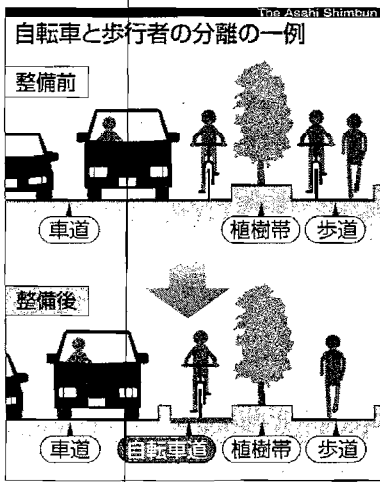


自転車道 分けて安全

自転車からむ交通事故が増えていることから、警察庁と国土交通省は自転車の通行ゾーンの整備指針を共同でまとめる方針を固めた。従来の自動車・歩行者中心の道路行政を見直し、車線を削ったり歩道を区分けしたりして、自転車の通行空間を確保し、事故を減らそうという新たな試みだ。道路の形状ごとに類型化した通行ゾーンの設置方法を都道府県に示し、自転車のための空間拡充を進める。

(隅田佳孝、本山秀樹)

国民3人に2台が普及し、3倍に増えた。警察庁は3月、歩道走上、車道通行が原則で、歩道は例外的に「通行可」指定がある場所しか走れない。にもかかわらず、自動車と分離された通行空間が十分に確保されていないことから、歩道走行が事実上黙認されている。自転車と歩行者の事故は、95～05年で4・6倍に増加し、自転車からむ事故全体も1・5倍に増えた。



車道を削減 歩道区分け

自転車道の整備状況に関する国際比較

国名	自転車道延長(キロ)	道路総延長に対する割合(%)	国土面積あたり延長(平方キロ)	自転車千台あたり延長(キロ)	自転車保有率(人口/台)
オランダ	14500	8.6	349	1317	0.9(02年)
ドイツ	23100	4.7	65	660	1.3(02年)
日本	7156	0.6	19	83	1.5(04年)

国交省まとめ(オランダ、ドイツは85年、日本は05年時点)

での位置づけをハード面からも明確化するのが狙い。車線が多い道路では、車線を削って車道左端に自転車レーンを設ける▽幅員が広い歩道は、自転車通行ゾーンを工作物やカラー舗装で区分する――などで、具体的な内容は専門家の意見を聞きながら詰める。

都道府県は指針をもとに、緊急性や必要性の高い路線から自転車通行ゾーンの整備を進める。予算措置が必要とならば、限られた道路空間のなかで再編が難しいケースも予想されるが、警察庁などは長期的展望に立って整備を求めていく。国交省は今年度、道路のハード面を定めた政令「道路構造令」での自転車の位置づけについて、検討作業に着手。あわせて各自治体や警察と連携した自転車道・レーン整備推進の組織づくりに乗り出す。

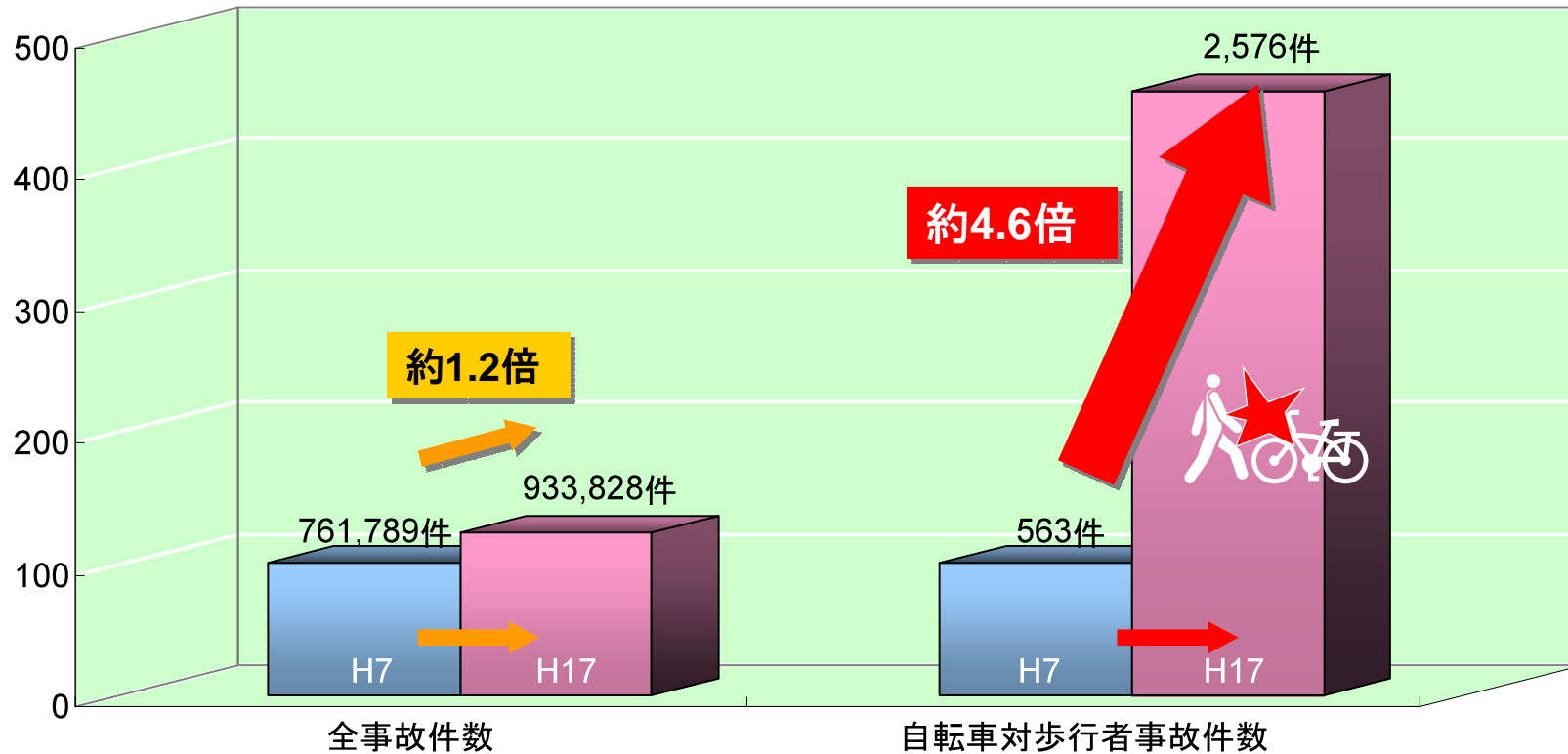
同省によると、道路総延長に占める自転車道の割合は0.6%。環境保護対策などから国を挙げた利用促進に取り組む先進地のオランダ、ドイツなどと比べて小さい。表。都市単位でも、ドイツ・ミュンヘン市(面積312平方キロ)が延長284.3キロなのに対し、比較的整備が進んでいる名古屋市(同326平方キロ)でも36.6キロにとどまっている。

警察庁 国交省
整備へ指針

自転車対歩行者事故の増加

- 自転車と歩行者が接触する事故は、最近10年間で約4.6倍に増加している

■全事故件数および自転車対歩行者事故件数の推移



[出典:交通事故統計年報(平成7年度版、及び平成17年版) : (財)交通事故総合分析センター]



自転車走行空間の整備状況

自転車専用道路



488km

自転車道



1,210km

自転車歩行者道

白線・カラー舗装
等で分離



710km

(未分離)



70,989km

自転車歩行者
専用道路



4,749km

歩道

歩道なし

自転車のみの通行路が確保されている
2,408km

自転車と歩行者が混在
75,737km

車道の路肩等を走行
約100万km

自転車のための道路が整備されている 7,278km (全体の0.6%)

延長は
平成17年4月1日時点

[出典:国土交通省資料]



自転車利用環境の整備

- 自転車と歩行者、自動車を縁石等による構造分離や、カラー舗装等による視覚的分離を行うことにより、自転車利用環境の整備を推進

分離型(自転車、歩行者・自動車の分離)

構造分離

自転車道の整備



(例: 岡山県岡山市)



視覚的分離

1. 自転車歩行者道における自転車走行位置の明示



(例: 広島市西区)



2. 自転車レーンの設置



(例: 福島県福島市)





自転車道の整備状況に関する国際比較

- 日本における総道路延長に対する自転車道の延長の割合は、国際的に比べても少ない

■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)	人口千人あたりの延長 (m/千人)
オランダ	1985	14,500	8.6	349	1,317	900
ドイツ	1985	23,100	4.7	65	660	280
日本	2006	7,278	0.6	19	83	57

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)



都市の自転車走行空間の比較例

- 比較的自転車利用環境の整備が進んでいる名古屋市でも、海外の先進都市に比べ、自転車走行空間は少ない

名古屋市

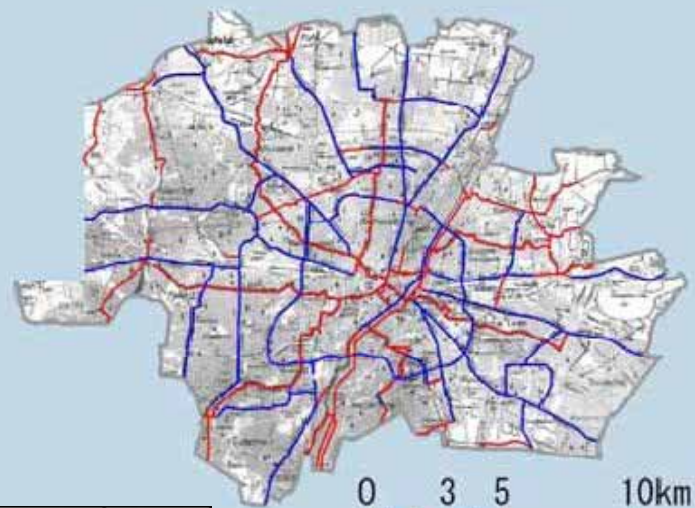


項目	凡例
道路に沿った自転車道	—
道路に沿った自転車道 (2000年以前まで)	□□□□□

- 人口: 217万人 (2001) ※1
- 面積: 326km² (2001) ※2
- 自転車走行空間延長: 36.3km ※3

1: 2000 (平成12) 年国勢調査、
2: 2001 (平成13) 年全国都道府県市区町村面積調 (国土交通省国土地理院)
3: うち、独立した自転車道: 17.9km、幅の広い歩道: 18.4km

ドイツ・ミュンヘン市



項目	凡例
サイクリングロード	—
道路に沿った自転車道	—

- 人口: 125万人 (2000) ※4
- 面積: 312km² (2000) ※4
- 自転車走行空間延長: 284.3km ※5

4: ミュンヘン市観光局ホームページ (<http://www.muenchen-tourist.de/>)
5: うち、サイクリングロード: 130.5km、道路に沿った自転車道: 153.8km