

第9回自転車利用環境向上会議 第1分科会 自転車通行空間

自転車歩行者道が作られ続ける 背景を探る

自転車通行空間の整備延長の推移

	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	計	参考 歩道設置 道路延長
H29年度末	70	160	470	1,050	1,750	180,119
H30年度末	70	160	480	1,540	2,260	180,953
R1年度末	80	160	540	2,150	2,930	
R2年度末	80	160	560	2,800	3,600	

データ出典
 自転車通行空間：国交省調べ
 歩道設置道路延長：道路統計年報2020(一般道路分)

幅員13.0m以上の道路延長の推移

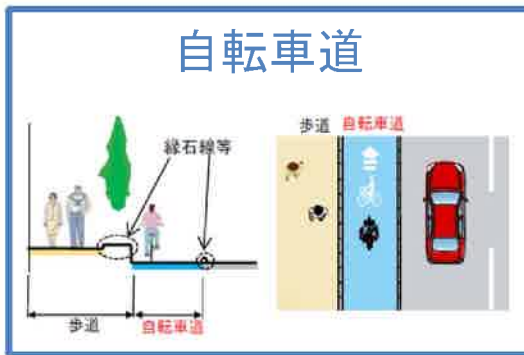
データ出典：道路統計年報2020

自転車通行帯とは？

★平成31年4月の道路構造令改正で、新たに「自転車通行帯」が次のように位置付けられた。

(定義) 第2条

十五 自転車通行帯 自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいう。

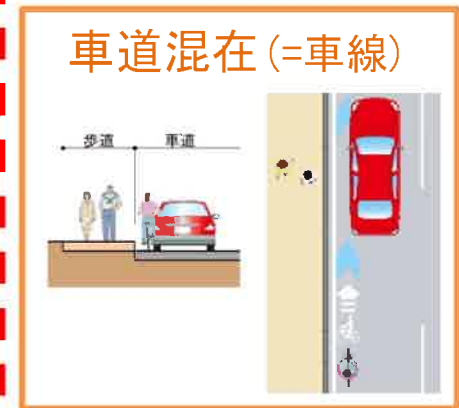
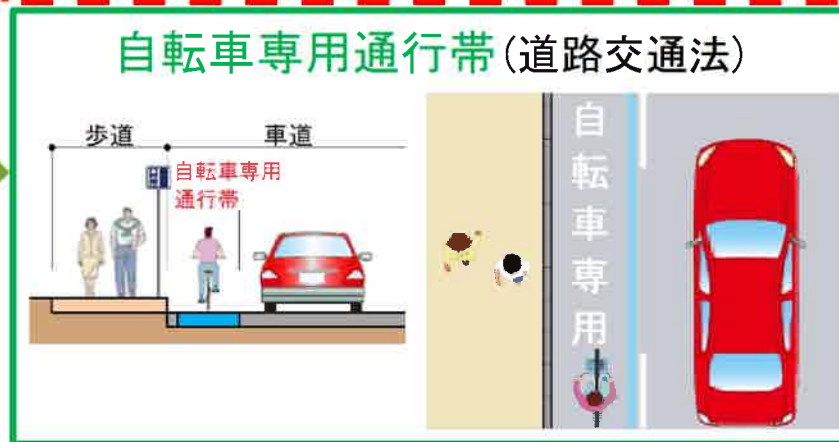
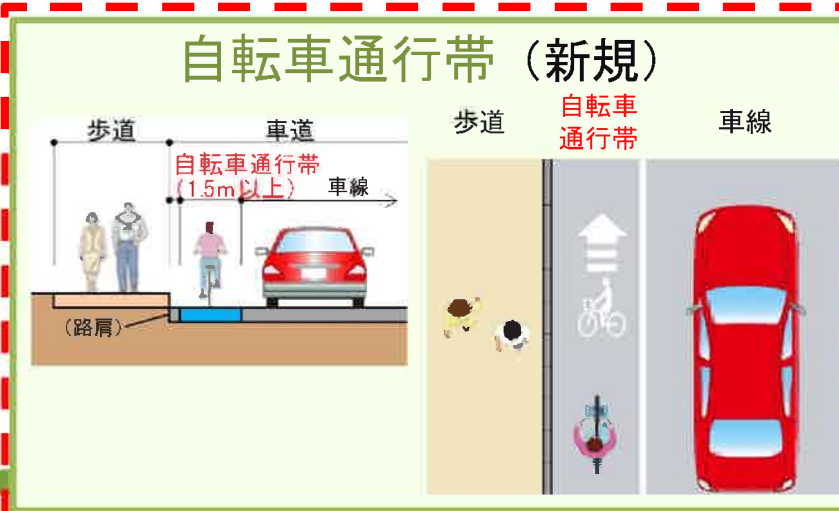


二 自転車道 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

道路交通法第20条第2項に基づき、公安委員会が「普通自転車専用通行帯」の規制を実施した場合 注1) 注2)

注1) 自転車通行帯は道交法の規制実施を想定したものであるため、事前に公安委員会との調整が必要。

注2) 規制が実施されない場合も、当面、法定外表示により、自転車の通行位置を示す等の運用は可能。



(参考) 自転車歩行者道

★国のガイドラインでは、今後使用しない方向



三 自転車歩行者道 専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

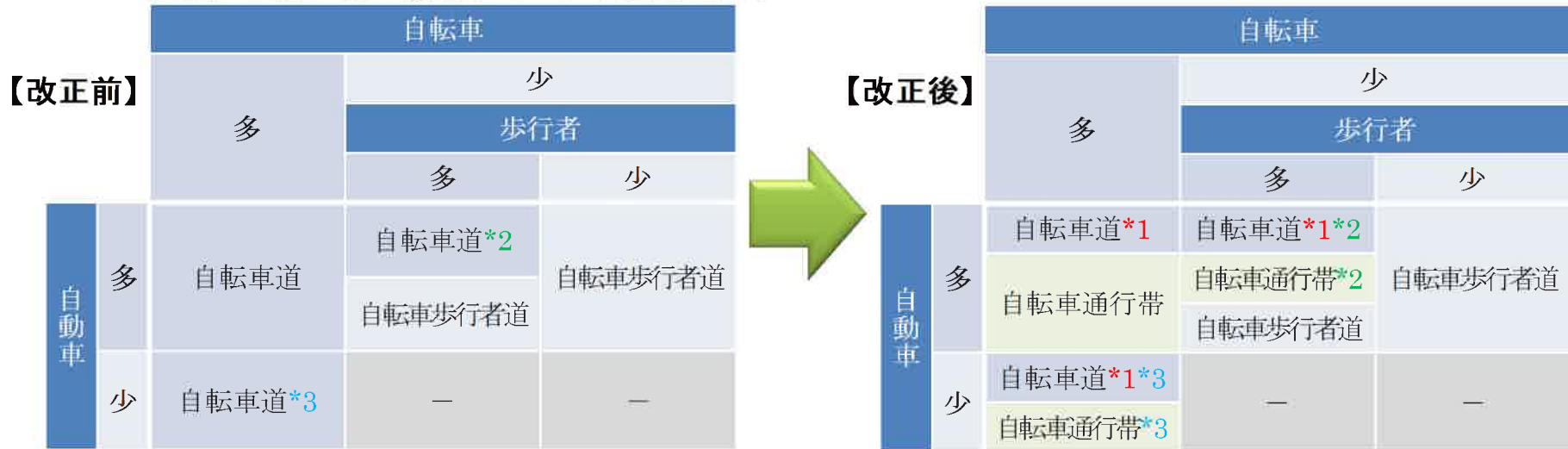
整備形態選定の考え方 ～改正のポイント～

1. 道路構造令改正（自転車通行帯の規定の新設）の趣旨

- ✓ 本来、自転車専用の通行空間を確保する必要があるにもかかわらず、自転車道の設置に必要な幅員（2m以上）を確保できない等により、整備できていない状況の解消

2. 整備形態選定の考え方

- ✓ 従来の自転車道の設置対象のうち、設計速度60km/h未満の道路は、自転車通行帯の設置対象となった。
- ✓ 設計速度60km/h以上の場合は、引き続き自転車道の設置対象となるが、やむを得ない場合は①自転車通行帯→②自転車歩行者道を選択することができる。



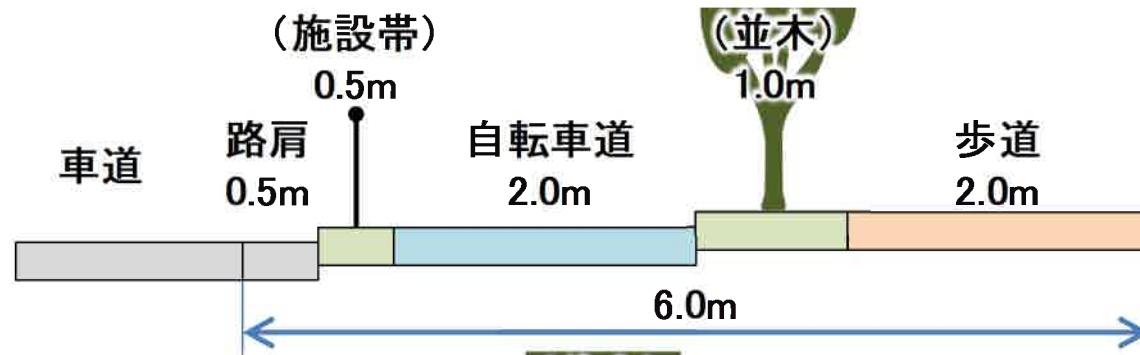
*1 新設道路においては、設計速度60km/h以上の場合、既設道路においては速度50km/h超の場合。
 *2 安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合（自動車と自転車の分離）。目安：自動車の速度＞40km/h
 *3 安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合（歩行者と自転車の分離）。目安：通勤・通学時など特定の時間帯に転換する場合等

3. 停車帯との関係

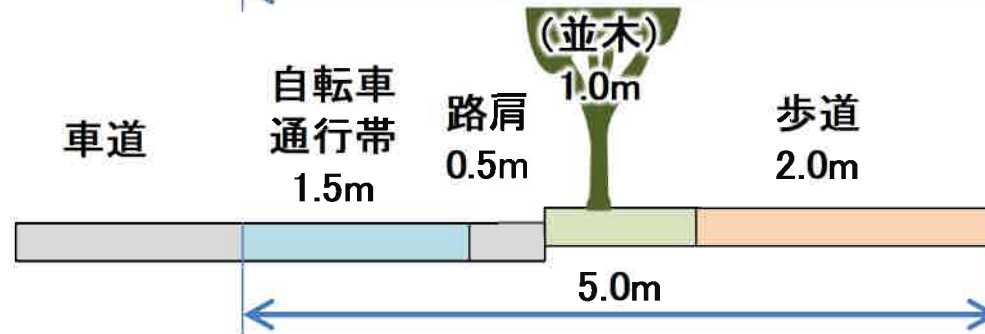
- ✓ 自転車通行帯は、車道の左端寄り、停車帯を設ける道路にあつては停車帯の右側に設置する。
 ⇒左から①歩道、②停車帯、③自転車通行帯、④車線 の順

幅員の比較

自転車道

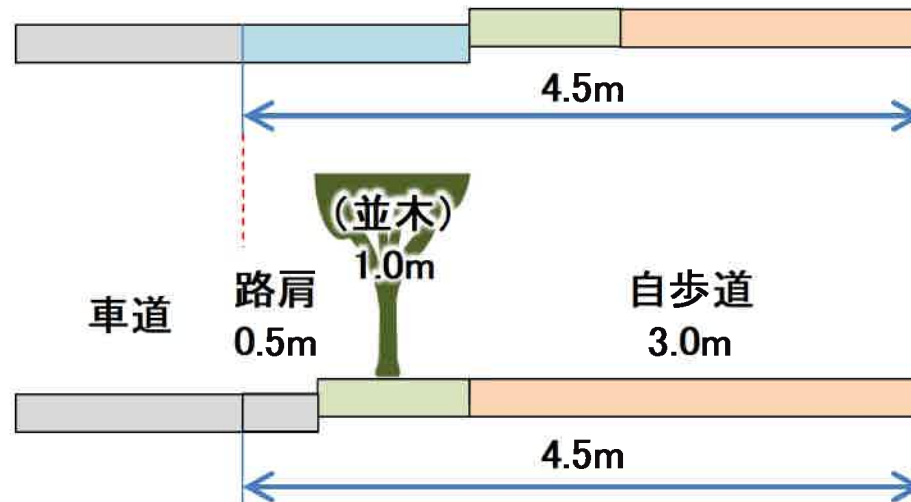


自転車通行帯



路肩省略

自歩道



条例による「自転車通行帯」の位置づけ(都道府県)

- 道路構造基準の地方分権により、地方道の基準は条例で定めることとなっている。
- 各都道府県の基準を定める条例等には、自転車通行帯、自転車車線、又は路肩の定義により、自転車通行空間確保を規定している。

1. 「基準は構造令による」と定めており、自動的に自転車通行帯が規定されている
青森、栃木、兵庫、徳島
2. 構造令のとおり自転車通行帯を定めている
北海道、岩手、宮城、秋田、山形、茨城、群馬、千葉、東京、神奈川、新潟、富山、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、京都、大阪、奈良、和歌山、島根、広島、山口、香川、愛媛、高知、福岡、佐賀*、長崎、熊本、沖縄
* 2m幅の自歩道規定も併用
3. 構造令より先に、独自の「自転車車線」を定めている。
埼玉
4. 独自の表現で自転車通行帯を定めている。
[自動車又は自転車の多い道路に設置できる]鳥取 [幅員を定めない]鹿児島
5. 構造令より先に、路肩の規定で自転車通行空間を定めている。
[1m]福島(3種のみ) [1.5m]福井 [幅を定めず]石川
6. 構造令のとおり自転車通行帯を定めるとともに、独自の路肩規定を併用している
[1m]山梨、岡山、大分 [1.25m]宮崎

2022/10 大脇調べ

新設道路に自歩道が整備された事例

https://www.google.co.jp/maps/@35.7608582,139.7145507,3a,75y,243.05h,85.29t/data=!3m7!1e1!3m5!1sqISUe0q4eUbS4WGA5XefCw!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3DqISUe0q4eUbS4WGA5XefCw%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D311.19022%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i16384!8i8192?hl=ja

¥o8%GtvW

新設道路に自歩道が整備された事例



出典:茨城県HP

<https://www.pref.ibaraki.jp/doboku/urado/doichi/nodaushiku/obaribaipasu.html>

つくばみらい市
(令和3年3月供用)

新設道路に自歩道が整備された事例

https://www.google.co.jp/maps/@34.2024902,135.161334,3a,75y,275.53h,71.7t/data=!3m6!1e1!3m4!1s_hn9dL5aE1AqdlVoU9QFyg!2e0!7i16384!8i8192?hl=ja

和歌山市
(令和4年9月末 拡幅供用)

新設道路に自歩道が整備された事例

<https://www.google.co.jp/maps/@34.2626693,135.2521904,3a,75y,68.15h,87.04t/data=!3m6!1e1!3m4!1sCLwS8aGbXk7ARR3VgYNysw!2e0!7i16384!8i8192?hl=ja>

和歌山市
(令和4年3月末 拡幅供用)

新設道路に自歩道が整備された事例

<https://www.google.co.jp/maps/@36.1154332,139.5950965,3a,75y,312.15h,69.42t/data=!3m6!1e1!3m4!1s5rCfN8U1PYSdIUFEARhnew!2e0!7i16384!8i8192?hl=ja>

埼玉県加須市
(令和4年4月 拡幅供用)

バイパスの幅員は15メートル。2車線で、片側の道幅は3・25メートル。両側に各3・5メートルの自転車歩行者道が付いている。
(埼玉新聞)

新設道路に自歩道が整備された事例



東京都中央区(環二通り)
(令和4年11月撮影。建設中)

新設道路への自転車専用通行帯整備事例

<https://www.google.co.jp/maps/@35.723884,139.8634584,3a,48.7y,318.54h,87.65t/data=!3m6!1e1!3m4!1sZ7956akhY1fy2zA9Ge60DQ!2e0!7i16384!8i8192>

東京都葛飾区
(令和4年9月供用)

新設道路への自転車専用通行帯整備事例

https://www.google.co.jp/maps/@35.7397304,139.5286267,3a,75y,316.42h,75.76t/data=!3m7!1e1!3m5!1spWVR7fKcSLq-rxPAS2Zvxw!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3DpWVR7fKcSLq-rxPAS2Zvxw%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D24.466045%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i16384!8i8192?hl=ja

東京都西東京市
(令和3年9月供用)

レーン相当の路肩あり

<https://www.google.co.jp/maps/@35.070718,136.969301,3a,75y,324.78h,85.67t/data=!3m6!1e1!3m4!1sf-fULEjp2S7aWpKxNDHYUw!2e0!7i16384!8i8192>

名古屋市緑区
(令和3年11月開通)

※それ以前の開通区間も同一断面なので、構造令改正以前から計画されていたと思われる。

片側歩道と幅広路肩での供用事例

https://www.google.co.jp/maps/@35.310768,139.9319031,3a,75y,198.66h,81.37t/data=!3m6!1e1!3m4!1sT708Wvr_khU_H9tIRvK38w!2e0!7i16384!8i8192?hl=ja

千葉県君津市
(令和4年4月開通)

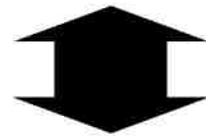
前ページの手前の区間(2012年以前の供用)

<https://www.google.co.jp/maps/@35.3164589,139.9357161,3a,75y,185.42h,102.01t/data=!3m7!1e1!3m5!1stIRrW8ToUr5CZmlxNkSKpA!2e0!5s20220601T000000!7i16384!8i8192?hl=ja>

千葉県君津市
(2012年以前の供用)

問題提起

- ◆ かれこれ10年近く、自転車専用通行帯の整備を推進してきた
- ◆ 構造令・条例への「自転車通行帯」の位置づけ、法的環境は整った
- ◆ 自転車通行帯＋歩道の幅は、自歩道と変わらない。＝用地の追買も不要



なぜ、自歩道？ なぜ、自転車通行帯としない？

道路ができるまでの流れ



紀南河川国道事務所HP掲載の図より

特定小型原付とは

★令和4年3月提出道交法改正法案の警察庁説明資料等によれば、

1 特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の交通方法等

○最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当する車両を「特定小型原動機付自転車」とする。

一定の＝内閣府令未制定。案)最高速度:20km/h、車体の大きさ:普通自転車同等

○特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しない。

○16歳未満の運転は禁止

○ヘルメット着用を努力義務とする。

○特定小型原動機付自転車は、車道通行を原則とする。＝車道上の自転車同等の交通ルール

○交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする。また、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命ずることとする。

2 特例特定小型原動機付自転車(歩道通行モード)の交通方法

○特定小型原動機付自転車のうち、一定の速度以下に最高速度が制限されており、それに連動する表示がなされているものについては、例外的に歩道(自転車通行可の歩道に限る。)等を通行することができることとする。

一定の＝未制定。案)6km/h

連動する表示＝未制定。案)道路運送車両法に基づく保安基準(国土交通省令)とする。

保安基準＝緑色灯火の点滅

識別点滅灯火の設置目的について

識別点滅灯火の設置目的

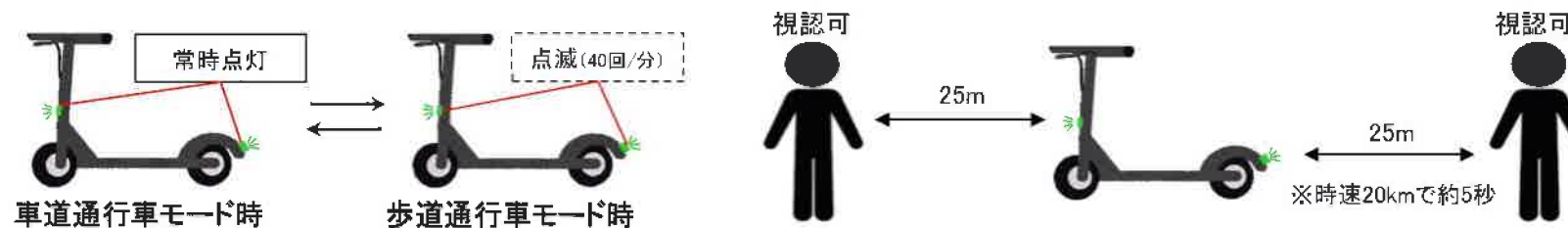
- 特定小型原動機付自転車への該当性や、当該特定小型原動機付自転車が改正後の保安基準に適合している旨を外観上容易に識別できるようにする。
- 特定小型原動機付自転車が一定の条件下で歩道等を通行できることを踏まえ、運転者が歩道通行車モードに設定していることを外観上容易に識別できるようにする。これにより、歩道等通行時における歩行者の安全確保を図る。

P1

技術基準(案)

1. 車体の前方及び後方25mの距離から屋間において点灯及び点滅を確認できるものであること。
(大きさや形状は問わない。前後2箇所に設置することも可)
2. 色は緑色であること。
3. 歩道通行車モードへの切替を行う車両では、設定中の車両区分に応じ、点灯・点滅が自動的に切り替わるものであること。具体的には、車道通行車モード時には常時点灯とし、歩道通行車モード時には40～60回/分の速さで点滅するものであること。
4. 取付位置は、地上0.4m以上(後方に備えるものを除く。)であって、前照灯との距離は10cm以上離れていること。 ※前照灯の取付高さ:地上0.5m以上
5. 容易に脱着できない構造であること。
6. 他の灯火との兼用を可とする(ただし、当該灯火の性能を損なう(基準不適合となる)兼用は不可)。
 < 兼用不可の例 > 前照灯や尾灯との兼用 ※これらの灯火は常時点灯が求められるため

P11



11

現状のよくある自転車道における交差点問題

- ✓ 双方向自転車道の交差点動線を法的に単純化するため、交差点付近で自転車道を打ち切り、自転車通行可の歩道とする設計は多い。
- ✓ 歩道部分では、自転車には徐行義務が課せられるが、実態は守られていない。
- ✓ 今後、自転車道は特定小型原付の通行空間ともなること、特定小型原付の交通ルール順守については、解禁前から厳しい目が向けられていることを考慮すると、「守れるルール」に変えていくため、自転車道を連続化させる改修が必要となる。



ここからは自転車道

20km/hモード可

↑ ↑

自転車横断帯は？

20km/hモード可？

ここは歩道(自転車通行可)

6km/hモード限定

↑ ↑

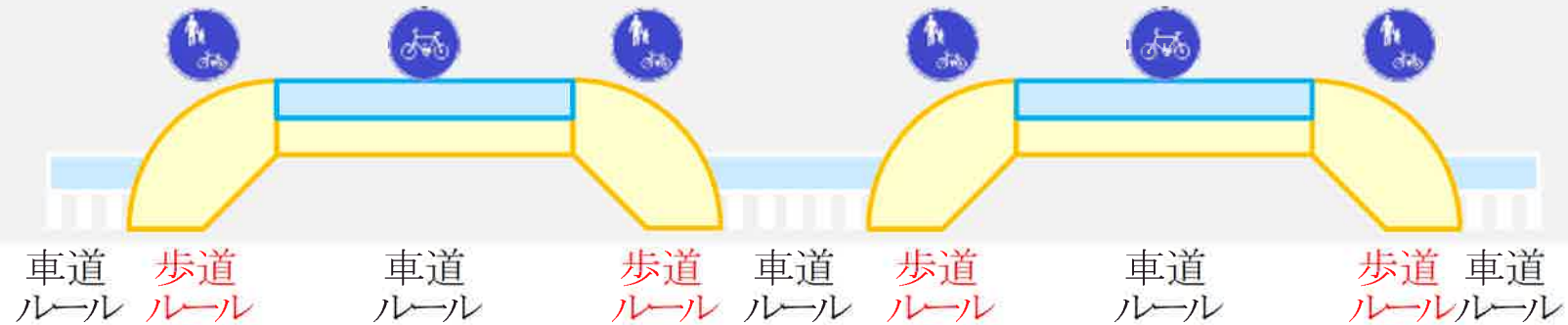
ここまでは自転車道

20km/hモード可

自転車通行空間の直進性・連続性確保

10年程前の設計（自転車道をモデル整備）

=交差点処理に悩み、交差点付近を歩道扱いに =不連続



直進性・連続性を確保したの設計

=交差点まで連続して、車道扱いで通行できる設計へ



電動自転車の普及状況

- 2000年以前から、電動自転車が使われていた上海では、年々、電動自転車の分担率が大きくなり、2014年にはペダル自転車の約3倍となっている。



出展：上海市第五次綜合交通調査成果報告

距離帯で見た自転車の分担範囲（日本）

- 5km未満の距離帯では自転車は交通手段の2割程度を担っており、都市交通手段の一翼を担っている。

