

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について

1 概要

安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討を行うため、「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」を警察庁と国土交通省で共同で開催するもの。

2 主な検討課題

- (1) モデル地区（平成19年度に国土交通省と指定した自転車通行環境整備モデル地区）の評価・検証
- (2) 安全で快適な自転車利用環境の創出のためのガイドライン（年度内にとりまとめ予定）の提案

3 構成

委員長	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科教授
委員	勝間 和代	経済評論家・中央大学ビジネススクール客員教授
委員	絹 代	サイクルライフナビゲーター
委員	古倉 宗治	住信基礎研究所研究理事
委員	小林 成基	NPO自転車活用推進研究会 事務局長
委員	中澤 見山	財団法人全日本交通安全協会専務理事
委員	細川 珠生	ジャーナリスト
委員	三国 成子	地球の友・金沢
委員	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	山中 英生	徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部教授

（敬称略、五十音順）

4 第1回委員会の開催予定

平成23年11月28日（月）午後3時から午後5時

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

【趣旨】

クリーンかつエネルギー効率の高い都市内交通体系を実現するため、乗用車から自転車への転換を促進することが必要である一方、交通事故全体に占める自転車関連の事故の割合は拡大傾向にあり、自転車事故対策が喫緊の課題。

このため、沿道環境や交通実態等を踏まえつつ、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図るなど、自転車走行空間の整備を積極的に推進することが必要であり、国土交通省は、平成 19 年度に警察庁と連携して、全国 98 のモデル地区を指定し、自転車走行空間整備の課題の把握や対応案の検討を行っているところ。

本有識者委員会は、モデル地区フォローアップ調査を活用して、各地区の取り組みを評価・検証し、安全で快適な自転車利用環境整備のためのガイドラインの提案を行うことを目的とし、国土交通省と警察庁が連携して開催。

【検討内容】

1. モデル地区の取り組みを評価・検証

(評価・検証の視点)

- ① 自転車に係る計画策定の視点
 - ② 走行空間の構造について利便性、安全性等からの視点
 - ③ 走行空間の運用上の課題の視点
- 等

2. 安全で快適な自転車利用環境整備のためのガイドラインの作成

(ガイドラインの主な内容)

- ① 自転車網計画の策定手法(目標設定、路線選定、整備形態、合意形成等)
- ② 走行空間の設計のポイント(単路部、交差点部等)
- ③ 走行空間の適正な運用(案内誘導、駐停車・荷捌き対応、利用促進策等)

等

【検討スケジュール(案)】

10 月	
11 月	第1回 モデル地区の取組の評価・検証
12 月	第2回 自転車利用環境整備ガイドラインの検討
1 月	
2 月	第3回 自転車利用環境整備ガイドラインの提案
3 月	第4回 自転車利用環境の創出に向けた検討

整備手法の概要と整備事例

自転車道

縁石線や柵等の工作物によって
分離された自転車専用の走行空間



つるまい ほりた たがあか
鶴舞地区 市道堀田高岳線
(愛知県名古屋市)

自転車専用通行帯 (自転車レーン)

交通規制により、自転車が専用
で通行する車両通行帯を指定



しんかわさき きたかせ おくら
新川崎地区 市道北加瀬60号・小倉18号線
(神奈川県川崎市)

普通自転車歩道通行可 (自転車歩行者道)

交通規制により、自転車が通行
することができる歩道



てびか ふくま むなかた げんかい
手光地区 県道福岡宗像玄海線
(福岡県福津市)

普通自転車の歩道通行部分 (自転車通行位置の明示)

交通規制により、自転車が歩道
上で通行する部分を指定



あつべつ あつべつ
札幌市厚別区新札幌地区 市道厚別中央通
(北海道札幌市)

1 整備状況

整備手法	計画	整備済	整備率
自転車道	48.3km	30.7km	64%
自転車専用通行帯 (自転車レーン)	36.7km	29.6km	81%
普通自転車歩道通行可 (自転車歩行者道)	259.7km	213.4km	82%
うち普通自転車の歩道通行部分 (普通自転車の通行位置明示)	130.8km	104.8km	80%
合計	344.6km	273.6km	79%

2 自転車の通行位置（整備後における通行状況）

整備手法	整備された自転車空間	歩道	車道
自転車道	84%	14%	2%
自転車専用通行帯	53%	46%	1%
普通自転車の歩道通行部分	69%	29%	2%

3 交通事故の発生状況（1年、1km当たりの自転車関係事故の平均件数）

整備手法	整備前	整備後	増減率
自転車道(28路線)	3.8件	2.8件	-26%
自転車専用通行帯(35路線)	3.7件	2.4件	-36%
普通自転車の歩道通行可(54路線)	2.7件	2.4件	-11%
普通自転車の歩道通行部分(90路線)	3.5件	3.0件	-14%

4 計画期間内に整備を完了させるために苦慮・工夫した点

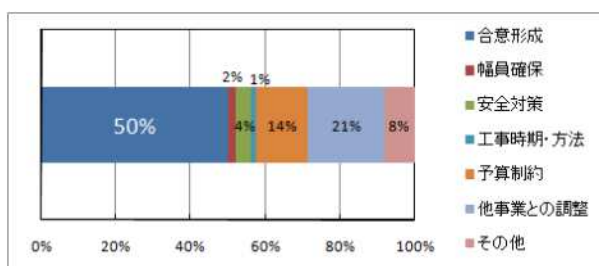


図 整備を完了できなかった理由

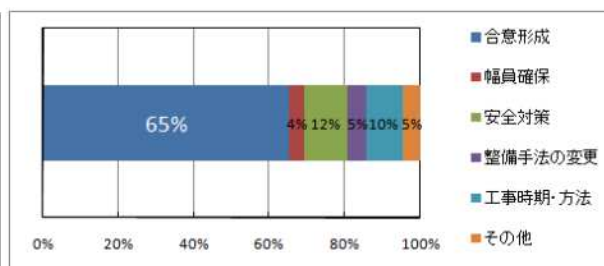


図 整備が計画通りに完了するよう苦慮した点

自転車対策に関する Q & A

警察庁においては、平成 23 年 10 月 25 日に「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」(警察庁丙交企発第 85 号等)を発出し、自転車に関する総合対策を進めることとしましたが、次のとおり、本通達に関する警察庁の考え方について理解を深めていただくための Q & A を作成しました。

Q 1 今回、警察庁で新たな通達を発出した趣旨は何ですか？

自転車は幼児から高齢者まで幅広い層に利用されており、特に最近では東日本大震災による交通の混乱等を機に通勤手段等としても注目を集めており、引き続きその利用の進展が見込まれる状況です。

その一方で、自転車関連事故の全交通事故に占める割合は増加傾向にあり、また、その交通ルール・マナー違反に対する国民の批判の声は後を絶たず、通行環境の整備も不十分な状況です。

こうした状況を踏まえ、今後、自転車に関する総合対策を進めるに当たっては、自転車は「車両」であるという考え方を交通社会を構成する全ての者に理解していただき、自動車運転者、自転車利用者、歩行者の 3 者の安全を確保していこうと考えています。

Q 2 具体的にどのような対策を進めていくのですか？

今回の総合対策を進めるに当たっては、

自転車の通行環境の確立

自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進

自転車に対する指導取締りの強化

の 3 つの主要な対策を並行して進めていくこととしています。

具体的には、

普通自転車専用通行帯（いわゆる自転車レーン）や自転車道の整備による自転車の通行環境の整備

普通自転車歩道通行可の交通規制の実施場所の見直し等

自転車に関する基本ルールの周知

学校を始めとした様々な場面での交通安全教育の充実や地方公共団体、自転車関係事業者等との連携・協働

街頭での指導・警告活動の強化

違反を繰り返す利用者、ブレーキのないピスト自転車利用者等悪質な利用者の検挙

等の対策を進め、良好な自転車交通秩序を実現していきたいと考えています。

Q 3 今後、自転車は、歩道を通行することができなくなるのですか？

今回の総合対策に関わらず、自転車は、法令の範囲内で歩道を通行することができます。

現在、法律（道路交通法第 63 条の 4 第 1 項）においては、自転車は
道路標識等により歩道を通行することができることとされている場合
運転者が子どもや高齢者等である場合
車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するためやむを得ない場合

には、歩道を通行することができることとされています。

したがって、このような場合には、自転車は、引き続き、法令の範囲内で歩道を通行することができます。

ただし、歩道を通行する場合には、どのような方であっても、歩行者優先というルールは守ってもらうことが必要です。

Q 4 今回の総合対策において、「普通自転車歩道通行可の交通規制の実施場所の見直し」を行うこととされていますが、幅員 3 メートル未満の歩道について自転車は通行できなくなるのですか。

今回の総合対策においては、「普通自転車歩道通行可の交通規制の実施場所の見直し」を行っていくこととしていますが、車道の交通量が多く自転車が通行すると危険な場合や歩行者の通行量が極めて少ないような場合等については、普通自転車歩道通行可の交通規制を続けることとしています。

また、Q 3 において述べたとおり、自転車は、引き続き、法令の範囲内で、歩道を通行することができます。

Q 5 自転車が車道を走行するのはかえって危険ではないのですか？

Q 3、Q 4 においても触れましたが、現在の法律上、例えば、自動車等の交通量が多く車道の幅員が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車等との接触の危険がある場合等には、歩道を通行することができます。

また、そもそも車道の交通量が多く自転車が通行すると危険な場合等については普通自転車歩道通行可の交通規制を続けることとしています。

いずれにせよ、自転車レーンの整備や総合的な駐車対策の推進等の通行環境の確立と自動車の運転者に対する注意喚起、啓発活動をあわせて進めることにより安全の確保に努めていきたいと考えています。

Q 6 今後、交通違反をした自転車については厳しく取締りを受けるようになるのですか？

自転車利用者による交通違反の指導取締りについては、まずは、街頭における指導警告活動を一層強力に推進することとしています。

ただし、ブレーキのないピスト等の自転車の運転のほか、歩行者や通行車両との交通事故に直接つながるような危険を生じさせたり、現場における指導警告に従わないなど悪質、危険な違反者に対しては、積極的に検挙措置を講じていくこととしています。

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

背景

「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について(平成19年交通局長通達)」に基づく各種対策を推進してきたところ、一定の成果は見られるものの、未だ…

- 自転車利用者の交通ルール遵守意識は十分に浸透していない
- 自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判の声は絶たない
- 自転車の通行環境の整備も十分には進んでいない

良好な自転車交通秩序を実現させるための総合対策

基本的考え方

【自転車は「車両」であるということの徹底】

- ・ 自転車本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進
- ・ 歩道を通行する者には歩行者優先を徹底

「車道を通行する自転車」と
「歩道を通行する歩行者」
の双方の安全を確保

通行環境の確立

- 規制標識「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」を活用した走行空間の整備
- 自転車歩道通行可規制の実施場所の見直し
- 自転車歩道通行可規制のある歩道をつなぐ
- 自転車横断帯の撤去
- 等

ルール周知と安全教育の推進

- 底 自転車は「車両」であるということの徹底
- ルールを遵守しなかった場合の罰則や交通事故のリスク、損害賠償責任保険等の加入の必要性等について周知
- 等

指導取締りの強化

- 指導警告の積極的推進、制動装置不良自転車運転を始めた
- する悪質・危険な違反の検挙
- 街頭での指導啓発活動時に
- 本来の走行性能の発揮を求め
- る者には歩道以外の場所の通行を促進
- 等

基盤整備

- 都道府県警察における総合的計画の策定
- 条例を制定した地方公共団体の事例も参考としながら、その取組を積極的に支援
- 体制整備、部内教養の徹底、関係部門との連携
- 地方公共団体等に対する駐輪場整備や放置自転車撤去の働き掛け
- 等

自転車の通行方法の推移

原則

軽車両である自転車は、原則として以下を通行しなければならない。

- 道路の左側端
- 車両通行帯のある道路においては第1車両通行帯
- ※ 自転車専用通行帯がある場合は当該通行帯（専用通行帯は昭和46年～）

例外

自転車は、例外的に歩道を通行することができる。

道路構造令

昭和45年

【自転車道】
幅員 2 m 以上
(特例 1.5 m)
※ 変わらず

【自転車歩行者道】
幅員 2 m 以上
(特例 1.5 m)

昭和57年改正

幅員 2 ~ 3.5 m 以上
(特例 1.5 ~ 2.75 m)

平成5年改正

幅員 3 ~ 4 m 以上
(特例 3 m)

平成13年改正
~ 現在

幅員 3 ~ 4 m 以上

道路交通法

昭和45年

【歩道通行可の指定】
・ 歩行者の通行を妨げない速度・方法で通行しなければならない。

昭和46年改正

【歩道通行可の規制】

昭和53年改正

・ 徐行しなければならない。
・ 歩行者の通行を妨げるときは、一時停止しなければならない。

【交通規制基準（平成4年～）】
歩道通行可の規制は、原則、幅員 2 m 以上（例外 1.5 m）の歩道で実施

近年の道路交通法改正等

平成19年

以下の場合には、歩道通行可の規制がなくとも歩道通行可

- ・ 運転者が、児童、幼児、高齢者（70歳以上）等である場合
- ・ 交通の状況に照らし、車道通行が危険である場合

平成23年

歩道通行可の規制は、原則、幅員 3 m 以上の歩道で実施

※ 歩行者の通行量が極めて少ないような場合、車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合等は規制を維持