

■ 自転車活用推進計画の策定

自転車は、環境に優しい交通手段であり、災害時の移動・輸送や健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものである。このような環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている我が国においては、自転車の活用の推進に関する施策の充実が一層重要となっている。

このため、平成29年5月1日に自転車活用推進法（平成28年法律第113号）が施行され、同法に基づき平成30年6月8日に、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる自転車活用推進計画が閣議決定された。

同計画に基づき、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成のため、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進するよう取り組んでいくものです。

出典：国土交通省HPより原文引用

自転車活用推進計画の概要（平成30年6月8日閣議決定）

1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法[※]に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画
- (2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで
- (3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法（議員立法）
2016年12月9日成立
（衆・参とも全会一致）
2017年5月1日施行

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
【実績値】0団体（2017年度）→【目標値】200団体（2020年度）
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク構成市町村数
【実績値】1市町村（2016年度）→【目標値】10市町村（2020年度）
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
【指標】サイクルポートの設置数【実績値】852箇所（2016年度）→【目標値】1,700箇所（2020年度）
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車のIoT化の促進
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車運動の促進
【指標】通勤目的の自転車分担率【実績値】15.2%（2015年度）→【目標値】16.4%（2020年度）

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数
【実績値】0ルート（2017年度）→【目標値】40ルート（2020年度）

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
【実績値】29.2%（2016年度）→【目標値】40%（2020年度）
【指標】自転車乗用中の交通事故死者数[※]【実績値】480人（2017年度）→【目標値】第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。（2020年度）※（13～17の関連指標）
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
【指標】自転車技士の資格取得者数[※]
【実績値】80,185人（2017年度）→【目標値】84,500人（2020年度）※（13,14の関連指標）
15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
16. 学校における交通安全教室の開催等の推進
【指標】交通安全について指導している学校の割合
【実績値】99.6%（2015年度）→【目標値】100%（2019年度）
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
18. 災害時における自転車の活用の推進

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- (1) 関係者の連携・協力
- (2) 計画のフォローアップと見直し
- (3) 調査・研究、広報活動等
- (4) 財政上の措置等
- (5) 附則に対する今後の取扱い方針
 - > 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
 - > 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

口弊社における安全・快適をめざした自転車走行空間の創出

1. はじめに

本業務は、都市部の主要地方道において、様々な制約のなか、自転車走行空間の整備に向けて必要な調査を実施し、その結果をもとに予備設計を行うと共に、実際の運用に向けた関係機関との協議資料を作成することを目的としました。

2. 設計の手順

作業は以下の手順により進め、適切な自転車走行空間の整備形態を得ました。

～設計条件の整理～

- 自転車走行空間の設計を進めるにあたり、その根拠となる道路状況について調査した。
 - ① 計画交通量（計画交通量 8,690 台/日）、② 道路区分の設定（4 種第 2 級）、③ 設計速度（40Km/h）、④ 道路幅員、⑤ 付属施設（バス停、標識など）、⑥ 路上駐停車の自転車側方通過可否の判断

～基本方針の設定～

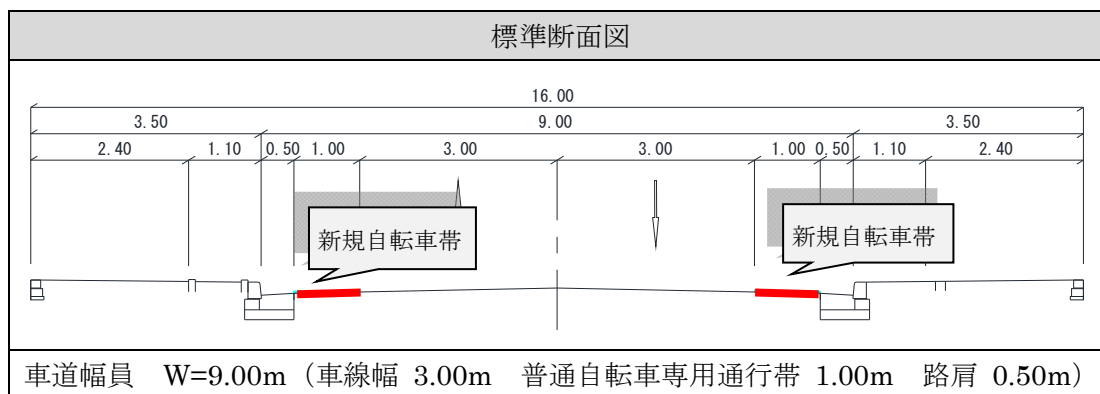
- 設計方針：「東京都自転車走行空間整備に関する設計マニュアル（案）」及び道路構造令を準拠。
- 自転車走行空間の整備形態の選定：交通量などから都マニュアル内の 3 タイプから選定。

～自転車走行空間の予備設計～

- 上記の作業結果を踏まえ、自転車走行空間のタイプ、幅員、バス停などの他施設との空間的な調整、などを明らかにして、最適な計画断面・平面図として取りまとめた。

3. 自転車走行空間の整備内容

交通量（8,690 台/日）、規制速度（40Km/h）の基本条件から自転車レーン（普通自動車専用通行帯）のよる整備形態を選択しました（以下の標準断面参照）。ただ、路線沿いには、バス停留所や交差点部などの特殊な区間もあり、自転車走行に支障のないように個別の設計を行いました。また、都市ならではの路上駐停車側方の自転車通過可否についても問題区間ごとに検討し、全体として快適で安全な自転車走行空間の確保を図りました。



4. おわりに

- 交通混雑緩和、CO2 削減、健康増進など様々な利点を持つ自転車は、交通手段としての重要性を増しています。一方で、特に都市内では、専用の走行空間の整備はまだまだ不足しています。業務を通じてノウハウを蓄積し、時代の要請に応じて行きたいと思えます。



株式会社 東光コンサルタンツ

営業担当：

〒170-0014 東京都豊島区東池袋4丁目 41 番 24 号東池袋ビル 8 階

TEL: 03-5956-5509 FAX: 03-5956-5513

URL: <http://www.tokoc.co.jp>

担当：本社 技術本部 川崎