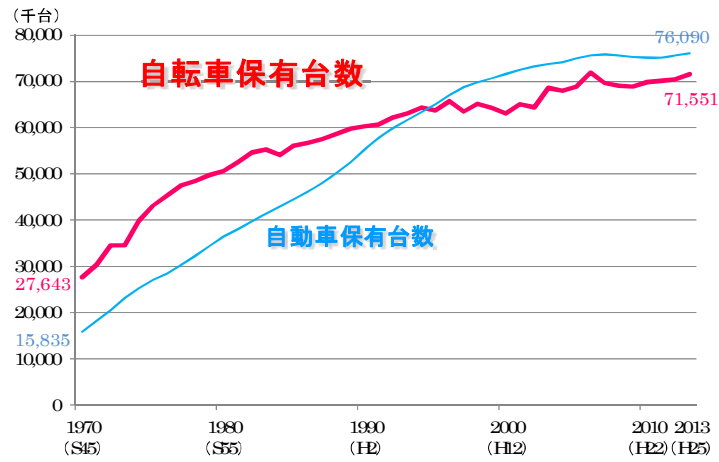


参 考 资 料

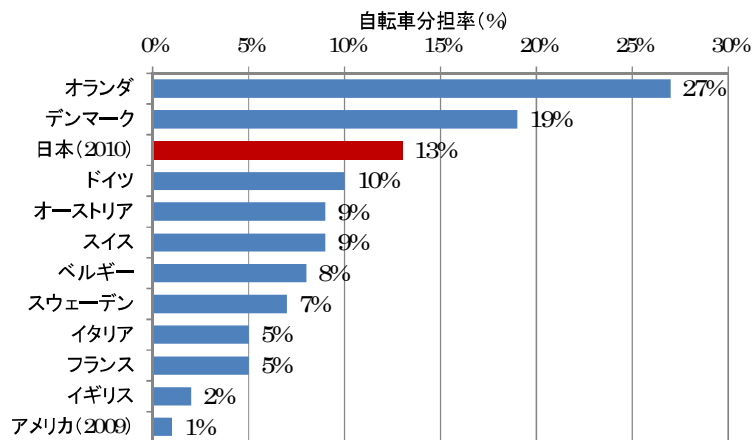
<自転車利用環境に関する背景> 参考データ



【出典：自転車 (S45～H20) (社)自転車協会、自転車 (H21～H25) (財)自転車産業振興協会、自動車(財)自動車検査登録情報協会】

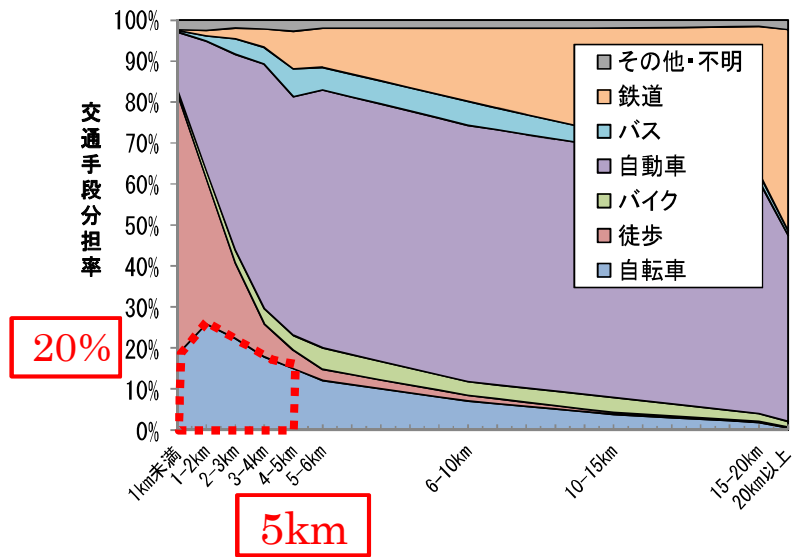
※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

図-1 自転車及び自動車保有台数の推移



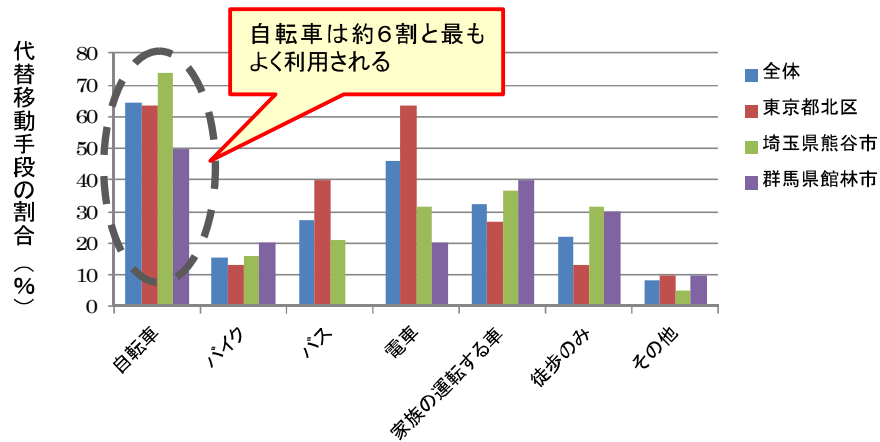
【出典：Cycling in the Netherlands (欧州) 2009、平成 22 年全国都市交通特性調査 (日本)、全米世帯トリップ調査 (アメリカ) 2009 より作成】

図-2 自転車分担率の国別比較



【出典：平成 22 年全国都市交通特性調査（国土交通省）】

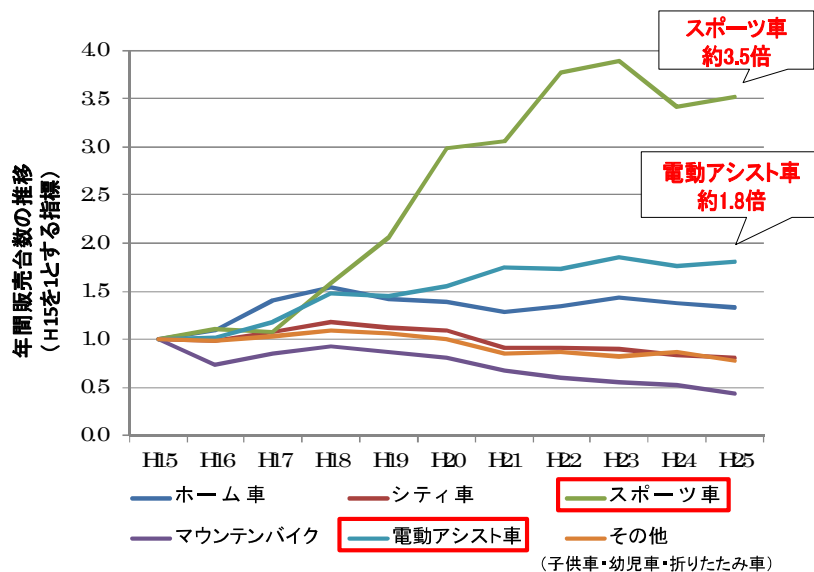
図-3 移動距離帯別の交通手段別利用割合



【出典：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】

※自動車運転を止めた 55 歳以上の高齢者 300 人（合計 900 人）を対象
 ※都市規模の異なる 3 都市（東京都北区、埼玉県熊谷市、群馬県館林市）において実施
 ※複数回答あり

図-4 自転車の代替手段としての交通手段

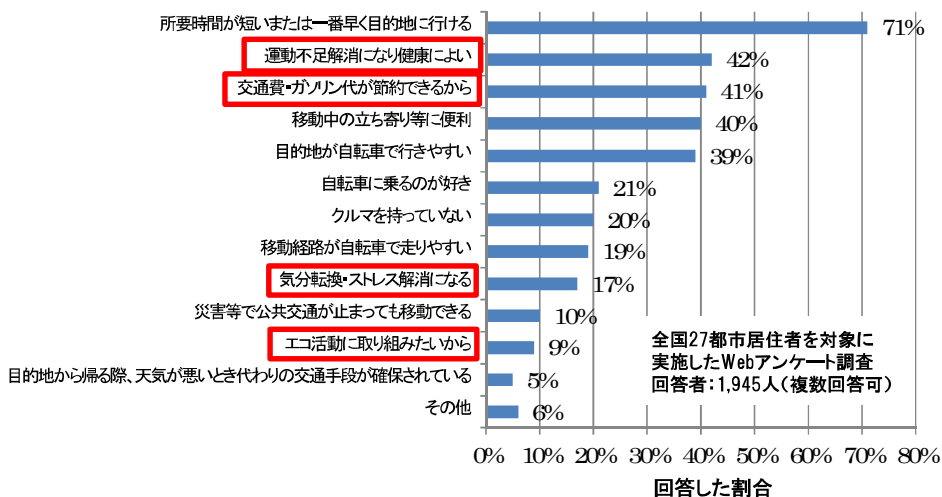


(車種区分)

- ホーム車：主に婦人用に設計された自転車。
- シティ車：日常の交通手段（通勤・通学・買物）に用いる自転車。
- スポーツ車：各種サイクルスポーツ、レジャー用に用いる自転車。ただし、ジュニアスポーツ車は含まない。
- マウンテンバイク：荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造の自転車。ただし、車輪が24インチ以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。
- 電動アシスト車：充電用バッテリーを補助動力として設計された自転車。
- その他：（子ども車）主に児童が日常の遊戯及び交通手段に用いる自転車。車輪は24インチ以下のもの。また、子供スポーツ車（ジュニアスポーツ、ジュニア用マウンテンバイク）を含む。（幼児車）主に学齢前の幼児が日常の遊戯用として用いる自転車。車輪は18インチ以下のもの。（折りたたみ車）折りたためる機能を持つ自転車。

【出典：自転車国内販売動向調査（財）自転車産業振興協会】

図-5 国内における自転車の車種別販売台数の伸び率（年間1店あたり）



【出典：国土技術政策総合研究所 平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

図-6 自転車を日常的に利用する理由

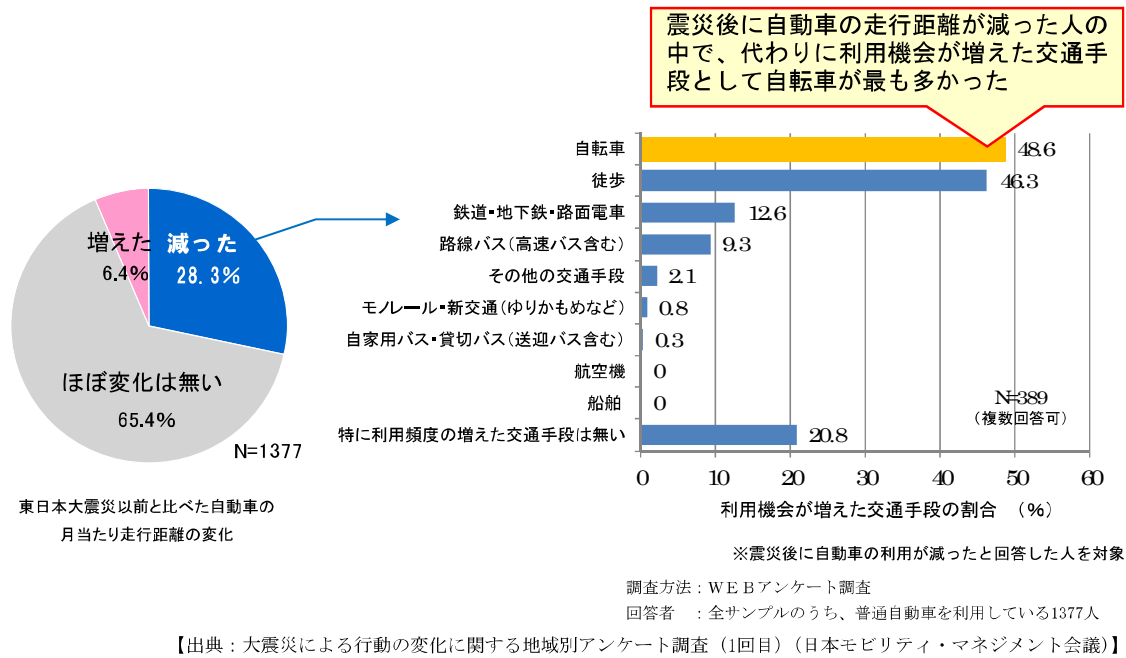
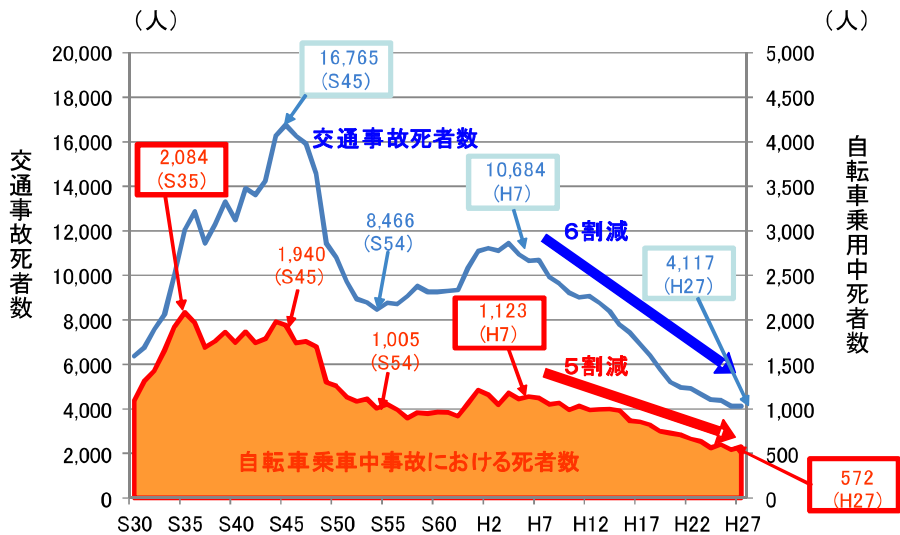
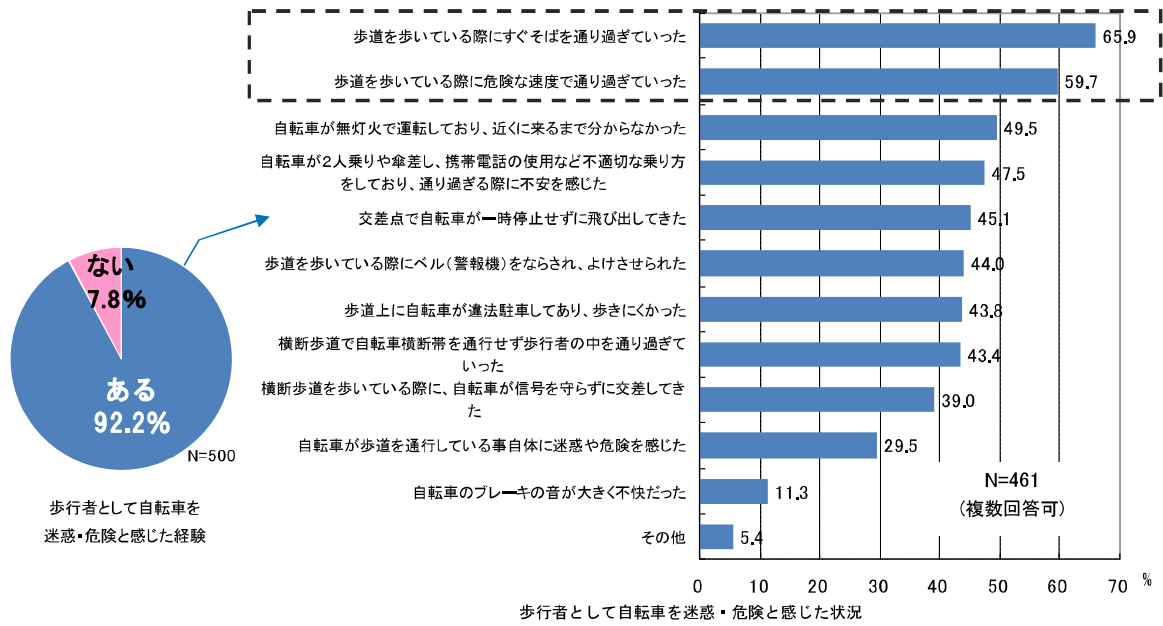


図-7 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段



【出典：事故データ：交通統計（(財)交通事故総合分析センター）】

図-8 自転車乗車中死者数の変遷



調査方法：Webアンケート調査

回答者：全国の地域別・年齢別構成に即した18歳以上の男女の自転車を利用しない500人を対象

【出典：自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書（平成23年3月）
（内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当）】

図-9 歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた状況

整備形態 調査年次	自転車専用道路及び車道通行を基本とした整備形態						自転車歩行者道 内の自転車通行 位置の明示※5	計
	自転車専用 道路※1	車道通行を基本とした整備形態				計		
		自転車道※2	自転車専用 通行帯※3	車道混在※4	小計			
H24. 4. 1	452	117	257	124	498	950	1,533	2,483
H25. 4. 1	458	126	296	199	621	1,079	1,630	2,709
H26. 4. 1	458	145	341	452	938	1,396	1,774	3,170

※延長は道路延長、平成 26 年 4 月 1 日時点 【出典：国土交通省資料、警察庁資料】

※1：道路法第 48 条の 13 第 2 項に規定される、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路。（整備延長は、国土交通省実施の自治体アンケート調査結果） 【ただし、H26 の延長は速報値】

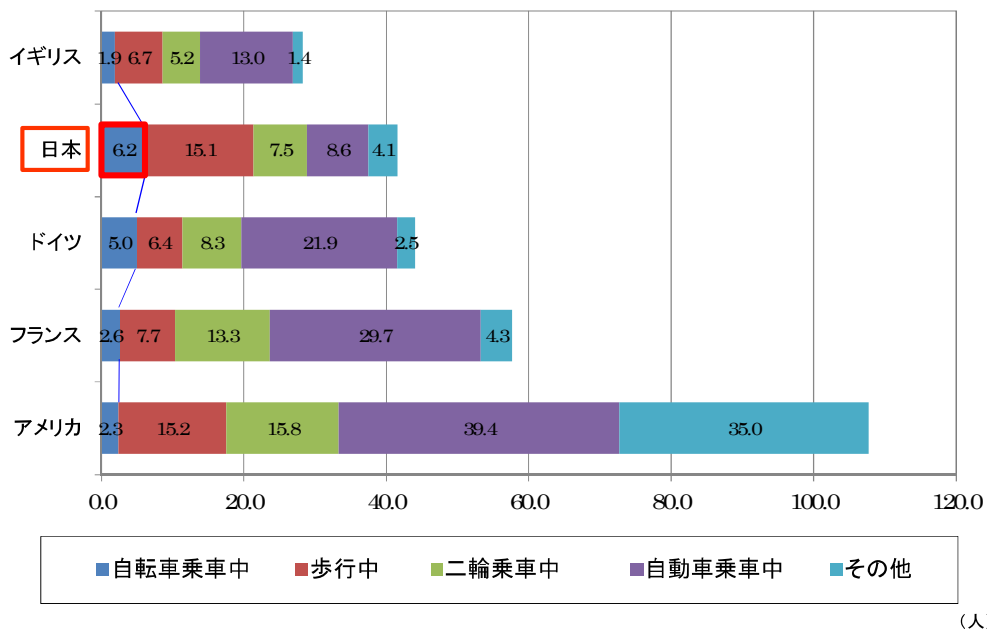
※2：道路構造令第 2 条第 2 項、道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 3 に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路。（整備延長は、国土交通省実施の自治体アンケート調査結果）

※3：道路交通法第 20 条第 2 項に規定する道路標識等（標識令で示す規制標識 327 の 4、327 の 4 の 2、規制標識 109 の 6）で区分されている普通自転車専用通行帯。（整備延長は、警察庁統計資料）

※4：歩道のある道路においては、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、路肩や停車帯内のカラー化や車道左側部の車線内に帯状の路面表示やピクトグラム（視覚記号）を設置している道路。（整備延長は、国土交通省実施の自治体アンケート調査結果）

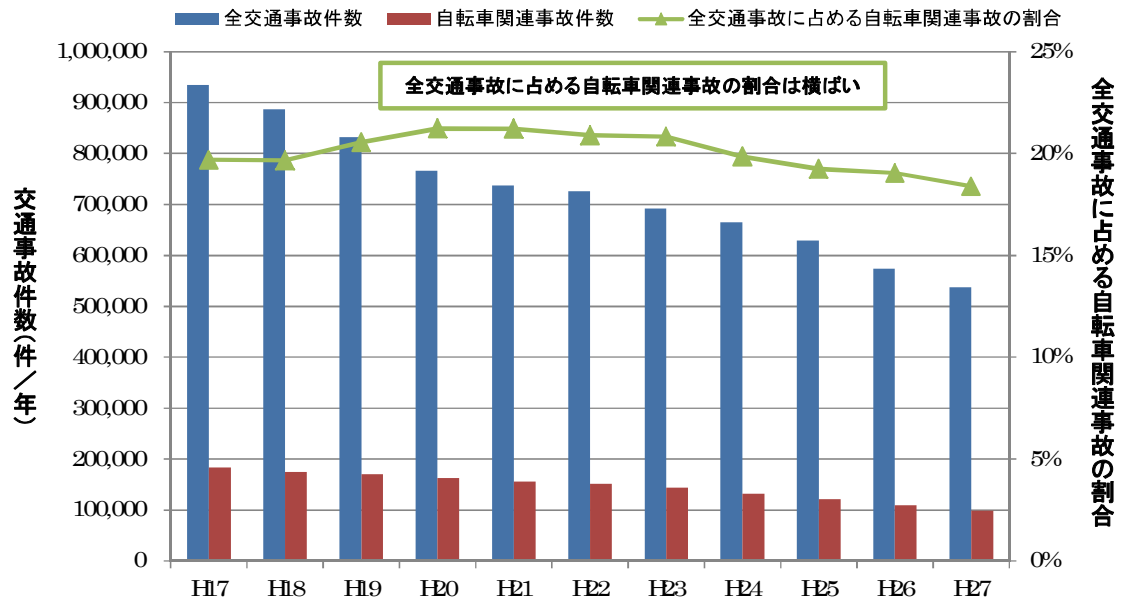
※5：道路交通法第 63 条の 4 第 1 項で規定する普通自転車が通行可能な歩道であり、普通自転車が通行すべき部分として指定された部分に自転車の通行位置が明示されている歩道。（整備延長は、国土交通省実施の自治体アンケート調査結果）

図-10 自転車通行空間の整備状況



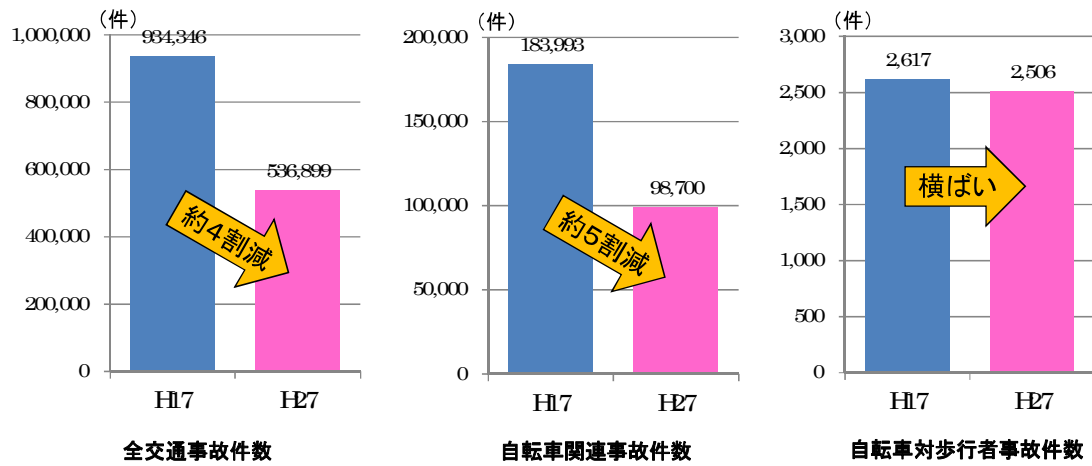
【出典：IRTAD、Road Safety Annual Report 2014】

図-11 人口 100 万人あたり状態別死者数の国別比較 (平成 24 年)



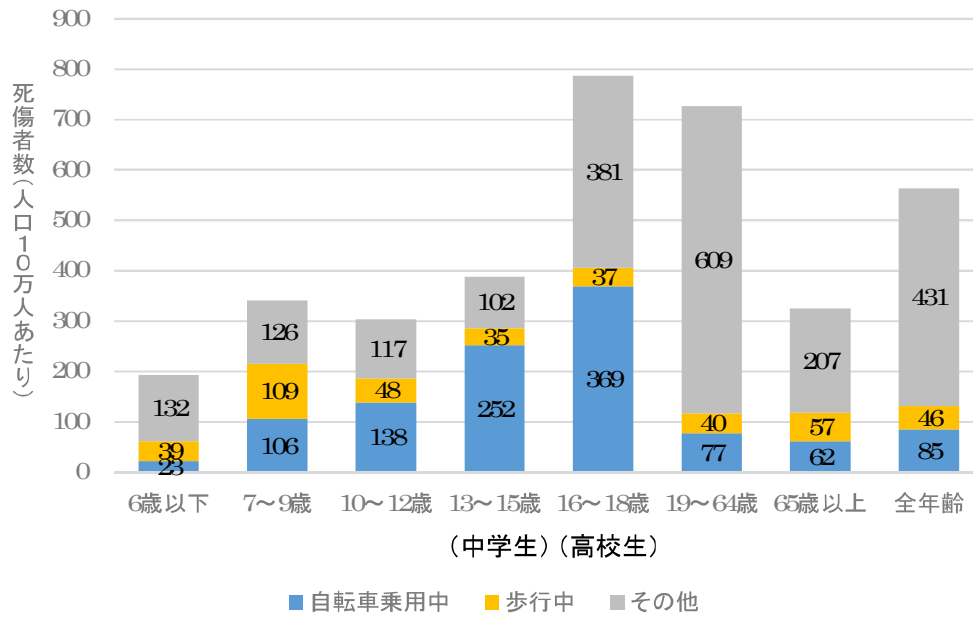
【出典：平成 27 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図-12 全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移



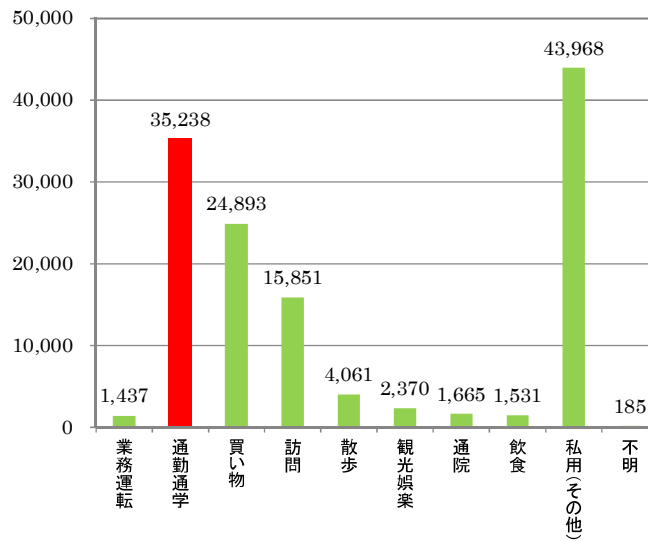
【出典：平成 27 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図-13 自転車対歩行者事故に関する近年の傾向



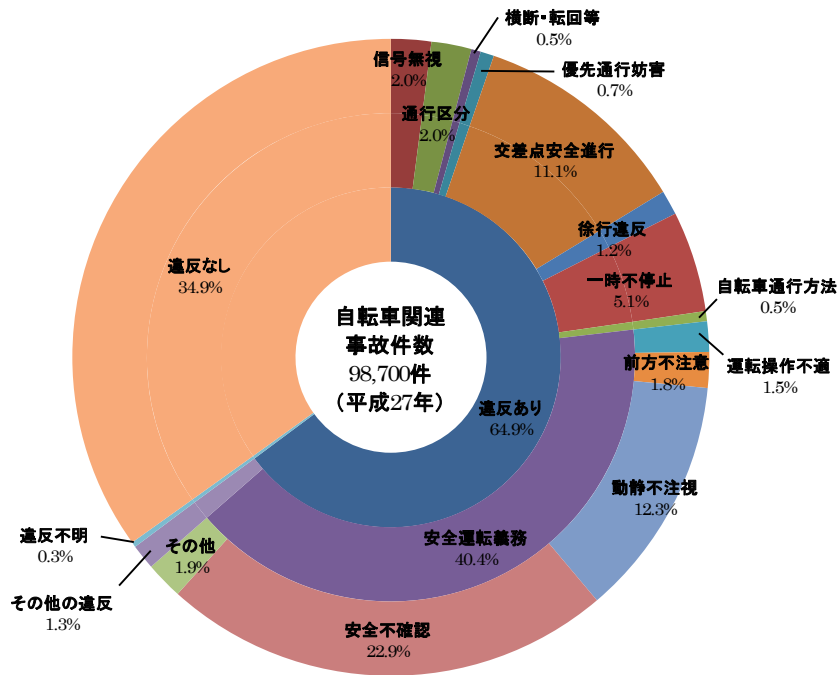
【出典：平成26年 ITARDA 交通事故統計データ】

図-14 人口10万人あたりの年齢層別死傷者数（平成26年）



【出典：平成24年 ITARDA 交通事故統計データ】

図-15 利用目的別死傷者数（自転車乗用中）（平成24年）



※平成 27 年中の第 1 当事者・第 2 当事者自転車乗用中の死傷者を分析

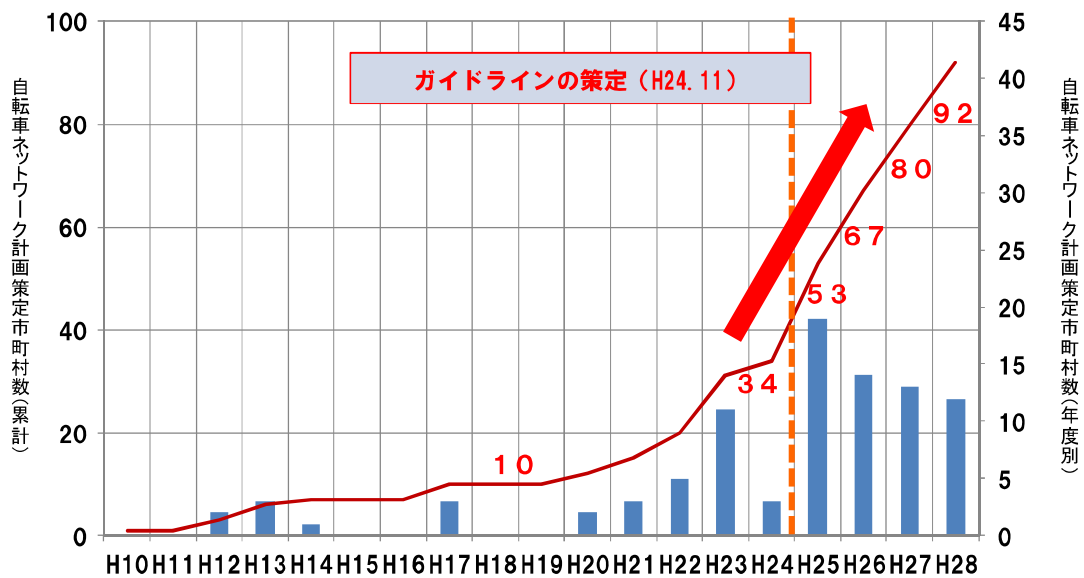
【出典：平成 27 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図-16 自転車乗用中の交通事故で死傷した人に関する法令違反の状況



【出典：良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進（平成23年10月）（警察庁）】

図-17 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進



【資料：国土交通省調べ（各年4月1日現在）】

図-18 自転車ネットワーク計画の策定市区町村数