

## 福岡国道事務所管内における自転車通行空間確保の取り組みについて

福岡国道事務所 交通対策課 ◎上田晴気

○佐久間茉由

●梅本弘嗣 他1名

### 1, はじめに

近年は、健康増進や環境保全への意識の高まり、さらにはコンパクトシティに向けたまちづくりを支える移動手段として、自転車利用のニーズが高まっている。一方で、我が国において、「自転車は『車両』である」という意識は未だ希薄であり、ソフト面の対策のみならず、ハード整備を行うことで自転車の通行空間を明示することが必要不可欠である。本発表では、自転車通行空間整備をとりまく状況及び福岡国道事務所管内での自転車通行空間整備の取り組みについて述べる。

### 2, 自転車交通が置かれている現状

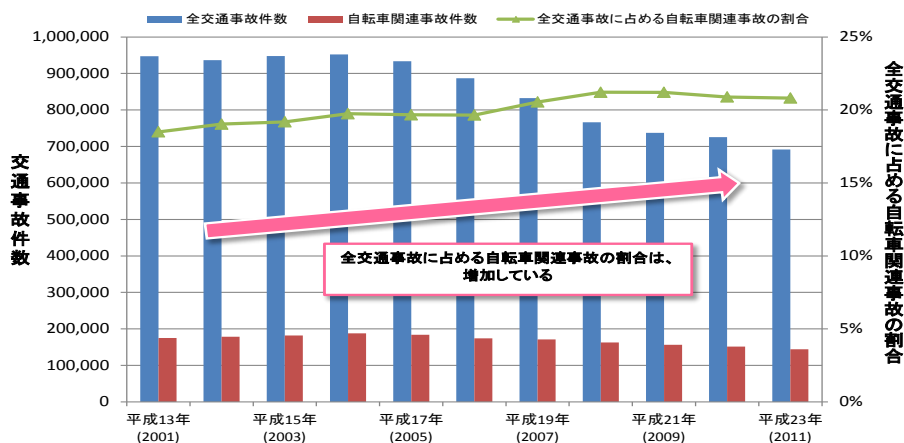


図1 全交通事故に占める自転車関連事故の割合（「交通事故の発生状況（警察庁）」より）

我が国において自転車が安全に通行できる空間は、未だ整備途上にある。図1は平成13年から平成23年における全交通事故件数と自転車関連事故件数の推移を示したものである。このグラフより、近年10年間で全交通事故件数は減少しているにもかかわらず、自転車関連事故件数は横ばいであることがわかる。つまり、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は増加している。

また、図2は昭和45年～平成25年の自転車保有台数の推移を示したものである。図2から、我が国の自転車保有台数は自動車保有台数と同様に増加していることがわかる。また、自転車販売台数の種類別の推移（図3）をみると、近年では特にスポーツ車や電動アシスト車等の販売台数が急増していることがわかる。

平成20年6月には、自転車事故の増加及び自転車が歩道が無秩序に通行している実態

を踏まえ、自転車の通行要件を明確化することを目的として道路交通法が改正された。この改正により普通自転車は車道通行が原則であることが規定され、さらに、歩行者に対して、歩道内の「普通自転車通行指定部分」をできるだけ避けて通行する努力義務が規定された。

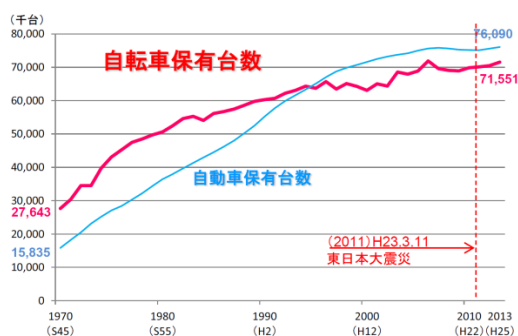


図2 自転車保有台数の推移

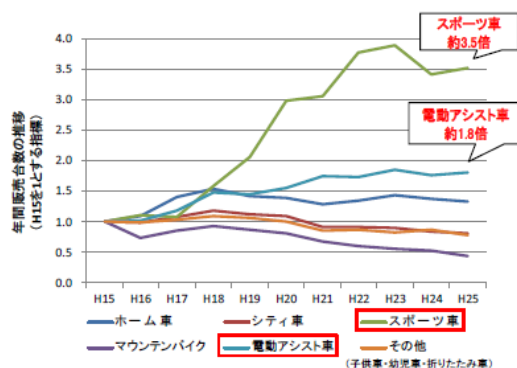


図3 車種別販売台数の推移

### 3、自転車通行空間確保に向けた全国的な取組み

#### 3. 1、自転車行政の動き

前述のように、自転車関連事故の全事故に占める割合は増加傾向であり、また、自転車保有台数自体も増加していることから、自転車の安全で快適な通行空間の確保は急務である。平成20年6月の道路交通法改正をはじめとし、国土交通省と警察庁では自転車通行に関する取り組みを実施している。我が国における自転車行政の動きを以下に示す。

平成20年6月 道路交通法改正

平成23年10月 警察庁通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合的対策の推進について」発出

平成23年11月 国土交通省・警察庁 安全で快適な自転車利用環境に向けた検討委員会 (①H23.11.28 ②H23.12.15 ③H24.2.22 ④H24.3.30)

平成24年4月 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言「みんなにやさしい自転車環境」

平成24年11月 国土交通省・警察庁通達「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」発出

平成26年12月 国土交通省 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会 (①H26.12.19 ②H27.2.4 ③H27.6.22 ④H27.7.27 ⑤H27.8.27 ⑥H27.11.11 ⑦H28.2.25)

平成28年3月 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言

平成23年10月の通達では、「自転車は『車両』である」ことが基本的考え方として示さ

れ、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保することを目的に総合的な対策が打ち出された。このような中で、平成 23 年 11 月、平成 26 年 12 月には検討委員会が開催され、それぞれ平成 24 年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」、平成 28 年 3 月に「自転車ネットワーク計画策定の早期発展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言を公表した。平成 24 年 11 月ガイドラインでは「自転車ネットワーク計画」（：「安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画）についてまとめられている。以下平成 28 年 3 月に発表された提言について詳しく述べる。

### 3. 2, 平成 28 年 3 月 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言

前述の平成 24 年 11 月ガイドラインでは、自転車ネットワーク計画の作成方法等について提示がなされたが、現在は自転車ネットワーク計画策定が進んでいない状況である。

（平成 24 年 4 月 1 日時点 34 市町村→平成 27 年 4 月 1 日時点 80 市町村）このような現状を踏まえ、平成 28 年 3 月の提言では、自転車ネットワーク計画作成を促進するための方策について検討が行われており、下記 4 点の提言がなされた。

- ① ネットワーク計画策定が必要と考えられる市町村への助言を行うこと
- ② 段階的なネットワーク計画策定方法の導入を図ること
- ③ 計画策定からネットワーク完成に至る全体フローを現行ガイドラインに反映させること
- ④ パブリックインボルブメントの事例の紹介と継続的な改善検討に取り組むこと

①ネットワーク計画策定が必要と考えられる市町村については「人口あたりの自転車関連事故件数」「自転車関連事故件数」「通勤・通学自転車分担率」「通勤・通学自転車利用人口」の 4 つの指標について上位（例えば全国の 3 割）に該当する自治体に対して助言することとされた。福岡国道事務所管内では、春日市・粕屋町に対して、自転車ネットワーク計画策定に向けた働きかけを行っている。

さらに、平成 24 年 11 月のガイドラインで示された自転車通行空間の設計についても下記 4 点の提言がなされた。

- ① 路面表示の仕様の標準化
- ② 自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応
- ③ ネットワーク形成段階に応じた適切な自転車通行空間の整備
- ④ 自転車の一方向・双方向通行の適用の考え方

①について、平成 24 年ガイドラインでは、自転車のピクトグラムや矢羽根型に関する標準的な記載がなく、地域ごとに路面標示が異なることにより、自転車利用者およびドライバーに正確な情報が伝わらないという問題があった。そこで平成 28 年 3 月提言では路面表示の標準的な仕様が示された。図 4 は路面表示の設置方法を示したものである。

本提言では、矢羽根の仕様が示され、いままで曖昧であった車道混在型の路面表示について、矢羽根を外側線の下に重複させることができる旨が盛り込まれた。また、②においては、平成24年11月ガイドラインにおいて検討することができるとされていた自転車ネットワーク計画対象路線における本来自転車道を整備すべき路線の暫定形態として自転車歩行者道の活用する方法を採用せず、暫定形態としては自転車専用通行帯又は車道混在での整備を検討することが明示された。また、④については、双方向通行自転車道の交差点部における安全性を確保する手段が見いだされていない現状を踏まえ、自転車道については可能な限り一方通行とすることが明記された。

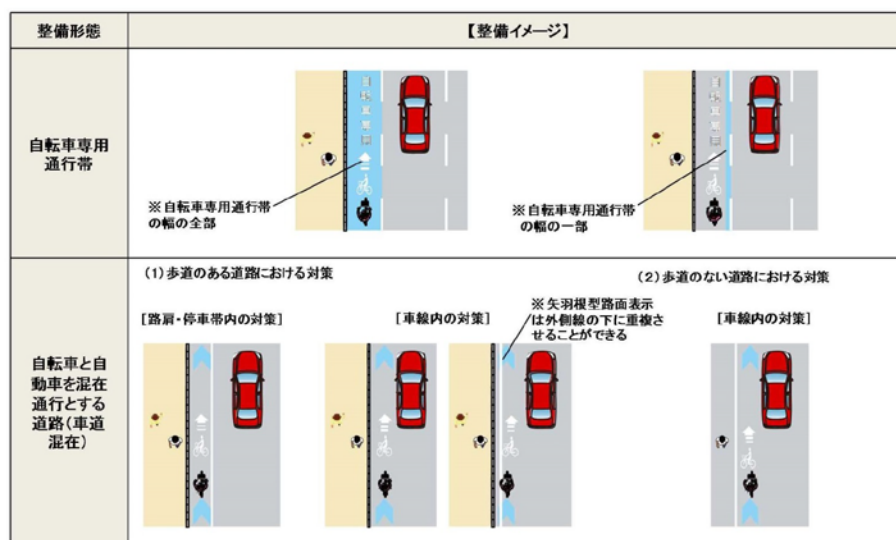


図4 路面標示の設置方法

#### 4. 福岡国道管内における自転車ネットワーク計画の策定状況

福岡国道管内では平成26年3月に福岡市において「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画」、平成27年に久留米市において「久留米市自転車利用促進計画」が策定されている。以下それぞれについて述べる。

##### 4. 1. 福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画

福岡市における通勤・通学者の交通手段分担率のうち自転車の割合は平成2年から平成22年にかけて約12%から約20%に増加している。これを受けて福岡市では、平成34年度までの自転車通行空間の整備延長を約100kmとする自転車ネットワーク計画を平成26年に策定した。福岡市では特に天神・博多駅周辺の都市部において自転車利用の増加が顕著であることから、下記の観点で整備路線が選定されている。

- ・天神・博多駅を中心とした5km圏
- ・自転車交通量概ね2,000台以上(12時間交通量)または概ね200台以上(ピーク時1時間当たり交通量)
- ・自転車事故発生件数

- ・「福岡市道路整備アクションプラン 2016」における、道路の新設・拡幅にあわせた自転車通行空間の確保が可能
- ・既存の自転車通行空間との連続性
- ・整備の実現性

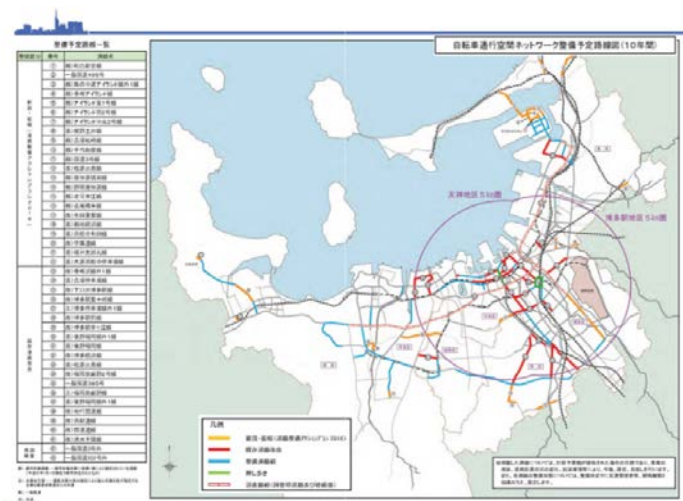


図5 選定路線

#### 4. 2, 久留米市自転車利用促進計画

久留米市では、平成 37 年度を目標年次として、平成 27 年に「久留米市自転車利用促進計画」が策定されている。久留米市では、福岡市とは異なり中心市街地では自転車の交通量が減少し短距離においても自動車利用が自転車に比べて非常に多い状況となっている。このような現状を踏まえ、久留米市では「自転車が似合うまち くるめ」を目標とし、「はしる」「とめる」「まもる」「いかす」の4つの柱を設定し、計画が策定されている。「はしる」の柱において、自転車ネットワークの整備方針が示されており、図6で示す路線（延長 89km）が自転車ネットワーク路線として選定されている。また、久留米市の自転車ネットワーク計画では、中心部の自転車ネットワークのみではなく、郊外部の地域生活拠点でのネットワークイメージも示されている。

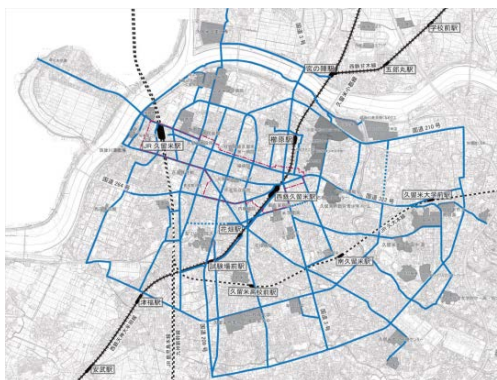


図6 中心部の自転車ネットワーク

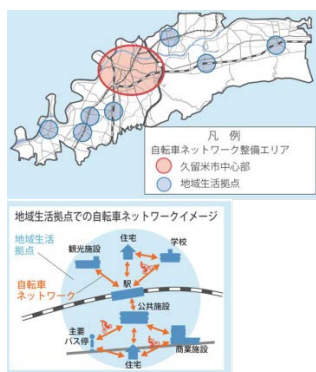


図7 自転車ネットワークの整備エリアと地域生活拠点でのネットワークのイメージ

## 5. 福岡国道管内における自転車空間確保の事例紹介

### 5. 1, 野町交差点改良における取り組み

筑後市野町北交差点は、跨道橋部を平面交差化させる事業であり、平成 28 年 2 月 13 日に完成した工事である。当該地区では、平成 27 年 12 月に公表された提言（案）に則って自転車通行空間を考慮した区画線の整備を行った。平成 22 年交通センサスによれば野町北交差点の自動車交通量は 19,462 台/24h、自動車の速度は 28.4~33.9km/h である。このデータによると当該地区はタイプ B（完成形態：自転車専用通行帯、暫定形態：車道混在の整備）に分類される（図 8）。これをふまえて当該地区では平成 27 年度に車道混在の自転車通行空間の整備を行った。

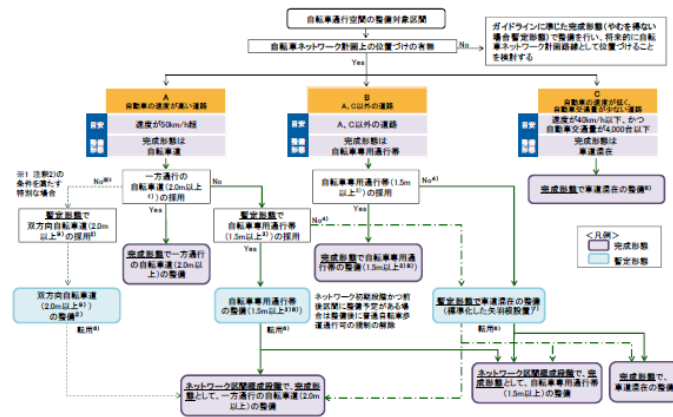


図 8 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安  
(H24「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」より)



図 9 自転車通行空間  
(野町北交差点)

### 5. 2, 久留米シンボルロードにおける取り組み

久留米シンボルロードでは、「久留米シンボルロード道路施設等ガイドライン」においてシンボルロード全体として歩道空間のなかに幅 2.0m の自転車通行空間を設置することで調整が行われている。そこで久留米シンボルロードの国管理区間においても歩道内の自転車通行空間および車道内の矢羽根の設置による自転車通行空間の整備を行っている。



図 10 久留米シンボルロードにおける自転車通行空間の整備状況

## 6. 今後の取り組み

管内の全ての交通安全事業箇所について平成 28 年提言に基づいて自転車通行空間の見直し検討を行い、順次対応していく予定である。