

# データに見る自転車活用と サイクルツーリズムの重要性

(公財)自転車駐車場整備センター  
自転車総合研究所 古倉 宗治  
2022.01.19オンラインセミナー

本シリーズでは、サイクルツーリズムを推進しておられる方々に自転車活用の基本情報を提供します。これにより、皆さんに、サイクルツーリズムの最先端の推進役になっていただくとともに、日常的な自転車活用の推進役・先導役になっていただくことを目的としております。自転車の基本的な役割やその中のサイクルツーリズムの位置付け、さらに、自転車の現状、日常利用の自転車活用推進策などを知っていただくことが、回りまわってサイクルツーリズムの推進に直結します。

1

0. サイクルツーリズムの位置づけ

## 今後のセミナーの題材の候補

### サイクルツーリズム学習の課題(ツーリズム学習は十分実施)

- 1 自転車に関する**最新のデータ**の情報(常態的に更新が必要)
- 2 自転車の**メリット・デメリット**の基礎最新の進化した情報
- 3 自転車の**体系的な情報**(利活用推進+ルール+安全利用)
- 4 自転車環境の**客観的**な分析・評価に関する情報
- 5 **日常利用との連携**に関する情報 など



### セミナーでの題材の候補(理解しやすいよう体系的に整理)

1	サイクルツーリズム	あり方(対象者・位置づけ)+データ
2	自転車の利活用	サイクルツーリズムと日常の均衡
3	自転車に関するデータ	自転車事故・インフラ・利用状況
4	自転車の利益不利益	最新の情報と効果の理解
5	自転車教育	利活用教育+安全教育
6	サイクルツーリズムのデータやコース評価	ハード面+ソフト面 安全性+快適性+迅速性
7	非日常利用+日常利用	(訪問者+地元住民)と好循環

2

# 自転車施策の中でのサイクルツーリズム

自転車利用は多様な種類あり=相互に密接に関連

1	日常利用	通勤通学, 買物, 通院, 日常用務, 運動	継続利用
2	非日常利用	自転車観光 (サイクルツーリズム)、 余暇利用、健康増進、災害時利用	スポット 利用

2. 非日常利用の自転車観光・余暇利用にも種類

サイク ルツ ーリ ズム の種 類	設定 形態	イベント型	レース参加型 サイクリングイベント型
		通年又は季節 型	コース設定型
			自由利用(ツーリング)型
			旅行会社企画型
利用 目的	走行目的	起終点間の走行中心型	
	観光目的	観光回遊中心型(自転車は手段)	
	健康目的	運動レクレーション型	

非日常利用と日常利用の通勤・買物等の連携・バランス重要

3

# サイクリストは人口の2%、日常層46%

○自転車利用者の人口構成(サイクリスト国勢調査2021)

1	「レース層」	レースイベント参加	0.3%・25.2万人	1.5% 4.9%
2	「サイクリングイベント層」	サイクリングイベント参加	0.4%・30.9万人	
3	「ツーリング層」	自らサイクルツーリング	0.8%・60.9万人	
4	「旅行・レジャー手段層」	旅行・レジャー・行楽時移動 手段	2.2%・177.9万人	
5	「健康エクササイズ層」	健康増進/運動不足解消	3.1%・278.0万人	
6	「日常の移動手段層」	「通勤・通学」「仕事時」 「日常」「災害時」	46.3%・4701.5万人	
7	その他	営業など27.8% 「自転車非利用者層」18.9%		

出典 一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン 全国サイクルツーリズム推進協議会「サイクリスト国勢調査2021調査結果レポート」

○利用者特性を踏まえて方策を考える・裾野の拡大必要

1. 上級中級層=全人口1.5%強 この層中心にしても対象人口少ない、年回数多く、ひたすら目的地まで走行、休憩・観光少なく、消費額少ない

2. 旅行レジャー手段層・健康エクササイズ層 5%メインは観光・運動等

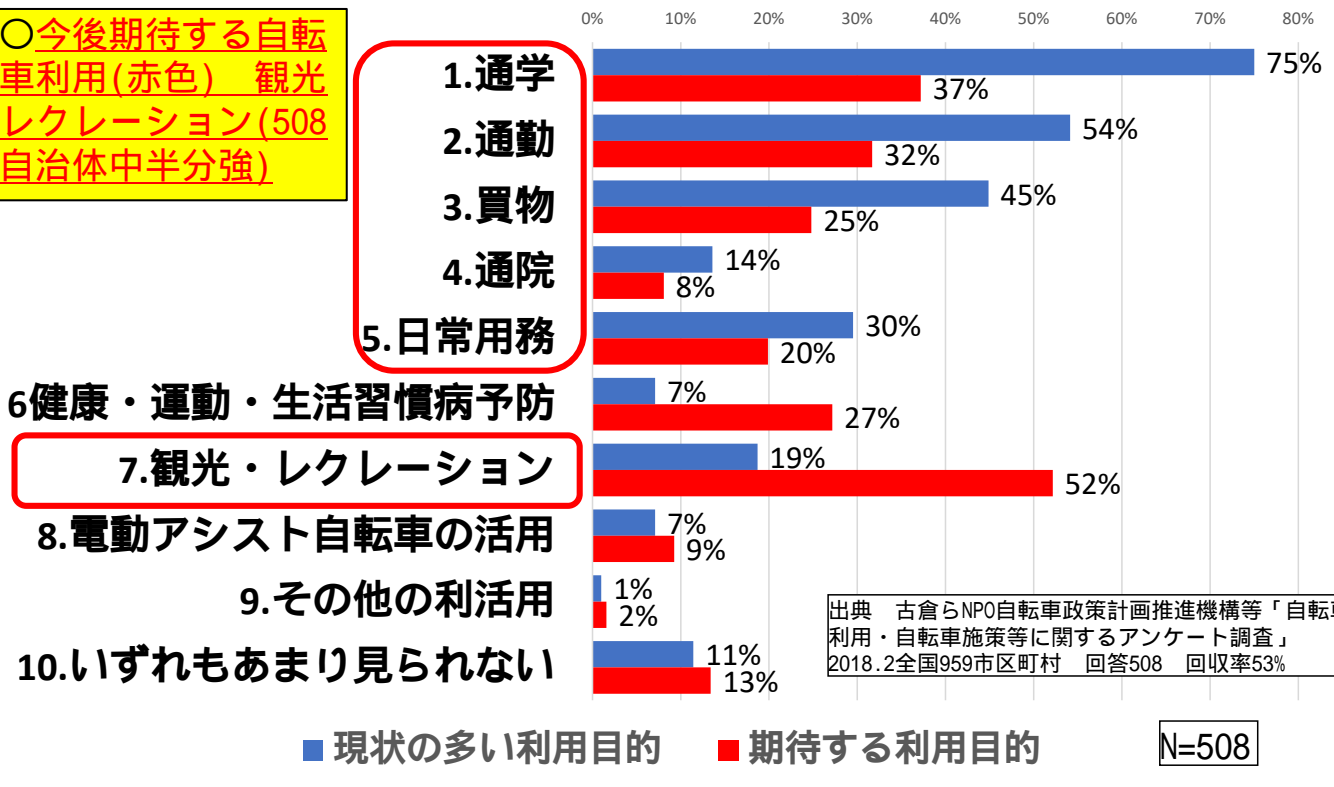
3. 日常の移動手段層 観光や旅行で自転車利用の予定考えてない 組み込み

4. 日常の移動手段層に拡大、帰宅後利用 再度自転車観光の好循環の醸成

4

# 自治体は自転車の観光レクに最大の期待MA

○今後期待する自転車利用(赤色) 観光レクレーション(508自治体中半分強)



- 自治体は、現況の日常利用と期待に大きなずれ
- 観光のみの期待は異常・日常と観光レクのバランスが必要
- 地域自ら日常利用し、よいと思うものを来訪者にもお勧めするのが常道

# サイクルツーリズムの特徴と一般観光

サイクルツーリズムの特徴		一般観光
1	自由的観光(高い(時間・行程変更・気分等気まま))	スケジュール観光
2	健康的観光(身体的・精神的効果)	運動不実施観光
3	カーボンフリー的観光(エコ意識醸成)	環境負荷観光
4	時間的観光(待ち時間、観光渋滞・観光駐車)	時間的制約観光
5	経済的観光(お得・利便性)	非経済的観光
6	面的観光(観光空間が広がり(半径5km=80km <sup>2</sup> ))	主要スポット中心
	クルマや公共交通不可の範囲隠れた地域資源	観光・線的観光
7	全身的観光(景観・風・緑等を五感でスローに満喫可能・地元とのふれあい)	表面的観光
8	創造的観光(特定テーマ又は目的地選択可能)	他人任せ観光
9	多角的観光(公共交通・クルマ組合せ+回遊・グルメおなかが減る・買い物等消費増)	手段や内容限定の観光

# 自転車の利活用の促進の方策

○自転車政策=自転車を利用するのは**政府ではなく国民・市民**  
国民・市民の主体的+日常的+持続的な利活用が必要不可欠



○**現況**= 総論 メリットコンセプト等を分かり易い**データ**で提供なし  
総論と各論 **総論**の目標値・方向・データと**各論**の施策の連携しない  
③各論 **所管ごとの縦割りの施策**(はしる=道路、とめる=駐輪、観光=商工部局など)



○**方向**= **総論**でのわかりやすい具体のメリットのデータ提示(来訪者人数等)  
総論と各論 **ストーリーと分かり易さ**で連結させる(来訪者誘致の施策)  
各論=サイクルツーリズムの来訪者数の目標等の実現に**横断的施策**の設定

7

# 自転車に関する基礎的な事項

○**総論**の自転車に関する基本的事項の理解

自転車に関する**基本的なデータ**の学習(分担率、交通事故、事故形態等)

自転車に関する**メリット**の基本的なデータの学習

自転車に関する**デメリット**の基本的なデータの学習

自転車に**誘引**する重要な要素の学習

○**各論**の具体的な施策の理解(従来のサイクルツーリズム施策以外)

自転車のソフト面の利用促進方策(来訪者と**地元の人**)

自転車のソフト面の安全方策(**ルールの理解**・遵守と安全な運転方法)

自転車のハード面のインフラ方策(走行空間・ネットワーク)

自転車のハード面の上物の方策(電動アシスト自転車・シェアサイクル)

サイクルツーリズムのインストラクターや認定ガイドの指導で全国民へ普及を

○参考 イギリス国家自転車ビジョン2020 不健康な地域で一般開業医**先導役** 普及

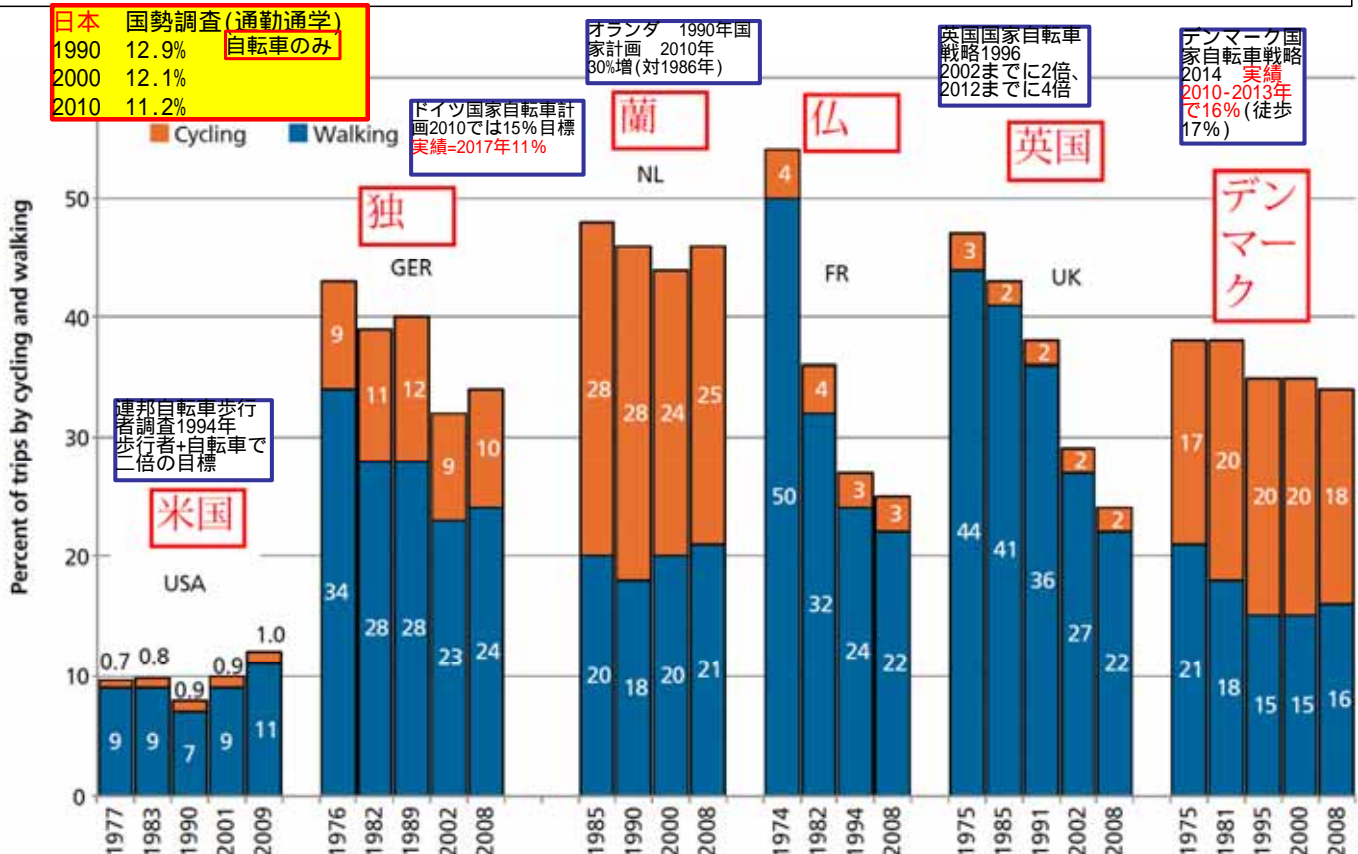
8

# 大切なこと=可能なデータに基づく施策

1	感覚で判断しない視点	データで全体傾向を理解。(アンケート等のデータを取る)
2	自転車はてこ入れなしでは衰退する視点	人間は利便性の高いものに転換しがちな確かなサイクルツーリズムで回復を期待
3	まちづくりの視点	単純に自転車だけの施策は終了 まちづくりコンパクトシティの視点
4	健康・環境の不可欠の視点	生活習慣病・災害等の待たなしの必要性をしっかりと理解
5	自転車活用の視点	自転車利用促進=自転車が目的 自転車は手段
6	危機感+楽しさの両面	危機意識の醸成+楽しさによる誘引

現在は歴史的な一つの節目⇒特に事故データに自転車の課題が顕在化

# 国レベルの自転車分担率は横ばい・微減



○繰り返し、かつ、強力な自転車政策でも維持が手一杯  
 サイクルツーリズムもうかうかできない

出典 フューラー、ブッヒャー「西欧州・アメリカの徒歩と自転車の傾向・政策・教訓」2012

# 地球と自分の環境リスク削減切実

## 気候変動リスク 切迫

日本経済新聞

記事利用について

### 死亡の6割 生活習慣病に起因

2020/2/27(日)日本経済新聞 27頁

2005年に食育基本法が施行され、国や自治体、企業などが生活習慣病の予防や食生活の改善などに力を入れるきっかけとなった。食育は当初、朝食の欠食や減食など子どもに向けた取り組みのイメージが強かったが、少子高齢化の進行を受けて近年は、大人の食育の重要性も指摘されるようになってきている。

農林水産省の19年3月の「食育に関する意識調査報告書」によると、生活習慣病予防を意識した食生活を送っていないと答えた人は60代、70代でも2割程度はいる。40代、50代では3〜4割という結果だった。

農水省によると、国民の多くが野菜や食品摂取量の目標に達しておらず、「生活習慣病の悪化」や運動不足などによる生活習慣病が増加し、死亡原因の6割が生活習慣病に起因している」と指摘。これまで以上に食事の内容、栄養バランスに関する知識や食生活の重要性を訴える必要があるとしている。

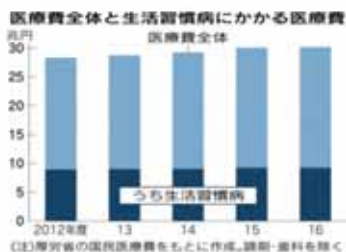
日本経済新聞

記事利用について

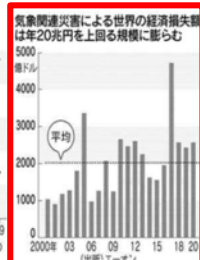
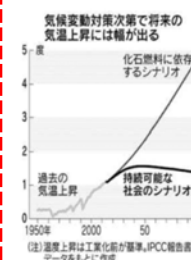
### 予防医療とは 医療費抑制へ生活習慣病など発症防く

2019/9/3(日)日本経済新聞 40頁

▼予防医療 病気の発症を未然に防ぐ取り組みで、林業や食生活を適切に管理して生活習慣病を防ぐことなどが代表例だ。感染症を予防するためのワクチンの接種や、うつ病など「心の病」の発症を早期に発見し、重症化を避けるものも含まれる。いずれも発症後に治療を始めるよりも医療費を抑えられ、病に発症しても治療期間が短くなる場合が多いとされる。



慢性病患者の年間医療費は重症化が進むにつれて急増する。政府の資料によると、合併症がない場合は年5万円程度だが、中度の障害になると約50万円になる。さらに重症になると約75万円になる。透析やインスリン注射などが必須になるため、医療費に占める生活習慣病の内訳は調剤・薬剤を除き把握できる。調剤・薬剤を除く医療費は30万円を超え、このうち3分の1程度を生活習慣病関連が占める。



「50年排出ゼロ必須」  
IPCC報告 浸水被害など14億人  
IPCCは、化石燃料の燃焼による温室効果ガスの排出を削減し、2050年までに世界の温室効果ガス排出量を2019年の水準から半減させる必要があると報告している。報告書は、2050年までに世界の人口は約95億人に増加すると予測している。IPCCは、2050年までに世界の平均気温が1.5度以上上昇すると、世界人口の約14億人が浸水被害にさらされると予測している。

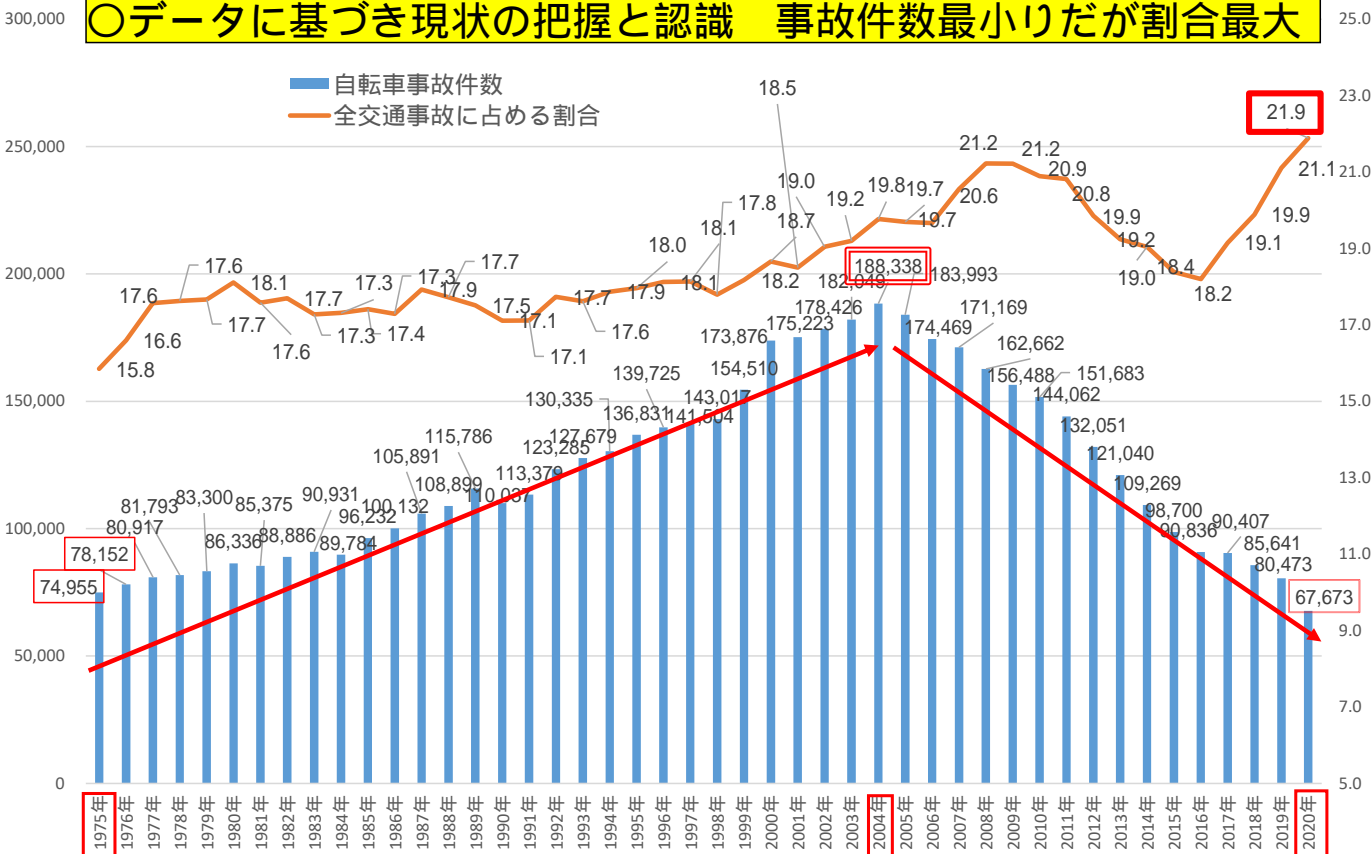
2019年10月、パリ協定に基づき、先進国と途上国が、2050年までに世界の平均気温上昇を1.5度未満に抑えることを目指すという目標を掲げた。IPCCは、この目標を達成するために、2050年までに世界の温室効果ガス排出量を2019年の水準から半減させる必要があると報告している。報告書は、2050年までに世界の人口は約95億人に増加すると予測している。IPCCは、2050年までに世界の平均気温が1.5度以上上昇すると、世界人口の約14億人が浸水被害にさらされると予測している。

報告年	結論
第1次報告 (1990年)	人為起源の温暖化ガスは気候変動を生じさせる恐れ
第2次 (95年)	識別可能な人為的影響が全地球の気候に表れている
第3次 (2001年)	過去50年の温暖化の大部分は温暖化ガスの濃度上昇が原因だった可能性が高い
第4次 (07年)	温暖化のほとんどは人為起源の温暖化ガスの濃度上昇による可能性が非常に高い
第5次 (13年)	温暖化の主要な要因は人間の影響の可能性が極めて高い
第6次 (21年)	人間の影響が大気海洋及び陸域を温暖化させてきたことには疑う余地がない

出典 日本経済新聞2021.8.10朝刊3ページ

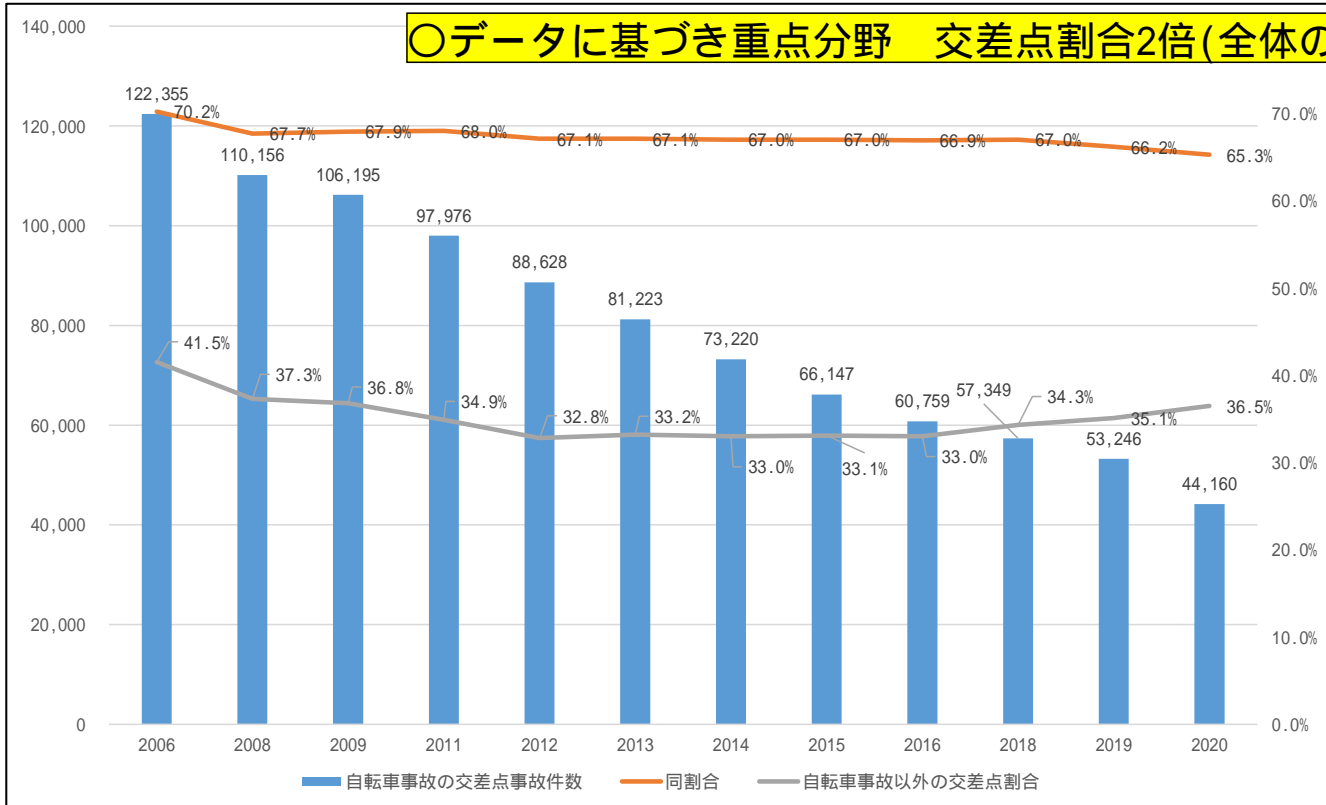
# 自転車事故の長期的推移

### ○データに基づき現状の把握と認識 事故件数最小りだが割合最大



出典 昭和50年～平成8年の件数：公益財団法人 交通事故総合分析センター 各年『交通事故統計年報』平成9年～平成20年の件数：平成9年の件数は、警察庁交通局『平成19年中の交通事故の発生状況』「自転車乗用者（第1・2当事者）の交通事故発生件数の推移」、平成10年の件数は、警察庁交通局『平成20年中の交通事故の発生状況』「自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移（各年12月末）」、平成11年の件数は、警察庁交通局『平成21年中の交通事故の発生状況』「自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移（各年12月末）」、以降の年も同様に各年前掲書の表を引用

# 交差点の事故件数と割合の推移



出典 公益財団法人交通事故総合分析センターへの依頼による各年での入手データ及び警察庁「交通事故発生状況」に基づいて古倉作成

# 交差点の事故は進入経路

出典 割合はイタルダ依頼資料2020年分により古倉作成

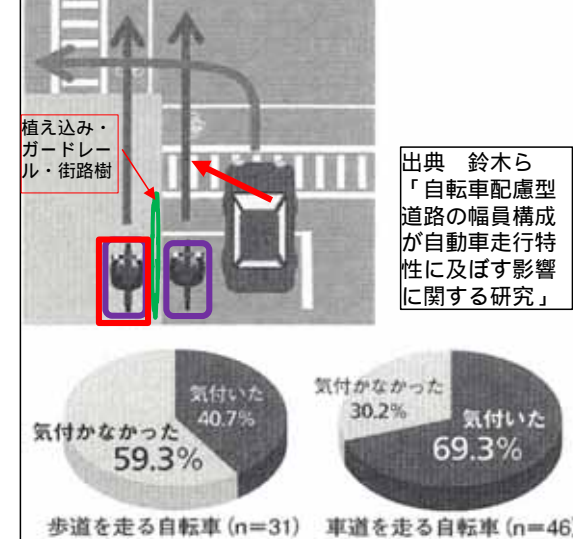
## 裏道交差点の事故 (22.9%)



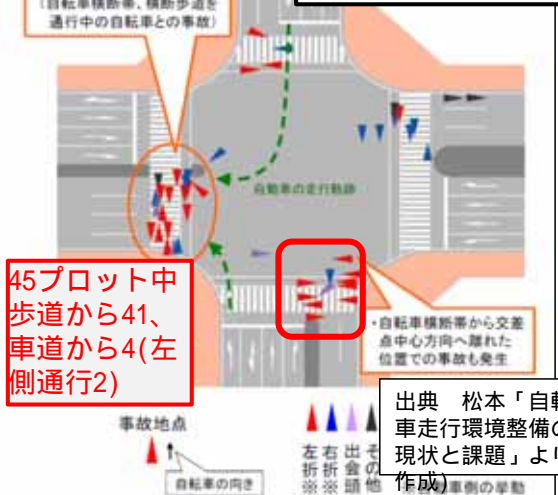
## 脇道交差点の事故 (22.5%)



## 幹線交差点の事故 (19.9%)



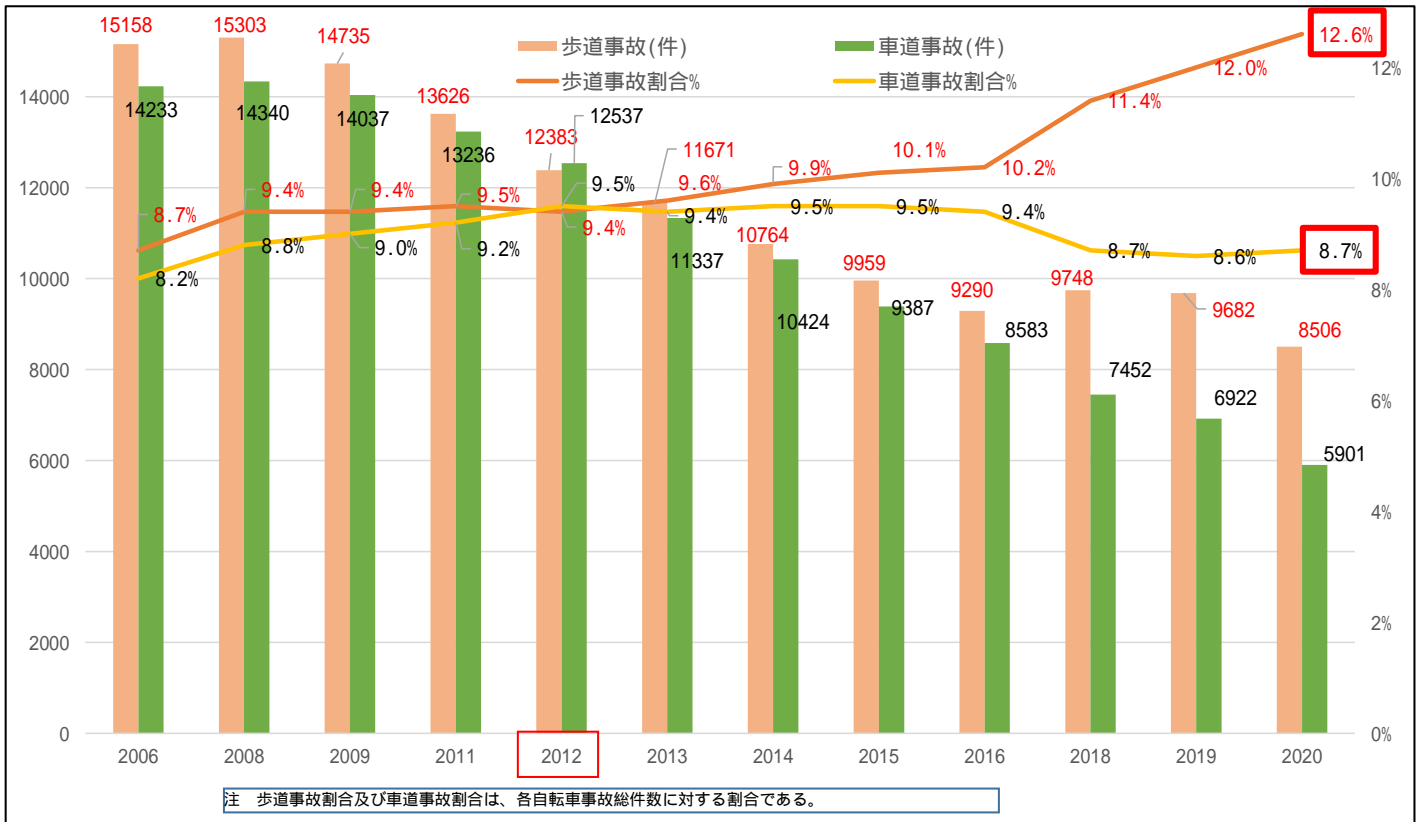
## クルマ出会い頭18.0% 左折巻き込み21.1%



交差点事故  
歩道あり交差点=42.4%(交差点事故の65%)  
歩道なし交差点=22.9%(交差点事故の35%)  
違法な進入又は歩道からの進入が事故の大きな原因

# 歩道車道の事故の推移 ~ 歩道悪化

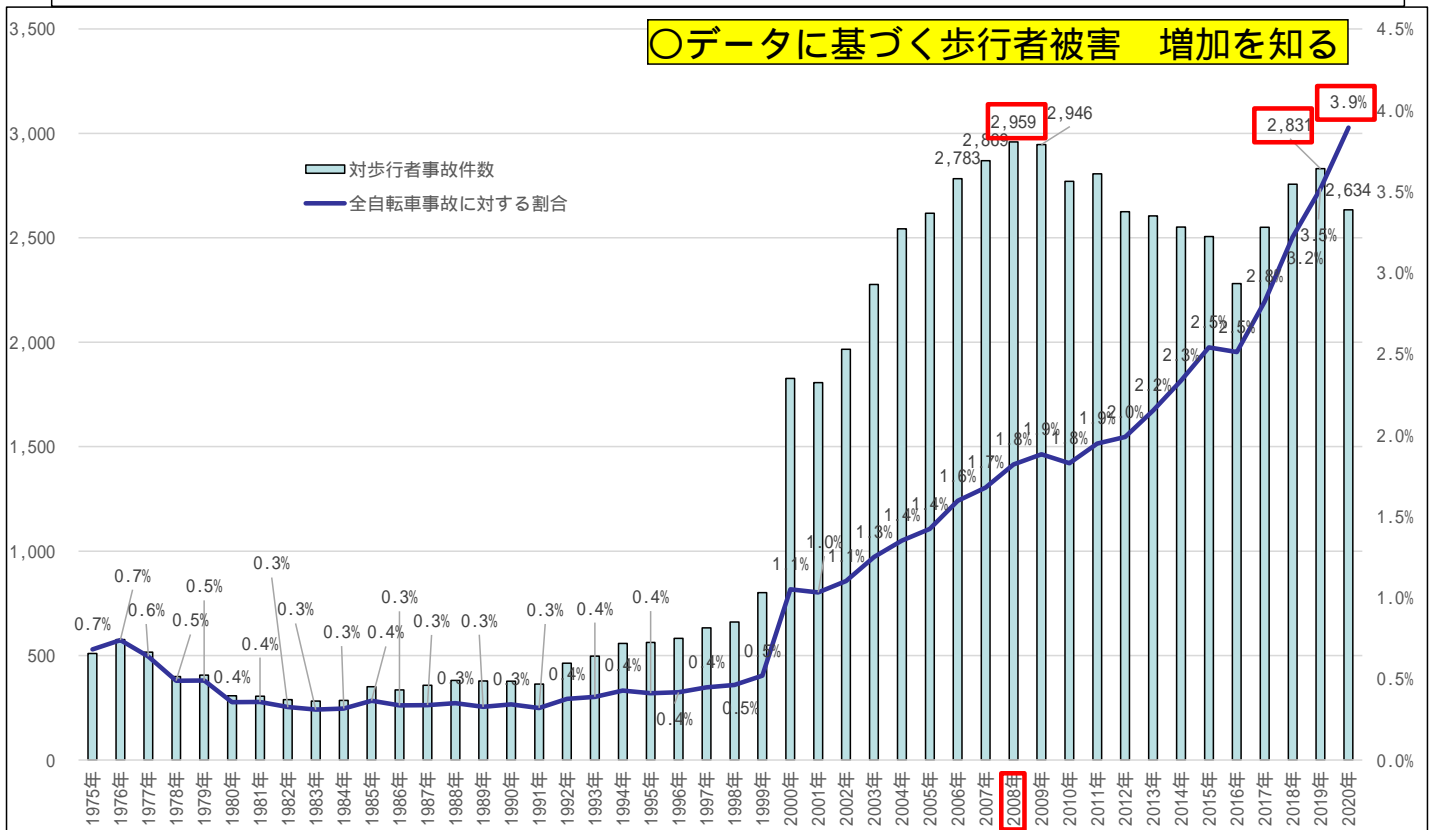
○データに基づく歩車道の事故 歩道 > 車道、近年歩道が悪化 車道にもう少し自信



出典 公益財団法人交通事故総合分析センターへの依頼による各年での入手データに基づいて古倉作成

# 歩行者との事故割合の推移

○データに基づく歩行者被害 増加を知る



出典 出典 昭和50年～平成8年の件数：公益財団法人 交通事故総合分析センター 各年『交通事故統計年報』平成9年～平成20年の件数：平成9年の件数は、警察庁交通局『平成19年中の交通事故の発生状況』、平成10年の件数は、警察庁交通局『平成20年中の交通事故の発生状況』、平成11年の件数は、警察庁交通局『平成21年中の交通事故の発生状況』、以降の年も同様に各年前掲書の表を引用、平成21年～令和元年の件数：警察庁交通局『令和元年中の交通事故の発生状況』、令和2年『令和2年中の交通事故の発生状況』



# 歩道上の事故件数(相手当事者⇒クルマ2/3)

歩道上の事故の相手方	対自動車		対歩行者		対自転車		その他		合計	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
2006	11,178	73.74%	1038	6.85%	734	4.84%	2208	14.57%	15,158	100.00%
2008	11,135	72.76%	1167	7.63%	927	6.06%	2074	13.55%	15,303	100.00%
2009	10,920	74.11%	1,096	7.44%	817	5.54%	1,902	12.91%	14,735	100.00%
2011	10,135	74.38%	1,127	8.27%	809	5.94%	1,555	11.41%	13,626	100.00%
2012	9,313	75.21%	1,027	8.29%	681	5.50%	1,362	11.00%	12,383	100.00%
2013	8,822	75.59%	1,037	8.89%	612	5.24%	1,200	10.28%	11,671	100.00%
2014	8,017	74.48%	1,054	9.79%	604	5.61%	1,089	10.12%	10,764	100.00%
2015	7,384	74.14%	1,062	10.66%	546	5.48%	967	9.71%	9,959	100.00%
2016	7,022	75.59%	859	9.25%	574	6.18%	835	8.99%	9,290	100.00%
2018	6,902	70.80%	1,202	12.33%	682	7.00%	962	9.87%	9,748	100.00%
2019	6,538	67.53%	1,222	12.62%	685	7.07%	1,237	12.78%	9,682	100.00%
2020	5,555	65.31%	1,091	12.83%	582	6.84%	1,278	15.02%	8,506	100.00%

出典 公益財団法人交通事故総合分析センターへの依頼による各年での入手データに基づいて古倉作成(欠の年は依頼をせず)

# 単路の走行場所と自動車の人的要因(ミス)

## ○自転車の走行場所(歩道・車道)

通行比率	豊橋市 2012	千葉市 2013	茅ヶ崎市 2013	奈良市 2014	川崎市・立川市 2015	群馬県 2018
歩道	67%	63%	60%	44%	49.6%	54.4%
車道	33%	37%	40%	56%	50.4%	45.6%
回答	n=410	n=951	n=1008	n=1039	n=426	n=576

出典 各地方公共団体の住民アンケートによる。通行割合は歩道と車道の分離区間の総走行距離に対する歩道と車道の通行割合の平均値(千葉市はH25インターネット主にどこを通行するか)。

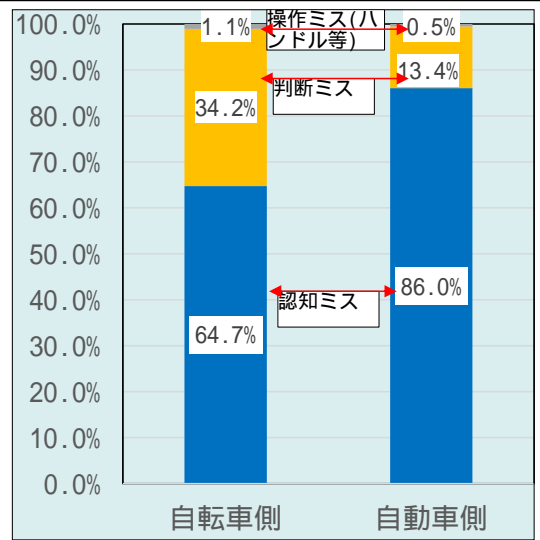
## 自転車と自動車の事故の人的要因(ミス)2015年

人的要因=ミス三種

- 操作・行動ミス (ハンドル・制動操作等)
- 判断・予測ミス (認知したが大丈夫等)
- 認知ミス (見落とした 見えなかった等)

出典 各インテグレートへの依頼によるITARDAデータに基づき古倉作成

## 自転車・自動車の全事故2015年



## 自転車・自動車の車道上の事故2015年

車道上の自転車と自動車の事故 (7,582件)	自転車側		自動車側	
	件数	割合	件数	割合
認知ミス	2,567	61.2%	6,058	80.6%
判断・予測ミス	1,512	36.1%	1,416	18.8%
操作・行動ミス	114	2.7%	42	0.6%
うちハンドル操作ミス	78	1.9%	14	0.2%
合計	4,193	100.0%	7,516	100.0%

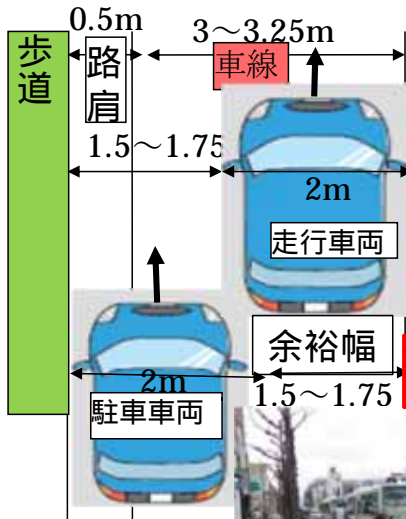
## 自転車側の人的要因(ミス)の原因

歩道	自転車最強者 + 車両意識なし ⇒ 裸の王様・安心感でルール無視	基本ルール欠如 漫然運転の横行 ミスの連発	遵守率=向上 事故の減少 自動車と混在意識
車道	自転車は最弱者 + 車両意識強い ⇒ ルールを守らないと自分が危険		

# 車道でのドライバーからの見え方と路面標示効果

○都市計画道路 = 左端車線路肩を入ると1.5m-1.75m以上余裕)

運転の緊張感・ルール遵守=車道での見え方



甲州街道下高井戸付近



都道虎ノ門付近



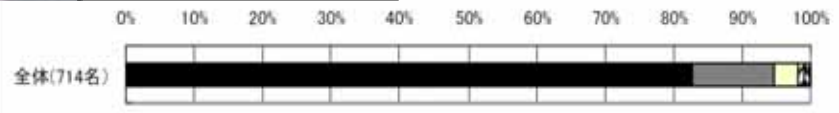
大阪府道京都守口線御殿山付近



豊橋市道

京都市内今出川通り

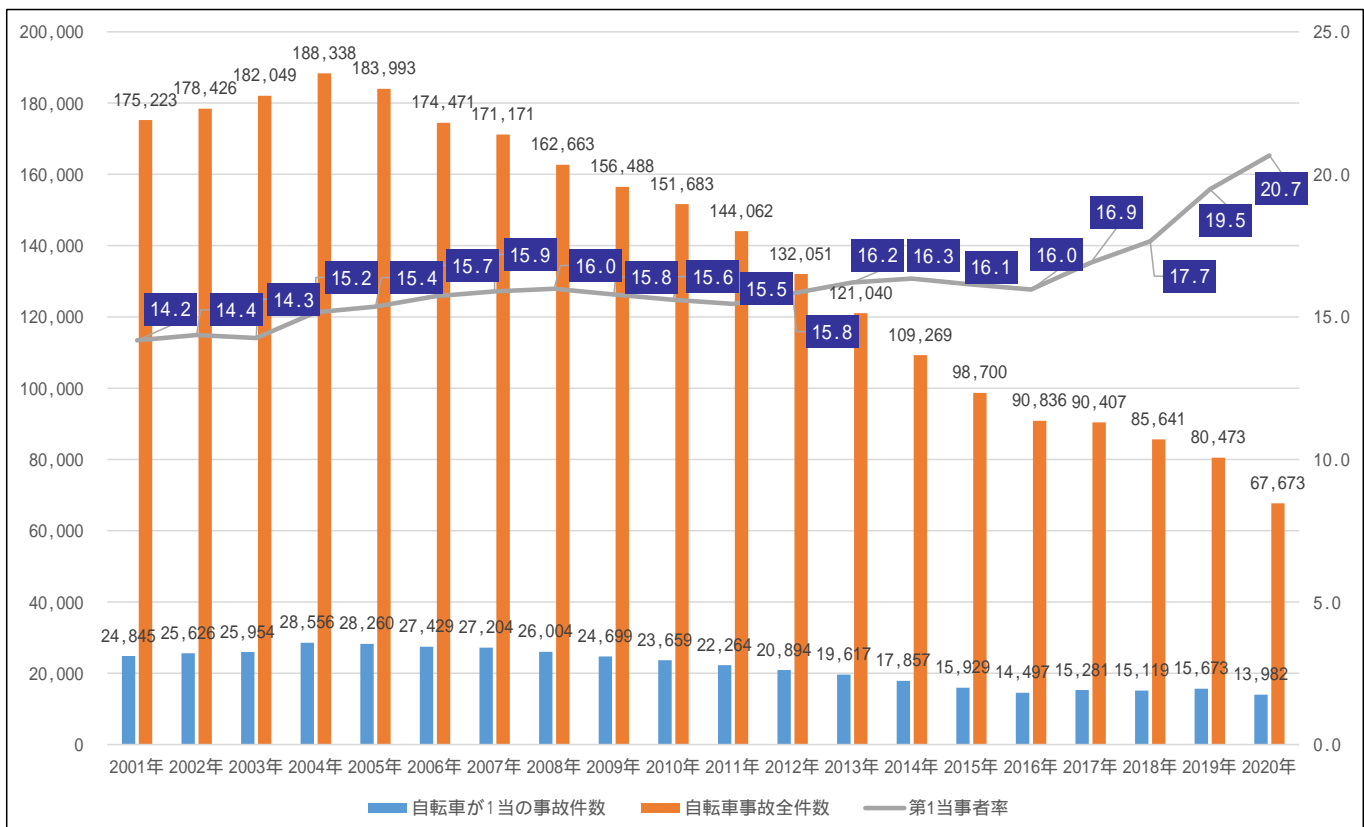
問 自転車を追い越す場合  
空間を十分確保しますか



■ そう思う □ ややそう思う □ どちらでもない □ ややそう思わない □ そう思わない □ 未回答

出典 2008年自動車安全運転センター調査 95%程度

# 自転車側の一当率の推移 上昇傾向



出典 警察庁交通局「令和2年中の交通事故の発生状況」2009年以前は各年の同データによる。

# 自転車側法令違反率の推移 高水準高止まり



出典 警察庁交通局 『令和2年中の交通事故の発生状況』

# 事故データからのハード・ソフト重点指導

1	交通安全対策の重点が自転車に注視	全交通事故の中で <b>自転車事故の比重の高まり</b> (広報・ハード)・世の中の厳しい目
2	自転車は交差点を重点	自転車事故の道路形状別の中で <b>圧倒的に交差点(右側通行の超危険)</b>
3	交差点の次は歩道の危険性を	自転車事故の道路形状別の中で次に <b>歩道走行での危険性(クルマと歩行者)</b>
4	歩道では対自動車・歩行者を中心	両方に重要な対策は <b>車道寄りの徐行の徹底</b> 速度が出しにくい舗装と広報啓発
5	対歩行者重点	歩行者の徹底保護のための <b>歩行者と分離・優先を徹底指導</b>
6	自転車の責任感醸成重視	<b>上昇傾向にある一当率と高止まりの法令違反率</b> ⇒車両として <b>責任感と保険加入</b> 呼びかけ
7	法令遵守の徹底	出会い頭事故対策として <b>左側通行・信号遵守・一時停止</b>
8	<b>メリハリのある指導</b>	事故比率に応じ施策重点の配分・保険の指導