

IV . 国民の自転車利用の安全性に関する実態と安全利用に対する意向

1 国民アンケート調査の概要

(1) 調査の実施方針

意識と知識の定着状況の実態把握

交通安全教育・啓発において今後重視すべき点や効果的な対策のあり方の検討に活用するため、「安全利用の意識」や「交通ルールの認知・遵守状況」の実態、「自転車利用に係る交通安全教育や啓発事業の経験や評価」、「利用者が自転車や走行環境のどのような面を危険と認識しているか」などを把握する。

歩行者・自動車利用者から見た自転車の安全利用に係る意識や実態の把握

他の道路利用者との関係において配慮すべき視点や具体的な対策の検討に活用するため、自転車利用者の視点だけでなく、歩行者、自動車利用者の視点から自転車の安全利用に関する意識や事故経験、ヒヤリ・ハット経験の実態を把握する。

被害者、加害者双方の視点から見た事故経験の実態把握

実態に即した具体的な対策の検討に活用するため、国民全般の自転車利用に際しての事故経験の内容について、警察への届け出が行われていない事故も含め、その実態を把握する。

この際、自転車が歩行者や自転車に対して加害者となる事故にも配慮した対策を検討するため、被害者、加害者双方の視点から見た事故経験の実態を把握する。

ヒヤリ・ハット経験の実態把握

ヒヤリ・ハット経験には事故と同様のリスク要因が介在しており、実際に事故となったケースよりも高頻度で発生していることから、より多くの事例情報を確保することが可能である。そこで、リスク要因の分析の充実を図るため、実際に事故になった経験と併せて、この統計に現れないヒヤリ・ハット経験を把握する。

(2) 調査実施概要

調査方法

- ・インターネットアンケート

調査対象の設定

- * 全国の地域別、年齢別構成に即したサンプル構成

全国の18歳以上の男女2,000サンプルとし、全国の年齢区分別人口分布、地方ブロック別分布を踏まえて実施した。

- * 自転車利用者にウエイトを置いたサンプル構成

自転車利用者を重点的に抽出するため、全体2,000のサンプルのうち、1,500を自転車利用者、500を歩行者兼自動車利用者として抽出した。

調査実施時期

平成22年11月12日(金)～11月16日(火)

図表 IV-1 母集団の構成とサンプルの割付

性別・年齢階層	北海道・東北	首都圏	北陸・中部	近畿	中四国	九州・沖縄	合計
男性	6,942,305	17,361,346	8,001,085	8,078,446	2,971,715	7,134,699	50,489,596
18～19	189,796	472,585	209,670	236,683	80,857	206,214	1,395,805
20～29	996,641	2,864,814	1,187,550	1,250,878	420,293	1,048,189	7,768,365
30～39	1,106,953	3,461,746	1,477,705	1,494,980	488,991	1,136,232	9,166,607
40～49	1,099,478	2,732,957	1,236,732	1,197,208	437,918	1,117,134	7,821,427
50～59	1,358,911	3,094,476	1,476,901	1,475,169	575,907	1,402,274	9,383,638
60～69	1,029,296	2,592,509	1,233,669	1,303,548	460,616	1,036,157	7,655,795
70～	1,161,230	2,142,259	1,178,858	1,119,980	507,133	1,188,499	7,297,959
女性	7,716,588	17,513,495	8,411,900	8,895,803	3,323,187	8,217,173	54,078,146
18～19	179,458	435,735	194,486	229,461	76,026	200,812	1,315,978
20～29	965,966	2,616,842	1,113,349	1,273,632	413,062	1,076,553	7,459,404
30～39	1,110,269	3,201,456	1,397,295	1,539,721	493,835	1,201,271	8,943,847
40～49	1,121,438	2,537,273	1,205,076	1,241,412	449,087	1,183,523	7,737,809
50～59	1,394,119	3,051,016	1,483,376	1,553,017	584,186	1,448,899	9,514,613
60～69	1,172,299	2,662,134	1,293,944	1,395,657	511,380	1,198,512	8,233,926
70～	1,773,039	3,009,039	1,724,374	1,662,903	795,611	1,907,603	10,872,569
総計	14,658,893	34,874,841	16,412,985	16,974,249	6,294,902	15,351,872	104,567,742

総人口(2005年国勢調査)(割合:%)							
性別・年齢階層	北海道・東北	首都圏	北陸・中部	近畿	中四国	九州・沖縄	合計
男性	6.64%	16.60%	7.65%	7.73%	2.84%	6.82%	48.28%
18～19	0.18%	0.45%	0.20%	0.23%	0.08%	0.20%	1.33%
20～29	0.95%	2.74%	1.14%	1.20%	0.40%	1.00%	7.43%
30～39	1.06%	3.31%	1.41%	1.43%	0.47%	1.09%	8.77%
40～49	1.05%	2.61%	1.18%	1.14%	0.42%	1.07%	7.48%
50～59	1.30%	2.96%	1.41%	1.41%	0.55%	1.34%	8.97%
60～69	0.98%	2.48%	1.18%	1.25%	0.44%	0.99%	7.32%
70～	1.11%	2.05%	1.13%	1.07%	0.48%	1.14%	6.98%
女性	7.38%	16.75%	8.04%	8.51%	3.18%	7.86%	51.72%
18～19	0.17%	0.42%	0.19%	0.22%	0.07%	0.19%	1.26%
20～29	0.92%	2.50%	1.06%	1.22%	0.40%	1.03%	7.13%
30～39	1.06%	3.06%	1.34%	1.47%	0.47%	1.15%	8.55%
40～49	1.07%	2.43%	1.15%	1.19%	0.43%	1.13%	7.40%
50～59	1.33%	2.92%	1.42%	1.49%	0.56%	1.39%	9.10%
60～69	1.12%	2.55%	1.24%	1.33%	0.49%	1.15%	7.87%
70～	1.70%	2.88%	1.65%	1.59%	0.76%	1.82%	10.40%
総計	14.02%	33.35%	15.70%	16.23%	6.02%	14.68%	100.00%

【アンケート調査サンプル割付(自転車利用者)】							
性別・年齢階層	北海道・東北	首都圏	北陸・中部	近畿	中四国	九州・沖縄	合計
男性	101	250	115	116	42	102	726
18～19	3	7	3	3	1	3	20
20～29	14	41	17	18	6	15	111
30～39	16	50	21	22	7	16	132
40～49	16	39	18	17	6	16	112
50～59	20	45	21	21	8	20	135
60～69	15	37	18	19	7	15	111
70～	17	31	17	16	7	17	105
女性	112	252	121	127	46	117	775
18～19	3	6	3	3	1	3	19
20～29	14	38	16	18	6	15	107
30～39	16	46	20	22	7	17	128
40～49	16	37	17	18	6	17	111
50～59	20	44	21	22	8	21	136
60～69	17	38	19	20	7	17	118
70～	26	43	25	24	11	27	156
総計	213	502	236	243	88	219	1,501

【アンケート調査サンプル割付(歩行者・自動車利用者)】							
性別・年齢階層	北海道・東北	首都圏	北陸・中部	近畿	中四国	九州・沖縄	合計
男性	34	83	39	38	13	34	241
18～19	1	2	1	1	0	1	6
20～29	5	14	6	6	2	5	38
30～39	5	17	7	7	2	5	43
40～49	5	13	6	6	2	5	37
50～59	7	15	7	7	3	7	46
60～69	5	12	6	6	2	5	36
70～	6	10	6	5	2	6	35
女性	38	84	40	42	15	40	259
18～19	1	2	1	1	0	1	6
20～29	5	13	5	6	2	5	36
30～39	5	15	7	7	2	6	42
40～49	5	12	6	6	2	6	37
50～59	7	15	7	7	3	7	46
60～69	6	13	6	7	2	6	40
70～	9	14	8	8	4	9	52
総計	72	167	79	80	28	74	500

注) 地域ブロックは以下の通り
 北海道・東北 : 北海道、青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島、新潟
 首都圏 : 茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨
 北陸・中部 : 富山、石川、福井、長野、静岡、岐阜、愛知、三重
 近畿 : 京都、大阪、兵庫、滋賀、奈良、和歌山
 中四国 : 鳥取、島根、岡山、広島、山口、徳島、香川、愛媛、高知
 九州・沖縄 : 福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄

(3) 調査項目

図表 IV-2 国民アンケート調査項目

全国の年齢別地域ブロック別人口構成に即した母集団

< 回答者全体への設問 >

基本属性

- ・ 性別、年齢、居住地、運転免許の有無、同居家族数、保有自転車の種類、車両数、保有車両数、近隣の鉄道駅の数

過去 1 週間の自動車の実態

- ・ 過去 1 週間の自動車利用の有無

過去 1 週間の自転車利用の実態

- ・ 過去 1 週間の目的別自転車利用頻度、移動距離等

週 1 回以上自転車を利用 (回収数 1,501)

徒歩移動者、自動車利用者 (回収数 500)

< 自転車利用者への設問 >

< 自転車利用者 (週 1 回以上自転車を利用する者) への設問 >

自転車利用実態の詳細

- ・ 自転車を利用する理由
- ・ 自転車利用に際しての主な通行場所 (歩道・車道の別、及びそれぞれの具体的場所、走行に向き) とその選択理由

自転車利用環境整備の方向性 (自転車優先の是非) に対する認識

自転車の安全利用の意識

- ・ 歩行者・自動車に対する要望
- ・ 安全対策として必要だと感じていること、参加・協力できること
- ・ 自転車に関するルールの認知・遵守状況
- ・ 自転車に関するルールのうち、既に知っていた事、常に守っている事・守らない事
- ・ 自転車利用に係る交通安全教育や啓発事業の経験と改善点
- ・ どのようなライフステージで交通安全を強く意識したか
- ・ 事故経験、ヒヤリ・ハット経験の有無とその内容

- ・ 過去 10 年間の事故経験の有無とその内容 (加害・被害別)
(総件数及び発生場所ごとの件数、相手の状態、当時の年齢 (自分・相手)、事故類型、道路形状、走行場所、走行の向き (自分・相手 (自転車の場合))、移動目的、怪我の程度、違反・過失の有無 (自分・相手)、届け出の有無、賠償の有無、保険加入の有無等)

- ・ 過去 1 年間のヒヤリ・ハット経験 (同上)
どこを通行している時に事故が発生しやすいと思うか
(道路形状、走行場所、事故類型)

< 歩行者・自動車利用者への設問 >



自転車利用者に対する認識

- ・道路を歩いている際に自転車を危険だと感じることとその内容
- ・自動車を運転していて自転車を危険だと感じることとその内容
自転車利用環境整備の方向性（自転車優先の是非）に対する認識
自転車の安全利用の意識
- ・自転車の安全対策として必要だと感じていること、参加・協力できること
自転車に関するルールの認知・遵守状況
- ・自転車に関するルールのうち、既に知っていた事、常に守っている事・守らない事
自転車利用に係る交通安全教育や啓発事業の経験と改善点
どのようなライフステージで交通安全を強く意識したか
事故経験、ヒヤリ・ハット経験の有無とその内容
- ・過去10年間の事故経験の有無とその内容（加害・被害別）
（総件数及び発生場所ごとの件数、自分の状態、当時の年齢（自分・相手）、事故類型、道路形状、走行場所、走行の向き（相手（自転車））、怪我の程度、違反・過失の有無（自分・相手）、届け出の有無、賠償の有無、自転車利用者の保険加入の有無等）
- ・過去1年間のヒヤリ・ハット経験
（同上）
どこを通行している時に事故が発生しやすいと思うか
（道路形状、走行場所、事故類型）

（4）調査結果

国民アンケート調査の結果（各設問の回答状況一覧）については、報告書参考資料編に示している。

2 国民の実態と意向を踏まえた安全性向上策の論点

2-1. 自転車の通行の実態と安全性向上策に対する意識

(1) 自転車の通行場所と認識

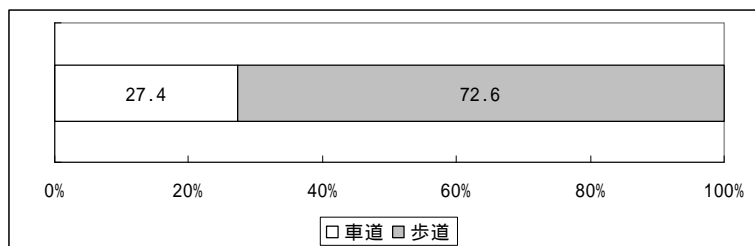
調査結果概要

- ・歩道がある道路で歩道を通行する自転車利用者の割合は、72.6%に上る(図表 IV-3)。
- ・車道を通行する者では通行すべき場所を守っている者が大部分を占めるものの、特に気にしていない者も 10%存在している(図表 IV-4)。一方で、歩道を通行する者については、30.4%がどこを通行するか特に気にしていない(図表 IV-6)。
- ・また、年齢別に分析すると、10～20 歳代において、車道・歩道ともに正しい位置・方向を通行する者の割合は低い傾向がある(図表 IV-5、図表 IV-7)。

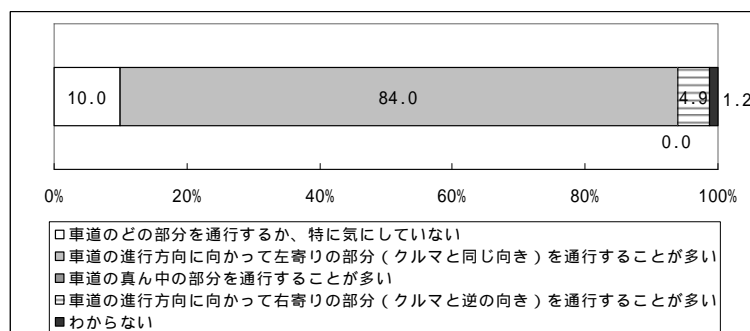
総括

・通行すべき場所に関する認識が希薄な利用者が一部存在していることが示された。特に歩道において通行すべき場所を守っている者は 4 割弱にとどまっており、歩道上で自転車が気ままに走行していることが示されている。

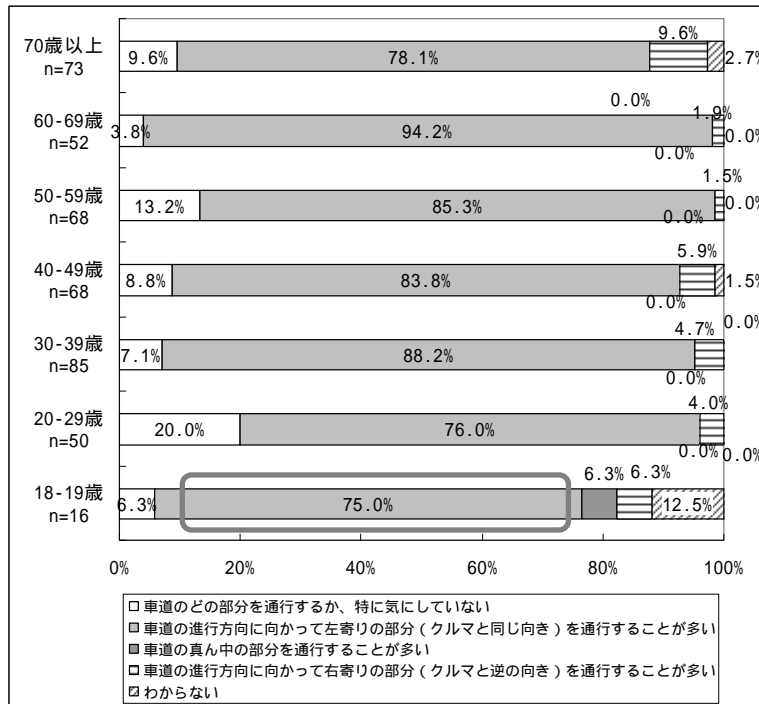
図表 IV-3 歩道のある道路での通行場所 (単一回答、回答数1,501)



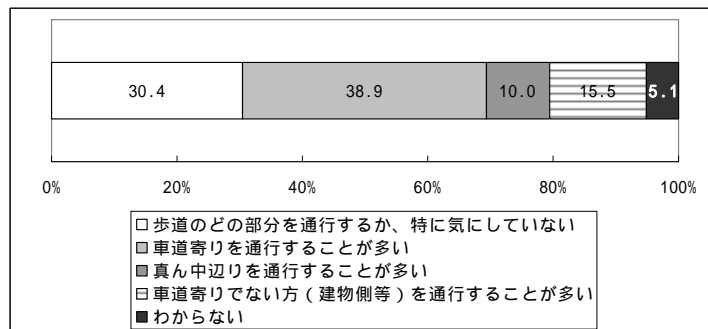
図表 IV-4 車道の通行場所 (単一回答、回答数412)



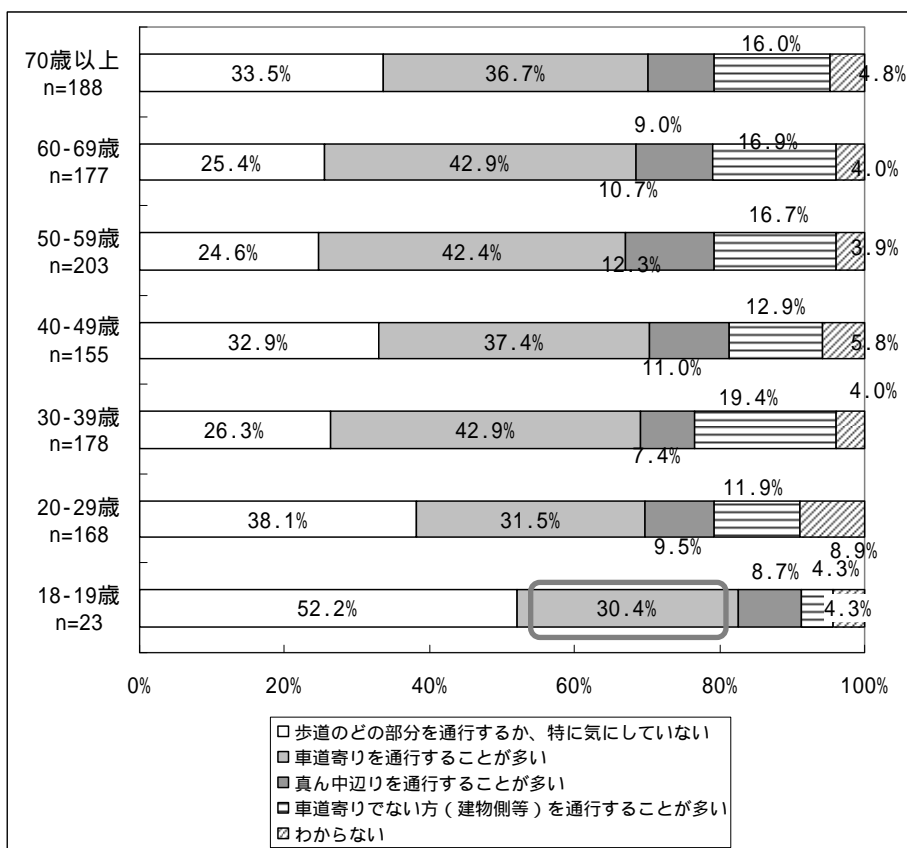
図表 IV-5 年齢別車道の通行場所（単一回答、回答数412）



図表 IV-6 歩道の通行場所（単一回答、回答数1,089）



図表 IV-7 年齢別歩道の通行場所（単一回答、回答数412）



(2) 自転車、歩行者・クルマ利用者相互の認識や要望

調査結果概要

* 自転車利用者から歩行者やクルマ利用者に対する要望

- ・クルマ利用者に対しては「路上駐車をしない」、「追い抜く際の十分な間隔の確保」が多く、歩行者に対しては「道路の左側や歩道の通行」が多い(図表 IV-8)。
- ・また、自転車の利用頻度が高い層では、「交差点における自転車への注意及び徐行」の割合が高くなっている(図表 IV-9)。

* クルマ利用者、歩行者が自転車を迷惑、危険と感じた点

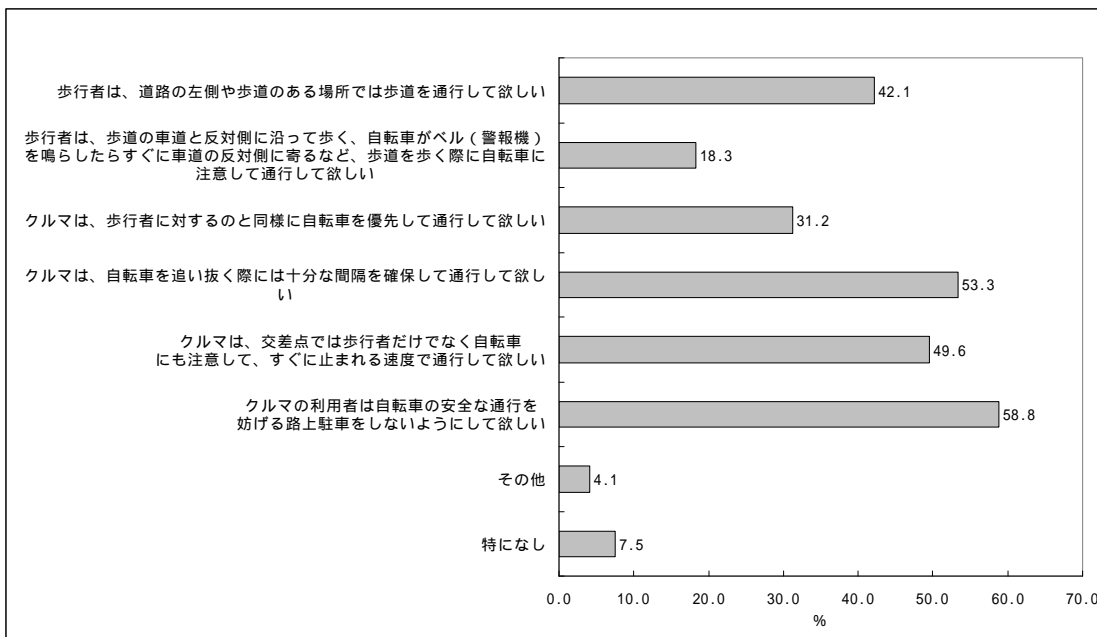
- ・クルマ利用者からは、「車道の左側に十分に寄っていない」のほか、「無灯火」、「信号無視」、「携帯電話の使用」などの危険な運転に対する問題意識が高い。歩行者では「すぐそばを通り過ぎていった」、「歩道を危険な速度で通り過ぎていった」のほか、「無灯火」、「携帯電話の使用」などの危険な運転に対する問題意識が高い(図表 IV-10、図表 IV-11)。
- ・クルマ利用者・歩行者が自転車利用者に遵守してもらいたいルール・マナーには、いずれも高い期待度が示されているが、特に「無灯火」、「携帯電話の使用」、「飲酒運転」を行わないことや、「車道の左側に寄り通行」などへの期待が高い(図表 IV-12)。

総括

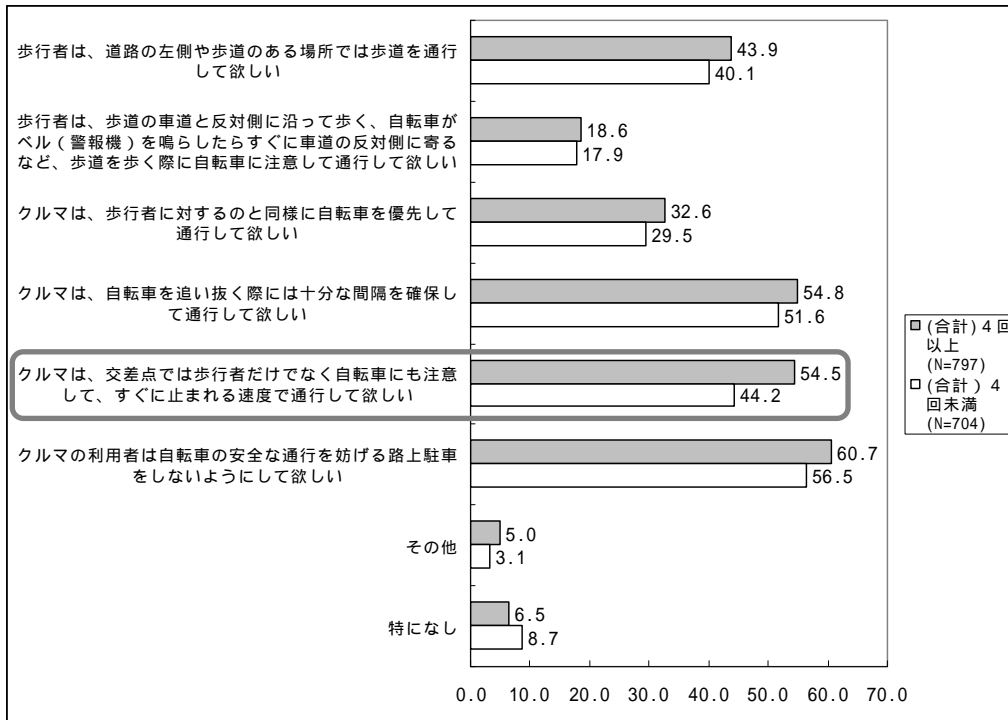
- ・自転車利用者からクルマ利用者に対しては、「路上駐車」や「危険な追い抜き」、「歩行者の車道通行」について、歩行者・クルマ利用者から自転車利用者に対しては、「左側に寄らない車道通行」、「歩行者に対する危険な追い抜き」など、互いの安全な通行空間を阻害する行動に対し、問題意識や改善要望がある。
- ・また、歩行者やクルマ利用者は、自転車利用者の「信号無視」、「無灯火」、「携帯電話の使用」などを特に危険と認識している。

自転車利用者から歩行者やクルマ利用者への要望

図表 IV-8 歩行者やクルマ利用者の行動の改善（複数回答、回答数1,501）



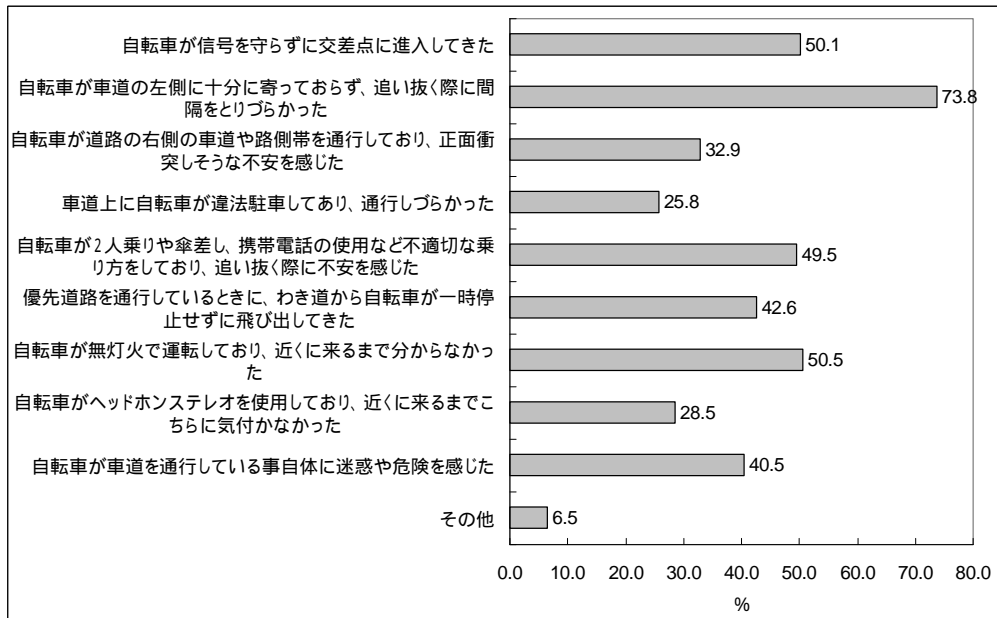
図表 IV-9 自転車利用頻度別歩行者やクルマ利用者の行動の改善（複数回答、回答数1,501）



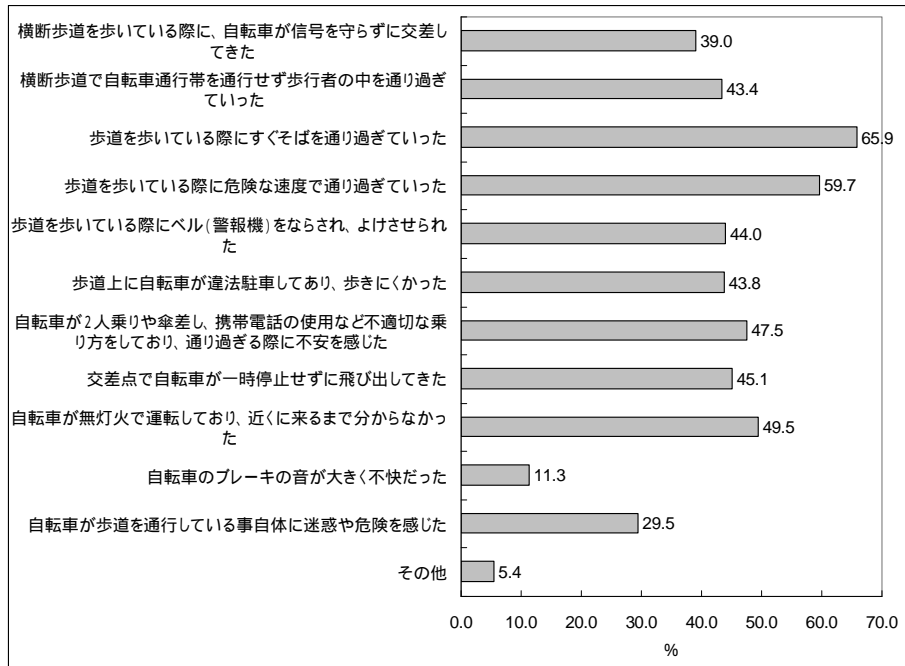
歩行者やクルマ利用者の自転車利用者への認識と要望

・ 自転車を迷惑・危険と感じた経験

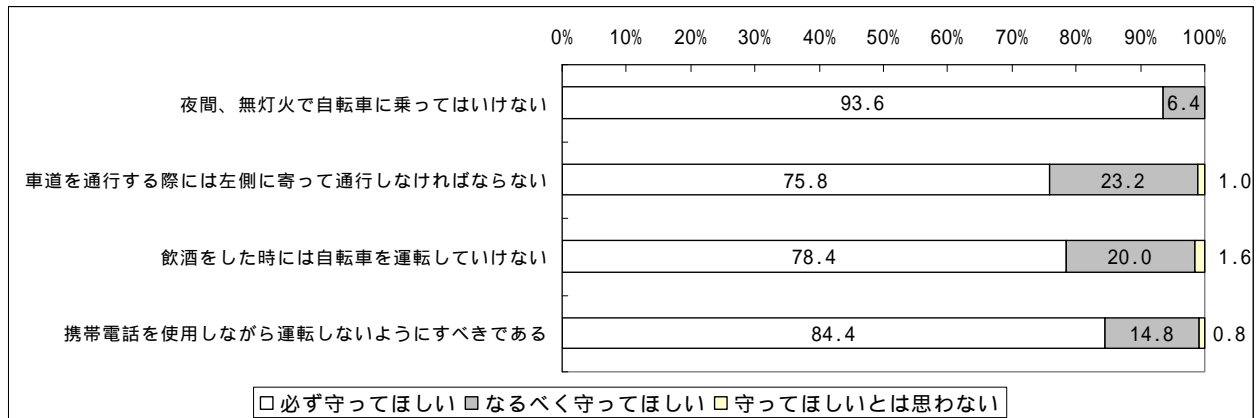
図表 IV-10 クルマ利用者として自転車を迷惑・危険と感じた内容（複数回答、回答数477）



図表 IV-11 歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた内容（複数回答、回答数461）



図表 IV-12 自転車利用のルール・マナー遵守期待（歩行者・クルマ利用者、単数回答、回答数500）



(3) 自転車の安全利用対策

調査結果概要

* 必要な対策

・自転車利用者が必要と考える対策としては、「自転車利用のルール・マナーの周知・徹底」、「放置自転車の撤去強化」、「自転車走行空間の整備」、「路上駐車取締り強化」との回答が特に多い。歩行者・クルマ利用者が必要と考える対策としては、「自転車に関する交通安全教育を行う講習会などの開催」、「自転車利用のルール・マナーの周知・徹底」、「自転車走行空間の整備」、「放置自転車の撤去強化」との回答が特に多い(図表 II-13)。

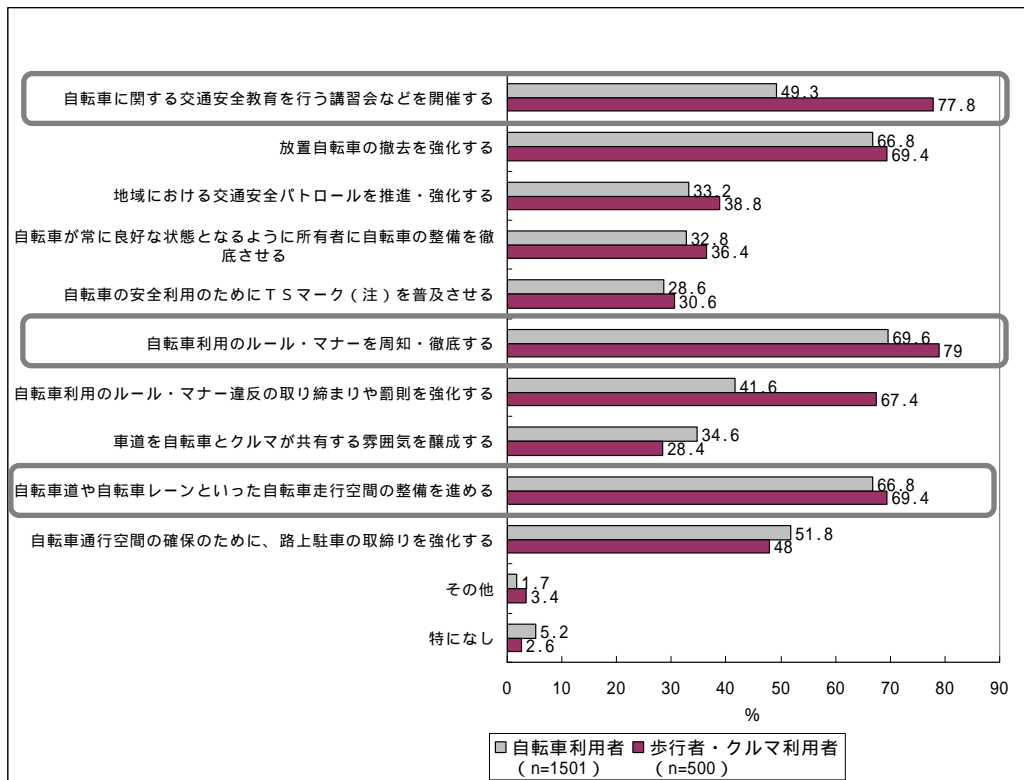
* 参加・協力して良いもの

・自転車利用者では「利用のルール・マナーの周知・徹底」、「自転車に関する交通安全教育を行う講習会の開催」との回答が多く、歩行者・クルマ利用者も同様の傾向だが、やや回答が少ない(図表 IV-14、図表 IV-15、図表 IV-16)。

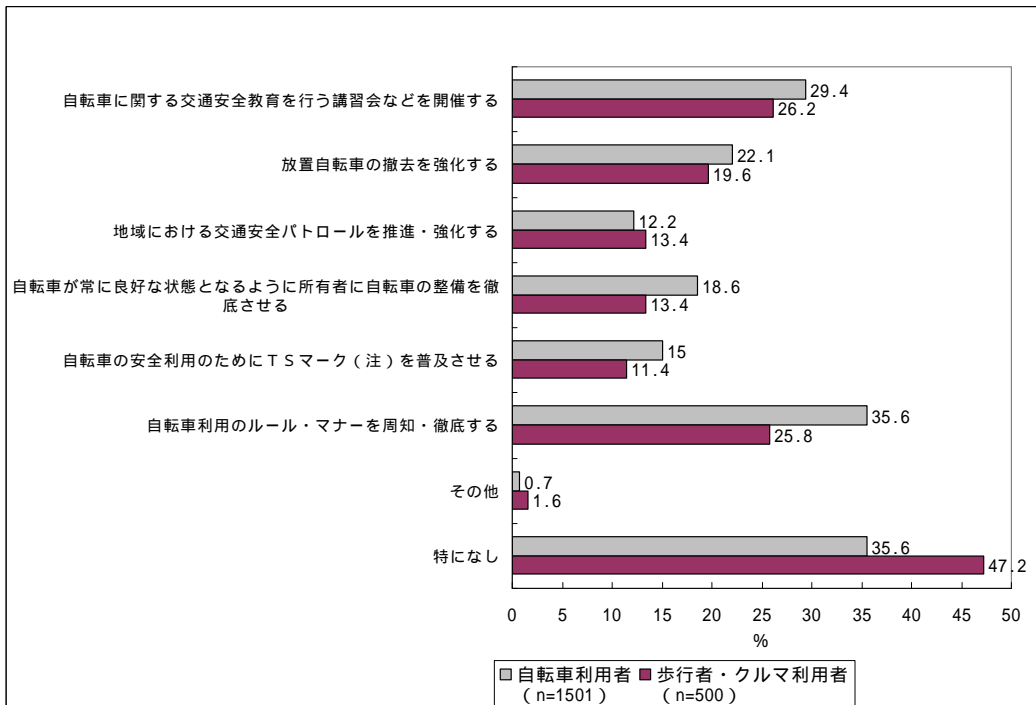
総括

・交通安全教育、ルール・マナーの周知・徹底が必要性の認識、参加・協力意向ともに高い。
・交通安全教育、取り締まり・罰則強化については歩行者、クルマ利用者が強く求めているが自転車利用者の意識が低い。

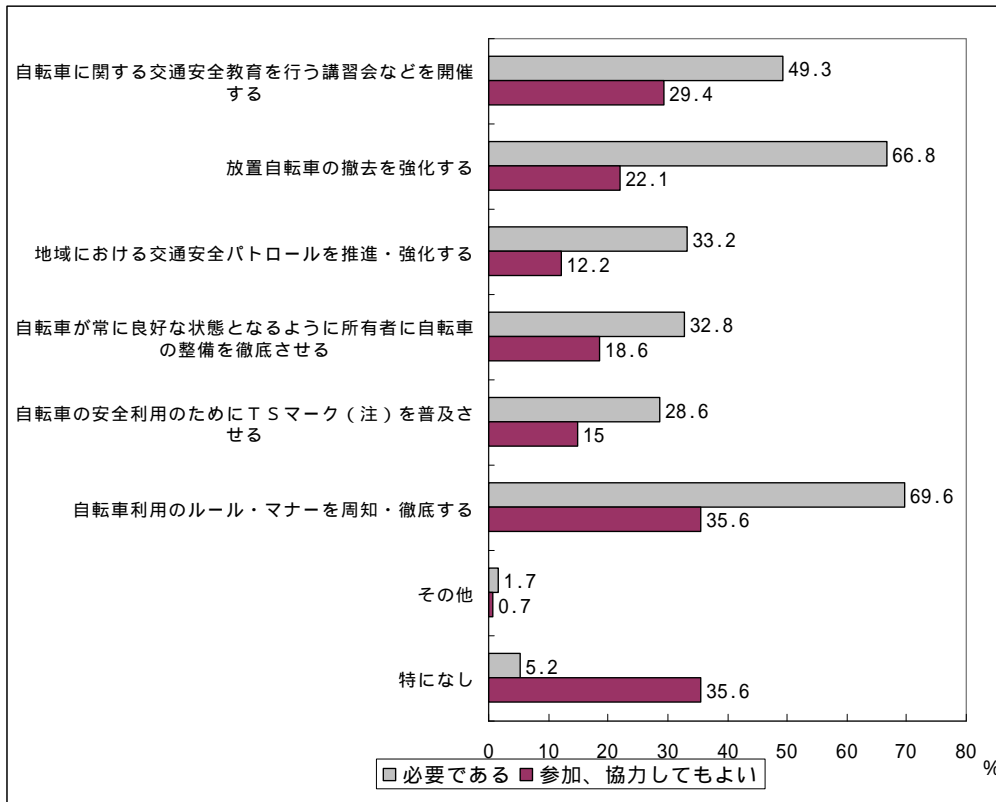
図表 IV-13 自転車の安全利用対策 必要だと思うもの（複数回答）



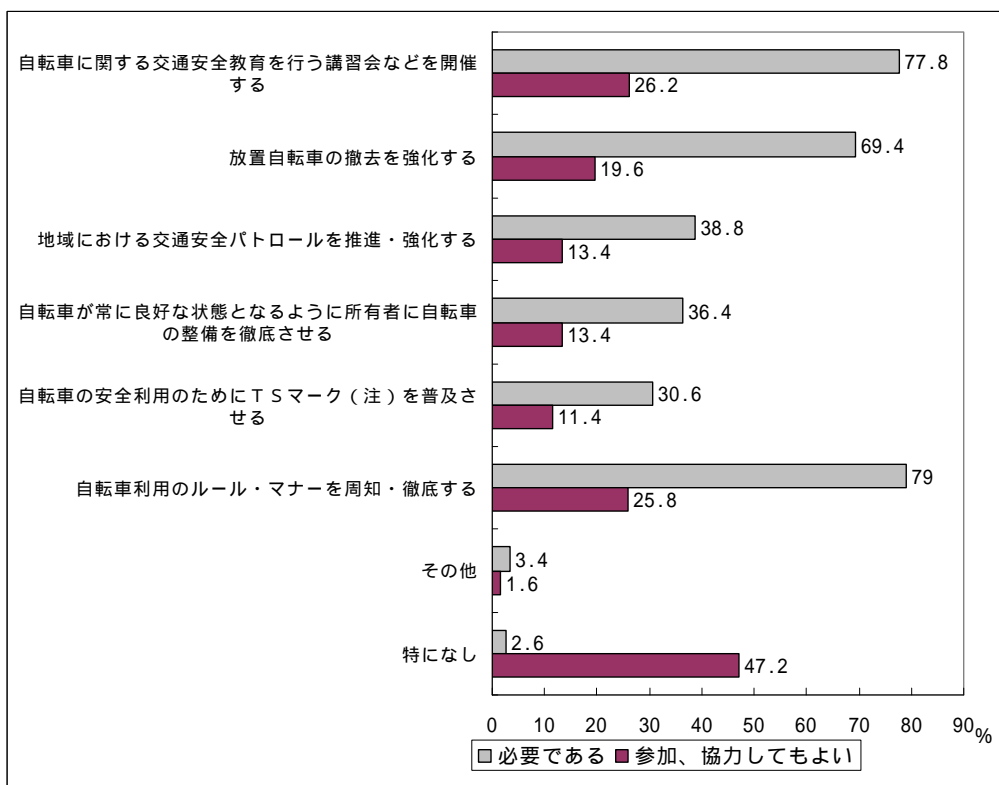
図表 IV-14 自転車の安全利用対策 参加、協力してもよいと思うもの（複数回答）



図表 IV-15 自転車の安全利用対策と参加協力意向（自転車利用者）（複数回答）



図表 IV-16 自転車の安全利用対策と参加協力意向（歩行者・クルマ利用者）（複数回答）



2-2. 自転車利用のルール・マナーに係る実態と交通安全教育

(1) 自転車利用のルール・マナーの認知と遵守の状況

調査結果概要

* 認知度

- ・自転車利用者のルール・マナー認知度が低い項目は、「交差点進入禁止」の標識がある場合の自転車横断帯の通行、「許可されていない場所での道路の横断や反対側への移動の禁止」、「原則「自転車歩道通行可」の標識のない歩道の通行禁止」、「警報機の適正な使用」となっている(図表 IV-17)。
- ・普段通行する場所別に見ると、車道を通行する者に比べ、歩道を通行する者の方が、認知度の低い項目において認知度がより低い傾向がある(図表 IV-18)。

* 遵守状況

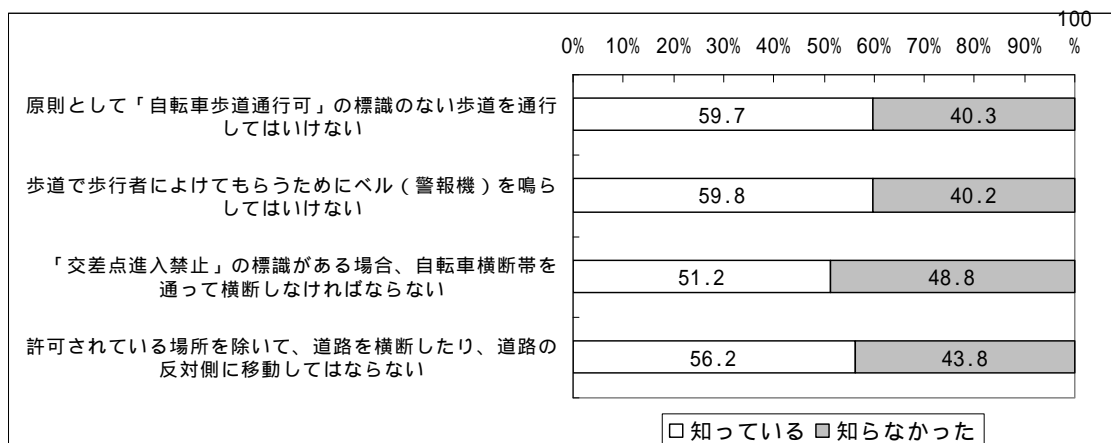
- ・自転車利用者が守らない割合の高い項目は、「夜間の反射材装着」、「原則「自転車歩道通行可」の標識のない歩道の通行不可」、「許可されていない場所での道路の横断や反対側への移動不可」となっており、認知度が低いことに伴って遵守度も低くなっている傾向が示されている(図表 IV-19)。
- ・普段通行している場所別に見ると、車道を通行する者に比べ、歩道を通行する者の方は、総じて各項目の遵守度が低い傾向にある(図表 IV-20)。
- ・歩行者・クルマ利用者が最も守って欲しいと考える「無灯火」の遵守状況に関して、年齢層別や通行場所別に遵守度を分析すると、年齢が若いほど、また通行場所を気にしていないほど遵守度が低い傾向となっている(図表 IV-21、図表 IV-22)。

総括

- ・認知度が低いことにより概ね遵守状況も低くなっている傾向がみられる。また、普段通行場所を気にしないなど知識と意識が乏しい者ほど遵守度も低い。

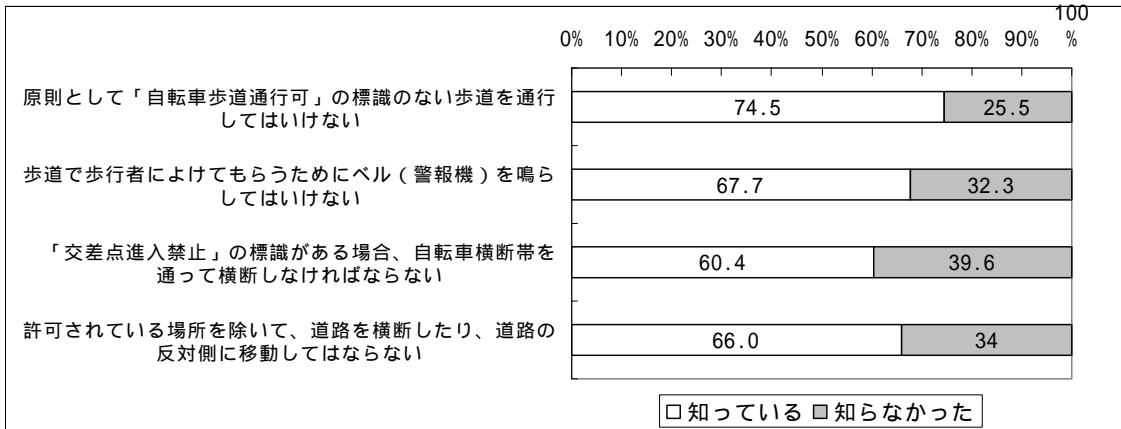
ルール・マナー全般の認知と遵守の状況

図表 IV-17 自転車利用のルール・マナーの認知度(自転車利用者、単数回答、回答数1,501)

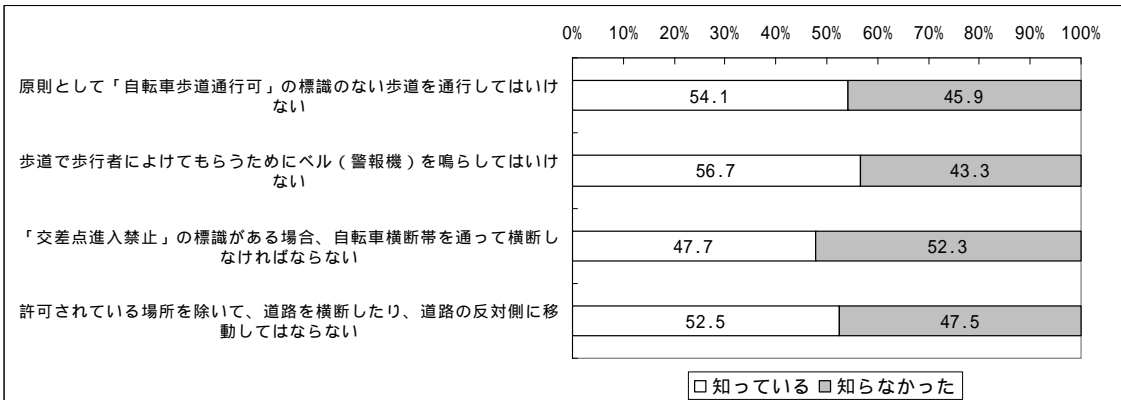


図表 IV-18 普段の通行場所別自転車利用のルール・マナーの認知度(自転車利用者、単数回答、回答数1,501)

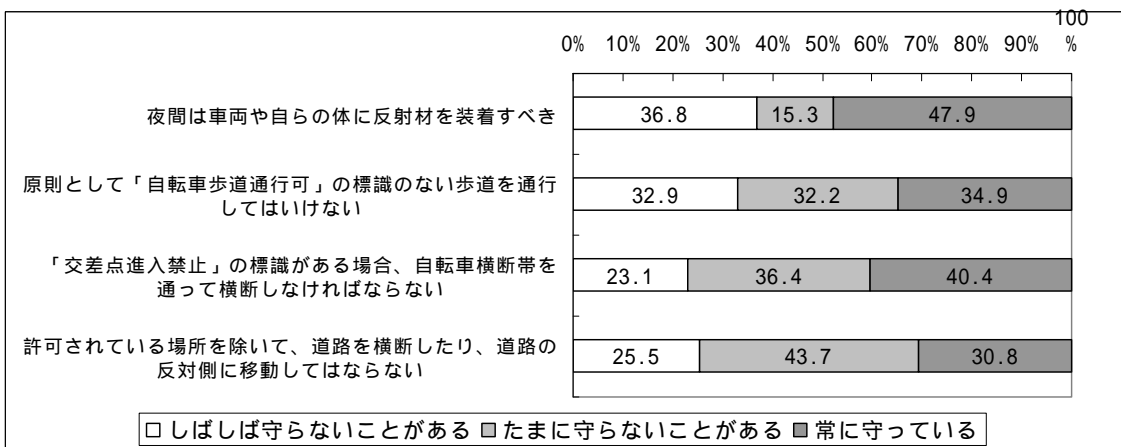
普段車道を通行している自転車利用者



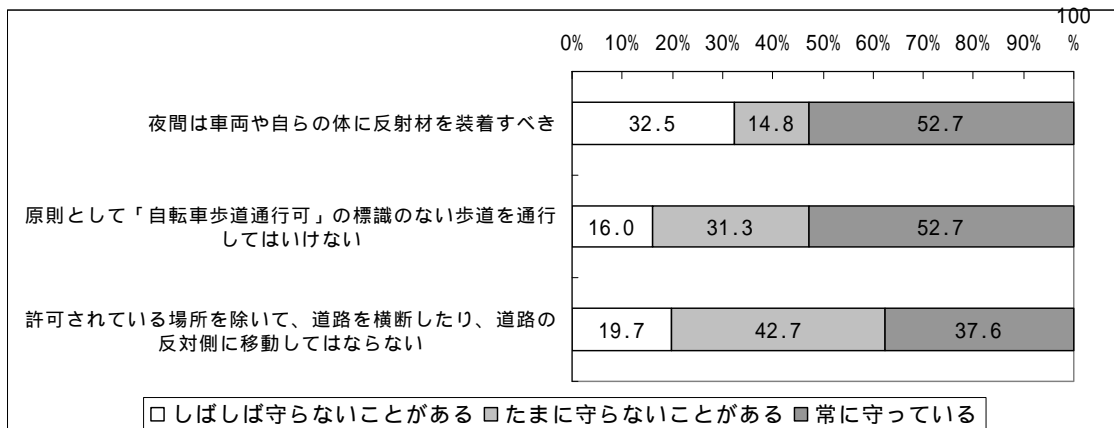
普段歩道を通行している自転車利用者



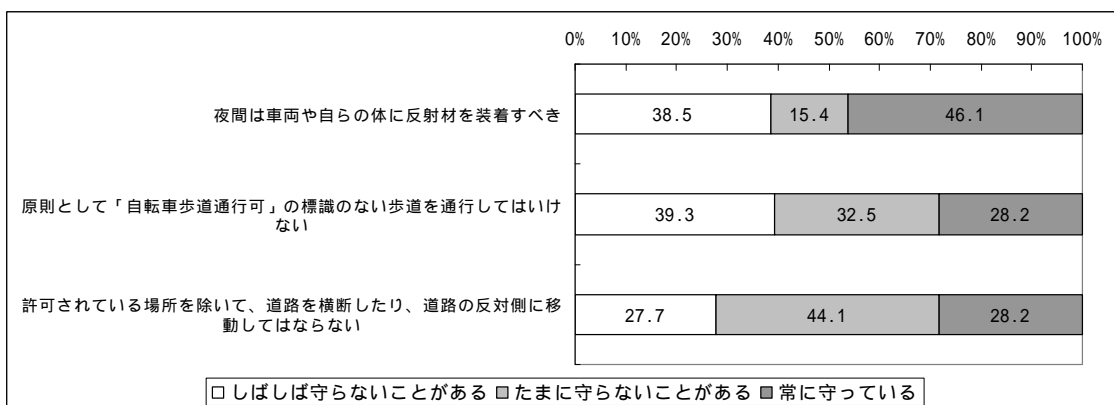
図表 IV-19 自転車利用のルール・マナー遵守(自転車利用者、単数回答、回答数1501)



図表 IV-20 普段の通行場所別自転車利用のルール・マナー遵守（自転車利用者、単数回答、回答数1,501）
 普段車道を通行している自転車利用者



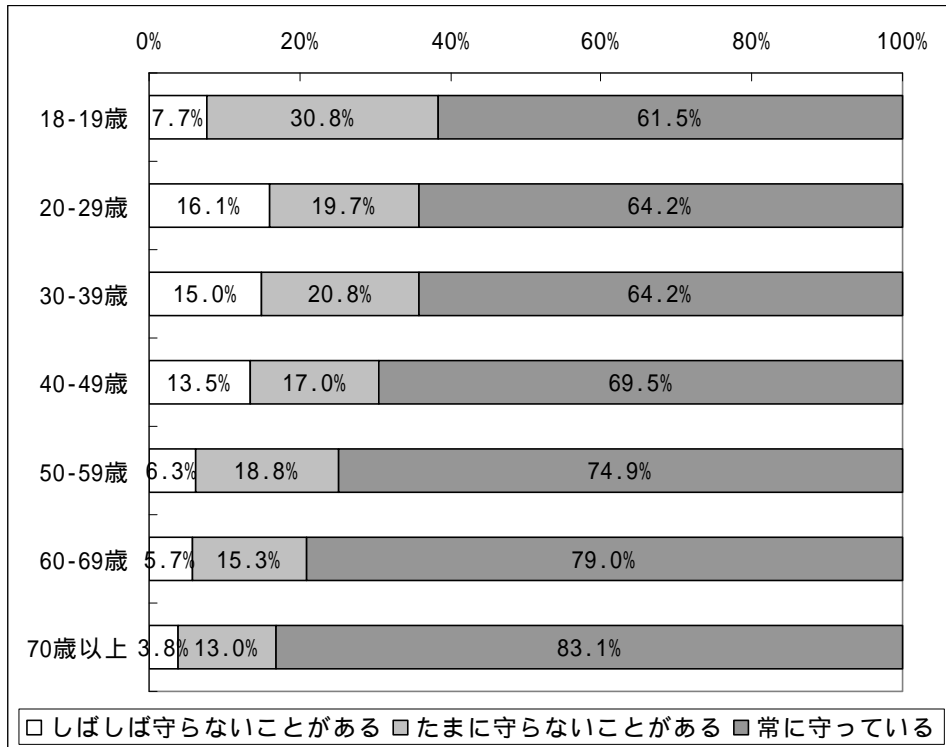
普段歩道を通行している自転車利用者



注釈) 図表 IV-17～図表 IV-20は傾向が明確に見られる項目を抜粋している。すべての項目に関する調査結果に関しては報告書参考資料編を参照。

代表的な違反項目（無灯火）の属性別遵守傾向

図表 IV-21 夜間の灯火の遵守状況（年齢階層別、単数回答、回答数1501）



図表 IV-22 夜間の灯火の遵守状況（自転車通行場所別、単数回答、回答数1501）

上段:度数 下段:%		合計	るこ守し とらば がなし あいば	とらた がなま あい に るこ守	て常 いに る守 つ
合計		1501 100.0	147 9.8	267 17.8	1087 72.4
車道を通行	車道のどの部分を通行するか、特に気にしていない	41 100.0	8 19.5	9 22.0	24 58.5
	車道の進行方向に向かって左寄りの部分(クルマと同じ向き)を通行することが多い	346 100.0	30 8.7	56 16.2	260 75.1
	車道の真ん中の部分を通行することが多い	- -	- -	- -	- -
	車道の進行方向に向かって右寄りの部分(クルマと逆の向き)を通行することが多い	20 100.0	2 10.0	7 35.0	11 55.0
	わからない	5 100.0	3 60.0	- -	2 40.0
歩道を通行	歩道のどの部分を通行するか、特に気にしていない	331 100.0	51 15.4	69 20.8	211 63.7
	車道寄りを通行することが多い	424 100.0	29 6.8	74 17.5	321 75.7
	真ん中辺りを通行することが多い	109 100.0	9 8.3	18 16.5	82 75.2
	車道寄りでない方(建物側等)を通行することが多い	169 100.0	14 8.3	23 13.6	132 78.1
	わからない	56 100.0	1 1.8	11 19.6	44 78.6

(2) 自転車安全利用に関する交通安全教育経験と改善意見

調査結果概要

* 教育を受けた経験

- ・自転車に関する交通安全教育の経験については、「受けたことがない」、「小学校に通っていた際に受けたことがある」との回答が多くなっている(図表 IV-23)。
- ・年齢が高いほど受けたことがないとする回答が多く、近年、小学校における教育機会が普及・定着してきている、またはその記憶が年齢とともに薄れていると推察される(図表 IV-24)。
- ・認知度の低いルール・マナーの項目における認知度は、教育経験を有する層において、経験の無い層よりも高い傾向が示されている(図表 IV-25)。

* 交通安全教育の改善すべき点

- ・交通安全教育の改善すべき点については、自転車利用者、歩行者・クルマ利用者のいずれも「小学校教育において」、次いで「保護者が責任を持って」取り組むことを充実・強化すべきとの回答が特に多い(図表 IV-26)。

* 交通安全に意識が高まった時期

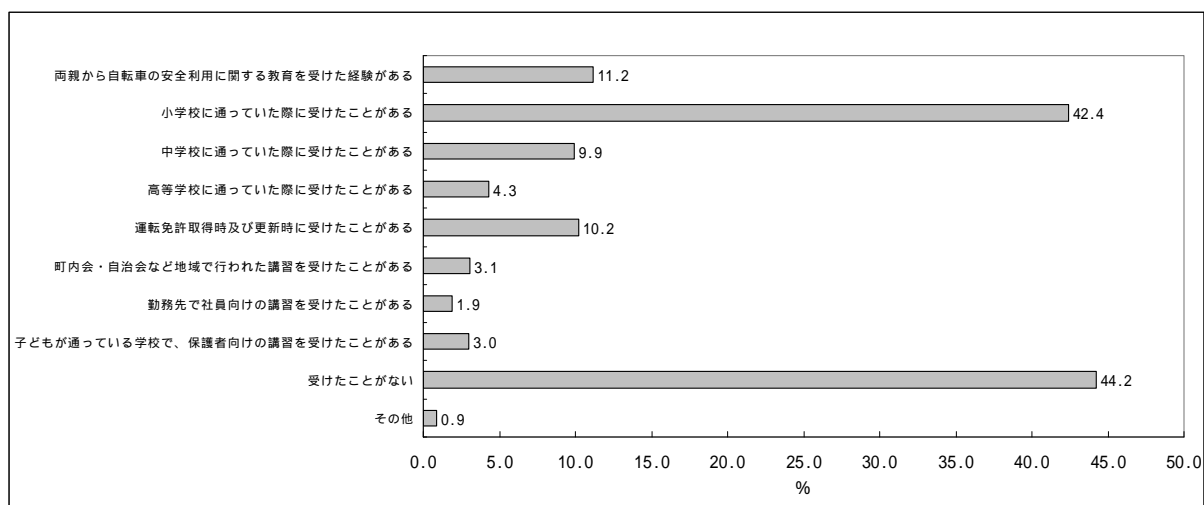
- ・自転車利用者、歩行者・クルマ利用者ともに、「子どもが小学校に進学した時期」並びに「子どもが生まれた時期」との回答が多い(図表 IV-27)。

総括

- ・小学校での交通安全教育が定着している(記憶に残っている)一方で、更なる充実・強化を求める意見も多い。また、現状では保護者による教育を経験した人が少ない一方で、今後は、充実・強化が必要とする意見が多い。
- ・また、子どもが生まれた時や子どもが小学校に進学した時期に交通安全に対する意識が高まる傾向があるため、こうした世代の保護者向けの教育、啓発が有効と考えられる。

自転車安全利用に関する交通安全教育経験

図表 IV-23 自転車安全利用に関する交通安全教育(自転車利用者、複数回答、回答数1,501)



図表 IV-24 自転車安全利用に関する交通安全教育（年齢階層別、複数回答、回答数 1,501）

	が教育を受ける経験がある	両親から自転車の安全利用に関する教育を受けたことがある	小学校に通っていた際に受けたことがある	中学校に通っていた際に受けたことがある	高等学校に通っていた際に受けたことがある	こびと更新時及び運転免許取得時に受けたことがある	が講習を受ける経験がある	町内会・自治会などで地域で行われた講習を受けたことがある	勤務先で社員向けの講習を受けたことがある	子どもの通っている学校で、保護者向けの講習を受けたことがある	受けたことがない	その他
18-19歳	25.6%	71.8%	30.8%	25.6%	15.4%	0.0%	0.0%	2.6%	12.8%	0.0%	0.0%	0.0%
20-29歳	19.7%	67.9%	17.9%	6.4%	11.9%	0.9%	0.9%	0.0%	21.6%	0.5%	0.5%	0.5%
30-39歳	19.2%	63.1%	13.1%	5.4%	11.2%	0.8%	0.4%	0.8%	29.6%	0.8%	0.8%	0.8%
40-49歳	11.7%	57.0%	9.4%	5.4%	7.2%	2.2%	2.7%	3.1%	33.6%	1.3%	1.3%	1.3%
50-59歳	8.5%	40.6%	10.0%	2.6%	11.4%	2.2%	3.7%	7.0%	43.5%	1.1%	1.1%	1.1%
60-69歳	3.5%	12.7%	4.8%	2.2%	10.0%	3.1%	2.2%	3.5%	69.0%	0.9%	0.9%	0.9%
70歳以上	3.1%	11.5%	1.9%	1.1%	8.4%	9.6%	1.5%	3.1%	70.1%	0.8%	0.8%	0.8%

図表 IV-25 自転車交通安全教育の経験とルール・マナーの認知状況の例

（複数回答、回答数1,501）

上段:度数 下段:%	夜間は車両や自らの体に反射材を装着すべきである			許可されている場所を除いて、道路を横断したり、道路の反対側に移動してはならない			原則として、「自転車歩道通行可」の標識のない歩道を通行してはいけない		
	合計	知っている	知らなかった	合計	知っている	知らなかった	合計	知っている	知らなかった
合計	1501	1103	398	1501	844	657	1501	896	605
	100.0	73.5	26.5	100.0	56.2	43.8	100.0	59.7	40.3
両親から自転車の安全利用に関する教育を受けた経験がある	168	133	35	168	113	55	168	104	64
	100.0	79.2	20.8	100.0	67.3	32.7	100.0	61.9	38.1
小学校に通っていた際に受けたことがある	636	485	151	636	379	257	636	380	256
	100.0	76.3	23.7	100.0	59.6	40.4	100.0	59.7	40.3
中学校に通っていた際に受けたことがある	149	114	35	149	100	49	149	101	48
	100.0	76.5	23.5	100.0	67.1	32.9	100.0	67.8	32.2
高等学校に通っていた際に受けたことがある	65	50	15	65	44	21	65	46	19
	100.0	76.9	23.1	100.0	67.7	32.3	100.0	70.8	29.2
運転免許取得時及び更新時に受けたことがある	153	123	30	153	94	59	153	110	43
	100.0	80.4	19.6	100.0	61.4	38.6	100.0	71.9	28.1
町内会・自治会など地域で行われた講習を受けたことがある	47	37	10	47	31	16	47	35	12
	100.0	78.7	21.3	100.0	66.0	34.0	100.0	74.5	25.5
勤務先で社員向けの講習を受けたことがある	28	23	5	28	20	8	28	21	7
	100.0	82.1	17.9	100.0	71.4	28.6	100.0	75.0	25.0
子どもが通っている学校で、保護者向けの講習を受けたことがある	45	40	5	45	21	24	45	29	16
	100.0	88.9	11.1	100.0	46.7	53.3	100.0	64.4	35.6
受けたことがない	663	452	211	663	340	323	663	369	294
	100.0	68.2	31.8	100.0	51.3	48.7	100.0	55.7	44.3
その他	13	12	1	13	9	4	13	6	7
	100.0	92.3	7.7	100.0	69.2	30.8	100.0	46.2	53.8

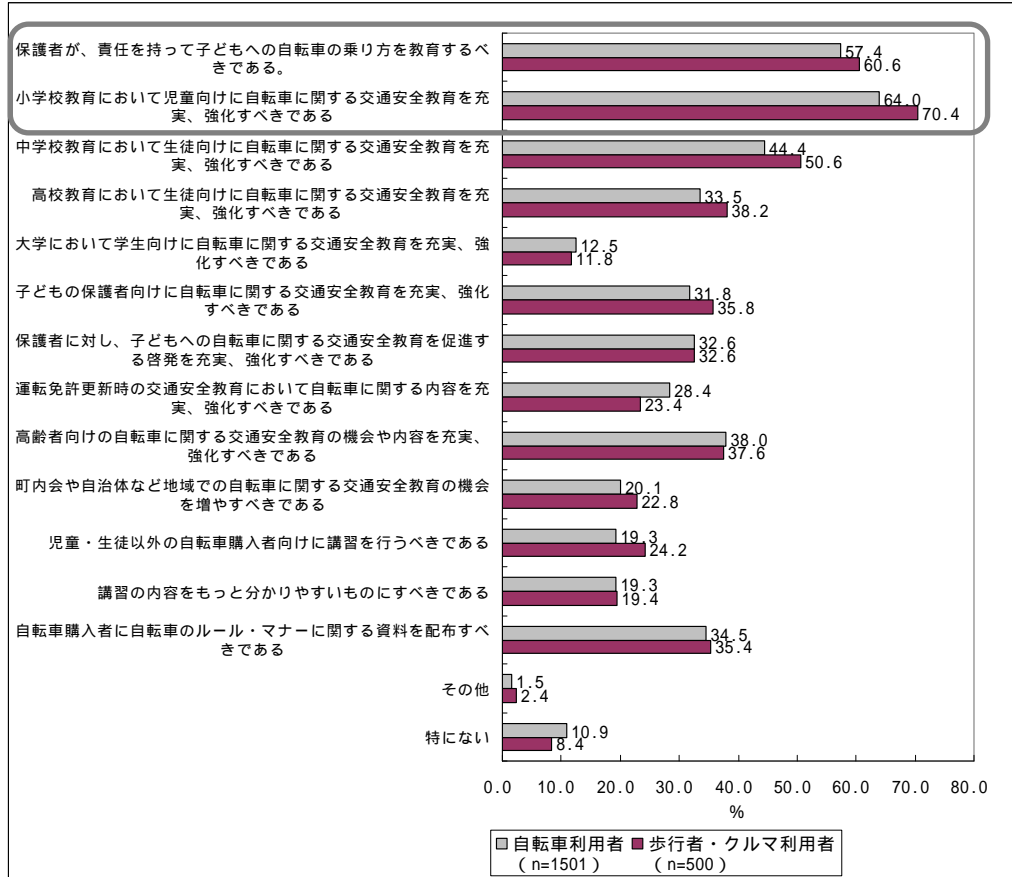
<参考>

自転車交通安全教育の経験別のルール・マナーの認知状況各設問の回答結果に対しカイ二乗検定を行った結果、以下の通り差異の有意性が確認された。

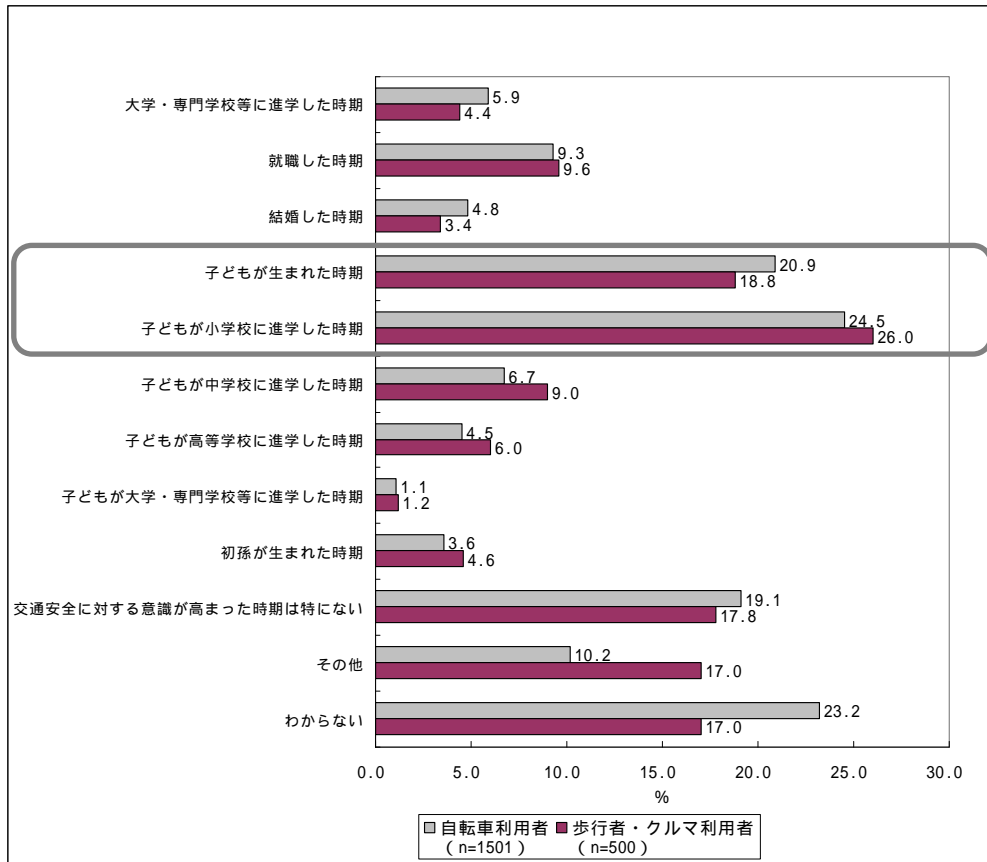
- ・夜間は車両や自らの体に反射材を装着すべきである：P値 0.0007（1%有意）
- ・原則として「自転車歩道通行可」の標識のない歩道を通行してはいけない：P値 0.0497（5%有意）
- ・許可されている場所を除いて、道路を横断したり、道路の反対側に移動してはならない：P値 0.0148（5%有意）

自転車安全利用に関する交通安全教育についての改善すべき点

図表 IV-26 自転車安全利用に関する交通安全教育についての改善すべき点（複数回答）



図表 IV-27 交通安全に対する意識（複数回答）



2-3. 自転車利用に伴う交通事故の詳細分析

(1) 交通事故及びヒヤリ・ハットの経験の有無

調査結果概要

- ・自転車利用者の過去10年間の事故経験者率は12.3%（ヒヤリ・ハットは26.8%）である(図表 IV-28、図表 IV-29)。
- ・歩行者・クルマ利用者の過去10年間の対自転車事故の経験者率は5.8%（ヒヤリ・ハットは25.5%）である(図表 IV-30、図表 IV-31)。
- ・自転車利用者の被害事故では、男女とも18～29歳までの若年層と60～69歳、加害事故では男性の18～29歳と60～69歳、女性の50～59歳で経験率が高い(図表 IV-32)。
- ・運転免許の非保有者は、保有者と比較して被害事故の経験率が高い(図表 IV-33)。
- ・自転車利用頻度の高い人ほど事故の経験率が高い(図表 IV-34)。

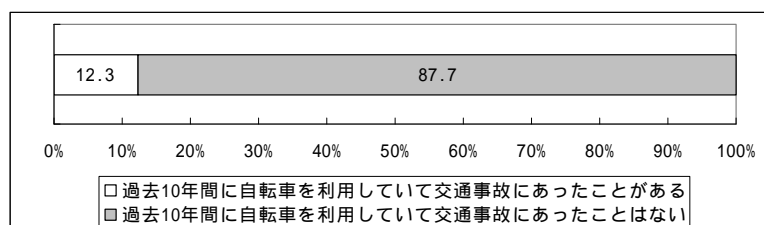
総括

- ・自転車利用者のうち、若年層と高齢層、運転免許非保有者などの事故経験者率が高い傾向が示された。

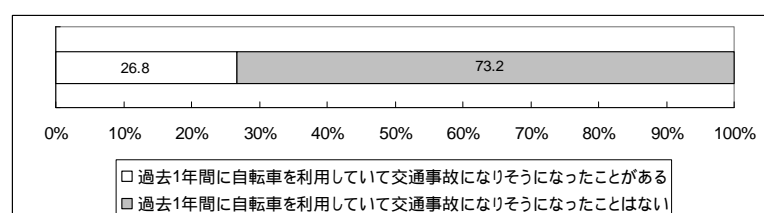
事故等の経験の有無

< 自転車利用者 >

図表 IV-28 交通事故の経験の有無（自転車利用者）（単一回答、回答数1,501）

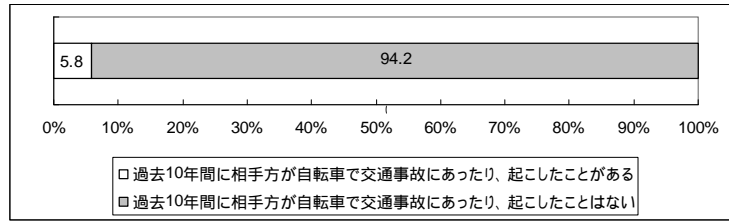


図表 IV-29 自転車利用時のヒヤリ・ハット経験の有無（単一回答、回答数1317）

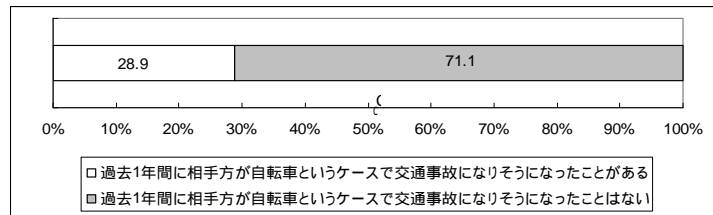


< 歩行者・クルマ利用者 >

図表 IV-30 交通事故の経験の有無（歩行者・クルマ利用者）（単一回答、回答数500）



図表 IV-31 歩行者・クルマ利用者のヒヤリ・ハットの経験（対自転車）の有無（単一回答、回答数471）

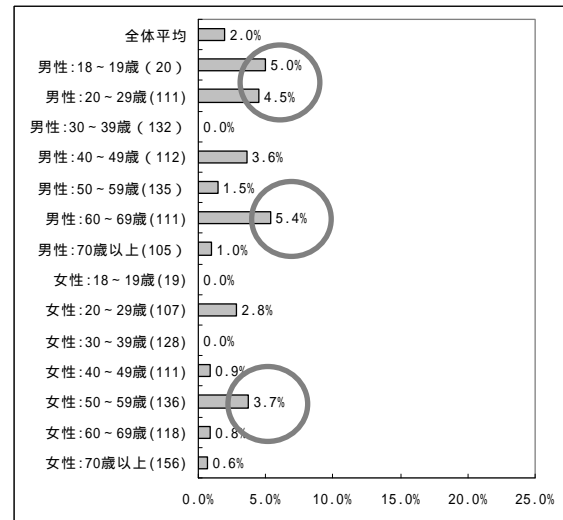
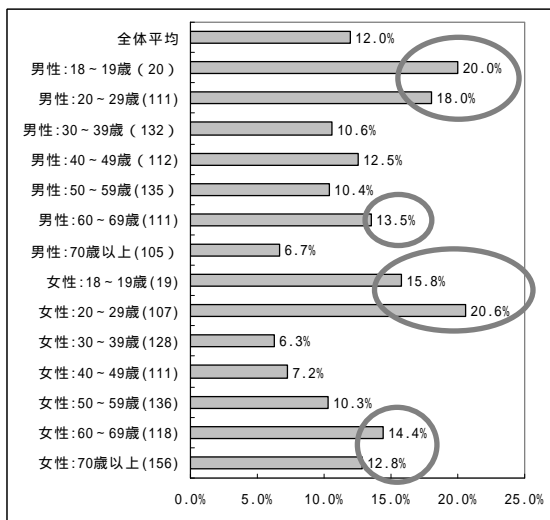


事故経験の属性別傾向

図表 IV-32 性年齢別、加害、被害別事故経験の有無（自転車利用者）（単一回答、回答数1,501）

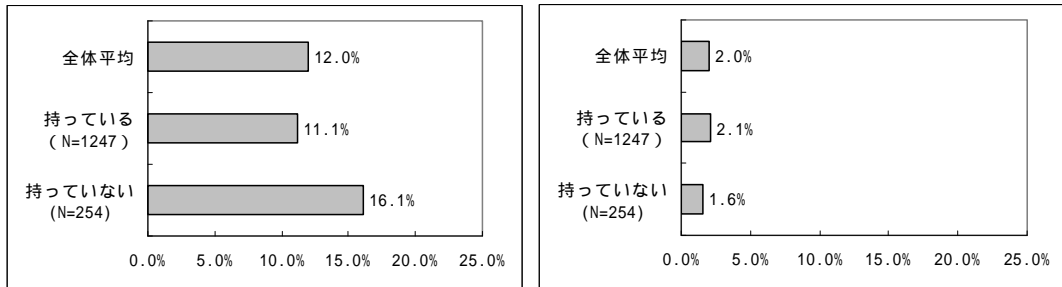
* 被害事故

* 加害事故

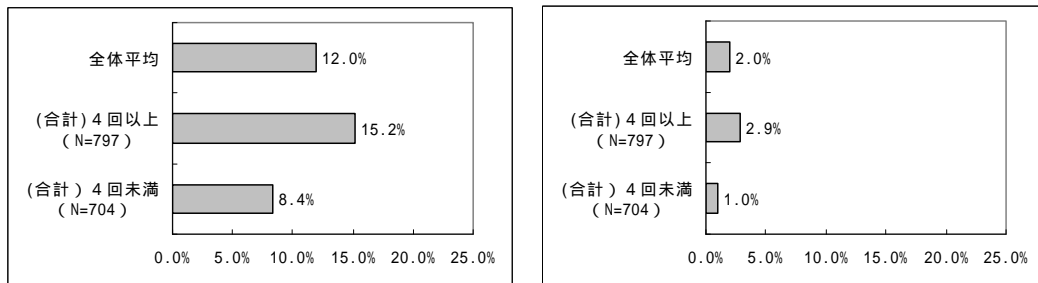


注) かつこ内の数値は回答者数

図表 IV-33 運転免許の有無別、加害、被害別事故経験の有無（自転車利用者）（単一回答、回答数1,501）
 * 被害事故 * 加害事故



図表 IV-34 自転車利用頻度別、加害、被害別事故経験の有無（自転車利用者）（単一回答、回答数1,501）
 * 被害事故 * 加害事故



【以下の分析についての留意点】

回答者の事故等の経験全体から見た分析対象とする事故等の位置づけについて

本項目以降は、過去 10 年に事故経験、ヒヤリ・ハット経験を有する回答者が、それぞれ最も被害・加害（リスク）が大きかった事故についてそれぞれ 1 件のみ回答した結果を集計したものであり、複数回の事故経験等を有する回答者の 2 回目以降の事故等は分析対象となっていない。

下記の通り、本調査の回答者における事故経験は、例えば自転車利用者の被害事故では事故総数は 254 件であるが、そのうち 180 件（補足率 70.9%）を対象とした分析結果となっている。

そのため、事故経験者（ヒヤリ・ハット経験者）の事故経験（ヒヤリ・ハット経験）の全数を対象としたものでないことに留意が必要である。

図表 IV-35 回答者の事故経験総数と事故等の内容について回答を得た件数

	被害事故			加害事故		
	a. 回答件数	b. 事故総数	比率(a/b)	a. 回答件数	b. 事故総数	比率(a/b)
自転車利用者	180	254	70.9%	30	42	71.4%
歩行者・クルマ利用者	22	25	88.0%	14	15	93.3%

ヒヤリ・ハット経験の位置づけについて

本調査では、自転車事故の経験回答数が想定を下回り、分析に耐えうるサンプルが収集できなかった場合に備え、事故には至らなかったが、今後、同様のことがあった場合に事故に至る可能性があるケースとして「ヒヤリ・ハット」経験を収集した。

集計結果として「ヒヤリ・ハット」経験をみると、同種の事故経験とは異なる傾向を示していることが多く、両者に明確な関係性を見いだすのは困難な結果となっている。

ヒヤリ・ハット経験の捉え方として、以下の二通りの仮説が考えられるが、仮説 1 と仮説 2 のどちらがより実態に近いかは、本調査の結果からでは明確にすることができない。

このため、ヒヤリ・ハット経験を事故経験と同様の位置づけで分析することは適切ではないため行わず、参考データとして扱うこととする。

仮説 1：事故に至るか、至らないかは偶発的な要因によって分かれているに過ぎず、事故もヒヤリ・ハットも同じ傾向を有している。

仮説 2：ヒヤリ・ハットには、被害事故においては事故にまで至ることの少ない「迷惑行為」とでもいうべきケースが一定割合を占めている可能性、また、加害事故においては、危険だったと記憶しているケースが必ずしも事故に直結するものだけに限定されている訳ではないことなどから、事故経験とヒヤリ・ハット経験では異なった傾向を有している。

(2) 交通事故等の相手の属性

調査結果概要

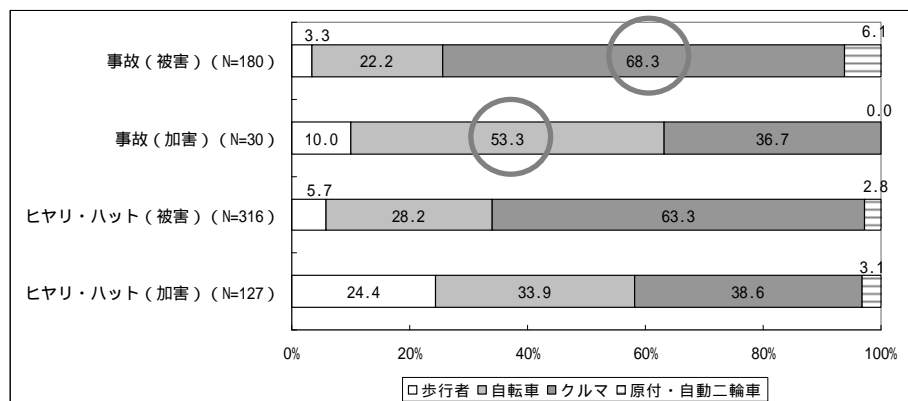
- ・自転車利用者の事故の相手として、被害事故ではクルマ、加害事故では自転車の占める割合が最も高い。ただし、ヒヤリ・ハット(加害)の相手では、歩行者の占める割合が高くなる(図表 IV-36)。
- ・事故発生時の自転車利用者の年齢の分布は、加害事故において10～19歳、40～49歳の割合が高く、この2世代で全体の過半を占めている(図表 IV-37)。
- ・事故発生時の自転車利用者の事故の相手としては、人口構成比と比較して、高校生の占める割合が大幅に高くなっている。また、歩行者・クルマ利用者の事故の相手としての自転車利用者では、人口構成比と比較して、加害事故、被害事故の両方で高校生の占める割合が高い(図表 IV-38)。

総括

- ・自転車利用者の加害事故の相手や、歩行者・クルマ利用者の事故相手となった自転車利用者においては、人口構成比と比較して、若年層(10～19歳、高校生)の占める割合が高い。

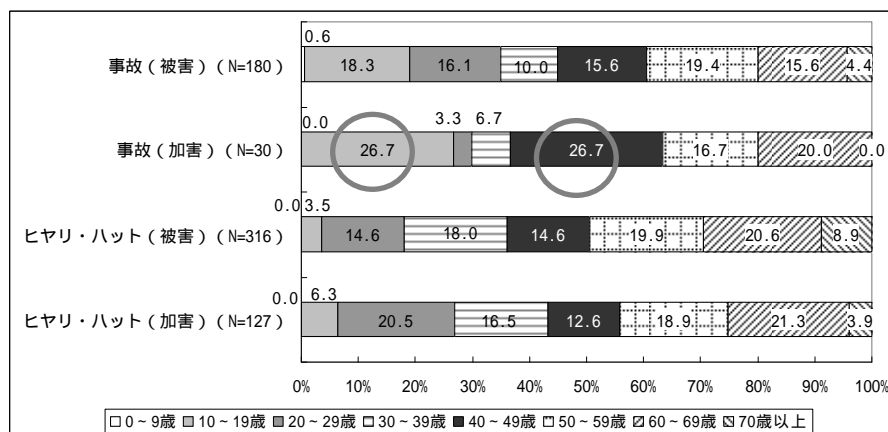
図表 IV-36 自転車利用者の事故等の相手の状態(単一回答)

<自転車 対 すべて>



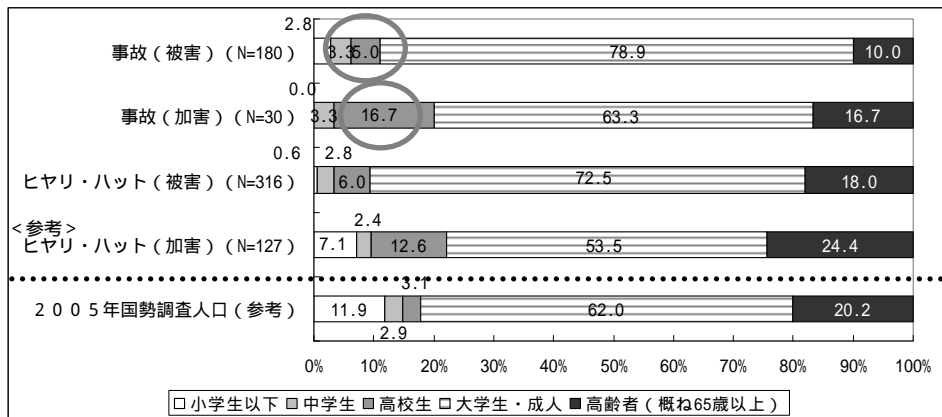
図表 IV-37 事故当時の自分の年齢(単一回答)

<自転車 対 すべて>

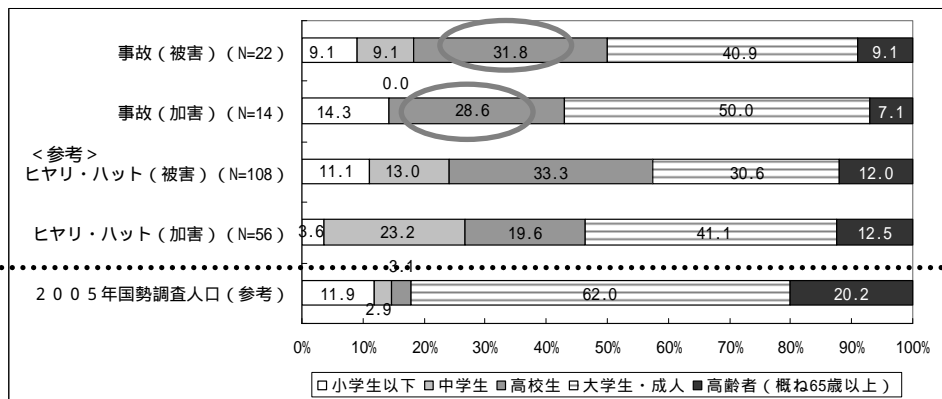


図表 IV-38 事故当時の相手の年齢（概ねの年齢）（単一回答）

<自転車 対 すべて>（加害、被害別）



<歩行者・クルマ 対 自転車>（加害、被害別）



注釈) 2005年国勢調査人口に関しては、12歳以下を「小学生以下」、15歳以下を「中学生」、18歳以下を「高校生」、19～64歳を「大学生・成人」、65歳以上を「高齢者」に分類

<参考>

【人口あたり事故当事者件数の比較】

単位: 人・回/百万人	自転車		徒歩・クルマ	
	被害事故 (n=180)	加害事故 (n=30)	被害事故 (n=22)	加害事故 (n=14)
小学生以下	0.33	0.00	0.13	0.13
中学生	1.64	0.27	0.55	0.00
高校生	2.28	1.27	1.78	1.01
大学生・成人	1.80	0.24	0.11	0.09
高齢者(概ね65歳以上)	0.70	0.19	0.08	0.04

注釈) 母数となる人口は2005年国勢調査人口を用い、12歳以下を「小学生以下」、15歳以下を「中学生」、18歳以下を「高校生」、19～64歳を「大学生・成人」、65歳以上を「高齢者」に分類

(3) 事故等の類型

調査結果概要

- ・自転車利用者の被害事故では、追突される、出会い頭(交差点)、相手の右左折時に接触、加害事故で出会い頭(交差点)、自分の右左折時に接触などが多い(図表 IV-39)。
- ・自転車利用者の被害事故を相手の状態別に分析すると、自転車同士の事故では出会い頭(交差点)、相手に追い越される際の接触、正面衝突の比率が高く、対クルマの被害事故では、追突される、クルマの右左折時に接触、自転車の道路横断時の接触の比率が高くなっている(図表 IV-40)。

総括

- ・自転車対車両の事故類型としては、大別して、交差点での出会い頭、自転車同士の正面衝突、右左折時に接触するケースが多い。

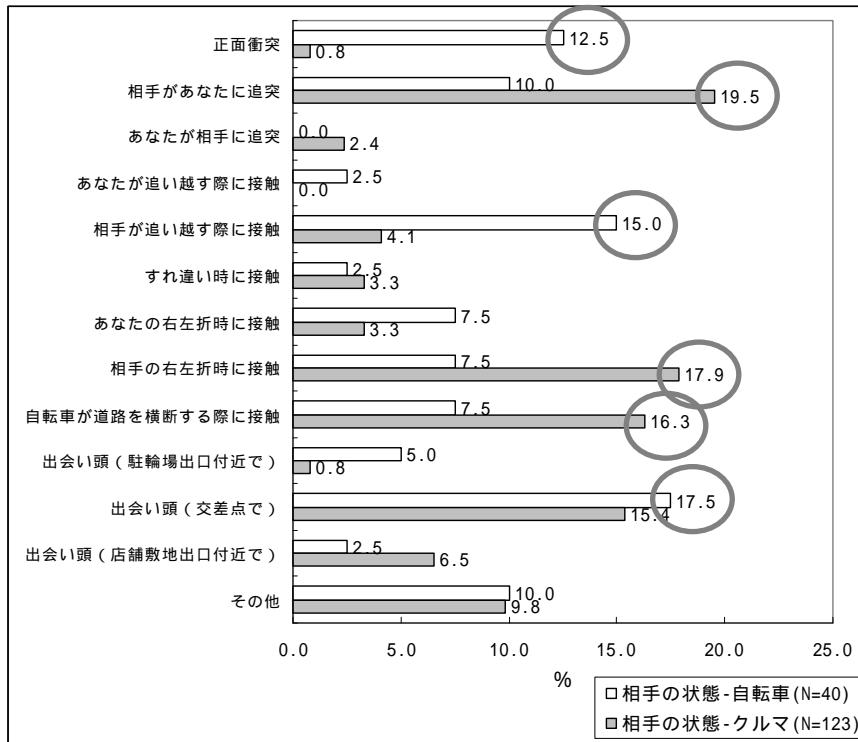
図表 IV-39 自転車利用者の対車両の事故等の類型(被害、加害別)(単一回答)

<自転車 対 車両>

項目	事故(被害) (N=174)	事故(加害) (N=27)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=298)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=96)
正面衝突	3.4	11.1	2.0	6.3
相手があなたに追突	17.8	0.0	11.1	7.3
あなたが相手に追突	1.7	3.7	0.3	3.1
あなたが追い越す際に接触	0.6	0.0	1.0	1.0
相手が追い越す際に接触	6.9	7.4	5.7	5.2
すれ違い時に接触	2.9	11.1	7.4	9.4
あなたの右左折時に接触	4.6	18.5	5.0	2.1
相手の右左折時に接触	14.9	7.4	12.4	5.2
自転車が道路を横断する際に接触	13.8	7.4	10.1	9.4
出会い頭(駐輪場出口付近で)	1.7	3.7	6.7	5.2
出会い頭(交差点で)	16.1	25.9	20.5	31.3
出会い頭(店舗敷地出口付近で)	5.7	3.7	11.1	9.4
その他	9.8	0.0	6.7	5.2
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

図表 IV-40 自転車利用者の被害事故における相手の状態別事故等の類型（単一回答）

<自転車 対 自転車、クルマ>



(4) 事故等の発生場所(道路の種類等)

調査結果概要

* 道路形状

- ・自転車利用者の加害事故、被害事故とも交差点及び交差点付近の合計が全体の約6割を占め、交通統計と同様の傾向が表れている(図表 IV-41)。
- ・自転車同士の被害事故では交差点付近の比率が高く、対クルマの被害事故では、交差点の比率が高い。ヒヤリハット経験と比較すると、対クルマでは同様の傾向であるが、対自転車では直線の割合が高くなる傾向にある。(図表 IV-42、図表 IV-43)。

* 走行場所

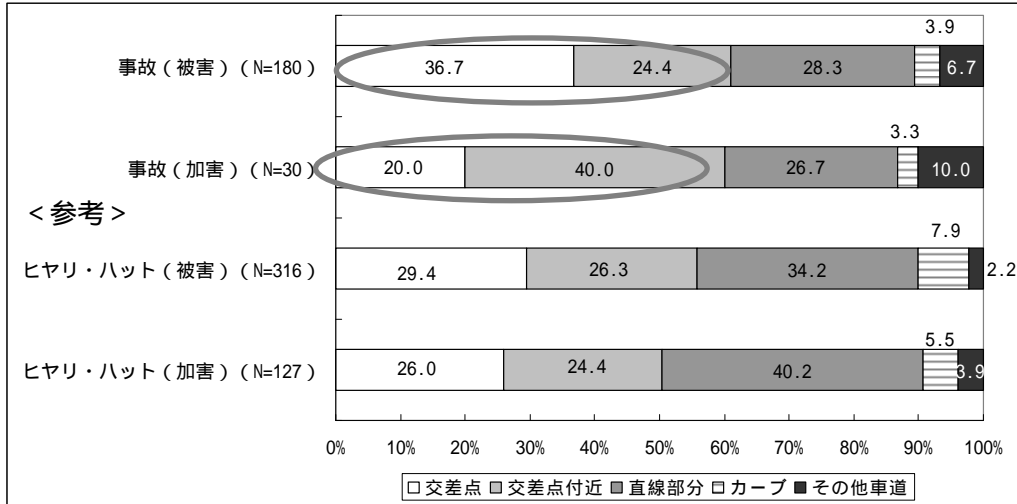
- ・自転車利用者の被害事故は、その4割が歩道又は横断歩道で発生しており、加害事故は5割以上が車道で発生している(図表 IV-44)。また、歩道内の自転車専用通行ゾーンでは自転車対自転車の事故の割合が高く、横断歩道、歩道では、自転車対クルマの事故の占める割合が高い(図表 IV-45)。
- ・また、自転車利用者のヒヤリハット事例(被害)が道路内のどの場所で発生しているか分析すると、相手の状態別では、対自転車、対クルマのいずれにおいても、事故経験と比較して歩道の占める割合が高い特徴がある(図表 IV-46)。
- ・交差点での事故が道路内のどの場所で発生しているか分析すると、車道通行時と横断歩道通行時が4割ずつを占める。また、直線部分での事故を分析すると、車道通行時と歩道通行時が3割ずつを占める(図表 IV-47)。
- ・自転車利用者の普段の通行場所別の事故発生場所を分析すると、車道での事故は、普段車道を通行している人だけでなく、普段歩道を通行している人にも多く、この傾向は被害、加害のいずれにおいても共通している(図表 IV-48、図表 IV-49)。
- ・ヒヤリハット事例(被害、対車両)について、事故類型別に自転車利用者の走行場所を分析すると、交差点での出会い頭の事故は車道及び横断歩道の走行時の占める割合が高く、相手の右左折時の接触や自転車の道路横断時の接触は、横断歩道走行時の占める割合が高い特徴がある(図表 IV-51)。

総括

- ・自転車利用者の事故経験によると、道路形状では交差点及びその付近や、走行場所では歩道、横断歩道において多く事故が発生していることが示された。歩道がある道路において歩道を通行する者は7割以上に上る一方で、歩道や横断歩道が整備されておらず車道や路側帯等を通行せざるを得ない道路も多く存在しており、一概に、車道と歩道の事故リスクを比較することは困難であるが、車道と歩道のいずれにおいても事故が発生していると考えられる。
- ・事故の6割を占める交差点における事故については、そのうち横断歩道通行中と車道通行中がそれぞれ4割を占めるが、上記の通り、そもそも横断歩道の設置されていない道路も存在している。このため、横断歩道の設置されている道路のみで比較すると、横断歩道通行中の占める割合は、更に高くなるものと考えられる。

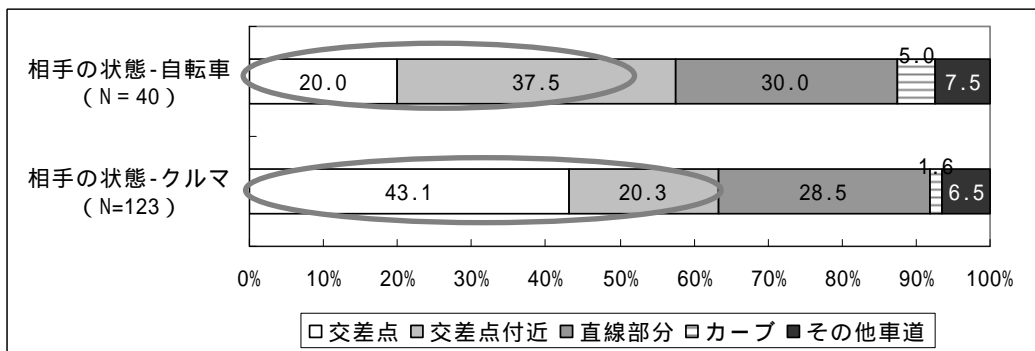
道路形状

図表 IV-41 自転車利用者の事故が発生した場所（道路の種類等） - 道路形状（単一回答、回答数180）
 <自転車 対 すべて>



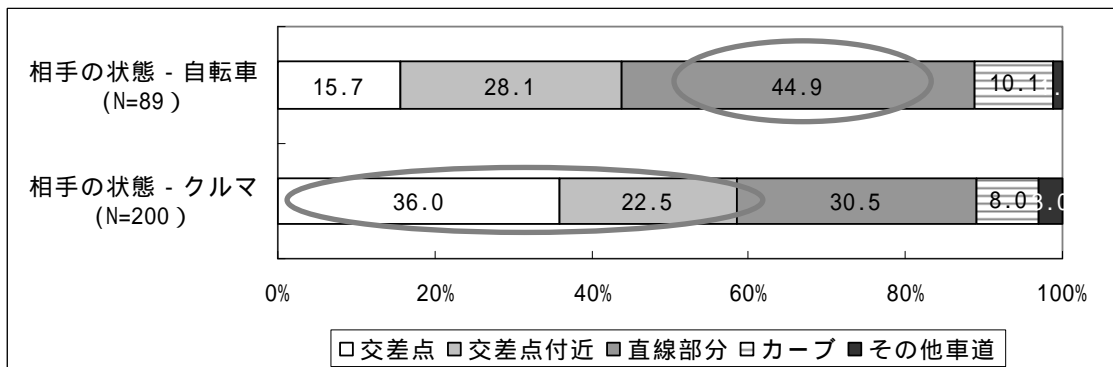
図表 IV-42 自転車利用者の被害事故における相手の状態別道路形状（単一回答）

<自転車 対 自転車、クルマ>



図表 IV-43 自転車利用者のヒヤリハット経験（被害）における相手の状態別道路形状（単一回答）（参考）

<自転車 対 自転車、クルマ>

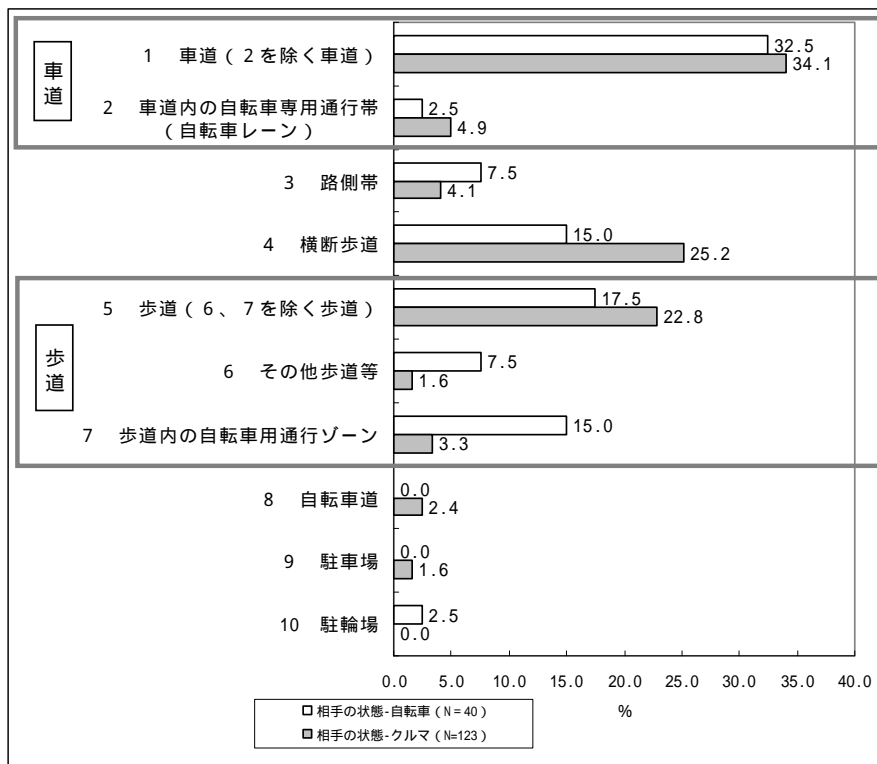


走行場所

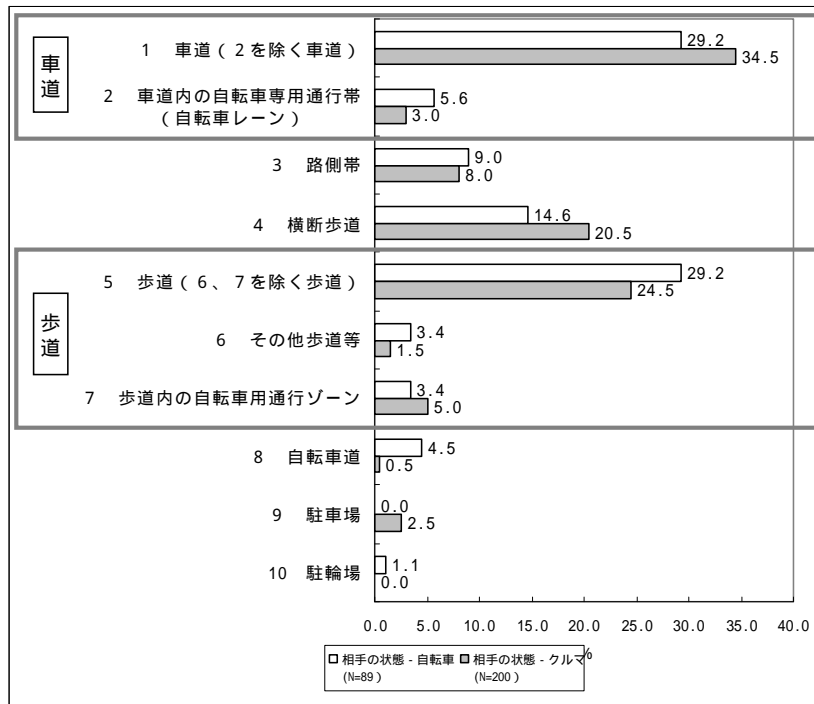
図表 IV-44 自転車利用者の事故が発生した場所（道路の種類等） - 走行場所（単一回答）
 <自転車 対 すべて>

項目	事故(被害) (N=180)	事故(加害) (N=30)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=316)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=127)
1. 車道（2を除く車道）	33.9	50.0	32.6	39.4
2. 車道内の自転車専用通行帯（自転車レーン）	5.0	3.3	4.1	3.1
車道合計(1~2)	38.9	53.3	36.7	42.5
3. 路側帯[注]	4.4	3.3	9.8	11.8
4. 横断歩道	21.7	13.3	18.0	14.2
5. 歩道（6、7を除く歩道）	21.7	26.7	25.9	26.0
6. その他歩道等	3.3	0.0	1.9	1.6
7. 歩道内の自転車専用通行ゾーン	6.7	0.0	4.1	2.4
歩道合計(5~7)	31.7	26.7	31.9	30.0
8. 自転車道	1.7	0.0	1.6	0.0
9. 駐車場	1.1	0.0	1.6	1.6
10. 駐輪場	0.6	3.3	0.3	0.0
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

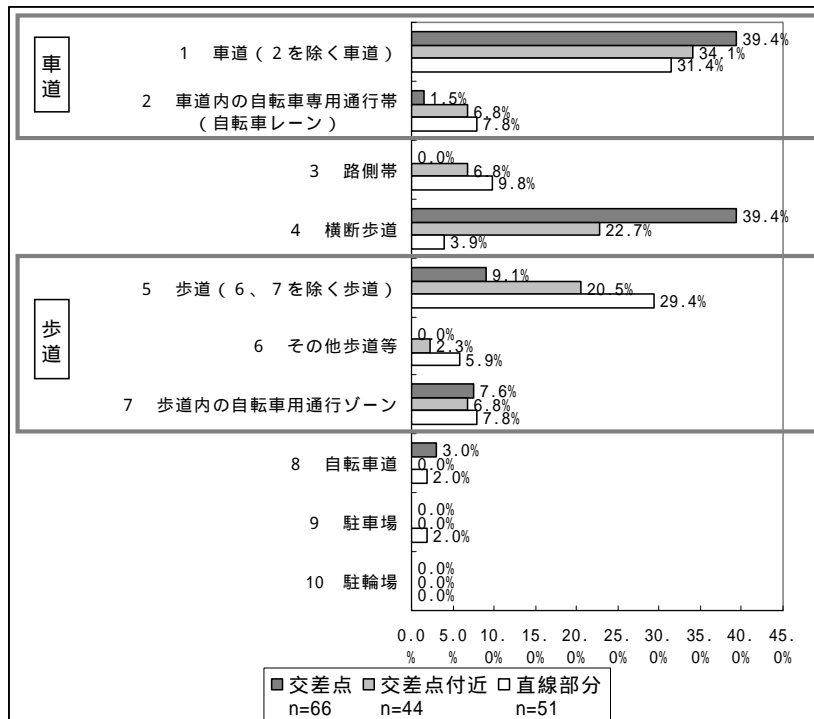
図表 IV-45 自転車利用者の被害事故における相手の状態別走行場所（単一回答）
 <自転車 対 自転車、クルマ>



図表 IV-46 自転車利用者のヒヤリハット経験（被害）における相手の状態別走行場所（単一回答）（参考）
 <自転車 対 自転車、クルマ>

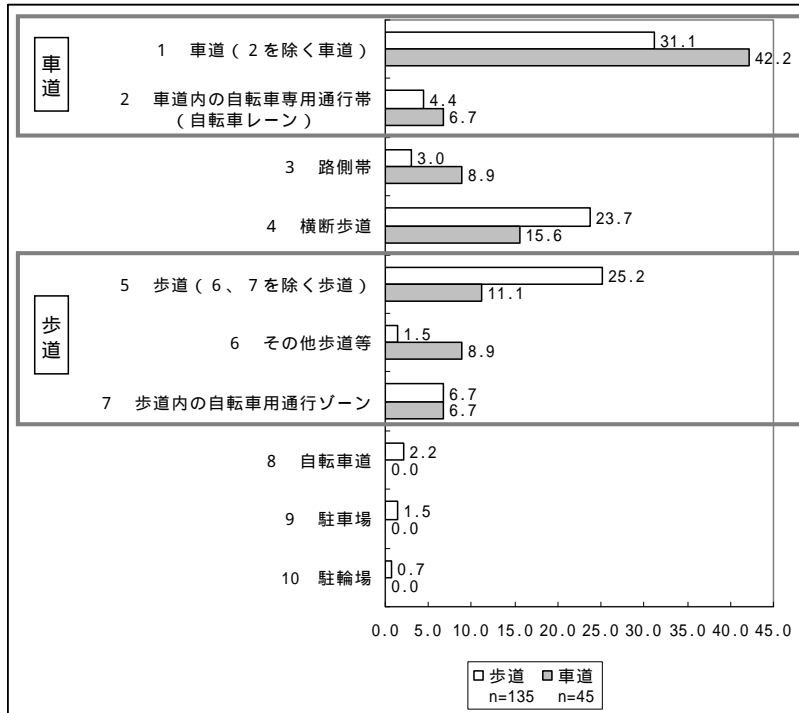


図表 IV-47 道路形状別自転車利用者の被害事故が発生した場所（単一回答）
 <自転車 対 すべて>



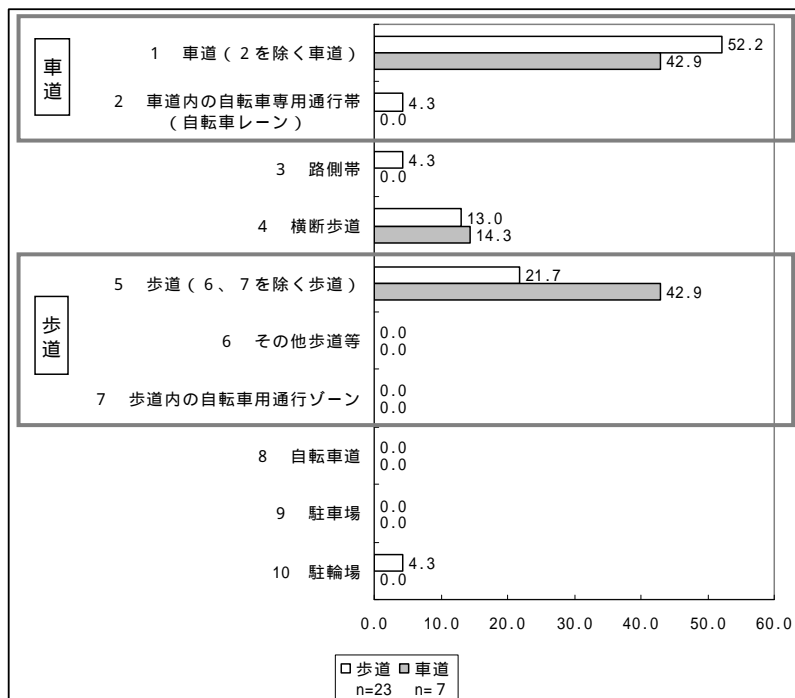
図表 IV-48 普段の通行場所別自転車利用者の被害事故における走行場所（単一回答）

<自転車 対 すべて>



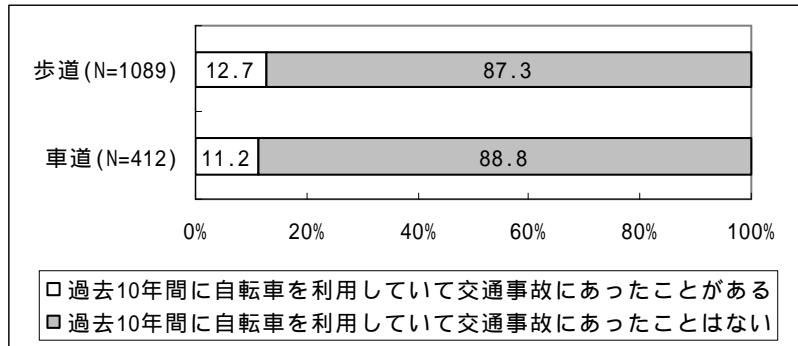
図表 IV-49 普段の通行場所別自転車利用者の加害事故における走行場所（単一回答）

<自転車 対 すべて>



図表 IV-50 過去10年の事故経験【歩道がある道路で普段通行している場所別】（単一回答）

<自転車 対 すべて>



図表 IV-51 自転車利用者のヒヤリ・ハット経験（被害）における事故類型別走行場所（単一回答）（参考）

<自転車 対 すべて>

	合計	車道（2を除く車道）	帯車道内（自転車の専用レーン）	路側帯（注1）	横断歩道	歩道（6、7を除く歩道）	その他歩道等	歩道内の自転車専用通行ゾーン	自転車道	駐車場	駐輪場
ヒヤリハット・被害全ケース	316 100.0	103 32.6	13 4.1	31 9.8	57 18.0	82 25.9	6 1.9	13 4.1	5 1.6	5 1.6	1 0.3
対車両-正面衝突	6 100.0	-	1 16.7	-	1 16.7	1 16.7	-	2 33.3	1 16.7	-	-
対車両-相手があなたに追突	33 100.0	11 33.3	2 6.1	7 21.2	3 9.1	9 27.3	-	-	1 3.0	-	-
対車両-あなたが相手に追突	1 100.0	1 100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
対車両-あなたが追い越す際に接触	3 100.0	-	-	-	-	1 33.3	-	-	2 66.7	-	-
対車両-相手が追い越す際に接触	17 100.0	11 64.7	-	1 5.9	2 11.8	3 17.6	-	-	-	-	-
対車両-すれ違い時に接触	22 100.0	7 31.8	-	4 18.2	1 4.5	10 45.5	-	-	-	-	-
対車両-あなたの右左折時に接触	15 100.0	6 40.0	-	5 33.3	-	2 13.3	1 6.7	1 6.7	-	-	-
対車両-相手の右左折時に接触	37 100.0	9 24.3	2 5.4	1 2.7	14 37.8	9 24.3	-	1 2.7	-	1 2.7	-
対車両-自転車が道路を横断する際に接触	30 100.0	5 16.7	2 6.7	1 3.3	12 40.0	5 16.7	2 6.7	3 10.0	-	-	-
対車両-出会い頭（駐輪場出口付近で）	20 100.0	6 30.0	1 5.0	-	-	9 45.0	-	1 5.0	-	2 10.0	1 5.0
対車両-出会い頭（交差点で）	61 100.0	28 45.9	1 1.6	3 4.9	18 29.5	7 11.5	2 3.3	2 3.3	-	-	-
対車両-出会い頭（店舗敷地出口付近で）	33 100.0	8 24.2	-	4 12.1	1 3.0	16 48.5	-	1 3.0	1 3.0	2 6.1	-
対車両-その他	20 100.0	5 25.0	2 10.0	2 10.0	4 20.0	4 20.0	1 5.0	2 10.0	-	-	-

(5) 事故等の発生時の自転車の走行していた向き

調査結果概要

* 自転車利用者の事故

- ・事故発生時の自転車利用者が車道を逆走していた割合は、被害事故においては 22.2%、加害事故においては 23.3% である。また、対クルマの被害事故においては、自転車が車道を逆走していた割合が高い。そのほか、事故相手の年齢別に分析すると、年齢が高いほど、自転車が車道を逆走していた割合が高くなる。
- ・また、自転車の被害事故について道路形状別に自転車が車道を逆走していた割合を分析すると、交差点、交差点付近、直線部分の全てにおいて 20% 以上に達している(図表 IV-52)。
- ・自転車同士の事故において、相手当事者が車道を逆走している割合が被害事故の 37.5%、加害事故の 50.0% である(図表 IV-53)。また、自転車利用者の被害事故で相手が自転車のケースでは、全体の 4 割強が車道または歩道上で同じ側で向き合う形で走行していたケースである(図表 IV-54)。

* 歩行者・クルマ利用者の事故(相手は自転車)

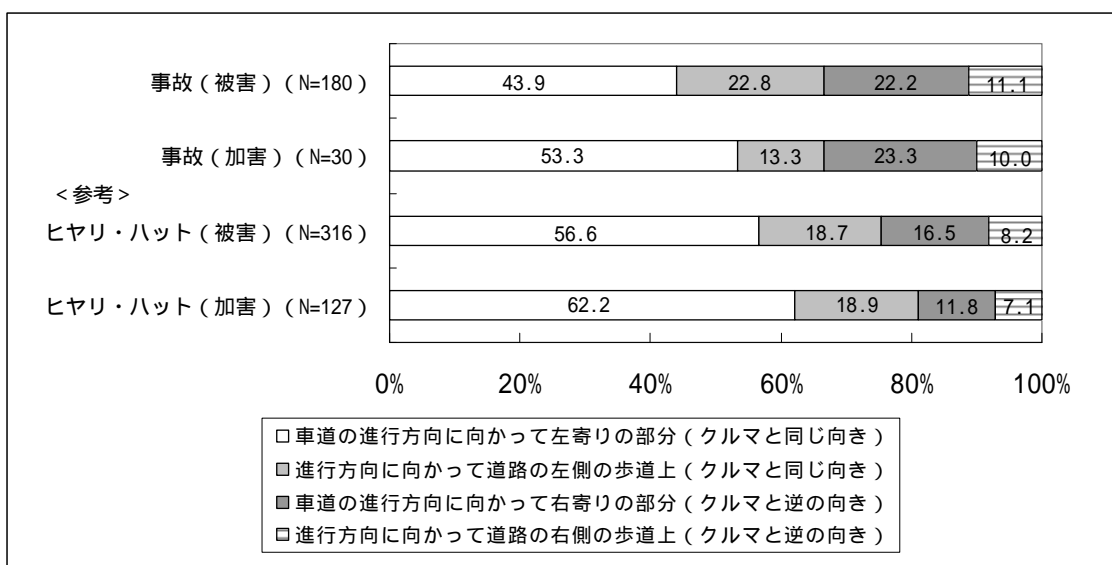
- ・歩行者、クルマ利用者の対自転車事故において、自転車側が車道を逆走していた割合は、被害事故の 40.9%、加害事故の 50.0% に上っている。

総括

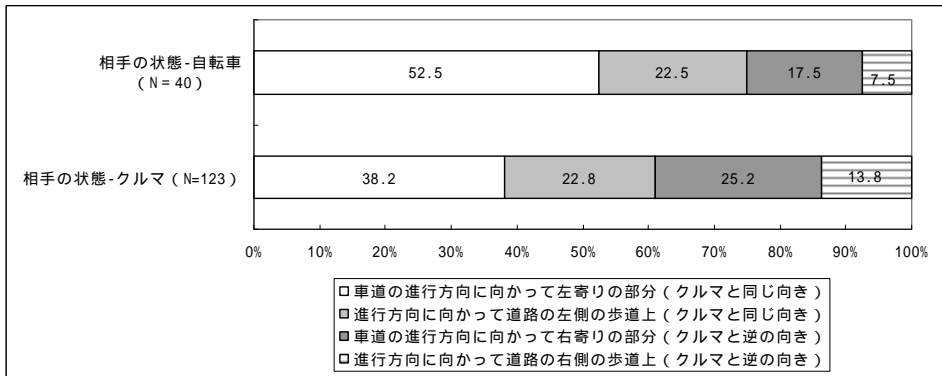
- ・自転車の車道の逆走が事故の少なからぬ割合で見られ、相手がクルマの場合や高齢者の場合、自転車相互の場合などにはより高い割合で見られる。
- ・逆走は交差点のみならず、どのような道路形状でも同程度の割合で見られ、総じて危険な走行方法であるといえる。

図表 IV-52 自転車(自分)が走行していた向き

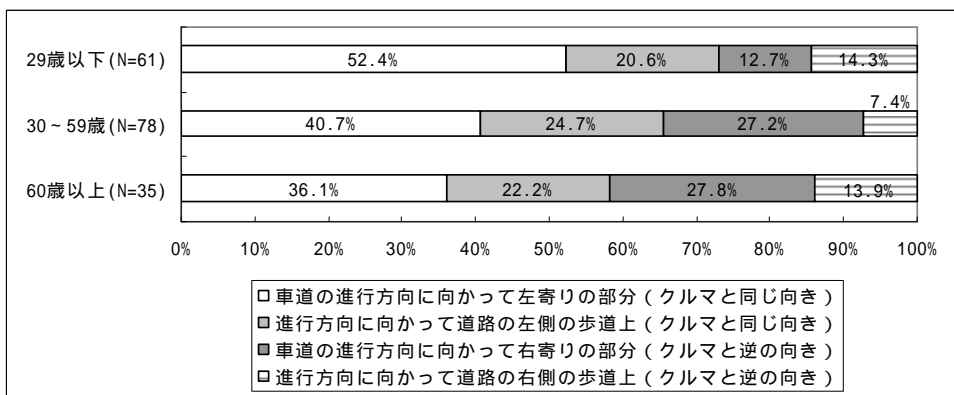
<自転車 対 すべて> (被害、加害別)



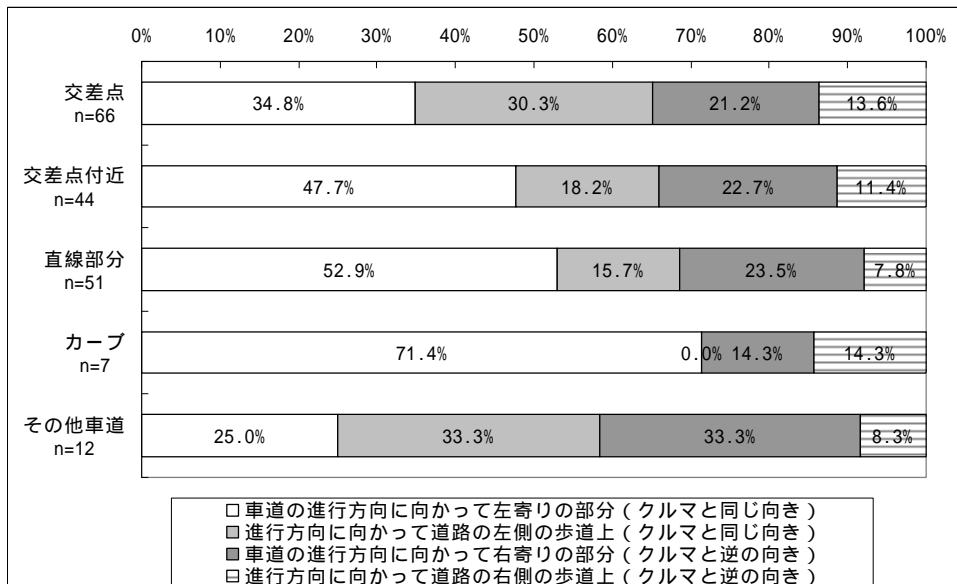
< 自転車 対 自転車、クルマ > (被害事故、相手の状態別)



< 自転車 対 すべて > (被害事故、相手の年齢別)

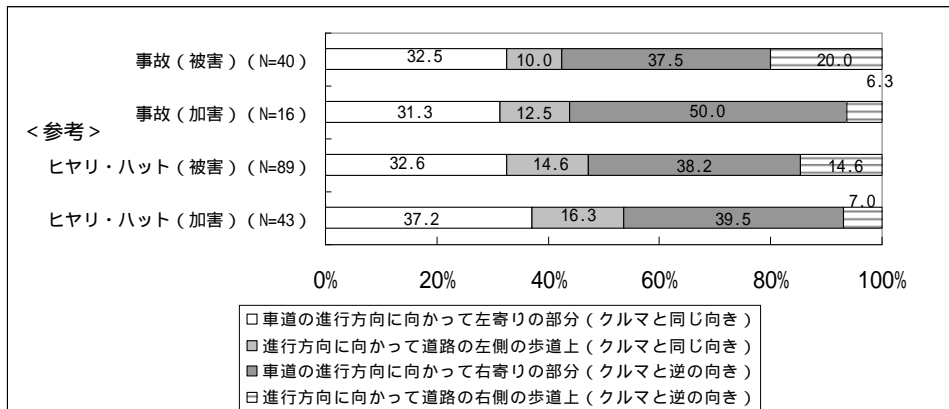


< 自転車 対 すべて > (被害事故、道路形状別)



図表 IV-53 自転車の事故で自転車（相手）が走行していた向き

<自転車 対 自転車>（加害、被害別）

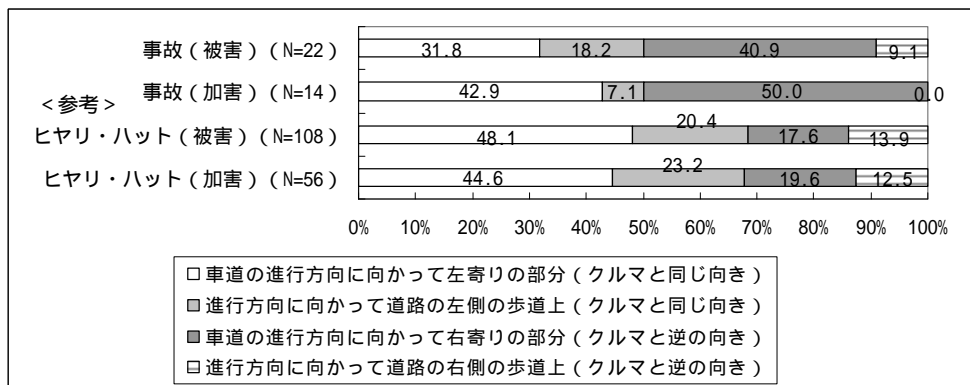


図表 IV-54 自転車利用者の被害事故で相手が自転車のケースのお互いの走行していた向き

上段:度数 下段:%	合計	相手が走っていた向き			
		左車道 向寄りの 進行方向 （クルマと 同じ向き）	右車道 向寄りの 進行方向 （クルマと 逆の向き）	左進行 方向の 歩道上 （クルマと 道路同 じ向き）	右進行 方向の 歩道上 （クルマと 道路逆 の向き）
合計	40	13	15	4	8
	100.0	32.5	37.5	10.0	20.0
自分が走 っていた向き	車道の進行方向に向かって左寄りの部分（クルマと同じ向き）	21	7	10	1
		100.0	33.3	47.6	4.8
	車道の進行方向に向かって右寄りの部分（クルマと逆の向き）	7	3	3	-
		100.0	42.9	42.9	-
進行方向に向かって道路の左側の歩道上（クルマと同じ向き）	9	2	1	3	
	100.0	22.2	11.1	33.3	
進行方向に向かって道路の右側の歩道上（クルマと逆の向き）	3	1	1	-	
	100.0	33.3	33.3	-	

図表 IV-55 歩行者・クルマの事故で自転車（相手）が走行していた向き

<歩行者・クルマ 対 自転車>（加害、被害別）



2-4 . 事故の処理

(1) 事故の際の怪我の状態や違反・過失の有無と届け出の状況

調査結果概要

* 自転車利用者の事故における怪我の状況

・自転車利用者は、被害事故の28.9%、加害事故の16.7%で通院、被害事故の5.0%、加害事故の6.7%で入院が必要となっている(図表 IV-56)。自転車対クルマの事故で自転車が被害を受けた場合は、通院者の占める割合がさらに高くなっている(図表 IV-57、図表 IV-58)。

* 自転車利用者の事故における双方の違反・過失の有無

・自転車利用者が被害を受けた事故において、相手当事者の違反・過失は「安全確認を怠った」、「一時停止違反」が多く、自転車利用者の違反・過失は「無かった」、「安全確認を怠った」が多い(図表 IV-59)。

・自転車利用者が加害した事故の場合、自転車利用者の違反・過失は「安全確認を怠った」、「わからない」が多く、相手当事者の違反・過失は「安全確認を怠った」、「分からない」が多くなっている(図表 IV-59)。

* 警察への届け出の有無

・警察への届け出を行っていない割合は、自転車利用者の被害事故では56.7%、加害事故では60.0%に上っている。また、歩行者・クルマ利用者の対自転車事故では、被害事故の45.5%、加害事故の28.6%に上っている(図表 IV-60)。

・自転車利用者の怪我の状態別に警察への届け出の有無を分析すると、怪我が重くなるに伴って警察へ届け出た割合が高くなり、入院、通院したケースでは全体平均よりも届け出た割合が高い。しかしながら、通院したケースでも届け出を行わない割合も21.2%に上っている(図表 IV-61)。

総括

・自転車利用者の対クルマの被害事故において怪我の程度が重い傾向がある。

・事故発生時の違反・過失として、事故当事者の両方において、「安全確認を怠った」の割合が高い。

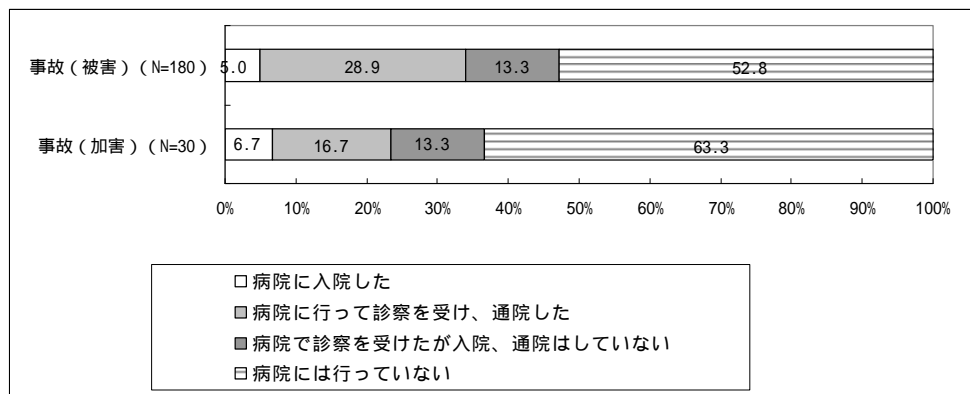
・自転車利用者の事故では、全般的に警察への届け出がなされていない割合が高くなっており、特に、通院を要する怪我を負ったケースでも届け出をしなかった事故が2割以上ある。

・今回の調査では、回答者の経験の中で最も被害・加害が深刻な事故についてのみ集計対象としており、そうした事故に偏ったサンプルとなっている可能性があるため、届け出がなされた割合はさらに低い可能性がある。

自転車利用者の事故における怪我の状況

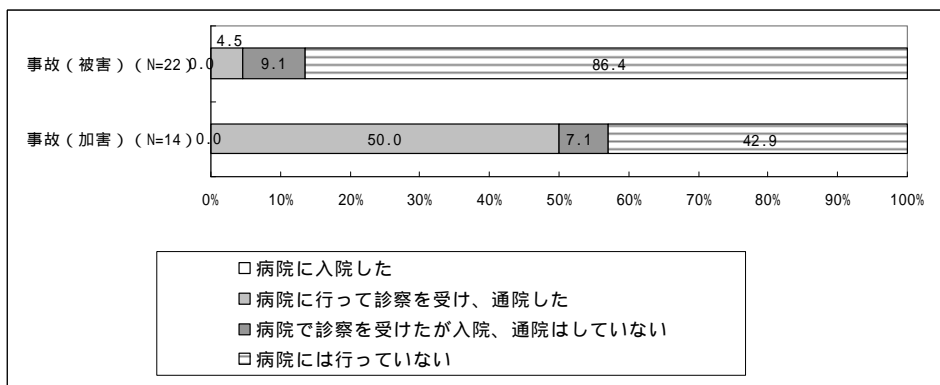
図表 IV-56 自転車利用者の事故における被害者の怪我の状態（加害、被害別）（単一回答）

< 自転車 対 すべて >



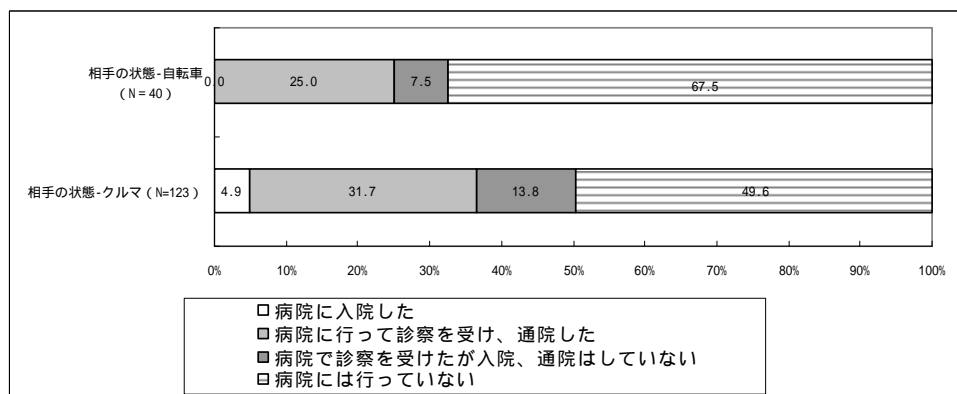
図表 IV-57 歩行者・クルマ利用者の事故（対自転車）における被害者の怪我の状態（加害、被害別）（単一回答）

< 歩行者・クルマ 対 自転車 >



図表 IV-58 自転車利用者の被害事故における相手の状態別被害者の怪我の状態（被害事故）（単一回答）

< 自転車 対 自転車、クルマ >



双方の法令違反や過失の有無

図表 IV-59 双方の法令違反や過失の有無 - あなたの法令違反や過失の有無（複数回答）
 <自転車 対 すべて>
 ・自分の違反・過失（加害、被害別）

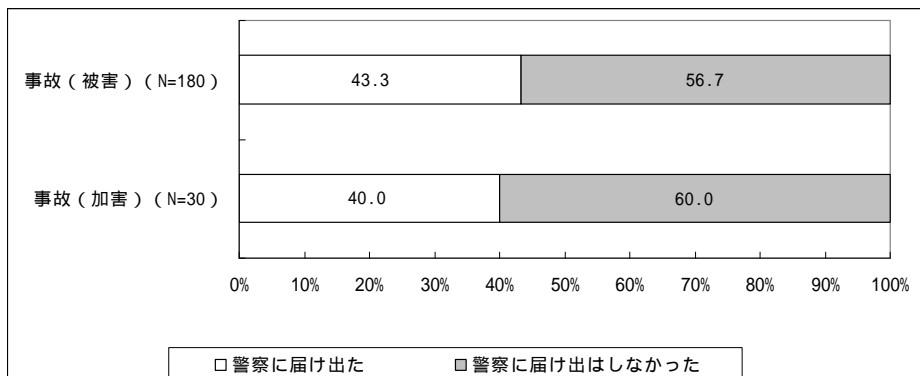
項目	事故(被害) (N=180)	事故(加害) (N=30)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=316)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=127)
自分には法令違反や過失はなかった	69.4	13.3	69.0	33.9
自分が飲酒運転をしてしまった	0.0	3.3	0.0	0.0
自分が信号無視をしてしまった	1.7	0.0	0.6	4.7
自分が一時停止すべき場所でしなかった	4.4	10.0	2.8	8.7
自分が無灯火で自転車を運転してしまった	1.7	3.3	0.3	0.0
自分が傘を差しながら自転車を運転してしまった	0.6	0.0	1.3	0.8
自分が携帯を使用しながら自転車を運転してしまった	1.1	3.3	0.0	0.8
自分がヘッドフォン・イヤホンをしながら自転車を運転してしまった。	1.1	0.0	0.9	1.6
自分が安全確認を怠った	15.0	53.3	12.7	30.7
自分がその他の法令違反・過失をしてしまった	1.7	3.3	0.6	3.1
わからない	9.4	20.0	17.4	23.6

・相手の違反・過失（加害、被害別）

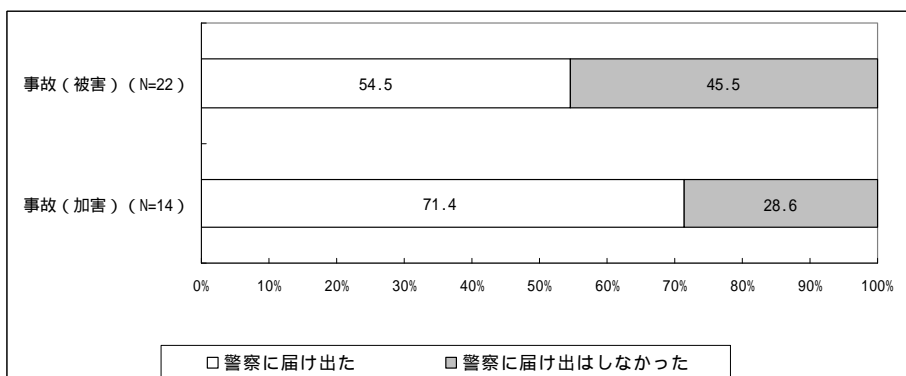
項目	事故(被害) (N=180)	事故(加害) (N=30)	ヒヤリ・ハット (被害) (N=316)	ヒヤリ・ハット (加害) (N=127)
相手には法令違反や過失はなかった	6.7	16.7	7.0	21.3
相手が飲酒運転をしてしまった	0.6	0.0	0.3	0.8
相手が信号無視をしてしまった	6.7	3.3	5.1	2.4
相手が一時停止すべき場所でしなかった	36.1	13.3	30.1	12.6
相手が無灯火で自転車を運転してしまった	0.6	0.0	2.2	0.8
相手が傘を差しながら自転車を運転してしまった	1.1	0.0	0.6	0.8
相手が携帯を使用しながら自転車を運転してしまった	2.2	3.3	2.8	3.9
相手がヘッドフォン・イヤホンをしながら自転車を運転してしまった。	0.6	0.0	1.3	2.4
相手が安全確認を怠った	66.1	40.0	53.8	34.6
相手がその他の法令違反・過失をしてしまった	3.9	0.0	2.8	0.8
わからない	9.4	36.7	15.2	29.9

図表 IV-60 事故の処理 - 届け出について (単一回答)

<自転車 対 すべて> (加害、被害別)

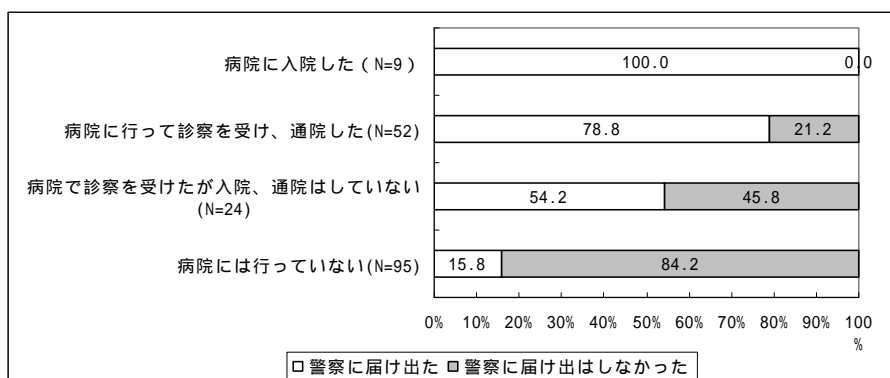


<歩行者・クルマ 対 自転車> (加害、被害別)



図表 IV-61 自転車利用者の被害事故における怪我の状態別届け出の有無 (単一回答)

<自転車 対 すべて>



(2) 事故の賠償の状況と保険加入の有無

調査結果概要

* 賠償の状況

・自転車利用者の被害事故の 45.6%、加害事故の 43.3%、歩行者・クルマ利用者の被害事故の 27.3%、加害事故の 71.4%で、何らかの賠償が生じている(図表 IV-62)。

* 保険加入の有無

・自転車利用者が何らかの賠償を行った場合において、自転車利用者の 61.5%は損害賠償責任保険に加入していた(図表 IV-63)。

総括

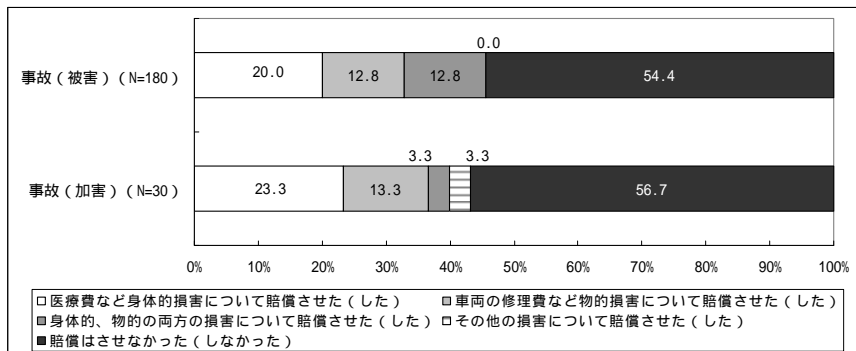
・自転車利用者の加害事故の4割以上において、実際に賠償を行っていることが明らかとなった。自転車利用者に高額な賠償責任が生じた事例の発生等も併せて考えると、自転車利用者においても、賠償保険に加入することの必要性が高まっているものと考えられる。

・賠償を行った自転車利用者が損害賠償保険に加入していた割合は、過年度アンケート結果¹と比較してかなり高い割合となっており、実態をより詳細に把握するためには、更なる調査を要するものと考えられる。

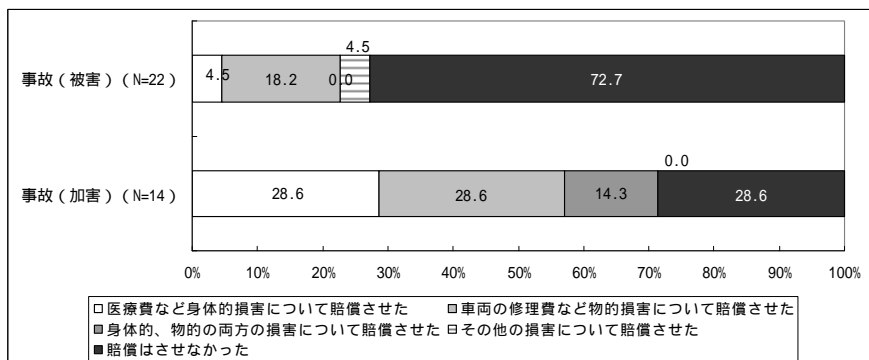
¹ 財団法人全日本交通安全協会が平成 17 年度に実施した調査では、自転車の保険に加入している割合は 16.5%にとどまっている。

図表 IV-62 事故の処理 - 賠償の有無について（単一回答、回答数180）

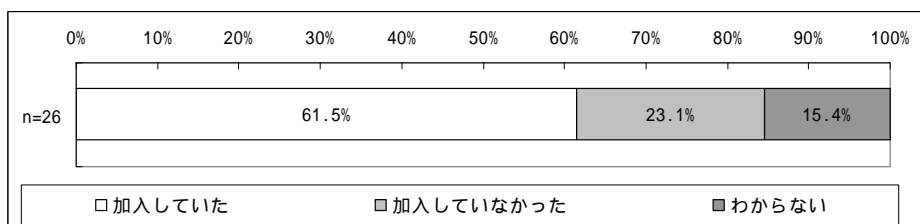
<自転車 対 すべて>（加害、被害別）



<歩行者・クルマ 対 自転車>（加害、被害別）



図表 IV-63 加害者となった自転車利用者が損害賠償保険に加入していたか否か（単一回答）



注釈) 上記の数値は「①自転車利用者が被害事故（相手：自転車）にあい、賠償が発生したケース9人（加入していた7名、わからない2名）」「②自転車利用者が加害事故を起こし、賠償が発生したケース11人（加入していた7名、加入していなかった4名）」「③徒歩・クルマ利用者が被害事故（相手：自転車）にあい、賠償が発生したケース6人（加入していた2名、加入していなかった2名、わからない2名）」の合計値である。なお、①と②の重複者2名は②より重複削除処理済である。

図表 IV-64 損害賠償が発生したケースで加害者となった自転車利用者の年齢（単一回答）

賠償があった自転車利用者の被害事故(相手が自転車)

相手の年齢	保険加入	保険未加入	わからない	合計
小学生				
中学生	1			1
高校生	1			1
大学・成人	2		2	4
高齢者	3			3
合計	7	0	2	9

賠償があった自転車利用者の加害事故

	保険加入	保険未加入	わからない	合計
18才まで				
20～29才			2	2
30～39才				
40～49才	2			2
50～59才	5			5
60～69才	1		2	3
70才以上	1			1
合計	9	0	4	13

賠償があった歩行者・クルマ利用者の被害事故(相手が自転車)

相手の年齢	保険加入	保険未加入	わからない	合計
小学生			1	
中学生				0
高校生	1	1		2
大学・成人		1	1	2
高齢者	1			1
合計	2	2	2	5