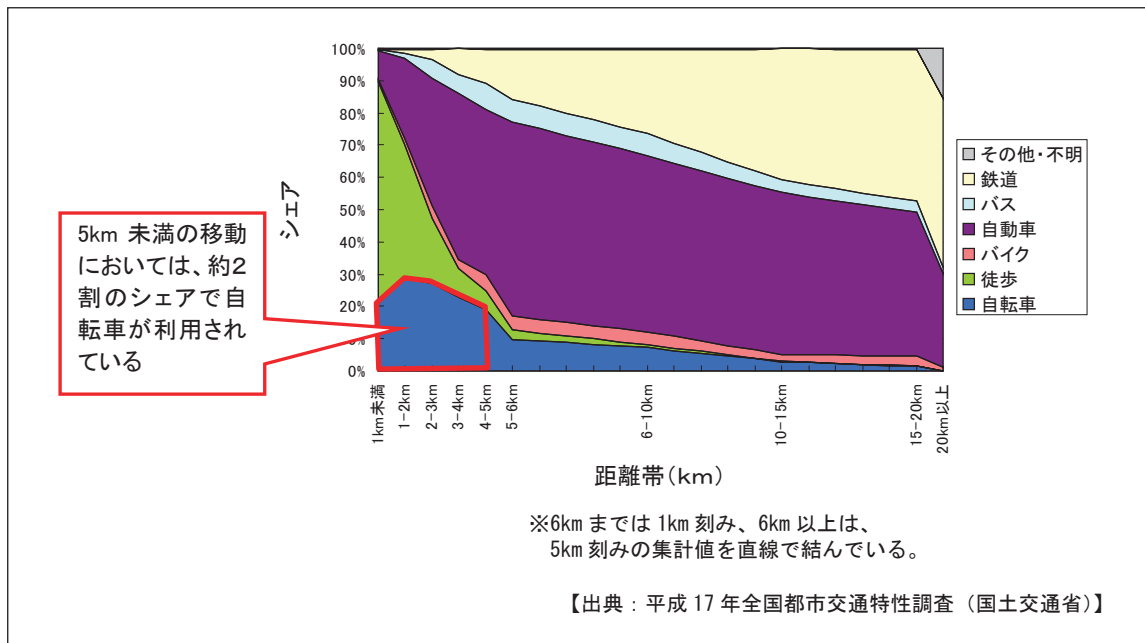


安全で快適な自転車利用環境創出に向けて

国土交通省 道路局 環境安全課

1 はじめに

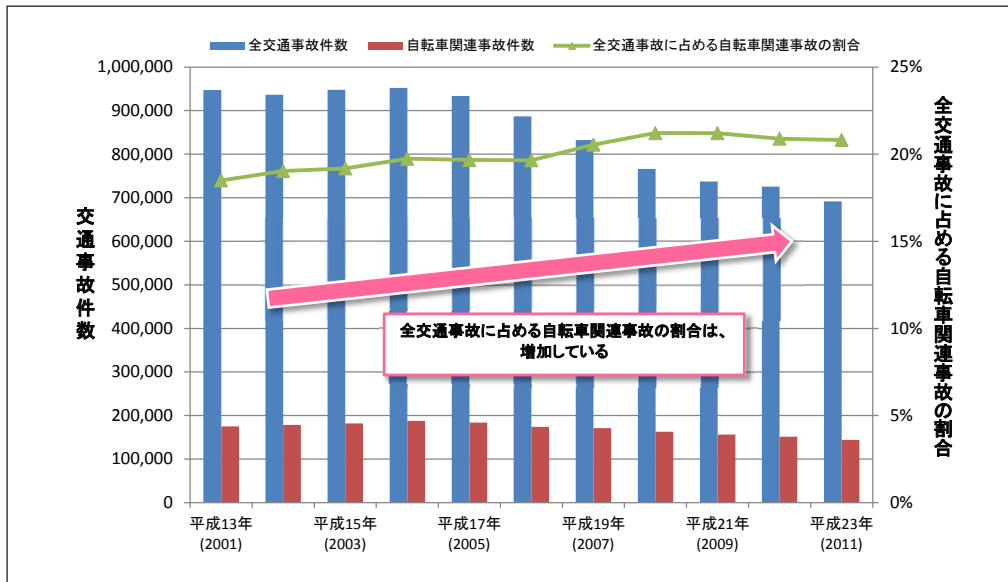
自転車は、日常生活における身近な移動手段等として、多くの人々に利用されており、5km 未満の移動の約 2 割は自転車が利用されているなど、自転車は都市内交通等において重要な移動手段となっている。最近では、クリーンかつエネルギー効率の高い交通手段として認識されているほか、健康志向や東日本大震災後の節電意識の高まり等を背景に、その利用ニーズが高まっている。このような中、平成 24 年 11 月、国土交通省は警察庁と共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、「ガイドライン」という。）」を策定した。本稿では、これまでの自転車施策の経緯や課題、ガイドラインのポイント等について紹介することとする。



図一 1 移動距離帯別の交通手段別利用割合

2 自転車利用環境整備のこれまでの取り組みと課題

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、自転車と自動車の分離を図ってきた。その間、自転車乗用中の事故死者数は大幅に減少するとともに、自転車の高い交通分担率は維持された。一方、自転車は車両であるという意識の希薄化により、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用が増加し、交通事故全体の件数が減少傾向にある中、交通事故全体における自転車関連事故の割合もこの 10 年間で増加している。



図一2 自転車関連事故の推移

このような状況に鑑み、警察庁では平成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的な考え方とし、車道を通行する自転車と歩行者の双方の安全確保を目的とした総合的な対策を打ち出したところである。また、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の中間とりまとめにおいて、道路政策の転換の視点として、「『クルマ』主役から、歩行者、自転車などクルマ以外の利用者も含めた『多様な利用者が安全・安心して共存』できる環境の整備」が挙げられている。

建議中間とりまとめ (道が変わる、道を変える ~ひとを絆ぎ、賢く使い、そして新たな価値を紡ぎだす~)
(関係箇所抜粋)

IV. 具体的施策の提案

1. 道路の賢い使い方による多様な利用者の共存

(1) 多様な利用者が共存する道路空間の形成

① 道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成

- ・地域の道路を面的に俯瞰して、道路毎に誰が主役なのかを明確にし、限られた道路空間を有効活用する再配分を推進
- ・幹線道路については、バイパスなどの整備による自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間を歩行者・自転車などへ再配分
- ・自転車通行空間整備などのハード対策から交通安全教育、自転車利用促進方策などのソフト対策まで、幅広い対策の推進

② 生活道路における歩行者・自転車優先の徹底

- ・生活道路における人優先のエリア作り(歩行者・自転車優先の意識の徹底、面的速度規制と連携した歩行空間の優先確保)

図一3 建議中間とりまとめ

歩行中の事故死者の約7割、自転車乗用中の事故死者の約6割を高齢者が占めている現状を踏まえると、今後の高齢化の進展等に対応して、高齢者を含む全ての道路利用者が、歩行、自転車、自動車、公共交通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が求められている。

しかしながら、平成22年3月時点で自転車道や自転車専用通行帯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は約3,000kmとわずかである上、自動車の駐停車等により自転車の通行が阻害されるなど、道路の現況は自転車の車道通行にとって数々の問題を含んでいる。



図一4 自転車通行空間の整備状況

このため、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車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、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自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。

3 検討委員会の提言とガイドラインの策定経緯について

これらの課題に対応するため、平成23年11月、国土交通省と警察庁は連携し、「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会（委員長：埼玉大学久保田尚教授）」を開催した。同委員会では、「自転車は「車両」であり、車道を通行することが大原則である。」を基本的な考え方として検討が行われ、平成24年4月、「みんなにやさしい自転車環境 -安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言-」が提出された。

各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等のハード・ソフト両面の取組を進めるためのガイドラインを早急に作成すべきとするこの提言を踏まえ、平成24年11月、両省庁は国土交通省国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果を活用しつつ、共同でガイドラインを策定したところである。

4 ガイドラインのポイント

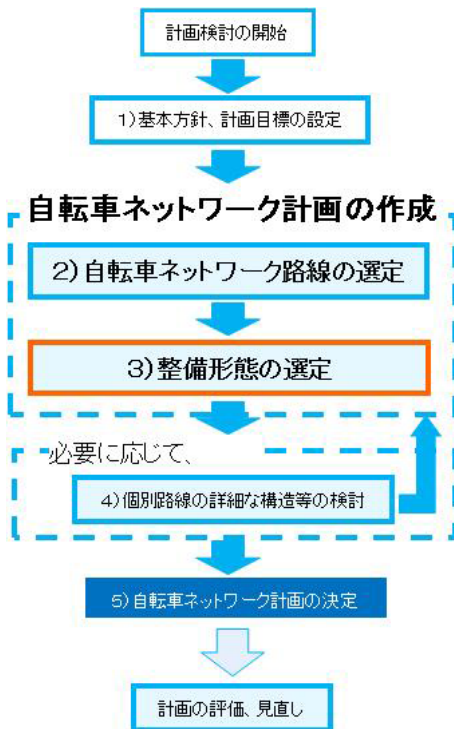
本ガイドラインは、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から幅広い取組が行われるよう、自転車利用環境整備に関係する河川管理者、港湾管理者等の行政機関や地元住民、道路利用者等の関係者と連携して実施すべき事項について記載しており、ガイドラインは、(1) 自転車通行空間の計画、(2) 自転車通行空間の設計、(3) 利用ルールの徹底、(4) 自転車利用の総合的な取組から成り立っている。ここでは、ガイドラインの各章ごとのポイントを紹介する。

(1) 自転車通行空間の計画

自転車通行空間は、断片的な整備ではなく、ネットワークとして機能させることが重要であり、地域における自転車ネットワーク計画の作成を進めることが必要である。このため、ガイドラインでは、自転車ネットワーク計画の作成手順を提示し、各段階における検討項目の基本的な考え方を示している。

その中ではまず、自転車利用の状況やその課題を整理するとともに、地域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、計画目標を設定するものとしている。

次に、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、この基本方針や計画目標に応じて、効果的、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する路線を選定するものとしている。



図一五 自転車ネットワーク計画の作成手順

■ 自転車ネットワーク路線の選定

既存の道路ネットワークや計画中の道路から、以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせ選定

- 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、主な居住地区等を結ぶ路線
- 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 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- 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 既に自転車通行空間が整備されている路線
- ⑥ その他連続性を確保するために必要な路線

図一六 自転車ネットワーク路線の選定

そして、車の規制速度や交通量等に応じて、車道通行を基本とした整備形態を選定する方法を提示しており、整備形態については、自転車道、自転車専用通行帯に加え、車道で自動車と混在する方法を提示している。



写真 I-1 路肩をカラー化した事例



写真 I-2 車道左側部の車線内に帯状の路面表示を設置した事例

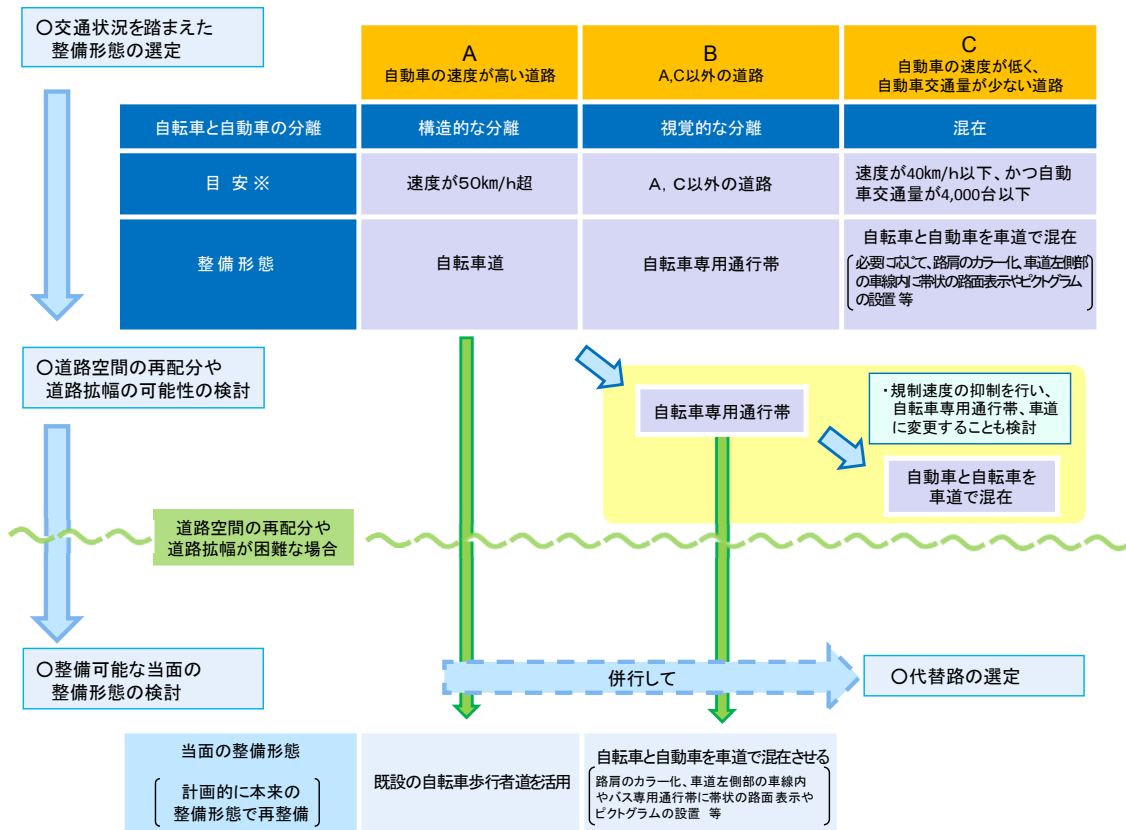


写真 I-3 車道左側部の車線内にピクトグラムを設置した事例

実際には、各地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえ、整備形態を選定することが必要であるが、その際に参考となる目安を提示している。

具体的には、自動車の速度が高い道路では自転車と自動車を構造的に分離する道路としており、その目安として、自動車の速度が50km/hを超える道路としている。

また、自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路では自転車と自動車の混在通行としており、その目安として、自動車の速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路としている。さらに、その中間にあたる交通状況の道路では、自転車と自動車を視覚的に分離するものとしている。

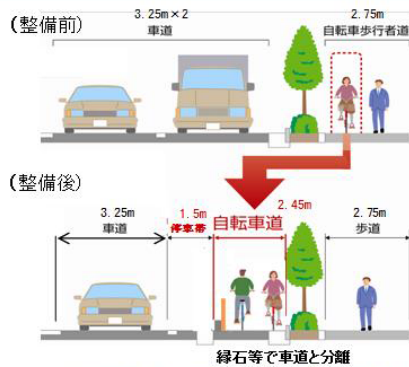


※参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

図一七 整備形態の選定

なお、既存の道路網等における整備に当たり、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、規制速度の見直しによる整備形態の変更を検討するとともに、整備が困難な場合における整備可能な当面の整備形態や代替路を検討するなどの対応について提示している。

・周辺の道路整備により、交通が転換された道路で車線数を減らし、自転車道を整備

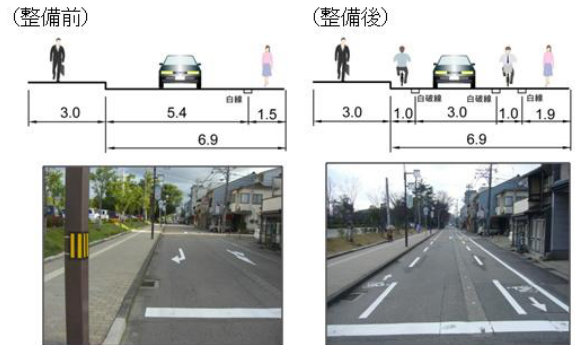


緑石等で車道と分離



(高松市)

・車線内に自転車の通行位置を示す路面表示を設置



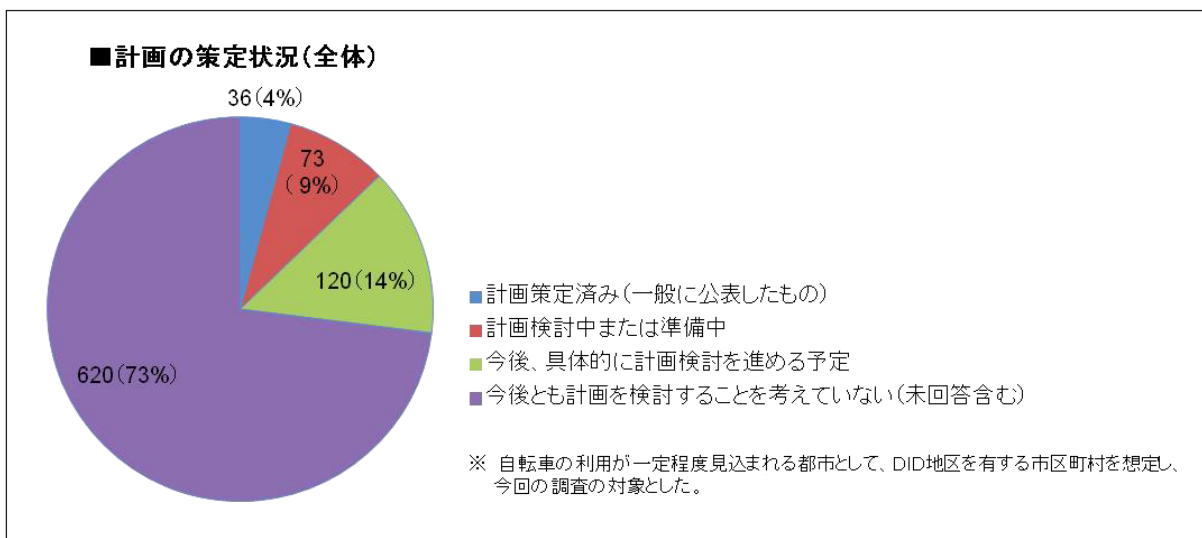
(金沢市)

図一八 自転車通行空間整備の例

【参考：自転車ネットワーク計画の策定状況】

平成 24 年 8 月、全国の DID 地区を有する 849 市区町村に対して自転車ネットワーク計画の策定状況を把握するための調査を実施した。

調査の結果では、849 市区町村のうち、自転車ネットワーク計画の策定を行う（策定済を含む）とする市区町村は 229（約 3 割）、今後とも計画の検討を考えていない市区町村は 620（約 7 割）であった。



図一九 ネットワーク計画の策定状況


計画検討をしない主な理由として「道路空間に制約がある」、「自転車利用、自転車事故が少ない」などが挙げられている。

(2) 自転車通行空間の設計

自転車ネットワーク路線に選定された路線における安全で快適な自転車通行空間の創出のため、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在といった整備形態ごとに分離工作物、幅員、路面表示、線形などの設計の基本的な考え方を提示している。

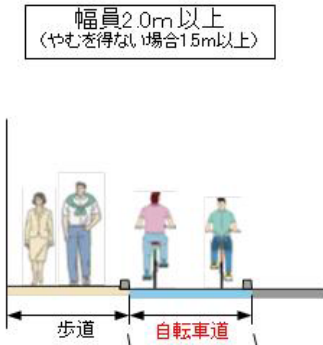
■ 単路部の設計【整備例】

自転車道



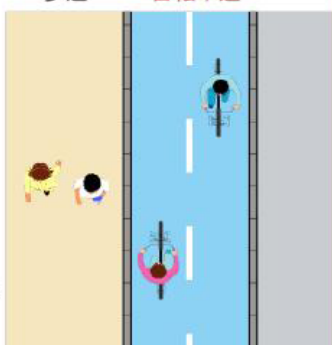
緑石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間

幅員2.0m以上
(やむを得ない場合1.5m以上)



歩道 自転車道


歩道 自転車道



歩道 自転車道

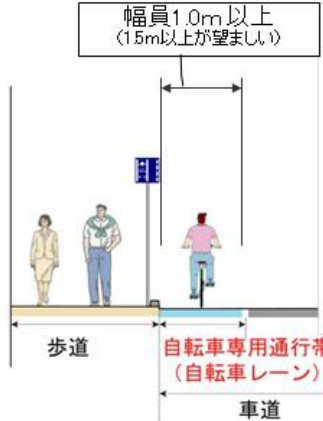
縁石線等の工作物により区画

自転車専用通行帯(自転車レーン)




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

幅員1.0m以上
(1.5m以上が望ましい)




歩道 自転車専用通行帯(自転車レーン) 車道

歩道 自転車専用通行帯(自転車レーン)



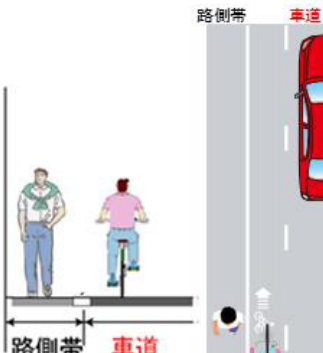
歩道 自転車専用通行帯(自転車レーン)

車道混在




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

民地側



路側帯 車道

路側帯 車道

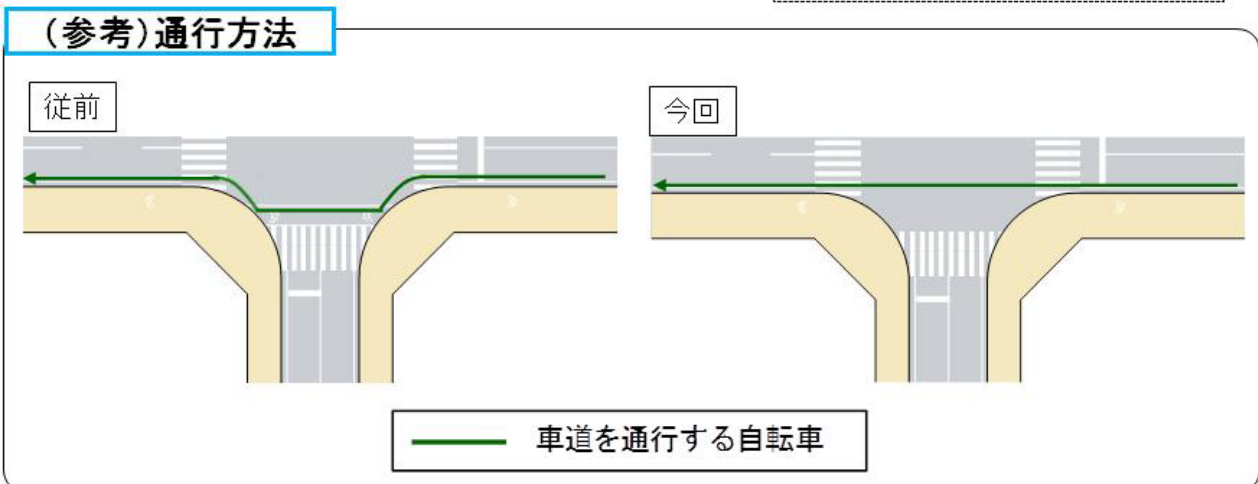
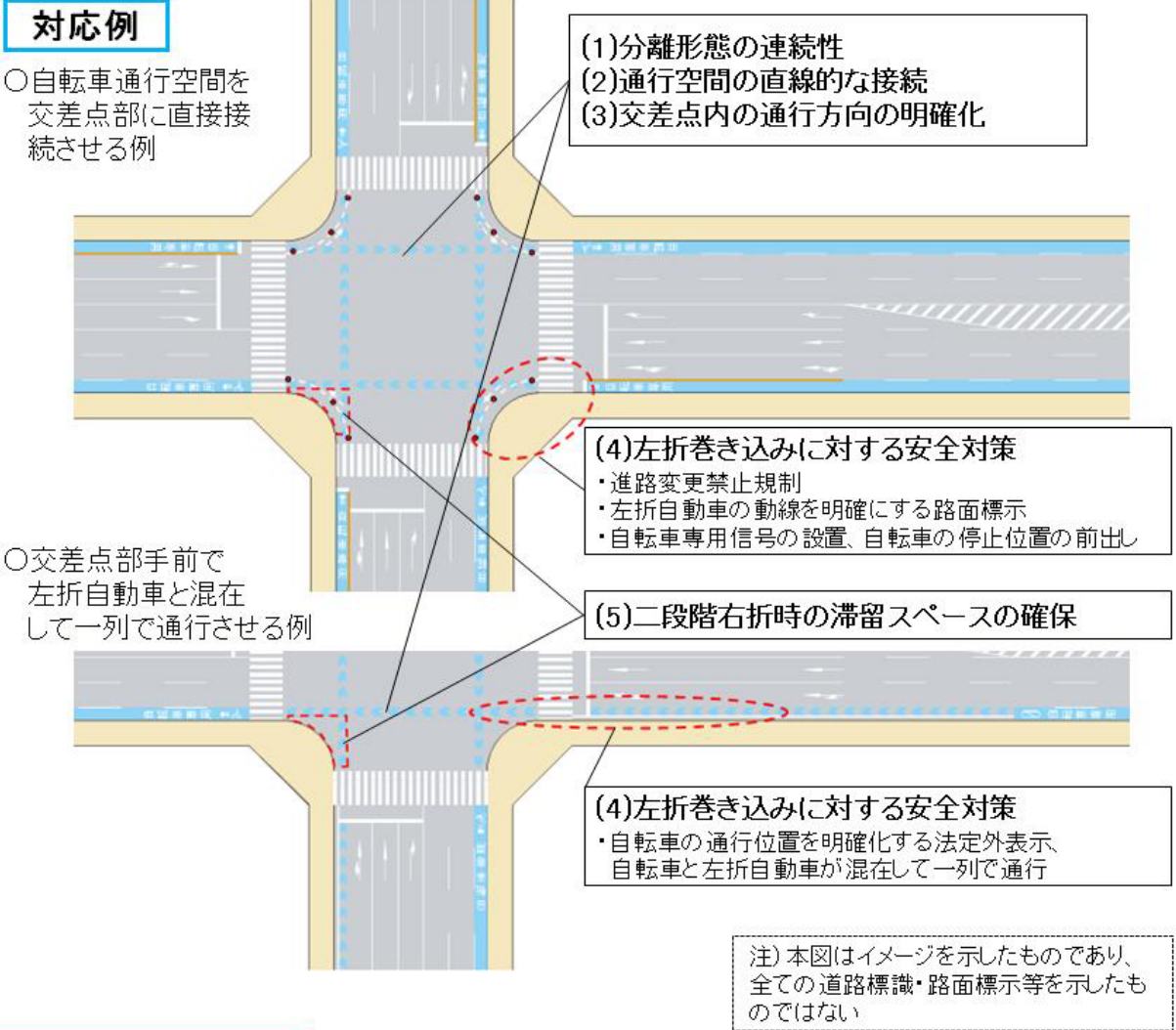


路側帯 車道

図一10 単路部の設計（整備例）

また、交差点部の設計について、自転車の安全性、快適性を向上させるため、①分離形態の連続性 ②通行空間の直線的な接続 ③交差点内の通行方向の明確化 ④左折巻き込みに対する安全対策 ⑤二段階右折時の滞留スペースの確保という基本的な考え方を提示しており、具体的な対応として、自転車通行空間を交差点部に直接接続させる例と交差点部手前で左折自動車と混在して一列で通行させる例を提示している。

■交差点部の設計【対応例】



図一11 交差点部の設計 (対応例)

(3) 利用ルールの徹底

自転車安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備と併せて、歩行者、自動車な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ことが重要である。加えて、自転車の通行ルール、駐輪ルール、自動車の駐車ルール等、利用ルールの徹底を図る必要があることから、利用ルールの周知（学校教育、免許証更新時等）、ルール遵守に関するインセンティブ付与（児童等への自転車運転免許証の交付、事故の危険性周知等）、交通違反に対する指導取締りの3つの観点より取り組むべき内容を示している。

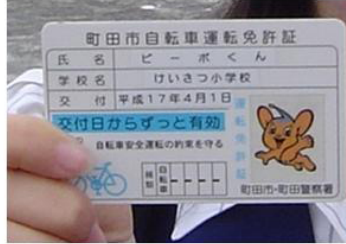
利用ルールの徹底

■利用ルールの周知



地域の住民等と連携したチラシの配布例

■ルール遵守のインセンティブの付与



小学校での自転車運転免許証の配布例

■交通違反の指導取締り



自転車に対する指導取締り状況の例

| | 観点 | 概要 |
|-------------------|----------------------|--|
| 1.利用ルールの周知 | ○自転車利用の原則の徹底 | ・右側通行（逆走）禁止、歩道通行時の徐行義務の徹底 |
| | ○全ての道路利用者に各種機会を捉えた周知 | ・運転免許取得時や免許証更新時を活用した周知 ・児童、学生への自転車安全教育 ・交通ボランティア等と連携した街頭指導 |
| | ○販売店や関係団体等と連携した周知 | ・点検や整備の必要性、ヘルメット・尾灯の重要性、保険加入の重要性等の周知 |
| | ○ルールを伝える空間整備 | ・路面表示等の視覚的な工夫や統一的運用 |
| 2.ルール遵守のインセンティブ付与 | ○遵守効果が高まる工夫 | ・児童等への自転車運転免許証の交付 等 |
| | ○ルール遵守意識の向上 | ・ルールを守らない場合の罰則や事故発生の危険性の周知 |
| 3.交通違反の指導取締り | ○指導取締りの積極的実施 | ・街頭活動における指導警告の積極的推進 ・悪質、危険な交通違反に対する検挙措置 ・指導取締りの活動状況の周知 |

図-12 利用ルールの徹底について

(4) 自転車利用の総合的な取組

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、自転車通行空間の効果的利用への取組と、自転車の利用促進に向けた取組の2つの観点を提示している。

自転車通行空間の効果的利用への取組の観点では、駐停車対策として、自転車専用通行帯設置区間等での駐停車禁止規制等の実施と取締り等の取組を提示するとともに、放置自転車対策として、駅周辺等の自転車の駐輪需要の多い場所における駐輪場の整備、放置禁止区域の指定や放置自転車の一斉撤去等を提示している。

また、自転車利用促進に向けた取組としては、自転車マップの作成、レンタサイクル導入、自転車通勤の推進等の取組を提示している。

自転車利用の総合的な取組

■駐停車・荷捌き車両対策



通勤通学の時間帯における駐停車禁止規制の実施例

■放置自転車対策



鉄道事業者と連携した駐輪場の整備例

■自転車の利用促進



自転車マップの作成・配布例

| 観点 | 概要 | |
|---------------|------------------------|--|
| 1.駐停車・荷捌き車両対策 | ○駐停車空間の確保 | ・路外または路上における駐停車空間を確保 |
| | ○駐停車禁止規制の実施・違法駐停車の取締り | ・自転車専用通行帯の設置区間等で、沿道状況に応じ、駐車禁止や駐停車禁止の規制を実施 ・駐車監視員活動ガイドラインにおける重点路線、重点地域の指定により取締りを強化 等 |
| 2.放置自転車対策 | ○駐輪場の整備 | ・駅周辺の自転車の需要の多い地域における駐輪場の整備（公共駐車場の活用、鉄道事業者等との協力等） ・駐輪場の分かりやすい案内 等 |
| | ○放置自転車の撤去 | ・放置禁止区域の指定及び放置自転車の集中的な撤去 |
| 3.自転車の利用促進 | ○地域の課題やニーズに応じた自転車利用の促進 | ・住民との協働による自転車マップの作成 ・市民参加型のスポーツイベントの開催 ・観光拠点等へのレンタサイクルの導入 等 |

図ー 13 自転車利用の総合的な取組について

5 今後について

平成24年11月に発出されたガイドラインを活用して、各地域で道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、ガイドラインの内容に関する説明会の実施や、技術的な相談への対応を行っている他、今後は、地方自治体と直轄事務所が共同でネットワーク計画を作成する等の技術的な支援を行っていく予定である。

また、ネットワーク計画の作成費や整備費等に対して社会資本整備総合交付金等により支援を行うとともに、計画策定や整備状況等の調査の実施及びその公表を行うことにより地域における計画策定等の取組を進めていきたいと考えている。