



## 第4回 自転車等施策検討協議会

基本方針【はしる】②  
安全・快適な通行空間



平成27年3月24日(火)  
横浜市

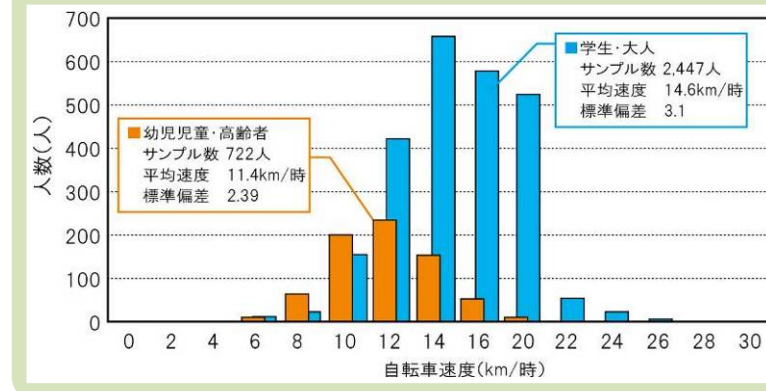
# I 自転車通行空間整備の必要性について

- 交通手段としての自転車の利便性は“歩くより速く移動できる”ことに支えられるため、本来「徐行」義務のある歩道上は、自転車の通行に適さない場所です。
- しかし実際には、歩道を平均 14~15km/h と速いスピードで自転車が通行しているとの調査結果があるなど、自転車の歩道通行が、歩行者の安全を脅かしている状況があります。
- また、歩道通行は、交差点での自動車からの視認性の面で、出あい頭の事故にあいやすいといわれています。
- 自転車専用通行帯等による車道上の自転車通行空間の整備は、歩行者、自転車双方の安全性と、快適性・利便性の確保に必要と考えます。

## ■ 歩道上での自転車通行速度の調査結果

- 香川県高松市内で実施された自転車通行可歩道上での自転車速度調査では、歩道を通行する自転車の平均速度は、大人 14.6km/時、幼児児童・高齢者 11.4km/h。

### ■ 属性別自転車速度（香川県高松市内 築地小学校及び観光通り調査）



※国土技術政策総合研究所道路研究室 「自転車と歩行者の混在状態下における通行快適性に関する調査」(土木計画学研究・講演集 Vol.37、2008年)より  
※H19.11 調査：香川県高松市内自転車歩行者道(幅員5m、幅員3m)

## ▼ 自転車が歩道を通行する場合の「徐行」の速度について

- 通行が認められている歩道では、道路交通法上、自転車は「徐行」することが義務付けられています。
- 「徐行」の速度に明確な規定はないものの、下記の発言、記述により概ねの速度が示されています。

### ■ 道路交通法での歩道の通行方法に関する表記

道路交通法 第六十三条の四

2 「前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分については、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。」

### ■ 「徐行」の速度に関する見解

【参議院地方行政委員会での国会発言】 (1978年5月9日第84回国会 地方行政委員会第12号)

「…自転車は歩道を通行する場合には徐行して走りなさい、時速四、五キロくらいのことであろうと思いますが、すぐとまれる速度…」と発言(警察庁交通局交通企画課長)

【道路交通法解説：執務資料】 (16-2訂版、東京法令出版 2014年)

道路交通法 第六十三条の四(普通自転車の歩道通行)の解説として「歩行者の歩速毎時四キロメートルから考えて、毎時六キロメートルから八キロメートル程度ということができよう」と記載

## ▼ 自転車が車道を通行する場合と歩道を通行する場合の事故発生件数

- 自転車関連事故での自転車の負傷者数(①)では、交差点の事故が7割ですが、単路部でも事故が発生しています。
- ①の自転車の年間負傷者数を単路部と比較すると、車道通行の場合、歩道通行の約2倍の負傷者が発生しており、その数は歩道部でも1万人を超えています。
- 一方、②の自転車対歩行者の年間事故件数では、事故件数全体は少ないものの、歩道通行の場合に、車道通行の約2倍の事故が発生しています。

H22 事故の実績(全国)	車道(単路)	歩道(単路)	交差点(参考)
①自転車関連事故の自転車の年間負傷者(全事故に対する比率)	26,546人 (18%)	13,250人 (9%)	100,831人 (68%)
②自転車対歩行者の年間事故件数(全事故に対する比率)	568件 (21%)	1,095件 (40%)	660件 (24%)

※国土交通省・警察庁 第2回 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(H23.12.15) 資料2を参考に作成

## ▼ 自転車専用通行帯等の整備による事故発生件数の減少

- 宇都宮市内の自転車専用通行帯等の整備前後の自転車事故発生率の分析(右表：H16~H22)では、自転車専用通行帯等の整備により 13箇所中 12箇所まで事故率が減少する結果でした。
- 事故が増えた競輪場通りでは、①横断歩道上での事故が半数(46%)、②自動車と対向する「右側通行」が多い(全22件中17件)という特徴がありました。

※「宇都宮市における自転車レーンの安全性に関する研究」(宇都宮大学工学部森本研究室：第40回土木学会関東支部技術研究発表会)より

### ■ 自転車事故発生率(整備路線別)

No.	整備路線	事故件数(件)		自転車事故発生率(件/Km・年)	
		整備前	整備後	整備前	整備後
1	富島町通り	4	3	3.175	2.381
2	石町・八日市場通り	5	1	3.571	0.714
3	JR高架下に繋がる路線	0	0	0.000	0.000
4	ユニオン通りの西延伸	6	5	3.750	3.125
5	競輪場通り(戸祭台通り付近~田原街道)	4	12	1.739	5.217
6	競輪場通り(JR高梁部)	1	0	1.429	0.000
7	作新前通り	5	3	3.571	2.143
8	材木町通り・遠葉大黒通り(平成通り~南大通り)	2	2	1.667	1.667
9	赤門通り(大通り~魚行前通り)	2	1	4.444	2.222
10	西原通り(平成通り~宇工北)	0	0	0.000	0.000
11	西原通り(宮の原小南~日光線)	0	0	0.000	0.000
12	市道125号線(宮原球場西~南大通り)	3	3	6.667	6.667
13	越戸通り(越戸郵便局~宮理)	4	0	2.133	0.000

## ▼ 交差点での自転車と自動車の事故の危険性

※社団法人 日本自動車工業会(H21)「自転車との安全な共存のために～安全に通行できる道路整備と意識改革を目指して～」を参考に作成

### 【信号の無い交差点での自動車からの視認性】

- 全国で発生する自転車事故の約5割は「信号機のない交差点」で発生(H18)しており、うち約8割が「出あい頭」事故です。
- 細い道路から車道にクルマが出る際、歩道を通行する自転車は、クルマの死角に入りやすいといわれています。

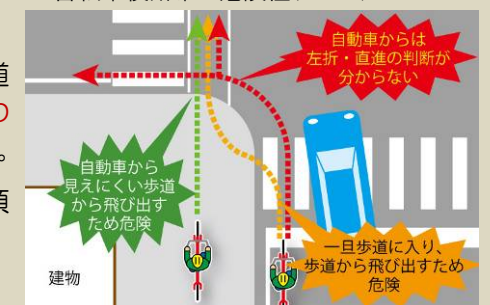
### ■ 狭い交差点のクルマから見える範囲(イメージ)



### 【自転車横断帯の通行による危険性】

- 全国で発生する自転車事故の約2割は「信号機のある交差点」で発生しており、うち約6割が「右左折時」に発生する事故です。
- 自転車横断帯が付設されている場合、自転車はここを通行する義務(道路交通法 第63条の7)がありますが、車道・歩道の通行場所に関わらず、左折するクルマから見えにくい、分かりにくい状況になります。
- 警察庁の平成23年10月の通達\*では、歩行者と自転車の分離の項目の一つに「自転車横断帯の撤去」について通達されています。

### ■ 自転車横断帯の危険性(イメージ)



\*警察庁通達「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」

## Ⅱ 「はしる」の課題と施策の方向性

- 前回の協議会では、「はしる」の課題、自転車通行空間整備の目指す姿、施策の方向性を提示しました。
- それを踏まえ、施策の具体化に向けた考え方を整理しました

### 「はしる」の課題

現行のネットワーク計画の課題

①ネットワーク路線の整備率は約9%

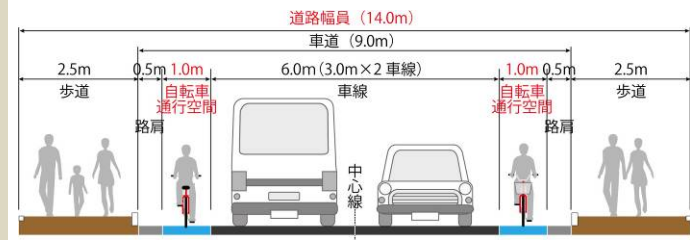
②広域的な移動、拠点間の接続の視点が中心

③日常的な短距離利用のためのネットワークが十分でない

通行空間確保の困難さ

①自転車のための幅員が確保できない道路が大半

▼補足：自転車専用通行帯に必要な幅員  
※自転車通行空間 1.0m 確保のケースで、最低 14m の幅員が必要



②通行空間確保のための用地取得を伴う  
拡幅が困難

③沿道の方々のご理解が得られない場合がある

原則車道の妨げ

①自転車通行可の交通規制による「自転車は車両である」という意識の希薄化

②自転車が走りにくい「車道」の現状

※側溝のふた、ゴミの散乱、クルマの幅寄せなど

③路上駐車、荷捌き車両、停車中のバスによる車道左側の通りにくさ

自転車通行空間整備の目指す姿

交通ルールを「まもる」ことを徹底した上で、歩行者、自転車、自動車のそれぞれが**安全で快適に道路を利用**するための自転車通行空間の整備

施策の方向性

具体化に向けた考え方

整備のあり方の再整理

自転車の使われ方を踏まえた  
ネットワーク計画

考え方① 自転車通行空間整備の基本方針の整理

考え方② 広域的なネットワーク計画の見直し

考え方③ 地域レベルのネットワークの追加・拡充

状況に応じた  
通行空間の整備形態

考え方① 「自転車は車両」であることを前提とした整備形態の選定

考え方② 整備形態に関する理解の促進

「横浜自転車道ネットワーク整備指針」に反映

整備の推進

実効性のある進め方による  
自転車通行空間整備の推進

考え方① 自転車通行空間の整備目標の設定

考え方② 優先度を考慮した自転車通行空間の計画的整備の推進

考え方③ 他の事業等と連携した自転車通行空間整備の推進

### Ⅲ 「はしる」の施策の具体化に向けた考え方

#### 方向性① 自転車の使われ方を踏まえたネットワーク計画

- 自転車通行空間を全ての道路に整備することは現実的には困難なため、**自転車利用の実態に合わせて整備優先順位を見極め**、安全で使いやすい自転車通行空間の整備を、効果的、効率的に進めていくことが重要です。
- そのため、整備路線の選定にあたっては、周辺施設の立地や自転車の利用状況、交通事故の状況等の視点を踏まえつつ、現実的な整備の可能性も考慮し、**実効性のある計画**とする必要があります。
- また現在の「横浜自転車道ネットワーク整備指針」でのネットワーク計画は、主に主要拠点間を結ぶ長距離移動に適した道路がネットワークに指定されており、自転車交通量が多い道路や自転車関連事故が多い道路などの**自転車利用の実態に見合ったネットワークが不足**しています。

#### 自転車の使われ方を踏まえた【ネットワーク計画】

##### ▼ 整理すべき事項

##### ① 全国的な動きに合わせた整備のあり方

- 自転車通行環境の整備に関する国の最新の動向を踏まえた検討が必要
  - 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・警察庁(H24.11)）
  - 安全で快適な自転車利用環境の創出の促進に関する検討委員会（国土交通省・警察庁(H26.12～)）

##### ② 広域的なネットワークのあり方

- 主要拠点間を結ぶ路線の利便性や必要性を考慮した路線選定の方法
- 今後新たに整備される都市計画道路等での取り扱いも含めた整理
- 制約※がある既存の都市計画道路のネットワーク上の取り扱い
  - 用地取得を伴う拡幅、歩道と車道の境界位置の変更が困難など
- 沿道住民や道路利用者との合意形成を得るための方法

##### ③ 地域レベルでの通行空間のあり方

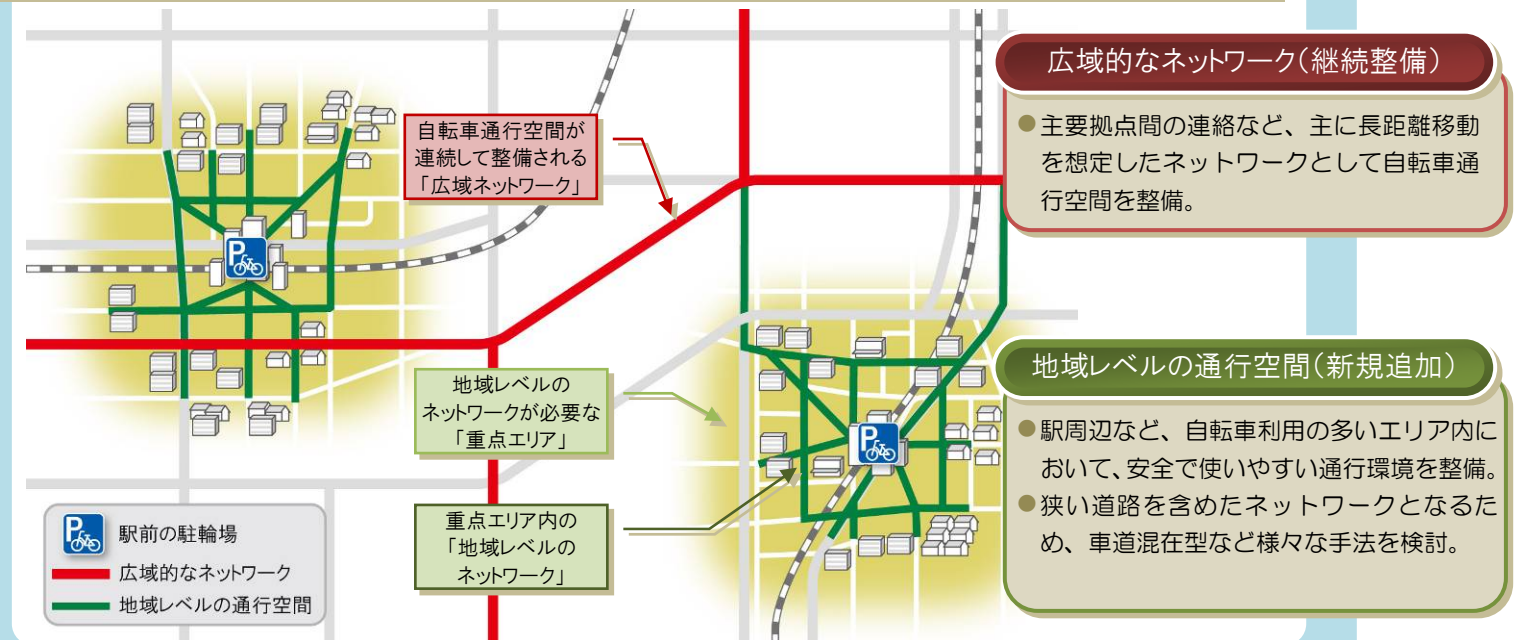
- 駅周辺など、自転車需要が多く、通行上の問題があるエリアの抽出方法
  - 必要性の高いエリアの抽出の考え方、優先度の付け方
- 自転車が集中する狭い道路等を含めた路線選定の方法
  - 各エリアでの整備すべき路線の選定の考え方、優先度の付け方
- 沿道住民や道路利用者との合意形成を得るための方法

#### ▼ 具体化に向けた考え方と取組施策(案)

##### 考え方① 自転車通行空間整備の基本方針の整理

自転車通行空間の整備に関する基本方針の整理、合意形成のあり方の検討

「全市的な拠点間移動」+「日常の生活圏内の移動」を支えるネットワークの構築



##### 考え方② 広域的なネットワーク計画の見直し

主要拠点間を結ぶ路線や長距離移動等の利便性を考慮したネットワークの見直し

適正な形態での整備が現実的に困難な路線の取扱いの整理

今後の新たな都市計画道路整備のネットワーク上の取り扱いの整理

例えば、環状2号線など(次頁参考)

##### 考え方③ 地域レベルのネットワークの追加・拡充

地域レベルのネットワークが必要な「重点エリア」の抽出基準の考え方の整理

「重点エリア」内での対象路線の選定基準の考え方の整理

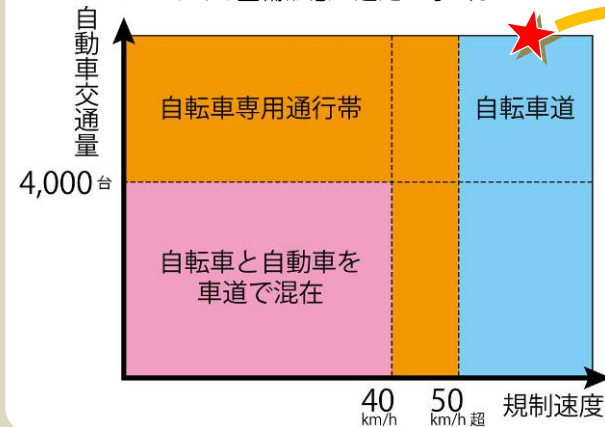
抽出、選定の考え方(次頁参考)

### 参考 適正な形態での整備が現実的に困難な例（環状2号線）

- 現行の「自転車道ネットワーク整備指針」は、歩道上での自転車通行空間の整備を含めた指針となっています。
- 今後、「自転車は車両」を基本とした整備指針への見直しを進める上では、環状2号線など現行ネットワーク整備指針で位置付けつつも、現実的には、車道での整備が困難な路線が発生します。
- このような路線に対して国（国交省や警察等）や他自治体の動向を見据えつつ対応を検討していくことが必要です。

- 国土交通省と警察庁からは「規制速度」と「自動車交通量」に応じて、自転車通行空間の整備形態の選定の考え方が示されています。
- 新横浜駅前を走る環状2号線(大豆戸町付近)は、1日の交通量約4.3万台(H22 道路交通センサ)であり、規制速度60km/hのため、ガイドラインに基づくと「自転車道」の整備が必要と判断されますが、新たな用地買収なども必要となり、困難です。

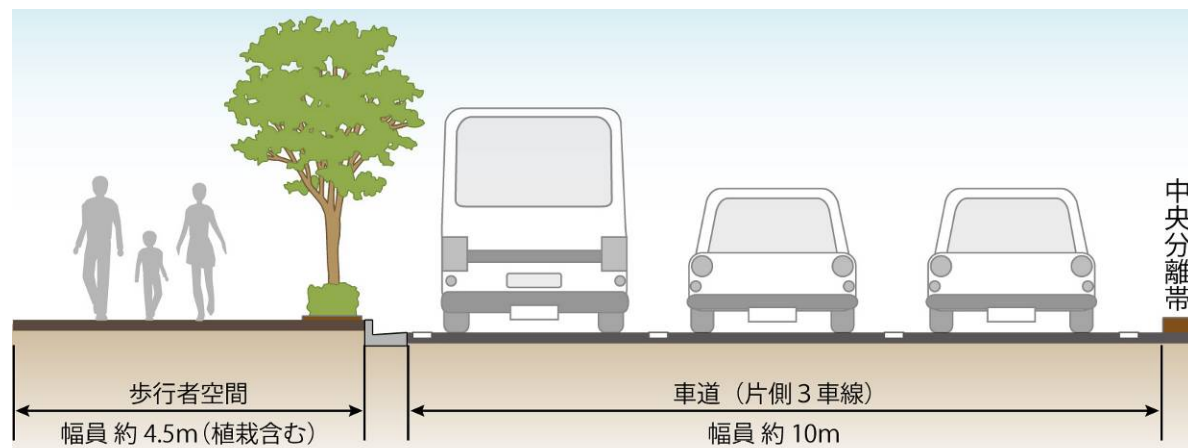
■ガイドラインにおける整備形態の選定の考え方



■環状2号線(岸根交差点付近)



■参考:環状2号線の現況断面イメージ(片側3車線道路:単路部)



### 参考 地域レベルの通行空間の【対象地域及び対象路線の選定】の試案

- 地域レベルの通行環境整備は、通勤、通学、買い物利用などの日常生活における短距離移動の自転車利用を想定しています。地域レベルの整備では、歩道が無い道路、狭い道路など、自転車通行環境の整備が難しい場所も対象となるケースが考えられます。そのため、自転車の通行する場所を分かりやすく示し、歩行者、自転車、クルマそれぞれが互いに意識し、交通ルールを自然と遵守できる環境を創ることが求められます。
- 地域レベルの検討では、現行の【自転車ネットワーク整備指針】での位置付け、考え方が明確でないため、①対象の「重点エリア」抽出、②重点エリア内での「対象路線」選定などの基本的な考え方を含めた検討を進めます。
- なお、地域レベルのネットワークは、鶴見駅地区、みなとみらい地区を先行的にネットワークに指定し、整備を進めています。今後、「重点エリア」と位置付けて対象路線の整備を進めながら、自転車利用の多い駅などを新たな「重点エリア」と位置付け、段階的に整備を進めていくなど、現実的な進め方を模索していきます。

#### ▼重点エリアや対象路線の抽出の視点

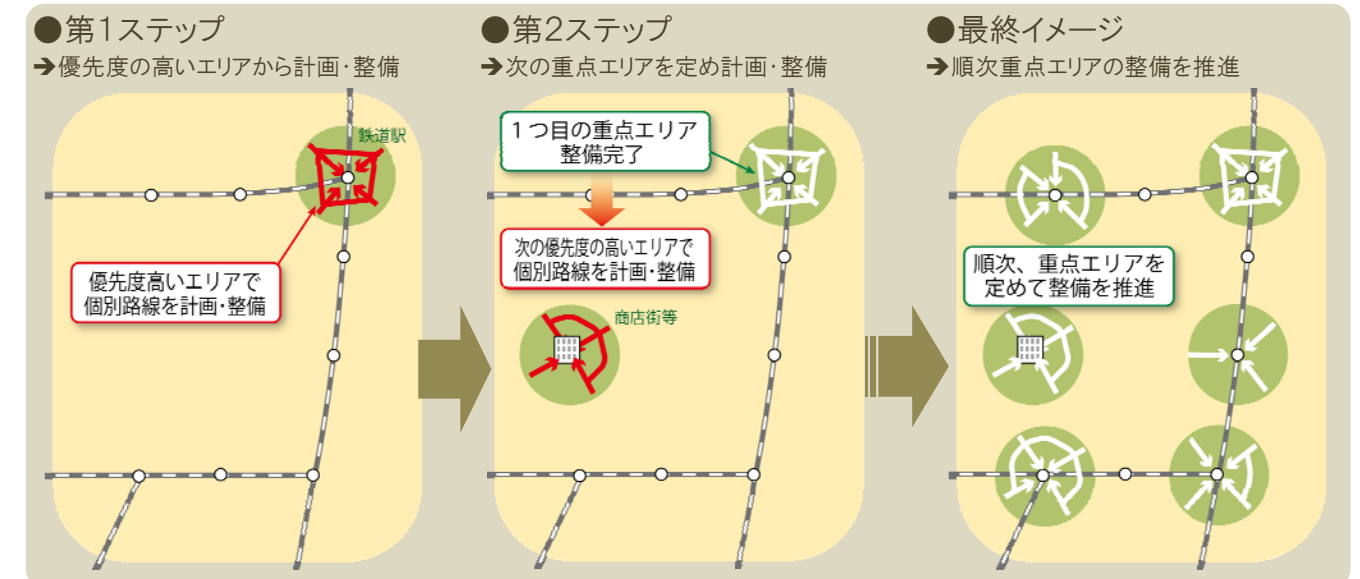
##### ●「重点エリア」の抽出の主な視点

- ① 自転車でのアクセスが多く見込まれる地域
  - 自転車が駅端末手段の多くを占める駅
  - 多くの施設が立地する場所(駅、駐輪場、店舗)
  - 例) 駅端末手段交通量 上位1位~5位 (H20 パーソントリップ調査より)
  - 網島駅 戸塚駅 鶴見駅 金沢文庫駅 瀬谷駅
- ② 自転車事故の発生が多い地域
  - 対歩行者の事故が多発
  - 対自動車の事故が多発
- ③ 自転車交通量が多い地域
- ④ 個別課題の解消のため取組みが必要な地域
- ⑤ 他事業との連携が可能な地域 …など

##### ●「ネットワーク路線」の選定の主な視点

- 駐輪場
  - ① 駐輪場の位置、規模(集中する場所)
  - ② 駐輪場定期利用者の居住地(アクセス経路)
- 交通状況
  - ③ 自転車交通量
  - ④ 自転車事故件数
- 道路構造
  - ⑤ 道路の形状、整備可能な形態
  - ⑥ 道路の配置間隔
- …など

#### ▼段階的な地域レベルのネットワーク計画・整備のイメージ



## 方向性② 状況に応じた【通行空間の整備形態】

- H24 に国土交通省・警察庁から発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、「自転車は車両」を前提とした整備形態を検討する必要があります。
- 道路幅員、自動車交通量、規制速度、地形、沿道の状況などの道路状況を踏まえ、**全ての道路利用者が安全で快適な移動ができる**ように整備を進める必要があります。
- ただし、現行の「横浜自転車道ネットワーク整備指針」は、既存道路の幅員構成に応じて整備形態を選定するため、**国のガイドラインとは一致しておらず、見直しが必要**です。
- なお、国のガイドラインは“規制速度”と“自動車交通量”で整備タイプが画一的に定められるため、道路幅員等の事由から現実的に整備が困難な状況があります。現在、国でも**ガイドラインに基づく取組の早期実現に向けた検討**を進めており、この動向を注視しながら見直しを進めていきます。

### 道路状況に応じた【通行空間の整備】

#### ▼整理すべき事項

##### ①整備形態の「構造」の考え方

- 国のガイドラインと、市の実情に即した現行整備指針との整合性
  - とくに、幅員が十分確保できない道路において「車道混在型」を追加
- ガイドラインで示された適正な形態での整備が困難な道路での現実的な整備形態のあり方
- 歩道がない道路での整備形態のあり方
  - 歩道のない道路での整備の必要性の有無
  - 整備する場合の適切な整備形態(注意喚起等を含めて)

##### ②整備形態の「選定」の考え方

- 国のガイドラインを踏まえた、「規制速度」と「自動車交通量」に応じた、自転車通行空間の整備形態選定の考え方

##### ③単路部以外の構造の考え方

- 交差点で、安全に通行、信号待ちなどができる構造
- バス停で、安全に通行でき、バス乗降に支障をきたさない構造

##### ④沿道利用を考慮した通行空間の考え方

- 自転車通行空間整備路線での歩道における通行に関する考え方

##### ⑤整備形態に関する理解の促進

- 通行空間整備に対する関係者理解・合意形成の進め方
- 自動車、歩行者、バス利用者などへの理解・合意形成の進め方

## ▼具体化に向けた考え方と取組施策(案)

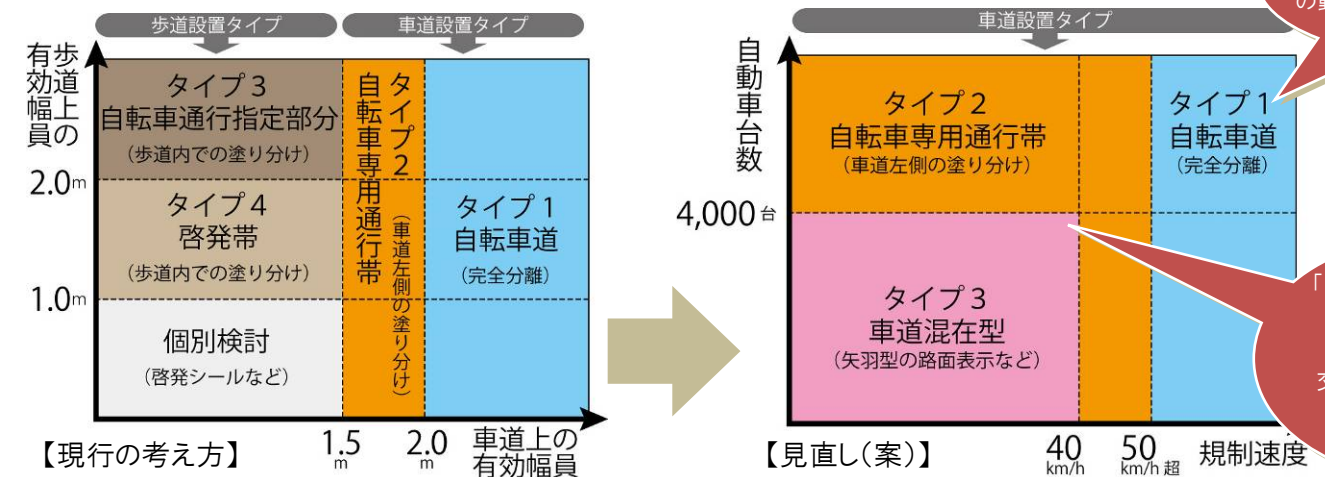
### 考え方① 「自転車は車両」に基づく整備形態の選定

「原則車道」に準じた標準断面の指定

具体的標準断面イメージ(次頁参考を参照)

#### 【判断基準の見直し(案)】

- 現行の整備指針では、整備時の道路幅員により「歩道設置タイプ」「車道設置タイプ」が決められています。
- 見直し後は、国のガイドラインを踏まえながら、**原則「車道設置」**を基本に進めます。



※「歩道上の有効幅員」とは、自転車通行空間のための幅員を言う

「自転車道」の整備が困難な場合、国や他自治体の動向を見据えつつ引き続き検討。

「自転車専用通行帯」の整備が困難な場合、車道左側の幅員や交通の状況に合わせて「車道混在型」による整備を検討

交差点部、バス停、沿道乗り入れ口など、単路部以外での構造の検討

整備に必要な幅員が確保できない道路での整備・対策の考え方の整理

歩道の無い道路での整備・対策の考え方の整理

法定外表示の活用などによる適切な誘導手法の検討

自転車通行空間整備路線での歩道上の自転車通行可規制の取扱いの検討 (既存の自転車通行可規制への対応を中心に、県警と連携して検討)

国(国交省、警察庁等)や他都市の動向を見据えつつ **引き続きの検討**が求められる  
※他都市での自転車通行空間確保の取組みは別添資料参照

### 考え方② 整備形態に関する理解の促進

歩行者、自動車利用者に対する自転車通行空間整備の必要性や効果の周知

庁内、関係行政機関等での自転車通行空間整備に対する共通認識の理解・徹底

既設の「歩道における普通自転車通行指定部分」での交通ルールの徹底(自転車、歩行者双方に)

参考 整備形態別の断面イメージ

整備形態	断面イメージ ※寸法は参考として、最低限必要となる幅員を示しています。	自転車が通行する空間	整備事例
<p>タイプ1 自転車道</p>	<p>■道路幅員 17.0m以上</p>	<p>【分離構造】 物理的な分離（縁石） 【通行義務】 通行義務が発生（車道左側の通行も不可） ※特例として工事中の場合や、スムーズに進出出来ない場合などは対象外</p>	<p>※市内では歩道内分離型</p>
<p>タイプ2 自転車専用通行帯</p>	<p>■道路幅員 14.0m</p>	<p>【分離構造】 路面表示及び白線で分離 【通行義務】 通行義務が発生  【整備費】 1～2万円/m（これまでの実績）</p>	
<p>タイプ3 車道混在</p>	<p>■道路幅員 —</p> <p>【矢羽型路面表示】 車道を通行する自転車の通行位置を示し、自動車に「自転車が車道内に混在する」ことを注意喚起することが目的</p>	<p>【分離構造】 法定外表示（自転車ナビマーク等）を車道内に付設 【通行義務】 通行義務なし ※車道の左側を走行する原則から、表示内を走行することは問題なし  【整備費】 約6千円/m（これまでの実績）</p>	

### 方向性③ 実行性のある進め方による通行空間整備の推進

- 自転車通行空間を効率的・効果的に整備していくためには、**優先度を考慮**しながら整備を推進していくことが必要です。
- また、他の事業による道路整備等と連携して自転車通行空間を整備することなど、**さまざまな道路整備の機会**を捉え、整備を推進することも必要です。
- 更に、市民・交通管理者・道路管理者・関係行政機関が相互に連携し、**事業進捗や実施効果を適切に評価しながら、整備を推進**していく必要があります。

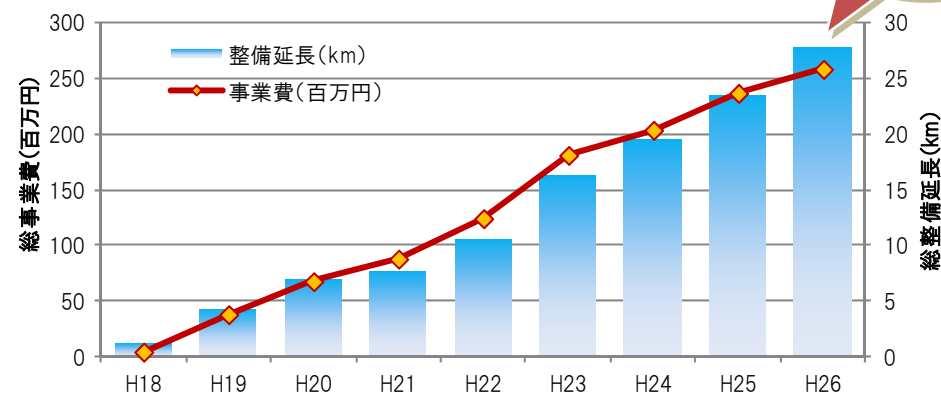
### 実行性のある進め方による【通行空間整備の推進】

#### ▼整理すべき事項

#### ① 自転車通行空間の整備の規模・範囲のあり方

- 総合計画の期間内での自転車通行空間の整備目標の設定  
→ 費用、時間、地元調整等の制約を踏まえた**水準**の考え方

▼ 自転車通行空間の整備費用と事業の進捗



H18 から9年間で約 2.6 億円をかけて約 28km の自転車通行空間を整備。

#### ② 自転車通行空間の整備の進め方

- 優先的に整備することが望ましい道路の考え方
- 整備の優先度の判断に必要な情報の収集方法
- 整備が困難な場合や多額の事業費が必要となる場合の対応の考え方
- 他の事業による道路整備等との連携の方向性

#### ③ 交通安全対策としての自転車通行空間整備の取り扱い

- 自転車道ネットワーク対象路線以外で地域の交通安全対策として行われる自転車通行空間整備の取り扱い

#### ④ 自転車通行空間の整備に対する理解の促進(再掲)

### ▼具体化に向けた考え方と取組施策(案)

#### 考え方① 自転車通行空間の整備目標の設定

##### 自転車通行空間の整備目標の設定

【整備目標のイメージ】	案1	重点エリア	○箇所	○%の整備
	案2	計画路線	○キロ中○%の整備	
	案3	○年時点で○キロの整備(総量に対する目標)		
	案4	○年時点で重点エリア○箇所の整備完了(エリア単位の目標)		
	案5	拠点地域間の連続整備路線○箇所の整備完了(連続性の目標)……… など		

##### 自転車通行空間整備の効果検証に向けた評価指標の検討

【評価指標のイメージ】	○自転車事故件数又は事故割合の減少
	○自転車の車道通行の割合の増加
	○自転車通行空間整備に対する市民満足度の向上など

庁内、関係行政機関等での自転車通行空間整備に対する共通認識の理解・徹底(再掲)

PDCAサイクルに則った整備の評価・検証を含めた計画的な整備の進め方の検討

#### 考え方② 優先度を考慮した自転車通行空間の計画的整備の推進

##### 整備の優先度の基本的な考え方の検討

【優先度の判断基準のイメージ】	○自転車交通量	○歩行者交通量	○事故件数	○安全性
	○整備の容易度	○連続性	○円滑性、快適性	
	…などを踏まえ、総合的な評価基準を設定し、優先度を設定			

##### 整備の優先度の判断に必要な情報の収集方法の検討

【情報の取得方法のイメージ】	○既存大規模調査(パーソントリップ調査、国勢調査など)
	○交通量調査(自動車、自転車、歩行者)
	○警察からの情報提供(事故箇所・件数)
	○現況道路の状況把握(規制状況、断面構成)
	○整備可能な形態の把握

交通安全対策としての局所的な自転車通行空間整備の位置づけの明確化

#### 考え方③ 他の事業等と連携した自転車通行空間整備の推進

駅周辺での一体的な道路整備の計画における自転車通行空間整備の検討

新たに整備される都市計画道路等での自転車通行空間整備の考え方の検討

方向性① 『考え方① 自転車通行空間整備の基本方針の整理、合意形成のあり方の検討』

方向性② 『考え方② 整備形態に関する理解の促進』