



平成 26 年 12 月 17 日

国土交通省道路局

第 1 回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会の 開催について

平成 24 年 11 月に発出した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえた安全で快適な自転車利用環境を早期に創出するために、「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」を警察庁と共同で下記のとおり開催致します。

記

1. 第 1 回の主な検討課題（予定）

自転車施策を取り巻く環境やこれまでの取組について 等

2. 委員

別紙の通り

3. 第 1 回委員会の開催予定

開催日時：平成 26 年 12 月 19 日（金） 14：00～16：00

開催場所：中央合同庁舎 2 号館 1 階 国土交通省共用会議室 3A・3B

その他：

- ・傍聴は可能です。
（座席には限りがありますので、あらかじめご了承ください。）
- ・カメラ撮りは、冒頭から挨拶まで可能です。
- ・会議資料、議事要旨については、後日、道路局ホームページに掲載いたします。
- ・警察庁においても、同様の記者発表を実施しています。

お問い合わせ先

国土交通省 道路局 環境安全課

道路交通安全対策室 課長補佐 竹下

Tel :03-5253-8111（内線 38104）直通:03-5253-8495

Fax:03-5253-1622

安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会

委員名簿

北方 真起	(株) パワーウーマンプラス代表取締役社長
絹 代	サイクルライフナビゲーター
久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科教授
栗田 敬子	NPO法人エコ・モビリティサッポロ代表理事
古倉 宗治	(株) 三井住友トラスト基礎研究所研究理事
小林 成基	NPO法人自転車活用推進研究会理事長
小林 博	公益財団法人日本サイクリング協会事務局長
佐藤 栄一	栃木県宇都宮市市長
塩田 透	一般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

(敬称略)
(五十音順)

※委員長は第1回委員会において決定

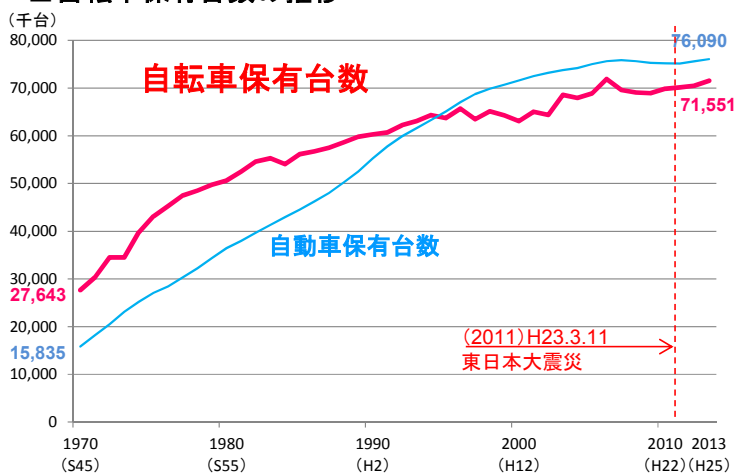
自転車施策をとりまく環境等

第1回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会

自転車利用の増加

- 我が国の自転車の保有台数は、自動車と同程度(約7,200万台)で増加中。
- 自転車分担率は、世界と比較しても高い水準。

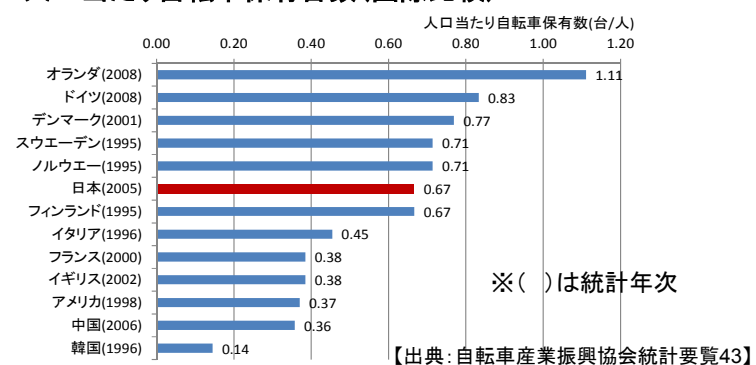
■ 自転車保有台数の推移



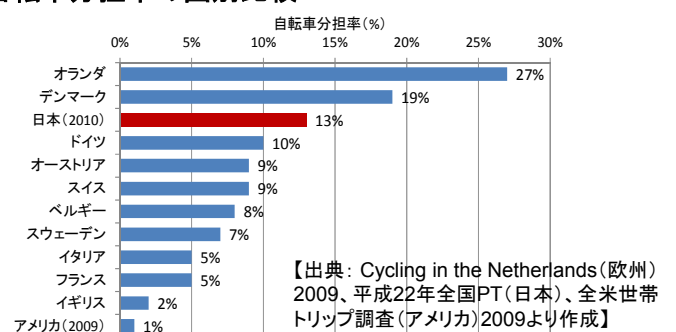
※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

【出典: 自転車 (S45~H20) (社)自転車協会、自転車 (H21~H25) (財)自転車産業振興協会、自動車 (財)自動車検査登録情報協会】

■ 人口当たり自転車保有台数(国際比較)



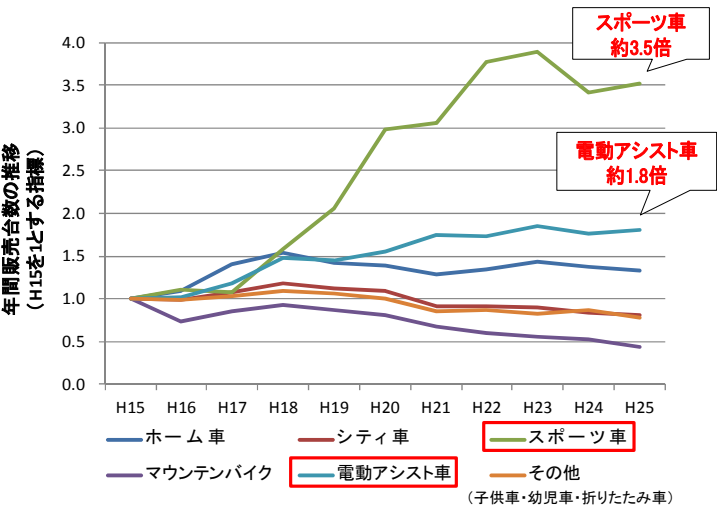
■ 自転車分担率の国別比較



自転車利用の多様化

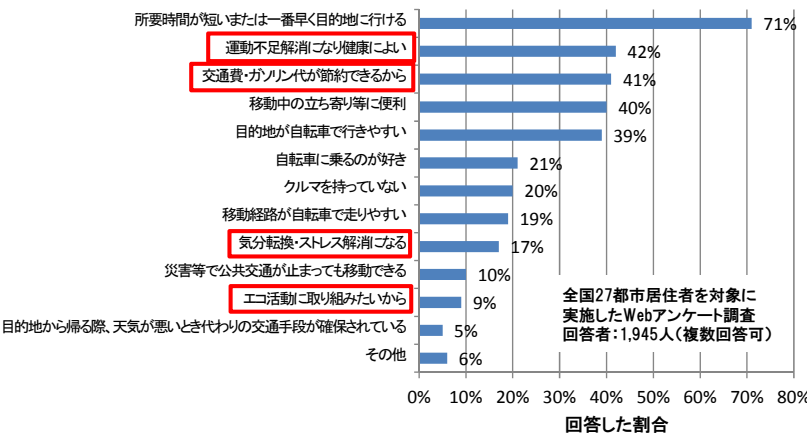
- スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が急増。
- 健康増進、環境保全等自転車を利用する理由が多様化。

■車種別販売台数の推移



【出典：(財)自転車産業振興協会
自転車国内販売動向調査】

■自転車を日常的に利用する理由

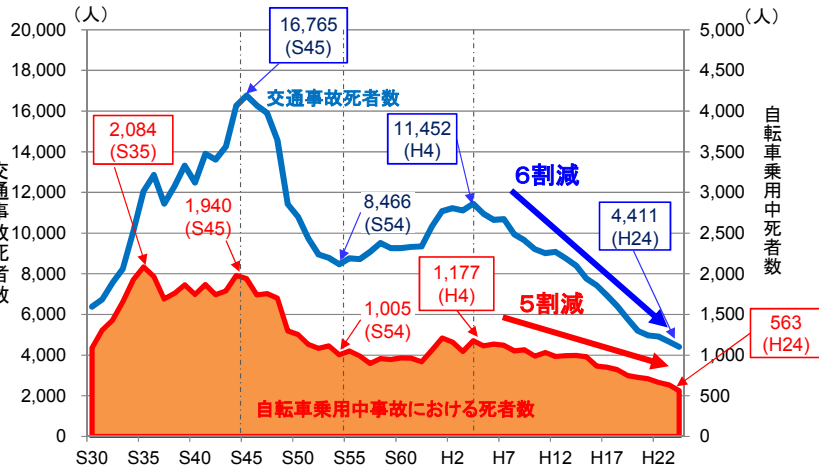


【出典：国土技術政策総合研究所
平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

自転車対歩行者事故の増加

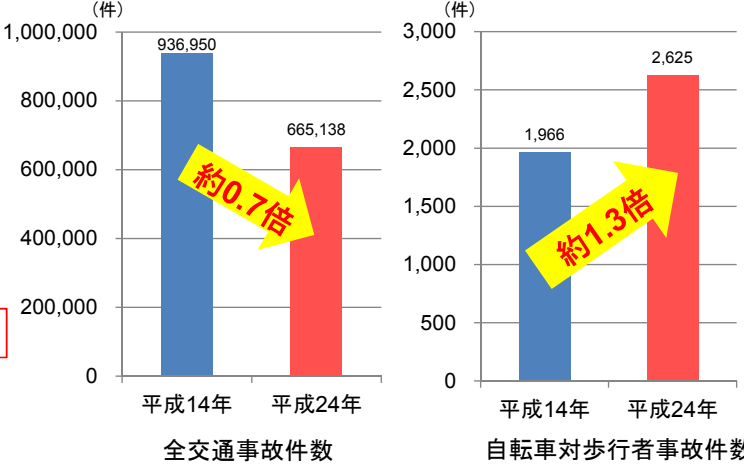
- 過去20年間で交通事故死者数は6割減少。一方、自転車乗用中の死者数は5割減と減少幅が小さい。
- 過去10年間で交通事故件数は3割減少。一方、自転車対歩行者の事故件数は3割増加。

■交通事故死者数に占める自転車乗用中死者数の推移



【出典：ITARDA交通事故統計データ】

■自転車対歩行者事故件数の増減

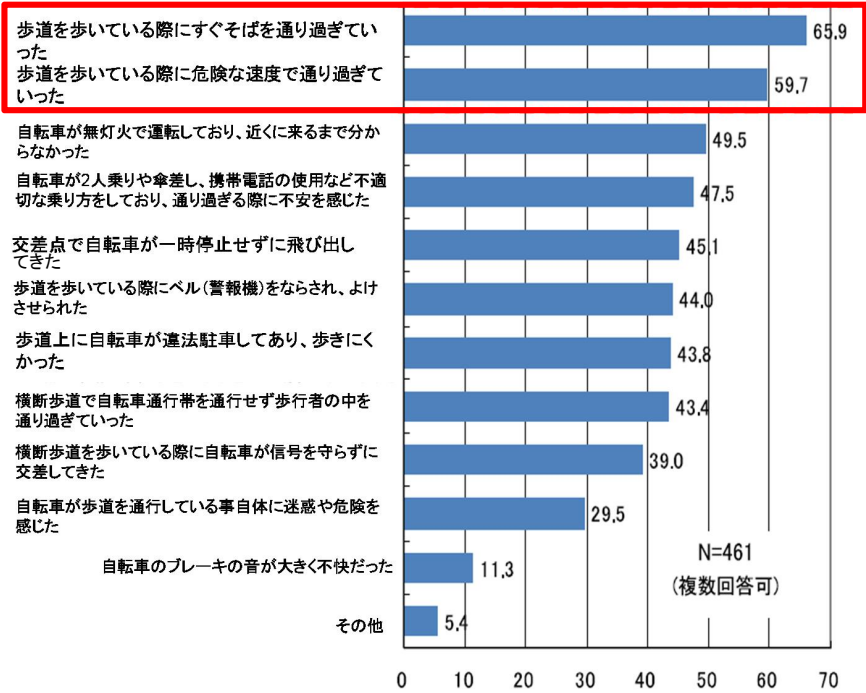


【出典：ITARDA交通事故統計データ】

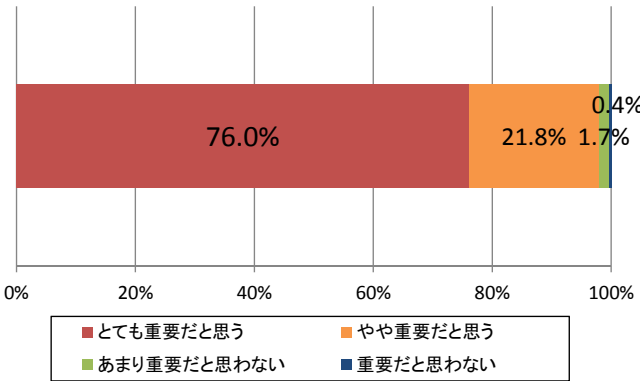
自転車の通行に関する歩行者・自転車の意識

- 歩行者の約7割が、自転車の歩道通行を危ないと感じている。
- 自転車利用者のほとんどが、自転車利用の安全性を確保するためには、歩行者と交錯する危険を感じずに通行できることが重要と考えている。

■歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた状況



■「歩行者と交錯せずに通行できること」に対する自転車利用者の意識



出典：国総研 自転車利用者へのWebアンケート調査 (H25.1)
回答者：2060人

【出典：内閣府 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(平成23年3月)】

自転車施策のこれまでの経緯

自転車施策の経緯

- 平成24年11月に『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』を発出し、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進。

H19
年度

【国土交通省・警察庁】(H20.1)
自転車道や自転車専用通行帯等の整備を集中的に進める「自転車通行環境整備モデル地区(98地区)」を指定

H20
年度

【警察庁】改正道路交通法施行(H20.6.1)
「普通自転車の歩道通行可能要件」を明確化(①「歩道通行可」の標識がある場合、②運転者が13歳未満、又は70歳以上、身体障害者の場合、③車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ないとき)

H23
年度

【警察庁】警察庁通達(H23.10.25)
自転車は「車両」という基本的な考え方に基づき、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達

H24
年度

【国土交通省・警察庁】「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」(H23.11.18～H24.3.30)
H24. 4 『みんなにやさしい自転車環境ー安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言ー』
H24.11 『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』

H25
年度

【警察庁】改正道路交通法施行(H25.12.1)
自転車等の軽車両の路側帯通行に関する規定等を整備(自転車等の軽車両が通行できる路側帯は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限る)

自転車施策のこれまでの経緯

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成24年11月)の概要(ポイント)

I. 自転車通行空間の計画

- ・自転車ネットワーク計画の作成手順
- ・車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安
- ・整備に当たっての整備形態の考え方(当面の整備形態、代替路検討等含む)

II. 自転車通行空間の設計

- ・自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方
- ・交差点部における設計の考え方

III. 利用ルールの徹底

- ・全ての利用者へのルール周知(学校教育、免許証更新時等)
- ・ルール遵守のインセンティブ付与(児童等への免許証、危険個所周知等)
- ・指導取締り(悪質、危険な違反への検挙措置等)

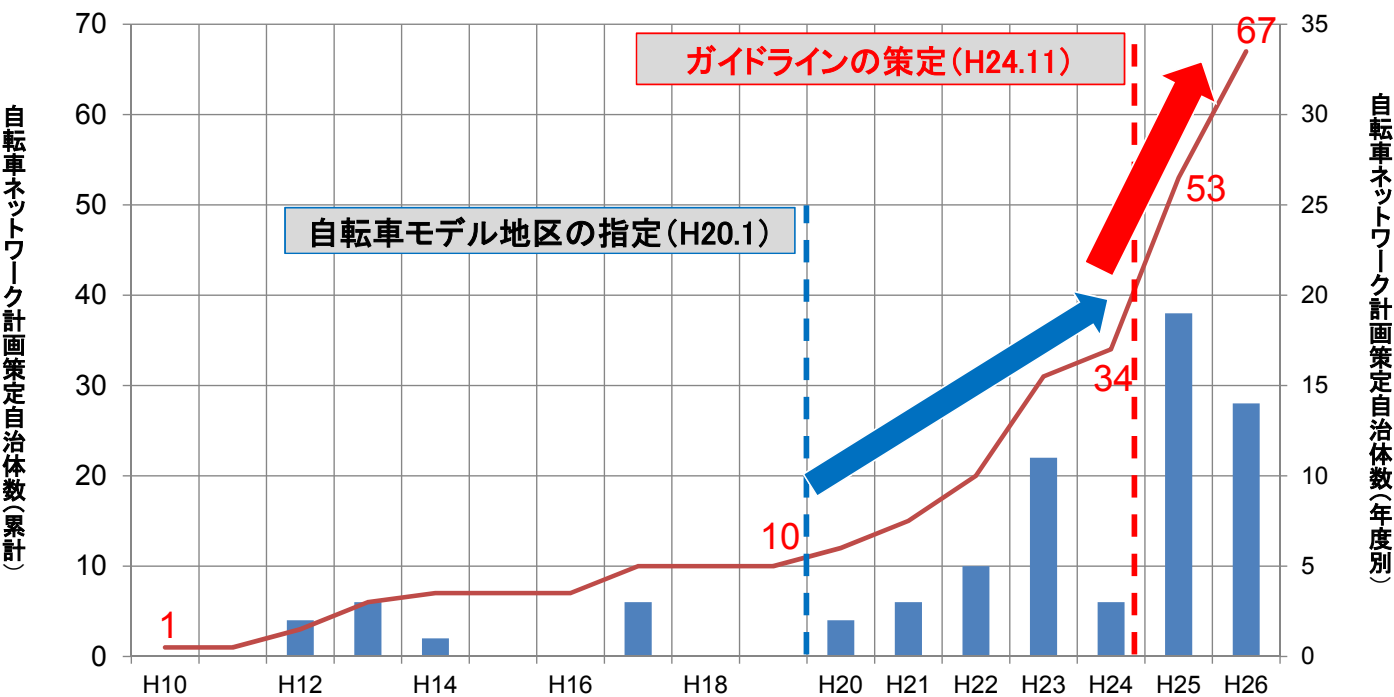
IV. 自転車利用の総合的な取組

- ・駐停車・駐輪対策(自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制や取締り等)
- ・利用促進策(自転車マップ、レンタサイクル導入等)

6

自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移

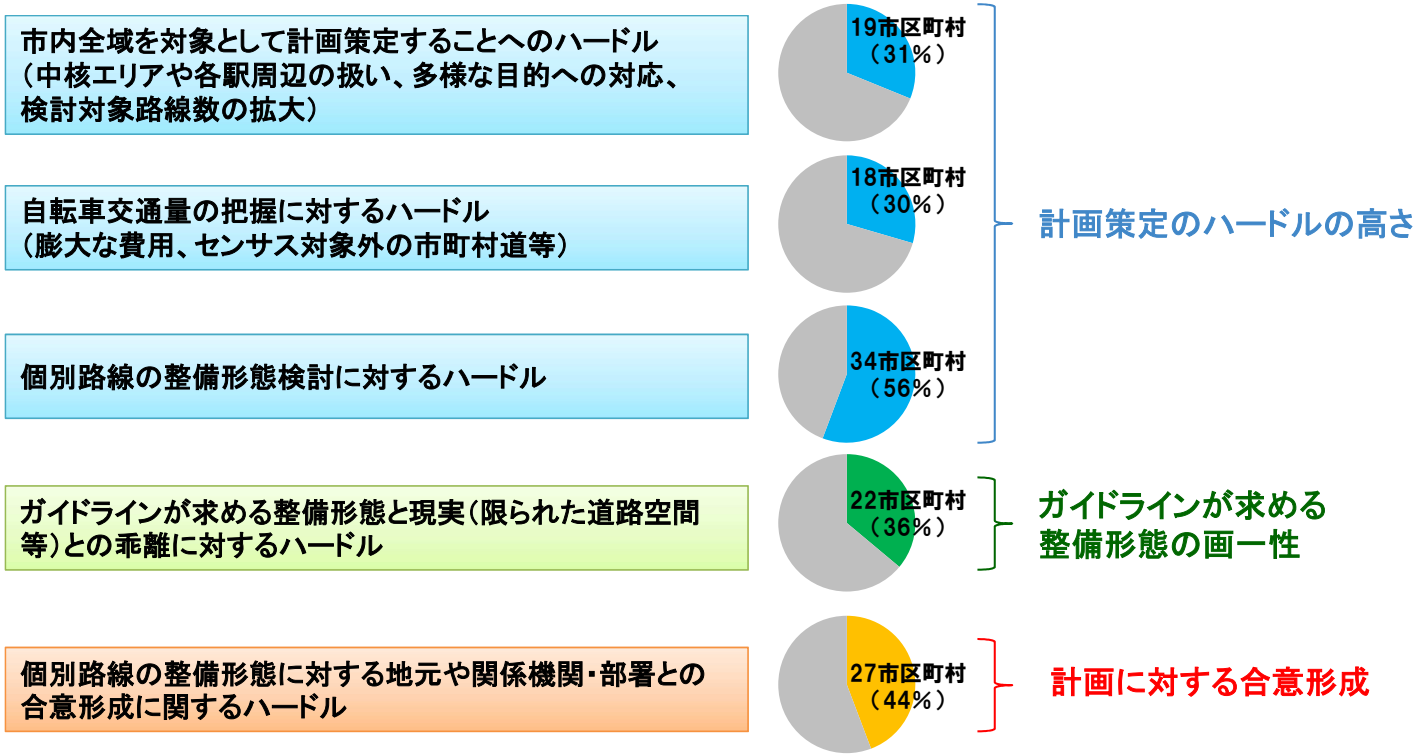
○ 98モデル地区(H20.1)の指定後に増加し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11)の発出後に倍増。



【出典：国土交通省調べ(各都市の自転車ネットワーク計画策定状況) 各年度4月1日現在】

自転車ネットワーク計画策定済み67自治体アンケート:計画策定が困難な理由①

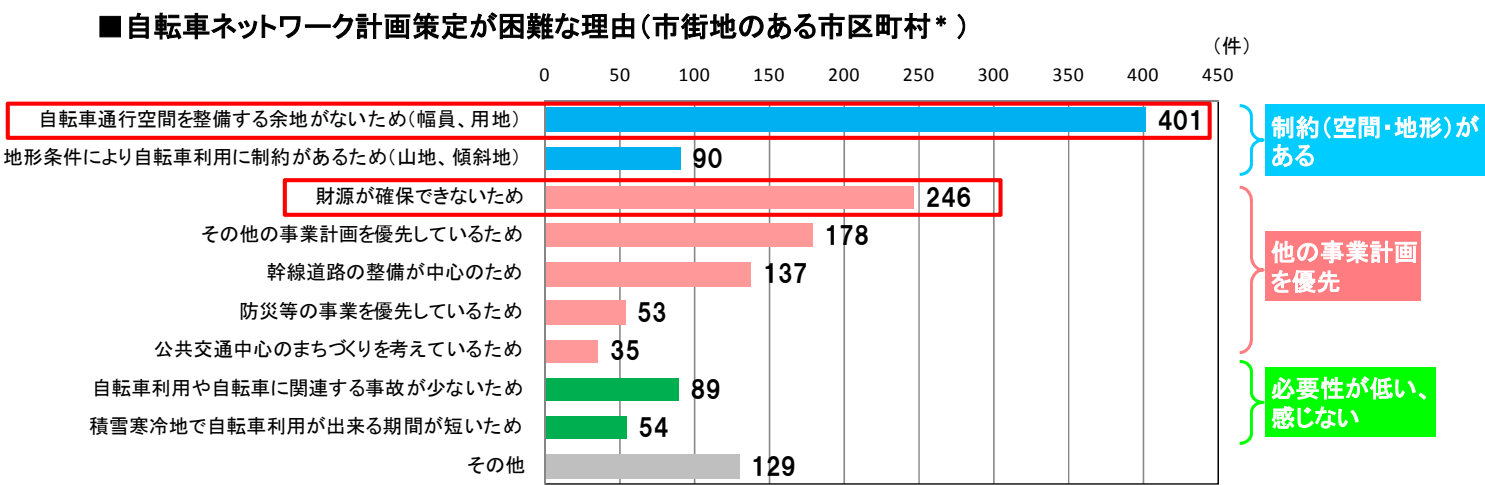
○ 計画策定済み市区町村のアンケート結果からは、計画策定が進まない主な理由として、「計画策定のハードルの高さ」、「整備形態の画一性」、「計画に対する合意形成」が挙げられている。



【出典】国土交通省調べ(自転車ネットワーク計画策定済み市区町村※に対するアンケート調査) 平成26年4月1日現在
※全67市区町村のうち、回答のあった61市区町村による集計

自転車ネットワーク計画未策定654自治体アンケート:計画策定が困難な理由

○ 計画を策定していない市区町村のアンケート結果からは、計画策定が進まない主な理由として、「整備する余地がない(空間的制約)」が最も多い。



【出典】国土交通省調べ(各都市の自転車ネットワーク計画策定状況) 平成26年4月1日現在
対象市区町村: 市街地のある*654市区町村(計画検討を考えていない市区町村)
総回答数 : N=1,412 (複数回答)

* : 「市街地のある」とは、DID地区(人口集中地区)を有すると定義

ガイドラインにおける通行空間の整備形態

- 「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」という考えに基づき、車道通行を基本とした整備形態を提示。
- 整備形態として、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。

■整備形態

車道通行

自動車・歩行者と分離

○自転車道

緑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

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



ピクトグラムの例



帯状の路面表示の例

○自転車歩行者道内の自転車通行位置の明示



約3,000km
(H26.4.1現在)

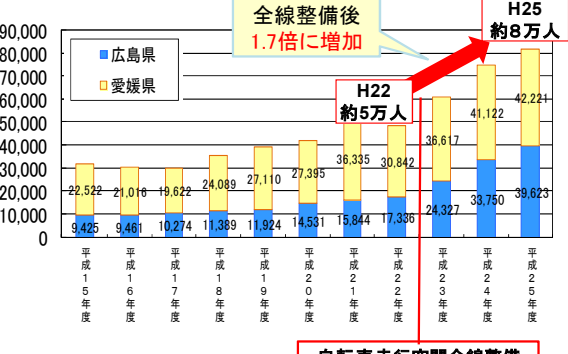
⑦サイクリングルートを活用した取組

- 全国各地で、地域資源を活かし、サイクリングルートを活用した取組が進展。
- 例えば、「しまなみ海道」は、来訪者数が年間約17万人以上。レンタサイクル、サイクルオアシス(休憩施設)等を提供。

■しまなみ海道サイクリングロード



■レンタサイクル利用実績



・レンタサイクルターミナル(道の駅と連携)



■自転車走行空間

※しまなみ海道では、車道路側に推奨ルートを明示するブルーラインを整備し、平成22年度末までに全ての整備を完了

一般部



橋梁部



安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

【検討委員会の論点】

I. 自転車通行空間の計画

- ・自転車ネットワーク計画の作成手順
- ・車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安
- ・整備に当たっての整備形態の考え方(当面の整備形態、代替路検討等含む)

II. 自転車通行空間の設計

- ・自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方
- ・交差点部における設計の考え方

III. 利用ルールの徹底

- ・全ての道路利用者へのルール周知(学校教育、免許証更新時等)
- ・ルール遵守のインセンティブ付与(児童等への免許証、危険個所周知等)
- ・指導取締り(悪質、危険な違反への検挙措置等)

IV. 自転車利用の総合的な取組

- ・駐停車・駐輪対策(自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制や取締り等)
- ・利用促進策(自転車マップ、レンタサイクル導入等)

【論点1】
自転車ネットワーク計画策定の早期進展

- ・計画を策定すべき条件
- ・計画策定を促進させるために改良すべきこと

【論点2】
安全な自転車通行空間の早期確保

- ・空間制約、交通実態等に応じた運用の在り方
- ・車道の左側走行を徹底させるための自転車通行空間確保の在り方
- ・整備優先度の設定の在り方

【論点3】
自転車の多様な活用策を踏まえた利用環境創出

自転車施策の目指すべき方向性

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11)

自転車ネットワーク
計画策定
の早期進展

安全な自転車通行
空間の早期確保

自転車の多様な
活用策との連携

安全で快適な自転車利用環境創出を促進