

第Ⅲ章 自転車を取巻く現状と課題

本章では、「まちづくり」「健康・スポーツ」「観光」「交通安全」の分野で、自転車を取り巻く現状及び課題を整理します。

なお、現状について本市が把握していない項目については、広島県等のデータを用いて整理します。

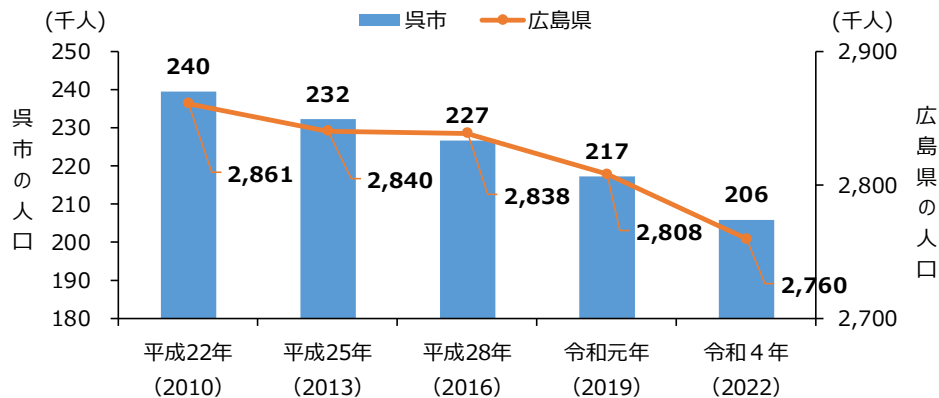
1 まちづくり

1-1 現状

(1) 人口

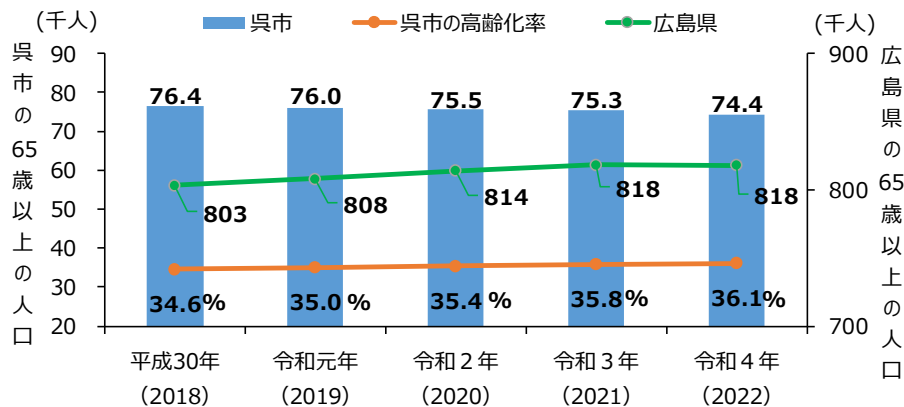
- 本市の人口は広島県全体と同様に、減少傾向にあります。
- 本市の 65 歳以上の人口は減少傾向であるが、高齢化率（＝65 歳以上の人口／人口）は上昇傾向にあります。

本市の人口



資料：広島県「人口移動統計調査」（平成 22（2010）年～令和 4（2022）年）

本市の 65 歳以上の人口

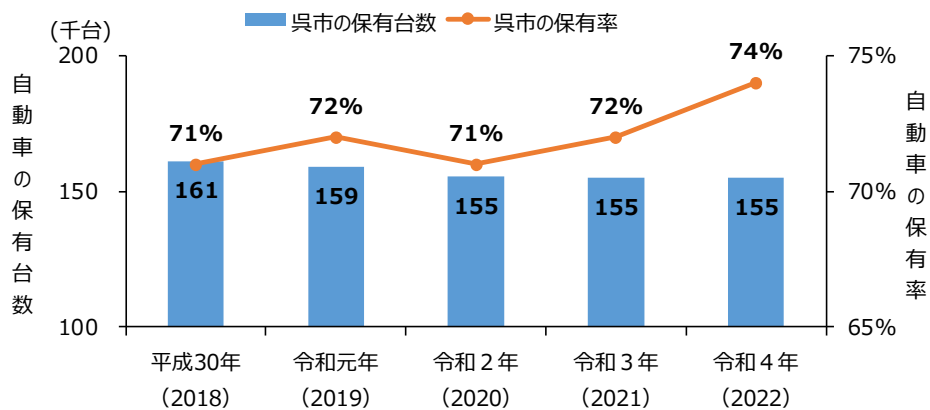


資料：広島県「人口移動統計調査」（平成 30（2018）年～令和 4（2022）年）

(2) 自動車・自転車保有状況

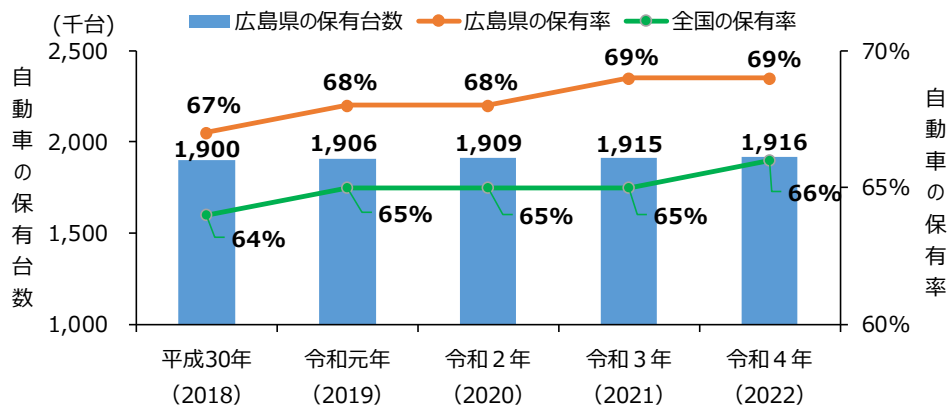
- 本市の自動車保有台数は横ばいの傾向であるが、保有率は広島県全体よりも高い傾向にあります。また広島県全体の自動車保有台数は増加傾向であり、自動車保有率（＝保有台数/人口）は全国平均よりやや高い状況です。
- 本市の自転車の保有台数は減少傾向にあり、人口一人当たりの保有台数も広島県全体・全国と比べて低い状況です。

本市の自動車保有台数・保有率



資料：呉市オープンデータ（平成30（2018）年～令和4（2022）年）

広島県の自動車保有台数・保有率

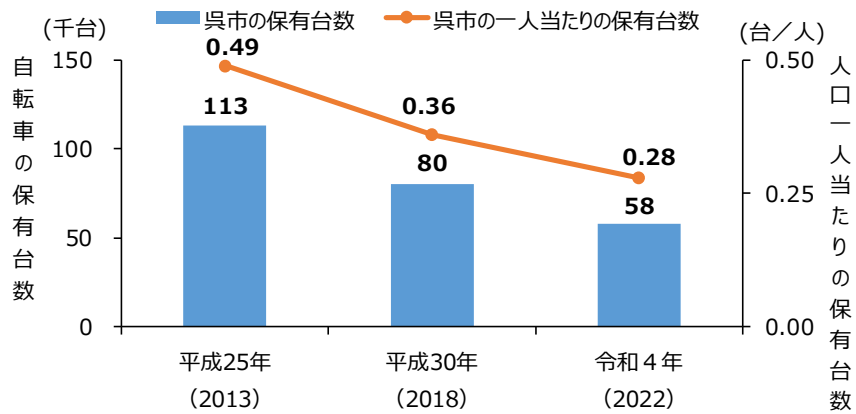


資料：（一財）自動車検査登録情報協会（平成30（2018）年～令和4（2022）年）

資料：広島県「人口移動統計調査」（平成30（2018）年～令和4（2022）年）

資料：総務省統計局「人口推計」（平成30（2018）年～令和4（2022）年）

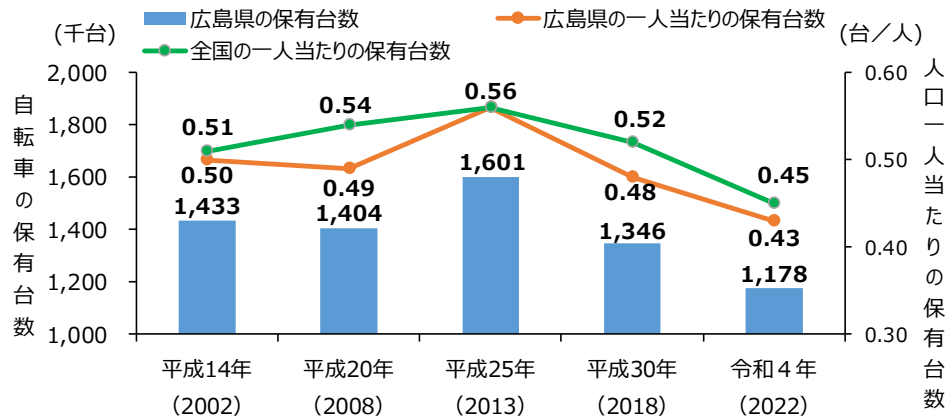
本市の自転車保有台数と人口一人当たりの保有台数



※呉市 平成25年以前の調査データなし

資料：(一財)自転車産業振興協会「保有実態調査」(平成25(2013)年～令和4(2022)年)
資料：広島県「人口移動統計調査」(平成25(2013)年～令和4(2022)年)

広島県の自転車保有台数と人口一人当たりの保有台数

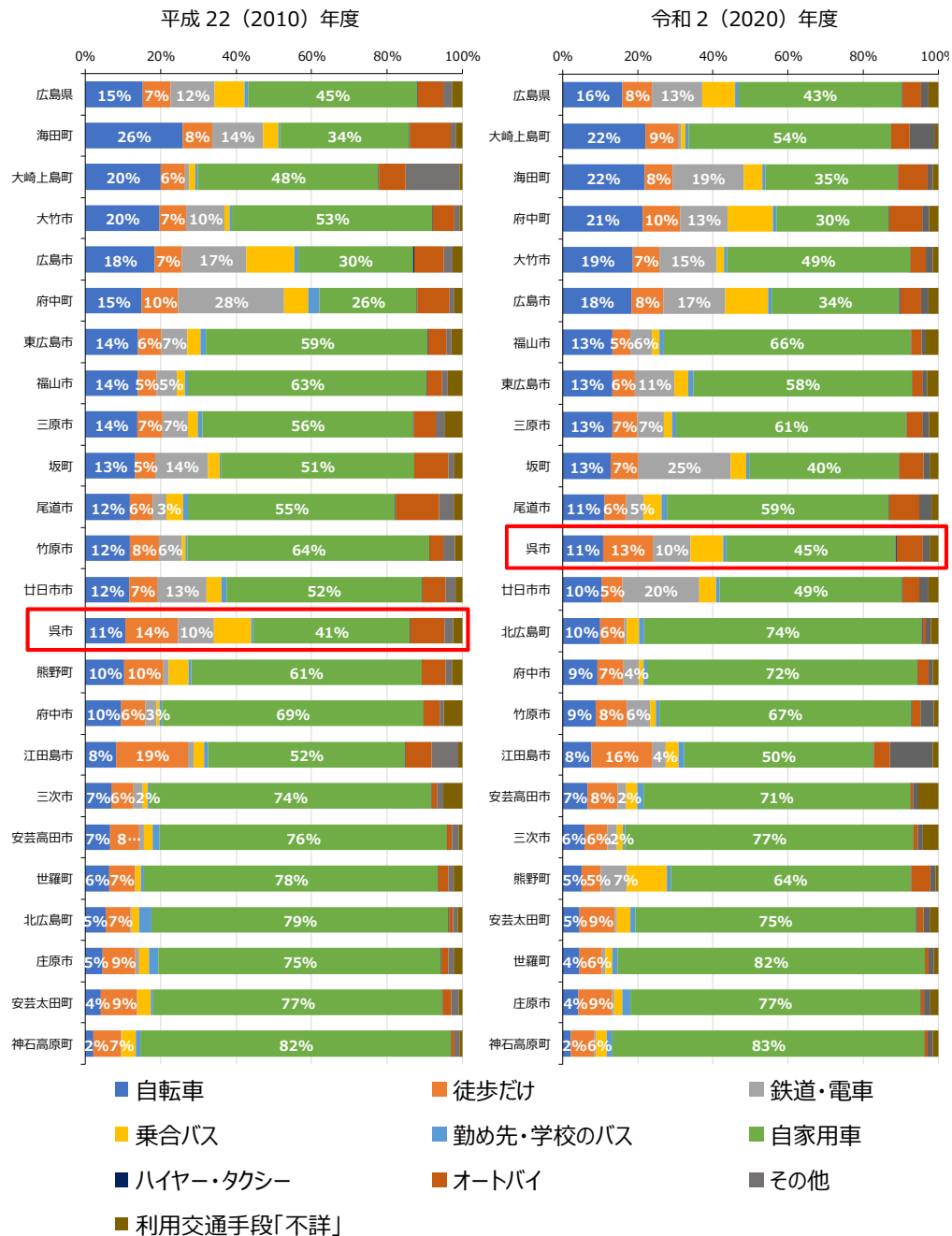


資料：(一財)自転車産業振興協会「自転車統計要覧」(平成15(2003)年, 平成22(2010)年)
資料：(一財)自転車産業振興協会「保有実態調査」(平成25(2013)年～令和4(2022)年)
資料：広島県「人口移動統計調査」(平成14(2002)年～令和4(2022)年)
資料：総務省統計局「人口推計」(平成14(2002)年～令和4(2022)年)

(3) 本市の交通分担率

- 本市の通勤・通学で自転車を使用する割合は 11%を占めており、自家用車を使用する割合が 45%と最も高い状況です。
- 通勤・通学で自転車を使用している割合は 10 年で横ばいであるが、自家用車を使用している割合は上昇しています。

県内の通勤・通学の交通手段分担率※1



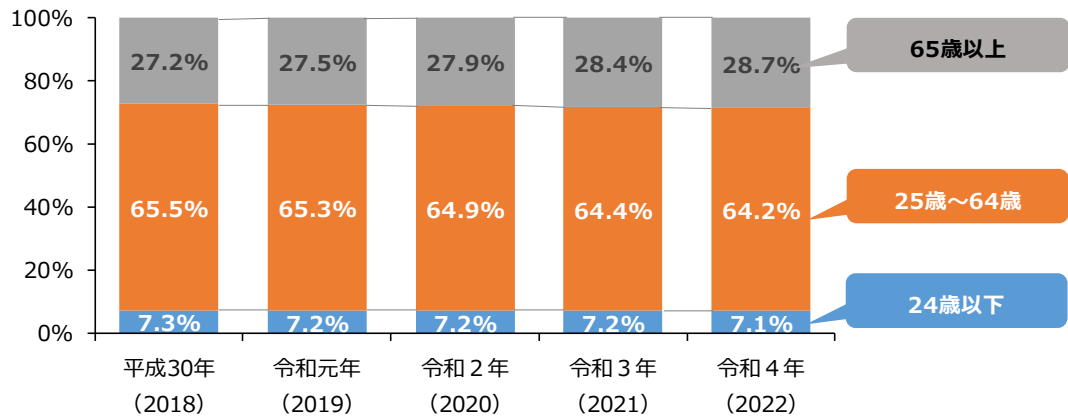
資料：総務省統計局「平成 22（2010）年，令和 2（2020）年国勢調査」

※1 交通手段分担率：移動にどのような手段が使われているかを，手段毎のシェアで示したものを「交通手段分担率」という。

(4) 本市の自動車運転免許保有者状況

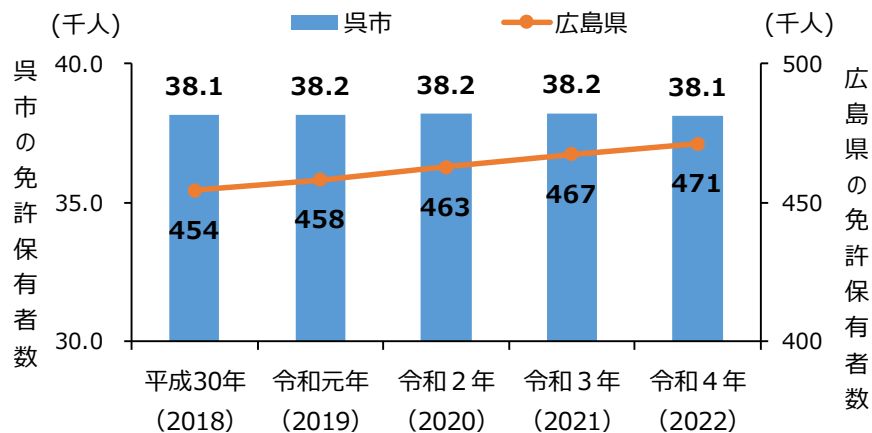
- 本市の 65 歳以上の自動車運転免許保有者数は横ばいの傾向であるが、65 歳以上の自動車運転免許保有者割合は微増の傾向です。
- 本市の 65 歳以上の自動車運転免許自主返納者数は令和元（2019）年より減少傾向にあり、広島県全体と同様の傾向です。

本市の年齢別自動車運転免許保有者割合



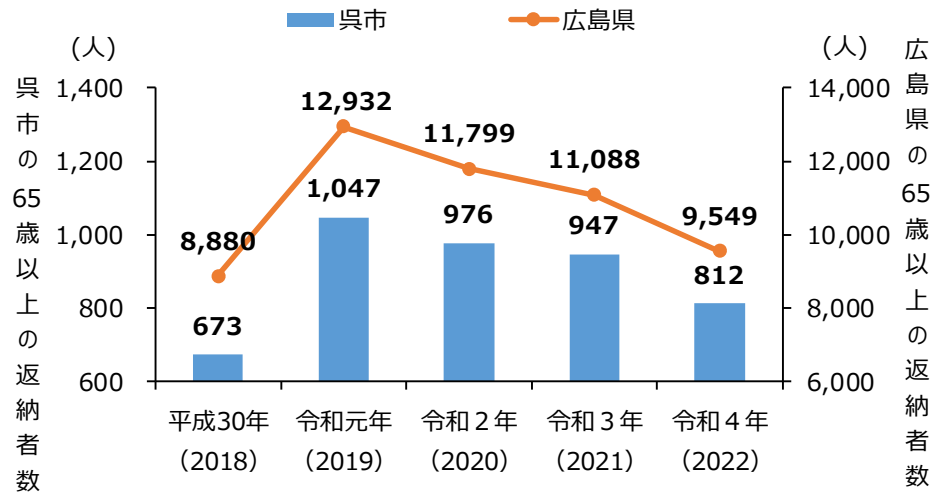
資料：広島県警察「免許に関する統計」（平成 30（2018）年～令和 4（2022）年）

本市の 65 歳以上の自動車運転免許保有者数



資料：広島県警察「免許に関する統計」（平成 30（2018）年～令和 4（2022）年）

本市の65歳以上の自動車運転免許自主返納者数



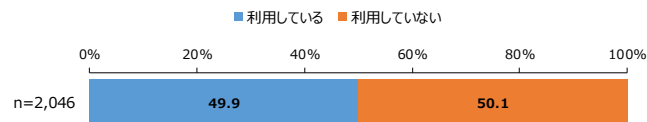
資料：警察庁「運転免許統計」(平成30(2018)年～令和4(2022)年)

(5) 自転車の利用状況

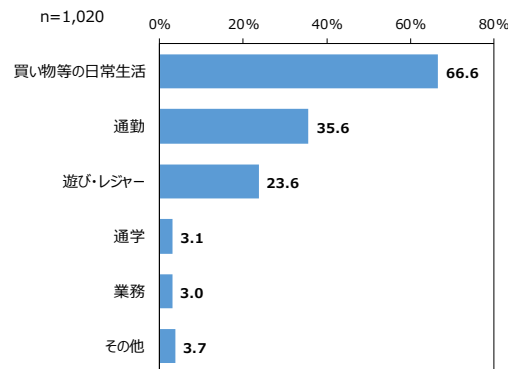
- 広島県全体の自転車利用者は、買い物等の日常生活をはじめ、通勤や遊び・レジャーなどに自転車を利用しています。

広島県の自転車の利用状況

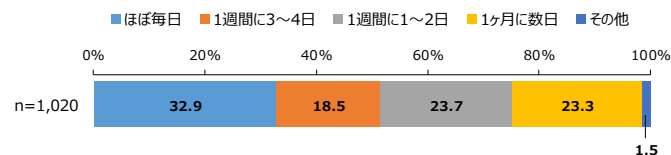
問 あなたは普段自転車を利用していますか。



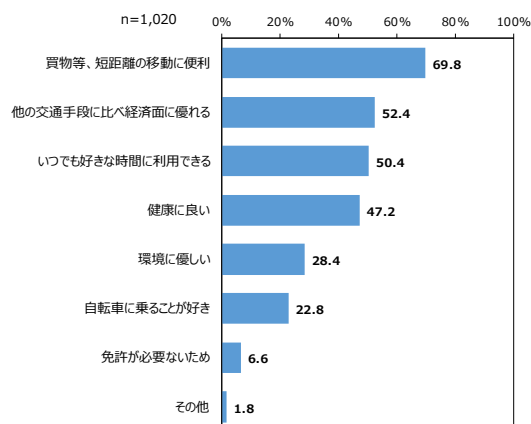
問 あなたの自転車利用の主な目的は何ですか。（複数回答可）



問 あなたは自転車をどれくらいの頻度で利用していますか。



問 あなたが自転車を利用される主な理由は何ですか。（複数回答可）



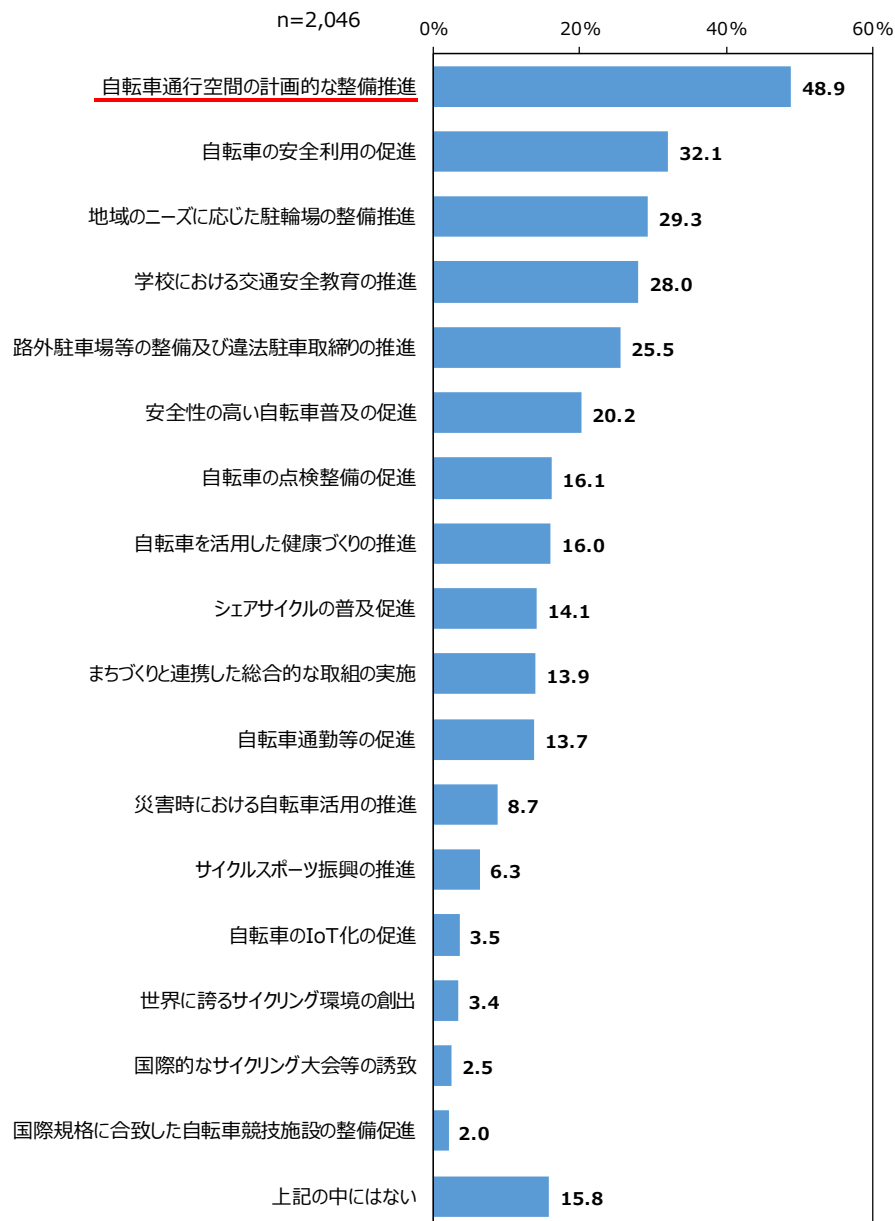
資料：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査」（平成 30（2018）年 12 月）

(6) 関心の高い施策

- 「自転車通行空間の計画的な整備推進」に対する県民ニーズが最も高くなっています。

広島県の関心の高い自転車に関する施策

問 あなたが自転車の活用を推進する上で特に重要と思われるものを教えてください。(最大5つまでお答えください)

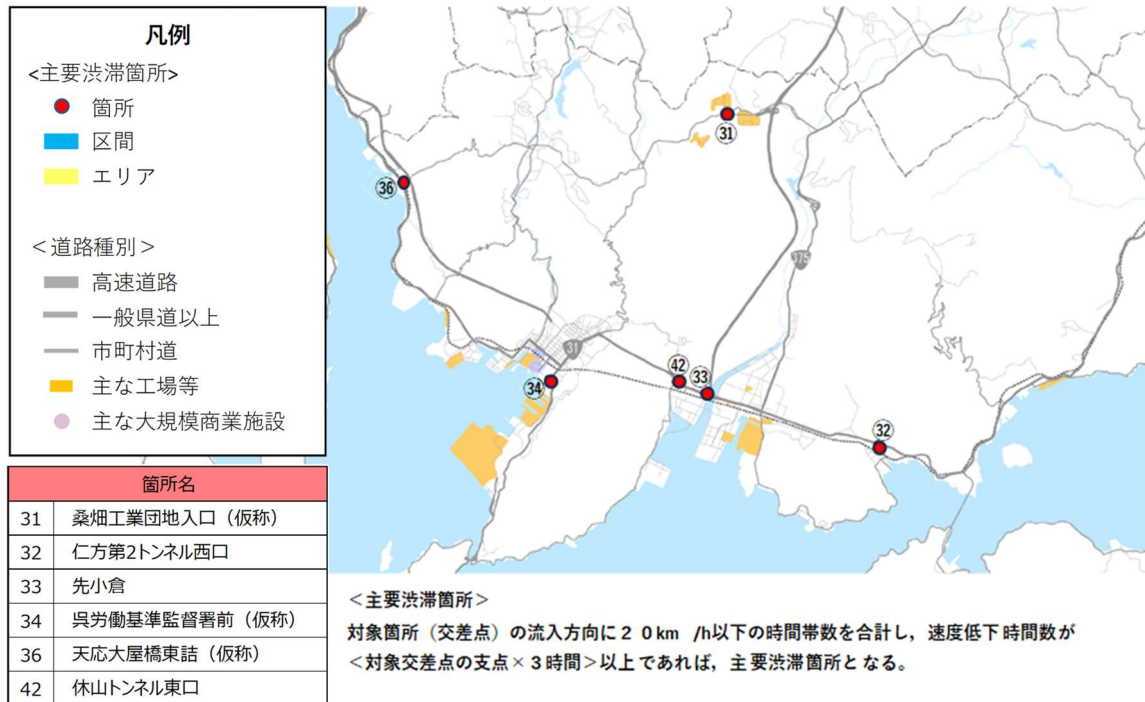


資料：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査」（平成 30（2018）年 12 月）

(7) 交通渋滞の発生状況

- 次の箇所に交通渋滞が発生しています。

本市の渋滞発生状況

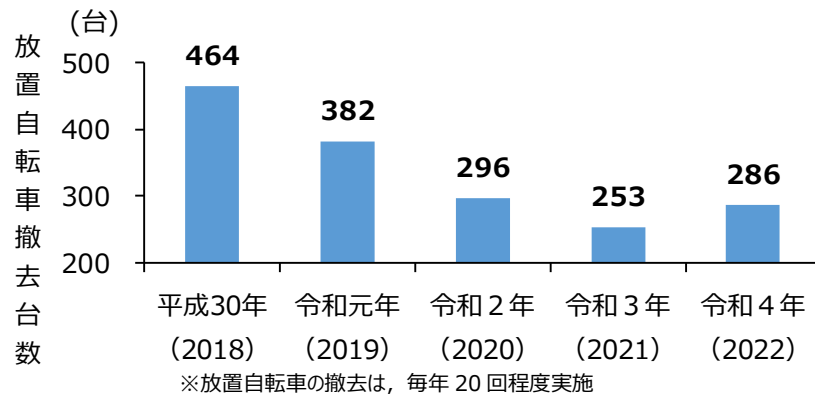


資料：広島県道路交通渋滞対策部会「広島県の主要渋滞箇所」（R4.9.1 現在）

(8) 放置自転車の状況

- 本市の放置自転車の撤去台数は、減少傾向にあります。

本市の駅周辺の放置自転車撤去台数

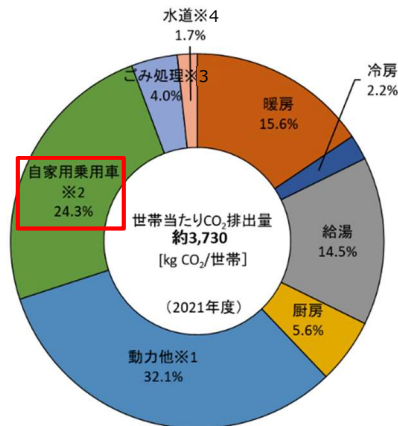


資料：呉市

(9) 環境

- 我が国は、家庭から排出されるCO₂の約2割が自家用乗用車から排出されています。

家庭からのCO₂排出量の内訳



1人が1km移動する時のCO₂排出量

自家用乗用車	132
航空	124
バス	90
鉄道	25
自転車	0
徒歩	0

CO₂排出原単位 [g-CO₂/人 km]

資料：国土交通省「輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）」(2021年度)

※1 動力他：電力を使用し、他の用途に含まれないものが含まれる。(例：照明、冷蔵庫、掃除機、テレビ)

※2 自家用乗用車：自家用乗用車は、運輸（旅客）部門の自家用乗用車（家計寄与分）。

※3 ごみ処理：ごみ処理は、以下の排出源のうち、生活系ごみ由来分を推計したもの。
石油由来の一般廃棄物（プラスチック等）の焼却によるCO₂（非エネルギー起源CO₂-廃棄物の一部）

※4 水道：水道は上下水道施設で使用するエネルギー起源CO₂（業務その他部門-電気ガス熱供給水道業の一部）のうち、家庭寄与分を推計したもの。）

資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」（2021年度）

1-2 課題

自転車は、環境にやさしく、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、身近で人々の行動を気軽に広げる重要なモビリティであり、買物や通勤、通学など幅広い用途で利用されています。

しかしながら、本市では、自転車の人口一人当たり保有台数が0.28台と広島県・全国と比べて低い状況です。また、通勤及び通学における自転車の交通手段分担率が約1割と広島県全体と比べて低く、移動手段の半数程度が自家用車となっており自動車への依存度が高い状況です。さらに、本市では、人口減少と高齢化率の高まり、65歳以上の免許保有者割合の微増と免許自主返納者数の減少などの傾向により、自動車への依存度は引き続き高い状況が見込まれます。

加えて、現在、家庭から排出される二酸化炭素の約2割を自家用乗用車が占めており、交通分野の低炭素化を進める必要があります。

このようなことから、自動車から自転車への利用の転換を図ることが極めて重要であり、少子高齢化社会における移動手段としてあらゆる世代で自転車が安全・安心・快適に利用できる環境を創出するため、自転車ネットワークの形成及び通行空間の整備を推進する必要があります。

1-3 これまでの主な取組

本市では、道路・街路整備や交通安全対策などにより、これまでに都市計画道路の約8割※を整備するとともに、約82kmの自転車歩行者道が整備済となるなど、自転車通行空間の確保を進めてきました。また、駅周辺等26箇所で収容台数7,869台の駐輪場を整備するとともに、自転車等放置規制区域での放置自転車撤去を進めるなど、安全・安心・快適に自転車を利用できる環境の整備に取り組んできました。

また、令和3年（2021）4月に策定した「呉市土木未来プラン」では、第5次呉市長期総合計画を実現するための施策を着実に推進するため、社会資本のうち道路等に係るマネジメントの基本方針及び効率的・効果的な整備をするため実施計画を定め、安全・安心に利用できる道路空間の形成などを進めています。

※自転車専用道路を除く。概成（計画幅員の2／3以上の幅員がある区間）を含む。

2 健康・スポーツ

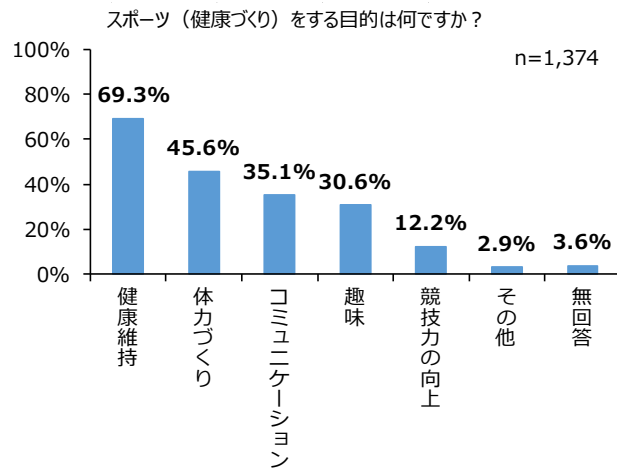
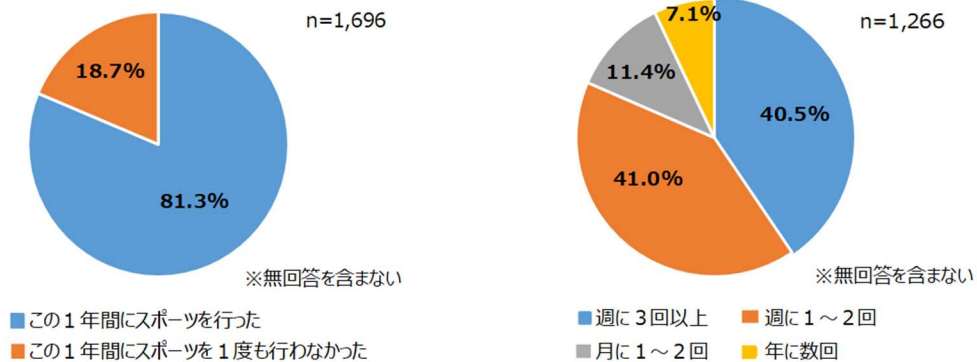
2-1 現状

(1) スポーツ

- 本市では、スポーツをする人の中で、週1回以上運動をする人が8割を上回っており、健康維持、体力づくり、コミュニケーション、趣味等、様々な目的でスポーツが行われています。

本市のスポーツ実施率

この1年間にスポーツ（健康づくりを含む）を行いましたか？ この1年間どの程度スポーツ（健康づくりを含む）を行いましたか？



※調査対象：呉市在住の18歳以上の男女

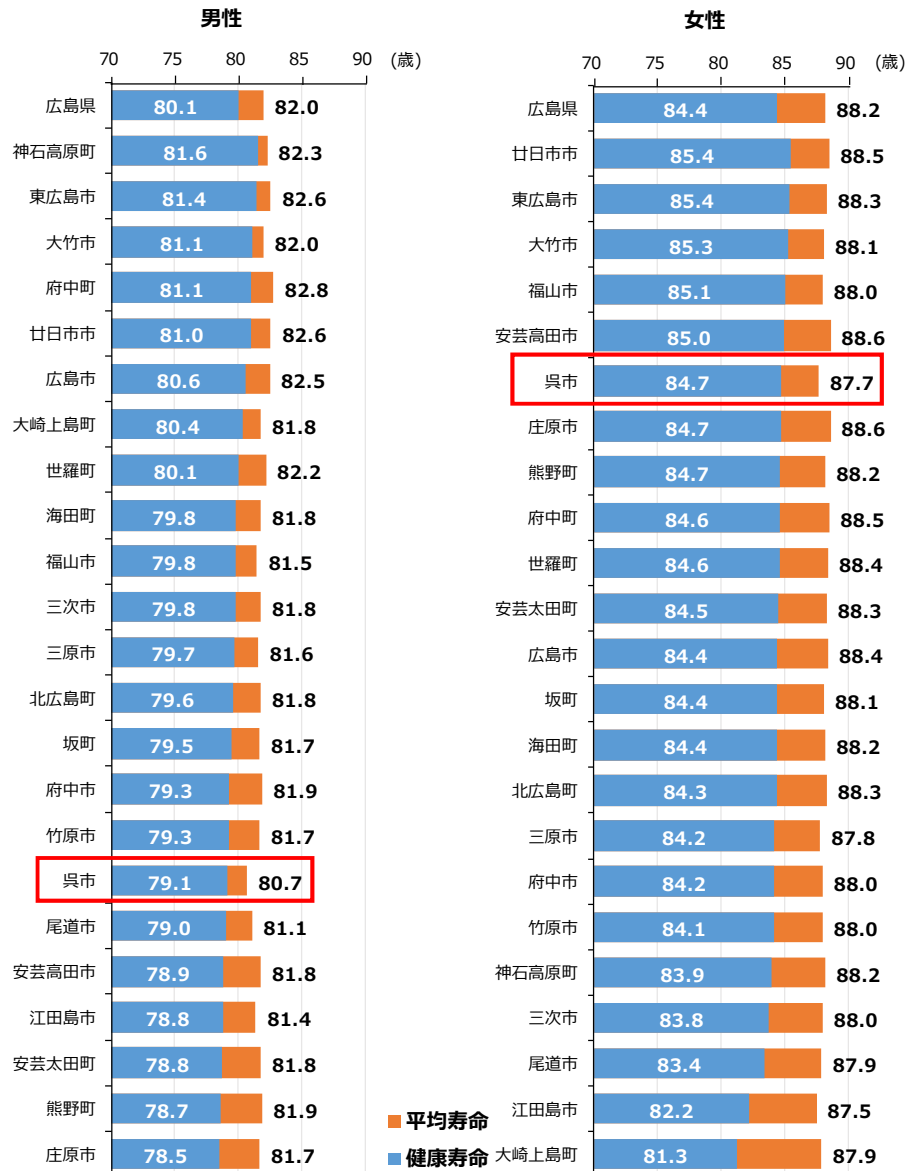
資料：「呉市スポーツ振興計画」（平成29（2017）年10月）

(2) 健康

- 本市の健康寿命^{※1}は県内において、男性は下位に、女性は上位に位置しています。
- 本市の健康寿命及び平均寿命^{※2}は男性・女性ともに延伸傾向にあります。

県内の健康寿命と平均寿命

令和2（2020）年度

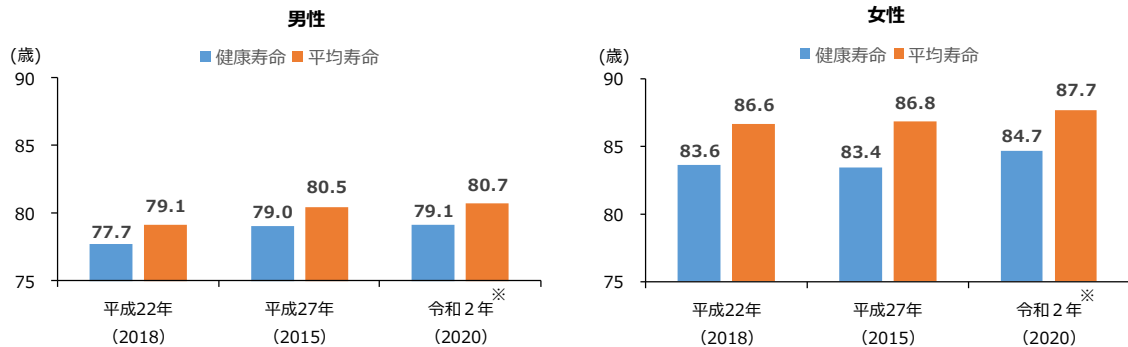


資料：広島県提供数値（健康寿命）
 広島県人口移動統計調査による推計人口（日本人人口（令和元（2019）年10月末）
 人口動態統計（死亡数）（令和元（2019）年）
 介護保険の「要介護2～5」の認定者数（令和元（2019）年9月）
 資料：令和2年市町村別生命表（平均寿命）
 ※健康寿命と平均寿命は同一年のデータがないため、参考比較
 （令和2年度について健康寿命は令和元年度、平均寿命は令和2年度のデータ）

※1 健康寿命：健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間

※2 平均寿命：0歳のものが平均何年生きられるかを示した期間

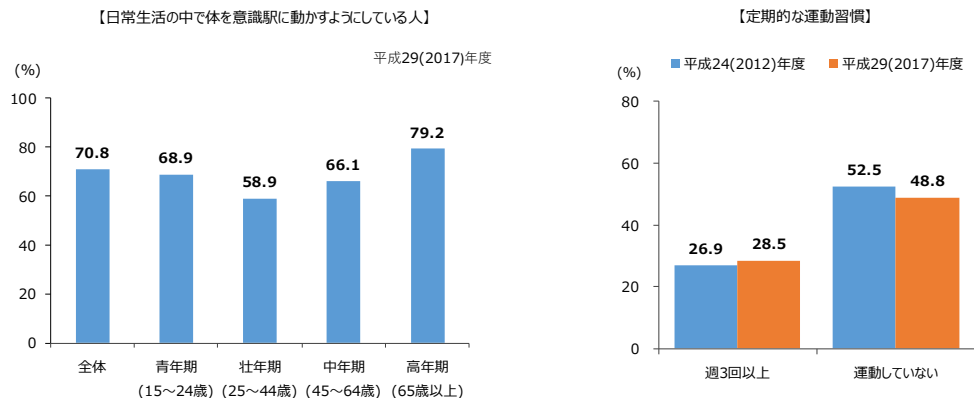
本市の健康寿命と平均寿命



資料：広島県提供数値（健康寿命）
「第3次健康くれ21」（平成30（2018）年3月）
市町村別生命表（平成22（2010）年～令和2（2020）年）
※同一年のデータがないため、参考比較
（令和2年度について健康寿命は令和元年度、平均寿命は令和2年度のデータ）

- 本市の「定期的な運動習慣」のある人の割合は28.5%となっており、5年前と比較すると1.6ポイント上昇しています。

本市における運動習慣の状況



資料：「第3次健康くれ21」（平成30（2018）年3月）

2-2 課題

本市において、週一回以上運動を行う人の割合は8割を上回っており、健康意識が高いと考えられます。青少年の健全育成、健康づくりや生きがいづくりなど、子どもから高齢者まで全ての人に対して、スポーツの果たす役割はますます重要性を増しており、気軽に身体を動かす機会を増やすことができる取組の充実を図ることが大切です。

また、健康寿命及び平均寿命が延伸傾向にあることから、生涯スポーツの一つとして日常生活における自転車利用の推進は、心身の健全な発達や健康・体力の保持増進に役立つだけでなく、将来的な社会保障費抑制に一定の効果が期待されることから、自転車という身近なスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要です。

2-3 これまでの主な取組

本市では、平成 29（2017）年に策定した「呉市スポーツ振興計画（第 2 次）」で定めた①ライフステージに応じたスポーツ活動の推進、②競技スポーツの振興、③スポーツ環境の整備の目標を達成するために、安芸灘とびしま海道オレンジライド等のスポーツイベントの後援や情報発信を行うとともに、利用ニーズの高い施設の機能を維持するための改修等、スポーツ施設の整備に取り組んでいます。

また、令和 6（2024）年に策定した「第 4 次健康くれ 21」では、運動習慣のある人の割合を増加することを目標に、「+10（プラステン）」運動^{※1}の普及啓発に取り組んでいます。

※1 「+10（プラステン）」運動：身体活動量を増やし、運動習慣の定着につなげるため、今より 10 分多く体を動かすこと

3 観光

3-1 現状

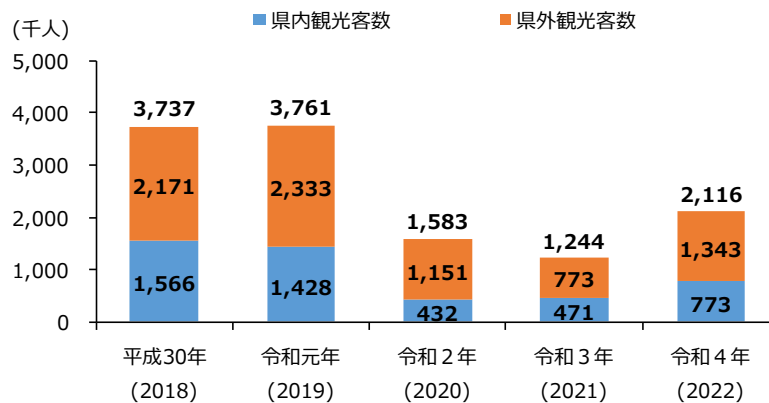
(1) 観光動態

- 本市における観光客数は、令和2（2020）年の新型コロナウイルス感染症の感染拡大により大きく減少しましたが、令和4（2022）年より回復傾向にあります。
- 本市では、安芸灘とびしま海道オレンジライドなど、様々な自転車イベント等が開催されています。
- 本市をサイクリング目的で訪れる観光客は少ない状況です。

本市における県内・県外からの観光客数の推移

県内観光客：広島県内から呉市に訪れた観光客

県外観光客：海外を含む広島県外から呉市に訪れた観光客

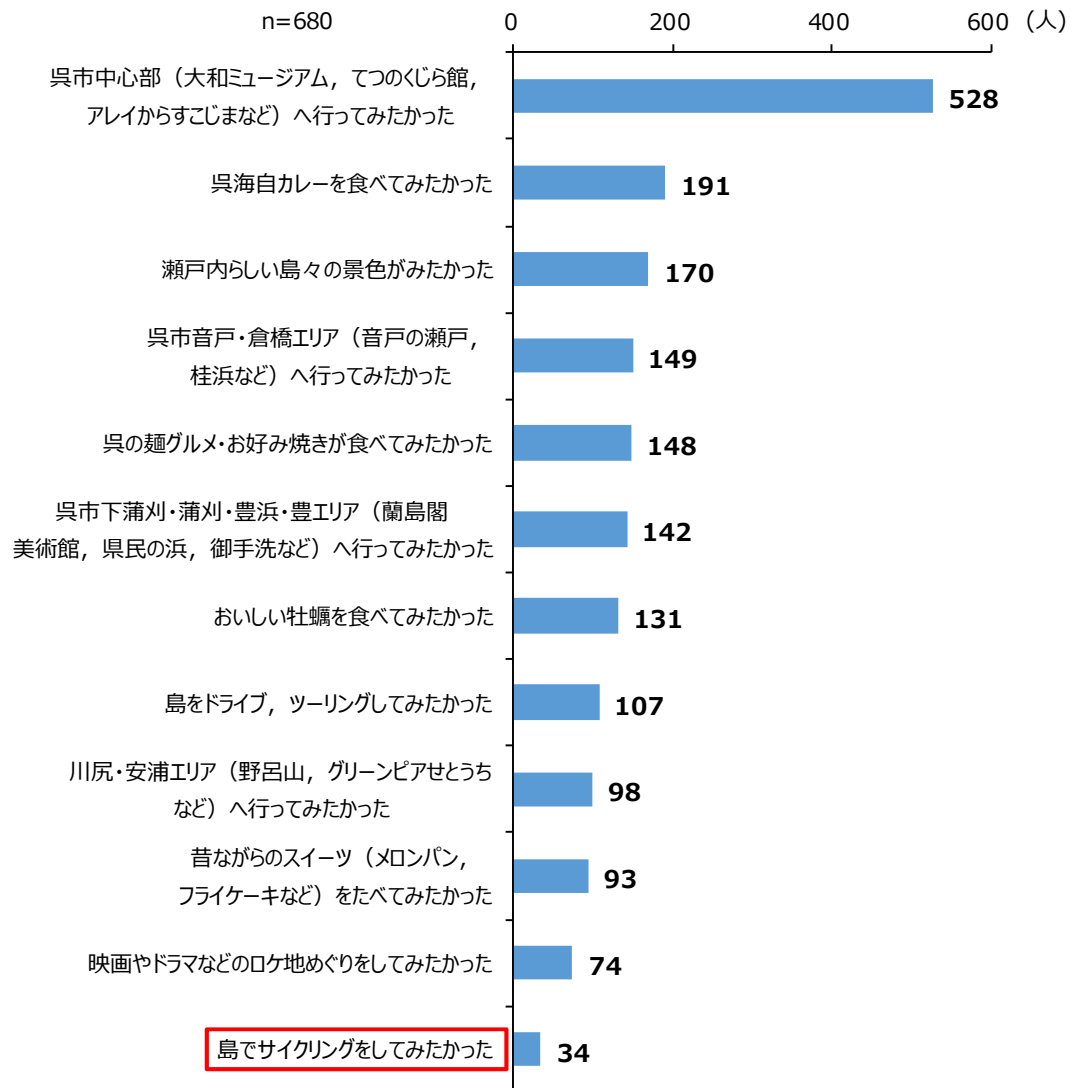


資料：（一社）広島県観光連盟「広島県観光客数の動向」（令和5（2023）年7月）

本市の主な自転車に関するイベント等（令和5（2023）年度）

場所	大会名	開催日	主催者
呉市川尻町	野呂山 GRAND ヒルクライム	令和5年10月22日	野呂山 GRAND ヒルクライム実行委員会
呉市蒲刈町	トビシマスロン （とびしま海道デュアスロン大会）	令和6年1月21日	トビシマスロン実行委員会
呉市下蒲刈町 ～ 今治市岡村島	安芸灘とびしま海道オレンジライド	令和6年2月4日	一般社団法人 ITADAKI
呉市下蒲刈町	サイクリングとびしま春吉ライド	令和6年3月31日	瀬戸内サイクルメディア

本市を訪れる決め手となったこと



資料：「呉市観光振興計画」（令和3（2021）年9月）

(2) 本市のサイクリングロード

- 本市には、風光明媚でブルーラインや距離標・方向表示が整備されたサイクリングロードがあります。

本市のサイクリングロード

かきしま海道サイクリングロード (約 74 km)	広島市からフェリーで 25 分の好アクセス。潮風に吹かれながら、海沿いの緩やかなコースからヒルクライムまで、多彩なコースが楽しめます。(呉市、江田島市) ※音戸渡船の事業廃止により、呉－倉橋島間のサイクリングルートの見直しを検討します。
安芸灘とびしま海道サイクリングロード (往：約 47 km 復：約 50 km)	7 つの島、7 つの橋をつなぐサイクリングルート。初心者でも安心して瀬戸内海の多島美や海を見ながらいくつもの島を自転車で爽快に楽しめます。地域内には、ビーチや歴史ある町並み保存地区などがあり、見所の多い海道です。(呉市、愛媛県今治市)
R185 さざなみ海道サイクリングロード (約 82 km)	瀬戸内海沿いの海岸線を走るシーサイドコース。海岸沿いの道からは、佐木島・高根島・大三島・大崎上島など瀬戸内海の多島美が見渡せます。(呉市、東広島市、竹原市、三原市、尾道市)



資料：拡張版全国デジタル道路地図データベースより作成

※各サイクリングロードでサイクリング推奨ルートを明示し、分かりやすい案内を行うためにブルーラインや距離標・方向表示を設置



かきしま海道サイクリングロード
見所：音戸の瀬戸



安芸灘とびしま海道サイクリングロード
見所：松濤園



R185 さざなみ海道サイクリングロード
見所：大和ミュージアム

(3) サクリストの受入環境づくり

- 本市の主要なサイクリングロードでは、沿線地域など関係者が連携してサイクルツーリズムを推進しており、サイクリングマップの配布やサイクルスタンドの設置、サイクリングロードの適切な維持管理等、サイクリストの受入環境の整備に取り組んでいます。
- 本市ではサイクリストへの対応として、公共機関や民間事業者等により、ひろしまサイクルおもてなしスポット、せとうちサイクルーズPASS、レンタサイクルなどの受入環境の整備に取り組んでいます。

ひろしまサイクルおもてなしスポット^{※1}でのサイクリストへの対応

サイクリストが気軽に立ち寄れる、休憩できる場所として、ひろしまサイクルおもてなしスポットが各サイクリングロードにあります。

サイクリングロード / 沿線施設		飲食店等	宿泊	サイクルスタンド	空気入れ	修理工具	その他
かきしま海道 サイクリングロード	大和ミュージアム			○			
	であいの館	○		○	○	○	
	ゆたか海の駅とびしま館	○	○	○			シャワー・お風呂
	コテージ梶ヶ浜		○	○	○	○	レンタサイクル
	下蒲刈市民センター						無料休憩所
	海駅三之関			○	○	○	
	県民の浜	○	○	○	○	○	レンタサイクル
	豊まちづくりセンター						ベンチ・イス
	豊市民センター						ベンチ・イス
R185 さざなみ海道 サイクリングロード	安芸灘大橋有料道路管理事務所			○			

※1 ひろしまサイクルおもてなしスポット：サイクリストに便利に安心して立ち寄れる飲食店・食品販売・宿泊施設・自転車屋等

せとうちサイクルーズPASSでのサイクリストへの対応

サイクリング観光客が旅客船航路を利用し、エリア内で周遊する際に、「せとうちサイクルーズPASS」を提示すると、乗船料が割引されます。



資料：「せとうちサイクルーズPASS」（一財）中国旅客船協会

レンタサイクルでのサイクリストへの対応

呉の代名詞でもある造船所やクレーンを眺めながら海岸線を走るルート、呉市入船山記念館などの歴史が感じられるルート、瀬戸内の島々を楽しみたいルートなど、自転車を持参していない方でも、サイクリングを楽しむことができます。

場所	店名	自転車	電動自転車 (E-Bike)
呉市宝町 1-16	JR 西日本レンタカー&リース 呉駅営業所	10 台 子ども用 2 台	—
呉市中央 1-9-17 (「オート小笠原」内)	呉観光協会	—	6 台
呉市築地町 3-3	クレイトンベイホテル	—	8 台
呉市下蒲刈町下島 839-16	とびしま海道レンタサイクル※	31 台 子ども用 5 台	9 台
呉市下蒲刈町下島 839-16	自転車観光案内ぼたりん※	—	5 台

※とびしま海道レンタサイクル・自転車観光案内ぼたりんは提携店

3-2 課題

本市には、安芸灘とびしま海道サイクリングロード、R185 さざなみ海道サイクリングロード、かきしま海道サイクリングロードがあり、サイクリングを目的とした観光客の誘致に向け、ブルーラインや距離標・方向表示の設置、またサイクルスタンド等を設置するなど、受入環境の整備を進めています。

こうしたハード整備に加え、サイクリングを活用した周遊観光を促進し、滞在時間の延長を図る様々な取組を進めることで飲食消費さらには宿泊消費につなげていく必要があります。

3-3 これまでの主な取組

平成 23 (2011) 年 7 月より、安芸灘とびしま海道サイクリングロード推奨ルート上の管理道路で、車道に推奨ルートを明示するブルーラインと距離標・方向表示などの計画・整備を進め、平成 24 (2012) 年度末までに整備が完了しています。また、かきしま海道サイクリングロード、R185 さざなみ海道サイクリングロードにおいても平成 24 (2012) 年度より計画を進め、平成 25 (2013) 年度末までに同様の整備が完了しています。

加えて、安芸灘とびしま海道の魅力の発信と地域活性化を図るために、サイクリングマップの作成、サイクルステーションの設置、案内板の設置、サイクリングロードの適切な維持管理等、サイクリング環境の向上に取り組んでいます。

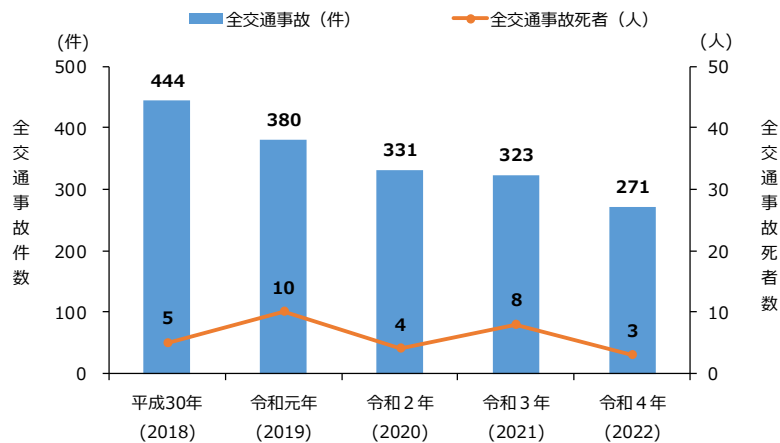
4 交通安全

4-1 現状

(1) 交通事故の発生状況

- 本市の全交通事故^{※1}件数は広島県全体・全国と同様に減少の傾向が見られます。
- 本市の全交通事故死者数は年度においてばらつきが見られ、広島県全体では令和元(2019)年以降は横ばいの傾向で、全国では減少の傾向が見られます。

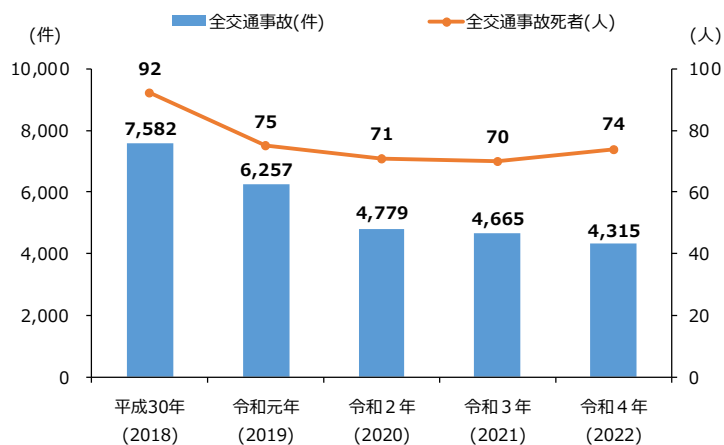
本市の全交通事故件数の推移



※1 全交通事故：車両等及び列車の交通によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うもの（人身事故）

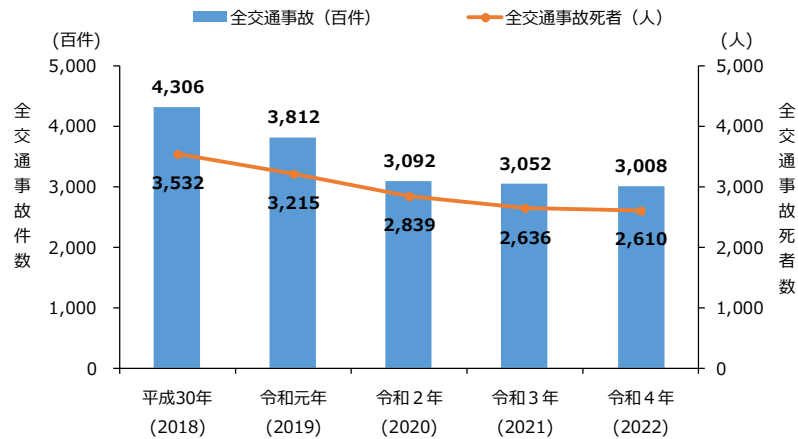
資料：広島県警察 HP「交通事故統計」（平成30（2018）年～令和4（2022）年）

広島県の全交通事故件数の推移



資料：広島県警察 HP「交通事故統計」（平成30（2018）年～令和4（2022）年）

全国の全交通事故件数の推移

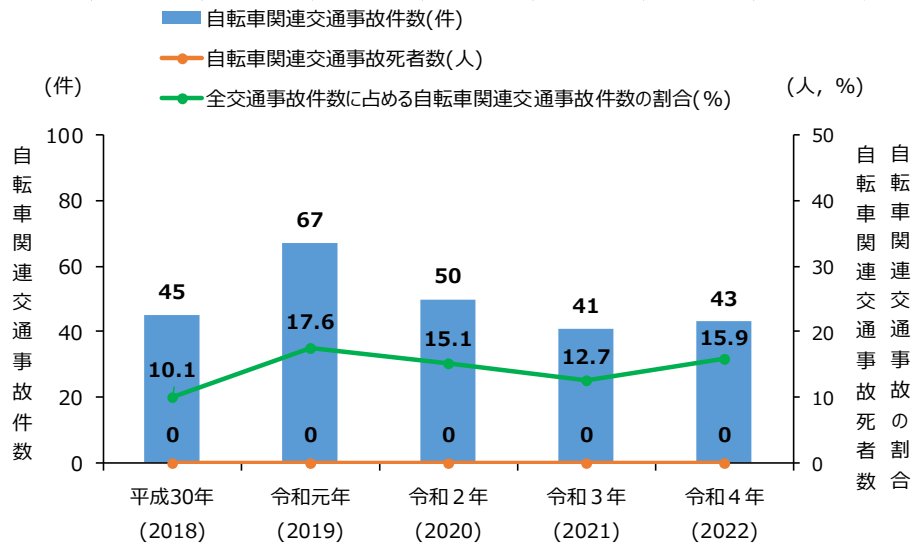


資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」（平成30（2018）年～令和4（2022）年）

(2) 自転車関連交通事故の発生状況

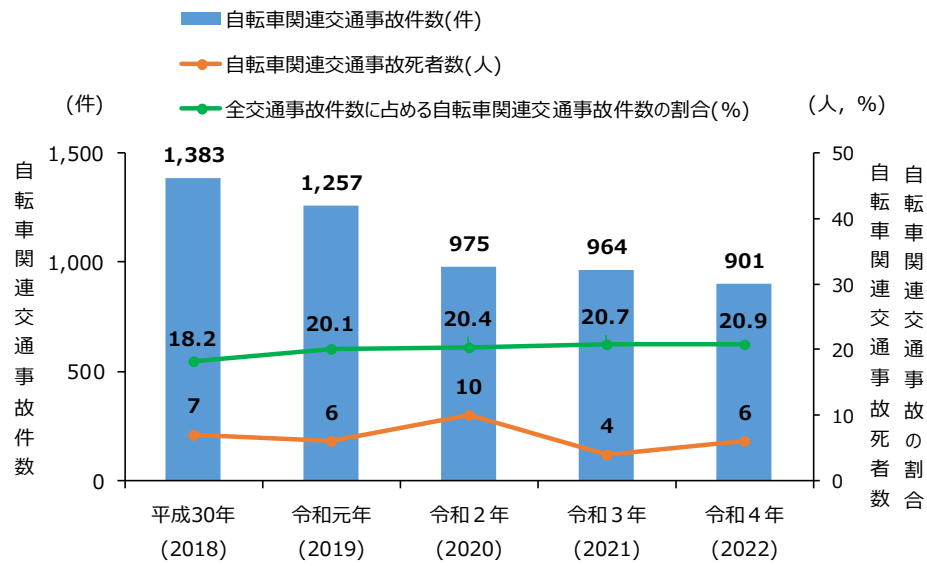
- 本市の自転車関連交通事故件数は、令和4（2022）年に43件となっており、年度ごとにばらつきがあるが、横ばいの傾向が見られます。
- 本市の全交通事故件数に占める自転車関連交通事故件数の割合は、広島県全体・全国と比べて低い状況です。

本市の自転車関連交通事故件数の推移



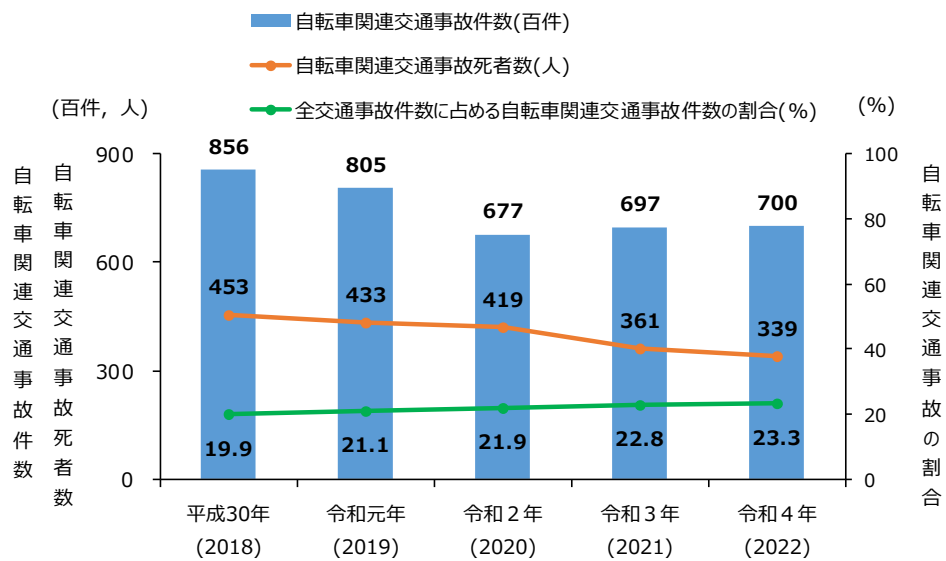
資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」（平成30（2018）年～令和4（2022）年）

広島県の自転車関連交通事故件数の推移



資料：広島県警察 HP「交通事故統計」（平成30（2018）年～令和4（2022）年）

全国の自転車関連交通事故件数の推移



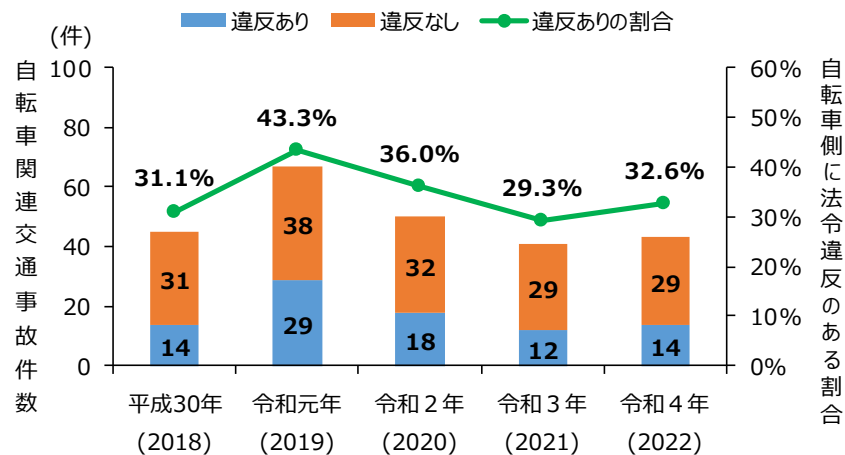
資料：広島県警察 HP「交通事故統計」（平成30（2018）年～令和4（2022）年）

(3) 自転車関連交通事故における自転車運転者の法令違反状況

- 本市において、自転車側に法令違反のある事故^{※1}の割合は、広島県全体や全国と比べて低い状況です。

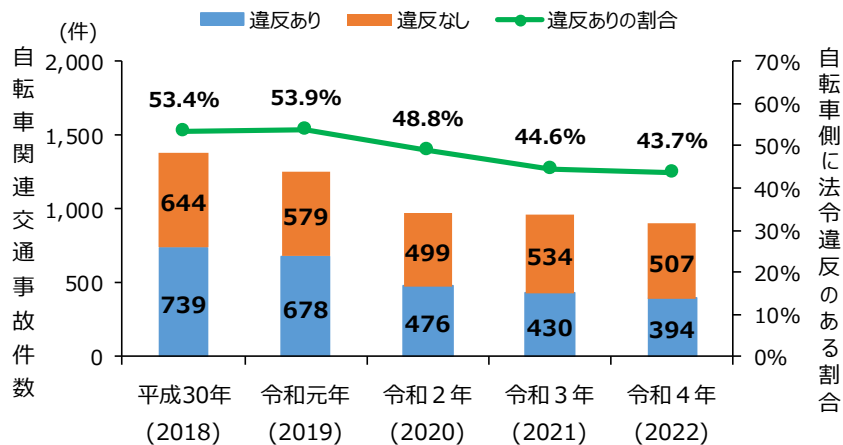
本市の自転車関連交通事故における自転車側の法令違反の状況

※1 法令違反のある事故：信号無視・一時停止不停止・前方不注意等の自転車側に過失がある場合



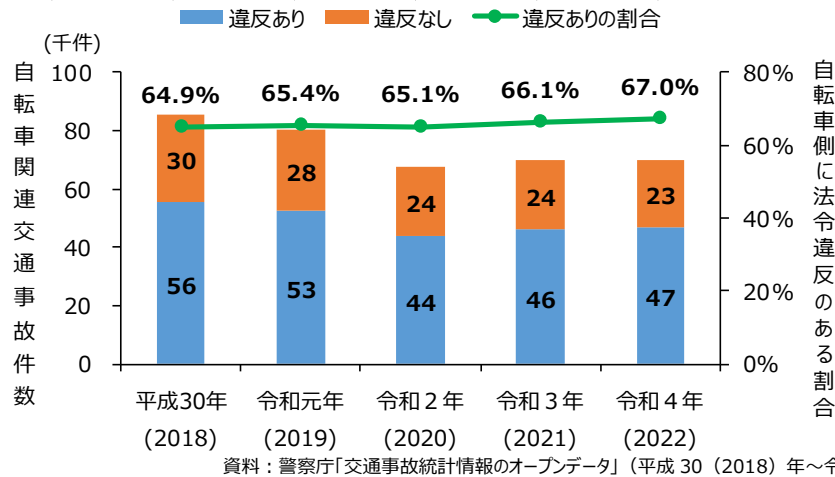
資料：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」(平成30(2018)年～令和4(2022)年)

広島県の自転車関連交通事故における自転車側の法令違反の状況



資料：広島県警察 HP「交通事故統計」(平成30(2018)年～令和4(2022)年)

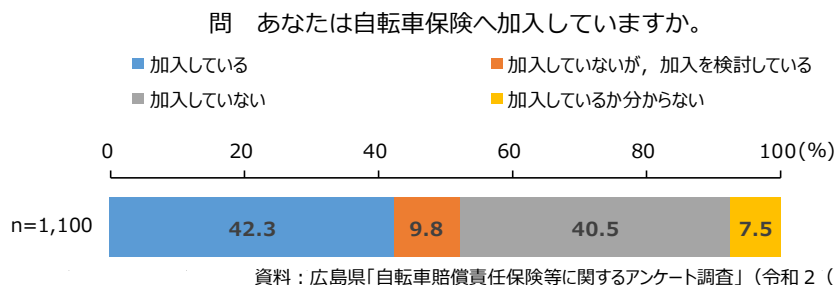
全国の自転車関連交通事故における自転車側の法令違反の状況



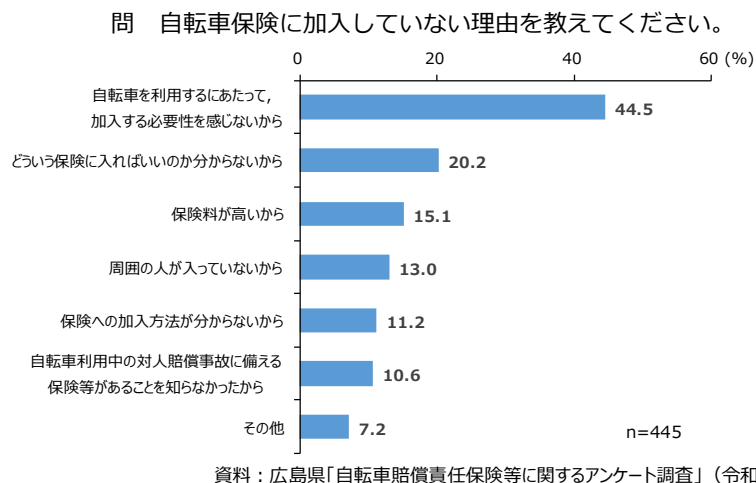
(4) 自転車保険加入状況

- 広島県では、「広島県自転車の活用の推進及び安全で適正な利用の促進に関する条例」により、令和5(2023)年4月1日から自転車保険の加入が義務化されました。
- 条例制定前の時点(令和2年)では、自転車保険の加入率は、加入する必要性を感じない等の理由により、広島県全体で42.3%と低い状況です。

広島県の自転車保険の加入状況



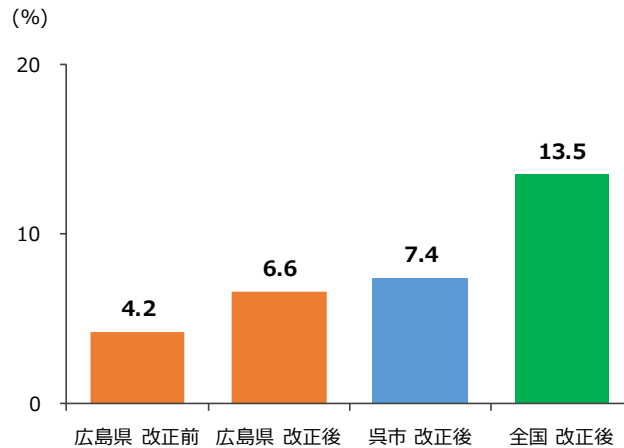
広島県の自転車保険に加入していない理由



(5) 自転車用ヘルメットの着用状況

- 道路交通法の改正により、令和5（2023）年4月から自転車乗車時にヘルメットの着用が努力義務化され、広島県全体では、着用率が改正前に比べて上昇しています。
- 本市では、広島県全体と比べて着用率が若干高く、全国と比べると低い状況です。

ヘルメットの着用率（令和5（2023）年）



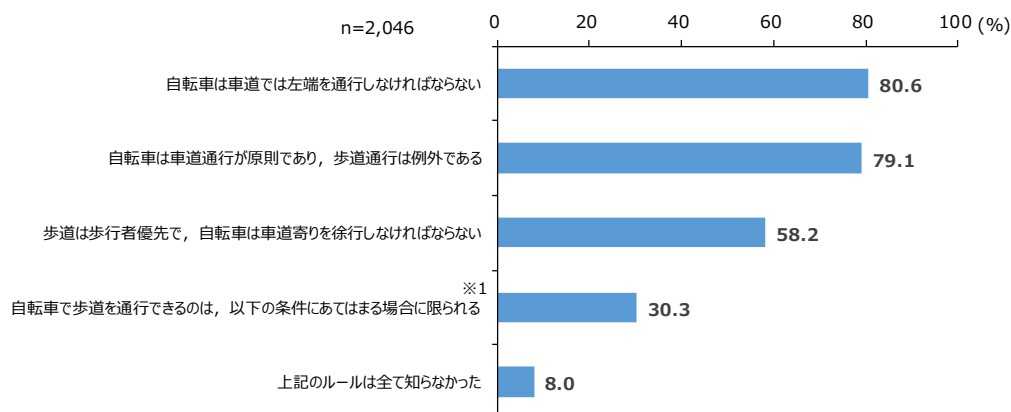
資料：警察庁「自転車乗車用ヘルメット着用率調査結果」（令和5（2023）年2月、7月）
資料：広島県警察「自転車乗車用ヘルメット着用率調査結果」（令和5（2023）年10月）

(6) 交通ルール・マナー

- 自転車の通行ルールについて、「自転車は車道では左端を通行しなければならない」「自転車は車道通行が原則であり、歩道通行は例外である」の認知度は高いものの、その他のルールについては高いとは言えない状況です。

広島県の通行ルールの認知度

問 自転車の通行ルールについて、あなたが既にご存知のものを教えてください。（複数回答可）



※1 以下の条件：①道路標識等で通行することができるとされている場合 ②自転車の運転者が高齢者や児童、幼児等の場合
③車道又は交通の状況からみてやむを得ないと認められる場合

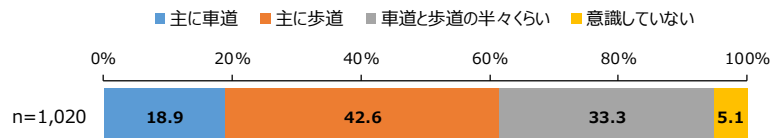
資料：広島県「県民の自転車利用状況に関するアンケート調査」（平成30（2018）年12月）

(7) 自転車の通行位置の状況

- 広島県全体の自転車利用者は、自転車を利用する際、主に歩道を走行する割合が最も高い状況です。

広島県の自転車の通行場所

問 あなたが自転車を利用する場合、主に道路のどこを走行していますか。



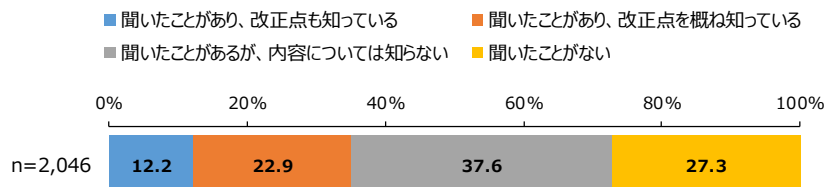
(8) 自転車安全講習義務化の認知度

- 広島県全体の自転車安全講習義務化について半数以上が内容を知らず、認知度は低い状況です。

広島県の自転車安全講習義務化の認知度

自転車安全講習制度：自転車の交通ルール遵守を徹底するため、自転車の運転に関し一定の違反行為(危険行為)を3年以内に2回以上行った者に対し、都道府県公安委員会が講習の受講を命ずるもの

問 あなたは平成 27 (2015) 年 6 月に道路交通法が改正され、信号無視や一時不停止など自転車の危険行為を繰り返すと「自転車運転者講習」の受講が義務付けられたことを知っていますか。



4-2 課題

本市の全交通事故は減少傾向ですが、自転車関連交通事故の発生状況は年度ごとに多少のバラつきはあるものの、横ばいの傾向にあります。

自転車に関する最近の動向として、令和 5 (2023) 年 4 月から道路交通法が一部改正され、自転車用ヘルメット着用の努力義務化が始まり、また、同時期に施行された「広島県自転車の活用の推進及び安全で適正な利用の促進に関する条例」による自転車保険の加入義務が始まったところです。

自転車は身近な移動手段として多様な方が利用されていますが、場合によっては自分の命を落とす事故や相手を重傷・死傷に至らしめる事故にも繋がります。

ヘルメットの着用や自転車保険の加入、交通ルールの周知やマナーの向上は、自転車関連交通事故のない社会の実現に向けて大きく寄与するものであり、引き続き交通安全対策を進めるとともに、このような取組についても充実を図る必要があります。

4-3 これまでの主な取組

本市では、昭和 46（1971）年以降、交通事故を根絶し、安全で安心な呉市を実現することを目的に、11 次にわたり、「呉市交通安全計画」を策定し、各種施策を推進しています。本計画に基づく様々な取組により、市内の交通事故による死者数及び事故発生件数は、ピーク時である昭和 38（1963）年の 39 人、昭和 44（1969）年の 2,617 件から令和 4（2022）年にはそれぞれ 3 人、271 件と大幅に減少させることができています。また、「第 11 次呉市交通安全計画」では、子ども・高齢者への指導・啓発の充実、交通安全施設等の整備事業の推進等を掲げ、交通安全活動に積極的に取り組んでいます。