

# 自転車交通

## 政策の効果等

### 評価の目的・必要性

自転車の交通事故及び放置自転車の削減に向けた自転車施策の実施状況やその効果について評価を実施し、今後の自転車施策の方向性に反映させることを目的とする。

### 対象政策

交通安全基本計画において、交通安全対策の一つとして位置づけられている、「自転車通行空間の整備」及び「放置自転車対策」を対象とする。

### 政策の目的

自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性も高まる自転車利用環境を創出することを目的とする。

### 評価の視点及び手法

#### 1. 自転車の交通事故対策

(1) 自転車通行空間の整備 「自転車利用環境整備モデル地区(以下、モデル地区)」の整備効果として、整備進捗、整備前後の交通事故発生状況及び利用状況(通行位置)の変化等について調査し、評価を行う。

(2) 自転車ネットワーク計画の策定 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(以下、自転車ガイドライン)」の周知効果として、自転車ネットワーク計画策定自治体数について調査し、評価を行う。

#### 2. 放置自転車対策

##### ○自転車駐輪対策

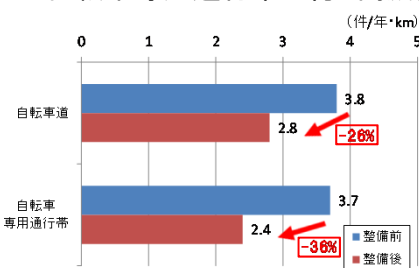
「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」、「標準自転車駐車場附置義務条例」等による自転車駐輪場の整備進捗、条例制定状況について調査し、評価を行う。

### 評価結果の概要

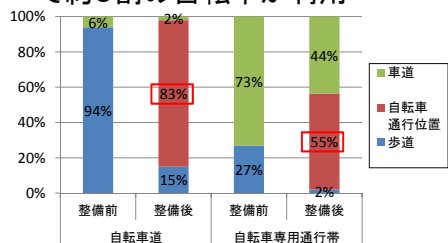
#### 1. 自転車の交通事故対策

##### (1) 自転車通行空間の整備

- ・計画延長347kmに対し、310kmが整備済(約9割)
- ・自転車事故が自転車道で約3割、自転車専用通行帯で約4割減少



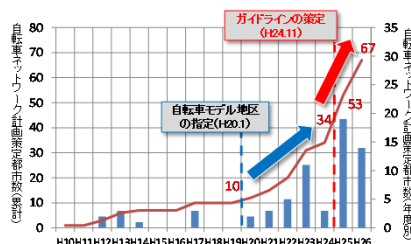
- ・自転車通行空間の整備後、自転車道で約8割、自転車専用通行帯で約5割の自転車が利用



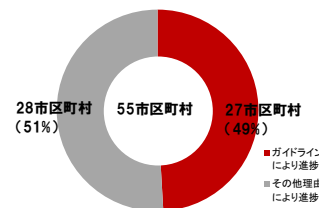
- ・断片的な整備で、連続性(ネットワーク化)が図られていない地区も存在。

##### (2) 自転車ネットワーク計画の策定

- ・「自転車ガイドライン」策定後、策定自治体数が倍増(34→67)



- ・ネットワーク計画検討が進捗した理由として、「自転車ガイドライン」の策定と回答した自治体が約5割

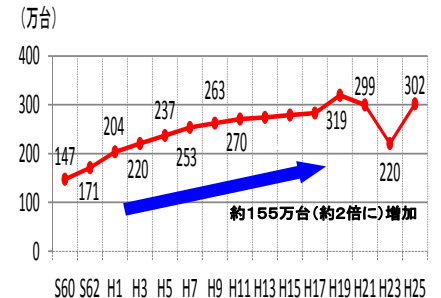


- ・ネットワーク計画の策定が困難な理由として、「既存道路での空間的制約」を挙げる自治体が多数
- ・空間的制約から「自転車道」等よりも比較的整備を実施しやすい「車道混在」の整備を優先。

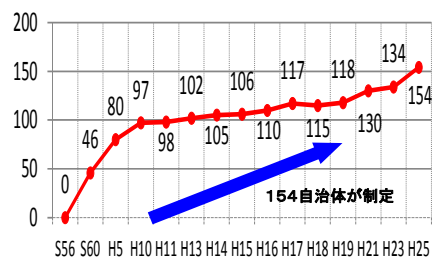
#### 2. 放置自転車対策

##### ○自転車駐輪対策

- ・公共駐輪場は、地方公共団体により約302万台まで整備



- ・駐輪場の附置義務条例は、これまでに154自治体が制定



- ・依然放置自転車が存在する理由として、駅周辺への通勤・通学や買い物利用者による放置が多い状況

## 主な課題

### 1. 自転車の交通事故対策の今後の方向性

#### ●安全な自転車通行空間の早期確保

- ・交通事故死者数に占める自転車乗用中の死者数の割合が増加しており、また、全交通事故件数および自転車関連事故件数が減少する中、「自転車対歩行者事故」が過去10年間で1.3倍に増加
- ・これらの状況を踏まえると、安全な自転車通行空間を早期にネットワーク化させることが必要

#### ●自動車交通の幹線道路への転換・分散による自転車通行空間の確保

- ・既成の市街地等では多くの場合、新たに用地を取得して自転車通行空間を確保することは困難な状況であり、自転車ネットワーク計画の策定や自転車通行空間の整備を推進する上での大きな課題

#### ●更なる自転車利用ルールの周知・徹底に対する連携強化

- ・自転車は「車両」であるという意識の希薄化により、ルールを知っていても守らない人が多い状況
- ・自転車交通事故を削減するためには、自転車通行空間の確保と併せて、自転車の通行及び利用ルールの徹底を図ることが必要

### 2. 放置自転車対策の今後の方向性

#### ●更なる放置自転車対策の推進

- ・放置自転車は、駅周辺への通勤・通学目的、買物目的が多く、これら放置自転車による歩行環境の悪化により、自転車との接触事故等の危険性が増大
- ・目的地付近に駐輪場が無いことや商店の買い回り等に不便な状況

### 3. 今後、取り組むべき課題

#### ●自転車を取り巻く環境を踏まえた自転車施策の拡大

- ・地域の活性化や観光振興を図ることを目的に、自転車を活用する自治体が増加

## 今後の対応方針

- ・優先的な区間を設定し、計画的に自転車通行空間を整備することで、自転車通行空間のネットワーク化を図る
- ・例えば、中高生の自転車事故削減のために、自転車通学で利用する通学路を対象に、歩行通学者との分離を目的として、自治体、学校・教育委員会、警察等と連携し計画的に整備を推進
- ・また、空間的制約が自転車通行空間の整備にとって大きな課題になっていることから、「自転車ガイドライン」について、地域の実情に応じた運用ができるよう検討することが必要。

- ・限られた道路空間の中で、歩行者・自転車・自動車等の多様な利用者が共存する道路空間を形成するため、諸外国と比較して交通分担の低い幹線道路(高速道路等)への自動車交通の転換や分散を図り、自動車交通量を減少させることにより自転車通行空間を確保

- ・今後、更なる関係機関等の連携強化を図り、通行ルールを示す法定外看板の設置や通行位置・方向を示す分かりやすい路面表示の設置等、道路管理者としての取組を推進

- ・自転車の駐輪実態は、移動目的によって駐輪場所・時間が異なるため、今後の駐輪場整備においては、これらの駐輪特性に応じた対応を図るために、駐輪ニーズを的確に把握し、ニーズに対応した小規模駐輪場を既存の道路空間等を活用して面的に分散して整備することを一層推進

- ・自転車を活用した取組が活発化し、かつ多様化している状況を踏まえ、自転車施策も交通事故対策(交通安全)と放置自転車対策を基本としつつ、官と民の更なる連携により、各自治体等が地域活性化や観光振興策として実施する多様な取組との連携を更に高めていくことが必要