

V. 自転車交通の総合的な安全性向上策

1 自転車交通の安全性向上策に係る基本的な考え方

(1) 現状認識

我が国における自転車交通の安全性について

近年の我が国における自転車関連の交通事故の発生状況は、**図表 V-1**の通り、自転車乗用中死者数、負傷者数のいずれも減少する傾向にある。

しかし、未だ年間の自転車乗用中死者が700人程度存在しており、全交通事故死者のうち自転車乗用中の死者は約14%を占め、欧米諸国と比較して高い割合となっている。また、自転車関連事故の減少傾向は、交通事故全体の減少傾向と比較して緩やかな減少にとどまっており、その結果として、自転車が当事者となる事故の交通事故全体に占める割合は増加している。また、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も増加してきている。

このように、我が国において、十分に自転車交通の安全性が確保されているとは言えない状況にあり、従来の取り組みを引き続き進めることに加え、欧州諸国における取組を参考とすること等により新たな取り組みを検討することが求められている。

図表 V-1 自転車事故の発生状況（再掲）

	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」

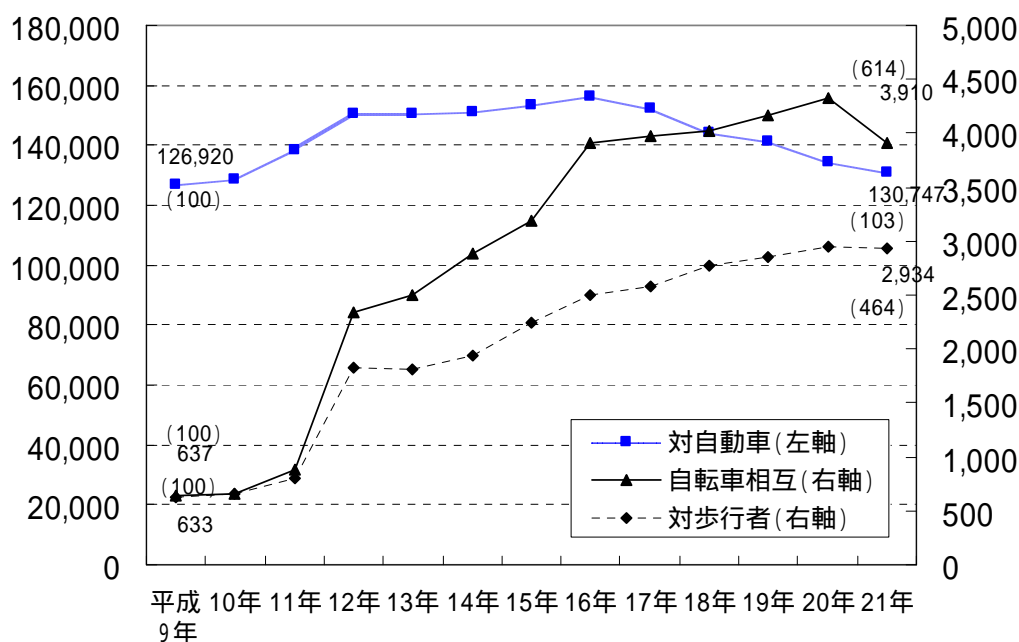
図表 V-2 自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移(各年12月末) (再掲)

相手当事者別	年	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	
自転車 関連 事故	対自動車	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	
	対二輪車	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	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	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
	達成率		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
	うち死亡者		1,063	983	1,034	982	993	991	980	863	849	814	747	721	692
達成率		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 V-3 自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数推移(再掲)



資料) 警察庁資料より作成

欧州諸国との比較

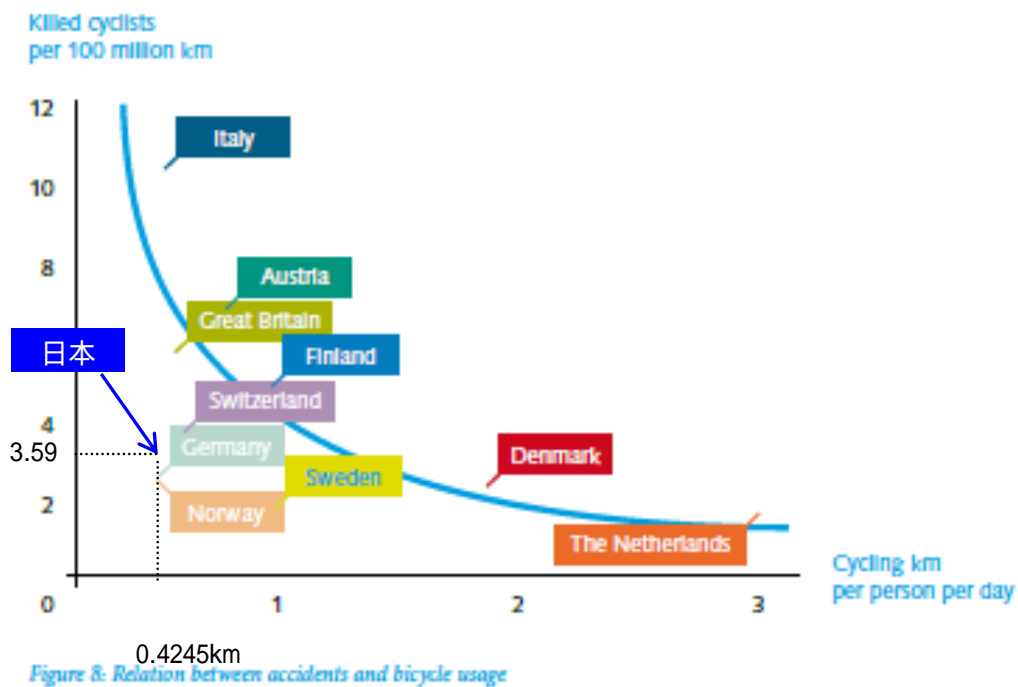
オランダ政府が発刊する「Cycling in the Netherlands」(Ministry of Transport, Public Works and Water Management, 2009)では、**図表 V-4**の通り、自転車走行距離と走行距離あたりの自転車乗用中死者数の関係について国際比較を行っている。

これによると走行距離あたりの死者数はオランダ、デンマーク、スウェーデンといった国々で少なくなっており、安全性の高い自転車交通が実現されているものと考えられる。

本調査の国民アンケート調査において把握したわが国の自転車走行距離の結果(**図表 V-5**)に基づいて、**図表 V-4**に我が国の状況を示した。

走行距離あたり自転車乗用中死者(縦軸)はオランダ、デンマーク、ドイツなどよりは多いものの、フィンランド、イギリスなどよりは少なく、欧州諸国と比較して、特別に安全性が低いわけではないと考えられる。一方で、安全性の高い国を参考とした取り組みを行うことにより、更なる改善も期待される。

図表 V-4 自転車走行距離と走行距離あたり自転車乗用中死者数



注釈) 日本の位置は本調査で実施した国民アンケート調査に基づく推計値
資料) Ministerie van Verkeer en Waterstaat 「Cycling in the Netherlands」(2009)

なお、図表 V-4に示された我が国の位置については、以下のように算出した。

まず、自転車利用者の1週間あたりの平均自転車走行距離は20.5kmであり、1日あたりに換算すると2.928km（年間総走行距離193.6781億km）となる。

また、全国都市パーソントリップ調査（平成11年）における自転車利用率（全国値14.5%）で算出したわが国の自転車利用者約1,813万人（平成17年国勢調査人口12,777万人を母数）を用いると、国民1人あたり自転車走行距離（=1日あたり自転車利用者の平均走行距離*自転車利用者/全人口）は0.4245km/日・人と換算できる。

平成21年のわが国の自転車乗用中死者数は695人であり、年間総走行距離で除すると3.588人/億km²となる。

図表 V-5 移動目的別1回あたり移動距離（それぞれ単一回答、回答数1,501）

	通勤	通学	業務	習い事 通塾	レジャー 健康づくり	子どもの 送り迎え	買い物	通院	友人・知 人宅訪問	その他	全目的 1週間合計
0.1～0.9km	7.8%	10.7%	8.0%	9.3%	3.1%	10.5%	9.7%	14.4%	0.0%	0.0%	3.4%
1～1.9km	24.2%	32.1%	31.2%	37.3%	13.6%	38.2%	34.7%	36.8%	54.7%	52.4%	9.7%
2～2.9km	16.4%	17.9%	20.8%	16.1%	13.1%	17.1%	24.0%	20.6%	23.6%	23.2%	9.5%
3～3.9km	12.0%	9.5%	8.8%	12.7%	8.6%	7.9%	13.4%	8.6%	9.3%	6.1%	5.3%
4～4.9km	9.5%	1.2%	2.4%	4.2%	6.4%	3.9%	5.7%	8.6%	1.8%	1.2%	5.3%
5～5.9km	11.4%	11.9%	11.2%	8.5%	15.7%	15.8%	9.5%	5.3%	8.9%	8.5%	4.5%
6～6.9km	2.8%	2.4%	0.8%	2.5%	5.2%	0.0%	1.0%	0.5%	1.3%	2.4%	4.9%
7～7.9km	2.5%	1.2%	0.8%	0.0%	1.7%	2.6%	0.3%	1.0%	0.4%	6.1%	3.2%
8～8.9km	3.6%	4.8%	0.8%	2.5%	1.9%	0.0%	0.4%	1.0%	0.0%	0.0%	4.0%
9～9.9km	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%
10km以上	9.2%	8.3%	15.2%	6.8%	30.5%	3.9%	1.4%	3.3%	0.0%	0.0%	47.6%
1回あたり 平均距離	3.7	3.2	3.8	3.0	8.3	2.6	2.3	2.4	3.1	1.9	20.5

注釈）太字は各目的の1回あたり移動距離の中央値を含む距離帯。

² ちなみに現在の走行距離で年間死者数が600人になると3.098人/億km、500人になると2.582人/億km（デンマーク、ドイツと同等レベル）、400人になると2.065人/億km（オランダと同等レベル）となる。

(2) 自転車交通の安全性向上に有効な施策の基本的な方向性と構成

基本的な考え方

「(1)」で整理したように、わが国の自転車交通のさらなる安全性向上のための交通安全教育、普及・啓発、指導・取り締まり、自転車利用環境整備等の個別施策に関して、欧州の安全性の高い自転車交通を実現している国々の取り組みを参考として検討することが有効であると考えられる。

また、海外調査結果より、欧州諸国においては、効果的な自転車交通の安全対策の実施に向けて、市町村レベルの基礎自治体が主体となって、地域におけるまちづくりの観点から自転車交通をとらえ、自転車交通のニーズに合致した形態での利用促進を図りつつ、同時に自転車の交通安全対策を重点的に実施するといった、まちづくりの一環としての交通安全対策が行われている。

このため、我が国の交通安全対策としても、地域行政において事故実態に応じた主体的な取り組みを進めることが効果的であると考えられる。その際、地域の安全性を総合的に高めていく観点から、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要であると考えられる。

個別施策の進め方

これまでわが国及び欧州諸国において取り組まれている施策は、いずれも「交通安全教育」「普及・啓発（広報）」「指導・取締り」「自転車利用環境整備」といった柱に沿った取り組みとなっており、今後も、引き続きこれらの柱に沿った個別施策に取り組むべきであると考えられる。

また欧州諸国では、これらの施策に効果的に取り組む前提として、国や各地域における自転車の利用、事故に係る実態の詳細な把握、分析が行われており、我が国においてもこうした情報の把握、分析を行いつつ前述の個別施策を実施し、その結果のフィードバックと、結果に応じた改善を行うといったサイクルを進めることが効果的であると考えられる。

以上の認識のもと、個別施策と、個別施策の前提となる取り組みの基本的構成は以下のとおりとなる。

図表 V-6 基本的な方向性を踏まえた安全性向上に有効な施策の構成

