

自転車に乗りたくなる^{りんかい}輪快都市を目指して

【秋田市の自転車利用環境に関する提言】

平成21年1月

秋田市自転車利用環境のあり方を考える懇談会

目 次

1	はじめに	1
2	自転車についての現状と課題	2
3	「自転車に乗りたくなる輪快都市」を目指して	20
4	自転車に乗りたくなる輪快都市を実現する具体的な取り組み	21
5	参考資料	33

1 はじめに

近年、自転車は、その利用ニーズが高まっている一方で、全国的に交通事故全数に比べ、自転車事故は増加傾向にあり、特に歩行者と自転車の交通事故が急増している。自転車・歩行者の安全性を向上するためには、現在の利用環境の問題点を明らかにし、自転車・歩行者が安全に安心して通行できる環境へと見直していく必要がある。

また、秋田市では、原油価格等の高騰を契機に立ち上げた市内の対策検討委員会において、中長期的な視点から、地球温暖化対策を見据えた低炭素型都市への転換を目指すこととしており、その対策の一つとして、「歩行者と自転車が便利なまち」を位置づけたところである。

このような状況を踏まえ、秋田市の自転車を取り巻く現状を明らかにしたうえで、今後の自転車利用環境のあり方について検討し、秋田市総合交通戦略協議会や秋田市原油価格等高騰対策検討委員会へ提言することを目的に、自転車利用者等からなる「秋田市自転車利用環境のあり方を考える懇談会」を設置した。

低炭素型都市への転換に向けて、この提言の中から施策を選択し、それを**市民・行政・関係団体等が協力して実施**することで、自転車に乗りたくなる輪快都市として全国の先駆けとなることを切に希望する。

秋田市自転車利用環境のあり方を考える懇談会
会長 浜岡 秀勝

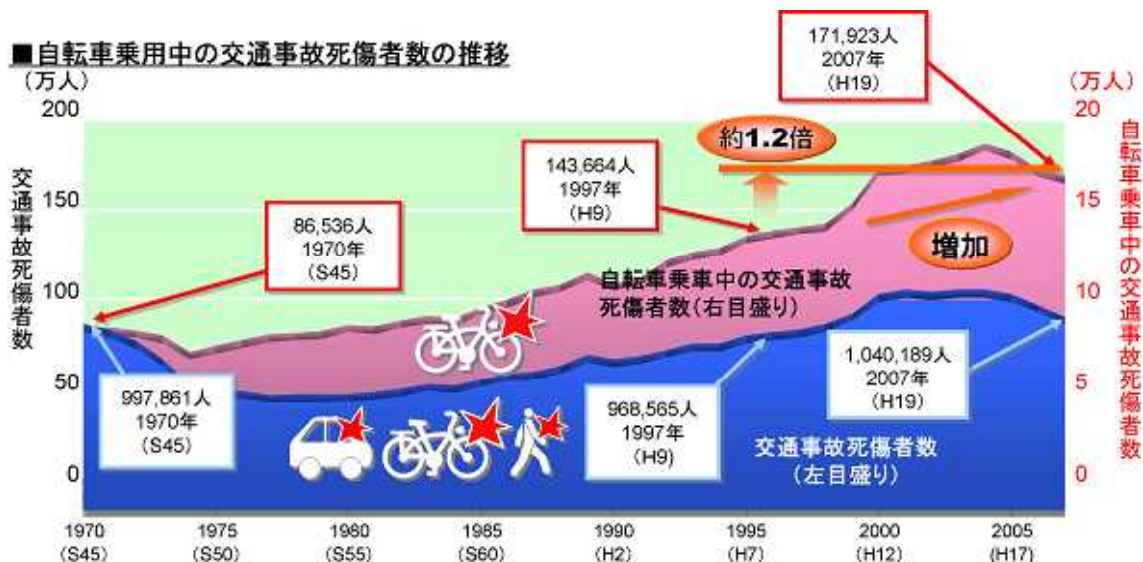
2 秋田市における自転車についての現状と課題

2-1 自転車についての現状

2-1-1 自転車事故の現状

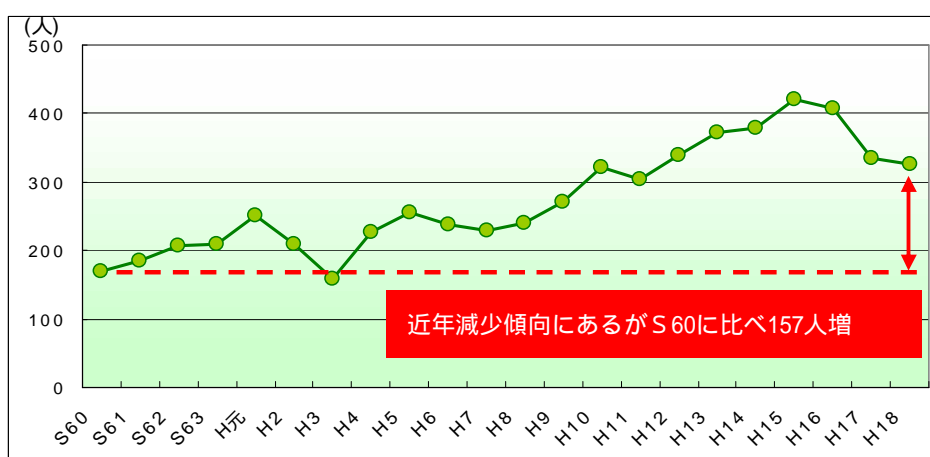
(1) 自転車対車両事故死者数の増加

全国的に自転車乗用中の交通事故死傷者数は増加傾向にあるが、本市においても自転車対車両事故死傷者数は増加傾向にある。



出典: 交通事故統計年報(平成17年版): (財)交通事故総合分析センター

図 - 1 自転車乗用中の交通事故死傷者数の推移 (全国)



資料: 交通統計

図 - 2 自転車対車両事故死傷者数の推移 (秋田市)

(2) 自転車事故の主な原因

秋田市における自転車の事故は、出会い頭の事故と交差点での右折事故が多い。

2-1-2 自転車の通行ルールと取り締まり

(1) 道路交通法の改正

自転車の通行等に関するルールが改正され、平成20年6月1日に施行された。

道路交通法改正

- 自転車が歩道を通行ができるのは、
 - 1 道路標識等で指定された場合
 - 2 運転者が児童及び幼児、70歳以上の高齢者、一定の障害を有する身体障害者の場合
 - 3 車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合
例) 道路工事や駐車車両等のために車道の左側部分を通行することが困難な場所を通行する場合
- 歩行者も「普通自転車通行部分」をできるだけ避けて通行する努力義務





改正前

道路標識等により歩道を通行できるとされている場合

↓ 改正後

道路標識等により歩道を通行できるとされている場合

運転者が児童、幼児等の場合

+

車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合

道路交通法施行令改正、標識・標示令改正

- 車両通行帯の幅員の下限 1.5 ｍ → 1 ｍ への引き下げ (道路交通法施行令改正)

限られた道路空間を再配分することにより、自転車の通行環境整備が一層推進されることを期待。

視覚的な分離を図ることも効果的であるため、カラー舗装の導入について速速で指示。



青色系
- 自転車の専用通行帯における原動機付自転車等の通行を禁止 (道路標識、区画線及び道路標示に関する命令改正)



普通自転車の通行の安全を確保するため。
- 道路標示「普通自転車歩道通行可」の新設 (道路標識、区画線及び道路標示に関する命令改正)



普通自転車の運転者が歩道を通行できることをより認識しやすくするため。

出典：警察庁交通局交通規制課

図-4 道路交通法の改正

(2) 自転車利用者のマナーとルール

道路交通法の改正や自転車安全利用五則が認識されておらず、自転車利用者のマナー違反者が特に高校生に多い。

■ 自転車安全利用五則(平成19年7月10日交通対策本部決定より)

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

資料：警視庁

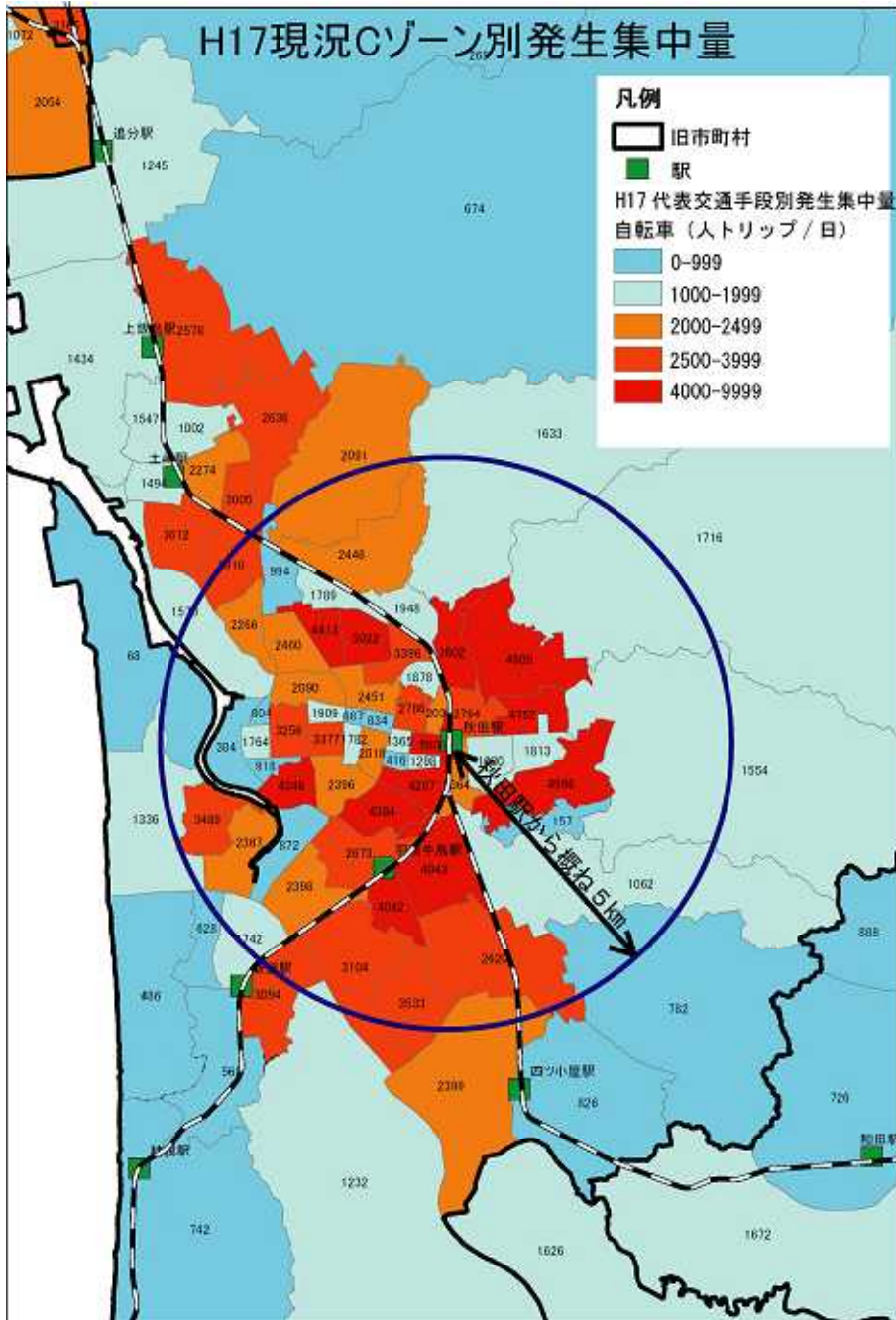


よく見られるルール違反

2 - 1 - 3 自転車利用の特徴

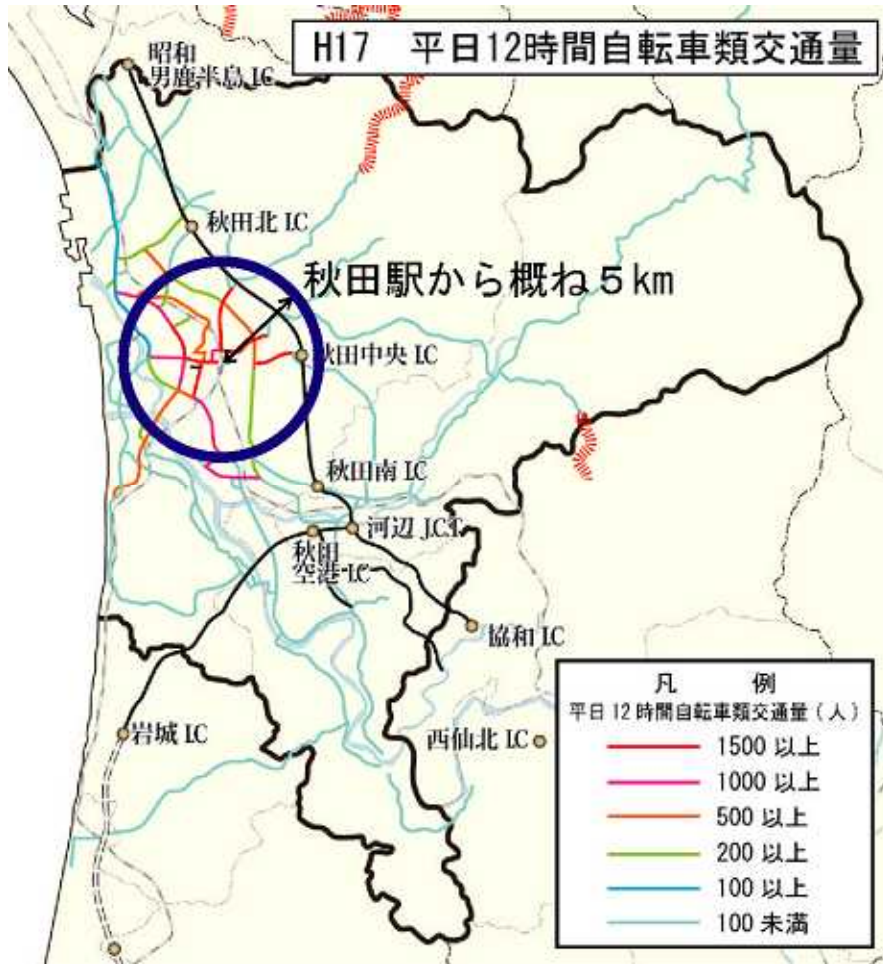
(1) 自転車利用圏域

本市の自転車利用は駅周辺や、中心市街地から概ね5 km圏域での利用率が高い。



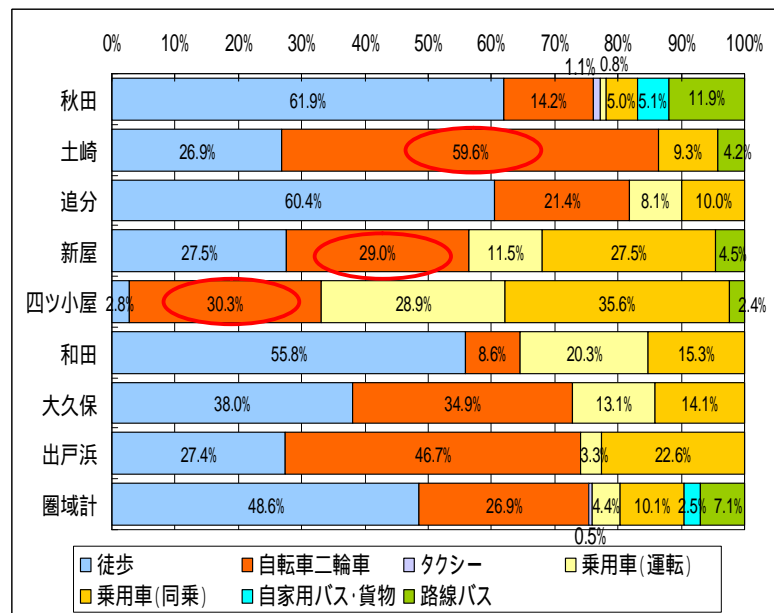
資料 H17都市OD簡易パーソントリップ調査

図 - 5 ゾーン発生別自転車トリップ発生集中量



資料 H17道路交通センサス調査

図 - 6 平日12時間自転車交通量

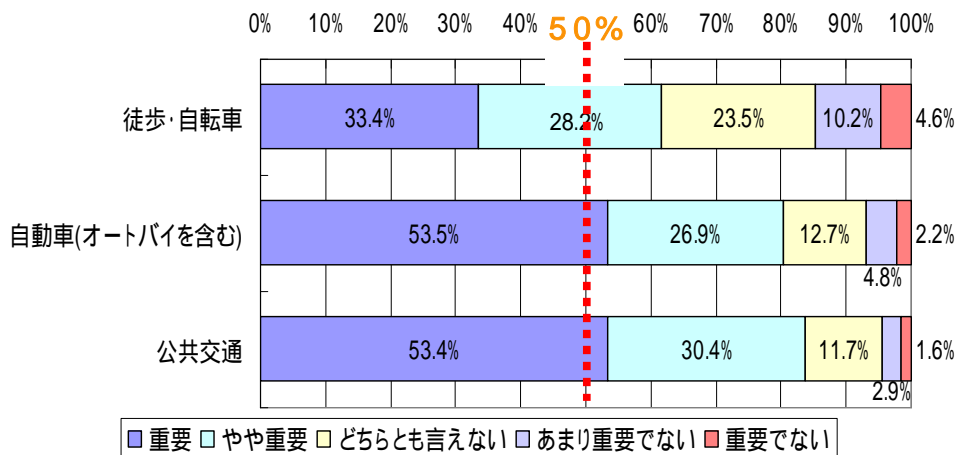


資料 H17秋田都市圏街路交通調査アンケート調査

図 - 7 主要駅の駅端末交通分担(アクセス+イグレス)

(2) 自転車利用者の意識

秋田市中心部へは自転車を含めた多様な交通手段が選択されている。



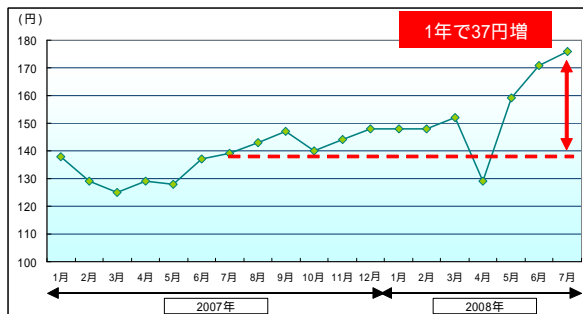
資料 H17都市OD簡易パーソントリップ調査

図 - 8 秋田市中心部に行きやすくするための交通手段

(3) 原油高騰を契機とした自転車ニーズの高まり

近年、自転車は、環境負荷の低い交通手段として見直され、健康志向の高まりや近年の燃料高を背景に、その利用ニーズが高まっている。

また、市街地拡散により公共交通の維持がますます困難となり、少子・超高齢化社会においては、自動車を運転できない高齢者等の交通弱者が増大すると、そのニーズはさらに高まるものと考えられる。



資料: 小売物価統計調査

図 - 10 秋田市ガソリン価格の推移

燃料高でマイカー敬遠! 自転車売れてます
通勤などへ利用広がる

出典: 平成20年8月8日(金)
秋田魁新報 朝刊

ガソリン高の影響で高まる自転車ニーズ

図 - 9 高まる自転車ニーズ

(4) 自転車の保有台数と利用割合

自転車の保有台数は、全国的に増加しているが、近年の人口減少と相まって秋田県では自転車保有台数は減少傾向にある。(図 - 11)

また、自動車社会の進展に伴い、交通手段の中で自転車を利用する割合は減少しており、昭和54年と比較して約2/3の12%となっている。(図 - 12)

しかし、自転車は、自動車に次いでよく利用される交通手段となっており、モビリティを確保する観点からは欠かせない交通手段であることが伺える。(図 - 12)

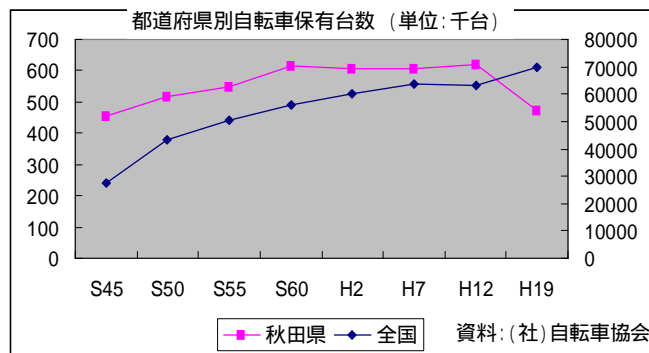
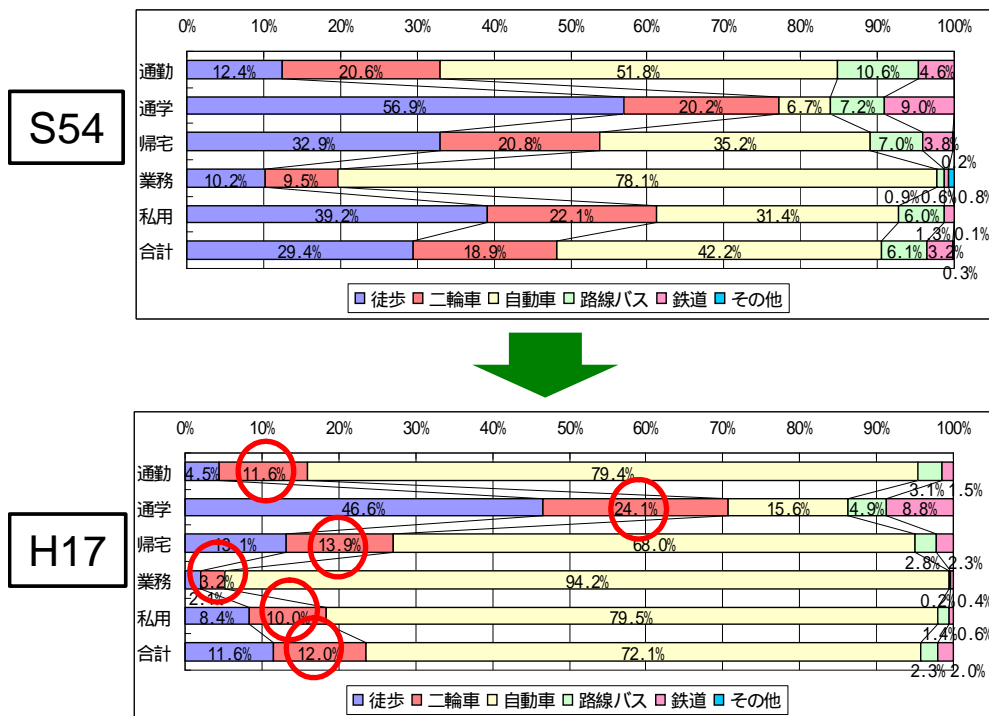


図 - 11 都道府県別自転車保有台数の推



目的別・代表交通手段構成 (都市圏関連)

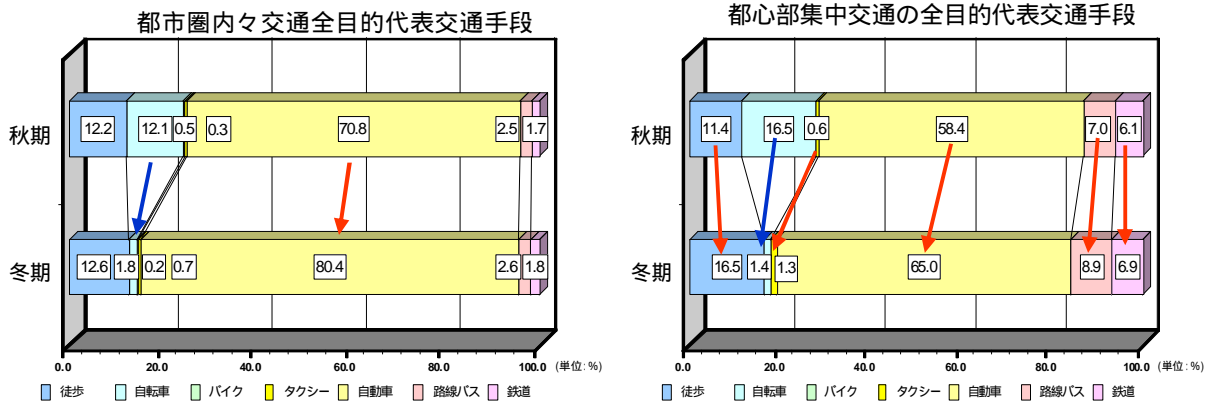
資料:S54パーソントリップ調査

H17都市OD簡易パーソントリップ調査

図 - 12 目的別・代表交通手段構成

(5) 冬季の自転車利用

冬期間の自転車利用者は、そのほとんどが自動車利用に転換し、自転車利用は僅か1.8%たらずである。



資料：H17都市OD簡易パーソントリップ調査

図 - 13 冬期間の交通手段割合

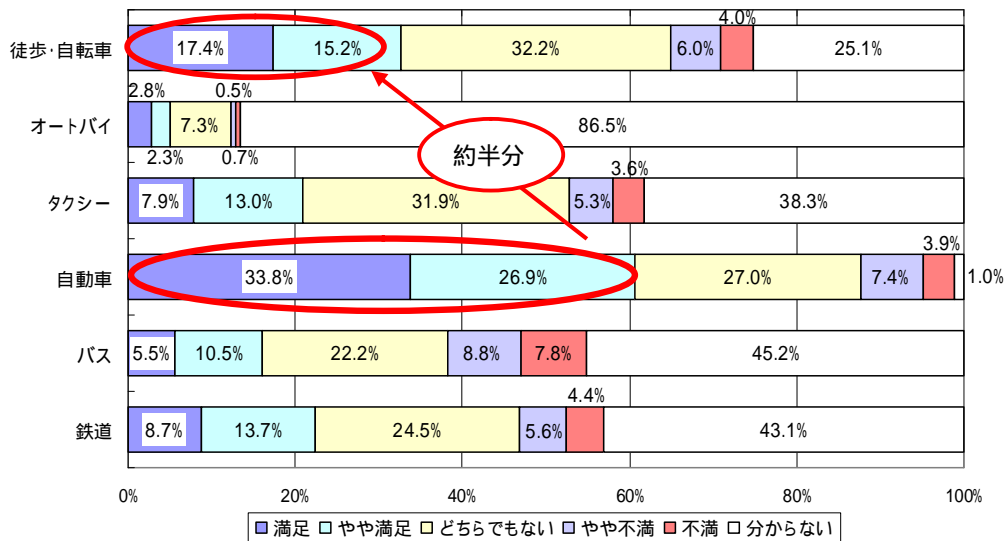
(6) 高齢者の自転車利用者の増加

2030年の秋田都市圏の高齢化率は35.4%、3人に1人は65歳以上の高齢者となり、自転車においても高齢者の自転車利用者が増加することが予想される。

2 - 1 - 4 自転車の利用環境

(1) 徒歩自転車交通手段の満足度

徒歩自転車の交通手段の満足度は自動車の約半分となっている。



資料 H17秋田都市圏街路交通調査アンケート調査

図 - 14 日頃利用する交通手段についての満足度

(2) 利用環境への不満内容

徒歩・自転車を日頃利用する交通手段とする人の不満の内容は、歩道の整備不良（段差など）や自転車歩行者道が不足していることが多く挙げられている。

徒歩・自転車での不満の内容	件数	(%)
歩道の整備不良（段差など）	63	21.7%
自歩道不足	61	21.0%
歩道が狭い	36	12.4%
長距離が困難	29	10.0%
自動車による危険性	17	5.9%
冬期間は歩きづらい	13	4.5%
地形・地物による制約	10	3.4%
歩行者が危険	8	2.8%
外灯不足	8	2.8%
自転車が危険	5	1.7%
駐輪場不足	5	1.7%
駐輪場料金が高い	4	1.4%
その他	31	10.7%
合計	290	100.0%

注) 記載内容に複数の回答がある場合は各々をカウントしている。

資料 H17秋田都市圏街路交通調査アンケート調査

表 - 1 徒歩・自転車の不満の記載内容

(3) 利用空間の認識

- ・自転車、車、歩行者の空間のすみ分けがされていない。
- ・ママチャリがないヨーロッパでの施策をそのまま秋田に当てはめるのは、利用環境が異なるため危険
- ・自転車が快適に利用できる道路のネットワーク化がされていない。
- ・道路標識等の自転車への案内サインが充実していない。
- ・自転車が利用しやすい道路づくりがされていない。

2 - 1 - 5 環境意識と健康増進

環境意識の向上と健康増進のため、現在秋田市内で実施されている自転車の施策

(1) 市役所における自転車通勤等

ア 秋田市環境部における自転車通勤等の奨励に伴う Co₂ の削減 (環境部環境企画課)

・実施期間：平成 20 年 6 月 2 日 (月) ~ 平成 20 年 6 月 30 日 (日)

・対象：市民環境部職員

・実績：延べ参加人数 475 人 ノーカー通勤距離 5,571.8km

ガソリン削減量 (推計) 696.5 Co₂ 削減量 (推計) 約 1.6t

イ 秋田市役所における公共交通機関や自転車等による通勤 (環境部環境企画課)

・実施期間：平成 20 年 7 月 14 日 (月) ~ 平成 20 年 7 月 18 日 (金)

・対象：市役所職員

ウ 公用自転車の導入 (財政部管財課)

・実施日：平成 20 年 7 月 1 日 (火) より

・対象：市庁舎から半径 2km 以内の外回りをする職員

・使用台数：10 台



導入した公用自転車 10 台



公用自転車を活用する職員

(2) NPO 法人バイシクルエコロジージャパン (BEJ) の活動 (秋田市)

NPO 法人バイシクルエコロジージャパン (BEJ) が主催する「Bike to work day」の自転車通勤応援イベントでは、自転車通勤者へ飲食物を提供するなど、さまざまなイベントを企画している。

秋田市環境部でも、同イベントの趣旨に賛同し、平成 20 年 6 月 19 日 (木)、7 月 17 日 (木)、9 月 22 日 (月)、10 月 16 日 (木) の 7:30 ~ 8:30 に環境部庁舎玄関前にブースを設け、冷たいお茶等の提供を行った。



NPO 法人バイシクルエコロジージャパンの実施状況



環境部の実施状況

2 - 1 - 6 秋田市内で行われている自転車施策とそれに対する評価

(1) 秋田市内で行われている自転車施策

ア 秋田駅東西歩道橋(Weロード)西側昇降口等整備事業による自転車通行開始

秋田駅東西間の交流促進を図るため、歩行者の利便性の向上と自転車通行を可能とするための施設改修を実施した。

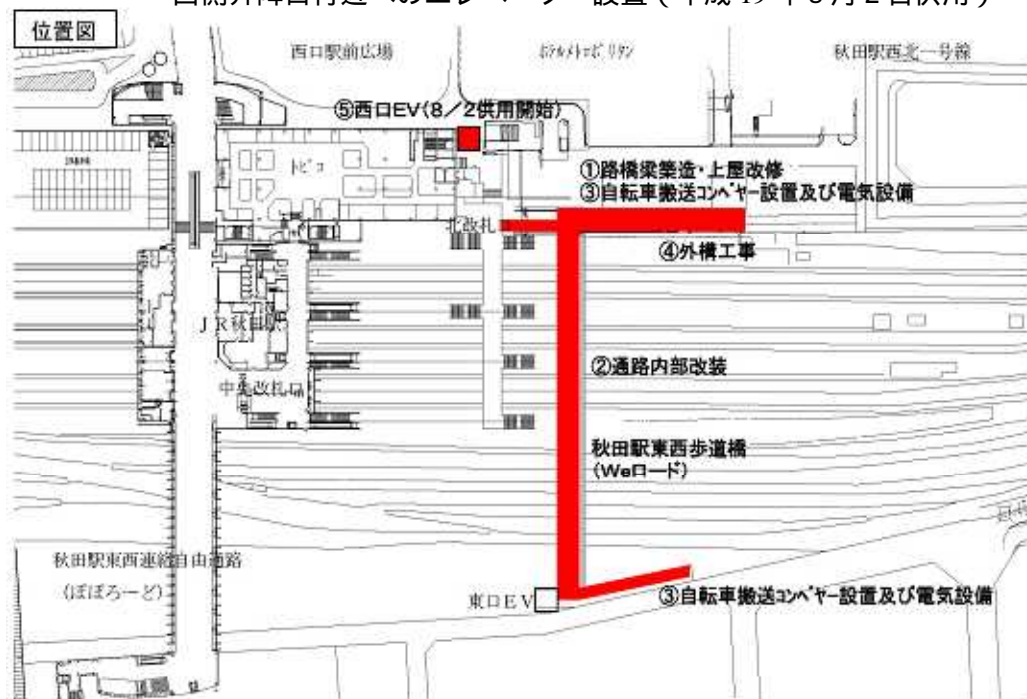
- ・事業期間 平成 18 年度から平成 20 年度（平成 20 年 8 月 2 日供用開始）
- ・事業内容

自転車通行を可能にするための西側昇降口の改修

昇降口への自転車搬送コンベヤーの設置（西側・東側）

歩行者及び自転車が安全に通行できるよう、通路内部の改装

西側昇降口付近へのエレベーター設置（平成 19 年 8 月 2 日供用）



イ 秋田駅周辺の自転車等の放置防止

「秋田市自転車等放置防止に関する条例」（平成元年 11 月 18 日施行）により、秋田駅前周辺を自転車等放置禁止・規制区域に指定し、指定区域内に放置された自転車および原動機付自転車の撤去・保管を行っている。



ウ 秋田駅周辺の自転車駐輪対策

現在、秋田駅周辺には 4 箇所の駐輪施設があり、その内、市では自転車等駐車場など 3 箇所の管理・運営を行っている。

施設名	供用年月	営業時間	施設概要
(市営)秋田駅東自転車等駐車場	平成 16 年 7 月	5:00 ~ 0:30	自転車 2,600 台 バイク 50 台
(市営)秋田駅西地下自転車駐車場	昭和 59 年 3 月	6:30 ~ 22:30	自転車 800 台
(市営)アトリオン広場地下自転車駐車場	平成元年 11 月	7:00 ~ 21:00	自転車 530 台
(公営)秋田市公営駐車場	昭和 59 年 7 月	7:00 ~ 22:00	自転車 250 台 バイク 60 台



エ 自転車利用を促進するサービス

秋田駅西口の大型店が共同で、まちなかの買い物をさらに便利にお楽しみいただくため、自転車利用を促進するサービスを 8 月 1 日から行っている。

取組団体

- ・イトーヨーカドー秋田店 ・秋田西武 ・秋田フォーラス ・トピコ ・アルス

取組内容

7 月 31 日(木)まで > 税込 2,000 円以上のお買い物で 駐輪券 1 枚サービス		8 月 1 日(金)より > 税込 1,000 円 以上のお買い物で 駐輪券 1 枚サービス
--	--	---

利用できる自転車駐車場

- 秋田市公営駐車場自転車・バイク駐車場、秋田駅西地下自転車駐車場、秋田駅東自転車等駐車場、アトリオン広場地下自転車駐車場

オ サイクリングロードの整備

大規模自転車道（サイクリングロード）は自然公園、名勝、観光施設、レクリエーション施設を結び、あわせて自転車利用の増大に対処するために、「交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて国民の心身の健全な発達に資する」ことを目的として昭和 48 年度から整備を行っている。

自転車は、都市内の近距離移動のための手段としてだけではなく、広域的な観光目的でも重要な交通手段となっている。

現在、秋田市内を通る自転車道は「雄和仁別自転車道」、「秋田河辺雄和自転車道」、「秋田男鹿自転車道」の 3 路線がある。



雄和仁別自転車道の利用状況

カ 秋田市西部地域の散策用自転車の貸出し

目的

秋田市西部地域の名所、旧跡、街並み等を巡り、郷土の文化・歴史に対する新たな発見および想いを再認識する機会を提供し、もって地域の活性化に寄与することを目的としている。

制度内容

貸出し対象者は、交通法規を遵守し、自己の行動に責任を負える者（小学生以下を除く）とし、貸出期間及び貸出時間は毎日（土日祝日含む）午前9時から午後6時半まで。
新屋支所にて貸し出しを受付。
使用料は無料。保有台数5台。



キ 自転車通行環境整備のモデル地区の指定

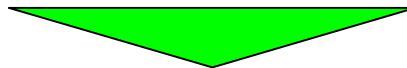
平成20年1月に国土交通省と警察庁が合同で自転車通行環境整備のモデル地区を指定した。

自転車交通を取り巻く課題

- ・歩道上で自転車と歩行者が接触する事故は、最近10年間で約4.8倍に増加。
- ・京都議定書目標達成計画で、自転車走行空間の整備により約30万トンの排出ガス削減を目指す。

自転車走行空間の現状

- ・自転車走行空間（約79,000km）のほとんどが歩行者と自転車の混在する自転車歩行者道。



【目的】 歩行者・自転車・自動車が分離された走行空間を戦略的に展開するためのモデル地区を指定し、今後の自転車通行環境整備の模範となる事業を実施する。

【指定地区】 平成20年1月17日に全国で98地区が指定されており、東北地区（11地区）では秋田県から秋田駅前周辺（秋田市）と能代駅周辺（能代市）の2地区が指定された。

秋田駅周辺地区（自転車通行環境整備のモデル地区）

秋田駅周辺において、自転車通行環境の整備を実施する。

- ・実施期間 平成20年度～21年度
- ・実施内容 自転車・歩行者道（自歩道）をラインで区切るなどして自転車走行空間を確保するほか、走行マナー向上のための啓発活動など自転車

通行環境向上の取り組みを進める。

- ・実施機関 国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所、秋田県、秋田県警察本部、秋田中央警察署、秋田東警察署、秋田市



ク 企業向けレンタサイクルの社会実験実施

- ・募集対象 市内企業
- ・募集期間 平成 20 年 10 月 21 日から同月 29 日まで
- ・実験期間 平成 20 年 11 月から 3 月まで
- ・市提供物 レンタサイクル 計 50 台（放置自転車を修理し利用、TS マーク付き）
- ・調査内容 企業活動における自転車の利用状況調査、自転車の冬季利用限界時期の確認、自動車から自転車への転換の可能性、原油価格等高騰における有効性、効果、レンタサイクル導入における課題抽出（アンケートおよびヒアリング調査）



(2)秋田市内で行われている施策に対する評価

- ・ 条例による自転車等放置禁止・規制区域は、モラルに欠けた駐輪抑制に効果がある。
- ・ We ロードの自転車搬送コンベアは、楽なので利用している。
- ・ 秋田駅西側の地下駐輪場は、場内に入ってから駐輪作業がしやすくなった。



2 - 2 自転車利用環境の課題

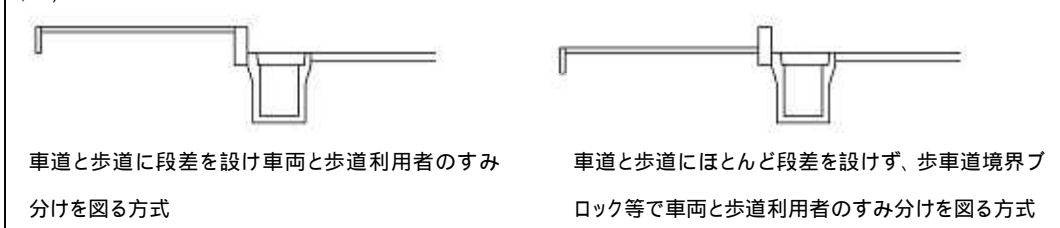
2 - 2 - 1 自転車が利用しづらい環境と、事故の増加

(1)整っていない自転車の利用空間

本来車両である自転車は、走行区分は車道脇と定められているが、その空間が確保されておらず、歩道内を走行することが常態化している。歩道は歩行を主目的に整備されているため、自転車の走行には適しておらず、危険を感じるケースも多い。また、自転車の通行に関する標識や駐輪場の案内板などの整備も十分とはいえない。

- ・ 走行空間が不明確である（車道脇のレーン、歩道内での分離）
- ・ 自転車歩行者道の改良が必要（マウンドアップ方式をセミフラット化）

(ex.) マウンドアップ方式とセミフラット方式の模式図



- ・ 車道脇の自転車走行空間の改良が必要（路側帯（白線外側）の拡幅、オーバーレイによる盛り上がりの解消）
- ・ 既存道路内の自転車走行時の危険箇所が存在する（ブロック舗装の目地、点字ブロックにタイヤが取られる）
- ・ 比較的安全に走行できる道知らない
- ・ 「自転車および歩行者専用」の道路標識の位置が、自転車歩行者の目線にあっていないし、少ない
- ・ 自転車走行、駐輪に関するサインの不足
- ・ 歩道内で高速走行する自転車に、歩行者が恐怖を感じる

(2) 自転車事故の解消と防止

自転車による事故は増加傾向にあり、特に近年では歩行者との事故が急増していることから警察庁では、子供の自転車乗車用ヘルメットの着用義務や、児童と70歳以上に限り歩道内の自転車走行を許可するなどの法改正を行い、自転車の交通秩序回復を図っている。

- ・ マナー違反者に対する指導の不徹底
- ・ 子供用ヘルメットの着用義務が徹底されていない
- ・ 中学校生徒のヘルメットの着用規則（校則）が徹底されていない
- ・ 中学生徒用のヘルメットが不格好だ
- ・ 出会い頭や、車の右折による事故が多い

2 - 2 - 2 自転車に関する知識が不足

(1) 自転車利用に関するルールの認識不足

昨今の自転車ニーズの増加により利用率の向上が予想されるが、道路交通法における自転車利用のルールを利用者がどこまで認識しているか疑問である。特に利用者数の多い高校生の認識が不足している。

また、車のドライバーの自転車に関するルールの認識不足から、自転車が危険にさらされている。

- ・ 交通事故に遭わない知恵を利用者が教わる機会がない
- ・ 自転車利用に関するルールの認識不足
- ・ マナーやルールを習得する機会が少ない（自転車、車のドライバー双方）
- ・ 通行ルールが守られない、マナーが悪い
- ・ 車両であるにもかかわらず、運転免許制度がない
- ・ 車のドライバーが、車道脇を走行する自転車に配慮しない

(2) 自転車に対する意識の低さ

道路内の自転車走行空間（自転車専用道や車道脇の走行空間が確保されず、歩道内に歩行者と共存せざるを得ない）や生活文化・様式の影響から、走行速度の低いいわゆるママチャリが普及し、保有自転車の大半を占めている。このママチャリの製造コストを抑え、結果として耐用年数が短い廉価なタイプが増え、ユーザーの意識の多くは、自転車を使い捨ての道具としてとらえている。使い捨てであるがため、道具として愛着がなく扱いがおろそかになり、乗り方のマナーも低下する。結果として自転車の地位までも低下させている。

- ・ 自転車利用者の意識改革
- ・ 自転車利用に関する情報不足
- ・ 自転車利用時の移動距離の短さ

- ・粗悪な自転車を使用する傾向の高さ
- ・自転車を使い捨ての道具として捉えている意識
- ・高性能な自転車に触れる（試乗などの）機会がない
- ・企業が率先して自転車利用（通勤、外回りの営業など）を推奨していない

2 - 2 - 3 利用にメリットがない環境



(1) 自転車を利用することでメリットを享受できる仕組みが整っていない

自転車に対する意識の低さから、自転車を利用して楽しさを感じようとする企画や行動が少ない。美しい景観など、秋田の資源が活かされた演出がない。

また、過度に自動車に依存し、近距離の通勤・移動でも車を利用するなど、自転車の利用度が低い状態である。ライフスタイルを自転車利用に転換させるほど自転車に魅力を感じることができず、車依存から脱却できずにいる。

- ・自動車に依存したライフスタイルへの執着
- ・車から自転車への転換が進まない
- ・魅力的な店舗が近くにない
- ・自転車の楽しさを伝える行事や仕組みがない
- ・自転車利用に対するメリットが乏しい（駐輪券サービスなど）
- ・駐輪が有料であることを理解できない
- ・乗りたいと思わせるような美しい環境が活かされておらず、演出もできていない

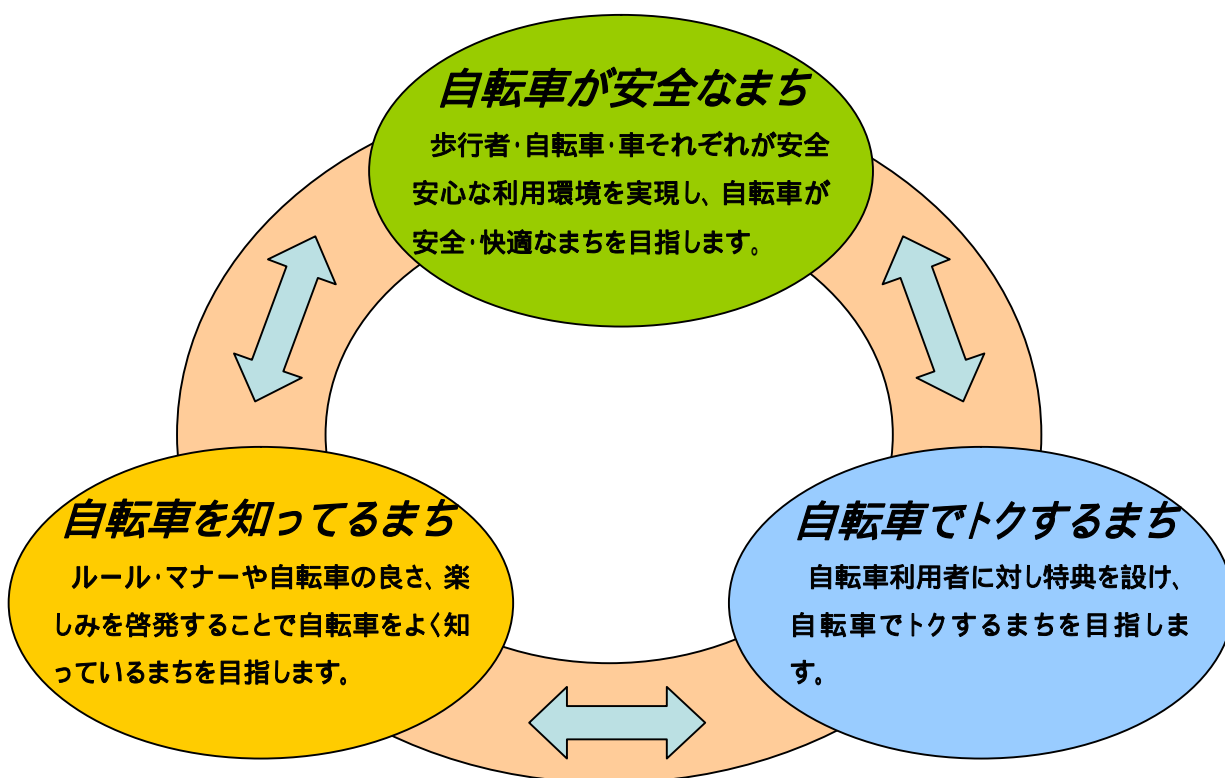
自転車利用の現状から懸念される問題点を、解決する必要のある事項として整理し、課題として次のように大きく3つの項目にまとめた。

自転車利用環境の課題		
知識の不足	利用しづらい環境と事故の増加	利用にメリットがない環境
<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故に遭わない知恵を利用者が教わる機会がない ・自転車を使い捨ての道具として捉えている意識 ・自転車利用に関する情報不足 ・通行ルールが守られない、マナーが悪い ・自転車利用に関するルール認識不足 ・自転車に対する意識の低さ 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と自転車が輻輳していないが、自転車の走行空間が不明確 ・既存道路内の自転車走行時の危険箇所が存在 ・マナー違反者に対する指導の不徹底 ・自転車走行、駐輪に関するサイ 	<ul style="list-style-type: none"> ・車に依存したライフスタイルへの執着 ・車から自転車への転換が進まない ・自転車利用者に対するメリットが乏しい ・自転車の楽しさを伝える行事や仕組みが少ない 

3 「自転車に乗りたくなる輪快都市」を目指して

『自転車に乗りたくなる輪快都市』の実現に向け、自転車の利用環境を改善する大きな基本方針として「自転車が安全なまち」、「自転車を知っているまち」、「自転車でトクするまち」を掲げ、それぞれのテーマに属した取り組みを展開する。

市民一人ひとりが、ここに掲げた3つの基本方針を認識し、市民と関係する行政とが一体となって取り組むことが重要である。次頁以降に、この3つの基本方針に基づいた具体的な取り組みを示した。



4 自転車に乗りたくなる輪快都市を実現する具体的な取り組み

4-1 自転車が安全なまち

歩行者・自転車・車それぞれが安全安心な利用環境を実現し、自転車が安全で快適なまちを目指します。

4-1-1 自転車走行時の危険箇所の改善

ブロック舗装の目地などの空隙やがたつきにタイヤを取られたり、舗装道のオーバーレイによる道路端部の盛り上がり、マウンドアップ方式による歩行者自転車道など、自転車走行に支障を来す道路の危険箇所を効率的、計画的に解消していく必要がある。

(ex) 秋田市においてマウンドアップ方式の歩道からセミフラット方式の歩道に解消した事例



着工前

完成

また、出会い頭事故防止のため、自転車歩行者道内で自転車の車道側通行を徹底させるような注意を促す道路構造の検討を行う。

4-1-2 自転車が利用しやすい道路のネットワーク化

自転車利用の多い駅周辺や中心市街地などにおいて、走行空間に連続性を持たせ、自転車利用者に安全で快適な利用空間を提供することで、目的地への移動経路に対する不安を解消していく必要がある。



サインの充実



路面標示の充実



走行空間の分離

4 - 1 - 3 自転車通行空間の整備（どのような空間創出すべきかも検討）

歩行者、自転車、車の通行空間をすみ分けする方法としては、十分な幅員がある自転車歩行者道においては、道路標示や舗装の色分け、誘導標識等による自転車通行一の明示、車道で十分な幅員（路肩等）を確保できる道路においては、車道部の進行方向左側に自転車レーンを設置し、道路標示や舗装の色分け、誘導標識等により自転車の走行位置の明示を行う必要がある。

これら自転車通行空間の整備方法については、車の交通量や道路の幅員構成によって自転車の安全快適な通行空間の位置づけが変化するため、本市の実情を考慮し、どのような自転車通行空間を創出すべきかを検討する必要がある。

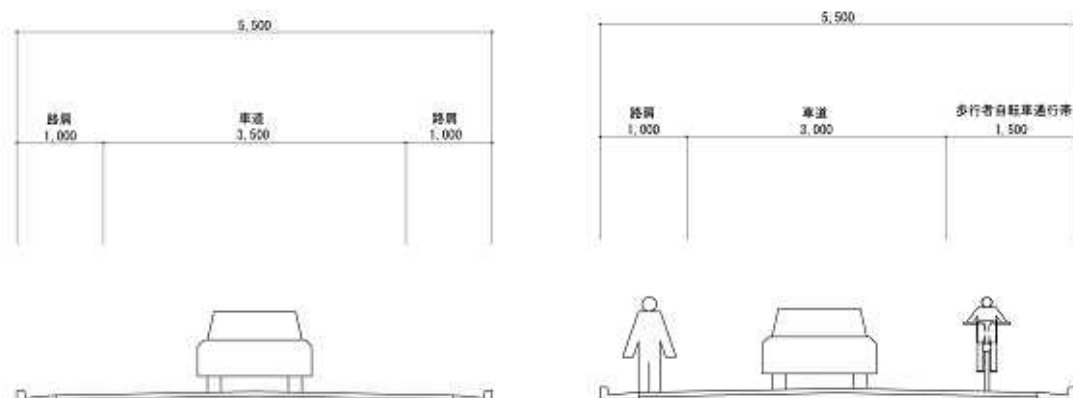
その検討にあたっては、車道を自転車レーンや簡易な駐輪場に変更するなど、新たな道路空間の再配分についても併せて検討する必要がある。

秋田市においては、下記のとおり具体的な取り組みが考えられる。



秋田市道一丁目橋線

車両一方通行を利用した歩行者自転車通行帯の設置案



一丁目橋線 現況断面図



一丁目橋線現況写真(一方通行区間)

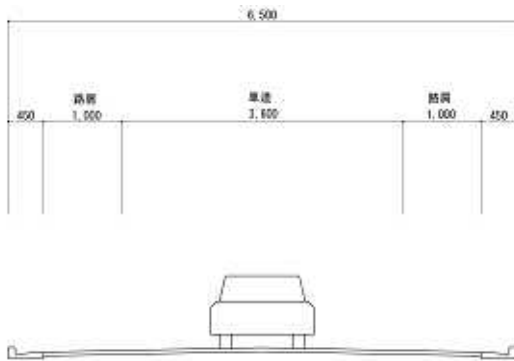
一丁目橋線 改善案 断面図



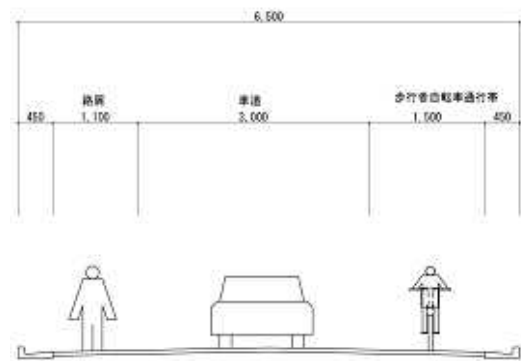
一丁目橋線現況写真(対面通行区間)

秋田市道四丁目橋線

車両一方通行を利用した歩行者自転車通行帯の設置案



四丁目橋線 現況断面図



四丁目橋線 改善案 断面図



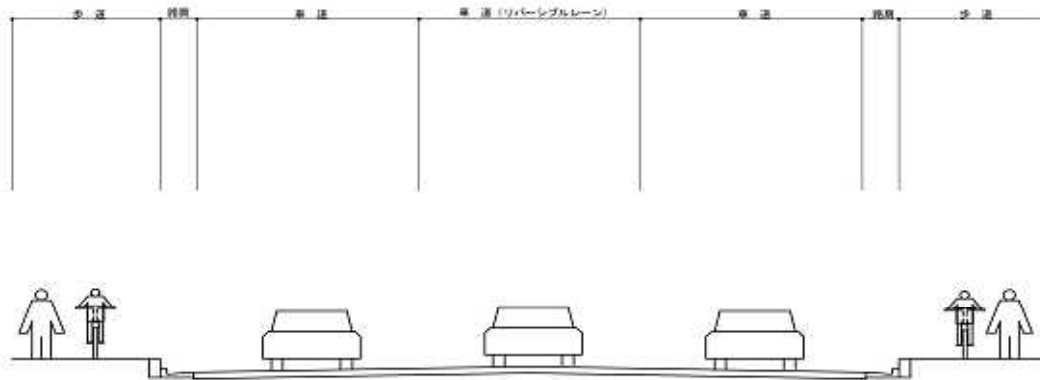
四丁目橋線 現況写真(一方通行区間)



四丁目橋線 現況写真(対面通行区間)

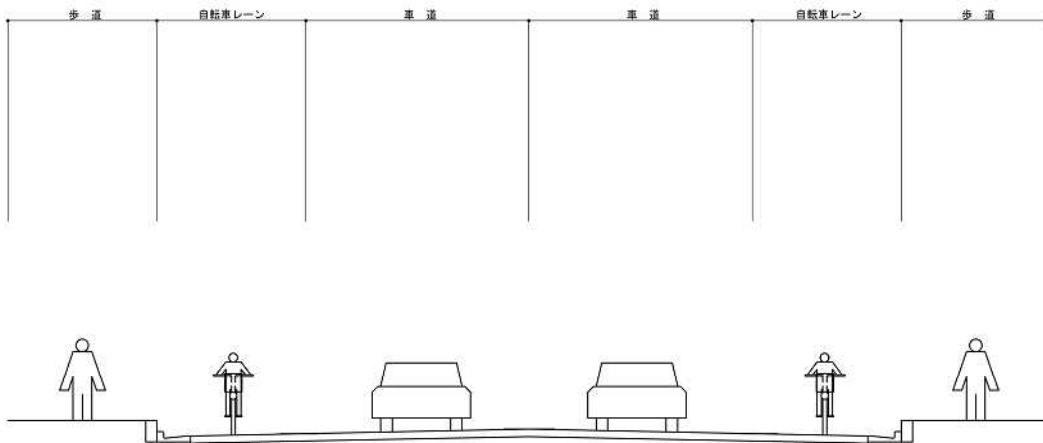
主要地方道秋田岩見船岡線

リバーシブルレーンを廃止し、自転車レーンの設置案



秋田岩見船岡線 現況断面図

1車線減少させる

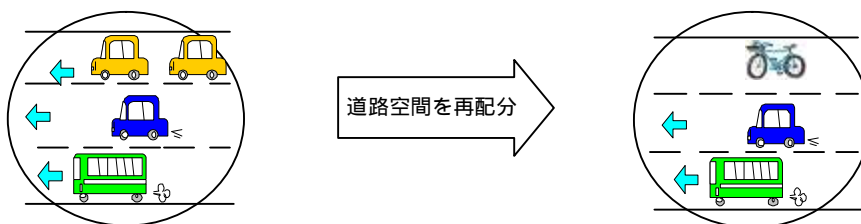


リバーシブルレーンを廃止し自転車レーンを設置する改善案 断面図

広小路・中央通り

車道1車線を利用した自転車レーンや簡易駐輪施設の設置案

広小路・中央通りにおける一方通行の是非の検討の一つとして、自転車空間の整備の視点として検討も有効である。



3車線の内の1車線を自転車レーン化した例

4 - 1 - 4 自転車利用に関連した標識や案内サインの充実

自転車利用空間を視覚的な情報として訴える「自転車および歩行者専用」などの道路標識を自転車利用者、歩行者の目線で設置し、設置箇所についても自転車利用者が連続性を実感できる間隔で設置する必要がある。

また、駐輪場などの施設案内についても、放置自転車の注意喚起と併せて施設への誘導に十分な連続性を持たせる案内サインの設置を充実させる必要がある。

(ex) 駐輪場の案内板と路面標示 (北海道旭川市)



案内看板による誘導



路面標示による誘導

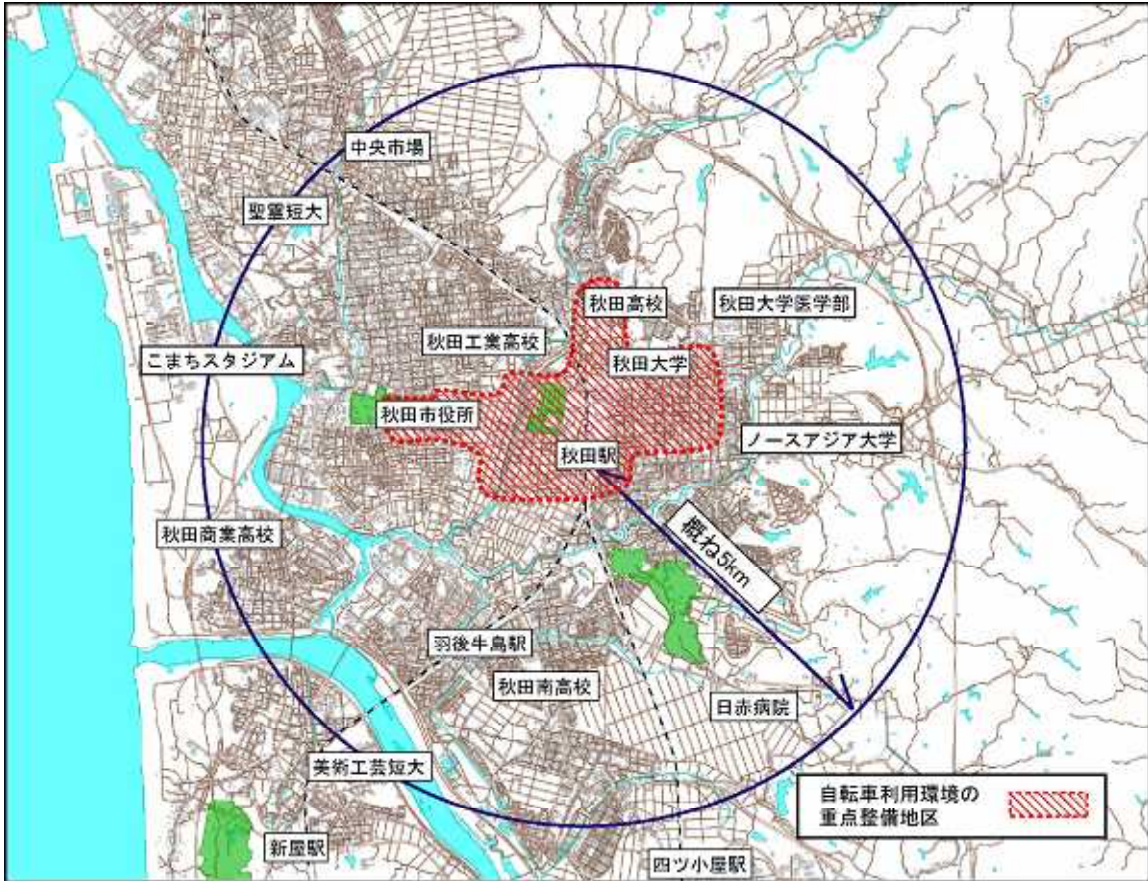
4 - 1 - 5 自転車利用環境の重点整備地区の設定

平成 20 年 1 月に国土交通省と警察庁が合同で、歩行者・自転車・自動車が分離された空間を戦略的に展開するため、今後の自転車通行環境整備の模範となる事業を実施する「自転車通行環境整備のモデル地区」として秋田駅周辺地区が指定されている。

更に、平成 20 年 7 月 1 日には、秋田市中心市街地活性化基本計画が内閣総理大臣の認定を受け、秋田駅西側の中通地区を中心とした 119ha の中心市街地の活性化が進められているなど、行政による施策が秋田駅周辺に集中して取り組まれている。

駅周辺は交通結節点であるため自転車の利用が多く、取り組みの投資効果が高いといえる。また、自転車利用の特徴の項目で述べたとおり、自転車は秋田駅を中心とした概ね 5 km 圏内で利用率が高いことから、秋田駅を中心とした概ね 5 km 圏内を「自転車利用環境の重点整備地区」として設定し、自転車利用環境の改善を集中的に実施することを提案する。

しかし、課題の項目で前述したとおり、走行速度の低いママチャリが普及している現状では、5 km という移動距離は体力的・心理的に長いものと推察される。従って、自転車の利用環境の改善が進み、走行速度の高い自転車利用が増えるなど、取り組みの効果が現れるまでは、最長でも秋田駅から約 2.5 km を範囲とする、「自転車通行環境整備のモデル地区」と同じ範囲を「重点整備地区」とする当面の措置を提案する。



自転車利用環境の重点整備地区（自転車通行環境整備のモデル地区）

4 - 2 自転車を知っているまち

ルール・マナーや自転車の良さ、楽しみを啓発することで、自転車をよく知っているまちを目指します。

4 - 2 - 1 マナー向上、ルール認識のための啓蒙活動

児童、生徒への交通安全教育を推進するため、小学、中学、高等学校それぞれのレベルに応じた交通安全カリキュラムを実施し、ルールやマナーに加えて、自転車による事故責任も習得させる。

事例：荒川区自転車運転免許制度推進協議会の「自転車運転免許制度」の推進（東京都荒川区）

この制度は、区を始め区内の警察署、町内会、PTA、青少年対策地区委員会等が協力して実施するもので、講義、筆記試験、実技講習を経て、自転車運転免許証を発行する全国で初めての制度で、平成14年7月から実施している。

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の実現を目的としている。

この制度を推進するため、区内の警察署や町会連合会、PTA連合会、交通安全協会などによる「荒川区自転車運転免許証制度推進協議会」を設立した。

PTAや町内会が中心となり、自転車の事故防止や安全利用を呼びかける啓蒙活動を実施し、ルールの習得やマナーの向上を図る。

事例：「自転車マナーアップ呼びかけ隊」の啓蒙活動（神奈川県川崎市）



川崎市の町内会を中心とするボランティアが、自転車の交通事故防止と安全利用の推進を図ることを目的に、「自転車マナーアップ呼びかけ隊」を結成し、警察や自治体に頼らず、自転車運転者に対して、自主的に、地域で交通ルールの遵守やマナーの向上を呼びかける啓蒙活動を、平成19年10月から2箇月間行った。

4 - 2 - 2 自転車の楽しさを伝えるイベントの開催

自転車を知り、親しみをもちてもらうためのきっかけづくりとして、自転車の良さや楽しさを伝えるイベントを開催する。

事例：大分市都市交通対策課の「自転車ヘルメットデザインコーナー」（大分県大分市）

大分市役所では、交通安全フェアの催し物として「自転車ヘルメットデザインコーナー」を開き、県立芸術文化短期大学生の協力を得て、参加者に自転車用ヘルメットのデザインやペイントをしてもらうなど、自転車利用の楽しさつながるようなイベントを開催した。



学生から指導をうけてヘルメットをデザインする参加者



ヘルメットデザインコーナーの様子

4 - 2 - 3 自転車マップの作成

自転車が比較的安全に走行できる一方通行道路などの推奨ルートや、自転車店の位置、自転車で行ける楽しいスポットなどを紹介した、自転車ユーザーに向けた便利なマップを作成する。

事例：盛岡自転車会議の「自転車マップ」作成（岩手県盛岡市）

ボランティア団体の盛岡自転車会議が、自転車利用のきっかけづくり、安全に走れる道路づくり、自転車が似合うまちづくりを目的に、意外に知らない名所、普段車で通り過ぎて見逃している道、風情のある道、通勤などにお薦めの道、また逆に危険な道などを地図に明示し、Webで公開している。



- 緑 自転車歩行者専用道
- 青 走行幅 約 100cm あり安全といえる
- 黄 走行幅 約 80～100cm 未満
- 橙 走行幅はない、ただし歩道を走行できる
- 赤 走行幅がなく、危険である

4 - 2 - 4 CO2削減のための自転車通勤等の啓発支援活動

エコロジーの観点から、CO2削減のための自転車通勤等の啓発活動を、引き続き支援するとともに、その拡充を図る。(Bike To Work の拡充実施)

事例：NPO法人バイシクルエコロジージャパン（BEJ）の活動（秋田市）（再掲）

NPO法人バイシクルエコロジージャパン（BEJ）が主催する自転車通勤応援イベント「Bike To work day」では、通勤時間帯の自転車通勤者へ飲食物を提供するなど、自転車の通勤利用を促進している。

秋田市環境部でも、このイベントの趣旨に賛同し、平成20年6月19日（木）、7月17日（木）、9月22日（月）、10月16日（木）の7:30～8:30に環境部庁舎玄関前にブースを設け、冷たいお茶等の提供を行った。



NPO法人バイシクルエコロジージャパンの実施状況



環境部の実施状況

自家用車で通勤している市役所職員が、エコ通勤として積極的に自転車や徒歩での通勤を行う。

4 - 2 - 5 サイクルメーターのレンタル

サイクルメーター（サイクルコンピューター）をレンタルまたはプレゼントし、自転車の楽しさを味わってもらうきっかけや、仕組みを作る。

事例：NPO法人いいでいい住まいづくり研究所「いいで自転車らいふ」プロジェクト（山形県飯豊町）

いいでいい住まいづくり研究所では、地球環境の保護や健康増進のため、自転車利用の促進を図る取り組み「いいで自転車ライフ」を始めた。積雪期を除き、月に一度自転車の走行距離を報告することを前提として、30名にサイクルメーターをプレゼント。参加者の自転車に装着したメーター値を集計、Webで紹介することで、サイトの閲覧者に自転車利用の楽しさをアピールしている。



「いいで自転車らいふ」のWebサイト



プレゼントされたサイクルメーター

走行距離、走行時間、消費カロリーが表示される

4 - 2 - 6 自転車タクシーの導入検討

環境にやさしいまちづくりと市街地の活性化を図るため、環境にやさしい新しい交通システムとして、自転車タクシーを導入する。本市においては市民団体の SING が試験的に運行しており、協力体制を構築して本格的な運用を目指す。

事例：ペロタクシー函館(株式会社トライワック北海道)

ペロタクシー函館は 2006 年に 1 ヶ月間のテストランを行い、2008 年 4 月 7 日から、函館市西部地区を中心に運行した。ユニークな車体にカラフルな広告を載せ、歴史的建造物の紹介などをドライバーが観光案内している。料金は体験乗車の 500 円からガイド付き観光の 1 万円まで。



SING が秋田市で試験的に運行したペロタクシー

4 - 3 自転車でトクするまち

自転車利用者に対する特典を設け、自転車でトクするまちを目指します。

4 - 3 - 1 自転車利用者に対するメリットの付加

秋田駅周辺の 4 つの有料駐輪場に駐輪し、駅周辺の 5 つの大型店で 1000 円以上の買い物をした方を対象に実施している無料駐輪券のサービス制度を、秋田駅周辺の多くの店舗(商店街)に適用を拡大する。

発行される駐輪券(1 回分)



4 - 3 - 2 短時間無料駐輪場の検討

自転車利用の増加と中心市街地への自転車での誘客数向上を図るため、秋田駅周辺の 4 つの駐輪場において、短時間(例: 2 時間以内)の駐輪に対して駐輪料の無料化を検討する。

事例：駅前駐輪場の短時間駐輪の無料化(東京都荒川区)

駅前の放置自転車の問題が深刻化している荒川区では、これを解消するため 8 時間以内は 100 円としていた駐輪料金を、2 時間以内は無料とする取り組みを平成 20 年 8 月 1 日からスタートした。



日暮里駅前自転車駐車場



比較的スペースに余裕がある内部

4 - 3 - 3 レンタサイクルの導入の検討

中心市街地の活性化と市内観光施設等への移動手手段を確保することを目的として、市の公共施設や駐輪場を基点とする、デポジット制のレンタサイクルを導入する。どの基点でも貸し出しと返却が可能な利便性の高いシステムを構築し、貸出自転車はママチャリその他、自転車の良さを知ってもらうため、市街地の走行に適したクロスバイクも用意する。

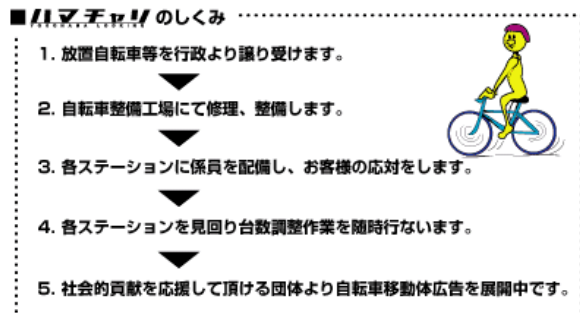
事例：NPO 法人ナイスヨコハマ「ハマチャリ」（神奈川県横浜市）

環境と人に優しいまちづくりを目指す NPO 法人ナイスヨコハマは、平成 15 年より放置自転車を活用したレンタサイクル「ハマチャリ」を展開している。行政から放置自転車の譲渡を受け、修理工場で再生した約 200 台を 4 箇所のステーションで貸し出し、平日はサラリーマンや OL に、休日は観光客の足として定着している。

借り受けた自転車は、どのステーションでも返却でき、利用料は 1 日 800 円。利用料のほか 1500 円を保証料として借り受け時に支払い、返却時に返金される。また、自転車の良さを広げたいという思いから、再生した自転車の販売によっても収入を得ている。



貸し出し用の自転車



4 - 3 - 4 駐輪場のサービスステーション化

秋田駅周辺の 4 つの駐輪場を、自転車の修理、調整、洗車などのサービスも提供する、「サービスステーション」化し、利便性の向上と、利用者の増加を図る。

事例：自転車サービスステーション（ドイツ・ミュンスター市）

ミュンスター市が運営する駐輪場は、ただ自転車を預けるだけではなく、自転車の調子が悪いときに、預けるときに修理依頼タグを挟んでおけば、帰りまでに修理調整してくれるサービスや、洗車サービスなどを格安で提供している。また、レンタルサイクルもある。



自転車ステーションの外観



配備された洗車機

4 - 3 - 5 空き店舗を活用した駐輪場整備の検討

地元商店街や市民団体、企業、行政が連携し、自転車利用者の来街の利便性向上を目的に、中心市街地などに見られる空き店舗を駐輪場の整備を検討する。駐輪料金は無料とし、空き店舗の借り上げ料やスタッフの人件費に充てるため、店内に募金箱を設置し利用者に募金を訴えるほか、店内に公告設置スペースを設け、広告収入を得るなどして運営する。また、4 - 3 - 3に記載したレンタサイクルの基点との併用も考える。

事例：新潟県地域の自転車（走行&駐輪）環境の創出社会実験（新潟市自転車を活用したまちづくり推進協議会）

新潟市中央区は関係団体と協力し、まちなかの自転車の利便性・回遊性を高め、にぎわいのある人と環境に優しいまちづくりを推進している。その一環として、平成20年12月から2ヶ月間、空き店舗や民間駐車場延べ7箇所の不稼働スペースに、サイクルラック等95台分を設置して無料駐輪場化する社会実験を実施している。



駐輪場として活用された空き店舗

4 - 4 その他の具体的な取組

4 - 4 - 1 自転車が安全なまち

- ・ 地区交通安全協会と地区住民の道路状況確認
- ・ 秋田市オリジナルのヘルメットの無料配付（レンタル）
- ・ 高齢者に対する安心安全走行の啓蒙活動
- ・ サイクリングロードの活用

4 - 4 - 2 自転車を知っているまち

- ・ 車優先の交通意識改善の啓蒙活動
- ・ 高齢者に対する安心安全走行の啓蒙（再掲）
- ・ 秋田市独自の自転車ブランドの立ち上げ、自転車に対する意識を改革

4 - 4 - 3 自転車でトクするまち

- ・ 自転車積載バス運行社会実験
- ・ 公共施設、店舗などでの駐輪場の設置
- ・ メッセージのある自転車エコバッグ等、自転車グッズの販売

自転車で乗りたい！～秋田市自転車利用環境に関する提言～

地球温暖化対策を見据えた低炭素型都市への転換と、安全に安心して自転車を利用できる環境を実現するため、今後の自転車利用環境のあり方について検討し、提言としてまとめました。



自転車に乗りたくなる輪快都市を目指して

りんかい

~具体的な取り組み~

秋田市が「自転車に乗りたくなる輪快都市」を宣言し、関係者の協力のもと、自転車にとって安全で快適な空間を創造する

自転車が安全なまち

歩行者・自転車・車それぞれが安全安心な利用環境を実現し、自転車が安全・快適なまちを目指します。

- 自転車走行時の危険箇所の改善
- 自転車利用に関連した標識やサインの充実
- 各地区交通安全協会と地住民の道路状況確認
- 自転車が利用しやすい道路のネットワーク化
- 自転車通行空間の整備（どのような空間創出すべきかも検討）
- 高齢者に対する安全安心走行の啓発



標識やサインの充実



自転車が利用しやすい道路のネットワーク化



Bike to work (自転車通勤の啓発活動)



自転車マップの作成



企業向けレンタサイクル社会実験



駐輪券サービスの充実

自転車を知ってるまち

ルール・マナーや自転車の良さ、楽しみを啓発することで自転車をよく知っているまちを目指します。

- マナー向上、ルール認識のための啓発活動
- 自転車通勤の啓発活動
- CO2削減のための自転車通勤等の啓発支援活動
- 自転車の楽しさ、良さを伝えるイベントの開催
- 高齢者に対する安心安全走行の啓発(再掲)
- 秋田市独自の自転車ブランドの立ち上げ、自転車に対する意識を改革
- 自転車通勤の啓発活動
- 自転車マップの作成（おすすめの見学コース、安全な道、自転車店、自転車ルール等を掲載）
- 車優先の交通意識改善の啓蒙
- サイクルメーターのレンタル
- 自転車タクシースターの導入検討

自転車でトクするまち

自転車利用者に対し特典を設け、自転車でトクするまちを目指します。

- 自転車利用者に対するメリットの付加（買い物による無料駐輪券サービス等）
- 短時間無料駐輪場の検討
- 公共施設、店舗などでの駐輪場の設置
- メッセージのある自転車工コバック等自転車グッズの販売
- レンタサイクル（一般用、企業用）の導入の検討（公共施設や駐輪場での実施）
- 駐輪場のサービスステーション化（修理調整、洗車サービス）
- 空き店舗の駐輪場化
- 自転車積載バスの導入検討

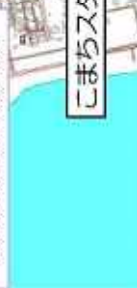
自転車に乗りたいくなる輪快都市を目指して

～具体的な取り組み(全体像)～

自転車利用の啓発



マナー向上、ルール認識のための啓蒙活動



こまちスタジアム

自転車の楽しさを伝えるイベントの開催

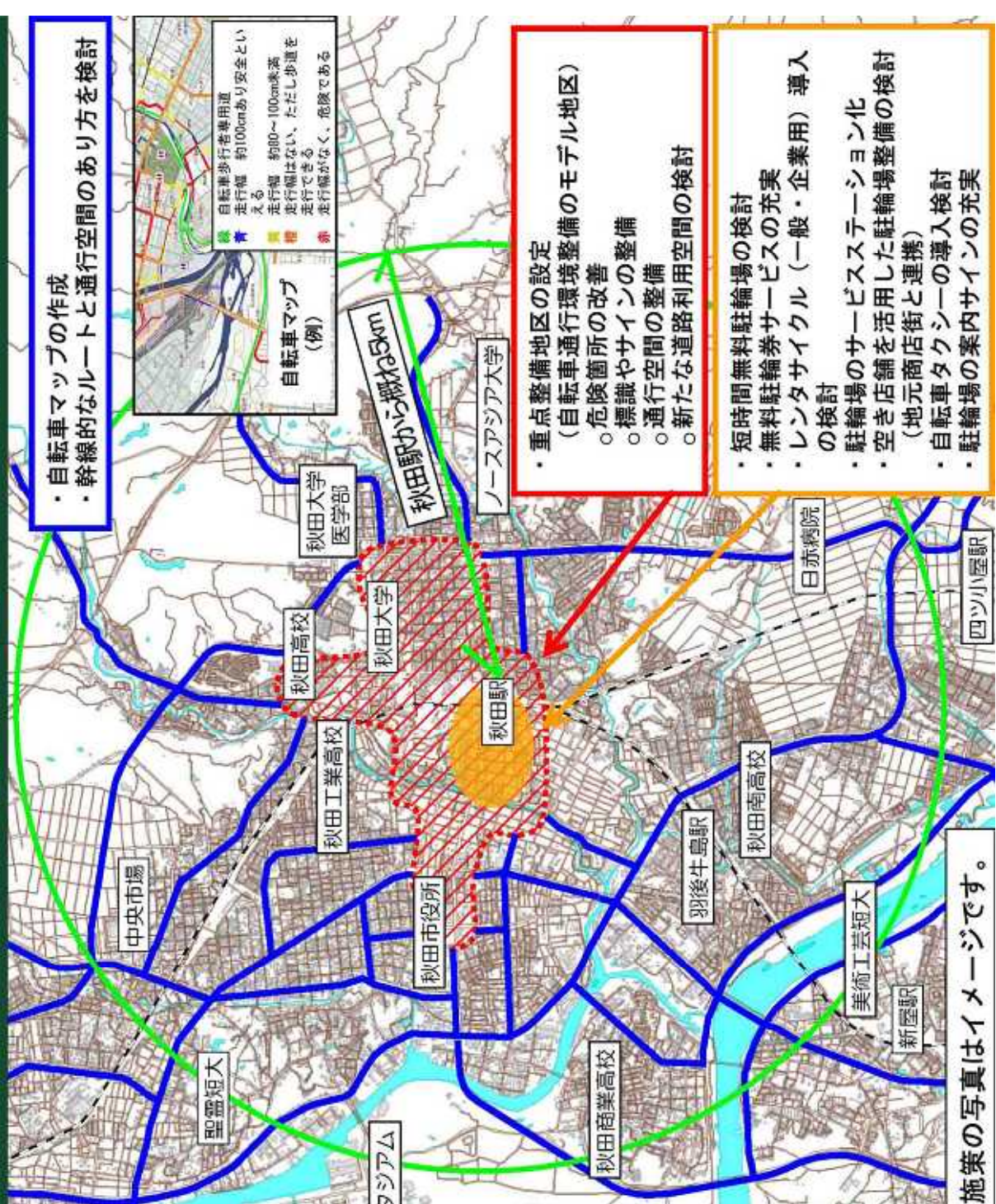


サイクルメーカーのレンタル

- ・自転車マップの作成
- ・幹線的なルートと通行空間のあり方を検討



秋田駅から概ね5km



- ・重点整備地区の設定 (自転車通行環境整備のモデル地区)
 - 危険箇所の改善
 - 標識やサインの整備
 - 通行空間の整備
 - 新たな道路利用空間の検討

- ・短時間無料駐輪場の検討
- ・無料駐輪券サービスの充実
- ・レンタサイクル (一般・企業用) 導入の検討
- ・駐輪場のサービスステーション化
- ・空き店舗を活用した駐輪場整備の検討 (地元商店街と連携)
- ・自転車タクシーの導入検討
- ・駐輪場の案内サインの充実

※幹線的ルートや施策の写真はイメージです。

自転りに乗りたいくなる輪快都市を目指して ~具体的な取り組み(重点整備地区)~

「自転車通行環境整備のモデル地区」内を重点整備地区とし、以下に代表される施策の検討を進める。

- ・自転車走行空間の整備
- ・自転車利用者に対するメリットの付加の検討 等

自転車通行環境整備のモデル地区



イベントの開催
BIKE to WORK

自転車走行時の危険箇所の改善(出会い頭事故)

レンタサイクル(一般・企業用)導入の検討

自転車走行空間の整備
標識やサインの充実

既存道路における新たな利用空間の検討

自転車タクシーの導入検討

短時間無料駐輪場の検討
無料駐輪券サービスの実施
駐輪場のサービスステーション化の検討
空き店舗を活用した駐輪場整備の検討
(地元商店街と連携)
駐輪場の案内サインの充実

一方通行道路を利用した歩行者自転車通行帯の設置の検討

5 参考資料

5 - 1 懇談会委員名簿

	所属・役職	氏名
会長	秋田大学工学資源学部土木環境工学科 准教授	浜岡秀勝
副会長	秋田県サイクリング協会 会長	黒崎一紀
委員	秋田県自転車軽自動車商業協同組合秋田支部長小林自転車商会	小林弘八
委員	NPOバイシクルエコロジージャパン メンバー S arrow akita	佐々木泰作
委員	秋田市交通安全母の会連絡協議会会長	尾川宏子
委員	チャリズエンジェル	中川希美
委員	秋田大学の学生	鹿内拓人
委員	国際教養大学の学生	飯塚理恵

5 - 2 懇談会の開催経緯

平成 20 年 10 月 29 日 (水) 18:30 ~ 20:30	第 1 回懇談会	出席委員 8 名
平成 20 年 11 月 12 日 (水) 18:30 ~ 20:30	第 2 回懇談会	出席委員 7 名
平成 20 年 12 月 15 日 (月) 18:30 ~ 20:30	第 3 回懇談会	出席委員 7 名
平成 21 年 1 月 7 日 (水) 18:30 ~ 20:30	第 4 回懇談会	出席委員 6 名

