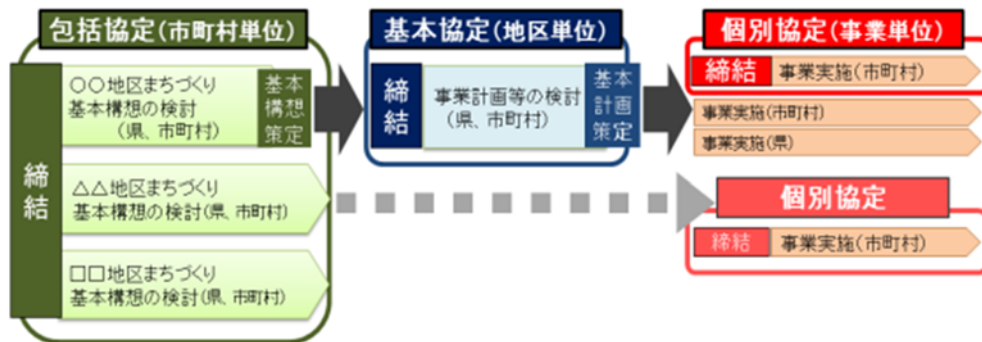


3-2 日常生活

◆まちづくり連携協定の推進状況

- 奈良県では、まちづくりの方針が合致する市町村とまちづくり連携協定を締結し、協働で事業を実施しています。
- 8市町村(12地区)が、基本構想もしくは基本計画においてサイクリングコース整備やレンタサイクルの活用など自転車関連の取組が位置付けられています。(R1.10月末時点)

▼まちづくり連携協定の進め方



▼自転車施策に関連するまちづくり連携協定の推進状況 (R1.10月末時点)

市町村	基本構想策定日	基本計画策定日	地区	自転車施策の位置づけ	実施主体
天理市	H28.3.31		天理駅周辺地区	・駅前広場「コフアン」の整備（広場内にサイクルカフェを整備） ・ならまほろばサイクリングと連携し、自転車ルートを新たに設定	
	H28.3.31		朝和・柳本校区を中心とした南部地区	・サイクリングスポット整備 ・天理市自転車道の整備	
	H28.3.31		福住校区を中心とした高原地区	・風光明媚な景観を活かしたサイクリング大会コースの招致	
	H29.3.30		榎本校区を中心とした北部地区	・サイクルスポット、サイクルラックの整備 ・サイクリストの誘客促進	
大和郡山市	H28.8.25	R1.7.4	近鉄郡山駅周辺地区	・地区内を快適に周遊できるレンタサイクルシステムの導入・整備	大和郡山市
奈良市	H29.6.30		八条・大安寺周辺地区まちづくり基本構想	・歩行者・自転車等の安全確保	
五條市	H28.2.22		五條病院周辺地区	・京奈和自転車道の整備 ・サイクリングロードの整備（五新鉄道路跡）	
橿原市	H28.12.12	H30.12.18	大和八木駅周辺地区	・自転車道の整備 ・レンタサイクルの活用	橿原市
高取町	H29.3.30	R1.6.28	土佐街道周辺及び高取城跡周辺地区	・壺阪山駅観光拠点施設の整備 （総合案内所、レンタサイクル貸出所、MICHIMO充電スポット設置等）	高取町
宇陀市	H29.4.7		うたの古市場周辺地区	・サイクリングなど周遊ネットワークの強化	
	H29.4.7		室生寺門前及び室生口大野駅周辺地区	・サイクリストやハイカーへの移動しやすい環境整備	
川西町	H29.12.19	H30.12.21	近鉄結崎駅周辺地区	・駐輪場整備事業	民間事業者

※包括協定締結：27市町村（55地区）／全39市町村

27市町村（55地区）のうち、自転車施策を位置付けているのは8市町村（12地区）



▼五條病院周辺地区まちづくり構想図

五條病院周辺地区まちづくり構想図 ～健康長寿のまちづくり・五條に住まう人づくり～

平成29年4月に五條病院がリニューアルオープンを予定しており、五條病院周辺地区が大きく変わります！



出典:五條病院周辺まちづくり基本構想より抜粋

日常生活の現状・課題 (その1)

まちづくり連携協定に基づく自転車施策の推進が必要

◆自転車利用環境整備の状況

- 自転車通行空間の設計の考え方等を示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が平成 24 年 11 月に策定され、安全な利用環境を創出していくことが推進されています。
- 平成 31 年 4 月に施行された道路構造令の一部を改正する政令では、「自転車通行帯」に関する規定が設けられ、新たに整備する道路における「自転車通行帯」の設置が推進されています。
- 奈良県広陵町では、ガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を策定するとともに、平成 30 年には県内で初となる自転車専用通行帯を整備しています。

▼自転車ネットワーク計画策定市町村

策定市町村	策定年度
広陵町	平成 27 年度

▼広陵町 自転車専用通行帯の整備 (H30)



出典：広陵町

❖シェアサイクルの展開状況

- 奈良市中心部ではシェアサイクル事業者が2社(株式会社ドコモ・バイクシェア、Mobike Japan 株式会社)展開しており、観光施設や公共施設、コンビニエンスストアなどでそれぞれ約35箇所のポートが設置されています。斑鳩町では、シェアサイクル事業者の株式会社オーシャンブルースマート「PIPPA(ピッパ)」が展開しており、1箇所のポートが設置されています。

※令和2年2月以降、「Mobike Japan 株式会社」営業終了

▼奈良市中心部のシェアサイクルポートの位置 (docomo36箇所、Mobike35箇所)



※国土地理院の5万分の1の地形図を転載(奈良県道路網図(平27近複第21号))

日常生活の現状・課題 (その2)

ラストワンマイルとしてシェアサイクルのニーズが高い

【コラム】自転車の特徴

5キロ以内の移動なら自転車が最も早い！ 定時性も高い！

自転車は約 500m～5km 弱の近・中距離において、ほかのどの交通手段よりも所要時間が短くなっています（※）

自転車は渋滞に関係なく、鉄道の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も時間が短く、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。

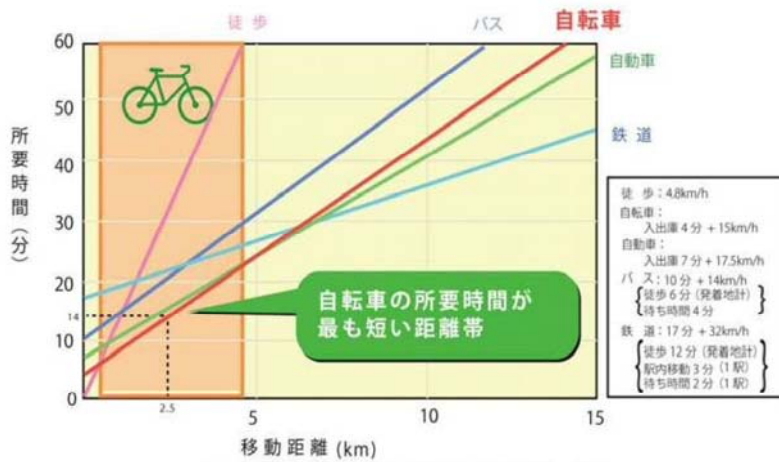


図 5 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

【出典】以下の資料を基に作成。

- ・ MATT 関東圏時刻表 2002 年 11 月：八峰出版
- ・ 東京都交通局ホームページ (<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>)
- ・ 平成 7 年 大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
- ・ 平成 11 年 道路交通センサス：建設省道路局
- ・ 自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修
- ・ 自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析
- ・ 土木計画学研究・講演集 No.22 (2) 1999.10

資料：自転車通勤導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）

※上記のグラフは、大都市都心部を想定した各交通手段のサービス水準に基づいたものであり、各交通手段のサービス水準によって、自転車の所要時間が最も小さくなる距離帯（「自転車が優位となる距離帯」）は異なります。

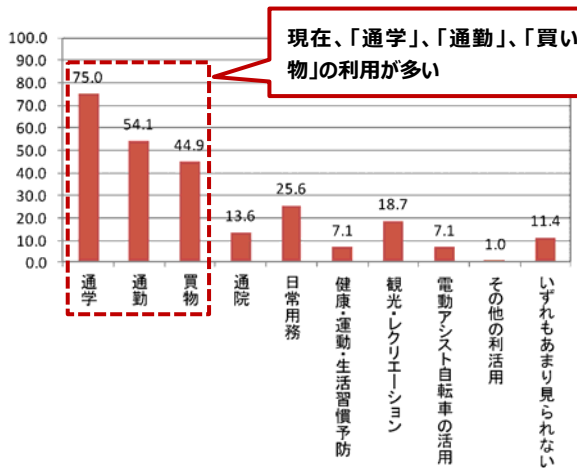
資料：地方都市における自転車利用促進のための有効な距離帯に関する地域比較分析（土木学会論文集 D3（土木計画学）、Vol.68、No.5（土木計画学研究・論文集第 29 巻）

【コラム】自転車利活用や関連施策の状況

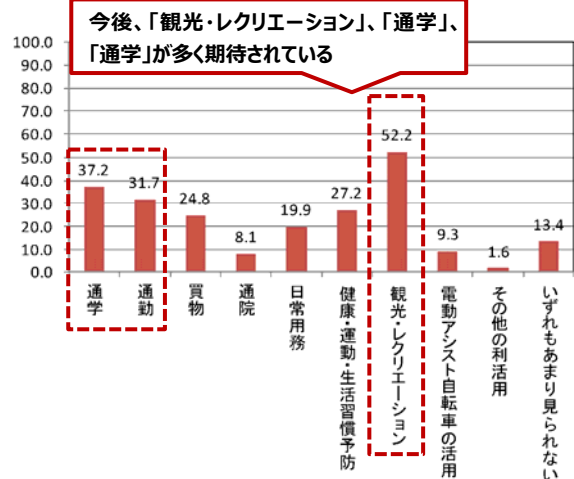
自転車の活用には、利用環境の整備や意識改革が必要！

全国の約 500 自治体を対象とした自転車利用や自転車関連施策の状況に関するアンケート調査（特定非営利活動法人自転車政策・計画推進機構が実施）の結果により、現在の自転車利活用が盛んに行われているものとして「通学」、「通勤」、「買い物」が挙げられています。今後の自転車利活用として、「観光・レクリエーション」、「通学」、「通勤」が多く期待されています。

▼現在盛んな自転車利活用（％）



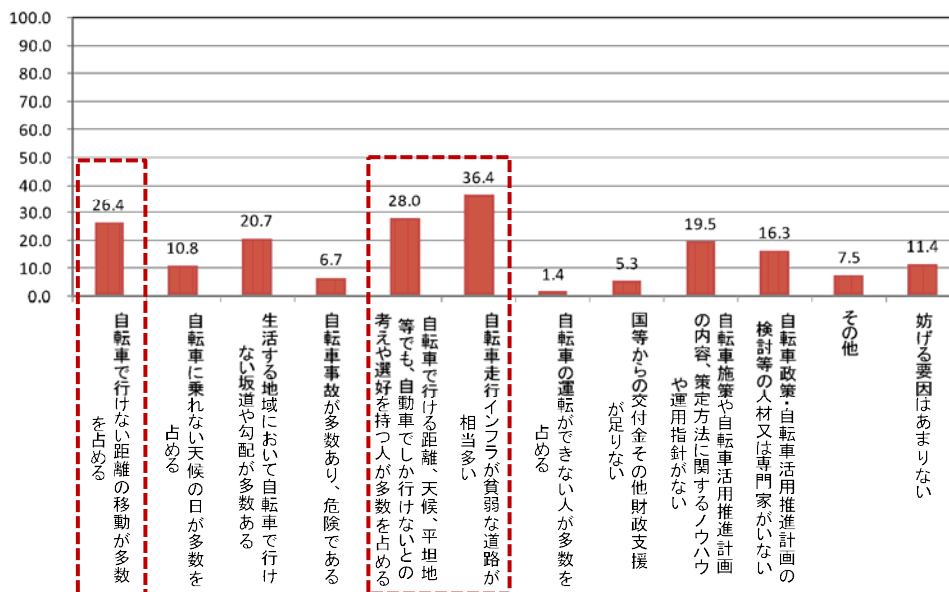
▼今後期待される自転車利活用（％）



出典：自転車利用・自転車施策等に関するアンケート調査結果報告書（中間） 特定非営利活動法人自転車政策・計画推進機構

また、今後自転車の利活用をさまたげる要因として、第 1 位は、「自転車走行インフラが貧弱な道路が相当多い」、第 2 位は、「自転車で行ける距離、天候、平坦地等でも、自動車でしか行けないとの考えや選好を持つ人が多数を占める」、第 3 位は「自転車で行けない距離の移動が多数を占める」となっています。

▼今後自転車の利活用をさまたげる要因



出典：自転車利用・自転車施策等に関するアンケート調査結果報告書（中間） 特定非営利活動法人自転車政策・計画推進機構

【コラム】電動アシスト自転車の活用可能性と効果

電動アシスト自転車の今後の活用に期待！

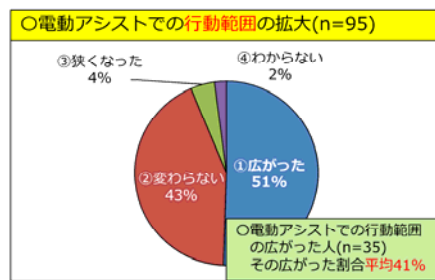
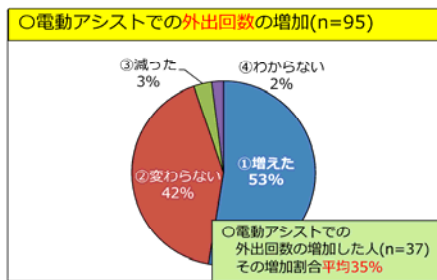
電動アシスト自転車の特徴から、「移動距離の拡大」、「ルール遵守の向上」などの効果が期待されています。

袋井市での電動アシスト自転車を利用する高齢者のアンケート調査結果から、高齢者の外出回数の増加や行動範囲の拡大などの効果が確認された。また、電動アシスト自転車の利用開始で、約 4 割のアンケート回答者が自動車の利用を減らしたいということから、今後、高齢者の免許返納の受け皿になる可能性を示唆しています。

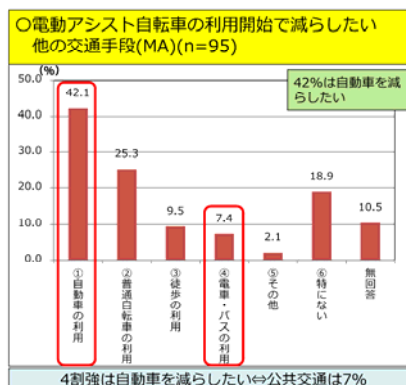
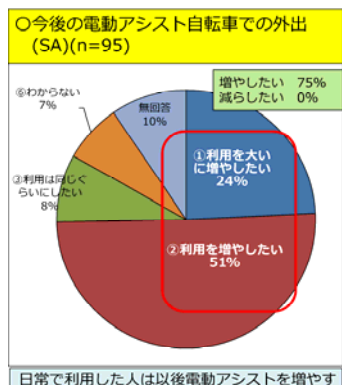
▼電動アシスト自転車の特徴・期待される効果

従来	勾配・向かい風	坂道対策が中心
1. 時間・空間の拡大	①距離の拡大	疲れなため5km⇒8km程度に伸びる
	②地域の拡大	農村部その他移動困難地域等でも活用
	③季節の拡大	雨具、防寒具等の風圧時に運転可能
2. 安全の拡大	①ルール遵守の向上	一旦停止、信号遵守励行(後の発進容易) 歩道の徐行等容易、ライト自動点灯
	②ふらつきが少ない	初動や坂道時、力のない人の走行安定性
3. 主体の拡大	①高齢者等の足の確保	体力、ひざ、腰等が弱くても利用可能
	②買物難民、医療難民、引き籠り等対策	距離的、体力的、心理的等 バリアを無理なく軽減
4. 目的の拡大	①生活習慣病・認知症対策	距離延伸で身体活動しての運動量の増加
	②多様な目的に汎用	荷物、子育て、営業、観光を容易にする

▼電動アシストの外出増加・行動範囲拡大効果（袋井市のアンケート結果）



▼電動アシスト利用開始での外出増減と減らしたい交通手段（袋井市のアンケート結果）



出典：第3回多様なモビリティ普及推進会議 経済産業省

◆運動不足の状況

- 定期的な運動をしていない都道府県ランキングでは、奈良県は最下位(男性 47 位、女性 46 位)に位置し、全国で最も定期的に運動をしている県です。

▼定期的な運動をしていない都道府県ランキング

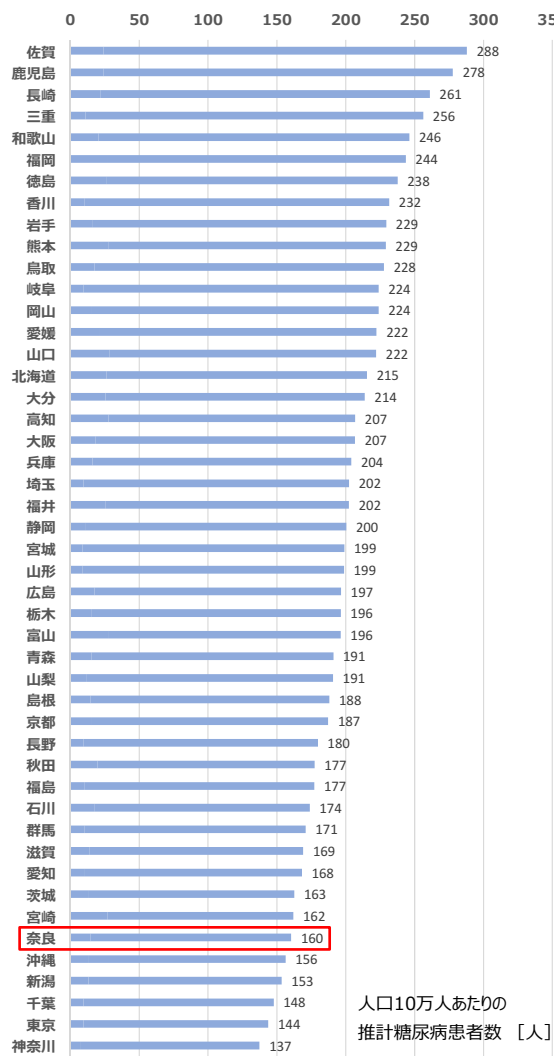
定期的な運動をしていない都道府県ランキング【男性】			定期的な運動をしていない都道府県ランキング【女性】		
順位	都道府県	1週間に20分以上の運動をしていない人の割合(%)	順位	都道府県	1週間に20分以上の運動をしていない人の割合(%)
1	山形県	71.2	1	福井県	78.6
2	新潟県	70.1	2	岡山県	78.2
3	岩手県	69.6	3	鳥取県	77.6
4	長崎県	69.1	4	島根県	77.0
5	秋田県	69.0	5	宮崎県	77.0
6	北海道	69.0	6	秋田県	76.6
7	福島県	68.8	7	鹿児島県	76.1
8	福井県	68.4	8	富山県	75.9
9	徳島県	68.3	9	福島県	75.8
10	青森県	68.3	10	山口県	75.5
11	三重県	67.8	11	香川県	75.5
12	岐阜県	67.4	12	佐賀県	75.2
13	高知県	67.4	13	青森県	75.0
14	富山県	67.4	14	岩手県	74.9
15	群馬県	67.3	15	愛媛県	74.9
16	島根県	66.6	16	岐阜県	74.8
17	静岡県	66.5	17	三重県	74.7
18	石川県	66.4	18	茨城県	74.4
19	鳥取県	66.4	19	石川県	74.3
20	鹿児島県	66.4	20	山形県	74.2
21	長野県	66.3	21	広島県	73.8
22	香川県	66.2	22	新潟県	73.8
23	栃木県	65.9	23	大分県	73.7
24	山梨県	65.6	24	高知県	73.6
25	宮城県	65.1	25	北海道	73.4
26	茨城県	65.0	26	和歌山県	73.1
27	愛媛県	65.0	27	千葉県	73.1
28	愛知県	64.8	28	沖縄県	73.0
29	千葉県	64.8	29	福岡県	72.7
30	大阪府	64.5	30	大阪府	72.3
31	兵庫県	64.0	31	栃木県	72.2
32	宮崎県	63.9	32	熊本県	72.1
33	滋賀県	63.8	33	愛知県	71.9
34	山口県	63.4	34	群馬県	71.7
35	佐賀県	63.3	35	兵庫県	71.3
36	和歌山県	63.0	36	静岡県	71.2
37	神奈川県	62.8	37	長野県	70.9
38	広島県	62.8	38	山梨県	70.6
39	大分県	62.8	39	宮城県	70.5
40	埼玉県	62.8	40	長崎県	70.4
41	東京都	61.6	41	徳島県	69.9
42	岡山県	61.2	42	神奈川県	69.8
43	福岡県	61.1	43	埼玉県	69.7
44	沖縄県	61.0	44	滋賀県	69.6
45	京都府	60.8	45	京都府	69.2
46	熊本県	60.8	46	奈良県	68.4
47	奈良県	60.0	47	東京都	68.1

出典：一般社団法人ストレスオフ・アライアンスのデータより作成

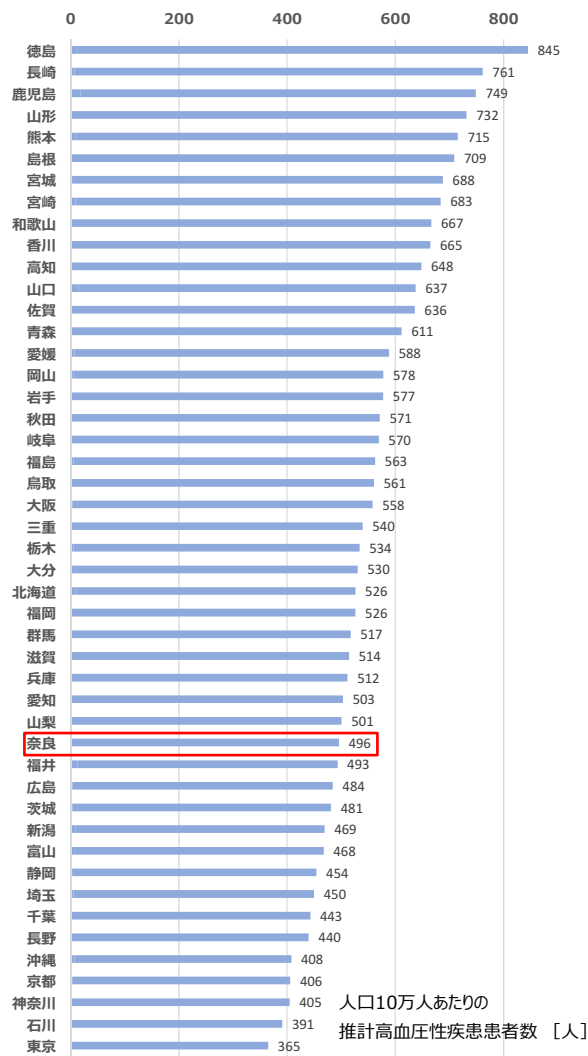
◆生活習慣病の状況

- 生活習慣病の代表とされる糖尿病および高血圧性疾患の人口 10 万人あたりの推計患者数をみると、他の都道府県と比べて、患者数が比較的少なくなっています。

▼人口 10 万人あたりの推計糖尿病患者数



▼人口 10 万人あたりの推計高血圧性疾患患者数



出典：厚生労働省 平成 29 年患者数調査より奈良県作成

【コラム】自転車通勤

自転車通勤をやってみよう！

自転車を使った通勤は、単なる移動手段ではなく、体にも心にも多くのメリットがあります。



栃木県宇都宮市では、健康増進事業の柱として「健康ポイント事業」を展開しています。参加者は、毎日の活動量を専用アプリまたは用紙に記録し報告する仕組みです。

活動の種類として、厚生労働省の推奨する活動量の計測単位 METs を用い、ウォーキングと並んで自転車利用も推奨しているところが、「自転車のまち」を目指す宇都宮市ならではの取組となっています。



アプリ画面(イメージ)



【コラム】電動アシスト自転車の運動効果

電動アシスト自転車でも運動になる！

電動アシスト自転車の電動アシスト機能に頼ることで「運動にならないのでは？」という疑問に対して、東京都内で実験を行いました。

実験の結果、キツイ坂だけでなくゆるい坂でも中・弱モードを使うことで運動強度 50%HRR を超えていることがわかります。また、平坦路では運動強度 50%HRR に満たないものの、歩行よりも大幅に高い運動強度に達しています。

これらによって、電動アシスト自転車でも健康づくりが見込める可能性が高く、体力に自信がない人や運動習慣のない人が手始めに行う運動として利用する価値はあると考えられます。

※%HRR：運動強度を表す指標 %HRR が50%以上の場合、脂肪燃焼の効果が得られる

$$\%HRR = (\text{心拍数} - \text{安静時心拍数}) / (\text{最大心拍数} - \text{安静時心拍数})$$

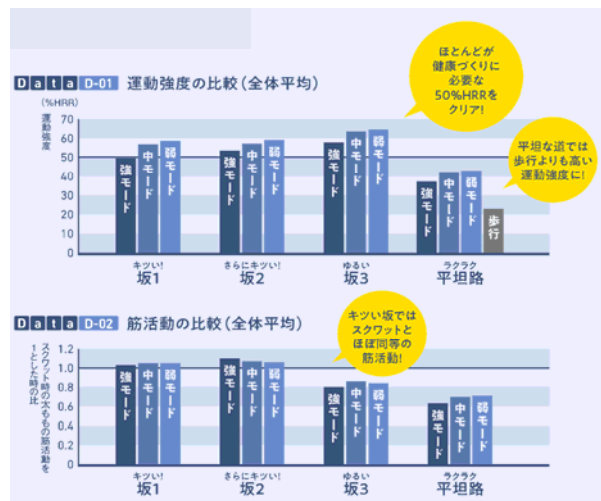
▼実験方法



掲載データの被験者と実験方法

- 被験者** ●25歳から64歳までの健康な成人男女88名(男性69名+女性19名)
- 実験方法** ●小休止をききながら強モード(強)、標準モード(中)、オートエコモード(弱)を選択した状態で1周ずつ走行。走行中の心拍数と踏車回を連続的に測定。

▼実験結果



出典：(株)シマノ Cyclingood(サイクリングッド)HP

日常生活の現状・課題 (その4)

生活習慣病の予防など健康状態の維持・増進に繋がる自転車の日常利用の促進が必要



◆日常生活の現状・課題のまとめ

- 広陵町での自転車専用通行帯の整備や民間事業者によるシェアサイクルのポートの設置など、まちづくりに自転車が目されつつあります。これからのまちづくりにおいては、幅広いポテンシャルをもつ自転車を活用しながら取り組みを推進していくことが必要です。

<日常生活の現状・課題>

- まちづくり連協協定を締結する8市町村12地区の基本構想等に
自転車施策が位置づけ



まちづくり連携協定に基づく自転車施策の推進が必要

- H30年度に広陵町が県内で初めて、自転車専用通行帯を整備
- 県内におけるシェアサイクルポートが多数設置



ラストワンマイルとしてシェアサイクルのニーズが高い

- 1世帯で自転車1台以上を保有している割合は約7割
- 自転車通勤・通学の割合が全国的に下位に位置



自転車を保有している世帯割合は高いが、通勤・通学時の
自転車利用割合が低い

- 奈良県は、全国的に最も定期的に運動をしている県
- 県民の生活習慣病の罹患率が全国的に上位に位置



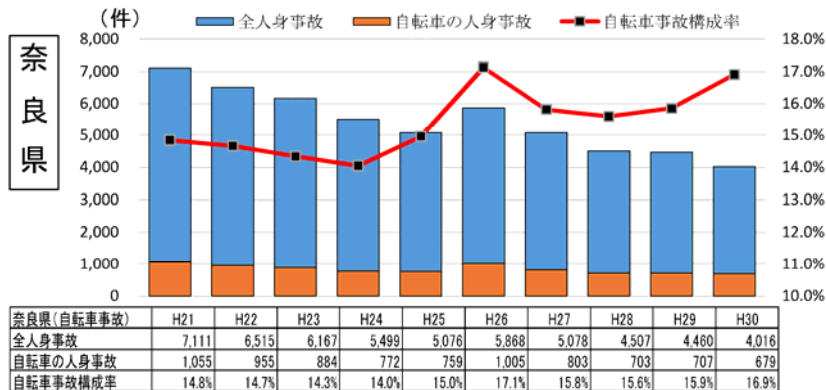
生活習慣病の予防など健康状態の維持・増進に繋がる自転車の
日常利用の促進が必要

3-3 安全

◆自転車交通事故件数

- 奈良県内の自転車交通事故件数は年々減少していますが、全人身事故に対する自転車の人身事故件数が占める割合は微増傾向にあります(H21:14.8%⇒H30:16.9%(全国 15 位))。
- 人口 10 万人あたりの自転車事故件数は 50.7 件で、全国 16 位です。

▼自転車交通事故件数の推移



▼自転車事故構成率と人口 10 万人あたり事故件数の順位

	全件数	1当+2当	構成率	構成率順位	人口10万人当たりの 自転車事故件数・順位
東京	32,590	11,771	36.1%	1	85.2 8
大阪	34,382	11,070	32.2%	2	125.6 1
埼玉	24,123	6,874	28.5%	3	93.8 6
千葉	17,374	4,287	24.7%	4	68.5 11
兵庫	24,667	5,881	23.8%	5	107.2 4
奈良	4,016	679	16.9%	15	50.7 16
岩手	1,982	189	9.5%	43	15.2 46
福井	1,398	131	9.4%	44	16.9 45
鹿児島	5,833	477	8.2%	45	29.6 34
沖縄	4,435	286	6.4%	46	19.8 43
長崎	4,641	138	3.0%	47	10.3 47

※ 自転車同士の事故は1件とした。 ※ 人口は総務省「平成30年10月1日現推計人口」による。

出典：奈良県警提供データ

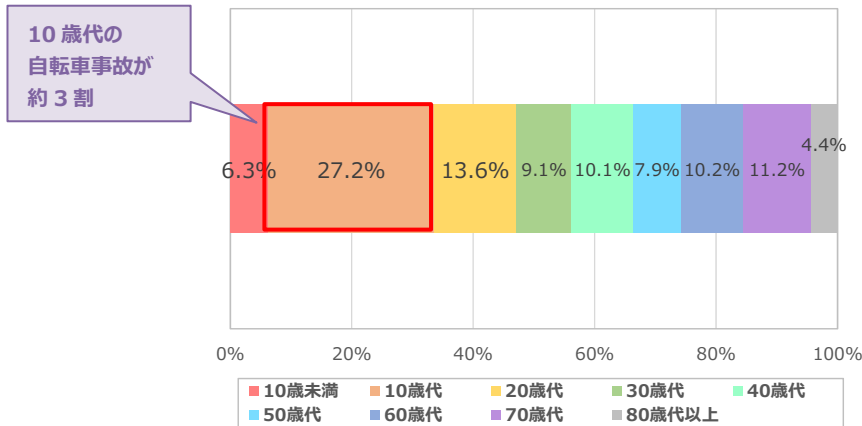
安全の現状・課題（その1）

人身事故に占める自転車事故件数の割合が高く、県内で微増傾向

◆若年層における自転車交通事故件数

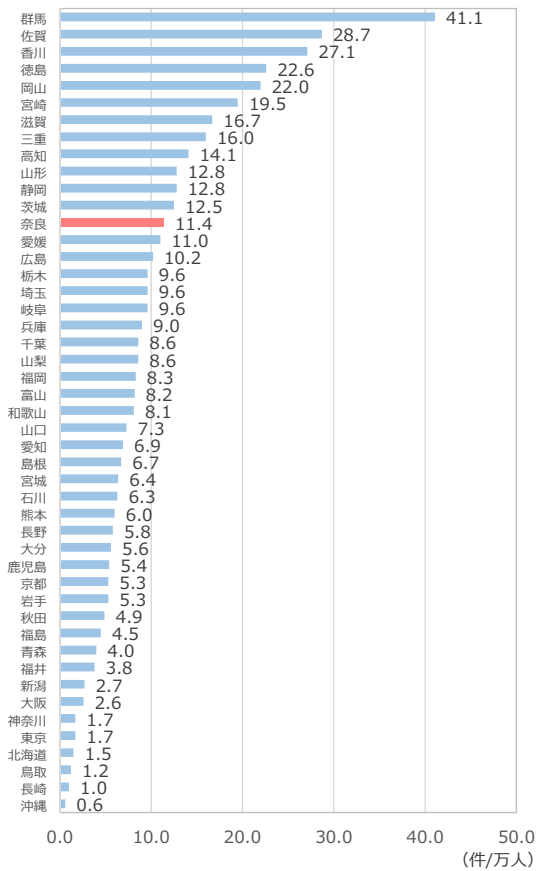
- 年齢別の自転車事故件数をみると10代による自転車交通事故が約3割を占めており、また中学生1万人あたりの事故件数では1万人あたり11.4件と他府県と比べて高くなっています。

▼年齢別の自転車交通事故件数の割合

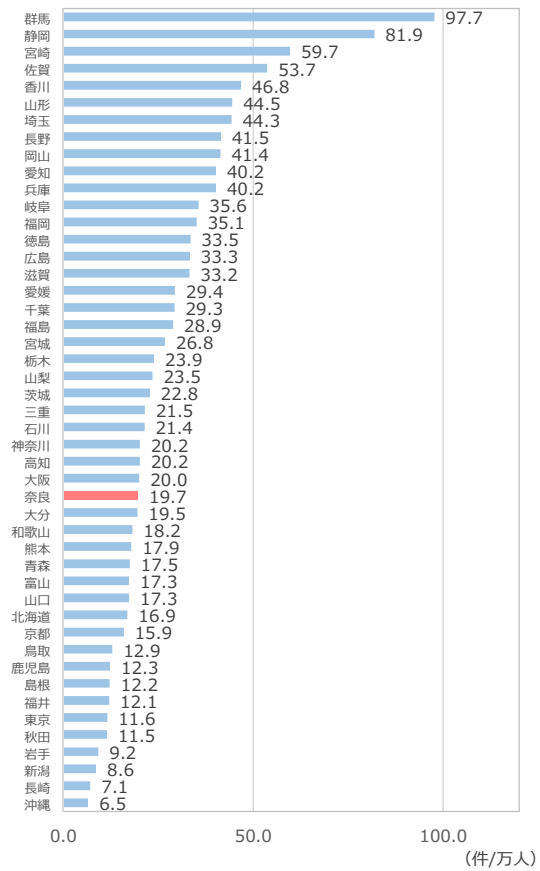


出典: 奈良県警察本部 奈良県内の自転車事故発生状況より奈良県作成

▼中学生1万人あたりの自転車交通事故件数



▼高校生1万人あたりの自転車交通事故件数

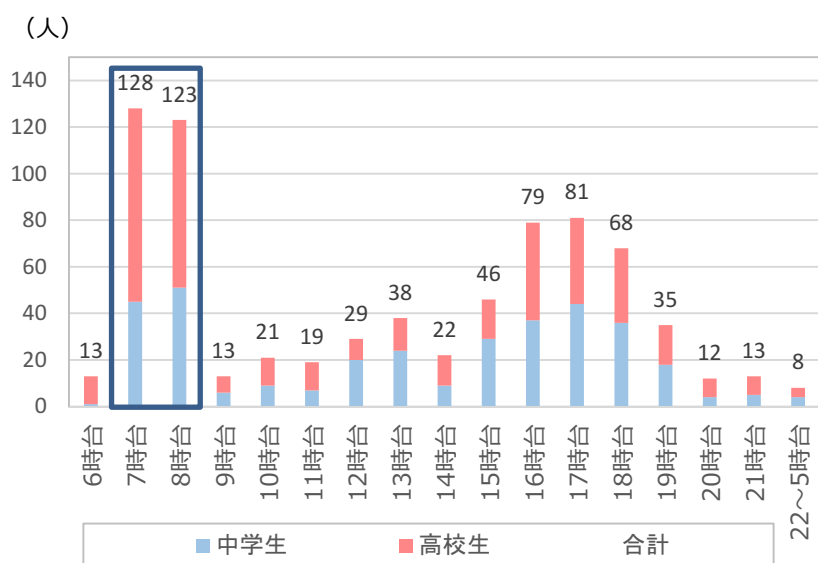


出典: 自転車の安全利用促進委員会 中高生の自転車事故実態調査より奈良県作成

◆若年層の自転車事故の特徴

- 自転車乗用中の時間帯別死傷者数をみると、通学時間帯である7時台および8時台の死傷者数が最も多くなっています。
- 自転車乗用中死傷者の法令違反割合をみると、安全運転義務違反の割合が最も高く、次に交差点安全進行違反が高くなっています。
- 自転車乗用中死傷者のヘルメット着用割合をみると、中学生では約7割、高校生では約9割がヘルメット非着用となっています。

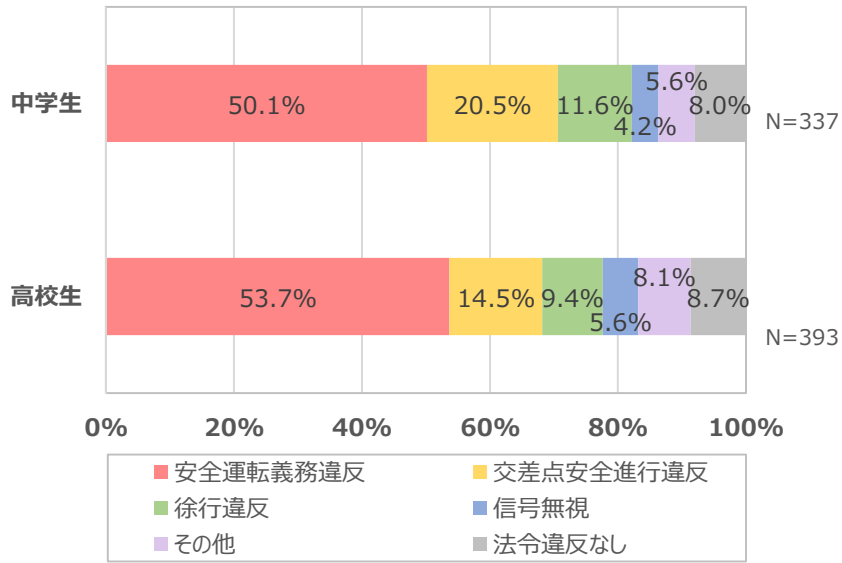
▼自転車乗用中の時間帯別死傷者数（H26～H30年合計）



出典：奈良県警察本部 中学生・高校生の交通事故の特徴についてより奈良県作成

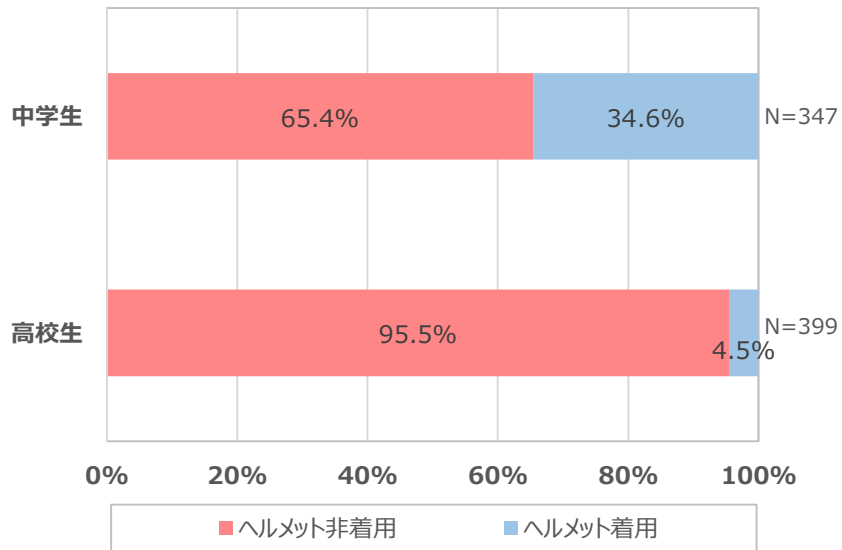


▼自転車乗用中死傷者の法令違反割合（H26～H30 年合計）



出典: 奈良県警察本部 中学生・高校生の交通事故の特徴についてより奈良県作成

▼自転車乗用中死傷者のヘルメット着用割合（H26～H30 年合計）



出典: 奈良県警察本部 中学生・高校生の交通事故の特徴についてより奈良県作成

❖交通安全教室の実施状況

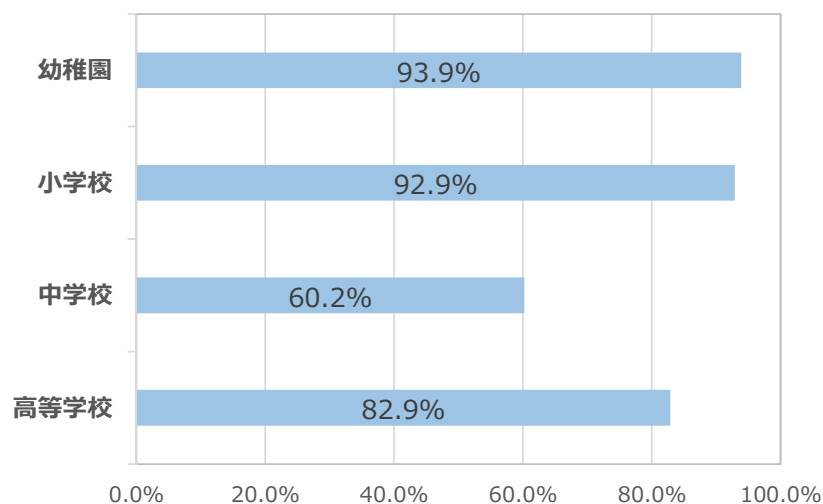
- 奈良県警では、平成 25 年度より自転車安全利用教室を定期的を開催しています。
- 平成 29 年における幼児児童生徒を対象とした交通安全教室は、幼稚園・小学校・高等学校で約9割の実施率となっていますが、中学校では約 6 割の実施率にとどまっています。

▼自転車利用安全教室の実施の様子



出典：奈良県警察 HP より抜粋

▼幼児児童生徒を対象とした交通安全教室の実施率（H29）



出典：奈良県 安全・安心の確保のための奈良県基本計画より奈良県作成

❖ 高齢者の自転車事故の特徴

- 奈良県における過去5年間(H26-H30)の自転車死亡事故のうち、60歳代以上が約8割を占めます(27件のうち22件)。
- 60歳代以上が死亡する自転車事故は、「買い物」時が最も多く発生しています。
- また、頭部損傷による自転車乗用中の死者の7割がヘルメット未着用の高齢者(12人のうち8人)です。

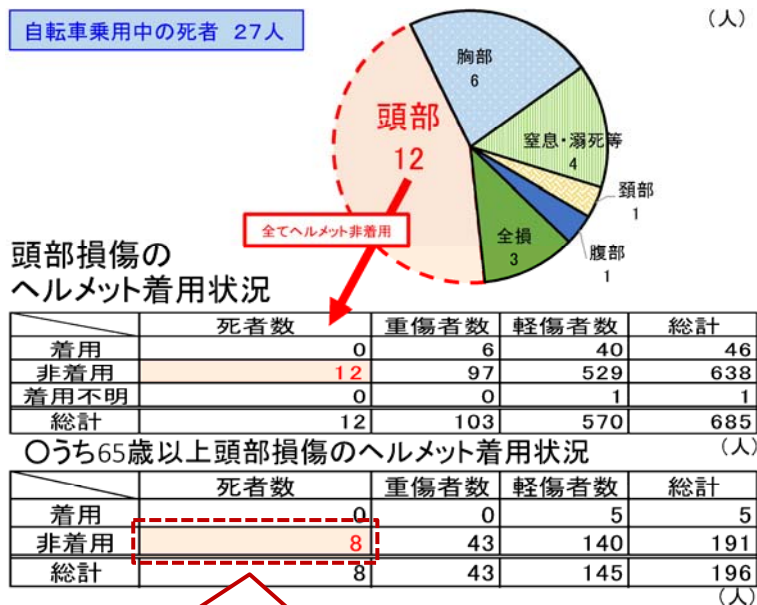
▼ 過去五年間の自転車死亡事故 (年齢別・通行目的別)

60歳代以上の自転車死亡事故が多発

	10歳未満	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代以上	合計
通勤時					1					1
業務目的										0
買物							2	7	3	12
飲食							1	1		2
訪問							1	1	1	3
送迎										0
散歩			1				1		1	4
観光娯楽		1						1		2
通院									1	1
通学時										0
その他										0
調査不能					1			1		2
合計	0	1	1	0	2		5	11	6	27

出典: 奈良県警HP

▼ 頭部損傷の自転車事故のヘルメット着用状況



出典: 奈良県警提供データ

安全の現状・課題 (その2)

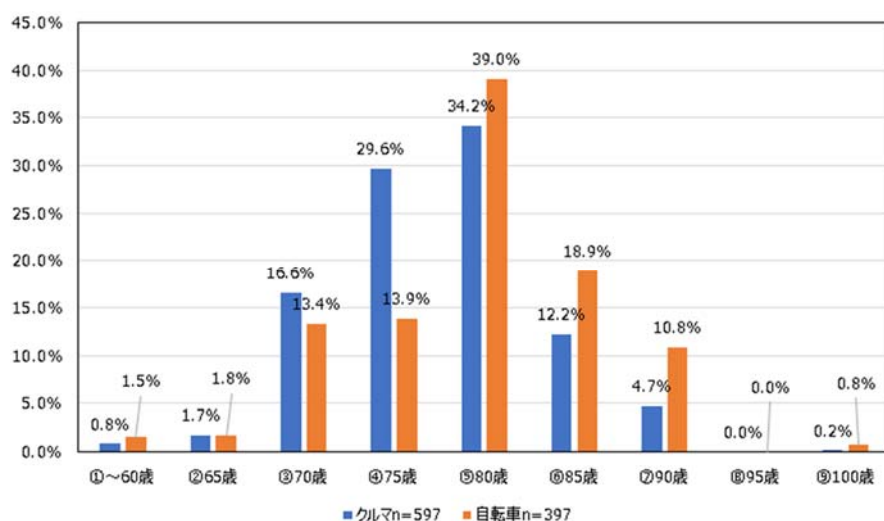
➡ 若年層における自転車事故件数が高く(約3割)、高齢者の自転車死亡事故の割合が高い(約7割)

【コラム】自転車利用可能限界年齢と事故リスク～自動車と比較～

自転車は、自動車より利用可能限界年齢が高く、事故リスクも低い

袋井市市民を対象とした「自転車活用に関する実態・意識等に関するアンケート」では、クルマ・自転車の利用可能限界年齢 80 歳以上可能とする人は、クルマで 51%、自転車で 70%となっています。また、高齢者の自転車乗用中の死亡事故リスクは、「歩行中」や「自動車乗車中」より低いです。

▼利用可能限界年齢（何歳まで乗れますか）の回答分布



出典：袋井市市民を対象とした「自転車活用に関する実態・意識等に関するアンケート調査」

▼歩行中、自転車乗用中、自動車乗車中等の死者数(人口 100 万人当たり)

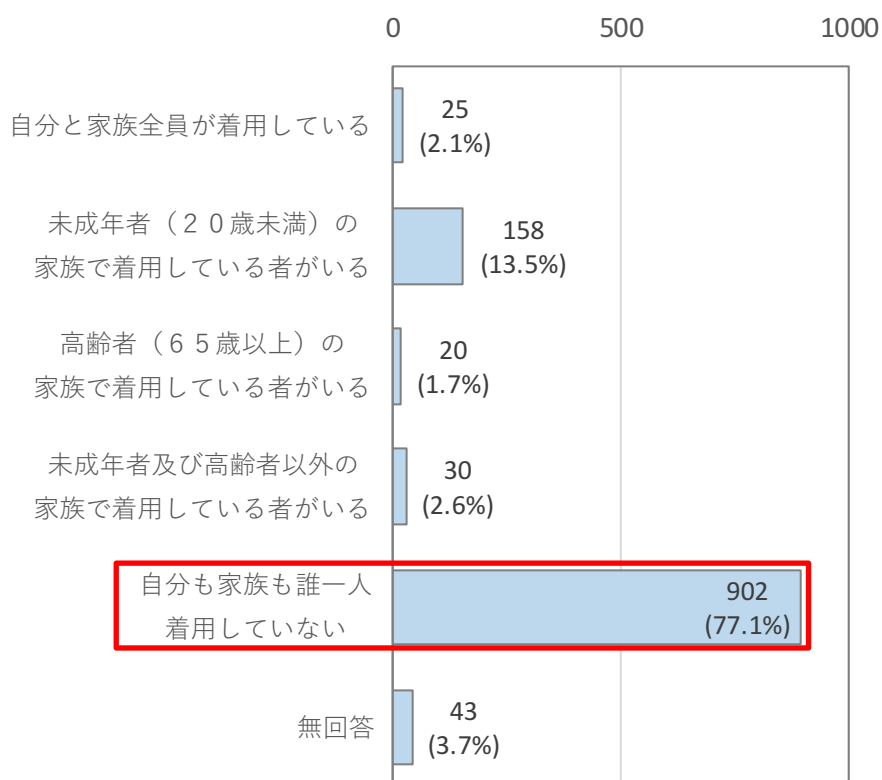
	歩行中	自転車乗用中	原付乗用中	自動二輪乗車中	自動車乗車中
15歳以下	2.4	1.1	0.0	0.1	1.2
16-24歳	2.8	2.0	3.4	8.8	13.6
25-29歳	3.9	1.3	1.2	4.9	9.6
30-39歳	3.2	1.0	0.8	4.0	6.7
40-49歳	4.1	1.5	1.3	6.0	8.1
50-59歳	6.7	3.1	1.9	4.4	10.5
60-64歳	10.6	5.5	1.2	2.0	11.7
65歳以上	33.3	10.8	4.1	1.5	18.8

出典：交通事故総合分析センター「平成 26 年交通事故統計データ」による作成

❖ ヘルメット着用・自転車保険加入の状況

- 奈良県県民アンケートにより、自分や家族のどちらかがヘルメットを着用していない人は約8割となります。
- 自転車保険が必要だと認識している人は約8割であるが、加入している人は5割にとどまっている状況です。

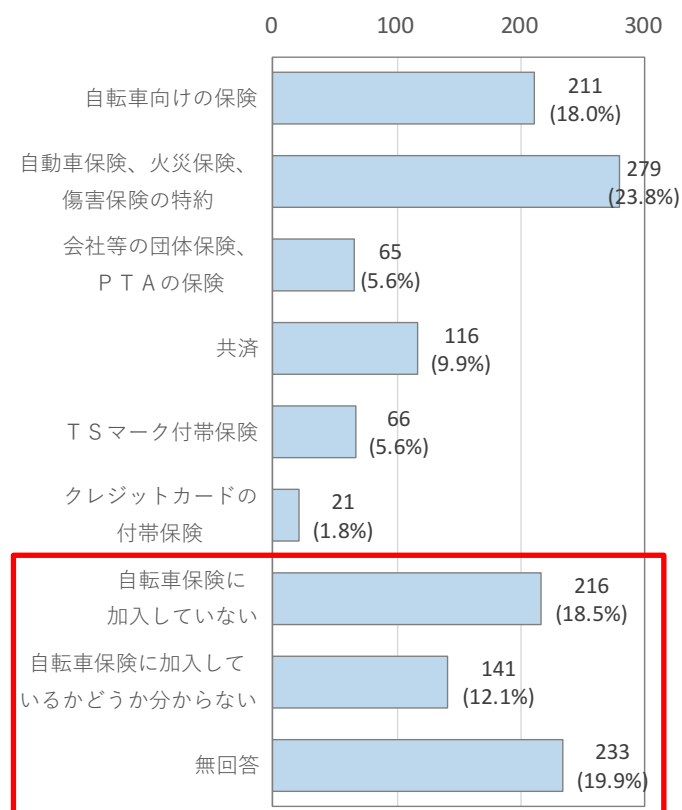
▼ヘルメット着用状況



出典:奈良県 令和元年度県民アンケート調査

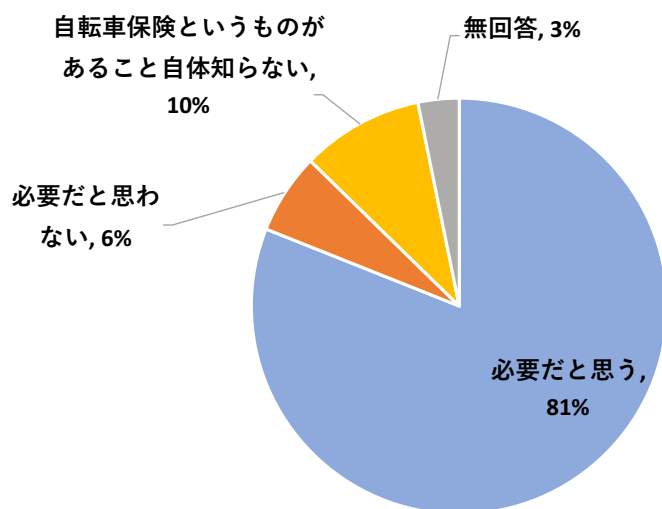


▼自転車保険の加入状況



出典: 奈良県 令和元年度県民アンケート調査

▼「自転車保険」への加入の必要性



出典: 奈良県 令和元年度県民アンケート調査

◆奈良県自転車条例の公布

- 令和元年10月15日に「奈良県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が公布されました。
- 条例では、自転車保険への加入が義務となり、65歳以上のヘルメットの着用が努力義務となりました。
- 全国で24都道府県が自転車条例を制定しました。そのうち、10都道府県がヘルメット着用について規定しており、高齢者のヘルメット着用を規定したのは、奈良県と大阪府のみです。

▼「奈良県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」のリーフレットのイメージ

奈良県自転車条例
奈良県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

自転車保険への加入が義務となりました!

Q なぜ義務化されたの?
自転車事故の被害者救済や加害者の経済的負担の軽減を図るためです。

自転車事故の高額賠償事例 **9,521万円**

すでに加入しているかもしれません **自転車保険に加入しているか** チェックシートで確認してみましょう!

2020年4月1日からは自転車保険に加入しなければなりません!

Q ヘルメットは着用した方がいいの?
高齢者(65歳以上)の方は自転車乗用中のヘルメットの着用が**努力義務**となりました!

● 自転車乗用中死者の致命傷は **頭部が44%**

奈良県の自転車乗用中死者の傷主部位別比較(平成26年～平成30年)

自転車安全利用五則

- 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
- 5 子どもはヘルメットを着用

▼都道府県の自転車条例におけるヘルメット着用の規定

都道府県	条例施行日	義務		努力義務		内容
		幼児用座席	児童中学生	全年齢	高齢者	
1 北海道	平成30年4月1日			○		自転車利用者全年齢に努力義務
2 東京都	平成25年7月1日			○		自転車利用者全年齢に利用努力義務
3 静岡県	平成31年4月1日	○	○(通学)			幼児用座席について義務、児童中学生の通学時について義務
4 京都府	平成19年10月16日	○(幼児)				幼児用座席の場合幼児に義務
5 大阪府	平成28年4月1日				○	高齢者に努力義務
6 奈良県	令和2年4月1日				○	高齢者に努力義務
7 鳥取県	平成28年10月14日			○		自転車利用者全年齢に努力義務
8 徳島県	平成28年4月1日			○		自転車利用者全年齢に努力義務
9 愛媛県	平成25年7月1日			○		自転車利用者全年齢に努力義務
10 鹿児島県	平成29年3月24日	○		○		自転車利用者全年齢に努力義務、幼児用座席義務

安全の現状・課題 (その3)

※奈良県調べ(R1.10月末時点)

自転車の安全意識の向上が必要

【コラム】自転車事故の高額損害賠償事例

自転車保険入っていますか？

自転車事故でも、相手が死亡する事故などでは賠償金が高額になるケースもあります。高額賠償事故で加害者が小学生の事故も発生しています。

▼自転車事故の高額損害賠償事例

賠償額 (万円)	裁判所	判決日	被害者	被害内容	加害者・過失
9,521	神戸	平成25年7月4日	女性62歳	歩行者 後遺障害	小学生(11歳) 無灯火
9,266	東京	平成20年6月5日	男性24歳	自転車運転 後遺障害	男子高校生 通行違反
6,779	東京	平成15年9月30日	女性38歳	歩行者 死亡	男性 交差点進行
5,438	東京	平成19年4月11日	女性55歳	歩行者 死亡	男性 信号無視
4,746	東京	平成26年1月28日	女性75歳	歩行者 死亡	男性 信号無視

出典：自転車の運行による損害賠償保障制度のあり方等に関する検討会資料 国土交通省自転車活用推進本部 HP



❖安全の現状・課題のまとめ

- 自転車事故件数全体に占める自転車事故の割合が微増傾向にあること、10代の自転車交通事故の割合が大きいことなどから、安全意識の醸成や自転車マナーを向上していく必要があります。

<安全の現状・課題>

- 人身事故件数全体に占める自転車事故件数が微増傾向
- 人口10万当たりの自転車事故件数50.7件
 - ➡ 人身事故件数に占める自転車事故件数の割合が高く、県内で微増傾向
- 10代自転車事故件数が全体の約3割
- 中学生1万人あたりの自転車事故件数が全国上位
- 自転車乗車中の死傷者は約9割が法令違反
- 交通安全教室の実施率が中学校で低い
- 自転車死亡事故に占める60歳代以上の割合が高い
- 頭部損傷による自転車乗用中の死者の7割がヘルメット未着用の高齢者
 - ➡ 若年層における自転車事故件数が高く（約3割）、高齢者の自転車死亡事故割合が高い（約7割）
- 奈良県自転車条例が公布され、自転車保険の加入は義務となり、65歳以上のヘルメットの着用は努力義務となる
- ヘルメットの着用率が低く、自転車保険加入率も5割にとどまる
 - ➡ 自転車の安全意識の向上が必要