

(7) 自転車利用環境の整備

自転車は身近な移動手段等として重要な役割を担っており、その事故対策等のため、自転車活用推進計画に基づき、関係機関と連携・協力を行い、自転車利用や関連事故の多い市街地を中心とした自転車通行空間の整備等のハード対策、交通ルールの徹底等のソフト対策を総合的に推進する。



＜自転車通行空間の整備＞

■ 地方版自転車活用推進計画の策定状況

地方版自転車活用推進計画を策定済みの地方公共団体数は230（令和4年度末時点）。

地方公共団体に対して、地方版自転車活用推進計画を検討する際の手順や策定手法を取りまとめた「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き（案）」を周知。

【地方版自転車活用推進計画策定済自治体数（各年度末時点）の推移】

| | H31 | R2 | R3 | R4 |
|---------|-----|-----|-----|-----|
| 策定数（累計） | 89 | 155 | 206 | 230 |

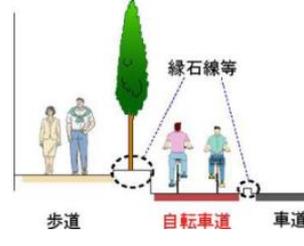
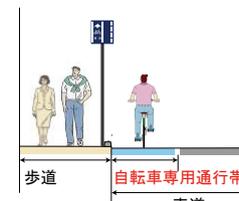
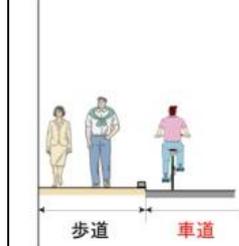
| 都道府県 | 計画策定済 | 都道府県 | 計画策定済 | 都道府県 | 計画策定済 | 都道府県 | 計画策定済 |
|------|--|------|---|------|--|------|--|
| 北海道 | 北海道、旭川市、稚内市、石狩市、美瑛町・上富良野町・中富良野町・富良野市・南富良野町・占冠村(※1)、 恵庭市、帯広市 | 東京都 | 東京都、港区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、板橋区、練馬区、葛飾区、立川市、町田市、国立市、 新宿区、文京区、墨田区、江東区、荒川区 | 三重県 | 三重県 | 愛媛県 | 愛媛県、松山市、今治市、新居浜市、伊予市、東温市 |
| 青森県 | 青森県 | 神奈川県 | 神奈川県、横浜市、川崎市、相模原市、平塚市、藤沢市、 厚木市 | 福井県 | 福井県、あわら市 | 高知県 | 高知県、宿毛市、香南市 |
| 岩手県 | 岩手県、盛岡市、北上市、陸前高田市 | 山梨県 | 山梨県 | 滋賀県 | 滋賀県、草津市、守山市 | 福岡県 | 福岡県、北九州市、福岡市、田川市、大野城市、糸島市、上毛町、 久留米市 |
| 宮城県 | 宮城県、仙台市 | 長野県 | 長野県、長野市、松本市、岡谷市・諏訪市・下諏訪町(※3)、伊那市・大町市・安曇野市・池田町・松川村・白馬村・小谷村(※4)、千曲市、豊丘村 | 京都府 | 京都府、京都市、長岡京市 | 佐賀県 | 佐賀県、佐賀市 |
| 秋田県 | 秋田県、横手市、潟上市、小坂町、上小阿仁村、 男鹿市、美郷町 | 新潟県 | 新潟県、新潟市、南魚沼市 | 大阪府 | 大阪府、大阪市、堺市、岸和田市、豊中市、池田市、吹田市、守口市、枚方市、茨木市、八尾市、摂津市、泉南市、岬町、 高槻市 | 長崎県 | 長崎県、大村市、五島市、南島原市、新上五島町、 島原市 |
| 山形県 | 山形県、山形市、寒河江市 | 富山県 | 富山県、富山市 | 兵庫県 | 兵庫県、神戸市、姫路市、尼崎市、伊丹市、加古川市、三木市、高砂市、加東市 | 熊本県 | 熊本県、熊本市 |
| 福島県 | 福島県、いわき市、棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村(※2)、北塩原村、 白河市 | 石川県 | 石川県、金沢市、加賀市 | 奈良県 | 奈良県、東吉野村 | 大分県 | 大分県、大分市、佐伯市 |
| 茨城県 | 茨城県、土浦市、石岡市、笠間市、神栖市、那珂市、水戸市、かすみがうら市、茨城町、常総市、行方市、 桜川市 | 岐阜県 | 岐阜県 | 和歌山県 | 和歌山県、和歌山市、海南市 | 宮崎県 | 宮崎県、宮崎市、えびの市 |
| 栃木県 | 栃木県、宇都宮市、 佐野市 | 静岡県 | 静岡県、静岡市、浜松市、沼津市、三島市、富士宮市、富士市、伊豆市、御前崎市、小山町 | 鳥取県 | 鳥取県、大山町 | 鹿児島県 | 鹿児島県、鹿屋市、南さつま市、南九州市、湧水町 |
| 群馬県 | 群馬県 | 愛知県 | 愛知県、名古屋市長瀬市、岡崎市、一宮市、春日井市、豊田市、安城市、田原市、 刈谷市 | 島根県 | 島根県、益田市 | 沖縄県 | 沖縄県、名護市、那覇市 |
| 埼玉県 | 埼玉県、さいたま市、熊谷市 | | | 岡山県 | 岡山県、岡山市 | | |
| 千葉県 | 千葉県、千葉市、東庄町、 船橋市 | | | 広島県 | 広島県、広島市、尾道市、福山市、三次市、大竹市、海田町、北広島町、 江田島市 | | |
| | | | | 山口県 | 山口県、宇部市 | | |
| | | | | 徳島県 | 徳島県、徳島市、鳴門市 | | |
| | | | | 香川県 | 香川県、高松市 | | |

(※1) 1市4町1村による共同策定
 (※2) 3町1村による共同策定
 (※3) 2市1町による共同策定
 (※4) 2市1町3村による共同策定
 赤字は2022年度策定

＜令和5年3月末までの計画策定状況＞

歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況

(km)

| 自転車と歩行者が分離された整備形態 | | | | |
|--|---|--|--|-------|
| 自転車専用 道路 | 自転車道 | 自転車専用 通行帯 | 車道混在 ^{※1} | 計 |
|  <p>3.0m以上</p> <p>自転車専用道路</p> |  <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道 車道</p> |  <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> |  <p>歩道 車道</p> | |
| 73 | 183 | 594 | 3,836 | 4,686 |

※1. 矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。

(令和4年3月31日現在)

自転車に関する事故の推移

(人)

| | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 自転車乗用中の 死者数 | 572 (14%) | 509 (13%) | 479 (13%) | 453 (13%) | 433 (13%) | 419 (15%) | 361 (14%) | 339 (13%) |
| 自転車乗用中の 死傷者数 | 97,805 (15%) | 90,055 (14%) | 89,368 (15%) | 84,383 (16%) | 78,982 (17%) | 66,137 (18%) | 68,114 (19%) | 68,140 (19%) |

※ () 内は全体数の中で占める割合

※警察庁公表資料により作成。なお、同資料は別途修正されることがある。

(件)

| | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 歩行者 自転車 事故件数 | 2,506 | 2,281 | 2,550 | 2,756 | 2,831 | 2,634 | 2,733 | 2,905 |
| 自転車事故 件数 | 98,700 | 90,836 | 90,407 | 85,641 | 80,473 | 67,673 | 69,694 | 69,985 |
| 全事故件数 | 536,899 | 499,201 | 472,165 | 430,601 | 381,237 | 309,178 | 305,196 | 300,839 |

※警察庁公表資料により作成。なお、同資料は別途修正されることがある。

■ 自転車保有台数の推移

(千台)

| | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2021 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 自転車保有台数 | 27,643 | 50,629 | 60,287 | 63,068 | 69,883 | 57,244 |
| 自動車保有台数 | 15,835 | 36,443 | 55,279 | 71,590 | 75,176 | 78,304 |

※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

■ 人口あたり保有台数 (台/人)

| | | |
|---|--------|------|
| 1 | オランダ | 1.25 |
| 2 | ドイツ | 0.90 |
| 3 | デンマーク | 0.77 |
| 4 | スウェーデン | 0.71 |
| 5 | ノルウェー | 0.71 |
| 7 | 日本 | 0.55 |

※自転車産業振興協会統計要覧及び平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書(自転車産業振興協会)より
各国の調査年次は以下のとおり
オランダ(2013)、ドイツ(2016)、デンマーク(2001)、
スウェーデン(1995)、ノルウェー(1995)

■ 自転車分担率^{注)} (%)

| | | |
|---|--------|----|
| 1 | オランダ | 27 |
| 2 | デンマーク | 19 |
| 3 | 日本 | 12 |
| 4 | ドイツ | 10 |
| 5 | オーストリア | 9 |
| 6 | スイス | 9 |

注)全目的における主たる交通手段として自転車を利用したトリップ数/全目的における総トリップ数

※日本:平成27年 全国都市交通特性調査より
その他:Cycling in the Netherlands2009より

■ 全国 人口10万人あたりの年齢層別・状態別死傷者数 (令和4年) (人)

| | 6歳以下 | 7～9歳 | 10～12歳 | 13～15歳 | 16～18歳 | 19～64歳 | 65～74歳 | 75歳以上 | 全年齢 |
|----------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|---------|
| 自転車 (対全年齢比) | 13 (0.2) | 49 (0.9) | 77 (1.4) | 156 (2.9) | 252 (4.6) | 52 (1.0) | 37 (0.7) | 37 (0.7) | 55 — |
| その他 (歩行者含む) | 82 | 115 | 83 | 68 | 171 | 324 | 158 | 98 | 233 |

■ 全国 人口10万人あたり通行目的別年齢層別死傷者数 (令和4年) (人)

| | 小学生 1～3年 | 小学生 4～6年 | 中学生～19歳 | | |
|----------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|
| | | | 中学生 | 高校生他 | |
| 歩行者 (通学中) | 29 (28%) | 12 (13%) | 19 (5%) | 13 (9%) | 7 (3%) |
| 自転車 (通学中) | 0 (0%) | 1 (1%) | 172 (46%) | 48 (35%) | 124 (52%) |
| 歩行者 (通学中以外) | 33 (32%) | 17 (18%) | 22 (6%) | 9 (6%) | 13 (6%) |
| 自転車 (通学中以外) | 41 (40%) | 64 (68%) | 161 (43%) | 67 (49%) | 94 (39%) |
| 計 | 104 (100%) | 94 (100%) | 374 (100%) | 136 (100%) | 239 (100%) |

※四捨五入の関係で合わないことがある。