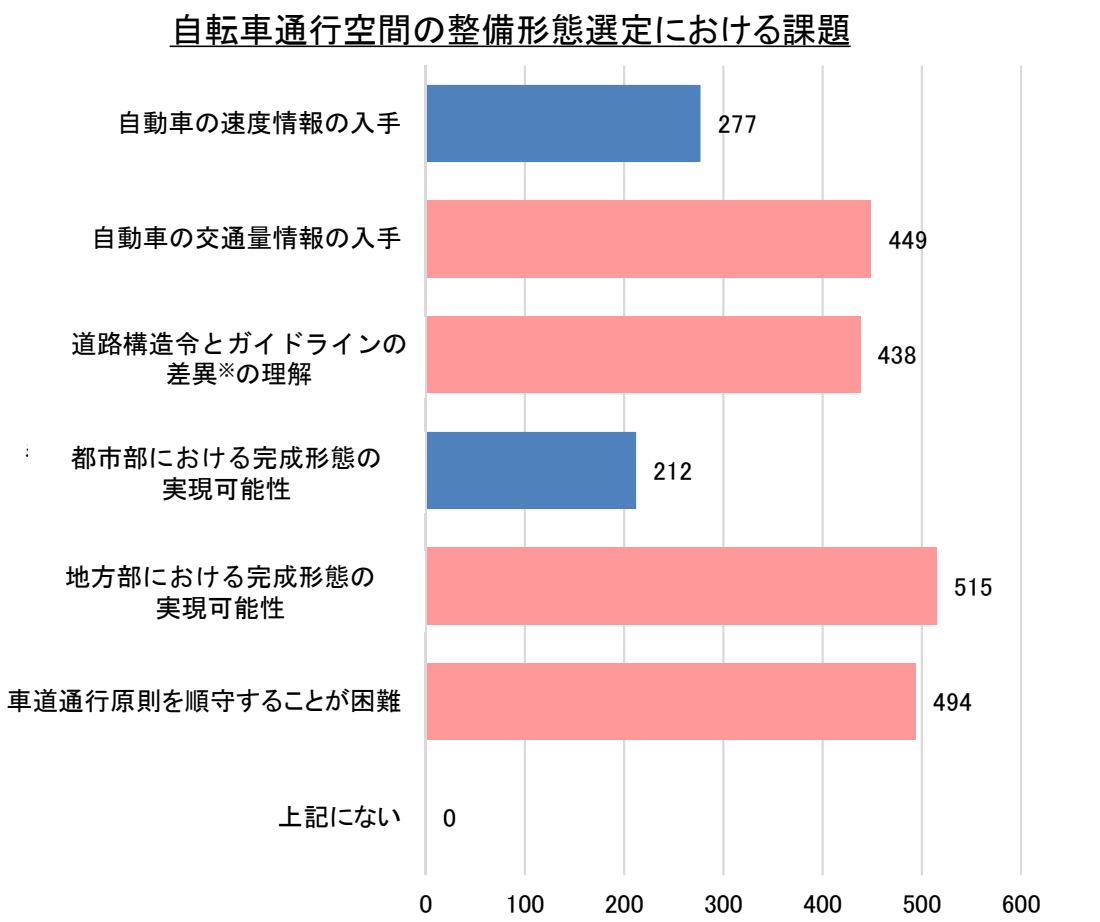
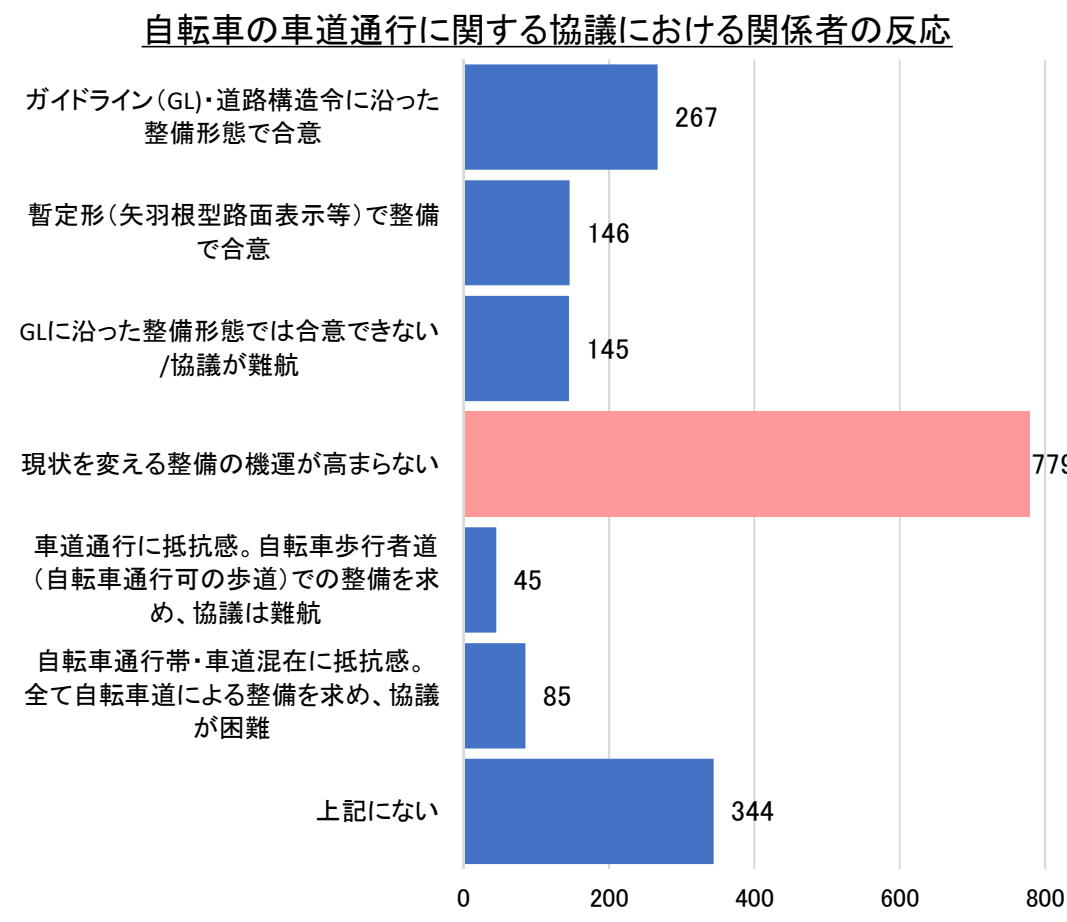


課題の抽出





- 自転車通行空間整備に係る関係者は、自転車の車道通行原則は理解しつつ、現状で特に大きな問題も生じていないとして、**自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い。**
- 道路構造令やガイドライン等の**規定が計画検討を硬直化させている可能性。**
- **自転車ネットワーク計画の策定に用いるデータの不足も課題。**



※差異:道路構造令とガイドラインにおける整備形態の選定の目安の違い
令和4年12月 国土交通省調べ:各道路管理者の自転車担当者アンケートより

利用ニーズを反映した計画策定(空間再配分の検討)



- 整備形態の選定において、**空間の再配分などの検討が十分になされず**、車道混在(矢羽根型路面標示)の整備が安易に実施されている可能性。
- データ不足等から**利用ニーズ(経路)**が適切に把握されず、実態を反映しないネットワークとなっている可能性。

利用ニーズを反映していない計画 (イメージ)

自転車専用通行帯とすべきだが
自転車利用状況を把握できず、
ネットワーク計画に組み込んでいない。

規制速度
50km/h



主要ルート
(プローブデータ)等

幹線

規制速度
60km/h

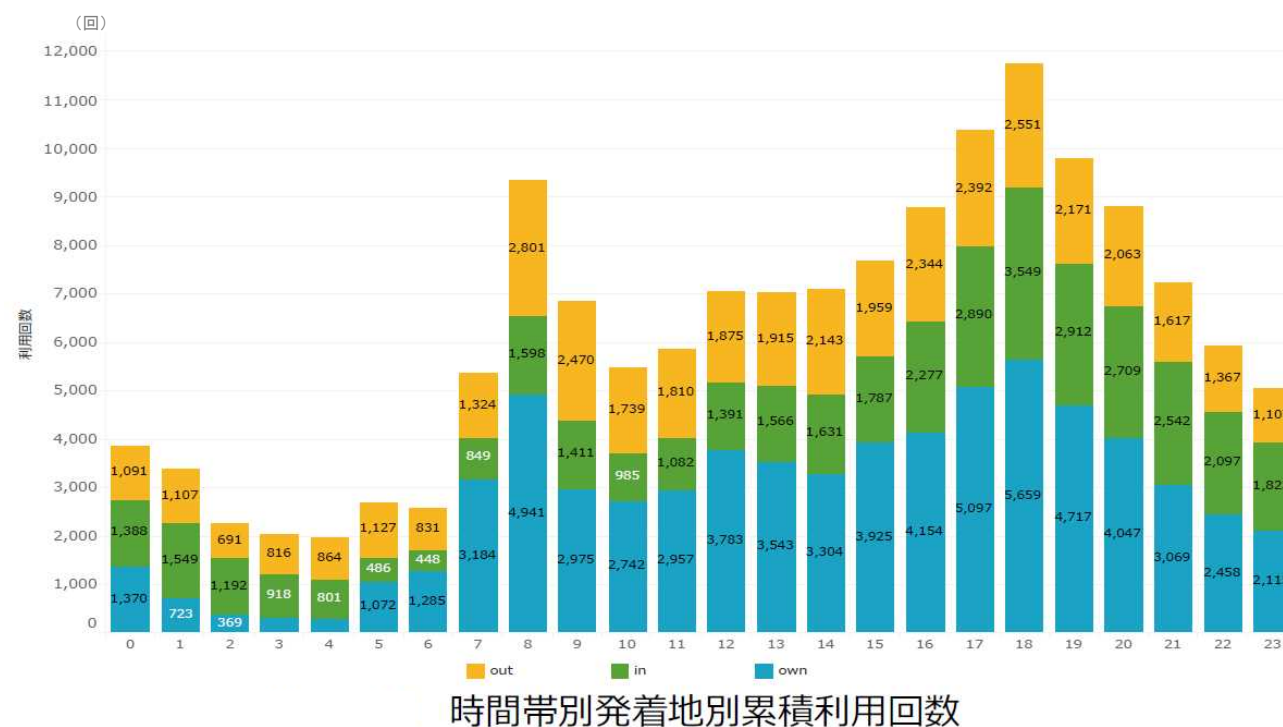
自転車道を完成形とすべきところ
暫定形態の車道混在(矢羽根型路面表示)に
とどまる。

プローブデータ等を用いたデータ把握



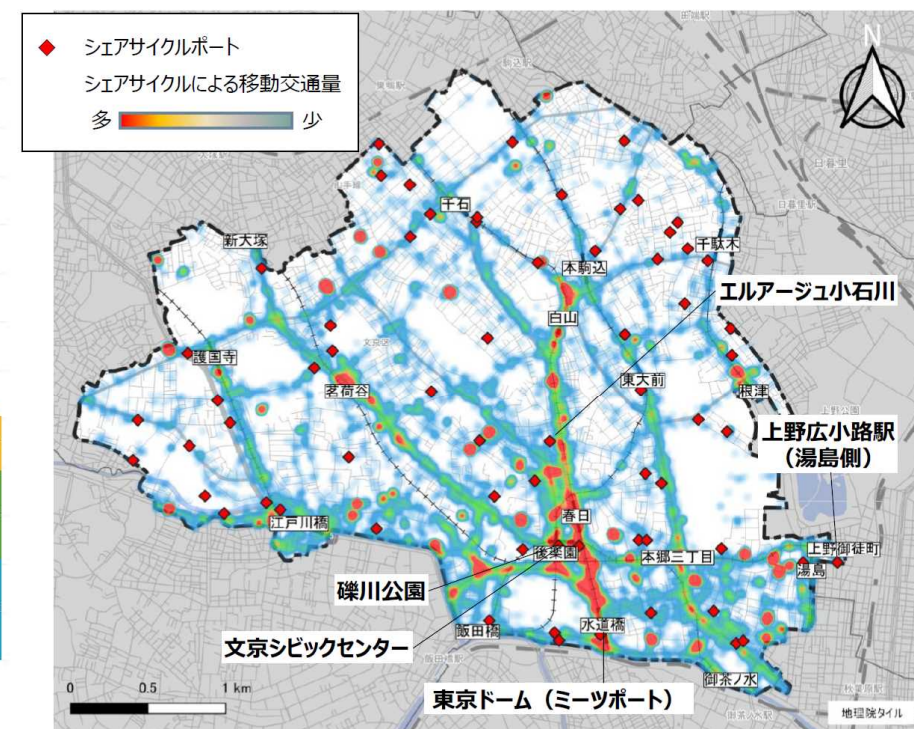
- シェアサイクル・マイクロモビリティのプローブデータを用いれば、**時間帯別の当該サービスの利用者の動き**が把握でき、**利用頻度の高い経路(利用ニーズ)**の抽出等が可能。
- なお、自己保有の自転車の利用については別途の手法(アンケート等)が必要。

■シェアサイクルの時間帯別発着地別累積利用回数(例)



【出典: 荒川区自転車総合活用推進計画】

■シェアサイクル利用者の移動履歴(例)



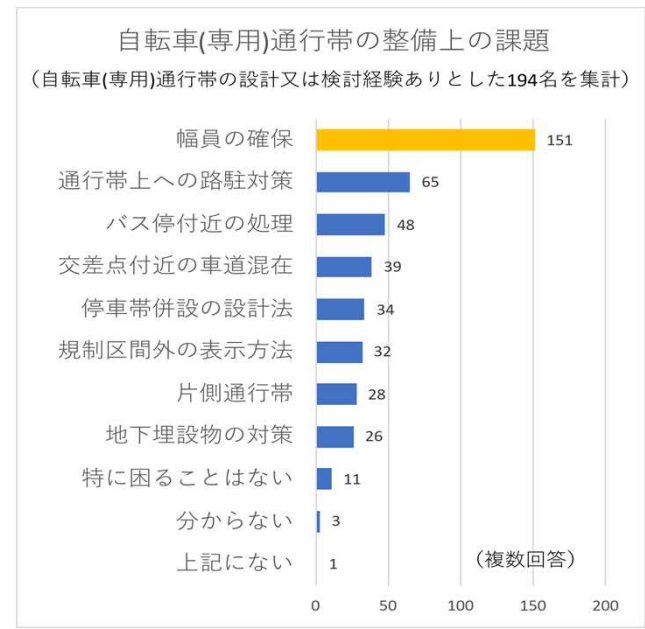
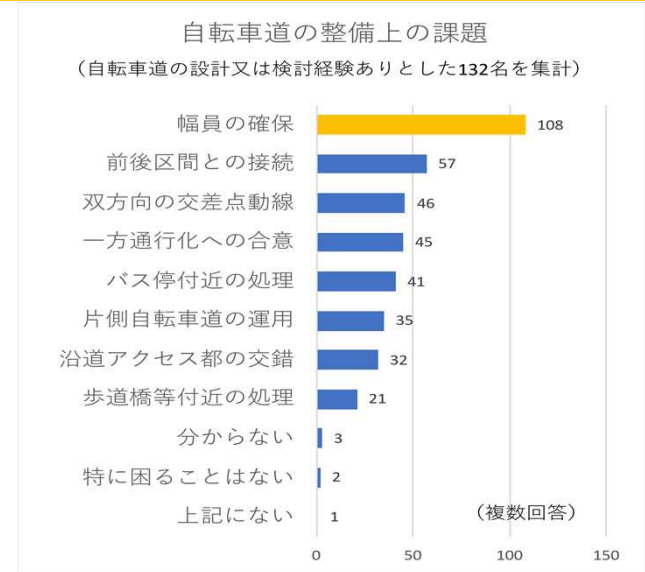
シェアサイクル利用者の移動履歴(平日:2020年9月10日(木))

【出典: 文京区自転車活用推進計画】

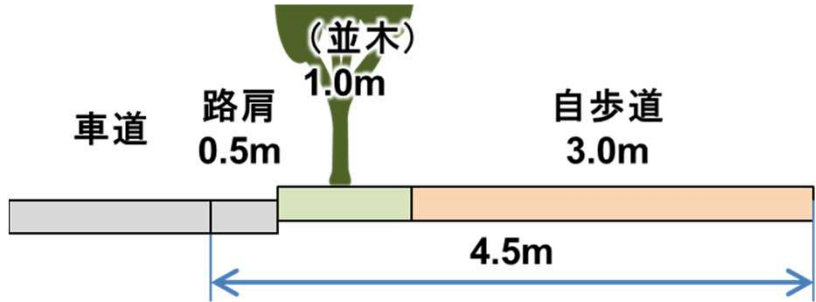
空間再配分を視野に入れた実行可能性の検討



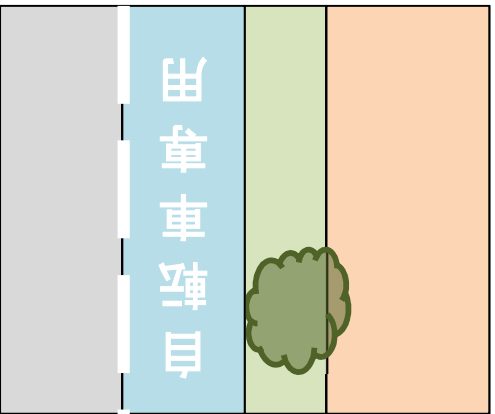
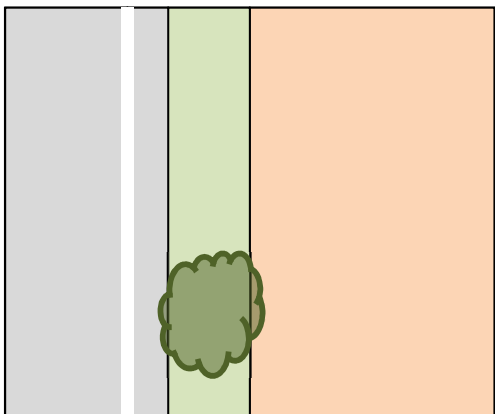
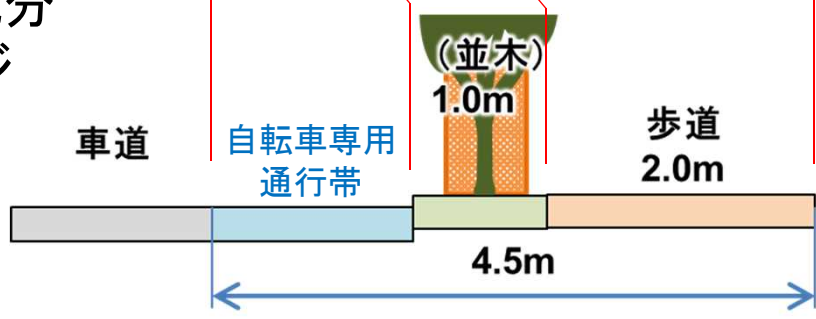
- 幅員の確保が自転車道、自転車(専用)通行帯の整備上の課題。
- 空間再配分により自転車通行空間に充てられる空間を創出する検討が必要。



既存道路



空間再配分
イメージ



令和4年12月 国土交通省調べ
各道路管理者の自転車担当者アンケートより



- 道路構造令は道路の一般的技術的基準（地方道に対しては参酌基準）であり、自転車道、自転車通行帯等の規格を規定。一方、ガイドラインは、車道走行を基本とした自転車ネットワークを構成するための手法等を提示。

道路構造令

- ◆ 自動車、自転車及び歩行者の交通量並びに自動車の設計速度によるという自転車通行空間（及び歩道）の設置の考え方を規定。
※自転車道と自転車通行帯の閾値（車道の設計速度60km/h以上）のみ定量的規定

道路構造令の運用に関する事務連絡

- ◆ 第9条の2（自転車通行帯）及び第10条（自転車道）の設置規定運用に関する解説。
※交通量の多寡の目安として、自動車（4000台/日）・自転車（500台/日）・歩行者（500人/日）を記載

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

- ◆ 自動車の交通量及び速度の多寡による整備形態選定の考え方を記載。
※規制速度50km/h超 → 自転車道
自動車の交通量4000台/日超又は規制速度40km/h超 → 自転車専用通行帯

駐停車車両による通行の阻害



- 自転車専用通行帯上の駐停車車両が自転車の通行を阻害。
- 一方で、貨物集配中の車両をはじめとする駐車需要への配慮も必要。

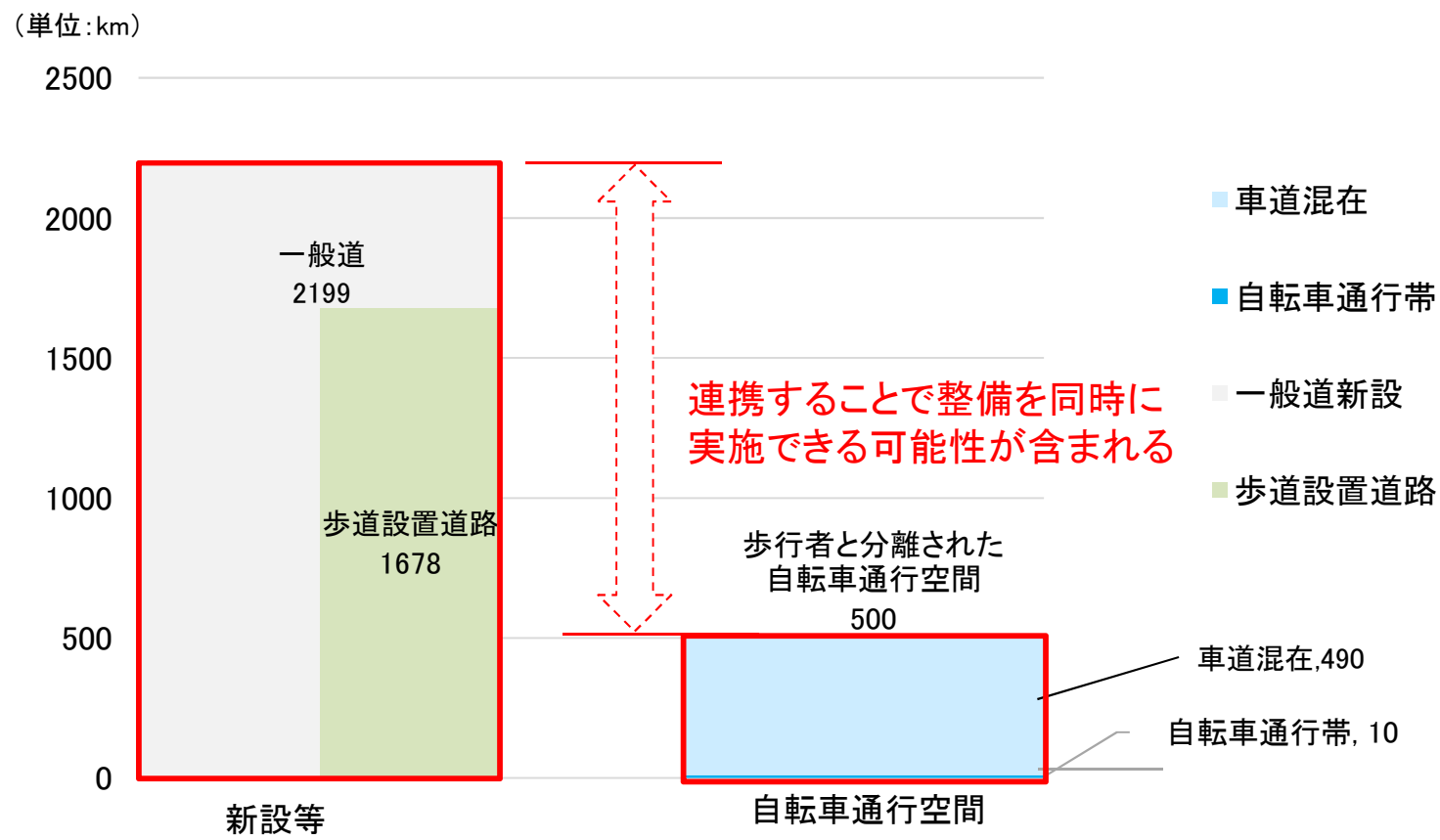


自転車専用通行帯上への停車車両による通行阻害と回避する自転車の例



○ 道路を新設したり、歩道を設置したりする道路整備は年間約2,200km。連携することで自転車通行空間の整備を同時に実施できる可能性があるものが含まれる。

■整備延長の比較(2018年)



※一般道の道路延長：国土交通省調べ（道路統計年報2019、2020より自動車専用道路を除き抽出）
※自転車通行空間延長：国土交通省調べ（自転車通行空間整備延長調べ）

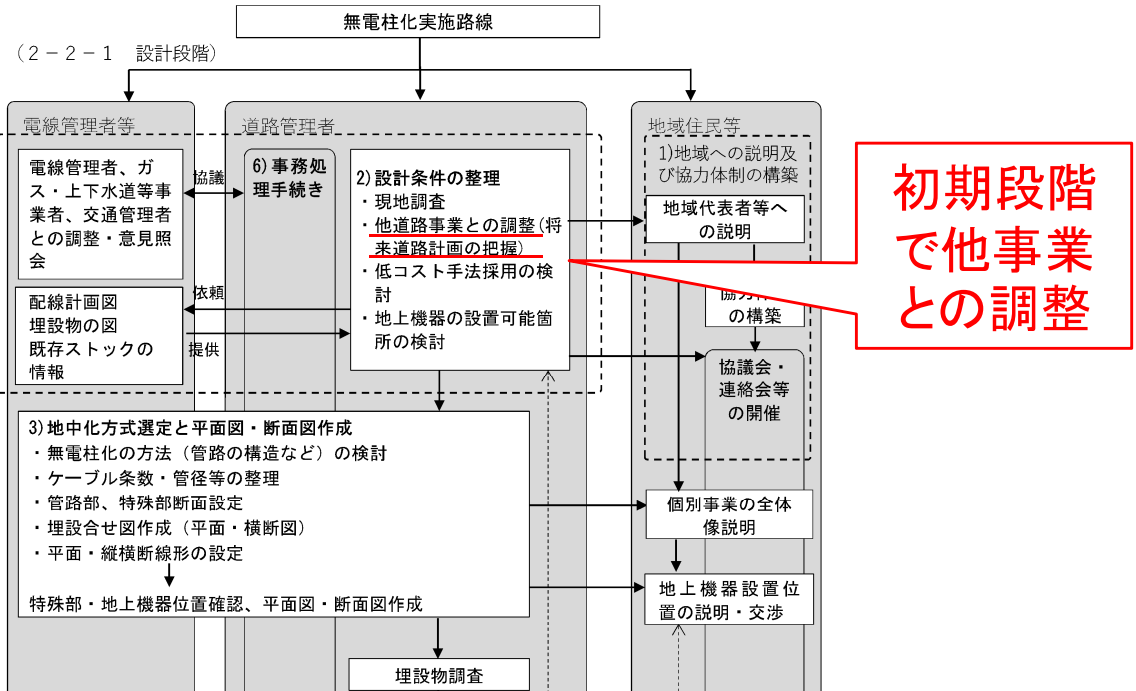
他計画との調整（無電柱化事業の例）



- 「無電柱化事業における合意形成の進め方ガイド(案)」には、**設計の初期段階での他道路事業との調整、合意形成のプロセスなどに関して具体的な記述。**
- 一方、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」は、プロセス(フロー)など具体的な記述に至っていない。

■無電柱化事業における合意形成の進め方ガイド(案)

- イ. 他道路事業との調整（将来道路計画の把握）
- 将来の道路計画について、以下事項を整理する。
- ・ 景観整備、植樹の形態、街路灯の計画、舗装の形式
 - ・ 道路の将来計画の有無（拡幅、歩道設置・バリアフリー化、自転車走行空間、車両の出入口、盤下げ、道路排水の変更、交差点改良、交通管理者設置物等）
 - ・ 関連事業計画（沿道の区画整理、再開発、民間の大規模開発等）の有無及び内容



【出典：無電柱化事業における合意形成の進め方ガイド（案）（令和4年4月）】

■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 1. 自転車ネットワーク形成の進め方

1) 緊急度に応じた整備優先度の検討

自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、整備の容易さばかりを優先するのではなく、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を検討するものとする。

一方、無電柱化やバリアフリー等の他の事業計画が既にある場合は、互いに調整した上で整備するなど整備の効率性についても検討することが望ましい。

なお、整備優先度の検討にあたっては、客観的かつ定量的な指標の活用も考慮するものとする。例えば、事故・ヒヤリハットや利用者の安心感等に関する評価指標を活用し、計画目標を達成するために特に重要となる路線を整備優先度の高い路線として設定することが考えられる。