

## 第2章 自転車利用を取り巻く情勢

## 1. 国や大阪府における自転車に関する動向

## 1) 国や大阪府における自転車に関する法律・条例及び計画等

平成24年に国土交通省及び警察庁より「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、全国的にも自転車ネットワーク計画の策定が進められています。

また、平成29年に自転車活用推進法が施行され、国において「自転車活用推進計画」が策定されるとともに、市町村においても「自転車活用推進計画」の策定に努めることが明記されました。

- ・交通事故全体に占める自転車関連事故割合の拡大や自転車利用ニーズの高まりから、平成24年11月に国土交通省及び警察庁より「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、平成28年7月には取組の更なる推進を図るため当該ガイドラインが改定されました。
- ・大阪府では、府下における法定外路面表示の統一化を図るために、平成25年に「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領」が策定（平成29年3月に一部改定）されています。
- ・国においては、平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、平成30年6月に策定された自転車活用推進計画では4つの基本理念とそれに基づく基本方針が示されるとともに、自治体に対しても区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるように努めることなどが明記されました。

表2-1 近年の国・大阪府における自転車に関する動き

	名称	内容
平成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（警察庁）	車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するために、今一度、自転車が「車両」とであるという基本的な考え方をすべての道路利用者に徹底させる、総合的な対策を示した通達
平成24年11月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）	道路管理者や都道府県警察が、自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるためのガイドライン
	自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省）	駅周辺及び中心市街地における自転車等駐車場整備のための調査方法や自転車等駐車場整備の方策に関するガイドライン
平成25年4月	大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議）	大阪府内における自転車利用環境の整備に向けた取組の一つとして、自転車の通行位置や通行ルールを示す基本的なツールとなる法定外表示に関するデザイン、仕様、設置の標準的な考え方について示した要領

## 第2章 自転車利用を取り巻く情勢

	名 称	内 容
平成 26 年 1 月	自転車安全利用推進のための重点行動指針 (大阪府交通対策協議会)	自転車の安全利用に向けた取組の実効性を高めていくために、現状分析等を行い、ターゲットを明確にした上で、自転車利用に関わる関係者が重点的に取り組む内容を「重点行動指針」としてとりまとめた指針
平成 27 年 6 月	改正道路交通法の施行(国土交通省)	自転車運転者講習制度が導入され、自転車運転中に信号無視等の指定された 14 項目の危険行為を 3 年以内に 2 回以上繰り返した 14 歳以上の者に対して、都道府県公安委員会が講習を受けるよう命令。講習を受講しない者に対しては 5 万円以下の罰金
平成 28 年 4 月	大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の施行(大阪府)	自転車利用者が損害賠償責任を負った場合の経済的負担の軽減と、被害者の保護を図るため、自転車損害賠償保険の加入義務化
平成 28 年 7 月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定	国土交通省と警察庁が連携し、身近な移動手段として重要な役割を担う自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組をさらに推進するため、平成 24 年 11 月に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部を改定
平成 29 年 3 月	大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領の一部改定 (大阪府道路交通環境安全推進連絡会議)	平成 25 年 4 月に策定した「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領」の一部を改定
平成 29 年 5 月	自転車活用推進法の施行(国)	自転車活用の推進に関する施策の基本となる事項を定め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目指す法律。都道府県、市町村は、自転車活用推進計画策定の努力義務化
平成 30 年 6 月	自転車活用推進計画の策定(国)	「自転車の活用を総合的・計画的に推進する」ため、国としての基本方針をまとめた計画
令和元年 12 月	大阪府自転車活用推進計画の策定(大阪府)	自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るとともに、2025 年大阪・関西万博の開催決定等を踏まえ、大阪府の自転車政策に関する最上位計画として位置付け、「大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画」などとの整合を図り 2025 年度までを計画期間として策定
令和 2 年 6 月	改正道路交通法の施行(国土交通省)	危険行為として妨害運転(自転車でのあおり運転含む)が新たに規定され、自転車運転者講習制度の対象が 15 項目に拡大
令和 3 年 5 月	第 2 次自転車活用推進計画の策定(国)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆新たな施策の追加</li> <li>・多様な自転車の開発・普及</li> <li>・損害賠償責任保険等への加入促進など</li> <li>◆第 1 次自転車活用推進計画からの強化施策</li> <li>・企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進</li> <li>・安全で快適な自転車通行空間の創出のため、都市部を中心に計画策定し整備を推進</li> <li>・シェアサイクルへの MaaS や AI の活用など</li> </ul>

参考1

改正道路交通法による自転車運転者講習制度について

■自転車運転者講習制度とは

平成27年6月の改正道路交通法の施行に伴い導入された制度で、自転車運転者(14歳以上)が、3年以内に2回以上危険行為をくり返した場合、交通危険を防止するため、都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を命じる制度になります。受講を命じられた者は、自転車運転者講習を受講する必要があり、命令に従わない場合は5万円以下の罰金に処されます。

【講習時間】 3時間      【講習手数料】 6,000円

■対象となる危険行為 (15項目)

**自転車運転者講習の対象となる危険行為 (15項目)**

<p style="text-align: center;"><b>1 信号無視</b></p>  <p style="font-size: small;">道路標識で自転車の通行が禁止されている道路を通行する行為など</p>	<p style="text-align: center;"><b>2 通行禁止違反</b></p>  <p style="font-size: small;">道路標識で自転車の通行が禁止されている道路を通行する行為など</p>	<p style="text-align: center;"><b>3 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)</b></p>  <p style="font-size: small;">自転車の通行が認められている歩行者用道路を歩行者に注意せず、また徐行しないなどの行為</p>
<p style="text-align: center;"><b>4 通行区分違反</b></p>  <p style="font-size: small;">道路の中央から右側部分を通行する行為など</p>	<p style="text-align: center;"><b>5 路側帯通行時の歩行者の通行妨害</b></p>  <p style="font-size: small;">自転車が通行できる路側帯で歩行者の通行を妨げるような速度と方法で通行する行為</p>	<p style="text-align: center;"><b>6 遮断踏切立入り</b></p>  <p style="font-size: small;">遮断機が閉じたり、閉じようとしている踏切や警報器が鳴っている時に踏切に立ち入る行為</p>
<p style="text-align: center;"><b>7 交差点安全進行義務違反</b></p>  <p style="font-size: small;">優先道路を通行する車両等の進行を妨害する行為など</p>	<p style="text-align: center;"><b>8 交差点優先車妨害等</b></p>  <p style="font-size: small;">交差点で右折するときに、直進又は左折しようとする車両等の進行を妨害する行為</p>	<p style="text-align: center;"><b>9 環状交差点安全進行義務違反等</b></p>  <p style="font-size: small;">環状交差点内を通行する車両等の進行を妨害する行為など</p>
<p style="text-align: center;"><b>10 指定場所一時不停止等</b></p>  <p style="font-size: small;">一時停止(止まれ)の標識のある場所で、停止線の直前で一時停止せず進行する行為</p>	<p style="text-align: center;"><b>11 歩道通行時の通行方法違反</b></p>  <p style="font-size: small;">歩道通行時に歩行者の通行を妨害する行為など</p>	<p style="text-align: center;"><b>12 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転</b></p>  <p style="font-size: small;">ブレーキ装置がなかったり、ブレーキの性能が不良な自転車を走行する行為</p>
<p style="text-align: center;"><b>13 酒酔い運転</b></p> 	<p style="text-align: center;"><b>14 安全運転義務違反</b></p>  <p style="font-size: small;">ハンドルやブレーキ等を操作せず、他人に危害を及ぼすような速度や方法で運転する行為、傘差し運転、スマートフォン等を操作しながらの運転等で事故を起こした場合も安全運転義務違反になることがあります</p>	<p style="text-align: center;"><b>15 妨害運転</b></p>  <p style="font-size: small;">他の自動車(オートバイを含む)や自転車等の通行を妨害する目的で、危険な道路変更、不必要な急ブレーキ等により交通の危険を生じさせるおそれのある行為</p>

### 参考2

#### 大阪府自転車条例及び大阪府自転車活用推進計画について

##### ■大阪府自転車条例とは

平成28年4月1日に、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行（自転車保険の加入義務化については、平成28年7月1日施行）されました。

##### 条例の4本柱

- 自転車保険の加入義務化
- 交通安全教育の充実
- 自転車の安全利用（高齢者のヘルメット着用、自転車の点検及び整備、反射器材の装着）
- 交通ルール・マナー向上

##### ■大阪府自転車活用推進計画とは

令和元年12月に、自転車活用推進法に基づき、「大阪府自転車活用推進計画」が策定され、大阪府の自転車政策に関する最上位計画として位置づけられています。

【計画期間】令和7年度末まで

【概要】

##### 大阪府における自転車を巡る現状及び課題

###### 都市環境

- 移動手段の約3割が自動車（自転車は約2割）
- 自動車の一人での利用が約8割であり、家庭での二酸化炭素排出量の約3割を自動車が占めている。

###### 府民の健康増進

- 積極的にスポーツをする子どもとしない子どもの二極化が顕著であることから、自転車を活かし身近でスポーツの楽しさ等を味わえる環境づくりが重要である。
- 自転車の運動効果として、メンタルヘルスの改善が期待され、労働生産性向上に寄与する可能性がある。

###### 観光振興

- 訪日外国人を含めた旅行者全般のニーズが「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化している。
- 自転車を活用した観光地域づくりは有望視されているが、サイクリング環境が十分に整っていない。

###### 安全・安心

- 自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、全国に占める割合や事故全体に占める割合は高い水準となっている。
- H27の自転車事故死者数は全国最多となった。

##### 自転車の活用の推進に関する目標

- 目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- 目標2：サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- 目標3：観光振興に資するサイクルツーリズムの促進
- 目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

## 参考3

## 自転車活用推進法と自転車活用推進計画について

## ■ 自転車活用推進法とは

自転車活用推進法は、自転車の活用を総合的・計画的に推進することを目的とした法律として、平成29年5月に施行され、国だけでなく、都道府県及び市町村についても自転車活用推進計画を策定することが努力義務化されました。

## ■ 第2次自転車活用推進計画とは

令和3年5月に策定された本計画では、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクリスポートの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標と、それらを実現するための施策が定められています。

【計画期間】令和7年度末まで

【目標及び実施すべき施策】

#### 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

施策

1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

#### 目標2 サイクリスポートの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

施策

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

#### 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

施策

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

#### 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. 多様な自転車の開発・普及
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
20. 自転車通行空間の計画的な整備
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. 損害賠償責任保険等への加入促進

### 参考4 改正道路交通法について

#### ■改正道路交通法について

令和4年4月19日に道路交通法の一部改正案が可決・成立し、2年以内に施行されます。主な内容については次の通りです。

#### 【主な内容】

- ・原動機付自転車の中に「特定小型原動機付自転車」という新たな車両区分が設定され、最高速度20 km/h以下の電動キックボードはその区分に含まれる。21 km/h以上のものは、これまで通り「原動機付自転車」となる。
- ・特定小型原動機付自転車は、免許不要であり、運転できる年齢は、原動機付自転車と同じ「16歳以上」となる。
- ・原動機付自転車では罰則の対象となっている運転中のヘルメット着用については努力義務となる。
- ・通行できる主な場所は、車道、普通自転車通行帯、自転車道の3つであり、基本的には自転車と同じである。
- ・電動キックボードの利用者に加え、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用について、努力義務となる。

#### 電動キックボードとは

キックボードに原動機（電動モーター）を装備したもので、立った状態で運転する乗り物です。

#### 現行法上の位置づけ

- ・電動キックボードは、道路交通法上の「車両」に該当し、原動機の定格出力により区分されます。また、電動キックボードの多くは、道路交通法上の原動機付自転車に該当します。
- ・原動機付自転車を運転することができる運転免許証が必要であり、車道を通行しなければなりません（歩道通行はできない）。また、ヘルメットの着用など原動機付自転車としての通行方法に従う必要があります。
- ・制御装置、前照灯、後写鏡等の構造や装置について、道路運送車両法の保安基準に適合しなければなりません（最高速度が20 km/h以下の場合は適合不要）。
- ・ナンバープレートの表示、自動車損害賠償責任保険への加入、運転免許証の保有とヘルメットの着用が必要となります。



2) 自転車関連事故の動向

自転車関連事故の件数は、全交通事故件数の約2割を占めています。また、自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数では、対クルマや対二輪車の事故は大幅に減少しているものの、対歩行者の事故は横ばいとなっています。

- ・ 図2-1で示すように、我が国の全交通事故件数及び自転車関連事故件数は平成23年～令和2年の10年間で約4割に減少しています。また、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は約2割で推移しています。
- ・ 図2-2で示すように、相手当事者別の交通事故件数では、平成23年～令和2年の10年間で対クルマや対二輪車の事故が約4割に減少しているものの、対歩行者の事故は横ばいとなっています。

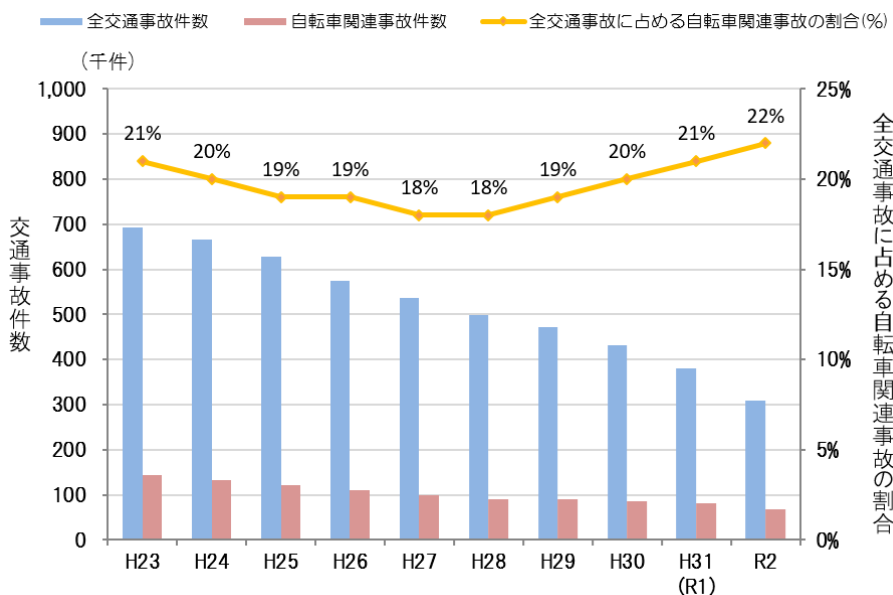


図2-1 全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移 出典：警察庁資料より作成

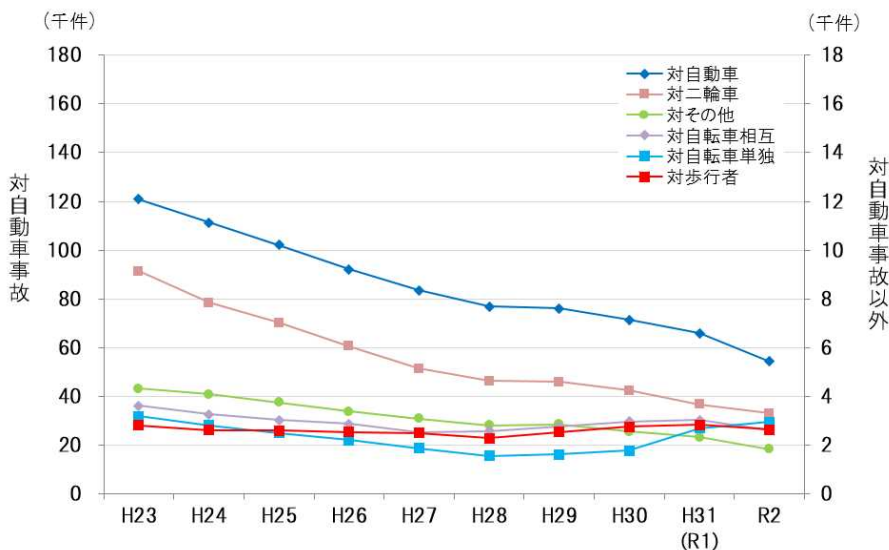


図2-2 自転車関連の相手当事者別交通事故件数の推移 出典：警察庁資料より作成

### 3) 自転車が加害者になる交通事故による高額賠償

自転車が加害者になる交通事故では、被害の大きさにより数千万円の賠償金を支払わなくてはならない場合もあります。この賠償責任は、未成年者が事故を起こした場合でも、責任を免れることはできません。

- ・近年、自転車が加害者となる交通事故で高額な損害賠償を求められる事例が相次いでいます。
- ・また、未成年者が自転車で事故を起こした際に、保護者が監督義務を怠ったとして損害賠償を求められる事例や、歩行者をひき逃げした自転車利用者に対して自動車運転免許が停止処分になる事例がある等、自転車利用者の責任が問われる事例が発生しています。

表2-2 自転車での加害事故の事例

賠償額※	事故の概要
9,330万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25歳）と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡した。（高松高等裁判所、令和2（2020）年7月22日判決）
9,521万円	男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。（神戸地方裁判所、平成25（2013）年7月4日判決）
9,266万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。（東京地方裁判所、平成20（2008）年6月5日判決）
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38歳）と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成15（2003）年9月30日判決）
5,438万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成19（2007）年4月11日判決）
4,043万円	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、男性（62歳）が運転するオートバイと衝突。男性は頭蓋内損傷で13日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成17（2005）年9月14日判決）

※賠償額とは、判決文で加害者が支払いを命じられた金額です（上記金額は概算額）。

出典：一般財団法人 日本損害保険協会ホームページ掲載資料より作成



## 2. 自転車利用のメリット

### 1) 健康面のメリット

日常的な自転車利用は、生活習慣病の予防やダイエット等、健康増進につながります。

- ・自転車乗車のように日常的に継続する運動は、生活習慣病の予防に効果があるとされています。例えば、心筋梗塞などの心臓血管病、脳梗塞などの脳血管病、糖尿病、肥満等の発症率の大幅な軽減、さらに、最近では、大腸がんや乳がんの危険性が軽減できるとされています。

出典：「成功する自転車まちづくり～政策と計画のポイント～」(古倉宗治)より作成

### 2) 時間的メリット

自転車は、短距離を移動する場合であれば、クルマや鉄道、バス等よりも早く目的地まで到着する交通手段となっています。また、自転車は、朝の通勤や通学時間帯において、クルマによる交通渋滞の影響が少ないこともメリットといえます。

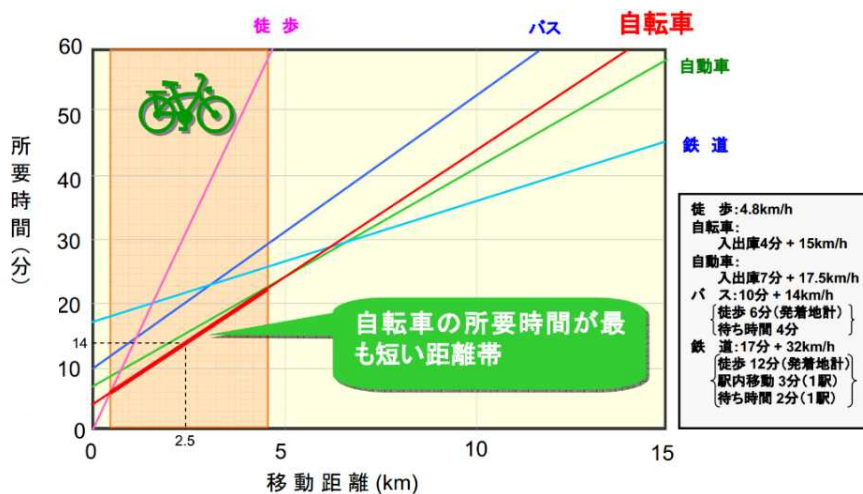


図2-3 交通手段別の移動距離に対する所要時間

出典：国土交通省ホームページ資料

### 3) 経済面のメリット

自転車は、クルマに比べ初期投資費や燃料等の維持管理費が安価なため、経済的な交通手段といえます。

- ・自転車は、クルマに比べて、購入する際の初期投資費用や、駐車場の確保、燃料費用等が安価になるため、自転車利用者個人として経済的な交通手段といえます。
- ・また、自転車の利用を促進することで、市民の健康増進が図られ、将来的に医療費の軽減にもつながることが期待されています。

### 4) 環境面のメリット

自転車は、走行中に二酸化炭素を排出しないことから、自家用乗用車等と比べて環境にやさしい交通手段といえます。

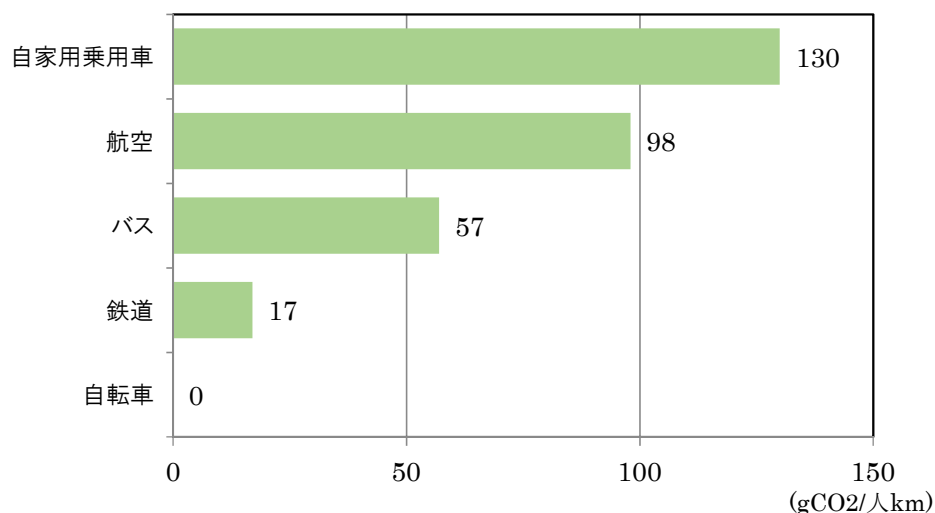


図2-4 輸送量当たりの二酸化炭素排出量（2019年度）

出典：国土交通省ホームページ資料より作成