

改定版ガイドラインの素案について 【概要版】



～R6改定版安全で快適な自転車環境創出ガイドライン(案)～



○自転車活用推進法及び第二次自転車活用推進計画(閣議決定)を踏まえて、車道通行を原則とした自転車ネットワークの形成を一層推進するため、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H24・H28通知)を改定。

① 自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映

- ◆前回のガイドラインの通知後に策定された自転車活用推進法(H29年5月施行)や第二次自転車活用推進計画(R3年5月閣議決定)を反映し、自転車の活用推進に関する視点を充実。

② 質の高い自転車通行空間の整備促進

- ◆限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分や分離を行うことにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討する手法を例示。
- ◆現地の実務担当者の理解が進むよう、考え方の概念図や設計例の平面図などの図表や根拠法令等に関する記述を充実。
- ◆将来的には完成形態での整備を目指すことが基本であることや、車道混在は自動車の速度の低い道路において、自転車と自動車が同一の空間を共用する概念であることを明確化。
- ◆複雑な交差点における通行ルールの表示方法について例示。
- ◆整備の機会を逃さないよう、他の道路事業との円滑な連携を進めることについて手順を記載。
- ◆計画・整備・維持管理における市民等との協働について改めて記載。

③ 自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化

- ◆自転車通行空間における駐停車の基本的な考え方や、停車帯等を併設する場合の設計方法例を提示。

④ 利用ルールの徹底

- ◆自転車通行空間の整備形態別に道路管理者、都道府県警察が特に注意しなければならない通行ルールについて解説。

⑤ 新技術やデータの活用の促進

- ◆シェアサイクルやスマートフォンの移動履歴から自転車プローブデータを分析し、地域の状況を把握することの有効性について例示。



現行

案

はじめに

背景、ガイドラインの位置づけ、用語の定義

本論

I. 自転車ネットワーク形成の進め方

- 1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順
- 2. 各作成手順における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目
- 3. 計画検討体制の構築と維持活用

II. 自転車通行空間の設計

- 1. 単路部の設計
- 2. 交差点部の設計

III. 利用ルールの徹底

- 1. 利用ルールの周知
- 2. ルール遵守に関するインセンティブの付与
- 3. 交通違反に対する指導・取締り

IV. 自転車利用の総合的な取組

- 1. 自転車通行空間の効果的利用への取組
駐停車・荷捌き車両対策
放置自転車対策
- 2. 自転車の利用促進

参考資料

背景、通行方法、関係法令

はじめに

背景、ガイドラインの位置づけ、用語の定義

本論

I. 自転車ネットワーク形成の進め方

- 1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順
- 2. 各作成手順における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目
- 3. 計画検討体制の構築と維持活用

II. 自転車通行空間の設計

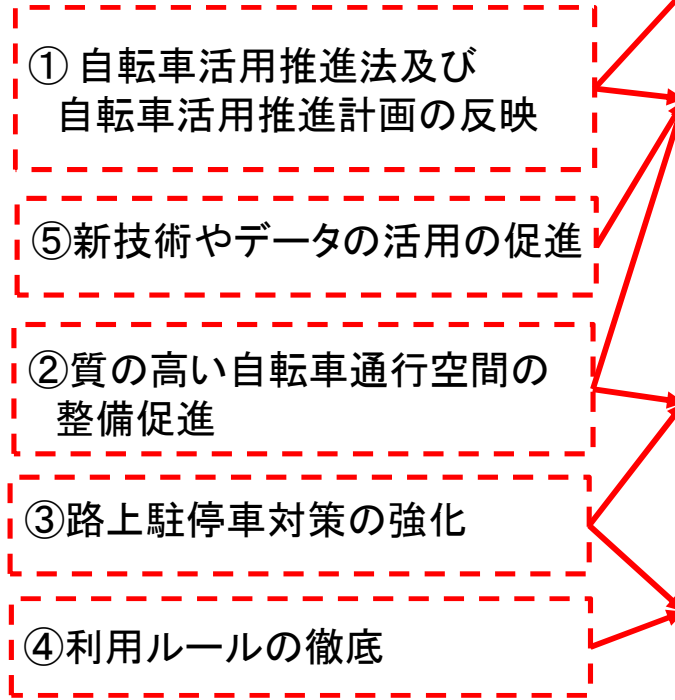
- 1. 設計の基本的な考え方
- 2. 単路部の設計
- 3. 交差点部の設計

III. 自転車通行空間の運用

- 1. 整備形態別の通行ルール
- 2. 利用ルールの徹底
- 3. 交通違反に対する指導・取締り
- 4. 駐停車・荷捌き車両対策

参考資料(HPへ掲載)

- ・法令、ガイドライン等
- ・事例集



① 自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映



- ◆自転車活用推進法(H29.5施行)や第二次自転車活用推進計画(R3.5 閣議決定)を踏まえた内容に見直し。
- ◆交通事故の防止に加えて、自転車の活用推進に関する視点を充実。

～はじめに(背景)～

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎など日常生活における身近な移動手段や、サイクリングなどレジャーの手段等として、多くの人々に利用されている。

我が国においては、こうした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し、「自転車活用推進法」が平成29年5月に施行されている。

同法に基づいて政府では、第1次自転車活用推進計画を平成30年6月に、第2次自転車活用推進計画を令和3年5月に閣議決定しており、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を掲げて取り組んでいる。

また同法では、地方公共団体は、そ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ことが規定され、自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（以下「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めることとされており、同計画には、自転車ネットワーク計画を位置付けることが基本となっている。

・・・「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、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備を行うため・・・自転車通行空間設計の考え方等について提示して・・・いる。

・・・「自転車活用推進法」が施行され、国及び都道府県が定めた自転車活用推進計画を勘案しながら、全国において自転車ネットワーク計画を位置付けた「市町村自転車活用推進計画」の策定が進んでいる。

そこで、・・・前回改定後に生じた情勢の変化を踏まえつつ、安全で快適な自転車利用環境の創出が一層進むよう、本ガイドラインを見直すこととした。



基本 理念

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進

責務

- 国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進
- 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- 公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める
- 国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

自転車活用 推進計画

- 政府 : 基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告
- 都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

第2次自転車活用推進計画の概要（令和3年5月28日閣議決定）



1. 総論

（1）自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

（2）計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）年度まで

（3）自転車を巡る現状及び課題

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の駐輪二ーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. 多様な自転車の開発・普及の促進
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（1. の再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（2. の再掲）
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. 損害賠償責任保険等への加入促進

① 自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映



○市町村における自転車活用推進計画の策定事例

宇都宮市の
自転車活用推進計画
「自転車のまち推進計画」



第2次宇都宮市
自転車のまち推進計画

令和3年5月
宇都宮市



■ 本計画の構成

第1章 計画の概要と本市の自転車の概況			
策定の目的	計画期間	位置づけ	概況
第2章 前計画の取組状況		第3章 自転車に関する市民意識	第4章 自転車を取り巻く環境変化
これまでの自転車の利活用推進の進め方 前計画の評価		調査結果	国の動向 県の動向 本市の動向
第5章 本市の上位計画・関連計画が目指す都市像			
上位計画・関連計画が目指す都市像 自転車が担う役割			
第6章 課題への対応と計画の目標像			
自転車に関わる現況の課題 課題への対応と今後の検討の方向性			
第7章 基本方針・目標			
計画の基本的な考え方 計画の全体イメージ			
第8章 施策事業と具体的な取り組み			
取り組みの進め方			
基盤づくりの取り組み		意識向上の取り組み	機会づくりの取り組み
1)自転車ネットワーク整備プロジェクト 2)公共交通連携プロジェクト		1)安全・安心プロジェクト 2)生活利用・健康プロジェクト	1)サイクルスポーツ・ツーリズム推進プロジェクト 2)自転車のまちPRプロジェクト
将来イメージ			
計画全体の目標指標			
1)活動指標 2)成果指標			
第9章 推進体制と進行管理			
事業スケジュール		推進体制	

基盤づくりの取り組み

1)自転車ネットワーク整備プロジェクト

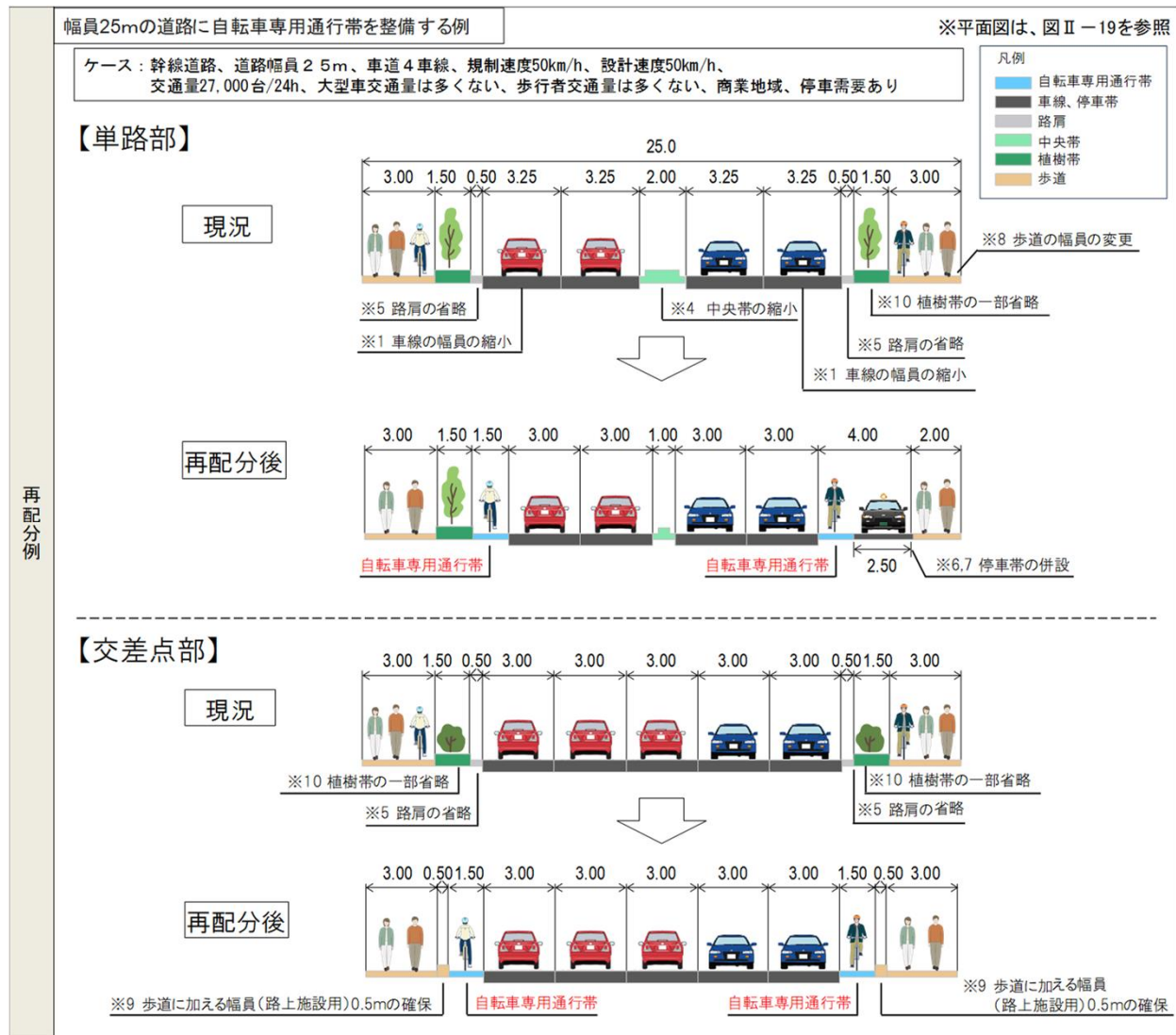
2)公共交通連携プロジェクト

② 質の高い自転車通行空間の整備促進



- 限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分や分離を行うことにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討する手法を例示。
- 実務担当者の理解が進むよう、都市部に比較的多い幅員（16m、22m、25m、30m、40m）の道路を例示。

《25m道路の例》



《幅員縮小又は省略に関する道路構造令の条文》

※1（道路の区分）第3条第2項
（略）ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合には、（略）該当する級の二級下の級に区分することができる。

（車線等）第5条第4項
車線（略）の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。

第四種	区分		車線の幅員（単位：メートル）
	第一級	普通道路	
	第二級及び第三級	普通道路	三・二五
			三

→車線の幅員の縮小：3mまで縮小（1級下に区分し、第4種第2級の車線の幅員を適用）

※4（車線の分離等）第6条第4項
中央帯の幅員は、（略）次の表の中央帯の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、（略）地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分	中央帯の幅員（単位：メートル）	
第三種	（略）	一・七五
第四種	（略）	二

→中央帯の縮小：1mまで縮小（第3種は表の右欄、第4種は表の左欄に該当）

※5（路肩）第8条第7項
歩道、自転車道（略）を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合には、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。

→路肩の省略

※6（停車帯）第9条第1項
第四種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合には、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

→停車帯の併設、省略

※7（停車帯）第9条第2項
停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。

※8（歩道）第11条第3項
歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。
（自転車歩行者道）第10条第2項
自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては四メートル以上、その他の道路にあつては三メートル以上とするものとする。

→歩道の幅員の変更（歩行者の交通量は多くないため、自転車歩行者道の幅員3.0mから歩道の幅員2.0mに変更）

※9（歩道）第11条第4項
（略）路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に（略）その他の場合にあっては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。
→歩道に加える幅員0.5mの確保（標識柱、柵等を設けるのに最低限必要な0.5m）

※10（植樹帯）第11条の4第1項
第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるもの（略）とする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合には、この限りでない。

→植樹帯の一部省略

青文字：自転車専用通行帯を確保するための工夫



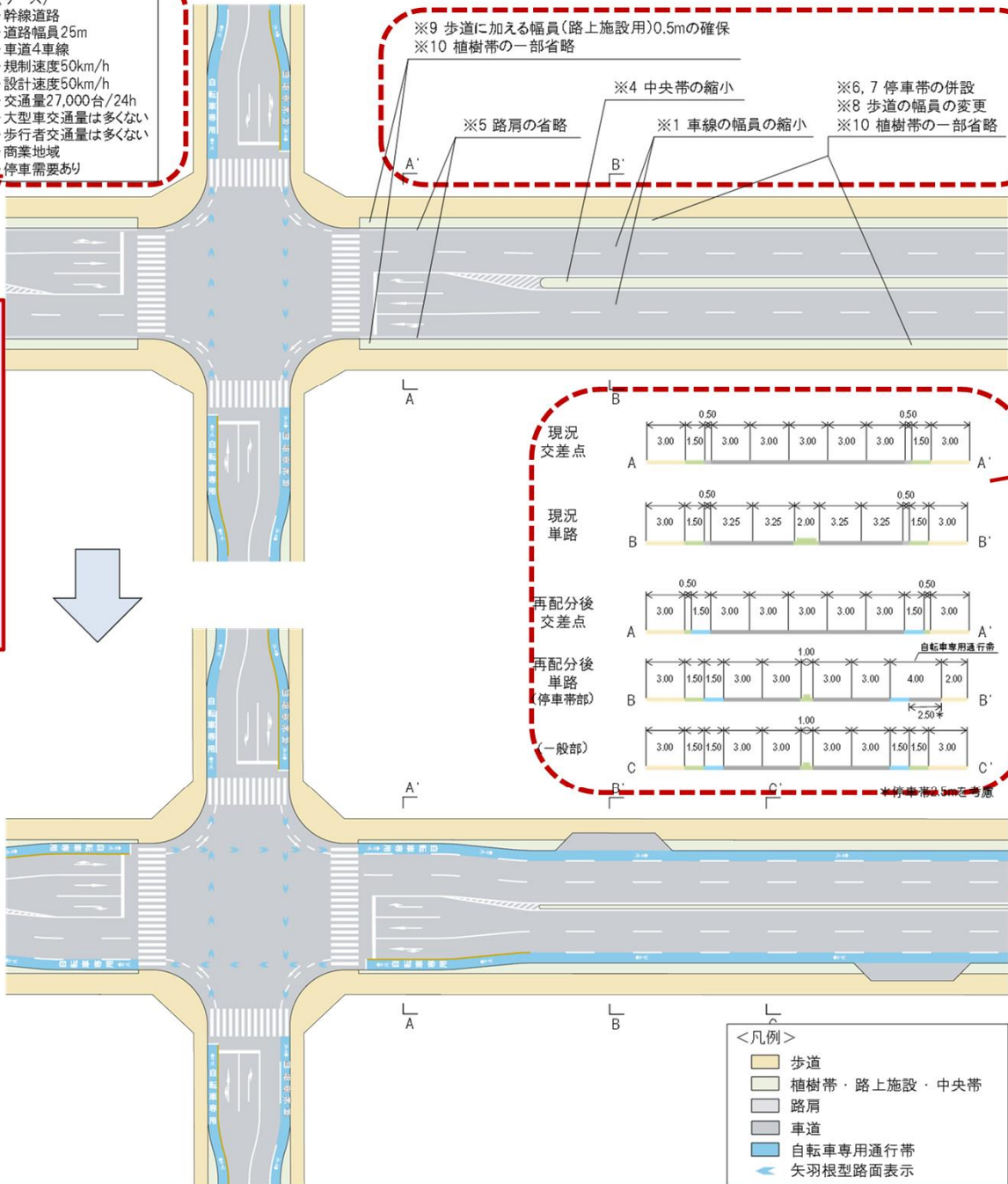
② 質の高い自転車通行空間の整備促進

《25m道路の例》

- 〈ケース〉
- ・幹線道路
 - ・道路幅員25m
 - ・車道4車線
 - ・規制速度50km/h
 - ・設計速度50km/h
 - ・交通量27,000台/24h
 - ・大型車交通量は多くない
 - ・歩行者交通量は多くない
 - ・商業地域
 - ・停車需要あり

ポイント①

現地の状況により
可能となる空間配
分の考え方は
異なるため、
今回例示する図の
条件を明示。



ポイント②

適用を考える
縮小規定等
について提示

ポイント③

交差点・単路の別に、
現況と再配分後の
断面構成を上下に
比較できるように提示

ポイント④

断面では分かり難い
縦断方向の変化を
平面図により
イメージを提示

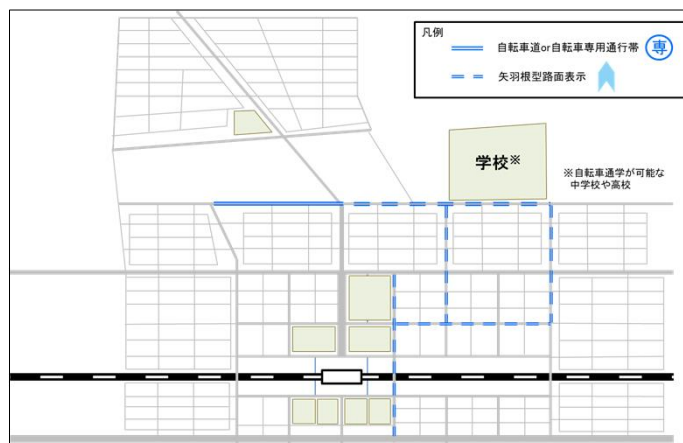


② 質の高い自転車通行空間の整備促進

- 将来的には完成形態での面的な自転車ネットワーク計画の整備を目指すことを基本としつつ、一部暫定形態を選定する場合の段階的段階的な整備手順のイメージを例示。

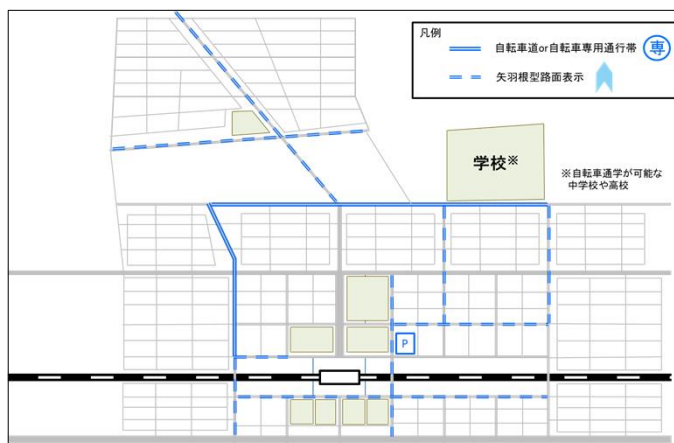
初期段階

特に自転車利用の多い施設間を結ぶ区間や自転車関連事故が多い区間において、完成形態で整備が可能なところは完成形態で、それが困難なところも暫定形態で整備を進め、面的な自転車ネットワークを構築。



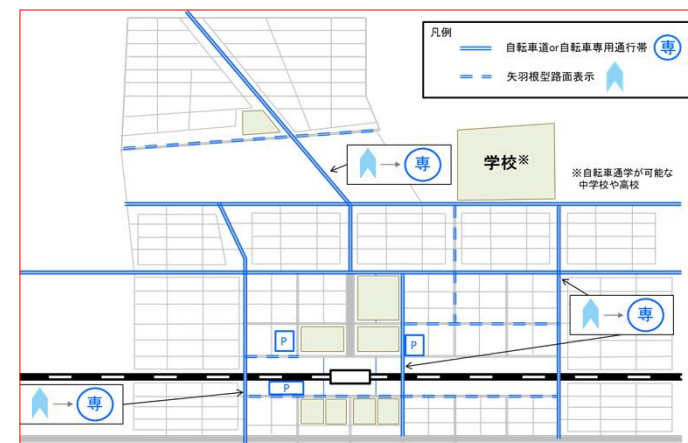
当面の整備が 概成した段階

次いで、自転車利用の多い区間、郊外の住宅地と中心市街地を結ぶ区間、市町村の自転車活用推進計画において優先する施策に関連する区間等を暫定形態も含めてネットワーク化するとともに、初期段階において暫定形態で整備した区間を、順次完成形態に再整備。



完成段階

完成形態での整備を完了し、自転車ネットワークを概成。
なお、整備後の交通状況や自転車関連事故発生状況等を踏まえて評価を行い、計画の見直し・再整備等を行う。

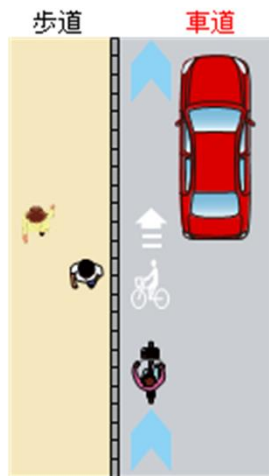




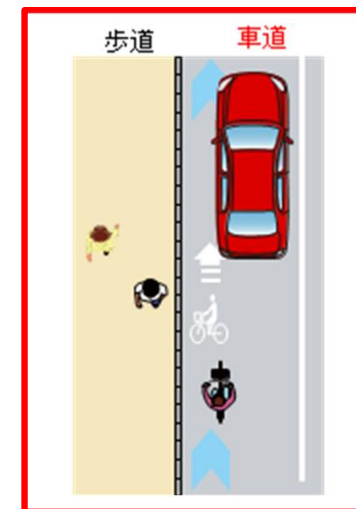
② 質の高い自転車通行空間の整備促進

- 車道混在は自動車の速度の低い道路において、自転車と自動車が同一の空間を共用する概念であることを明確化。

現行ガイドライン



改定ガイドライン(案)



並
記

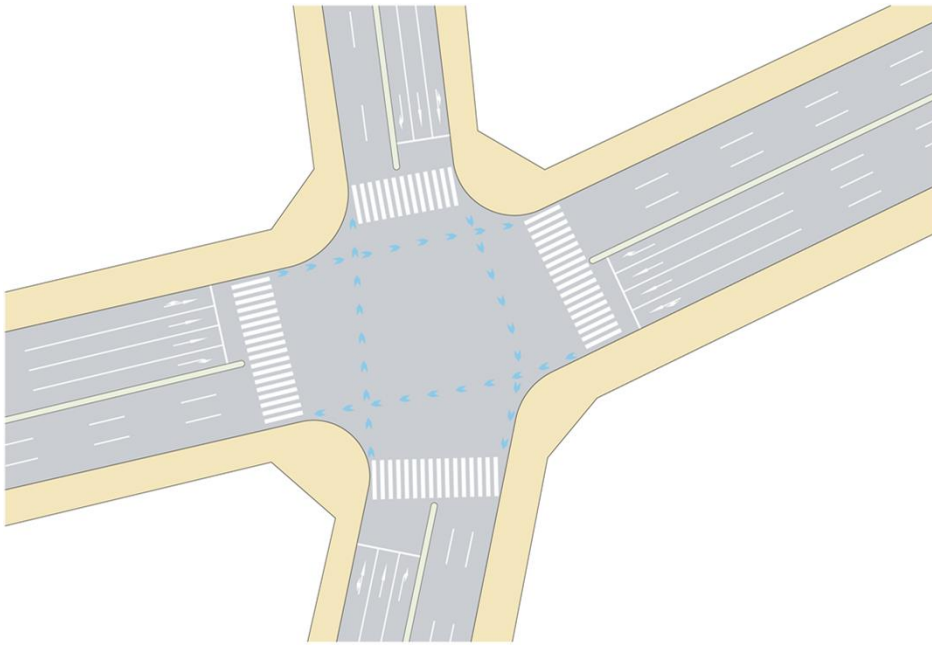
② 質の高い自転車通行空間の整備促進



- 自転車がどのように通行してよいのかわかりにくいような複雑な交差点について、通行ルールの表示方法を例示。

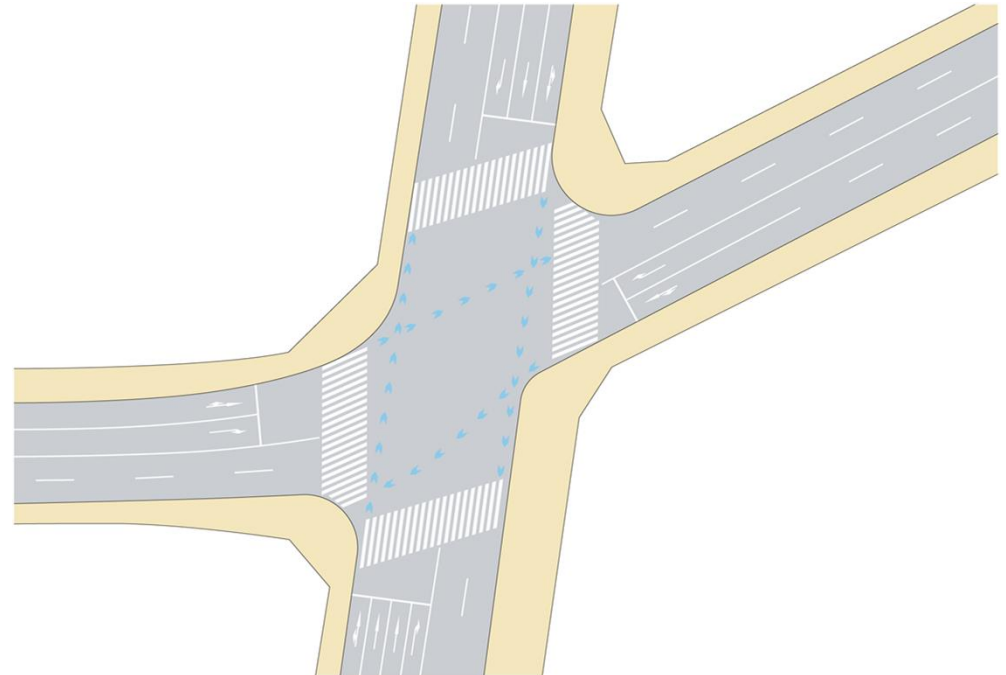
(1) 折れ脚交差点

(交差点内で直進方向が屈曲している交差点)



(2) くい違い交差点

(交差する道路の一方が他方とくい違いしている交差点)

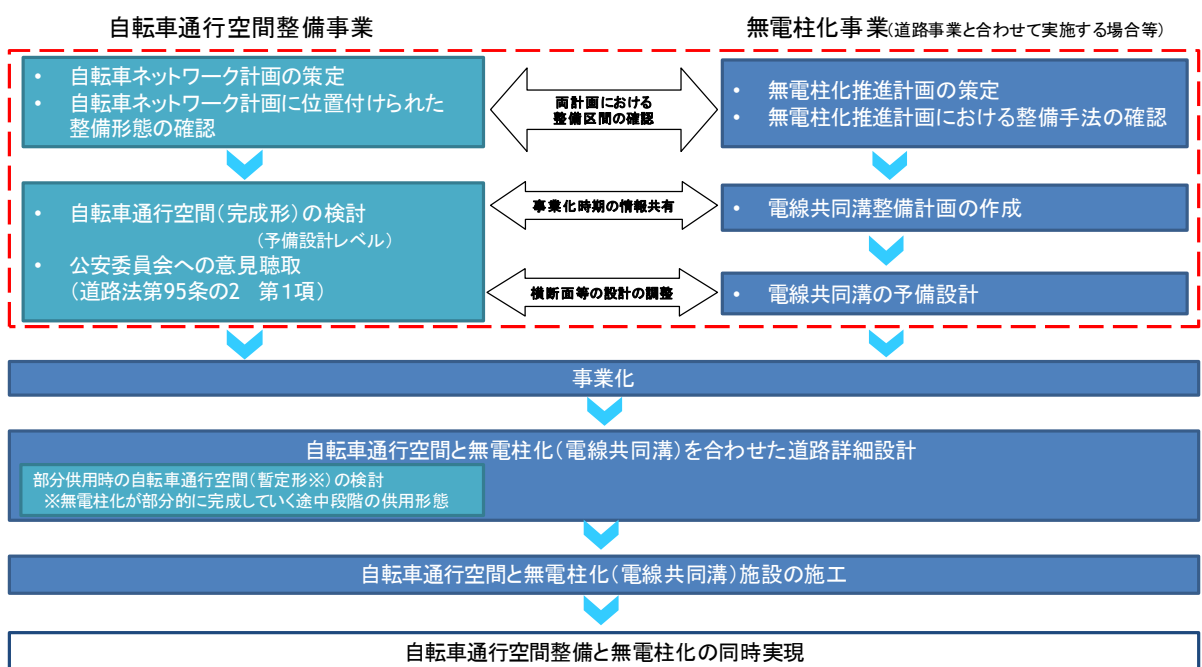


② 質の高い自転車通行空間の整備促進

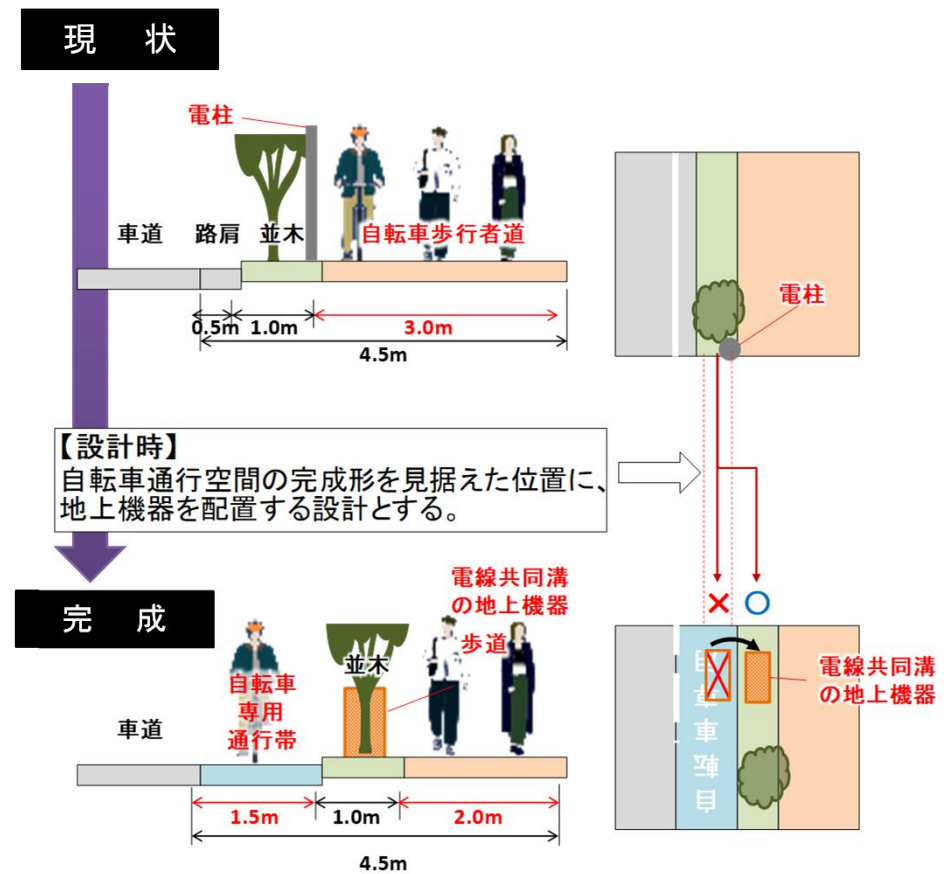


- 整備の機会を逃さないよう、他の道路事業との円滑な連携を進めることについて手順を記載。
- 無電柱化の**設計時**には、地上機器を**自転車通行空間整備の支障とならないよう配置するための調整**が必要。

■ 無電柱化(電線共同溝)事業との連携イメージ



■ 電線共同溝の地上機器等の配置の設計の考え方の一例



③自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化



- 路上駐停車により自転車専用通行帯の機能を損われないよう、交通管理者と道路管理者が連携して対策を強化する。

原則

自転車の安全かつ円滑な通行空間の確保のため、自転車専用通行帯の整備箇所には、原則として駐車は認めない。



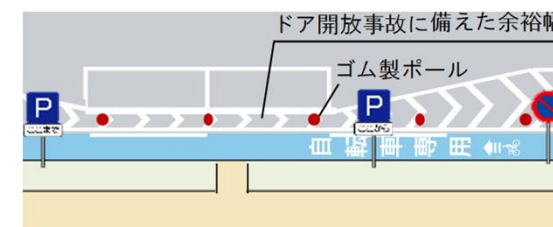
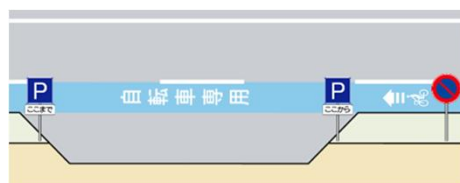
■ 停車車両

取締り

地域住民の意見・要望等を踏まえて違法駐車の取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直しし、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。

停車帯等

自転車の安全かつ円滑な通行の確保に支障がないよう、貨物の積卸や人の乗降等といった駐停車需要に応えるため、必要に応じて停車帯等を設置。（路外駐車場などの沿道状況や地域における駐車施策等との整合性に配慮）



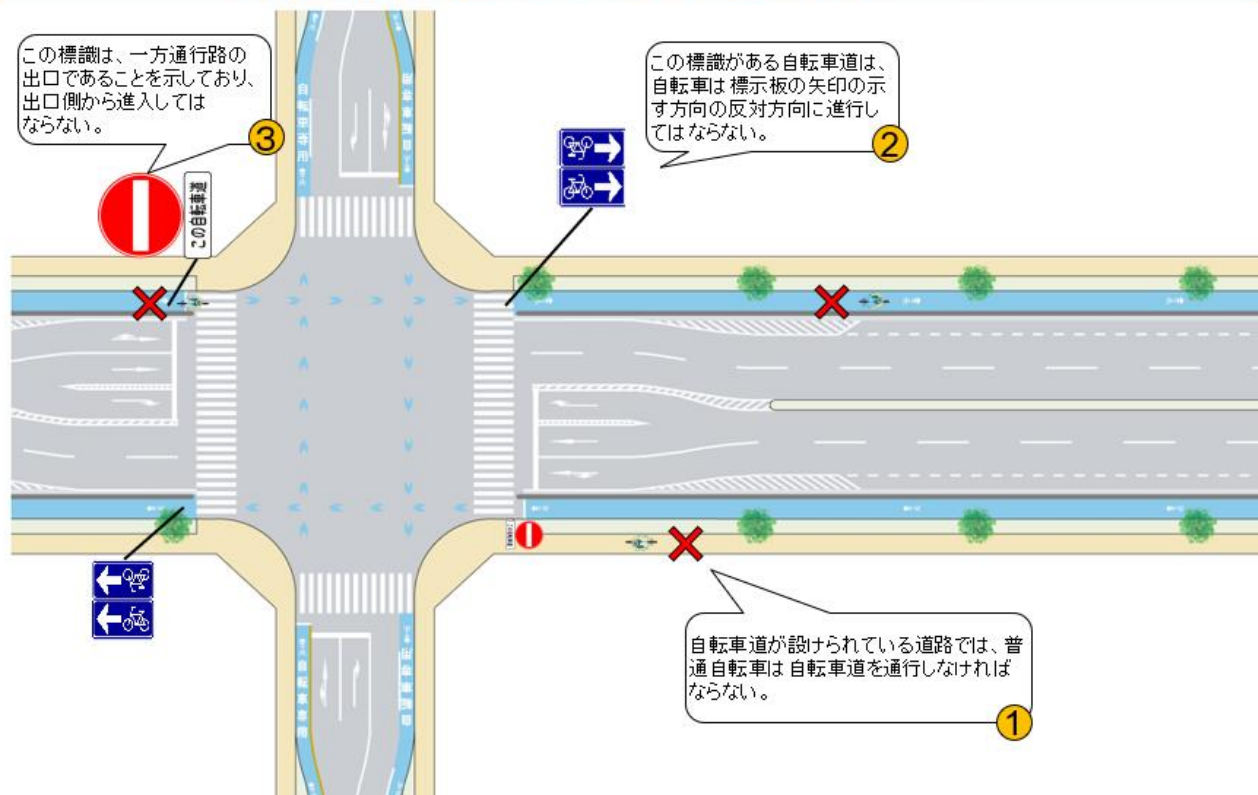
■ 停車帯等の設置イメージ



④ 利用ルール of 徹底

- 自転車通行空間の整備形態別に道路管理者、都道府県警察が特に注意しなければならない通行ルールについて解説。

自転車道がある場合の通行ルール



ルールと注意点の解説

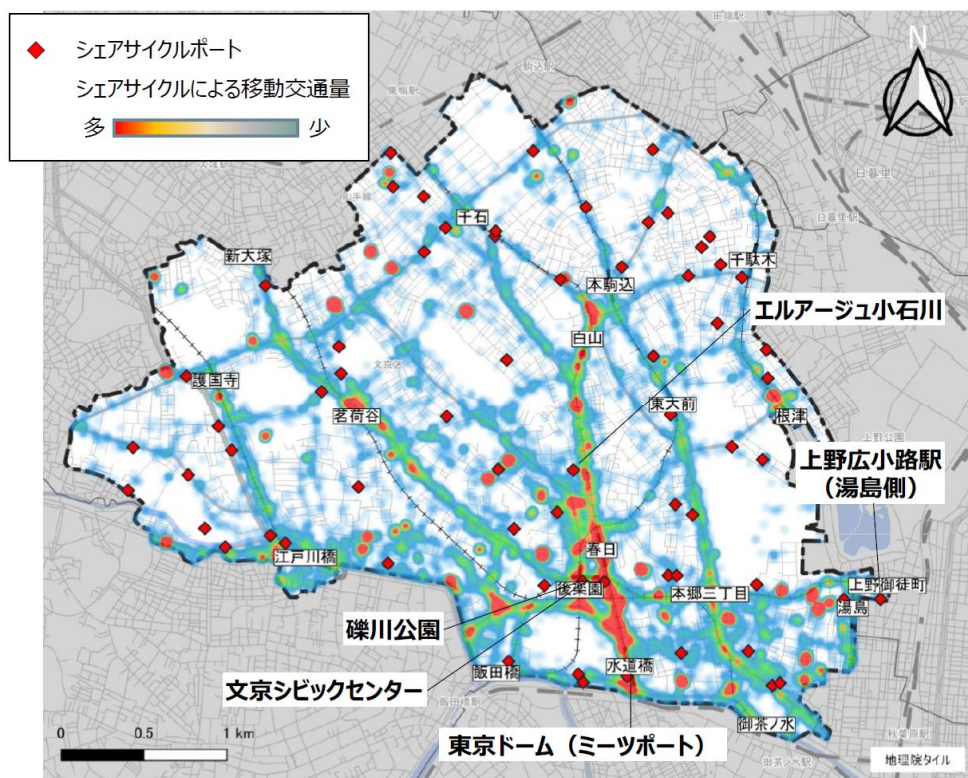
- ① 自転車道が設けられている道路では、普通自転車は自転車道を通行しなければならない。

「普通自転車は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。」（道路交通法第63条の3）とされているため、**普通自転車は**、自転車道において道路工事が行われていること等のため、その自転車道を通行することができない場合を除き、自転車道を通行しなければならず、**自転車道以外の車道や歩道を通行することはできない。**ただし、道路交通法第63条の4第1項において、普通自転車は、「当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき」（同項第2号）には、道路交通法第17条第1項の規定にかかわらず、歩道を通行させることができることとされているため、普通自転車の運転者が、「児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者」である場合等には、自転車道の設置の有無にかかわらず、歩道を通行することができる。

⑤ 新技術やデータの活用促進

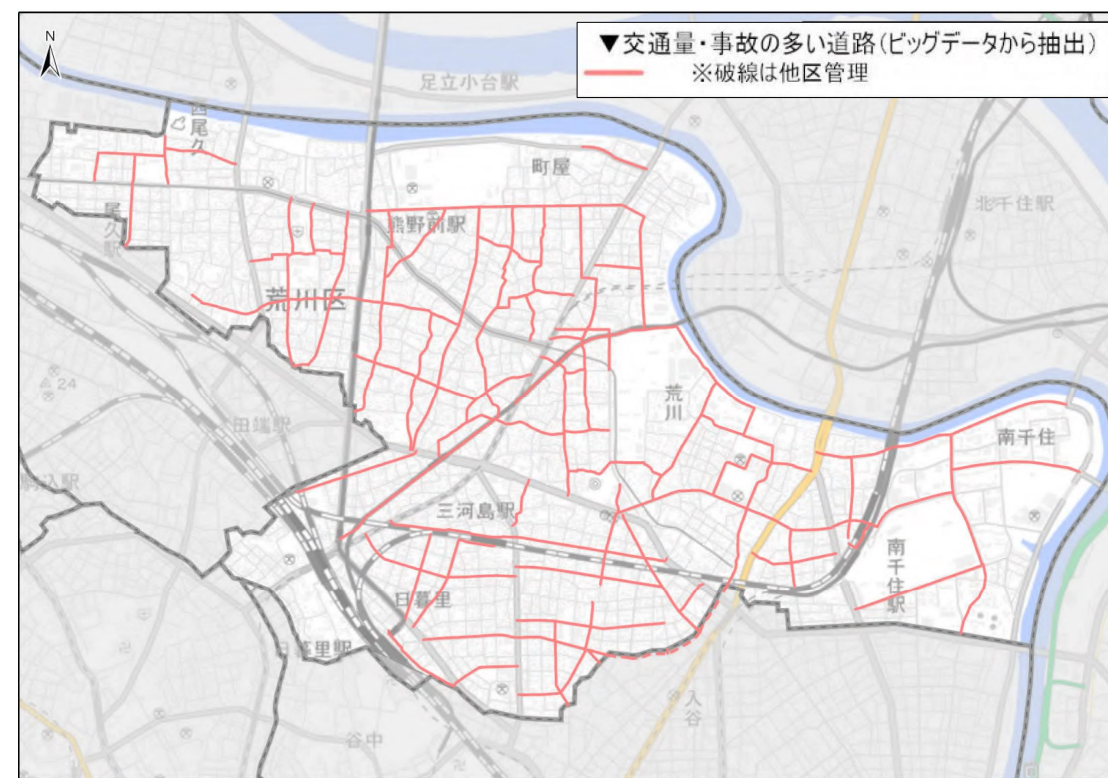


- シェアサイクルやスマートフォンの移動履歴から自転車プローブデータを分析し、地域の状況を把握することの有効性について例示。



シェアサイクルの利用状況や
ポート位置の活用状況

(出典:文京区自転車活用推進計画)



スマートフォンの移動履歴の活用事例

(出典:荒川区自転車活用推進計画)

R6改定版安全で快適な自転車環境創出ガイドライン(案) を補足する参考資料





- 法令・通知、関係省庁のガイドライン、他の自治体や関係者の取組事例を自転車活用推進本部HPで紹介
- 専門家や民間、自治体間での知見の共有も期待。

項目		内容
法令、ガイドライン等	全般	・自転車活用推進法、自転車活用推進計画
	構造	・道路法、道路法施行令、道路構造令 ・自転車道の整備等に関する法律、自転車道等の設計基準 ・移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準 ・歩道の一般的構造に関する基準 ・凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準
	交通	・道路交通法、道路交通法施行令、道路交通法施行規則 ・道路標識、区画線及び道路標示に関する命令 ・交通の方法に関する教則 ・交通規制基準 ・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 ・良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書
	駐輪	・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 ・路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針 ・自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(平成28年9月)
	駐車	・貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに向けた継続的な取組の推進について ・貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの推進に係る道路管理者の協力について
	その他	・シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン(令和5年9月) ・サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き(令和5年5月) ・自転車通勤導入に関する手引き(令和元年5月) ・ナショナルサイクルルートの指定要件
事例集		・海外事例 ・工夫した事例(官民の連携事例、車線削減など空間再配分事例、バイパス整備や土地利用の変化により通行空間整備が可能となった事例、自転車通行帯における駐車対策の事例、シェアサイクルなどデータの活用事例) ・整備効果事例(委員会資料や市町村自転車活用推進計画からの抜粋をイメージ)

