



<各手法のメリット・デメリット>

	歩行者	自転車	自動車
手法1 自転車道	○自転車との接触がなくなり、歩道をゆったり安全に歩ける	○双方向に走れ、自動車・歩行者と分離されているため、円滑かつ安全に走れる ただし、手法1'の場合は、一方向にしか走れない	○自転車を気にせず、走ることができる。  △整備に伴い、車線が減る場合、渋滞その他の影響があり得る
手法1' 自転車道 (一方通行)		○駐停車車両に通行を妨げられない  △幼児などを除き、歩道内を走ることはできない (押し歩きは可)	△荷捌きや降車後の建物へのアクセスが不便
手法2 自転車レーン		△自転車は車と同じ方向にしか走れない  ○歩行者との接触はなくなる  △自動車との接触の可能性がある  △駐停車車両に通行を妨げられる	△自転車に気を配る必要がある。
手法3 自転車歩行者道 (通行区分あり)	△自転車と接触する可能性がある △歩行空間が狭くなる	○自動車との接触がなくなる  △歩行者との接触の可能性がある  ○双方向に通行可能  ○沿道建物へのアクセスがよい	○自転車を気にせず、走ることができる。  ○荷捌きや降車後の建物へのアクセスへの影響がない
手法4 自転車歩行者道 (通行区分なし)			

○…メリット

△…デメリット

【事例：自転車走行環境の整備例】

＜自転車道の整備例＞

【大阪市】みなと通の例



＜自転車レーンの整備例＞

【盛岡市】

自動車の路上駐車施設がある区間では、  
車道中央寄りにレーンを設置例



【福島市】

二段停止線の採用例



【尼崎市】

歩道の自転車通行規制は解除せず。バス停内もカラー舗装を通して設置例





【事例：自転車歩行者道における安全対策の例】

「歩道上の車道寄りを徐行」を促す			
自治体名	京都市	福岡市	北九州市
場所	地下鉄烏丸御池駅付近	地下鉄西新駅付近	JR下曾根駅付近
道路及び周辺状況など	京都市の都心部に位置する御池通(シンボルロード)で、沿道は商業・業務系の建物が立地	福岡市の西部副都心の一部に位置し、大型商業施設や商店街などが集積する商業地	駅前から伸びる道路で、駅前に大型の商業施設が立地し、沿道にも商業系の建物等が立地
対策内容	歩道における自転車と歩行者の通行分離の社会実験で、歩道上に路面シートを設置(一時的な設置)	歩道上に路面シートを実施(常時設置)	歩道上に路面シートと看板を設置(常時設置)
写真			

【事例：細街路における安全対策の例】

交差点対策				
一時停止を促す				
自治体名	大阪市他	大阪市	京都市	世田谷区
場所	各地	市内各地	地下鉄烏丸駅付近	小田急成城学園前駅付近
道路及び周辺状況など	さまざまな自治体の区画道路	市内各地の住宅地の区画道路	商業・業務・住宅が混在する都心部の中心市街地の区画道路	住宅地の区画道路
対策内容	道路上に路面標示を設置	標識や電柱などに標識を設置	電柱に立て看板を設置	「自転車必ず止まれ」の標識と路面標示を設置、カラー舗装で強調
写真				



## 自転車で「はしる」事に関して

今後の取組み課題

2-(2)

市内周辺部における自転車走行環境対策

(取組みの考え方)

- 市内周辺部における走行環境ネットワークについては、引き続き、現行計画での未整備区間などの整備が必要である。
- ネットワーク機能の向上・改善を図ることを目的として、現行の計画におけるミッシングリンクの解消（新たな区間の追加）も必要である。

### 1) 未整備区間などの整備

未整備区間については、都市計画事業などに合わせて整備する必要がある。また、レクリエーションを目的とした自転車利用に対しても、市内河川沿いなどでの走行環境整備について検討が必要である。



図 3-3 自転車走行環境の整備状況



大川の大規模自転車道



淀川の大規模自転車道

## 2) ミッシングリンクの解消

現行の計画におけるミッシングリンクを抽出し、自転車走行環境整備の需要など必要性を検討した上で解消する必要がある。

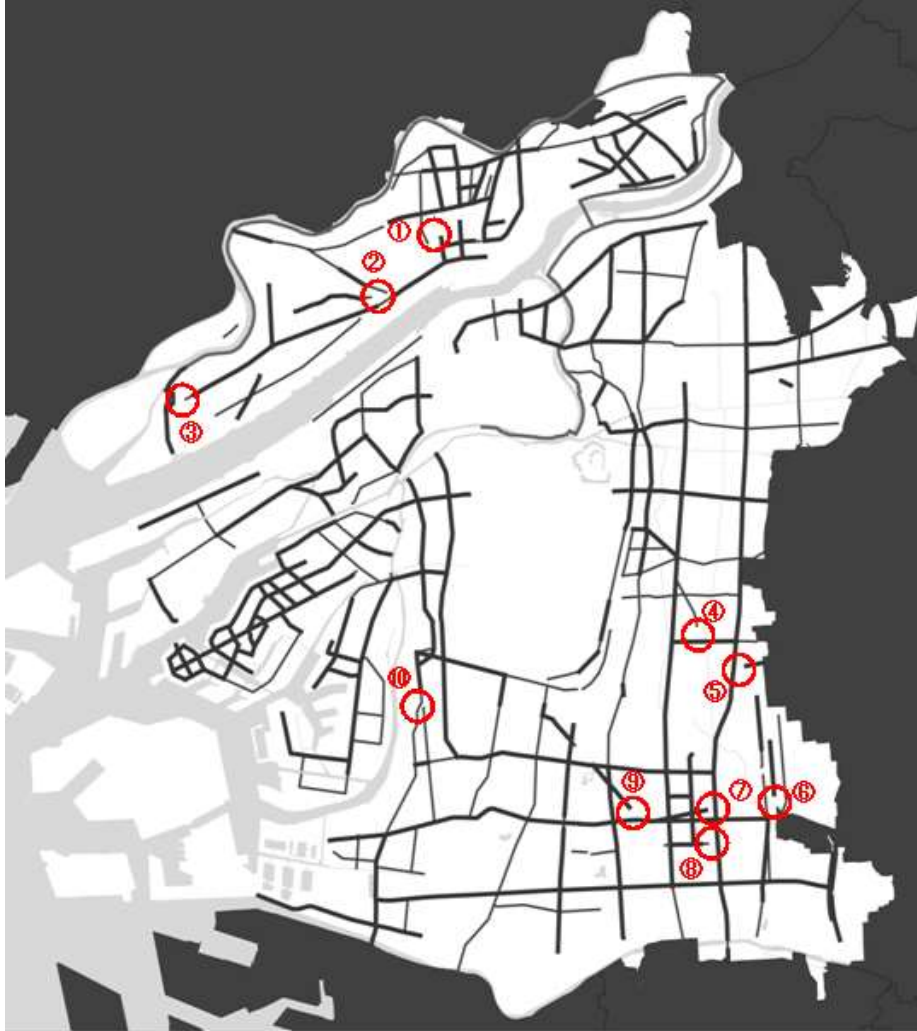


図3-4 想定されるミッシングリンクのイメージ



### <ミッシングリンクのケース>

- ① 道路空間が十分に確保できる可能性があるミッシングリンクのケース
  - 両方向から同等の道路空間が連続しているのに、現状ではミッシングリンクになっており、解消に向けた検討が必要となる。
  - 解消が必要な場合、早期に整備を実施する。
- ② 道路空間が十分に確保できない可能性があるミッシングリンクのケース
  - 活用できる道路が途中で切れてしまい、ネットワークの確保が可能かどうか、ミッシングリンクを解消するための検討が必要となる。
  - 解消が必要な場合、基本的に道路本体の整備に合わせて、解消の実現を図る。
- ③ 構造物等によってミッシングリンクとなっているケース
  - 両区間の間の構造が高架橋であるため、自転車ネットワーク確保が可能かどうか、ミッシングリンクを解消するための検討が必要となる。
  - 解消が必要な場合、安全な自転車走行空間の確保が可能かどうか、整備形態を十分に検討した上で、整備の可否を判断する。



## 自転車で「はしる」事に関して

今後の取組み課題

2-(3)

観光目的を想定した自転車走行環境対策

(取組みの考え方)

- 今後の自転車利用ニーズも想定し、自転車走行環境対策の検討を進めておく必要がある。

### 1) 観光目的のニーズ調査を踏まえたあり方検討

新たな自転車利用ニーズを想定した取組みであるため、まずは観光関連部署と連携し、観光における自転車利用のニーズ調査から始める必要がある。

(事業メニューの例)

- ・ 観光案内型路面標示、案内標識・看板の設置、観光スポットを入れた来阪者用自転車マップの作成

【事例：観光目的の自転車利用環境整備（奈良県）】

- 県内に複数の自転車用の観光ルートを設定し、ルートに愛称を付ける、案内誘導のサイン整備を施す、観光ルートマップを作成するなどの取組を行っている。





## 自転車を「きちんとつかう」事に関して

今後の  
取組み課題

3-(1)  
自転車管理責任の明確化  
自転車利用のルール教育・学習機会の創出

### (取組みの考え方)

- 適正な自転車利用の促進に向けては、ルールの遵守や自転車管理責任について利用者に十分認識してもらうことが大切であり、「登録制度」や「保険制度」、「講習制度」などを普及させていく取組みが必要である。
- 自転車を「きちんとつかう」ためには、自転車利用のルールに関する「知識」と自転車に乗れる「技術」が必須であり、あらゆる機会を通じて教育・学習などを行っていく必要がある。

### 1) 登録・保険・講習制度の総合的活用

自転車の登録や保険の義務付け、講習を受ければ保険料などが割り引かれるしくみなど、登録・保険・講習制度の総合的な活用、普及方策を検討する必要がある。

- ・ 制度整備は、全国的あるいは、一定の広域圏内での実施が望ましいため、関係機関との連携を進めていく必要がある。

### 【自転車が加害者になった実例】

- 自転車が加害者となり、高額な賠償金の支払いが命じられる場合もある。

賠償金	内容
5,000 万円	女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の看護師（57歳）の女性と衝突。看護師には <u>重大な障害（手足がしびれて歩行が困難）が残った。</u> （横浜地方裁判所、平成17年11月25日判決）
5,438 万円	成人男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成19年4月11日判決）

### ＝ 自転車登録制度の例 ＝

#### 防犯登録制度

- 「自転車法」で利用者の責務として防犯登録が義務付けられている。
- 防犯登録は、盗難などの被害にあった場合に自転車の持ち主を確定することが目的。購入時の登録がほとんど。
- 防犯登録は、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者が行う。



防犯登録





＝ 自転車講習制度・免許制度の例 ＝

- 京都府では条例で自転車小売業者に販売時の自転車ルール等の説明を義務付けている。
- 岐阜、愛知県の高校では、オリジナルの自転車免許を導入し、安全運転への意識を高め、事故防止を図っている。交通違反で免許停止などの措置を導入している学校もある。
- 三鷹市では、自転車安全講習会を受講すると、自転車駐車場優先登録特典付きの自転車安全運転証を交付し、講習会への参加を促している。

＝ 自転車点検、保険制度の例 ＝

T Sマーク制度 (TRAFFIC SAFETY)

- 自転車安全整備士が普通自転車を点検、整備して安全の確認をした時に貼られるマーク
- このマークが貼られている自転車には傷害及び賠償責任保険が付加されます。事故を起こした場合は、傷害保険金や賠償責任保険金が支払われる。(最高限度額：青色の場合 1,000万円、赤色の場合、2,000万円)



第1種TSマーク (青色TSマーク)



第2種TSマーク (赤色TSマーク)

民間による自転車保険の加入促進

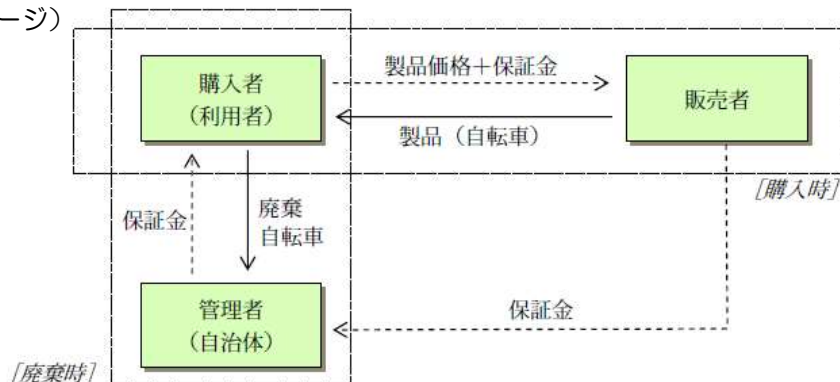
- 気軽に加入してもらうために、携帯電話・スマートフォン及びパソコンから申し込み可能な自転車保険が登場。
- 自転車保険を一部のコンビニで取り扱い開始。店内に設置されているマルチコピー機で氏名や住所などを記入、レジで保険料を支払うことで加入できる。

＝ その他 ＝

デポジット制度の検討 (東京都)

- 安全で快適な自転車利用を促進するために、東京都・治安対策本部が平成 19 年 1 月に「自転車の安全利用推進総合プラン」をとりまとめた。
- この中で、放置自転車解消の視点から、具体策として、「自転車のデポジット制度の創設に向けた検討」を掲げている。

(デポジット制度のイメージ)





## 2) 効果的・継続的なルール教育・学習

効果的なルール教育・学習機会を創出するために、関係機関・団体との連携し、また、継続的な取組みとするためにも、市民の参加・協働による活動を促進していく必要がある。

- 学校での安全教育や自転車運転免許の更新にあわせた講習、自転車小売業者における自転車販売時の説明など、さまざまな機会を通じて教育・学習を受けられる仕組みづくりが必要である。また、交通指導取締り等については、警察などの関係機関に働きかけていく必要がある。
- 夜間における事故防止向けには、ライトの点灯や反射材の設置を、幼児が同乗中の事故防止対策としては、その危険性や事故実態を広く周知するとともに、自転車ヘルメットの着用に向けた取組みを推進する。
- 参加・体験・実践型の教育・学習方法を積極的に取り入れるなど、地域・家庭・関係機関が、互いに連携を取りながら、地域の実情に即した自主的な活動の促進に努める。

### <第9次大阪市交通安全計画>

交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策として、平成23年度から平成27年度までの5年間に講ずべき大阪府域における陸上交通の安全に関する施策の大綱として定めるもの

#### 自転車に関連する交通安全教育等の施策の抜粋

##### 1 交通安全思想の普及徹底

- (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進  
(幼児・児童・中学生・高校生・障がいのある子ども・成人・高齢者・障がい者)
- (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進  
交通安全運動の推進／自転車の安全利用の推進／反射材用品の普及促進／飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立／効果的な広報の推進／その他の普及啓発活動の推進
- (3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等
- (4) 市民の参加・協働の推進



＝ 市民協働による自転車ルールの啓発活動の実施例 ＝

御堂筋・「自転車をきちんと使う」キャンペーンの実施

〔キャンペーン実施の背景〕

- ◇ 近年の自転車走行に起因する**事故が急増**  
**高額な賠償金の支払いを命じられる**  
**ケースも発生している**
- ◇ 市内では**放置自転車**が大きな問題



大阪のシンボルロード、御堂筋で  
自転車利用の適正化を呼びかけ

〔キャンペーン実施概要〕

- 実施期間：平成23年9月21日～10月20日の1ヶ月間
- 実施箇所：御堂筋の淀屋橋交差点（土佐堀通）  
 ～ 難波西口交差点までの歩道上（右図）
- 取組内容：
  - ・「**走行ルール**」や「**駐輪ルール**」の周知  
 ⇒ 啓発員によるチラシの配布（約10万枚）と呼びかけ  
 路面表示や看板の設置による啓発 など
  - ・**地域の方々との協働（市民協働）**  
 ⇒ 11回実施、延べ参加人数約100人
  - ・特に歩行者が多い時間帯については、**自転車の押し歩き**を呼びかけ
  - ・交通量測定やアンケート調査等による**効果検証**



〔活動風景〕



自転車利用者への啓発



市民協働による街頭啓発活動



押し歩きの呼びかけ



通行者の押し歩き風景



放置自転車へのエフ付け



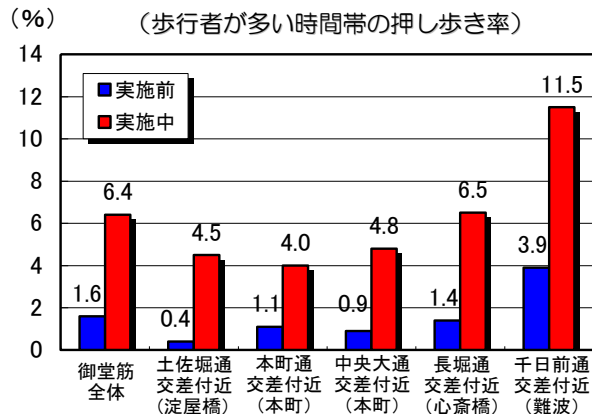
〔啓発効果について〕

○ 自転車の押し歩き

歩行者が多く「押し歩き」を啓発した時間帯では、押し歩き率が向上した。（御堂筋全体で、1.6⇒6.4%）

※押し歩き率  
（押し歩き台数÷歩道内の全自転車通行台数）

※歩行者が多い時間帯  
（淀屋橋・本町は平日、心斎橋・難波は休日）



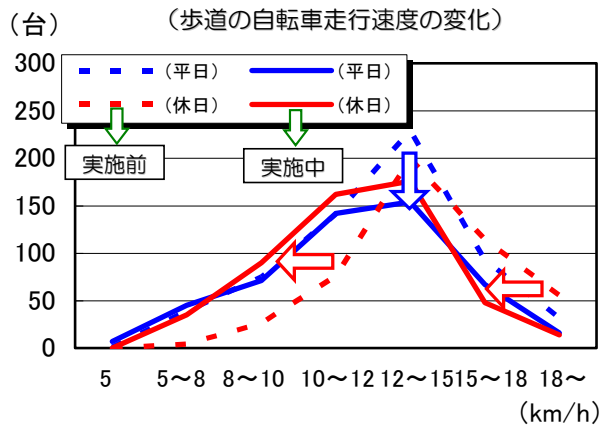
○ 歩道の自転車の走行速度

歩道では、啓発前に比べ、平日では比較的速いスピードで走行する自転車が減少する傾向、休日では全体的に低速化する傾向が見られた。

【調査日】

【実施前：平日 H23.9.14(水)、休日 9.11(日)】

【実施中：平日 H23.10.12(水)、休日 10.10(月・祝)】

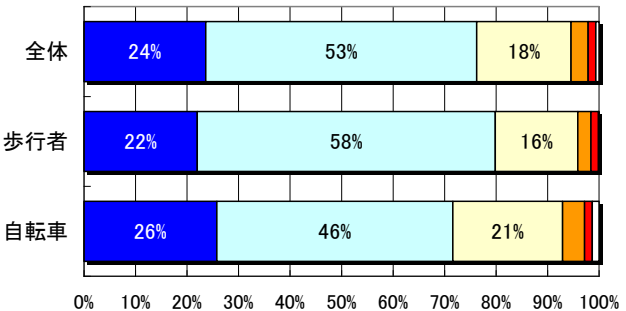


○ キャンペーンの満足度

歩行者、自転車利用者ともに、約7~8割の人がこのキャンペーンを「とても良い」または「良い」と回答しており、多くの方にご賛同いただいた。

- とても良い
- 良い
- 普通
- あまり良くない
- 良くない
- 無回答

Q. このキャンペーンについてどう思いますか。



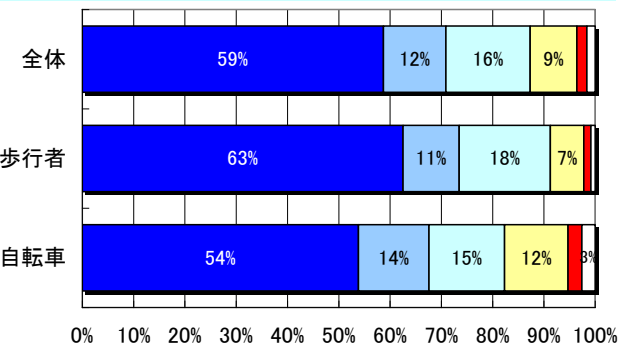
「普通」、「あまり良くない」、「良くない」と回答された方にその理由をたずねると、「呼びかけだけでなく取締りが必要（呼びかけだけでは効果がない）」、「取組み後には元に戻る」などの意見をいただいた。

○ キャンペーンの継続

歩行者、自転車利用者ともに、約7割の人がこのキャンペーンを「継続すべき」または「改善した上で継続すべき」と回答しており、このような取組みの継続を望む声が多かった。

- 継続すべき
- 改善した上で継続すべき
- 時々実施すべき
- どちらとも言えない
- 継続すべきでない
- 無回答

Q. 今回のキャンペーンを継続すべきだと思いますか。





【参考：良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

(警察庁から各都道府県警への通達)：教育・取締りに関する部分の要約】

＜自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進＞

(1) 自転車利用者に対するルールの周知徹底

- ア 自転車は「車両」であるということを全ての自転車利用者に徹底させる。  
自転車が従うべきなルールの周知に当たっては、「自転車安全利用五則」等を活用。
- イ 罰則や事故発生リスクについて、年齢層に応じた分かりやすい周知に努める。  
損害賠償責任保険等の加入の必要性についても理解させる。
- ウ 広く自転車利用者にヘルメットの着用を促す。
- エ 各地方公共団体等の主体的な取組がなされるよう、強力に働き掛けを行う。
- オ 自転車の販売、修理等の機会を捉えてルールの周知を実施するよう積極的に働き掛ける。

(2) 自転車安全教育の推進

- ア 自主的な自転車安全教育の実施や警察と連携した自転車教室の授業等への組込みについて学校当局や教育委員会等に強く要請する。
- イ 児童・生徒を対象とした自転車教室への保護者の参加要請、安全運転管理者を通じた事業所レベルでの安全教室の開催等の工夫を行う。  
更新時講習、高齢者講習、処分者講習等の各種運転者教育の機会に教育の実施に努める。
- ウ 受講生の年齢層に応じ、その教育効果が高まるよう内容及び手段に特段の工夫を行う。

＜自転車に対する指導取締りの強化＞

(1) 自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化

危険な交通違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講ずるなど厳正に対処する。

(2) 交通ボランティア等と連携した街頭活動の強化

交通安全活動を行うボランティアや地域住民等に対する助言、指導等や地方公共団体の職員の研修への協力を積極的に行う。

自転車の通行ルールやその指導方法等について教養を徹底し、警察官と共同で街頭指導活動を行うことはもとより、ボランティア等が独自に沿道住民とともに行う啓発活動について積極的に連携させるなど、街頭における自転車利用者に対する指導啓発活動を重層的に推進する。

自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者に対しては、歩道以外の場所を通行するよう促すと共に、歩道を通行する場合の歩行者優先というルールの遵守を徹底させる。