

## 資料配布の場所

1. 国土交通記者会
  2. 国土交通省建設専門紙記者会
  3. 国土交通省交通運輸記者会
  4. 筑波研究学園都市記者会
- 令和8年3月27日同時配布

令和8年3月27日  
国土技術政策総合研究所

## 既設道路における安全で快適な自転車通行空間の整備を推進！ ～「道路空間再配分による自転車通行空間の整備事例集」の刊行～

自転車通行空間を整備する際は、自動車の速度と交通量を目安に、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」のいずれかの整備形態を選定することとされておりますが、これまで全国各地で整備された自転車通行空間約9,800km（R6年度末時点速報値）の9割超が「車道混在」として整備されており、その中には、幅員の確保が困難であることを理由に暫定形態として選定されたものもあります。

既設道路において、新たな用地買収を要せずに自転車道や自転車専用通行帯を整備するためには、道路空間再配分の検討が重要です。

そこで、国総研では、道路空間再配分により自転車通行空間を整備した先行事例を調査し、「道路空間再配分による自転車通行空間の整備事例集」としてとりまとめました。

当該事例集をきっかけに、既設道路においても、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、安全で快適な自転車通行空間の整備に向けた取り組みが全国に拡がることを期待されます。

## &lt;主な掲載内容&gt;

- ・自転車通行空間の確保に関する工夫等
- ・自転車通行空間整備に関する工夫等
- ・道路空間再配分による自転車通行空間整備をした12事例の基礎情報、空間再配分の検討経緯・背景・合意形成プロセス等、整備前後の写真・平面図・横断図等

本資料は、国総研ホームページで公開しています。

ダウンロード先URL：<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1347.htm>

## (問い合わせ先)

国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路交通安全研究室  
主任研究官 藤田 裕士 (内線 3644)  
TEL：029-864-4539 E-mail: nil-roadsafety@ki.mlit.go.jp

# 「道路空間再配分による自転車通行空間整備の整備事例集」の概要

本資料では、道路空間再配分により自転車通行空間を整備した先行事例※を調査し、整備手法ごとに分類した上で得られた知見・工夫や留意点等についてとりまとめた。

※01. 県道川崎府中線（川崎市）、02. 市道豆田町線（名古屋市）、03. 国道58号（北部国道事務所）、04. 国道50号（常陸河川国道事務所）、05. 国道9号（山口河川国道事務所）、06. 平和大通り（広島市）、07. 国道2号（福山河川国道事務所）、08. 新松戸けやき通り（松戸市）、09. 国道1号（東京国道事務所）、10. 国道19号（名古屋国道事務所）、11. 市道弦月若水線（名古屋市）、12. 船堀街道（東京都）

## 1. 自転車通行空間の確保に関する工夫等

### ①車線数の変更

車線数を変更する際は、①方向別交通量の調査に基づく混雑度や交差点需要率の算出、②車線数を減少する社会実験等、各事例とも周辺地域での渋滞が発生しないこと等を検証していた。



車線数を変更した事例

### ②車線や路肩の幅員の変更

車線や路肩の幅員を変更する際は、道路構造令の規定に基づき必要最小限まで縮小するだけでなく、車両の規制速度の変更（40km/hから30km/h）について警察と協議するなど、自転車の車道走行に対する安全対策の検討も併せて行われていた。

### ③歩道幅員の変更

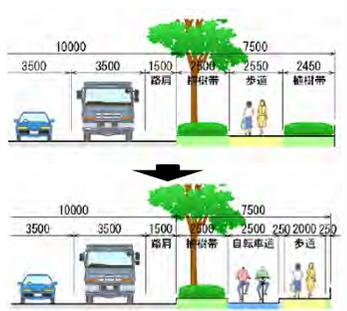
歩道幅員に余裕があるものの自転車利用者と歩行者の輻輳が課題となっている区間においては、歩道幅員を変更し、縁石等による通行空間の分離が行われていた。



歩道幅員を変更した事例

### ④植栽帯の縮小

植栽帯を縮小する際は、①住民アンケートや検討会での議論、②樹木医による調査を行い移植や伐採の判断等、各事例とも丁寧な対応が行われていた。



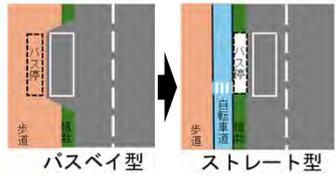
植栽帯を縮小した事例

### ⑤無電柱化事業と併せた自転車通行空間整備

無電柱化事業の実施は、自転車通行空間の整備を併せて行う貴重な機会であり、自転車通行の完成形態の整備の支障とならない位置に、電線共同溝の地上機器等を配置するよう調整を行う必要がある。  
無電柱化事業に併せて、自転車歩行者道と植栽帯を再配分し、自転車道の整備が行われていた。

### ⑥バス停型式の変更による自転車通行空間の連続性確保

バス停部などについては、一般的に道路空間に余裕がなく、連続的な自転車通行空間の確保が困難になる場合があるが、関係機関と調整し、バス停型式をストレート型に見直すことにより連続的に自転車通行空間が確保されていた。



バス停型式の変更により自転車道の連続性を確保した事例

## 2. 自転車通行空間整備に関する工夫等

### ①自転車道整備時の工夫

アンダーパス部など、スピードが出やすく、自転車同士のすれ違い時の危険性が高い箇所に自転車道を整備する際、自転車道の一方通行規制を行うとともに逆走防止対策の看板を設置するなどの工夫が行われていた。



一方通行自転車道の逆走防止対策の看板

### ②自転車専用通行帯整備時の工夫

路上駐停車需要が高い路線に自転車専用通行帯を整備する際には、貨物車専用の駐停車スペースを併設するとともに、ゴム製ボールを設置するなどの工夫が行われていた。



駐停車スペースを併設した自転車専用通行帯の整備事例

### ③その他の工夫等

その他、自転車道を整備する際に、自転車のペダルと干渉しにくい縁石の採用や縁石に反射材を設置して夜間の視認性を向上させる工夫や、電線共同溝の地上機器を通行の支障にならないよう歩道と自転車道の間に設置する工夫などが行われていた。



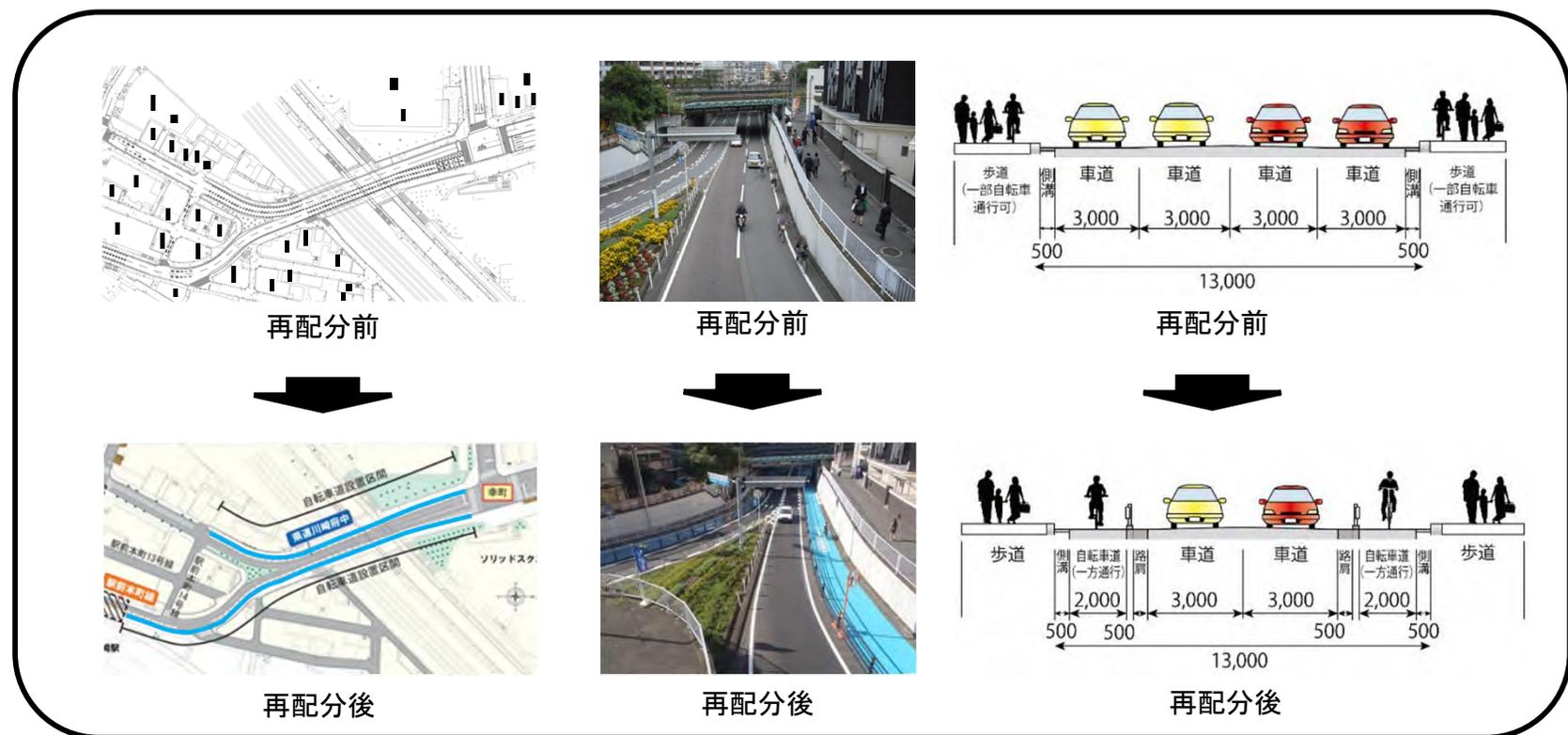
縁石形状や視認性を工夫した自転車道整備事例



電線共同溝の地上機器を歩道と自転車道の間に設置した事例

01. 鉄道アンダーパス部において車線数を4車線から2車線に変更して一方通行自転車道を整備した事例

<p>検討経緯や背景等</p>	<p>見通しが悪く、下り勾配でスピードが出やすいアンダーパス部において、歩行者と自転車の輻輳、自転車同士の事故が発生。</p>
<p>合意形成プロセス等</p>	<p>安全対策検討会議を設置し、社会実験を通じて車線数の変更や一方通行自転車道の安全性や周辺交通への影響などを確認。</p>
<p>整備効果</p>	<p>歩道及び車道を通行していた自転車が自転車道へ転換し、自転車利用者の約96%が自転車道を利用するなど、歩行者、自転車、自動車の安全性が向上。</p>



逆走防止対策の看板



信号遵守を啓発する看板

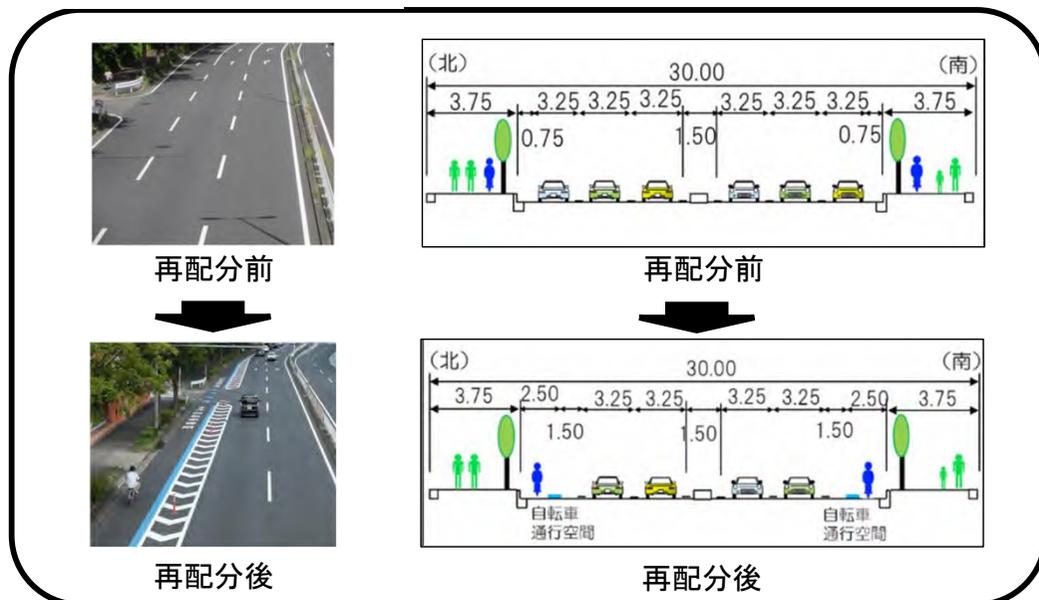
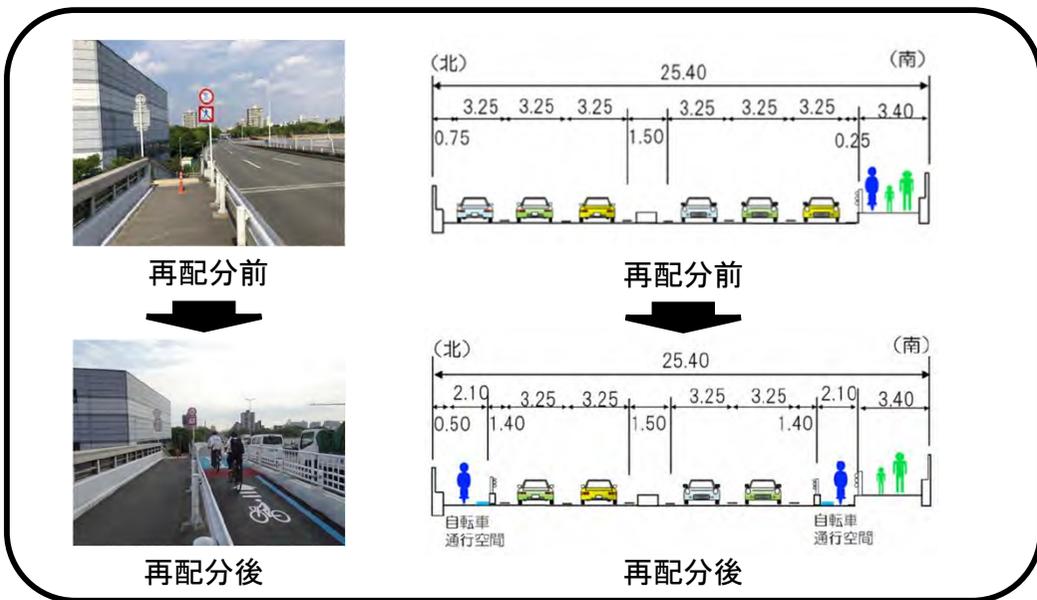
出典：京急川崎駅周辺地区通行環境改善計画(平成25年1月策定)

02. 車線数を6車線から4車線に変更して一方通行自転車道と自転車専用通行帯を整備した事例

検討経緯や背景等	沿道に高校3校があり、朝夕の通勤・通学時間帯に橋梁部の歩道上で歩行者と自転車が輻輳し、地域から自転車通行空間整備を求める声。一般部は、路上駐車が発生。
合意形成プロセス等	車線数変更を伴う整備形態の検討について、警察と協議。車線数変更にあたっては、交通状況調査や交差点需要率を確認。
整備効果	歩道を通行する自転車の割合が約10割から1割未満に減少。

橋梁部(自転車道)

一般部(自転車専用通行帯)



出典:名古屋市提供資料

出典:名古屋市提供資料

熱田陸橋上	整備前 (R1. 11. 28)	整備後 (R5. 5. 18)
歩道通行	341 台/1h (98.0%)	0 台/1h ( 0%)
車道・自転車道順走	7 台/1h ( 2.0%)	322 台/1h (98.2%)
車道・自転車道逆走	0 台/1h ( 0%)	6 台/1h ( 1.8%)
合計	348 台/1h (100%)	328 台/1h (100%)



既設橋梁への影響を考慮した置き式基礎の防護柵

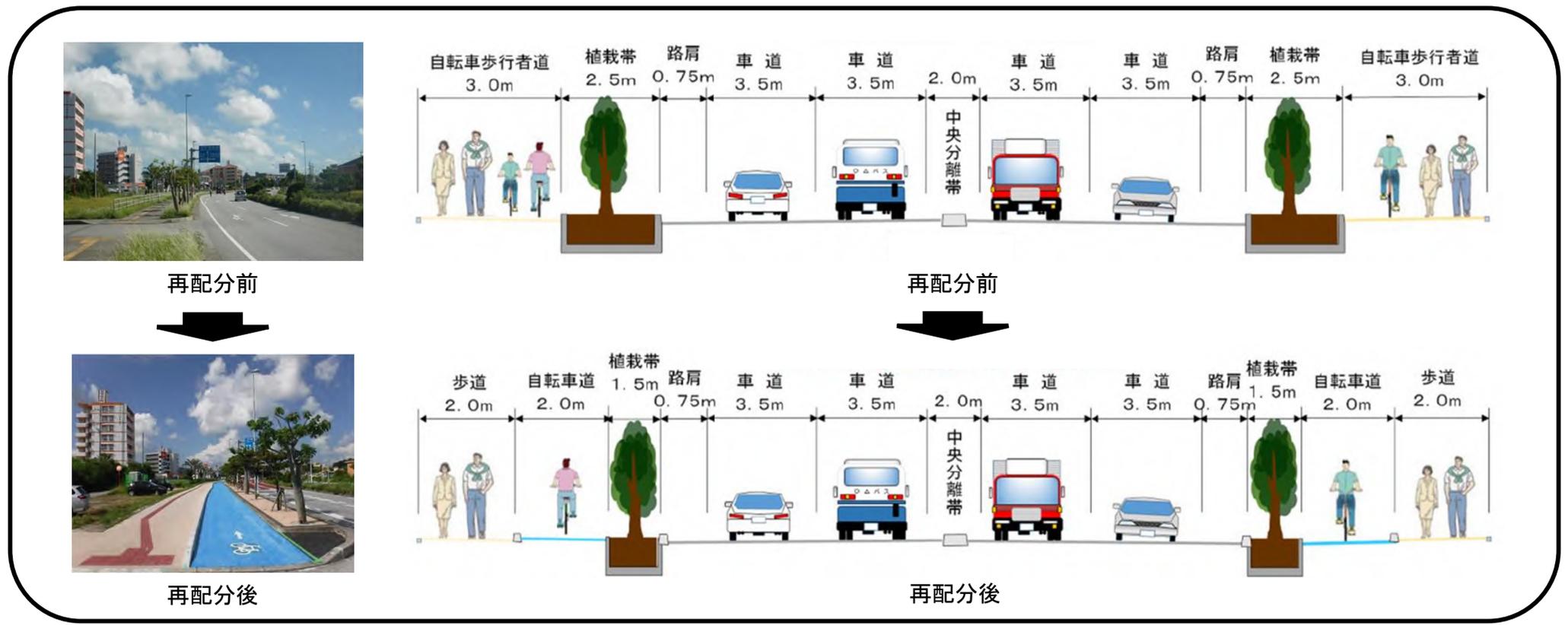
一般部	整備前 (R1. 11. 28)	整備後 (R5. 5. 18)
歩道通行	292 台/1h (97.0%)	26 台/1h ( 9.4%)
車道・自転車専用通行帯順走	8 台/1h ( 2.7%)	250 台/1h (89.9%)
車道・自転車専用通行帯逆走	1 台/1h ( 0.3%)	2 台/1h ( 0.7%)
合計	301 台/1h (100%)	278 台/1h (100%)



ゴム製ポールを設置し路上駐車車両の進入を防止

03. 歩道及び植栽帯を縮小して一方通行自転車道を整備した事例

<p>検討経緯や背景等</p>	<p>名護市から交通安全対策や<b>自転車道整備の要望</b>。 「健康長寿おきなわプラットフォーム形成事業」の<b>モデル事業に設定</b>。</p>
<p>合意形成プロセス等</p>	<p>名護市の自転車ネットワーク計画に基づき、<b>大学や民間、沖縄県、名護市、警察</b>と自転車道の整備形態について、協議を実施。 双方向通行自転車道も検討したが、交差点部や自転車同士のすれ違い時に新たな事故の危険性が生じることから、<b>一方通行自転車道とした</b>。</p>
<p>整備効果</p>	<p><b>自転車道整備後の印象について、利便性向上等の意見が70%程度</b>。</p>



出典: 内閣府沖縄総合事務局「北部地域で初! 歩道と完全分離した自転車専用道が完成」  
(<https://www.dc.ogb.go.jp/road/ir/kisya/h28/happyou6.pdf>)

04. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例

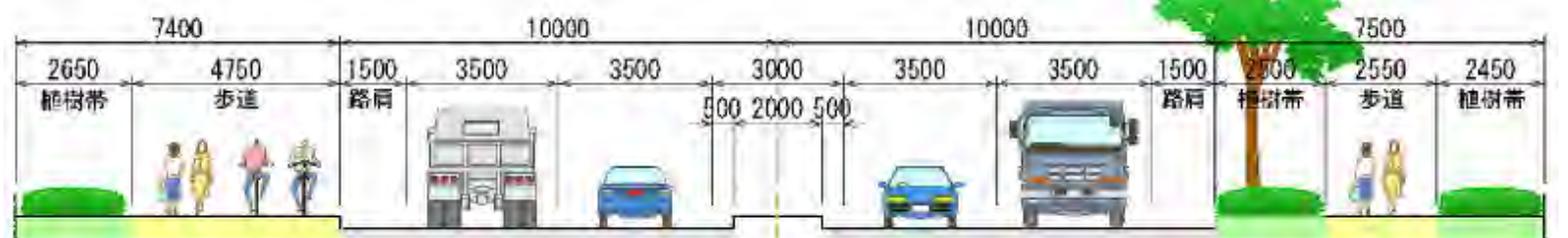
<p>検討経緯や背景等</p>	<p>沿道には複数の中学校、高校が立地し、沿道学校の自転車通学者に配慮した<b>安心・安全な自転車・歩行者空間を確保</b>する必要があった。</p>
<p>合意形成プロセス等</p>	<p>自転車走行環境整備推進連絡会議を設置し、利用者アンケートや連絡会議での議論を踏まえ、自転車道の幅員は、<b>実地検証</b>によりすれ違い時にも安心感のある<b>2.5m</b>に決定。</p>
<p>整備効果</p>	<p>ヒアリング調査により、<b>自転車道整備後の印象について、歩行者と自転車の接触の危険性が大きく減少した</b>と評価できる結果。</p>



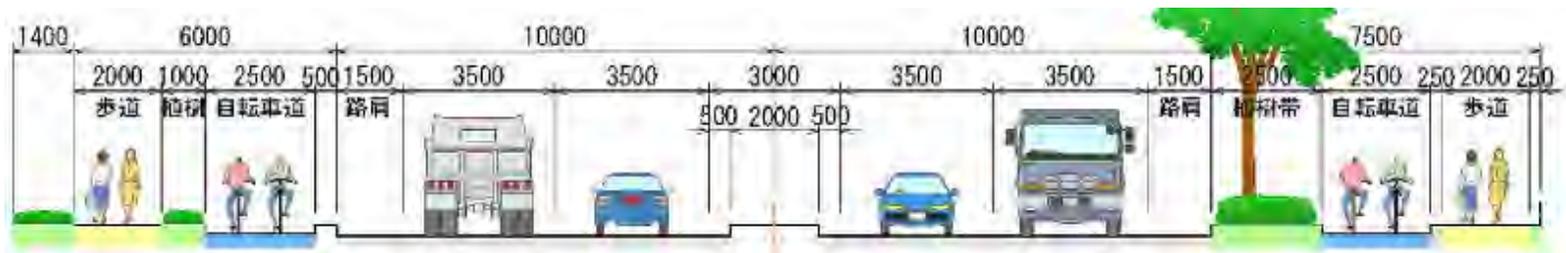
再配分前



再配分後



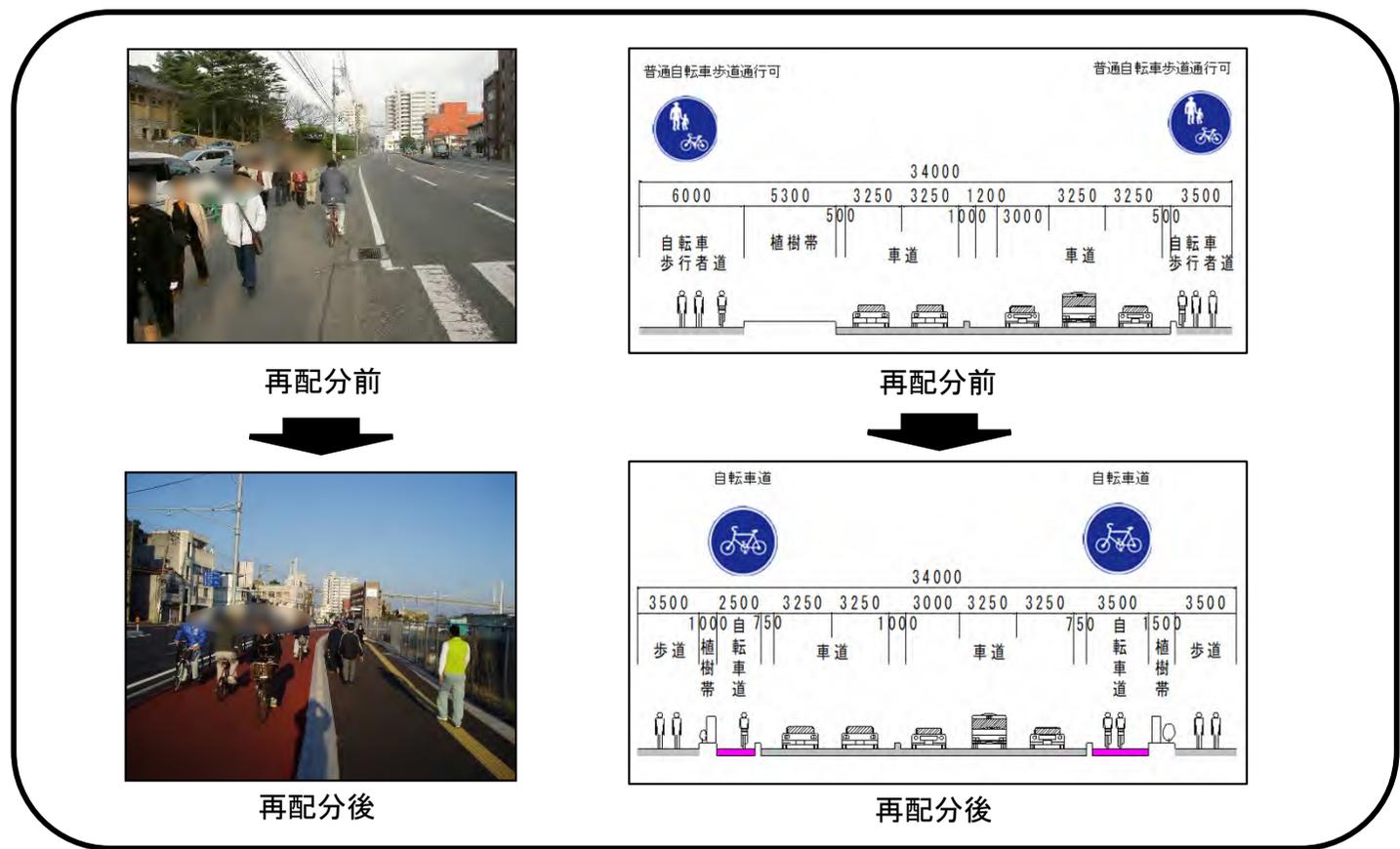
再配分前



再配分後

05. 電線共同溝事業とあわせて歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例

検討経緯や背景等	歩行者と自転車の利用者が多く、付近の小学校の <b>通学路</b> としても <b>利用</b> されており、朝夕の通勤・通学時間帯には、自転車と歩行者が同じ歩道空間を利用し危険な状況。
合意形成プロセス等	植栽帯を縮小する際は、 <b>植栽を管理するボランティアサポート団体と協議</b> の上、実施。地元説明会実施のほか、身体障がい者団体からの意見を聴くなど、 <b>幅広い利用者と合意形成</b> を図った。
整備効果	<b>自転車道整備後の印象について、利便性向上等の意見が80%程度。</b>



交差点部は自転車と歩行者の輻輳を防ぐため共存スペースとした

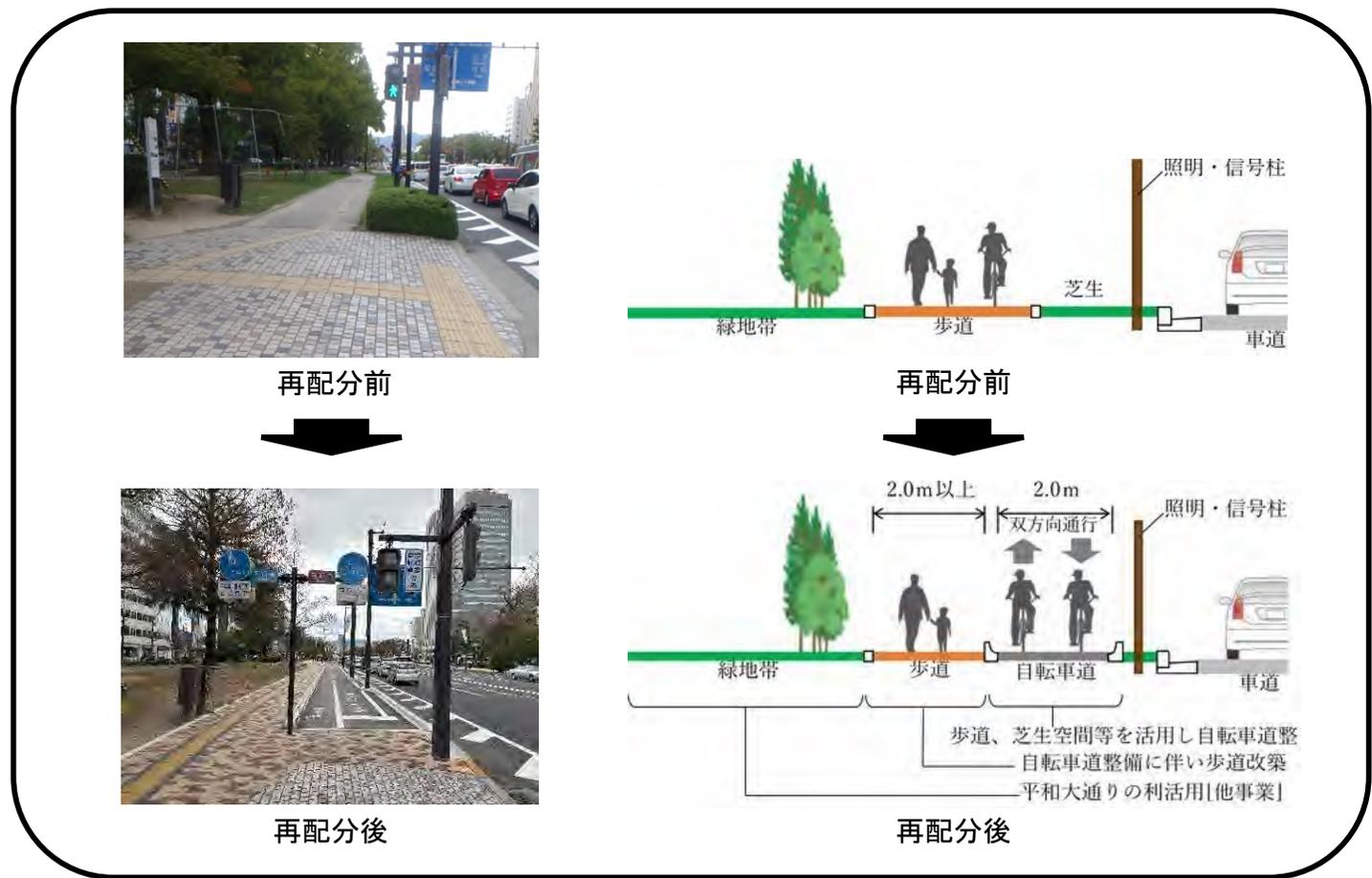


電線共同溝の地上機器を歩道と自転車道の間に設置

出典：山口河川国道事務所提供資料

06. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例

<p>検討経緯や背景等</p>	<p>自転車交通量が多く、歩行者と自転車が輻輳しており、多くの樹木の根が舗装を押し上げ段差が生じているなど、歩行者及び自転車通行の安全性に課題。</p>
<p>合意形成プロセス等</p>	<p>広島市都市アドバイザー会議に諮り、縁石上に反射材を約1m間隔で設置するなど、夜間の安全性向上等を検討。 植栽帯の樹木について、樹木医が移植の可否を判断するなど丁寧に対応。</p>
<p>整備効果</p>	<p>今後、整備後のピーク時の交通量調査を実施予定。</p>



ペダルとの干渉に配慮した縁石形状や夜間の視認性向上のための工夫

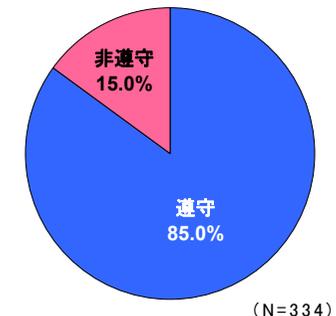
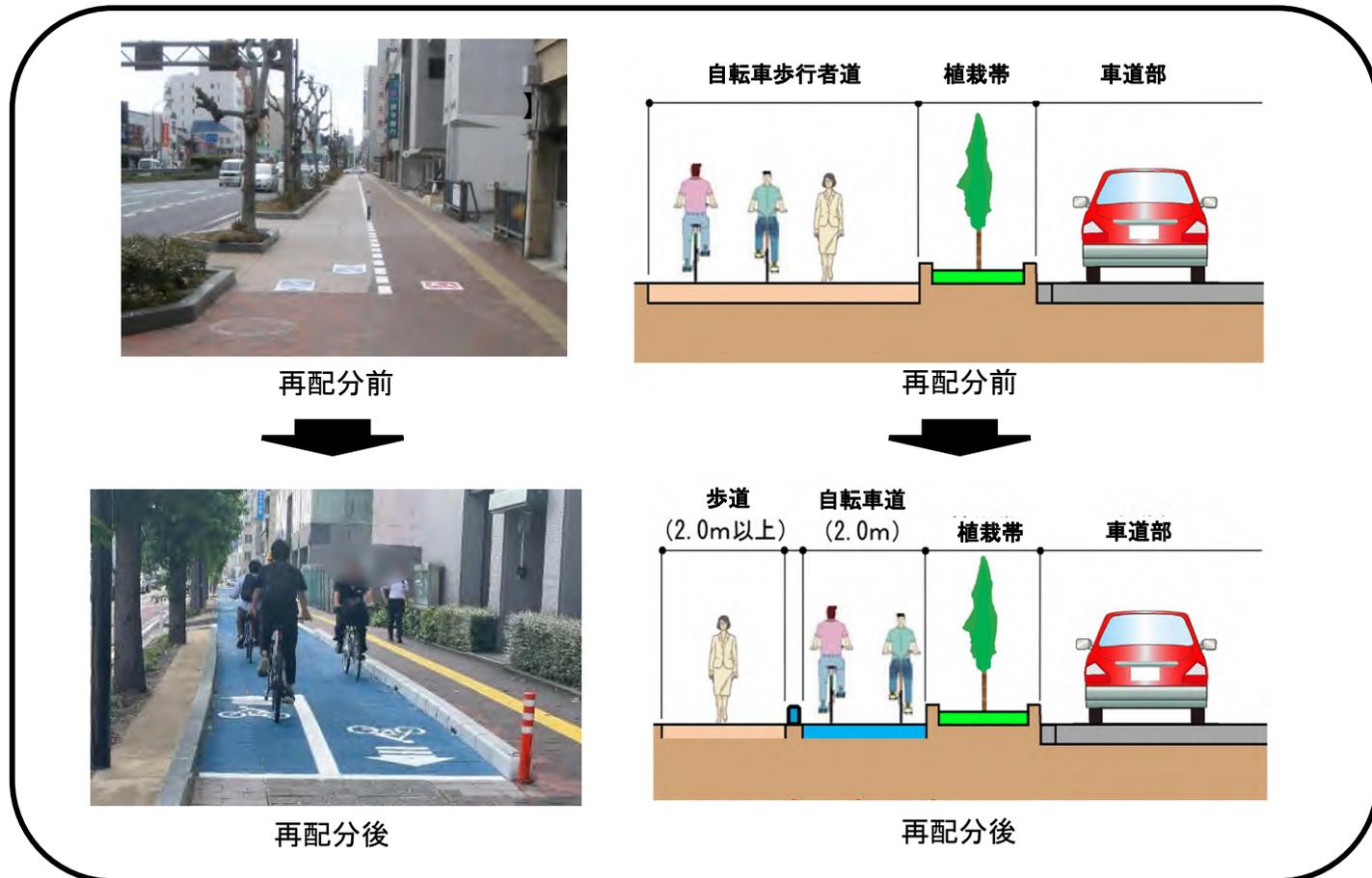


島式バス停部に乱横断を防ぐ横断防止柵を設置

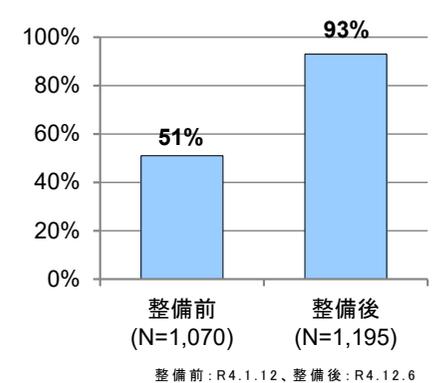
出典：平和大通りの自転車道整備  
(<https://www.city.hiroshima.lg.jp/business/toshiseibi/1034138.html>)

07. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例

検討経緯や背景等	自転車と歩行者交通量が多い地域であり、歩道内で自転車の通行位置の明示を行ったが、自転車と歩行者が輻輳し危険な状況。
合意形成プロセス等	福山都市圏自転車走行空間整備懇談会を設置し、福山都市圏での自転車走行空間の整備計画を検討。
整備効果	走行位置の遵守率が51%から93%と向上。85%の利用者が指定方向を走行。



走行方向の遵守率  
(ビデオ調査)

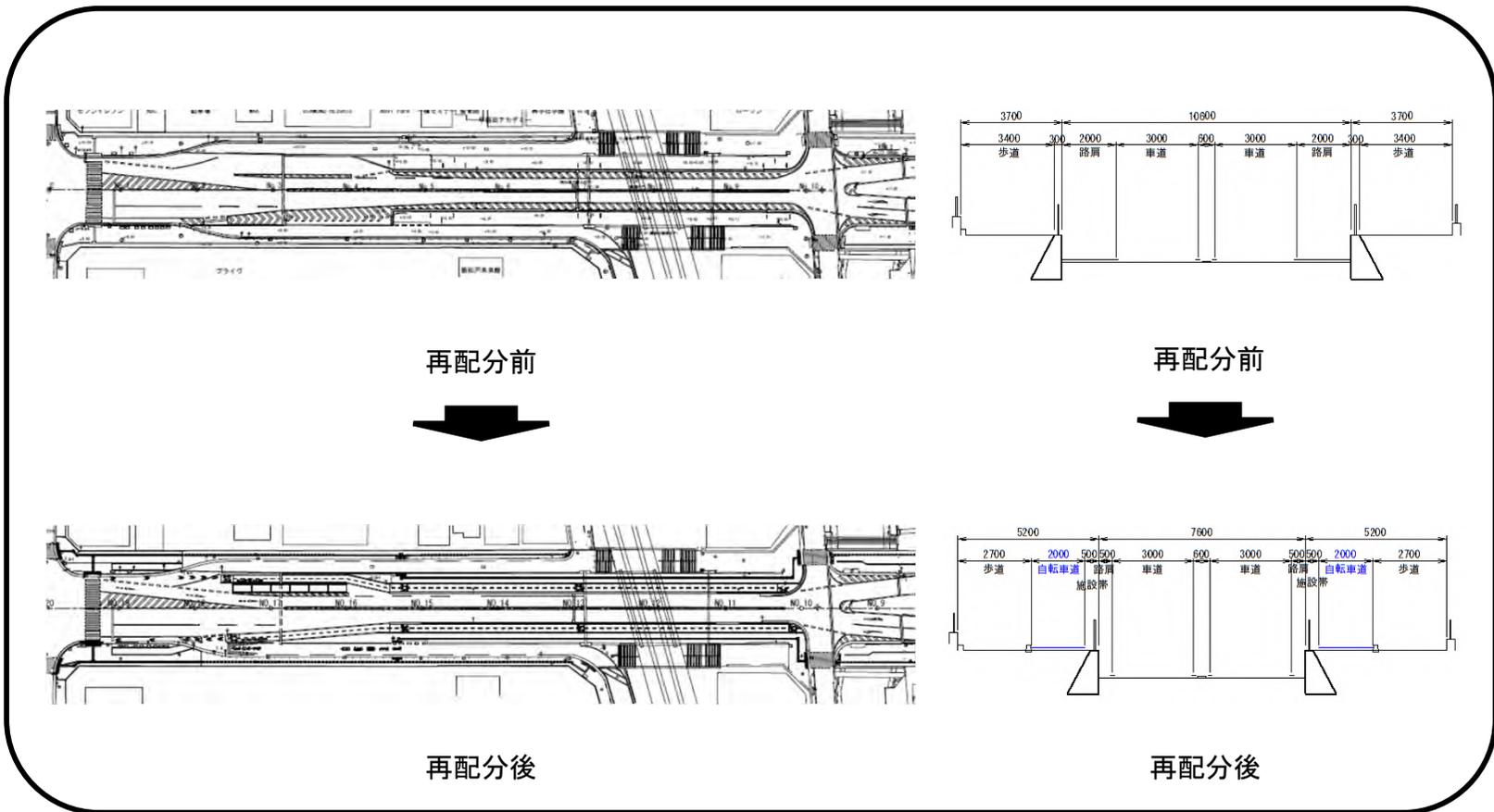


走行位置の遵守率  
(ビデオ調査)

出典: 福山河川国道事務所提供資料

08. 鉄道アンダーパス部において路肩及び歩道幅員を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例

<p>検討経緯や背景等</p>	<p>駅前の路線かつ周囲には大学や商業施設があることから、<b>自転車や歩行者、自動車の交通量が多い区域</b>であり、<b>歩道上を自転車に乗ったまま通行する利用者が多い</b>ことから改善を望む声。</p>
<p>合意形成プロセス等</p>	<p>鉄道アンダーパス部の双方向通行とその前後の自転車の動線について、<b>警察署と協議を実施</b>。</p>
<p>整備効果</p>	<p>供用後の調査は実施していない。</p>



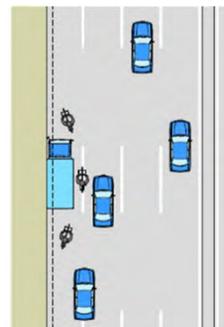
鉄道アンダーパス部に  
双方向自転車道を整備



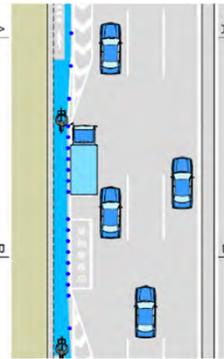
歩道から自転車道へ入る導線を  
確保するため縁石を切り下げ

09. 車線数及び車線幅員を変更して自転車専用通行帯と路上駐停車スペースを整備した事例

<p>検討経緯や背景等</p>	<p>路上駐車が<b>多く</b>、第一車線の閉塞による自転車の歩道通行や、路上駐停車車両回避による後続車両との近接など、<b>安全性に課題</b>。</p>
<p>合意形成プロセス等</p>	<p><b>自転車通行空間整備計画検討会</b>を設置し、道路空間再配分による自転車通行空間の整備方針を検討。 車線数変更にあたっては、交通状況調査や交差点需要率を確認。</p>
<p>整備効果</p>	<p>自転車が<b>路上駐停車車両を回避する行動が大幅に減少</b>。</p>



再配分前



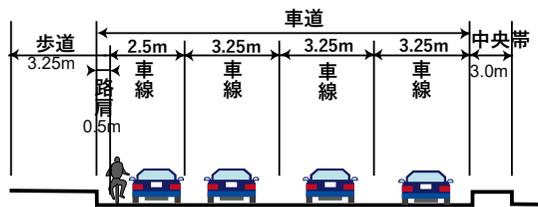
再配分後



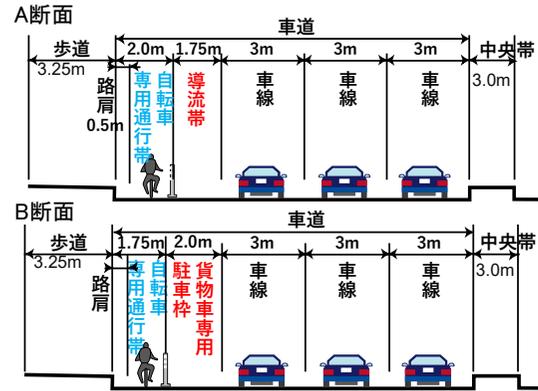
再配分前



再配分後



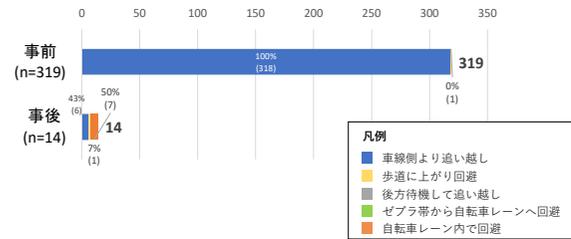
再配分前



再配分後



路上駐停車スペースを併設  
路上駐停車対策のためゴム製ポール設置

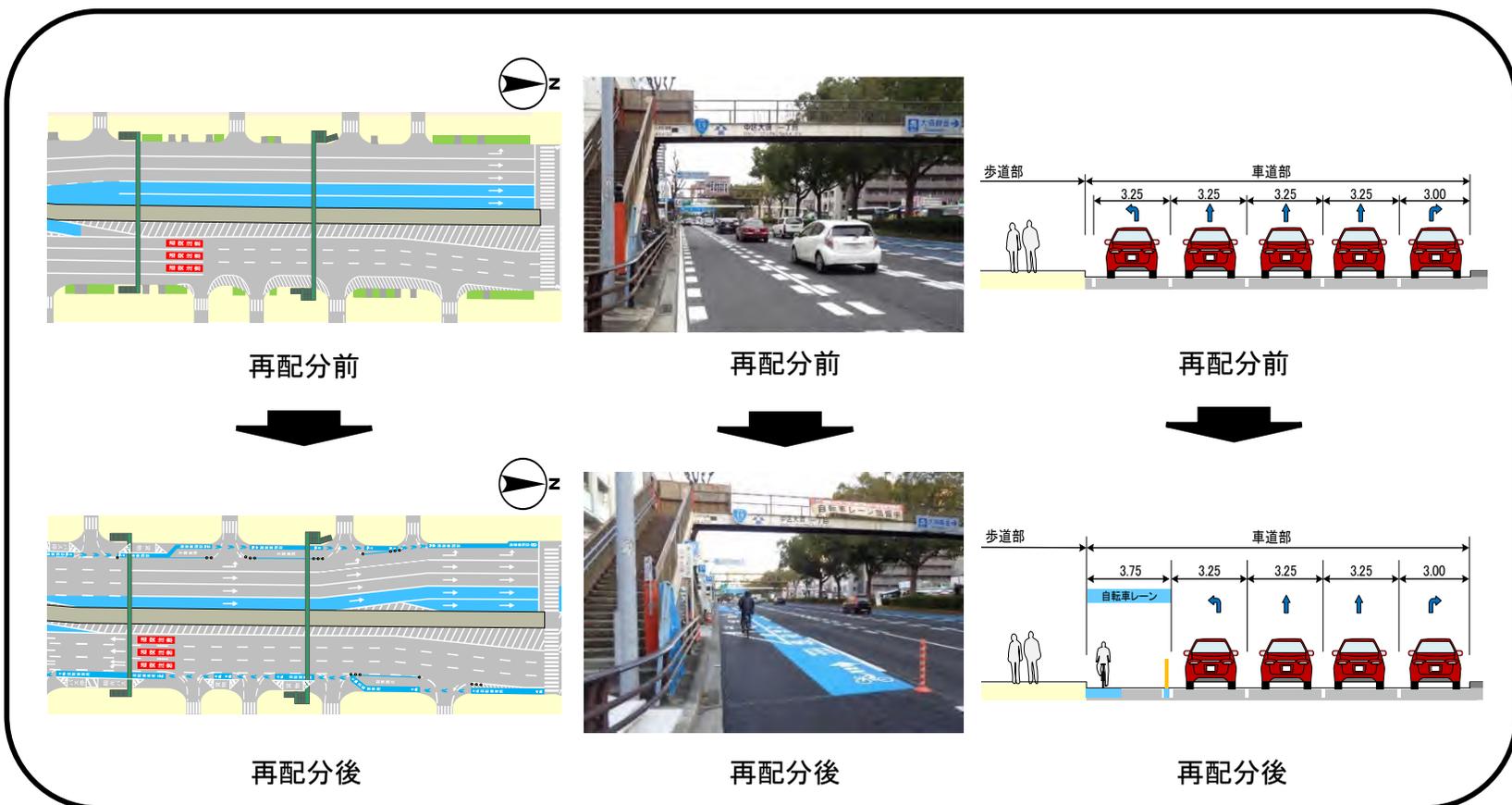


整備前後での自転車の  
駐停車車両回避回数の変化

出典：東京国道事務所提供資料

10. 車線数を10車線から8車線に変更して自転車専用通行帯と路上駐停車スペースを整備した事例

<p>検討経緯や背景等</p>	<p>違法駐輪により有効幅員が狭くなった歩道に、<b>歩行者と自転車の錯綜・交錯</b>が頻繁に生じており、安全な通学路が求められていた。</p>
<p>合意形成プロセス等</p>	<p><b>大須地区安全な自転車利用に関する連絡会</b>を設置し、課題を共有した上で対策案について議論し、自転車通行環境整備を進めた。 車線数変更にあたり、単路部の混雑度や交差点交通容量の確認、<b>社会実験</b>を実施。</p>
<p>整備効果</p>	<p>自転車通行空間の<b>遵守率</b>は、西側で約9%から約79%、東側で約7%から約61%に<b>向上</b>。</p>



ゴム製ポールを設置し  
路上駐停車車両の進入を防止

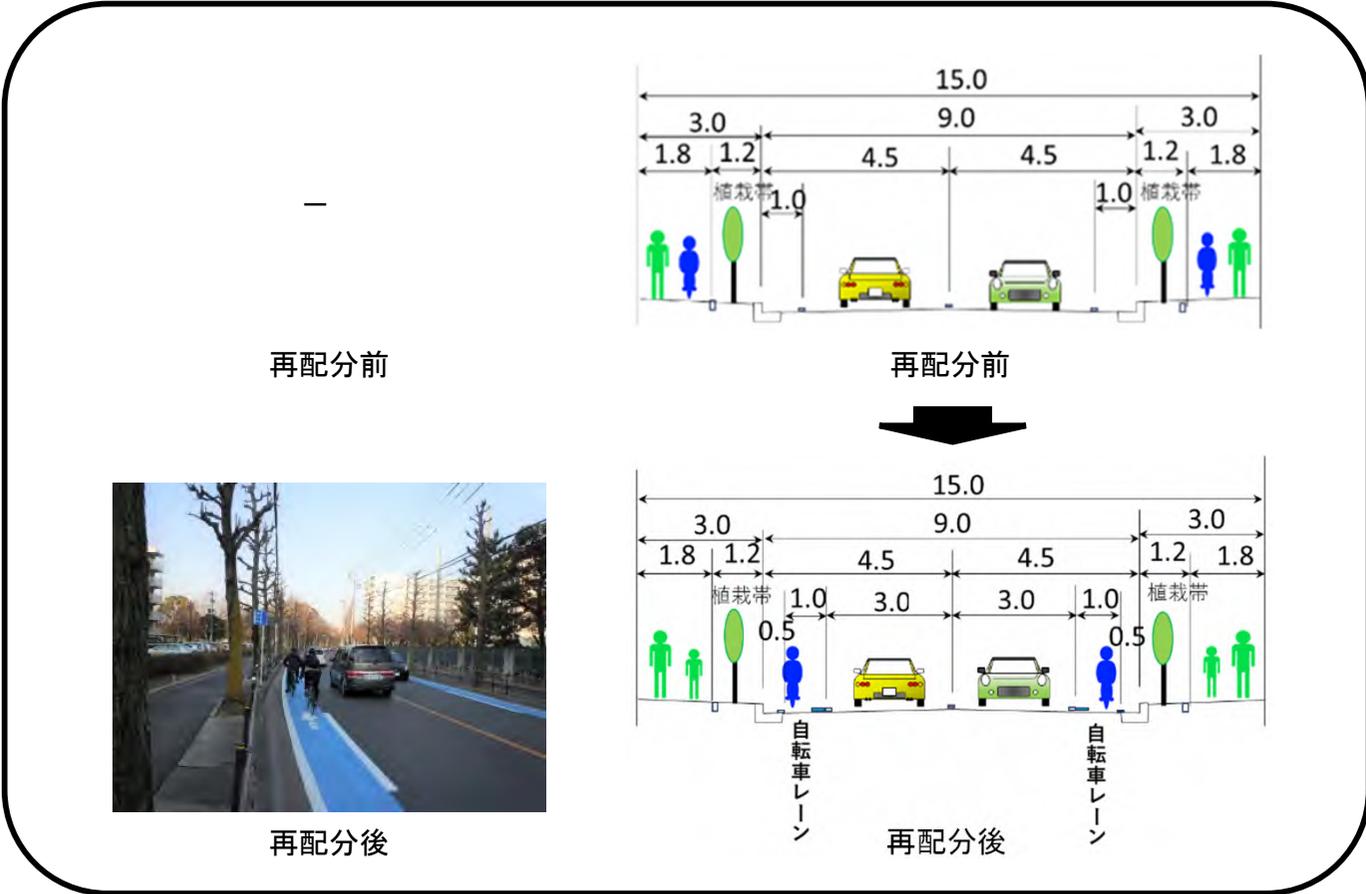


車道側から出入りする路上駐輪場

出典:名古屋国道事務所提供資料

11. 車線及び路肩幅員を変更して自転車専用通行帯を整備した事例

検討経緯や背景等	小・中・高等学校、盲学校、多くの団地が立ち並ぶため、通勤・通学時間帯には利用者が集中し、狭い歩道部における歩行者と自転車の輻輳が課題。
合意形成プロセス等	車線及び路肩幅員を変更して自転車専用通行帯を整備するにあたり、所轄警察署、県警本部と協議し、規制速度の変更や自転車の車道走行に対する安全対策を検討。
整備効果	歩道を通行する自転車が約9割から約6割へ減少。



車線及び路肩幅員の変更に伴い  
規制速度を40km/hから30km/hへ変更

	整備前(H24.5.30)	整備後(H26.1.9)
歩道通行	285台/1h(93.4%)	178台/1h( 62.5%)
車道(順送)	20台/1h( 6.6%)	107台/1h(37.5%)
車道(逆走)	0台/1h( 0%)	0台/1h( 6.3%)
合計	305台/1h(100%)	285台/1h(100%)

平日8:00~9:00の自転車交通量

出典:名古屋市提供資料

12. 車線数を4車線から2車線に変更して歩道拡幅とあわせて自転車専用通行帯を整備した事例

<p>検討経緯や背景等</p>	<p>沿道のマンション開発により児童・生徒の通行が増え、通学時間帯の歩道は、<b>歩行者と自転車</b>が輻輳。</p>
<p>合意形成プロセス等</p>	<p>樹木の<b>移植適性度診断</b>を行い、積極的に移植を実施。 バス停のバスベイ型への変更について<b>バス事業者と調整</b>。 車線数変更にあたっては、交通量調査や混雑度を確認。</p>
<p>整備効果</p>	<p>歩道を走行する自転車の<b>約8割</b>が、<b>自転車専用通行帯に転換</b>。</p>

現況面図 (一部抜粋)

再配分前

再配分前

再配分前

計画平面図 (一部抜粋)

再配分後

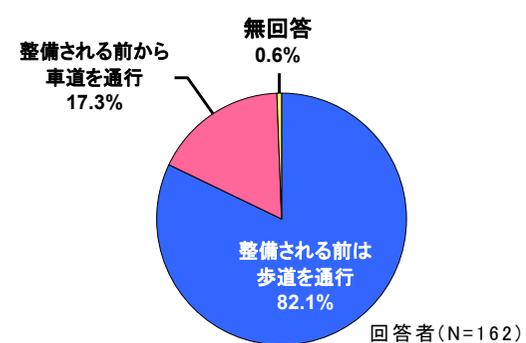
再配分後

再配分後

再配分後



4車線⇒2車線に削減したことによりバス停をストレート型からバスベイ型に変更



出典: 東京都提供資料