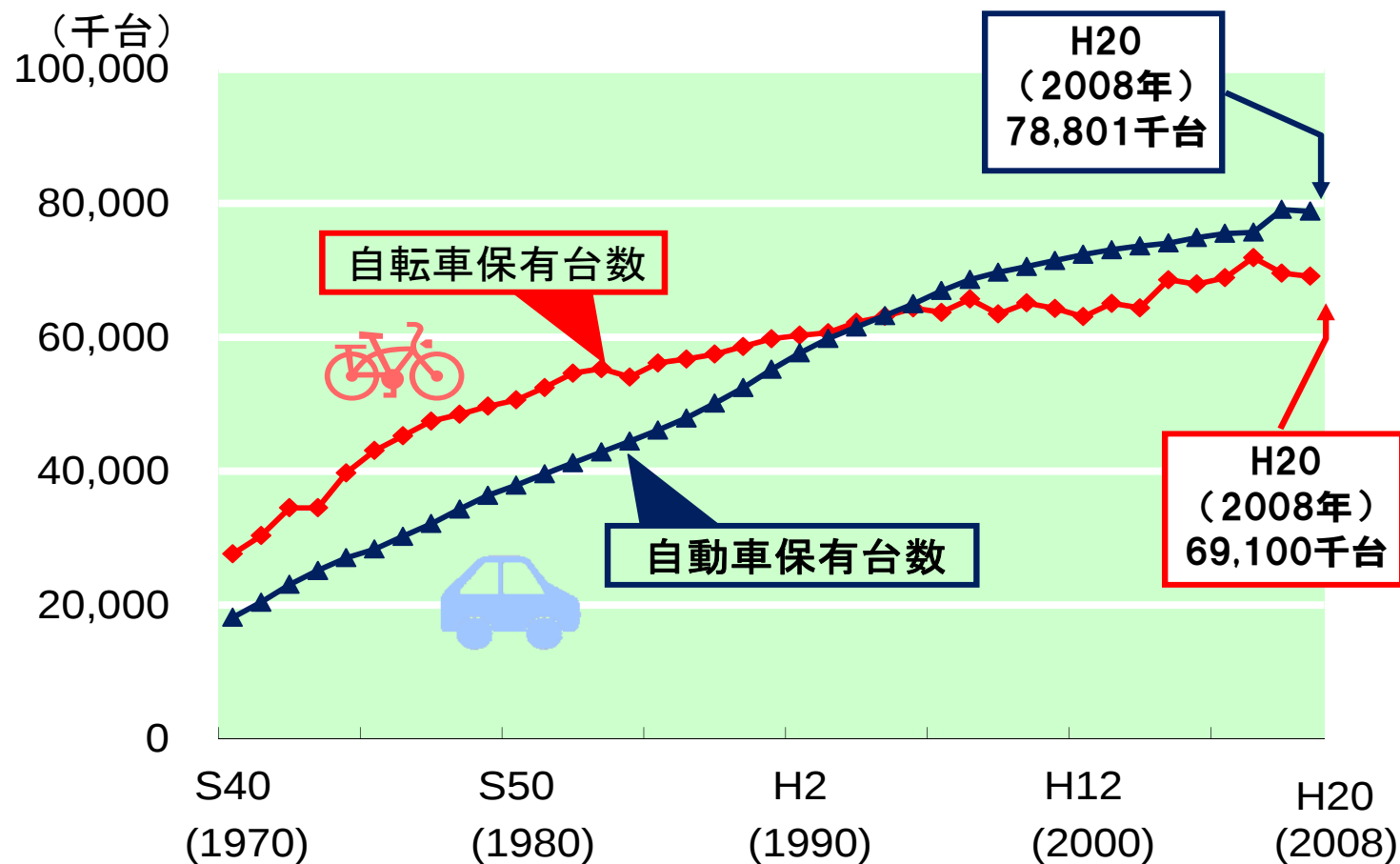


安全・快適な自転車利用環境の創出に向けて

国土交通省 道路局
環境安全課
室永 武司

- ・ 自転車の保有台数は、年によって増減はあるものの、中期的には増加傾向にあり、平成20年には約6,900万台となっている

■自転車及び自動車保有台数の推移

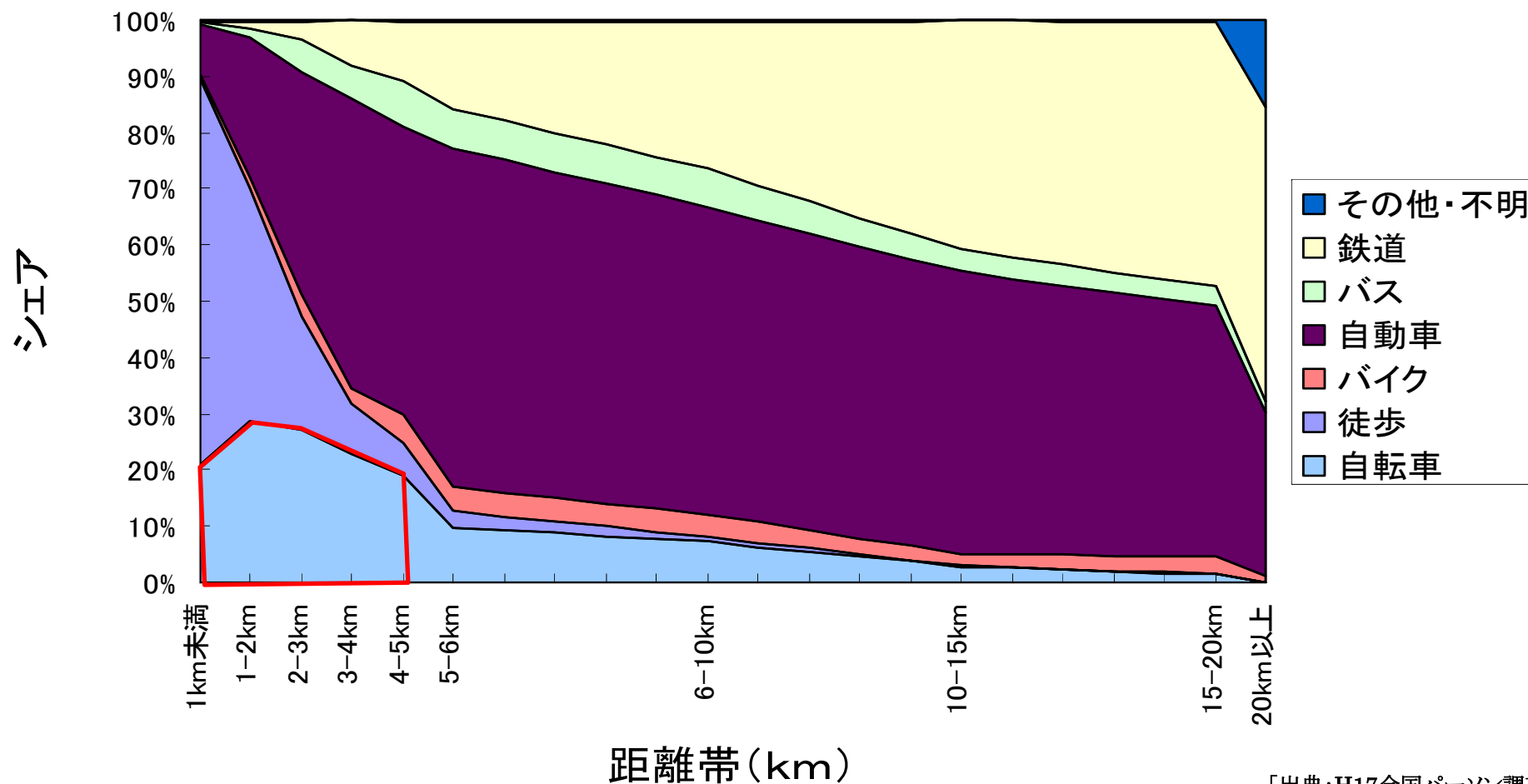


【出典：自転車保有台数は、(社)自転車協会資料

自動車保有台数は、道路統計年報2007～2010：国土交通省道路局】

- 自転車は、5km未満の距離帯で交通手段の2割程度を担っており、この距離帯で重要な都市交通手段となっている

■ 距離帯別の交通手段別利用割合

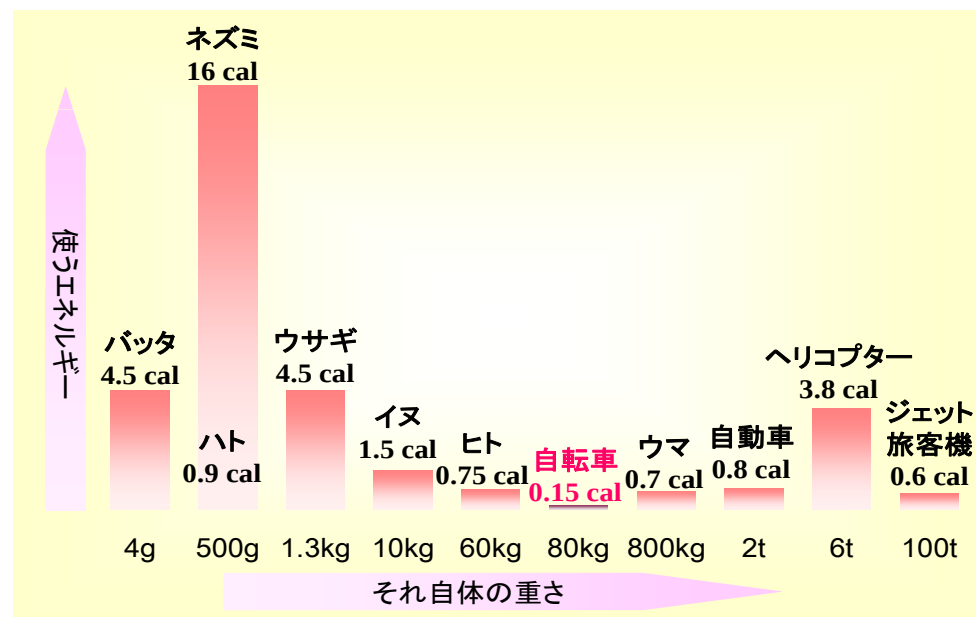


[出典: H17全国パーソン調査]

※6kmまでは1km刻み、6km以上は、5km刻みのみの集計中を直線で結んでいる。

- ・ 自転車はエネルギー効率が高く、環境に優しい交通手段である。

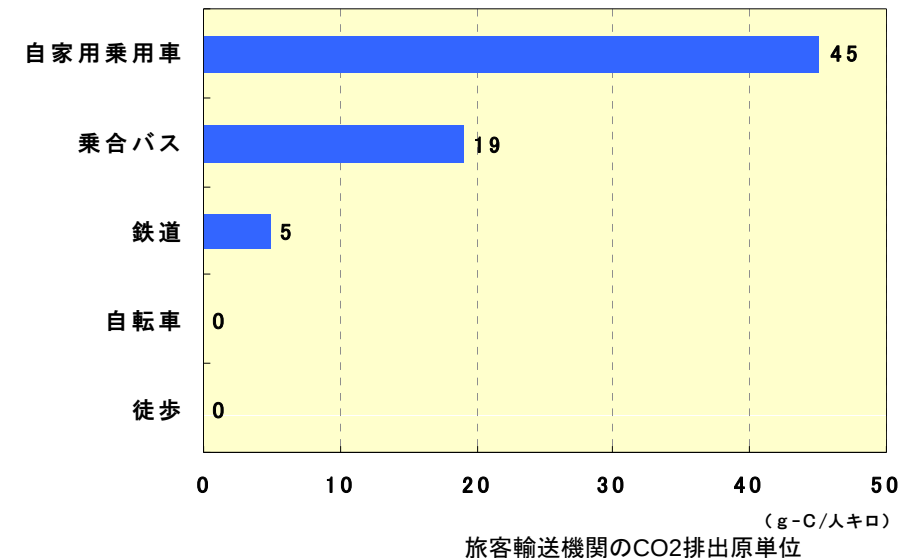
■エネルギー効率の比較



1km移動するのに必要なエネルギー(1gあたり)

[出典:自転車博物館 資料]

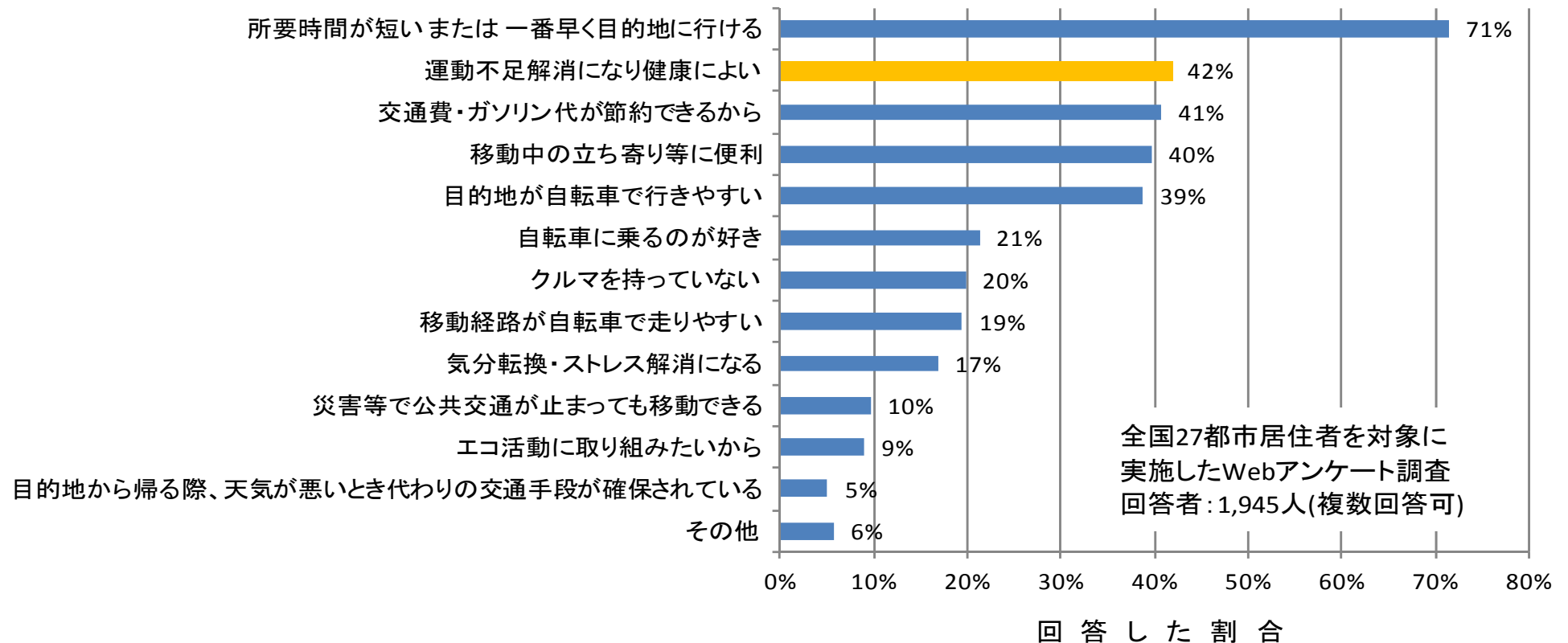
■CO2排出量の比較



1人を1km運ぶのに排出するCO2量

[出典:地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料より作成]

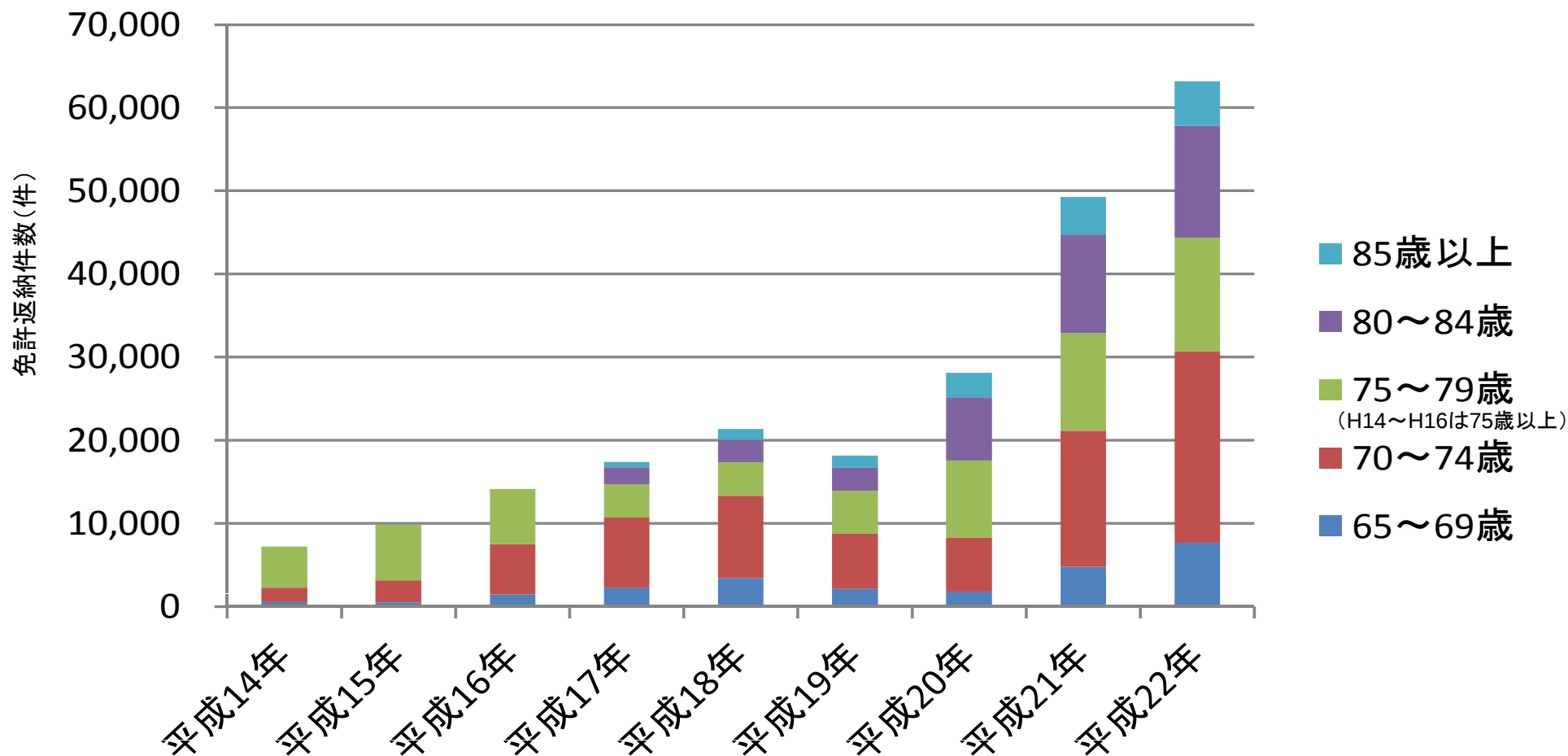
- ・ 自転車に乗る理由として「健康に良い」という理由が上位



【出典:国土技術政策総合研究所 平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

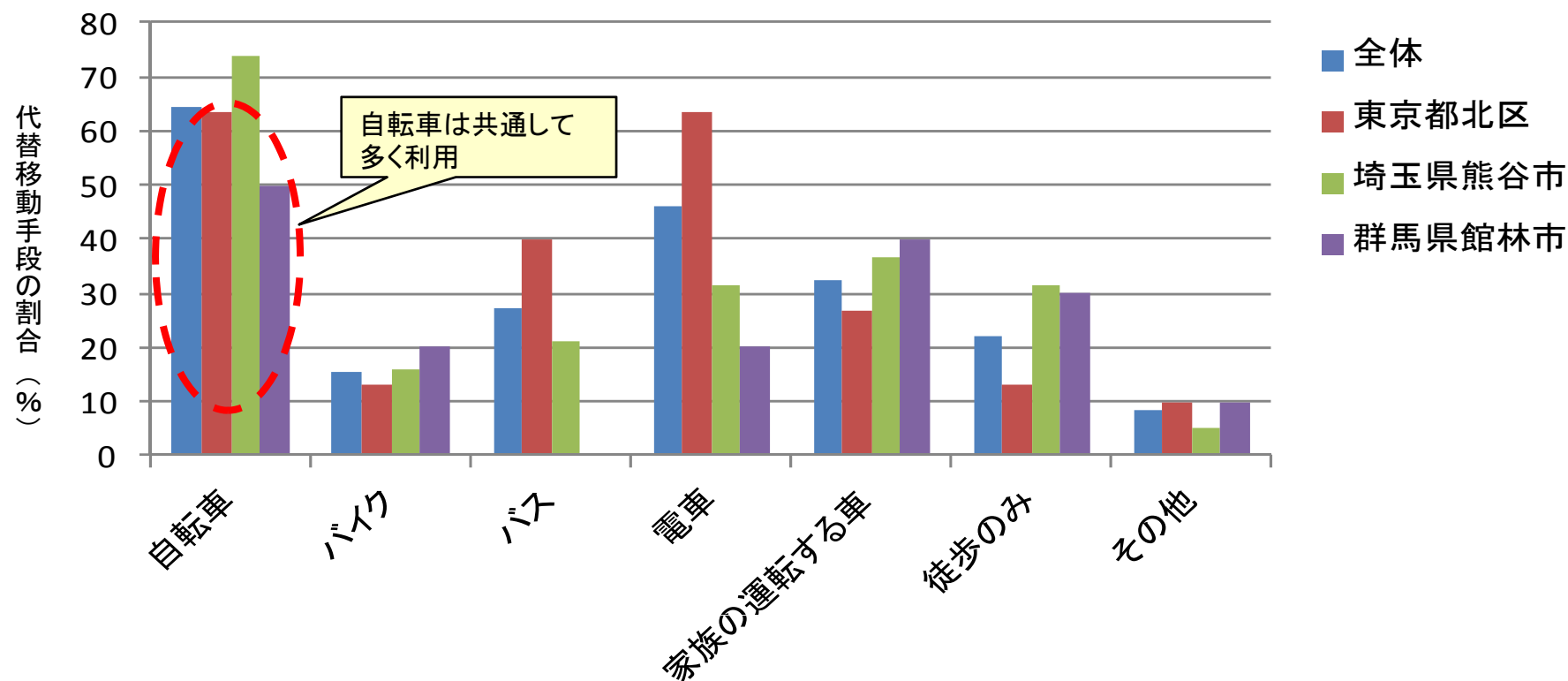
- ・ 免許返納などにより、自動車を運転しない高齢者が増加している

■ 65歳以上の申請による運転免許の取消(免許返納)件数の年別推移



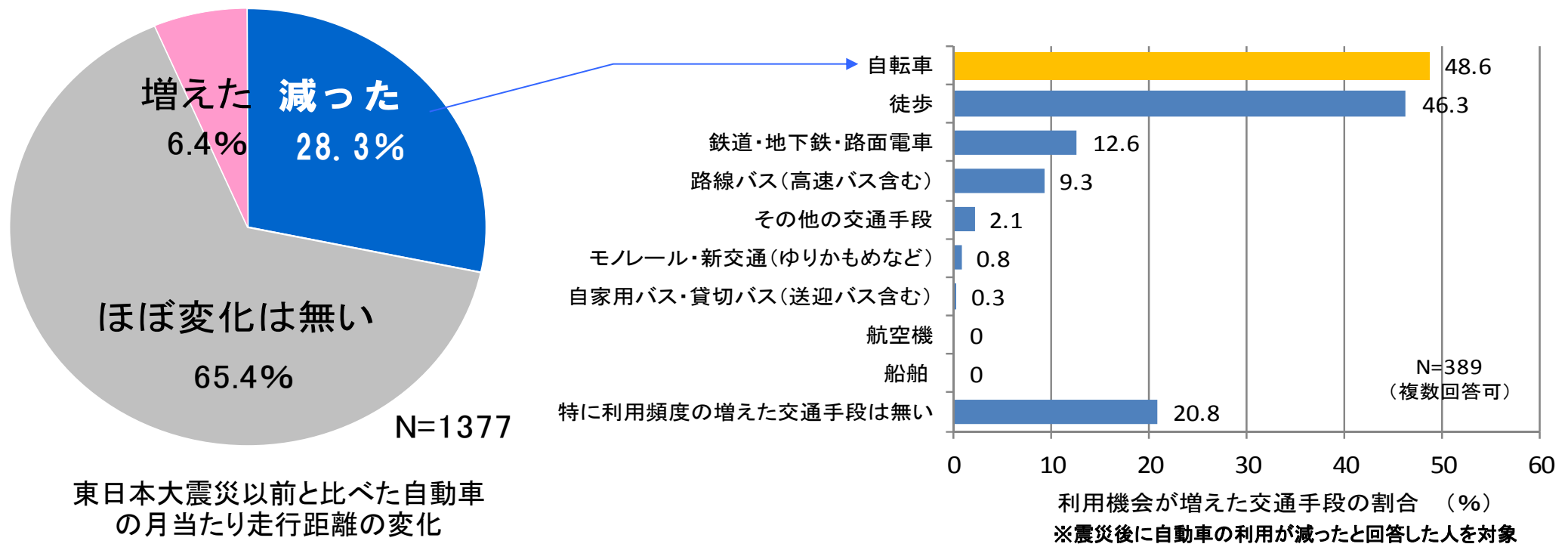
- 都市規模や交通条件が異なる3つの都市(東京都北区、熊谷市、館林市)で、自動車を運転しなくなった55歳以上の高齢者300人(合計900人)を対象にアンケート調査を実施。
- 自動車を運転しなくなった際に利用する交通手段としては、自転車を利用する割合が最も多く、全体では6割を超えている。

■運転しなくなった際の代替移動手段(複数回答あり)



[千葉大学 鈴木教授の論文(国際交通安全学会誌 vol.22, No.2, 平成8年9月掲載)より引用]

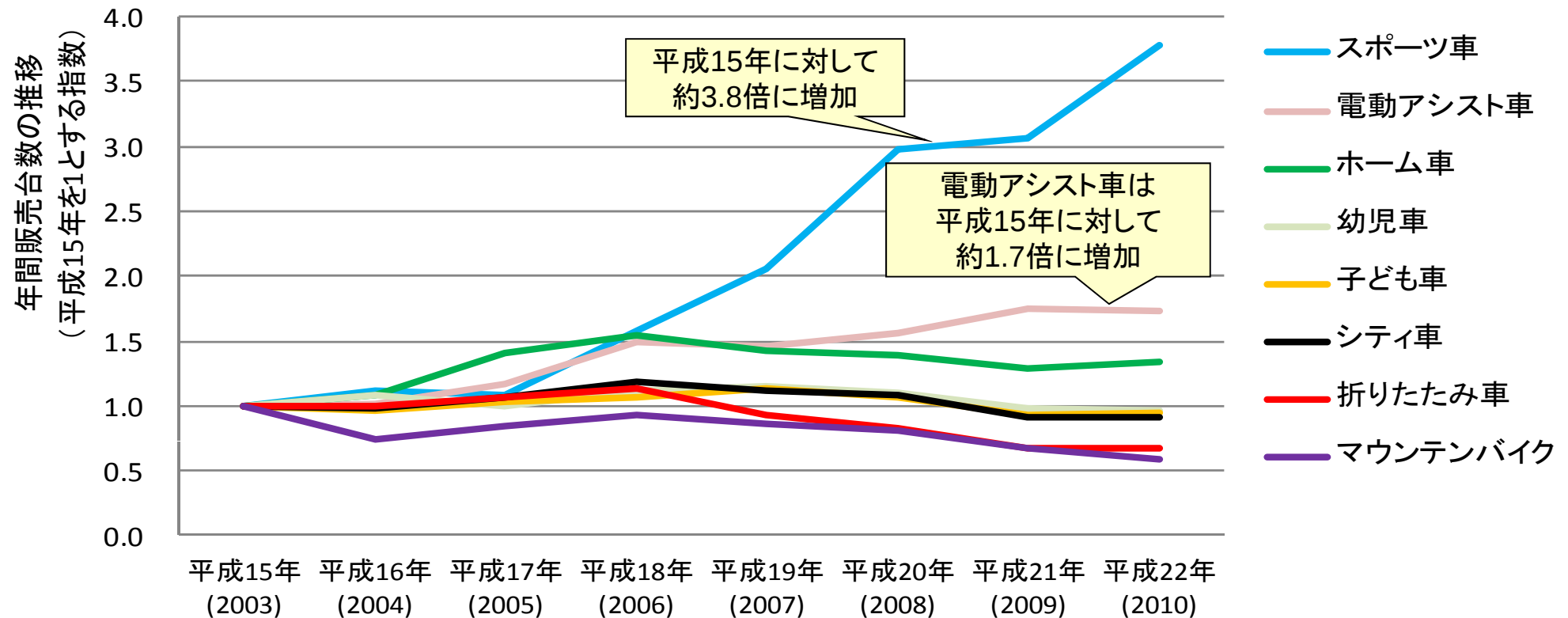
- 震災後に自動車の走行距離が減った人の中で、代わりに利用機会が増えた交通手段として自転車が最も多かった



調査方法: WEBアンケート調査

回答者: 全サンプルのうち、普通自動車を利用している1377人

- 近年、スポーツタイプの車や電動アシスト付き自転車の販売台数増加が顕著であり、自転車の利用スタイルに多様化が見られる



(車種区分)

スポーツ車:各種サイクルスポーツ、レジャー用に用いる自転車。ただし、ジュニアスポーツ車は含まない。

電動アシスト車:充電用バッテリーを補助動力として設計された自転車。

ホーム車:主に婦人用に設計された自転車。

幼児車:主に学齢前の幼児が日常の遊戯用として用いる自転車。車輪は18インチ以下のもの。

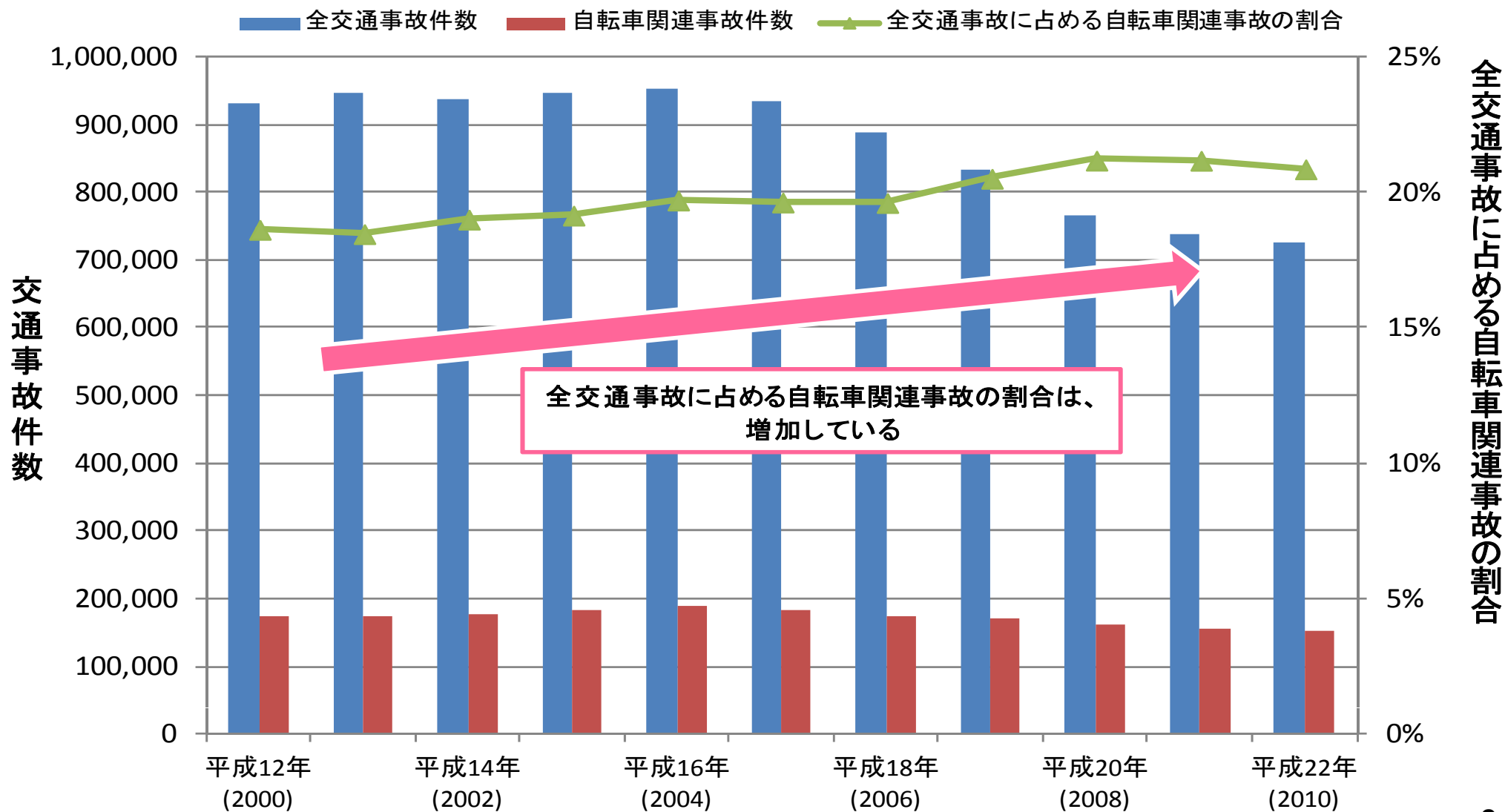
子ども車:主に児童が日常の遊戯及び交通手段に用いる自転車。車輪は24インチ以下のもの。また、子供スポーツ車(ジュニアスポーツ、ジュニア用マウンテンバイク)を含む。

シティ車:日常の交通手段(通勤・通学・買物)に用いる自転車。

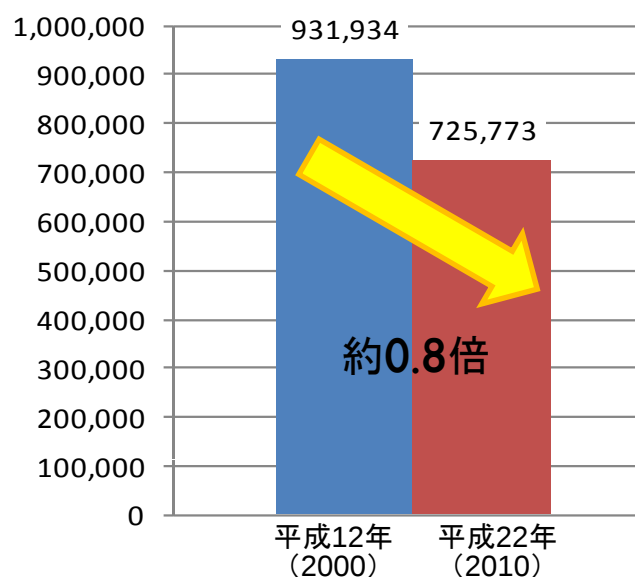
折りたたみ車:折りたためる機能を持つ自転車。

マウンテンバイク:荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造の自転車。ただし、車輪が24インチ以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。

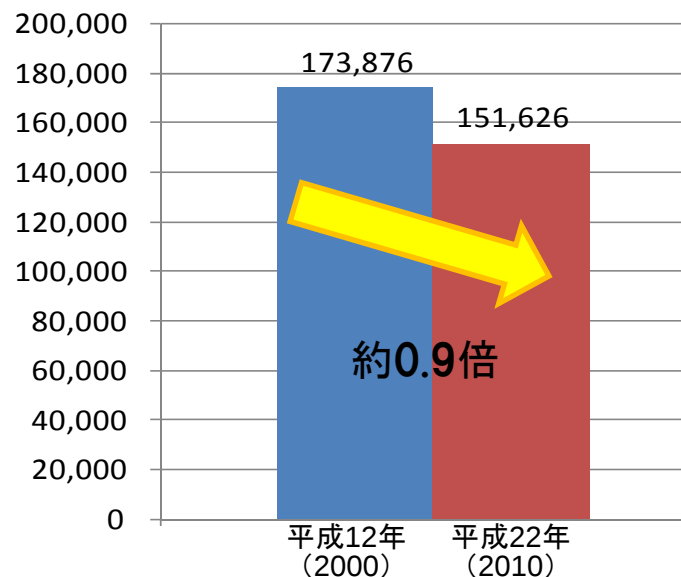
- ・ 交通事故総件数は減少しているものの、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は、増加している。



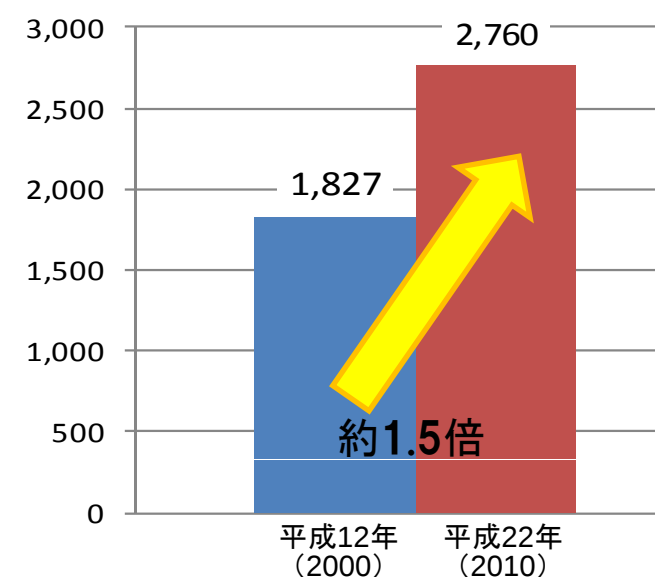
- ・ 交通事故の総件数と自転車関連事故の件数は、最近10年間で約2割と約1割減少しているにもかかわらず、自転車対歩行者の事故は、約1.5倍に増えている。



全交通事故件数

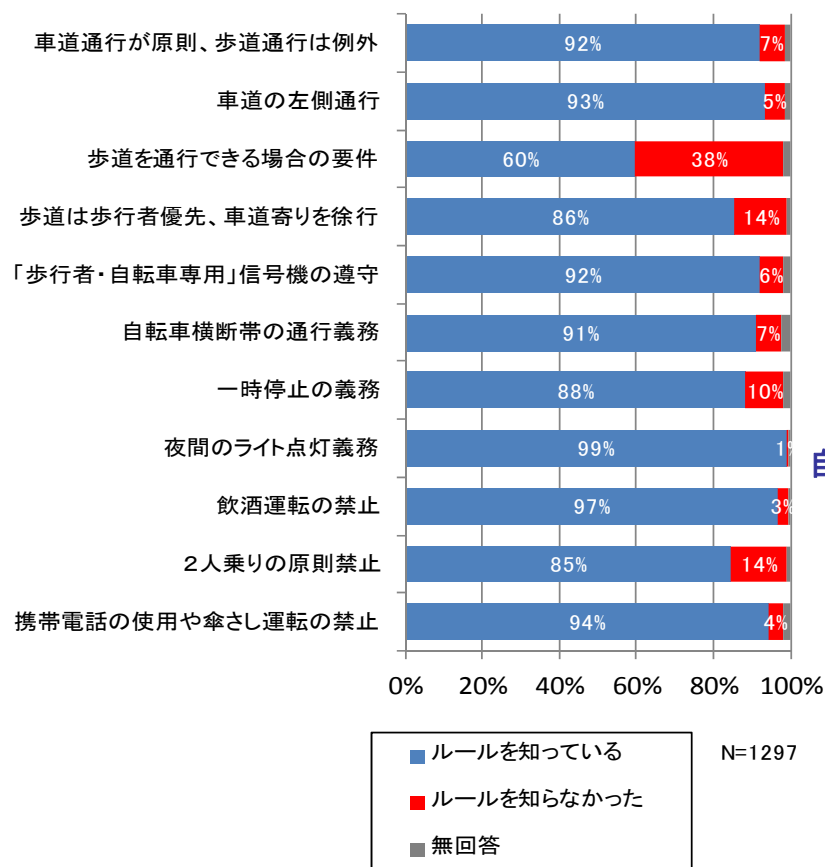


自転車関連事故件数

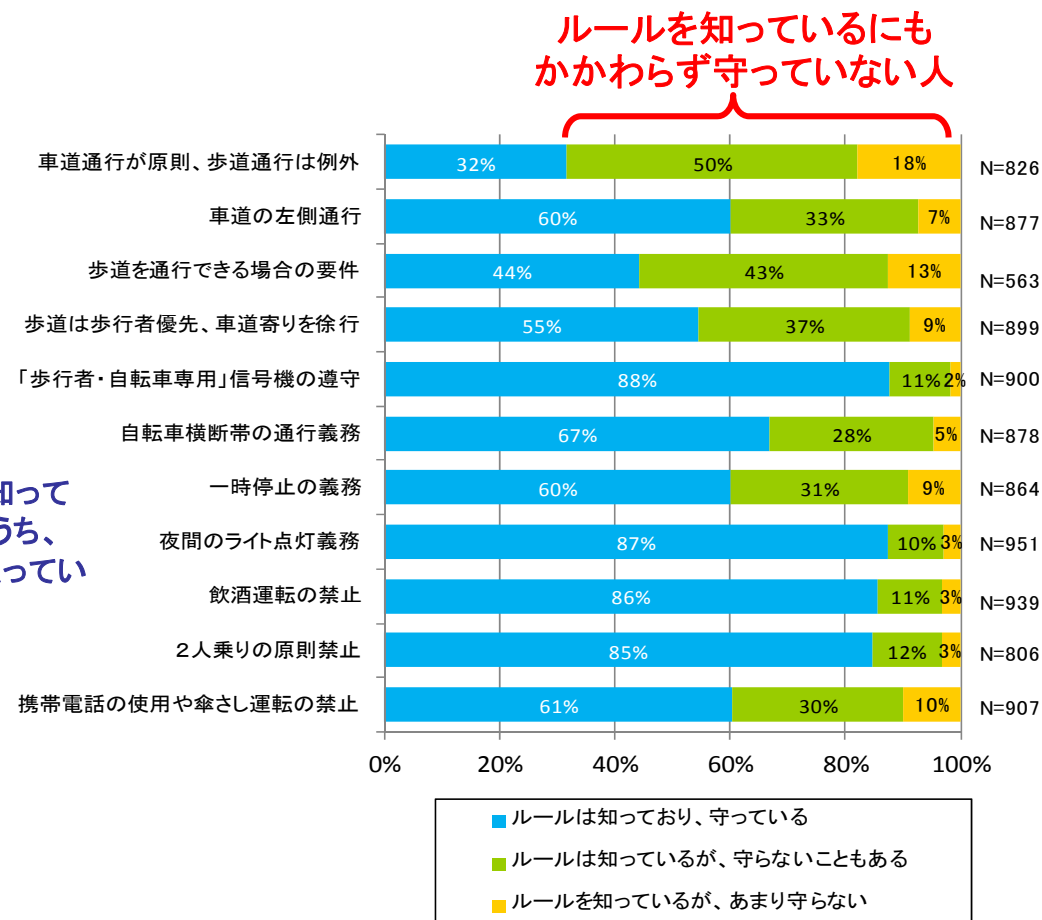


自転車対歩行者事故件数

・ルールを知っているにもかかわらず、多くの人が守っていない状況



ルールを知っている人のうち、
自転車に乗っている人



※全国の運転免許試験場等の来場者1297人を対象としたアンケート

- 自動車・歩行者と分離された自転車通行空間は、わずか約3,000km。

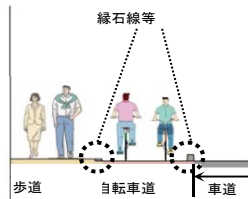
全国の道路 約120万km

自動車から分離された自転車通行空間 約83,600km

その他の自転車通行空間 約110万km

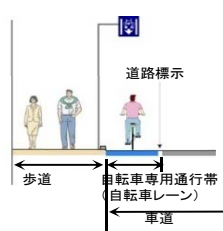
歩行者と分離

整備例)



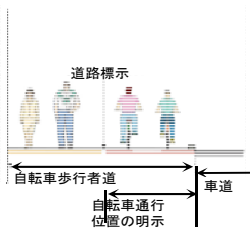
自転車道

整備例)



自転車
専用通行帯

整備例)

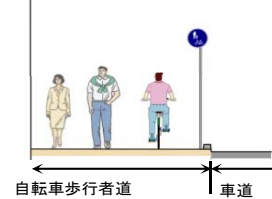


自転車歩行者道内の
自転車通行位置の明示

約3,000km

歩行者と非分離

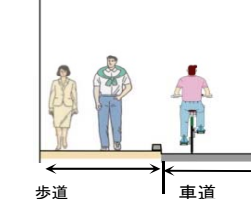
整備例)



自転車歩行者道

約80,600km

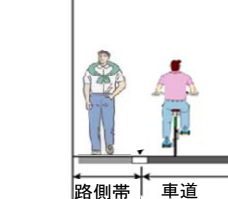
整備例)



車道(歩道あり)

約91,800km

整備例)



車道(歩道なし)

約100万km

※ 著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯を通行することができる

「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」について

○国土交通省と警察庁が共同で開催

○委員

(委員長)	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科教授
	勝間 和代	経済評論家・中央大学ビジネススクール客員教授
	絹 代	サイクルライフナビゲーター
	古倉 宗治	住信基礎研究所研究理事
	小林 成基	NPO自転車活用推進研究会事務局長
	中澤 見山	財団法人全日本交通安全協会専務理事
	細川 珠生	ジャーナリスト
	三国 成子	地球の友・金沢
	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
	山中 英生	徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部教授 (敬称略)

○経緯

- ・委員会4回開催(平成23年11月28日、12月15日、平成24年2月22日、3月30日)
- ・提言に関するパブリックコメント(平成24年2月27日～ 3月2日)
- ・提言とりまとめ(平成24年4月5日)

○提言の概要

- ・委員会では、「自転車は「車両」であり、車道を通行することが大原則である。例外として歩道を徐行により通行できる場合がある。」を基本的な考え方として検討
- ・各地域において、ハード・ソフトの取り組みを進めるためのガイドラインを早急に作成することを提言。



提言を踏まえガイドラインを策定

はじめに

1. 背景
2. ガイドラインの位置づけ
3. 用語の定義

本論

- I. 自転車通行空間の計画
- II. 自転車通行空間の設計
- III. 利用ルールの徹底
- IV. 自転車利用の総合的な取組

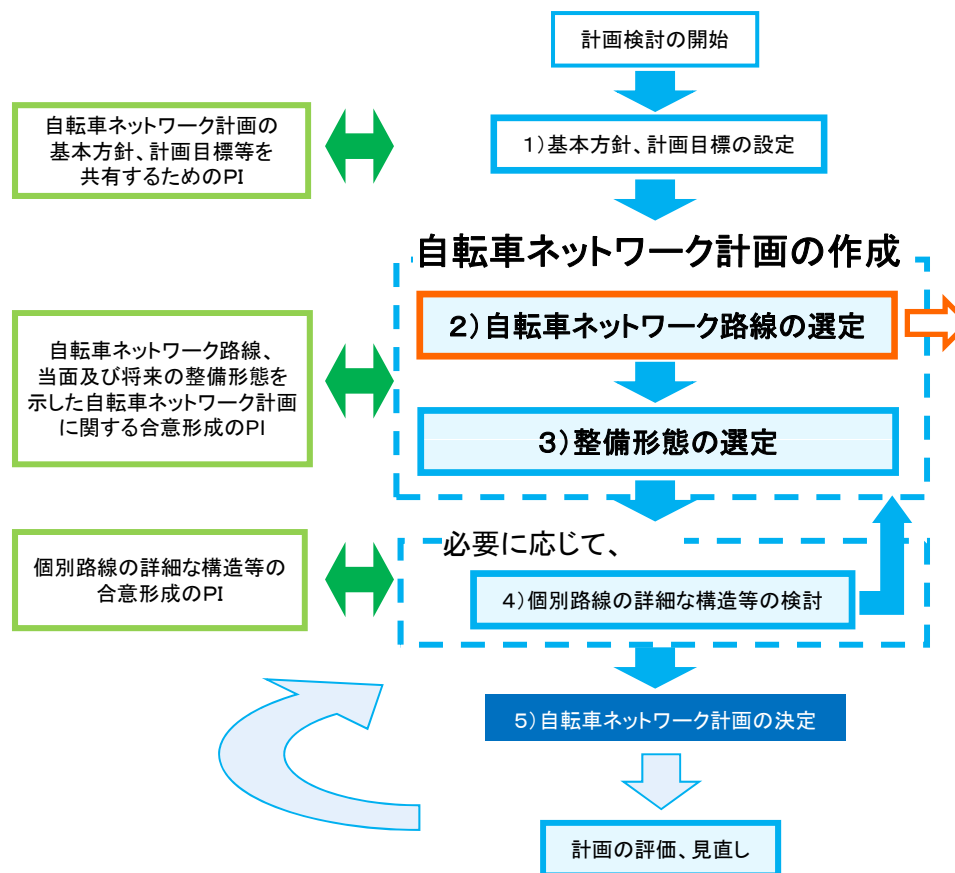
参考資料

- I. 背景
- II. 通行方法
- III. 関係法令

ガイドラインの概要(自転車ネットワーク計画)

- 自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画作成手順を提示
- 全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定

■ 自転車ネットワーク計画作成手順



■ 自転車ネットワーク路線の選定

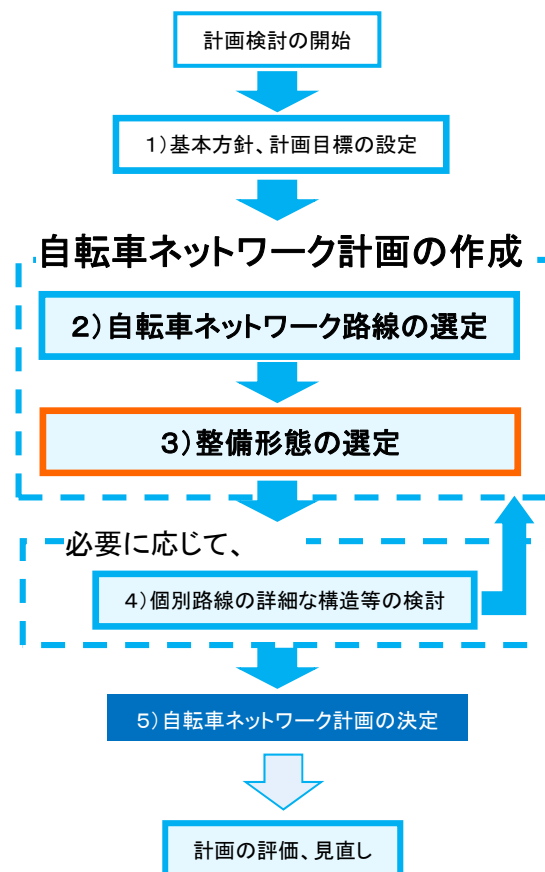
既存の道路ネットワークや計画中の道路から、以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせ選定

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車通行空間が整備されている路線
- ⑥ その他連続性を確保するために必要な路線

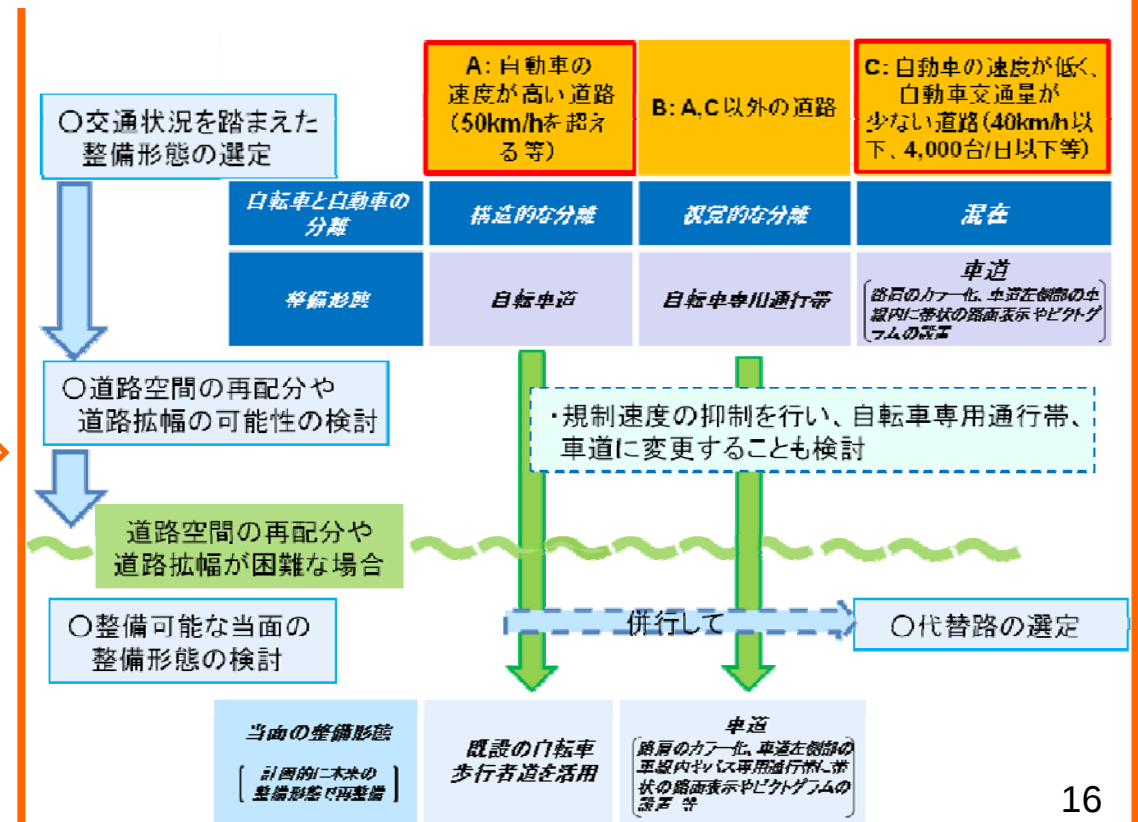
ガイドラインの概要(自転車ネットワーク計画)

- 車の規制速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定方法を提示
- 自転車道、自転車専用通行帯等に加え車道で自動車と混在する方法を提示
- 整備に当たり道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、規制速度の見直しによる整備形態の変更を検討するとともに、整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応を提示

■ 自転車ネットワーク計画作成手順(再掲)



■ 整備形態の選定



ガイドラインの概要(整備形態)

○自転車道

縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間



○自転車専用通行帯（自転車レーン）

交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離



○車道（自動車との混在）

自転車と自動車が車道で混在。自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置



路肩のカラー化の例



ピクトグラムの例



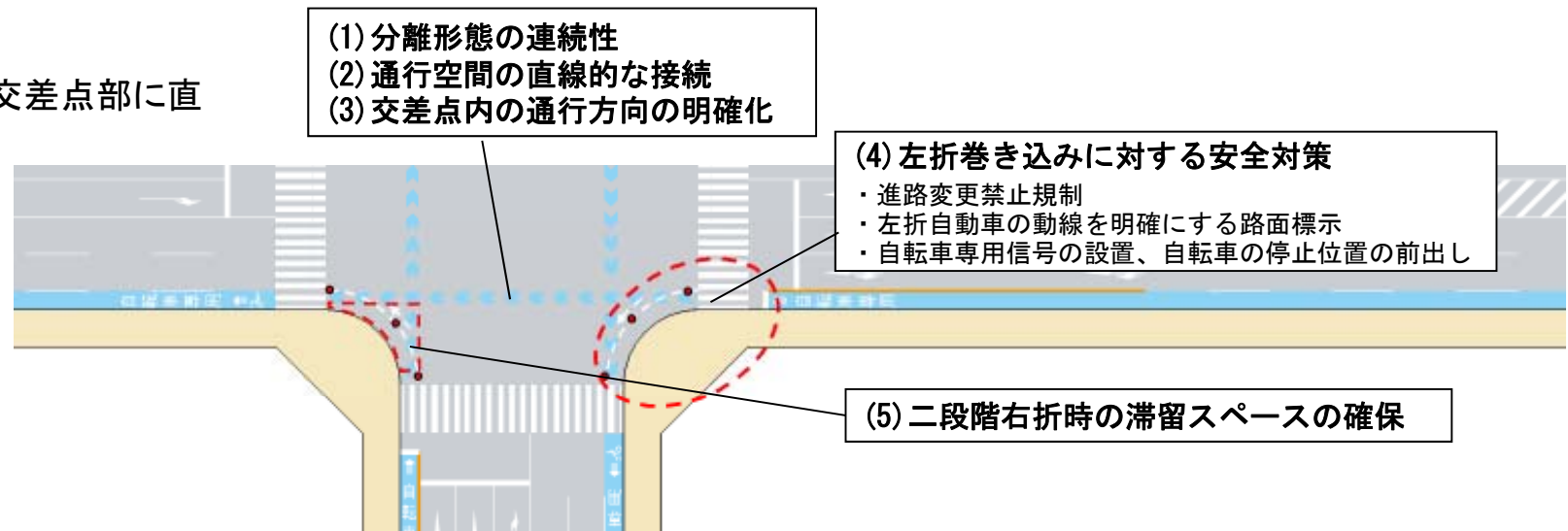
帯状の路面表示の例

ガイドラインの概要(交差点の設計)

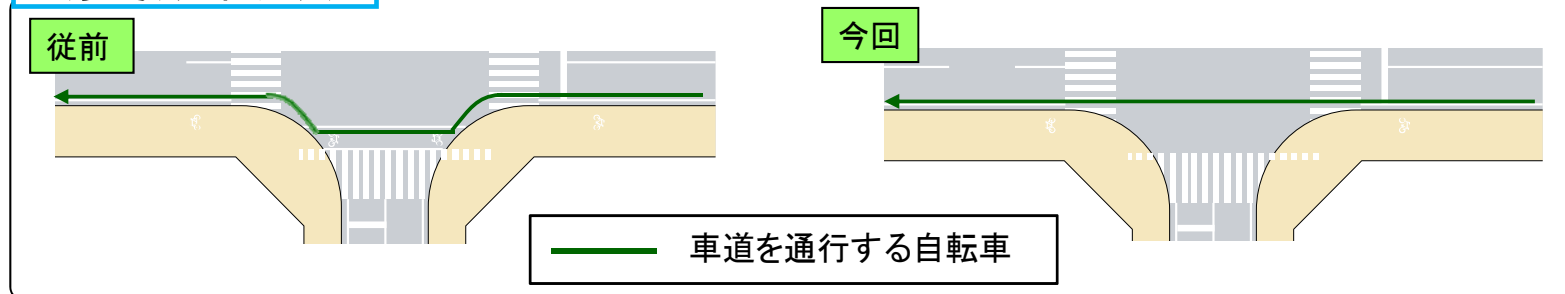
- 交差点部における自転車の安全性、快適性を向上させるための基本的な考え方を提示
 - ① 分離形態の連続性 ② 通行空間の直線的な接続 ③ 交差点内の通行方向の明確化
 - ④ 左折巻き込みに対する安全対策 ⑤ 二段階右折時の滞留スペースの確保
- 具体的な対応として、自転車通行空間を交差点部に直接接続させる例と交差点部手前で左折自動車と混在して一列で通行させる例を提示

対応例

- 自転車通行空間を交差点部に直接接続させる例



(参考)通行方法



ガイドラインの概要(利用ルールの徹底)

①自転車利用に関するルールの周知

■地域の住民等と連携して、学生等に自転車の利用ルール等に関するチラシを配布している例



■学校で自転車安全教育を実施している例



②利用ルール遵守に関するインセンティブの付与

■小学校で自転車運転免許証を交付している例



筆記試験



自転車運転免許証

【出典:町田市HP】

③交通違反に対する指導取締り

■自転車に対する指導取締りの状況の例



【出典:警察白書】

ガイドラインの概要(総合的な取組)

①駐停車・駐輪対策

■駐車監視員活動ガイドラインの最重点路線に指定している例



■通勤通学の時間帯を指定して駐停車禁止規制を実施している例



■鉄道事業者と連携して駐輪場を整備している例



②利用促進

■自転車マップを作成・配布している例



【出典:新潟市HP】

■スポーツイベントを開催している例



【出典:サイクルツアー北九州2011HP】

■観光目的のレンタサイクルの例

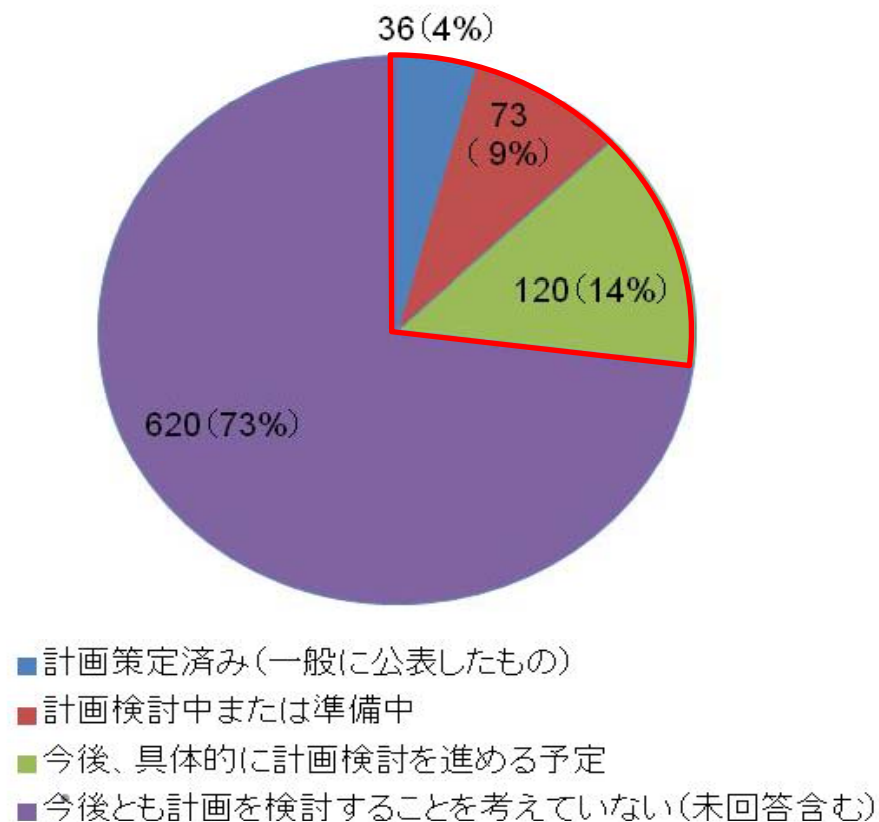


【秋の奈良レンタサイクル”古都りん”】

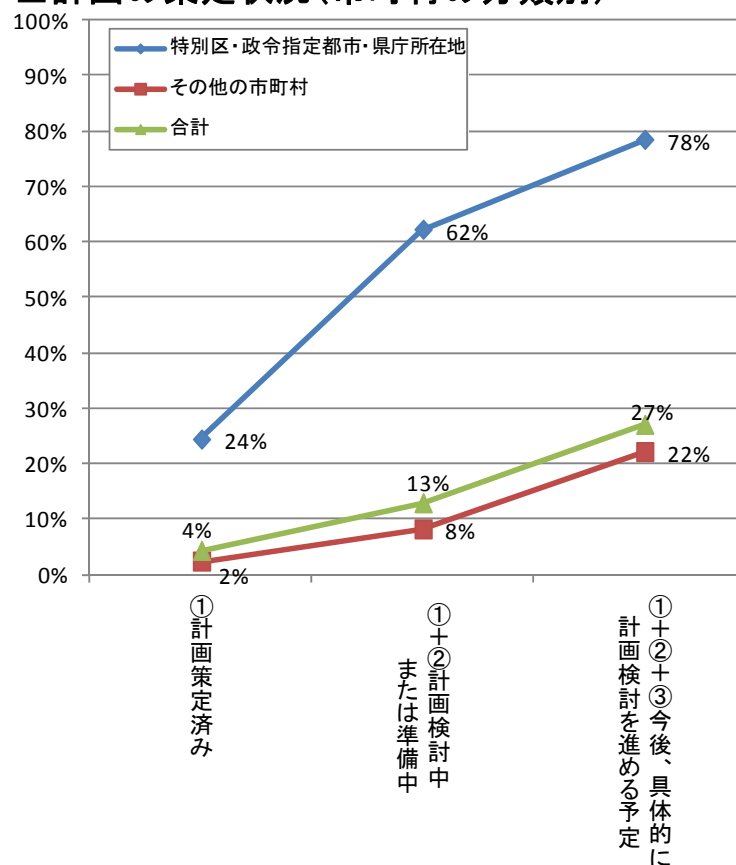
自転車ネットワーク計画策定状況

- 全国のDID地区を有する849の市区町村※のうち、自転車ネットワーク計画の策定を行う(策定済を含む)市区町村は229(約3割)
- 特別区、政令市及び県庁所在地の約8割が計画策定を行うとしている

■計画の策定状況(全体)



■計画の策定状況(市町村の分類別)



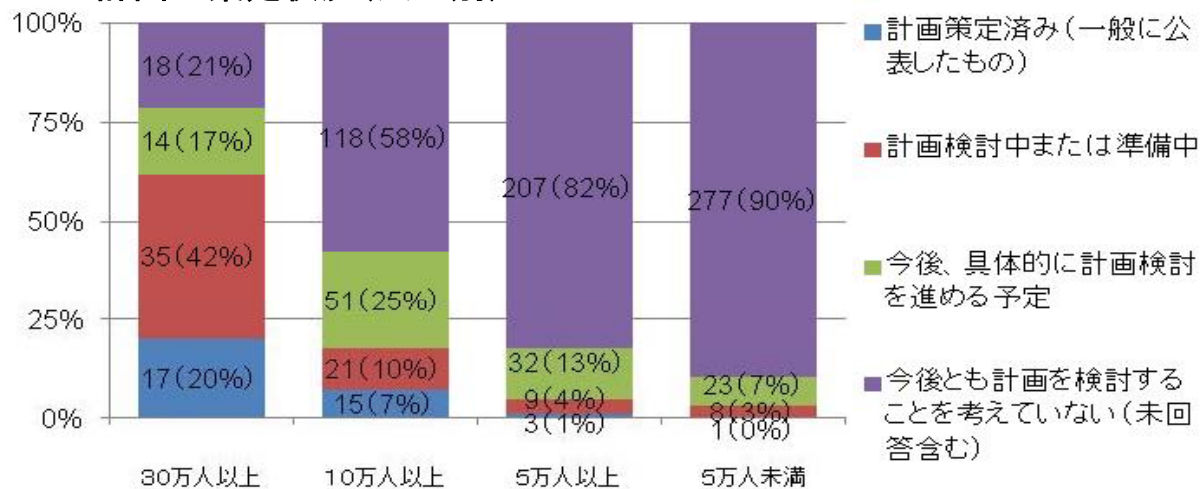
※ H24年4月道路局調べ

※ 自転車の利用が一定程度見込まれる都市として、DID地区を有する市区町村を想定し、今回 21 の調査の対象とした。

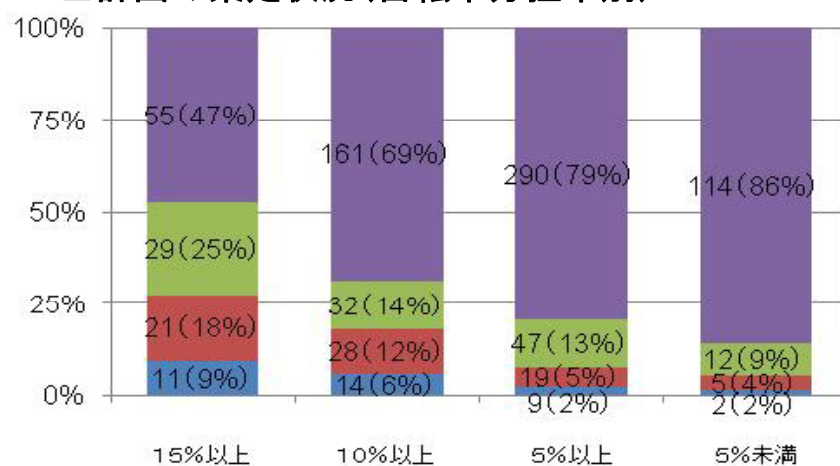
自転車ネットワーク計画策定状況

- 人口、自転車分担率が大きいほど、計画策定を行う傾向
- 「今後とも計画の検討を考えていない」市区町村は約7割。その理由として、「道路空間の制約がある」「公共交通中心のまちづくりを考えている」などをあげている

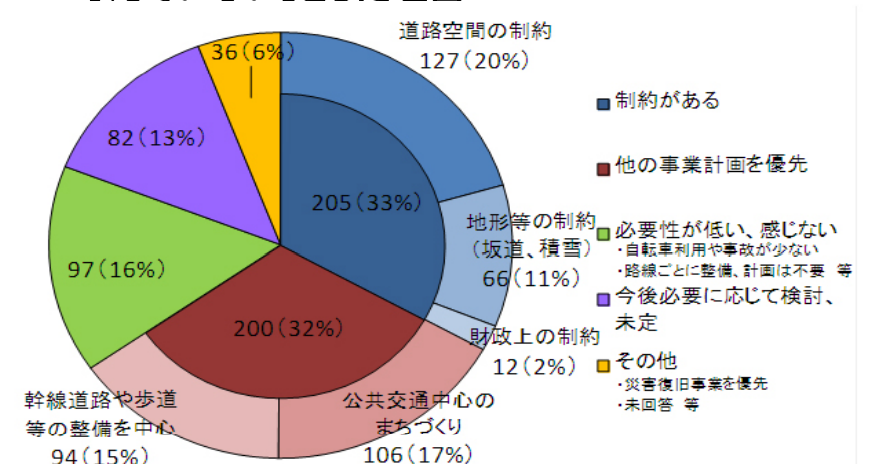
■計画の策定状況(人口別)



■計画の策定状況(自転車分担率別)



■「今後とも計画を検討することを考えていない」とした理由



※ H24年4月道路局調べ

※ 自転車の利用が一定程度見込まれる都市として、DID地区を有する市区町村を想定し、今回の調査の対象とした。

※ 人口、自転車分担率(通勤通学時の代表交通手段)はH22年国勢調査