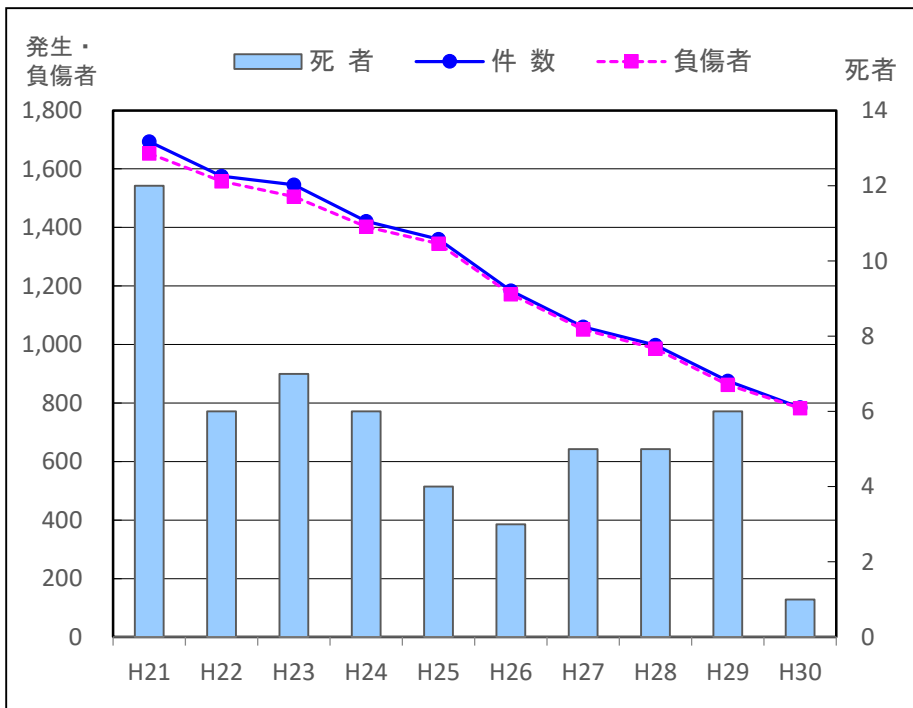


第1回 自転車の安全で適正な利用の促進
に関する検討委員会

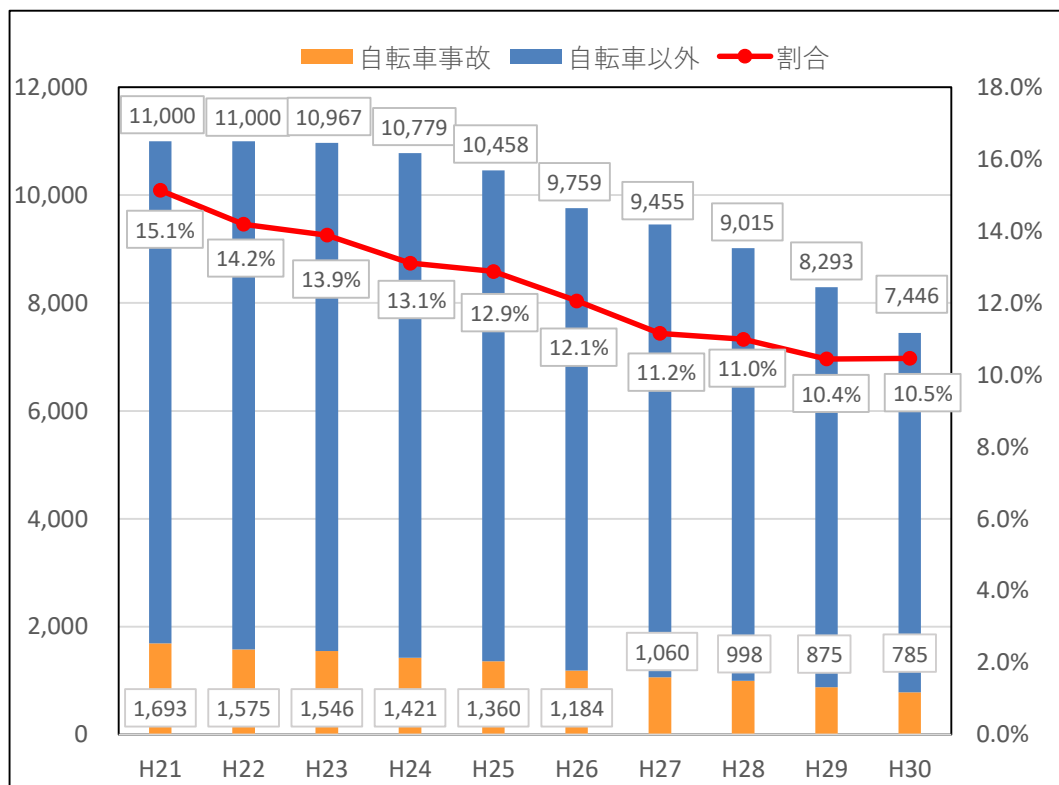
令和元年11月7日（木）

1 本県の自転車による交通事故の現状

① 自転車事故の年別推移



② 全交通事故に対する自転車事故の割合



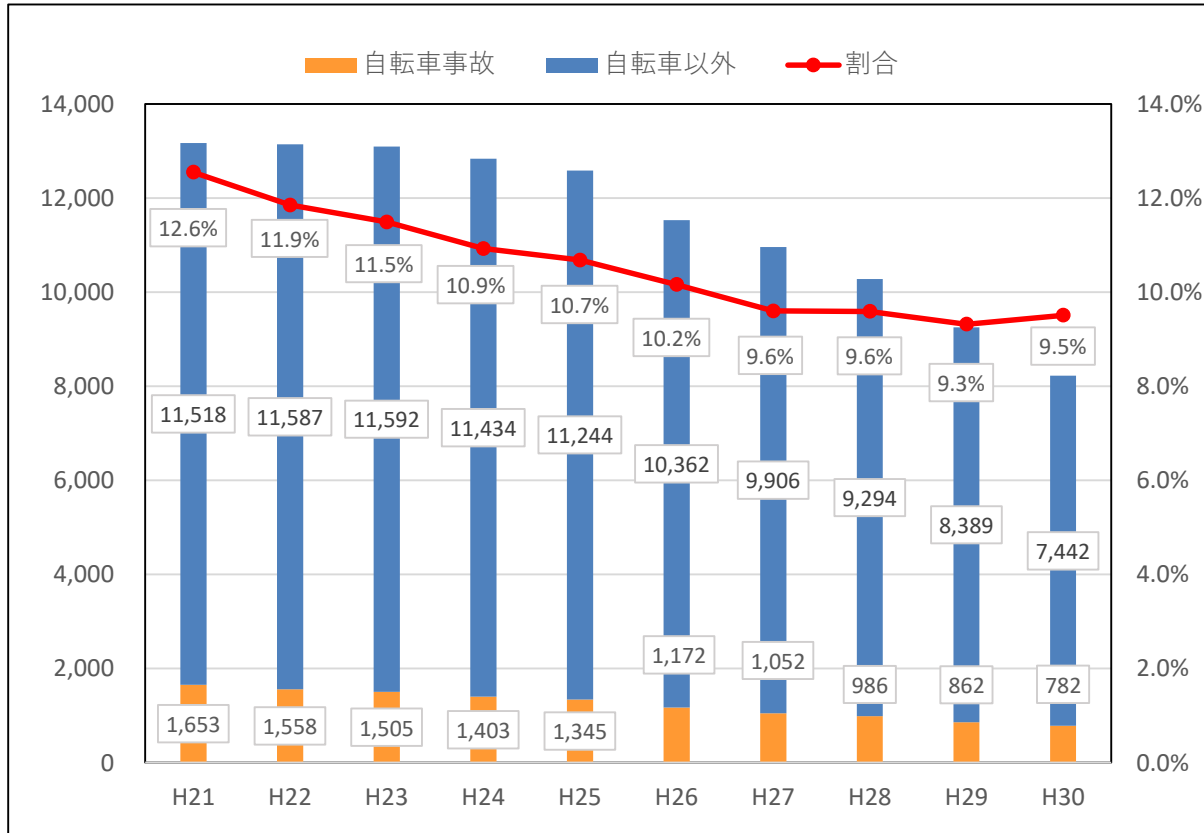
- ・本県の自転車事故件数は平成21年以降減少しており、平成28年には、1,000件を下回っている。
- ・本県の全交通事故に対する自転車事故の割合も、減少しており、近年は約10%の横ばいで推移している。

区分	年									
	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
件数	1,693	1,575	1,546	1,421	1,360	1,184	1,060	998	875	785
指数	100	93	91	84	80	70	63	59	52	46
死者	12	6	7	6	4	3	5	5	6	1
指数	100	50	58	50	33	25	42	42	50	8
負傷者	1,653	1,558	1,505	1,403	1,345	1,172	1,052	986	862	782
指数	100	94	91	85	81	71	64	60	52	47

※ H21年の指数を100とする

1 本県の自転車による交通事故の現状

③ 全負傷者に対する自転車事故による負傷者の割合



・ 県内の交通事故による負傷者及び自転車事故による負傷者ともに減少傾向にある。

・ 全負傷者に対する自転車事故による負傷者の割合も減少傾向にあり、近年は9%台の横ばいで推移している。

1 本県の自転車による交通事故の現状

④ 月別発生状況

区分 月	件数			死者			負傷者		
	平30年	前年	増減数	平30年	前年	増減数	平30年	前年	増減数
1月	45	63	△ 18		2	△ 2	45	61	△ 16
2月	64	76	△ 12				64	76	△ 12
3月	56	71	△ 15		1	△ 1	55	71	△ 16
4月	61	85	△ 24				62	84	△ 22
5月	64	76	△ 12				64	75	△ 11
6月	53	79	△ 26				51	79	△ 28
7月	63	67	△ 4				63	64	△ 1
8月	75	71	4		1	△ 1	74	68	6
9月	63	47	16		1	△ 1	64	47	17
10月	80	71	9	1		1	79	70	9
11月	74	81	△ 7				76	81	△ 5
12月	87	88	△ 1		1	△ 1	85	86	△ 1
合計	785	875	△ 90	1	6	△ 5	782	862	△ 80

⑤ 曜日別発生状況

区分 曜日	件数			死者			負傷者		
	平30年	前年	増減数	平30年	前年	増減数	平30年	前年	増減数
日曜	65	75	△ 10				63	74	△ 11
月曜	116	140	△ 24				116	139	△ 23
火曜	120	146	△ 26		1	△ 1	119	143	△ 24
水曜	126	140	△ 14	1	2	△ 1	125	137	△ 12
木曜	122	137	△ 15		1	△ 1	120	136	△ 16
金曜	131	143	△ 12		1	△ 1	133	139	△ 6
土曜	105	94	11		1	△ 1	106	94	12
合計	785	875	△ 90	1	6	△ 5	782	862	△ 80

- ・ 10月から12月にかけて事故が多く発生している。
- ・ 通勤や通学等での利用が多くなる月曜日から金曜日の平日が事故件数が多くなっている。

1 本県の自転車による交通事故の現状

⑥ 相手車両別発生件数

車種 区分	乗用車						貨物車					特殊車		二輪車						軽車両		歩行者等	列車	物件等	相手なし	不明・対象外当事者	合計				
	大型	中型	準中型	普通	軽	ミニカー	大型	中型	準貨物	普通	軽	大型	小型	751cc以上	401cc～750cc	251cc～400cc	軽	原二	原一	自転車	その他										
H30		1		339	291		6	2	7	20	72					1	1	1	11	6						5		3	6	7	779
前年	2			385	327	1	3	4	4	17	69						2	3	15	9					9		4	9	3	866	
増減数	△ 2	1		△46	△36	△ 1	3	△ 2	3	3	3					1	△ 1	△ 2	△ 4	△ 3					△ 4		△ 1	△3	4	△87	

⑦ 市町村別発生状況

市町村 区分	宮崎市	都城市	延岡市	日南市	小林市	日向市	串間市	西都市	えびの市	三股町	高原町	国富町	綾町	高鍋町	新富町	西米良村	木城町	川南町	都農町	門川町	諸塚村	椎葉村	美郷町	高千穂町	日之影町	五ヶ瀬町	合計	
件数	445	92	92	17	19	41	2	18	3	11	1	3	4	15	8		1	3	3	6					1			785
死者		1																										1
負傷者	444	90	93	18	19	40	2	17	3	11	1	3	4	15	8		1	3	3	6					1			782
構成比(%)	56.7	11.7	11.7	2.2	2.4	5.2	0.3	2.3	0.4	1.4	0.1	0.4	0.5	1.9	1.0		0.1	0.4	0.4	0.8					0.1			100

1 本県の自転車による交通事故の現状

⑧ 時間別発生状況

時間	件数		死者	負傷者	件数の構成比 (%)
	平30年	前年			
07～09	199	203		200	25.4
09～11	93	90		92	11.8
11～13	78	80		78	9.9
13～15	80	68	1	78	10.2
15～17	113	154		114	14.4
17～19	128	155		126	16.3
19～21	48	67		49	6.1
その他	46	58		45	5.9
合計	785	875	1	782	100.0

・通勤や通学等での利用が多くなる7時から9時、15時から19時の時間帯の事故件数が多くなっている。

・年代別では、通学等で自転車を使用する高校生が最も多く、次いで75歳以上の高齢者が多くなっている。

⑨ 年代別発生状況

年代	件数	死者	負傷者
未就学児			
就園児	1		1
小学生	48		47
中学生	92		91
高校生	213		218
一般少年	28		27
20～24歳	35		34
25～29歳	29		28
30歳代	41		40
40歳代	61		61
50歳代	52		52
60～64歳	26		26
65～69歳	51		51
70～74歳	27		27
75歳以上	81	1	79
合計	785	1	782

1 本県の自転車による交通事故の現状

⑩ 類型別・年代別発生状況

類型別	年代別		小学生	中学生	高校生	高齢者	その他	合計
	幼児 未就園児	幼児 就園児						
人対自転車				1	1	1	2	5
自転車 対車	正面衝突		2		1	2		5
	追突進行中					1	1	2
	追突その他				2	1	2	5
	出合頭	1	40	61	135	89	152	478
	右折時			7	23	18	27	75
	左折時		3	9	33	20	38	103
	追越・ 追抜時				1	2	5	8
	すれ違い時			1		2	4	7
	その他		2	13	17	20	36	88
	小計	1	47	91	212	155	265	771
踏切事故								
単独事故			1			3	5	9
合計	1	48	92	213	159	272	785	

⑪ 原因別・年代別発生状況

原因（違反別）	年代別		小学生	中学生	高校生	高齢者	その他	合計
	幼児 未就園児	幼児 就園児						
信号無視			1	2		2	4	9
通行区分違反				2	7	2	3	14
左折違反								
右折違反						1		1
優先通行妨害等						1	1	2
灯火違反								
交差点安全進行義務違反			9	13	34	12	40	108
徐行違反					2			2
一時不停止		1	8	8	10	8	5	40
自転車の通行方法違反								
ブレーキ故障								
酒酔い運転								
ハンドル・ブレーキ操作不適					1	1	4	6
脇見等			5	20	66	51	94	236
安全不確認			23	17	43	31	46	160
その他の違反				3	4	2	5	14
違反なし			2	27	46	45	68	188
調査不能						3	2	5
合計		1	48	92	213	159	272	785

2 自転車損害賠償保険の主な種類

- 自転車損害賠償保険等は、大きく個人向けと事業者向けに区分される。
- 日常生活の中で発生した自転車事故における対人対物への補償は、個人賠償責任保険で対応することが可能。
(ただし、業務で自転車を使用中に発生した事故は補償されない。)

<個人向けの保険>

保険の種類		保険の概要
個人賠償責任保険	自転車利用者向け保険	自転車事故に備えた保険
	自動車保険の特約	自動車保険の特約で付帯した保険
	火災保険の特約	火災保険の特約で付帯した保険
	傷害保険の特約	傷害保険の特約で付帯した保険
団体保険	会社等の団体保険	団体の構成員向けの保険
	PTAの保険	PTAや学校が窓口の保険
共 済		各種共済
TSマーク付帯保険		自転車の車体に付帯した保険

<事業者向けの保険>

保険の種類	保険の概要
施設賠償責任保険（名称は施設所有管理者賠償責任保険等、保険会社によって異なる）	業務遂行中の事故に備えた保険
TSマーク付帯保険	自転車の車体に付帯した保険

<自転車貸出事業者向けの保険>

保険の種類	保険の概要
施設賠償責任保険（名称は施設所有管理者賠償責任保険等、保険会社によって異なる）	利用者（借受人）の事故に備えた保険
TSマーク付帯保険	自転車の車体に付帯した保険

3 主な自転車事故による高額賠償事例

賠償金額	判決日	裁判所	被害者	被害状況	加害者
9,521万円	平成25年7月4日	神戸地裁	女性（62歳） 歩行者	後遺障害 （意識不明）	男子小学生 無灯火
9,266万円	平成20年6月5日	東京地裁	男性（24歳） 自転車乗用	後遺障害 （言語機能）	男子高校生 通行違反
6,779万円	平成15年9月30日	東京地裁	女性（38歳） 歩行者	死亡	男性 交差点進入
5,438万円	平成19年4月11日	東京地裁	女性（55歳） 歩行者	死亡	男性 信号無視
4,746万円	平成26年1月28日	東京地裁	女性（75歳） 歩行者	死亡	男性 信号無視

- 被害者が死亡する事故や重大な後遺障害が残る事故では賠償額が高額となるケースもある。
- 小学生が加害者となる事故も発生している。

4 他都道府県の条例制定状況（自転車損害賠償保険加入）

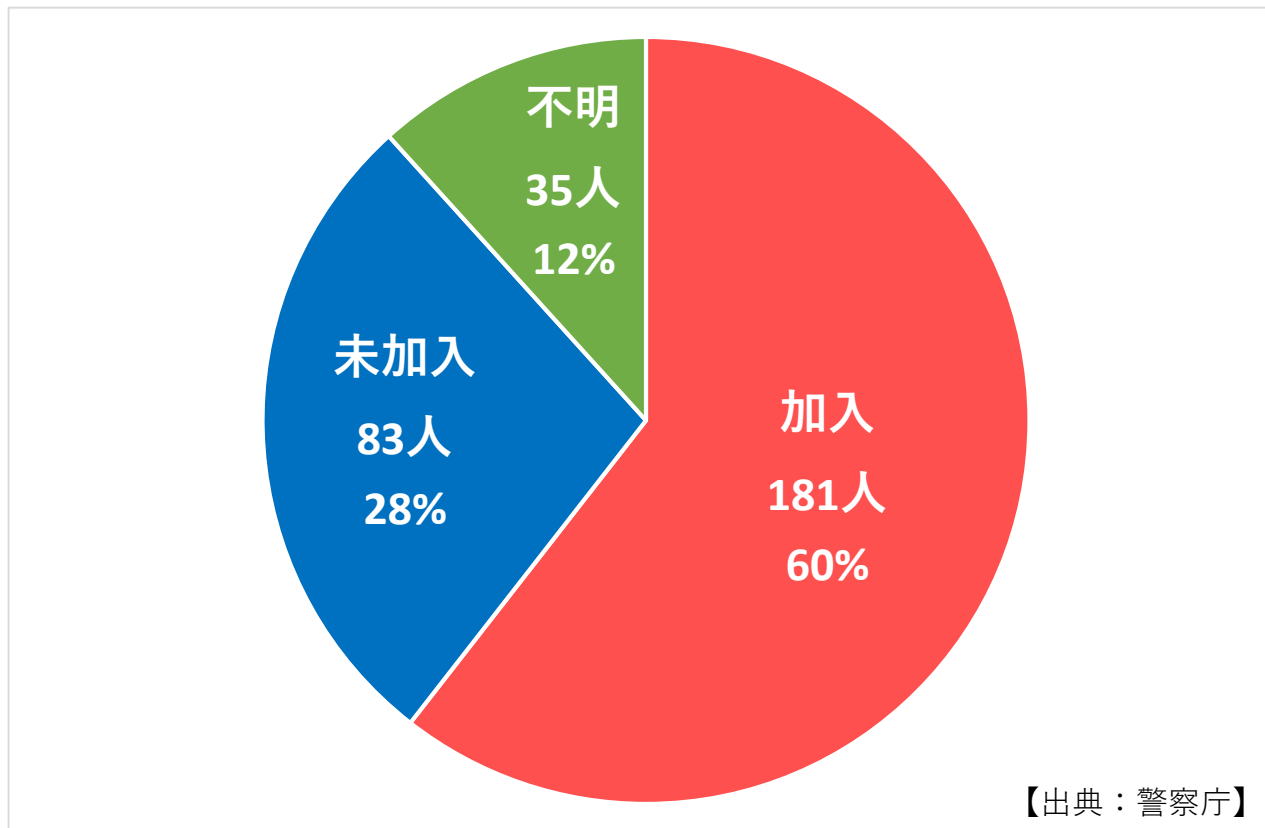
- 24都道府県において条例制定（令和元年10月現在）
- 自転車利用者の保険加入義務化は10府県（努力義務は14都道県）
 義務化：埼玉県、神奈川県、長野県、静岡県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、鹿児島県
- 保険加入を義務化した府県における、罰則規定はない。

	保険への加入				加入の確認		
	自転車利用者	保護者	従事者に自転車を利用させる事業者	自転車貸付事業者	小売業者	学校	自転車貸付事業者
義務化	10	8	10	8	6	0	2
努力義務化	14	8	10	7	7	4	1
規定なし	0	8	3	9	11	20	21

5 - 1 自転車事故の損害賠償保険への加入状況（自転車対歩行者）

- 「自転車対歩行者」事故の歩行者死亡・重傷事故において、自転車運転者の自転車損害賠償保険等の加入が確認されたのは、約60%となっている。

「自転車対歩行者」事故の歩行者死亡・重傷事故における自転車運転者の自転車損害賠償保険等の加入状況（平成29年）

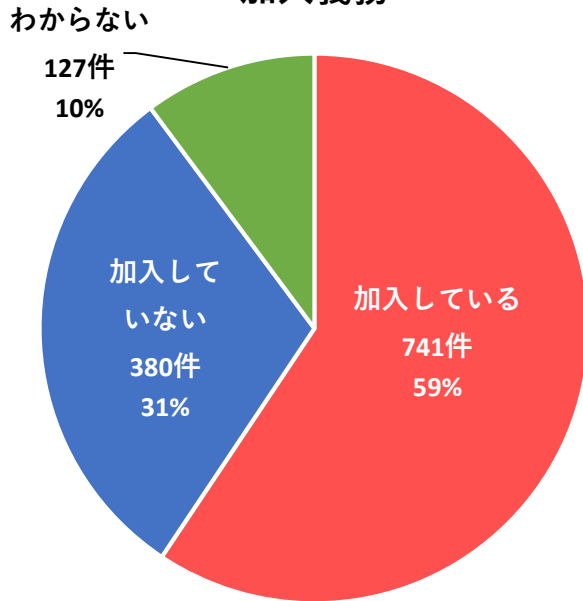


5 - 2 自転車事故の損害賠償保険への加入状況（条例の効果）

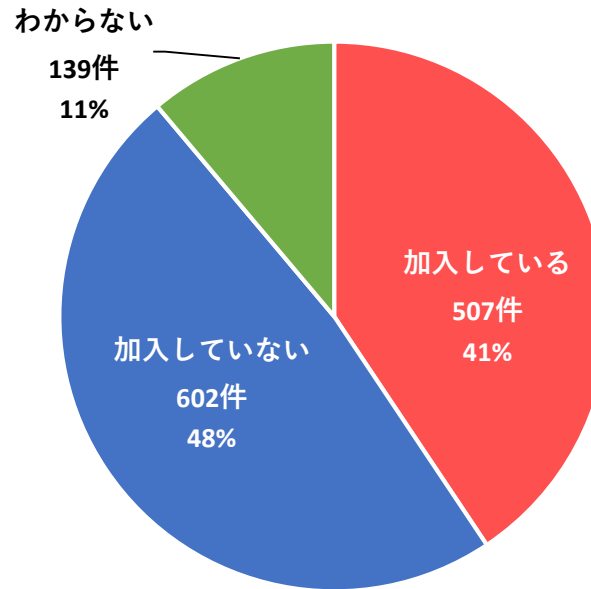
- 自転車関連事故は減少傾向にあるものの、全国では高額賠償事故も発生しており、被害者救済の観点から自転車損害賠償保険等の加入の必要性は高い。
- そのような中、国土交通省が実施したアンケート調査では、条例により加入義務化した調査地域は、努力義務及び条例のない調査地域と比べ、加入率が高くなっている。

自転車保険の加入について

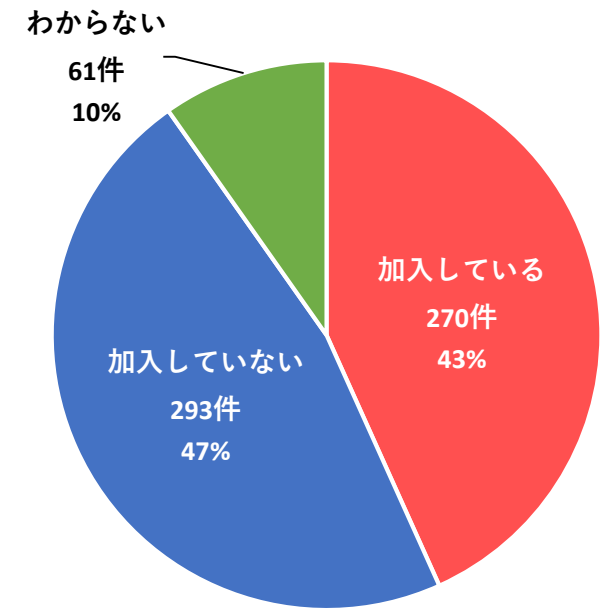
加入義務



努力義務



条例なし



<調査概要> ※国土交通省調べ

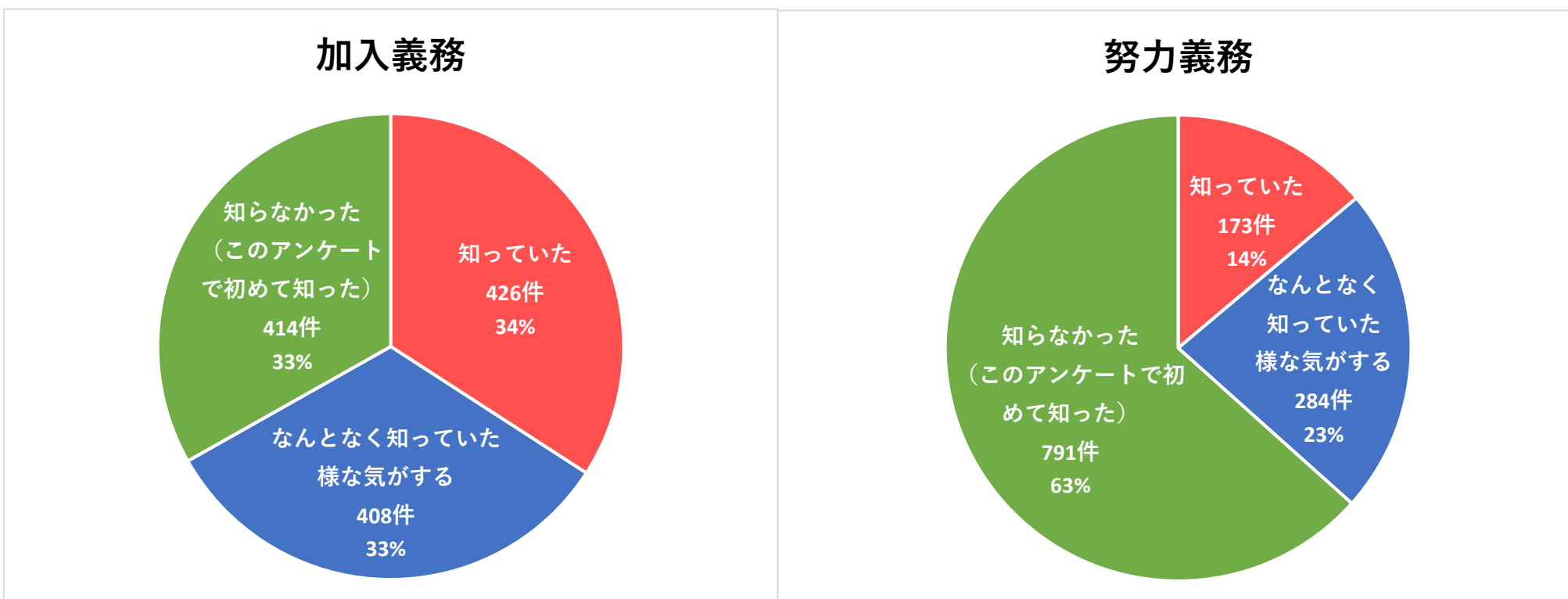
調査方法：インターネットリサーチ会社によるアンケート調査 調査対象者：調査地域に居住している自転車利用者（インターネットリサーチ会社モニター）

対象地域：加入義務（大阪府・兵庫県）、努力義務（千葉県・東京都）、条例なし（神奈川県） 回答者数：3,120人 実施時期：2018年11月19日～2018年11月20日

5 - 3 自転車事故の損害賠償保険への加入状況（条例の認知度）

- アンケート結果では、自転車損害賠償保険等の加入について「知らなかった」と回答したのは、加入義務の自治体が33%、努力義務の自治体が63%となっている。
- アンケート結果では、加入義務の自治体の方が条例の認知度が高い。

自転車損害賠償保険等の加入に関する条例の認知度について



<調査概要> ※国土交通省調べ

調査方法：インターネットリサーチ会社によるアンケート調査 調査対象者：調査地域に居住している自転車利用者（インターネットリサーチ会社モニター）

対象地域：加入義務（大阪府・兵庫県）、努力義務（千葉県・東京都）、条例なし（神奈川県） 回答者数：3,120人 実施時期：2018年11月19日～2018年11月20日

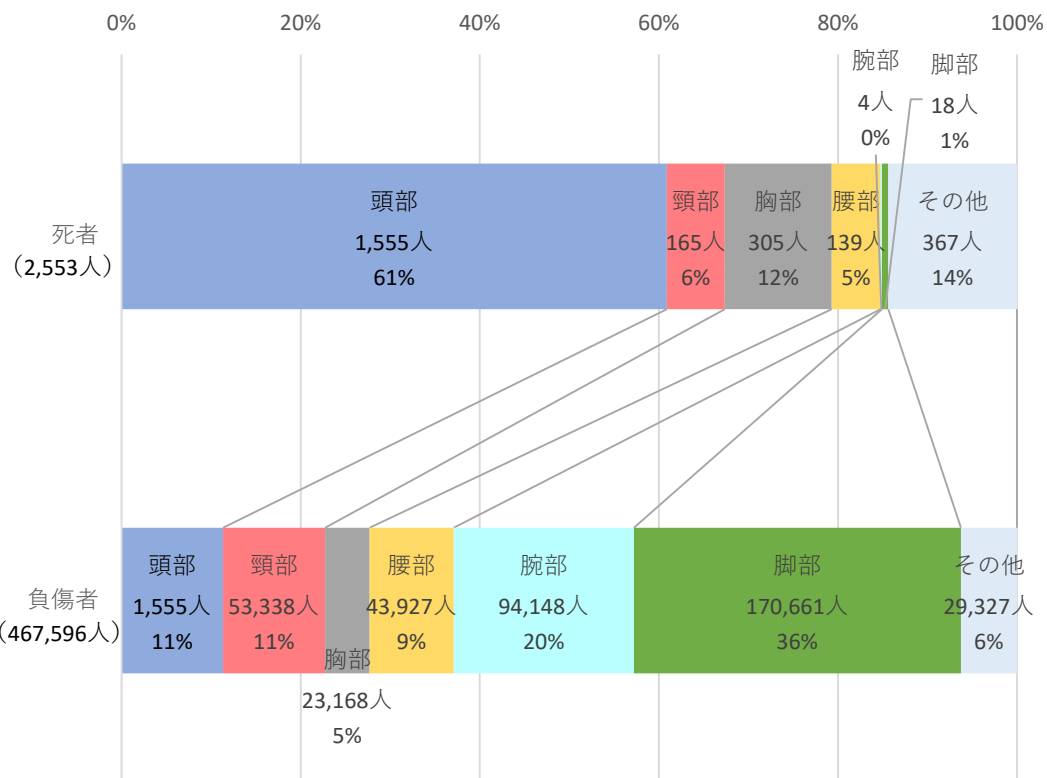
6 他都道府県の条例制定状況（ヘルメット着用）

- ヘルメット着用義務化は3府県でいずれも子供が対象（令和元年10月現在）、罰則規定なし。
- 具体的に「ヘルメット」の記載がない自治体でも「安全利用のために必要な措置を講じる」や「事故の被害を軽減するための器具の使用に努める」等の規定を設けている。

	ヘルメット着用に関する規定					
	自転車利用者	高齢者	子供への着用	家族等の高齢者への助言	自転車貸付事業者の利用者への助言	小売事業者の購入者への助言
義務化	0	0	3	0	0	0
努力義務化	6	4	10	12	2	1
規定なし	18	20	11	12	21	21

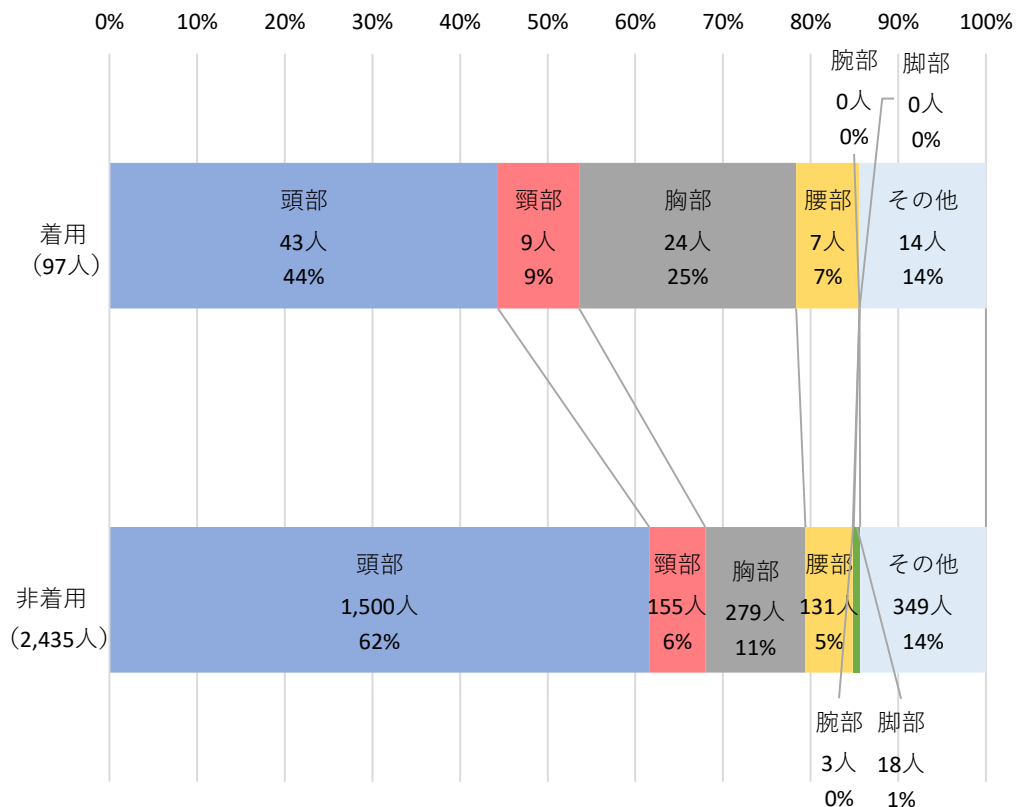
7 自転車乗用中死者・負傷者及びヘルメット着用状況別の人身損傷主部位

自転車乗用中死者・負傷者の人身損傷主部位比較 (平成26年～平成30年合計)



注 ・ 「人身損傷種部位」とは、損傷程度が最も重い部位（死亡の場合は致命傷の部位）をいう。
 ・ 「その他」とは、顔部、腹部等をいう。

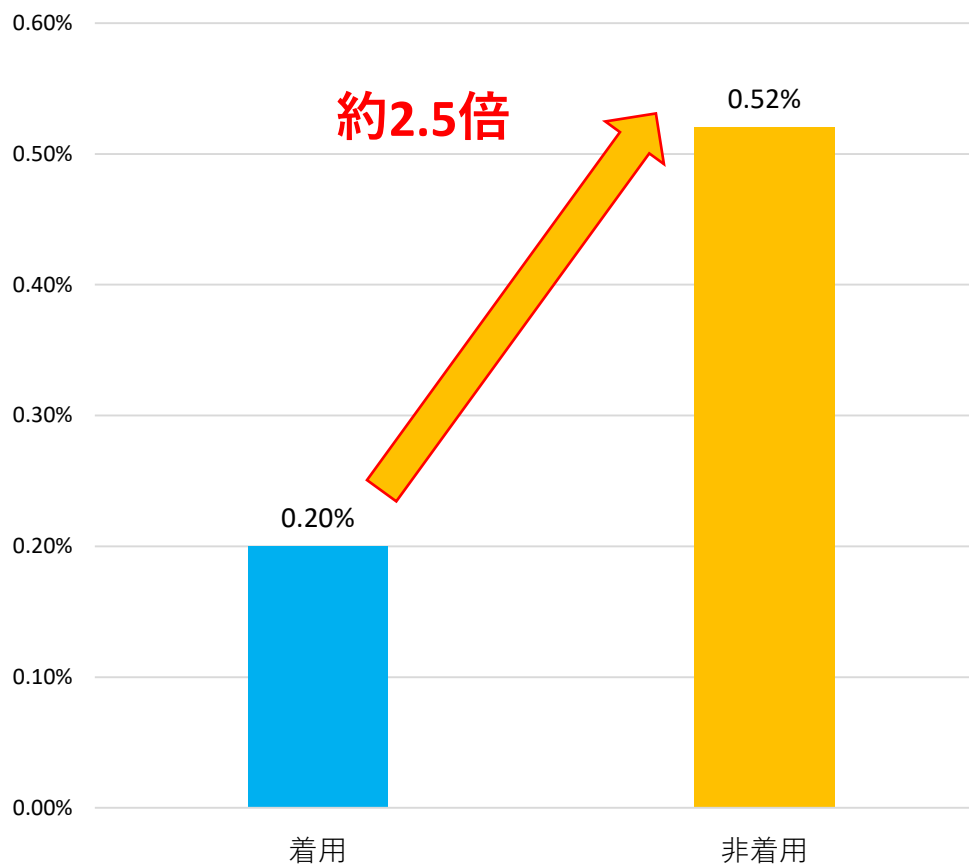
ヘルメット着用状況別自転車乗用中死者の人身損傷主部位比較 (平成26年～平成30年合計)



注 ・ 「着用不明」は除く。

8 自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率

ヘルメット着用状況別の致死率比較（平成21年～平成30年合計）



【出典：警察庁】

注 ・ 「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

自転車利用者のルール・マナー違反に関する意見(50/113)

自転車活用推進計画の策定に関するアンケートの結果(一般) 一部抜粋

1	自転車は車道の右側を走るのが左側を走るのが分かっていない人が多く曲がり角でぶつかりそうになる、又はぶつかっている人をよく見かけます。大人には指導する機会がないですが小、中、高と交通安全とルールを指導する機会を作るべきです。
2	小、中、高(学校)とすべての子供、高齢者は特に自転車のマナーやルールを学ぶべき。自分の子供にも自転車に乗る時のマナーやルールを教えているがやはりそれだけでは不安もある。
3	自転車に乗る人が後ろ指をさされないような教育、すべての自転車に乗る人への交通ルール等の徹底が必要だと思います(歩道を高速で走らない、逆走、右側通行をしない等)。
4	通勤中、自転車に乗る人が危険な運転をしているととてもヒヤツとする。免許もなく交通ルールを学ぶ機会がないためとても危険。特に田舎は道路が狭く自転車と自動車と歩行者が共有できる環境が全く整っていない。今のまま利用だけ推進するのは絶対にやめてほしい。
5	自転車の活用を推進させるのはいい事だと思いますが、今でも若い人がスマートフォンや音楽などを聞きながら乗っているのを見ると残念な思いがします。何かいい手立てはないでしょうか。
6	スマートフォンを使いながら自転車の通行は危ないので、必ず止めるよう呼びかけを行うと良いと思います。
7	雨天時の場合雨カッパの着用を徹底し傘を使用しないこと。高齢者(女の人)の人は自転車の利用が多いのですがルールを案外知らないようです。
8	歩行者分離、スクランブル、通常の交差点での自転車が見る信号機はどれかよく分からない人が多いと思う。(はつきり指導すべきだと思います。また、道路に書いてある自転車の意味についても説明されたものを見た事がないし指導された事もない。
9	歩道を通っている自転車をよく見かけます。ルール違反なのでしょうが自動車のドライバーとしてはそちらを走つてくれた方が安心できます。自転車は歩行者、自動車のドライバーはどちらからでも邪険にされているように感じます。自転車専用を主要道路だけでも整備していく必要があると思います。自転車は「車両」と認識していない利用者が多いのも問題かと思えます。
11	学生の通学時のマナーが悪いので学校等での交通ルールを徹底して教育してほしい。
12	スマホを聞きながらの人(特に学生)をよく見かけます。外の音が全く聞こえてないと思うので本当に危ないです。また、運転していて細かいすじ道から出る時など、自転車がスピードを出して目の前を通り過ぎたりヒヤリとすることがあります。小学校の低学年から自転車の乗り方を徹底して教えた方が子供の命を守る為にも大切だと思います。サイクリング等もいいと思いますが、まずは自転車の乗り方の教育だと思います。
13	右側通行等のルール違反の取締りが甘く利用者も認識の乏しい方を見かける。
14	免許返納後に活用するつもりですが、無灯火etc.マナーの悪さも目につきます。
15	歩行中に横をスピードを出して通り過ぎて行く行為が危険です。いつもヒヤツとさせられる事が多い。信号無視の自転車が多数。ルール・マナーの教育をお願いしたい。
16	自転車がいきなり飛び出してきたり信号無視などがなくなるかと車を運転する側も安全に運転出来ると思う。そのために(呼びかけなど)自動車と同じように扱ってほしい。
17	学校における交通安全教育の推進について…ながら運転の禁止等(特に高校生のスマホ)。宮崎市内で歩道をスピードを出して走る自転車が怖いと宮崎市内に住む娘が言っていました。狭い道から車で大通りに出ようとするとよく自転車とぶつかりそうになるそうです。
18	車道、歩行者道に段差のある道路をスマホ片手に自転車を乗ってくるとすれ違う時とても危険に感じます(前を見ていない)。まして、坂道を片手運転しています。大人も(若い人)、学生さんも、事故になる前にどうにかならないかと…。
19	自転車のマナーが悪すぎる。特に若年層(学生含む)。イヤホンは禁止にして自動車同様に罰則を設けて欲しい。
20	若者の自転車運転のマナーの改善や教育を行ってもらいたい。スピードを出したまま交差点進入等、ヒヤリとすることが多く感じる。
21	自転車も車道を通るようになり車の運転が怖いです。交通ルールを守らない人が多い。赤信号でも我が物顔で走る人、飛び出し。マナーを守ることが大事。
22	歩道を自転車がスピードを出して走っているの、もう少し自転車に乗る人の教育が必要だと思います。
23	学生時代に自転車活用していた時と自動車を運転しながらの自転車の乗り方の見方が変わりました。並列・無灯火・飛び出し怖いと思います。今、歩車分離となっている交差点が多いようです。

宮崎県自転車活用推進計画 パブリックコメント 一部抜粋

1	小・中・高校生の自転車マナーが悪く感じます。若者や高齢者の自転車事故が再教育や交通ルール遵守の啓発が重要。
2	まず、警察官が自転車にて巡回する際にヘルメットを着用していない。さらには、歩道を走行しているうえに逆走しているのを多々見かけます。いつまでたっても県民にルールが浸透していないのはそれが原因ではないでしょうか。
3	宅配業者に対しては、リヤカー牽引状態では歩道走行できないことを警察からの指導で厳格に知らしめるべき。

1. 総論

(1) 計画の趣旨

自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として、本県の現状と課題、地域特性や地域資源を生かした目標や施策の方向性を示すもの

(2) 計画期間

長期的な視点にたち
2028年度まで

(3) 計画の位置づけ

自転車活用推進法第10条に基づいて定めるものであり、国の自転車活用推進計画を勘案しつつ、宮崎県総合計画未来みやざき創造プラン等と整合を図った宮崎県の自転車活用を推進する施策に関する最上位計画として位置付け

2. 自転車を取り巻く現状と課題

- (1) 人口動向
- (2) 地理的特性及び自然環境
- (3) 自転車の利用状況

3. 自転車活用推進計画の施策体系

目指すべき姿：誰もが安全・快適に自転車を活用することができる「自転車パラダイスみやざき！」の実現

目標1 サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性化

施策 1 地域の魅力を生かしたサイクルツーリズムの推進

施策 2 スポーツキャンプ・合宿の誘致

【指 標】モデルルートにおける自転車通行空間の整備を推進

0km (2018年) → 120km (2028年)

県内におけるモデルルートの設定

10コース (2018年) → 20コース (2028年)

【主な取組】県内における先進的なサイクリング環境の創出を目指すモデルルートの設定と整備等の促進

交通結節点等におけるサイクリスト受入サービスの充実

目標2 自転車を利用しやすい都市環境の形成

施策 3 自転車通行空間の計画的な整備推進

施策 4 路外駐車場の整備及び違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保

施策 5 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

【指 標】自転車活用推進計画を策定した市町村数

0 (2018年) → 26 (2028年)

【主な取組】自転車通行空間の整備推進

違法駐車違反取締りの積極的な推進

目標3 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策 6 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施

施策 7 学校における交通安全教室の開催等の推進

施策 8 高い安全性を備えた自転車の普及促進

施策 9 災害時における自転車の活用の検討

【指 標】人身事故のうち、自転車関連事故の割合

10.5% (2018年) → 5% (2028年)

県内の公立小中学校における通学路の安全点検の実施

341校 (100%) (2018年) → 全校 (100%) (2028年)

【主な取組】自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知

自転車通学・通行の視点を踏まえた通学路の安全点検実施

目標4 自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進

施策10 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進

施策11 サイクルスポーツの推進

施策12 自転車通勤の促進

【指 標】週に1回以上運動している人の割合を増やす(抜粋)

20~64歳男性 50.4% (2016年) → 66% (2028年)

女性 48.6% (2016年) → 61% (2028年)

【主な取組】「SALKO」を活用した健康長寿社会のための支援

アスリート育成に向けたサイクルスポーツの推進

4. 計画の推進方策

(1) 計画の推進体制

県内の市町村、県の関係部署、関係団体と連携して施策を推進

(2) 計画のフォローアップと見直し

計画の進捗状況に関するフォローアップを実施

計画期末までに、施策の効果に関する評価を行うとともに、計画の見直しを行う

検討事項（論点）

【論点 1】 交通ルールの遵守・マナーの向上

- 自転車利用者等に対する啓発
- 保護者・学校の長・事業者、交通安全団体等の行う交通安全教室

【論点 2】 乗車用ヘルメットの着用の促進

- 乗車用ヘルメットの効果・重要性
- 着用対象の範囲

【論点 3】 自転車損害賠償保険への加入促進

- 加入の義務化・努力義務化
- 加入対象の範囲
- 加入の確認・加入促進を行う者の範囲

【論点 4】 自転車の点検整備の促進

- 自転車の点検整備に関する自転車利用者・保護者・自転車販売店等の役割