

自転車交通安全対策に関する  
行政評価・監視  
結果報告書  
(抜粋)

平成27年4月

総務省行政評価局

## 5 自転車交通安全対策の目標

### (1) 施策の概要

現在の我が国の交通安全対策の取組の要である第9次計画は、「究極的には交通事故のない社会を目指すべき」(注1)としつつ、計画期間中の道路交通安全の目標として次の事項を明示し、掲げている。

① 平成27年までに24時間死者数を3,000人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。

(※この3,000人に平成22年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね3,500人)

② 平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。

その上で、自転車関係では「さらに、諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数についても、道路交通事故死者数全体の減少割合と同程度又はそれ以上の割合で減少させることを目指すものとする。」としている。

また、第9次計画は、第8次交通安全計画と同様に、8つの柱を設けているが、第8次交通安全計画でみられた、柱に盛り込まれた事項についてのサブの目標(注2)は設けていない。

第9次計画の検討に資するために行われた「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」によると、上記の総合的な数値目標以外に、サブの目標を設けるべきか検討されている。同調査では、「高齢者」、「歩行者」及び「自転車利用者」の交通事故死者を減少させることに重点を置く必要があるが、対象別の死者数等について推計モデルを用いて科学的根拠を有する形での目標値設定は困難であったとした。

(注) 1 「第9次交通安全基本計画」中「計画の基本理念」の1第4パラグラフ2行目、第1部「陸上交通の安全」第1章「道路交通の安全」の第1節第3パラグラフ1行目

2 第8次交通安全計画では、「道路環境の整備」について、自転車交通安全に直接関係のある「あんしん歩行エリア」に係る次のサブの数値目標を掲げていた。

エリア内の死傷事故約2割抑止  
エリア内の歩行者・自転車事故約3割抑止

これは同計画の決定時の社会資本整備重点計画(平成15～19年度)において定められた数値目標を引用したものと説明されている。また、「あんしん歩行エリア」とは、生活道路において人優先の考えの下、面的かつ総合的な交通事故対策を集中的に実施することを目的に、平成21年3月、交通事故の死傷事故の発生割合が高く、緊急に歩行者・自転車の安全対策が必要な地区として全国582か所指定されている。

### (2) 調査結果及び所見

今回、当省が、地方公共団体(都道府県レベル10団体及び市区町村レベル20団体)における自転車交通安全の取組についての目標設定の有無等について調査

した結果、目標を設定している団体における目標の内容をみると、図表5-(2)  
-①のとおりとなっている。

図表5-(2)-① 地方公共団体における自転車交通安全の取組についての目標例

区分	計画・方針等名	自転車乗用中死者数、自転車関連事故発生件数等	自転車利用ルールの周知、自転車交通安全教育等	自転車の通行空間の整備、駐輪場対策、自転車利用率等
東京都	東京都自転車安全利用推進計画 東京都自転車走行空間整備推進計画	○自転車乗用中死者数 25人以下(H27) ○自転車事故発生件数 13,000件以下(H27)	—	○自転車走行空間新規整備 109km(H32FY) ○駅前放置自転車台数 30,000台以下(H27)
新潟県	第9次新潟県交通安全計画	○歩行者・自転車乗用中死者数 37人以下(H28)	—	—
京都府	京都府自転車安全利用促進計画	○自転車事故発生件数 2,300件以下(H27)	○対小学生自転車運転免許証 交付累計 30,000人(H27) ○自転車同乗幼児ヘルメット 着用率 90%(H27年まで) ○自転車安全利用推進員委嘱 1,500人(H27) ○TSマーク交付年間 50,000件(H27FY)	—
足立区	第9次足立区交通安全計画	—	○スケアード・ストレイト方式 (注2)の自転車安全教室実施 各年度12~13校 (区内37中学校を3年間で一巡)	—
鎌倉市	鎌倉市自転車安全総合推進計画	○自転車関連事故の全交通事故に占める割合 県内平均-5(%)以下(H29) 以下H25~29目標 ○自転車関連事故数 10%以上削減 ○自転車関連事故による 死傷者数 10%以上削減 ○自転車関連事故による 死者数 0人	○交通安全教室の参加者数 25%以上増加(H25~29FY)	—
新潟市	新潟市自転車利用環境計画(改訂版)	—	○1年に1回以上啓発活動を実施する整備済み路線数 8路線(H29FY) ○通行区分順守率 30%(H29FY)	○自転車走行空間の整備延長(整備率) 約48km(約31%) ○駐輪場収容台数(整備率) (古町)1,350台(万代)600台 ○路上駐輪台数(古町)約600台(万代)約300台(以上H29FY)
名古屋市	名古屋市自転車利用環境基本計画	—	—	○歩行者自転車分離の道路延長 150km以上に延伸(H32FY) ○放置自転車等の台数 165,000台以下(H32FY)
豊橋市	豊橋市自転車活用推進計画	○自転車関連事故数 半減	○交通安全教室等受講人数 119,000人 ○自転車関連イベント回数 24回 (以上H26~29FY合計)	○自転車ネットワーク路線の整備延長 14km(H29FY) ○自転車利用環境に対して満足と感じる人 過半数 ○日常的な自転車利用者 過半数 ○駐輪場台数 9,000台(H29FY末)以下(H26~29FY合計目標) ○自転車通勤促進企業数 75社 ○自転車補助貸出し利用者数 3,600人
堺市	堺市自転車利用環境計画	○自転車関連事故件数 H23の20%削減(H34年)	○ルール等啓発事業(さかい自転車デー)参加者数 延べ10万人	○自転車通行環境の整備延長 20km(H25~29FY) ○自転車分担率 30%(H34)

区分	計画・方針等名	自転車乗用中死者数、自転車関連事故発生件数等	自転車利用ルールの周知、自転車交通安全教育等	自転車の通行空間の整備、駐輪場対策、自転車利用率等
			<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車リーダー育成 200人</li> <li>○出前型交通安全教育の実施 全小学校</li> <li>○自転車事故に対する危機管理意識の周知 全自転車利用者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車利用環境市民満足度 50%以上</li> <li>○放置自転車台数 H23FYの台数の半減 (1,050台削減)</li> </ul>
岡山市	自転車先進都市おかやま実行戦略	自転車関連事故件数 800件 (H33FY)	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>○都心部 10地点の放置自転車台数合計 2,800台</li> <li>○駐輪しやすさ満足度 50.0%</li> <li>○自転車の走りやすさ満足度 50.0%</li> <li>○自転車利用環境等の総合満足度 50.0% (以上 H33FY)</li> <li>○自動車分担率 50%に削減 (H32FY)</li> </ul>

(注) 1 調査した地方公共団体の自転車交通安全対策に係る各種計画において、特に自転車について具体的な数値目標を設定していると確認できたものを当省において分類整理したもの。調査結果の整理上、簡略化により用語等が計画・方針等の原文と異なるものがある。

2 事故現場再現等により恐怖を実感させ、危険行為を未然に防ぐ教育手法

本表において、目標は、便宜、自転車関連事故の発生に関するもの、自転車交通安全教育に関するもの、駐輪場や自転車通行空間の整備や自転車利用促進に関するものの3グループに分けて整理した。それぞれのグループについて、地方公共団体の関心事項に応じた工夫がなされていることがみてとれる。

一方、特段の目標を設けていない地方公共団体における目標を設けていない理由をみると図表5-(2)-②のとおりとなっている。

図表5－(2)－② 自転車の交通安全対策に係る数値目標を設けていない理由

○交通安全計画及び交通安全実施計画は、上位の計画である国の交通安全基本計画や都道府県の交通安全計画に基づき策定しているため、これらの計画に数値目標が設定された場合には、それに準じて検討するが、独自に数値目標を設定することは予定していない。
○交通安全計画の基となる都道府県の交通安全計画や国の交通安全基本計画に目標が定められれば、数値目標を設定する可能性はある。他方、数値目標を立てるのは理想的であるが、数値目標の対象となる生徒数や市の人口も減少している中で目標は立てづらい。
○国レベルでの目標値が決まれば、自ずと都道府県、市区町村がどれくらい自転車関連事故を減らせばいいのかなどの割当てが見えてくる。このため、国がまず数値目標を立ててほしい。
○自転車の交通安全対策に係る数値目標等は、国の計画でも具体的に示されておらず、地方公共団体だけではどのように設定してよいか分からず、合理的な算定方法等を設定することはできないため、特に設定していない。
○本自治体において現在制定されている交通安全計画は、交通安全に対する方針を広く概括的に述べているもので、具体的数値目標まで踏み込んだ表現とはしていない。しかし、国の交通安全基本計画や都道府県の交通安全計画に数値目標が設定された場合には、それに準じて検討することはあり得る。 なお、現在策定中である自転車通行環境整備に係る計画において、自転車関連事故件数や自転車事故関与率、自転車関連道路整備延長等の数値目標を検討している。
○交通安全計画及び交通安全実施計画に数値目標を設定していないのは、交通安全対策会議で数値目標を設定するという議論が挙がっておらず、検討したことがなかったためである。
○計画の基本理念として、事故件数及び死傷者数を毎年減少させていくという方針がある。それ以外に自転車関連事故に関する具体的な数値目標を設定しようとする、全体の合理的な算出方法の設定や各行政区への割当て・調整等を含めて実務的に困難な面があることから設定しておらず、今後もその設定を予定していない。
○交通安全計画及び交通安全実施計画に数値目標を設定していないのは、自転車関連事故は何件以下であればよいというものではなく、常に自転車関連事故の発生件数が0件になることを目標として交通安全対策を推進しており、数値目標を設定すると、逆にその目標が対策の制約となってしまうおそれがあるためである。
○自転車関連事故に係る事故抑制目標等の数値目標を設定することを特に意識していなかったためである。
○アンケートによる交通安全に関する意識調査を行ったり、自転車関連事故の交通事故発生件数を確認して、毎年度、事後検証を行っていることで足りると考えられるためである。

(注) 当省の調査結果による。

このように、国などの上位計画での自転車に関する数値目標が「ない」ことを原因又は遠因としていると思われるものがあるとみることができ。つまり、これらの団体では、国が方針を示せば、数値目標の設定は有り得たと推論できる。

一般に、施策の円滑な推進を図る上で、目標を設定することは有効である。個々の要因を積み上げて算定した数値目標であれば、施策の進行状況を量的にみていくことができ、いわゆるPDCAサイクルを回す際に、有用な評価結果を提供する根拠ともなり得る。しかし、目標設定の効用はそれだけではなく、多数の様々な方向性を持つ取組があるときに、一つの究極の目標を掲げ、多数の関係者に示す場合、共通の目標の下に関係者がそれぞれの立場で取り組むことができ、取組全体に総合性を与えられ、施策全体としての進展が期待できるのである。

交通安全対策の分野では、第1次交通安全基本計画以来、多岐にわたる施策によって達成すべき目標として、交通事故死者数を掲げてきたが、これは、それぞれの施策の目標の積み上げによる施策の進行状況管理を狙ったものというよりも、むしろ、取組全体に総合性を与えることに効果があったと考えられる。

自転車交通安全対策は、自転車という交通モードに着目した取組の集合であるが、その内容をみると、道路環境の整備、交通安全教育、取締り、被害者対策及び車両の安全性能の確保と、自動車を念頭においた交通安全対策と同様の広がりを持っている。このことは、第9次計画の複数の柱において自転車関係の施策に言及があることから明らかである。第9次計画の検討過程において、「科学的根拠を有する目標値設定は困難」との考察があったことは重いが、これは、「道路環境の整備」の項目におけるサブ目標の設定の検討の文脈で出てきたものであり、多くの関係者の多様な取組が全体として総合性を持つことを狙った目標の設定を否定するものではないと思われる。交通安全基本計画全体を通ずる交通事故死者数の目標と同様の狙いにおいて、自転車交通安全に係る目標の設定について、検討の余地はあると思われる。もちろん、その際は、「全体の目標の他にあって自転車に絞った目標を設ける必要はあるか。その場合の問題はないか。」といった、必要性や計画自体の体系についての考察は必要である。

既に見てきたように、自転車の交通安全対策は、自転車ネットワーク計画策定や交通安全教育の推進の取組の中で、従来交通安全計画を策定しなかった地方公共団体や、ごく普通に自転車を利用するというだけで関係者となった国民を巻き込む形で広がり始めている。地域におけるまちづくりへの関心の高まり、都市計画や道路に係る権限移譲（注）が格段に進んだことを考慮すれば、地方公共団体や国民の関心を集める積極的な取組をすることで、今後もこの動きが持続し、大きな成果につながる可能性は十分あると思われる。このことは交通安全対策全体にとっても大きな成果につながるのではないかと考えられる。

（注）累次の地方分権の取組で、これらの権限は大幅に移譲されている。例えば、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」（平成25年12月20日閣議決定）では、直轄国道の管理権限の移譲について、住民に身近な地方公共団体において、地域の実情を反映した効果的な管理・活用等を図る観点から、国と地方公共団体の協議によって行う方針を決めている。交通安全対策基本法制定時とは環境が大きく異なり、道路環境の整備一つをとっても、市区町村レベルでのイニシアティブが重要となっているといえる。

また、平成27年1月27日の閣議決定「内閣官房及び内閣府の業務の見直しについて」により、現在、内閣府が所管している交通安全対策の事務は、「中央交通安全対策会議及びその事務並びに内閣総理大臣による調整機能（勧告を含む。）を内閣府本府に維持した上で」平成28年4月に国家公安委員会及び国土交通省に移管される方針が示された。交通安全対策の枠組み全体が大きく変わる。この時期、自転車交通安全対策に関する目標を提示して、関係者に共通の目標を掲げ

ることは、現在の取組の方向性を維持し、発展させる上で有効であると思われる。

**【所見】**

したがって、内閣府は、広がりをもせる自転車交通安全対策を総合的に推進する観点から、中央交通安全対策会議における次期交通安全基本計画の検討過程において、各地方公共団体等における目標設定行動に資するように、自転車乗用中死傷者数等の自転車交通安全対策に係る目標の在り方、示し方について、検討すべき論点を示す必要がある。

参 考

< 第9次計画期間中の死者数の推移 >

	H22	H23	H24	H25	H26	H27目標	
全体死者数	4922	4663 -5%	4411 -10%	4373 -11%	4113 -16%	3000 -39%	対H22減少率
自転車乗用中死者数	665	635 -5%	563 -15%	600 -10%	540 -19%	(406) (-39%)	対H22減少率

H22～H26の全体死者数・自転車乗用中死者数は実績値。下段は対H22減少率。  
H27の全体死者数は目標値。下段は対H22減少率  
H27の自転車乗用中死者数は、対H22減少率が-39%となったときの死者数。

死者数については、概ね全体死者数と同じかそれ以上に減少しているが  
「H27に全体死者数3000人」並みの減少には至らない

< 第9次計画期間中の負傷者数の推移 >

	H22	H23	H24	H25	H26	H27目標	
全体負傷者数	896294	854610 -5%	825396 -8%	781494 -13%	711374 -21%	697000 -22%	対H22減少率
自転車乗用中負傷者数	151009	143140 -5%	131199 -13%	119929 -21%	107998 -28%	(117787) (-22%)	対H22減少率

※69万7000人=70万人-3000人

【参考】

< 第8次計画期間中の死亡者の推移 >

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
全体死者数	6927	6403 -8%	5782 -17%	5197 -25%	4968 -28%	4922 -29%	対H17減少率
自転車乗用中死者数	851	821 -4%	749 -12%	726 -15%	709 -17%	665 -22%	対H17減少率

< 第8次計画期間中の負傷者の推移 >

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
全体負傷者数	1157115	1098566 -5%	1034653 -11%	945703 -18%	911215 -21%	896294 -23%	対H17減少率
自転車乗用中負傷者数	184991	174832 -5%	171318 -7%	162368 -12%	155670 -16%	151009 -18%	対H17減少率