

自転車対策

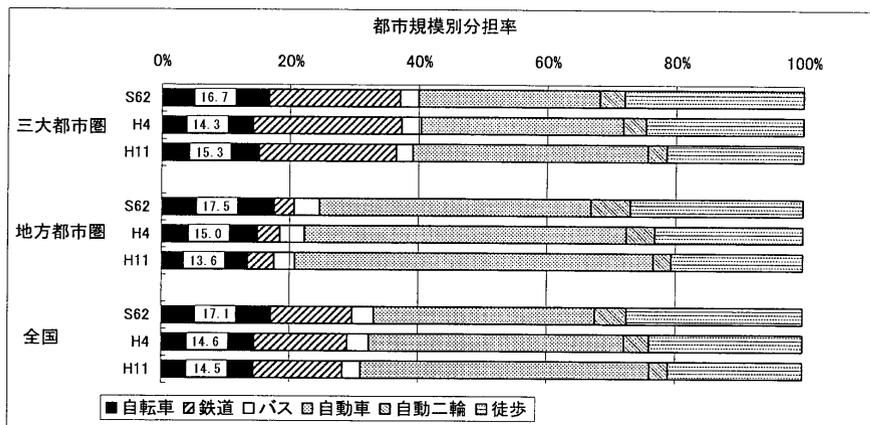
平成15年2月3日

1. 背景

(1) 自転車利用の現状

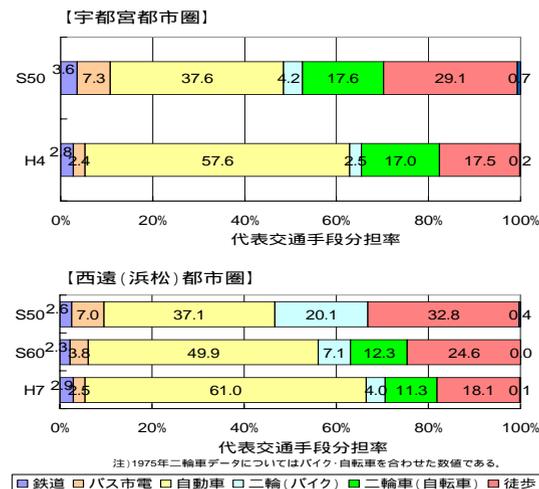
自転車はかつて都市内の移動手段の中心であったが、モータリゼーションの進展に伴って利用者が減少してきた。しかし、市街地の拡大や道路交通混雑の激化などによって、三大都市圏などでは利用は横這いの傾向。

都市規模別の自転車分担率の経年変化
(全国PT)



出典：全国PT調査

都市圏パーソントリップ調査における
地方都市圏の自転車分担率の
経年変化



1. 背景

(2) 都市交通手段としての自転車の評価

自転車は弱点はあるものの、利用者にとって多くの利便性がありながら、都市交通手段として軽視されてきた。近年、環境政策からみて好ましい交通手段と再評価されており、都市交通政策上の位置づけを明確にすることが必要。

自転車の利用者便益

手軽で自由度が高い
徒歩より速く、ときにはバスなどより速く移動できる
多少の荷物を運ぶことが可能
利用に必要な費用が他の交通手段よりも安い

自転車の社会的便益

騒音や排ガスなどの環境への影響がない
走行に関して石油エネルギーを消費しない
自転車が必要とする空間は比較的少ない

自転車の弱点

二輪の不安定性があり、特に現在の走行環境のもとでは安全性が十分に確保されていない
坂道に弱い
気象条件(雨や雪、暑さや寒さ)の影響を受けやすい

放置自転車対策のような問題解決型の施策展開でなく、環境負荷の小さい都市交通の実現のための交通手段として、**自転車交通の位置づけを都市・地区ごとに明確にすることが必要**

1. 背景

(3) 自転車対策のポイント

都市・地区毎に決定した自転車の都市交通政策上の位置づけをもとに行う施策展開は、自転車が自由度の高い交通手段であることから、自転車のみに着目した施設整備に限定したものでなく、総合的に取り組むことが必要。

総合都市交通政策の一環としての自転車対策には、次のことが重要
安全で円滑な運転が可能な走行空間(歩行者、自動車との関係)の整備
都心や駅前における適切な土地利用と整合した駐輪スペースの整備
自転車利用適正化のためのソフト施策

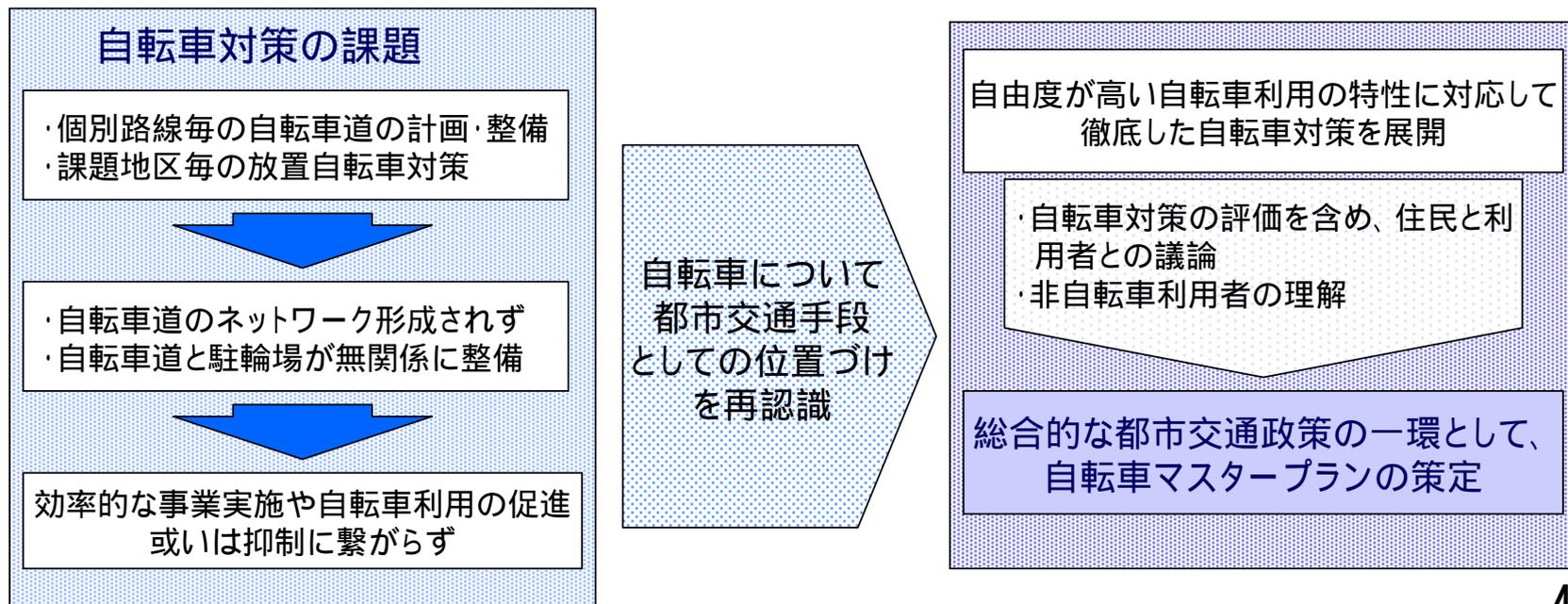


自転車利用者の受益に比べて、利用コストが極端に低くならないよう、自転車利用者の負担を意識した施策展開が必要

2. 提案

(1) 総合都市交通政策としての自転車対策

自転車利用や施設整備の状況は都市や地区毎に異なり、都市交通政策としての自転車の位置づけは、そのレベルで総合的な政策判断によって決定。



2. 提案

(2) 自転車走行空間の整備

自転車道は、ネットワークとして連続性が確保されるように整備することが必要。一方で、歩行者や自動車との空間競合があることから、それぞれの需要の分析や整備効果の把握などを十分に行うことが必要。

自転車利用者は、速達性ととも自動車通行量が少ないことをルート選択の判断にしている



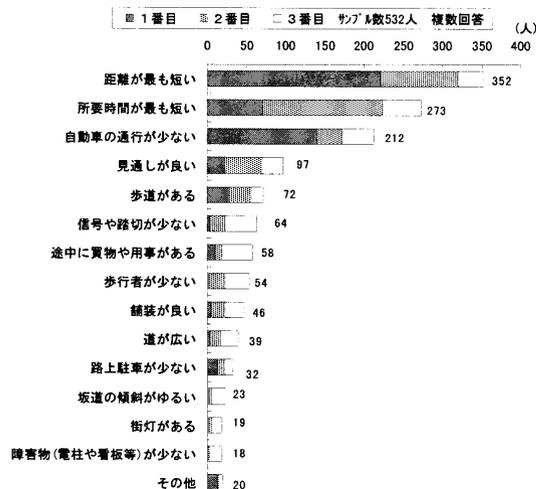
道路構造令の改正(H13)により、自動車を中心とした計画思想を是正



歩行者通行量、自転車通行量、自動車通行量を把握し、費用効果分析を行った上で計画・整備

走行ルートの選択の理由

(平成11年度七尾都市OD調査)



注. 平成11年10~11月調査、

七尾市内の自転車所有者を対象にした家庭訪問調査結果

2. 提案

(3) 駐輪スペースの整備

自転車は駐輪スペースが比較的小さいことや出来る限り目的地近くまで利用しようとすることから、放置自転車が発生。この対策はこれまで行政による駐輪場の整備と取り締まりが中心であったが、利用便益に見合う負担を考えれば、民間活力による対策も検討されるべき。

- ・駐輪需要と駐輪場整備のミスマッチ
- ・貴重な駅前や都心空間の有効利用の障害

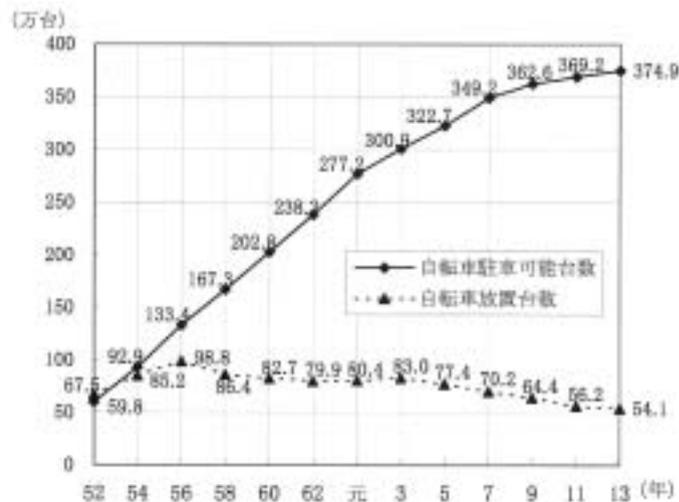


自転車が比較的安価であり、登録制でないことから、施設整備と放置自転車の取り締まりだけでは限界



自転車マスタープランに基づく自転車道ネットワークと駐輪スペースの連携、民間駐輪場の誘導、ソフト施策などの総合的な展開

駅周辺における自転車駐車場の設置状況
(内閣府)



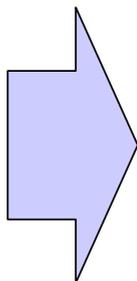
2. 提案

(4) 自転車利用適正化のためのソフト施策の充実

自由度が高い自転車の魅力を損なわないよう、走行空間や駐輪空間を強制するだけでなく、利用の特性と負担の合理化に即した様々なソフト施策が必要

- ・専用車線が設置され、歩道の通行が認められていなくても、遵守しない利用者が少なくない
- ・駐輪禁止の区域の放置自転車は少なくなっていない

自転車利用者のマナーが走行時・駐輪時ともに極めて重要



不法行為を施設整備と規制・取締によって減少させることは限界があり、行政コストの面からも不合理

利用の自由度の高さと空間占用の相対的な小ささから、様々な施策展開や社会実験が可能

レンタサイクルなどの柔軟なソフト施策
及びモラルに訴えるソフト施策重視

モラルに訴えるコミュニケーション活動の有効性については、藤井らの研究(藤井、小畑、北浦:自転車放置者への説得的コミュニケーション 土木計画学研究・論文集 19 2002年)