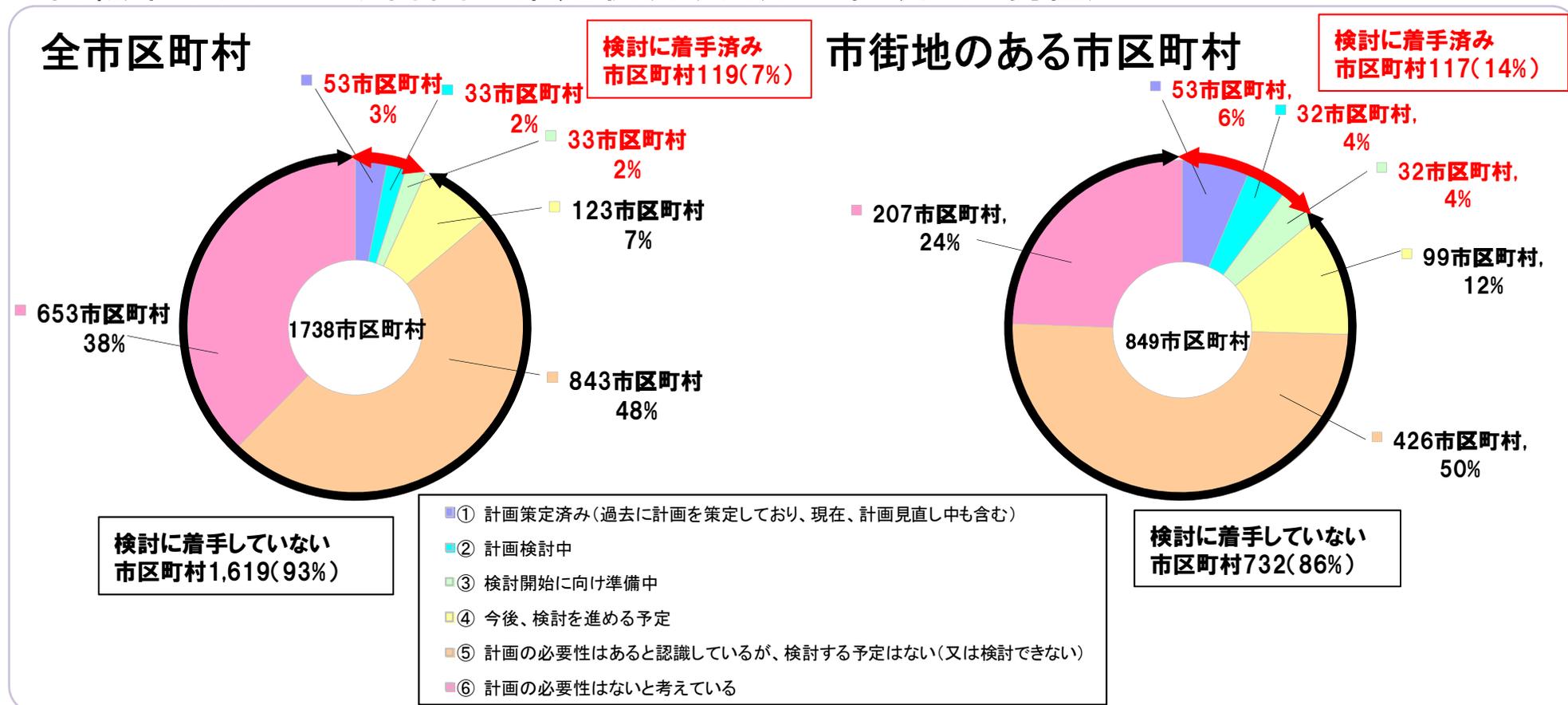


# 1-1. 自転車ネットワーク計画の策定状況

○ 自転車ネットワーク計画の検討に着手\*<sup>1</sup>済みの市区町村の割合は、「全市区町村\*<sup>2</sup>」では7% (119市区町村)、「市街地のある\*<sup>3</sup>市区町村」では14%(117市区町村)。

## ■ 自転車ネットワーク計画の策定状況(平成25年4月1日現在)



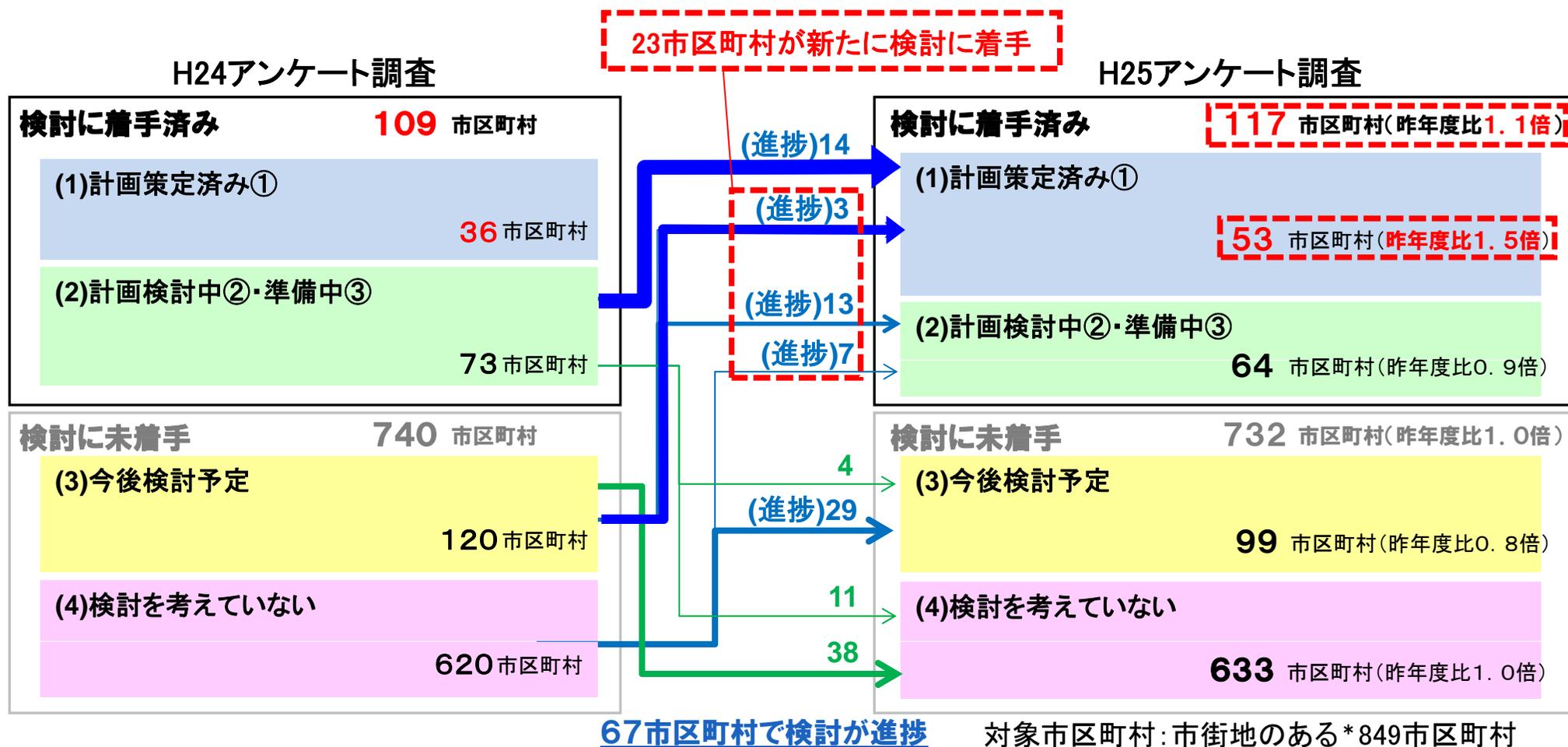
\* 1: 検討に着手済みとは、「計画策定済み」、「計画検討中」、「検討開始に向け準備中」と回答したものと定義。

\* 2: 東京電力福島第一原子力発電所事故によりH25.4現在で警戒区域に指定されていた市区町村を除く全国の市区町村を対象。

\* 3: 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。

# 1-2. 自転車ネットワーク計画の策定状況(昨年度との比較)

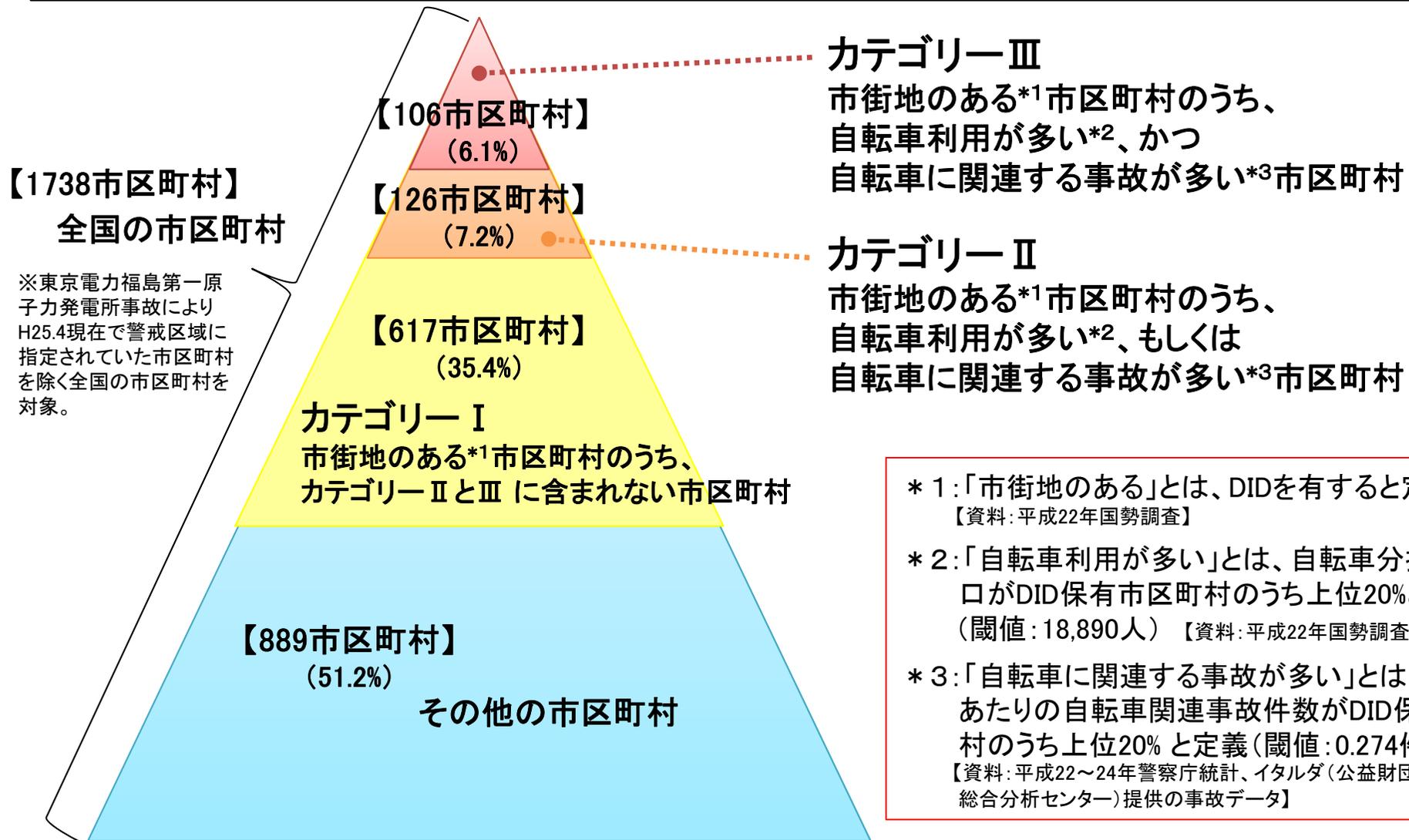
- 計画策定済みの市区町村は昨年度から1.5倍に増加(36→53市区町村)。
- 計画の検討に着手済みの市区町村は昨年度から1.1倍に増加(109→117市区町村)。
- 昨年度、「今後検討予定」、「検討を考えていない」と回答していた市区町村のうち23市区町村が新たに計画策定の検討に着手。



\*:「市街地のある」とは、DIDを有すると定義

# 1-3. 自転車ネットワーク計画の策定状況(市区町村の特性に着目した分類の考え方)

○ 市区町村の特性(市街地の状況、自転車の利用状況、自転車に関連する事故)に着目して、全国の市区町村より3つのカテゴリーに分類し、計画の策定状況を次頁のとおり考察。

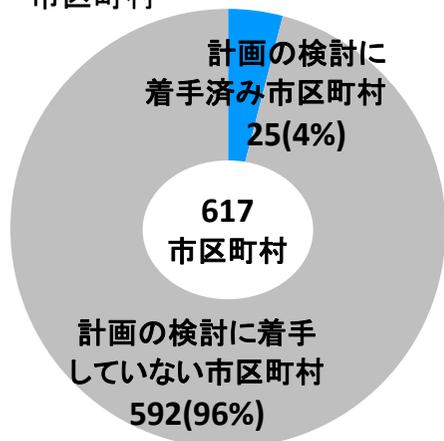


# 1-4. 自転車ネットワーク計画の策定状況(市区町村分類ごとの計画策定状況)

- 市街地のある市区町村のうち、自転車利用が多い、もしくは自転車に関連する事故が多い市区町村(カテゴリーⅡ)では、計画検討に着手済みの市区町村の割合は、33%(41市区町村)。
- 市街地のある市区町村のうち、自転車利用が多い、かつ自転車に関連する事故が多い市区町村(カテゴリーⅢ)では、計画検討に着手済みの市区町村の割合は、48%(51市区町村)。
- 自転車利用が多く、自転車関連事故の多い市区町村では、計画検討が進んでいる傾向が見られる。

## カテゴリーⅠ

市街地のある\*1市区町村のうちカテゴリーⅡとⅢに含まれない市区町村

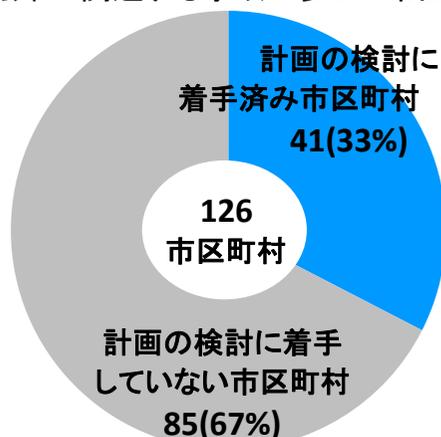


該当する617市区町村(35.4%)には

- 全国\*4の自転車利用者の21%が集中(3,056千人)
- 全国\*4の自転車事故の18%が集中(26千件/年)

## カテゴリーⅡ

市街地のある\*1市区町村の中で自転車利用が多い\*2、もしくは自転車に関連する事故が多い\*3市区町村

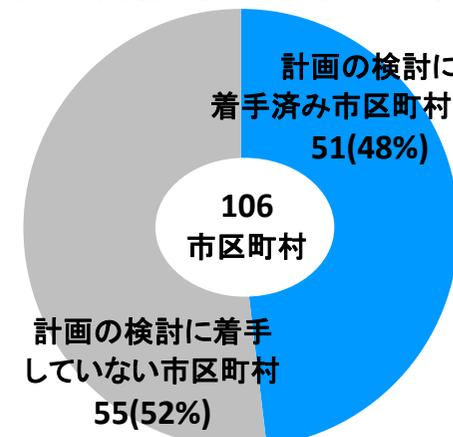


該当する126市区町村(7.2%)には

- 全国\*4の自転車利用者の23%が集中(3,437千人)
- 全国\*4の自転車事故の24%が集中(35千件/年)

## カテゴリーⅢ

市街地のある\*1市区町村の中で、自転車利用が多い\*2、かつ自転車に関連する事故が多い\*3市区町村



該当する106市区町村(6.1%)には

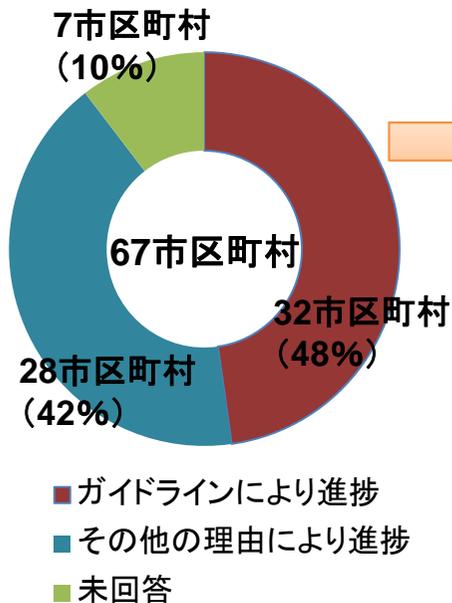
- 全国\*4の自転車利用者の52%が集中(7,746千人)
- 全国\*4の自転車事故の53%が集中(75千件/年)

\*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】 \*2:「自転車利用が多い」とは、自転車分担率×総人口がDID保有市区町村のうち上位20%と定義【資料:平成22年国勢調査】  
 \*3:「自転車に関連する事故が多い」とは、道路延長あたりの自転車関連事故件数がDID保有市区町村のうち上位20%と定義【資料:平成22~24年警察庁統計、イタルダ(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】 \*4:「全国」とは、全ての市区町村を対象とする。

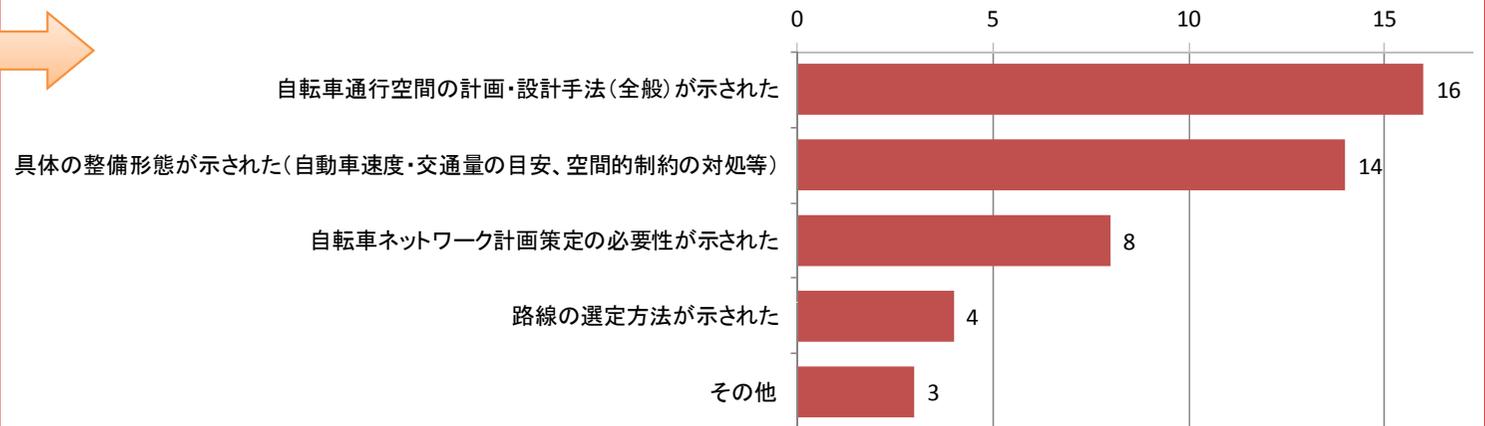
## 2. 昨年度から計画の検討が進捗した理由

- 昨年度から計画検討が進捗した市区町村の約半数(48%)は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(以下、ガイドラインという)」の発出を理由として挙げている。
- 具体的には「自転車通行空間の計画・設計手法が示されたこと」、「具体の整備形態(空間的制約の対処等)が示されたこと」や「自転車ネットワーク計画の必要性が示されたこと」を理由として挙げている市区町村が多い。

### ■ ガイドライン発出によりネットワーク検討が進捗したか？



### ■ ガイドラインのどの部分が参考となったか？



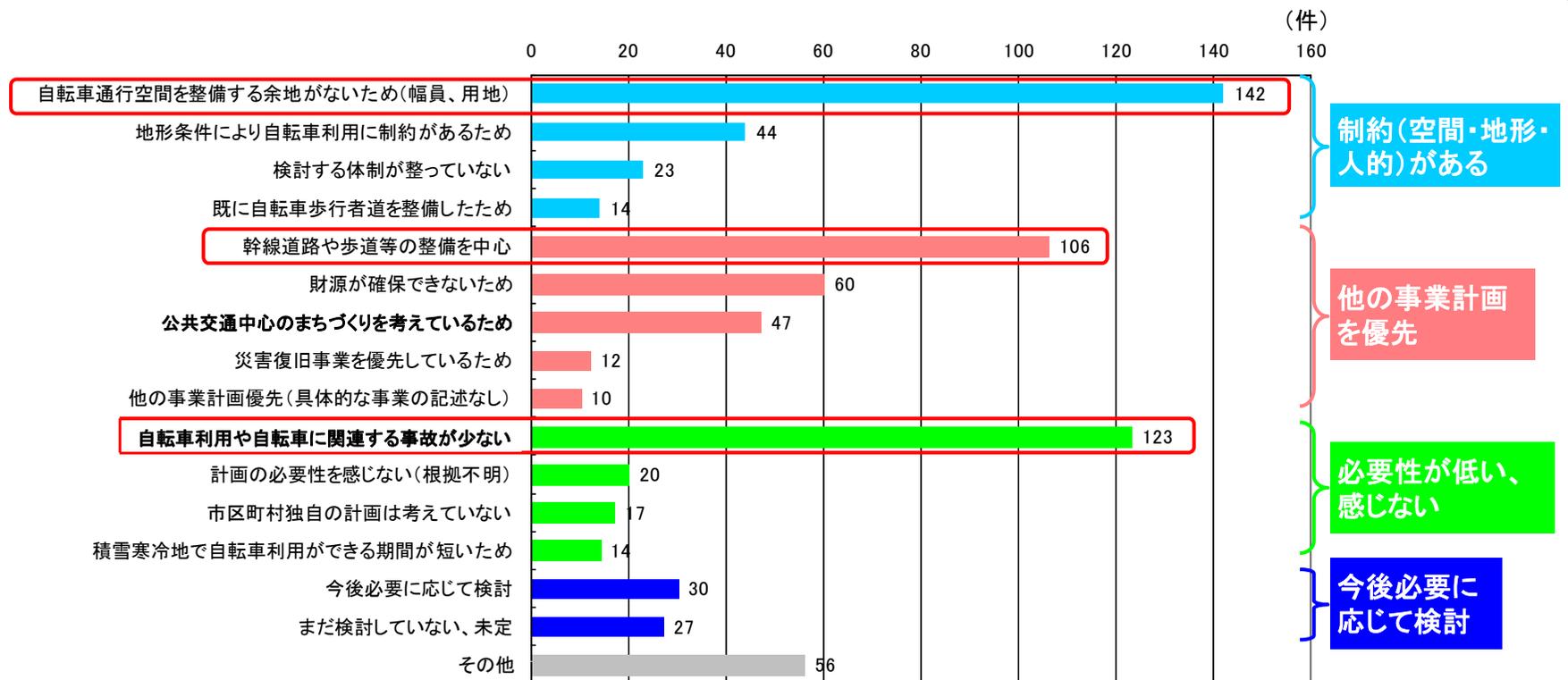
対象市区町村: 市街地のある\* 市区町村のうち計画の検討が進捗したと回答した67市区町村  
 総回答数 : N=87 (複数回答)

\* :「市街地のある」とは、DIDを有すると定義

### 3. 計画の検討に着手していない理由

○ 計画の検討に着手していない主な理由としては、「自転車通行区間を整備する余地がない」といった空間制約上の課題、「自転車利用や自転車に関連する事故が少ない」といった必要性の低さ、「幹線道路や歩道等の整備を中心」といった他の事業計画を優先といった回答が多くみられた。

#### ■ 自転車ネットワーク計画を検討しない理由



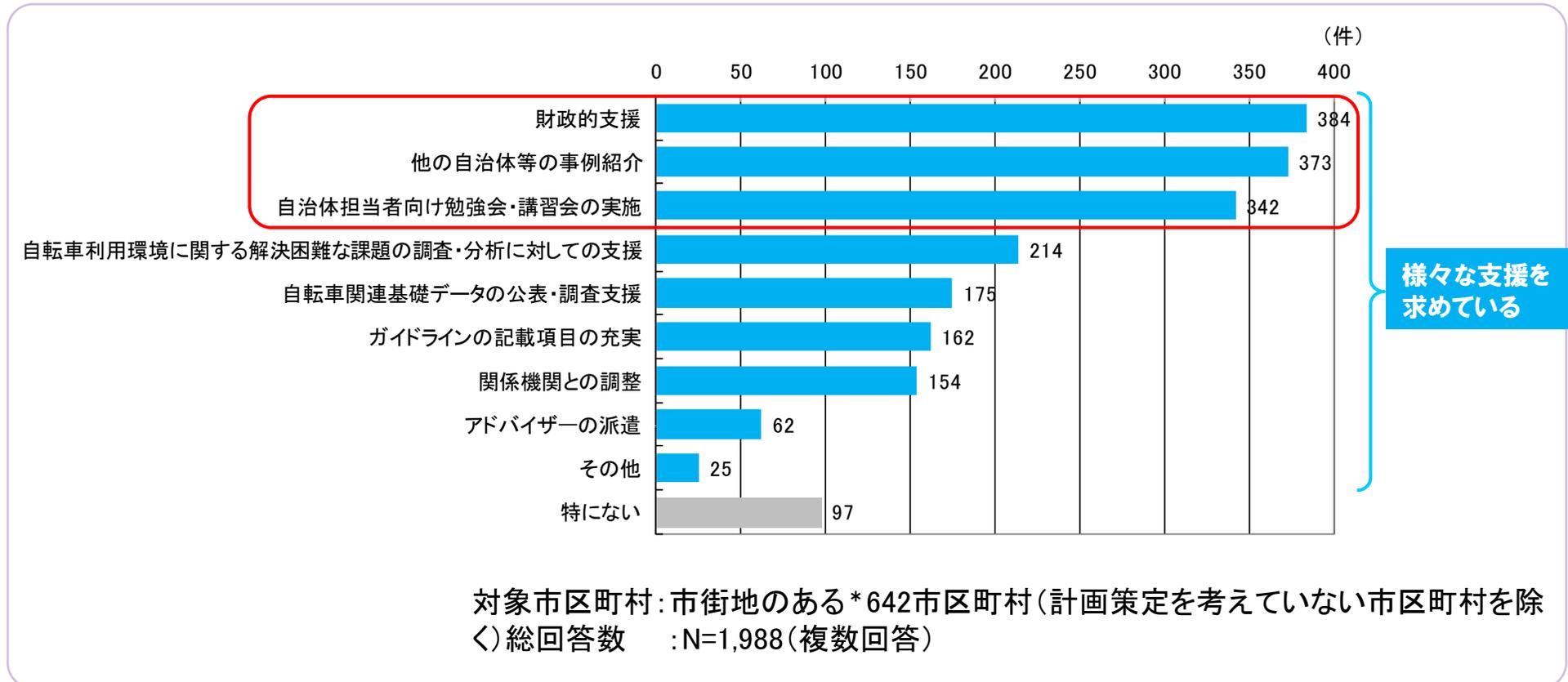
対象市区町村: 市街地のある\*633市区町村(計画検討を考えていない市区町村)  
 総回答数 : N=745 (複数回答)

\*: 「市街地のある」とは、DIDを有すると定義

## 4. 国に求める支援について

- 国に求める支援内容としては、「財政的支援」、「他の自治体等の事例紹介」、「自治体担当者向け勉強会・講習会の実施」との回答が多く見られる。
- その他、「調査分析に対する支援」、「ガイドラインの記載項目の充実」等、様々な支援を求めている。

### ■ 国に求める支援内容

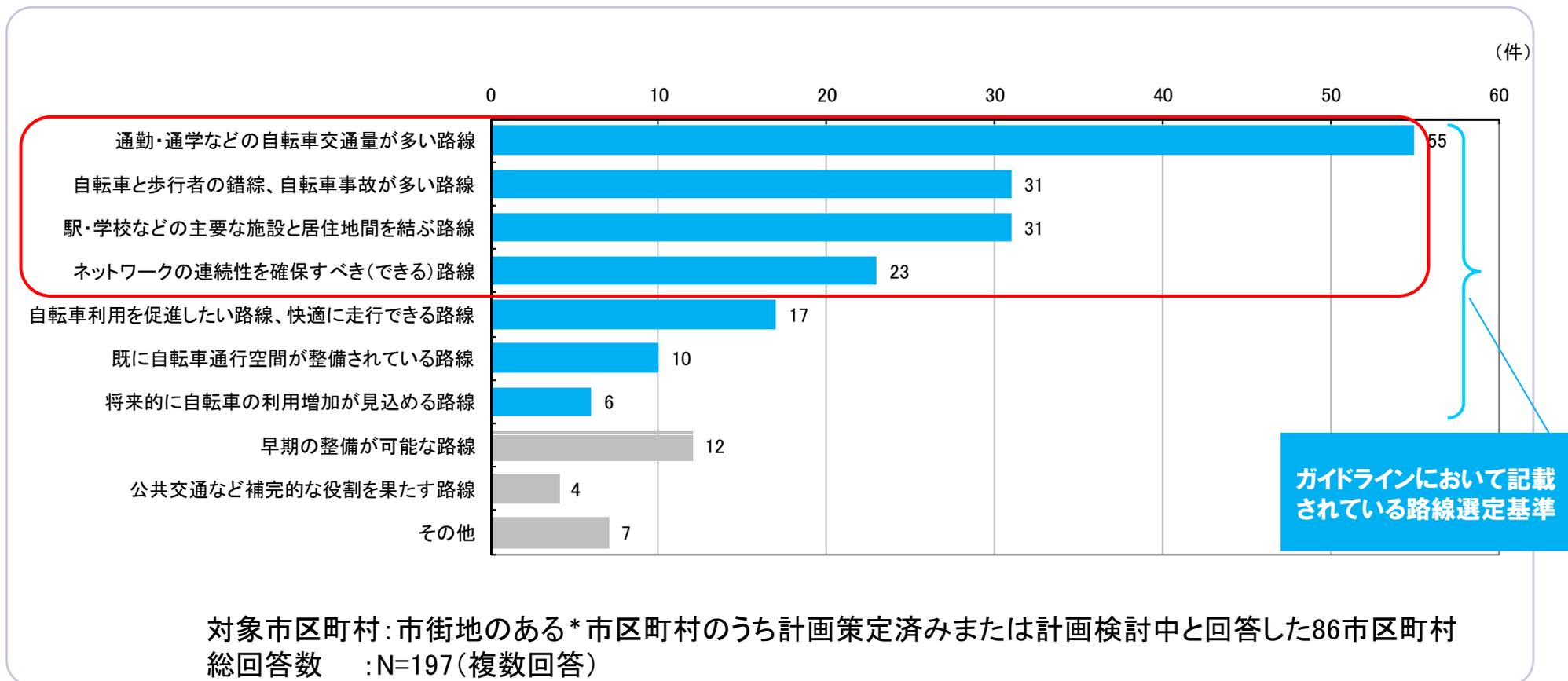


\*：「市街地のある」とは、DIDを有すると定義

## (参考)計画の路線選定の考え方

- 計画を策定済み(または計画検討中)の市区町村の多くは、「通勤・通学などの自転車の交通量が多い路線」、「自転車と歩行者の錯綜、自転車事故が多い路線」を選定する市区町村が多い。
- その他、「駅や学校などの主要施設と居住地間を結ぶ路線」、ネットワークの連続性を確保すべき路線」といった面的なネットワークを意識した路線選定を行う市区町村も多い。

### ■ 自転車ネットワーク計画における路線選定の考え方



\*:「市街地のある」とは、DIDを有すると定義