

自転車に関係した交通事故の現状等について

令和 2 年 1 0 月 3 0 日
県 民 生 活 課

1 県内の交通事故発生状況等

●自転車に関係した交通事故発生状況（平成 27～令和元年）

	H27	H28	H29	H30	R1
全事故（件）	2,151	2,177	2,034	1,784	1,514
自転車（件）	257	229	211	198	176
構成率（％）	11.9	10.5	10.4	11.1	11.6
死者数（人）	38	54	30	42	40
自転車（件）	2	4	3	4	3
構成率（％）	5.3	7.4	10.0	9.5	7.5
負傷者数（人）	2,568	2,691	2,468	2,144	1,830
自転車（件）	261	227	208	194	175
構成率（％）	10.2	8.4	8.4	9.0	9.6

（出典：秋田県警察本部交通部交通企画課資料）

- 全ての交通事故発生件数及び負傷者数は、減少傾向にある。
- 全ての交通事故死者数は、長期的には減少傾向にあるが、増減を繰り返している。
- 自転車に関係した交通事故発生件数及び負傷者数は、減少傾向にある。
- 自転車に関係した交通事故死者数は、横ばいである（ゼロではない）。
- 自転車に関係した交通事故発生件数が全事故に占める割合は、横ばいである。

●自転車に関係した交通事故の形態別発生状況（平成 27～令和元年）

			H27	H28	H29	H30	R1	
自転車 が 関係 する 交通 事故	自転車 乗 用 中 の 交 通 事 故	自転車 対 車 両	発生件数(件)	249	220	204	193	168
			死者数(人)	2	1	2	4	2
			負傷者数(人)	248	221	202	189	168
		自転車 第3当 以上	発生件数(件)	2	1			
			死者数(人)					
			負傷者数(人)	6	1			
		自転車 相互	発生件数(件)		2		2	1
			死者数(人)					
			負傷者数(人)		2		2	1
	自転車 単 独	発生件数(件)	5	5	3	2	2	
		死者数(人)		3	1		1	
		負傷者数(人)	5	2	2	2	1	
	自転車 対 列 車	発生件数(件)						
		死者数(人)						
		負傷者数(人)						
	小 計		発生件数(件)	256	228	207	197	171
			死者数(人)	2	4	3	4	3
			負傷者数(人)	259	226	204	193	170
	人 対 自 転 車	発生件数(件)	1	1	4	1	5	
		死者数(人)						
		負傷者数(人)	2	1	4	1	5	
合 計		発生件数(件)	257	229	211	198	176	
		死者数(人)	2	4	3	4	3	
		負傷者数(人)	261	227	208	194	175	

(出典：秋田県警察本部交通部交通企画課資料)

- 平成 27 年には鹿角市において、自転車が歩行者をはね、その後（発生から 13 日目）に歩行者が死亡する事故が発生している（自転車は軽傷、歩行者は重傷）。
- 「人对自転車」の交通事故の発生件数は、令和元年は 5 件であり、過去 10 年間で最多である。

【備考】

- ・「自転車対車両」は、自転車が第 1 当事者又は第 2 当事者となった事故。
- ・「自転車対車両」の負傷者には、自転車に 2 人乗りしていて負傷した者を含む。
- ・「自転車第 3 当以上」は、「車対車対自転車」のような当事者が 3 人以上の事故形態。
- ・「人对自転車」は、いずれも自転車が第 1 当事者となった事故。

●自転車に関係した交通事故の時間帯別死傷者数（令和元年）

	自転車乗用中の事故			人对自転車の事故
	発生件数 (件)	死者数 (人)	負傷者数 (人)	負傷者数 (人)
0時～1時				
1時～2時				
2時～3時				
3時～4時	1		1	
4時～5時				
5時～6時				
6時～7時	3		3	
7時～8時	16	1	15	
8時～9時	17		18	
9時～10時	13		13	
10時～11時	12	1	11	
11時～12時	14		14	1
12時～13時	10		10	
13時～14時	9		9	
14時～15時	7		7	
15時～16時	11		11	
16時～17時	13	1	12	1
17時～18時	18		18	
18時～19時	10		10	1
19時～20時	10		11	1
20時～21時	5		5	
21時～22時				1
22時～23時	1		1	
23時～24時	1		1	
総数	171	3	170	5

（出典：秋田県警察本部交通部交通企画課資料）

○時間帯別では、8時～9時、17時～18時の通勤・登下校時間帯に発生件数や負傷者数が多い。

●自転車に関係した交通事故の年齢別死傷者数（令和元年）

		自転車乗用中の事故		人对自転車の事故
		死者数 (人)	負傷者数 (人)	負傷者数 (人)
子供	幼児		1	
	小学生		8	
	中学生		11	
	小計		20	
高校生			31	
その他	15歳～19歳		5	
	20歳～24歳		14	
	25歳～29歳		6	
	30歳～39歳		10	
	40歳～49歳		12	
	50歳～59歳		13	2
	60歳～64歳		9	1
	小計		69	3
高齢者	65歳～74歳	2	21	2
	75歳以上	1	29	
	小計		50	2
総数		3	170	5

（出典：秋田県警察本部交通部交通企画課資料）

○年齢別では、通学に自転車を利用する機会が多い高校生や、加齢に伴う様々な身体機能の低下があると考えられる高齢者の負傷者数が多い。

●自動車運転免許証の返納件数（平成27～令和元年）

	H27	H28	H29	H30	R1
返納件数（件）	2,067	2,641	3,550	3,525	4,495
うち高齢者（件）	1,973	2,543	3,441	3,421	4,345

（出典：秋田県警察本部交通部交通企画課資料）

○令和元年の高齢者の自動車運転免許証の返納件数は、平成27年の約2.2倍となっている。

2 全国の高額賠償事例

自転車が関係した交通事故により、相手方を死傷させた自転車利用者に対して、多額の賠償を命じる判決がなされるケースが多くみられる。自転車利用者が個人賠償責任保険等に加入していない場合は、賠償がなされず被害者の救済が困難となる。

●自転車が関係した交通事故による加害事故例

判決認容額	事故の概要
9,521 万円	男子小学生（11 歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62 歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。 (神戸地方裁判所、平成 25 (2013) 年 7 月 4 日判決)
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24 歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。 (東京地方裁判所、平成 20 (2008) 年 6 月 5 日判決)
6,779 万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38 歳）と衝突。女性は脳挫傷等で 3 日後に死亡した。 (東京地方裁判所、平成 15 (2003) 年 9 月 30 日判決)
5,438 万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55 歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡した。 (東京地方裁判所、平成 19 (2007) 年 4 月 11 日判決)
4,746 万円	男性が昼間、赤信号を無視して交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中の女性（75 歳）に衝突。女性は脳挫傷等で 5 日後に死亡した。 (東京地方裁判所、平成 26 (2014) 年 1 月 28 日判決)

(出典：日本損害保険協会ウェブサイト
(<https://www.sonpo.or.jp/about/useful/jitensya/index.html>))

3 国の動向

平成 29 年 5 月、「自転車活用推進法」を施行した。

- 自転車の活用を総合的かつ計画的に推進（同法第 1 条）
- 「交通安全教育及び啓発」の重点施策への位置付け（同法第 8 条第 8 号）
- 都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画の策定を努力義務化（同法第 10 条）
- 「道交法違反行為への対応」と「損害賠償を保障する制度」の検討事項への位置付け（同法附則第 3 条）

平成 30 年 6 月、「自転車活用推進計画」を公表し、以下のとおり自転車の活用推進に関する目標を設定した。

- 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

また、法において検討事項とされた「損害賠償を保障する制度」については、平成 31 年 2 月に、国土交通省が条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入促進の具体策として、条例のひな形（標準条例）を策定し、都道府県に通知した。

4 他都道府県の条例制定状況

自転車の安全利用に関する条例は、平成 19 年に京都府が全国で初めて都道府県単位で制定し、その後、全国で条例の制定が進んでおり、令和 2 年 9 月 30 日現在で 27 都道府県が制定している。

自転車利用者等に対する自転車損害賠償責任保険等への加入促進については、兵庫県が平成 27 年に義務を課す条例を制定して以来、令和 2 年 9 月 30 日現在で 16 都府県が義務を、11 道県が努力義務を課すに至っている。

なお、標準条例は、義務を課す形となっている。

●他都道府県の自転車損害賠償責任保険等への加入に関する条例の制定状況

対象者	保険加入				保険加入確認	
	自転車利用者	保護者	事業者	自転車貸付事業者	自転車小売業者	事業者
義務規定	16	15	14	13	7	0
努力義務規定	11	6	9	7	12	6
規定なし	0	6	4	7	8	21

(県民生活課調べ)

義務：宮城県・山形県・埼玉県（※1）・東京都（※2）・神奈川県・山梨県・長野県・静岡県・滋賀県・京都府（※1）・大阪府・兵庫県・奈良県・愛媛県（※2）・福岡県（※3）・鹿児島県

努力義務：北海道・茨城県（※4）・群馬県・千葉県・富山県・和歌山県・鳥取県・徳島県・香川県・高知県・熊本県

※1 平成 30 年 4 月 1 日、努力義務規定から義務規定に改正。

※2 令和 2 年 4 月 1 日、努力義務規定から義務規定に改正。

※3 令和 2 年 10 月 1 日、努力義務規定から義務規定に改正。

※4 令和元年 6 月 27 日、自転車保険加入に関する規定が追加。