

4 様々な自転車交通安全対策の展開と交通事故情報の活用

(1) 施策の概要

自転車交通安全対策には、様々な立場から様々な主体が取り組んでいる(注)。交通安全対策基本法は、我が国が交通安全対策に取り組む基本的な枠組みを定めているが、それは、国及び地方を通じて、それぞれの主体の連携・協力により対策を進めていくという考え方で作られている。自転車の交通安全対策にもその考え方は該当し、現場では、実際、様々な主体の連携・協力が行われている。そして、例えば、項目3でみてきたように、自転車安全教育をめぐって、取締面での情報である「指導警告票」の情報の適切な提供が教育現場で活用できる場合があり、更に取り組むべき点があることが認識された。

ところで、交通安全対策基本法の定める枠組みの要は、内閣府に置かれる中央交通安全対策会議（構成員：内閣総理大臣、指定行政機関の長等（具体的には関係閣僚））とその定める交通安全基本計画である。中央交通安全対策会議は、同計画の実施を推進するほか、交通の安全に関する総合的な施策で重要なものの企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進するという事務をつかさどり、同会議の下には、同会議の機動性を高め、交通安全に関する総合的な施策の推進機能を強化するため交通対策本部が設置されている。内閣府は中央交通安全対策会議の庶務を担当し、同会議の要としての機能の発揮を支えている。また、指定行政機関（関係府省）は、毎年度、交通安全業務計画を定め、施策の計画的実施を図っている。

さらに、交通安全対策基本法に基づき、都道府県には都道府県交通安全計画の策定、区域内の交通安全施策の総合性確保及び国の関係行政機関、他の都道府県や区域内市区町村との連絡調整に当たる機関として、都道府県交通安全対策会議が置かれる。市区町村は、都道府県と同様に計画策定等に当たる市区町村交通安全対策会議を置くことができ、市区町村交通安全計画の策定に努めることとされている。そして、交通安全計画の下、毎年度交通安全実施計画を作るという仕組みは、都道府県も市区町村も同様である。これらの地方公共団体に置かれる交通安全対策会議は、相互に協力し、また、国の関係行政機関に対し、協力を求めることができる。中央交通安全対策会議は都道府県交通安全対策会議等に必要な勧告ができ、都道府県交通安全対策会議は市区町村の交通安全対策会議に勧告ができる。また、このような交通安全計画が定められれば、地方公共団体の長は、交通安全対策基本法第27条により、計画の的確かつ円滑な実施を図るため必要があると認めるときは、当該地方を管轄する国の関係行政機関や関係地方公共団体の長その他の執行機関に対し、これらの者が陸上交通の安全に関し処理すべき事務について、必要な要請をすることができる。

このような仕組みのほかに、地方公共団体では、「交通対策協議会」等の名称

で、関係者が協議する仕組みを設け、各般の参加を得て、交通安全等のプロジェクトを行う例がみられる。また、交通安全に関わる内容を持つ条例や計画を定めて、住民の自覚や自主的な取組を得、総合的な安全対策を進める例もみられる。以下ではその現状をみることにする。

(注)「自転車の交通ルール徹底方策に関する提言」(平成24年12月27日自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会)で挙げられた事例をみるだけでも、学校、企業、地方公共団体などの多様な関係者がいることが明白に分かる。

(2) 調査結果及び所見

ア 市区町村交通安全計画と自転車事故の状況

地方公共団体は、そこに置かれる交通安全対策会議を経て、交通安全計画を定める。交通安全対策基本法により、都道府県は全て交通安全計画を定めるが、市区町村は「定めることができる」とされており、実際に定めるかどうかはその市区町村の判断に委ねられている。中央交通安全対策会議が定めた現行の第9次計画には自転車交通安全に関わる項目があるので、市区町村が交通安全計画を定めれば、その中には自転車交通安全に係る何らかの取組を含む蓋然性は高い。つまり、計画の定めがあること自体が、市区町村における自転車交通安全対策の一面を知る材料となる。

ただ、平成26年10月現在、定められている市区町村交通安全計画の数は不明である(注1)。しかしながら、交通安全計画は、一般的に言えば、多くの人々の交通安全活動の指針になるものであるもので、公表されているものと考えられる。市区町村もホームページを用いて熱心に発信する時代である。今回、自転車交通安全対策のニーズの一面を示す指標である人口10万人当たりの自転車乗用中死傷者の発生率を用い、人口10万人以上の市区であって、当該発生率の高い50位までのもの(注2)について、交通安全計画を策定してホームページに公表しているかどうかを調査した。(図表4-(2)-①)

(注) 1 内閣府による。

2 毎日新聞社が公益財団法人交通事故総合分析センターから入手、算出し、平成26年11月6日に公表したデータによる。

図表4-(2)-① 人口10万人当たりの自転車乗用中死傷者の発生率が高い市区における交通安全計画のホームページにおける公表状況 (単位：人)

順位	市区名	人口(平成25年)	平成24年の自転車乗用中死傷者の発生率(人口10万人当たり)	交通安全計画の公表の有無
1	佐賀市	235,954	246.6	有
2	草加市	239,654	245.1	有
3	伊丹市	197,638	242.0	not found
4	戸田市	129,755	241.5	有

順位	市区名	人口（平成 25 年）	平成 24 年の自転車乗用中死傷者の発生率（人口 10 万人当たり）	交通安全計画の公表の有無
5	前橋市	341,030	232.3	有
6	高松市	420,699	228.7	有
6	姫路市	535,783	228.7	有
8	大阪市	2,683,487	225.0	有
9	尼崎市	449,258	223.9	有
10	東大阪市	506,230	223.0	有
11	岡山市	713,433	222.4	not found
12	台東区	186,889	220.0	有
13	静岡市	709,702	213.7	有
14	茨木市	277,449	213.3	not found
15	福岡市	1,506,313	211.9	有
16	八尾市	270,264	211.1	not found
17	加古川市	268,053	205.4	有
18	徳島市	262,611	205.3	not found
19	高崎市	375,217	201.0	有
20	岸和田市	201,151	198.5	not found
21	渋谷区	214,161	198.2	有
22	春日市	108,876	197.2	not found
23	門真市	127,862	192.9	not found
24	立川市	178,442	192.6	有
25	丸亀市	110,495	190.1	有
26	港区	234,415	189.4	有
27	名古屋市	2,271,380	188.9	有
28	中央区	131,737	188.2	有
29	一宮市	386,606	184.5	有
30	上尾市	228,064	182.4	not found
31	越谷市	331,561	179.2	有
32	松原市	123,753	179.0	not found
33	さいたま市	1,243,436	178.2	有
34	堺市	840,862	177.5	有
35	焼津市	144,204	177.1	有
36	小平市	186,268	177.0	有
37	浜松市	812,888	176.9	有
38	大和市	231,715	175.1	有
39	豊橋市	380,216	174.6	有
40	宮崎市	402,572	171.3	not found

順位	市区名	人口（平成 25 年）	平成 24 年の自転車乗用中死傷者の発生率（人口 10 万人当たり）	交通安全計画の公表の有無
41	所沢市	343,234	168.2	有
42	太田市	218,505	165.6	not found
43	東久留米市	116,251	164.6	有
44	相模原市	720,570	162.6	有
45	小牧市	153,574	162.4	not found
46	狭山市	155,106	162.3	有
47	久留米市	302,461	161.4	not found
48	泉佐野市	101,846	160.7	not found
49	大東市	124,690	160.6	not found
50	高槻市	356,693	160.2	not found
公表有				33

- (注) 1 当省の調査結果及び毎日新聞社が公益財団法人交通事故総合分析センターから入手、算出し、平成 26 年 11 月 6 日に公表したデータに基づき、当省が作成。
- 2 「平成 24 年の自転車乗用中死傷者の発生率（人口 10 万人当たり）」は、毎日新聞社が公益財団法人交通事故総合分析センターから入手、算出し、平成 26 年 11 月 6 日に公表したデータによる。
- 3 「人口（平成 25 年）」欄は、当該地方公共団体のホームページで公表されている平成 25 年 10 月 1 日又は 9 月 30 日現在の推計人口か、住民基本台帳人口を記載している。
- 4 「交通安全計画の公表の有無」欄の「not found」とは、当省が行った 50 市区のホームページにおける交通安全計画の公表状況の調査において、同計画の公表が見つからなかったことを示す。

これらの 50 市区のうち、交通安全計画を公表しているのは 33 市区であり、少なくとも、これらの市区については、交通安全対策基本法の枠組みの中で他の機関と連携・協力を図りながら計画に盛り込んだ取組ができることになる。したがって、交通安全計画の中に自転車交通安全についての取組が盛り込まれれば、交通安全対策基本法の枠組みの中でのアクションが可能となる。

他方、公表が見つからなかった 17 市区については、それが不可能となるかということ、そうではない。たまたまホームページに公表していない場合は除き、少なくとも都道府県レベルでは必ず交通安全計画が策定されており、その枠組みの中で、一地方公共団体としての活動は可能であり、活動しているものと考えられる。独自の交通安全計画を持っていないことは、その活動が、交通安全対策基本法が定める交通安全対策の仕組みの中で「交通安全計画を持つ地方公共団体」のものとして位置付けられないだけであって(注3)、それがそのまま当該地方公共団体が自転車交通安全対策について主体的な取組をしていないことにはならない。独自に交通安全対策協議会などを組織して、多くの関係者の協力を得て交通安全対策に取り組んでいる場合も考えられる。

- (注) 3 理論上は、例えば、交通安全対策基本法第 27 条の地方公共団体の長の要請は、交通安全計画がない場合、できないと考えられる。

イ 地方公共団体の取組事例

当省では、今回の調査の際に、地方公共団体が交通安全計画とは別に、以下のとおり、特に自転車交通安全に焦点を当てて、主体的に取り組んでいる事例も把握した。

まず、都道府県レベルでの取組の側からアプローチした、特徴的な事例を挙げる。

【事例6】県と市が自転車によるまちづくりを進める体制を整備した例

関係機関名	香川県（設置主体）、高松市及び高松地区委員会構成員		
事例内容			
<p>香川県では、平成19年10月、知事を会長とする「自転車を利用した香川の新しい都市づくりを進める協議会」を設置した。同協議会の下には、重点地区である高松市を対象区域とする「高松地区委員会」（会長：高松市長）が設けられ、下表のような構成員の5つの部会構成で自転車交通安全についての多角的な検討を行い、総合的な取組が推進される体制がとられている。</p> <p>部会構成を見ると、国、県、市レベルの機関・担当部署がレベルの枠を越えて参加している。</p> <p>高松市の担当者によれば、高松地区委員会の構成員による自転車交通安全対策への積極的な取組が実現しているとのことである。なお、高松市における自転車関連事故の発生件数は平成19年（1,325件）以降25年（906件）まで一貫して減り続けている。</p>			
部会名	検討事項	主な構成機関等	備考（部会長）
安全空間確保部会	歩行者・自転車の安全・快適な空間の確保に関する事	四国地方整備局香川河川国道事務所、香川県（土木部道路課等）、香川県警察本部、高松北警察署、高松市（都市整備局道路整備課等）	香川河川国道事務所道路調査課長
地域活性化部会	商店街の自転車対策による魅力向上に関する事	四国地方整備局香川河川国道事務所、四国経済産業局、香川県（商工労働部経営支援課）、香川県警察本部、高松北警察署、高松市（創造都市推進局産業経済部産業振興課等）、高松商工会議所、高松丸亀町商店街振興組合ほか7商店街振興組合	高松市創造都市推進局産業経済部産業振興課長
駐輪対策部会	自転車の路上駐輪の対策に関する事	四国地方整備局香川河川国道事務所、香川県（土木部道路課等）、香川県警察本部、高松北警察署、高松市（都市整備局都市計画課等）、高松商工会議所、高松琴平電気鉄道株、四国旅客鉄道株	高松市都市整備局都市計画課長
安全教育部会	自転車のルール・マナーの徹底に関する事	四国地方整備局香川河川国道事務所、香川県（危機管理総局くらし安全安心課）、香川県教育委員会、香川県警察本部、高松北警察署、高松市（市民政策局地域政策課交通安全対策室等）、高松北交通安全協会、高松交通安全母の会、小・中・高校関係、高松市PTA連絡協議会、高松市老人クラブ連合会	香川県警察本部交通部交通企画課長
利用促進部会	更なる自転車利用の促進に関する事	四国地方整備局香川河川国道事務所、四国経済産業局、香川県（政策部交通政策課等）、香川県警察本部、高松	大阪大学大学院工学研究科

関係機関名	香川県（設置主体）、高松市及び高松地区委員会構成員		
	ること	北警察署、高松市（市民政策局コンパクト・エコシティ推進部交通政策課等）、高松商工会議所、高松琴平電気鉄道(株)、四国旅客鉄道(株)、高松丸亀町商店街振興組合	教授

(注) 高松市資料に基づき、当省が作成した。

【事例7】条例を制定して取組を進めた例

関係機関名	京都府
事例内容	
<p>京都府では、自転車の安全利用について定めた全国で初めての都道府県レベルでの条例である「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」を平成19年に定め、翌年から施行している。同条例の主な内容は、①自転車同乗幼児のヘルメット着用義務化、②自転車利用者の励行事項、③自転車安全利用推進員の設置、④自転車小売業者の自転車安全利用情報説明制度である。</p> <p>条例制定の背景には、平成19年の道路交通法改正や、自転車利用者のマナーの問題や二酸化炭素ガス削減の必要から自転車を活用すべきという課題についての府民の認識があったと考えられる。同条例に基づき、自転車安全利用促進計画が現在までに2次にわたって策定されており、同府は計画で設定した様々な目標に向けて施策を展開している。</p> <p>同府では、近年、自転車事故発生件数が減り続けている。上述の条例及び計画による取組が本格化する前の時点の平成19年には3,591件だったものが、その後、一貫して減り続け、25年には2,368件まで減少した。このような状況について、同府では、警察を始めとする関係機関による様々な取組（自転車通行環境整備、自転車通行マナー・安全利用等の広報啓発、安全教育など）が積極的に実施されたことが大きいとしている。</p> <p>また、京都市は平成22年に「京都市自転車安心安全条例」を定めたが、同条例の中で、自転車利用者の責務として、同府の上述の条例等の規定の順守を定めている（市条例第4条）。地方公共団体が策定する自転車交通安全に係る規範の中でも相互の連携が図られている例である。</p>	

【事例8】交通対策協議会の下に自転車交通安全に関する専門の部会を設置した例

関係機関名	大阪府（設置主体）及び部会構成員
事例内容	
<p>大阪府では、平成24年4月から、大阪府交通対策協議会の下に自転車安全利用推進部会を置き、広範な構成員の参加を得て、同府内の自転車事故の状況や自転車利用実態などを分析し、ルール周知・安全教育の実施、指導取締りの強化、自動車通行空間の確保などを内容とする行動指針をまとめた（平成25年1月、交通安全対策協議会において「自転車安全利用推進のための重点行動指針」として採択）。</p> <p>【部会構成員】近畿地方整備局、大阪府警察本部、大阪府教育委員会、大阪府、大阪市、堺市、JR西日本等の国、地方公共団体、事業者、関係者団体等の13機関の担当部署（警察交通部担当課、交通安全担当課、道路管理担当課、教育委員会等）</p>	

関係機関名	大阪府（設置主体）及び部会構成員
<p>この部会は、重点行動指針の決定後も、取組の評価等の活動を行っており、平成26年1月及び平成27年1月には、重点行動指針の改訂も行っている。</p> <p>また、部会構成員である大阪府、大阪市、堺市の担当者によれば、交通安全教育における教育委員会と警察、首長部局との連携した取組が進んだり、自動車通行レーンの整備における警察と道路管理者との情報の共有化が進んだことなどが効果として挙げられるとしている。</p>	

【事例9】有識者懇談会を設置して制度を構築した例

関係機関名	東京都及び有識者懇談会等構成員
事例内容	
<p>東京都では、平成23年に都庁及び警視庁内各部門の担当者を中心に管下市区及び民間団体の関係者で組織した東京都自転車総合政策検討委員会（注1）で、それまでの取組と自転車の安全利用に関わる課題・方策を検討し、その報告書を受けて24年に学識経験者と自転車利用に関する関係者が多数参加する東京都自転車対策懇談会（注2）を開催した。</p> <p>同懇談会の提言を踏まえて、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が定められ、同条例に基づき「東京都自転車安全利用推進計画」が定められた。これらは、平成25年度以降の都内全域を対象とする総合的な自転車交通安全対策の枠組みとなっている。</p> <p>（注）1 構成員は、都庁8（青少年・治安対策本部、知事本局、都市整備局、環境局、産業労働局、建設局、教育庁）、警視庁2（交通部）、都内市区2（台東区、昭島市）、民間団体4（東京交通安全協会、日本交通安全教育普及協会、東京都自転車商協同組合、東京都自転車商防犯協力会）</p> <p>（注）2 構成員は、学識経験者4、その他自転車利用に関する関係者27（東京サイクリング協会、東京都私立幼稚園PTA連合会、東京都自転車商協同組合、一般社団法人日本損害保険協会 等）、行政実務者3（国土交通省東京国道事務所、渋谷区、調布市）</p> <p>また、同条例は、自転車交通安全に関する総合的な取組のための制度を規定している（1 都、自転車利用者等の責務、2 自転車安全利用推進計画、3 自転車安全利用のための技能・知識の普及、4 安全な自転車の普及、5 自転車利用環境の整備等（(1) 自転車道、駐輪場等の整備のため、都が、区市町村等と連携、(2) 自転車利用環境整備協議会、(3) 都による区市町村が設置する自転車等駐車対策協議会等への協力）、6 自転車利用者による保険加入の努力義務等、7 自転車駐車場の利用の推進、8 自転車貨物運送事業等の登録）。</p>	

以上のとおり、事例は都道府県レベルのみで取組が完結しておらず、管下市区町村レベルでの取組を巻き込んでいる。今度は市区町村の側からアプローチした事例をいくつか挙げてみたい。市区町村レベルでも、関係機関や住民の参加を得ながら、活発な取組が行われている例があり、特に、都道府県や警察との連携は、交通安全対策の必然と考えられる。

【事例10】自転車を重視したまちづくりの取組の例

関係機関名	宇都宮市
事例内容	
<p>宇都宮市は、平成22年に「宇都宮市自転車のまち推進計画」を定め、4つの施策の柱（○だれもが“安全”に自転車が使える、○だれもが“快適”に自転車が使える、○だれもが“楽しく”自転車が使える、○だれもが“健康とエコ”に自転車が使える）を設定し総合的に展開している。</p> <p>同計画は、それぞれの柱の下に様々な活動指標を定めているとともに、「自転車のまち推進協議会」を計画の推進機関として設置し、同協議会が指標により施策の進捗状況を評価・検証し、必要に応じて計画案の見直しを行うという仕組みを設けていることに特徴がある。</p> <p>【平成25年度協議会構成員】学識経験者1、関係団体13（自転車業界3、利用者3、交通事業者3、商工会議所その他4）、行政実務者5（宇都宮市2、国の地方機関1、県知事部局1、警察1）なお、構成員以外にアドバイザー1</p> <p>また、同計画は、従前の計画（自転車利用・活用基本計画（平成15年））の改定に併せて総合的な計画を策定するに当たり、「市民から広く意見を取り入れるため設置された「自転車のまち推進計画策定懇談会」（注）の検討を踏まえて策定されたものであり、内容は、自転車ネットワーク計画としての性格も持っている。</p> <p>（注）公募委員を含む同懇談会の構成員20人には、学識経験者や関係団体の人々が多数を占め、宇都宮市の職員は含まれず、行政関係者としては国の地方機関から1名、県の知事部局1名、警察1名であり、多様な主体の参加の工夫がされている。このときの構成の考え方は現在の協議会に踏襲されているものと考えられる。</p> <p>同市においては、自転車関連事故件数が平成21年の727件から25年は509件と着実に減少している。</p>	

【事例11】自転車を重視したまちづくりの取組の例2

関係機関名	金沢市
事例内容	
<p>金沢市は、平成23年3月に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」を策定し、4本の柱（○「はしる」（自転車通行空間整備）、○「とめる」（駐輪環境整備）、○「つかう」（自転車利用促進）、○「まもる」（ルール・マナーの向上））を掲げて、「市内でも特に自転車利用ニーズが高く、解決すべき課題の多い中心市街地（まちなか）を対象に」自転車利用環境向上のための施策を総合的に展開している。</p> <p>同計画は、その記述の中で、他の計画との関係を明らかにしており、「金沢世界都市構想（第2次基本計画）を最上位計画とし、新金沢交通戦略、中心市街地活性化計画、金沢魅力発信行動計画、金沢市環境基本計画及び金沢市都市計画マスタープランに基づく、「自転車利用環境改善のためのトータルプラン」の位置付けを有する。」と説明されている。</p> <p>また、同計画については、平成23年2月に設置された金沢自転車ネットワーク協議会（注）などを通じて、国、県、警察等と連携し推進するとされている。</p> <p>（注）学識者3、警察5、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県知事部局3及び金沢市2を構成員とし、</p>	

関係機関名	金沢市
<p>国土交通省金沢河川国道事務所交通対策課、石川県土木部道路整備課及び金沢市都市政策局歩ける環境推進課が共同で事務局を務める。同協議会は、平成 25 年、「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（案）」を策定、公表した。（同案は、継続的に見直すものであるため、「（案）」を付けたまま運用することとされている。）また、平成 26 年には自転車ネットワーク計画である「金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）」を策定、公表している。</p> <p>同市では、「平成 27 年の北陸新幹線開業などのターニングポイントを見据えつつ、計画の段階的な実現を目指す」と説明している。同計画は、本格的なコミュニティサイクルである「まちなり」の導入などで、注目すべき内容を含んでいるが、自転車利用環境整備のウェイトが非常に大きいとみることができる。</p> <p>いずれにせよ、同市における自転車関連事故は減り続けている。なお、同市では、平成 26 年 4 月に「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」を制定し、市の役割、自転車交通安全教育、自転車の安全な利用に関する指導等に関してそれぞれの責務を定めている。</p>	

【事例 1 2】自転車を重視したまちづくりの取組の例 3

関係機関名	上尾市
事例内容	
<p>上尾市は、平成 22 年に作成した都市計画のマスタープランで、将来都市ビジョンとして「質の高い居住環境と自転車のまち あげお」を掲げ、まちづくりに取り組んでいる。その推進のため、平成 24 年には組織した「自転車のまちづくり協議会」は、2 年間で 12 回開催され、その検討結果を踏まえて 26 年に「上尾市自転車のまちづくり基本計画」が策定された。</p> <p>【協議会構成員】市民（公募 3 を含む。）6、事業者 6、学識経験者 2、行政 4（市職員 2、県知事部局 1、警察 1）なお、構成員以外にアドバイザー 1</p> <p>同計画は、3 つの目標・ビジョン（○自転車が快適に利用できるまち、○自転車マナーがよく安心・安全なまち、○上尾市＝自転車とイメージされるまち）を掲げ、自転車ネットワークの構築、自転車交通安全教育及び自転車の活用による運動推進といった広範な内容の取組を掲げ、各種の目標を工夫して設けており、上述の協議会と庁内に設けた体制により、推進されることとなっている。</p> <p>なお、上尾市がある埼玉県では「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」を制定しているが、上尾市の計画は、同条例に基づき置かれる自転車安全利用指導員の活用を重点事業の一つに挙げている。また、同県では「ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想」を掲げているが、自転車ネットワーク計画としての側面も有している上尾市の計画は、この県の取組とも整合的に策定されているとみられる。</p>	

【事例13】ソフト面での取組を強化している例

関係機関名	鎌倉市
事例内容	
<p>鎌倉市は、平成24年に「鎌倉市自転車の安全利用を促進する条例」を制定した。同条例は、近年の道路交通法等における自転車交通安全のための取組を踏まえて、議員提出で成立したもので、市長に、交通安全教育に関する事項、広報啓発に関する事項、自転車に係る利用環境の向上を図るための整備に関する事項その他の自転車の安全な利用の促進に関し必要な事項を定める「自転車安全総合推進計画」の策定を求めている。</p> <p>同市では、この条例に基づき、平成25年3月に「鎌倉市自転車安全総合推進計画」を策定した。同計画では、計画期間の最終年である平成29年までに、①自転車関連事故が全交通事故に占める割合、②自転車関連事故件数、③自転車関連事故による死傷者数、④自転車事故による死者数、⑤交通安全教室の参加者数のそれぞれについて、数値で成果目標を示し、各部門の取組を求めている。</p> <p>同計画は、走行環境の整備、自転車安全教育、自転車損害賠償保険への加入促進、指導取締りの強化、自転車の駐車対策など幅広い取組に言及しており、指導取締りの強化では、「所轄の警察署に指導警告・取締りの強化を要請していきます。」と記述するなど、警察との連携を重視していることが特徴的である。このような計画の定めとなったのは、市において市民の意識調査を分析し、自転車については、自転車専用レーンなどの道路の整備と交通ルール・マナーの周知徹底を求めるものが多いものの、ハード面の整備は短期的には実現困難であるという実情を踏まえたものと考えられる。</p> <p>なお、同計画の推進に当っては、鎌倉市交通安全対策協議会（注）に進捗状況を報告することとしている。</p> <p>（注）鎌倉市交通安全対策協議会会則によって設けられ、会長（市長）、副会長、監査役及び市長が市民組織及び関係団体並びに関係行政機関等のうちから委嘱又は任命した委員によって構成される。計画策定時（平成25年）には、会長1、副会長14、監査役2、委員40（交通安全施設部会15、交通安全全部会25）の構成であった。</p>	

以上の事例は、市区町村全体の動向を示すサンプルとなるように、特段の客観的な基準を設けて挙げているわけではないので、これらのみをみただけで厳密な意味でこれを全国の地方公共団体の取組の在り様を過不足なく捉えられると考えることは適切ではないが、他の当省における調査の結果を踏まえると、多くの関係者の参加を得た取組がなされるということ以外に、行政の業務の実情を調査する当省の行政評価・監視の視点からは2つの点に関心が持たれる。

まず、計画とは別に、首長部局が「条例」という規範を設けるアプローチ（事例7、9、11～13）があるということである。もう一つは、最近の市区町村の取組については、道作りを中心とする「まちづくり」のアプローチがよくみられることである（事例10～12）。これらについて考えてみたい。

ウ 条例によるアプローチ

地方公共団体が「交通安全」に関して条例を定める例は、しばしばみられる。試みにインターネット上で「地方自治体がウェブサイトで公開している「例規集」の条例本文へのリンク集」(<http://www.jourei.net/>)を用いて条例名に「交通安全」の語を用いているものを検索してみると、当該用語を用いているものが1,163件(平成27年2月時点)みられ、そのうち、485件が交通安全対策会議の設置に関するものである。「交通安全条例」として地方公共団体や運転者の責務などを定めるものが339件あり、中には、事業者等に駐輪場の付置を求めるものもある。「高齢者交通安全教育」といった特定のテーマに絞られた条例もある。これらの条例には道路交通法上の規制に類する内容が規定されている場合もある。警察の取締りの根拠となるような道路交通法上の規制の細目は、都道府県の公安委員会規則に委ねられていることから、当該地方公共団体における普及・啓発、教育等の交通安全の取組を通ずる姿勢を明らかにするものと解するべきと考えられる。その意味において、条例は、交通安全対策会議の議などを要さずに、地方公共団体が各般に働きかけて交通安全に取り組む手段となり得る。

そこで、条例の題名において「自転車」の用語を用いているもの(以下このような条例を「自転車条例」という。)を、上述のリンク集で検索してみると、当該用語を用いているものが862件(平成27年2月時点)みられ、題名を見る限りにおいて、「駐車」(453件)や「放置」(390件)の用語を含むものが多い。昭和55年の自転車法制定により、放置自転車対策が明確に市区町村の役割になったことによるものと考えられる(以下このような定め条例を「駐輪条例」という。)

上述の事例7及び9のように、自転車の適正利用という観点から交通安全対策について幅広く定めている条例を調査する目的で、「利用」を題名に用いている条例(「駐車場利用」などと表記され、明らかに駐輪条例であるものを除く。)を検索すると30件みられる。ただし、上述のリンク集では事例9の条例が把握できなかったことを考慮し、平成26年10月時点で、通常の検索エンジンで「自転車」と「条例」の語を入れ、ヒットしたホームページの内容を見て、駐輪条例の規定内容以外の安全利用について定めている条例(以下「利用条例」という。)を選び出し、先ほどの結果と併せて整理すると、少なくとも都道府県レベルで4団体(京都府、埼玉県、東京都、愛媛県。以上施行順)、市区町村レベルで44団体の利用条例をホームページで確認できた。

利用条例の内容をみると、都道府県レベルのものは施行時期が全て平成19年以降で、事例7及び9のように自転車交通安全対策の根拠になるように幅広く定めるものが多い。具体的には、自転車運転者の安全運転義務を含む関係者

それぞれの責務、交通安全教育・広報・啓発、損害保険加入励行、ヘルメット着用（努力）義務等を定めている。

これに対し市区町村レベルの条例では、題名中に駐輪条例以外の内容と考えられる用語（「自転車の安全な利用」等）を用いているものであれば、古いものは昭和 56 年施行のものもあるが、内容はほとんど駐輪条例となっている。ただし、そのような題名の条例は平成 19 年以降に定められたものが 29 と多く、かつ、内容も利用条例となっており、具体的には、首長又は地方公共団体が、住民、事業者、関係団体等との連携・協力、支援等を行って、自転車利用者の安全運転を確保する取組を進める内容となっている（32 団体）。また、安全教育・講習（28 団体）、広報・啓発（27 団体）及び指導・警告・助言（18 団体）について、地方公共団体自らが取り組むべきと定める例も多い。自転車運転者のマナーや自転車の交通ルールの確保が、公安委員会や、教育委員会・学校に加えて、地方公共団体の首長部局における課題でもあると認識されてきたものと考えられる。

エ まちづくりの一環としての自転車交通安全対策

上述の事例 10 から 12 までは、自転車を活用した「まちづくり」という発想が中心にあることで共通している。これらは、「住民が暮らしの中で（手軽で、身近で、エコな）自転車を活用する」ことを出発点に、それを安全で快適なものにするために、「自転車通行空間」というハードを整備し、かつ、そこで守るべきマナーやルールを住民等の間に徹底するものであり、住民のライフスタイルや観光までも視野に入れて、まちの魅力を高めようという総合的な取組である。つまり、活動を進めている市区町村にとって、「自転車交通安全」の視点は重要であるが、それが全てではないと考えられる。項目 2 で紹介した自転車ネットワーク計画の取組が、市区町村のまちづくりの活動の中にもうまく組み込まれているとみることができる（注）。

（注） 自転車交通安全対策の実情を考察することを目的とする本評価・監視結果においては、あくまで地方公共団体の公表物や担当者に対するインタビュー等で得た調査結果が、自転車専用レーンなどの自転車という交通モードに着目した通行空間を構築してネットワーク化する計画についての具体的な取組に言及が認められた場合には、「自転車ネットワーク計画」の取組として扱うこととする。つまり、国土交通省の「自転車ネットワーク計画の策定状況に関する調査」において、「自転車ネットワーク計画」が「策定済」や「検討中」などと認識されているかどうかを厳密には問うていない。なぜなら、実際に各地で多様な取組が認められる中で、同調査の結果は平成 25 年度のものが最新だからである。また、地方公共団体の策定するプランが「自転車ネットワーク計画」という用語を題名に冠していない場合、自転車を活用したまちづくりのプランの中に掲げられた自転車ネットワークの図等が別途定められた「自転車ネットワーク計画」の引用である場合、社会資本整備総合交付金等による財政支援を受けていない場合などは容易に想定されるものの、これらの形式は、自転車交通安全対策の中で自転車通行空間のネットワークが大きな役割を果たしつつあることをみていく上で重要ではないと考えられるからである。

これまでも、市区町村レベルでの自転車道整備等の取組はみられたが、一般に、道路整備は、都市計画、道路管理者との調整等を要し、商業活動などを始めとする私人の活発な活動があり、私権が入り組む市街地になればなるほど容易に進展するものではない。そのため、自転車交通安全の1ジャンルである自転車通行空間の整備は、他の交通ルールやマナーの教育や広報・啓発等とは、事務を進めるペースも異なっており、両者を有機的に連携する取組は容易ではない。そのような中で、近年、市区町村レベルで駐輪場整備及び駐輪マナーの徹底を組み合わせて、放置自転車対策が盛んに行われてきたのは、市街地における土地利用に関わる困難がありながらも、面積として限定されており、市街地で活動する多くの人々の理解を比較的容易に得られたからであるとも考えられる。

このようにみえてくると、事例10から12のように自転車ネットワーク計画を包含してハードとソフトを融合した取組は、市区町村レベルでの自転車交通安全対策について一歩踏み込んでおり、より効果的な対策となる可能性を持つものと考えられる。

また、i) 図表4-(2)-①で取り上げた50市区、ii) ウで挙げた44地方公共団体及びiii) 項目2で取り上げた平成25年度「自転車ネットワーク計画の策定状況に関する調査」(国土交通省)で自転車ネットワーク計画策定済みの53市区町村について、自転車条例の有無、自転車ネットワーク計画の有無、交通安全計画の有無を調査した結果は図表4-(2)-②のとおりである(それぞれの市区町村がホームページ上で公開している情報だけを用いて、整理したもの)。

図表4-(2)-② 自転車交通安全に係る市区町村レベルの取組状況

(単位：人)

都道府県名	市区町名	人口(平成25年)	平成24年の自転車乗用中死傷者の発生率(人口10万人当たり)	順位	自転車条例の有無	自転車ネットワーク計画の有無	交通安全計画の有無
北海道	帯広市	162,248	32.0	—	P	○	○
	北広島市	59,939	n. a.	—	P	○	○
岩手県	盛岡市	300,452	64.9	—	A*	△	○
宮城県	仙台市	1,068,511	89.1	—	P	○	○
福島県	福島市	283,425	97.4	—	P	○	○
	いわき市	327,783	41.9	—	P	○	○
茨城県	取手市	109,703	40.0	—	A*	△	△
	つくば市	218,418	73.6	—	A*	○	○

都道府 県名	市区町名	人口(平成 25年)	平成24年の自 転車乗用中死 傷者の発生率 (人口10万人 当たり)	順位	自転車条例 の有無	自転車ネット ワーク計画の 有無	交通安全 計画の 有無
栃木県	宇都宮市	516,057	109.2	—	P	○	○
群馬県	前橋市	341,030	232.3	5	P	○	○
	高崎市	375,217	201.0	19	P	○	○
	太田市	218,505	165.6	42	P	not found	not found
埼玉県	さいたま市	1,243,436	178.2	33	A*	○	○
	熊谷市	202,539	118.0	—	P	○	not found
	所沢市	343,234	168.2	41	P	not found	○
	春日部市	239,184	160.1	—	P	○	○
	狭山市	155,106	162.3	46	P	not found	○
	上尾市	228,064	182.4	30	P	○	△
	草加市	239,654	245.1	2	P	not found	○
	越谷市	331,561	179.2	31	P	not found	○
	蕨市	72,181	n. a.	—	A*	not found	○
	戸田市	129,755	241.5	4	A*	○	○
	三郷市	134,515	152.4	—	P	○	not found
千葉県	市川市	469,572	87.8	—	A*	○	○
	流山市	169,263	105.3	—	A*	not found	○
	浦安市	162,463	110.4	—	A*	△	○
	印西市	93,175	n. a.	—	A*	△	○
東京都	中央区	131,737	188.2	28	not found	not found	○
	港区	234,415	189.4	26	A	○	○
	新宿区	323,268	149.2	—	P*	△	○
	台東区	186,889	220.0	12	P	not found	○
	大田区	701,471	120.0	—	P	○	○
	渋谷区	214,161	198.2	21	P	○	○
	豊島区	270,978	105.0	—	A*	○	○
	板橋区	539,924	117.4	—	A*	○	○
	練馬区	711,380	104.1	—	P	○	○
	葛飾区	448,212	147.1	—	A*	△	not found
	立川市	178,442	192.6	24	P	○	○
	武蔵野市	140,598	131.1	—	A*	△	○
	三鷹市	180,372	147.8	—	A*	△	○
	府中市	253,630	133.3	—	A*	△	not found
小平市	186,268	177.0	36	P	△	○	

都道府 県名	市区町名	人口(平成 25年)	平成24年の自 転車乗用中死 傷者の発生率 (人口10万人 当たり)	順位	自転車条例 の有無	自転車ネット ワーク計画の 有無	交通安全 計画の 有無
東京都	国立市	74,508	n. a.	—	A*	△	not found
	東久留米市	116,251	164.6	43	P	△	○
	瑞穂町	33,899	n. a.		A*	not found	not found
神奈川県	横浜市	3,702,551	67.5	—	P	○	○
	相模原市	720,570	162.6	44	P	△	○
	鎌倉市	173,523	77.6	—	A*	△	○
	厚木市	224,954	129.1	—	A*	△	○
	大和市	231,715	175.1	38	P	○	○
新潟県	新潟市	806,352	69.4	—	A*	○	○
富山県	富山市	420,546	72.3	—	P	○	○
石川県	金沢市	451,898	83.7	—	A*	○	○
	加賀市	71,540	n. a.	—	not found	○	not found
福井県	大野市	33,797	n. a.	—	not found	○	not found
長野県	長野市	385,897	101.0	—	P*	△	○
	千曲市	61,193	n. a.	—	P*	not found	△
岐阜県	岐阜市	416,772	136.8	—	P	○	○
静岡県	静岡市	709,702	213.7	13	P	○	○
	浜松市	812,888	176.9	37	P	○	○
	富士市	259,133	126.1	—	P	○	○
	焼津市	144,204	177.1	35	P	not found	○
愛知県	名古屋市	2,271,380	188.9	27	P	○	○
	豊橋市	380,216	174.6	39	A	○	○
	一宮市	386,606	184.5	29	P	△	○
	豊田市	422,679	76.0	—	P	○	○
	安城市	181,504	112.1	—	P	○	○
	小牧市	153,574	162.4	45	P	△	not found
三重県	四日市市	313,317	99.3	—	P	○	not found
滋賀県	草津市	126,853	131.7	—	A*	△	○
	守山市	79,866	n. a.	—	P	○	○
京都府	京都市	1,470,742	123.6	—	A*	not found	○
	宇治市	188,574	87.4	—	A*	△	○
大阪府	大阪市	2,683,487	225.0	8	P	○	○
	堺市	840,862	177.5	34	A*	○	○
	岸和田市	201,151	198.5	20	P	not found	not found

都道府 県名	市区町名	人口(平成 25年)	平成24年の自 転車乗用中死 傷者の発生率 (人口10万人 当たり)	順位	自転車条例 の有無	自転車ネット ワーク計画の 有無	交通安全 計画の 有無
大阪府	高槻市	356,693	160.2	50	P	△	not found
	茨木市	277,449	213.3	14	P	△	not found
	八尾市	270,264	211.1	16	P	not found	not found
	泉佐野市	101,846	160.7	48	P	not found	not found
	寝屋川市	241,571	148.7	—	A*	not found	not found
	松原市	123,753	179.0	32	P	not found	not found
	大東市	124,690	160.6	49	P	△	not found
	箕面市	131,439	160.1	—	A	○	not found
	羽曳野市	116,120	147.6	—	A*	not found	not found
	門真市	127,862	192.9	23	P	△	not found
	摂津市	84,429	n. a.	—	A*	△	not found
	東大阪市	506,230	223.0	10	P	not found	○
兵庫県	神戸市	1,539,751	93.8	—	A	○	○
	姫路市	535,783	228.7	7	P	○	○
	尼崎市	449,258	223.9	9	P	△	○
	伊丹市	197,638	242.0	3	A*	△	not found
	加古川市	268,053	205.4	17	P	○	○
	宝塚市	234,116	100.0	—	A*	not found	not found
奈良県	奈良市	363,296	55.6	—	P*	not found	○
	大和高田市	66,334	n. a.	—	P*	not found	not found
鳥取県	米子市	150,133	43.4	—	P	○	○
島根県	松江市	207,008	39.3	—	A*	○	○
岡山県	岡山市	713,433	222.4	11	P	○	not found
広島県	広島市	1,185,815	118.6	—	P	○	○
	呉市	238,771	60.9	—	P	○	○
	尾道市	145,352	60.3	—	P	○	not found
	福山市	461,993	134.3	—	P	○	○
山口県	防府市	118,075	91.6	—	P	○	not found
徳島県	徳島市	262,611	205.3	18	P	not found	△
香川県	高松市	420,699	228.7	6	P	○	○
	丸亀市	110,495	190.1	25	P*	△	○
	三豊市	66,805	n. a.	—	P*	not found	not found
	宇多津町	18,749	n. a.	—	P	○	not found
愛媛県	今治市	168,183	97.7	—	A*	△	○

都道府県名	市区町名	人口(平成25年)	平成24年の自転車乗用中死傷者の発生率(人口10万人当たり)	順位	自転車条例の有無	自転車ネットワーク計画の有無	交通安全計画の有無
愛媛県	上島町	7,409	n. a.	—	A*	not found	not found
福岡県	福岡市	1,506,313	211.9	15	A*	△	○
	久留米市	302,461	161.4	47	P	△	not found
	春日市	108,876	197.2	22	P	not found	not found
佐賀県	佐賀市	235,954	246.6	1	P	not found	○
長崎県	大村市	92,091	n. a.	—	A*	not found	not found
熊本県	熊本市	739,541	104.1	—	P*	○	○
	水俣市	26,032	n. a.	—	not found	○	not found
宮崎県	宮崎市	402,572	171.3	40	P	○	not found
沖縄県	名護市	61,203	n. a.	—	not found	○	○

- (注) 1 当省の調査結果及び毎日新聞社が公益財団法人交通事故総合分析センターから入手、算出し、平成26年11月6日に公表したデータに基づき、当省が作成。
- 2 表に掲げた地方公共団体は、次のいずれかに該当するものである。
 ア 図表4-(2)-①で取り上げた人口10万人当たりの自転車乗用中死傷者の発生率が高い市区イ リンク集及び検索エンジンを用いて、利用条例あるいは名称上自転車の利用について言及している条例を定めているものを検索して得た44地方公共団体
 ウ 「平成25年度自転車ネットワーク計画の策定状況に関する調査」(国土交通省)で、自転車ネットワーク計画策定済の市区町村
- 3 「人口(平成25年)」欄：原則として、当該地方公共団体のホームページで公表されている平成25年10月1日又は9月30日現在の推計人口か、住民基本台帳人口を記載している。ただし、当該地方公共団体のホームページに当該記事が見つからなかった場合は、所在都道府県の当該記事を記載。なお、埼玉県三郷市の人口は25年4月1日現在のものであり、愛媛県上島町の人口は平成26年10月31日現在のものである。
- 4 「平成24年の自転車乗用中死傷者の発生率(人口10万人当たり)」欄：毎日新聞の公表資料による。なお、人口10万人未満の市町については「n. a.」(欠損値)である。
- 5 「自転車条例の有無」欄： P：駐輪条例
 A：利用条例
 なお、*が付されているのは注2イに該当する44地方公共団体
- 6 「自転車ネットワーク計画の有無」欄：
 ○：「平成25年度 自転車ネットワーク計画の策定状況に関する調査」(国土交通省)で、自転車ネットワーク計画策定済みとされた、又は当該地方公共団体のホームページで自転車ネットワーク路線図の確認等ができたもの
 △：○以外であって、自転車ネットワーク、又は歩行者・自転車ネットワークに記述が当該地方公共団体のホームページで確認できたもの
- 7 「交通安全計画の有無」欄：
 ○：交通安全計画の策定が当該地方公共団体のホームページで確認できたもの
 △：○以外であって、交通安全対策会議の設置が当該地方公共団体のホームページで確認できたもの
- 8 「自転車条例の有無」欄、「自転車ネットワーク計画の有無」欄及び「交通安全計画の有無」欄における「not found」とは、当省が行った地方公共団体のホームページにおける自転車条例等の公表状況の調査において、同条例等の公表が見つからなかったことを示す

上記図表4-(2)-②中の市区町村数120のうち自転車条例を定めているものは115であり、条例の内容をみたところ、駐輪条例は75、利用条例は40となっている。

「自転車条例」、「ネットワーク計画」及び「交通安全計画」の順に「P、○、○」と入る市区町村数は33、「A、○、○」と入るものは13であり、表中に掲げた市区町村のうちの3分の1強を占める市区町村では、表中に掲げた3つのアプローチによる自転車交通安全対策の取組を行っている。

「交通安全計画」も「交通安全対策会議」もホームページ上見当たらなかった（「not found」）市区町村の数は37みられたが、このうち23では、自転車ネットワーク計画を策定済み、又は自転車通行空間のネットワーク化の課題認識をホームページ上において明らかにしている。交通安全計画という伝統的な取組を自ら行っている状況がみられないこれらの市区町村について、少なくとも自転車ネットワーク計画という形で、新たな計画的な取組がなされつつあると考えられる。

また、表中「A」の条例を定めている市区町村のうち、31は自転車ネットワーク計画を策定済みか、自転車通行空間のネットワーク化の課題認識をホームページ上において明らかにしている。Aの条例の施行期日が平成19年以降であるものが多いことを考慮すると、最近自転車交通安全対策に新たな展開をみせた市区町村において、自転車ネットワーク計画への取組着手が多くみられると推論できる。

以上の状況は、自転車ネットワーク計画というアプローチにより、自転車交通安全対策が広がりを見せていると断言できると考えられる。

オ 自転車交通安全の取組の広がり交通事故情報の提供

第9次計画中の自転車交通安全対策の特徴的な取組である自転車交通ルールに関する交通安全教育、自転車ネットワーク計画の策定推進は、国の取組にとどまらず、地方公共団体、事業者、自転車利用者、国民一般等の積極的な参加・協力を得て広がりをみせている。このことは、広い参加を得て行われるべきという交通安全対策の尺度でみて、評価されてしかるべきことである。ただし、これは同時に、自転車の交通安全の実現という最終目的に向かって交通安全対策を考える立場からみれば、まだ緒に就いたばかりであり、挙げるべき成果はもっと先にあると思われる。自転車交通ルールが国民に浸透して遵守されているとも言い難いし、自転車ネットワーク計画にしても計画の策定で終わるのではなく、各地で、実際に、整備事業が行われてネットワークが自転車利用者により利用され、安全で快適な自転車通行空間が実現されて初めて、狙った成果に達するものと考えられるからである。

現状を踏まえれば、今後、それぞれの事業が多くの成果を挙げることこそ肝要である。そのためには、これらの事業についての多くの参加者・協力者が主体的に取組を重ねて、成果につなげられるかどうかは鍵と考えられる。そして、彼らの主体的な取組は、寄って立つことのできる十分な情報の有無によっても左右される。

例えば、特定の道路の特定の場所でどのように事故が起こったかという交通事故情報は、地域における交通安全教育に携わる者にとって、具体的に問題を認識させる上で有用な情報であることは疑いがない。また、自転車ネットワーク計画の策定に参加する者が、ネットワーク路線においていかなる整備がなされるべきかを考える上でも有用な情報であると考えられる（注）。

（注） ちなみに、第9次計画では、柱の一つ「道路交通環境の整備」の基本戦略の一つに「施策パフォーマンスの追求」を挙げ、「このため、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組む。」とされている。

交通事故情報ではないが、ある地方公共団体の取組では、自転車利用者である学生にモニターを依頼して、路線についての情報を得ている例もある。

また、事例13で挙げた鎌倉市では、鎌倉市自転車安全総合推進計画の検討を行うに当たり、市域内を管轄する2警察署から自転車関連事故の発生件数や事故形態別負傷者数、事故原因別負傷者数、時間帯別負傷者数、年齢別負傷者数等の情報を入手している。

今回、9都道府県の警察のホームページにおける自転車関連事故情報の公表状況を調査した結果、提供されている情報が、都道府県警察によって異なっており、例えば、市区町村別のデータの提供の有無は区々となっている（図表4-（2）-③）。

一般に、交通事故情報は、警察庁が毎年作成・公表する「交通事故統計」や「交通事故の発生状況」等で得ることができる。そこでは、全国及び都道府県別の交通事故発生件数、死者数、負傷者数のほか、当事者別、年齢層別、法令違反別等に精査した発生件数等のデータが明らかにされている。また、都道府県警察では、交通事故に係る年報等を作成し、管内警察署や地方公共団体に配布しているほか、管内の自転車関連事故の件数や死傷者数等を公表するところもある。しかし、市区町村別のデータは必ずしも公表されていない。

一方で、個人識別情報を除外する、本人等の同意を得るなど個人が特定される可能性の低減措置を講じ、個別具体的に公表の可否を判断した上で、ホームページの地図上に自転車関連事故発生箇所を図示するとともに、自転車関連事故の詳細な情報を表示しているものもみられる（図表4-（2）-④）が、公表されていないデータを得るために、警察署などに相談、依頼して個別に情報を得ていたとした地方公共団体もあった。

図表 4 - (2) - ③ 都道府県警察における自転車関連事故情報の公表内容の例

区分	北海道警	山形県警	警視庁	新潟県警	愛知県警	大阪府警	岡山県警	香川県警	福岡県警	
事故件数報告	件数（死傷者数）	○	○	◎	◎	◎	◎	○	◎	◎
	月別	○	—	—	○	—	—	○	○	—
	時間（帯）別	○	—	◎	○	—	—	○	○	○
	曜日別	○	—	—	○	—	—	—	—	—
	事故類型（出会頭等）別	○	—	○	○	—	—	○	—	○
	地形・道路形状（直線等）別	○	—	○	—	—	—	○	○	○
	道路種類（国道等）別	○	—	○	—	—	—	—	—	—
	年齢（層）別	○	○	○	◎	○	—	○	○	○
	目的（通勤等）別	○	—	—	○	—	—	—	—	—
	自宅からの距離別	○	—	—	○	—	—	—	○	—
	法令違反の有無別	○	—	○	○	○	—	○	○	—
	相手当事者（自動車等）別	—	—	◎	○	—	—	—	—	○

- (注) 1 当省が、各都道府県警察本部のホームページにおける統計情報を検索した結果により作成（平成 27 年 2 月時点）。
- 2 「◎」は、当省の検索において、該当する項目について市区町村別の件数を公表していることが確認できたことを示す。
- 3 「○」は、当省の検索において、市区町村別となっていないものの、当該項目に係る当該都道府県の件数を公表していることが確認できたことを示す。
- 4 「—」は、当省の検索において、当該項目に係る件数の公表が確認できなかったことを示す。
- 5 「事故類型（出会頭等）別」とは、出会頭、左折事故、右折事故などの事故類型別件数の公表の有無を示す項目である。
- 6 「地形・道路形状（直線等）別」とは、交差点、直線、カーブなどの地形・道路形状別件数の公表の有無を示す項目である。
- 7 「道路種類（国道等）別」とは、国道、市町村道などの道路種類別件数の公表の有無を示す項目である。
- 8 「目的（通勤等）別」とは、通勤などの目的別件数の公表の有無を示す項目である。
- 9 「相手当事者（自動車等）別」とは、自動車、二輪車などの相手当事者別件数の公表の有無を示す項目である。

図表 4 - (2) - ④ 都道府県警察本部のホームページにおけるマップによる自転車関連事故情報の公開状況

区分	マップの名称	自転車関連事故とその他の事故の区分状況	公開されている自転車関連事故情報
北海道	交通事故発生マップ	—	—
	http://map.police.pref.hokkaido.jp/hp_asp/main.jsp		
岩手	いわてデジタルマップ	○	v、vi、ix
	http://gisweb.pref.iwate.jp/guide/map/hanzai_hassei.html		

区分	マップの名称	自転車関連事故とその 他の事故の区分状況	公開されている自転車関連事故情報
秋田	交通死亡事故速報	○	i、iv、v、vi、ix
	http://www.police.pref.akita.jp/kenkei/index.html		
山形	平成25年中の交通事故多発地点マップ	○	i、iii、iv、v、vi、ix
	http://www.pref.yamagata.jp/police/transit_info/7801003copy_of_jiko-map.html		
福島	交通死亡事故現場	○	i、ii、iii、iv、v、vi、ix
	http://www.police.pref.fukushima.jp/oshirase/kikaku/jiko_sokuhou_2014_12.htm		
茨城	いばらきデジタルマップ(交通事故発生マップ)	○	ii、iii、iv、v、vi、ix
	http://www2.wagmap.jp/ibaraki/top/select.asp?dtp=28		
栃木	栃木県交通事故マップ	○	i、ii、iii、iv、v、vi、ix、x
	http://www.pref.tochigi.lg.jp/keisatu/koutuu/jikomap.html		
埼玉	事件事故発生マップ	○	i、ii、iii、iv、v、vi、ix
	https://webmap.police.pref.saitama.lg.jp/machikado/webmap/index.jsp		
千葉	交通事故発生マップ	—	—
	http://www.police.pref.chiba.jp/safe_life/gis/traffic/		
警視庁	交通事故発生マップ	○	i、ii、iii、iv、v、vi、ix、x
	http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/toukei/jikomap/jikomap.htm		
神奈川	あなたの街の交通安全マップ	※	※
	http://www.police.pref.kanagawa.jp/mes/mesf0152.htm		
新潟	交通事故発生マップ	○	i、ii、iii、iv、v、vi、ix、x
	http://www.police.pref.niigata.jp/anzen/shiboujiko_map23/h23jikomain.html		
富山	交通死亡事故発生マップ	○	i、ii、iii、iv、v、vi、ix
	http://police.pref.toyama.jp/cms_pfile_police/00011369/00753172.pdf		
石川	交通事故発生マップ	—	—
	http://www2.police.pref.ishikawa.lg.jp/sub.html?mnucode=2711		
福井	安全・安心マップ	○	—
	http://www.fpp-cp-map.pref.fukui.jp/jiko-map/index.html		
長野	長野県の交通事故多発交差点	—	—
	http://www.sonpo.or.jp/protection/kousaten/kousatenmap24/20/		
岐阜	交通死亡事故発生場所マップ	—	—
	http://www.gis2.pref.gifu.jp/MyMap2_0/GifuAdvanceMap/GifuAdvanceMap.jsp		
静岡	交通事故発生状況マップ	○	i、ii、iii、iv、v、vi、ix
	http://www.machi-info.jp/machikado/police_pref_shizuoka/infopage.html		
愛知	交通死亡事故発生マップ	○	i、ii、iii、iv、v、vi、ix、x

区分	マップの名称	自転車関連事故とその 他の事故の区分状況	公開されている自転車関連事故情報
	http://www.pref.aichi.jp/police/koutsu/map/index.html		
三重	交通事故マップ	—	—
	http://www.police.pref.mie.jp/info/toukei/03_toukei/kenkei_jikomap/jikomap/map/page2a.html		
京都	交通事故発生マップ	○	iii、v、vi、ix
	http://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki_k_t/jikomap/index.html		
大阪	あなたのまちの交通事故発生マップ	○	—
	http://www.police.pref.osaka.jp/03kotsu/kensu/map/index.html		
和歌山	交通事故多発マップ	○	i、iv、v、vi、ix、x
	http://www.police.pref.wakayama.lg.jp/statistics/jikomap.html		
鳥取	とっとり web マップ	○	i、v、vi、ix
	http://www2.wagmap.jp/pref-tottori/top/select.asp?dtp=10&pl=3		
島根	交通死亡事故マップ	○	i、ii、iii、iv、vi、ix
	http://www.pref.shimane.lg.jp/police/koutsu/sjiko_map/		
岡山	くらしの安全 web マップ	○	i、iv、v、vi、ix
	http://www3.wagamachi-guide.com/op-webmap/index.asp?dtp=3&mcf=		
広島	市区町別交通事故発生状況	—	—
	http://www.pref.hiroshima.lg.jp/site/police16/25jichitai.html		
香川	交通事故情報提供システム	○	i、ii、iii、iv、v、vi、viii、ix、x
	http://kagawa-jiko.jp/information/		
愛媛	交通事故マップ	—	—
	https://www.police.pref.ehime.jp/kotsukikaku/jikomap/jikoMap2014.htm		
福岡	ふくおか交通情報マップ	—	—
	http://www3.wagamachi-guide.com/fpp-gis/		
長崎	交通死亡事故マップ	○	i、iii、iv、v、vi、ix
	http://www.police.pref.nagasaki.jp/index05.htm		
大分	みんなの事故防止マップ	○	i、ii、iii、iv、v、vi、ix、x
	http://jikomap.ansin-oita.jp/map.cgi		
宮崎	交通事故多発地点	—	—
	http://www.pref.miyazaki.lg.jp/police/accident/accident_map_h25.htm		
計		○ : 22、— : 10、 ※ : 1	

(注) 1 当省が、各都道府県警察本部のホームページを検索した結果により作成（平成 27 年 2 月時点）。
2 青森、宮城、群馬、山梨、滋賀、兵庫、奈良、山口、徳島、高知、佐賀、熊本、鹿児島及び沖縄の 14 県警察本部のホームページについては、当省の検索において、交通事故に係るマップを確認できなかった。

- 3 「自転車関連事故とその他の事故の区分状況」欄における「○」とは、当省が行った検索により確認できた交通事故マップにおいて、個別の事故が自転車関連事故か否か判断することが可能で、自転車関連事故発生箇所が確認できたことを示す。また、「－」とは、個別の事故が自転車関連事故か否か判断できず、自転車関連事故発生箇所が確認できなかったことを示す。さらに、「※」とは、県警のホームページ上のマップから各警察署のホームページにジャンプし、掲載内容は各警察署により異なっていたことを示す。
- 4 「公開されている自転車関連事故情報」欄の「i」～「x」とは、図表4-(2)-⑤の交通事故情報「i」～「x」に区分されると考えられる情報が公開されていることを示す。なお、公開されているとは、公開される仕組みとなっていることも含む。

交通事故情報は、警察署が個々の交通事故について作成する交通事故統計原票（以下「原票」という。）を基に作成される。原票に記載されたデータは、警察署から、都道府県警察本部の審査を経由して、警察庁へ送られる。

他方、警察庁及び都道府県警察本部は、道路交通法に基づき指定された機関である公益財団法人交通事故総合分析センターに、交通事故に関する統計を作成するために集められた情報又は資料等を提供している。公益財団法人交通事故総合分析センターは、警察庁のほか、国土交通省等から提供された情報を基に、交通事故の総合的な調査分析を行い、研究成果を一般に提供している。

（注）道路交通法第108条の16第2項

警察庁及び都道府県警察は、分析センターの求めに応じ、分析センターが第108条の14第3号に掲げる事業を行うために必要な情報又は資料で国家公安委員会規則で定めるものを分析センターに対し提供することができる。

なお、分析センターとして公益財団法人交通事故総合分析センターが指定されている。

前述のとおり、自転車交通安全対策において、交通事故情報は有用であり、例えば、項目2の国土交通省の策定状況調査において用いているカテゴリー分けも、公益財団法人交通事故総合分析センターから得た情報によっている。

また、平成27年1月から総務省統計局が一般に提供している「統計GIS機能のjSTATMAP」（政府統計の総合窓口（e-Stat））を活用すれば、簡便に地図上に自転車関連事故に関する情報を表示することができ、各般の自転車交通安全の取組に役立てることもできる。このように考えれば提供情報の充実が望ましい（参考 図表4-(2)-⑤）。

図表4-(2)-⑤ 交通事故情報別の市区町村別データのニーズと現況（担当者アンケート）（注2）

区分		必要性あり		
		既取得済	未取得	
i	当事者別（第一、第二当事者別、自転車等種別）	10	10	0
ii	年齢層別	15	12	3
iii	発生時間帯別	13	9	4

iv	事故類型別（人対車両別、出会い頭等別）	14	12	2
v	道路形状別（カーブ、交差点等別）	11	7	4
vi	道路種類別（国道、県道等別）	10	7	3
vii	法令違反別	9	6	3
viii	路面状態別	1	0	1
ix	発生位置（交差点等別、車道・歩道等別）	11	6	5
x	進行方向や行動に係る事項（逆走等）	3	1	2

【上記以外に必要な情報】

- ・ 自転車事故において反射材を付けていた件数、ライトを点灯していた件数
- ・ 小学校別の件数（学校安全教育に利用）
- ・ 事故原因、死傷原因別の件数（ヘルメット着用等の対策に利用）

【その他意見】

- ・ 発生位置別の件数は、事故が多発する交差点が特定できるので重点的な対策を講じる上で、特に必要。
- ・ 自由に分析できるように詳細な情報があればある程よい。
- ・ 自転車関連事故で自転車が歩道を走っていたものか、車道を走っていたものか、逆走していたのかなど事故の発生位置や走行方向・行動等に関する詳細なマクロデータは、交通事故総合分析センターにおいても存在せず、今後の自転車政策を検討する上で必要不可欠。

(注) 1 当省の調査結果に基づき作成。

2 当省において、28の市区町村レベルの地方公共団体の担当者に対し、i～xの情報を示して、必要性について意見を尋ね、必要性ありと答えた者に、現に警察から当該情報を取得したかどうかを尋ねた。また、交通事故情報についての意見を自由回答で尋ねた。

3 「必要性あり」欄の数は、担当者から「担当者としては必要」との回答があった市区町村の数。また、「既取得済」欄の数は、既に当該情報を警察から得ていると担当者が回答した市区町村の数。さらに「未取得」欄の数は、当該情報を警察から得ていないと担当者が回答した市区町村の数。

しかし、データの収集・提供はコストのかかることであり、交通事故情報であれば、実際の事故関係者の個人情報の保護という問題も生じ得る。交通事故情報を保有する側に積極的な情報提供を求めたとしても、どの情報をどの範囲で提供すべきかについては、一般的に画定する基準は見当たらないが、もちろん、情報の保有者に、無際限に情報の公表を求めるのは現実的ではない。

他方、提供され得る情報が充実したとしても、例えば、市区町村別のデータが必ずしも公表されていないために、情報のユーザーとして市区町村は、データを容易には得られない。まして、例えば、同じく情報のユーザーたり得る自転車ネットワーク計画の策定に参加する住民にとっては、そのようなデータは、今のところ市区町村を通してしか得難いものである。

公的機関の保有する情報の有効活用が求められる時代である。交通事故情報

が無限定に公開され、活用されるべきとまで断ずるものではないが、少なくとも、市区町村を始めとする真摯に自転車交通安全の取組に携わる者に、その必要とする情報について、個人情報保護等の配慮を加えた上での秩序だった提供が円滑になされることは、現在の交通安全の推進の観点から求められるものと考えられる。

現行の交通安全対策基本法は、交通安全対策会議や市区町村長による関係行政機関への資料の提供を求めることを含む協力要請（注）などを定め、交通安全に取り組む機関相互の協力を確保する仕組みを作っている。上述の交通事故情報の提供の要請は、本来この仕組みによって対応できるものと考えられる。（注）交通安全対策基本法第19条等参照。

【所見】

したがって、国家公安委員会（警察庁）及び内閣府は、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 警察庁は、都道府県警察に対し、市区町村、各般の参加・協力を得て進められている自転車交通安全のための取組について、関係者による交通事故情報の活用を支援する観点から、市区町村別の自転車関連事故の発生状況に係る情報等の提供を充実するよう指導すること。その際、提供方法については、公表、市区町村からの求めに応ずる方法等、情報の内容やニーズに応じた適切な対応となるよう留意すること。
- ② 内閣府は、交通安全基本計画を推進する観点から、都道府県警察は市区町村別の自転車関連事故の発生状況に係る情報等の提供を行っていること、市区町村が自転車交通安全対策を推進するに当たっては、これらの情報の活用が考えられる旨を周知すること。