

## 第2章 近年の自転車情勢

### 2.1 自転車関連施策の変遷と交通ルール

#### 2.1.1 自転車施策のこれまでの取組

自転車歩行者道の整備により、自転車とクルマの分離を推進した時代から、自転車は「車両」であることの徹底を図り、原則、車道を通行しなければならない時代へと変化しました。これまでの主な自転車施策の取り組みを、表2.1に示しています。

表2.1 主な自転車施策の取組

時期	主な自転車施策の内容
昭和35年 (1960年)	道路交通法の公布・施行により、 <b>自転車は軽車両として車道左側の走行が原則</b> となった。
昭和45年 (1970年)	<b>交通事故死者数が16,765人に達し、「交通戦争」と呼ばれる状態</b> を背景として、公安委員会が支障が無いと認めた場合に歩行者の通行を妨げないような速度と方法で <b>自転車の歩道通行を可能とする交通規制が導入</b> された。それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進。
平成19年7月 (2007年)	普通自転車の歩道通行要件の見直しとともに、「自転車の安全利用の促進について」( <b>自転車安全利用五則を添付</b> )が <b>交通安全対策本部により決定</b> された。
平成23年10月 (2011年)	警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、 <b>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通達</b> した。
平成24年11月 (2012年)	各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、 <b>国土交通省及び警察庁が、共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン※」</b> を策定した。
平成27年6月 (2015年)	改正道路交通法の施行により、 <b>自転車運転者講習の対象となる危険行為14項目が規定</b> された。
平成28年7月 (2016年)	「自転車ネットワーク計画策定の早期発展」と「安全な自転車通行空間の早期整備」に向け、平成28年3月の「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」からの提言を受け、 <b>「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン※」</b> が改定された。
平成29年5月 (2017年)	<b>「自転車活用推進法」</b> が施行された。
平成30年6月 (2018年)	<b>「自転車活用推進計画」</b> が閣議決定された。
令和2年6月 (2020年)	改正道路交通法の施行により、 <b>自転車運転者講習の対象となる危険行為「妨害運転」</b> が追加規定された。

※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、ガイドラインとする）





## 2.1.2 自転車の交通ルール

自転車は、道路交通法では軽車両に位置付けられており、「車のなかま」です。道路を通行するときは、「車」として、交通ルールを遵守するとともに交通マナーを実践する等の、安全運転が必要です。また、クルマの運転者は自転車が車道を走る車両であることを認識し、自転車との安全な共存のため、相手を思いやる意識改革が必要です。

### 参考 自転車安全利用五則

①自転車は、車道が原則、歩道は例外



②車道は左側を通行



③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行



④安全ルールを守る



飲酒運転は禁止



二人乗りは禁止



並進は禁止



夜間はライトを点灯

⑤子どもはヘルメットを着用



交差点での一時停止と安全確認



信号を守る

【出典：国土交通省HP】

## (1) 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則です。

### 《歩道を通行できる場合》

- 道路標識や道路標示によって歩道を通行することができることとされているとき

#### 「普通自転車歩道通行可」 を示す道路標識



- 道路標示で普通自転車が通行する部分が指定されている場合はその部分を徐行して進行します。
- 普通自転車通行部分の指定がない場合は歩道の中央から車道寄りの部分を徐行して進行します。
- 歩行者の進行を妨げることとなる場合は一時停止しなければなりません。

- 13歳未満の子ども
- 70歳以上の高齢者
- 車道通行に支障がある身体障害者
- 車道又は交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するため、歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき

## (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。

**【罰則】** 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金（右側を通行した場合）

## (3) 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道では、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければなりません。また、歩行者の通行を妨げることになる場合は、一時停止をしなければなりません。

**【罰則】** 2万円以下の罰金又は科料

## (4) 安全ルールを守る

### ●飲酒運転の禁止

自転車も飲酒運転は禁止です。

**【罰則】** 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金（酒酔い運転の場合）





## ●二人乗りの禁止

二人乗りは禁止です。ただし、運転者が16歳以上で、かつ、次の場合には二人又は三人で乗ることができます。

**【罰則】** 5万円以下の罰金

### <二人乗りできる場合>

- 6歳未満の者を幼児用座席に乗車させている場合
- 4歳未満の者をひも等で確実に背負っている場合

### <三人乗りできる場合>

- 幼児二人同乗用自転車の幼児用座席に6歳未満の者二人に乗車させている場合
- 幼児二人同乗用自転車の幼児用座席に6歳未満の者一人に乗車させ、かつ、4歳未満の者をひも等で確実に背負っている場合

## ●並進の禁止

他の自転車と並んで通行することはできません。ただし、「並進可」の道路標識がある道路では、2台までに限って並んで通行することができます。

### 「並進可」を示す道路標識



**【罰則】** 2万円以下の罰金又は科料

## ●夜間はライトを点灯

夜間は、前照灯及び尾灯（又は反射器材）をつけてください。

**【罰則】** 5万円以下の罰金

**●信号遵守**

信号は必ず守ってください。「歩行者・自転車専用信号機」がある場合は、その信号に従ってください。

**【罰則】** 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金

**●交差点での一時停止・安全確認**

一時停止の標識は必ず守ってください。また、狭い道から広い道に出るときは、必ず徐行して安全確認をしてください。

**【罰則】** 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金

**(5) 子どもはヘルメットを着用**

幼児・児童を保護する責任のある方は、幼児を幼児用座席に乗せるときや幼児・児童が自転車を運転するときは、幼児・児童に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

**参考** その他のルール**●傘さし運転等の禁止**

傘をさしたり、物を持ったり等、視野を妨げ又は安定を失うおそれがある方法で自転車を運転してはいけません。

**【罰則】** 5万円以下の罰金

**●携帯電話の使用禁止**

自転車を運転するときは、携帯電話を持って通話や操作、又は画面を注視してはいけません。

**【罰則】** 5万円以下の罰金

**●イヤホン等の使用禁止**

イヤホン等を使用してラジオ等を聴く等、安全な運転に必要な交通に関する音又は声が聞こえないような状態で自転車を運転してはいけません。

**【罰則】** 5万円以下の罰金





## 参考

### 改正道路交通法が施行されました（あおり運転厳罰化）

近年、クルマのあおり運転が問題視されていますが、従来の道路交通法には、あおり運転の取り締まりの規定がないのが実情です。

令和2年6月30日に施行された改正道路交通法では、あおり運転を「妨害運転罪」として明確に規定し、他の車両の通行を妨げる目的の「車間距離不保持」や「急な割り込み」「不必要な急ブレーキ」等を、あおり運転として取り締まることとされました。

さらに、**あおり運転の処罰の対象は、自転車にも拡大**され、他の車両を妨害する目的で執拗にベルを鳴らす等、自転車のあおり運転も「危険行為」として規定されました。

#### 《妨害運転の想定されている7行為》

- 逆走して進路をふさぐ
- 幅寄せ
- 進路変更
- 不必要な急ブレーキ
- ベルをしつこく鳴らす
- 車間距離の不保持
- 追い越し違反



これらは、自転車が自転車や歩行者に行うものだけでなく、自転車がクルマに対して行うものも含まれます!!



参考 自転車運転者講習制度

《自転車運転者講習》

平成27年（2015年）6月1日から、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為（危険行為）を反復して行った自転車の運転者に対し、自転車運転者講習を実施しています。

《危険行為15項目》



【出典：警察庁交通局HP】

《自転車運転者講習の流れ》

- ① 自転車運転者が危険行為を繰り返す
- ② 交通の危険防止のため、都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を受けるように命令（受講命令）
- ③ 講習の受講
  - 講習時間：3時間
  - 講習手数料：6,000円（標準額）

**【罰則】 受講命令に違反した場合・・・5万円以下の罰金**





## 2.2 自転車の利用状況と事故の発生状況

全国における自転車の利用状況、自転車関連事故の発生状況について示します。また、自転車事故による高額賠償事例が増えていることを受け、その事例を紹介するとともに、近年、重要性が高まっている自転車保険について、内容と加入状況について示します。

### 2.2.1 自転車の利用状況

#### (1) 自転車保有台数と利用目的

全国の自転車保有台数は増加傾向にあり、自動車保有台数と同程度となっています。

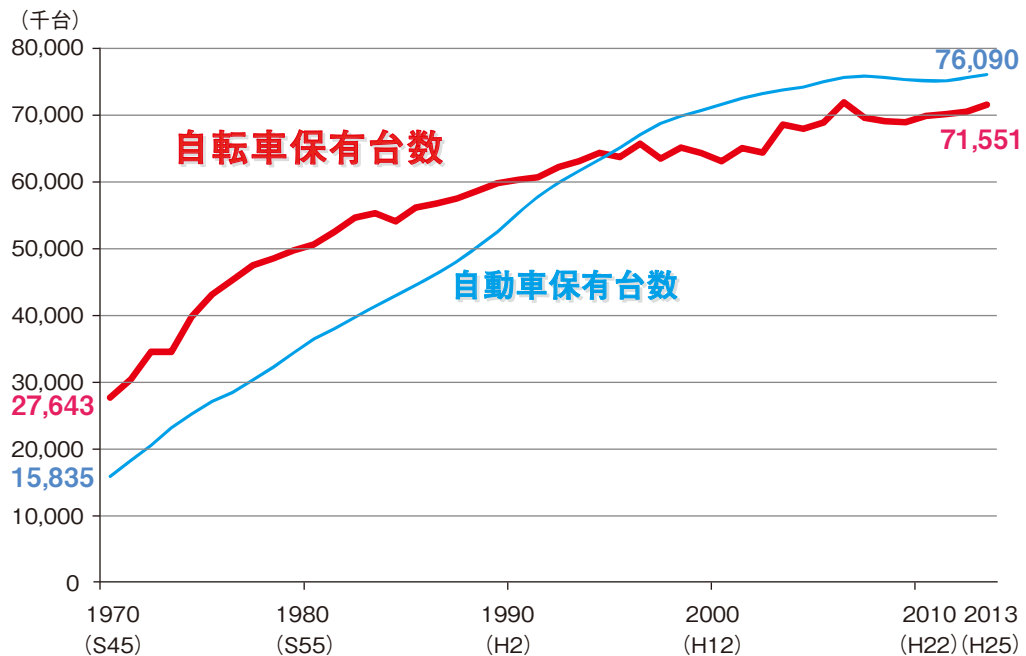


図2.1 自転車保有台数の推移 【出典：ガイドライン】



自転車先進国である欧米諸国と比較しても高い水準となっています。

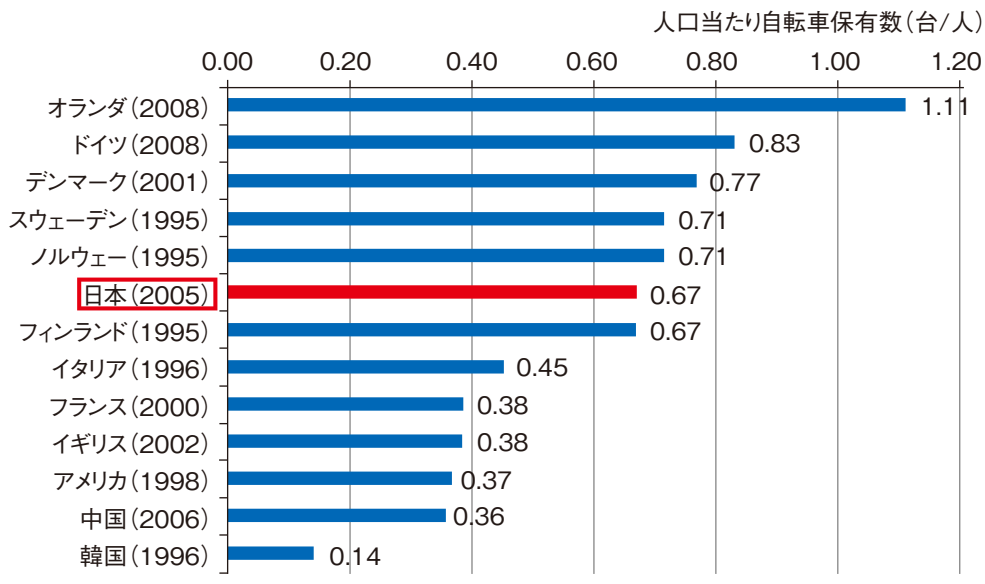


図2.2 人口あたりの自転車保有台数（国際比較）【出典：ガイドライン】

近年は、「スポーツ車」、「電動アシスト車」の販売台数が伸びています。

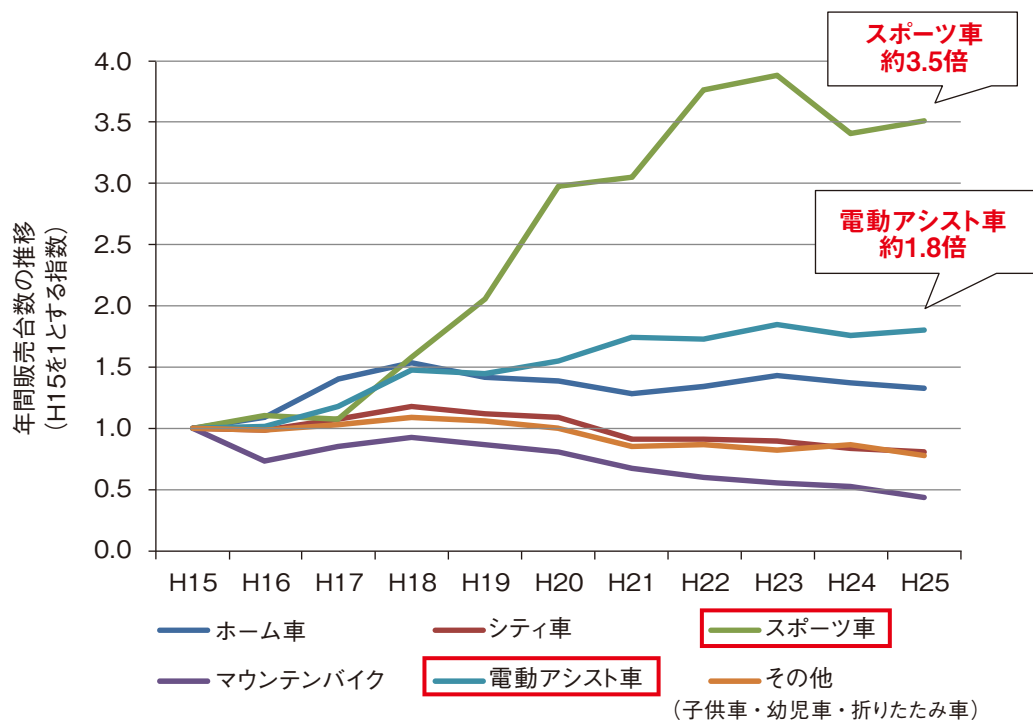


図2.3 1店舗あたりの車種別販売台数の推移【出典：ガイドライン】





自転車を日常的に利用する理由として、健康向上、コスト削減、ストレス解消、環境負荷軽減が挙げられる等、自転車利用に対するニーズが多様化しています。

第2章  
近年の自転車情勢

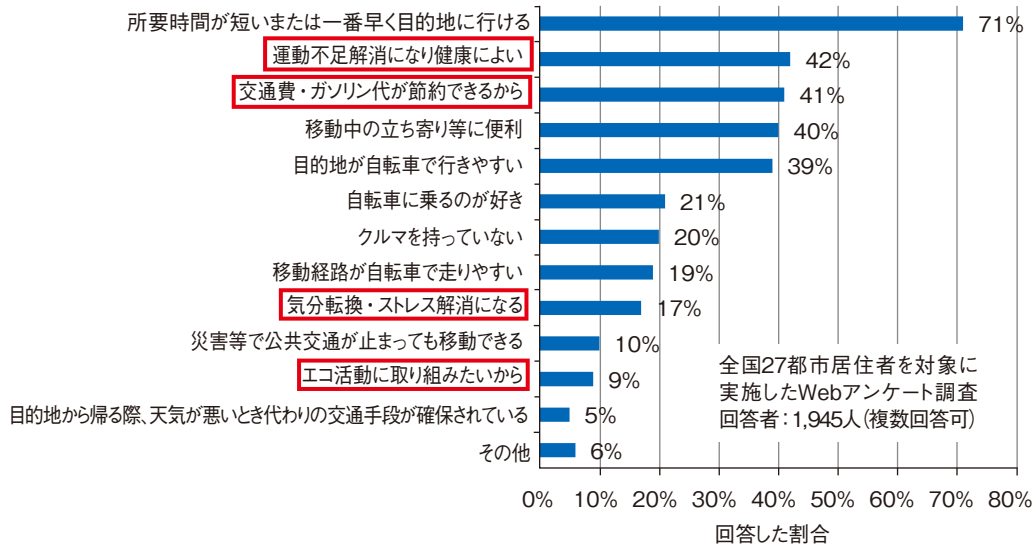


図2.4 自転車を日常的に利用する理由 【出典：ガイドライン】

東日本大震災を契機に、自転車の利用機会が増えており、避難時の移動手段としても期待されています。

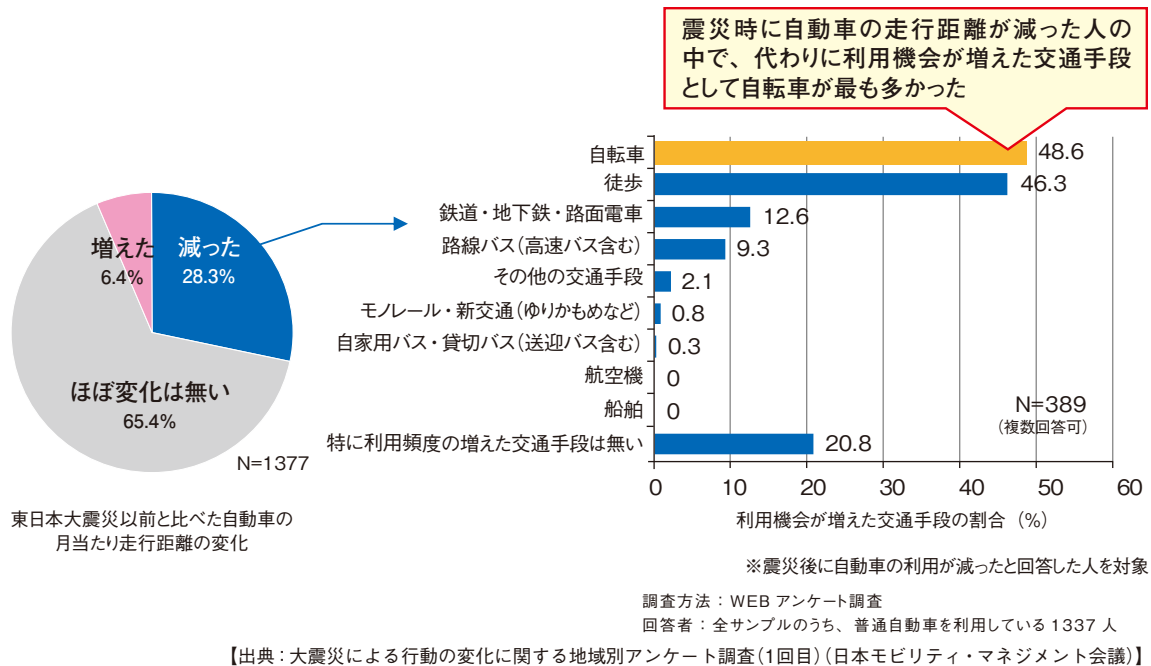


図2.5 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段 【出典：ガイドライン】

参考 自転車の重要性

自転車保有台数は、自転車先進国である欧米諸国と比較しても高い水準にあり、日本において自転車は、日常生活において重要な移動手段となっています。

自転車活用推進法制定後、自治体では、「市街地の活性化」や「観光振興」を目的に、自転車を活用した「まちづくり」の新たな取り組みが進展（利用から活用へ）する等、自転車利用の幅が広がりを見せており自転車が注目を集めています。

(2) 自転車分担率

日本における代表交通手段分担率を見ると、自転車の分担率は13%であり、自転車先進国の欧米諸国と比較しても高い水準となっています。

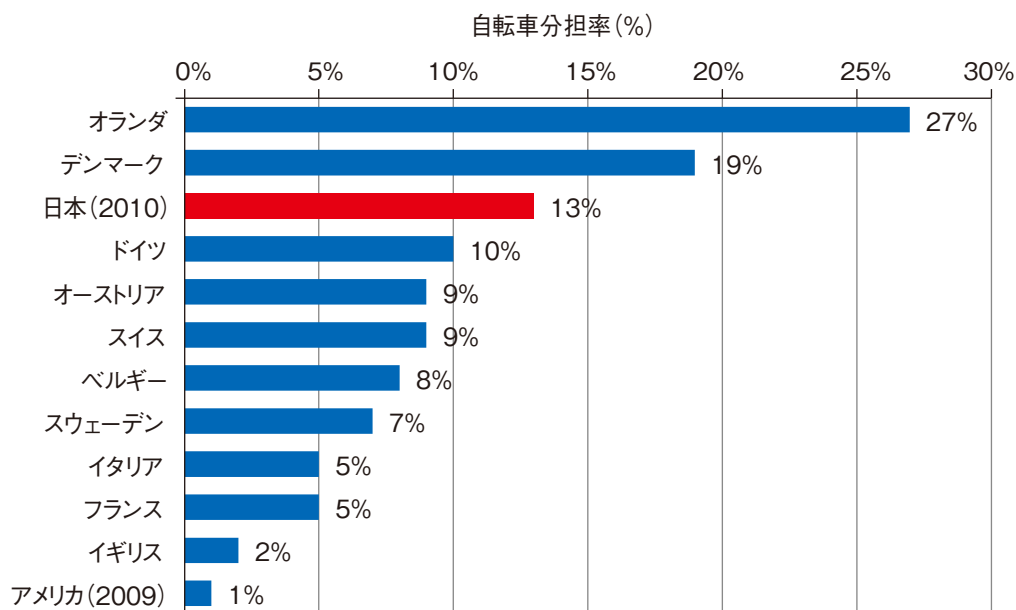


図2.6 自転車分担率の国別海外比較 【出典：ガイドライン】





都市規模別で見ると、地方都市圏は三大都市圏に比べて、自動車分担率が高く、クルマへの依存度が高い状況にあります。

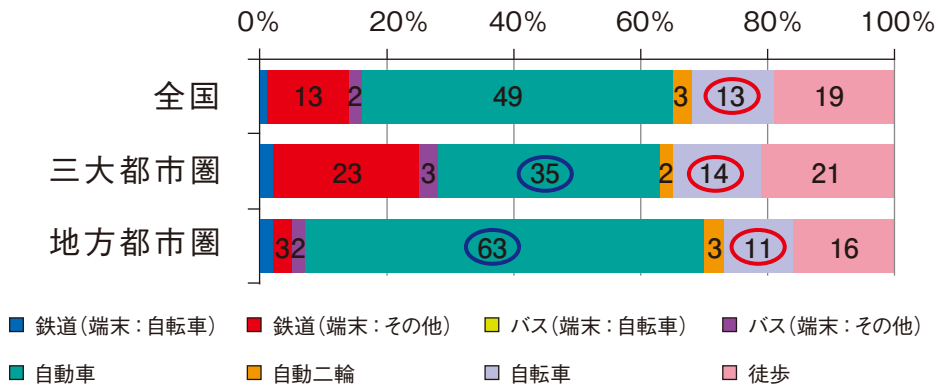


図2.7 代表交通手段分担率 【出典：ガイドライン】

性別や年齢別の自転車利用状況を見ると、男性では19歳までの利用が多く、女性においては各年代で幅広く利用されています。

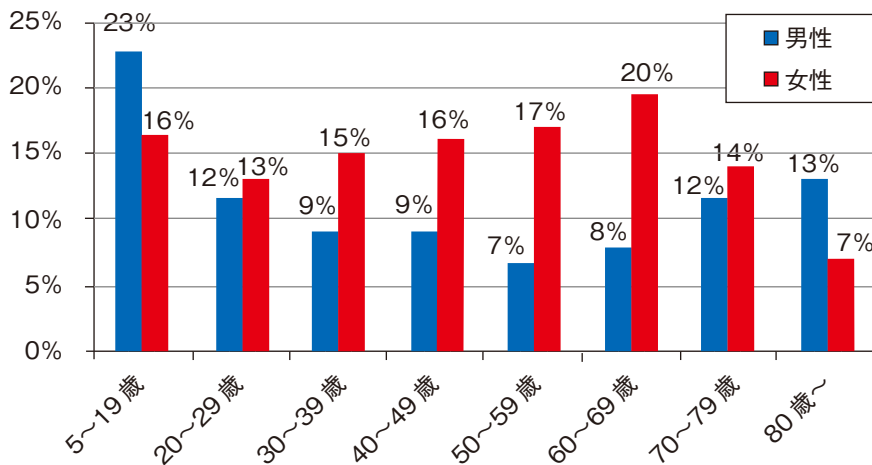


図2.8 性別・年齢層別自転車分担率（全国、平日） 【出典：ガイドライン】

移動距離帯別に見ると、自転車は5 km未満の自転車分担率が20%となっており、日常生活において重要な移動手段として使用されています。

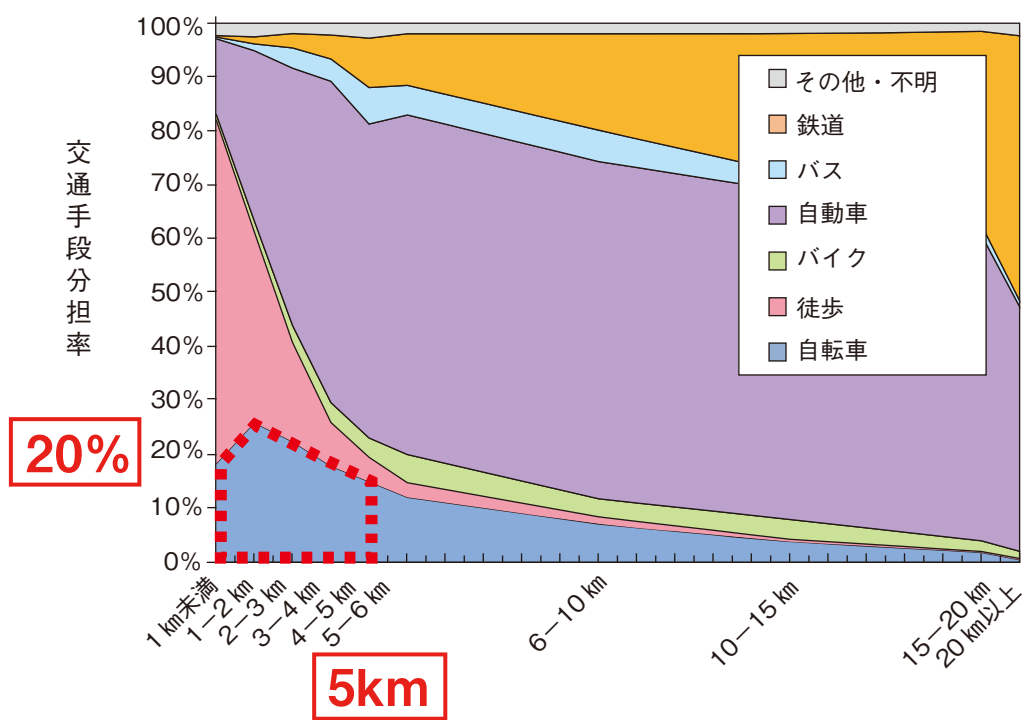


図2.9 移動距離別帯別代表交通分担率 (全国、平日) 【出典：ガイドライン】

**参考** クルマ依存から自転車への移行に対する課題

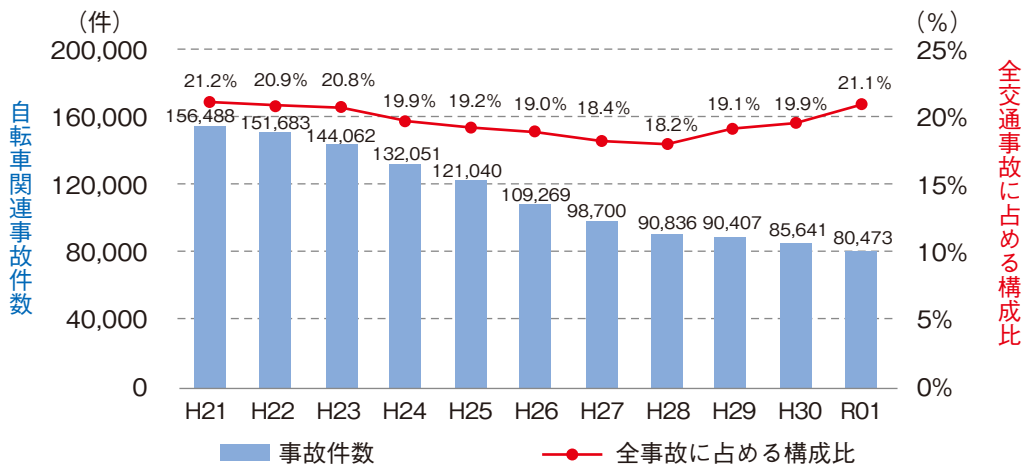
全国のクルマ依存は高く、相対的に自転車分担率が低い状況となっています。自転車は、日常生活において重要な移動手段であるため、多様な利用者が安全・安心して共存できる通行空間の確保や、すべての道路利用者に自転車の利用ルールの周知・徹底等、ハード・ソフト両面からの取り組みが必要となっています。





## 2.2.2 自転車関連事故の発生状況

自転車関連事故件数は減少傾向にあります。全交通事故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。



※自転車乗用者が第一当事者・第二当事者となった事故を計上した。ただし、自転車相互事故は1件として計上した。以下同じ。

図2.10 自転車関連事故件数及び全交通事故に占める構成比の推移  
【出典：警察庁交通局HP】

「自転車対自動車」事故のうち、出会い頭衝突による事故が56%で最も多く発生しています。このような事故では、自転車側にも安全不確認や一時不停止等の違反が多く見受けられます。

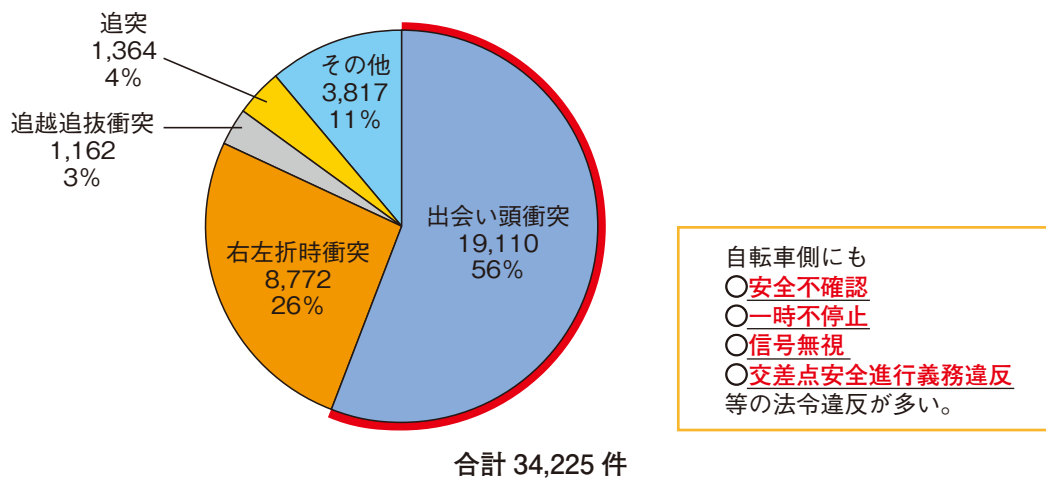


図2.11 事故類型別「自転車対自動車」死亡・重傷事故件数  
(平成27年～令和元年合計) 【出典：警察庁交通局HP】

ヘルメット非着用時の致死率は、ヘルメット着用時に比べて約2.4倍高くなっています。

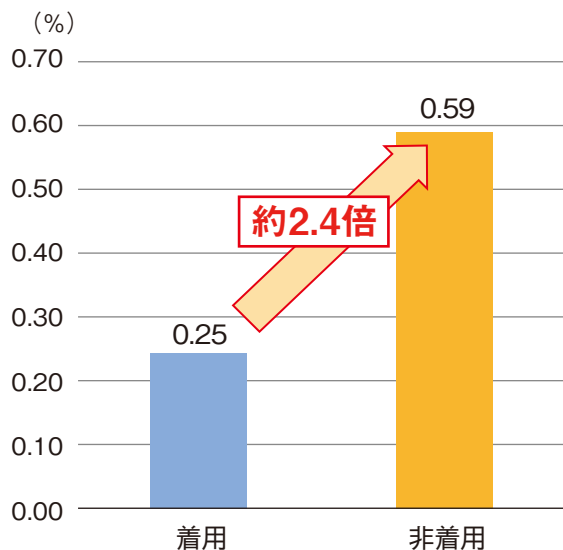


図2.12 ヘルメット着用状況別の致死率（平成27年～令和元年合計）  
【出典：警察庁交通局HP】

**参考** 自転車関連事故防止のための課題

自転車関連事故を防止するため、交通ルールを守らなかった場合の危険性を広く周知するとともに、自転車損害賠償責任保険等の加入促進、ヘルメットの被害軽減効果の周知・広報活動が必要です。







### 2.2.3 自転車事故の高額賠償事例

自転車は、利便性のある身近な交通手段であるがゆえに、事故も発生しやすく、およそ6分に1件の割合で自転車事故が発生しているのが実情です。自転車利用が活性化する一方で、自転車側の過失による歩行者との衝突により歩行者が死亡若しくは重度の障害を負い、高額な損害賠償費が請求される事例も発生しています。また、子供が自転車事故を起こすと親が責任を負う場合があるということを示した賠償例でもあります。

#### 《賠償事例》

##### 事例1：賠償額9,521万円（神戸地方裁判所、平成25年7月4日判決）

###### 《事故の概要》

当時、11才の男児が夜、自転車で走行していたところ、歩道と車道の区別のない道路において歩行していた62才の女性と正面衝突しました。その女性は、頭の骨を折る等し、意識が戻らない状態となりました。

##### 事例2：賠償額9,266万円（東京地方裁判所、平成20年6月5日判決）

###### 《事故の概要》

当時、男子高校生が昼間の時間帯に、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ていたところ、対向車線を自転車で直進していた24才の男性会社員に衝突したものです。衝突をされた男性会社員には言語機能の喪失等の重大な障害が残りました。

##### 事例3：賠償額6,779万円（東京地方裁判所、平成15年9月30日判決）

###### 《事故の概要》

男性が夕方の時間帯にペットボトルを片手に持ってスピードを落とさずに下り坂を走行して交差点に進入したところ、横断歩道を横断中だった38才の女性と衝突しました。女性は脳挫傷等で3日後に死亡しました。

##### 事例4：賠償額5,438万円（東京地方裁判所、平成19年4月11日判決）

###### 《事故の概要》

男性が昼間の時間帯、信号無視をして速いスピードで交差点に進入し、青信号で横断歩道を横断中だった55才の女性と衝突しました。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡しました。

##### 事例5：賠償額4,746万円（東京地方裁判所、平成26年1月28日判決）

###### 《事故の概要》

男性が昼間の時間帯、信号無視をして赤信号で交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中だった75才の女性に衝突。女性は脳挫傷等で5日後に死亡しました。

## 2.2.4 自転車保険

自転車は、利便性が高い乗り物ですが、万一の事故に備え自転車保険へ加入しておくことが重要です。自転車保険は、自転車運転中のケガで入院・通院した場合のご自身の補償と、相手にケガを負わせてしまった場合の損害賠償に備えることができる保険で、利用者自身が保険に加入する必要があります。

### (1) 自転車保険の種類

自転車保険は、TSマーク付帯保険と個人賠償責任保険の2種類があります。

#### 《TSマーク付帯保険》・・・自転車の車体に付帯する保険

- TSマーク付帯保険は、自転車安全整備店で、自転車安全整備士が自転車の点検整備を行い、安全性を確認後、TSマークを貼ってもらうことで自動的に保険に入ったことになります。料金は、1,000円～2,000円程度です。
- TSマークには、青色マーク（第一種）と赤色マーク（第二種）があり、補償内容及び点検料が異なります。
- TSマーク自転車保険は、自転車に乗った家族や友人等も補償の対象になりますが、補償対象は自転車に搭乗中の事故に限定されます。

※TSマークの有効期間は1年で、毎年点検整備を受けて更新する必要があります。

第一種TSマーク (青色マーク)	第二種TSマーク (赤色マーク)
	
(3.0×5cm)	(3.5×5cm)



補償内容		TSマーク	
		青色	赤色
傷害補償	死亡もしくは重度後遺障害 (1～4級)	30万円	100万円
	入院15日以上	1万円	10万円
賠償責任補償	死亡もしくは重度後遺障害 (1～7級)	1,000万円	1億円
被害者見舞金	入院15日以上		10万円





## 《個人賠償責任保険》・・・自転車事故に備えた自転車利用者向けの保険

自転車搭乗中のケガの補償のほか、相手にケガを負わせてしまった場合に備える保険であり、自転車搭乗中以外の賠償事故への補償にも対応しています。自転車による高額賠償事故が増える傾向にある中、万が一の事故に備えることが大切です。参考として、表2.1に自転車保険の一覧を示します。

### 参考 自転車事故の備え



【出典：自転車活用推進本部】

表2.1 自転車保険加入料金の参考一覧（例）

保険会社		A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社
保険料（ひと月あたり）		103円	359円	100円	250円	333円	470円	590円
自転車で相手にケガをさせた	個人賠償補償	1億円	1億円	1億円	1億円	3億円	1億円	3億円
	示談代行	○	○	○	○	○	○	○
自転車で自分がケガをした	入院日額	－	－	2,000円	2,500円	4,000円	6,000円	12,000円
	通院日額	－	－	－	－	－	1,000円	2,000円
自転車が故障した	自転車ロードサービス	×	○	×	×	×	×	○

保険会社のHPを参考に作成しています。

## (2) 自転車保険の加入状況

自転車事故の加害者に高額な賠償請求を命じる判決が複数出ていることを受け、自転車保険への加入を義務化する条例を設ける自治体が増えています。au損害保険株式会社が実施した自転車保険加入状況の全国的な実態調査の結果（表2.2）、全国で18の自治体が自転車保険の加入を義務付けており、その重要性はますます高まっています。なお、山口県の自転車保険の加入率は47.2%で、全国で32位となっています。

表2.2 全国の自転車保険加入状況一覧（2019年）

順位	都道府県	義務化地域	加入率	順位	都道府県	義務化地域	加入率	順位	都道府県	義務化地域	加入率
1	京都府	●	73.6%	17	三重県		54.1%	33	沖縄県		47.1%
2	兵庫県	●	69.9%	18	愛媛県	●	54.0%	34	和歌山県		46.9%
3	大阪府	●	69.5%	19	宮崎県		53.7%		岡山県		46.9%
4	滋賀県	●	68.4%	20	広島県		53.6%	36	茨城県		46.7%
5	埼玉県	●	65.9%	21	長野県	●	53.5%	37	北海道		45.2%
6	静岡県	●	64.5%	22	徳島県		52.9%	38	岩手県		45.0%
7	愛知県	◆ (名古屋市)	62.9%	23	高知県		52.3%	39	島根県		44.3%
8	神奈川県	●	61.6%	24	千葉県		52.0%	40	青森県		43.1%
9	石川県	◆ (金沢市)	61.5%	25	山形県	●	51.5%	41	熊本県		42.5%
10	佐賀県		60.7%	26	富山県		50.6%	42	新潟県		41.7%
11	大分県		58.2%		岐阜県		50.6%	43	福井県		41.3%
12	宮城県	◆ (仙台市)	57.9%		東京都	●	50.6%	44	栃木県		41.1%
13	福岡県	●	56.1%	29	香川県		48.5%	45	秋田県		40.2%
14	鹿児島県	●	55.9%	30	長崎県		48.1%	46	山梨県	●	35.3%
15	奈良県	●	55.6%	31	福島県		47.7%	47	鳥取県		31.1%
16	群馬県		54.2%	32	山口県		47.2%	全国平均		57.3%	

- ◆ 2019年以前に義務化された地域
- ◆ 2019年に義務化された地域
- 2020年に義務化される地域（国土交通省HP参照）

調査方法：インターネットによるアンケート調査  
 対象者：調査地域に居住している自転車利用者  
 対象地域：日本全国  
 回答者数：20,503人（人口比率に配慮し選定）  
 実施時期：2020年1月6日～2020年1月11日

【出典：au損害保険株式会社HP】

参考URL：<https://www.au-sonpo.co.jp/corporate/news/detail-226.html>





## 2.3 自転車のメリット ～け・い・しゃ・りよ・う～

自転車は、①経費の節約（け）、②交通混雑の影響を受けないことによる移動時間の節約（い）、③地域が潤うことによる社会貢献（しゃ）、④CO<sub>2</sub>排出の抑制に繋がる良好な環境形成（りよ）、⑤運動促進（う）による健康づくり等のメリット「け・い・しゃ・りよ・う」があります。その利用目的は、買い物、通勤・通学やスポーツ等幅広く、また、シティサイクル、スポーツタイプの自転車、2人で楽しむことができるタンデム自転車やハンドサイクル等、多様な自転車が普及しています。

このように、自転車は、環境にやさしい乗り物であるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを持つコミュニケーションツールとなる等、地域の活性化に貢献できる乗り物として期待されています。



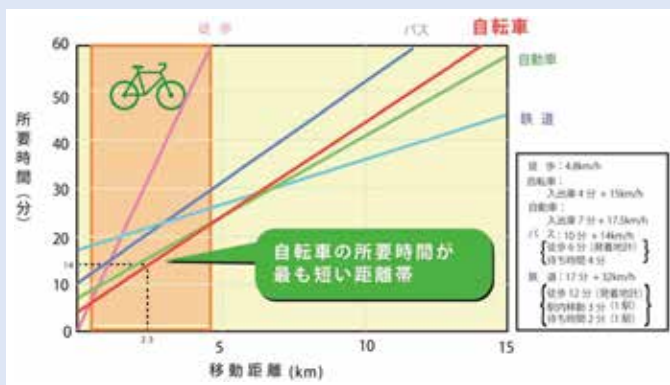


### 経費の節約

自転車にかかる日常的な費用は、駐輪場代やシェアサイクル等の利用料金です。ガソリン代が不要であるため、自転車をうまく活用することで経費を節約できます。

### 移動時間の節約

自転車は、クルマの渋滞に巻き込まれることが無いため、移動時間の節約につながります。また、都市内交通において、5 km未満の移動では最も速い交通手段とも言われています。



【出典：自転車通勤導入に関する手引き】

### 社会貢献

地域の観光資源等を自転車によって周遊する「サイクルツーリズム」では、これまであまり注目されなかったスポットへの誘客や、国内外からの新たな誘客を図ることができ、交流人口や地域の消費が増えることにつながります。サイクリスト国勢調査 2018 (出典：ツール・ド・ニッポン (一般社団法人ルート・スポーツ・ジャパン)) の調査結果によると、サイクルツーリズムの経験者は年間で約1,500万人、その市場規模は年間で約1,200億円であることが示されています。

その他、自転車を利用する人はクルマを利用する人よりも買い物に出かける回数が多く、結果的に、地域での消費活動を促すことにつながるとい調査結果もあります。

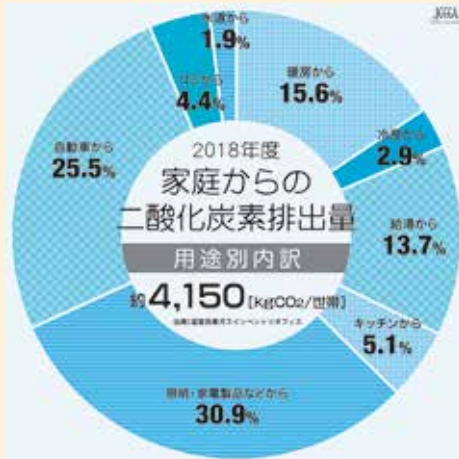
また、クルマ依存から自転車への移行により、交通渋滞の緩和にもつながります。



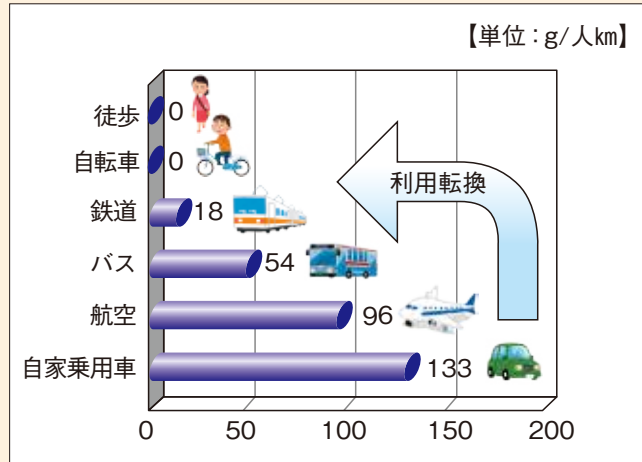


## 良好な環境形成

クルマから排出されるCO<sub>2</sub>は、1世帯当たりの年間排出量のうち、約1/4を占め、環境に対する負荷が大きいことがわかります。また、交通手段別の目的地までに1人を1km運ぶ場合のCO<sub>2</sub>排出量について、クルマが最も多くCO<sub>2</sub>を排出していることがわかります。一方、自転車から排出されるCO<sub>2</sub>はゼロで、環境にやさしい乗り物です。



【出典：国立環境研究所ウェブサイト】



運輸量当たりの二酸化炭素排出量（2018年）  
（国土交通省HPデータを基に作成）

## 運動促進

- 自転車は、有酸素運動に適していると言われており、長期継続しやすく、身体への負担も少ないことでも知られています。
- 自転車の利用により、効果的に脂肪燃焼でき、さらに、生活習慣病の予防が期待できるほか、歩行のための身体づくりも期待できます。
- 通勤・通学、買い物等、自転車の利用を習慣化することで、ダイエット効果も期待できます。