

2-5. 自転車利用環境整備

(1) 自転車通行空間の確保について

欧州諸国において、自転車の利用環境を整備する観点から自転車道や自転車レーンの整備は積極的に推進されており、我が国においてもこれらの整備を進めることが、自転車の交通安全を確保する上で効果的であることは論を俟たないが、物理的な空間の不足、周辺住民の生活へ与える影響や予算の確保等の課題があり、容易ではない。

こうした課題について、欧州諸国では、地域のまちづくりの観点から住民も含めた検討を行い、自転車に期待する役割やその役割に応じた自転車利用空間のネットワーク化も意識しながら、自転車の利用ニーズが高い道路に重点化した通行環境の整備、クルマと自転車の走行速度の調和を図るための規制や道路構造（ランプ等）の導入等、地域全体のまちづくりと連携した取り組みによる自転車の安全利用の実現が図られている。

また、自転車通行空間のネットワーク化に関しては、クルマとの共用空間によりその大部分が構成されている例もあり、自転車専用空間の確保が困難な場合にも、まちづくりにおける自転車の利用促進を図る道路とそれ以外の道路を棲み分けることによって、自転車の通行経路の明確化と対策の重点化が図られている。

我が国においても、地域の交通安全は自らの責任で創るとの意識の下に地域住民が主体的に参画し、まちづくりの観点や当該地域における交通事故の実態も踏まえて、自転車通行空間をどのように確保するべきが議論しながら進めることが重要であると考えられる。

【海外調査結果より】

- ・自転車道・レーンの整備など自転車の通行ネットワークの確保が重要であると認識されている。しかしながら、自転車道・レーンの整備状況については都市間で取組みに差が見られる。また、ソフト面の対策に用いられている手法として「自動車の速度抑制」「自転車通行空間の連続化・明示化」「安全な道路や道路情報の提供システム開発」などがあげられる。
- ・従来からゾーン30の取組は欧州で展開されてきたが、今日でもこの傾向は継続しており、有効な安全対策として浸透している様子がうかがえる。自転車と自動車の速度差を無くし、自転車が車道を走行することを促し、さらにお互いの視認性を高めるため、車道端をカラーリングする例もみられる。

【国民アンケート調査結果より】

- ・自転車利用者が必要と考える対策は「自転車利用のルール・マナーの周知・徹底」、「放置自転車の撤去強化」、「自転車走行空間の整備」、「路上駐車取締り強化」が多い。
- ・自転車利用者の歩行者やクルマ利用者に対する要望として、クルマへは「自転車の通行を妨げる路上駐車をしない」、「自転車を追い抜く際には十分な間隔を確保する」が多く、歩行者へは「道路の左側や歩道のある場所では歩道を通行する」が多い。

(2) 自転車通行空間の明確化

欧州諸国においては、(1)のとおり、様々な形態による自転車通行空間が図られているところであるが、クルマや歩行者の通行空間との構造による分離が困難である場合においても、クルマや歩行者の認知と自転車利用者の安全な利用(正しい空間の通行)を促す「自転車通行空間の明確化」のため、自転車の通行空間にカラーリング等を施し、当該部分を自転車が通行することを明示化することによって、自動車や歩行者への注意喚起を行っている事例が多くみられ、車道上や歩道上、交差点内に至るまでカラーリングが行われている例もある。

我が国においても、国民アンケート調査結果によると、自転車・歩行者・クルマのいずれも、十分な間隔が確保されていない、または錯綜しているといった点で問題意識を有していることから、この解消にあたっては、カラーリング等により自転車通行空間の明示性の向上を図る等の方法も考えられる。

【海外調査結果より】

- ・ 欧州の自転車先進国においても、大都市の中心部まで自転車専用空間を連続性のある形で整備されているわけではなく、自転車通行帯、車道端、場合によっては歩道と構造を一とする空間も活用しながら自転車通行空間の連続性を担保している。
- ・ この際、他の交通との錯綜を避け、事故の抑制、自転車利用者が利用しやすい環境を確保するため、道路のカラーリングによる通行空間の明示化も有効な手段として取り入れられている。特に交差点内までカラーリングする方法は、クルマ利用者に対して自転車の存在を喚起する観点から、自転車通行環境整備の中の安全対策として近年注目されている手法でもある。

【国民アンケート調査結果より】

- ・ 自転車利用者は、歩道がある道路では72.6%が歩道を通行している。車道を通行している者の大部分は正しい場所を通行しているが、特に気にしていない者が10%、また歩道を通行している者では30.4%がどこを通行するか特に気にしていない。

<自転車利用者の歩行者やクルマ利用者に対する要望>

- ・ クルマへは「自転車の通行を妨げる路上駐車をしない」、「自転車を追い抜く際には十分な間隔を確保する」が多く、歩行者へは「道路の左側や歩道のある場所では歩道を通行する」が多い。

<クルマ利用者が自転車を迷惑、危険と感じた点>

- ・ クルマ運転中では、「車道の左側に十分に寄っていない」のほか、歩行中では「すぐそばを通り過ぎていった」、「歩道を危険な速度で通り過ぎていった」に対する問題意識が高い。

平成23(2011)年3月発行

自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査 報告書

委託 内閣府政策統括官(共生社会政策担当)付交通安全対策担当
〒100-8970
東京都千代田区霞ヶ関3-1-1
TEL: 03-5253-2111 FAX: 03-3581-0699

制作 三菱UFJリサーチ & コンサルティング株式会社
〒108-8248
東京都港区港南2-16-4
TEL: 03-6711-1200(代表) FAX: 03-6711-1209
