

資料2

# 第1回委員会補足資料

平成23年12月15日



## 目次

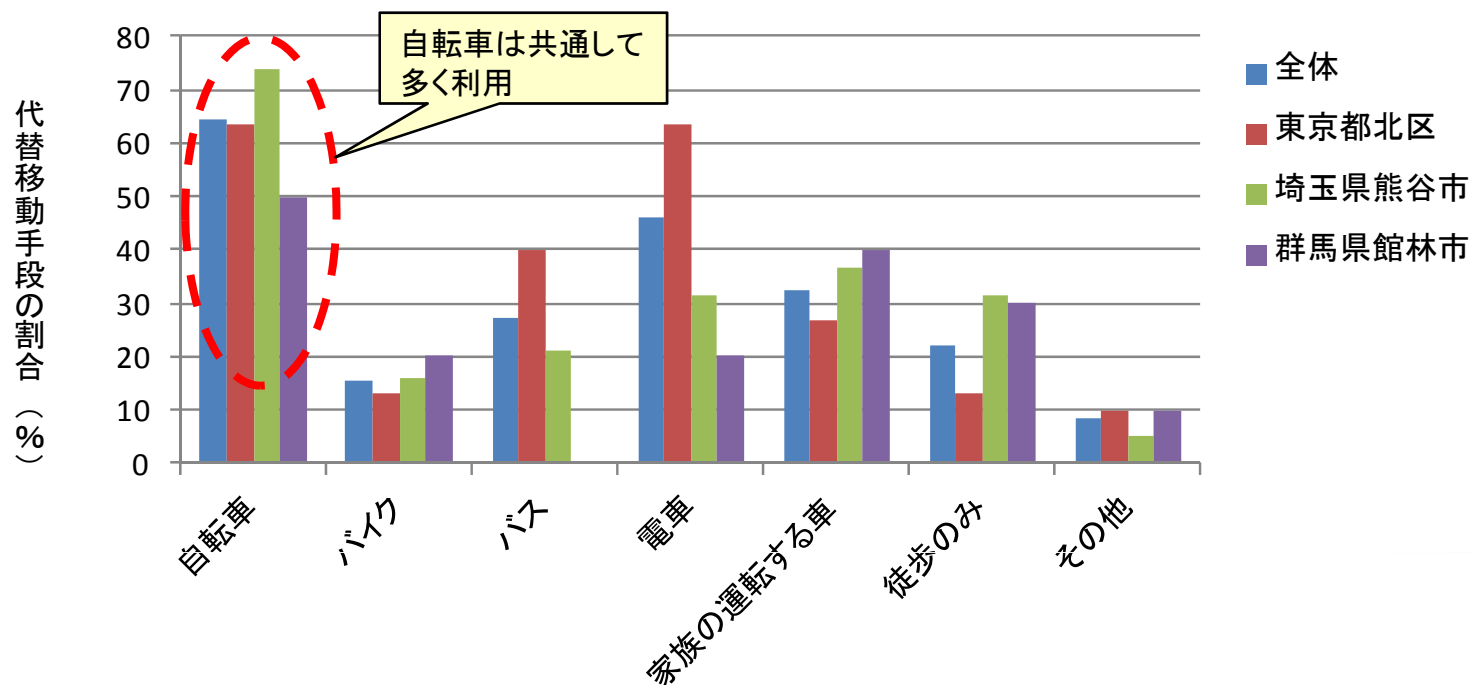
- ①自動車を運転しなくなった後に利用する交通手段
- ②自転車関係事故における発生箇所別の  
自転車の負傷者・死者数
- ③自転車対歩行者の事故件数及び  
歩行者の死亡事故件数
- ④自転車通行位置(歩道、車道)による事故発生割合
- ⑤交差点内で自転車が直進した場合の事故データ
- ⑥モデル地区における自転車走行空間整備延長と  
自転車交通量の関係
- ⑦自転車・自動車交通量とその幅員

# ① 自動車を運転しなくなった後に利用する交通手段

[千葉大学 鈴木教授の論文(国際交通安全学会誌 vol.22, No.2, 平成8年9月掲載)より引用]

- 都市規模や交通条件が異なる3つの都市(東京都北区、熊谷市、館林市)において、自動車を運転しなくなった55歳以上の高齢者300人(合計900人)を対象にアンケート調査を実施。
- 自動車を運転しなくなった際に利用する交通手段としては、自転車を利用する割合が最も多く、全体では6割を超えている。
- また、公共交通機関が発達している東京都北区では、電車、バスの利用も多い。

■ 運転しなくなった際の代替移動手段(複数回答あり)

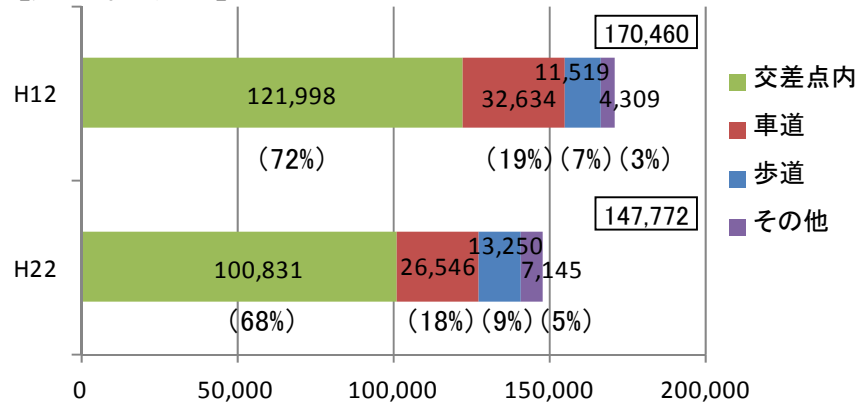


## ②自転車関係事故における発生箇所別の自転車の負傷者・死者数

- 自転車関係事故による自転車の負傷者数は年間147,772人(平成22年)であり、事故の発生箇所は交差点内(68%)、車道(18%)、歩道(9%)の順に多い。なお、負傷者数はここ10年で13%減少している。
- 自転車関係事故による自転車の死者数は年間652人(平成22年)であり、その発生箇所は交差点内(55%)、車道(37%)の順に多い。なお、事故死者数はここ10年で33%減少している。

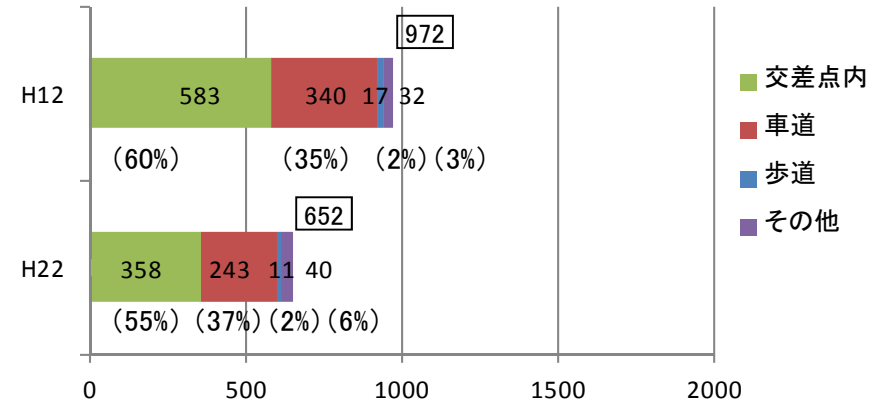
■ 自転車関係事故における自転車の負傷者数

[発生箇所別]

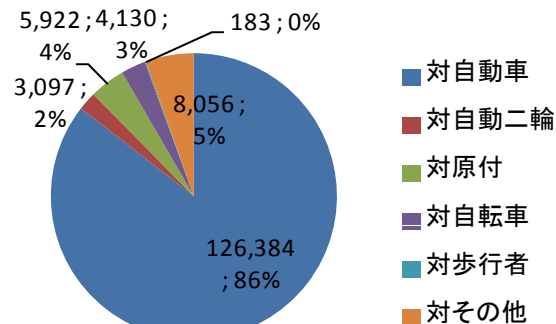


■ 自転車関係事故における自転車の死者数

[発生箇所別]

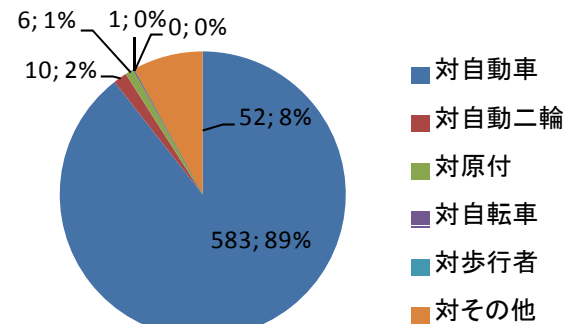


[相手別]



N=147,772 (平成22年)

[相手別]



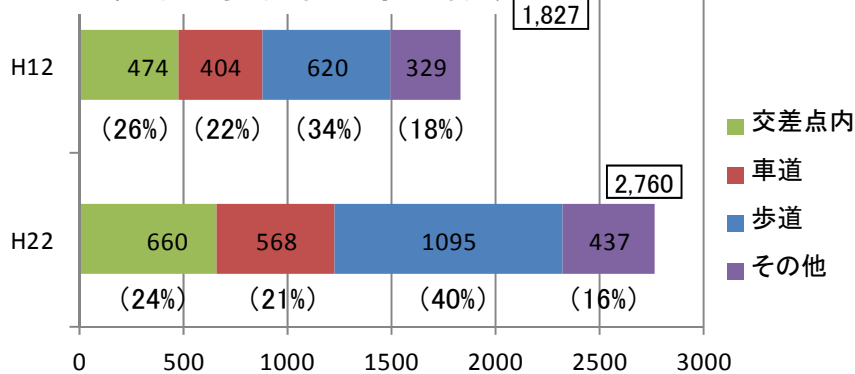
N=652 (平成22年)

[出典:警察庁資料]

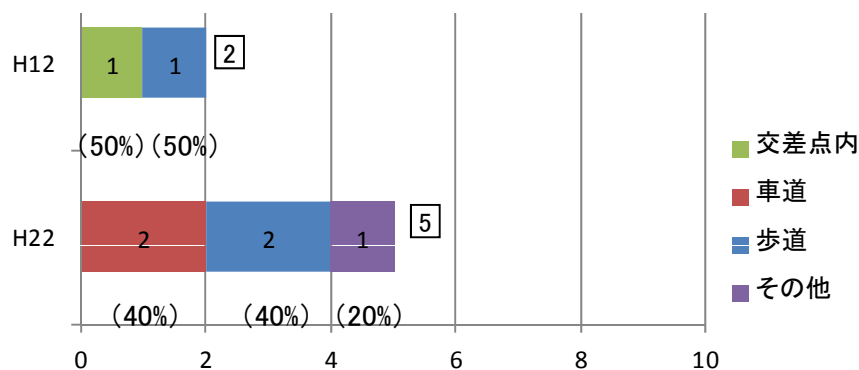
### ③自転車対歩行者の事故件数及び歩行者の死亡事故件数

- 自転車対歩行者の事故件数は年間2,760件（平成22年）であり、発生箇所は歩道（40%）、交差点内（24%）、車道（21%）の順位に多い。なお、事故件数はここ10年で51%増加しており、歩道上の事故の増加割合が77%と高い。
- 自転車対歩行者事故による歩行者の死亡事故件数は5件であり、歩道、車道等で発生している。
- 一方で、自転車との事故を経験した歩行者のうち、約8割は「特に何もしなかった」と回答しており、歩行者対自転車事故の事故統計に表れるのは一部であると考えられる。

■ 自転車対歩行者の事故件数



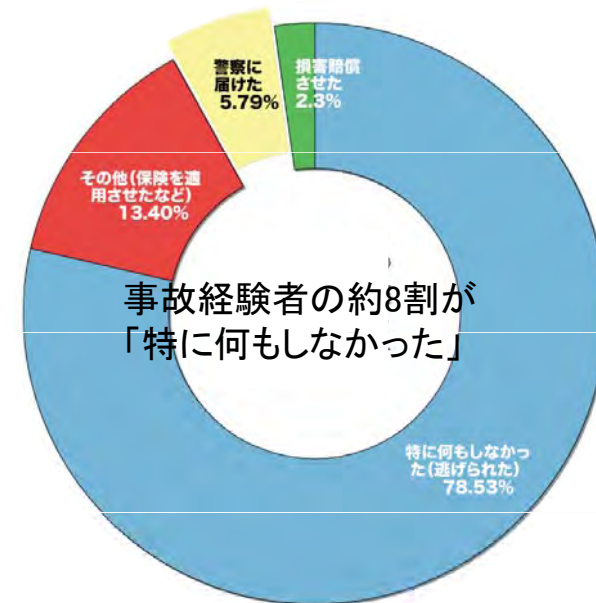
■ 自転車対歩行者の事故のうち歩行者の死亡事故件数



[出典：警察庁資料]

■ 歩行者の対自転車事故に関するアンケート調査

歩行者の対自転車事故後の処理



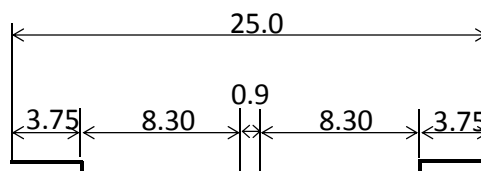
[出典：平成18年度 自転車乗用環境の整備改善に関する調査事業報告書、(財)日本自転車普及協会]

## ④ 自転車通行位置(歩道、車道)による事故発生割合

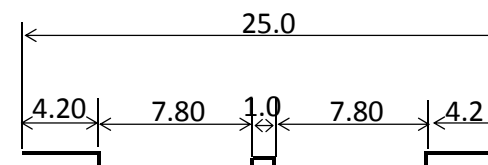
- 交通量の比較的多い幹線国道において、自転車関連事故の発生箇所を歩道・車道別に比較すると、自転車関連事故は歩道上で発生する件数が大きいですが、交通量を加味した事故発生割合では、道路状況・交通状況により車道側が安全な場合と歩道側が安全な場合があります、一概にいずれが安全ということはいえない。

[標準断面図]

■ 国道254号(規制速度50km/h)  
(L=5.8km)



■ 国道254号(規制速度60km/h)  
(L=9.4km)



[交通量] (H22道路交通センサス)

- 自動車類交通量 23,643台/日
- 自転車交通量 1,940台/12h
- 歩行者交通量 5,985人/12h

- 自転車交通量のうち  
車道:歩道=28.7:71.3(1箇所)  
車道部 順走:逆走=84.8:15.2  
(H19区間外3箇所平均)

- 自動車類交通量 43,467台/日
- 自転車交通量 3,023台/12h
- 歩行者交通量 2,194人/12h

- 自転車交通量のうち  
車道:歩道=7.7:92.3(2箇所平均)  
車道部 順走:逆走=84.8:15.2  
(H19区間内3箇所平均)

[歩道・車道別自転車関連事故件数]

車道(順走) 3件、歩道17件

車道(順走) 10件、歩道36件

- 東京都内分のH19事故データ(2車線以上の道路と交差する交差点の事故及び横断方向、逆走する自転車の車道での事故、分類不能事故を除外)。
- 細街路交差点内の事故は、横断歩道・自転車横断帯上、歩道延長線上で発生しているものを歩道、これより交差点内側で発生しているものを車道と仮定して算出。

[自転車交通量を加味した自転車事故発生割合]

車道(順走):歩道=0.5:1.0

車道(順走):歩道=3.9:1.0

## ⑤交差点内で自転車が直進した場合の事故データ

- 交差点部において自転車走行空間を直線的に整備した2事例について、整備前後で交通事故件数に大きな変化はない。



### 【整備内容】

自転車専用通行帯(延長0.9km)の整備に併せて、信号交差点(2箇所)で自転車横断帯を廃止し、直線的に走行可能な法定外表示(着色)を設置

### 【当該2交差点における事故件数の変化】

整備前(H21.4~H22.3) 0件



整備後(H22.4~H23.3) 0件



### 【整備内容】

自転車専用通行帯(延長1.2km)の整備に併せて、信号交差点(11箇所)で自転車横断帯を廃止し、直線的に走行可能な法定外表示(着色)を設置

### 【当該11交差点における事故件数の変化】

整備前(H21.1~H23.4) 8件(5ヶ月換算:1.4件)



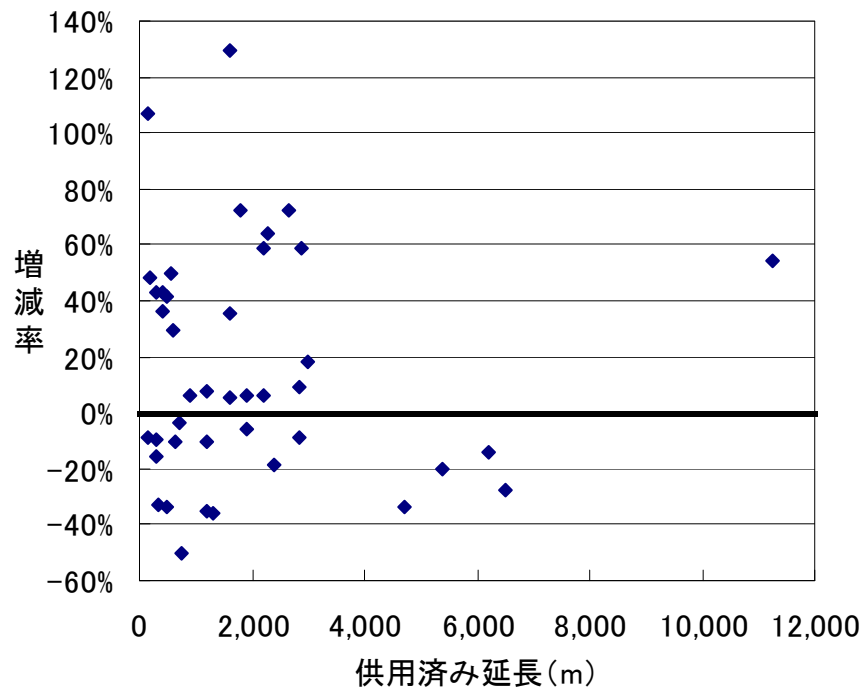
整備後(H23.5~H23.9) 1件



## ⑥モデル地区における自転車走行空間整備延長と自転車交通量の関係

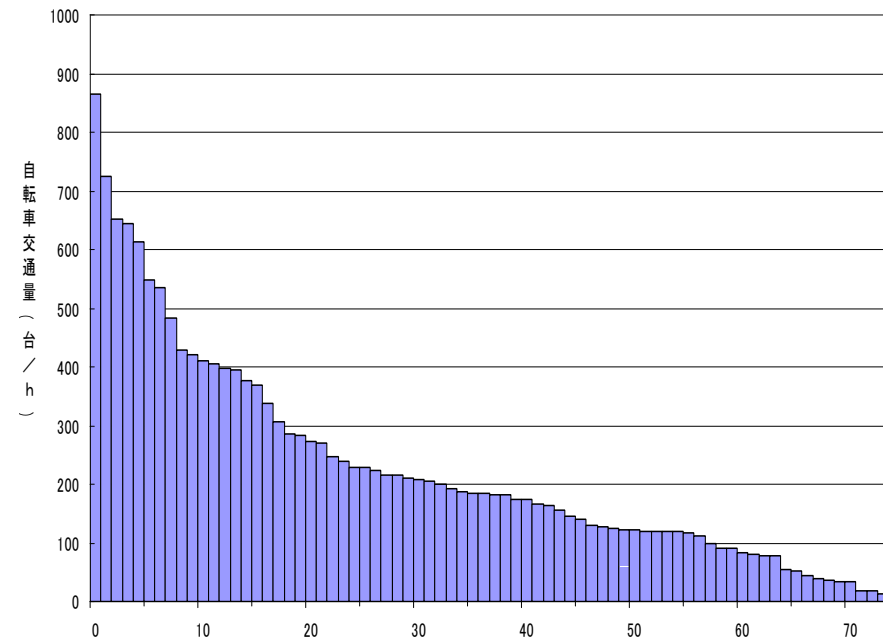
- 整備が完了したモデル地区について、自転車交通量が増加している地区と減少している地区があり、増減率は様々であるが、自転車走行空間整備延長と自転車交通量の増減率には相関が見られない。

■整備が完了したモデル地区における自転車走行空間延長と自転車交通量の増減率の関係



※自転車走行空間延長＝自転車道、自転車専用通行帯、自転車歩行者道内の通行位置の明示の延長の合計

※整備前後の自転車交通量の比較が可能な41地区を対象



※自転車走行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車歩行者道内の通行位置明示)を整備した路線。地区内で複数の路線がある場合は最も自転車交通量が多い路線を対象

※整備後に交通量調査を実施している74地区を対象



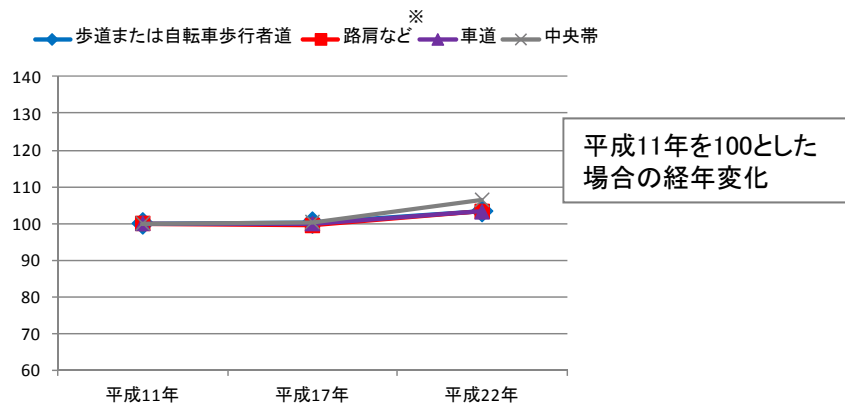
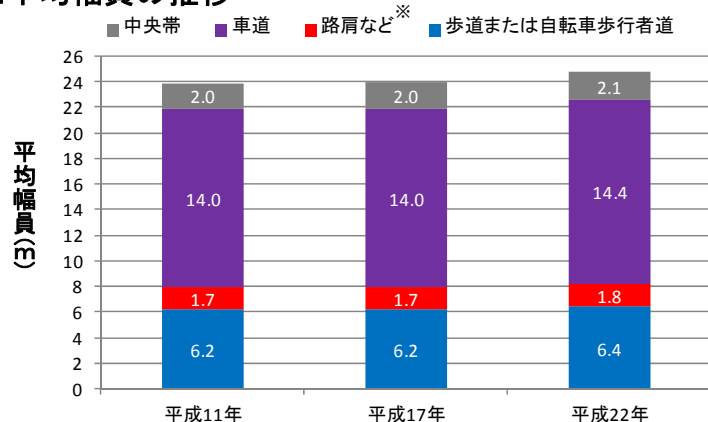
## ⑦ 自転車・自動車交通量とその幅員

- 道路交通センサス調査(都道府県道以上を対象)によると、東京都区部では、平成11年～22年での車道、歩道、路肩等の幅員の増減はほとんど見られない。一方、断面交通量をみると、自動車交通量は減少しているが、歩行者、自転車の交通量は増加している。

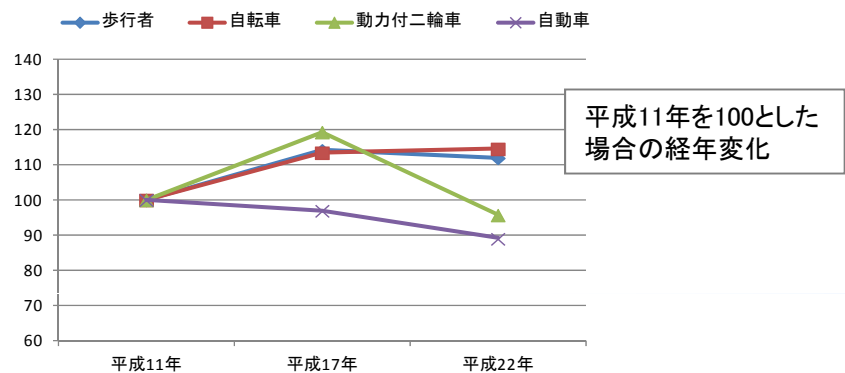
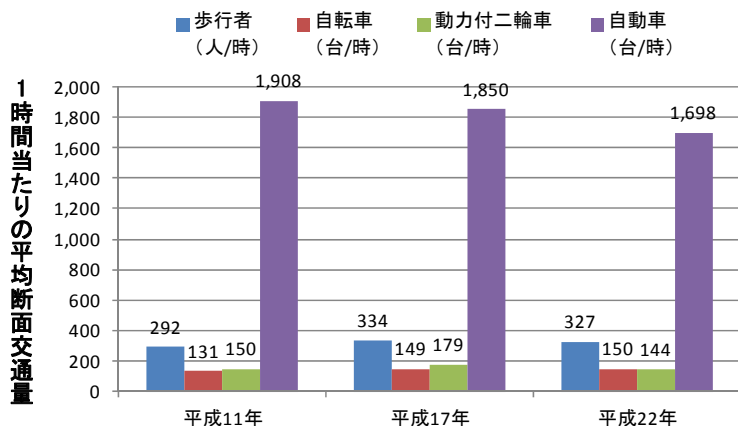
### 東京都区部

平成11年、平成17年、平成22年の道路交通センサス(都道府県道以上)で、同一地点(または付近)で交通量が調査された219断面を対象に集計

#### 平均幅員の推移



#### 昼間12時間の時間平均交通量の推移



※ 車道部幅員から車道、中央帯の幅員を引いたもので、自転車道や自転車専用通行帯もここに含まれる

出典: 道路交通センサス調査