

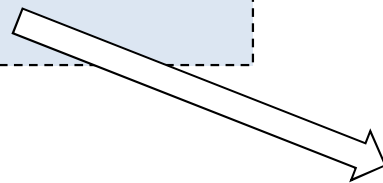
自転車施策をとりまく環境





2023 本日
(R5)

「安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会」(第1回)
・現状及び課題の共有
・課題に対する対応方針



- 【本日(第1回)の議事】**
- 自転車等利用環境の現状
 - ・自転車施策を取り巻く環境
 - ・自転車施策のこれまでの経緯
 - ・自転車通行空間整備の現状
 - 今後の自転車等利用環境の向上
 - ・課題の抽出
 - ・対応方針

「安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会」(第2回)
・ガイドライン改定版骨子等



改定版ガイドライン発出
改正道路交通法施行(予定)

7月

(1)事故

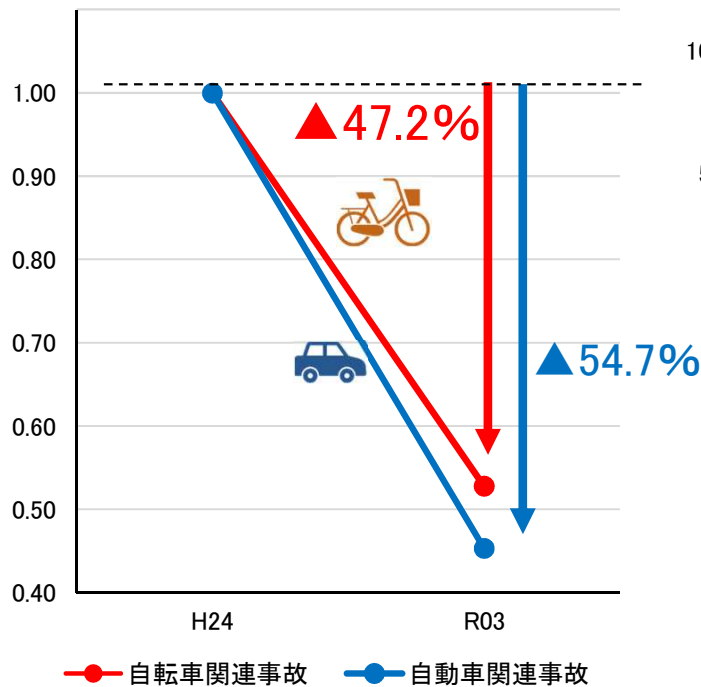


事故(自転車と自動車)の比較

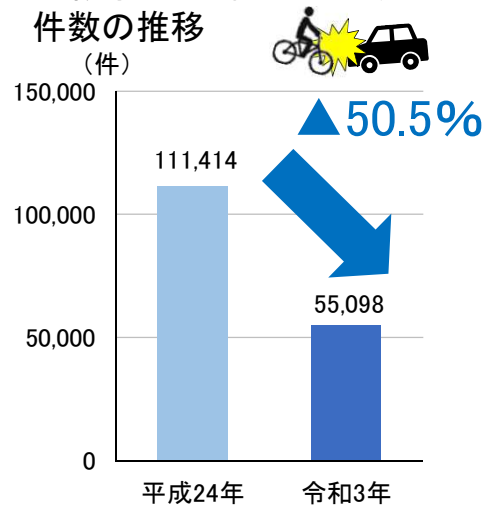


- 自転車関連の死傷事故は、過去10年(H24~R3)で自動車関連より減少率が小さい(自転車▲47.2%・自動車▲54.7%)。
- 自転車関連の死傷事故のうち「自転車対自動車」は大幅減少。一方、「自転車対歩行者」・「自転車単独」は増加。「自転車対自転車」は微減。
- 人口あたり死者数で、諸外国と比較すると、我が国では、自動車乗車中の死者数に比べ自転車乗用中の死者数が多い。

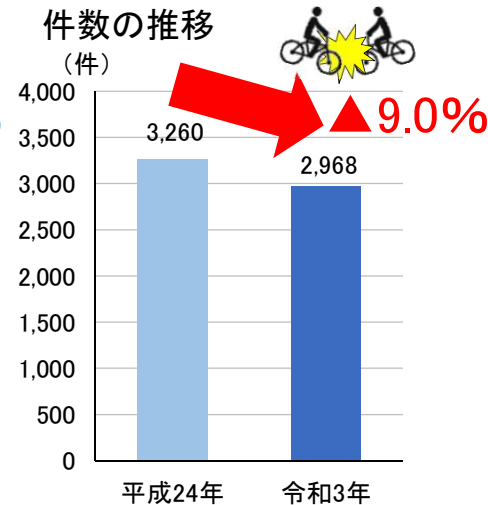
■ 自転車、自動車関連の死傷事故の推移 (H24を1.00としたときの比率)



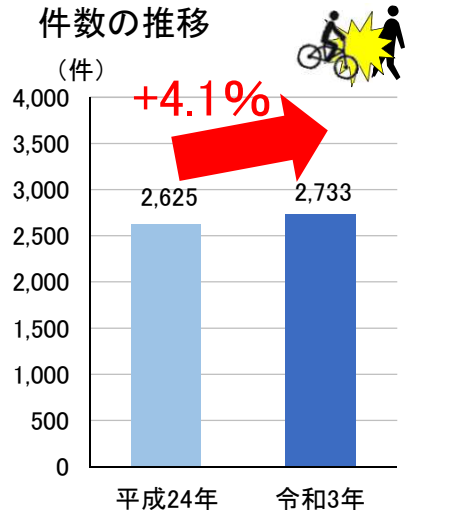
■ 死傷事故(自転車対自動車) 件数の推移



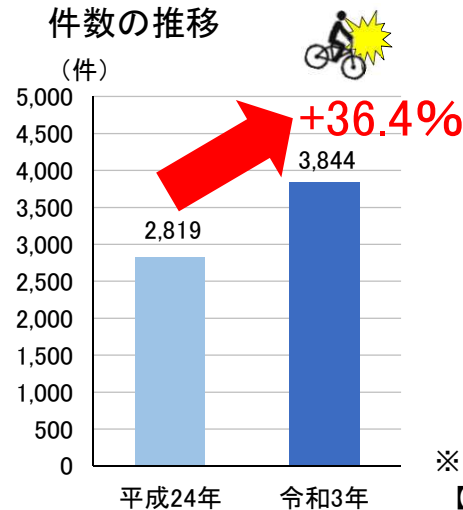
■ 死傷事故(自転車対自転車) 件数の推移



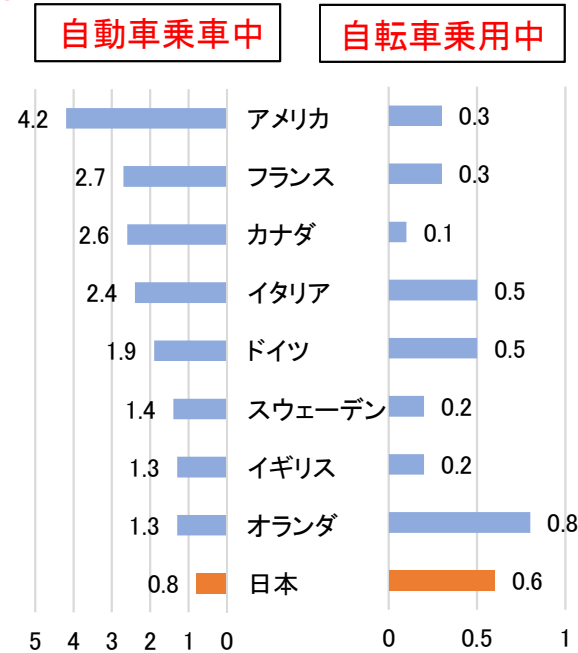
■ 死傷事故(自転車対歩行者) 件数の推移



■ 死傷事故(自転車単独) 件数の推移



■ 海外との人口10万人あたり交通事故死者数の比較



【出典：内閣府(平成30年交通安全白書)より作成】

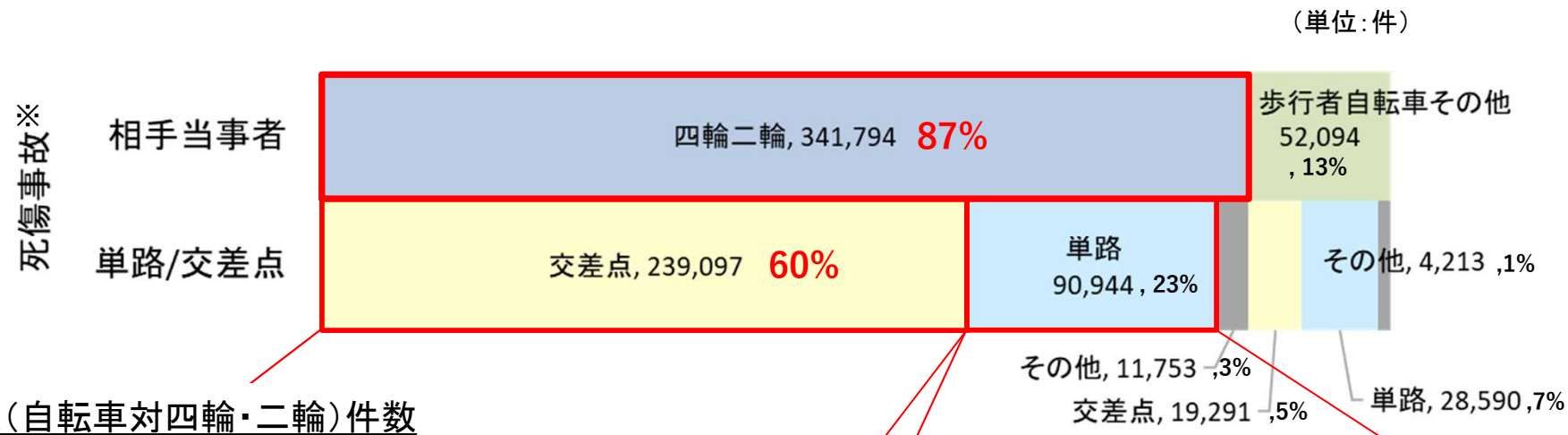
※ 死傷事故：死亡事故、重傷事故、軽傷事故の合計件数
【出典：警察庁資料】

死傷事故(対四輪・二輪)

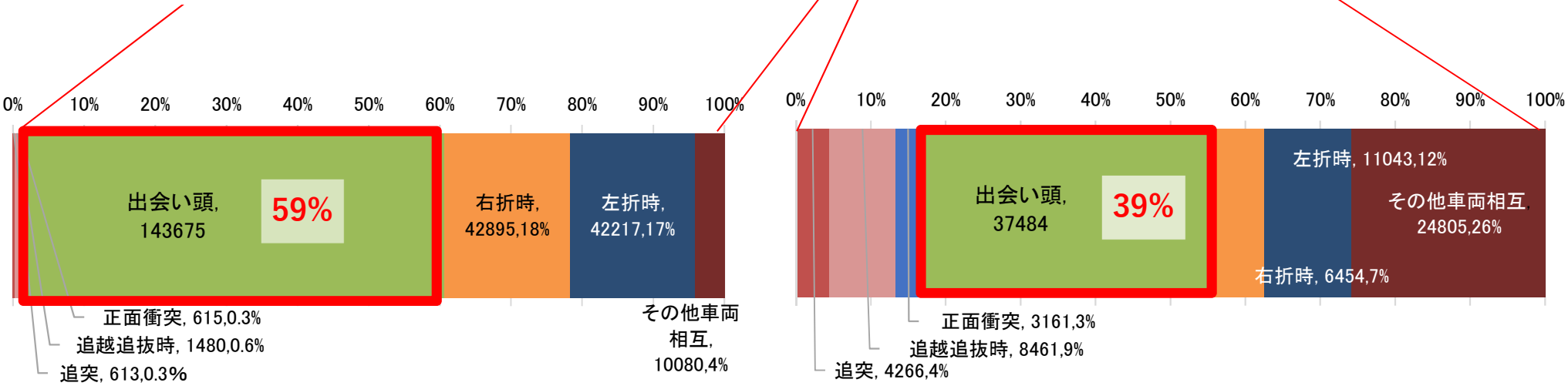


- 自転車関連の死傷事故は、**対四輪・二輪が9割**を占め、その多くは**交差点**で発生。
- 対四輪・二輪の事故は、単路・交差点とも**出会い頭**に衝突する事故が多い。

■死傷事故(自転車関連)の発生状況(H29~R3)



■死傷事故(自転車対四輪・二輪)件数 <事故類型別>



※ 死傷事故: 死亡事故、重傷事故、軽傷事故の合計件数 その他の扱いが異なるため、単路交差点別の合計は上下で一致しない 【出典: ITARDA (平成29年~令和3年で発生した事故)】

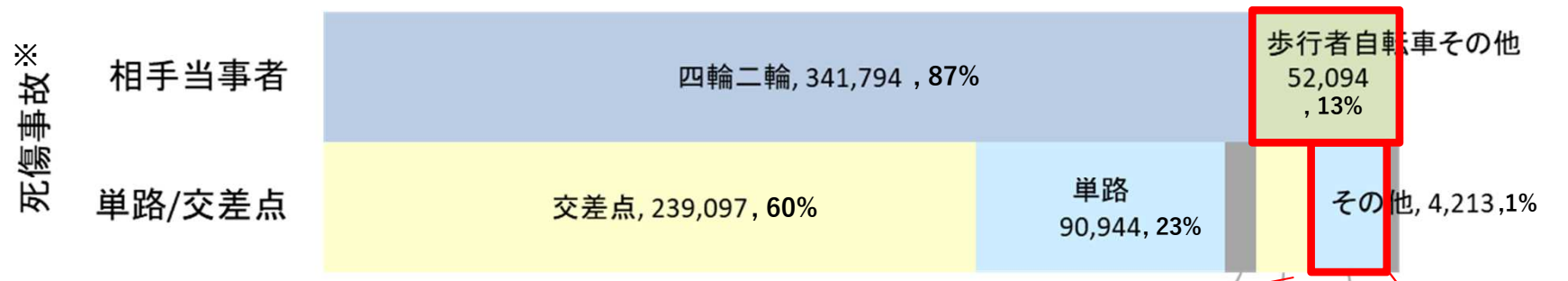
死傷事故(対自転車・歩行者)



- 自転車関連の死傷事故のうち、対自転車・歩行者は1年あたり平均約1万件以上発生。
- **単路の事故は歩行者と分離されていない空間**で多く発生。

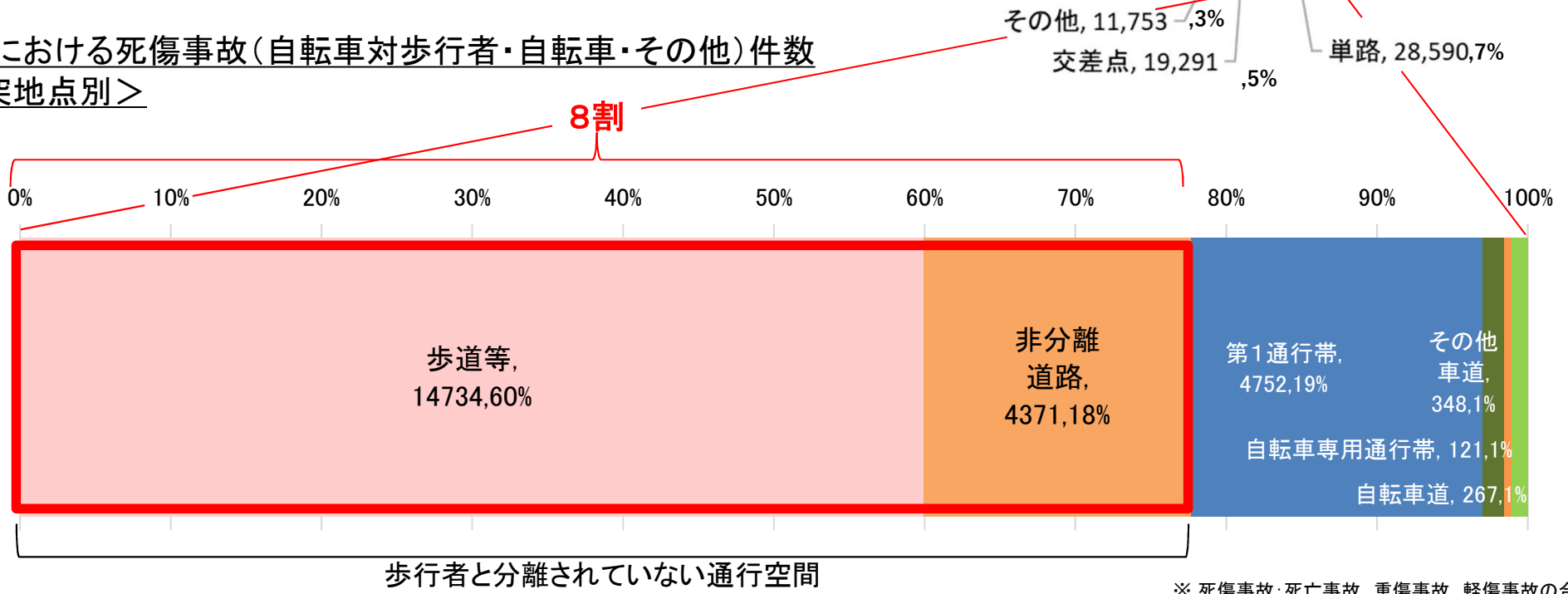
■死傷事故(自転車関連)の発生状況(H29~R3)

(単位:件)



■単路における死傷事故(自転車対歩行者・自転車・その他)件数

<衝突地点別>



※ 死傷事故: 死亡事故、重傷事故、軽傷事故の合計件数
 【出典:ITARDA (平成29年~令和3年で発生した事故)】

死亡事故(自転車関連)



- 死傷・死亡事故(自転車関連)では、**単路の死亡事故率※1**が交差点より高い。
- 単路における対四輪・二輪死亡事故件数は、**追突・追越追抜時**が4割を占める。

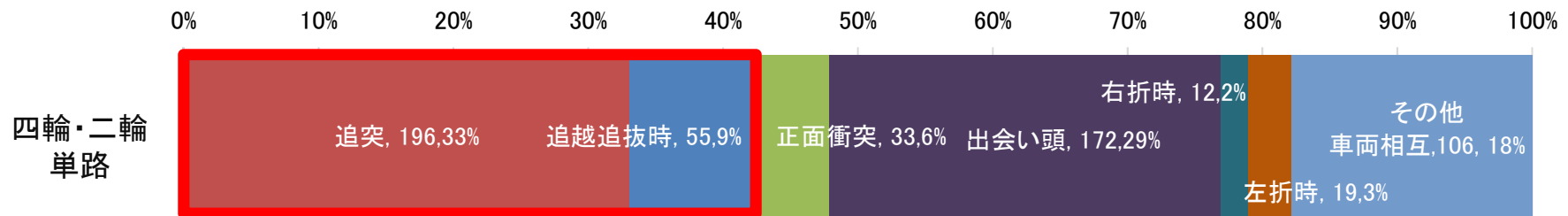
■死傷・死亡事故(自転車関連)の発生状況(H29～R3)

	死傷事故件数 (A) (単位:件)	死亡事故件数 (B) (単位:件)	死亡事故率 (B/A)
交差点	258,388件 (68%)※2	1,040件 (55%)※2	0.40%
単路	119,534件 (32%)※2	866件 (45%)※2	0.72%

※1: 死亡事故率=死亡事故件数/死傷事故件数 ※2()カッコ内は各事故件数の単路、交差点別の比率

■単路における死亡事故(自転車対四輪・二輪)件数

<事故類型別>



4割

※自転車乗用者が第一又は第二当事者となった事故を計上。

【出典: 政府統計の総合窓口(e-Stat)(<https://www.e-stat.go.jp/>)】

【出典: ITARDA (平成29年～令和3年で発生した事故)】

(2)新モビリティ





国内におけるマイクロモビリティの状況

- 令和4年4月の道路交通法改正によって、**一定の要件を満たす電動キックボードが自転車通行空間を走行。**
(令和5年7月1日施行予定)
- 国内では、令和2年10月から新事業特例制度により実証実験を開始。令和3年4月からは車両区分の見直しを伴い、15社が各地で実証実験を実施中。

■国内での実証実験状況(R4.12時点) ※令和3年4月以降の新事業特例制度により実施している実証実験

企業名	実施地域
株式会社Luup	宮城県仙台市、栃木県宇都宮市、埼玉県さいたま市、東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、豊島区、北区、荒川区、板橋区、練馬区、足立区、葛飾区、江戸川区、神奈川県横浜市神奈川区、西区、中区、愛知県名古屋市長久市、京都府京都市、宇治市、大阪府大阪市、兵庫県神戸市
株式会社mobby ride	兵庫県神戸市灘区、兵庫区、中央区、福岡県福岡市
株式会社EXx	茨城県行方市、千葉県柏市、東京都世田谷区、渋谷区、神奈川県藤沢市、長野県軽井沢町、小布施町、静岡県沼津市、兵庫県姫路市、豊岡市
長谷川工業株式会社	千葉県千葉市、大阪府大阪市、大阪府堺市
SWALLOW合同会社	福島県南相馬市
BRJ株式会社	埼玉県所沢市、千葉県千葉市、木更津市、柏市、勝浦市、流山市、東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、台東区、墨田区、江東区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、府中市、昭島市、調布市、小平市、日野市、国分寺市、国立市、東大和市、武蔵村山市、兵庫県神戸市、淡路市、福岡県福岡市
株式会社eBoard	埼玉県寄居町、神奈川県横浜市西区、中区
mile株式会社	東京都台東区、港区、品川区、大田区、墨田区
株式会社サンオータス	東京都大田区、神奈川県川崎市、神奈川県横須賀市
SWING株式会社	東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、豊島区、北区、荒川区、板橋区、足立区、江戸川区
株式会社アド近鉄	奈良県奈良市
BEAM MOBILITY JAPAN株式会社	新潟県南魚沼市、大阪府大阪市、沖縄県那覇市
Y'S商会	沖縄県名護市、豊見城市、今帰仁村、本部町
有限会社湯田工務店	鹿児島県鹿児島市
合同会社トレルビ	宮城県仙台市

【出典：経済産業省資料】

■令和4年4月道路交通法改正(令和5年7月1日施行予定)

＜特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の通行方法等＞

最高速度

一般的な自転車利用者の速度(20km/h)

車体の大きさ

長さ190cm×幅60cm ※普通自転車相当



通行場所

車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行

※最高速度の制御(6km/h)とそれに連動する表示をした場合には、**例外的に歩道(自転車通行可の歩道のみ)等の通行**



車道



普通自転車
専用通行帯



自転車道



歩道



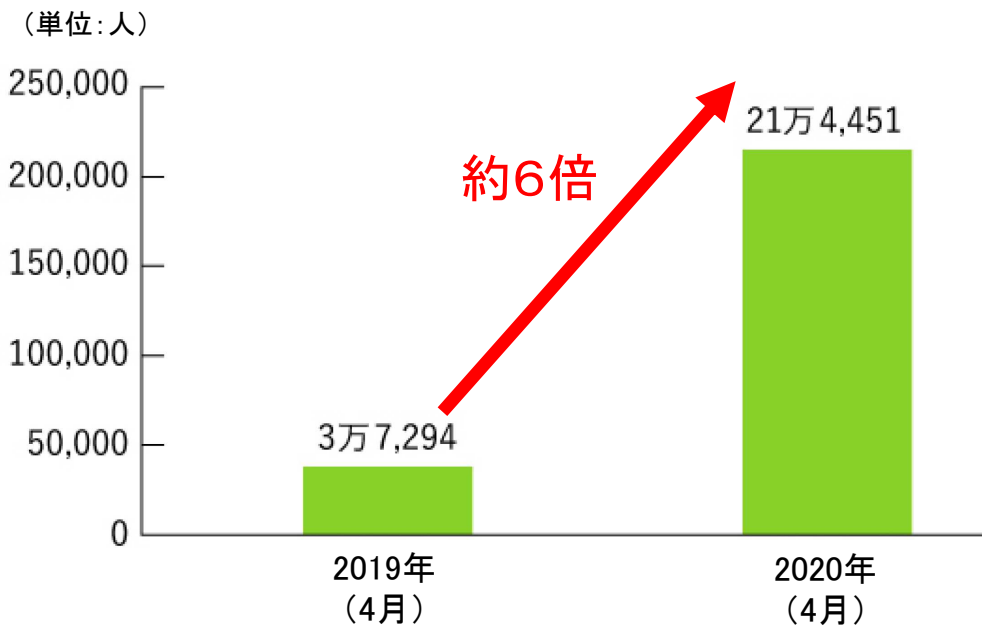
路側帯

【出典：警察庁資料】



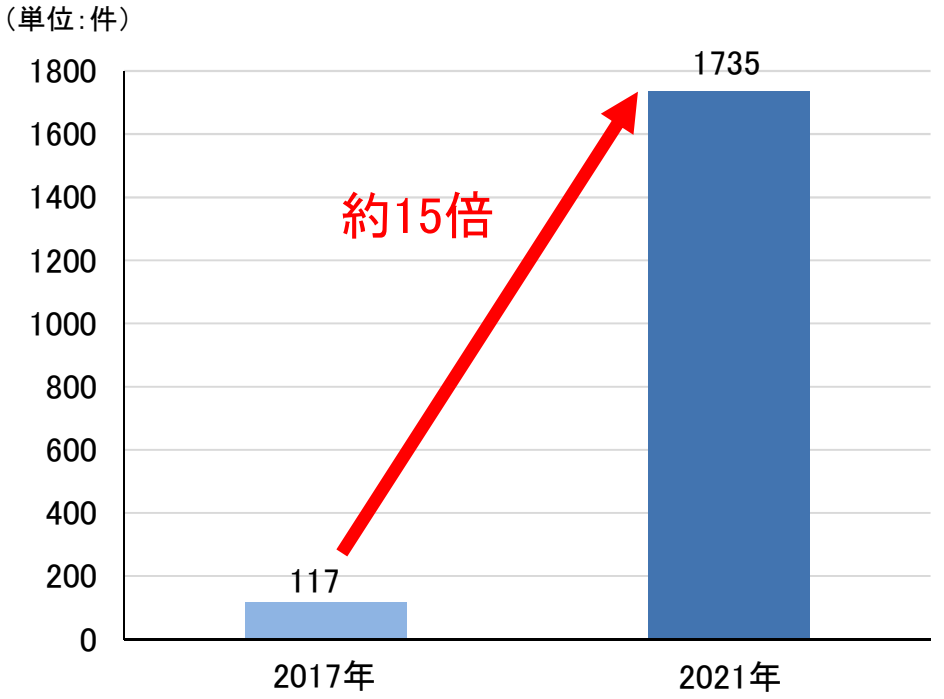
○ 韓国では、電動キックボードの利用アプリの会員数が1年で約6倍の増加。4年で関連事故が約15倍の増加。

■韓国における電動キックボード利用アプリの会員数



【出典: 令和3年度産業経済研究委託事業(国内外の電動キックボードに関する調査)】

■韓国におけるマイクロモビリティ関連の交通事故件数



【出典: [韓国]交通新聞(2022年9月27日)】

※マイクロモビリティ(超小型モビリティ): 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人~2人乗り程度の車両

(3)カーボンニュートラル





○ ドイツ ベルリンでは「ベルリンのエネルギーと気候保護プログラム2030 (BEK2030)」を策定。都市政策とともに、**自転車政策はカーボンニュートラルな都市を目指す政策の一翼**となっている。

■ベルリンのエネルギーと気候保護プログラム2030 における主要なアクション

環境対策は分野横断的な課題であるため、以下の主要なアクションを組み合わせながら、戦略的にアプローチする。



【エネルギー】
・エネルギー需要を減らし、再生可能エネルギーに変更する。



【建物と都市開発】
・エネルギー効率の高い建造物への改善と都市のコンパクト化。

都市政策と
交通政策



【交通】
・徒歩や**自転車**の魅力高め、次世代の環境対応車を増やす。



- ・自転車通行空間の整備、駐輪場の整備
- ・シェアサイクルの拡大
- ・公共交通等との連携によるマルチモーダルの推進 等



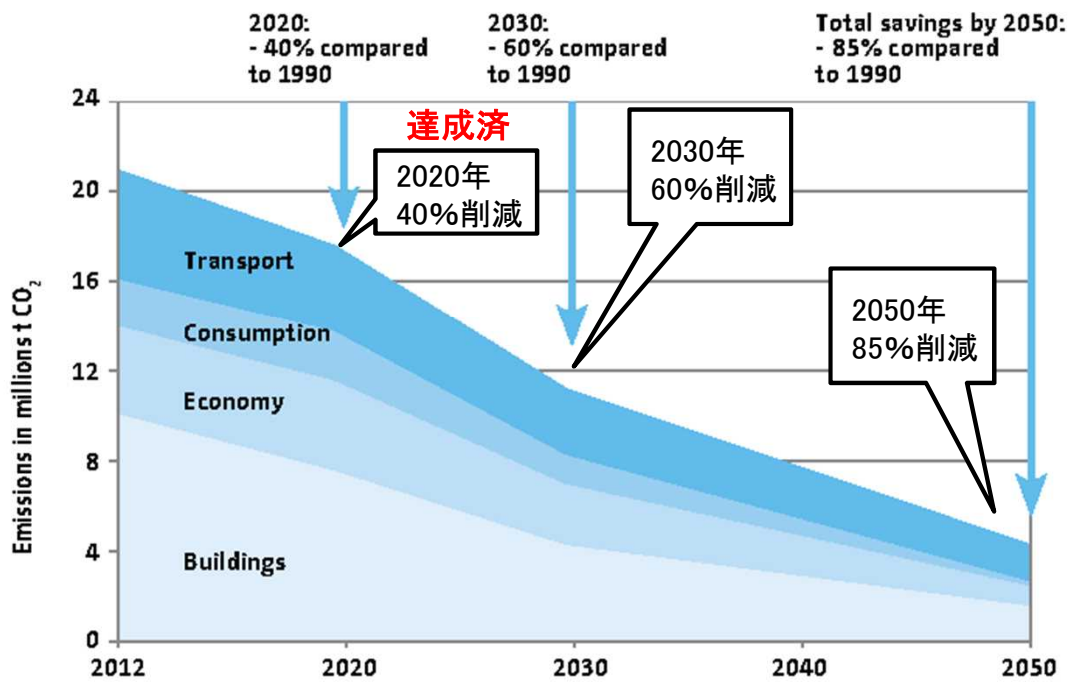
【経済】
・プロモーション等を通じてエネルギー効率を高め、化石燃料から転換。



【個人世帯と消費】
・教育等を通じて、環境にやさしい行動を促進。

<2050年までのCO2削減目標(1990年比)>

Development of CO₂ emissions in Berlin envisaged in the Berlin Energy Turnaround Act



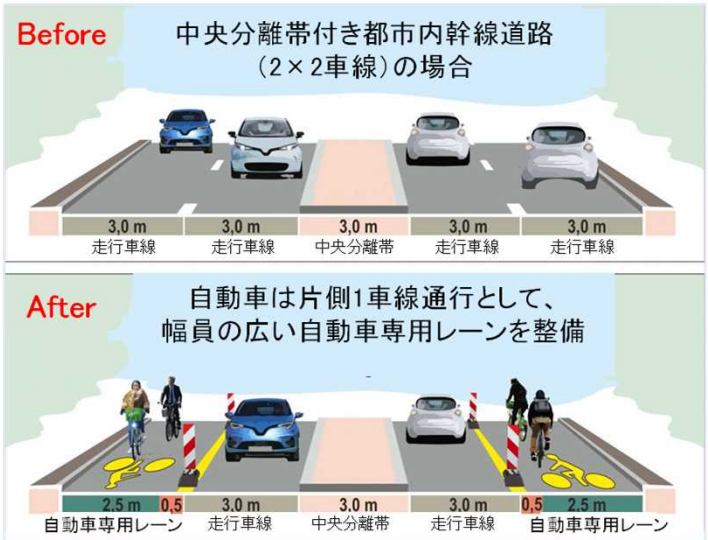
【出典:ベルリン「Berlin Energy and Climate Protection Programme 2030」,「Climate protection in Berlin」,「Climate-Neutral Berlin 2050」より作成】

海外の都市の自転車施策



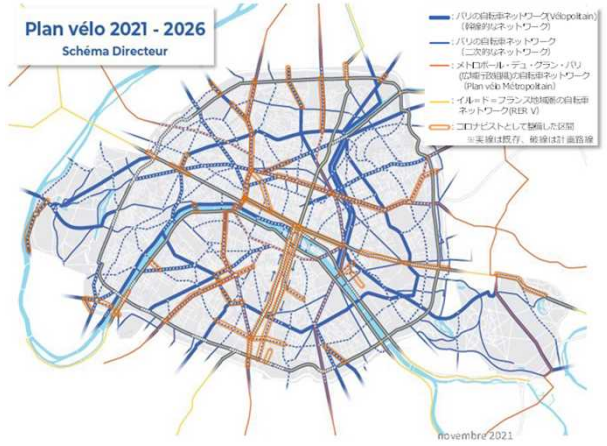
- 「Plan Vélo 2021-2026」: 臨時の自転車専用レーンである**コロナピスト52km**を常設化 (パリ市) 加えて、**自転車道130km、車道上の自転車専用車線390km**の整備を位置付け (投資額: 2億5,000万ユーロ(約360億円*))
- 「London Streetspace Plan」: **新たに自転車通行空間 約100km**を整備 (イギリス運輸省) (資金: 2.5億ポンド(約420億円*))

○パリ市
 <コロナピスト(ピスト=走路)の断面構成(例)>



【出典: Cerema「Aménagements cyclables temporaires et confinement: quelles opportunités ?」】

<パリ市 自転車ネットワーク整備計画図>
 (Plan Vélo 2021-2026)



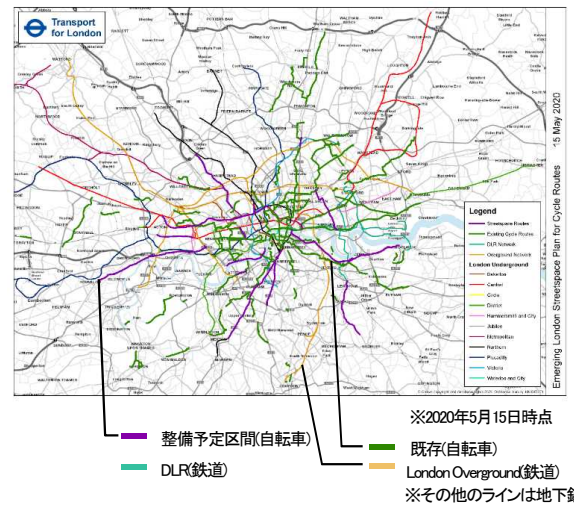
【出典: 自転車ネットワーク整備計画図: Plan Vélo 2021-2026 コロナピストの路線: パリ市HP】
 「Mobilités: découvrez la carte des nouveaux aménagements」より作成

<コロナピストの様子(パリ市)>



【出典: パリ市HP「Mobilités: découvrez la carte des nouveaux aménagements」】

○ロンドン ※R5.1為替相場
 <ロンドン交通局 自転車ネットワーク整備計画図>
 (London Streetspace Plan)



<ロンドン市内に設置された臨時の自転車専用レーン>



【出典: Transport for London「Delivering the Mayor's Transport Strategy 2020/21」】