

シェアサイクルの今後のありかた

第2回 日本シェアサイクル協会 研修会
令和元年10月10日(木)
15:10-16:10

東京工業大学 副学長(産官学連携)
環境・社会理工学院 教授
屋井鉄雄

もくじ

1. シェアサイクルの課題を振り返る
2. この1年にみかけたシェアサイクル
3. シェアサイクルでの週末都心サイクリング
4. 自転車活用推進計画とシェアサイクル
5. おわりに

1. シェアサイクルの課題を振り 返る

自転車走行空間を考える際の論点(2008年3月, 10月)

- 論点1:自転車の歩道走行の危険性?
- 論点2:歩道への緊急避難の条件?
- 論点3:自転車の3人乗り認めるか?
- 論点4:交差点部の扱いをどうするか?
- 論点5:レンタサイクルの潜在的問題
- 論点6:新しい理念浸透と機関間の連携強化

論点5: レンタサイクルの潜在的問題

最近のリヨンの走行状況



レンタバイクの利用者
に歩道走行が多い



レンタバイクのデポが
歩道上に設置されていることが多い

広告会社は利用者のマナーに元々関心がない！？

走行ルールとマナーの徹底

レンタサイクルの導入でマナーが良くなつたというビジネスモデルを日本では作るべきだろう



これは車道上に設置した好例

論点6:新しい理念浸透と機関間の連携強化

東京の真夏の悪夢

国道20号線(甲州街道)の歩道に2008年8月に突如引かれた白線

- ・美観を損ね地元は憤慨、折角の舗装面(アルゼンチン斑岩石)が台無し
- ・警察は白線引く際に、道路管理者と協議せず問題に(突如引き始めた)
- ・悪夢としか形容できない！？(車道には 十分な路側帯あり)



Saka氏提供



自転車が守れるはずのない歩道上線引きは、
歩行者にかえって危険ではないか？(屋井)



前方に電話ボックスや街路樹あり
路側帯の幅は1.2-1.5m程度あり
(車道の方が走りやすい)

コミュニティサイクルのステーション:歩道か車道か

2009.6



車道上の設置を徹底したツールーズのステーション
(歩道上の走行空間も少ない自動車の都市)



歩道を削って車道レベルで設置された例
(パリ、シャンゼリゼ近く)



車道にあるから車道を走る(ツールーズ)

歩行者モール内に設置されたステーション(ナンシー)

LRT等の公共交通との連携は重要な課題

2009.6



LRT(1本レール, ゴムタイヤ), バス, 鉄道駅の近傍に設置された
コミュニティバイクのステーション(ナンシー)



LRT(架線レス)駅の近傍に設置された
自転車駐車場(歩道, 車道の区別が明確ではない場所)

コミュニティサイクル

2010.3

- ・日本の各地で実験運行が行われている
- ・富山では設置費用を国が全額補助して本格スタート



横浜の社会実験、走行空間が整ったら素晴らしい周遊NWができる
(注:ポーズは取っていますが歩道は走りません(談))



(CycloCity富山資料より)

コミュニティサイクルの短期・長期の政策方向(2011. 2)

- 短期の政策:

走行空間整備の「きっかけ」 cf.パリ

整然と停める「気づき」 cf.富山

マナー守る「ビジネスモデル」 ?

- 中長期の政策:

安全・環境・健康の政策(住みやすさ)

観光・国際・活力等の政策(都市の魅力)

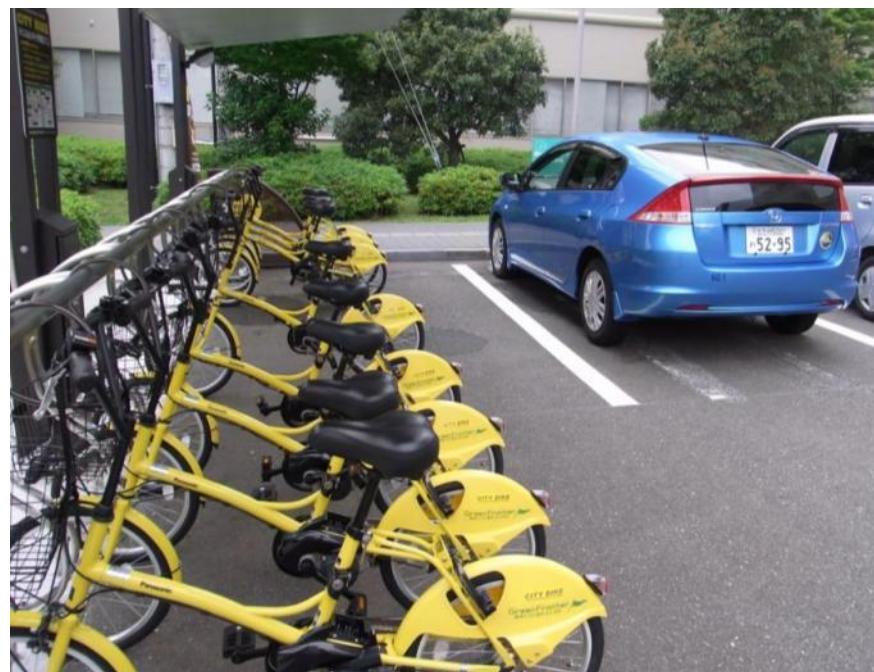
とめる ⇒違法駐輪

整然と並ぶCSの姿に
心打たれる市民はいないか？



マナー守るビジネスモデル

- 利用者が走行空間や走行ルールを守ることで、事業者と利用者に利益が生じるビジネスに出来ないか？（モニタリング、リワード、オフセット）



LRT等の公共交通との連携は重要な課題



Nancy(France)
LRT(1本レール, ゴムタイヤ), バス,
鉄道駅の近傍に設置された
コミュニティバイクのステーション



週末の都心部のにぎわい



Nantes(France) ⇒
フランスで最初にLRTを復活させた都市
LRT3路線, BRT1路線を有する20万都市

本発表のおわりに

持続的で体系的な自転車政策の制度設計とコミュニティサイクルの将来

○自転車政策の理念共有、政策継続性が重要

⇒安全、環境、健康 これらの理念の選択・浸透

⇒自転車政策を推進するための制度設計が必要

○自転車政策の推進のためのネットワーク計画

⇒地域で共有するフィジカルな将来像が必要では。

自転車レーンや路肩整備を積極的推進した走行空間整備

○コミュニティサイクルの都市政策としての短期

および長期的な位置づけ

⇒自転車3大問題(走行空間、駐輪問題、ルール・マナー)への貢献

長期的視野で位置づけを明確化し、都市政策として推進

2. この1年にみかけたシェアサイ
クル(行く都市には必ずある！)

モスクワ



以下のスライドは省略(プレゼン時にご紹介)

3. シェアサイクルでの週末都心 サイクリング

麹町

2019.10



週末の都市型サイクルツーリズム

Taipei
Weekend



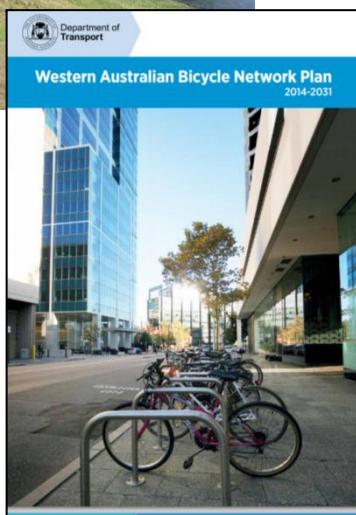
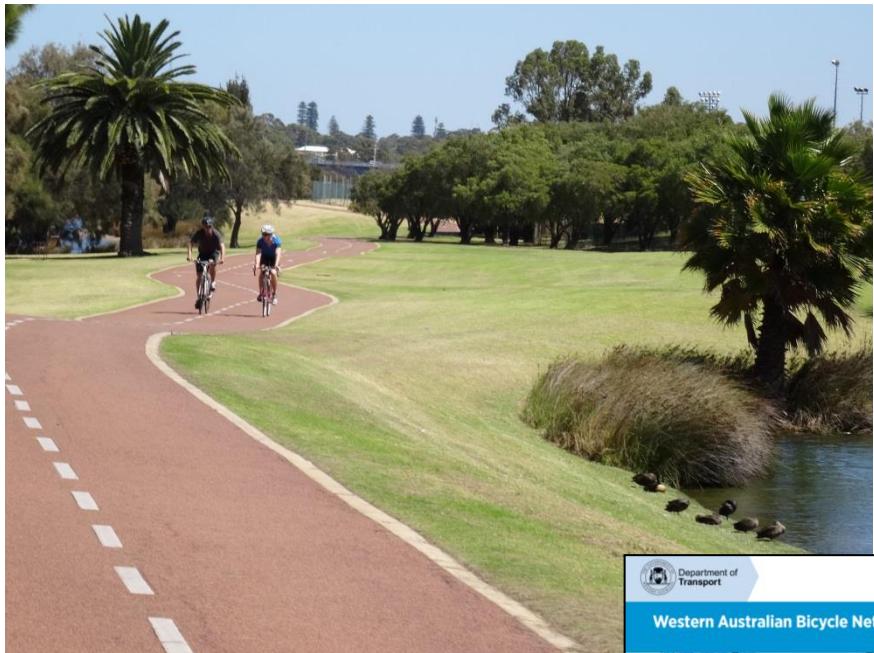
週末の都市型サイクルツーリズム

Taipei
Weekend



パース(西オーストラリア)の自転車道

* 西オーストラリアでは、対面通行自転車道の幅員は一般に3.5m(ヒアリング)
なお、下記の写真右は2m(両側が芝生で歩道が別途存在する場合のため)



西オーストラリア
自転車NW計画2014-2031





ROYAL PERTH
HOSPITAL
EMERGENCY

Taipei Weekday



4. 自転車活用推進計画とシェアサイクル

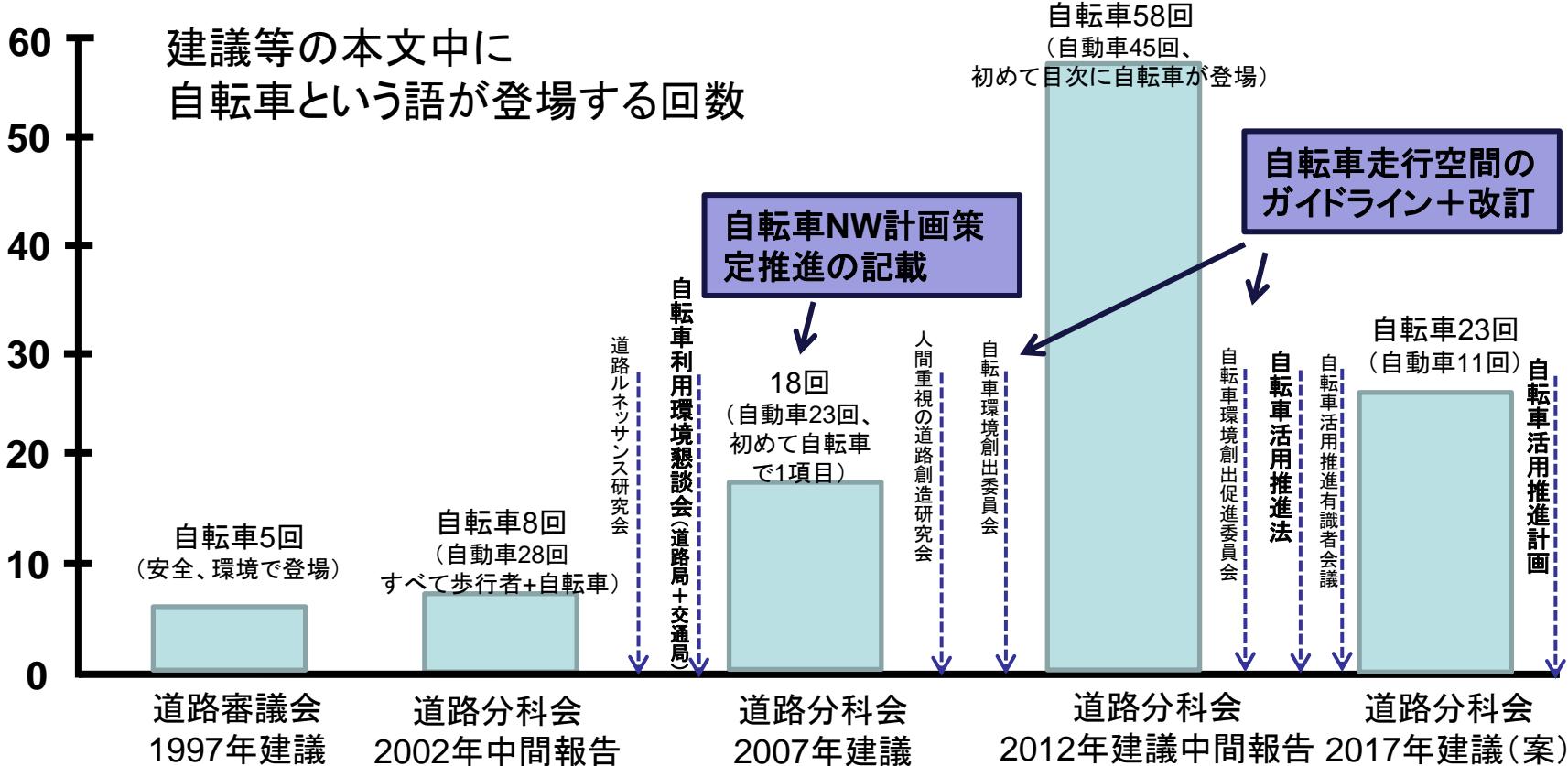
自転車活用推進計画とシェアサイクル

(1)自転車活用推進の法律と計画

道路における自転車の変化

社会資本整備審議会道路分科会建議等における記述

- 自転車走行空間を含む道路・沿道の計画策定への住民参加については、1997年建議にも関連する記載があり、その後道路ルネッサンス研究会でも主要な課題であったが、未だ実現に向かってはいない。
- 自転車走行空間については、自転車利用環境懇談会などの提言も踏まえた建議が2007年に出されている
- 人間重視の道路創造研究会、自転車環境創出委員会の提言等も踏まえ、H24年中間報告が出されているが、道路法改正などの根源的な事項は引き継がれていない。
- 位置づけは年々高まっているが、予算規模は未だに微々たるものといえよう。費用対効果は大いに議論すべきところ。



自転車活用推進法（平成28年12月16日）

（基本理念）

第二条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的・社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

3 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。

4 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

自転車活用推進法の第8条の施策

- 一 良好的な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路（道路法48条14二）、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場の整備及び時間制限駐車区間（道路交通法）の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

自転車活用推進計画の策定プロセス

自転車活用推進法で示された責務：

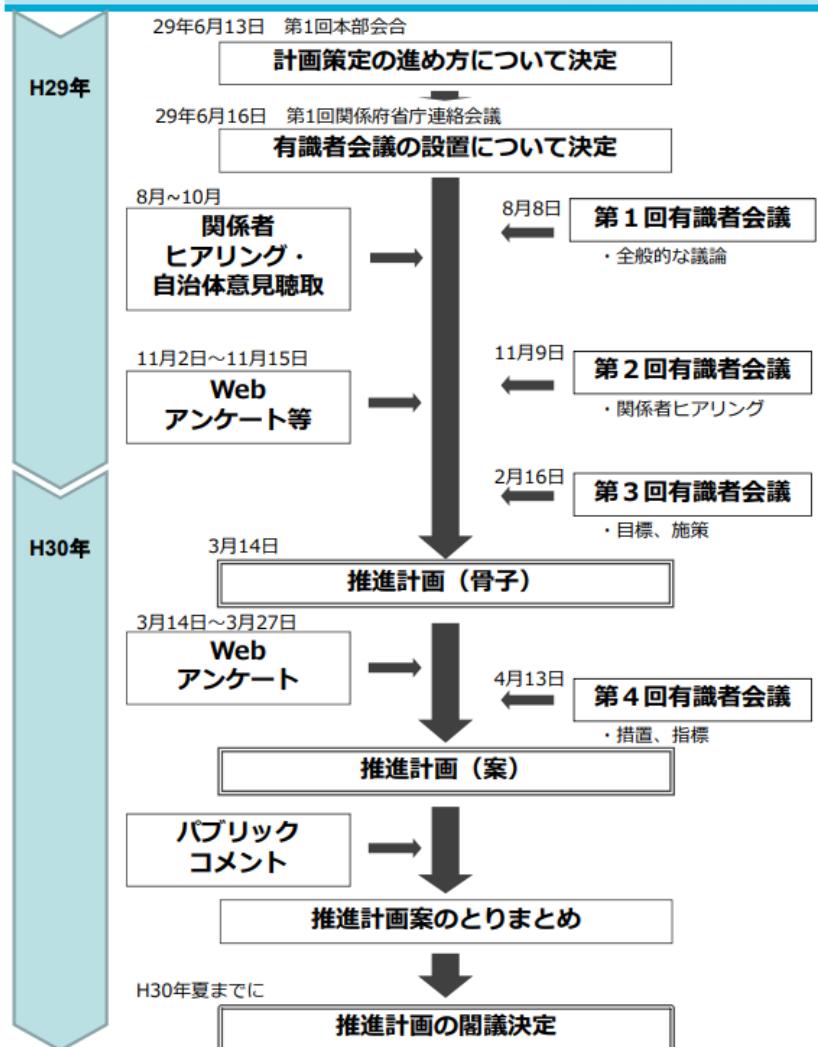
国「情報提供、その他の活動を通じて、理解と協力を得る努力義務」

国民「理解と協力の義務」

⇒パブリックインボルブメントの考え方を導入して計画づくりを進める必要性高い

今後のスケジュール(案)

資料5



※今後、本有識者会議の助言を受けつつ、毎年度フォローアップを実施。

第2回アンケートの概要

1) アンケートの目的と概要

【目的】

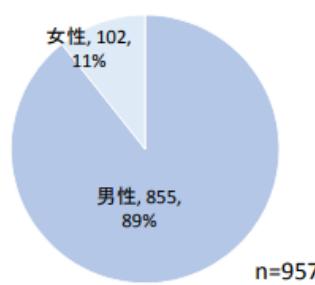
自転車活用推進計画の策定にあたって、自転車の活用推進計画の「骨子」を取りまとめた。この「骨子」に基づき、自転車の活用を推進するまでの課題や、自転車の活用を推進するために取り組むべき事項等についての把握が必要と考え、広く国民を対象としたアンケート調査を実施。

【概要】

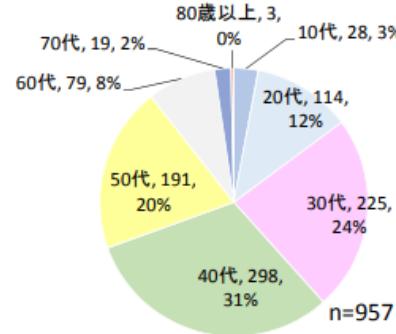
アンケート調査はweb調査(3月14日～3月27日)にて実施。

2) アンケートの集計結果 票数票(Web調査957票)

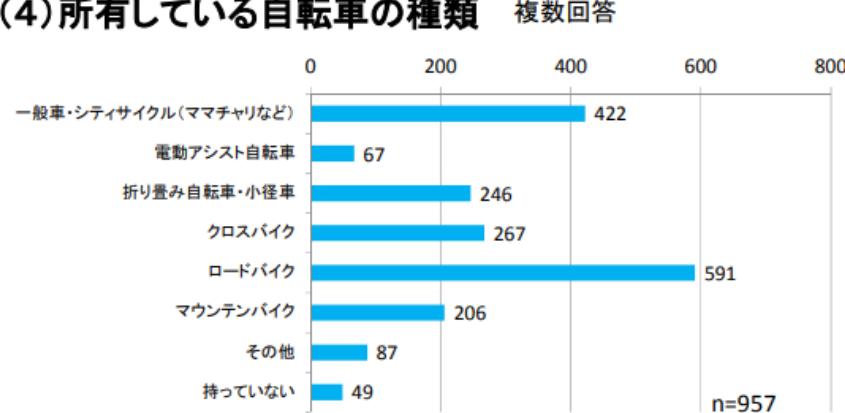
(1) 性別



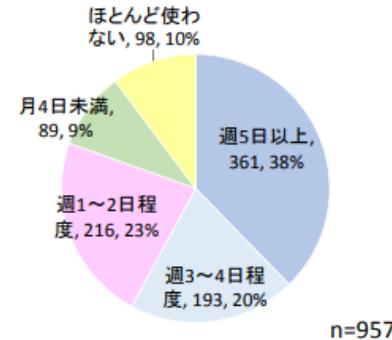
(2) 年齢



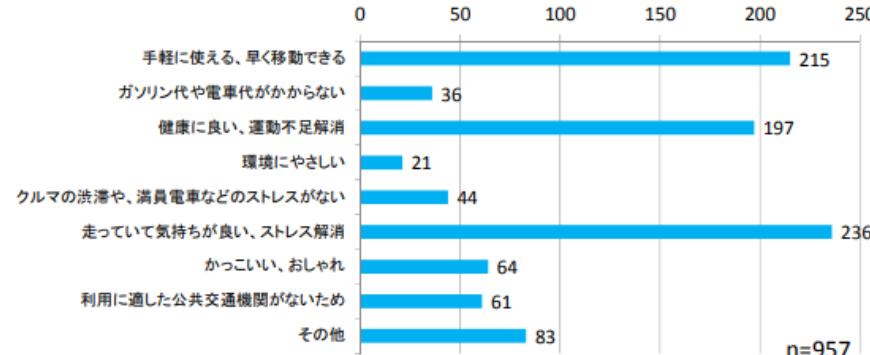
(4) 所有している自転車の種類



(3) 利用頻度



(5) 利用理由のうち主な項目



第2回アンケートの自由意見の例

項目	アンケート調査の主な意見	意見数
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に関する意見	・歩行者と分離した自転車レーン・専用通行帯・専用道路の整備が必要である	216
	・通行空間における段差・縁石・ゴミ・側溝等が危険で走りにくいため、改善してほしい	40
	・自転車利用者が安全で快適に走ることができる道路設計をすべきである	16
	・高速走行するロードバイクとシティサイクルの走行について分けて検討すべきである	15
	・自転車優先の空間・まちづくりを整備することが必要	10
	・信号などの見直しをすべきである(特に左折用信号)	9
自転車通行空間の計画的な整備	・河川敷・海岸等へのサイクリングロードの整備を進めてほしい	9
	・ガイドライン拡充・創設が必要	7
	・自転車通行空間のネットワーク化が必要である	7
	・サイクリングロードの整備を進めてほしい	7
	・自転車専用道路の整備を進めてほしい	5
	・高速道路等を自転車利用者へ開放すべきである	5
路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進	・通行経路を解りやすくするための整備が必要である	5
	・歩道内に自転車通行空間を整備すべきである	4
	・路上駐停車車両の取り締まり強化が必要である	35
	・駐停車車両が自転車走行を阻害している	29
	・バスやタクシーなどが自転車利用者を阻害している	3
	・シェアサイクルを促進すべきである	26
シェアサイクルの普及促進	・シェアサイクルの規制・条件の整備をすべきである	11
	・シェアサイクルの共通化(支払・利用手続等)の推進が必要である	2
	・駅周辺などにもっと駐輪場を整備してほしい	27
	・活用推進も踏まえた放置自転車対策を実施してほしい	8
	・安心して駐輪できる駐輪場がほしい	5
	—	—
駐輪場の整備	・公共交通との連携したまちづくりをすべきである	14
	・総合交通体系を考慮し自転車を位置づけるべきである	11
	・歩道・歩行者への配慮したまちづくりをすべきである	5
	—	—
	—	—
	—	—
自転車のIoT化の促進	—	—
	—	—
	—	—
	—	—
	—	—
	—	—
まちづくりと連携した総合的な取組の実施	—	—
	—	—
	—	—
	—	—
	—	—
	—	—

自転車活用推進計画の概要



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、我が国の大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概成市町村数
〔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. 自転車通勤の促進

【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. 國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中に、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すべき措置

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

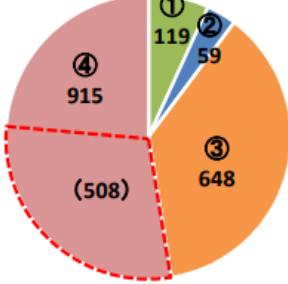
➢道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討

➢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

自転車活用推進に関する指標、数値目標

目標	施策	指標名	実績値	目標値	将来目指すべき水準
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推進	自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数	0団体（2017年度）	200団体（2020年度）	900団体以上（概ね10年以内）
		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概成市町村数	1市町村（2016年度）	10市町村（2020年度）	800市町村（長期）
	3. シェアサイクルの普及促進	サイクルポートの設置数	852箇所（2016年度）	1,700箇所（2020年度）	
目標2 サイクルスポートの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	10. 自転車通勤等の促進	通勤目的の自転車分担率	15.2%（2015年度）	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実現	12. 世界に誇るサイクリング環境の創出	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	0ルート（2017年度）	40ルート（2020年度）	100ルート（概ね10年以内）
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	13. 安全性の高い自転車の普及促進	自転車の安全基準に係るマークの普及率	29.2%（2016年度）	40%（2020年度）	
		自転車技士の資格取得者数	80,185人（2017年度）	84,500人（2020年度）	
	13. 安全性の高い自転車の普及促進				
	14. 自転車の点検整備の促進				
	15. 自転車の安全利用の促進				
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	16. 学校における交通安全教育の推進	自転車乗用中の交通事故死者数	480人（2017年）	第10次交通安全基本計画の計画期間中に、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）	死者数ゼロ（長期）
	17. 自転車通行空間の計画的な整備推進（1の再掲）				
	16. 学校における交通安全教育の推進	交通安全について指導している学校の割合	99.6%（36,325校） (2015年度)	100%（36,487校） (2019年度)	100%

1. 自転車通行空間の計画的な整備推進に関する指標①

指標名	自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数												
概要	指標の定義	自転車活用推進計画法に基づく都道府県自転車活用推進計画及び市町村自転車活用推進計画の策定地方公共団体数											
	指標の目的	地方公共団体における自転車活用推進計画の策定促進											
実績値	【実績値(直近の数値)】 ・0団体(2017年度)	【数値の出典(根拠)】 ・—											
	【目標値】 ・200団体(2020年度)	【将来目指すべき水準】 ・900団体以上(概ね10年以内)											
目標値	目標値が持つ意味 早期に自転車活用推進計画の策定が必要と考えられる地方公共団体数。	考え方 ➢概ね10年以内に、全都道府県と日常的な自転車利用が見込めるDID地区を有する825市町村において計画策定を目指す。 ➢特に自転車利用や自転車事故が多い市町村、自転車利用環境の向上に積極的な市町村には、早期の計画策定を促す。 ➢この他、DID地区がない市町村においても、高校の自転車通学の安全確保をはじめ、サイクルツーリズムの促進、地域のニーズに応じた計画策定を促す。											
	目標値の設定根拠 全都道府県、自転車利用や自転車事故が多い市町村、自転車利用環境の向上に積極的な市町村の数をもとに設定。	全国1741市町村  <table border="1"><caption>全国1741市町村</caption><thead><tr><th>Category</th><th>Count</th></tr></thead><tbody><tr><td>④ 自転車利用や自転車事故が多い市町村</td><td>915</td></tr><tr><td>③ 自転車利用環境の向上に積極的な市町村</td><td>648</td></tr><tr><td>② DID地区を有する市町村^{※1}</td><td>59</td></tr><tr><td>① DID地区がない市町村^{※2}</td><td>119</td></tr></tbody></table>	Category	Count	④ 自転車利用や自転車事故が多い市町村	915	③ 自転車利用環境の向上に積極的な市町村	648	② DID地区を有する市町村 ^{※1}	59	① DID地区がない市町村 ^{※2}	119	①自転車利用や自転車事故が多い市町村 〔2010～13年の4年間の自転車事故件数、2010年の通勤・通学自転車利用者数が多い市町村から集計し、全国で3割となるよう市町村を抽出（人口当たり事故件数、通勤・通学自転車分担率も考慮）〕 ②自転車利用環境の向上に積極的な市町村 〔自転車ネットワーク計画策定済み市町村（①に含まれる46市町村を除く（H28年度末）〕 ③DID地区を有する市町村 ^{※1} 〔①及び②との重複178市町村を除く〕 ④DID地区がない市町村 ^{※2} 〔うち、高校がある市町村508（赤破線） ^{※2} 〕
Category	Count												
④ 自転車利用や自転車事故が多い市町村	915												
③ 自転車利用環境の向上に積極的な市町村	648												
② DID地区を有する市町村 ^{※1}	59												
① DID地区がない市町村 ^{※2}	119												
	目標値のフォローアップ年次 ・毎年度												

※1 平成27年国勢調査より ※2 平成29年度学校基本調査より 2

1. 自転車通行空間の計画的な整備推進に関する指標②

指標名	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概成市町村数		
概要	<p>指標の定義 市街地(DID地区)において、歩行者と分離された自転車通行空間※の面積あたり延長(ネットワーク密度)が2(km/km²)以上となった市町村数 〔※自転車専用道路、自転車道、自転車専用通行帯又は車道混在(矢羽根型路面表示等により自転車の占有幅が実質的に確保されているもの)〕</p> <p>指標の目的 安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備の促進</p>		
実績値	<p>【実績値(直近の数値)】 ・1市町村(2016年度)</p> <p>【数値の出典(根拠)】 ・国土交通省調べ</p>		
目標値	<p>【目標値】 ・10市町村(2020年度)</p> <p>【将来目指すべき水準】 ・800市町村(長期)</p>		
	<p>目標値が持つ意味</p> <p>安全で快適な自転車通行空間の整備が概成した都市を、ベストプラクティスとして紹介する上で最低限必要と考えられる市町村数。</p>	<p>【考え方】 長期的には、日常的な自転車利用が見込めるDID地区を有する825市町村^{※1}において、ネットワーク密度2km/km²以上の自転車通行空間整備を目指す。※1 平成27年国勢調査より</p> <p>►ネットワーク密度2km/km²のイメージ 500m(2~3分)程度で最寄りの自転車通行空間にアクセス可能</p>	
	<p>目標値の設定根拠</p> <p>自転車ネットワーク計画(105計画(平成28年度末))に基づく自転車通行空間の整備見込みをもとに設定。</p>	<p>目標値のフォローアップ年次</p> <p>・毎年度</p>	

12. 世界に誇るサイクリング環境の創出に関する指標

指標名	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				
概要	指標の定義	国、地方公共団体、地域の関係者等からなる協議会を設置し、官民連携して先進的なサイクリング環境の整備を目指すものとして発表されたサイクリングルートのモデルとなるルート数			
概要	指標の目的	世界に誇るサイクリング環境の創出			
実績値	<p>【実績値(直近の数値)】 ・0ルート(2017年度)</p>				
目標値	<p>【目標値】 ・40ルート(2020年度)</p>				
<p>目標値が持つ意味</p> <p>概ね各都道府県に1ルートが設定され、全国的な横展開が期待できるルート数。</p>		<p>【考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> モデルルートの設定 協議会の設置 取組内容の調整・実施 取組内容の評価・改善 <p>■ サイクリング環境向上策の例</p>  <p>・トイレ／給水 ・入浴やシャワー施設 ・おしゃりの提供 ・観光パンフレットやサイクリングマップの設置</p> <p>・サイクルスタンド ・メンテナンススペース ・工具／空気入れの貸出 ・レンタサイクル ・ロッカー（一時荷物預り）</p> <p>・日除けのある屋外の休憩スペース ・長時間利用可能な駐車スペース</p>			
<p>目標値の設定根拠</p> <p>各地における現時点での検討状況を踏まえて設定。</p>		          			
<p>目標値のフォローアップ年次</p> <p>・毎年度</p>		          <img alt="Icon of a person riding a bicycle." data-bbox="10			

16. 学校における交通安全教育の推進に関する指標

指標名	交通安全について指導している学校の割合											
概要	指標の定義	学校安全計画に各教科等において、年間に指導する交通安全に関する内容を位置付け、実践している学校の割合										
	指標の目的	学校教育活動全体を通じた交通安全教育の実施を推進するため。										
実績値	【実績値(直近の数値)】 99.6%(36,325校)(平成27年度)	【数値の出典(根拠)】 ・学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査 (平成27年度実績、国公私立の小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校、幼稚園、幼保連携型認定こども園を対象に調査)										
目標値	【目標値】 ・100%(36,487校)(2019年度) ※学校数は平成27年度実績	【将来目指すべき水準】 ・100%	考え方 <table border="1"><thead><tr><th></th><th>平成25年度</th><th>平成27年度</th></tr></thead><tbody><tr><td>指導している学校の割合</td><td>99.6%</td><td>99.6%</td></tr><tr><td>指導している学校数</td><td>36,902校</td><td>36,325校</td></tr></tbody></table> <p>※学校数は、国公私立の小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校</p>		平成25年度	平成27年度	指導している学校の割合	99.6%	99.6%	指導している学校数	36,902校	36,325校
	平成25年度	平成27年度										
指導している学校の割合	99.6%	99.6%										
指導している学校数	36,902校	36,325校										
	目標値が持つ意味	全ての学校において、発達段階に応じた交通安全教育が実施されるよう設定										
	目標値の設定根拠	学校保健安全法に基づき策定された「第2次学校安全の推進に関する計画」により、全ての学校において、学校教育活動を通じた安全教育を実施することが施策目標とされている。										
	目標値のフォローアップ年次	2年毎に調査を実施										

自転車活用推進計画とシェアサイクル

(2)自転車活用推進のための個別 課題①～⑥

自転車活用推進のための個別課題

課題①自転車ネットワークと走行空間について

課題②自転車専用通行帯上の停車車両への対応

課題③自転車車線の活用

課題④公共交通としてのシェアバイクの要件

課題⑤自転車ツーリングとナショナルルートについて

課題⑥健康と自転車との関係

自転車活用推進のための個別課題①

【自転車ネットワークと走行空間について】

総合的な自転車施策を展開する上で、その基盤ともいえるネットワーク計画を実現性と実効性を高めつつ策定し、そのもとで走行空間を順次計画的に整備し、様々な施策と連携して効果的に推進することを期待したい。

自転車活用推進のための個別課題②

【自転車専用通行帯上の停車車両への対応】

そこで「自転車専用通行帯」設置区間では、少なくとも時間指定を含めた駐停車禁止の規制を導入することが必要と考える。

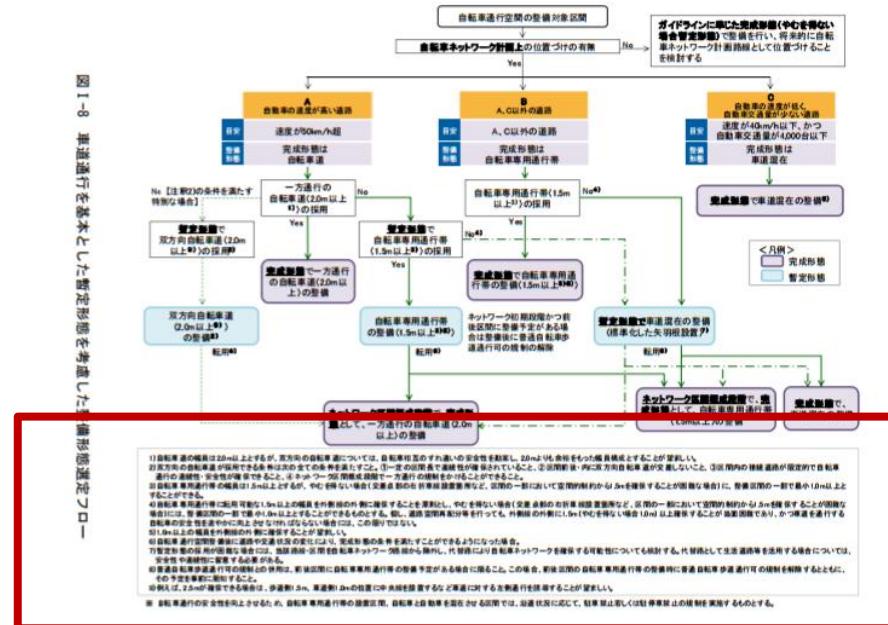
【自転車活用推進計画 措置(別紙) 目標1の2. ④】

④自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置又は駐停車禁止の規制の実施を検討する。

図 I-8 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー（改定ガイドライン2016の注釈）

【欄外の注釈】

* 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車とを混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止、若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。



車道は路駐
で塞がれる

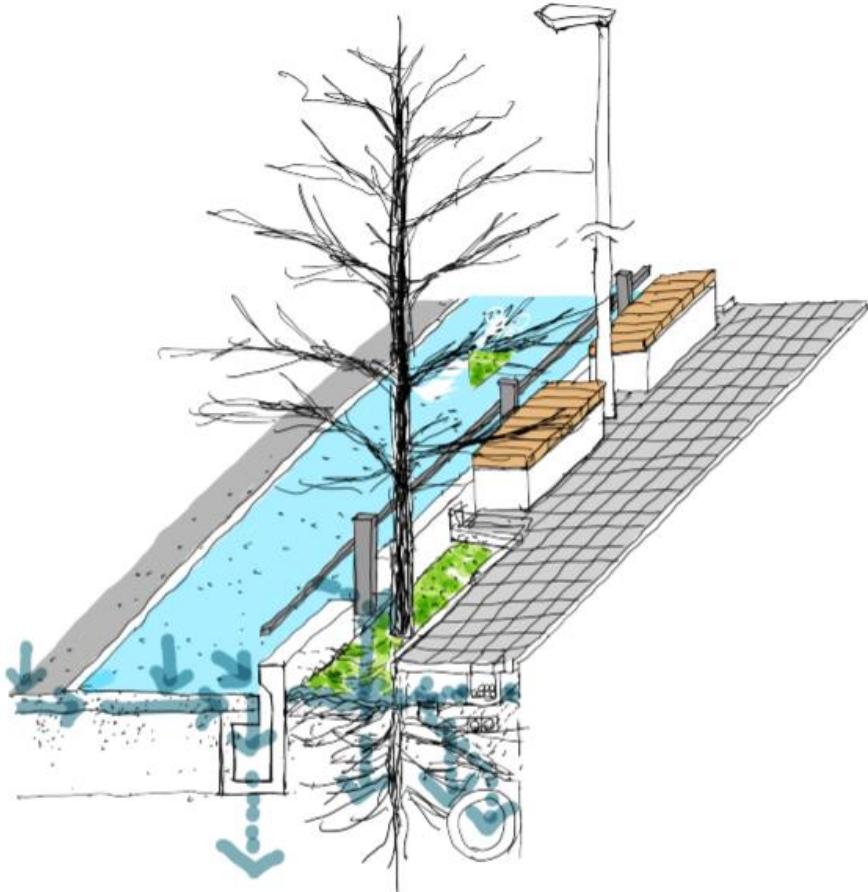
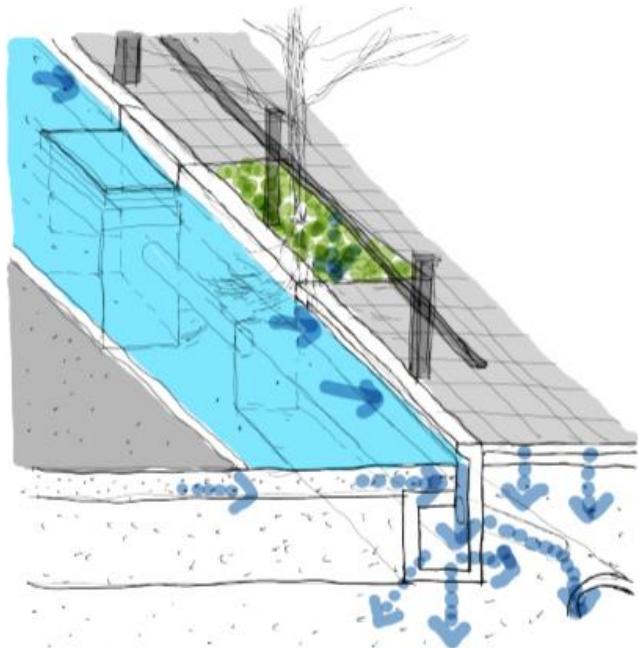


無電柱化された車道上の自転車空間(東京、国道6号)

歩行者や自転車の走行空間の改善(自転車道・レーン, 街路樹, 雨水処理, 地上機器, ベンチ, 植栽ますなどの一体的整備) 道デザイン研究会資料

2

歩道・車道・自転車道の一体的改善検討整備案



自転車活用推進のための個別課題③

【自転車車線の活用】

道路管理者の立場からも車道空間に「停車帯」と「自転車車線」とを併存させるという位置づけが明確になったと考えるべきはなかろうか。

⇒早く、最初の設置例を示したい！

自転車活用推進のための個別課題④

【公共交通としてのシェアバイクの要件】

中長期的に見れば、公共交通としての要件を備えているかが、社会的に成立するか否かの重要なカギとなると考えられる。無秩序な駐輪の誘発、走行時の法令順守の低さなども公共交通としての要件として無視できない。自転車は個人の乗り物であるが、それを公共交通システムと考えるなら、運行者と乗客との2つの主体を考えるべきである。…

コミュニティバイクの公共性とそのモニタリング要求精度

タイプ	主目的	具体的な内容	求められるGPS精度
課題解決型	ポートの駐輪台数の偏りの是正	利用者に駐輪台数が少ないポートに優先的に自転車を止めてもらう 	低ポートレベル
	走行ルール・マナーの改善	ルール・マナーを守った走行にインセンティブを与える ⇒シェアサイクルを自転車走行の模範とする	高詳細位置
付加価値型	子ども・高齢者の見守り	子どもがよく通る箇所や人通りのすくない箇所を走行してもらう ⇒地域の防犯性向上につなげる	中道路レベル
	自転車走行環境の向上	走行しづらい、危険と思う箇所を利用者に報告してもらう ⇒自転車走行環境整備につなげる	高詳細位置

→自動車交通の削減が出来れば、もちろん公共性があると言えるがその点は未知数。
都市型サイクルツーリズムの機会提供も公共性があると言えるか？
平日の業務交通における利用促進は公共性を高めるのではないか？

自転車活用推進のための個別課題⑤

【自転車ツーリングとナショナルルートについて】

「自転車歩行者道」(自歩道)については、交差点部や橋梁部など短区間での緊急避難としての位置づけを除き、ルートに組み入れることは難しいだろう。ただ、歩行者がほぼいない郊外の歩道等の扱いは課題である。それを車道に隣接する別の「自転車歩行者専用道」とみなすことが出来れば、自転車に対して徐行の規制を外すことが可能になろう。

自転車活用推進計画とシェアサイクル

(3) 地方自治体の策定する自転車 活用推進計画

茨城県の自転車活用推進計画の検討

計画策定の背景・趣旨、計画の位置づけ

＜背景・趣旨＞

- 平成29年5月に自転車活用推進法が施行
 - 自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることなどが目的
- 国の「自転車活用推進計画」が閣議決定(H30.6)
- 地方自治体も、国の計画を踏まえ、地域の実情に応じた施策を定めた計画を定めるよう努めることとされている

茨城県の政策課題

- 急速な高齢化の進展や生活習慣疾患の増加、子どもの運動能力の低下
- 「モノ消費」から「コト消費」への消費スタイルのシフト等インバウンドを含めた新たな観光需要の喚起

法の目的に照らし、本県の課題を克服



いばらき自転車活用推進計画（仮称）の策定 (H30年度)

【参考】

- 茨城県では、平成28年6月に「水郷筑波サイクリング環境整備総合計画」を策定し、各種サイクリング環境整備を推進
- 国内有数の長さのサイクリングコース「つくば霞ヶ浦りんりんロード」開通(H28.11)
- 全国初の駅直結型のサイクリング拠点施設「りんりんスクエア土浦」開業(H30.3)等



＜計画の位置づけ＞

- 自転車の活用を全県で総合的、計画的に推進するための計画として位置づけ

「新しい茨城づくり」政策ビジョン

(平成29年12月)



地方自治体の自転車活用推進計画

今後、多くの自治体で自転車活用推進計画の策定検討が進む

横浜市
自転車
総合計画



みんなの
快適
サイクル
プラン横浜

自転車を
正しく使って
みんなが快適に
過ごせるまちへ

平成 28 年 6 月
横浜市

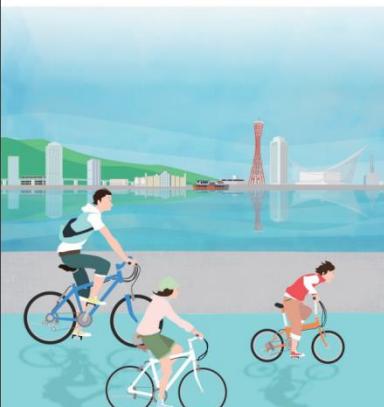
大田区自転車等利用総合基本計画

大田区
平成 23 年 3 月

豊橋市自転車活用推進計画

～自転車がいきいきと走るまち「とよはし」を目指して～

神戸市自転車利用環境総合計画



平成24年6月
神 戸 市

大田区
交通政策基本計画
大田 G 2 C 2 0 3 0
(Ota Global to Community 2030)



平成 26 年 3 月
豊橋市

横浜市における自転車総合計画の検討

1. 総合計画策定後の自転車を取り巻く環境の変化

- 平成28年6月に自転車総合計画「みんなの快適サイクルプラン横浜」策定後、市では計画に基づき「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の各取組を、関係機関等と連携・協力を図りながら進めているところです。
- 自転車の活用については、平成29年5月に施行された「自転車活用推進法」（詳細は次頁）を受けて、自転車の特性を活かし、交通手段としてだけでなく、環境、観光、健康、防災など様々な場面での自転車活用の取組推進が求められる状況にあります。
- 市では、今後も自転車の活用推進に向けて、国の動向も注視しながら取組を進めています。

横浜市自転車総合計画 「みんなの快適サイクルプラン 横浜」

■目標像

自転車を正しく使って、みんなが快適に過ごせるまちへ

■計画年次

平成28年度～平成37年度(概ね10年間)

■4つの基本理念

例えば…
自転車利用ルールをみんなが
守る・守れる仕組みをつくります。

例えば…
買い物利用などの駐輪環境を
整える施策に取り組みます。

まもる
守るための
正しい知識

とめる
使い方に応じた
駐輪環境

はしる
安全・快適な
通行空間

いかす
自転車を適切に
いかすかけ

例えば…
安全で快適な利用ができるように
自転車通行空間を整備します。

例えば…
楽しく、便利な自転車の新しい
可能性を広げていきます。

計画に基づく【市】の主な取組

■自転車ルールブックの作成・公表（平成29年5月）

- 「みんなのサイクルルールブック よこはま」とびそのコンパクト版を作成・公表し、学校、図書館のほか区役所、イベント等で配付。公表に合わせて、赤レンガ倉庫広場での自転車の安全利用についてのトークイベントを6月に実施。



■新たな「中学生向け」 交通安全教育の展開

- 「中学生」に対して、座学やテスト、アンケートを通じて交通安全教育を行う新たな教育プログラムを実施中。



資料2以降で
詳しい報告

将来に渡り持続するまちの実現を、
「自転車の活用」の視点から展開する
ことが期待されています。

自転車活用推進法を踏まえ、総合計画の施策を具体化し、実施していきます。

自転車の特性を
様々な取組に活用するしくみ

【自転車活用推進法】の施行(平成29年5月)

■法律の概要

- 平成29年5月に施行された「自転車の活用を総合的かつ計画的に推進する」ことを目的とした法律。

■法律の基本理念

①自転車は環境負荷の低減、騒音及び振動を発生しない、災害時に機動的等の特性を有し、公共利益増進に資するものとの基本的認識の下に行われなければならない。

②(自転車活用の推進は)自動車依存の低減が、国民の健康、経済的・社会的効果等、公共利益増進に資するとの基本的認識の下に行われなければならない。

③(自転車活用の推進は)自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。

④(自転車活用の推進は)交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

■自転車活用推進計画の策定

- 政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために計画を定める。

※具体的な理念、方針等は次頁

地方版の活用推進計画策定に向けて

- ・策定の意義、主体・関係主体、PI含む策定手順
- ・計画の目的、区域、期間、
- ・計画体系・位置づけ
(自治体におけるNW計画の策定:必要条件)
- ・現状及び課題整理・分析、計画の目標設定
- ・実施施策とロードマップ、計画の見直し体制
- ・整備計画との連動(基本計画、整備計画)

10区の自転車道 ネットワーク計画



▲東京都の計画

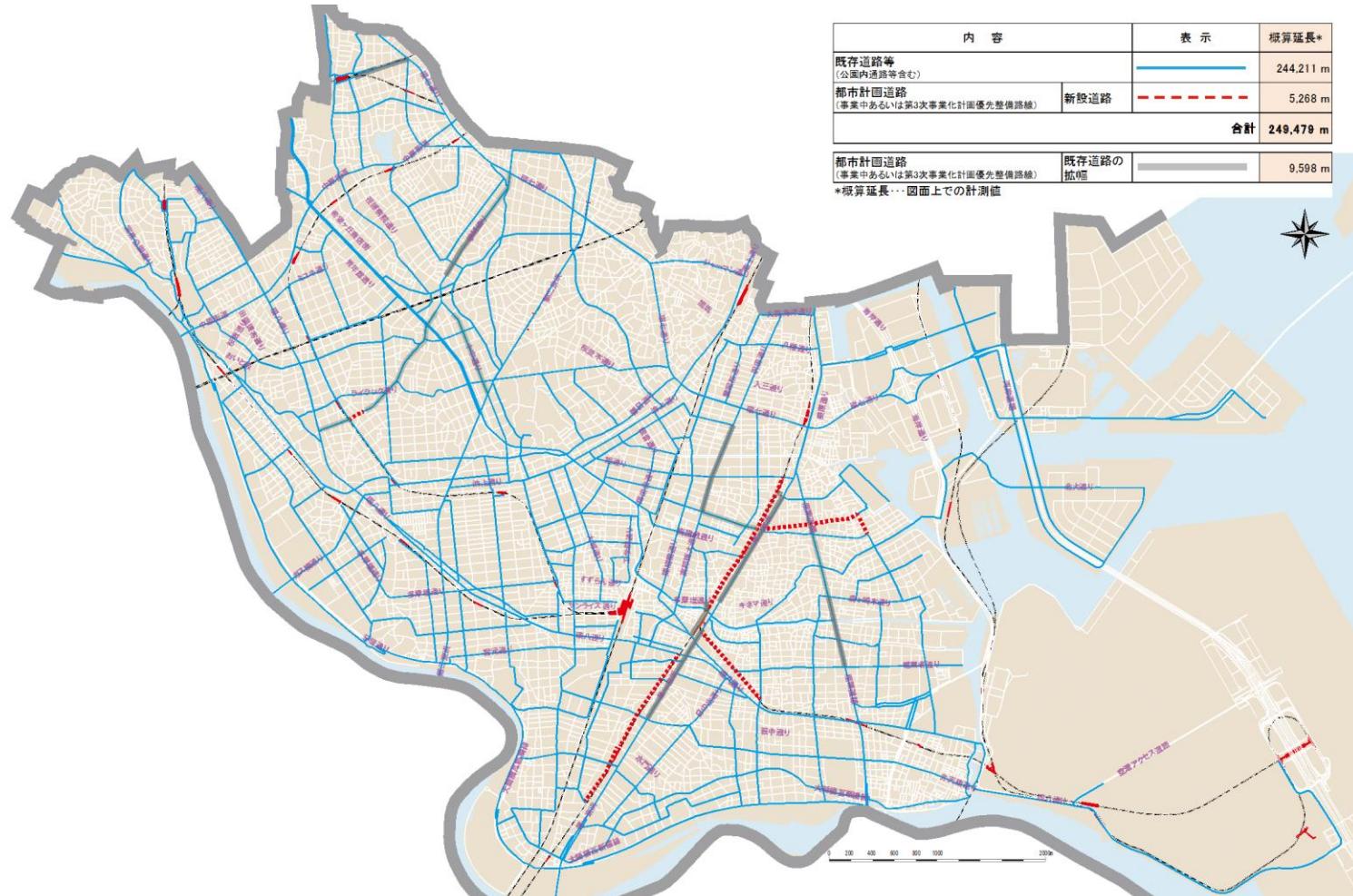


各区資料より作成

大田区自転車ネットワーク(候補路線)

「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」策定に向けた考え方(平成24年3月)

- ・今後、ネットワーク計画の確定に向けた手続きを進める予定
 - ・沿道コミュニティへのパブリックインボルブメントを検討し合意形成を図る
 - ・自転車レーンに加え、自転車ピクトを活用した通行位置明示をネットワークに組み込む

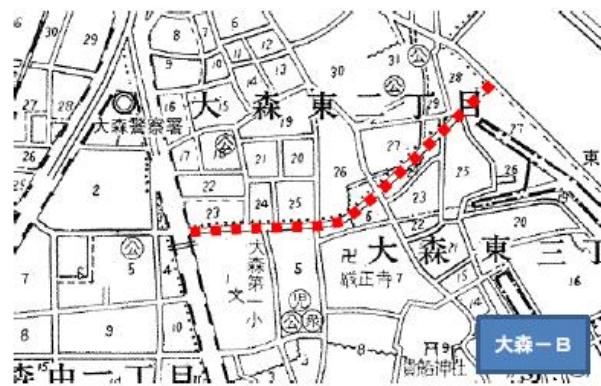


大田区自転車ネットワーク(平成29年整備予定)

別紙2



大森-A



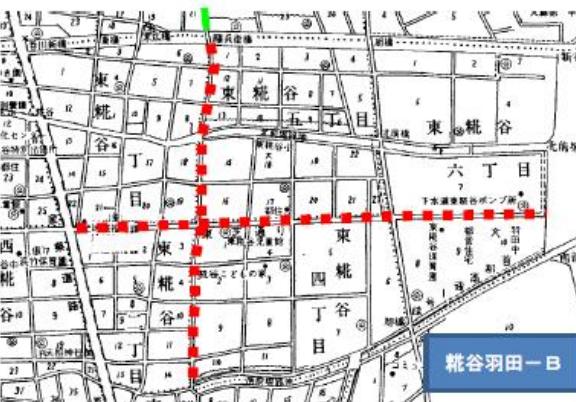
大森-B



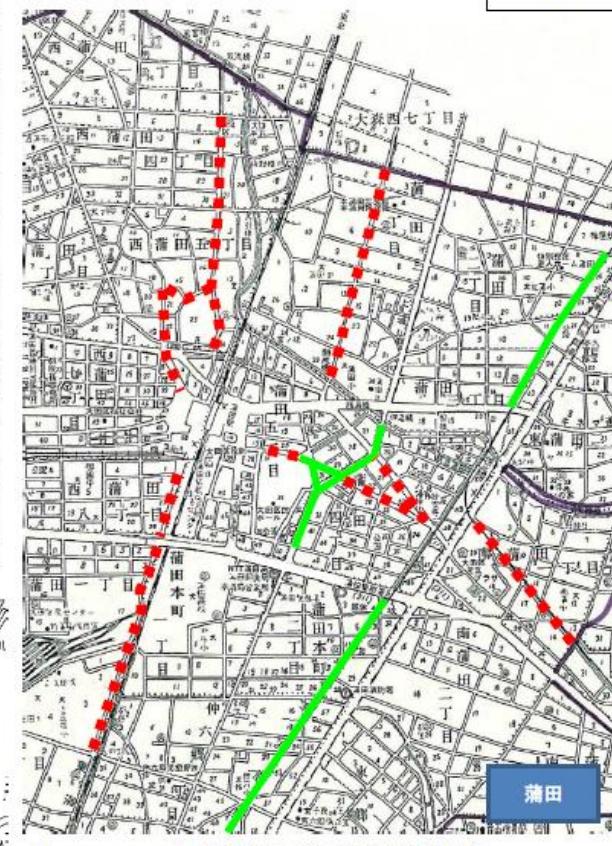
糀谷羽田-A



調布



糀谷羽田-B



蒲田

：平成 28 年度までの整備済み路線

：平成 29 年度整備予定路線

※平成 29 年 9 月～平成 29 年 12 月末施工予定

所管地域別	施工場所	整備予定期延長
大森-A	大森西一・四・七丁目、中央七～八丁目付近	約 3,390m
大森-B	大森東二～三丁目付近	約 450m
調布	東嶺町、久が原一・三～六丁目、池上三丁目付近	約 3,930m
蒲田	蒲田一・四・五丁目、西蒲田四・五・八丁目、新蒲田一丁目、南蒲田一丁目付近	約 3,700m
糀谷羽田-A	本羽田二～三丁目付近	約 650m
糀谷羽田-B	東糀谷一～六丁目付近	約 1,630m
合計		約 13,750m

10区の緑と水の計画

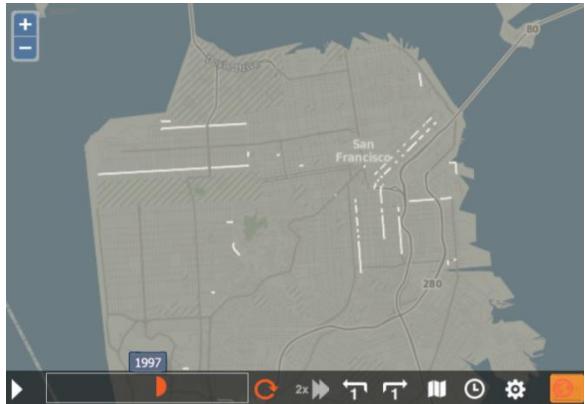


▲東京都の計画

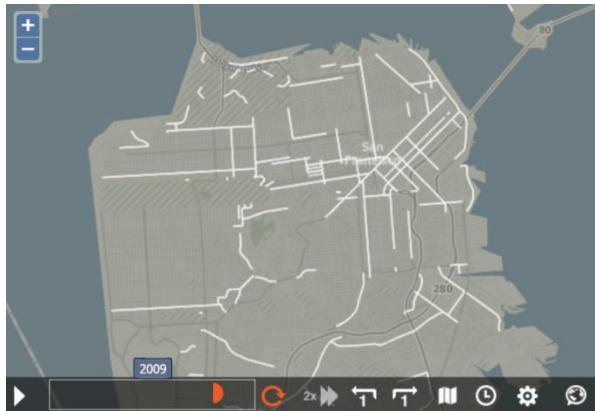


各区資料より作成

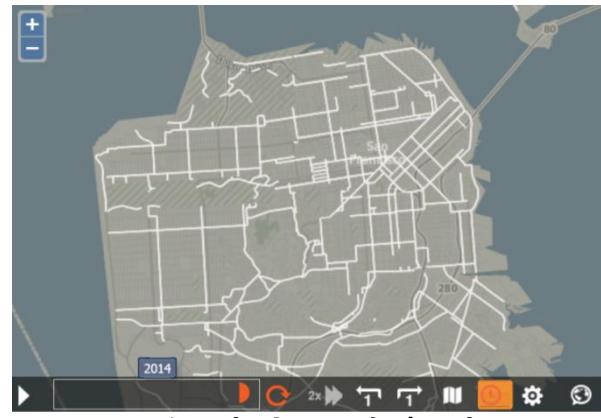
自転車ネットワークの進展 (サンフランシスコ)



1997年(最初の計画策定時)
<http://mapstory.org/maps/1772/>



2009年(NW計画の改訂時)



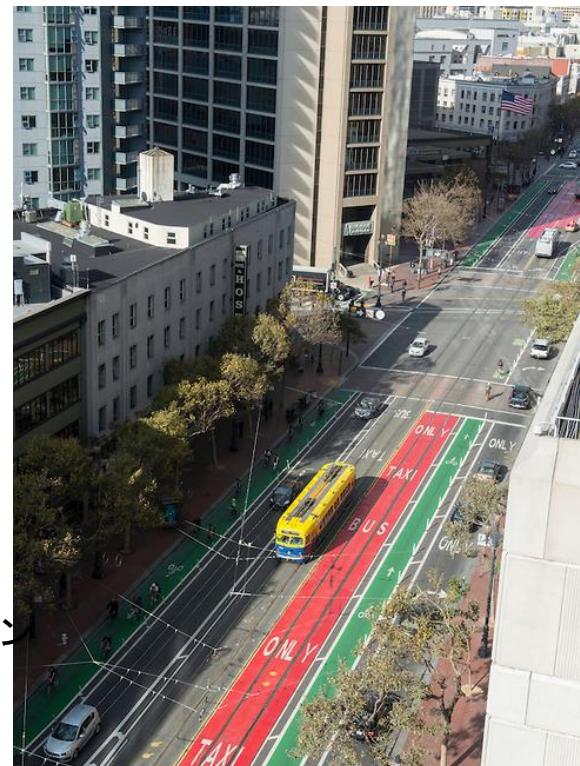
2014年時点の自転車NW



2009年策定の自転車NW計画



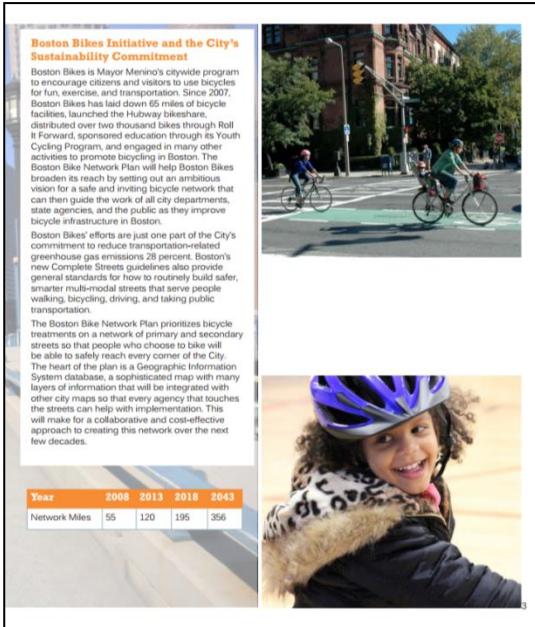
Market Street 2010年頃はシェアドレー
ンであったが、2014.11はこのような状況
(右の写真はSFMTAより)



ボストン市の自転車ネットワーク計画30年先までの長期計画を作るところは米国の流儀です(2013)



ボストン自転車
ネットワーク計画
(2013年策定)



計画書の冒頭に
都市の持続可能性に対する
Commitment(約束)という言葉が登場する。また、30年先までの整備延長が示された
長期の計画である。

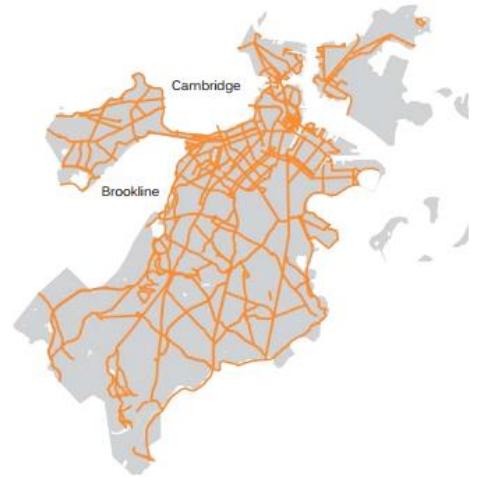
ボストン市HPより



2008 55 miles



2013 120 miles



2018 195 miles

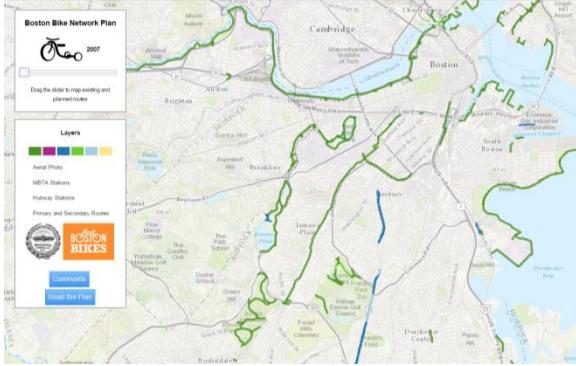


2043 356 miles

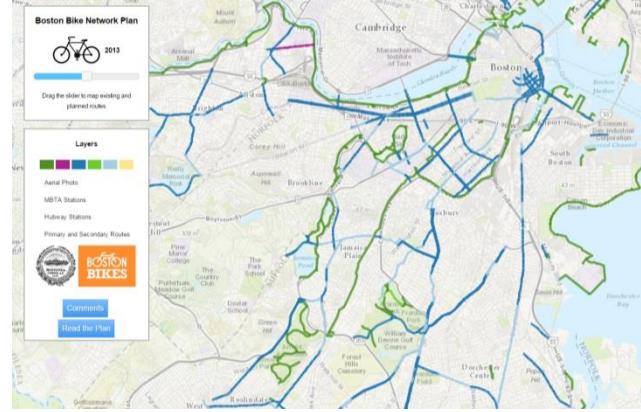
ネットワーク計画の策定前、策定時、5年後、30年後のネットワークの姿が分かり易く示されている(インタラクティブなHPも用意されている)。

自転車NWの経年変化が分かるインターネットサービス(ボストン市)

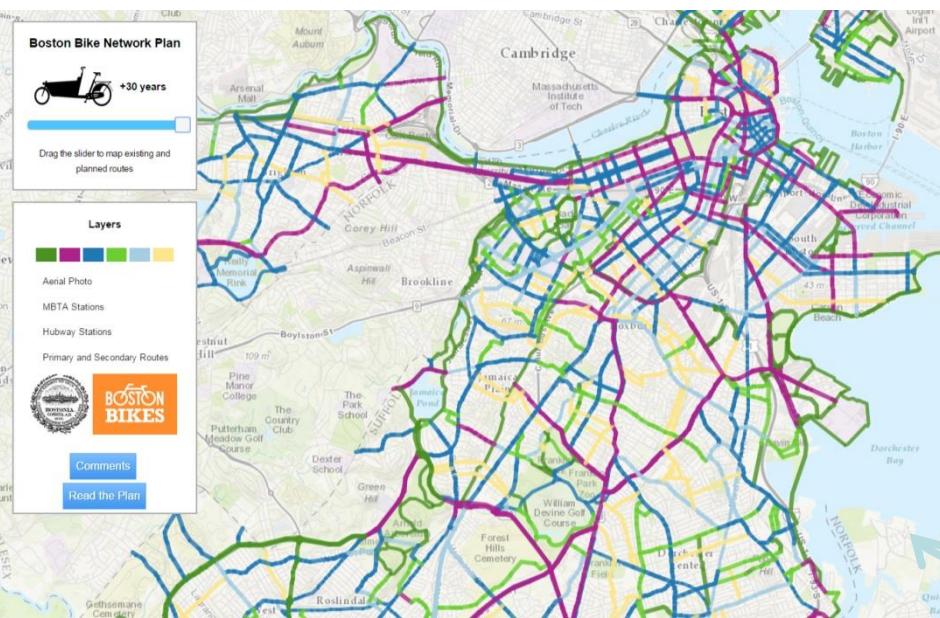
将来像を公表し、市民と約束することが、行政内部や関係者との合意に役立つだろう



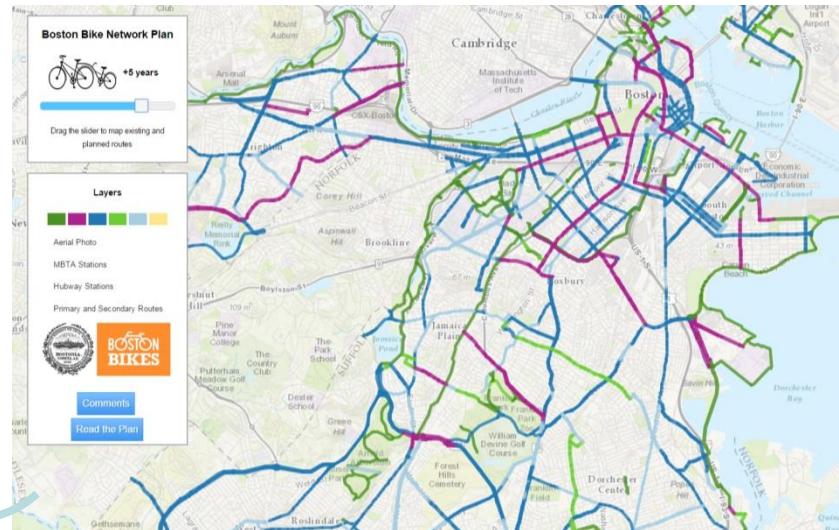
過去の自転車NW(2007年)



計画策定期の自転車NW(2013年)



30年後の自転車NW(2043年)



5年後の自転車NW(2018年)

ボストン市HPより

おわりに

1. シェアサイクルの課題を振り返る
2. この1年にみかけたシェアサイクル
3. シェアサイクルでの週末都心サイクリング
4. 自転車活用推進計画とシェアサイクル
 - (1)自転車活用推進の法律と計画
 - (2)自転車活用推進のための個別課題①～⑥
 - (3)地方自治体の策定する自転車活用推進計画