

1. 全国的な自転車の状況

(1) 自転車の保有状況

自転車の普及は急速に進み、自転車の保有台数は人口に対して高い伸びを示しています。平成 20 年には全国で約 7 千万台、人口に対し約 54%の普及率となっており、市民の身近な乗り物として完全に定着していることが分かります（図 1-1）。

一方、近年、レンタサイクル事業者が増加しており、自転車を共有して利用する機会が増えていま
す（図 1-2）。

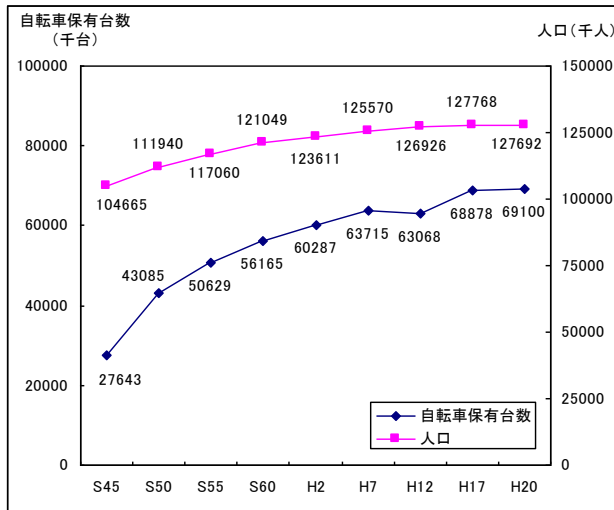
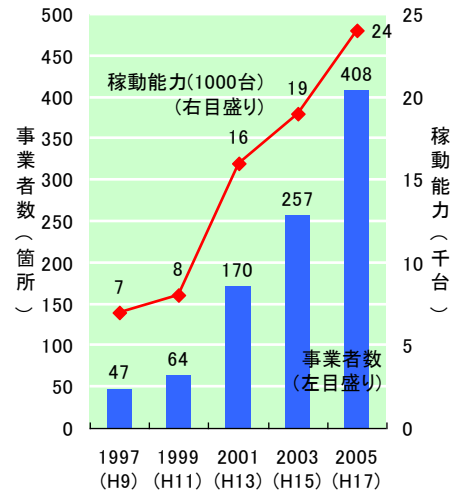


図 1-1 全国の自転車保有台数と人口の推移
(資料：保有台数は(社)自転車協会保有台数調査、
人口は国勢調査)

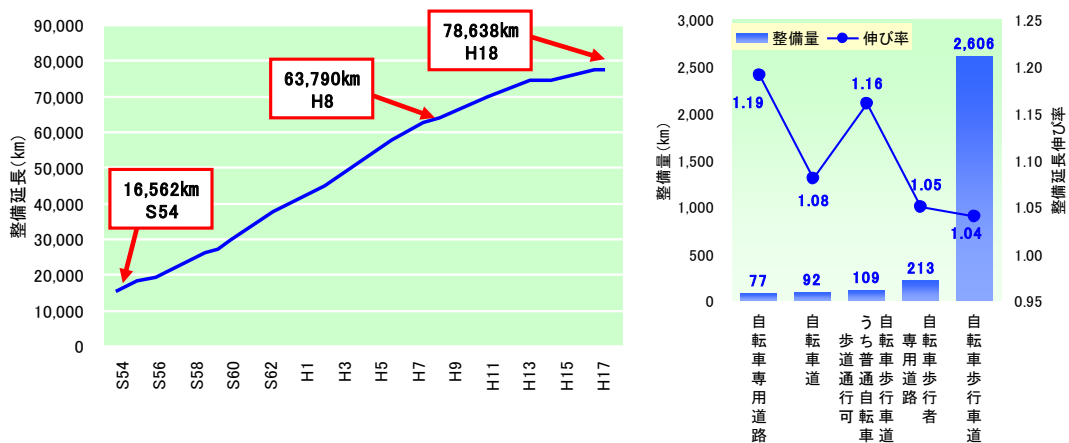


注) 調査対象市町村は、各都道府県の市、東京都特別区
及び三大都市圏の町村

図 1-2 レンタサイクルの事業者等の推移
(資料：内閣府「駅周辺における放置自転車等の
実態調査」)

(2) 自転車走行空間の状況

自転車の走行可能な道路は、平成 18 年現在全国で約 7.9 万 km 整備されています。整備形態として、自転車歩行者道がほとんどを占めており、自転車専用として走行できる道路は限定的となっています。（図 1-3）。



注) 自転車走行空間延長は、自転車歩行者道、自転車道、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路の延長(道路延長)の合計

※整備量はH15年とH18年の整備延長の差を示している。
※整備延長伸び率はH15年の整備延長を1としている。

図 1-3 自転車走行可能な道路の延長 (資料：国土交通省)

(3) 自転車の関係する事故の状況

自転車乗用中の交通事故死傷者数について、この10年間では、平成16年の約19万件をピークに減少傾向にあります。平成22年現在でも、約15万件にのぼります(図1-4)。

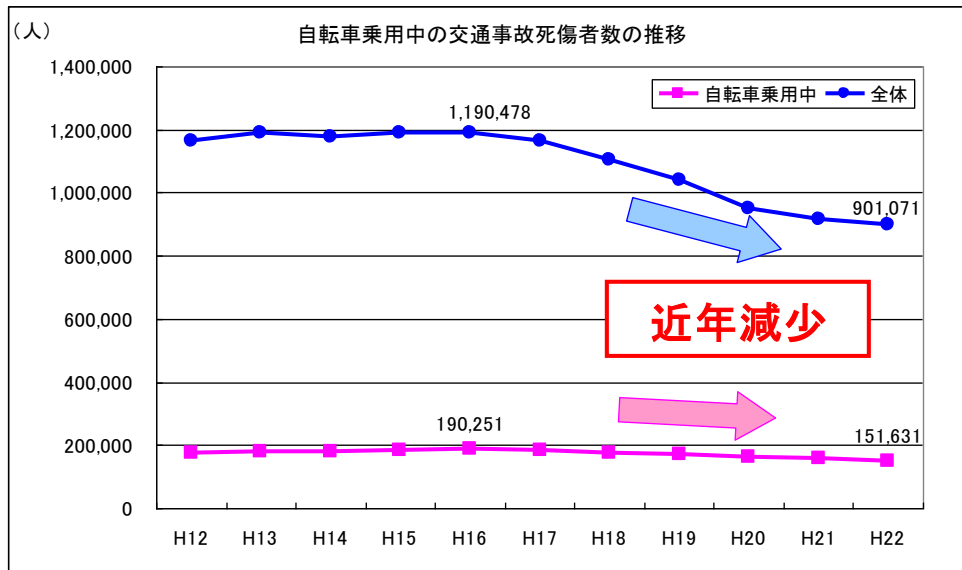


図1-4 自転車乗用中の交通事故死傷者数の推移
(資料：交通事故統計年報(平成22年版))

(4) 放置自転車の状況

駅周辺などに放置されている自転車の台数は、駐輪場の収容能力の向上などにより昭和56年の約100万台をピークに、平成21年に約24万台まで減少しましたが、依然として大都市の駅周辺などで放置自転車が問題となっています(図1-5)。

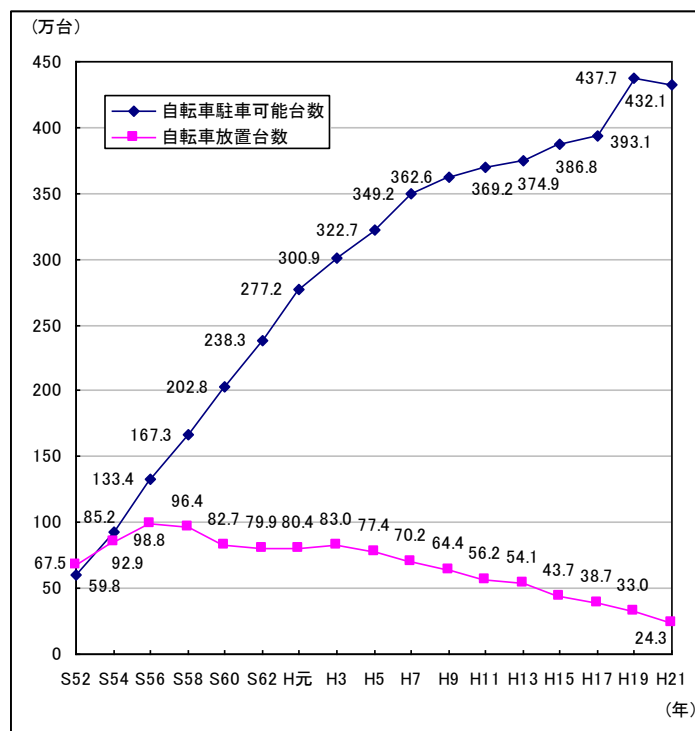


図1-5 駐輪場収容能力と放置自転車台数の推移
(資料：内閣府による駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果(平成21年))

(5) 自転車に関する法律等

自転車は、法律等の中でさまざまな位置づけをされています。特に重要となるのは、次の3つの法律及び政令です。①の自転車法では主に放置自転車対策の方針、②の道路交通法では自転車の走行に関するルール、③の道路構造令では自転車道などを整備する際のルール等が定められています。

①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

(自転車法)

この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関して必要な措置を定めたものです。

これにより、自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、併せて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的としています。

内容については特に放置自転車対策が中心となっており、自治体や道路管理者、鉄道事業者等の放置自転車対策に関する役割と責務を明確にしています。

②道路交通法

この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的としています。

自転車に関しては、その走行位置や走行方法についてのルールを規定しています。特に昭和53年の改正では、本来車道を走行する必要があった自転車の走行方法の特例として、公安委員会が指定した場合には歩道を走行することができることとなりました。

また、平成20年6月1日に改正された道路交通法では、第63条の四に自転車が歩道通行できる場合について、「歩道通行可」の様式がある場合以外にも、13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者が運転しているときに、歩道通行を認めています。

③道路構造令（道路法に基づき道路構造の一般的技術的基準を定めた政令）

平成13年4月1日に改正された道路構造令は、車道を中心として道路全体の構造を定める従来の考え方を改め、歩行者、自転車、路面電車等の公共交通機関、緑及び自動車のための空間をそれぞれ独立に位置づけるとともに、これらが互いに調和した道路空間となるように見直しを行っています。

特に都市部の道路においては、歩行者・自転車等の交通量に応じて自転車が走行できる空間を設けることが必要となり、自転車の走行環境や歩行者等の安全性に配慮した内容となっています。

④道路法施行令

平成17年4月に、道路法施行令の一部が改正される政令が施行され、道路事業として歩道上に自転車駐車を設置することが出来るようになりました。また、平成19年1月に再度改正され、道路管理者以外の主体でも、自動二輪車や自転車駐車を、路上に専用物件として設置できるようになっています。

⑤道路交通法施行規則

平成23年9月に、自転車道・歩道における自転車の一方通行規制を可能とする規制標識「自転車一方通行」が新設されました。



自転車一方通行規制標識

2. 本市の自転車を取り巻く状況

(1) 都心部の歩道幅員の状況

都心部では、図2-1のとおりほとんどの幹線道路で比較的広い歩道が整備されており、一部の歩道では歩行者と分離した自転車走行空間も整備されています。

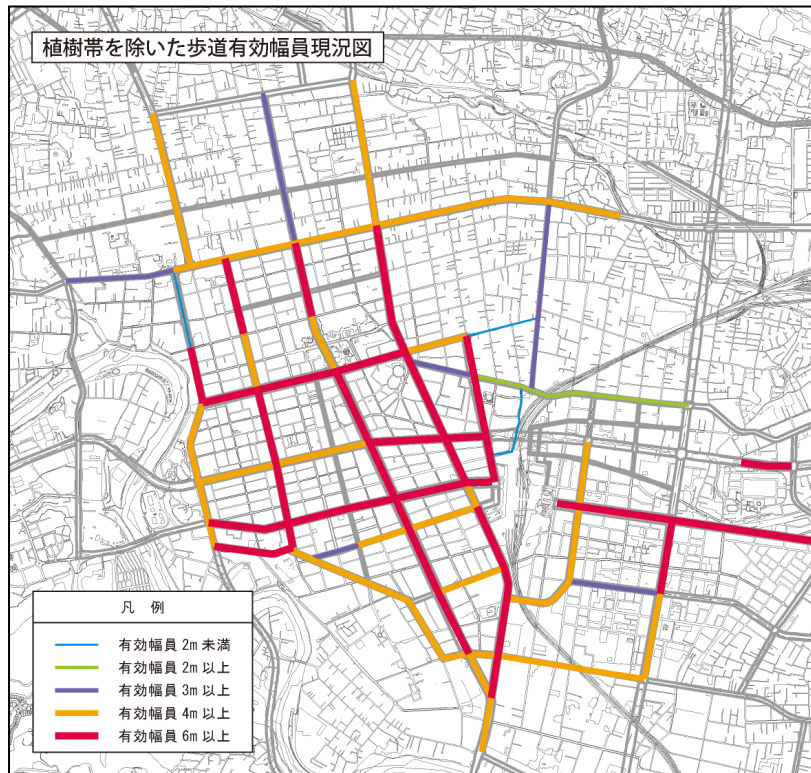


図2-1 都心部の歩道の有効幅員（仙台市道路台帳より作成）

(2) 都心部の自転車通行可指定の状況

また、都心部ではほとんどの幹線道路の歩道で、公安委員会により自転車通行可の指定がなされています（図2-2）。

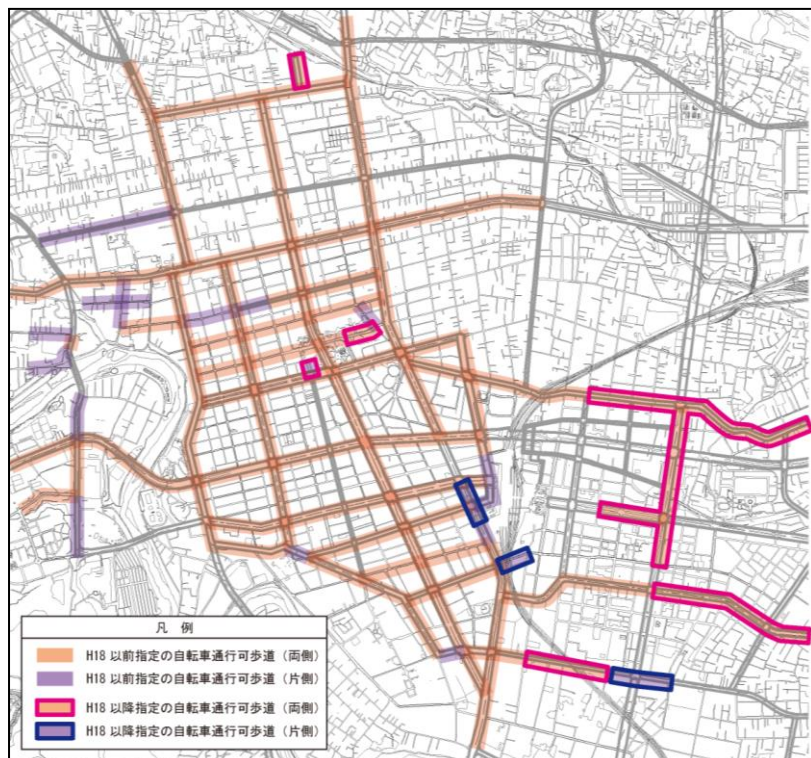


図2-2 都心部における自転車通行可歩道（宮城県公安委員会資料より作成）

(3) 自転車に関する事故による死傷者数の推移

仙台市内の自転車事故による死傷者は、平成17年をピークに減少傾向にあり、平成23年は平成17年に対して約2割の減少となっています(図2-3)。

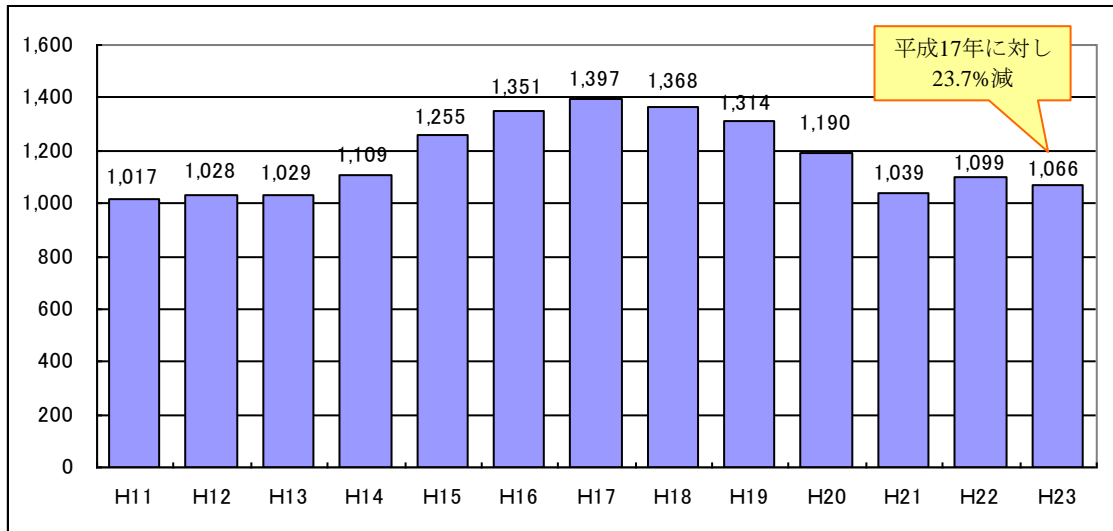


図2-3 自転車に関する事故による死傷者数
(資料：仙台市統計書)

3. 自転車を取り巻く社会情勢の変化

①自転車安全利用五則(警察庁)

自転車事故の増加とともに、自転車が歩道を無秩序に通行している実態を踏まえ、自転車の通行ルールの広報啓発のため、警察庁が平成19年7月に決定したものです。

- 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

②自転車利用環境整備ガイドブック(国土交通省・警察庁)

自転車通行環境の整備に対する社会的要求の高まりを受け、道路空間において、歩行者・自転車・自動車の安全・快適な空間を確保するために、道路管理者及び警察が自転車利用環境の整備を行う際に、現場の状況に適した整備手法を選択する際の参考資料として平成19年10月に作成したものです。

この中では、道路構造令と道路交通法における自転車通行環境の基準の整理のほか、自転車走行空間の設計における基本的な考え方や事例などを示しています。

③道路交通法の改正

近年の道路交通情勢を反映し、改正道路交通法が平成20年6月に施行され、その中では自転車利用に関するルールについても含まれています。

1 歩道を通行できる要件の明確化

- ・「自転車通行可」の標識がある場合
- ・子どもや高齢者および身体障害者が運転する場合（追加）
- ・車道および交通の状況から止むを得ない場合（追加）

2 歩道通行の方法

- ・歩道の車道寄りを徐行すること。
- ・普通自転車通行指定部分が指定されている場合は、その部分を徐行すること（歩行者はその部分を避けて通行するよう努める）。
- ・歩行者の通行を妨げる場合は一時停止すること。

3 信号機の意味と横断方法

- ・自転車は横断歩道に設置された歩行者用信号に従い、自転車に乗ったまま横断することができる（改正前は歩行者・自転車専用信号機の場合のみ、乗ったまま横断することができた）。

4 ヘルメットの着用

- ・13歳未満の児童・幼児を自転車に乗せるときは、保護者はヘルメットをかぶらせるように努力する。

④警察庁交通局長通達『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』

自転車利用者の交通ルール遵守意識が十分浸透していないこと、またルール・マナー違反に対する批判の声が増えること、さらに自転車の通行環境の整備も十分に進んでいないことを背景とし、良好な自転車交通秩序を実現させるための新たな総合対策として、平成23年10月に打ち出されたものです。

（基本的な考え方）

- ・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するため、自転車は「車両」であることを全ての者に徹底。
- ・自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者には歩道以外の場所を通行するよう促進。
- ・歩道を通行する自転車は、歩行者優先というルール遵守を徹底。

（主な対策）

- ・「自転車一方通行」規制を活用するなど、自転車道の整備を一層推進する。
- ・自動車等が通行する車線を減らすことによる自転車道等の整備を検討する。
- ・幅員が3メートル未満の幅員の歩道について歩道通行可の指定を見直す。
- ・自転車横断帯の撤去
- ・ルールの周知と安全教育の推進、指導取締りの強化

⑤みんなにやさしい自転車環境 ―安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言―（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）

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のガイドラインを早急に作成することを提言するとともに、自転車施策を進めていく上では、議論を進めていかなければならない課題が多々あり、これらには、検討に長期間を要するもの、現行の法制度で対応できないものも含まれることから、国として検討すべき今後の課題として平成24年4月に提言されたものです。

検討委員会では、「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。なお、例外

として、歩道を徐行により通行できるのは、道路標識等により歩道通行が認められている場合、運転者が児童、幼児、高齢者等で車道通行が危険である場合、駐車車両があるなど自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合に限る。」を基本的な考え方として、検討が行われました。

⑥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）

上記⑤を踏まえ、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、国土交通省と警察庁が、標準的な考え方等を示したガイドラインとしてとりまとめ、平成 24 年 11 月に共同で策定したものです。

この中では、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から幅広い取り組みが行なわれるよう、自転車利用環境整備に係る行政機関や地元住民、道路利用者等の関係者と連携して実施すべき事項について記載しており、計画検討体制の活用等により、地域の実情を十分踏まえ、関係機関等と適切に役割を分担した上で、各種取り組みを検討、実施されることが望ましいとしています。

また、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象として、安全で快適な自転車利用環境を創出するための実務的な検討事項等を取りまとめているものですが、それ以外の路線においても、参考とすることが望ましいとしています。

⑦自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省）

依然として、駅周辺や中心市街地の歩道等には多くの放置自転車が存在しており、歩行や自転車の通行の妨げとなっている一方で、近年は放置自転車の内容も異なっており、ニーズに合わせた自転車等駐車場の整備を進めることが必要となっている背景を踏まえて、駅周辺及び中心市街地における自転車等駐車場整備のための調査方法や自転車等駐車場整備の方策について、各都市の取り組み事例を織り交ぜながら、平成 24 年 11 月にとりまとめられたものです。

この中では、自転車駐車需要のコントロール、駐輪の質に応じた自転車等駐車場の供給の観点から、総合的な対策の検討が必要になるとしています。

4. 本市における自転車走行空間の整備手法と判断基準

（1）整備手法

①自転車道

自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を行います。（道路構造令第 2 条第 2 項・道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 3）（本編図 4-5 参照）

【幅員】

- ・幅員は 2m 以上とし、一方通行規制を実施した自転車道においても、当該道路の自転車の通行状況を勘案した上で、幅員を検討する。
- ・地形の状況等やむを得ない場合においては、1.5m まで縮小することができる。ただし、縮小する場合は、道路付属物等設置箇所など局所的なものに留めることが望ましい。
- ・高さのある分離工作物を設置する場合、利用者に圧迫感与えることがあることから、必要に応じて、片側の場合は 0.25m、両側の場合は 0.5m 程度幅員に余裕を持たせることが望ましい。

【自転車の通行方法】

- ・自転車道のある道路では、自転車道を通行する（関係法令：道路交通法第 63 条の 3）。
- ・自転車道内では、都道府県公安委員会による一方通行規制がない限り、対面通行（左側通行）。

②自転車専用通行帯（自転車レーン）

道路交通法第 20 条第 2 項に基づき、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいいます。（本編図 4-6 参照）

自転車専用通行帯であることを明示するため、警察庁から青色系のカラー化を施すことが推奨されています。

【幅員】

- ・自転車の安全な通行を考慮し、1.5m 以上を確保することが望ましい。
- ・道路の状況等によりやむを得ない場合は 1.0m 以上 1.5m 未満とすることができる。ただし、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を 1.0m 程度とすることが望ましい。

【自転車の通行方法】

- ・車道上では、自転車専用通行帯内を通行する（関係法令：道路交通法第 20 条第 2 項）
- ・自転車専用通行帯内の自転車の通行は一方（自動車と同方向）のみ。

③車道走行（路肩のカラー化等）

自転車道、自転車専用通行帯、自転車歩行者道の整備が難しい場合に、車道を自動車と自転車の混在空間として整備するものをいう。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、ピクトグラム等を設置する。（本編図 4-7 参照）

※ピクトグラム・文字以外のシンプルな図記号によって表したものを。

【幅員】

- ・規定なし

【自転車の通行方法】

- ・車道の左側端に寄って通行する（関係法令：道路交通法第 18 条第 1 項）。
- ・車道内の自転車の通行は一方（自動車と同方向）のみ。

④自転車歩行者道内での分離

自転車歩行者道内において、自転車と歩行者の分離を図るために、自転車の走行位置の明示を行うものをいいます。（本編図 4-8 参照）

道路管理者が実施する視覚的分離（舗装の色、材質の違い等による分離）と物理的分離（柵等による分離）、都道府県公安委員会が実施する普通自転車の歩道通行部分指定（「規制標示 114 の 3」による分離）があります。

【幅員】

- ・自転車歩行者道の有効幅員は 4.0m 以上が望ましいが、やむを得ない場合は 3.5m まで縮小できるものとする。

※自転車歩行者道の有効幅員は 4.0m 以上、歩行者が少ない場合は 3.0m 以上（関係法令：道路構造令第 10 条の 2）

- ・自転車通行部分の幅員は 2.0m 以上が望ましいが、やむを得ない場合は、1.5m まで縮小できるものとする。

【自転車の通行方法】

- ・視覚的分離、物理的分離された自転車歩行者道内の車道よりの部分を通行する。
- ・普通自転車の歩道通行部分指定がある場合は、当該部分を通行する（関係法令：道路交通法第 63 条の 4 第 2 項）。
- ・自転車歩行者道内では、都道府県公安委員会による一方通行規制がない限り、対面通行。

⑤ゆっくり走行路線

自転車歩行者道内において、自転車の徐行運転や車道寄りの通行等を促すようなサインの設置等を行い、ルール・マナーによって安全性を確保する路線をいいます。(本編図4-9参照)

【幅員】

- ・規定なし

【自転車の通行方法】

- ・自転車歩行者道の中央から車道寄りの部分を徐行する(関係法令：道路構造令第63条の4第2項)

(2) 整備手法を検討するにあたっての判断基準

本編図4-10「整備手法の検討フロー」の判断基準を以下に示します。

(1)自動車または自転車交通量が多い

- ・自動車交通量が500台/日以上(旧道路構造令参考)
- ・自転車交通量が500~700台/日(両側計)を越える道路(道路構造令P.244参考)
- ・都心部の幹線道路
- ・地下鉄駅へアクセスする幹線道路
- ・高等学校周辺の道路 など

(2)自転車または歩行者交通量が多い

- ・自転車交通量が500~700台/日(両側計)を越える道路(道路構造令P.244参考)
- ・歩行者交通量が1,000人/日(両側計)以上の道路
- ・都心部の幹線道路
- ・地下鉄駅へアクセスする幹線道路
- ・通学路 など

(3)規制速度50km/h超

車道を通行する自転車の安全性の向上の観点から、自動車の規制速度が50km/hを超える場合は、自転車道を検討する。なお、上記に該当しなくても、自転車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす程度の自動車交通量がある場合は、通行の秩序化を図るため、自転車道を検討することができる。(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインI-8~10参考)

(4)自転車道2.0m確保できる

道路空間の再配分や道路拡幅の可能性を検討し、車道、歩道とは別に、区間を通して2.0m以上(やむを得ない場合は1.5m)の有効幅員を確保できる場合は自転車道を検討する。なお、1,600台/時を越える場合は、交通量に応じた適切な幅員とする(道路構造令P.230参考)。

自転車道は、原則、道路の両側に設置するものとするが、状況に応じて、片側のみの設置も検討する。

右折レーン等により自転車道を確保できない場合は、以下の検討を行う。(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインII-30参考)

- 1)右折レーンの廃止もしくは右折ポケットへの変更等による幅員の確保
- 2)歩道幅員減少による幅員の確保

(5) 規制速度 40km/h 超、または、自動車交通量 4,000 台/日超

車道を通行する自転車の安全性の向上の観点から、自動車の規制速度が 40km/h を超える、または、自動車交通量が 4,000 台/日を超える場合は、自転車レーンを検討する。なお、上記に該当しなくても、自転車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす程度の自動車交通量がある場合は、通行の整序化を図るため、自転車レーンを検討することができる。(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン I-8~10 参考)

(6) 自転車レーン 1.5m 確保できる

道路空間の再配分や道路拡幅の可能性を検討し、車道内の両端に、区間を通して 1.5m 以上（やむを得ない場合は 1.0m）の平坦部を確保できる場合は、自転車レーンを検討する。

右折レーン等により自転車レーンを確保できない場合は、以下の検討を行う（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン II-30 参考）

- 1) 右折レーンの廃止もしくは右折ポケットへの変更等による幅員の確保
- 2) 歩道幅員減少による幅員の確保

(7) 駐停車車両が少ない、または、停車帯を確保できる

駐停車需要の多い路線においては、自転車レーンの通行に不便を生じることから、駐停車車両が少ない場合は、自転車レーンを検討する。なお、必要に応じて、駐車禁止もしくは駐停車禁止の規制を検討する（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン IV-1 参考）。

【駐停車需要が多いと判断できる例】

- ・沿道の店舗利用者による駐停車車両がある
- ・地下鉄出入口がある

(8) 自歩道の有効幅員 4.0m 以上

植樹帯の縮小、歩道の拡幅等を検討し、自転車歩行者道の有効幅員 4.0m 以上（やむを得ない場合は 3.5m）を確保できる場合は、自転車歩行者道内での分離を検討する。

自転車歩行者道内で分離する場合、原則として、自転車通行部分を 2.0m（やむを得ない場合は 1.5m）とし、残りを歩行者通行部分とする。

(9) 歩行者交通量が特に多い

自歩道の有効幅員が 3.5m 以上であっても、特に歩行者通行量が多い場合は、ゆっくり走行路線（注意喚起サインの設置等）を検討する。

【歩行者交通量が特に多いと判断できる例】

- ・歩行者交通量が 1,000 人/ピーク時（片側）を以上の道路
- ・仙台駅周辺、一番町周辺等、沿道に商業施設が集中している道路

※ 整備形態の選定にあたり、道路利用者のニーズや道路空間の状況により、自転車レーンを自転車道に、及び車道走行を自転車レーンに、それぞれ変更することができる。(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン I-9 参考)

5. 用語集

(※「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」より一部抜粋)

①自転車

道路交通法第 63 条の 3 に規定される「普通自転車」をいう。

なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引（けんいん）していないものをいう。

「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第 9 条の 2 で次のように規定されている。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
 - イ 長さ 190 センチメートル
 - ロ 幅 60 センチメートル
- 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。
 - イ 側車を付していないこと。
 - ロ 1 の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。
 - ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
 - ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと

②自転車歩行者道

道路構造令第 2 条第 1 項第 3 号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。

③歩道

道路構造令第 2 条第 1 項第 1 号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。

④路肩

道路構造令第 2 条第 1 項第 12 号に規定される、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、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分

をいう。

⑤路側帯

道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 4 に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。

⑥道路標識

道路交通法第 2 条第 1 項第 15 号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいい、種類、様式等については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第 1 条～4 条により規定される。

⑦路面表示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。