

「自転車対策」
参考資料

平成 1 5 年 2 月 3 日

自転車利用の特性

表 自転車利用の特性

走行速度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障害者の無い道路：8～25km/h ・ 市街地：10～12km/h
利用距離	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の走行時間は全目的で約 15～24 分程度であり、走行距離を推計すると 2～4km ・ 鉄道駅利用圏域は平均で 1.6km ・ 駐輪場の位置で利用圏域が偏る
利用経路	<ul style="list-style-type: none"> ・ なるべく最短経路を選択する傾向にある ・ ただし、実際は走行性の良い空間を選択して多少迂回している ・ 駅から 500～1,500m 圏域で自転車交通が集約される ・ 直線に対する迂回率は平均で 1.21。
走行上の問題意識	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車が多く、道路幅が狭いことを感じながら、やむを得ず最短経路を走行している。
利用圏域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の利用圏域は、その駅の特性や道路整備などによって異なる

(出典) 交通工学研究会(1983)：交通工学ハンドブック、他報告書。

高崎市における自動車利用から自転車利用に転換する可能性のあるトリップ

(第2回前橋・高崎都市圏パーソントリップ調査(平成5年度)データによる)

高崎市へ周辺約 4 km の範囲から自動車通勤している人(約 60,000 人)のうち、自転車より所要時間をかけて(自動車で)通勤している人は、7,300 人。

このうち、自転車に転換した場合、約 3 割の人が 10 分以上の時間短縮が可能。

所要時間	トリップ	%
～5分	117	1.6%
6分～10分	1,323	18.1%
11分～15分	1,621	22.2%
16分～20分	1,172	16.0%
21分～25分	716	9.8%
26分～30分	1,172	16.0%
30分～	1,183	16.2%
小計	7,304	100.0%

自転車より所要時間が長い通勤自動車トリップ

該当通勤自動車トリップの時間差 (T_{自動車}-T_{自転車})

時間差	トリップ	%
～5分	3,347	45.8%
6分～10分	1,837	25.2%
11分～15分	819	11.2%
16分～20分	485	6.6%
21分～25分	282	3.9%
26分～30分	227	3.1%
30分～	307	4.2%
小計	7,304	100.0%

都市交通における自転車利用の位置づけ

地域分類	役割分担	利用の可能性		予想される需要				利用計画の基本方針	走行環境の整備	
		利用の条件	他の手段との調整	通勤通学(1)	通勤通学(2)	業務	買物			
大都市圏	都心部	公共交通が中心的役割を果たす。	安全確保	歩行者との調整	—	—	△	—	業務交通への自転車利用	自転車道のネットワーク化
	住宅地	自転車は地区内交通手段及び端末交通手段	大量の需要に応じられる施設整備	バス交通との調整	△	◎	—	◎	通勤通学の端末手段及び買物交通における利用ルールの確立	駅中心の自転車道の整備、駐輪場の整備
地方中核都市	他の交通手段と同レベルで取り扱われるべき地域であり、自転車を交通体系上の手段の一つとして位置づける	問題が顕在化している所を除けば、多くの利用が可能	近距離における自動車利用の抑制と自転車利用の促進 バス利用との競合の調整	◎	△	△	○	各種交通への自転車利用の導入。特に、短距離の自動車利用を自転車に転換させる。但し、大量化した場合には、ルール強化を図る。	都市全体をカバーする自転車道のネットワーク化と駐輪場の整備	
地方中都市				◎	△	△	○			
地方小都市				◎	△	△	○			
地方農山村				○	—	△	△			各種交通への自転車利用の導入。

(注1) 通勤通学(1)：主要交通手段としての利用
 通勤通学(2)：端末交通手段としての利用
 ◎利用が非常に多い ○利用が多い △利用がやや多い

(注2) 交通工学研究会(1983)：交通工学ハンドブック 第3章を参考

自転車政策のトップランナー オランダの自転車交通対策

出典：「オランダの自転車交通政策とサイクルタウンの評価」新田保次 都市計画 238 2002年

第2次交通基本政策 1990年

自動車交通の抑制と代替交通手段の充実（目標年次：2010年）
自転車交通をさらに促進するには、自転車道のネットワーク化が必要
安全性を高めるためには、自動車交通との分離が必要
短距離の自動車、公共交通機関利用者の代替手段として、5km以内は自転車へ転換
長距離移動者にとっては、鉄道の端末手段として位置付け

自転車交通マスタープラン

[目標]

自動車利用の増加：2010年には、1986年時点の30%増。35億km以上の走行を
公共交通利用の増加：端末交通手段としての自転車との連携強化により、鉄道では
90年時15%増の15億km以上の輸送距離

[施策]

自転車利用促進のための条件整備
・快適で安全な道路整備 ・自転車駐車場の整備 ・自動車利用の抑制
デモンストレーション・プロジェクトや実験の精力的実施
自転車利用の奨励

新しい交通基本政策 2000年

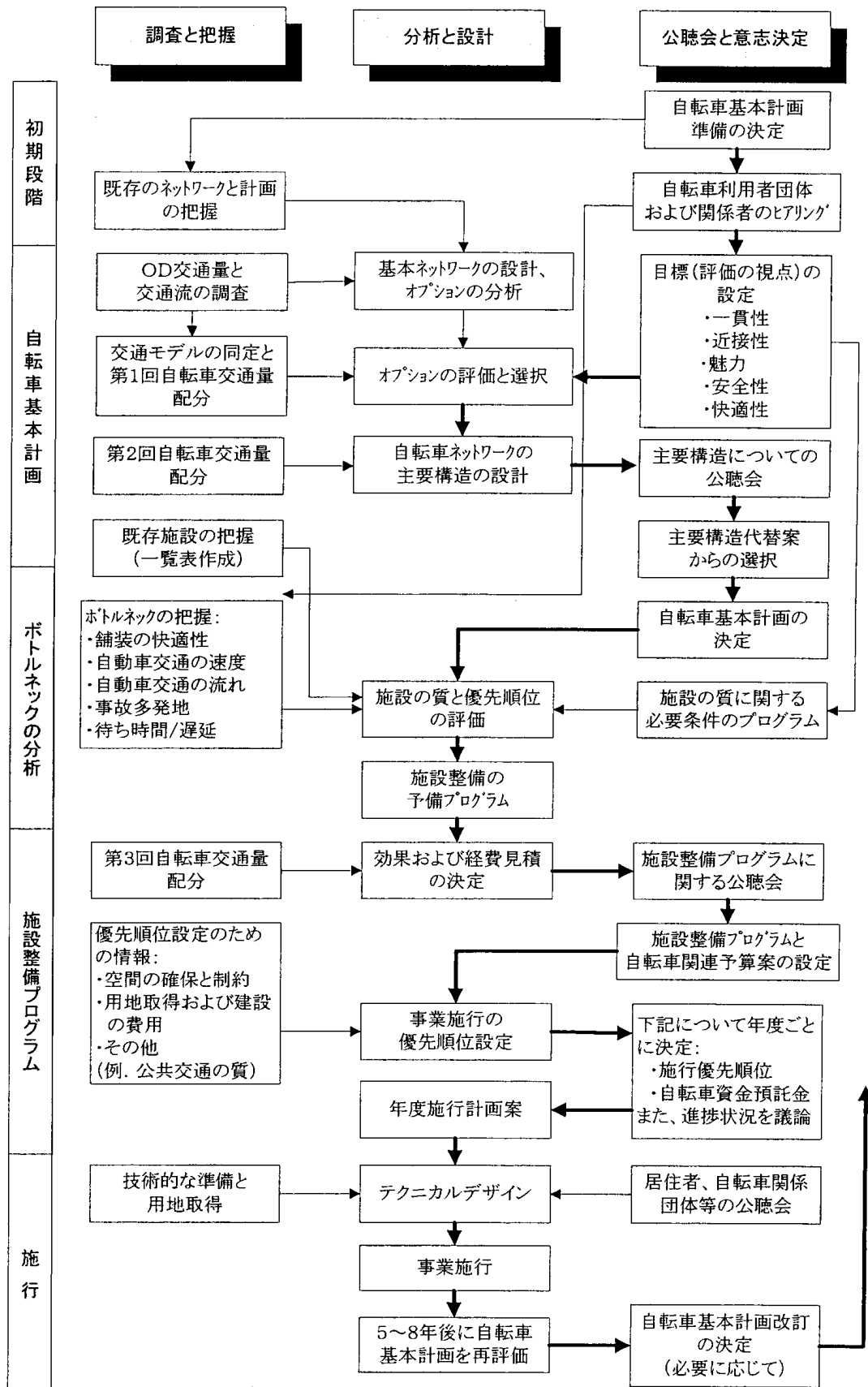
地方分権と交通分野における民間ビジネスの展開（目標年次：2020年）
自転車交通政策は地方自治体が担当（自転車交通マスタープランの終了：1998年）
・目的：「モビリティの上昇」「安全化」「QOLの改善」
・施策： 既存インフラの有効活用
有効活用を行っても残るボトルネック解消のためのインフラ整備
適切な費用負担を行うプライシングの実施

新しい自転車交通政策

自転車交通政策・計画の立案・実施は地方自治体が担当
・重点施策： 自転車盗難対策
自転車走行時の安全対策
公共交通における自転車輸送

自転車協議会（各自治体の自転車交通に対する取組について協議する全国組織）の
発足 2001年
市民主体のNGO組織"Bicycle Union"による各自治体による自転車政策の実施状況
のチェック

オランダの自転車施設計画のプロセス



道路構造令の改正のポイント

(自転車道)

第10条 自動車及び自転車交通量が多い第3種又は第4種の道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路(前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

3 自転車道に路上施設を設ける場合においては、当該自転車道の幅員は、第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。

4 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

注) 下線は改正部分に付している。

【改正のポイント】

- ・ 自動車及び自転車交通量が多い第3種及び第4種の道路には、自転車道を道路の各側に必置するものとした。また、自動車及び歩行者の交通量が多い第3種又は第4種の道路についても、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとした。

放置自転車対策の例（福岡市）

違法駐輪が多い歩道空間に路上駐輪施設を設置（平成12年度）したことに関するアンケート調査の結果によると、「景観が良くなった」、「歩きやすくなった」と回答した人がともに6割を占めた。また、約9割の人が「増設が必要」と感じている。

天神地区における路上駐輪施設



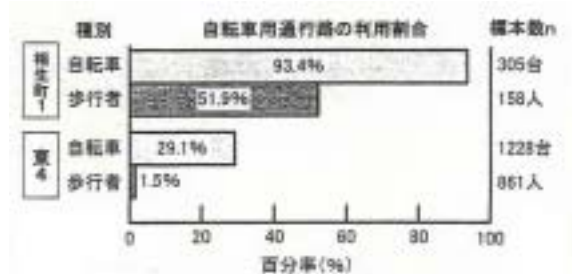
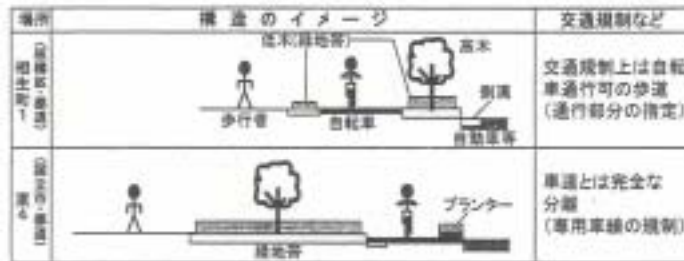
（整備前）



（整備後）

自転車専用車線の通行に関する実態

自転車専用車線の設置は、歩道を自転車専用車線と歩行者専用通行部分に分断を図る場合や車道において自転車専用車線との分断を図る場合などのケースが考えられる。しかしながら、いかなる場合においても歩行者と自転車交通を完全に分離することは困難である。



出典：小柳、田中、木戸、高田「構造的に区画された自転車用通行路における交通の実態」

第 22 回交通工学研究発表会論文報告集 2002 . 10

東京都板橋区相生町 1 における自転車通行帯



東京都国立市東 4 における自転車通行帯



民営の駐輪場の例

蕨駅東口における民営駐輪場



綾瀬駅東口における民営駐輪場

