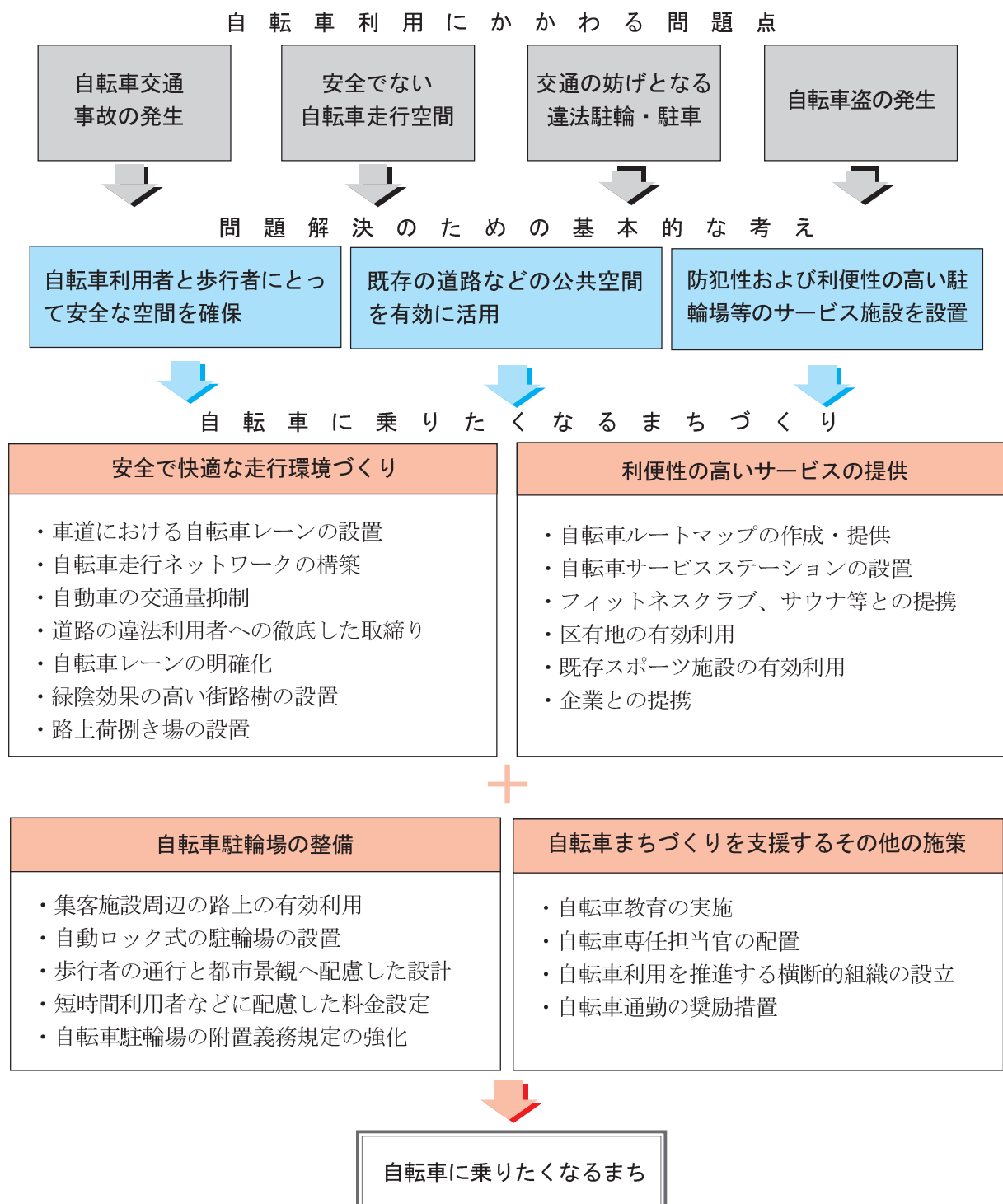


『自転車に乗りたくなるまち ～自転車先進都市への転換～』の概要

平成 18 年 9 月発行 / A4 版 105 ページ

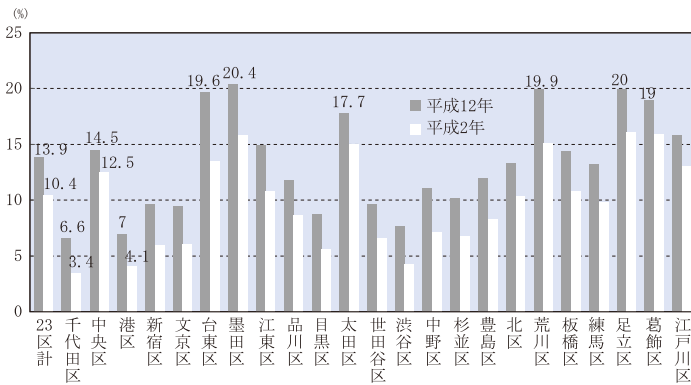
自転車は、健康的で環境にやさしく、手軽な乗り物であることから、これからの社会において果たすべき役割は大きい。自転車に関する諸問題を解決し、誰もが自転車に乗りたくなるまちにすることは、利用者や企業、まちに対して様々なメリットをもたらす。現に、自転車利用者は増加傾向にある。その一方で、自転車の利用に伴う様々な問題についても、各方面で指摘されている。

本書はこうした認識の下に、安全で快適に自転車に乗ることができるまち、自転車で気軽に買物や散策に出掛けられ、自転車通勤にも便利なまちにするための提案を行っている。

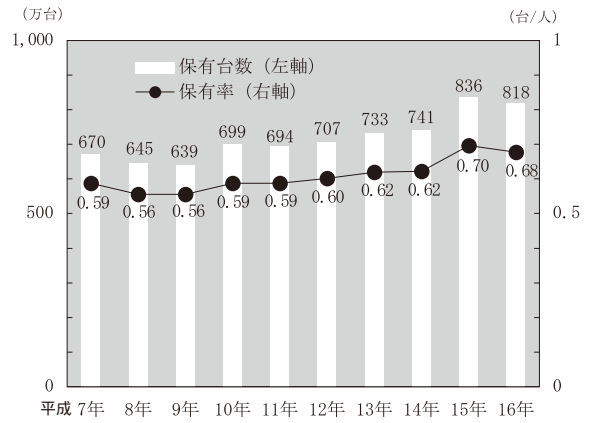


自転車利用者が増えている

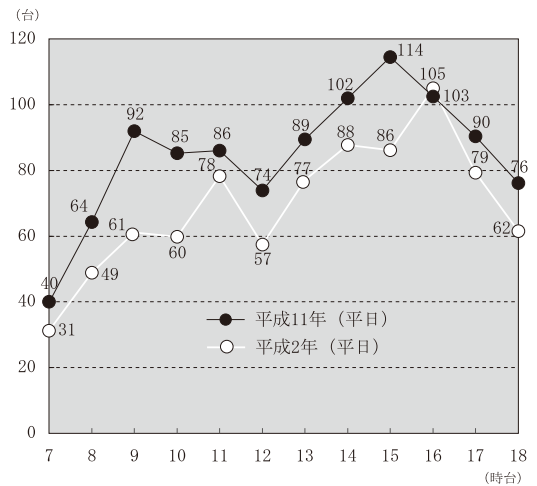
まず東京の自転車利用の実情を整理してみると、自転車保有台数は増加しており、身近な交通手段としての自転車が見直されつつあることが窺える。また、23区に居住する人のうち、自転車だけを使って通勤する人の割合は、14%にまで高まっている。さらに、港区の街中を走る自転車の交通量も、9年前と比べて2割程度増加している。



通勤者総数に占める自転車のみを利用する通勤者の割合



自転車保有台数の推移(東京都)



時間帯別の自転車交通量(港区内12地点平均)

東京が抱える自転車問題

自転車利用者が増加する一方で、利用に伴い発生する問題は解決されていない。

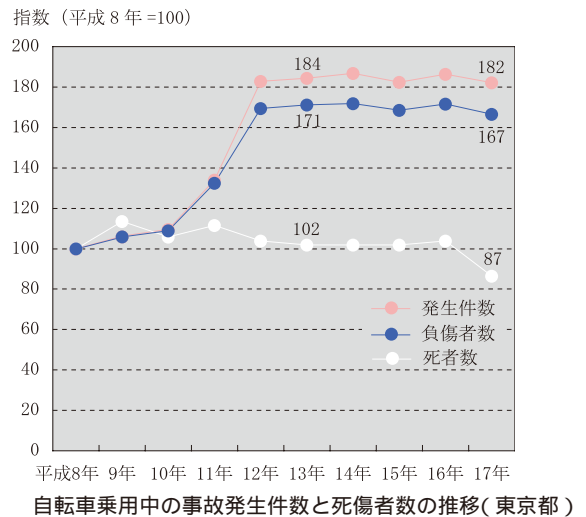
放置自転車と自転車盗の問題は、駐輪場が少ない、安心して自転車を置けない、目的地から遠い、駐輪場の料金が高い、放置や窃盗に対する罪の意識が低いなどの理由で、なかなか解消されない。

自転車の走行環境については、都心部の幹線道路には、自転車が安全に走ることでできる場所が確保されておらず、自転車乗用中の事故が後を絶たない。

東京の自転車利用率は、海外の自転車先進都市と比較しても遜色ない程であるにも関わらず、自転車の駐輪空間や走行空間の整備水準は、極めて低い状況にある。



放置自転車、走行自転車、歩行者が歩道上で交錯(港区内の商店街沿道)



道路状況別整備方法の提案

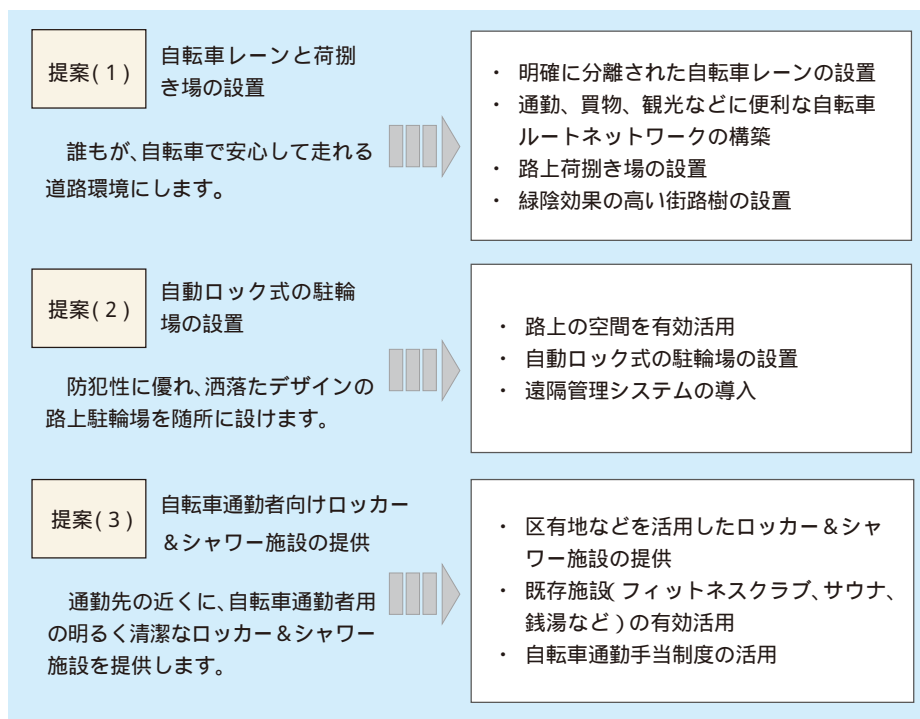
本書では、道路状況に応じた自転車レーン・駐輪場の設置パターンを考案している。

右下図の道路は、自動車交通量（大型車以外）が多く、自転車の歩道通行が可能で、自転車及び歩行者の交通の安全性が低い状況にある片側2車線の道路である。

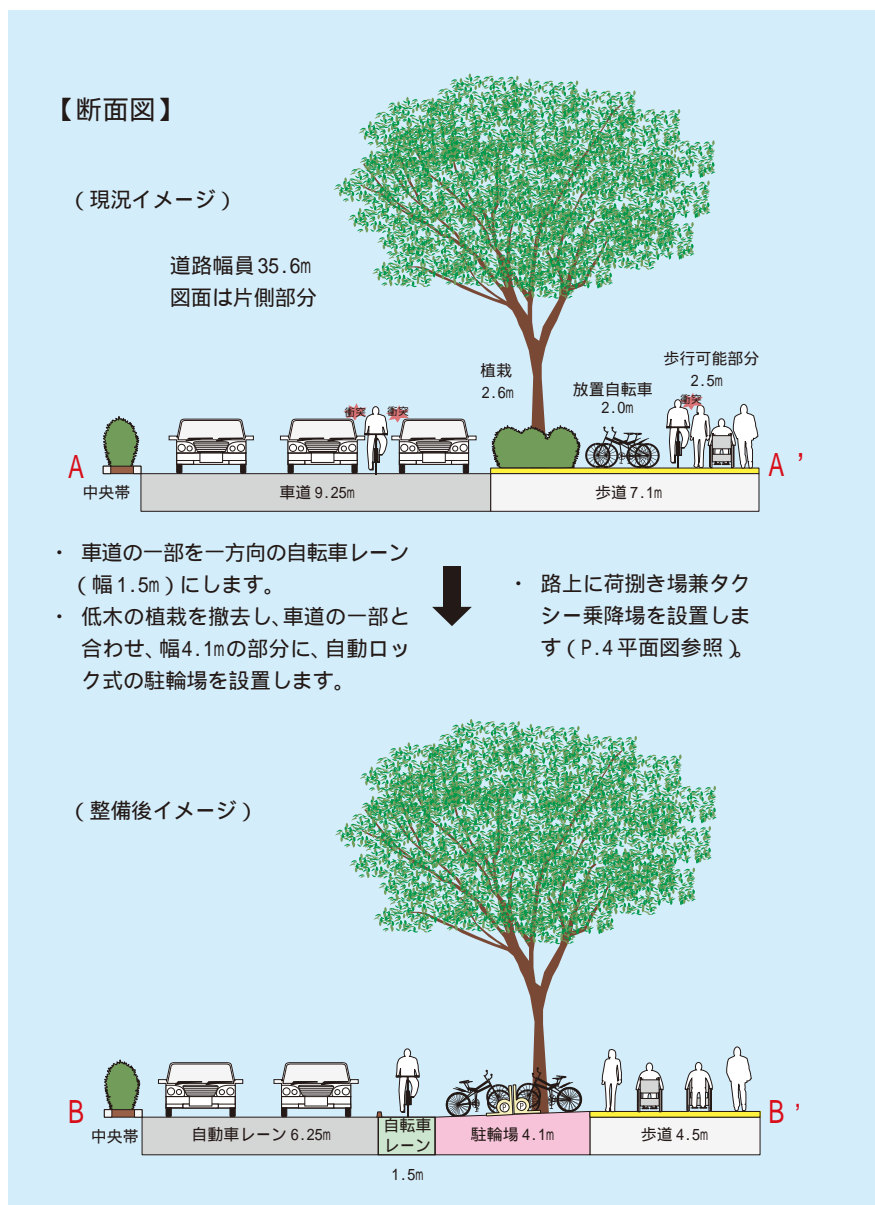
現状の主な問題は、自動車交通量が多いため、自転車の車道通行には危険が伴うこと、違法駐車の自動車や放置自転車が、スムーズな通行の妨げとなっていること、歩行者通行量が多く、歩道で自転車と歩行者が衝突事故を起こす危険があること、の3点である。

これらの問題を解決するため、この道路に自転車レーンと駐輪場を設置する。車道の一部を自転車レーンにするとともに、低木植栽を撤去し、車道の一部と合わせて自動ロック式の自転車駐輪場を設置する。これらに加えて、路上荷捌き場兼タクシー乗降場も設置する。歩行者と自転車の通行の安全性を確保し、同時に、自転車駐輪場やその他の路上施設の整備も行うというものである。

道路状況別自転車レーン・駐輪場設置パターンの事例（パターンcの断面図）



提案の骨子



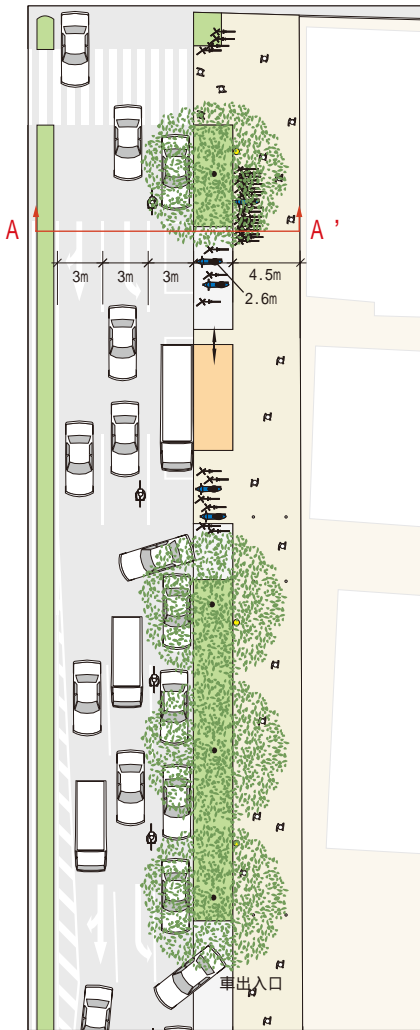
さらに、各設置パターンの応用例として、港区内の新橋・虎ノ門地区と、青山通り、外苑西通り、環状第二号線の3路線の沿道について、具体的な整備方法を提案している。

提案にあたっては、内外の都市の事例や、港区で自転車まちづくりに活用することの出来る地域資源の発掘などについて、多角的な検討を行い、併せて、自転車利用者を支える様々な施策についても言及している。

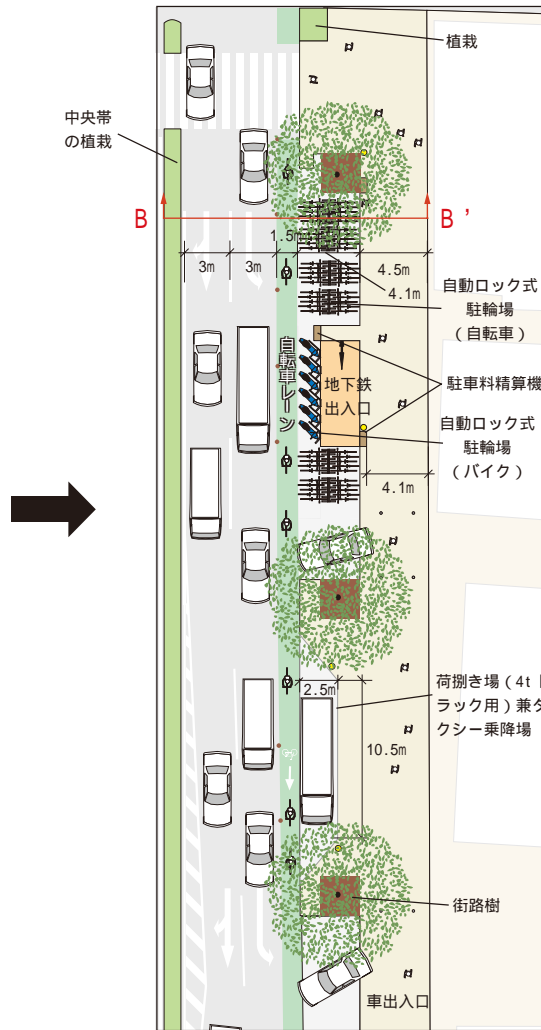
また、港区における自転車放置等の実態調査結果、欧米8都市の自転車利用促進事例、自転車通勤者向けサービス施設のコスト試算を、付随的な資料として掲載している。

【平面図】

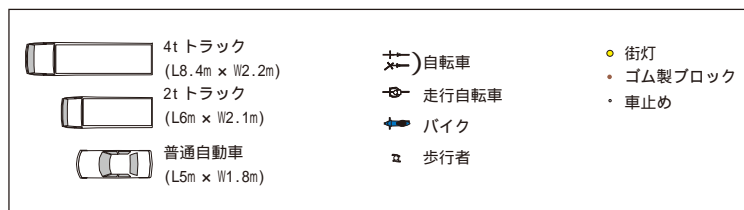
(現況イメージ)



(整備後イメージ)



凡例



道路状況別自転車レーン・駐輪場設置パターンの事例(パターンcの平面図)