

第4項 自転車の安全確保

第9次交通安全基本計画 「今後の道路交通安全対策を考える視点」

2 歩行者及び自転車の安全確保

また、我が国では、自転車乗用中の死者数の構成率についても、欧米諸国と比較して高くなっている。自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

「自転車の安全確保」について、施策群としての全体評価、及び下記の重点施策・新規施策を対象とした施策別評価を実施する。

評価対象重点施策及び新規施策

生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備（1（1））

- ・生活道路における交通安全対策の推進（1（1）ア）
- ・通学路等の歩道整備等の推進（1（1）イ）
- ・高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（1（1）ウ）

自転車利用環境の総合的整備（1（5））

参加・体験・実践型の活動の推進（2（1）カ，（2），（3）ア，イ，オ，（5））

高齢者に対する交通安全教育の推進（2（1）カ）

自転車の安全利用の促進（2（3）イ）

反射材用品の普及促進（2（3）オ）

自転車利用者に対する指導取締りの推進（5（1）ア（ウ））

(1) 全体評価（最終アウトカム指標）

【考え方】

自転車の交通安全を図る施策の推進により、自転車乗用中の死者数及び負傷者数の減少が図られると考えられる。

また、自転車は、交通事故における被害者の立場だけでなく、加害者の立場にもなり得る。特に全体の交通事故件数が減少傾向にあるなかで、近年、歩行者と自転車による事故が増加傾向にある。そのため、自転車の過失が大きい事故における相手とその件数を把握するとともに、前述の『歩行者の安全確保』と同様に、歩行者と自転車の事故件数を評価指標として設定する。

また、自転車事故は交差点における事故が多くを占めている。『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』（国土交通省・警察庁）では交差点の整備に関する内容が多く示されており、今後交差点に対する交通安全対策の進展が期待されることから、道路形状別の自転車事故件数を評価指標として交差点事故に関して評価する。

【評価】

自転車乗用中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、自転車の安全確保に関する施策が事故削減に寄与していることが伺える。ただし、平成25年に死者数が増加しており、引き続き施策を推進していく必要がある。

また、相手当事者別の交通事故件数は、平成22年と平成25年を比較すると、いずれの相手に対しても減少傾向である。歩行者と自転車の事故件数については、近年は増加傾向であるものの、平成24年以降は減少が見られる。自転車の通行環境整備は今後の進展が期待される取り組みであり、今後も通行ルールやマナーに関する教育等を含め、引き続き実施し、効果を検証する必要がある。

【評価指標】

・自転車乗用中の交通事故死者数・負傷者数

自転車乗用中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあるが、平成25年、死者数は前年より増加している。

・自転車と歩行者の交通事故件数（再掲）

自転車と歩行者の事故は、第1当事者が自転車の事故が大部分を占める。平成25年に死亡事故件数が減少したほか、死傷事故件数はやや減少傾向にある。

・相手当事者別の交通事故件数（自転車）

第1当事者が自転車となる事故における相手当事者別の交通事故件数を見ると、第2当事者は死亡事故・死傷事故とも自動車が最も多い。

死亡事故については、相手がいない自転車の単独事故が平成25年に大きく増加している。また、死傷事故については、自動車に次いで自転車、歩行者との事故が多く、単独事故はその次となっている。

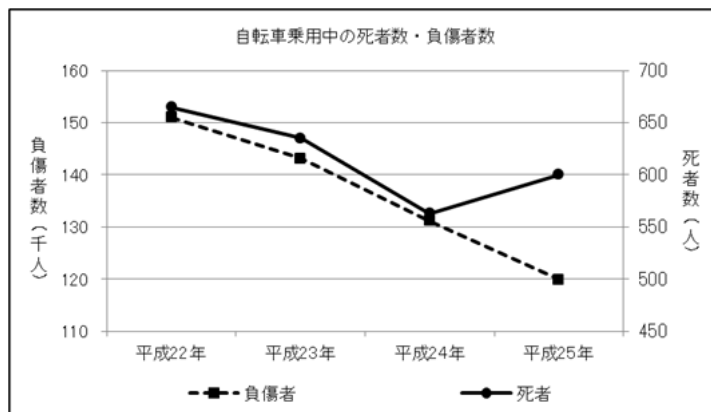
相手当事者別の死傷事故件数の変化を見ると、全ての相手で減少傾向であるものの、歩行者との事故が全体の傾向よりも減少割合が少ない。

・道路形状別の自転車事故件数

道路形状別の自転車事故件数を見ると、死亡事故・死傷事故とも交差点事故の割合が高い。また、死傷事故については減少傾向にあるものの、死亡事故については、単路・交差点の事故がいずれも平成22年に比べて増加している。

表 自転車乗用中の交通事故死者数・負傷者数

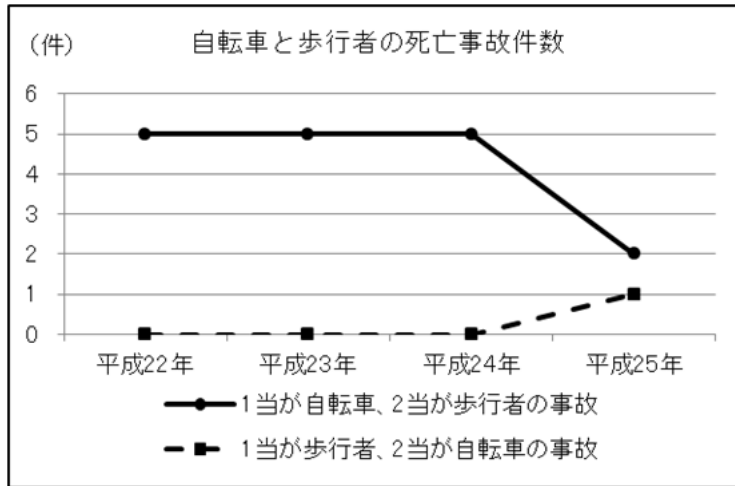
	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
死者	665	635	563	600
負傷者	151,009	143,140	131,199	119,929



出典：交通事故統計年報（ITARDA）

表 自転車と歩行者の死亡事故件数（再掲）

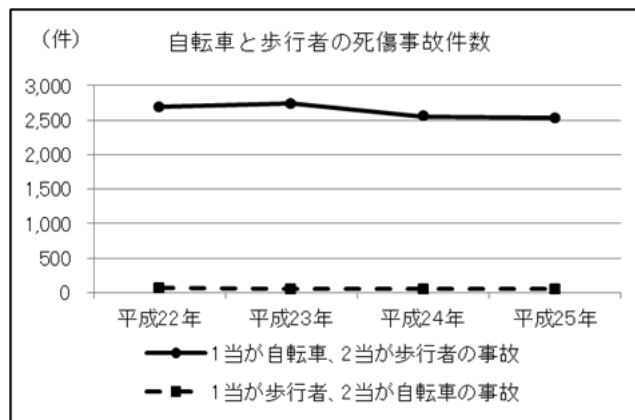
	(件)			
	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
1当が自転車、2当が歩行者の事故	5	5	5	2
1当が歩行者、2当が自転車の事故	0	0	0	1



出典：交通事故統計年報（ITARDA）

表 自転車と歩行者の死傷事故件数（再掲）

	(件)			
	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
1当が自転車、2当が歩行者の事故	2,685	2,738	2,554	2,529
1当が歩行者、2当が自転車の事故	72	53	50	53

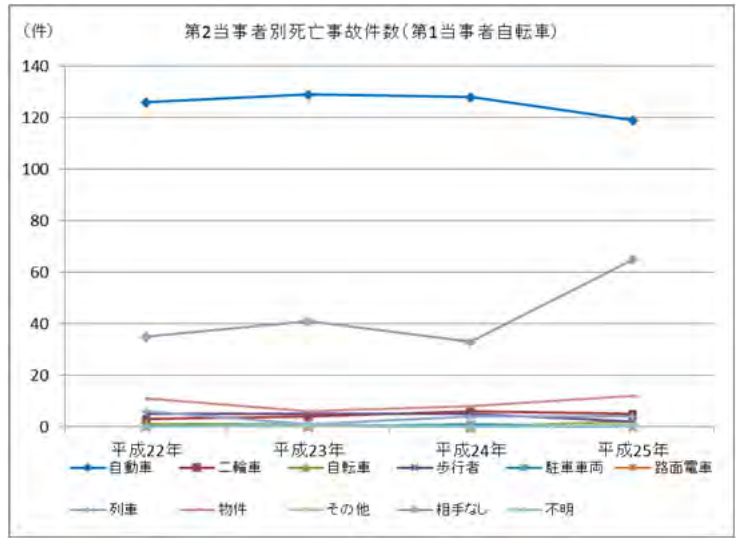


出典：交通事故統計年報（ITARDA）

表 第2当事者別死亡事故件数(第1当事者自転車)

(件)

		平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
第2 当 事 者	自動車	126	129	128	119
	二輪車	3	4	6	5
	自転車	1	1	0	2
	歩行者	5	5	5	2
	駐車車両	0	0	1	0
	路面電車	0	0	0	0
	列車	6	1	4	4
	物件	11	6	8	12
	その他	0	0	0	1
	相手なし	35	41	33	65
	不明	0	1	0	0
	合計	187	188	185	210

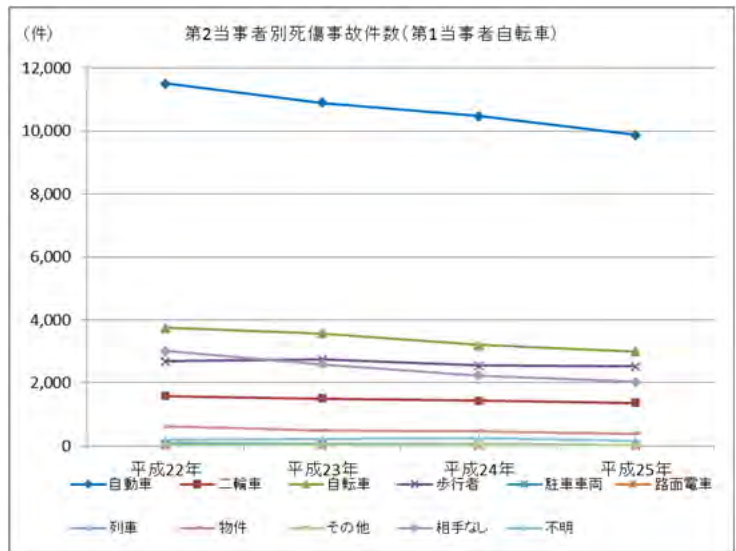


出典：交通事故統計年報(ITARDA)

表 第2当事者別死傷事故件数(第1当事者自転車)

(件)

		平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
第2 当 事 者	自動車	11,512	10,892	10,469	9,882
	二輪車	1,583	1,498	1,427	1,368
	自転車	3,754	3,570	3,207	2,995
	歩行者	2,685	2,738	2,554	2,529
	駐車車両	77	52	44	34
	路面電車	0	0	0	0
	列車	7	3	5	4
	物件	613	495	470	379
	その他	32	28	38	24
	相手なし	3,013	2,584	2,243	2,034
	不明	182	208	229	156
	合計	23,458	22,068	20,686	19,405

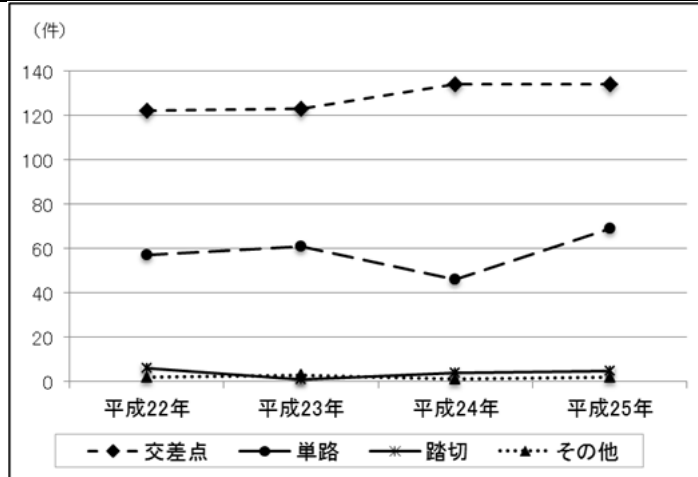


出典：交通事故統計年報(ITARDA)

表 道路形状別の死亡事故件数（第1当事者自転車）

(件)

		平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
交差点	信号機有	49	41	52	42
	信号機無	52	62	63	58
	交差点付近	21	20	19	34
	小計	122	123	134	134
単路	カーブ・屈折	15	8	6	11
	直線	41	52	39	57
	トンネル	0	0	0	0
	橋	1	1	1	1
	小計	57	61	46	69
踏切		6	1	4	5
その他		2	3	1	2
合計		187	188	185	210

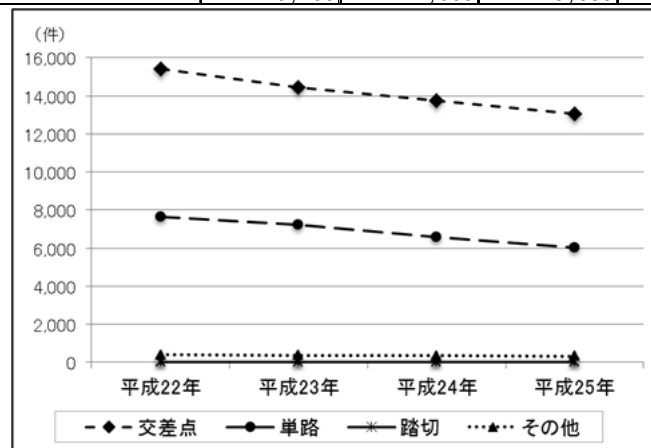


出典：交通事故統計年報（ITARDA）

表 道路形状別の死傷事故件数（第1当事者自転車）

(件)

		平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
交差点	信号機有	3,193	3,076	2,863	2,611
	信号機無	10,614	9,793	9,291	8,832
	交差点付近	1,600	1,569	1,577	1,619
	小計	15,407	14,438	13,731	13,062
単路	カーブ・屈折	476	512	455	425
	直線	7,043	6,626	6,028	5,480
	トンネル	30	22	34	22
	橋	94	83	67	76
	小計	7,643	7,243	6,584	6,003
踏切		19	13	24	16
その他		389	374	347	324
合計		23,458	22,068	20,686	19,405



出典：交通事故統計年報（ITARDA）

(2) 施策別評価（中間アウトカム指標、アウトプット指標）

1) 道路交通環境の整備

A) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備（（１））＜事故防止対策＞

a) 生活道路における交通安全対策の推進（（１）ア）＜事故防止対策＞

- ・ あんしん歩行エリアの推進
※第５項「生活道路における安全確保」に記載
- ・ ゾーン対策
※第５項「生活道路における安全確保」に記載

b) 高齢者，障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（（１）ウ）＜事故防止対策＞

- ・ 歩行空間のバリアフリー化
※第１項「高齢者の安全確保」に記載

B) 自転車利用環境の総合的整備（（５））＜事故防止対策＞

a) 自転車通行空間の整備

考え方	関係機関と連携して、道路空間の再配分などの手法も活用しつつ、安全で快適な自転車ネットワークの整備等のハード対策、利用ルールの徹底や自転車利用促進等のソフト対策を総合的に推進。																			
評価	自転車道等の整備や自転車専用通行帯の規制実施により、自転車・歩行者・自動車の分離が図られ、整備箇所における歩行者対自転車事故を含む自転車関連事故の減少が図られると考えられる。																			
アウトプット	<p>自転車専用通行帯の規制延長</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>平成 21 年度末</th> <th>平成 22 年度末</th> <th>平成 23 年度末</th> <th>平成 24 年度末</th> <th>平成 25 年度末</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>201.6km</td> <td>230.8km</td> <td>257.3km</td> <td>297.2km</td> <td>341.1km</td> </tr> <tr> <td colspan="5">累計</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>					平成 21 年度末	平成 22 年度末	平成 23 年度末	平成 24 年度末	平成 25 年度末	201.6km	230.8km	257.3km	297.2km	341.1km	累計				
平成 21 年度末	平成 22 年度末	平成 23 年度末	平成 24 年度末	平成 25 年度末																
201.6km	230.8km	257.3km	297.2km	341.1km																
累計																				

2) 交通安全思想の普及徹底

A) 参加・体験・実践型の活動の推進（（１）カ，（２），（３）ア，イ，オ，（５））＜事故防止対策＞

a) 交通安全運動の推進

- ※第２項「子どもの安全確保」に記載

B) 高齢者に対する交通安全教育の推進（（１）カ）＜事故防止対策＞

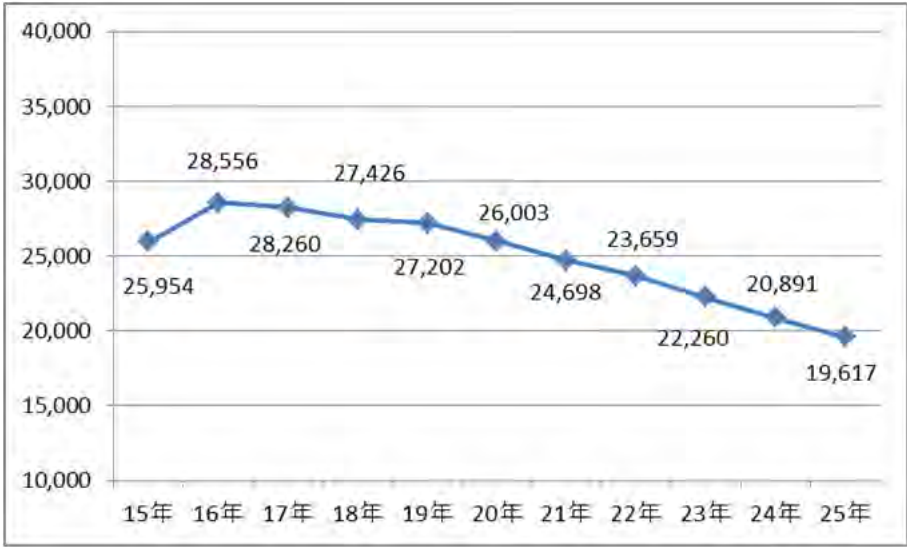
a) 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

- ※第１項「高齢者の安全確保」に記載

C) 自転車の安全利用の促進（（３）イ）＜事故防止対策＞

a) 自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化

b) 車両としてのルールの遵守

<p>考え方</p>	<p>自転車の通行ルールに関する認知度等が高まることにより、交通安全意識と交通マナーが向上し、もって、自転車乗用中の交通事故死者数・負傷者数が減少すると考えられる。</p>										
<p>評価</p>	<p>自転車教室等への参加者数は近年増加しており、自転車教室等の実施により自転車交通ルールの周知と自転車安全教育が推進されている。</p> <p>自転車運転者に法令違反のある自転車交通事故の死傷者数、また自転車運転者の過失が大きい自転車が第1当事者となる死傷事故件数に減少が見られる。</p> <p>また、施策の実施により自転車の交通安全に対する意識が向上していることが示されており、自転車関連の交通事故減少に寄与していると考えられる。</p>										
<p>中間 アウト カム</p>	<p><u>自転車乗用中の法令違反有無別死傷者数（違反有死傷者割合）</u></p> <table border="1" data-bbox="316 674 1455 808"> <thead> <tr> <th>平成 21 年</th> <th>平成 22 年</th> <th>平成 23 年</th> <th>平成 24 年</th> <th>平成 25 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100,458 人 (65.6%)</td> <td>96,857 人 (65.2%)</td> <td>91,476 人 (64.9%)</td> <td>82,194 人 (63.7%)</td> <td>75,656 人 (64.0%)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	100,458 人 (65.6%)	96,857 人 (65.2%)	91,476 人 (64.9%)	82,194 人 (63.7%)	75,656 人 (64.0%)
平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年							
100,458 人 (65.6%)	96,857 人 (65.2%)	91,476 人 (64.9%)	82,194 人 (63.7%)	75,656 人 (64.0%)							
<p>中間 アウト カム</p>	<p><u>自転車が第1当事者となる死傷事故件数</u></p>  <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>										
<p>中間 アウト カム</p>	<p><u>自転車の通行ルールに関する認知・遵守度、行動変容</u></p> <p>自転車教室等の実施後に交通ルール等を守る意識が高まった割合</p> <table border="1" data-bbox="432 1675 1335 1776"> <thead> <tr> <th>平成 22 年度</th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>93.1%</td> <td>93.2%</td> <td>95.5%</td> <td>99.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：内閣府資料</p>	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	93.1%	93.2%	95.5%	99.7%		
平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度								
93.1%	93.2%	95.5%	99.7%								

アウト プット	自転車教室等の実施回数と参加者数				
	自転車教室の実施回数と参加者数				
	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年
	31,094 回 3,369,560 人	30,424 回 3,388,041 人	29,378 回 3,533,967 人	33,998 回 4,171,107 人	46,166 回 5,473,731 人
	出典：警察庁資料				
	内閣府実施事業のうち自転車に関連した教室を実施したもの				
	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	
	20 地区・1940 名	8 地区・777 名	5 地区・574 名	8 地区・805 名	
	出典：内閣府資料				

c) 幼児・児童へのヘルメット着用の促進

※第 2 項「子どもの安全確保」に同じ

D) 反射材用品の普及促進（（3）オ）＜事故防止対策＞

※第 3 項「歩行者の安全確保」に記載

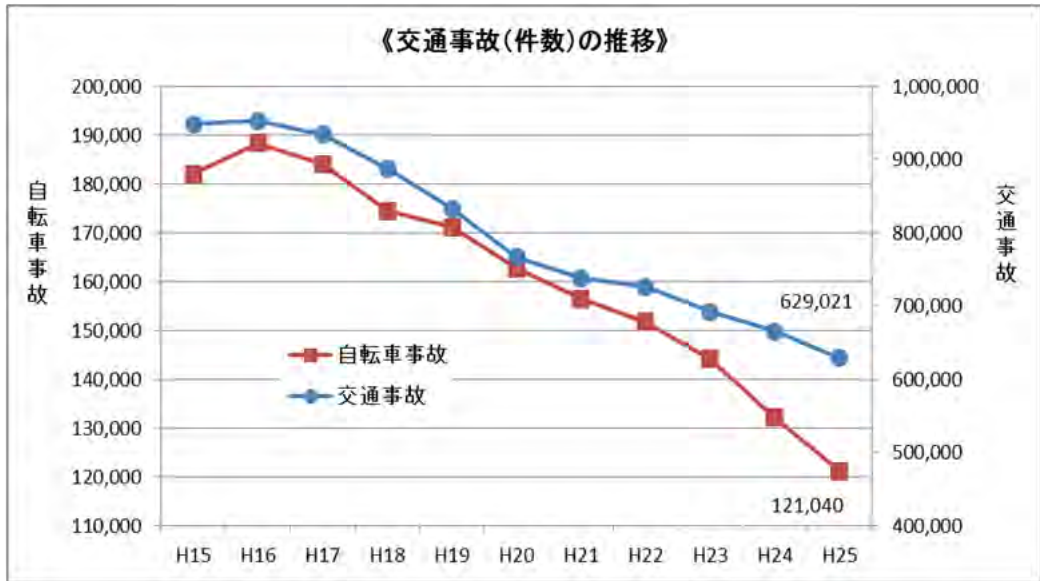
3) 道路交通秩序の維持

A) 自転車利用者に対する指導取締りの推進（（1）ア（ウ））＜事故防止対策＞

a) 自転車利用者に対する指導警告、検挙措置

考え方	自転車通行のルールに反した運転をする自転車利用者に対して指導警告、検挙措置を実施することにより、自転車通行のルールが利用者に認知され、自転車に関連する交通事故の削減が図られると考えられる。
評価	自転車利用者による違反に対する指導警告活動を強力に推進するとともに、悪質・危険な違反に対しては、積極的な検挙措置が講じられている。 全交通事故に占める自転車関連事故の構成率等の減少が見られ、自転車関連の交通事故減少に寄与していると考えられる。

自転車に関連する交通事故件数



出典：警察庁資料



出典：警察庁資料

自転車の交通指導取締り状況

指導警告票交付件数

	無灯火	二人乗り	信号無視	一時不停止	歩道通行者に危険を及ぼす違反	その他	合計
平成21年	673,507	510,007	138,060	130,071	200,839	513,275	2,165,759
平成22年	656,320	475,025	137,118	132,455	201,225	520,638	2,122,781
平成23年	664,691	443,978	148,622	140,417	217,960	580,944	2,196,612
平成24年	738,422	437,053	183,066	161,799	236,509	728,648	2,485,497
平成25年	739,197	396,361	180,394	168,331	247,126	679,399	2,410,808

出典：警察庁資料

検挙件数

	乗車・積載違反		信号無視		しゃ断踏切立入		一時不停止		無灯火		酒酔い運転		通行禁止違反		運転者の遵守事項違反		制動装置不良自転車運転		その他		合計	
	うち交通切符		うち交通切符		うち交通切符		うち交通切符		うち交通切符		うち交通切符		うち交通切符		うち交通切符		うち交通切符		うち交通切符		うち交通切符	
平成21年	306	303	433	358	436	436	182	33	68	67	57	50	38	35	29	28	2	2	65	14	1,616	1,326
平成22年	327	323	772	725	401	401	123	34	57	56	50	48	74	65	38	37	686	686	56	28	2,584	2,403
平成23年	392	392	1,113	1,043	497	497	210	87	72	66	56	51	116	114	89	86	1,277	1,271	134	16	3,956	3,623
平成24年	482	477	1,650	1,553	849	849	308	113	59	53	112	104	72	69	163	160	1,424	1,416	202	30	5,321	4,824
平成25年	424	421	3,599	3,512	1,322	1,321	288	156	83	80	179	176	110	106	168	166	832	827	188	31	7,193	6,796

出典：警察庁資料