

『静岡県が管理する県道の構造の技術的基準を定める規則』の一部改正

静岡県 交通基盤部 道路局 道路企画課

いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

静岡県交通基盤部

1. 背景（自転車施策の変遷）

昭和35年	道路交通法の施行： <u>自転車は原則車道の左側を走行（軽車両）</u> ⇒ 乗用車台数の増加に伴い、交通事故件数及び死者数が増加
昭和45年	交通事故死者数が16,765人に達し、「交通戦争」と呼ばれる状態に ⇒ <u>自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入</u>
⋮	⋮（この間、 <u>自転車と自動車は分離</u> ）
平成19年	普通自転車の歩道通行要件の見直し（ <u>自転車は、車道が原則、歩道は例外</u> ） ⇒ 道路交通法の改正（平成19年6月成立、平成20年6月施行）
平成23年	自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的対策の推進を表明（国交省、警察庁） ⇒ <u>「自転車は車両であり、車道通行が原則」であることを徹底</u>
平成24年	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定（国交省、警察庁） ⇒ <u>自転車通行空間の計画・設計の考え方等の提示</u>
平成28年	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定（国交省、警察庁） ⇒ <u>暫定形態（自転車専用通行帯、車道混在）の積極的な活用</u>
平成31年	道路構造令に「自転車通行帯」に関する規定を新設 ⇒ <u>新たに整備する道路において「自転車専用通行帯」の設置を推進</u>

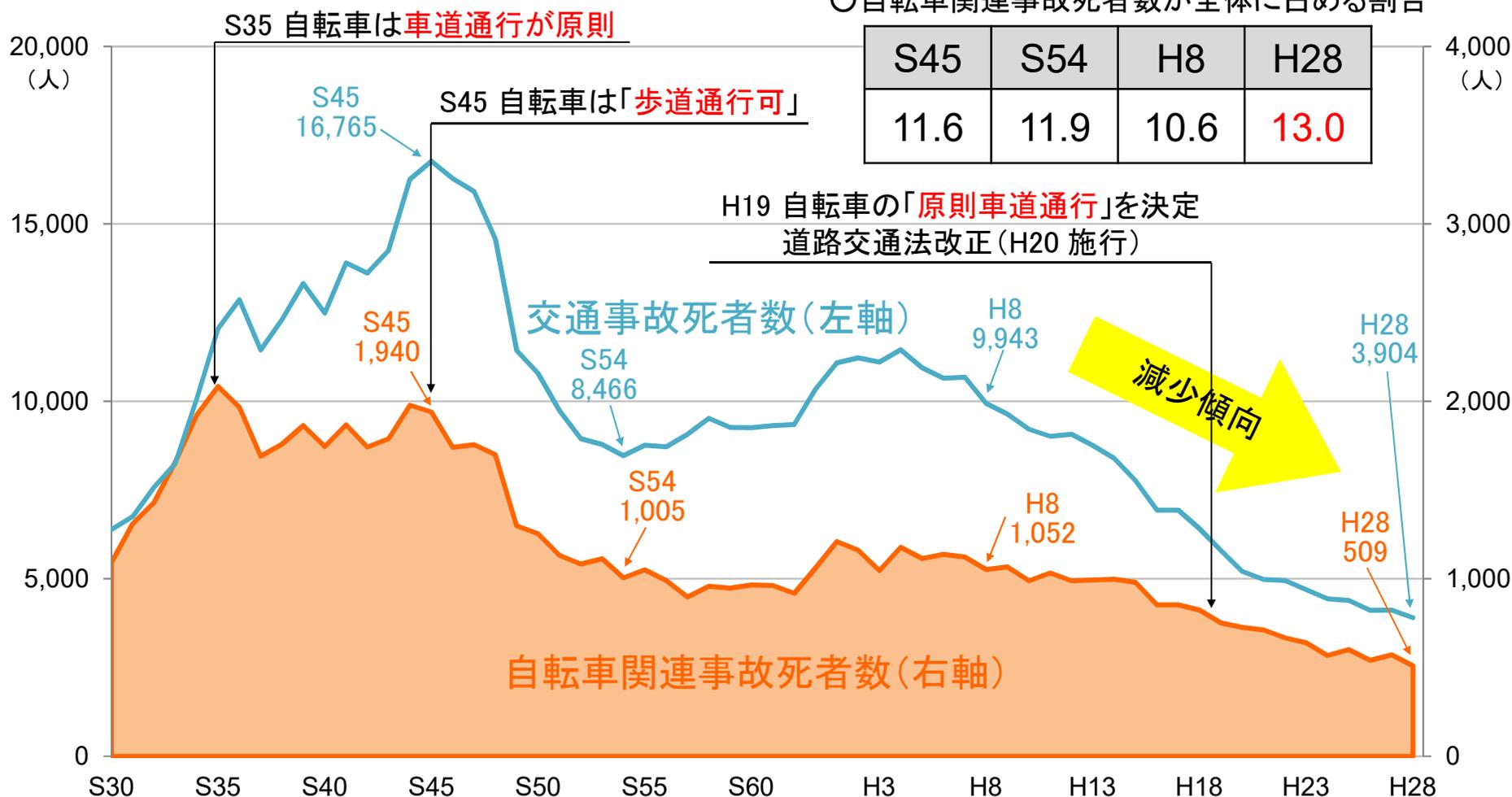
1. 背景（自転車施策を取り巻く課題）

- 近年、交通事故死者数は減少傾向
- 一方で、**自転車関連事故死者数が全体に占める割合は増加傾向**

出典：国土交通省資料(本県にて一部加工)

○全国の交通事故死者数

○自転車関連事故死者数が全体に占める割合

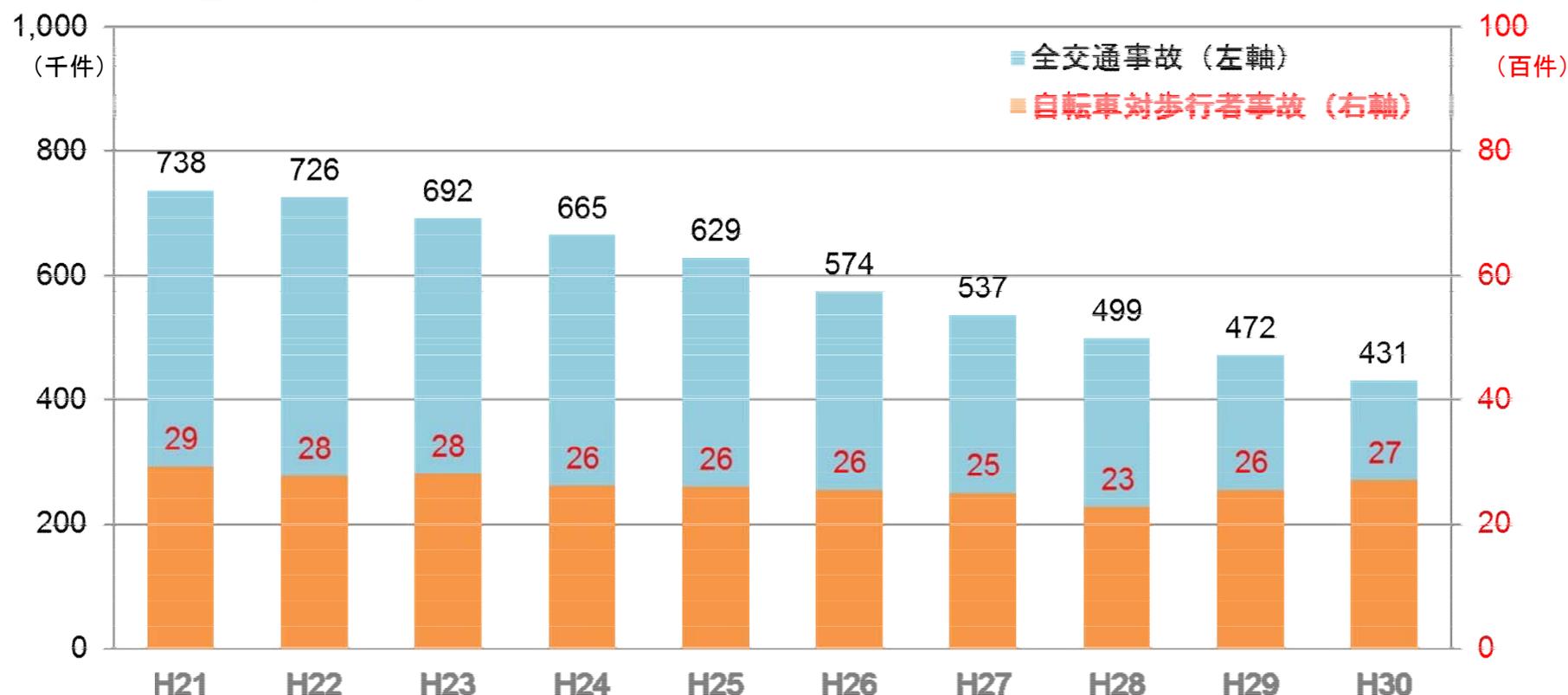


1. 背景（自転車施策を取り巻く課題）

- 近年、全国の交通事故発生件数は減少傾向
- 一方で、**自転車対歩行者の交通事故件数はおおむね横ばい**

出典：交通年鑑

○全国の交通事故発生件数

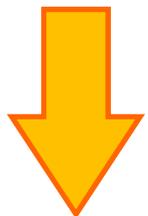


- ⇒ 道路空間内に自転車が安全に通行できる空間が整備されていない
- ⇒ **歩行者、自動車と適切に分離された自転車通行空間**の整備が必要

1. 背景（自転車通行空間整備の考え方）

◆～H19 自転車は歩道を通行可能

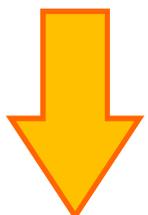
写真は国土交通省資料から引用



◆H19～ 自転車は原則車道を走行

◆H24～ 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン策定」

⇒ 自転車通行空間の計画、設計の基本的な考え方が示される



◆H28～ 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改正

⇒ 暫定形態（普通自転車専用通行帯、車道混在）を積極的に活用

1. 背景（自転車通行空間の整備形態）

区分	自転車道	普通自転車専用通行帯	車道混在の通行位置明示 (路面表示、カラー舗装など)
概要	自転車の通行のために、縁石や柵などの工作物により区画して設けられる道路の部分 (幅員2.0m以上)	道路標識等で区分され、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された道路の部分 (幅員1.5m以上)	自転車と自動車が混在する道路のうち、路肩や停車帯、車線上に対策を講じたもの(カラー舗装や矢羽根型路面表示など)
イメージ	<p>双方向の自転車道</p> <p>歩道 自転車道 車道</p> <p>路肩</p>	<p>歩道 自転車専用 車道</p> <p>自転車専用</p>	<p>歩道 車道混在 車道</p>
写真			
関連法令	道路構造令…第2条第2項	<u>道路構造令…規定なし(～H31.4)</u> <u>第2条第15項(H31.4～)</u>	道路構造令…規定なし
	道路交通法…第8条第1項 (一方通行規制がある場合)	道路交通法…第20条第2項	道路交通法…規定なし ※完成形態の整備が当面困難である場合、暫定形態として整備

1. 背景（参考資料）

矢羽根型路面表示の標準仕様(案)

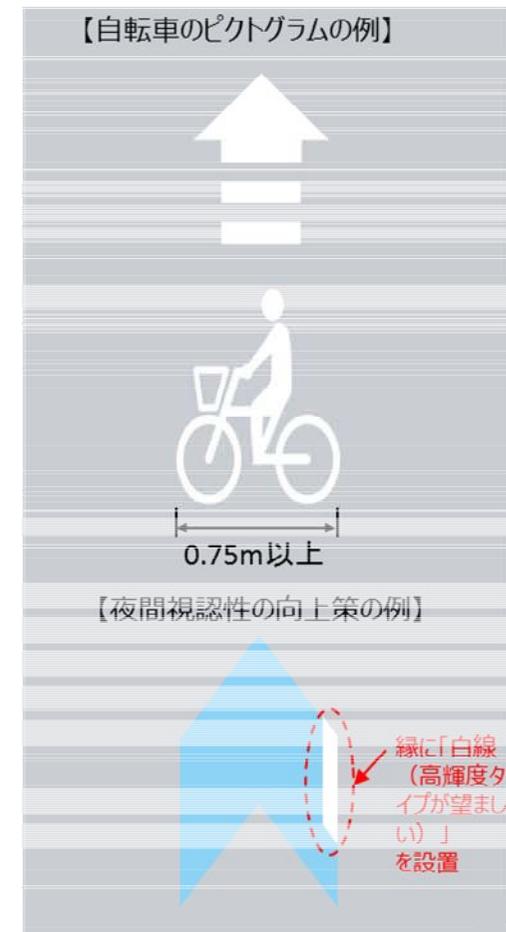
出典：国土交通省資料

- 自転車ピクトグラムや矢羽根型の路面表示により自転車通行空間を確保
- 標準化された表示等により、自転車の車道左側通行を促進

■矢羽根型路面表示

仕様(案)	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上※1</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1.1.6</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1.0.8</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上※3</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上(0.75m以上※4)</p>
備考	<p>※1：自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分で、その左端に沿って通行することが原則である。このため、幅は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2：交差点部(細街路交差点を含む)では、自転車の通行位置をより明確に示すため、設置間隔を密にする。</p> <p>※3：舗装部分の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4：現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

■路面表示の仕様の標準化



1. 背景（自転車通行空間の整備効果）

- 自転車通行空間を整備した路線における1年間の自転車関連事故の発生件数は、整備前よりも減少

⇒ 自転車道、普通自転車専用通行帯は、交通事故削減に効果あり

<自転車通行空間を整備した路線の自転車関連事故の発生件数>

整備手法	整備前(件/年・km)	整備後(件/年・km)	増減率
自転車道(28路線)	3.8	2.8	-26%
普通自転車専用通行帯(35路線)	3.7	2.4	-36%

出典: 自転車通行環境整備モデル地区の調査結果について(国土交通省、H23.7.23公表)より抜粋

○車道混在の整備(矢羽根型路面表示)により、自転車利用者で過半数、歩行者で約4割、自動車等のドライバーで約3割が、「整備前と比べて危険に感じるものが減った」と回答

⇒ 車道混在の整備は、道路利用者の不安感の低減に効果あり

出典: 国土交通省東京国道事務所 記者発表資料をもとに加工

2. 道路構造令の改正

- 国は、新たに整備する道路における「自転車通行帯」の設置の推進を図るため、自転車通行帯を新たに規定する等、道路構造令の一部を改正
※平成31年4月25日改正済み

<道路構造令改正の概要>

1 自転車通行帯の新設関係

- 「自転車通行帯」を新たに規定し、「自転車通行帯」の設置要件を規定
- 幅員1.5メートル以上（道路交通法に基づく普通自転車専用通行帯と同様）
※地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては1メートルまで縮小できる

2 自転車道の設置要件関係

- 設置要件に「設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるもの」を追加
※実勢速度が50キロメートルを超える道路は自動車対自転車の死亡事故が多い傾向（国交省調べ）

3 その他

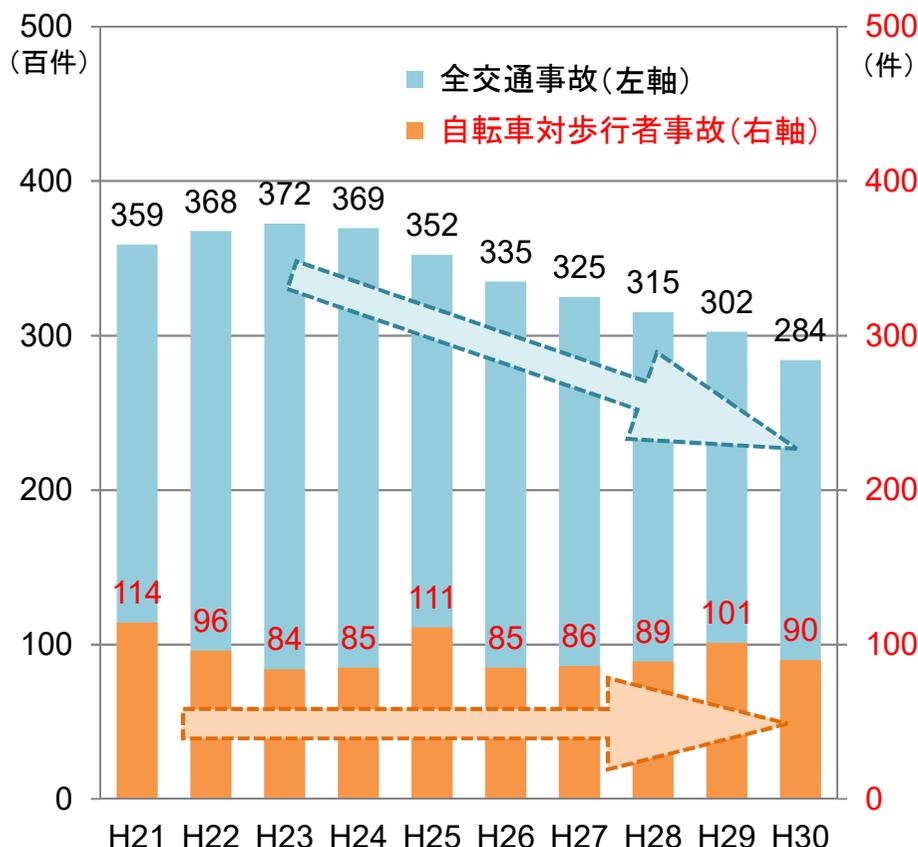
- その他所要の改正

3. 静岡県の実況と課題①

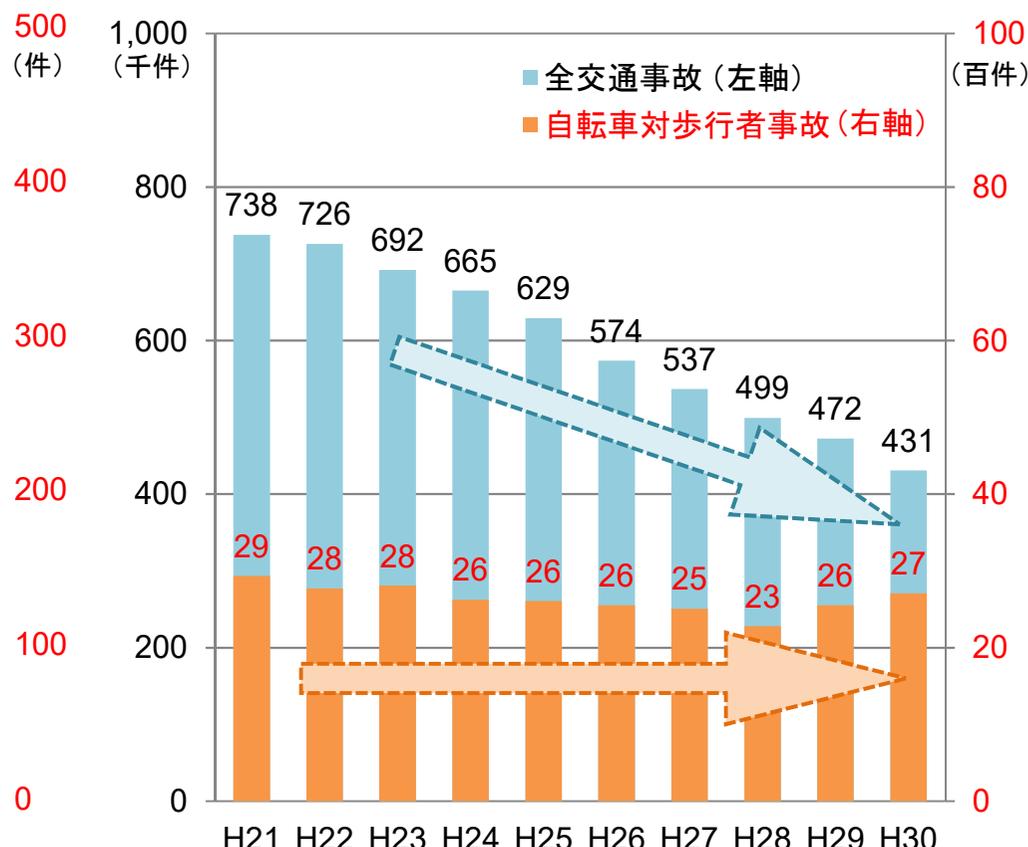
- 近年、県内の交通事故発生件数は減少傾向
- 一方で、**自転車対歩行者の交通事故件数はおおむね横ばい**

出典：交通年鑑

○県内の交通事故発生件数



○全国の交通事故発生件数(参考)



⇒ **歩行者、自動車と適切に分離された自転車通行空間の整備が必要**

3. 静岡県の実況と課題②

○県管理道路における自転車通行空間の整備状況（H31.3時点）

区分	整備済み延長(km)	主な路線名
自転車道	0.6	国道414号、 (一)島田岡部線
普通自転車専用通行帯	1.6	(一)上青島焼津線、 (主)相良大須賀線
車道混在の通行位置明示 (矢羽根型路面表示など)	192.2	国道136号、国道301号、 (主)沼津土肥線

※県道路局調べ

⇒ 車道混在（矢羽根型路面表示など）の整備は進んでいるが、これまで施策として自転車歩行者道の整備を進めてきたこと、自転車道に必要な幅員（2メートル以上）が確保できないこと等により、**県内の自転車通行空間の整備は進んでいない。**

4. 道路構造令と県規則の関係

H31.4.25
施行 『道路構造令の一部を改正する政令』

- I. 「自転車通行帯」の新規規定
- II. 「自転車道」の設置要件の追加
- III. その他所要の改正

県内の自転車に係る現状を踏まえ、県管理道路への自転車通行帯の設置を推進

《道路構造令を参酌し、県規則を改正》

『静岡県が管理する県道の構造の
技術的基準を定める規則』の一部改正

4. 県規則の改正内容①（案）

- 県管理道路への自転車通行帯の設置を推進していくため、県規則の一部を改正する。

項目		改正内容
自転車通行帯 【新規】	定義	・自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる <u>带状の車道の部分</u>
	設置要件	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>自動車及び自転車の交通量が多い道路</u>には、車道の左端寄りに自転車通行帯を設ける。ただし、<u>やむを得ない場合はこの限りでない</u>。 ・<u>自転車の交通量が多い道路</u>又は<u>自動車及び歩行者の交通量が多い道路</u>には、<u>安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合は</u>、車道の左端寄りに自転車通行帯を設ける。ただし、<u>やむを得ない場合はこの限りでない</u>。
	構造	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員は、<u>1.5メートル以上とする</u>。ただし、<u>やむを得ない場合は1メートルまで縮小することができる</u>。 ・幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定める。
自転車道	設置要件 【追加】	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>「設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるもの」</u>を追加 ※速度が50キロメートルを超える道路は自動車対自転車の死亡事故が多い傾向

4. 県規則の改正内容②（案）

○自転車道と自転車通行帯の整備形態概要

	自転車道	自転車通行帯
横断図	<p>歩道 自転車道 (2.0m以上) 車道</p> <p>占有幅1.0m</p>	<p>歩道 自転車通行帯 (1.5m以上) 車道</p> <p>占有幅1.0m</p>
イメージ		
構造	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員2.0メートル以上 ※やむを得ない場合は、1.5メートルまで縮小可 ・構造物によって歩道及び車道から分離 	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員1.5メートル以上 ※やむを得ない場合は、1メートルまで縮小可 ・車道に設けられる帯状の部分

4. 県規則の改正内容③（参考：整備形態の選定）

○自転車通行空間の整備形態 選定の考え方

区分		自転車交通量			
		多	少		
			歩行者交通量		
			多	少	
自動車交通量	多	自転車道 ^(※1) 自転車通行帯	自転車道 ^(※1) 自転車通行帯 ^(※2)	(車道混在)	
	少	自転車道 ^(※1) 自転車通行帯 ^(※2)	(車道混在)	(車道混在)	

※1：設計速度60km以上の道路の場合

※2：安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合