

平成19年度

自転車乗用に関する調査研究事業 報告書

サイクル・リンクの構築に向けて

財団法人 日本サイクリング協会

KEIRIN



競輪補助事業



東京自転車グリーンマップ

東京自転車グリーンマップ（都心部印刷版・部分）

首都高速道路等、自転車で走れない道は消去され、自転車で走りやすい道が赤線で示されている。

地図の縮尺は 1 / 35000

グリーンマップについては <http://www.greenmap.org>、<http://www.greenmap.jp> をご覧ください。



世界共通のグリーンマップ・アイコン
(+広域避難場所アイコン)




ウェブ版
東京自転車グリーンマップ
<http://cyclingmap.jp>

2007Mt. FUJI エコサイクリング



サイクリングで環境に優しく
チーム・マイナス6%



2007Mt.FUJI エコサイクリング



欧米各国の「統一サイン、色彩」の事例



ミッシング・リンクとは

英語圏の国では、自転車のネットワークが不連続なことを「ミッシングリンク」と呼ぶ。その失われたリンクをつなげるために、市民と行政が力を合わせて取り組んでいる。左はウィスコンシン州マディソンの例で、赤線の部分の建設を促している。下はオレゴン州ポートランドで、高速道路しかないルートに自転車・歩行者専用道を浮き桟橋形式で設置した。



上写真：LRT（ライトレール）の停車場でも自転車レーンが歩行者と分離され、とぎれないようになっている（ポートランド）



アーバンエコロジーという市民NPOがカリフォルニア州バークレイの住宅地で、「スローストリート」という通過交通の速度を落とさせるための自転車・歩行者優先の道路を提案し、10年がかりで「バイシクル・ブルバード」のネットワークとして実現した。車道にはバンプが設けられ、道路線形も直線でない。交差点で車は自転車に道をゆずり一時停止する。



欧米各国の「統一サイン、色彩」の事例



自転車のための安全な道



サンフランシスコには、自転車で走りやすい裏道のネットワークが縦横に指定されており、番号表示をたどっていくと道に迷わず長距離の移動ができる。標識の他、路面にも自転車ルートであることが表示されている。



自転車・インラインスケートと、歩行者が分離される (NY) 多くの市民がスポーツ感覚で自転車通勤をする (SF)



自転車ルートを示す統一サイン。歩行者や馬は砂利部分を通行する。車止めは十分に視認できる高さがある。(SF)

欧米各国の「統一サイン、色彩」の事例

世界各地の自転車専用レーン



車の右折専用レーンを避けるために自転車レーンがシフト注意喚起のため青色だが一般レーンは非着色（ボストン）



コペンハーゲンの通勤ラッシュ。2台が併走可能な道幅



車道・駐車・自転車レーン・駐輪・歩道（コペンハーゲン）



自転車注意喚起には青色が使われた最初（ポートランド）



歩行者と自転車が明確に分離されたブルックリンブリッジ



ブロードウェイでは車道との間にバッファゾーンを設置



同左、複雑な交差点では自転車レーンの連続が明示される

平成 19 年度
自転車乗用に関する調査研究事業

報 告 書

サイクル・リンクの構築に向けて

目 次

口 絵	東京自転車グリーンマップ	
	2007Mt.FUJI エコサイクリング	
	欧米各国の「統一サイン、色彩」の事例	
調査研究委員会名簿	8
はじめに	財団法人日本サイクリング協会	9
1. 調査の概要	10
2. サイクル・リンクの先端的事例調査	11
3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究	40
コラム	都市近郊サイクリングコースの現地調査	64
資料編	「統一サイン、色彩」の国内事例	81
資料編	自転車に係わる最近の動き	138
5. 総括（まとめ）	筑波大学大学院教授 蓮見 孝	142

平成 19 年度「自転車乗用に関する調査研究事業」

サイクル・リンクの構築に向けて

－調査研究委員会－

委員長	蓮見 孝	筑波大学大学院	教授	
委員	堀内 正弘	多摩美術大学	准教授	
	岩田 淳雄	(株) 八重洲出版	サイクルスポーツ	編集長
	大前 仁	(有) 大前事務所	代表取締役	
	澤田 裕	フリーランス	編集者	
	渋谷 良二	(財) 日本自転車普及協会		事業第一部部長
	小鷹狩幸一	(財) 自転車産業振興協会		統括事業部部長
	川口 豊勝	(社) 自転車協会		業務部部長
	佐藤 米治	(財) 日本サイクリング協会		専務理事
	長澤 恵一	(財) 日本サイクリング協会		総務部部長
	小林 博	(財) 日本サイクリング協会		業務第一部次長
	山口 文知	(財) 日本サイクリング協会		業務第一部課長

(順不同)

はじめに

財団法人 日本サイクリング協会

本書は、平成 19 年度に行った「自転車乗用に関する調査研究事業」の報告書である。この調査研究は、平成 17 年度から 2 年間にわたって行ってきた同名の調査研究を継続・発展させたもので、財団法人日本サイクリング協会（以降「JCA」と略す）が、競輪の補助金を受けて実施してきたものである。自転車乗用の基盤インフラストラクチャである道路や付帯設備のあり方、およびその活用方法について、自転車乗用環境の整備に必要な諸対策や、将来の自転車乗用環境の“あるべき姿”を具現化するための諸施策について研究し提言することを目的としている。

昨年度までの調査研究では、全国の大規模自転車道（「自転車道」と略す）を対象に、既存の施設や設備を最大限に有効活用した自転車乗用環境の整備のための調査研究を進めてきた。全国 135 の自転車道のうち 33 カ所を対象とする実走調査やインターネット調査などを行った結果、かつて積極的に建設された自転車道が、建設後のきめ細かい管理・運営や改善の不足によって、快適な自転車乗用に適さない状態になっている箇所が多く見られることが明らかとなった。

ハード面では、「車止め」の仕様が不統一であり、使いにくく危険なものが点在していた。また「案内標識」「案内地図」の中には、イラスト的な情報が不正確な地図や、一般道との結節（以降「リンク」と称す）についての情報が不十分なものが目立った。

ソフト面に関する調査研究では、各都道府県サイクリング協会を対象に、全国で開催されたサイクルイベントにおける自転車道の活用実態とイベント開催に関わる問題点についてアンケート調査を行った。その結果、既存の自転車道を生かし、積極的に有効活用を図ろうとするニーズが強いことが明らかとなった。

上記の調査研究成果をもとに、本年度は「サイクル・リンクの構築に向けて」を主要テーマとし、継続的に調査研究を進めることにした。各所で分断され、つなぐしかけに欠ける自転車道は、アメリカにおいては「ミッシング・リンク」と表現されるものだが、本研究では、そのような自転車道を、一般道を有効活用してつないでいこうとする試みを行う。そしてそのような概念を、「サイクル・リンク」という新たな用語を用いて表現することとする。サイクル・リンクは、道路をつなぐしかけとしてだけでなく、自治体ごとに考え方や仕様がまちまちなサインや自転車通行帯の色などを統一し、また、さまざまな人や組織が連携してイベントを共同運営することなどにより、より使いやすく活用されやすい自転車乗用環境を全国的に広げていこうとするものである。

上記の調査研究の詳細内容については本文を閲覧いただきたい。この調査研究成果が、自転車乗用環境の整備とともに一層の自転車乗用の促進に生かされれば幸甚である。

平成 20 年 3 月

1. 調査研究の概要

平成 16 年度から 3 年間にわたり継続的に行ってきた「自転車乗用に関する調査研究事業」は、自転車乗用環境の現状に関する調査と、将来的な環境整備のための有効施策の研究という 2 本の柱から成っている。

このうち自転車乗用環境の現状に関する調査については、主に平成 16～17 年度にかけて行ったものである。大規模自転車道に的を絞り、その実態調査を行った結果、いくつかの問題点が明らかとなった。まずは、自転車道の整備が河川敷や海岸線、あるいは鉄道廃線などを転用しているケースが多いことにより、自転車道相互のルートのつながりが弱いことである。また、「案内標識」「案内地図」が不完全なため、自転車道から一般道（国道、県道など）を経由して走行しようとする場合は、ルートを見失いがちになるケースも多々見られた。このように、自転車道を実際に走行しながら利用者の視点で日本の自転車道を観察すると、その道路環境は各所で“ぶつ切り状態”になっていることがわかった。英語では、このような道路の分断状況は「ミッシング・リンク」と呼ばれる。

さらに「車止め」や「案内標識」「案内地図」という付帯設備については、管理する自治体ごとにかたちや模様、色などの仕様が異なっており、統一性に欠けるために、自転車道や行政区が変わると、戸惑ってしまいがちである。すなわち、一目で理解できるという認知性に問題があり、快適に走りにくい状況があることが判明した。

本調査研究では、このような調査結果を基に、ぶつ切り状態となっている自転車道のミッシング・リンクをつなぎ、連続させる工夫をきめ細かく行うための方策について検討する。さらにハードとソフトの関係や、道路管理者と使用者の関係、また自然環境と人工環境の関係をスムーズにつなぐことをめざす理念として、「サイクル・リンク」という概念を設定し、研究の一元化をめざす。

本文では、まず、サイクル・リンクの先端的事例についての調査結果について報告する。市民・NPO 団体の取組事例として、「東京自転車グリーンマップ」と「南会津トレイン&バイク」を取り上げる。JCA の取組事例として、「諏訪湖サイクルマラソン」を取り上げる。さらに自治体の取組事例として「サイクル・ツアー」に注目し、実走による評価も含めて調査を行った内容を報告する。

次に、サイクル・リンク構築に向けての政策研究内容を、ハードウェア面の整備とソフトウェア面の整備に分けて報告する。「ハードウェア面の整備」については、「モノづくりの視点」から研究を行ったものである。具体的には、「統一サイン、色彩」の現状分析と評価および提案、「車止め」の検討と評価および提案、そして「自転車道と一般道をつなぐ方策」の検討と評価および提案の 3 研究課題について報告する。「ソフトウェア面の整備」については、「コトづくりの視点」から研究を行ったものである。具体的には、「エコ・サイクリングの展開と方法」をテーマとし、日本サイクリング協会が模索している「自転車乗用によるエコの実践誘導と協働的運営による各種セクターをつなぐ試み」について報告を行う。

最後に資料編として、「統一サイン、色彩」の国内事情および自転車に関わる事故の多発を受けて、警察庁や国交省が行っている自転車に係わる最近の動きについて紹介する。

2. サイクル・リンクの先端的事例調査

市民・NPO 団体の取組事例 -1：「東京自転車グリーンマップ」

1) 市民・NPO 団体による自転車活用推進の動き

今、人類にとって大きな課題である地球温暖化の進行を止め、また都市環境を改善するためには、自家用車の使用を減らし、エコロジカルな乗り物である自転車を活用することが有効である。ヨーロッパに続き、車中心社会の米国の主要都市でも自転車を活用した都市づくりが推進されており、その契機となったのは市民グループによる提案と活動であった。現在の日本での自転車活用のための環境整備は大きく遅れている。このような流れを変えるためには、自転車利用者である市民の側から、安全で快適な自転車乗用環境をつくるための提案をしようということで、日本でも良好な自転車乗用環境の構築に向けた提案と啓発活動をする市民グループがいくつも生まれている。

2003年12月に結成されたアーバンエコロジー東京は、サステイナブルな都市ライフスタイルの象徴として自転車を活用することで、心豊かな都市生活を実現させ、それを次の世代につなげることを活動の目標としている。具体的には「東京自転車グリーンマップ」を制作することで、自転車を安全で快適に利用するための情報の共有を推進している。

2) 東京自転車グリーンマップの概要

- 1.平成16年度から地球温暖化防止を目的とした環境省の助成金（地球環境基金）によって制作が進められ、2006年4月にウェブ版を公開した。ウェブ版はグーグルマップ上に自転車利用者がおすすめ自転車ルートやスポットを書き込むことで、情報を共有することができる機能をもっている。
- 2.平成18年度は地球温暖化防止を目的としたメディアとの連携事業（チームマイナス6%・朝日新聞社協同）により、ウェブ版に書き込まれた情報を編集することで、都心部印刷版を33万部制作した。2007年1月に朝日新聞の折り込みとして配布したほか、都心の配布スポットで無料配布している。PDF版も公開されている。
- 3.平成19年度は地球環境基金および企業協賛（株式会社シマノ）により、東京23区PDF版の制作とウェブ版の改訂を行った。グッドデザイン賞（コミュニケーションデザイン部門）、Japan Eco Cup 電通賞、ストップ温暖化大作戦東京グランプリおよび、同全国大会にて特別賞モーダルシフト賞を受賞している。東京23区版は2008年中に印刷版を発行する予定である。
- 4.ウェブ版は東京以外の地域の自転車情報ポータルサイトとして、「〇〇市自転車グリーンマップ」といったサイトを簡単に構築できるよう、システムを公開する予定である。国庫金を使っているために無料提供されるが、各地域のNPOあるいは自治体が情報を管理する母体となることが求められている。

3) 東京自転車グリーンマップの特徴

自転車愛好家だけでなく、あらゆる自転車利用者にメッセージが届き、行動意欲に結びつけるために、自転車を活用する動機付けを与えること、使いやすさと見やすさを重視したデザインとすることを目標としている。市販の道路地図は自動車利用者のために作られているために、自転車利用者にとって使い

2. サイクル・リンクの先端的事例調査

やすく、かつ必要な情報が掲載されている情報マップとして作られた。まず、自転車利用者のために元になるベースマップを独自に制作した。高架道路などの自転車が走れない道は消去されたので、普通はその下に隠れてしまう一般道が表されている。自転車利用者にとって気になる土地の高低差を表すために標高が色分けされているので、多少遠回りでも坂道を選んだルートを選ぶ、といった使い方ができる。

このようなベースマップに、線情報（ルート）と、点情報（スポット）が表されている。線情報としては、自転車で走りやすい道、幹線道路を避けた裏道、そしておすすめのツアールートなどが赤い線で示されている。自転車利用者には有効な情報が世界共通の「グリーンマップ・アイコン」により示されている。国庫金を使っているために、成果の無償公開・無料配布が義務づけられている。東京自転車グリーンマップの制作は多摩美術大学アーバンデザインラボ（堀内研究室）で行われている。

ウェブ版はベースマップにグーグルマップを使用しているため、全国、全世界で情報を掲載し、閲覧することが可能である。自転車利用者が自由に情報を提供することができるが、掲載情報の信頼性を高めるために、書き込まれた情報を他のユーザーが一定の評価をするまでは「検討中」のカテゴリーに表示される（開発中）。他地域での自転車情報のポータルサイトとして用いる場合には、トップ画面を変更できるようにする予定である。



ツアーマップ（ログパーツ）



開発コンセプト

ツアーマップは、ルートとスポットを自由に組み合わせることで、特定の地域の関連情報をまとめて表示する。その拡張機能として「ログパーツ」があり、他のホームページ等に組み込んで表示することもできる。これを使えば、サイクル・リンクといったテーマ別に情報を表示させることができる。

市民・NPO 団体の取組事例 -2：「トレイン&バイク」活動

1) 概要

福島県南会津郡を主な活動フィールドとする「NPO 南会津グリーンストッククラブ」（「南会津 GSC」と略す）が主体となり行われているサイクル・リンク型の取り組み事例を紹介する。NPO が核となり、地域の第 3 セクター鉄道である会津鉄道とサイクリングをリンクさせることにより、魅力的な観光メニューや教育メニューが企画・運営されている。

2) 事業内容

1996 年に発足した南会津 GSC（2002 年に NPO 化）は、南会津町の山間に位置する針生集落に事務局を置き、広く会津地方全域および首都圏をネットワークして活動を展開している活発な NPO 団体である。過疎化・高齢化が進む中山間地域を、グリーンツーリズム（「G・T」と略す）のプログラムで活性化させようと、さまざまな取り組みを展開している。サイクル・リンクに関わる活動としては、以下の 4 事業を推進している。

2-1) 南会津トレイン&バイク〈小学校対象〉

南会津 GSC が核となり、南会津町立田島小学校の教員や PTA と協働して、総合学習の授業企画・運営を行うというユニークな取り組みである。小学 4～6 年生の各学年を対象に年 3 回実施しており、今年度で 6 年目になる。

トレイン&バイクは、教員、PTA のうち 2 名がリーダーとなり、小学生 10 名以下を引率する「班」を基本とする。南会津 GSC メンバーは全体を統率し、当日は道案内、交通安全の確保、列車の乗降に気を配る。毎回 10 班、計 80 名程度の規模により行われている。

4 年生の場合、当日は小学校に集合し、安全運転などに関するオリエンテーションを行った後、班ごとに自転車に乗って出発し、約 8km 離れた「山村道場」まで、川沿いの静かな路をサイクリングする。途中史跡見学やりんご園で休憩などを行う。

帰路は会津鉄道の「会津荒海駅」に集合し、参加者の自転車をトラックに積み込んだ後、鉄道に乗り、往路を確認しながら起点の会津田島町に戻る。

教育を学校に丸投げすることなく、父母や市民が力を合わせて、きめ細かい、手間をかけた学習プログラムを行おうとする意欲的な地域活動であり、見直しが検討されている地域特性を生かした学習指導要領の先駆的実践活動として注目に値する（写真 1、2）。

2. サイクル・リンクの先端的事例調査



写真1 小学校での「トレン&バイク」。帰路の鉄道車両内の様子



写真2 自転車から鉄道に乗り換える。自転車はトラックで輸送する

2-2) 南会津トレン&バイク 〈一般人対象〉

南会津 GSC は、首都圏に居住する人々を山の暮らしに招き入れる G・T 活動を積極的に行ってきた。余暇活動が推奨された 1980 年代には、スキーリゾートや民宿村の誘客活動が活発に行われ人を集めたが、バブル崩壊以降は集客数が激減している。それに代わり、G・T 型のペンションがリピート型の来訪者を集めるようになり、それが定住を促すという状況も見られるようになった。

一般人を対象としたトレン&バイクは、そのようなペンションや民宿利用者を対象にした手作り型の観光プログラムであり、地元人である南会津 GSC のメンバーがインタプリタ（地元案内人）となり、

周辺の地域資産を巡るサイクリングを行う。会津鉄道との話し合いにより実現させた鉄道とのサイクル・リンクを活用している。自転車を鉄道車両にそのまま乗せて運べるので、サイクリングの初心者でも、山道が多い南会津地域の移動を快適かつ効率的に行うことができる。

一般人向けのトレイン&バイクは過去 30 回実施されてきたが、最近ではペンション・オーナー等が主体となり、営業ベースのメニューとして自主的に行われるようになってきている（写真 3、4）。



写真 3 一般を対象とした「トレイン&バイク」の様子



写真 4 宿泊先ペンションでの交流

2-3) 東京・南会津サイクルトレイン

南会津 GSC が、会津鉄道、東武鉄道、任意団体の南会津サポートクラブとのタイアップにより毎年開催している、サイクリングと鉄道、そして首都圏と会津をリンクさせようとするビッグ・イベントである。2002 年に東武鉄道・業平橋駅～会津鉄道・会津田島駅間で試行されて以降、2007 年 9 月で第 10 回を迎えた。

東武・浅草駅から会津田島駅まで（所要時間約 3 時間）、直行の専用列車が運行されるので、自分の愛用自転車ごと乗車して会津のマウンテンサイクリングを楽しむことができる。参加者は 120 名限定で、申込開始後間もなく締切になるほど人気が高い。参加者は、東京 23 区内在住者が 50% を超えるなど、ほとんどが首都圏在住者である。1 泊の旅程となっており、のんびりコースからハードランコースまで難易度により複数のコースを設定している（写真 5、6）。

2. サイクル・リンクの先端的事例調査



写真5 「南会津サイクルトレイン」の様子



写真6 すばらしい眺望をバックに記念撮影

2-4) 時空の路：ヒルクライム in 会津

江戸時代に会津藩の城下町と江戸を結び、華やかな大名行列が行き交った会津西街道（別名下野街道）には、大内宿など、かつての風情を今に残す歴史拠点が点在している。大内宿と、古くから焼物の町として知られた会津本郷を結ぶ氷玉峠は、難所ゆえに戊辰の役以降廃道となっていたが、2004年に新たに自動車道として整備され開通した。この新たなリンクの開通と市町村合併を記念して、南会津 GSC が主管となり、福島民友新聞社、会津本郷町、下郷町、会津本郷町観光協会、下郷町観光協会の共催で、「時空の路ヒルクライム in 会津」と呼ぶサイクリングイベントを企画・実施した。2008年5月には5回目

の開催が予定されている。

このようなサイクル・リンクのイベントは、市町村合併によって生まれた行政レベルのリンケージの形成を促すとともに、サイクリングの社会的効用を訴求するうえでも、きわめて有効なしかけであると判断する（写真7、8）。



写真7 「時空の路ヒルクライム in 会津」の様子



写真8 開会式の様子

3) NPO によるサイクル・リンク活動のポイントと課題

南会津 GSC は、1996 年の結成以来、限られた数の会員のネットワークを生かして、G・Tをはじめとする様々な社会的活動に取り組んできた。サイクル・リンクの活動も、過疎化が進む地域振興に有効

2. サイクル・リンクの先端的事例調査

な活動として位置付けられ、鉄道を含む地域資産を最大限有効に生かした活動が実践されている。

地域活動にとって重要なことは、その活動の規模（ヒト・カネ・モノ）の大きさではなく、ネットワークを有効に生かし無理なく続けられる適正規模の活動をめざすことである。たとえば、トレイン&バイクでは、会津鉄道がトレイン&バイクを経営の柱と位置付け積極的に協力していることが活動の基盤となっている。また、学校、父母の協力、そして筑波大学をはじめとする大学生の支援体制、さらには種々のイベントにおける共催団体やイベント参加者たちとの連携によって、社会的リンケージがしっかりと育てられていく様子が観察できる。

問題点・課題としては、南会津 GSC のメンバーが高齢化しつつあり新たな人材が求められること、活動が活発になるにつれて職業との兼ね合いが難しくなっていること、地元自治体や住民の当事者意識が育ちにくいこと、補助金が減り参加者の個人負担が増加していること、等が挙げられる。

今後の取り組みとしては、地域居住の推進や修学旅行の取り込みなどが模索されている。

参考情報：

・ <http://homepage2.nifty.com/minamiaizu/>

(本調査報告の作成にあたっては、南会津 GSC の湯田康弘氏のご協力をいただきました。)

JCA の取組事例：諏訪圏縦断サイクルマラソン

サイクル・リンクの概念の一つとして、サイクルイベント開催を通じてサイクル・リンクが成立していく事例がある。平成 18 年 5 月 22 日に第 1 回が開催された「諏訪圏縦断サイクルマラソン」がそれである。

このイベントの立ち上げの中心となったのは、諏訪圏青年会議所（諏訪圏 JC）である。彼ら構成員の選出エリアは諏訪市、岡谷市、茅野市、下諏訪町、富士見町、原村の 6 市町村を含む広域なエリアとなっている。

その名のとおり、諏訪圏を包括して活動を行おうとしている諏訪圏青年会議所は、これらの地域が穏やかに連携し得る契機を模索し、この広域なエリアにおける商業活動の活性化にもつながるような住民の活き活きとした生活環境を創出したいという願いがあった。

しかし、このエリアは過去の成り立ちからして各地域がおのおの固有の歴史・文化を有し、隣接地区はもとより、諏訪圏というエリアとしても閉鎖的な地域であり、地域間の連携を密にしたいという彼らの願いが阻害される状況があった。

そこで彼らは、地域の“祭り”を行うにあたって、それぞれ仕事の分担を決め、分担ごとに行う仕事や段取りを決め、実行していくために打ち合わせを繰り返す中で“祭りをやる”という高揚感が醸成され、それが日常生活に反映されていく、という祭りのしぐみに注目した。まったく知らぬ者同士でも、一つの目的に向かって打ち合わせを繰り返すことによって連帯感を持つことができ、祭りを成功させようという大きな目標の下に地域のまとまりが生じる、ということをサイクルイベントに置き換えることにし、同県内で美ヶ原大会、乗鞍大会等のサイクルイベント育成の経験を有する（財）日本サイクリング協会に開催協力を依頼し実行した。

一般的に「地域活性化」という用語を使う場合、その地域（語られる内容、性格により対象となるエリアは限定的であったり広範囲であったりするが）で何らかの催事を行うことにより外部からの客が集まり、宿泊したり土産を購入したりしていわゆる“お金を落とす”ことによる経済効果に注目しがちだが、一方で、その地域住民にとっては、催事を行うことが前述のとおり祭りをを行うというような目的を持った能動的な活動によって地域住民が活性化し、精神的な生活が豊かになることも地域活性化の成果の一つであるといえる。

この観点に諏訪圏 JC は着目し、広域なエリアで行う催事としてサイクルロードレースを採択した。

わが国におけるサイクルロードレースの開催にあたっての最大の問題は、コースの運営にかかる人員確保にある。欧米での自転車レースに対する理解度の深さによる警察他の協力体制に比べ、わが国においては残念ながら公道を交通規制して自転車レースを行うということが社会的に容認されていないことから、警察サイドも多くの場合、コース設定において極力、通常の車両交通の妨げにならぬよう迂回路が確保できるルートを求め、コース決定後はコースと交差する道路は路地に至るまですべて主催者側で立哨員を置くよう指導され、その人員は相当数を要する。

また、沿道の数カ所に設営する給水所を受け持つ給水係、参加者などの車両駐車場管理、スタート、ゴール地点での選手整理や選手の荷物管理、おもてなし所でのサービス提供等々についても相当数の人員が必要となる。

この膨大な人員を確保するにはコース沿線の商店組織、青年団、消防団、婦人会など様々な組織を動員することになるが、レースを安全に成功させるためには、それぞれの役割にはそれなりの専門性が要

2. サイクル・リンクの先端的事例調査

求される。

したがって、事前にそれら運営に関する打ち合わせを、それぞれの地域の担当者が複数回にわたり入念に行うことになり、そのことが、まったく意見交換する機会のなかった異なる地域同士のコミュニケーションの場となり、一つの目的達成のために祭りを行うがごとく広域での基本的な意識の共有がなされることになる。

取り上げた事例で見ると、コースは諏訪湖の北側のスタート地点である下諏訪町、諏訪湖畔を反時計回りに3／4周する諏訪湖西側から南部分の大半は岡谷市、諏訪湖の東側の湖畔道路から湖畔を離れ東方に位置する茅野市までのコースは諏訪市と茅野市、茅野市郊外を過ぎ、さらに東方に向かうコースは原村、そして原村を抜け、進路を南に取ってゴール地点までが富士見町、というように6市町村を巧みにつなぐコースを設定している。

自転車のロードレースを公道で開催する場合には、一般の通行人や車両の通行に対し交通規制を敷くため、コースにかかる警察署、この事例の場合は複数の所轄署にまたがるため所轄署を統括する県警に対しても、交通規制を含め道路を占有することの許諾を得なければならない。そのため、交通規制するコースの迂回路の提示、危険箇所の防護策、コースに接する路地も含めてのすべての交差点への立哨員配置計画、救護体制、緊急連絡体制計画等、安全管理に係る諸々の計画を用意しなければならない。

それらの安全管理関係も重要な要件であるが、一番重要な要件は地元の同意である。

ひと口に地元といっても、行政体としての6市町村の長、自治会、教育機関関係、商工関係団体、バス、タクシー他の運輸機関、運送業関係など広範囲にわたり同意を取り付けなければならない。警察サイドが最も重視するのが、これら地元関係の同意である。

事例では、この同意を取り付けることは当初難航すると思われたが、諏訪圏JCの熱意ある説明に加え、各組織の長も諏訪圏の連携を促進する催事であることを理解し、同意を得ることが出来た。

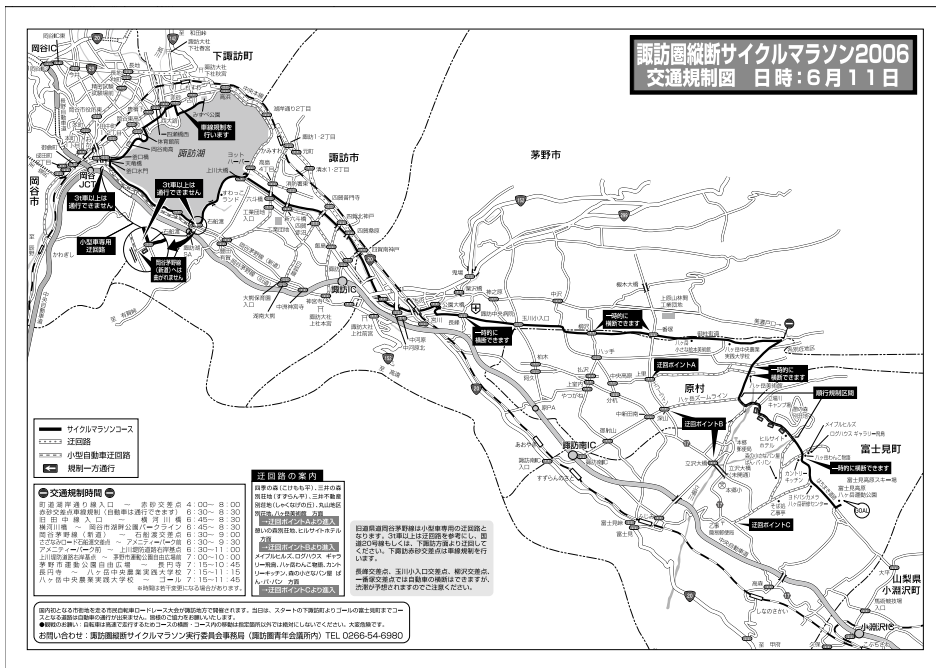
こうして平成18年6月14日（土）の午後から諏訪太鼓で参加者の歓迎をしながら受付を行い、翌15日（日）午前7時、長野県警のパトカーの先導のもと、チャンピオンクラスという上級クラスから順次ゴールを目指してスタートした。諏訪圏JCの当初の目論見どおり、初級者でも参加しやすい茅野市までの平坦なハーフコースを設定したこともあり、諏訪圏を中心とした地元の参加者も全体の7割を超え、祭りの本質である自らが楽しむという当初の目的を達成することができた。



勇壮な太鼓の声援を受け、いざ出発



個人およびチームのタイムトライアルのスタートが切られた



公道でのレースのため、広範囲で交通規制が行われた

しかし、事例のような目的でサイクリングイベントを開催する場合、1回だけの開催であれば、開催後しばらくは連帯感、高揚感は持続するだろうが、日々の生活を過ごすうちにそれらは忘れ去られてしまう。したがって、広域エリアの連帯感を醸成するためには、毎年継続して開催することが求められる。

また、純粋なサイクリングイベントとしての見た場合、公道を使用するサイクリングレース、特に日本自転車競技連盟の規定する競技規則に則らずローカルルールで行うホビーレースといわれるイベントの多くは、ヒルクライムといわれる麓から山頂までのコースや、郊外の山中や公園の敷地内のコースを周回するものであったり、自動車用のサーキットレース場のコースを周回するというもので、観客のほとんどが参加者の関係者であるというような実態がある。

2. サイクル・リンクの先端的事例調査

ところが事例のコースの場合、その大半は市街地道路で沿線の住民が沿道に出て選手たちを応援するという本来のサイクルロードレースというかたちとなり、約 1000 名の参加者のうちロードレース経験者全員が、「このコースは、他のレースと違って沿道の応援を受けながら走れるので最高に楽しかった」といった高い評価をしている。「次回もぜひ開催して欲しい。こんなに楽しいコースなので、次回は仲間を誘って参加したい」という声に代表されるように、参加者の要望に応えるためにも継続開催が求められている。

諏訪圏 JC は、このことを理解しており、平成 19 年も開催するべく準備していたが、残念ながらコース途上の諏訪湖畔道路等で集中豪雨災害の被害を受け、開催日程と復旧工事のスケジュールが重複してしまい、やむなく開催を中止せざるを得なかった。平成 20 年は 9 月開催を目標に計画が進行しているところである。

以上のように、この事例は、つながっていない道をつなぐことにより本来の機能を発揮する、またはさらに良くなるという物理的な形のサイクル・リンクとは異なり、一つの目的を達成するために、それに向かって各組織を連携させ、連携させるなかで人々の連帯を持たせ、なおかつ地域活性化をも包含していこうというムーブメントとしてのサイクル・リンクの事例である。



JR 東日本の協力によって、自転車は完成車のまま移送された



温かい汁物で、消費したエネルギーを回復する

自治体の取組事例：サイクルツアー

1. サイクルツアーとは

サイクルツアーとは、「サイクリングを楽しみながら地域の魅力をゆっくりと堪能する新しいツーリズム（サイクルツアー）を普及し、地域の活性化を図るため、サイクリングロードと観光資源、川の親水施設、港湾緑地等との連携を強化する各種施策を総合的に推進」（国土交通省道路局のウェブサイトより）するものである。

平成 15 年度に全国 15 地域が選定され、自転車を利用した観光促進策や各施設の整備方針が推進計画として策定された。選定された地区は、協議会で策定した「サイクルツアー推進計画」に基づき、国土交通省所管の道路、河川、港湾、観光事業の各種施策により総合的な支援を受けた。

2. アンケートの実施意図と質問内容

このサイクルツアーは「新しいツーリズムの普及」というこれまでにない目標に掲げることで、ハードウェアの整備優先からソフトウェアの提供も含めた総合的な施策への転換を図るといった画期的なものであった。そこで実際に取り組んだ 15 地域でどのような成果が得られたのか、あるいは今後の課題は何なのかを明らかにするため、本委員会ではサイクルツアーの担い手となった各地方自治体にアンケート調査を実施し、以下の 3 項目について回答を得た。

問①

国土交通省の支援を受け、どのような施策を行いましたか。なるべく具体的にお答えください。

問②

その結果として、どのような成果を上げられましたか。

問③

サイクルツアーを継続・発展させていくための課題はなんでしょうか。

各サイクルツアー事業の概要とともにアンケート調査の回答を列記する。

3. 各自治体から寄せられた回答

[1] 東北 新川・夏井川地区 いわき市

【概要】

JR 内郷駅から二級河川新川・夏井川を通り、太平洋岸まで至る自然あふれるサイクリングロードを整備。サイクリングをしながら、国宝白水阿弥陀堂などの観光地めぐりを楽しむことができる。

2. サイクル・リンクの先端的事例調査



【回答】

問①

回答なし

問②

回答なし

問③

回答なし

[2] 関東 群馬県央地区 群馬県等

【概要】

野川、烏川、利根川、広瀬川、桃ノ木川沿いに整備されたサイクリングロードで、沿線の観光施設、河川施設を巡りながら地区内を周遊できる。



【回答】

問①

国土交通省の支援を受けているのではなく、県独自で、現在、次の作成・検討を行っているところです。

(1) 見どころ満載サイクリングコース情報冊子作成

県民ボランティアのサイクルツアー応援隊と協働で、サイクリングロードと周辺の見どころを組み合わせた独自のサイクリングコースを考案し、コースを紹介した情報冊子を作成中で、3月末には完成予定です。

(2) 自転車の駅の検討

多くの人に河川沿いのサイクリングロードを安心して快適にサイクリングを楽しんでもらうための支援施設として、「自転車の駅」の設置・指定についてサイクルツアー応援隊といっしょに検討しています。そのために、施設の必要機能（設備）等について、広く利用者の意見を聞き、設置の必要性を検討するため、アンケート調査を実施中です。

問②

上記のように作成・検討中であり、成果は今後ということになります。

問③

行政が主導するのではなく、普段からサイクリングロードを利用し、サイクルツアーの楽しみ方を知っている県民の皆さまの意見を踏まえ、県民の力で進めていくことが重要であると考えています。

[3] 関東 千曲川地区 小布施町

【概要】

千曲川右岸堤防に整備されているサイクリングロードや小布施総合公園をメインに、小布施町内の文化・観光施設等を巡ることのできる地区を形成する。



【回答】

問①

サイクルツアー推進計画「小布施町千曲川地区」の指定ルートについて

2. サイクル・リンクの先端的事例調査

小布施町：まちづくり交付金事業（車道舗装工）L≒1900m〈済〉

長野県：地方道路交付金事業（県道バイパス整備工事）L≒750m〈済〉

長野県：地方道路交付金事業（県道バイパス歩道設置工事）L≒1000m〈実施中〉

上記3事業につき、国土交通省の支援により整備を行うとともに、町においてまちづくり交付金事業を活用して、サイクリングイベント（年1～2回）を実施しています。

問②

年1～2回で開催しているサイクリングイベントを通して、自転車での目線（範囲・速さなど）で、当町を見ていただけるようになりました。

問③

国の施策が大規模自転車道のようなレジャー系から、自転車歩行者道の分類による生活系へとシフトされています。別の言い方では、地方から都市への施策転換が見られます。用途別に限った施策でなく、「自転車の有効性」をいろいろな面、観点で真正面にとらえた施策が必要と考えます（サイクルツアーに限らず）。

[4] 関東 横浜都心部地区 横浜市

【概要】

みなとみらい21地区や赤レンガ倉庫、元町、中華街など観光地や商業施設を快適に自転車で廻ることが出来る。将来は鉄道跡地を再生した「自転車も通れる遊歩道」で横浜駅に接続できる。



【回答】

問①

本市では横浜都心部においてサイクルツアーに関して、自転車利用促進のためソフト・ハード両面からの施策の取組・検討を行なっております。平成16年10月から11月の期間中には、都心部レンタサイクル回遊実験を実施しました。その他、東横線廃線跡地（横浜から桜木町間）を自転車歩行者道として整備事業に着手しています。

問②

都心部レンタサイクル実験については、主にみなとみらい線沿線でレンタル自転車の貸し出し返却を

行なうとともに、利用者へサイクルマップ（自転車走行が可能なルート、自転車運転のルールやマナーなどを記載）を配布や、アンケートを行ないました。アンケートなどの結果から、レンタサイクルによって行動範囲が広がった、移動に便利との評価が得られました。一方で、走行環境については安全な走行空間の確保など、課題が指摘されました。

問③

レンタサイクルシステムについては来街者回遊性向上のため、現在は、民間主体事業として取り組んでおりますが、きめ細かなレンタル拠点の設置や継続的なサービスの提供の実現が必要と考えております。合わせて、自転車走行環境の整備が課題となります。このほかにも自転車についてはさまざまな課題がございますが、今後も関係者と連携して取り組んでいく必要があると考えています。

[5] 中部 美濃地区 美濃市

【概要】

長良川に沿って整備されるサイクリングロードで、江戸から明治にかけての古い佇まいを見せる「うだつの町並み」等を巡ることができる。



【回答】

問①

地方道路整備臨時交付金事業の採択を受け、平成 18 年度に自転車利用者の簡易パーキングの整備、また、まち交で整備した道の駅「美濃にわか茶屋」内にサイクルステーションを建設しました。さらに、平成 18 年度～平成 20 年度にかけてステーションから「うだつのまち並み」への既存道路（4～6m）L = 1.36kmを自歩車共存道路と位置づけ、カラー舗装・路肩整備・サイン設置等を行っています。

2. サイクル・リンクの先端的事例調査

問②

道の駅は昨年9月8日にオープンし、ステーションに貸し自転車12台（大人8台、子供4台）を設置しました。現在ステーションを起点とした各サイクルコースのパンフレットを作成しています。各ルートには国・県・市道がありますが、自転車専用道路としては1路線（県道岐阜小倉公園自転車道線）しかなく、現在整備が凍結されています。モデル地区として手を上げましたが、道路整備・市民へのアピールはまだこれからです。国交省の支援は無いのですが、昨年5月に国際ロードレース「ツアー・オブ・ジャパン美濃ステージ」を当市で開催することができました。3カ年予定しています。また、平成24年に開催される岐阜国体では自転車ロードレース会場に決定しています。

問③

市民が気軽に自転車を利用できる環境整備が必要と考えられます。各サイクルコースが安心して安全に走れる道路整備が必要ですが、人口も少なく財政も厳しい当市にとっては不可能と考えられます。せめて自動車交通量の多い国・県道だけでも自転車・歩行者道の整備が必要と考えられます。

[6] 中部 金華山・長良川地区 岐阜市

【概要】

岐阜の魅力がいっぱい詰まった長良川周辺をゆっくりと散策できる。また、美濃地区（美濃市）からのロングライドコースとしても楽しめる。



【回答】

問①

平成16年3月に「長良川サイクルツアー推進協議会」を設置し、「長良川サイクルツアー推進計画」を策定。

問②

回答なし

問③

回答なし

[7] 近畿 泉州地区 大阪府、貝塚市等

【概要】

大阪の都心部と和歌山市の中間に位置するこの地区は、臨海部、中心市街地部に史跡や商業施設などの「まちの資源」があり、丘陵部、山間部にブナ林などの「みどりの資源」があり、それらの資源をサイクルトレインやレンタサイクルなどでネットワークを形成することにより、観光と地域の振興につなげていく。



【回答】

問①

- ・泉州地区（大阪府貝塚市）モデル地区の一つとして指定
- ・既存自転車道や新たな自転車道の整備計画はなし
- ・「貝塚自転車ネットワーク検討委員会（大阪府、貝塚市、水間鉄道）」を立ち上げ、水間鉄道を活用した自転車ネットワークについて検討
- ・「サイクルトレイン」運行開始 平成 16 年 3 月～
(サイクルトレイン：自らの自転車を貝塚駅から車内に持ち込み乗車することができ、水間駅より「水間寺」や「農業庭園」などに行く)

□実施内容

取扱駅：貝塚駅、水間駅

運行日時：毎週日曜日 午前 10 時～午後 4 時

持込料金：無料（乗車券は必要）

利用台数：1 列車 4 台まで（事前予約が必要）

問②

自転車ネットワークの 1 つのモデルケースであり、自転車の利用促進のきっかけづくりとなった（ただし、利用者は非常に少ない）。

問③

2. サイクル・リンクの先端的事例調査

- ・自転車走行空間の整備（自転車道の整備促進）を図る
- ・地域における自転車利用者のニーズを把握した新たな施策の展開

[8] 中国 宍道湖周辺地区 島根県、松江市等

【概要】

宍道湖北岸から出雲平野にかけて大規模自転車道を整備し、サイクリングを楽しみながら沿線の自然や歴史などの魅力を感じることでできる地区を形成する。



【回答】

問①

国土交通省にはサイクルツアー推進協議会へ参加して頂いており、今までにスタンプラリーを2回開催しました。

スタンプラリーの概要

1 「出雲路・宍道湖サイクリングスタンプラリー」

開催期間：平成 16 年 10 月 16 日から平成 16 年 11 月 14 日

応募総数：332 通

2 「出雲路・宍道湖サイクリングスタンプラリー 2005」

開催期間：平成 17 年 9 月 17 日から平成 17 年 11 月 20 日

応募総数：426 通

サイクルツアー推進協議会構成員

島根県サイクリング協会、私鉄会社（自転車持ち込みが可能な電車）、国土交通省、関係自治体（道路担当課、観光担当課）

問②

サイクルツアー推進協議会で、スタンプラリーの実施にあたり助言を頂いています。また、スタンプラリーを国土交通省のホームページ上で紹介して頂きました。

問③

民間団体、NPO、サイクリング愛好者団体など行政関係者以外の盛り上がりが不可欠と考えます。行政としては、人員、予算の確保が困難な状況であり、これを解決する必要があります。

[9] 中国 防府地区 山口県、防府市等

【概要】

佐波川に沿って整備するサイクリングロードでのサイクリングとあわせ、防府市内での防府天満宮等の観光を楽しむことができる地区を形成する。



【回答】

問①

平成 20 年度に鉄道の引き込み線跡地に自転車道を整備予定。とりあえず今年度は、全長 3kmのうち 600m を整備。

当初は学・官・民が集まった推進協議会を開いて、推進計画を策定。市内を流れる佐波川の親水施設の整備などを検討した。また、各課の課長が集まって横断的な検討も行った。

問②

回答なし

問③

観光サイドでは行政がハードの整備を行なったうえでそれを利用した事業を行なうという姿勢であり、行政と一緒にやっていくという姿勢に欠けていた。また、自転車利用者のマナーに問題があるため、市民の啓蒙活動も求められている。

[10] 中国・九州 下関地区 下関市

【概要】

JR 下関駅を基点とし、周辺の海峡ゆめタワーや関門海峡沿いの唐戸棧橋（ボードウォーク）、門司港レトロ地区などの観光施設をサイクリングロード等で周遊することができる。

2. サイクル・リンクの先端的事例調査



【回答】

問①

〈源平チャリ〉

本市の顔でもある、関門海峡を臨む美しい自然景観や歴史的・地理的に豊富な観光資源に恵まれた関門地域において、自転車を活用し、賑わいの創出を図るとともに、当該地域における観光客等の回遊性を高め、交流人口の増加に資するため、下関市唐戸地区および北九州市門司港レトロ地区を拠点とし、関門地域を周遊できる観光レンタサイクルの社会実験を実施し、その有効性や課題についての検証を行った。

- (1) 業務期間：平成 17 年 10 月 2 日（月）～平成 17 年 11 月 6 日（日）（36 日間）
- (2) 営業時間：午前 10 時～午後 5 時
- (3) 利用料金：500 円
- (4) 導入台数：40 台

問②

利用者へのアンケートのひとつとして「レンタサイクルは下関市に必要だと思いますか」という質問に対して、84%は「レンタサイクルが必要」と回答しており、観光地＝レンタサイクルという観光スタイルが定着していると考えられ、また観光の活性化を推進し地域経済の発展に寄与するねらいと、市民一人ひとりが環境問題を意識するきっかけを作るものとして、非常に有効な事業であるということが立証される結果となった。

同時に、事業化に向けて、コスト面で考えると、観光レンタサイクル事業単独ではなく、JR 下関駅を拠点とした通勤・通学利用者を想定した「コミュニティレンタサイクル」の実施や、駐輪場の管理・運営を同時に行うことが理想であるという考察も行った。

問③

事業を推進するための独自の補助金制度の確立が必要と考える。

[11] 四国 松山地区 愛媛県、松山市等

【概要】

重信川に沿って整備するサイクリングロードでのサイクリングや、松山市内ではレンタサイクル等を利用した観光地めぐりを楽しむことができる。



【回答】

問①

既存サイクリングロードと野球場やプールなどの運動施設を有する松山中央公園を結ぶ計画区間の整備（JR 踏切改良を含む L = 380m）を地方道路交付金事業により実施した。

問②

サイクリングロード整備による松山中央公園へのアクセス向上および JR 踏み切り改良（4 種踏切→1 種踏切）による安全性の向上が図られた。

問③

- ・国土交通省による重点的支援の継続
- ・自転車利用促進に関する市民の意識改革

[12] 四国 しまなみ海道地区 愛媛県、今治市等

【概要】

しまなみ海道の各橋や島に整備された大規模自転車道で、瀬戸内の多島美を楽しみながら、今治市か

2. サイクル・リンクの先端的事例調査

ら広島県尾道市まで自転車でめぐることができる。



【回答】

問①

回答なし

問②

回答なし

問③

回答なし

[13] 九州 中津下毛地区 大分県、耶馬溪町

【概要】

山国川に沿って走るサイクリングロードには、名勝耶馬溪の景観が次々と目の前に広がる。



【回答】

問①

1. 歩行者・自転車など利用者の安全を確保するため、防護策の整備
2. 位置表示・目的地までの距離などを表示するキロポストの設置
3. 路線表示板やルート案内板など標識の設置
4. 活用会議にて検討し実施した

問②

現在施行中であり、効果の把握は完了後になるが、平成 20 年 9 月に大分国体でのデモンストラーション競技として自転車道が利用され、国体へ向け、利用者の安全確保のみならず、わかりやすい自転車道の整備ができた。また、活用会議にて、担当者の連携も進んだ。

問③

ハード整備のみでなく、地域に定着させるためのソフト面での支援、地域との協力関係が必要。

[14] 九州 加世田地区 鹿児島県、加世田市

【概要】

平成 7 年 11 月、日本で初めての「サイクルシティ」を誓言し、自転車を活用したまちづくりを推進している。中心市街地と海浜地域にレンタサイクル施設があり、いつでも気軽にサイクリングを楽しむことができる。



【回答】

問①

沖縄県サイクリング協会、地元市町村、道路管理者等で組織し、自転車道の利用促進を図るための意見や提言等を審議する「沖縄のみち自転車道利用促進連絡会」を立ち上げた。自転車道の観光利用促進につながる「第39回全九州サイクリング大会 in おきなわ」開催に合わせ、利用促進連絡会は自転車道の美化清掃、広報活動等を実施した。

問②

サイクルツアーエリアをコースとしたサイクリング大会が開催されたことにより、県外からの観光客を含む参加者に、沖縄の自然景観や歴史文化などの地域の魅力を発信することが出来た。また、沖縄県南城市エリアの地域活性化にも貢献し、新しい「沖縄体験」の機会を創出したことを県内外に広くアピールできた。

問③

レンタサイクルやサイクリングによるツアープログラム開発・販売など観光事業者との連携が課題である。

5. 寄せられた回答について

15地区中、13地区の回答を得ることができた。短期間に回答を寄せてくれた各自治体の担当者の方々に、この場を借りて御礼を申し上げたい。

この事業の開始年度は、今から4年前となる平成15年であり、「サイクルツアー」としては終了しているところも多く、いただいた回答にも、その後に行った独自の事業が含まれていた。「サイクルツアー」のみを検証するのであれば、それらを峻別しなければならないが、各自治体において「サイクルツアー」の精神を継承・発展させているかどうか重要であるため、あえて手を加えずそのまま掲載した。

問①から順に見ていこう。各自治体で行った施策は、(1) 自転車道の延伸のほかガードパイプや案内板の設置といったハードウェアの整備、(2) サイクリングマップの作成やレンタサイクル、サイクルトレインなど利便性および認知度を向上するためのソフトウェアの整備、(3) サイクリング大会や

2. サイクル・リンクの先端的事例調査

スタンプラリーなど各種イベントの実施の3つに大別される。

これらのうちハードウェアの整備は、美濃地区、防府地区、中津下毛地区など多くの自治体の手掛けている。従来の施策の延長線上にあるもので、「サイクルツアー」によって大きな変化が見られたとは言いがたい。ただし、各自治体が財政難に陥っている現況において、自転車道関連の整備事業が凍結もしくは延期される例が多々あることを考慮すると、資金を確保して整備に努めようとする姿勢は十分に評価できる。また、行われる整備の内容も、サイクルツアー協議会で策定した推進計画に基づいていることから、利用者側のニーズをよりいっそう踏まえたものになっているものと考えられる。

ソフトウェアの整備について具体的に言及しているのは、群馬県央地区（サイクリングコース情報冊子作成）、横浜都心部地区（都心部レンタサイクル回遊実験）、美濃地区（サイクルステーションでの貸し自転車とサイクルコースのパンフレット作成）、泉州地区（サイクルトレイン）、下関地区（観光レンタサイクルの社会実験）の5カ所である。それぞれの地域の実情を踏まえた施策を実施しており、新しい事業に挑戦しようという各自治体の努力が認められる。

各種イベントの実施は、千曲川地区（サイクリングイベント）、宍道湖周辺地区（出雲路・宍道湖サイクリングスタンプラリー）、下関地区（源平チャリ）などで行われている。これらはいずれも継続しているあるいは継続しつつあるもので、単発で行われたものを含めれば、より多くの自治体の手掛けたものと思われる。

では、問①で回答のあった具体的な施策の成果はどうだったのであろうか。問②の回答を見てみよう。

ハードウェアの整備については、いったんできあがったものであれば多少の劣化はあれ、現時点においても引き続き成果をもたらしているものと考えられる。もちろん、それが利用者のニーズに応えたものであるかどうかの検証は必要で、回答の中にハードウェア整備後の成果について触れたもの（松山地区・中津下毛地区・加世田地区）が少なかったのは残念である。

ソフトウェアの整備については、横浜都心部地区・美濃地区・泉州地区・下関地区から回答があった。「行動範囲が広がった」「移動に便利」（横浜都心部地区）、「自転車の利用促進のきっかけづくりとなった」（泉州地区）、「観光地＝レンタサイクルという観光スタイルが定着」「観光の活性化を推進し地域経済の発展に寄与」「市民一人ひとりが環境問題を意識するきっかけを作る」（下関地区）と、それぞれ成果が具体的に述べられている。その一方で「安全な走行空間の確保」（横浜都心部地区）、「道路整備・市民へのピーアールはまだこれから」（美濃地区）、「利用者は非常に少ない」（泉州地区）、「コスト面で」（下関地区）といった課題も挙げられた。このように正負の両面が具体的に語られていることも、各自治体の努力の現れによるものであり、今後の施策に反映されていくことであろう。

各種イベントの実施については、「自転車での目線（範囲・速さなど）で、当町を見ていただけるように」（千曲川地区）、「国土交通省のホームページ上で紹介」（宍道湖周辺地区）「県外からの観光客を含む参加者に、沖縄の自然景観や歴史文化などの地域の魅力を発信」「沖縄県南城市エリアの地域活性化にも貢献」（玉城・佐敷地区）といった成果が語られた。

イベントに関してはコストや労力の点で負担が大きく、継続的な実施は困難である。だからこそ、イベントの参加者などに対するアンケート調査を実施し、その成果を具体的に検証することが必要となろう。今回の回答では、利用者の観点に立った成果について触れたものが少ないことが気になった。

最後に、今後の課題についての回答を見てみよう。

ここでは行政主導ではなく、サイクリング愛好者など日常的に自転車を利用している人を組織することの必要性が語られている。これはまさに「サイクルツアー」が提唱する協議会に関わるものであり、

「県民ボランティアのサイクルツアー応援隊と協働」（県央地区）など先進的な事例も見られる。ただし、多くの自治体においては当初こそ協議会を開催したもののやがて形骸化し、従来型の整備に終始してしまっただことの反省として語られているのであろう。

また、「サイクルツアー」は自転車と観光を結びつけた施策として位置づけられているが、近年では自転車に関わる施策そのものが「生活系へとシフトされている」（千曲川地区）という指摘もあった。確かに道路交通法の改定に伴い、日常的な自転車の乗用環境の整備に力点が置かれるという流れがあることは事実である。他の自治体の回答に見られた「自転車走行環境の整備」という課題も、日常的な利用の場を想定したものであろう。

スポーツやレクリエーションの道具と日常の足という自転車が有する2つの側面をどう捉えればよいかということが、この「サイクルツアー」の今後のあり方にも関わってくる。

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

1) 「統一サイン、色彩」の現状分析と評価〈ハードウェア面の整備①〉

はじめに

環境に配慮した都市における世界的なトレンドとして、車から公共交通や自転車へのモーダルシフト（車以外の移動手段に変更すること）が進められている。オランダをはじめとする欧米の先進都市では自転車専用レーンのネットワークの整備が推進され、一般道も含めて多様な種類の自転車走行帯を連携させることで、面的なネットワークをもったひとつの交通体系としている。それに対して従来の日本の道路行政においては自転車の位置づけが曖昧であり、暫定措置とはいえ世界にはまれな、自転車の歩道走行が定着している。平成19年6月14日に成立した改正道路交通法が平成20年6月に施行され、自転車を本来あるべき車道走行に戻すという基本的な方針が実質化し、車道内の自転車レーン設置を目的とする「自転車通行環境に関するモデル事業」も始まった。

本調査で扱った事例の多くは、舗道上に色分けあるいは線引きをして設置された自転車通行帯であり、結果的に道路交通法改正以前の自転車通行帯の実態調査となったが、その状況を把握し、考えられる改善策について検討する意義も大きいと考える。本調査で使用した事例の多くは、国土交通省道路局地方道・環境課が全国の地方自治体へのアンケート調査（平成19年度）で収集した自転車走行空間についての報告をまとめたものを使用させていただいた。その項目としては、整備位置（所在地および道路名称）、整備内容（整備前と整備後についての断面図比較、現場写真比較と整備内容の概略）、さらに整備の効果として自転車利用率、利用意識について、事例ごとにまとめられている。

本調査では、交通区分を誘導する上で重要な役割を担う「サイン」、「色彩」を中心に検証した。その結果、それぞれの仕様についてはあまり統一が取られていないという現実が浮き彫りにされた。以下その概略をとりまとめるとともに、今後のあるべき方向性について検討を行う。

自転車走行に関わる統一サイン（標識等）の調査

自転車専用レーン事例

(325の2) 自転車専用 (327の4) 専用通行帯



道路標識



路面表示

■歩道、車道とは物理的に分離して設置されているケース



(静岡県静岡市) 明確な区分がされている



(長野県長野市) 縁石により駐車をブロック



(埼玉県志木市) 青色ペイントと駐停車禁止



(東京都港区) 交差点付近のみ汎用ポールで区別



(神奈川県川崎市) 車止めを設置



(福島県喜多方市) 完全に分離された自転車道

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

■車道内に分離されずに設置されているケース



(福島県福島市) 違法駐車が問題となる



(栃木県日光市)

■社会実験として車道内に設置されているケース



(石川県金沢市) バスレーン内に桜色ペイント



(東京都世田谷区) 青色ペイント

■その他の標識

(407の3) 横断歩道
・自転車横断帯



自転車横断帯

(407の2) 自転車横断帯



(401) 並進可
縦 60cm 横 60cm



並進可

(309) 自転車通行止め



自転車通行止め

1) 「統一サイン、色彩」の現状分析と評価〈ハードウェア面の整備①〉



(群馬県前橋市) カラー舗装された自転車横断帯



(福島県喜多方市) 車止めと一体のマナー表示

■歩道上に設置された自転車通行帯

(325の3) 自転車及び歩行者専用



道路標識 付帯標識に歩行者優先と自転車通行可がある。買物道路にも同じ標識が使われている。

■独自ピクトグラムの例



(東京都)



(埼玉県所沢市)



(静岡県静岡市)

■路面表示の例



(群馬県前橋市)



(広島県広島市)



(埼玉県所沢市) 入り口部分のみ色彩で強調

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究



(京都府京都市) 相互通行の表示



(長野県松本市) 自転車レーンを横切る交差点の明確化



(東京都港区) 巨大文字



(東京都板橋区) 分離植栽帯を設置



(埼玉県三郷市)

■自転車走行帯に使われている色彩の種類

自転車走行帯に使われている色は多様である。まず自転車走行帯を際だつ色彩にするか、その逆に歩行者部分に色彩を使い、自転車走行帯をグレー・アスファルト系にするかに大別できる。際だつ色彩としては茶系、赤系、緑系、青系など多様である。グレー・アスファルト系は、警視庁が桜田門の近くで実施したものが起源と言われ、東京の7つのモデル地区で採用されている。



図1 茶系：長野県松本市 市道 1223 号線
複断面道路の車道側に自転車通行帯を設置した
ケース。通行帯が茶色に塗装されている



図2 赤茶系：群馬県前橋市 国道 17 号線
複断面道路の歩道側に自転車走行帯を設置した
ケース



図3 緑系：栃木県宇都宮市 市道1137号線
単断面道路の緑部分が自転車歩行者通行帯であるが、他地区ではまったく同色で通学路のケースも



図4 青系：埼玉県志木市 主要地方道保谷志木線
車道側に柵で分離して設置された青色の自転車通行帯。車道と同じく左側一方通行である



図5 グレー・アスファルト系：東京都霞ヶ関
ここで自転車通行帯＝グレー、歩行者通行帯＝茶系が実施され、東京都でのモデルとなった



図6 グレー・アスファルト系：東京都浅草通り
図5と同様の色彩であるが、インターロッキングのためコントラストがはっきりしない

■色彩の使い方

表1は自転車通行部分と歩行者通行部分の色彩について、資料編事例の集計結果である。

路面の色彩について、「茶」「灰（無塗装）」「明灰」「緑」「青」「赤」の6系統に分類した。「灰（無塗装）」と「明灰」については、無塗装アスファルトや無塗装コンクリートのケースと、インターロッキングなどで色彩をつけたケースで分類したが、基本的に「灰」系統色という観点から見れば、同じ系統に含まれるといえる。そのため集計ではこの両者を「灰」系統色として合算している。

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

表1 路面色彩の事例数

		歩行者通行部分色彩												
		茶		灰（無塗装）		明灰		緑		青		赤		計
自転車通行帯の色彩	茶	12	15.4%	5	6.4%	12	15.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	29
	灰（無塗装）	5	6.4%	7	9.0%	7	9.0%	1	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	20
	明灰	9	11.5%	2	2.6%	8	10.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	19
	緑	3	3.8%	1	1.3%	1	1.3%	1	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	6
	青	1	1.3%	1	1.3%	0	0.0%	1	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	3
	赤	0	0.0%	1	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1
	計	30		17		28		3		0		0		78

全78事例中、自転車通行部分の色彩についてまとめると、以下のとおりである。

- 「茶」系統 29 事例
- 「灰（無塗装）」系統 20 事例
- 「明灰」系統 19 事例
- 「緑」系統 6 事例
- 「青」系統 3 事例
- 「赤」系統 1 事例

同様に歩行者通行部分の色彩をみると、

- 「茶」系統 30 事例
- 「灰（無塗装）」系統 17 事例
- 「明灰」系統 28 事例
- 「緑」系統 3 事例
- 「青」系統 0 事例
- 「赤」系統 0 事例

という結果であった。

■色彩のわかりやすさ

色彩の評価基準を考える際の評価ポイントのひとつとして、歩行者通行帯と自転車通行帯の違いが一目で識別できるという観点がある。この点では下記に示す写真のケースは、色相は多様であるが、茶色系が、自転車通行帯、歩行者通行帯それぞれを表す色彩に用いられているのが問題である。同系色を用いることで景観に配慮した結果とも考えられるが、自転車と歩行者の通行区分という本来の目的からすると、区別が付きにくい結果となっている。

表1の集計結果からも、「灰（無塗装）」「明灰」を合わせると、自転車通行部分が39事例、歩行者通行部分が45事例となり、自転車通行部分、歩行者通行部分ともに過半数以上はアスファルト無塗装か「灰」系統色ということになる。

1) 「統一サイン、色彩」の現状分析と評価〈ハードウェア面の整備①〉

また「茶」系統色についても自転車通行部分が29事例、歩行者通行部分が30事例あり、4割近くが「茶」系統色で占められる。自転車も歩行者も灰系統色もしくは茶系統色が主に用いられているが、自転車通行帯の整備という国主導の政策を広く一般に認知させていくには、既存の灰系統色や茶系統色では一般市民が自転車走行区分について新たな認識を持つまでには至らないのではないだろうか。



図7 東京都特例都道453号（国際通り）
自転車通行部分と歩行者通行部分の色彩が似通っているため、区別しにくい



図8 新潟県新潟市一般国道7号（東大通り）
自転車通行部分と歩行者通行部分の区分に点字タイルを使っているが、色彩が同一で区別できない

■色彩の組み合わせ

色彩の組み合わせについて見てみると、自転車「茶」—歩行者「茶」が12例（15.4%）である。また灰（無塗装）明灰を同系色として合算すると、自転車「灰」—歩行者「灰」が24例（31.1%）となり、歩行者通行部分と自転車通行部分について、色彩的には区別しにくいという状況が顕著である。

また自転車「茶」—歩行者「灰」が17例（21.8%）、自転車「灰」—歩行者「茶」が14例（17.9%）である。つまり自転車、歩行者ともに茶系統色か灰系統色の掛け合わせが用いられるケースが全体の1/4程度ある。これでは利用者が路面色を見て、その色彩が意味する交通ルールを認識させることは難しいと思われる。

このように自転車走行帯は色彩だけを見ても全国的に統一された規格がないのが現状である。他府県間においては言うに及ばず、同一自治体内においても色彩が異なるケースも見られる。

また、自転車通行部分とは本来別な意味を持たせて使われている色彩もある。例えば緑色の通学路や駐車禁止の赤色などである。このように路面色彩と意味が結果として多義的になるケースがあり問題である。香川県のケースは、歩行者通行部分と自転車通行部分の色彩が全く逆になったものである。また東京都のケースは、歩行者が茶色と橙色、自転車が灰色と赤茶色という具合で、共に色彩が統一されていないケースである。

このような環境では自転車乗用者および歩行者は、その都度自分の通るべき位置を確認し、認識し直すことを強要される。自転車乗用環境整備の観点からすれば、自転車走行帯として広く一般に認識される、全国的に統一された色彩を策定することが望ましく、今後検討されるべき課題の一つである。

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究



図9 東京都世田谷区 区道
緑色は通学路を示すために使われている



図10 東京都渋谷区 国道246号
赤色は駐車禁止を示すために使われている



図11 香川県高松市 市道片原町沖松島線
図12のケースと路面色が逆なので、サインの色も逆になっている



図12 香川県高松市
図11のケースと路面色が逆なので、サインの色も逆になっている



図13 香東京都板橋区 徳丸・西台地区(不動通り)
図12のケースとサインは同じ。色彩が異なる



図14 東京都調布市 (武蔵境通り)
図13のケースとサインは同じ。色彩が異なる

2) 「車止め」の検討と評価〈ハードウェア面の整備②〉

平成 18 年度の調査研究事業報告書において報告した「車止め」の実態調査結果に基づき、本年度はよりよい車止めのあり方について踏み込んだ考察を行った。

●平成 18 年度の調査内容

平成 18 年度は全国 135 カ所の大規模自転車道のうち、33 カ所の起点から終点までを実走調査した。車止めについては、調査者の実走体験に基づき、以下の 8 項目のガイドラインを示している。

①一般道との交差部など、必要な箇所に設置し、かつ最小限に止めるべきである



②互い違いに設置せず、横一列とすることが望ましい



3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究



- ③ユニバーサルデザインを考慮し、車いすも通れる程度の幅（700 mm以上）を確保する必要がある
- ④「車両禁止」の標識を併設し、車やオートバイが侵入しないように周知すべきである



2) 「車止め」の検討と評価〈ハードウェア面の整備②〉

⑤ 「一時停止」の標識や、路上表示などを併用し、自転車や歩行者の優先を喚起すべきである



⑥形状は、逆U字かポール・タイプを基本とし、少なくとも一つの自転車道では仕様統一をはかるべきである

⑦ぶつかっても、引っかけたりケガをしたりしないように、突起や角のない形状とすること



3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

⑧昼夜間の視認性に配慮し、反射板や信号灯などを併設すると良い



●車止めのタイプ分類

車止めの種類について、平成 18 年度の報告書の記録写真をもとに調査した結果、次の 4 主要タイプおよび 10 サブタイプに分類することができた。

A. 逆U字タイプ

A-1. 逆U字基本タイプ



A-2. 逆U字ラダータイプ



A-3. 逆U字パネル付きタイプ



3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

A-4. 変形逆U字タイプ



B. ポール・タイプ

B-1. 細型ポール・タイプ



B-2. 太型ポール・タイプ



C. ブロック・タイプ

C-1. 円筒型ブロック・タイプ



3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

C-2. 変形ブロック・タイプ



D. 柵タイプ

D-1. 一般的柵タイプ



D-2. 変形柵タイプ (片持ちタイプ)



D-3. 変形柵タイプ (標識付き)



これらのうち最も多く見られるタイプは、逆U字タイプである。次にポール・タイプが続き、ブロック・タイプや柵タイプはきわめて少ない。

●車止めに求められる機能と問題点

自転車道には必ず見られる車止めであるが、何のために存在するのかについて改めて考えてみると、以下の3基本機能に集約されると思われる。

- 1) 危険回避の機能 (重大事故を未然に防ぐ)

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

- 2) 安全・快適な自転車乗用を支援する機能（安心して走れるようにする）
- 3) 車やバイクの侵入を阻止する機能（違法な行為を阻止する）

車止めは、これら3基本機能が相互に矛盾なくデザインされていることが望ましい。しかし実態としては、次のような問題点が散見される。

- ・車止めの基本機能への認識が不明確なまま設置されている
- ・特に、自転車が追突する危険性がある視認性の低いものや通りにくいものは、基本機能を大きく損なうものであり、早急な改善が必要である
- ・自転車で通過しやすいものは、同時に車やオートバイの侵入を許しがちであり、違法駐車などを誘発させてしまう可能性が高い
- ・車止めが多く存在しているために、かえって重要な車止め（幹線道路との交差点など）を見逃す恐れがある

●実走による車止めの問題点の確認

上記の問題点を確認するために、2007年12月1日に、茨城県の「一般県道岩瀬土浦自転車道線」（りんりんロード）の土浦起点から真壁ターミナルの間で実走調査を実施した。なお本路線は、昨年度調査においては、33路線中3番目に車止めについての評価が高い路線である。

この調査から、大きく以下の3つの問題点が発見できた。

1) 危険性に対する認識のマヒ

本路線では、交差するあらゆる道路（私道、農道を含む）に一旦停止の標識が設置され、その多くには車止めも併設されている（写真1）。そのため、頻繁に一旦停止を余儀なくされることになり、徐々に注意力が散漫になってしまう。その結果として、“狼と少年”のたとえ話のように、自動車交通量の多い危険な交差点を見逃したりする危険性が予想できる。実際に一部の危険な交差点では、監視員の姿も見られた（写真2）。危険度の低い交差点と高い交差点を識別できるようなしかけが必要と思われる。



写真1 ほとんど交通量のない交差路に対しても、一旦停止標識と車止めが設置されている



写真2 車の交通量が多い交差点には三角コーンが置かれている

2) ポール・タイプの長所と欠点

本路線に設置されている車止めは、すべてポール・タイプである。ポール・タイプは自転車にとっては通過しやすく、また設置のしやすさや、保全車の進入時などに脱着がしやすいなどのメリットを有している(写真3)。しかし反面でオートバイの侵入を容易に許してしまうという“両刃の剣”の特性を持っている(写真4)。ポール・タイプのメリットを生かし、欠点を補う工夫ができれば、理想的な車止めになるものと思われる。



写真3 ポール・タイプ。ロックを外すことにより、脱着できるようになっている

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究



写真4 通過しやすいポール・タイプ

加えて、ポールの全高に対する配慮が必要と思われる。同じ左右間隔のポールでも高さが高いと、心理的によりスローダウンを行う傾向が見られた（写真5）。



写真5 低いタイプのポール

高いタイプのポール

さらに視認性の悪いポール・タイプでは、色彩の工夫や反射テープなどの異素材との組み合わせにより、強い識別性を与えるべきであると考えられる。

●車止めのデザイン提案

以上抽出された問題点を解決するためのデザインを提示する。

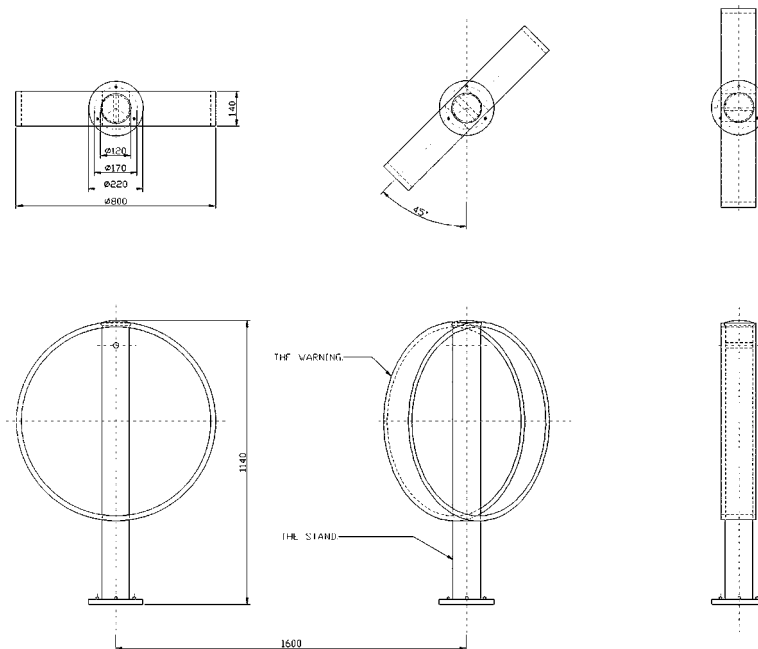
今回調査した路線ではポール・タイプの車止めに統一されていたが、それでも、高さや素材の違い、反射テープ処理の有無など、統一感に欠ける面が散見された。平成18年度の報告書で紹介したように、全国的にはきわめて多くの種類の車止めが混在しており、しかもその中には危険なものも少なくない。設置目的を明確にするとともに、デザインガイドラインをつくり、統一化を進めるべきである。

[デザインの条件]

- ・道路標識のように、できるだけデザインを標準化すべきである
- ・少ないバリエーションで、多様な使い方ができるデザインを工夫すべきである
- ・強度や耐久性を高めるとともに、追突時のダメージを最小限にする工夫として軟質素材を併用することが考えられる
- ・視認性を高めるために、ある程度の高さを持ったデザインにすべきである

[デザインのポイント]

- ・設置が容易であること、また緊急時や保全作業時に車両が進入できることを考慮し、ポール・タイプを基本とする
- ・円形の樹脂製サークルをポール部とアセンブリし、ポール・タイプの視認性の悪さを改善する。なお、ポール・タイプ単体での使用も可とする
- ・本体ポールの回転により、車止めの停止訴求性の強弱を調整できるようにする。道路と平行に向けた場合は、ポール・タイプと同じ見え方になる。直角に向けた場合は遠距離からの視認性が強くなり、一旦停止を余儀なくされるような形状に変化できる
- ・体に触れる可能性の高い部分は軟質樹脂製とし、ひっかけたりケガをしないように配慮する
- ・軟質樹脂部にはリフレクション・リフレクタ（反射板）を一体的に取り付け、夜間の視認性を高める工夫を施す



3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

●群馬県における「車止め・路面表示」の社会実験

群馬県県土整備部道路企画管理課では平成19年度の事業として、「車止め・路面表示」についての社会実験を、10月中旬から12月中旬にかけて行った。自治体による意欲的な取り組み事例として紹介したい。

群馬県では、自転車が車止めに接触するケースが多々見られることから、アンケートを実施して実態調査を行ったところ、回答者の25%が「接触経験あり」と答えた。そこで、サイクリング道路における自転車と車止めの接触事故を防止し、安全にサイクリングロードを利用できる環境を整備するために、車止めの存在を予告する路面表示の設置を構想し、その仕様要件を検証するための社会実験を行ったものである。

社会実験では4案の路面表示を「一般県道高崎伊勢崎自転車道線」（高崎伊勢崎自転車道）の500m程度の区間に設置し、車止めの存在の事前予告と夜間視認性向上の効果、および雨天時の走行安全性について比較評価・検証を行った（図1）。

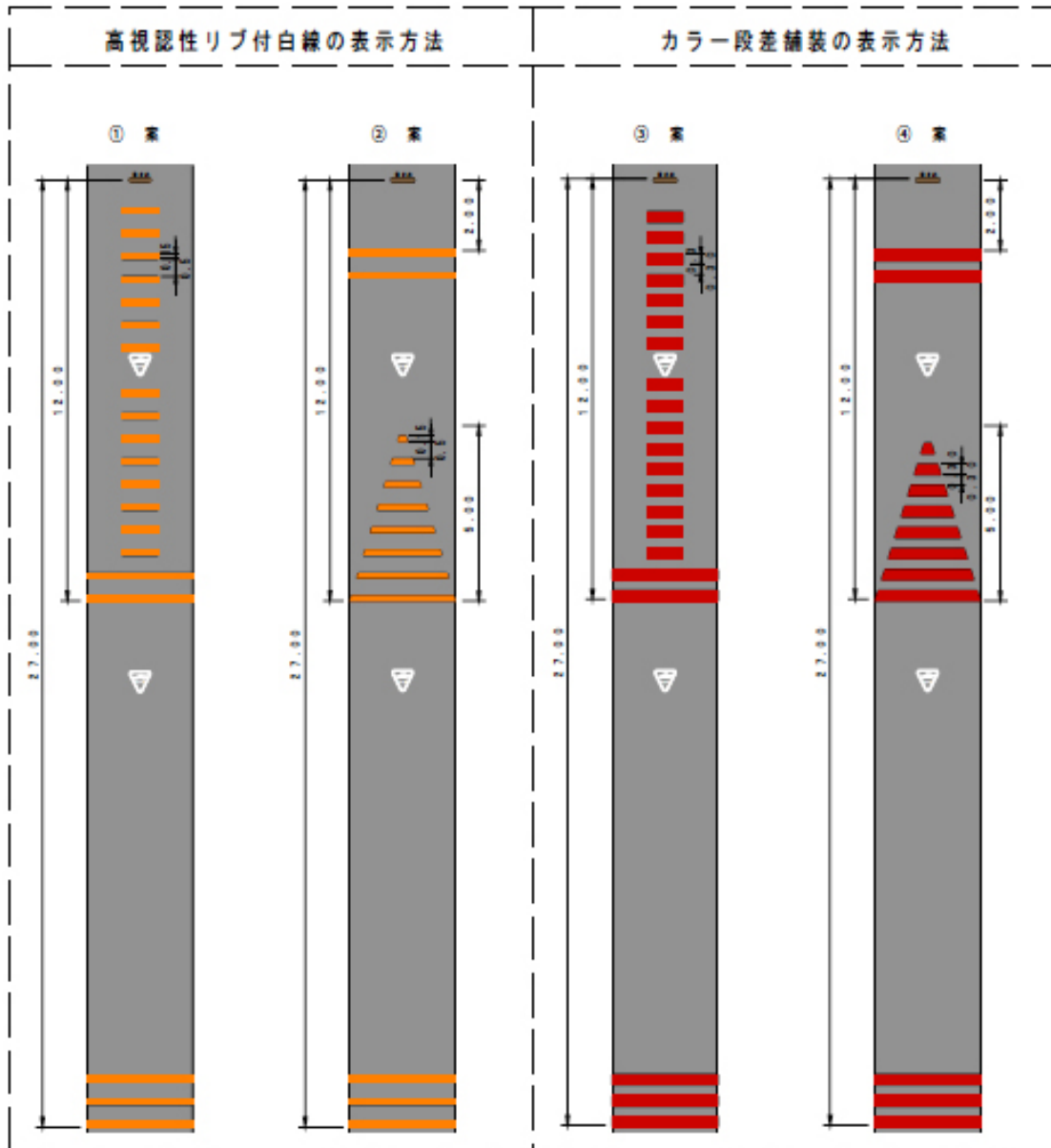


図1

2) 「車止め」の検討と評価〈ハードウェア面の整備②〉

路面表示材料は、走行者が視覚的に認識しやすく、かつ自転車で体感できるように段差のある表示とし、リップ付き白線とカラー段差舗装の両方を試行設置した。その厚みはともに2.5mmである。また夜間視認性向上対策として、逆U字型車止めの下部には自発光鋸を設置した(図2)。

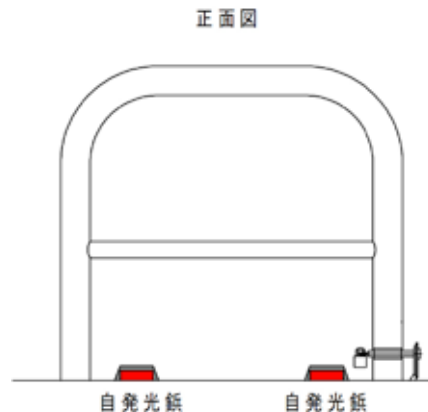


図2

評価・検証については、日頃から積極的に自転車を利用しているサイクルツアー応援隊、各土木事務所、サイクリングロード利用者70名を対象に、現地で利用実験と聞き取り調査を合わせて実施した。また、自治会経由で340名の周辺住民に協力を依頼し、同様に聞き取り調査を行った。加えて、10月13日に実施した「ぐんまサイクリングフェア」においても、車止め・路面表示設置場所をルートに加え、350名から評価を得ることができた。

車止め・路面表示の有効性については、90%が「有効」と答えた。また雨天時の走行性についても、散水して走行実験を行った結果、60%以上が「危険を感じない」と答えた。自発光鋸の設置については、夜間でもかなり遠くから車止めの存在を確認できることがわかった。

群馬県では本社会実験の成果を生かし、今後車止めの統一基準を策定する予定である。特に、車止めの設置間隔について統一を図っていく。また一般道との交差点については、交通量が多い危険性の高い交差点と、比較的交通量の少ない交差点に分け、前者については、車止めを前後2段(トライアングル型)に設置し、後者についてはポール型とするなど、きめ細かい設置に心がけていくことにしている。〈本調査報告の作成にあたっては、群馬県県土整備部道路企画管理課係長の木村正明氏のご協力をいただきました。〉

コラム：都市近郊サイクリングコースの実地調査

前述のように、車止めや路面表示、舗装色には多種多様なタイプが混在している。2カ所のサイクリングコースを対象に実地調査を行った。以下に報告する。

●多摩川サイクリングコース

(車止め)

府中四谷橋



写真①多摩川右岸・上流側



写真②多摩川左岸・上流側



写真③多摩川右岸・下流側



写真④多摩川左岸・下流側



写真①～④の形状は柵型、素材は鉄。黄色と黒の縞に塗り分けられているので、視認性は高い。ただ、2台が交差できないため、利用にとって便利さに欠ける。工事用などの車両利用に配慮し、回転型にしたため、やむを得ない面もある。多摩川に建設された橋では最も新しく、計画的な道路設計によるもので、4カ所とも同タイプである。

関戸橋



写真⑤多摩川右岸・上流側



写真⑥多摩川左岸・上流側



写真⑦多摩川右岸・下流側



写真⑧多摩川左岸・下流側



写真⑤・⑦の形状は柵型、素材は鉄。黄色と黒の縞に塗り分けられているので、視認性は高い。道路、堤防の形状に合わせて設置されている。車両通行の便宜を図っているものと思われる。

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

右岸上流側は自転車同士の交差ができない。支流側は斜行する形で出入りすることになって、不安定な面もある。

写真⑥・⑧でわかるように、左岸上流側は逆U字形（鉄製）と円筒形（ステンレス製）の併用となっている。反射テープは貼ってあるが円筒は屈曲しており危険である。保守管理が不足。

左岸下流側は円筒形（鉄製）。黄色と黒の縞に塗り分けられ、視認性は高い。自転車同士の交差も容易である。

●大栗川（多摩川支流） 乞田川（大栗川支流）サイクリングコース

東京西部在住のサイクリング愛好者に昔から人気の多摩川サイクリングコースへの導線となっている支流のサイクリングコースの「車止め」「表示」および「路面舗装のカラー」の道路環境の調査である。

多摩市永山小橋から多摩川に至るまでの約3kmの区間であるが、8つの橋が交差しており、途中に一般道も混在している。

1. 車止め

(1) 円筒形

ア. 1本設置



高さ 52～59cm、太さ 17cm（直径）



高さ 68cm、太さ 12cm（直径）

イ. 3本設置



高さ 70cm、太さ 7.5cm（直径）

高さ 100cm、太さ 14cm（直径）



高さ 70cm、太さ 6.0cm

(2) 逆U字形

ア. 1基設置



高さ 75cm、幅 125cm

イ. 2基設置

(平行型)



高さ 65cm、幅 100cm

(斜め並列型)



高さ 65cm、幅 100cm

ウ. 3基設置 (鼎立型)



高さ 65cm、幅 95cm

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

わずか約 3kmの区間に、これだけの種類の車止めが設置されている。特に 3 基設置の場合は入り口が狭く、通過しにくいいため、自転車を降りるか足を着いてでなければ危険である。

2. 路面表示

(1) 三角形のデザインに、自転車の絵と「とまれ」の文字



(2) 「止まれ」の大きな文字



2種類が混在している。一般道をはさんで対峙している部分でも一方は標示され、もう一方は標示されないところもある。

3. 路面舗装カラー

ア. 赤色系カラー舗装



馬引沢橋～南国橋約 200m

イ. 白色系カラー舗装



永山小橋～永山橋の下流の一部約 300m

約 3 km の中で、赤色系カラー約 200m、白色約 300m 合計約 500m で寸断されている。その他は通常のアスファルトである。

約 3 km の間で、「車止め」「標示」および「路面カラー」はいずれも複数存在している。特に車止めは 3 種類あるが、その中でもそれぞれ仕様が異なっている。老若男女、サイクリングのみならず通勤通学などの利用者にとって、わかりやすいものが求められる。

3) 自転車道と一般道をつなぐ方策の検討と提言〈ハードウェア面の整備③〉

●相互の連関が図られていないために、利用拡大が妨げられている自転車道

平成 17 年度の本報告書に掲載したネット調査において、自転車道未整備区間の経路情報や自転車道に向かうアプローチ上の案内看板が不足しているという事実が指摘された。これは自転車道を利用するにあたって重大な障害となっている。のみならず、そもそも個々の自転車道がバラバラに存在して相互の連関が図られていないことが、自転車道の利用拡大を妨げる大きな要因であることも明らかにされた。

また、平成 19 年 7 月に「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」（屋井鉄雄座長）が発表した「これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて」においても、5 つの取り組みの 1 つとして自転車ネットワーク計画を策定することが挙げられている。

もちろん、スポーツ&レクリエーション走行を想定する前者と、通勤・通学や買い物など日常生活での走行を想定する後者とでは、対象とする道路もエリアも異なってくるものの、「道はつながってこそ価値がある」という道づくりの原点に立ち返った発想は両者に共通するものである。

ここでは自転車道と一般道をつなぐ方策の検討と提言について述べていきたい。

●自転車道のルート周辺には、快適なサイクリングに欠かせない諸施設が存在する

自転車道の多くは河川の堤防や河川敷といった未利用地、もしくは鉄道の廃線跡に敷かれているため、自転車道沿いに名勝や旧跡が存在することは少ない。しかし、だからといって観光資源としての自転車道の意義を否定することはできない。というのも、ルートから外れて少し足を延ばしさえすれば、名勝や旧跡あるいはコンビニエンスストアやレストラン、サイクルショップなど快適なサイクリングに欠かせることのできないものが数多く存在するからである。

もちろん、自転車道利用者がルートを外れてそれらの諸施設を訪ねるには、自転車道と一般道の交差などアクセスの起点となる地点に、諸施設までの案内図を設けるといった方策が必要となることは言うまでもない。その点で福島県の「一般県道会津若松熱塩温泉自転車道線」（大川喜多方自転車道）に設置された案内地図は全体図のほかに周辺図が併記され、周辺の見どころの確認に役立つものとなっている。また、大阪府の「一般府道八尾河内長野自転車道線」（南河内サイクルライン）にある里程標も、単に起点や終点までの距離を示すのみならず、全体図の一部を切り出した周辺図が付加されているため、観光やルート途上での自転車道からの離脱を手助けしてくれる。



大川喜多方自転車道の案内地図（左）と南河内サイクルラインの里程標（右）

●未整備区間によって分断された自転車道には誘導する案内標識が欠かせない

一方、整備区間とその先にある整備区間をつなぐ未整備区間の道のりを示すことは、ルート周辺の案内以上に重要である。というのも、せっかくひと続きの自転車道としての整備&利用を目指しているものが、未整備区間によって分断された状態に手をこまねいては、利用者は未整備区間の先に整備区間があることを認識できない。整備区間と未整備区間のリンクに差し掛かった利用者は、突然自転車道が途切れてしまうことにはいぶかり、それまでの行程に十分な満足が得られなければ、「自転車道ということではなかったのに、思ったほどではない」という否定的な感想を抱くことになる。もちろん、緊縮財政を迫られている自治体に「未整備区間をすぐに整備すべき」と軽々しく述べることはできない。となると未整備区間である一般道に、その先にある整備区間へと誘導する案内標識を立てることが求められるのである。

この点で群馬県の「一般県道玉村渋川自転車道線（県央自転車道）」は、県道6号線を越えた先の未整備区間とのリンクに道のりを示した地図が掲示されており、高く評価できる。



未整備区間の道のりを示した地図（県央自転車道）

また、「一般県道豊田安城自転車道線」（豊田安城サイクリングロード）においても、未整備区間とのリンクに「ここから500m未整備区間です」と記した標識が立っており、距離が明示されていることで、利用者に安心感を与えている。



未整備区間との境目に設置された標識（豊田安城サイクリングロード）

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

逆に千葉県「一般県道我孫子流山自転車道線」(手賀沼自転車道)の場合、県道47号線を越えた先の未整備区間には一般道すら存在しておらず、この先で自転車道が整備された手賀沼までたどり着くには困難を極めることになる。自転車道のルートとは異なるものの、手賀沼に流れ込む大堀川沿いには自転車の走行に適した道があり、リンクにそのことを示す標識さえあれば、安全かつ確実に手賀沼に向かうことができるのに非常に残念である。

●一般道に案内標識や距離標識を設けサイクリング道に「ぐるっとびわ湖サイクルライン」

自転車道に未整備区間が存在する、あるいは自転車道へのアクセスが配慮されないという現状を踏まえ、これらの問題を少しでも緩和するためには、既存の一般道をサイクリングロードの一部と位置づけ、必要な案内標識や距離標識を設けることが求められる。その具体的な例として、滋賀県が選定した「ぐるっとびわ湖サイクルライン」について、以下に詳述しよう。

日本一の大きさを誇る琵琶湖を一周するコースは1泊～2泊程度のツーリングにうってつけで、湖岸の景色の美しさとも相まって、古くからサイクリストに親しまれてきた。ロングライドの目標ともされ、完走を果たした者に得も言われぬ達成感を感じさせる。

滋賀県土木交通部道路課ではこうした状況を踏まえ、琵琶湖を一周しながら周辺の自然や歴史、観光地などが楽しめるサイクリングコースとして、「ぐるっとびわ湖サイクルライン」を選定した。その特徴は「既存の道路の中から比較的自転車が安全かつ快適に走行できる琵琶湖周遊道路を選定し、特に地理に不案内の人が安心してサイクリングできる道路として推奨」したことで、一部が「一般県道近江八幡安土能登川自転車道線」(びわ湖よし笛ロード)と「一般県道守山大津志賀自転車道線」(びわ湖レイクサイド自転車道)という大規模自転車道となっているものの、多くは国道・県道・市町村道といった一般道である。この「ぐるっとびわ湖サイクルライン」の経緯について、同課の清水氏は、「琵琶湖一周のニーズがあるものの、それを自転車道だけでつなぐというのは財政的に厳しい。そこで比較的安全に走れるルートを選定し、そのルートの存在をアピールすることにした。このことによって『この道は自転車がよく通る』という認識が広まり、よりいっそう安全に走行できるという循環が生まれる」と語った。

「ぐるっとびわ湖サイクルライン」選定後に滋賀県土木交通部道路課が手掛けたことは以下のとおり。

①ルートマップの作成

広げた状態でA1判、たたむとA5判になる地図。琵琶湖全体の地図には推奨する一周ルートのほか、一部の区間にはサブルートも示されている。危険な箇所や注意を要する箇所、ビューポイントがアイコンとともに表示され、起終点(瀬田唐橋)からの距離も記されている。裏面には①沿道の見どころの写真と説明、②温泉や宿泊施設(民宿、キャンプ場、国民宿舎・休暇村・ユースホステル)、レンタサイクル施設の一覧、③自転車の点検項目と服装や持ち物、④走行に当たっての注意事項、⑤アクセス、⑥モデルコースなどが記載され、必要な情報に関してはこれ1つでカバーされている。滋賀県庁などで無料で配布(送料は希望者負担)。

3) 自転車道と一般道をつなぐ方策の検討と提言〈ハードウェア面の整備③〉



「ぐるっとびわ湖サイクルライン」のルートマップ（表紙）



「ぐるっとびわ湖サイクルライン」のルートマップ（部分）

②起終点、案内標識、距離標

進行方向のわかりづらい分岐点に案内標識もしくは青色ラインを、また、起点からの走行距離を示す距離標を右回り、左回りにそれぞれ5km間隔で設置。

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究



「ぐるっとびわ湖サイクルライン」のコースに立っている標識

③その他県内のサイクリングコースとの連携

東近江地域振興局が設定した「東近江エコ・サイクルロード」や、社団法人びわこビクターズビューローが作成した「しがサイクリングマップ」に加え、滋賀県湖北地域振興局が湖北地域の JR 駅を起終点とする 14 のサイクリングコースを設定し、「湖北サイクルロード」と命名。平成 17 年 3 月までに、このサイクルロードの案内標識を県と管内の市町で協力して設置した。

同課が独自に手掛けたのはこのうちの①と②で、予算総額は 1600 万円とのことである。

●海外（欧州）における方策について

シマノ自転車博物館事務局長の中村博司氏に話をうかがった。中村氏はロードレースチームのメカニックとして欧州を転戦した経験を持ち、欧州の自転車事情について視察も行っている。自転車道から一般道へと接続する地点での案内がどうなっているかという点については、「特に注意して見たわけではないので断言できるわけではないが……」との前置きの後、「視察を行ったドイツやオランダなど自転車先進国であっても、接続する地点での案内が充実しているという印象は受けなかった」と語る。また、四差路はまだしも、五差路や六差路では自転車レーンがあっても、それをどのように利用したらいいのか戸惑うことがあったとのこと。むろん、これは日本とは通行区分が左右逆になることの影響があるためだ。とはいえこれらの国においては、電車など公共交通機関の多くに自転車をそのまま乗せることができるため、都市部など走りづらい区間をショートカットすることができる。そして、自転車レーンにおいては車と同様に片側通行が徹底され、歩行者と共用するということもない。自転車の乗用環境にとって、安全かつ快適な環境が確保されていることは間違いないようだ。

4) エコサイクリングの展開と方法〈ソフトウェア面の整備①〉

自転車乗用によるエコの実践誘導と協働的運営による各種セクターをつなぐ試み

地球温暖化による環境悪化の進行を押さえ、止めることについては、1997年に京都で開催された「気候変動に関する国際連合枠組条約締約国会議」(COP)において、世界の環境対策先進諸国が京都議定書という形で地球温暖化の一番の要因であるCO₂排出の削減を行うという動きを見せていた。

しかし、米国を代表とする先進国の一部や、アジア圏の大国を中心とした産業発展途上国が自国の産業発展を優先させ、議定書にサインせず、CO₂の排出策を無視して来た結果、ここ1～2年で北極、南極の氷原の減少に伴う海面上昇、巨大ハリケーンの頻発や長雨による洪水、農作物の不作等、世界規模で地球温暖化の影響が見られるようになった。わが国においても、台風の頻発、暖冬、冷夏による農作物の収穫高の減少、集中豪雨の多発による土砂災害、夏季の異常高温による熱中症死亡者の多発など、生活を直接脅かす異常な気候が現出するようになってきている。

京都議定書において、わが国に割り当てられたCO₂排出削減量の目標値は未達であり、国を挙げてCO₂削減に取り組み始め、その中心となる環境省では未達の数値を埋めるべく、「チームマイナス6%」というムーブメントを立ち上げた。

本来、環境負荷のまったくない自転車に乗ること自体がエコの実践といえるが、(財)日本サイクリング協会では、公益法人として社会に貢献する組織であるということを活動の軸に置いて諸活動を展開しており、「自転車乗用がエコである」ことを、より積極的に社会にアピールする手段として「Mt. FUJI エコサイクリング」というサイクリングイベントを平成19年10月13日(土)と、翌14日(日)の2日間にわたって開催した。

このイベントはスポーツを通じて環境問題の意識を持ち、実践することを目的としたNPO法人グローバルスポーツアライアンス(GSA)と、GSAと連携し、米国において経済的、身体的にハンディキャップを背負った子供たちを全面支援するための自転車イベント他の活動を行っているPerimeter Bicycling Association of America (PBAA)が、平成18年8月4日～5日に両者の主要メンバーとJCA職員による富士山クリーニングと富士山一周サイクリングを行ったことが契機となり、日本の象徴である富士山の麓を周回するサイクリングと、富士山の世界遺産登録を阻害する不法投棄された廃棄物の現状認識と実際に廃棄物を回収する体験をセットにしたサイクリングイベントが企画された。

このイベントの目的は、不法投棄の象徴となってしまった富士山麓の現状を参加者に肌で感じてもらうことにより、環境問題の認識、意識の向上を持てるようにすること、および世界でも有数の美しい姿を誇る富士山を絶えず視野に入れながら雄大なサイクリングを楽しんでもらうこと、発着地点を(財)日本盲導犬協会が運営する日本盲導犬総合センター・富士ハーネスに置くことにより、盲導犬の社会貢献を認識してもらうことにあった。

これらの目的を具現化するため、1日目は富士山麓に不法投棄された廃棄物を定期的に回収することを活動の一つにしている富士山クラブとタイアップし、不法投棄された廃棄物が多い地区まで行き、廃棄物の回収を体験する「富士山クリーンアップ実践活動」および回収場所まで行けない参加者に対しては、盲導犬センターでの「富士山クリーンアップセミナー」を開催し、それらのプログラム終了後、大会会長の岩城光英氏、大会副会長の清水國明氏、ゲストの鶴見辰吾氏、中野浩一氏、今中大介氏、千葉学氏、が、それぞれ自身のエコと自転車に対する思いを語る「Eco トークショー」を開催した。

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究



会長の岩城光英氏、副会長の清水國明氏、ゲストの鶴見辰吾氏、中野浩一氏、今中大介氏、千葉学氏が、それぞれ自身のエコと自転車に対する思いを語る「Eco トークショー」

これらのプログラムと平行し、盲導犬に関する社会貢献の認識を高めため、会場の富士ハーネスでは常にだれでも参加できる「盲導犬デモンストレーション」を行っており、イベント参加者の多くが参加した。また、視力に障害のある方も自転車の爽快感が体験できるタンデムサイクリングを会場の敷地を利用して開催した。



富士ハーネスで催された「盲導犬デモンストレーション」

翌日曜に行うサイクリングイベントの形態は、参加対象者が自転車競技愛好者に限定されてしまいがちなレースとせず、だれでも参加できるサイクリング形式とし、100kmコースでは、コース途中のエイドステーションとして、河口湖畔で野外活動を通して自然の大切さを子供たちに学ばせる運動を実践している河口湖自然楽校（清水國明氏主宰）や、パリダカのバイクライダーなどの経験を通じて自然の大

4) エコサイクリングの展開と方法〈ソフトウェア面の整備①〉

切さを体験し、朝霧高原で自給自足を実践公開している山村レイコ氏の主宰するフェアリーテールという施設、また山中湖や西湖畔で野外宿泊施設を運営する PICA の施設を利用し、参加者が休憩するたびに、自然を守ることの大切さを実感できるような工夫も取り入れ、おのおので特色のあるアプローチを体験してもらった。



清水國明氏が主宰する河口湖自然楽校



朝霧高原で自給自足を実践公開している山村レイコ氏（右）

ショートコースでは、田貫湖畔にある環境省の運営する田貫湖ふれあい自然塾をエイドステーションとし、ファミリー参加者に休憩をしながら自然の大切さを学習してもらった。

コースは富士山の西方、静岡県富士吉田市の人穴という地区に位置する日本盲導犬センターからスタートし、県道 71 号線を南下。富士山の南にある富士市から国道 469 号線で南端を通過し、富士市の東側に隣接する裾野市を通過。富士山の南東にある御殿場市から県道 23 号線を使って国道 138 号線を

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究

北上。富士山の東、コースの最大の難所である籠坂峠を越えて山梨県に入り、籠坂峠を下って山中湖西畔を通過。富士山の東北、忍野八海のある忍野村を抜け、富士山の北側一帯となる富士吉田市の途中、県道 139 号線に切り替わり、富士山の北西に位置する精進湖、本栖湖をかすめ、朝霧高原を下ってスタート地点の日本盲導犬センターに帰着するという、富士山を反時計回りに一周する約 100km 強のコースを設定するとともに、富士ハースから西方に位置する田貫湖を経由する約 37km のショートコースも用意するなど、ファミリーでも参加できるコースを用意した。



富士山をバックに、次々とスタートする参加者たち



ゲストの中野浩一氏も、子供たちとともに走った

4) エコサイクリングの展開と方法〈ソフトウェア面の整備①〉

運営面では、道交法に従って走るサイクリング大会であっても 1000 人規模の人数が道路を走るため、警察への事前協議、申請等が必要となるが、コースが静岡、山梨両県にまたがるため、それぞれの各県警、所轄警察署が対象となり、諏訪圏縦断サイクルマラソン他、サイクルイベントと同様に地元の同意が必要となる。

したがって、静岡県、山梨県、コース途上の富士宮市、富士市、裾野市、御殿場市、小山町、富士吉田市等の各自治体のイベントの趣旨に対応する該当部署、富士ハーネスをはじめとするスタート地点の会場や駐車場所所有施設、宿泊施設、コース途上の休憩所想定施設関係、富士山麓を野外活動の拠点としている各組織の他、両県の富士山世界遺産登録推進関係の部署および民間組織がその対象となり、これらすべての部署に出向き、イベント開催の趣旨の説明および同意の取り付け等を行い、山梨県は富士吉田署、静岡県は富士宮署、富士署、御殿場署、裾野署に赴き報告・申請を行った。

また、警察関係を除き、地元関係各部署の主要な方を当該イベントの実行委員会委員に委嘱し、委員会において、このイベントの趣旨を具現化するための討議を通じて有用な意見を出していただき、運営に反映した。

この大会は平成 19 年が初めてのことであり、想定どおりの運営にはならなかったが、エコと富士山というテーマにより相当の注目を集めることができ、1 回目を経験したことにより地元関係者も今後は具体的な協力体制を積極的に展開する方向を示した。また、参加者がゴール帰着後、参加通知書の封筒をアンケート回答用紙としてリユースし、意見を徴した結果、参加者は他のサイクリングイベントの参加者より「エコ」に対する認識が相当高く、サイクリストとしても意識が高い方々が多く参加されたことがわかった。



会場に立つ、「チーム・マイナス6%」の幟

3. サイクル・リンク構築に向けての政策研究



大会のスタッフが、参加者に対してゴミの分別を呼びかけた

今回はPBAAのイベント日程が重複したこともあり、国内在住も含め外国人参加者は少なかったが、次回以降、PBAAのグループや、その他の国からも「日本の富士山で走れる」ことで参加が増大することが予想され、さらに様々な組織や部署の協力が求められる。

この事例はサイクル・リンクとしてみれば諏訪圏縦断サイクルマラソンと近似しているが、イベントの趣旨が(財)日本サイクリング協会という組織の「社会貢献」を社会にアピールするという面を有していることが諏訪の事例と異なる点である。よって、その手法は大会名誉会長にネームバリューのある谷垣禎一氏を招き、さらに副会長にタレントでもある清水國明氏を据え、大会開催の記者発表を行う等、ニュースとなるしかけを行い、大会会場でも前述の著名人によるトークショーを行うなど、従来のサイクルイベントとは趣きが異なっている。



大会名誉会長の谷垣禎一氏らが同席した大会開催の記者発表

資料編 「統一サイン、色彩」の国内事例

番号の意味	01	001
	↑	↑
	都道府県番号	事例番号

1. 本事例集で用いた自転車通行帯の種別は以下のとおりである。

- ①自転車歩行者道
- ②自転車道
- ③自転車専用車両通行帯
- ④路側帯

2. 自転車通行帯の種別についての説明を以下に述べる。

①自転車歩行者道：(道路法第48条の13第2項)

いわゆる「自歩道」。自転車通行可の歩道であり、歩行者優先、自転車は徐行。対面通行が認められる。

自転車歩行者道例



②自転車道：

(道路構造令第2条第2号)

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

(道路交通法第2条第1項第3号の3)

自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された車道の部分

道路交通法・道路構造令の自転車道(本節以降では単に自転車道といった場合この意味で使う)は、「縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画」された道路の部分であり、自動車等のための車道の各側に一体となって建設され、独立した道路ではない。なお道路構造令上の車道は「(自転車道を除く。)」と明記されているが、道路交通法の自転車道は「車道の部分」である。ただし道路交通法でも、第3章の交通方法の適用上、第16条第4項により「自転車道と自転車道以外の車道の部分とは、それぞれ一の車道」として別個に扱われる。

普通自転車は「自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合および道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない」(道路交通法第63条の3)と義務づけられている。自転車道は、前述のように自転車道以外の車道(以下単に「車道」という場合、自転車道を含まない)と別個に扱われるため、通行すべき左側部分も別個になり、双方向通行となる。また、普通自転車は進行方向右側にしか自転車道がない場合でも、そこを通らなければならない。また、自転車であっても、四輪以上のもの、サイドカーが取り付けであったりリヤカー等ほかの車両を牽引するものは自転車道を通行できない(道路交通法第17条第3項)。これらの自転車は、車道を通行することになる。自転車以外の軽車両も同様である。モペットは原動機付自転車であるため、やはり自転車道でなく車道を走行する。

自転車道例



③自転車専用車両通行帯：(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)第4条第2号)

自転車道は、縁石線、さく(柵)などの工作物や植樹帯といった分離施設によって区画されているこ

とが要件である。

道路交通法第 20 条第 2 項の規定による車道上の車両通行帯のうち、道路標識等により「自転車専用」と指定されたものは、工作物ではなく区画線や道路鋸によって区画されているため、自転車道には該当しない。いわゆる「自転車法」で自転車専用車両通行帯と称され、一般に「自転車レーン」と呼ばれるが、この部分は依然、車道の一部分であるため、車道全体で見た左側通行の規制を受ける。

道路交通法第 63 条の 4 第 1 項により普通自転車が通行することができるとされた歩道に、「普通自転車の歩道通行部分」の道路標識（114 の 2）がある場合、この部分は「歩道の自転車レーン」と俗称されることがあるが、自転車道には該当しない。また従来歩道とされていた部分を工作物で分離したものであっても、車道上に設けられたものではないので自転車道とはいえないとされる。

車両通行帯の一部として車道に整備される。白線などの表示により区分され、構造物で分離されていないもの。車道の一部として扱われるため左側通行の規制を受ける。

自転車専用車両通行帯例



④路側帯：(道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 4)

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、道路標識によって区画されたものをいう。

路側帯例



01001 北海札幌市 新琴似6番通 種別：自転車歩行者道



道路名：札幌圏都市計画道路 3・4・199号 新琴似6番通

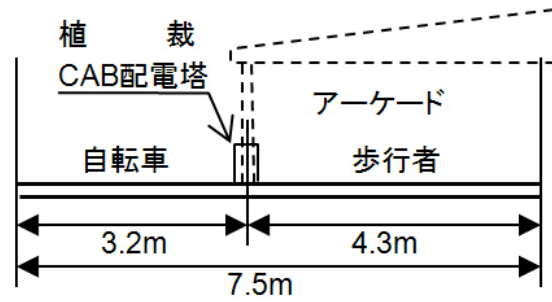
住所：札幌市北区新琴似12条1～16丁目

歩道幅員 5.5m 自転車：アスファルト舗装 3m 歩行者：カラーブロック 2.5m

規制標識「自転車及び歩行者専用」(325の3)を設置するが、通行部分の指定は行わない。

02001 青森県青森市 (主) 青森停車場線(新町通) 種別：自転車歩行者道





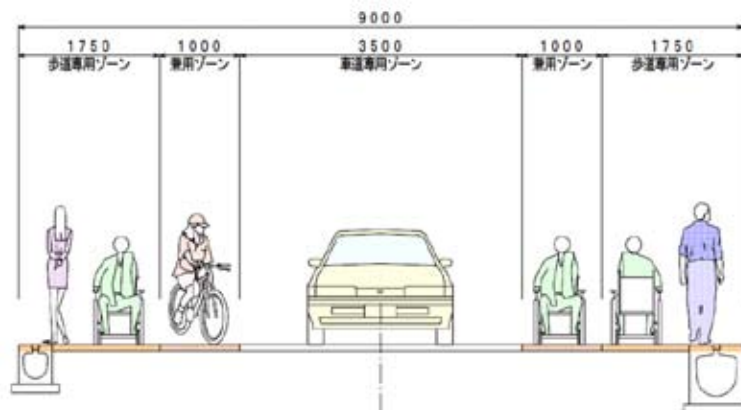
道路名：(主) 青森停車場線 (新町通)

住所：

歩道幅員 7.5m 自転車：3.2m 歩行者：4.3m

アーケード内は歩道とし、植栽や配電塔により自転車道と分離した。

03001 岩手県紫波町 (主) 紫波川井線 種別：路側帯



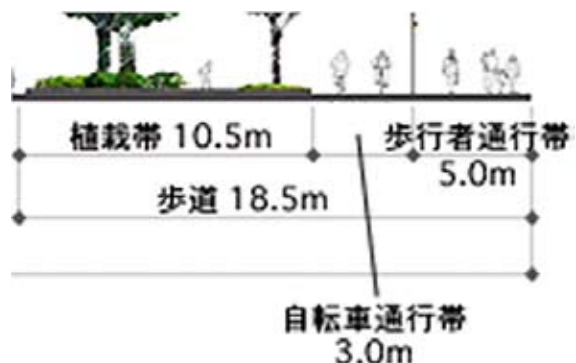
○車道内に、兼用ゾーンを設け自転車が走行できる空間を確保：歩行者すれ違い、自転車走行、自動車すれ違い兼用とする。

○現況幅員 9.0m の道路を拡幅せずに整備：大型車を交通規制により通行禁止（路線バスは一方通行のみ）とし、歩行空間と自転車走行空間を創設する。車輛走行箇所には狭窄部とイメージランプを設置

し、自動車走行速度の低下による安全確保を図る。

○利用者自らの計画策定参加：地元懇談会で設計案を検討し、利用者の意見から、自転車の走行する場所を決定した。そのため、利用者の意識の高揚が図られ、マナーアップの効果も期待される。

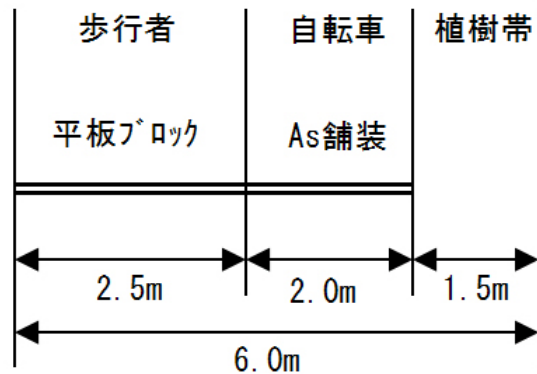
03002 岩手県盛岡市（都）盛岡駅本宮線（杜の道） 種別：自転車歩行者道



歩道と自転車の舗装材質の違い、通行区分標識等の設置

通行区分については、舗装等の色彩・材質の違いにより明確に区分し、標識設置および歩道照明を境界に設置するなど、通行帯を明確化するとともに、車両進入防止の車止めについては、緊急時に対応できるように脱着式の構造とした。

04001 宮城県仙台市 市道晩翠通線 種別：自転車歩行者道



バリアフリー歩道整備の一環として、歩行空間の再配分により、自転車と歩行者の通行空間を色分けした。

歩道を透水性平板ブロック、自転車道を透水性アスファルト舗装で施工

04002 宮城県仙台市 一般国道4号（東二番通り） 種別：自転車歩行者道



整備前 整備後





- バリアフリー歩道整備の一環として歩行空間の再配分により自転車と歩行者の分離した自転車道の整備を行った。
- 歩道の利用の利便性に考慮し、コの字形の柵を4～5m程度の間隔で配置し、沿道の利用状況や火災、事故等不測の事態等様々な歩道の使用形態に対して自由に対応できるように脱着式の構造とした。
- 分離柵設置後の遵守率は自転車・歩行者とも約90%。特に自転車の遵守率は50%⇒90%と大幅に向上
- 一般利用者の約80%、交通困難者（視覚障害者、車いす利用者等）の約90%が分離柵の設置が必要と回答

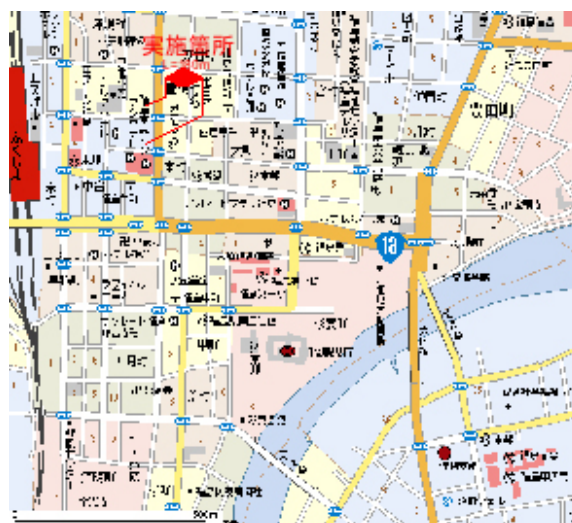
07001 福島県棚倉町 県道矢祭・棚倉自転車道（久慈川サイクリングロード） 種別：自転車歩行者専用道



道路管理者は「自転車道」として整備。

規制標識「自転車及び歩行者専用」(325の3)を設置して「普通自転車の歩道通行可」の交通規制を実施。

07002 福島県福島市 一般県道水原福島 種別：自転車専用車両通行帯



道路管理者は「車道」として整備した。公安委員会は規制標識「専用通行帯」(327の4)、および規制標示

「専用通行帯」(109の6)を設置して車両通行帯の交通規制を実施。

07003 福島県喜多方市 一般県道会津若松熱塩温泉自転車道線 種別：自転車歩行者専用道



自転車道と交差する道路の分岐に案内標識を設置した。自転車道と車道の間を設置することで、どちらからも視認可能となっている。交差する橋梁の名前と道路を右折した場合の行き先を示した。

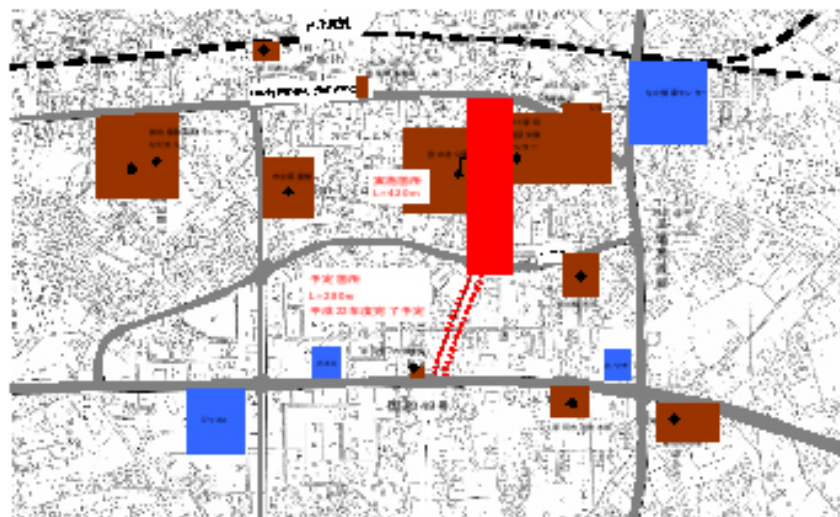
07004 福島県喜多方市 一般県道会津若松熱塩温泉自転車道線 種別：自転車歩行者専用道

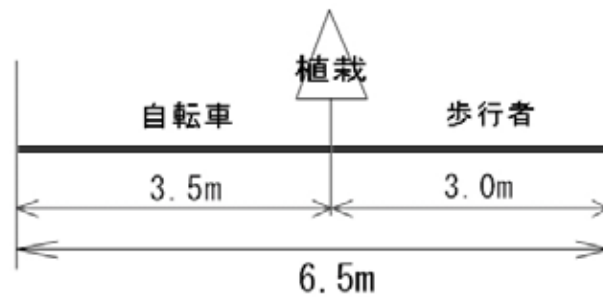




車道との交差部に車止めを設置し、自動車交通との分離を図った。車止めは景観色（ダークブラウン）とし景観に配慮したほか、逆U字型の枠内に二人乗り禁止のイラストを入れ、自転車の交通マナー向上を促している。

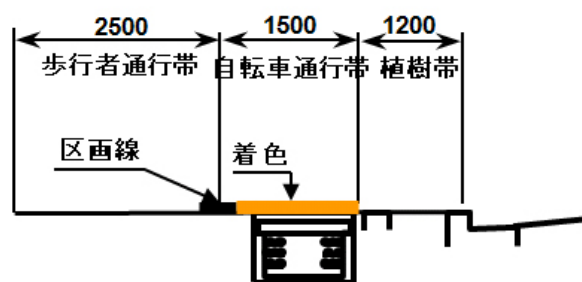
08001 茨城県那珂市 都市計画道路上菅谷停車場線 種別：自転車歩行者道





自転車と歩行者を分離した自転車歩行車道の整備

08002 茨城県水戸市 一般国道50号（銀杏坂通り） 種別：自転車歩行者道



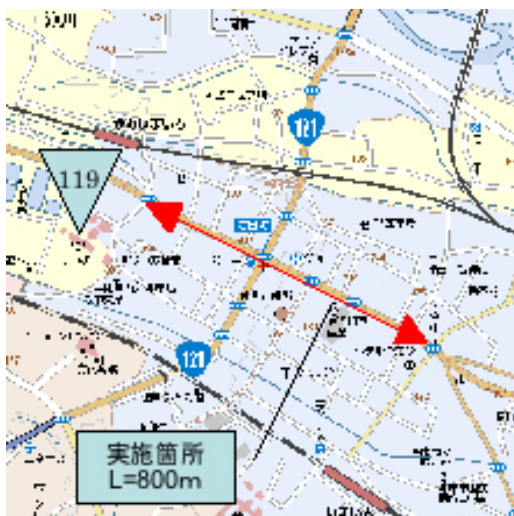
バリアフリー歩道整備の一環として、歩行空間の再配分により、自転車と歩行者の分離した自転車道の整備を行った。歩道の利用の利便性に考慮し自転車通行帯をカラー着色し、歩行者通行帯との分離を明確化した。

09001 栃木県日光市今市 一般国道 119号 種別：自転車専用車両通行帯



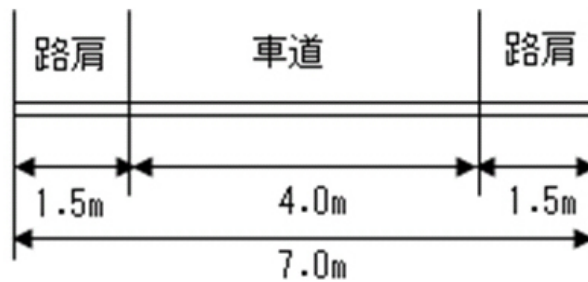
自転車空間と歩道・車道の分離 中心市街地における交差点において、歩行者は歩道橋を通行し、自転車は自転車レーンを通行することにより、歩行者と自転車の分離を図った。

09002 栃木県日光市今市 一般国道 119号 種別：自転車専用車両通行帯



中心市街地における歩行空間の確保のため、自転車レーンを車道として整備し歩行者と自転車の分離を図った。

09003 栃木県宇都宮市 市道 1137 号線（石町・八日市場通り） 種別：路側帯



道路両側の路肩部をカラー舗装し、自転車歩行者通行帯を設置 路肩部をカラー舗装することで、自転車歩行者と自動車の通行区分を明確にした。車線幅を削減し、路肩部を拡幅することで、歩行空間を確保した。

10001 群馬県前橋市 (一) 石倉前橋停車場線 種別：自転車歩行者道





自転車走行空間の明示による歩行者と自転車の接触の防止

自転車と歩行者の走行区分を視覚的に表現し接触事故を少なくするための工夫を行った。

10002 群馬県前橋市（主）前橋玉村線 種別：自転車歩行者道（自転車横断帯）



信号機のない細街路との交差点において、自動車運転手に注意を喚起し、事故の軽減を図る工夫を行った。

10003 群馬県前橋市 (一) 前橋大間々桐生線 種別：自転車歩行者道



信号機のない細街路との交差点において、自転車運転手に注意を喚起し、事故の軽減を図る工夫を行った。

10004 群馬県前橋市 一般国道 17 号 種別：自転車歩行者道



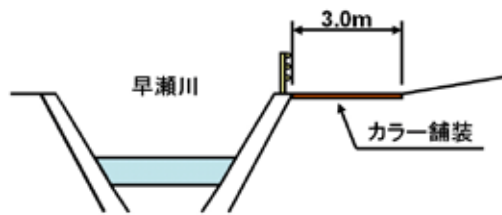
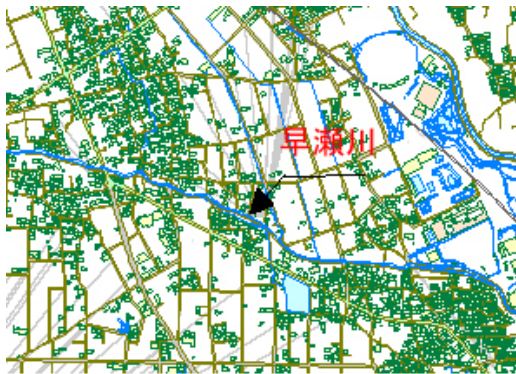


バリアフリーの整備に合わせ、群馬県内で進められている「群馬県サイクリングロードネットワーク」の整備を実施。

着色による通行区分を明確にし、通行自転車と歩行者との接触事故等の軽減を図る。

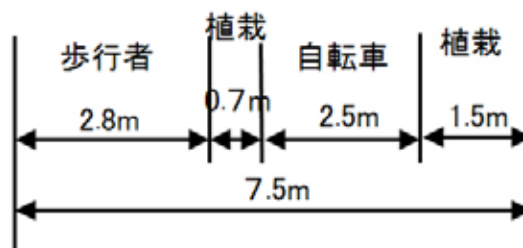
10005 群馬県高崎市 一級河川早瀬川 種別：自転車歩行者専用道路





未舗装の河川管理道路をカラー舗装化し自転車歩行者専用道路として整備。
転落防止のため県産木材を使用した転落防止柵を設置した。

11001 埼玉県所沢市並木地内 種別：自転車歩行者道



バリアフリー歩道整備の一環として、標識と路面標示により歩行者と自転車を分離していたが、植栽により分離する整備を行った。

植栽による分離は、20mを1スパンとし幅0.7m長さ5.0mの植栽設置により自転車と歩行者の錯綜防止策として整備を行った。

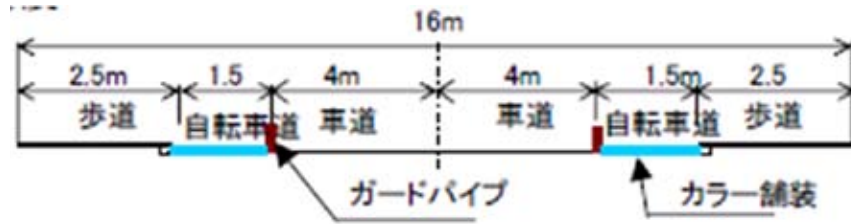
11002 埼玉県所沢市 一般国道 463 号 種別：自転車歩行者道



自転車用標識などは、誰からも見やすくわかりやすいものとなるよう、ユニバーサルデザインを踏まえたデザインとした。歩道への路面表示は、走行中の自転車利用者からも見やすいよう縦方向が2倍となった縦長のデザインとした。

11003 埼玉県志木市 主要地方道 保谷志木線 種別：自転車専用車両通行帯





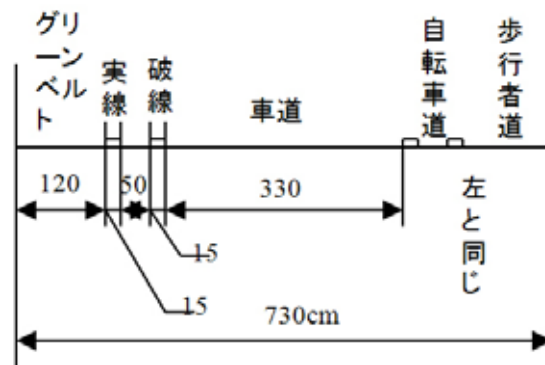
当該箇所は、駅近隣および集合住宅前であったため停車帯での路上駐車が多く、また歩道が狭かったため、歩行者や自転車の安全な通行の妨げとなっていた。停車帯を自転車レーンとすることにより、歩行者と自転車を分離させ安全性が向上し、違法駐車を減少させることができた。

11004 埼玉県三郷市 JR 三郷駅周辺・つくばエクスプレス三郷中央駅周辺 種別：自転車歩行者道



歩道、自転車道、車道を分離した都市計画道路を整備・標識の設置と路面表示により各々の通行区分を明確化し、安全を確保・歩道と自転車通行帯を線で区分、通行帯を明確化

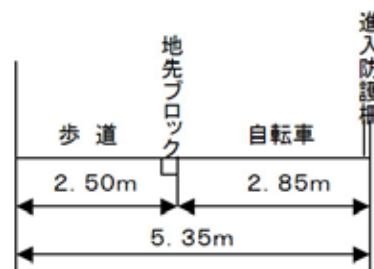
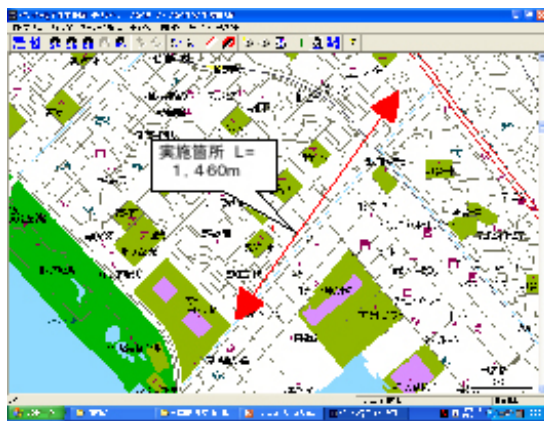
11005 埼玉県深谷市 市道 D-715 号線 種別：路側帯



生活道路における自転車走行位置の明示 緊急市町村道安全対策事業の一環として、生活道路の再配分により、車道と自転車、歩行者を分離した区画線の整備を行った。

12001 千葉県千葉市 市道 高洲1号線外 種別：自転車歩行者道





自転車歩行者道として整備を行い、舗装色により、自転車走行位置を明示した。

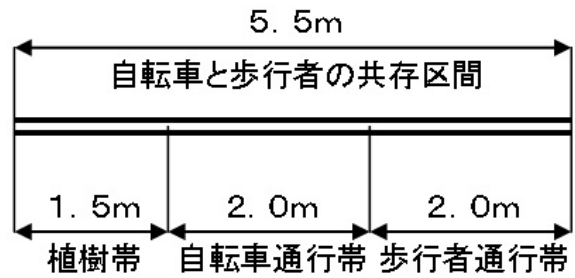
12002 千葉県成田市 成田市ニュータウン地区 種別：自転車専用道



新住宅市街地開発事業に伴う自転車専用道の整備 良好な居住環境の整った住宅市街地を計画的に面整備していく中で、単路で自転車専用道を41路線(延べ10.4km)整備した(幅員は全幅で2.0m～2.4mにて整備)。

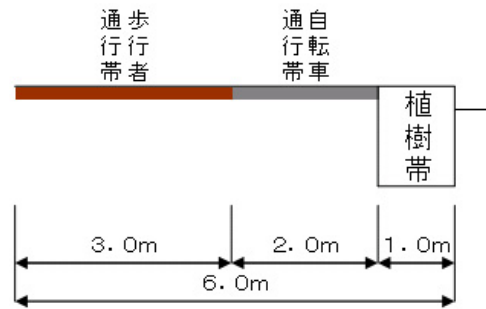
13001 東京都 特例都道 453 号（国際通り） 種別：自転車歩行者道

自転車利用環境総合整備事業の一環として、自転車の利用促進を図るため安全で快適に利用できる自転車道のネットワークを構築する。既存歩道を舗装のカラー化と標識等による自転車通行帯と歩行者通行帯の視覚的な分離を行い、交差点滞留部においては自転車と歩行者の共存空間として整備した。



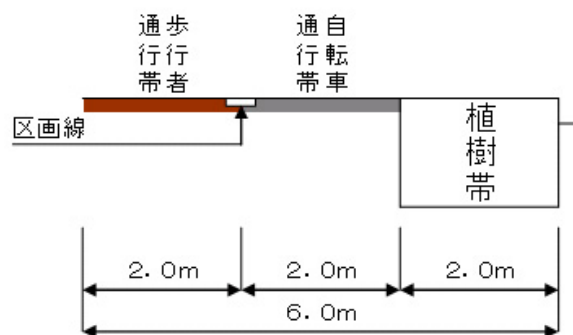
13002 東京都 特例都道 453 号（浅草通り） 種別：自転車歩行者道





自転車利用環境総合整備事業の一環として、自転車利用の促進を図るため安全で快適に利用できる自転車道のネットワークを構築する。既存歩道を舗装のカラー化と標識等によって自転車通行帯と歩行者通行帯の視覚的な分離を行った。

13003 東京都 特例都道 405 号 (外堀通り) 種別：自転車歩行者道

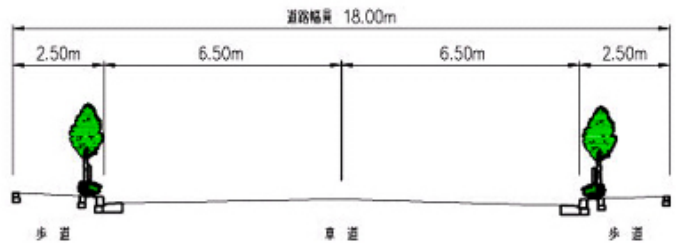


自転車利用環境総合整備事業の一環として、自転車利用の促進を図るため安全で快適に利用できる自転車道のネットワークを構築する。既存歩道を舗装のカラー化と標識等による自転車通行帯と歩行者通行帯の視覚的な分離を行い、さらに、区画線により自転車の通行部分を指定した。

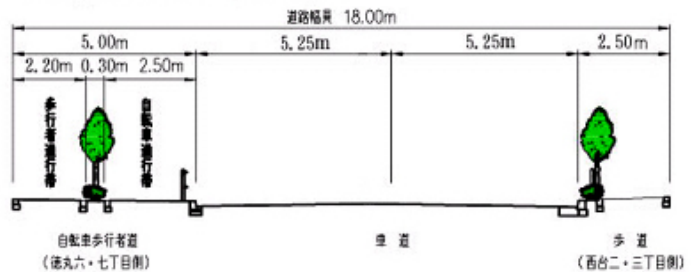
13004 東京都板橋区 徳丸・西台地区（不動通り） 種別：自転車歩行者道



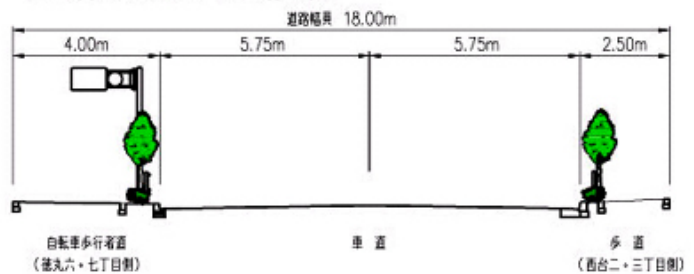
徳丸・西台地区 整備前断面図



整備後断面図（分離部）



整備後断面図（拡幅部）



歩道と自転車道、分離植樹帯および通行区分標識の設置車道幅員の縮小により、自転車と歩行者の分離した自転車道の整備を行った。

13005 東京都 霞ヶ関 警視庁近く 種別：自転車歩行者道



ここで初めて自転車通行帯＝グレー、歩行者通行帯＝茶系が実施され、その後のモデルとなった。

13006 東京都港区西新橋（外堀通り） 種別：自転車歩行者道



13007 東京都文京区後楽（外堀通り） 種別：自転車歩行者道



13008 東京都国立市 都道 146 号 種別：自転車歩行者道



13009 東京都港区芝公園（日比谷通り） 種別：自転車歩行者道



13101 東京都 山手通り 種別：自転車歩行者道



中野区上落合二丁目交差点付近（完成区間） 昭和・東中野地区



自転車通行帯と歩行者通行帯は、植栽、あるいはツリーサークルで分離

渋谷区本町



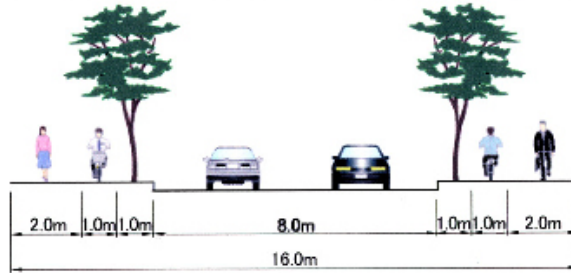
新宿区西新宿



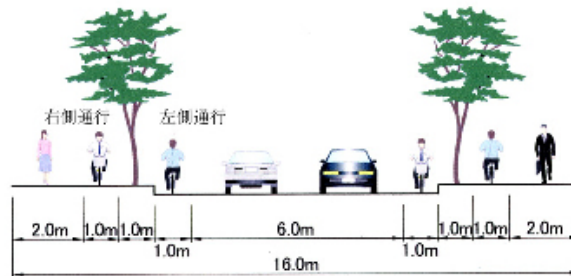
歩行者通行帯と自転車通行帯は舗装の色で分離

13201 世田谷区社会実験 種別：自転車歩行者道（1）、自転車専用車両通行帯（2）

(1) 実験一1 歩道における自転車走行レーンの設置 【標準断面図】

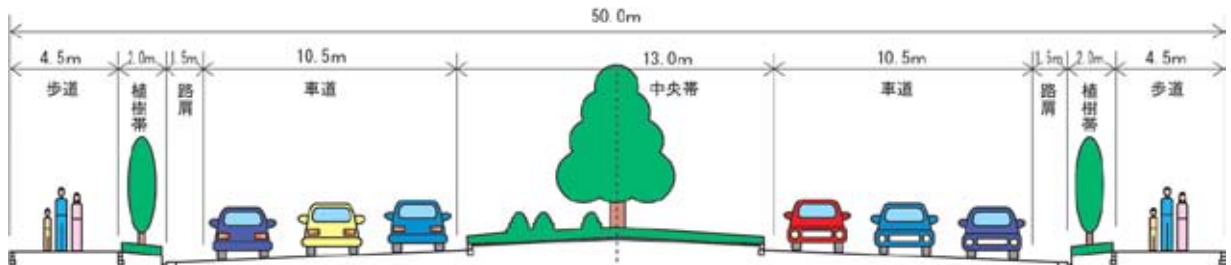


(2) 実験一2 道路空間の再構築に伴う自転車走行レーンの設置 【標準断面図】



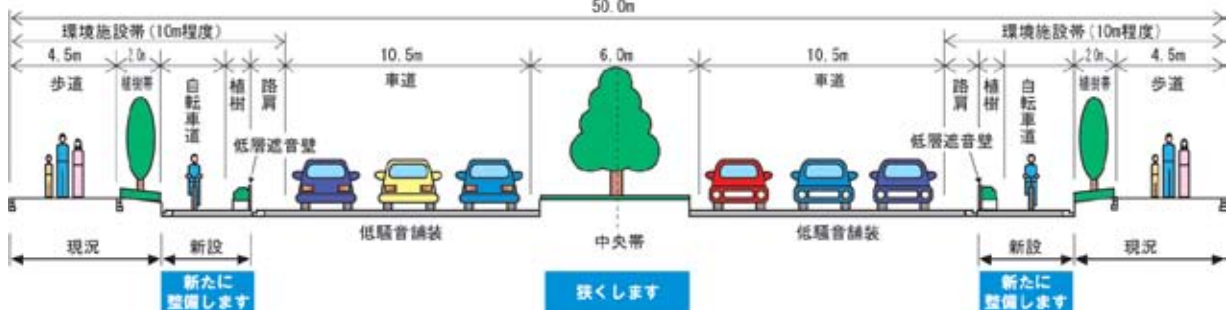
14001 川崎市 一般国道 15号（第一京浜） 種別：自転車道

整備前



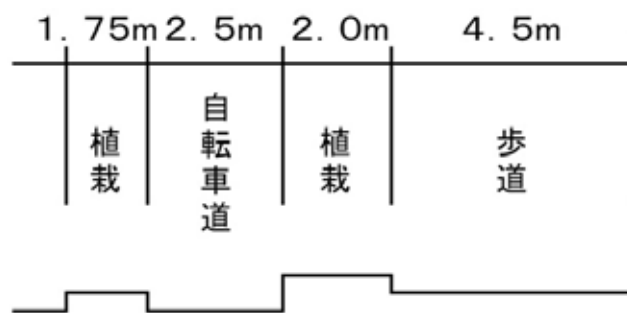
整備後

沿道環境整備の一環として、歩道の一部を自転車走行空間として整備



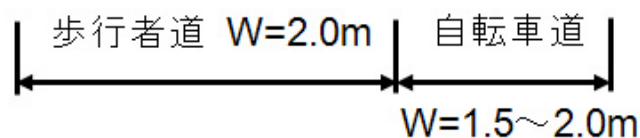
歩行者空間との間に植栽を整備することにより両者の分離を誘導している。

14002 川崎市 市道富士見鶴見駅線 種別：自転車道



本路線に小学校・中学校・病院が隣接しており、歩行者と自転車の交通量が多いため、安全で快適な歩行空間を確保するため自転車道の整備を行った。

15001 新潟県新潟市 一般国道7号（東大通り） 種別：自転車歩行者道



当該地区は、JR 新潟駅前に位置するバリアフリー重点整備地区であるため、新潟の玄関口として「風格と個性のある道路」を基本コンセプトとして、バリアフリー化整備を行った。

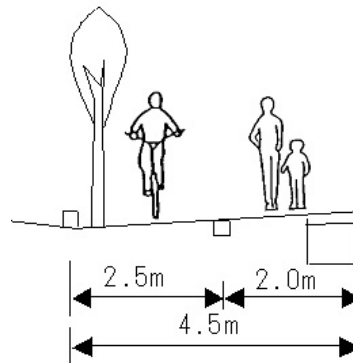
歩行者等の安全性を確保するため、歩行者道と自転車道の通行区分を明確に分離した。

15002 新潟県柏崎市 主要地方道 鯨波宮川線 種別：自転車歩行者道



道路改良事業の一環として、延長 1.8km 区間の歩行空間に植樹帯を設置し、自転車と歩行者に分離した自転車道の整備を行った。

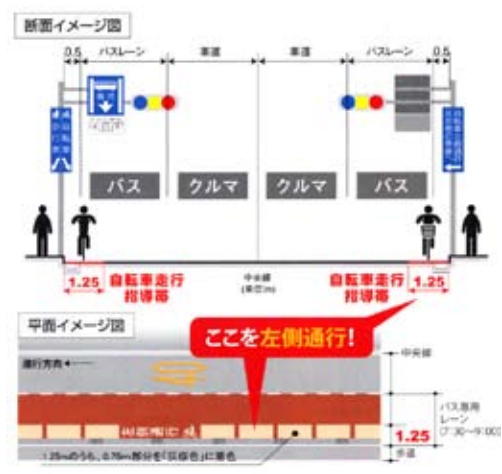
16001 富山県魚津市 一般県道沓掛魚津線 種別：自転車歩行者道



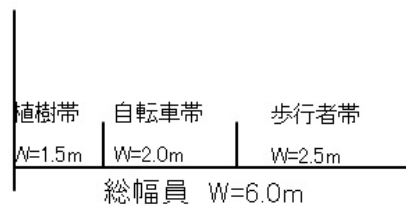
バリアフリー歩道整備の一環として、歩行帯と自転車通行帯をカラー舗装により分離。道幅員の見直

しにより歩道を拡幅し、マウントアップ歩道を歩道横断勾配の変更によりフラット化したことで安全快適な歩行空間を確保。

17001 金沢市社会実験 種別：自転車道



18001 福井県福井市 一般県道福井停車場勝見線 種別：自転車歩行者道



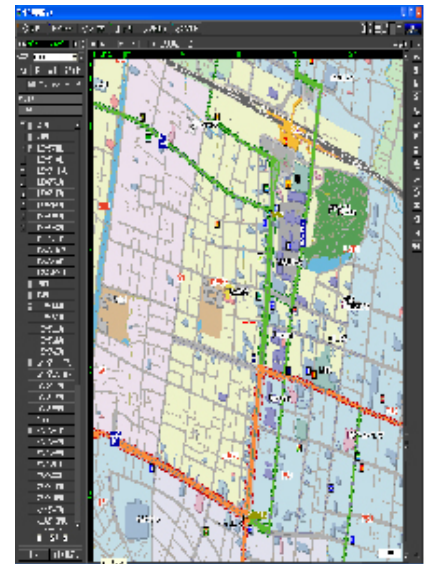
幅員 6m の自歩道において区画線により歩行空間を再配分。
誘導ブロックの移設、自転車通行帯の巻込み部はゼロ擦付けを実施。

19001 山梨県甲府市 甲府荻崎線（平和通り） 種別：自転車歩行者道



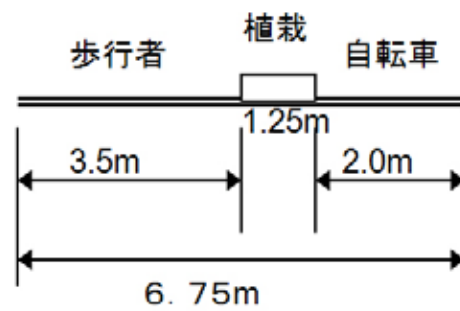
バリアフリー歩道整備の一環として、歩行空間の再配分により、自転車の走行位置を色分けして明示した。

19002 山梨県甲府市 一般国道 52 号（平和通り） 種別：自転車歩行者道



平成 18 年以前は、切り下げが左側通行を意識した導線設定で設置されていたが、実態に合わせ両方向から通行できるように改修した。

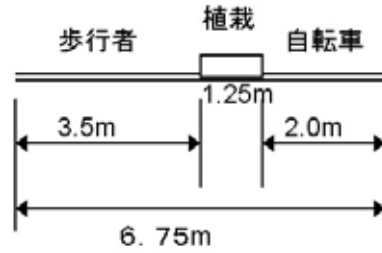
20001 長野県長野市 市道 長野大通り線 種別：自転車道



街路事業にあわせ自転車歩行空間と歩道とを植栽帯により分離し、車道の両端に配置した。
国土交通省が提示したモデルケースに極めて近い。

20002 長野県長野市 市道長野大通り線 種別：自転車道





街路事業にあわせ自転車歩行空間と歩道とを植栽帯により分離し、車道の両端に配置した。

2003 長野県松本市 市道 1223 号線 (こまくさ通り) 種別：自転車専用車両通行帯



- 段差解消のため、舗装補修を行った。
- 滑り止めおよび反射材入りのカラー舗装を施した。
- 自転車専用レーンへの車両進入を防ぐため、自転車専用レーンと車道に凹凸のついた白線を追加した。

2003 長野県松本市 市道 1223 号線 (こまくさ通り) 種別：自転車道



- 段差解消のため、舗装補修を行った。・自転車専用横断帯を設置し、自転車マークの標示を設けた。
- 交差点の明確化を図るため、車道に T 字標示を設けた。

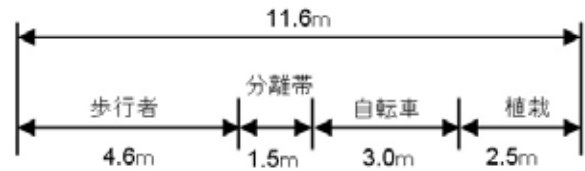
22001 静岡県静岡市 一般国道 1 号（清閑町） 種別：自転車歩行者道



バリアフリー歩道整備の一環として、歩道の凹凸を是正し、排水性舗装ブロックを設置。歩行者と自転車の通行帯を路面標示（平板ブロック）にて区分した。

22002 静岡県静岡市 （一）高松日出線 種別：自転車歩行者道





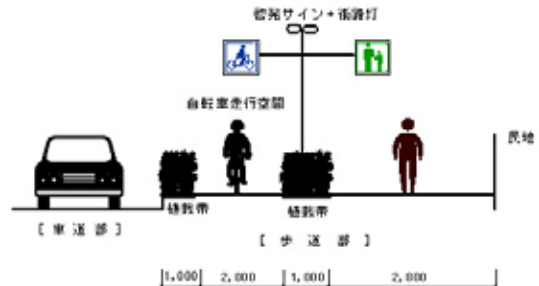
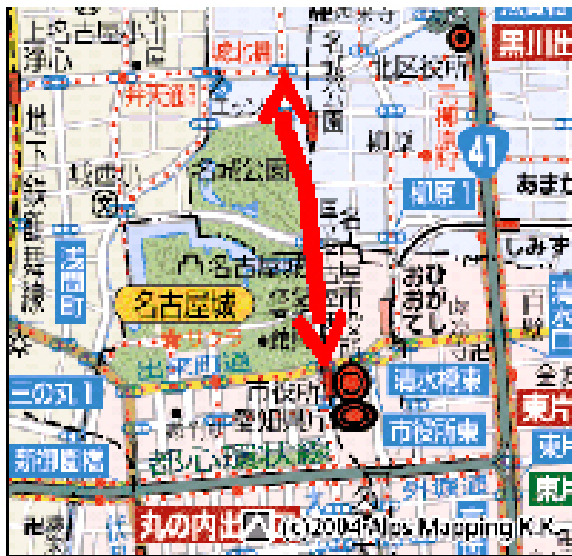
歩道と自転車道を物理的に分離し、安全で快適な自転車走行空間を確保。

22003 静岡県静岡市 種別：自転車歩行者道



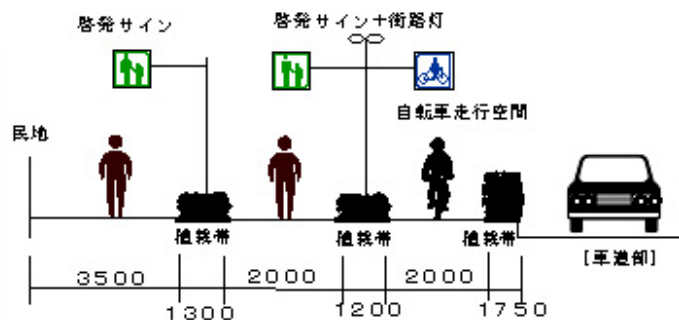
23001 愛知県名古屋市 市道大津町線 種別：自転車歩行者道





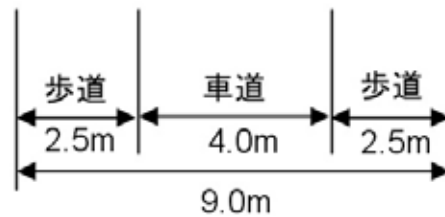
歩道と自転車を植栽で物理的に分離した。植栽帯で走行帯を物理的に分離したことで、自転車の車道寄り走行が増加した。

23002 愛知県名古屋市 主要地方道山王線 種別：自転車歩行者道



歩道と自転車が既に植栽帯で分離されている箇所において、効果を高めるために啓発看板と路面標示を設置。

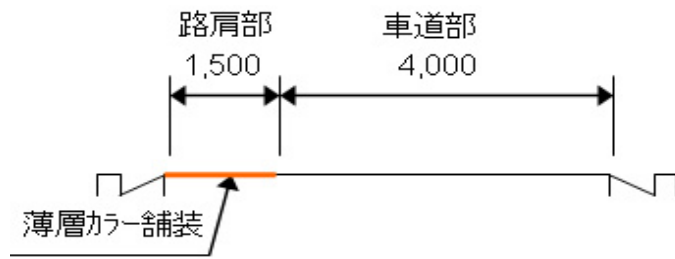
23003 愛知県名古屋市 市道吹上小坂町第2号線 種別：自転車歩行者道



コミュニティ・ゾーン形成事業の一環として、ゾーン内へ流入する自動車の通過交通量や速度を抑制し、歩行者や自転車が安全で快適な通行ができる道路環境を形成するため、コミュニティ道路の整備に伴い一方通行化するとともに、自動車の速度を極力抑えるため、一定の間隔でフォルト部を設け、道路線形をジグザク型とした。

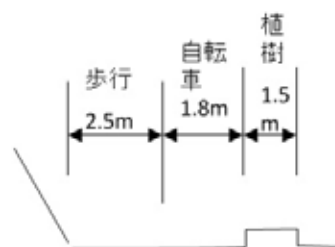
24001 三重県桑名市 市道記念線 種別：自転車歩行者通行帯





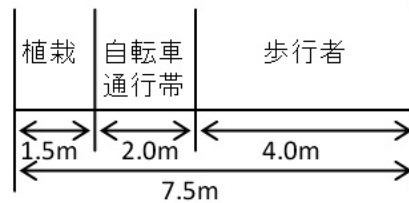
歩行者および自転車の通行帯をカラー舗装し、歩車道区分を明確化。路肩部の電柱、街路灯等の支障物件を端部に移設し、道路幅員を確保。

25001 滋賀県東近江市 一般県道八日市停車場線および同雨降野今在家八日市線 種別：自転車歩行者道



自転車歩行者道において、舗装の材質を変えることにより、自転車の通行部分を指定。

26001 京都府京都市 一般国道9号 種別：自転車歩行者道



バリアフリー歩道整備の一環として、歩行者と自転車の通行帯を分けた。電線共同溝と植栽帯の設置と合わせ、歩道を拡幅し、自転車通行帯を確保した。

26002 京都府京都市 種別：自転車歩行者道

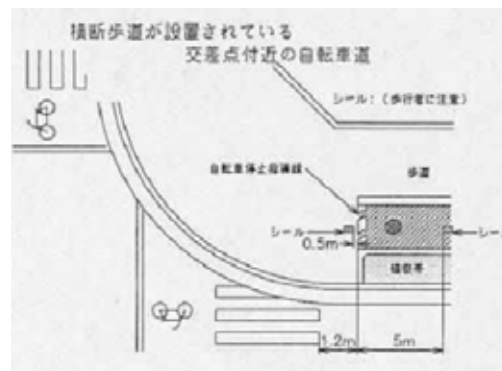


市内のほとんどの自転車通行帯、自転車横断帯が茶系色に塗装あるいは舗装されている。

26003 京都府京都市 種別：自転車歩行者道

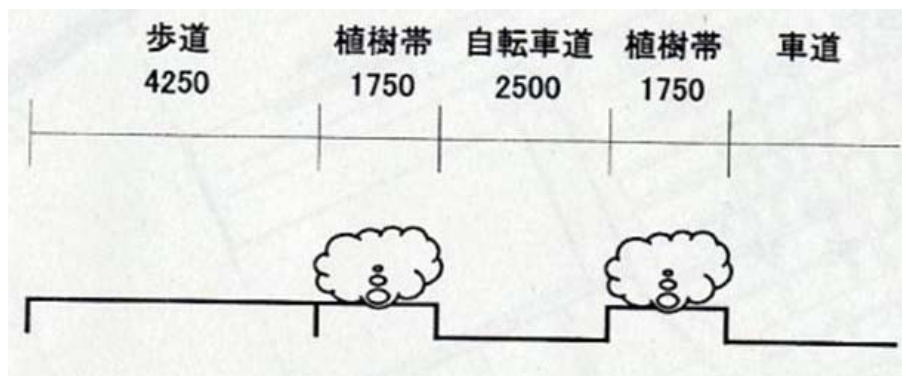


27001 大阪府大阪市 主要地方道（市道）築港深江線 種別：自転車歩行者道



歩行者のたまりスペースを確保するため、交差点の手前で自転車道を止めている。

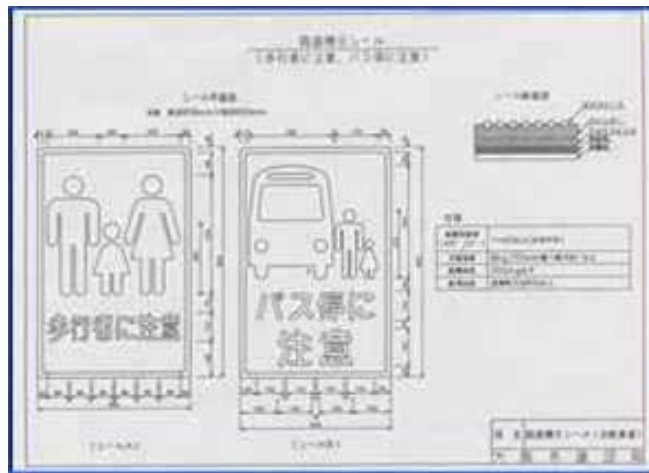
27002 大阪府大阪市 国道 172 号および主要地方道（市道）築港深江線 種別：自転車道



車道幅員を削減して、歩道と物理的に分離した自転車道を整備。自転車道の路面には、色（レンガ色）および自転車マークを設けて自転車の通行帯であることがわかるようにしている。

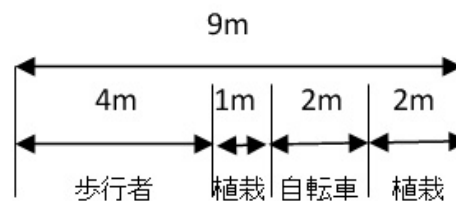
27003 大阪府大阪市 国道 172 号および主要地方道（市道）築港深江線 種別：自転車歩行者道





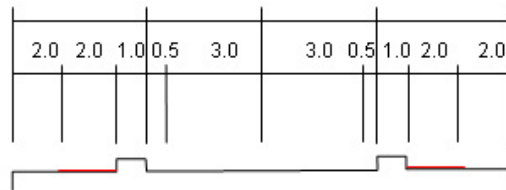
視覚障害者誘導用ブロックが設置されているバス停留所の前後においては、自転車道を切っている。

28001 兵庫県神戸市 中央幹線（西須磨） 種別：自転車歩行者道



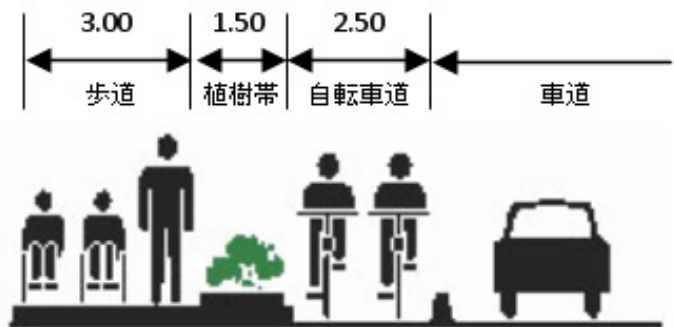
- 自転車歩行者道において、舗装色又は植栽帯により、歩行者と自転車の通行帯を分離
- 歩行者と自転車の分離を促すための啓発看板を植栽帯に設置

28002 兵庫県姫路市 一般県道 姫路環状線 種別：自転車歩行者道



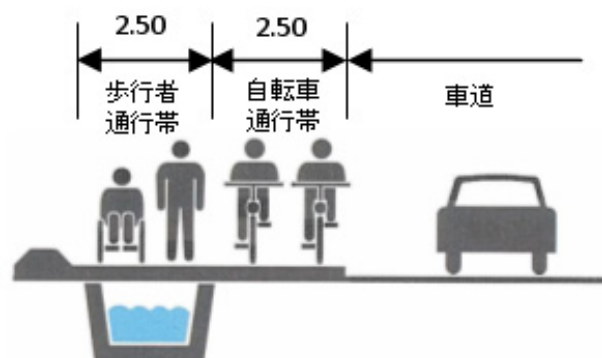
- 歩道と自転車道の街渠をなくし、フラット構造にすることにより、自転車通行空間を確保
- 歩道部植栽をなくすことにより、歩行空間を確保

33001 岡山県岡山市 一般国道 53号 種別：自転車道



当該箇所は、平成 17 年度に開催された岡山国体のメイン会場周辺であること、また自転車交通量が多く、自転車と歩行者のすれ違いや追い越しができるよう、構造的に分離して幅員を確保し整備を行った。

33002 岡山県岡山市 一般国道 53 号 種別：自転車歩行者道



当該箇所は、平成 17 年度に開催された岡山国体のメイン会場周辺であること、また自転車交通量が多く、自転車と歩行者のすれ違いや追い越しができるよう、水路に蓋かけをすることで幅員を確保し整備を行った。

33003 岡山県岡山市 一般国道 53 号 種別：自転車歩行者道





当該箇所は、平成 17 年度に開催された岡山国体のメイン会場周辺であること、また既存のバス停は幅員が狭いため、利用者が風雨にさらされず座ってバスを待つことができるバス停の整備を行った。

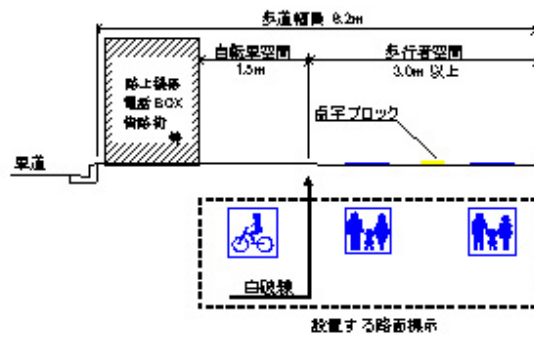
33004 岡山県岡山市 一般国道 53 号 種別：自転車歩行者道



当該交差点の滞留部において、自転車走行空間と歩行空間を分離せず共存区間として整備を行った。

34001 広島県広島市 市道中広宇品線（段原地区） 種別：自転車歩行者道





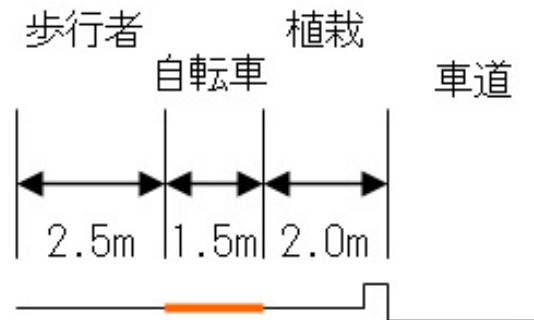
歩道の車道寄り幅 1.5m の位置に区画線（白色、破線）を引き、建物側を歩行者通行帯、車道側を自転車通行帯とし、それぞれ歩行者、自転車マークを設置した。

34002 広島県広島市 一般国道 54 号（可部街道） 種別：自転車歩行者道



電線共同溝事業に併せバリアフリー歩道整備の一環として、歩行者空間の再配分により、自転車と歩行者を視覚的分離した、自転車歩行者道を整備した（自転車通行部分をベンガラ色で舗装）。公安委員会は普通自転車の歩道通行可の交通規制を実施。自転車の通行部分の指定は行わない。

34003 広島県広島市 一般国道54号(可部街道) 種別：自転車歩行者道



- 電線共同溝事業に併せ、バリアフリー歩道整備の一環として、歩行者空間の再配分により、自転車と歩行者を視覚的分離した、自転車歩行車道を整備した（自転車通行部分をベンガラ色で舗装）。
- 自転車通行帯の連続性を確保するため、滞留部においても舗装の色により走行位置を明示した。
- 公安委員会は普通自転車の歩道通行可の交通規制を実施。自転車の通行部分の指定は行っていない。

34004 広島県福山市 一般国道2号福山市東桜町他 種別：自転車歩行者道





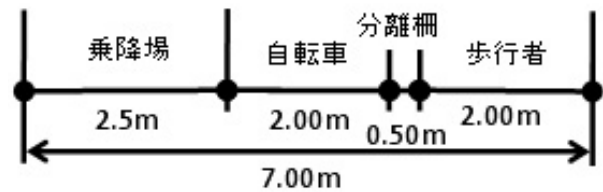
- バリアフリー歩道整備の一環として、歩行空間の再配分により、自転車と歩行者の分離した自転車道の整備を行った。
- インターロッキングブロックの色・材質を組み合わせ、自転車通行走行位置を明示。

34005 広島県福山市 一般国道2号福山市東桜町他 種別：自転車歩行者道



- バリアフリー歩道整備の一環として、歩行空間の再配分により、自転車と歩行者の分離した自転車道の整備を行った。インターロッキングブロックの色・材質を組み合わせ、自転車通行走行位置を明示。

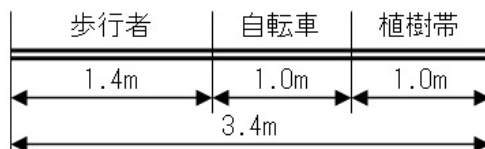
35001 山口県山口市 主要県道山口小郡秋穂線（山大通り） 種別：自転車歩行者道



- 急増する自転車と歩行者との事故防止のため、街路事業の一環として、自転車と歩行者を分離した自転車道の整備を行った。
- 自転車通行の連続性を保持するため、植樹帯をバスベイとして利用し、歩行空間とバス乗降場の間に自転車走行区間を確保した。

36001 徳島県徳島市 一般国道55号 種別：自転車歩行者道





電線共同溝事業にあわせて整備を行った。舗装の色分けにより、歩行者と自転車の通行位置を明示。

37001 香川県高松市 市道片原町沖松島線 種別：自転車歩行者道



- カラー透水性舗装により、自転車通行区間と歩行者通行区間を分離した。
- 路面の不陸箇所や滑りやすい箇所について、透水性舗装を行い路面の平滑化と滑りにくい舗装構造に修繕した。

37002 香川県 種別：自転車歩行者道



37001 とは路面色が逆なので、サインの色も逆になっている。

38001 愛媛県松山市 市道中央循環線 種別：自転車歩行者道



- 舗装の色・材質の組み合わせ等により自転車走行位置を明示
- 規制標識「自転車及び歩行者専用」を設置

39001 高知県高知市 (一) 梅ノ辻朝倉線 (天神橋交差点) 種別：自転車歩行者道

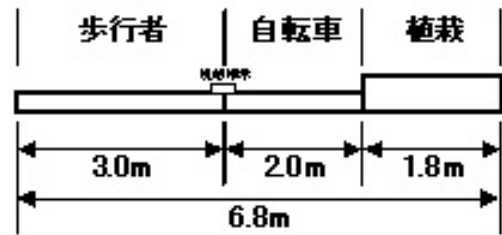


○あんしん歩行エリア内の交通事故対策の一環として、交差点滞留部において自転車走行区間と歩行者空間を分離せず、共存区間として整備した。

○それぞれの縁石縁端構造は、横断歩道部では2cm段差とし、自転車横断帯部では0cmとした。

40001 福岡県福岡市 市道) 千代今宿線 (明治通り) 種別：自転車歩行者道





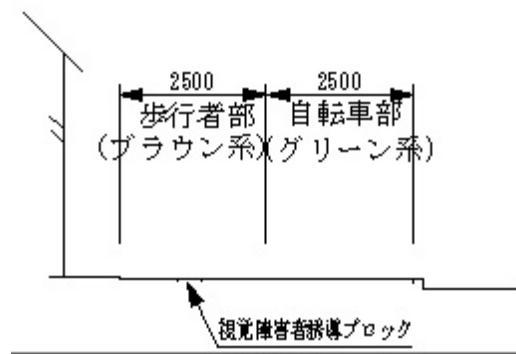
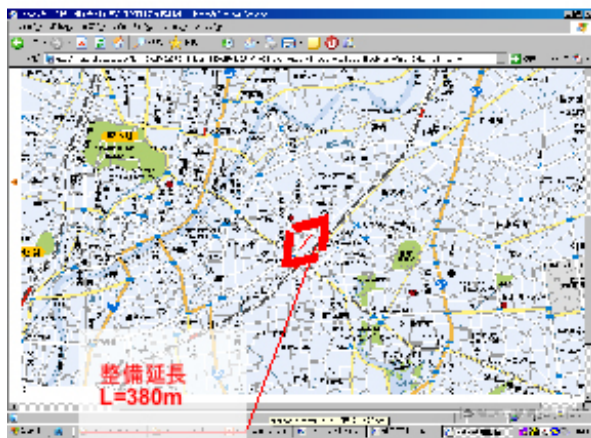
福岡市内における自転車走行空間の創出に向けた初めての取り組みとして、既存自転車歩行者道において、自転車と歩行者の通行区分を明確化した整備と自転車通行部分を指定する交通規制を行った。

41001 佐賀県佐賀市 国道 264 号 種別：自転車歩行者道



バリアフリーの観点から、自転車道と歩道を分離して整備し、高齢者や障害者にもやさしい道路空間を創造した。歩道と自転車道の間には約 10m 間隔で植樹帯を設けた。

43001 熊本県熊本市 種別：自転車歩行者道



歩行者および自転車利用者の安全性向上、並びに自転車空間のネットワーク化を図るため、自転車空間と歩行者用空間を色分けし、視覚障害者用誘導ブロックの設置を行う。

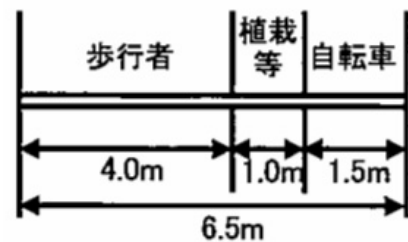
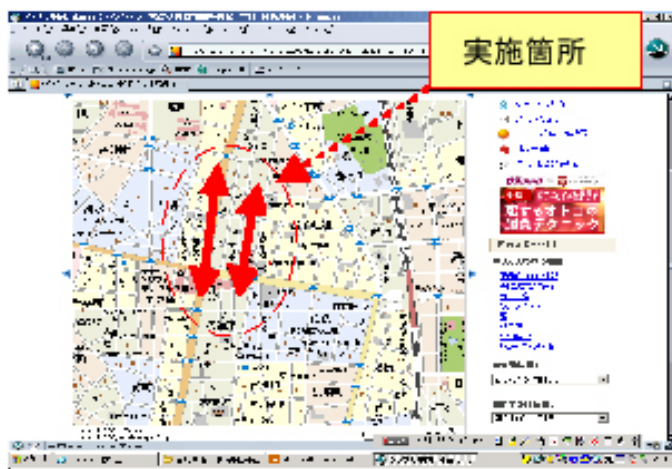
44001 大分県大分市 一般国道10号 別大道路 種別：自転車歩行者道





- 一般国道 10 号別大拡幅事業一環として、自転車と歩行者の通行を区分した自転車歩行者道を整備した。
- 一部の区間については、「別大国道景観整備検討委員会」により採択された計画をもとに、舗装の色、足型・自転車マーク、標識による通行区分の標示を行った。

45001 宮崎県宮崎市 一般国道 220 号（宮崎市橋通り） 種別：自転車歩行者道



- 自歩道において、自転車と歩行者を分離するため自転車走行位置を歩道ブロックとのデザイン（カラー）を変えて明示して整備を行った。
- 自転車走行帯を認識できるよう規制標識（自転車専用）の設置を行った。

資料編 自転車に係わる最近の動き

警察庁の取り組み

自転車が安全に公道を走るにはルールが必要となる。わが国においては警察庁が主務官庁となり、公道を利用する人と乗り物についてのルールとして、「道路交通法」が昭和35年6月25日に法律第105号として制定され、以降、社会情勢に応じて改正が重ねられてきた。自転車にかかる主なものは、「第3章 車両及び路面電車の交通方法の第13節 自転車の交通方法の特例」として定められた。

道路交通法における自転車の走行区分を包括的にいうと、「自転車は車両であるので車道の左端を走ること」と定められている。しかし、改正前は同法第63条の4において、「普通自転車は、道路標識等により通行することができることとされている歩道を通行することができる」と、自転車の歩道通行の例外が認められており、これを通称「自歩道」というが、知識のない自転車運転者は、自歩道でない区間でも当たり前のように歩道通行するようになり、また、特に自動車免許を持たない若年層、主婦層、高齢者等、道路交通法を知る機会のない層を中心に、ここ数年の間にメールや傘差し、逆走、暴走などの無秩序な自転車運転が目立つようになり、対歩行者、対自転車の事故が急増し社会問題化してきた。

この状況を国でも問題視し、主に自転車関連事故の低減を図るため、平成19年6月14日に道路交通法を改正し、平成20年6月から適用することとなった。

道路交通法の自転車に係わる主な改正点は以下の3点である。

1. 幼児、児童と政令で定める者及び車道通行が危険な状態であるときは、自転車は自歩道でなくても歩道を通行できる。
2. 自歩道で自転車ゾーンがあるところでは、自転車は自転車ゾーンを通行しなければならないが、歩行者がいない場合は歩道の状況に応じた速度と方法で通行することができる。歩行者は歩行者ゾーンを通行するように努めなければならない。
3. 児童、幼児の保護者は児童、幼児を自転車に乗車させるときは乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

自転車事故の急増の原因の一つに、自転車が手軽な乗り物であるがゆえに、自転車運転者が自転車で道路を走るときに道路交通法の適用を受けることをまったく認識していないことが挙げられる。したがって国では、道路交通法の改正を機に、政府機関の交通対策本部名で以下の通達を各省庁、都道府県に行った。

「自転車の安全利用の促進について」

平成19年7月10日

中央交通対策会議交通対策本部決定

近年、自転車事故が増加するとともに、自転車が歩道を無秩序に通行している実態を踏まえ、今般、自転車の歩道通行要件の明確化等を内容とする道路交通法の改正が行われたところである。これを機会に、自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進するため、国及び地方公共団体は、次の措置を講ずるものとする。

なお、自転車の通行ルールの広報啓発に当っては、別添の「自転車安全利用五則」を活用するものと

する。

1 自転車通行ルール及び今般の道路交通法の改正内容（以下「自転車通行ルール等」という。）の広報啓発に努めること

また、所属職員に対し、自転車通行ルール等の周知を図り、ルールの遵守について指導を徹底すること

2 学校、幼稚園、保育所、福祉施設及び社会教育施設等における交通教育、自転車利用者が参加する各種の講習等のあらゆる機会において、自転車通行ルール等の周知徹底を図ること

3 日本自転車普及協会、自転車産業振興協会等の関係団体に協力を要請する等効果的な自転車の通行ルール等の広報啓発を実施すること

4 自転車利用者の悪質・危険な交通法令違反に対する指導及び取り締まりを強化するとともに、地域交通安全活動推進委員会等と連携して自転車の安全利用を促進するための活動を推進すること

5 自転車に係る通行実態・事故実態等を踏まえ、自転車走行空間の整備を推進すること

別 添

「自転車安全利用五則」

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

この通達を受け、道路交通法を所掌する警察庁はさまざまな対応を行っているが、その中でも教則の見直しは大きなポイントである。道路交通法第108条の28第4項では、道路を通行する者が道路交通法、同施行令、同施行規則を容易に理解できるようにするため国家公安委員会は教則を作成し公表することになっており、実際にはこの教則に規定されている事項が、交通現場でのガイドラインとして使われる重要な意味を持っているものである。

警察庁では「自転車の安全な通行方法等に関する検討懇談会」を設けて教則の見直しにかかる検討を行い、平成19年12月に「自転車の安全利用のための通行方法等について」という提言書をまとめたが、走行帯のある自歩道での自転車の対面通行を認めてしまい、自歩道から車道に出て逆走してしまう可能性については左側通行の周知徹底を図って防ぐ、という現状に即さない部分以外は、従来例示のなかった安全運転義務違反となる行為の傘差し運転、携帯電話使用等を具体的に挙げる等の事故防止、安全運転を基本とし現状の自転車走行実態を考慮した内容としてパンフレットを作成する等教則に準拠した遵守事項の周知を図ることとした。

一方、国土交通省では化石燃料の枯渇によるガソリン代の高騰が予測され始め、環境、健康志向も含み、移動手段としての自転車が増大した場合の自転車の安全な走行空間確保や駐輪場の確保の問題について認識を深めており、平成19年当初、警察庁と共催で「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」

を開催し、同年7月に「これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて-歩行者と自転車の安心と安全を守るために-」という提言書をまとめた。

余談となるが、わが国の省庁は他省庁が同様の問題に取り組んでいても、ほとんど連携することはなかった。しかし自転車関連問題については、道路を利用するためのルール=道路交通法と、自転車の走行空間=道路の構造とが密接に係わりあっており、どちらかが欠落しても問題解決には至らないことが明白であったゆえに連携したと思われる。このことについて某省庁では「開びやく以来と言われるほど、画期的な出来事であった」とのことであり、見方を変えれば、それほどこの自転車関連問題はわが国において大きな問題であるといえる。

提言書は前書きで「自転車を取り巻く現状を踏まえ、今後の自転車利用環境のあり方についてまとめた」とし、以下のような構成で、自転車の走行空間の現状、問題点、問題点をクリアするためのポリシー、問題に対する5つの取り組み、5つの方策を展開するうえでの留意事項を述べている。

内容としては、地方自治体、大学、団体等の諸研究機関、新聞雑誌などのメディアで研究、提案されていたり、語られていたものも含まれると思われるが、中央省庁で、しかも今まで連携しなかった警察庁と国土交通省が協働で成した提言であり、画期的な提言書であるといえる。

近年の自転車事故増加をはじめとする自転車を取り巻く諸問題について国、特に自転車の安全、快適な走行に直接係わる警察庁、国土交通省が正面から取り組んだ結果のそれぞれの提言書が、それぞれの組織、地方自治体の末端まで行きわたり、その趣旨が理解され実行されることを願うものである。

※ ()内は要約

.....

1. 背景 (自転車の諸問題の背景の説明)

- ①安心・安全な交通環境へのニーズへの高まり (高齢化社会を迎えての車椅子利用に応ずる歩道のバリアフリー化も含め、歩道における歩行者自転車の安全確保のニーズ増加)
- ②自転車事故の増加 (最近10年間で自転車の対歩行者事故件数が約4.8倍に増加、自転車乗用中事故の内容、死者は70歳以上、負傷者は19歳未満に集中)
- ③自転車利用に対する気運の高まり (健康志向や地球温暖化防止の手段としての自転車乗用機会増大、違法駐車車両取り締まり強化による車道走行状況の改善も一因)

2. 歩行者・自転車の交通環境における現状の課題

- ①歩行者・自転車の道路整備が不十分 (クルマ中心の道路整備の流れの中で、昭和40年代交通事故の増加に伴い自動車と自転車を分離=幅員を広く取った歩道に自転車走行を前提とする道路整備をしてきたが、トンネル等で歩道がなくなる、もしくは極端に狭くなる等、十分な整備状況ではなかった。今後は不十分な箇所の整備や計画道路も含め、自転車道の確保も視野に置き予算措置を伴った整備が必要。放置自転車も未解消)
- ②自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分 (自転車の無秩序な走行の増加)

3. 道路空間の再構築に向けた基本事項 (再構築のポリシー・キーワード)

- 人優先 (自動車中心の道路整備から自転車を交通体系の重要な交通手段として位置付け、強者が弱者に空間を譲ることを基本とした人優先の道づくり)
- バランス (歩行者・自転車・自動車3者が調和し、歩行者安全確保前提の自転車走行空間を確保し

事故低減を図る)

- パートナーシップ（自転車の安全乗用空間の確保をするには、道路整備・交通秩序確保を行う道路管理者・公安委員会の他、市町村、NPO、沿道住民、自転車利用者、歩行者が連携し取り組む必要がある）

4. 自転車を考慮した道路空間の実現に向けた5つの取り組み

(1) 走行空間の原則分離の推進

- ①自転車道の整備（自転車の安全な走行空間の確保のための道路空間の再配分）
- ②自転車レーン等による車道走行の円滑化（自転車利用者へのルール徹底を前提とし、違法駐車制御対策と連動した道路・交通事情に応じた自転車レーンの設置推進）
- ③自転車歩行者道における歩行者・自転車の分離（自転車道整備困難箇所における幅員の確保できる歩道の歩行者・自転車の空間的分離の推進）
- ④地域の取り組み（道路全体の幅員が狭いエリアでの自動車の一方通行化等による自転車走行空間の確保のための地域の取り組みの推進）

(2) 駐輪対策の着実な実施（駅前、商店街における自転車の通行を阻害する放置自転車問題解消のための駐輪場整備、放置自転車の撤去の遂行、短時間駐輪のための施設整備、小規模駐輪場設置整備、レンタサイクルの実施の推進）

(3) ルールの周知徹底・マナーの向上（自動車等運転免許未取得者を重点に置いた交通法規、マナーの周知徹底を図るための啓発活動、学校における交通安全教育の推進、悪質な違反者に対する指導、取り締まりの強化、自動車運転者、歩行者に対するそれぞれのルール・マナーの周知徹底の強化推進）

(4) 戦略的整備の速やかな展開

- ①重点的な対策箇所（都市部の交通錯綜箇所の問題解決への優先的取り組み）
- ②モデル地区の整備（IT技術を取り入れた安全対策も視野に入れた安全・快適な自転車走行空間のモデル地区の設置整備、効用の広報）
- ③技術ノウハウの充実（自転車走行空間確保のための道路構造令等の基準の見直し、歩行者・自転車・自動車が交錯する交差点における適切な自転車横断帯の設置の検証と実用化の推進）

(5) ネットワーク計画や目標を持った整備の促進（地球温暖化防止、燃料代高騰等、移動手手段の自転車利用増大に対する準備として地域の自転車ネットワークの促進）

- ①ネットワーク計画（歩行者の安全確保を前提での沿道住民、自転車利用者等関係者すべてが連携協力した自転車ネットワーク計画の策定）
- ②目標の設定（ネットワーク化を進めるうえで交通錯綜箇所から整備する、整備延長箇所の設定等、目標を定めることが肝要）

5. 留意事項

- ①利用促進（自転車通勤の優遇、自転車の快適性PR推進等、自転車の利用促進を図る）
- ②多様な自転車利用（自転車利用観光の促進のためのサイクリング道路整備、施設利用割引、サイクルトレインの実施等、環境整備の推進）
- ③路上駐車対策（荷さばき等、必要な路上駐車の低減策としての共有駐車場整備促進と不要路上駐車の取り締まりの強化等の整合性の配慮）

総括（まとめ）

委員長 蓮見 孝

平成16年度より3年間にわたり、12名の委員と日本サイクリング協会事務局が協働して、自転車乗用環境に関する調査研究を進めてきた。その間、温暖化をはじめとする環境問題は、地球規模で取り組むべき問題として、ますます真剣に論議されるようになってきている。そのような社会的動向を背景として、一人ひとりの小さなエコ実践の取り組みを拡げようとする取り組みが見られるようになってきた。たとえば、三洋電機（株）の「enloop universe products」というエコ製品のシリーズは、「消費者の身近な生活の中で環境問題に気づきを与えること」というコンセプトが高く評価され、本年度「グッドデザイン賞」大賞に選ばれている。

自転車は200年の歴史を持つ道具であり、世界中のあらゆる人々が日常的に利用する移動機器として広く普及してきた。まさに自転車は、わたしたちの生活に最も身近なエコ製品であるといえるだろう。このような自転車を環境時代のシンボルと位置付け、一層の利用促進を図ることは、社会的にもきわめて意義深いことといえる。

しかし、自転車を社会的に有益な乗り物と認め、自転車専用道路の整備や駐輪場の整備を進めてきた先進諸国に比べ、日本は、大きく遅れをとってきたと言わざるを得ない。昨年3月2日に閣議決定された道交法改正案において、ようやく自転車専用レーンの設置と歩行者との分離が明記されるようになったが、一般市民の意識においても道交法上も、自転車の位置付けは依然として曖昧なままになっている。それはすなわち、“自転車が正当に市民権を与えられていない”ということであり、この根本的問題についての論議が不十分なままに、自転車の車道走行を推進するということはきわめて危険なことといわざるを得ない。たとえば、自転車が危険な思いをせずに安心して走れる自転車道の多くは、河川敷やローカル鉄道の廃路線を流用したものであり、そのルートは、必ずしも駅や町の中心部などの機能拠点をダイレクトにつないでいない。したがって通勤や通学、あるいは複数の町の移動を自転車で行おうとすると、大型トラックなどが我が物顔で行き交い路肩には大きな凸凹のあるような国道や県道などを、身を縮めて走らなければならなくなる。また自転車道そのものも各所で分断されており、そのつながりを示す標識の設置が不十分なために、道に迷うというケースも頻繁に起こり得る。歩行の延長としての“チョイ乗り”の自転車は普及していても、自転車を実用的な乗り物として活用しようとするロングライドの乗用環境は、きわめて貧困なのである。そのような自転車の社会的位置づけの曖昧さは、自ずと自転車乗用のマナーの悪さにもつながっているように思われる。無秩序な駐輪や点字ブロックの上に平然と並ぶ違法な駐輪、また自転車の放置や盗難など、犯罪にもつながりかねない深刻な社会問題の存在を改めて再認識する必要があるだろう。

環境の時代に望まれる理想的な乗り物の一つとして自転車を位置づけ、自転車を社会的に生かしていくためのさまざまな施策のあり方が模索されるべきであり、本研究はそのような問題意識から、自転車乗用環境の整備を目的とする調査・研究事業を行ってきた。今年度は、すでに本文の中で述べているように、「サイクル・リンクの構築に向けて」を主要テーマに設定した。部分的には整備が行われている

ものの、各所で分断されている自転車乗用に適した道や、統一性に欠ける標識や車止めなどの付帯設備、また相互に関連性の薄い社会制度などを「ミッシング・リンク」と呼び、それらをつなぐための仕掛け、あるいはムーブメントとして、「サイクル・リンク」という用語を設定したものである。本報告書では、「サイクル・リンク」の概念を実践する4つの先進事例を紹介している。

20世紀の中盤から21世紀にかけて発展してきた高度経済成長社会は、今「環境」という課題の前に再考を促されている。環境問題はまさに「成長の限界」の顕在化であり、開発一辺倒のモノづくりへの警鐘でもある。成熟社会を迎えた今、私たちの社会では、既存のものを相互にリンクさせることによって新たな、あるいはよりよい価値を生み出す知力が求められていると言えるだろう。自転車乗用に関する調査研究から生まれた「サイクル・リンク」が、自転車の一層の活用を促進し、環境への取り組みの有効な一助になれば幸いである。

最後に、本調査研究に対し、貴重なご助言やご協力をいただいたみなさまに、委員会を代表して厚く御礼申し上げます。

平成 19 年度「自転車乗用に関する調査研究事業」

報 告 書

サイクル・リンクの構築に向けて

財団法人 日本サイクリング協会

〒 107-0052 東京都港区赤坂 1-9-3

URL : <http://j-cycling.org/>

Mail : jca@j-cycling.org

Tel : 03-3583-5628 Fax : 03-3583-5987

2008 年 3 月