

県本部関係部課長
県下各警察署長 殿

共	00	00	10	39	5年
---	----	----	----	----	----

宮本規第918号
令和4年3月24日
交通部 長

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえた自転車通行環境の更なる整備推進について（通達）

見出しの件については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえた自転車通行環境の更なる整備推進について」（平成28年8月22日付け、宮本規第2362号）により示しているところであるが、各警察署においては、下記の事項に留意の上、更なる計画的な整備に努められたい。

記

1 趣旨

良好な自転車交通秩序を自転車の通行環境の面から実現するためには、自転車専用の走行空間を整備するとともに、自転車と歩行者との分離を進めていくことが不可欠であり、これまで、道路ネットワークの連続性の確保に配意し、道路管理者、自治体等と連携した上で、計画的に事業を推進してきたところであるが、空間的制約や合意形成が得られないなどの理由から、整備が進んでいない箇所も散見される。

平成28年7月19日に改定された、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）において示された事項のうち、各警察署において特に留意すべき事項を整理するとともに、引き続き、計画的に以下で示す事業等を実施することにより、自転車通行環境の更なる整備推進を図ろうとするものである。

また、電動キックボード等、小型電動モビリティの交通ルール等を盛り込んだ道路交通法改正案が閣議決定されており、歩行者と自転車との交通の安全の確保に向けた取組を推進する必要がある。

2 各警察署において特に留意すべき事項

(1) 市町村による自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けた対応

ア ガイドラインでは、自転車関連事故が多い、もしくは自転車利用が多い、市街地（D I D地区）を有する市町村については、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的として、面的な自転車ネットワークを構成する路線（以下「自転車ネットワーク路線」という。）を選定し、その路線の整備形態等を示した計画（以下「自転車ネットワーク計画」という。）を策定すべきであるとしている。

イ 自転車ネットワーク計画は、道路管理者や警察、地域の関係者等の参画のもと、市町村が様々な行政課題の中で総合的に判断して策定するものであるとされているところ、先般の改定により、市町村全域ではなく、優先的計画策定エ

リアから段階的に策定することができることが示されるなど、従来よりも弾力的な計画策定方法が示された。

これらのことを踏まえて、各警察署においては、例えば、自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリアを抽出し、各市町村に対して、当該エリアを優先的計画策定エリアとする自転車ネットワーク計画の策定を積極的に働き掛けるなど、自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けて適切に対応すること。

なお、本県では、令和4年1月31日現在で、仙台市及び名取市が自転車ネットワーク計画を策定していることが確認されている。

(2) 安全な自転車通行空間の早期確保に向けた対応

ア ガイドラインでは、自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線ごとに交通状況や道路状況が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在（以下「車道混在」という。）」のいずれかの整備形態を選定するものとされている。

イ 新設道路では、選定した完成形態で整備するものとされ、既設道路では、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性を検討し、完成形態での整備が当面困難な場合で、かつ現に車道を通行する自転車利用者や、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態を採用し、その整備により早期に自転車通行空間の安全性の向上を図るものとされている。

ウ 整備形態の選定に際しては、自転車は「車両」とであるという大原則を踏まえ、車道を通行する自転車の安全性の向上の観点から、次に示す自動車の速度や交通量を目安の一つとして、自転車と自動車を分離する必要性について検討するものとされている。

(ア) 自転車道

自動車の速度が50キロメートル毎時を超える道路では、自転車と自動車を構造的に分離する。

(イ) 自転車専用通行帯

上記(ア)及び下記(ウ)以外の道路では、自転車専用通行帯を設置する。

(ウ) 車道混在

自動車の速度が40キロメートル毎時以下であって、自動車交通量が1日4,000台以下の道路では、必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置する。

これらのことを踏まえて、各警察署においては、市町村に対する働き掛けを行う場合等には、安全な自転車通行空間の早期確保に向けて適切に対応すること。

なお、自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在には、法定外表示である自転

車のピクトグラムを設置するものとされ、同ピクトグラムは、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、これらの色彩は白系色を基本とするなど、仕様が標準化されていることに留意すること。

(3) 自転車ネットワーク計画対象路線以外における自転車通行空間整備

ガイドラインは、自転車ネットワーク計画に示された自転車ネットワーク路線を対象として、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あり、全ての道路を対象としたものではないが、自転車ネットワーク計画対象路線以外で自転車通行空間整備を行う場合にも、必要に応じて、ガイドラインに準じて整備を行うとともに、その区間を将来的に自転車ネットワーク計画路線として位置付ける検討を行うものとされている。

よって、各警察署においては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえた上で、自転車ネットワーク計画が策定されていない路線であっても、安全で快適な自転車通行空間を整備する必要性が認められる路線については、道路管理者と事前に十分な調整を図った上で、自転車通行環境の整備を推進すること。

3 自転車通行環境の整備

各警察署においては、自転車ネットワーク計画の有無にかかわらず、引き続き、以下で示す事業等を実施すること。

(1) 自転車専用の走行空間の整備

ア 一方通行自転車道の整備

自転車道は、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分して設けられる道路の部分を行い、交通規制によらず道路管理者が整備するものである。

自転車と自動車を構造的に分離するため、安全対策上高い効果が期待できることから、道路管理者に対して自転車道の整備推進について、一層働き掛けること。

また、自転車道が双方向通行の場合は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性等の課題があることから、規制標識「自転車一方通行」を活用した自転車道の整備を検討し、道路管理者に対して必要な申入れを行うこと。

イ 自転車専用通行帯の整備

自転車交通量が多いなど、自転車と他の車両を分離し、車道上に自転車が専用で通行する自転車走行空間を確保する必要がある、かつ、自動車交通量等の交通実態や道路幅員等の道路状況から、自転車専用通行帯の設置が他の交通への妨害とはならないと認められる道路については、自転車専用通行帯の交通規制の実施を検討すること。

自転車専用通行帯の整備に際しては、整備された自転車専用通行帯が駐停車車両等により通行が困難とならないように、自転車専用通行帯を整備する目的の広報活動を実施するほか、荷捌き場所を確保するなどの総合的な駐車対策を

検討すること。

ウ 自転車利用者の視点に立った通行環境の整備

自転車専用の走行空間の整備に当たっては、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に留意したり、不法占用物件の撤去指導を強化するなど、自転車利用者の視点に立って、自転車利用者が安全で快適に通行できるよう配慮し、自転車通行環境のネットワーク性を勘案しつつ、道路管理者との連携により整備を推進すること。

(2) 普通自転車歩道通行可の交通規制実施場所の見直し

歩道における普通自転車歩道通行可（以下「自歩可」という。）の交通規制は、「交通規制基準」の別添「第59 普通自転車歩道通行可、普通自転車の歩道通行部分」のとおり、普通自転車及び歩行者の安全な通行を確保するため、対象道路については、歩道の有効幅員（以下単に「幅員」という。）が3メートル以上あることを原則としていることから、自転車通行空間の整備と併せて、次のとおり自歩可規制の見直しを検討すること。

ただし、道路管理者が整備する自転車歩行者道については、道路構造上、自転車及び歩行者の通行の用に供する区間であることから、自転車歩行者道の設置が確認できる自歩可規制区間においては、見直しの対象区間から除くことができることとする。

また、車道に自転車専用の通行空間を整備することが困難な区間において、自歩可規制を解除する場合には、道路管理者と連携し、法定外表示を設置すること。

ア 幅員3メートル未満の歩道

車道に自転車専用の通行空間が整備されている区間については、自歩可規制の解除を検討すること。

また、車道に自転車専用の通行空間が整備されている区間以外の全ての区間についても、自歩可規制の見直しを検討すること。

ただし、次の場合は、見直しの対象区間から除くことができることとする。

- 歩行者の交通量が極めて少ないなど、歩道における歩行者と自転車の交錯の危険が低い場合
- 車道における自転車の通行空間の確保が困難な場合であって、自動車の走行速度が高かったり、大型自動車等の混入率が高かったりするなど、自転車の車道通行が危険な場合
- 保育施設等が存在するため幼児を同乗させている自転車の交通量が多い場合

イ 幅員3メートル以上、4メートル未満の歩道

歩道上で歩行者と自転車の交通事故が発生したことがあるなど、交通実態や沿道状況を踏まえ、自転車が歩道を通行することに危険があると判断される区間については、自転車と歩行者の交錯の問題を解消するため、自歩可規制の解除を検討すること。

ウ 幅員4メートル以上の歩道

歩行者の通行に特に支障が認められない区間については、歩道における自転車と歩行者の双方の安全かつ円滑な通行を確保するため、普通自転車の歩道通行部分の指定を積極的に検討すること。

(3) 自転車に係るその他の交通規制の見直し

ア 自転車横断帯の撤去

自転車は、車道又は歩道のいずれを通行していても、自転車横断帯がある場所を横断しようとするときは、その自転車横断帯によって道路を横断しなければならない、場合によっては自転車に不自然かつ不合理で、危険な横断を強いることとなり得る。

このため、自転車道や普通自転車の歩道通行部分の指定があり、歩道部分に連続した自転車通行空間が整備されている区間のほか、自転車が通行できない構造の横断歩道橋の付近で自転車の交通量が多い交差点等において、自転車が安全かつ円滑に自転車横断帯を進行することが想定される場合を除き、原則として自転車横断帯を撤去すること。

また、自転車横断帯の撤去に当たっては、歩行者用灯器に設置されている「歩行者・自転車専用」の補助板の撤去についても、併せて検討すること。

イ 自転車に対する一方通行規制

自転車に対する一方通行規制（自転車道における一方通行規制を除く。以下同じ。）については、連続した自転車ネットワークの確保を阻害する場合がある。

このため、自転車利用者の視点に立って見直しを行い、個別具体的な道路状況及び交通実態等を踏まえ、自転車に対する一方通行規制を継続しなければならない特別の事情がある場合を除き、原則として解除すること。

ウ 自転車駐車場等の整備

道路管理者等が自転車駐車場等（道路管理者が附属物として設置する自転車駐車場及び道路管理者以外の者が設置し、駐車のために供する自転車等駐車器具をいう。）の整備のために協議等をしてきた場合には、自転車駐車場等の位置、規模、配置、施設構造等が、道路における安全で円滑な通行に支障を与えないよう十分配慮した上で、迅速かつ柔軟に対応すること。

4 その他

- (1) ガイドラインは、警察庁と国土交通省との間で協議済みであり、国土交通省から各道路管理者宛に別途送付されている。
- (2) 自転車通行環境の整備は、道路管理者を始めとした関係機関等と適切に役割分担した上で、中長期的な視点から各種取組を検討、実施することが重要であることから、市町村が策定する各種計画、道路管理者による道路改良計画等の早期把握に努め、計画段階から必要な意見を申し入れるなど、関係機関等との協力体制の強化を図ること。

- (3) 本事業等を実施するに際しては、交通規制課との連携・調整を密にして対応すること。