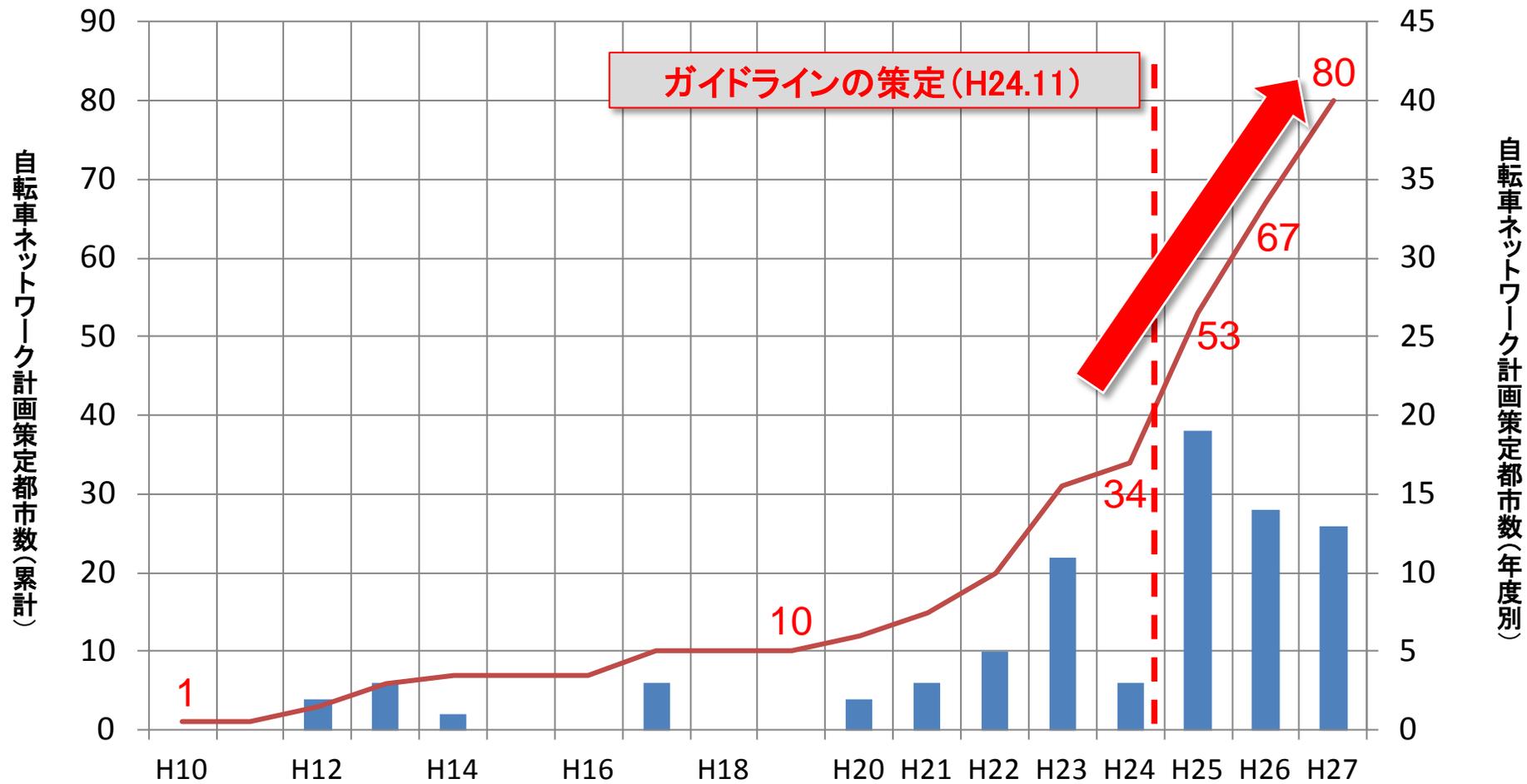


1. 自転車ネットワーク計画について

- (1) 自転車事故等の観点からみた自転車ネットワーク計画の必要性
- (2) 段階的な計画策定
- (3) 計画等各段階における合意形成

(1) 自転車ネットワーク計画策定数の推移



【出典】国土交通省調べ(各年4月1日現在)

(1) 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。

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)

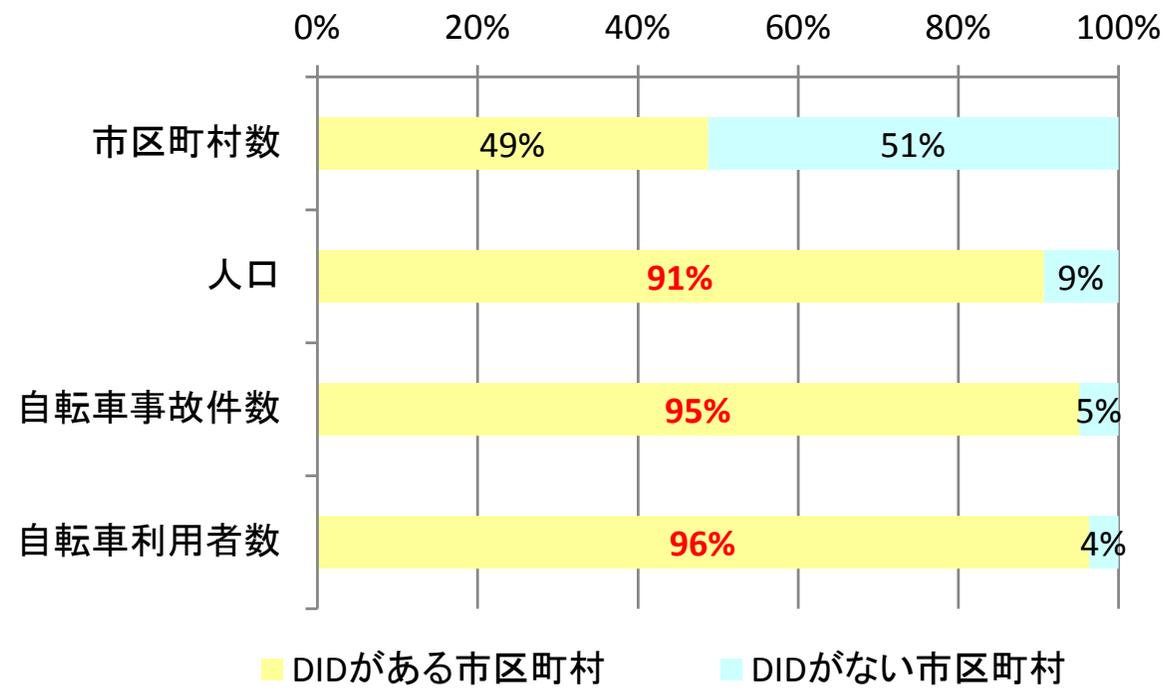
○自転車利用者数

(1) DIDを有する市区町村の自転車事故・自転車利用者数の状況

○ DID※を有する市区町村には人口が**91%**集中しており、全国の自転車事故件数の**95%**、自転車利用者数の**96%**を占める。

※DID（Densely Inhabited District）：人口集中地区のことで、人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区

■ DIDを有する市区町村の人口動態と自転車事故件数・利用者数の関係



【出典：人口は夜間人口(H22国勢調査)、自転車事故件数はH22～24年の自転車関連事故件数(警察庁)、自転車利用者数は通勤・通学時に自転車を選択する就業者・通学者数(H22国勢調査)】

(1) 自転車ネットワーク計画の必要性を示す自転車事故に関する指標

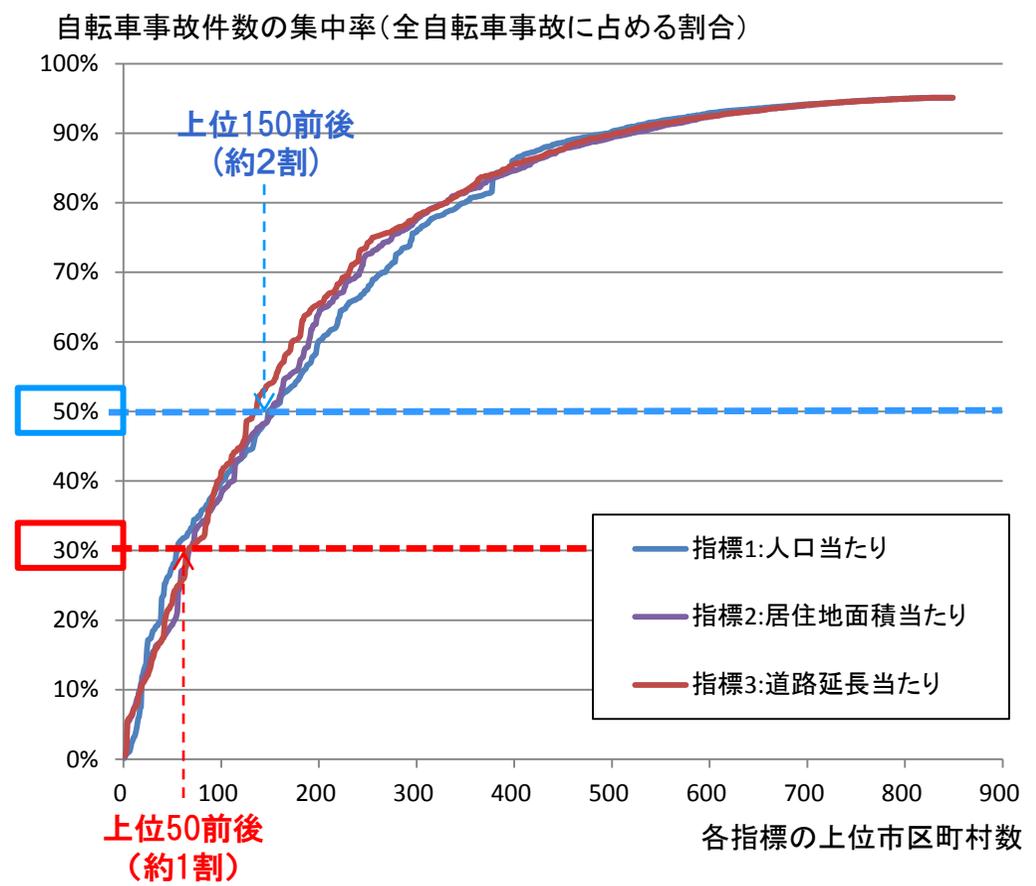
■ 自転車ネットワーク計画の必要性を示す自転車事故に関する指標(案)

指標(案)	内容
指標1: 人口当たり 自転車事故件数(件/年/人)	自転車事故件数／人口 自転車事故件数: H22～24の3年間で発生した自転車事故件数(ITARDA) 人口: 夜間人口(H22国勢調査)
指標2: 居住地面積当たり 自転車事故件数(件/年/km ²)	自転車事故件数／居住地面積 自転車事故件数: H22～24の3年間で発生した自転車事故件数(ITARDA) 居住地面積: 夜間人口1人以上の500mメッシュの面積合計(H22地域メッシュ統計)
指標3: 道路延長当たり 自転車事故件数(件/年/km)	自転車事故件数／道路延長 自転車事故件数: H22～24の3年間で発生した自転車事故件数(ITARDA) 道路延長: 高速自動車国道を除く道路の総延長から重用延長、未供用延長及び渡船延長を除いた延長(H21道路統計年報)

(1) 自転車ネットワーク計画の必要性を示す自転車事故に関する指標

- 市区町村(DID有)のうち、上位2割に自転車事故の半数が集中、上位1割に自転車事故の3割が集中。
- 自転車事故の3割が集中する市区町村に、計画策定を強く推奨してはどうか。

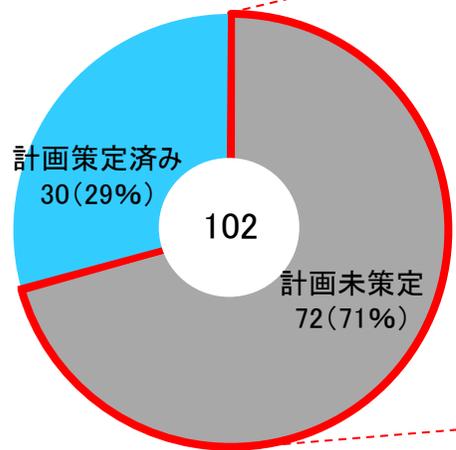
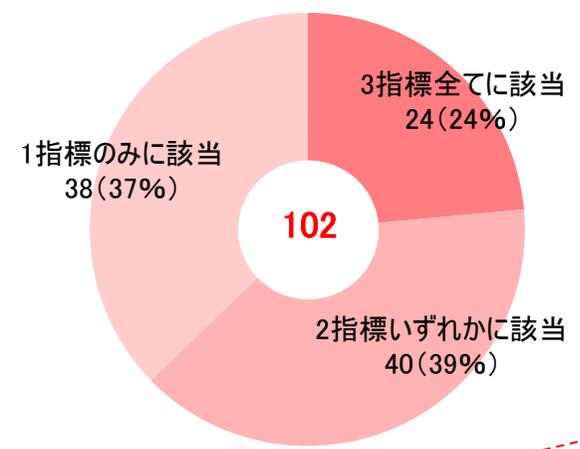
■各指標の上位市区町村への自転車事故の集中状況(DIDを有する849市区町村)



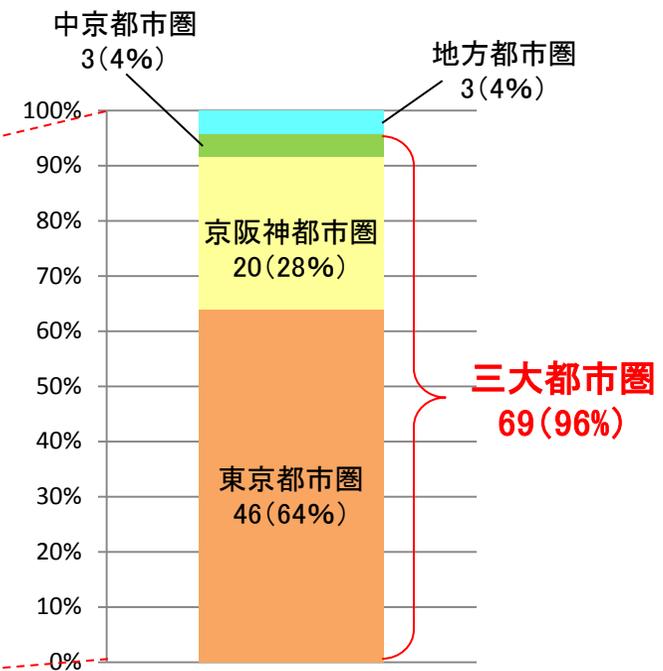
(1) 3つの指標で自転車事故3割が集中する上位市区町村の属性

- 自転車事故3割が集中する上位市区町村の該当数は102。うち2割が全指標に該当。
- 該当市区町村の7割が計画未策定の状況。未策定の市区町村は9割以上が三大都市圏で、特に東京が多い。

■各指標に該当する市区町村数と自転車ネットワーク計画の策定状況 (自転車事故3割が集中する上位市区町村)



■計画未策定の市区町村の都市圏分布



計画未策定の市区町村(72)

(1) 自転車ネットワーク計画の必要性を示す自転車利用に関する指標

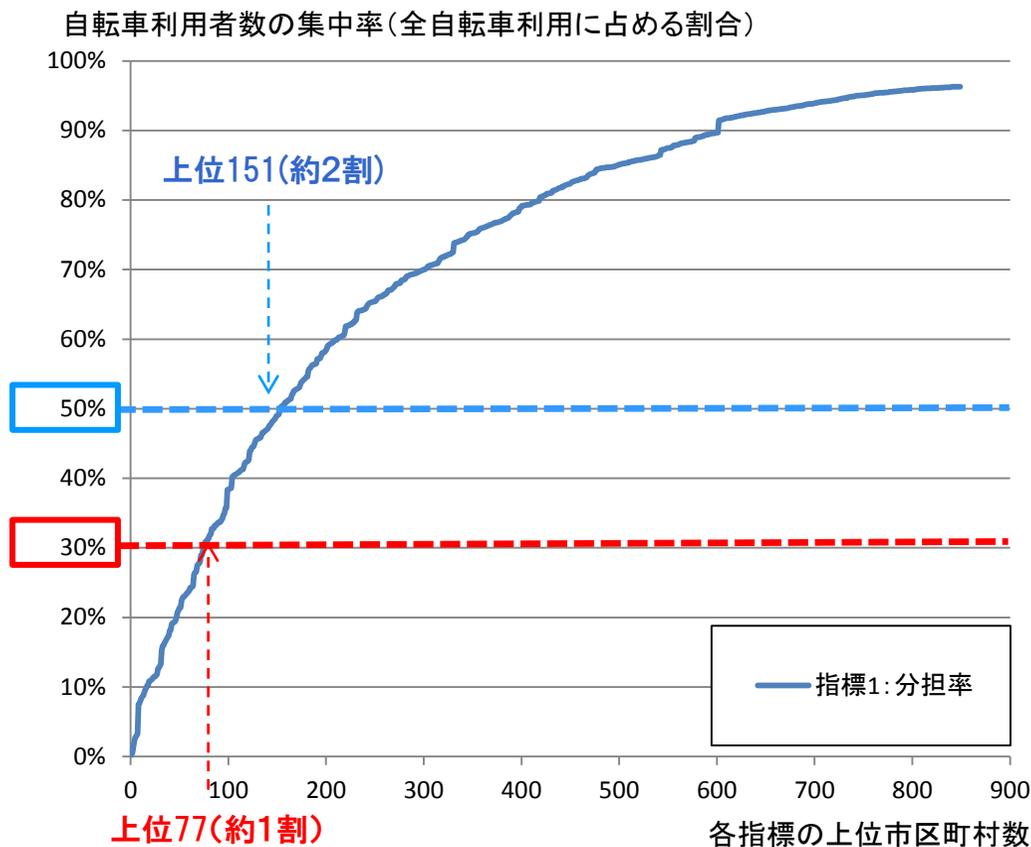
■ 自転車ネットワーク計画の必要性を示す自転車利用に関する指標(案)

指標(案)	内容
指標1: 自転車分担率(%)	<u>自転車利用者数／全交通手段の人口</u> 自転車利用者数: 通勤・通学時に自転車を選択する15歳以上の就業者・通学者数(H22国勢調査) 全交通手段の人口: 15歳以上の就業者・通学者数(H22国勢調査)

(1) 自転車ネットワーク計画の必要性を示す自転車利用に関する指標

- 市区町村(DID有)のうち、上位2割に自転車利用の半数が集中、上位1割に自転車利用の3割が集中。
- 自転車利用の3割が集中する市区町村に、計画策定を強く推奨してはどうか。

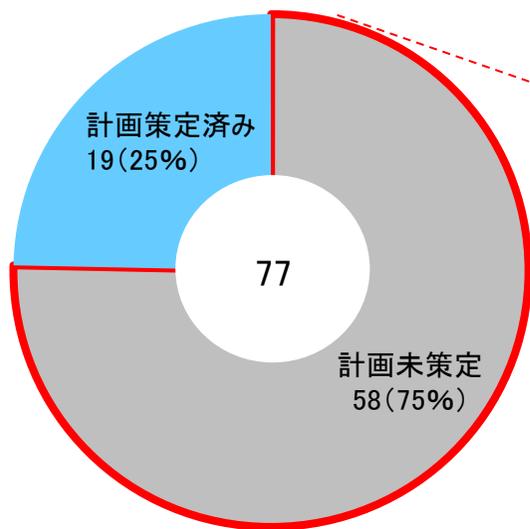
■各指標の上位市区町村への自転車利用の集中状況(DIDを有する849市区町村)



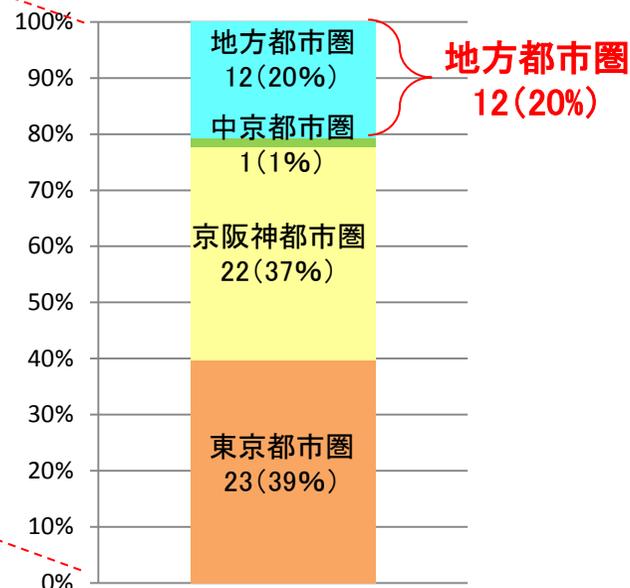
(1) 自転車利用3割が集中する上位市区町村の属性

- 自転車利用3割が集中する上位市区町村の該当数は77。
- 該当市区町村の75%が計画未策定の状況。未策定の市区町村は2割が地方都市圏。

■ 各指標に該当する市区町村数と自転車ネットワーク計画の策定状況 (自転車利用3割が集中する上位市区町村: 指標1)



■ 計画未策定の市区町村の都市圏分布



計画未策定の市区町村(58)

(2) ネットワーク計画の段階的な策定の必要性

提言の記載理由

○ネットワーク計画の策定において、「計画策定のハードルの高さ」「整備形態の画一性」が主な阻害要因となり、策定が進んでいない。

現行ガイドラインにおける記載内容

1. 自転車ネットワーク計画の作成手順

(1) 略

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定するものとする。

(3) 整備形態の選定

路線毎に交通状況を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。また、道路空間の制約により整備が困難な場合には、現時点で整備可能な当面の整備形態を選定するものとする。

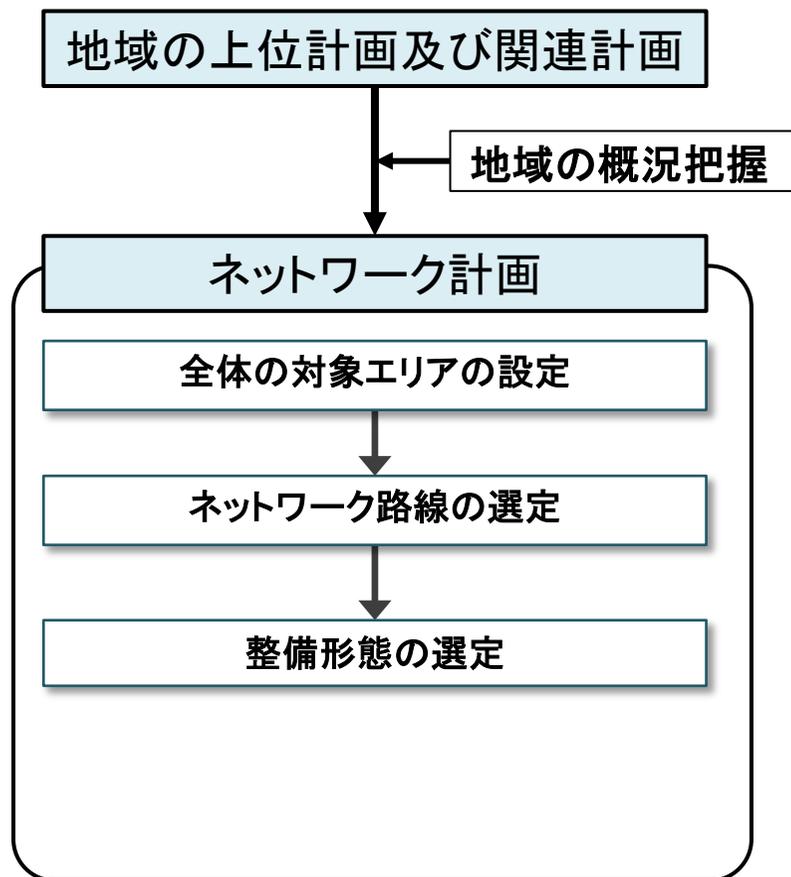
(4)～(6) 略

(2) ネットワーク計画の段階的な策定の必要性

提言の記載方針(案)

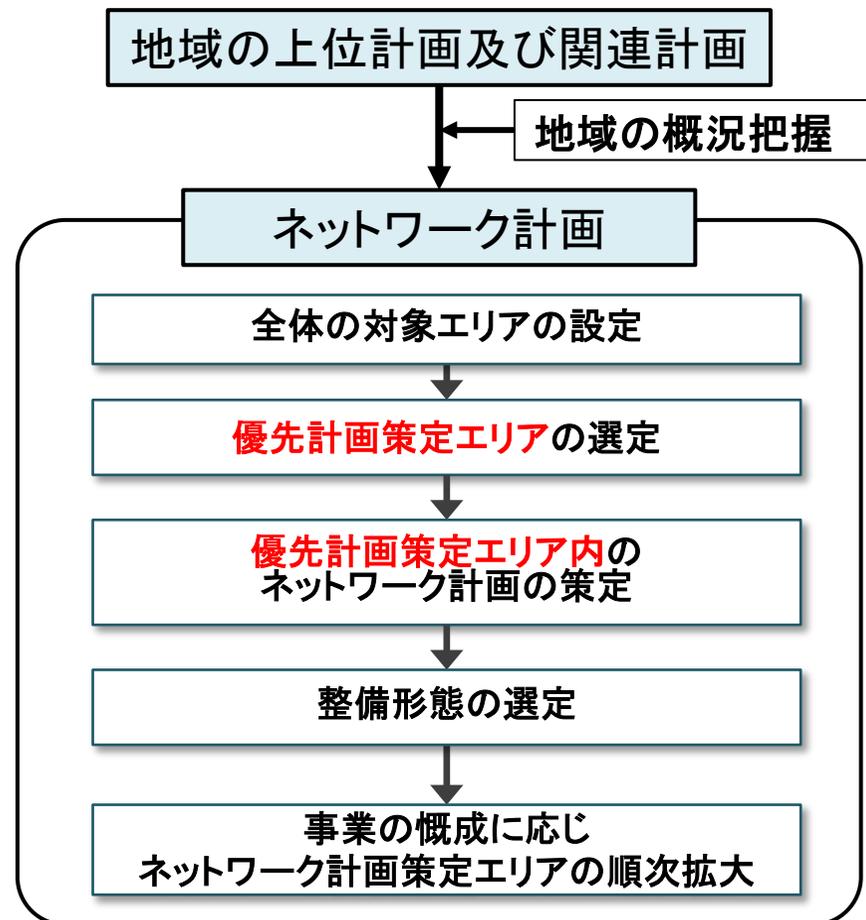
○ネットワーク計画策定を早期に進展させるため、ガイドラインにおける一括の計画策定方法だけでなく、段階的なネットワーク計画策定方法も取り入れる必要があるのではないか。

ガイドラインにおける標準的な計画策定

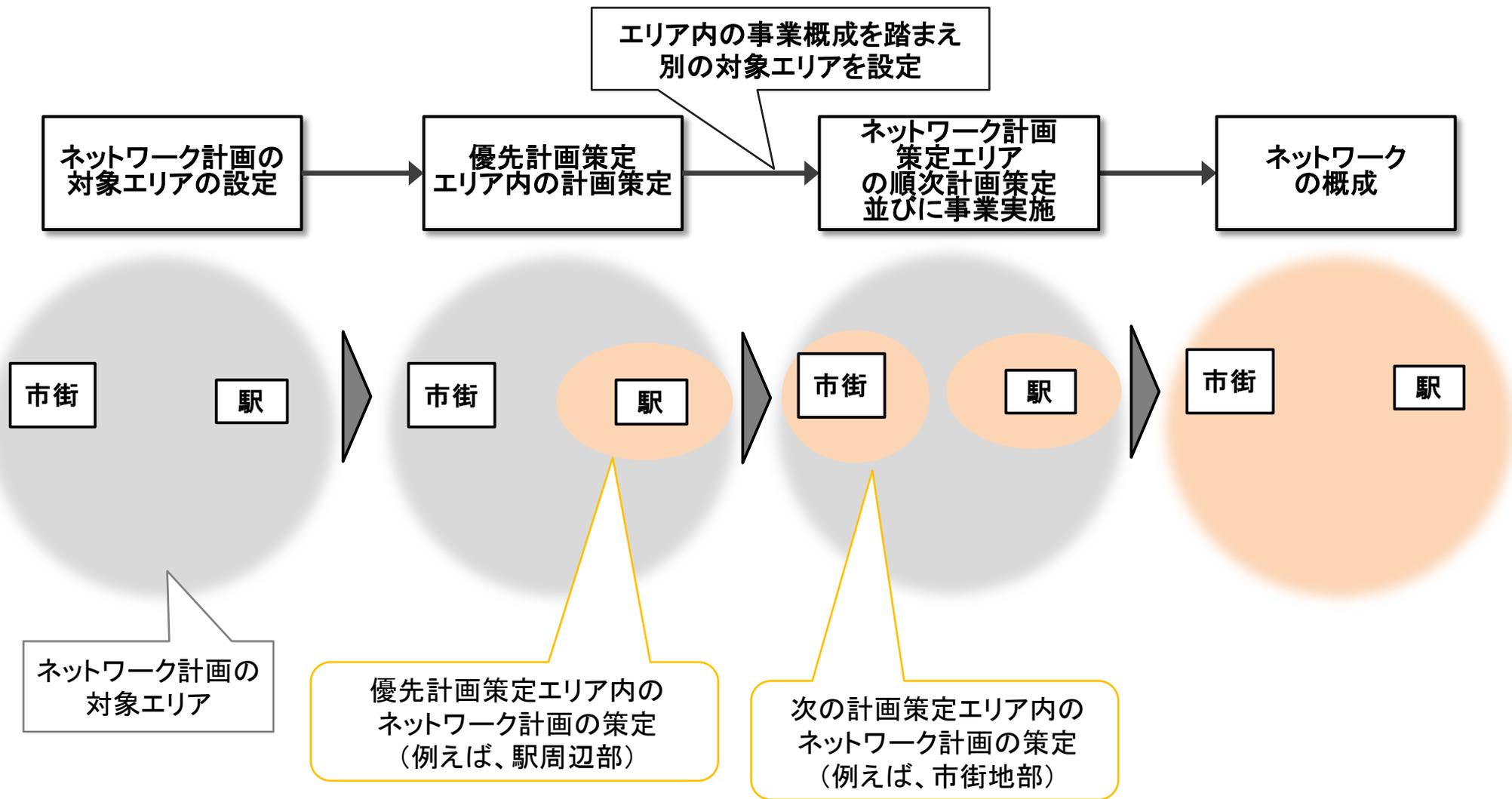


または

段階的なネットワーク計画の策定



(2) 段階的な計画策定の考え方



(2) ネットワーク計画の優先的な策定エリア設定の考え方

優先計画策定エリアの抽出の考え方(案)

- 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア
- 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い等、安全性の向上が必要なエリア
- 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア
- 自転車利用増加が見込める等、新たな施設立地が予定されているエリア
- 自転車の通行空間が一定程度整備されているが、ネットワーク化されていない路線の周辺



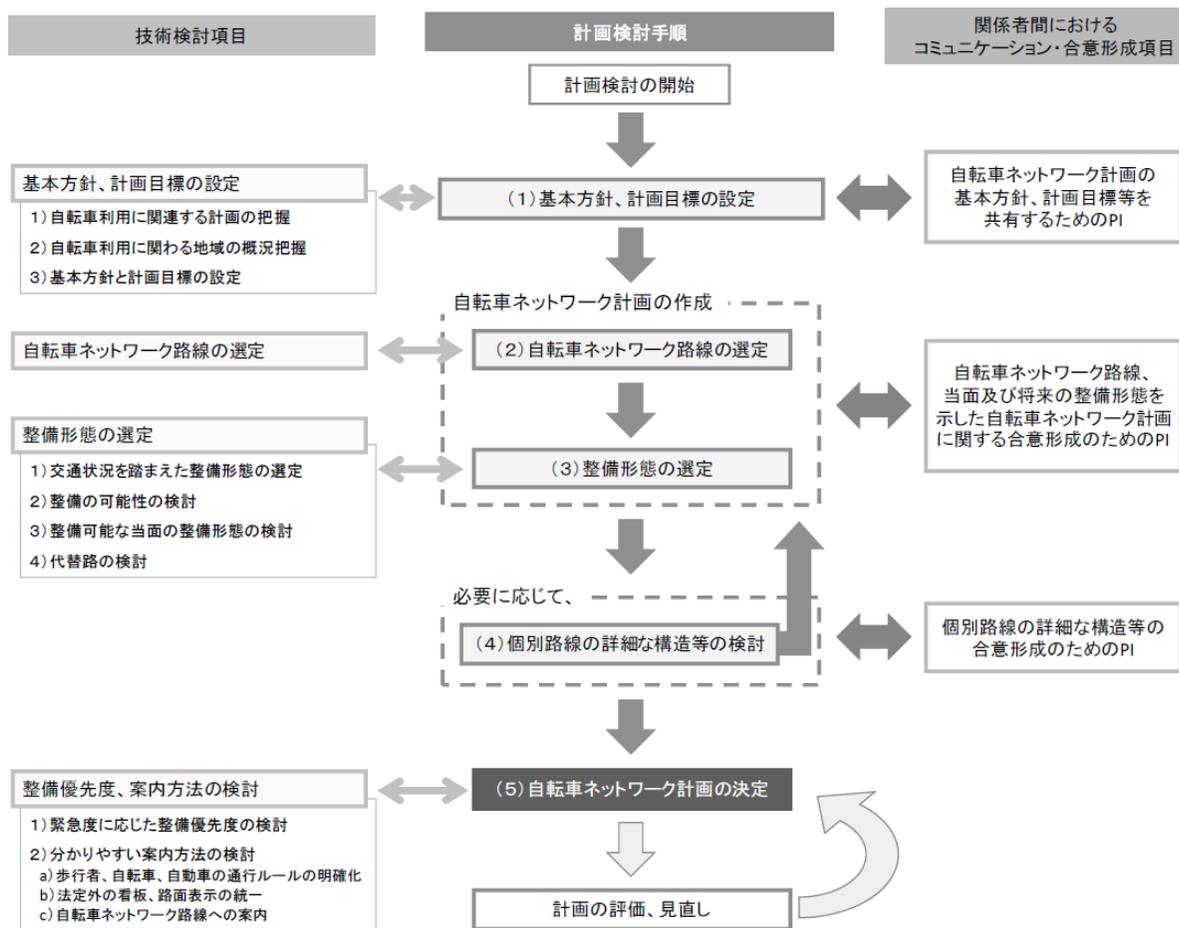
【段階的な計画策定のイメージ】

(3) 計画等各段階における合意形成

提言の記載理由

- 現行のガイドラインには、自転車ネットワーク計画の評価、見直しのみ提示。
- 計画のみならず、実施や評価を含めたPDCAサイクルの導入を例示してはどうか。

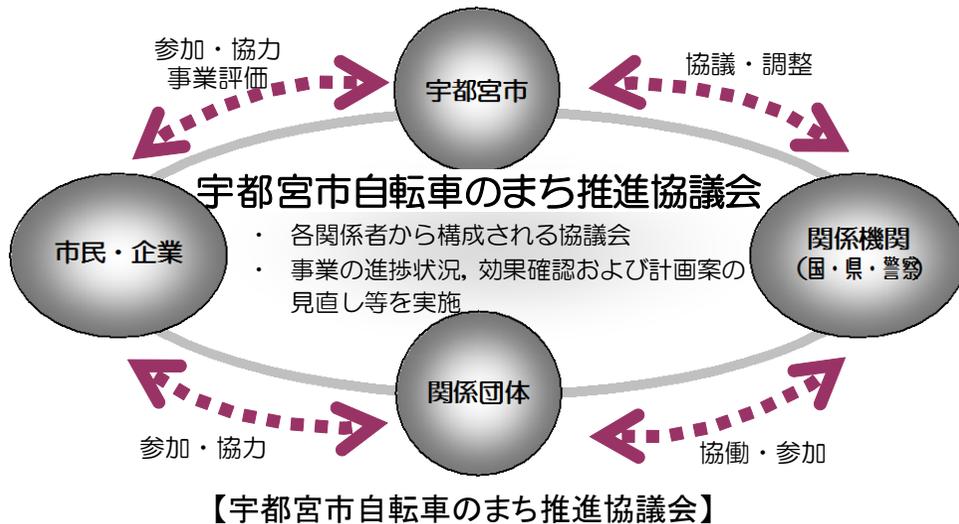
現行ガイドラインにおける記載内容



(3) 計画等各段階における合意形成 ～計画(Plan)の事例～

既存組織を活かしたフォローアップ体制の事例

- 既存組織 (H22設立・自転車のまち推進計画策定懇談会) を活かした協議会を設立
- 多様な利害関係者や市民参画のもとで計画を策定

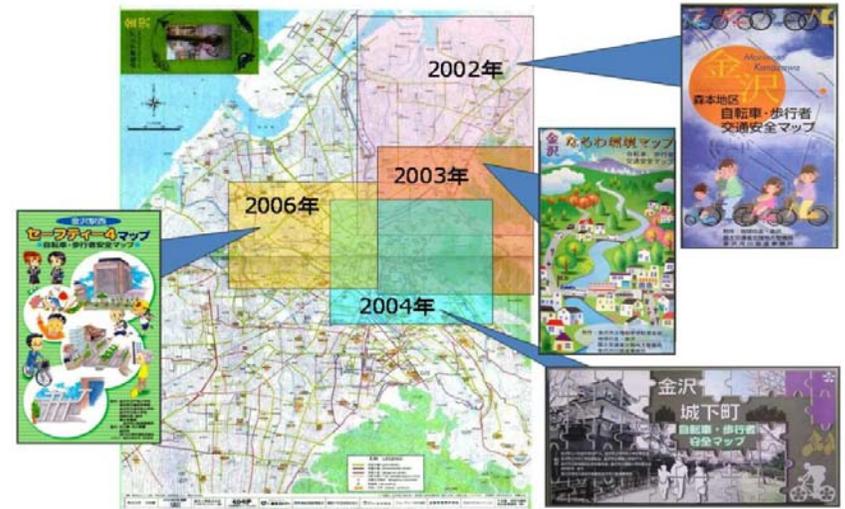


【協議会の構成】

- 学識経験者
- 関係団体 (自転車業界、利用者、交通事業者)
- 市民代表 (公募委員)
- 行政 (国・栃木県・警察)

計画段階からの多様な市民の参画の事例

- 市民団体、PTA、小中学生、行政が協働し現地調査、とりまとめを行い「自転車・歩行者マップ」を作成



【自転車・歩行者マップ】

出典:金沢市地球の友・金沢

(3) 計画等各段階における合意形成 ～実施(Do)の事例～

官民連携による現地ルール啓発の事例

- 市民団体、PTA、小中学生、行政が協働し現地調査、とりまとめを行い「自転車・歩行者マップ」を作成
- 「金沢市自転車マナーアップ強化の日」の街頭指導や高校生の自主活動組織による街頭指導を実施



【街頭指導風景】

出典:金沢市地球の友・金沢



【プレ走行・パレードによる啓発】

※47行政ジャーナルより

リーフレット等「見える化」の啓発の事例

- 自転車左側一方通行規制の必要性について、街頭で啓発チラシを配布し、自転車ルールを周知
- 運転免許センターと連携し、免許更新時に自転車の歩道通行危険性を周知



【自転車の一方通行を啓発するチラシ】 出典:宮崎市HP



【道路上における指導・啓発】

出典:東京国道事務所資料

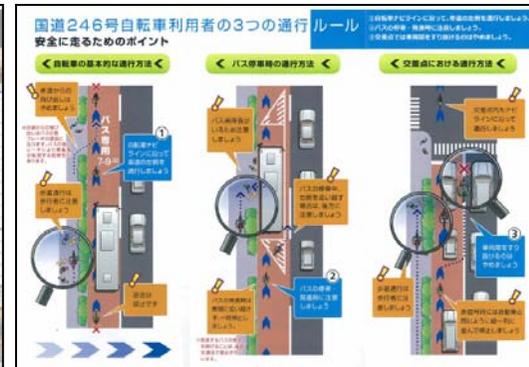


【バス車体への掲示】

出典:東京国道事務所資料



【啓発時に配布したパンフレット表・裏】

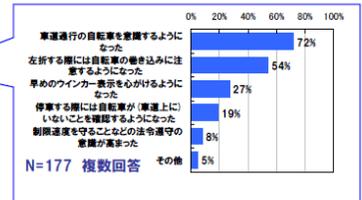


出典:東京国道事務所 16

(3) 計画等各段階における合意形成 ～評価(Check)の事例～

整備効果のモニタリングと結果の公表の事例

- 自転車通行位置の変化や利用者目線による評価を実施
- HP等で、これらの結果を提示して広く市民等に周知



【公表している整備効果の一例】

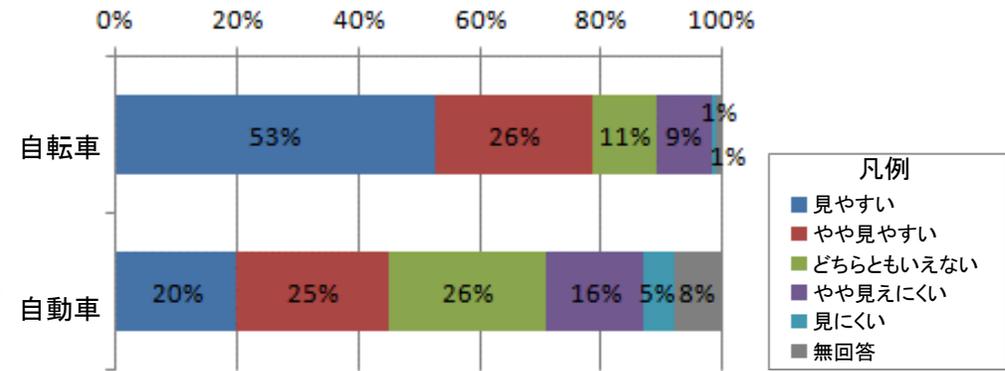
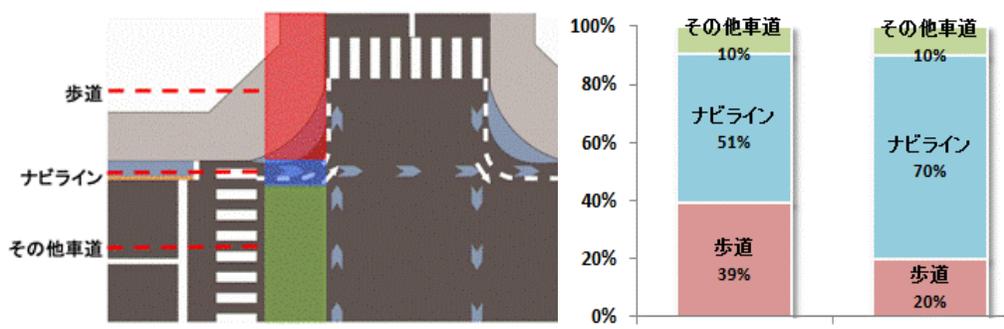


【公表している整備効果の一例】

※大阪市HP



- 自転車通行位置の変化や利用者目線による評価を実施
- 記者発表資料として、これらの結果を提示



【ナビライン(矢羽根型路面表示)の視認性の評価】

出典: 東京国道事務所

(3) 計画等各段階における合意形成～見直し(Action)の事例～

パブリックコメントによる計画見直しの事例

- H20に策定した「静岡市自転車道ネットワーク整備計画」の見直しに伴うパブリックコメントにより広く意見を収集
- 個別路線の課題や進捗状況を踏まえ、見直しを実施

自転車走行空間ネットワーク整備計画について意見を募集します(終了しました)

最終更新日: 2015年9月28日

静岡市では、自転車をより安全に快適に利用していただくために、また、三保地区の観光などに自転車を利用していただけるように、次の2つの計画(案)を策定したいと考えています。この2つの計画(案)について、市民の皆様からのご意見(パブリックコメント)をお待ちしております。

- 静岡市自転車道ネットワーク整備計画(案)
- 三保地区自転車道ネットワーク整備計画(案)

静岡市自転車道ネットワーク整備計画(案)とは
本市では、平成24年度に策定した「静岡市自転車道ネットワーク整備計画」に基づき、自転車の走行空間の整備を進めてきました。その後、道路交通法の一部改正や、市民の皆様の自転車利用への関心の高まりを受け、現計画について見直し、安全かつ快適な自転車走行空間の連続性の確保を目的とする「静岡市自転車道ネットワーク整備計画」として、計画を策定するものです。

三保地区自転車道ネットワーク整備計画(案)とは
昨年(平成25年度)「富士山世界文化遺産の構成資産として(三保松原のみはまつばら)」が登録されたことから三保半島への関心が高まっています。そこで、三保半島内の自転車の回遊性の向上に着目し、「三保地区自転車道ネットワーク整備計画」を新たに策定するものです。

1 意見募集の期間

平成26(2014)年12月10日(水)から、平成27(2015)年1月9日(金)まで

【パブリックコメントの実施】

静岡市自転車道ネットワーク整備計画(案) 説明

1. 事業の目的・趣旨

2. 整備計画の概要

3. 整備計画の進捗状況

4. 整備計画の見直しについて

5. 整備計画の見直しについて

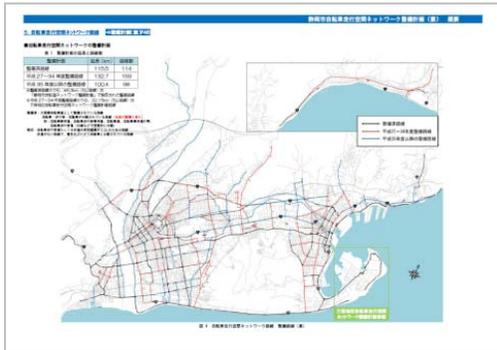
6. 整備計画の見直しについて

7. 整備計画の見直しについて

8. 整備計画の見直しについて

9. 整備計画の見直しについて

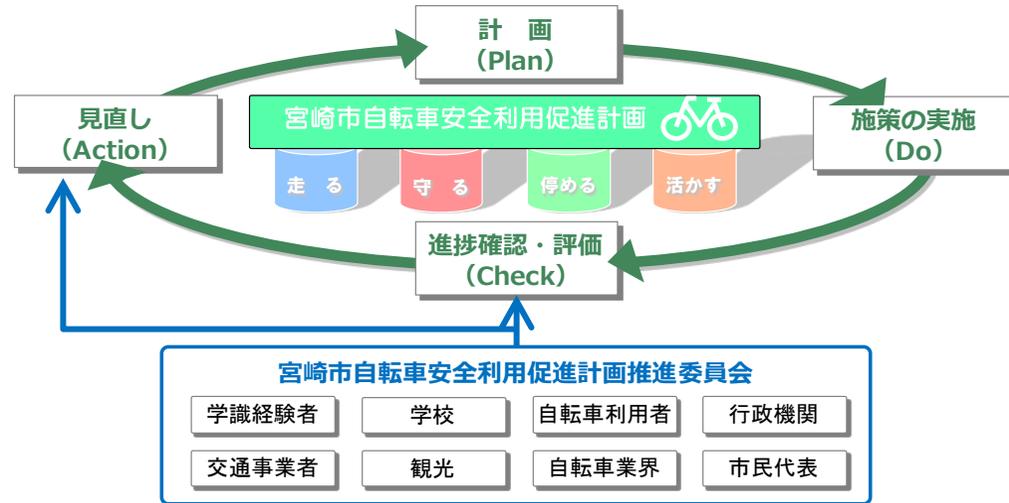
10. 整備計画の見直しについて



【自転車ネットワーク計画の見直し】 ※静岡市HP

官民連携による定期的なフォローアップ実施の事例

- 多様な利害関係者や行政による「宮崎市自転車安全利用促進計画推進委員会」を設立
- 毎年1回以上の委員会を開催、計画の見直しを実施



【計画見直しのための体制を構築】

※第2回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資料