

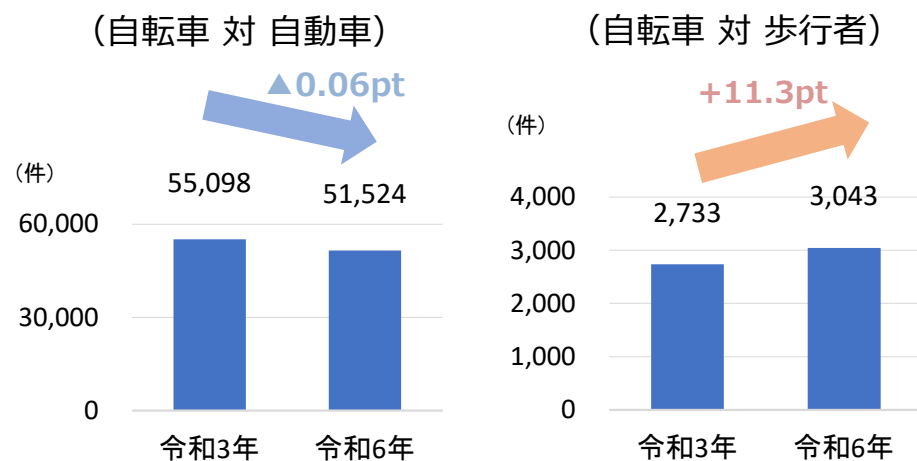
自転車ネットワークの現状・課題



自転車ネットワークを取り巻く環境



自転車関連交通事故件数

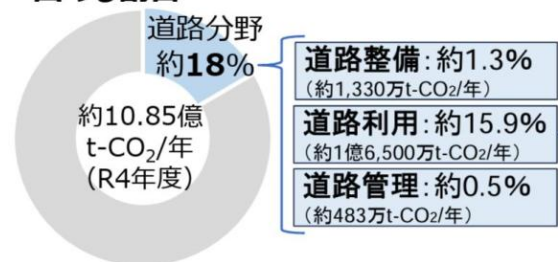


出典：警察庁資料

カーボンニュートラル実現に向けた道路分野の脱炭素化の推進

- 道路分野の脱炭素化のため、公共交通、自転車、徒歩など低炭素な交通手段への転換促進が必要
⇒ R7.4 道路法の改正(道路分野の脱炭素化の推進)

■我が国のCO₂排出量のうち道路分野の占める割合

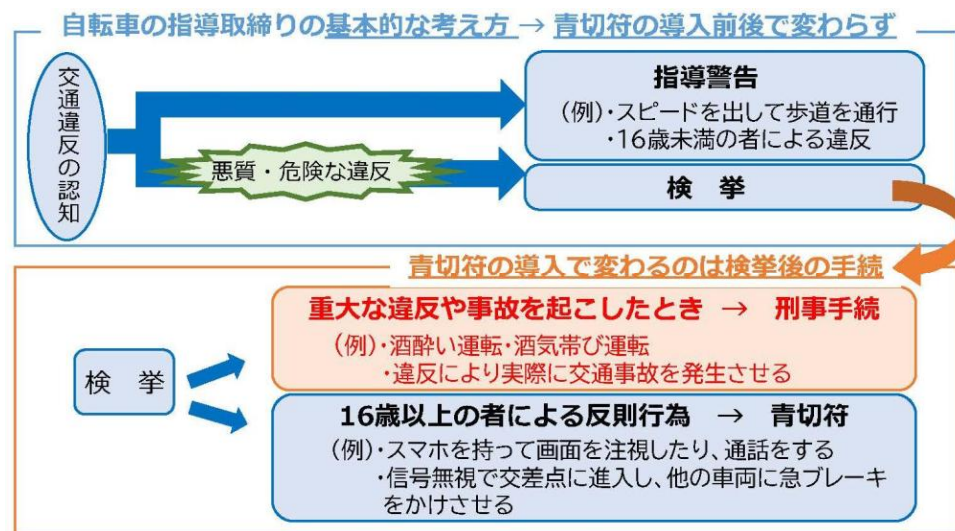


自動車から低炭素な移動手段への転換が必要
→ **自転車の利用促進**を図る
→ 通勤目的の自転車分担率増加により**約28万tのCO₂削減**を目指す(2013年度比)

- <自転車利用促進に向けた国の施策>**
- 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 - シェアサイクルの普及促進
 - 自転車を利用した健康づくりの啓発
 - 自転車通勤の促進

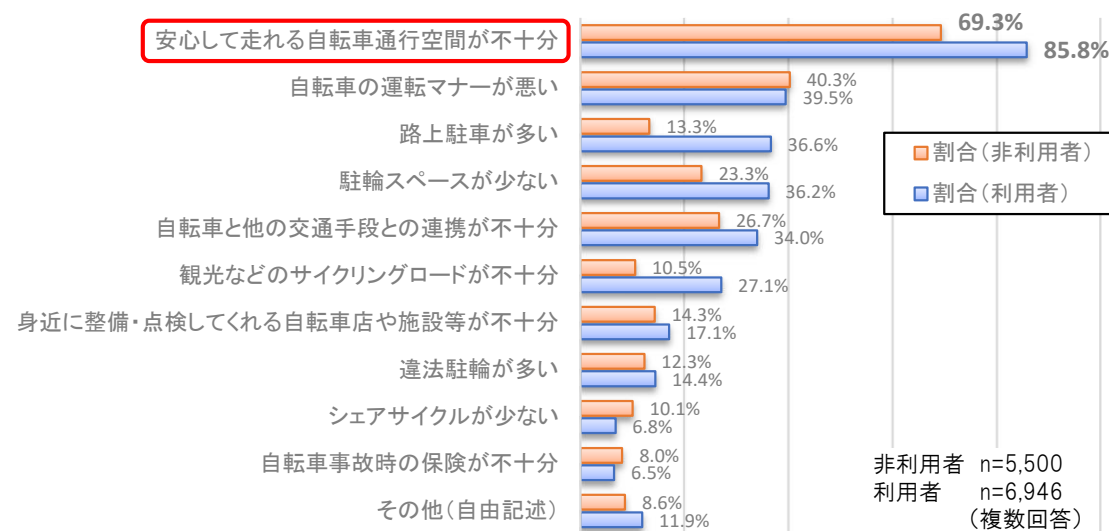
出典：国土交通省「道路分野の脱炭素化政策集Ver1.0(概要版)」より作成

自転車への交通反則通告制度(青切符)の導入(R8.4～)



出典：警察庁「自転車を安全・安心に利用するために(自転車ルールブック)」

自転車の利用促進に向けた課題(自転車利用者・非利用者別)

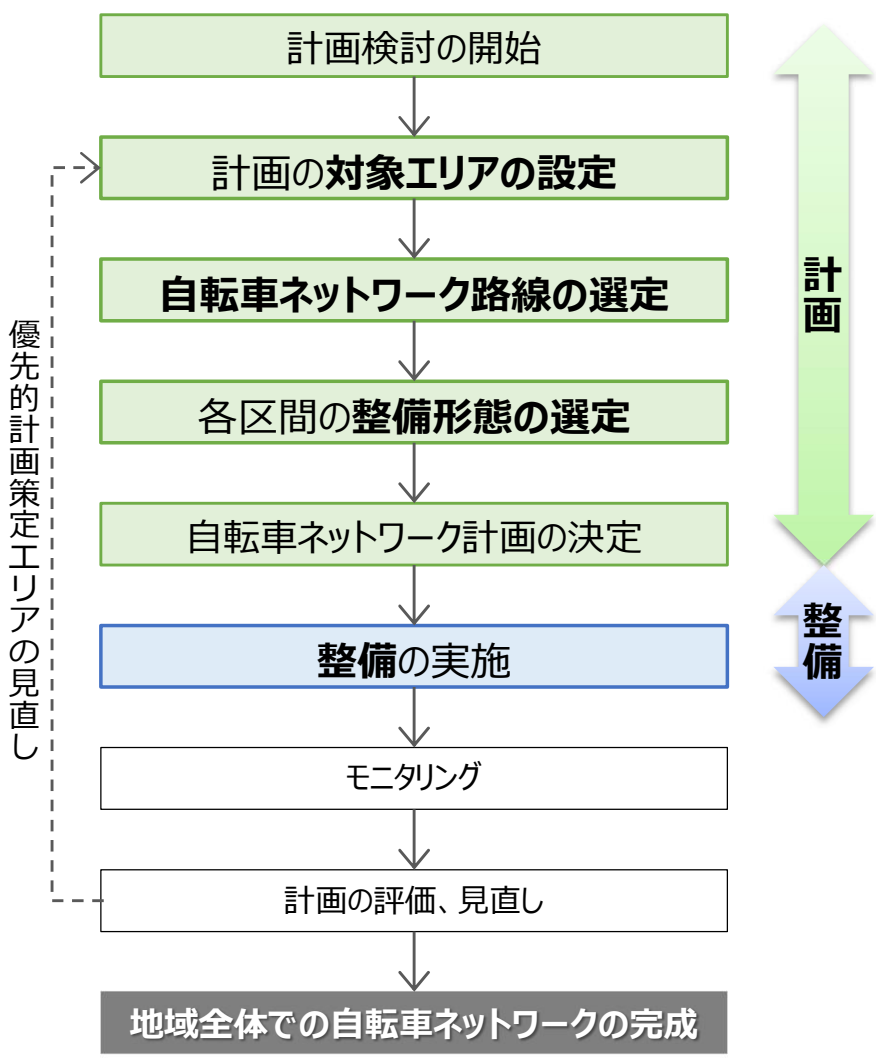


出典：国土交通省調べ(R7.6～7)



- 自転車ネットワークの整備にあたっては、対象エリア、ネットワーク路線、各区間の整備形態等を定めた自転車ネットワーク計画を各地域で策定し、計画的な整備を推進

【自転車ネットワークの計画と整備の流れ】



(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
(R6.6、国交省・警察庁))

自転車ネットワーク計画の検討項目

(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
(R6.6、国交省・警察庁))

- ・基本方針、計画目標
- ・対象エリア
- ・地域の施設立地、道路状況等
- ・自転車ネットワーク路線
- ・整備形態（完成形態）
暫定形態、代替路等
- ・整備優先度
- ・整備スケジュール

自転車通行空間の整備形態

(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
(R6.6、国交省・警察庁))

	A 自動車の速度 が高い道路	B A、C以外 の道路	C 自動車の速度*1が低く、 交通量が少ない道路	
整備 形態	自転車道	自転車 専用通行帯	車道混在	暫定形態
目安 *2	自動車の速度が 50km/h超	A、C以外	自動車の速度が 40km/h以下、かつ 自動車の交通量が 4000台/日以下	完成形態での 整備が当面 困難な場合 (車道通行を 基本)

*1 原則として規制速度を用いるが必要に応じて実勢速度を用いる
*2 目安であり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討



自転車道



自転車専用通行帯



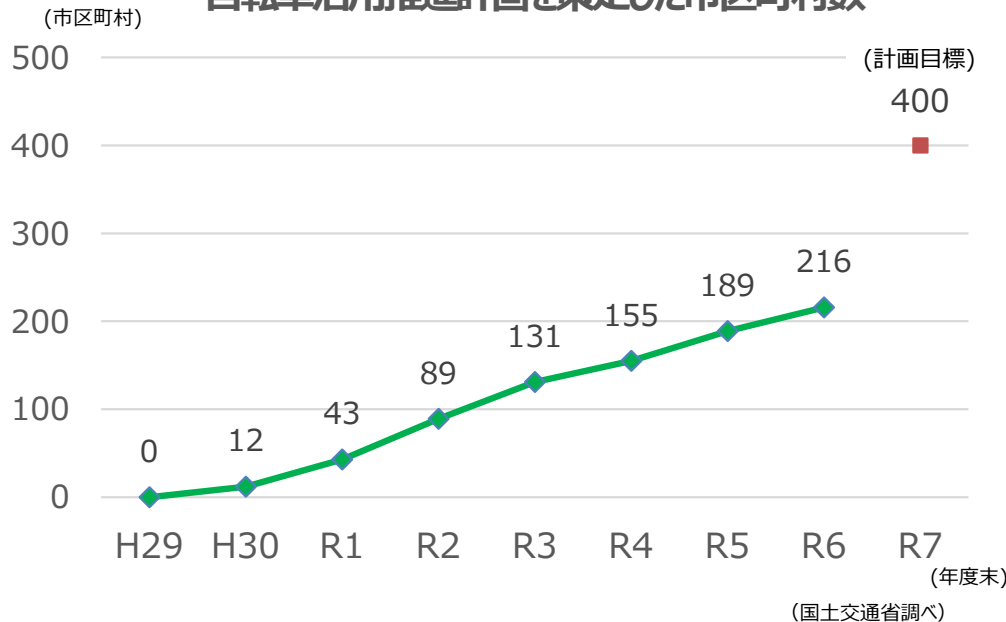
車道混在
(矢羽根型路面表示)



- 自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定市区町村数は、216市区町村（R7.3時点）
- 自転車ネットワーク計画を策定済の自治体数は着実に増加しているが、さらなる策定促進が必要

現状

自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた 自転車活用推進計画を策定した市区町村数



課題

自転車ネットワーク計画の策定済自治体はDIDを有する自治体数と比べても少なく、**更なる自転車ネットワーク計画の策定促進が必要**

【これまでの計画策定促進の取組】

- ✓ 有識者委員会の提言*を踏まえ、DIDを有し、かつ、

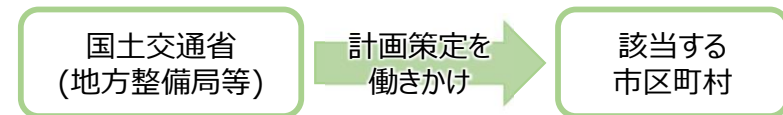
■ 自転車事故の多さ

- ・自転車事故件数
- ・人口あたりの自転車関連事故件数

■ 自転車利用の多さ

- ・通勤通学利用人口
- ・自転車分担率

のいずれかが**上位3割である市区町村**をリストアップし、
該当する119市区町村に対して**計画策定を働きかけ**



- ✓ 上記に該当する119市区町村のうち、直轄国道が通過する91市区町村は優先的に協議会を設置

* 「「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」
(H28.3、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)



○ 自転車ネットワーク計画調整会議（都道府県単位）の設置（R7.9）

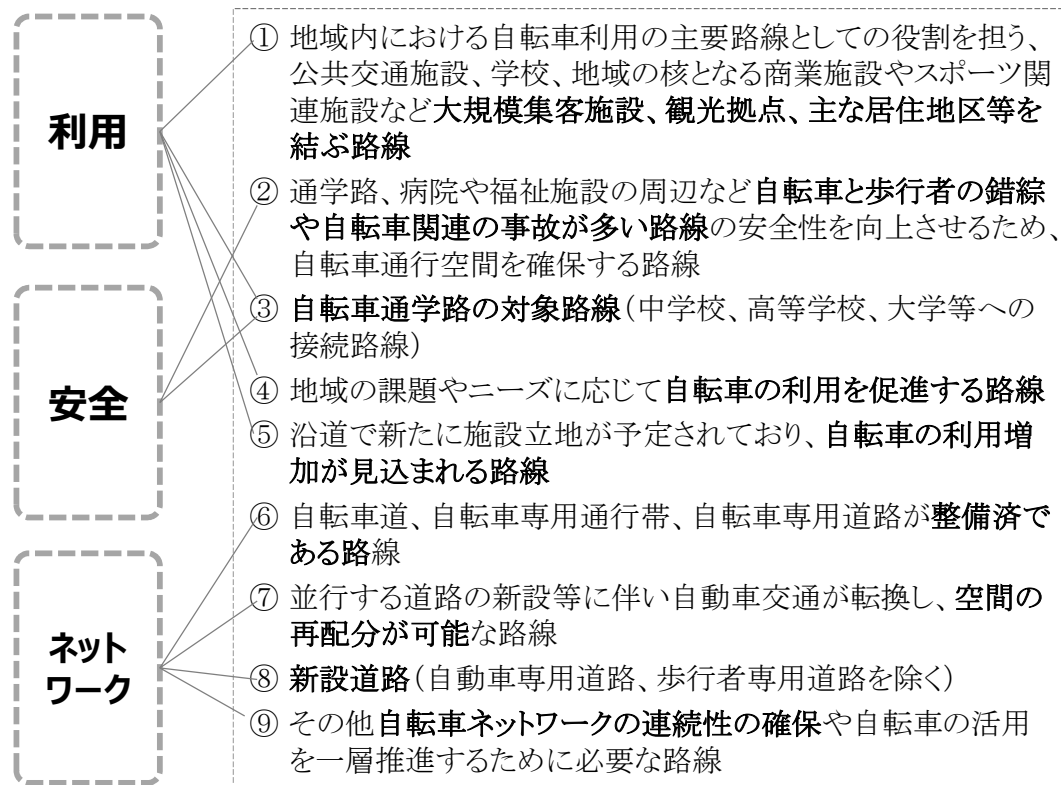
- ・ 国、都道府県、市区町村、警察による調整会議を設置し、自転車ネットワーク計画の策定等に向けて意見交換・情報共有等を実施
 - 道路管理者間の相互調整
 - 計画策定の働きかけ・支援
 - 自転車に関する取組について相互に情報共有・協力 等



- 自転車ネットワーク路線は、各自治体において「利用」「安全」「ネットワーク」の視点を適宜組み合わせて選定
- ガイドラインでは路線選定の観点の例示に留まっており、基本的な考え方の提示が必要

現状

■ 自転車ネットワーク路線を選定する際の視点の例示



(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(R6.6、国交省・警察庁))

課題

自転車ネットワーク路線を選定する際の観点を整理し、考え方を具体的に示すことが必要

■ 様々な視点の組合せによる自転車ネットワーク路線の検討

(さいたま市の例)

計画を踏まえた自転車ネットワークの選定方針に対応する具体的な路線条件を設定

方針1 歩行者、自転車、自動車が安全・快適に通行できる環境の創出

- 自転車利用の多い路線
- 自転車事故の危険性が高い路線
- 歩行者の安全性確保が必要な路線・地域
- 今後道路が整備され、自転車利用が見込まれる路線

方針2 自転車利用の促進による環境負荷の軽減

- 交通不便地域と駅周辺を結ぶ路線
- 隣接市が検討・整備している自転車ネットワークと接続・連携する路線
- 市内の広域移動の軸となる路線

方針3 骨格となるネットワークの構築及び連続性・快適性確保による地域の魅力向上

- 市内の骨格となる自転車ネットワークの構築及び連続性を確保する路線
- 自転車ネットワークの密度が低い地域を減らすための路線
- 公共施設・大型商業施設、駐輪場といった拠点施設間や拠点施設と自転車ネットワークとを結ぶ路線
- 広域レクリエーションルートを結ぶ路線

出典：さいたま市自転車ネットワーク整備計画(R6.10)より引用



- 自転車の主要な動線の把握方法として、自転車プローブデータの活用を紹介
- データ活用に向けて、自転車ネットワーク路線の検討におけるデータ活用のあり方を具体的に示すことが必要

現状

■ 自転車ネットワーク計画におけるデータ活用の紹介

自転車ネットワーク計画を策定する際に、自転車の主要な動線を把握する有効な方法の一つとして自転車プローブデータの活用を紹介

自転車ネットワーク計画を位置付けた市町村自転車活用推進計画を策定する場合は、共通して利用可能な情報について、合理的に取得・整理することが望ましい。

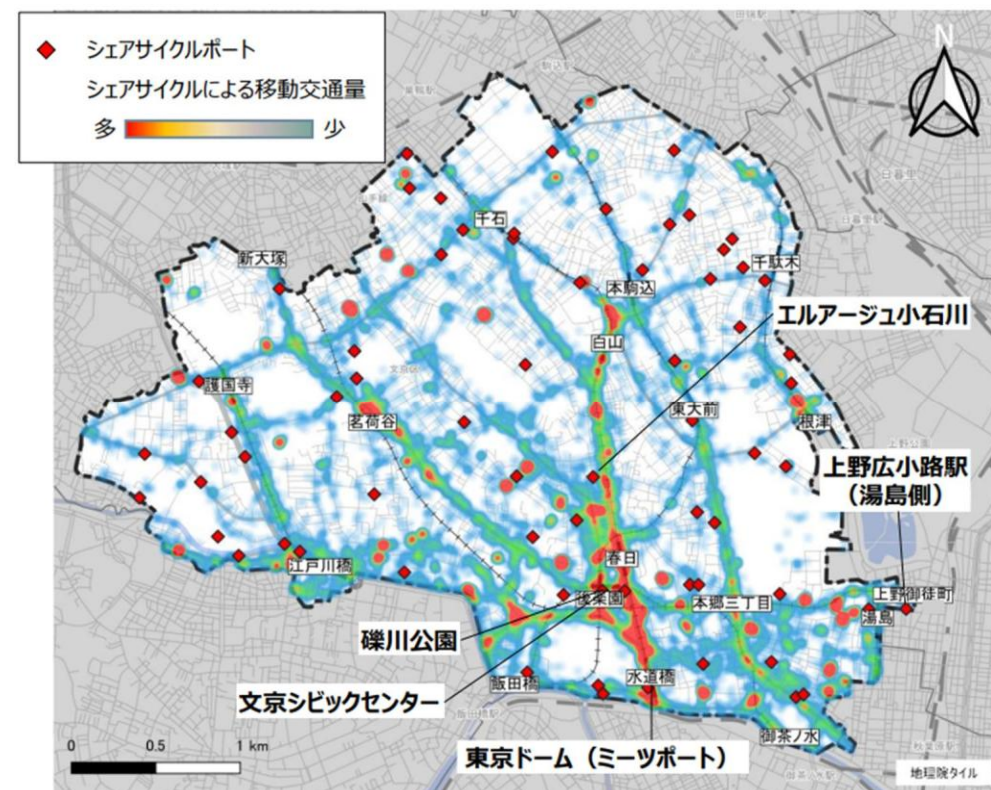
自転車の主要な動線としては、幹線道路や旧街道筋のほか、河川や鉄道に沿って連続的に通行できる経路等も考えられる。自転車の動線が想定しづらい場合は、自転車利用の多い学校や企業等の協力を得て通行経路に関するアンケートを実施することや、シェアサイクル事業者の協力を得て自転車プローブデータを活用すること、スマートフォンの移動履歴座標データ等を活用することも有効な方法である。

(出典:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(R6.6、国交省・警察庁))

課題

自転車ネットワーク路線の検討におけるデータ活用の
考え方や方法を具体的に示すことが必要

■ 自転車プローブデータの例 (東京都文京区の例)



出典: 文京区自転車活用推進計画より引用

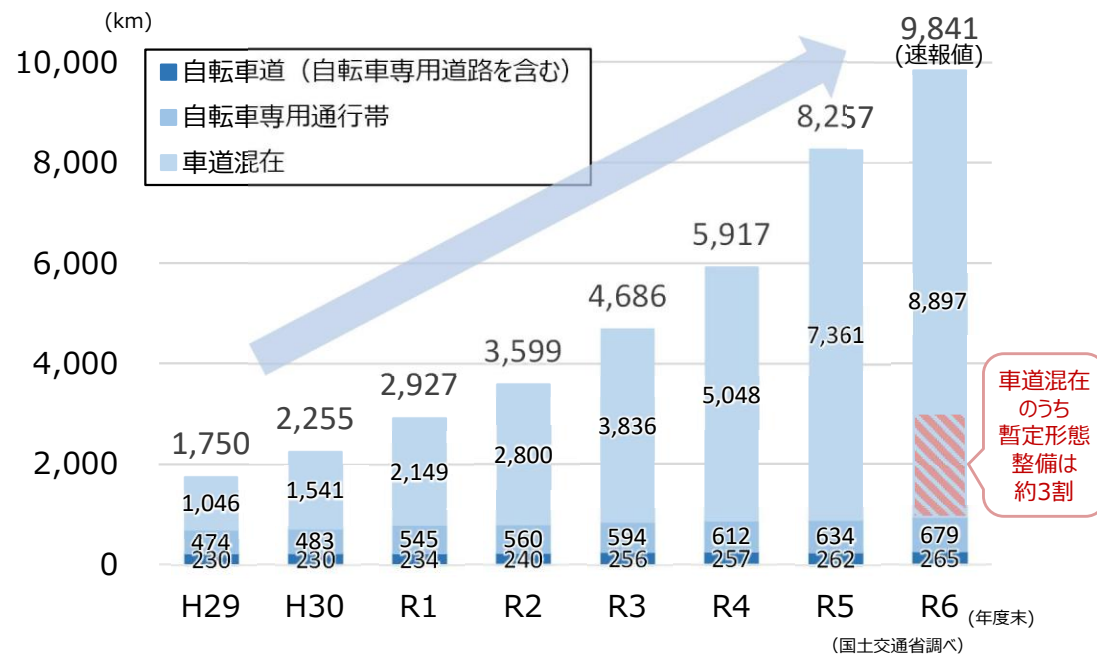
シェアサイクルポートが面的に設置されているエリアにおいて
シェアサイクル利用者の自転車プローブデータ（動線や移動交通量
の情報）により、自転車の主要な動線を把握



- 自転車通行空間の整備延長は9,841km（R7.3速報値）、うち9割超が車道混在（矢羽根型路面表示等）
- 更なる自転車ネットワークの整備、特に自転車専用通行帯等の専用空間の整備が必要

現状

整備形態別の自転車通行空間延長の推移



課題

自転車通行空間の整備延長は増えているものの、**更なる自転車通行空間の整備が必要**
 車道混在による整備が多いため、自転車道・自転車専用通行帯による**専用空間の整備**の推進が必要

【これまでの経緯】

H19～モデル地区の通行空間整備

H24 ガイドラインの策定

→ 整備形態の考え方等の提示

H28 ガイドラインの改定

→ 矢羽根の標準化、暫定形態の活用

R1 道路構造令の改正

→ 自転車通行帯の新設等

R6 ガイドラインの改定

→ 空間再配分等の解説の充実

H19 道交法改正

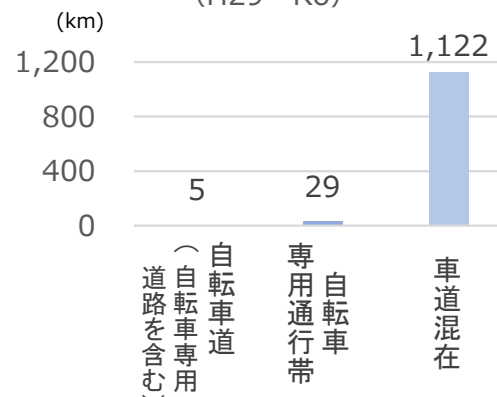
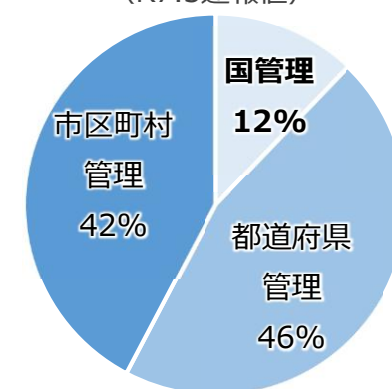
→ **歩道通行要件の明確化**

H29 自転車活用推進法の施行

H30～第1次自転車活用推進計画

R3～ 第2次自転車活用推進計画

R8～ **自転車の青切符**の導入

整備形態別の平均年間整備延長
(H29～R6)管理者別の延長割合
(R7.3速報値)



- 自転車専用通行帯では、原則として駐車を認めていないが、停車需要の多い路線等では、沿道状況等により通行帯の上に停車する車両が発生し、これら停車車両を避けて自転車が通行する状況
- 自転車専用通行帯における自転車の安全な通行を確保するため、通行帯上の停車の抑制が必要

現状

■路上駐停車対策の考え方

(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
(R6.6、国交省・警察庁))

自転車の安全かつ円滑な通行空間の確保のため、
自転車専用通行帯の整備箇所には、原則として駐車は認めない。

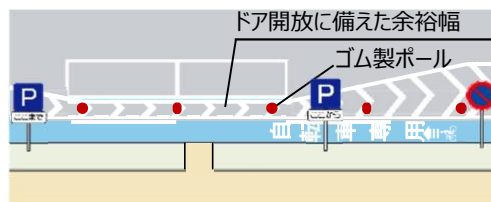
取締り

地域住民の意見等を踏まえ、違法駐車の取締りに係るガイドラインの策定等を行い、
悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを実施。
特に自転車専用通行帯をふさがず違法駐車についての取締りを積極的に推進。

停車帯等

自転車の安全かつ円滑な通行の確保に支障がないよう、貨物の積卸や人の乗降等
といった駐停車需要に応えるため、必要に応じて停車帯等を設置。

(路外駐車場等の沿道状況や地域における駐車施策等との整合性に配慮)



課題

自転車専用通行帯における自転車の安全な通行を確保
するため、**通行帯上の停車の抑制が必要**



自転車専用通行帯上に並ぶ停車車両と
停車車両を右側から避けて通行する自転車



	項目	現状	課題
計画	自転車ネットワーク計画の策定	自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定市区町村数は、216市区町村（R7.3時点）	更なる自転車ネットワーク計画の策定促進が必要
	自転車ネットワーク路線の選定の考え方	自転車ネットワーク路線は、各自治体において「利用」「安全」「ネットワーク」の視点を適宜組み合わせて選定	自転車ネットワーク路線を選定する際の観点を整理し、考え方を具体的に示すことが必要
	自転車ネットワーク計画におけるデータの活用	一部の自治体では、現状の自転車の主要動線を把握する手段として、自転車プローブデータ等を活用	自転車ネットワーク路線の検討におけるデータ活用の考え方や方法を具体的に示すことが必要
整備	自転車ネットワークの整備	自転車通行空間の整備延長は9,841km（R7.3速報値）、うち9割超が車道混在（矢羽根型路面表示等）	更なる自転車通行空間の整備が必要 自転車道・自転車専用通行帯の専用空間の整備を推進することが必要
	自転車専用通行帯上への停車	自転車専用通行帯では、原則として駐車を認めていないが、停車需要の多い路線等では、通行帯の上に停車する車両が発生し、これら停車車両を避けて自転車が通行する状況	自転車専用通行帯における自転車の安全な通行を確保するため、通行帯上の停車の抑制が必要