

はじめに

我が国の自転車通行空間の整備延長は令和 6 年度で 9,841km（令和 7 年 3 月速報値）と、自転車活用推進法が施行された平成 29 年の約 5.6 倍に増えているものの、その 9 割超が矢羽根型路面表示等による車道混在で整備されており、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。また、自転車関連の交通事故件数では、令和 3 年から令和 6 年の間で、自転車対自動車の事故は 6.4%減少とほぼ横ばい、自転車対歩行者の事故は 11.3%増加しており、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空間を整備することが喫緊の課題となっています。

国土交通省と警察庁では、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和 6 年 6 月）」（以下、「ガイドライン」という。）を策定しており、自転車は車両であり車道通行が原則という観点に基づき、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備を行うための自転車通行空間設計の考え方等について提示しています。

面的な自転車ネットワーク計画に位置づけられる路線には、新設道路だけでなく既設道路が多く含まれますが、限られた道路幅員の中で自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、空間再配分により自転車道や自転車専用通行帯の整備が可能かどうか、検討することが重要となります。

ガイドラインでは、都市部に比較的多い幅員の道路について、空間再配分の検討例を提示していますが、具体的な検討や合意形成の進め方が分からず、悩みを抱える実務者が多くいるのが実情です。

そこで、国土技術政策総合研究所では、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、本資料として取りまとめました。

今回調査した事例では、自転車道や自転車専用通行帯の各整備形態を検討・整備する際や、自転車通行空間の整備に必要な幅員を確保する際に、様々な取り組みや工夫が行われていました。

例えば、検討体制に着目すると、自転車通行空間整備事業を円滑に進めるため、国土交通省や地方自治体、警察、学識者、近隣の学校関係者等で構成された検討会を設けて、協議・調整を行いながら取り組んだ事例や、警察や地元で個別に調整を行った事例などがあり、いずれの事例においても、整備形態や安全性について警察と協議を実施した上で、丁寧な地元周知や、自転車利用者に対する交通ルールの啓発活動などを実施していました。

本資料は、既存の道路空間を再配分して自転車通行空間を整備する際の参考となるよう、各事例の検討経緯や背景、空間再配分検討時の取り組みや工夫を整理するとともに、関係機関や地元との調整内容などの合意形成プロセスやその工夫を取りまとめました。

加えて、巻末に参考資料として、事例集の概要を掲載しています。

本資料が、安全で快適な自転車通行空間の整備推進の一助となれば幸いです。