

資料3-1

自転車走行空間整備に係わる計画

平成23年12月15日

ガイドライン(計画)の記載方針(案)

【第1回委員会意見より】

- ・海外では目的の2番目くらいに健康が位置づけられている
- ・安全は必須だが、その他、健康・環境は地域で選択すべき
- ・目的には、健康以外にも、観光やシビックプライドがある
- ・地域にとっての必要性を議論することがまず一番目にすべきことである
- ・交通手段の優先度を明らかにすることが重要である
- ・計画策定に際し、どのデータを使うのが重要である
- ・自転車ネットワークをどうつくっていくかが重要である
- ・自転車ネットワーク形成において、海外では車の交通量と速度を下げることを第一に考え、その次に分離共存を考えている
- ・幹線道路と生活道路で分けて議論した方がよい
- ・歩道上に自転車を通すことを前提に通行位置を書くとルールが混乱する
- ・車道を時速15kmくらいで自転車が走れる空間を作ってほしい
- ・歩いて暮らせる町づくりという施策を進めていたが、まだ歩道が少なく、車道を削るという発想が大切ではないか
- ・モデル地区は幅員が広いところが多いようだが、実際は、狭いところに課題があるのではないか
- ・車道が危険なところは裏道を使うなどが考えられる
- ・自転車にとって望ましい形態にできない指導帯や路面表示だけの場合でも、暫定整備と将来そのままの両者があるかもしれない
- ・金沢の指導帯の事例をガイドラインのメニューに位置づけてほしい
- ・交通量が多い場合、押しチャリというやり方もある
- ・住民参加が重要であり、そのための仕組み作りを考慮すべき
- ・計画策定し取り組みを継続することが重要であり、そのための枠組みが必要であり、自転車法による法定協議会を活用すること等も考えられる

【地域課題を踏まえた目標設定】

基本方針・計画目標の設定

自転車利用に係わる概況把握

【自転車ネットワーク計画の立案】

計画エリアの設定

ネットワーク路線の抽出

連続性の確保された
自転車ネットワークの検討

望ましい整備形態の選定

当面の形態の検討

検討体制



ガイドライン（計画）に係わる議論していただきたい6つのポイント

- ①基本方針・計画目標の設定
 - ②自転車ネットワークを構成する路線の抽出
 - ③望ましい整備形態の選定
 - ④連続性の確保された自転車ネットワークの検討
 - ⑤整備可能な当面の形態の検討
 - ⑥自転車ネットワーク計画に関する検討体制
- (参考) 自転車利用に係わる概況把握



①基本方針・計画目標の設定

ガイドラインの記載理由

○自転車計画の策定にあたり、路線選定で優先すべき観点や空間再配分で優先すべき利用者などを検討する上で、基本方針が定められていることが必要である。

ガイドライン記載方針(案)

- 地域のビジョンやコンセプトを踏まえ、自転車計画における基本方針を策定することを明確化し、計画目標(可能であれば数値目標、アウトカム指標)を設定することを推奨すべきではないか。
- 計画の基本方針や計画目標について、安全・安心の項目を優先的に考慮することとし、そのほか、健康、環境、観光振興等の地域の施策目標に対応して定められた事例を提示し、各地域で選択することを推奨してはどうか。



①基本方針・計画目標の設定

■ 基本方針と計画目標の例

カテゴリー	上位計画などにおける ビジョン・コンセプト	自転車ネットワーク計画		
		基本方針	計画目標	数値目標
安全・安心	・歩行者、自転車が安全で安心して通行できるまちづくり	・歩行者、自転車、自動車が安全で安心して通行できる道路空間の創出 ・自転車に関するルールの徹底	・自転車走行空間の安全確保 ・人対車両の事故の多い地域を優先的に整備 ・安全な走行空間の連続性の確保	<<アウトカム指標>> ・自転車関連事故件数 ・歩行者から見た対自転車の安心感 ・自転車から見た対自動車の安心感
健康・レジャー	・健康維持のための自転車利用推進	・日々の通勤通学における自転車の有効活用 ・自転車を活用したレクリエーションの推進	・通勤通学路における走行空間の整備 ・レクリエーション拠点間を結ぶ自転車ネットワークの構築	・自転車走行空間満足度 ・自転車専用通行帯利用率 ・自転車専用通行帯における路上駐車台数
環境	・環境にやさしい交通体系づくり	・自転車を活用した環境に優しいまちづくり ・鉄道およびバスと自転車の連携 ・サイクルアンドライドの推進	・自転車利用に即した、誰もが安全・快適に利用できる走行空間の整備 ・公共交通を活かした自転車利用推進 ・駅、バス停へ通じる自転車ネットワークの構築	・自転車通勤者数 ・自転車通勤奨励企業数 ・自転車代表交通手段分担率 ・自転車交通量 ・自動車交通量 ・自転車利用率
観光振興	・滞在型観光の拡大 ・観光レクリエーションの振興	・レンタサイクルによる回遊性向上と楽しく乗れる環境づくり	・観光拠点間を結ぶ自転車ネットワークの構築 ・経路上の安全確保と適切な案内 ・自転車への乗り換えや情報発信、休憩施設など拠点施設の整備	・サイクルアンドライド利用者数 ・レンタサイクル利用者数 ・自転車の観光地来訪者数
まちの魅力創出	・コンパクトなまちづくり ・すべての人にとって安全・快適で住みよいまちづくりの実現	・自転車でもちの魅力を高める ・歩くまちの歩行空間の形成と自転車利用の促進 ・自転車、公共交通の利用促進	・自転車による回遊性の向上 ・自転車利用に即した、誰もが安全・快適に利用できる走行空間の整備	<<アウトプット指標>> ・自転車ネットワーク密度 ・自転車ネットワーク整備率、整備延長

② 自転車ネットワークを構成する路線の抽出

ガイドラインの記載理由

- 広域的、面的に自転車ネットワークを整備する必要があるが、全ての道路で自転車走行空間を整備することは現実的でなく、整備する路線を絞り込み、効果的・効率的に整備を進める必要がある。
- 既存のネットワーク計画において、路線の選定について様々な考え方が示されている。

ガイドライン記載方針(案)

○自転車の利用特性を踏まえつつ、計画の基本方針と目標に対応して、自転車ネットワークの整備を重点的に進める路線を抽出すべきではないか。例えば、以下の考え方で抽出してはどうか。

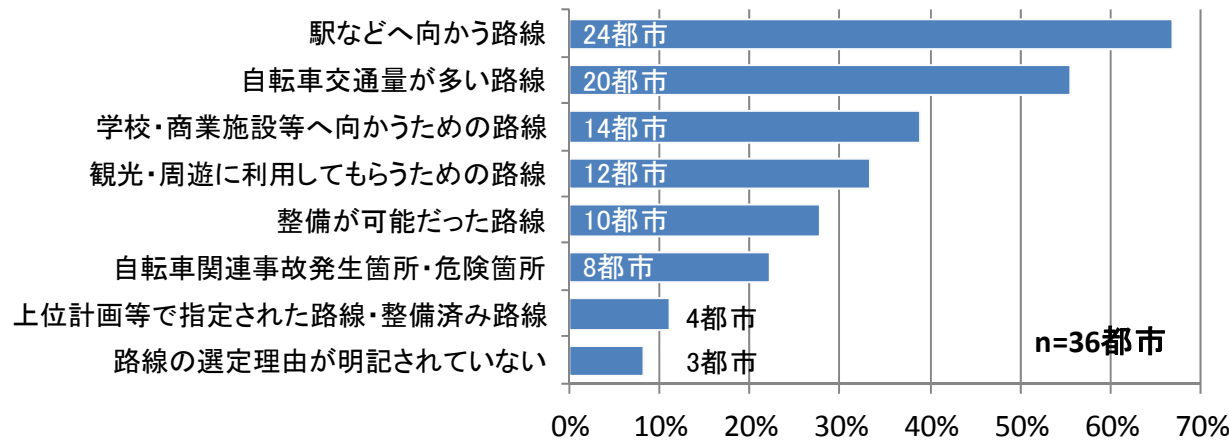
- ①自転車の利用が多い、または、増加が見込める路線
(学校、駅など主要な施設を結ぶ路線など)
- ②今後、自転車の利用促進を行う路線
(通勤等で自転車への転換を図る路線、観光地を結ぶ路線など)
- ③自転車関連の事故が多い路線
- ④既に自転車専用の走行空間が整備されている路線
- ⑤その他ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

ただし、勾配が急な道路、通過交通を排除しているような細街路など、整備路線として抽出することが必ずしも適切でない路線も存在することに配慮する必要がある。

また、路線によっては、長大橋や長大トンネル等の構造的に難しい路線を含んでいる場合があるので、十分配慮する必要がある。

② 自転車ネットワークを構成する路線の抽出

■ 自転車ネットワーク計画策定時に抽出した路線の選定理由



※ 調査対象都市: 人口10万以上で、自転車ネットワーク計画を策定・公表している以下の36都市

帯広市, 北見市, 仙台市, 福島市, いわき市, つくば市, 宇都宮市, 前橋市, 高崎市, 市川市, 東京都中央区, 豊島区, 板橋区, 足立区, 横浜市, 新潟市, 富山市, 金沢市, 岐阜市, 多治見市, 静岡市, 富士市, 名古屋市, 安城市, 箕面市, 神戸市, 姫路市, 加古川市, 広島市, 福山市, 下関市, 高松市, 松山市, 佐賀市, 熊本市, 大分市

■ 自転車ネットワーク路線の抽出事例

自転車利用の多い路線



商業施設、公共施設、主な居住地と駅を結ぶ、自転車利用が多いと想定される路線

今後、自転車の利用促進を行う路線



自転車関連の事故が多い路線





③望ましい整備形態の選定

ガイドラインの記載理由

○モデル地区では、交通特性ではなく、道路空間の余裕の有無により整備形態を選定していることが多い。

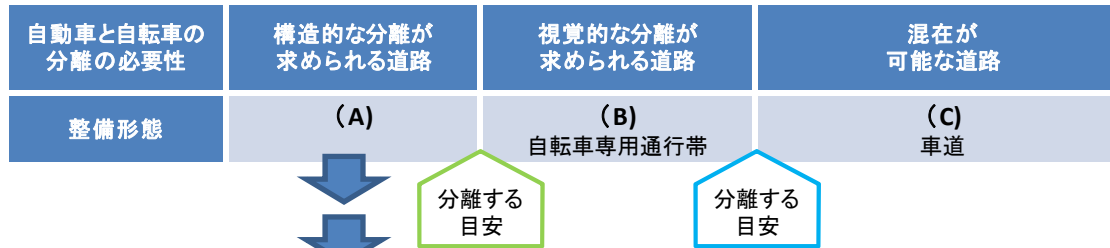
ガイドライン記載方針(案)

- 歩行者、自転車、自動車の交通量や速度差等の交通特性を踏まえ、適切な分離・共存形態となるよう整備形態を選定すべきではないか。
- 整備形態の選定にあたっては、「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保するという観点から、自転車の対自動車および対歩行者の分離の必要性について検討することが重要ではないか。

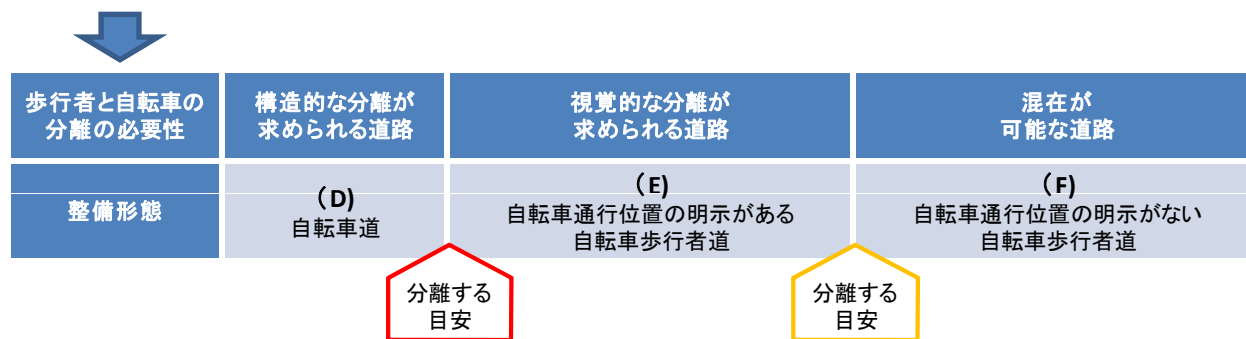
③望ましい整備形態の選定

整備形態選定にあたっての考え方

① 自転車は「車両」であるため、まずは自転車を車道通行させることを検討する。この場合、「車道を通行する自転車」の安全を確保する観点から、自転車と自動車の分離に関する必要性について検討する。



② 自転車と自動車を構造的に分離するには、自転車道又は自転車歩行者道の整備を検討することとなる。自転車歩行者道を整備する場合、「歩道を通行する歩行者」の安全を確保する観点から、自転車と歩行者の分離に関する必要性について検討する。



自転車の対自動車、対歩行者との分離の必要性を考慮し、選定される望ましい整備形態の例

(参考)自転車と自動車・歩行者の分離に関する道路構造令の考え方

道路構造令 第10条

○自転車道設置の考え方

- ・自動車及び自転車の交通量が多い道路
- ・自転車の交通量が多い若しくは自動車及び歩行者の交通量が多い道路で安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある道路

※地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない

○自転車歩行者道設置の考え方

- ・自動車交通量が多い道路(自転車道を設置する道路を除く)

※地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない

道路構造令の解説と運用

- ・自転車交通を分離するかどうかは、特に自転車の交通量および自動車の交通量と走行速度の三者を考慮して判断すべきものと考えられる。
- ・自動車の走行速度が50km/hを超えるような道路では、比較的少ない自転車交通量に対しても自転車交通を分離すべきである。
- ・自動車走行の際、運転者の目に常に自転車が見える状態は、明らかに自動車交通に障害を及ぼす状態と想定し、自転車の平均車頭間隔 $L=500\text{m}$ 、自転車の平均速度 $V=20\text{km/h}$ とすれば、片側1時間当たりの自転車交通量は、40台/hとなる。(→両側500~700台/日)

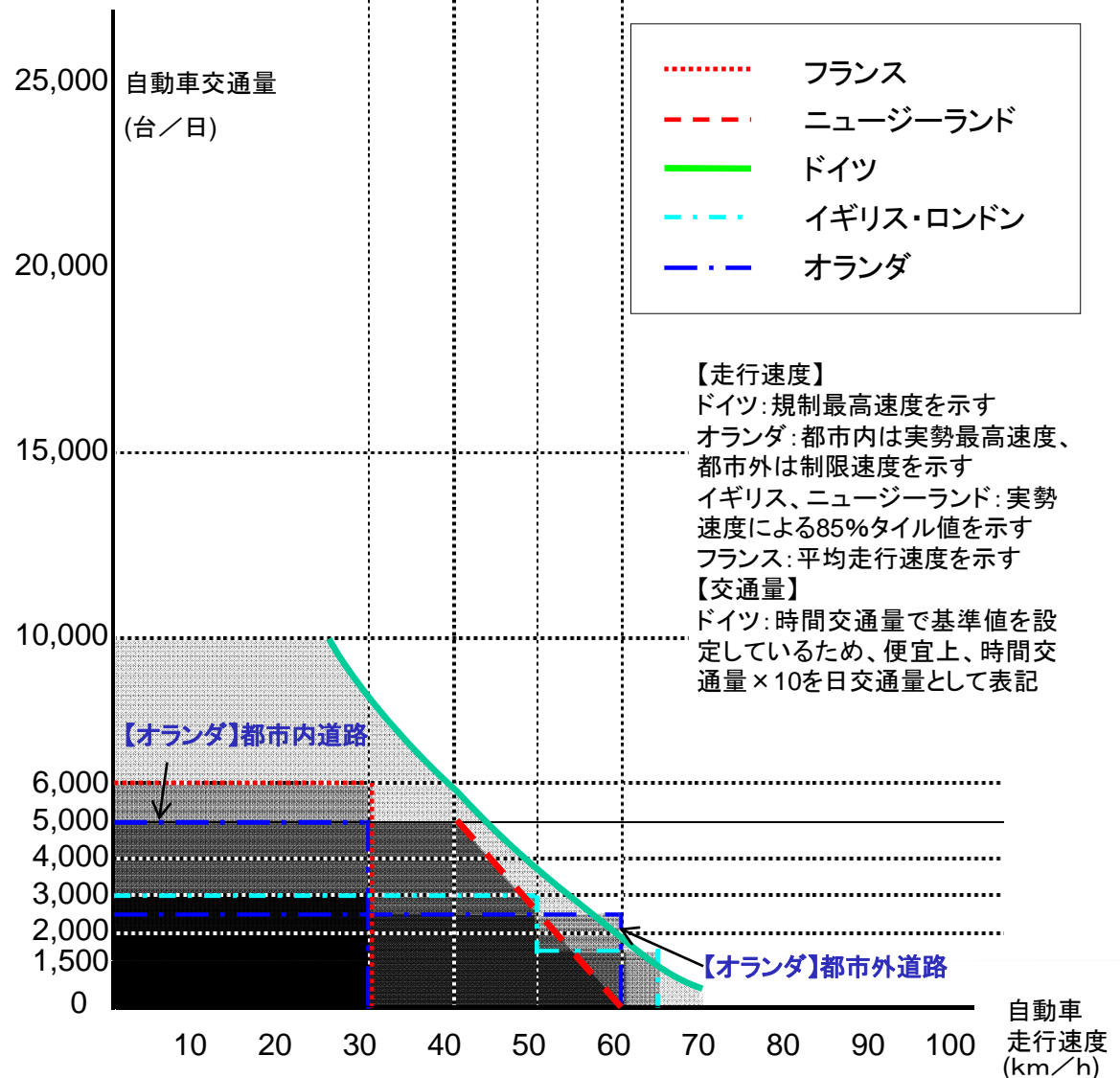
これ以上の自転車交通量になれば、自動車走行に障害を与え、自転車交通も危険な状態になるといえよう。また、この程度の交通量を超えると歩行者ともあつれきが生じることが予想されるため歩行者との分離も必要と考えられる。

このような点を考慮すると、自転車交通量が500~700台/日を超えるか否かが自転車交通を分離する際の判断基準となろう。

(参考) 自転車と自動車の分離に関する海外の考え方

- 海外では、自動車の交通量と走行速度の2つの指標から自動車と自転車を混在させてもよい基準を設定している事例が多い。

- 自動車速度30km/h以下では、混在が可能な境界として、自動車交通量を2,500~6,000台/日に設定している事例がある。
- 自動車速度30~60km/h程度では混在が可能な自動車交通量を30km/h以下の場合より小さく設定する傾向がある。



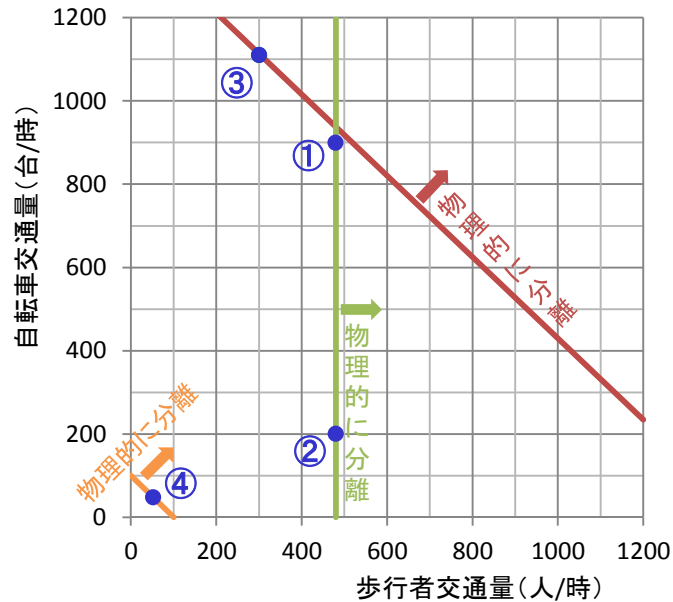
(参考) 自転車と歩行者の分離に関する海外の考え方・日本の研究

- 歩行者と自転車を物理的もしくはソフト的に分離する基準について、海外の考え方や国内の研究事例をみると、歩行者の交通量、自転車の交通量が用いられており、その値について大きなばらつきが見られる。

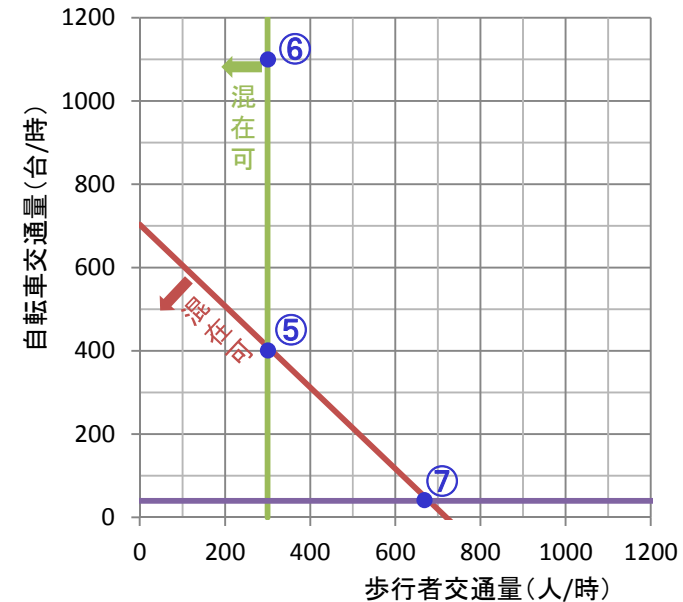
■歩行者と自転車の分離に関する海外の考え方・日本の研究

⇒歩道幅員3m(片側)の場合

歩行者と自転車を物理的に分離する目安



歩行者と自転車の混在を許容する目安

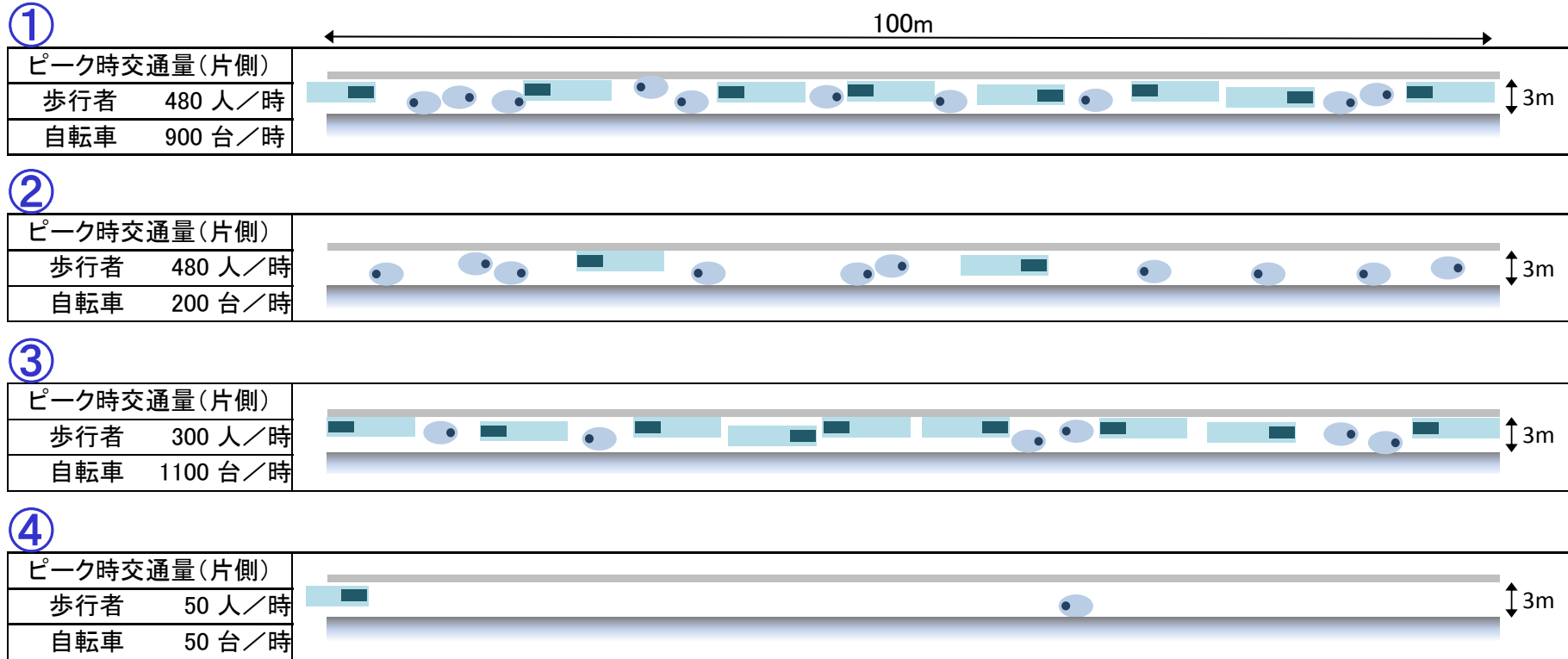


- Design manual for bicycle traffic, CROW, Netherland, 2007
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV, Germany, 2010
- 建設省土木研究所,徳島大学,東京都立大学:混合交通下における自転車及び自動車・歩行者の適正空間配分に関する共同研究報告書,2000
- 道路構造令の解説と運用,社団法人日本道路協会,2004

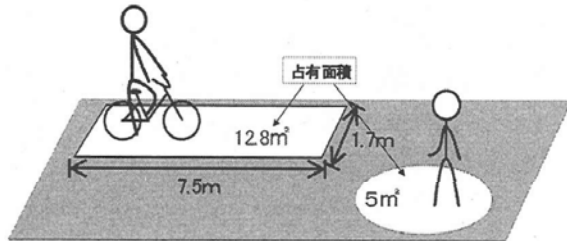


(参考) 自転車と歩行者の分離に関する海外の考え方・日本の研究

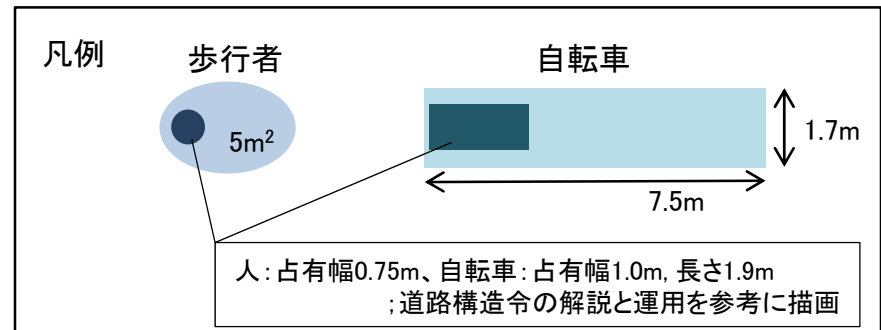
歩行者と自転車を物理的に分離する目安 (歩道上(幅員3m)での混在イメージ)



歩行者・自転車の占有面積



[出典: 山中英生, 半田佳孝, 宮城裕貴: ニアミス指標による自転車歩行者混合交通の評価法とサービスレベルの提案、土木学会論文集No.730/IV-59, 27-37, 2003.4]



※歩行者の速度を4.8km/h、自転車の速度を12km/hとして試算

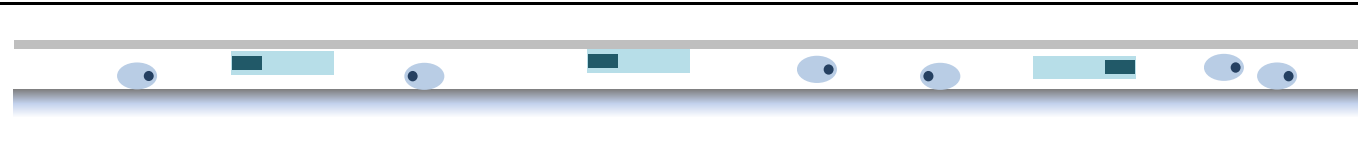


(参考) 自転車と歩行者の分離に関する海外の考え方・日本の研究

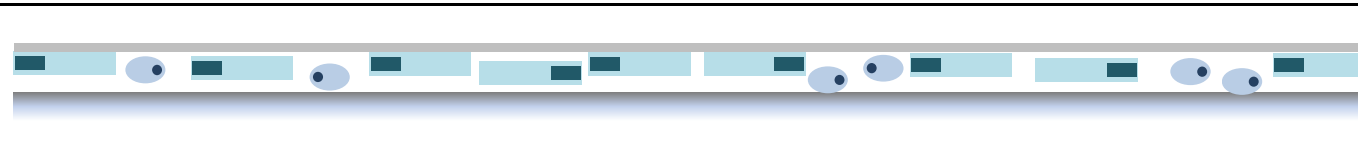
歩行者と自転車の混在を許容する目安 (歩道上(幅員3m)での混在イメージ)

⑤

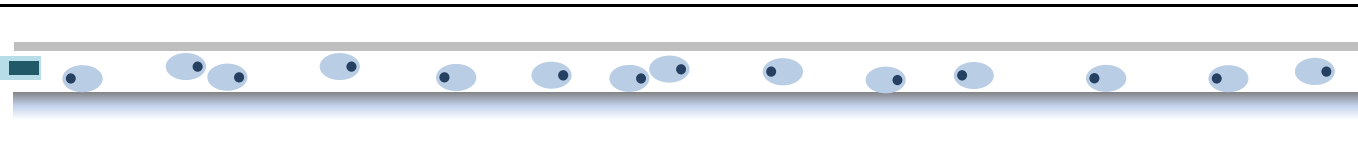
← 100m →

ピーク時交通量(片側)			↑ 3m
歩行者	300 人/時		
自転車	400 台/時		

⑥

ピーク時交通量(片側)			↑ 3m
歩行者	300 人/時		
自転車	1100 台/時		

⑦

ピーク時交通量(片側)			↑ 3m
歩行者	670 人/時		
自転車	40 台/時		



④連続性が確保された自転車ネットワークの検討

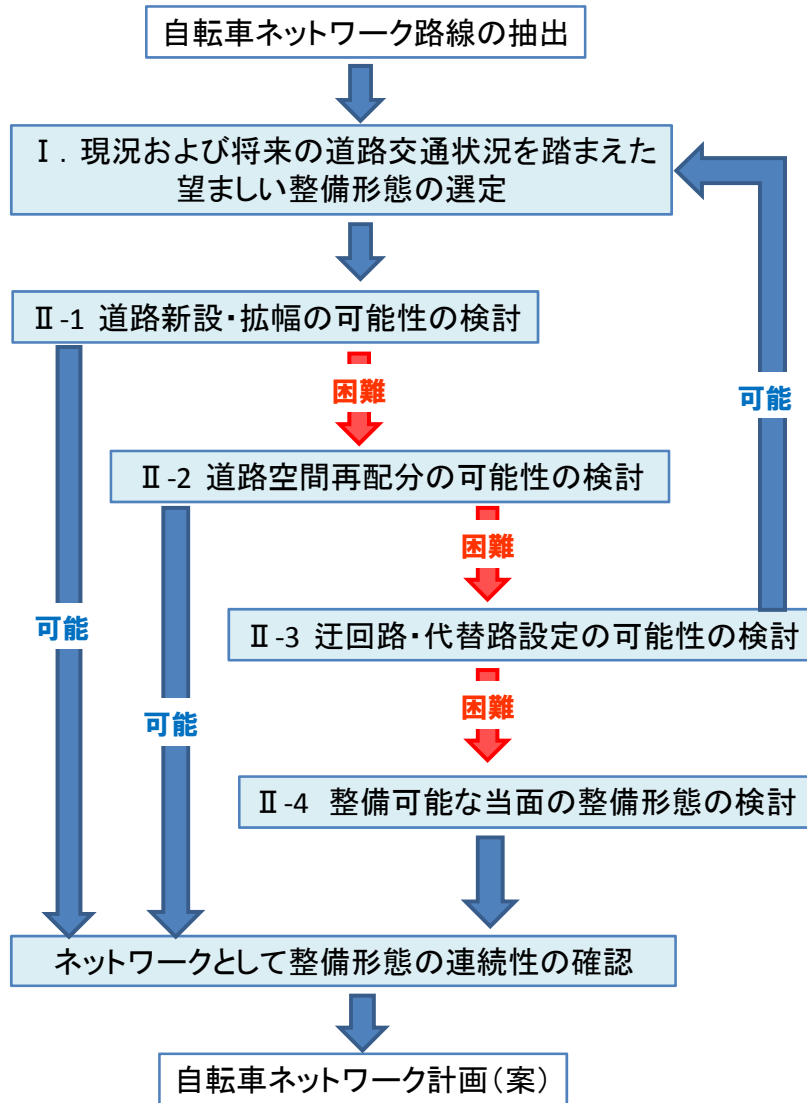
ガイドラインの記載理由

- 自転車ネットワークを整備する上で、連続性を確保することが重要である。
- 幅員が狭い道路においては、望ましい整備形態での整備が困難となることから、何らかの方策を検討することにより、連続的に走行空間を確保する必要がある。
- モデル地区においては、道路空間を再配分して空間を確保した事例、当面の整備形態で走行空間の連続性を確保した事例などがある。

ガイドライン記載方針(案)

- 連続性が確保された自転車ネットワークを検討するフローを提示すべきではないか。

④連続性が確保された自転車ネットワークの検討



■ネットワーク計画策定に向けた合意形成の事例

I. 整備形態に関する検討

自動車・歩行者と分離する目安を参考に、自動車の交通量や速度の抑制を踏まえつつ、望ましい整備形態を提案(計画策定者)

情報提供、意見の把握

地域住民や歩行者・自転車利用者・自動車利用者などの関係者

整備形態の選定
検討の一連の流れ・考え方の合意

II. 空間整備に向けた検討

II-1

道路計画上での新設・拡幅計画の有無やコスト、工期、住民の意見等を踏まえた計画立案可能性の検討(計画策定者)

情報提供、意見の把握

地域住民や歩行者・自転車利用者・自動車利用者などの関係者

道路新設・拡幅案の決定

II-2

自動車交通量の抑制等も踏まえた既存道路の再配分案の提案(計画策定者)

情報提供、意見の把握

地域住民や歩行者・自転車利用者・自動車利用者などの関係者

再配分案の決定

II-3

迂回路の検討(計画策定者)

(I、II-1、2を再検討)

II-4

整備可能な当面の整備形態の提案(計画策定者)

情報提供、意見の把握

地域住民や歩行者・自転車利用者・自動車利用者などの関係者

当面の整備形態の決定

自転車ネットワーク計画検討フローの例

⑤整備可能な当面の形態の検討

ガイドラインの記載理由

○幅員が狭い道路において、空間再配分や他路線への迂回などが困難な場合の走行空間の確保について、検討が必要。

ガイドライン記載方針(案)

- 十分ではなくとも早期にネットワークの機能を発現させることを優先し、地域の状況に応じて整備可能な当面の自転車走行空間の形態を検討すべきではないか。また、路肩や車道への走行位置の明示など当面の形態の検討例を提示してはどうか。
- 当面の形態を採用するにあたり、歩行者、自転車、自動車が互いに配慮して道路空間を共有することを認識するためのルール・マナーの周知を同時に実施すべきではないか。



⑤ 整備可能な当面の形態の検討

■路肩など、車道部左端のカラー化



■車道内の左側における自転車走行位置の明示



■車道内の左側における自転車走行位置の明示



■バス専用通行帯の活用



自転車利用者に車道左側端を走行することを意識付けさせること、また、共有空間である車道において自動車利用者に対し、自転車が通行することを注意喚起し、自転車、自動車双方の安全性を高める

⑥ 自転車ネットワーク計画に関する検討体制

ガイドラインの記載理由

○モデル地区の整備推進上の最大の課題は、地域住民や関係行政機関との合意形成であった。

ガイドライン記載方針(案)

- 計画策定の早い段階から、行政機関や地元関係者などとコミュニケーションをとり合意形成に努めるべきではないか。また、合意形成に努めるべき関係者の例、合意形成プロセスの例を提示してはどうか。
- 計画策定段階に構築した検討体制を継続し、計画の達成状況の計測と計画の見直し、計画策定後に発生する課題への対応を実施することを推奨すべきではないか。
- 自転車利用促進活動、ルール・マナーの啓発活動、走行空間の日常点検などで市民が自発的に協力・参加できる取り組みやNPOや民間企業と連携した取り組みを推進することを推奨すべきではないか。
- 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づく法定の協議会を活用すべきではないか。



⑥ 自転車ネットワーク計画に関する検討体制

■ 合意形成プロセスに参画する関係者の例

行政機関	地元関係者	連携者
<ul style="list-style-type: none"> ●道路など施設管理者など ➢ 道路管理者(市・都道府県・国) ➢ 堤防道路などを管理する河川管理者(都道府県・国) ➢ 港湾道路などを管理する港湾管理者(都道府県・国) ➢ 公安委員会 	<ul style="list-style-type: none"> ●道路利用者 ➢ 歩行者 住民 高齢者、身体障害者団体、NPOなどの住民団体 ➢ 自転車利用者 自転車ユーザー 自転車関連団体 ➢ 交通事業者など バス、タクシー、運送業の各種事業者 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 学識者 ➢ 地域づくりに取り組んでいるNPO ➢ マスコミ
<ul style="list-style-type: none"> ●その他関連する行政内部部署 ➢ 公共交通政策を担当する部署(市・都道府県・国) ➢ 都市計画・まちづくりを担当する部署(市) ➢ 観光を担当する部署(市・都道府県) ➢ 教育委員会(市・都道府県) ➢ 交通安全の啓発を担当する部署(市) ➢ 健康を担当する部署(市) ➢ 環境を担当する部署(市) 	<ul style="list-style-type: none"> ●その他沿道関係者など ➢ 住民 各地域の自治会など ➢ 地域経済団体、地元企業 ➢ 商店街 ➢ 学校(小・中・高・大) ➢ 鉄道事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 等

■ 合意形成プロセスの例

計画策定プロセス	合意形成に向けた取り組み
<p>STEP1</p> <p>自転車利用に係わる概況把握</p> <p>基本方針と目標設定の検討</p> <p>計画エリアの設定</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政機関間の協議・調整 ● 関係者からの意見把握(協議会、パブコメなど) ● 部分的な関係者調整(懇談会、ヒアリングなど) ● 利用者の意向把握(アンケートなど)
<p>STEP2</p> <p>自転車ネットワーク路線の抽出</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 関係者への周知(説明会など)
<p>STEP3</p> <p>望ましい整備形態の選定にあたっての考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 構想段階などから関係者自ら参加する企画の実施(ワークショップなど)
<p>STEP4</p> <p>望ましい整備形態の選定</p> <p>自転車ネットワーク計画(案)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 第三者(学識者、NPO、マスコミなど)による中立的な説明・PR



⑥ 自転車ネットワーク計画に関する検討体制(フォローアップ)

■市民参加、NPOや民間企業などとの連携に関する取り組みの例

カテゴリー	主な取り組み内容
利用推進	・自転車マップを活用した自転車ネットワークのPR ・市民が気軽に参加できるサイクルイベントの開催
ルール・マナーの啓発	・学校や街頭、サイクルイベント開催時などにおける自転車利用者に対するルール・マナーの啓発 ・運転免許更新時やマスコミを活用した自動車ドライバーに対するルール・マナーの啓発 ・ルール・マナーを指導する交通安全ボランティアの導入 ・安全意識を高め模範的行動を実践してもらうために、ルール・マナーを正しく守って自転車を利用することを宣言してもらう自転車安全利用サポーター認定制度の導入
走行空間の日常点検	・自転車利用者が日常的に道路を点検し、道路の構造や交通規制、道路の損傷、違法駐車・駐輪などにより自転車が走行しにくい箇所について行政に相談できるパートナーシップの構築

■地元自治会及び自転車利用者、交通管理者、道路管理者で構成されるWGを設置

平成19年度

H20.1 自転車通行環境整備モデル地区に指定

平成20年度

H20.7 第1回WG(趣旨説明/課題検討方法の説明)

H20.8 第2回WG(課題整理/現地確認結果発表)

H20.9 第3回WG(整備方針/実証実験方法検討・決定)

H20.11 実証実験(約2週間)

H20.12 第4回WG(実験結果の検証/整備内容検討・決定)

H21.3 静岡市自転車道ネットワーク整備計画

平成21年度

H21.7 モデル地区の施工

H22.3 モデル地区整備の完了予定

自転車通行環境整備 清水駅前地区

自転車専用通行帯(自転車レーン)の
実証実験を行います!

平成20年10月

●清水駅前地区は、国土交通省と警察庁から自転車通行環境整備モデル地区に指定されています。

●モデル地区では、地元自治会代表・自転車利用者・行政からなるワーキンググループを立ち上げ、自転車・歩行者が安心して通行できる道路空間の構築を目指します。

●「安心・安全な自転車通行空間」構築に向け、モデル地区の1区間で実証実験(約2週間)を実施し、その効果や課題を洗い出します。

●実証実験結果をもとに、より安全で安心できる自転車通行空間を整備します。

実証実験とは?
実証実験とは、新たな道路の構造や交通規制の導入による社会的に大きな影響を与える可能性や安全確保の導入に先立ち、市民参加のもと、場所や時間を限定して効果を検証するものです。清水駅前地区における自転車通行の安全な利用促進を図り、自転車・自転車・歩行者のそれぞれが安心して安全な自転車通行空間の構築可能性を検証することも目的として、自転車通行環境整備に向け実証実験を行います。

●実験期間
平成20年11月17日(月)～26日(水)

●実験内容
自転車専用通行帯(自転車レーン)の設置

実証実験計画は
裏面をご参照ください。



社会実験後、「自転車レーンを整備して欲しい」との意見が約70%



WGにおいて、自転車・歩行者が安心して通行できる道路空間の再構築に向けて検討



(参考)自転車利用に係わる概況把握

ガイドラインの記載理由

- 自転車の利用は自動車や歩行者、公共交通と関連性が高いこと、その効果は環境やエネルギー、健康など多岐に及ぶことなどから、総合的な交通計画やまちづくり計画等にも大きく関係するものである。
- 自転車ネットワーク計画は、地域の実情に応じたものとするのが望ましい。

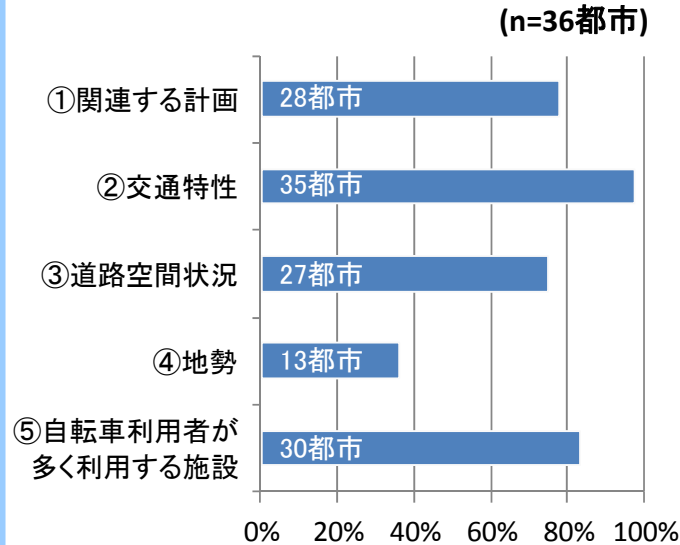
ガイドライン記載方針(案)

- 計画策定にあたっては、都市計画、総合的な交通計画など自転車利用に関連する計画との整合を図る必要があり、自転車利用に関連する計画について把握・整理することを明確化すべきではないか。
- また、地域の交通状況、道路状況、地勢、自転車利用者が多く利用する施設など、自転車利用に係わるあらゆる状況を勘案する必要があり、地域の概況を把握し、自転車利用の課題を整理することを明確化すべきではないか。



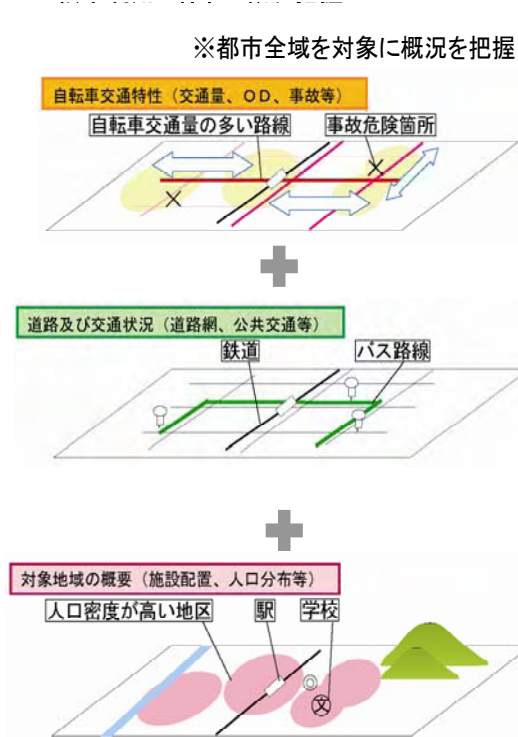
(参考)自転車利用に係わる概況把握

■ ネットワーク計画策定都市における収集データ



※ 調査対象都市：人口10万以上で、自転車ネットワーク計画を策定・公表している以下の36都市
 帯広市,北見市,仙台市,福島市,いわき市,つくば市,宇都宮市,前橋市,高崎市,市川市,東京都中央区,豊島区,板橋区,足立区,横浜市,新潟市,富山市,金沢市,岐阜市,多治見市,静岡市,富士市,名古屋市,安城市,箕面市,神戸市,姫路市,加古川市,広島市,福山市,下関市,高松市,松山市,佐賀市,熊本市,大分市

■ 自転車利用に係わる概況把握のイメージ



自転車利用に関する概況把握に必要なデータ

(1) 関連する計画の把握

・都市マスタープラン、土地利用計画、総合的な交通計画、各種道路計画、歩行者優先地区の指定状況、環境・福祉・健康・観光に関する施策や計画

(2) 交通特性の把握

・交通機関分担率、歩行者・自転車・自動車交通量、自転車の通行経路・集中経路、自転車利用層、自転車事故(ヒヤリハット)発生箇所・件数、公共交通サービス網・駅・運行本数等

(3) 道路空間状況の把握

・自転車通行区間の現況(道路空間の幅員、空間構成等)、自転車の通行に制約のある道路

(4) 地勢の把握

・地形の起伏、山・河川・湖沼の配置、人口密度の高い地域、地域特有の気候状況

(5) 自転車利用者が多く利用する施設

鉄道駅、バスターミナル、駐輪場、船着場、地域の核となる繁華街、観光施設、行政庁舎、高等学校、大学、図書館、公園、規模の大きい集客施設、従業員が多い工場・企業など