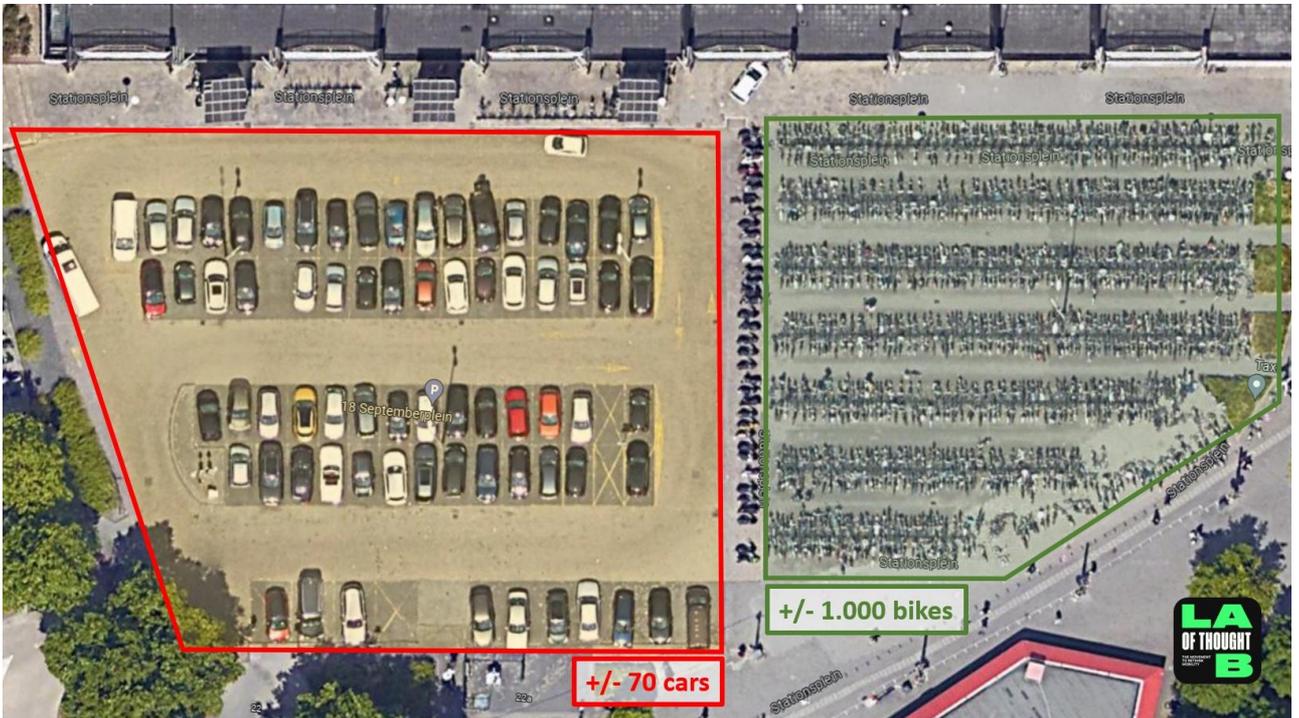


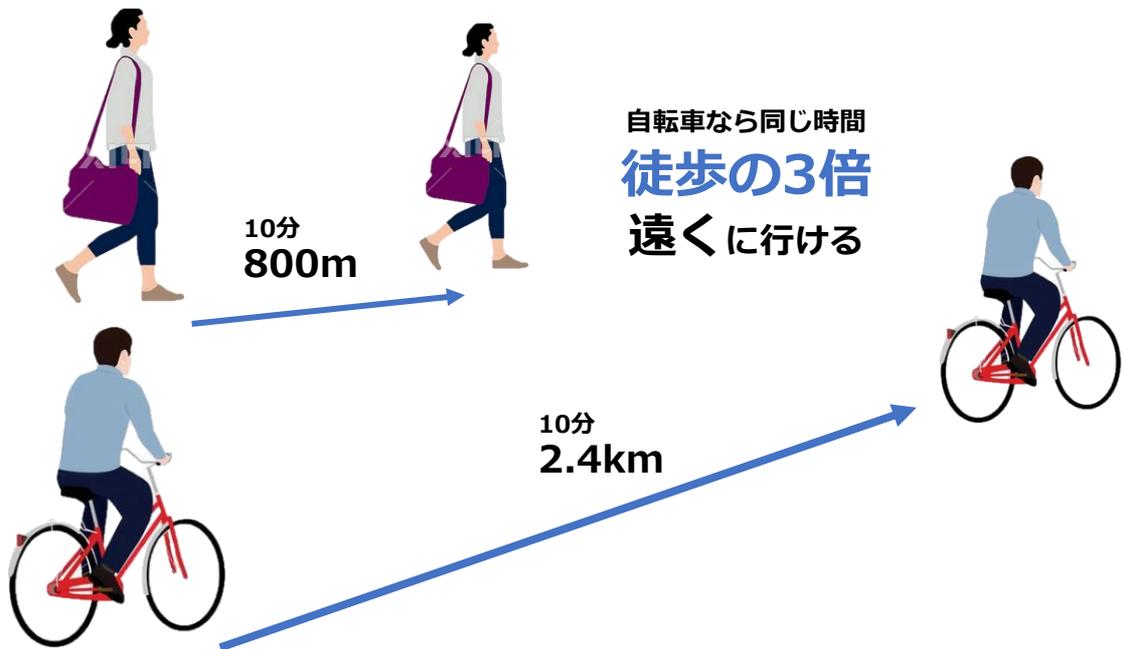
その1 自転車で
街づくり



自転車

自転車は
人の顔が見える移動手段
必要スペース（道路・駐輪）も
CO2排出量も
車の10分の1





都市

今、過密な都市の中心部は車でいっぱい

* 生活空間を圧迫・環境負荷が増大

世界の都市で進む車への依存度を減らす動き

* 暮らしの中で自転車利用を促進

* そのための自転車路の整備とそれを支える環境づくり

目指すは

車中心ではなく、人中心の都市

* 車の混雑・喧騒が減り、街が快適で穏やかになる

* 街なかの人の巡りがよくなる

* 都市が持続可能（社会的にも環境も）になる

人の顔が見える
移動手段

車



特定小型原付

自転車

徒歩



人の顔が見える
移動手段
人の日常を運んでいる



電動
車椅子

自転車



特定小型原付 免許不要で乗れる
モーターなどを使う乗り物

歩道

自転車路 (自転車レーン・自転車道)

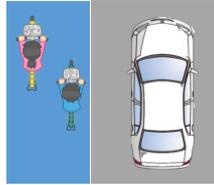
自転車路の必要幅

自転車レーン

ペイントのみで分離

最小**1.7m** 推奨 **2.2m**

- * 自転車レーンは制限速度30km/h位の道路が使いどころ（補助幹線）
- * 利用者同士の並走・追い越しができること
- * 制限速度50km/hでは、0.5m以上の緩衝帯が欲しい

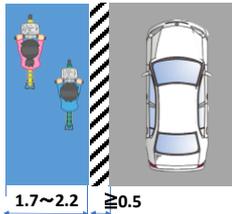


30

自転車道

緑石やポールなどで物理的に分離

- * 本来制限速度50km/hでは自転車道が望ましい（幹線）
- * 幅員は一方通行で2m必要



50



市川で自転車利用促進

ではどうすればいい？

他の都市と比べてみる

* 車への依存を減らす政策実施都市

宇都宮市 : LRT
 コペンハーゲン : 自転車都市
 パリ : ウォーカブル

最も利用される
 交通手段 (交通分担率)

市川市は
 鉄道利用比率が
 最も高い

| | | |
|---------------|-----|----------------|
| 市川市 : 鉄道 | 41% | (徒歩24% 自転車15%) |
| *宇都宮市 : 車 | 69% | (自転車13% 徒歩12%) |
| コペンハーゲン : 自転車 | 41% | (公共27% 車26%) |
| パリ : 徒歩 | 60% | (公共25% 自転車10%) |

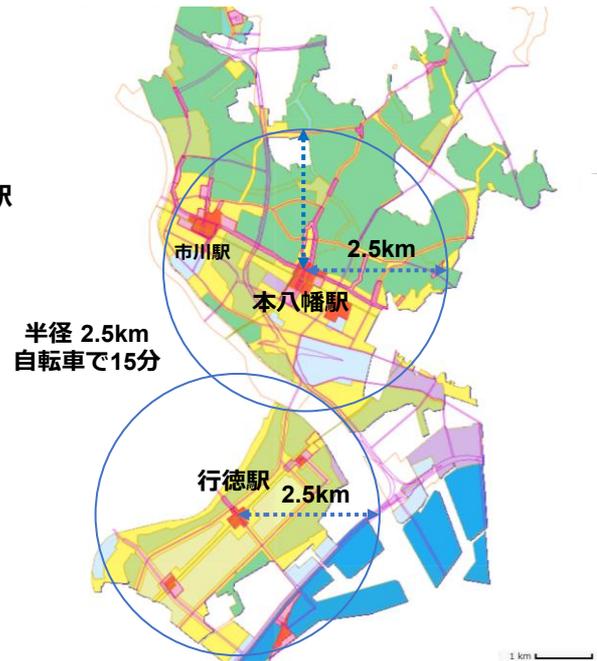
*宇都宮市はLRT導入以前の統計

市川市の特長

- 街の中心部に鉄道駅 7路線16駅
- 駅近に商住が集積し
コンパクトな生活圏形成



- 自転車移動にピッタリな街
自転車町内
日常必要施設が家のそばにある
(鉄道駅、買物、学校、役所、病院など)



課題も

中心部は過密

自転車利用は路面やマナー、歩行者・自転車混在等、改善の余地あり

自転車が利用し易い
総合的な環境づくりが望まれる

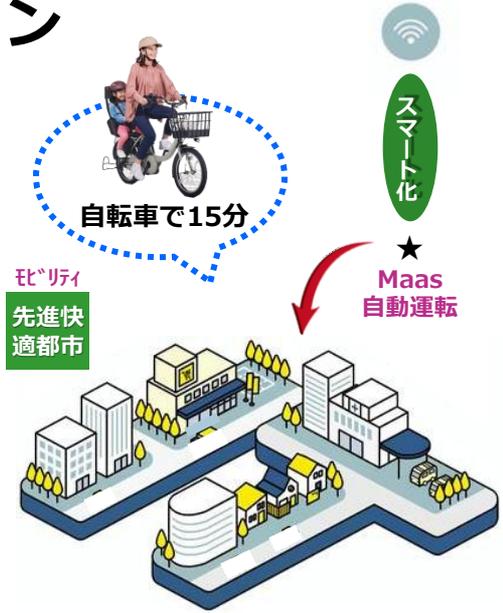


ビジョン

まずは
 家から日常必要場所に
 自転車で15分で行ける
自転車快適都市
 を目指す



そしてスマート化を進め
 多様なモビリティが
 人の移動の自立と自由（人の潜在的欲求）を支える
モビリティ先進快適都市
 になる



イメージ

いちかわ



自転車 **スィーピングシティ**

資料

宇都宮



コペンハーゲン



パリ



宇都宮市

417km²

51万人

コペンハーゲン市

90km²

64万人

パリ市

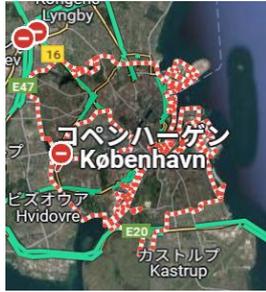
105km²

215万人

市川市

57km²

50万人



代表交通手段分担率

| 数字は % | 市川市 | 宇都宮市 | コペンハーゲン | パリ |
|-----------------|------------------------------|-----------------|--------------------------|-------------------------------|
| データ | ? | 2015年 | 2019年 | ? |
| 車 | 16 | 69 | 26 | 5 |
| 公共交通 (鉄道・バス) | 43 鉄道 41 | 6 | 27 | 25 |
| 自転車 | 15 | 13 | 41 | 10 |
| 徒歩 | 24 | 12 | 6 | 60 |
| Source | 市川市都市計画 マスタープラン 改訂骨子より | 宇都宮市 Website | CPH 2025 Climate Plan | パリ市提供資料 自治体国際化協 会レポートより |