

安全で快適な自転車利用環境創出 ガイドラインの一部改定について

国土交通省 道路局 環境安全課 道路交通安全対策室

1 はじめに

平成 28 年 3 月、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の促進に関する検討委員会」からの提言、『「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』を受け、車道通行を基本とした安全な自転車通行空間を早期に確保するため、同年 7 月、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部を改定しました。本稿ではその概要について紹介します。

2 ガイドライン改定の背景

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ました。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ました。

一方、我が国において自転車が安全に通行できる空間は、未だ整備途上にあり、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車中死者数の割合が高い状況にあるほか、過去 10 年間で我が国全体の全交通事故件数が 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ります（図 1 参照）。とりわけ、自転車乗車中の死傷者数は、13～18 歳の中・高校生世代の割合が高い状況にあります（図 2 参照）。

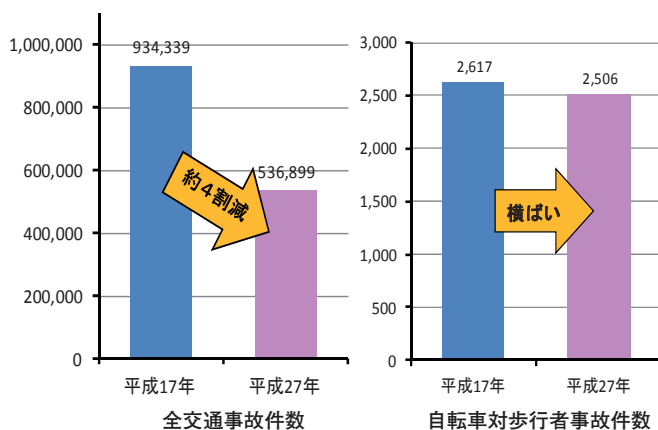


図 1 我が国の交通事故に関する近年の傾向

出典：警察庁統計

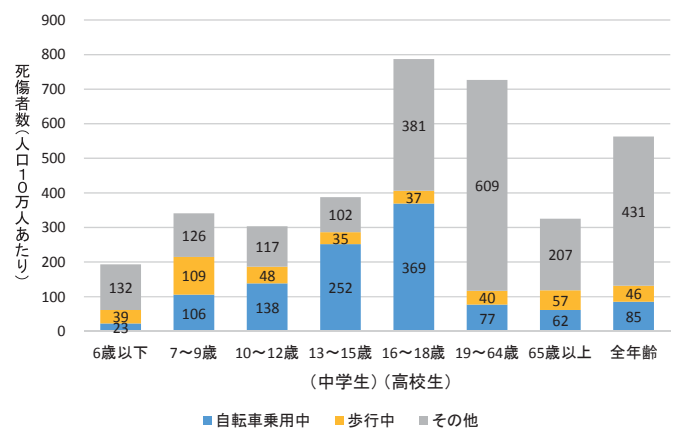


図 2 人口 10 万人あたりの年齢層別死傷者数（H26）

出典：平成 26 年 ITARDA 交通事故統計データ

こうした状況を受け、平成 24 年 11 月、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、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ました。

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 28 年 4 月 1 日現在で 92 市区町村）（図 3 参照）にあり、自転車と歩行者の分離により安全性が高く、かつネットワークとして連続した安全な自転車通行空間の整備も緩慢な状況にあります。

このような現状を鑑み、平成 28 年 7 月、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の促進に関する検討委員会」により同年 3 月にとりまとめられた提言を踏まえ、車道通行を基本とした安全な自転車通行空間を早期に確保するため、ガイドラインのうち、「Ⅰ．自転車ネットワーク形成の進め方（旧：自転車通行空間の計画）」、「Ⅱ．自転車通行空間の設計」を改定しました。

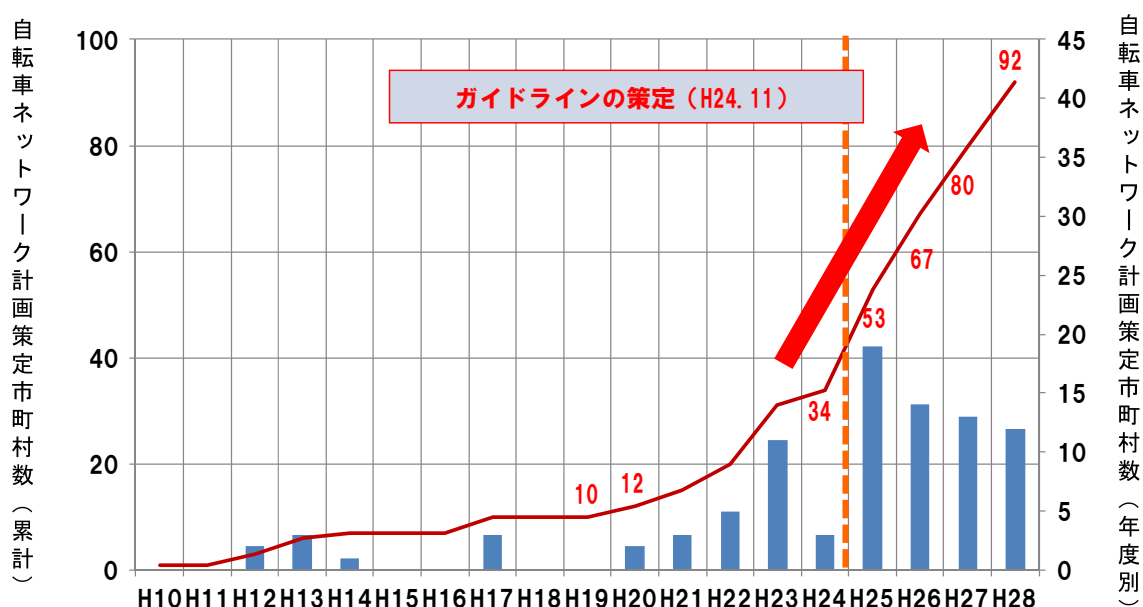


図 3 自転車ネットワーク計画策定数の変遷

出典：国土交通省調べ（各年 4 月 1 日現在）

3

自転車ネットワーク計画策定の早期進展

① 段階的な計画策定方法の導入

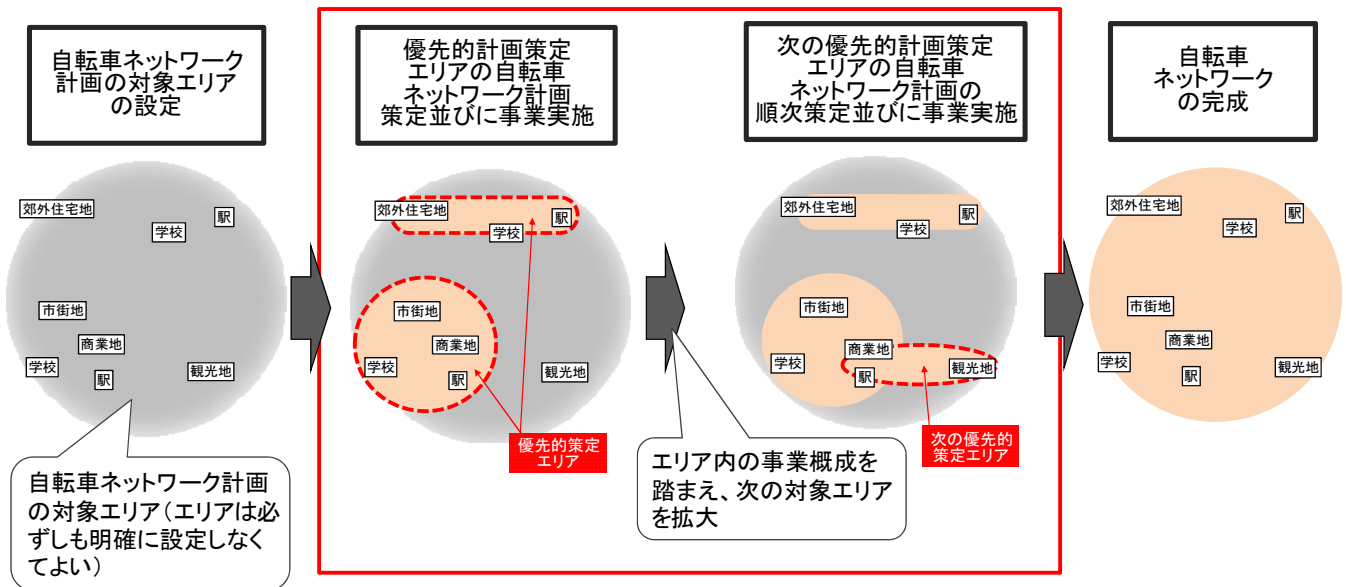
国土交通省が平成 26 年度に実施した調査結果によると、自転車ネットワーク計画の策定が進まない理由の 1 つとして、市内全域を対象として計画を策定することに苦勞しているとの意見が挙げられていました。

このため、今回の改定では、より柔軟に計画策定ができるよう、地域全体の自転車ネットワーク計画を一括で策定する方法に加えて、優先的に計画策定するエリアを定め、そこから段階的に自転車ネットワーク計画策定を展開していく方法を新たに提示しました（図 4 参照）。

また、自転車の利用の広がりや踏まえて一定の地域内のエリアから優先的に計画策定する場合や、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エリアから優先的に計画策定する場合等の考え方

についても提示しました。

今後は、これまでに比べ、より柔軟に計画策定ができるようになることが期待されます。



② 自転車ネットワーク形成の進め方の改善

今回の改定では、自転車ネットワークの計画策定フローを見直し、計画策定から自転車ネットワーク完成および計画策定後の評価・見直しを含めたPDCAサイクルに至る全体の流れがわかるようになっています。また、計画策定やPI（パブリックインボルブメント）に際して留意すべき要素として、道路法に基づく法定協議会の活用や通学路交通安全プログラム等が追加されています。

4 安全な自転車通行空間の早期確保

① 自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応

自転車ネットワーク計画の対象路線（以下、自転車ネットワーク路線）では、「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という基本的な考え方に基づき、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断構成等）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、「完成形態」を「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）」のいずれかで整備する必要があります（図5参照）。

空間的・地形的な制約により、道路空間再配分等を行っても本来適用すべき「完成形態」での自転車通行空間整備が困難な場合への対応として、前ガイドラインでは、既存の自転車歩行者道の活用ができることとされていました。このことが自転車ネットワーク路線においても、車道通行を基本とした形態による整備が進まない要因の一つとなっていました。

今回の改定では、自転車ネットワーク路線において、「完成形態」による整備が当面困難な場合の対応として、車道通行を基本とした「暫定形態」の適用により、柔軟に整備を行うための考え方を示すとともに、自転車ネットワーク路線では、当面の整備形態として「自転車歩行者道の活用」を適用する考え方を削除しました。（図6参照）

なお、「暫定形態」は、すべての自転車利用者を車道通行させるためのものではなく、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ための

措置と位置づけています。

今回の改定により、今後は道路や交通の状況に応じて、より柔軟に整備形態を選定できるようになるため、基本ルールに即した適切な通行空間によるネットワーク整備が促進されることが期待されます。なお、「暫定形態」は、将来的に「完成形態」への転用が前提となるものであり、その際、「暫定形態」として整備した後に、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」の見直しを行うといった対応が求められます。

	A: 自動車の速度が高い道路	B: A,C以外の道路	C: 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 〔必要に応じて、路肩のカラー化、車道左側部の車線内に帯状の路面表示やピクトグラムの設置〕
目安	速度50km/h超 〔例えば、速度規制がされていない法定速度60km/hの道路〕	A,Cの条件に当てはまらない道路 〔例えば、規制速度50km/hの道路〕	速度40km/h以下、かつ 自動車交通量4,000台以下

図5 完成形態の選定の考え方

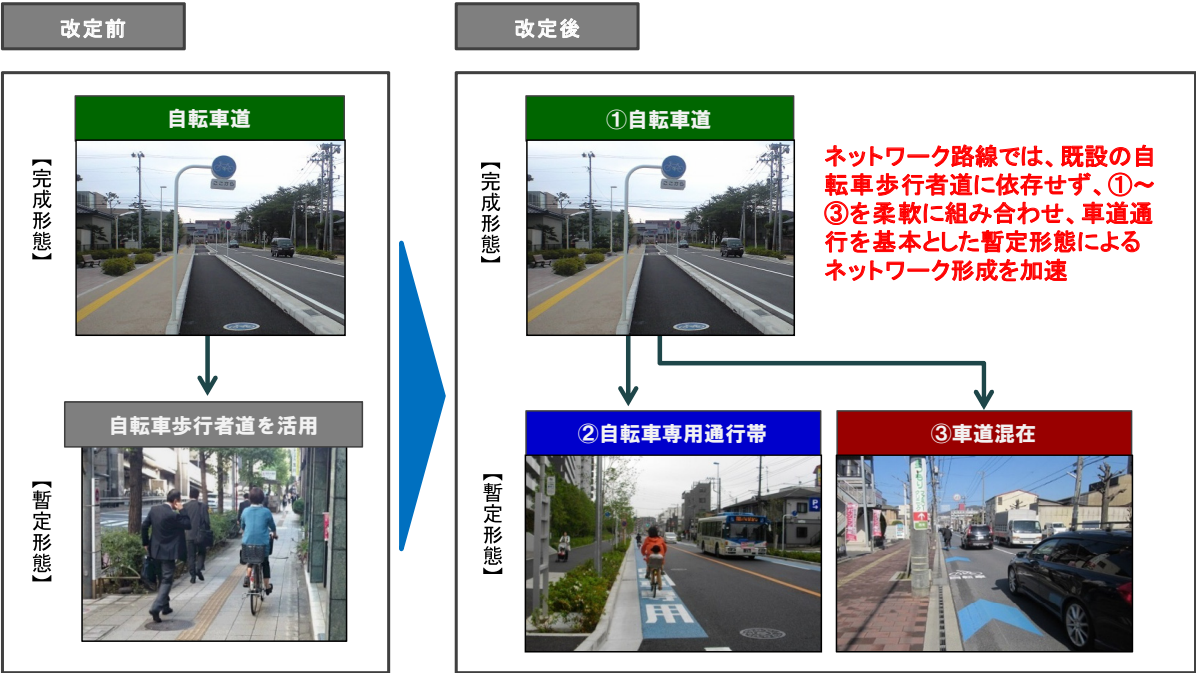


図6 整備形態の柔軟な対応（完成形態が自転車道の場合）

② 路面表示の仕様の標準化

自転車通行空間の路面表示は、地域により様々なデザインがあります。このため、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いった懸念や、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という課題が指摘されていました。今回の改定では、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」という自転車の通行ルールを車道上でわかりやすく伝え、また、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、ピクトグラムを含めた路面表示の標準的な仕様（幅、設置間隔、色彩、適用箇所）を定めました。また、路面表示の方法として、自転車専用通行帯は带状路面表示、車道混在は矢羽根型路面表示に統一することとしました。（図7・図8参照）

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としています。

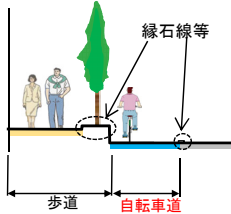
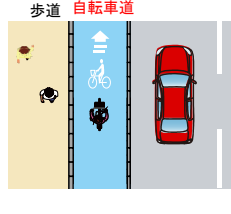
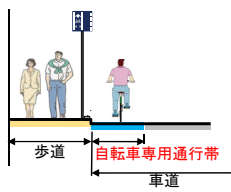
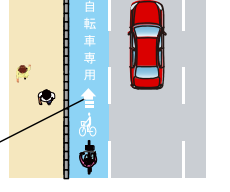
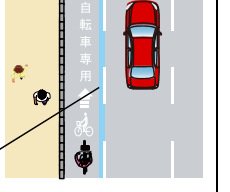
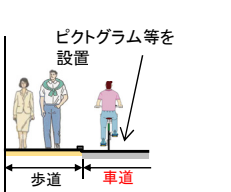
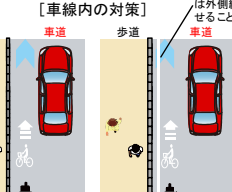
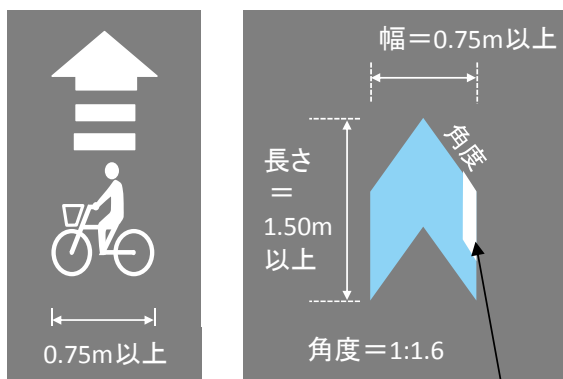
整備形態	【整備イメージ】
自転車道	 
自転車専用通行帯	  
自転車と自動車とを混在通行とする道路（車道混在）	(1) 歩道のある道路における対策    (2) 歩道のない道路における対策 

図7 整備形態別の路面標示、路面表示の考え方

また、車道混在で用いる矢羽根型路面表示については、夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、縁に「白線」を設置する等の対応をとるものとししました（図8・写真1参照）。

今後、標準化した仕様を適用した誰もが理解しやすい道路空間整備の進展が期待されます。



（自転車のピクトグラム） （矢羽根型路面表示）

図8 路面表示の仕様の標準化



写真1 矢羽根型路面表示（国道17号大宮市）

③ 自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入

双方向通行の自転車道は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故や交差点内での自転車同士の交錯事故等の危険性が高いことが指摘されていました。

このため、今回の改定では、安全性確保を優先する観点から、自転車道の通行方向は一方通行を基本とすることとし、双方向通行は例外的措置もしくは暫定形態としての位置づけとしました（図9・写真2参照）。

一方通行の自転車道は、目的地に向かうルートが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もありますが、その際には、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としました。

これにより、今後の自転車道は、交差点部の安全性、単路部における快適性を確保した一方通行による整備の進展が期待されます。

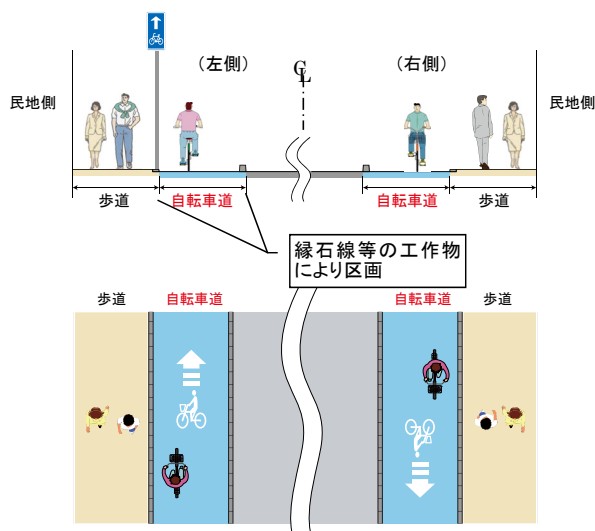


図9 自転車道の基本的な整備方法



写真2 一方通行自転車道（国道112号山形市）

5 おわりに

安全で快適な自転車通行環境創出を実現するためには、今回改定で示した自転車ネットワーク計画策定並びに自転車通行空間の整備と併せて、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必要です。このためには、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の連携が重要となります。

今後とも、様々な関係機関との連携のもとで、誰もが安全で快適と感じられる自転車利用環境の実現を目指し、国土交通省として全力で取組んでいく所存ですので、国民の皆様のご理解・ご協力をお願いいたします。