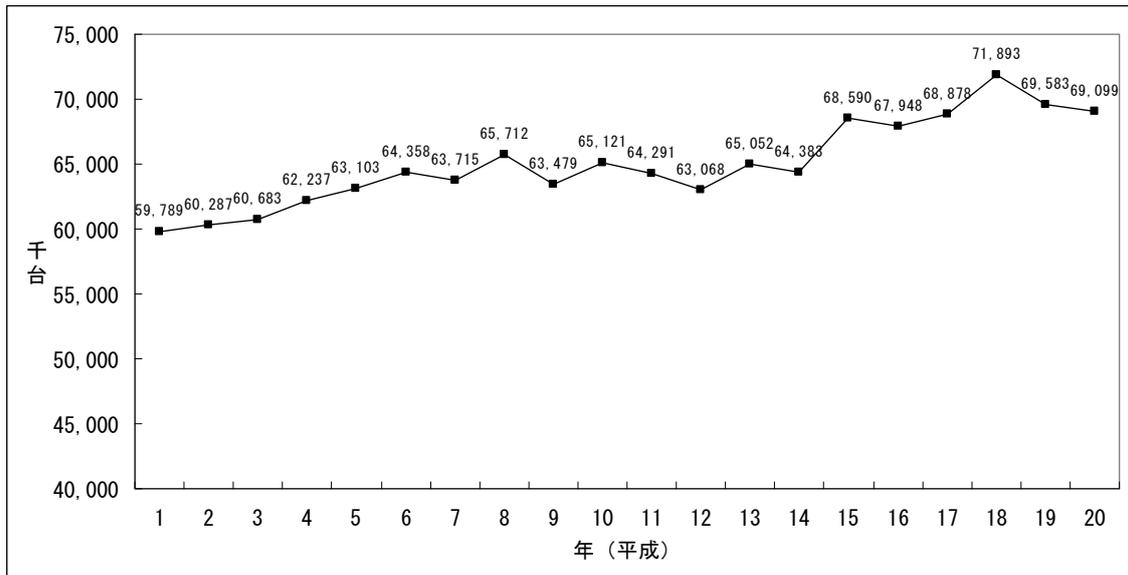


II. わが国の自転車交通を取り巻く事故概況と課題の概要

1 自転車利用の現状

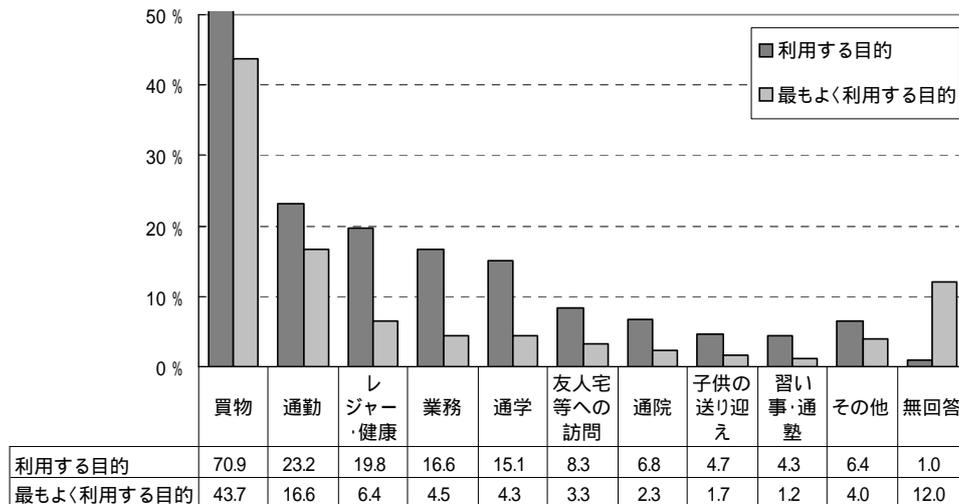
わが国における自転車保有台数は、年によって増減はあるものの中期的には増加傾向にある。また、その利用目的は買い物や通勤・通学などの日常生活における、身近な目的地への移動の交通手段として幅広く活用されている。

図表II-1 自転車保有台数の推移



注釈) 出所: (社) 自転車協会資料が公表している資料を年次別にまとめたもの
資料) 自転車産業振興協会「自転車統計要覧」より作成

図表II-2 自転車を利用する目的



注釈) 大阪市生野区、東京都渋谷区、青森県青森市、静岡県富士市の2600人を対象としたアンケート調査資料) (財) 全日本交通安全協会「自転車の安全利用に関する調査研究報告書」より作成

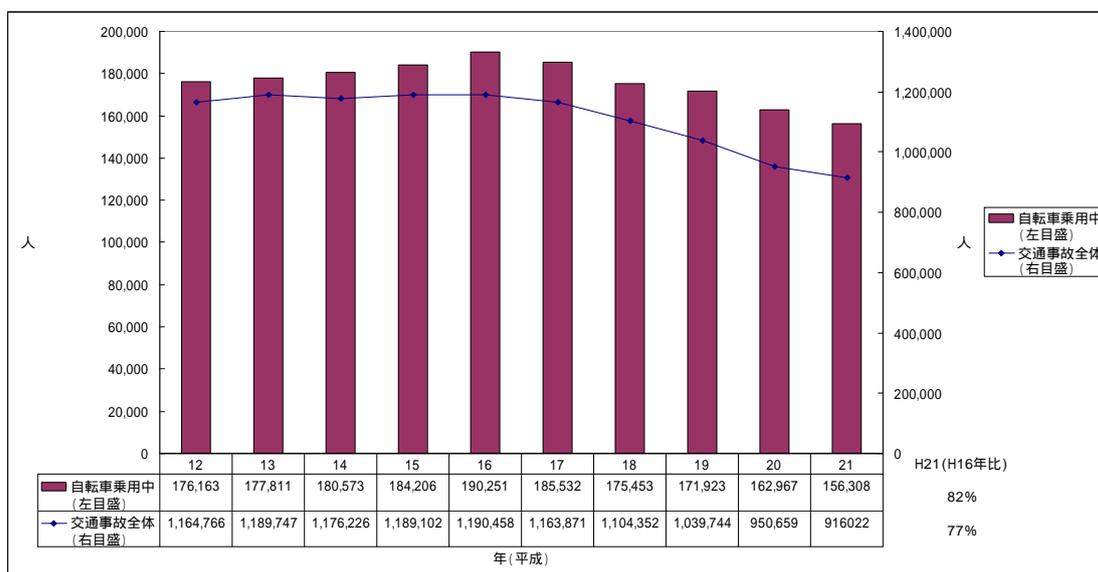
2 自転車利用に伴う交通事故の概況

(1) 自転車乗用中の交通事故死傷者数の推移

わが国においては、交通事故全体、自転車乗用中の交通事故による死傷者数は、ともに平成16年以降は減少傾向にあるが、自転車が当事者となっている交通事故による死傷者数は、交通事故全体と比較して緩やかな減少にとどまっている。

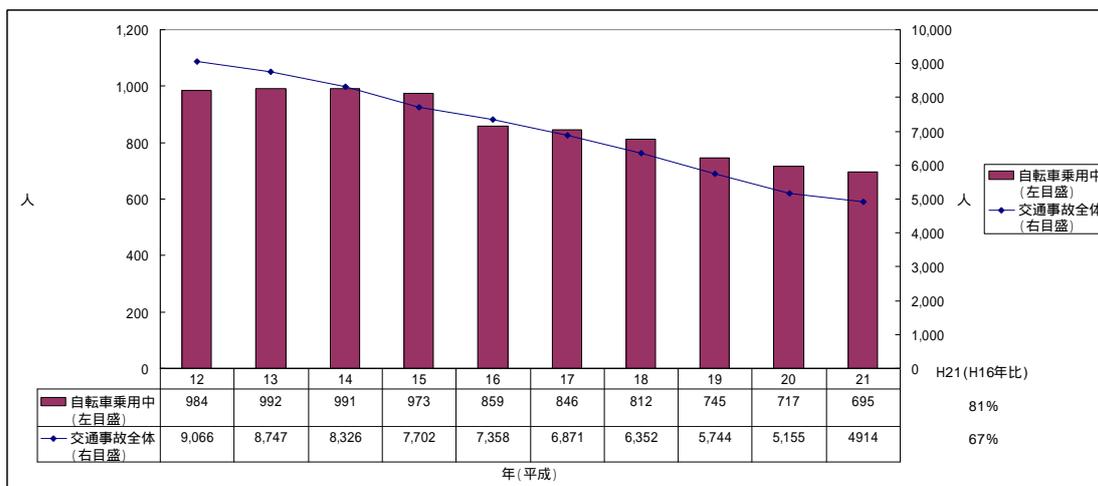
また、交通事故のうち死亡事故全体と自転車乗用中の死亡事故については、ともに近年一貫して減少傾向にあり、こちらも自転車が当事者となっている交通事故による死者数が、交通事故全体と比較してやや緩やかな減少にとどまっている。

図表II-3 交通事故による死傷者数（全体）と自転車乗用中の事故による死傷者数の推移



資料) 警察庁資料より作成

図表II-4 交通事故による死者数（全体）と自転車乗用中の事故による死者数の推移



資料) 警察庁資料より作成

図表II-5 自転車事故の発生状況（参考）

	事故件数		自転車乗用中死者数(人)		自転車乗用中負傷者数(人)		(参考)交通事故全体		
		構成率		構成率		構成率	事故件数	死者数	負傷者数
11年	154,510	18.2	1,032	11.5	156,078	14.9	850,363	9,006	1,050,397
12年	173,876	18.7	984	10.9	175,179	15.2	931,934	9,066	1,155,697
13年	175,223	18.5	992	11.3	176,819	15.0	947,169	8,747	1,180,955
14年	178,289	19.0	991	11.9	179,582	15.4	936,721	8,326	1,167,855
15年	181,845	19.2	973	12.6	183,233	15.5	947,993	7,702	1,181,431
16年	187,980	19.7	859	11.7	189,392	16.0	952,191	7,358	1,183,120
17年	183,653	19.7	846	12.3	184,686	16.0	933,828	6,871	1,156,633
18年	174,262	19.6	812	12.8	174,641	15.9	886,864	6,352	1,098,199
19年	171,018	20.5	745	13.0	171,178	16.5	832,454	5,744	1,034,445
20年	162,525	21.2	717	13.9	162,250	17.2	766,147	5,155	945,504
21年	156,405	21.2	695	14.1	155,613	17.1	737,474	4,914	911,108

注釈) 構成率は、全体に占める自転車事故の割合。事故件数は、自転車が第1又は第2当事者となった件数であり、自転車相互事故は1件として計上。

資料) 警察庁ウェブサイト「自転車の安全利用の推進」

また、相手当事者別の交通事故件数で見ると、自転車利用者が加害者となるケースが多い。自転車対歩行者の事故や、自転車同士の事故が増加しており、対歩行者事故は平成9年の633件から2,934件へと約4.6倍、自転車同士の事故は同637件から同3,909件へと6.1倍となっている。

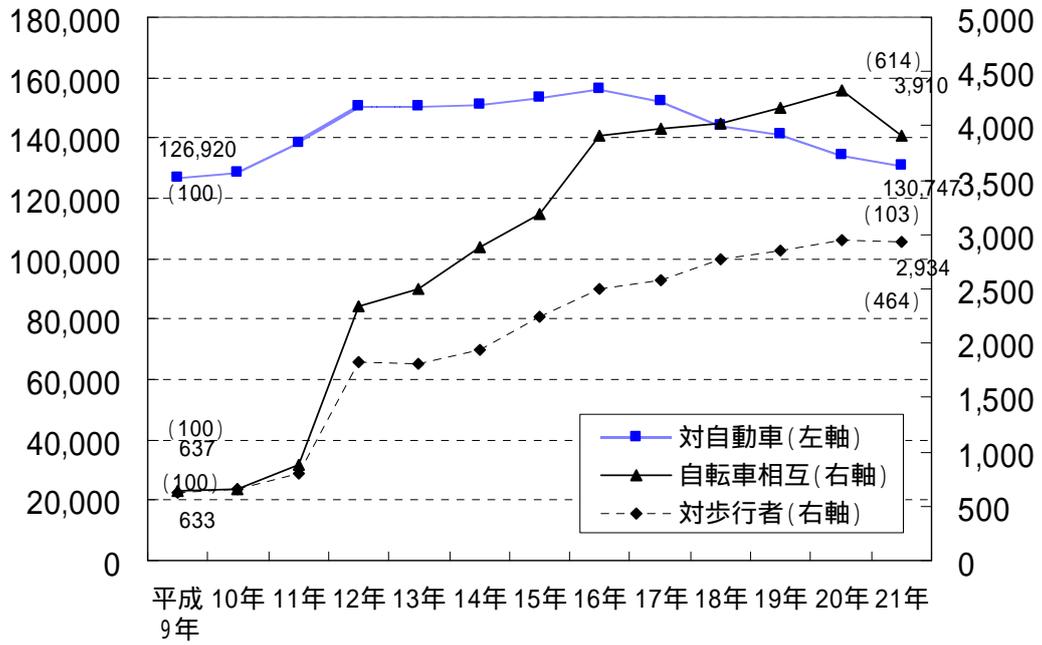
図表 II-6 自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移(各年12月末)

相手当事者別	平成9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年
対自動車(左軸)	126,920	128,665	138,211	150,471	150,309	151,160	153,336	156,558	152,287	144,503	141,345	134,300	130,747
うち死亡事故	980	900	952	905	899	887	873	777	763	734	665	637	593
二輪車	10,826	10,451	11,494	12,704	12,835	12,981	12,436	12,793	12,706	11,339	11,642	10,639	9,973
うち死亡事故	32	36	39	24	28	30	33	24	27	21	24	19	25
対歩行者(右軸)	633	661	801	1,827	1,807	1,941	2,243	2,496	2,576	2,767	2,856	2,942	2,934
うち死亡事故	2	3	1	2	4	3	6	6	6	6	8	4	4
自転車相互(右軸)	637	664	889	2,346	2,498	2,892	3,186	3,908	3,974	4,020	4,159	4,322	3,910
うち死亡事故	0	5	2	0	1	2	4	2	3	0	3	3	5
自転車単独	1,512	1,477	1,615	3,143	3,496	4,154	4,838	5,880	5,740	5,651	5,397	4,939	4,327
うち死亡事故	36	20	24	38	46	56	49	40	39	42	40	45	56
その他	976	1,099	1,500	3,385	4,278	5,161	5,806	6,345	6,370	5,982	5,619	5,383	4,514
うち死亡事故	13	19	16	13	15	13	15	14	11	11	7	13	9
計	141,504	143,017	154,510	173,876	175,223	178,289	181,845	187,980	183,653	174,262	171,018	162,525	156,405
構成率	18.1	17.8	18.2	18.7	18.5	19.0	19.2	19.7	19.7	19.6	20.5	21.2	21.2%
うち死亡事故	1,063	983	1,034	982	993	991	980	863	849	814	747	721	692
構成率	11.5	11.2	11.9	11.3	11.8	12.4	13.1	12.2	12.8	13.2	13.4	14.3	14.5

注釈) 構成率は交通(死亡)事故全体に占める自転車関連事故の占める割合である。

資料) 警察庁資料より作成

図表 II-7 自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数推移



資料) 警察庁資料より作成

(2) 自転車乗用中の交通事故数の状況

道路形状及び事故類型

道路形状に関しては、自転車交通事故全体では交差点での事故が68%と最も多く、これに次いで直線路等での事故が24%で、この二項目で全体の9割を占めている。

また、対人に限ってみると、交差点・交差点付近の事故よりも、一般単路での事故が多くなっている点が特徴としてあげられる。

事故類型別に関しては、自転車交通事故全体では車両相互での出会い頭が54%と最も多く、これに次いで右左折時が23%となっている。

図表II-8 道路形状別・事故類型別自転車関連事故（平成21年）＜第1当事者・第2当事者合計＞

	対人	車両相互							車両 単独	列車	合計	割合
		正面衝 突	追 突	出会い 頭	追越時	右左折 時	その他	小計				
交差点	715	559	273	69,359	592	29,804	4,081	104,668	795	0	106,178	68%
交差点付近	260	397	247	2,387	501	1,378	2,021	6,931	413	0	7,604	5%
カーブ	57	791	69	220	133	100	668	1,981	257	0	2,295	1%
直線路等	1,771	1,404	1,333	11,700	2,828	4,509	11,282	33,056	2,584	0	37,411	24%
その他	131	122	78	859	95	230	1,117	2,501	278	7	2,917	2%
合計	2,934	3,273	2,000	84,525	4,149	36,021	19,169	149,137	4,327	7	156,405	100%
割合	2%	2%	1%	54%	3%	23%	12%	95%	3%	0%	100%	

資料) 警察庁ウェブサイト「自転車の安全利用の推進」より作成

年齢

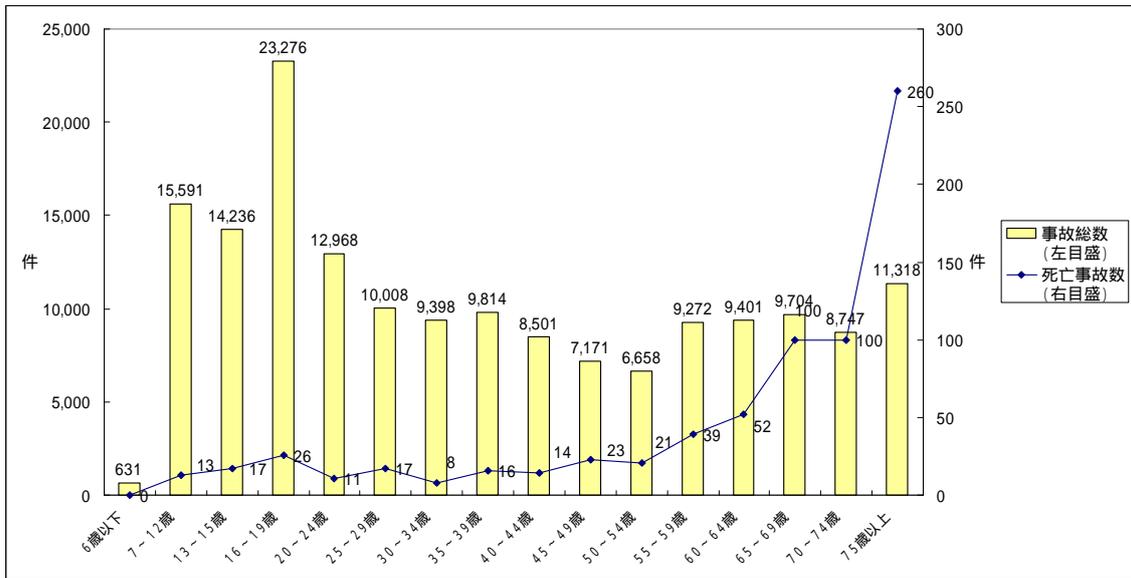
自転車交通事故件数では7～24歳までの若年層が多い傾向にあり、特に16～19歳の層で事故件数が非常に多くなっている。

これに対し、死亡事故では若年層では目立った特徴はみられず、65歳以上の高齢層が他の年齢層と比較して非常に多く、特に75歳以上の高齢者が非常に多くなっている。

若年層の各歳別傾向を各歳別にみると、負傷者数は10歳から加齢とともに増加し、16歳をピークとして再び現象に転じている。一方死亡者数は、14～17歳が比較的多いが負傷者数ほど明確な傾向はない。

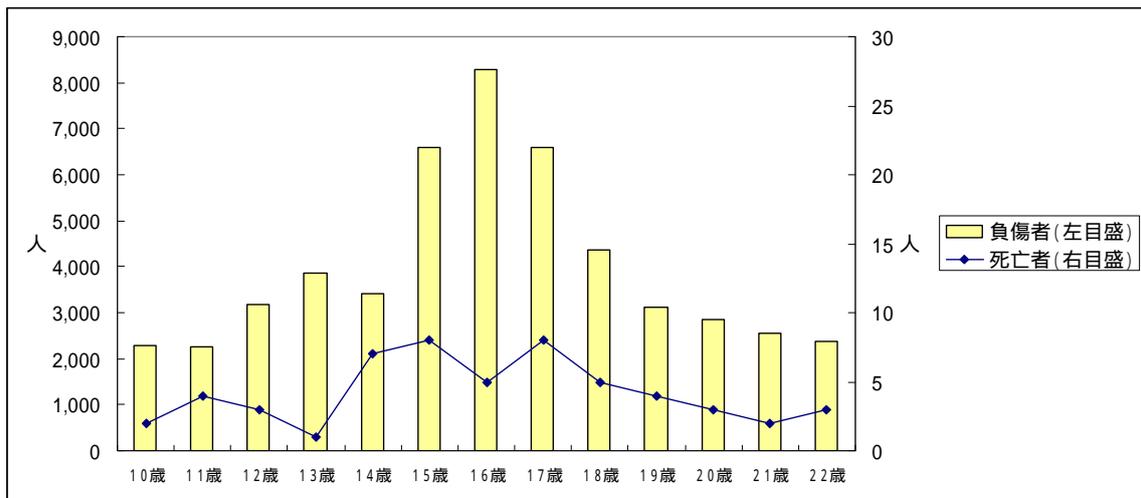
高齢層の各歳別傾向をみると、負傷者数は、概ね61歳前後に緩やかなピークが見られるが、若年層の負傷者数ほど顕著な傾向はない。一方死亡者数は、年齢によるばらつきが大きく明確な傾向ではないが、概ね80歳前後まで概ね加齢とともに増加する傾向が見られる。また、若年層と比較して負傷者数に対して死亡者数が非常に多くなっている。

図表II-9 年齢別自転車乗用中事故件数・死亡事故件数（平成20年）＜第1・2当事者＞



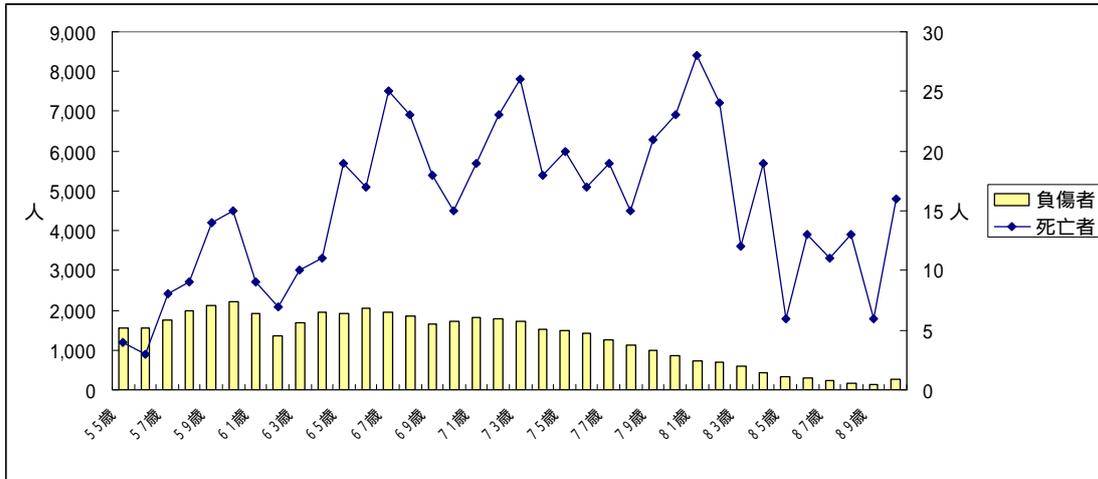
資料) (財)交通事故総合分析センター「交通事故統計年報 平成20年版」より作成

図表II-10 年齢別自転車乗用中負傷者・死亡者数（10～22歳）（平成20年）



資料) (財)交通事故総合分析センター「交通事故統計年報 平成20年版」より作成

図表II-11 年齢別自転車乗用中負傷者・死亡者数（55歳以上）（平成20年）

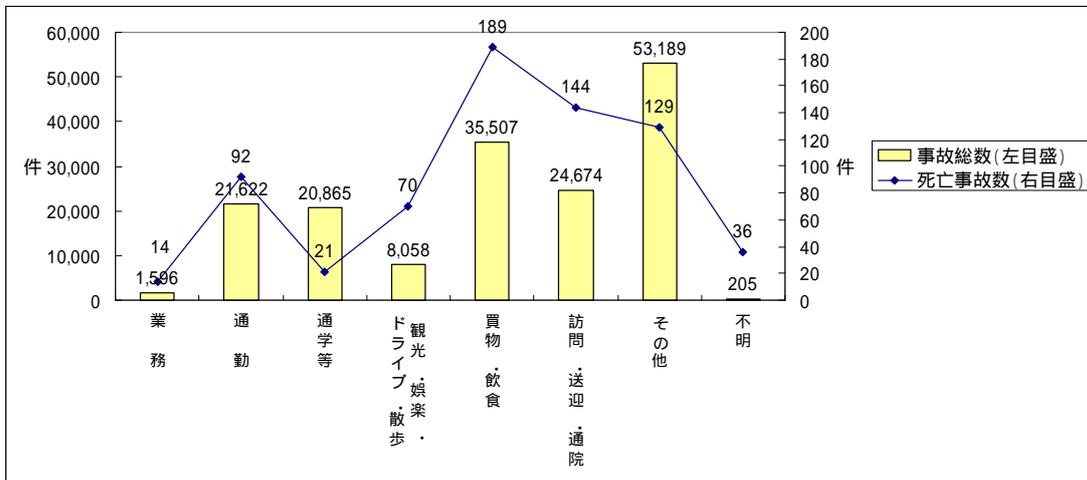


資料) (財) 交通事故総合分析センター「交通事故統計年報 平成20年版」より作成

通行目的

自転車交通事故全体ではそのほかが最も多く、次いで買い物・飲食、訪問・送迎・通院、通勤、通学などが多くなっており、その他を除けば概ね自転車利用頻度が高い利用目的が上位にあがっている。また、死亡事故では買い物、飲食が最も多い。

図表II-12 通行目的別自転車乗用中事故件数・死亡事故件数（平成20年）＜第1・2当事者＞

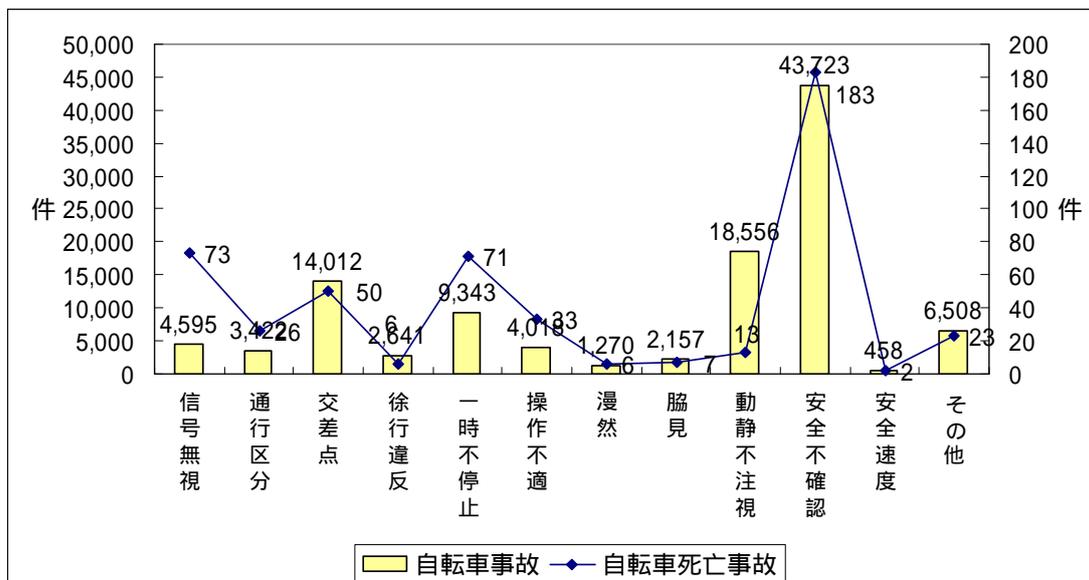


資料) (財) 交通事故総合分析センター「交通事故統計年報 平成20年版」より作成

法令違反の種類

自転車交通事故全体では安全不確認が最も多く、次いで、動静不注視、交差点通行違反、一時不停止などが多くなっている。これに対し、死亡事故では安全不確認が最も多いのは同様であるが、次いで信号無視、一時不停止、交差点通行違反が多くなっている。

図表II-13 法令違反別自転車乗用中事故件数・死亡事故件数（平成20年）＜第1・2当事者＞

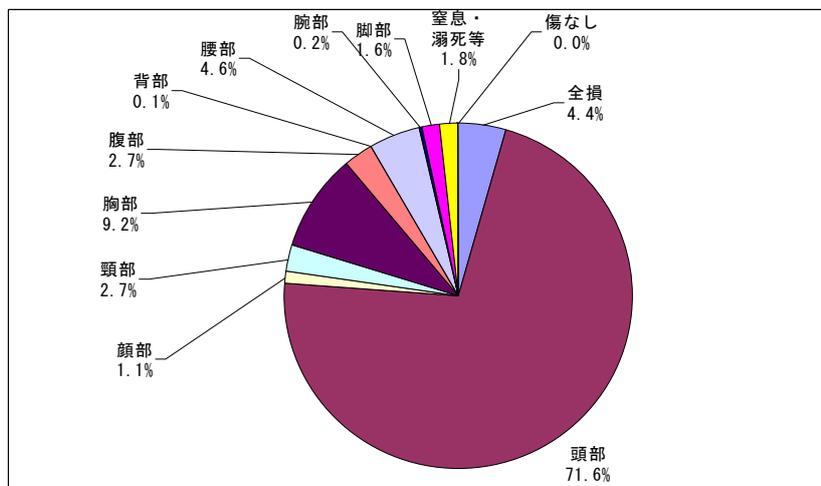


資料) (財)交通事故総合分析センター「交通事故統計年報 平成20年版」より作成

損傷部位

損傷部位別に見て、事故による30日以内死者数が最も多いのは頭部が71.6%と大部分を占めている。頭部以外では、胸部が9.2%、腰部が4.6%、全損4.4%などが比較的が多くなっている。

図表II-14 損傷部位別自転車乗用中事故死者数（30日以内死者）（平成20年）＜第1・2当事者＞



資料) (財)交通事故総合分析センター「交通事故統計年報 平成20年版」より作成

3 自転車の交通安全に関する課題認識

3-1. 自転車の交通安全に関する主な政策検討状況

近年、自転車の安全利用に関する検討が進められ、国における自転車の交通安全に関する課題認識と対応策について、主として以下の文献等により整理されてきている。

図表II-15 近年の自転車交通に関する主な政策検討経緯

時期	名称	概要
平成 18 年 4 月	交通安全対策推進プログラム（2006 年 4 月）～第 8 次交通安全基本計画を踏まえて～	内容 今後 5 年間（2006～10 年度）に重点的に取り組んでいく交通安全対策 目標（自転車関連） 歩行中・自転車乗用中死者数を平成 22 年までに約 2 割以上減少させる
平成 18 年 11 月	自転車の安全利用の促進に関する提言	主体 自転車対策検討懇談会（岸田孝弥座長、事務局：警察庁） 内容 自転車の安全利用を促進していくための対策の方向性と具体的な対策のあり方について提言
平成 19 年 6 月	道路交通法の改正（2008 年 6 月施行）	自転車に関する通行ルール等（普通自転車の歩道通行に関する規定、乗車用ヘルメットに関する規定、地域交通安全活動推進委員に関する規定）の規定が改正された。
平成 19 年 7 月	自転車の安全利用の促進について	主体 中央交通安全対策会議交通対策本部 内容 道路交通法の改正を契機に、自転車に関する交通秩序の整序化、自転車の安全利用の促進のため、国と地方公共団体が講ずる措置を提示 本件に基づき、警察庁交通局長が各管区警察局長・各都道府県警察の長等に対して発出した「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について」を公表しており、具体的な取組方針が明記されている。
平成 19 年 7 月	これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて	主体 新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会（屋井鉄雄座長、事務局：警察庁、国土交通省） 内容 走行空間等整備と空間の使い方の両面から見直す方策をとりまとめ

資料) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

3-2. 自転車の交通安全の課題と対応について

近年の自転車交通に関する課題と対応策に関する検討内容について、「交通安全教育・普及啓発（ルール・マナーの遵守）」「指導・取締り（ルール・マナーの遵守）」「自転車利用環境整備」「通行ルール」の4つの視点から整理した。

各項目のボックスの中にある 数字は、それぞれの文章の出典（**図表 II-15**参照）を示している。

（1）交通安全教育・普及啓発（ルール・マナーの遵守）

交通安全教育・普及啓発（自転車のルール・マナーの遵守）に関する課題として、事故の多い中学生・高校生のルール・マナー違反、高齢者も含めた教育機会の不足等があげられる。

これらに対する対応としては、「中学生・高校生に対する教育機会の確保」「交通安全教育機会・啓発機会の拡大」のほか、「交通安全教育内容の改善」「自動車運転者や歩行者に対するルールの周知」のほか具体的な施策として「ヘルメットの着用促進」といった取組があげられている。

図表II-16 自転車交通に関する主な課題認識と施策の方向性（交通安全教育・普及啓発）

課題認識
<ul style="list-style-type: none"> ●中学生・高校生の事故被害、交通ルール・マナー違反の問題 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車乗用中事故当事者は中・高校生世代の割合が高く、自転車乗用中の死者数に占める高齢者の割合が非常に高い。 ・対歩行者事故が増加により、自転車利用者の交通ルール・マナー違反を指摘する声が高まっている。（中学生・高校生等） ●事故被害に遭いやすい世代への教育機会の不足 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車教室の開催数は増加しているものの、受講人員の6割以上は小学生。（中学生、高校生はそれぞれ1割強に留まる） ・自転車については幅広い年齢層の利用者がいる一方で、免許制度の対象外となっており、体系的な交通安全教育の仕組みが構築されていない。
<ul style="list-style-type: none"> ●中学生・高校生に対する教育機会の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・家庭、学校、地域の場を活用し、自転車に係る段階的な交通安全教育ができるよう、その推進方を検討する。特に中学生・高校生に関しては教育の場における交通安全教育を推進する。 ・これまで小学生を中心に行われている自転車教室であるが、自転車利用需要の高さ、事故発生割合の高さを考えると中学・高校生の安全教育を充実させていくべきである。 ●交通安全教育機会・啓発機会の拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢歩行者・自転車利用者対応として、民間ボランティア等と協力して、家庭訪問による個別指導、病院・福祉施設等における広報啓発を行う。 ・子どもや高齢者、自動車の運転免許未取得者等、通行ルールを学ぶ機会の少ない人等を重点に、ルール・マナーを周知するイベントや街頭での啓発活動、学校での交通安全教育等を推進する。 ・自転車安全教育の対象は、高齢者、主婦、社会人、大学生等にも拡大するよう努めること。そのため、児童・生徒に対する自転車教室において保護者の参加を促すこと、高齢者安全

教育において自転車に関する知識・技能の指導を盛り込むこと等の工夫をする。

●交通安全教育内容の改善

- ・事故実態の綿密な調査分析や、これに基づく安全対策の重要性を教育することや、自転車の交通違反が刑事罰の対象であること、ルール・マナーの欠如による危険性など、実効性のある教育手法を取り入れることを検討すべき。
- ・小学生等に対しては受講者に自転車免許証の交付を行うなどして教育効果を高めるとともに、中学生以上に対しては、具体的な自転車事故の事例やその要因、自転車運転者の責任、交通違反に対する制裁の内容等を教え、ルール違反によりどのような危険が生じるかを体感させるなどの工夫を行う。
- ・学校と連携した自転車安全教育の推進を図る。特に改正法施行後は小学生と中学生・高校生で歩道通行の要件等が異なることとなること、小学生の自転車乗用時のヘルメット着用が努力義務規定になること等に留意する。

●自動車運転者や歩行者に対するルールの周知

- ・自転車利用者に対してだけでなく、自動車運転者に対して、運転免許更新時等にルールの周知を図る。また、歩行者に対しても、歩行者が守るべきルール・マナーについて周知を図る。
- ・地域住民等の理解を得て監視カメラの設置・明示により、マナー遵守促進を図る。

●ヘルメットの着用促進

- ・交通安全運動等の機会を通じて、自転車の事故実態とヘルメットの効用等について広報啓発活動を推進する。

(2) 指導・取締り(ルール・マナーの遵守)

指導・取締り(自転車のルール・マナーの遵守)に関する課題として、法令に違反した運転が事故の発生につながっていることや、自転車利用者のマナーの悪化等を受け、交通指導取締りを強化せざるを得ない状況になっていることがあげられる。

これらに対する対応としては「指導・警告等交通取締りの強化・継続」「交通法規や罰則等に関する啓発」のほか、「自転車利用者に対する街頭指導の強化」「有効な罰則制度の検討」といった取組があげられている。

図表II-17 自転車交通に関する主な課題認識と施策の方向性(指導・取締り)

課題認識
<ul style="list-style-type: none">●事故の発生につながる法令違反運転<ul style="list-style-type: none">・自転車関連事故のうち大半は自転車乗用車に法令違反あり。また、対自転車事故で歩行者が死亡した事故では無灯火、信号無視、スピード超過などが上位。●増加する検挙件数<ul style="list-style-type: none">・指導警告票交付件数約113万件(2005)のうち、無灯火(32.4%)や二人乗り(29.8%)が多い。自転車利用者の交通マナーの悪化等の情勢を受け、2006年4月以降は交通指導取締りを強化し、自転車利用者の検挙件数も増加している。
<ul style="list-style-type: none">●指導・警告等交通取締りの強化・継続<ul style="list-style-type: none">・自転車利用者による道路交通法違反について、指導警告活動を従来以上に強力に推進。特に悪質・危険な違反については積極的に検挙する。●交通法規や罰則等に関する啓発<ul style="list-style-type: none">・事故多発路線等において、交通法規の内容や違反に対する罰則等を示した看板を設置するなど、自転車利用者に対する具体的な広報啓発を推進すべき。

- 自転車利用者に対する街頭指導の強化
 - ・交通指導員や民間ボランティアによる街頭指導活動を強化するよう、関係機関、団体等に対して働きかけ。
 - ・地域交通安全活動推進委員等に対する自転車の通行ルールや指導方法等に関して徹底し、該当における自転車利用者に対する指導啓発活動を積極的に実施するよう努める。
- 有効な罰則制度の検討
 - ・指導警告と検挙措置（交通切符の適用）との間には、件数、効果等の点で格差があり、本来はその中間的な制度が設けられることが望ましい。

（３）自転車利用環境整備

自転車利用環境整備に関する課題として、自転車専用通行空間が不足していることや、自転車と歩行者との空間の共用が、自転車対歩行者の事故の多発の一因となっていることがあげられる。

これらに対する対策として、「自転車通行空間の明確化」「専用道及び車道における通行空間の整備」「歩道における自転車と歩行者の通行空間の分離」「地域ごとの検討に基づく通行空間の整備」といった取組があげられている。

図表II-18 自転車交通に関する主な課題認識と主な施策の方向性（自転車利用環境整備）

課題認識
<ul style="list-style-type: none"> ■不十分な自転車専用通行空間 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用の通行空間である自転車道及び自転車専用道路は歩道延長と比べても十分とは言えない。 ■歩行者・自転車の混在を前提とした自転車利用空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の安全を確保するために、歩行者・自転車が混在することを前提とする空間の整備が全国的に行われてきた。そのことが、歩道上での歩行者対自転車の事故増加の一因になっていると考えられる。
<ul style="list-style-type: none"> ●自転車通行空間の明確化 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩道通行可の歩道において共用部分であることを明示する道路標識の設置方法等についても配慮する必要がある。さらに違法工作物・放置車両等を排除するための取組が必要である。 ・歩道・車道のいずれにおいても、縁石・植栽等で通行部分を物理的に分離したり、自転車の通行部分として指定された部分をカラー舗装するなど、自転車の通行空間の明確化を進めるべきである。 ・歩行者・自転車・自動車の交通が交わる交差点においては、自転車走行空間の整備にあわせ、自転車横断帯等を適切に設置する必要がある。 ●専用道及び車道における通行空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・独立した自転車専用の通行空間の確保、道路の通行スペースの再配分による車道での自転車の通行空間（自転車専用通行帯（自転車レーン）等）の確保 ●歩道における自転車と歩行者の通行の分離 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩道通行可の規制が行われている歩道では、可能な限り、自転車の通行部分を指定するなどして、通行の分離を促す。 ●地域ごとの検討に基づく通行空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・個々の道路毎に状況を勘案して走行環境の整備が行われるようモデル地区を設定し、社会実験として環境整備を検討する

(4) 通行ルール

自転車の通行ルールに関する課題として、理解しやすいルールの整備、啓発があげられる。

また、具体的なルールに関しては、事故が多発する交差点の通行ルールに関する課題のほか、ルールにのっとり歩道通行の常態化や、自転車車両の安全性を向上させるための装備に関するものがあげられる。

これらに対する対応としては、「道路交通の実態を踏まえた自転車の通行ルールの明確化」を進めること、「交差点の通行方法の改善」「自転車車両の安全性向上」といった取組があげられている。

図表II-19 自転車交通に関する主な課題認識と施策の方向性（通行ルール（含む車両ルール））

課題認識
<ul style="list-style-type: none">●ルールの周知<ul style="list-style-type: none">・多くの自転車利用者が基本的な通行ルールを十分に認識していない現状。●歩行者の安全確保<ul style="list-style-type: none">・自転車の歩道通行を認めることとする場合には、歩道では歩行者の安全を最優先すべきである。●交差点における事故の多発<ul style="list-style-type: none">・自転車関連事故の大半は交差点で発生。（特に自動車との出会い頭、右左折時の事故が多い）自転車乗用中の死亡者も6割が交差点での事故。●ルールにのっとり歩道通行の常態化<ul style="list-style-type: none">・自転車歩道通行可の規制の有無にかかわらず、自転車利用者自らの判断で歩道通行しているという実態も一般的に見られる。
<ul style="list-style-type: none">●自転車の通行ルールの明確化、普及啓発<ul style="list-style-type: none">・子どもや高齢者を含む歩行者の通行の安全を確保するため十分な配慮が必要であり、歩道上での自転車の通行ルールの明確化、普及啓発が必要。・周知を図るルールの内容については、基本的な通行ルール（自転車安全利用五則）に重点を置くと共に、違反に対しては罰則が科されていることについても周知する。・ルールの周知は多様なツール・主体を介してあらゆる機会に実施する。特に自転車を販売している事業者等に対しては、自転車の販売、修理等の機会に、確実に自転車のルールの周知、啓発を行うよう要請する。●交差点の通行方法の改善<ul style="list-style-type: none">・交差点での自転車乗用車の死亡事故では、車道の左端又は交差点内での事故が多いことなどから、自転車横断帯のない交差点では自転車の横断歩道の通行を認めることとした上で、歩行者の安全確保のためのルールを定めることも検討すべき。●自転車車両の安全性向上<ul style="list-style-type: none">・自転車側面への反射材の備付けについて、業界における自主的な取組を促進するとともに、普及状況等を踏まえ、法令上の義務付けの必要性について検討。・幼児同乗中の自転車の危険性や事故実態を踏まえ、ヘルメットの広報啓発活動を強化し、幼児用ヘルメットの着用を促進する。