

# 自転車を取り巻く状況と変化について

- 経済的かつ時間的優位性
- 健康志向の高まり
- 環境問題への意識の向上

自転車の  
交通利用  
の増大

- 自転車の無秩序な走行、自転車事故がクローズアップ（特に自転車対歩行者の事故）
- 自転車が加害者となり、高額賠償を請求されるケースも増加

- 自転車利用のルール・マナーの周知・徹底が必要
- 安全で快適な自転車の通行空間の確保が必要（歩行者・自転車の安全確保）

■ 自転車対歩行者事故件数の増減

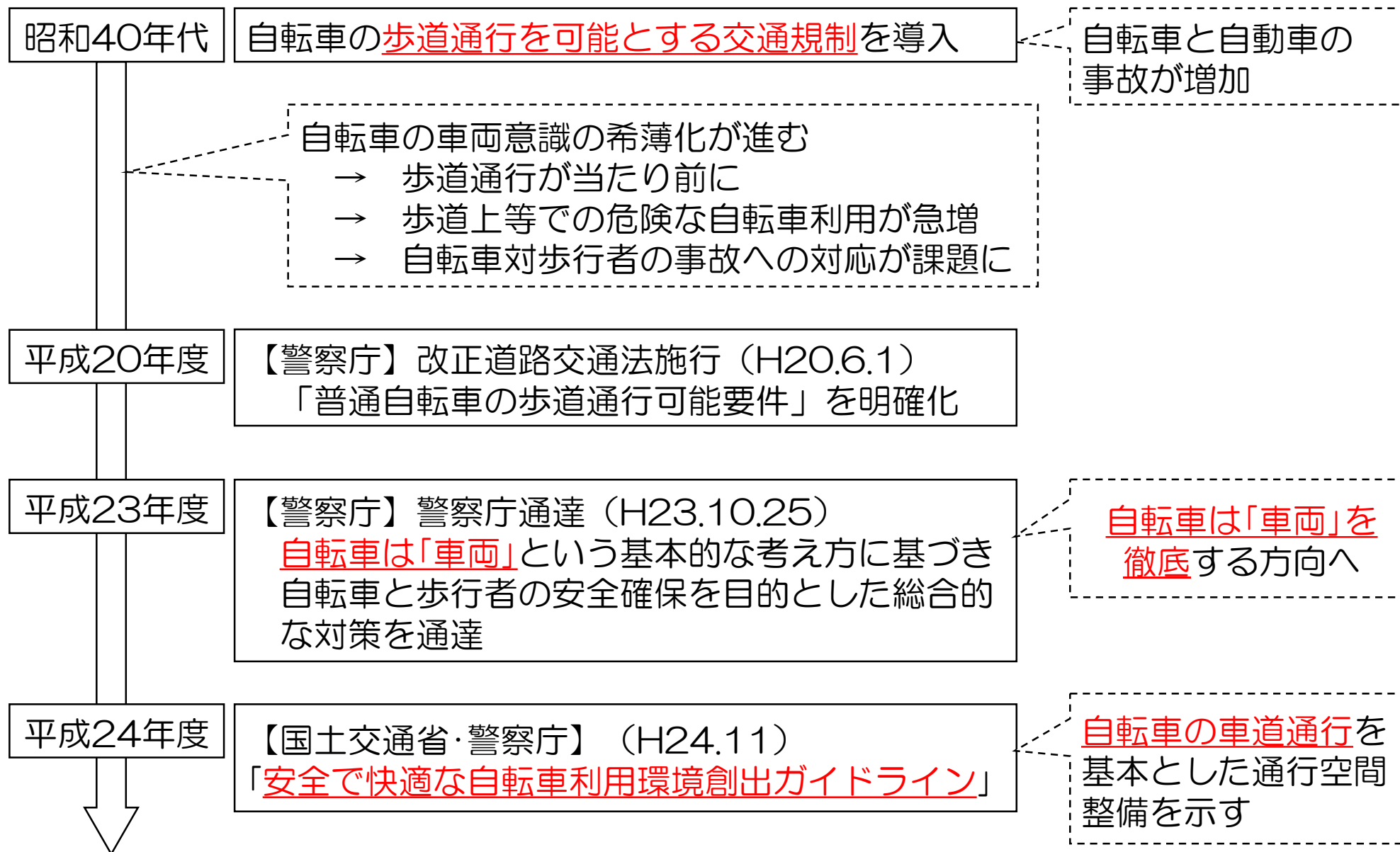


【出典:ITARDA交通事故統計データ】

### ＜自転車での加害事故例＞

男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭がい骨骨折等の障害を負い、意識が戻らない状態となった。

損害賠償額：9500万円  
(平成25年7月 神戸地裁)



歩行者・自転車・自動車のそれぞれが  
安全・快適に通行できる道路交通環境の創出

「自転車安全利用推進のための重点行動指針」（平成27年1月）  
自転車利用に関わる関係者が重点的に取り組む内容を取りまとめたもの

## ＜今後の取組の方向性＞

### ①ルール周知・安全教育

- ・交通安全運動（自転車マナーアップ強化月間など）の改善
- ・学生、若年層、成人層に対するルール周知
- ・高齢者に対するルール周知

### ②指導取締り強化

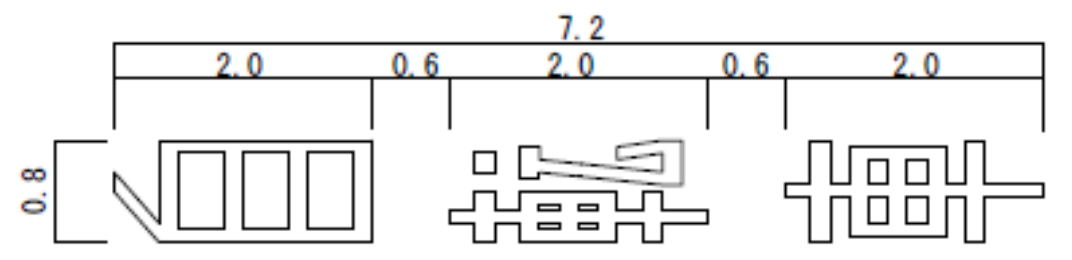
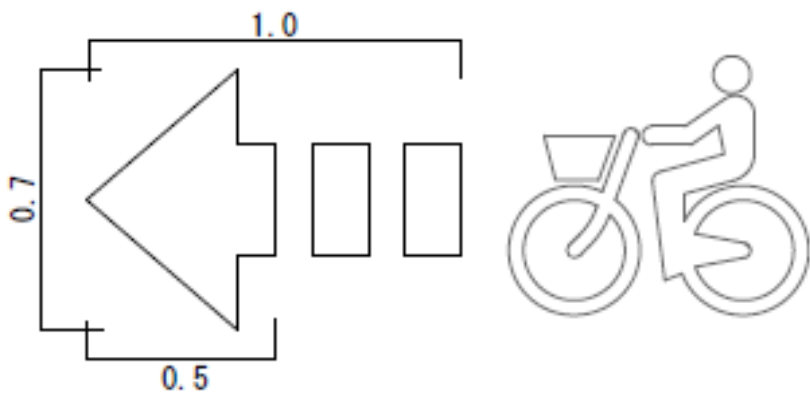
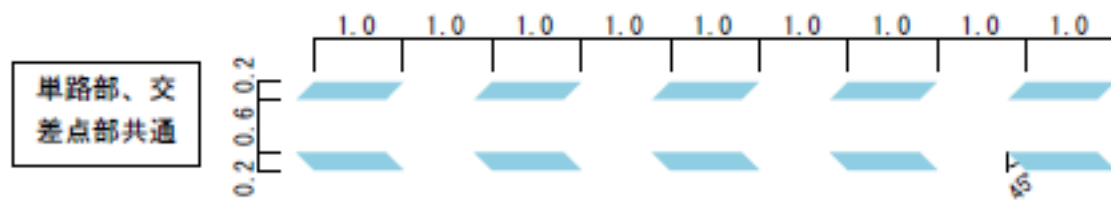
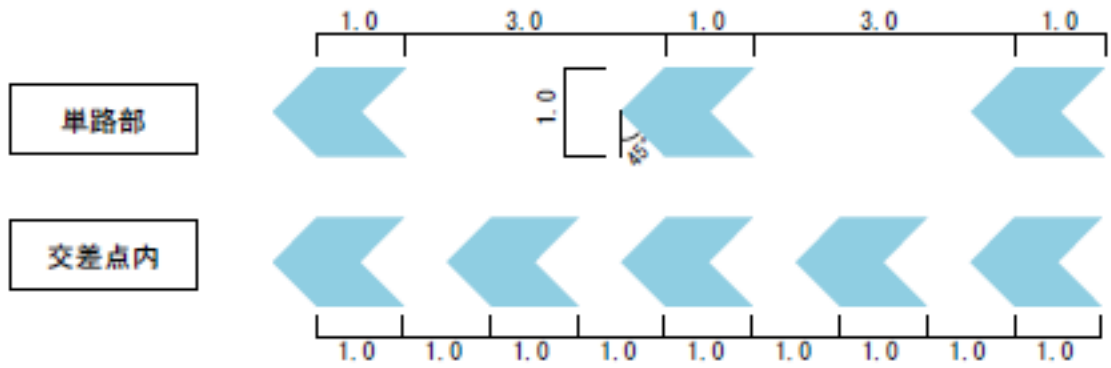
- ・街頭指導の強化、悪質違反者の検挙

### ③自転車通行空間の確保

- ・車道通行の原則に基づいた通行空間の確保
- 地域の課題やニーズに応じた自転車通行空間を確保
- 自動車への注意喚起や自転車の通行位置・進行方向が利用者に直感的に理解できるように、路面表示などによる通行空間の『見える化』

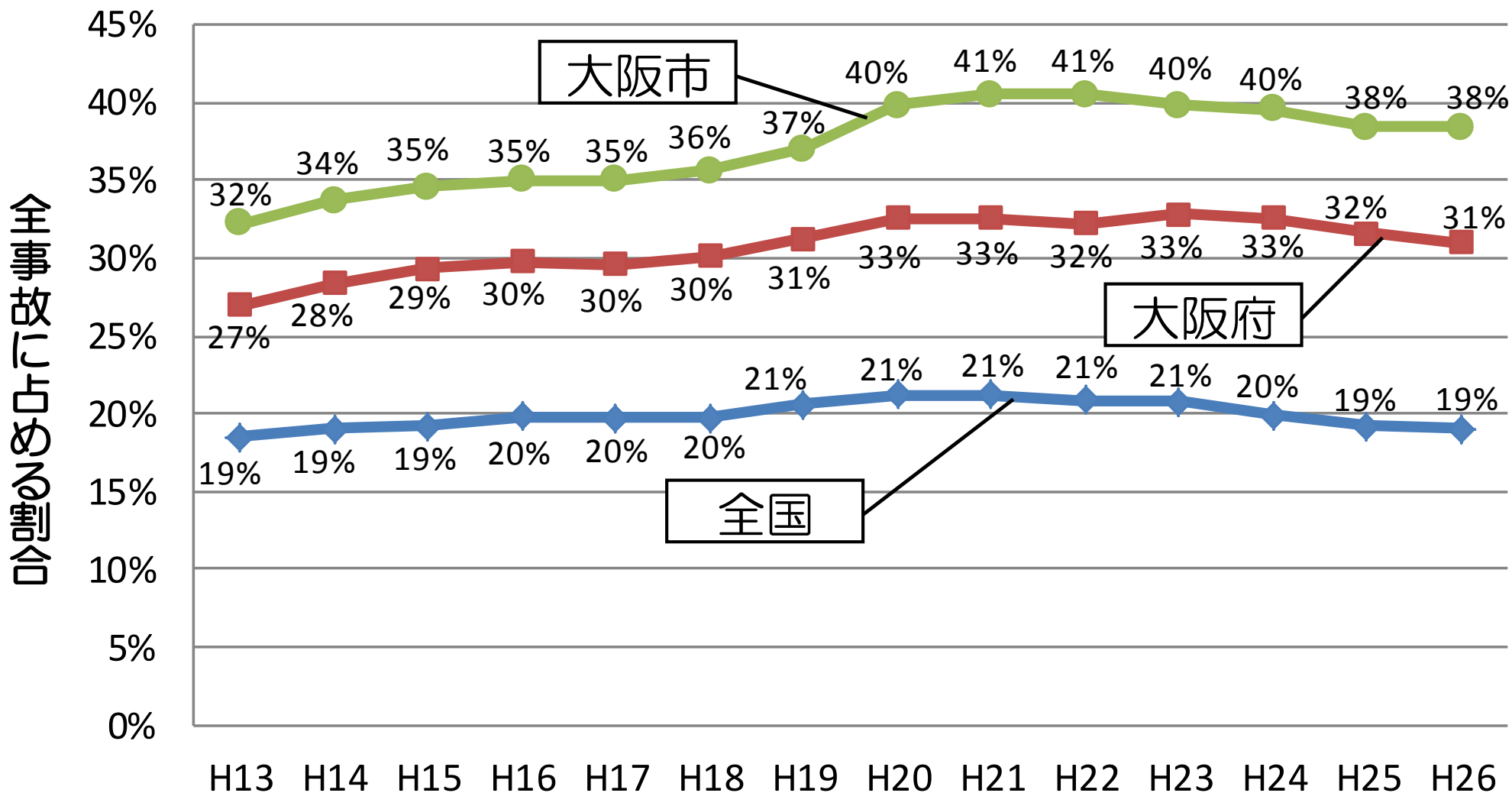
## 「大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領」(平成25年4月)

自転車の通行位置の法定外表示のデザイン・設置等の標準的な考え方を提示

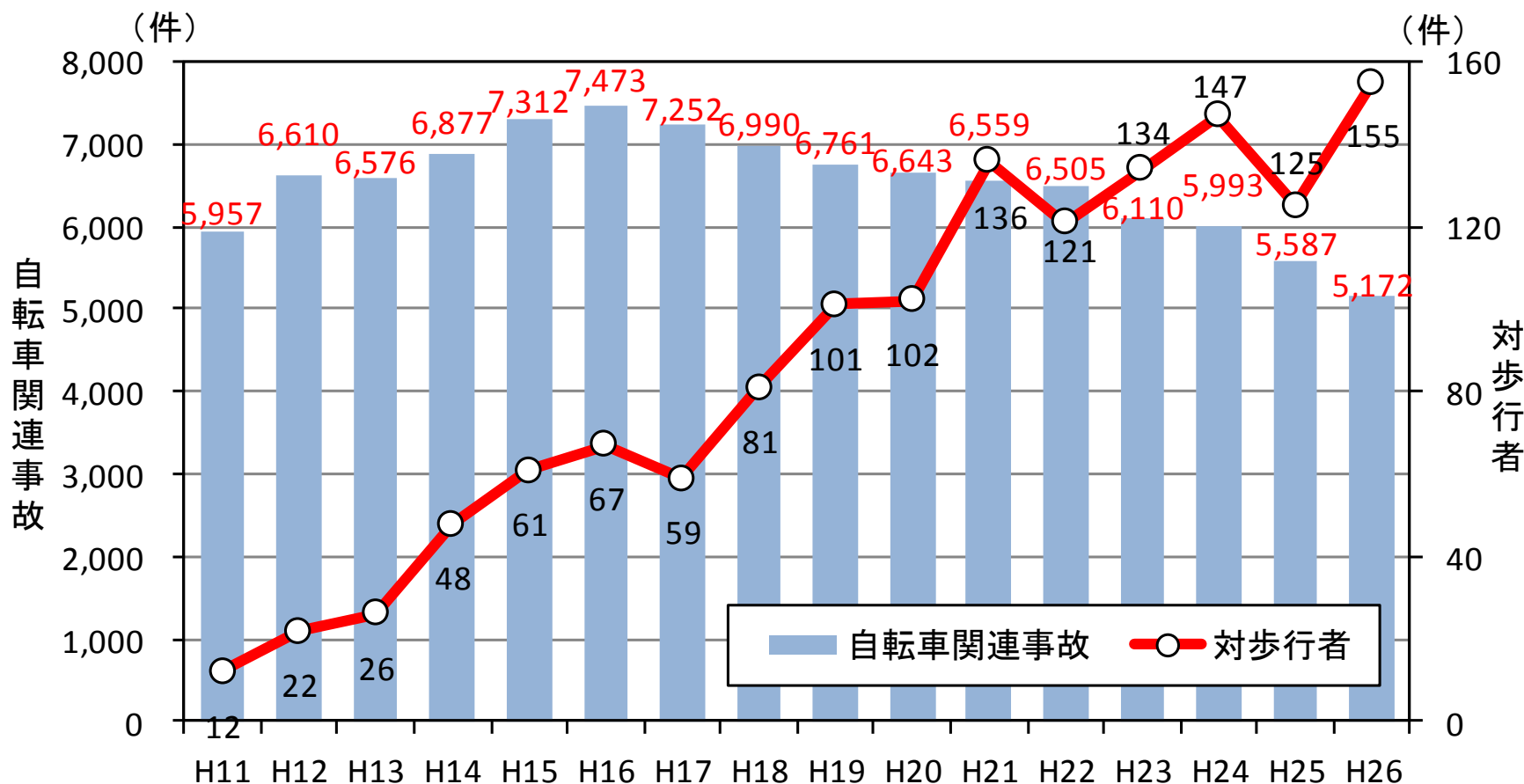


# 交通事故件数に占める自転車関連事故の割合

○本市は全国に比べても特に多い（全国：約2割< **大阪市：約4割**）。



- 本市の自転車事故件数は、交通事故全体の傾向を反映して平成16年をピークに減少傾向。
- 一方で、**自転車対歩行者の事故**件数は平成11年の12件から平成26年の155件へと**15年間で約13倍に急増**し、自転車が加害者となる事故が増加。



資料：大阪の交通白書

○道路延長あたりの事故件数は市内中心部で多く、周辺部の約2倍。  
 また、幹線道路で多く、非幹線道路の約6倍。

【自転車関連事故件数（H26年中）】（件）

	幹線道路	非幹線道路	計
中心部	1,018	854	1,872
周辺部	1,212	2,088	3,300
合計	2,230	2,942	5,172

【道路延長】

	幹線道路	非幹線道路	計
中心部	111	617	728
周辺部	294	2,702	2,996
合計	405	3,319	3,724

※市内中心部 = 都心6区  
 （北区、中央区、浪速区、西区、福島区、天王寺区）

【道路延長あたり自転車関連事故件数】（件/km）

	幹線道路	非幹線道路	計
中心部	9.2	1.4	2.6
周辺部	4.1	0.8	1.1
合計	5.5	0.9	1.4

約2倍

約6倍

（参考）他都市の道路延長あたりの自転車関連事故件数

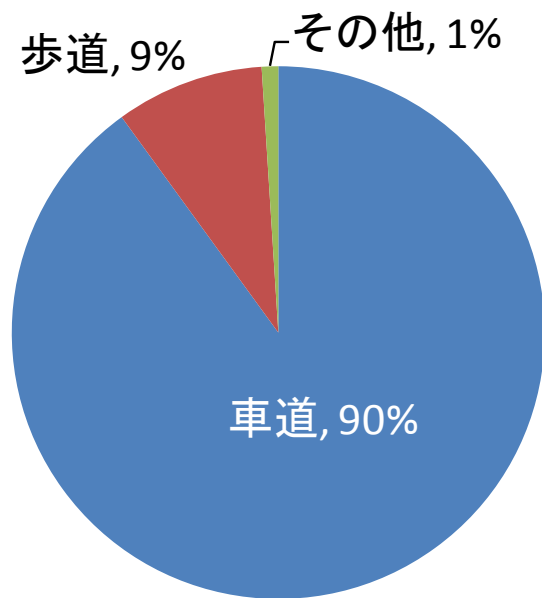
仙台市	0.30	東京都港区	1.56
横浜市	0.38	大田区	1.20
名古屋市	0.71	渋谷区	1.87

出典：国土交通省「平成25年度 自転車ネットワーク計画の策定状況に関する調査結果」

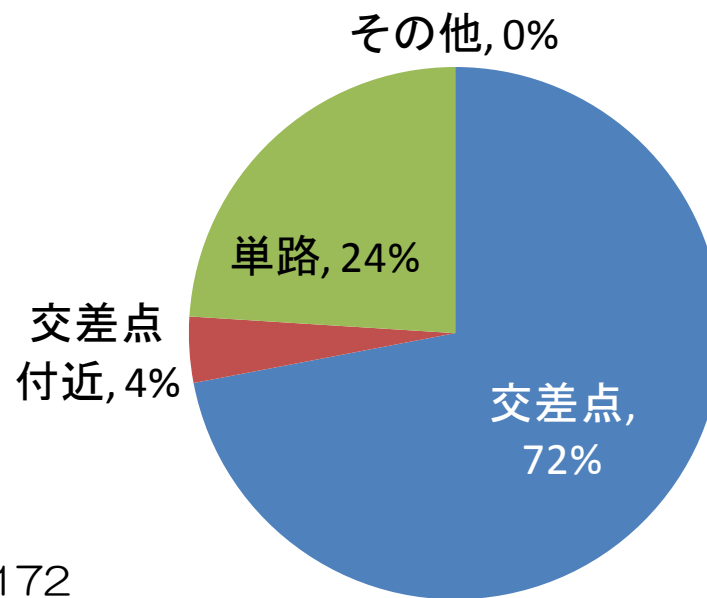


- 「車道」での事故が9割を占める。
- 「交差点」での事故が7割以上を占める。

①自転車関連事故



②道路形状割合

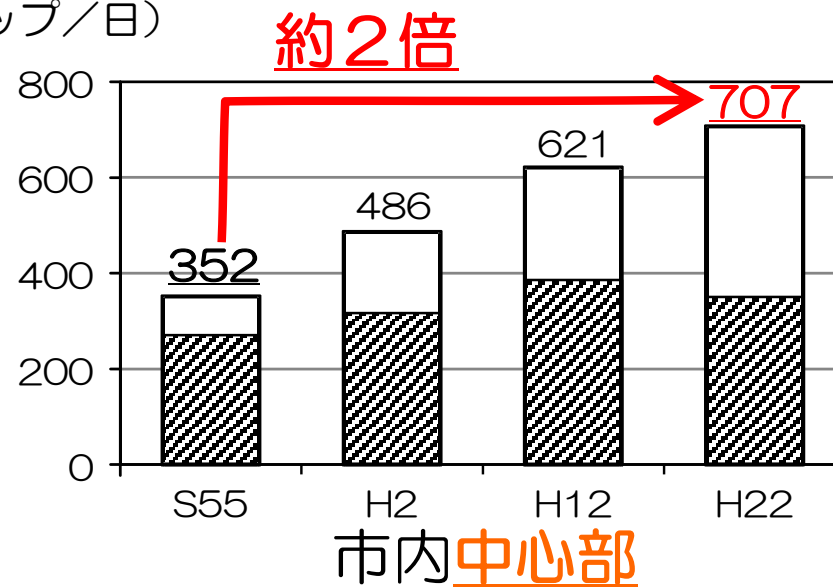
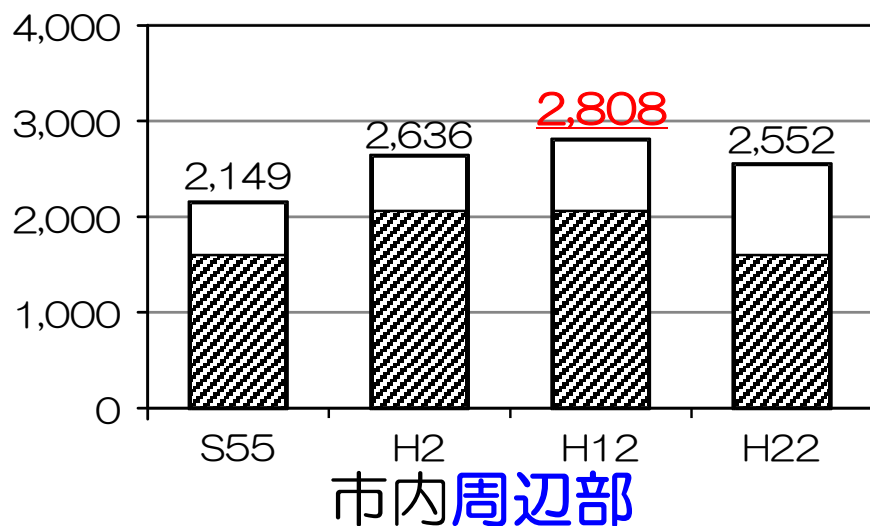


N=5,172

(H26：大阪府警察調べ)

○市内周辺部では、平成12年をピークに減少。  
 ○市内**中心部**では、この**30年間で約2倍**に増加。

（単位：千トリップ／日）



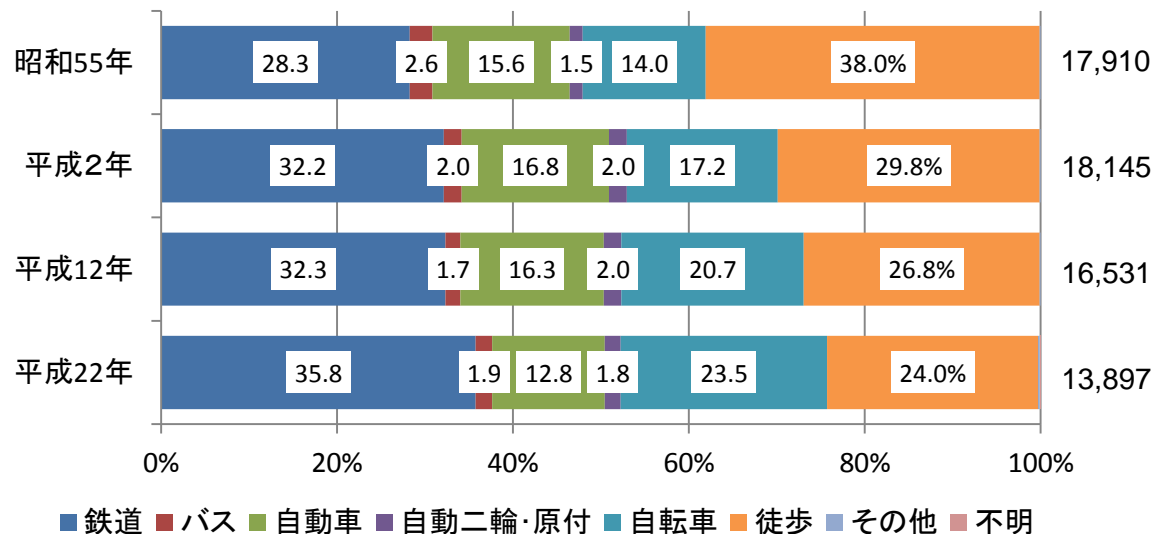
□：概ね行政区間の移動      ▨：概ね行政区内の移動

【パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝動き）】  
 「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの。

○大阪市の代表交通手段においては、30年間で、自転車の割合が約1.7倍に増加する一方で、自動車の割合は約8割に減少

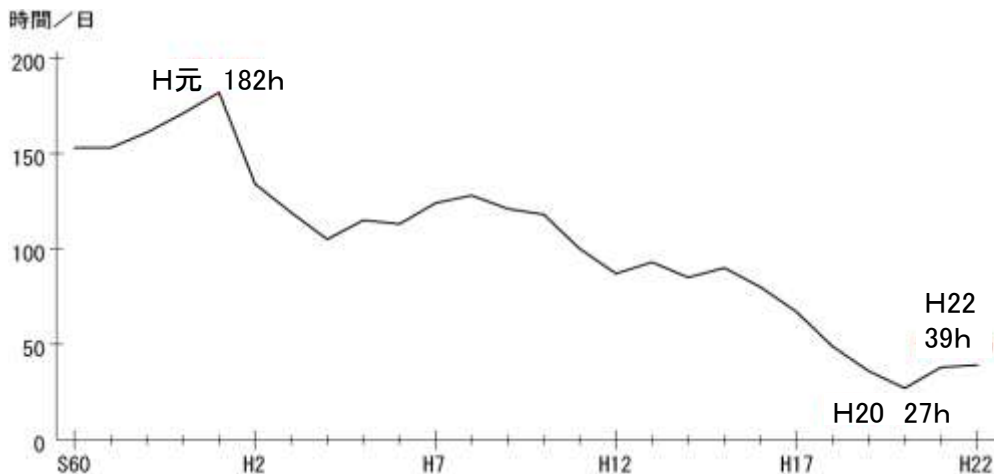
○主要交差点の渋滞時間も大幅に減少しており、市内の路上駐車台数も減少。

＜大阪市の代表交通手段構成の推移＞



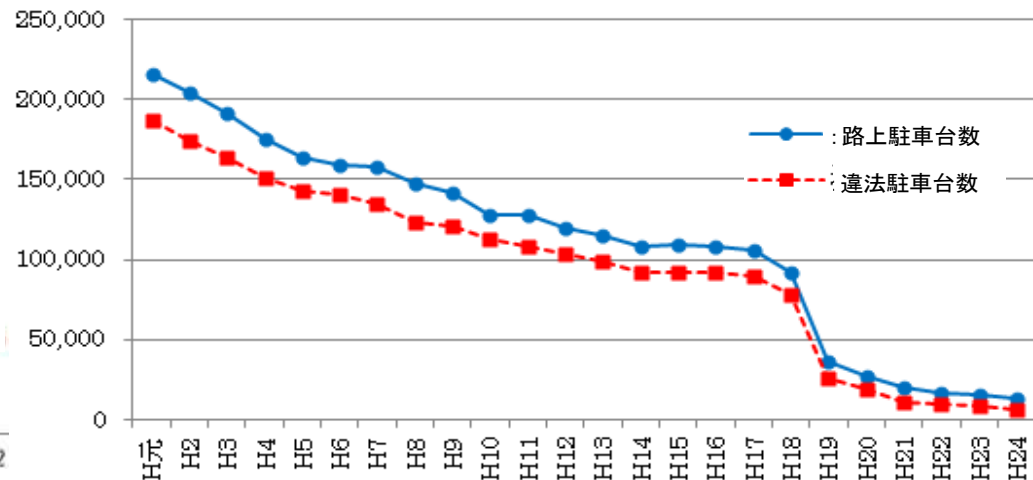
(資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査)

＜市内主要交差点の日平均渋滞時間の推移＞



(資料: 大阪の交通白書)

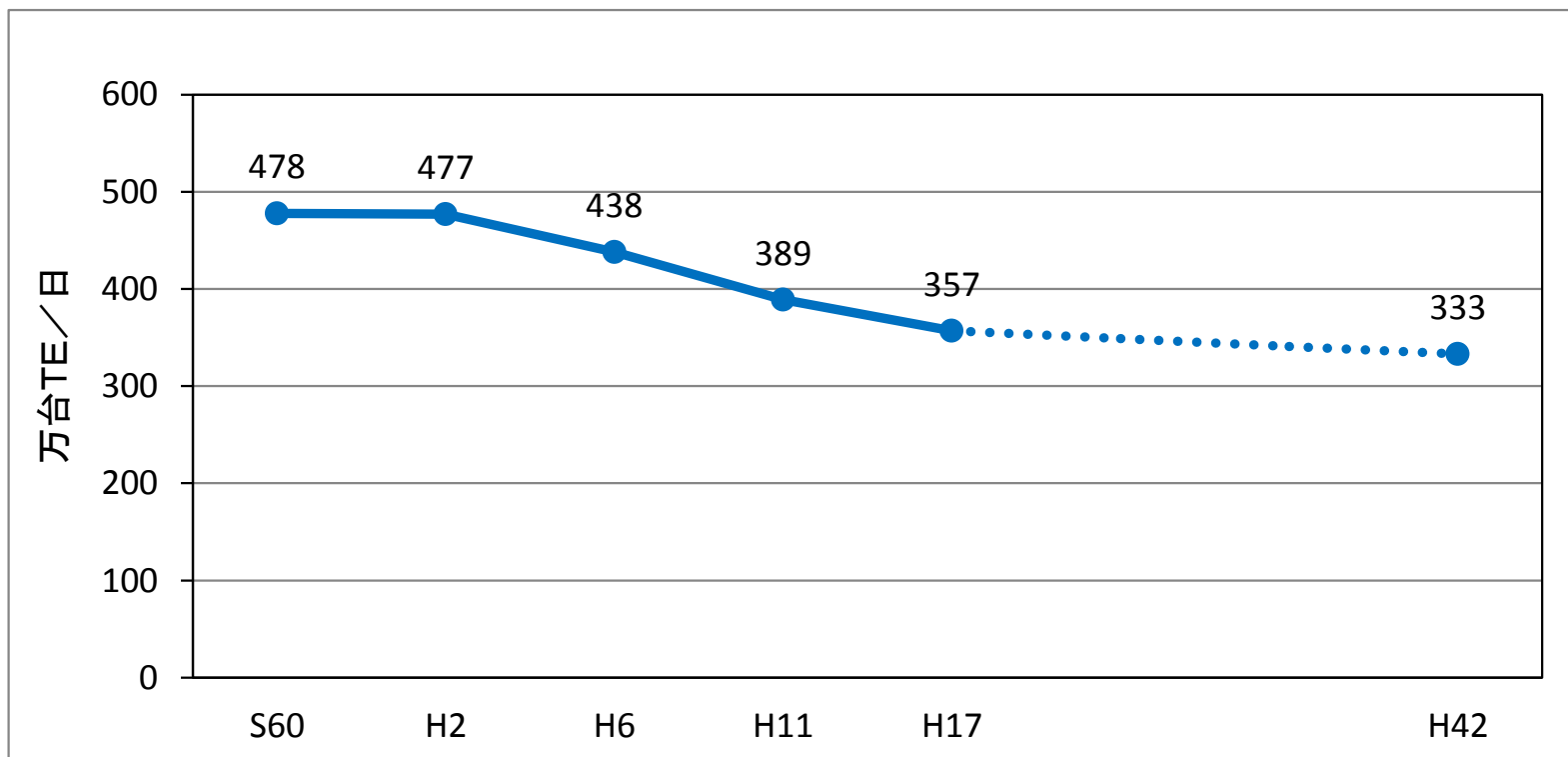
＜大阪市内の瞬間路上駐車台数の推移＞



(資料: 大阪の交通白書)

- 大阪市の自動車交通量は、20年間で、市域全体が約25%減少している。
- 将来的には、さらなる減少が予測されている。

<大阪市の自動車交通量の推移>



データ：S60～H17は道路交通センサス自動車OD調査結果  
H42将来予測値は国土交通省による推計（平日の交通量）