

自転車施策の取組状況

～安全な自転車通行空間の確保について～

ガイドラインにおける通行空間の整備形態

- 「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である」という考えに基づき、車道通行を基本とした整備形態を提示。
- 整備形態として、自転車道、自転車専用通行帯等に加え、車道で自動車と混在する方法を提示。

■整備形態

車道通行

○自転車道

縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間



○自転車専用通行帯

交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離



自動車・歩行者と分離

○自転車歩行者道内の自転車通行位置の明示



○車道（自動車との混在）

自転車と自動車が車道で混在。自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置



ピクトグラムの例



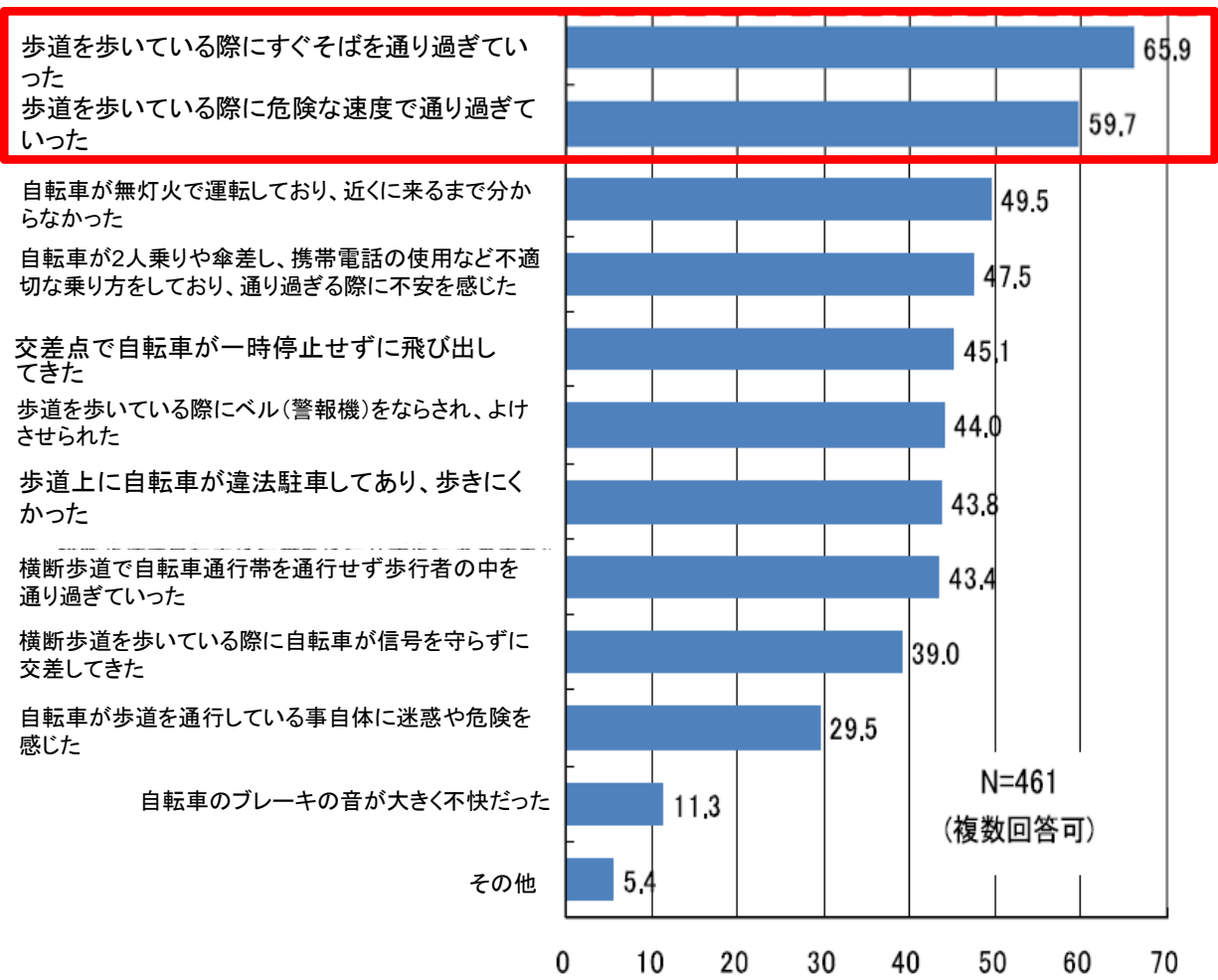
帯状の路面表示の例

約3,000km
(H26.4.1現在)

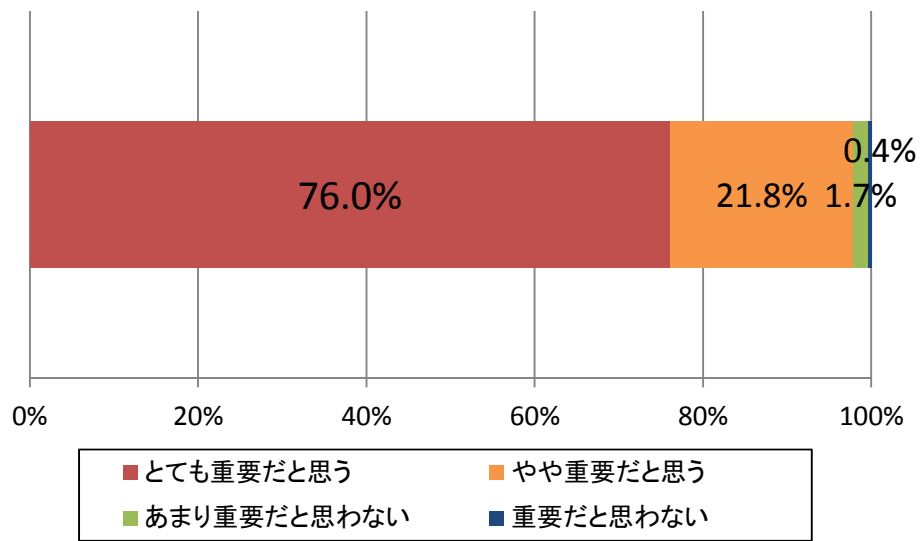
自転車の通行に関する歩行者・自転車の意識

- 歩行者の約7割が、自転車の歩道通行を危ないと感じている。
- 自転車利用者のほとんどが、自転車利用の安全性を確保するためには、歩行者と交錯する危険を感じずに通行できることが重要と考えている。

■歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた状況



■「歩行者と交錯せずに通行できること」に対する自転車利用者の意識



出典: 国総研 自転車利用者へのWebアンケート調査 (H25.1)
回答者: 2060人

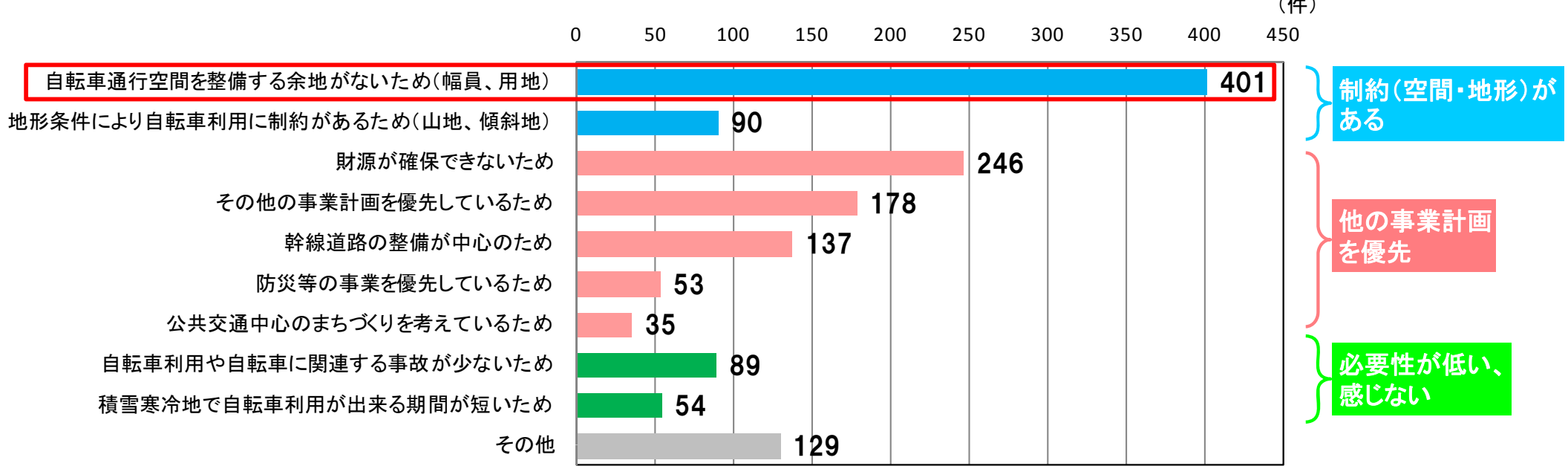
調査方法: Webアンケート調査
回答者: 全国の地域別・年齢別構成に即した18歳以上の男女の自転車を利用しない500人を対象

- ① 自転車通行空間のための制約（空間・地形）
- ② 交通実態等を踏まえたガイドラインの運用
- ③ 交差点での交通処理
- ④ 自転車通行空間確保のための合意形成
- ⑤ 整備優先度の設定方法

①自転車通行空間のための制約(空間・地形)

○ 市街地のある*都市部では、「整備する余地がない(空間的制約)」が最も多い。

■ 自転車ネットワーク計画策定が困難な理由(市街地のある市区町村*)



【出典】国土交通省調べ(各都市の自転車ネットワーク計画策定状況) 平成26年4月1日現在

対象市区町村: 市街地のある* 654市区町村(計画検討を考えていない市区町村)
 総回答数 : N=1,412 (複数回答) * : 「市街地のある」とは、DID地区(人口集中地区)を有すると定義

■ 空間制約についての具体例

【自治体担当者の声】

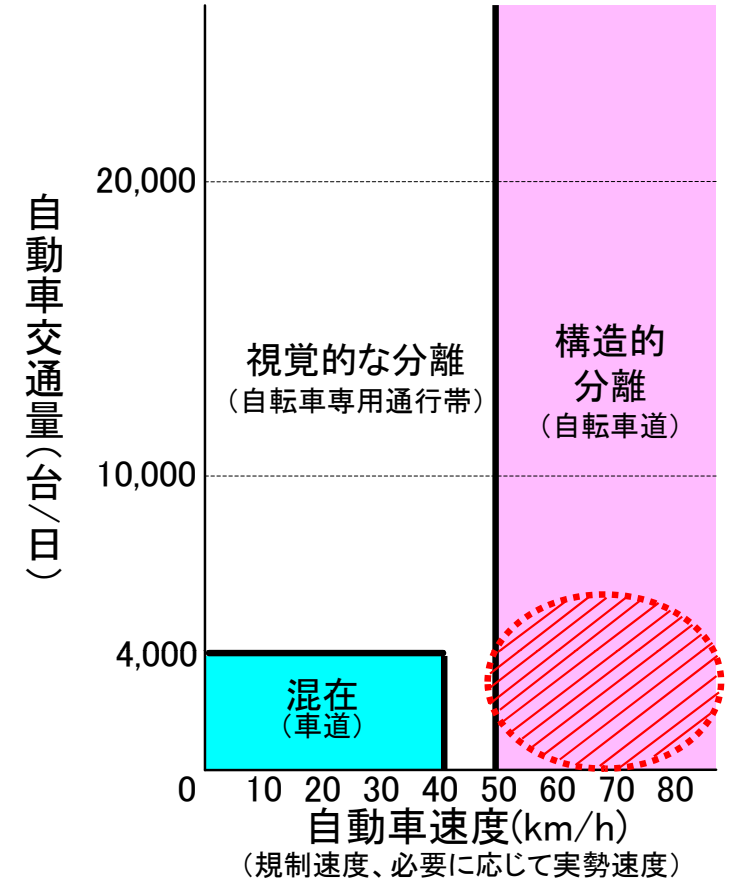
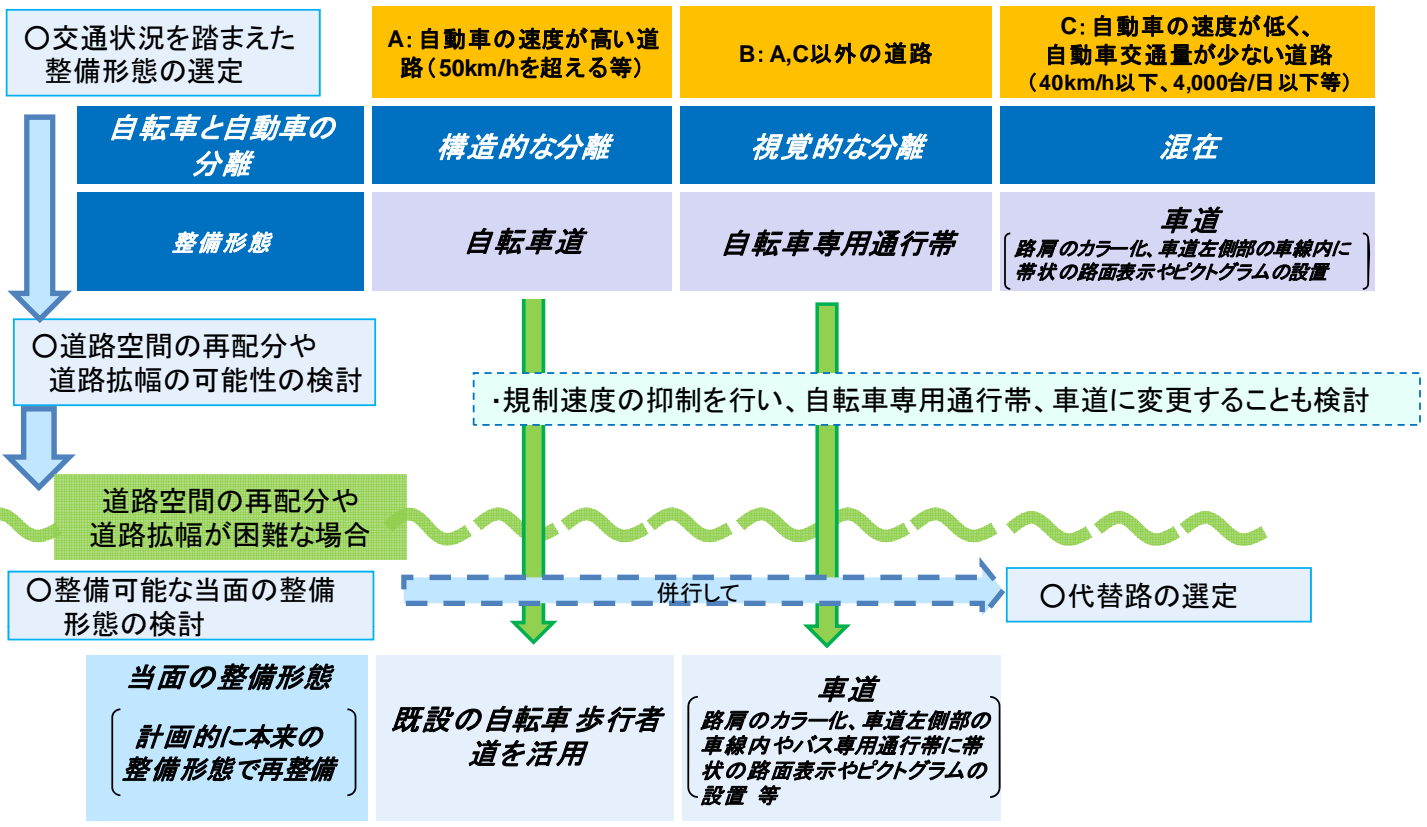
- ・ 整備形態は幅員に大きく左右されるものであるため、場合によって道路の大規模改修が伴う。しかし、自転車通行空間の整備だけを目的とした大規模改修は理解を得にくい部分がある。
- ・ 都市計画道路(街路)については、完成済が多く自転車通行帯を考慮した幅員構成の再配分が難しい。また、都市計画道路外の市道については、現道幅員では自転車通行帯の幅員確保さえ不可能な状況であり、既成市街地を介する整備は、用地の確保が課題となってしまう。
- ・ 自転車専用通行帯の交差付近の設計において、右折レーンが整備される区間では、専用通行帯の幅員が確保できなくなる。

②交通実態等を踏まえたガイドラインの運用

○ 目安とされている外形基準では、交通実態等を踏まえた臨機応変な対応がしにくい。(特に交通量の少ない路線)

ガイドライン p. I-10

■整備形態の選定



②交通実態等を踏まえたガイドラインの運用

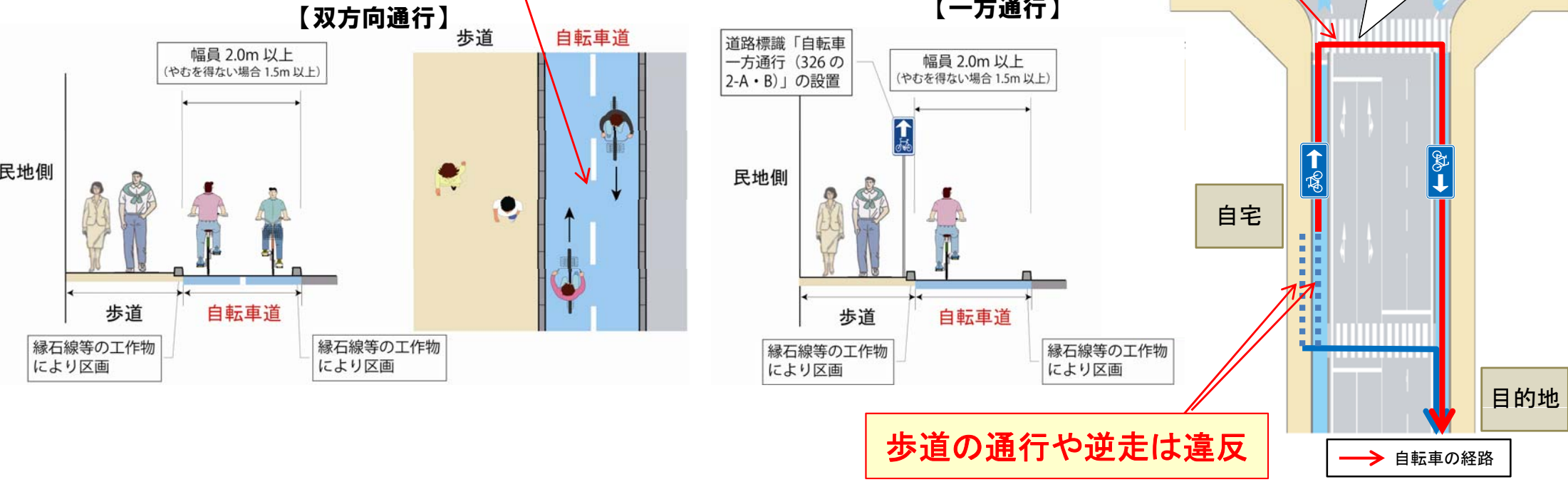
- 双方向通行は、対向自転車同士の衝突による危険性、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性を懸念。
- 一方通行は、目的地に向かうのに遠回りになる等、沿道市民、自転車利用者等の理解が得られにくい。

ガイドライン p. II-4

速度が高い自転車同士のすれ違い時の危険性

目的地へは遠回り

横断歩道では、自転車は基本的に押し歩き※



【自治体担当者の声】
 ガイドラインでは一方通行による整備を推奨しているのかどうかかわからない。問題があるのであれば各形態による問題点や課題も掲載すべき。

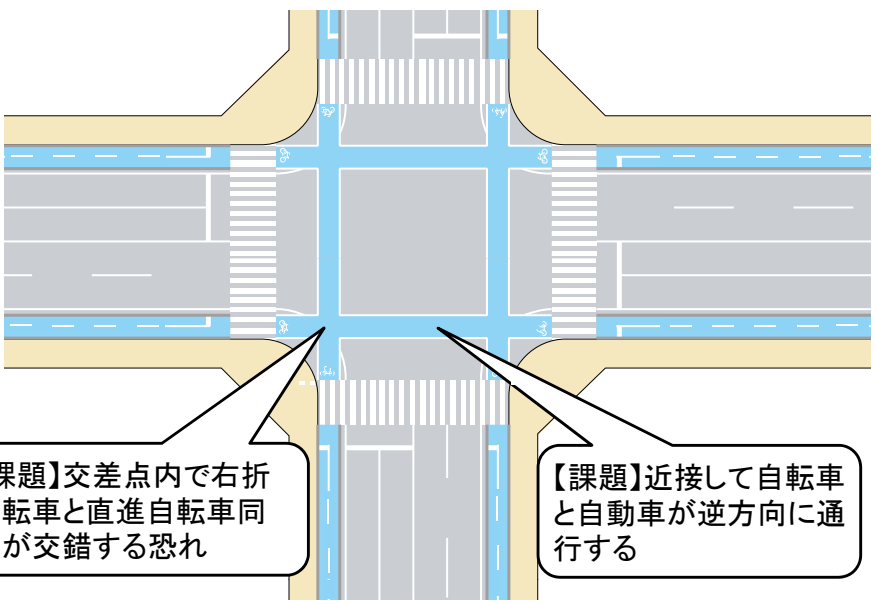
※自転車ネットワーク策定済み自治体に対するヒアリング調査結果より

※交通の方法に関する教則 (国家公安委員会告示第三号) 第3章第2節第1項(5) 道路を横断しようとするとき、近くに自転車横断帯があれば、その自転車横断帯を通行しなければなりません。また、横断歩道は歩行者の横断のための場所ですので、横断中の歩行者がいらないなど歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはいけません。

③交差点での交通処理

- 交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となど危険性が懸念される。
- 交差点での連続性を確保できず、交差点処理に際し交差点手前で自転車通行空間を打ち切る事例が多数存在。

■ 双方向自転車道を直接交差点に接続する場合のイメージ(課題のある事例)



■ 付加車線設置による路肩縮小のため交差点手前で自転車通行空間を打ち切った例

混在の場合

ここから

ここから

道路標示「終わり (115)」を用いる場合、省略できる



【自治体担当者の声】

- 自転車道が選定された場合、交差点運用を含めた安全性の面から一方通行自転車道を標準とすべき
- 付加車線と街渠の構造が変更できなかったため必要な幅が確保できず、警察協議の結果、交差点手前で歩道に誘導(自転車横断帯を通行等)することとなった。

※自転車ネットワーク策定済み自治体に対するヒアリング調査結果より

④ 自転車通行空間確保のための合意形成

車道通行を前提とした整備に理解が得られにくい

○ 自動車と共存することに伴う安全性への疑問等から、車道通行に対する理解が得られにくい。

■ 具体例

【自治体担当者の声】

- ・ 一般市民には「自転車は歩道通行の方が安全」という認識が根強い。車道通行については、安全性に疑問があるとの声が多く、「既存の歩道幅員や自転車の交通量による整備形態への反映があるべき」との意見も多い。
- ・ 歩道通行より車道通行が安全であるということの市民への説明及び「車道混在」整備が自転車にとって危険でないということの説明が必要。

【自治体担当者の声】

- ・ 自転車専用通行帯を設置した当初、通行帯の上の路上駐車が多かったため、自転車利用者からの苦情が多数みられた。

※自転車ネットワーク策定済み自治体に対するヒアリング調査結果より

■ 歩道を利用する理由(自転車利用者アンケート結果)

| 分析対象市区 | 片側車線数(自転車レーンを除く) | 自動車交通量 | 駐停車 | 自転車通行空間有効幅員 | 自転車で歩道を通行する主な理由(主に歩道を通行する自転車利用者へのアンケートより) |
|--------|------------------|--------|-----|-------------|---|
| 江戸川区 | 1 | 少ない | 多い | 普通(1.09m) | 自転車レーンに車が停まっている |
| 宇都宮市 | 2 | 多い | 少ない | 狭い(0.60m) | 自転車レーンのそばを車両が通行 |
| 静岡市 | 1 | 多い | 少ない | 普通(1.20m) | 自転車レーンが狭い、自転車レーンのそばを車両が通行 |
| 京都市 | 2 | 多い | 多い | 広い(2.00m) | 自転車レーンに車が停まっている |
| 尼崎市 | 1 | 普通 | 少ない | 普通(1.40m) | 自転車レーンに車が停まっている |
| 福岡市 | 2 | 多い | 多い | 普通(1.35m) | 自転車レーンに車が停まっている、自転車レーンが狭い、自転車レーンのそばを車両が通行 |
| 北九州市 | 2 | 普通 | 少ない | 狭い(0.70m) | 自転車レーンが狭い |

■ 歩道通行を選択する自転車が多い状況の例



■ 路上駐停車の例



※国交省調べ(自転車専用通行帯がある7自治体における現地調査及び自転車利用者アンケート調査(H25))

④ 自転車通行空間確保のための合意形成

沿道地域や関係機関との合意形成が困難

○ 沿道状況等により、自転車通行空間整備に対する理解が得られにくく、特に自転車道は沿道施設等へのアクセスの制約が大きいことから、導入に際しての合意形成に時間を要する。

■ 整備に対する理解が得られない具体例

【自治体担当者の声】

- ・ 自転車道で車道と構造物で分離をすると、沿線商店等へ来店する場合に停車が出来ず商売に影響がでることから、理解が得られない。
- ・ 車道→自転車道→歩道と縁石による2段階の段差が生じることや、歩道・自転車道を縁石で仕切ることにより沿線住民からの苦情（自転車歩行者道整備の方が良い）が寄せられている。
- ・ 自転車歩道通行可となっている既存歩道の幅員構成を変えてまで、自転車専用通行帯を整備することに、住民理解が得られない。

※自転車ネットワーク策定済み自治体に対するヒアリング調査結果より

■ 地元との合意形成のために実験を経て整備形態を変更した例



⑤整備優先度の設定方法

○ 自転車ネットワーク計画策定後、自転車ネットワークのうちどの区間を優先的に整備すべきか不明瞭。

ガイドラインでの記載

■ 緊急度に応じた整備優先度の検討

- ・整備の容易さばかりを優先させない。
- ・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整備優先度を検討。
- ・無電柱化やバリアフリー等の他の事業計画が既にある場合は、互いに調整した上で整備するなど整備の効率性についても検討。
- ・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。

例) 事故・ヒヤリハットや利用者の安心感等に関する評価指標を活用。

■ 優先度の設定に関する具体例

【自治体担当者の声】

- ・整備優先度については、市の実情に応じて決定する部分が大いと思うが、全国統一的な基準についての記載もほしい。
- ・現状では、ガイドラインにおける整備優先度や分かりやすい案内方法の検討、法定外表示に関して、類推解釈して柔軟に対応している状況。望ましい具体例の例示をお願いしたい。
- ・整備優先度や分かりやすい案内方法の検討、法定外表示に関する先進地域の事例を掲載し、どのような検討項目があるのか等の情報を掲載すべき。また、イメージ図を追加し、検討しやすくしてほしい。

○自転車通行空間の早期の確保

- ・自転車通行空間のための制約(空間・地形)
- ・交通実態等を踏まえたガイドラインの運用
- ・交差点での交通処理
- ・自転車通行空間確保のための合意形成
- ・整備優先度の設定方法



論点2:安全な自転車通行空間を早期に進展させるための方策

- ・空間制約、交通実態等に応じたガイドラインの運用はどうあるべきか
- ・車道の左側通行を徹底させるために自転車通行空間をどう確保すべきか
- ・整備優先度をどのように設定すべきか