

「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」  
と「安全な自転車通行空間の早期確保」  
に向けた提言

平成28年3月

安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会

# 目 次

I. はじめに	1
I-1. 背景	1
I-2. 提言にあたって	2
II. 自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けて	3
II-1. 現行ガイドラインの課題	3
II-2. 自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けた提言	4
III. 安全な自転車通行空間の早期確保に向けて	8
III-1. 現行ガイドラインの課題	8
III-2. 安全な自転車通行空間の早期確保に向けた提言	10
IV. おわりに	16
附属資料	17

# I. はじめに

## I-1. 背景

わが国における自転車保有台数は自動車保有台数とほぼ同程度の 7,200 万台であり、自転車分担率は世界と比較しても高い水準にある。近年は、スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が増加傾向にある等、健康増進や環境保全への意識の高まり、さらにはコンパクトシティに向けたまちづくり等を支える移動手段として、自転車利用のニーズが一段と高まっており、自転車が身近で有用な移動手段として重要な役割を担っている。また、近年頻発する様々な災害での教訓から、災害時における移動手段としても重要な役割が期待されている。

一方、わが国において自転車が安全に通行できる空間は、未だ整備途上にある。このため、自転車先進国である欧米諸国と比較して、人口あたり自転車乗用中死者数の割合が高い状況にあり、過去 10 年間（平成 16～26 年）でわが国全体の全交通事故件数、自転車対自動車の事故件数が 4 割減となっているにもかかわらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況にある。

とりわけ、年齢層では 7～19 歳の若年層（小・中学生、高校生世代）の事故件数の割合が高く、利用目的では通勤・通学の割合が高い状況にある。

そこで、平成 24 年 11 月に国土交通省道路局と警察庁交通局は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、現行ガイドライン）を作成し、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方等について提示したところである。

しかしながら、自転車ネットワーク計画を策定した市区町村は平成 24 年 11 月の現行ガイドライン策定以降も一部の市区町村にとどまっている状況（平成 24 年 4 月 1 日時点 34 市区町村→平成 27 年 4 月 1 日現在で 80 市区町村）にあり、引き続き、車道通行を基本とした自転車通行空間

の早期確保が求められている。

## I-2. 提言にあたって

本委員会では、全国的に自転車ネットワーク計画策定が進んでいない現状を踏まえ、計画策定が進まない要因を明らかにし、安全で快適な自転車利用環境創出が必要と考えられる市区町村に対し、自転車ネットワーク計画策定を促進するための方策について検討を行った。

また、空間的制約や合意形成がネックとなり、車道上の自転車通行空間整備が進んでいない実態を踏まえ、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えのもとで、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間整備を促進するための方策について検討を行った。

本提言は、本委員会での検討結果のうち、早期に安全で快適な自転車利用環境創出を促進する上で特に重要と考えられる「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と、「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方策について、本提言のとりまとめに先立ち実施したパブリックコメントの結果も踏まえ、現行ガイドラインの「Ⅰ. 自転車通行空間の計画」及び「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」において見直すべき事項等について提言を行うものである。

なお、パブリックコメントに際しては、自転車施策に関する様々な意見や要望があり、とりわけ、自転車利用者やドライバーに対する通行ルールの周知や教育、指導に関する意見が多数寄せられている。

本委員会では、こうした意見も参考とさせていただき、引き続き、自転車利用者やドライバーに対するピクトグラムの効果の周知等による通行ルールの徹底の促進に向けた方策や、自転車を活用した様々な取組についても検討し、今後、これらの検討結果を基に、現行ガイドラインの「Ⅲ. 利用ルールの徹底」及び「Ⅳ. 自転車利用の総合的な取組」において追補すべき事項等についても提言を行う予定である。

## Ⅱ．自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けて

市区町村の自転車ネットワーク計画策定に際しての課題を明らかにし、現行ガイドラインの「Ⅰ．自転車通行空間の計画」における自転車ネットワーク計画策定手順や、各段階における技術的検討項目の基本的な考え方に関して見直すべき事項等を提言するとともに、各段階におけるパブリックインボルブメント（計画策定の早い段階から市民の方々等関係者へ積極的に情報を提供し、コミュニケーションを行う取り組みのこと）の進め方について、今後検討するよう提言する。

### Ⅱ－１．現行ガイドラインの課題

#### ○ 自転車ネットワーク計画を策定した市区町村が少ない。

自転車ネットワーク計画が未策定の多くの市区町村から、現行ガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画策定に際しては、

- ・整備する余地がない（空間的制約）
- ・市内全域を対象として計画策定することに苦勞している
- ・地元や関係機関の理解を得ることが難しい

といった意見があげられており、自転車ネットワーク計画策定が進まない要因となっている。

また、市区町村において何らかの自転車通行空間整備には着手しているにもかかわらず、自転車ネットワーク計画策定については、「必要性が低い、感じない」ため計画策定をしない、といった市区町村も多く、連続的な自転車ネットワークの整備が進まないといった課題がある。

#### ○ 自転車ネットワーク計画の策定・見直しに関する内容が不十分。

現行ガイドラインでは、自転車ネットワークの形成に向けた流れについて、計画の策定から自転車通行空間の整備、評価を経て、必要に応じて計画の見直しを行うといった一連の流れが明確に示されていない。

また、自転車ネットワーク計画策定の各段階における関係者との調整について、地域の実情に応じてどのように取組むかの具体的な記述がない。

## Ⅱ－２．自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けた提言

### (1) ネットワーク計画策定が必要と考えられる市区町村のリストアップ

自転車ネットワーク計画は、道路管理者や都道府県警察、地域の関係者等の参画のもと、市区町村が様々な行政課題の中で総合的に判断して策定するものであり、地域の自主性を尊重することが大前提である。

しかし、計画策定が進んでいない状況を踏まえれば、市区町村に対して計画策定の必要性に関する情報を提供し、自転車ネットワーク計画策定の意義を認識し、策定に向けたきっかけとなるような助言を行うことが重要である。

安全な自転車利用環境創出のために、市区町村の自転車ネットワーク計画策定を促進するためには、国として、自転車ネットワーク計画策定が必要と考えられる市区町村について、判断の目安となる指標を明らかにし、該当する市区町村に対して自転車ネットワーク計画策定を促すことが重要である。

これらを踏まえ、以下の提言を行う。

- 市街地を有する市区町村において、「自転車事故の多さ」と「自転車利用の多さ」を指標とした評価、分類を行い、いずれかの指標の上位（例えば上位3割等）に該当する市区町村を計画策定が必要と考えられる市区町村としてリストアップし、自転車ネットワーク計画策定を促すとともに策定に向けた助言を行うこと。
- 「自転車事故の多さ」では、自転車関連事故件数及び人口あたりの自転車関連事故件数、「自転車利用の多さ」では、通勤・通学自転車利用人口及び自転車利用率等の評価指標を用いること。
- リストアップされない市区町村であっても、自転車活用のポテンシャルを有する市区町村については、全国共通の課題である安全対策に加え、健康増進、環境問題、観光振興、まちづくり等と一体となった取組が期待され、これらの自発的な取組を後押しするために、各地の様々な都市規模等の好事例を整理、紹介すること。
- 地形や気候、市街地の広さ、自転車の平均的な利用距離等のデータについて調査・研究を行い、市区町村に対して情報提供可能な自転車活

用のポテンシャルに関する指標についても引き続き検討すること。

- 自転車ネットワーク計画策定に関わる関係者の関心に応え、知識を深めたり継続的な情報提供を行う上でも、定期的に勉強会等を開催することも有効である。

## (2) 段階的なネットワーク計画策定方法の導入

現行ガイドラインでは、必ずしも地域全体での一括的な計画策定を求めているが、市区町村が自転車ネットワーク計画策定に着手しやすくするためには、段階的な計画からでも策定を促す必要がある。

これらを踏まえ、以下の提言を行う。

- 現行ガイドラインで想定している地域全体での一括的な計画策定方法に加え、附属資料 図1、図2を参考に、一定の地域内のエリアや自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした自転車ネットワーク等を対象とした段階的な計画策定方法を示すこと。
- その際に、優先的に計画策定に取り組むエリアを抽出する考え方を明確化すること。
- 例えば、優先的に計画策定に取り組むエリアは、「公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア」、「自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリア」、「地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア」、「新たな施設立地が予定され自転車利用増加が見込めるエリア」、「観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア」等が考えられる。(附属資料 図2参照)
- また、「郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学目的の利用が多い基幹となるルート」、「観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルート」等を中心とした自転車利用の目的に応じた自転車ネットワークを設定し、自転車ネットワーク計画を自転車の利用目的毎に、重層的に策定していくことも考えられる。(附属資料 図2参照)
- 地域全体での一括的な計画策定方法、段階的な計画策定方法ともに、自転車ネットワーク計画策定着手時における全体の計画対象エリアは

大まかな設定でもよいが、段階的な計画策定の場合は、将来、継続的に計画を拡張していくという姿勢を示すことが重要である。

- 自転車ネットワーク計画策定にあたっては、地域の上位計画はもとより、まちづくりの観点から、交通計画や自転車駐車場の整備計画、コミュニティサイクルの取組との連携、自転車通学路の安全確保等、総合的な観点から検討を行うことが望ましい。
- 個別路線の詳細な構造等の検討は、整備予定時期を考慮して行うこととし、計画策定段階においては、優先的に整備を行うエリアやルートに限定して検討することも考えられる。

### **(3) 計画策定からネットワーク完成に至る全体フローの作成**

自転車ネットワークの検討手順について、計画検討の開始から自転車ネットワーク完成に至る全体フローに改める必要があるため、以下の提言を行う。

- 自転車ネットワークに関する計画検討の開始から自転車ネットワーク完成までの全体フローとして、基本方針や計画目標の設定、ネットワーク計画の作成、ネットワークの整備、ネットワーク計画の評価・見直しの流れを丁寧に示すため、附属資料 図3を参考に全体フローを作成し、現行ガイドラインに反映すること。

### **(4) パブリックインボルブメントの事例の紹介と継続的な改善検討**

自転車ネットワーク計画策定における地域住民や関係機関等との調整を図りやすくするため、以下の提言を行う。

- 関係者の協働により自転車ネットワーク計画策定を行った事例等のパブリックインボルブメントに関する好事例を整理し、具体的にわかりやすく紹介すること。
- 関係者との調整を図る際に参考となるよう、国は、自転車通行空間の整備効果の把握に努め、積極的に情報発信するとともに、地方公共団体にも促すこと。
- また、国は、自転車利用や交通安全をテーマに地域で積極的に活動し



ているNPO等の活動団体との交流・連携を広げ、必要に応じて各地に紹介すること。

- 各段階におけるパブリックインボルブメントの進め方について継続的に検討するとともに、現行ガイドラインへの反映について検討すること。

## Ⅲ. 安全な自転車通行空間の早期確保に向けて

車道通行を基本とした自転車通行空間の早期確保に係る課題を明らかにし、現行ガイドラインの「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」における自転車通行空間の設計方法や、路面表示に関する標準的な仕様等に関して見直すべき事項等を提言する。

なお、後述する路面表示や整備形態（暫定形態）は、自転車利用者の車道通行を強いるものではなく、現に車道通行している、もしくは今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性の向上を図ることを目的としている。

また、本提言における自転車通行空間の対象は、自転車ネットワーク計画対象路線であり、全ての道路を対象としたものではないが、自転車ネットワーク計画対象路線以外で自転車通行空間整備を行う場合にも、本提言を踏まえて見直されるガイドラインに準じて整備を行うとともに、将来的に自転車ネットワーク計画路線として位置づけられることが望ましい。

### Ⅲ－１. 現行ガイドラインの課題

#### ○ 路面表示が地域ごとに異なっている。

現行ガイドラインには、自転車のピクトグラムや矢羽根型の法定外路面表示の活用に関する記載があるが、それらに関する標準的な仕様等の記載がない。

このため、地域によって路面表示の使い方やデザインが異なり、特に細い矢羽根型の路面表示が描かれているところでは、その幅でしか自転車が通行できないかのような誤解を与えかねない等、自転車利用者とドライバーの双方に、通行方法等に関する正確な情報が伝わらず、自転車通行空間として十分な安全性を確保できていないとの懸念がある。また、外国人にとっても自転車の通行ルールが理解しにくい状況にある。

また、矢羽根型の路面表示は、夜間の視認性に課題があり、夜間の安全確保の面で改善を図る必要がある。

## ○ 車道通行を基本とした柔軟な整備形態の選定ができない。

現行ガイドラインでは、自転車は「車両」とあるという大原則に基づき、自転車が車道を通行するための道路空間について検討することとされており、交通状況を踏まえて「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在（以下、車道混在）」のいずれかの形態で整備することとされている。

また、道路空間の再配分、道路拡幅、規制速度を変更し整備形態を変更することも困難な場合は、早期に自転車ネットワークの機能が発現されることを優先し、十分ではなくとも整備可能な当面の整備形態を検討することとされている。

しかし、実際には本来の整備形態ばかりでなく、当面の整備形態としての「車道混在」による矢羽根型の路面表示の整備についてもスピード感に欠けており、現に車道通行している自転車利用者の安全性向上が十分に進展していない。

また、当面の整備形態での対応の一つとして、既設の自転車歩行者道の活用との記載があることで、車道通行を基本とした自転車通行空間の早期確保の機運をそぎかねない状況にある。

## ○ 自転車道の双方向通行において交差点処理が困難である。

自転車道は、普通自転車に当該自転車道を通行する義務があるため、一方通行規制を実施する場合は、沿道施設への出入りが不便となり得るという課題があること、双方向通行の場合は、自動車と逆方向に通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の危険性等の課題があることから、現行ガイドラインでは、これらを踏まえて通行方法を検討するものとされている。

実態としては、既存の自転車道のほとんどにおいて、自転車利用者や沿道の地域住民との調整等が容易な双方向通行の自転車道が整備されている状況にあるが、合理的な交差点処理方策を見いだせていない。

## Ⅲ－２．安全な自転車通行空間の早期確保に向けた提言

### (１) 路面表示の仕様の標準化

自転車通行空間の整備に際しては、外国人を含めた自転車利用者とドライバーの双方に、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という自転車通行ルールを、車道上でわかりやすく伝えるとともに、自転車利用者の安全性を確保する上で必要な視認性を確保するため、ピクトグラムや路面表示の仕様を標準化し、基本となるものを示すことが重要である。

このことを踏まえ、以下の提言を行う。但し、道路や交通の状況、地域の実情に応じて表示内容等に工夫を加えることで、より一層の効果が期待できる場合には、それらの取組を妨げるものではなく、様々な応用もあり得る。

- 自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在には、後述する自転車のピクトグラムを設置するとともに、自転車専用通行帯は帯状路面表示、車道混在は矢羽根型路面表示に統一すること。(附属資料 図4参照)
- これまで路面表示の整備を行ってきた地域での今後の仕様の取扱いについては、仕様統一の主旨を踏まえ、外国人を含めた自転車利用者とドライバーの双方に混乱を来たさないよう、道路管理者、都道府県警察等との協議のもとで検討すること。
- 自転車ネットワーク計画対象路線における既設の歩道には、法定外の自転車のピクトグラムは新たに設置しないこと。
- 自転車道や自転車専用通行帯を設置した路線では、歩道上に設置されている法定外の自転車のピクトグラムは撤去すること。

#### 1) 自転車のピクトグラム

- 自転車のピクトグラムは、諸外国の例を参考に、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とすること。これらの色彩は白系色を基本とすること。(附属資料 図5参照)
- 自転車のピクトグラムは法定外表示であり、自転車利用者とドライバーの双方に対し誤解を与えないよう、「道路標識、区画線及び道路標示

に関する命令」で定められた道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」と類似したデザインとしないこと。

- 自転車のピクトグラム及び併記する矢印は、後述する矢羽根型路面表示と同様の理由から幅 0.75m 以上とし、車道混在での設置位置が外側線と重なる場合は、外側線の内側に重ならないように設置すること。
- 自転車のピクトグラムは、交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置することを基本とし、車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置できるものとする。 (附属資料 図6 参照)
- 幹線道路の自転車通行空間と細街路の交差点等での安全対策として、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、設置位置等を工夫する等慎重に検討すること。

## 2) 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示

- 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示の色彩は青系色を基本とするが、景観にも配慮して設定すること。
- 帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択できるものとする。 (附属資料 図4 参照)
- 矢羽根型路面表示は、車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示し、自転車通行空間を実質的に確保するため、歩道のある道路にあっては、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上の位置となるように設置すること。歩道のない道路にあっては、原則として、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 以上（現地の交通状況に応じて 0.75m 以上とすることもできる）離れた位置となるように設置すること。なお、矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m 以上確保することが望ましい。 (附属資料 図7 参照)
- 矢羽根型路面表示の標準の仕様は、国土技術政策総合研究所による自転車の安心感や自動車からの視認性や走行性に関する実験結果や、自転車の幅を踏まえ、幅 0.75m 以上、長さ 1.50m 以上、角度 1 : 1.6 を

基本とすること。道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路）等では、必要に応じ、自転車の通行位置を適切に示すことができる範囲で、コンパクトな仕様とすることができるようにすること。（附属資料 図7参照）

- 矢羽根型路面表示の設置間隔は 10m を標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にすること。（附属資料 図6・図7参照）
- 矢羽根型路面表示は、車道外側線の下に重複させて設置できるものとする。こと。（附属資料 図4参照）
- 夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、矢羽根型路面表示の縁に白線を設置する等の対応をとること。（附属資料 図8参照）

## （2）自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応

本来自転車道を整備すべき路線で、自転車専用通行帯又は車道混在による矢羽根型路面表示等を設置した箇所において、従前から車道通行している自転車利用者の多くが通行に危険を感じるものが減ったという事例も出てきていること等を踏まえ、以下の提言を行う。

- 完成形態は、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自転車道、自動車の速度が低く自動車交通量が少ない道路では車道混在、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自転車専用通行帯を基本とすること。なお、道路や交通の状況等を踏まえ、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道で、車道混在である道路を自転車専用通行帯で整備することができるものとする。こと。
- 暫定形態は、完成形態による整備が当面困難な場合に採用する整備形態であり、完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在とすること。（附属資料 図9・図10・図11参照）
- 暫定形態として車道混在を整備する場合は、原則として、完成形態としての自転車専用通行帯の幅員を確保すること。但し、道路空間再配分等を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な幅員を確保すること

が当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。なお、幅員は確保できるものの、暫定形態として車道混在による整備とするのは、自転車ネットワーク形成が初期段階のため、若しくは交通環境その他の要因のため、自転車専用通行帯の規制を行うことが困難である場合に限るものとする。

- 暫定形態での整備は、現に車道通行している、もしくは今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性の向上を図ることを目的とするものであるが、「自転車は、車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」等を国民に周知し、浸透させる上でも有効であることから、整備を促進すること。
- 現行ガイドラインでは、自転車ネットワーク計画対象路線において、本来自転車道を整備すべき路線であるが、自転車道の整備が困難な場合、当面、既設の自転車歩行者道の活用を検討することができると言われていた。一方、自転車ネットワーク計画対象路線に指定されない多数の道路で既設の自転車歩行者道が存置されることが想定される。このため今後は、自転車ネットワーク計画対象路線として指定した道路では、自転車通行空間として既設の自転車歩行者道のみを活用する方法は採用せず、暫定形態として自転車専用通行帯又は車道混在での整備を検討すること。なお、やむを得ず自転車通行空間として既設の自転車歩行者道のみを活用せざるを得ない場合には、その区間を自転車ネットワーク計画対象路線に位置付けることなく、自転車ネットワークを補完する経路として活用することは妨げない。
- 暫定形態での整備後、道路や交通状況が変化した場合には、必要に応じて完成形態の見直しを行うこと。
- 自転車道の整備完了後は、普通自転車歩道通行可の交通規制を解除すること。
- 自転車専用通行帯を整備する区間においては、原則として普通自転車歩道通行可の交通規制を解除すること。但し、自転車専用通行帯を整備する予定の区間のうち、一部の区間のみが整備された場合については、一連の整備が完了するまでの間、当該交通規制の解除を保留することができるものとする。この場合、自転車専用通行帯の整備が完了

した段階で普通自転車歩道通行可の交通規制を解除することを予め周知し、利用者の理解の促進に努めること。

- 主要幹線道路等において、暫定形態の採用が困難な場合には、自転車ネットワーク路線の選定に立ち返って、補助幹線道路等で代替路の可能性も検討すること。その際、関係道路管理者や都道府県警察等による協議会等を活用し、並行する道路間の調整を行うこと。但し、いわゆる裏道等の細街路の場合は、歩行者の安全性の低下や、信号制御されていない交差点での出会い頭事故等の危険性により、自転車利用者の安全性、快適性が確保できない場合もあるため、慎重に検討すること。
- 1つの完成形態に対して採用できる暫定形態が複数存在するとともに、暫定形態整備後の完成形態への転用等も考えられるため、これらの整備形態の選定にかかるわかりやすいフローチャートを作成し、附属資料 図 11 を参考に全体フローを作成し、現行ガイドラインに反映すること。

### **(3) ネットワーク形成段階に応じた適切な自転車通行空間の整備**

自転車事故の多くが交差点内で発生している状況を踏まえ、自転車ネットワーク路線として車道通行を基本とした自転車通行空間を連続させることができない場合には、その端部となる交差点部の設計が重要となるため、以下の提言を行う。

- 自転車ネットワーク形成のいずれの段階（附属資料 図 12 参照）においても、車道通行を基本とした自転車ネットワークとして連続性を損なわないよう、ネットワーク端部の交差点部において突然通行空間を打ち切ったり、安易に歩道通行に誘導するのではなく、自転車導線の直進性を重視し、交差点部を越えたところまで直線的に路面表示を設置する等、適切な交差点処理を行うこと。

### **(4) 自転車道の一方向・双方向通行の適用の考え方**

自転車道については、一方通行と双方向通行のそれぞれの課題を考慮し、以下の提言を行う。



- 自転車道の一方通行化は、目的地に向かうのに遠回りになることで、沿道の地域住民、自転車利用者等の理解が得られにくい場合はあるが、双方向通行の自転車道とした場合、交差点部における安全性、単路部における快適性の確保といった課題を踏まえ、自転車道は一方通行を基本とすること。その際、必要に応じて、一方通行化に伴い発生する迂回等のあり方について検討することが望ましい。
- 既設の双方向通行の自転車道についても、可能な限り一方通行に変更を行うこと。
- 既設の双方向通行の自転車道において、交差点部の手前等で歩道（普通自転車歩道通行可の交通規制区間）に接続する場合には、自転車道の区間の終わりに、自転車の速度を安全に低減させるための注意喚起等の安全対策を行うこと。

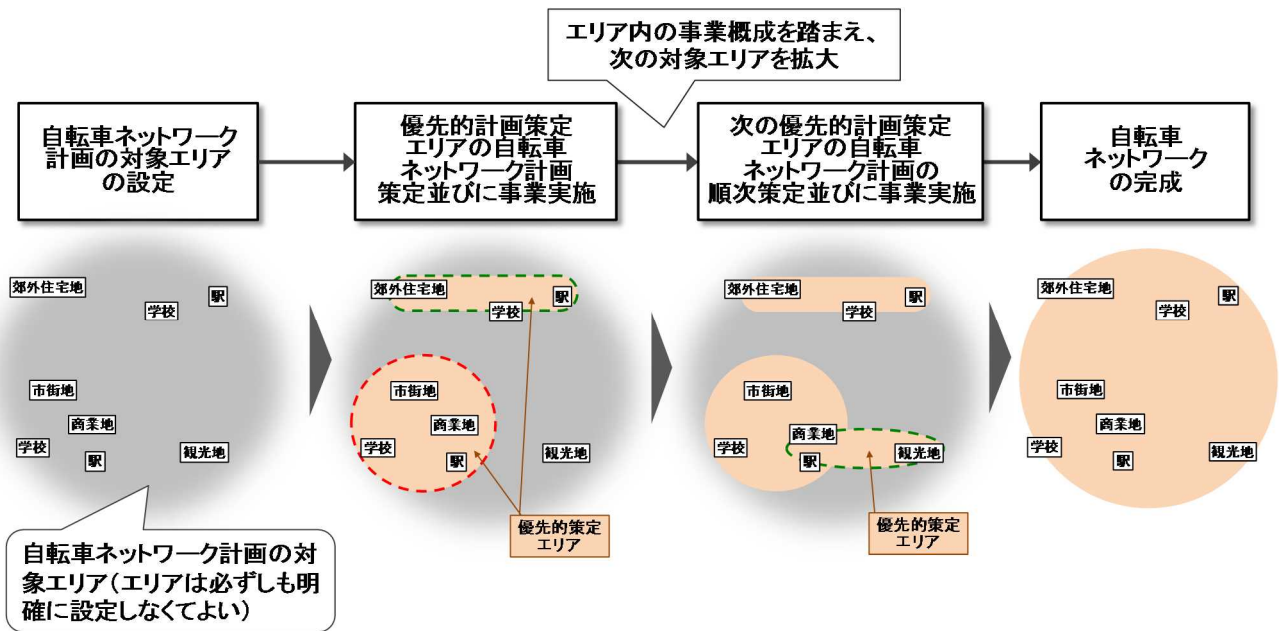
## IV. おわりに

自転車利用者が安全と感ずることができずる自転車通行空間整備を進めていくために、国は本提言に基づき、早急に現行ガイドラインの該当箇所について所要の見直しを行うべきと考える。また、歩行者と自転車の双方が安全に通行できる空間整備を促進するために、道路設計の基本となる道路構造令の改正についての検討も必要であろう。

なお、参考となる自転車通行空間整備の好事例や事故データ等を収集・整理・分析し、道路管理者や都道府県警察に対して積極的に情報提供することも有効であるとする。

# 附 属 資 料

【図1 段階的な計画策定イメージ】



【図2 優先的計画策定エリアの抽出の考え方】

自転車の利用の広がりを踏まえて  
一定の地域内のエリアで計画策定する場合

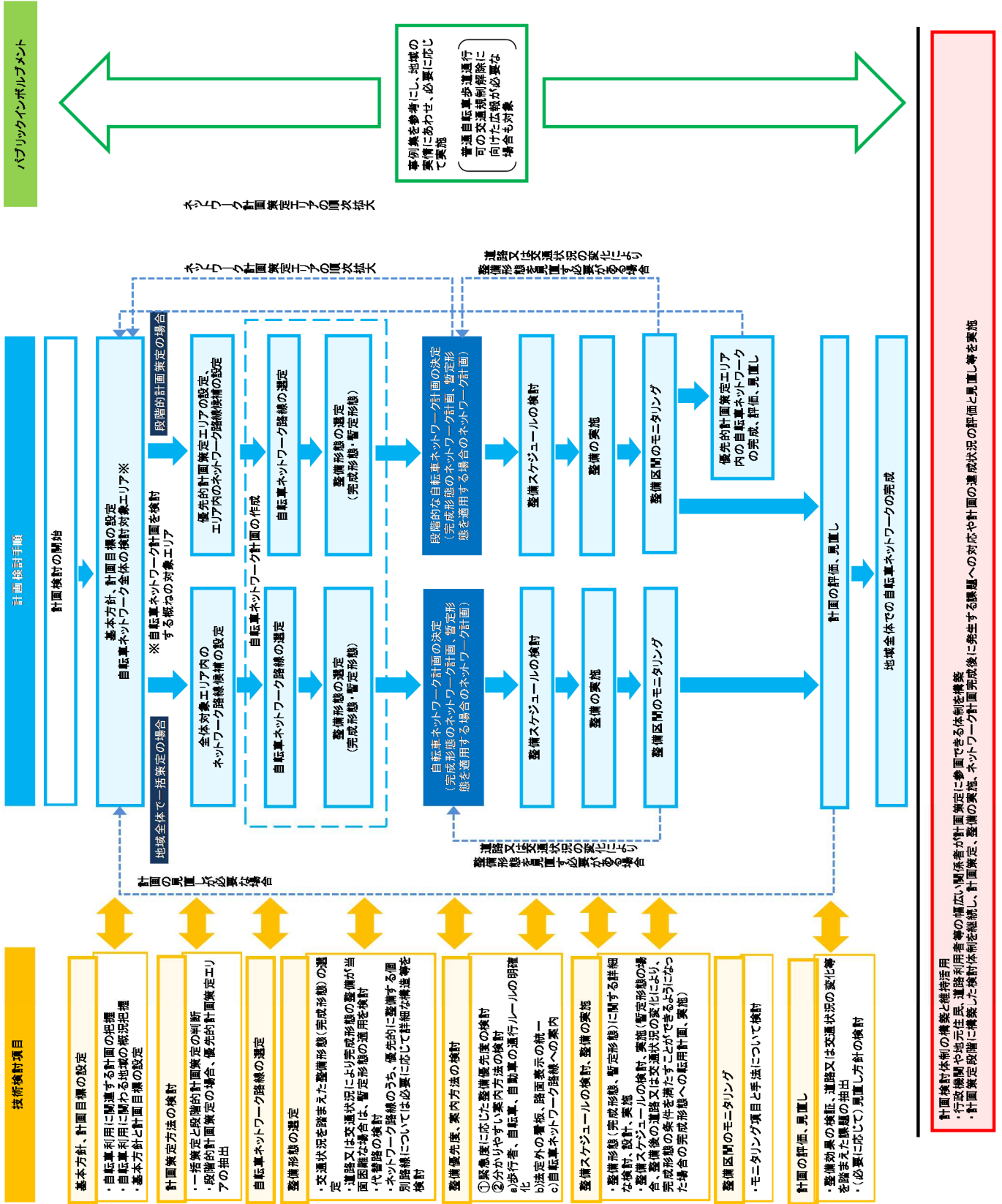
- ▶ 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア
- ▶ 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリア
- ▶ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア
- ▶ 新たな施設立地が予定され自転車利用増加が見込めるエリア
- ▶ 観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア

自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画策定する場合

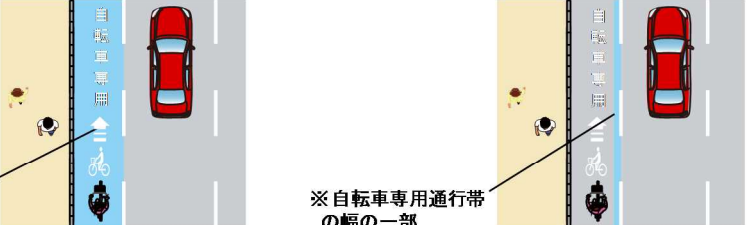
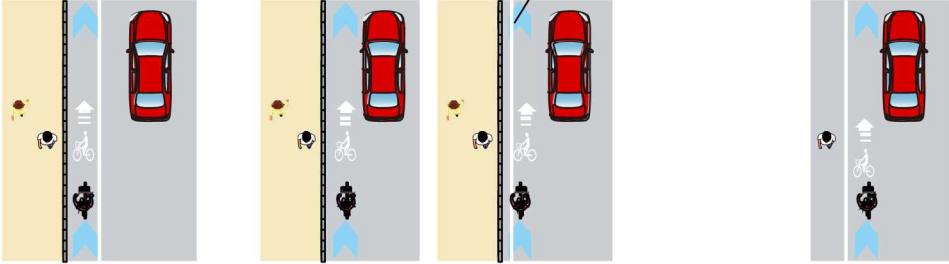
- ▶ 郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア
- ▶ 観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア

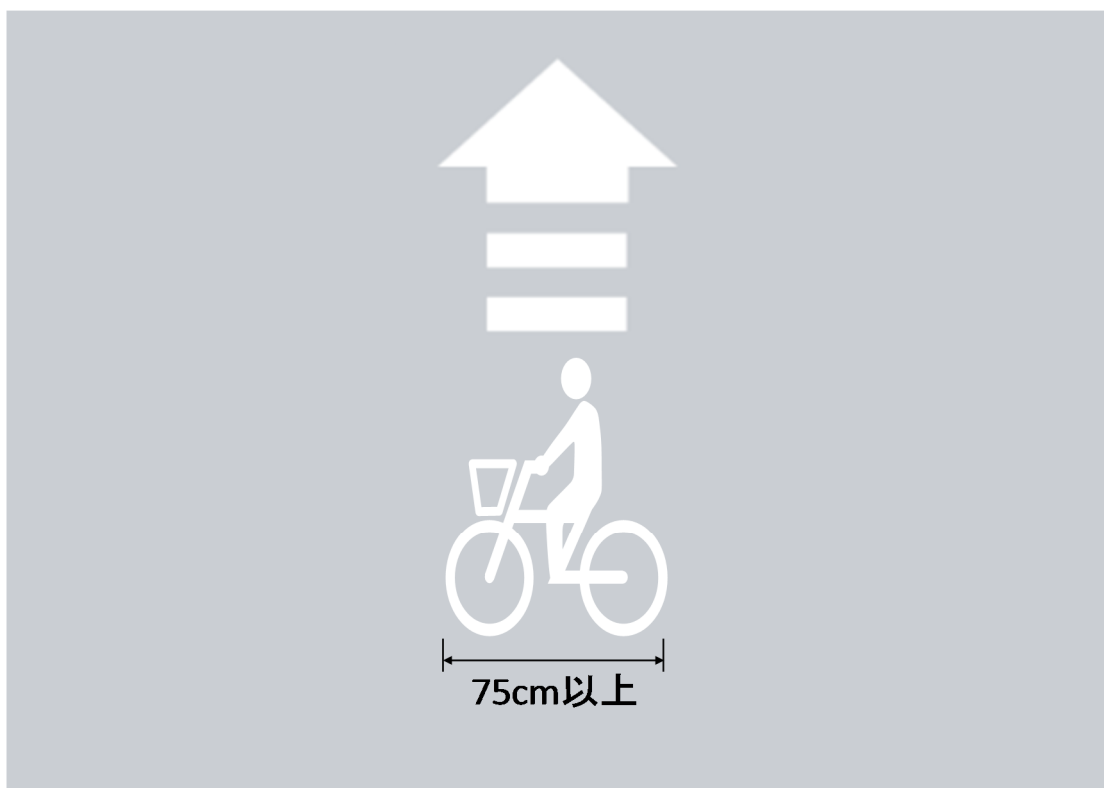


【図3 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの全体フロー】



【図4 路面表示の設置方法(案)】

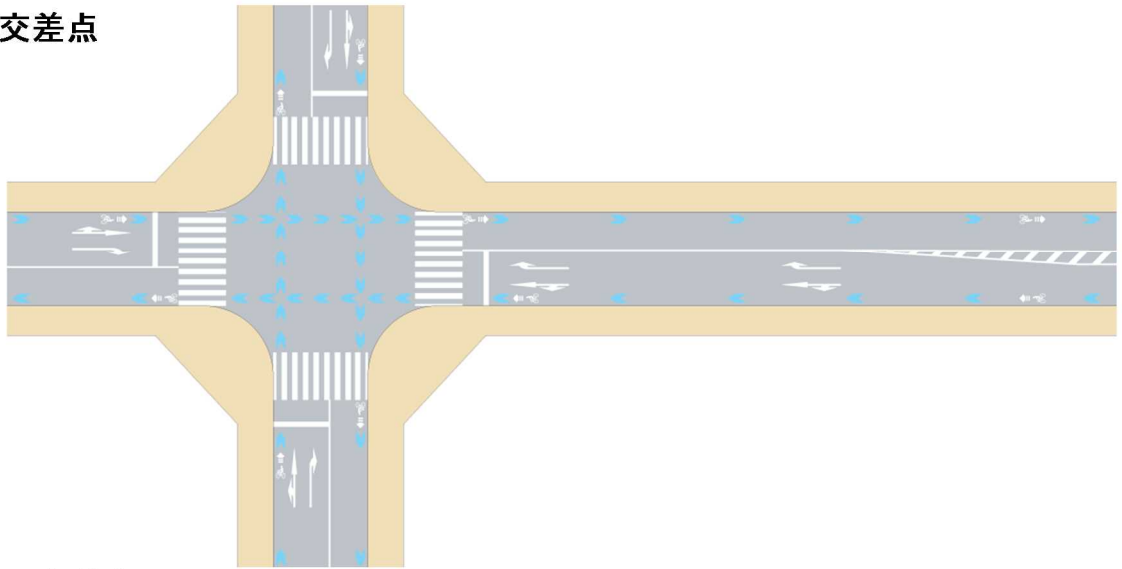
整備形態	【整備イメージ】
自転車専用通行帯	 <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>[車線内の対策]</p> 



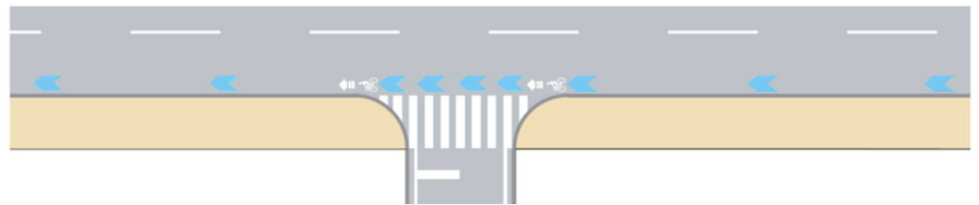
【図5 自転車のピクトグラムの例】

【図6 交差点での路面表示の設置例】

■一般的な交差点



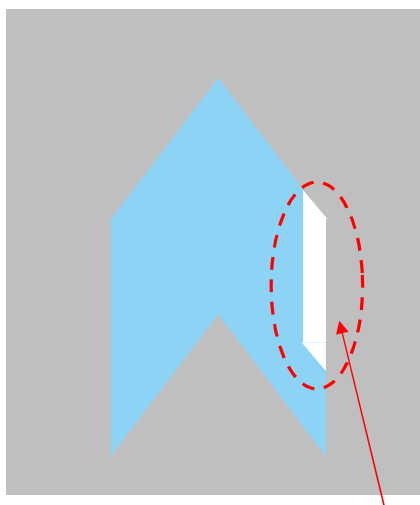
■細街路等の交差点



【図7 矢羽根型路面表示の標準仕様(案)】

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p>&lt;標準形&gt;</p> <p>幅=0.75m以上※1</p> <p>長さ=1.50m</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上※3</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上(0.75m以上)※4</p>
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2: 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

【図8 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策の例】

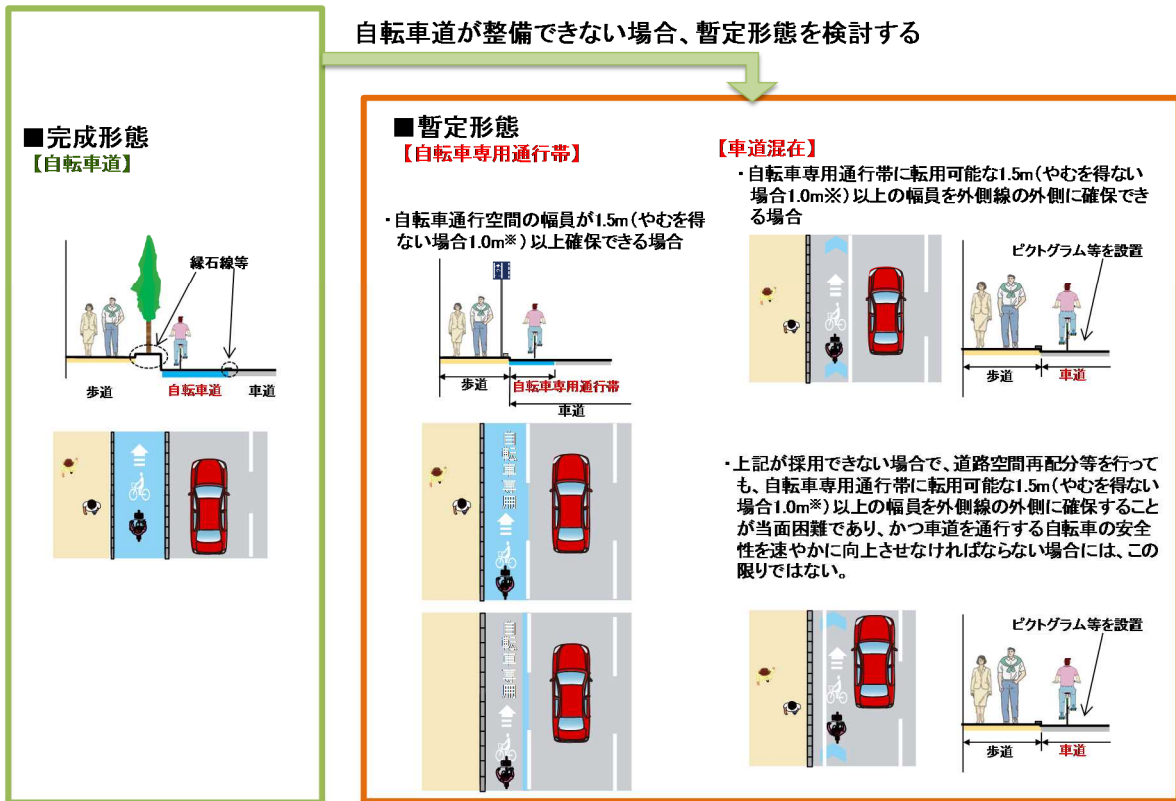


縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

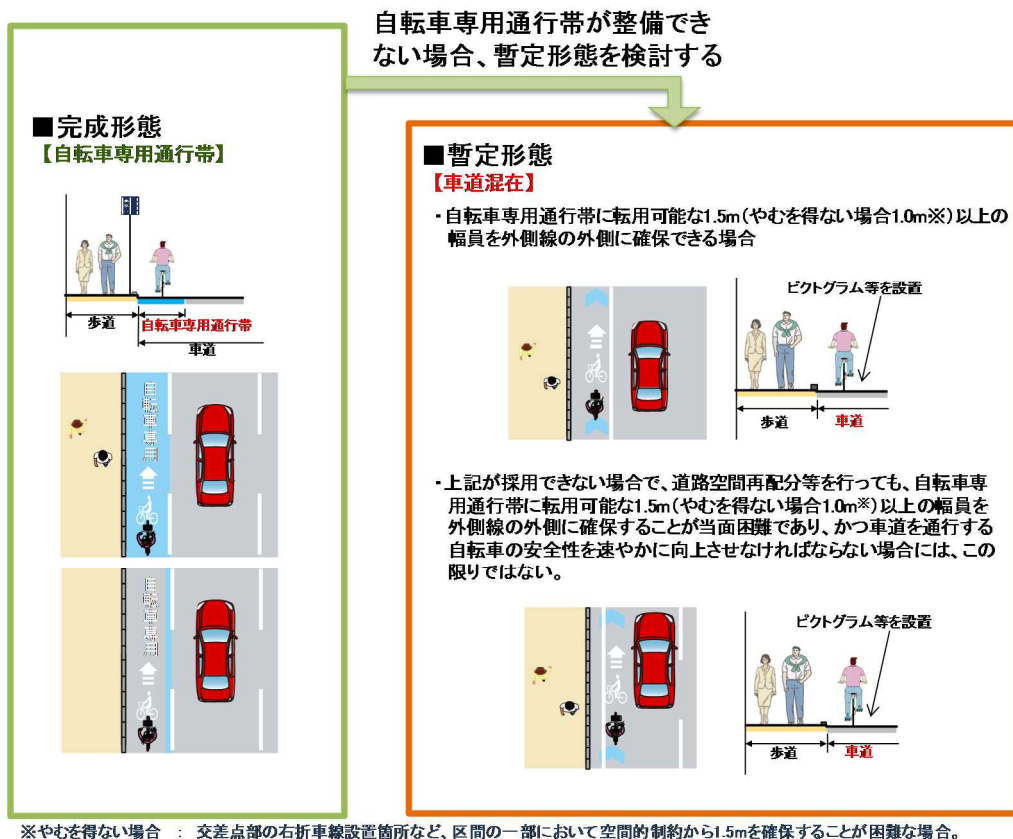




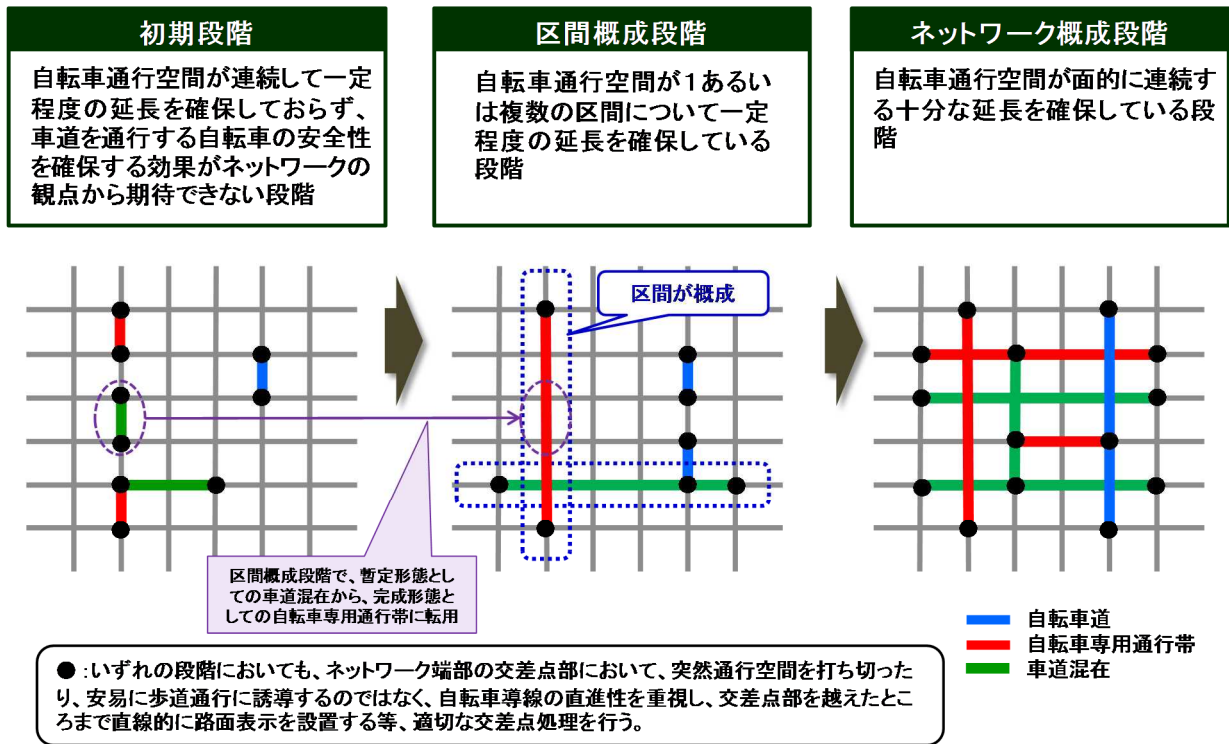
【図 10 完成形態が自転車道の場合の暫定形態選定の考え方】



【図 11 完成形態が自転車専用通行帯の場合の暫定形態選定の考え方】



【図 12 自転車ネットワーク形成段階の考え方】



## 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会

### 委員名簿

#### 委員長

屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授

#### 委員

大山 憲司 一般財団法人全日本交通安全協会常務理事(第4回委員会より)

北方 真起 自転車安全利用コンサルタント

絹 代 サイクルライフナビゲーター

久保田 尚 埼玉大学大学院理工学研究科教授

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 株式会社三井住友トラスト基礎研究所研究理事

小林 成基 NPO法人自転車活用推進研究会理事長

小林 博 公益財団法人日本サイクリング協会事務局長

佐藤 栄一 栃木県宇都宮市市長

塩田 透 一般財団法人全日本交通安全協会専務理事(第3回委員会まで)

細川 珠生 ジャーナリスト

三国 成子 地球の友・金沢

(敬称略)

(五十音順)

## 審議の経過

- 第1回 平成26年12月19日（金）
  - ・ 検討委員会の設立趣旨
  - ・ 自転車施策をとりまく環境、これまでの経緯、取組の状況について
- 第2回 平成27年2月4日（水）
  - ・ 自転車ネットワーク計画策定の促進について【論点1】
  - ・ 安全な自転車通行空間の確保について【論点2】
- 第3回 平成27年6月22日（月）
  - ・ 自転車ネットワーク計画策定の促進について【論点1】
  - ・ 設計にあたっての技術的な課題について【論点2】
- 第4回 平成27年7月27日（月）
  - ・ 第3回委員会の指摘事項対応について【論点1・2】
  - ・ 広域ネットワークの利活用の促進について【論点3】
- 第5回 平成27年8月27日（木）
  - ・ 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に向けた中間とりまとめ（骨子案）の概要について【論点1・2】
  - ・ 自転車駐車場のあり方について【論点3】
  - ・ コミュニティサイクルの普及について【論点3】
  - ・ 広域ネットワークの利活用の促進について【論点3】
- 第6回 平成27年11月11日（水）
  - ・ 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（案）について【論点1・2】
  - ・ 自転車ネットワーク計画策定が必要と考えられる市区町村のリストアップの考え方について【論点1】
- 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（案）に関するパブリックコメントの実施 平成27年12月9日（水）～12月22日（火）【論点1・2】
- 第7回 平成28年2月25日（木）
  - ・ パブリックコメントの概要について【論点1・2】
  - ・ パブリックコメントを踏まえた「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（案）について【論点1・2】