

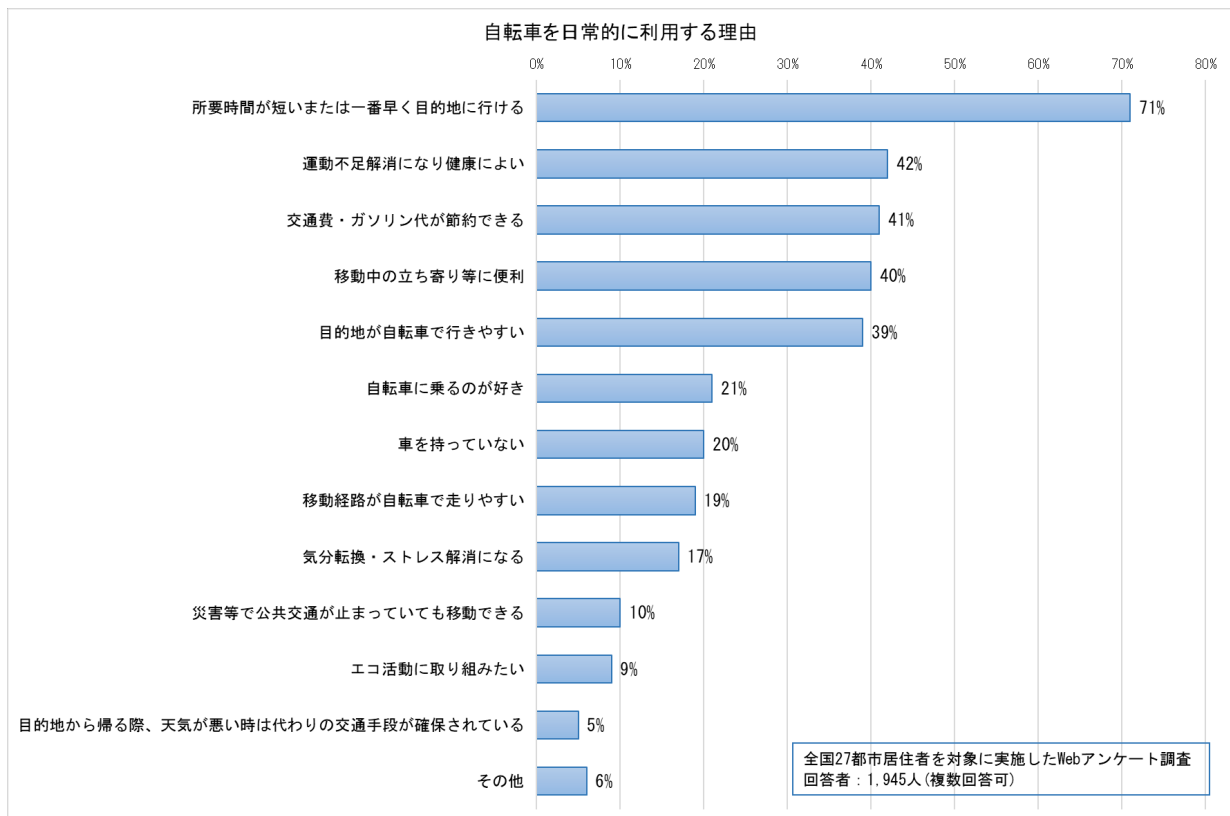


I 現 状

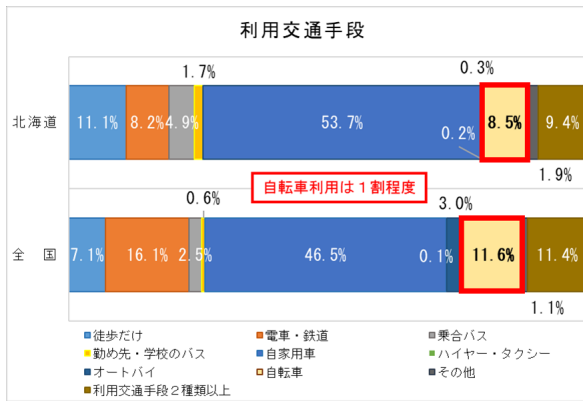
1 自転車を取り巻く環境

(1) 自転車利用の現状

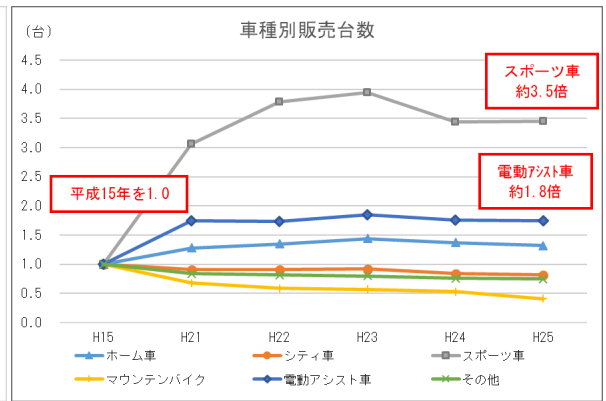
- 日常生活における利用交通手段を見ると、自家用車での移動が大半を占めており、自転車を利用した移動は、1割程度になっています。
一方で自転車を日常的に利用する理由として、「一番早く目的地に行ける」といった自転車の持つ利便性のほかに、「運動不足解消になり健康によい」「エコ活動に取り組みたい」といったことが挙げられており、健康志向や環境意識の高まりなど、最近の社会環境の変化に応じた利用目的の多様化といった傾向が見られています。
- また、自転車の車種別販売台数の推移でも、スポーツ車^{*5}の販売台数が大きく伸びるなど、利用目的の多様化が傾向として明らかになっています。
- このように自転車の持つ多様な魅力を生かし、自転車の利用拡大を図っていくためには、自転車は利便性が高い交通手段であることはもとより、環境負荷の少ない交通手段であること、健康増進や生活習慣病の予防などに効果があることなど、自転車利用による幅広いメリットや効果を、多くの人に正しく理解してもらうことが重要です。



出典：国土技術政策総合研究所 平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出



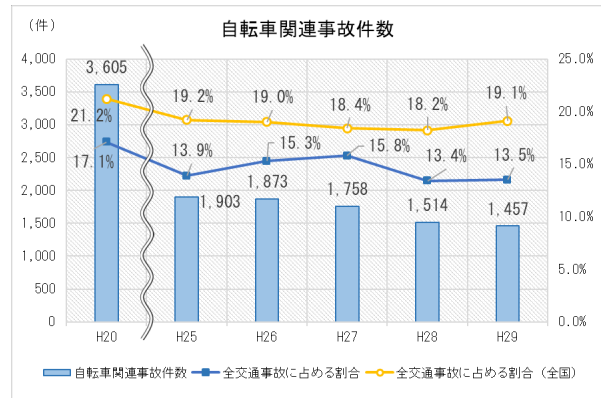
出典：総務省 平成22年国勢調査



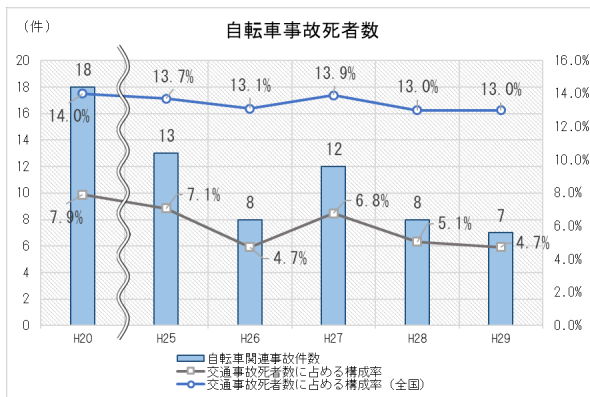
出典：(一財)自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査

(2) 自転車の安全利用

- 自転車関連事故*6件数は10年前と比較して減少傾向にあります。全交通事故件数に占める自転車関連事故の構成比は約20%前後で横ばい傾向が続いています。また、自転車関連事故に係る相手当事者別のうち、「自転車対歩行者」事故については、他と比較して減少幅が小さく、事故の当事者は、自転車運転者は24歳以下の若い年齢層、歩行者は65歳以上の高齢者が比較的多い状況にあります。



出典：北海道警察本部 自転車関連事故の実態



出典：警察庁 交通死亡事故の特徴等について 北海道警察本部 自転車関連事故の実態

- これまで様々な機会を活用して、交通规则・マナーの周知啓発を行うなどの交通安全教育を推進していますが、自転車関連事故を減少させ、安全利用を進めていくためには、自転車は、自動車やバイクと同じ「車両」*7であるとの認識を浸透させる必要があります。
- 道路を利用する全ての人々が「自転車は車両である」という認識を共有し、歩行者、自転車利用者、自動車等運転者が、お互いの立場を理解しながら、思いやることのできる走行環境づくりを推進することが必要です。





- また、近年、自転車事故をめぐる損害賠償も高額化しており、1億円近い賠償金の支払いが命じられる事例も出ています。

しかし、警察庁交通局がまとめた「平成29年における交通死亡事故の特徴等について」によると、自転車対歩行者による事故のうち、歩行者が死亡又は重傷を負った事故において、損害賠償保険等の加入が確認された自転車運転者は約60%に留まっているなど、損害賠償保険等の必要性が十分に認識されているとは言えない状況となっています。

- このため、自転車利用者等の損害賠償保険等加入の必要性の理解や加入促進など、万一の事故への備えをしっかりと行うよう周知を図っていくことが重要です。

【自転車事故での高額賠償事例(5,000万円以上)】

賠償額(概算)	地域	概要
約9,500万円	兵庫県	男子小学生が、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。
約9,200万円	東京都	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24歳)と衝突。男性会社員に重大な障害が残った。
約6,700万円	東京都	男性が交差点に進入、横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡
約5,400万円	東京都	男性が交差点に進入、横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡

(3) 自転車の走行環境

- 国土交通省と警察庁は、歩行者と分離された自転車通行空間^{*}の整備を推進するため、平成24年に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月一部改定)」^{*9}を作成し、「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ながら、自転車通行空間の効果的、効率的な整備に取り組んでいます。
- 安全で快適な自転車利用環境の創出は、安全対策はもとより、観光振興などの観点からも大きな効果が期待されることから、今後、より一層の推進が図られることが望まれます。

(4) サイクルツーリズム

- サイクリングと観光を組み合わせたサイクルツーリズムの取組は、ロードバイク等のスポーツ車の販売台数の増加や訪日外国人観光客の大幅な伸びなどを背景に、注目を浴びています。
- 代表的な取組として、愛媛県では、本州四国連絡道路の自転車歩行者道を活用し、広島県と愛媛県を結ぶ約70kmのサイクリングロード(「しまなみ海道」)を形成し、サイクリストが立ち寄れる休憩スポットの設置や、サイクリング中の故障等に対応する仕組みの導入など、サイクリスト向けの取組を推進し、起点である尾道市では、国外からの観光客が4年で4倍に増加しています。



- また、滋賀県では、琵琶湖を一周できるサイクリングコース「ぐるっとびわ湖サイクリンライン(193km)」を選定し、路面表示^{*10}や案内看板といった走行環境整備だけではなく、認定証の発行や湖上交通との連携等、利用者増加に向けた取組を推進し、平成27年1年間の利用者数は、約52,000人となっています。
- このように全国各地で地域活性化の新たな取組として、サイクルツーリズムの魅力の発信や、サイクリストをサポートする様々な取組が展開されています。



(5) 国の動き

- 国では、自転車を取り巻く環境の変化を踏まえ、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法を、平成29年5月1日に施行しています。
- また、平成30年6月には「自転車活用推進計画」を策定し、法の基本理念や自転車を巡る現状や課題等を踏まえながら、自転車の活用推進に取り組むこととしています。

【自転車活用推進法の概要】

区 分	概 要
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果 交通体系における自転車による交通の役割の拡大 交通安全の確保
責 務	<ul style="list-style-type: none"> 国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じて施策を実施 公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関の連携等に努める 国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車専用道路等の整備 ②路外駐車場の整備等 ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨国民の健康の保持増進 ⑩青少年の体力の向上 ⑪公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援
自転車活用推進計画	<ul style="list-style-type: none"> 政府 : 基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告 都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める
その他	<ul style="list-style-type: none"> 5月5日を「自転車の日」^{*11}、5月を「自転車月間」^{*11}とする