

1 我が国における自転車を取り巻く背景

(1) 自転車を取り巻く社会の動向

- 環境面への配慮、利用者の経済性・健康志向などから、都市部における自転車の利用が増大する一方で、自転車関連事故（特に自転車対歩行者で、自転車が加害者となって高額賠償を請求されるケースなど）が社会問題としてクローズアップされるようになった。
- 昭和45年に自転車の歩道通行可の交通規制が導入され、自転車の歩道通行の認識が広まったため、平成23年度に警察庁から自転車は「車両」であることを徹底する通達が出された。
- 平成24年度には、自転車の車道通行を基本とした通行空間整備をめざしたガイドラインが国により策定され、平成28年7月にその一部が改定された。
- 一方で、3年間にルール違反の摘発を2回受けた場合に安全講習の受講を義務付ける「自転車運転者講習制度」が平成27年6月より導入され、ルール違反に対する厳罰化も実施された。

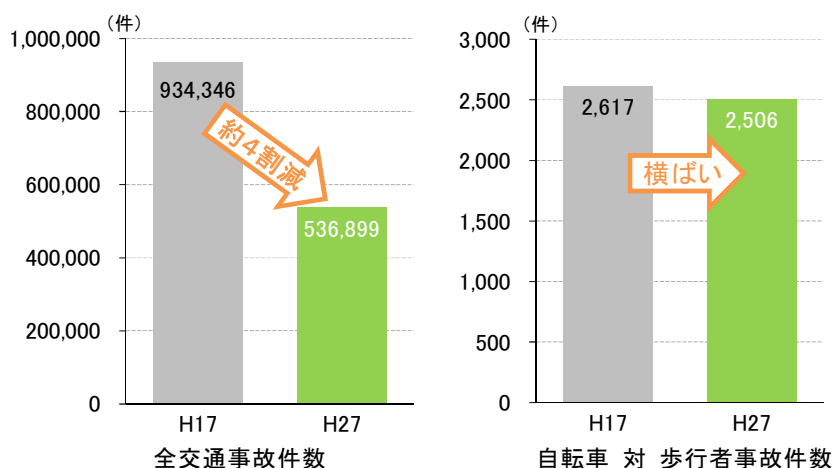


図 2-1 自転車対歩行者事故件数の増減(全国)

出典：平成27年中の交通事故の発生状況(警察庁)

<自転車での加害事故例>

男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭がい骨骨折等の障害を負い、意識が戻らない状態となった。

損害賠償額：9500万円

(平成25年7月 神戸地裁)

- 歩行者及び自転車利用者の安全確保に向け、「ルール・マナーの周知・徹底」と「自転車の通行環境整備」の必要性の高まりを受けて、全国や大阪府内において、自転車通行環境の整備に着手する自治体が急増。
- 自転車の通行環境は、その走行特性から、断片的ではなくネットワーク性が必要。
- 通行環境の整備を効果的かつ効率的に進めるためには、自転車通行空間をネットワーク状に整備することにより、自転車を整備路線に誘導していくことが必要。

整備すべきネットワークやその整備形態の考え方等を取りまとめた計画が必要

自転車を取り巻く法改正の経緯

時期			法制度等	主な内容
年	月			
昭和	35年	12月	道路交通法(改正)	○自転車は「軽車両」、車道通行が原則
	45年	4月	自転車道の整備等に関する法律	○交通安全・健康の増進の両面から、自転車が安全に通行することができる自転車道の整備に関する措置
		—	道路構造令(改正) 道路交通法(改正)	○自転車歩行者道の規定の新設 ○緊急措置的に自転車の歩道通行を認める。
	53年	5月	道路交通法(改正)	○「普通自転車の歩道通行可」の標識がある歩道で自転車の通行が可能 ○「自転車横断帯」が導入
	55年	11月	自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律(自転車法)	○自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化 ○放置自転車の急増に伴う自転車駐車場整備・撤去・附置義務の規定 ○自転車等の適正な利用や利用者の利用促進
平成	5年	12月	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(改正自転車法)	○自転車駐車総合対策として、放置自転車の撤去対策の充実や防犯も考慮 ○原付も対象
	10～11年		自転車利用環境整備推進モデル都市	○自転車利用環境の整備に関する重点的支援 (平成10年度:5都市、平成11年度:14都市)
	13年	4月	道路構造令(改正)	○自転車通行空間整備の方向性 ○自転車道・自転車歩行者道・歩道の設置条件等の明確化
	17年	4月	道路法施行令(改正)	○道路上に道路管理者が設ける自転車駐車場が道路付属物として追加
	18年	5月	まちづくり三法(改正)	○歩いて暮らせるまちづくりをめざすために、「中心市街地活性化法」、「大規模小売店舗立地法」、「都市計画法」が改正
		6月	道路交通法(改正)	○良好な駐車秩序を確立するために新たな駐車対策法制が整備 ○放置違反金制度の新設による使用者責任追及の強化 ○放置車両の確認及び関連事務の民間委託 ○短時間駐車違反車両に対する取締強化 など
		11月	道路法施行令(改正) 路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針策定	○路上自転車駐車場が占用物件として追加 ○路上自転車駐車場整備における一般的技術基準が策定
		12月	バリアフリー新法の施行	○誰もが安全・安心に通行できる歩行環境の確保
	19年	7月	新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 提言	○自転車を都市における重要な交通手段として位置づけ ○「人優先」「バランス」「パートナーシップ」の3つの基本事項
		10月	自転車利用環境整備ガイドブックの策定	○自転車通行空間における各整備手法の特徴・検討順位・検討事項・留意事項等の整理
	20年	1月	自転車通行環境整備モデル地区の指定(全国98箇所)	○都市レベルでの自転車通行ネットワークの構築 ○分離された自転車通行空間の戦略的整備に向けた取組開始

時期			法制度等	主な内容
年	月			
平成	20年	6月	改正道路交通法 及び同施行令の施行	○普通自転車の歩道通行可能要件の見直し ・道路標識等で指定された場合（歩道通行可） ・運転者が児童・幼児・70歳以上の場合 など
	21年	7月	自転車通行空間の 設計のポイント	○自転車ネットワーク路線のうち幹線道路において自転車通 行空間の設計を行う際に参考となる情報の整理
	23年	10月	「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」 （警察庁通達）	○自転車の原則車道通行を促すことを柱とする自転車交通 秩序実現のための総合対策の推進 ○自転車歩道通行可の規制の見直し及び自転車横断帯の 撤去 ○自転車利用者へ、ルールの周知と安全教育を推進し、指 導・取り締まりを強化する など
	24年	4月	みんなにやさしい自転車環 境・安全で快適な自転車 利用環境の創出に向けた 提言	○国土交通省と警察庁が安全で快適な自転車の通行環境と 歩行者の安全性を高めることをめざして設置した検討委員 会の提言 ○自転車ネットワーク計画の策定手順や整備形態の選定の 考え方を提示 ○自転車通行空間の設計や利用ルールの周知徹底、総合 的な取組などを提示
		11月	安全で快適な自転車利用 環境創出ガイドライン	○国土交通省と警察庁が連携し、自転車通行空間のネット ワーク化や通行ルールの徹底などを進めるための「安全で快 適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発出
	25年	12月	改正道路交通法施行	○自転車などの軽車両が通行できる路側帯が、道路の左側 部分に設けられた路側帯に限定
			交通政策基本法	○政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を 定め、実現に向けて必要な交通に関する基本的な施策が 定められており、「自転車」も交通の一手段として明記
	27年	6月	改正道路交通法施行	○自転車運転者講習制度が導入され、自転車運転中に信号 無視等の指定された14の危険行為を3年以内に2回以上 繰り返した14歳以上の者に対して、都道府県公安委員会 が講習を受けるよう命令。講習を受講しない者に対しては5 万円以下の罰金
	28年	3月	「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	○国土交通省が設置した「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」による提言として、自転車 ネットワーク計画の策定が進まない要因を検討し、安全性の 向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間 整備を促進するための方策などを提示
		7月	安全で快適な自転車利用 環境創出ガイドライン の一部改定	○国土交通省と警察庁が連携し、身近な移動手段として重 要な役割を担う自転車の安全で快適な利用環境を創出す る取組をさらに推進するため、平成24年11月に策定した 「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
	29年	5月	自転車活用推進法施行	○自転車活用の推進に関する施策の基本となる事項を定 め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進 ○市町村は、自転車活用推進計画を定めるよう努めなければ ならない。

(2)自転車利用のメリット

①健康増進

自転車は、通勤通学や買物など、日常生活において利用することで、目的地まで移動しながら適度な運動をすることができます。また、自転車はジョギングなどに比べてヒザなどへの負担が軽い上に、エネルギー消費が高く、健康増進に効果的な乗り物です。

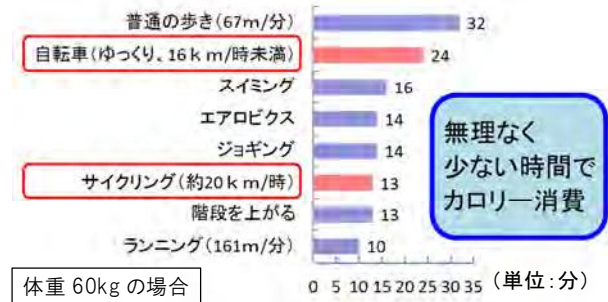


図 2-2 100kcal のエネルギーを消費する時間の比較

出典:健康づくりのための運動指針 2006 厚生労働省

②移動時間節約

自転車はいつでも手軽に利用でき、通勤通学や買物など、日常生活における短い距離の移動に最適な交通手段です。また、自転車は渋滞に巻き込まれることも無く、最短距離で目的地に移動することができることから、都市内における5km未満の移動において、最も早い交通手段とされています。

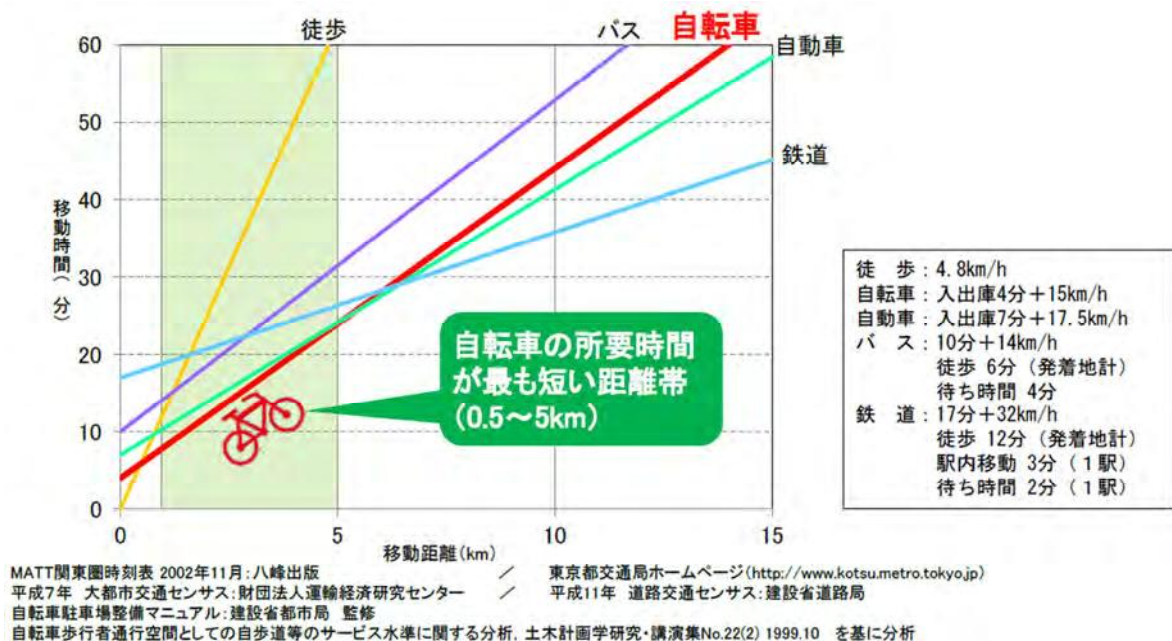


図 2-3 交通手段による移動距離に係る時間の比較

③経済的

自転車は燃料を必要としないため、ガソリン代等の費用がかかりません。その上、車体本体は税金もかからず、購入価格やメンテナンス費用、保険料や駐車料金も安価であり、利用コストが非常に安い移動手段です。

④環境に優しい

自転車は自動車など異なり、ガソリンなどの化石燃料を必要としないことからCO₂排出量もゼロであり、環境に優しい乗り物です。

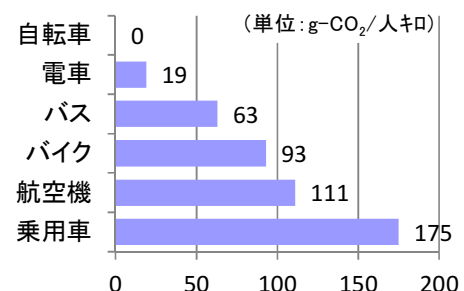


図 2-4 交通手段によるCO₂排出量の比較

⑤ 渋滞解消

自動車 1 台は概ね2m×5mの空間を占有しており、渋滞が発生するような通勤時間帯などは1人で乗っているケースが多く見られます。自転車だと0.6m×2mのスペースで済むため、自動車から自転車への利用転換が進めば、渋滞解消につながります。

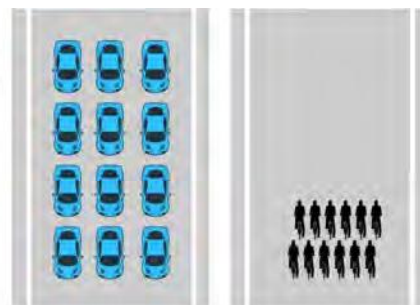


図 2-5 自動車と自転車の占有空間の比較

⑥ 街の活性化

自転車は、時間を気にせず、気軽に目的地を回遊できることから、まちへの来街回数や滞在時間が増加すると言われています。超高齢社会が進展する中、自転車利用の促進により、回遊性の向上を図り、外出の機会や範囲を維持・拡大させることは、地域の活力の維持・活性化につながります。また、来店者の比較で、自動車利用よりも自転車利用の方が1週間あたりの来店回数及び買物金額が大きいという調査結果（宇都宮市）が見られる例もあります。

表 2-1 来店回数及び買物金額の比較(H18 宇都宮市)

	週当たり 来店回数 a	1回の買物(平均)		1週間の買物	
		荷物または 袋の数 b	買物金額 c	荷物または 袋の数 a×b	買物金額 a×c
自動車(郊外店)	1.4	2.8	7,789円	3.92	10,905円
自転車(中心市街地)	3.4	1.8	3,691円	6.12	12,549円

⑦ 観光振興

自転車の観光利用は、点在する観光資源を結び、新たな発見を促すなど、観光振興において大きな力を発揮します。近年、外国人のインバウンドも含め、自転車での散策や長距離を走るロングライドなどの観光スタイルを提供する自治体も全国で増えており、地域特性に応じた魅力的なコンテンツを提供することで、観光の活性化を図ることができます。



写真 2-1 自転車観光で人気のしまなみ海道

⑧ 福祉的移動補助

歩くようなスピードで移動する高齢者の自転車利用に見られるように、歩行機能が少し落ちてきた人にとって、自転車は荷物も運べる重要な移動手段となります。また、近年、レジャー・スポーツ利用だけでなく、視覚障がい者などの移動手段として有効な、二人乗り用のタンデム自転車の公道走行を解禁する府県が増えています。超高齢化やバリアフリー化への対応が求められる中で、自転車は有効な移動手段となり得る可能性を持つものです。



写真 2-2 タンデム自転車

（※大阪府では平成 28 年8月にタンデム自転車の公道走行が解禁）



2 上位計画、関連計画の整理・把握

(1) 国の関連計画

「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

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(平成 28 年3月)

◆自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けて

○現行ガイドラインの課題

- ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村が少ない。
- ・自転車ネットワーク計画の策定・見直しに関する内容が不十分

○自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けた提言

- ・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
- ・段階的なネットワーク計画策定方法の導入
- ・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
- ・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

◆安全な自転車通行空間の早期確保に向けて

○現行ガイドラインの課題

- ・路面表示が地域ごとに異なっている。
- ・車道通行を基本とした柔軟な整備形態の選定ができない。
- ・自転車道の双方向通行において交差点処理が困難である。

○安全な自転車通行空間の早期確保に向けた提言

- ・路面表示の仕様の標準化
自転車のピクトグラム、帯状路面表示及び矢羽根型路面表示
- ・自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応
- ・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
- ・自転車道の一方向・双方向通行の適用の考え方

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

国土交通省道路局・警察庁交通局(平成 24 年 11 月、平成 28 年 7 月改定)

◆ガイドラインの目的

- 各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めること

◆作成主体

- 国土交通省及び警察庁が国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果等も踏まえ、共同で策定
- 道路局、交通局、それぞれから道路管理者(直轄、自治体)、都道府県警察に発出

◆ガイドラインのポイント

I. 自転車通行空間の計画

- 自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画目標の設定、自転車ネットワーク路線の選定、整備形態の選定など計画作成手順を提示
- 車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安を提示
- 整備にあたり道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、速度の見直しによる整備形態の変更を検討するとともに、整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応を提示

II. 自転車通行空間の設計

- 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方(分離工作物、幅員、路面表示等)を提示
- 直接的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の対応案を提示

III. 利用ルールの徹底

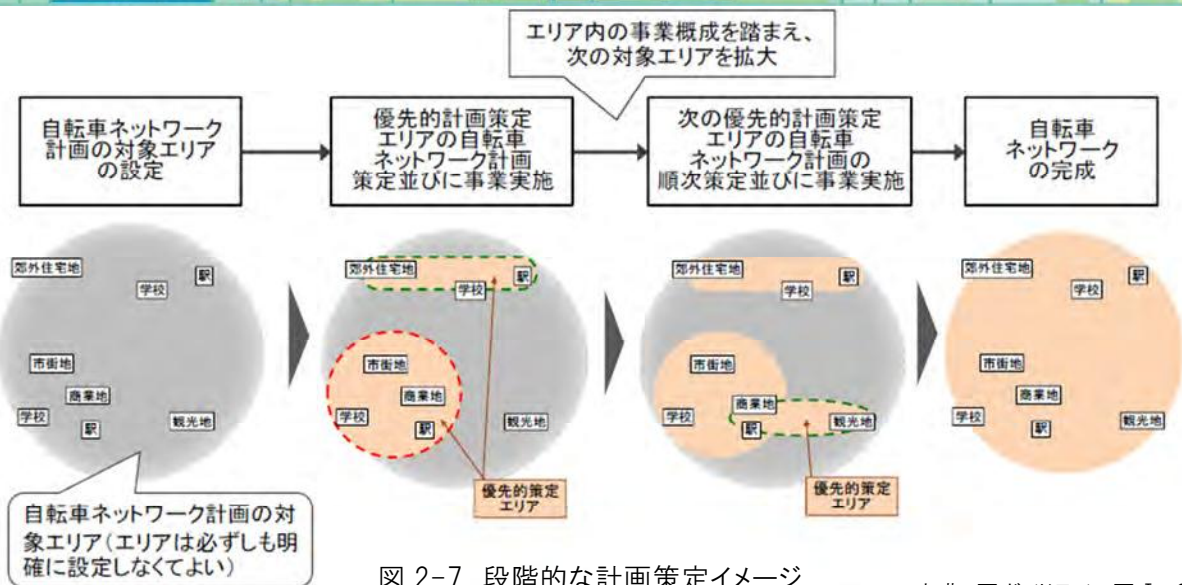
- 以下の3つの観点から利用ルール徹底の取組を提示
 - ①全ての利用者へのルール周知(学校教育、免許証更新時等)
 - ②ルール遵守のインセンティブの付与(児童等への自転車運転免許証の交付、事故の危険性周知等)
 - ③指導取締り(悪質、危険な違反への検挙措置等)

IV. 自転車利用の総合的な取組

- 駐停車・駐輪対策として、自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等の取組を提示
- 利用促進として、自転車マップ作成、レンタサイクル導入等の取組を提示

■平成28年7月の改定の主なポイント

- ①段階的な計画策定方法の導入
- ②暫定形態(車道混在等)の積極的な活用
- ③路面表示の仕様の標準化
- ④自転車道は一方通行を基本
- ⑤路面のカラー舗装や連続したラインは車道混在では使用しない



出典：国ガイドライン図 I-3

表 2-2 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

	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
目安※	速度が50km/h超11	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

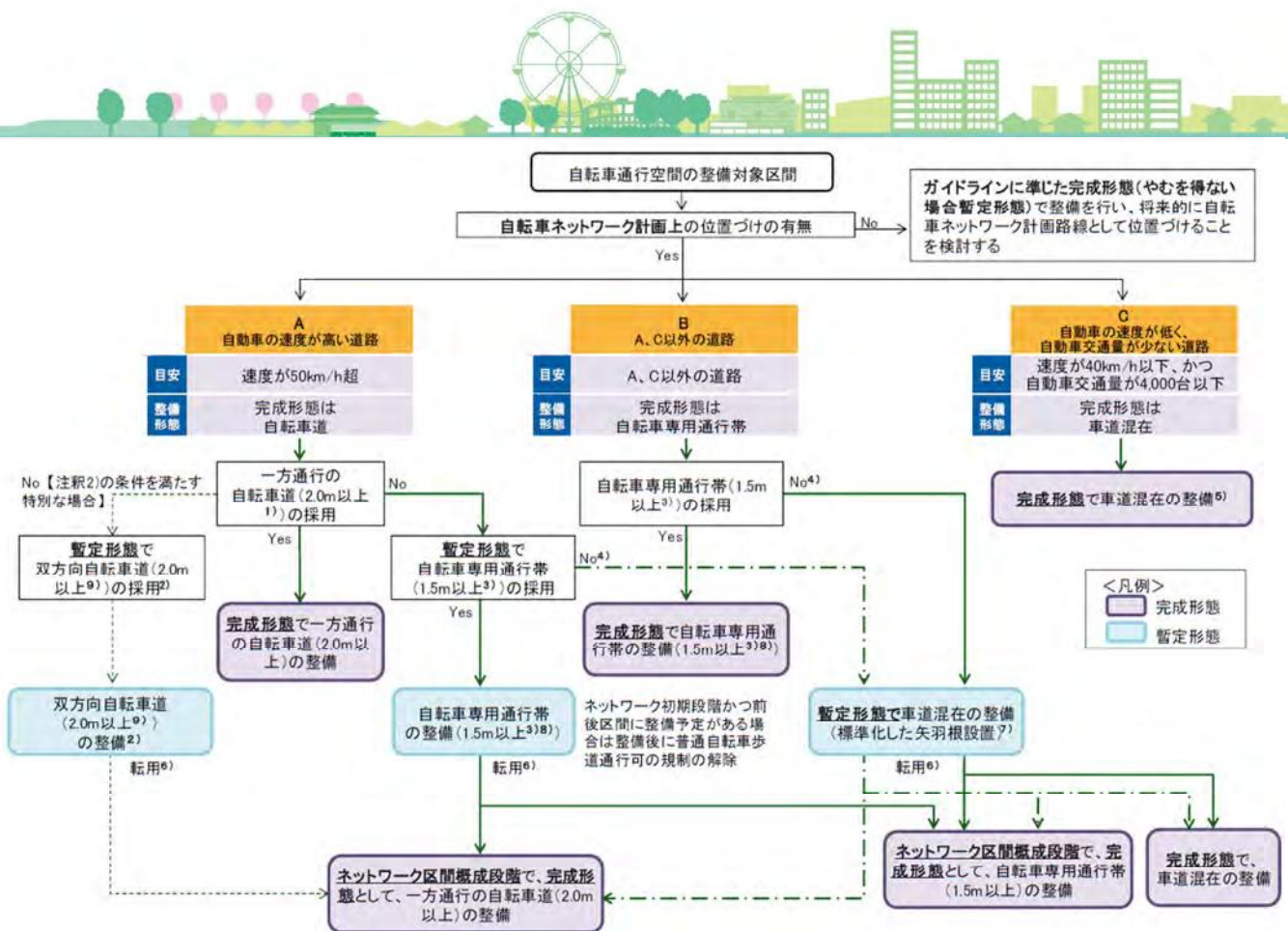
※参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において交通状況等に応じて検討することができる。

出典：国ガイドライン図 I-5

表 2-3 基本的な整備形態(イメージ)

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	※自転車専用通行帯の幅の全部 ※自転車専用通行帯の幅の一部
自転車と自動車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 〔路肩・停車帯内の対策〕 〔車線内の対策〕 ※矢羽型路面表示は外側線の下に重複させることができる (2) 歩道のない道路における対策 〔路側帯〕

出典：国ガイドライン図 I-6



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。
 - ①一定の区間長で連続性が確保されていること
 - ②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと
 - ③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること
 - ④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道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には、この限りではない。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 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もに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

図 2-8 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー

出典：国ガイドライン図 I-8

表 2-4 矢羽根型路面表示の標準仕様(案)

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<標準形> 幅=0.75m以上※1 長さ=1.50m以上 角度=1:1.6 道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。 幅=0.75m 長さ=0.60m 角度=1:0.8	設置間隔=10m※2 1.0m以上※3	設置間隔=10m※2 1.0m以上(0.75m以上※4)
備考	※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分で、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。 ※2: 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を密にする。 ※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。 ※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。		

出典: 国ガイドライン図Ⅱ-5

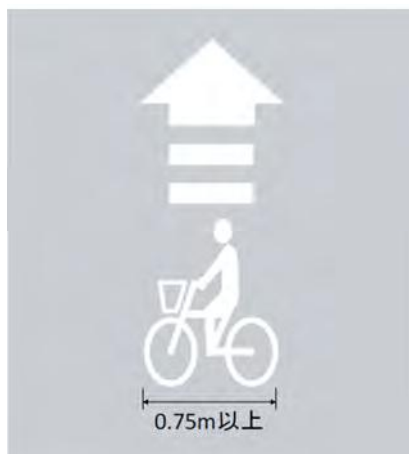
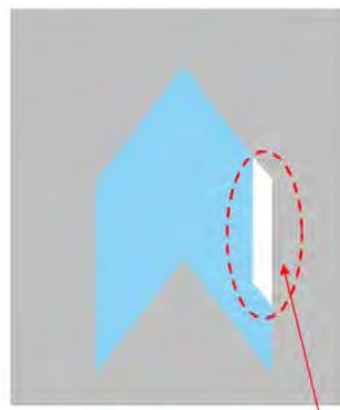


図 2-9 自転車のピクトグラム例
出典: 国ガイドライン図Ⅱ-1



縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

図 2-10 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策の例
出典: 国ガイドライン図Ⅱ-6



写真 2-3 さいたま市の例



自転車活用推進法（平成 29 年 5 月 1 日 施行）

◆目的

極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

◆基本理念

- 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。
- 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。
- 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。
- 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

◆地方公共団体の責務

- 基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

◆関係者の連携、協力

- 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努める。

◆自転車の活用の推進に関する基本方針

- 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策
 - ・良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路、自転車専用通行帯等の整備
 - ・路外駐車場の整備及び時間制限駐車区間の指定の見直し
 - ・自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
 - ・自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
 - ・学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上

◆自転車活用推進計画

- 政府は、自転車活用推進計画を定めなければならない。都道府県及び市町村は、各区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。

(2)大阪府の関連計画

大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例
(平成 28 年4月1日施行、保険に関する項目は平成 28 年7月1日施行)

◆条例の4本柱

- ①自転車保険の加入義務化
- ②交通安全教育の充実（学校・家庭・職場）
- ③自転車の安全利用
高齢者ヘルメット着用、自転車の点検及び整備
- ④交通ルール・マナーの向上
車道左側通行、歩道は歩行者優先、交差点での一時停止と安全確認、信号遵守、ライト点灯

※大阪府と事業連携協定を締結した保険会社と自転車専門店等から大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（自転車条例）にあわせて保険商品の提案あり

自転車安全利用推進のための重点行動指針
大阪府交通対策協議会(平成 27 年1月)

◆現状分析を踏まえた今後の取組の方向性

- 「ルール周知・安全教育」、「指導取締り」、「自転車通行空間の確保」に引き続き取り組んでいく。（特に、高齢者に対する安全教育及び指導を徹底）
- 前記の取組と併せ、「自転車ヘルメットの着用促進（特に幼児と高齢者）」、「自転車事故を補償する保険の加入促進」を効果的に推進していく。
- 今後、更に、現状分析結果も踏まえ、これまでの取組の有り方を点検・改善し、ターゲットを的確に捉えられるよう、質的にも量的にも対策の実効性を高めていく。
- また、対策を効果的かつ適切に推進するため、自転車利用にかかる関係機関・団体等との連携を強化

【今後の取組の方向性】

- ①ルール周知・安全教育
 - ・交通安全運動（自転車マナーアップ強化月間など）の改善
 - ・学生、若年層、成人層に対するルール周知
- ②指導取締り強化
 - ・街頭指導の強化、悪質違反者の検挙・高齢者に対するルール周知

③自転車通行空間の確保

- ・車道通行の原則に基づいた通行空間の確保
 - 地域の課題やニーズに応じた自転車通行空間を確保
 - 自動車への注意喚起や自転車の通行位置・進行方向が利用者に直感的に理解できるよう、路面表示などによる通行空間の『見える化』

大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画(案) (平成 28 年 10 月)

- 府内における自転車と歩行者の事故は増加傾向である中、自転車関連事故の死者数は全国最多となっており、府としても平成28年4月に「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、自転車に係る道路交通環境の整備に努める。
- 自転車、歩行者の安全確保のための、スピード感のある自転車通行空間の整備を目的として、自転車レーン整備の基本的な考え方を整理し、当面3か年の整備箇所を定めた大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画(案)を策定
- 今後、市町村道等を含めた自転車ネットワーク形成に向け、府管理道路における整備方針と、当面10か年の整備路線等を定めた整備計画を策定予定

<整備箇所>

○下記の①又は②に該当する緊急度の高い区間から、早期整備の可能な区間を選定

①自転車関連事故や自転車交通量が多い区間

- ・過去10年間の自転車関連事故数の距離当たり件数 4件/km 以上
- ・自転車交通量700台/日以上

②警察が選定した自転車指導啓発重点地区及び路線

➡ **3か年(平成28~30年度)で、府管理道路約60kmの自転車通行空間を整備**

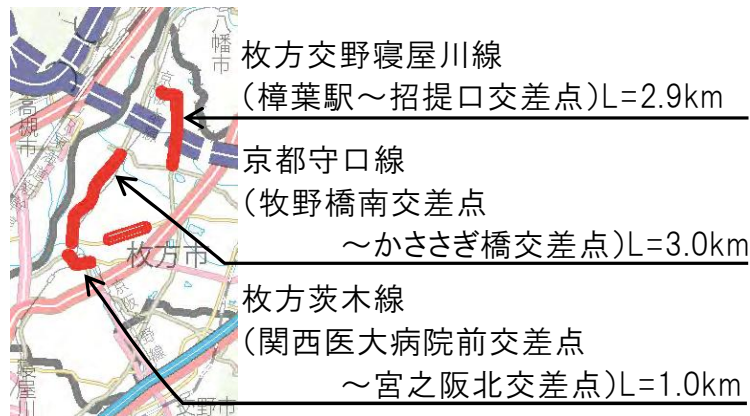


図 2-11 枚方市内で挙げられている整備区間

<整備形態>

- 早期整備の観点から、現状の車道内で路面表示等による誘導を行う。
- 車道幅員に余裕があるなどの区間では「自転車専用通行帯」として整備を検討。

(3)その他の大阪府下の関連計画

大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領(改定版)
大阪府道路交通環境安全推進連絡会議(平成 29 年 3 月)

◆目的

- 大阪府内における自転車利用環境の整備に向けた取組の一つとして、国のガイドラインに示される新たな自転車通行空間の整備方針に準拠しながら、自転車の通行位置や通行ルールを示す基本的なツールとなる法定外表示に関するデザイン、仕様、設置の標準的な考え方についてまとめたもの
- 国のガイドラインが改定されたため、それに準拠した内容に改定
- 改定版ガイドラインでは明確にされていない事項について、大阪府下における標準仕様等を補足的に示している。

◆適用範囲

- 大阪府内の道路管理者および交通管理者がガイドラインに沿って整備する自転車通行空間において法定外表示等を新設、改修する場合に対して適用し、既存の自転車通行部分は適用の範囲外とする。

◆法定外表示の種類

- 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示の参考色は青系色
(参考—日本塗料の番号：65-60P)
- 矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラム及び矢印の標準仕様は下図のとおり。

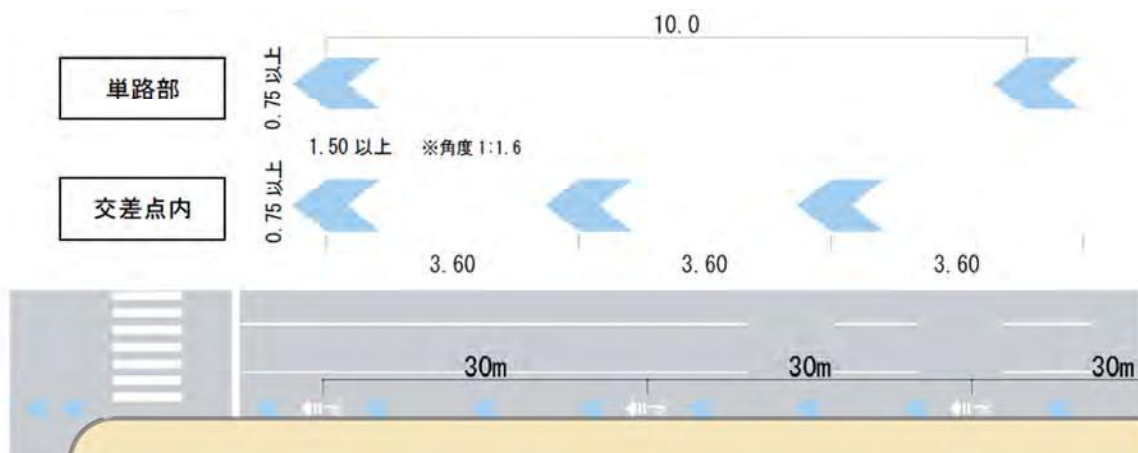


図 2-12 矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラム及び矢印の設置間隔

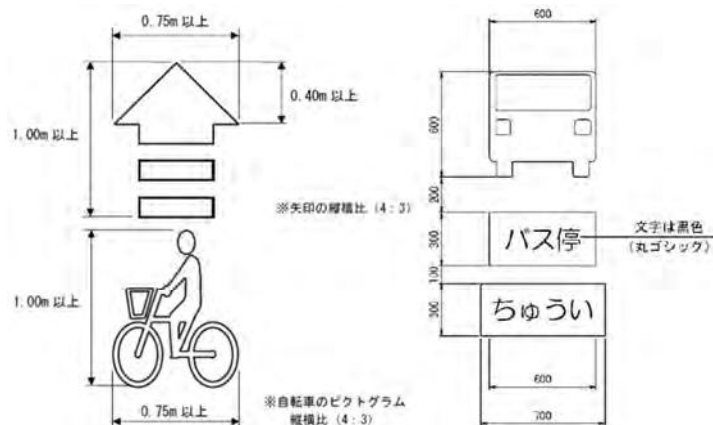


図 2-13 自転車のピクトグラム及び矢印、バス停の注意喚起の形状



図 2-14 車道混在における車道外側線の設置



(4)枚方市の上位計画・関連計画

上位計画や関連計画等で、自転車通行空間の整備などの安全で快適な交通環境の実現や自転車の利用促進が示されている。

第5次枚方市総合計画（平成28年4月）

◆基本構想

- めざすまちの姿 ▶ 持続的に発展し、一人ひとりが輝くまち 枚方
- 5つの基本目標 ▶
 - ①安全で、利便性の高いまち
 - ②健やかに、生きがいを持って暮らせるまち
 - ③一人ひとりの成長を支え、豊かな心を育むまち
 - ④地域資源を生かし、人々が集い活力がみなぎるまち
 - ⑤自然と共生し、美しい環境を守り育てるまち

◆基本計画

4つの重点的に進める施策

- ①市民、市民団体、事業者、行政が連携し、支えあうまちをつくる
- ②安心して子どもを産み育て、健やかな成長と学びを支えるまちをつくる
- ③誰もがいつまでも健康に暮らせるまちをつくる
- ④人々が交流し、賑わいのあるまちをつくる

◆自転車に関連する記述

施策目標4 安全で快適な交通環境が整うまち

取組の方向

- 日常生活において安全に歩行できるよう、快適な歩行空間の整備に取り組むとともに、交通事故の防止を図るため、**自転車**や歩行者の交通安全意識の向上を図る。

行政の主な取組

- 自転車**通行空間の整備
- 交通安全教室の実施など交通安全意識の啓発

市民、市民団体、事業者の主な取組

- 交通ルールを守り、交通マナーを向上させるなど交通安全意識の向上
- 事業者は、従業員に対する交通安全教室の実施など交通安全意識の啓発

施策目標5 快適で暮らしやすい環境を備えたまち

取組の方向

- 市民生活の利便性向上や環境負荷の低減などを図るため、効率的で利便性が高く、持続可能な公共交通環境の整備を図るとともに、公共交通機関の利用を促進する。

行政の主な取組

- 人、**自転車**、公共交通を優先させた交通計画の策定・推進

市民、市民団体、事業者の主な取組

- 公共交通機関や**自転車**を積極的に利用

枚方市都市計画マスタープラン（平成29年3月改定）

◆将来都市像

まち・ひと・自然がつながり、持続的に発展する都市

◆目標年次

平成38（2026）年度

◆都市づくりの基本方針

- ① 便利で快適に暮らせる計画的な都市づくり
- ② 都市基盤や公共交通ネットワークが充実した都市づくり
- ③ 安全安心の都市づくり
- ④ 水や緑の豊かな地域資源を生かし、質が高く潤いのある都市づくり

◆めざすべき都市構造

- ① 自然や地形的特徴を踏まえた都市づくり
- ② 集約型都市構造の実現
- ③ 「都市間交流軸（経済産業の大動脈となる主要な幹線道路ネットワーク）」の充実
- ④ 「生活交流軸（都市拠点間や生活圏域からの移動を支える公共交通ネットワーク）」の充実

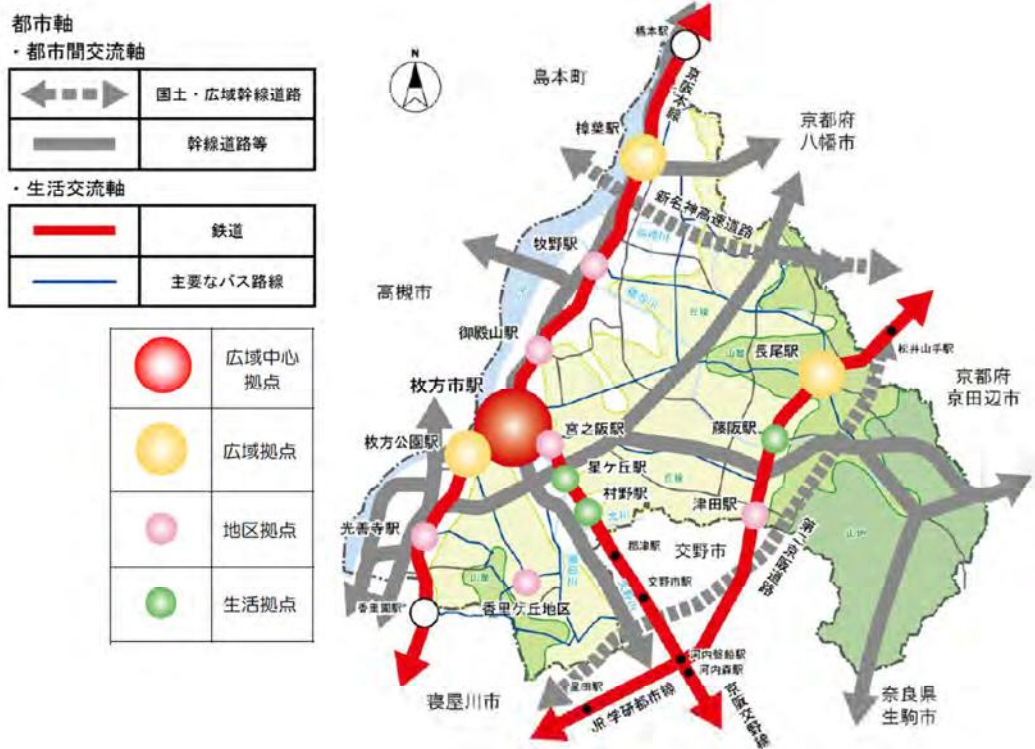
◆自転車に関連する記述

部門別の方針：交通

○安全が実感できる快適な歩行空間と**自転車**通行空間の確保を推進

地域別構想：中東部地域

○都市計画道路における歩行者、**自転車**の通行空間の確保





枚方市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

◆将来都市像

○本市を取り巻く社会情勢の変化に対し、都市全体の観点から、居住や医療・福祉・商業などの都市機能増進施設を適切に誘導することによる集約型都市構造の実現や、公共交通に関する施策などを位置づけコンパクトな都市づくりと交通施策との連携といった「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の都市づくりに関する事項を位置づけるもの

◆目標

自家用車に過度に依存しなくても利便性が高く住みやすい都市の実現

- ①より便利な都市を実現させていく
- ②公共交通ネットワークを充実させる

◆基本的な方針

<住宅>

- 郊外などの外延部への住宅地の拡大については抑制を基本
- 居住誘導区域内の都市機能誘導区域が設定されるエリアにおいては、医療・福祉・商業などの生活サービスなどの多様な都市機能と調和した都市居住の誘導を図り、利便性が高く良好な居住環境を形成
- 都市計画マスタープランにおいて、「生活交流軸」として示された鉄道網及びバス路線網で形成される「公共交通ネットワーク」については、生活サービスをはじめとする都市機能へのアクセス性や都市における生活の多様性・快適性の観点から充実を図る。

<都市機能増進施設>

- 都市機能誘導区域においては、市内外からの公共交通によってもたらされる高い交通利便を生かし、医療、福祉、商業などの「生活サービスの都市機能を増進する施設」の誘導や、施設機能の維持、充実を図る。
- 都市機能誘導区域内においては、都市拠点などにおける市民の文化的な活動や賑わいの創出や、市内外からの交流を促進することで、まちの賑わいを生みだす文化施設などの「都市の魅力や活力を高める都市機能を増進する施設」における施設機能の維持、充実を図る。

◆将来都市像

まち・ひと・自然がつながり、持続的に発展する都市

※都市計画マスタープラン、立地適正化計画でめざす将来都市像を受け継ぐ

◆交通まちづくりの視点

①供給する交通から「多様な主体で支える交通」へ

- 人口減少、超高齢社会においては需要追随型から目標達成型の交通施策の実施
- 行政も積極的に参画し、交通事業者と交通利用者とともに交通を支える仕組みづくり
- 交通の課題解決に向けた協議組織の設置
（地域主体型交通の導入サポート など）
- 自転車**、歩行者など交通マナーの啓発やルールづくり

②「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けた交通政策へ

- 地域の拠点を設定し、その交流機会を高める基盤として交通を確保、維持する
- 駅などのターミナル機能の充実、幹線機能の充実と支線との有機的な結節など都市構造を支えるバス路線の再編
- おでかけしやすい交通体系の実現

③「公共交通や徒歩・**自転車**が主役になるまちづくり」へ

- 誰もが安全・安心で快適に移動でき、過度に自家用車に依存しなくても移動できるまちづくり
- 自動車需要の適正化、公共交通の利用促進、公共交通環境整備
- 幹線公共交通の検討
- 公共交通が生み出す価値を社会全体の支出抑制効果で判断する必要
（交通とまちづくり、福祉、医療、教育、商工、観光、環境）
- 公共交通への「赤字支援」ではなく「おでかけ機会を広げる投資」と捉えた支援策の検討

④「既存の交通施設を最大限に活かした交通」へ

- 道路空間の再配分（（例）歩行者＞**自転車**＞公共交通＞自家用車）
- 安全で快適な歩行や**自転車**通行空間の確保、駅周辺の歩行環境の改善
- 道路の役割分担の明確化
- 局所的な渋滞箇所のための交差点改良や右折レーン設置など費用対効果の高い取組

⑤「広域的な移動を一層円滑にする交通」へ

- 広域的な人とモノの移動を円滑化
- 都市間交流の活性化、防災面での広域連携



第2次枚方市環境基本計画（平成 23 年 3 月）

◆めざすべき環境像

みんなでつくる、環境を守りはぐくむまち 枚方

◆自転車に関連する記述

基本施策「環境にやさしいまちづくり」

＜環境負荷の少ない都市構造への転換＞

- ・駐輪場や歩行空間の整備を行うなど、**自転車**・徒歩の利用を促進する。
- ・モビリティ・マネジメントを実施することにより、自動車利用から公共交通機関・**自転車**・徒歩を利用するライフスタイルへの転換を促進する。

＜主な事業例＞

- ・**自転車**利用の環境整備
- ・エコ通勤の促進

枚方市地球温暖化対策実行計画（平成 25 年 3 月）

◆基本方針

- ①再生可能エネルギーの利用拡大
- ②省エネルギー・省CO₂活動の推進
- ③低炭素化につながる環境整備の推進
- ④循環型社会の構築に向けた活動の推進

◆自転車に関連する記述

基本方針3「低炭素につながる環境整備の推進」

1. 環境負荷の少ない交通体系等の推進

○公共交通機関や**自転車**・徒歩での利用がしやすく、環境負荷の少ない交通体系が整備されたまちづくりをめざして、駅前広場の整備や、公共交通マップを配布するなどの公共交通の利用を促進し、環境にやさしい交通体系の確立に向けた取組を推進します。また、**自転車**駐車場や歩行空間の整備を行うなど、**自転車**・徒歩での利用を促進します。

◆基本理念

『だれもが安全・快適に安心して移動できる 魅力と活気にあふれるまちづくり』

◆基本的な方針

- ①快適でやすらぎのあるまちづくり
- ②人にやさしく安全なバリアフリーのまちづくり
- ③魅力と活気にあふれるまちづくり
- ④人が健やかに自立して暮らせるまちづくり
- ⑤市民参加と協働によるまちづくり

◆自転車に関連する記述

基本的な方針5「市民参加と協働によるまちづくり」

高齢者や障害者をはじめ市民が参加し、行政、事業者、市民が協働して、まちのバリアフリー化を推進し、放置**自転車**・めいわく駐車などを無くすとともに、「心のバリアフリー」として高齢者や障害者への理解を広げていきます。

整備の基本方針

<駅前広場>

歩道の改良、障害物の撤去 → 放置**自転車**対策等を実施する。

<道路：既設道路>

放置**自転車**や不法占用物件である店舗看板等については、撤去を行う。

<その他：駐輪対策の推進>

駅周辺では、駐輪対策とバリアフリー施策との一体的推進が必要かつ重要であり、駅周辺の駐輪需要の特性を把握し、駅へのアクセス、駅周辺の商業施設へのアクセス等、その原因に応じて関係者と連携しつつ、駐輪対策を行う体制、方策を検討する。

- ◇駅周辺における**自転車**等駐車場の整備
- ◇放置**自転車**禁止区域の案内、サインの充実
- ◇放置**自転車**の撤去や駐輪マナーの啓発

整備項目

<牧野駅及び周辺地区：駅前広場>

牧野駅東側では、自動車や**自転車**、歩行者が錯綜している危険な状況を改善するとともに、バスやタクシー等の公共交通機関の利便性を向上させるため、牧野駅前広場整備事業と牧野駅東地区第一種市街地再開発事業を一体的に整備を進め、駅前広場は移動等円滑化基準等に沿った整備とします。

基本構想の推進体制

<市民の責務の明確化>

移動の障害となっている違法駐車、放置**自転車**の禁止、**自転車**の通行マナー向上等については、市民の協力が必要であり、本市では市民の責務を明確にするために、広報活動、啓発活動、教育活動等を進めていきます。

3 自転車利用に関する一般的なルール

(1) 自転車の走り方

◆ 車道通行が原則

○ 道路交通法において、「自転車」は「軽車両」であり、クルマと同じ「車両」の一つとして位置づけられています。また、同法では「車両」は「車道」を通行することを定めているため、自転車も原則、車道を通行しなければなりません。この場合において、自転車は車道の左側端によって左側通行をしなければなりません。

◆ 路側帯がある場合

○ 路側帯と車道の区分がある道路では、自転車は車道の左側端を通行することが原則ですが、歩行者の通行を妨げないような速度と方法であれば、路側帯をクルマと同じ方向に左側通行することができます。ただし、白線が2本ある場合は、「歩行者専用の路側帯」ですので自転車は通行できません。

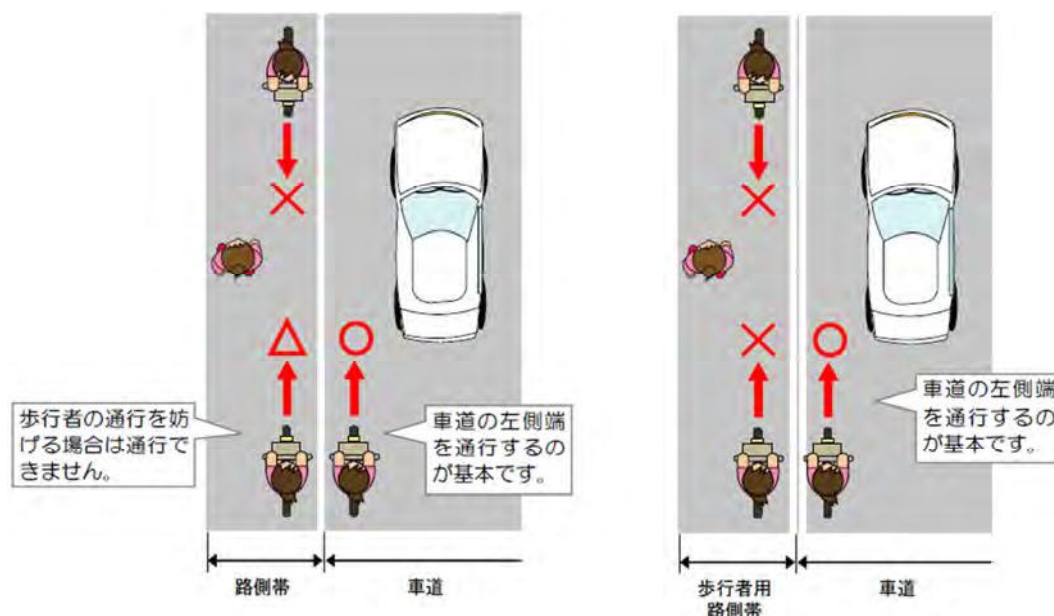


図 2-16 路側帯のある道路での通行ルール

◆ 自転車道や自転車レーンがある場合

○ 自転車道がある場合、自転車は自転車道を左側通行しなければなりません。車道や歩道を通行することはできません。

○ 自転車レーン（自転車専用通行帯）がある場合、車道を通行する自転車は、自転車レーンを左側通行しなければなりません。原動機付自転車など軽車両以外の車両は自転車レーン（自転車専用通行帯）を通行することができません。



写真 2-4 自転車道



写真 2-5 自転車専用通行帯

◆歩道を通行できる場合

○自転車が例外的に歩道を通行することができるのは、以下に当てはまる場合に限りです。それ以外の場合は、車道を通行しなければなりません。

(325の3) 自転車及び歩行者専用

- ①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とき
- ②児童や幼児（13歳未満の子供）、70歳以上の高齢者であるとき
- ③車道又は交通の状況に照らして、普通自転車の通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるとき



図 2-17 歩道通行ができることを表す標識

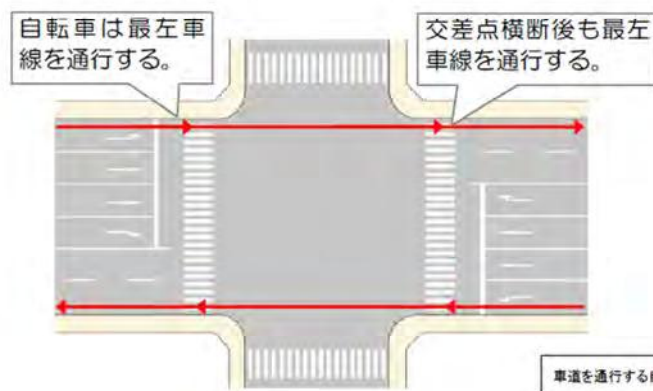
○道路標識等により例外的に歩道を通行することができる場合は、原則として、歩道の中央から車道寄りの部分を「徐行」しなければなりません。

◆交差点の直進方法

○自転車は軽車両であるため、交差点を直進する場合には、左折専用車線であっても車道の最も左側の車両通行帯を通行しなければならず、自転車横断帯がある場合には、自転車横断帯を通行しなければなりません。

○横断歩道を自転車で通行する場合には、歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはいけません。

■左折車線の進行方向別通行区分が指定されている場合



■自転車横断帯が設置されている場合

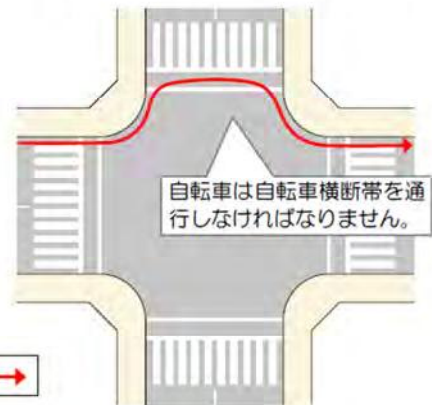


図 2-18 信号交差点を直進する場合

◆交差点の右折方法

○自転車は、信号機の有無にかかわらず、交差点で右折するときには、あらかじめその前からできる限り左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければなりません。

○信号機のある交差点では、青信号で右折する地点まで直進し、その地点で止まって右に向きを変え、前方の信号が青になってから進むことになります。

○自転車横断帯がある場合には、自転車横断帯を通行しなければなりません。

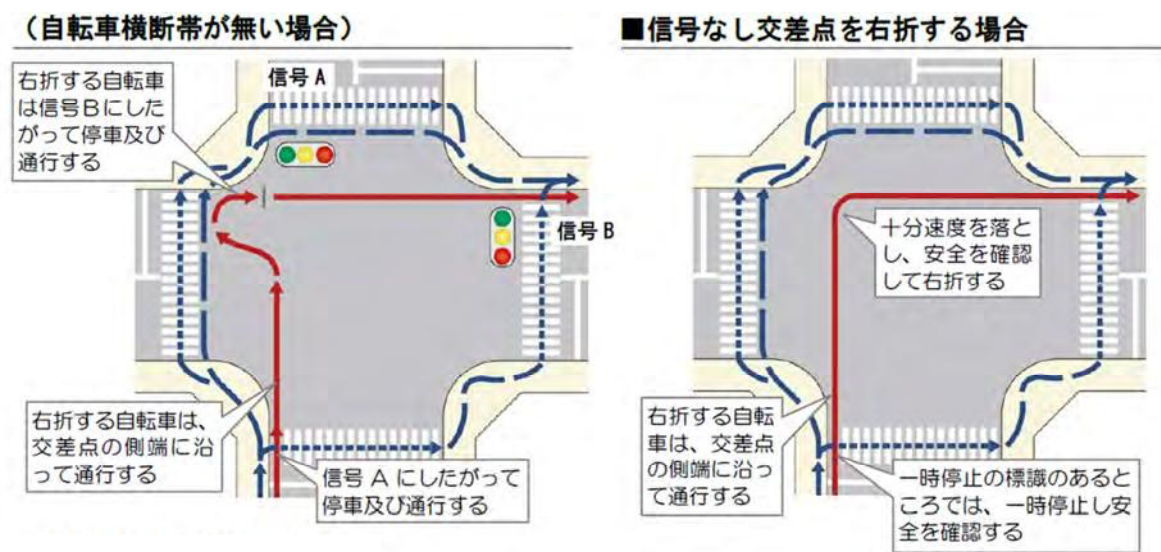


図 2-19 信号交差点を右折する場合

◆従うべき信号

○交差点に設置されている信号機は、車両用信号機の場合、歩行者用信号機が併設される場合、歩行者・自転車専用信号機が併設される場合の大きく3つのパターンに分かれ、それぞれ自転車が従うべき信号機と通行方法が異なります。

表 2-5 交差点を横断する場合

	①車両用信号機のみ場合は、車道通行と歩道通行ともに車両用信号機に従うことになります。
	②車両用信号機と歩行者用信号機が併設される場合は、車道通行は車両用信号機、歩道通行は歩行者用信号機に従うことになります。 (ただし、横断歩道を自転車で通行する場合には、歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはいけません。)
	③車両用信号機と歩行者・自転車専用信号機が併設される場合は、歩行者・自転車専用信号機に従い、自転車横断帯を通行しなければなりません。

(2)自転車安全利用五則

- ◆近年、自転車事故が増加するとともに、自転車が歩道を無秩序に通行している実態を踏まえ、平成19年7月に自転車の歩道通行要件の明確化等を内容とする道路交通法の改正が行われたのを機に、交通対策本部が発表した周知・徹底をはかるべき自転車のルール。
- ◆各自治体で、チラシの作成やホームページに掲載するなど、自転車の交通ルール周知・啓発の基本事項として広く取り扱われています。

自転車安全利用五則を守りましょう。



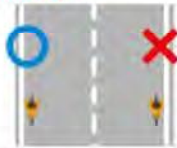
① 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。
したがって、歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。



② 車道は左側を通行

自転車は、道路の左端に寄って通行しなければなりません。



③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道では、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



④ 安全ルールを守る

■飲酒運転は禁止



■二人乗りは禁止



■並進は禁止



■夜間はライトを点灯



■信号を守る



■交差点での一時停止と安全確認



⑤ 子どもはヘルメットを着用

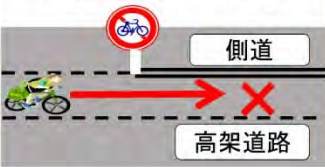
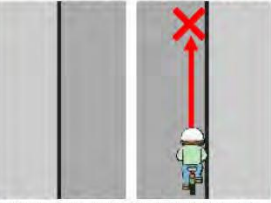
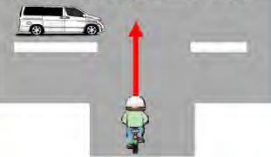
児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



出典：警察庁ホームページ

(3) 自転車運転者講習の対象となる危険行為

○改正道路交通法の施行（平成27年6月1日）により、自転車の運転に関して、信号無視などの危険なルール違反を繰り返すと、公安委員会から自転車運転者講習の受講を命ぜられる制度（自転車運転者講習制度）が導入され、対象となる一定の危険行為として、14の項目が指定されています。

1 信号無視 	2 通行禁止違反  道路標識で自転車の通行が禁止されている道路を通行する行為など	3 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)  自転車を除く
4 通行区分違反  道路の中央から右側部分を通行する行為など	5 路側帯通行時の歩行者の通行妨害  自転車が通行できる路側帯で歩行者の通行を妨げるような速度と方法で通行する行為	6 遮断踏切立入り 
7 交差点安全進行義務違反等  優先道路を通行する車両等の進行を妨害する行為など	自転車運転者講習の対象となる危険行為	8 交差点優先車妨害等  交差点で右折時における、直進又は左折車両等の進行を妨害する行為
9 環状交差点安全進行義務違反等  環状交差点内を通行する車両等の進行を妨害する行為など	10 指定場所一時不停止等 	11 歩道通行時の通行方法違反  歩道通行時に歩行者の通行を妨害する行為など
12 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転  ブレーキ装置がなかったり、ブレーキの性能が不良な自転車で走行する行為	13 酒酔い運転 	14 安全運転義務違反  ハンドルやブレーキ等を確実に操作せず、また他人に危害を及ぼすような速度や方法で運転する行為 ※ 携帯電話を使いながら通行して、事故を起こした場合にも適用されることがあります。

出典：大阪府警察ホームページ