

# 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

## 背景

「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について(平成19年交通局長通達)」に基づく各種対策を推進してきたところ、一定の成果は見られるものの、未だ…

自転車利用者の交通ルール遵守意識は十分に浸透していない  
自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判の声は後を絶たない  
自転車の通行環境の整備も十分には進んでいない

## 良好な自転車交通秩序を実現させるための総合対策

### 基本的考え方

#### 【自転車は「車両」であるということの徹底】

- ・ 自転車本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進
- ・ 歩道を通行する者には歩行者優先を徹底

「車道を通行する自転車」と  
「歩道を通行する歩行者」  
の双方の安全を確保

### 通行環境の確立

規制標識「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」を活用した走行空間の整備  
自転車歩道通行可規制の実施場所の見直し  
自転車歩道通行可規制のある歩道をつなぐ  
自転車横断帯の撤去

等

### ルール周知と安全教育の推進

自転車は「車両」であるということの徹底  
ルールを遵守しなかった場合の罰則や交通事故のリスク、損害賠償責任保険等の加入の必要性等について周知

等

### 指導取締りの強化

指導警告の積極的推進、制動装置不良自転車運転を始めとする悪質・危険な違反の検挙  
街頭での指導啓発活動時に本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進

等

### 基盤整備

都道府県警察における総合的計画の策定 条例を制定した地方公共団体の事例も参考としながら、その取組を積極的に支援  
体制整備、部内教養の徹底、関係部門との連携 地方公共団体等に対する駐輪場整備や放置自転車撤去の働き掛け 等

各管区警察局長  
各都道府県警察の長 殿  
(参考送付先)  
庁内各局部課長  
各附属機関の長

原議保存期間 10年 (平成34年3月31日まで)
------------------------------

警察庁丙交企発第85号、丙交指発第34号  
丙規発第25号、丙運発第34号  
平成23年10月25日  
警察庁交通局長

### 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であり、特に最近では、東日本大震災による交通の混乱等を機に、通勤手段等としても注目を集めており、引き続きその利用の進展が見込まれるところである。

このような自転車に関しては、これまで「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について」(平成19年7月12日付け警察庁丙交企発第83号、丙交指発第31号、丙規発第32号、丙運発第22号)に基づき、その交通秩序の整序化のため、各種対策を推進してきたところである。

これらの対策の結果、一定の成果は見られるところであるが、他方で、それにもかかわらず、他の自動車等と同様に交通ルールを遵守しなければならないという意識は十分に浸透せず、自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判の声は後を絶たないほか、自転車の通行環境の整備も十分とは言えない状況にある。

実際、平成22年中の自転車関連事故の発生件数は、交通事故全体の約2割を占めるとともに、自転車乗用中に死傷した者の約3分の2に何らかの法令違反が認められるなど、自転車に係る交通状況は予断を許さないものであり、第9次交通安全基本計画において掲げられた「平成27年までに24時間死者数を3000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標を達成する上でも、自転車に係る対策の推進は喫緊の課題である。

今後は、これまでの対策の成果を着実に定着させながらも、その方法や効果を点検しつつ、更に自転車に関する総合対策を推し進め、良好な自転車交通秩序の実現を図っていく必要がある。

そこで、このたび下記の対策を推進することとしたので、各都道府県警察においては、関係機関・団体等と連携しつつ、実効が上がるよう効果的な対策を推進されたい。

なお、前記通達については、廃止する。

## 記

### 第1 基本的考え方

従来、自転車利用者は、多くの歩道で普通自転車歩道通行可(以下「自歩可」という。)の交通規制が実施されていたこともあり、道路交通の場においては歩行者と同様の取扱いをされるものであるという誤解が生じていたところであるが、近年の自転車に係る交通状況を踏まえ、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、今一度、自転車は「車両」であるということを、自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底させることとした。そのためには、自転車道や普通自転車専用通行帯等の自転車の通行環境

の整備を推進し、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者には歩道以外の場所を通行するよう促すとともに、車道を通行することが危険な場合等当該利用者が歩道を通行することがやむを得ない場合には、歩行者優先というルールの遵守を徹底させることが必要である。また、制動装置不良自転車運転を始めとする悪質、危険な交通違反については、その取締りを推進することも必要である。

他方で、高齢者や児童、幼児を始めとしたそのような利用を期待できない者等には、引き続き、一定の場合に歩道の通行を認めることとなるが、その場合であっても、自転車は「車両」である以上、歩行者優先というルールを遵守させる必要性があることは論をまたない。

こうした考え方を踏まえ、良好な自転車交通秩序の実現を図っていくためには、自転車の通行環境の整備、自転車利用者に対するルールの周知及び自転車に係る交通安全教育並びに自転車利用者の交通違反に対する街頭指導取締りを並行して進めることが引き続き求められるが、今後は、従来の方策の成果を着実に定着させつつ、その在り方を点検し、質的にも量的にも対策の実効性を高めていくことが重要である。

また、このような対策を効果的かつ適切に推進するためには、交通警察各部門の総合力の発揮、関係部門や関係機関・団体等との緊密な連携が重要であり、特に道路管理者、学校当局、自転車関係事業者、交通ボランティア等との適切な協働を図ることも必要である。

## 第2 推進すべき対策

### 1 自転車の通行環境の確立

良好な自転車交通秩序を自転車の通行環境の面から実現するためには、自転車専用の走行空間を整備するとともに、自転車と歩行者との分離を進めていくことが不可欠である。そのため、各都道府県警察にあっては、道路ネットワークの連続性の確保に配慮するとともに、道路管理者、地方公共団体等と連携した上で、計画的に以下の事業を実施すること。警察庁においては、年明けを目途に、各都道府県警察の来年度事業を取りまとめ、公表する予定である。

#### (1) 自転車専用の走行空間の整備

ア 道路管理者等と適切な連携を図り、自転車道の整備を一層推進すること。特に、従来は自転車道の整備が困難であった道路においても、平成23年9月に新設された規制標識「自転車一方通行」を用いて自転車道を整備することができる路線を精力的に抽出すること。

イ 平成22年12月に新設された規制標識「普通自転車専用通行帯」も活用して、普通自転車専用通行帯の整備を推進すること。

なお、

自転車の通行量が特に多い片側2車線以上の道路において、現在、自転車道又は普通自転車専用通行帯（以下「自転車道等」という。）が整備されていない場合には、自動車等が通行する車線を減らすことによる自転車道等の整備を検討すること。

自転車の通行量が多い2車線道路に一方通行の交通規制（自転車を除く。）を実施することによる道路の両側に自転車道等の整備を検討すること。

ウ パーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備が設置されている道路における自転車道等の整備

現在、パーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備（以下「パ

ーキング・メーター等」という。)が設置されている道路において、パーキング・メーター等の利用率が低い場合には、パーキング・メーター等を撤去することにより、自転車道等の整備を推進すること。

パーキング・メーター等の利用率が高い場合には、第1車両通行帯を駐車枠と自転車道等とすること等を検討すること。

(2) 自転車と歩行者との分離

ア 普通自転車歩道通行可の交通規制の実施場所の見直し

歩道上で自転車と歩行者の交錯が問題とされている現下の情勢に鑑み、幅員3メートル未満の歩道における自歩可の交通規制は、歩行者の通行量が極めて少ないような場合、車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合等を除き、見直すこと。

イ 普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道(普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除く。)をつなぐ自転車横断帯の撤去

多くの普通自転車の歩道通行が念頭に置かれている普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除き、自歩可の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯は撤去すること。

(3) 都道府県独自の対策の実施

(1)及び(2)の事業に加え、各都道府県の実情に応じた独自の対策(二段停止線と共に自転車専用灯器を設置し、その他の車両用の灯器とは別の信号制御を行うなど)も実施すること。

(4) その他

(1)の事業を実施するに当たっては、自転車を含む車両の通行量、駐車需要等を勘案すること。その上で、事業を実施した箇所については、適切に駐車取締りを実施するなどの総合的な駐車対策を推進すること。

2 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進

自転車利用者は今後も増加が予想されるところであるが、これら全ての利用者には自転車の正しい通行ルールを周知し、その理解の深化を図るため、今まで以上に

各地方公共団体や関係機関・団体における自主的な取組を促すための積極的な働き掛けを実施すること

自転車利用者の規範意識の醸成を強く促すような広報啓発・教育手段を創意工夫すること

に配慮しながら以下の活動を展開すること。

(1) 自転車利用者に対するルールの周知徹底

ア 自転車は「車両」であるということを全ての自転車利用者には徹底させること。

また、車両として自転車が従うべき基本的なルールの周知に当たっては、引き続き「自転車安全利用五則」(「自転車の安全利用の促進について」(平成19年7月10日付け交通対策本部決定)に添付)等を活用すること。

イ 通行ルールを守らなかった場合の罰則や事故発生リスクについて、年齢層に応じた分かりやすい周知に努めること。その際、交通事故の加害者となった場合は、刑事責任を負ったり、損害賠償を求められたりする可能性があることや損害賠償責任保険等の加入の必要性についても、具体的な事故事例を示すなどして理解させること。

ウ ヘルメット着用については、映像資料等を活用するなど、被害軽減対策とし

での効果を十分に理解させることができるよう工夫し、幼児・児童はもちろんのこと、広く自転車利用者にヘルメットの着用を促すこと。

エ 「自転車の安全利用の促進について」において示された措置については、地方公共団体としても実施することとされており、ルール周知に関する各種対策についても、各地方公共団体等の主体的な取組がなされるよう、強力的に働き掛けを行うこと。

オ 自転車販売店等の自転車関係事業者との連携を強化し、自転車の販売、修理等の機会を捉えてルールの周知を実施するよう積極的に働き掛けるとともに、必要な支援を行うこと。

## (2) 自転車安全教育の推進

ア 小学校、中学校及び高等学校等の教育機関における自主的な自転車安全教育の実施や警察と連携した自転車教室の授業等への組み込みについて、自転車の事故実態を示すなどしてその必要性を理解させながら、学校当局や教育委員会等に強く要請すること。その際は、教職員を対象とした自転車教室を開催して教職員自身の安全教育知識・技能の向上を図るなどの必要な支援を行うこと。

イ 安全教育の対象者を高齢者、主婦、社会人、大学生等にも拡大するため、児童・生徒を対象とした自転車教室への保護者の参加要請、安全運転管理者を通じた事業所レベルでの安全教室の開催等の工夫を行うこと。

また、更新時講習、高齢者講習、処分者講習等の各種運転者教育の機会において、自動車等の運転者の立場から、自転車の安全を確保するための留意事項等についての教育の実施に努めること。

ウ 安全教育は、小学生に対しては自転車免許証の交付を行うなどして学習意欲を高め、中学生以上に対しては、安易なルール違反がもたらす具体的な危険や加害事故時の責任の重大性が明確にイメージできるような教育手法を採用してルール遵守意識の醸成を図るなど、受講生の年齢層に応じ、その教育効果が高まるよう内容及び手段に特段の工夫を行うこと。

## 3 自転車に対する指導取締りの強化

### (1) 自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化

自転車利用者の交通違反に対する指導取締りについては、「自転車利用者に対する交通指導取締りの強化について」(平成18年4月13日付け警察庁丁交指発第50号)により指示しているところであるが、自転車対歩行者の交通事故の発生件数が相当数増加し、自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判が後を絶たない状況を踏まえ、街頭活動における指導警告をより一層積極的に推進するとともに、いわゆる「ピスト」等に係る制動装置不良自転車運転を始めとする悪質、危険な交通違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講ずるなど厳正に対処すること。

### (2) 交通ボランティア等と連携した街頭活動の強化

自転車の通行ルールの周知徹底を効果的に推進するためには、自転車利用者に対する街頭での指導啓発活動の推進が不可欠であることから、交通安全活動を行うボランティアや地域住民等に対する助言、指導等や地方公共団体の職員の研修への協力を積極的に行うこと。

地域交通安全活動推進委員に対しては、より効果的な「自転車の適正な通行の方法について住民の理解を深めるための運動の推進」がなされるよう、自転車の

通行ルールやその指導方法等について教養を徹底し、警察官と共同で街頭指導活動を行うことはもとより、ボランティア等が独自に沿道住民とともに行う啓発活動について積極的に連携させるなど、街頭における自転車利用者に対する指導啓発活動を重層的に推進すること。

また、街頭における指導啓発活動に当たっては、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者に対しては、歩道以外の場所を通行するよう促すとともに、歩道を通行する場合の歩行者優先というルールの遵守を徹底させること。

### 第3 対策推進上の基盤の整備等

#### 1 総合的な推進計画の策定

各都道府県警察において、自転車対策を総合的に推進する計画を策定し、組織を挙げて対策を推進すること。

#### 2 自転車対策を推進するための体制の整備

##### (1) 警察庁の推進体制

各都道府県警察における自転車対策の点検を行い、効果的な対策の推進を支援するため、警察庁交通局に自転車総合対策検討委員会を設置する。

各都道府県警察は自転車総合対策検討委員会と緊密に連絡を取りながら、必要な対策を推進すること。

##### (2) 各都道府県警察における推進体制の整備

各都道府県警察においては、自転車対策を効果的かつ強力に推進するため、所要の体制を整備すること。

#### 3 関係部門との連携等

##### (1) 部内教養の徹底

部門を問わず、部内職員に対し、自転車の通行ルールについて教養を徹底すること。

##### (2) 関係部門との連携

各都道府県警察においては、防犯ネットワーク等他部門で構築されているネットワークについても、本来業務の支障の有無等を考慮の上、自転車の広報啓発活動等に関し、積極的に活用すること。

#### 4 関係機関との連携等

##### (1) 地方公共団体等への支援等

近年、一部の地方公共団体において、条例を制定し、自転車の安全利用やそのための教育等を推進しているところがあるが、各都道府県警察にあっては、このような事例を参考にしつつ、地方公共団体による自転車の交通ルール遵守等のための取組を積極的に支援すること。

また、駐輪場整備や歩道上の放置自転車の撤去についても、地方公共団体等への働き掛けを行うこと。

##### (2) 関係機関等との協力体制の強化

対策を効果的かつ継続的に推進するため、これまでに、地方公共団体、学校、教育委員会、道路管理者、自転車関係団体等との間で設置した連絡協議会を活用するなどして、引き続き、関係機関等との協力体制の強化を図ること。

# 平成24年中における自転車総合対策推進計画の概要について

## 1 基本方針

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用する県民の身近な交通手段であり、これまで対象に応じた自転車教室や街頭広報等を通じて、交通ルールの周知やマナー向上のための指導を行ってきており、これらの対策には一定の成果が見られるところであるが、未だ十分に浸透していない現状にある。今後は、これまでの対策の成果を着実に定着させながらも、その方法や効果を点検しつつ、さらなる自転車に関する総合的な対策を推進することとした。

## 2 推進重点

推進重点	自転車利用者に対する交通ルールの周知と安全教育の推進
	自転車利用者に対する指導取締りの強化
	自転車通行環境の確立

## 3 第9次栃木県交通安全計画における抑止目標

平成27年までの抑止目標	24時間死者数	75人以下
	交通事故発生件数	8,500件以下
	高齢者人口10万人当たりの死者数	7人以下

## 4 栃木県における交通事故発生状況(平成23年11月末)

	全交通事故	自転車の関係する事故
発生件数	7,625	1,236
死者数	97	10
負傷者数	9,706	1,235
全発生件数に占める割合	—	16.2%
全死者に占める割合	—	10.3%

## 5 推進体制

栃木県警察自転車総合対策委員会	
目的	良好な自転車交通秩序の実現のための総合的な対策の基本事項を定めるほか、推進計画を策定する。
組織体制	委員長 交通部長
	副委員長 交通部総括参事官
	委員 交通指導課長、交通規制課長、交通事故抑止対策官 交通企画課 企画安全補佐、事故対策補佐、指導教養補佐 交通指導課 指導取締補佐 交通規制課 指導補佐、規制管理補佐 運転免許管理課 講習補佐

## 6 推進すべき対策

推進項目	具体的推進要領
1 自転車利用者に対する交通ルールの周知に係る事項	(1) 自転車利用者に対する交通ルール・マナーの普及啓発 自転車利用者には自転車の交通ルールを遵守させるとともに、「自転車安全利用五則」を活用するなど、自転車は「車両」であるという意識の普及啓発を図る。 (2) 関係機関・団体等と連携した自転車の交通ルールの普及啓発 関係機関・団体等との連携を図り、自転車の交通ルールに関する普及啓発を図る。 (3) あらゆる広報媒体を活用した自転車ルールの広報啓発 自転車利用者に対して、あらゆる媒体を活用した広報啓発活動を積極的に実施する。 (4) 栃木県交通安全教育センター利用者に対する周知広報 運転免許の取得や更新等の機会を通じて、同センターを訪れる利用者に対して、自転車の交通ルール遵守に関する周知広報を図る。
2 自転車安全教育の推進に係る事項	(1) 小・中学生等を対象とした安全教育の推進 各警察署においては、市・町の交通安全対策担当課等と連携し、小・中学生を対象とした自転車安全教室を開催する。 (2) スケアードストレイト方式による自転車教室の開催 関係機関・団体と連携して、スケアードストレイト方式による自転車教室を開催するほか、命の尊さやヘルメット着用の重要性を訴えた効果的な安全教育の推進を図る。 (3) 全階層に対する安全教育の推進 県及び市町と連携して、あらゆる階層に対して、自転車シミュレーターを活用した安全教育を推進する。 (4) 交通安全教育車(マロニエ号)の有効活用 交通安全教育車を有効活用し、タイムリーな自転車に関する情報提供に努め、更なる教育効果を高める。
3 各種運動における安全対策の推進に係る事項	(1) 「高齢者に優しい3S運動」の拡大・浸透 自動車等のドライバーを始め、交通社会を構成する全ての方に対し、自転車は「車両」であることを理解していただき、自転車利用者にもSEE、SLOW、STOPの3つのSを実践していただく。 (2) 「危険歩行者思いやりコール運動」の定着・浸透 ドライバーからの110番通報を促進させ、危険な歩行者や自転車を早期に発見・保護する「危険歩行者思いやりコール運動」の定着・浸透を図る。
4 反射材用品等の普及促進に係る事項	(1) 自転車反射材付きカードの利用促進 街頭活動において、同カードの利用促進を図るとともに、自転車の交通ルールのワンポイントアドバイスを推進する。 (2) 反射材用品の普及促進 薄暮時間帯における交通事故を防止するため、街頭活動において反射材用品を配布し、反射材の普及促進を図る。
5 自転車利用者の交通違反に対する指導取締りに係る事項	(1) 自転車利用者に対する効果的な交通指導取締りの推進 自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対する指導警告を推進するほか、制動装置不良自転車運転を始めとする悪質・危険な違反に対する取締りを強化する。 (2) 「自転車安全利用強化日」における指導取締りの強化 「自転車安全利用強化日」に指定されている毎月8日は、自転車に対する指導取締りの強化を図るとともに、自転車の安全な乗り方に関する広報活動を実施する。
6 交通ボランティア等と連携した街頭活動に係る事項	(1) プロスポーツチーム及び大学生等と連携した街頭広報活動の推進 県内のプロスポーツチーム及びとちぎ学生交通安全リーダー(TACKLE)等と連携して、自転車の安全利用に関する街頭活動を推進する。
7 自治体との連携に係る事項	(1) 自転車ロードレース開催時における普及啓発の促進 ジャパンカップサイクルロードレース等の開催期間を通じて、自転車の安全利用に関する広報を促進する。 (2) 「自転車のまちづくり」と連携した取組みの推進 県都宇都宮市が進めている「自転車のまちづくり」と連携した取組みを推進する。
8 自転車通行環境の確立に係る事項	(1) 自転車の通行に係る交通規制の定期的な検証 実施中の交通規制について、定期的な検証を進め、歩道及び車道における交通実態を踏まえて、歩行者及び自転車の安全確保を前提とした所要の見直しを行い、更なる自転車通行環境の確立を図る。 (2) 良好な自転車交通秩序に向けた自転車通行環境の整備 道路管理者と連携し、交通秩序を勘案し、弾力的な見直しを行うなど、自転車通行環境の整備を図る。 (3) 自転車の車道通行を妨害する駐車違反に対する指導取締りの強化 自転車の車道通行を妨害する駐車車両に対する指導取締りを強化する。

# みんなにやさしい自転車環境

—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—

平成24年4月

安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会

## 目 次

I . はじめに	1
I - 1 . 背景	2
I - 2 . 提言にあたって	3
II . ガイドラインについて	4
II - 1 . 自転車通行空間の計画	4
II - 2 . 自転車通行空間の設計	12
II - 3 . 利用ルールの徹底	20
II - 4 . 自転車利用の総合的な取組	23
III . 今後の検討課題について	25
参考資料 - 1 自転車利用環境に関する背景	27
参考資料 - 2 自転車ネットワーク計画の作成手順	36
参考資料 - 3 交差点部の設計	37

# I. はじめに

## I-1. 背景

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段等として、多くの人々に利用されている。自転車の保有台数は平成 20 年時点で約 6,900 万台と増加傾向にあり、5km 未満の移動の約 2 割は自転車が利用されているなど、自転車は都市内交通等において重要な移動手段となっている。また、高齢化の進展により自動車の運転に不安を感じる高齢者への対応等、自転車の役割は一層大きくなることが予想されている。最近では、クリーンかつエネルギー効率の高い交通手段として認識されているほか、健康志向や東日本大震災後の節電意識の高まり等を背景に、その利用ニーズが高まっている。このように、自転車の位置づけは、ますます重要になるとともに、利用の増大が見込まれているところである。

我が国では、昭和 40 年代にモータリゼーションの進展により自動車の交通事故が急増したことへの対策として、歩行者の通行を妨げない速度・方法で通行することとした上で自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、自転車と自動車の分離を図ってきた。その間、自転車乗車中の事故死者数は大幅に減少するとともに、自転車の高い交通分担率は維持された。一方、自転車は車両であるという意識の希薄化により、歩道上等で通行ルールを守らず歩行者にとって危険な自転車利用が増加し、自転車対歩行者の事故数はこの 10 年間で増加している。また、自動車に対しては弱者となる自転車を利用すること自体の新たな危険性も生じることにもなり、交通事故全体の件数が減少傾向にある中、交通事故全体における自転車関連事故の割合もこの 10 年間で増加している。このような状況に鑑み、警察庁では平成 23 年 10 月に、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とし、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全を確保することを目的とする総合的な対策を打ち出したところである。

また、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会において、道路政策の転換の視点として、『クルマ』主役から、歩行者、自転車などクルマ以外の利用者も含めた『多様な利用者が安全・安心して共存』できる環境の整備」が議論されている。歩行中の事故死者の約 7 割、自転車乗車中の事故死者の約 6 割を高齢者が占めている現状を踏まえると、今後の高齢化の進展等に対応して、高齢者を含む全ての道路利用者が、歩行、自転車、自動車、公共交通等の多様な交通手段を自由に選択でき、安全に利用できる環境を整備することが求められている。

しかしながら、平成 22 年 3 月時点で、全国の約 120 万 km の道路のうち、自転車道や自転車専用通行帯等の自動車や歩行者から分離された自転車通行空間の延長は約 3,000km とわずかである上、自動車の駐停車等により自転車の通行が阻害されるなど、道路の現況は自転車の車道通行にとって数々の問題を含んでいる。

このため、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から取組を行い、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出することが喫緊の課題となっている。

## I - 2. 提言にあたって

本検討委員会では、「自転車は「車両」であり、車道を通行することが大原則である。なお、例外として、歩道を徐行により通行できるのは、道路標識等により歩道通行が認められている場合、運転者が児童、幼児、高齢者等で車道通行が危険である場合、駐車車両があるなど自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合に限る。」を基本的な考え方として、検討を行った。

道路の現況が自転車の車道通行にとって数々の問題を含んでいることから、自転車が通行する空間として重要な路線において、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車適切に分離された空間を早急に整備するとともに、すべての道路利用者に自転車の通行ルールの徹底を図る必要がある。このため、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるためのガイドラインを早急に作成することを提言する。

なお、提言にあたっては、国土交通省と警察庁が平成 19 年度に指定した全国 98 箇所モデル地区等における自転車通行環境整備の取組の評価、検証を踏まえ、検討を行った。

一方、自転車施策を進めていく上では、国としての交通体系のあり方の検討、その中での自転車の位置づけの明確化、自転車施策の目標設定、施策推進を図るための予算確保が重要であるとともに、自転車ネットワーク計画に含まれない多数の路線における自転車利用環境整備の進め方、自転車の歩道通行の今後のあり方等、議論を進めていかなければならない課題が多々ある。これらには、検討に長期間を要するもの、現行の法制度で対応できないものも含まれることから、国として検討すべき今後の課題として提言する。

## Ⅱ. ガイドラインについて

### Ⅱ－１. 自転車通行空間の計画

道路の現況が自転車の車道通行にとって数々の問題を含んでいることから、自転車が通行する空間として重要な路線において、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車適切に分離された空間を早急に整備する必要がある。そのためには、地域の課題やニーズに対応しつつ、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワーク計画を策定することが必要である。

このため、自転車ネットワーク計画の作成手順を明らかにした上で、各段階における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目の基本的な考え方を提言する。

#### 1. 自転車ネットワーク計画の作成手順

##### 1) 基本方針、計画目標の設定

- 自転車利用の状況を把握し、その課題を整理するとともに、地域の上位計画及び関連計画を踏まえ、自転車ネットワーク計画の基本方針、計画目標を設定すること。

##### 2) 自転車ネットワーク路線の選定

- 全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定すること。

##### 3) 整備形態の選定

- 交通状況を踏まえて、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態の選定を行うこと。また、道路空間の制約により整備が困難な場合には、現時点で整備可能な当面の整備形態を選定すること。

##### 4) 個別路線の詳細な構造等の検討

- 必要に応じて、個別路線の詳細な構造（分離工作物の配置及び形状、路面色等）や交通運用（自動車の規制速度の抑制、自転車通行方法等）を検討すること。

## 5) 自転車ネットワーク計画の決定

- 1) ~ 4) について、コミュニケーション・合意形成を図った上で、自転車ネットワーク計画を決定すること。また、緊急度に応じた整備優先度や分かりやすい案内方法についても検討すること。

## 6) 計画の評価、見直し

- 自転車ネットワーク計画を決定した後、事業の進捗状況を踏まえて計画の評価、見直しを実施し、その評価結果を計画へフィードバックさせること。

## 2. 各段階における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目

### 1) 基本方針、計画目標の設定

#### a. 技術検討項目

- ・ 地域の交通特性、道路空間の状況、地勢、自転車利用者が多く利用する施設等、必要なデータの収集や調査を行い、自転車利用の課題を整理すること。
- ・ 都市計画、交通計画等、自転車利用に関連する計画を把握、整理すること。
- ・ 地域の上位計画及び関連計画等を踏まえ、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上に加え、健康、環境、観光振興等、地域の課題やニーズに応じた自転車通行空間を整備するために、自転車ネットワーク計画策定にあたっての基本方針、計画目標を設定すること。
- ・ 計画目標の設定にあたっては、必要に応じて、客観的かつ定量的な指標の活用も考慮すること。

#### b. コミュニケーション・合意形成項目

- ・ 自転車ネットワーク計画の必要性の確認、及び計画の基本方針、計画目標を共有するためのPI（情報の提供と意見の把握）を行うこと。

### 2) 自転車ネットワーク路線の選定

#### a. 技術検討項目

既存の道路ネットワークや計画中の道路から、計画目標の達成のために必要となる面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定すること。その際、以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせ選定すること。

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑥ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

なお、勾配が急な道路、構造上対応が難しい長大橋や長大トンネル等を含む既存の道路については、道路の改良等の検討も併せて行うこと。

また、長大橋や長大トンネルを含む新設の道路をネットワーク路線に選定する場合は、整備後の構造変更が難しいことから、あらかじめ自転車通行空間を確保すること。

一方、歩行者が安心、快適に買い物を楽しむことのできる商店街等、自転車ネットワーク路線に選定することが適切でない道路があることにも留意すること。

### **3) 整備形態の選定**

#### **a.技術検討項目**

- ・ 歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）を踏まえて、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態の選定を行うこと。

#### **(1) 交通状況を踏まえた整備形態の選定**

- ・ 自転車は「車両」であるという大原則に基づき、車道通行させることを検討すること。

この場合、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の規制速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討すること。

具体的には、自動車の規制速度が高い道路では自転車と自動車を構造的に分離すること。また、規制速度が低く自動車交通量が少ない道路

では自転車と自動車を混在させること。その中間にあたる交通状況の道路では自転車と自動車を視覚的に分離すること。

- ・ 自転車と自動車を構造的に分離する場合、選定された自転車ネットワーク路線は、一般的に自転車交通量が多いことから、自転車道を整備すること。
- ・ 自転車と自動車を混在させる場合、必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するための路肩のカラー化、車道左側部の車線内に帯状の路面表示やピクトグラムの設置、自動車の速度を抑制するための狭さく、ハンプの設置等を検討するとともに、自動車の一方通行規制や大型車の通行抑制等を検討すること。
- ・ 自転車と自動車を視覚的に分離する場合、自転車専用通行帯を設置すること。
- ・ 積雪寒冷地で、自転車交通量の季節変動が大きい路線等では、非積雪期に堆雪帯を通行させることも検討すること。
- ・ 利用者のニーズや道路空間の状況により、自転車専用通行帯を自転車道に変更すること、及び自転車と自動車の混在を自転車専用通行帯に変更することも可能とすること。

## (2) 整備の可能性の検討

- ・ 新設道路については、選定した整備形態で整備すること。
- ・ 既設道路については、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性を検討し、選定した整備形態の整備が可能か検討すること。

具体的には、歩道、車道、植樹帯、中央帯等の幅員構成の見直しを行うこと。また、周辺道路の整備や交通需要マネジメントにより自動車交通の転換が可能な道路では、車線数の削減や一方通行規制等を行うことを検討すること。

なお、自動車交通や速度の抑制が望ましい道路においては、規制速度の抑制を行い、自転車道から自転車専用通行帯、自転車専用通行帯から自転車と自動車を混在させる整備形態へと変更することも検討すること。

- ・ 道路空間の再配分や道路拡幅が困難な場合、早期に自転車ネットワークの機能が発現されることを優先し、十分ではなくとも整備可能な当面の整備形態を検討すること。

自転車道が選定され、その整備が困難な場合は、既に自転車歩行者道が整備されており、かつ自転車交通量が少なく、かつ歩行者と自転車の交通量を踏まえて歩行者と自転車を分離する必要がない場合に限り、当面の整備形態として、自転車歩行者道を活用することを検討すること。その際、バリアフリー法に基づく重点整備地区、スクールゾーン、病院・高齢者施設等の出入り口近傍等、特に歩行者保護に配慮が必要な道路が存在することに留意すること。自転車歩行者道の活用に併せて、自転車に対して歩行者優先、徐行通行等を徹底するために通行ルールの周知等の安全対策を実施すること。

自転車専用通行帯が選定され、その整備が困難な場合は、当面の整備形態として、自転車と自動車を混在させることを検討すること。その場合、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するための路肩のカラー化、車道左側部の車線内やバス専用通行帯に帯状の路面表示やピクトグラムの設置を検討すること。併せて、自転車に対して左側通行、並進の禁止、自動車に対して自転車の保護、駐車禁止等を徹底するために通行ルールの周知等の安全対策を実施すること。

- ・ 当面の整備形態の検討と併行して、近くに並行する他の路線を代替路として選定することを検討すること。その際には、幹線道路から細街路まで幅広い路線を対象に選定するとともに、十分な案内方法を検討すること。
- ・ 当面の整備形態で整備した場合、整備優先度に応じて、計画的に本来の整備形態で再整備すること。

#### b. コミュニケーション・合意形成項目

- ・ 自転車ネットワーク路線、当面及び将来の整備形態を示した自転車ネットワーク計画に関する合意形成のPIを行うこと。

### 4) 個別路線の詳細な構造等の検討

#### a. 技術検討項目

- ・ 自転車ネットワーク計画の合意形成を進めるために必要な場合、個別路線の詳細な構造（分離工作物の配置及び形状、路面色等）や交通運用（自動車の規制速度の抑制、自転車通行方法等）に関する検討を実施すること。（再掲）

#### b. コミュニケーション・合意形成項目

- ・ 必要に応じて、個別路線の詳細な構造や交通運用に関する合意形成の

PIを行うこと。

## 5) 自転車ネットワーク計画の決定

### a.技術検討項目

- ・ 自転車ネットワーク路線及び整備形態の選定後、緊急度に応じた整備優先度や分かりやすい案内方法について検討すること。

#### (1) 整備優先度

- ・ 自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、整備の容易さばかりを優先するのではなく、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を検討すること。

なお、整備優先度の検討にあたっては、客観的かつ定量的な指標の活用も考慮すること。

#### (2) 案内方法

- ・ 自転車ネットワークの適切な利用を促し、整備効果を最大限に発揮させる観点から、法定の道路標識、道路標示だけでなく、法定外看板及び表示について検討すること。

#### ①歩行者、自転車、自動車の通行ルールの明確化

- ・ 自転車のみならず、歩行者、自動車に対しても、自転車の通行ルール（通行の位置、方向、方法）を分かりやすく伝えられるよう、案内・注意喚起のための法定外看板や表示について、視覚的に工夫されたシンプルなデザインや色彩を用いることや、分かりやすい配置を検討すること。また、外国人が通行ルールを理解できるようピクトグラムの活用に努めること。
- ・ その際、自転車道、自転車専用通行帯、自転車と自動車の混在、あるいは、自転車歩行者道（歩行者優先で徐行）など、自転車通行空間の形態に応じた通行ルールを伝えることが必要であり、例えば、ピクトグラムで自転車通行空間の形態を示し、矢印の形状で通行の方向、方法を示すなど、通行ルールにあわせてサインを使い分けることも検討すること。なお、通行方向について誤解を与えることのないよう、ピクトグラムのデザインについて留意すること。
- ・ 自転車と自動車を混在させる場合、必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するための路肩のカラー化、車道左側部の

車線内に帯状の路面表示やピクトグラムを設置、自動車の速度を抑制するための狭さく、ハンプの設置等を検討すること。

- ・ 自動車に対して、速度の抑制と注意喚起を図るため、民間事業者と連携して規制速度や自転車の通行に関する情報をカーナビから提供することを検討すること。
- ・ 自動車通行空間と自転車通行空間とを区別するため、自転車道、自転車専用通行帯、路肩等に着色する場合には、周囲の景観に対し大きな影響を与えるため、景観や色彩の専門家の意見を聞くなど、着色する路面の範囲や色彩の彩度、明度等に留意すること。
- ・ 案内や注意喚起のための法定外看板や表示については、地域住民等と連携して表示内容等の点検を行い、より分かりやすくなるよう常に改善すること。

## ②法定外看板、表示の統一

- ・ 道路利用者の混乱を避けるために、少なくとも自転車ネットワークを計画する同一地域内において、法定外看板や表示のデザインや設置する位置の考え方を統一し、路面に着色する場合には同系統の色彩（例えば、青色系）を使用するとともに、近隣地域との整合性に配慮すること。
- ・ 新たに法定の道路標識や法定外看板を設置する場合、標識、看板の統合や既存の標識柱を活用するなど利用者に分かりやすい形で集約化に努めること。

## ③自転車ネットワーク路線への案内

- ・ 自転車利用者に対して、選定した自転車ネットワーク路線の利用を促すため、自転車ネットワーク路線や目的地を図示した法定外看板や表示等、分かりやすい案内に努めること。その際、外国人が理解できるようピクトグラムの活用や英語併記に努めること。
- ・ 自動車専用道路など自転車が通行できない区間に接続する路線では、自転車が誤って進入しないよう適切な箇所では自転車ネットワーク路線を案内すること。

## 3. 計画検討体制の構築と維持活用

- 地域のニーズに合致した自転車ネットワーク計画を策定するためには、関係する行政機関や地元関係者等とコミュニケーションを取り合意形成を図るよう努めることが望ましい。そのため、国、都道府県、市町村の道路

管理者や都道府県警察に加え、自転車利用環境整備に関係する河川管理者、港湾管理者等の行政機関や地元住民、道路利用者等の幅広い関係者が計画策定に参画できる体制を構築すること。

- 自転車通行空間の整備のみならず、利用ルールの徹底、自転車利用の総合的な取組を実施するため、幅広い関係者が連携できる体制として、計画検討時の体制を維持活用すること。
- 計画策定段階に構築した検討体制を継続し、計画策定後に発生する課題への対応、整備後の利用状況や事故の発生状況等、計画の目標達成状況の評価と見直しを実施すること。なお、計画の達成状況の評価については、必要に応じて、広く市民や第三者機関が評価できる仕組みを取り入れることを検討すること。
- 計画検討及びその後の取組の体制として、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（以下、「自転車法」という。）に基づく法定の協議会を活用することも検討すること。

## Ⅱ－２．自転車通行空間の設計

### Ⅱ－２－１．一般部

安全で快適な自転車通行空間の設計について、基本的な考え方を提言する。

#### １．自転車通行空間の設計の基本的な考え方

##### １）分離工作物

- 自転車と自動車を構造的に分離する場合は、互いに存在を認識できるよう、分離工作物として縁石を設置することを基本とし、柵等の分離工作物をできる限り設置しないこと。
- それ以外の場合は、自転車の安全性を向上させるため、縁石、柵等の分離工作物をできる限り設置しないこと。

##### ２）路面等の構造

- 自転車の通行空間となる車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とすること。なお、必要に応じて、側溝、街渠、集水ますについて、平坦性の高いものへの置き換えや滑り止め加工等を行うこと。また、路面表示等を設置する場合、できる限り走行性能を妨げないよう留意すること。
- 電柱等の占用物で、自転車、歩行者の通行に支障となる場合は、原則として民地等への移設もしくは無電柱化等を行うこと。さらに、不法占用物件についても、撤去指導または除却を強化すること。
- 自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車道の起終点部にボラード等の工作物はできる限り設置しないこと。やむを得ず工作物を設置する場合には、弾力性のある素材を用いるとともに夜間でも視認できるものとする。

##### ３）幅員

- 自転車通行空間の幅員は、隣接する歩行空間の幅員とのバランスが重要であり、歩行者、自転車がそれぞれの空間を通行しやすく、また自然に通行位置が守られるよう、歩行者、自転車の交通量を考慮して決定すること。

- 自転車道において、やむを得ず高さのある分離工作物を設置する場合は、利用者に圧迫感を与えることがあることから、必要に応じて幅員に余裕を持たせること。

#### 4) 通行方法

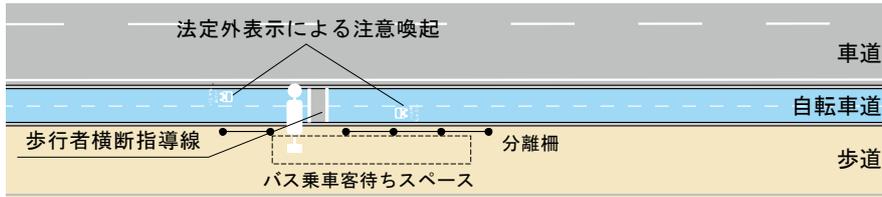
- 自転車道について、一方通行の場合は、沿道施設への出入りが不便となり得るという課題があること、双方向通行の場合は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性などの課題があることから、これらを踏まえて通行方法を検討すること。
- 一方通行規制を実施しても自転車相互の追い越しが発生するため、自転車の通行状況を勘案した上で、幅員を検討すること。
- 双方向で通行する自転車道においては、自転車の交錯を防ぐため中央線を設置すること。

## 2. 特殊部における自転車通行空間の設計の配慮事項

### 1) バス停部の設計

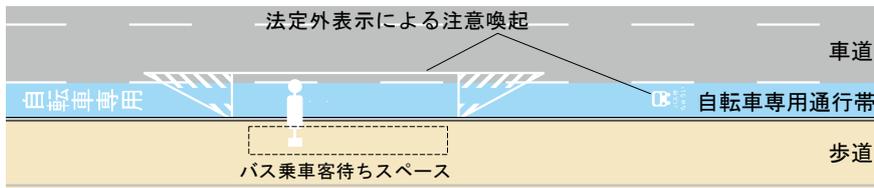
- バス停部の設計では、自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険性があることに留意すること。
- バス交通が多くない路線では、注意喚起を行い、前後の区間と同様に自転車通行空間を直線的に連続させること。自転車道の場合、自転車とバス乗降客の交錯を防止するために法定外表示等により自転車にバス乗降客の横断について注意喚起を行うこと。自転車専用通行帯の場合、自転車、バスの交錯の防止や駐停車禁止の徹底を図るためにバス停を示す法定外表示等により注意喚起を行うこと。

(自転車道の場合)



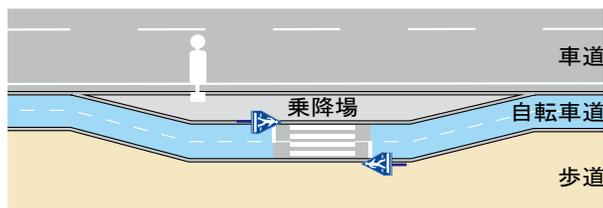
※バス乗降客が自転車道を横断しやすくし、その際の自転車の停止を促すため、横断部のみ歩道と同じ高さとする考えられる。

(自転車専用通行帯の場合)



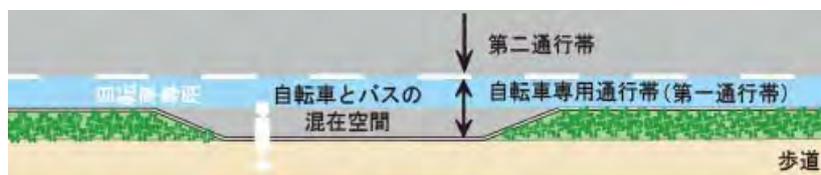
- バス交通が多く、かつ道路空間に余裕がないために自転車通行空間の確保が困難な路線では、自転車交通とバス交通を分離させるため、代替路を検討すること。
- バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線では、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させるため、自転車通行空間を連続させること。自転車道の場合、交通島（乗降場）を設置すること。自転車専用通行帯で、バス停車時も自転車の通行を可能とする場合には、バスベイ型としてバス停を整備すること。

(自転車道の場合)



※交通島を車道に張り出すテラス型も考えられる。バス乗降客が自転車道を横断しやすくし、その際の自転車の停止を促すため、横断部のみ歩道と同じ高さとする考えられる。

(自転車専用通行帯の場合)

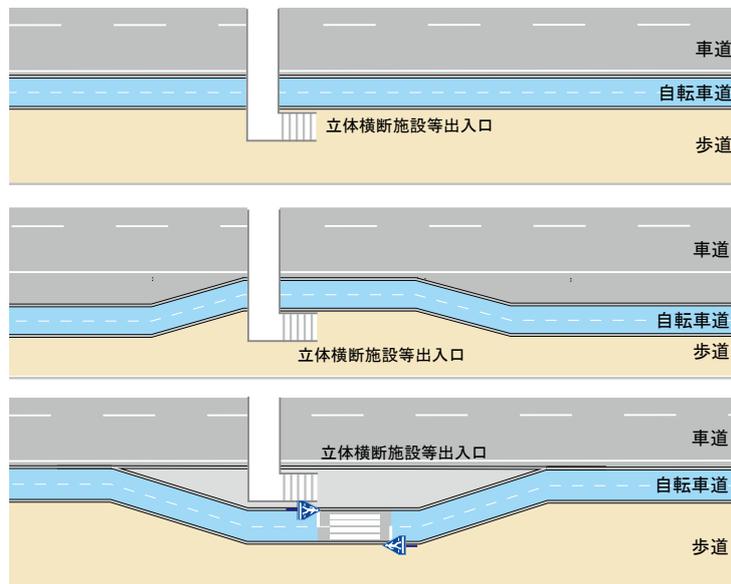


- バリアフリー法に基づく重点整備地区等においては、バスを利用するために自転車通行空間を横断する視覚障がい者等を安全に誘導するため、エスコートゾーンを設置すること。

## 2) 立体横断施設部の設計

- 立体横断施設部において、道路空間に余裕がある場合には、自転車と立体横断施設を利用する歩行者との交錯を減らし、双方の安全性を向上させるため、自転車通行空間を連続させること。自転車通行空間を立体横断施設出入口より車道側に設置することを基本とし、車道側に設置することができない場合は、立体横断施設出入口を島状の施設として歩道側に設置すること。

(自転車道の場合)



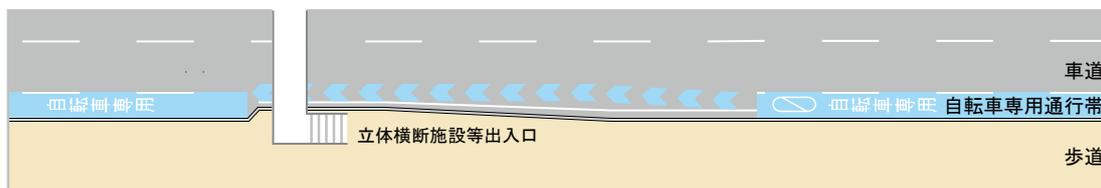
※立体横断施設等出入口部で歩行者が自転車道を横断しやすくし、その際の自転車の停止を促すため、横断部のみ歩道と同じ高さとする考えられる。

(自転車専用通行帯の場合)



- 道路空間に余裕がなく連続的な自転車通行空間の確保が困難な立体横断施設部において、自転車専用通行帯では、自転車通行位置を示す路面表示を設置するなどの安全対策を実施した上で、自転車と自動車を車道で混在させることを検討すること。また、自転車道では、歩行者の安全が確保される場合には、当該部分を自転車歩行者道とすること。併せて、自転車の徐行義務について注意喚起するとともに、立体横断施設の出入口部に低木の植栽等を設置すること。なお、歩行者の安全の確保が困難となる場合は、歩道上で自転車を押して歩くことを徹底させるか、代替路を検討すること。

(自転車専用通行帯の場合)



※自転車専用通行帯の終点部の手前に、この先で自転車と自動車が混在することを両者に注意喚起する法定外看板や表示を設置することも考えられる。

(自転車道の場合)



歩行者の安全の確保が困難となる場合は、法定外表示等により、歩道上において自転車を押して歩くことを徹底させる

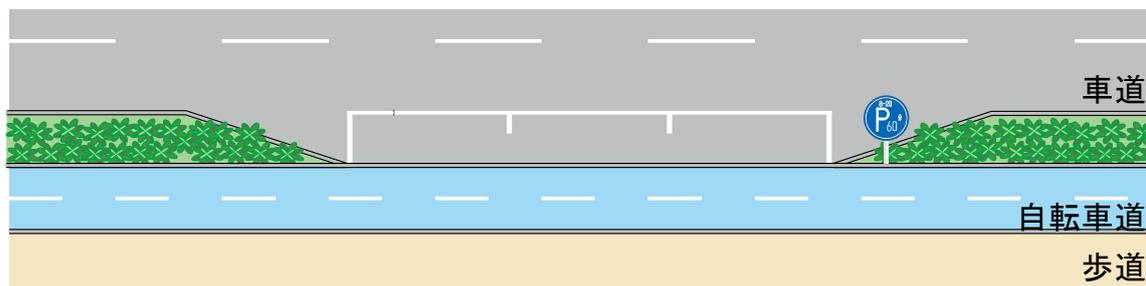
※自転車道の終点部に、この先自転車を押し歩きする必要があることを注意喚起するため、緩やかな段差の設置なども考えられる。

- 周辺の交通状況や沿道状況の変化により、必要性の低くなった立体横断施設については、撤去も含めて検討すること。
- バリアフリー法に基づく重点整備地区等においては、自転車通行空間を横断する視覚障がい者等の立体横断施設利用者を安全に誘導するため、エスコートゾーンを設置すること。

### 3) パーキング・メーター設置区間部の設計

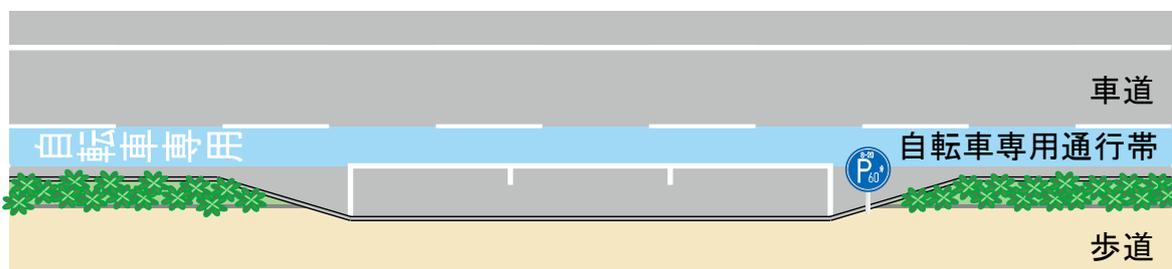
- パーキング・メーター等について、利用率が低い場合は、撤去すること。
- パーキング・メーター等が必要な区間の自転車道は、歩道側に設置すること。

(自転車道の場合)



- パーキング・メーター等が必要な区間の自転車専用通行帯は、自転車と自動車の双方の安全性を向上させるため、車道側に設置すること。

(自転車専用通行帯の場合)



## Ⅱ－２－２．交差点部

歩行者、自転車、自動車が集中し、交錯が生じうる交差点部の設計について、基本的な考え方を提言する。

### １．交差点部における自転車通行空間設計の基本的な考え方

#### 1) 分離形態の連続性

- 交差点部において歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、交差点部の分離形態について、前後の自転車通行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保すべきであり、安易に自転車通行空間を自転車歩行者道へ接続しないことを基本とすること。
- 双方向通行の自転車道が規模の大きい交差点に接続する場合においては、交差点内で自転車同士が交錯すること、自転車が自動車と逆方向に通行することを避けることを基本とすること。

#### 2) 通行空間の直線的な接続

- 自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車動線の直進性を重視し、一方通行の自転車道、自転車専用通行帯のいずれの場合も、自動車と同じ方向に通行する自転車の交差点部における自転車通行空間は、直線的に接続することを基本とすること。

#### 3) 交差点内の通行方向の明確化

- 交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向を明確化する法定外表示を設置すること。
- 信号のない交差点のように規模の小さな交差点においては、自転車通行空間に応じた通行方向とすることを基本とし、双方向通行の自転車道では法定の自転車横断帯を設置し、一方通行の自転車道や自転車専用通行帯では通行方向を明確化する法定外表示を設置すること。

#### 4) 左折巻き込みに対する安全対策

- 自動車から自転車を確認しやすくし、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入部において、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことを検討すること。なお、自転車専用通行帯の場合には、自動車の進路変更禁止規制を実施して自転車と自動車を分離すること。また、自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることを検討すること。

- 左折巻き込み事故の防止対策として、交差点流入部において、自転車専用通行帯の交通規制を解除した車道左側部の車線内に自転車の通行位置を明確化した路面表示等を設置した上で、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させることも検討すること。

## 5) 二段階右折時の滞留スペースの確保

- 交差点内の通行方法の明確化のために設置した法定外表示と歩車道境界の縁石で囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペースとなることを周知すること。また、必要に応じて、歩道を切り込むことにより、交差点内に二段階右折時の自転車の滞留スペースを確保すること。

## 2. 交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方

交差点部において自動車用の右折レーンや左折レーンが設置されており自転車通行空間を確保することに制約がある場合の対応について、その考え方を提言する。

- 右折レーン等により自転車通行空間の確保に困難が生じる場合は、下記の順序に従い、空間確保することを検討すること。
  - ① 右折レーン等の必要性について再検討を行い、右折レーンの廃止もしくは右折車線相当のふくらみを持たせた右折ポケットへの変更等を行うことにより、自転車通行空間の幅員を確保すること。
  - ② 歩道幅員を縮小しても歩行者の交通への影響が小さい場合には、歩道幅員を縮減して自転車通行空間の幅員を確保すること。
  - ③ 右折レーンや歩道の幅員を変更することができない場合は、用地買収等により自転車通行空間の幅員を連続的に確保することに努めるとともに、当面の措置として、車道上に通行位置及び通行方向を明確化する法定外表示を設置し、車道上で自転車と自動車を混在させて一列で通行させることを検討すること。
- 常時左折可や分離帯による左折導流路のある交差点では、直進する自転車と左折する自動車の交錯を防ぐため、道路や交通の状況に応じて、常時左折可規制や信号制御の見直し、道路の幅員構成の見直し等による車道左側部への自転車通行空間の確保、交差点内における自転車通行位置の明示等の安全対策を検討すること。安全対策が困難な場合は、当該交差点の前後については自転車ネットワーク路線とせず、代替路を検討すること。

## Ⅱ－３．利用ルールの徹底

自転車は「車両」であり、車道を通行することが大原則であり、自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合等に、例外として、歩道を徐行して通行することができる。

しかしながら、多くの歩道で自転車の歩道通行を認めてきたこともあり、自転車は車両であるという意識の希薄化により、歩道上等で通行ルールを守らず歩行者にとって危険な自転車利用が増加するとともに、自動車に対しては弱者となる自転車を利用すること自体の新たな危険性も生じることになった。

自転車が安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備と併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など全ての道路利用者に自転車は車両であるという意識を徹底するとともに、自転車の通行ルール、駐輪ルール、自動車の駐車ルール等、利用ルールの徹底を図る必要がある。

このため、道路利用者に対する利用ルールの徹底が効果的に行われるよう、利用ルールの周知、インセンティブの付与、指導取締りの３つの観点から提言する。

### １．利用ルールの周知

- 逆走となる右側通行禁止や例外的に歩道通行する場合は歩行者優先で徐行するという大原則について、「自転車安全利用五則」の活用等により徹底を図ること。
- 自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など全ての道路利用者に、地域住民、学校等の関係者と連携し、利用ルールを周知すること。その際には、利用者の年齢層等の属性を考慮し、学校での安全教育や自動車の運転免許の更新時等の場面を活用するほか、楽しみながら利用ルールを学べるイベントを開催するなど、関係者自身の利用ルールの遵守意識を高めつつ、各種の機会を捉えて継続的な取組を実施すること。特に、取組初期においては、国として積極的に自転車の利用ルール等を周知するキャンペーンを実施すること。

例えば、

- ・ 自転車に配慮して、安全な間隔の保持、不要な警音器の使用禁止などの自動車の通行ルールについて、運転免許の取得時や更新時を活用してドライバーに周知するほか、運送会社等を通じてトラック等のドライバー

に周知すること

- ・ 非運転免許保有者のうち、児童、学生に対して、家庭における教育や、学校における総合学習の一環としての自転車安全教育を実施すること（特に、高学年からは生活道路を想定した車道での自転車の通行ルールの周知）
- ・ 交通ボランティア、地域住民、学校、自転車関係団体等と連携し、自転車の通行ルートを周知するため、自転車安全教室や街頭交通安全指導を実施するとともに、交通安全指導を行う指導者を育成すること
- ・ 地域全体で重点的に利用ルートを周知するための地域独自の「自転車の日」を制定すること
- ・ 地域のイベント開催時に、主婦や高齢者等を対象に自転車の利用ルートの認知度テストを実施すること
- ・ 自転車を業務利用する宅配業者等に自転車利用ルートを周知すること

が考えられる。

- 自転車利用に対する興味を起こさせ、利用ルールの遵守につなげるため、利用ルールのみならず、自転車の効用や自転車の快適な乗り方のコツなど利用促進につながる内容も周知すること。
- 自転車販売店は自転車の安全利用のための十分な情報提供を行うよう努める義務があることから、それが適切に行われるよう、必要な働きかけ、助言等を行うこと。その際、民間機関の定めた安全基準の活用により、安全な自転車の普及を図りつつ、前照灯の点灯の必要性、飲酒運転の違法性、傘を差して運転すること（固定器具を使用した場合を含む）の危険性、自転車のブレーキ、空気圧等の点検や整備の必要性、ヘルメット着用や尾灯装備の重要性、自転車保険加入の重要性等を含む自転車の利用ルールについて周知が行われるよう取組を行うこと。また、同様の利用ルールの周知が行われるよう、自転車関係団体等と連携した取組を実施すること。
- 現場において、自転車の通行方向や通行位置等の自転車の通行ルールを分かりやすく伝えられるよう、自転車通行空間の整備において連続性や直進性を確保するとともに、路面表示・着色や法定外看板について、視覚的に工夫されたデザインや色彩の統一的な運用に努めること。また、自転車利用者に対する標識、路面表示等の案内について、自動車利用者も認識できるよう、大きさ、設置位置等を工夫すること。

## 2. 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与

- 自転車の利用ルールの周知を実施するだけでなく、自発的に利用ルールが遵守されるように、自転車利用に関するインセンティブを付与することが有効であり、自転車利用者の年齢等に応じた自転車運転免許証の交付や、模範的な自転車利用者に対する優良運転者証の交付等、遵守効果がより高まるような工夫をすること。
- 利用者の自発的な自転車の利用ルール遵守の意識を高めるため、利用ルールの周知に加えて、利用ルールを守らない場合の罰則や事故発生の危険性についても周知を行うこと。

## 3. 交通違反に対する指導取締り

- 自転車の通行ルールを周知し、インセンティブの付与を行ったとしても、通行ルールを守らない利用者が存在することも考えられるため、街頭活動における指導警告を一層積極的に推進し、いわゆる「ピスト」等に係る制動装置不良自転車のほか、無灯火、信号無視、一時不停止等の違反行為により通行車両や歩行者等に具体的危険を生じさせたり、指導警告に従わず違反行為を繰り返したりするなどの悪質、危険な交通違反に対しては交通切符を適用した検挙措置を講ずること。
- 実施した指導取締りの活動状況については周知を行い、利用者の自発的な通行ルール遵守の意識を高めること。

## II - 4. 自転車利用の総合的な取組

安全で快適な自転車の利用環境を創出するためのソフト対策としては、利用ルールの徹底に加え、自転車通行空間が効果的に利用されるような取組や、自転車利用促進に向けた取組等、自転車利用の総合的な取組を行う必要があり、この2つの観点から提言する。

### 1. 自転車通行空間の効果的利用への取組

#### 1) 駐停車・荷捌き車両対策

- 駐停車需要の多い路線においては、自転車通行空間の整備により不便を生じることから、沿道の理解、協力のもと、当該路線や並行または交差する別路線に、沿道利用の車両や荷捌き車両、タクシー等に対応した路外または路上の駐停車空間を確保すること。
- 荷捌き車両の駐車場利用を促進するため、民間駐車場と連携して荷捌き車両に対する短時間利用の無料化や専用スペースの確保などを検討すること。
- 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止もしくは駐停車禁止の規制を実施すること。なお、必要に応じて、通勤通学の時間帯を指定して駐停車禁止規制を実施することも検討すること。また、駐車監視員活動ガイドラインにおける重点路線、重点地域に指定し、取締りを強化することにより、違法駐停車の排除を積極的に進めること。特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐停車については、取締りを積極的に実施すること。

#### 2) 放置自転車対策

- 駅周辺等の自転車の駐車需要の多い場所では、駐輪場の整備を行うとともに、放置禁止区域の指定や放置自転車の集中的な撤去を行うこと。駐輪場の整備にあたっては、自転車法に基づく法定の協議会を設置して鉄道事業者等と協力して整備を進めるとともに、公共駐車場の空間の活用や、商業施設等の自転車が利用する施設の管理者との連携について検討すること。
- 自転車を放置する利用者は、買い物等の短時間利用や従業員等の通勤利用が多い傾向にあることから、放置自転車の実態を調査、把握した上で、買い物等の短時間の放置自転車に対しては目的地に近接する路上等を活用した駐輪場の整備を、従業員等の通勤利用に対しては附置義務条例による事務所、商業施設への駐輪場の整備を行うこと。

- 限られた空間を有効に活用するとともに、安心して自転車を預けられる管理の行き届いたサービスの提供を促すため、地下駐輪場システムやICタグを活用し自動化を図った駐輪場等、新技術の活用による駐輪場の整備を進めること。
- 整備した駐輪場が適切に利用されるよう駐輪場の分かりやすい案内方法を検討し、自転車が利用する施設の管理者等と協力しつつ駐輪場の場所を周知すること。

## 2. 自転車の利用促進

- 健康、環境、観光振興等、地域の課題やニーズに応じ、自転車の利用促進を進めること。

例えば、

- ・ 住民との協働により、走りやすい（走ってほしい）路線、通行要注意箇所、駐輪場等を地図上に示した自転車マップを作成すること
- ・ 駅や主要なバス停付近に自転車駐車を整備するなどサイクルアンドライドの推進や鉄道、バス車内に自転車を持ち込むことが可能なサイクルトレイン、バスを運行するなど公共交通機関と連携すること
- ・ 自転車利用による健康増進や環境意識の啓発を目的とした市民参加型のスポーツイベントの開催や自転車以外の市民イベントと連携すること
- ・ 通勤手当の改正等により自転車通勤を奨励している企業を顕彰するなど、エコ通勤を推進すること
- ・ 自転車利用の拠点となるサイクルステーションの設置、公共施設での簡易シャワールームの設置、公共交通施設や観光拠点等へのレンタサイクルの導入、民間事業者との連携による自転車ガイドツアーを実施すること

が考えられる。

### Ⅲ. 今後の検討課題について

自転車施策を進めていく上では、議論を進めていかなければならない課題が多々あり、これらには、検討に長期間を要するもの、現行の法制度で対応できないものも含まれることから、国として検討すべき今後の課題として提言する。

#### 1. 自転車施策の推進について

- 高齢化等の社会状況の変化に対応した歩行者、自転車、自動車、公共交通等の交通体系のあり方を検討するとともに、その中で、クリーンかつエネルギー効率の高い自転車の位置づけを明確にし、今後の国としての自転車施策の目標の設定を検討すること。
- ガイドラインの策定等の技術的支援だけでなく、地方公共団体の予算の確保や、受益者負担の考え方等を踏まえた財源の確保について検討すること。
- 今回検討しているガイドラインの対象とする自転車ネットワークに含まれない多数の路線における自転車利用環境の整備のあり方について検討すること。
- 子供を乗せた母親や幼児とともに通行する保護者等の自転車利用者の安全性の確保を図る対応等を含め、例外として認めている自転車の歩道通行の今後のあり方を検討すること。
- 自転車施策の企画立案、自転車ネットワーク計画の作成、危険な自転車走行に対する周知、教育活動等に活用するため、自転車の利用状況や事故等のデータ収集及び分析の体制の充実等を検討すること。
- 地方公共団体や都道府県警察の実務者を対象として、自転車ネットワーク計画の作成等に関する研修等を実施することや、学会やNPOと連携して情報を共有することなど、人材の育成・強化を検討すること。
- 自転車ネットワーク計画を策定する検討体制について、自転車法に基づく法定の協議会を活用することも含め、体制の強化を検討すること。

#### 2. 自転車通行空間の計画について

- 地域において自転車専用通行帯の選定、設計が適切に行われるよう、設計の考え方等をガイドラインとして発出するだけでなく、道路設計の基本となる道路構造令において自転車専用通行帯を位置づけることを検討すること。

- 自転車の通行位置・進行方向を示す路面表示やピクトグラムのように多くの地区で設置され、効果が高いと考えられる法定外看板や表示については、全ての道路利用者への分かりやすさの観点から、統一的な運用を検討すること。

### 3. 自転車通行空間の設計について

- 自転車道における自転車交通の整序化や交差点での円滑な交通処理を図るため、一方通行規制を原則とすることについて検討すること。沿道施設の状況に合わせて、逆方向の短距離利用等のサービスを確保するため、必要に応じ、自転車の歩道（自転車歩行者道）通行を可能にする等、自転車道の通行義務について柔軟に運用できるよう法令の見直しを検討すること。その際、歩道上の徐行の徹底を図るため、沿道地域の協力を得られるような仕組等を検討すること。
- 自転車専用信号について、外国人を含め道路利用者が一目で自転車用であると理解できるよう、視覚的に工夫されたデザイン、仕様を検討するとともに、導入に向けた法令の見直し等について検討すること。

### 4. 利用ルールの徹底について

- 複雑な自転車の通行ルールを、全ての道路利用者が容易に理解できるものとなるよう、簡素化について検討するとともに、それに対応した標識等の変更を検討すること。併せて、右左折時の合図などのあり方について検討すること。

### 5. 自転車利用の総合的な取組について

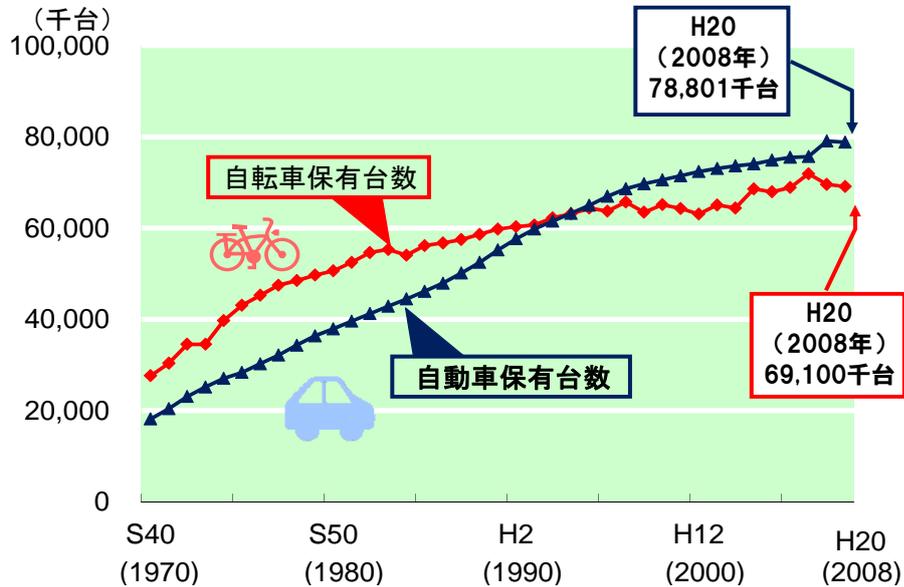
- 自転車ネットワーク計画に対応し、面的に駐輪場整備を進めるためのガイドラインを作成することを検討すること。

### 6. その他

- 高齢者・障がい者用自転車等の多様な自転車や新たな中速・小型モビリティのための走行空間確保を踏まえた自転車通行空間のあり方について検討すること。

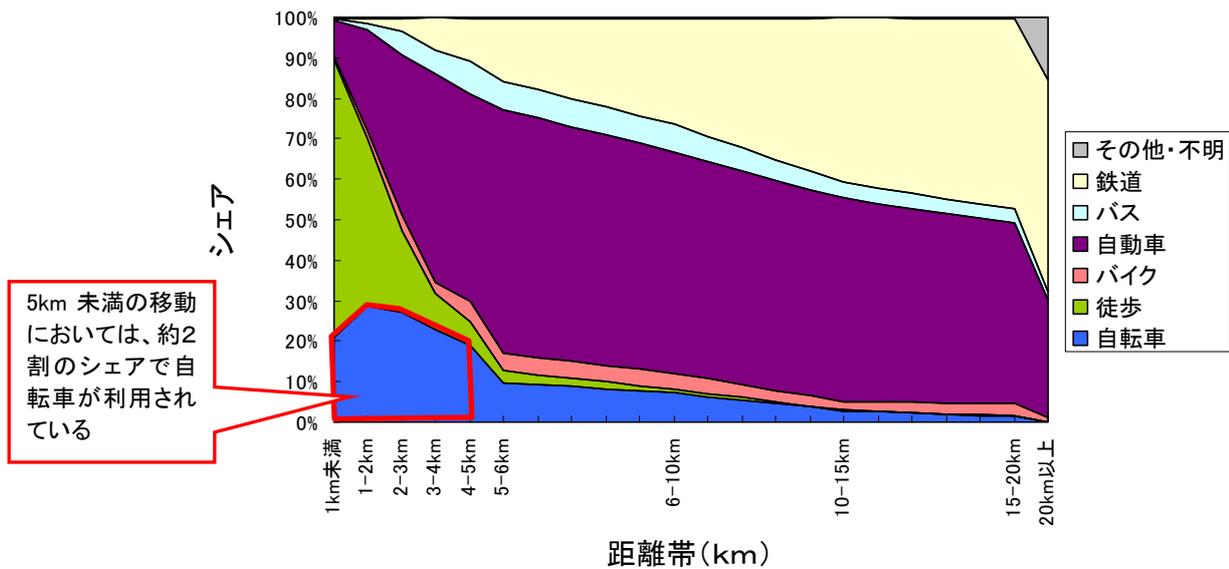
## 自転車利用環境に関する背景

図1 自転車及び自動車保有台数の推移



【出典：自転車保有台数：(社)自転車協会資料、  
自動車保有台数：道路統計年報 2007～2010 (国土交通省道路局)】

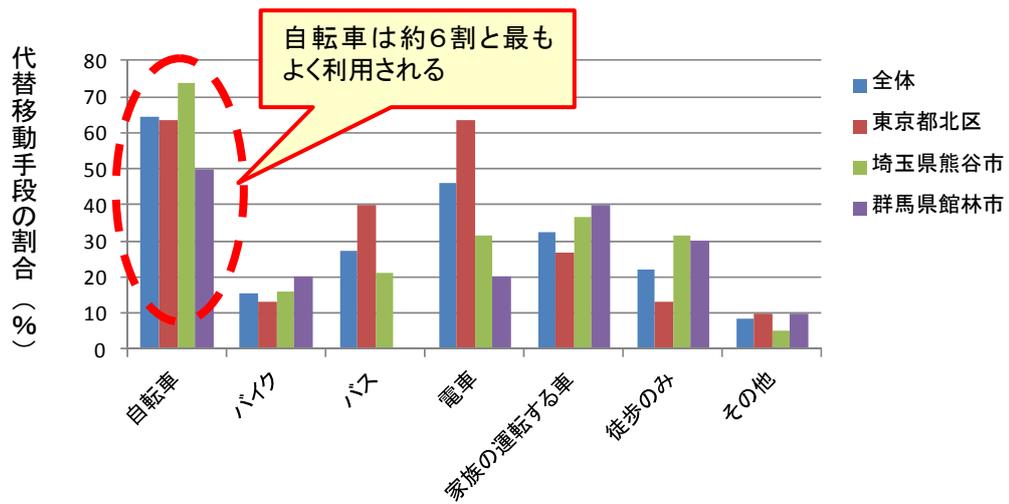
図2 移動距離帯別の交通手段別利用割合



※6kmまでは1km刻み、6km以上は、  
5km刻みの集計値を直線で結んでいる。

【出典：平成17年全国都市交通特性調査 (国土交通省)】

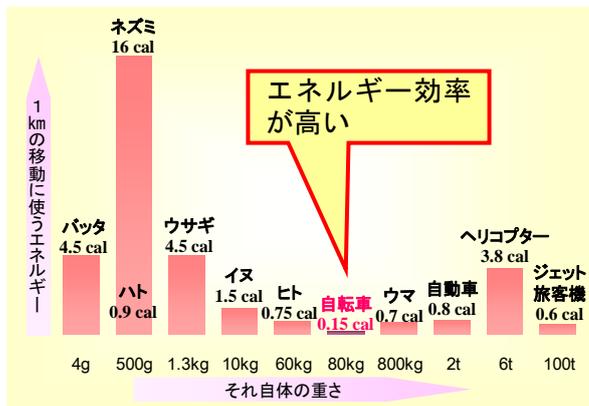
図3 自動車の代替手段としての交通手段



【出典：千葉大学 鈴木教授の論文（国際交通安全学会誌 vol.22, No.2, 平成8年9月掲載）より引用】

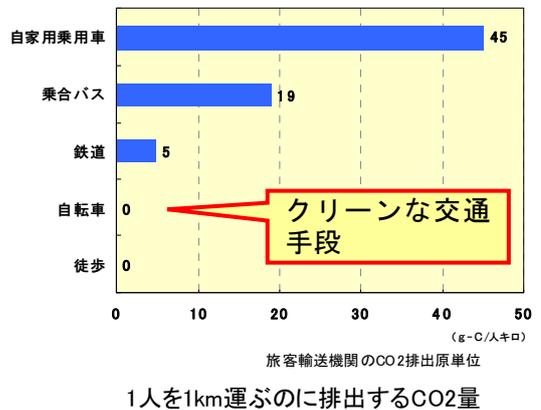
※自動車運転しなくなった55歳以上の高齢者300人（合計900人）を対象  
 ※都市規模の異なる3都市（東京都北区、埼玉県熊谷市、群馬県館林市）において実施  
 ※複数回答あり

図4 エネルギー効率の比較



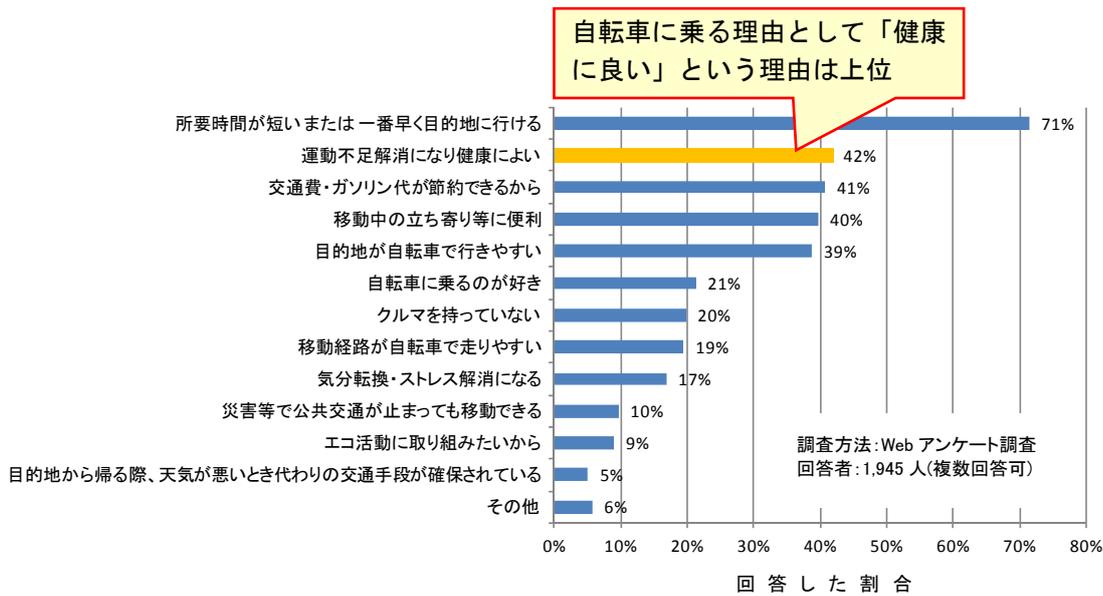
【出典：自転車博物館 資料】

図5 CO2 排出量の比較



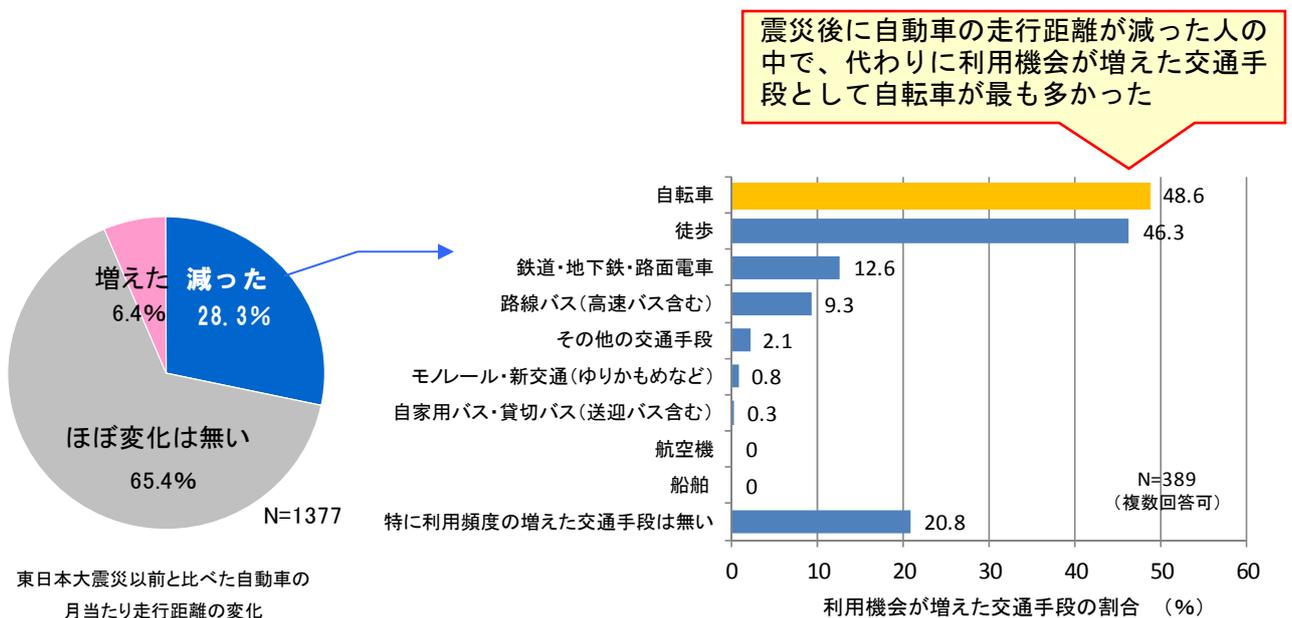
【出典：地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料より作成】

図6 自転車を利用する理由  
(通勤や買い物などで主に自転車利用している人を対象にアンケート調査)



【出典：国土技術政策総合研究所 平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

図7 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段



※震災後に自動車の利用が減ったと回答した人を対象

【出典：大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査（1回目）（日本モビリティ・マネジメント会議）】

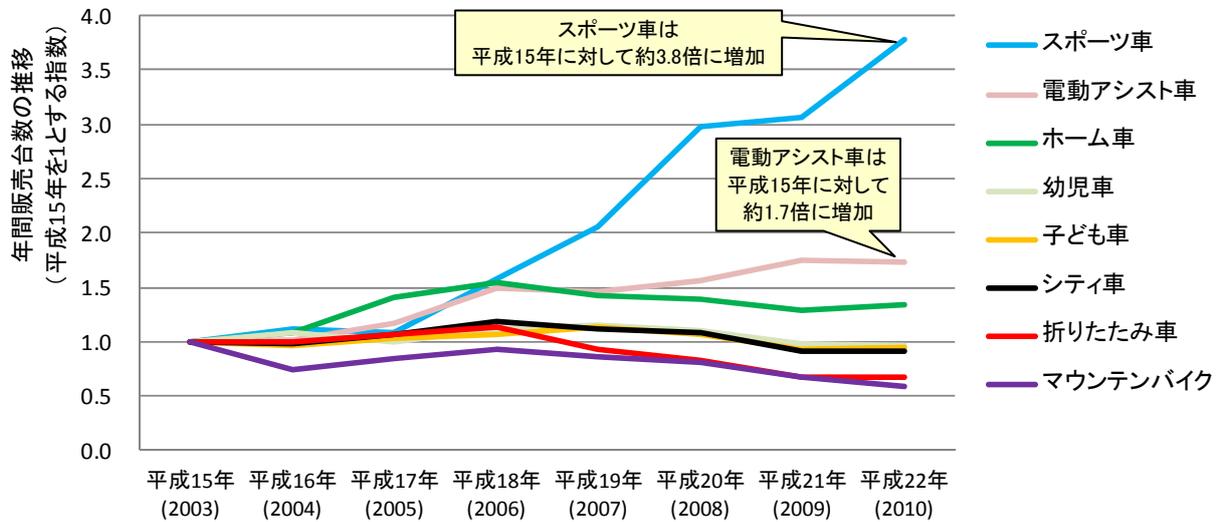
図8 自転車の楽しみ方を紹介する市民向けパンフレット



【出典：わたし色のearth（京都市環境政策局地球温暖化対策室）】

※環境に関する市民向けパンフレット

図9 国内における自転車の車種別販売台数の伸び率（年間1店あたり）



(車種区分)

スポーツ車：各種サイクルスポーツ、レジャー用に用いる自転車。ただし、ジュニアスポーツ車は含まない。

電動アシスト車：充電用バッテリーを補助動力として設計された自転車。

ホーム車：主に婦人用に設計された自転車。

幼児車：主に学齢前の幼児が日常の遊戯用として用いる自転車。車輪は18インチ以下のもの。

子ども車：主に児童が日常の遊戯及び交通手段に用いる自転車。車輪は24インチ以下のもの。また、子供スポーツ車（ジュニアスポーツ、ジュニア用マウンテンバイク）を含む。

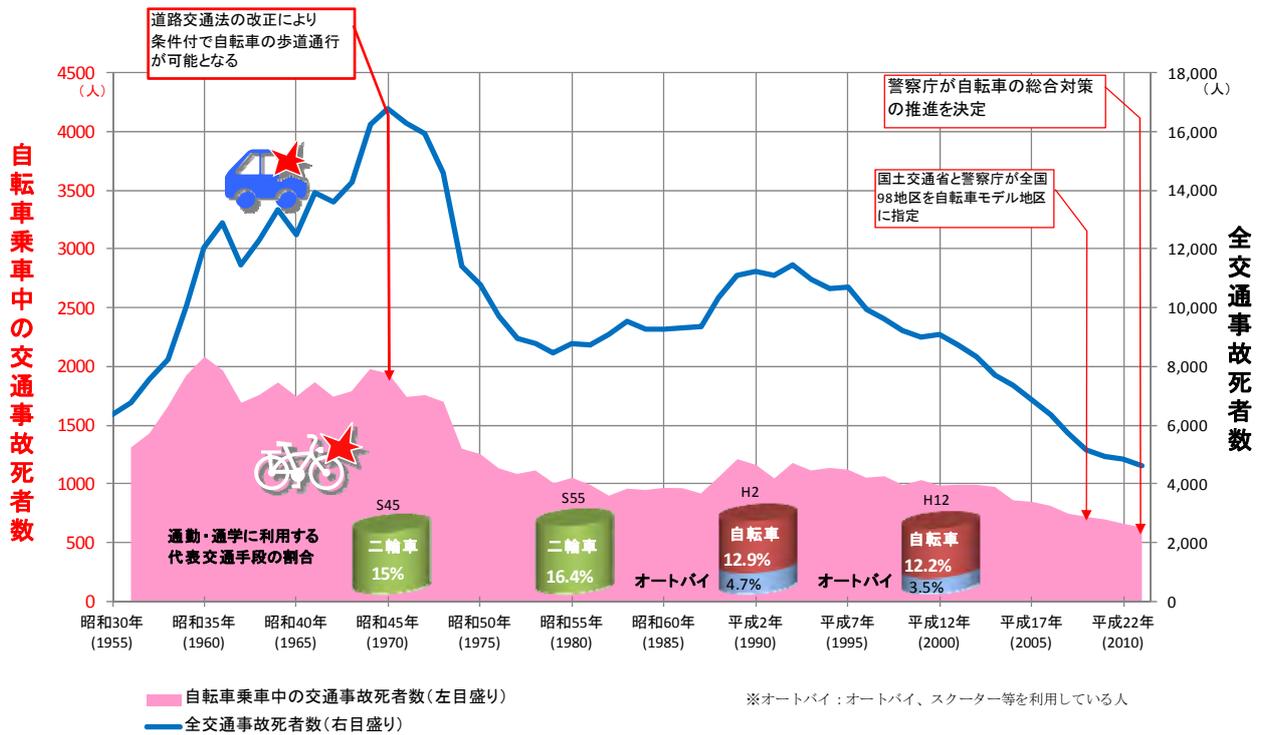
シティ車：日常の交通手段（通勤・通学・買物）に用いる自転車。

折りたたみ車：折りたためる機能を持つ自転車。

マウンテンバイク：荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造の自転車。ただし、車輪が24インチ以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。

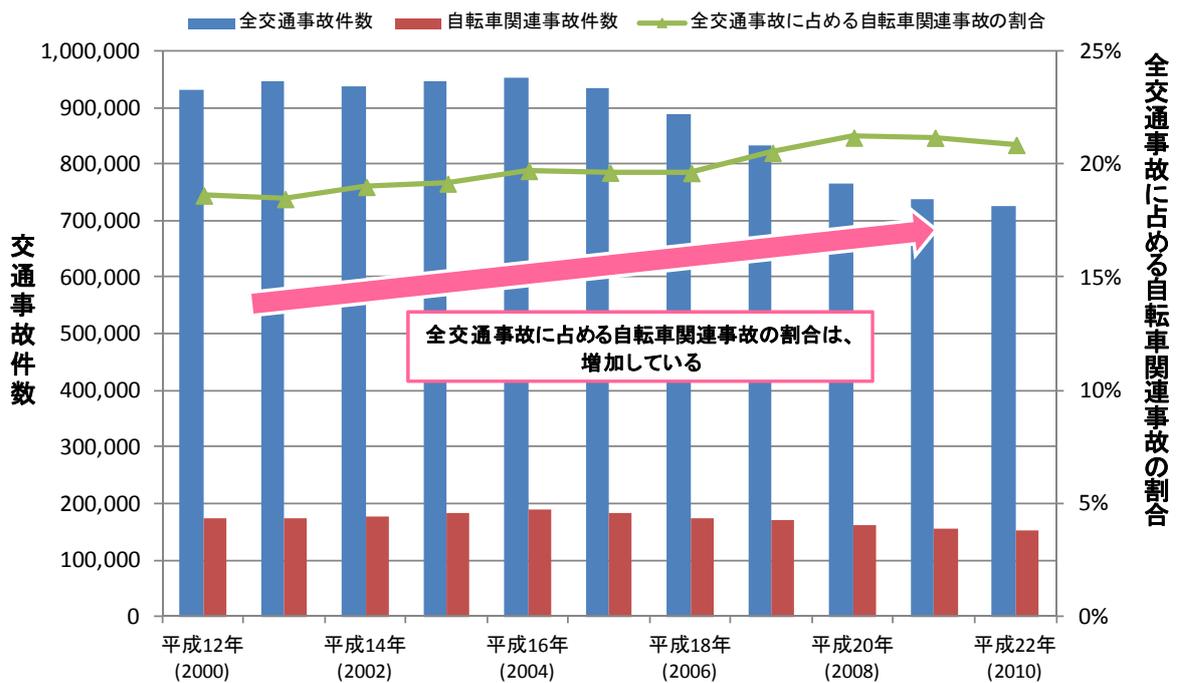
【出典：自転車国内販売動向調査（財）自転車産業振興協会】

図 10 自転車乗車中死者数・自転車分担率の推移と自転車通行空間に関する制度の変遷



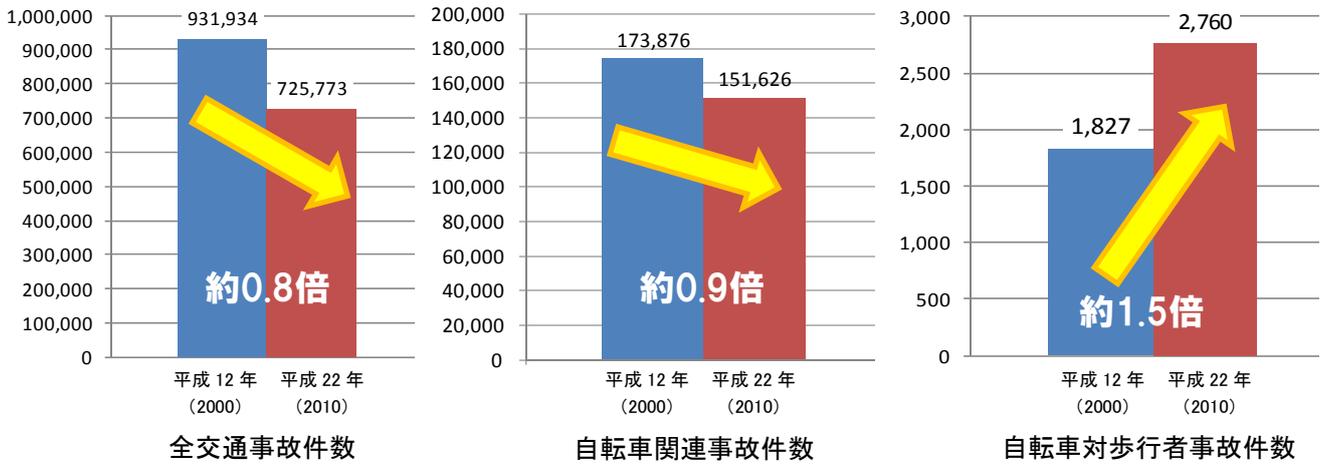
出典：事故データ：交通統計（（財）交通事故総合分析センター）  
 交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取り締まり状況について（2011年）（警察庁）  
 代表交通手段分担率：国勢調査（総務省）

図 11 自転車関連事故の推移



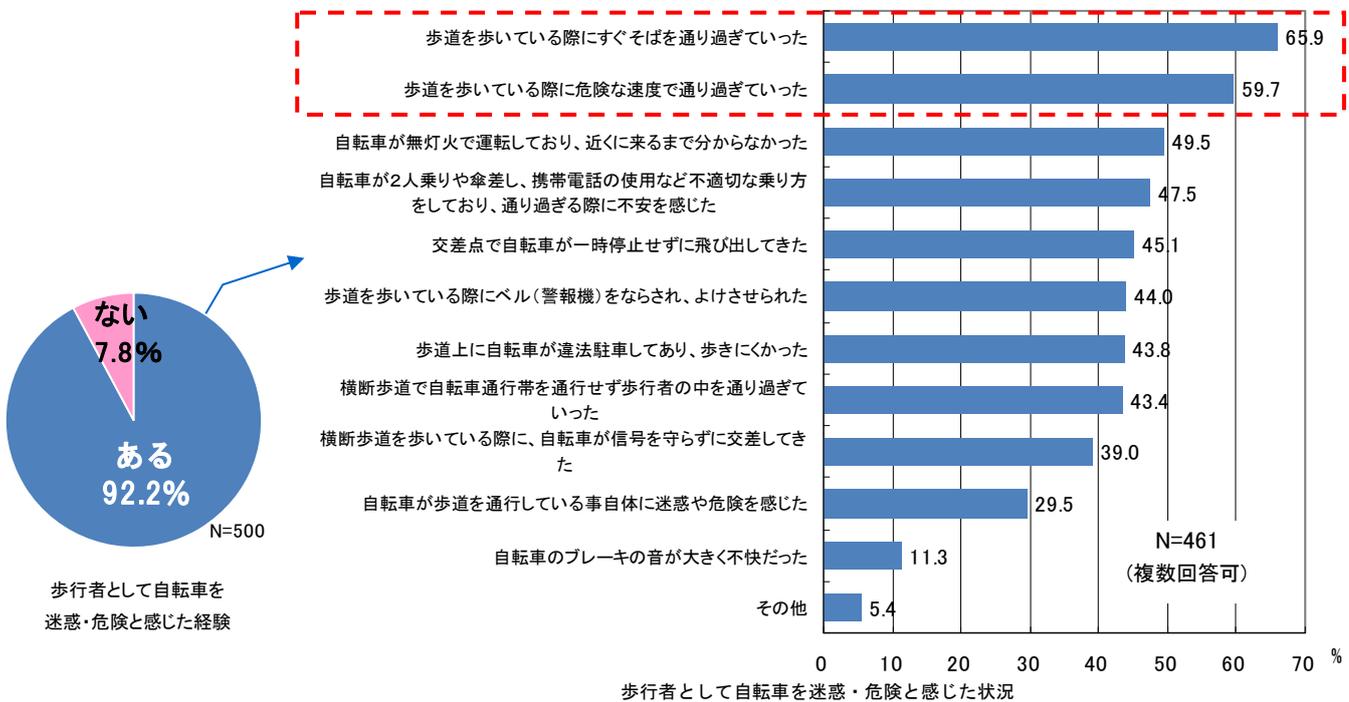
【出典：交通事故の発生状況（警察庁）】

図 12 自転車対歩行者事故に関する近年の傾向



【出典：平成 22 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図 13 歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた状況

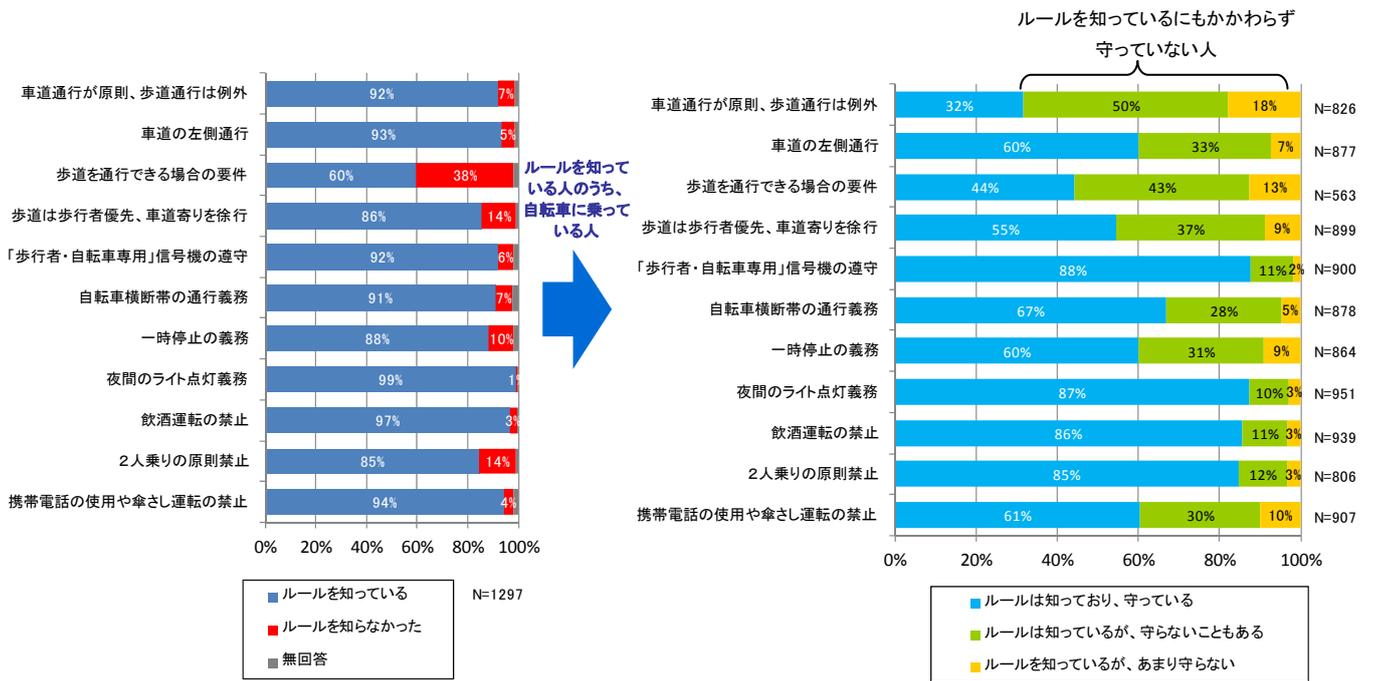


調査方法：Webアンケート調査

回答者：全国の地域別・年齢別構成に即した18歳以上の男女の自転車を利用しない500人を対象

【出典：自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書（平成23年3月）  
（内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当）】

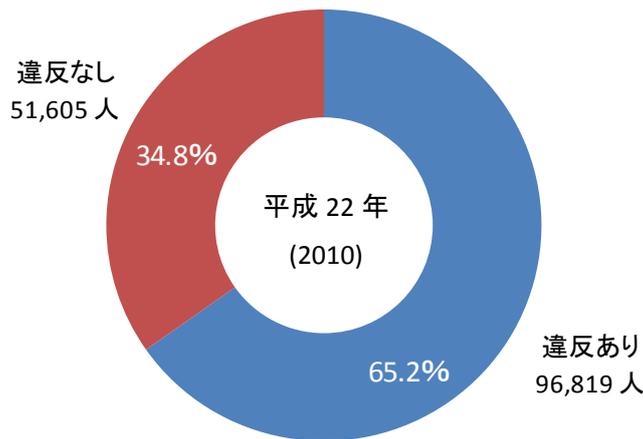
図 14 自転車の通行ルールに関する遵守状況



※全国の運転免許試験場等の来場者 1297 人を対象としたアンケート

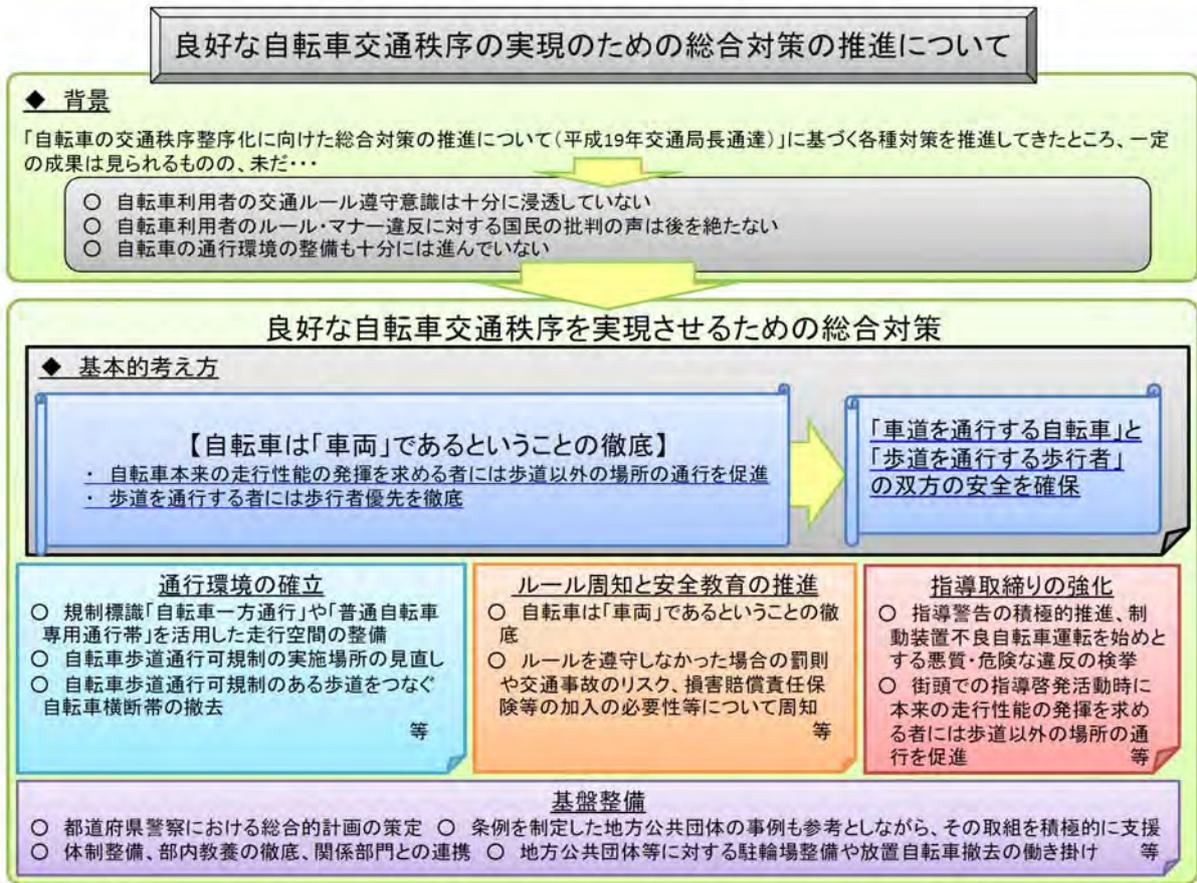
【出典：自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査（平成 23 年 10 月）（警察庁）】

図 15 自転車乗用中の交通事故で死傷した人に関する法令違反の状況



【出典：平成 22 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図 16 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進



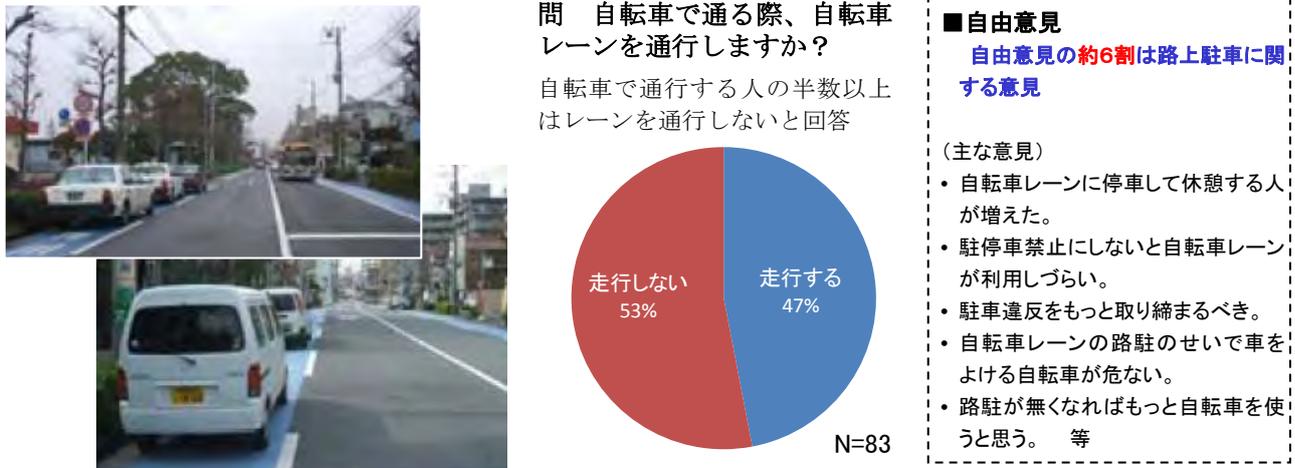
【出典：良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進（平成 23 年 10 月）（警察庁）】

図 17 自転車通行空間の整備状況



※延長は道路延長、平成 22 年 3 月現在 【出典：国土交通省資料、警察庁資料】

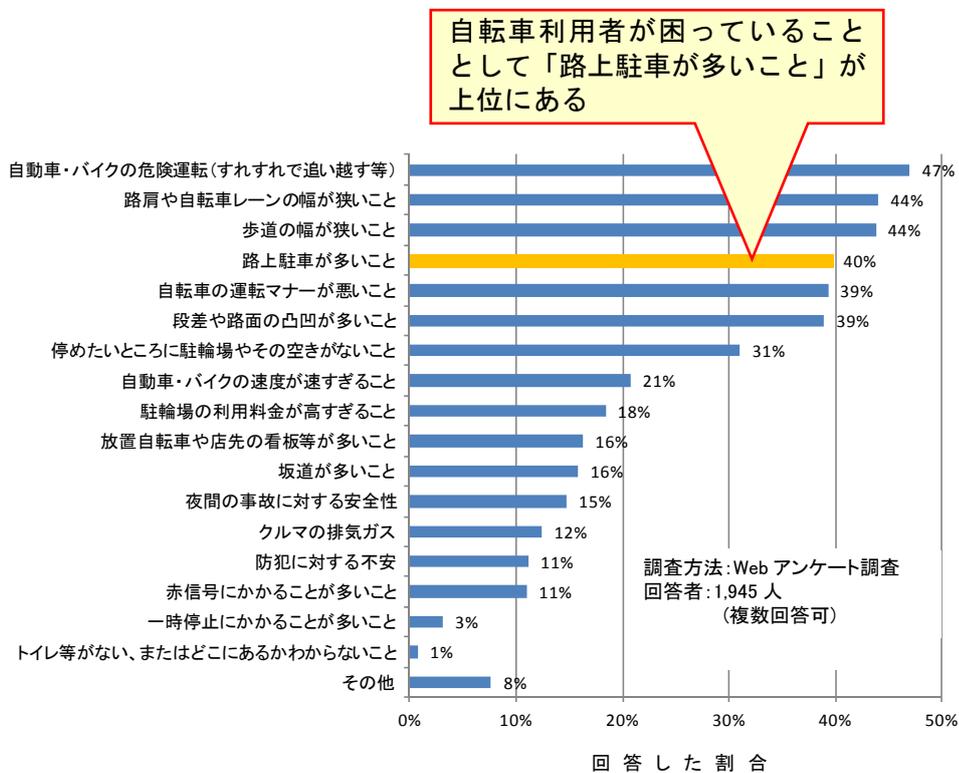
図 18 自転車専用通行帯設置区間における利用者アンケート



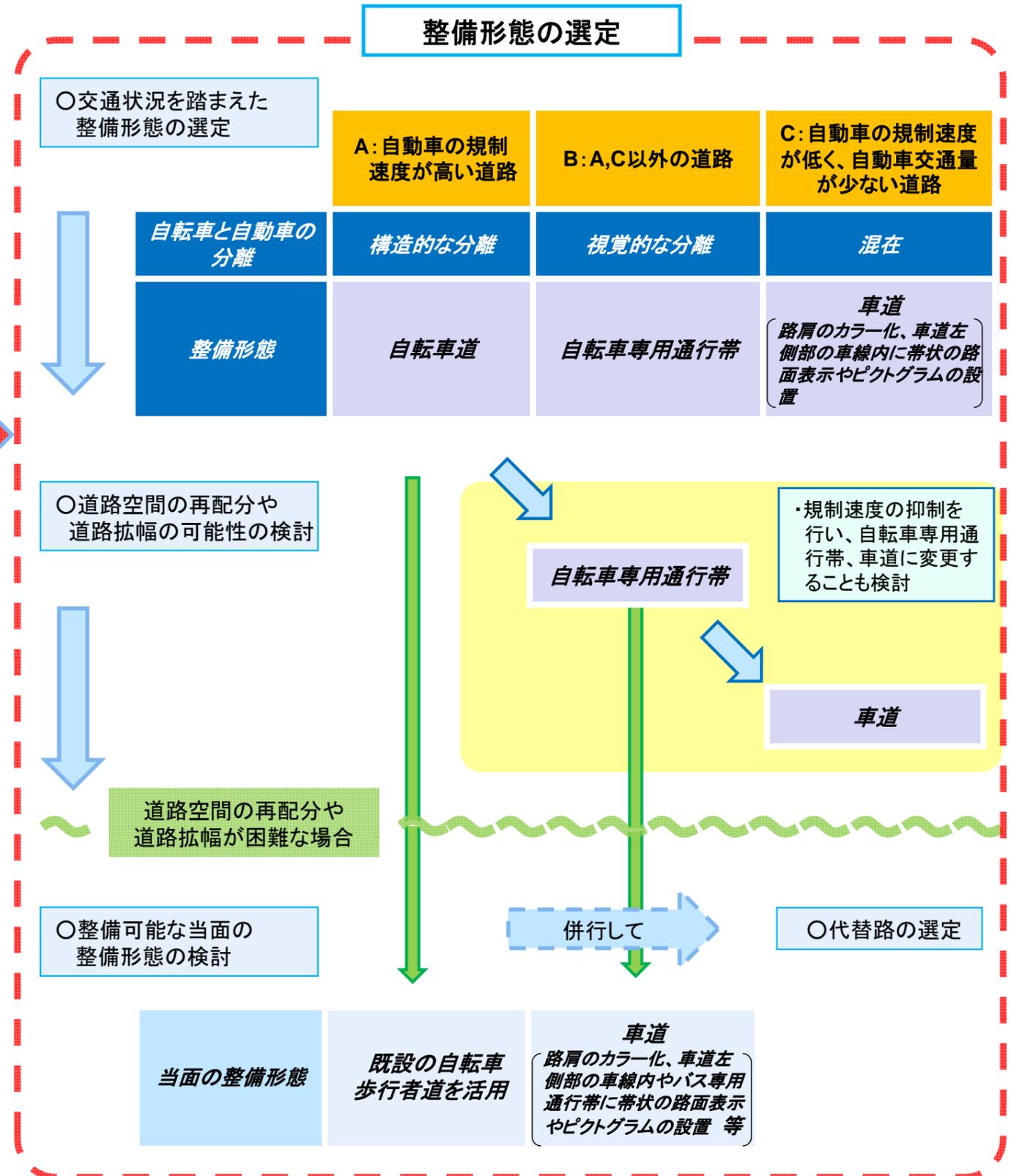
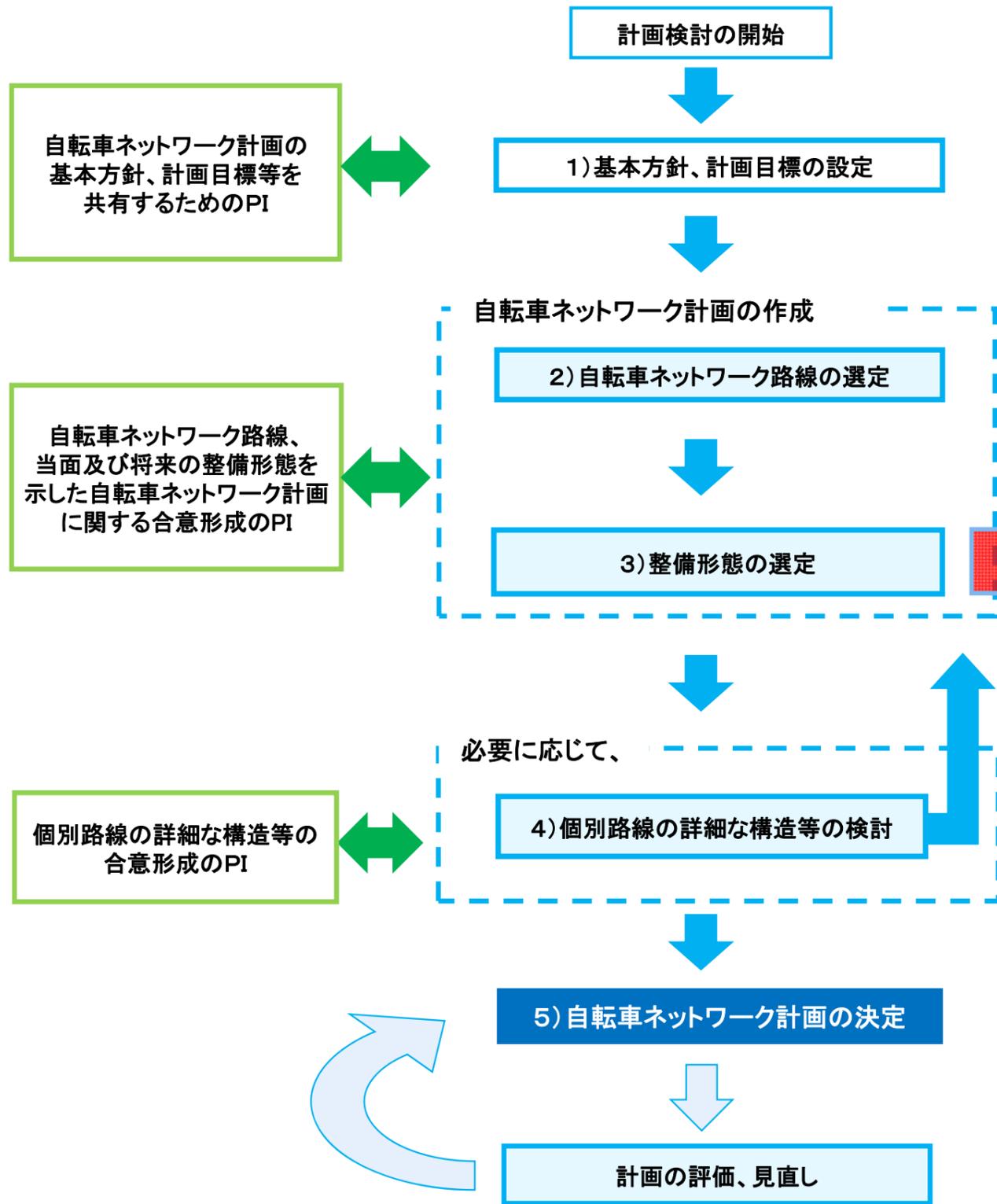
調査方法：向井町地区（神奈川県横浜市）の自転車専用通行帯設置区間を通行する歩行者・自転車利用者に対する路上聞き取り調査  
回答者：83人

【出典：国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所 平成23年3月実施のアンケート調査より抽出】

図 19 自転車利用に関して困っていること  
(通勤や買い物などで主に自転車利用している人を対象にアンケート調査)



【出典：国土技術政策総合研究所 平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】



**検討体制の構築と維持活用**

- 行政機関や地元住民、道路利用者等の幅広い関係者が計画策定に参画できる体制を構築
- 計画策定段階に構築した検討体制を継続し、計画の達成状況の評価と見直し、計画策定後に発生する課題への対応を実施

## (対応例 1)

自転車専用通行帯が接続する交差点において、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入部で自転車専用通行帯への自動車の進路変更禁止規制を実施した上で、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことや、自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることとした事例。

注) 本図はイメージを示したものであり、全ての道路標識・路面標示等を示したものではありません。

(1) 分離形態の連続性

(2) 通行空間の直線的な接続

(3) 交差点内の通行方向の明確化  
 交差点内の自転車専用通行帯の延長線上の部分の路面に通行位置及び通行方向を明確化する法定外表示を設置。

(1) 分離形態の連続性

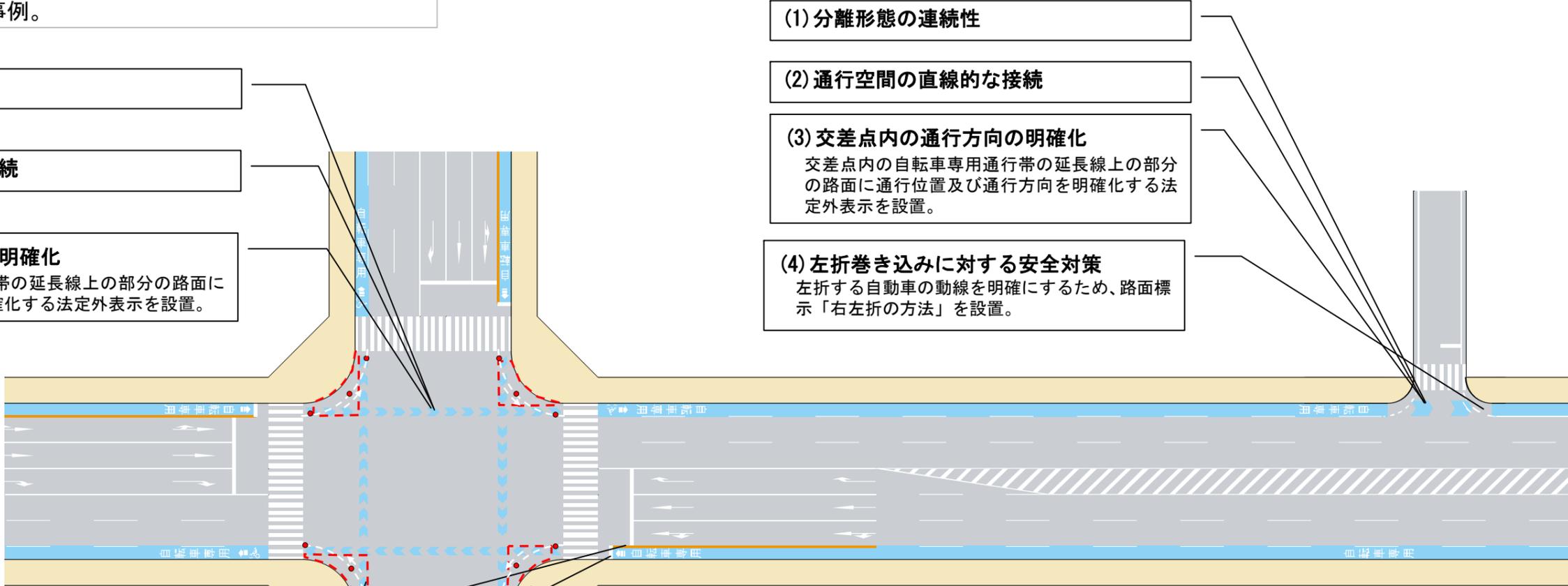
(2) 通行空間の直線的な接続

(3) 交差点内の通行方向の明確化  
 交差点内の自転車専用通行帯の延長線上の部分の路面に通行位置及び通行方向を明確化する法定外表示を設置。

(4) 左折巻き込みに対する安全対策  
 左折する自動車の動線を明確にするため、路面標示「右左折の方法」を設置。

(4) 左折巻き込みに対する安全対策  
 ・ 交差点流入部に自動車の進路変更禁止規制を実施。  
 ・ 左折する自動車の動線を明確にするため、路面標示「右左折の方法」を設置。  
 ・ 自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことや、自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることを実施。

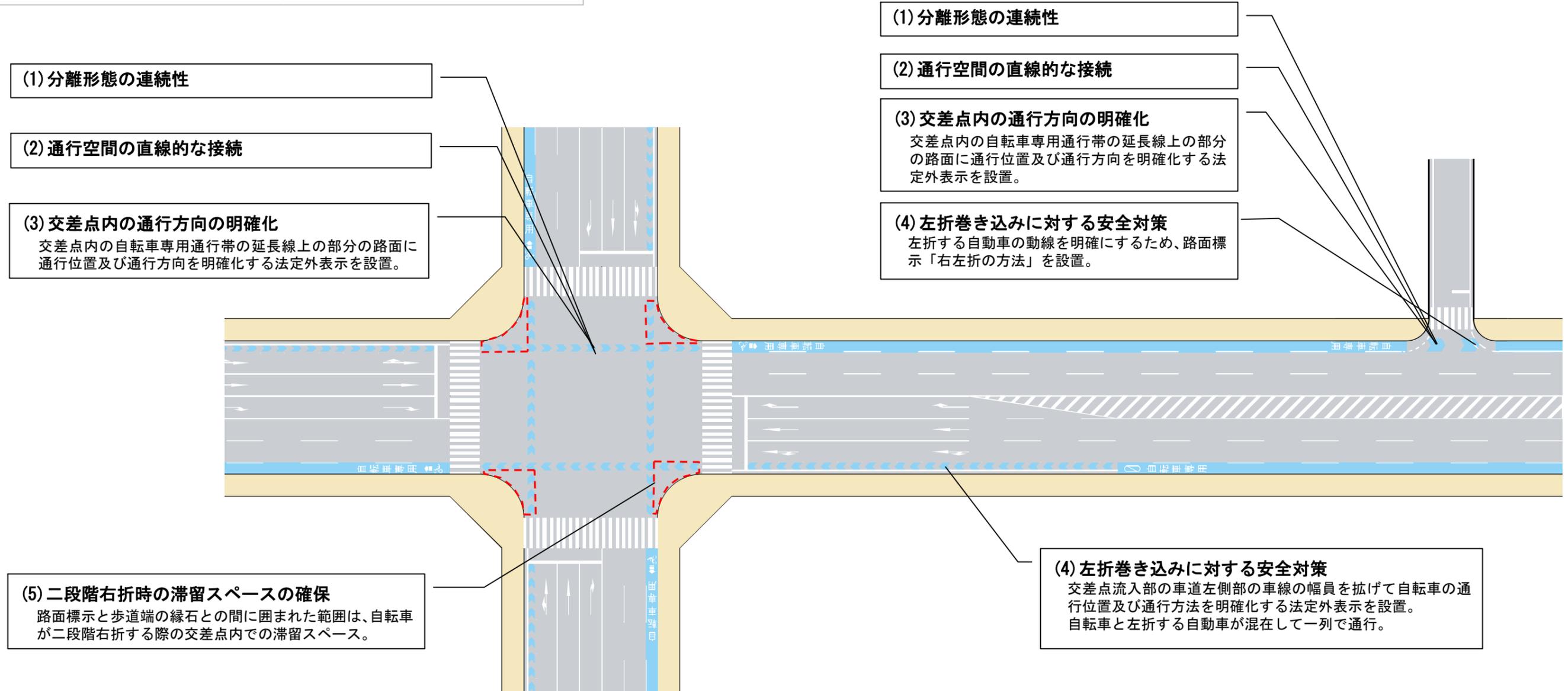
(5) 二段階右折時の滞留スペースの確保  
 路面標示と歩道端の縁石との間に囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペース。



## (対応例 2)

注) 本図はイメージを示したものであり、全ての道路標識・路面標示等を示したものではありません。

自転車専用通行帯が接続する交差点において、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入部で自転車専用通行帯の交通規制を解除し、車道左側部の車線の幅員を拡げて自転車の通行位置を明確化する法定外表示を設置した上で、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させることとした事例。



## (対応例 2' 空間確保に制約がある場合)

注) 本図はイメージを示したものであり、全ての道路標識・路面標示等を示したものではありません。

自転車専用通行帯が接続する交差点において、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入部で自転車専用通行帯の交通規制を解除し、車道左側部の車線内に自転車の通行位置を明確化する法定外表示を設置した上で、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させることとした事例。

(1) 分離形態の連続性

(2) 通行空間の直線的な接続

(3) 交差点内の通行方向の明確化  
交差点内の自転車専用通行帯の延長線上の部分の路面に通行位置及び通行方向を明確化する法定外表示を設置。

(1) 分離形態の連続性

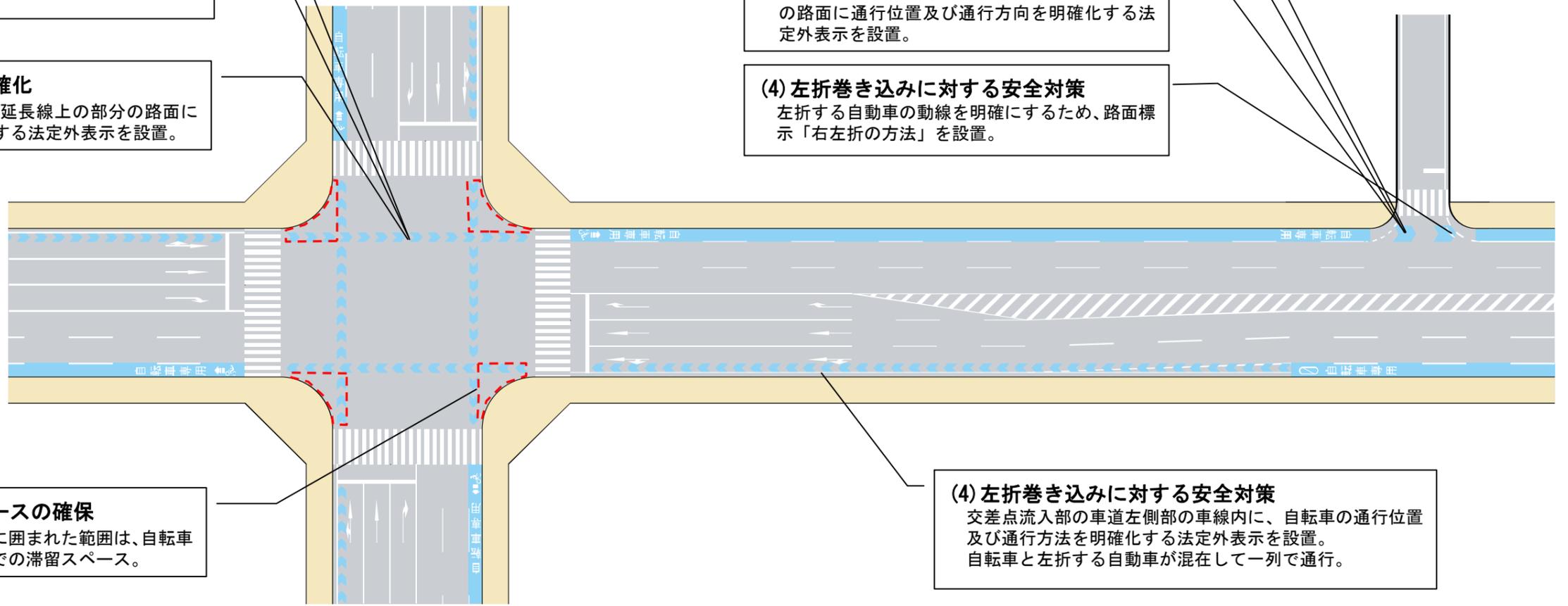
(2) 通行空間の直線的な接続

(3) 交差点内の通行方向の明確化  
交差点内の自転車専用通行帯の延長線上の部分の路面に通行位置及び通行方向を明確化する法定外表示を設置。

(4) 左折巻き込みに対する安全対策  
左折する自動車の動線を明確にするため、路面標示「右左折の方法」を設置。

(5) 二段階右折時の滞留スペースの確保  
路面標示と歩道端の縁石との間に囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペース。

(4) 左折巻き込みに対する安全対策  
交差点流入部の車道左側部の車線内に、自転車の通行位置及び通行方法を明確化する法定外表示を設置。自転車と左折する自動車が混在して一列で通行。



# 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会 委員名簿

## 委員長

久保田 尚 埼玉大学大学院理工学研究科教授

## 委員

勝間 和代 経済評論家・中央大学ビジネススクール客員教授

絹 代 サイクルライフナビゲーター

古倉 宗治 住信基礎研究所研究理事

小林 成基 NPO自転車活用推進研究会事務局長

中澤 見山 財団法人全日本交通安全協会専務理事

細川 珠生 ジャーナリスト

三国 成子 地球の友・金沢

屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授

山中 英生 徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部教授

(敬称略)

(五十音順)

## 審議の経過

○第1回 平成23年11月28日（月）

- ・モデル地区の評価・検証について
- ・安全で快適な自転車利用環境の創出のためのガイドラインの提案について

○第2回 平成23年12月15日（木）

- ・ガイドラインの記載方針について

○第3回 平成24年 2月22日（水）

- ・委員会の提言（案）について

○意見募集 平成24年2月27日（月）～3月2日（金）

- ・安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言（仮称）（案）に関する意見募集

○第4回 平成24年 3月30日（金）

- ・委員会の提言（案）について

# 「みんなにやさしい自転車環境

## －安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－

H 2 4 . 4 . 5

### 提言のポイント

#### ○ 自転車通行空間の計画

- ・自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画作成手順を示し、車の規制速度や交通量等に応じた整備形態（自転車道、自転車専用通行帯等の車道通行を基本）の選定方法を提示
- ・選定された整備形態の整備が困難な場合、当面の対応として、自転車歩行者道を活用できる条件、車線内に自転車通行位置を明示し自動車と混在する方法を提示 等

#### ○ 自転車通行空間の設計

- ・直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の具体的な対応案を提示 等

#### ○ 利用ルールの徹底

- ・全ての利用者へのルール周知（学校教育、免許更新時等）、ルール遵守のインセンティブ付与（事故の危険性周知等）、指導取締り（信号無視等の悪質な違反への検挙措置等）の3つの観点から取組を提示

#### ○ 自転車利用の総合的な取組

- ・駐停車・駐輪対策（自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等）、利用促進（自転車マップ作成、レンタサイクル導入等）の観点から取組を提示

# 道路分科会建議 中間とりまとめ 概要

## I 道路政策の現状認識

1. 一定の量的ストックが形成、一定の政策効果
2. これまでの道路政策の課題
  - ① 増大する自動車交通への対応を優先した政策展開
  - ② 「使う」観点の欠如
  - ③ 整備状況やサービスレベルの地域的な偏在
  - ④ 他の主体や施策との連携に課題

## II 今後の社会経済の展望

1. 本格的な人口減少、超高齢化社会、縮退する地域社会
2. 厳しい財政制約
3. 国際競争の激化と対アジア交流の重要性の増大
4. 国土の脆弱性の克服
5. 低炭素・循環型社会

## III 今後の道路政策の検討にあたっての基本的な視点

### 〈転換の視点〉

1. 「クルマ」主役から「多様な利用者の共存」へ
2. 道路を「賢く使う」～利用状況やニーズ的確な反映を前提に～
3. 道路を「進化させる」  
～道路の有する機能や価値の再評価・醸成・創出～
4. 国土の再編・強化に向け、  
道路の「ネットワーク機能を重点的・効率的に強化する」  
～大都市・ブロック中心都市の機能強化、  
地域間で機能・役割を効率的に分担する連携生活圏の形成～
5. 強くしなやかな国土の形成に向け、「道路の役割を再認識する」  
～大災害に備え、強い国土を守るための道路へ～

### 〈更に強化・充実していくべき視点〉

1. 総合的な交通体系の中での道路交通システムの最適化
2. 安全・安心でクリーンな移動の実現
3. 持続可能で効率的な政策運営

## IV 具体的施策の提案

1. 道路の賢い使い方による多様な利用者の共存
2. 道路が有する新たな価値の創造
3. 交通結節機能の充実・高度化、公共交通利用の促進
4. 基幹ネットワークの戦略的な整備・活用
5. 防災も含めた国土の信頼性確保
6. 持続可能で的確な維持管理・更新
7. 低炭素型モビリティの普及促進に向けた対応、  
道路空間のグリーン化

## V 施策の進め方についての提案

1. 多様な利用を促進する新たな枠組みの検討
2. 利用者との協働による道路の総合的なマネジメントの導入
3. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実
4. 技術開発・活用による品質確保と道路の進化
5. 持続可能で多様な財源制度

2

# IV:具体的施策の提案 要約版(1/6)

## 1. 道路の賢い使い方による多様な利用者の共存

### (1) 多様な利用者が共存する道路空間の形成

#### ① 道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成

- ・地域の道路を面的に俯瞰して、道路毎に誰が主役なのかを明確にし、限られた道路空間を有効活用する再配分を推進
- ・幹線道路については、バイパス等の整備による自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間を歩行者・自転車等へ再配分

#### ② 生活道路における歩行者・自転車優先の徹底

- ・生活道路における人優先のエリア作り

#### ③ 「スローな交通」への対応等の多様な利用者の共存

#### ④ ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の連携

#### ⑤ 多様な利用者の共存に向けた仕組みの構築

- ・一定のエリアにおける道路利用に関して、関係機関が一体的な計画を策定・実施する仕組みを構築
- ・行政と地域住民との合意形成や地域における様々な意見を学識経験者がコーディネートする仕組み
- ・事故に関するデータや全国の実績状況をモニタリングして公表し、地方公共団体の取り組みを促進

### (2) 交通事故削減のための更なる効率的・効果的な取り組み

- ・幹線道路と生活道路における事故対策を両輪に展開
- ・プローブデータの活用等による危険箇所の面的かつ効率的な把握
- ・環境負荷の小さいラウンドアバウトの導入・展開

※ [ ] は新たに取組む施策、\_\_\_ は今後更に検討を進める事項

3

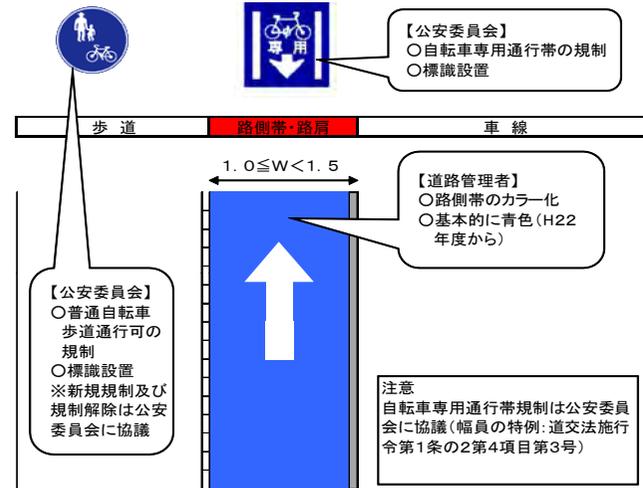
### 車道対策 (歩道ありの場合)

断面図

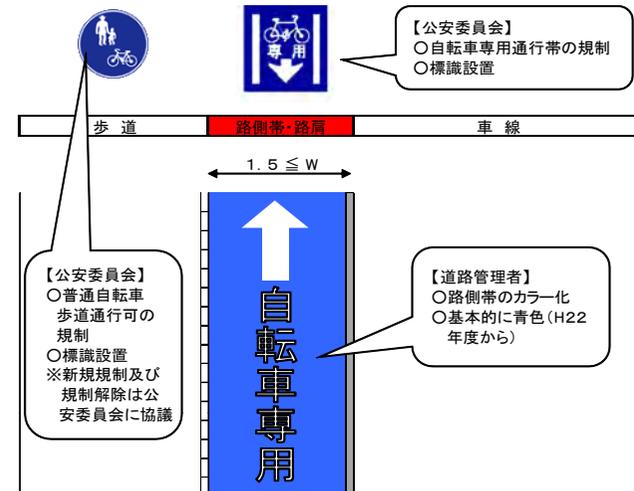


平面図

※W= 路側帯・路肩の有効幅員  
 対策① 1. 0m ≤ W < 1. 5m 「路側帯・路肩のカラー化」

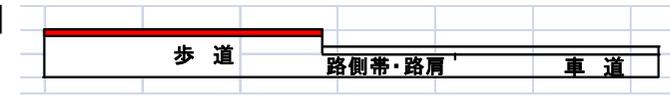


対策② 1. 5m ≤ W 「路側帯・路肩に自転車専用通行帯の表示」



### 歩道対策

断面図



平面図

※W= 歩道の有効幅員  
 対策③ W < 3. 0m 「走行注意喚起の表示」



対策④ 3. 0m ≤ W 「自転車走行位置の表示」



車道対策（歩道がない場合）

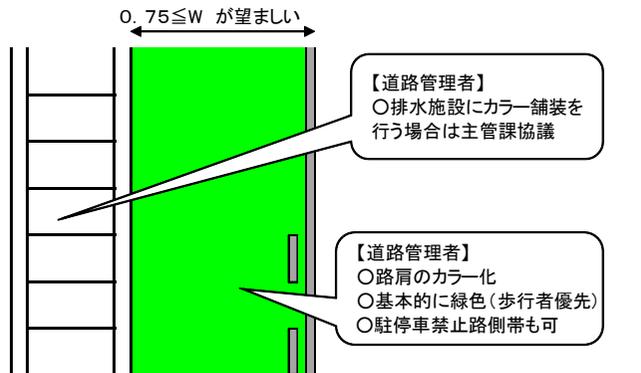
対策⑤  $0.75m \leq W$  「路肩のカラー化」 ※W= 路肩の有効幅員

断面図



$0.75 \leq W$ （排水施設を含む場合は主管課協議）

平面図



自転車通行環境整備 対策実施箇所の選定フロー

