

自転車ネットワークの状況

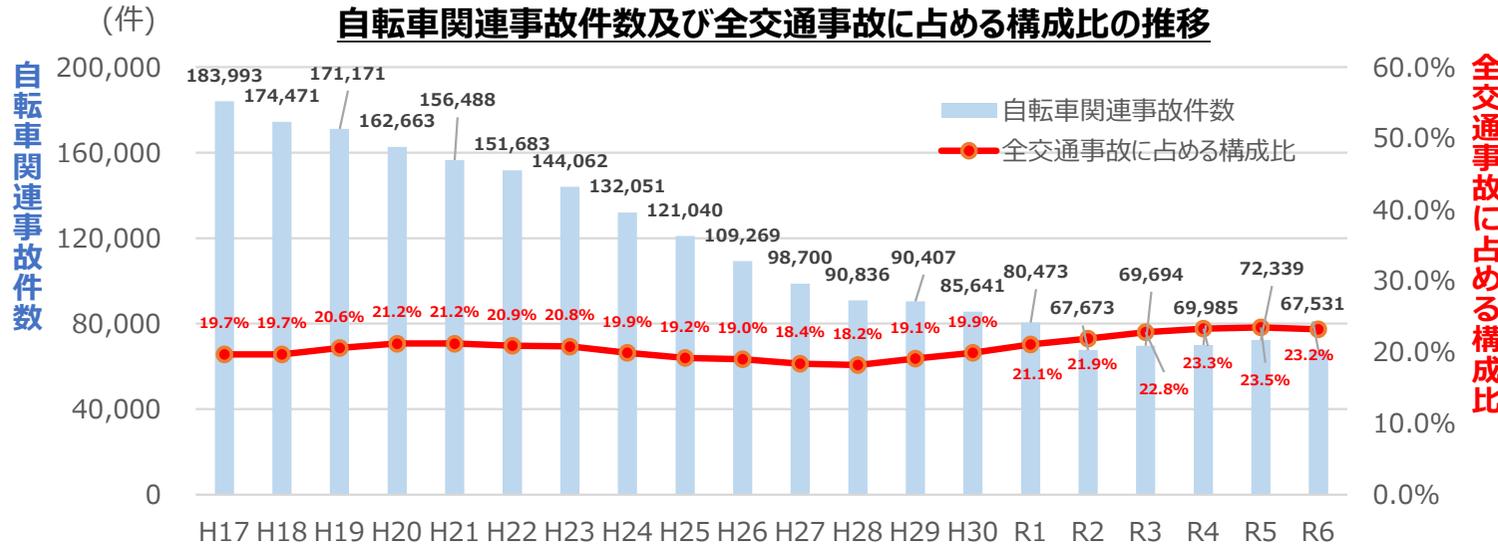




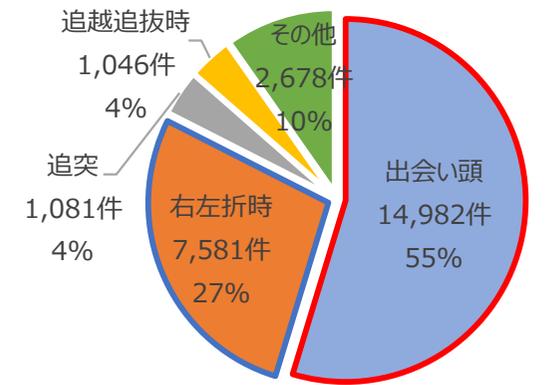
自転車関連交通事故件数

- 交通事故件数の総数が減少傾向にある中、自転車関連事故は横ばいで推移しており、**全交通事故に占める自転車関連事故の構成比**や**自転車と歩行者の事故の発生件数**は**増加傾向**
- また、自転車と自動車事故のうち「**出会い頭衝突**」が**5割以上**を占め、自転車と歩行者事故のうち、歩行者が死亡又は重傷となった事故の**衝突地点別**では「**歩道**」が**最多**

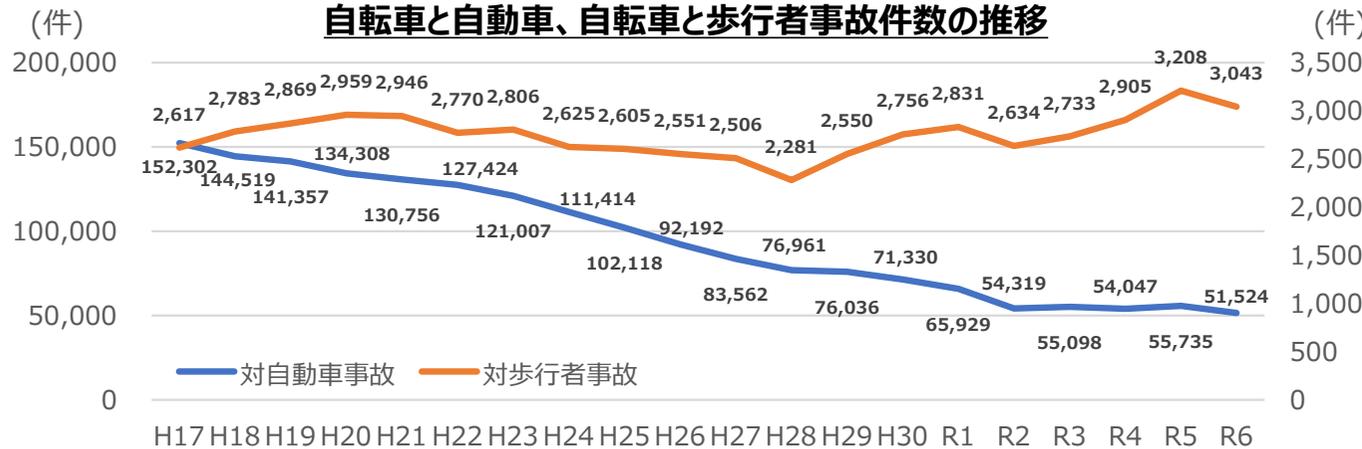
自転車関連事故件数及び全交通事故に占める構成比の推移



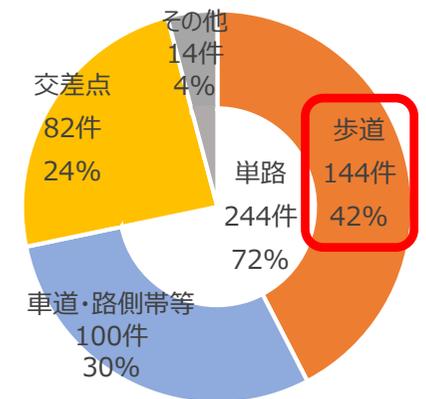
事故類型別「自転車自動車」死亡・重傷事故件数 (令和2～6年合計)



自転車と自動車、自転車と歩行者事故件数の推移



衝突地点別自転車対歩行者の歩行者死亡・重傷事故件数 (令和6年)



出典：「自転車を安全・安心に利用するために -自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入-【自転車ルールブック】」（R7.9 警察庁交通局）

自転車への交通反則通告制度(青切符)の導入



- 令和8年4月1日より、自転車の運転者（16歳以上）による一定の違反行為が青切符の対象となる
- 自転車の交通違反に対して、『**基本的に「指導警告」を実施し、交通事故の原因となるような「悪質・危険な違反」は検挙の対象**』とするという基本的な考え方は変わらない

自転車の指導取締りの基本的な考え方

- 自転車の交通違反を認知した場合、**基本的には現場で指導警告**を実施
- ただし、その違反が交通事故の原因となるような、歩行者や他の車両にとって、危険性・迷惑性が高い**悪質・危険な違反**（「違反自体が悪質・危険なもの（右図①・②）」、「違反態様が悪質・危険なもの（右図③・④・⑤）」）であるときは検挙の対象となる
- 一方で、**単にスピードを出して歩道を通行しているといった違反については、これまでと同様に、通常「指導警告」が行われ、青切符の導入後も、基本的に取締りの対象となることはない**

違反自体が悪質・危険なものの一例

① 刑事手続によって処理される重大な違反
(例)

飲酒運転

あおり運転

ながらスマホで道路における危険を生じさせた場合

② 反則行為の中でも、重大な事故につながるおそれが高い違反

(例)

遮断踏切立入り

ブレーキなし
自転車制動装置不良

ながらスマホ

違反態様が悪質・危険なものの一例

③ 違反により実際に交通事故を発生させたとき

④ 違反の結果、実際に交通への危険を生じさせたり、事故の危険が高まっているとき

(例)

信号無視で交差点に進入し、青信号で進行している車両に急ブレーキをかけたとき

傘を差しながら一時不停止をしたとき

⑤ 違反であることについて指導警告されているにもかかわらず、あえて違反を行ったとき

(例)

警察官による指導警告に従わず、右側通行を継続したとき

前方に指導取締りを行っている警察官の姿を認めながら、それを気にすることなく、指導警告のいとまもなく信号無視をしたとき

歩道通行のルール

1. 歩道を通行できるとき

次のようなときは、普通自転車は歩道を通行できる

- ① 道路標識・道路標示で歩道を通行することができるとされているとき
- ② 13歳未満の方しくは70歳以上の方又は一定の身体障害を有する方が運転するとき
- ③ 車道又は交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するため、自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき*

*道路工事や連続した駐車車両等のため車道の左側を通行することが難しいときや、著しく自動車の交通量が多い、車道の幅が狭いなど、通行すると事故の危険があるときをいう。

「普通自転車歩道通行可」を示す道路標識・道路標示



2. 歩道を通行するときのルール

- (1) 普通自転車で歩道を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行※しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなる場合は、一時停止しなければならない。
※徐行とは、直ちに停止することができるような速度で進行することをいう
- (2) 歩道に「普通自転車通行指定部分」が設けられている場合には、普通自転車通行指定部分を徐行しなければならない*。
※ただし、普通自転車通行指定部分については、歩行者がいない場合は、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる

自転車ネットワーク計画の策定状況①



(R7.3時点)

	市区町村数		計画策定済		計画策定率	
		うちDID		うちDID		うちDID
北海道	179	49	11	9	6%	18%
青森県	40	10	0	0	0%	0%
岩手県	33	11	2	2	6%	18%
宮城県	35	20	2	2	6%	10%
秋田県	25	8	11	4	44%	50%
山形県	35	14	2	2	6%	14%
福島県	59	12	6	2	10%	17%
茨城県	44	29	13	10	30%	34%
栃木県	25	15	2	2	8%	13%
群馬県	35	13	0	0	0%	0%
埼玉県	63	49	3	3	5%	6%
千葉県	54	31	8	7	15%	23%
東京都	62	51	24	24	39%	47%
神奈川県	33	29	8	8	24%	28%
新潟県	30	17	2	2	7%	12%
富山県	15	7	1	1	7%	14%
石川県	19	11	2	2	11%	18%
福井県	17	10	3	3	18%	30%
山梨県	27	7	0	0	0%	0%
長野県	77	19	13	9	17%	47%
岐阜県	42	20	0	0	0%	0%
静岡県	35	25	6	6	17%	24%
愛知県	54	48	10	10	19%	21%
三重県	29	13	13	2	45%	15%

	市区町村数		計画策定済		計画策定率	
		うちDID		うちDID		うちDID
滋賀県	19	11	2	2	11%	18%
京都府	26	18	2	2	8%	11%
大阪府	43	40	15	14	35%	35%
兵庫県	41	26	9	9	22%	35%
奈良県	39	18	0	0	0%	0%
和歌山県	30	7	3	3	10%	43%
鳥取県	19	4	0	0	0%	0%
島根県	19	5	1	1	5%	20%
岡山県	27	10	1	1	4%	10%
広島県	23	14	7	6	30%	43%
山口県	19	11	1	1	5%	9%
徳島県	24	6	2	2	8%	33%
香川県	17	8	1	1	6%	13%
愛媛県	20	12	6	6	30%	50%
高知県	34	6	1	0	3%	0%
福岡県	60	35	7	6	12%	17%
佐賀県	20	9	1	1	5%	11%
長崎県	21	9	5	3	24%	33%
熊本県	45	15	1	1	2%	7%
大分県	18	7	2	2	11%	29%
宮崎県	26	9	2	1	8%	11%
鹿児島県	43	9	1	0	2%	0%
沖縄県	41	18	4	3	10%	17%
全国計	1,741	825	216	175	12%	21%

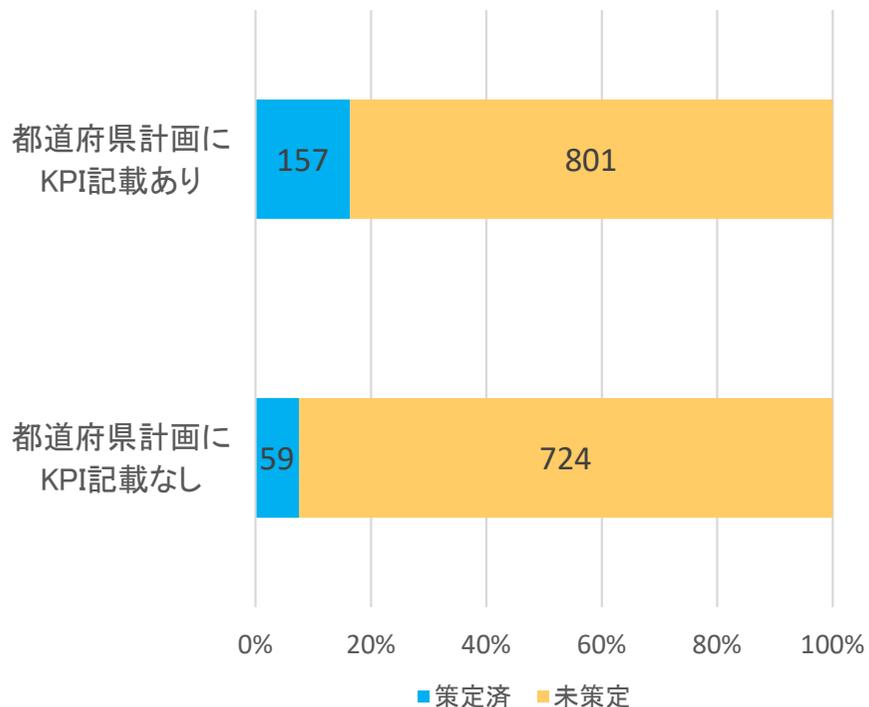
* 自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画を策定した市区町村数

自転車ネットワーク計画の策定状況②

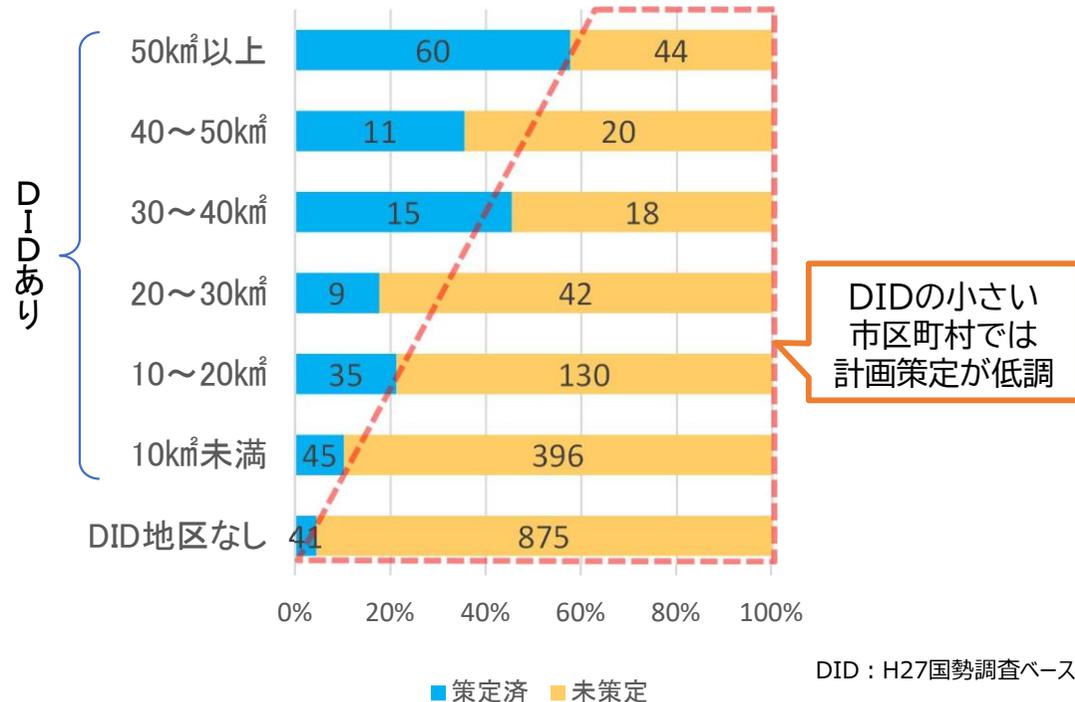


- 計画の策定状況について、都道府県計画において自転車ネットワーク計画に係るKPIの設定がない自治体、またDIDの面積が小さい小規模な自治体では策定率が低調
 (KPI設定有の都道府県における市区町村の計画策定率が約2割に対し、未設定の都道府県は約1割)
 (DIDを有する市区町村の計画策定率が約2割に対し、DIDが10km²未満の市区町村は約1割)

【都道府県計画における自転車ネットワーク計画に係るKPI有無別の自転車ネットワーク計画の策定市区町村数*】



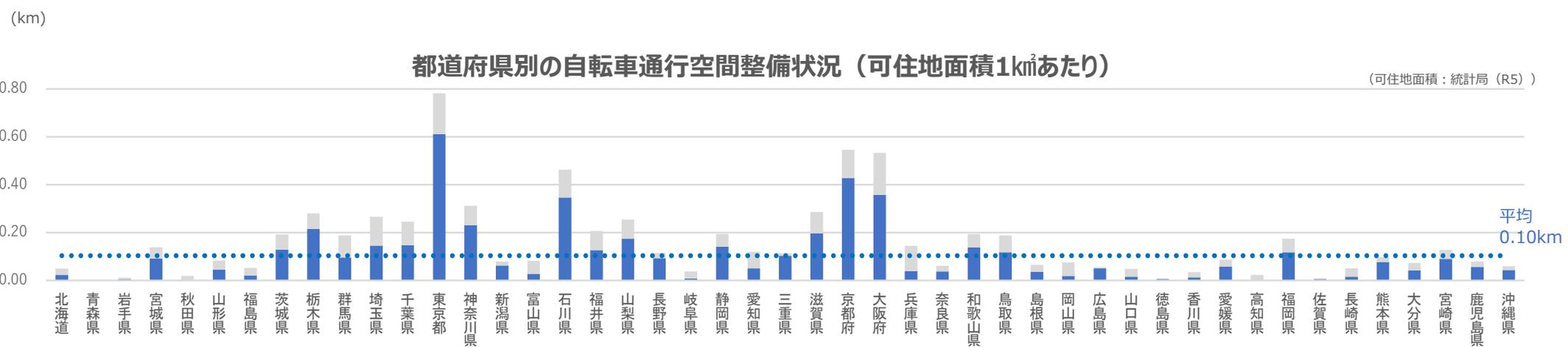
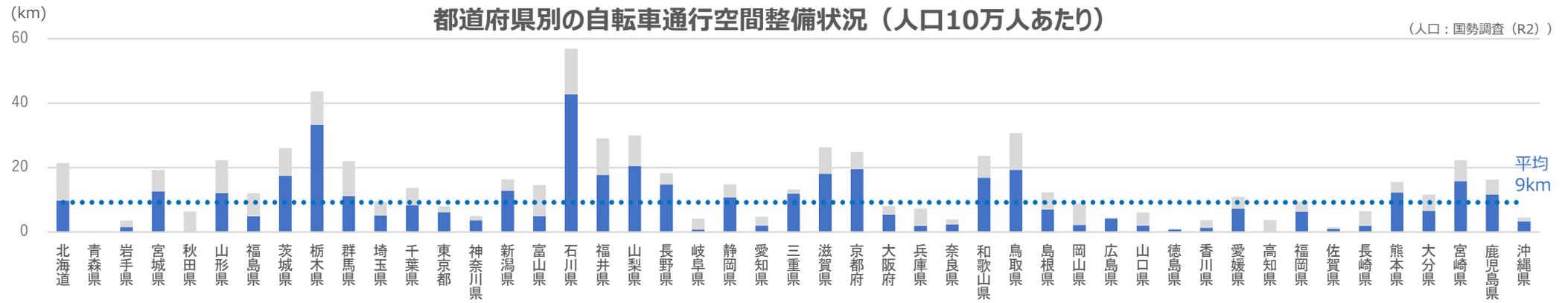
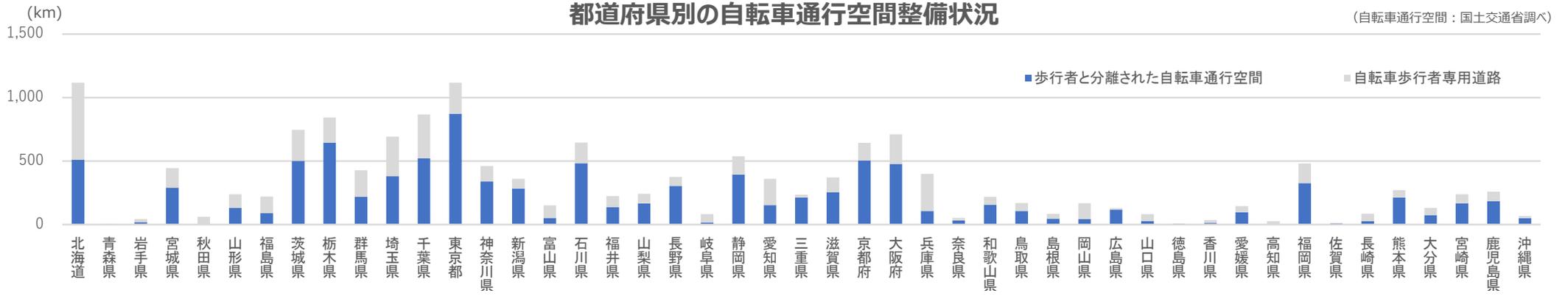
【DID面積別の自転車ネットワーク計画の策定市区町村数*】



DID(人口集中地区):
 原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域等

* 自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画を策定した市区町村数

自転車通行空間の整備状況(R7.3速報値)



自転車の通行空間の様々な形態



- 自転車の通行空間には様々な形態があるが、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国交省・警察庁)では、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在(矢羽根型路面表示)等を整備形態として定めており、これまで約10,000kmを整備

	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	自転車歩行者専用道路	普通自転車歩道通行可規制が行われている歩道		自転車ネットワーク計画路線である道路法以外の道路
						普通自転車通行指定部分あり	普通自転車通行指定部分なし	
例								
延長(km) (R7.3速報値)	9,841km				5,510km	64,342km		—
	265km	679km	8,897km	1,095km				
	49km			216km				

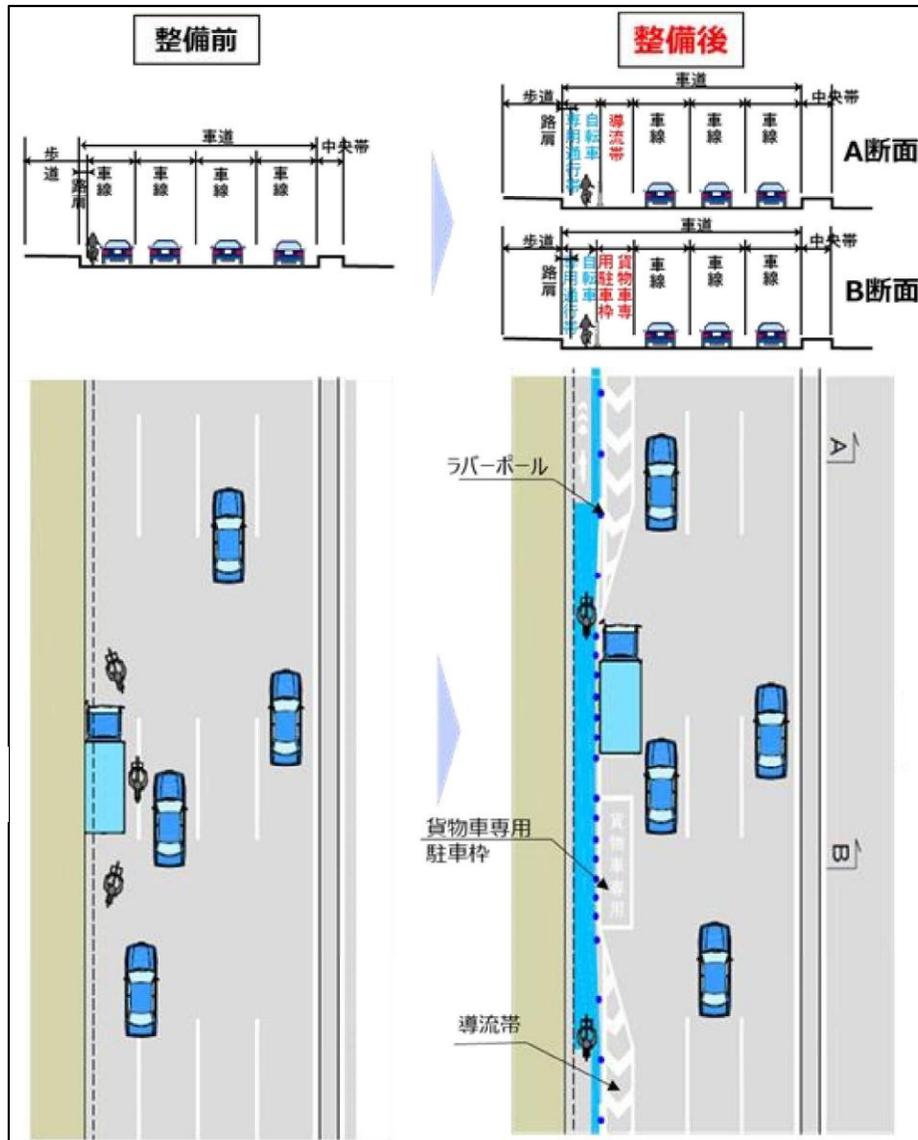
歩行者と分離された自転車通行空間

【事例】国道1号(白金一丁目～(仮称)高輪台交差点)の空間再配分・駐停車対策

- 道路空間の再配分により、第一車線を自転車専用通行帯に変更
- 自転車通行空間の安全の確保のため、車線との間にゴム製ポールを設置
- 秩序ある駐車を促すため貨物車専用駐車枠を設置し、幅広車線の走行位置明示のため導流帯を設置



整備前の状況



自転車専用通行帯の整備区間にゴム製ポール等を設置



貨物車専用駐車枠へのトラックの駐車状況