

Ⅱ 自転車を取り巻く環境



1. 全国の動向

①自転車走行環境の整備に関する法制度

- 道路交通法、道路構造令、標識令*等の、自転車走行環境整備に関する法制度は、自転車道、自転車専用通行帯等の種別ごとに、時流に応じて改正されてきました。昭和期においては、「自転車は車両」の原則がありながらも、自転車関連事故の多発を受けて歩道内の通行を特例的に認める改正が行われ、以後平成 19 年頃まで、その状況が継続し現在に至っています。
※正式名称：道路標識、区画線及び道路標示に関する命令
- 平成 28 年の国ガイドラインの改訂を受けて、自転車走行環境の整備は、車道側を原則とした整備形態が基本となりました。

年度	関連制度	内容	備考
S45 以前	-	・当初より自転車は車両として取り扱い	・自転車は車道通行が原則
S45	道路交通法等	・歩道、車道と分離した「自転車道」を規定し、自転車道の通行義務の交通規制を追加	・自転車道のルールが追加
		・「自転車歩行者道」を規定し、「歩道通行可」の交通規制を追加	・標識による歩道内通行ルールを追加
S46	道路交通法	・車道内の「自転車専用通行帯」の交通規制を追加	・自転車専用通行帯のルールを追加
S53	道路交通法	・歩道内の「普通自転車通行指定部分」の交通規制を追加	・歩道内の自転車通行場所を追加

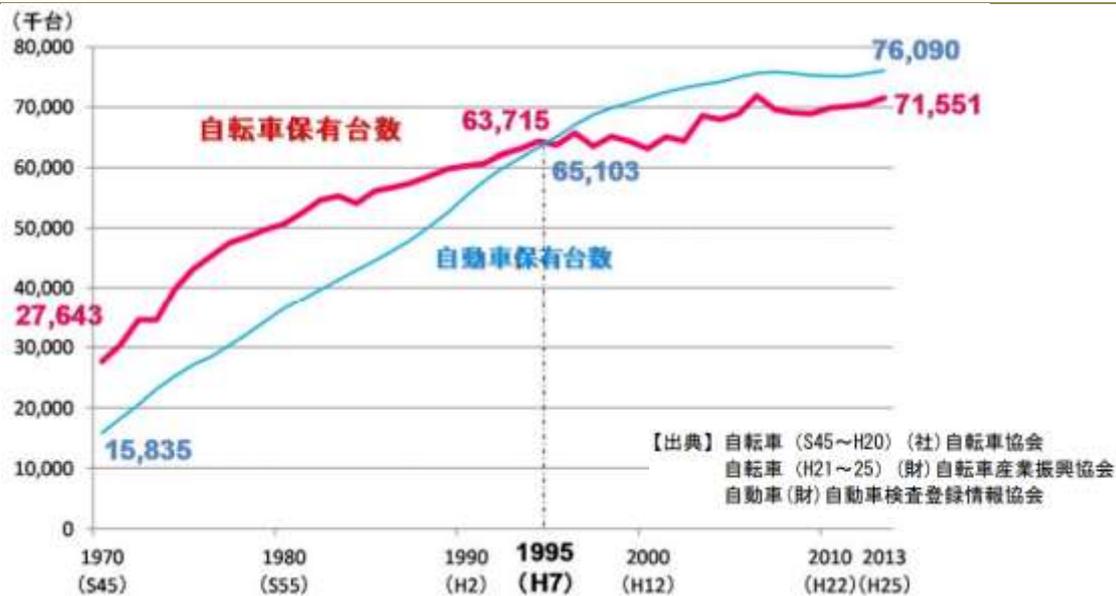
※以後 30 年間、自転車に関する法制度等の規定は変化なし

H19	警察庁通達	・「自転車の交通秩序化に向けた総合対策の推進」を通達	・自転車通行空間の整備とルール遵守の徹底
H20	道路交通法等	・普通自転車の「歩道通行可能要件」の明確化（子ども、高齢者、標識設置時等）	・歩道内の通行可能基準を明確化
H23	警察庁通達	・「良好な自転車交通秩序の実現のための総合交通対策の推進について」を通達	・「自転車は車両」の認識を自転車、自動車等に徹底
H24	国土交通省 + 警察庁指針	・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定	・自転車走行環境の整備の方向性を提示 ・車道混在（自転車ナビライン等）の整備指針 ・規制速度、交通量等に応じた整備形態を明示
H25	道路交通法	・「路側帯の右側通行禁止（逆走禁止）」を追加	・路側帯の通行方法を明示
H27	道路交通法	・自転車の交通ルールの違反者への講習を義務付け	・自転車の道路交通法違反に対するペナルティ
H28	国土交通省 + 警察庁指針	・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改訂（第二期）	・自転車通行空間の車道側整備（歩道内は原則認めない） ・自転車道を含む一方通行化を基本

②全国的な自転車利用の多様化

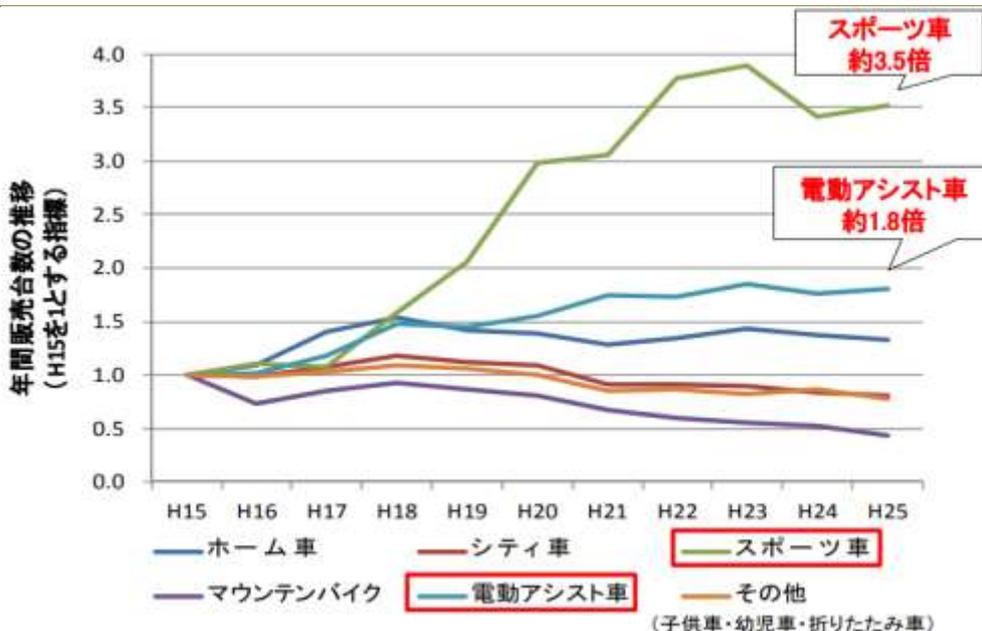
- 自転車のもつ健康づくり、環境にやさしい交通などのメリットが見直され、自転車の保有台数は年々増加しています。
- また、近年では電動アシスト付き自転車、スポーツ車の普及が進む中で、高齢者のお出かけや、幼児を乗せた送迎、サイクリングスポーツ、自転車通勤など、自転車を利用する人、場面が多様化しています。
- 自転車を運転している人の身体能力、利用する場面が異なる中で、それぞれの能力、場面にあった安全、快適に走行できる環境づくりが求められます。

■全国の自転車保有台数の推移（国土交通省公表資料より（H27））



※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

■自転車店1店舗あたりの車種別販売台数（国土交通省公表資料より（H27））

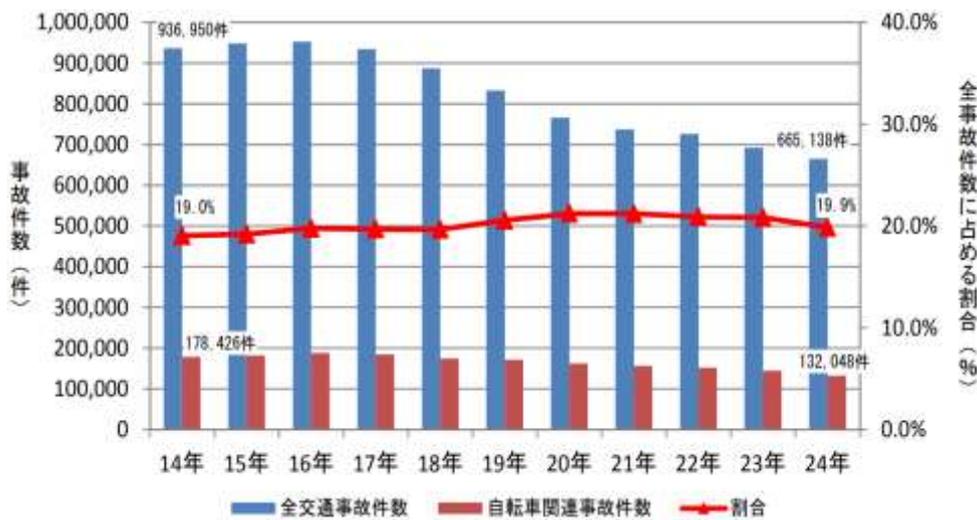


【出典】(財)自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査

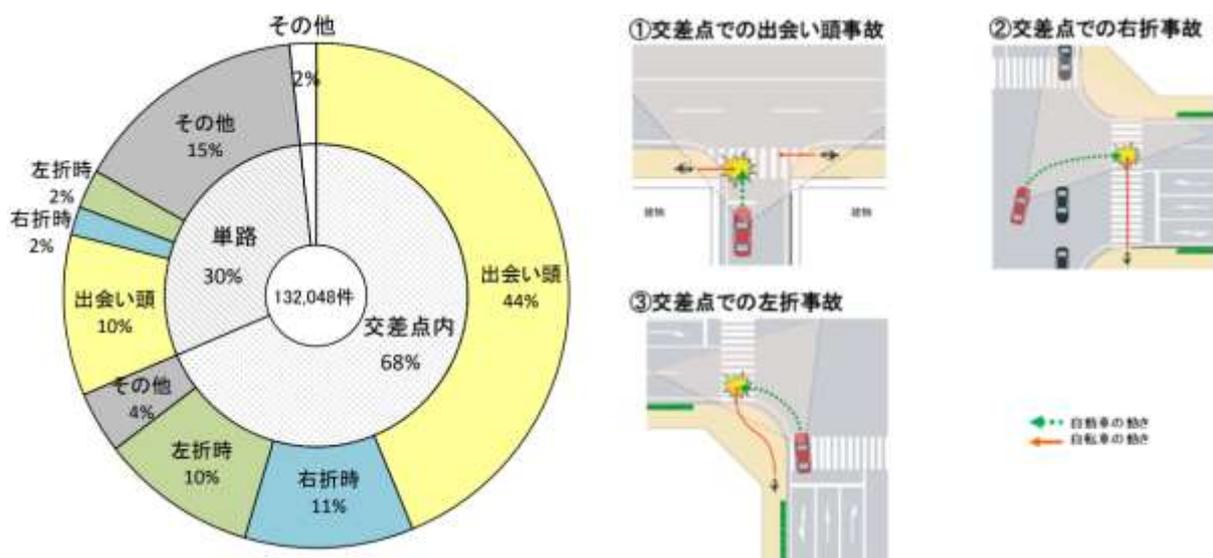
③自転車関連事故の発生

- 全国的な自転車の普及、利用者の増加に伴い、自転車関連事故の発生が懸念されています。
- 全国の自転車関連事故の件数は、全体的には減少傾向にあるものの、全事故の減少傾向の大きさに比べると自転車事故の減少幅は少なく、全事故に占める割合は微増傾向にあります。
- 国土交通省公表資料では、自転車関連事故件数の約7割が交差点で発生しており、とくに出会い頭、右左折時等での自動車と横断歩道を渡る自転車との事故が多いと分析されています。
- 自転車が安全に走行できる環境づくりが求められます。

■全国の自転車関連事故件数の推移（国土交通省公表資料より（H27））



■交差点部、単路部での自転車関連事故の形態（国土交通省公表資料より（H27））



【出典】ITARDA 交通事故統計データ

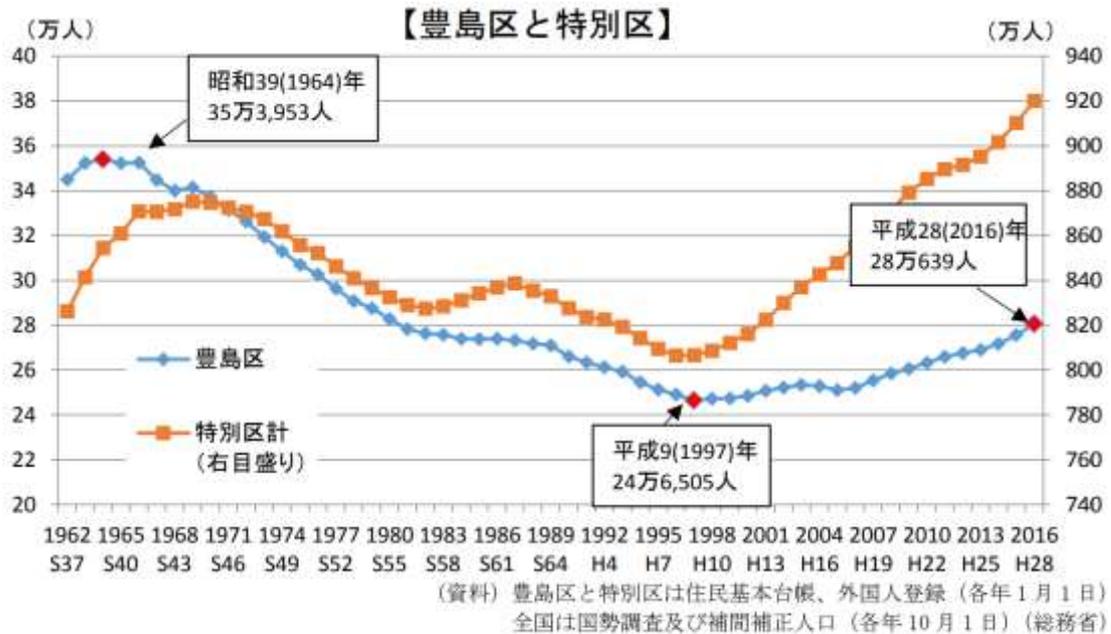
2. 豊島区の地域特性

①自転車の出発地となる居住の状況

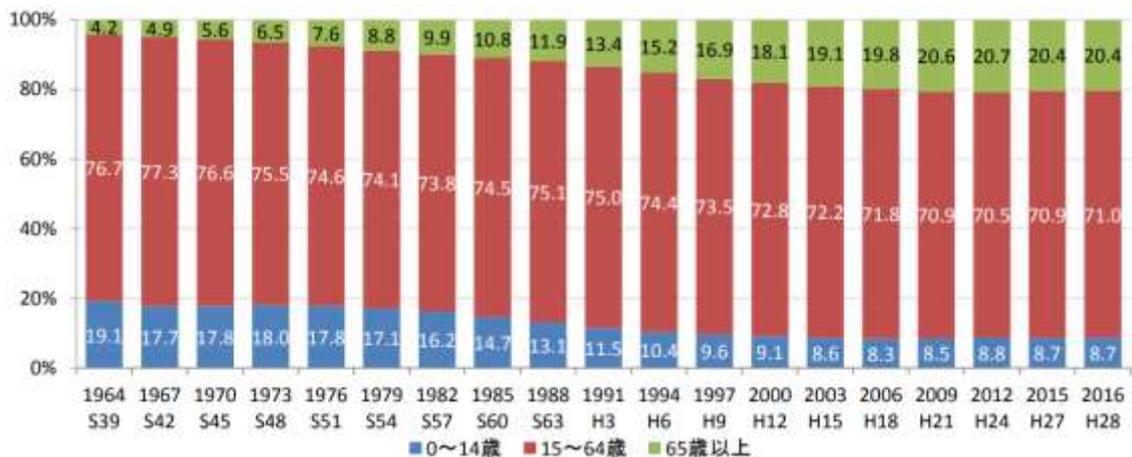
A：人口と年齢層別比率の推移

- 自転車は自宅を出発地とする利用が基本であり、人口の増減と共に自転車利用も増減すると考えられます。本区の人口については、近年増加傾向を示しており、今後も当面は人口増加が続くと予想されています。（豊島区人口ビジョンより）
- 年齢層別にみると、高齢者が全体の約 20%を占めており、今後も高齢化が進むと予想されています。人口増加や年齢層の変化を見据えた走行環境整備が求められます。
- また、区内には全人口 28.7 万人のうち約 10%にあたる 2.9 万人（平成 30 年 1 月時点）の外国人が暮らしており、外国人居住者の自転車利用への配慮も必要です。

■ 豊島区と特別区の人口推移（H28 豊島区人口ビジョンより）



■ 年齢層別の人口比率（H28 豊島区人口ビジョンより）



(資料) 住民基本台帳（各年1月1日）

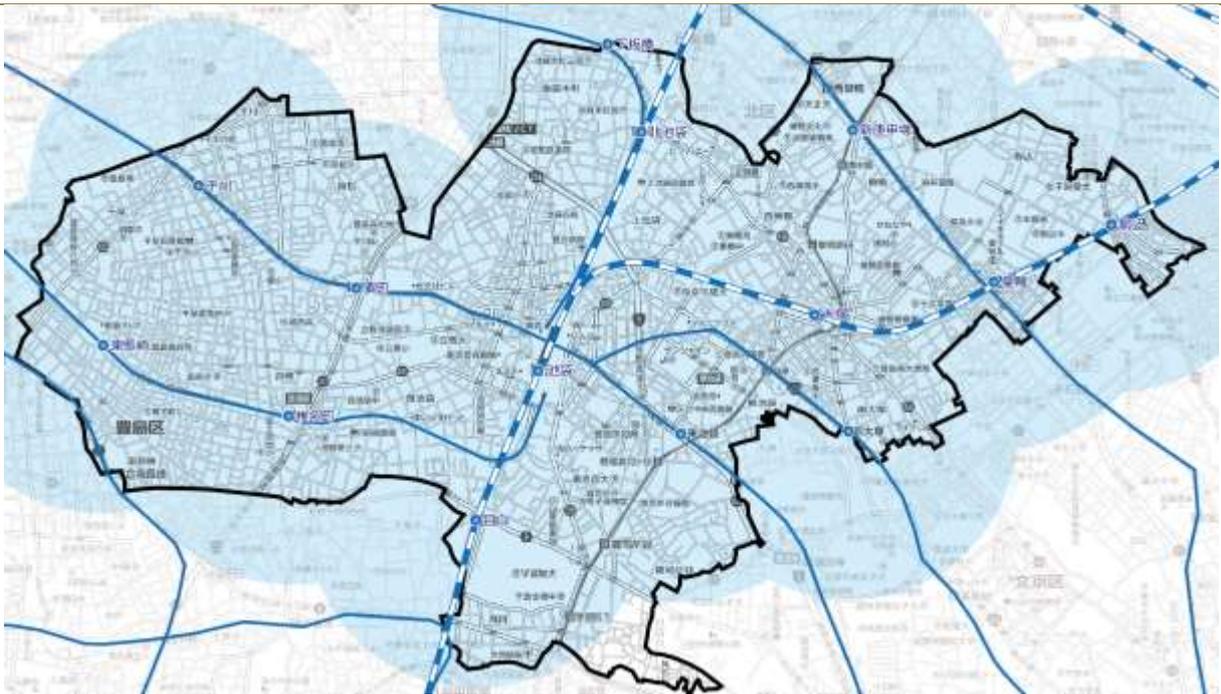
(注) 住民基本台帳法の改正（H24（2012）.7）により、平成 25（2013）年から住民基本台帳人口に外国人住民数が含まれている。

②自転車の目的地となる施設の分布

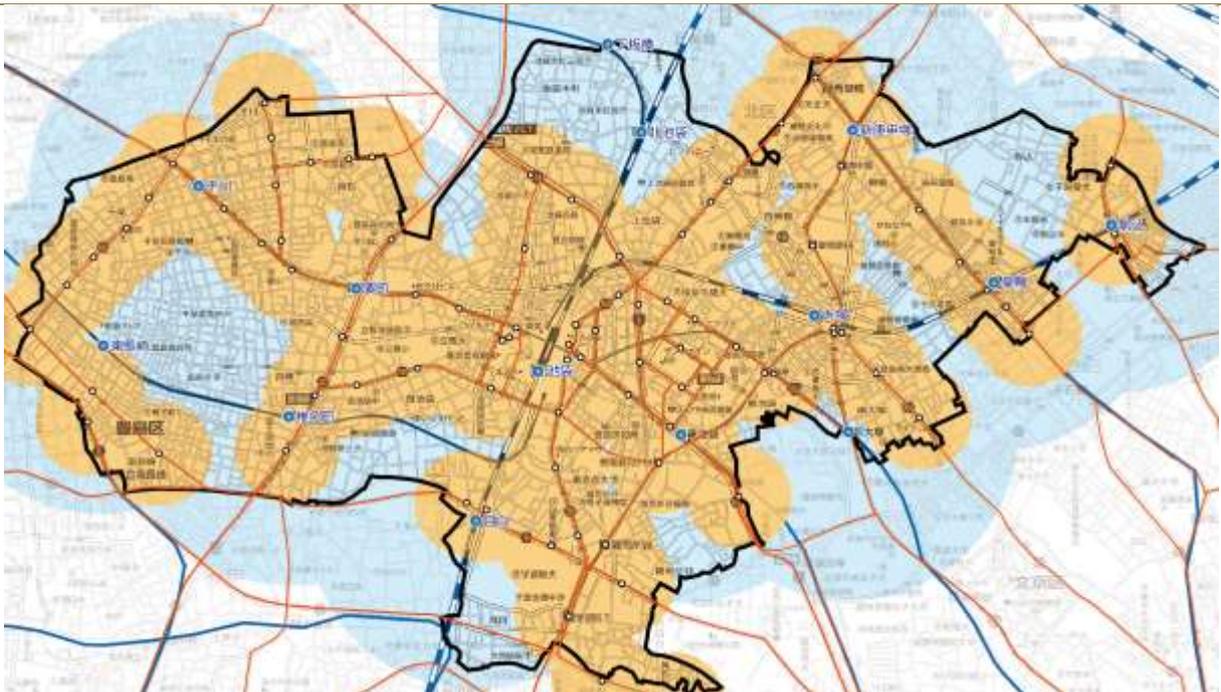
A：鉄道駅・バス停の施設の分布

- 豊島区は、池袋駅を中心に区内を縦横断するように鉄道路線が整備され、多くの鉄道駅が立地しています。鉄道系から半径 1km に区内のほぼ全域が含まれており、自転車を利用すれば最寄り駅に 5 分程度でアクセスできる状況です。
- バス路線は、一部狭い道路（トキワ荘通り等）も含めて連続性のある道路を經由していますが、概ね鉄道駅の勢力圏と重複しています。

■鉄道駅の駅勢力圏（半径 1km 圏内として）



■バスのバス停勢力圏（半径 300m 圏内として）



B：観光資源

- 本区は、池袋駅周辺の繁華街や、巣鴨駅に隣接する商店街等の全国的に著名な集客地を始め、以下の箇所に観光資源が立地しています。駅から若干離れた場所も多くみられます。
- 今後、東京オリンピック・パラリンピックの開催と共に、外国人観光客を含め、国内外から来街者の増加が期待される中で、自転車を活用する場面も増えると考えられます。



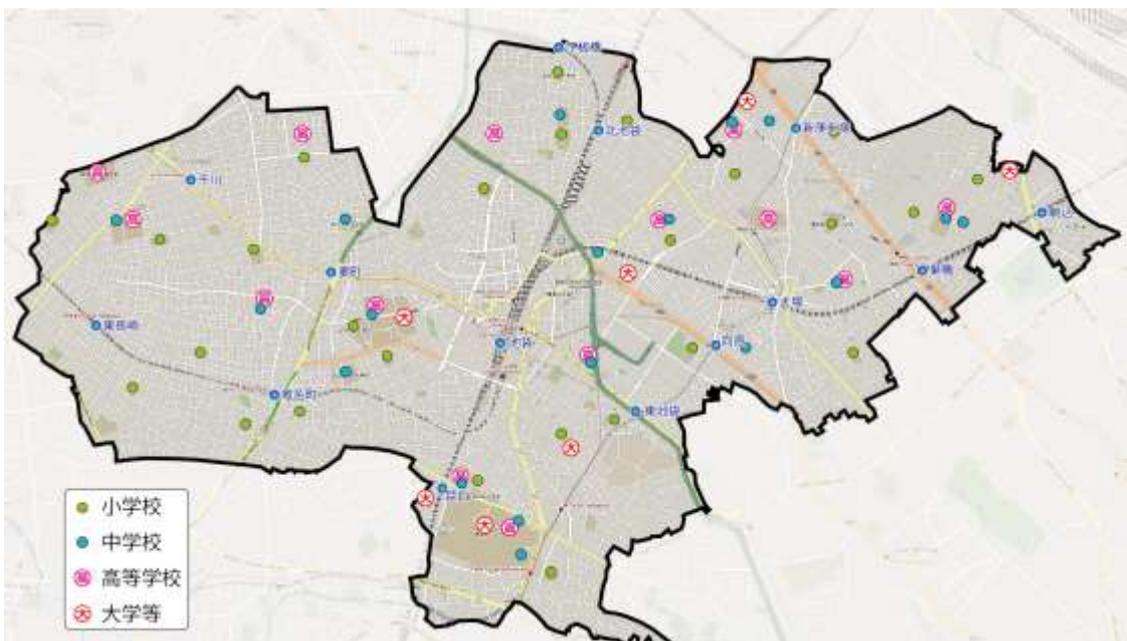
トキワ荘の再現プロジェクト

・南長崎花咲公園内に、トキワ荘の再現を図るプロジェクト。



C：教育機関の立地状況（小学校、中学校、高校、大学等）

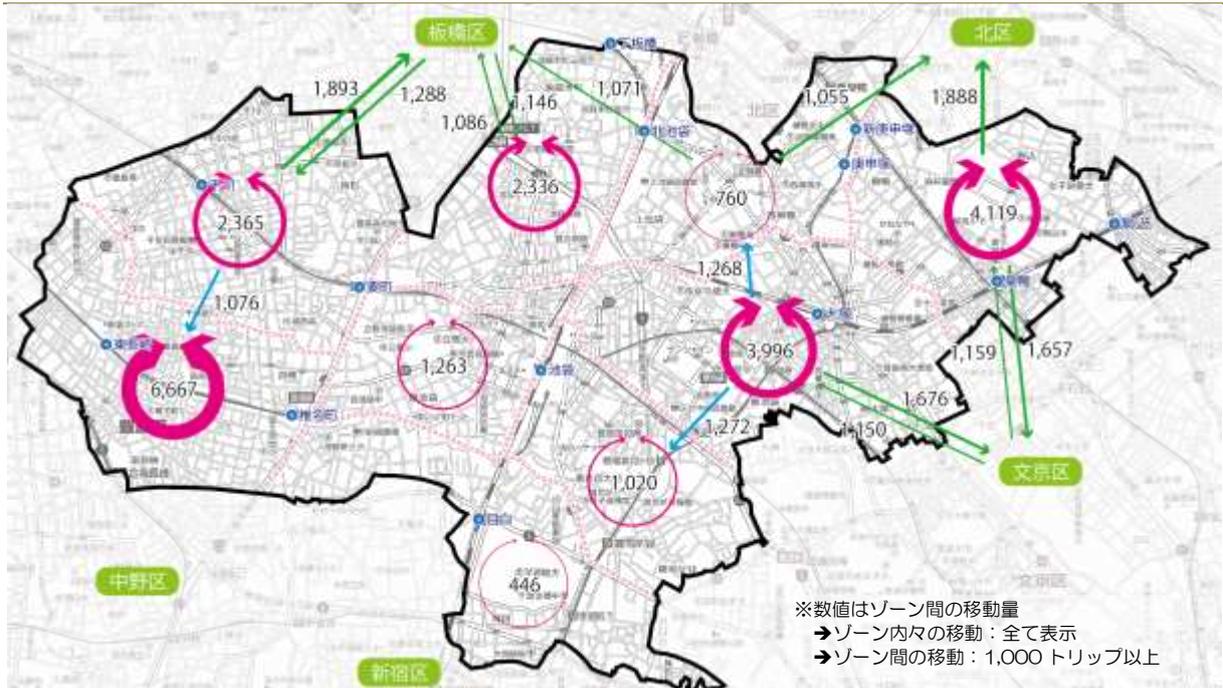
- 小学校、中学校については、徒歩での通学を基本として、区内各所に点在しています。
- 高校、大学は、駅近くの施設、駅から離れた施設など多様であり、駅から離れた学校では自転車通学が認められる学校もあります。



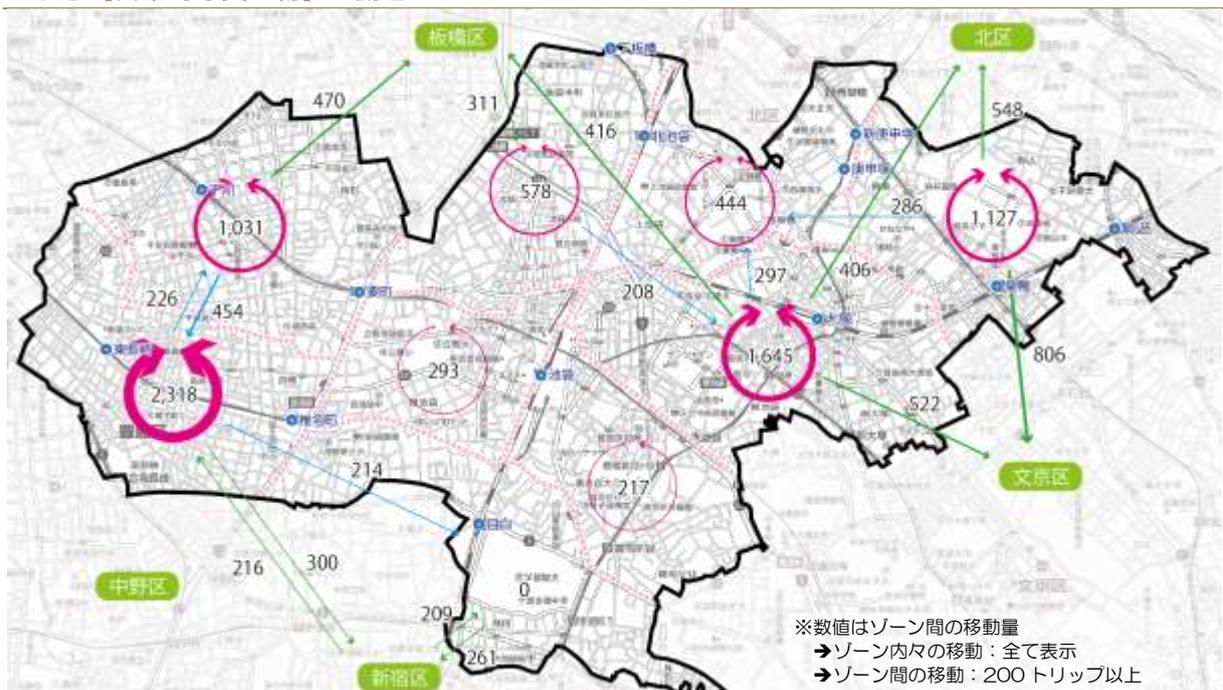
B：自転車での行先

- 約 2.0 万トリップの自転車利用の出発地・目的地を組み合わせると、小さなエリア内で完結する移動（図中、ピンク矢印。PT 調査では区内9地区に分割）が中心であり、とくに区東側、区西側の住宅地での利用が多くなっています。
- 自転車利用目的の中心となる買い物、通勤、私事の目的別にみると、地区内で完結する動きのほか、地域間、区外との往来も発生していることがわかります。

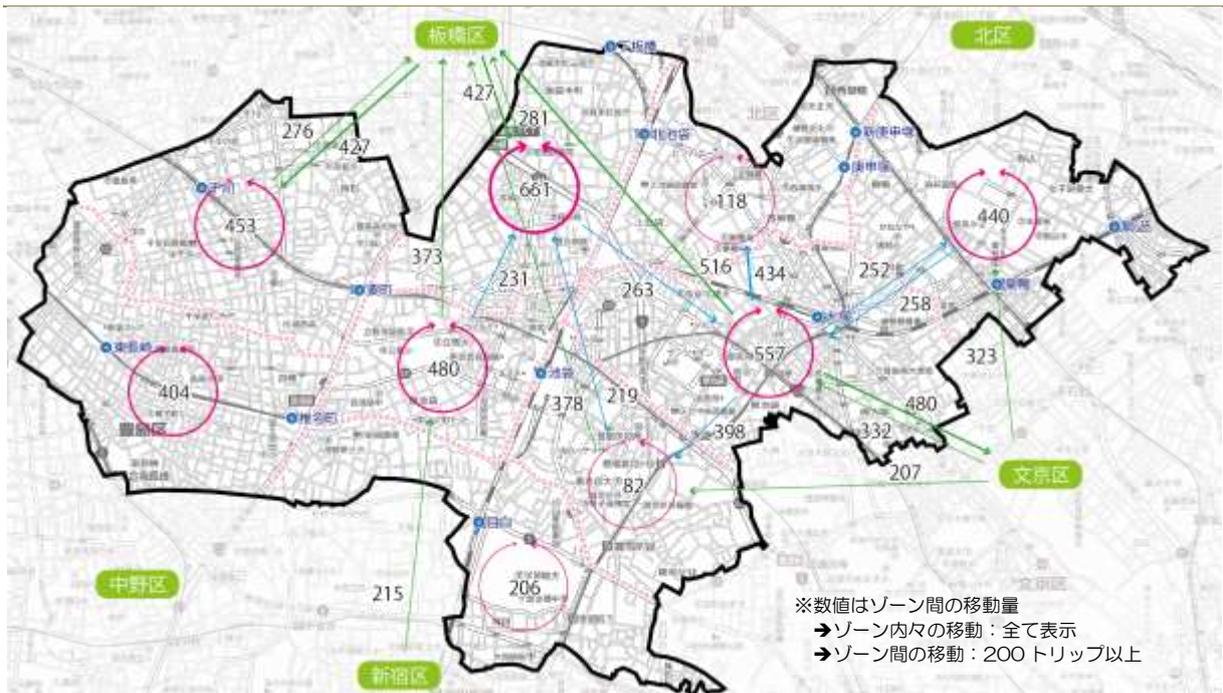
■全ての自転車トリップの動き



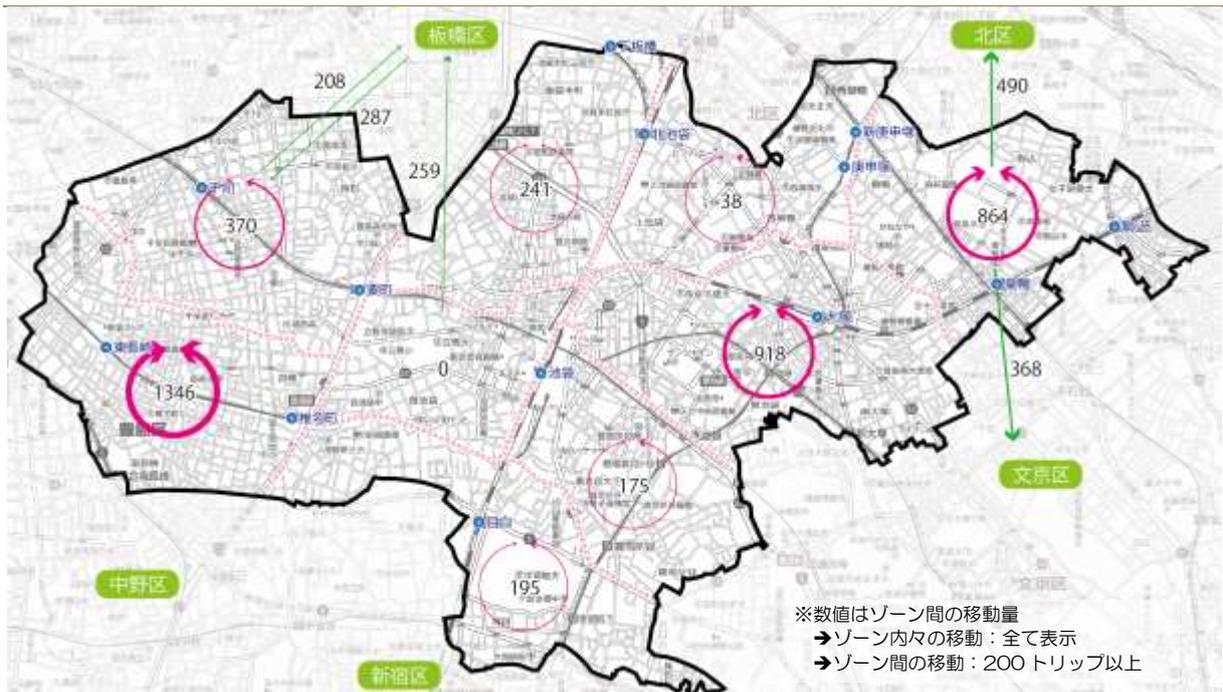
■うち【日常的な買い物】の動き



■うち【通勤】の動き



■うち【私事（遊び、習い事など）】の動き

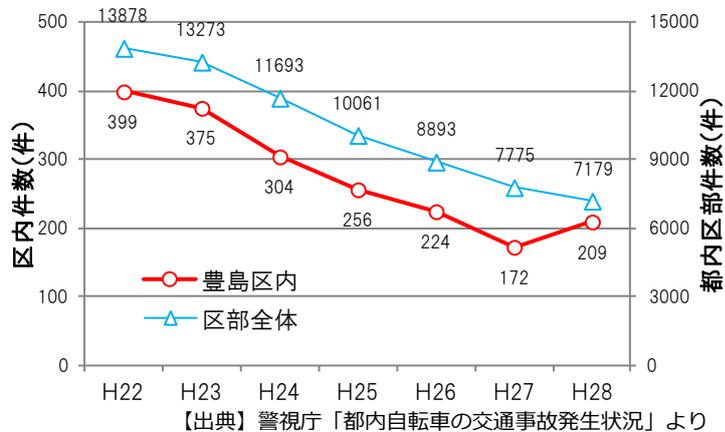


②区内での交通事故特性

A：自転車関連事故の推移

- 区内での自転車関連事故の件数は、他区と比べても比較的少ない状況です。しかし、対前年比でみた場合、平成28年度は増加しており、安全対策の充実が必要です。
- 区部全体で見た場合、自転車関連事故は減少傾向にありますが、これを一層進めるためにも、安全・安心な走行環境整備が期待されています。

■自転車関連事故の推移（豊島区・区部全体）



■各区の自転車事故件数（平成28年）

区名	平成28年	対前年
1 世田谷	681	10
2 足立	606	-102
3 練馬	499	-28
4 杉並	471	-42
5 大田	459	-44
6 江戸川	459	-17
7 板橋	383	-46
8 江東	357	-75
9 葛飾	356	-17
10 新宿	269	-14
11 港	266	-24
12 台東	265	-30
13 中央	232	-11
14 品川	228	-14
15 目黒	227	5
16 渋谷	209	-73
17 豊島	209	37
18 墨田	203	-50
19 中野	180	-26
20 北	175	1
21 千代田	166	10
22 荒川	148	-19
23 文京	131	-27
区部合計	7179	-596

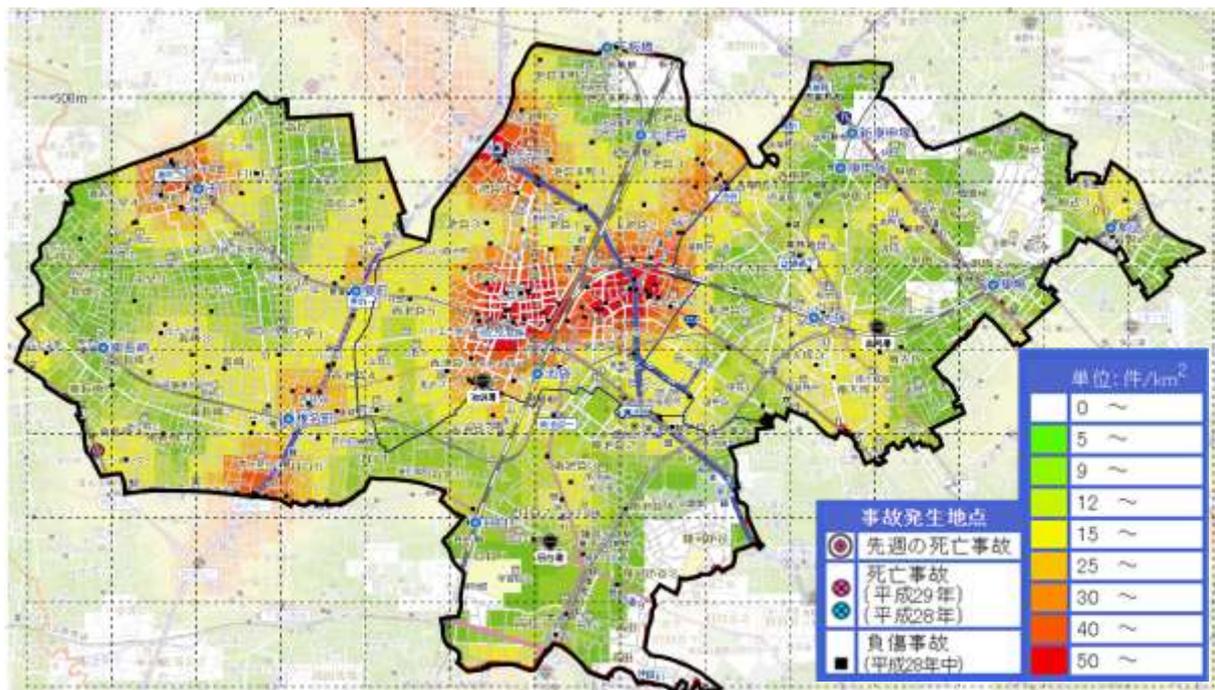
※単位：事故件数(件)

【出典】警視庁

「都内自転車の交通事故発生状況」より

B：自転車関連事故の発生場所

- 平成28年の自転車関連事故は幹線道路、細街路を問わず区内各地で発生しており、とくに池袋駅周辺の人、物が集まる拠点地では、自転車関連事故が多発しています。



【出典】警視庁「交通事故発生マップ」HPより (<http://www3.wagamachi-guide.com/jikomap/>)

4. 自転車を取り巻く環境における配慮点

- 全国的に自転車利用の増加、多様化が進む中で、本区では自転車関連事故の減少傾向が鈍化するなど、対応すべき課題も発生しています。とくに、区内の至る所で自転車が利用される中で、区民、来街者が安全・安心に移動できる走行環境づくりが求められています。

配慮点④ 多様化し、増え続ける自転車利用ニーズへの対応

- 電動アシスト付き自転車の普及や、スポーツ自転車の流行等を受けて、自転車の利用は多様化し、また年々増加しています。
- 従来のような、通勤や買い物等の日常生活の足としてだけでなく、健康づくりやスポーツ、幼児と共に活動する際や、高齢者が気軽に出かける手段としてなど、様々な場面で利用されるようになりました。
- 一方で、利用場面の多様化は、スポーツとしてスムーズに走行したい人、ゆっくりでも安全・安心に移動したい人など、求められる走行環境ニーズの違いを生んでおり、それぞれのニーズに配慮した走行環境の整備が必要です。

配慮点⑤ 区民に加え、通勤・観光等の外国人を含めた来街者のニーズへの対応

- 本区では当面、人口増加が続くと予想されており、それに伴い日々の暮らしの中での自転車利用も増加傾向にあります。また、池袋駅などには多くの通勤・通学者が集まり、自転車通勤を始めとして、来街者の活動ニーズも高まっています。
- 近年、外国人観光客、外国人居住者が増加傾向にある中で、外国人が区内で自転車を利用する場面も増えていくと考えます。
- 区民や国内外の来街者等、様々な活動ニーズを想定し、そのニーズに応じた目的地に繋がる自転車ネットワークを形成していくことが必要です。

配慮点⑥ 区内あらゆる場所に拠点が分散形成される地域特性

- 本区は鉄道網が充実し、区内に点在する各駅の周辺には商店街等が集まり、地域の拠点を形成している状況です。そのため、区内のどこからでも、どこへでも、自転車の利用が発生する可能性がある地域です。
- その中でも、区の中心に位置する池袋駅は、都内有数の商業・業務機能が集積しており、隣接区を含め、広域的な活動ニーズに対応する必要がある地域でもあります。
- 自転車走行環境を整備する上では、池袋駅の拠点性に配慮しながらも、各駅周辺を中心に広域的なネットワークを形成することが同時に必要です。

配慮点⑦ 区内の自転車関連事故への対応

- 自転車関連事故の発生件数は、全国や都区部では減少傾向にありますが、その中で本区は減少傾向が鈍化しており、安全対策の充実が必要です。
- 自転車関連事故の発生箇所では、池袋駅東西の繁華街で多くなっているほか、住宅地近傍の拠点駅でも多くなっています。
- 幹線経路を中心とした自転車走行環境をつくることで、安全・安心して通行できる経路を確保することが必要です。

