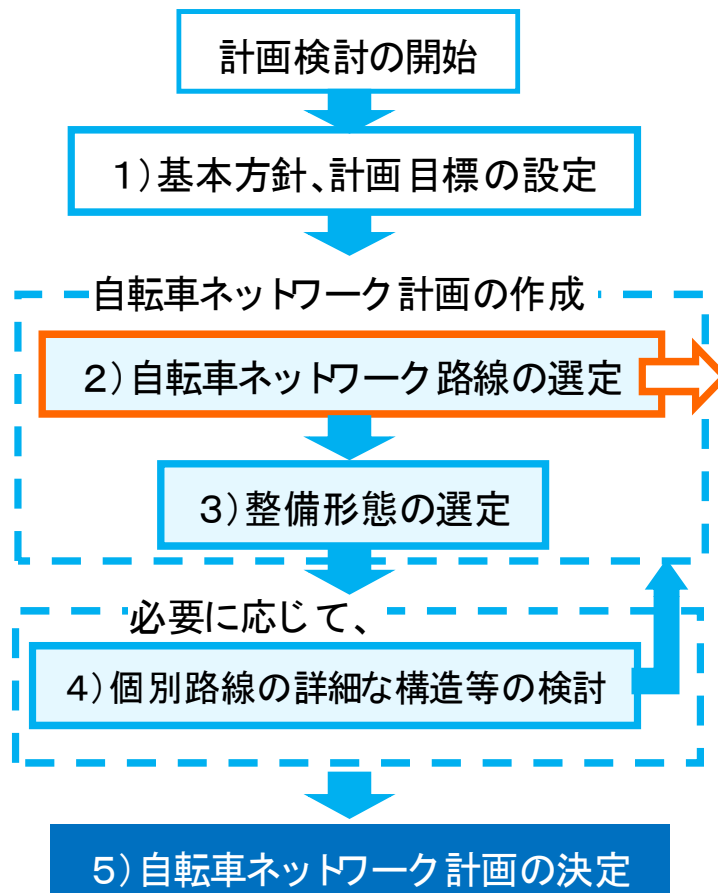


自転車施策の取組の状況 ～ 計画策定について ～

ガイドラインにおける自転車ネットワーク計画の策定方法

- 自転車通行空間の整備は、断片的な整備ではなく、ネットワークとして機能させることが重要。しかしながら、全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線の選定方法を提示。

■ 自転車ネットワーク計画作成手順



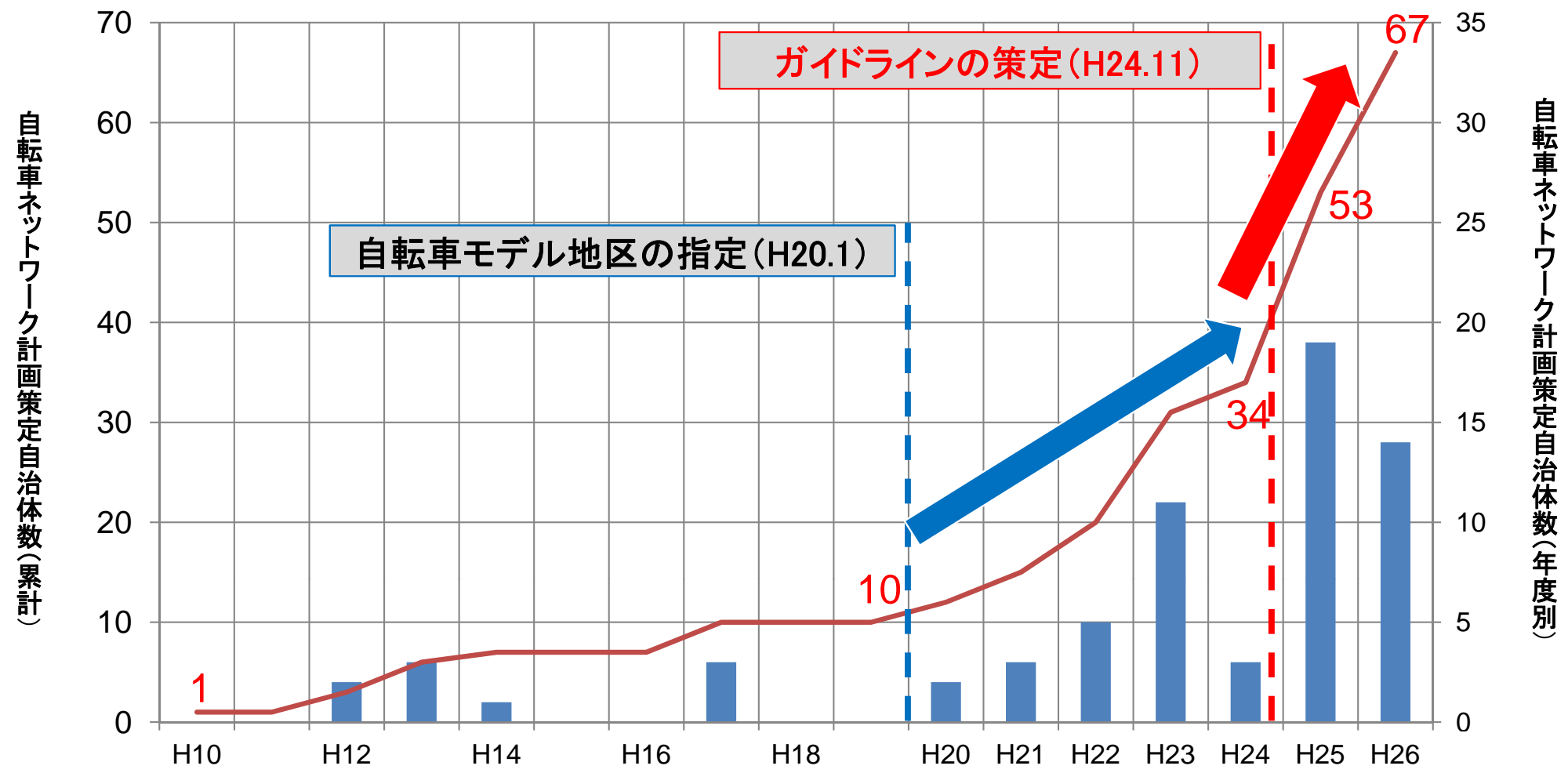
■ 自転車ネットワーク路線の選定

既存の道路ネットワークや計画中の道路から、以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせて選定

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車通行空間が整備されている路線
- ⑥ その他連続性を確保するために必要な路線

自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移

○ 98モデル地区(H20.1)の指定後に増加し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11)の発出後に倍増。

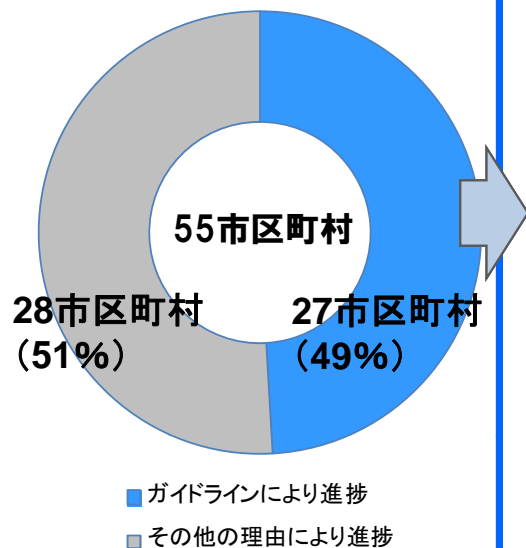


【出典：国土交通省調べ(各都市の自転車ネットワーク計画策定状況) 各年度4月1日現在】

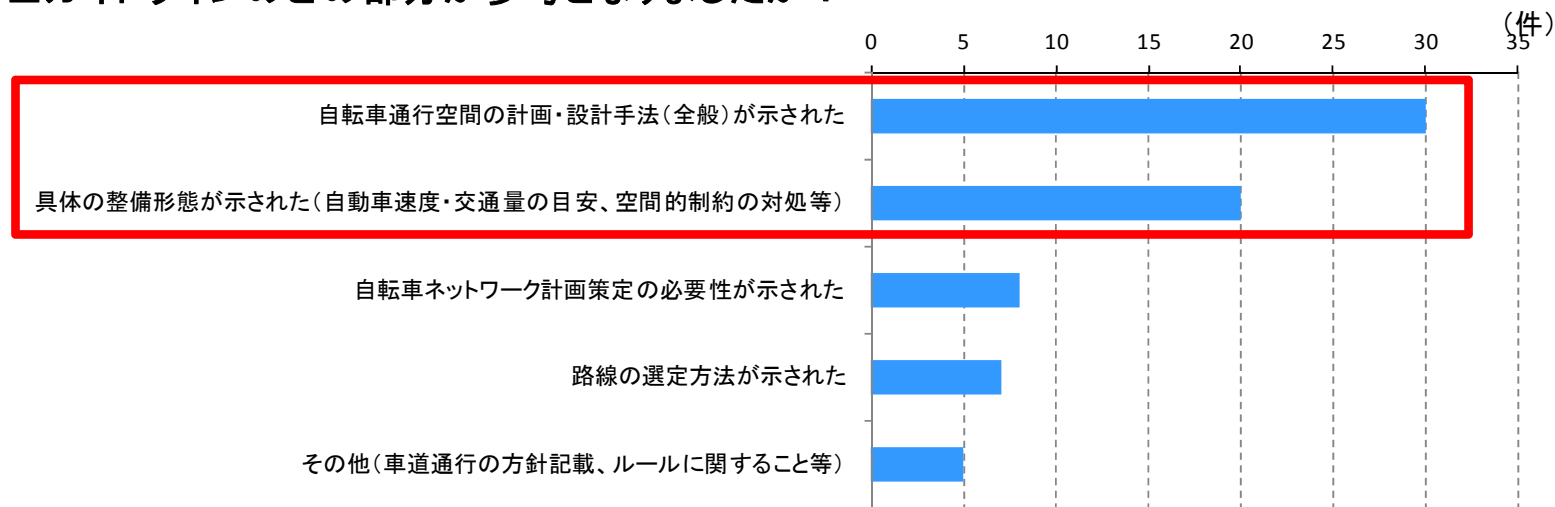
ガイドライン発出による効果

- 自転車ネットワーク計画の策定には至っていないものの、前年度より計画策定の検討が進捗したと回答した市区町村の約5割がガイドライン策定を理由として挙げている。
- 主な理由として、「自転車通行空間の計画・設計手法が示された」、「具体的な整備形態(空間的制約の対処等)が示された」を挙げている。

■ ガイドライン発出によりネットワーク検討が進捗しましたか？



■ ガイドラインのどの部分が参考となりましたか？



対象市区町村：市街地のある*市区町村(849)のうち計画の検討が進捗したと回答した55市区町村
総回答数：N=70(複数回答)

自転車ネットワーク計画策定済み67自治体アンケート:計画策定が困難な理由①

○ 計画策定済み市区町村のアンケート結果からは、計画策定が進まない主な理由として、「計画策定のハードルの高さ」、「整備形態の画一性」、「計画に対する合意形成」が挙げられている。

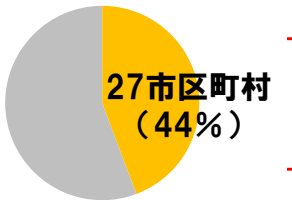
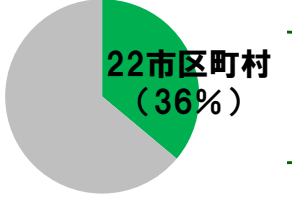
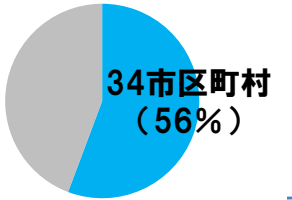
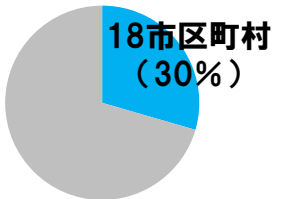
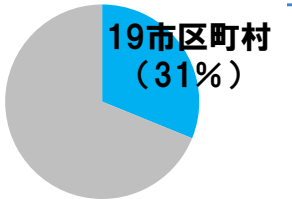
市内全域を対象として計画策定することへのハードル
(中核エリアや各駅周辺の扱い、多様な目的への対応、
検討対象路線数の拡大)

自転車交通量の把握に対するハードル
(膨大な費用、センサス対象外の市町村道等)

個別路線の整備形態検討に対するハードル

ガイドラインが求める整備形態と現実(限られた道路空間
等)との乖離に対するハードル

個別路線の整備形態に対する地元や関係機関・部署との
合意形成に関するハードル



計画策定のハードルの高さ

ガイドラインが求める
整備形態の画一性

計画に対する合意形成

【出典】国土交通省調べ(自転車ネットワーク計画策定済み市区町村※に対するアンケート調査) 平成26年4月1日現在
※全67市区町村のうち、回答のあった61市区町村による集計

計画策定が困難な理由②

計画策定の複雑さ

【出典】国土交通省調べ(自転車ネットワーク計画策定済み市区町村※に対するアンケート調査) 平成26年4月1日現在

【自治体担当者の声】

- ・市民アンケートにおいて、よく利用する道路と回答された道路や主要施設を結ぶ経路となる路線等から選定したため、結果的に選定したネットワーク路線数が膨大になってしまった。
- ・路線毎の現状の自転車交通量データがなく、膨大なデータ取得も困難であるため、自転車交通量が多い路線の選定が困難であった。
- ・現実的な整備には沿線の利用状況把握や地元の調整が必要であり、ネットワーク路線全てで整備形態(詳細な構造や交通運用)に関する検討は困難である。

ガイドラインが求める整備形態の画一性

【自治体担当者の声】

- ・自転車道に関しては、構造等に関して未確定事項が多いことに加え、地元等の合意形成も困難なことが想定されるが、自動車の速度により自転車道を選択することが一般的とされたため、自動車交通量が多くかつ速度が速い幹線道路における整備形態の選定が困難であった。
- ・実際の幅員を考慮すると、ガイドラインに示された3つの整備形態だけでネットワーク計画を策定するのは困難であった。

計画に対する合意形成

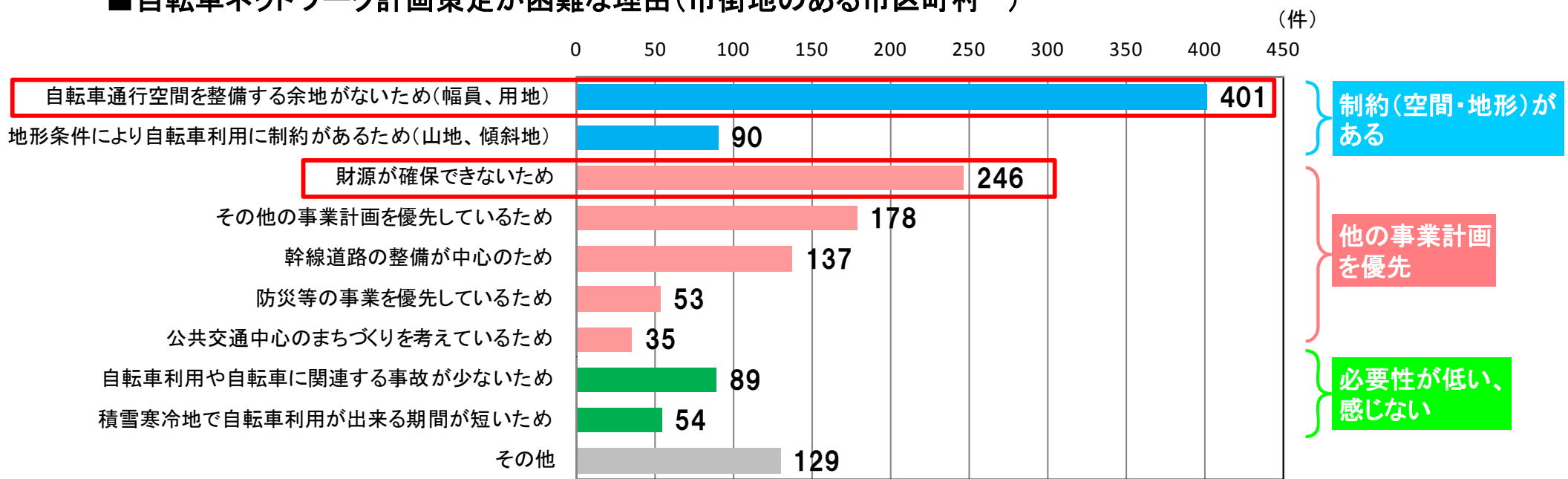
【自治体担当者の声】

- ・整備形態の決定については、路線沿線の住民(特に商店主)の理解が必要である。特に、車道路肩部に自転車道を計画する場合、沿線住民からの強硬な反対が想定される。
- ・ネットワーク路線には、国道・県道・市道が含まれており、整備済・整備中・整備予定の路線が混在した状況であったことから、各管理者の整備計画をどう整合させ、どういう手順で連続性のあるネットワークを広げていくかに苦心した。

自転車ネットワーク計画未策定654自治体アンケート:計画策定が困難な理由

○ 計画を策定していない市区町村のアンケート結果からは、計画策定が進まない主な理由として、「整備する余地がない(空間的制約)」が最も多い。

■ 自転車ネットワーク計画策定が困難な理由(市街地のある市区町村*)



【出典】国土交通省調べ(各都市の自転車ネットワーク計画策定状況) 平成26年4月1日現在

対象市区町村:市街地のある*654市区町村(計画検討を考えていない市区町村)
 総回答数 :N=1,412(複数回答)

*:「市街地のある」とは、DID地区(人口集中地区)を有すると定義

○自転車ネットワーク計画策定自治体へのアンケート

- ・計画策定のハードルの高さ
- ・ガイドラインが求める整備形態の画一性
- ・計画に対する合意形成

○自転車ネットワーク計画未策定自治体へのアンケート

- ・制約(空間・地形)がある
- ・他の事業計画を優先
- ・必要性が低い、感じない



論点1:自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策

- ・計画を策定すべき条件とは何か
- ・計画の策定を促進させるために改良すべきことは何か