

1. 自転車産業等の概況について

2. 駅周辺における自転車の放置状況

(1) 駅周辺における自転車の放置台数の推移

(2) 放置自転車の撤去・返還・廃棄の台数の推移

(3) 駅周辺における自転車の放置台数と駅周辺の自転車等駐車場における自転車
駐車可能台数の推移

3. 自転車事故の現状

1. 自転車産業等の概況について

○自転車国内生産・輸出・輸入の推移

単位＝千台

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
国内生産	4,679	4,184	3,076	2,520	2,455	1,926	1,335	1,135
輸 入(全体)	6,234	7,092	8,326	8,703	9,138	9,144	9,339	9,603
(うち中国)	4,258	5,537	7,131	8,050	8,604	8,813	8,948	9,276
(うち台湾)	1,831	1,284	957	595	510	308	361	300
輸 出	562	560	647	865	1,009	1,222	1,340	2,096

輸入は中国が96%、台湾が3%、両国以外の合計は1%以下である。

輸出はアジア・アフリカ向け中古自転車が99.9%を占める。

内訳 カンボジア22%、ベトナム21%、中国18%、ガーナ10%、北朝鮮6%、タンザニア6%、タイ5%、その他12%(2007年)

○金 額

	国内生産		輸 入		輸 出	
	数量 (千台)	金額 (百万円)	数量 (千台)	金額 (百万円)	数量 (千台)	金額 (百万円)
2000年	4,679	66,109	6,234	44,240	562	971
2001年	4,184	61,121	7,092	51,031	560	793
2002年	3,076	45,030	8,326	57,030	647	828
2003年	2,520	36,862	8,703	55,149	865	1,152
2004年	2,455	36,721	9,138	54,914	1,009	1,260
2005年	1,926	30,741	9,144	58,147	1,222	1,365
2006年	1,335	25,614	9,339	65,768	1,340	1,467
2007年	1,135	25,205	9,603	74,875	2,096	3,028

平均単価(1台) 国内 22,195 円
(2007年) 輸入 7,797 円
輸出 1,445 円

○おもな国の自転車保有台数

国 名	年別	単位＝万台
中 国	2005	47,769
アメリカ	1998	12,000
日 本	2005	8,665
ドイツ	2002	6,500
ブラジル	1996	4,000
ロシア	1987	4,000
インド	1990	3,080
イタリア	1996	2,650

○自転車生産国の状況(2004年)

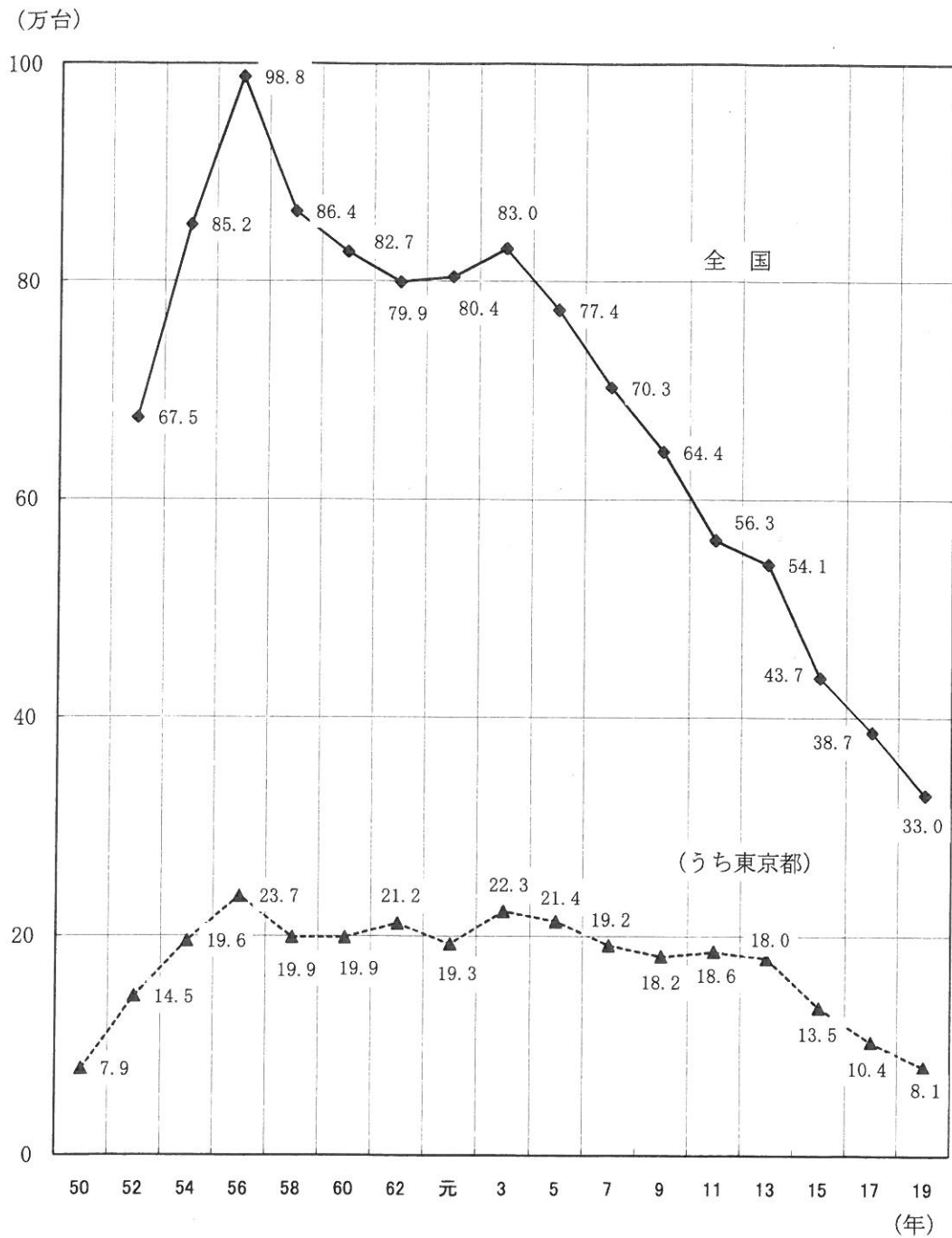
単位＝千台

国 名	生産	輸入	輸出
アメリカ	86	18,421	322
イギリス	250	3,485	211
ドイツ	2,940	2,940	560
フランス	1,730	2,107	737
イタリア	2,600	631	1,554
オランダ	904	904	465
ポーランド	※1,481	-	-
オーストリア	145	-	-
中 国	79,772	-	-
インド	※15,000	-	-

※は推計

2. 駅周辺における自転車の放置状況

(1) 駅周辺における自転車の放置台数の推移



注1) 昭和50年は全国市長会調査、昭和52年から平成11年までは総務庁調査による。

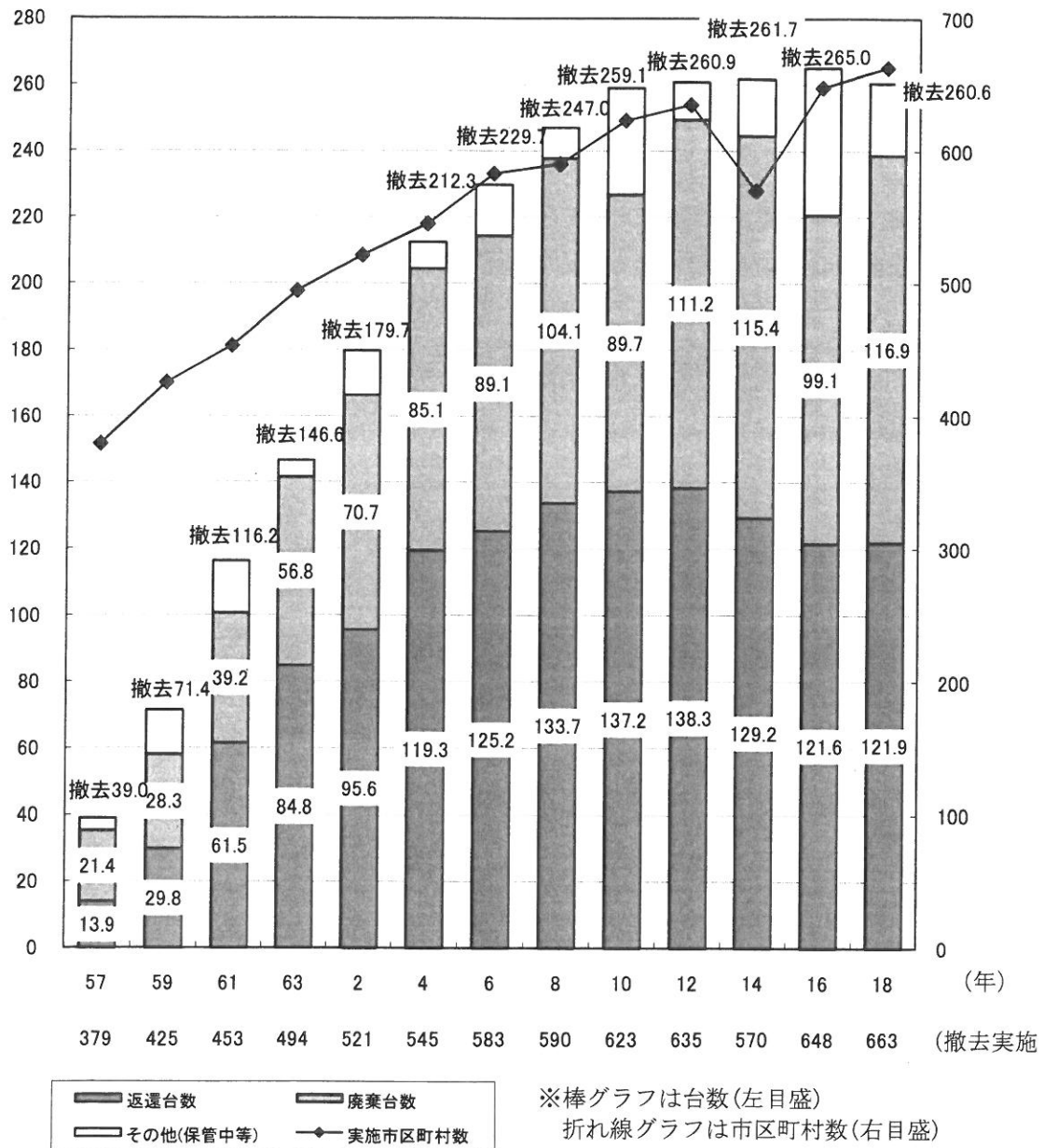
注2) 調査対象は、昭和50年は市・区のみであるが、昭和52年以降は三大都市圏内の町村も含む。

注3) 調査時点は、各年につき10～11月の晴天の平日、概ね午前11時頃を基準としている。

出典 平成19年「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」
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

(2) 放置自転車の撤去・返還・廃棄の台数の推移

(万台)



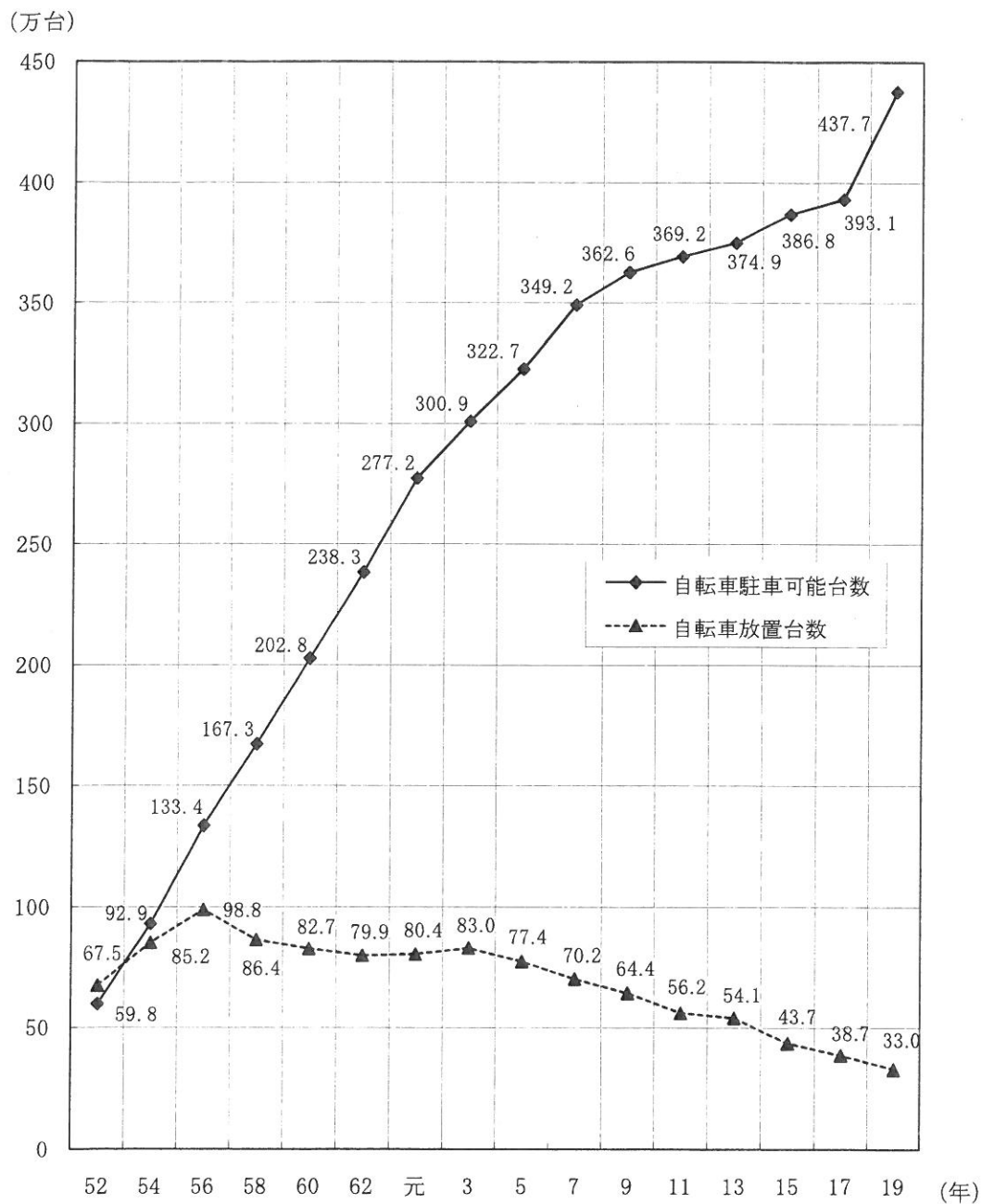
注1) 平成10年以前の数値は、総務庁「駅周辺における放置自転車等の実態調査について」による。

注2) 調査対象市区町村は、各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏の町村。

注3) 各年につき、各年中に撤去された自転車のうち、同年中に返還又は廃棄処分された台数の推移である。

出典 平成19年「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」
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

(3) 駅周辺における自転車の放置台数と駅周辺の自転車等駐車場における自転車駐車可能台数の推移



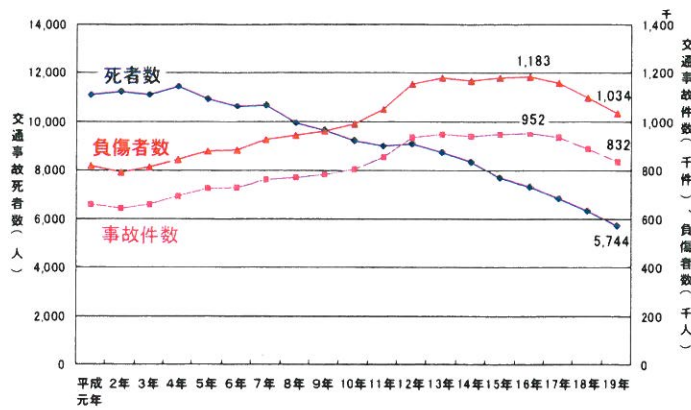
注1) 平成11年以前の数値は、総務庁「駅周辺における放置自転車等の実態調査について」による。

注2) 調査対象市区町村は、各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏の町村。

注3) 調査時点は、放置台数は10～11月の晴天の平日の午前11時頃を基準とし、自転車駐車可能台数は8月末時点。

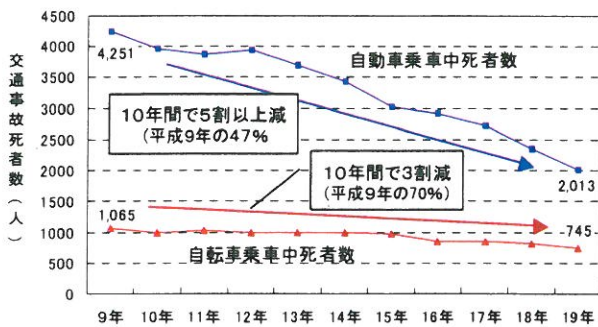
出典 平成19年「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」
内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当

3. 自転車事故の現状



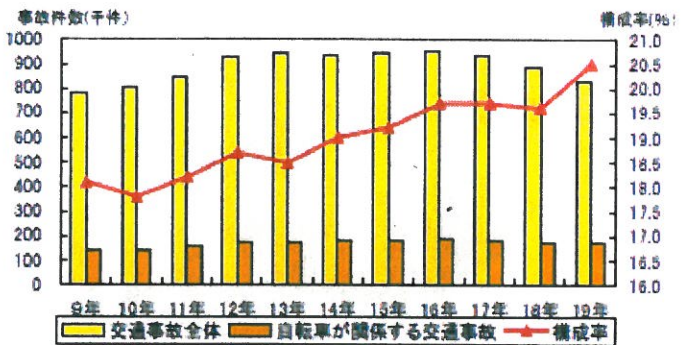
資料：「平成19年中の交通事故の発生状況」、警察庁交通局、平成20年2月

図表1 交通事故全体の概況



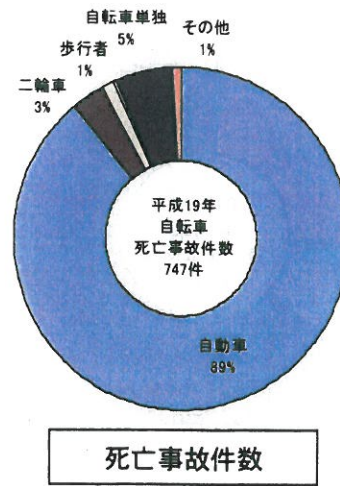
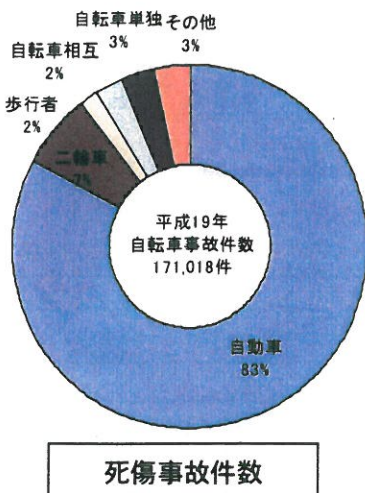
資料：「平成19年中の交通事故の発生状況」、警察庁交通局、平成20年2月

図表2 自動車乗車中及び自転車乗車中死者数の推移の比較



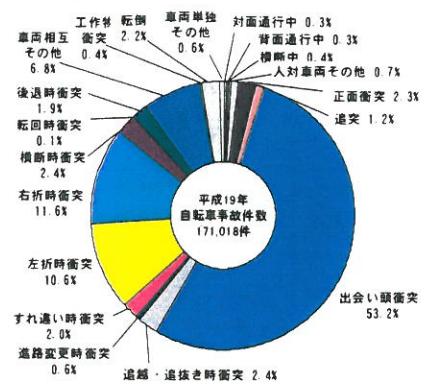
【出典：自動車側からみた自転車の通行方法の特性等から生じる対自転車事故の回避に関する調査研究、平成20年3月、財）自動車安全運転センター】

図表3 交通事故に占める自転車に関係する事故件数の推移



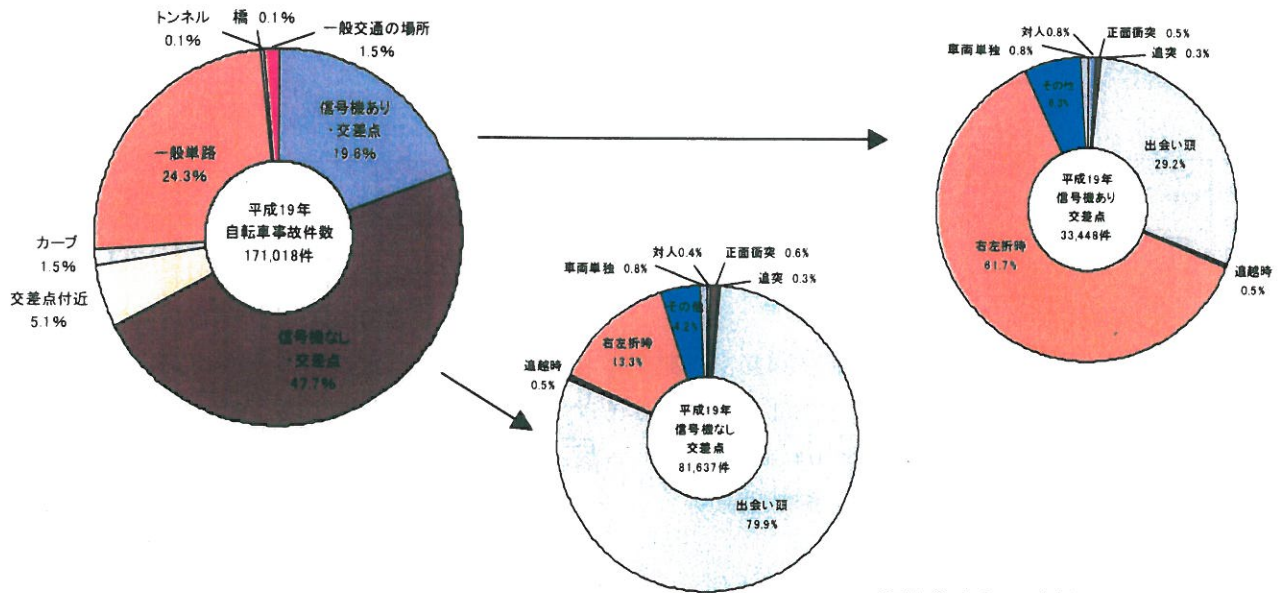
資料：「平成19年中の交通事故の発生状況」、警察庁交通局、平成20年2月

図表4 自転車乗用者(第1・第2当事者)の交通事故発生件数(平成19年)



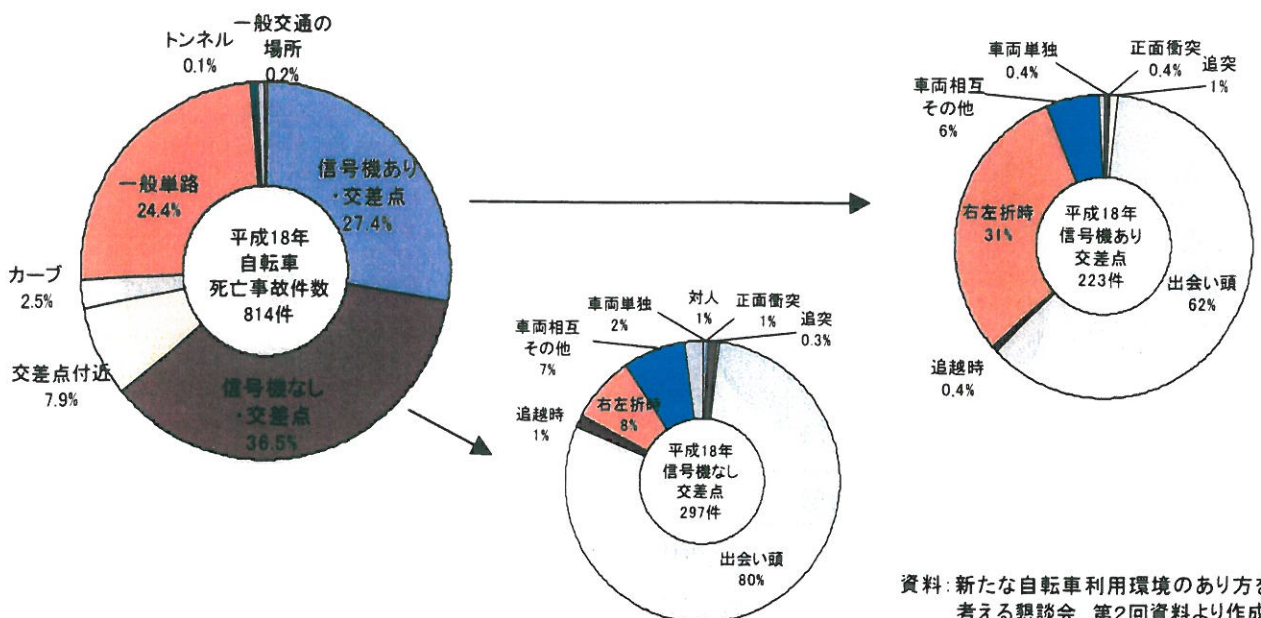
資料:「平成19年中の交通事故の発生状況」、警察庁交通局、平成20年2月

図表5 事故類型別自転車事故件数(平成19年)



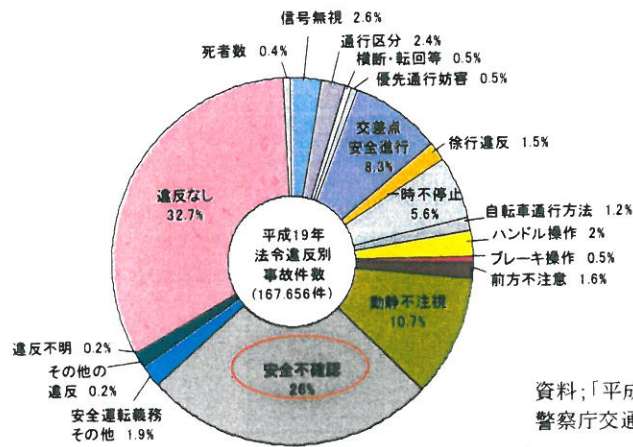
資料:警察庁HP「自転車の安全利用の推進」

図表6 道路形状別事故件数及び信号有無別事故類型別事故件数(平成19年)



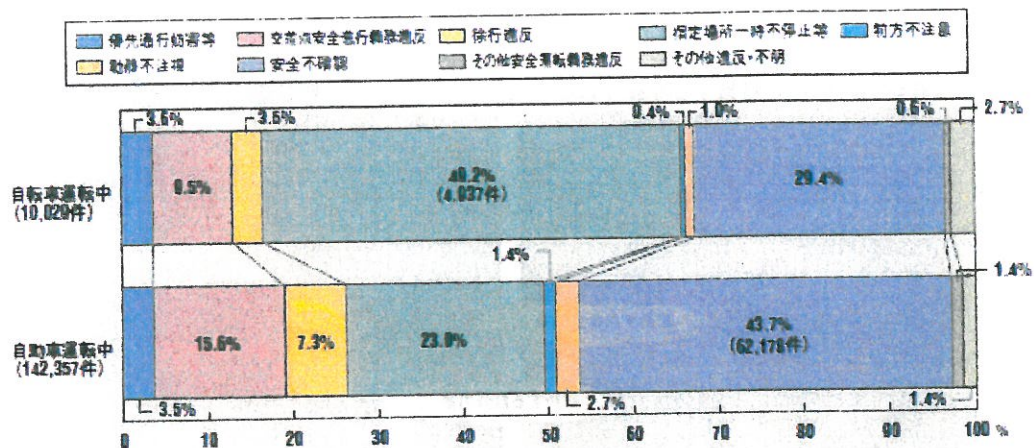
資料:新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 第2回資料より作成

図表7 道路形状別死亡事故件数及び信号有無別事故類型別死亡事故件数(平成18年)



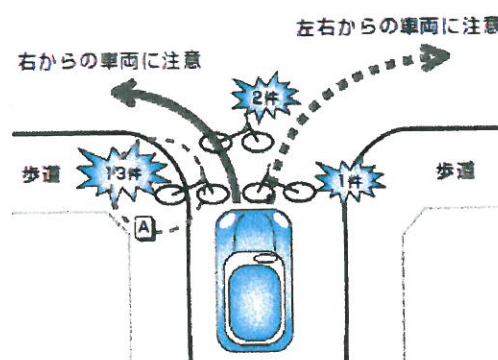
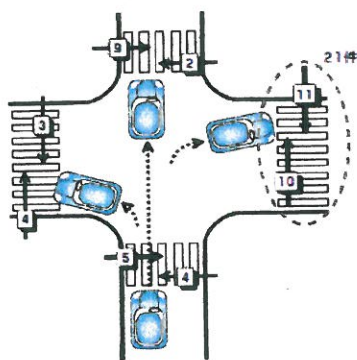
資料:「平成19年中の交通事故の発生状況」、
警察庁交通局、平成20年2月

図表8 法令違反別自転車事故件数(平成19年)



【出典：イタルダイインフォメーション No.69、(財) 交通事故総合分析センター】

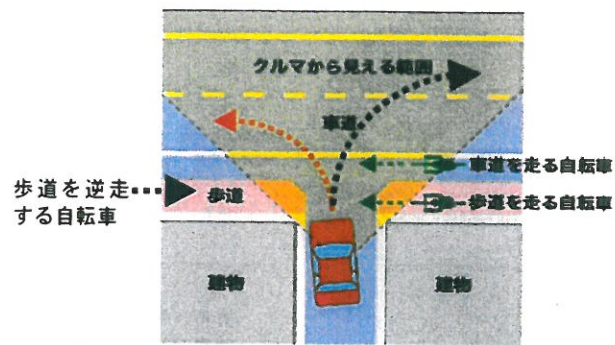
図表9 信号機のない交差点での出会い頭事故における違反状況(平成18年)



事故要因についての既存資料における分析によると、自動車と自転車事故は自動車の右折終了間際及び自動車が左折する際に、流入する道路の歩道をドライバーから見て左側から接近する自転車との事故の頻度が高い。

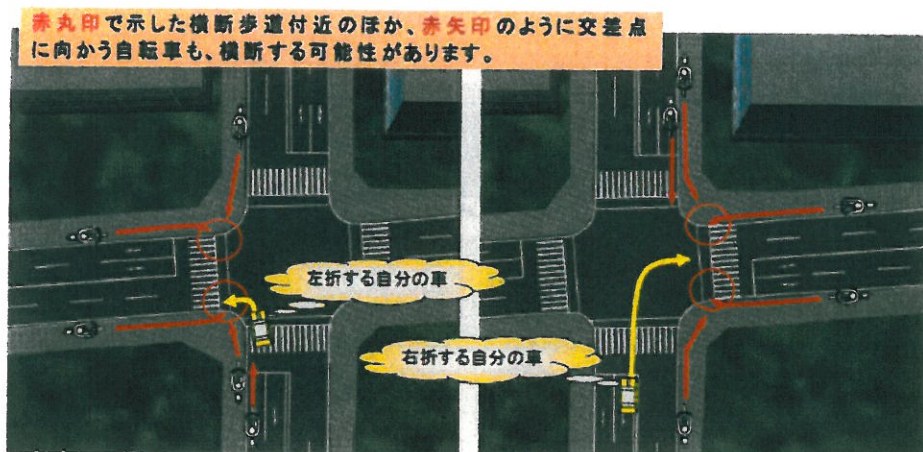
【出典：イタルダイインフォメーション No.47、(財) 交通事故総合分析センター】

図表10 交差点における自転車事故の発生場所の特徴



見通しの悪い交差点に進入する自動車からは、歩道を通行する自転車を認知しにくい。

図表 11 細街路から出てくる自動車の視認範囲



交差点での右左折の際に、交差点に向かってくる自転車についても注意する必要がある。

【出典；自動車側からみた自転車の通行方法の特性等から生じる対自転車事故の回避に関する調査研究、平成 20 年 3 月、財）自動車安全運転センター】

図表 12 自動車の右左折時に影響が考えられる自転車の進行方向