

国道24号 烏丸通  
歩行者・自転車通行安全協議会

全国における歩行者・自転車の安全施策

平成30年3月

国土交通省 近畿地方整備局 京都国道事務所

# ■ 目次

1. 歩行者・自転車の通行環境
2. 自転車の通行ルール
3. 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(概要)
4. ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備例

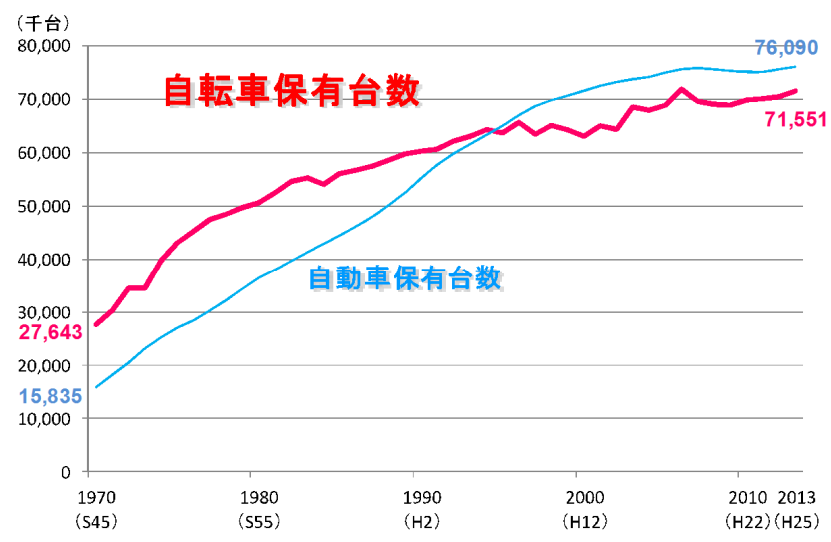
# 1. 歩行者・自転車の通行環境

## 《自転車の保有台数》

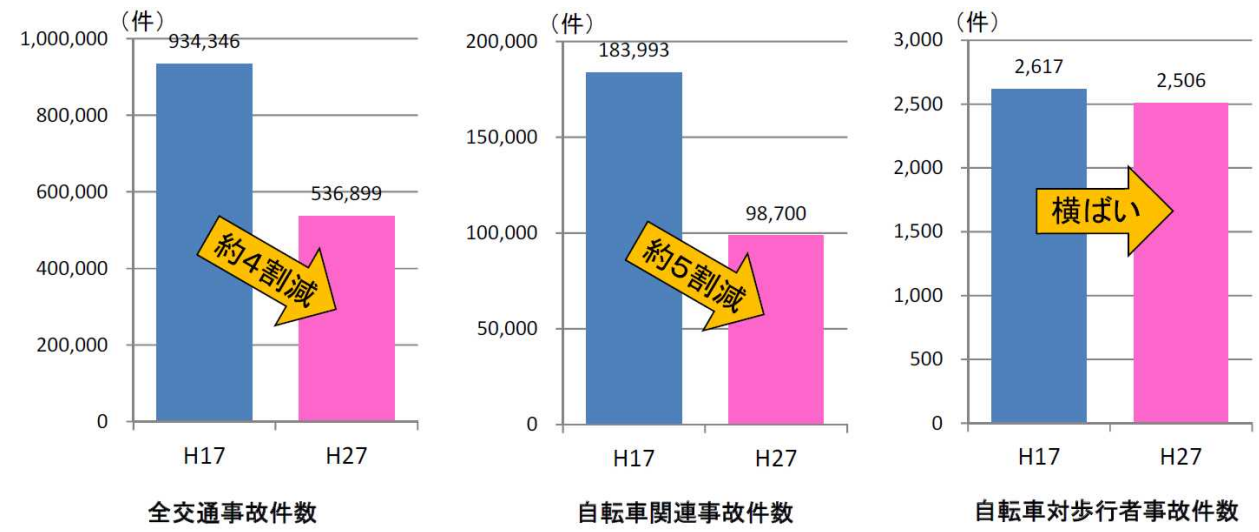
- 自転車の保有台数は、全国的に増加傾向。

## 《自転車関連事故件数》

- 全国の交通事故件数は減少傾向にあり、その約2割を占める自転車関連事故件数も減少傾向。  
(車道や歩道の改良、交通安全施設の設置など事故危険箇所の重点的な対策の進捗、自動車技術の進展、自転車の危険行為に対する罰則強化等のため)
- その一方で、自転車と歩行者の分離は進んでおらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況にある。



自転車および自動車保有台数の推移  
(出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン, H28.7)



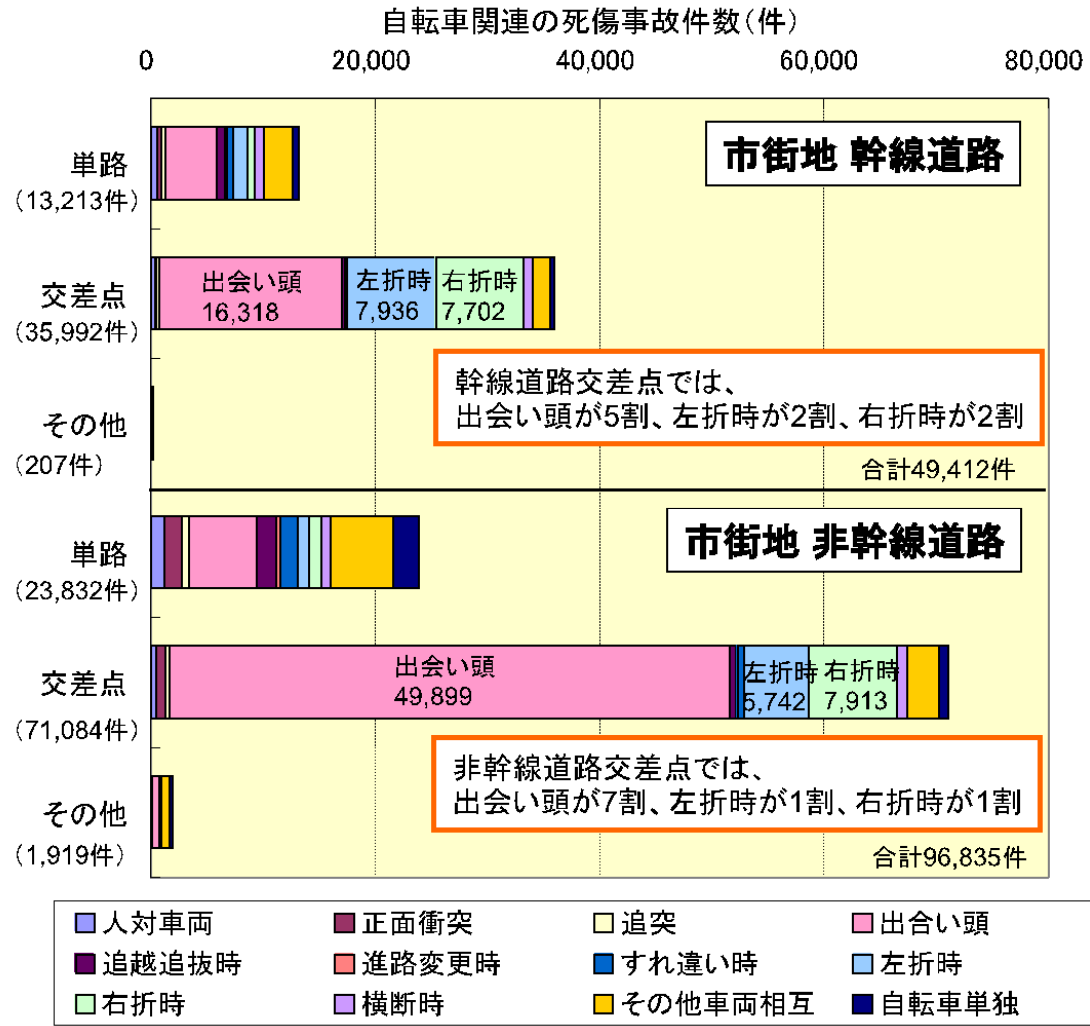
自転車対歩行者事故に関する近年の傾向  
(出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン, H28.7)

【出典：平成 27 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

# 1. 歩行者・自転車の通行環境

## 《自転車関連事故の発生状況(全国)》

- 自転車関連事故は、交差点で多く発生している。
- 事故の状況としては、「出会い頭」「左折時」「右折時」の事故が多い。



類型別事故件数(自転車関連事故2007)  
 (出典:自転車事故発生状況の分析, 金子,松本,箕島, 土木技術資料51-4)

# 1. 歩行者・自転車の通行環境

## 《自転車関連事故の発生状況(京都市内)》

- 京都市内において、交差点内事故が約7割を占める。
- 「細街路の交差点」「脇道の交差点」「幹線道路の交差点」の順に多い傾向がある。

### <自転車事故の状況>

全国データでは、自転車事故総数の約7割が交差点内で発生しており、京都市内においても同様の傾向が見られます。

更に交差点の中でも、①細街路の交差点の事故が約27%と最も多くなっています。

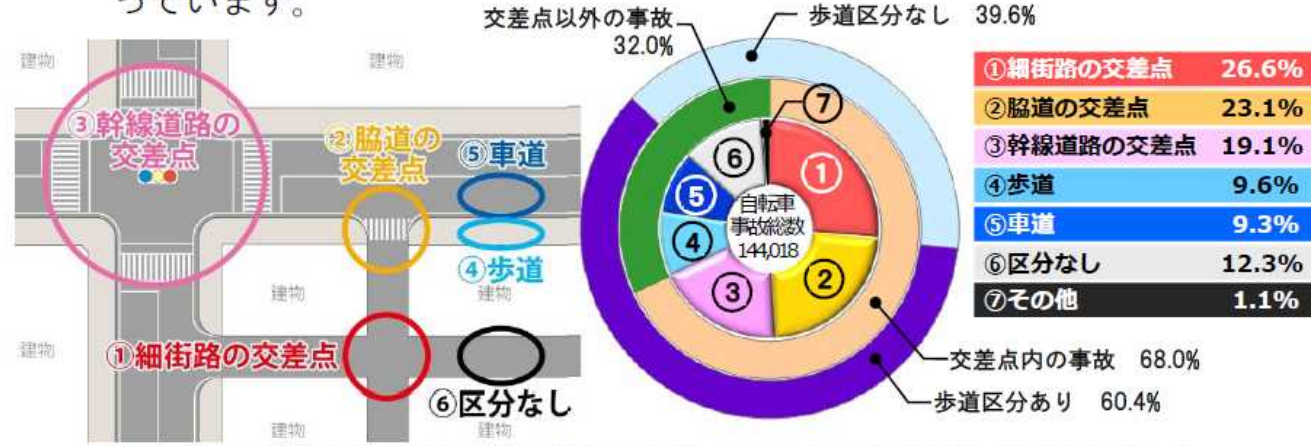


図 3.15 自転車の交通事故発生場所と割合 (全国：平成 23 年 [2011 年])

出典：(公財)交通事故総合分析センターへの古倉委託集計データに基づき古倉作成

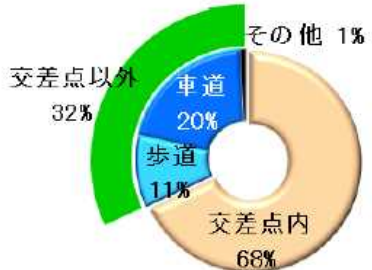


図 3.16 自転車関連事故の衝突地点別発生件数 (京都市：平成 25 年 [2013 年])

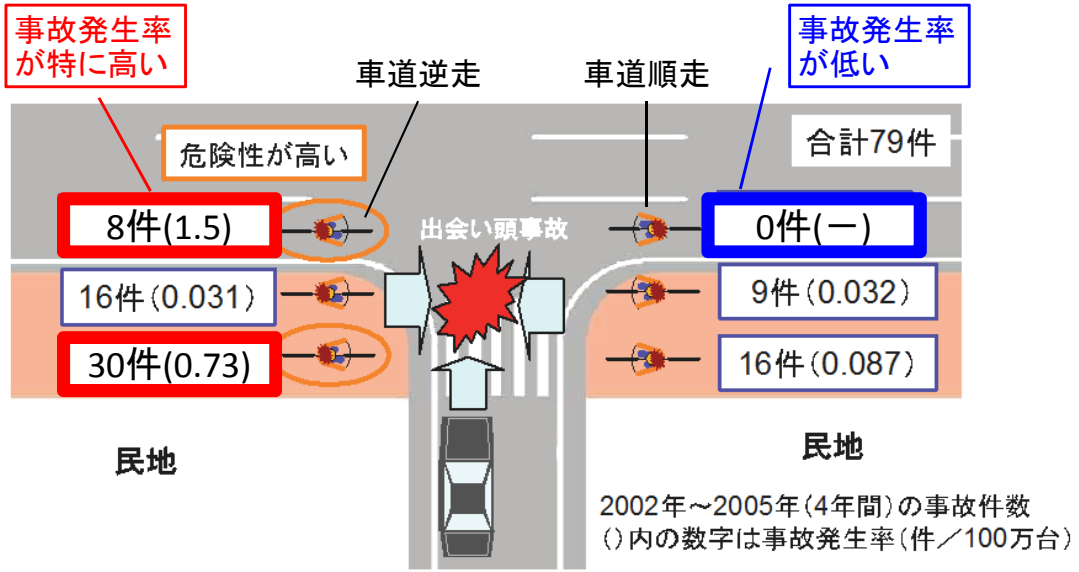
出典：京都府警察

出典：京都市新自転車計画(H27.3京都市)

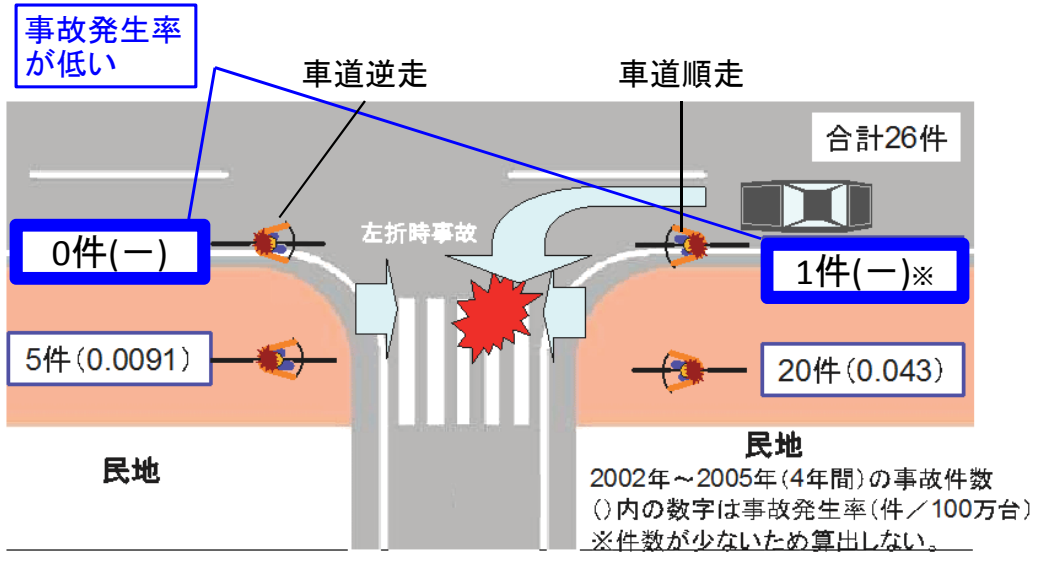
# 1. 歩行者・自転車の通行環境

## 《自転車関連事故の発生状況(脇道の交差点)》

- 幹線道路と細街路の交差点において、「車道左側通行(順走)」する自転車との出会い頭事故発生率が低い。
- また、「車道通行」する自転車との左折時事故発生率が低い。
- 事故発生状況より、自転車は「車道左側通行(順走)」が良く、車道逆走や歩道を通行する自転車は事故発生が懸念される。



幹線道路と細街路との交差点における出会い頭事故発生状況



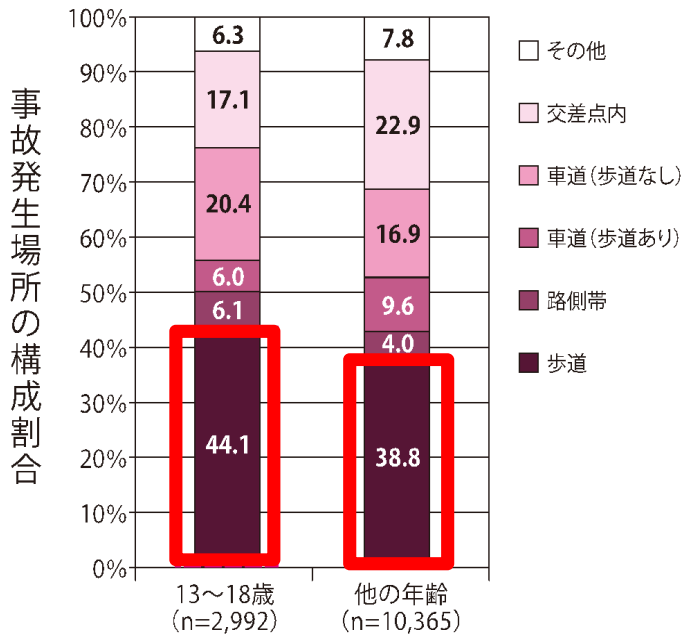
幹線道路と細街路との交差点における左折時事故発生状況

(出典: 自転車事故の分析による交差点設計上の留意点の整理, 蓑島, 金子, 本田, 第28回日本道路会議資料)

# 1. 歩行者・自転車の通行環境

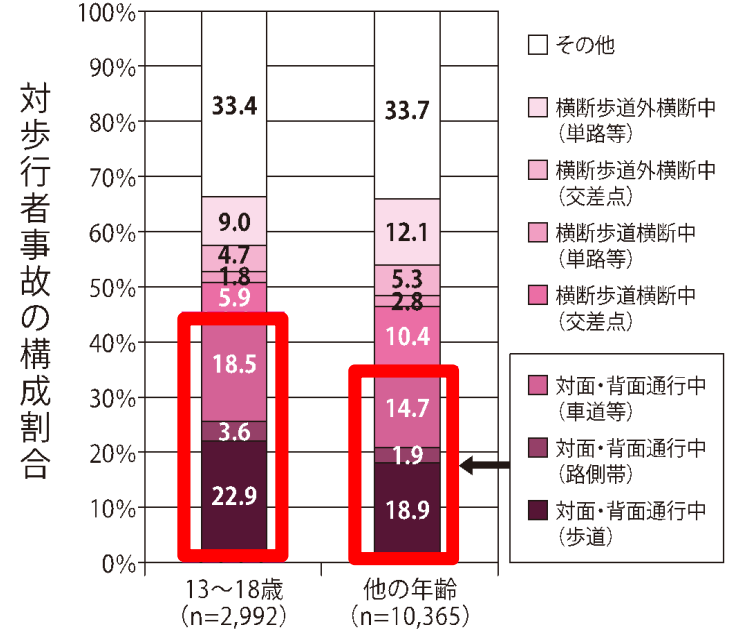
## 《自転車対歩行者事故の発生状況》

- 自転車対歩行者事故は、歩道内が最も多く、約4割を占める。
- 事故の内容をみると、対面通行中(自転車の前から歩行者が歩いてくる)又は背面通行中(自転車の前を歩行者が歩いている)の事故が多い。
- 事故に遭った歩行者の大部分には違反が無いため、特に自転車側の通行ルール遵守が必要と考えられる。



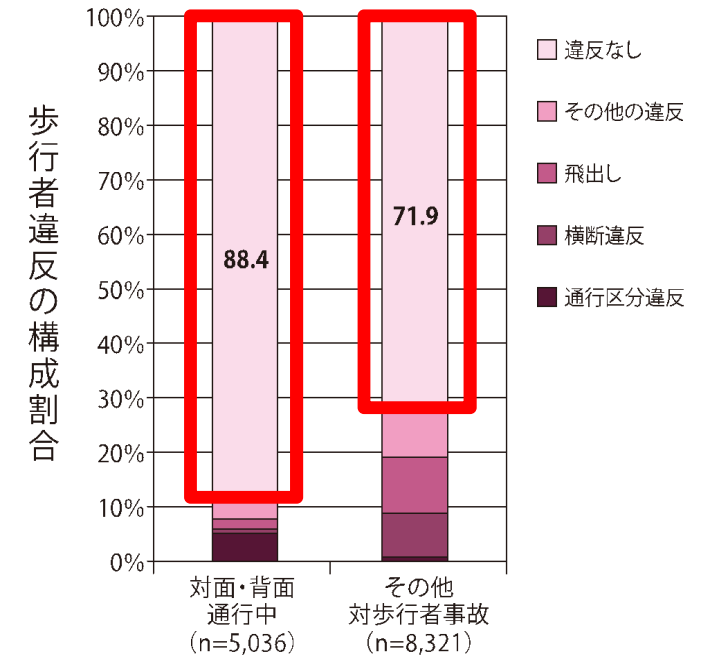
※ 年齢は、自転車運転者の年齢を表します。

自転車対歩行者事故の発生場所  
(平成22～26年合計)



※ 年齢は、自転車運転者の年齢を表します。

自転車対歩行者事故の類型  
(平成22～26年合計)



自転車対歩行者事故の歩行者の違反内容  
(平成22～26年合計)

(出典: イタルデザインフォーメーション交通事故分析レポートNo112)

## 《参考：自転車事故による損害賠償の事例》

- 自転車による交通事故の加害者となった場合、刑事責任を負ったり、損害賠償を求められたりする可能性がある。

### 自転車スマホで書類送検 女子大生、重過失致死疑い

社会

2018/2/15 12:32

保存 共有 印刷

スマートフォン（スマホ）を操作しながら電動アシスト自転車に乗り、歩行者にぶつかって死亡させたとして、神奈川県警麻生署は15日、川崎市麻生区的女子大学生（20）を重過失致死の疑いで書類送検した。

書類送検容疑は昨年12月7日午後、川崎市麻生区の市道で自転車をこいだ直後に、前を横切った近くに住む米沢晶子さん（77）と衝突し、2日後に死亡させた疑い。

署によると、女子大学生は両手をハンドルに添えた状態で右手に飲み物、左手にスマホを持ち、左耳にイヤホンをしていた。衝突直前までスマホを操作し、ポケットに入れようとした際にぶつかった。

女子大学生は容疑を認め、「女性に気づかなかった」と供述しているという。署は前を見ていなかったことが事故原因と判断した。〔共同〕

（出典：日本経済新聞 2018/2/15）

自転車を運転中に散歩中の女性と接触し、寝たきり状態にさせてしまった小学生の親に裁判所が命じた賠償額は約9500万円——。神戸市内で発生した事故について被害者の家族らが起こした損害賠償請求訴訟で、一審・神戸地裁が13年、下した判決内容である。他の裁判所でも、自転車に乗っていた加害者側に数千万円に上る高額な賠償を命じる判決が相次いでいる。

自転車事故で高額な賠償を命じられた判決例

賠償額	判決	内容
約9500万円	神戸地裁 (2013年)	小学5年の男児が散歩中の女性と衝突。障害が残るけがを負わず
約9300万円	東京地裁 (08年)	男子高校生が歩道から車道を斜めに横断し、男性と衝突。障害が残るけがを負わず
約6800万円	東京地裁 (03年)	男性がペットボトル片手に交差点に進入し、横断中の女性と衝突。死亡させる
約5400万円	東京地裁 (07年)	男性が信号無視して交差点に進入し、横断中の女性と衝突。死亡させる
約5000万円	横浜地裁 (05年)	女子高生が夜間、無灯火で歩行中の女性と衝突し、障害が残るけがを負わず

（出典：日本経済新聞 2014/3/12）



# 2. 自転車の通行ルール

- 道路交通法第2条により、自転車は「車両」の位置付け。
- 道路交通法第17条により、車道通行が原則であり、道路の左側を通行しなければならない。

## 自転車は、どっちのなかま？

**くるま**

**歩行者**

自転車はくるまのなかまですから。

## 自転車も、交通ルールを守って安全に走行しましょう。

警察庁・都道府県警察



## 自転車安全利用五則を守りましょう。

**① 自転車は、車道が原則、歩道は例外**

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

**② 車道は左側を通行**

自転車は、道路の左端に寄って通行しなければなりません。

**③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行**

歩道では、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。

**④ 安全ルールを守る**

■ 飲酒運転は禁止

■ 二人乗りは禁止

■ 並進は禁止

■ 夜間はライトを点灯

■ 信号を守る

■ 交差点での一時停止と安全確認

**⑤ 子どもはヘルメットを着用**

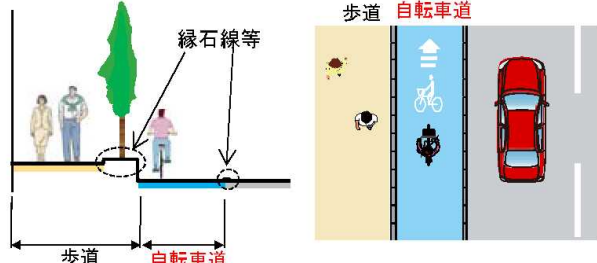
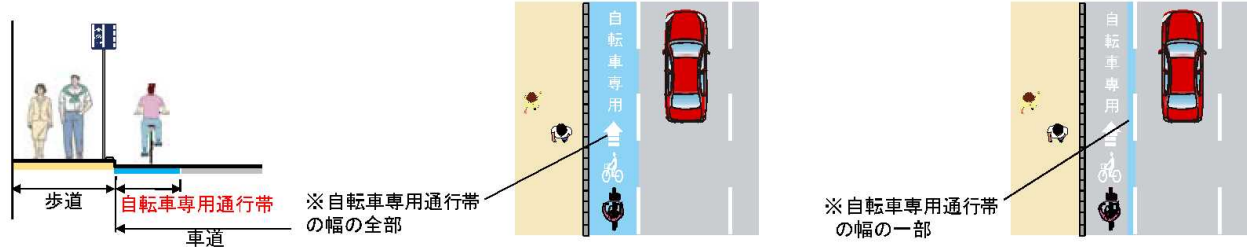
児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

自転車安全利用五則(出典:警察庁HP)

8

# 3. 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(概要)

- 国土交通省および警察庁では、自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組を推進するため「安全で快適な自転車道利用創出ガイドライン」を作成。
- 「安全で快適な自転車道利用創出ガイドライン」では、自転車通行空間の整備形態や通行ルールの徹底等を定めている。

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	 <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	 <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>路側帯 車道</p>



縁石等により自転車専用の通行空間を確保。

自転車道



カラー舗装等により自転車専用の通行空間を確保。

自転車専用通行帯(新町通)



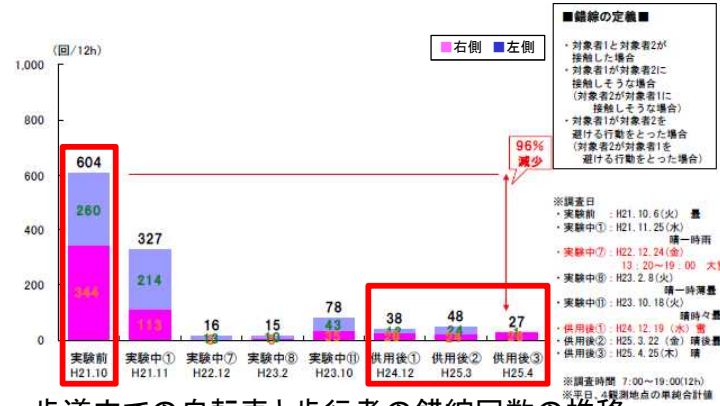
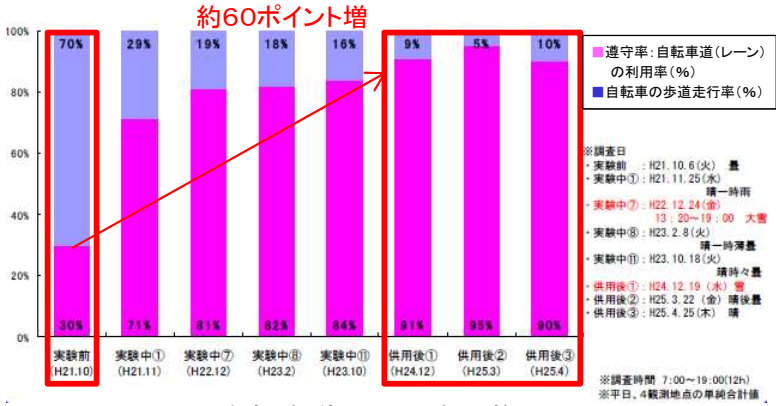
路面標示により自転車の通行位置を明示。自動車への注意喚起を図る。

車道混在

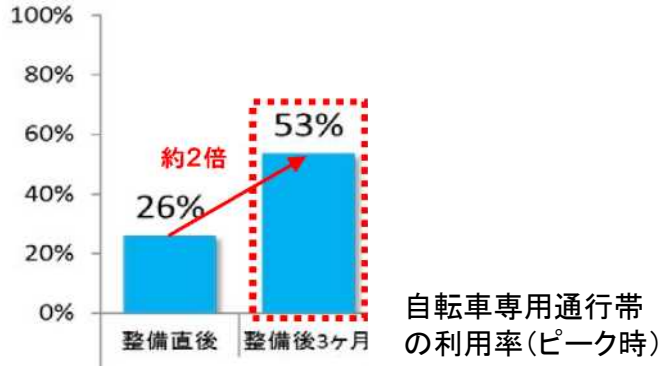
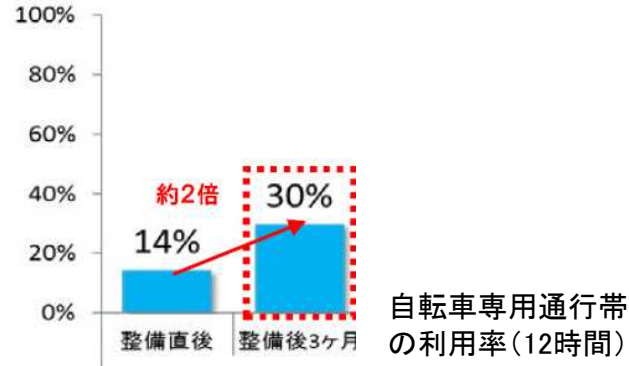
# 4. ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備例

- 自転車通行空間の整備により、自転車の利用環境が向上し、危険事象の減少など交通安全の効果が表れている。

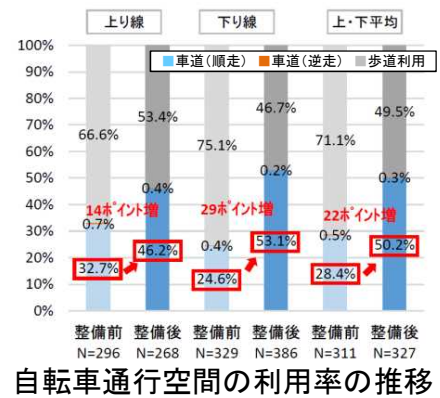
自転車道



自転車専用通行帯



車道混在



(出典)  
 自転車道: 国道112号における自転車道の整備について、東北地方整備局山形河川国道事務所  
 自転車専用通行帯: 中部地方整備局名古屋国道プレスリリース  
 車道混在: 関東地方整備局大宮国道プレスリリース