

京都府自転車安全利用促進計画

(平成28年度～平成32年度)

京 都 府

目 次

まえがき

| | |
|-------------------------------|---|
| 第1章 自転車に係る交通事故発生状況等 | 1 |
| 1 府内における交通事故の発生状況等 | |
| 2 府内の自転車利用実態の特徴 | |
| 第2章 自転車の安全な利用促進のための施策の方向性 | 2 |
| 1 計画期間 | |
| 2 目標 | |
| 3 施策展開の視点・方向性 | |
| (1) 利用者の実態に応じた自転車安全利用講習の充実・強化 | |
| (2) 取締り等の強化と啓発活動の推進 | |
| ア 危険・悪質な自転車運転者への対応 | |
| イ 効果的な広報啓発活動の推進 | |
| (3) 自転車事故に備えた保険の加入促進等 | |
| ア 損害賠償責任保険への加入促進等 | |
| イ ヘルメットの着用促進 | 3 |
| (4) 安全利用を促進するためのその他の取組 | |
| ア 指導者の育成等 | |
| イ 道路交通環境整備の促進 | |
| 第3章 施策の具体的な推進 | 4 |
| 1 利用者の実態に応じた自転車安全利用講習の充実・強化 | |
| (1) 幼児・保護者等に対する教育 | |
| (2) 学校等における安全教育 | |
| ア 小学生の安全教育 | |
| イ 中学生の安全教育 | |
| ウ 高校生の安全教育 | |
| エ 大学生の安全教育 | |
| オ 特別支援学校児童・生徒の安全教育 | |
| (3) 地域における安全教育 | |
| (4) 事業所における安全教育 | 5 |

| | |
|---------------------------------|----|
| (5) 高齢者に対する安全教育 | |
| (6) 外国人に対する安全教育 | |
| 2 取締り等の強化と啓発活動の推進 | |
| (1) 危険・悪質な運転者への対応 | |
| (2) 効果的な広報啓発活動の推進 | |
| 3 自転車事故に備えた保険の加入促進等 | 6 |
| (1) 損害賠償責任保険への加入促進 | |
| (2) 自転車の点検整備 | |
| (3) ヘルメットの着用促進等 | |
| 4 安全利用を促進するためのその他の取組 | |
| (1) 指導者等の育成等 | |
| ア 自転車安全利用推進員制度等の充実・強化 | |
| イ 事業所や学校、地域における指導者（自転車安全指導員）の育成 | |
| (2) 道路交通環境整備の促進 | |
| ア 通行空間の計画的・着実な整備 | 7 |
| イ 違法・迷惑駐輪の解消 | |
| 【資料編】 | 8 |
| 1 府内全交通事故に占める自転車事故の推移 | 9 |
| 2 自転車が第一当事者となる事故件数 | 10 |
| 3 自転車と歩行者の交通事故発生件数 | |
| 4 地域別の自転車事故発生状況（平成26年中） | 11 |
| 5 自転車事故類型別発生状況（平成26年中） | |
| 6 自転車事故第一当事者年齢別構成 | 12 |
| 7 第一当事者の主な法令違反（平成26年中） | 13 |
| 8 自転車事故負傷者等に対する高齢者の割合 | |
| 参考 | 14 |

まえがき

京都府では、平成19年に「自転車の安全な利用の促進に関する条例」（平成19年京都府条例第50号）を制定するとともに、関連する施策を総合的に推進するために、「京都府自転車安全利用促進計画」を策定し、これまで、市町村など行政機関はもとより、府民や交通安全活動団体、事業所等が一体となった取組を実施してきたところである（当初平成20年度から22年度までの3カ年、続いて平成23年度から27年度までの5カ年を計画期間として取組を実施）。その結果、平成26年中の自転車事故件数が2,182件（平成23年と比較して845件（約28%）の減少）となり、平成27年までに年間の自転車事故発生件数2,300件以下にする目標を達成することができた。

しかしながら、自転車事故が交通事故全体の約2割を占めていることや、依然としてルール無視、マナーの悪さに対する批判も多く、平成26年2月に実施した「自転車の安全な利用に関するアンケート」においても約2割の人がルールを知らない、知っているが守れないと回答するなど、自転車の安全利用に対する意識が十分浸透していないといった実態がみられる。

また、こうした現状を踏まえて、平成25年11月には、京都府道路交通規則（昭和35年京都府公安委員会規則第13号）の一部改正により、「携帯電話並びにイヤホン・ヘッドホン等の使用」について罰則化されるとともに、平成27年6月には道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正により危険行為を繰り返す自転車運転者に対しての自転車運転者講習制度も導入され、自転車利用の規制が強化された。

自転車は、手軽で便利なうえ、環境にも優しいことから、年齢や世代を問わず幅広く利用されており、観光客のレンタサイクル利用の増加に加えて自転車シェアリングなどの新たな事業形態もみられるなど、今後も利用の更なる増加が見込まれ、自転車安全利用の促進は、自転車を利用する府民一人ひとりが取り組むべき課題であると同時に、社会全体で推進していかなければならない課題である。

この計画は、平成26年9月に制定された京都府交通安全基本条例（平成26年京都府条例第46号）の趣旨も踏まえ、自転車事故の現状や利用実態を分析するとともに、これまでの取組の成果を検証し、自転車事故の防止と秩序ある利用を更に推進するために、新たな計画として策定するものである。

第1章 自転車に係る交通事故発生状況等

1 府内における交通事故の発生状況等

京都府における自転車が関係する交通事故は、平成16年の3,986件をピークに減少し、平成26年には2,182件となり、ピーク時と比べて約4割減少したが、交通事故全体の2割を占める状態が続いている。加えて、近年は、自転車側の交通違反が原因となる事故が増加しており、衝突により歩行者が死亡する事故も発生している。

地域別の発生状況では、京都市内で約70%、山城地域で約20%と両地域で全体の約90%を占めている。類型別では、出会い頭事故が約52%と自転車事故の半数以上を占め、次いで右左折時の事故が約23%となっている。特に、京都市内では、見通しの悪い交差点が多く、交差点を通行する際の一時不停止や安全確認が不十分なままでの走行が要因となる事故が非常に多くなっている。第一当事者を年代別で見ると、20歳代以下の事故が5割を超える一方、高齢者による事故も増加している。

右側通行や携帯電話・イヤホン等を使用しながらの運転、交通ルールを無視した危険な走行が多いことから、平成25年11月には京都府道路交通規則の改正により、携帯電話・イヤホン等を使用しながらの運転が罰則化されたほか、同年12月には、自転車の路側帯通行が左側に限定された。更に平成27年6月には自転車の酒酔い運転や一時不停止、信号無視などの違反を危険行為とし、危険行為を繰り返した者への自転車運転者講習の義務化が盛り込まれた改正道路交通法が施行された。また、近年では自転車が加害者となる事故で高額な賠償事例が大きく報じられ、被害者救済の面からも自転車事故に対応した損害賠償責任保険への関心が高まってきている。

2 府内の自転車利用実態の特徴

京都府内における自転車保有数は、約166万台（平成20年一般財団法人自転車産業振興協会）で、人口100人当たりの保有台数は64.72台と全国4位となっている。特に、高校・大学生等による通学利用が多いほか、海外からの留学生の利用や、国内外の観光客の移動手段としてのレンタサイクルの利用も増加している。

自転車利用の増加に伴い、大学周辺や駅、商店街等の自転車利用が集中する場所においては、交通ルール・マナーを無視した危険な利用に対する地域住民からの苦情や不安を訴える声も多く、自転車の傍若無人な運転に対する府民の不安感は払拭されていない。

また、鉄道駅周辺や商店街等における迷惑・違法な駐輪による通行障害などの問題のほか、生活習慣の違いや法令・知識の欠如などにより外国人の自転車利用におけるトラブルもみられる。

第2章 自転車の安全な利用促進のための施策の方向性

1 計画期間

平成28年度から平成32年度までの5年間

2 目標

平成32年までに年間の自転車事故発生件数を1,500件以下とすることを目標とする。

年間の自転車事故発生件数＝平成32年までに1,500件以下

3 施策展開の視点・方向性

(1) 利用者の実態に応じた自転車安全利用講習の充実・強化

自転車を安全に利用するためには、全ての自転車利用者が道路交通法等関係法令に従い、他人に迷惑を及ぼさないための行動を実践しなければならない。そのためには、学校、警察、関係団体や交通ボランティア等と連携、協力し、左側通行や交差点での一時停止等の基本的な交通ルール・マナーを守るもののほか、ヘルメットの着用や反射材の活用、交通事故を起こした場合に備えた損害賠償責任保険の加入、更に、違法・迷惑な駐輪をしないことなど、車両運転者としての責任を自覚した行動が身に付くように、交通安全教育を幼児期・児童期の早期段階から高齢期に至るまで発達段階や利用実態に応じて漏れなく実施することが必要である。また、自転車を利用する外国人に対しても、利用の実態に合わせた安全利用のための取組を進めていく必要がある。

(2) 取締り等の強化と啓発活動の推進

ア 危険・悪質な自転車運転者への対応

法令違反に対する注意・指導等を強化することにより安全な利用を促進するとともに、危険・悪質な運転者については自転車の安全利用に関する関係法令に基づいて適切に取り締まる必要がある。

イ 効果的な広報啓発活動の推進

自転車安全利用に関する意識の向上を図るためには、交通安全運動期間や自転車安全利用推進日（毎月20日）等の機会に「自転車安全利用5則」の活用等による自転車の交通ルール・マナーの周知や自転車事故の防止のための安全情報の積極的な広報を図るとともに、多くの団体や個人の参加を促進し、府民運動として盛り上げることによって安全利用意識の更なる高揚を図る必要がある。

【自転車安全利用5則】

- 1 自転車は車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

(3) 自転車事故に備えた保険の加入促進等

ア 損害賠償責任保険への加入促進等

自転車の点検整備の励行や安全な自転車の普及促進により事故の抑止に努めるとと

もに、自転車事故被害者に対する適正な補償を確保するため、高額賠償の実態に関する広報啓発等を通じ、万が一の事故に備えた損害賠償責任保険への加入促進を図ることが必要である。

イ ヘルメットの着用促進

事故時の被害軽減対策として、ヘルメット着用が義務付けられている自転車同乗幼児への着用の徹底を図るほか、通勤や通学で日常的に自転車を利用する場合ははじめ子どもから大人まで自転車を運転する際のヘルメットの着用を促進していくことが必要である。

(4) 安全利用を促進するためのその他の取組

ア 指導者の育成等

自転車の安全利用を促進するためには、学校、事業所、地域において交通安全ボランティアを中心とした積極的な活動が必要不可欠である。そのため、自転車安全利用推進員の委嘱を更に進めるほか、推進員については、道路交通法等関係法令の内容や自転車安全指導マニュアル等に基づいて適時講習を実施し、知識、技能の向上を図るとともに、学校、事業所、地域等における主体的な活動を担う指導者の育成が必要である。

イ 道路交通環境整備の促進

国、府、市町村の道路管理者等の関係機関が緊密に連携し、分かりやすく、利用しやすい自転車通行環境の整備を図るとともに、整備された道路の正しい利用を促すための安全教育や広報啓発により、安全で快適な通行環境を確保することが必要である。

また、駐輪問題の解決を図るため、関係機関や商店街等による広報啓発や駐輪場の整備等の取組が必要である。

第3章 施策の具体的な推進

1 利用者の実態に応じた自転車安全利用講習の充実・強化

(1) 幼児・保護者等に対する教育

幼児には、最も身近な存在である保護者等が家庭生活の様々な場面において、基本的な交通ルール・マナーを実践的に教えることが最も効果的であり、保護者等に対する教育や幼児と保護者等が共に正しい自転車利用を習得できる取組を推進する。

- 幼稚園、保育所及び認定こども園、幼児クラブ等で幼児と保護者等が共に学習できる取組の推進
- 被害軽減対策として同乗幼児のヘルメット着用の促進・習慣化に向けた広報啓発の推進
- 幼児2人同乗用自転車、電動アシスト自転車の安全利用の教育

(2) 学校等における安全教育

学校等においては、小学校の児童期から、子どもの発達段階や登下校等の自転車利用の実態に応じ、自転車に関する交通法規を正しく理解し、実践できるように、自転車安全指導マニュアルや楽しみながら学べる教材を作成するとともに、授業や特別活動時において、スkeaード・ストレイトや自転車シミュレーター等の疑似体験を盛り込んだ交通安全教室のほか、登下校時における安全指導など、総合的・実践的な教育を推進する。

また、児童・生徒と保護者等が共に参加できる交通安全講習会等を通じて、保護者等の交通ルールや安全利用についての理解を深める。

ア 小学生の安全教育

- 自転車の利用者としての心得、自転車安全に係る基本的な知識及び必要な技能の習得
- 疑似体験型教育の実施
- 道路における危険予測と回避による安全な走行を行うための能力の養成
- 自転車運転免許教室等による正しい自転車の乗車方法等の習得と安全意識の向上

自転車運転免許証の交付＝平成32年までに40,000人に交付

イ 中学生の安全教育

- 基本的な交通ルールと事故の被害の大きさや責任に関する学習の実施
- 疑似体験型教育の実施
- 自転車通学者及びその保護者に対する安全利用の指導

ウ 高校生の安全教育

- 事故のリスクと事故を起こした時にとるべき措置、事故によって生じる被害の大きさや責任と賠償等に関する教育の実施
- 疑似体験型教育の実施
- 自転車安全利用推進員の委嘱とPTA、地域と連携した自主活動の推進

エ 大学生の安全教育

- 事故のリスクと事故を起こした時にとるべき措置、負うべき責任と保険加入の必要性等に関する教育の実施
- 新入生ガイダンス等の機会における安全利用講習会の実施
- 大学との連携による自転車通学者に対する指導
- 自転車安全利用推進員の委嘱と地域における交通ボランティア活動への参加促進

オ 特別支援学校児童・生徒の安全教育

- 発達段階や障害の状態に応じた安全教育の実施
- 介護者やボランティアに対する安全教育の実施

(3) 地域における安全教育

学校、事業所等において交通安全教室等を受ける機会の少ない人にとっては、地域で

行われる交通安全イベントや各種の催し、住民同士のコミュニケーションの場が貴重な安全教育の機会となることから、地域で開催される各種会合等人が集まる機会を活用した自転車安全教室の開催や広報啓発活動、地域に根ざした情報発信活動を推進する。

- 自治会等と連携し、祭りや運動会など地域における行催事の機会を活用した安全教育の実施
- 府民協働防犯ステーションにおける交通安全の取組等に合わせた安全教育の実施

(4) 事業所における安全教育

事業所における安全教育は若年層から定年退職を迎える年齢層まで幅広い年代を対象とした教育の場であり、退職後の安全利用を促すことにも繋がるほか、家族に対する情報提供等への広がりも期待できることから、事業所における安全教育の自主的、継続的な実施を推進する。

- 事業所の安全管理部門担当者と連携した安全教育の計画的実施
- 企業の地域貢献活動への発展を見据えた自主活動の促進
- 通勤、業務用自転車の安全利用と点検・整備の促進

(5) 高齢者に対する安全教育

加齢とともに起こるふらつき、危険回避や発見の遅れなど、自らの身体の変化を感じ取ってもらうための安全教育や交通状況に応じた安全な自転車利用のための知識、個々の身体の状態に応じた技能の習得を目的とした参加・体験型の自転車教室など、様々な機会を捉えた安全教育を積極的に推進する。

- 高齢者が集まる場所や定期健康診断時等の機会を捉えた安全教育の実施
- 運転免許証自主返納の機会を捉えた指導・教育の推進
- 独居高齢者家庭の訪問活動を行う団体等と連携した安全教育の実施
- 電動アシスト自転車の安全利用に関する教育

(6) 外国人に対する安全教育

大学や事業所等と連携して教育機会を設定し、外国人に対して国内における自転車利用の基本的な交通ルール・マナーと事故時の対応等について周知を図る。

- 大学、日本語学校や事業所等と連携した留学生、外国人就労者等に対する自転車教室の実施
- レンタサイクル店等における自転車貸出時における安全指導の実施
- 外国人向け教材（外国語マニュアル）の作成・活用

2 取締り等の強化と啓発活動の推進

(1) 危険・悪質な運転者への対応

携帯電話・イヤホン等を使用しながらの運転など、歩行者等への危険・迷惑な自転車利用者に対する指導取締りを徹底するとともに道路交通法の改正も踏まえた酒酔い運転、右側通行、信号無視、一時不停止等の危険行為に対する積極的な指導警告と改まらない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置の強化を図る。

(2) 効果的な広報啓発活動の推進

自転車安全利用に対する意識を高めるため、各種運動や取組等への府民の参加を促し府民運動として盛り上げ、広報啓発活動を効果的に展開する。

- 自転車安全利用推進月間（5月）や毎月20日の自転車安全利用推進日における集中的な街頭啓発活動の実施

- 春・秋の全国交通安全運動や夏・年末の交通事故防止府民運動への参加団体・個人の拡大
- 自転車事故の多い地域・地区、路線等を重点エリアとして設定した指導啓発の実施とマスコミ等への積極的な情報提供による広報活動

3 自転車事故に備えた保険の加入促進等

自転車の安全利用においては、誰もが自転車事故の加害者となり、また被害者となることを十分踏まえ、事故発生時における被害者の救済のための保険加入のほか、自転車事故の未然防止のための点検整備、安全な自転車の普及、被害軽減のためのヘルメットの着用、自転車側面への反射材の活用等の取組を積極的に進める。

(1) 損害賠償責任保険への加入促進

- 自転車事故の実態及び保険加入の必要性についての広報、啓発
- 保険事業者と連携した損害賠償責任保険の普及啓発
- 自転車の販売・修理、点検整備などの機会を通じた自転車販売事業者によるTSマーク付帯保険の加入促進

自転車利用者の損害賠償責任保険等の加入率＝平成32年までに80%

(2) 自転車の点検整備

- 交通安全教育、街頭啓発、自転車購入時等の機会を通じた自転車の点検整備の呼びかけ及び安全な自転車の普及促進

(3) ヘルメットの着用促進等

- 頭部保護と重症化防止等被害の軽減に繋がるヘルメットの着用促進に係る広報啓発の推進（特に、同乗幼児への着用の指導強化とともに、児童や高齢者、日常的に自転車を利用する通勤・通学者へのヘルメット着用を促進）
- 自転車の側面等への反射材用品の取付けの促進

自転車同乗幼児（6才未満）のヘルメット着用率＝平成32年までに90%

4 安全利用を促進するためのその他の取組

(1) 指導者等の育成等

自動車教習所等と連携し、事業所や学校、地域等における自転車の安全教育を担う指導者の育成を図るとともに、自前教育・自主的活動を促進するための取組を強化し、自転車安全教育がより広く、継続的に実施される基盤づくりを進める。

ア 自転車安全利用推進員制度等の充実・強化

- 自転車安全利用推進員相互の意見交換の場の設定と現場での実践的な指導に必要な知識の習得や技能向上のための講習の実施
- 高校、大学や事業所における委嘱の推進

自転車安全利用推進員の委嘱＝平成32年までに2,000人

- ・ うち高校生への委嘱＝平成32年までに400人
- ・ うち大学生への委嘱＝平成32年までに300人

イ 事業所や学校、地域における指導者（自転車安全指導員）の育成

- 事業所や学校等において自転車安全教育を担う指導者の育成
- 事業所や学校等における自前活動や自主活動、地域との協働活動への支援

自転車安全指導員の養成＝平成32年までに500人

(2) 道路交通環境整備の促進

ア 通行空間の計画的・着実な整備

有識者や交通管理者、道路管理者等関係機関で構成される京都府道路交通環境安全推進連絡会議における連携の下、地域の特性に応じた安全で快適な道路環境の整備を計画的に進める。

○「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国交省、警察庁）」や「京都府自転車道等設計基準及び参考設計図集」などに基づく自動車、自転車、人の通行空間を分離した自転車道や自転車専用通行帯等の整備

○走行位置の明示等による全ての道路利用者に分かりやすく利用しやすい環境の整備

○整備後の新たな道路環境における安全利用促進のための安全教育や広報啓発の実施

○生活道路における自動車、人、自転車の共存を図るための整備

イ 違法・迷惑駐輪の解消

府、市町村、道路管理者、鉄道事業者、商店街等の連携の下、駅周辺や商店街等における歩道通行の支障となっている違法・迷惑な駐輪の解消に向けた取組を推進する。

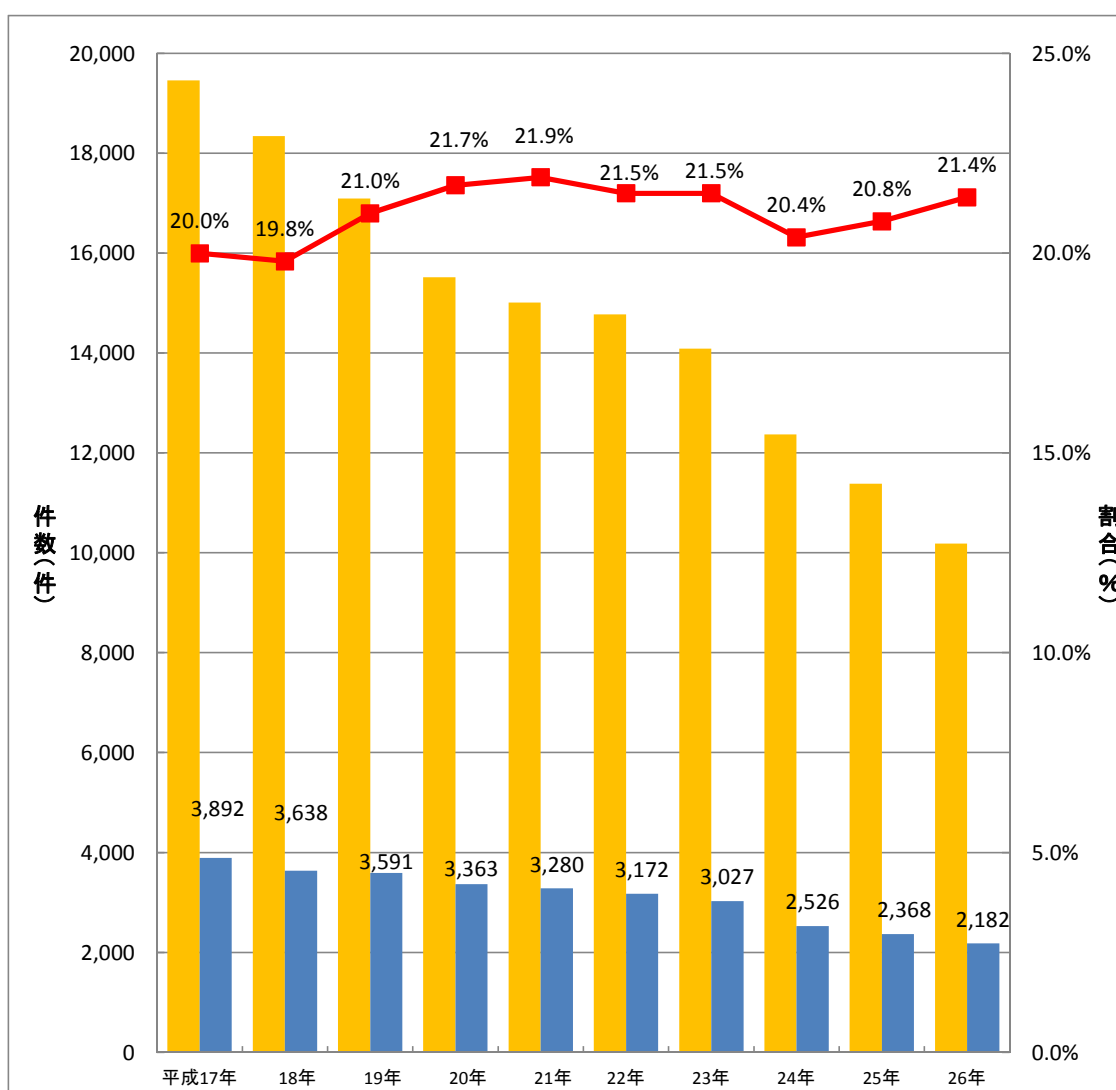
○関係者の連携、協力の下で、自転車利用者に対する駐輪マナーの広報啓発

○駅前広場や道路等に放置されている自転車の整理・撤去、駐輪場整備の推進

【資料編】

1 府内全交通事故に占める自転車事故の推移

自転車事故の発生件数は減少しているものの、発生件数は20%程度を維持している。

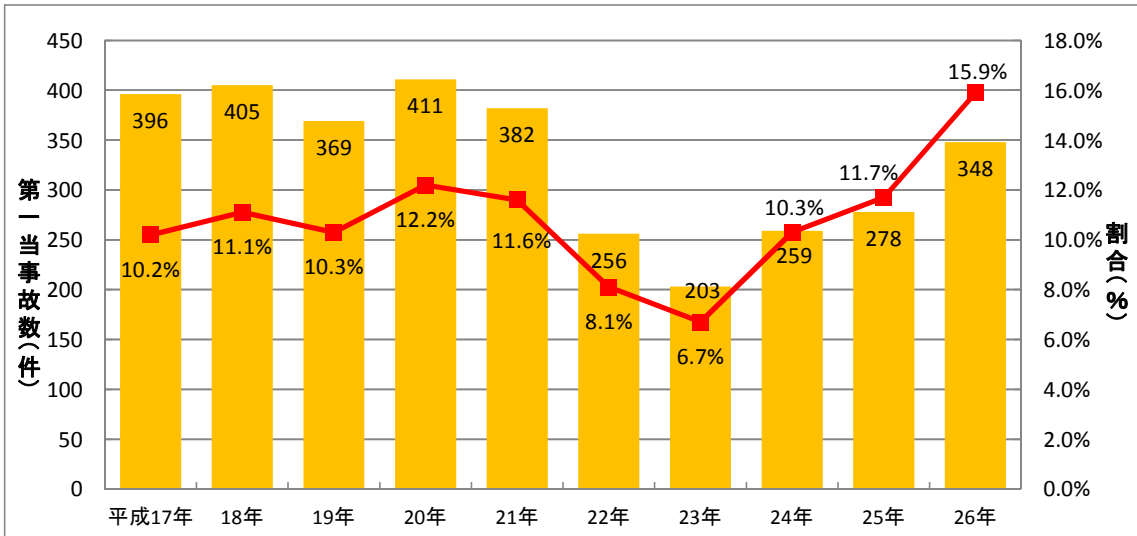


【単位:件、人、%】

| 年 | 全事故件数 | 自転車事故 | | | | | |
|-------|--------|---------|-------|--------|-------|---------|-------|
| | | 発生件数(件) | | 死者数(人) | | 負傷者数(人) | |
| | | | 構成比 | | 構成比 | | 構成比 |
| 平成17年 | 19,460 | 3,892 | 20.0% | 14 | 11.7% | 3,909 | 16.5% |
| 18年 | 18,346 | 3,638 | 19.8% | 8 | 6.6% | 3,661 | 16.4% |
| 19年 | 17,094 | 3,591 | 21.0% | 12 | 13.2% | 3,575 | 17.3% |
| 20年 | 15,517 | 3,363 | 21.7% | 10 | 9.8% | 3,332 | 17.9% |
| 21年 | 15,009 | 3,280 | 21.9% | 13 | 12.9% | 3,269 | 18.2% |
| 22年 | 14,775 | 3,172 | 21.5% | 14 | 14.6% | 3,121 | 17.5% |
| 23年 | 14,087 | 3,027 | 21.5% | 13 | 12.6% | 2,999 | 17.6% |
| 24年 | 12,371 | 2,526 | 20.4% | 15 | 15.6% | 2,502 | 16.6% |
| 25年 | 11,387 | 2,368 | 20.8% | 12 | 17.9% | 2,327 | 16.9% |
| 26年 | 10,185 | 2,182 | 21.4% | 9 | 13.4% | 2,130 | 17.2% |

2 自転車が第一当事者となる事故件数

過去10年で最も多い割合となった。

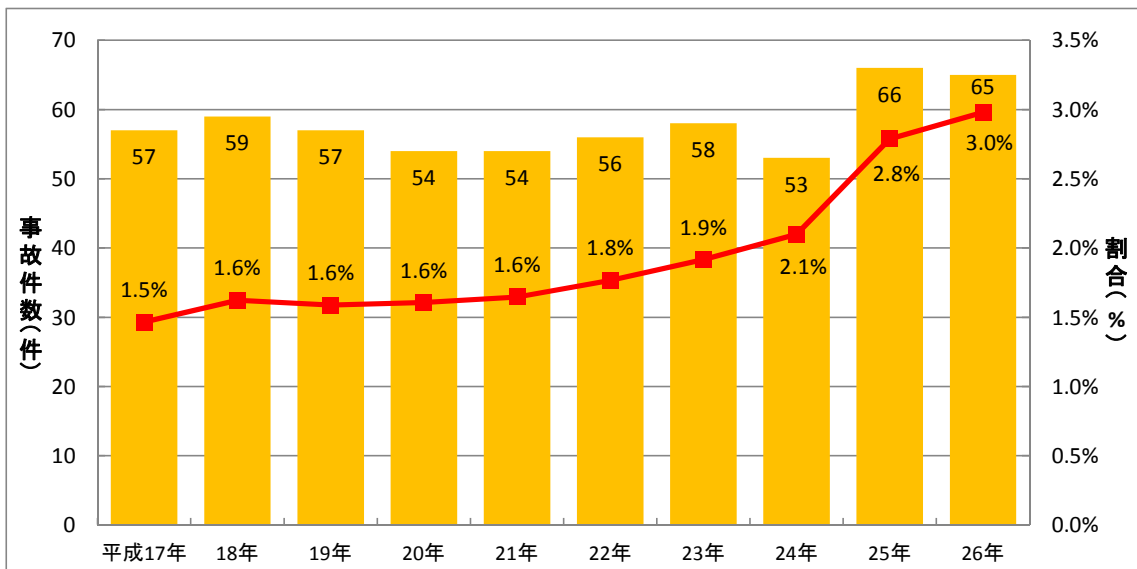


【単位:件、%】

| | 平成17年 | 18年 | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 24年 | 25年 | 26年 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|
| 第一当事故 | 396 | 405 | 369 | 411 | 382 | 256 | 203 | 259 | 278 | 348 |
| 自転車事故に占める割合 | 10.2% | 11.1% | 10.3% | 12.2% | 11.6% | 8.1% | 6.7% | 10.3% | 11.7% | 15.9% |

3 自転車と歩行者の交通事故発生件数

自転車事故に占める割合が年々増加し、過去10年で最も高い割合となった。

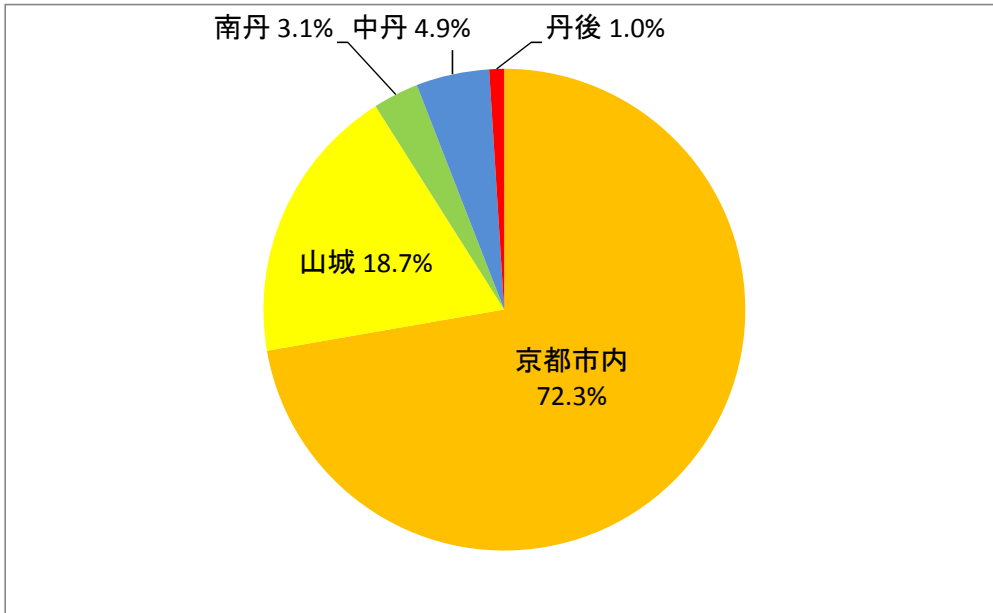


【単位:件、%】

| | 平成17年 | 18年 | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 24年 | 25年 | 26年 |
|-------------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 事故件数 | 57 | 59 | 57 | 54 | 54 | 56 | 58 | 53 | 66 | 65 |
| 自転車事故に占める割合 | 1.5% | 1.6% | 1.6% | 1.6% | 1.6% | 1.8% | 1.9% | 2.1% | 2.8% | 3.0% |

4 地域別の自転車事故発生状況(平成26年中)

府内の自転車事故の約72.3%が京都市内で、約18.7%が山城地域で発生しており、両地域で90%以上を占めている。

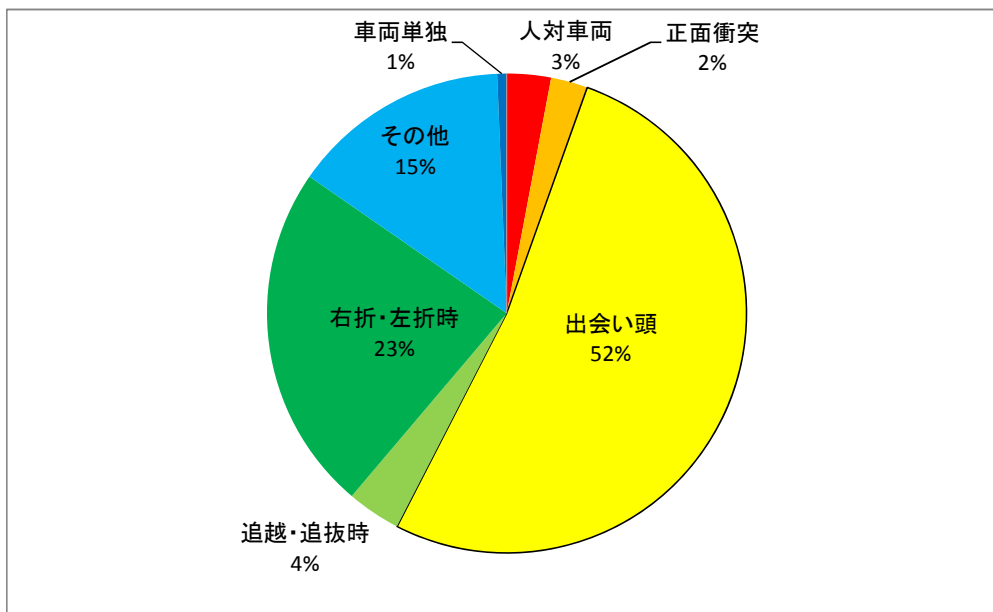


【単位:件、%】

| | 京都府 | 京都市内 | 山城 | 南丹 | 中丹 | 丹後 |
|----|-------|-------|-------|------|------|------|
| 件数 | 2,182 | 1,577 | 409 | 67 | 107 | 22 |
| 割合 | | 72.3% | 18.7% | 3.1% | 4.9% | 1.0% |

5 自転車事故類型別発生状況(平成26年中)

自転車に関係する事故のうち、出会い頭によるものが最も多く、平成26年は1,137件と過半数(52.1%)を占めている。

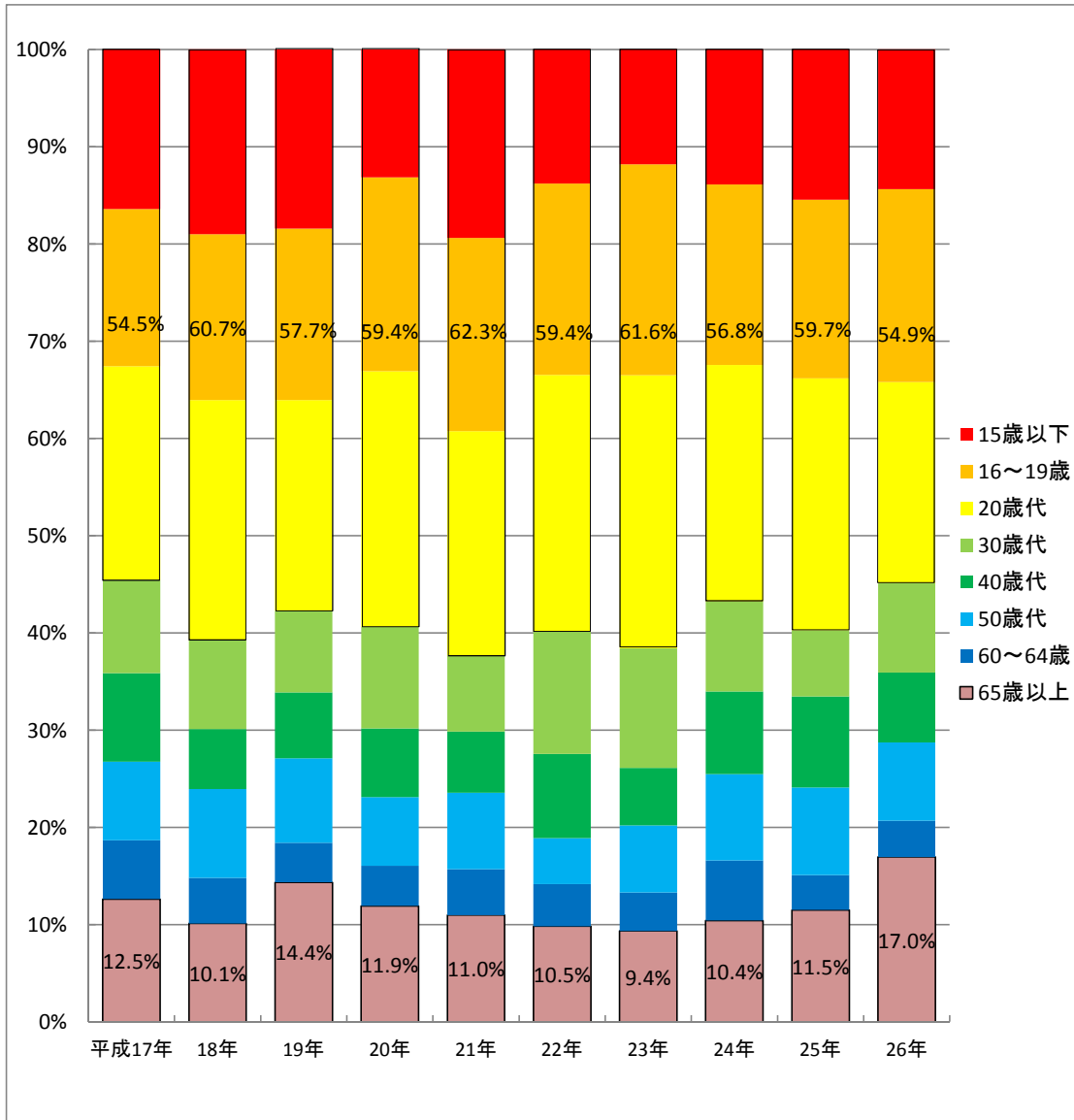


【単位:件、%】

| | 総数 | 人対車両 | 車両相互 | | | | | 車両単独 | 列車事故 |
|----|-------|------|------|-------|--------|--------|-----|------|------|
| | | | 正面衝突 | 出会い頭 | 追越・追抜時 | 右折・左折時 | その他 | | |
| 件数 | 2,182 | 65 | 54 | 1,137 | 79 | 512 | 321 | 14 | 0 |
| 割合 | | 3% | 2% | 52% | 4% | 23% | 15% | 1% | 0% |

6 自転車事故第一当事者年齢別構成

20歳代以下の事故が全体の半数を占めており、65歳以上の高齢者の事故は過去10年で最も多い割合となった。

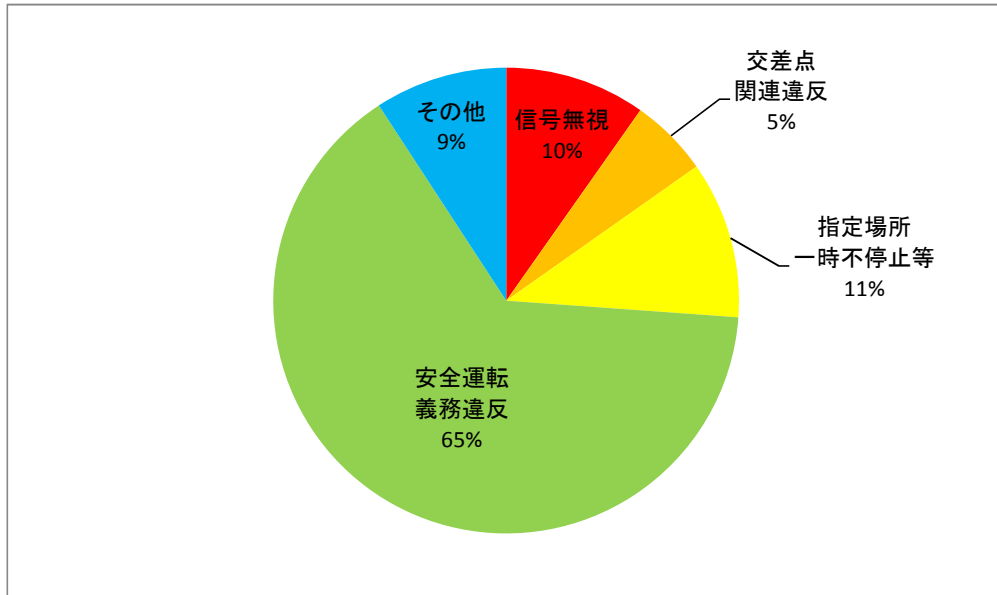


【単位: 件、%】

| | 15歳以下 | 16～19歳 | 20歳代 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | 65歳以上 | 計 |
|-----|-------------|-------------|--------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|-----|
| 17年 | 65 (16.4%) | 64 (16.2%) | 87 (22.0%) | 38 (9.6%) | 36 (9.1%) | 32 (8.1%) | 24 (6.1%) | 50 (12.6%) | 396 |
| 18年 | 77 (19.0%) | 69 (17.0%) | 100 (24.7%) | 37 (9.1%) | 25 (6.2%) | 37 (9.1%) | 19 (4.7%) | 41 (10.1%) | 405 |
| 19年 | 68 (18.4%) | 65 (17.6%) | 80 (21.7%) | 31 (8.4%) | 25 (6.8%) | 32 (8.7%) | 15 (4.1%) | 53 (14.4%) | 369 |
| 20年 | 54 (13.1%) | 82 (20.0%) | 108 (26.3%) | 43 (10.5%) | 29 (7.1%) | 29 (7.1%) | 17 (4.1%) | 49 (11.9%) | 411 |
| 21年 | 74 (19.4%) | 76 (19.9%) | 88 (23.0%) | 30 (7.9%) | 24 (6.3%) | 30 (7.9%) | 18 (4.7%) | 42 (11.0%) | 382 |
| 22年 | 35 (13.8%) | 50 (19.7%) | 67 (26.4%) | 32 (12.6%) | 22 (8.7%) | 12 (4.7%) | 11 (4.3%) | 27 (10.5%) | 256 |
| 23年 | 24 (11.8%) | 44 (21.7%) | 57 (28.1%) | 25 (12.3%) | 12 (5.9%) | 14 (6.9%) | 8 (3.9%) | 19 (9.4%) | 203 |
| 24年 | 36 (13.9%) | 48 (18.5%) | 63 (24.3%) | 24 (9.3%) | 22 (8.5%) | 23 (8.9%) | 16 (6.2%) | 27 (10.4%) | 259 |
| 25年 | 43 (15.5%) | 51 (18.3%) | 72 (25.9%) | 19 (6.8%) | 26 (9.4%) | 25 (9.0%) | 10 (3.6%) | 32 (11.5%) | 278 |
| 26年 | 50 (14.4%) | 69 (19.8%) | 72 (20.7%) | 32 (9.2%) | 25 (7.2%) | 28 (8.0%) | 13 (3.7%) | 59 (17.0%) | 348 |

7 第1当事者の主な法令違反(平成26年中)

主な法令違反では、安全運転義務違反が最も多く、65%を占めている。

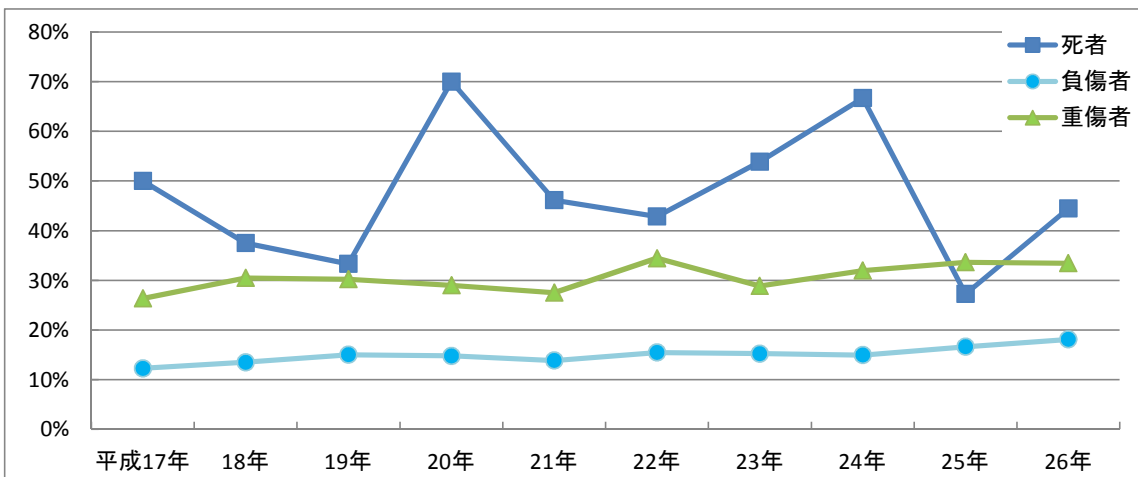


【単位:件、%】

| | 総数 | 信号無視 | 交差点 関連違反 | 指定場所 一時不停止 | 安全運転 義務違反 | その他 |
|----|-----|------|-------------|---------------|--------------|------|
| 件数 | 348 | 34 | 19 | 38 | 225 | 32 |
| 割合 | | 9.8% | 5.5% | 10.9% | 64.7% | 9.2% |

8 自転車事故負傷者等に対する高齢者の割合

近年、自転車乗用中の事故の負傷者のうち、高齢者の占める割合は12～18%程度で推移しているが、重傷者に占める高齢者の割合は30%前後、死者に占める高齢者の割合は30～70%と高い。



【単位:人、%】

| | 平成17年 | 18年 | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 24年 | 25年 | 26年 |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 死者 | 14 | 8 | 12 | 10 | 13 | 14 | 13 | 15 | 11 | 9 |
| うち高齢者 (割合) | 7 50.0% | 3 37.5% | 4 33.3% | 7 70.0% | 6 46.2% | 6 42.9% | 7 53.8% | 10 66.7% | 3 27.3% | 4 44.4% |
| 負傷者 | 3,909 | 3,661 | 3,575 | 3,332 | 3,269 | 3,078 | 2,958 | 2,461 | 2,296 | 2,107 |
| うち高齢者 (割合) | 480 12.3% | 495 13.5% | 537 15.0% | 493 14.8% | 453 13.9% | 476 15.5% | 451 15.2% | 368 15.0% | 382 16.6% | 382 18.1% |
| 重傷者 | 425 | 433 | 397 | 424 | 378 | 270 | 253 | 313 | 318 | 347 |
| うち高齢者 (割合) | 112 26.4% | 132 30.5% | 120 30.2% | 123 29.0% | 104 27.5% | 93 34.4% | 73 28.9% | 100 31.9% | 107 33.6% | 116 33.4% |

■参考

1 自転車安全利用促進計画検討委員会 委員名簿

| 区分 | 氏名 | 役職 |
|-------------------|--------|------------------------|
| 学識 経験者 | 小川 圭一 | 立命館大学 理工学部都市システム工学科准教授 |
| | 内山 伊知郎 | 同志社大学心理学部心理学科教授 |
| 交通安 全活動 関係者 | 三木 和幸 | (一財)京都府交通安全協会専務理事 |
| | 奥田 朱美 | 京都府交通安全女性の会 |
| | 前田 みどり | 自転車安全利用推進員 |
| | 棟森 幸子 | 上京地域交通安全活動推進委員協議会 |
| 一般自 転車利 用者 | 園田 りつこ | 京都女子大学家政学部生活福祉学科4回生 |
| | 阪尻 茂之 | 日新電機株式会社総務部長 |
| 関係 団体 | 古川 孝助 | 京都府自転車軽自動車商協同組合 理事長 |
| 学 校 関係者 | 高島 弘武 | 京都府立高等学校PTA連合会 会長 |
| 行 政 関係者 | 朝山 勝人 | 京都市建設局自転車政策推進室総合計画推進課長 |

(敬称略)

2 検討結果

| | 日 時 | 会 場 | テ ー マ |
|-----|--------------------|-------|----------------|
| 第1回 | 平成27年7月7日 13:30～ | 京都府公館 | 計画に基づく取組の現状と課題 |
| 第2回 | 平成27年8月25日 13:30～ | 京都府公館 | 計画改定の方角性 |
| 第3回 | 平成27年10月26日 13:30～ | 京都府公館 | 計画中間案 |
| 第4回 | 平成28年1月20日 13:30～ | 京都府公館 | 計画最終案 |