

# 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定について

## 1. 経緯

平成 24 年 11 月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを策定
平成 28 年 7 月	同ガイドライン改定
平成 29 年 5 月	自転車活用推進法施行
平成 30 年 6 月	第 1 次自転車活用推進計画を閣議決定
令和 3 年 5 月	第 2 次自転車活用推進計画を閣議決定

(同ガイドラインを改定することについて記載)

## 2. 安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会

### <メンバー>

屋井鉄雄（東京工業大学 特命教授・名誉教授）【委員長】、入谷誠（（一財）全日本交通安全協会 専務理事）、井料美帆（名古屋大学大学院 准教授）、北方真起（WALIFEPlanning 代表）、絹代（サイクルライフナビゲーター）、楠田悦子（モビリティジャーナリスト）、久保田尚（埼玉大学大学院 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（NPO 法人 自転車政策・計画推進機構 理事長）、小林成基（NPO 法人 自転車活用推進研究会 理事長）、小林博（（公財）日本サイクリング協会 理事・事務局長）、佐藤栄一（宇都宮市長）、三国成子（地球の友・金沢）、吉田長裕（大阪公立大学 准教授）

### <検討経緯>

- 第 1 回（令和 5 年 2 月）： 前回改定からの変化を踏まえ広く様々な論点について議論
- 第 2 回（令和 5 年 4 月）： 骨子案の提示、改定部分にスコープを絞って議論
- 第 3 回（令和 5 年 9 月）： 空間再配分の示し方など各論について確認
- 第 4 回（令和 6 年 2 月）： ガイドラインの改定素案について議論

## 3. ガイドラインの主な改定内容

- ① 自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映
- ② 質の高い自転車通行空間の整備促進
- ③ 自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化
- ④ 利用ルールの徹底
- ⑤ 新技術やデータの活用の促進



○自転車活用推進法及び第二次自転車活用推進計画(閣議決定)を踏まえて、車道通行を原則とした自転車ネットワークの形成を一層推進するため、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H24・H28通知)を改定。

## ① 自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映

◆前回のガイドラインの通知後に策定された自転車活用推進法(H29年5月施行)や第二次自転車活用推進計画(R3年5月閣議決定)を反映し、自転車の活用推進に関する視点を充実。

## ② 質の高い自転車通行空間の整備促進

- ◆限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分や分離を行うことにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討する手法を例示。
- ◆現地の実務担当者の理解が進むよう、考え方の概念図や設計例の平面図などの図表や根拠法令等に関する記述を充実。
- ◆将来的には完成形態での整備を目指すことが基本であることや、車道混在は自動車の速度の低い道路において、自転車と自動車が同一の空間を共用する概念であることを明確化。
- ◆複雑な交差点における通行ルールの表示方法について例示。
- ◆整備の機会を逃さないよう、他の道路事業との円滑な連携を進めることについて手順を記載。
- ◆計画・整備・維持管理における市民等との協働について改めて記載。

## ③ 自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化

◆自転車通行空間における駐停車の基本的な考え方や、停車帯等を併設する場合の設計方法例を提示。

## ④ 利用ルールの徹底

◆自転車通行空間の整備形態別に道路管理者、都道府県警察が特に注意しなければならない通行ルールについて解説。

## ⑤ 新技術やデータの活用の促進

◆シェアサイクルやスマートフォンの移動履歴から自転車プローブデータを分析し、地域の状況を把握することの有効性について例示。

# 第2次自転車活用推進計画の概要（令和3年5月28日閣議決定）



## 1. 総論

### （1）自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

### （2）計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）年度まで

### （3）自転車を巡る現状及び課題

## 2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

（措置）「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」について見直しを図る。

### 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

### 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

### 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. 多様な自転車の開発・普及の促進
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（1. の再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（2. の再掲）
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. 損害賠償責任保険等への加入促進

### 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

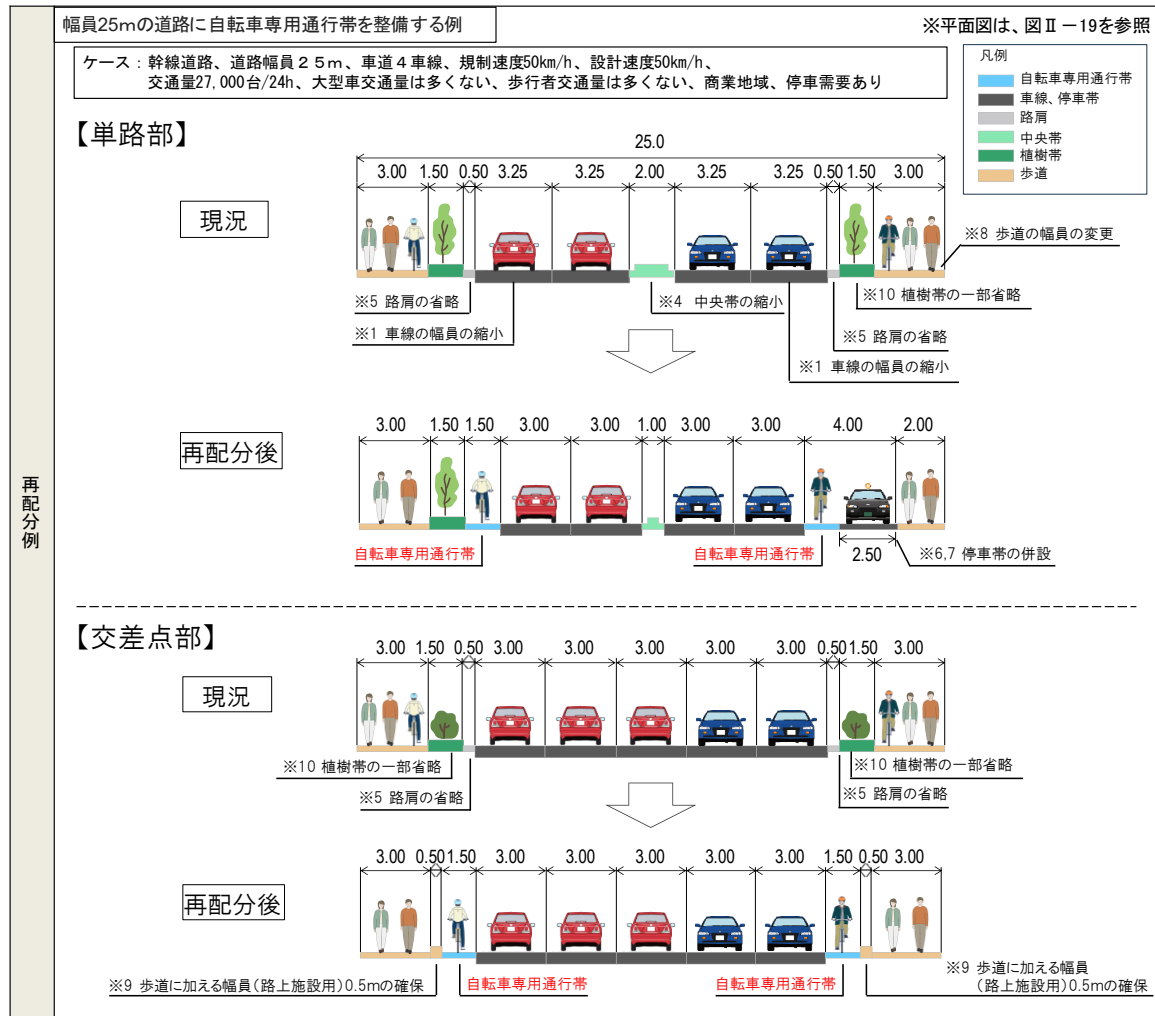
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進



# 質の高い自転車通行空間の整備促進

- 限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分や分離を行うことにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討する手法を例示。
- 実務担当者の理解が進むよう、都市部に比較的多い幅員(16m、22m、25m、30m、40m)の道路を例示。

## 《25m道路の例》



《幅員縮小又は省略に関する道路構造令の条文》

※1 (道路の区分) 第3条第2項 (略) ただし、地形の状況その他の特別の理由により **やむを得ない場合** においては、(略) **該当する級の一級下の級に区分することができる。**

(車線等) 第5条第4項 (車線(略)の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。)

第四種	区分		車線の幅員(単位メートル)
	第一級	普通道路	
	第二級及び第三級	普通道路	三・二五
			三

⇒ 車線の幅員の縮小：3mまで縮小(1級下に区分し、第4種第2級の車線の幅員を適用)

※4 (車線の分離等) 第6条第4項 中央帯の幅員は、(略) 次の中央帯の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、(略) 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分	中央帯の幅員(単位メートル)	
	第三種	第四種
(略)	一・七五	—
(略)	—	—

⇒ 中央帯の縮小：1mまで縮小(第3種は表の右欄、第4種は表の左欄に該当)

※5 (路肩) 第8条第7項 **歩道、自転車道(略)を設ける道路**にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の效用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する**路肩を設けず**、又はその幅員を縮小することができる。

⇒ 路肩の省略

※6 (停車帯) 第9条第1項 第四種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため**必要がある場合**においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

⇒ 停車帯の併設、省略

※7 (停車帯) 第9条第2項 停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。

※8 (歩道) 第11条第3項 **歩道の幅員**は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては**二メートル以上**とするものとする。(自転車歩行者道) 第10条第2項 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては四メートル以上、その他の道路にあつては三メートル以上とするものとする。

⇒ 歩道の幅員の変更(歩行者の交通量は多くないため、自転車歩行者道の幅員3.0mから歩道の幅員2.0mに変更)

※9 (歩道) 第11条第4項 (略) 路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に(略) **その他の場合にあっては〇・五メートル**を加えて同項の規定を適用するものとする。 ⇒ 歩道に加える幅員0.5mの確保(標識柱、柵等を設けるのに最低限必要な0.5m)

※10 (植樹帯) 第11条の4第1項 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるもの(略)とする。ただし、地形の状況その他の特別の理由により **やむを得ない場合**においては、**この限りでない。**

⇒ 植樹帯の一部省略

青文字：自転車専用通行帯を確保するための工夫

再配分例



- 路上駐停車により自転車専用通行帯の機能を損われないよう、交通管理者と道路管理者が連携して対策を強化する。

## 原則

自転車の安全かつ円滑な通行空間の確保のため、自転車専用通行帯の整備箇所には、原則として駐車は認めない。



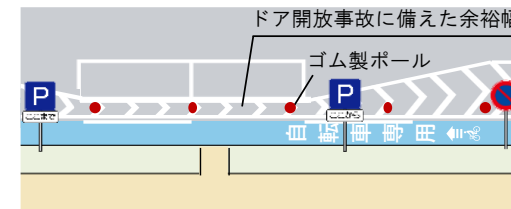
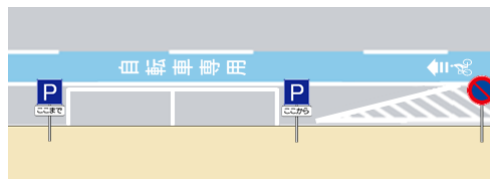
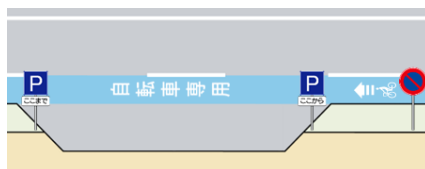
■ 停車車両

## 取締り

地域住民の意見・要望等を踏まえて違法駐車の取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直し、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。

## 停車帯等

自転車の安全かつ円滑な通行の確保に支障がないよう、貨物の積卸や人の乗降等といった駐停車需要に応えるため、必要に応じて停車帯等を設置。(路外駐車場などの沿道状況や地域における駐車施策等との整合性に配慮)



■ 停車帯等の設置イメージ