

はじめに

1. 背景

近年、交通における環境負荷の低減の追求、健康志向の高まり等を背景に、自転車の利用ニーズが益々高まりをみせている。一方、交通事故件数が減少傾向にある中で、自転車関連事故の占める割合は増加傾向にあり、自転車がより安全で快適に通行できる利用環境の創出が求められている。

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、自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入した。結果、自転車対自動車の事故死者数は大幅に減少した。しかしながら一方で、「自転車は車両」という意識の希薄化等により、自転車対歩行者の事故数はこの 10 年間で増加している。

こうした中、平成 23 年 10 月、警察庁から、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、自転車・歩行者双方の安全確保を目的とした総合的な対策を打ち出した。また、平成 24 年 4 月には、「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言」（委員長：埼玉大学久保田尚教授）が策定され、同年 11 月には、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「国のガイドライン」と略記）が策定された。

平成 24 年 6 月には、「社会資本整備審議会道路分科会建議 中間とりまとめ（「道が変わる、道を変える」）」が公表され、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』が示されたところである。

さて、栃木県においては、人口 10 万人あたりの交通事故死者数が常に全国ワースト上位に位置している。近年の交通事故発生状況（H20～23）を見ると、県内の交通事故の約 1 割は自転車関連の事故（第 1 当事者又は第 2 当事者が自転車）となっており、そのほとんどが自転車対自動車（二輪車を含む）の事故となっている。

このため、学識経験者、道路利用者、行政関係者など幅広い関係者が一体となり、栃木県内における自転車利用の現状や課題を整理し、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進していくことを目的に平成 24 年 9 月に「栃木県自転車利用環境検討会議」を設置した。

2. ガイドラインの位置づけ

国のガイドラインは、提言（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―）を踏まえ、各地域において、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られるよう、国土交通省道路局と警察庁交通局が、国土交通省国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果等も踏まえ、ガイドラインとしてとりまとめ共同で策定したものである。

栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン（以下、「栃木県版自転車ガイドライン」）は、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、ソフトの両面から幅広い取組が行われるよう、自転車利用環境整備に関係する道路管理者等の行政機関や地元住民と連携して実施すべき事項について記載しており、後述する計画検討体制の活用等により、地域の実情を十分踏まえ、関係機関等と適切に役割を分担した上で、各種取り組みを検討、実施されることが望ましい。

また、本「栃木県版自転車ガイドライン」は、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選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象として、安全で快適な自転車利用環境の創出するための実務的な検討事項等を取りまとめているものであるが、それ以外の路線においても、参考とすることが望ましい。

本「栃木県版自転車ガイドライン」は、上記、国のガイドラインを受けて、本県の特徴を踏まえた自転車利用環境整備の方向性を示すとともに、今後、県内自治体の意識拡充や、計画策定等の支援に取り組んでいく事を目的に策定するものである。

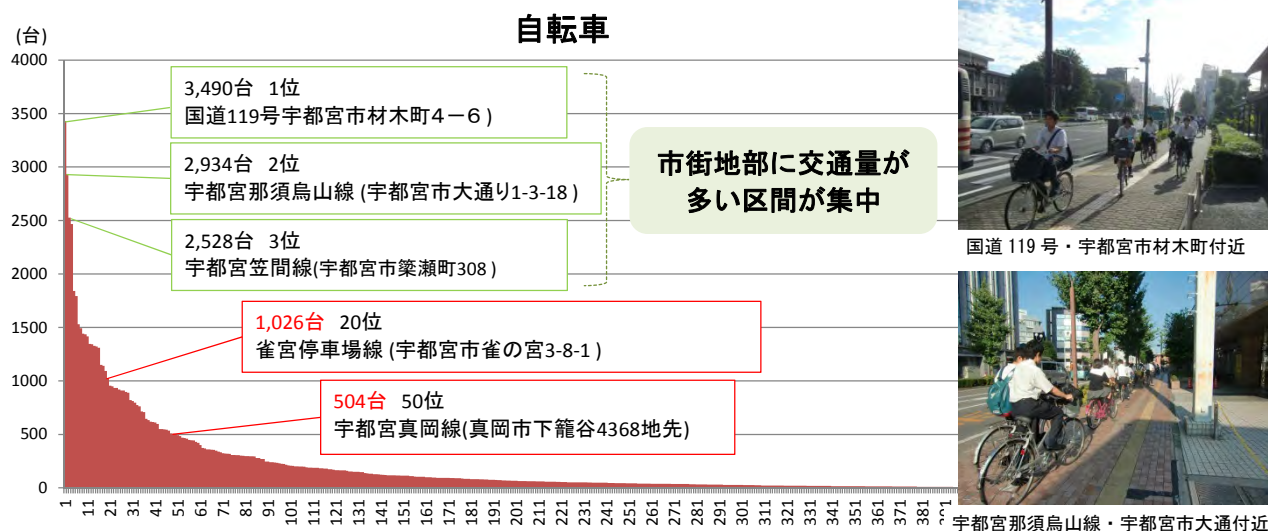
なお、本「栃木県版自転車ガイドライン」は、今後、得られる技術的な知見や法制度の改正、国のガイドライン等を踏まえ、順次、改訂していく予定である。

3. 栃木県における自転車利用環境の特徴

3.1 栃木県内の交通状況（H22 年度交通センサスより）

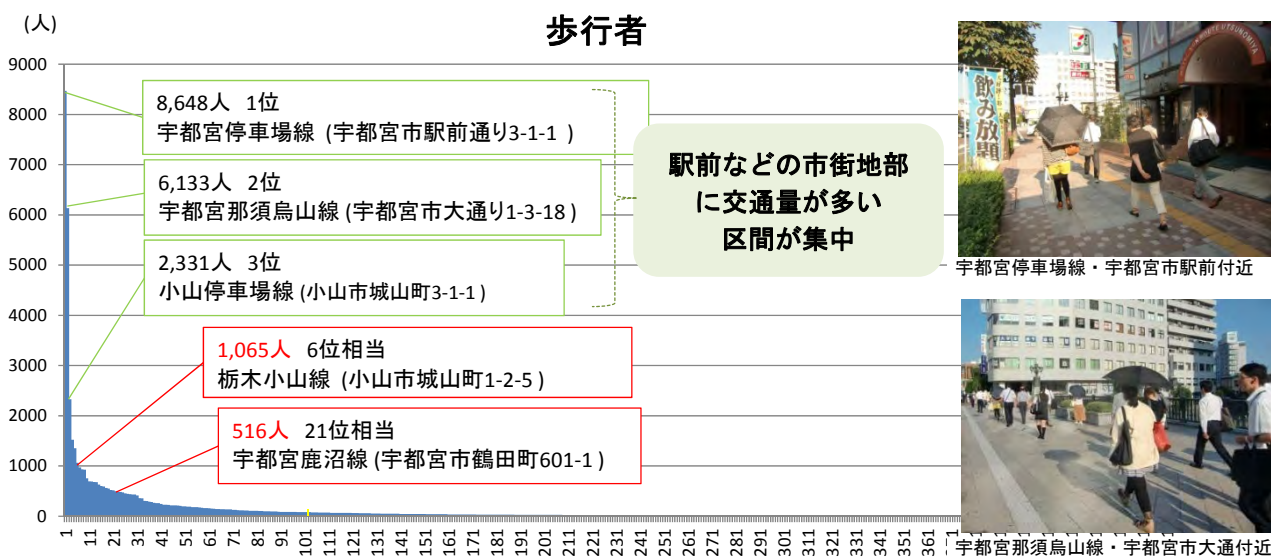
①自転車交通量

栃木県内の自転車交通量は、1,000 台を超える区間が県内の 4%程度（20 区間）、500 台を超える区間が県内の 11%（50 区間）となっているうえ、市街地部などの中心部に集中していることから、限られた地域（区間）に自転車交通量の多い区間が集中している。



②歩行者交通量

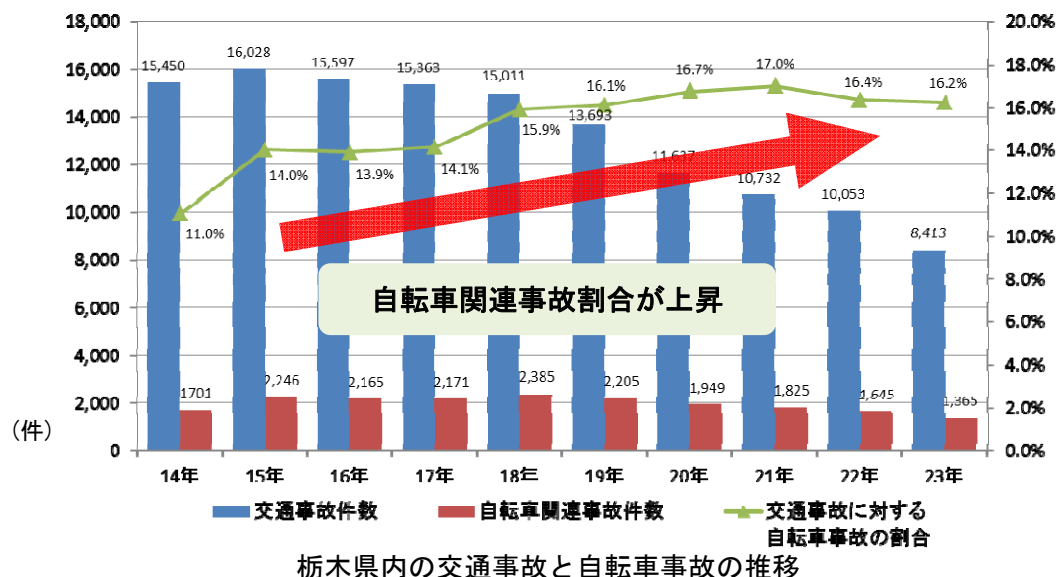
栃木県内の歩行者交通量は、1,000 人を超える区間が県内の 1%程度（6 区間）、500 人を超える区間が県内の 5%（21 区間）と限られた地域（区間）に歩行者交通量の多い区間が集中しており、自転車に比べると、交通量が集中する区間が更に限られている。



3.2 自転車関連の事故状況

①栃木県内の交通事故の推移

栃木県内では、交通事故件数が減少を続ける中で、自転車関連事故の割合は約10年で1.5倍ほど増加しており、自転車事故を防止するための対策が必要である。

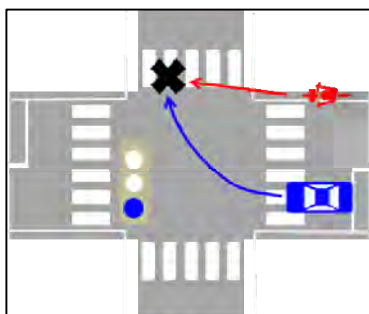


②自転車関連事故の特徴

栃木県内で発生した事故は、以下のタイプが多く見られる。

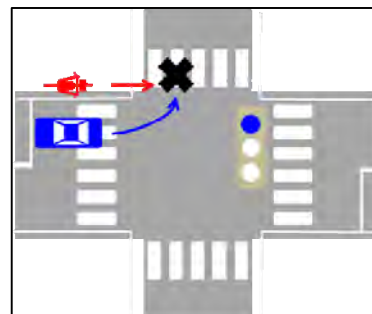
■ 十字路交差点（右折時の衝突）

信号のついた十字路交差点において、自動車が安全確認することなく右折したため、横断中の自転車を発見するのに遅れ、自転車と衝突した。



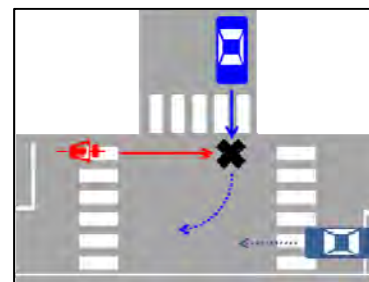
■ 十字路交差点（左折時の巻き込み）

信号のついた十字路交差点において、自動車が左折しようとした際に、左側を通行していた自転車の発見が遅れ、自転車と衝突した。



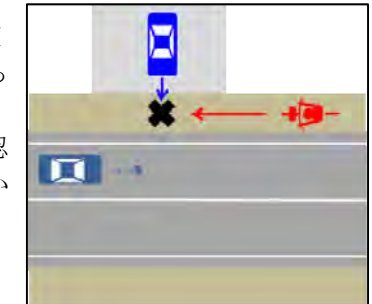
■ T字路交差点（右折時の衝突）

T字路交差点において、自動車が右折しようとした際、左からの通過車両に気を取られ、右からの自転車の発見が遅れ、自転車と衝突した。



■ 単路部（出会い頭の衝突）

駐車場から車道に出る際に、右からの自動車の気を取られ、左の安全確認を怠った結果、左からきた自転車に接触、転倒させた。



道路部位別の代表的な事故事例

4. 用語の定義

4.1 用語の定義

本書で用いる用語は、以下のように定義する。

1) 自転車通行空間

自転車が通行するための道路、又は道路の部分という。

2) 自転車ネットワーク計画

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、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画をいう。

3) 自転車ネットワーク路線

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選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線をいう。

4) 自転車

道路交通法第 63 条の 3 に規定される「普通自転車」をいう。

なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引（けんいん）していないものをいう。

「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第 9 条の 2 で次のように規定されている。

一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。

イ 長さ 190 センチメートル

ロ 幅 60 センチメートル

二 車体の構造は、次に掲げるものであること。

イ 側車を付していないこと。

ロ 1 の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。

ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。

ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

5) 自転車道

道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。

なお道路交通法上も、自転車道として扱われる。

6) 自転車専用通行帯

道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

7) 自転車歩行者道

道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行う。

なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。

本書では、「自転車歩行者道」と限定した記述をしない限り、「歩道」には歩道と自転車歩行者道とが含まれるものとする。

8) 歩道

道路構造令第2条第1項第1号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行う。

なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。

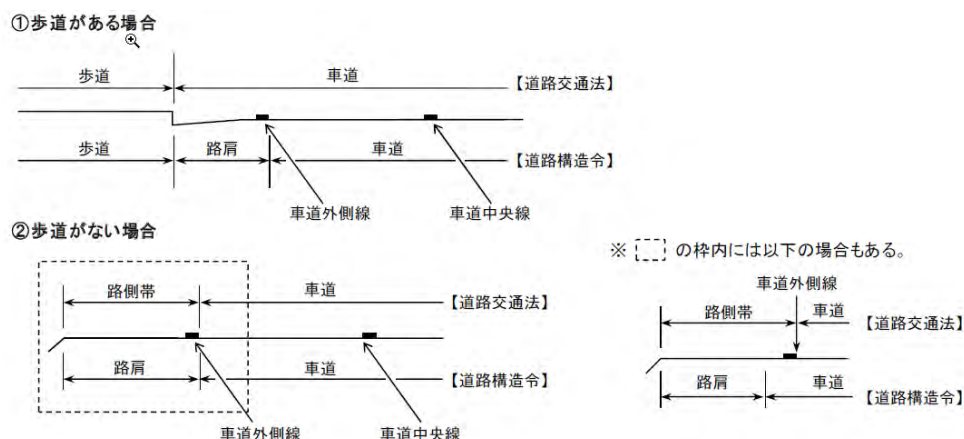
9) 路肩

道路構造令第2条第1項第12号に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分进行う。

10) 路側帯

道路交通法第2条第1項第3号の4に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。

※路肩と路側帯の関係については、下図を参考とされたい。



11) 自転車専用道路

道路法第 48 条の 14 第 2 項に規定される、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路をいう。

12) 道路標識

道路交通法第 2 条第 1 項第 15 号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいい、種類、様式等については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第 1 条～4 条により規定される。

13) 看板

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の内容を表示する看板をいう。

14) 道路標示

道路交通法第 2 条第 1 項第 16 号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋳、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいい、種類、様式等については道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第 8 条～第 10 条により規定される。

15) 区画線

道路法第 45 条に規定される、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に設けられるものをいい、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第 5 条～第 7 条に規定される区画線をいう。具体には同命令別表第 4 で規定される様式に従って道路鋳、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

16) 路面表示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

17) 分離工作物

道路の部分において、自動車、自転車、歩行者の通行空間を区画するための縁石線、柵その他これに類する工作物をいう。

18) サイクリングロード

主に河川沿いに多く設置されている自転車専用道路等の通称である。栃木県内においては、渡良瀬川自転車道、黒川思川自転車道、鬼怒川自転車道等が代表的なものとしてあげられる。

4.2 字句の意味

末尾に用いられる字句については、以下の考えに基づき使用している。

① ～するものとする。～する必要がある。

法令または局長通達による基準において規定されているもの（ただし、法令により条例によることとされているものは条例によるものとする）。または、法令または局長通達で規定されていないものの、記載した内容による運用について、その必要性が高いと考え、特に推奨するもの。

② ～することが望ましい。

記載した内容による運用を推奨するもの。

③ ～することが考えられる。～できる。

記載した内容による運用を例示的に示したもの。