

# 自転車施策の最近の取り組み

平成28年 1月22日  
国土交通省 道路局



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 目次

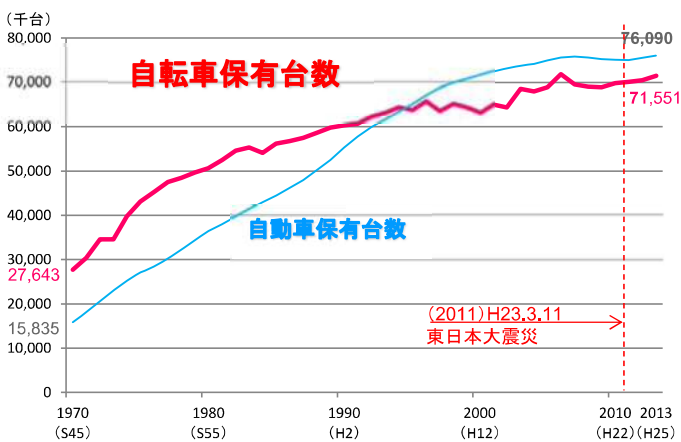
1. 自転車利用環境創出に向けて
2. 地域の取組事例

# 1. 自転車利用環境創出に向けて

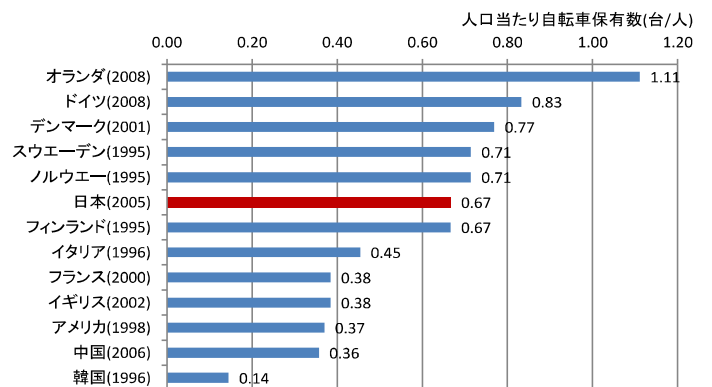
## 自転車利用の増加

○ 我が国の自転車の保有台数は、自動車と同程度(約7,200万台)で増加中。

■ 自転車保有台数の推移



■ 人口当たり自転車保有台数(国際比較)



※( )は統計年次

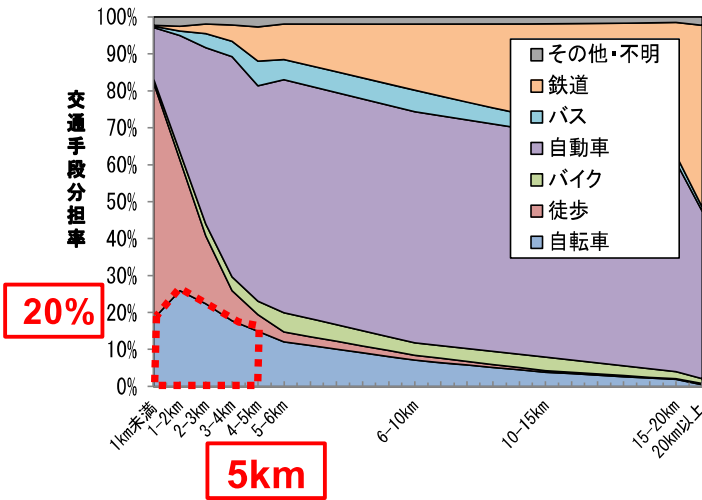
※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

【出典：自転車産業振興協会統計要覧43】

【出典：自転車(S45~H20)(社)自転車協会、自転車(H21~H25)(財)自転車産業振興協会、自動車(財)自動車検査登録情報協会】

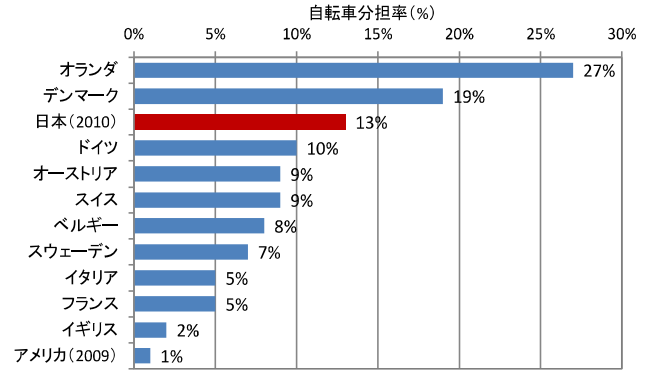
- 移動距離帯別にみると、自転車は5km未満の分担率が20%。
- 自転車分担率は、世界と比較しても高い水準。

■ 移動距離帯別代表交通手段分担率(全国、平日)



【出典: H22全国都市交通特性調査】

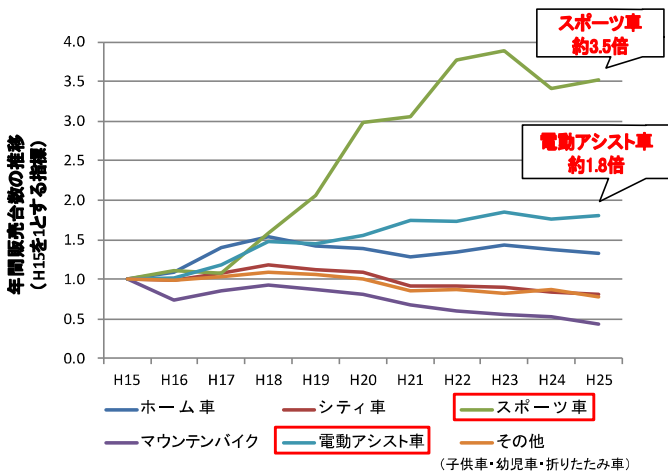
■ 自転車分担率の国別比較



【出典: Cycling in the Netherlands (欧州)2009、平成22年全国PT(日本)、全米世帯トリップ調査(アメリカ)2009より作成】

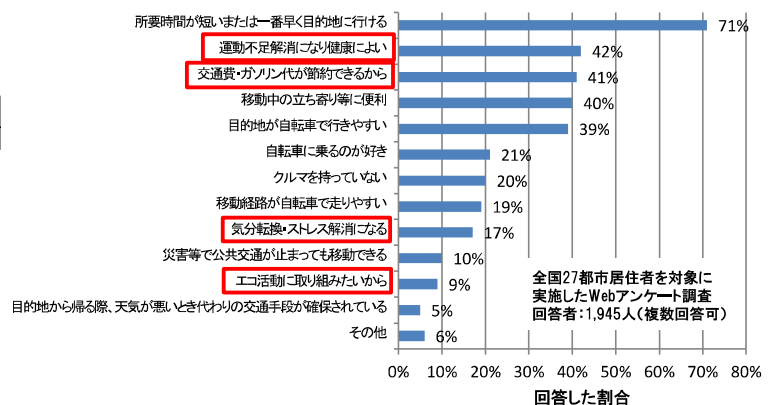
- スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が急増。
- 健康増進、環境保全等自転車を利用する理由が多様化。

■ 車種別販売台数の推移



【出典: (財)自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査】

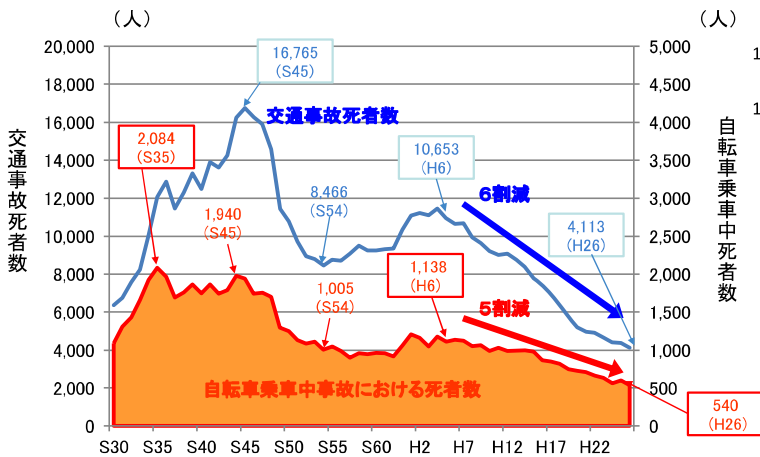
■ 自転車を日常的に利用する理由



【出典: 国土技術政策総合研究所 平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

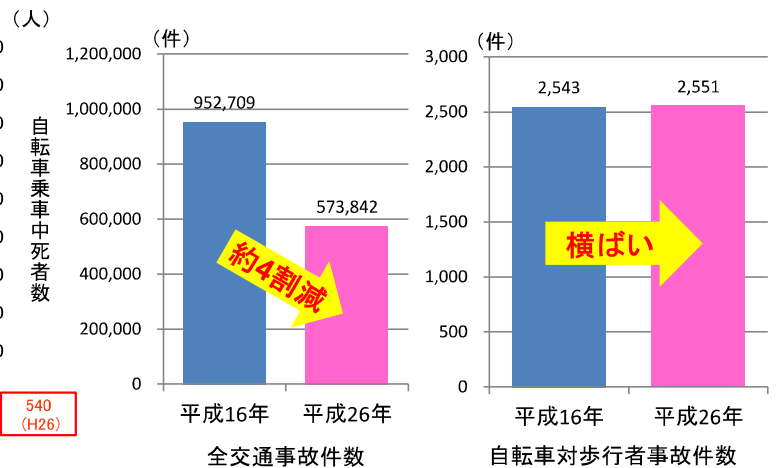
○交通事故死者数や交通事故件数が減少傾向にある中、自転車乗車中死者の占める割合は増加し、自転車対歩行者の事故件数は横ばい  
 ○全国約120万kmの道路のうち、自動車や歩行者から分離された自転車通行空間の延長はわずか約3,500km

## ■交通事故死者数に占める自転車乗車中死者数の推移



【出典:ITARDA交通事故統計データ】

## ■自転車対歩行者事故件数の増減

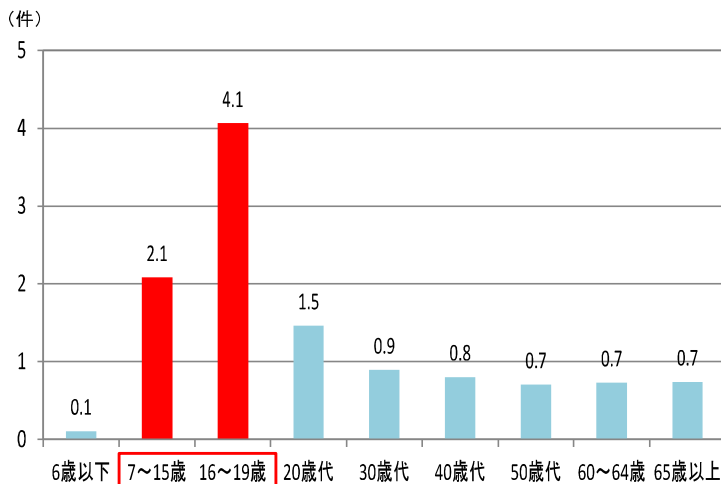


【出典:ITARDA交通事故統計データ】 6

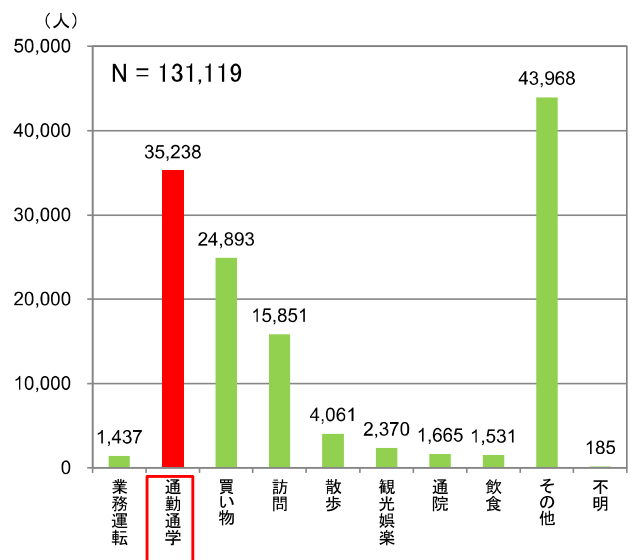
# 若年層の自転車関連事故の割合が高い

○人口千人あたりの年齢層別事故件数は、7～19歳(小・中学生、高校生世代)の割合が高い。  
 ○利用目的別死傷者数(自転車乗用中)は、通勤通学の割合が高い(約3割)。

## ■人口千人あたりの年齢層別自転車関連事故件数(平成24年)



## ■利用目的別死傷者数(自転車乗用中)(平成24年)



【出典:ITARDA交通事故統計データ】

昭和35年 道路交通法の公布・施行により、自転車は軽車両として車道左側の走行が原則となる。

自動車交通が昭和30年代から急成長期に入り、昭和49年には乗用車台数が昭和30年の約20倍にまで増加。それに伴い交通事故発生件数、交通事故死者数が共に激増。ピークの昭和45年には交通事故死者数が16,765人に達し、「交通戦争」と呼ばれる状態となった。

昭和45年 交通戦争を背景として、公安委員会が支障が無いと認めた場合に歩行者の通行を妨げないような速度と方法での自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入。それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進。

平成19年 7月 普通自転車の歩道通行要件の見直しとともに、「自転車の安全利用の促進について」(自転車安全利用五則を添付)が交通安全対策本部決定。

平成23年10月 警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、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過。

平成24年11月 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られるよう、国土交通省及び警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定。

平成27年 6月 改正道交法の施行により、自転車運転者講習の対象となる危険行為が規定。

～自転車安全利用五則～

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

[例外]

- 運転者が13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体の不自由な方の場合
- 車道や交通の状況からみてもやむを得ない場合
- 道路標識や道路標示で指定された場合

2 車道は左側を通行

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

4 安全ルールを守る

- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
- 夜間はライトを点灯
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

5 子どもはヘルメットを着用

**自転車運転者講習の対象となる危険行為**

<b>信号無視</b> 	<b>進路断り</b> 	<b>指定場所一時不停止等</b> 
<b>歩道通行時の通行方法違反</b> 	<b>補助装置（ブレーキ）不良自転車運転</b> 	<b>酒酔い運転</b> 

**その他の危険行為**

- 通行禁止違反
- 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）
- 通行区分違反
- 踏切帯通行時の歩行者の通行妨害
- 交差点安全通行義務違反等
- 交差点優先妨害等
- 環状交差点安全通行義務違反等
- 安全運転義務違反

**自転車運転者講習制度のなかれ** ※交差点に違反した場合、5万円以下の罰金

<b>1</b> 自転車運転者が危険行為をくり返す ●3年以内に2回以上	<b>2</b> 交通の危険を防止するため、都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を受けようとする	<b>3</b> 講習の受講 ●講習時間：3時間 ●講習手数料：5,700円（標準額）
---	---	---

**自転車安全利用五則**

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
  - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - 夜間はライトを点灯
  - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

自転車による交通事故でも、自転車の運転者による過失割合が高いといわれています。また、講習を受けるための条件等に加入するようにしましょう。

- 「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である」という考えに基づき、車道通行を基本とした整備形態を提示。
- 現状では、車道通行を原則とした整備延長は、わずか1,400km。

## ■整備形態

### 車道通行

#### ○自転車道

縁石線等の工物により構造的に分離された自転車専用の通行空間



#### ○自転車専用通行帯

交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離



### 自動車・歩行者と分離

#### ○自転車歩行者道内の自転車通行位置の明示



#### ○車道（自動車との混在）

自転車と自動車が車道で混在。自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置



ピクトグラムの例



帯状の路面表示の例

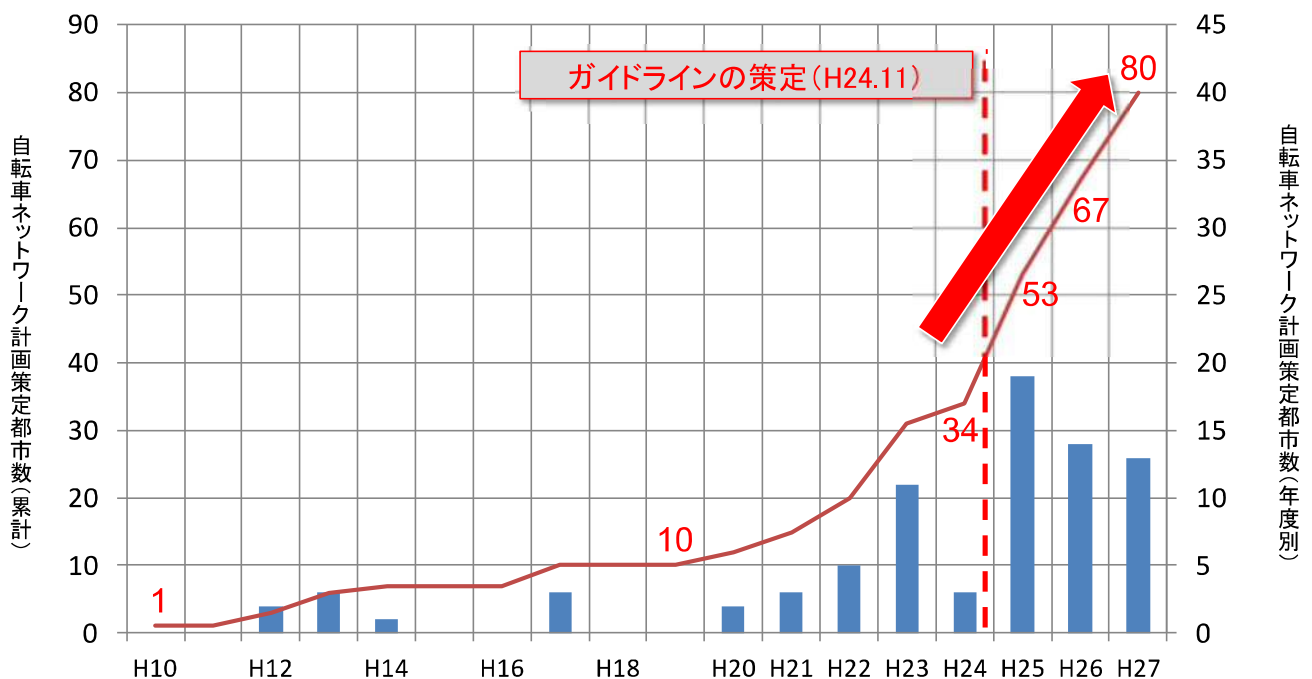
車道通行の  
整備延長  
約1,400km

{ 自歩道の通行位置明示等を  
含めると約3,500km }

10

# 自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移

- 自転車ネットワーク計画策定済みの自治体数はわずか80。



【出典】国土交通省調べ(各年4月1日現在)

○ 道路特性や交通状況等を踏まえつつ、自転車通行空間を早期に確保する方策など、安全な自転車通行空間確保における技術的な課題について専門的知見から検討することを目的に、有識者で構成される検討委員会を設置

■ 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
- 大山 憲司 一般財団法人全日本交通安全協会常務理事
- 北方 真起 自転車安全利用コンサルタント
- 絹 代 サイクルライフナビゲーター
- 久保田 尚 埼玉大学大学院 理工学研究科教授
- 栗田 敬子 NPO法人エコ・モビリティサッポロ代表理事
- 古倉 宗治 (株)三井住友トラスト基礎研究所研究理事
- 小林 成基 NPO法人自転車活用推進研究会理事長
- 小林 博 公益財団法人日本サイクリング協会事務局長
- 佐藤 栄一 栃木県宇都宮市市長
- 細川 珠生 ジャーナリスト
- 三国 成子 地球の友・金沢



検討委員会の開催状況(H26.年12月)

※ は委員長、委員長以外は五十音順  
敬称略

ガイドライン見直しの概要

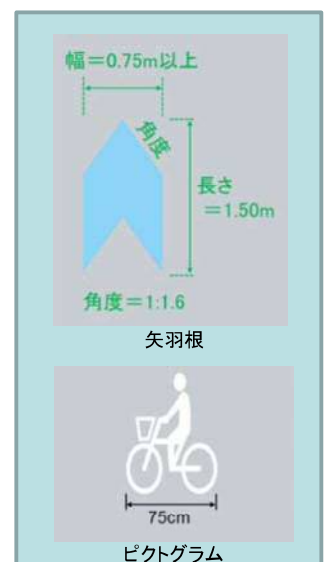
- 路面表示(矢羽根、ピクトグラム)の標準化
- 車道通行を基本とした暫定形態の整備促進(自転車専用通行帯または車道混在)

■ 整備形態の柔軟な対応(本来の整備形態が自転車道の場合)

【暫定形態: 現行ガイドライン】



【路面表示の標準化(案)】



【本来の整備形態】



【暫定形態: 改正ガイドライン(案)】



自転車道として整備ができない場合、  
車道通行を基本とした暫定形態を検討

## 自転車道が整備できない場合、暫定形態を検討する

**■完成形態**  
【自転車道】

緑石線等  
歩道 自転車道 車道

**■暫定形態**

**【自転車専用通行帯】**

- 自転車通行空間の幅員が1.5m(やむを得ない場合1.0m<sup>※</sup>)以上確保できる場合

**【車道混在】**

- 自転車専用通行帯に転用可能な外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m<sup>※</sup>)以上確保できる場合

ピクトグラム等を設置

道路空間再配分等による自転車専用通行帯の整備が当面困難であり、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

ピクトグラム等を設置

バス専用レーン又はバス優先レーンとの共存、時間帯による運用等を検討

※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。

## 自転車専用通行帯が整備できない場合、暫定形態を検討する

**■完成形態**  
【自転車専用通行帯】

歩道 自転車専用通行帯 車道

**■暫定形態**

**【車道混在】**

- 自転車専用通行帯に転用可能な外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m<sup>※</sup>)以上確保できる場合

ピクトグラム等を設置

道路空間再配分等による自転車専用通行帯の整備が当面困難であり、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

ピクトグラム等を設置

バス専用レーン又はバス優先レーンとの共存、時間帯による運用等を検討

※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。

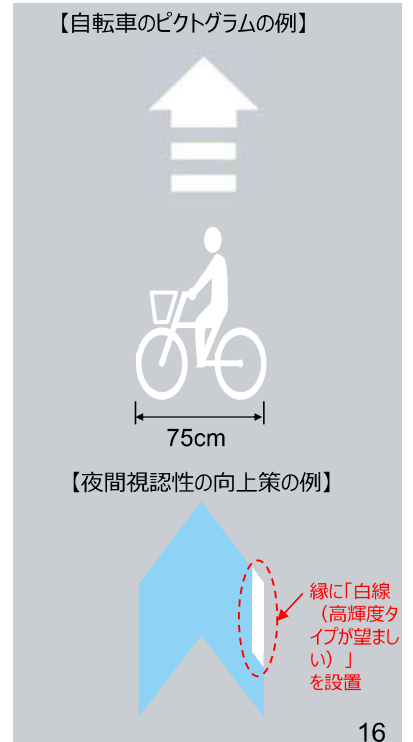


○自転車ピクトグラムや矢羽根型の路面表示により自転車通行空間を確保  
 ○標準化された表示等により、自転車の車道左側通行を促進

## ■矢羽根型路面表示

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p>&lt;標準形&gt;</p> <p>幅 = 0.75m以上<sup>※1</sup>                      長さ = 1.50m                      角度 = 1:1.6</p> <p>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</p>	<p>設置間隔 = 10m<sup>※2</sup>                      1.0m以上<sup>※3</sup></p>	<p>設置間隔 = 10m<sup>※2</sup>                      1.0m以上 (0.75m以上<sup>※4</sup>)</p>
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、その左端に沿って通行することが原則である。このため、幅は、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。</p> <p>※2: 交差点部(細街路交差点を含む)では、自転車の通行位置をより明確に示すため、設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 舗装部分の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※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。</p>		

## ■路面表示の標準化

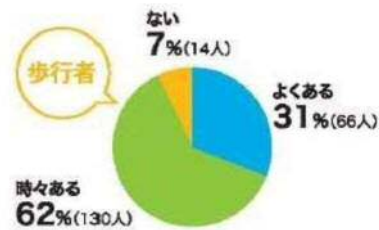


# 歩道走行の危険性に関する評価

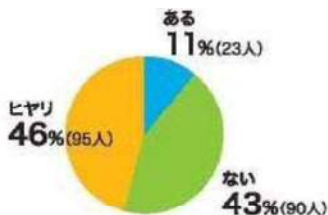
○歩道を走る自転車に対し、歩行者も危険を感じています。  
 ○危険と感じる自転車の行為として、歩道での走行が挙げられています。

## ■歩行者・自転車の感じる危険

歩行中に自転車が危ない(怖い)と思った経験

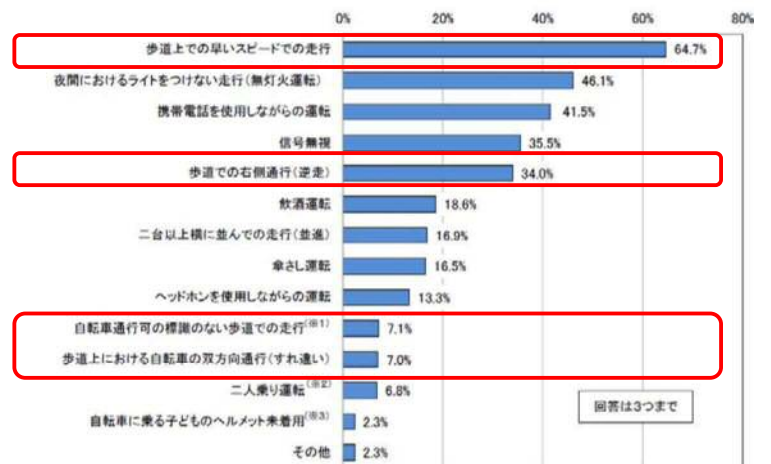


自転車走行中に交差点での接触の経験またはヒヤリとしたこと



## ■危険だと感じる自転車の行為

<危険だと感じる自転車の行為>



(※1) 13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者が運転する場合を除く  
 (※2) 大人が幼児用座席に幼児を一人乗せる場合や、幼児二人用同乗自転車の幼児用座席に乗せる場合を除く  
 (※3) 13歳未満の子どもの保護責任者は、子どもに乗車用ヘルメットをかぶらせるように努めなければなりません

平成24年10月調査(豊田市内)

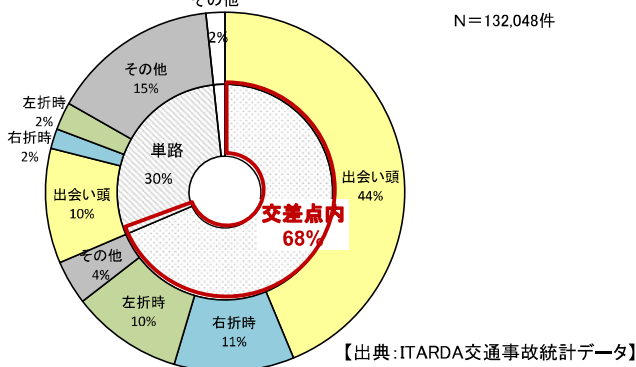
【出典:「自転車通勤促進のための安全意識調査と啓発冊子の作成」(公社)豊田都市交通研究所 第8回日本モビリティマネジメント会議発表資料】

【出典:福岡市市政アンケート(平成25年度)】

# 歩道走行の危険性に関する評価

○自転車事故の約7割は「交差点内」で発生しており、特に「出会い頭」の事故が多くなっています。  
 ○交差点における自転車事故の発生件数と、事故の発生割合をみると、「車道を逆走する自転車」や、「歩道を走行する自転車」の事故割合が高くなっています。

## ■単路・交差点別の自転車関連事故件数の構成割合(H24)



## ■交差点における自転車の視認性

### ②自動車から見た自転車の視認性

左折車の運転手から見た場合、歩道通行の自転車と車道通行の自転車を比べると、下図のように、車道通行の自転車の方が視認度が約3割高くなっています。

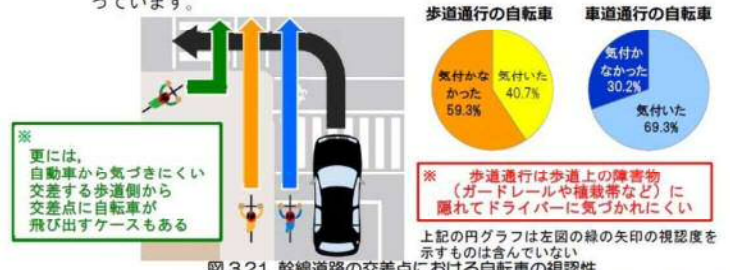
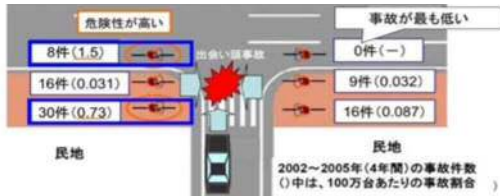


図 3.21 幹線道路の交差点における自転車の視認性  
 出典:鈴木美緒「自転車配線型道路の幅員構成が自動車走行特性に及ぼす影響に関する研究」2008年、土木計画学論文集 ※京都市が追記

【出典:京都市新・自転車計画（平成27年3月）】

## ■交差点における自転車事故の発生件数

※ 東京都内のある国道での出会い頭事故件数と自転車交通量により、事故割合を算出。



【出典:金子、松本、養島:自転車事故発生状況の分析 土木技術資料51-4 2009】

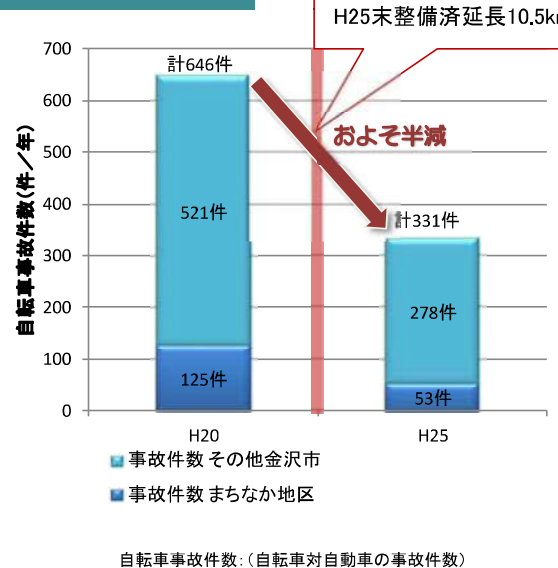
# 計画策定と空間整備の効果(金沢市の例)

○金沢市では関係機関・利用者が連携・協働し、ネットワーク計画をH23.3に策定し、整備を促進。  
 ○金沢市における自転車事故件数は、H20(646件)からH25(331件)にかけておよそ半減。

## ネットワーク計画(H23.3策定)



## 自転車事故件数

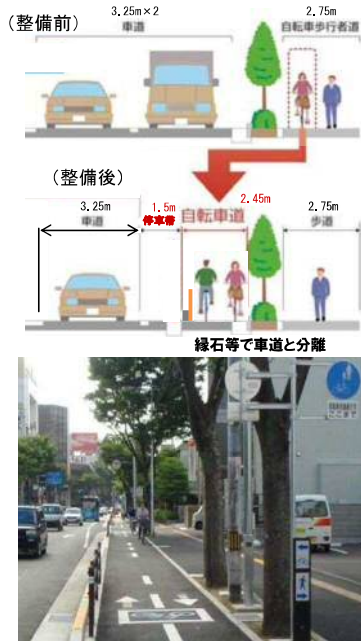


【出典:小島・三国・山中 地区内街路における自転車走行指導帯の事故低減効果の分析 第52回土木計画学研究発表会講演集】

○既存の道路等で整備するにあたり、道路空間の再配分等を検討。整備困難な場合、当面の整備形態、代替路を検討。

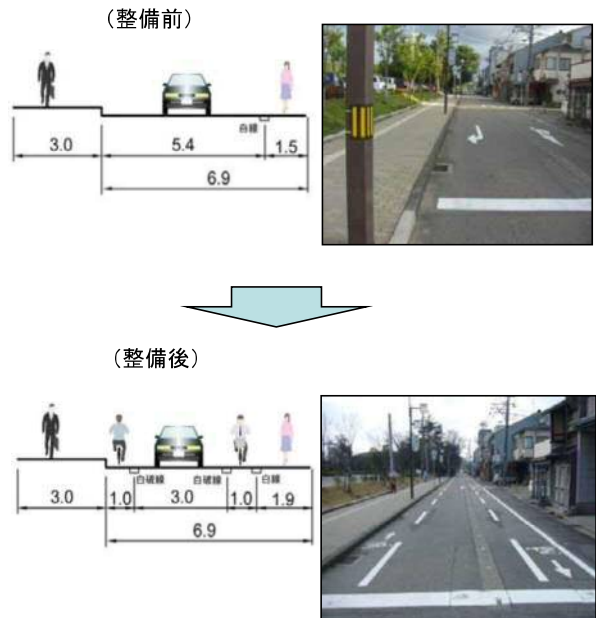
## ■空間再配分の事例

・周辺の道路整備により、交通が転換された道路で車線数を減らし、自転車道を整備



出典：高松市資料

・車線内に自転車の通行位置を示す路面表示を設置

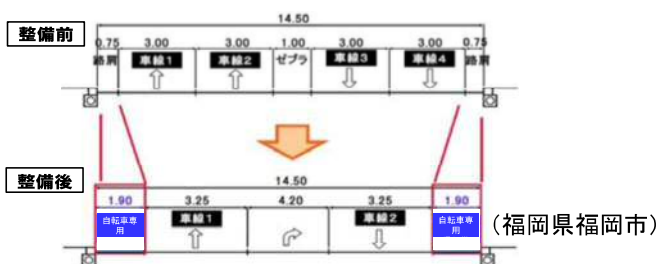


出典：金沢市資料

○用地、幅員等の空間制約に対して、路肩活用等による道路空間再配分を推進し空間を確保

○路上駐車により空間機能が低下。生活道路等で荷捌きスペースを確保する取組を推進

## ■道路空間再配分の事例



路肩を活用した通行空間



(東京都江戸川区)

平坦かつ幅が狭い街渠を導入し安全な通行空間を確保



(静岡県静岡市)

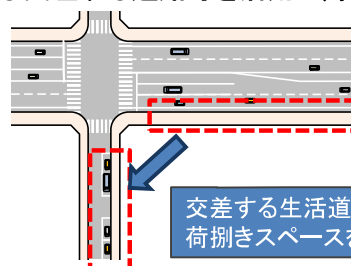
## ■路上駐車対策による自転車通行空間の確保



ポールの設置により  
交差点付近での  
駐停車を物理的に抑制

(東京都足立区)

## ○交差する道路等を活用し、荷捌きスペースを確保



複数の道路管理者と調整を図り、警察と連携して、駐車する空間確保を推進

交差する生活道路等に  
荷捌きスペースを確保

## 2. 地域の取組事例

### 自転車に関する取組事例(宇都宮市の総合的な取組)

運営主体※1	・宇都宮市(平成22年12月「自転車のまち推進計画」を策定し、計画に基づきながら様々な施策事業を実施)
取組概要※1	・自転車通行空間整備・サイクルイベント・通学路対策等の総合的な取り組みの実施
レンタサイクル・施設整備等※1	・平成22年に休憩、自転車修繕、シャワー施設等を備えたサイクルステーションオープン ・市内7か所の駐輪場でのレンタサイクル実施(どの駐輪場でも乗り捨て可)
利用状況等※2	・サイクルステーションでのレンタサイクル利用者は平成23年の883人から、平成26年には1,173人へ増加
広告媒体等※1	・「自転車のまち宇都宮」ロゴを活用してくれる企業・団体を募集し展開

#### ■積極的な自転車通行空間整備の展開※3



自転車専用通行帯、  
停止線の前出し



交差点内へのピクト・二段階  
右折スペースの設置

#### ■サイクルステーション※3



休憩、自転車修繕、シャワー施設、スポーツバイクのレンタル等を行う「モビリティセンター」を設置



#### ■サイクルイベントの開催※3



スポーツとしての自転車施策の展開、  
日本初の地域密着型プロロードレース  
チーム「宇都宮ブリッツェン」との連携  
した活動



#### ■通学路対策※3



県警や高校生・地域住民と連携した  
街頭指導、  
市内の小学4年生を対象とした  
「自転車運転免許事業」

【資料】※1 宇都宮市ホームページ

※2 自転車のまち推進協議会資料(宇都宮市、2015.7)

※3 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資料(国土交通省、2014.12)

運営主体※1	・瀬戸内しまなみ海道・国際サイクリング大会実行委員会(会長:広島県知事、愛媛県知事、委員:尾道市長、今治市長、上島町長、経済団体関係者等25名で構成、2015.11設立)
取組概要※1	・瀬戸内しまなみ海道を舞台にした国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」の実施(2013.10プレ開催、2014本格開催) ・しまなみ海道の各種自転車利用環境整備と連携(ブルーライン、案内・距離表示、休憩・駐輪施設、多言語マップ、レンタサイクル、パンク修理、自転車組み立て場の設置、サイクルホテル、サイクルバス等)
レンタサイクル・施設整備等※2	・レンタサイクルポート:尾道市・今治市が運営する15箇所のターミナルで貸出、乗捨が可能 ・しまなみサイクルオアシス(休憩・駐輪施設)を尾道市に75箇所、今治市に46箇所設置
利用状況等※3※4	・サイクリングしまなみ2014では、国内外から7,281名が参加、経済効果約15億円 ・しまなみ海道レンタサイクル利用者数が、2009~2014年で、52,179人/年から116,304人/年に増加(約2倍)
広告媒体等※1	・専用ホームページで情報提供 ・観光案内所等での多言語マップの無料配布 ・民間団体によるサイクルマップの販売(しまなみ島走マップ:NPOシクロツーリズムしまなみ)

■国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」※1 ■しまなみ海道の自転車利用環境整備※1 ■高齢者のスポーツサイクル体験会(愛媛県主催・2015.6開催、講習会・実走行をセットで実施)※5



【資料】※1 広島県・愛媛県資料 ※2 サイクルオアシス・尾道市ホームページ  
※3 えひめ愛顔のサイクリング観光(愛媛県観光物産課、ひめぎん情報2015.秋)  
※4 瀬戸内海しまなみ海道振興協議会資料 ※5 愛媛県ホームページ

運営主体※1※2	・滋賀県(2001年に琵琶湖を一周できるサイクリングコース「ぐるっとびわ湖サイクルライン(193km)」を選定) ・滋賀プラス・サイクル推進協議会(滋賀県、県内市町、自転車関連団体、学識等、2012.8設立)
取組概要※1※2	・サイクリングコース「ぐるっとびわ湖サイクルライン(193km)」の選定(2001) ・コース上の案内標識、距離標の整備 ・サイクリングマップ(ルート)、寄り道マップ(観光地等)の作成・配布 ・レンタサイクル、配送、湖上輸送 ・サイクルサポートステーションの設置(2015.11~12、トイレ・ポンプ貸出、休憩所等)
レンタサイクル・施設整備等※2	・レンタサイクル:県内7地域、83か所(2015年11月時点) ※一部、スポーツ車・電動アシスト車あり ※※一部乗り捨て可能
利用状況等※1	・びわ湖一周サイクリングの利用者数が、2010年5月に月140人以上
広告媒体等※1※2	・専用ホームページで情報提供 ・サイクリングマップ(おすすめルート、寄り道ルート等)の公開

■自転車通行環境の状況※3  
(琵琶湖大橋、能登川町大中)



■コース上の案内標識、距離標※1



■サイクルステーションの設置※2



【資料】※1 滋賀県ホームページ ※2 滋賀プラス・サイクルホームページ ※3 国土交通省道路局