

# 自転車まちづくり計画 策定のポイント

(株)三井住友トラスト基礎研究所  
麗澤大学客員教授 古倉 宗治  
120727 豊橋市自転車活用推進委員会

無断転載を禁ず

## 自転車施策がなぜ進まないか

- ①本来の機能=安全・快適・迅速な交通手段 (移動機能)
- ②メリット多豊富=環境、健康、経済、災害等 (施策機能)

→ 今こそ総合的な自転車活用の必要性が格段に増大

施策が進まない原因		
1	クルマ依存型の都市構造	①クルマなしでは生活できない。 ②自転車では生活できない。 <b>誤解=使い分け</b>
2	社会の自転車への低い評価	①長所や必要性の認識不足 ②放置の横行、ルールマナー違反等 <b>利用促進で改善</b>
3	自転車利用者の認識不足	①自転車利用者の意識(短距離交通、交通手段として責任感・権利意識なし) ②自転車利用者の行動(ルール無視、歩道闊歩) <b>車道走行</b>
4	行政の中途半端な施策	①自転車の位置付けの低さ(他と同列程度) ②自転車施策の優先性、総合性・体系性の欠如 <b>優遇策</b>
5	企業の理解と取組みの欠如	①総論賛成、各論は保留。 ②メリットは理解、優遇策なし。 <b>インセンティブ</b>

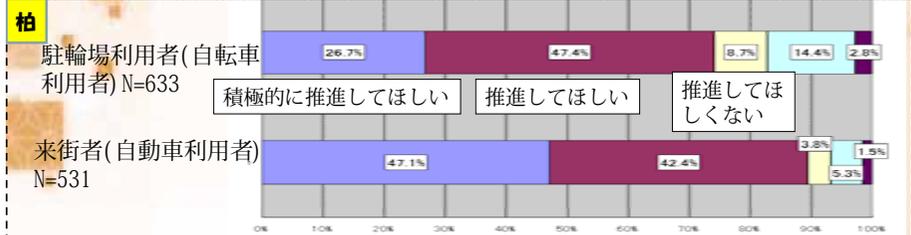
## 自転車施策の誤解

項目	誤解の内容	実際の内容
1	メリット・デメリットの見方	デメリット > メリット メリット >> デメリット
2	自転車の位置付けの見方	クルマ ≧ 自転車 (5km程度以内) 自転車 > クルマ
3	自転車の走行空間の見方	専用 > 歩道 > 車道 車道専用 > 車道 > 歩道
4	特に車道走行の見方	(主観的) 怖い、危険 (客観的) 安全+快適+迅速の3条件
5	自転車施策の策定の見方	自転車道等を用意すれば利用者がすぐ増加 利用用途、需要、ストーリー、ソフト施策の設定等が必要
6	自転車施策の構成の見方	自転車道など単発施策で十分 総合性体系性が必要

## 自転車利用を促進すべきか (宇都宮・柏で調査)



出典「パークライドを視野に入れた自転車活用による中心市街地活性化方策の検討」H18年度都市再生プロジェクト調査により古倉整理



出典 千葉県柏市の柏の葉キャンパスタウン駅での大規模ショッピングセンター来街者及び駐輪場利用者に対するアンケート調査に基づき古倉整理

# 世界の自転車政策の重点の変遷

	年代	政策の目標	国の傾向
1	1960年代	自転車利用環境整備の推進策	オランダなど
2	1990年初	国家の重点介入・位置付け・目標設定	1990オランダ・北 欧・米国 1996英 2002独 2007仏
3	1990年半	自転車通勤の奨励策	オランダ、英国 など
4	2000年前 半	自転車通学の奨励策 自転車買い物奨励	米国、英国 オランダ
5	2005年以 降	健康と環境による奨励策	各国共通

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」p186

5

# 世界の先進事例の特徴

1	立派な自転車道が先進事例ではない	空間整備は施策の各論の一つ。先進性は自転車に対する思想や考え方=総論にあり。
2	自転車に対する思想又は考え方	自転車利用のメリットを提示し、これに対する位置付け及び優遇的扱いを明確化
3	自転車計画の存在	①総論 自転車利用のメリットとこれに基づく明確な序列(自動車に対する優位)づけ、数値目標 ②各論 自転車を車道上で優遇するハード施策及び経済的なサポート、広報啓発などのソフト施策
4	幅広い自転車の利用目的	自転車はあくまで手段=通勤、通学、健康、観光、商店街活性化、子育て支援、地球環境、災害対策等の目的が必要
5	自転車の優位性	これだけ幅広いメリットと活用可能性を持つ交通手段(あくまで手段)は他にない

# ロンドン「自転車革命」2010の構成

序	2026年までに自転車利用を400%増加(目標値)
目標(総論)	①首都での唯一主要交通手段(位置付け)②各道路利用者の利用権尊重③死傷者数の削減(特に重量貨物車)④都市内に駐輪場増設⑤盗難対策⑥自転車を毎日の健康運動として推進⑦市のすべての行政施策に組み込み⑧自転車施策への公民の最大限の投資促進⑨自転車施策の各種団体との協働⑩通勤レジャー等の新規ルート提供
1. ロンドン自転車革命の必要性(総論)	①自転車利用促進の理由=メリット(市民、生活、交通、地球環境、生活、地域等) ②首都全体での自転車利用可能性=19,000世帯、42,000人自転車交通需要の調査。地区ごとの自転車へ転換可能性
2. ロンドン自転車革命の施策内容(各論)	①3つの主要事業=コミュニティサイクル+弾丸自転車道(通勤用)+特別区事業(各区が実施する事業) ②10の一般事業=走行環境・駐輪空間・空間情報提供・通勤・通学・訓練・交通安全・マナー・盗難 ③自転車利用促進のイベント、地区での事業支援等、各種イベント、地区の利用促進キャンペーン
3. ロンドン自転車革命の実施方法(各論)	①協働する主体との連携=16団体(自転車協会、警察、貨物協会、議会、建築環境協会、健康団体、公園協会、環境団体等) ②他の移動手段との連携=鉄道、路面電車、バス、地下鉄(結節点に駐輪場等)
4. 今後の自転車利用の目標値及び課題・方向性(目標と施策対象、目標達成の手段)	

出典 「ロンドン自転車革命2010」に基づき、古倉整理

自転車交通安全計画同時策定=クルマに対する対策中心

7

# 「世界最良の自転車都市」コペンハーゲン

総論	自転車位置付け	市の交通の中心的役割を担う
	自転車のメリット	手軽、時間節約、生活環境の質的向上
	自転車転換の条件	安全性・迅速性・快適性・健康・都市の体感
各論	自転車戦略2012の重点施策	5 駐輪場の整備
	1 自転車用車線と自転車レーンの整備	6 信号機のある交差点の改善
	2 自転車専用道の整備	7 自転車用車線の一層の良好な管理
	3 市の中心部での自転車利用環境の改善	8 自転車用車線の一層の良好な美化
	4 自転車と公共交通機関との連携	9 キャンペーンと広報

## 自転車戦略2025目標値

1	コペンハーゲンにおいて、職場に自転車通勤する人の割合を35%から50%に増加させること。
2	自転車利用者の重傷や死亡の危険性を2005年の70%まで減少させること。
3	快適性=安全性、迅速性、快適性の満足度+自転車文化の環境への影響

出典 「コペンハーゲンの自転車政策2002-2012」及び「自転車戦略2025」2011を基に古倉整理(古倉「自転車先進国における自転車政策の新たな展開」)

8

# 「世界レベルの自転車都市」ポートランド

総論1	1. 自転車の具体的なメリット	安全性、環境、健康、公平性、活動的、費用対効果
	2. 自転車計画の改定手続き	公的な過程、意見集約、活用方法、手続、一貫性
	3. 自転車の課題項目	車両、安全、子供、高齢者、歩行者、自転車同士
総論2	1. 広範な施策体系	他の計画体系との連携・体系
	2. 自転車政策の位置付け	自転車施策の体系・位置付け(自転車が社会・環境・経済的に最良)
	3. 自転車走行空間の分類	幹線、都市内、地方、自転車地区等
利用環境整備策	1. 自転車空間ネットワークの拡大	<b>特徴</b> 1 総論各論体系的 2 総論がしっかりしている。 3 冒頭に自転車のメリット 4 課題項目を設定 5 利用環境と促進策がセット 6 実施体制を提示
	2. 自転車走行空間の基準	
	3. 自転車駐車場	
	4. 自転車と他の交通手段との連携	
	5. 環境にやさしい交通手段のネットワーク	
	6. 自転車走行空間の運営・管理	
促進策	1. 自転車利用の奨励	<b>出典</b> 「ポートランド自転車計画2030」2010に基づき、古倉整理
	2. 安全教育と義務化	
	3. 自転車利用者のための案内標識・標示	
実施策	1. 実行のための全体的取組	
	2. 自転車道の整備の実施基準	
	3. ネットワーク形成の実施戦略	
	4. 戦略実行シナリオ	
	5. 評価と測定	

# 自転車施策の体系のあり方

1 総論	自転車活用の目的	①目的 自転車の活用の目的				
	②メリット	具体的な内容、自転車利用の大義名分				
	③位置付け	自転車優遇、自動車・公共交通との関係				
	④目標設定	自転車の交通分担率、走行空間延長等				
2 各論	(1)用途別の施策	①通勤	②買い物	③通学	④観光・回遊・レク	⑤営業・業務等
	(2)空間別の施策	①空間(下物インフラ)		走行空間+駐輪空間		
	(3)課題別の施策	①自転車の放置		③自転車ルールマナー		
		②自転車の安全性		④雨等の天候、勾配 等		

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」に示した施策構成により整理。ロンドン自転車革命2010などもおおむね上の項目に当たるものを採用。

自転車利用促進策	あり	なし	自転車計画の有無	あり	なし
回答=100%	552	33.3%184	66.7%368	回答=100%	540
				10.6%57	89.4%483

目標値の設定57 うち交通分担率7(1.3%)

出典「自転車駐車施策に関するアンケート調査」2011に基づき古倉作成。回収率52.6%

# 環境=人を運ぶ手段と車体重量

	乗車人員	人の重量合計	車体の重量	車体重量の倍率
自家用車	5人 (1.3人)	330キロ (85キロ)	1トン	3.0倍 (11.8倍)
電車(1両)	125人	8.1トン	30トン	3.7倍
航空機	550人	35.8トン	181トン	5.1倍
バス	79人	5.1トン	9.6トン	1.8倍
自転車	1人	65キロ	18キロ	0.28倍

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」p17

注 一人当たりの体重を65キログラムとして統一して古倉計算  
電車は横浜市営地下鉄、航空機はジャンボ、バスは路線バス等を参考

# 自家用車の環境負荷

C02排出量 合計 11億45百万トン

- ①産業部門33.9% 3億88百万トン
- ②運輸部門20.6% 2億35百万トン

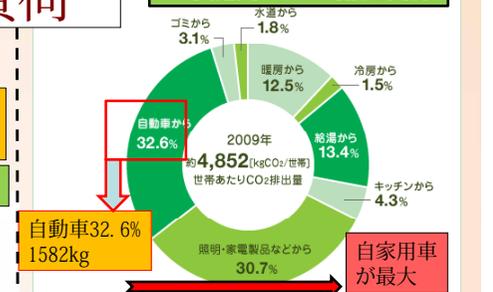
運輸部門の二酸化炭素排出量の割合



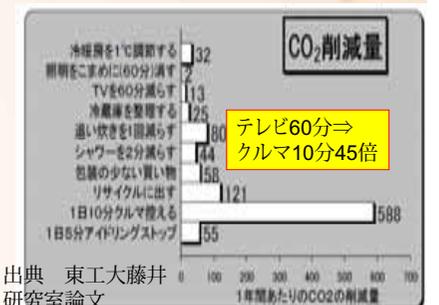
自家用乗用車 1億13百万トン

出典 国土交通省2007年度白書及び全国地球温暖化防止活動推進センター資料より抜粋

# 一家庭内のC02排出内訳

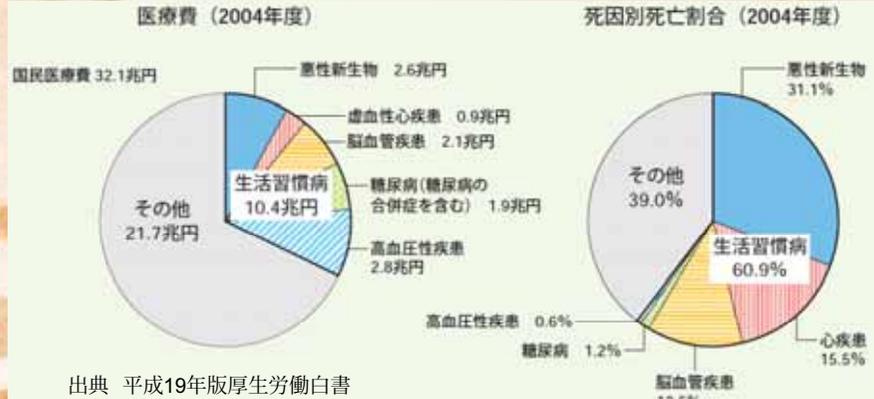


1世帯が1年間で削減できるC02排出量



出典 東工大藤井 研究室論文

# 健康＝日本の医療費と死因



生活習慣病が財政を圧迫=生活習慣を改善すれば防止可能  
⇒改善して防止する責務が国民や企業にあり。

**参考 がんの部位別罹患割合 (2001国立がんセンター)**  
男性→胃がん1位大腸がん2位 女性→大腸1位乳がん2位

# 自転車の継続利用=生活習慣病抑制

項目	効果	割合
①死亡率	非自転車通勤者=死亡率高い	39%
②冠状動脈・心筋梗塞	発生の危険性の軽減	男性1/4 女性1/6
③脳梗塞	発生の危険性の軽減	軽減
④糖尿病	発生の危険性の軽減	33-50%
⑤大腸がん	発生の危険性の軽減	40-50%
⑥乳がん	発生の危険性の軽減(日常自転車利用あり)	34%
⑦体重過多・肥満	体重コントロール	5kcal/分の消費
⑧精神	精神安定情操維持自信高揚	

**自転車の運動の特色**

①通勤通学買物中にできる=特別の時間 朝早く起きる必要なし  
②呼吸が息切れせず、長時間持続=息切れ・我慢ストイックない  
③ひざの体重負荷70%を軽減=歩行2~3倍、ジョギング4~6倍

出典 英国自転車推進機構資料等に基づき古倉作成

項目	自転車走り	泳ぎ	
場所の制約	自由	自由	限定
時間の制約	自由	自由	限定
行動範囲	広い	狭い	非常狭
持続時間	長時間	短い	短時間
強度の調整	範囲広	狭い	狭い
膝・腰悪い人	可能	困難	可能
運動中会話	可能	可能	困難
医学的安全性	高い	高い	制約(血圧狭心症等)

出典 Archives of Internal Medicine 2000Amsterdam: Free University 1996 British Journal of Sports Medicine1997, Archives of Internal Medicine 1996 American Journal of Epidemiology 2004 American Journal of Epidemiology2003等の医学論文を用いて 古倉整理

出典 山崎元ら「中高年ためのスポーツ医学」(世界文化社)により古倉整理  
注 グリーン部分は、メリットに相当

## 自転車のメリット～活用主体によりメリット・順位が相違

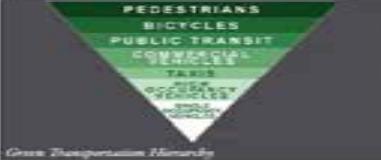
	a. 個人	b. 企業	c. 地域・自治体	d. 国	e. 地球
経済	費用の削減(安価な車体で初期費用・運行費用・管理費用・維持費用)	費用の削減(安価な車体で初期費用・運行費用・管理費用・維持費用)	健康費用、道路整備費用、公害対策費用の削減	健康費用、公害対策費用、道路整備費用等の削減、財政負担の軽減(医療費・健康費用)、エネルギー・資源の国外依存の軽減、貿易収支の改善	資源の枯渇、代替エネルギーのための食糧危機
環境	公害(騒音、振動、大気汚染)の回避、公害被害の削減	企業イメージの改善、通勤・営業活動による環境負荷の削減	良好な地域環境、自動車公害・交通事故の減少	国の環境の維持増進、交通公害対策の進展	地球温暖化、自然保護、環境負荷削減
健康	生活習慣病、心身健康、体力維持、自動車公害の回避、季節感の体得	体調・健康良好な従業員で効率・意欲の確保	交通事故減少、国民健康保険の費用の減少、医療費の削減	国民全体の健康増進・生活習慣病からの解放、幸福度の向上	医療・健康のグローバルな改善
時間	渋滞時間、運動時間の節約、自由時間の拡大、スローライフ、安心安全の実現	企業活動の円滑化、時間厳守、労働時間有効活用	仕事の効率化、現場への到達、福祉巡回の効率化、災害・緊急時対応	移動の円滑化による時間節約、豊かな国民生活	世界の人々の時間節約、豊かな生活

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」p43各国の自転車計画等に基づき、古倉作成。

## 世界の自転車の位置付け (空間の取りあい等を左右)

自転車の位置付け段階	位置付けの内容
1 遊び・運動手段又は補助手段(初期の各国)	健康レク的手段
2 車優先の中での劣位・付け足しの交通手段(中国・旧日本)	自動車交通の円滑化と交通安全の確保のための自転車空間
3 車優位の中での交通手段の一つ又は共存(現在の日本)	単なる交通手段の一つ(総論のみで自転車利用を支援する各論なし)
4 車と対等な交通手段(米国1990年代以降など現在の先進国の潮流)	交通手段として対等(総論・各論で自転車利用を法的、施策的に位置付け、支援)
5 車より優先の交通手段(コペンハーゲンポルトランド等)	交通手段として車よりも優先(自転車利用を車より優遇)
6 自転車唯一最重要の交通手段(ロンドン自転車革命2010)	交通手段として唯一、かつ最重要(自転車を車及び公共交通よりも優遇)

米国ポルトランド市自転車計画2030(自称「世界クラスの自転車都市」)



ロンドン自転車最優先

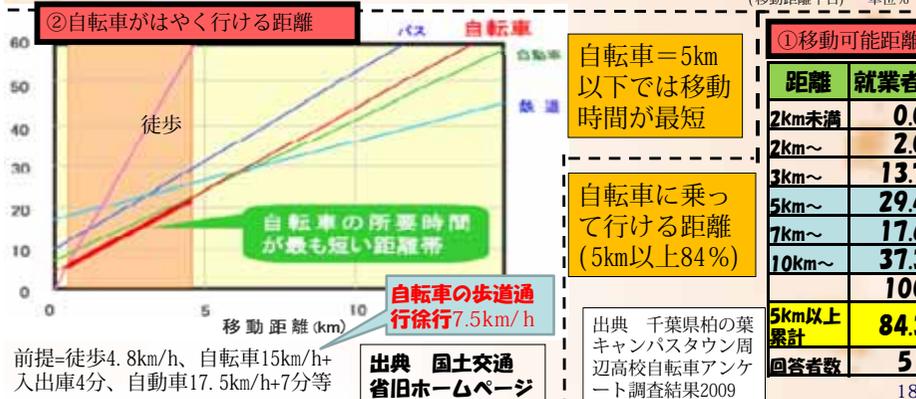
# 先進国の自転車政策の目標設定状況

国名	目標の内容
オランダ	2010年までに1986年に比較して①自転車利用を30%、鉄道利用を15%増加 ②自転車交通事故死者を2010までに50%削減
ドイツ	自転車交通の分担率を隣国のオランダ並みにする(1997年17%→2012までに27%)
アメリカ	①自転車と歩行者の合計のトリップ数割合を倍増(7.9%から15.8%に) ②自転車と歩行者の交通事故死傷者数を10%削減
英国	①1996年と比較して、2002年までに自転車トリップ数を倍増、さらに2012年までに倍増する。 ②全交通事故死者及び重傷者の40%削減1994-98年平均対2010年
ノルウェー	①全国の自転車分担率8%、自転車都市の分担率50% ②事故数を自動車以下にする。
デンマーク	①3キロ以下の自動車トリップの1/3を自転車に。②自動車以外の交通安全の向上
オーストラリア	自転車の利用率を2倍にする。
(参考)日本	国レベルの目標値はない

出典 各国の自転車計画に基づき、古倉整理。

# 都市内の自動車の半分は自転車に転換可能

自家用車の移動距離(都市規模)	~2* <sub>0</sub>	2-4* <sub>0</sub>	4-6* <sub>0</sub>	~5* <sub>0</sub> 推計	③自動車5km以内の移動割合=平均50.1%
三大都市圏政令市	22.5	16.7	11.0	44.7	出典 平成11年全国都市バーン・ソートリッパ調査1.基礎集計編 p18、p24国土交通省に基づき、古倉推 自動車作威りっ長の分布(移動距離平日) 単位%
三大都市圏その他	24.5	18.1	11.2	48.2	
地方中核都市圏	22.9	15.3	11.7	44.1	
地方中核都市圏50万人以上	24.0	21.0	14.0	52.0	
地方中核都市圏50万人未満	26.2	20.7	13.9	53.9	
地方中心都市圏	30.1	21.1	12.9	57.7	



# 自転車の利用促進=走行空間が最大効果

3条件	歩道(交差点へ進入含む)	車道(交差点へ進入含む)
1 安全性	事故件数多い、認知ミス多	事故件数少ない、認知ミス少
2 快適性	段差、占有物、歩行者等により、低い	優れる。自動車交通量多いと追越風圧で低下。
3 迅速性	徐行走行(7.5km/h)義務	迅速走行(15km/h)可能

車道のみ3条件満たす

11.10.25警察庁通達 歩行者の安全を守るため  
 ①歩道通行を制限 ②車道で走行環境整備 ③取り締まり強化  
 ⇒結果的に安全・快適・迅速確保=自転車利用促進に大きく貢献

○マスコミ 賛否両論  
 ○国民ウェブアンケート8万人=賛成(車道を通るべき)3万人、反対(車道は危ない)5万人 国民・自治体現場では根強い歩道信仰

# 自転車走行空間計画延長と専用化率

欧米都市	走行空間	人口	日本都市	走行空間	人口
ニューヨーク市 2030年	2896km	820万人	千代田中央区	34km	14万人
ポートランド市 2030年	1548km	54万人	板橋区	0.8km	53万人
ロンドン 2010年	900km	742万人	練馬区	0.3km	69万人
パリ 2014年	700km	214万人	前橋市	90km	32万人
ベルリン 2004年	620km	340万人	大阪市	600km	253万人
コペンハーゲン 2016年	467km	52万人	名古屋市	97km	222万人
サンフランシスコ 2012年	335km	80万人	静岡市	294km	71万人
			奈良県(観光)	593km	139万人

専用化率わかる都市	総延長	専用部分	専用化率(%)
オランダ市街地	55,200	7,450	13.5%
パリ	4,000	700	17.5%
ニューヨーク	909	223	24.5%
サンフランシスコ	205	63	30.7%
シカゴ	500	234	46.8%
シアトル	454.7	219.6	48.3%
サスカトーン	70.7	22.4	31.7%

出典 各都市の自転車計画、海外調査等により古倉作成。「専用部分」は、自転車専用道、自転車専用、レーン、自転車歩行者専用道が含まれる。

- ①専用レーンなど専用空間を車道に整備
- ②交通量等をみながら、車道上で、車との共用を図る
- ③専用と共用のネットワークの形成=つながる

# ロンドンの自転車走行空間の状況



多くのネットワークの現場



危険なカーブ箇所

危険箇所の交差点(レーン狭い)

自転車ネットワークを示す標識



# 自転車事故の発生場所(交差点と単路)

大半が交差点で起こっている+歩道の方が車道より多い

自転車の交通事故発生場所(単位件、上段件数、下段対全件数割合)

交差点内			交差点内以外					合計
信号有り	信号なし	小計	歩道と車道の区分あり		区分なし等		小計	
			車道	歩道	他			
30,256	67,720	97,976	13,236	13,626	1,619	17,561	46,042	144,018
21.0	47.0	68.0	9.2	9.5	1.1	12.2	32.0	100
35,209	89,365	124,574	15,548	12,531	2,966	19,604	50,649	175,223
20.1	51.0	71.1	8.9	7.2	1.7	11.2	28.9	100

出典 (財)交通事故総合分析センターへの古倉委託集計データ及び警察庁資料に基づき古倉作成。  
注 「歩道と車道の区分有り」とは、縁石又は柵で分離されている歩道がある場合。

1. 自転車事故 交差点割合%	02	03	04	05	06	07	08	09	10
	70.8	70.5	70.2	70.3	70.2	66.5	67.1	67.3	67.4

2. 自転車事故以外の交差点割合 **34.9%(2011)** 自転車事故以外の交通事故 = 交通事故総件数 **691,937**  
- 自転車事故件数 **144,018** = **547,919**件  
うち交差点内事故件数 **289,445 - 97,976 = 191,469**件 出典 警察庁資料 22

# 単路の事故(歩道上及び車道ひっかけ)

歩道上の事故 (2011、単位件、下段構成比%)

対歩行者	対自動車	対自動二輪	対原付	対自転車	その他車両	相手無・対物	合計
1,127	10,135	122	263	809	350	820	13,626
8.3	74.4	0.9	1.9	5.9	2.6	6.0	100

車道(歩車道区分あり)での自転車のひっかけ事故(2011単位件)  
(全自転車事故144,018件のうちの1578件1.1%(2011))

事故の相手方	自動車	自動二輪	原付	自転車	他	合計
追突(進行中)	454	25	66	6	31	582
追越追抜時衝突	1,124	74	85	26	133	1442
合計	1,578	99	151	32	164	2,024

出典(財)交通事故総合分析センターへの古倉の委託による集計データに基づき古倉作成。  
なお、歩車道区分有りの単路の車道の数値である。

歩車道の通行割合の状況

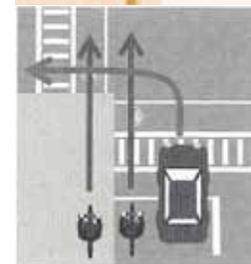
参考	京都市	守山市	内閣府(国民)	東京都	福島市静岡市	平均
車道通行割合	22% n=851	25% n=1379	27.4% n=1501	28.3% n=332	33.1% n=631	27.2%

出典 各種アンケート調査に基づき、古倉計算

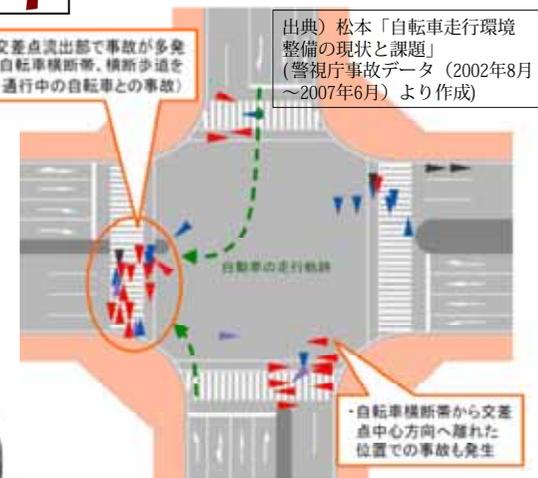
# 交差点の事故 1

信号機のある交差点

自転車事故全体の2割



出典 鈴木「自転車配型道路の幅員構成が自動車走行特性に及ぼす影響に関する研究」2008土木計画学論文集



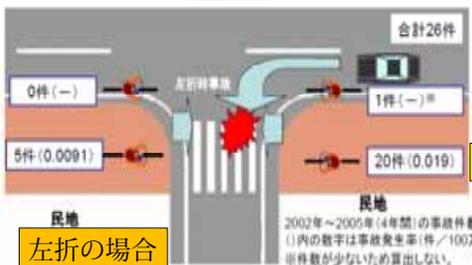
出典) 松本「自転車走行環境整備の現状と課題」(警視庁事故データ(2002年8月~2007年6月)より作成)

事故地点  
▲ 左折の自動車  
▲ 右折の自動車  
▲ 出折の自動車  
※ 折角の自動車  
※ 折角の自転車  
※ 折角の歩行者

ほとんどが右左折の際の巻き込み=他の交差点も

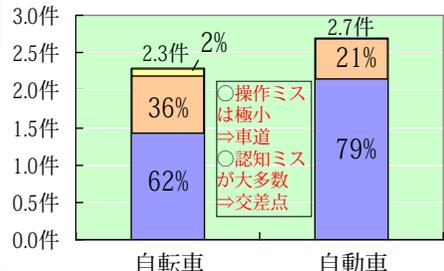
# 交差点の事故2

## 信号機のない交差点 自転車事故全体の5割



出典 松本「自転車走行環境整備の現状と課題」(東京国道事務所資料(2002年~2005年)より作成)

## 自転車事故でのエラー割合



操作・行動ミス (ハンドル操作等)  
 判断・予測ミス (認知したが大丈夫等)  
 認知ミス (見落とした見えなかった等)

出典 交通事故総合分析センター「続・自転車事故」イタルデザインフォーメーションNo47

## 自転車事故出会い頭とひっかけの死者割合

類型	死者	事故件数	%	対総件数	%
出会い頭	473	97,816	0.4	183,653	0.25
追突・追越し等	118	6,697	1.7	-	0.06

出典 警察庁「自転車の安全利用促進に関する提言」H18 p5 をもとに古倉作成 H17の数値

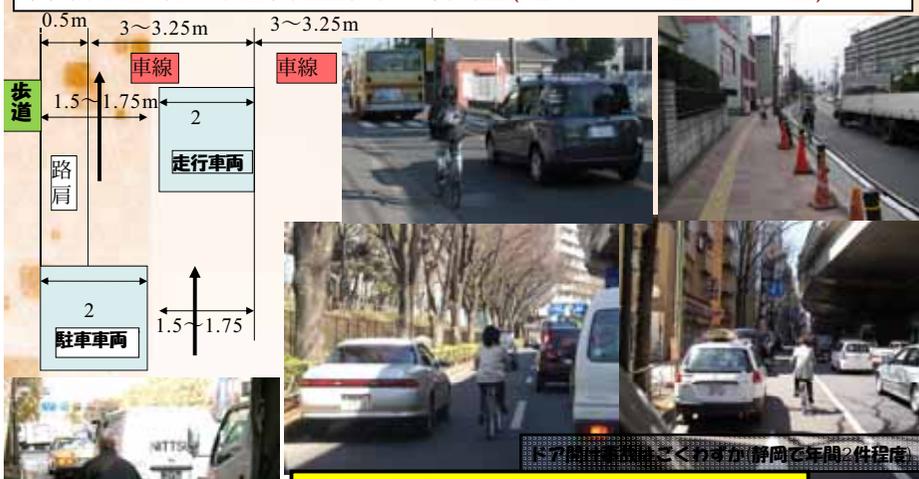
# 自転車安全利用五則(2007.7) (交通対策本部決定)と98モデル地区

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
  - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - 夜間はライトを点灯
  - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

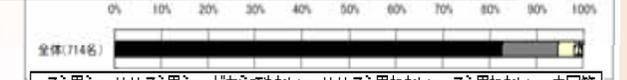
98モデル地区	計画	最終	最終延長
自転車道	25.8%	11.2%	30.7km
自転車専用通行帯	12.7%	10.8%	29.6km
自歩道(歩道)	61.5%	78.0%	213.4km

出典 国交省発表資料 注 最大は地元調整、空間はあったとのこと

## 幹線道路の走行空間の存在(走行ルール遵守が前提)



自転車を追いつき場合空間を十分確保しますか?



出典2008年自動車安全運転センター調査 95%程度

## 共用道での表示・標識

米国の自転車標識の例

奈良県の看板表示例

提案

- ドライバーの理解・協力
- 車道での幅寄せ禁止
- 共用・尊重の呼び掛け

看板案(古倉)

この車線は自転車と自動車共用して走行する車線です。お互いに尊重して安全運転を心がけましょう。

「自転車利用促進のためのソフト施策」

# 自転車走行の専用的空間がベター

① 通行位置の指定  
全国782km  
幅2.0m  
マイナス点 歩行者と交錯・徐行義務(8・9割遵守)

② 自転車道  
全国1273km  
幅2.5m  
マイナス点 歩道と同じ安心感と慢心、対面交通+沿道との隔絶等

③ 自転車レーン  
全国740km(計算上)  
幅1.5m  
マイナス点 違法駐車

④ 自転車指導帯  
金沢市の例

1.3万台  
交通量  
バス専用レーン  
継続希望  
74.6%  
住民

警視庁の例  
全幅1.25m  
世田谷区の例

警視庁ナビマーク  
幅40cm

# 自転車レーンの設置可能性・効果

自転車レーンの設置空間の可能性  
出典 大股等「交通状況に応じた整備すべき自転車通行空間の選択に関する一考察」に基つき、古倉試算

全国幹線道路176,833.3km 両側1.5mの余裕幅83,479.5km 割合47.2%

事故減少率

自転車レーンの効果

自転車歩行者道(混合)	11%
同(通行位置の指定)	14%
自転車道	26%
自転車レーン	36%

出典 国土交通省2011.7自転車通行環境モデル地区の調査結果について

出典 東京都「旧玉川水道道路における自転車レーンの整備効果」平成20年

派手な色の自転車レーンがあれば、クルマの駐車を控えるようにするか(N=720)

	来街者(自動車)		駐輪場利用者	
絶対に駐車を控えたい	148	99.6%	52.3%	205
駐車を控えたい	111		39.2%	161
できるだけ駐車を控えたい	23		8.1%	62
駐車を控えることはない	1		0.4%	9
合計	283	100.0%	437	100.0%

出典 古倉「成功する自転車まちづくり」p132 柏の葉キャンパスタウン来街者・駅前駐輪場利用者へのアンケート調査2009年を基に古倉作成。

# 国のガイドライン委員会(国土交通省・警察庁) 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会 2012.4

1	ネットワーク計画	地域内主要路線、安全性向上、需要増、目的等を明確にして、自転車走行空間の路線を選定して、これを対象に実施。
2	走行空間	①自転車道(規制速度高)、②自転車レーン(規制速度低)、③車道混在(規制速度低かつ自動車交通量少ない)。矢羽根路面表示等の法定外表示を公認 歩道又は自歩道は原則的になし。
3	交差点	①自動車右折レーン廃止 ②歩道縮小、③用地買収拡幅 ④当面谈法定外表示でしのごの順に検討。交差点内は矢羽根表示。
4	しかし	各論の空間施策の一つ。自転車の位置づけは今後の課題。

交差点の巻き込み防止策横断帯廃止

停止線の前出しの例

交差点近くの右折レーン箇所と交差点=法定外表示(矢羽根の表示)

# 自転車施策の方向

- ①日本の自転車利用はある程度盛ん(短距離)
  - ②これを支える自転車政策の総論各論がない
  - ③体系的な総合的な自転車政策が必要
  - ④自転車のメリットの理解と提示を的確に
  - ⑤自転車の位置づけをクルマからの転換と近距離の移動手段として優先すべき。利用目標必要
  - ⑥自転車の利用促進=利用のインセンティブと利用時の安全・快適・迅速の確保が不可欠
  - ⑦自転車利用はあくまで手段、通勤通学買物等利用目的を明確に
- 「コペンハーゲンの人々が、自転車利用するのは当たり前のように思われているかもしれないが、これは**不断の行政施策の努力により達成**されている。さらにより**レベルの高い自転車環境の整備**や提供」
- 「**確信的な自転車利用者は少数派**であり、多くの人は、自転車を選択するかどうか、**絶えず考えている**。自転車利用者はその利用を歓迎されていると感じているからこそ**自転車利用を続けている**。」除雪は、朝7時半までに自転車道から実施