

自転車道の整備

自転車の走行空間が十分確保されているとは言えない状況の中で、対歩行者等の自転車交通事故が大きく増加している。自転車、歩行者などが安心して通行できる道路空間を確保するため、都は、地域の特性に応じた自転車道の整備を進める必要がある。

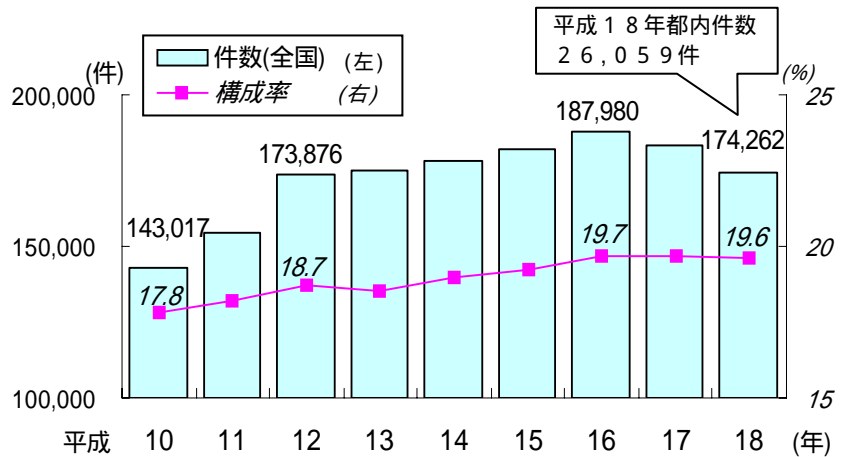
1 自転車交通事故の現状

自転車が当事者となる全国の交通事故発生件数は、平成18年で約17万4千人となっている。件数は、16年をピークに減少しているものの、交通事故全体に占める構成率は横ばいとなっており、19.6%を占めている(図1)。

また、相手当事者別の自転車事故発生件数を見ると、対自動車が多くなり、約14万5千件で、8割を占める。

平成10年と比較した増加割合は、合計で1.2倍であり、内訳をみると、自転車相互が6.1倍、対歩行者が4.2倍と大幅な増となっている(図2)。

図1 自転車交通事故発生件数の推移



出所：警察庁、警視庁資料より

図2 相手当事者別の自転車交通事故発生件数

	平成10年(件)	平成18年(件)	増加割合(倍)
対自動車	128,665	144,503	1.1
対二輪車	10,451	11,339	1.1
対歩行者	661	2,767	4.2
自転車相互	664	4,020	6.1
自転車単独	1,477	5,651	3.8
その他	1,099	5,982	5.4
合計	143,017	174,262	1.2

出所：警察庁資料より

自転車対策に関するアンケート

都は、20歳以上の都民500人を対象に、自転車対策に関するアンケートを実施した。

「自転車利用に関して、行政にどのような取組を望むか」という事項に、「自転車専用道路」や「歩道と車道の分離」など自転車走行環境整備の要望が多い。

出所：「平成17年度第2回都政モニターアンケート」

自転車専用道路の整備

駐輪場の整備

歩道と車道の分離

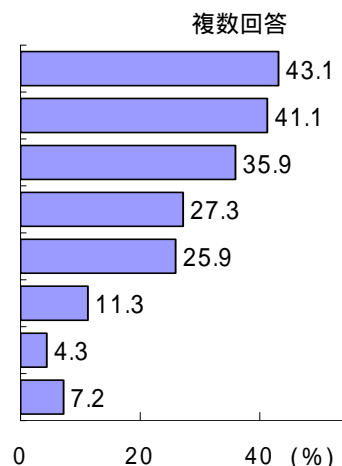
放置自転車の撤去

交通違反の取締りの強化

自転車の交通安全講習の実施

損害保険加入の啓発

その他



2 自転車走行空間の整備状況

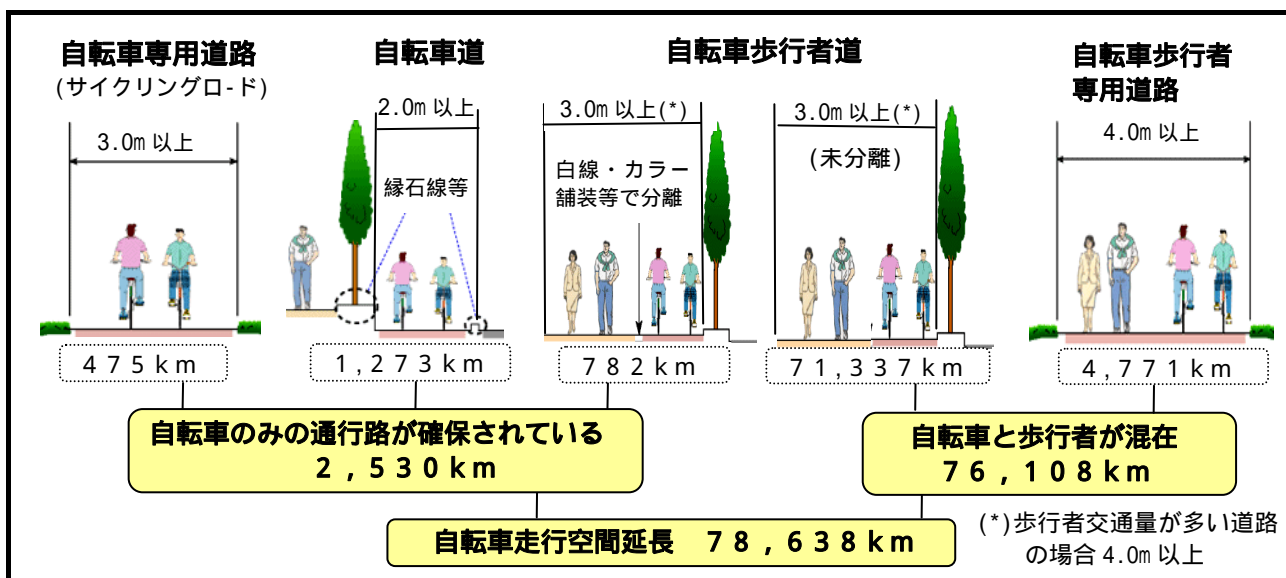
自転車は、道路交通法上で軽車両に位置付けられている。そのため、車道通行が原則であり、歩道を通行する場合には車道寄りの部分を徐行しなければならない。

自転車走行空間は道路構造令で規定され、「自転車専用道路」、「自転車道」、「自転車歩行者専用道路」、「自転車歩行者道」がある。

自転車走行空間は、平成18年4月現在、全国で78,638km整備されているが、うち76,108kmが自転車と歩行者が混在している道路となっており、自転車のみの通行路が確保されているのは、2,530kmに過ぎない(図3)。

また、車道や路肩等を走行している区間が、約100万kmもある。

図3 自転車走行空間の整備状況(平成18年4月現在)



出所: 国土交通省「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料」より

3 国の取組

(1) 道路交通法の改正

平成19年6月に成立した「道路交通法の一部を改正する法律」により、自転車の通行等に関するルールが改正され、平成20年6月までに施行される。

改正内容は、自転車の歩道通行の明確化、自転車に対する警察官の指示処分の明確化などとなっており、自転車の交通秩序回復のための総合的な対策を推進していくこととした。

道路交通法の一部を改正する法律(概要) ~ 自転車利用者対策 ~

車道通行の原則を維持しつつ、普通自転車が例外的に歩道通行できる要件等を明確化

道路標識等で指定された場合 運転者が児童・幼児等の場合

車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合

歩行者の安全を確保するための自転車に対する警察官の指示処分を規定

地域交通安全活動推進委員の活動内容の見直しによる街頭活動の活性化

児童・幼児の自転車乗用時における乗車用ヘルメット着用努力義務の導入

(2) これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて

平成19年7月、国土交通省に設置した新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会が、「これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて～歩行者と自転車の安心と安全を守るために～」をとりまとめ公表した。

現状は、歩行者・自転車のための道路整備が不十分、自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分といった課題があるとしている。今後は、人優先、バランス、パートナーシップの3点を基本事項とした上で、走行空間の原則分離の推進、モデル地区の整備など戦略的整備の速やかな展開等5つの取組を実施すべきとしている。

これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて

課題

歩行者・自転車のための道路整備が不十分
自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分

基本事項

人優先（人優先の安全で快適な道づくり、自転車配慮型道路）
バランス（歩行者・自転車・自動車の調和した道路空間）
パートナーシップ（道路管理者・公安委員会・住民などの連携）

5つの取組

- 1 走行空間の原則分離の推進
- 2 駐輪対策の着実な実施
- 3 ルールの周知徹底・マナーの向上
- 4 戦略的整備の速やかな展開（モデル地区の整備）
- 5 ネットワーク計画や目標を持った整備の促進

モデル地区における自転車通行環境整備

平成20年1月、国土交通省は、全国98箇所のモデル地区（都内4箇所）を指定した。モデル地区では、「自転車道」又は「自転車レーン」を設置し、事業進捗上の助言や交通安全施設等整備事業等により支援を行う。江東区・渋谷区では3月下旬から整備を実施する。

モデル地区

地区名	距離
江東区亀戸	400m
渋谷区幡ヶ谷	1200m
三鷹市かえで通り	1600m
武蔵野市かえで通り	520m

自転車通行環境整備イメージ

自転車道（江東区）



自転車レーン（渋谷区）



出所：国土交通省HP外より

4 都の取組

(1) 自転車の安全利用推進総合プラン

平成19年1月、青少年・治安対策本部は、「自転車の安全利用推進総合プラン」を策定した。具体的対策を 交通ルールの遵守・マナー向上、 放置自転車改善、 安全な走行空間確保、 自転車の安全性向上の4つの視点から抽出しており、地域の特性に応じて、都民・事業者・行政が一体となって取り組むこととした。

自転車の安全利用推進総合プラン

基本方針

- 1 交通安全を最重視する
- 2 地域特性に応じた対策を実施する
- 3 都民・事業者・行政が一体となって取り組む



具体的な対策

- 1 交通ルールの遵守・マナー向上の視点
「自転車運転免許制度の実施」等 1 2 項目
- 2 放置自転車改善の視点
「モビリティ・マネジメント手法(*)の活用」等 1 4 項目
(*) 自転車の放置行動から、自転車駐輪場の積極的な利用や徒歩への転換を促すなど、総合的かつ継続的なコミュニケーションを中心に働きかけ、自主的な転換を促す手法。
- 3 安全な走行空間確保の視点
「道路の横断面構成の見直し等による自転車専用走行空間の整備」等 1 6 項目
- 4 自転車の安全性向上の視点
「点検・整備制度の普及促進による安全性の向上」等 5 項目

(2) 自転車走行空間の整備

平成19年12月に発表した「10年後の東京への実行プログラム2008」では、誰もが快適に利用でき環境負荷の少ない交通ネットワークの展開の中で、自転車利用の促進を掲げている。自転車走行空間を浅草周辺(浅草通り)や多摩地域(調布保谷線)などの地域で整備する。また、レンタサイクルなどを活用して、臨海副都心を自転車で楽しめるまちにすることとした。

～10年後の東京への実行プログラム2008 (自転車走行空間の整備)～

区 部：隅田川周辺の観光スポットを結ぶ「浅草通り」

多摩湖自転車道

「国際通り」などの自転車道を整備する。

多摩地域：「調布保谷線における自転車道整備」により既存の自転車道を連結し、多摩川や多摩湖を結ぶ広域的な自転車道ネットワークを整備する。

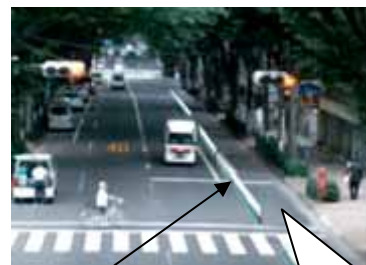


「中杉通り自転車道社会実験」の実施

平成20年1月から、都は、杉並区と協力し、中杉通り(約350m区間)の片側2車線のうち東側の1車線を、自転車専用の走行空間(双方向通行)とする社会実験を試行し、有効性、適用可能性を検証していく。

出所：東京都報道発表資料より ガードレールを仮設

自転車道 距離 350m



5 今後の課題

自転車の走行空間が十分確保されているとは言えない状況の中で、対歩行者や自転車相互の自転車交通事故が大きく増加している。自転車、歩行者などが安心して通行できる分離された道路空間を確保するため、都は、社会実験等を通じて、有効性や適用可能性を十分検証した上で、地域の特性に応じた自転車道の整備を進めることが必要である。