

2 自転車の交通事故

2-1 自転車の交通事故分析（自転車事故はなぜ多い？）

（1）自転車の交通事故状況

過去10年間（H13→H22）の自転車の交通事故状況の推移をみると、
 ○発生件数、死傷者数とも減少傾向にあるものの、人口10万人当たりの発生件数は、H17年以降、全国ワースト1位にある。
 ○当事者別の発生件数は、全事故及び死亡事故ともに増減を繰り返している。
 H13年とH22年の比較では、全事故の第1当が3.6%増加、全事故の第2当が6.4%減少している。なお、10年間の全事故の合計を第1当と第2当で比較したところ、第2当が第1当の5.5倍である（参考：二輪車は第2当が第1当の2.0倍。自動車は第1当が第2当の1.5倍）

<表 2-1> 自転車の交通事故状況の推移

		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
自転車	発生件数(件)	2,149	2,197	2,245	2,345	2,432	2,285	2,195	2,185	2,125	2,045
	傷者数(人)	2,158	2,193	2,237	2,307	2,391	2,261	2,154	2,157	2,094	2,012
	死者数(人)	20	10	11	15	14	18	13	14	11	12
	人口10万人当たり発生件数(人)	209.5	214.5	216.1	224.2	229.8	222.2	211.8	213.9	209.4	201.7
	人口10万人当たり発生件数全国平均(人)	136.1	137.8	140.2	144.2	140.7	133.2	130.6	127.2	122.5	118.7
	全国順位(位)	ワースト2位	ワースト1位	ワースト2位	ワースト2位	ワースト1位	ワースト1位	ワースト1位	ワースト1位	ワースト1位	ワースト1位

- 1) 警察庁及び香川県警察本部における交通事故統計による
- 2) 発生件数及び傷者数は、統計処理年月日を基に集計したもの。死者数は、発生年月日を基に集計したもの
- 3) 人口は、国勢調査及び総務省統計局の推計人口、香川県人口移動調査報告（香川県統計調査課）による10月1日現在のもの

<表 2-2> 種類別・当事者別全事故、死亡事故件数の推移

		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H13→H22 合計	H13→22 増減率(%)
全事故 (件)	第1当	333	332	327	354	368	308	348	370	347	345	3,432	3.6
	第2当	1,819	1,863	1,928	2,005	2,056	1,969	1,882	1,818	1,777	1,703	18,820	△ 6.4
死亡事故 (件)	第1当	2	4	2	5	2	3	2	3	4	3	30	50.0
	第2当	18	7	9	10	13	15	11	10	7	9	109	△ 50.0

- 1) 香川県警察本部の交通事故統計データによる集計（全事故は、発生年月日を基に年集計したもの）

(2) 自転車事故の特徴

■自転車（第1当事者）と歩行者（第2当事者）の事故が約2倍増

過去10年間（H13→H22）における全事故及び死亡事故の発生件数等から、その特徴を分析したところ、

①発生場所等（自転車 第1当）

全事故及び死亡事故ともに、昼の信号なしの交差点で最も多い
全国に比べ、交差点全体より単路全体、夜より昼の発生割合が大きい

全事故では、発生件数の合計に占める昼夜別発生場所ごとの割合が、昼の信号なし交差点で40.0%と最も高く、次いで、昼の単路直線26.4%である。全国も同様の傾向にある。

また、交差点全体と単路全体と構成比の比較では、全国に比べ、交差点より単路、夜より昼の割合が全国を上回っている。

②発生時間帯

朝の通勤通学時間帯や夕方の薄暮期に多発

全事故では、自転車が第1当である事故件数が、午前8～9時、午前7～8時、午後5～6時の順に多く、また、自転車が第2当は、午前8～9時、午後5～6時、午前7～8時の順に多くなっている。

③事故類型（自転車 第1当）

人対車両の事故が増加

自転車が第1当である件数は、ほぼ横ばい状態で増減を繰り返しているが、人対車両の件数が、各年の件数が少数であるものの、H13とH22の比較において約2倍増となっている。また、事故類型の中で、最も構成比が高い車両相互については、H13年とH22年の比較において、全国が減少しているのに対し、本県は増加している。

④法令違反（自転車 第1当）

全国に比べ、安全不確認の割合が高い

自転車が第1当である人身事故の法令違反の内容について、全国と比較したところ、全国に比べ「安全不確認」が18.3%ポイント高く（香川県44.3%、全国26.0%）、「一時不停止」が11.1%ポイント低い（香川県8.3%、全国19.4%）。

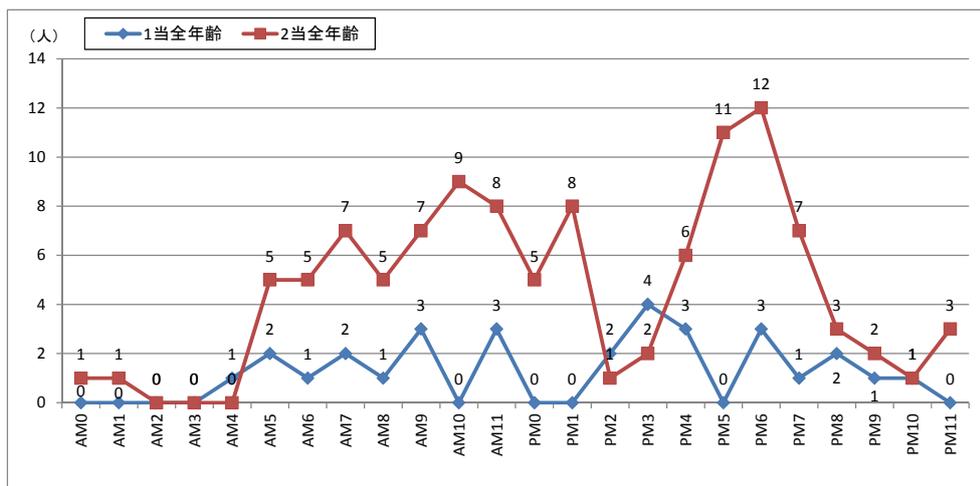
<表 2-3> 自転車（第1当）の昼夜別・発生場所別全事故、死亡事故件数

交差点	信号あり			信号なし			交差点付近			小計						
	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	
香川県	398	79	477	1,373	113	1,486	122	28	150	1,893	220	2,113				
構成比(%)	11.6	2.3	13.9	40.0	3.3	43.3	3.6	0.8	4.4	55.2	6.4	61.6				
全国	26,877	10,595	37,472	101,155	17,167	118,322	10,637	3,466	14,103	138,669	31,228	169,897				
構成比(%)	10.3	4.1	14.4	38.8	6.6	45.3	4.1	1.3	5.4	53.1	12.0	65.1				
全国とのポイント差	1.3	△ 1.8	△ 0.5	1.2	△ 3.3	△ 2.0	△ 0.5	△ 0.5	△ 1.0	2.1	△ 5.6	△ 3.5				
全事故	単路	カーブ・屈折			直線			トンネル			橋			小計		
		昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計
	香川県	105	10	115	906	238	1,144	3	0	3	10	3	13	1,024	251	1,275
	構成比(%)	3.1	0.3	3.4	26.4	6.9	33.3	0.1	0.0	0.1	0.3	0.1	0.4	29.8	7.3	37.2
	全国	4,994	980	5,974	59,278	20,461	79,739	314	84	398	695	295	990	65,281	21,820	87,101
	構成比(%)	1.9	0.4	2.3	22.7	7.8	30.5	0.1	0.0	0.2	0.3	0.1	0.4	25.0	8.4	33.4
	全国とのポイント差	1.2	△ 0.1	1.1	3.7	△ 0.9	2.8	0.0	0.0	△ 0.1	0.0	0.0	0.0	4.8	△ 1.1	3.8
	その他	踏切			一般交通場所			小計			合計					
		昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計
	香川県	6	0	6	31	7	38	37	7	44	2,954	478	3,432			
構成比(%)	0.2	0.0	0.2	0.9	0.2	1.1	1.1	0.2	1.3	86.1	13.9	100.0				
全国	213	67	280	2,902	851	3,753	3,115	918	4,033	207,065	53,966	261,031				
構成比(%)	0.1	0.0	0.1	1.1	0.3	1.4	1.2	0.4	1.5	79.3	20.7	100.0				
全国とのポイント差	0.1	0.0	0.1	△ 0.2	△ 0.1	△ 0.3	△ 0.1	△ 0.2	△ 0.2	6.8	△ 6.8					
死亡事故	交差点	信号あり			信号なし			交差点付近			小計					
		昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計
	香川県	6	2	8	9	7	16	1	0	1	16	9	25			
	構成比(%)	20.0	6.7	26.7	30.0	23.3	53.3	3.3	0.0	3.3	53.3	30.0	83.3			
	全国	380	323	703	739	257	996	101	84	185	1,220	664	1,884			
	構成比(%)	14.6	12.4	27.0	28.3	9.9	38.2	3.9	3.2	7.1	46.8	25.5	72.2			
	全国とのポイント差	5.4	△ 5.7	△ 0.3	1.7	13.4	15.1	△ 0.6	△ 3.2	△ 3.8	6.5	4.5	11.1			
	単路	カーブ・屈折			直線			トンネル			橋			小計		
		昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計
	香川県	0	0	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	2	1	3
構成比(%)	0.0	0.0	0.0	6.7	3.3	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	3.3	10.0	
全国	74	35	109	283	242	525	1	2	3	10	4	14	368	283	651	
構成比(%)	2.8	1.3	4.2	10.9	9.3	20.1	0.0	0.1	0.1	0.4	0.2	0.5	14.1	10.9	25.0	
全国とのポイント差	△ 2.8	△ 1.3	△ 4.2	△ 4.2	△ 6.0	△ 10.1	0.0	△ 0.1	△ 0.1	△ 0.4	△ 0.2	△ 0.5	△ 7.4	△ 7.6	△ 15.0	
その他	踏切			一般交通場所			小計			合計						
	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	昼	夜	計	
香川県	2	0	2	0	0	0	2	0	2	20	10	30				
構成比(%)	6.7	0.0	6.7	0.0	0.0	0.0	6.7	0.0	6.7	66.7	33.3	100.0				
全国	51	16	67	3	3	6	54	19	73	1,642	966	2,608				
構成比(%)	2.0	0.6	2.6	0.1	0.1	0.2	2.1	0.7	2.8	63.0	37.0	100.0				
全国とのポイント差	△ 4.6	△ 0.6	△ 4.1	△ 0.1	△ 0.1	△ 0.2	△ 4.6	△ 0.7	3.9	3.7	△ 3.7					



<図 2-1> 自転車の当事者別・時間帯別全事故件数

- 1) 香川県警察本部の交通事故統計データによる
- 2) 発生年月日を基に集計したもの



<図 2-2> 自転車の当事者別・時間帯別死亡事故件数

- 1) 香川県警察本部の交通事故統計データによる
- 2) 発生年月日を基に集計したもの

<表 2-4> 自転車（第1当）事故類型別全事故件数の推移

		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	計	構成比(%)			H13→H22 増減率(%)
		種類	類型	全体												
人対車両	全国	1,681	1,807	2,116	2,376	2,435	2,636	2,743	2,834	2,846	2,687	24,161	9.3	3.1	0.3	59.8
	香川県	7	10	11	14	26	15	14	10	21	15	143	4.1	2.1	0.1	114.3
車両相互	全国	19,655	19,527	18,816	19,968	19,774	18,956	18,922	18,101	17,452	17,201	188,372	72.2	2.5	2.2	△ 12.5
	香川県	265	247	255	259	260	215	247	274	277	279	2,578	74.7	2.4	2.1	5.3
車両単独	全国	3,496	4,154	4,838	5,880	5,740	5,651	5,396	4,939	4,327	3,714	48,135	18.5	10.4	0.6	6.2
	香川県	61	81	63	78	86	83	89	84	51	51	727	21.1	8.2	0.6	△ 16.4
列車	全国	13	12	9	11	14	7	12	10	7	7	102	0.0	9.5	0.0	△ 46.2
	香川県	2	0	0	0	0	1	1	1	0	0	5	0.1	17.9	0.0	△ 100.0
合計	全国	24,845	25,500	25,779	28,235	27,963	27,250	27,073	25,884	24,632	23,609	260,770	100.0			△ 5.0
	香川県	335	338	329	351	372	314	351	369	349	345	3,453	100.0			3.0

- 1) 「全国」及び「香川県」とも警察庁の交通事故統計データによる
- 2) 構成比のうち「種類」は、「自転車の事故類型別の計」÷「自転車事故の合計」
- 3) 構成比のうち「類型」は、「自転車の事故類型別の計」÷「全種類の事故類型別の合計」
- 4) 構成比のうち「全体」は、「自転車の事故類型別の計」÷「全種類の事故合計」

<表 2-5> 自転車（第1当）法令違反別全事故件数

	香川県			全国			
	H13→H22 合計	構成比(%)	全国とのポイント差	H13→H22 合計	構成比(%)		
信号無視	286	8.3	△ 1.6	25,824	9.9		
交差点安全進行	147	4.3	△ 0.8	13,226	5.1		
一時不停止	288	8.3	△ 11.1	50,532	19.4		
安全義務違反	運転操作	573	16.6	3.5	34,220	13.1	
	前方不注意	漫然	88	2.5	0.4	5,416	2.1
		脇見	122	3.5	△ 1.4	12,720	4.9
	動静不注視	117	3.4	△ 0.9	11,180	4.3	
	安全不確認	1,529	44.3	18.3	67,926	26.0	
	安全速度	16	0.5	△ 0.1	1,491	0.6	
	その他	94	2.7	0.4	6,047	2.3	
その他違反	87	2.5	△ 0.5	7,826	3.0		
計	3,347	97	6	236,408	91		

- 1) 全国は、「交通事故統計年報」（警察庁交通局）によるもの
- 2) 香川県は、香川県警察本部の交通事故統計データによるもの
- 3) 法令違反の内容が不明なものを除く

(3) 自転車の交通ルール・交通マナー

■交通ルール遵守や交通マナー実践が行われていない

特に目につくのは、携帯電話やメールをしながらの自転車乗車

H23.9に実施した県政モニターアンケート結果（<表 2-7>①、②）では、

- 本県の自転車交通マナー等に対するイメージについて、「少し悪い」、「かなり悪い」の回答が73.3%（無回答を除く）である。また、「少し悪い」、「かなり悪い」の回答について、県外在住歴が「あり」が「なし」を11.4%ポイント上回っている。
- 特に目につく交通マナーの悪さ（交通ルール違反）は、「並進走行」が20.2%と最も高く、次いで「携帯電話・メール」18.1%、「夜間の無灯火」10.6%である。また、県外在住歴「あり」、「なし」のポイント差が最も大きかったのは、「ヘッドホン等で大きな音を聞きながらの運転」（「なし」が「あり」を2.8%ポイント上回る。）で、次いで、「信号無視」（「あり」が「なし」を2.1%ポイント上回る。）である。

■ドライバーが運転中に経験した自転車のヒヤリハットは、急な飛び出しや無理な横断

H24.1に実施した一般ドライバーアンケート結果（<表 2-7>）では、

- ドライバーが運転中、自転車に対してヒヤリハットした経験で最も回答が多かったのは、「急な飛び出しや無理な横断など」が49.1%と全体の約半数を占め、次いで「急な進路変更、危険な走行、並列走行など」が25.3%である。
- なお、内閣府が行った「国民の自転車利用の安全性に関する実態と安全利用に対する意向調査」（<図 2-4>①）では、「自転車が車道の左側に十分寄っておらず、追い抜く際に間隔をとりづらかった」が73.8%（補正值18.4%（すべての項目の回答割合を100とした場合の割合））と最も高く、次いで「無灯火」50.5%（補正值12.6%）、「信号無視」50.1%（補正值12.5%）である。

■自転車の安全利用対策として効果的なものは、交通指導取締り強化

H23.9に実施した県政モニターアンケート結果（<表 2-6>③、④）では

- 自転車利用者の交通マナーが良くなる（交通ルールが遵守される）対策として最も回答が多かったのは、「交通指導取締りの強化」が36.1%と最も高く、次いで「交通安全教育の充実」25.7%、「交通安全施設の整備」19.0%である。また、県外在住歴「あり」、「なし」のポイント差が最も大きかったのは、「交通安全教育の充実」（「なし」が「あり」を4.5%ポイント上回る。）で、次いで、「交通安全施設の整備」（「あり」が「なし」を4.3%ポイント上回る。）である。

なお、内閣府が行った「国民の自転車利用の安全性に関する実態と安全利用に対する意向調査」（<図 2-4>②）では、必要と思う対策として、自転車利用者及び歩行者・クルマ利用者とも、「ルール・マナーの周知・徹底」を最も多く回答し、次いで、自転車利用者が「放置自転車の撤去」を、歩行者・クルマ利用者が「交通安全教育」を回答している。

- また、交通安全講習の受講経験としては、「運転免許更新時の講習しか受けたことがない」が53.8%と最も高く、次いで「勤務先での講習を受けたことがある」（16.5%）、「居住地域での講習を受けたことがある」（13.9%）である。

なお、内閣府が行った「国民の自転車利用の安全性に関する実態と安全利用に対する意向調査」（<図 2-4>③）では、「運転免許更新時に受けたことがある」の回答が最も多く、次いで、「町内会・自治会など地域での講習会」、「子どもが通っている学校の保護者向け講習会」の順である（両親から、学校に通っていた頃、受けたことがない、その他の回答を除く。）。

<表 2-6> 「香川県の交通ルール・マナーに関するアンケート (H23.9 実施)」 調査結果

①香川県の「自転車交通マナー (交通ルール違反)」のイメージ

	全体		香川県外での居住歴		居住歴 ポイント差		
			あり	なし			
かなり良い方であると思う	4	1.4%	2	1.2%	2	1.7%	△ 0.5
良いと思う	6	2.1%	2	1.2%	4	3.5%	△ 2.3
普通であると思う	68	23.3%	33	19.3%	32	27.8%	△ 8.5
少し悪いと思う	143	49.0%	90	52.6%	52	45.2%	7.4
かなり悪い方であると思う	71	24.3%	44	25.7%	25	21.7%	4.0
計	292	100.0%	171	100.0%	115	100.0%	

②特に目につく交通マナーの悪さ (交通ルール違反) ※複数回答

	全体		香川県外での居住歴		居住歴 ポイント差		
			あり	なし			
夜間の無灯火	81	10.6%	52	11.0%	29	10.4%	0.6
並進走行	154	20.2%	97	20.6%	54	19.3%	1.3
二人乗り	51	6.7%	29	6.2%	21	7.5%	△ 1.3
信号無視	71	9.3%	47	10.0%	22	7.9%	2.1
右側通行	47	6.2%	27	5.7%	19	6.8%	△ 1.1
傘さし運転	76	10.0%	48	10.2%	28	10.0%	0.2
一時不停止	38	5.0%	24	5.1%	13	4.6%	0.5
酒酔い運転	6	0.8%	4	0.8%	2	0.7%	0.1
しゃ断踏切立入り	3	0.4%	2	0.4%	1	0.4%	0.0
無謀な速度で走行(歩道, 商店街等)	52	6.8%	32	6.8%	19	6.8%	0.0
携帯電話・メールをしながらの運転	138	18.1%	84	17.8%	52	18.6%	△ 0.8
ヘッドホン等で大きな音を聞きながらの運転	36	4.7%	17	3.6%	18	6.4%	△ 2.8
その他	10	1.3%	8	1.7%	2	0.7%	1.0
計	763	100.0%	471	99.9%	280	100.0%	

③「自転車の運転者の交通マナー (交通ルール)」が良くなる対策 ※複数回答

	全体		香川県外での居住歴		居住歴 ポイント差		
			あり	なし			
交通安全教育の充実	99	25.7%	59	24.2%	39	28.7%	△ 4.5
広報活動の強化	18	4.7%	11	4.5%	7	5.1%	△ 0.6
交通安全施設の整備(例、自転車道の拡充)	73	19.0%	50	20.5%	22	16.2%	4.3
交通指導取り締まりの強化	139	36.1%	89	36.5%	48	35.3%	1.2
家庭や地域等での交通安全啓発活動の推進	47	12.2%	28	11.5%	18	13.2%	△ 1.7
その他	9	2.3%	7	2.9%	2	1.5%	1.4
計	385	100.0%	244	100.1%	136	100.0%	

④交通安全講習の受講経験 ※複数回答

	全体		香川県外での居住歴		居住歴 ポイント差		
			あり	なし			
勤務先での交通安全講習を受けたことがある	57	16.5%	33	16.6%	23	16.5%	0.1
居住地域での交通安全講習を受けたことがある	48	13.9%	25	12.6%	21	15.1%	△ 2.5
上記以外で開催された交通安全講習を受けたことがある	34	9.8%	20	10.1%	13	9.4%	0.7
運転免許更新時の講習しか受けたことがない	186	53.8%	114	57.3%	70	50.4%	6.9
今までに一度も交通安全講習を受けない	18	5.2%	6	3.0%	11	7.9%	△ 4.9
その他	3	0.9%	1	0.5%	1	0.7%	△ 0.2
計	346	100.1%	199	100.1%	139	100.0%	

[香川県の交通ルール・マナーに関するアンケート(県政モニター)]

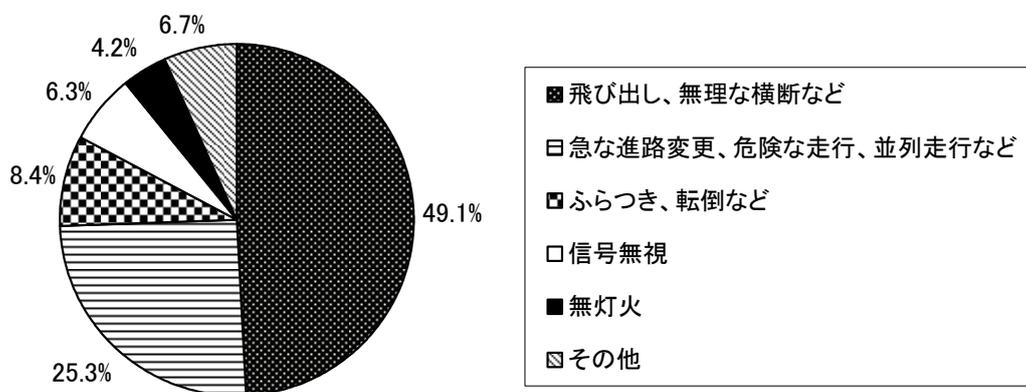
調査期間： 平成 23 年 9 月 1 日～9 月 12 日

回答者数： 295 人 (回答率 84.0%)

<表 2-7> 「一般ドライバーアンケート (H24.1 実施)」 調査結果

【問】運転中のヒヤリハットの経験について ※自由筆記							
運転中、ヒヤッとしたりハットした経験（自転車に対して）を教えてください。							
	優良 (154)	一般 (57)	違反 (60)	初回 (5)	高齢者 (9)	回答総 数 (285)	構成比(%)
急な飛び出し、無理な横断など	49.4%	43.9%	46.7%	60.0%	-9.0%	140	49.1%
急な進路変更、危険な走行、並列走行など	27.3%	29.8%	18.3%	20.0%	11.1%	72	25.3%
ふらつき、転倒など	7.8%	10.5%	8.3%	20.0%	0.0%	24	8.4%
信号無視	8.4%	3.5%	5.0%	0.0%	0.0%	18	6.3%
無灯火	3.2%	3.5%	8.3%	0.0%	0.0%	12	4.2%
その他	3.9%	8.8%	13.3%	0.0%	0.0%	19	6.7%
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	2.1%	285	100.0%

- 1) 設問に対して自由記述で回答があったものを、表中の項目に分類分けして集計を行ったもの
- 2) 表頭の () 内は回答数
- 3) 「優良」、「一般」、「違反」、「初回」、「高齢者」は、運転免許更新の種別



<図 2-3> 運転中のヒヤリハットの経験（自転車）

[一般ドライバーアンケート]

調査期間： 平成 24 年 1 月 12 日～1 月 24 日（土、日曜日を除く 9 日間）

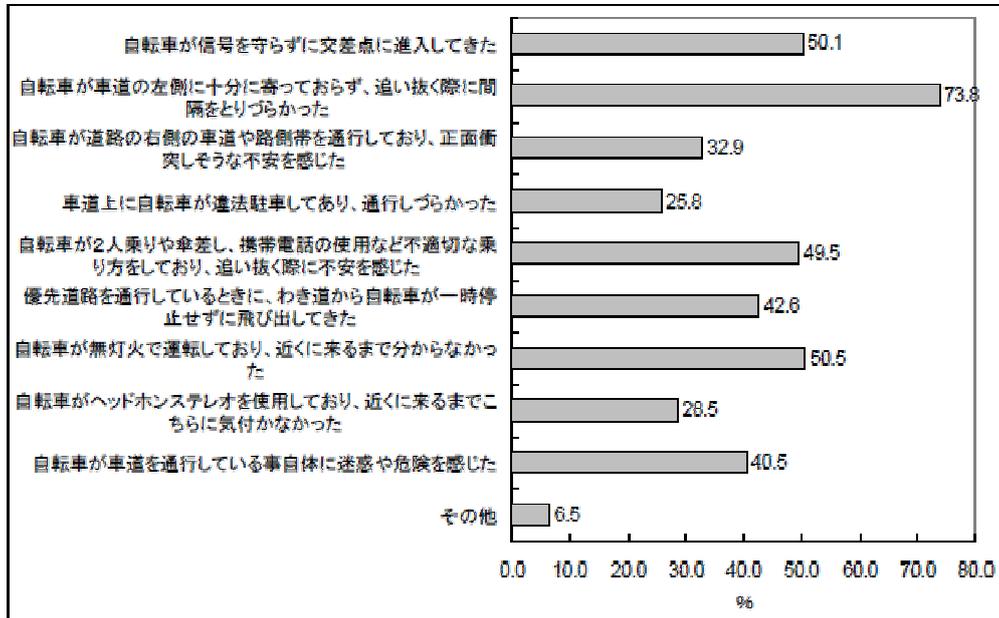
回答者数： 2,904 人（回答率 88.8%）

調査方法： 運転免許センターにおいて免許更新者に調査用紙を配布し、その場で回収

「国民の自転車利用の安全性に関する実態と
安全利用に対する意向調査（H22.11実施）」調査結果

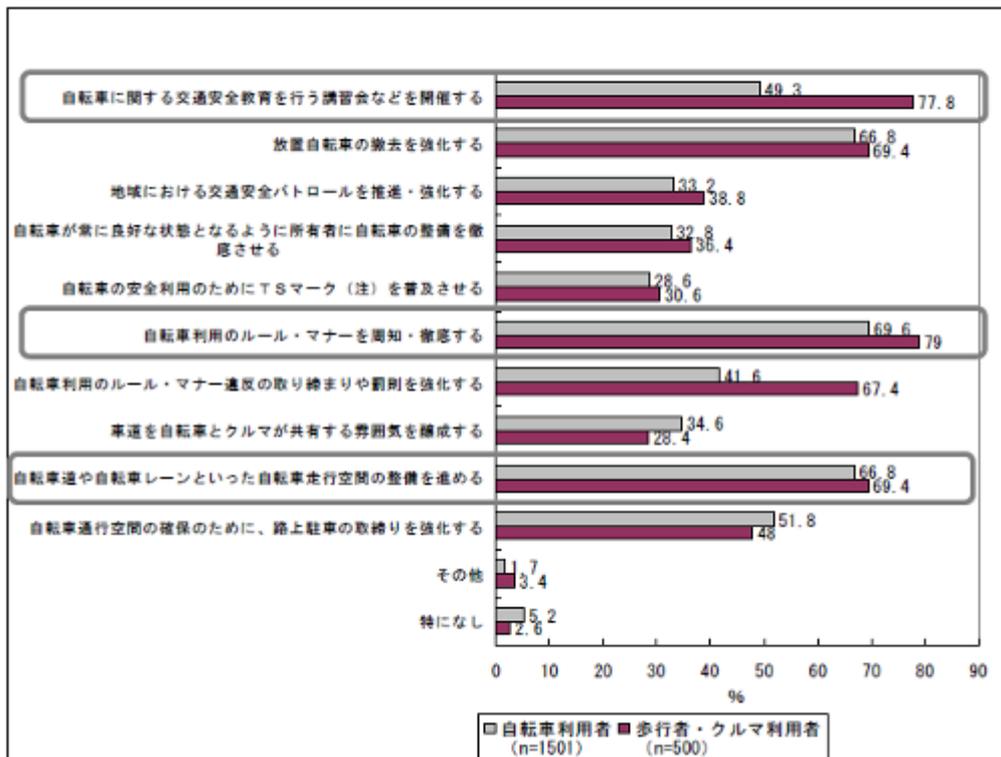
①クルマ利用者が自転車を迷惑・危険と感じた経験 ※複数回答

図表 IV-10 クルマ利用者として自転車を迷惑・危険と感じた内容（複数回答、回答数477）



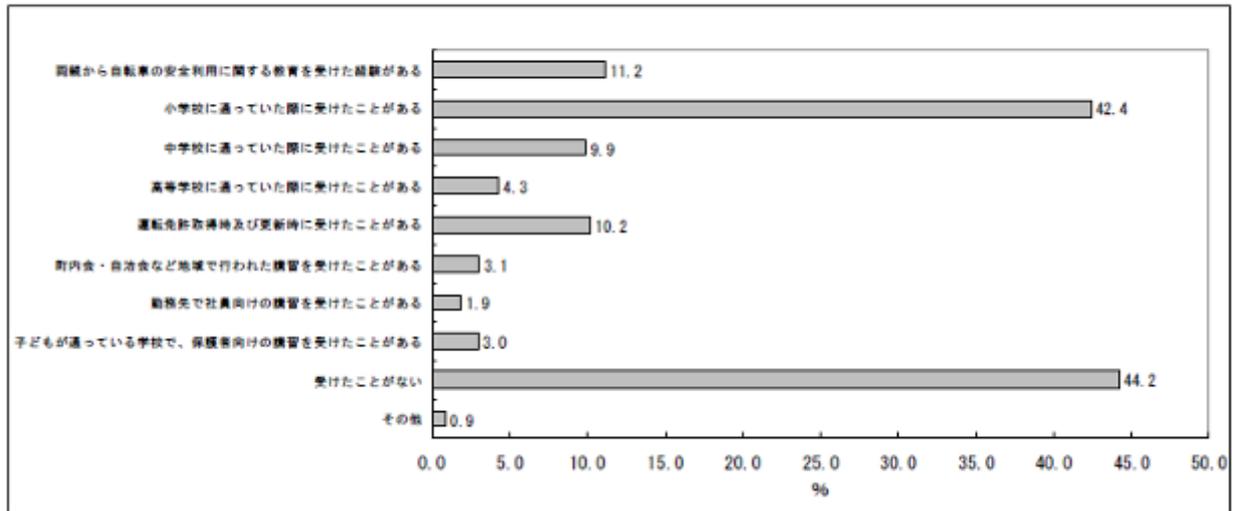
②必要だと思う「自転車の安全利用対策」 ※複数回答

図表 IV-13 自転車の安全利用対策 必要だと思うもの（複数回答）



③自転車安全利用に関する交通安全教育の経験 ※複数回答

図表 IV-23 自転車安全利用に関する交通安全教育（自転車利用者、複数回答、回答数1,501）

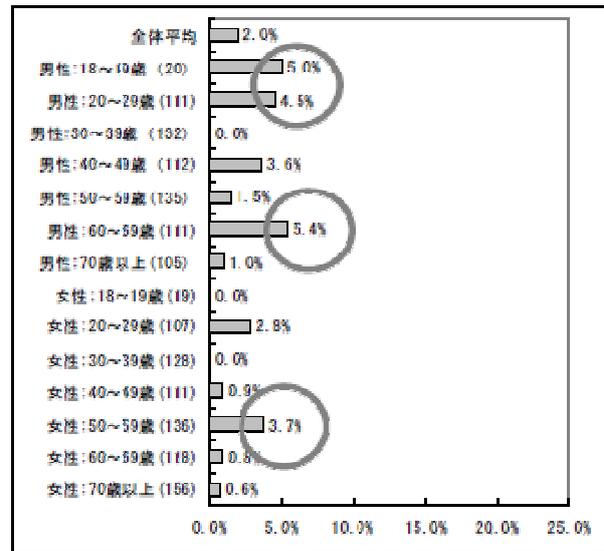
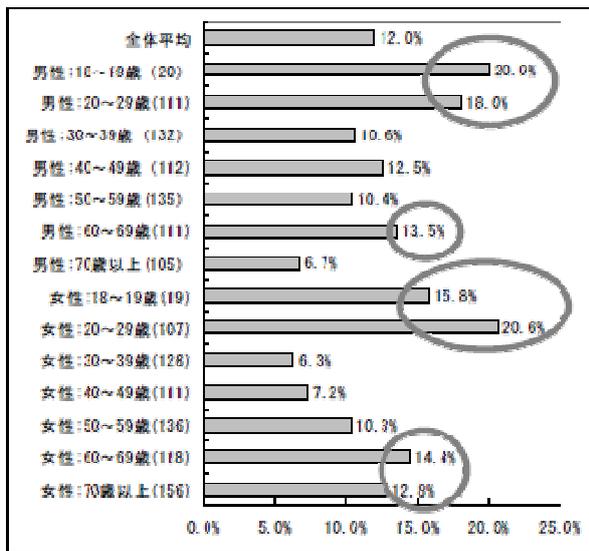


④ 性別、年齢別、加害者・被害者別 自転車事故経験の有無

図表 IV-32 性年齢別、加害、被害別事故経験の有無（自転車利用者）（単一回答、回答数1,501）

*被害事故

*加害事故



注) かつこ内の数値は回答者数

[国民の自転車利用の安全性に関する実態と安全利用に対する意向調査]

調査期間： 平成22年11月12日～11月16日

調査方法： インターネットアンケート

<図 2-4> 「自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書 (H23.3)」

(内閣府政策統括官 (共生社会政策担当) 付 交通安全対策担当) から抜粋

(4) 13 歳～18 歳の自転車事故

■ 1 歳きざみの年齢別集計では、13 歳～18 歳の年齢層の自転車事故が多い

過去 10 年間 (H13→H22) における全事故について、1 歳きざみの年齢別に、第 1 当が自転車である件数と第 2 当が自転車である件数を集計 (第 1 当+第 2 当) したところ、

- 全年齢に占める 16 歳の割合が 6.5%と最も高く、次いで、17 歳が 5.5%、15 歳が 5.2%と、13 歳から 18 歳の各年齢別の割合のみが 3%を上回っている。
- 全国も本県と同様に、13 歳から 18 歳の各年齢別の割合が高い。
- 13 歳から 18 歳について、全年齢に占める当該年齢別の割合を全国のものと比較をしたところ、すべての年齢において全国よりも高く (ポイント差の範囲 0.5～1.5%ポイント)、13 歳が 1.5%ポイントと、その差が最も大きい。
- H13 年と H22 年の比較においては、全国の 13 歳から 18 歳がすべて減少しているのに対し、本県の 14 歳が 22.1%増、13 歳が 1.2%増、13 歳～15 歳の合計で 6.9%増加している。また、16 歳～18 歳で全年齢に占める割合が 15.2%と最も高いものの、H13 年と H22 年の比較においては、全国に比べ減少幅は小さいものの、すべての年齢とも減少しており、16 歳～18 歳全体で 9.7%減になっている。
- なお、全年齢に占める 19 歳～64 歳の割合は 39.1%と、全国 (51.9%) に比べ 12.8%ポイント低い。高齢者は、H13 年と H22 年の比較において 8.3%減と、全国 (0.2%減) 以上に減少しているものの、全年齢に占める割合は 23.7%と、全国 (17.2%) に比べ 6.5%ポイント高い。

① 自宅からの距離

自宅から事故発生場所までの距離は、2km 超過の割合が、中学生が 20.5% (調査不能を含む (以下同じ))、高校生が 42.2%である。

② 通学の移動手段

県内の県立高校 (31 校) の生徒が、通学の移動手段の中で自転車を利用している率は全体で約 7 割*2 である。

学校別に利用率をみたところ、J R や琴電駅から比較的近距离にある学校は自転車の利用率が低く、また、バス路線のみ又は公共交通機関の駅から比較的遠距離にある学校は利用率が高い。

③ 発生時間帯

中学生及び高校生の自転車事故は、第 1 当、第 2 当ともに、朝の通学時間帯が最も多く、中学生は午前 7～8 時、高校生は午前 8～9 時の時間帯がピークになっている。

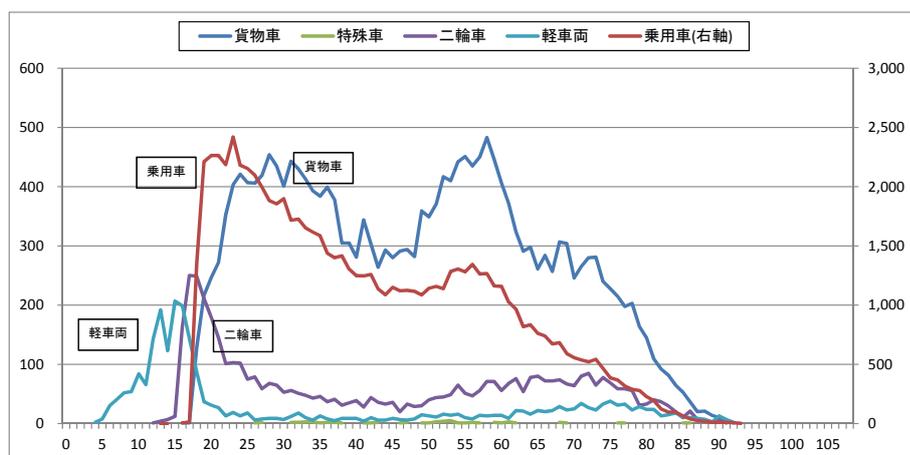
*1 : この調査では、13 歳～15 歳の年齢層を中学生に相当するものとして「中学生」、また、16 歳～18 歳の年齢層を高校生に相当するものとして「高校生」と表現する。ただし、当事者の年齢で集計したものであるため、15 歳には高校生等が、18 歳には大学生等が含まれている場合がある。

*2 : 自宅から学校までの移動手段として生徒から申告があったもののうち、回答に自転車が含まれていたものの合計を生徒数で除した割合 (香川県教育委員会提供資料 (平成 23 年度))

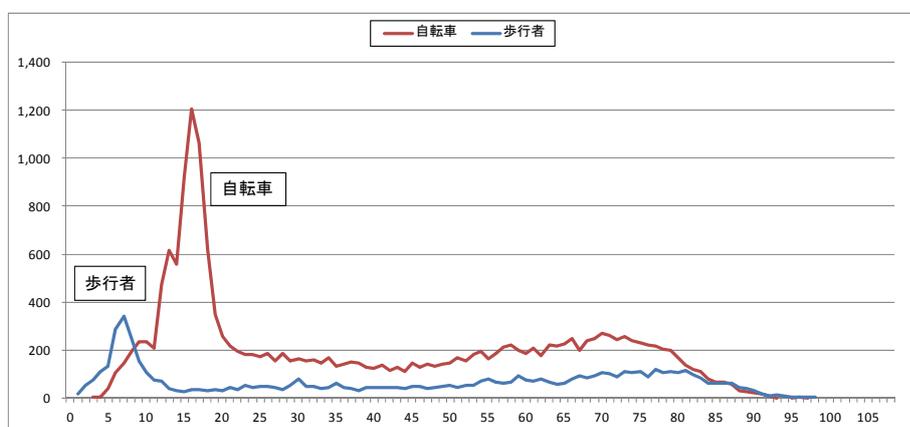
<表 2-8> 自転車（第1当+第2当）年齢別全事故件数

		H13 (人)	H22 (人)	H13→H22 合計(人)	構成比(%)	全国との ポイント差	H13→H22 増減率(%)
香川県	全 年 齢	2,175	2,045	22,370	100.0		△ 6.4
	12 歳 以 下	201	206	2,218	9.9	△0.5	2.4
	13 歳 ~ 15 歳	256	275	2,697	12.1	3.8	6.9
	13 歳	83	84	834	3.7	1.5	1.2
	14 歳	67	86	703	3.1	1.0	22.1
	15 歳	106	105	1,160	5.2	1.0	△ 1.0
	16 歳 ~ 18 歳	352	321	3,409	15.2	3.0	△ 9.7
	16 歳	136	133	1,445	6.5	1.4	△ 2.3
	17 歳	131	119	1,233	5.5	1.3	△ 10.1
	18 歳	85	69	731	3.3	0.5	△ 23.2
	19 歳 ~ 64 歳	859	775	8,753	39.1	△12.8	△ 10.8
65 歳 以 上	507	468	5,293	23.7	6.5	△ 8.3	
全国	全 年 齢	173,079	148,775	1,695,895	100.0		△ 16.3
	12 歳 以 下	18,998	12,706	177,085	10.4		△ 49.5
	13 歳 ~ 15 歳	14,618	12,929	140,972	8.3		△ 13.1
	13 歳	3,839	3,476	37,605	2.2		△ 10.4
	14 歳	3,636	3,231	35,339	2.1		△ 12.5
	15 歳	7,143	6,222	68,028	4.0		△ 14.8
	16 歳 ~ 18 歳	22,411	18,333	206,536	12.2		△ 22.2
	16 歳	9,453	7,852	86,864	5.1		△ 20.4
	17 歳	7,762	6,353	71,899	4.2		△ 22.2
	18 歳	5,196	4,128	47,773	2.8		△ 25.9
	19 歳 ~ 64 歳	89,959	77,765	880,144	51.9		△ 15.7
65 歳 以 上	27,093	27,042	291,158	17.2		△ 0.2	

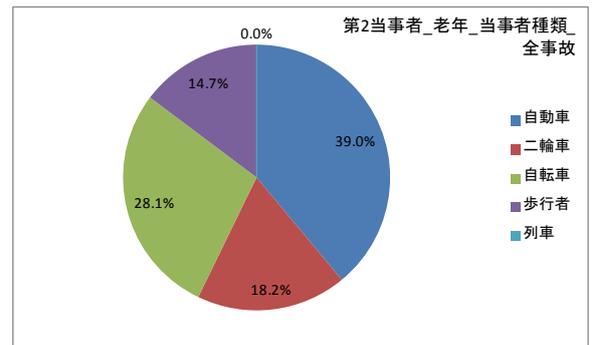
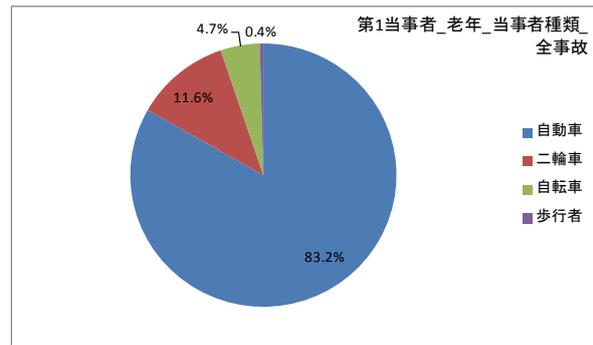
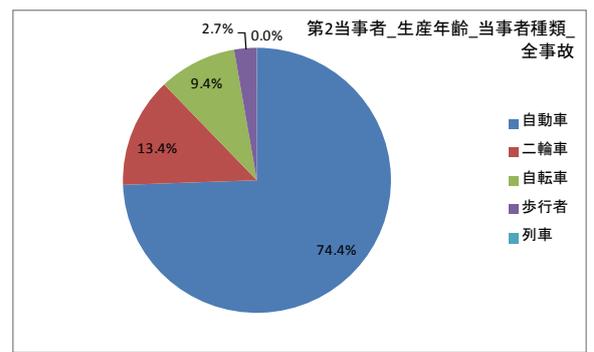
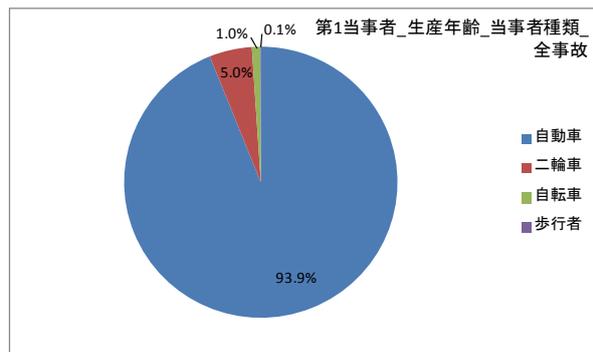
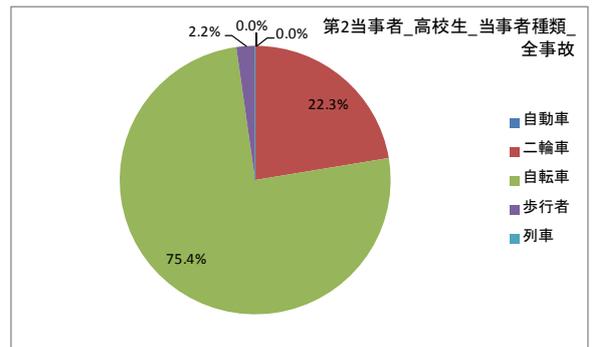
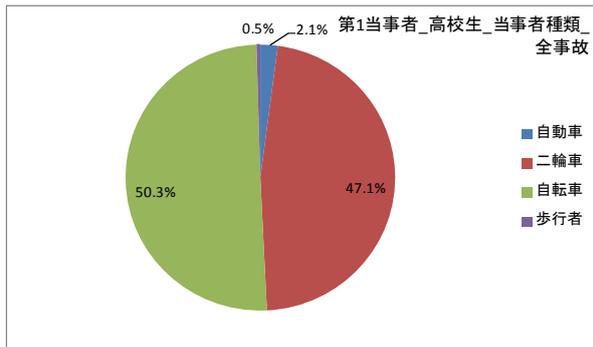
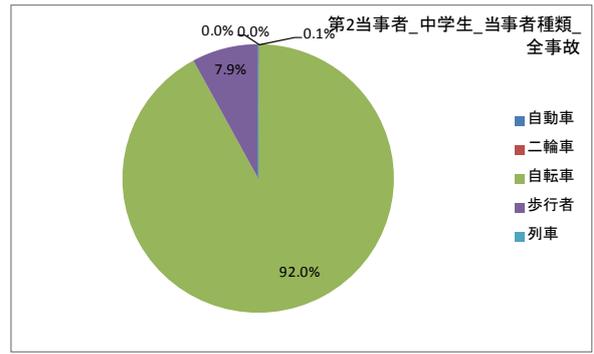
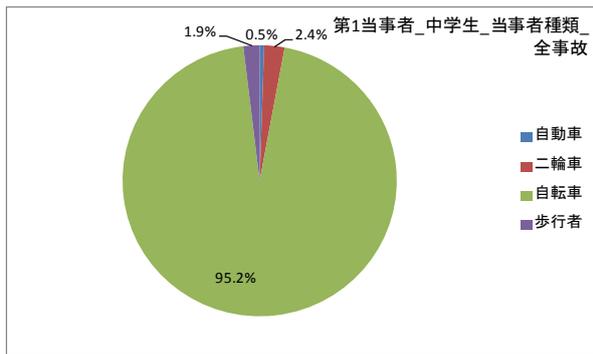
- 1) 全国は、「交通事故統計年報」（警察庁交通局）、
- 2) 香川県は、香川県警察本部の交通事故統計データの集計によるもの



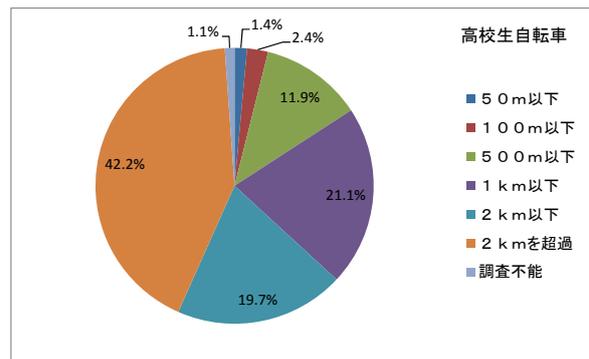
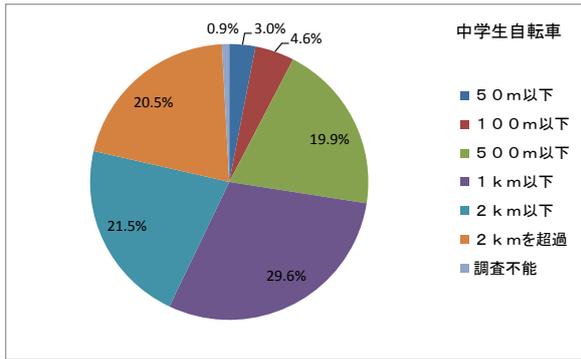
<図 2-5> 年齢別事故件数（第1当 全事故）



<図 2-6> 年齢別事故件数（第2当 全事故）

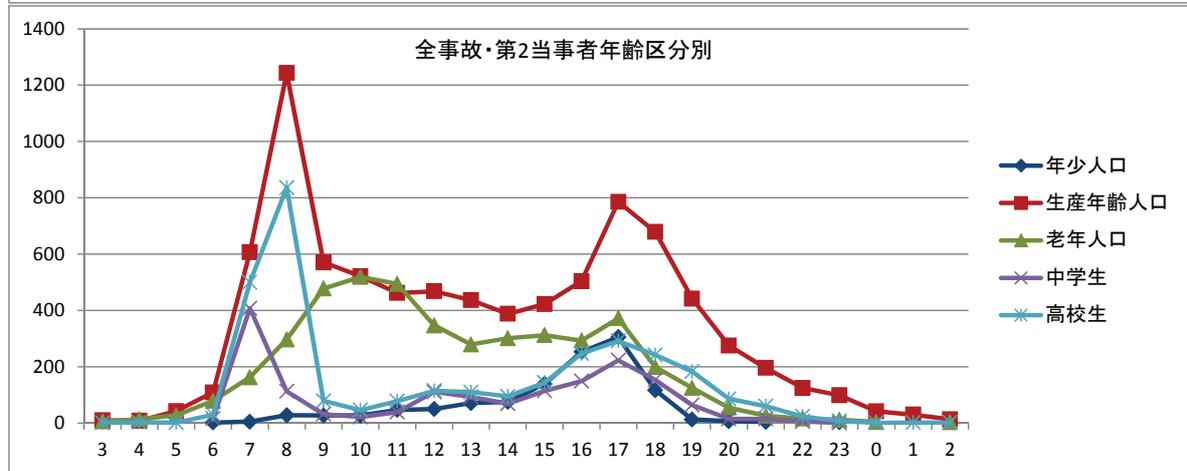
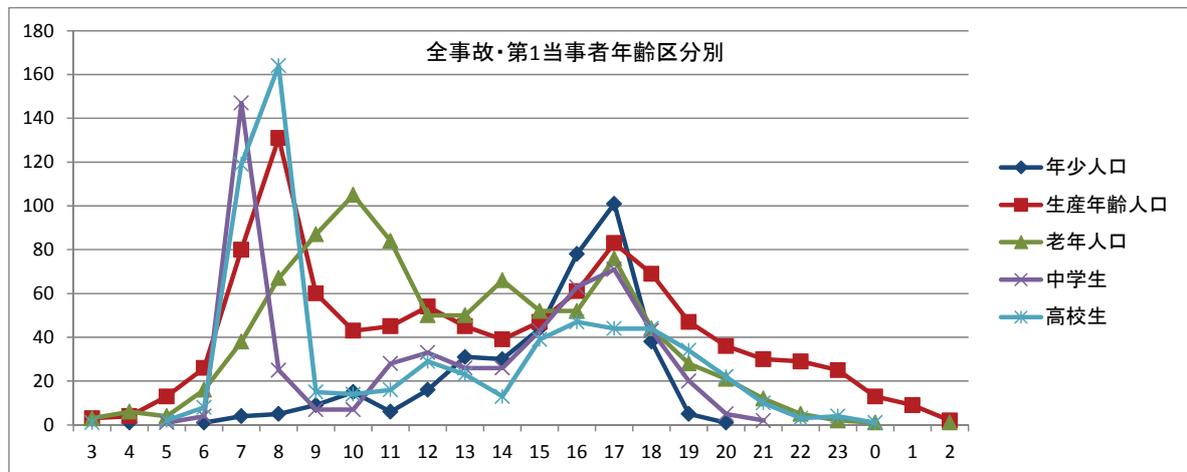


<図 2-8>年齢別事故件数割合（1当・2当 全事故） ※便宜上中学生12～14歳、高校生15～17歳で集計



※便宜上中学生 12～14 歳、高校生 15～17 歳で集計

<図 2-9>中学生・高校生自転車（第2当）の自宅からの距離



※便宜上中学生 12～14 歳、高校生 15～17 歳で集計

<図 2-10>当事者別・年齢層別・発生時間帯別の全事故件数

2-2 自転車の交通事故多発要因と考察

■交通ルールの遵守と交通マナーの実践が十分に行われていない

- アンケート調査結果から、県民の意識として、自転車利用者が交通ルール遵守や交通マナーの実践を行えていない感があることがうかがえる。
- 一般ドライバーが運転中に体験した自転車が原因のヒヤリハットにおいても、
 - ・自転車の急な飛び出しや無理な横断、
 - ・歩道からの車道への急な進路変更、前方直進中の自転車が突然、車両前を右に横切る、など、自転車の走行自体に問題があることが指摘されており、実際に発生した交通事故の件数以上に、自転車利用者の危険な行動がうかがえる。
- 交通ルール遵守や交通マナー実践など、一部の自転車利用者が安全行動を十分に行っていない結果として、全体としては自転車事故の発生件数が緩やかに減少している中で、自転車が第1当事者となる事故が微増していると思われる。

■通勤通学の移動手段と時間帯

- 平成12年及び平成22年国勢調査結果にあるように、本県の通勤通学者の移動手段は、JR及び琴電、バス利用者が全体の8.8%（交通手段が3種類以上のものを除き、交通手段が2種類においてJR、琴電、バスが含まれているものを含む）と、公共交通機関の利用が低いと言える。一方、自動車や二輪車等を手段としている者は、66.6%（交通手段が3種類以上のものを除く）と、全体の約7割を占めている。
 - 一般的に、就労者においては事業所の終業時間等、児童・生徒においては放課後のクラブ活動等によって帰宅時間が分散されるが、朝の通勤通学時間帯は午前7～9時に集中していることが考えられる。
 - 自転車の通勤通学者の割合が全国に比べ高い本県においては、この朝の通勤通学者の移動が集中する時間帯である午前8～9時に、自動車や二輪車等が混在する中で、自転車事故が最も多発している。
 - 高校生は通学の移動手段として自転車を利用している者の割合が全体の約7割（県立高校のみの平均66.2%）と高く、中学生に比べ、通学距離が延伸することや前述の生産年齢の通勤時間帯ピークと登校時間帯が重なることなどから、高校生の自転車事故の発生件数がより多発している。
- 以上のことから、約7割の自動車・二輪車の通勤者と約7割の自転車通学の生徒が、同じ時間帯に道路交通上において両者が交錯することによって事故が多発している。