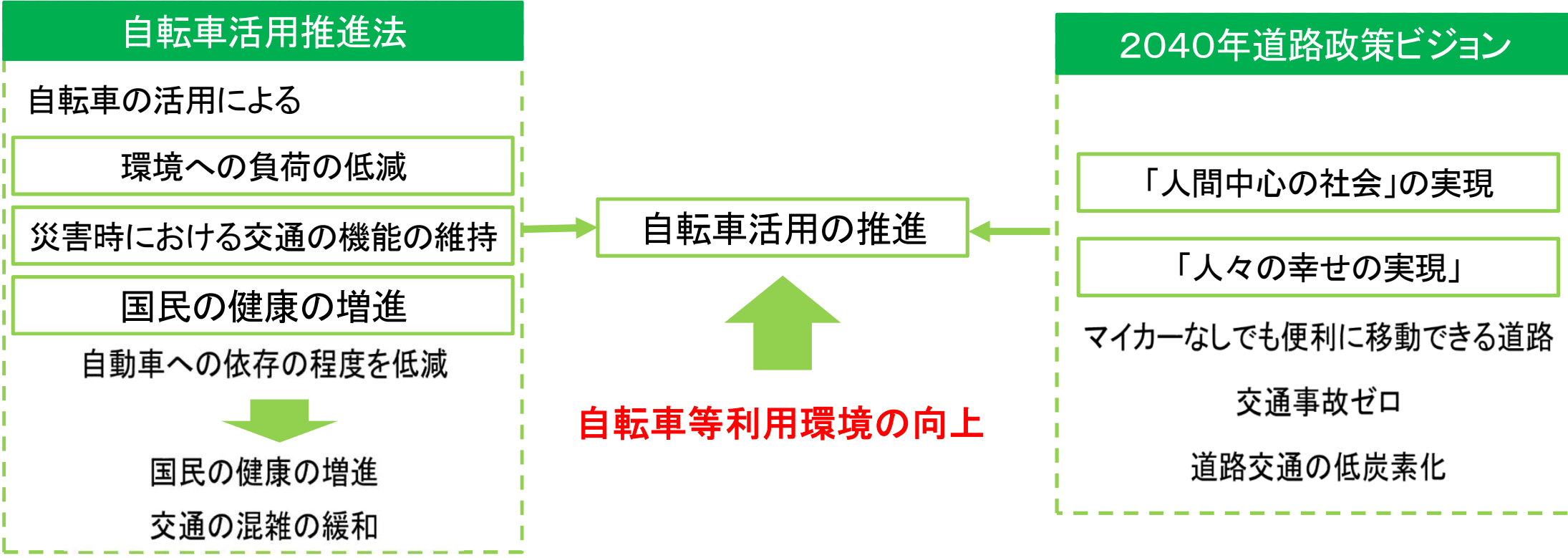


# 対応方針 (改定版ガイドライン骨子等)





○ **自転車活用推進法**や**2040年道路政策ビジョン**を踏まえ、自転車活用を推進するためには、自転車等利用環境の向上が必須。各地域における自転車等利用空間の形成を進め、その運用の適正化を図るため、道路管理者、公安委員会等の関係者に**専門的知見・ノウハウ**を提供することで、自転車利用環境の向上に貢献。



**自転車等利用環境**

自転車利用空間の形成

- ・自転車利用空間のネットワークに関する計画の策定
- ・自転車利用空間の量・質の向上

自転車利用空間の運用

に関する**専門的知見・ノウハウ**を提供  
(=**ガイドライン**の提示)



## 【背景】 自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは  
対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は  
減少しておらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の  
4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が  
自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラル  
な都市を目指す政策の一翼

**ルールの周知と遵守の徹底が必要**

**自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要**

## 【現状】 自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要

## 【課題】

委員からのご意見

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性
- 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要

## 【対応方針】

- ① **基本理念の理解の促進**
  - (1) 自転車ネットワークの理念の徹底
    - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
  - (2) 自転車活用推進法、2040年道路政策ビジョンの理念の反映
- ② **検討手法の多様化、深化**
  - (1) 参考となる手法の充実
    - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
    - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
    - ・多様で柔軟な検討の促進
    - ・目安となっている数値基準の見直し
  - (2) PDCAサイクルの強化
- ③ **通行空間に関する整備の創意工夫**
  - (1) 参考となる事例や情報の充実
    - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
    - ・設計編の事例や解説(幅員の工夫、停車帯並置等)を充実
    - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し
- ④ **機会をとらえた整備の促進**
  - (1) 参考となる手法の充実
    - ・各種事業との連携・調整手法の提示
- ⑤ **交通ルールの周知と遵守の強化**
  - (1) 自転車通行空間の運用の充実
  - (2) 通知、通達による周知



## 【背景】 自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは  
対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は  
減少しておらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の  
4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が  
自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラル  
な都市を目指す政策の一翼

**ルールの周知と遵守の徹底が必要**

**自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要**

## 【現状】 自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要

## 【課題】

委員からのご意見

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性
- 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要

## 【対応方針】

### ① 基本理念の理解の促進

- (1) 自転車ネットワークの理念の徹底
  - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
- (2) 自転車活用推進法、2040年道路政策ビジョンの理念の反映

### ② 検討手法の多様化、深化

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
  - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
  - ・多様で柔軟な検討の促進
  - ・目安となっている数値基準の見直し
- (2) PDCAサイクルの強化

### ③ 通行空間に関する整備の創意工夫

- (1) 参考となる事例や情報の充実
  - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
  - ・設計編の事例や解説(幅員の工夫、停車帯並置等)を充実
  - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し

### ④ 機会をとらえた整備の促進

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・各種事業との連携・調整手法の提示

### ⑤ 交通ルールの周知と遵守の強化

- (1) 自転車通行空間の運用の充実
- (2) 通知、通達による周知

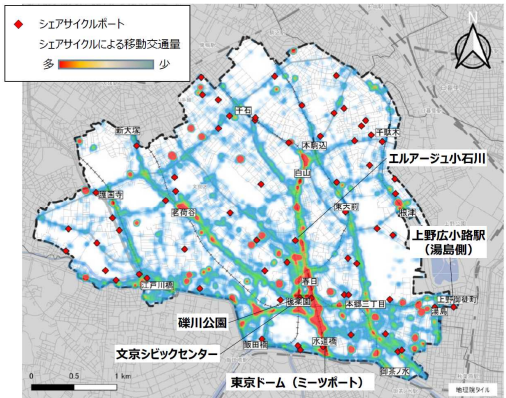
# ②検討手法の多様化、深化(客観的データの活用、ICT技術の活用)



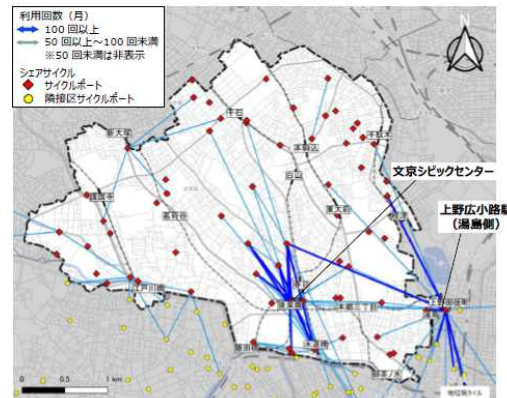
○ 自転車ネットワークの計画の策定にあたり、スマートフォンの移動履歴や自転車や新たなモビリティのシェアサービス等のプローブデータを活用し、利用エリアの拡がりや通行量の多い時間帯などを把握し、実際の利用ニーズにあったエリア、箇所に対して、より実効性のある整備形態の検討を行うことを促進。

## ■ プローブデータを用いた利用ニーズの把握

・シェアサイクルの移動履歴とポート間の利用状況



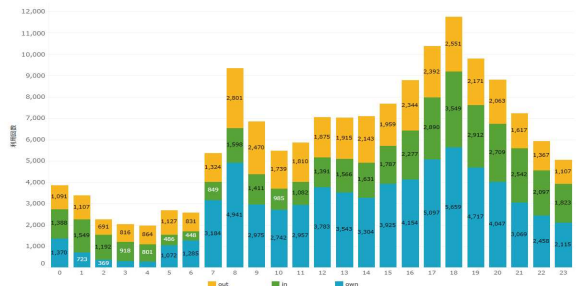
シェアサイクル利用者の移動履歴



シェアサイクル利用者の動き

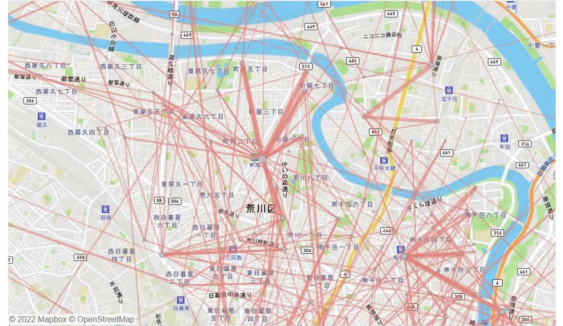
出典: 文京区自転車活用推進計画

・シェアサイクルの時間別利用回数と時間別利用データ



時間帯別発着地別累積利用回数

出典: 荒川区自転車総合活用推進計画



ODマップ 平日朝: 6時~10時

## ■ ICT技術(ビッグデータ)を用いた利用エリアの把握

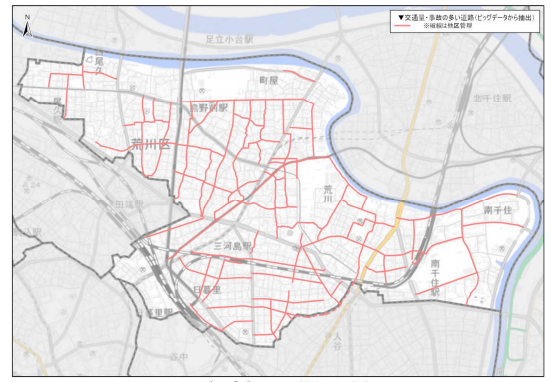


図 4-9 ビッグデータから抽出した道路

自転車ネットワーク候補路線として選定にあたり、自転車通行量が多いエリアや道路をスマートフォンの移動履歴座標データ(ビッグデータ)等を活用し把握が可能

出典: 荒川区自転車総合活用推進計画

## ■ 海外のビッグデータを用いた電動キックボードや自転車の交通量の把握 (フランス: パリ)

公共スペースに設置された赤外線カメラから、画像計測するAIによって作成し、カウントサイトに蓄積し、公表



出典: Open Data initiative of the City of Paris



## 【背景】 自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは  
対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は  
減少しておらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の  
4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が  
自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラル  
な都市を目指す政策の一翼

**ルールの周知と遵守の徹底が必要**

**自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要**

## 【現状】 自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要

## 【課題】

委員からのご意見

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性
- 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要



## 【対応方針】

- ① **基本理念の理解の促進**
  - (1) 自転車ネットワークの理念の徹底
    - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
  - (2) 自転車活用推進法、2040年道路政策ビジョンの理念の反映
- ② **検討手法の多様化、深化**
  - (1) 参考となる手法の充実
    - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
    - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
    - ・多様で柔軟な検討の促進
    - ・目安となっている数値基準の見直し
  - (2) PDCAサイクルの強化
- ③ **通行空間に関する整備の創意工夫**
  - (1) 参考となる事例や情報の充実
    - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
    - ・設計編の事例や解説(幅員の工夫、停車帯並置等)を充実
    - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し
- ④ **機会をとらえた整備の促進**
  - (1) 参考となる手法の充実
    - ・各種事業との連携・調整手法の提示
- ⑤ **交通ルールの周知と遵守の強化**
  - (1) 自転車通行空間の運用の充実
  - (2) 通知、通達による周知

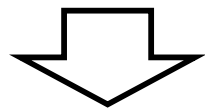


## ②検討手法の多様化、深化(多様で柔軟な検討の促進①)

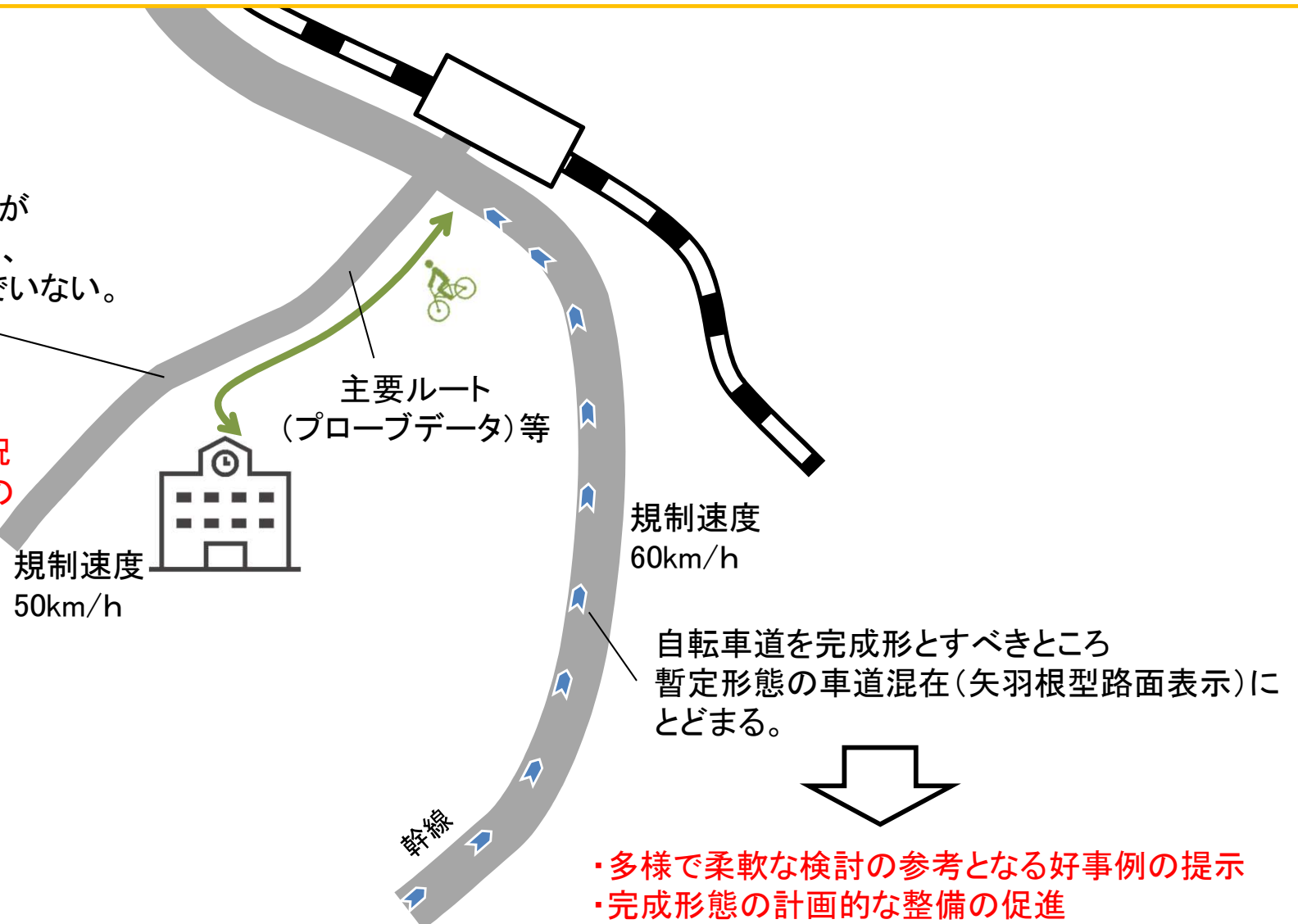
- 計画策定にあたり、**客観的データ(プローブデータ、パーソントリップ調査、アンケート等)**を活用し、**利用状況などを的確に把握**するための手法等を改定版ガイドラインに提示。
- 整備形態の選定において、**多様で柔軟な検討**が図られるよう改定版ガイドラインに好事例を提示するとともに、**完成形態の計画的な整備を促進**。

### 利用ニーズを把握 (イメージ)

自転車専用通行帯とすべきだが  
自転車利用状況を把握できず、  
ネットワーク計画に組み込んでいない。



・客観的データを活用した利用状況  
等の的確な把握のための手法等の  
提示。



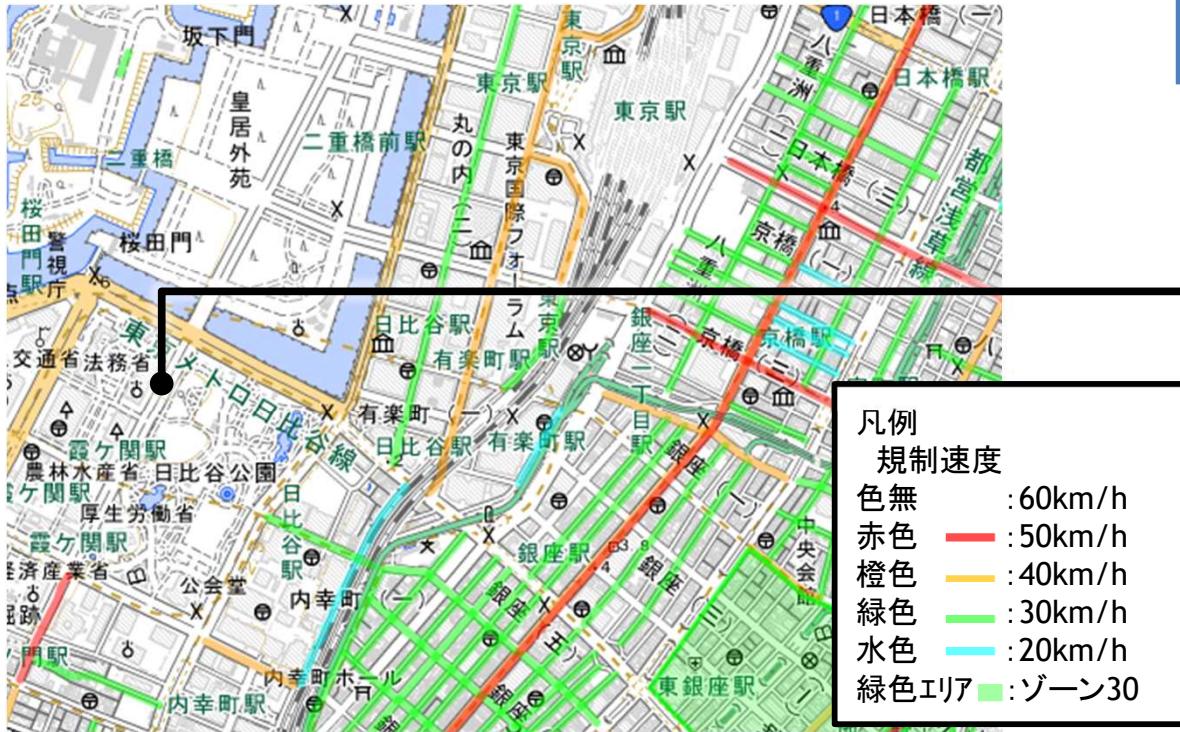
## ②検討手法の多様化、深化(多様で柔軟な検討の促進②)



○ ガイドラインにおける整備形態の選定の目安となる速度について、**実勢速度**も含め、**柔軟に検討**できるように改定。

### ■選定の目安とする速度の適用の柔軟化

- ・ガイドラインでは、整備形態の選定の目安を**自動車の速度**と**自動車の交通量**としている。
- ・その際に用いる速度は、原則として、**規制速度**としている。
- ・**実勢速度**を用いることも選択肢の1つとする。



速度規制の実施状況

出典: 日本道路交通情報センターのオープンデータより加工

表 現行のガイドラインに示す整備形態選定の目安(完成形)

	A: 自動車の速度が高い道路	B: A,C以外の道路	C: 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
目安	速度50km/h超	A,Cの条件に当てはまらない道路	速度40km/h以下、かつ自動車交通量4,000台/日以下
整備形態(完成形)	自転車道	自転車専用通行帯(自転車通行帯)	車道混在(矢羽根型路面表示)

＜現行ガイドライン準拠＞

規制速度 : 60km/h  
自動車交通量: 4,000台/日以上 を踏まえ、

**自転車道**



＜実勢速度を踏まえた場合＞

実勢速度 : **30km/h以下**  
自動車交通量: 4,000台/日以上 であるため、

**自転車専用通行帯**



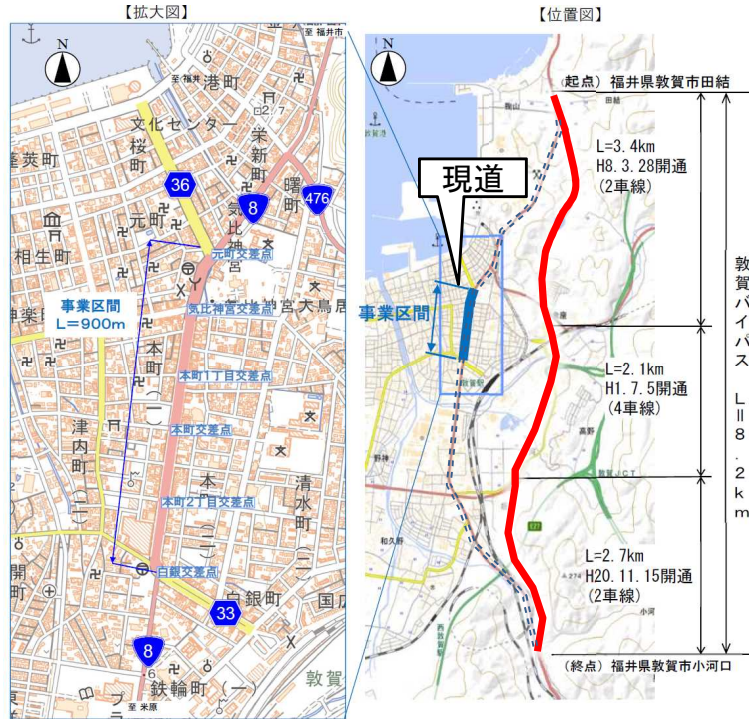
# ②検討手法の多様化、深化(多様で柔軟な検討の促進③)



- **バイパスの開通により、現道からバイパスに通過交通が転換し、現道の交通量が減少。**
- **現道の交通量の減少を踏まえ、現道を4車線から2車線にし、自転車通行空間及び歩行空間に再配分。**

## ■バイパス整備による交通量の転換

## ■自動車の空間を、自転車及び歩行空間に転換



交通量の推移

### ■現道交通量

H2: 19,587台/日

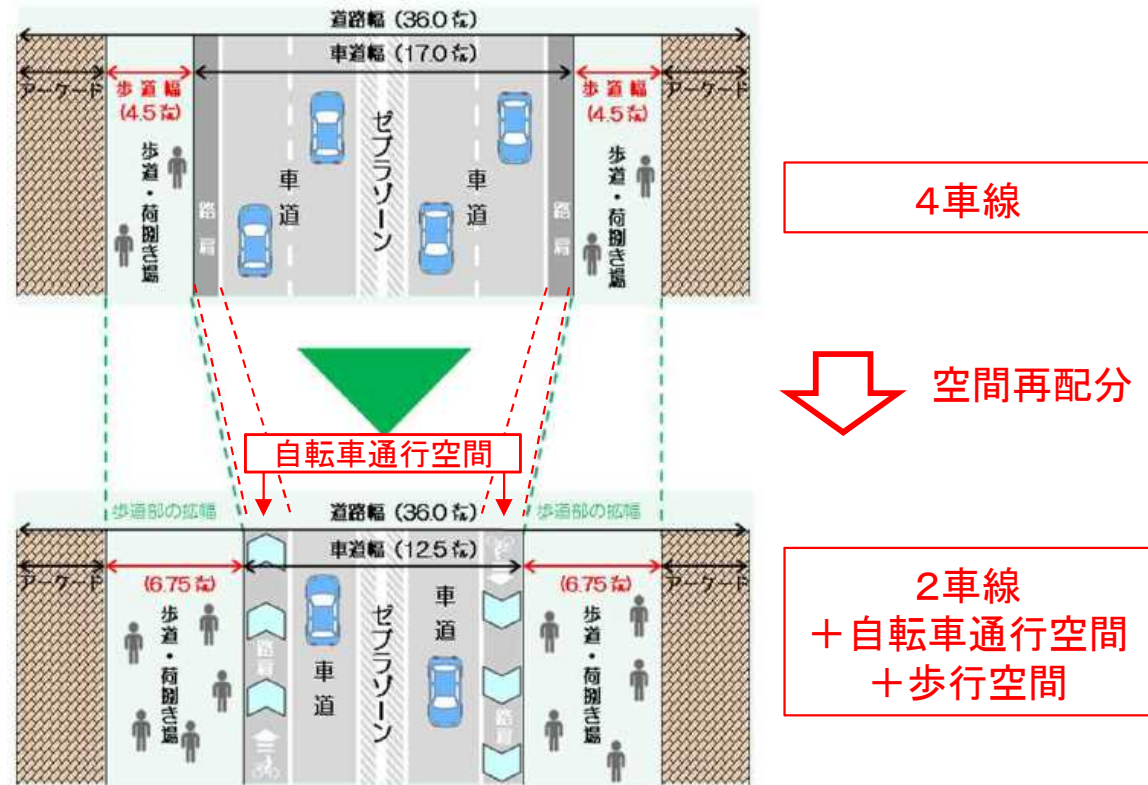


減少

R3: 9,167台/日



【出典】・H2～H27: 全国道路・街路交通情勢調査  
・H30～R3: JARTIC交通量(6～8月)



車線 ⇒ 自転車通行空間 福井県敦賀市



## 【背景】自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは  
対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は  
減少しておらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の  
4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が  
自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラル  
な都市を目指す政策の一翼

**ルールの周知と遵守の徹底が必要**

**自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要**

## 【現状】自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要

## 【課題】

委員からのご意見

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性
- 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要

## 【対応方針】

- ① **基本理念の理解の促進**
  - (1) 自転車ネットワークの理念の徹底
    - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
  - (2) 自転車活用推進法、2040年道路政策ビジョンの理念の反映
- ② **検討手法の多様化、深化**
  - (1) 参考となる手法の充実
    - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
    - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
    - ・多様で柔軟な検討の促進
    - ・目安となっている数値基準の見直し
  - (2) PDCAサイクルの強化
- ③ **通行空間に関する整備の創意工夫**
  - (1) 参考となる事例や情報の充実
    - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
    - ・設計編の事例や解説(幅員の工夫、停車帯並置等)を充実
    - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し
- ④ **機会をとらえた整備の促進**
  - (1) 参考となる手法の充実
    - ・各種事業との連携・調整手法の提示
- ⑤ **交通ルールの周知と遵守の強化**
  - (1) 自転車通行空間の運用の充実
  - (2) 通知、通達による周知

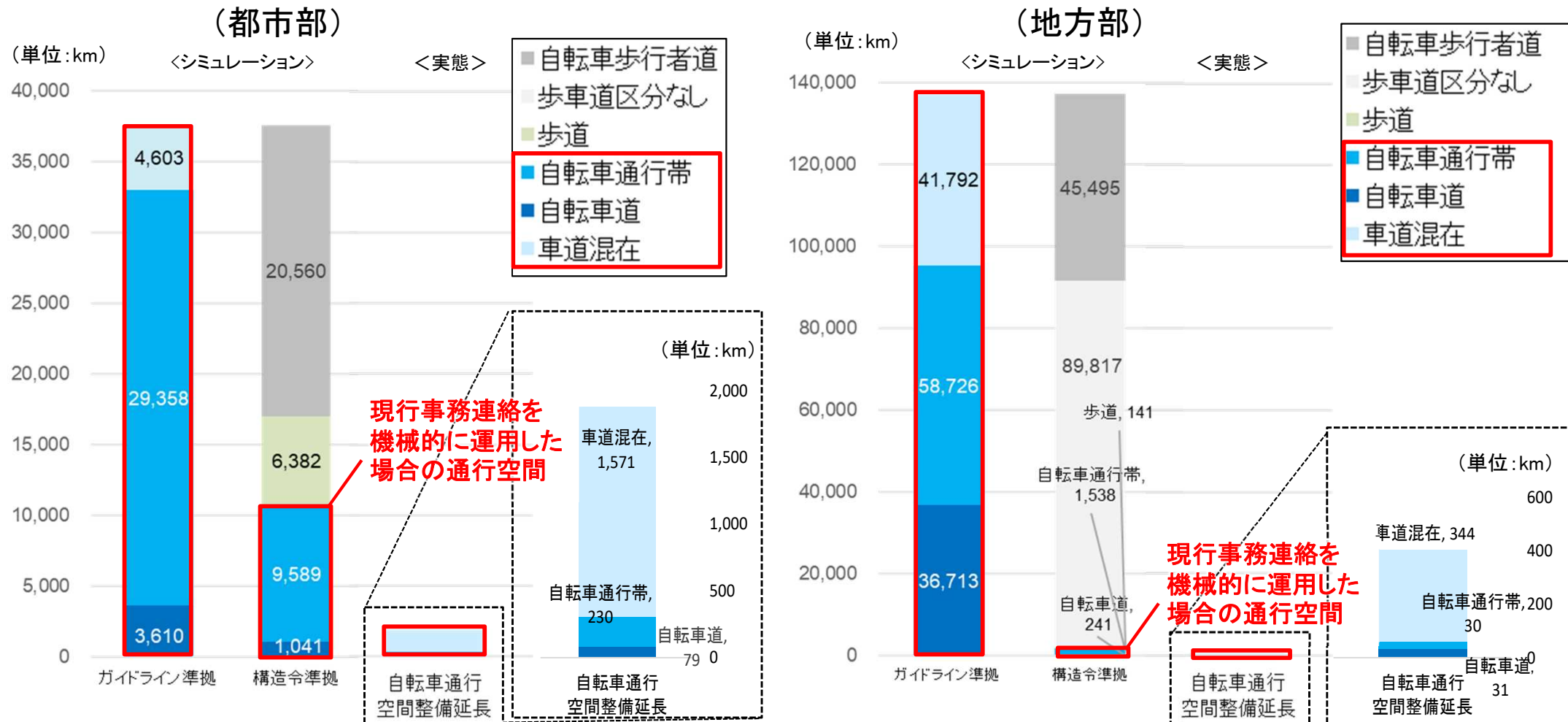


## ②検討手法の多様化、深化(目安となっている数値基準の見直し)

- ガイドラインと道路構造令で、整備形態選定の目安の数値が異なるため、**車道走行を基本とした自転車通行空間の選定を制限する数値基準の見直し**を検討。

※道路構造令の運用に関する事務連絡: 交通量多寡の目安 自動車(4,000台/日)、自転車(500台/日)、歩行者(500人/日)

### ■ガイドラインや道路構造令に準拠し整備を想定した場合の車道走行を基本とした自転車通行空間と実態の比較



※各グラフの左軸: ガイドライン準拠、構造令準拠、実態

データ出典: 道路交通センサス(H22センサス対象道路(概ね国道・県道)のうち H17センサスより歩行者・自転車交通量を取得できた区間を抽出)

※各グラフの右軸: 国道、都道府県道の自転車通行空間の延長 (国土交通省調べR4.3.31時点)



## 【背景】自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは  
対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は  
減少しておらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の  
4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が  
自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラル  
な都市を目指す政策の一翼

**ルールの周知と遵守の徹底が必要**

**自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要**

## 【現状】自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

**計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要**

## 【課題】

委員からのご意見

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性
- 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要

## 【対応方針】

### ① 基本理念の理解の促進

- (1) 自転車ネットワークの理念の徹底
  - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
- (2) 自転車活用推進法、2040年道路政策ビジョンの理念の反映

### ② 検討手法の多様化、深化

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
  - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
  - ・多様で柔軟な検討の促進
  - ・目安となっている数値基準の見直し

### (2) PDCAサイクルの強化

### ③ 通行空間に関する整備の創意工夫

- (1) 参考となる事例や情報の充実
  - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
  - ・設計編の事例や解説(幅員の工夫、停車帯並置等)を充実
  - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し

### ④ 機会をとらえた整備の促進

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・各種事業との連携・調整手法の提示

### ⑤ 交通ルールの周知と遵守の強化

- (1) 自転車通行空間の運用の充実
- (2) 通知、通達による周知



## ②検討手法の多様化、深化( PDCAサイクルの強化)

- 関係者(地方公共団体道路管理者、警察、学識者等)が連携して、自転車利用環境の向上について、継続的にPDCAサイクルが実行されることが肝要。
- 地域の状況に応じて、自転車だけでなく、歩行者や自動車はもちろんのこと、公共交通(バス、鉄道等)など多様な交通モードの観点からの議論や道路だけでなく観光振興や街づくり全体の観点からの議論も必要。
- 自転車の活用を推進する地域のリーダーを支える体制の構築を促し、先進的な取組を促進。
- 改訂版ガイドライン等で、連携体制の事例やその取組内容を紹介し、取組の拡大を図る。

### ■連携体制の事例(金沢自転車ネットワーク協議会)

歩行者・自転車・クルマのそれぞれが安全に安心して通行できる道路空間の創出に向けて、学識者、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、警察機関が連携を図りつつ、面的な自転車ネットワークの検討・試行・整備を継続的に展開していくことや国・県・市・警察・その他関係機関等が取り組む自転車関連施策のプラットフォーム化(情報の共有化)を図ることを目的に設立。

構成メンバー:

- ・学識者(公立小松大学 特任教授 高山純一、北陸大学 名誉教授 三国千秋、地球の友・金沢 三国成子)
- ・警察(石川県警察本部、金沢中警察署)
- ・行政(国土交通省金沢河川国道事務所、石川県土木部・県央土木総合事務所、金沢市都市政策局・土木局)

### ネットワーク検討段階

#### 金沢自転車ネットワーク協議会

##### 金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会(一般公開)

- ・市内の自転車通行空間整備の取組状況や、全国的な動向を共有

##### 金沢自転車事故対策研究会

- ・自転車関連事故を分析し、対策を検討
- ・自転車の交通ルールの徹底に向けた街頭指導マニュアルを作成

### 整備段階(今後の構想)

道路管理者など市・県・国、学識者、地域住民、学校関係者、自転車利用者、公共交通事業者、警察等が参画する協議の場を設け、地域の現状・課題の共有と整備内容等についての合意形成を図る。

自転車通行空間整備に向けた会議の参加者





## 【背景】自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは  
対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は  
減少しておらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の  
4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が  
自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラル  
な都市を目指す政策の一翼

ルールの周知と遵守の徹底が必要

自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要

## 【現状】自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要

## 【課題】

委員からのご意見

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性
- 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要

## 【対応方針】

### ① 基本理念の理解の促進

- (1) 自転車ネットワークの理念の徹底
  - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
- (2) 自転車活用推進法、2040年道路政策ビジョンの理念の反映

### ② 検討手法の多様化、深化

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
  - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
  - ・多様で柔軟な検討の促進
  - ・目安となっている数値基準の見直し
- (2) PDCAサイクルの強化

### ③ 通行空間に関する整備の創意工夫

- (1) 参考となる事例や情報の充実
  - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
  - ・設計編の事例や解説(幅員の工夫、停車帯並置等)を充実
  - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し

### ④ 機会をとらえた整備の促進

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・各種事業との連携・調整手法の提示

### ⑤ 交通ルールの周知と遵守の強化

- (1) 自転車通行空間の運用の充実
- (2) 通知、通達による周知



### ③通行空間に関する整備の創意工夫①

- ゴムポール等の簡易な構造体を活用することで、自転車専用通行帯の安全性を高めることを検討。  
これにより、自転車通行帯の幅で自転車道に近い分離が可能
- 車道混在となる車線を、バスと自転車(軽車両)が通行するバス専用通行帯とし、バス運転手及び自転車利用者へもルール遵守を徹底することで、利用環境を向上

#### ■ 自転車専用通行帯の質を向上

- ゴムポール等により自動車と自転車の走行空間を分離



埼玉県三郷市

#### ■ バス専用通行帯を活用した自転車通行空間

- バス専用通行帯の左側に自転車の通行位置を明示



金沢市国道359号東茶屋付近



## 【背景】 自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは  
対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は  
減少しておらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の  
4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が  
自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラル  
な都市を目指す政策の一翼

ルールの周知と遵守の徹底が必要

自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要

## 【現状】 自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要

## 【課題】

委員からのご意見

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性
- 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要

## 【対応方針】

### ① 基本理念の理解の促進

- (1) 自転車ネットワークの理念の徹底
  - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
- (2) 自転車活用推進法、2040年道路政策ビジョンの理念の反映

### ② 検討手法の多様化、深化

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
  - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
  - ・多様で柔軟な検討の促進
  - ・目安となっている数値基準の見直し
- (2) PDCAサイクルの強化

### ③ 通行空間に関する整備の創意工夫

- (1) 参考となる事例や情報の充実
  - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
  - ・設計編の事例や解説(幅員の工夫、停車帯並置等)を充実
  - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し

### ④ 機会をとらえた整備の促進

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・各種事業との連携・調整手法の提示

### ⑤ 交通ルールの周知と遵守の強化

- (1) 自転車通行空間の運用の充実
- (2) 通知、通達による周知





# ③通行空間に関する整備の創意工夫②

○ 様々な工夫により、新たな用地取得を要せず自転車通行空間を創出する手法や自転車走行空間の質を向上させるための事例を充実。

## ■規制速度の抑制を組み合わせた空間の創出

○車線の幅員を減少し、自転車通行空間を整備  
車両の規制速度を40→30km/hに変更



愛知県名古屋市

## ■自転車走行空間の質の向上を図る整備

○有効幅員を確保することと合わせ、平坦かつコンパクトな街渠を整備し、通行空間の質を向上



静岡県静岡市



### ③通行空間に関する整備の創意工夫③

- 路上駐停車と自転車通行空間の共存方法を詳説。
- 道路構造令においては、自転車専用通行帯の左側に停車帯を配置することとなるが、自転車と自動車の通行を可能な限り分離する形態として、自転車専用通行帯の右側に道路交通法48条により駐車方法の指定をしている整備事例もある。

#### ■ 自転車専用通行帯の左側に停車帯を配置する事例

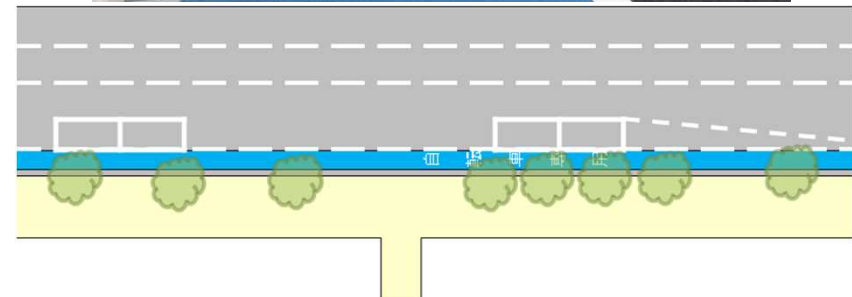
事例:名古屋市中区・国道19号



写真と図:名古屋国道事務所作成資料

#### ■ 自転車専用通行帯の右に「駐車位置の指定」により停車空間を確保する行う事例

事例:東京都文京区・白山通





## 【背景】 自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは  
対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は  
減少しておらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の  
4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が  
自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラル  
な都市を目指す政策の一翼

**ルールの周知と遵守の徹底が必要**

**自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要**

## 【現状】 自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要

## 【課題】

委員からのご意見

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性
- 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要

## 【対応方針】

### ① 基本理念の理解の促進

- (1) 自転車ネットワークの理念の徹底
  - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
- (2) 自転車活用推進法、2040年道路政策ビジョンの理念の反映

### ② 検討手法の多様化、深化

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
  - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
  - ・多様で柔軟な検討の促進
  - ・目安となっている数値基準の見直し
- (2) PDCAサイクルの強化

### ③ 通行空間に関する整備の創意工夫

- (1) 参考となる事例や情報の充実
  - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
  - ・設計編の事例や解説(幅員の工夫、停車帯並置等)を充実
  - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し

### ④ 機会をとらえた整備の促進

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・各種事業との連携・調整手法の提示

### ⑤ 交通ルールの周知と遵守の強化

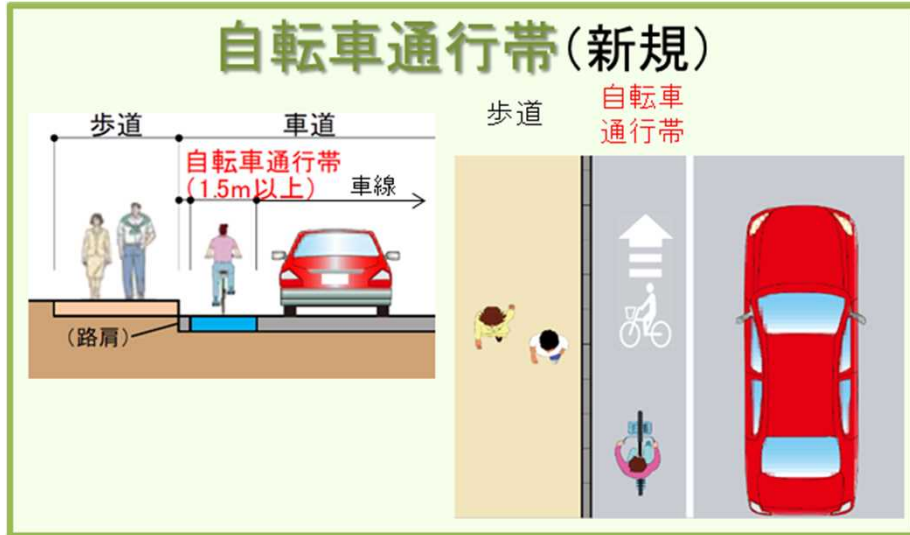
- (1) 自転車通行空間の運用の充実
- (2) 通知、通達による周知



# ③構造令改正、道路交通法改正等を踏まえた改定

- 道路構造令に「自転車通行帯」が位置づけられたことを踏まえた記述に改定。
- 道路交通法改正により電動キックボードが自転車通行空間を走行することを踏まえた記述に改定。

## ■構造令改正を受けた用語の整理



## ■令和4年4月道路交通法改正(令和5年7月1日施行予定)

<特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の通行方法等>

### 最高速度

一般的な自転車利用者の速度(20km/h)

### 車体の大きさ

長さ190cm×幅60cm ※普通自転車相当



### 通行場所

車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行  
※最高速度の制御(6km/h)とそれに連動する表示をした場合には、**例外的に歩道(自転車通行可の歩道のみ)等の通行**

## <現ガイドラインの表記例>



現場状況により規制ができず

**1.5m(1.0m\*)以上ある場合**

\*:やむを得ない場合

H28時点 : 路肩又は停車帯

**改定 : 自転車通行帯**



車道



普通自転車専用通行帯



自転車道



歩道



路側帯

【出典:警察庁資料】



## 【背景】 自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは  
対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は  
減少しておらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の  
4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が  
自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラル  
な都市を目指す政策の一翼

**ルールの周知と遵守の徹底が必要**

**自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要**

## 【現状】 自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要

## 【課題】

委員からのご意見

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性
- 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要

## 【対応方針】

- ① **基本理念の理解の促進**
  - (1) 自転車ネットワークの理念の徹底
    - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
  - (2) 自転車活用推進法、2040年道路政策ビジョンの理念の反映
- ② **検討手法の多様化、深化**
  - (1) 参考となる手法の充実
    - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
    - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
    - ・多様で柔軟な検討の促進
    - ・目安となっている数値基準の見直し
  - (2) PDCAサイクルの強化
- ③ **通行空間に関する整備の創意工夫**
  - (1) 参考となる事例や情報の充実
    - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
    - ・設計編の事例や解説(幅員の工夫、停車帯並置等)を充実
    - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し
- ④ **機会をとらえた整備の促進**
  - (1) 参考となる手法の充実
    - ・各種事業との連携・調整手法の提示
- ⑤ **交通ルールの周知と遵守の強化**
  - (1) 自転車通行空間の運用の充実
  - (2) 通知、通達による周知

# ④機会をとらえた整備の促進(無電柱化【電線共同溝】との事例)①

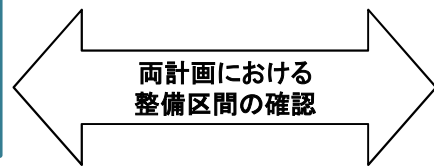


○ 自転車通行空間の整備プロセスと他事業の整備プロセスとを融合したフローを提示。同時施工のために必要な検討・調整事項とそのタイミングを明記。

## 自転車通行空間整備事業

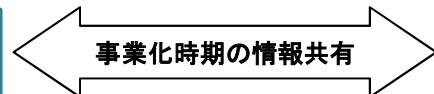
## 無電柱化事業(道路事業と合わせて実施する場合等)

- 自転車ネットワーク計画の策定
- 自転車ネットワーク計画に位置付けられた整備形態の確認



- 無電柱化推進計画の策定
- 無電柱化推進計画における整備手法の確認

- 自転車通行空間(完成形)の検討  
(予備設計レベル)
- 公安委員会協議 道路法95条の2



- 電線共同溝整備計画の作成



- 電線共同溝の予備設計

## 事業化

## 自転車通行空間と無電柱化(電線共同溝)を合わせた道路詳細設計

- 部分供用時の自転車通行空間(暫定形※)の検討  
※無電柱化が部分的に完成していく途中段階の供用形態

## 自転車通行空間と無電柱化(電線共同溝)施設の施工

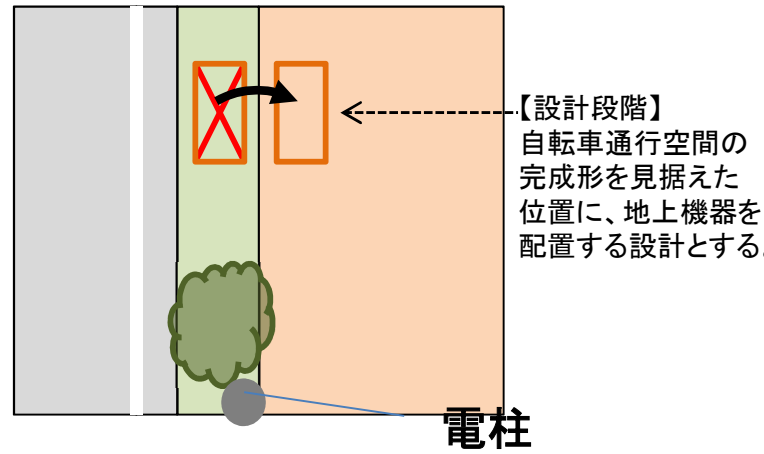
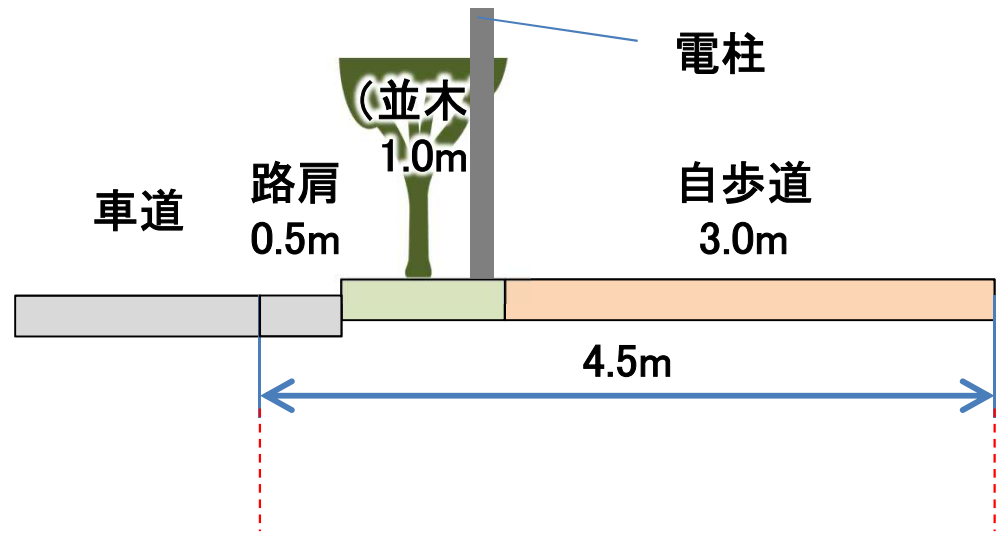
## 自転車通行空間整備と無電柱化の同時実現

# ④機会をとらえた整備の促進(無電柱化【電線共同溝】との事例)②

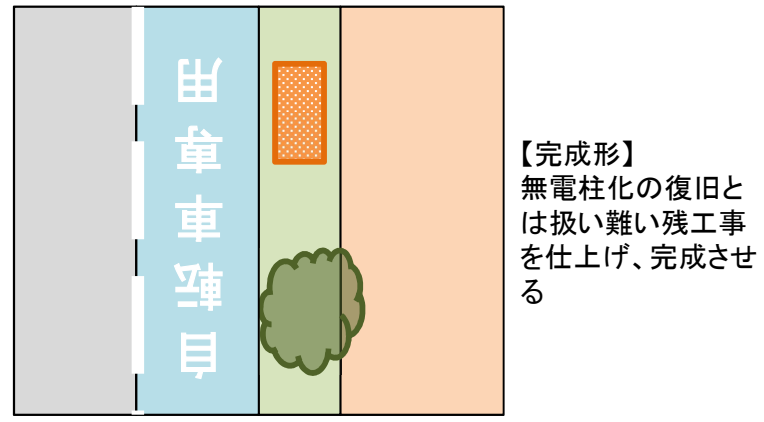
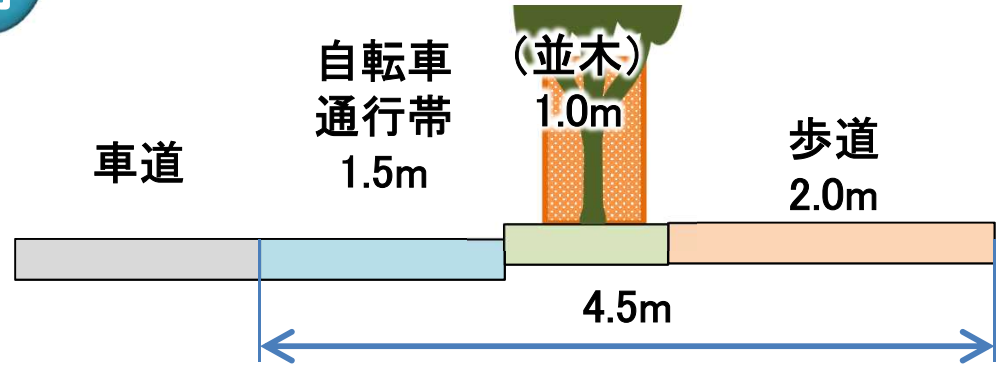


○ 道路事業において、無電柱化と同時施工による整備イメージを提示。

## 現状・自歩道



## 完成・自転車通行帯





## 【背景】自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは  
対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は  
減少しておらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の  
4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が  
自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラル  
な都市を目指す政策の一翼

**ルールの周知と遵守の徹底が必要**

**自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要**

## 【現状】自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要

## 【課題】

委員からのご意見

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性
- 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要

## 【対応方針】

### ① 基本理念の理解の促進

- (1) 自転車ネットワークの理念の徹底
  - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
- (2) 自転車活用推進法、2040年道路政策ビジョンの理念の反映

### ② 検討手法の多様化、深化

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
  - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
  - ・多様で柔軟な検討の促進
  - ・目安となっている数値基準の見直し
- (2) PDCAサイクルの強化

### ③ 通行空間に関する整備の創意工夫

- (1) 参考となる事例や情報の充実
  - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
  - ・設計編の事例や解説(幅員の工夫、停車帯並置等)を充実
  - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し

### ④ 機会をとらえた整備の促進

- (1) 参考となる手法の充実
  - ・各種事業との連携・調整手法の提示

### ⑤ 交通ルールの周知と遵守の強化

- (1) 自転車通行空間の運用の充実
- (2) 通知、通達による周知





# ⑤ 交通ルールの周知と遵守の強化

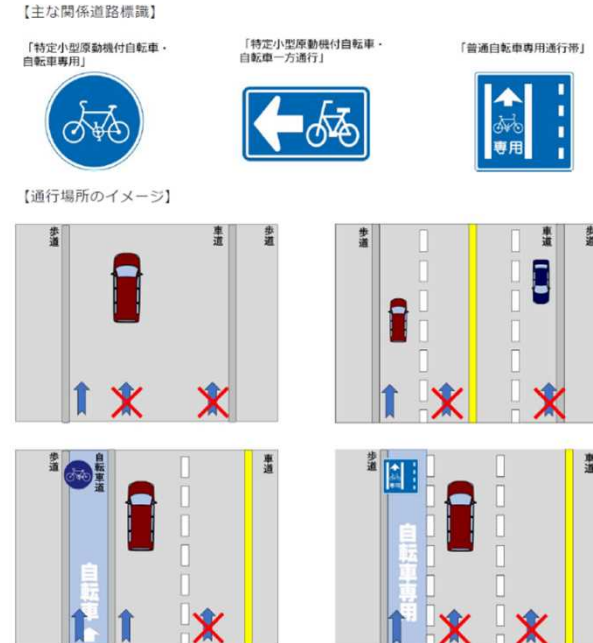
- 道路管理者や警察自らが、自転車通行空間の使い方を体系的にイメージできるように、通行方法に関する内容を充実化。
- 令和4年道路交通法改正により新たに自転車通行空間を通行することになる特定小型原動機付自転車の通行方法についても、新たにガイドラインに記載。

【現行ガイドライン】  
 Ⅲ. 利用ルールの徹底  
 1. 利用ルールの周知  
 2. 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与  
 3. 交通違反に対する指導・取締り  
 参考Ⅱ. 通行方法  
 1. 自転車の通行方法

## ■ 通行方法に係る内容のイメージ

- 自転車及び特定小型原動機付自転車の自転車通行空間等における通行方法について、図等も活用し明示。

(特定小型原動機付自転車の通行方法の図例)



【出典：警察庁資料】

## Ⅲ. 自転車通行空間の運用

### 1. 自転車通行空間の通行方法

- (1) 自転車道
- (2) 自転車専用通行帯
- (3) 車道混在

### 2. 利用ルールの徹底

- (1) 利用ルールの周知
- (2) 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与
- (3) 交通違反に対する指導・取締り

# 改定版ガイドライン（案）骨子（ポイント）



○ 車道走行を基本とした自転車ネットワークの形成及び通行空間の整備を推進するため、**基本理念の理解の促進、検討手法の多様化、通行空間に関する整備の創意工夫、機会をとらえた整備の促進**などの改定を実施。

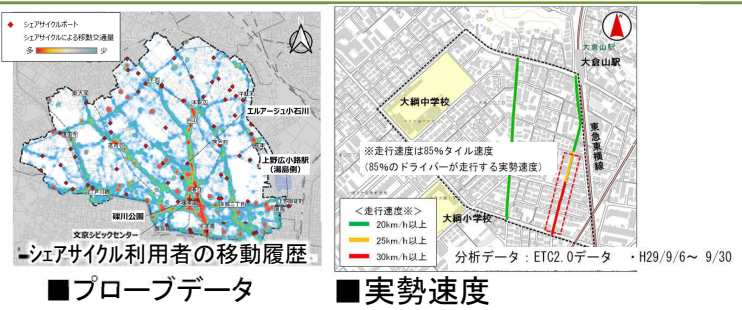
## 安全で快適な自転車等利用環境向上ガイドライン(改定版)の概要(ポイント)

### ① 基本理念の理解の促進

◆自転車活用の推進を念頭に、車道走行を基本とした自転車ネットワークの形成を図る**基本理念の徹底**

### ② 検討手法の多様化・深化

- ◆プローブデータを活用した利用動向の把握など**ICT技術の活用による検討手法の深化**を促す事例を充実
- ◆自動車の実勢速度を踏まえた整備形態の選定など**検討手法の多様化(柔軟化)**を促す事例を充実



### ③ 通行空間に関する整備の創意工夫

◆簡易な構造分離や省スペース型の整備など**自転車通行のための空間を確保し、整備を進めるための工夫**の事例や柔軟な対応を促すための法令・基準類の解説を充実



### ④ 機会をとらえた整備の促進

◆整備の機会を逃さないよう**他事業(交通安全事業や無電柱化事業など)との連携・調整のポイント**を充実

### ⑤ 交通ルールの周知と遵守の強化

◆空間の形態別の通行ルールの詳説など**交通ルールの周知強化**のための参考情報を充実。



# 改定版ガイドライン（案） 骨子（構成）

本ガイドラインは、道路管理者及び都道府県警向けに作成

現行

はじめに

背景、ガイドラインの位置づけ、用語の定義

本論

## I. 自転車ネットワーク形成の進め方

1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順
2. 各作成手順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
3. 計画検討体制の構築と維持活用

## II. 自転車通行空間の設計

1. 単路部の設計
2. 交差点部の設計

## III. 利用ルールの徹底

利用ルールの周知、ルール遵守に関するインセンティブの付与、指導・取締り

## IV. 自転車利用の総合的な取組

1. 自転車通行空間の効果的利用への取組  
駐停車・荷捌き車両対策  
放置自転車対策
2. 自転車の利用促進

## 参考資料

背景、通行方法、関係法令

案

はじめに

背景、ガイドラインの位置づけ、用語の定義

本論

## I. 自転車ネットワーク形成の進め方

1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順
2. 各作成手順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
3. 計画検討体制の構築と維持活用

## II. 自転車通行空間の設計

1. 単路部の設計
2. 交差点部の設計

## III. 自転車通行空間の運用

自転車道、自転車専用通行帯、車道混在などの通行方法

利用ルールの周知、ルール遵守に関するインセンティブの付与、指導・取締り

駐停車・荷捌き車両対策  
放置自転車対策

## 参考資料

背景、関係法令、自転車活用推進計画、通達

- ①(1) 自転車ネットワークの理念の徹底
  - ・車道走行を基本とするネットワークも理由や考え方を充実
- ②(1) 参考となる手法の充実
  - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
  - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
  - ・多様で柔軟な検討の促進
- ②(2) PDCAサイクルの強化
- ④(1) 参考となる手法の充実
  - ・各種事業との連携・調整手法の提示
- ③(1) 参考となる事例や情報の充実
  - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
  - ・幅員の特例値を運用した整備、停車帯を並置する空間デザイン案等の解説等を充実
  - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し
- ③(2) 参考となる情報の充実
  - ・道路交通法等の改正を踏まえた記述の充実
- ⑤ 交通ルールの周知と遵守の強化
  - (1) 自転車通行空間の運用の充実
  - (2) 通知、通達による周知