

自転車の安全利用推進総合プラン

【概要版】

【目次】

1	策定の背景と目的	1
2	自転車の問題点	
1	交通ルール・マナーに関する現状	1
2	放置自転車に関する現状	1
3	走行空間に関する現状	2
4	自転車の安全性に関する現状	2
3	自転車対策の考え方	
1	基本方針	3
2	具体的対策の視点	3
4	具体的な対策	
1	交通ルールの遵守・マナー向上の視点	4
2	放置自転車改善の視点	5
3	安全な走行空間確保の視点	6
4	自転車の安全性向上の視点	8

平成19年1月

東京都青少年・治安対策本部

1 策定の背景と目的

自転車は手軽で、便利な都市における主要な交通手段の一つであり、環境負荷の軽減、交通渋滞の緩和、さらには健康増進の観点からも有効です。しかしながら、この手軽さの裏返しとして、近年、自転車に関連した交通事故、歩道における無謀な運転、放置自転車など、様々な課題がクローズアップされてきており、総合的な自転車対策が求められています。

東京都では、自転車に関するこのような課題に的確に対応し、安全で快適な自転車利用を促進するため、昨年5月に学識経験者、都民、関係行政機関からなる東京都自転車総合対策検討会（委員長：太田勝敏東洋大学教授）を設置し、様々な観点から議論を行い、このたび「自転車の安全利用推進総合プラン」をとりまとめました。

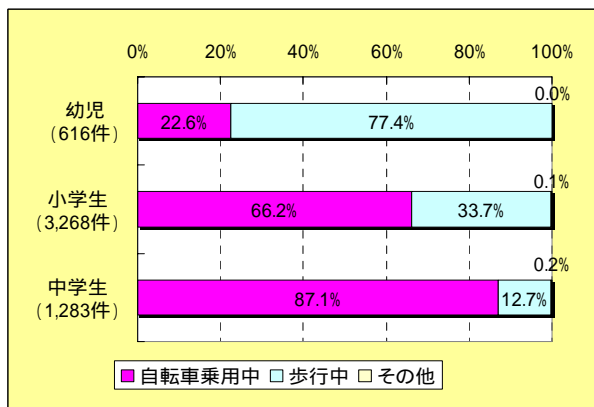
この「自転車の安全利用推進総合プラン」は、自転車問題の解決を図るための都としての基本的な考え方を示すとともに、都の関係部局や区市町村などが自転車に関する施策を立案・計画するときのガイドとなるよう、各種の対策を幅広く整理しており、今後は、この「総合プラン」をもとに、それぞれの地域の実情に合わせた対策を、都民・事業者・行政が連携・協力しながら実施することにより、安全で快適な自転車利用の実現を目指していきます。

2 自転車の問題点

自転車の問題点について、「交通ルール・マナー」、「放置自転車」、「走行空間」、「自転車の安全性」の4つの視点から現状を整理しました。

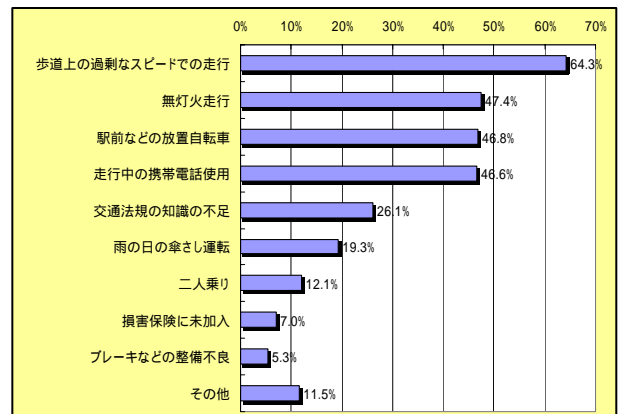
1. 交通ルール・マナーに関する現状

- ・自転車事故の約6割は、自転車が何らかの交通規則違反を犯したために発生しています。
- ・小学生の交通事故の約2/3、中学生の約9割が自転車乗車中に発生しています。（図1）
- ・自転車走行の問題点として「歩道上の過剰なスピードでの走行」などが指摘されています。（図2）



資料：警視庁データ（平成17年度）をもとに作成

図1 子どもの交通事故の内訳

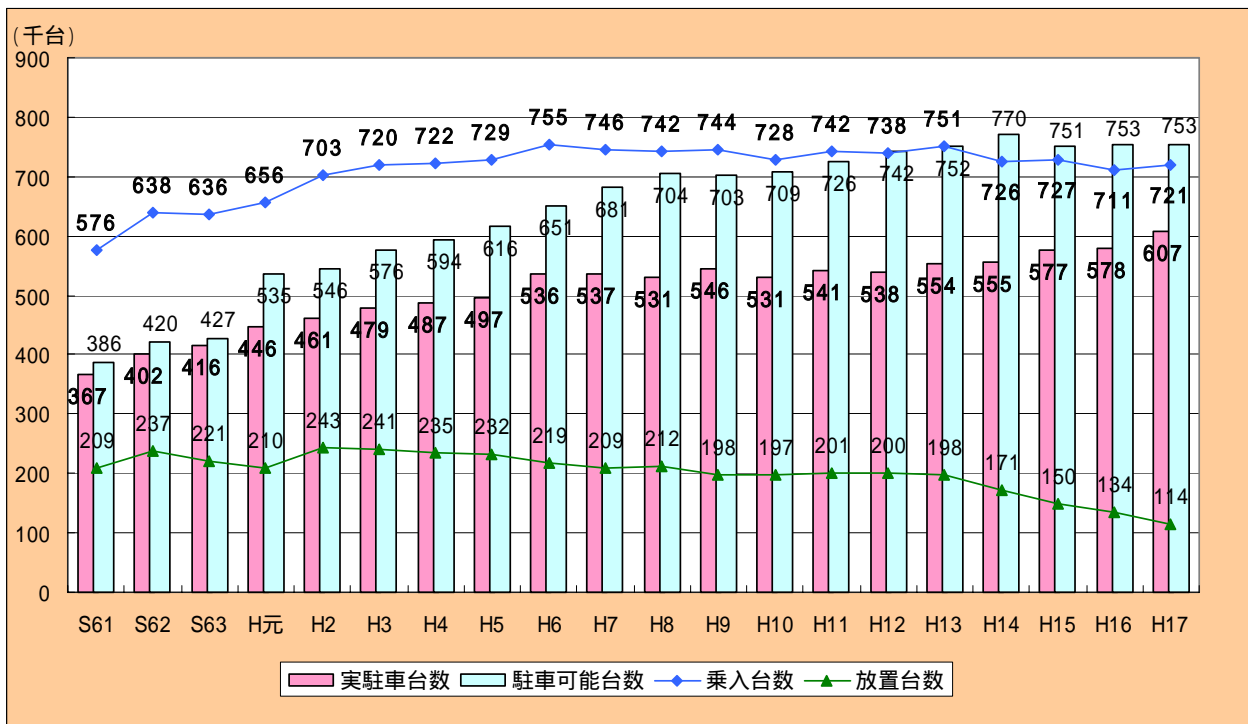


資料：平成17年度第2回都政モニターアンケート

図2 自転車走行の問題点

2. 放置自転車に関する現状

- ・放置台数は平成2年（約24万台）をピークに減少に転じていますが、未だ多くの放置自転車（約11万台）が存在しています（図3）。また、自転車駐車場の整備量が駐輪需要を上回っているにもかかわらず、放置が発生しているところもあります。
- ・都内では、年間で83万台の放置自転車が撤去されており、そのうち半数は返還されるものの、半数は引き取られず処分されています。



資料：駅前放置自転車の現況と対策（平成 17 年度調査）

図 3 東京都における駅周辺の自転車駐車状況

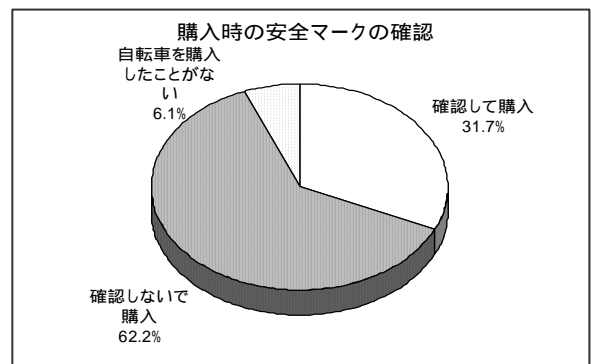
3. 走行空間に関する現状

- ・自転車道の整備水準は、欧米諸国と比較すると低くなっています。（表 1）
- ・道路交通法では、自転車は車道の左端を通行することが原則であり、道路標識等により自転車歩道通行可の規制が行われている歩道を除き歩道通行は認められていませんが、現状では、この規制の有無にかかわらず多くの自転車が歩道を通行しています。

表 1 諸外国との自転車道の整備状況比較

国名	年度	自転車道延長 (km)	道路に対する割合 (%)
ドイツ	1985	23,100	4.7
オランダ	1985	14,500	8.6
アメリカ	1988	24,000	0.4
日本	1997	6,925	0.6

資料：自転車利用促進のための環境整備に関する調査報告書（平成 11 年 5 月 建設省道路局）



資料：平成 18 年度第 2 回都政モニターアンケート調査

図 4 自転車購入時の安全マークの確認

4. 自転車の安全性に関する現状

- ・自転車の安全に係わる制度としては、製品の品質・機能に係わる「JISマーク制度」、「SGマーク制度」、「BAAマーク制度」、使用自転車の点検・整備に係わる「TSマーク制度」の 4 種類ありますが、自転車購入時に安全マークを確認する人は 3 割程度にとどまっています。（図 4）
- ・1 年間に安全マークを貼付した台数は、最も多い BAA マークでさえ約 228 万台で流通台数の 2 割程度にとどまっています。

3 自転車対策の考え方

1. 基本方針

1.1 自転車利用について

自転車の利用を促進することは、環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和など、交通面からその効果が期待されるとともに、健康増進の観点からも有効であり、改めてその身近で便利な短距離交通手段という特性を認識し、その利用を促進すべきです。

しかしながら、自転車に関しては、交通ルールの遵守やマナーの向上、安全な走行環境の確保など、解決していかなければならない課題も多く残されています。

自転車利用を促進するためには、このような課題の解決を図り、安全な自転車利用環境を整えることが必須条件となりますが、そのためには、自転車利用の位置付けを明確にした上で、対策を講じることが大切です。

そこで、東京都では以下のことを前提に、自転車対策を推進します。

「自転車は、鉄道・自動車・徒歩などと並ぶ

都市における主要な交通手段の一つであり、

その利用を促進するための環境を整える」

1.2 基本方針

対策の実施に当たっては、以下の3つの考え方を基本として進めていきます。

交通安全を最重視する 地域特性に応じた対策を実施する 都民・事業者・行政が一体となって取り組む

2. 具体的対策の視点

現在顕在化している様々な自転車問題に対応するため、具体的な対策の視点として以下の4つを設定します。

交通ルールの遵守・マナーの向上 放置自転車の改善 安全な走行空間の確保 自転車の安全性の向上

4 具体的な対策

1. 交通ルールの遵守・マナー向上の視点

自転車の交通ルールの遵守・マナーの向上に関する広報・教育の充実を図ります。また、ルールを遵守させる制度の創設を目指します。

1.1 広報・教育の徹底

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

情報連絡の場の活用

事故防止キャンペーンや交通安全教育、自転車教室等の実施

学校における交通安全教育の推進（特に小・中学校）

「自転車マナー向上推進員」（仮称）による交通安全啓発活動の実施

自転車運転免許制度の実施

自転車安全マップの作成

ドライバー・ライダーに対する運転免許取得時・更新時の広報・教育の徹底

表2 自転車運転免許制度（荒川区の事例）

目的	・安全な自転車の乗り方や交通ルール、自転車マナーについて学び、自転車事故を防止し、社会ルールを守る地域社会を実現すること
対象	・荒川区在住・在勤・在学者（小学生4年生以上）
試験内容	・講義（交通ルールなど） ・筆記試験（簡単な ×） ・実技講習（正しい自転車の乗り方）
備考	・免許証に強制力はない（免許証がなくても運転できる） ・平成14年7月25日開始



(2) 実施に向けて検討が必要な対策

広報・教育システムの確立

1.2 自転車の交通ルールを遵守させる制度の創設

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

ルールを守らない利用者に対する指導警告、取締りの強化

(2) 実施に向けて検討が必要な対策

切符制度を補てんするペナルティの仕組みの創設

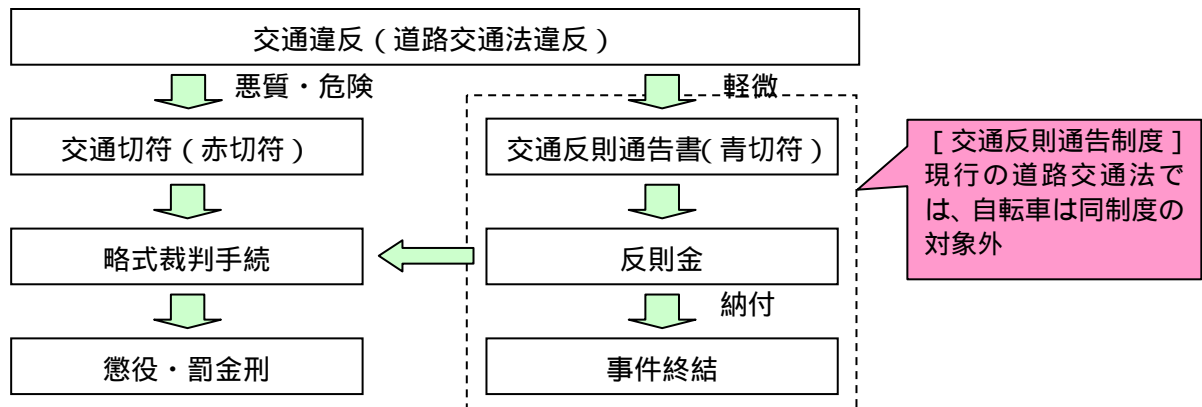


図5 交通反則通告制度

1.3 ママチャリの安全ルールの策定

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

幼児の安全性を高める用具（ヘルメットなど）の使用の啓発

(2) 実施に向けて検討が必要な対策

幼児2人乗車可とするための基準づくり

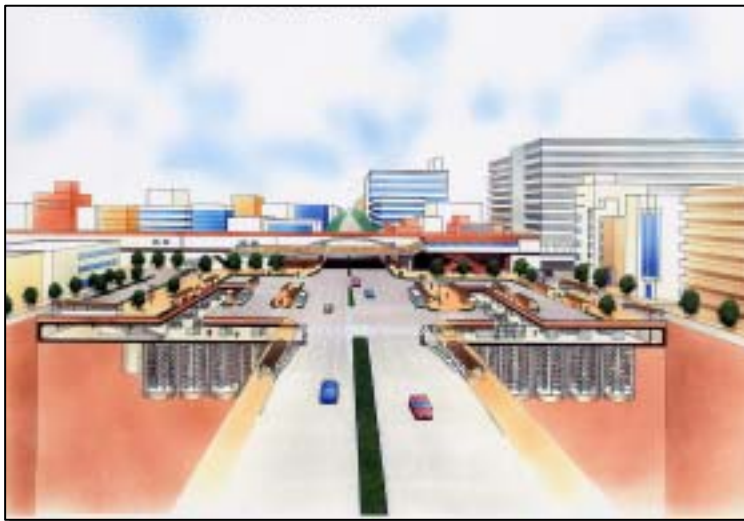
2. 放置自転車改善の視点

自転車駐車場の整備を進めるとともに、地域の特性に応じた自転車利用方法を促すなど、ハード・ソフト一体となった放置自転車対策を推進します。また、自転車駐車場の絶対数が不足している地区、自転車利用が多い商業エリアなど、地域特性に応じた対策を実施します。

2.1 自転車駐車場が不足している駅周辺における取り組み

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

行政・鉄道事業者等の協力による駅周辺の自転車駐車場整備の推進
モビリティ・マネジメント 手法の活用



収容台数：9,400台
敷地面積：5,600㎡
オープン：平成20年4月予定

図6 機械式立体自転車駐車場の整備イメージ（葛西駅）

2.2 自転車駐車場が足りている駅周辺における取り組み

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

撤去の強化

自転車駐車場の利便性向上

モビリティ・マネジメント 手法の活用

「自転車マナー向上推進員」（仮称）の誘導・監視による自転車駐車場利用の促進

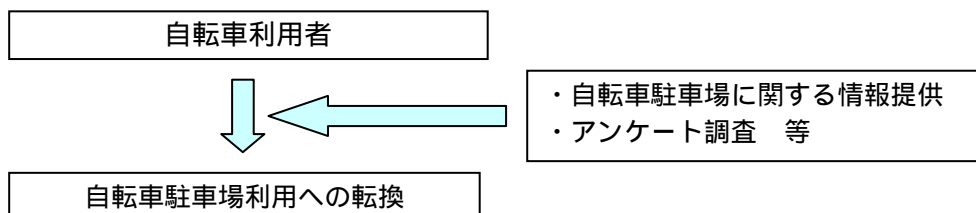


図7 モビリティ・マネジメントの考え方

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを期待するもので、たとえば、個人の心理的要因に働きかけることにより、自転車の放置行動から自転車駐車場の積極的な利用や徒歩への転換を促す。

(2) 実施に向けて検討が必要な対策

撤去後の保管期間の短縮による処分の迅速化

(防犯登録手続きの短縮、撤去後の手続きの簡略化、所有者照会手続きの迅速化)

自転車販売店に対する防犯登録の義務化

放置自転車の所有者責任を問える制度の創設

自転車のデポジット (預かり保証金) 制度の創設

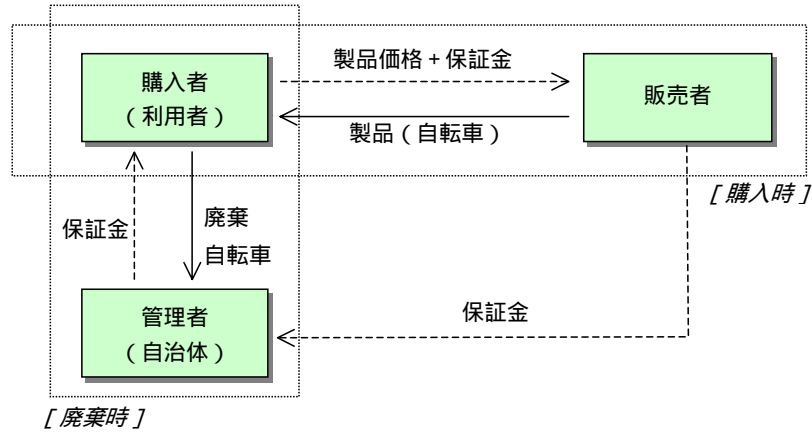


図8 自転車のデポジット制度のイメージ

2.3 商店街等における買物交通への取り組み

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

地区単位での自転車駐車場の利用促進

附置義務条例以前の既存施設等に対する措置

都市空間の有効活用による自転車駐車場整備

(2) 実施に向けて検討が必要な対策

事業者の責任を明確にした自転車駐車場整備の枠組みの創出

3. 安全な走行空間確保の視点

自転車が安全に走行できる空間を創出し、環境にも優しい自転車利用の促進を図ります。また、駅周辺等の身近なエリア、業務集積地区等、地域の特性に応じた対策を実施します。

3.1 自転車走行空間の確保

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

道路の横断面構成の見直し等による自転車専用走行空間の整備

自転車歩行者道の走行空間の区分



資料：国土交通省

図9 自転車専用走行空間の整備イメージ (東京都板橋区「不動通り」社会実験)

(2) 実施に向けて検討が必要な対策

自転車走行ネットワークの計画的な整備
歩道状空地の活用による走行空間の確保



図10 歩道状空地を活用した走行空間の整備イメージ

3.2 駅周辺での取り組み

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

自動車の通行規制による自転車走行ネットワークの確保
自転車安全マップの作成
「自転車マナー向上推進員」(仮称)による交通安全啓発活動の実施

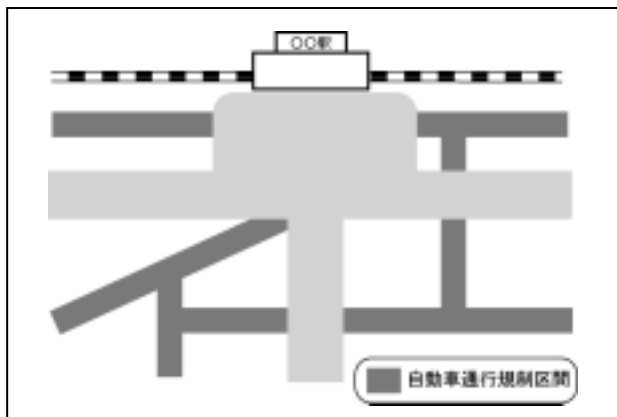


図11 駅周辺における通行規制のイメージ



図12 一方通行規制による走行空間の整備
(大分市社会実験)

3.3 身近なエリアでの取り組み

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

自転車安全マップの作成
「自転車マナー向上推進員」(仮称)による交通安全啓発活動の実施
コミュニティ道路の整備

3.4 都心部での取り組み

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

- 自転車駐車場の位置情報の提供
- 業務ビルにおける自転車駐車場の整備

(2) 実施に向けて検討が必要な対策

- 自転車走行ネットワークの計画的な整備

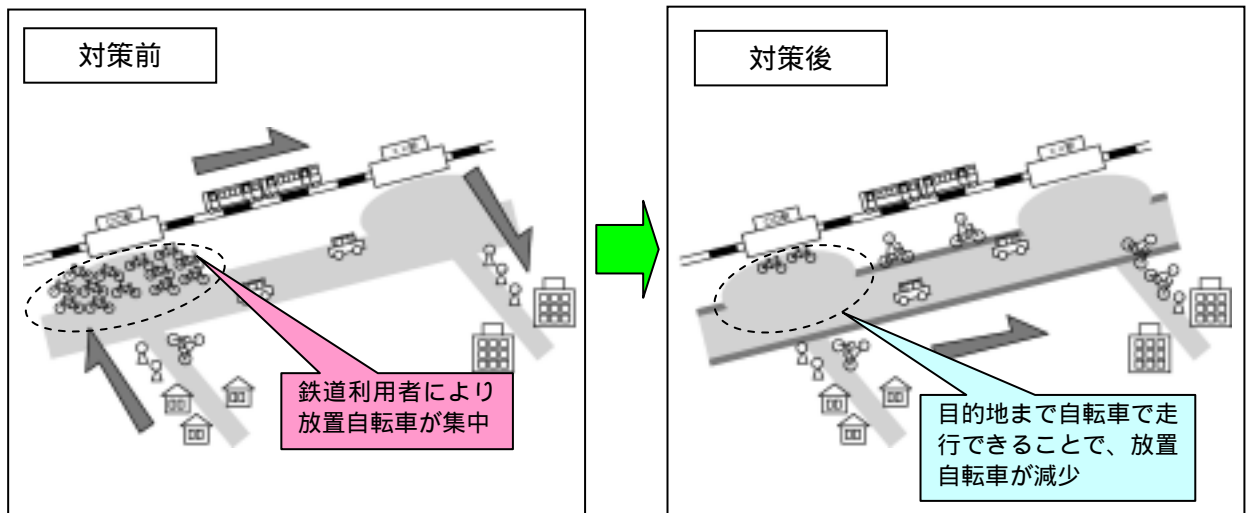


図 1.3 自転車利用の促進による放置自転車の減少イメージ

3.5 都市観光の取り組み

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

- 観光地等での自転車駐車場の整備
- レンタサイクルシステムの導入

(2) 実施に向けて検討が必要な対策

- 自転車走行ネットワークの計画的な整備

4. 自転車の安全性向上の視点

安全マークなどの普及が遅れている現状を踏まえ、より安全な自転車を普及させるための対策を検討します。

4.1 安全な自転車の普及

(1) 早期に取り組みを開始すべき対策

- 製造・輸入業者に対する安全マーク貼付の要請
- 安全マークの付いた自転車の販売の要請
- 購入時における安全マーク制度の普及促進
- 点検・整備制度の普及促進による安全性向上

(2) 実施に向けて検討が必要な対策

- 新しい技術の開発・活用

東京都自転車総合対策検討会委員名簿（平成19年1月現在）

東洋大学教授	太田 勝敏（委員長）
東海大学教授	桑原 勇進
東海大学講師	山川 仁（委員長代理）
自転車活用推進研究会	小林 成基
はとの会（鹿骨地区連合町会婦人部）会長	松川 香
国土交通省関東地方整備局地域道路調整官	吉田 雅文
警視庁交通部交通総務課長	扇澤 昭宏
警視庁交通部交通規制課長	阿萬 安文
青少年・治安対策本部参事（交通安全対策担当）	内藤 泰樹
環境局参事（交通需要マネジメント担当）	平林 宣広
建設局道路保全担当部長	米田 秀男
建設局道路建設部長	林 健一郎
都市整備局都市基盤部長	石井 恒利
産業労働局商工部長	新田 洋平
教育庁指導部長	岩佐 哲男
豊島区土木部長	増田 良勝
昭島市都市整備部長	小路 伸治