

自転車交通安全対策に関する
行政評価・監視
結果報告書

平成 27 年 4 月

総務省行政評価局

前書き

自転車は、買物や通勤・通学などの日常生活における身近な目的地への移動手段として幅広く利活用されている。近年の健康志向、環境や省エネルギーに配慮する意識の高まり等とも相まって、自転車利用は量、範囲とも広がり続けているとみられる。近年では、「公共交通の機能補完」、「地域の活性化」、「観光戦略の推進」等のため、自転車を利活用したまちづくりの推進や、コミュニティサイクルの本格的導入などに取り組む地方公共団体等の例がみられ、「自転車利用」が個人個人の移動手段としての側面だけでなく、地域政策における要としての側面も有している。

一方、自転車関連事故は年間約 12 万件（平成 25 年）発生しており、全交通事故件数の約 2 割を占める。また、自転車乗用中の死傷者は 12 万 529 人（全交通事故死傷者数の 15.3%）であり、死者は 600 人（全交通事故死者数の 13.7%）と G 7 各国のうちで最も高い水準であるなど、自転車利用が広がりを見せる中で自転車安全対策の充実・強化は急務となっている。

自転車事故死傷者数のおよそ 3 人に 2 人に何らかの法令違反があり、交通ルールを守ることによって防ぐことができる事故も多い。ルールを守らないのは、ルールを知らないのではなく、「通行環境が不十分」、「違反をしても事故を起こす可能性は低い」といった理由によることから、「みち」（自転車通行環境の整備）、「ひと」（自転車交通安全教育の推進）の対策とともに、どこでどのような事故が起こっているかの具体的な「情報」（事故データの活用）の提供と活用が求められる。また、自転車交通安全対策の中心となる地方公共団体の積極的な取組を促すための目標設定についての議論も必要となる。

この行政評価・監視は、以上のような状況を踏まえ、自転車走行空間の整備や自転車交通ルールの遵守を確保する観点から、自転車ネットワーク計画の策定状況、自転車交通安全教育の実施状況、自転車関連事故情報の提供状況等を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。交通事故のない社会を目指していくためには、事故はやむを得ないとか事故に遭ったら運が悪いといったこれまでの考えを改め、あらゆる努力をしようという国民的なコンセンサスが重要である。本行政評価・監視が、自転車事故防止の国民的なコンセンサス形成の一助となれば幸いである。

目 次

| | | |
|-----|---------------------------|----|
| 第1 | 行政評価・監視の目的等 | 1 |
| 第2 | 自転車利用の現状と自転車関連事故の発生状況 | 2 |
| 1 | 自転車利用の現状等 | 2 |
| (1) | 自転車保有台数の推移等 | 2 |
| (2) | 自転車利用状況 | 3 |
| 2 | 自転車に関連する交通事故の状況 | 4 |
| (1) | 発生件数・状態 | 4 |
| (2) | 当事者・発生要因等 | 6 |
| 第3 | 行政評価・監視結果 | 9 |
| 1 | 自転車交通安全対策概観 | 9 |
| (1) | 従来 of 交通安全基本計画における扱い | 9 |
| (2) | 第9次交通安全基本計画 | 10 |
| 2 | 自転車ネットワーク計画の策定推進 | 12 |
| (1) | 施策の概要 | 12 |
| (2) | 調査結果及び所見 | 14 |
| 3 | 自転車に関する道路交通秩序の維持と交通安全教育 | 18 |
| (1) | 施策の概要 | 18 |
| (2) | 調査結果及び所見 | 25 |
| 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 | 32 |
| (1) | 施策の概要 | 32 |
| (2) | 調査結果及び所見 | 33 |
| 5 | 自転車交通安全対策の目標 | 57 |
| (1) | 施策の概要 | 57 |
| (2) | 調査結果及び所見 | 57 |

第1 行政評価・監視の目的等

1 目的

この行政評価・監視は、国民の安全・安心を確保する観点から、道路交通安全対策のうち、最近の自転車交通安全対策の実施状況を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

2 対象機関

(1) 調査対象機関

内閣府、国家公安委員会（警察庁）、文部科学省、国土交通省

(2) 関連調査等対象機関

都道府県（教育委員会を含む。）（10）、市区町村（教育委員会を含む。）（28）、都道府県公安委員会（都道府県警察）（9）

3 担当部局

行政評価局

管区行政評価局 6局（北海道、東北、関東、中部、近畿、九州）

四国行政評価支局

行政評価事務所 2事務所（新潟、岡山）

4 実施時期

平成25年12月～27年4月

第2 自転車利用の現状と自転車関連事故の発生状況

1 自転車利用の現状等

自転車は、買い物や通勤・通学などの日常生活における身近な目的地への移動手段として幅広く利活用されている。近年の健康志向、環境や省エネルギーに配慮する意識の高まり等とも相まって、自転車利用は量、範囲とも広がり続けているとみられる。近年では、「公共交通の機能補完」、「地域の活性化」、「観光戦略の推進」等のため、自転車を利活用したまちづくりの推進や、コミュニティサイクル（注1）の本格的導入などに取り組む地方公共団体等の例がみられ（注2）、「自転車利用」が個人個人の移動手段としての側面だけでなく、地域政策における要となるものという側面を有すると指摘できる。

（注）1 明確な定義はないが、ここでは、行政区域内において、いくつかの自転車貸出拠点（ポート）を設置し、利用者がどこでも貸出・返却できる交通手段をいう。

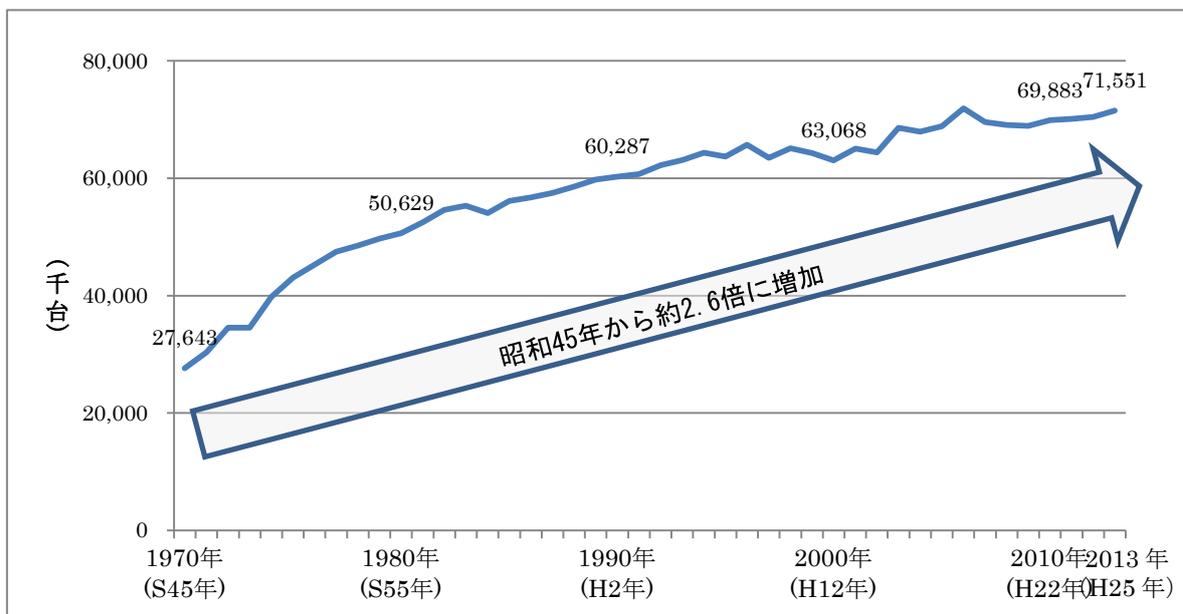
2 海外でも、市内の主要な交通手段として自転車を位置付けるロンドンやアムステルダムの取組などがみられる。

(1) 自転車保有台数の推移等

自転車保有台数についてみると、平成25年現在で約7,155万1,000台であり、これは昭和45年と比較すると約2.6倍となっている。（図表1-(1)-①）

図表1-(1)-① 我が国における自転車保有台数の推移（昭和45年～平成25年）

（単位：千台）



（注）1 一般社団法人自転車協会資料（1970年～2008年）及び一般財団法人自転車産業振興協会資料（2009年～2013年）に基づき、当省が作成。数値は、標本調査による推計値。

2 1976年はデータがないため直線で補正。

また、我が国の平成 25 年の自転車保有率(自転車 1 台当たりの人口数)は 1.8 (注)となっている。この数値は、国民 2 人に 1 人以上はほぼ自転車を保有しているということを示している。

(注) 一般財団法人自転車産業振興協会「自転車統計要覧(第 48 版)」による。

(2) 自転車利用状況

「平成 22 年国勢調査」によると、我が国の 15 歳以上の自宅外就業者・通学者(約 5,842 万 3,000 人)のうち、通勤・通学時における自転車利用者の割合は、14.6% (注)となっている。

(注) 平成 22 年国勢調査結果に基づき、我が国の 15 歳以上の自宅外就業者・通学者(約 5,842 万 3,000 人)に占める、通勤・通学時の利用交通手段が i) 自転車 1 種類のみの方及び ii) 自転車と鉄道・電車の 2 種類の者の合計数の割合。

2 自転車に関連する交通事故の状況

我が国において発生した自転車に関連する交通事故の発生件数・状態、当事者・発生要因等について、近年の状況を概観すると以下のとおりである。

(1) 発生件数・状態

平成 25 年の自転車関連事故（自転車乗用者が第 1 当事者（注 1）又は第 2 当事者となった交通事故）の発生件数は、12 万 1,040 件（全交通事故件数の約 2 割）となっている。

また、平成 25 年の交通事故による死傷者は 78 万 5,867 人であるが、事故に遭遇したときの状態別（注 2）の内訳をみると自転車乗用中は 12 万 529 人（15.3%）となっている。さらに、その死亡・傷害の程度による内訳をみると、死者数は 600 人、重傷者数は 9,504 人であり（図表 2－(1)－①）、死者及び重傷者の合計で、自転車乗用中死傷者のうちの 8.4%を占める状況となっている（図表 2－(1)－②）。

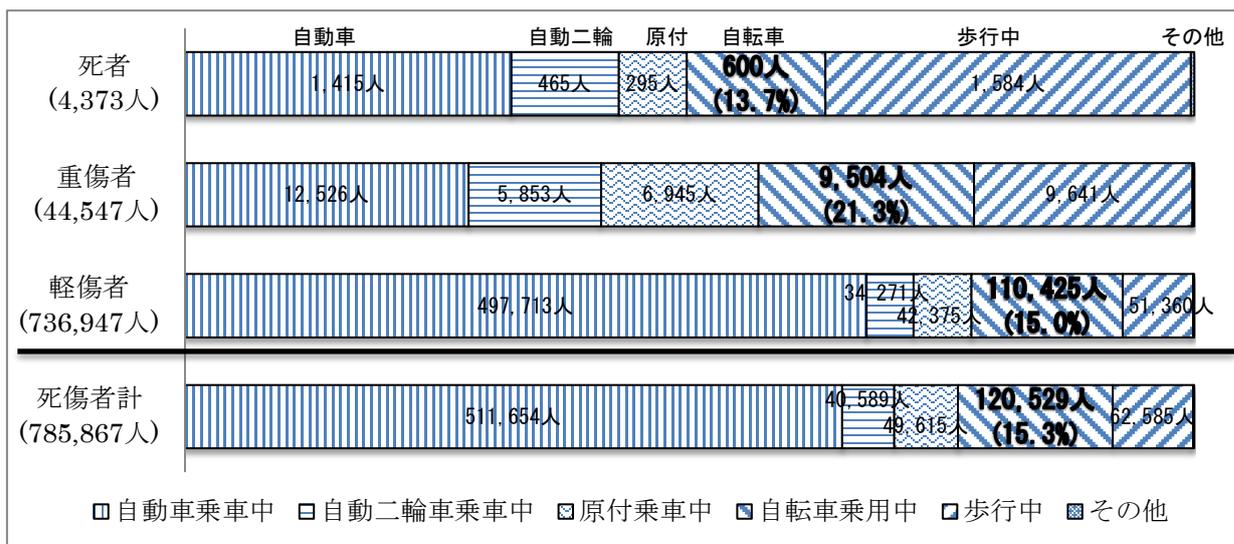
なお、自転車乗用中死者数の全交通事故死者数（注 3）に占める割合は近年おおむね 16%前後で推移している。ちなみに、この数値は G 7 各国のうちで最も高い（図表 2－(1)－③）。

（注） 1 「第 1 当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。以下同じ。

2 「状態別」とは、当事者の交通事故当時の状態（自動車運転中、自転車乗用中、歩行中等）の別をいう。以下同じ。

3 ここでいう「自転車乗用中死者数」及び「全交通事故死者数」とは、24 時間以内死者数ではなく、30 日以内死者数をいう。

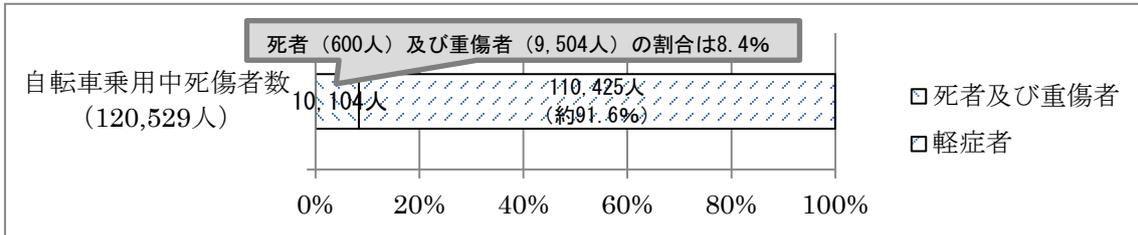
図表 2－(1)－① 状態別の死傷者数の内訳（平成 25 年）



（注） 1 警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」に基づき、当省が作成。

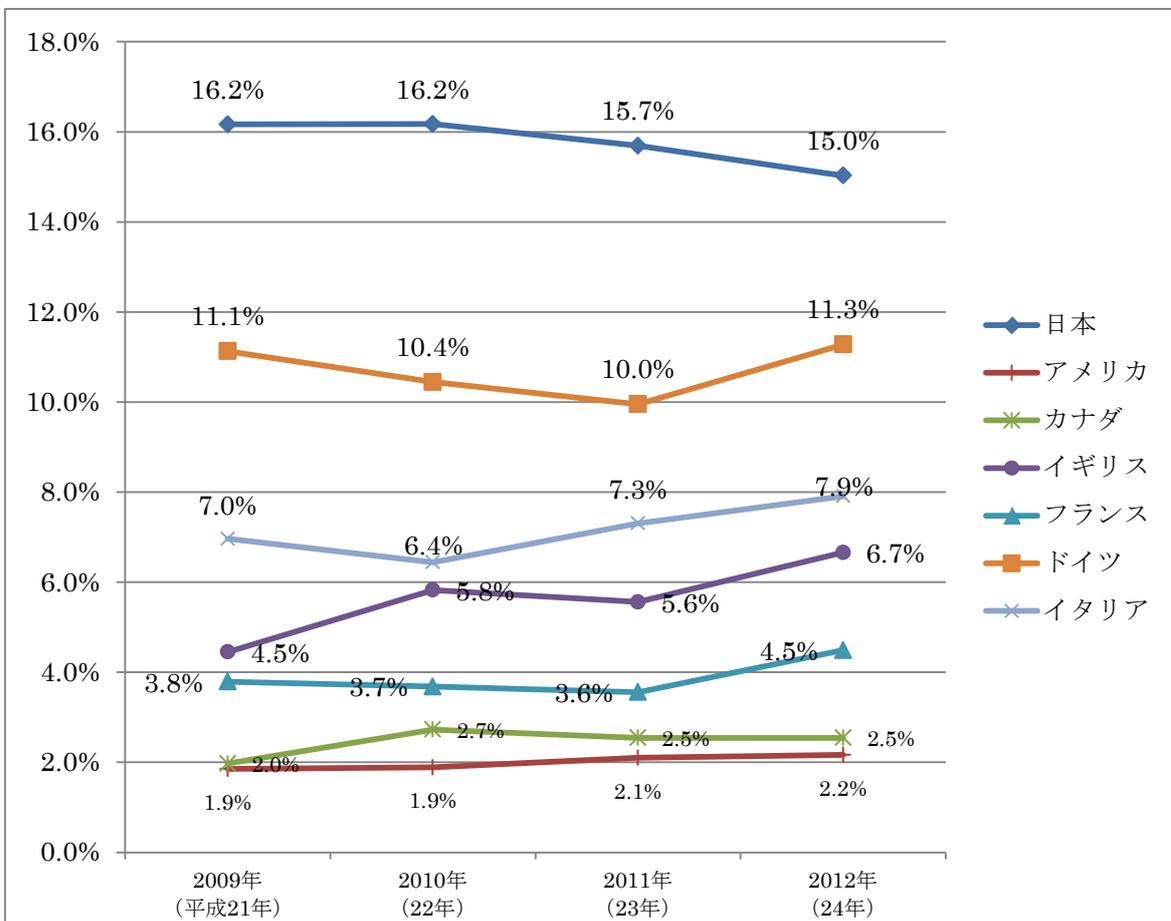
2 平成 25 年 12 月末時点の数値である。

図表 2-(1)-② 自転車乗用中の死傷者数のうち死者及び重傷者の占める割合（平成 25 年）



(注) 警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」に基づき、当省が作成。

図表 2-(1)-③ 各国における全交通事故死者数に占める自転車乗用中死者数の割合の推移（2009 年～2012 年）



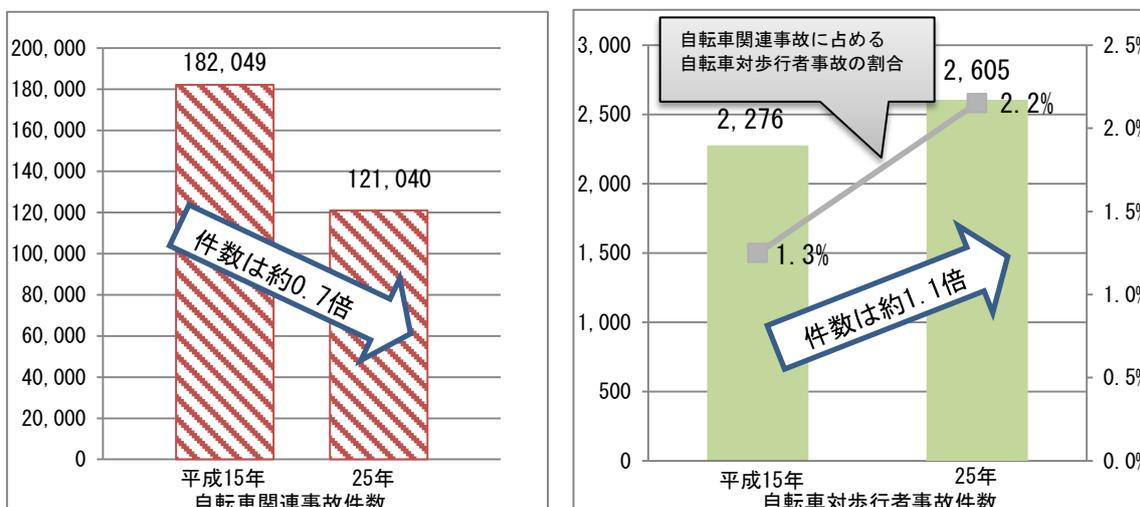
(注) 「国際道路交通事故データベース」(International Road Traffic Accident Database) の「Road Safety Annual Report」2011 年版、2013 年版、2014 年版等に基づき、当省が作成。

平成 25 年の自転車関連事故件数について相手当事者別の内訳をみると、総数 12 万 1,040 件のうち、対自動車の事故件数は 10 万 2,113 件、対歩行者は 2,605 件である。平成 15 年の数値と比較すると、総件数が減じているのに対し、対歩行者の事故件数は増えている。(図表 2-(1)-④)

図表 2 - (1) - ④ 自転車対歩行者事故の増加の状況（平成 15 年と 25 年の比較）

（単位：件）

（単位：件、％）



(注) 1 警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」に基づき、当省が作成。
2 各年 12 月末時点の数値である。

(2) 当事者・発生要因等

平成 25 年中に発生した自転車関連事故について、当事者の年齢層別、法令違反別、人的要因別にみると、次のとおりである。

まず、当事者の年齢層別にみると、自転車乗用中の者が第 1 当事者となっているもの 1 万 9,617 件の内訳は、24 歳以下が 9,542 件、25 歳から 64 歳が 6,430 件、65 歳以上が 3,645 件となっている。第 2 当事者となっているもの 10 万 4,460 件について同様にみると、24 歳以下が 3 万 8,985 件、25 歳から 64 歳が 4 万 6,767 件、65 歳以上が 1 万 8,708 件となっている。

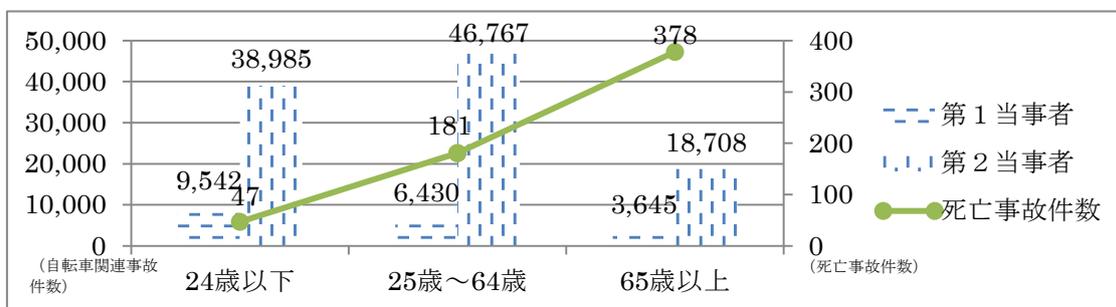
なお、第 1 当事者及び第 2 当事者を問わず、死亡という重大な結果を招いた事故についてみると、24 歳以下は 47 件、25 歳から 64 歳は 181 件、65 歳以上は 378 件となっており、死亡事故では高齢者層が当事者となるケースが多かった。（図表 2 - (2) - ①）（注）件数は当事者ごとに数えているため、自転車相互の事故件数（3,037 件）を重複計上している。

次に、死傷者となった当事者 11 万 8,125 人の法令違反の状況をみると、法令違反のある者は 7 万 5,328 人（63.8%）となっている。これを法令違反の内容別でみると、安全不確認、動静不注視、ハンドル操作不適などの安全運転義務違反が約 6 割（62.3%）を占めている。（図表 2 - (2) - ②）年齢層別にみると、24 歳以下が 3 万 1,217 人、25 歳から 64 歳が 3 万 62 人、65 歳以上が 1 万 4,049 人と若年層に違反者が多くなっている。（図表 2 - (2) - ③）

最後に、事故当時の当事者の行動等の要因（人的要因）を研究した公益財団法人交通事故総合分析センターの報告によると、人的要因として、安全不確認を始

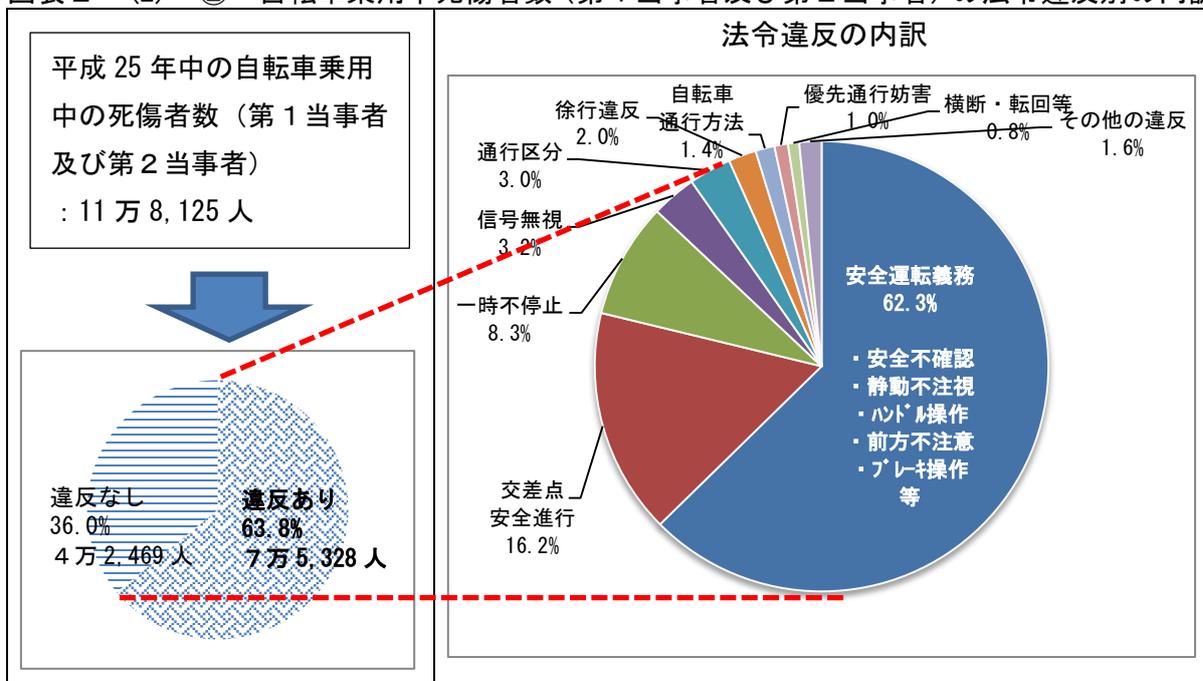
めとする、本人の不注意に係るものが多くなっていることが見て取れる。(図表 2-(2)-④)

図表 2-(2)-① 年齢層別事故件数 (単位：件)



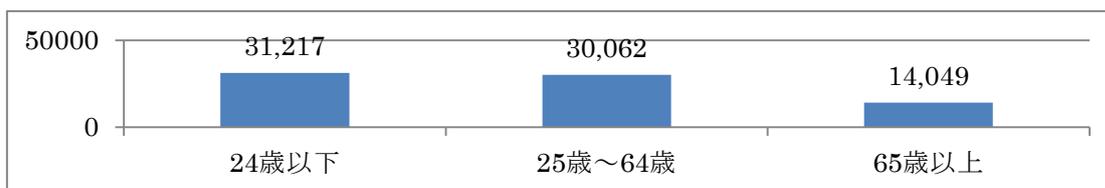
(注) 公益財団法人交通事故総合分析センター資料に基づき、当省が作成。

図表 2-(2)-② 自転車乗用中死傷者数(第1当事者及び第2当事者)の法令違反別の内訳



(注) 1 警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」に基づき、当省が作成。
2 人数は、平成 25 年 12 月末時点の数値。円グラフでは違反状況不明の 328 人を除いている。
3 第1、第2当事者に限定しているため、図表 2-(1)-①の自転車乗用中の死傷者数と異なる。

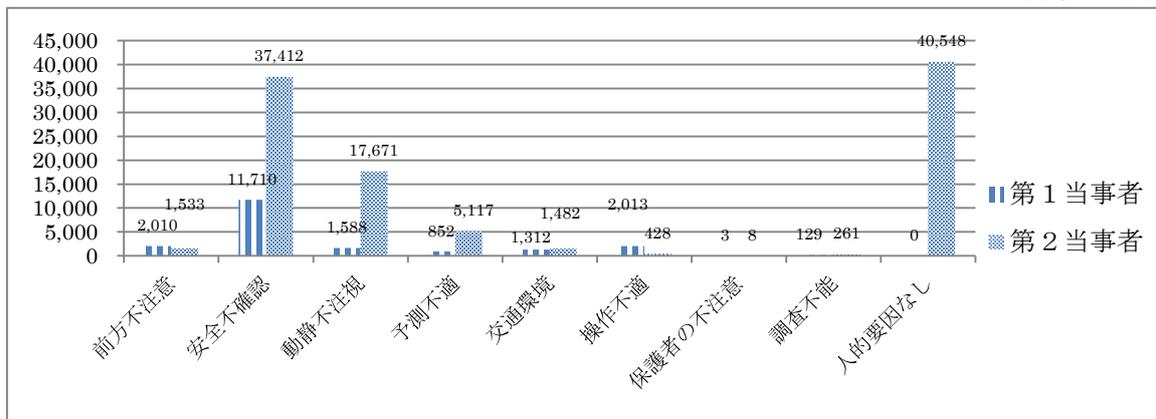
図表 2-(2)-③ 法令違反者年齢層別内訳 (単位：人)



(注) 警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」に基づき、当省が作成。

図表 2 - (2) - ④ 人的要因別件数

(単位：件)



(注) 公益財団法人交通事故総合分析センター資料に基づき、当省が作成。

<参考 自転車関連事故による損失の経済的な側面からの測定について>

一般に、行政の施策を評価するに際し、当該施策が対象とする社会事象について、経済的価値に換算して測定する方法がしばしば取られる。今般、自転車交通安全対策について評価・監視するに当たり、その対象たる社会事象のうちの大きなものである自転車関連事故の損失を経済的な側面から測定することも考えられた。

内閣府の「平成 23 年度交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査」(平成 24 年 3 月)では、平成 21 年の交通事故による損失額を約 6.3 兆円と見積もっている。そこで、試みにこの内訳を見つつ、それぞれに応じて自転車関連事故が交通事故全体に占める割合等に乗じて、数値を得れば年間約 0.6 兆円となる。これをそのまま自転車関連事故が年間に我が国の国民経済に対して与えている損失の額と断ずるわけではないが、この評価・監視の対象としている「自転車交通安全対策」が、相当規模の経済的影響を持つ事象を対象とする行政であるということは数値的に把握できると考えられる。

【試算方法】

$$K < I$$

$$N = K$$

$$(a + e + f) \times N + (b + c + d) \times T = 0.6$$

| 項目 | | 損失額 |
|-------------------------|----------------|----------------|
| 金銭的損失 | 人的損失 (a) | 1.4 兆円 |
| | 物的損失 (b) | 1.7 兆円 |
| | 事業主体の損失 (c) | 0.1 兆円 |
| | 各種公的機関等の損失 (d) | 0.8 兆円 |
| 非経済的損失 | 死亡損失 (e) | 1.5 兆円 |
| | 負傷損失 (f) | 0.8 兆円 |
| 合計 | | 6.3 兆円 |
| 交通事故死傷者数 (g) | 916,183 | |
| うち自転車乗用中 (h) | 156,379 | I=h/g (%) 17.1 |
| 交通事故死者数 (p) | 4,968 | |
| うち自転車乗用中 (q) | 709 | K=q/p (%) 14.3 |
| 全交通事故件数 (r) | 737,628 | |
| うち自転車乗用者が第1当事者である件数 (s) | 24,698 | T=s/r (%) 3.4 |

(注) 上 2 表中の数値は、内閣府「平成 23 年度交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査」(平成 24 年 3 月)及び警察庁「平成 25 年中の交通事故の発生状況」から得たもの。人数は、平成 21 年 12 月末時点。

第3 行政評価・監視結果

1 自転車交通安全対策概観

自転車利用の広がりや自転車関連事故の状況を踏まえ、近年の行政における自転車交通安全対策の取組をみってみる。とはいえ、交通安全対策といっても、道路の整備、交通の規制、交通ルールの啓発等と、多くの当事者が関与する様々な施策の集まりである。

現在、我が国における交通安全対策は、昭和45年に制定された交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の定める枠組みの中で、総合的かつ計画的に推進されている。同法は、国及び地方公共団体、車両の利用者や運転者、歩行者、住民等の責務を定めるとともに、政府の中央交通安全対策会議が作成する交通安全基本計画を核に、関係行政機関や地方公共団体が計画を定めて、それぞれの機関が交通安全のための業務を遂行するという仕組みを定めている。これによって、「国民のすべてがそれぞれの立場において国及び地方公共団体の施策に協力するという、いわゆる国民総ぐるみの体制」（注）での交通安全への取組が図られているのである。

自転車交通安全の取組もまた、このような我が国の交通安全対策の中に位置付けられる。したがって、現行の交通安全基本計画の中での自転車の扱いをみることにより、まず、自転車交通安全対策の現況を概観できると考えられる。

（注）第63回国会衆議院交通安全対策特別委員会（昭和45年3月25日）における山中貞則国務大臣の交通安全対策基本法提案理由説明「…今後も予想される道路における交通事故の増加を抑制するとともに、（中略）するためには、総合的な交通安全対策をより強力に推進するとともに、国民のすべてがそれぞれの立場において国及び地方公共団体の施策に協力するという、いわゆる国民総ぐるみの体制の確立をはかることが何よりも必要であると考えられるのであります。」

(1) 従来の交通安全基本計画における扱い

第1次の交通安全基本計画（昭和46年3月30日中央交通安全対策会議 計画期間：昭和46年度～50年度）以来、「自転車」の文字のない計画は存在しない。しかし、初期の交通安全基本計画において、自転車の扱いはどちらかといえば、厳しくなっていく自動車交通事情の中での弱者である自転車として、主に安全な通行空間としての自転車道の整備、自転車安全教育、自転車の整備などが盛り込まれているが、扱いは大きなものではない。

なお、昭和45年に議員立法により、自転車道の整備等に関する法律（昭和45年法律第16号）が制定されたが、この法律では、安全な自転車通行空間の整備による「交通事故の防止と交通の円滑化」という交通安全の視点が示されている。

その後、都市部における駐輪場対策が扱われ、自転車が持つ交通秩序にとっての負の要因も意識されてくる。昭和55年に議員立法により制定された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（昭和55年法律第87号。以下「自転車法」という。）は、地方公共団体及び道路管理者の駐輪場設置を促し、また、市町村が放置自転車対策に取り組むための仕組みを定め

ている。さらに、自転車利用の多様化と高齢化が進む中で、第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日中央交通安全対策会議 計画期間：平成18年度～22年度）では、道路交通網の体系的整備の中で個別に考慮すべき主要な交通モードとしての「自転車」や「本来車両」であるがゆえに車両としての交通規制を守るべき「自転車」に関する明確な言及が現れる。この第8次交通安全基本計画の計画期間中の政府における特徴的な動きとして、以下の二つを挙げることができる。

一つは、平成19年の道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正（普通自転車の歩道通行要件等の明確化等）と「自転車の安全利用の促進について」（平成19年7月10日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」の決定等を行ったもの。内容等は後述項目3）の決定である。これで、自転車交通のルールが法令の上で明確にされ、当該ルールの啓発と徹底を図る仕組みが整えられたものとみられる。

二つ目は、平成20年から22年にかけて、国土交通省と警察庁が共同で行った自転車通行環境整備モデル地区事業である。これは、全国98地区をモデル地区として指定し、道路管理者と都道府県警察が連携して自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進し、今後の自転車通行環境整備上の課題と対策を検証し、その戦略的展開を図ることを目的とするものとされている。

(2) 第9次交通安全基本計画

現行の第9次交通安全基本計画（平成23年3月31日中央交通安全対策会議決定。計画期間：平成23年度～27年度。以下「第9次計画」という。）における自転車の扱いは、「今後の道路交通安全対策を考える視点」の中に「歩行者及び自転車の安全確保」という形で自転車に明確に言及するなど、第8次交通安全基本計画に比べても更に大きい。現在、内閣府のホームページに掲載されている計画の作成経緯の説明からも、「自転車関連事故の交通事故件数に占める割合が増加傾向（21.2%（平成20年））にある」ことが問題として明確に認識されて計画が策定されたことが分かる。

第9次計画において「講じようとする施策」をみると、8つの柱（注1）のうち、「①道路交通環境の整備」、「②交通安全思想の普及徹底」、「④車両の安全性の確保」、「⑤道路交通秩序の維持」の四つにおいて自転車に言及がある。特に「①道路交通環境の整備」では、自転車走行空間ネットワークの整備等の自転車利用環境の創出、駐輪対策及び大規模自転車道整備といった施策群を新たに「自転車利用環境の総合的整備」とまとめて整理したことを始め、多くの言及がある。この自転車走行空間ネットワークの整備は、前計画期間に行われた自転車通行環境整備モデル地区事業の成果を全国に広げていこうとするものと考えられる。

また、「②交通安全思想の普及徹底」では、前計画を引き継ぐ形で「自転車の

安全利用の推進を進めることが盛り込まれているが、前計画期間の成果の一つである「自転車安全利用五則」の活用をうたうとともに、「自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面があり、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められる」と指摘して、意識啓発をすることを加えている。これは、前計画から引き続いて設けられている、「⑤道路交通秩序の維持」の「自転車の安全利用の推進」の項目（注2）とあいまって、道路交通法改正による交通ルールの明確化等の効果を挙げていこうとしているものとみられる。

この行政評価・監視は、近年の自転車交通安全対策の展開に焦点を当てている。以下、上述の第9次計画に特徴的な施策群のうち、近年大きく展開しているとみられる二つの施策群を中心に、調査結果を報告し、改善に資すると考えられる所見があれば、それを述べることとする。

（注）1 「8つの柱」とは、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進及び⑧研究開発及び調査研究の充実

2 計画では、「自転車利用者に対する指導取締りの推進」として、「自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。」としている。

2 自転車ネットワーク計画の策定推進

(1) 施策の概要

「自転車走行空間ネットワークの整備」は、第9次計画では、前述のとおり、「道路交通環境の整備」の中の施策群「自転車利用環境の総合的整備」で言及されている。この関連で、第9次計画策定後、国土交通省と警察庁が共同で有識者会議「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」を設立した（平成23年11月）。この検討委員会は、自転車通行環境整備モデル地区事業（前述1-(1)）の評価・検証の結果などを踏まえつつ、専門的見地から審議を行い、平成24年4月に提言（注1）を行っている。この提言を踏まえて、「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・警察庁。以下「ガイドライン」という。）が、各地域における「自転車ネットワーク計画」（注2）の作成や自転車通行空間の設計、ルールの徹底の取組のために策定された。

ガイドラインによれば、「自転車ネットワーク計画」とは、安全で快適な自転車通行空間（自転車が通行するための道路、又は道路の部分を用いる。）の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画であるとされる。自転車通行空間の基本的な整備形態は、自転車道、自転車専用通行帯、又は自転車と自動車を混在通行とする道路において路面表示等を行う自転車通行位置の明示の3つがあり、整備しようとする道路の実情に応じて選定すべきものとなっている。交通安全対策としては、交通モードごとに適切に分離を図って安全な通行空間を作る取組がなされてきたが、自転車に焦点を当て、自動車とも歩行者とも適切に分離するという形とし、これにソフト面での取組も連携させるという発展形であるといえることができる。

第9次計画は、「道路交通環境の整備」の施策については、二つの基本戦略を掲げている。すなわち、①施策パフォーマンスの追及と②地域や住民の主体性の重視である。自転車ネットワーク計画策定の推進に当たり、国土交通省及び警察庁は、道路管理者等が地域の実情に応じて自主的に計画を作成するよう、検討会の地方整備局での開催、都道府県主催の研究会への協力などを行い、広く関係者を巻き込んだ取組を進めている（注3）。

こうした取組の中、平成24年度の1年間で新たに17市区町村が自転車ネットワーク計画を作成しており、策定済市区町村の累計は53となっている（注4）。

- (注) 1 「みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－」
2 ガイドラインにおいて、自転車通行空間の整備のためのネットワークの計画の呼称は「自転車ネットワーク計画」となっている。
3 国土交通省は、市区町村が作成する自転車ネットワーク計画は、市区町村の施策のプライオリティに大きく影響するため、同計画の作成を検討している市区町村に対して、優良事例のノウハウを提供するなどし、策定の後押しを行うことで、同計画の策定実績を増やしていくことが重要であるとして、警察の協力を得て、各地方公共団体等が主催する講習会等に参加しての事例紹介、ガイドライン説明会の開催、地域の計画立案のための協議会に地方整備局等を参画させるなどの取組を行っている。

4 「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)

自転車ネットワーク計画の取組自体は、従来全くなかった新しい発想によるものではない。そもそも、異なる道路利用者ごとに通行空間を適切に区分することが、交通安全において効果を持つことについて疑いを持つ者は少ないと考えられる。昭和 45 年の自転車道等の整備に関する法律において、既に自転車道整備の分野でもそのことが意識されている。昭和 55 年の自転車法は駐輪対策でよく知られているが、道路管理者が整備する「自転車道」だけでなく、公安委員会が交通規制によって設置する自転車の通行することのできる路側帯、自転車専用車両通行帯及び自転車横断帯を包含した「自転車交通網」を法律上規定した。また、交通安全教育や安全利用の推進等ソフト面の交通安全対策について、地方公共団体、自転車利用者、自転車製造者の責務などを定めていた。

そのような経緯を経て、現在の自転車ネットワーク計画の策定推進の取組では、自転車道や自転車専用通行帯等といった自転車通行空間がネットワークとなって有機的につながっていることを持つ意義が強調され、そのネットワークの整備に焦点が当たっている。その意味で、都市計画や自転車道等の整備計画とは別個に並存し得、通行空間の延長を更に伸ばすことやネットワークのカバーする面積を増やすことは中心目標ではなく、ネットワークの使い勝手や利用者から見た快適さの比重が重いものに考えられる。

また、この取組では、ガイドラインの説く作成手順からみて、計画の策定過程で当該ネットワークを利用する住民や自転車利用者のニーズに応えるプログラムとすることを重視している。他方で、自転車道の整備等の事業は、利害関係者の多い都市部においては特に容易には進まないことを考慮すれば、まちづくりや自転車交通安全に関心の高い住民や自転車利用者等の積極的な参加の下で計画に沿った事業が進み、彼らによるネットワーク利用が進むことで更に推進に拍車がかかる効果もあり得る。

平成 19 年の道路交通法改正による自転車の車道通行原則の例外の要件の明確化で、自転車交通網では歩行者と区別された自転車通行空間の重要性、あるいは、永年にわたって歩道で歩行者と自転車が混在することに慣れた思考や行動のパターンの変革の必要性は、国民に容易に理解されると考えられる。自転車ネットワーク計画の策定に関与する者の関心が高ければ高いほど、自転車交通安全の総合的で効果的な取組となる可能性を持っている。国土交通省及び警察庁が、交通安全対策の一環で、地域における自主的な計画作りを支援しつつ、自らは評価・検証を続けて、長期的な視点で取り組んでいることは十分理解できる。

当省としては、そのような認識に立って、まず、両省庁による、地域の自主的な計画作りの支援の状況をみることにした。

(2) 調査結果及び所見

国土交通省は、平成 24 年度以降、年に 1 回、全国の市区町村を対象とした自転車ネットワーク計画の策定状況に関する調査（以下「策定状況調査」という。）を行っている。25 年度の策定状況調査の結果によれば全 1,738 市区町村(注1)のうち、「計画の必要性はない」としているのは 653 (38%)である。「市街地のある市区町村(注2)」849 だけでみても、計画の必要性がないとするのは 207(24%)となっている。24 年度において 17 市区町村が新たに計画を策定したが、他方で検討未着手（「検討の必要性がない」又は「計画の必要性はあるが、検討する予定はない（又は検討できない。））」とする市区町村は、25 年度の策定状況調査では対前年比で 13 増えた。

また、国土交通省は策定状況調査に当たり、「市街地のある市区町村」をさらに「自転車利用が多い(注3)」か、「自転車に関連する事故が多い(注4)」かという基準で三つのカテゴリーに分けて分析を行っている。すなわち、カテゴリーⅢ（自転車利用が多く、かつ、自転車に関連する事故が多い市区町村）、カテゴリーⅡ（カテゴリーⅢ以外で、自転車利用が多い、又は、自転車に関連する事故が多い市区町村）及びカテゴリーⅠ（カテゴリーⅢ、Ⅱ以外の市区町村）に分けて、自転車ネットワーク計画作成の取組状況を分析している（図表 2－(2)－①）。この結果をみると、一般的には、自転車ネットワーク計画策定のニーズが大きいという蓋然性が高いと思われるカテゴリーⅢの市区町村でも、過半が検討未着手（「検討の必要性がない」、「計画の必要性はあるが、検討する予定はない（又は検討できない。））」又は「今後、検討を進める予定」となっている。

策定状況調査では、計画の検討未着手の市区町村にその理由を複数回答で聴いているが、「自転車通行空間を整備する余地がないため」といった制約の次に、「自転車利用や自転車に関連する事故が少ない」が挙げられており、必要性の認識がなされていないことが大きな理由の一つとなっている。ちなみに、当省においても自転車ネットワーク計画を策定していない 10 市区に理由を尋ねてみたところ、3 市で自転車利用や自転車に関連する事故が少ないことを挙げていた（図表 2－(2)－②）。

(注) 1 東京電力福島第一原子力発電所事故により平成 25 年 4 月現在で警戒区域に指定されていた市区町村を除く全国の市区町村数。

2 D I D 地区 (Densely Inhabited District : 人口集中地区。国勢調査上の概念。原則として人口密度 4,000 人/平方キロメートル以上の国勢調査基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接している場合に、それらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上となっている地区) を有する市区町村。

3 自転車分担率 (通勤・通学時に主要な交通手段として自転車を使う者の割合) × 総人口が、「市街地を有する市区町村」のうちで上位 20%であるもの。

4 道路延長当たりの自転車関連事故件数が「市街地を有する市区町村」のうちで上位 20%であるもの。

図表 2 - (2) - ① 市街地を有する市区町村におけるカテゴリ別のネットワーク計画策定状況 (単位：市区町村、%)

| 区分 | カテゴリⅢ | カテゴリⅡ | カテゴリⅠ | 合計 |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 計画策定済み (注 2) | 19 (17.9) | 24 (19.0) | 10 (1.6) | 53 (6.2) |
| 計画検討中／準備中 (注 3) | 32 (30.2) | 17 (13.5) | 15 (2.4) | 64 (7.5) |
| 今後検討予定／検討を考慮していない (注 4) | 55 (51.9) | 85 (67.5) | 592 (95.9) | 732 (86.2) |
| 合計 | 106 (100.0) | 126 (100.0) | 617 (100.0) | 849 (100.0) |

- (注) 1 国土交通省「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」に基づき、当省が作成。
 2 「計画策定済み (過去に計画を策定しており、現在、計画見直し中を含む。)」
 3 「計画検討中」又は「今後、検討を進める予定」
 4 「今後、検討を進める予定」、「計画の必要性はあると認識しているが、検討する予定はない (又は検討できない)」又は「計画の必要性はないと考えている」

図表 2 - (2) - ② 調査対象とした計画未策定 10 市区が挙げた計画未策定の理由

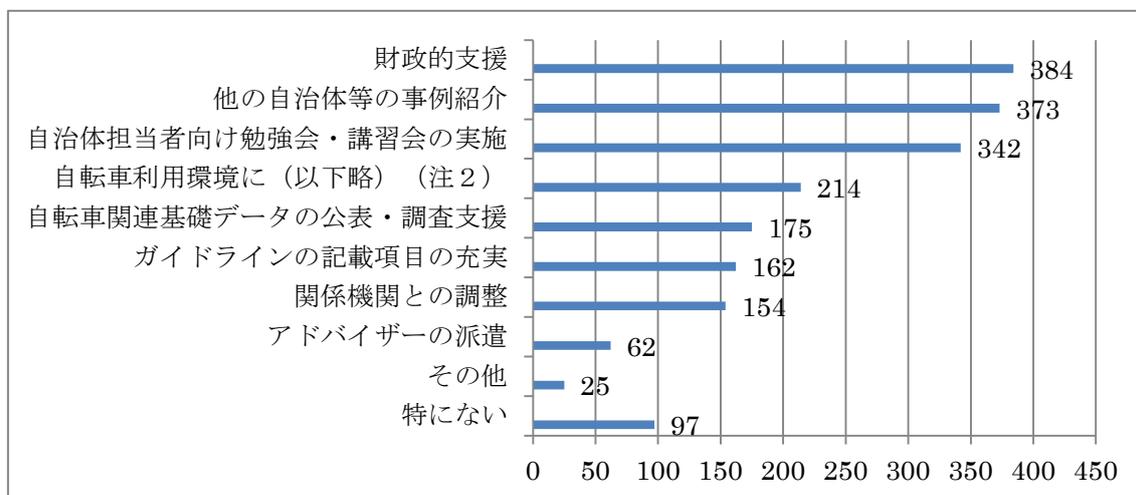
| |
|--|
| ○現在検討中であるため。 |
| ○自転車通行空間の確保は財政的に困難。事例を収集し、策定を検討していきたい。 |
| ○モデル地区事業を計画どおりに実施できない状況で計画策定は困難。 |
| ○自転車利用や自転車関連事故が少ない、自転車利用を考えていない。 |
| ○自転車利用環境整備計画を策定したが、ガイドラインが策定されたことにより、見直し等について検討中。 |
| ○自転車利用者が大都市と比べて多くないので、特に必要性を感じない。 |
| ○市の自転車活用推進計画を作成中 (平成 26 年 3 月に策定済み) |
| ○道路空間が十分でない状況であり、周辺住民との調整や多額の予算確保が必要であるため、ネットワーク化は実現困難。自転車事故が特に多いわけではなく、施策としての優先順位が低い。 |
| ○今後、検討委員会を立ち上げて具体的な検討を開始する予定。 |

(注) 当省の調査結果による。無回答あり。

策定状況調査では、市街地のある 849 市区町村のうち自転車ネットワーク計画策定を考慮していない市区町村を除いた 642 市区町村に対して、自転車ネットワーク計画策定に当たって国に求める支援内容について質問している (複数回答可)。この回答によると、国に求める支援内容として最も多いのは、「財政的支援」(384 市区町村) であり、以下、「他の自治体等の事例紹介」(373 市区町村)、「自治体担当者向け勉強会・講習会の実施」(342 市区町村)、「自転車利用環境に関する解決困難な課題の調査・分析に対しての支援」(214 市区町村)、「自転車関連基礎データの公表・調査支援」(175 市区町村) 等の順となっている。(図表 2 - (2) - ③)

図表 2 - (2) - ③ 自転車ネットワーク計画策定について市区町村が国に求める支援内容

(単位：市区町村)



(注) 1 国土交通省「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」に基づき、当省が作成。

2 支援内容は、「自転車利用環境に関する解決困難な課題の調査・分析に対する支援」

財政支援など行政資源の支援のほかに、様々な情報面での支援が求められることは容易に想像のつくところである。ところで、国土交通省が策定状況調査の際に用いたカテゴリーに関する情報に関し、例えば、具体的にどの市区町村がそれぞれのカテゴリーに区分されるかについてのデータは公表されていない。また、未策定市区町村に、当該市区町村がいかなるカテゴリーに分類されるかに関する情報も提供されていない。さらに、自転車に関連する事故が多いかどうかの判定に使っているデータには、必ずしも公表されていないデータがあるため、一般に自ら同様のカテゴリー分けをして、分析するのは困難な状況となっている。

このことは、カテゴリーⅡに分類される市区町村が、策定状況調査において未策定理由として「自転車利用や自転車に関連する事故が少ない」と答えることが現にあることをみても、自転車ネットワーク計画策定推進を図る国側と計画策定の主体側との間に、必要性についての認識の齟齬を生じさせるおそれがあるものと考えられる。

他方、国土交通省が行っているカテゴリー分けが、計画策定の必要性を認識する上で十分とは言い切れないことも指摘できる。例えば、カテゴリー分けの際に用いている自転車関連事故件数の多寡は、道路延長当たりの数値を用いて判断しているため、市域内に道路延長に算入される道路が多ければ、数字が小さくなってしまいうという限界がある。自転車ネットワーク計画は、市街中心部（混み入った街区に道路が網の目のように張り巡らされている場所も容易に想像でき、こうしたところは、当然道路延長が長くなる。）ほど整備の必要性が高いのではない

かと考えられることから、市区町村域全体で把握されている道路延長を用いることが説得力を減じている可能性もあるとも思われる。国土交通省は、データごとに異なる特性があることを踏まえ、引き続き分析を進めていく予定であるとしている。

また、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自体は、あくまでも同省における分析のために用いられるものであり、このカテゴリーのいずれに属するかが計画策定の緊要性の程度を示す完全なモノサシとして設計されたものではないと考えられる。しかしながら、この自転車ネットワーク計画策定推進の施策においては、地方公共団体等の自主的な取組を促すことが要であることを考えたとき、地方公共団体等の求める情報提供の一内容としても、有用性は高いものと考えられる。

【所見】

したがって、国土交通省は、市区町村における自転車ネットワーク計画策定を推進する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 策定状況調査の結果公表において、市区町村が計画策定の必要性の考察の用に、国からカテゴリー分けをして情報提供をする場合には、個々のカテゴリーの内容として、当該カテゴリーに入る市区町村の情報を提供すること。
- ② 策定状況調査の結果公表において、計画策定の必要性に関し補足できる情報の提供に努めること。

3 自転車に関する道路交通秩序の維持と交通安全教育

項目1で述べたとおり、近年の自転車交通安全の取組としては、道路交通法改正による自転車交通ルールの導入や自転車安全利用五則の徹底を始めとする取組がある。これは、一般の自転車利用者に直接働きかけて、彼らの安全な利用を求めるものである。この意味で、項目2の取組が、自転車が安全に利用できる環境づくりをまちづくりのアプローチで行うことが主であること(注1)と対照的である。この取組は、一般の交通ルールと同じく、普及啓発や教育による遵守の確保と適切な取締りという要素からなると思われる。ここでは、そのような考え方で各種の取組について取り上げることとする。

(1) 施策の概要

ア 近年の道路交通法改正等

道路交通法については、平成19年及び25年の2次にわたり、自転車の交通ルールに関して次のような趣旨の規定を設ける改正がなされている。

- 平成19年改正(注2)
 - ・ 普通自転車の歩道通行の要件等(普通自転車は車道通行が原則であることを維持しつつ、運転者が児童・幼児、70歳以上の高齢者等の場合には、例外として歩道通行可とする)
 - ・ 児童・幼児の保護責任者に対する児童・幼児の自転車乗用時における乗車用ヘルメット着用努力義務
 - ・ 地域交通安全活動推進委員の活動内容に、自転車の適正な通行の方法について住民の理解を深めるための運動の推進を追加
- 平成25年改正(注2)
 - ・ 路側帯通行に関して、自転車を含む軽車両については道路の左側部分に設けられた路側帯に限定することを規定
 - ・ 自転車の制動装置に係る検査、応急措置命令等の規定の整備(ブレーキに不備のある自転車に関して、警察官による当該自転車の検査、自転車運転者に対する応急措置命令等をできるものとする)
 - ・ 政令で定める違反行為を繰り返した自転車運転者に対する講習の受講命令等の新設

(注) 1 ただし、自転車ネットワーク計画の発想は、ソフト面との緊密な連携を重視している。

2 平成19年の改正は、道路交通法の一部を改正する法律(平成19年法律第90号)による改正を、25年の改正は、道路交通法の一部を改正する法律(平成25年法律第43号)による改正をいう。

自転車はもともと軽車両として交通法規に服していたことを考えれば、少なくとも、自転車の車道通行のルールは、全く新しいルールが作られたものでは

なく、曖昧な点があったことを、実地に即してルールをはっきりさせることにより、自転車交通についての秩序を確立しようとしたという側面があるものといえるかもしれない。

また、警察庁は、道路交通法の平成 19 年の改正と第 9 次計画の策定を踏まえて、23 年 10 月、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」（平成 23 年 10 月 25 日付け警察庁丙交企発第 85 号、丙交指発第 34 号、丙規発第 25 号、丙運発第 34 号警察庁交通局長通達）を发出している。この通達では、「第 9 次交通安全基本計画において掲げられた「平成 27 年までに 24 時間死者数を 3000 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標を達成する上でも、自転車に係る対策の推進は喫緊の課題である」とされ、「自転車は「車両」であることを自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底させる」ことを基本として、次のような 3 本の柱による総合的な対策を実施するとしている。

i) 自転車の通行環境の確立

- ・規制標識「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」を活用した走行空間の整備
- ・普通自転車歩道通行可の交通規制の実施場所の見直し
- ・自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯の撤去 等

ii) 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進

- ・自転車は「車両」であるということの全ての自転車利用者への徹底
- ・ルールを遵守しなかった場合の罰則や事故発生リスク、損害賠償責任保険等の加入の必要性等について周知 等

iii) 自転車に対する指導取締りの強化

- ・指導警告の積極的推進、制動装置不良自転車の運転を始めとする悪質・危険な違反の検挙措置など厳正な対処
- ・街頭における指導啓発活動時に、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者に対して歩道以外の場所の通行を促進 等

新法に添った形での規制の見直しや悪質な違反の指導取締りの強化と並んで、二つ目の柱にルールの周知と安全教育が上がっている。第 9 次計画で直接、関係するのは「交通安全思想の普及徹底」と「道路交通秩序の維持」であると思われるが、この通達の内容は同計画と整合しているものと理解できる。

イ 自転車交通ルールについての国民の意識等

平成 22 年から 24 年にかけて、内閣府、警察庁及び東京都が、道路交通法に
関係規定を有する主な自転車交通ルールの認知についての質問項目を含む意

識調査を行っている。それらのどの調査結果をみても、掲げられたルールを「知っている」と答えた者は多い。(図表3-(1)-①)

これらの意識調査では、合わせてルールの実践(当該ルールを守っているかいないか)についても調査しており、その結果をみると「守っていない」とする者が少なくないルールもあることが分かる。

なお、東京都の意識調査では、年齢層別の結果が明らかにされているが、これによると、「守っていない」と回答した者は、15歳から19歳までの層が全ての項目において全年齢層を上回っている。

図表3-(1)-① 自転車交通ルール別認知と遵守状況(意識調査調査結果)

(単位：%)

| 自転車交通ルール | 警察庁 意識調査 | | 内閣府 意識調査 | | 東京都意識調査 | | | |
|-------------|-------------|------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|
| | 認知して いる | 守ってい ない | 認知して いる | 守ってい ない | 全年齢(15歳以上) | | 15歳から19歳 | |
| | | | | | 認知して いる | 守ってい ない | 認知し ている | 守って いない |
| 車道通行原則 | 92 | 46 | 60 | 65 | 92 | 71 | 93 | 80 |
| 車道左側通行 | 94 | 28 | — | — | 92 | 71 | 93 | 80 |
| 自転車道等の通行 | — | — | 89 | 33 | — | — | — | — |
| 並進禁止 | — | — | 64 | 38 | 78 | 35 | 76 | 55 |
| 信号の遵守、一時停止 | 88 | 26 | — | — | 92 | 65 | 90 | 75 |
| 二人乗りの禁止 | 84 | 9 | 95 | 20 | 92 | 17 | 97 | 23 |
| 携帯・傘差し運転の禁止 | 94 | 28 | 傘：92 携：95 | 傘：47 携：24 | 94 | 41 | 98 | 58 |
| イヤホン禁止 | — | — | — | — | 91 | 24 | 97 | 43 |
| ライト点灯 | 98 | 9 | 99 | 28 | 96 | 15 | 97 | 30 |

(注) 1 警察庁「自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査」(平成23年)、内閣府「自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査」(平成22年)、東京都「自転車安全利用に関する意識調査」(平成24年)に基づき、当省が作成。

2 表中の「自転車交通ルール」は、中央交通安全対策会議が掲げている「自転車安全利用五則」に関する自転車交通ルールであって、道路交通法に根拠を有するものを当省において整理している。ルールと道路交通法の対応関係は次表のとおりとする。以下の本文、図表では、原則、この整理による。

なお、「携帯・傘差し運転の禁止」及び「イヤホン禁止」は、道路交通法第71条第6号に基づく公安委員会規則により、定められるものである。

| 自転車交通ルール | 道路交通法 |
|-------------|----------------|
| 車道通行原則 | 第17条第1項、第63条の4 |
| 車道左側通行 | 第17条第4項 |
| 自転車道等の通行 | 第63条の3 |
| 並進禁止 | 第19条 |
| 信号の遵守、一時停止 | 第7条、第43条 |
| 二人乗りの禁止 | 第55条第1項 |
| 携帯・傘差し運転の禁止 | 第71条第6号 |
| イヤホン禁止 | 第71条第6号 |

| | |
|-------|---------|
| ライト点灯 | 第52条第1項 |
|-------|---------|

- 3 小数点1位を四捨五入している。
- 4 警察庁意識調査は、自転車に乗らない者を含む1,297人の回答（一部、記載すべき選択肢の数を超えて選択肢を選択している場合は、誤記として集計から除外している。）、内閣府意識調査は、自転車利用者1,501人の回答、東京都意識調査は、自転車に乗らない者も含む368人の回答（ルールの認知）及び自転車利用者216人の回答（ルールの遵守）である。
- 5 遵守状況については、「常に守っている」とするもののみを遵守しているものとし、各調査結果の「あまり守らない」、「守らないこともある」（警察庁意識調査）、「しばしば守らないことがある」、「たまに守らないことがある」（内閣府意識調査）、「ほとんど守っていない」、「あまり守っていない」、「だいたい守っている」（東京都意識調査）の選択肢を「守っていない」ものとして整理した。
 また、警察庁意識調査では、「ルールは知っているが、守らないこともある」又は「ルールを知っているが、あまり守らない」と回答した者に対して、ルールを守れない理由を質問している。（図表3-（1）-②）

図表3-（1）-② 自転車交通ルールを守れない理由（警察庁意識調査）

| 通行環境が不十分でルールを守れないから | 自転車は他の自動車等と比較してルール違反をしても事故を起こす可能性は低いから | 他の人もルールを守っていないから | ルールを守らなくても取締りを受けることはないから | 無回答 | 全回答者数 |
|---------------------|--|------------------|--------------------------|---------------|----------------|
| 462人 (58%) | 143人 (18%) | 136人 (17%) | 122人 (15%) | 109人 (14%) | 790人 (100%) |

- (注) 1 警察庁「自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査」（平成23年）に基づき、当省が作成。
 2 複数の選択を可としたものであり、人数及び割合を合計しても790人、100%にはならない。

一方、当省では、上記9項目の自転車交通ルールの遵守状況について、9都道府県の144か所（自転車道12か所、自転車専用通行帯13か所、法定外表示実施箇所13か所、普通自転車歩道通行可規制の歩道78か所、車道混在28か所）において路上調査（注1）を行った。（図表3-（1）-③）

その結果、実際に自転車通行台数が多くみられた場所（注2）について、「自転車道等の通行」、「車道通行原則」など走行場所に関するルールが、比較的遵守されていないということが観測された。（図表3-（1）-④）

- (注) 1 調査地点において最も利用者が多くなると考えられる時間帯（駅前や学校周辺であれば通勤時間帯など）を中心とした1時間において、調査を担当した当省職員の前（片側）を通り過ぎた自転車の法令遵守状況（自転車の道路における通行場所、進行方向）について、図表3-（1）-③の（注）3の考え方に沿って調査を行った。
 2 具体的には、1時間当たりの自転車通行台数が50台以上であった8都府県82か所（自転車道6か所、自転車専用通行帯9か所、法定外表示実施か所6か所、普通自転車歩道通行可規制のある歩道49か所、車道混在12か所）である。

地方公共団体別内訳は次のとおり。山形県4か所〔山形市4か所〕、東京都15か所〔足立区8か所、渋谷区7か所〕、新潟県3か所〔新潟市3か所〕、愛知県10か所〔名古屋市7か所、豊橋市3か所〕、大阪府18か所〔大阪市12か所、堺市6か所〕、岡山県13か所〔岡山市11か所、倉敷市2か所〕、香川県9か所〔高松市9か所〕、福岡県10か所〔福岡市6か所、久留米市4か所〕

図表3-(1)-③ 主な自転車交通ルールの遵守状況

(単位：台、%)

| 主な自転車交通ルール | 通行台数 | 違反等台数 | 違反等率 |
|-------------|--------|-------|------|
| 車道通行原則 | 4,793 | 1,780 | 37.1 |
| 車道左側通行 | 4,046 | 643 | 15.9 |
| 自転車道の通行 | 1,008 | 245 | 24.3 |
| 並進等禁止 | 12,828 | 672 | 5.2 |
| 信号の遵守、一時停止 | 5,292 | 298 | 5.6 |
| 二人乗りの禁止 | 12,828 | 23 | 0.2 |
| 携帯・傘差し運転の禁止 | 12,828 | 353 | 2.8 |
| イヤホン禁止 | 12,828 | 1,079 | 8.4 |
| ライト点灯 | 681 | 164 | 24.1 |

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 調査した地点の周辺環境、天候、道路整備形態等の条件が区々であるため、遵守事項全体に係る違反等率は算出していない。
 3 各遵守事項に係る調査結果の算出に際しての考え方は次表のとおりである。

| 主な自転車交通ルール | 算出に際しての考え方 |
|-------------|---|
| 車道通行原則 | 「違反等台数」欄は、調査対象箇所において、自転車が歩道を通行している台数を計上している。 また、歩道上に普通自転車歩道通行可の交通規制のある箇所(自転車歩行者道)は、自転車が歩道を通行することが認められているため、当該集計対象から除外している。 なお、13歳未満の子供や70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が運転する場合及び車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合についても歩道通行することが認められているが、これらの自転車を除外する作業は行っておらず、集計台数の中には本来違反とはならないこれらの当該対象者が含まれている(違反台数ではなく、歩道の通行台数となる。)可能性がある。 |
| 車道左側通行 | 「通行台数」欄は、調査対象箇所において、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在(法定外表示あり)及びその他の車道を走行している自転車の台数を、また「違反等台数」欄は、そのうち逆走する自転車の台数を計上している。 |
| 自転車道の通行 | 「通行台数」欄は、自転車道が整備されている調査対象箇所において通行した自転車の総通行台数を、また「違反等台数」欄は、自転車道を通行せず、歩道を通行したり、当該指定部分以外の車道を通行している自転車の台数を計上している。 |
| 並進等禁止 | 「違反等台数」欄は、調査対象箇所を通行した自転車の総通行台数のうち、車道にあつては並進を、普通自転車歩道通行可の交通規制のある歩道にあつては歩道の中央から車道寄りの部分以外(歩道中央部付近等)を通行している自転車の台数を計上している。 |
| 信号の遵守、一時停止 | 「通行台数」欄は、調査対象箇所(信号機や一時停止の規制がある交差点付近)を通行した自転車の台数を、また「違反等台数」欄は、交差点付近における信号無視、指定場所一時不停止の自転車の台数を計上している。 |
| 二人乗りの禁止 | 「違反等台数」欄は、調査対象箇所を通行した自転車の総通行台数のうち、二人乗りを行っている自転車の台数を計上している。 |
| 携帯・傘差し運転の禁止 | 「違反等台数」欄は、調査対象箇所を通行した自転車の総通行台数のうち、携帯電話の操作をしながらや傘差し運転している自転車の台数を計上している。 |
| イヤホン禁止 | 「違反等台数」欄は、調査対象箇所を通行した自転車の総通行台数のうち、イヤホンを使用している自転車利用者の自転車通行台数を計上している。 |
| ライト点灯 | 「通行台数」欄は、夜間に調査対象箇所を通行した台数を、また「違反等台数」欄は、夜間にライトを点灯していない自転車の通行台数を計上している。 |

図表 3 - (1) - ④ 自転車交通ルールの遵守違反の例

① 自転車道以外の通行



道路交通法第 63 条の 3 違反

② 逆走（車道左側通行違反）



道路交通法第 17 条第 4 項の違反

③ 並進



道路交通法第 19 条違反

④ 携帯・傘差し運転



道路交通法第 71 条第 6 号、都道府県公安委員会規則違反

ウ 自転車交通ルールに関する交通安全教育

自転車交通ルールについては、まだまだ、国民に十分に徹底しているとは言えないと思われる。それ故に、前述の警察庁の通達に掲げられている「ルールの周知と安全教育の重要性」は論を俟たないと考えられる。また、東京都の意識調査で「守っていない」と答えた者が 15～19 歳の層が多かったことについては、そのまま一般的な傾向とまで判定する材料とはし難いものの、学校教育を中心とする交通安全教育の重要性を根拠付けるものとしては十分と考えられる。

「交通安全白書」(平成 26 年版内閣府)では、交通安全教育の取組について、次のように記述されている。

「交通安全教育指針(平 10 国家公安委員会告示 15)等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化した。さらに、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎としての自転車の安全利用に関する指導を強化した。

学校においては、学習指導要領等に基づき、体育・保健体育の時間はもとより、関連する教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めている。

また、交通安全のみならず生活全般にわたる安全教育について、目標、内容等を明示した学校安全参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」などの参考資料等の活用を促し、安全教育の充実を図った。」(内閣府「平成 26 年版 交通安全白書」第 2 章第 2 節 1「段階的かつ体系的な交通安全教育の推進」)

ここから、交通安全教育については、

- ・幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じ段階的かつ体系的に行われている。
- ・交通安全教育指針(平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号)を活用して、警察、地方公共団体、民間団体等が取り組んでいる。
- ・学校では、学習指導要領(注)に基づき、学校安全参考資料「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育(平成 22 年 3 月文部科学省)などを利用して、体育・保健体育の時間など、教育活動全体を通じて行われている。

ことが分かる。

また、自転車に関する交通安全教育については、

- ・自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対し、将来の運転者教育の基礎としての自転車の安全利用に関する指導が強化されている。

ことが特に言及されている。

つまり、警察と学校を中心に進められている交通安全教育の中で、自転車の安全利用に関する指導も行われていることが見て取れる。

(注) 学習指導要領は、幼稚園、小学校、中学校、高等学校及び特別支援学校ごとに作成されている。ちなみに、平成 19 年の道路交通法改正により年齢における車道通行原則の例外が認められていない 13 歳以上の者のうち「生徒」を対象とする学習指導要領は、中学校学習指導要領(平成 20 年改訂、24 年実施)、高等学校学習指導要領(平成 21 年改訂、25 年実施)となる。

学校では、実際にどのくらい自転車の交通安全教育の取組（以下「自転車交通安全教育」という。）がなされているのであろうか。特に、近年の自転車交通ルールの変化といえる車道通行原則については、少なくとも中学生・高校生は一般的には歩道通行要件に該当しなくなることから、生徒にはその徹底を求める必要があるが、中学校、高等学校ではどうであろうか。

「自転車」交通安全教育に限定したデータはないが、文部科学省が平成 25 年に委託研究で実施した「効果的な交通安全教育に関する調査研究」において、交通安全教育一般の実施状況について、中学校、高等学校にアンケート調査を行っており、おおまかなイメージをつかむことができる。

この調査によると、回答のあった中学校 1,446 校のうち、交通安全教育を実施している旨の回答をしたものは 1,375 校（95.1%）であった。高等学校については、調査対象 256 校中 231 校（90.2%）が交通安全教育を実施していると回答している。

同調査では、交通安全教育を実施していると答えた中学校に対して、学年ごとに交通安全教育の目標を聴いている。当該回答状況をみると、「交通安全全般に対する意識啓発・注意喚起」、「自転車による事故の防止」、「自転車の安全な乗り方・走り方の習得」、「道路（通学路）の安全な通行方法の習得」、「交差点や道路を横断する際の安全確保の方法」、「地域・地区における危険箇所の把握」については、半数以上が、どの学年でも目標にしているものに挙げている。

また、交通安全教育を実施していると答えた高等学校に対しても、同様の調査をしており、「交通安全全般に対する意識啓発・注意喚起」、「自転車による事故の防止」、「自転車の安全な乗り方・走り方の習得」、「道路（通学路）の安全な通行方法の習得」、「交通規制・道路標識の理解」、「加害者になった場合の措置（賠償責任、保険、事故時の応急措置等）」は、半数以上が、どの学年でも目標にしているものに挙げている。

このように、中学校及び高等学校のいずれにおいても、「自転車による事故の防止」と、自転車の安全な乗り方・走り方の習得」を挙げている学校が多かったところから、学校現場でも自転車安全教育のウェイトが大きいと考えられる。

(2) 調査結果及び所見

当省では、本行政評価・監視の実施に当たり、各地の学校や警察において、一般に交通安全教育を中心的に実施しているものと考えられる学校と警察とが連携した取組の工夫の事例を調査した。当該事例は以下のとおりである。なお、事例においては、都道府県レベルは単に「県」と、市町村レベルは単に「市」として記述する。

【事例1】一警察署管内の中学校・高等学校参加の自転車無事故無違反ラリー運動

| | |
|--|----------------------------------|
| 関係機関名 | 警察署、警察署管内を所管する市の役場、警察署管内中学校・高等学校 |
| 事例内容 | |
| <p>A警察署では、平成24年度から警察署管内を所管する市の役場及び管内に所在する12の学校（5中学校及び7高等学校 生徒数約3,000人）の参加を得て、「220日間自転車無事故無違反ラリー」（以下「ラリー」という。）を実施している。</p> <p>参加した各学校は、自転車無事故無違反記録連続220日間を目指し、生徒の自覚を促す。警察署交通課長、役場部長、参加中学校・高等学校の生徒指導担当者から成るラリー委員会が、目標を達成したと認める学校を表彰する。他方、ラリー期間中に参加校の生徒が第一当事者となる人身事故を発生させた場合や、一般人から自転車乗用のマナーが悪い（自転車乗用の携帯電話の使用・信号無視等）という通報が警察又は学校に寄せられた場合、当該生徒が所属する学校は、警察や役場の交通安全講習の開催などの支援を得て交通安全教育を強化する。</p> <p>A警察署は、ラリーの実施の効果として、参加校生徒の交通安全意識の向上や参加校生徒の人身事故減少（平成24年：3件→25年：1件）を挙げている。また、参加校は、機会があるごとに生徒の自転車マナーについてA警察署に尋ねるようになったという。地域において、自転車安全教育における警察と学校の連携ができた例といえる。</p> | |

【事例2】自転車安全利用モデル校の指定

| | |
|--|------------------------|
| 関係機関名 | 県警察、県教育委員会、同県内中学校・高等学校 |
| 事例内容 | |
| <p>B県警察では、県下の自転車に関係する交通事故や自転車盗の多発に鑑み、自転車を安全かつ秩序正しく利用し、自転車利用者のマナーアップを図るため、平成23年度及び24年度に県内中学・高等学校（私立を含む）を対象に「自転車安全利用モデル校」に指定して、重点的に自転車安全教育を行っている。その教育内容は、警察官等を招致した自転車交通安全教室を含む年2回以上の自転車関係教育の実施や駐輪指導、学校と連携した街頭指導、月例又は適時の情報提供などである。</p> <p>モデル校数は、平成23年度は中学校13校・高等学校13校、24年度は中学校17校・高等学校17校と増えているが、モデル校生徒が関与した交通事故件数の総計は、17件減少している（142件→125件。一方、非モデル校数は減少しているにもかかわらず、事故件数は増えている153件（23年度）→166件（24年度）。）。B県では、平成25年度から県内の中学校及び高等学校全てを対象に、同内容の自転車安全教育を行っている。モデル校の指定の際には、警察と県教育委員会との協議が行われてお</p> | |

り、そのような連携が県内全体の自転車安全教育の広がりにつながった事例である。

【事例3】自転車運転免許制度の試み

| | |
|--|-------------------|
| 関係機関名 | 県立高等学校、県警察、県教育委員会 |
| 事例内容 | |
| <p>C県立甲高等学校では、平成25年5月から、C県警察及びC県教委と連携したモデル事業として自転車運転免許制度をC県内で初めて導入した。</p> <p>自転車運転免許証は、自転車安全点検に合格し鑑札を受けた自転車を持ち、賠償責任保険に加入し、自転車運転に関する実技と座学の講習を受けた者に対し、C県警察本部長と甲高等学校長の連名で発行される。免許証交付後は、交通安全ポイントが年間10点与えられ、二人乗りや夜間無灯火などの自転車運転マナー違反があると、所定の点数を減じられる。</p> <p>同校では、制度導入後には生徒の交通事故件数が平成24年の12件から25年には9件に減少。同校の生徒を対象に実施したアンケートによると、自転車運転免許講習会後の変化として、生徒の55%が交通マナーや交通ルールに気を付けるようになったと回答している。学校と警察の協力によるユニークな自転車安全教育がなされた事例である。</p> | |

【事例4】学校・地域・警察連携の総合的な自転車安全教育

| | |
|--|--------------------|
| 関係機関名 | 県立高等学校、県警察、自転車販売店等 |
| 事例内容 | |
| <p>交通量が多い国道沿いに位置するD県立乙高等学校では、同校生徒の関係する交通事故の全てが、生徒が自転車で通行中、横断歩道を含む車道上で発生しており、その数も多い。平成20年度には、同校生徒1人がそのような交通事故で亡くなり、このことを契機に交通安全教育に力を入れている。</p> <p>その教育内容は、学校の協力要請を受けた市内の自転車販売店による年2回の自転車車両点検指導、生徒指導部長、一般社団法人日本自動車連盟、警察署員等による交通安全講話、PTAの協力による街頭指導、生徒参加の交通安全宣言や標語設定、自転車通学者への自転車保険加入義務付けなどである。</p> <p>こうした取組が行われている中、乙高等学校の生徒が当事者となった交通事故件数は、平成22年度の25件から、23年度19件、24年度12件、25年度（26年2月時点）7件と減少している。熱心な学校側の取組で、警察だけでなく地域社会の多様な参加も得て自転車安全教育がなされた事例である。</p> | |

【事例5】指導警告票の活用（複数事例あり）

| | |
|---|--------------------------------|
| 関係機関名 | 県立高等学校、県教育委員会又は市教育委員会、県警察又は警察署 |
| 事例内容 | |
| <p>県教育委員会又は県立高等学校が、県警察本部又は所轄の警察署から、指導警告票交付件数等の情報の提供を受け、県教育委員会は管内高校に情報伝達し、高校での生徒指導に役立てている。（複数事例あり）</p> <p>また、E市教育委員会は、E市を所轄する警察署から、指導警告票の交付件数や違反形態別の件数等の情報を入手し、提供された情報を基に校長会等で各校における自転車安全教育に係る注意喚起を実施している。</p> <p>警察から提供された取締情報を教育現場における自転車安全教育にいかしている事例である。</p> | |

上記事例として紹介した取組では、いずれの場合も、当省の調査の時点で、自転車交通事故の減少という成果を挙げている。総じて言えば、学校や教育委員会と警察、地方公共団体の熱心な姿勢がよくかみ合った場合に、そのような結実をみる取組となっているものと考えられる。警察庁が平成24年に開催した「自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会」の提言では、事例として紹介した取組に類似したものも含めた多様な取組が、学校だけでなく、様々な主体においてなされていることが紹介されている。

このうち事例5において、警察と学校の連携の鍵となっている「指導警告票」とは、道路交通法違反行為を行った運転者等に対して、当該違反行為を指摘し、自転車安全利用五則や民刑事の責任を問われる可能性について注意を喚起する等の指導警告を行う内容の書面であり、検挙の際に交付される交通切符（いわゆる「赤切符」）とは異なる。自転車に関する違反での交付件数は、近年増加し続けており、平成25年には241万件で、18年の約1.7倍となっている（注1）。前述の懇談会の提言を受け、警察庁では25年に「自転車の交通ルールの徹底を図るための指導警告の実施について（平成25年3月26日付け警察庁丁交指発第35号、丁交企発第29号）」を発出し、自転車交通取締りのための指導警告票の様式の基準などを定めた。

また、警察は、従来、「自転車による交通違反に対しては指導警告を行うことを原則とし、悪質・危険な違反について検挙するという方針で指導取締りを推進している」（注2）が、ルールの徹底方策の一つとして「繰り返し指導警告を受けている者が学校の生徒であれば、その学校に対し自転車安全教育を行うよう働きかけを行う」べきことを前述の懇談会は提言しており、今後、警察ではこの趣旨に沿って指導警告票が活用されていくものと思われる。

（注）1 検挙件数は平成25年で7,193件（うち交通切符による検挙件数は6,796件）であり、

- 18年に比較すれば12倍以上となる。
- 2 「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徹底方策に関する懇談会)

他方、当省調査では、指導警告票の交付件数を把握している教育委員会は調査対象の27教育委員会中2教育委員会にとどまり、未把握が25教育委員会となっている。学校では38校(指導警告票は児童には交付されないため、調査対象中の18小学校を除いている。)中4校にとどまり、未把握は34校となっている。

さらに、未把握の25教育委員会及び34校を調査した結果、10教育委員会及び16校が生徒に対する効果的な教育・指導を行う見地から指導警告票の交付実績の把握の必要性を感じるなどとしている。

また、交付件数等を未把握の学校からは、「生徒の指導警告票の交付件数等の情報は、どこから、どのようにして情報が入るのか仕組みが不明である。仮に指導警告票の情報を把握することができれば、生徒への指導が可能になるかもしれない」、「生徒指導上、情報把握の必要性はあるが、学校から情報提供を要望した場合、警察から提供されるのか、仕組みがどのようになっているか不明」等との意見がみられた(図表3-(1)-⑤)。

図表3-(1)-⑤ 指導警告票の交付実績の把握の必要性等に関する意見要望

<教育委員会>

| 意見要望の内容 |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○指導警告票の交付状況を把握することで、交通事故の未然防止に役立つのであれば交通安全指導の材料となる可能性がある。 ○教育委員会が指導警告票の交付状況等を確認した場合、学校における生徒のケアや交通安全指導を徹底するよう依頼する材料になると考える。 ○学校名ごとの件数などの把握により、交通安全指導をするよう学校に働きかけをする材料にできる余地はある。 ○把握していることによって、児童生徒の交通規則違反の状況や具体的実態を把握することになり、児童生徒への今後の交通安全指導へ役立つと考えている。 ○(指導警告票の把握については)各学校が地域特性に応じて、実施するものであると考える。 ○今後、警察との連携を進める中で、指導警告票の交付状況を把握する必要性があれば、その方策を考えていきたい。 ○教育委員会、学校としては、指導警告票の交付について把握し、生徒の指導等にいかすことも考えられるが、現在は情報を得ていない。 ○今後、把握方法について検討したい。 ○各学校が指導警告票の交付について把握していないため、市教委としても把握できない。指導警告票が交付された生徒数に関する情報は有用な情報であるため、警察から提供してもらえれば有り難い。 |

○警察から情報提供があれば、必要な指導を行うことができるため、把握することが望ましい。

<学校>

意見要望の内容

- 交付状況が分かれば交通安全指導につなげる事は可能と考える。
- 仮に、指導警告票の交付状況が分かれば、生徒指導主事から教職員への交通安全指導につなげることができると思われる。
- 把握の必要性は感じており今後検討する。
- 集会等で指導警告を受けた者は申し出るようには指導しているが、今のところ申出はない。指導警告状況を学校でも把握し多方面から指導する必要がある。
- 全体集会において注意喚起を行えるので、把握の必要性はある。
- 指導警告票を交付された生徒数は、全体集会において注意喚起を行うなど、一定の交通安全教育には活用できるので、連絡してほしい。
- 警察から情報提供があれば何らかの活用を図ることもできると考える。
- 生徒の指導材料とするために把握は必要。
- 交通事故や自転車盗難と違い、生徒の指導警告票の交付等の情報はどこから入るのか仕組みが不明。
- 教頭会において、県全体の状況として説明を受けたことはある。学校別の指導警告件数、違反行為別の状況が分かれば指導しやすいと思う。
- 生徒指導上、情報把握の必要性はあるが、学校から情報提供を要望した場合、警察から提供されるのか、仕組みがどのようになっているか不明。
- 指導警告票に関する情報があれば指導の幅が広がるため、情報提供してもらえれば有り難い。
- 生徒が自ら報告しない限り把握できない。警察から情報提供を受けることができれば、生徒に指導することができるため、情報提供をしてもらえれば有り難い。

(注) 当省の調査結果による。

前述の「効果的な交通安全教育に関する調査研究」では、高等学校、中学校、小学校のいずれを対象としたアンケートでも、交通安全教育実施の連携機関として、「警察」を挙げるものが6～8割超となっている。また、都道府県及び市区町村のいずれのレベルの教育委員会においても、交通安全教育実施上の課題と解決の方向性として、「有効な交通安全教育の実施に向けた他機関（警察・自動車教習所等）との連携方法」を挙げるものが6割を超えている。これは交通安全教育に関して、都道府県教育委員会、市区町村教育委員会及び学校（以下「都道府県教育委員会等」という。）にも警察と積極的に連携する意欲が強いことを示すものとの印象を与えるが、そうであるとする、指導警告票の活用に関して警察が積極的に取り組む傍ら、学校現場には図表3-(1)-⑤に挙げたような認識があるのは説明が難しい状況といえる。指導警告票に係る前述の懇談会提言後の警察の取組の日の浅いことの影響も考慮する必要があると

も考えられるところであるが、いずれにせよ、両者のコミュニケーションを更に強めることがこの状況の解消に役立つものと考えられる。

【所見】

したがって、文部科学省及び国家公安委員会（警察庁）は、都道府県教育委員会等における自転車交通ルールの遵守に向けた指導・教育の充実を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 文部科学省は、都道府県教育委員会等に対し、都道府県警察とのより一層緊密な連絡・調整等連携の下に、各都道府県等の個人情報保護条例の範囲内において、指導警告票に係る情報の適切な活用の推進を図るよう指導すること。
- ② 警察庁は、都道府県警察に対し、都道府県教育委員会等とのより一層緊密な連絡・調整等連携の下に、各都道府県の個人情報保護条例の範囲内において、指導警告票に係る情報の適切な活用の推進を図るよう指導すること。

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㈱、四国旅客鉄道㈱、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 P T A 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のある条例を「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、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 | 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。

5 自転車交通安全対策の目標

(1) 施策の概要

現在の我が国の交通安全対策の取組の要である第9次計画は、「究極的には交通事故のない社会を目指すべき」(注1)としつつ、計画期間中の道路交通安全の目標として次の事項を明示し、掲げている。

① 平成27年までに24時間死者数を3,000人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。

(※この3,000人に平成22年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね3,500人)

② 平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。

その上で、自転車関係では「さらに、諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数についても、道路交通事故死者数全体の減少割合と同程度又はそれ以上の割合で減少させることを目指すものとする。」としている。

また、第9次計画は、第8次交通安全計画と同様に、8つの柱を設けているが、第8次交通安全計画でみられた、柱に盛り込まれた事項についてのサブの目標(注2)は設けていない。

第9次計画の検討に資するために行われた「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」によると、上記の総合的な数値目標以外に、サブの目標を設けるべきか検討されている。同調査では、「高齢者」、「歩行者」及び「自転車利用者」の交通事故死者を減少させることに重点を置く必要があるが、対象別の死者数等について推計モデルを用いて科学的根拠を有する形での目標値設定は困難であったとした。

(注) 1 「第9次交通安全基本計画」中「計画の基本理念」の1第4パラグラフ2行目、第1部「陸上交通の安全」第1章「道路交通の安全」の第1節第3パラグラフ1行目

2 第8次交通安全計画では、「道路環境の整備」について、自転車交通安全に直接関係のある「あんしん歩行エリア」に係る次のサブの数値目標を掲げていた。

エリア内の死傷事故約2割抑止
エリア内の歩行者・自転車事故約3割抑止

これは同計画の決定時の社会資本整備重点計画(平成15～19年度)において定められた数値目標を引用したものと説明されている。また、「あんしん歩行エリア」とは、生活道路において人優先の考えの下、面的かつ総合的な交通事故対策を集中的に実施することを目的に、平成21年3月、交通事故の死傷事故の発生割合が高く、緊急に歩行者・自転車の安全対策が必要な地区として全国582か所指定されている。

(2) 調査結果及び所見

今回、当省が、地方公共団体(都道府県レベル10団体及び市区町村レベル20団体)における自転車交通安全の取組についての目標設定の有無等について調査

した結果、目標を設定している団体における目標の内容をみると、図表5-(2)
-①のとおりとなっている。

図表5-(2)-① 地方公共団体における自転車交通安全の取組についての目標例

| 区分 | 計画・方針等名 | 自転車乗用中死者数、自転車関連事故発生件数等 | 自転車利用ルールの周知、自転車交通安全教育等 | 自転車の通行空間の整備、駐輪場対策、自転車利用率等 |
|------|------------------------------------|--|--|--|
| 東京都 | 東京都自転車安全利用推進計画 東京都自転車走行空間整備推進計画 | ○自転車乗用中死者数 25人以下(H27) ○自転車事故発生件数 13,000件以下(H27) | — | ○自転車走行空間新規整備 109km(H32FY) ○駅前放置自転車台数 30,000台以下(H27) |
| 新潟県 | 第9次新潟県交通安全計画 | ○歩行者・自転車乗用中死者数 37人以下(H28) | — | — |
| 京都府 | 京都府自転車安全利用促進計画 | ○自転車事故発生件数 2,300件以下(H27) | ○対小学生自転車運転免許証 交付累計 30,000人(H27) ○自転車同乗幼児ヘルメット 着用率 90%(H27年まで) ○自転車安全利用推進員委嘱 1,500人(H27) ○TSマーク交付年間 50,000件(H27FY) | — |
| 足立区 | 第9次足立区交通安全計画 | — | ○スケアード・ストレイト方式 (注2)の自転車安全教室実施 各年度12~13校 (区内37中学校を3年間で一巡) | — |
| 鎌倉市 | 鎌倉市自転車安全総合推進計画 | ○自転車関連事故の全交通事故に占める割合 県内平均-5(%)以下(H29) 以下H25~29目標 ○自転車関連事故数 10%以上削減 ○自転車関連事故による 死傷者数 10%以上削減 ○自転車関連事故による 死者数 0人 | ○交通安全教室の参加者数 25%以上増加(H25~29FY) | — |
| 新潟市 | 新潟市自転車利用環境計画(改訂版) | — | ○1年に1回以上啓発活動を実施する整備済み路線数 8路線(H29FY) ○通行区分順守率 30%(H29FY) | ○自転車走行空間の整備延長(整備率) 約48km(約31%) ○駐輪場収容台数(整備率) (古町)1,350台(万代)600台 ○路上駐輪台数(古町)約600台(万代)約300台(以上H29FY) |
| 名古屋市 | 名古屋市自転車利用環境基本計画 | — | — | ○歩行者自転車分離の道路延長 150km以上に延伸(H32FY) ○放置自転車等の台数 165,000台以下(H32FY) |
| 豊橋市 | 豊橋市自転車活用推進計画 | ○自転車関連事故数 半減 | ○交通安全教室等受講人数 119,000人 ○自転車関連イベント回数 24回 (以上H26~29FY合計) | ○自転車ネットワーク路線の整備延長 14km(H29FY) ○自転車利用環境に対して満足と感じる人 過半数 ○日常的な自転車利用者 過半数 ○駐輪場台数 9,000台(H29FY末)以下(H26~29FY合計目標) ○自転車通勤促進企業数 75社 ○自転車補助貸出し利用者数 3,600人 |
| 堺市 | 堺市自転車利用環境計画 | ○自転車関連事故件数 H23の20%削減(H34年) | ○ルール等啓発事業(さかい自転車デー)参加者数 延べ10万人 | ○自転車通行環境の整備延長 20km(H25~29FY) ○自転車分担率 30%(H34) |

| 区分 | 計画・方針等名 | 自転車乗用中死者数、自転車関連事故発生件数等 | 自転車利用ルールの周知、自転車交通安全教育等 | 自転車の通行空間の整備、駐輪場対策、自転車利用率等 |
|-----|-----------------|---------------------------|--|--|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> ○自転車リーダー育成 200人 ○出前型交通安全教育の実施 全小学校 ○自転車事故に対する危機管理意識の周知 全自転車利用者 | <ul style="list-style-type: none"> ○自転車利用環境市民満足度 50%以上 ○放置自転車台数 H23FYの台数の半減 (1,050台削減) |
| 岡山市 | 自転車先進都市おこやま実行戦略 | 自転車関連事故件数 800件 (H33FY) | — | <ul style="list-style-type: none"> ○都心部 10 地点の放置自転車台数合計 2,800台 ○駐輪しやすさ満足度 50.0% ○自転車の走りやすさ満足度 50.0% ○自転車利用環境等の総合満足度 50.0% (以上 H33FY) ○自動車分担率 50%に削減 (H32FY) |

(注) 1 調査した地方公共団体の自転車交通安全対策に係る各種計画において、特に自転車について具体的な数値目標を設定していると確認できたものを当省において分類整理したもの。調査結果の整理上、簡略化により用語等が計画・方針等の原文と異なるものがある。

2 事故現場再現等により恐怖を実感させ、危険行為を未然に防ぐ教育手法

本表において、目標は、便宜、自転車関連事故の発生に関するもの、自転車交通安全教育に関するもの、駐輪場や自転車通行空間の整備や自転車利用促進に関するものの3グループに分けて整理した。それぞれのグループについて、地方公共団体の関心事項に応じた工夫がなされていることがみてとれる。

一方、特段の目標を設けていない地方公共団体における目標を設けていない理由をみると図表5-(2)-②のとおりとなっている。

図表5－(2)－② 自転車の交通安全対策に係る数値目標を設けていない理由

| |
|--|
| ○交通安全計画及び交通安全実施計画は、上位の計画である国の交通安全基本計画や都道府県の交通安全計画に基づき策定しているため、これらの計画に数値目標が設定された場合には、それに準じて検討するが、独自に数値目標を設定することは予定していない。 |
| ○交通安全計画の基となる都道府県の交通安全計画や国の交通安全基本計画に目標が定められれば、数値目標を設定する可能性はある。他方、数値目標を立てるのは理想的であるが、数値目標の対象となる生徒数や市の人口も減少している中で目標は立てづらい。 |
| ○国レベルでの目標値が決まれば、自ずと都道府県、市区町村がどれくらい自転車関連事故を減らせばいいのかなどの割当てが見えてくる。このため、国がまず数値目標を立ててほしい。 |
| ○自転車の交通安全対策に係る数値目標等は、国の計画でも具体的に示されておらず、地方公共団体だけではどのように設定してよいか分からず、合理的な算定方法等を設定することはできないため、特に設定していない。 |
| ○本自治体において現在制定されている交通安全計画は、交通安全に対する方針を広く概括的に述べているもので、具体的数値目標まで踏み込んだ表現とはしていない。しかし、国の交通安全基本計画や都道府県の交通安全計画に数値目標が設定された場合には、それに準じて検討することはあり得る。 なお、現在策定中である自転車通行環境整備に係る計画において、自転車関連事故件数や自転車事故関与率、自転車関連道路整備延長等の数値目標を検討している。 |
| ○交通安全計画及び交通安全実施計画に数値目標を設定していないのは、交通安全対策会議で数値目標を設定するという議論が挙がっておらず、検討したことがなかったためである。 |
| ○計画の基本理念として、事故件数及び死傷者数を毎年減少させていくという方針がある。それ以外に自転車関連事故に関する具体的な数値目標を設定しようとする、全体の合理的な算出方法の設定や各行政区への割当て・調整等を含めて実務的に困難な面があることから設定しておらず、今後もその設定を予定していない。 |
| ○交通安全計画及び交通安全実施計画に数値目標を設定していないのは、自転車関連事故は何件以下であればよいというものではなく、常に自転車関連事故の発生件数が0件になることを目標として交通安全対策を推進しており、数値目標を設定すると、逆にその目標が対策の制約となってしまうおそれがあるためである。 |
| ○自転車関連事故に係る事故抑制目標等の数値目標を設定することを特に意識していなかったためである。 |
| ○アンケートによる交通安全に関する意識調査を行ったり、自転車関連事故の交通事故発生件数を確認して、毎年度、事後検証を行っていることで足りると考えられるためである。 |

(注) 当省の調査結果による。

このように、国などの上位計画での自転車に関する数値目標が「ない」ことを原因又は遠因としていると思われるものがあるとみることができ。つまり、これらの団体では、国が方針を示せば、数値目標の設定は有り得たと推論できる。

一般に、施策の円滑な推進を図る上で、目標を設定することは有効である。個々の要因を積み上げて算定した数値目標であれば、施策の進行状況を量的にみていくことができ、いわゆるPDCAサイクルを回す際に、有用な評価結果を提供する根拠ともなり得る。しかし、目標設定の効用はそれだけではなく、多数の様々な方向性を持つ取組があるときに、一つの究極の目標を掲げ、多数の関係者に示す場合、共通の目標の下に関係者がそれぞれの立場で取り組むことができ、取組全体に総合性を与えられ、施策全体としての進展が期待できるのである。

交通安全対策の分野では、第1次交通安全基本計画以来、多岐にわたる施策によって達成すべき目標として、交通事故死者数を掲げてきたが、これは、それぞれの施策の目標の積み上げによる施策の進行状況管理を狙ったものというよりも、むしろ、取組全体に総合性を与えることに効果があったと考えられる。

自転車交通安全対策は、自転車という交通モードに着目した取組の集合であるが、その内容をみると、道路環境の整備、交通安全教育、取締り、被害者対策及び車両の安全性能の確保と、自動車を念頭においた交通安全対策と同様の広がりを持っている。このことは、第9次計画の複数の柱において自転車関係の施策に言及があることから明らかである。第9次計画の検討過程において、「科学的根拠を有する目標値設定は困難」との考察があったことは重いが、これは、「道路環境の整備」の項目におけるサブ目標の設定の検討の文脈で出てきたものであり、多くの関係者の多様な取組が全体として総合性を持つことを狙った目標の設定を否定するものではないと思われる。交通安全基本計画全体を通ずる交通事故死者数の目標と同様の狙いにおいて、自転車交通安全に係る目標の設定について、検討の余地はあると思われる。もちろん、その際は、「全体の目標の他にあって自転車に絞った目標を設ける必要はあるか。その場合の問題はないか。」といった、必要性や計画自体の体系についての考察は必要である。

既に見てきたように、自転車の交通安全対策は、自転車ネットワーク計画策定や交通安全教育の推進の取組の中で、従来交通安全計画を策定しなかった地方公共団体や、ごく普通に自転車を利用するというだけで関係者となった国民を巻き込む形で広がり始めている。地域におけるまちづくりへの関心の高まり、都市計画や道路に係る権限移譲（注）が格段に進んだことを考慮すれば、地方公共団体や国民の関心を集める積極的な取組をすることで、今後もこの動きが持続し、大きな成果につながる可能性は十分あると思われる。このことは交通安全対策全体にとっても大きな成果につながるのではないかと考えられる。

（注）累次の地方分権の取組で、これらの権限は大幅に移譲されている。例えば、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について」（平成25年12月20日閣議決定）では、直轄国道の管理権限の移譲について、住民に身近な地方公共団体において、地域の実情を反映した効果的な管理・活用等を図る観点から、国と地方公共団体の協議によって行う方針を決めている。交通安全対策基本法制定時とは環境が大きく異なり、道路環境の整備一つをとっても、市区町村レベルでのイニシアティブが重要となっているといえる。

また、平成27年1月27日の閣議決定「内閣官房及び内閣府の業務の見直しについて」により、現在、内閣府が所管している交通安全対策の事務は、「中央交通安全対策会議及びその事務並びに内閣総理大臣による調整機能（勧告を含む。）を内閣府本府に維持した上で」平成28年4月に国家公安委員会及び国土交通省に移管される方針が示された。交通安全対策の枠組み全体が大きく変わる。この時期、自転車交通安全対策に関する目標を提示して、関係者に共通の目標を掲げ

ることは、現在の取組の方向性を維持し、発展させる上で有効であると思われる。

【所見】

したがって、内閣府は、広がりをもせる自転車交通安全対策を総合的に推進する観点から、中央交通安全対策会議における次期交通安全基本計画の検討過程において、各地方公共団体等における目標設定行動に資するように、自転車乗用中死傷者数等の自転車交通安全対策に係る目標の在り方、示し方について、検討すべき論点を示す必要がある。