



第3回 自転車等施策検討協議会

基本方針【はしる】
安全・快適な通行空間



平成27年1月23日(金)
横浜市

I 自転車通行空間の整備を取り巻く状況

1. 自転車通行空間に関する制度等の変遷

- 昭和 35 年制定の道路交通法において「**自転車は車道の左側部分を通行**」とされていましたが、昭和 40 年代の交通事故の急増を受け、**歩道（指定された区間）において自転車の通行が認められること**となりました。
- しかしながら、時間の経過とともに、**自転車は車両であるという意識の希薄化**により、歩道上等で通行ルールを守らず歩行者にとって危険な自転車利用がみられるようになりました。
- 平成 23 年 10 月には、警察庁から、**自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方**とし、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全を確保することを目的とする総合的な対策が打ち出されました。

▼普通自転車の歩道通行可能要件

- ①歩道を通行できることが道路標識等で示されているとき
 - ②13 歳未満の子どもや 70 歳以上の高齢者、身体の不自由な人が運転するとき
 - ③車道または交通の状況に照らしてやむを得ない*と認められるとき
- *工事中、路駐の車が多い、車の交通量が多い、車道幅が狭いので車との接触の危険がある等

凡例

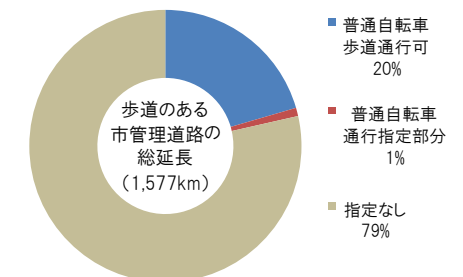
- 道路交通法の改正
- 道路構造令の改正
- 関連するその他の動き

	自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	自転車歩行者道	
			普通自転車歩道通行可の歩道	普通自転車通行指定部分のある歩道
S45 ～ S53	<p>S45:「自転車道」を新たに規定 【設置基準】自動車及び自転車交通量が多い道路で、安全かつ円滑のため自転車を分離する必要がある場合</p> <p>S45:「自転車道通行義務」を新たに規定 ・自転車道のある道路では、自転車は自転車道を通行しなければならない</p>	<p>S46 以前は「専用通行帯」はなかった</p> <p>S46:「専用通行帯」の規制を新たに規定 ・自転車専用通行帯の規制が可能に</p>	<p>S45:「自転車歩行者道」を新たに規定 【設置基準】自動車が多く、歩行者の少ない道路で、安全かつ円滑のため自動車と分離する必要がある場合</p> <p>S45:「歩道通行可」の規制を新たに規定 ・自転車が歩道を通行可能に</p>	<p>S53 以前は歩道における自転車の通行指定部分はなかった</p> <p>S53:「普通自転車の歩道通行部分」を新たに規定 ・歩道内の自転車通行部分を指定可能に</p>
自転車の法令上の規定は、約 30 年間変化なし				
H19 ～ H24	<p>H19:警察庁「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について」通達 ・自転車の通行環境の整備と自転車利用者に対するルール遵守の徹底を並行して進める</p>			
	<p>H23:規制標識「自転車一方通行」の新設 ・自転車道で一方通行規制が可能になった</p>	<p>H20:標識令 ・普通自転車専用通行帯の標識を規定</p>	<p>H20:普通自転車の「歩道通行可能要件」の明確化 ・交通規制、運転者等による歩道通行可の要件の明確化</p>	<p>H23:規制標識「自転車一方通行」の新設 ・歩道で一方通行規制が可能になった(通行指定等は無関係)</p>
	<p>H23:警察庁「良好な自転車交通秩序の実現のための総合交通対策の推進について」通達 ・車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保 ・自転車は「車両」であるということから自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底</p>			
	<p>H24:国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」発出 ・車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安を提示</p>			

▼「普通自転車歩道通行可」の歩道について

- 「普通自転車歩道通行可」の交通規制は、公安委員会により行われています。
- ※警察庁の平成 23 年通達では、幅員 3m 未満の歩道における「普通自転車歩道通行可」の交通規制は、歩行者の通行量が極めて少ないような場合、車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合等を除き、見直すこと、とされています。

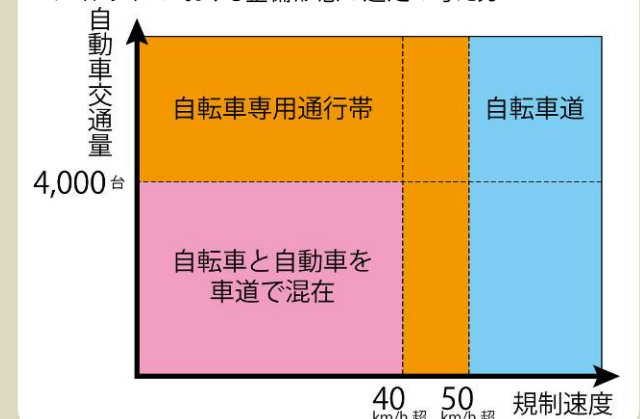
【参考】歩道のある市管理道路*の「歩道通行可」の比率
*市が管理する国道、県道、市道の合計



▼「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」について

- 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るため、ガイドラインを策定
- I. 自転車通行空間の計画
 - II. 自転車通行空間の設計
 - III. 利用ルールの徹底
 - IV. 自転車利用の総合的な取組

■ガイドラインにおける整備形態の選定の考え方

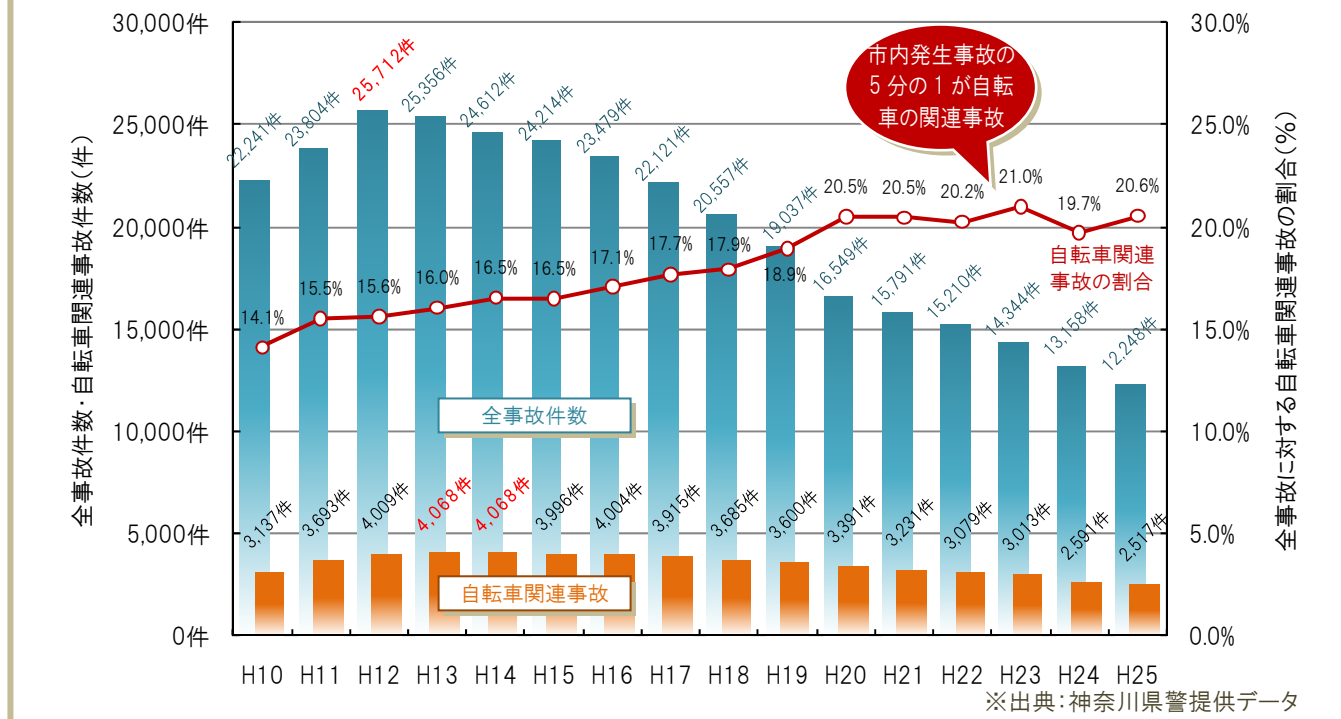


2. 自転車関連事故の状況

①市全体の自転車関連事故の推移

- 横浜市内で発生した全事故件数は、平成12年の25,712件をピークに年々減少しています。
- 一方で、自転車が関連する事故は、平成13、14年の4,068件をピークに年々減少しているものの、「全事故件数」と比べると、減少率は低くなっています。
- そのため、自転車関連事故の全事故に占める割合は平成20年までは年々増加した後、全事故の20%程度で推移しています。

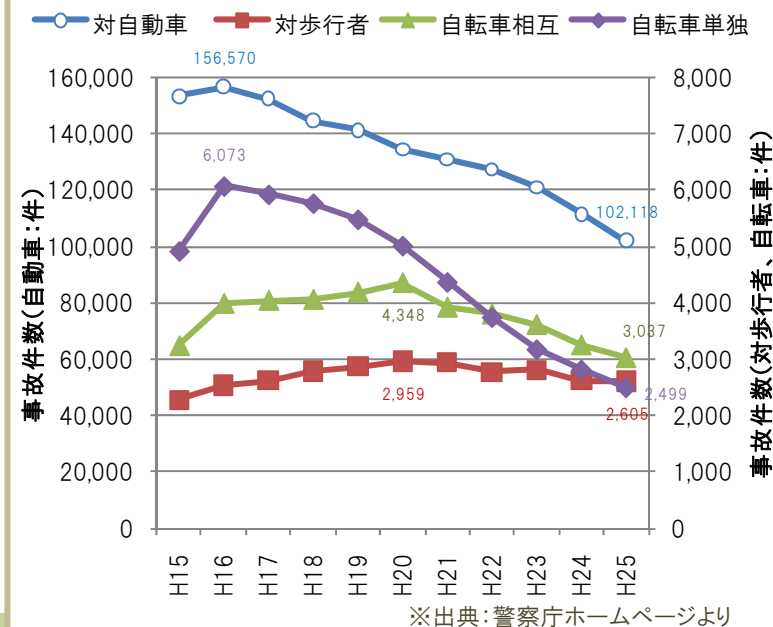
▼横浜市内の全事故件数・自転車関連事故件数の推移



②自転車と歩行者の事故の推移

- H15→H25の10年間で、全国の自転車が関連する事故の相手別発生件数では、「自転車対自動車」(青色)の事故は、H16をピークに年々減少し、H25時点で35%減少しています。
- 一方「自転車対歩行者」(赤色)の事故は、H20まで増加し続け、近年若干減少に転じているものの、H20のピークに比べて12%程度の減少と、ほぼ横ばいの状態にあります。

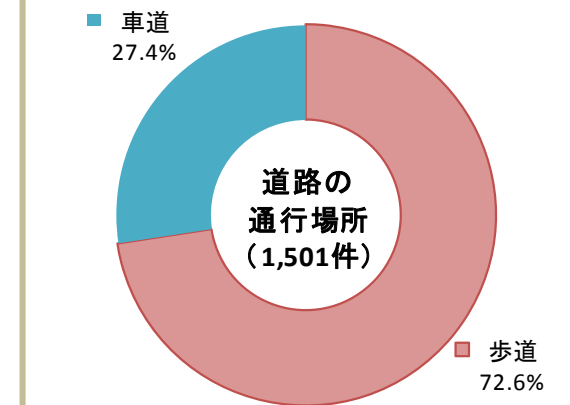
▼全国の【相手別】の自転車関連事故件数の推移



③自転車の通行場所と事故の状況

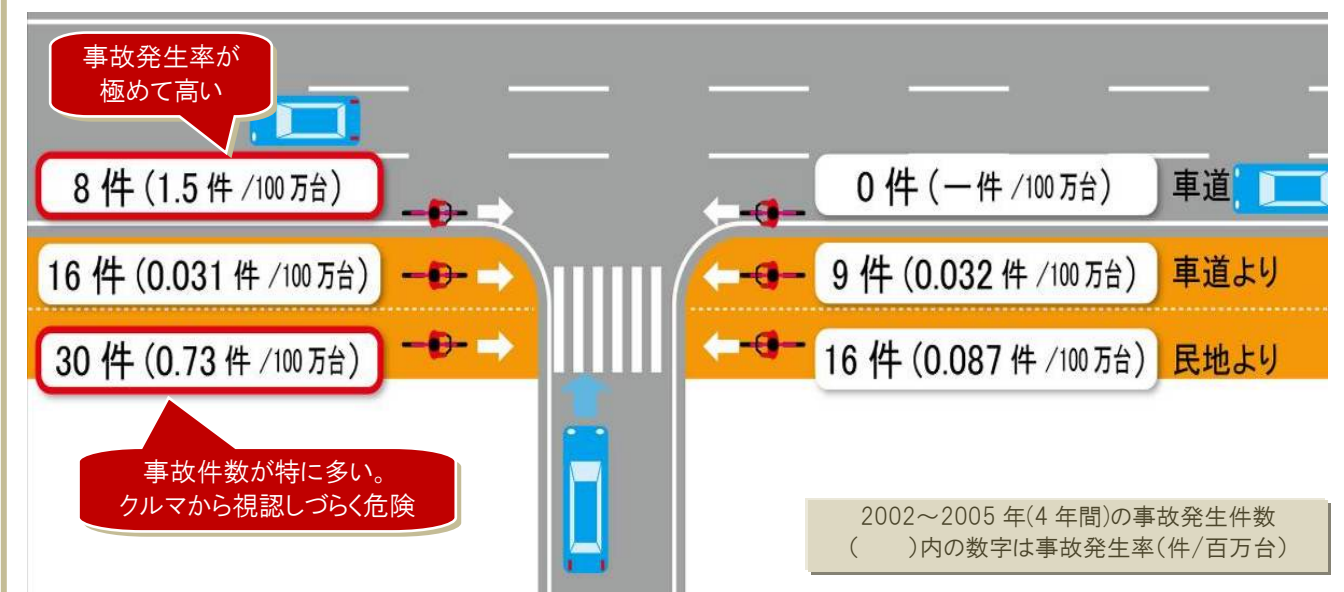
- 全国アンケート調査では、自転車の7割以上が「歩道」を通行すると回答しています。
- 車道、歩道の走行場所と進行方向による事故発生件数では、「歩道民地より」の走行では、「歩道車道より」「車道」に比べて、総じて事故が多く発生しています。また、進行方向では、歩道通行、車道通行を問わず、クルマの進行方向と逆方向になる場合(図中、左から右に走行するケース)で事故が多く発生しています。

▼自転車利用時の「道路の通行場所」



※出典：内閣府「自転車交通の総合的な安全性に関する調査」(H23.3)

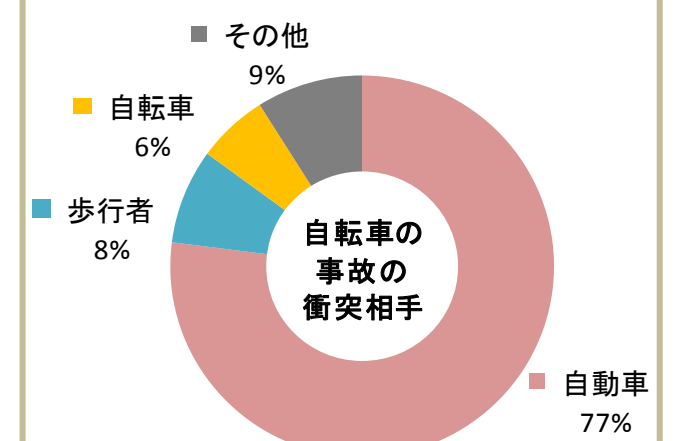
▼幹線道路と細街路の交差点における事故の特徴



③歩道単路部での自転車事故の特徴

- 道路単路部の歩道上で発生した自転車事故について、その衝突相手の7割が「自動車」という統計結果があります。
- 右グラフの出典の寄稿文によれば、歩道単路部での自動車との事故は、沿道店舗等から歩道を横断するクルマと衝突するケースが多いとされています。

▼自転車の歩道単路部上の衝突相手



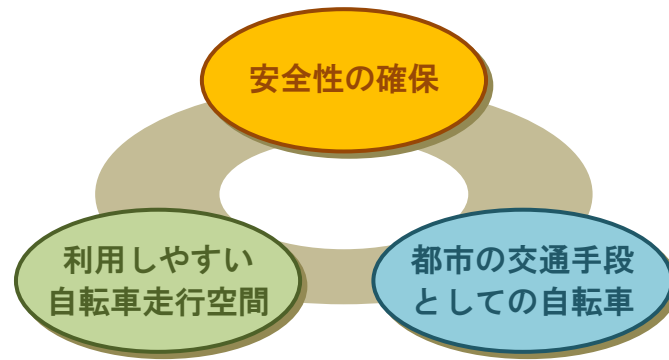
※出典：雑誌道路 2014.4「自転車は車道、歩道は邪道」元田良孝氏(岩手県立大学総合政策学部教授)寄稿より

Ⅱ 横浜市の自転車通行空間の整備状況

1. 横浜自転車道ネットワーク整備指針

- 横浜市では平成 18 年に「横浜自転車道ネットワーク整備指針」を策定し、ネットワーク路線や交通安全上必要な道路等において、自転車道や自転車専用通行帯(車道設置タイプ)、自転車通行部分のカラー化(歩道設置タイプ)などの通行空間整備を進めてきました。
- 【指針の改訂経緯】
 - 平成 21 年 3 月：整備形態に自転車専用通行帯を追加
 - 平成 25 年 11 月：自転車利用の多い「鶴見駅周辺」や都心部の「みなとみらい 21 地区」においてネットワークを追加。

▼自転車ネットワーク整備の目的

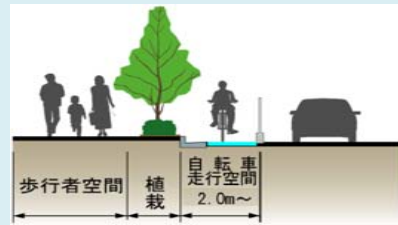


2. 「横浜自転車道ネットワーク整備指針」における整備形態

車道設置タイプ

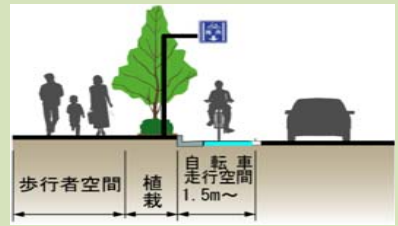
自転車道(タイプ1)

- 縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間
- 自転車道のある道路では、原則として自転車道を通行しなければならない。



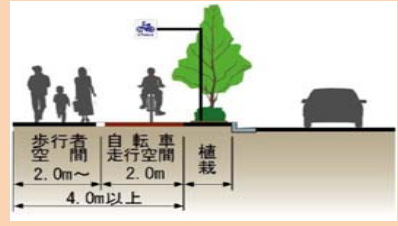
自転車専用通行帯(タイプ2)

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



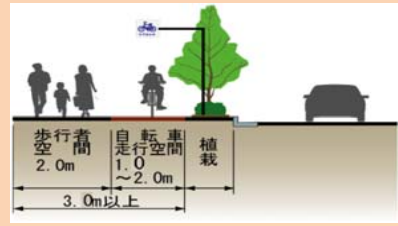
自転車通行指定部分(タイプ3)

- 自転車歩行者道において、自転車と歩行者の分離を図るために、道路標示(白線)及び舗装のカラー化等による自転車の走行位置の明示。
- 徐行により通行しなければならない、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。



啓発帯(タイプ4)

- 自転車歩行者道において、自転車と歩行者の分離を図るために、舗装のカラー化等による自転車の走行位置の明示。(交通規制は伴わない)
- 徐行により通行しなければならない、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。

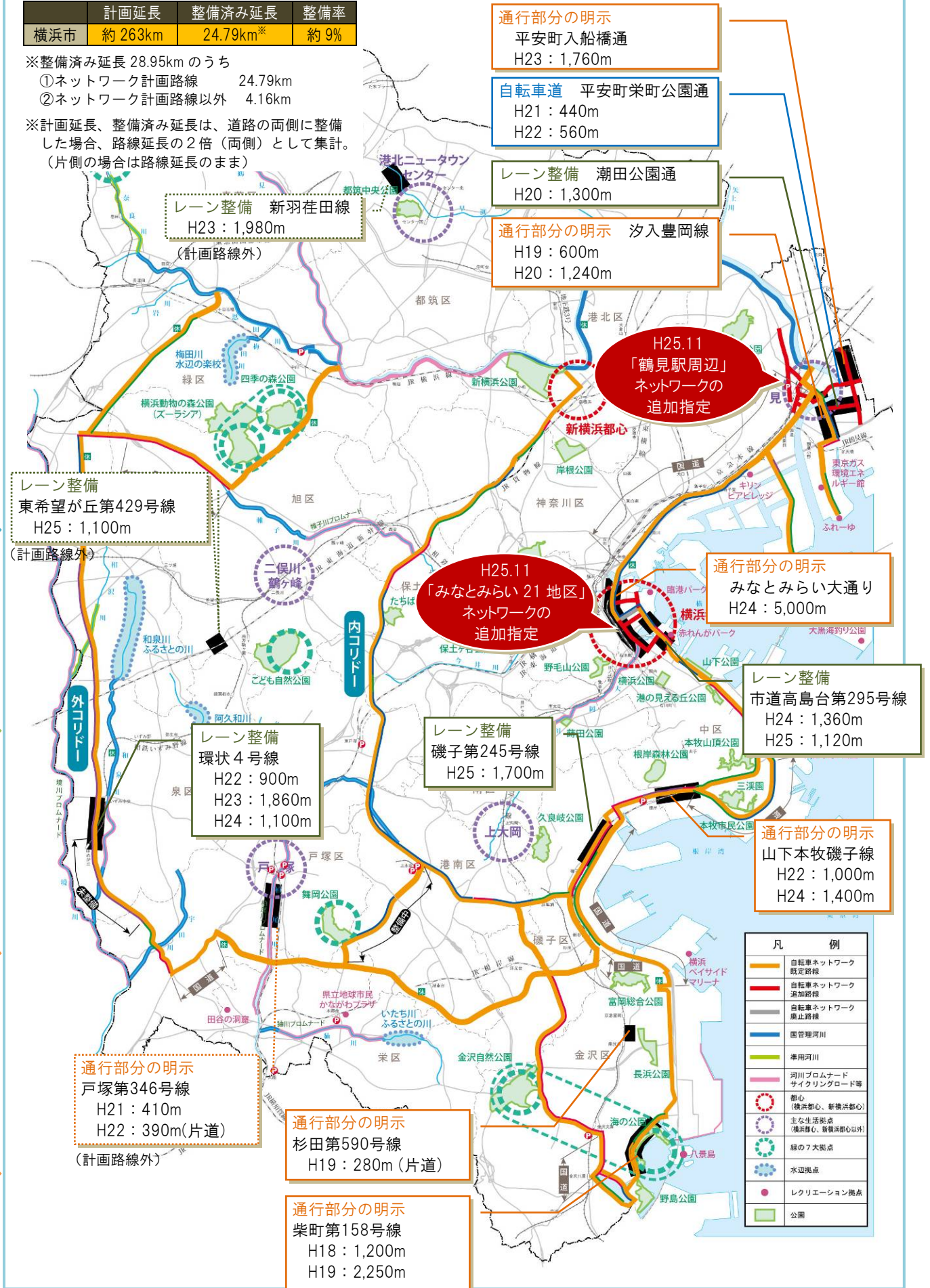


歩道設置タイプ

3. 自転車通行空間整備の状況(平成 26 年 12 月末時点)

	計画延長	整備済み延長	整備率
横浜市	約 263km	24.79km*	約 9%

※整備済み延長 28.95km のうち
 ①ネットワーク計画路線 24.79km
 ②ネットワーク計画路線以外 4.16km
 ※計画延長、整備済み延長は、道路の両側に整備した場合、路線延長の 2 倍(両側)として集計。(片側の場合は路線延長のまま)



※「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.11)発出後は自転車専用通行帯を中心に整備

参考① 「鶴見駅周辺」での自転車通行空間整備の状況

- 自転車利用が多い「鶴見駅周辺」では、平成19年度から現在にかけて、自転車通行空間の整備を進めてきましたが、自転車通行空間に関する制度の変遷や道路の現況幅員等の条件により、整備形態は様々なものとなっています。

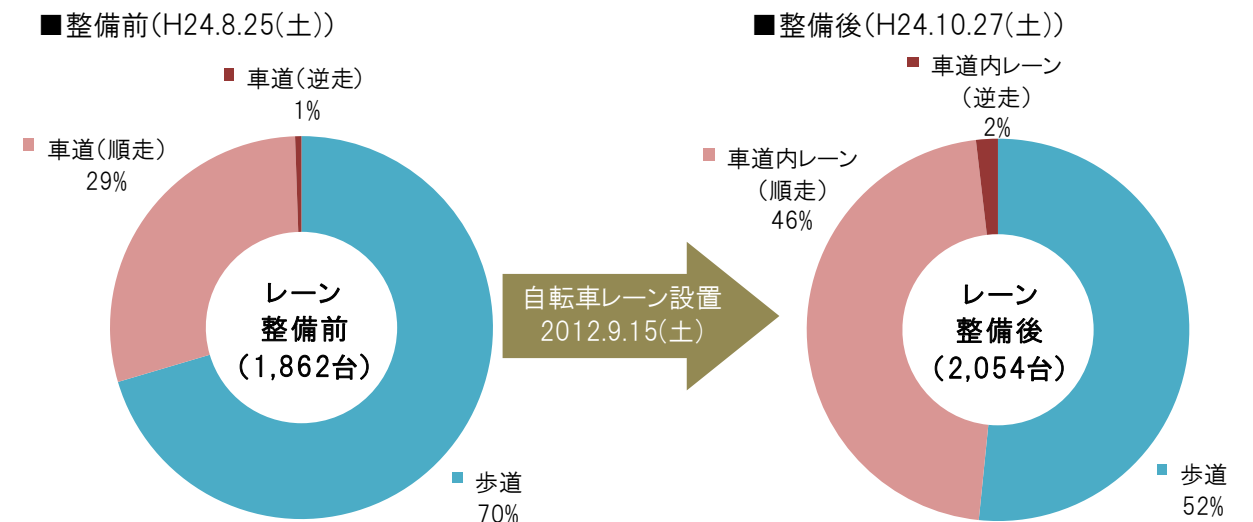


参考② 自転車専用通行帯（自転車レーン）の整備効果

- みなとみらい地区では、H24～25年度に市内で最も長い約2.5km(上下線の両側)の連続した自転車専用通行帯の整備を行いました。
- H24年度の時点で行った整備前後の自転車通行場所の交通量調査では、**歩道通行が整備前は70%(1,311台)→整備後は52%(1,060台)に減少しました。**
- その多くは**車道内の自転車レーンに移動**しており、整備の効果がでていますが、その一方で、**車道内を逆走する自転車が、整備前10台→整備後38台と増加**しています。
- 自転車通行空間の整備とともに、「**車道の左側**」をクルマと同じ方向に走ることの周知も重要です。

▼国際大通りの自転車専用通行帯の整備

- H24年度に国際大通りに総延長約1.4kmの自転車専用通行帯を整備。(H24.9.15(土)設置)。
- 整備前後の土曜日において、自転車の断面交通量を調査。
【整備前】H24.8.25(土) → 【整備後】H24.10.27(土)
- 全交通量は、整備前1,862台、整備後2,054台と1.1倍に増加



■自転車交通量(調査結果)

走行場所	自転車交通量(台)			変化率	
	整備前 8.15(土)	整備後 10.27(土)	変化量		
歩道	1311	1060	-251	0.8倍	
車道(レーン)	順走	541	956	415	1.8倍
	逆走	10	38	28	3.8倍
合計	1862	2054	192	1.1倍	

全体数は増加したが歩道通行は減少。

総量は少ないものの、逆走する自転車が增加。

Ⅲ 「はしる」の課題と施策の方向性

- 自転車通行空間の整備によって「はしる」環境を整えていく上では、以下の課題が想定されます。
- 横浜市の道路状況、交通状況を踏まえながら、歩行者や自転車、自動車の安全性や快適性を確保しつつ、自転車の交通手段としての利便性も活かすことができるように、自転車通行空間の整備を検討していく必要があります。

「はしる」の課題

現在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

