

21世紀の自転車利用 環境の実現を目指して

——国土交通省における自転車利用環境整備への取り組み——

国土交通省道路局地方道・環境課交通安全係長

たんなか やすお
淡中 泰雄

1997年の地球温暖化防止京都会議に見られるように、地球環境意識が高まるなかで、自転車の利用が注目されています。ここでは、自転車を取り巻くさまざまな現状と課題、および国土交通省における自転車利用環境整備の取り組みについてご紹介します。



自転車の特色

自転車は排気ガスを出さない環境にやさしい乗りものであるとともに、免許が不要など手軽に利用できる便利な交通手段です。

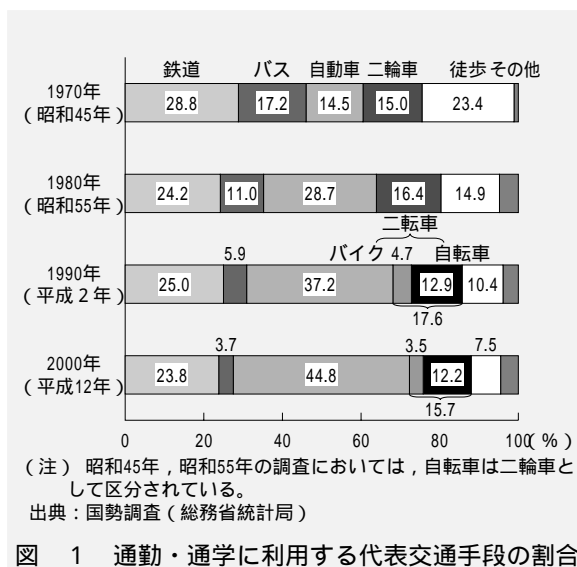
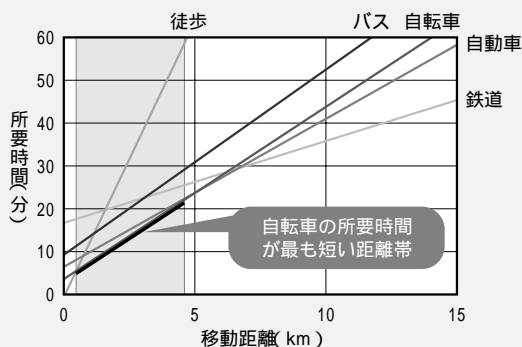


図 1 通勤・通学に利用する代表交通手段の割合



| | |
|-----|-------------------|
| 徒歩 | 4.8km/h |
| 自転車 | 入出庫 4分 + 15km/h |
| 自動車 | 入出庫 7分 + 17.5km/h |
| バス | 10分 + 14km/h |
| | { 徒歩 6分 (発着地計) } |
| | { 待ち時間 4分 } |
| 鉄道 | 17分 + 32km/h |
| | { 徒歩 12分 (発着地計) } |
| | { 駅内移動 3分 (1駅) } |
| | { 待ち時間 2分 (1駅) } |

[MATT関東圏時刻表2002年11月：八峰出版
東京都交通局ホームページ (http://www.kotsu.metro.tokyo.jp)
平成7年 大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
平成11年 道路交通センサス：建設省道路局
自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修
自転車歩行者道通行空間としての歩道等のサービス水準に関する分析，土木計画学研究・講演集No.22(2)1999.10を基に分析]

図 2 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

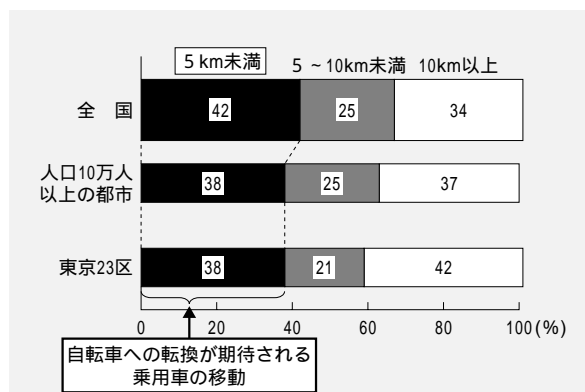
平成12年実施の国勢調査によれば、通勤通学時の代表交通手段として昭和40年代からほぼ一定の約1割のシェアを占めており、自動車のシェアが増大した現在においても、交通手段の一翼を担っているといえます（図 1）。

また、各交通機関の移動速度等を比較すると、都市部における5 km未満の移動においては、どの交通機関に比べても早く移動することができるという推測され、近距離の移動に適した交通手段であるといえます（図 2）。

2 自転車と地球温暖化対策

京都議定書において、日本は二酸化炭素等の温室効果ガスの6%削減を約束しています。これを達成するために、運輸部門においては、さまざまな取り組みを進めることとしておりますが、この一つとして、自転車の利用をこれまで以上に促進し、これに見合う自動車利用を削減することが求められています。

特に、都市部の自動車利用の約4割が5 km未満での利用であり、こうした近距離の利用を少しでも自転車利用へ転換することが必要となっています（図 3）。

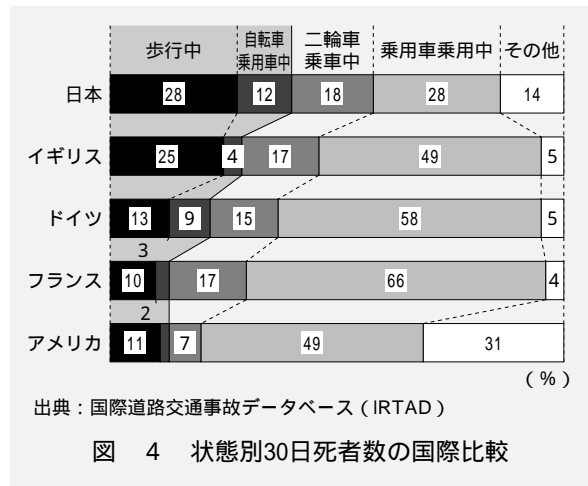


出典：平成6年度道路交通センサス（建設省道路局）

図 3 都市部における乗用車移動距離の割合

3 自転車を取り巻く課題

現状では自転車の利用促進に向けて解決しなけ



出典：国際道路交通事故データベース（IRTAD）

図 4 状態別30日死者数の国際比較

ればならない課題は多く、そのための対策が必要となっています。

(1) 多い自転車の交通事故

自転車乗用中の死亡者数は、全体の交通事故死者数の12%と他の国に比べて高い状況であり、削減への取り組みが必要となっています（図 4）。

一方、歩行者と自転車による事故は、最近5年で約3倍となっており、この点でも対策が必要となっています。

(2) 自転車の走行空間の不足

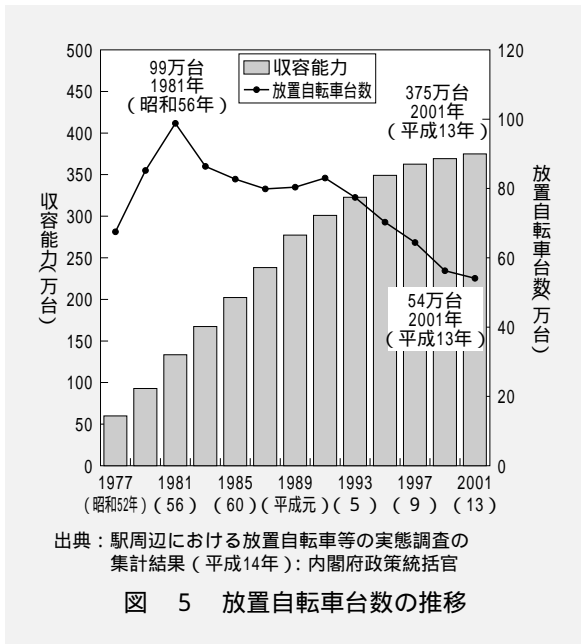
自転車道等、自転車専用の走行空間が確保された道路は、全体の0.6%であり、国際的に見てもオランダの8.6%をはじめヨーロッパ各国に比べて少ない状況であり、整備の促進を図る必要があります。

(3) 放置自転車の問題

放置自転車は、昭和56年の約99万台をピークに平成13年には、約54万台まで減少しましたが、依然として駅前等での違法駐輪が歩行者の通行の障害となるなど、大きな問題となっており、対策が必要となっています。

表 1 主要国の自転車道の整備状況

| 国名 | 年 | 自転車道延長 (km) | 道路総延長に対する割合 (%) | 国土面積当たりの延長 (m/km ²) | 自転車千台当たりの延長 (m/千台) |
|------|------|-------------|-----------------|---------------------------------|--------------------|
| オランダ | 1985 | 14,500 | 8.6 | 349 | 1,317 |
| ドイツ | 1985 | 23,100 | 4.7 | 65 | 660 |
| 日本 | 2001 | 6,430 | 0.6 | 17 | 76 |



4

国土交通省の取り組み

こうした課題に対応するため次のような取り組みを進めています。

(1) 自転車道等の整備

自転車道等の自転車利用環境の整備は、昭和40

年代に交通事故が急増した時代から始まり、以来順次整備を進めており、平成13年4月現在、自転車道、自転車専用道路および自転車歩行者専用道路は、延べ延長で6,430km、自転車の通行が可能な歩道すなわち自転車歩行者道まで含めると、延べ延長で約10万 km の整備が進められています。

(2) 放置自転車対策

駅前等における放置自転車の問題に対応するため、自転車駐車場の整備を推進しています。平成13年現在では官民あわせて375万台の収容スペースを確保し、放置自転車の削減に寄与しています。

(3) 自転車利用環境モデル都市の指定

全国の市町村において自転車利用環境整備の推進を図るため、平成10年、平成11年に自転車利用環境整備を先導的に行う都市として、あわせて19のモデル都市の指定を行い、その取り組みに対して積極的な支援を行っています。

(4) 道路構造令の改正

平成13年には道路の基本的な構造を定めている道路構造令を改正し、自転車交通量の多い幹線道

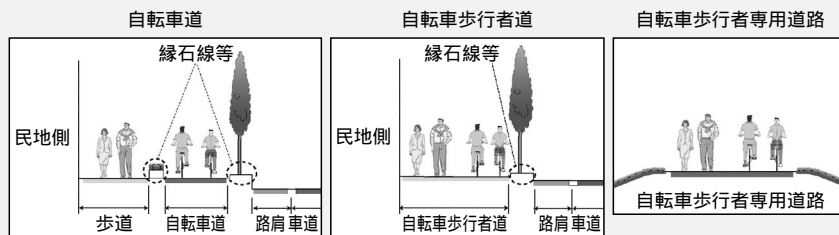
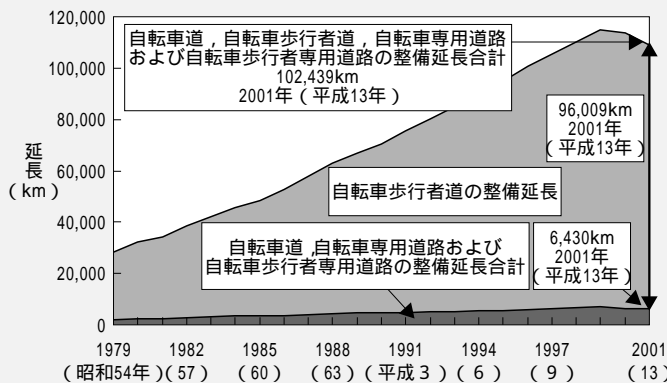


図 6 自転車道等の種類



(注) 1. 数値は各年4月1日現在
2. 延長は延べ延長である
3. 自転車道等の整備延長(2000年[平成12年]以降は管理台帳の見直しによる数値の適正化のため減少)

出典：道路行政(国土交通省道路局), 自転車統計要覧((財)自転車産業振興協会)

図 7 自転車道等の整備延べ延長の推移

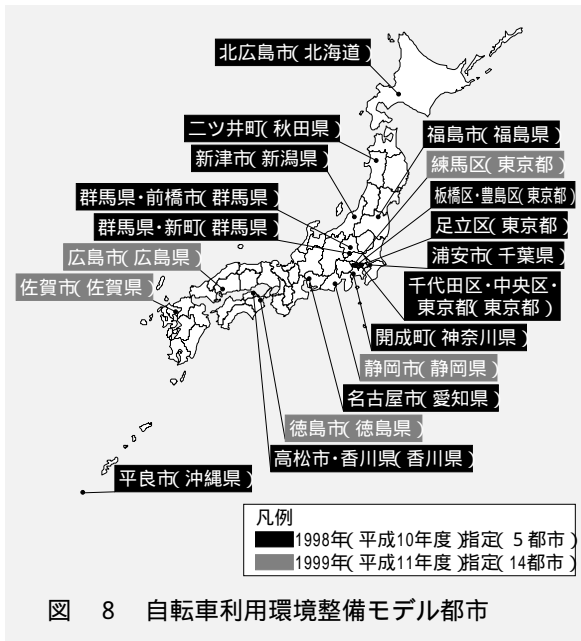


図 8 自転車利用環境整備モデル都市

路を整備する際に自転車道を必ず設置することとし、対策の強化を図っています。

(5) 社会実験の実施

全国各地で、TDM手法(交通需要マネジメント 自動車交通総量抑制による交通の円滑化策)における自転車の活用、放置自転車対策等を目的としたレンタサイクルシステム等の社会実験の実施も行っています。

(6) ホームページによる紹介

国土交通省のホームページ内に、「まちづくりと自転車のホームページ」を開設し、各地の取り組みを全国に紹介し、地方公共団体の施策実施に対する支援を行っています。また、一般の方々から広く意見の受付も行い、施策実施に際しての参考にさせていただいております。



写真 2 レンタサイクルを活用した社会実験の実施風景(新潟県新津市)



図 10 「まちづくりと自転車」のホームページ
<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html>

(7) 今後の自転車利用促進に向けて

今後も、各地の取り組み事例、地方公共団体からの要望、一般の方々からのご意見等を踏まえ、全国各地の自転車利用促進の取り組みに対する技術的および予算的支援を行います。

図 9 道路構造令改正前後の道路構造の違い

