

自転車政策

Part

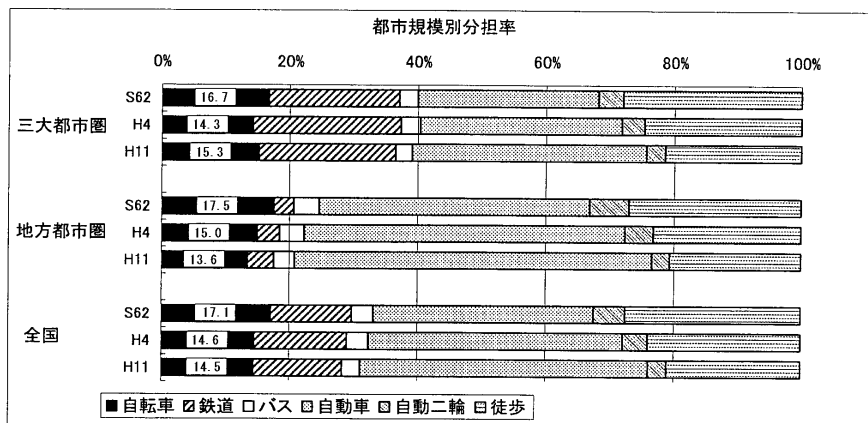
平成15年3月5日

1. 自転車利用の現状と課題

(1) 自転車利用の現状

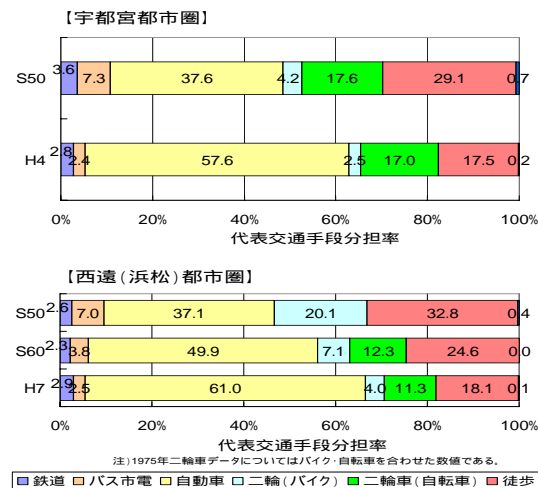
自転車はかつて都市内の移動手段の中心であったが、モータリゼーションの進展に伴って利用者が減少してきた。しかし、市街地の拡大や道路交通混雑の激化などによって、三大都市圏などでは利用は横這いの傾向。

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



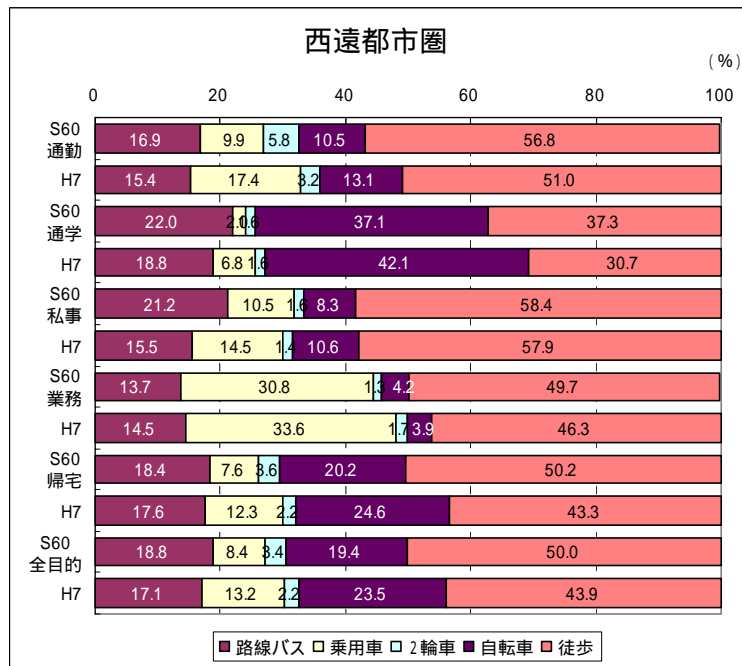
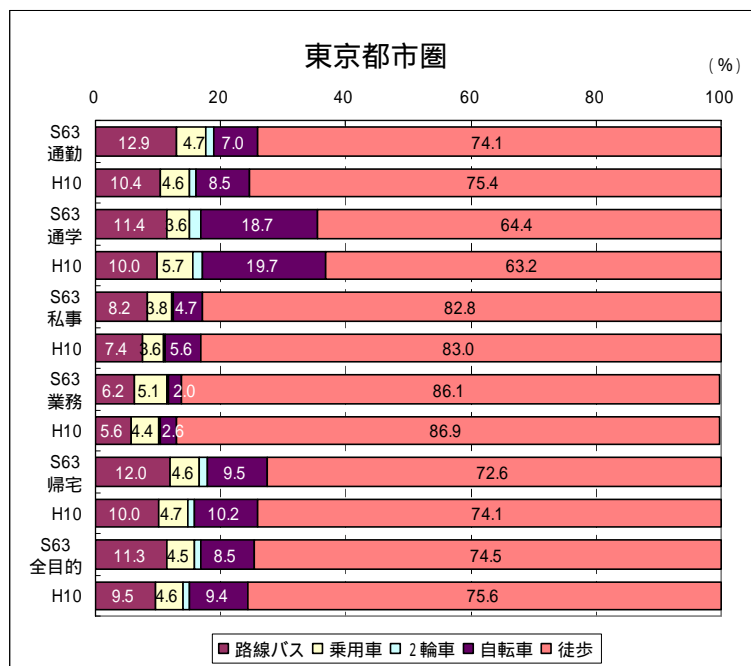
注)1975年二輪車データについてはバイク・自転車を合わせた数値である。

1. 自転車利用の現状と課題

(2) 鉄道端末手段としての自転車利用

鉄道駅の端末交通手段として、自転車は大きな役割を果たしている。特に、駅密度が低い地方都市においては、重要な端末交通手段であり、その重要度は増している。

目的別端末交通手段構成比の推移 (都市圏PT調査)



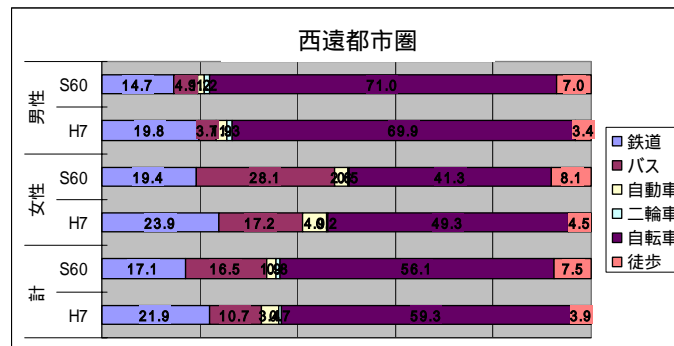
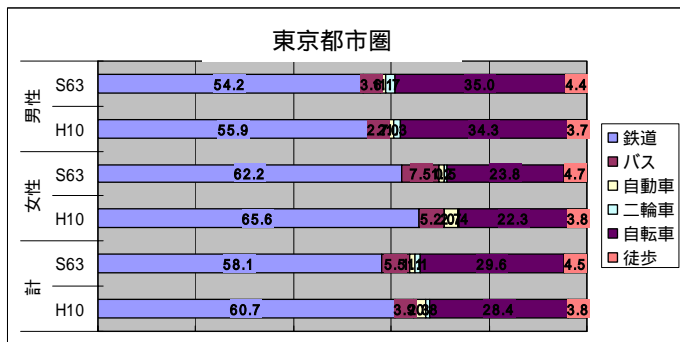
1. 自転車利用の現状と課題

(3) 高校生の日常の足 = 自転車

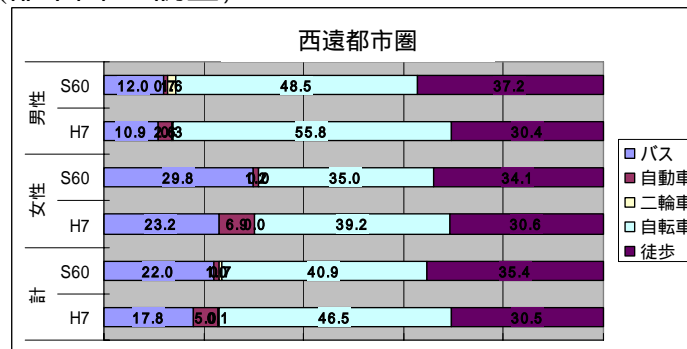
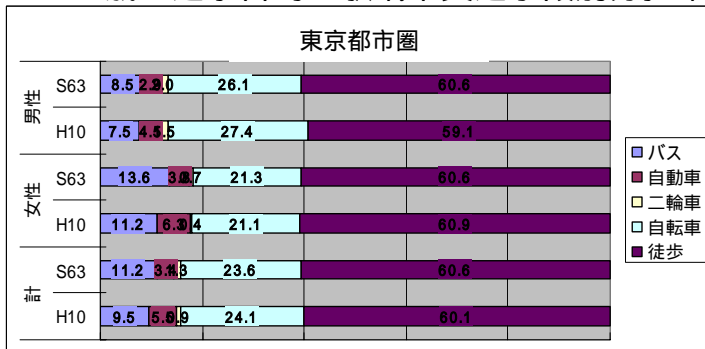
高校生の代表交通手段や駅端末交通手段を見ると、自転車が日常の足となっていることがわかる。鉄道のサービスレベルが低い地方都市では、その分担率は極めて高くなる。

16～18歳の通学目的の代表交通手段別分担率 (都市圏PT調査)

高校生: PT調査における16～18歳を高校生と仮定している。



16～18歳の通学目的の駅端末交通手段別分担率 (都市圏PT調査)



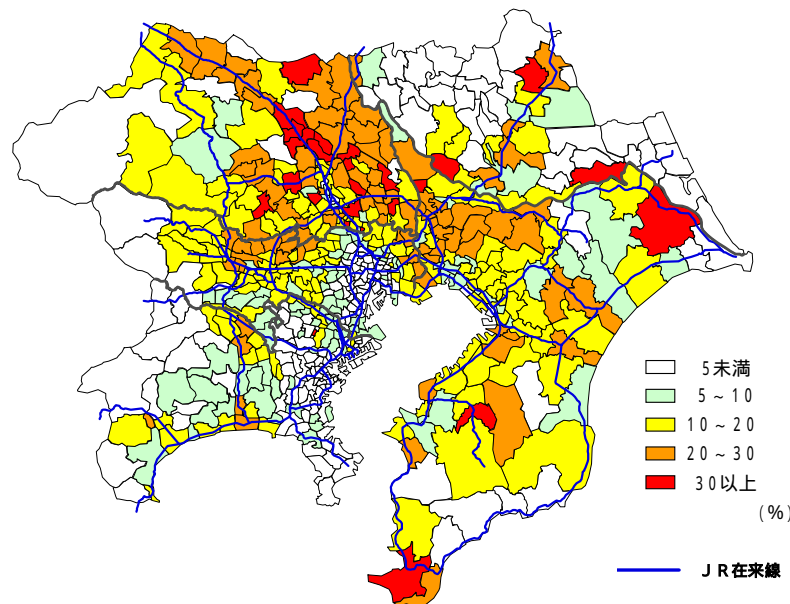
1. 自転車利用の現状と課題

(4) 地区状況に左右されやすい自転車利用

自転車利用は、他の交通機関や地形等の地区の状況に左右されやすいことから、利用実態を十分に把握した上での政策展開が不可欠。

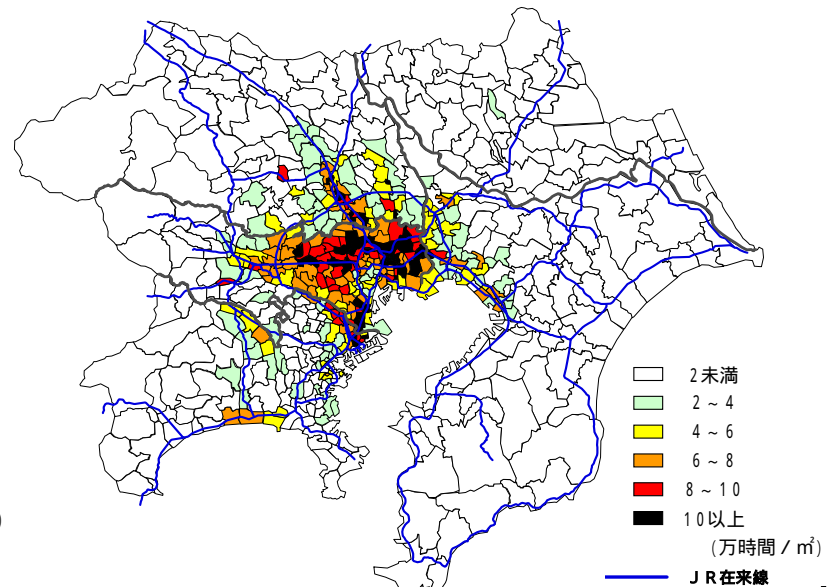
駅端末交通自転車分担率(通勤目的)

駅間距離が比較的長いJR沿線の自転車利用率が高い。



面積当たりの自転車の利用時間(全目的)

地区毎の自転車利用に違いがある。



東京都市圏PT調査(H10年)を基に作成

1. 自転車利用の現状と課題

(5) 道路交通上の扱い

道路を通行する交通手段の中で自転車は、自動車と歩行者に挟まれて、専用の走行空間を確保することが難しく、走行の利便性・快適性の向上が図りにくくなっている。

自転車専用の走行空間 (歩行者・自転車の利用が排除される専用空間) = **自転車道**

自転車道: 自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する
工作物によって区画された**車道**の部分

単に道路鉤や区画線で自転車通行帯を区分しているものや歩道上に
設けられた自転車通行帯は、**自転車道ではない。**

歩道上の自転車通行帯: 自転車は当該部分を通行しなければならないが、歩行者は自由に通行できる。

自転車が歩道を通行するときは、常に徐行しなければならない。

1. 自転車利用の現状と課題

(6) レンタサイクルシステム

放置自転車の減少と自転車利用の促進を図るため、導入されているレンタサイクルシステムは、当該施策単体では十分な効果を得られない場合がある。

A 公共団体のレンタサイクル施設の利用状況(H14.9.)

施設整備した 駅名	設置数	利用者数				利用者区分		稼働率
		正利用	逆利用	定期計	当日	一般	学生	
A	400	72	106	178	330	150	28	47%
B	200	64	64	128	171	108	20	67%
C	400	132	35	167	325	145	22	44%
D	650	612	301	913	335	582	331	142%
E	400	296	26	322	144	268	54	82%
F	200	34	12	46	105	34	12	25%
合計	2,250	1,210	544	1,754	1,410	1,287	467	80%

A 公共団体のレンタサイクル施設整備前後の駅前自転車の状況

施設整備した 駅名	開設年月日	設置年度乗り 入れ台数	放置台数	翌年度乗り入 れ台数	放置台数	放置対前年比
A	H4.4.6	1,783	1,061	1,207	699	65.9%
B	H4.4.6	335	102	179	59	57.8%
C	H4.8.1	3,253	1,414	3,064	1,252	88.5%
D	H4.8.1	4,655	1,618	5,022	2,011	124.3%
E	H5.8.1	2,380	1,170	2,227	821	70.2%
F	H8.8.1	344	223	253	180	80.7%
合計		12,750	5,588	11,952	5,022	89.9%

1. 自転車利用の現状と課題

(7) 放置自転車の実態

放置自転車に対する規制制度は、自転車が比較的安価であることから、結果的に車両の廃棄や経費の行政負担となっており、規制だけに頼る放置自転車対策は、限界にきている。

堺市(大阪府)における放置自転車対策の実態(H13年度)

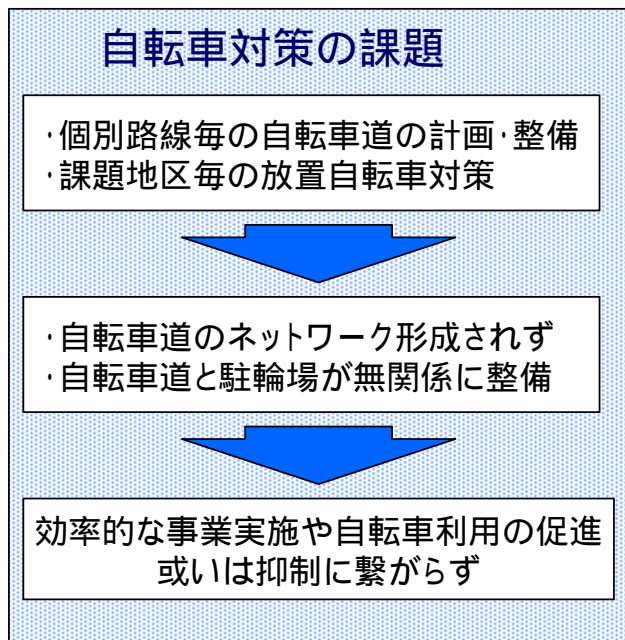
放置禁止区域駐輪自転車の年間撤去台数	左記のうち返還台数	未返還自転車の処分方法	保管・撤去経費
37,352台	19,865台 (返還率53.2%)	売却 137台 廃棄 19,257台 リサイクル 944台	107,858,773円

返還手数料は1台1,500円。盗難届による手数料返還免除をしているため、29,596,500円の手数料収入があった。よって、約7,800万円が市費による負担額である。

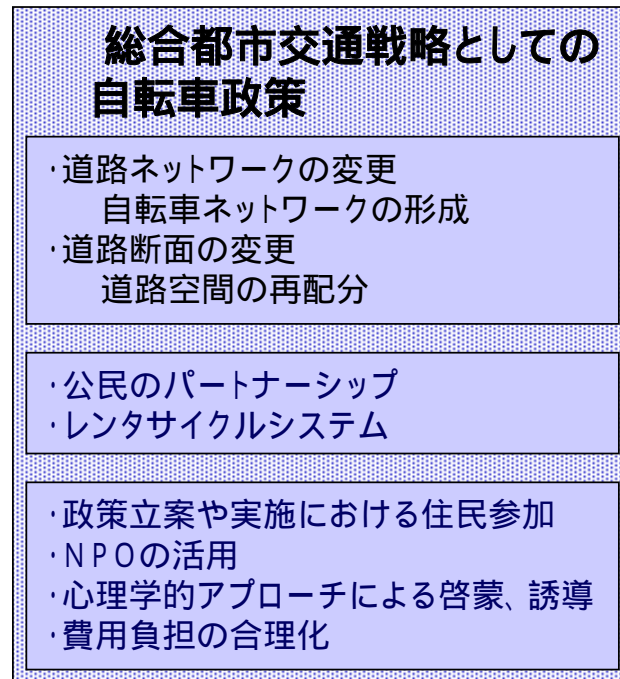
2. 提案

(1) 総合都市交通政策としての自転車政策

自転車利用や施設整備の状況は、都市や地区毎に異なることから、自転車政策は、都市や地区の状況に応じて柔軟に、利用者の視点を重視しつつ、総合都市交通戦略の一環として取り組むべき。



それぞれの都市の状況に応じて、都市交通における自転車の位置づけを明確化



2. 提案

(2) 自転車走行空間の整備

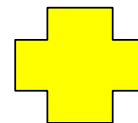
自転車道は、ネットワークとしての連続性が確保されるように整備することが必要であり、専用空間として円滑に整備するためには、そのルートを集約を行うことが必要。

道路網が碁盤のようであれば、駅などの一つの目的地への最短ルートは集約できるが…



自転車利用の
自由度を
損なうので、

自転車道網計画に
対する住民参加の
徹底



コミュニケーション
活動による走行
ルートの誘導

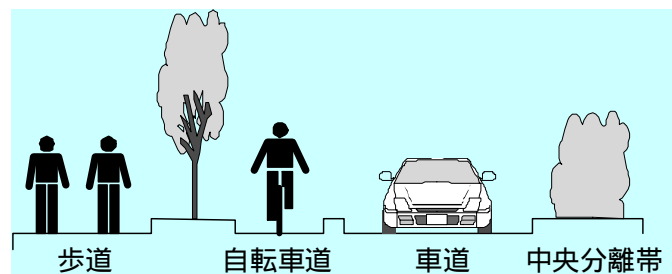
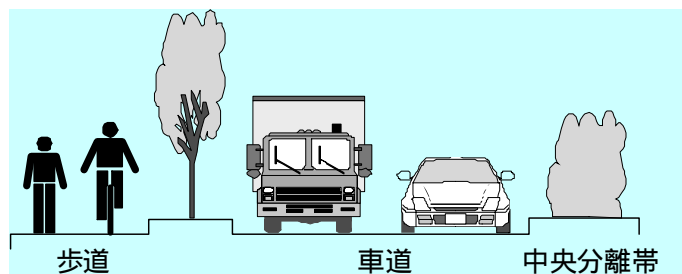
2. 提案

(3) 道路空間の再配分

アクセス機能重視道路の空間を自転車道に再配分できるよう、道路の機能分担を徹底。

「都市内道路の機能分化」(中間とりまとめ(H.14.7))

アクセス機能優先道路の道路空間の再配分のイメージ



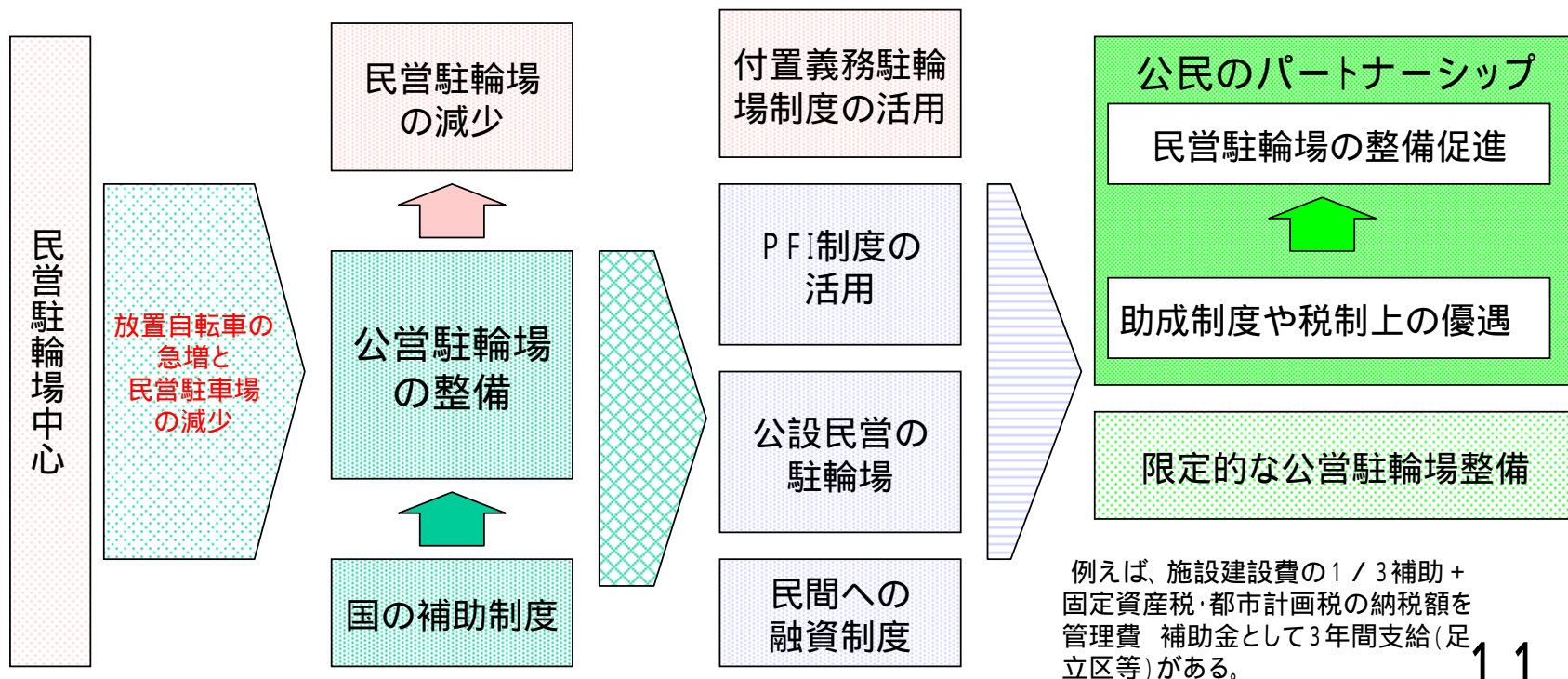
新田(大阪大学)作成

車道を構造的に分離することにより、自転車専用の走行空間(自転車道)の形成が可能。

2. 提案

(4) 駐輪場に関する公民のパートナーシップ

駐輪場は利用者負担（有料化）が可能な施設であり、公設民営や民営駐輪場の誘導など、公民のパートナーシップによる整備・運営を拡大すべき。



2. 提案

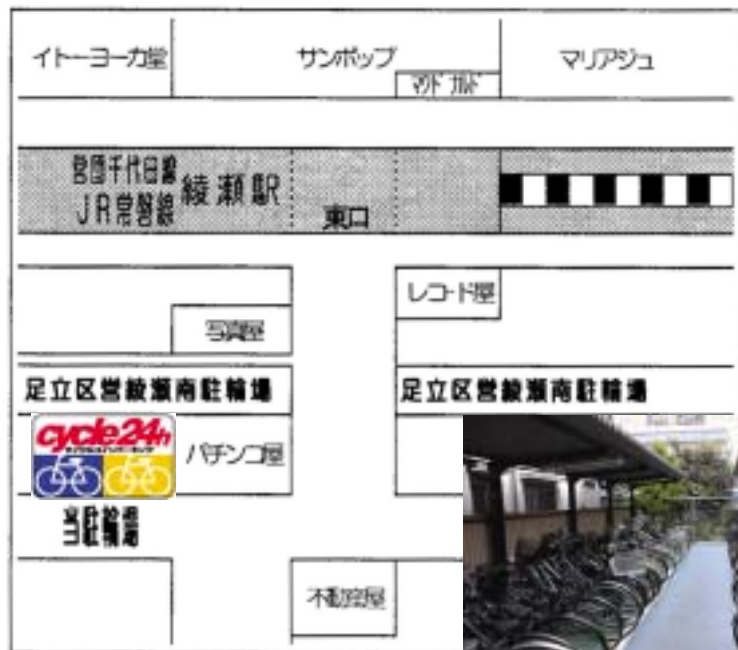
(5) 民間による駅前駐輪場の整備・運営

民営の駐輪場は、利用便益に見合う負担の調整や運営の柔軟さなどの観点から、公営のものに比較して有利な場合も多い。

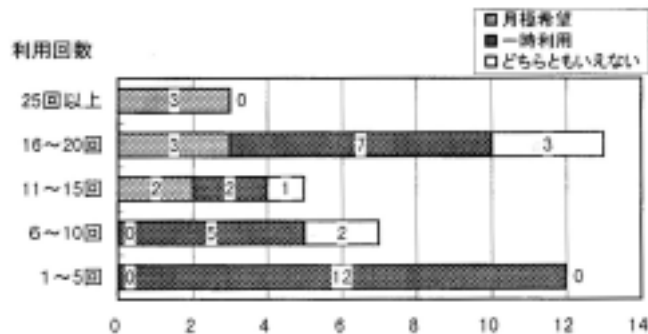
民営駐輪場の例(綾瀬駅前サイクル24h 時間貸(100円/8h))

事業者からのヒアリングによると、借地(原則、5年以上)の場合においても採算をとるのは可能とのこと。

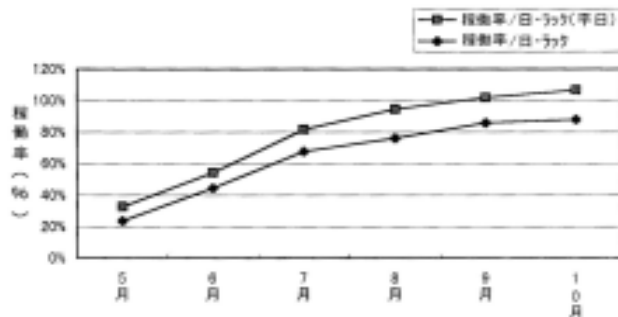
位置図及び写真



利用回数と利用方法のニーズ(利用者アンケート H10.10.)



稼働率の推移



2. 提案

(6) 付置義務駐輪場と時間貸駐輪場の一体化

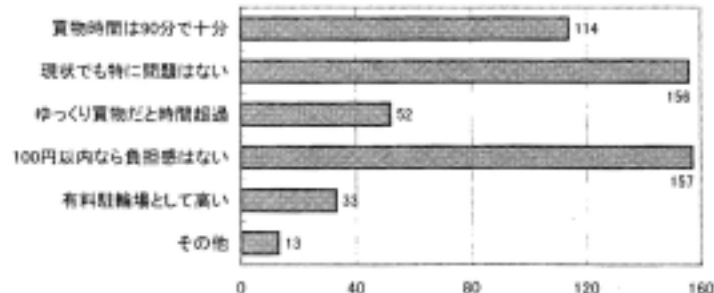
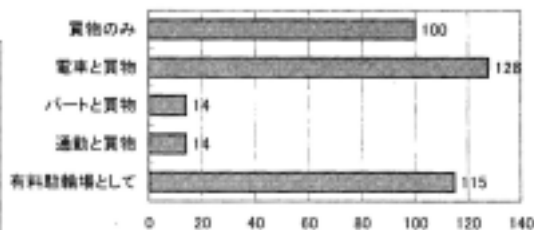
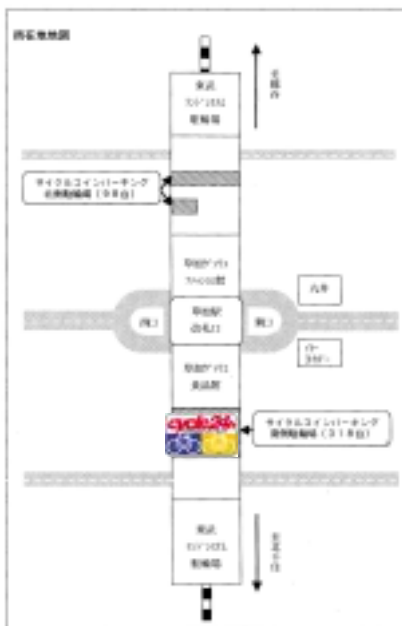
民営駐輪場の場合、付置義務駐輪場と時間貸駐輪場の一体利用が可能になるなど、施設の有効利用が実現。

付置義務駐輪場と駅前時間貸駐輪場の一体化(草加ヴァリエ) 90分無料、それ以降100円/4h

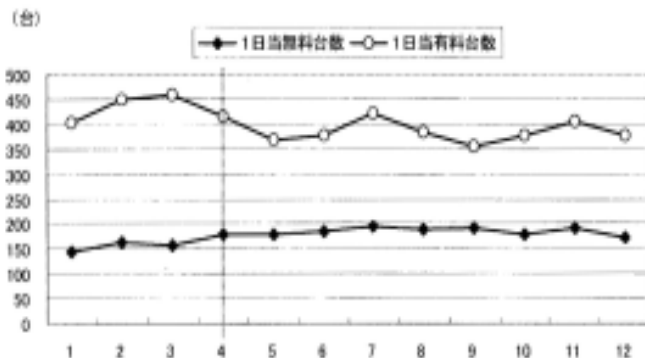
利用の主な目的(利用者アンケート H14)

料金体系について(同左)

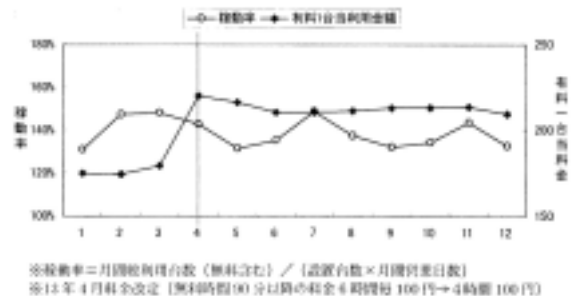
位置図



月別利用台数の推移



月別稼働率と有料1台当り料金の推移



※稼働率=月間総利用台数(無料含む) / (設置台数×月間営業日数)
 ※13年4月料金改定(8時40分以降の料金6時間毎100円→4時間100円)