

# 後志における自転車施策の取組について

小樽開発建設部 道路計画課 ○向上 啓  
野藤 昌樹  
佐藤 友祐

自転車は、これまで身近な移動手段としてこれまでに主に使われてきたが、サイクルツーリズムに見られるようなレジャーの一環としての利用や、スポーツ車・電動アシスト車の普及等、自転車の利用が多様化してきている。これまでの警察庁・国土交通省による自転車利用環境の改善の取り組みもあり、北海道・後志地区における自転車事故数は、頭打ち・横ばいである。しかし、平成27年8月の岩内町国富町の自転車を巻き込んだ事故の発生等、自転車の安全対策は引き続き重要な課題となっている。そこで、本稿では、小樽開発建設部が取り組んでいる自転車施策の取組について報告する。

キーワード：自転車、交通安全、観光、自転車事故

## 1. はじめに

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動手段としてこれまで主に使われてきた。近年は、スポーツ車の購入台数の増加やサイクリングツーリズムの流行等、自転車のニーズや利用目的が多様化している（図-1）。特に北海道は、後志地方のニセコ・羊蹄山エリアをはじめとしてサイクルツーリズムの取組や自転車レースの活動が盛んである。

自転車の安全な利用のためには、自転車の交通事故対策が重要である。これまで、警察庁・国土交通省等が中心となり、交通ルールの設定等、交通安全に関する取り組みを進めてきた。全国的に見ても自転車の事故件数は着実に減少してきている。しかし、平成27年9月に小樽開発建設部管内の岩内町で9人の大学生を巻き込んだ事故が発生する等、依然として自転車の交通安全に向けた取り組みは、課題となっている。

そこで、本稿では、小樽開発建設部が取り組んでいる自転車利用状況・事故の調査・分析や管内自転車版は走りやすさマップの作成について報告する。

## 2. 自転車利用の現状

### (1) 全国の自転車利用の現状

我が国における自転車保有台数は、平成25年時点で自動車保有台数とほぼ同程度の7,200万台であり、自転車分担率は世界と比較しても高い水準を維持している。また、1世帯当たりの自転車保有台数は1.30であり、特に関東・近畿で台数が多い。5km未満の移動の約2割は自転車が利用されているなど、自転車は都市内交通等において重要な移動手段となっている。

また、近年は、スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が増加傾向にある等、健康増進や環境保全への意識の高まり、さらにはコンパクトシティに向けたまちづくり等を支える移動手段として、自転車利用のニーズが一段と高まっており、自転車が身近で有用な移動手段として重要な役割を担っている。

### (2) 北海道の自転車利用の現状

北海道の自転車保有台数は、平成25年度の推計値で約282万台<sup>1)</sup>である。また、1世帯当たりの自転車保有台数は1.15台であり、この値は九州地方の1.05台/世帯に次



(a) 日常の自転車利用



(b) 観光客の自転車利用



(c) 外国人の自転車利用

図-1 自転車の利用状況

いで全国で2番目に低い値となっている。また、平成28年度の北海道民に対する自転車利用に関する意識調査の結果によると、自転車利用の主な目的として、その他(33.4%)を除くと、買い物(26.5%)、運動(13.9%)が上位に挙げられており、北海道内において自転車が日常的な交通手段として使われていることが分かる<sup>2)</sup>。

### 3. 自転車事故の実態

#### (1) 全国の自転車の事故

我が国における自転車乗車中事故における死者数は、長年にわたり、年間1,000人あたりを増減しつつ推移している状況であったが、平成16年より減少に転じ、ピーク時の3分の1まで減少している。しかしながら、過去20年間(平成4~24年)では交通事故死者数に占める自転車乗用中の死者数の割合は増加傾向となっている。また、自転車乗車中の死傷者数は、年齢別では7~18歳の若年層(小・中学生、高校生世代)の割合が高く、利用目的では通勤・通学の割合が高い<sup>3)</sup>。

#### (2) 北海道の自転車事故

北海道全体で見ると、平成27年度の自転車利用中の死傷者数は1,755人であり、うち死者は12人(前年比+3人)となっている<sup>3)</sup>。また、以下のような特徴が挙げられる<sup>3)</sup>。

- ・ 4月から死傷者が増加し、6月に最も多い。
- ・ 朝(8~10時)と夕(16~18時)に多い。
- ・ 平日の死傷者が多い
- ・ 出会頭事故が5割を超える
- ・ 市街地交差点で7割を超える
- ・ 市町村道での死傷者が多い。
- ・ 死者は60、70歳代が多い。傷者は10、20歳代が多い。
- ・ 自宅から1km以内の事故が5割超。

上記分析結果からも、北海道の自転車の死傷事故は、日常的な自転車の利用の際に多く発生していることがわかる。またイタルダデータによると、北海道内の国道の自転車事故は、近年減少傾向が続いており、平成26年度では360件であった。

### 4. 自転車利用環境の改善の取組

#### (1) 道路交通法の改正等

警察庁は、平成19年に交通対策本部決定により、自転車安全利用五則として、1)自転車は車道が原則、2)車道の左側通行、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、5)子どもはヘルメットを着用、を定めた。また、近年、自転車を対象として以下のような道路交通法の改正を行ってきている。

平成20年度：自転車の歩道通行要件の明確化と乗用車ヘルメット着用努力義務の導入

平成23年度：自転車道・歩道で自転車を一方通行とする規制標識の新設

平成25年度：自転車の検査等に関する規定新設、軽車両の路側帯通行に関する規定整備

平成27年度：自転車運転者講習に関する規定整備

一方で、自転車安全五則について、道民対象の意識調査によると、7割以上の回答者が、「聞いたことがあるものの内容は知らない」と回答している<sup>2)</sup>ことから、その周知徹底等の改善の余地が残っているといえる。

#### (2) 自転車利用環境創出ガイドラインの策定等

国土交通省と警察庁は平成24年に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下、ガイドライン)を作成し、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方等について設定した。また、平成28年度に改定を行っており、段階的なネットワーク計画策定の導入や路面表示の標準化等を取り入れている。

### 5. 後志における自転車利用環境改善の取組

#### (1) 後志の自転車利用実態の調査・分析

小樽開発建設部では、自転車利用状況を把握することを目的として、平成28年度に倶知安・ニセコ周辺で、(1)住民(2)観光客(3)外国人を対象としたアンケート調査等を実施している。

##### 1) 住民向けアンケート調査

主に倶知安町の住民に対して、自転車の利用状況、自転車事故の有無、自転車利用ルールの認知・遵守等の項目(表-1)についてアンケート調査を実施し、約670件の回答を回収した。自転車利用の主な目的としては、買い物と通勤・通学で、約50%を占めることから、日常的な交通手段として自転車が活用されていることが分かる。特に、10~50代は通勤・通学に自転車を利用し、60代以上が買い物に活用している。また、自転車の利用頻度も、65%以上が1ヶ月に数回程度使っているとの回答となった。このことから、倶知安町においても住民は日常の足

表-1 住民向け自転車アンケート項目

| 項目              | 内容                         | 回答方法  |
|-----------------|----------------------------|-------|
| 回答者属性           | 年齢                         | 選択    |
|                 | 性別                         | 選択    |
|                 | 居住地                        | 選択・記入 |
|                 | 運転免許の有無                    | 選択    |
|                 | 自転車保険の加入                   | 選択    |
| 事故経験            | 自転車の主な利用目的                 | 選択    |
|                 | 利用頻度                       | 選択    |
|                 | 交通事故・ヒヤリハットの経験             | 選択    |
|                 | 交通事故の状況                    | 選択    |
| 利用ルール           | 安全教育等の受講経験                 | 選択    |
|                 | 自転車のルールに関する認知度・遵守状況        | 選択    |
|                 | 違反行為者に対する安全講習受講義務に関する認知度   | 選択    |
|                 | 自転車事故の加害者に対する高額賠償事例に関する認知度 | 選択    |
| 今後の自転車利用環境施策の意向 |                            | 選択    |
| 自由意見            |                            | 記入    |

として自転車を使用していることが分かる。

平成27年度に導入された自転車運転者講習会については、半数以上の回答者が「自転車運転者講習会を知らない」と回答する結果となった。このことから、ルールの改訂のみではなく、その十分な周知が必要であると考えられる（図-2）。

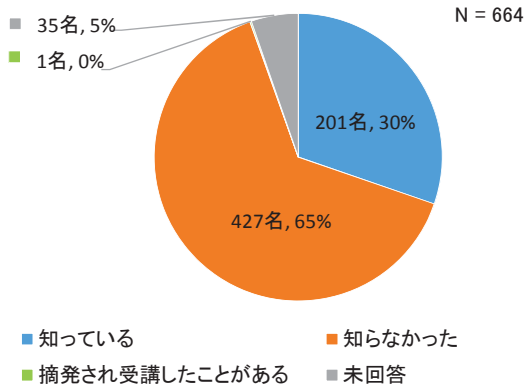


図-2 自転車運転者講習の認知度

なお、アンケート調査した自転車に関する交通ルール（①車道通行原則②2人乗り禁止③ブレーキ不備自転車禁止④片手運転禁止⑤歩行者を妨げない速度で路側帯走行⑥歩道の歩行者優先⑦一時停止標識遵守 等）については、おおむね回答者の90%程度がそのルールを知っている結果となった。この結果から、自転車に関する交通ルールは一般市民に概ね周知されていると考えられる。一方で、歩道通行時の歩行者優先、一時停止標識遵守、車道左側通行の原則の3項目については、回答者の3~4割が「十分に遵守していない」又は「ルールを知らない」という結果となった（図-3）。また、当該3項目の遵守率を年代別に分析すると、10代の遵守率が一番低く、年代が上がるにつれて遵守率が高くなる傾向があった。自転車の交通ルール・マナーの周知に加えて、如何にルールの遵守率を向上させるかが自転車の安全利用に向けた取り組みの上での課題であると考えられる。また、自転車関係の取組で期待されるものとしては、「広報啓発活動」ならびに「交通安全教育」との回答が最も多かった。

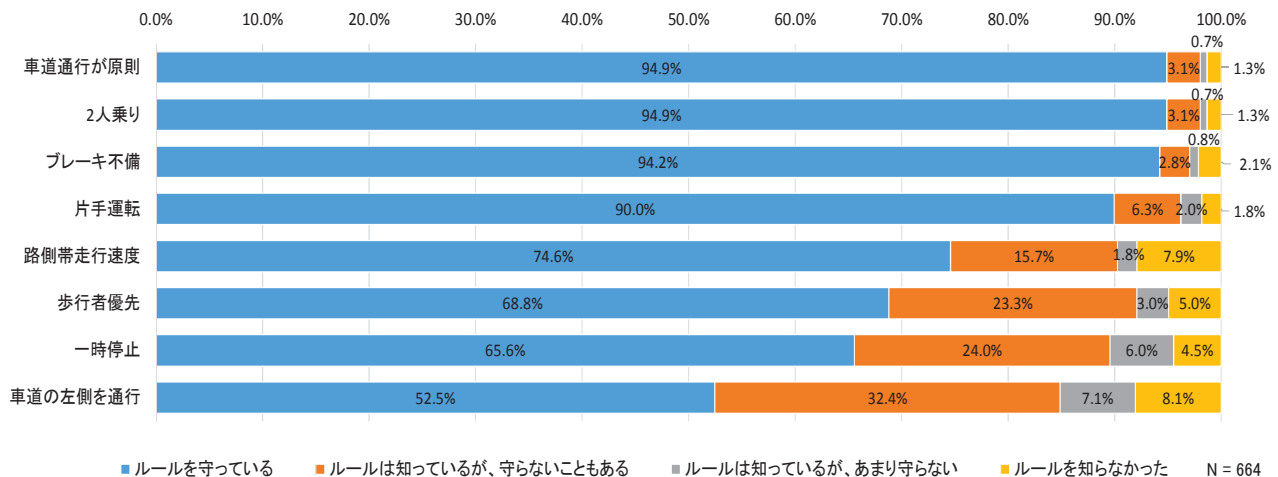


図-3 自転車に関する交通ルールの把握・遵守

## 2) 外国人向けアンケート

ニセコ・倶知安エリアには、外国人観光客が多く訪れることから、1)の調査と併せて、倶知安町を中心に外国人に対して自転車利用ルールのアンケート調査を実施しており、平成28年度中に結果をとりまとめる予定となっている（図-4）。

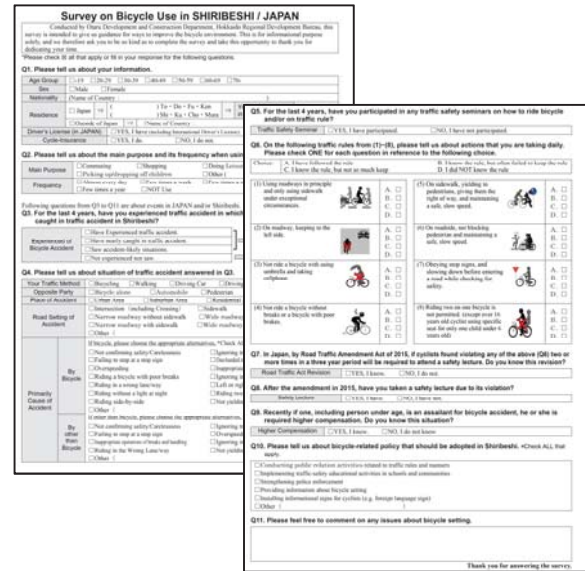


図-4 外国人調査用アンケート票

## 3) 観光客向けアンケート調査

小樽開発建設部は、平成28年度にニセコ・羊蹄山エリアにおいて、主に観光客を対象に自転車利用実態の調査を実施した。

アンケート調査は、ニセコ町・真狩村の道の駅で実施し、回収数は70件であった。回答者の属性としては、性別としては男性が約85%と大半を占め、また年代としては、30・40代で半数以上を占める結果となった。また、回答者の9割以上は北海道在住者であり、その7割は札幌在住者が多く、ニセコ・羊蹄山周辺の自転車利用者の多くは札幌から訪れていることが分かる。また、自転車の利用の目的としては、約4割が競技（レース）を挙げて

おり、改めてニセコ・羊蹄山エリアにおける自転車競技のニーズが高いことが分かった（図-5）。

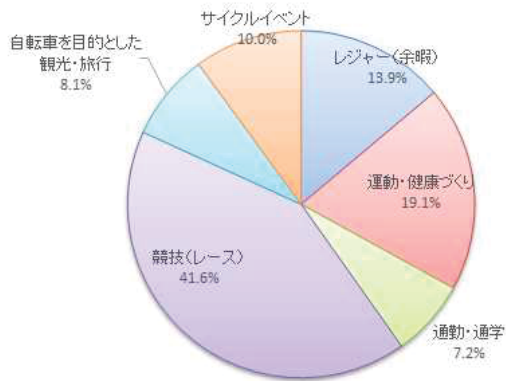


図-5 自転車利用の目的

(2) 後志の自転車事故の実態の調査・分析

平成17～26年度のイタルダデータを基に、全道及び小樽開発建設部管内の国道における自転車事故の実態の分析を実施した。後志地方における自転車の事故発生率は、後志地方は約5%程度であり、全道の約1/2となっている。また、自転車事故の件数としては、自転車事故は平成20年の24件をピークに減少を始め、平成26年度は4件（全道の1.1%程度）となっている（図-6）。

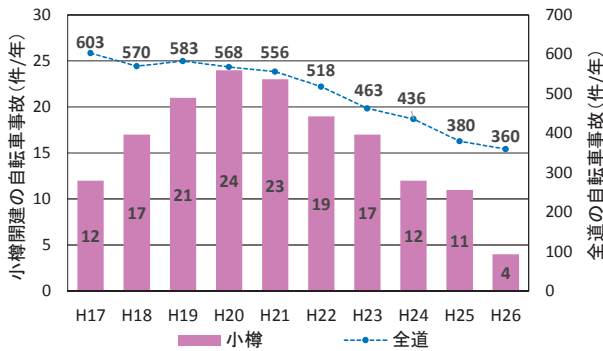


図-6 自転車事故件数の推移 (国道)

季節変動を見ると、全道は7月にピークを迎える一方で、後志地方は10月にピークがあることが分かる（図-7）。また、後志地方については、観光シーズンである7～10月の4ヶ月で年間の約57%の自転車事故が発生していることがわかった。

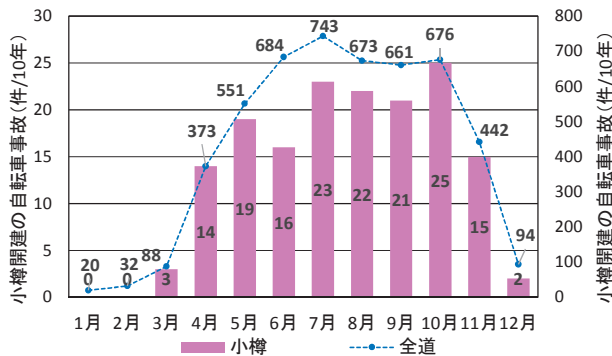


図-7 月別自転車事故件数 (国道)

国道の市町村別の自転車事故件数を分析すると、小樽市内、余市町、岩内町、倶知安町での件数が多く、その4自治体だけで、小樽開発建設部管内の約89%を占めることが分かった。国道を路線別に見ると、国道5号における自転車事故が最も多く、特に小樽市・余市町内の国道5号の自転車事故が多いことが確認された。

後志地方の自転車事故も含めた全交通事故の特徴としては、全道と比して市街地外の平地・山地等における交通事故の比率が高い点に特徴がある。全道の自転車事故のうち、郊外で発生したも自転車事故の割合は約11%である一方で、後志地方では約30%もの自転車事故が郊外で発生している（図-8）。また、単路部における自転車事故の比率が全道と比べて10%以上も高く、37.5%の自転車事故が単路で発生している（図-9）。

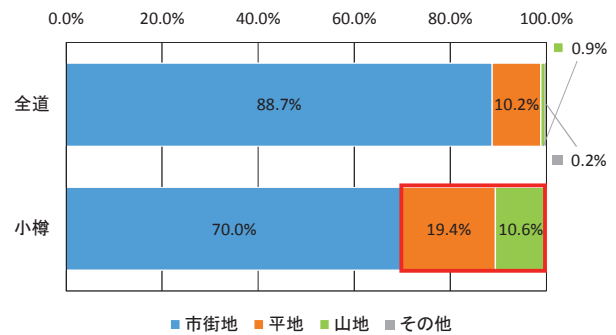


図-8 自転車事故発生時の道路状況 (国道)

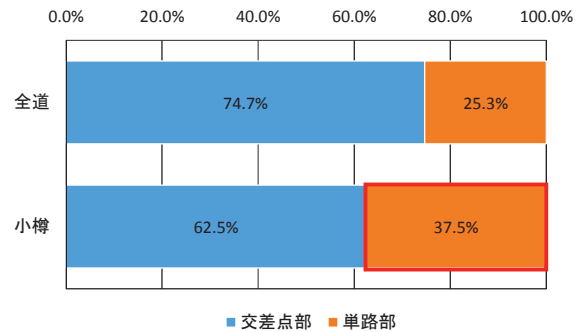


図-9 自転車事故発生場所 (国道)

(3) 自転車走りやすさマップ

自転車利用者の利便性向上及び交通安全の推進を目的として、小樽開発建設部では、平成27年度から「自転車版走りやすさマップ (仮称)」の作成に取り組んでいる（図-10）。自転車版走りやすさマップでは、小樽開発建設部管内の道路地図上に以下の「自転車の走りやすさ」に関する情報を提供する。

- ・ 国道及び主要な道道
- ・ 路肩幅 (1m未満、1m以上)、道路勾配等
- ・ 休憩スポット (道の駅、ビューポイントパーキング)

また、自転車版走りやすさマップの反対面には、自転車の安全利用や利便性向上に関する以下の情報等の掲載を予定している。

- ・ 自転車利用ルール・マナー
- ・ 自転車事故等の統計情報
- ・ 自転車関係役立ち情報

これらのマップは、平成28年度内に作成・印刷し、平成29年の観光シーズンに合わせて小樽開発建設部管内において配布を予定している。また、本マップについて利用者アンケート等によりフォローアップ等を実施し、より内容等の改善・充実を図っていくことを考えている。



図-10 自転車走りやすさマップのイメージ

#### 4. おわりに

自転車は、従来の買物や通勤・通学等の日常生活の利用に加えて、近年のサイクルツーリズムの流行やスポーツ車の販売台数の増加等に見られるように、自転車利用のニーズやその利用が多様化している。自転車事故件数は減少傾向ではあるものの、依然として事故は発生しており、引き続き、自転車の安全対策は推進していく必要がある。一方で、予算の制約がある中では、自転車道の整備等のハードをベースとした自転車の走行環境の改善の取り組みは容易ではない状況である。

従って、小樽開発建設部で検討している自転車走りやすさマップ等のような自転車の安全利用のための取り組みは重要であり、特に情報提供等のソフト対策を進めていくことが重要である。このような取組を通して、自転車利用者の利便性の向上や交通ルールや安全な自転車利用の意識改善を進めていくことが求められる。

#### 参考文献

- 1) 北海道警察：自転車利用者の交通事故の実態（平成27年中）
- 2) 北海道：平成28年度「道民意識調査」結果概要 H28.11
- 3) 財団法人 自転車産業振興協会：平成24年度 自転車保有実態に関する調査 報告書（要約）H25.3