



# I 自転車を取り巻く現状と課題

## 1 自転車を取り巻く現状

### (1) 自転車の果たす役割

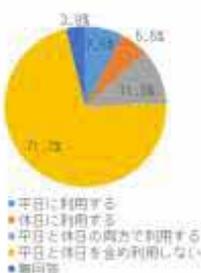
- 平成25年までは、自転車販売台数の推移のうち、スポーツ車\*7の販売台数が大きく伸びるなど、利用目的が多様化している傾向でした。また、平成27年以降の推移に注目してみると、全国の新車販売台数が減少傾向である中、車種別では、スポーツ車の販売台数は横ばい、電動アシスト車は増加傾向であり、高齢化や新技術の進展など社会情勢に応じて販売車種の変化が生じていると思われまます。



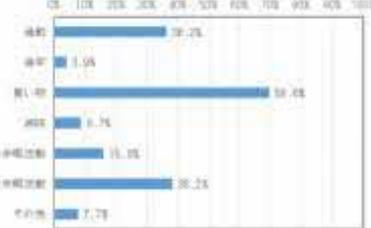
出典：(一財)自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査

- 平成30年度の地域別自転車保有台数の推計を見てみると、北海道は1世帯あたりの保有台数が1.031台（一般財団法人 自転車産業振興協会）と、都道府県のうち40位となっており、日常生活における利用交通手段を見ても、自家用車での移動が大半を占め、自転車を利用した移動は全国平均の11.6%を下回る8.5%（平成22年度 国勢調査）となっています。
- 道民の自転車の利用状況を見ると、平日・休日での利用を合わせると約24%となっており、道民の利用頻度がうかがえます。また、その利用目的は「買い物」が約70%と最も高く、次いで「休日の余暇活動」が約38%、「通勤」が約36%となっており、利用する理由としては、自転車の持つ特性でもある「歩くより速いから」が約72%、「経済的だから」が約38%であるほか、「健康に良さそうだから」が約49%、「環境に良いから」が約18%と、自転車が日常生活に活用される際における、健康志向や環境意識の高まりなどに応じた利用の多様化がうかがえます。なお、全国的には4人に1人が新型コロナウイルスの流行後に自転車通勤を始めたというデータ（au損保 令和2年7月調査）もあるように、社会情勢の変化とともに自転車の果たす役割はより高まっています。

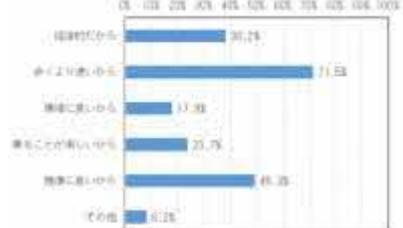
道民の自転車利用頻度



道民の自転車利用の目的



道民の自転車利用の理由

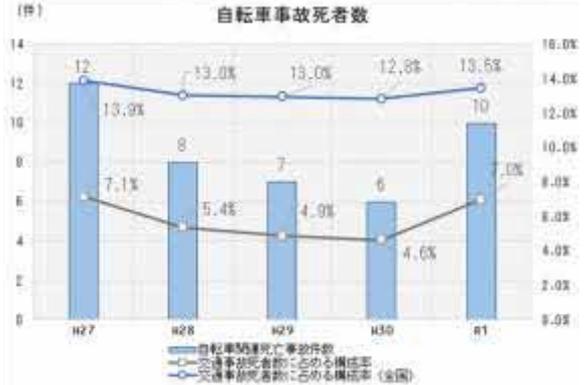


出典：北海道 令和2年実施の道民意識調査



## (2) 安全利用と走行環境

- 交通事故全体の発生件数が緩やかな減少傾向にある中、道内の自転車関連事故\*8件数は平成29年以降横ばいとなっており、全交通事故件数に占める自転車関連事故の割合は微増となっています。
- 自転車事故死者数は過去5年間で平均8.6件となっており、全交通事故死者数に占める自転車死亡事故の割合は1割未満となっています。



出典：北海道警察本部 自転車関連事故の実態  
警察庁 令和元年度における交通死亡事故の発生状況等について

- また、小学生が当事者となる自転車関連事故発生件数は減少傾向であり、中・高生や高齢者は横ばいとなっています。相手当事者別の事故発生件数では、「自転車対自動車」は減少傾向となっている一方、「自転車対歩行者」は増加傾向となっており、死亡事故については、65歳以上の高齢者が5割程度となっています。
- 道内における自転車乗車中死傷者の人身損傷部位を比較してみると、自転車乗車中死者の6割程度が頭部の損傷で死亡していますが、ヘルメット着用者は、非着用者に比べて頭部の損傷割合が低くなっていることから、ヘルメット着用は安全確保において重要であることがわかります。



出典：北海道警察本部 自転車関連事故の実態

- 道民のヘルメット着用の状況を見てみると、幼児用座席に同乗している幼児は約96%、幼児が自転車を利用するときは約78%、児童が自転車を利用するときは約35%と減少していき、児童より年上の自転車利用者の着用率は約15%と低く、より着用に向けた働きかけが必要な状況となっています。

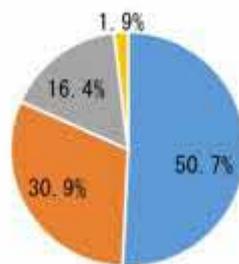


出典：北海道 令和2年実施の道民意識調査



- 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が、道民の自転車損害賠償保険等の加入は約51%にとどまっている状況となっています。
- 一方、道内の貸付事業者における自転車損害賠償保険等の加入は約95%となっています（北海道 令和2年11月調査）。

道民（自転車利用者）の自転車損害賠償保険加入率



●加入している ●加入していない ●わからない ●無回答

出典：北海道 令和2年実施の道民意識調査

- 以上のことから、乗車用ヘルメット着用や自転車損害賠償保険等の必要性について、さらに認識を深めていく必要があります。

【自転車事故での高額賠償事例(5,000万円以上)】

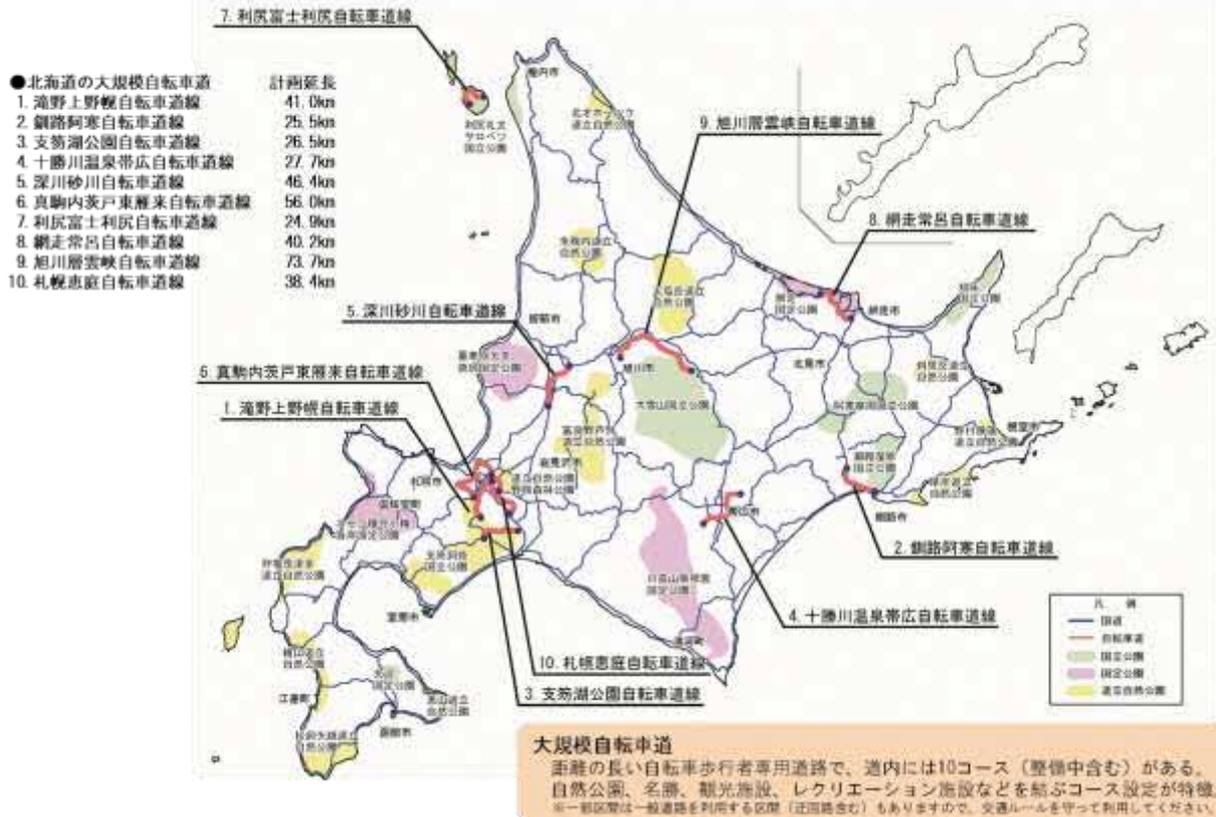
賠償額(概算)	地域	概要
約9,500万円	兵庫県	男子小学生が、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。
約9,200万円	東京都	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24歳)と衝突。男性会社員に重大な障害が残った。
約6,700万円	東京都	男性が交差点に進入、横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡
約5,400万円	東京都	男性が交差点に進入、横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡

- 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<sup>9</sup>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）」<sup>10</sup>を作成し、「自転車は『車両<sup>11</sup>』」であり車道通行が大原則」という観点に基づきながら、自転車利用環境の向上に向け市町村が策定する自転車ネットワーク計画<sup>12</sup>による効果的、効率的な自転車空間の整備に取り組んでいます。
- 道では、これまでに9路線、約190キロメートルの自転車歩行者専用道路<sup>13</sup>である大規模自転車道等を整備しており、現在は、札幌恵庭自転車道線の整備を進めているところです。
- 安全対策はもとより、観光振興などの面において、自転車利用環境の創出は効果的であることから、今後より一層の推進が望まれますが、道内で自転車ネットワーク計画を策定しているのは、札幌市、北広島市、帯広市、旭川市、石狩市となっており、自転車通行空間の整備に向けては、より積極的な策定が求められています。
- また、自転車の走行位置を示す車道混在の矢羽根型<sup>14</sup>の路面表示<sup>15</sup>を知っている道民は約10%にとどまっていることから、路面表示の認知を進めるとともに、より安全で快適な自転車空間の整備の推進が必要です。道路を利用する全ての人が「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、思いやることのできる走行環境づくりを進めていく必要があります。





【参考：北海道の大規模自転車道】



※この情報は北海道のオープンデータを利用しています

（3）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、ロードバイクやマウンテンバイクといった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。
- 全国各地でも、地域活性化に向けた新たな取組として様々なサイクルツーリズムが開発されており、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ルライン」いわゆる「ビワイチ」を選定し、路面表示や案内看板の走行環境整備に加え、びわ湖一周サイクリング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進めています。年間利用者数は、平成27年が約52,000人だったのに対し、平成30年は約106,000人と大きく利用者数を伸ばしています。
- こうした特徴的な地域の動きがある中、国においては、法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値の創造に向けて、ナショナルサイクルルート<sup>\*16</sup> 制度を創設し、令和元年11月に第1次ナショナルサイクルルートとして、茨城県の「つくば霞ヶ浦りんりんロード」、滋賀県の「ビワイチ」、広島県及び愛媛県の「しまなみ海道サイクリングロード」を認定しました。



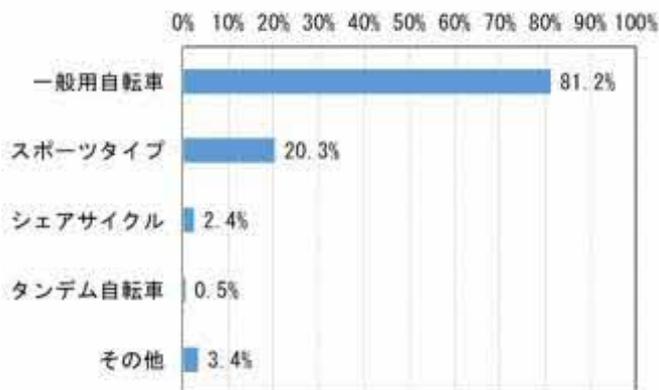


【参考：道内各ルート協議会のサイクリングルート】



- 北海道においては、北海道開発局と道が事務局となり、北海道商工会議所連合会等からなる北海道サイクリングルート連携協議会\*17において策定した「北海道のサイクリングツーリズム推進方針」に基づき、北海道の観光資源を活用しながら、サイクリングを楽しめる環境の向上を目的として、道内のサイクリングルートにおいて質の高いサイクリングツーリズムを提供する団体（以下、ルート協議会）を募集し、令和元年度までに8つのルート協議会（1団体調整中）のサイクリングルートが、自転車活用推進計画におけるモデルルートに位置づけられています。
- 道内でのサイクリングツーリズムの状況について、道民の約20%がスポーツタイプの自転車を利用しサイクリングを楽しんでいる状況であり、また、平成28年までに道内で開催されるサイクリングイベントへの参加者数は増加傾向となっていますが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、多くのサイクリングイベントやツアーが中止になるなど、サイクリングツーリズムの動向に注視していく必要があります。

道民が利用する自転車の種類



出典：北海道 令和2年実施の道民意識調査

道内のサイクリングイベント及び参加者数



出典：北海道開発局 平成29年度 北海道のサイクリングツーリズムの推進に向けた取組