議題2：車道における自転車通行空間の確保について

資料2

市名		各市の状況
1	名古屋市	○ガイドラインの取り扱い 自転車走行空間は路線として対応する必要性から、本市においてはガイドラインによる自転車ネットワーク計画を検討中であります。そのため、自転車専用通行帯の整備を通じて整備手法などの検証を行っている状況であり、新設道路などにおいては検証結果を設計に反映して検討しています。 ○新設の事業中の路線（道路法95条の2の協議済路線）、事業着手予定の路線等での対応状況、対応予定 進行中の事業では既に整備が進み対応不可能なものを除いて、個別に自転車利用の状況や周辺道路の整備状況等から自転車の交通導線を考慮して暫定的に歩道内分離とするか車道通行対応とするかを検討しております。 ○車道内における自転車通行空間の考えと対応状況 道路構造令では自転車専用通行帯の規定がありませんので、ガイドラインにより整備を進めるにあたり道路法上の解釈としては路肩として取り扱っております。本市において、自転車専用通行帯の設置を行った際には路肩を広くとりガイドラインに規定されている幅員の確保を行いましたが、交差点部においては右折車線を設けると幅員が不足したため混在区間としました。安全で快適な走行空間の整備を前提とすれば、交差点部においては歩道幅員を見直し右折車線により不足する幅員を確保すべきであるとの考え方から新設道路においては見直しを進めています。
2	豊橋市	【本市状況】 H26.3「豊橋市自転車活用推進計画」を策定。主要政策として自転車ネットワーク計画を定め、優先整備路線（H32までに整備）と整備形態（机上検討）を決定し自転車ネットワークの構築を目指すこととしている。今年度より整備主体となる道路管理者として自転車通行空間の整備を目指した整備計画を検討している。計画の実現性評価や整備順序を定めH29年度までに整備予定とする約10kmの詳細設計を検討内容としている。 【ガイドラインの取扱】 自転車活用推進計画に定めている整備形態は「ガイドライン」に沿ったものとしているが、その実現性においては種々の課題を包含しているものと感じている。整備検討にあたっても、「ガイドライン」の規定に準じることとなるが、現実的には「当面の整備」とせざるを得ない感が否めない。 【対応状況・対応予定】 事業中路線においては、従来計画（道路構造令）に基づき事業を行っている。 新設事業については、自転車通行空間を考慮すべきと考えるがその内容については各路線の事業前検討に譲ることとしている。 【道路構造令について】 活用推進計画検討時より「ガイドライン」に基づくよう検討を進めているが、「道路構造令」と「道路交通法」の規定や実際の規制に矛盾を感じている。 新規事業については、何らかの自転車空間を設ける計画とすればよいが、現況道路の改築にて再配分により空間創出をするケースにおいては苦慮すること必須である。これまで「道路構造令」の規定に従った断面構成にて整備してきている路線に対し、新たな自転車通行空間を設けることは、「道路構造令」にある何らかの機能を制限することとなり、駐車帯、路肩及び自歩道の機能を否定することになる。 「道路構造令」は条例化しており本市単独で自転車通行空間に係る規定を定めることは可能ではあるものの、その内容やタイミングについては周辺市町村との足並みをそろえる事が肝要と考えている。特に愛知県においてはその指導的な立場において積極的かつ主導的な関わりを発揮して頂きたいと願っている。
3	岡崎市	このガイドラインについては、道路構造令において自転車空間の確保の規定がされておらず、ハードとソフトの整備方針に差が出ている。平成24年度に交通網の観点から自転車利用の多く見込まれる地域を選定し自転車利用環境調査等も行っているが、新設事業路線も含めた路線整備において自転車利用のネットワークが形成できないことから、現在は具体的な取り組みは行っていない。今後、ネットワーク計画を作成するなかで、整備すべき路線の優先順位やガイドラインの活用について構造令との整合を含め関係各課と調整を図り、自転車通行空間の確保を進めていきたい。

市 名		各　市　の　状　況
4	一宮市	H24～25年度にかけて自転車歩行者道の拡幅整備を行いましたが、以前から協議していることもあって、愛知県警察本部からは、貴市の言われる規制内容を直接お聞きしていないところです。 今後、当市における自転車利用環境整備事業を前提としたネットワークの選定には、財政的に既設道路の拡幅による用地取得が困難であること、及び昨今での歩行者の安全性から、自転車の車道通行が大原則になっていることから、幹線道路で断面構成の変更が可能な路線を考えているところです。この場合、構造令（条例）の路肩に対して、道路交通法では歩道のある路肩は車道と見なされることから、広幅員の路肩や停車帯を活用し、視覚的に分離した自転車レーンを同法の車両通行帯（自転車専用通行帯）として整備する方法が考えられます。
5	瀬戸市	・ガイドラインについては、新たに計画し進めていく事業について適用していきたいと考えていますが、既に事業中の道路については、対応を考えていません。 自転車道の整備については、例えば自転車道ネットワーク整備計画といった市内全域の広域的な計画を立て、必要であれば用地確保し、整備計画に応じた安全で快適な自転車道の整備を進めていくことが基本だと考えますが、やむを得ない理由により道路構造令の基準を満たせない区間については、道路構造令第38条に該当する各自治体の条例を適用することも一つの方法だと考えます。
6	半田市	半田市では、ガイドラインを踏まえ自転車の通行空間整備に向けた検討を進めておりますが、現在のところ事業中の路線や事業着手予定の路線等の整備は従来通り道路構造令に基づき進めております。
7	春日井市	春日井市では都市計画道路の２路線には車道幅員に余裕があったため一部に専用の自転車道設置が可能となりましたが、既存の道路に新たに専用の自転車道を整備しようとしますと用地の取得が必要となり、既に区画整理事業が終わっている状況での用地取得は大変困難です。今後の整備につきましては現行の道路空間の中で「安全で快適な自転車道利用環境創出ガイドライン」を参考にし、国・県や他市の動向を注視しながら進めます。
8	豊川市	ガイドラインを踏まえ自転車道に関する検討はしていますが、自転車道設置計画の策定には至っておりません。当市の現状から、まずは歩道設置を念頭に置いており、新設道路においても歩道幅員を確保した上で自転車歩行者道として歩道上での分離（標示）による対応を考えています。 また、現況道路を拡幅して自転車通行空間を創出することは難しいため、路面標示を含めた路肩改良により、少しでも安全に通行できるよう考えていきます。
9	津島市	津島市では新規に事業を計画している路線もなく、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」についての対応方針・対応予定はまだ議論・検討がなされていません。 今後、新規新設路線を計画していく時には、自転車通行空間の確保も考えながら計画していくことが必要だと考えています。
10	碧南市	碧南市においては、道路設計の際にガイドラインを踏まえた検討はしておりません。 道路構造の技術的基準を定める条例（≒道路構造令）にて道路設計を進めておりますが、今後必要に応じて自転車の車道走行に必要な幅員について検討していきます。
11	刈谷市	自転車通行空間の確保につきましては、国が示すガイドラインを参考に検討を進めています。本市の特徴として、市内中心部に自動車関連の大規模事業所が集積していることから、本市独自の指標として、大型自動車の混入量を走行路線形態の分類指標に盛り込んでいます（交通量調査より朝ピーク3時間において、大型車交通量が300台を超える場合、自動車との分離タイプ）。 次に、公安協議（道路法95条）の済んでいる道路への対応については、自転車ネットワークの一部として計画されている路線については設計変更を検討すべき、それ以外の路線については当初計画どおりでの整備を考えています。公安協議の済んでいない新設道路への対応については、可能な限りガイドラインに沿うように設計対応するものと考えています。 道路構造令に自転車通行空間の規定が無い事については、道路構成を決定する上で課題となっています。今後は、国、県及び他市との連携を取りながら、考え方及び対応策について研究する必要があると考えています。
12	豊田市	議題提案市

市 名		各　市　の　状　況
13	安城市	安城市においては、ガイドラインを踏まえた自転車走行空間の整備に向けて検討を行なっているところです。今後、全体的な整備方針について公安委員会と協議を進めることとあわせ、具体的な路線の選定を行なっていくことを予定しています。なお、ガイドラインに基づく整備を行うのは、「自転車ネットワーク整備計画」（平成１９年度）に位置づけられた路線としております。 「自転車ネットワーク整備計画」上の路線で、道路法第９５条の２の協議済み路線については協議どおり実施するものとし、これ以外の路線は全体的な整備方針に関する協議が整い次第、順次対応していくことを想定しております。 また、自転車の通行空間としての幅員が確保されていないことに起因する問題点については、路線毎の対応を基本としておりますが、過去の事例としては車道幅員を狭小化することで自転車走行空間を確保しました。
14	西尾市	新設で事業中及び事業着手予定の路線については、用地買収済みの場合もあり、対応が困難であることから、自転車通行空間の確保はしておりません。 また、道路構造令では幅員の確保の規定が無いことについて、西尾市では自転車交通量が少ないこともあり、ガイドラインを踏まえた整備は行っておりません。今後、交通量の増加等により整備の必要性が生じた場合は、ガイドラインを踏まえた整備を行う必要があると思われます。
15	蒲郡市	最近の傾向として、駅周辺部においては、駐輪場への動線を考慮し、所轄警察と協議の上、歩道部に自転車通行部を設けています。しかし、その他の道路については、あまり自転車について考慮していないのが現状です。
16	犬山市	交通事故全体に占める自転車関連の事故割合が増大傾向にある中、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、自転車走行空間の整備を推進していく必要があるため、国土交通省において「自転車利用環境創出ガイドライン」が策定されました。犬山市においては、この策定されたガイドラインを基に整備の検討をしてまいります。
17	常滑市	市内の主な交通は車であるため、都市部のように自転車の通行量が多い路線はありません。そのため、当ガイドラインを考慮して自転車通行空間を整備することは考えていません。
18	江南市	自転車専用通行帯が設置された場合においては、ガイドラインに基づき、カラー舗装を実施した事例はあります。 自転車の通行空間の整備は必要と考えますが、現状においては、必要用地を確保してまでの整備は考えておりません。
19	小牧市	本市の交通安全施設整備の取り組みといたしまして、市街地の幹線道路を中心に道路拡幅整備にあわせて、歩道部を自転車と歩行者がともに通行できる幅員での自転車歩行者道整備を進めてまいりました。 しかしながら、昨今の自転車利用の増加に伴いガイドラインが発出されるなど、歩行者や自転車の通行に対しての安全対策が求められている中、市街化が進んだことにより新たに用地買収を行い自転車の走行空間を確保することは、非常に困難となっております。 そのため、本市では先ずは緊急性の高い通学路を中心に車道と歩道を分離するための歩道整備を重点的に進めている状況です。
20	稲沢市	当市における道路の現状は車道・歩道ともに自転車空間を確保するための幅員もなく、ガイドラインに沿った対応を進めることは非常に困難な状況であり、新たな事業中の路線においても道路構造の技術的基準を定める条例の規定に従っており、変更は行わず進めている状況です。
21	新城市	都市計画道路に置いて、自転車専用通行帯を設けた例と、公安委員会の許可を得て歩道を自転車及び歩行者専用に規制した例はありますが、ガイドラインを受けての対応例はありません。ガイドラインの対応予定については、今後歩道設置を伴う路線があれば検討していきたいと思います。
22	東海市	①　ガイドラインを参考に、道路網の整備計画の策定を検討中です。 ②　現在、事業中の路線については、用地の確保もあることから、道路構造令に準じて整備を進めております。
23	大府市	現在までに、同様の案件について、設計変更等による対応の事例はない。 今後、指導があった場合は、密に警察と協議を行い、路線ごとに対応していく。

市 名		各　市　の　状　況
24	知多市	ガイドラインについては承知していますが、知多市内においては自転車と歩行者の混在が著しくないため、現時点では自転車ネットワーク計画の策定予定はありません。 事業中の路線は1路線ありますが、当初から自転車歩行者道の設定としておりませんので、幅員構成の変更等は考えておりません。 今後は、自転車等の通行量を勘案し、対応できるものがあれば実施していきたい。
25	知立市	安全で快適な自転車の通行空間整備については、既設路線も含めた整備を行い連続性を持たせなければ効果が得られないと考えますが、既設路線を改良しての整備は難しいのが現状であります。当市においては、新規路線においても歩道と自転車道を構造物による分離はせず、自転車歩行者道として整備する予定であり、ガイドラインに準じた整備は難しいと考えています。
26	尾張旭市	ガイドラインに関する取り扱いについては現段階では未定ですが、現在、自転車走行空間整備に向けた研究を行っています。事業中の路線については、事業認可に基づいた幅員としておりガイドラインに対応した検討は行っていません。 既設道路では、自転車の通行空間確保については、ガイドラインに沿って検討することになると思われます。一方、新設道路に対しては、自転車道を検討する必要があると考えます。
27	高浜市	事業中の路線において、自転車道及び専用通行帯の確保に必要な幅員が確保出来ないため、設計変更は行っていない。 また、既設道路における路肩の自転車通行空間の確保について、道路幅員が狭いため地域の実情に合った規定を設けることが望ましいと考えられる。
28	岩倉市	当市としても自転車関連の事故の割合が増加傾向にある全国的な情勢や道路交通法が改正され自転車の左側通行が義務化されたことを受け、自転車通行の安全確保は必要と考えております。 しかし、自転車通行空間は、断片的ではなく、連続性の確保が必要であるとともに、市内全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、地域の課題やニーズに対応しつつ、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備するべく、平成24年11月に国土交通省及び警視庁が策定した「安全で快適な自動車利用環境創出ガイドライン」を基に、まずは自転車ネットワーク計画を策定することが必要であると考えております。
29	豊明市	①　本市は道路幅員が狭い道路が多く、予算的にも厳しいため、現状では既存道路を改良してまでガイドラインの適用は考えていません。　今後は他市の対応状況をみながら検討していきたい。 ②　該当する新設事業中路線等がありません。 ③　構造令にない、安全で快適な自転車の車道通行に必要な幅員の確保について、本市もできていません。 ご教示をお願いしたい。今後は他市の状況をみながら検討していきたい。
30	日進市	本市において、今後、新設となる自転車歩行者道の対象となる事業予定路線は2路線ありますが、現段階では、現況の自転車利用者の交通状況を踏まえ、自転車歩行者道一帯としての整備計画としております。 しかしながら、工事着手までの期間があることから、今後におきまして、自転車の通行空間整備に向けた整備方針に関し、国、愛知県、他市町の動向を注視しながら、協議検討していきたいと考えております。
31	田原市	新たな歩道の新設に関しては自転車通行可の規制を実施しない方針は、所轄の公安委員会から聞いている状況であります。 現在、自転車道路について整備中及び整備計画路線はありません。道路交通法等の改正もあり、自転車の通行空間を確保する道路改良を検討する必要があると思う。
32	愛西市	ガイドラインを踏まえた自転車の通行区間整備については、現在事業中及び事業着手予定路線の対応はありません。また、豊田市同様、道路幅員が狭いため安全な自転車通行空間を確保できない状況です。
33	清須市	自転車通行空間整備の必要性は認識しているものの、多くの路線で満足な幅員が確保できておらず、また歩道の無い路線がほとんどであるため、歩道確保を最優先に道路整備を実施している。 なお、今後区画整理などで新たな道路を計画する場合には、ガイドラインを踏まえた整備を考えていきたい。

市 名		各　市　の　状　況
34	北名古屋市	自転車空間の確保以前に歩車道分離が確保されていない道路もあります。 まず、歩道の整備を進めていきたい。 全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため交通状況を踏まえて、自転車通行空間の整備形態の選定、自転車ネットワーク計画等を検討して自転車通行空間を整備していきたい。
35	弥富市	ガイドラインに基づく自転車の通行空間整備に向けた検討は進めていません。 また、自転車の車道通行に必要な幅員を確保することは検討していません。
36	みよし市	車道における自転車通行空間の確保については、今後の検討課題であり、できれば県下で統一指針があればよいと考えます。
37	あま市	ガイドラインの取り扱いについて、現在のところ対応予定はございません。
38	長久手市	①安全で快適な自転車空間の創出のための一定の基準が示されたものと捉えており、自転車ネットワーク計画の必要性について検討している段階です。 ②事業着手前の新設路線について、都市計画決定時に95条の2の協議を行っておりますが、具体的な規制については不明な状況です。 ③本市の道路構造の技術的基準を定める条例にも規定がなく、今後研究が必要と考えます。