

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)

目次

I. はじめに

I-1. 背景

I-2. 提言にあたって

II. ガイドラインについて

II-1. 自転車通行空間の計画

II-2. 自転車通行空間の設計

II-3. 利用ルールの徹底

II-4. 自転車利用の総合的な取組

III. 今後の検討課題について

1 I. はじめに

2

3 I-1. 背景

4 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
5 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
6 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
7 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
8 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
9 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
10 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
11 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、
12 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
13 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。

14 一方、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
15 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
16 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、
17 自転車歩行者道を整備することにより自転車と自動車の分離を図ってきた。そ
18 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
19 通分担率は維持されることとなった一方で、自転車は車両であるという意識の
20 希薄化を招き、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
21 用を増加させるとともに、自動車に対しては弱者となる自転車を車道上で利用
22 すること自体の危険性が高まることにもなった。このため、交通事故全体の件
23 数が減少傾向にある中、自転車対歩行者の事故数及び交通事故全体における自
24 転車関連事故の割合はこの10年間で増加している。このような状況に鑑み、警
25 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
26 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
27 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。

28 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
29 換の視点として、「これまでの自動車交通への対応を優先してきた道路政策から、
30 歩行者、自転車などクルマ以外の多様な道路利用者も安全・安心して共存でき
31 る道路環境の創出」が議論されている。今後、高齢化の進展等の社会状況の変
32 化に対応し、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
33 占める高齢者を含め、全ての道路利用者が、歩行、自転車、自動車、公共交通
34 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

1 が求められている。

2 しかしながら、自転車が通行する道路の現況は、自転車道や自転車専用通行
3 帯（自転車レーン）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
4 は平成 22 年 3 月時点で約 3,000km とわずかである上、自動車の駐停車等によ
5 り自転車の通行が阻害されるなど、原則である自転車の車道通行を行うには、
6 数々の問題を含んでいる。

7 このため、自転車通行空間を整備するとともに、全ての道路利用者に自転車
8 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
9 が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性がさらに高まるような自
10 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。

1 I-2. 提言にあたって

2 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
3 である。なお、道路標識等により歩道を通行することができることとされてい
4 る場合、児童、幼児、高齢者等である場合、駐車車両があるなど車道や交通の
5 状況によ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においては、
6 例外として、歩道を徐行して通行することができる。」を基本的な考え方として、
7 検討を行った。

8 まず、自転車が通行する道路の現況が原則である自転車の車道通行を行うに
9 は数々の問題を含んでいることから、自転車交通量が多いなど自転車が通行す
10 る空間として重要な路線において、道路交通状況に応じて、歩行者、自転車、
11 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。このため、各地
12 域で道路管理者や都道府県警察が安全で快適な自転車利用環境の創出を目的と
13 した自転車ネットワーク計画等の作成を進めるためのガイドラインを早急に作
14 成することを提言する。

15 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
16 98箇所の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
17 え、検討を行った。

18 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、
19 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
20 図るための予算確保の方策の検討が重要であるとともに、自転車ネットワーク計
21 画に含まれないはるかに多い路線における自転車利用環境整備の進め方、自転
22 車の歩道通行に関する今後の運用方針等、議論を進めていかなければならない
23 課題が多々ある。これらには、検討に長期間を要するもの、現行の法制度で必
24 ずしも対応できないものも含まれることから、国としてさらに検討すべき今後
25 の課題としてとりまとめて提言する。

1 II. ガイドラインについて

3 II-1. 自転車通行空間の計画

4 自転車が通行する道路の現況が原則である自転車の車道通行を行うには数々
5 の問題を含んでいることから、自転車交通量が多いなど自転車が通行する空間
6 として重要な路線において、道路交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車
7 が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
8 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
9 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
10 である。

11 このため、自転車ネットワーク計画を検討、作成する計画検討手順を明らか
12 にした上で、計画検討手順の各段階において計画策定者が行う技術検討項目及
13 び関係者間で行うコミュニケーション・合意形成項目に関する計画策定の基本
14 的な考え方について提言する。

16 1. 自転車ネットワーク計画の計画検討手順

17 自転車ネットワーク計画を策定するにあたっての計画検討手順を提言する。

18 1) 基本方針、計画目標の設定

- 19 ○ 自転車利用の概況を把握し、自転車利用の課題を整理するとともに、地域
20 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、
21 計画目標を設定すること。

22 2) 自転車ネットワーク路線の選定

- 23 ○ 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
24 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
25 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
26 する路線を選定すること。

27 3) 整備形態の選定

- 28 ○ 道路交通状況を踏まえて、自転車通行空間の整備形態の選定を行うこと。
29 また、整備形態の選定にあたって、空間整備の可能性の検討を実施した上
30 で当面の整備形態とならざるをえない箇所は、併せて将来の整備形態を記
31 載するなど整備手順を明確化すること。

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)の検討を踏まえ、コミュニケーション・合意形成を実施した上で、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) 計画の再評価、見直し

- 自転車ネットワーク計画を決定した後、事業実施の進捗状況を踏まえて計画の再評価、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. 計画検討手順の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

① 自転車利用の概況把握

- ・ 自転車ネットワーク計画の策定にあたっては、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、自転車利用に関するあらゆる状況を勘案する必要があるため、データの収集や必要な調査を行い、地域の概況を把握するとともに、自転車利用の課題を整理すること。

② 基本方針、計画目標の設定

- ・ 地域の上位計画及び関連計画を踏まえ、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。
- ・ 基本方針、計画目標の設定にあたっては、都市計画、総合的な交通計画、公共交通計画等、自転車利用に関連する計画との整合を図る必要があるため、自転車利用に関連する計画について把握、整理すること。

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

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、主な居住施設等を結ぶ路線
- 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 今後、積極的に自転車の利用促進を行う、観光地等を結ぶ路線
- 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路線も存在することに配慮し、道路の改良等の検討も併せて行うこと。

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、整備形態、整備手順を示した自転車ネットワーク計画に関する合意形成を進めるための PI を行うこと。

3) 整備形態の選定

a. 技術検討項目

- ・ 整備形態の選定に関する検討にあたっては、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、道路交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）を踏まえた整備形態の選定を行うこと。併せて、既存道路については、空間整備の可能性の検討として、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、整備可能な当面の整備形態、代替路選定の可能性の検討を行うこ

1 と。なお、新設道路については、選定した整備形態での整備を検討する
2 こと。

3 (1) 道路交通状況を踏まえた整備形態の選定

- 4 ・ 自転車は「車両」であるという大原則に基づき自転車を車道に通行させ
5 ることを検討すること。

6 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
7 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
8 いて検討すること。

9 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
10 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
11 自転車と自動車の混在が可能であり、自転車は車道を通行させること。
12 その中間にあたる交通状況の道路では自転車と自動車の視覚的な分離
13 が必要であり、自転車は自転車専用通行帯を通行させること。

- 14 ・ 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
15 ク路線は、一般的に自転車交通量が多いことから、自転車道の整備を検
16 討すること。
- 17 ・ 自転車を車道に通行させる場合、必要に応じて、自転車の通行位置を明
18 確化するための路肩のカラー化、車道左側部の車線内への帯状の路面表
19 示や自転車通行空間を示すピクトグラムを設置、自動車の速度を抑制す
20 るためのハンプの設置等を検討するとともに、自動車の一方通行化等を
21 検討すること。
- 22 ・ 道路交通状況を踏まえた整備形態の選定にあたり、自動車の規制速度や
23 交通量から自転車専用通行帯が選定される路線において、利用者のニー
24 ズや道路空間の状況により自転車道を選定すること、及び車道が選定さ
25 れる路線において自転車専用通行帯を選定することを妨げるものでは
26 ないことに留意すること。

27 (2) 空間整備の可能性の検討

- 28 ・ 道路交通状況を踏まえ選定した整備形態について、空間整備の可能性を
29 検討すること。

30 具体的には、歩道、車道、植樹帯、中央帯の縮小等の幅員構成の見直し
31 や周辺道路の整備により自動車交通の転換が可能な道路での車線数の
32 削減や一方通行化の実施等、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性を検
33 討すること。

1 なお、自動車交通や速度の抑制が望ましい道路において、規制速度の抑
2 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車道
3 と整備形態を変更することも検討すること。

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

7 自転車道の場合は、既に自転車歩行者道が整備されており、かつ自転車
8 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
9 車を分離する必要がない場合に限り、自転車歩行者道の活用を検討する
10 こと。その場合、自転車に対して歩行者優先、徐行通行等を徹底するた
11 めに通行ルールの周知等の安全対策を実施すること。

12 自転車専用通行帯の場合は、車道を選定することを検討すること。その
13 場合、路肩のカラー化、車道左側部の車線内への帯状の路面表示や自転
14 車通行空間を示すピクトグラムの設置、バス専用通行帯の活用を検討す
15 るとともに、自転車に対して左側通行、並進の禁止、自動車に対して自
16 転車の保護、駐車の禁止等を徹底するために通行ルールの周知等の安全
17 対策を実施すること。

- 18 ・ 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
19 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
20 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
21 と。

22 b. コミュニケーション・合意形成項目

- 23 ・ 自転車ネットワーク路線、整備形態、整備手順を示した自転車ネットワ
24 ーク計画に関する合意形成を進めるための PI を行うこと。(再掲)

25 4) 個別路線の詳細な構造等の検討

26 a. 技術検討項目

- 27 ・ 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
28 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
29 関する検討を実施すること。(再掲)

30 b. コミュニケーション・合意形成項目

- 31 ・ 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を進
32 めるための 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計画の決定後、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、整備の容易さからではなく、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、路面着色について通行ルールを分かりやすく伝えられるデザイン、色彩、設置位置を地域内で統一的に運用する方針等、分かりやすい案内方法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（通行位置や通行方法）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。

- ・ その際、自転車道、自転車専用通行帯、車道を走行する、あるいは、自転車歩行者道を歩行者優先で徐行するなど、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、矢印の形状で方向、通行方法を示すなど、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。

- ・ 自転車を車道に通行させる場合、必要に応じて、自転車の通行位置を明確化するための路肩のカラー化、車道左側部の車線内への帯状の路面表示や自転車通行空間を示すピクトグラムの設置、自動車の速度を抑制するためのハンプの設置等を検討するとともに、自動車の一方通行化等を検討すること。（再掲）

- 1 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
2 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
3 を検討すること。
- 4 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
5 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
6 ること。

7 ②法定外看板、表示の統一

- 8 歩行者通行空間及び自動車通行空間と自転車通行空間とを路面に着色
9 して区別する場合には、道路利用者の混乱を避けるために、少なくとも
10 同一地区内で、整備形態によらず同系統の色彩（例えば、青色系）を使用
11 すること。なお、色彩については、周囲の景観に対し大きな影響を与
12 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
13 や色彩の彩度、明度等に留意し選定すること。
- 14 法定外看板や表示のデザインや設置する位置の考え方は、自転車ネット
15 ワークを計画する同一地区内において統一するとともに、近隣地区との
16 整合性に配慮すること。

17 ③自転車ネットワーク路線への案内

- 18 自転車利用者に対して、代替路を選定した路線への利用の転換を図るな
19 ど、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
20 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
21 に努めること。

22 3. 計画検討体制の構築と活用

- 23 ○ 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
24 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
25 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
26 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、
27 港湾管理者等の行政機関や地元住民、道路利用者等の地元関係者を含む幅
28 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。
- 29 ○ 計画策定段階に構築した検討体制を継続し、計画の達成状況の計測と計画
30 の見直し、計画策定後に発生する課題への対応を実施することが望ましい。
31 また、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
32 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、
33 計画検討時の体制を活用すること。

- 1 ○ 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
- 2 転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づく法定の協議会を活
- 3 用することも検討すること。

1 II - 2. 自転車通行空間の設計

2

3 II - 2 - 1. 一般部

4 自転車ネットワーク計画に基づく事業等を実施するにあたり、安全で快適な
5 自転車通行空間を創出するために必要となる設計についての基本的な考え方を
6 提言する。

7

8 1. 自転車通行空間の設計の基本的な考え方

9 自転車が安全で快適に通行できるよう、分離工作物、路面等の構造、幅員、
10 通行方法の4点について基本的な考え方を提言する。

11 1) 分離工作物

12 ○ 規制速度が高い道路等で自動車との構造的な分離が必要となる場合におい
13 ては、自転車、自動車が互いに存在を認識できるよう、視認性に配慮し、
14 分離工作物として縁石を設置することを基本とすることし、柵等の分離工
15 作物をできる限り設置しないこと。

16 ○ 自転車の安全性を向上させるため、自動車との構造的な分離が必要となる
17 場合等を除き、縁石、柵等の分離工作物をできる限り設置しないこと。

18 2) 路面等の構造

19 ○ 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
20 上させるため、平坦性の確保や段差の解消に努め、滑りにくい構造とすべ
21 きであり、必要に応じて、側溝、街渠、集水ますについて、平坦性の高い
22 ものへの置き換えや滑り止め加工等を行うこと。

23 ○ 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
24 て民地への移設もしくは無電柱化等を行うこと。

25 ○ 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
26 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
27 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
28 すること。

29

1 3) 幅員

- 2 ○ 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
3 守られるようにするため、歩行空間と自転車通行空間の幅員は、歩行者、
4 自転車の交通量のバランスを考慮して決定すること。
- 5 ○ 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、
6 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
7 持たせること。

8 4) 通行方法

- 9 ○ 自転車道について、一方通行化した場合は、沿道施設への出入りが不便と
10 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
11 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
12 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
13 ること。
- 14 ○ 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
15 交通量やその通行状況を勘案した上で、幅員を検討すること。
- 16 ○ 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
17 設置すること。

19 **2. 特殊部における自転車通行空間の設計の配慮事項**

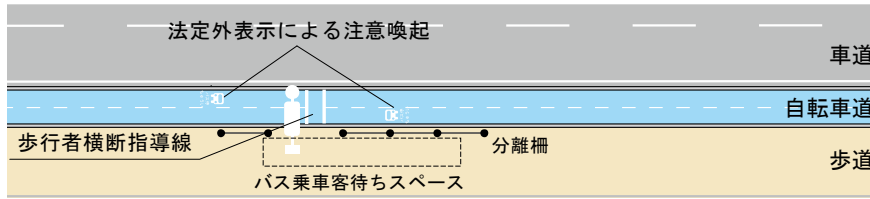
20 バス停部や立体横断施設部等の特殊部について、特に配慮すべき事項につい
21 て提言する。

22 1) バス停部の設計

- 23 ○ 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
24 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
25 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
26 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
27 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
28 により注意喚起を行うこと。

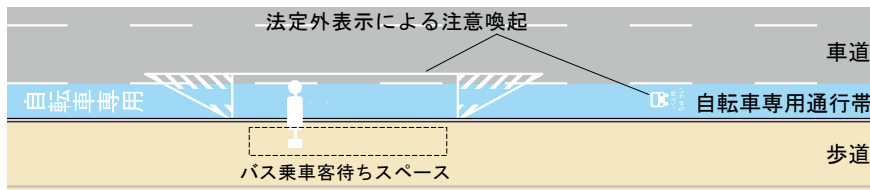
1

(自転車道の場合)



2

(自転車専用通行帯の場合)

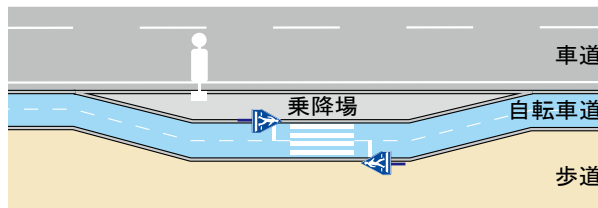


3 ○ バス交通が多く、かつ道路空間に余裕がないために自転車通行空間の確保
 4 が困難な路線では、自転車交通とバス交通を分離させるため、自転車ネッ
 5 トワーク計画において代替路を検討すること。

6 ○ 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
 7 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
 8 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
 9 用通行帯の場合、バス停車時も自転車の通行が可能となるようバスベイ型
 10 としてバス停を整備すること。

11

(自転車道の場合)

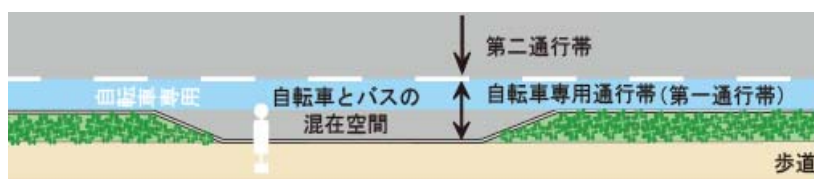


12

※交通島を車道に張り出すテラス型も考えられる。

13

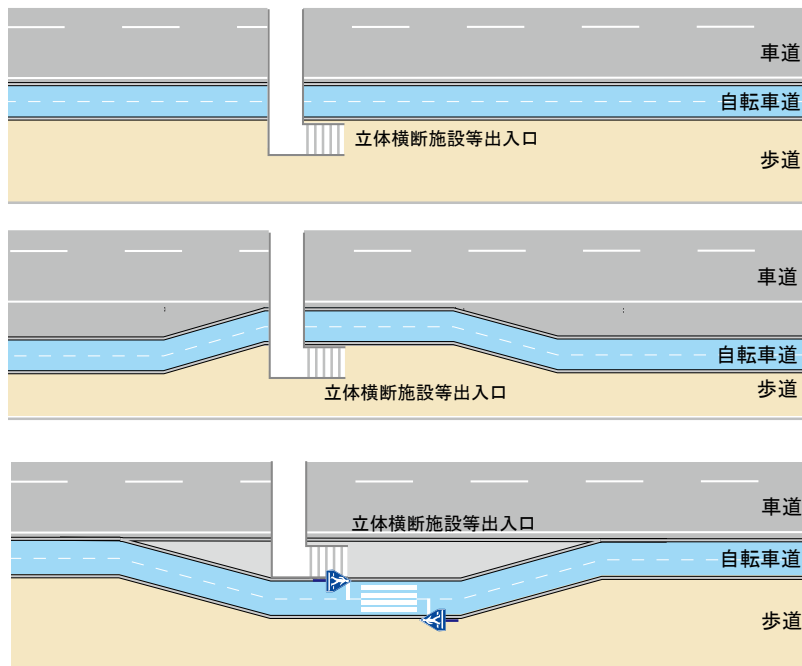
(自転車専用通行帯の場合)



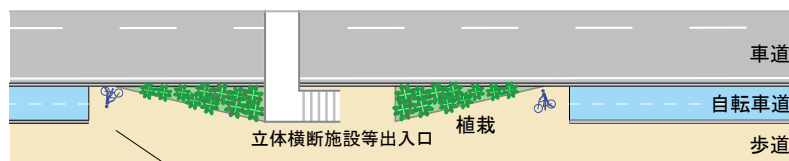
14

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。



- 立体横断施設部において、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路線において、歩行者の交通量が少ないなど歩行者の安全が確保される場合には、自転車歩行者道として自転車を通行させ、自転車の徐行義務について注意喚起し、植栽等により出入口を回避すること。なお、歩行者交通量が多いなど自転車歩行者道として自転車を通行させると歩行者の安全の確保が困難となる場合は、歩道上において自転車を押して歩くこと（押しチャリ）を徹底させるか、自転車ネットワーク計画において代替路を検討すること。



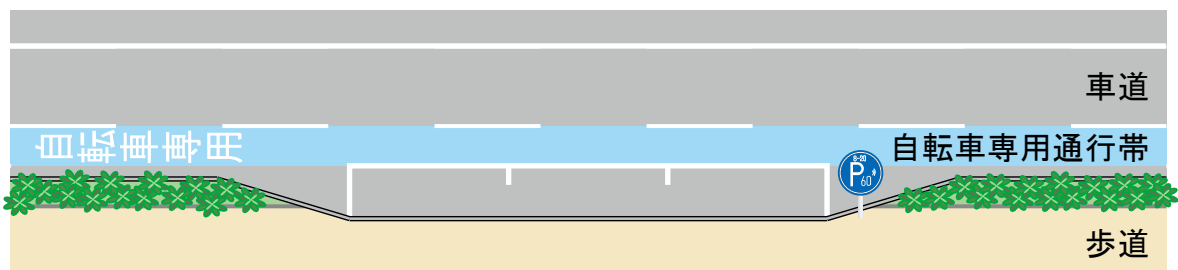
歩行者の安全の確保が困難となる場合は、法定外表示等により、歩道上において自転車を押して歩くこと（押しチャリ）を徹底させる

- 1 ○ 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
2 設については、撤去も含めて検討すること。

3 **3) パーキング・メーター設置区間部の設計**

- 4 ○ パーキング・メーター等が設置されている道路で、利用率が低い場合は、
5 パーキング・メーター等を撤去すること。
- 6 ○ 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
7 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。

8 (自転車専用通行帯の場合)



1 II-2-2. 交差点部

2 交差点においては、歩行者、自転車、自動車が集中し、交錯が生じること
3 から、自転車通行空間を整備する上で、交差点部の設計は重要である。このた
4 め、全ての利用者が安全で快適に通行できるよう、交差点部の設計について基
5 本的な考え方を提言する。

6

7 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

8 交差点部における自転車通行空間の設計において基本となる 5 つの考え方を
9 提言する。

10 1) 分離形態の連続性

11 ○ 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、
12 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
13 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
14 接続しないことを基本とすること。

15 ○ 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
16 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
17 とを避けることを基本とすること。

18 2) 通行空間の直線的な接続

19 ○ 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、
20 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
21 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
22 本とすること。

23 3) 交差点内の通行方向の明確化

24 ○ 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
25 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
26 表示を設置すること。

27 ○ 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
28 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
29 自転車横断帯を設置し、一方向通行の自転車道や自転車専用通行帯では通行
30 方向を明確化する法定外表示を設置すること。

31

1 4) 左折巻き込みに対する安全対策

- 2 ○ 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
3 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
4 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
5 進路変更禁止規制を実施して自転車と自動車を分離した上でこの対策を実
6 施すること。また、必要に応じ、自転車の停止位置を自動車よりも前出しす
7 ることを検討すること。
- 8 ○ また、自転車専用信号による自動車とは別の信号制御を行わない場合には、
9 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
10 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
11 化した路面表示等を設置した上で、自転車と自動車を混在させて一列で通行
12 させることも検討すること。

13 5) 二段階右折時の滞留スペースの確保

- 14 ○ 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
15 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
16 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
17 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。

19 2. 交差点部において右折レーン等がある場合の考え方

20 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
21 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
22 言する。

- 23 ○ 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
24 序に従い、空間確保することを検討すること。
- 25 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
26 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
27 により、自転車通行空間の幅員を確保すること。
- 28 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
29 員を縮減して自転車通行空間の幅員を確保すること。
- 30 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
31 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、
32 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
33 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

1 ことを検討すること。

- 2 ○ 常時左折可のある交差点では、直進する自転車と左折する自動車の交錯を防
3 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、
4 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
5 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
6 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
7 せず、代替路を検討すること。

1 II - 3. 利用ルールの徹底

2 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
3 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
4 て通行することができる。

5 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
6 転車は車両であるという意識の希薄化を招き、歩道上等で通行ルールを守らず
7 歩行者にとって危険な自転車利用を増加させるとともに、自転車を利用するこ
8 と自体の危険性が高まることにもなった。

9 したがって、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、
10 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
11 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
12 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
13 図るなど、ハード、ソフトの両面から取組を行う必要がある。

14 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、
15 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
16 する。

17

18 1. 利用ルールの周知

19 ○ 自転車は「車両」であり、逆走となる右側通行禁止や例外的に歩道通行する
20 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」
21 の活用等により徹底を図ること。

22 ○ 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
23 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
24 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
25 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
26 開催するなど、各種の機会を捉えて関係者自身の利用ルールの遵守意識を高
27 めつつ、利用ルールの周知について継続的な取組を実施すること。

28 例えば、

29 ・ 運転免許保有者に対する運転免許取得時や更新時における、自転車の側
30 方を通行する際に自転車と安全な間隔を保持するなど自転車に配慮した
31 自動車の通行ルールの周知

32 ・ 非運転免許保有者のうち、児童、学生に対する総合学習の一環とした自

1 転車安全教育（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
2 の通行ルールの周知）

- 3 ・ 交通ボランティア、地域住民、学校、生徒会、自転車関係団体等と連携
4 し、自転車の通行ルートを周知するための自転車安全教室の開催や街頭
5 交通安全指導を実施
- 6 ・ 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
7 日」を制定
- 8 ・ 主婦や高齢者等に対する地域のイベント開催時における自転車の利用ル
9 ールの認知度テストの導入

10 が考えられる。

- 11 ○ 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、総
12 合的な自転車教育又は学習として、利用ルールのみならず、自転車の効用や
13 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を実施すること。
- 14 ○ 自転車関係団体や自転車販売店等と連携して、民間機関の定めた安全基準の
15 活用により、安全な自転車の普及を図りつつ、自転車のブレーキ、空気圧等
16 の点検や整備の必要性、ヘルメット着用の重要性等を含む自転車の利用ル
17 ールについて周知を行うこと。
- 18 ○ 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
19 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
20 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
21 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
22 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
23 きさ、設置位置等を工夫すること。

25 2. 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与

- 26 ○ 自転車の通行ルールに関する教育を行い、通行ルールの周知を実施するだけ
27 ではなく、自発的に通行ルールが遵守されるように、自転車利用に関するイ
28 ンセンティブの付与が有効であり、自転車利用者の年齢等に応じた自転車運
29 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、
30 遵守効果がより高まるような工夫をすること。
- 31 ○ 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
32 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
33 いても周知を行うこと。

1 **3. 交通違反に対する指導取締り**

- 2 ○ 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
3 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
4 ける指導警告を一層積極的に推進し、悪質、危険な交通違反に対しては交通
5 切符を適用した検挙措置を講ずること。
- 6 ○ 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
7 行ルール遵守の意識を高めること。

11 II - 4. 自転車利用の総合的な取組

2 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、自転
3 車の利用ルールの徹底に加え、自転車通行空間の整備に併せて、その空間が効
4 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など、自転車利
5 用の総合的な取組を行う必要がある。そのため、自転車通行空間の効果的利用
6 と利用促進の2つの観点から提言する。

8 1. 自転車通行空間の効果的利用

9 自転車通行空間の効果的な利用を図るための具体的な対策として、駐停車・
10 荷捌き車両対策、放置自転車対策の2つの課題について提言する。

11 1) 駐停車・荷捌き車両対策

- 12 ○ 沿道利用のための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
13 により沿道利用の駐停車または荷捌きに不便を生じる場合があることから、
14 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
15 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
16 を確保すること。
- 17 ○ 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
18 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。
- 19 ○ 自転車通行の安全性を向上させる上では、違法駐停車の実態等を踏まえた駐
20 停車規制の徹底を図ることが重要であり、駐車監視員活動ガイドラインにお
21 ける重点路線、重点地域に指定し、違法駐車の取締りを強化することにより、
22 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
23 法駐停車については、自転車通行空間の妨げになることから、取締りを積極
24 的に実施すること。

25 2) 放置自転車対策

- 26 ○ 自転車の利便性を高め、安全かつ円滑な交通を確保するために、駅周辺等の
27 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
28 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
29 ては、公共駐車場の空間の活用、鉄道事業者等、自転車が利用する施設の管
30 理者との連携を検討すること。
- 31 ○ 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
32 多い傾向にあることから、地域において放置自転車の実態を調査、把握した
33 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を活

1 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
2 事務所、商業施設への駐輪場の整備を行うこと。

- 3 ○ 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
4 活用による駐輪場の整備により、限られた空間を有効に活用すること。

5 2. 自転車の利用促進

6 各地域の目標達成のためには、自転車の利用促進を図ることが必要であり、
7 具体的な取組について提言する。

- 8 ○ 自転車ネットワーク計画において定められた健康、環境、観光振興等、地域
9 の課題やニーズに応じ自転車の利用促進を進めること。

10 例えば、

- 11 ・ 住民との協働等により、走りやすい（走ってほしい）路線、通行要注意
12 箇所、駐輪場等を地図上に示した自転車マップの作成
- 13 ・ 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
14 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
15 ルトレイン、バスの運行等公共交通機関との連携
- 16 ・ 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
17 のスポーツイベントの開催
- 18 ・ 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
19 ど、エコ通勤の推進
- 20 ・ 観光客等誰でも手軽に自転車を利用できる環境づくりとして、公共交通
21 施設、観光拠点等へのレンタサイクルの導入や民間事業者との連携によ
22 る自転車ガイドツアーの実施

23 等が考えられる。

1 III. 今後の検討課題について

2 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
3 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
4 めの予算確保の方策の検討が重要であるとともに、自転車ネットワーク計画に
5 含まれないはるかに多い路線における自転車利用環境整備の進め方、自転車の
6 歩道通行に関する今後の運用方針等、議論を進めていかなければならない課題
7 が多々ある。これらには、検討に長期間を要するもの、現行の法制度で必ずし
8 も対応できないものも含まれることから、国としてさらに検討すべき今後の課
9 題としてとりまとめて提言する。

10

11 (具体的な課題等についての記載は今後検討していく。)