

第4章 自転車の通行ルール

(1) 自転車の通行ルール

自転車の通行方法 自転車が安全に通行できる環境を創出するためには、自転車通行空間整備と併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車などの全ての道路利用者に 自転車は車両であるという意識と法令で定められた通行ルールを遵守させる必要があります。自転車の通行ルールについて以下に示します。

①車両通行の原則

自転車は「軽車両」であり、「車両」の1つとして位置付けられているため、[車両を通行](#)しなければなりません。

■また、同法では「車両」は「車道」を通行することを定めているため、自転車も原則、車道を通行しなければなりません。



出典【西都市自転車安全利用促進計画 HP】

【※自転車の定義】

- ・自転車は、道路交通法第2条第1項第11号の2で「ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車であって、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外の者をいう。」とされています。

【※軽車両の定義】

- ・軽車両は、道路交通法第2条第1項第11号で、「自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む）であって、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。」とされています

【※車両の定義】

- ・車両は、道路交通法第2条第1項第8号で「自転車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。」とされています。

【※車道の定義】

- ・車道は、道路交通法第2条第1項第3号で「車両の通行の用に供するため縁石線若しくはさくその他これに類する工作物又は道路標示によって区画された道路の部分をいう。」とされています。

【※車道通行の原則】

- ・道路交通法第17条第1項では、「車両は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。」とされています

②道路構造の違いによる通行方法（単路部）

a) 歩道と車道の区分のある道路

歩道と車道の区分がある場合は、[車道左側端](#)を通行しなければなりません。

■道路交通法において、「自転車」は車両の 1 つに位置付けられることから、しゃどろの左側通行の原則が適用されます。（自動車と同じ方向）また、自転車は「軽車両」であるため、車道の左側端を通行しなければなりません。

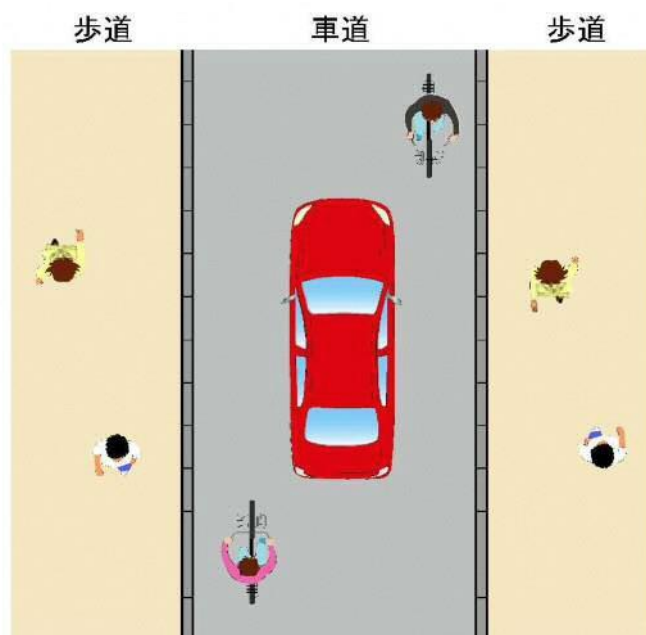


図-4.1 車道左側端の通行のイメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-3】

【※車道の左側通行の原則】

- ・道路交通法第 17 条第 4 項では、「車両は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては、車道）の中央から左の部分を通りしなくてはならない。」とされており、車道の左側を通りしなくてはなりません。

【※道路の左側端通行の原則】

- ・道路交通法第 18 条第 1 項では、「車両（トロリーバスを除く）は、車両通行帯の設けられた道路を通りする場合を除き、自動車及び原動機付自転車にあっては道路の左側に寄って、軽車両にあっては道路の左側端に寄って、それぞれ当該道路を通りしなくてはならない。」とされており、自転車は道路の左側端を通りしなくてはなりません。

b) 路側帯と車道の区分のある道路（歩道がない道路）

路側帯と車道の区分のある道路は、車道の左側端を通行することが原則ですが、著しく歩行者の通行を妨げない限り、路側帯内を左側通行することができます。

- 路側帯と車道の区分がある道路は、歩道がある場合と同様に、自転車は、車道の左側端を通行することが原則ですが、「著しく歩行者の通行を妨げない限り」、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で路側帯を左側通行することができます。（自動車と同じ方向）
- ただし、白線が 2 本ある場合は、「歩行者専用の路側帯」ですので自転車は通行できません。

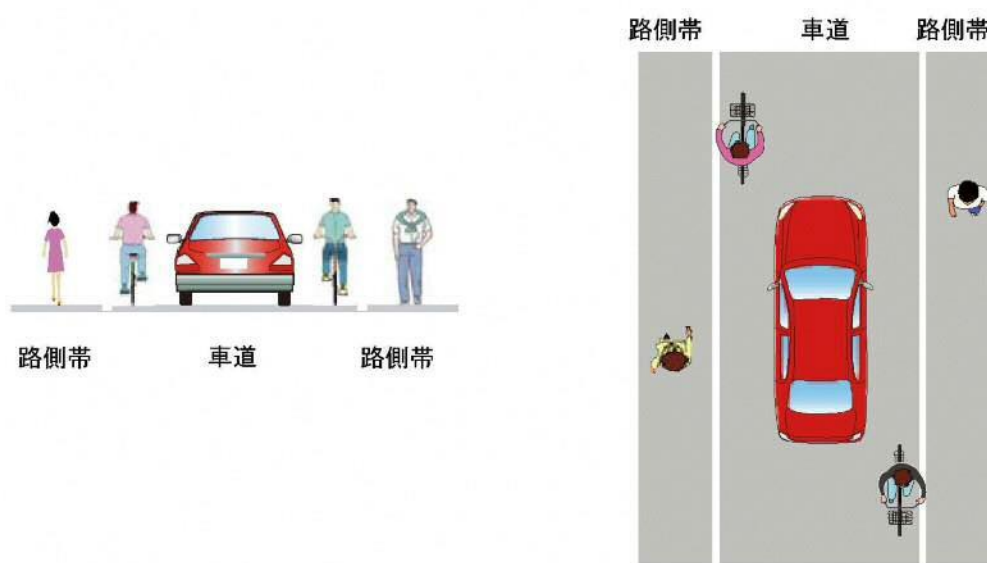


図-4.2 路側帯の通行方法イメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-5】

【※路側帯の通行方法】

- ・道路交通法第 17 条の 2 第 1 項では、「軽車両は、前条第一項の規定にかかわらず、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く）を通行することができる。」とされています。
- ・道路交通法第 17 条の 2 第 2 項では、「前項の場合において、軽車両は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければならない。」とされています。

c) 自転車道がある道路

自転車道がある場合、自転車は左側通行しなければなりません。

- 道路に自転車道がある場合、自転車は自転車道を通行しなければなりません。
- 道路交通法では、自転車道は 1 つの道路として扱われるため、自転車道は、特に規制をしない限り双方向通行とされ、その通行方法は左側通行となります。
- なお、道路に自転車道がある場合とは、道路の片側だけに自転車道がある場合も含むため、自転車道を片側だけに整備すると、自転車は自転車道が設置されていない側を通行することができなくなります。



出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-5】

【※自転車道の扱い】

- ・道路交通法第 16 条第 4 項では、「この章の規定の適用については、自転車道が設けられている道路における自転車道と自転車道以外の車道の部分とは、それぞれ一の車道とする。」とされています。

【※自転車道の通行方法】

- ・道路交通法第 63 条の 3 では、「自転車は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。」とされています。

d) 自転車レーン（普通自転車専用通行帯）がある道路

自転車レーン（普通自転車専用通行帯）がある場合、車道を通行する自転車は自転車レーンを左側通行しなければなりません。

- 自転車レーンがある場合、車道を通行する自転車は、自転車レーン（普通自転車専用通行帯）を左側通行しなければなりません。（自動車と同じ方向）
- また、原動機付自転車など軽車両以外の車両は自転車レーン（普通自転車専用通行帯）を通行することができませんので、自転車は軽車両以外の車両から分離・保護されることとなります。

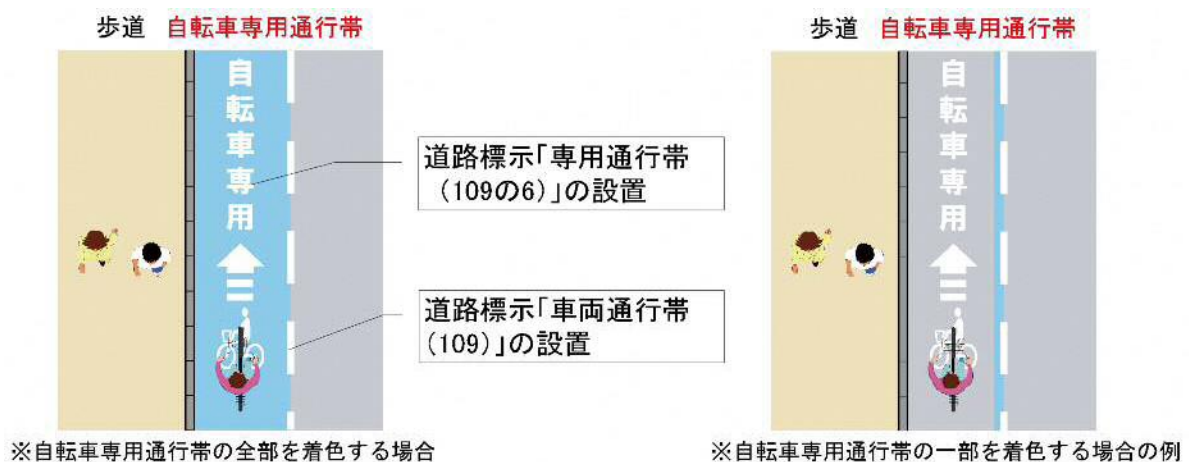


図-4.4 自転車レーンの通行方法イメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-16】

【※自転車レーンの通行方法】

- ・道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の「普通自転車専用通行帯（327の4の2）」では、「車両通行帯の設けられた道路において、特定の車両が通行しなければならない車両通行帯（以下この項において「専用通行帯」という。）を指定し、かつ、軽車両以外の車両が通行しなければならない車両通行帯として普通自転車専用通行帯以外の車両通行帯を指定すること。」とされています。
- ・道路交通法第20条第2項では、「車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。」とされています。

e) 一方通行の規制がかけられている道路

一方通行の規制がかけられている場合も、「軽車両を除く」や「自転車を除く」などの補助標識が設置してあれば、自転車は車道の左側端を通行しなければなりません。

■自転車や軽車両を「除く」自動車に対して一方通行の規制がかけられている場合、自動車の進行方向にかかわらず、自転車は車道の左側端を通行しなければなりません。

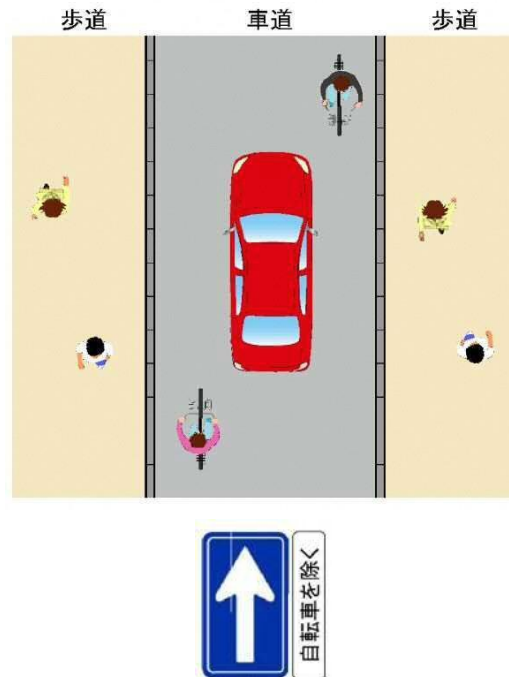


図-4.5 一方通行(自転車を除く)規制のある道路の通行方法イメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-3】

自転車を除いて、車両は一方通行しなければならないという意味です。

その他、自転車に関連した補助標識は、以下のようなものがあります。

	自転車を除く	自転車通行可
	軽車両を除く	自転車 人力車 } を除く

③例外的に歩道を通行する場合

a) 例外的に歩道を通行できる条件

自転車¹が例外的に歩道を通行することができるのは、以下に当てはまる場合に限ります。それ以外の場合は、車道を通行しなければなりません。

- ①道路標識等により歩道を通行することができることとされているとき。
- ②児童や幼児（13歳未満の子供）、70歳以上の高齢者であるとき。
- ③車道又は交通の状況に照らして、普通自転車の通行の安全を確保されているためやむを得ないと認められるとき。

■歩道は、歩行者のための通行空間ですが、例外として自転車が歩道を通行してもよい条件が道路交通法で定められています。

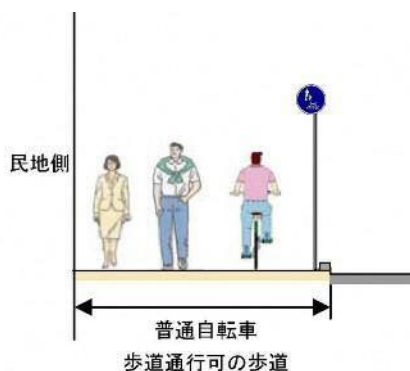


図-4.7 自転車が歩道を通行できる歩道のイメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインII-4】

【※歩道の定義】

- ・道路交通法第2条第1項第2号では「歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された道路の部分をいう。」とされています。

【※自転車が歩道を通行できる条件】

- ・自転車が歩道を通行できる条件は、道路交通法第63条の4第1項で以下の通りとされています。「普通自転車は、次に掲げるときは、第十七条第一項の規定にかかわらず、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。」
- 一 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。
- 二 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。
- 三 前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通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。

【※歩道を通行することができることを意味する道路標識等】

- ・道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の「自転車及び歩行者専用(325の3)」、「普通自転車歩道通行可(114の2)」がある場合、自転車は歩道を通行することができます。

[道路標識]



自転車及び歩行者専用(325の3)

[道路標示]



普通自転車歩道通行可(114の2)

b) 歩道を通行する場合の通行方法

道路標識等により例外的に歩道を通行することができる場合は、原則として、歩道の中央から車道寄りの部分を「徐行」しなければなりません。

- 例外的に歩道を通行できる場合でも、歩道内は「歩行者が優先」です。通行するときは歩道の中央から車道寄りの部分を「徐行」しなければならず、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りません。
- なお、道路交通法では、二輪又は三輪の自転車を押して歩いている者は「歩行者」と規定されています。

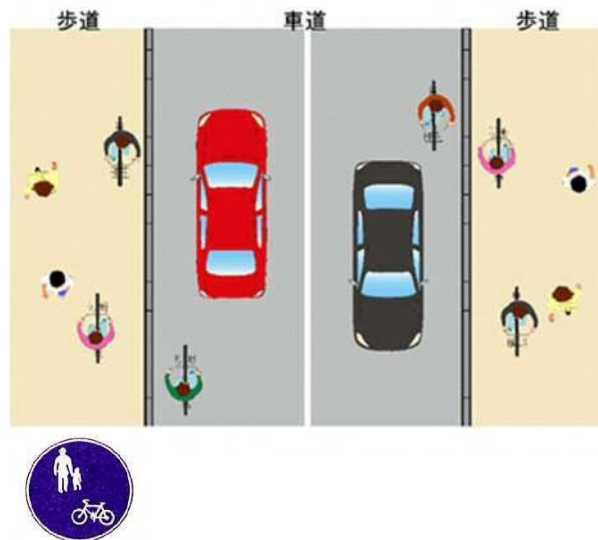


図-4.8 歩道を通行する場合の通行方法のイメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-4】

【※徐行の定義】

- ・道路交通法第 2 条第 1 項第 20 号では「車両等が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。」とされています。

【※歩道の通行方法】

- ・道路交通法第 63 条の 4 第 2 項では「普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、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ときは、一時停止しなければならない。」(一部抜粋)とされています。

【※歩行者として扱われる場合の条件】

- ・道路交通法第 2 条第 3 項で、以下の条件の場合は「歩行者」として扱われることとなっています。この法律の規定の適用については、次に掲げる者は、歩行者とする。
 - 一 身体障害者用の車いす、歩行補助車等又は小児用の車を通行させている者。
 - 二 次条の大型自動二輪車若しくは普通自動二輪車、二輪の原動機付自転車又は二輪若しくは三輪の自転車(これらの車両で側車付きのもの及び他の車両を牽引しているものを除く。)を押して歩いている者

c) 歩道内で自転車の通行位置が指定されている場合の通行方法

道路標識等により例外的に歩道を通行することができ、歩道内で自転車の通行位置が指定されている場合は、自転車は指定された部分を通行しなければなりません。

- 道路標識等により自転車が歩道を通行でき、歩道に「普通自転車通行指定部分」がある場合には、自転車はその部分を通行しなければならず、歩行者は「普通自転車通行指定部分」をできるだけ避けて通行する努力義務が生じます。
- なお、自転車は、「普通自転車通行指定部分」を通行、又は通行しようとする歩行者がいないときは状況に応じた安全な速度と方法で通行できます。

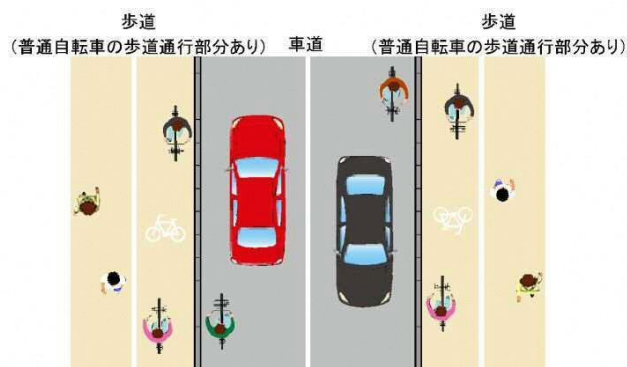


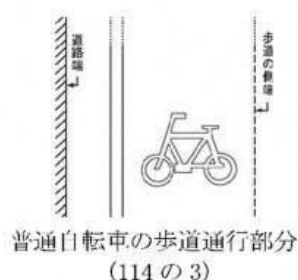
図-4.9 歩道に普通自転車通行指定部分がある場合の通行方法イメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-4】

【※歩道内における自転車の通行指定部分】

- ・道路交通法第 63 条の 4 第 2 項では、「普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分（道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分（以下この項において「普通自転車通行指定部分」という）。）」があるときは、当該普通自転車通行指定部分を徐行しなければならず、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ときは、一時停止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、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、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。」とされています。
- ・道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の「普通自転車の歩道通行部分(114 の 3)」では、「交通法第六十三条の四第一項第一号の道路標示により、普通自転車が歩道を通行することができることとし、かつ、同条第二項の道路標示により、普通自動車歩道を通行する場合において、通行すべき歩道の部分を指定すること。」とされています。
- ・道路交通法第 10 条第 3 項では、「前項の規定により歩道を通行する歩行者は、第六十三条の四第二項に規定する普通自動車通行指定部分があるときは、当該普通自動車通行指定部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならない。」とされています。

【道路標示】



(2) 自転車通行ルールの周知の方法

上述のとおり道路交通法に規定される自転車の通行方法は、道路の整備状況に応じて幾通りにも規定されており、一般に分かりづらいと考えられることから、まずは逆走となる右側通行禁止や例外的に歩道通行する場合の歩行者優先 などの大原則についてまとめられた「自転車利用安全五則（「自転車の安全利用の促進について」（平成19年7月10日付中央交通安全対策会議交通対策本部）」の活用等により、順次利用ルールの周知徹底を図るものとします。



▲自転車安全利用五則を用いてルールの周知を行っている事例

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅢ-1】

周知の方法としては、市町村が月1回全世帯に発行する広報誌による周知のほか、小中学校・高等学校での安全教育、「道の日（8月10日）」、「全国交通安全運動（春・秋）」、地域のイベント開催時における広報、天草ケーブルテレビでの放送、天草地域サイクルツーリズム推進協議会などの関係団体のホームページ等における広報など、年齢層や属性を考慮しながら各種の機会を通じた継続的な取り組みを行うこととします。

また、自転車法第14条第2項に規定される自転車の安全利用のための十分な情報提供を行うよう努める義務がある自転車販売店等からの自転車利用者への周知や警察と連携した街頭指導など、地域の関係機関との連携によるルールの周知にも取り組むこととします。



▲自転車に対する街頭指導を実施している事例



▲一般市民を対象とした自転車安全教育を実施している事例



▲地元サイクリングクラブによる
正しい走り方を促すモデル走行の事例



▲学校において自転車安全教育を実施している事例

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅢ-5】

交通事故の削減を図る上では、全ての道路利用者が交通ルールを遵守することで、安全が確保されることから、車両、特に自動車を運転する者が遵守すべき主な交通法規についても参考までに掲載し、自転車の交通ルールと併せて適宜、啓発を図って行くこととします。

① 過労運転・麻薬等運転・共同危険行為の禁止

- a) 過労運運転等の禁止・・・何人も、過労、病気、薬物の影響その他の理由により、正常な運転ができないおそれがある状態で車両等を運転してはならない。
- b) 共同危険行為等の禁止(*1)・・・自動車等(*2)の運転者は道路において二台以上の自動車又は原動機付自転車を連ねて通行させ、又は並進させる場合において、共同して、著しく道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく他人に迷惑を及ぼすこととなる行為をしてはならない。

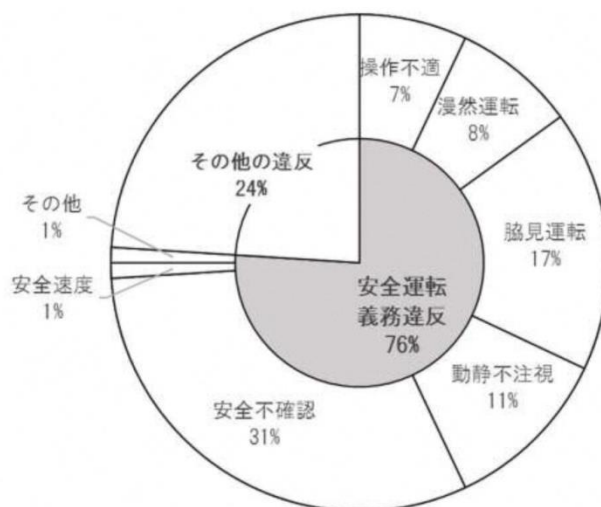
(*1) 共同運転行為（集団暴走行為）の例

- ①広がり運転、②巻き込み通行、③蛇行通行、④交互追い越し、⑤信号無視、⑥一定区間内のぐるぐるまわり、⑦渋滞時等のうず巻

(*2) 自動車等・・・自動車と原動機付自転車をいう

② 安全運転の義務

- a) 安全操作の義務・・・車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。
- b) 安全確認の義務・・・車両等の運転者は、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。

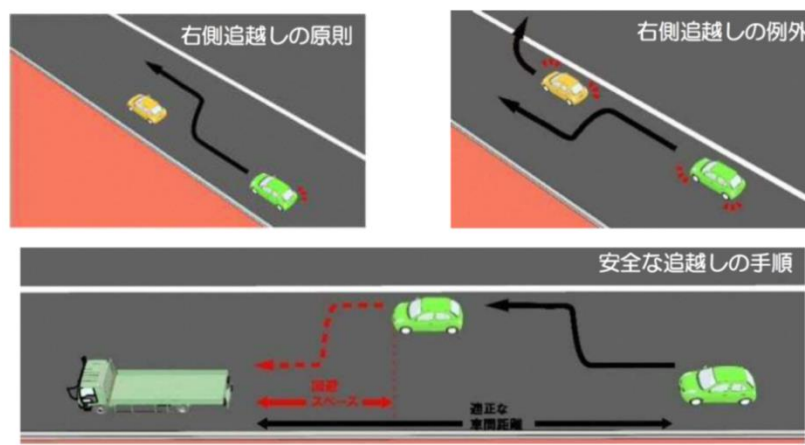


▲安全運転義務違反による事故発生状況

出典：【普及版：道路交通法】

③ 追越しの方法

- a) 右側追越しの原則・・・車両は、他の車両を追い越そうとするときは、その追い越されようとする車両（以下この節において「前車」という。）の右側を通行しなければならない。
- b) 左側追越しの例外（１）・・・前車が右折するため、道路の中央または右側端（一方通行路の場合）に寄って通行しているときは、①の規定にかかわらず、その左側を通行しなければならない。
- c) 左側追越しの例外（２）・・・道路中央寄りに設けられている軌道敷の路面電車を追越すときは、その左側を通行しなければならない。
- d) 注意義務・・・追越しをしようとする車両は「反対方向の交通」、「後方からの交通」「前車（路面電車を含む）の前方の交通にも十分に注意し、かつ、「前車の速度および進路」、「道路の状況」に応じて、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。



④ 横断歩道等における歩行者等の優先

- a) 横断歩道等に接近する場合の義務・・・車両等は、横断歩道に接近する場合、その横断歩道等の直前（停止線の直前）で停止することができるような速度で進行しなければならない。
- b) 横断歩行者等がいる場合の一時停止・・・車両等は、その進路の前方の横断歩道等を横断し、または横断しようとする歩行者等があるときは、その断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。
- c) 側方通過前の一時的停止・・・車両等は、横断歩道等またはその手前の直前で停止している車両等がある場合、その停止している車両等の側方を通過してその前方に出ようとするときは、その前方に出る前に一時停止しなければならない。
- d) 横断歩道等の手前での追抜き禁止・・・車両等は、横断歩道等およびその手前の側端から前に三十メートル以内では前方を進行している他の車両等（軽車両を除く。）の側方を通過してその前方に出てはならない。

出典：【普及版：道路交通法】

第5章 計画の推進方法、評価、見直し

天草地域において、自転車が生活交通手段としてより安全に利用されるとともに、サイクルツーリズムの推進による地域の更なる活性化を図るため、Plan（立案・計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）の考え方にに基づき長期的な視野に立って取り組みを推進していきます。

3章で設定した自転車道路ネットワーク計画に基づく自転車走行空間の整備については、道路状況によりタイプ①～④の空間整備と併せて、エスケープゾーン（待避所）や案内・注意標識を設置し安全で快適な走行空間の整備を進めてまいります。

また、全ての道路利用者を対象に交通ルールの周知啓発を行うことで天草地域における自転車空間整備のスムーズな定着を図ることとします。

このような取り組みを通じて、自転車が生活交通の手段として、また、観光振興の手段として積極的に活用される中、地域住民や来訪者のニーズの把握とそれに対する対応、自転車を利用する際の交通ルールの遵守と全ての道路利用者が交通秩序の維持に不断に努めることが重要となります。

このため、本計画に基づく取り組みを長期的な視野に立って持続的なものとするため、整備後の道路に対する安全性や快適性についての継続的なモニタリングを行うとともに、以下に示す自転車ネットワーク整備等の進捗や自転車関係する交通事故件数の増減など定量的な指標を用いた検証、さらには、これらの結果に関する協議会等への報告や関係者での議論を行うなど、Plan（立案・計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）の考え方にに基づきながら本計画の進捗管理や改善を図っていくこととします。

【アウトプット、アウトカム指標】

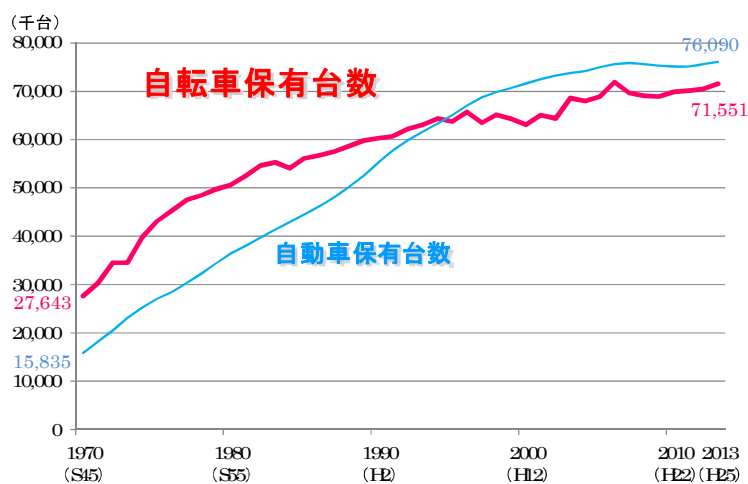
- ・自転車ネットワーク整備延長
- ・事故発生箇所における対策箇所数
- ・来訪者数、満足度

【関連アウトプット指標】

- ・道の駅等の拠点施設における環境整備（サイクルスタンド整備数）
- ・お土産品の売り上げ金額

参 考 资 料

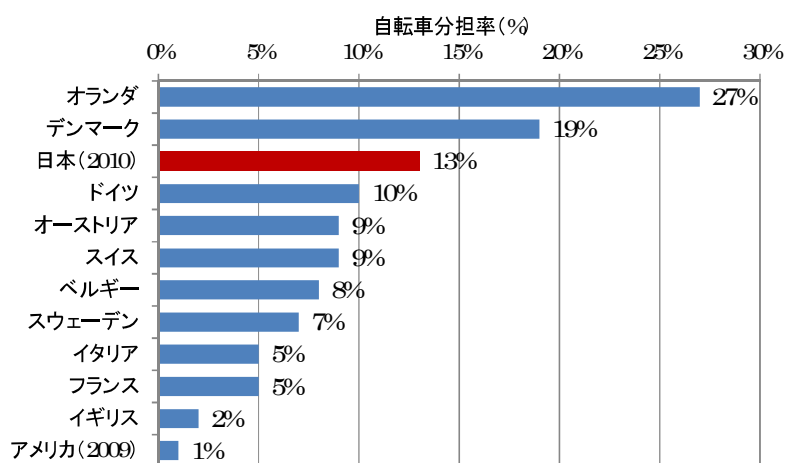
<自転車利用環境に関する背景> 参考データ



【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】

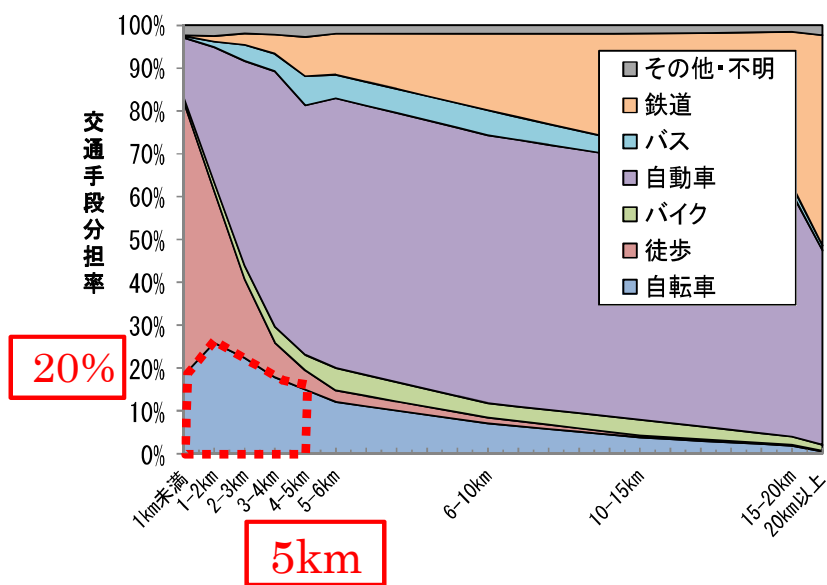
※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

図-1 自転車及び自動車保有台数の推移



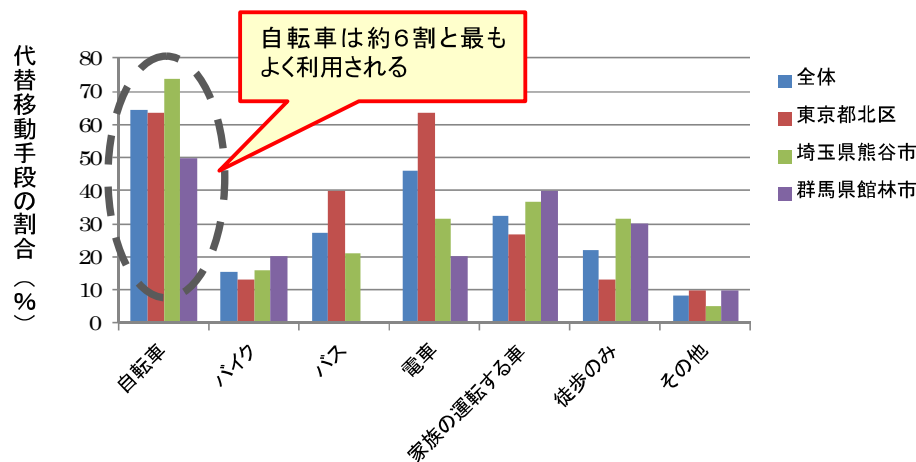
【出典：Cycling in the Netherlands (欧州) 2009、平成 22 年全国都市交通特性調査 (日本)、
全米世帯トリップ調査 (アメリカ) 2009 より作成】

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）】

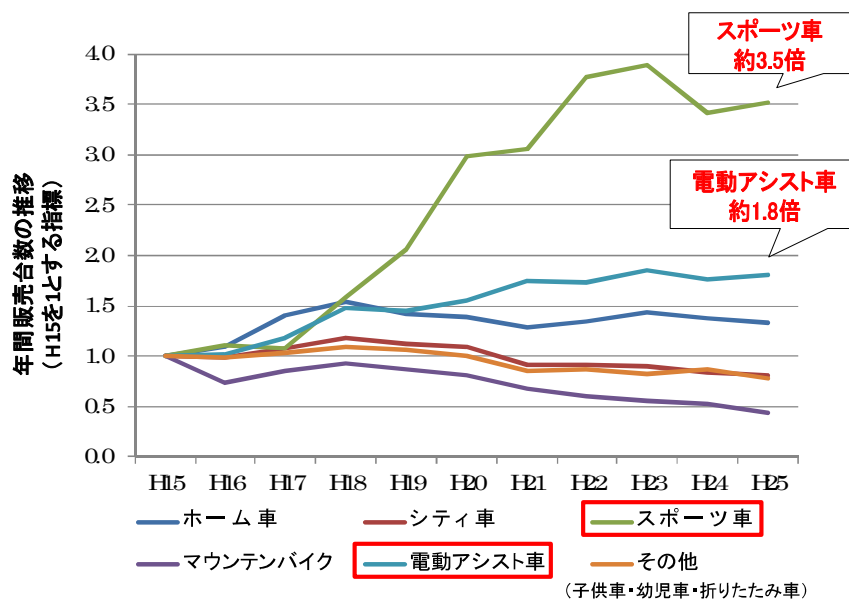
図-3 移動距離帯別の交通手段別利用割合



【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】

※自動車を運転しなくなった 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 自動車の代替手段としての交通手段

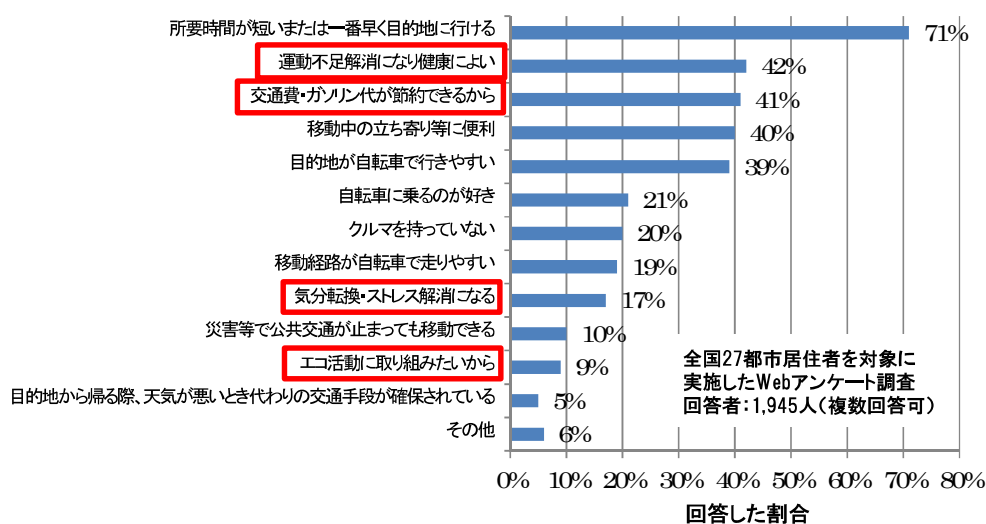


(車種区分)

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）折りたたむ機能を持つ自転車。

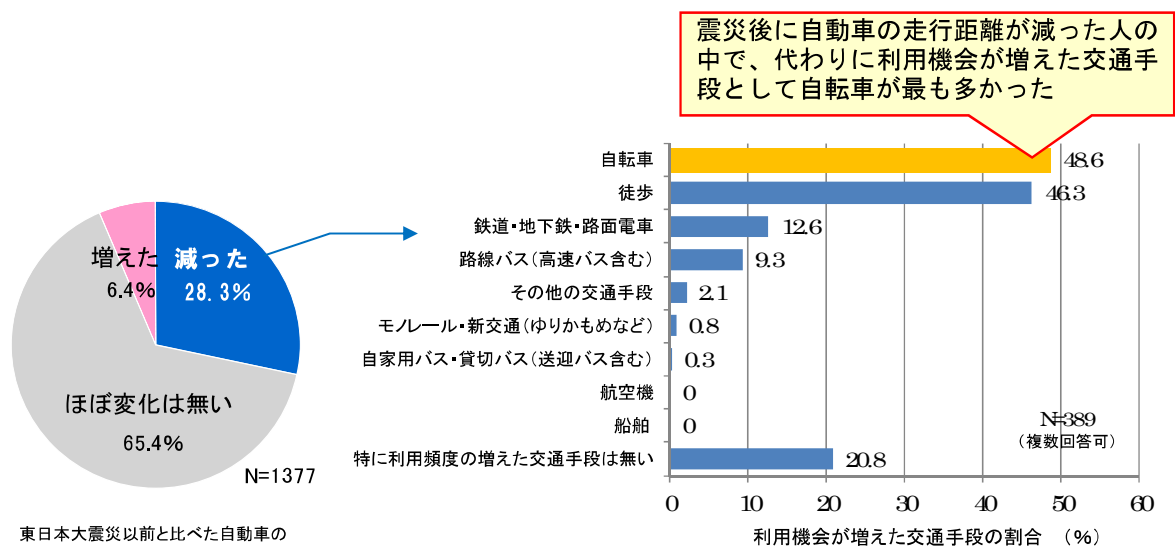
【出典：自転車国内販売動向調査（財）自転車産業振興協会】

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）



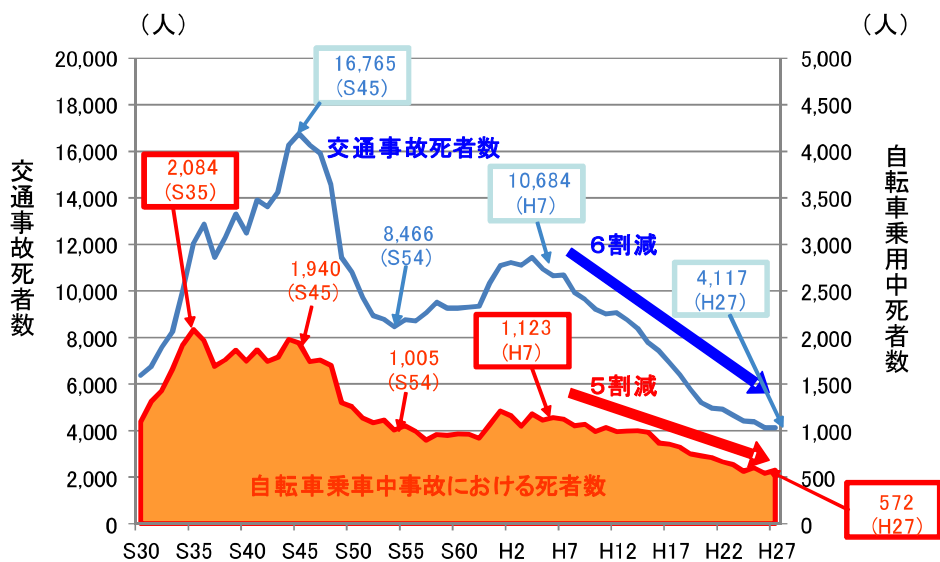
【出典：国土技術政策総合研究所 平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

図-6 自転車を利用する理由



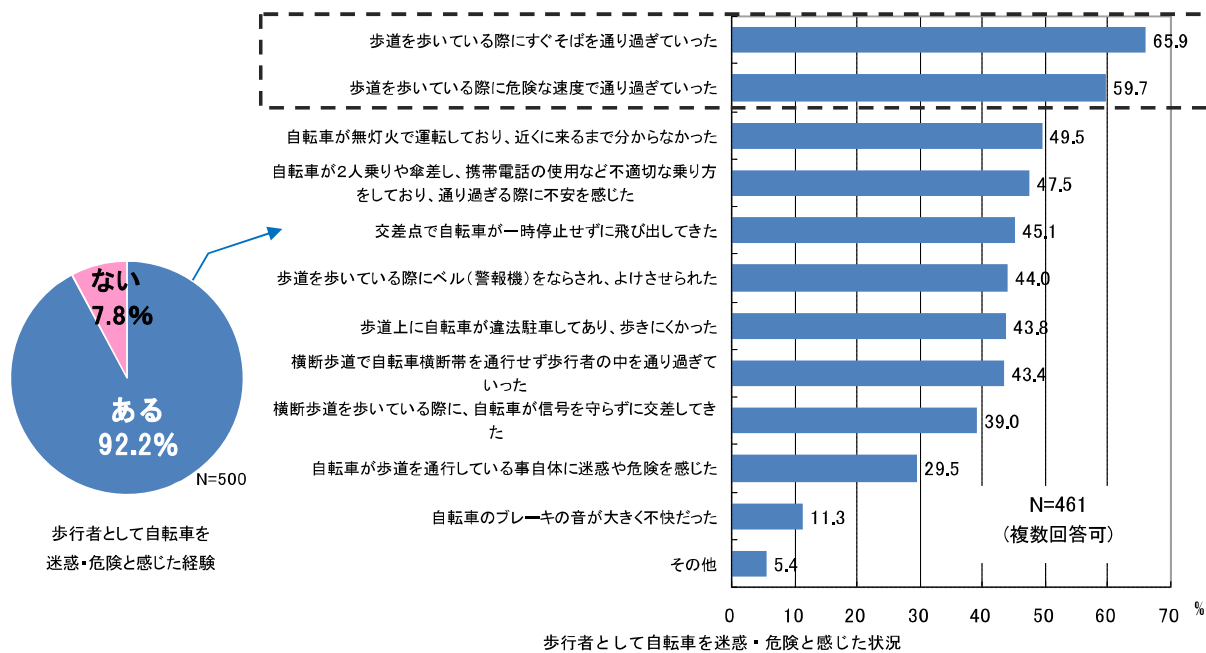
【出典：大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査（1回目）（日本モビリティ・マネジメント会議）】

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					計	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			小計			
		自転車道※2	自転車専用 通行帯※3	車道混在※4				
H24. 4. 1	452	117	257	124	490	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】

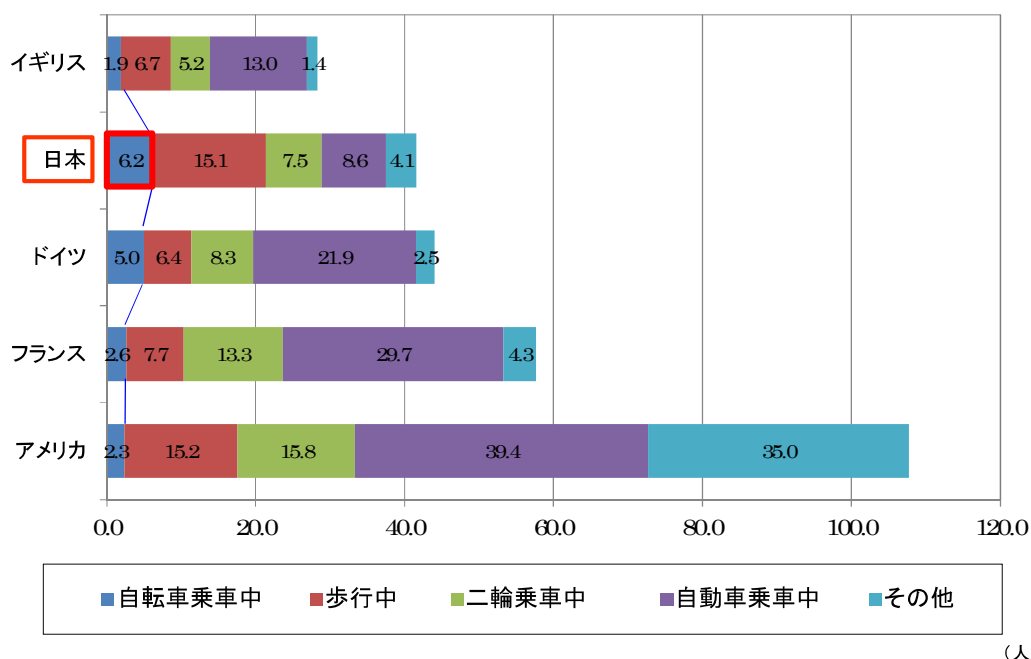
※2：道路構造令第 2 条第 2 項、道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 3 に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、緑石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路。（整備延長は、国土交通省実施の自治体アンケート調査結果）

※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、規制標示 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）

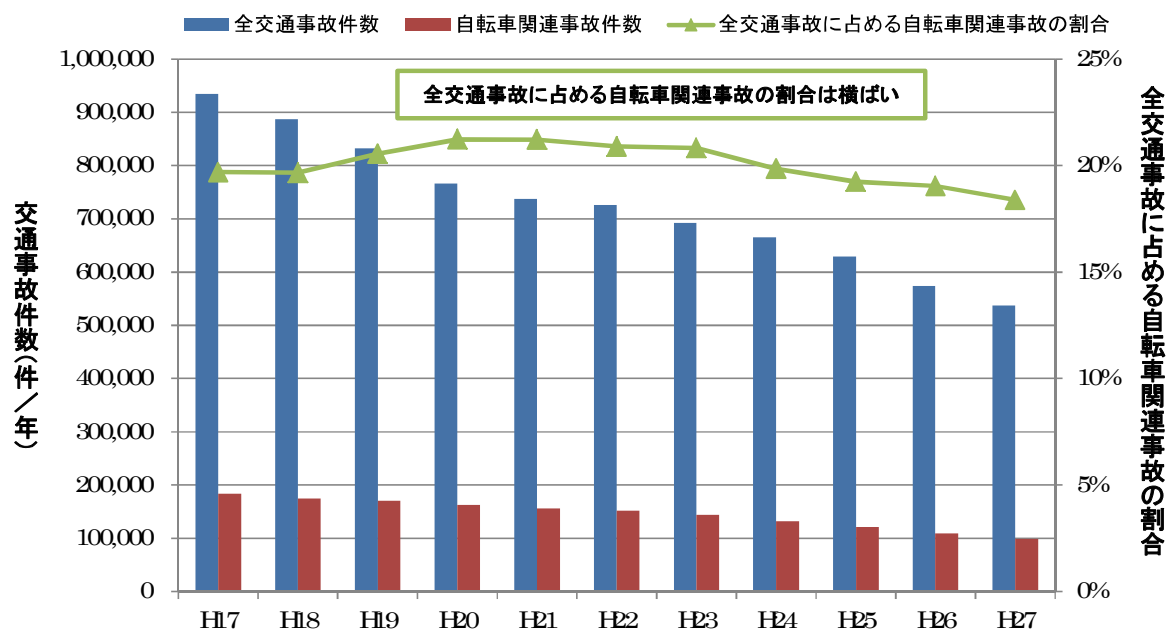
図-10 自転車通行空間の整備状況



(人)

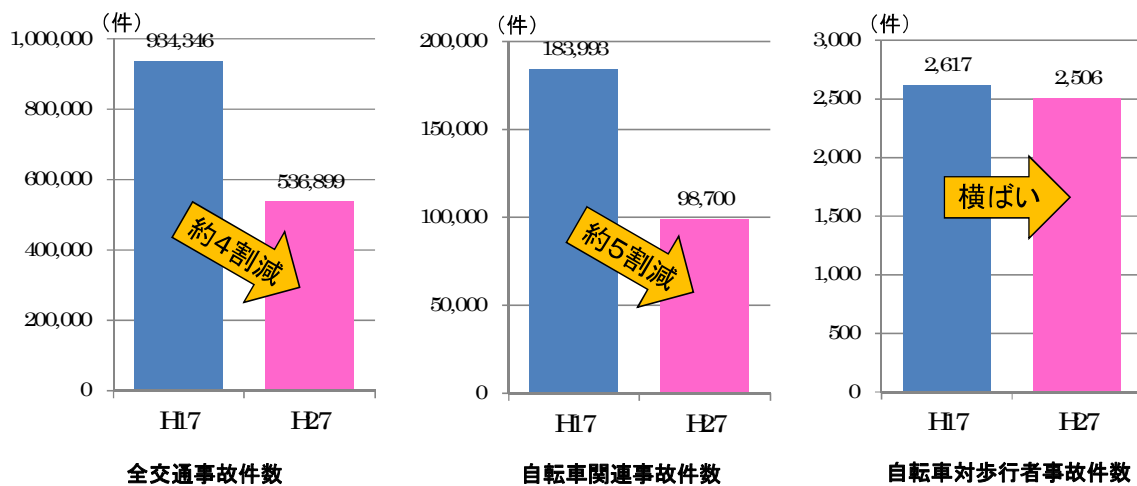
【出典：IRTAD、Road Safety Annual Report 2014】

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）



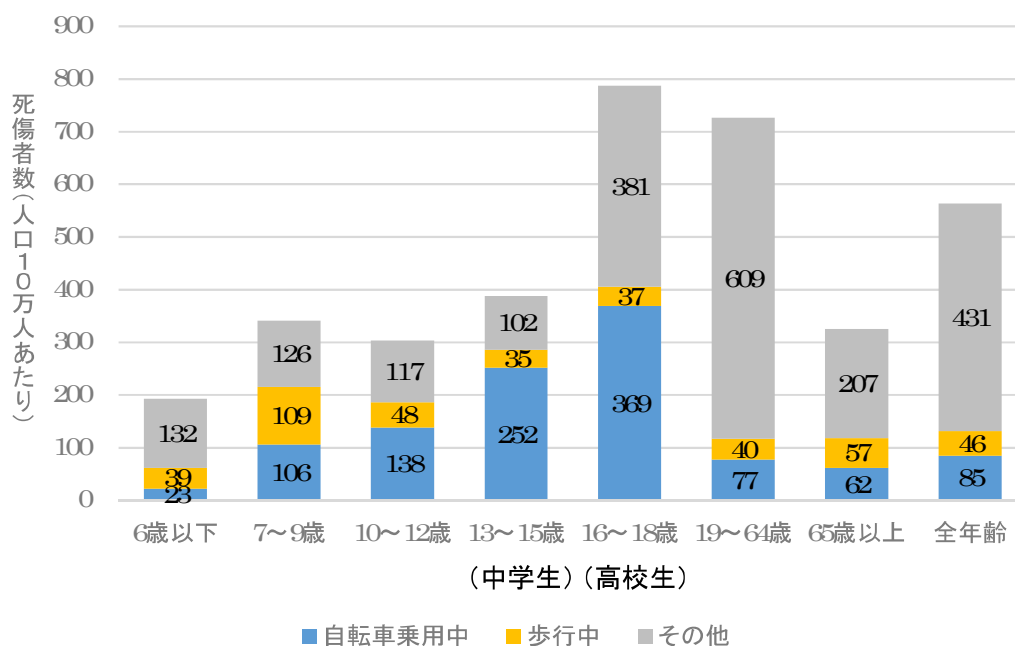
【出典：平成 27 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図-12 全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移



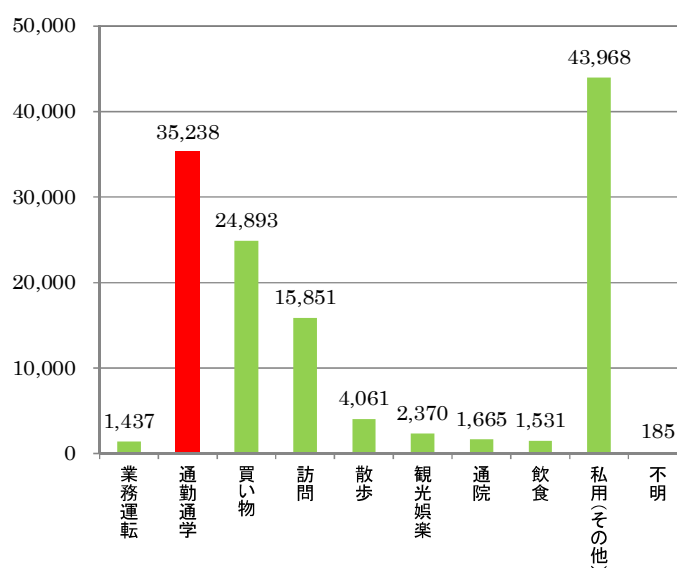
【出典：平成 27 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図-13 自転車対歩行者事故に関する近年の傾向



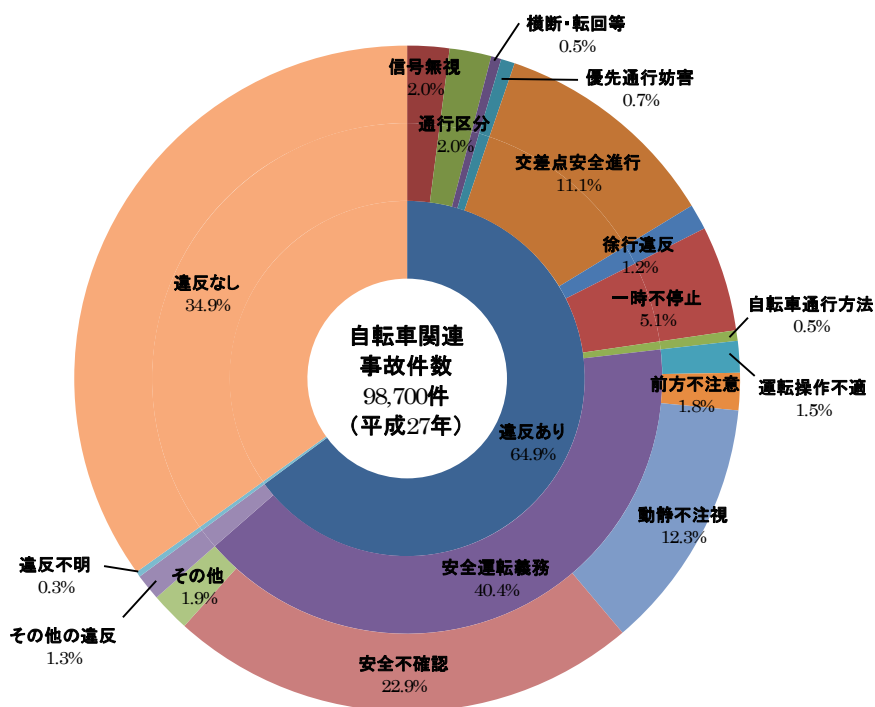
【出典：平成26年 ITARDA 交通事故統計データ】

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】

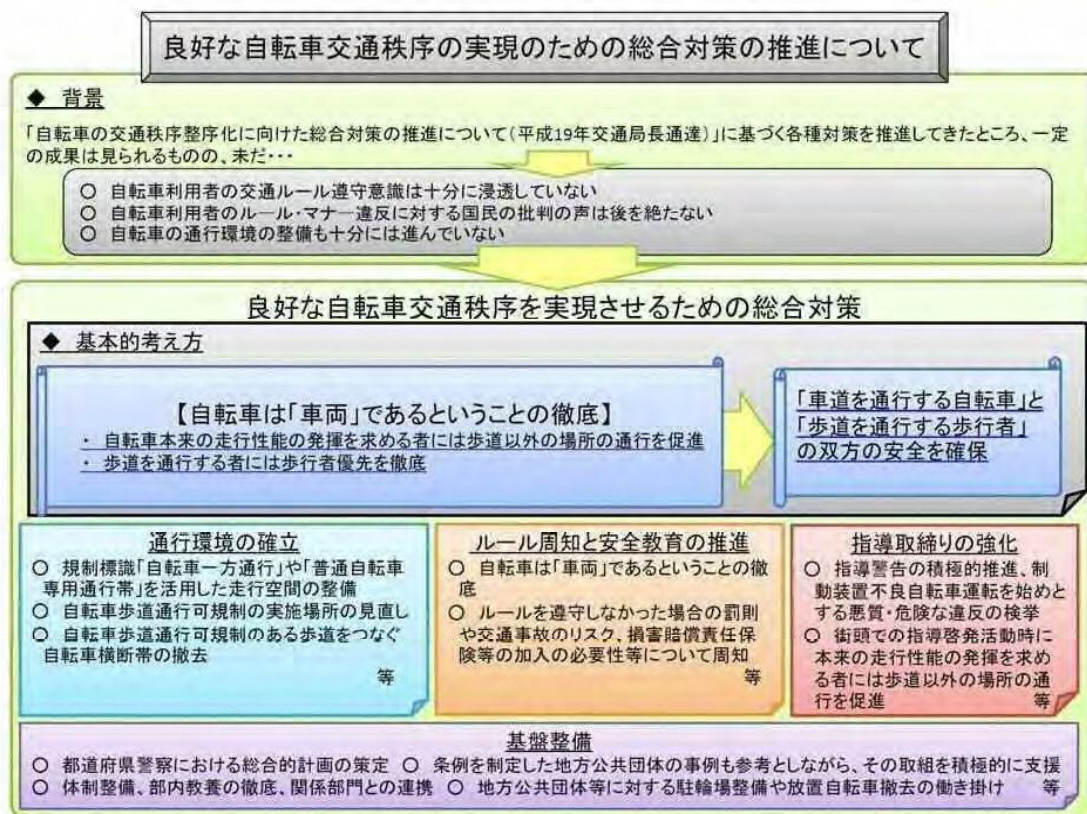
図-15 利用目的別死傷者数（自転車乗用中）（平成24年）



※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

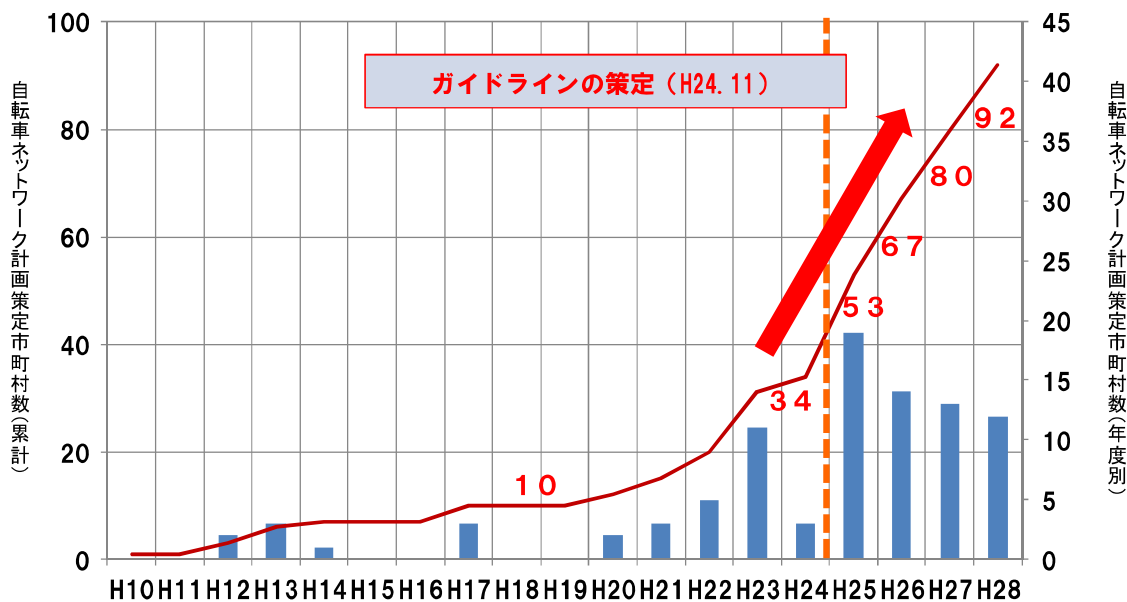
【出典：平成 27 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

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