

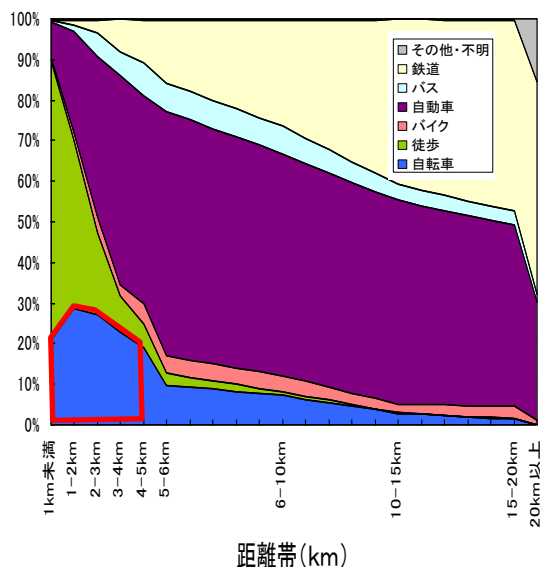
安全で快適な自転車利用環境の 創出に向けた検討委員会の提言

主な施策背景

○ 自転車は、短距離移動において都市内交通体系の主要な一翼を担っている一方、自転車通行空間の整備は十分でなく、交通事故全体に占める自転車関連の事故の割合は拡大傾向にあることから、安全で快適な自転車利用環境の創出を目指して整備を推進する。

■ 5km未満の交通手段の2割を自転車は担っている

移動距離帯別交通手段別利用割合



[出典: H17全国都市交通特性調査(全国PT)]

※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。

■ 自動車・歩行者と分離された空間はわずか約3,000km

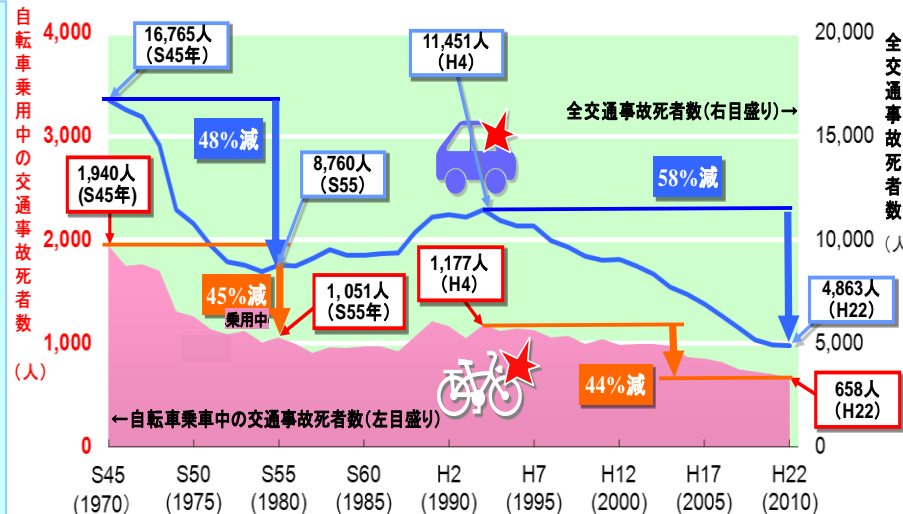
全国の道路 約120万km



[出典: 国土交通省資料、警察庁資料]

※延長は道路延長、平成22年4月1日現在

■ 約20年間では、全交通事故死者数は約6割減少したものの、自転車事故の減少割合は低い



[出典: 交通事故統計年報(平成20年版): (財)交通事故総合分析センター]、平成22年中の交通事故の発生状況 警察庁交通局 平成23年2月28日]

委員会概要

○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

○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

○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)

○提言にあたっての基本的な考え方

- ・「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、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等のハード・ソフトの取組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。

※例外として歩道を徐行により通行できる場合；

- ・道路標識により歩道通行が認められている場合
- ・運転者が児童、幼児、高齢者等で車道通行が危険である場合
- ・駐車車両があるなど自転車の通行の安全を確保するためやむを得ない場合

○提言の目次

I. はじめに

- I-1. 背景
- I-2. 提言にあたって

II. ガイドラインについて

- II-1. 自転車通行空間の計画
- II-2. 自転車通行空間の設計
- II-3. 利用ルールの徹底
- II-4. 自転車利用の総合的な取組

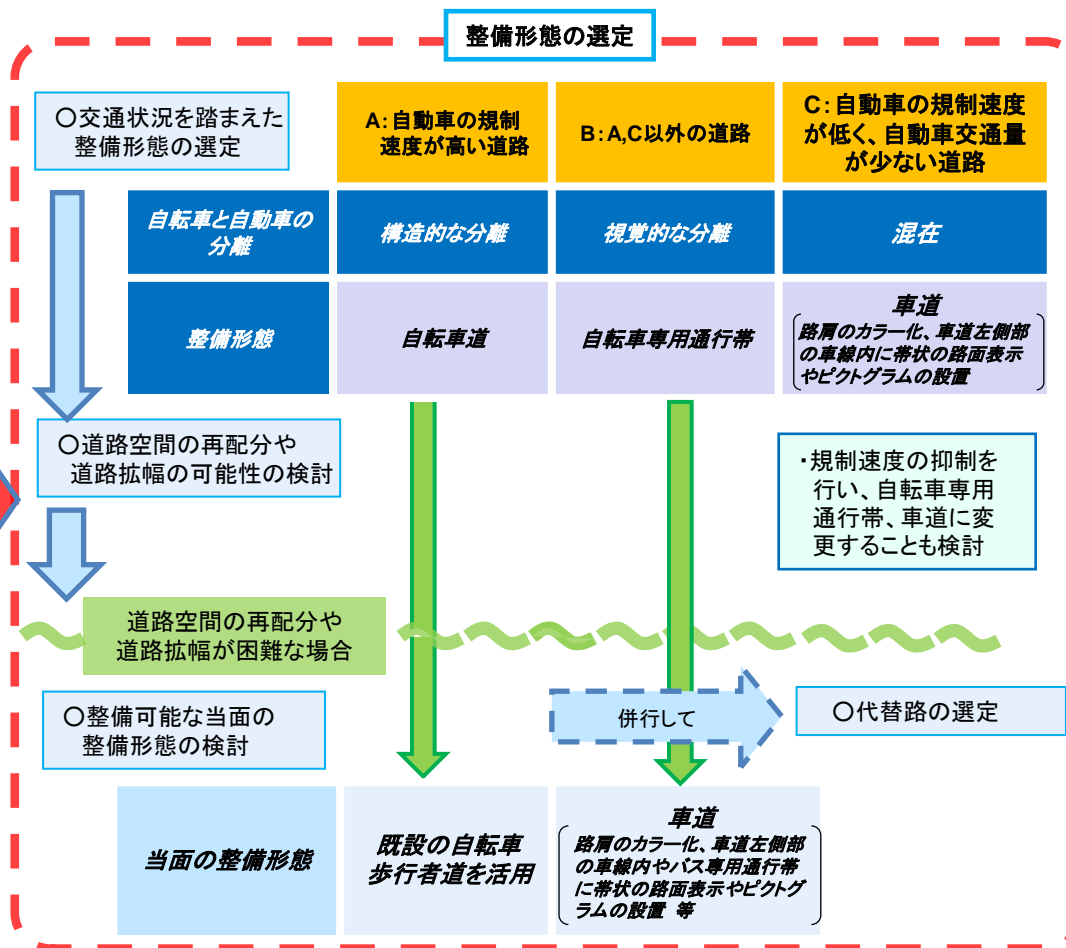
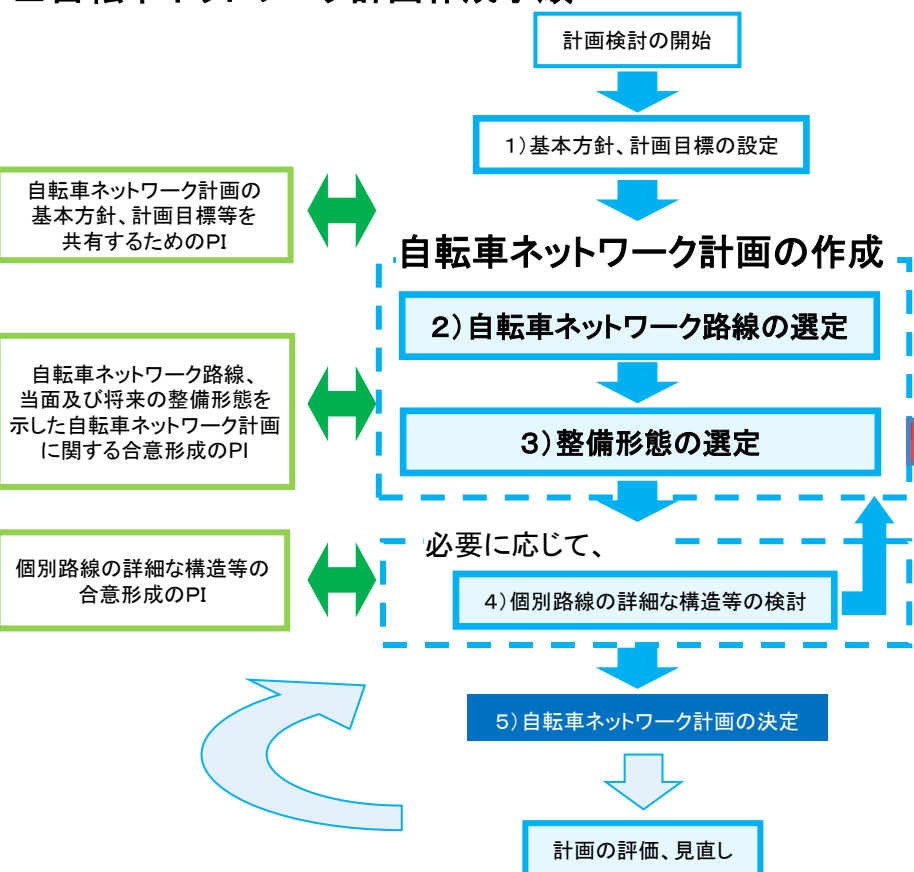
III. 今後の検討課題について

 今夏を目途にガイドラインを策定し、発出する予定

提言のポイント(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、計画作成手順を示し、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



提言のポイント(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



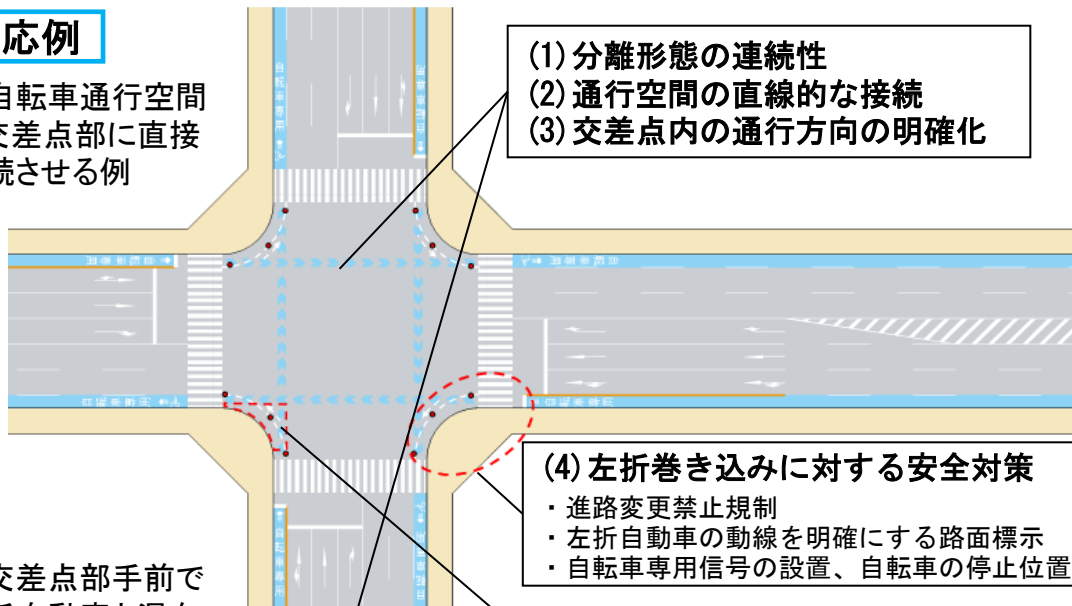
帯状の路面表示の例

提言のポイント(交差点部の設計)

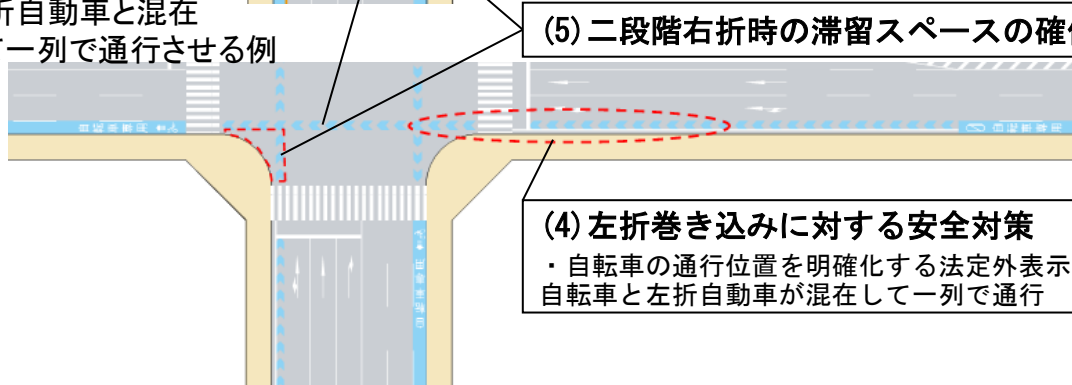
- 交差点部における自転車の安全性、快適性を向上させるため、①分離形態の連続性、②通行空間の直線的な接続、③交差点内の通行方向の明確化、④左折巻き込みに対する安全対策、⑤二段階右折時の滞留スペースの確保という基本的な考え方を提示。
- 具体的な対応として、自転車通行空間を交差点部に直接接続させる例と交差点部手前で左折自動車と混在して一列で通行させる例を提示

対応例

○自転車通行空間を交差点部に直接接続させる例

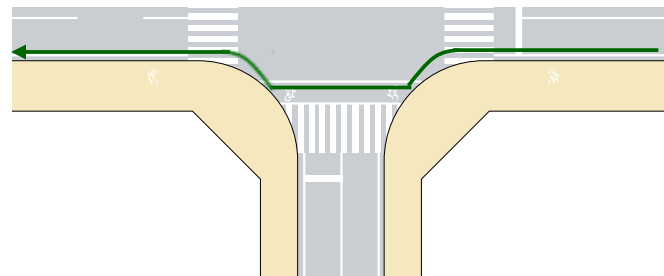


○交差点部手前で左折自動車と混在して一列で通行させる例

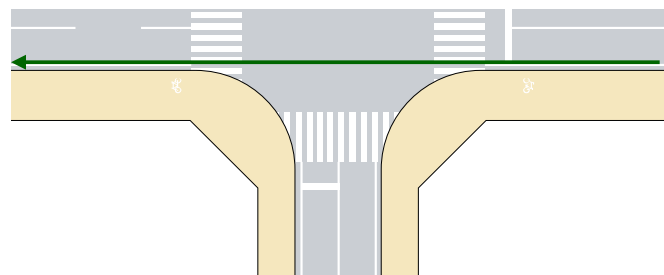


(参考)通行方法

従前



今回



— 車道を通行する自転車

(参考)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】

(参考) 自転車利用の総合的な取組

① 駐停車・駐輪対策

■ 荷捌き等のための駐停車空間を確保している例



■ 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



■ 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”】