

資料編



資料編1 自転車を取り巻く状況

1 国内における自転車の交通事故の状況

(1) 自転車保有台数の推移

我が国の自転車の保有台数は、平成25年には約7,100万台と試算されており、自動車保有台数と同程度で増加中です。

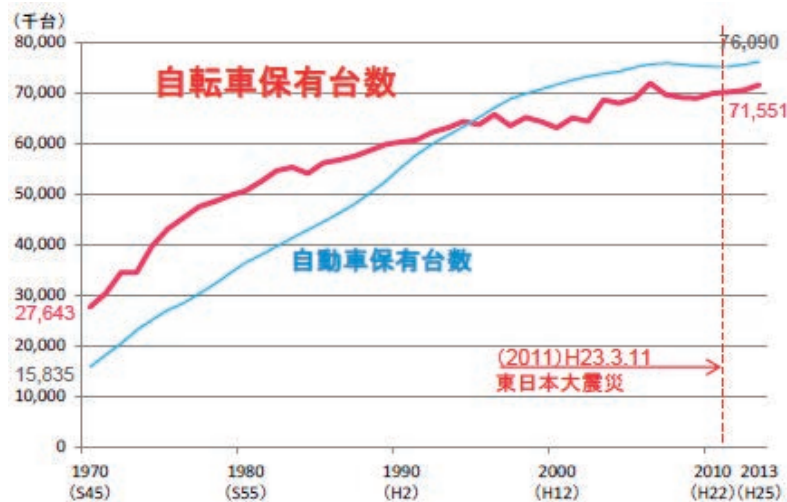


図1 自転車及び自動車保有台数の推移

自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

(資料：国土交通省)

(2) 交通事故の状況

最近10年間で我が国の全交通事故の件数は約4割減少し、自転車関連事故の件数も約5割減少しています。

しかし、自転車と歩行者の事故件数については、最近10年間でほぼ横ばいであり、歩行者を守るための対策が求められています。

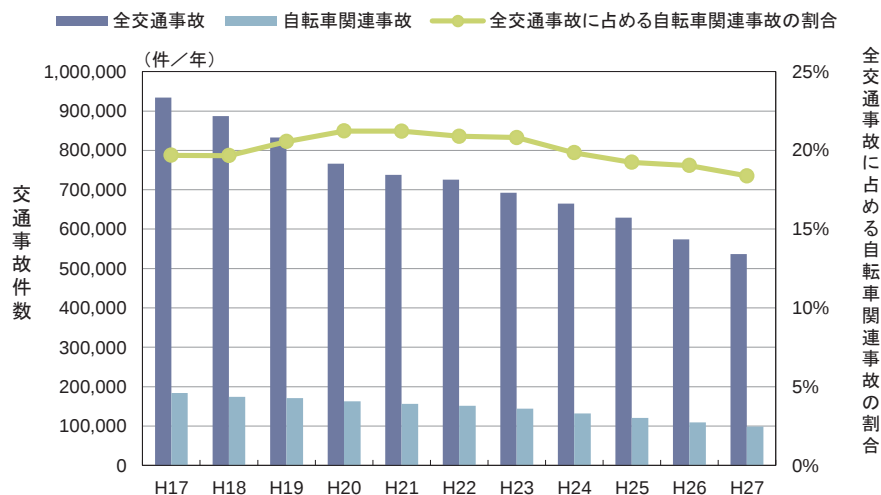


図2 全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移

(資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)



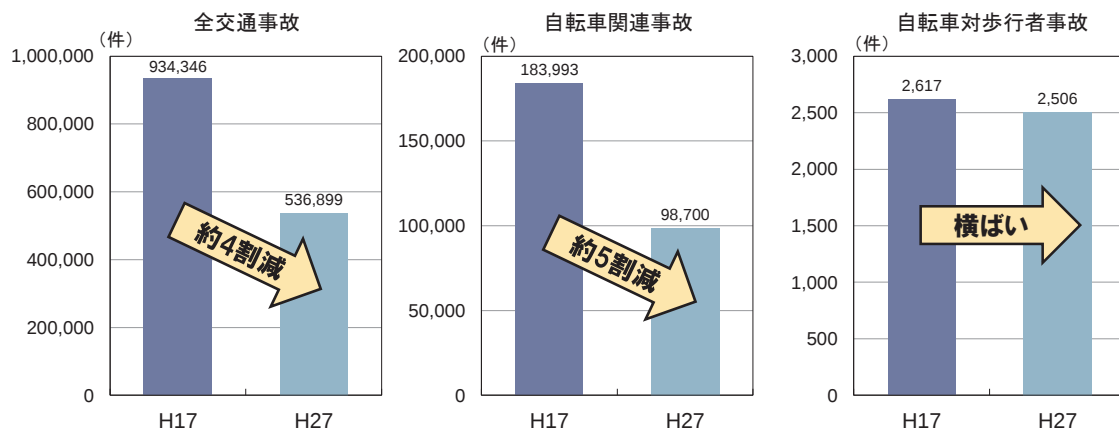


図3 全交通事故，自転車関連事故，自転車対歩行者事故に関する近年の傾向

(資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)

(3) 交通事故に遭った自転車利用者の法令違反

自転車関連事故のうち，自転車利用者の法令違反がなかったものは全体の約4分の1にとどまっており，自転車利用者が法令に違反していることが多くの交通事故の要因になっていると考えられます。

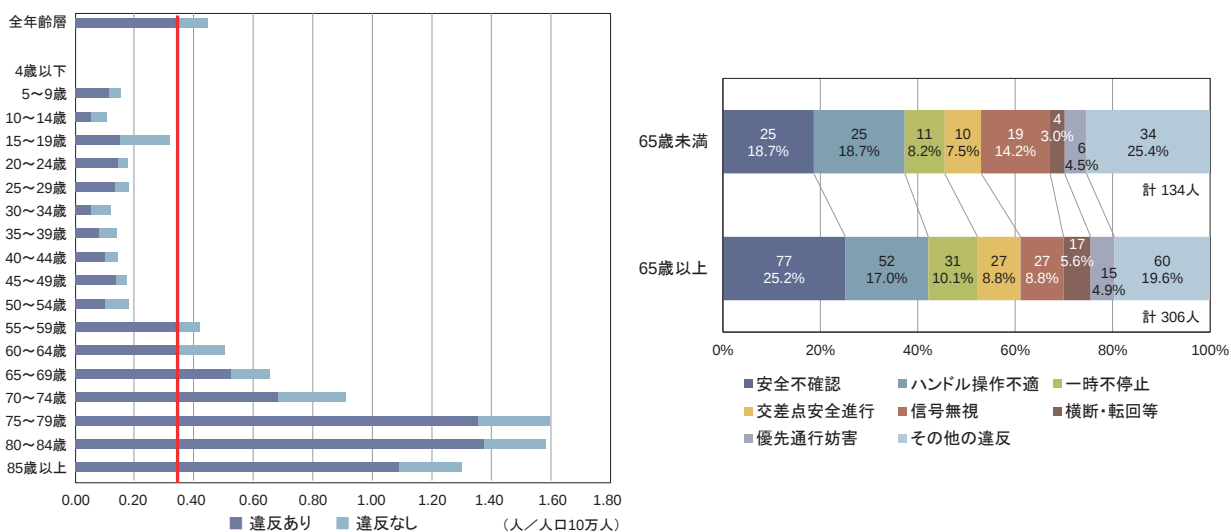


図4 自転車乗用中の交通事故で死傷した人に関する法令違反の状況（平成27年）

(資料：警察庁)



2 自転車に関する国の施策

(1) 自転車に関する施策の変遷

自転車は、道路交通法の制定により「軽車両」として位置付けられ、車道の左側通行が原則となりました。しかし、昭和40年代のモータリゼーションの進展により、自動車と自転車の交通事故が急増したことへの対策として、国は、一定の条件のもと、自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、自転車と自動車の通行位置の分離を図ってきました。この結果、交通事故死者数は大幅に減少したものの、自転車が車両であることの意識の希薄化により、歩道上を高速で通行する自転車と歩行者の事故が問題になりました。

このような状況を踏まえ、国では、自転車の利用環境の向上と歩行者の安全確保のため、ガイドラインを策定、改正するなど、さまざまな取組を行っています。

表 1 主な制度とその変遷

年	主な制度	内容
昭和 35 年	道路交通法の制定	自転車が「軽車両」として位置付けられ、車道の左側通行が原則となる。
自動車が増え、自転車と自動車の事故が増加		
昭和 45 年	道路交通法の改正	公安委員会が支障なしと認めた場合に、歩行者の通行を妨げない速度と方法で、自転車の歩道通行を可能とする交通規制が導入される。
	自転車道の整備等に関する法律の制定	自転車が安全に通行することのできる自転車道等の整備に関し、自転車専用道路等の設置を求める。
昭和 53 年	道路交通法の改正	普通自転車歩道通行可の交通規制が導入される。
昭和 55 年	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律の制定	自転車に係る道路交通環境の整備、自転車等の駐車対策の推進に関して必要な措置が定められる。
自転車が歩道を通行できる環境が増えることで、自転車は車両であることの意識が薄れ、歩道を危険走行し、自転車と歩行者の事故が社会問題化		
平成 19 年	自転車安全利用五則の決定	自転車は車両であるという原則に基づき、自転車の安全利用を促進するため、内閣府が決定
平成 23 年	警察庁交通局長通達	自転車は車両であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を行うよう通達が出される。 (平成 23 年 10 月 25 日付け警察庁丙交企発第 85 号等)
平成 24 年	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定	
平成 25 年	道路交通法の改正	自転車が道路の右側にある路側帯を走ることを禁止
平成 27 年	道路交通法の改正	危険な運転を繰り返す自転車運転者に安全講習の受講が義務付けられる。
平成 28 年	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定	
平成 28 年	「自転車活用推進法」の公布（平成 28 年 12 月 16 日）	



(2) 自転車安全利用五則

自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進するため、国及び地方公共団体が自転車通行ルールを広報啓発するときには、自転車は「車両」とであるという原則に基づいた自転車安全利用五則を利用するものとされています。

表2 自転車安全利用五則(平成19年7月10日内閣府中央交通安全対策会議交通対策本部決定)

	自転車安全利用五則	内 容
1	自転車は、車道が原則、歩道は例外 	自転車は道路交通法上車両であり、歩道と車道の区別がある場合では、車道通行が原則です。 歩道上での歩行者との事故を防ぐために、自転車は車道通行が原則です。また、自転車の歩道通行は、自動車との出会い頭の事故を多発させています。自転車が歩道から交差点に進入したときの事故はさらに多くなっています。 ※13 歳未満の子どもや 70 歳以上の高齢者の方が運転する場合や、自転車の安全を確保するためやむを得ないときなどは、歩道通行が認められています。
2	車道は左側を通行 	自転車は、道路の左側の端に寄って通行しなければなりません。 車道左側通行は、後ろから来る自動車の動向がわからないので、自転車のすぐ横を通過しているように感じ、主観的には怖いように感じますが、現実には自動車から認識され、自動車も側方の距離を相当程度確保しているので事故は少なくなっています。 右側通行での交差点侵入は、自転車が自動車から死角になり、出会い頭の事故が多発する要因となっています。自転車の右側通行は自転車事故の7割を占める交差点事故の大きな原因です。
3	歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 	自転車の歩道内通行が認められている場合でも、歩道では、中央から車道寄りの部分を徐行しなければなりません。 歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。 歩道上でスピードを出し、車道寄りを通行しない場合、歩行者に対する危険性だけではなく、自動車（沿道の店舗などの駐車場への出入り）と歩道上の出会い頭事故に遭う大きな原因になります。
4	安全ルールを守る 	・飲酒運転の禁止 ・二人乗りの禁止 ・並進の禁止 ・夜間はライトを点灯 ・信号遵守 ・交差点での停止・安全確認
5	子どもはヘルメットを着用 	自転車を運転する児童の保護者は、児童にヘルメットを着用させるよう努めなければなりません。 子どもが自転車を運転するときはもちろん、幼児を幼児用シートに乗せるときも、幼児用ヘルメットの着用が必要になります。

(資料：古倉宗治『実践する 自転車まちづくり』を参考に水戸市作成)



(3) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成 24 年 11 月、国土交通省と警察庁が、「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車ネットワーク形成の進め方や自転車通行空間の設計、自転車利用ルール of 徹底に関する施策や自転車の利用促進策など、ハード、ソフトの両面から幅広い取組について「ガイドライン」として策定しました。

平成 28 年 7 月には、「ガイドライン」が一部改定され、自転車歩行者道はネットワーク路線の対象外となること、自転車道は双方向ではなく一方通行を基本とすることなどが示されました。

① 自転車ネットワーク形成の進め方

安全で快適な自転車利用環境を創出するには、自転車通行空間を整備することが重要ですが、全ての路線で整備を行うことは現実的ではありません。そこで、「ガイドライン」では、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その整備方法を示したネットワーク計画の策定を市区町村に求めており、計画の策定方法と通行空間の整備形態について示しています。

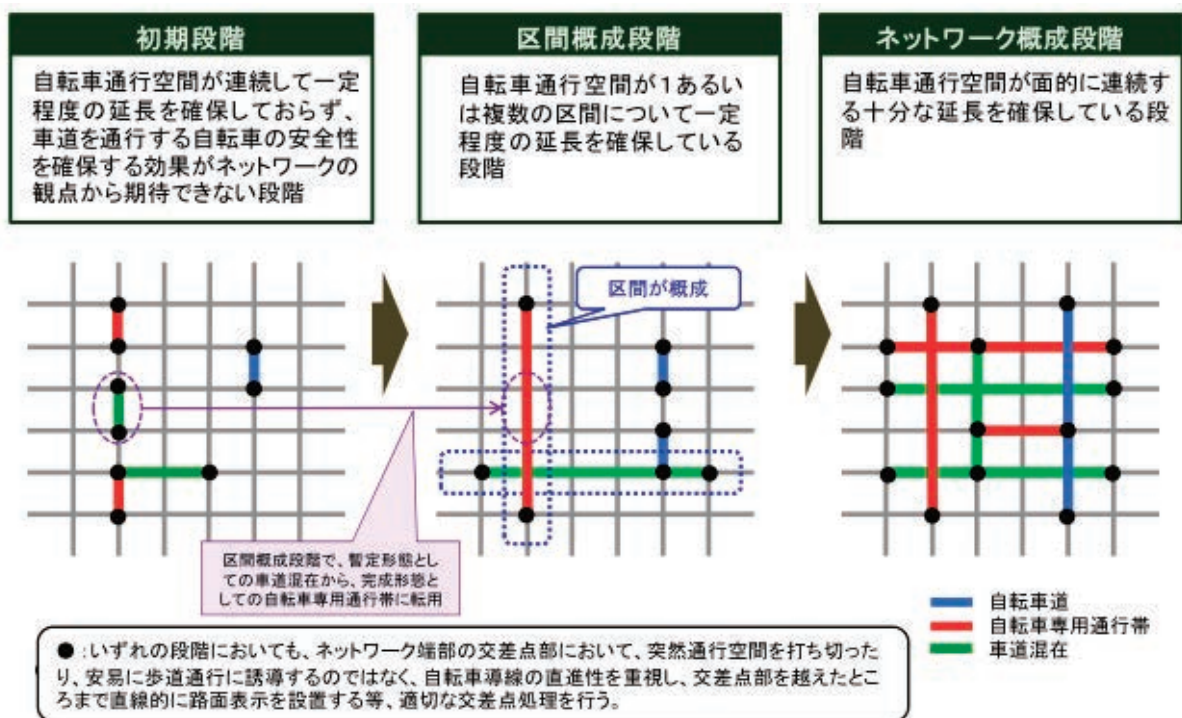


図5 自転車ネットワーク形成段階と普通自転車歩道通行可の考え方

(資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)



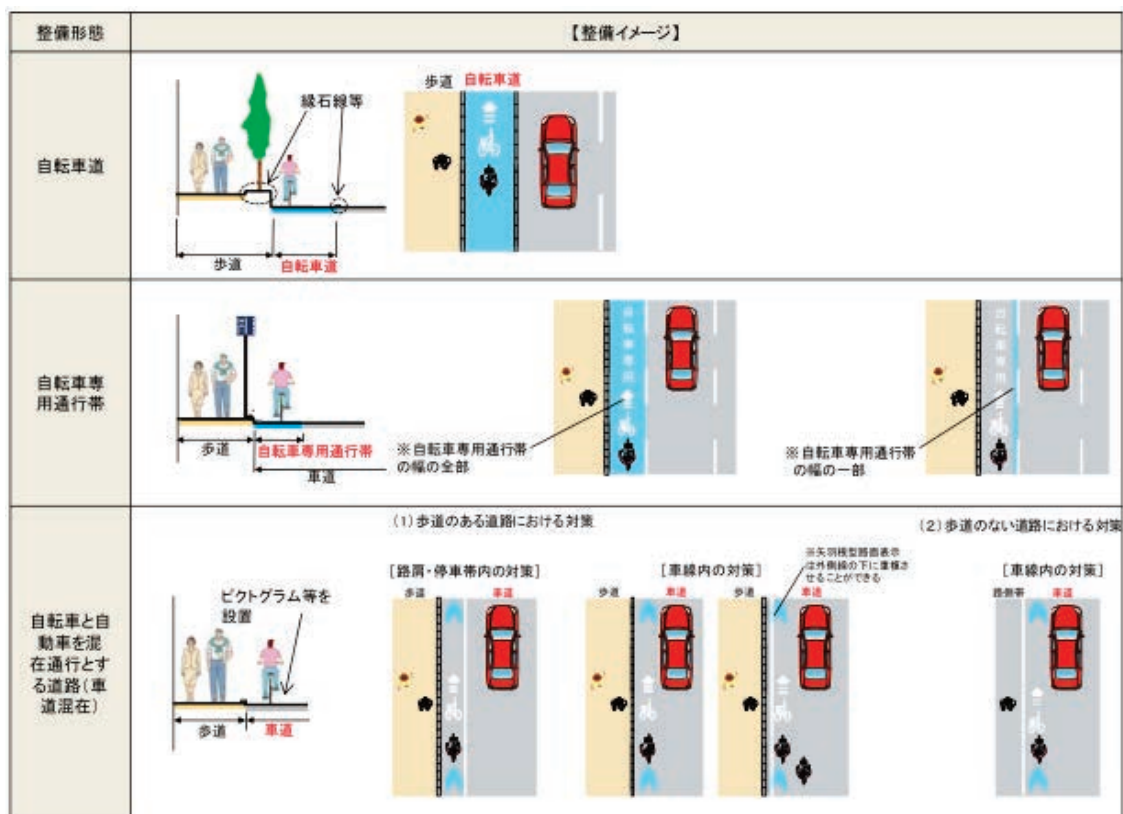


図6 基本的な整備形態（イメージ）

（資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」）

② 自転車通行空間の設計

自転車ネットワーク路線に選定した路線について、自転車は「車両」とであるという原則のもと、自転車が車道を通行するための安全で快適な自転車通行空間の設計の基本的な考え方について示しています。設計に当たっては、車道幅員の減少や自動車のスピード対策など、自動車交通量の抑制を含め、検討することとしています。

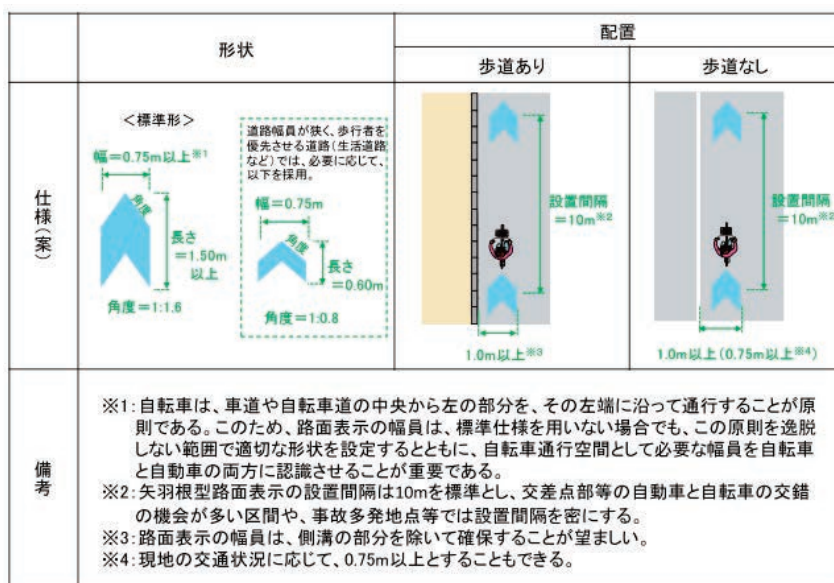


図7 矢羽根型路面表示の標準仕様

（資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」）



③ 利用ルールの徹底

自転車だけでなく、歩行者、自動車など全ての道路利用者に自転車は車両であるという意識を徹底するために、利用ルールの周知、利用ルールの遵守、交通違反に対する指導取締りの三つの観点から安全で快適な自転車利用環境の創出に取り組むべき内容を示しています。



図8 ルールに関するイベントの取組例

(資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)

④ 自転車利用の総合的な取組

安全で快適な自転車利用環境を創出するためのソフト対策として、整備した自転車通行空間が安全で効果的に利用されるための取組と自転車の利用促進に向けた取組の二つの観点について示しています。

具体例として、駐停車・荷さばき車両対策やサイクル・アンド・ライドなどが紹介されています。



図9 路上駐輪場の設置事例

(資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)



(4) 自転車活用推進法

平成 28 年 12 月 16 日に公布されたもので、基本理念として、自転車の活用が「公共の利益の増進に資する」ものであることが、初めて法律に定められました。

国に新たに設けられる自転車活用推進本部を司令塔に、国及び自治体が自転車活用推進計画をまとめ、適切な役割分担のもと、自転車の活用推進を実行していくことが求められています。

① 法の目的(第1条)

- ・ 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること。

② 基本理念(第2条)

- ・ 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること。
- ・ 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと。
- ・ 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること。
- ・ 交通の安全の確保が図られること。

③ 国等の責務(第3条・4条)

- ・ 国は、基本理念に則り、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する。
- ・ 地方公共団体は、基本理念に則り、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する。
- ・ 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める。

④ 基本方針(重点的に検討され、及び実施されるべき施策)(第8条)

- ・ 自転車専用道路、自転車専用通行帯等の整備
- ・ 路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し
- ・ シェアサイクル施設の整備
- ・ 交通安全に係る教育及び啓発
- ・ 自転車と公共交通機関との連携促進 等

⑤ 自転車活用推進計画(第9条～第11条)

- ・ 政府は基本方針に即し、自転車活用推進計画を定めなければならない。
- ・ 都道府県、市町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならない。



