

安全で快適な自転車利用環境創出の 促進に向けた中間とりまとめ（骨子案）

※本資料は、委員会でのご意見を踏まえ今後修正の予定です。

平成27年8月

安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会

目 次

I . はじめに.....	1
I - 1 . 背景.....	1
II . 自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けて.....	2
II - 1 . 現行ガイドラインの課題.....	2
II - 2 . 自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けた提言.....	2
III . 安全な自転車通行空間の早期確保に向けて.....	5
III - 1 . 現行ガイドラインの課題.....	5
III - 2 . 安全な自転車通行空間の早期確保に向けた提言.....	5

I. はじめに

I-1. 背景

(1) わが国の自転車通行空間と利用実態の現状

- わが国における自転車保有台数は自動車保有台数とほぼ同数の 7,200 万台。近年は、スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が増加傾向にある等、健康増進や環境保全への意識の高まり等を背景に自転車利用のニーズが一段と高まっている。
- 自転車が安全に通行できる空間は整備途上であり、また、過去 10 年間でわが国全体の全交通事故件数が減少しているにも関わらず、自転車対歩行者の事故件数は増加している状況。
- 安全な自転車利用環境創出は喫緊の課題である。
- 平成 24 年 11 月に国土交通省道路局と警察庁交通局は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、ガイドライン）」を作成。
- ガイドライン策定後も自転車ネットワーク計画を策定した市区町村は一部（平成 27 年 4 月 1 日現在で 80 市区町村）にとどまるとともに、車道通行を基本とした自転車通行空間整備も浸透しきれていない状況。

(2) 自転車利用の総合的な取組

- 現在、自転車利用ニーズの高まりを受け、全国各地で自転車を活かした様々な取組が展開。
- 都市部では、公共交通と連携した自転車の利用の促進策やコミュニティサイクルといった新しい交通の導入、地方部では、地域資源等を活かした広域的なサイクルルートによる地域振興等の取組が進展。

Ⅱ．自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けて

Ⅱ－１．現行ガイドラインの課題

- 自転車ネットワーク計画を策定した市区町村が少ない。
 - ・整備する余地がない（空間的制約）。
 - ・市内全域を対象として計画策定することに苦勞している。
 - ・地元や関係機関との合意形成が難しい。

- 自転車ネットワーク計画の検討手順が計画策定までに留まっており、計画策定後の整備、計画の評価、見直しが、実際の自転車通行空間の整備、評価等を経て行われるべきものか、明確になっていない。

Ⅱ－２．自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けた提言

（１） ネットワーク計画を策定すべき市区町村のリストアップ

- 市区町村の自転車ネットワーク計画策定を促進するためには、国として、自転車ネットワーク計画を策定すべき市区町村の該当要件を明確化し、該当する市区町村に対して自転車ネットワーク計画策定を促すことが必要。

- 「自転車事故の多さ」と「自転車利用の多さ」を指標とした評価、分類を行い、いずれかの指標の上位に該当する市区町村を計画策定すべき市区町村としてリストアップし、自転車ネットワーク計画策定を強く促すとともに、策定に向けた助言を行うこと。

- 「自転車事故の多さ」は人口当たり自転車事故件数、「自転車利用の多さ」は自転車分担率を評価指標とすること。

(2) 段階的なネットワーク計画策定方法の導入

- 現行ガイドラインは、必ずしも地域全体の一括的な計画策定方法を求めているが、地域全体での一括的な計画策定方法に加え、一定の地域内や基幹となる特定のルートを対象とした段階的な計画からでも策定を促進すること。
- 優先的に計画策定に取り組むエリアを抽出する考え方を明確化すること。
- 優先的に計画策定に取り組むエリアは、「公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア」、「自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い等、安全性の向上が必要なエリア」、「地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア」、「自転車利用増加が見込める等、新たな施設立地が予定されているエリア」等を踏まえ抽出すること。
- 個別路線の詳細な構造等の検討は、整備予定時期を考慮して行うこと。
- 道路空間の制約等により完成形態の整備が当面困難な場合には、現時点で整備可能な暫定形態の適用を検討すること。

(3) 合意形成における好事例の紹介

- まちづくりと一体的に自転車ネットワーク計画策定を行った事例等、合意形成のプロセスに関する好事例を整理し、具体的にわかりやすく紹介すること。
- 市区町村担当者（実務者）が、地域や関係機関との合意形成を図る際に参考となる整備効果（メリット）に関する好事例を整理、紹介すること。

(4) 計画策定からネットワーク完成に至る全体フローの作成

- 自転車ネットワークの検討手順について、計画策定からネットワーク完成に至る全体フローに改めるとともに、計画の評価、見直しの流れについても丁寧に記載すること。

Ⅲ. 安全な自転車通行空間の早期確保に向けて

Ⅲ－１. 現行ガイドラインの課題

- 路面表示が地域ごとに異なっている。
- 車道通行を前提とした柔軟な整備形態の選定ができない。
- 自転車道の双方向通行において交差点処理が困難。

Ⅲ－２. 安全な自転車通行空間の早期確保に向けた提言

(１) 路面表示の仕様の標準化

- 自転車通行空間の整備に際し、自転車利用者とドライバーの両方が認識しやすく、外国人を含めて自転車通行ルールをわかりやすく伝えるため、都市部では、ピクトグラムを併用しつつ、自転車専用通行帯は帯状路面表示、車道混在は矢羽根型路面表示に統一し、仕様を標準化。
- 整備済み箇所については、仕様統一の主旨を踏まえ、外国人来訪者を含めた自転車利用者に対し誤解を与えないよう、道路管理者、警察等との協議のもとで対応方針を検討すること。
- 自転車歩行者道では、「歩行者優先で、車道寄りを徐行」にもかかわらず、そのルールが正確に伝わらない自転車のピクトグラムや看板等は新たに設置しないこと。

(2) 自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応

- 「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えのもと、交通状況に応じて適切な自転車通行空間整備を促進するためには、道路又は交通状況を勘案しつつ、自転車通行空間の形態選定を柔軟に選定できるようにすることが必要。
- 完成形態の整備が当面困難な場合に、車道通行を基本とした暫定形態を採用できるようにすること。
- 完成形態が自転車道である区間において、暫定形態として自転車専用通行帯もしくは車道混在を採用した場合に、自転車ネットワーク形成段階が自転車ネットワーク区間概成段階となった段階で、完成形態としての一方通行の自転車道（2.0m以上の幅員）の整備を行うこと。
- 完成形態が自転車専用通行帯である区間において、暫定形態として車道混在を採用した場合、道路空間再配分等により自転車専用通行帯に転用できるよう、可能な限り車道外側線の外側に1.5m以上（やむを得ない場合1.0m以上）の幅員を確保することに努めること。
- 普通自転車歩道通行可の交通規制については、自転車専用通行帯を整備する場合は、完成形態・暫定形態を問わず、解除に向けた検討を行うこととし、併用は交通実態・沿道状況・自転車利用者等の意見を踏まえ、必要と認められる場合に限ること。また、自転車道を整備する場合は、普通自転車歩道通行可の交通規制を解除すること。

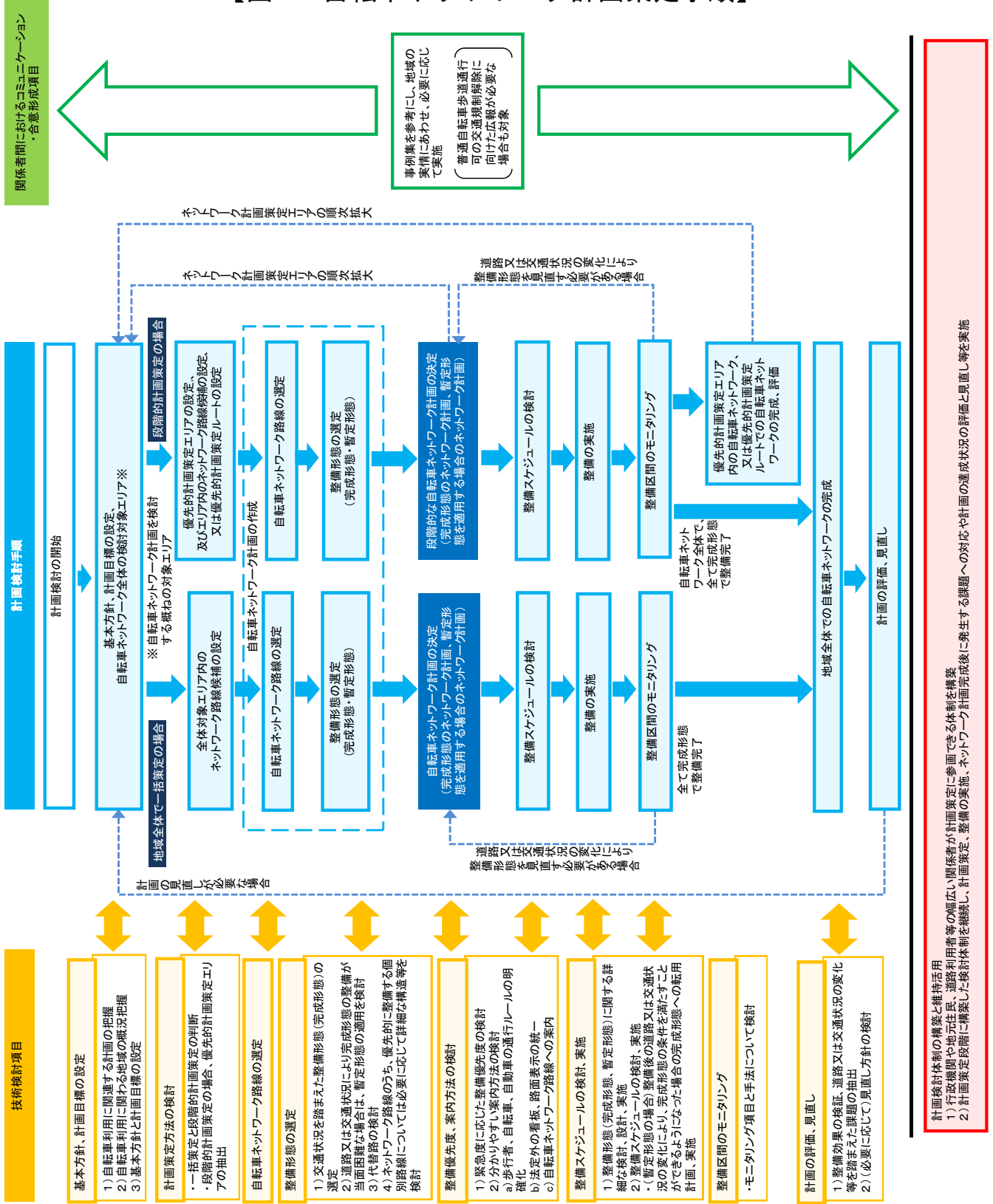
(3) 自転車道の一方向・双方向通行の適用の考え方

- 自転車道は、一方通行を原則とすること。

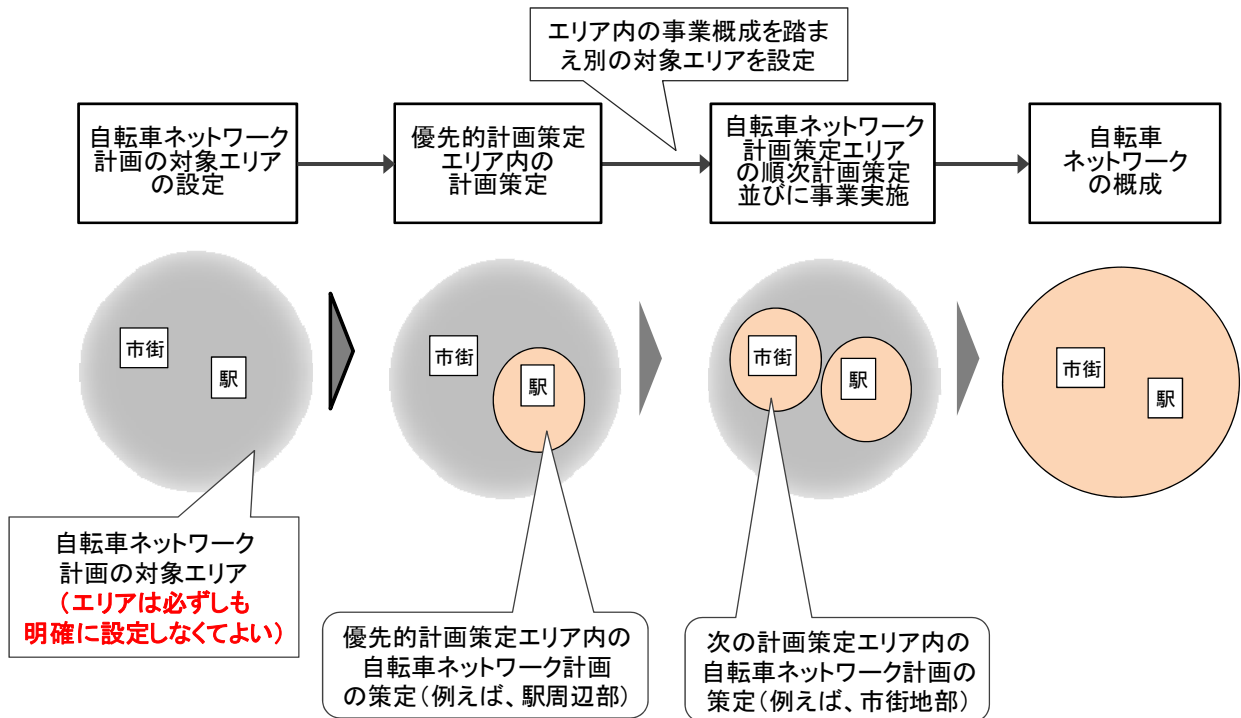
参 考 资 料

■自転車ネットワーク計画策定手順

【図1 自転車ネットワーク計画策定手順】



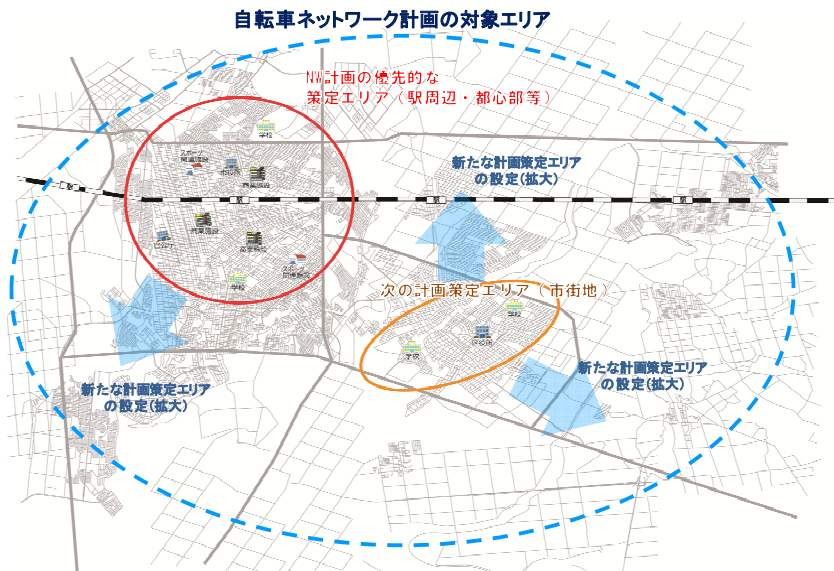
【図2 段階的な計画策定イメージ】



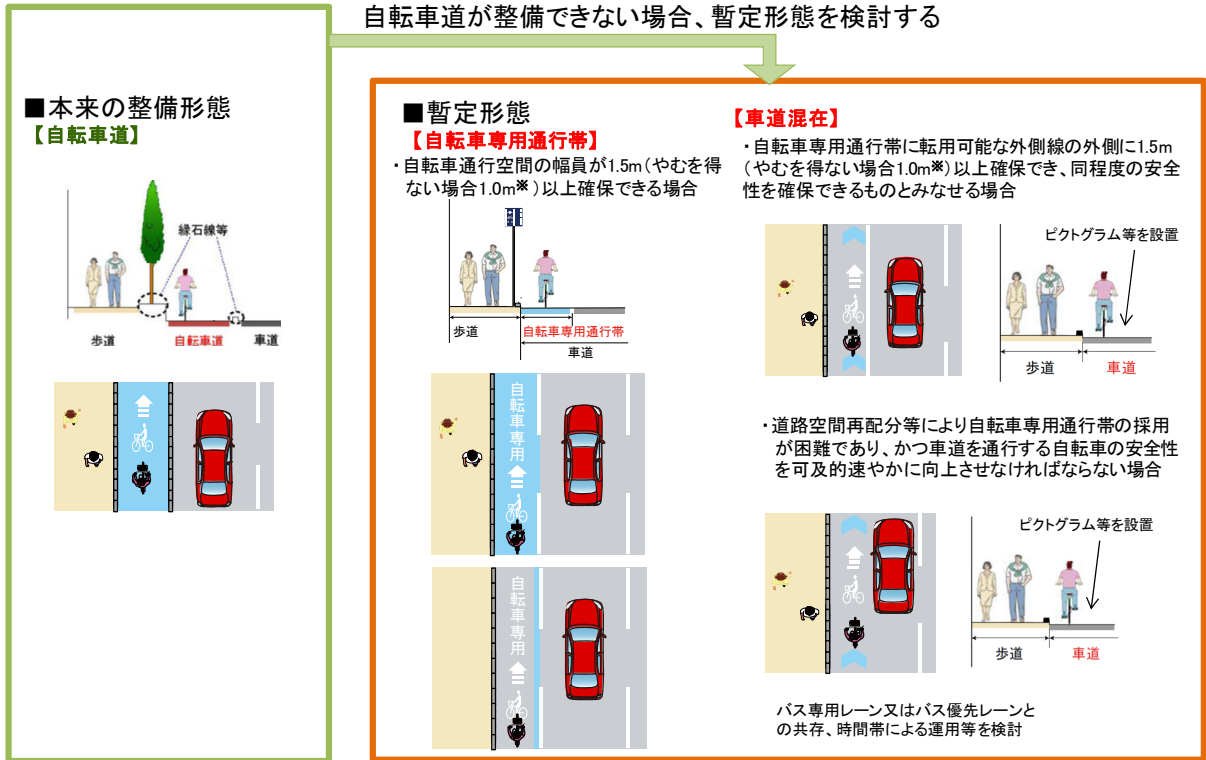
【図3 優先的計画策定エリアの抽出の考え方】

優先的計画策定エリアの抽出の考え方(案)

- 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア
- 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い等、安全性の向上が必要なエリア
- 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア
- 自転車利用増加が見込める等、新たな施設立地が予定されているエリア
- 自転車の通行空間が一定程度整備されているが、ネットワーク化されていない路線の周辺



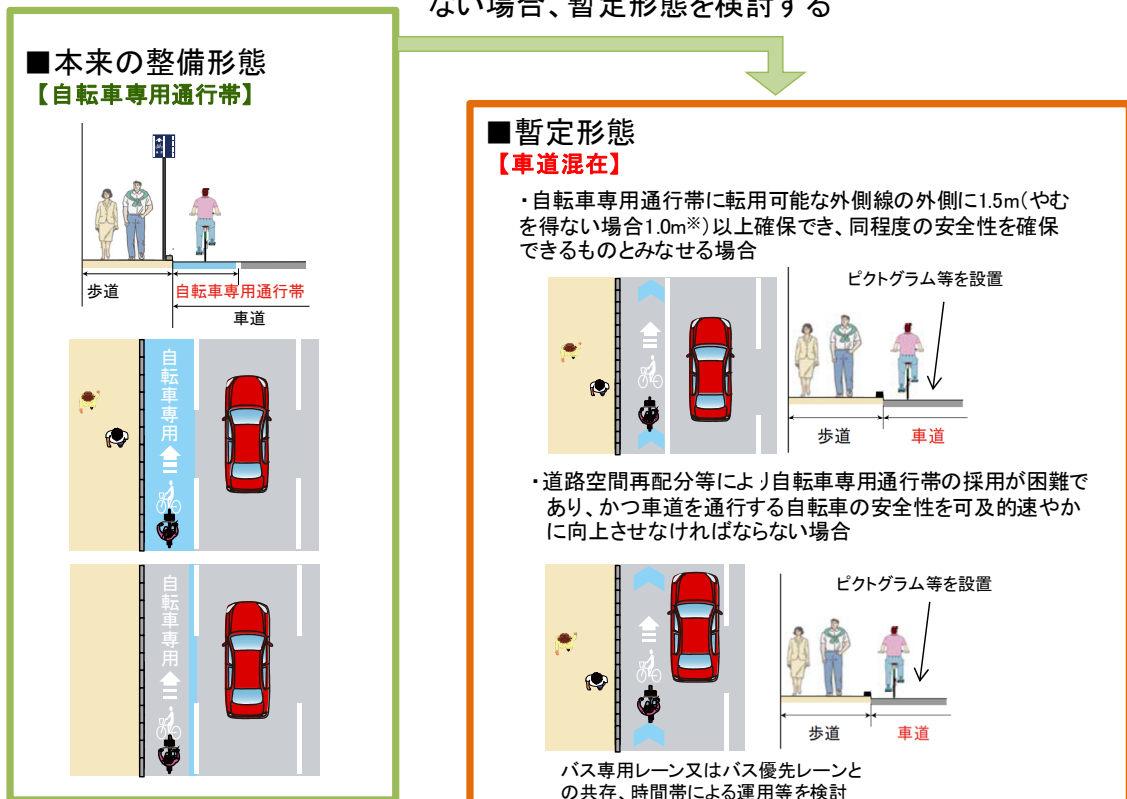
【図5 完成形態が自転車道の場合の暫定形態選定の考え方】



※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。

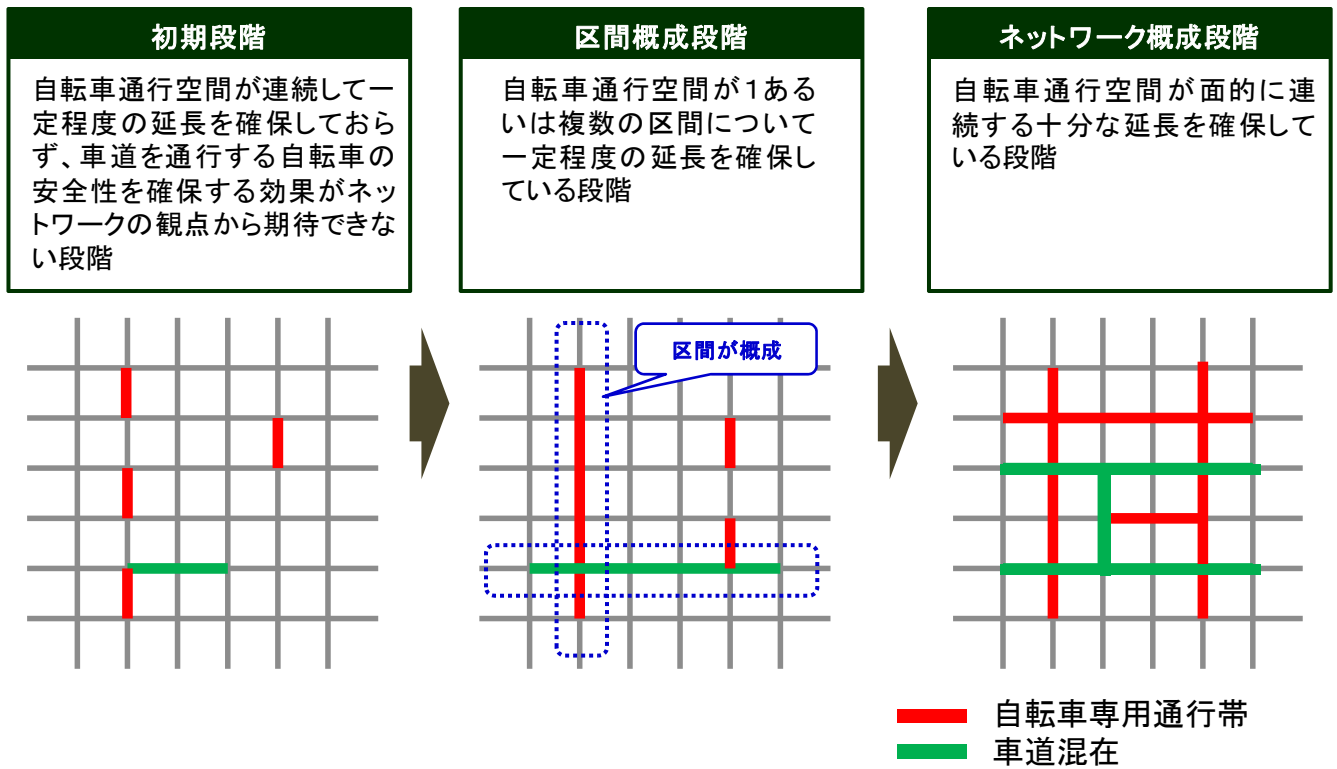
【図6 完成形態が自転車専用通行帯の場合の暫定形態選定の考え方】

自転車専用通行帯が整備できない場合、暫定形態を検討する

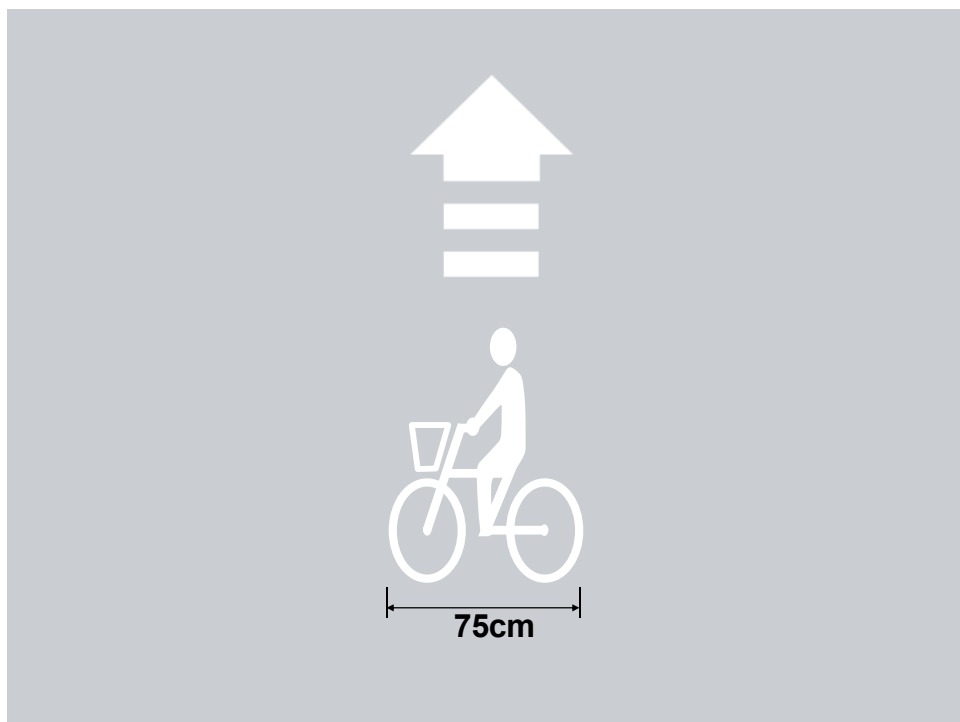


※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。

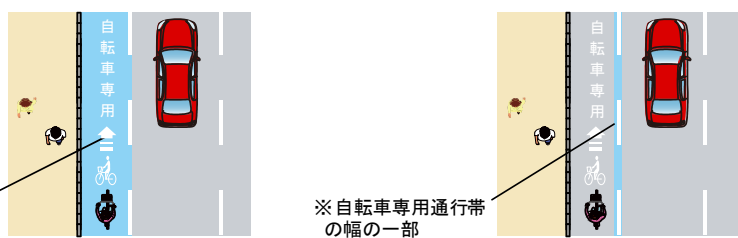
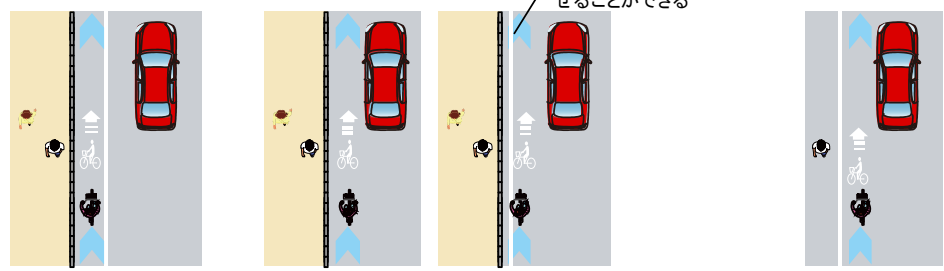
【図7 自転車ネットワーク形成段階の考え方】



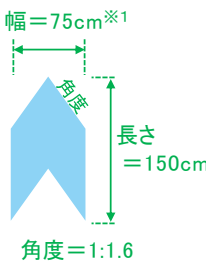
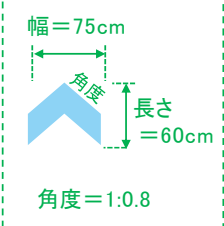
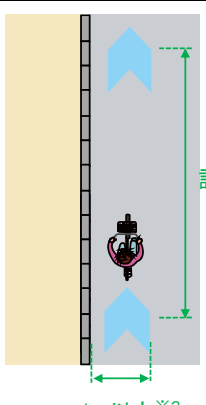
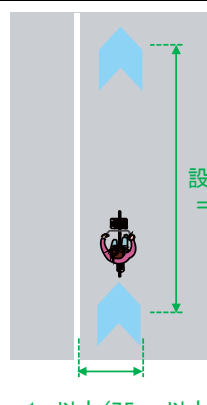
【図8 自転車のピクトグラムの例】



【図9 路面表示の設置方法(案)】

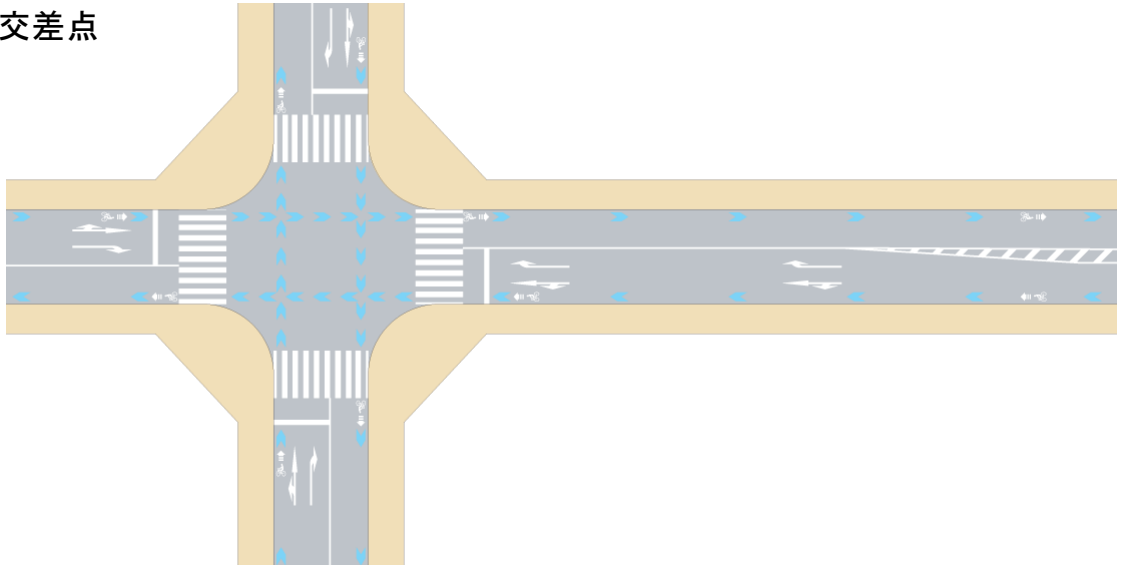
整備形態	【整備イメージ】
自転車専用通行帯	 <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策] [車線内の対策] ※矢羽根型路面標示は外側線の下に重複させることができる [車線内の対策]</p> 

【図10 矢羽根型路面表示の標準仕様(案)】

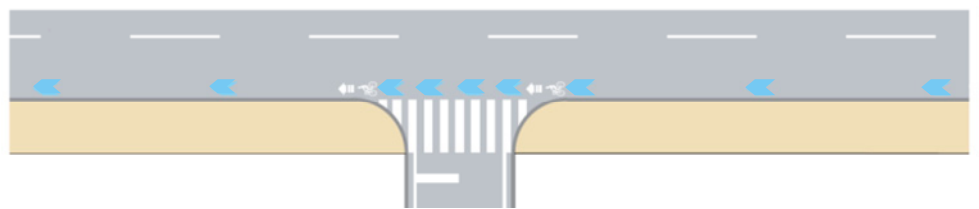
	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p>  <p>幅=75cm^{※1}</p> <p>長さ=150cm</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p>  <p>幅=75cm</p> <p>長さ=60cm</p> <p>角度=1:0.8</p>	 <p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1m以上^{※3}</p>	 <p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1m以上(75cm以上^{※4})</p>
備考	<p>※1: 幅は、実験で80cmの評価が高かったものの、道路構造令における車線幅員の最小単位25cmを考慮し75cmとした。</p> <p>※2: 設置間隔は、実験で5m・10mの評価が高かったものの、経済性を考慮し、10mとした。なお、交差点部(細街路交差点を含む)では、自転車の通行位置をより明確に示すため、設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 舗装部分の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、75cm以上とすることもできる。</p>		

【図 11 交差点での路面表示の設置例】

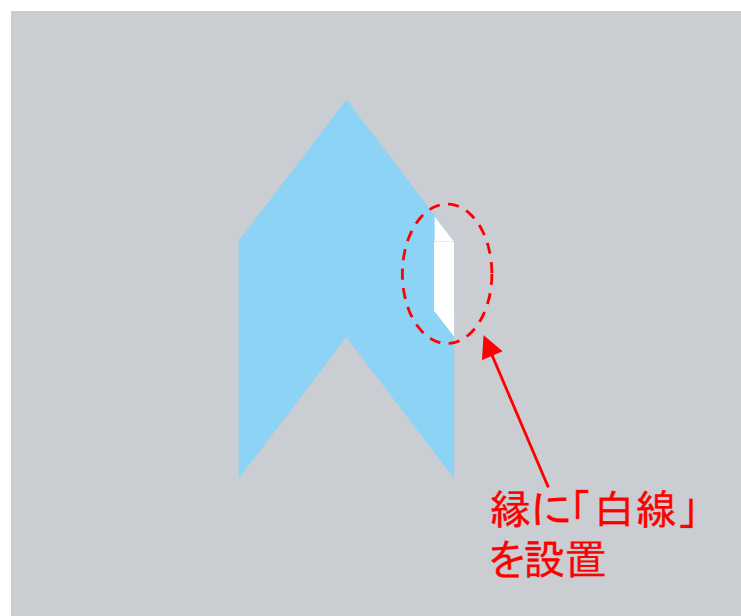
■一般的な交差点



■細街路等の交差点



【図 12 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策の例】



安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会

委員名簿

委員長

屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授

委員

大山 憲司 一般財団法人全日本交通安全協会常務理事

北方 真起 自転車安全利用コンサルタント

絹 代 サイクルライフナビゲーター

久保田 尚 埼玉大学大学院理工学研究科教授

栗田 敬子 NPO法人エコ・モビリティサッポロ代表理事

古倉 宗治 株式会社三井住友トラスト基礎研究所研究理事

小林 成基 NPO法人自転車活用推進研究会理事長

小林 博 公益財団法人日本サイクリング協会事務局長

佐藤 栄一 栃木県宇都宮市市長

細川 珠生 ジャーナリスト

三国 成子 地球の友・金沢

(敬称略)

(五十音順)

審議の経過

○第1回 平成26年12月19日（金）

- ・ 検討委員会の設立趣旨
- ・ 自転車施策をとりまく環境、これまでの経緯、取組の状況について

○第2回 平成27年2月4日（水）

- ・ 自転車ネットワーク計画の策定の促進について【論点1】
- ・ 安全な自転車通行空間の確保について【論点2】

○第3回 平成27年6月22日（月）

- ・ 自転車ネットワーク計画の策定の促進について【論点1】
- ・ 設計にあたっての技術的な課題について【論点2】

○第4回 平成27年7月27日（月）

- ・ 第3回委員会の指摘事項対応について【論点1・2】
- ・ 広域ネットワークの利活用の促進について【論点3】

○第5回 平成27年8月27日（木）

- ・ 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に向けた中間とりまとめ（骨子案）の概要について【論点1・2】
- ・ 自転車駐車場のあり方について【論点3】
- ・ コミュニティサイクルの普及について【論点3】
- ・ 広域ネットワークの利活用の促進について【論点3】