

第1章 自転車の交通安全の現状とこれまでの経緯

第1節 自転車関連交通事故の現状

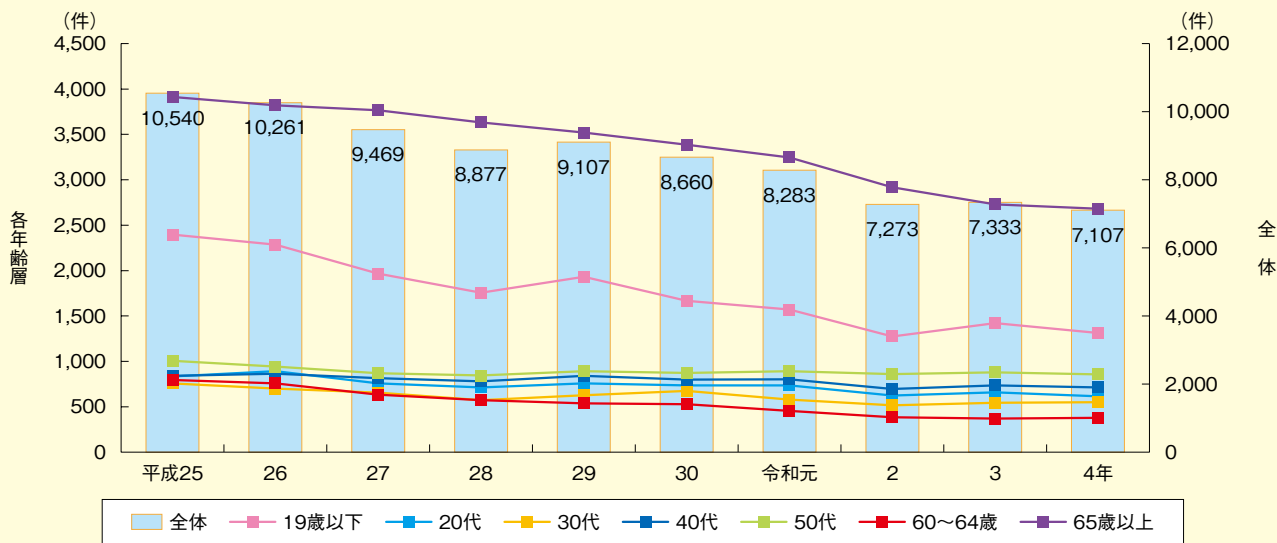
1 自転車関連事故の推移

自転車関連死亡重傷事故（第1・第2当事者[※]）件数の推移を見ると、平成25年と比較して令和4年は約3割減少している（特集-第1図）。一方、全ての死亡重傷事故件数は、平成25年と比較して約4割減少していることから、自転車関連死亡重傷事故（第1・第2当事者）の減少割合は比較的小さいものと分かる（特集-第1図、第2図）。全ての死亡重傷事故件数に占める自転車関連死亡重傷事故件数の割合で見ても、横ばいから微増となっていることが分かる（特集-第3図）。

件数を年齢層で見ると、65歳以上の件数が一番多く、平成25年と比較した減少割合については、全年齢層とほぼ同じである。19歳以下は、65歳以上の件数に次いで多いが、平成25年と比較した減少割合については、全年齢層と比較して大きく減少している。以上から、自転車の安全対策では、件数が最も多い65歳以上の高齢者や、減少割合は全年齢層と比較して大きいものの、65歳以上の高齢者に次いで件数が多い19歳以下を中心に対策を講じることが望ましいものと考えられる（特集-第1図）。

自転車関連死亡重傷事故（第1・第2当事者）

特集-第1図 自転車関連死亡重傷事故（第1・第2当事者）件数の推移（平成25年～令和4年）



(件)	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	H25比較
19歳以下	2,396	2,285	1,968	1,757	1,933	1,666	1,572	1,274	1,420	1,314	-1,082
20代	833	892	758	714	758	734	735	625	658	615	-218
30代	757	701	657	574	627	674	578	516	544	550	-207
40代	841	864	815	780	842	799	803	696	734	714	-127
50代	1,006	941	870	845	890	873	893	861	879	855	-151
60～64歳	795	759	634	574	538	527	455	384	370	378	-417
65歳以上	3,912	3,819	3,767	3,633	3,519	3,387	3,247	2,917	2,728	2,681	-1,231
全体	10,540	10,261	9,469	8,877	9,107	8,660	8,283	7,273	7,333	7,107	-3,433

注 1 警察庁資料による。

2 自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故の件数であり、自転車乗用者の相互事故は1件とした。

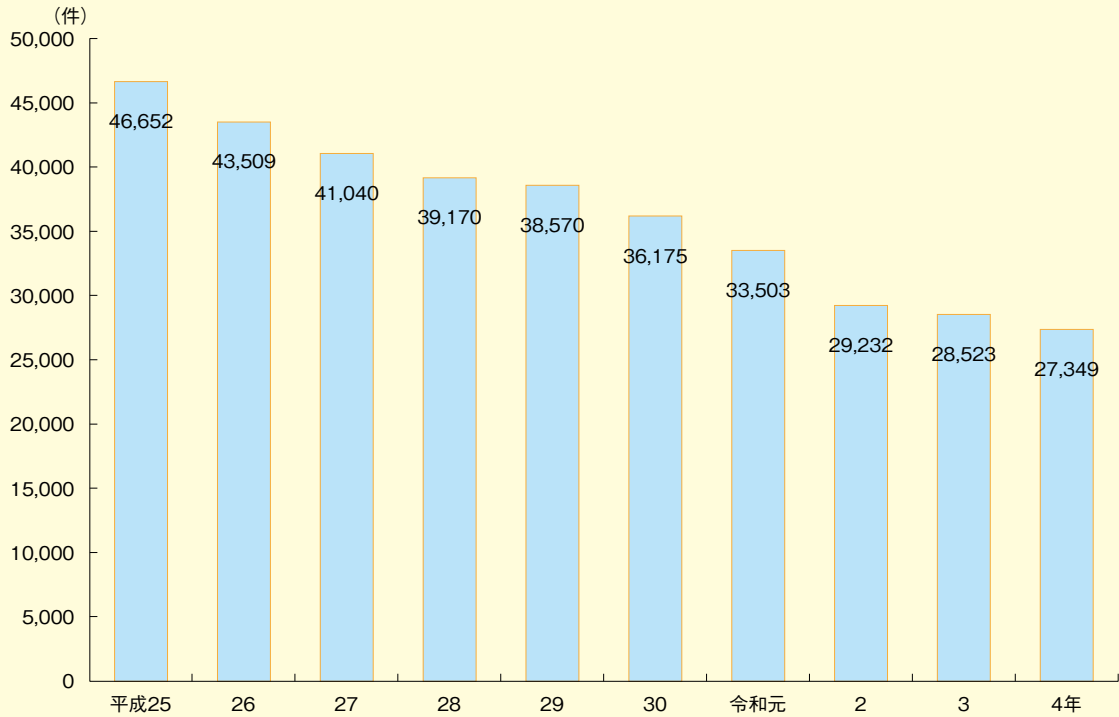
※第1当事者

最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、最も過失の重い者をいう。

第2当事者

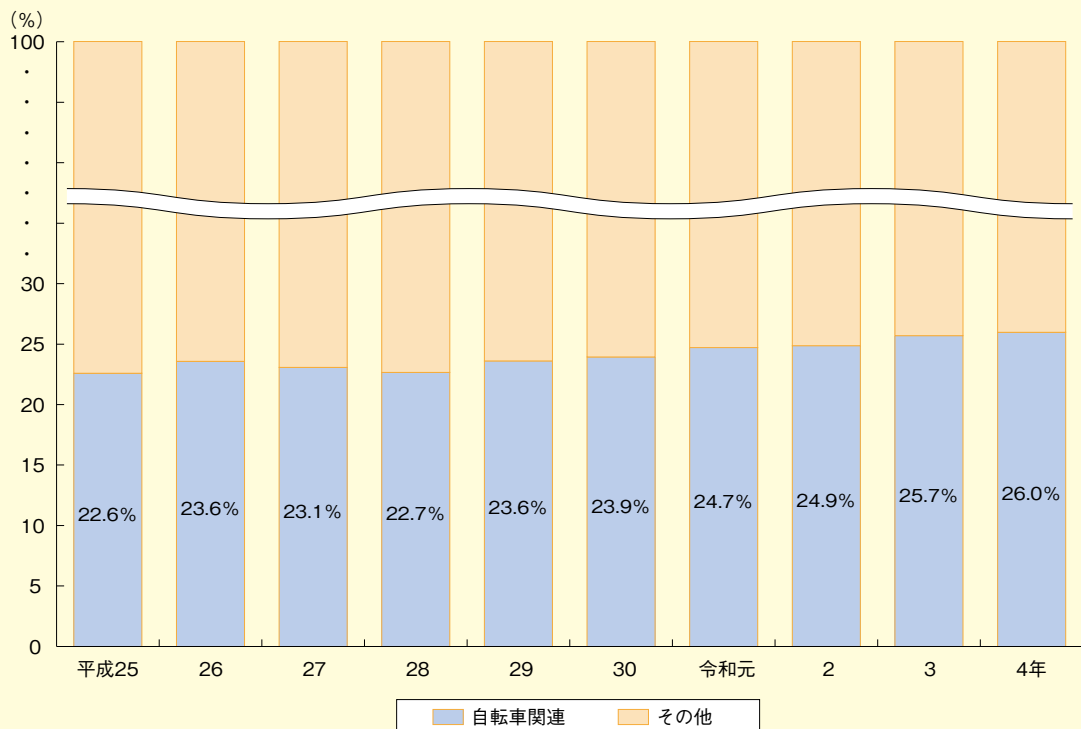
最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、第1当事者以外の者をいう。

特集 - 第2図 全ての死亡重傷事故件数の推移 (平成25年～令和4年)



注 警察庁資料による。

特集 - 第3図 死亡重傷事故件数に占める自転車関連死亡重傷事故 (第1・第2当事者) 件数の割合 (平成25年～令和4年)



注 1 警察庁資料による。

2 自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故の件数であり、自転車乗用者の相互事故は1件とした。

2 相手当事者別

相手当事者別の自転車関連死亡重傷事故(第1・第2当事者)件数(平成30年~令和4年の合計)を見ると、対自動車(4分の3)を占めている(特集-第4図)。

これを、第1当事者、第2当事者に分けて見ると、まず、第2当事者の場合では、対自動車(9割)を超えており、自転車側が第2当事者になるケースでは圧倒的に自動車との事故であることが分かる。

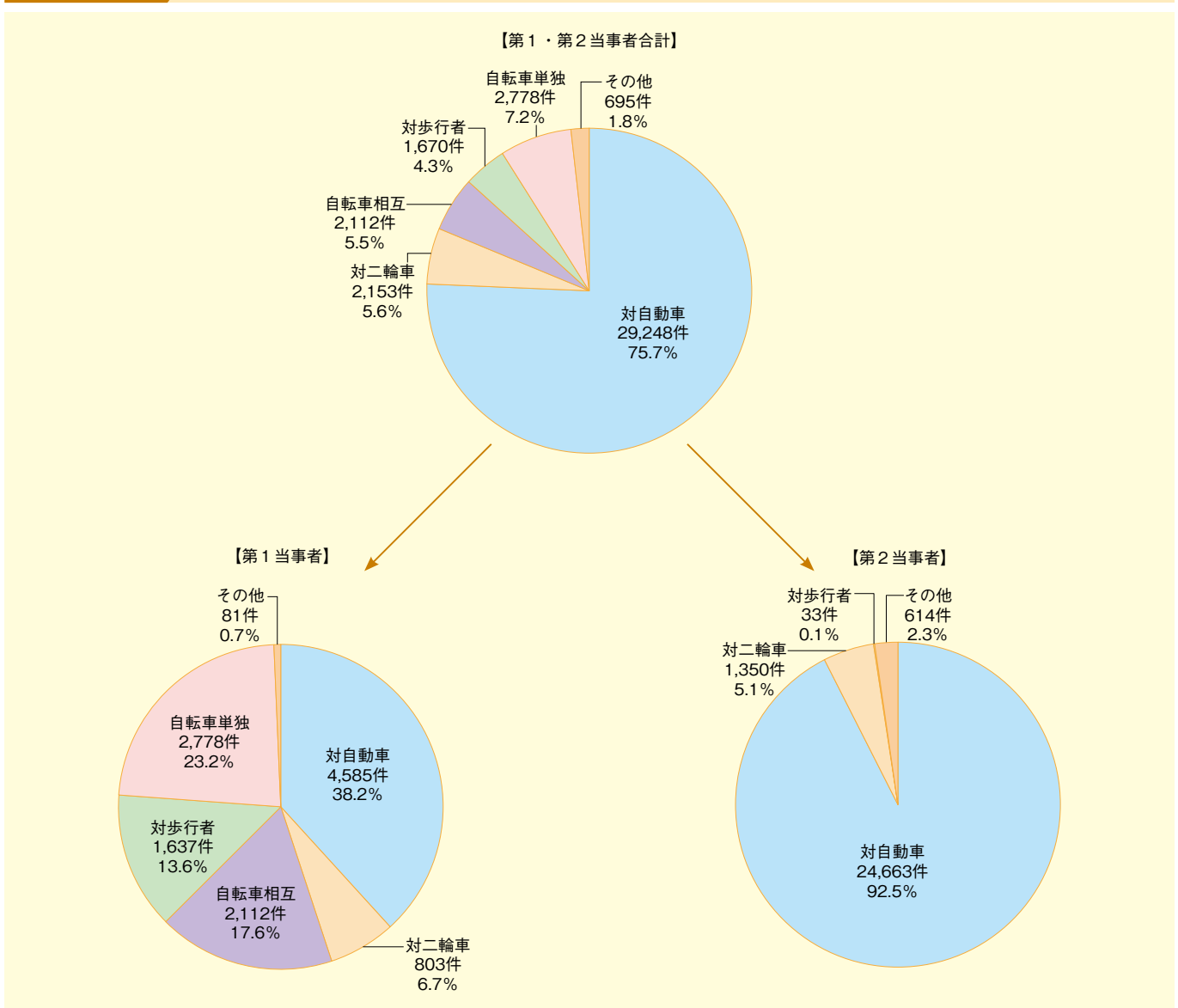
第1当事者を見ると、約4割(4割)が対自動車となっている。自動車と自転車の事故であっても、自転車側に過失が大きいとされているケースも発生していることが分かる。

相手当事者が歩行者の事故は、ほぼ第1当事者となっていることが分かる(特集-第4図)。

自転車対歩行者の事故(自転車第1当事者)のうち、歩行者側が死亡・重傷を負った事故(平成30年~令和4年の合計、1,579件)の自転車運転者の年齢層の内訳では、20歳代以下が過半数を占めている。一方で、死亡又は重傷を負った歩行者は、65歳以上が過半数を占めている(特集-第5図)。

自転車対自動車の事故(自転車第2当事者)のうち、自転車側が死亡・重傷を負った事故(平成30年~令和4年の合計、24,559件)の自転車運転者の年齢層の内訳では、65歳以上が約4割を占めている(特集-第6図)。

特集 - 第4図 相手当事者別の自転車関連死亡重傷事故(第1・第2当事者)件数(平成30年~令和4年の合計)

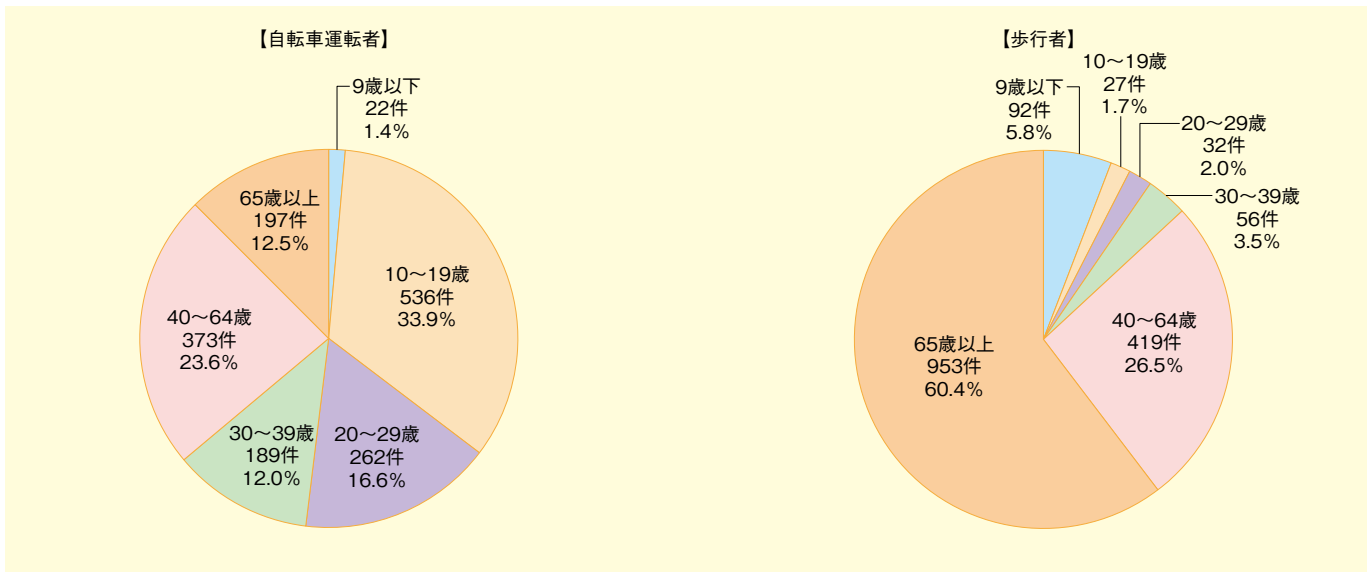


注 1 警察庁資料による。

注 2 自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故の件数であり、自転車乗用者の相互事故は1件とし、第1当事者の件数を計上。

特集 - 第5図

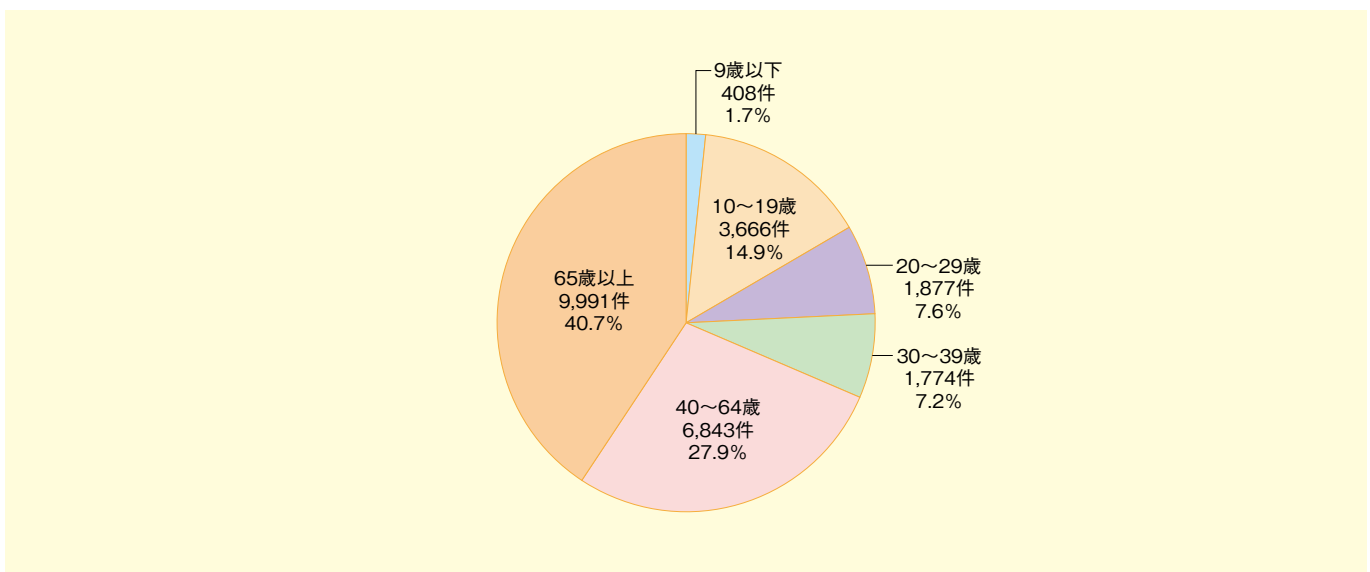
「自転車対歩行者」事故のうち（自転車第1当事者）歩行者死亡・重傷事故における自転車運転者等の年齢層（平成30年～令和4年の合計）



注 警察庁資料による。

特集 - 第6図

「自転車対自動車」事故のうち（自転車第2当事者）自転車運転者死亡・重傷事故における自転車運転者の年齢層（平成30年～令和4年の合計）



注 警察庁資料による。

3 違反別

自転車関連死亡重傷事故における自転車運転者（第1当事者、第2当事者の別）の法令違反状況（平成30年～令和4年の合計）を見ると、第1当事者の場合、安全運転義務違反が過半数を占めており、次いで一時不停止、信号無視の順に多くなっている（「その他」を除く。特集-第7図）。

第2当事者の場合、違反なしが約4割と一番多くなっているものの、第2当事者であっても、安全運転義務違反が約3分の1を占めているなど、約6割に一定の法令違反が認められるとの結果と

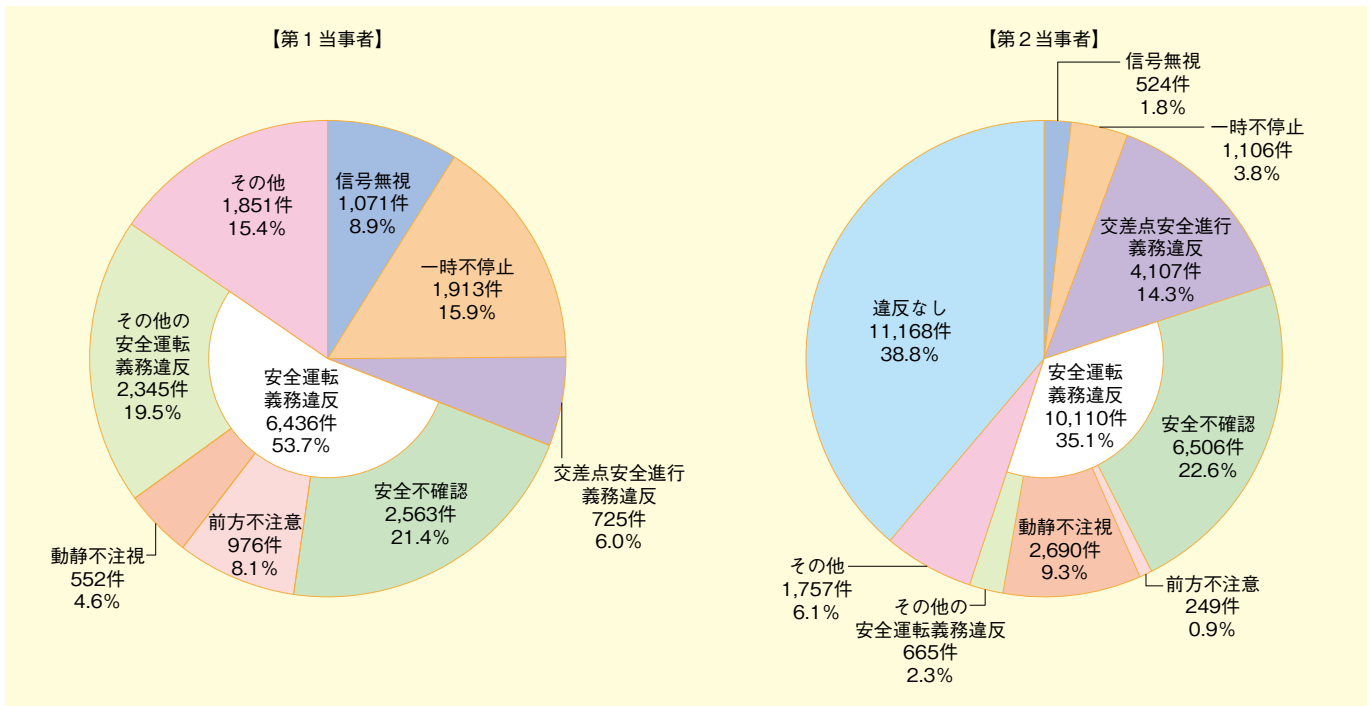
なった（特集-第7図）。

特集-第7図を年齢層別（65歳以上の高齢者、高校生、中学生、小学生）で見ると、第1当事者では、高校生、中学生、小学生の一時不停止の割合が、全年齢層と比較して高くなっている。一方、高校生、中学生、小学生の信号無視については、全年齢層と比較して低くなっている（特集-第8図）。

第2当事者では、全年齢層の違反なしの割合と比較して、小学生、中学生、高校生はその割合が低く（特に、小学生は違反なしの割合が3割を下

特集 - 第7図

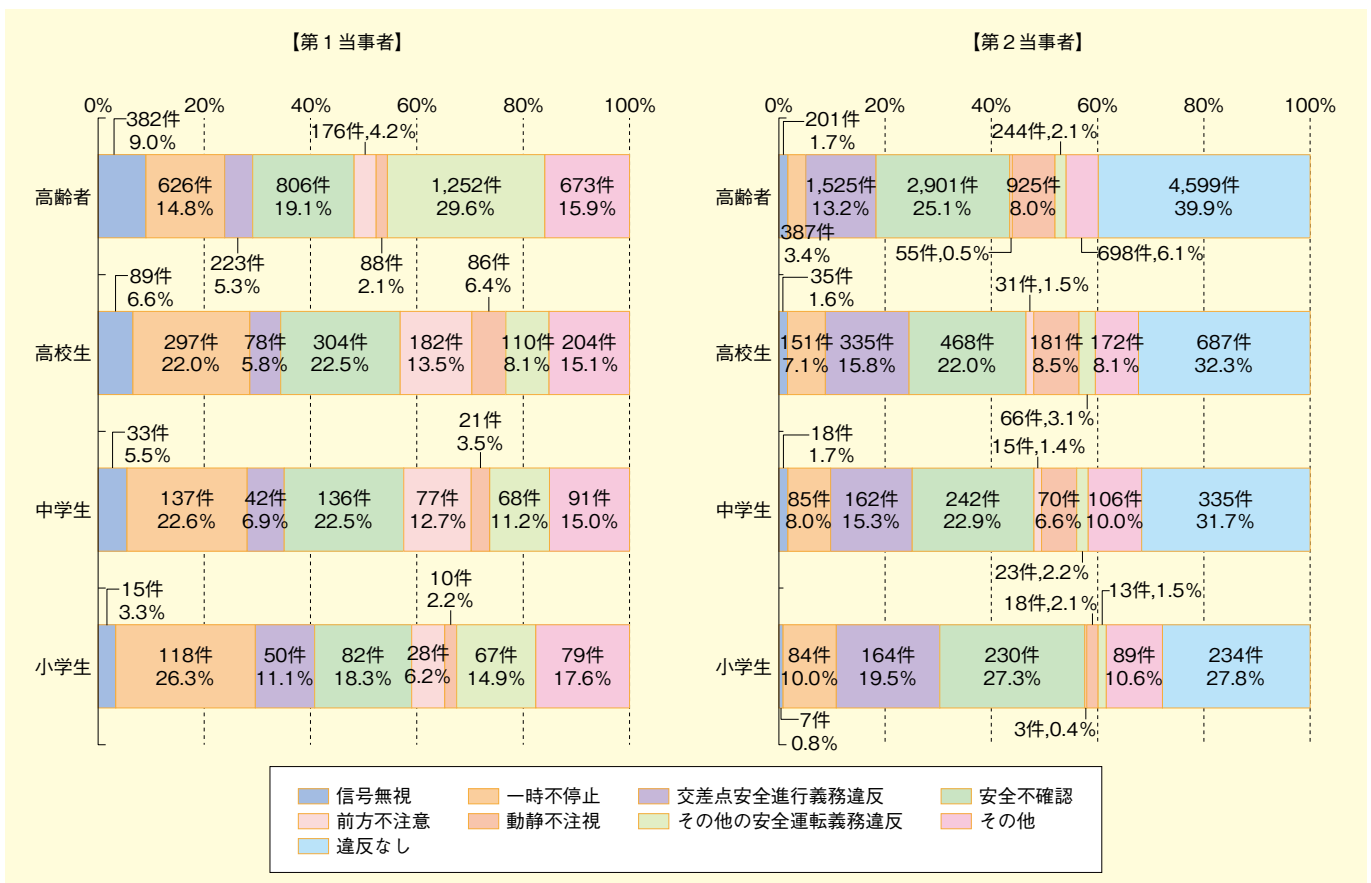
自転車関連死亡重傷事故における自転車運転者（第1当事者、第2当事者の別）の法令違反状況（平成30年～令和4年の合計）



注 警察庁資料による。

特集 - 第8図

自転車関連死亡重傷事故における自転車運転者（第1当事者、第2当事者の別）の法令違反状況（年齢層別）（平成30年～令和4年の合計）



注 警察庁資料による。

回っている。), 第2当事者であっても何かしらの違反が認められているケースが高いことが分か

る。また、小学生では、交差点安全進行義務違反の割合が約2割を占めている(特集-第8図)。

第2節 道路交通法等の改正(平成19年~)

1 道路交通法の一部改正(平成19年)

自転車の交通秩序を整序化するに当たり、自転車に関するルールを自転車利用者が遵守できる実効性のあるものとするなどなどを目的として、平成19年6月、道路交通法が改正(平19法90)され、車道通行の原則を維持しつつ、普通自転車^{*}が例外的に歩道通行できる要件等を明確(20年6月1日施行)にしたほか、児童・幼児の自転車乗用時に保護者が乗車用ヘルメットを着用させる努力義務が導入(20年6月1日施行)された(特集-第9図)。

2 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部改正(平成22年)

平成22年12月、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令が改正(平22命令3)され、規制標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」が新設された。同改正で新設された規制標識は、普通自転車専用通行帯のより円滑な設置に資するため、路側式によって設置することができるものとされた。



(規制標識
「普通自転車専用通行帯
(327の4の2)」)

3 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部改正(平成23年)

平成23年9月、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令が改正(平23命令2)され、規制標識「自転車一方通行(326の2-A・B)」が新設され、自転車道又は歩道における自転車の一方通行の規制をすることが可能となった。



(規制標識「自転車一方通行(326の2-A)」)

4 道路交通法の一部改正(平成25年)

(1) 制動装置等自転車に対する検査、応急措置、運転継続の禁止命令

平成25年6月、道路交通法が改正(平25法43)され、警察官は、道路交通法施行規則(昭35総理府令60)で定める基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車と認められる自転車が運転されているときは、その自転車の制動装置について検査することができることとされた。また、自転車の運転者に対し、安全確保のために必要な応急措置をとることを命じ、また、応急措置によって必

特集-第9図 普通自転車の歩道通行要件

- ① 道路標識や道路標示によって普通自転車が歩道を通行できることとされているとき。
- ② 普通自転車の運転者が、
 - ・児童、幼児
 - ・70歳以上の者
 - ・車道通行に支障がある身体障害者
- ③ 車道又は交通の状況に照らして、通行の安全を確保するために、普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

※普通自転車

車体の大きさ及び構造が道路交通法施行規則(昭35総理府令60)第9条の2の2で定める基準に適合する自転車で、他の車両を牽引していないもの。