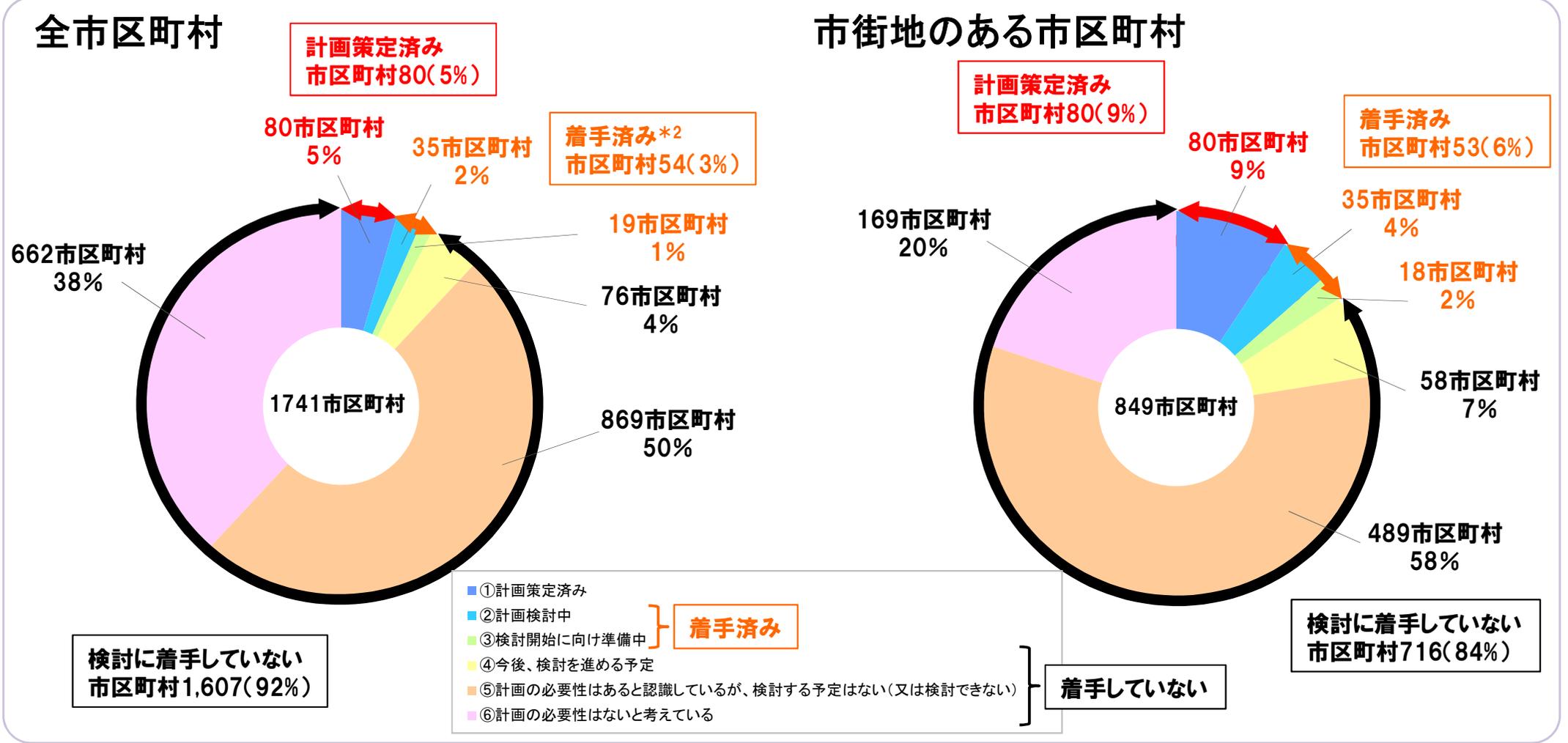


自転車ネットワーク計画策定が必要 と考えられる市区町村のリストアップ の考え方について

1-1. 自転車ネットワーク計画の策定状況

○ 自転車ネットワーク計画策定済みの市区町村は80。その割合は、「全市区町村」では5%、「市街地のある*1市区町村」では9%。

■ 自転車ネットワーク計画の策定状況(平成27年4月1日現在)

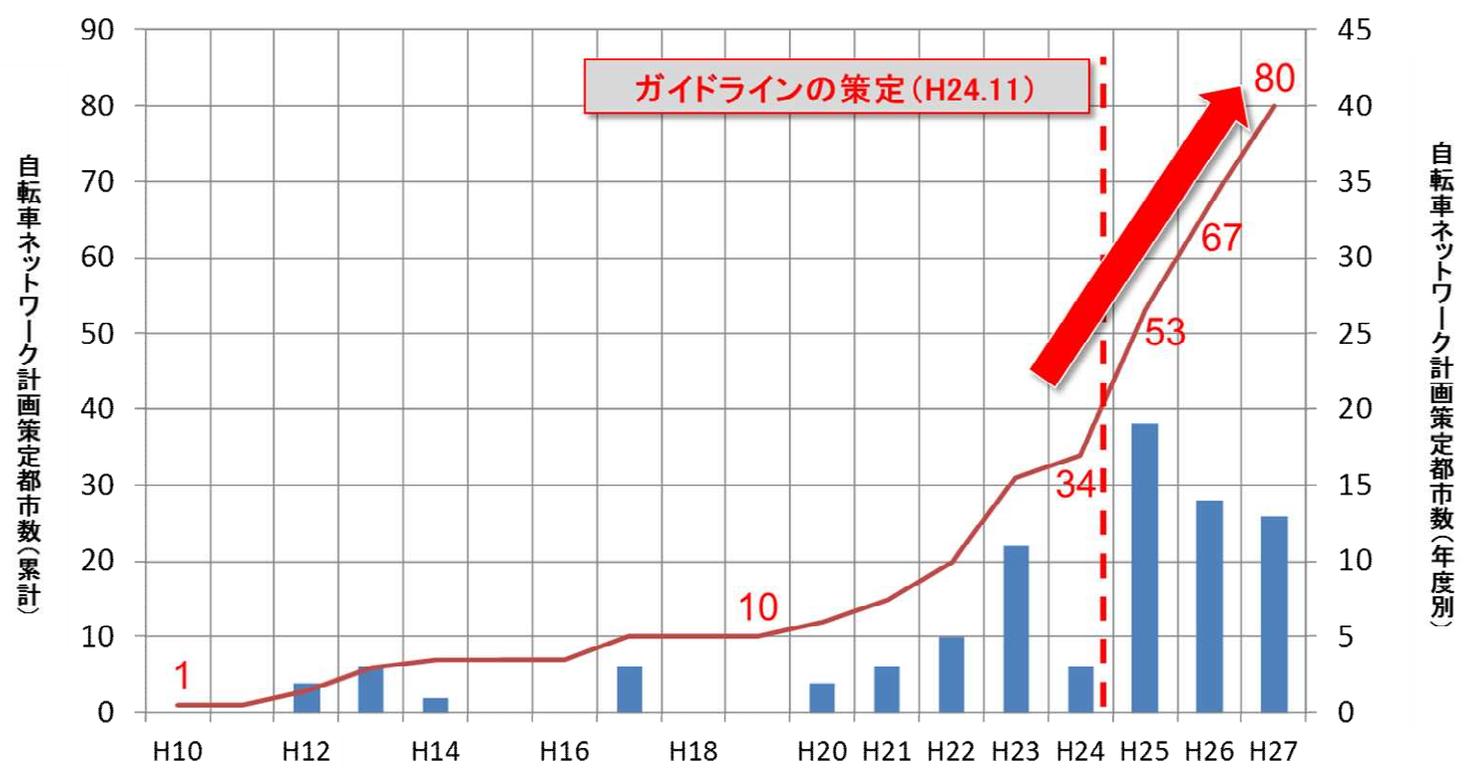


* 1: 市街地のあるとは、DIDを有すると定義。DIDとは、国勢調査で定められた「人口集中地区」。原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の国勢調査基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

* 2: 着手済みとは、「計画検討中」、「検討開始に向け準備中」と回答したものと定義。

1-1.自転車ネットワーク計画の策定状況

- 自転車ネットワーク計画の策定市区町村数は、ガイドライン*¹発出後、着実に増えているものの、更なる計画策定が望まれる。
- 今後は、ガイドラインに対する主な改善意見等も踏まえ、計画策定を促進していく必要がある。



【資料：国土交通省調べ(各年4月1日現在)】

■ガイドラインに対する主な改善意見

- ・市内全域を網羅したネットワーク計画を一度に策定することは困難
- ・市街地の既存道路において、より柔軟な対応ができるガイドラインの改訂等を希望
- ・車道混在路線における路面標示(自転車のデザインなど)の全国統一が必要

* 1:『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 国土交通省道路局・警察庁交通局)

1-1.自転車ネットワーク計画の策定状況

■ 平成26年度に新たに自転車ネットワーク計画を策定した市区町村(13市区町村)

都道府県名	市区町村名
埼玉県	さいたま市、上尾市
東京都	世田谷区
神奈川県	相模原市、平塚市、茅ヶ崎市、大磯市
新潟県	長岡市
京都府	京都市
大阪府	茨木市、高槻市
兵庫県	尼崎市
沖縄県	浦添市

■ その他ネットワーク計画を策定済みの市区町村(67市区町村)

都道府県名	市区町村名
北海道	北広島市、帯広市
宮城県	仙台市
福島県	福島市、いわき市
茨城県	つくば市、土浦市
栃木県	宇都宮市
群馬県	前橋市、高崎市
埼玉県	熊谷市、春日部市、戸田市、三郷市
千葉県	千葉市
東京都	港区、大田区、渋谷区、豊島区、板橋区、練馬区
神奈川県	横浜市、大和市、藤沢市、小田原市
新潟県	新潟市
富山県	富山市
石川県	金沢市、加賀市
岐阜県	岐阜市
静岡県	静岡市、浜松市、富士市
愛知県	名古屋市、安城市、豊田市、豊橋市
三重県	四日市市
福井県	大野市
滋賀県	守山市
大阪府	箕面市、堺市、大阪市
兵庫県	神戸市、姫路市、加古川市
奈良県	生駒市
鳥取県	米子市
島根県	松江市
岡山県	岡山市
広島県	広島市、呉市、尾道市、福山市
山口県	防府市
香川県	高松市、宇多津町
愛媛県	松山市
福岡県	福岡市、北九州市
佐賀県	佐賀市
熊本県	熊本市、水俣市
大分県	大分市
宮崎県	宮崎市
鹿児島県	鹿児島市
沖縄県	名護市

1-2. 計画策定の必要性が高い市区町村の考え方

○「自転車事故が多い」と「自転車利用が多い」の2つの観点から、自転車ネットワーク計画の必要性を確認した。

計画の必要性が高い市区町村



(例)
○自転車事故件数

自転車
事故

自転車
利用

(例)
○自転車利用者数

1-3. 自転車の事故・利用に関する参考指標

○ 今後、市区町村が自転車ネットワーク計画策定の必要性を判断する上で参考となる指標について、市街地のある市区町村*を対象に、自転車事故件数や自転車利用者数の観点から4つの指標を用いて整理を行った。

*:「市街地のある」とは、DIDを有すると定義【資料:平成22年国勢調査】

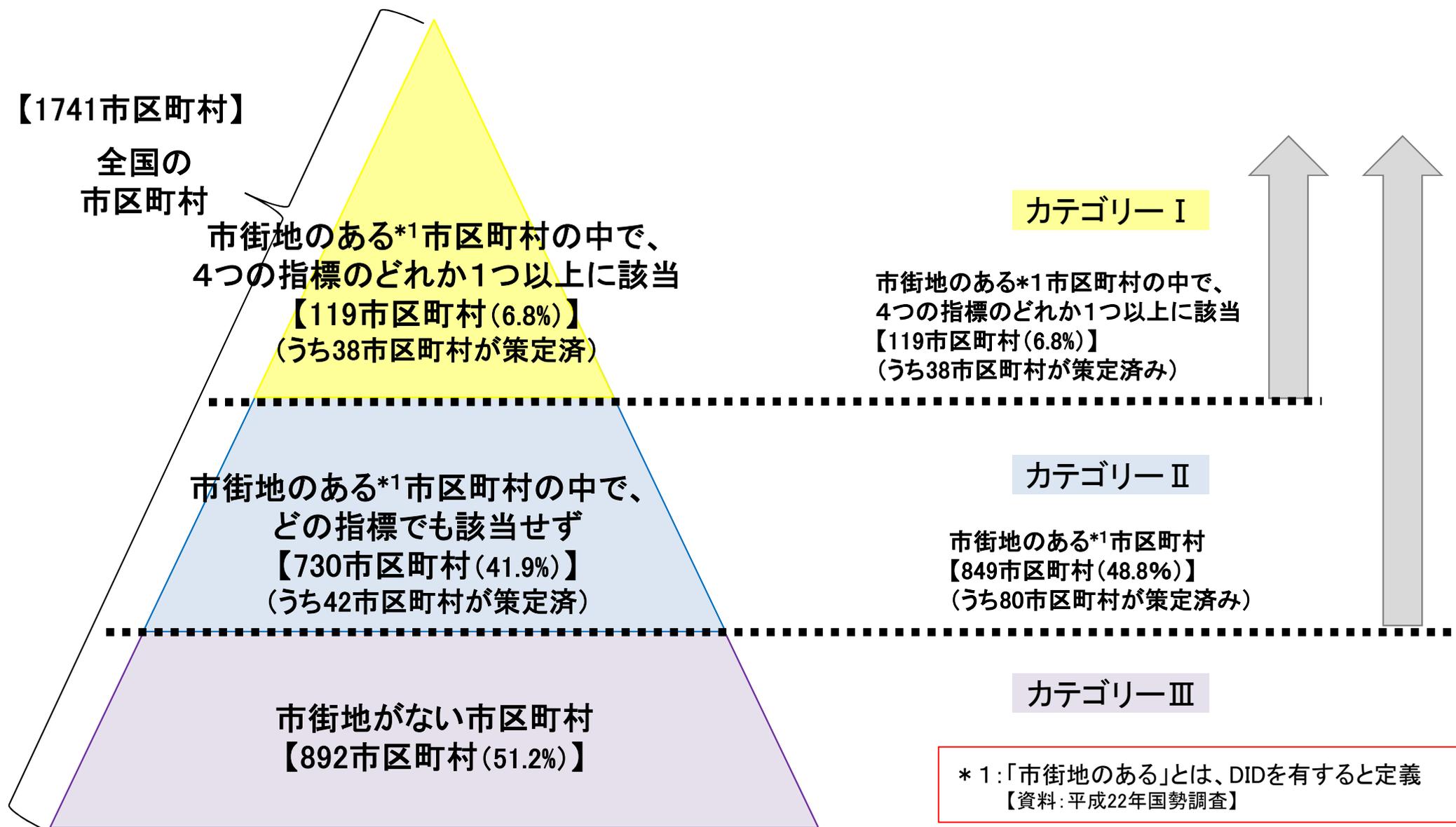
指標	内容	事故・利用の上位3割を占める閾値
指標Ⅰ: 人口あたりの 自転車関連 事故件数 (件/年/千人)	<p><u>自転車関連事故件数／人口</u></p> <p>自転車関連事故件数:H22～25の4年間で発生した自転車関連事故件数*¹</p> <p>人口:夜間人口*²</p>	当該指標の順に並べると、 <u>1.77(件/年/千人)以上</u> となる市区町村で、全国の自転車関連事故件数(548,827(件／4年))の3割を占める
指標Ⅱ: 自転車関連 事故件数 (件/年)	<p><u>自転車関連事故件数</u></p> <p>自転車関連事故件数:H22～25の4年間で発生した自転車関連事故件数*¹</p>	当該指標の順に並べると、 <u>926(件/年)以上</u> となる市区町村で、全国の自転車関連事故件数(548,827(件／4年))の3割を占める
指標Ⅲ: 通勤・通学 自転車分担率 (%)	<p><u>自転車利用者数／全交通手段の人口</u></p> <p>自転車利用者数:通勤・通学時に自転車のみ、または自転車と鉄道・電車を選択する15歳以上の就業者・通学者数*²</p> <p>全交通手段の人口:15歳以上の就業者・通学者数*²</p>	当該指標の順に並べると、 <u>22.3(%)以上</u> となる市区町村で、全国の通勤・通学自転車利用人口(8,281,314(人))の3割を占める
指標Ⅳ: 通勤・通学 自転車利用人口 (人)	<p><u>自転車利用者数</u></p> <p>自転車利用者数:通勤・通学時に自転車のみ、または自転車と鉄道・電車を選択する15歳以上の就業者・通学者数*²</p>	当該指標の順に並べると、 <u>59,880(人)以上</u> となる市区町村で、全国の自転車利用者数(8,281,314(人))の3割を占める

* 1: 自転車関連事故件数【資料:公益財団法人交通事故 総合分析センター提供の事故データ】

* 2: 夜間人口、自転車利用者数【資料:平成22年国勢調査】

1-3. 自転車の事故・利用に関する参考指標

○ 全国の市区町村の内、市街地のある市区町村は約49%であり、うち4つの指標のどれか1つに該当する市区町村は119市区町村で全市区町村の約7%となる。

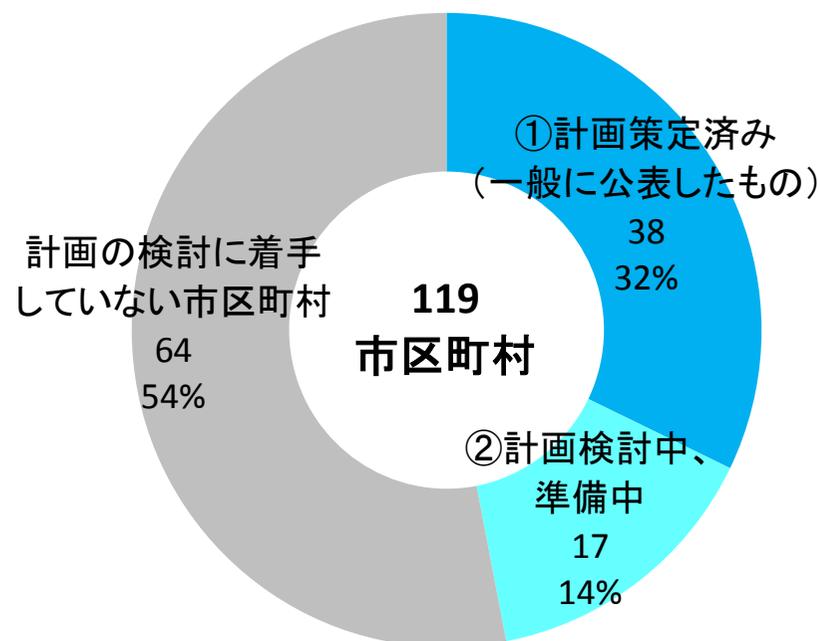


1-3. 自転車の事故・利用に関する参考指標

- 市街地のある市区町村のうち、どれか1つの指標で該当する市区町村では、計画策定済みの市区町村の割合は32%(38市区町村)、検討中・準備中の市区町村の割合は14%(17市区町村)。
- 市街地のある市区町村のうち、どの指標にも該当しない市区町村では、計画策定済みの市区町村の割合は6%(42市区町村)、検討中・準備中の市区町村の割合は5%(36市区町村)。

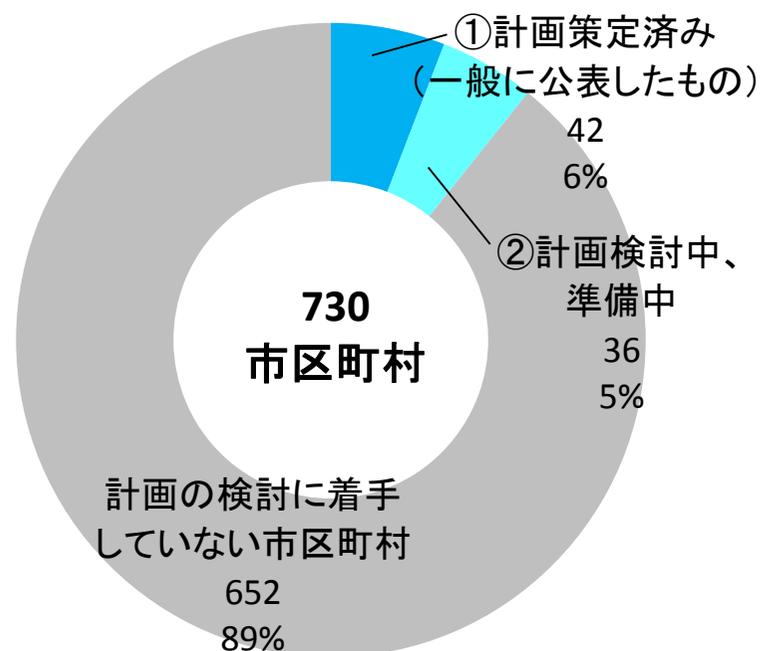
カテゴリー I

市街地のある*1市区町村の中で、
1つ以上の指標に該当する市区町村



カテゴリー II

市街地のある*1市区町村の中で
どの指標にも該当しない市区町村



* 1: 「市街地のある」とは、DIDを有すると定義 【資料: 平成22年国勢調査】