

自転車等利用環境の向上の取組

自転車を取り巻く社会情勢

新型コロナウイルス感染症、カーボンニュートラル、大規模災害等



自転車地域政策にしっかり位置付け、自転車利用環境を充実させる取組を急ぐ必要

取組の着眼点

着眼点① 自転車利用空間の形成

- 自転車利用空間のネットワークに関する計画の策定
- 自転車利用空間の量・質の向上

着眼点② 自転車利用機会の創出

- 自転車保有形態の多様化(シェアサイクル等)
- 自転車活用目的の広範化・深化(サイクルツーリズム等)

＝下記の取組を
活かしながら推進

さらなる取組として

＋

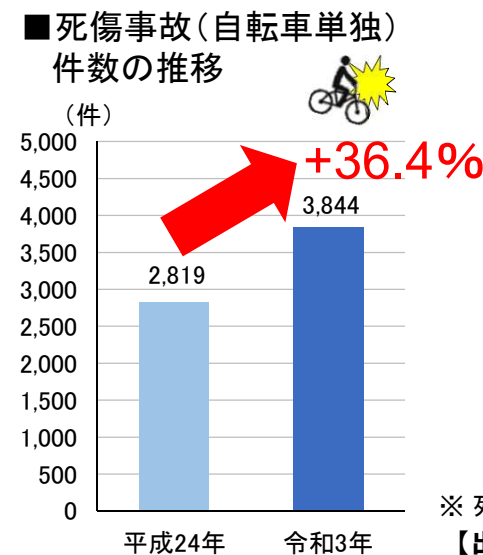
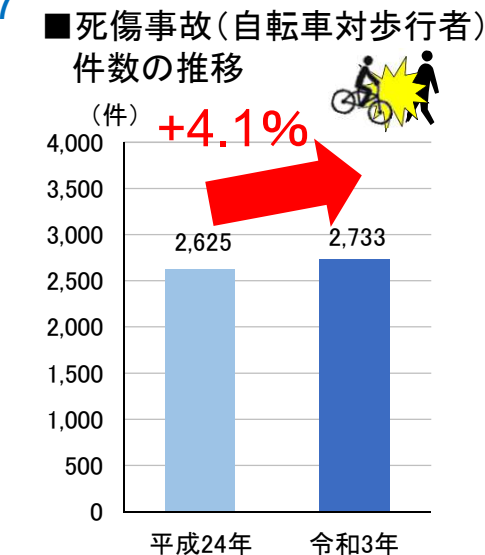
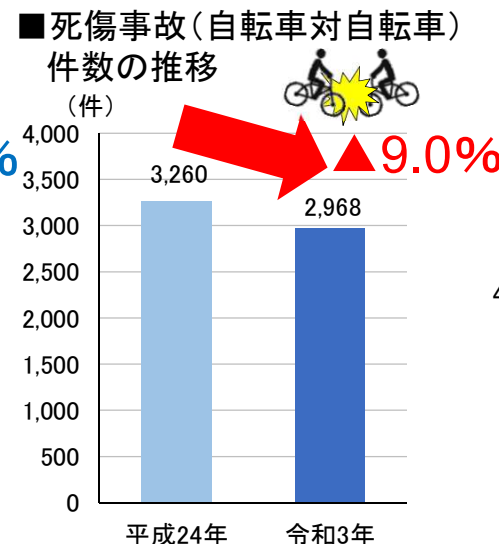
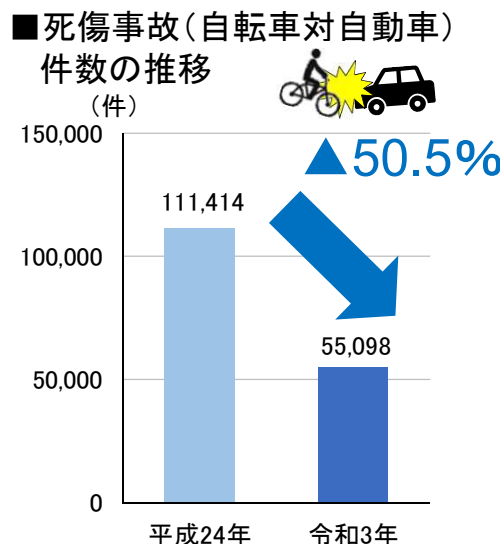
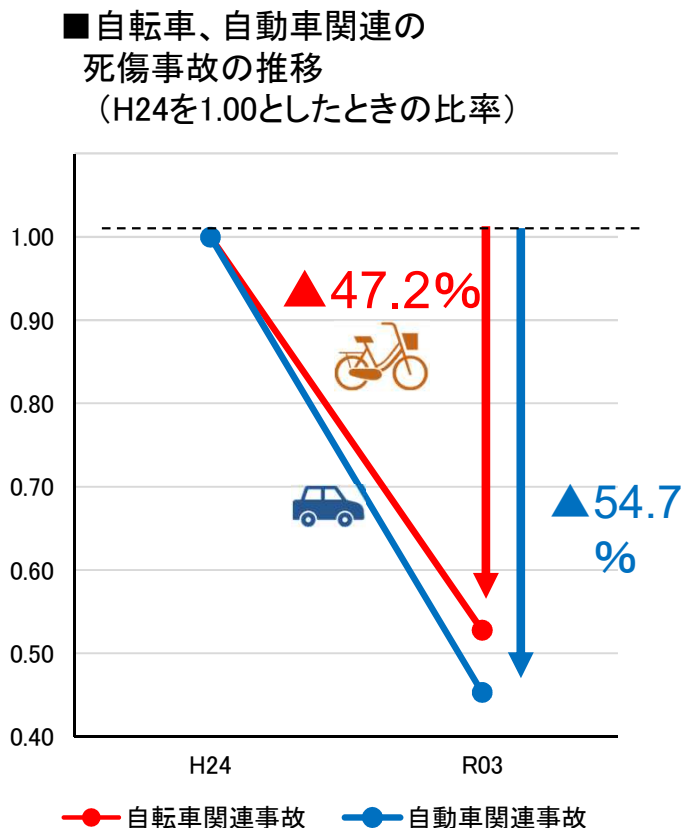
- ①カーボンニュートラルをはじめとする多様な取り組みへの位置づけ強化
- ②地域における自転車活用の推進力強化
- ③自転車の効用の「見える化」による自転車人口の拡大

自転車施策をとりまく環境

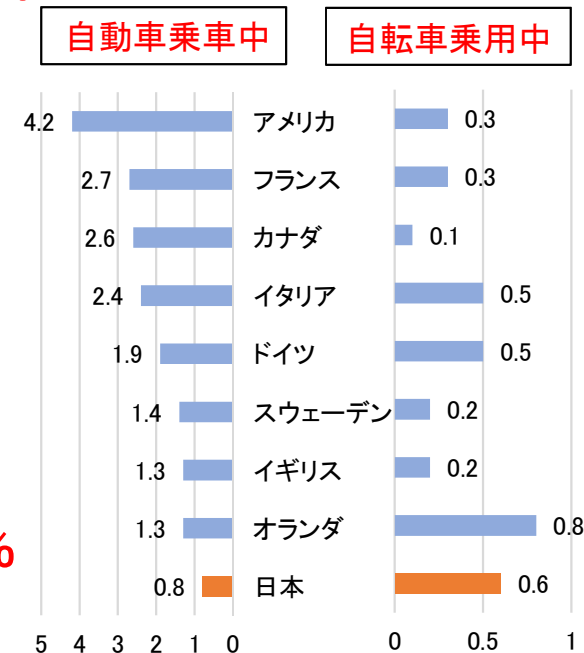
(1)事故

事故(自転車と自動車)の比較

- 自転車関連の死傷事故は、過去10年(H24～R3)で自動車関連より減少率が小さい(自転車▲47.2%・自動車▲54.7%)。
- 自転車関連の死傷事故のうち「自転車対自動車」は大幅減少。一方、「自転車対歩行者」・「自転車単独」は増加。「自転車対自転車」は微減。
- 人口あたり死者数で、諸外国と比較すると、我が国では、自動車乗車中の死者数に比べ自転車乗用中の死者数が多い。



■ 海外との人口10万人あたり交通事故死者数の比較



【出典：内閣府(平成30年交通安全白書)より作成】

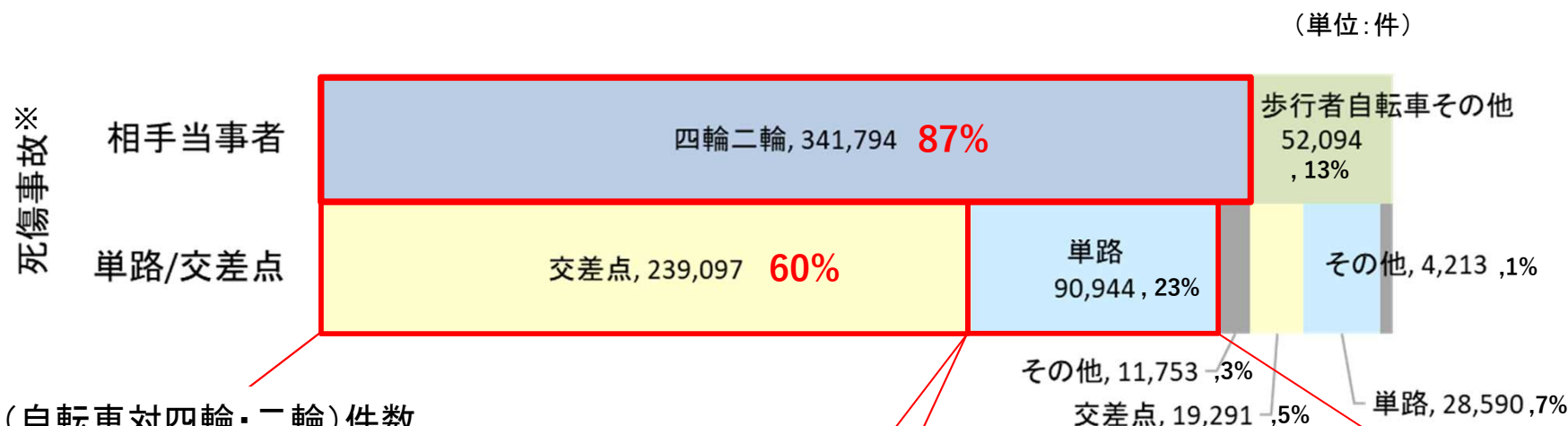
※ 死傷事故：死亡事故、重傷事故、軽傷事故の合計件数

【出典：警察庁資料】

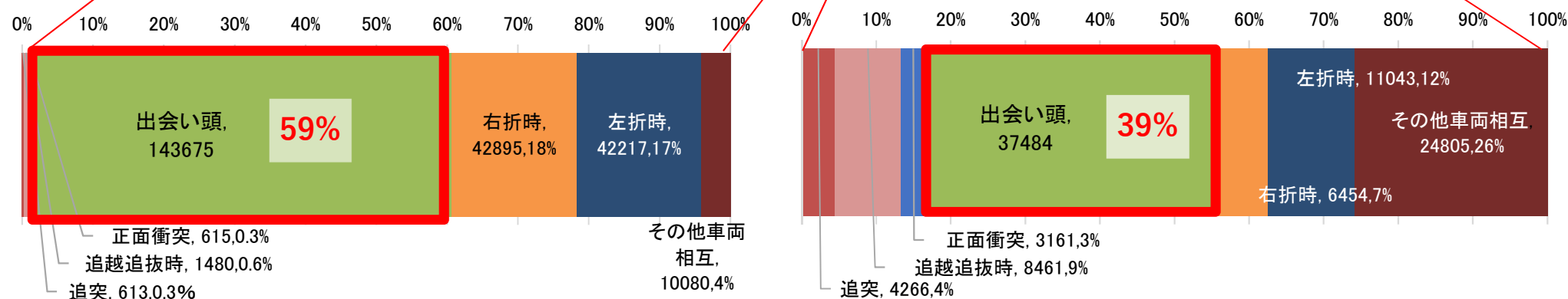
死傷事故(対四輪・二輪)

- 自転車関連の死傷事故は、**対四輪・二輪が9割**を占め、その多くは**交差点**で発生。
- 対四輪・二輪の事故は、単路・交差点とも**出会い頭**に衝突する事故が多い。

■死傷事故(自転車関連)の発生状況(H29～R3)



■死傷事故(自転車対四輪・二輪)件数 ＜事故類型別＞



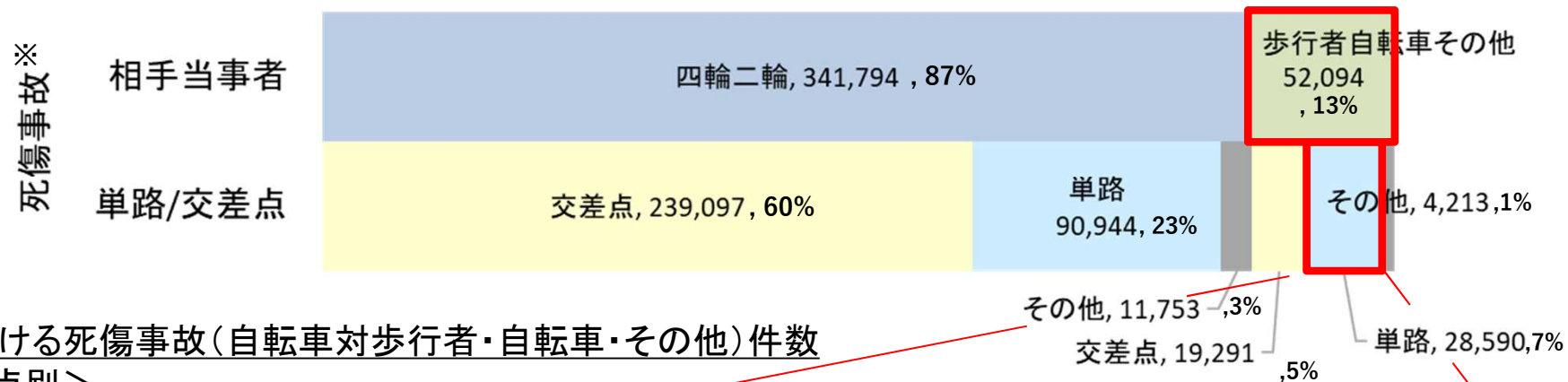
※ 死傷事故: 死亡事故、重傷事故、軽傷事故の合計件数 その他の扱いが異なるため、単路交差点別の合計は上下で一致しない 【出典: ITARDA (平成29年～令和3年で発生した事故)】

死傷事故(対自転車・歩行者)

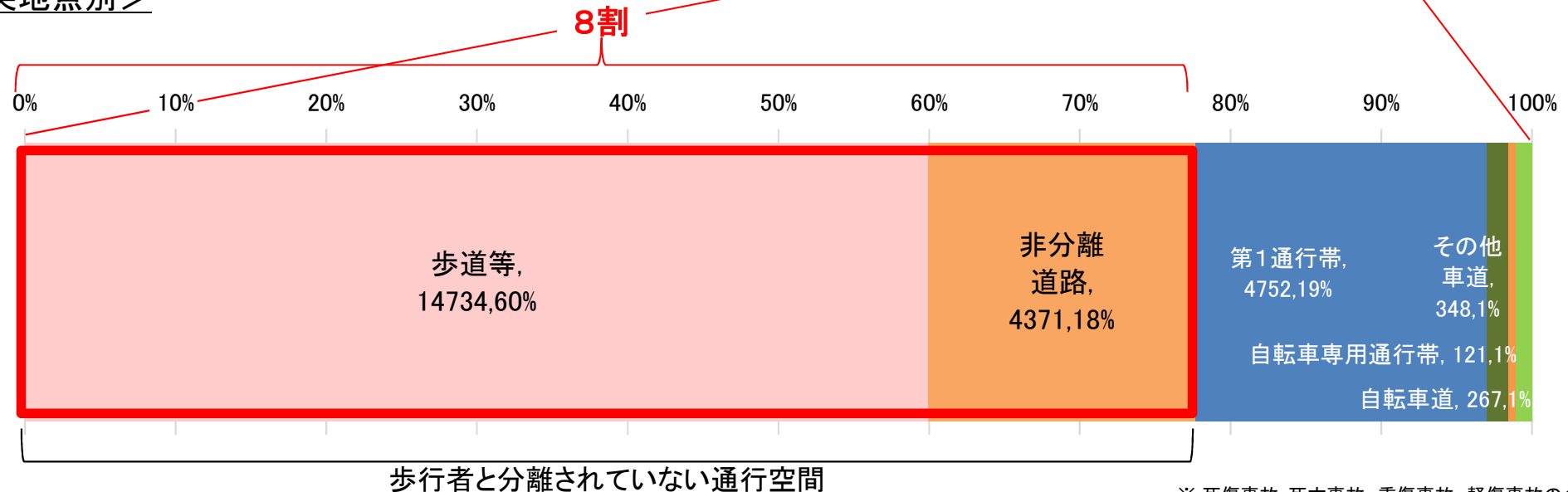
- 自転車関連の死傷事故のうち、対自転車・歩行者は1年あたり平均約1万件以上発生。
- **単路の事故は歩行者と分離されていない空間**で多く発生。

■死傷事故(自転車関連)の発生状況(H29～R3)

(単位:件)



■単路における死傷事故(自転車対歩行者・自転車・その他)件数 ＜衝突地点別＞



※ 死傷事故: 死亡事故、重傷事故、軽傷事故の合計件数
【出典: ITARDA (平成29年～令和3年で発生した事故)】

死亡事故(自転車関連)

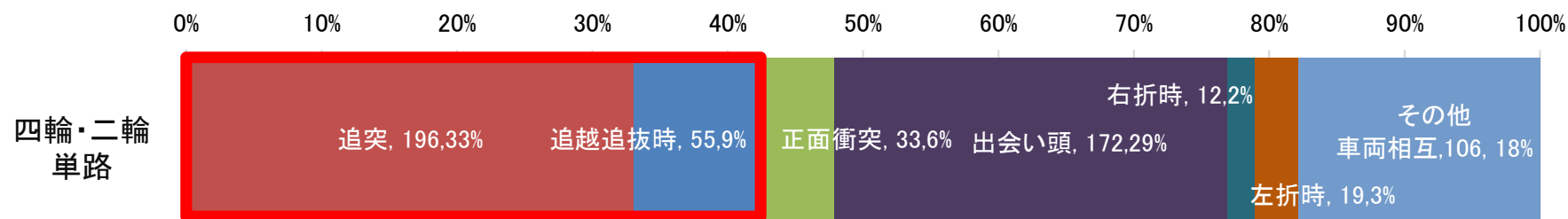
- 死傷・死亡事故(自転車関連)では、**単路の死亡事故率※¹**が交差点より高い。
- 単路における対四輪・二輪死亡事故件数は、**追突・追越追抜時が4割**を占める。

■死傷・死亡事故(自転車関連)の発生状況(H29～R3)

	死傷事故件数 (A) (単位:件)	死亡事故件数 (B) (単位:件)	死亡事故率 (B/A)
交差点	258,388件 (68%)※ ²	1,040件 (55%)※ ²	0.40%
単路	119,534件 (32%)※ ²	866件 (45%)※ ²	0.72%

※¹: 死亡事故率 = 死亡事故件数 / 死傷事故件数 ※²() カッコ内は各事故件数の単路、交差点別の比率

■単路における死亡事故(自転車対四輪・二輪)件数 ＜事故類型別＞



4割

※自転車乗用者が第一又は第二当事者となった事故を計上。

【出典: 政府統計の総合窓口(e-Stat)(<https://www.e-stat.go.jp/>)】

【出典: ITARDA (平成29年～令和3年で発生した事故)】

自転車施策をとりまく環境

(2)新モビリティ

国内におけるマイクロモビリティの状況

- 令和4年4月の道路交通法改正によって、**一定の要件を満たす電動キックボードが自転車通行空間を走行。**
(令和5年7月1日施行予定)
- 国内では、令和2年10月から新事業特例制度により実証実験を開始。令和3年4月からは車両区分の見直しを伴い、15社が各地で実証実験を実施中。

■国内での実証実験状況(R4.12時点) ※令和3年4月以降の新事業特例制度により実施している実証実験

企業名	実施地域
株式会社Luup	宮城県仙台市、栃木県宇都宮市、埼玉県さいたま市、東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、豊島区、北区、荒川区、板橋区、練馬区、足立区、葛飾区、江戸川区、神奈川県横浜市神奈川区、西区、中区、愛知県名古屋市、京都府京都市、宇治市、大阪府大阪市、兵庫県神戸市
株式会社mobby ride	兵庫県神戸市灘区、兵庫区、中央区、福岡県福岡市
株式会社EXx	茨城県行方市、千葉県柏市、東京都世田谷区、渋谷区、神奈川県藤沢市、長野県軽井沢町、小布施町、静岡県沼津市、兵庫県姫路市、豊岡市
長谷川工業株式会社	千葉県千葉市、大阪府大阪市、大阪府堺市
SWALLOW合同会社	福島県南相馬市
BRJ株式会社	埼玉県所沢市、千葉県千葉市、木更津市、柏市、勝浦市、流山市、東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、台東区、墨田区、江東区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、府中市、昭島市、調布市、小平市、日野市、国分寺市、国立市、東大和市、武蔵村山市、兵庫県神戸市、淡路市、福岡県福岡市
株式会社eBoard	埼玉県寄居町、神奈川県横浜市西区、中区
mile株式会社	東京都台東区、港区、品川区、大田区、墨田区
株式会社サンオータス	東京都大田区、神奈川県川崎市、神奈川県横須賀市
SWING株式会社	東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、豊島区、北区、荒川区、板橋区、足立区、江戸川区
株式会社アド近鉄	奈良県奈良市
BEAM MOBILITY JAPAN株式会社	新潟県南魚沼市、大阪府大阪市、沖縄県那覇市
Y'S商会	沖縄県名護市、豊見城市、今帰仁村、本部町
有限会社湯田工務店	鹿児島県鹿児島市
合同会社トレルビ	宮城県仙台市

【出典：経済産業省資料】

■令和4年4月道路交通法改正(令和5年7月1日施行予定)

＜特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の通行方法等＞

最高速度

一般的な自転車利用者の速度(20km/h)

車体の大きさ

長さ190cm×幅60cm ※普通自転車相当



通行場所

車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行
 ※最高速度の制御(6km/h)とそれに連動する表示をした場合には、**例外的に歩道(自転車通行可の歩道のみ)等の通行**



車道



普通自転車
専用通行帯



自転車道



歩道



路側帯

【出典：警察庁資料】

自転車施策をとりまく環境

(3)カーボンニュートラル

海外の都市の自転車施策

○ ドイツ ベルリンでは「ベルリンのエネルギーと気候保護プログラム2030(BEK2030)」を策定。都市政策とともに、**自転車政策はカーボンニュートラルな都市を目指す政策の一翼**となっている。

■ベルリンのエネルギーと気候保護プログラム2030 における主要なアクション

環境対策は分野横断的な課題であるため、以下の主要なアクションを組み合わせながら、戦略的にアプローチする。



【エネルギー】

- ・エネルギー需要を減らし、再生可能エネルギーに変更する。



【建物と都市開発】

- ・エネルギー効率の高い建造物への改善と都市のコンパクト化。



【交通】

- ・徒歩や**自転車**の魅力高め、次世代の環境対応車を増やす。

都市政策と
交通政策



- ・**自転車通行空間の整備、駐輪場の整備**
- ・**シェアサイクルの拡大**
- ・公共交通等との連携によるマルチモーダルの推進 等



【経済】

- ・プロモーション等を通じてエネルギー効率を高め、化石燃料から転換。

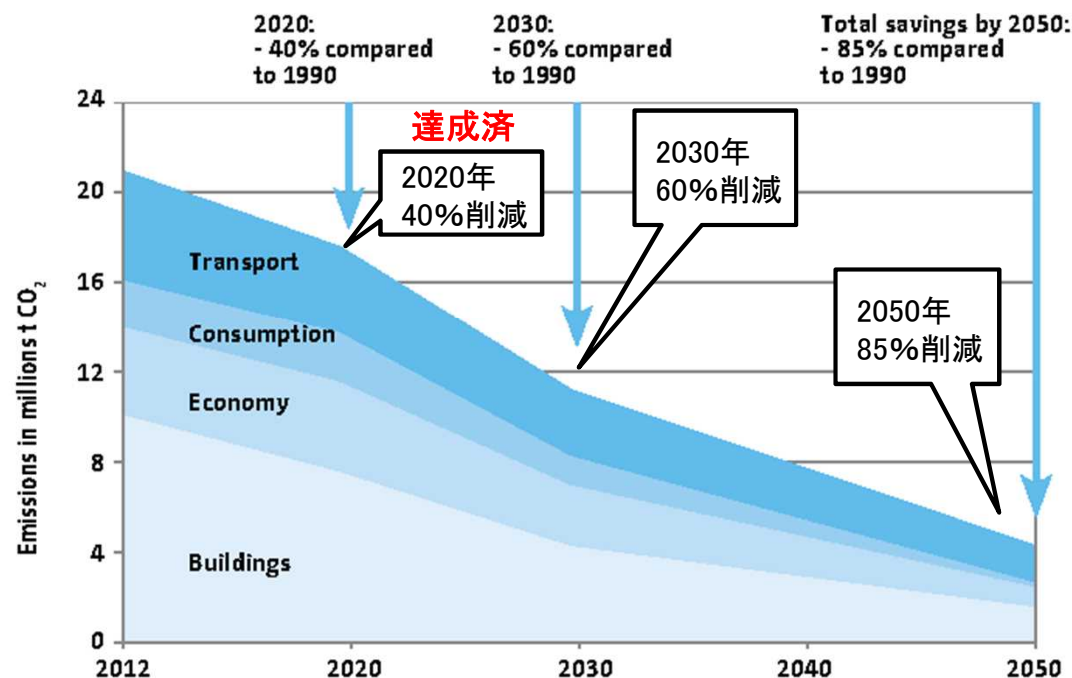


【個人世帯と消費】

- ・教育等を通じて、環境にやさしい行動を促進。

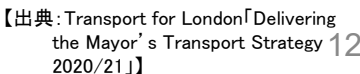
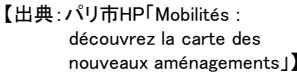
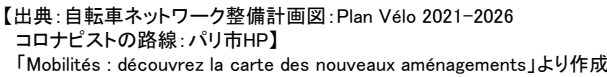
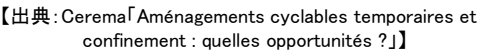
<2050年までのCO2削減目標(1990年比)>

Development of CO₂ emissions in Berlin envisaged in the Berlin Energy Turnaround Act



【出典:ベルリン「Berlin Energy and Climate Protection Programme 2030」、「Climate protection in Berlin」、「Climate-Neutral Berlin 2050」より作成】

- ＜コロナピスト(ピスト＝走路)の断面構成(例)＞



自転車施策のこれまでの経緯

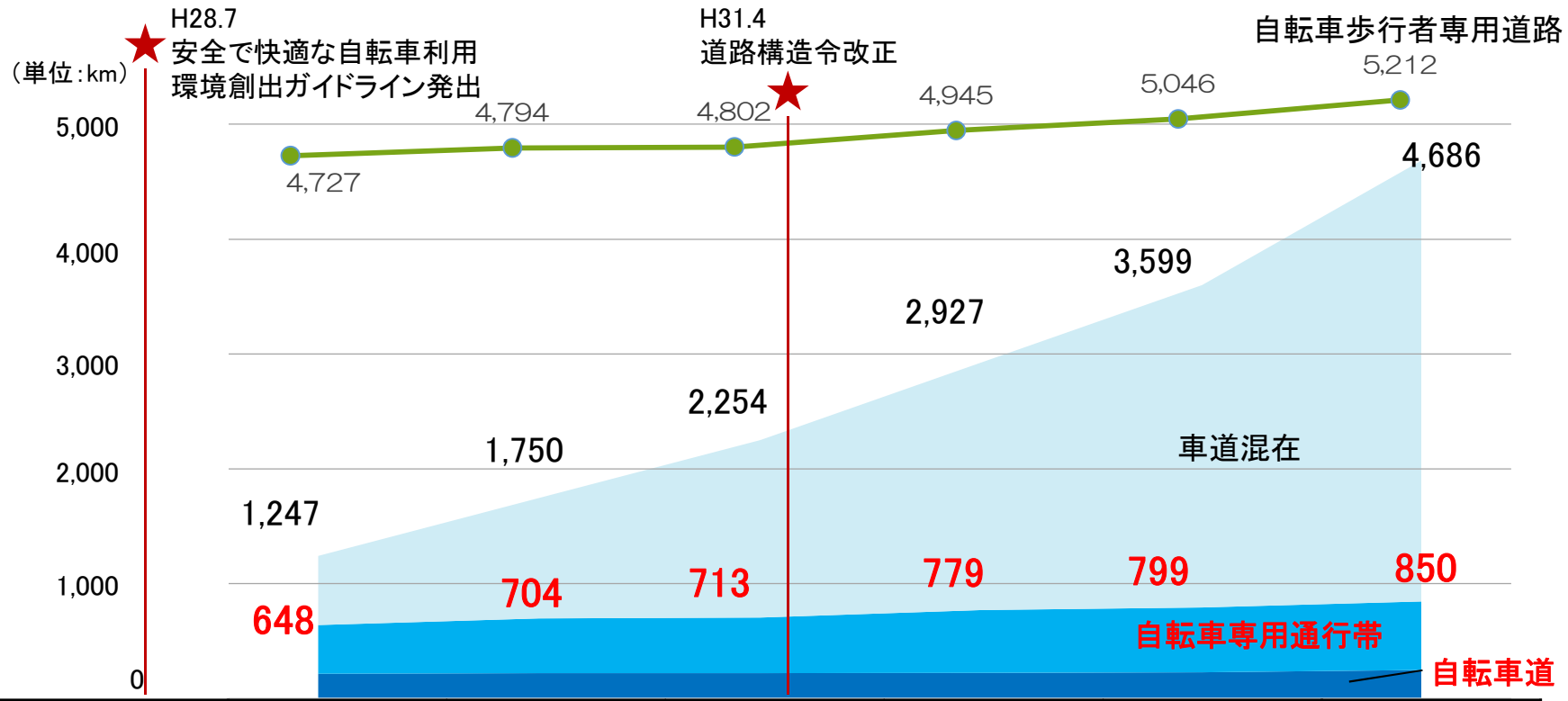
自転車施策のこれまでの経緯

- 平成19年の道路交通法改正によって普通自転車が例外的に歩道を通行できる要件が明確化。
自転車道、自転車専用通行帯など歩行者と分離された空間整備を推進。
- 平成28年7月の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」後、自転車活用推進法制定(H28.12公布・H29.5施行)、同法に基づく自転車活用推進計画の閣議決定(第1次:H30.6、第2次:R3.5)、道路構造令の改正(H31.4)など法制度が充実。

H19年度	【国土交通省・警察庁】「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」(H19.5～H19.6)
H20年度	【警察庁】改正道路交通法施行(H20.6) 「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) 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推進
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～H24.3) H24.4 『みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－』 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) 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)
H26年度 ～ H28年度	【国土交通省・警察庁】「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」(H26.12～H28.2) H28.3 『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言』 H28.7 『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』(改定)
H29,30年度	【国土交通省】H29.5「自転車活用推進法」施行、【国土交通省】H30.6「自転車活用推進計画」閣議決定
R1年度	【国土交通省】H31.4「道路構造令」改正：自転車通行帯の新設・自転車道の設置要件明確化
R3年度	【国土交通省】R3.5 第2次自転車活用推進計画を閣議決定 【警察庁通達】R4.1 良好な自転車交通秩序の実現を目的とした総合的な対策を推進
R5年度	【警察庁】R5.7. 改正道路交通法施行予定

通行空間の現状について

- 車道走行を基本とした自転車通行空間は、全国で4,686km。
- うち、矢羽根型路面表示等による車道混在の整備が大半。(3,836km、81.9%)
- 自転車道(256km、5.5%)、自転車専用通行帯(594km、12.6%)の整備は微増。



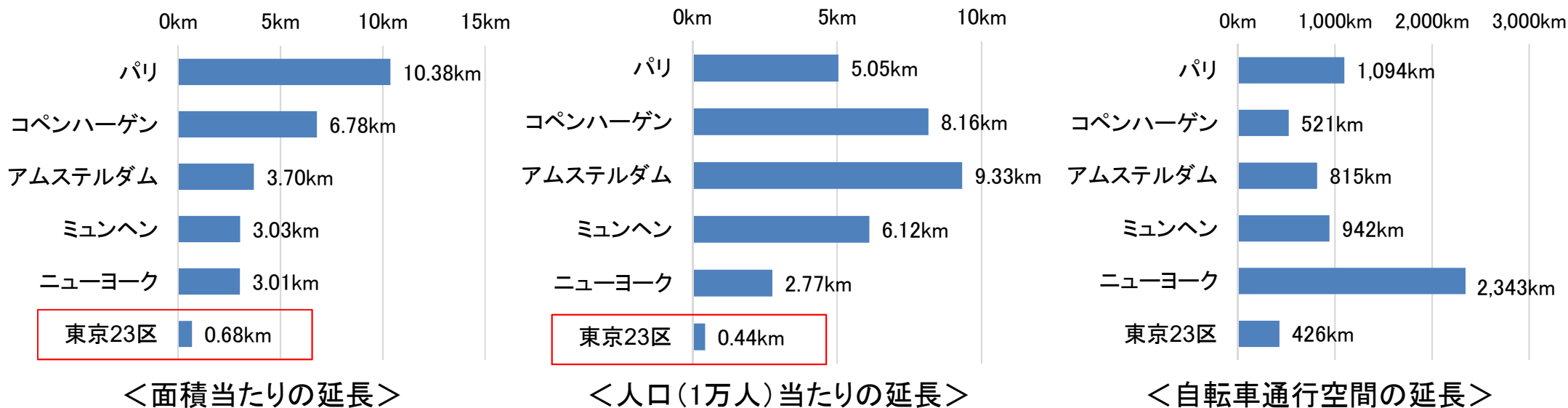
	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)*1
車道混在	599	1,046	1,541	2,149	2,800	3,836
自転車専用通行帯	423	474	483	545	560	594
自転車道※2	225	230	230	234	239	256
小計	648	704	713	779	799	850
合計	1,247	1,750	2,254	2,927	3,599	4,686
自転車歩行者専用道路	4,727	4,794	4,802	4,945	5,046	5,212

※1:R3は速報値
※2:自転車専用道路を含む

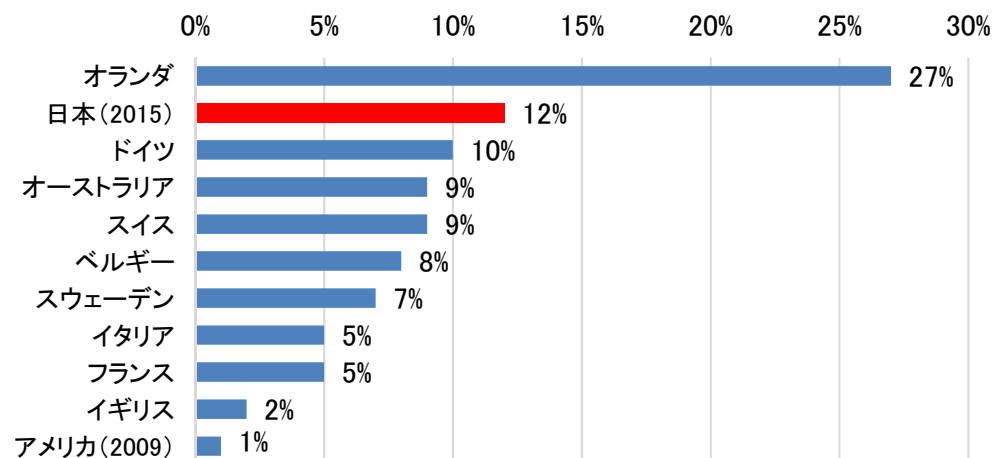
自転車通行空間の国際比較

- 自転車通行空間の延長は、諸外国の都市と比較すると低水準。
- 他方、自転車分担率は、諸外国の先進都市の中でも上位。

■海外の都市との比較



■海外主要国の自転車の分担率(全目的)



※コペンハーゲン(2021)、東京23区(2021)は、道路延長(自転車通行可の歩道は除く)
 パリ(2021)、アムステルダム(2020)、ミュンヘン(2020)、ニューヨーク(2018)は、施設延長

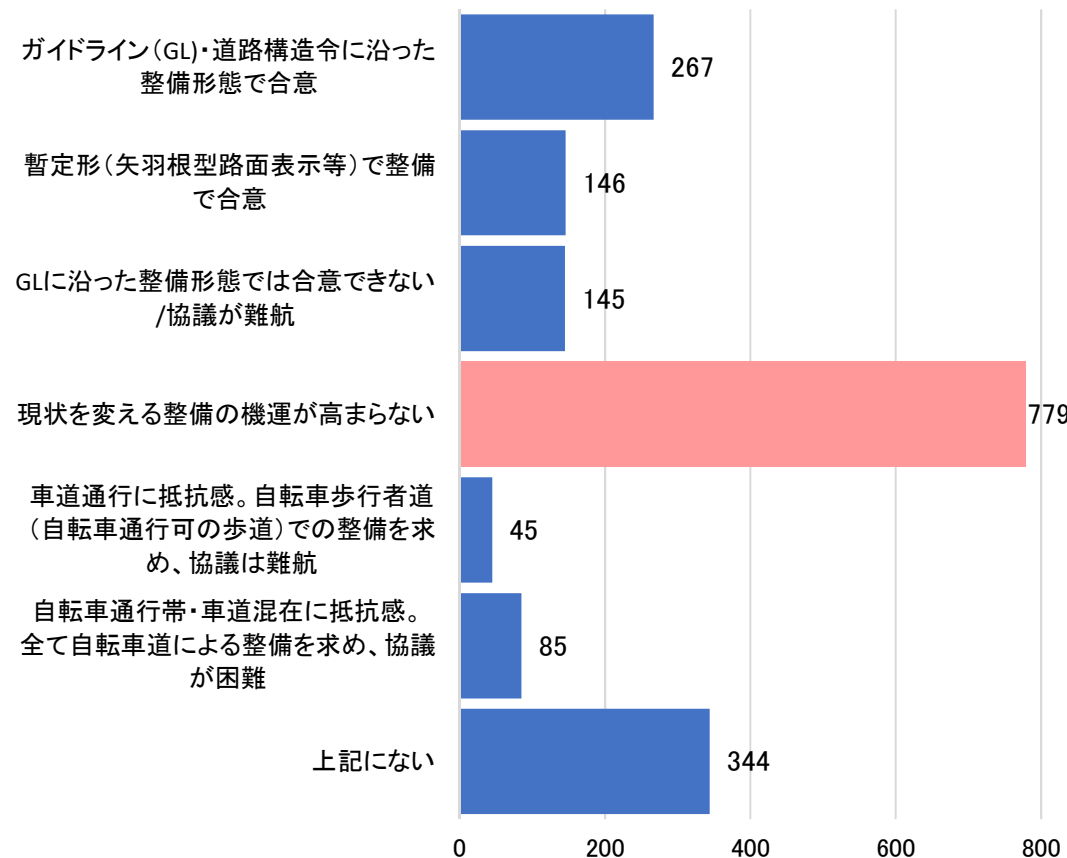
【出典:Cycling in the Netherlands(欧州)2009、平成27年全国PT(日本)、
 全米世帯トリップ調査(アメリカ)2009より作成】

課題の抽出

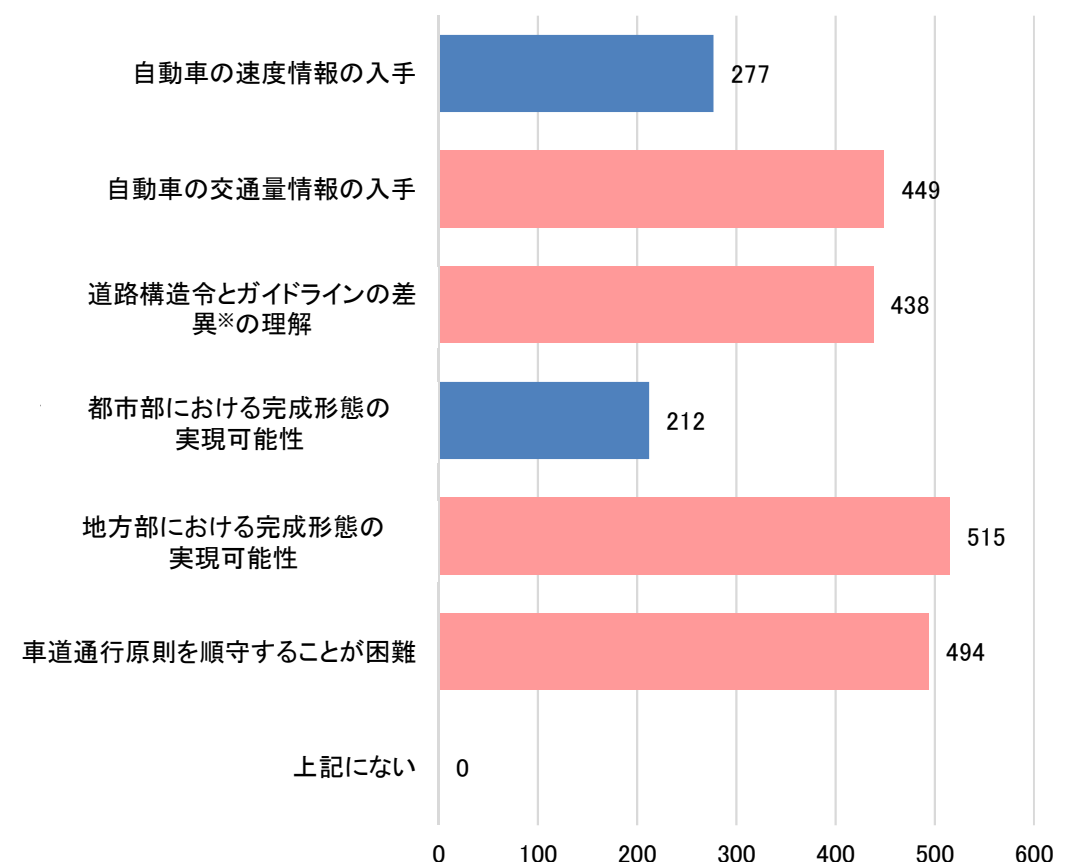
道路管理者アンケート

- 自転車通行空間整備に係る関係者は、自転車の車道通行原則は理解しつつ、現状で特に大きな問題も生じていないとして、**自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い。**
- 道路構造令やガイドライン等の**規定が計画検討を硬直化させている可能性。**
- **自転車ネットワーク計画の策定に用いるデータの不足も課題。**

自転車の車道通行に関する協議における関係者の反応



自転車通行空間の整備形態選定における課題

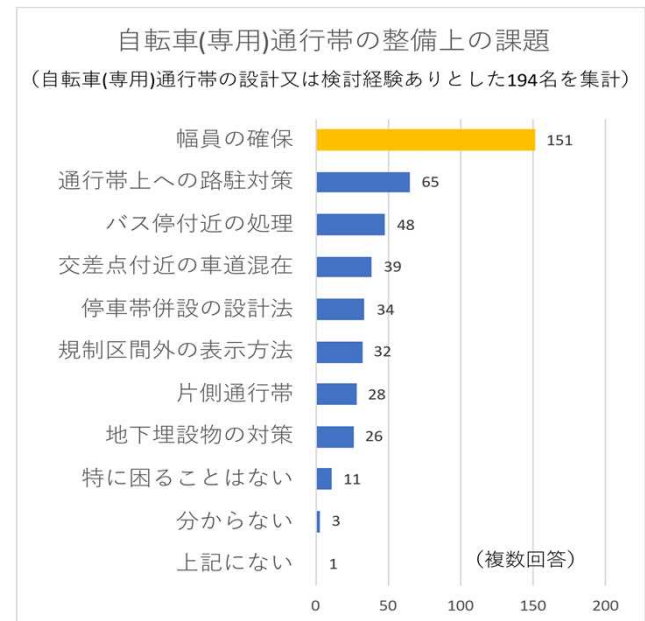
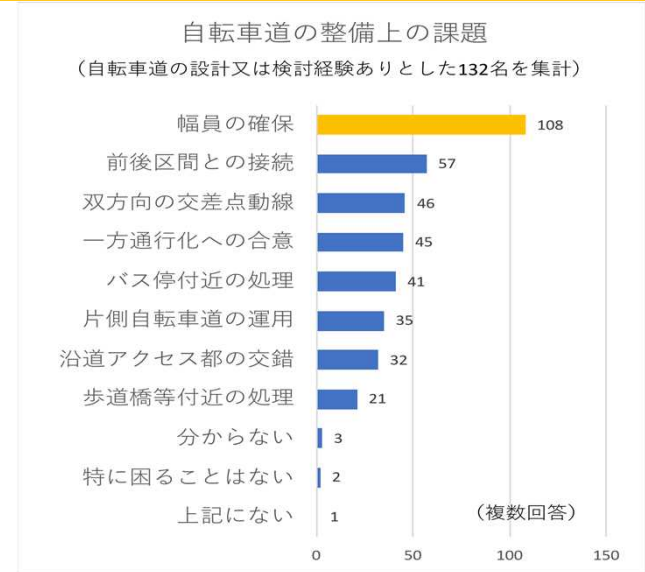


※差異:道路構造令とガイドラインにおける整備形態の選定の目安の違い

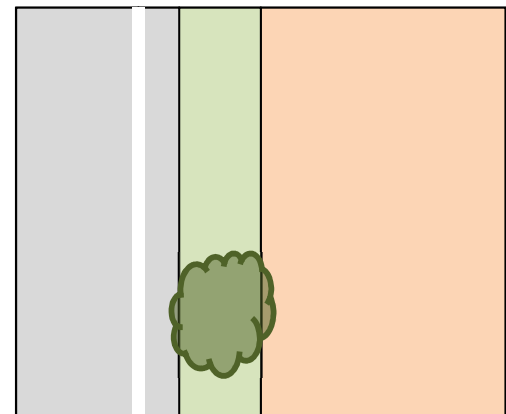
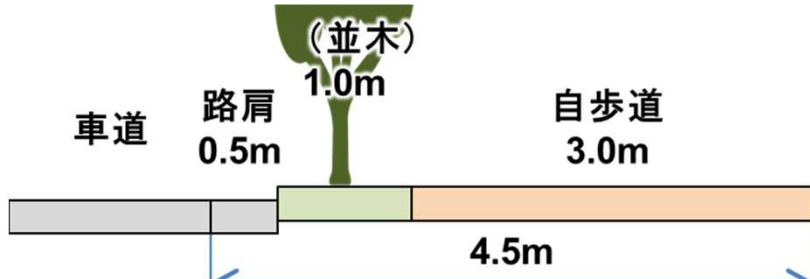
令和4年12月 国土交通省調べ:各道路管理者の自転車担当者アンケートより

空間再配分を視野に入れた実行可能性の検討

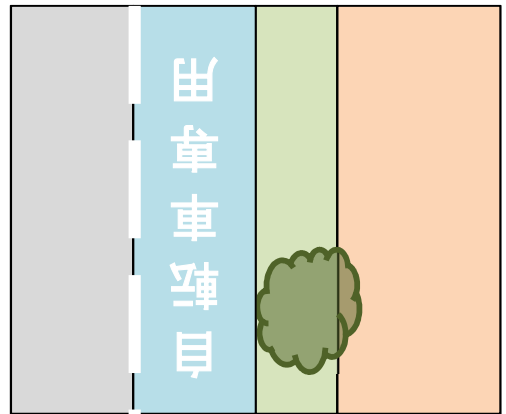
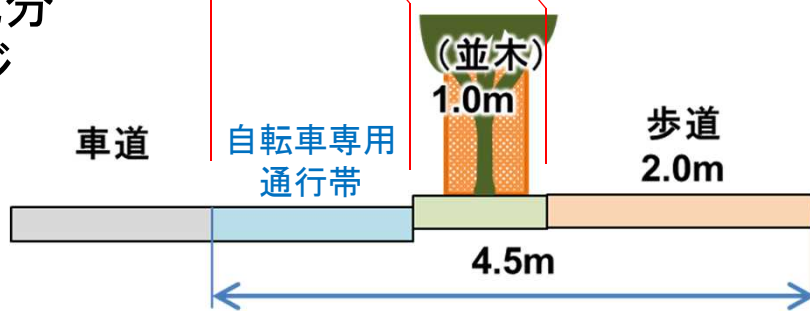
- **幅員の確保**が自転車道、自転車(専用)通行帯の整備上の課題。
- **空間再配分**により自転車通行空間に充てられる空間を創出する検討が必要。



既存道路



空間再配分
イメージ



令和4年12月 国土交通省調べ
各道路管理者の自転車担当者アンケートより

道路構造令とガイドラインにおける数値基準の規定

- 道路構造令は道路の一般的技術的基準（地方道に対しては参酌基準）であり、自転車道、自転車通行帯等の規格を規定。一方、ガイドラインは、車道走行を基本とした自転車ネットワークを構成するための手法等を提示。

道路構造令

- ◆ 自動車、自転車及び歩行者の交通量並びに自動車の設計速度によるという自転車通行空間（及び歩道）の設置の考え方を規定。
※自転車道と自転車通行帯の閾値（車道の設計速度60km/h以上）のみ定量的規定

道路構造令の運用に関する事務連絡

- ◆ 第9条の2（自転車通行帯）及び第10条（自転車道）の設置規定運用に関する解説。
※交通量の多寡の目安として、自動車（4000台/日）・自転車（500台/日）・歩行者（500人/日）を記載

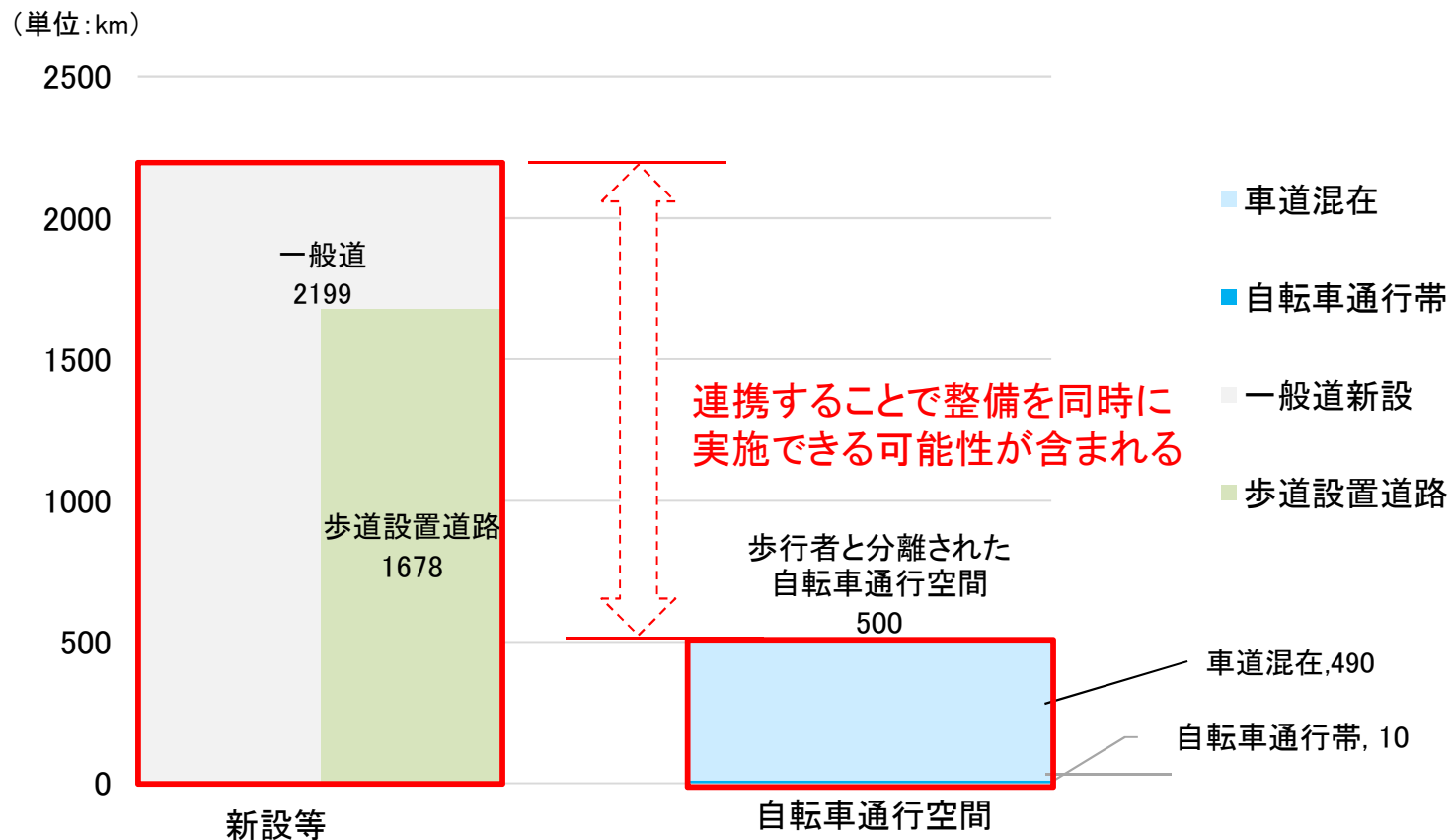
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

- ◆ 自動車の交通量及び速度の多寡による整備形態選定の考え方を記載。
※規制速度50km/h超 → 自転車道
自動車の交通量4000台/日超又は規制速度40km/h超 → 自転車専用通行帯

他の道路事業との連携

○ 道路を新設したり、歩道を設置したりする道路整備は年間約2,200km。**連携することで自転車通行空間の整備を同時に実施できる可能性**があるものが含まれる。

■整備延長の比較(2018年)



※一般道の道路延長：国土交通省調べ（道路統計年報2019、2020より自動車専用道路を除き抽出）

※自転車通行空間延長：国土交通省調べ（自転車通行空間整備延長調べ）

対応方針

課題と対応方針

【背景】 自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは
対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は
減少しおらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の
4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が
自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラル
な都市を目指す政策の一翼

ルールの周知と遵守の徹底が必要

自転車が安全に通行できる車道上の空間が必要

【現状】 自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要

【課題】

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性

【対応方針】

I 基本理念の理解の促進

- (1) 自転車ネットワークの理念の徹底
 - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
- (2) 自転車活用推進法の理念の徹底

II 検討手法の多様化、深化

- (1) 参考となる手法の充実
 - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
 - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
 - ・多様で柔軟な検討の促進
 - ・目安となっている数値基準の見直し
- (2) PDCAサイクルの強化

III 安全性を高める整備の工夫の誘導

- (1) 参考となる事例の充実
 - ・設計編の事例(幅員の工夫、平坦性考慮)、解説等を充実
- (2) 参考となる情報の充実
 - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた記述の充実

IV 機会をとらえた整備の促進

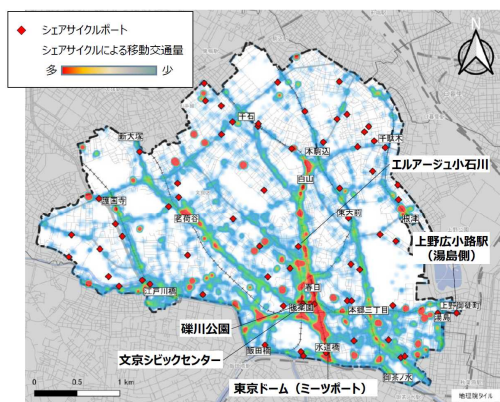
- (1) 参考となる手法の充実
 - ・各種事業との連携・調整手法の提示

II 検討手法の多様化、深化(客観的データの活用、ICT技術の活用)

- 自転車ネットワークの計画の策定にあたり、スマートフォンの移動履歴や自転車や新たなモビリティのシェアサービス等のプローブデータを活用し、利用エリアの拡がりや通行量の多い時間帯などを把握し、実際の利用ニーズにあったエリア、箇所に対して、より実効性のある整備形態の検討を行うことを促進。

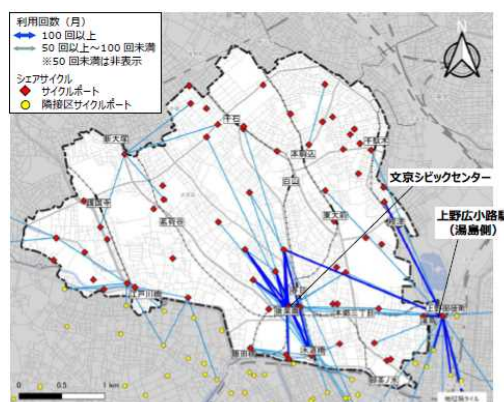
■ プローブデータを用いた利用ニーズの把握

・シェアサイクルの移動履歴とポート間の利用状況



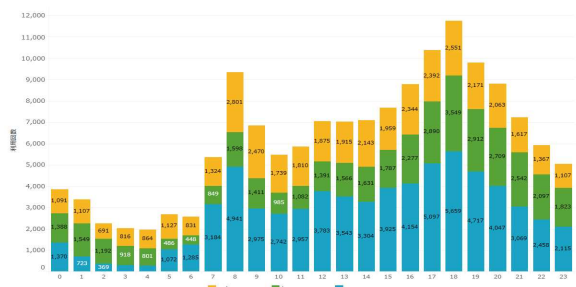
シェアサイクル利用者の移動履歴

出典: 文京区自転車活用推進計画



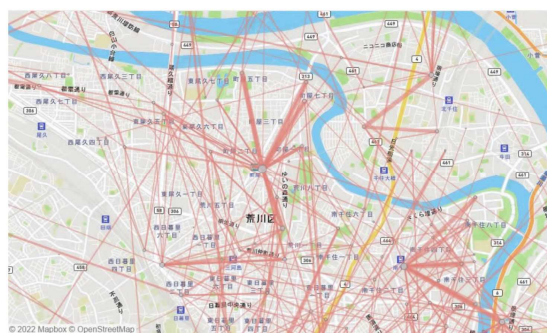
シェアサイクル利用者の動き

・シェアサイクルの時間別利用回数と時間別利用データ



時間帯別発着地別累積利用回数

出典: 荒川区自転車総合活用推進計画



ODマップ 平日朝:6時~10時

■ ICT技術(ビッグデータ)を用いた利用エリアの把握

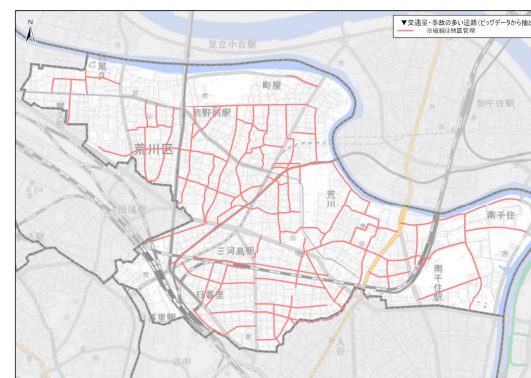


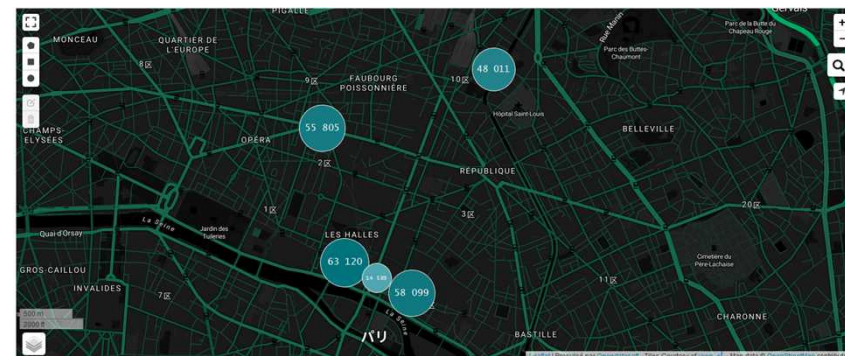
図 4-9 ビッグデータから抽出した道路

出典: 荒川区自転車総合活用推進計画

自転車ネットワーク候補路線として選定にあたり、自転車通行量が多いエリアや道路をスマートフォンの移動履歴座標データ(ビッグデータ)等を活用し把握が可能

■ 海外のビッグデータを用いた電動キックボードや自転車の交通量の把握 (フランス:パリ)

公共スペースに設置された赤外線カメラから、画像計測するAIによって作成し、カウントサイトに蓄積し、公表



出典: Open Data initiative of the City of Paris

II 検討手法の多様化、深化(多様で柔軟な検討の促進①)

- 計画策定にあたり、**客観的データ(プローブデータ、パーソントリップ調査、アンケート等)**を活用し、**利用状況などを的確に把握**するための手法等を改定版ガイドラインに提示。
- 整備形態の選定において、**多様で柔軟な検討**が図られるよう改定版ガイドラインに好事例を提示するとともに、**完成形態の計画的な整備を促進**。

利用ニーズを把握 (イメージ)

自転車専用通行帯とすべきだが
自転車利用状況を把握できず、
ネットワーク計画に組み込んでいない。



・客観的データを活用した利用状況
等の的確な把握のための手法等の
提示。

規制速度
50km/h



主要ルート
(プローブデータ)等

幹線

規制速度
60km/h

自転車道を完成形とすべきところ
暫定形態の車道混在(矢羽根型路面表示)
にとどまる。



・多様で柔軟な検討の参考となる好事例の提示
・完成形態の計画的な整備の促進

II 検討手法の多様化、深化(多様で柔軟な検討の促進②)

○ ガイドラインにおける整備形態の選定の目安となる速度について、実勢速度も含め、柔軟に検討できるように改定。

■速度や交通量の適確な把握

- ・ガイドラインでは、整備形態の選定の目安を自動車の速度と自動車の交通量としている。
- ・その際に用いる速度は、原則として、規制速度としている。



速度規制の実施状況

出典: 日本道路交通情報センターのオープンデータより加工

<現行ガイドライン準拠>

規制速度 : 60km/h
自動車交通量: 4,000台/日以上 を踏まえ、

自転車道



<実勢速度を踏まえた場合>

実勢速度 : 30km/h以下
自動車交通量: 4,000台/日以上 であるため、

自転車専用通行帯

II 検討手法の多様化、深化(多様で柔軟な検討の促進③)

- バイパスの開通により、現道からバイパスに通過交通が転換し、**現道の交通量が減少**。
- 現道の交通量の減少を踏まえ、**現道を4車線から2車線にし、自転車通行空間及び歩行空間に再配分**。

■ バイパス整備による交通量の転換



交通量の推移

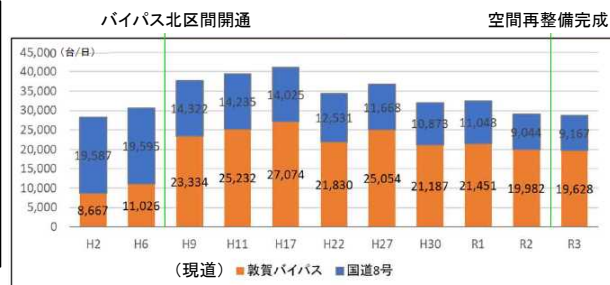
■ 現道交通量

H2: 19,587台/日



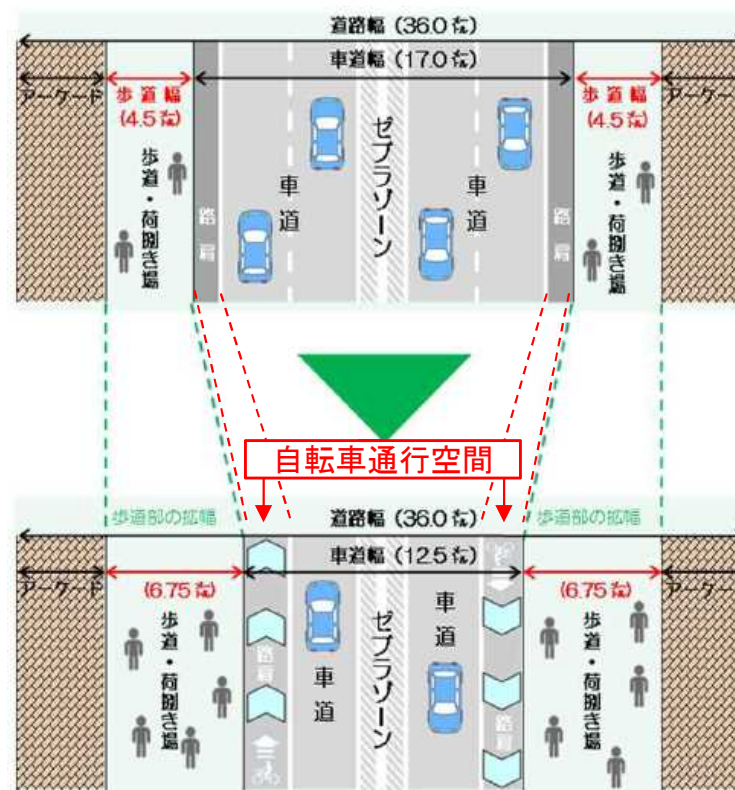
減少

R3: 9,167台/日



【出典】・H2～H27: 全国道路・街路交通情勢調査
・H30～R3: JARTIC交通量(6～8月)

■ 空間再配分により、自転車通行空間及び歩行空間を創出



4車線

空間再配分

2車線
+ 自転車通行空間
+ 歩行空間

整備前断面



整備後断面



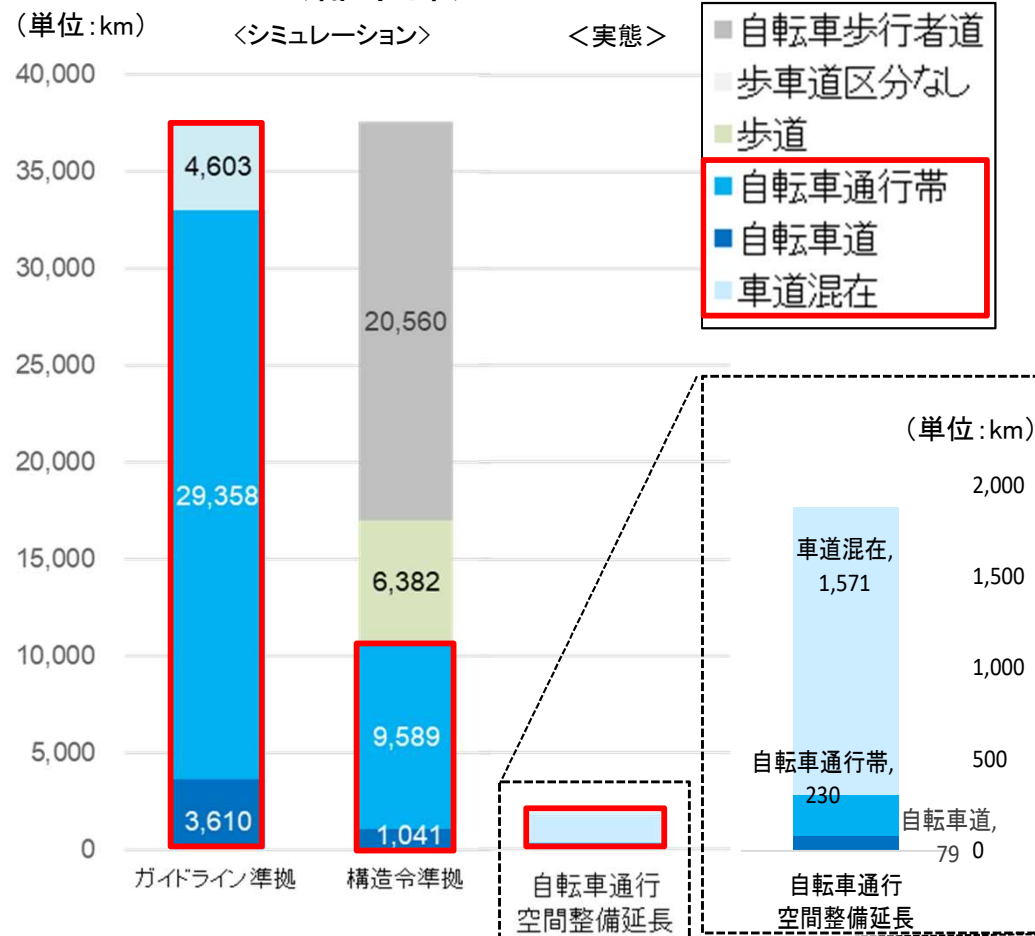
車線 ⇒ 自転車通行空間

福井県敦賀市

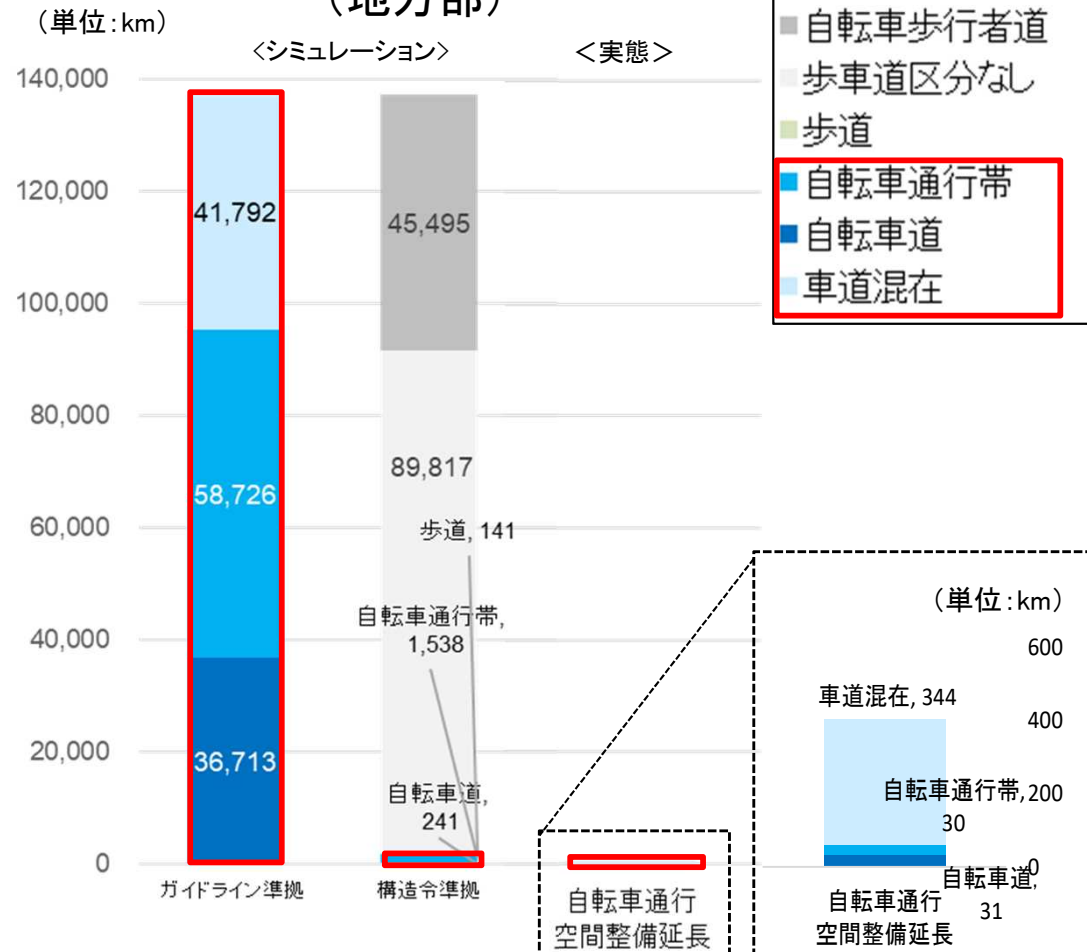
II 検討手法の多様化、深化(目安となっている数値基準の見直し)

- ガイドラインと道路構造令で、整備形態選定の目安の数値が異なり、想定する整備形態に大きな差がある。
 - 整備形態を選定する際の不合理な支障とならないよう、選定の目安とする数値基準の見直しを検討。
- ※道路構造令の運用に関する事務連絡：交通量多寡の目安 自動車(4,000台/日)、自転車(500台/日)、歩行者(500人/日)

■ガイドラインや道路構造令に準拠し整備を想定した場合の車道走行を原則とした自転車通行空間と実態の比較 (都市部)



(地方部)



※各グラフの左軸：ガイドライン準拠、構造令準拠、実態

データ出典：道路交通センサス(H22センサス対象道路(概ね国道・県道)のうち H17センサスより歩行者・自転車交通量を取得できた区間を抽出)

※各グラフの右軸：国道、都道府県道の自転車通行空間の延長（国土交通省調べR4.3.31時点）

II 検討手法の多様化、深化(PDCAサイクルの強化)

- 関係者(地方公共団体道路管理者、警察、学識者等)が連携して、自転車利用環境の向上について、**継続的にPDCAサイクルが実行**されることが肝要。
- 地域の状況に応じて、**自転車だけでなく、歩行者や自動車はもちろんのこと、公共交通(バス、鉄道等)など多様な交通モード**の観点からの議論や道路だけでなく**観光振興や街づくり全体**の観点からの議論も必要。
- 自転車の活用を推進する**地域のリーダーを支える体制の構築**を促し、**先進的な取組**を促進。
- 改訂版ガイドライン等で、**連携体制の事例やその取組内容を紹介**し、取組の拡大を図る。

■連携体制の事例(金沢自転車ネットワーク協議会)

歩行者・自転車・クルマのそれぞれが安全に安心して通行できる道路空間の創出に向けて、学識者、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、警察機関が連携を図りつつ、面的な自転車ネットワークの検討・試行・整備を継続的に展開していくことや国・県・市・警察・その他関係機関等が取り組む自転車関連施策のプラットフォーム化(情報の共有化)を図ることを目的に設立。

構成メンバー:

- ・学識者(公立小松大学 特任教授 高山純一、北陸大学 名誉教授 三国千秋、地球の友・金沢 三国成子)
- ・警察(石川県警察本部、金沢中警察署)
- ・行政(国土交通省金沢河川国道事務所、石川県土木部・県央土木総合事務所、金沢市都市政策局・土木局)

ネットワーク検討段階

金沢自転車ネットワーク協議会

金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会(一般公開)

- ・市内の自転車通行空間整備の取組状況や、全国的な動向を共有

金沢自転車事故対策研究会

- ・自転車関連事故を分析し、対策を検討
- ・自転車の交通ルールの徹底に向けた街頭指導マニュアルを作成

整備段階(今後の構想)

道路管理者など市・県・国、学識者、地域住民、学校関係者、自転車利用者、公共交通事業者、警察等が参画する協議の場を設け、地域の現状・課題の共有と整備内容等についての合意形成を図る。

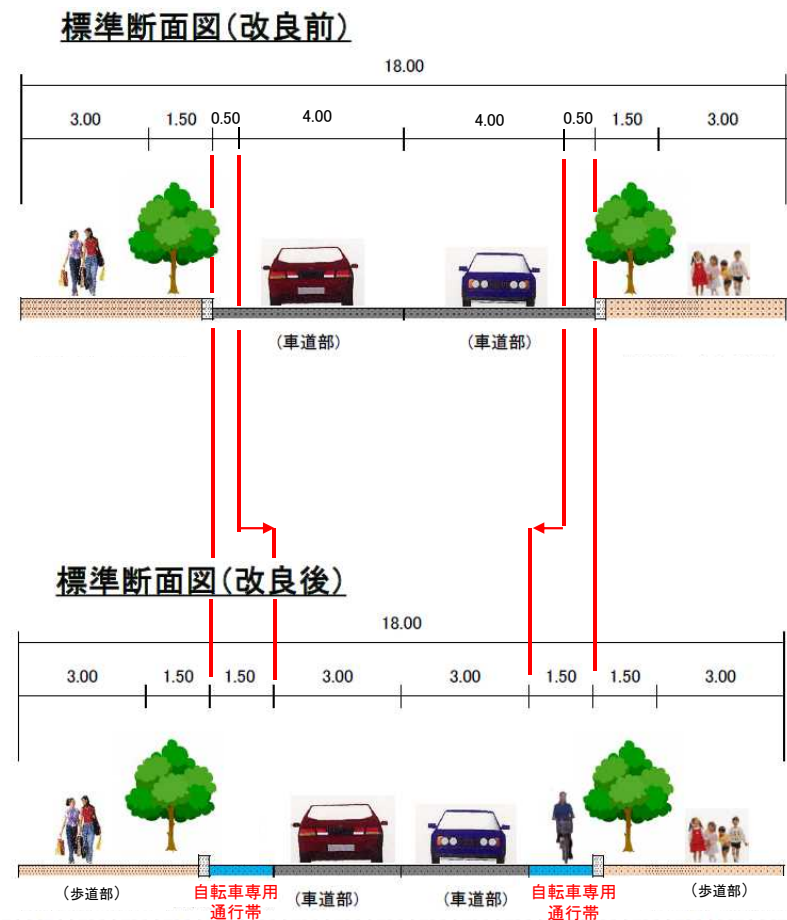
自転車通行空間整備に向けた会議の参加者



川 安全性を高める整備の工夫の誘導①

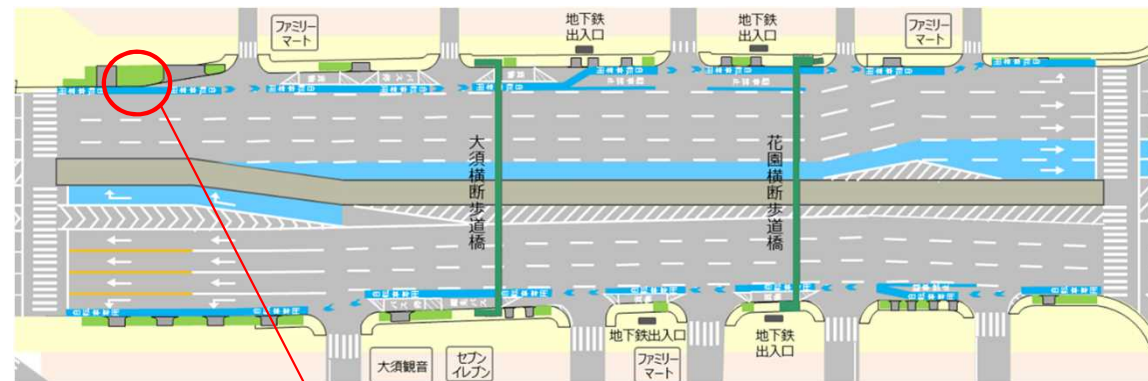
- 現道路幅内の空間再配分の手法を提示。
- 交差点部は、歩行者、自転車、自動車が輻輳し、交差点設計も複雑になるため、参考となる手法を提示。

■ 空間再配分の幅員検討事例



■ 空間再配分による整備事例

<平面>



愛知県名古屋市

自転車専用通行帯の整備状況

Ⅲ 安全性を高める整備の工夫の誘導②

- 自動車と自転車を簡易な構造体を活用することで、自転車専用通行帯の安全性を高めることを検討。
これにより、自転車通行帯の幅で自転車道に近い分離が可能
- 様々な工夫により、新たな用地取得を要せず自転車通行空間を創出する手法や自転車走行空間の質を向上させるための事例を充実。

■ 自転車専用通行帯の質を向上

○ ゴムポール等により自動車と自転車の走行空間を分離



埼玉県三郷市

■ 規制速度の抑制を組み合わせた空間の創出

○ 車線の幅員を減少し、自転車通行空間を整備
車両の規制速度を40→30km/hに変更



愛知県名古屋市



整備前



整備後

川 安全性を高める整備の工夫の誘導③

- 路上駐停車と共存した自転車通行空間の整備手法と関係法令の解説を提示
- 道路構造令及び道路交通法の標準形態は、自転車専用通行帯の左側に停車帯を配置することとなるが、自転車と自動車の通行を可能な限り分離する形態として、道路交通法48条による自転車専用通行帯の右側に駐車位置の指定をしている整備事例もある。

■ 自転車専用通行帯の左に停車帯を配置する事例

事例：名古屋市中区・国道19号



写真と図：名古屋国道事務所作成資料

■ 自転車専用通行帯の右に「駐車位置の指定」により停車空間を確保する行う事例

事例：東京都文京区・白山通



IV機会をとらえた整備の促進(無電柱化との事例)

- 自転車通行空間の整備プロセスと他事業の整備プロセスとを融合したフローを提示。同時施工のために必要な検討・調整事項とそのタイミングを明記。

自転車通行空間整備事業

- NW計画の策定
- NW計画に位置付けられた整備形態の確認

- 自転車通行空間(完成形)の検討*
*予備設計レベル
- 公安委員会協議 道路法95条の2

- 自転車通行空間(暫定形*)の検討
*無電柱化が部分的に完成していく途中段階の供用形態

自転車通行空間とするのに必要な工事

無電柱化事業(道路拡幅、交通安全事業等)

- 無電柱化計画の策定
- 無電柱化計画に位置付けられた整備区間の確認

計画段階
事業化段階

事業化

無電柱の事業化までに
完成形の設計ストック
を用意するのが重要

完成形図面の
引き渡し

- 無電柱の予備設計

- 無電柱の詳細設計

- 無電柱施設の施工

施工時期の共有

細部調整

復旧工事

自転車通行空間整備と無電柱化の同時実現

自転車を取り巻く社会情勢

新型コロナウイルス感染症、カーボンニュートラル、大規模災害等



自転車を地域の政策にしっかり位置付け、自転車利用環境を充実させる取組を急ぐ必要

取組の着眼点

着眼点① 自転車利用空間の形成

- 自転車利用空間のネットワークに関する計画の策定
- 自転車利用空間の量・質の向上

着眼点② 自転車利用機会の創出

- 自転車保有形態の多様化(シェアサイクル等)
- 自転車活用目的の広範化・深化(サイクルツーリズム等)

＝下記の取組を
活かしながら推進

さらなる取組として

+

- ①カーボンニュートラルをはじめとする多様な取り組みへの位置づけ強化
- ②地域における自転車活用の推進力強化
- ③自転車の効用の「見える化」による自転車人口の拡大

- シェアサイクルの公共性に鑑み、更なる普及促進を図るためにも、**採算性の確保、ポート設置場所の確保、利便性の向上等の課題の解決に向けた支援策が必要。**
- 具体的には、**ガイドラインの発出等による地方公共団体へのノウハウ提供等**を行う。

■ 自転車活用推進計画（令和3年5月閣議決定）抜粋

「シェアサイクルの公共的な交通としての在り方や持続可能な事業運営の在り方、サイクルポート設置場所の確保、データの活用等による利便性向上等の観点から、制度運用の考え方や先進的な取組事例等を記載したガイドラインをとりまとめ、地方公共団体へ周知する。」

シェアサイクルの普及促進に向けての課題

サービスの維持

サービスの改善

採算性の確保

ポート設置場所の確保

利便性の向上

ガイドラインの発出等による地方公共団体へのノウハウ提供

- ・ 各種支援策（制度の運用等）、地域における協議の在り方、災害時の運用やサービスの維持・改善等の先進事例等について提示

自転車を取り巻く社会情勢

新型コロナウイルス感染症、カーボンニュートラル、大規模災害等



自転車を地域の政策にしっかり位置付け、自転車利用環境を充実させる取組を急ぐ必要

取組の着眼点

着眼点① 自転車利用空間の形成

- 自転車利用空間のネットワークに関する計画の策定
- 自転車利用空間の量・質の向上

着眼点② 自転車利用機会の創出

- 自転車保有形態の多様化(シェアサイクル等)
- 自転車活用目的の広範化・深化(サイクルツーリズム等)

＝下記の取組を
活かしながら推進

さらなる取組として

+

- ①カーボンニュートラルをはじめとする多様な取り組みへの位置づけ強化
- ②地域における自転車活用の推進力強化
- ③自転車の効用の「見える化」による自転車人口の拡大

サイクルトレイン・サイクルバス

○自転車活用推進計画(令和3年5月閣議決定)において、サイクリストの受入環境の整備等により、サイクルツーリズムを推進するため、「鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバスの取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、ベストプラクティスの共有を行う」とこととしている。

■好事例集

<導入の目的>



観光目的



生活行動目的

写真: 弘南鉄道

案内誘導



安全対策



駅構内動線の設定

固定方法

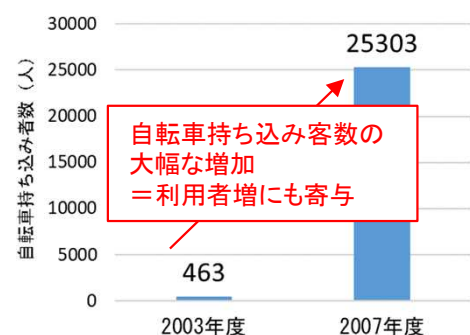


[参考]海外事例

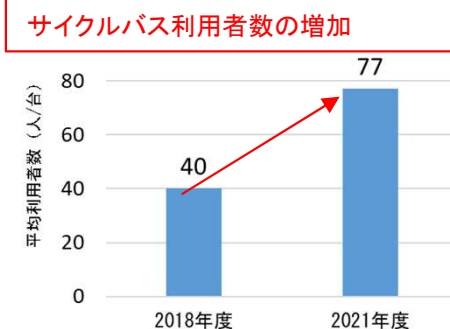


写真: 館山市観光協会

<導入の効果>



自転車持ち込み件数(上毛電鉄)



年間利用者数(宗谷バス)

<輪行との違い>

輪行は自転車を解体し、カバーをかけて持参するもの。
タイヤを利用して転がすことはできない。



➡ 鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン・サイクルバスを好事例をまとめ、他の交通事業者の導入を促進