

## (2) 交通事故の状況と交通安全の取組み

区内では自転車が多く利用されており、自転車による交通事故も多くなっています。交通事故の状況<sup>※5</sup>と交通安全の取組みについて、以下に示します。

### <区内の自転車事故件数は依然として多い>

区内の自転車事故件数は減少傾向にありましたが、平成28年以降概ね増加傾向にあり、平成23年～平成29年までは、平成27年を除き都内ワースト1位、平成27年、平成30年はワースト2位、令和元年の自転車事故件数892件はワースト3位と依然として多く、自転車事故の削減が喫緊の課題です。一方、令和元年中の自転車関与事故件数<sup>※6</sup>は808件であり、このうち、対自動車<sup>※7</sup>が504件(62.4%)と最も多く、次いで自転車同士、自転車単独、対歩行者、対二輪車の順に多くなっています。

区内における自転車事故の背景には、区内の人口の多さ、面積の広さ、交通量の多さ等があり、例えば人口当たりの事故件数をみると、特別区の平均程度となります。

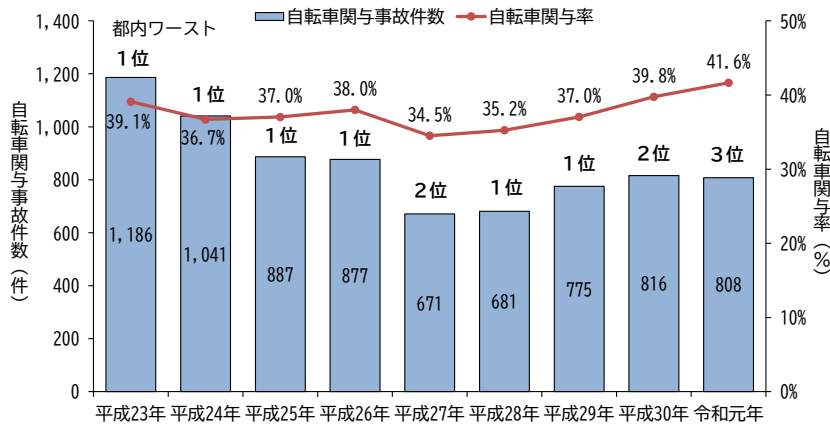


図 24 自転車関与事故件数・自転車関与率の推移

資料：都内自転車の交通事故発生状況（警視庁、平成23年中～令和元年中）を基に作成

### <区内の自転車関与率は全国平均のおよそ2倍>

区内の交通事故における自転車関与率<sup>※7</sup>は、約42%と全国平均のおよそ2倍の水準に達しています。

区内では自転車がよく利用されているため、自転車事故が多くなっています。

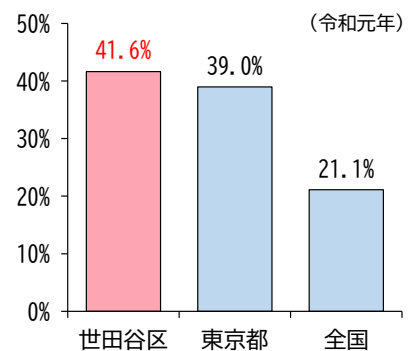


図 25 自転車関与率の比較

資料：世田谷区資料、都内自転車の交通事故発生状況（警視庁、令和元年中）、令和元年中の交通事故の発生状況（警察庁、令和2年2月）を基に作成

※5 交通事故の状況について：直近のデータである令和2年中の交通事故件数等については、コロナ禍の影響を受けて大幅に減少しており、外出自粛による一時的なものと考えられるため、従来の傾向と連続性のある令和元年中までのデータを掲載した。なお、令和2年中の交通事故の傾向として「事故件数の減少に対し死者数は増加」が挙げられ、区内で発生した自転車事故についても、死者数は0人（令和元年中）から3人（令和2年中）と増加している。

※6 自転車関与事故件数：自転車事故件数から自転車同士の事故を重複分として差し引いた件数のこと。

※7 自転車関与率：交通事故全体に占める自転車関与事故の割合のこと。

<20歳代～40歳代の自転車事故が半数以上を占め、それ以外の年齢層でも増加傾向>

年齢層別では、10年前よりは減少していますが、現在でも20歳代～40歳代の自転車事故が多く、半数以上を占めています。一方、平成29年以降の推移をみると、20歳代を除く全ての年齢層が概ね増加傾向にあるため、自転車交通ルール・マナーの普及啓発を強化し進めていきます。

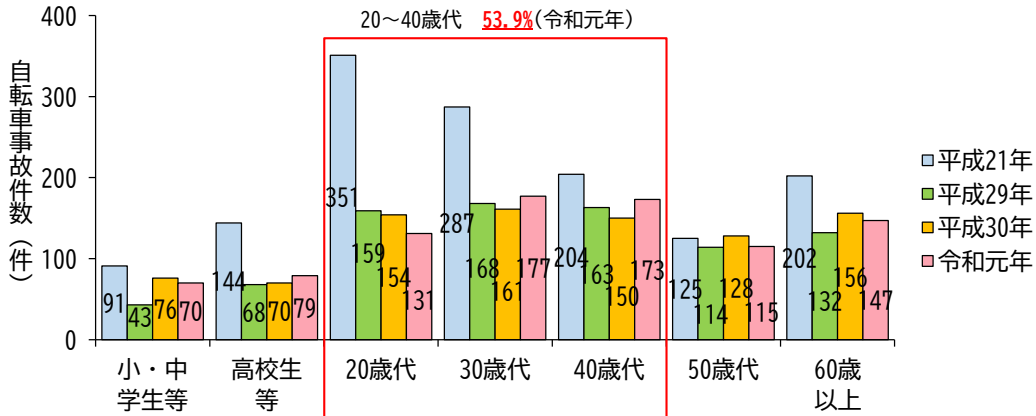


図 26 年齢階層別自転車事故件数 (区内)

資料：世田谷区資料を基に作成

<幹線道路の交差点や一部の駅周辺で自転車事故の発生密度が高い>

地域別では、幹線道路の交差点のほか、三軒茶屋、下高井戸、八幡山、千歳烏山駅周辺などで自転車事故の発生密度が高いです。自転車関与事故の多い路線等、自転車通行空間を整備し、安全・安心に自転車を利用できる環境を目指します。

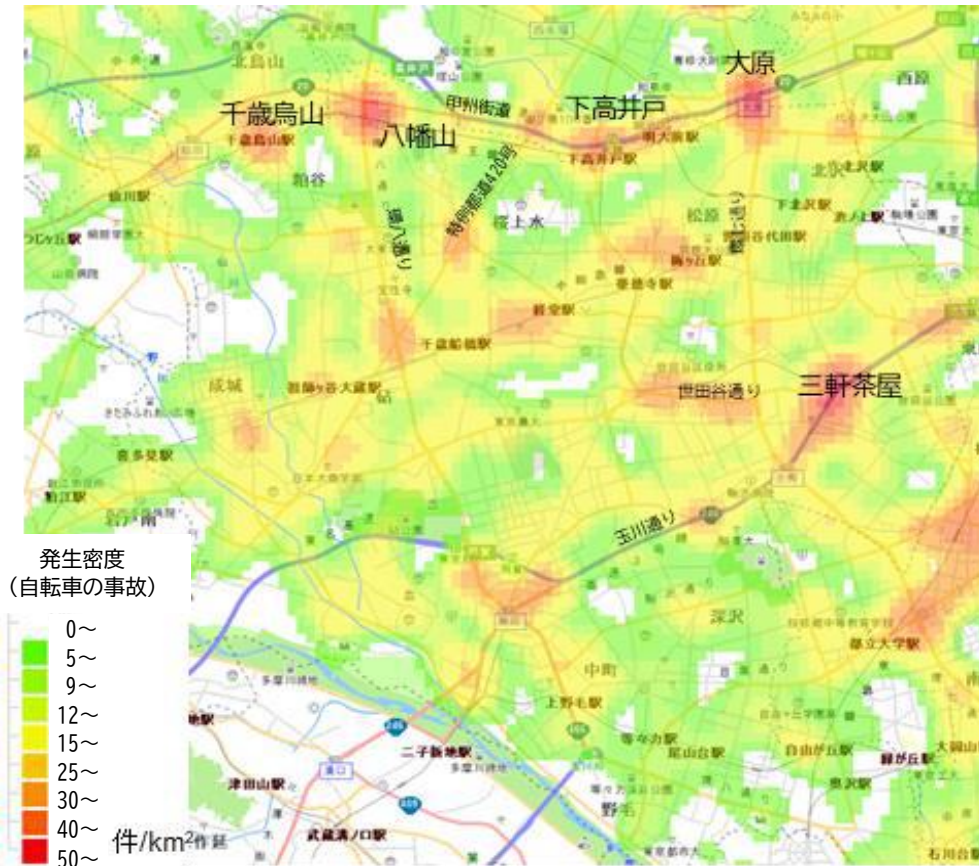


図 27 自転車事故発生密度

資料：交通事故発生マップ (警視庁、令和元年8月時点) に加筆

このマップは、区内の自転車事故の発生状況を件数に応じて密度表示をしたもの。

## <交通安全の取り組み>

区では、平成24年4月に、自転車に乗る際の心構えを示した「世田谷区民自転車利用憲章」※8を制定し、自転車利用のルールとマナーをわかりやすくまとめた「自転車安全利用五則」とともに、啓発リーフレットの配布等により普及浸透を図っています。

区立小中学校全校で、毎年度、1年生で歩き方教室、3年生で自転車教室等、交通安全教室を実施しています。また、区立中学校全校で、在校中に必ず体験できるよう、3年に1度の頻度で交通事故再現型交通安全教室を実施しています。

地域ではイベントの機会を活用した交通事故再現型交通安全教室の実施、警察署や交通安全協会と連携した高齢者向け交通安全講習の開催を行っています。

警察署、交通安全協会、小学校PTA等との協働により、小・中学校や地域で交通安全教室を開催し、自転車安全利用啓発を進めています。



図 28 世田谷区民自転車利用憲章/自転車安全利用五則リーフレット



交通事故再現型交通安全教室

保護者対象の出前型自転車安全講習

図 29 交通安全教室の様子

※8 「世田谷区民自転車利用憲章」：制定当時、自転車に限った自治体の憲章の制定は珍しく、ルール遵守とマナー向上を呼び掛けた憲章制定は23区初の試みと報じられた。

## <20歳代～40歳代への啓発の強化>

自転車事故の多い20歳代～40歳代に対し、区内事業者、区内大学、子育て家庭への対応を中心に、情報提供の場や機会の開拓をはじめ重点的に啓発を進めています。

### ・区内事業者への取組み

従業者への自転車安全講習の実施等、自転車を通勤・事業に使用する事業者の責務について、事業者連絡会での呼びかけ等、区内事業者への啓発を進めています。

### ・区内大学への取組み

新入生オリエンテーションにおける自転車安全利用啓発等を区内各大学 12 大学（14 学部）に呼びかけ、そのすべてで取組みを進めています。

### 自転車を利用するために

【世田谷区内大学共通版】

Q. 自転車が道路のどこを走ると危ないでしょうか？

A. ①と③が特に危険！

- ①は車道の右側通行(逆走)なので当然危険！
- ②はなぜ危険なのかというと、車から見たら、建物が隠れて左側の視界が狭い。
- ③は道路から出てくる車は、合流する車線の右から来る車に注意が向きがち。
- 歩道の建物側を通行すると、車との距離が近くなり、お互い気付いても急に止まれない。

世田谷区土木部交通安全自転車課  
電話 03-5432-2515

### 自転車も加害者になります

賠償額	事故の概要
9,521万円	小学5年生の自転車が高齢者と衝突し、高齢者はその後意識が戻らず死亡。
6,779万円	ペットボトルを片手に自転車で交差点に進入、青信号で横断中の女性と衝突、女性は3日後に死亡。

自転車保険の加入は義務です

令和2年4月より、都条例で、賠償賠償に対応した自転車保険への加入が義務付けられました。大学生の場合、学生総合共済の学生賠償保険のほか、自動車保険や傷害保険などの特約でもカバーできる場合が多いので確認してみましょう。また、自転車販売店で加入できるTSMマーク付帯保険のほか、世田谷区では「区民交通傷害保険」(申込期間は5～6月頃、詳細は区HPを確認)の加入受付を実施しています。

事故の多いケース

**安全不確認ケース**  
安全不確認による事故として、自転車が進んだ道路変更をして、後ろから来る自動車と衝突するケースがあります。

**信号無視・一時停止無視ケース**  
交差点での信号・一時停止はもちろん、単踏での信号も守るよう注意してください。歩行者を危険な目にあわせることになります。

止まれ

### 基本的な自転車ルールを確認

- 自転車の通行は車道が原則、歩道は例外
- 車道、路側帯は左側通行を厳守
- 歩道は歩行者優先 自転車は車道側を徐行
- 安全ルールを守る

- ・飲酒運転、二人乗り、並進禁止！
- ・暗くなったら早めにライトを点灯
- ・車さし運転、片手運転禁止！
- ・スマホ(携帯電話)、イヤホンの使用禁止！

世田谷区内大学キャンパス周辺の要注意箇所

キャンパスが住宅街の中にあるため、買い物や子どもの送り迎えの自転車が多いこと、交差点の見過しが悪いことに注意し、一時停止と安全確認を心がけてください。また、歩道では歩行者に十分注意しましょう。

駐輪時は施設をしましょう

世田谷区内の認知刑法犯件数の約4割が自転車盗難です。駐輪時には必ず施設をして、自分の自転車を盗難から守りましょう。

自転車の放置はやめましょう

路上駐輪は歩行者(特に高齢者・障害者等)や緊急車両の通行の障害となります。このため区では駅周辺を中心に放置自転車の撤去を実施しています。特に右側のマークが道路に貼られている「自転車等放置禁止区域」では、放置されている自転車は即時撤去の対象となります。

### あなたの知らない自転車の真実

こわ～い

## 大学生編

自転車事故は20～40歳代が多い  
2020年 世田谷区内自転車事故件数(年齢別)

年齢	件数
20歳代	123件
30歳代	152件
40歳代	131件
それ以外	327件

世田谷区内の交通事故件数は都内ワーストワン  
2020年 交通事故発生件数(東京23区)

世田谷区内の自転車事故件数は都内トップクラス  
2020年 自転車事故発生件数(東京23区)

ルール違反が事故を招く  
2020年 世田谷区内の自転車事故 違反の有無

違反あり	違反なし
58.7%	43.3%

保険支払件数・金額とも自転車事故がトップ  
以下、全国大学生協共済生活協同組合連合会「大学生の消費・ケア 2006-2011」

学生賠償責任保険支払件数

58.6%
-------

学生賠償責任保険支払金額

36.4%
-------

自転車事故率も20～40歳代が高い  
2020年 世田谷区民10万人あたりの自転車事故件数(年齢別)

交通事故全体に占める自転車事故の割合 東京都内・世田谷区内は全国平均の2倍  
2020年 自転車乗用比率

自転車事故は1年生に多い(特に入学直後の4～5月に多い)  
学年別自転車事故件数(2006～2011年)

図 30 大学生向け啓発リーフレット

・子育て家庭への取組み

区民から「歩道でスピードを出す子どもを乗せた自転車が怖い」との声が多く寄せられている状況を踏まえ、また、同乗する子どもの安全を守るため、保育園、幼稚園、おでかけひろば等の子どもの施設を通じて、様々な機会をとらえて体験型講習や、冊子の配布等を通じて自転車安全利用啓発を進めています。



図 31 おでかけひろば主催で区が実施した体験講習「初めての子育て自転車」の様子

注) 初めての子育て自転車：チャイルドシートに子どもの体重分のおもり（約 10kg）を乗せ、押し歩き、試乗等を行い、利用の注意点、車体コントロールのコツ等を、体験を通じて学ぶもの



図 32 子育て自転車用ガイドブック『子育て自転車の選び方&乗り方』

## <自転車安全利用推進員の育成・支援>

区では、区民が自主的に自転車安全利用啓発に取り組む「自転車安全利用推進員」の育成・支援を図り、区民の身近なところで啓発を進めています。

自分たちで率先して守り広めるため、地域主体で「ローカル・ルール」を定め、二子玉川では普及啓発する「たまチャリルール」に加え、踏切待ちの自転車や、毎朝駅に向かう通勤・通学自転車の流れに自転車安全利用を何度も繰り返し呼びかけるユニークなキャンペーンも、自転車安全利用推進員の活動から生まれました。

今後は、交通事故データの活用等により、さらに地域にわかりやすく働きかけることが必要です。



図 33 たまチャリルール



図 34 自転車安全利用を呼びかけるキャンペーン

## <世田谷区区民交通傷害保険の実施>

区では、自転車加害事故に備えた損害賠償責任保険への区民の加入を促進するため、東京都条例改正による保険加入義務化(令和2年4月施行)以前の平成30年7月から、区内在住・在勤・在学者を対象に「世田谷区区民交通傷害保険」を実施しています。自転車利用時に事故を起こし、相手にけがを負わせる等により損害賠償金が発生した場合、当保険から補償が受けられることにより、被害者・加害者の双方が救われています。

表 1 世田谷区区民交通傷害保険の加入実績

	平成30年度	令和元年度	令和2年度
保険加入者数	約7千人	約1万人	約1万4千人



区民交通傷害保険PRちらし

区自転車条例改正PRちらし

図 35 区民交通傷害保険、区自転車条例改正PRちらし

## <子どものヘルメット着用義務化等>

東京都条例の改正による自転車損害賠償保険加入義務化にあわせ、区自転車条例を改正し(令和2年4月施行)、13歳未満の子どもたちの自転車ヘルメット着用の保護者に対する義務化、自転車点検整備の自転車利用者に対する努力義務化等を実施しました(子どものヘルメット着用義務化は令和2年10月施行)。



図 36 「区のお知らせ」

令和2年4月1日号の第1面(抜粋)

### (3) 自転車通行空間の整備状況

「自転車は車両の一種。車道左端の通行が原則で、歩道は例外」を目に見えるようにしたものが「自転車通行空間」です。十分な幅を確保し、道路交通法上も「自転車専用」としているものから、目安としての通行位置をマークで表示したものまで様々ですが、幅の広い道路が少ない区では、整備できる箇所が限られています。

#### <区は優先整備路線を定め、自転車通行空間の整備を推進>

区内では、平成 27 年 3 月に策定された「世田谷区自転車ネットワーク計画」において、自転車ネットワーク路線が選定されています。

区では、全路線のうち、優先して整備すべき路線（優先整備路線）を定め、自転車通行空間の整備を推進しています。

なお、国道、都道はそれぞれの道路管理者（国、都）、駅周辺を中心に交通管理者（所轄警察署）が自転車通行空間の整備を進めており、これらと連携・連続した自転車ネットワークを形成することも必要です。

さらに、自転車通行空間の整備効果の検証や、路上駐車対策等による利用促進も必要です。

表 2 計画に対する整備率（区が管理する道路）

	計画路線延長 (km)			整備率 (%)
	未整備	整備済み	計	
平成 26 年度末	163.6	3.8	167.4	2.3
令和元年度末	138.1	29.3	167.4	17.5

資料：世田谷区資料を基に作成

表 3 優先整備路線の内訳

種別	計画路線延長 (km)
駅周辺の路線	55.3
自転車関与事故の多い路線	3.0
連続性を確保するための路線	14.2
計	72.5

資料：世田谷区自転車ネットワーク計画（世田谷区、平成 27 年 3 月）を基に作成



図 37 自転車通行空間の整備形態

資料：世田谷区自転車ネットワーク計画（世田谷区、平成 27 年 3 月）、世田谷区交通まちづくり基本計画（中間見直し）・世田谷区交通まちづくり行動計画（世田谷区、令和 2 年 4 月）



<参考> 自転車が歩道を通行できる場合

自転車は道路交通法上、車両の一種とされています (p.6 参照)。そのため、「自転車は、歩車道の区別のある道路では、車道を通行しなければならない」(道路交通法第 17 条第 1 項) と定義されています。ただし、以下の場合には歩行者優先で車道寄りを徐行し、歩道を通行することができます。

- ・「普通自転車歩道通行可」の標識や道路標示があるとき。
- ・自転車の運転者が 13 歳未満、70 歳以上、または車道通行に支障がある身体障害者であるとき。
- ・路上駐車や道路工事で車道左端の通行が困難、自動車交通量が多い等、車道通行が危険であるとき。



図 38 「普通自転車歩道通行可」の標識

<参考> 自転車が左側通行の理由 (交差点の場合)

自転車の通行区分は「自転車は車道の中央から左側部分の左側端に寄って通行しなければならない」(道路交通法第 17 条第 4 項および第 18 条第 1 項) と定義されています。路側帯においても同様に左側通行となっています (法第 17 条の 2 第 1 項)。

それでは、なぜ左側通行なのでしょう。下の図をご覧ください。青色の矢印が左側通行の自転車です。全員左側通行で見通しは良さそうです (A)。しかし、1 台の逆走自転車 (赤い矢印) があるだけで危なく感じます (B)。

また、右側通行の自転車は自動車からの視角が狭く、視認が難しくなるため事故の原因となります (C)。

歩道通行時に壁側を通行していると、これと同じ理由で交差する自転車や自動車、歩行者と衝突する可能性があります (D)。そのため、歩道通行時は左側通行ではなく、車道寄りを徐行して通行となります。

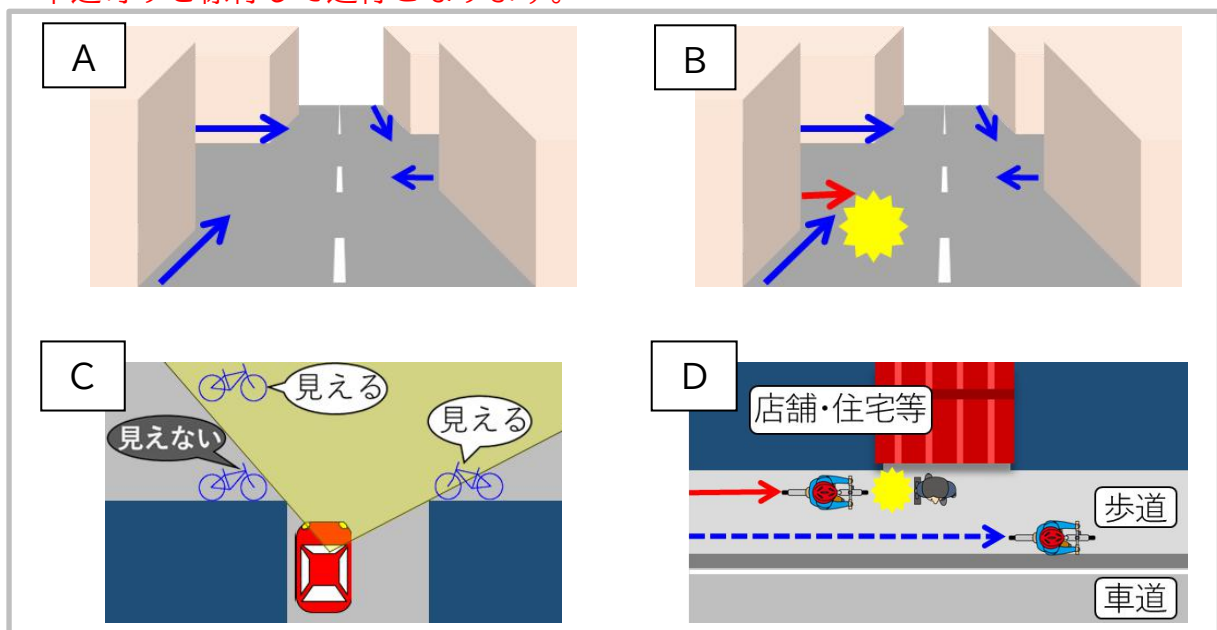


図 39 自転車の左側通行の必要性