



香川の自転車利用を 考える懇談会

（総括説明資料－参考資料）

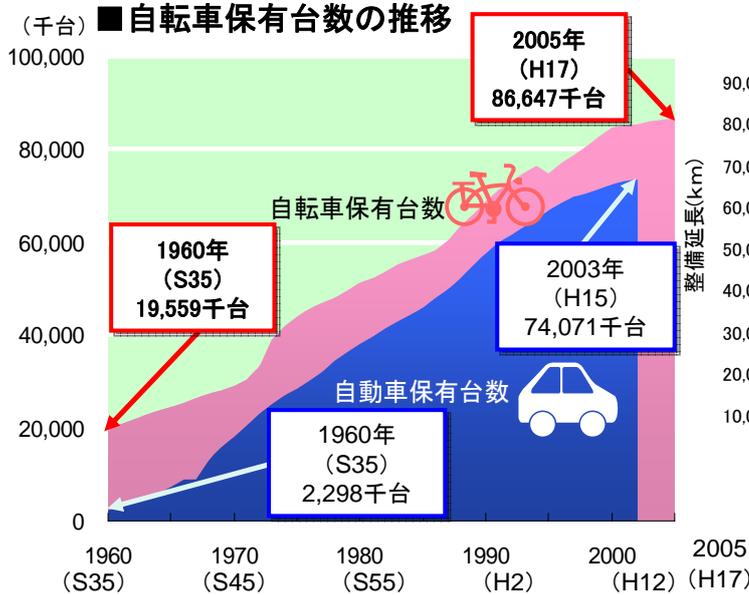
平成19年2月22日（木）



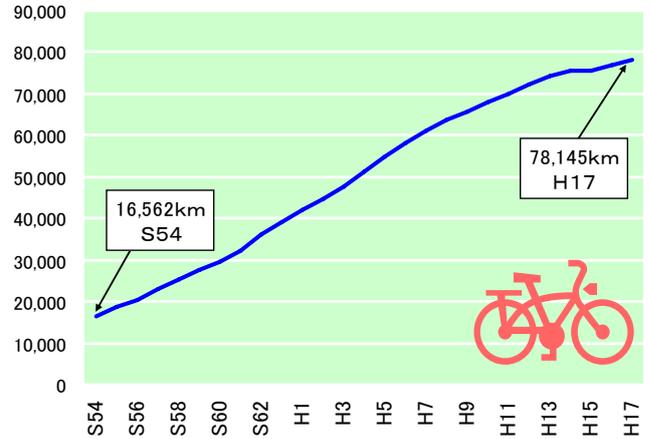
参考資料

日本の現状 ～自転車の保有状況・利用環境～

- ・自動車に負けず劣らず、**自転車の保有台数は年々増加**
- ・自転車の走行空間は1979(S54)から2005(H17)の**13年間で約4.7倍に増加**



■ 自転車走行空間延長の推移



[出典: 国土交通省資料]

注) 自転車走行空間延長は、自転車歩行者道、自転車道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路の延長(道路延長)の合計。

[出典: 自転車保有台数は、自転車統計要覧第37版(平成15年9月): (財)自転車産業振興協会、自動車保有台数は、道路統計年報2005(平成17年度): 国土交通省道路局]

注) 自転車保有台数は、平成6年度までは、生産台数、国内向け供給数等に基づく物理的推計値、平成7年度以降は、世帯主年代別の保有率で推計した人的推計値である。



参考資料

日本の現状 ～自転車の利用環境～

- ・日本の総道路延長に対する自転車道の割合は、国際的に見ても**非常に低い**

■ 主要国の自転車道の整備状況

国名	年	自転車道の延長(km)	総道路延長に対する割合(%)	国土面積あたりの延長(m / km ²)	自転車千台あたりの延長(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	2004	7,000	0.6	19	81

注) 日本の自転車道の延長は、自転車歩行者道(自転車通行帯付)、自転車道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路の延長(道路延長)の合計。

[出典: 国土交通省資料]

■ オランダと日本の自転車道



オランダ(アムステルダム)



日本(名古屋市)

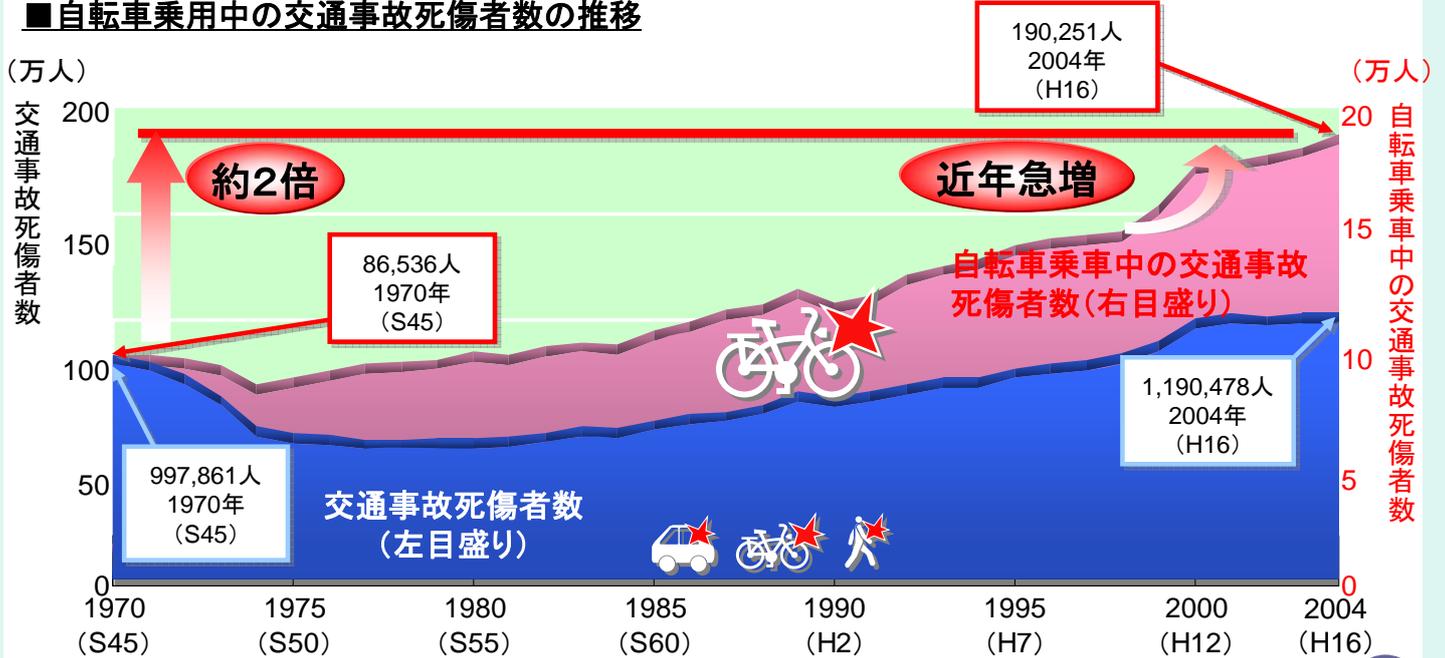


参考資料

日本の現状 ～自転車乗車中の事故～

- ・ 自転車乗用中の交通事故死傷者数は、1970年(S45)から2003年(H15)の約30年間で約2倍に増加。特に近年は急増傾向

■自転車乗用中の交通事故死傷者数の推移



[出典:交通事故統計年報(平成16年版):(財)交通事故総合分析センター]



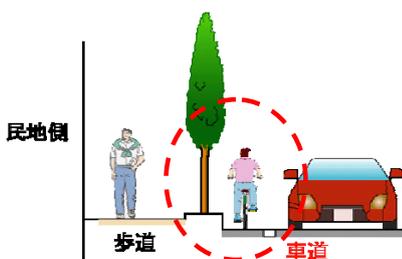
参考資料

日本の現状 ～法令上の位置づけ 道路交通法～

- ・ 自転車歩行者道(歩道における自転車通行可)が整備されている区間では、自転車は車道、歩道のどちらも通行可能。通行位置が曖昧

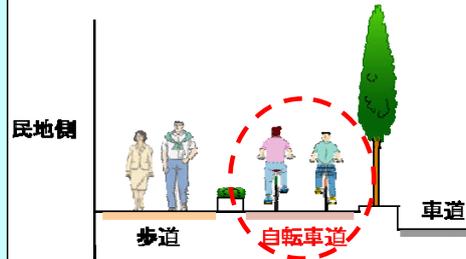
■道路交通法の自転車走行位置に関するルール

- 1) 原則:
→ 車道の左側



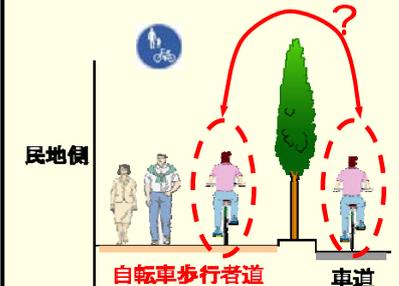
- ・ 車道通行の原則 (道路交通法第17条(1))
- ・ 車道の左側寄り通行 (道路交通法第18条(1))

- 2) 自転車道がある区間:
→ 自転車道



- ・ 自転車道通行の原則 (道路交通法第63条の3)

- 3) 自転車通行可の歩道:
→ 歩道・車道どちらも可



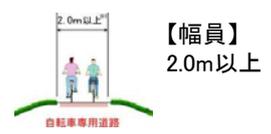
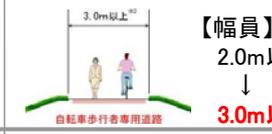
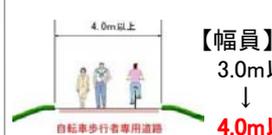
- ・ 道路標識等により通行可 (道路交通法第63条の4(1))
- ・ 中央より車道寄りを通行 (道路交通法第63条の4(2))



参考資料

日本の現状 ～法令上の位置づけ 道路構造令～

- 『自転車道』、『自転車歩行者道』等は、**昭和45年**より道路構造令に位置づけ
- 平成13年**の道路構造令の改正で、『自転車道』は自動車及び自転車の交通量が多い道路に**原則設置**。『自転車歩行者道』は自動車の交通量が多い道路に**原則設置**

1958年 (S33)	●自転車は車道、緩速車道(自転車・荷車等の通行部分)の通行を前提として設計			
1970年 (S45)	●『自転車専用道路』、『自転車道』、『自転車歩行者専用道路』、『自転車歩行者道』を定義			
	自転車専用道路 	自転車道 ●必要に応じて設置 <small>(自動車及び自転車の交通量が多い道路)</small> 	自転車歩行者専用道路 	自転車歩行者道 ●必要に応じて設置 <small>(自動車の交通量が多く、歩行者の交通量が少ない道路)</small> 
1982年 (S57)		●必要に応じて設置 →設置要件の緩和 <small>(自転車の交通量が多い道路)</small>		●必要に応じて設置 →設置要件の緩和 <small>(自動車の交通量が多い道路)</small>
1993年 (H5)	<small>※1 地形の状況等の理由によりやむを得ない場合、1.5mまで縮小可能 ※2 地形の状況等の理由によりやむを得ない場合、2.5mまで縮小可能</small>			
2001年 (H13)		●原則設置 <small>(自動車及び自転車の交通量が多い道路)</small>		●原則設置 <small>(自動車及び自転車の交通量が多い道路)</small>



参考資料

海外の現状 ～欧米主要国の通行方法～

A アメリカ(カリフォルニア州) カリフォルニア車両法(CAVC) サンフランシスコ車両法(SFVC)	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り車道右側の歩道縁石近くまたは車道右端近くを通行 歩道走行は原則禁止。サンフランシスコ地区の場合、13歳未満で、然るべき注意を払い、歩行者に優先権を与えつつ、歩道用自転車に乗る者のみ走行可 右左折する場合、交差点を他の車両とともに車道を通行。左折時は、車道または車線の中央(自動車の前)へ移動
B ドイツ 道路交通令(StVO) 道路交通認可令(StVZO)	<ul style="list-style-type: none"> 車道右側を通行 自転車運転者道(歩行者・自転車運転者共同道、歩行者・自転車運転者分離道)を通行。設置されていない場合は、車道の右側を通行 8歳未満の子供は、歩道通行が義務。8～10歳は歩道通行も可 車道を渡る際は自転車から降車
C イギリス 道路交通法(RTA)	<ul style="list-style-type: none"> 原則として、車道左側を通行。追い越しは右側から 可能な限り、自転車走行専用道路を利用。自転車走行専用道路は、通常車道から離れて設置。歩道と分離されている場合、自転車走行専用道路を通行。 自転車走行兼用道路では、歩行者専用エリアに進入不可 自転車と歩行者が同じ通りを共有する場合、十分な注意を払い、いかなる者も、自転車による歩道通行は不可 自転車走行を認める標識がある場合のみ、バス専用道路も自転車で走行可
D フランス 道路交通法(Code de la Route)	<ul style="list-style-type: none"> 自転車は、都市内において車道右側を利用することを推奨。左折時は左側へ、右折時は右側へ寄ることを指定。 警察等の特別な措置がなく、歩行者の邪魔にならない場合、歩行者道路を通行可 8歳以下の子供は、歩行者用の側道や歩行者が利用可能な道路がある場合、歩行者の障害とならないよう、徐行での利用を義務
E オランダ 道路交通法(Road Laws)	<ul style="list-style-type: none"> 自転車専用道路または自転車・モペット(原付)専用道路を通行 専用道路がない場合、車道通行が可 可能な限り、車道の右側を通行。歩行者専用道の通行は不可

資料：自転車の安全利用の促進に関する提言 資料(平成18年11月、自転車対策検討懇談会)

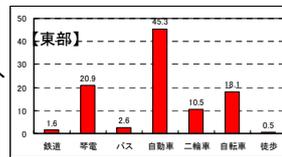
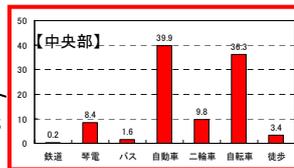
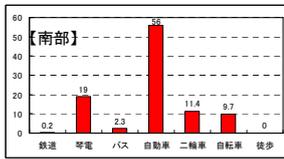
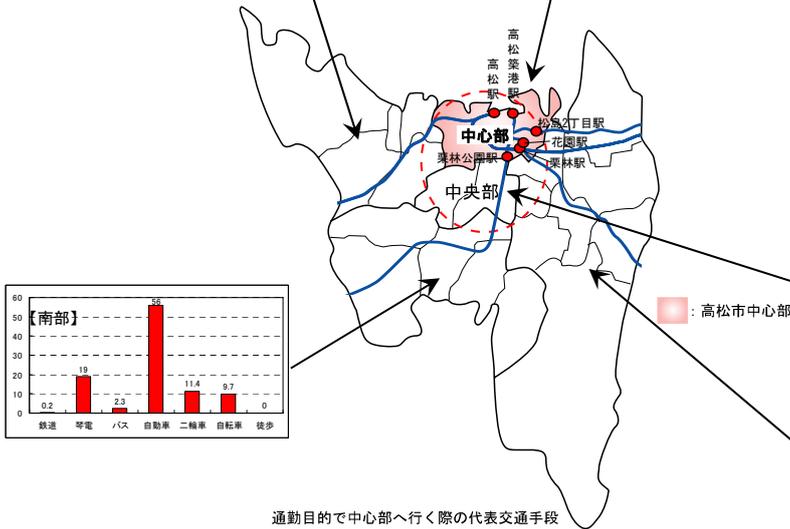
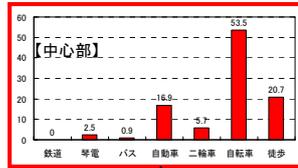
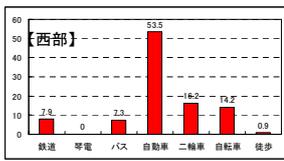


参考資料

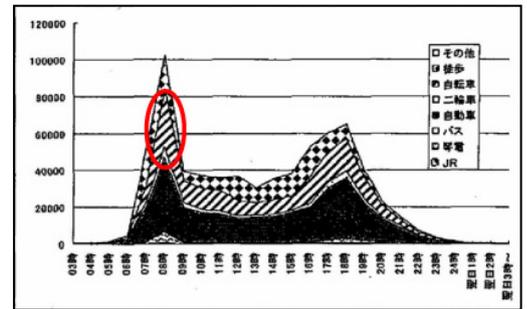
香川・高松の自転車の利用状況

- ・ 中心部に集中する通勤交通は、自転車利用が**54%**、中央部でも**36%**と高い
- ・ 中心部に到着する自転車トリップの到着時間帯は8時台が**30%**

■自転車トリップの特徴



■トリップ到着時間



通勤目的で中心部へ行く際の代表交通手段

資料：平成12年度高松都市圏交通実態調査業務委託(2.現況分析編)報告書(平成13年3月)

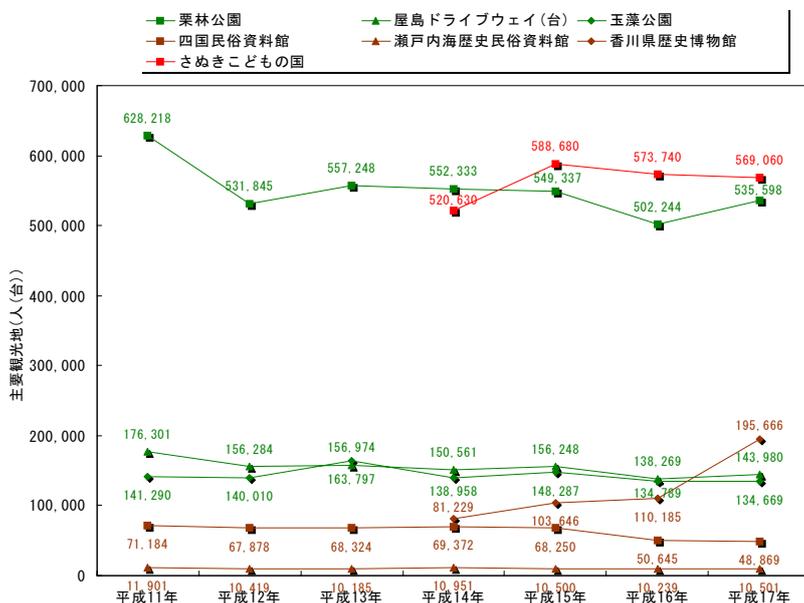


参考資料

香川の観光客数

- ・ 高松市の主要観光地である「栗林公園」等の入込客数は、近年徐々に減少

■高松市の主な観光施設の入込客数



出典：四国の主要観光地入込状況について(四国運輸局)