

第 6 回 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資料【抜粋版】

第6回 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

日時：平成27年11月11日（水）

13:00～15:00

場所：九段第3合同庁舎11階

共用2-1会議室

議 事 次 第

1. 論点①②に関する提言書（案）について
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
3. 今後の進め方（案）について

「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）

※本資料は、委員会でのご意見を踏まえ今後修正の予定です。

平成27年11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	7
III-1. 現行ガイドラインの課題	7
III-2. 安全な自転車通行空間の早期確保に向けた提言	9
IV. おわりに	13
附属資料	14

1 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

2 (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

3 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
4 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
5 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。

6 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
7 計画策定の必要性に関する情報を提供し、気づきを与えることが重要であ
8 る。

9 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
10 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
11 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、
12 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強く促すこと
13 が必要である。

14 これらを踏まえ、以下の提言を行う。

15 ○ 「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
16 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
17 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、
18 自転車ネットワーク計画策定を強く促すとともに策定に向けた助言を
19 行うこと。

20 ○ 「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
21 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
22 人口及び自転車分担率等の評価指標を用いること。

23 ○ 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
24 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
25 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
26 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
27 な都市規模等の好事例を整理、紹介すること。

28 ○ 関係者のモチベーションを上げるために、定期的に勉強会等を開催す
29 ることも有効である。

1 (2) 段階的なネットワーク計画策定方法の導入

2 現行ガイドラインでは、必ずしも地域全体の一括策定を求めているが、
3 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
4 階的な計画からでも策定を促す必要がある。

5 これらを踏まえ、以下の提言を行う。

6 ○ 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
7 法に加え、附属資料 図1を参考に、一定の地域内のエリアや基幹とな
8 る特定のルートを対象とした段階的な計画策定方法を示すこと。

9 ○ その際に、優先的に計画策定に取り組むエリアや基幹となるルートを描
10 出する考え方を明確化すること。

11 ○ 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
12 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」、
13 「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
14 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
15 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
16 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
17 が考えられる。(附属資料 図2参照)

18 ○ 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、
19 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
20 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
21 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。

22 ○ 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
23 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
24 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
25 合的な観点から検討を行うことが望ましい。

26 ○ 個別路線の詳細な構造等の検討は、例えば、自転車ネットワーク計画
27 策定段階では、優先的に計画策定に取り組むエリアやルートだけにとど
28 める等、整備予定時期を考慮して行うこと。

1 **(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**

2 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
3 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
4 行う。

5 ○ 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
6 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
7 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・
8 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
9 作成し、現行ガイドラインに反映すること。

10 **(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**

11 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
12 を図りやすくするため、以下の提言を行う。

13 ○ 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
14 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
15 りやすく紹介すること。

16 ○ 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
17 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
18 体に促すこと。

19 ○ また、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
20 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
21 すること。

1 III-2. 安全な自転車通行空間の早期確保に向けた提言

2 (1) 路面表示の仕様の標準化

3 自転車通行空間の整備に際し、外国人を含めて自転車利用者とドライバ
4 ーの双方に、自転車通行ルールをわかりやすく伝えるとともに、一定の視
5 認性を確保するために、これらを考慮してピクトグラムや路面表示の仕様
6 を標準化することが重要である。

7 このことを踏まえ、以下の提言を行う。

- 8 ○ 自転車道及び車道での自転車通行空間には自転車のピクトグラムを
9 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
10 羽根型路面表示に統一すること。(附属資料 図4参照)
- 11 ○ 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
12 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
13 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
14 警察等との協議のもとで対応方針を検討すること。
- 15 ○ 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
16 自転車のピクトグラムは新たに設置しないこと。
- 17 ○ 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
18 ている法定外の自転車のピクトグラムは撤去すること。

19 1) 自転車のピクトグラム

- 20 ○ 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
21 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
22 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)
- 23 ○ 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
24 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
25 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
26 の2)」と類似したデザインとしないこと。

- 1 ○ 自転車のピクトグラムは、幅 0.75m 以上とし、車道混在での設置位置
2 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
3 こと。
- 4 ○ 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
5 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
6 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
7 間隔で設置できるものとする。 (附属資料 図 6 参照)
- 8 ○ 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、
9 細街路側の自動車に対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラ
10 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
11 工夫する等慎重に検討すること。

12 2) 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示

- 13 ○ 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、
14 景観にも配慮して設定すること。
- 15 ○ 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
16 ずれかを選択できるものとする。 (附属資料 図 4 参照)
- 17 ○ 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
18 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、
19 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
20 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
21 は、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
22 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
23 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
24 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
25 ることが望ましい。 (附属資料 図 7 参照)
- 26 ○ 矢羽根型路面表示の標準の仕様は、幅 0.75m 以上、長さ 1.50m 以上、
27 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
28 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
29 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
30 すること。 (附属資料 図 7 参照)

- 1 ○ 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
2 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
3 を密にすること。(附属資料 図6・図7参照)
- 4 ○ 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
5 すること。(附属資料 図4参照)
- 6 ○ 夜間の視認性を向上させる必要がある箇所では、矢羽根型路面表示の
7 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)

8 (2) 自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応

9 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
10 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
11 る自転車利用者の多くが通行に危険を感じるということが減ったという事例も
12 出てきていること等を踏まえ、以下の提言を行う。

- 13 ○ 道路空間再配分等による自転車道の整備が当面困難であり、かつ車道
14 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
15 には、車道通行を基本とした暫定形態（自転車専用通行帯又は車道混
16 在）により、早期に自転車通行空間を整備できるようにすること。(附
17 属資料 図9・図10参照)
- 18 ○ 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
19 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
20 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
21 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
22 とから、整備を促進すること。
- 23 ○ また、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
24 ける自転車通行空間の整備の選択肢から自転車歩行者道が外されたが、
25 今後は本来自転車道を整備すべき道路での当面の整備形態での対応に
26 ついても、車道混在による整備促進に合わせ、既設の自転車歩行者道
27 の活用は外すこと。
- 28 ○ 暫定形態での整備後、道路又は交通状況が変化した場合には、必要に
29 応じて完成形態の見直しを行うこと。

- 1 ○ 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
2 ること。
- 3 ○ 自転車専用通行帯を整備する場合は、完成形態・暫定形態を問わず、
4 普通自転車歩道通行可の交通規制を原則解除すること。いずれの場合
5 も、普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用
6 通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転
7 車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとと
8 もに、その予定を事前に周知すること。
- 9 ○ 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
10 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
11 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
12 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
13 ゆ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
14 れていない交差点での出会い頭事故等の危険性による自転車利用者の
15 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。
- 16 ○ 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
17 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
18 整備形態の選定にかかるわかりやすい整備形態選定のフローチャート
19 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
20 ラインに反映すること。

21 (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

22 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
23 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
24 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
25 め、以下の提言を行う。

- 26 ○ 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
27 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
28 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
29 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
30 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
31 置する等、適切な交差点処理を行うこと。

1 (4) 自転車道の一方通行・双方向通行の適用の考え方

2 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、
3 以下の提言を行う。

4 ○ 自転車道は一方通行を基本とすること。

5 ○ 自転車道の一方通行化に際しては、目的地に向かうのに遠回りになる
6 等、沿道の地域住民、自転車利用者等の理解が得られにくいことから、
7 自転車の押し歩き等がどの程度の距離まで受け入れられるか等、地域
8 の実情にあわせて検討すること。

9 ○ 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
10 を行うこと。

11 ○ 既設の双方向通行の自転車道では、歩道（普通自転車歩道通行可の交
12 通規制区間）に接続する自転車道の区間の終わりに、自転車の速度を
13 低減させる等の安全対策を行うこと。

14

15 IV. おわりに

16 自転車利用者が安全と感じることができる自転車通行空間整備を進め
17 ていくために、国は本提言に基づき、現行ガイドラインの該当箇所につい
18 て所要の見直しを行うとともに、本提言の主旨である自転車の車道通行を
19 基本とした通行空間整備を促進する上で、道路設計の基本となる道路構造
20 令の改正について検討すること。

21 また、参考となる自転車通行空間整備の好事例を収集・整理し、道路管
22 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。