

自転車施策のこれまでの経緯

(一部) 国交省による自転車利用環境創出促進検討会資料より

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－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(H25.12.1)

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

自転車通行環境整備モデル地区(98地区)

- 国土交通省と警察庁は、自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるため、全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定。
- モデル地区では自転車通行空間の通行率が約5～8割と高く、自転車関連事故件数も約3～4割減少。

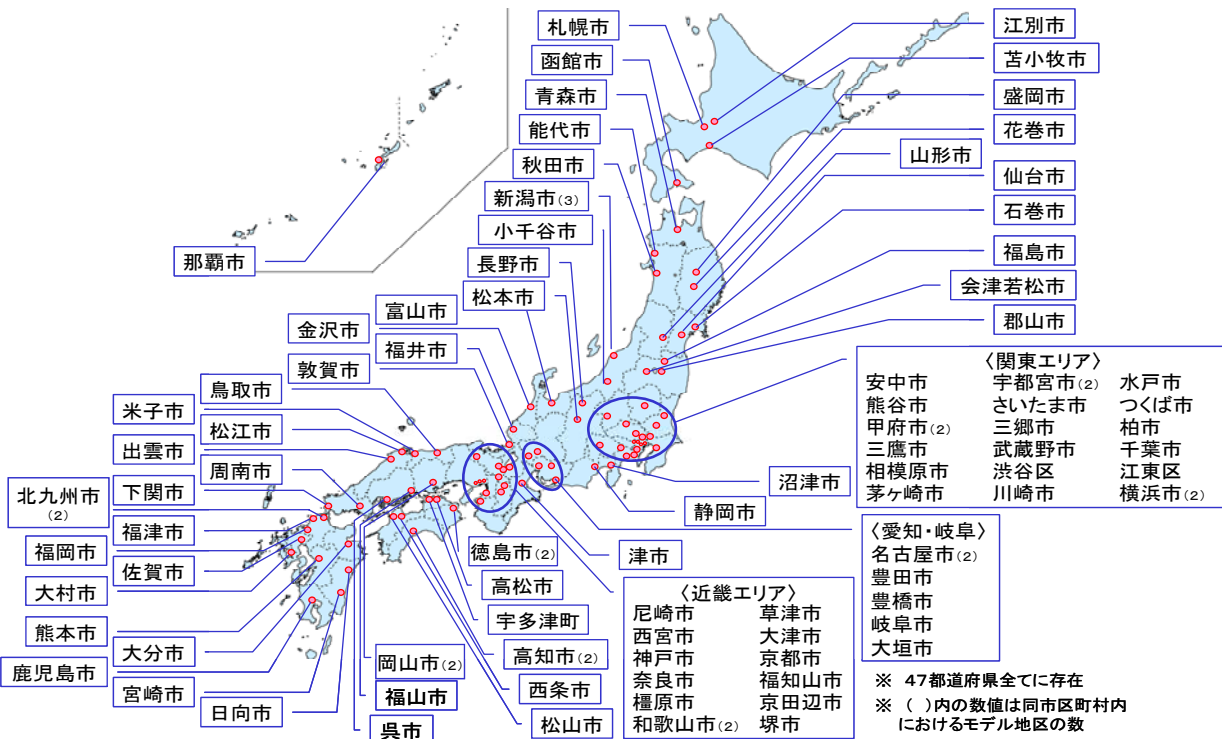
■モデル地区の整備状況(H25.3末時点)



自転車道



自転車歩行者道(走行位置明示)



■モデル地区における自転車の通行位置

①自転車道

歩道	自転車道	車道
14%	84%	2%

②自転車専用通行帯

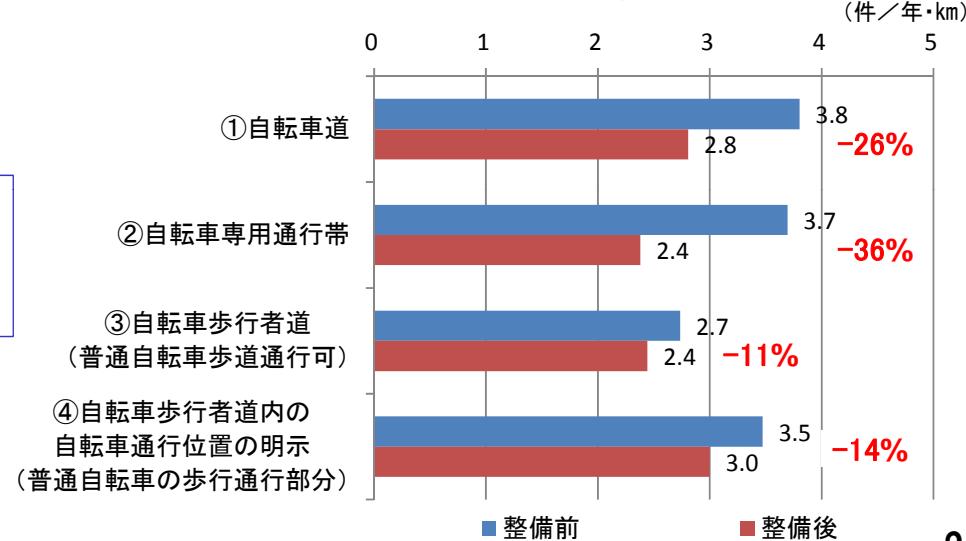
歩道 (又は自転車歩行者道)	車道	
	自転車専用通行帯	車道
46% (24%*)	53% (76%)	1% (0%)

※歩道通行が認められている者、認められていない者を区別せずに集計した数値

④自転車歩行者道内の自転車通行位置の明示

自転車歩行者道		車道
歩行者通行部分	自転車通行部分	
29%	69%	2%

■モデル地区の自転車関連事故件数の整備前後比較



【出典：国土交通省資料】

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)

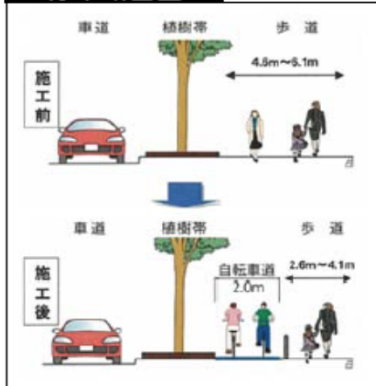
山梨県における自転車通行環境整備モデル地区について

1. 甲府市丸の内周辺地区における取り組み事例

(1) 自転車道の整備概要

・平和通りの（国道52号・主要地方道甲府韮崎線）歩道部において、自転車と歩行者の接触事故を防止することを目的に自転車と歩行者を分離した安全で快適な自転車道を整備し、平成22年3月19日（金）より利用が開始されました。

標準断面図



施工前



施工後



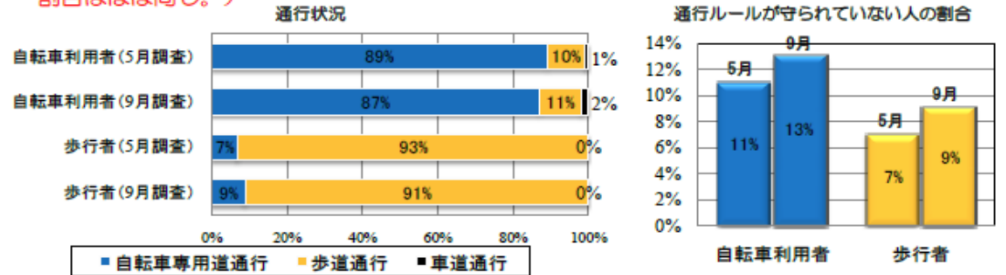
ネットワーク図



(2) 利用状況（交通量調査結果：丸の内地区）

- ①交通量調査（第1回）
 - ・日時：5月23日（水）7：00～19：00
 - ・自転車・歩行者通行量の計測
 - ・利用状況 自転車交通量：1,205台
歩行者交通量：1,006人
- ②第2回交通量調査（第2回）
 - ・日時：9月14日（火）7：00～19：00
 - ・自転車・歩行者通行量の計測
 - ・利用状況 自転車交通量：1,525台
歩行者交通量：816人

●自転車利用者のうち約9割の方が「自転車道」を利用しているが、約1割の方が「歩道および車道」を通行。同様に、歩行者の約9割の方が「歩道」を利用しているが、約1割の方が「自転車道」を通行。（※実施した2回の調査結果について、その割合はほぼ同じ。）



(3) 満足状況（アンケート調査結果）

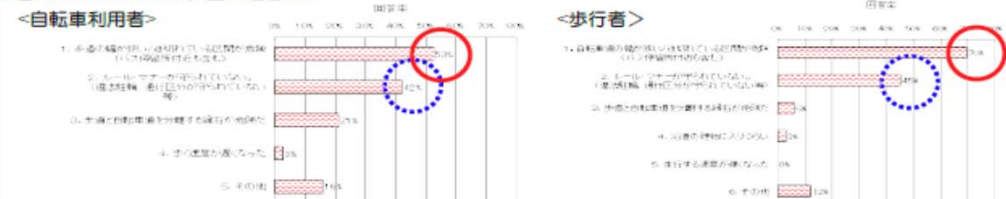
- ヒアリング調査
 - ・日時：6月22日（火）9：00～19：00
 - ・取得サンプル数 自転車利用者：207サンプル
歩行者：209サンプル

●全体で64%が「通行しやすくなった」と回答。
●全体で17%が「通行しにくくなった」と回答。

●通行しやすくなった要因・理由は？



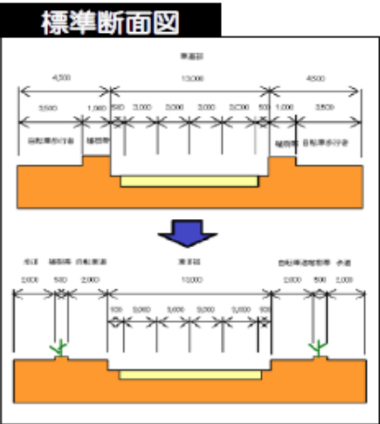
●通行しにくくなった要因・理由は？



2. 甲府市朝日周辺地区における取り組み事例

(1) 自転車道の整備概要

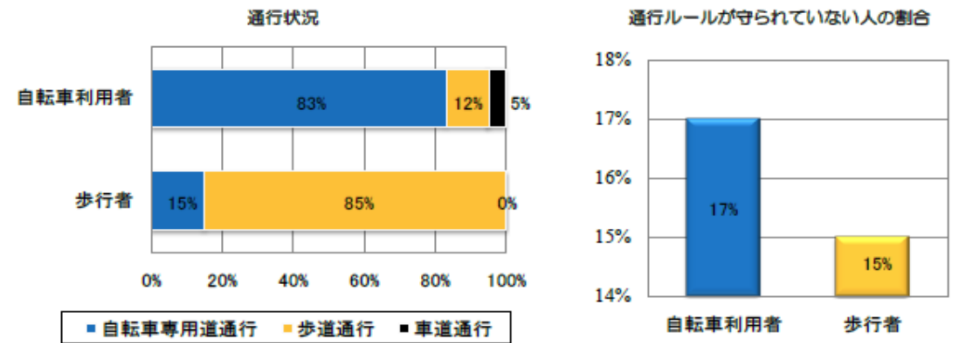
- 市道朝日荒川線の歩道部において、自転車と歩行者の接触事故を防止することを目的に自転車と歩行者を分離した安全で快適な自転車道を整備し、平成22年4月1日（木）より利用が開始されました。



(2) 利用状況 (交通量調査結果：甲府工業グランド前)

- 交通量調査
 - ・日時：4月21日（水）7：00～19：00
 - ・自転車・歩行者通行量の計測
 - ・利用状況 自転車交通量：3,021台
歩行者交通量：1,450人

- 自転車利用者のうち83%の方が「自転車道」を利用しているが、17%の方が「歩道および車道」を通行。同様に、歩行者の85%の方が「歩道」を利用しているが、15%の方が「自転車道」を通行。



【参考】整備手法別のメリット・デメリット

整備手法	整備イメージ	特徴(○:メリット、△:デメリット)
(1) 自転車道の整備		<ul style="list-style-type: none"> ○自転車と自動車、歩行者が接触する危険性が低い。 ○自動車・歩行者といった他の交通と分離を図ることが出来るため、自転車のスムーズな通行が可能である。
(2) 自転車レーンの設置		<ul style="list-style-type: none"> ○自転車空間を明確にすることが出来る。 ○自転車レーンは車道として整備されるため、平坦性に優れる。 ▲自転車レーン内の自転車の通行は一方通行(自動車と同方向)のみとなる。 ▲物理的に分離する構造ではないため、自転車と自動車接触する危険性が残る。 ▲自転車の通行が駐車車両に妨げられるおそれがある。
自転車歩行者道における自転車走行位置の明示		<ul style="list-style-type: none"> ○自転車と自動車接触する危険性は低い。 ○走行位置が明確に区分されるため、比較的スムーズな通行が可能となる。 ▲物理的に分離する構造ではないため、自転車と歩行者が接触する危険性が残る。