

自転車走行空間等に関する動向等について

目 次

1. 自転車通行空間整備に関する動向（国・県）	・ ・ ・ ・ ・ 1
2. 自転車の安全利用ルールなどについて	・ ・ ・ ・ ・ 3
3. 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28. 7） の改定概要	・ ・ ・ ・ ・ 4
4. 兵庫県自転車ネットワーク整備計画連絡会議	・ ・ ・ ・ ・ 7
5. 県下市町の自転車ネットワークの取組状況等	・ ・ ・ ・ ・ 8
6. 「歩行者・自転車分離大作戦」の概要	・ ・ ・ ・ ・ 9

参考資料

- ・平成 27 年度 自転車利用環境向上会議 in 京都 資料抜粋

1. 自転車通行空間整備に関する動向等

[全国的な動向]

【警察庁等】「自転車安全利用5則」の決定（H19.7）

自転車の安全利用のため、自転車は車道が原則等を交通安全対策本部で決定

【国土交通省・警察庁】「自転車通行環境整備モデル地区」を指定（H20.1）

自転車道や自転車専用通行帯等の整備を集中的に進める「自転車通行環境整備モデル地区」を指定 ※全国で98地区。県内は、神戸、尼崎、西宮市内の3地区

【警察庁】改正道路交通法施行（H20.6.1）

「普通自転車の歩道通行可能要件」を明確化（①歩道通行可の標識がある場合、②運転者が13歳未満、70歳以上、身体障害者の場合、③車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ないとき）

【警察庁】警察庁通達（H23.10.25）

自転車は「車両」という基本的な考え方にに基づき、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達（①自転車専用通行帯の整備推進、②幅員3m未満の歩道における自歩可の交通規制の見直し、③自転車横断帯の撤去 など）

【国土交通省・警察庁】「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」開催（H23.11～H24.3）

H24.4 「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言」

H24.11 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定

⇒自転車歩行者道の活用も検討とされたため、自転車の車道通行が定着せず

【警察庁】改正道路交通法施行（H25.12.1）

自転車等の軽車両の路側帯通行に関する規定等を整備（自転車等の軽車両が通行できる路側帯は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限る）

【国土交通省・警察庁】「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」開催（H26.12～H28.3）

H28.3 「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

H28.7 「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

主な内容

- ① 段階的な計画策定方法の導入
- ② 暫定形態の積極的な活用
- 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とする考え方の導入 等

⇒自転車ネットワーク路線は、原則自歩道を採用しない。

【国土交通省】自転車活用推進法公布（H28.12.16）所管：国交省道路局環境安全課

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、施策の基本となる事項を定めることを目的に議員立法で成立。

今後、法に基づき国が自転車活用推進計画を策定する予定。

（都道府県計画の策定は努力義務だが、策定するものと想定される）

[本県における動向]

【兵庫県】「兵庫県自転車ネットワーク整備計画連絡会議」の設置（H22）

市町の自転車対策を推進するため、連絡会議を設置

【兵庫県】「歩行者・自転車分離大作戦（H24, 25）」の推進（H24）

2 箇年で 204km（計画 200km）の歩行者・自転車対策を実施

【兵庫県道路交通環境安全推進連絡会議（国、県警等）】「ガイドライン」に対する兵庫県としての補足事項の策定（H26. 3）

ガイドラインでは示されなかった歩道上の自転車通行空間の整備手法等を検討した『「ガイドライン」に対する兵庫県としての補足事項』を、兵庫県道路交通環境安全推進連絡会議（事務局：兵庫国道事務所、県警）で策定

【兵庫県】「歩行者・自転車分離大作戦（H26～30）」の推進（H26）

5 箇年で 200km の歩行者・自転車対策の実施を目指し、対策を推進中

【兵庫県】「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定（H27. 4）

県では、自転車の交通安全対策の強化を図るため、有識者等で構成する「自転車の安全な利用等に関する検討委員会」からの交通ルール・マナーや事故への備えなどについての提言（H27. 1）を踏まえ、条例を制定

【兵庫県道路交通環境安全推進連絡会議（国、県警等）】

「歩道上のピクトマーク」の決定（H27. 3）

兵庫県道路交通環境安全推進連絡会議で、歩道幅員 3～4m の歩道上でのピクトマークを決定し（H27. 3）、それに基づき、県では、設置単価・施工仕様書を作成し、単価を公表（H27. 7）



【兵庫県道路交通環境安全推進連絡会議（国、県警等）】「ガイドライン」に対する兵庫県としての補足事項の見直し（H29. 3. 6） ※H29. 3. 31 付で通知済

- ・車道混在での整備形態 → 改訂ガイドラインに則り、今後は整備促進。
- ・自転車歩行者道の扱い → 改訂ガイドラインに則り、ネットワーク路線の整備形態から除外。

ピクトマークの設置もネットワーク路線以外を対象。

2. 自転車安全利用五則（H19. 7. 10 交通対策本部決定）

（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。

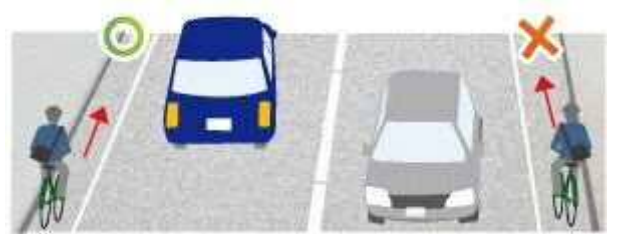
歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則。

歩道はあくまでも例外。

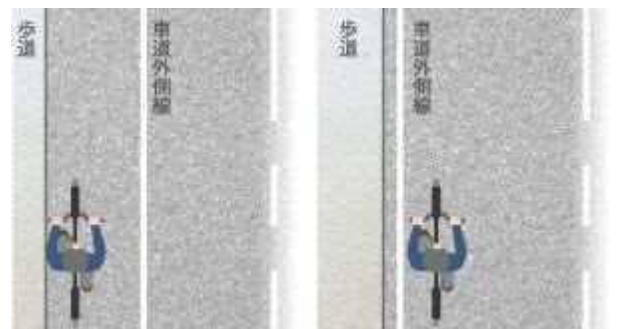


（2）車道は左側を通行

自転車は、道路の左端に寄って通行。



車道外側線の位置に関わらず、自転車は車道の左側を通行。



（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。

（4）安全ルールを守る

飲酒運転、二人乗り、並進の禁止や夜間のライト点灯等

（5）子どもはヘルメットを着用

歩道を通行できる条件

自転車は車両であるため、歩道が設けられた道路においては、基本的に車道を通らなければならない。

ただし、次のいずれかに該当する場合には、歩道を通行可。

- ①「自転車通行可」の道路標識または「普通自転車通行指定部分」の道路標示がある歩道を通るとき
- ②運転者が13歳未満もしくは70歳以上、または身体に障害を負っている場合
- ③安全のためやむを得ない場合



例) 路上駐車車両が多く、かつ右側に避けるのが困難な場合。

自動車の交通量が著しく多く、かつ車道が狭い場合。

※「やむを得ない」は客観的に認められる必要がある。例えば、車道通行に不慣れた人は、少しでも自動車が通行していれば車道は安全ではないと感じるかもしれないが、経験不足のみを理由に歩道を通行することは不可。

3. 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）の改定概要

(1) 背景

- ・昭和 40 年代に自動車の交通事故が急増したことへの対策として、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推進
- ・一方、自転車が安全に通行できる空間は、未だ整備途上であり、欧米諸国と比較して、人口あたり自転車乗用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、自転車対自動車の事故件数が 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
- ・平成 24 年 11 月には、「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、国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成
- ・しかしながら、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が緩慢な状況
- ・このような現状を鑑み、平成 26 年 12 月、国土交通省と警察庁は、有識者からなる「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」を開催
- ・委員会では、計画策定が進んでいない現状を踏まえ、市町に対し、自転車ネットワーク計画策定を促進するための方策を検討するとともに、車道上の自転車通行空間整備が進んでいない実態を踏まえ、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えのもと、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の検討が行われ、平成 28 年 3 月に提言

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

計画目標の達成のために必要となる面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定するものとする。

- ① 駅、学校、商業施設、大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線
- ③ 自転車通学路の対象路線
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車レーン等）が整備されている路線
- ⑦ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

(3) 整備形態の選定

自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、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（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在）」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定する。

1) 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）

自転車は「車両」であるという大原則を踏まえ、自転車が車道を通行するための

道路空間について、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の規制速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討する。

自動車の速度が高い道路（A）：構造的に分離（自転車道）

速度が低く自動車交通量が少ない道路（C）：混在通行

その中間にあたる交通状況の道路（B）：視覚的に分離（自転車レーン）

	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	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）

交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>【路肩・停車帯内での対策】</p> <p>【車線内での対策】</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>【車線内での対策】</p> <p>路側帯 車道</p>

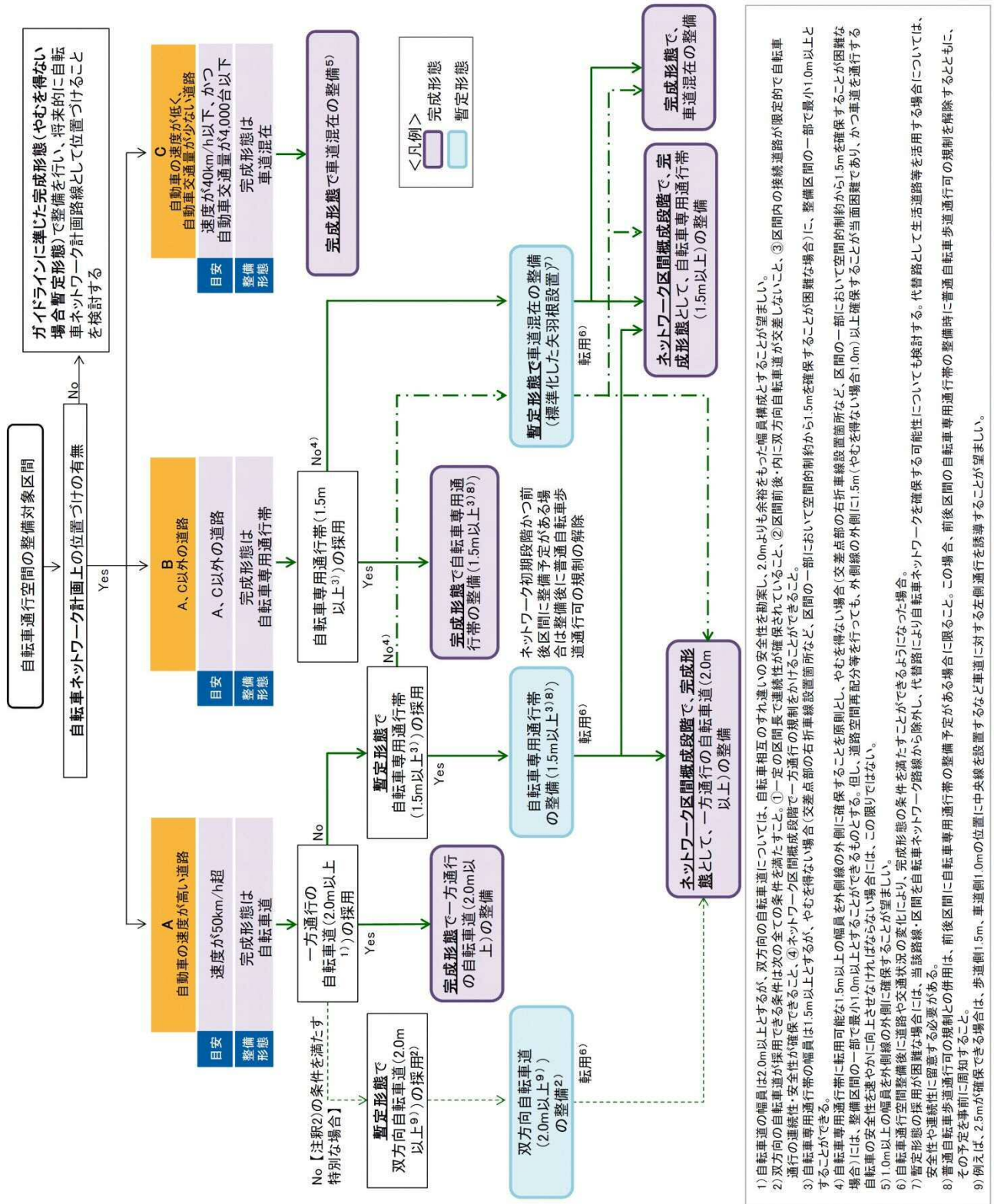
基本的な整備形態（イメージ）

2) 暫定形態の検討

道路空間再配分等を行っても完成形態での自転車通行空間整備が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者、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を速やかに向上させなければならない場合には、車道

通行を基本とした暫定形態（自転車道→自転車専用通行帯又は車道混在、自転車専用通行帯→車道混在）により車道上への自転車通行空間整備を行う。

車道通行を基本とした自転車通行空間整備を促進することは、「自転車は、車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」等を周知・浸透に有効である。



車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態決定フロー

4. 兵庫県自転車ネットワーク整備計画連絡会議

自転車対策に関係機関で連携して取り組むため、平成 22 年度に「兵庫県自転車ネットワーク連絡会議」を設置し、自転車対策の充実に取り組んでいる。

1. 掌握事務（設置要綱より）

- ① 連絡会議の構成員が設置する自転車ネットワーク整備に関する協議会が、整備計画を作成する際の助言
→今後、各市町の計画策定の際での活用
- ② 自転車ネットワーク整備に関する各管理者間の連絡・調整
→各市町における計画の策定状況の報告及び国、県等からの情報提供等
- ③ 自転車ネットワーク整備に関する調査・研究

2. 参加メンバー（平成29 年10月現在）

学 識 者：徳島大学大学院 山中教授

大阪市立大学大学院 吉田准教授

道路管理者：国土交通省兵庫国道事務所

県土木事務所、道路街路課、県道路保全課（事務局）

交通管理者：県警本部交通規制課

市 町：神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、三田市、明石市、加古川市、高砂市、稲美町、播磨町、西脇市、小野市、加西市、加東市、三木市、多可町、姫路市、相生市、赤穂市、上郡町、たつの市、太子町、豊岡市、香美町、丹波市、洲本市、南あわじ市、淡路市（25 市 6 町）

※下線は協議会設置済市町(15市町)

○構成市町数の推移

H22(第1 回):14→H23:15→H25:18→H26:26→H27:29→H29:31 市町

5. 各市町自転車ネットワーク協議会の状況等

さらなる自転車対策に取り組むため、「兵庫県自転車ネットワーク整備計画連絡会議」の充実を図るとともに、市町の「自転車ネットワーク協議会」の設置及び計画策定を支援している。

特に、自転車利用の多い市町や事故の多い市町等において、歩行者・自転車の安全のための計画を策定するため、市町が中心の協議会の設置及び計画策定を支援する。

①協議会設立状況 ※15市町で設立

- H22 : 自転車利用の多い5市(神戸、姫路、尼崎、西宮、加古川)
- H24 : 高砂市
- H25 : 伊丹市
- H27 : 三田市、明石市、太子町
- H28 : 西脇市、淡路市
- H29 : 川西市、多可町、宝塚市、芦屋市(11/6 設立予定)

②計画策定状況

【策定済：10市町】

- 神戸市： 「神戸市自転車利用環境総合計画」 公表済 (H24.6)
- 姫路市： 「姫路の歩行者・自転車の安全・快適化計画」 公表済 (H25.2)
→ 見直し中
- 尼崎市： 「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」 公表済 (H27.3)
→ 見直し中
- 西宮市： 「西宮の歩行者・自転車の安全・快適化計画(案)」 未公表
→ 見直し中
- 加古川市： 「加古川の歩行者・自転車の安全・快適化計画(案)」 未公表
→ 見直し中
- 伊丹市： 「伊丹市自転車ネットワーク計画」 公表済 (H28.3)
- 太子町： 「太子町自転車ネットワーク計画」 公表済 (H28.3)
- 高砂市： 「高砂市自転車ネットワーク計画」 公表済 (H28.4)
→ 見直し検討
- 三田市： 「三田市自転車ネットワーク」 公表済 (H29.1)
- 明石市： 「明石市自転車利用環境向上計画」 公表済 (H29.3)

【策定中：4市1町】

- 西脇市： 「西脇市自転車ネットワーク計画」 公表予定 (H29年度)
- 淡路市： 「淡路市自転車ネットワーク整備計画」 公表予定 (H29年度)
- 川西市： 「川西市自転車ネットワーク計画」 公表予定 (H29年度)
- 多可町： 「多可町自転車ネットワーク計画」 公表予定 (H29年度)
- 宝塚市： 「宝塚市自転車ネットワーク計画」 公表予定 (H29年度)

6. 「歩行者・自転車分離大作戦」の概要

歩行者と自転車の分離については、平成 24、25 年度の 2 箇年で「歩行者・自転車分離大作戦」に取り組み、計画の 200km を上回る 204km の歩行者、自転車の安全対策を実施した。

引き続き「歩行者・自転車分離大作戦(H26～H30)」に取り組み、カラー舗装による視覚的分離や縁石等による物理的分離を行い、5 箇年で 200km の歩行者・自転車の安全対策を推進する。

(1) 整備状況

歩行者・自転車分離大作戦の進捗状況

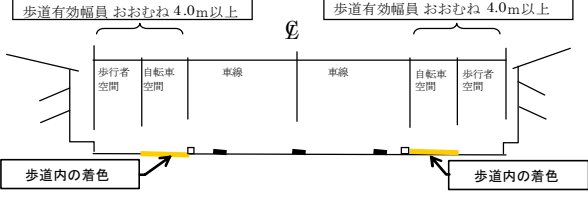


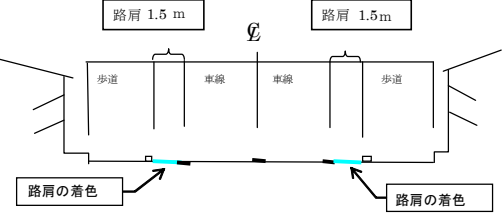

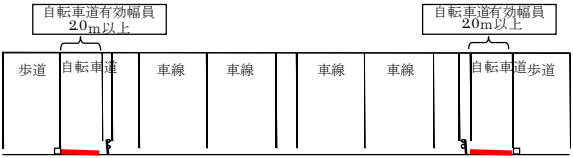

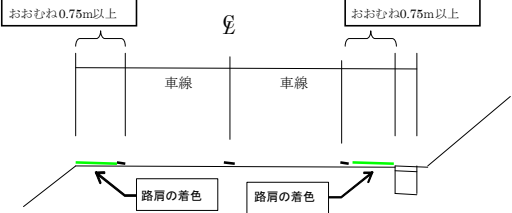

単位：km

整備内容	H24～25		H26～30			
	計画	実績	H26	H27	H28	H29, 30
①歩道のカラー舗装化 (ベージュ)	52	60	13	1	2	77
②自転車レーンの整備 (ブルー)	19	14	9	2	4	
③自転車道の整備 (ベンガラ)	4	5	1	1	1	
④路肩のカラー舗装化 (グリーン)	125	125	32	26	31	
合計	200	204	55 (28%)	30 (43%)	38 (62%)	

(2) 今後の取組方針

「自転車は原則車道」を踏まえた「歩道上のカラー舗装」の見直しや早期対応が可能な「車道混在」対策の実施が必要であることから、国の自転車ガイドラインの改定を踏まえ、安推連^{*}での基準策定等、交通管理者と連携を図りながら、計画の見直しなどに取り組んでいく。

^{*}道路交通環境安全推進連絡会議（道路管理者(国・県・神戸市)と交通管理者で構成)

断面図	写真等
 <p>歩道有効幅員 おおむね 4.0m以上</p> <p>歩道有効幅員 おおむね 4.0m以上</p> <p>歩行者空間</p> <p>自転車空間</p> <p>車線</p> <p>車線</p> <p>自転車空間</p> <p>歩行者空間</p> <p>歩道内の着色</p> <p>歩道内の着色</p> <p>対策① 歩道上のカラー舗装</p> <p>H27.3 に道路交通環境安全推進連絡会議で決定した 3m 以上の自歩道で設置可能なピクトグラム</p> 	 <p>①歩道のカラー舗装 (ペーヴユ) 国道 250 号 (播磨町)</p>
 <p>路肩 1.5 m</p> <p>路肩 1.5 m</p> <p>歩道</p> <p>自転車</p> <p>車線</p> <p>車線</p> <p>歩道</p> <p>路肩の着色</p> <p>路肩の着色</p> <p>対策② 自転車レーン</p>  <p>②自転車レーン (ブル) 県道生瀬門戸荘線 (宝塚市)</p>	 <p>自転車道有効幅員 2.0m以上</p> <p>自転車道有効幅員 2.0m以上</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>車線</p> <p>車線</p> <p>車線</p> <p>車線</p> <p>自転車道歩道</p> <p>対策③ 自転車道</p>  <p>③自転車道 (ペンガラ) 県道高田久々知線 (尼崎市)</p>
 <p>おおむね0.75m以上</p> <p>おおむね0.75m以上</p> <p>車線</p> <p>車線</p> <p>路肩の着色</p> <p>路肩の着色</p> <p>対策④ 路肩のカラー舗装</p>  <p>④路肩のカラー舗装 (グリーン) 県道宍粟下徳久線 (宍粟市)</p>	

自転車活用推進法案の概要

法案の趣旨

極めて身近な交通手段である自転車の活用が、交通、環境、健康増進等において重要な課題であることに鑑み、自転車活用推進議員連盟の「提言」（平成25年12月20日）を踏まえ、法律化にふさわしいものであって、直ちに実行し得る事項を推進法案とした

極めて身近な交通手段である自転車の活用が、交通、環境、健康増進等において重要な課題であることに鑑み、自転車活用推進議員連盟の「提言」（平成25年12月20日）を踏まえ、法律化にふさわしいものであって、直ちに実行し得る事項を推進法案とした

<基本理念、国等の責務等>

目的、基本理念

(1・2条)

- <目的>
- 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、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
- <基本理念>
- 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること
 - 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こと
 - 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
 - 交通の安全の確保が図られること

国等の責務

(3・4条)

- 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する
- 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する
- 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める

公共交通関係事業者の責務等

(5～7条)

- 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める
- 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、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

<施策の基本、自転車活用推進本部の設置 他>

基本方針

(8条)

- ①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設等の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する

自転車活用推進計画

(9～11条)

- 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する
- 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

(12・13条)

国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てて（併せて国土交通省設置法の一部改正（附則5条））

その他

- 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする（14条）
- 自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討（附則2・3条）
- 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正（附則4条）

自転車活用推進法案と関係法律の整理

交通政策基本法

- ① 交通による環境への負荷の低減が図られること
 ② 徒歩、**自転車**、自動車、鉄道車両、船舶、航空機等の手段による交通が**特性に応じて役割分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携すること**
 ③ 交通安全対策基本法等による交通の安全の確保に関する施策との連携が確保されなければならないこと

基本理念

- 交通に関する
 ① 基本的な方針
 ② 目標
 ③ 政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策を定める。

交通政策基本計画

自転車活用推進法案

- ① 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに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こと
 ② 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こと
 ③ 交通体系における自転車の増進による交通の役割を拡大すること
 ④ 交通の安全の確保が図られること

基本理念

自転車関係の施策を具体化

自転車活用推進計画

目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定める。

基本理念

国際競争力の強化等による経済社会の活力の向上及び持続的発展、豊かな国民生活の実現及びその安全の確保、環境の保全（良好な環境の創出を含む）並びに自立的で個性豊かな地域社会の形成が図られるべきこと

社会資本整備重点計画法

社会資本整備重点計画

- ① 重点目標
 ② 実施すべき社会資本整備事業の概要等を定める。

個別の措置を具体化

- ◆ 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
- ・ 百貨店、スーパー等の駐輪場設置義務
- ・ 地方公共団体等の放置自転車の撤去義務
- ・ 自転車利用者の防犯登録の義務

自転車利用環境の整備

(自転車交通網の形成、ICTによる管理の適正化、無電柱化、駐輪場の確保等)

- ◆ 自転車道の整備等に関する法律
- ・ 道路管理者の自転車道整備事業を実施する義務
- ・ 社会資本整備重点計画は、自転車道の計画的整備が促進されるよう配慮して定められなければならない

■車道混在の整備事例(伊丹市)

事業主体:伊丹市

事業箇所:伊丹市南町1丁目、2丁目、4丁目地先

取組概要:当箇所は、伊丹市自転車ネットワーク計画で、自転車レーン(車道混在含む)による整備に位置づけ
新幹線側道の一方通行区間であることから、車道混在による整備を実施

協議状況:伊丹市自転車ネットワーク協議会にて関係機関(国、県、伊丹市、伊丹署)に車道混在による整備を説明
施工前に、再度、伊丹署に情報提供を実施
法定外表示であることから、県警本部への照会は不要

位置図



横断面

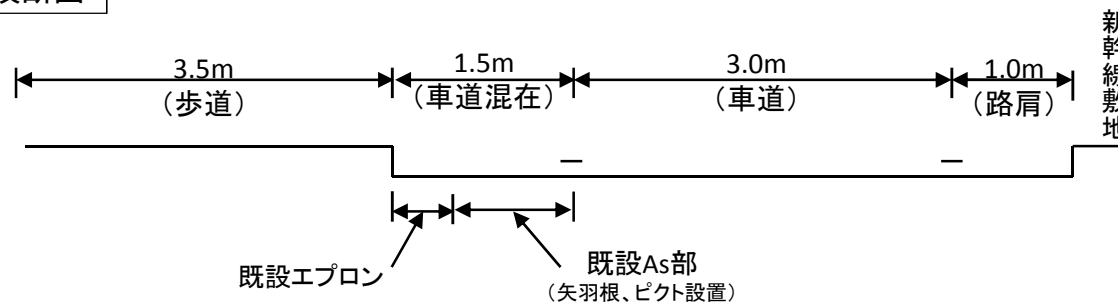


写真1



写真2

