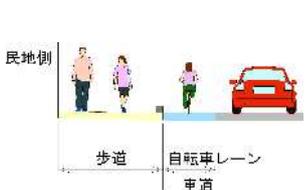
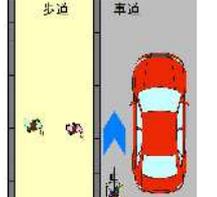


第2章 自転車走行空間の整備方針

1. 自転車走行空間の整備形態

□ 整備形態の分類

- (1) 自転車道
- (2) 自転車レーン（自転車専用通行帯）
- (3) 車道混在（車道）
- (4) 自転車歩行者道（分離タイプ）※当面の措置
- (5) 自転車歩行者道（共存タイプ）※当面の措置

整備形態	整備イメージ		
(1) 自転車道	 <p>民地側 歩道 自転車道 車道</p>	 <p>歩道 自転車道 車道</p>	
(2) 自転車レーン	 <p>民地側 歩道 自転車レーン 車道</p>	 <p>歩道 自転車レーン 車道</p>	
(3) 車道混在（車道）	 <p>民地側 歩道 車道</p>	 <p>歩道 車道</p>	
(4) 自転車歩行者道（分離タイプ） ※当面の措置	 <p>民地側 道路標示 歩道 自転車道 車道</p>	 <p>歩道 自転車道 車道</p>	
(5) 自転車歩行者道（共存タイプ） ※当面の措置	 <p>民地側 歩道 自転車道 車道 (普通自転車歩道通行可)</p>	 <p>歩道 自転車道 車道 (普通自転車歩道通行可)</p>	

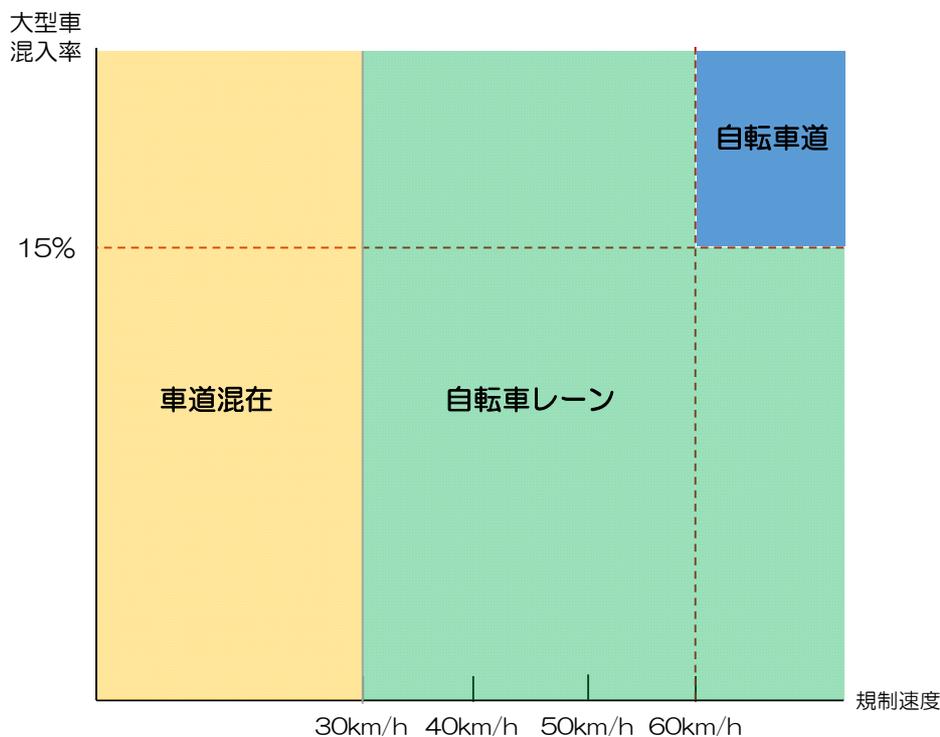
2. 整備形態の選定基準

□ 選定にあたっての基本方針

自転車利用者の安心感の向上を図るため、下記の方針で安全な走行空間を整備する。

- 歩行者の安全を第一とし、歩道以外を活用して自転車走行空間を確保することを基本とする。
- 自動車の速度が速い、自動車交通量が多い、大型車混入率が高い路線では、歩道を使うなど自転車・歩行者の安全性・快適性を向上できる方法を採用する。
- ゆっくり走るママチャリなど現状の自転車走行方法にも配慮し、既存の「自転車歩道通行可」の解除は行わない。
- 歩道走行が可能な場所については、自転車・歩行者に対して注意喚起を促す路面表示なども実施する。

□ 選定基準

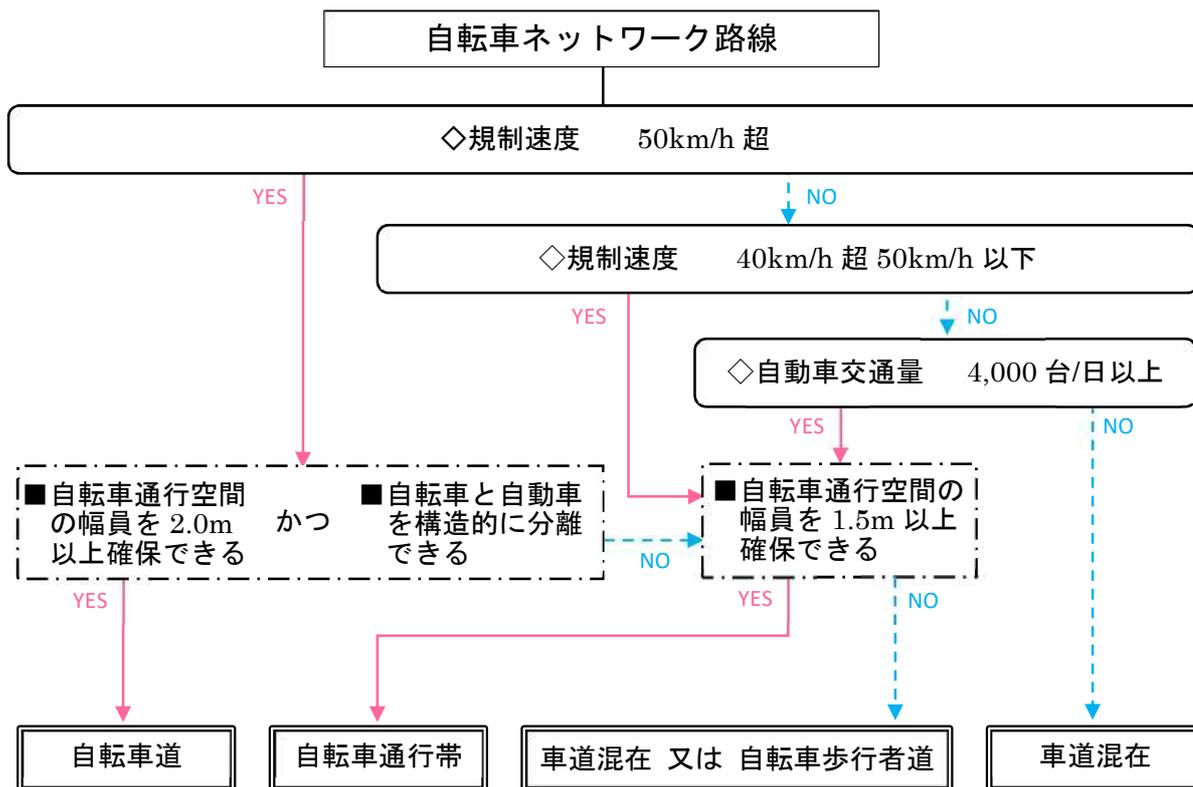


■ 自転車走行速度と大型車混入率による整備形態の選定基準

3. 整備形態の選定フロー図

整備形態 選定フロー図

<基本的な考え方>



※空間的制約等により上記整備形態が困難な場合は、代替路の検討を行う。
また、将来、改良工事実施の際には、再度整備形態を検討する。

4. 自転車走行空間の基本的な考え方

(整備形態と基本幅員)

□ 自転車走行空間の整備形態別の有効幅員の考え方を以下に示す。

整備形態	関連法令		適用幅員
	道路構造令	道路交通法	
自転車道	<p>【第10条第3項】</p> <p>自転車道の幅員は、2m以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することができる。</p>	—	<p>2.0m以上</p> <p>(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1.5m以上)</p>
自転車レーン (自転車専用通行帯)	—	<p>【交通規制基準第4章第23】</p> <p>自転車専用通行帯の幅員は、1.5m以上を確保することが望ましいが、道路の状況によりやむを得ない場合は、1.0m以上1.5m未満とすることができる。</p>	<p>1.5m以上</p> <p>(道路の状況等によりやむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満) ※自転車1台の占有幅1.0m以上を確保。</p>
車道混在(車道)	—	—	<p>(1.0m以上)</p> <p>※自転車専用通行帯の1.0m以上を準用。</p>
自転車歩行者道	<p>【第10条の2第2項】</p> <p>自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては4m以上、その他の道路にあつては3m以上とするものとする。</p>	—	<p>4.0m以上</p> <p>(歩行者との幅員がない又は少ない場合は、路上施設を除き幅員を3.0m以上確保する。)</p>
歩道	<p>【第11条第3項】</p> <p>歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5m以上、その他の道路にあつては2m以上とするものとする。</p>	—	<p>3.5m以上</p> <p>(歩行者の交通量が少ない場合は、2.0m以上)</p>

4-1. 自転車道

□ 定義

自転車道とは、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をいう。

【道路構造令第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3】

□ 基本的な考え方

(1) 設置の原則

自転車道は道路の各側に設けるものとする。【道路構造令第10条】

(2) 片側設置の場合

ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。【道路構造令第10条】

(3) 一方方向・双方方向通行の適用の考え方

① 自転車道は、一方通行を基本とすること。

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

② 既設の双方方向通行の自転車道についても、可能な限り一方通行に変更を行うこと。

③ 交通規制により自転車道で「自転車一方通行規制」を行うことができる。

【出典：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（案）P14】

(4) 双方方向通行の適用について

自転車道は一方通行を基本とするが、下記①～④の全ての条件を満たす特別の場合に限り、暫定的に双方方向通行を適用できるものとする。

① 一定の区間長で連続性が確保されていること

② 区間前後・内に双方方向通行の自転車道が交差しないこと

③ 区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること

④ ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること

※一方通行に変更できない場合で、既設の双方方向通行の自転車道が交差点部の手前等で歩道（普通自転車歩行通行可の交通規制区間）に接続する場合には、自転車道の区間の終わりに、自転車の速度を安全に低減させるための注意喚起等の安全対策を行うものとする。

(5) 留意事項

- ① 一方通行規制を実施する場合は、沿道施設への出入りが不便となったり、目的地に向かうのに遠回りになることで、沿道の地域住民、自転車利用者等の理解が得られにくい場合がある。
- ② 双方向通行の場合は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性、単路部における快適性の確保などの課題がある。
- ③ 自転車道の整備完了後は、普通自転車歩道通行可の交通規制を解除するものとする。

(6) 通行位置の指定方法

公安委員会が道路標識（規制標識「自転車専用」(325の2)）を設置することにより、自転車道であることをより明確に示すことができる。



□ 整備形態イメージ及び基本幅員

自転車道の有効幅員は **2.0m 以上**とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、**1.5mまで**縮小することができる。【道路構造令第10条第3項】

《双方方向通行の場合》



《一方通行の場合》



《参考》自転車道整備事例



北九州市小倉南区「国道10号」



東京都武蔵野市



東京都江東区



岡山県岡山市



徳島県徳島市

4-2. 自転車レーン（自転車専用通行帯）

□ 定義

路肩のカラー化により自転車の走行位置を明示したもの。

自転車レーンは、道路交通法の規則により「普通自転車専用通行帯」とすることが望ましい。(P67 参照)

□ 基本的な考え方

(1) 設置の原則

- ① 道路状況より路肩の幅員が原則1.5m以上確保できる場合に設置する。なお、自転車走行の安全性から、普通自転車専用通行帯とすることが望ましい。

ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.0m以上1.5m未満とすることができる。

- ② 普通自転車専用通行帯の規制を行う場合は、自転車レーンが車両通行帯となるため、中央線は実線となる。
- ③ 2車線道路の両側に自転車レーン（自転車専用通行帯）を設置する場合、中央線は実線とする。

(2) 一方通行の場合

- ① 一方通行の道路の場合は、自転車レーン（自転車専用通行帯）は、一方通行と同方向である道路の左側部分に設置する。
- ② 一方通行と逆方向を通行する自転車に対して、自転車レーン（自転車専用通行帯）の反対側に自転車歩行者道を設置し、普通自転車通行部分指定を行うなどの対策を講じる。
- ③ 一方通行と逆方向には、自転車レーン（自転車専用通行帯）は設置できない。

(3) 整備完了後の対策

自転車レーンを整備する区間においては、原則として普通自転車歩道通行可の交通規制を解除するものとする。但し、前後に自転車専用通行帯を整備する予定の区間のうち、一部の区間のみが整備された場合については、一連の整備が完了するまでの間、当該交通規制の解除を保留することができるものとする。

※ゆっくり走る自転車に配慮して当該規制を解除しない等、対象路線の利用者や周辺状況に配慮した臨機応変な考えもあり得る。

(3) 留意事項

(一方通行道路における普通自転車専用通行帯規制)

補助標識「自転車除く」が設置してある一方通行道路では、自動車の一方通行と逆方向については普通自転車専用通行帯の規制を行うことはできない。このため、自動車の一方通行とは逆方向の車道上に、普通自転車専用通行帯に準じた自転車通行空間の幅員の確保及び路面表示を設置することが望ましい。



一方通行道路に自転車専用通行帯を設置する場合の事例

【出典：国土交通省ガイドライン】

(4) 通行位置の指定方法

普通自転車専用通行帯の整備にあわせて、公安委員会は通行位置を示す道路標識（「専用通行帯」(327の4、327の4の2)）、道路標示（「専用通行帯」(109の6)）の設置を行う。

※また、普通自転車専用通行帯内に自転車が駐停車した場合、自転車の円滑な走行が阻害される可能性があるため、停車帯の確保や路上駐車対策等をあわせて実施することが望ましい。

道路標識		道路標示
専用通行帯(327の4)	専用通行帯(327の4の2)	専用通行帯(109の6)
オーバーハング式により設置する場合	路側式により設置する場合	

□ 整備形態イメージ及び基本幅員

自転車レーン（自転車専用通行帯）の有効幅員は **1.5m以上** を確保する事が望ましい。

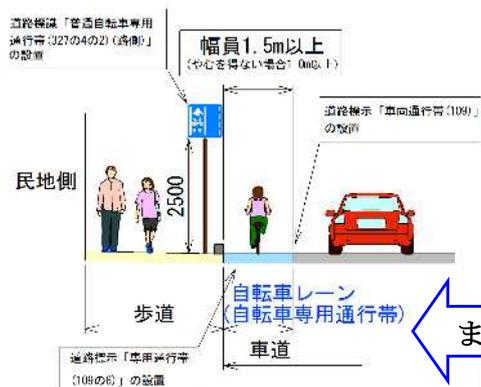
ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、**1.0m以上 1.5m未満** とすることができる。

なお、幅員が 1.0m以上 1.5m未満となる場合は、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を 1.0m程度確保することが望ましい。（自転車 1 台の占有幅である 1.0mを基準とした。）

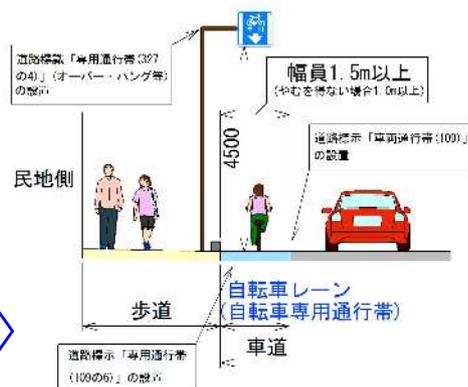
【自転車レーン（自転車専用通行帯）】

《歩道のある道路》

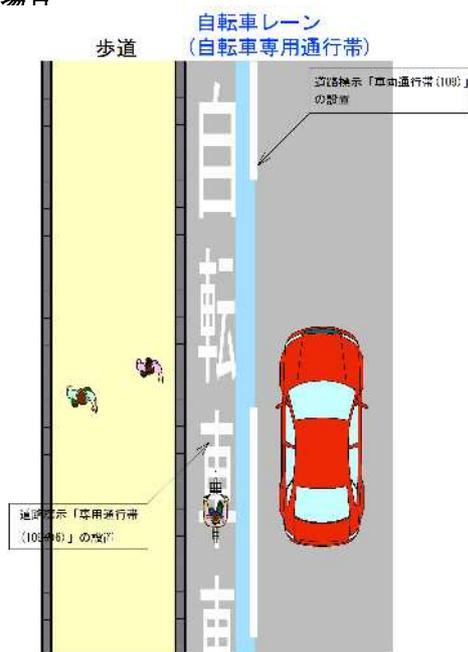
○路側標識を設置する場合



○架空標識を設置する場合

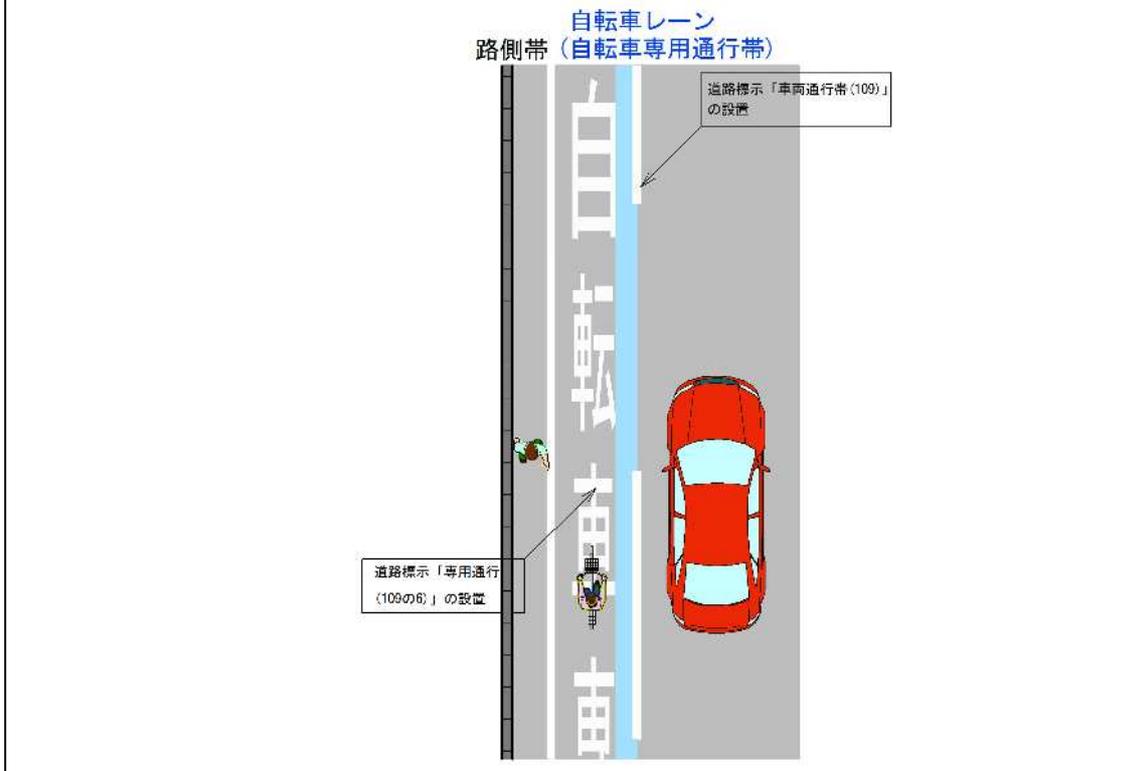


○路面表示を設置する場合



《歩道のない道路》……路側帯のある道路

○路面表示を設置する場合



《参考》自転車レーン整備事例



北九州市戸畑区「戸畑停車場線」



北九州市小倉北区「清張通り」



北九州市小倉北区「小文字通り」



国土交通省ガイドライン別添写真



福島県福島市

4-3. 車道混在（車道）

□ 定義

車道左側部の車線内に帯状の路面表示及びピクトグラムの設置により、車道での自転車の通行位置を明確化し、自動車への注意喚起を図るもの。

【自転車利用環境整備のためのキーポイント P120】

□ 基本的な考え方

(1) 設置の原則

- ① 自動車の走行速度が 30km/h 以下の路線に設置する。
- ② 整備形態で自転車レーンが選定されるものの、道路状況や交通状況により整備が困難な場合に設置する。

(2) 留意事項

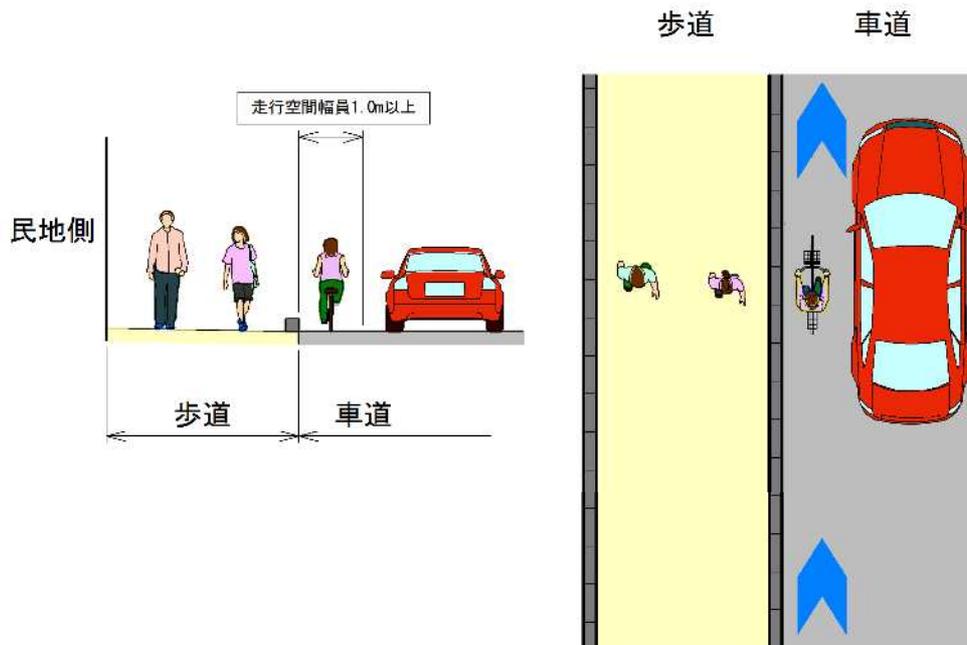
- ① 自転車走行の安全性を確保するために、車道左側のエプロン部の横断勾配・集水柵の蓋仕様等について必要に応じ改良等が必要である。
- ② 自転車走行空間が路上駐停車車両により妨げられる恐れがあり、警察との連携による取締りの強化や市民への周知徹底が必要となる。
- ③ 自動車運転者に対して、自転車走行空間への進入禁止や自転車走行者へ配慮した運転等を周知する必要がある。

□ 整備形態イメージ及び基本幅員

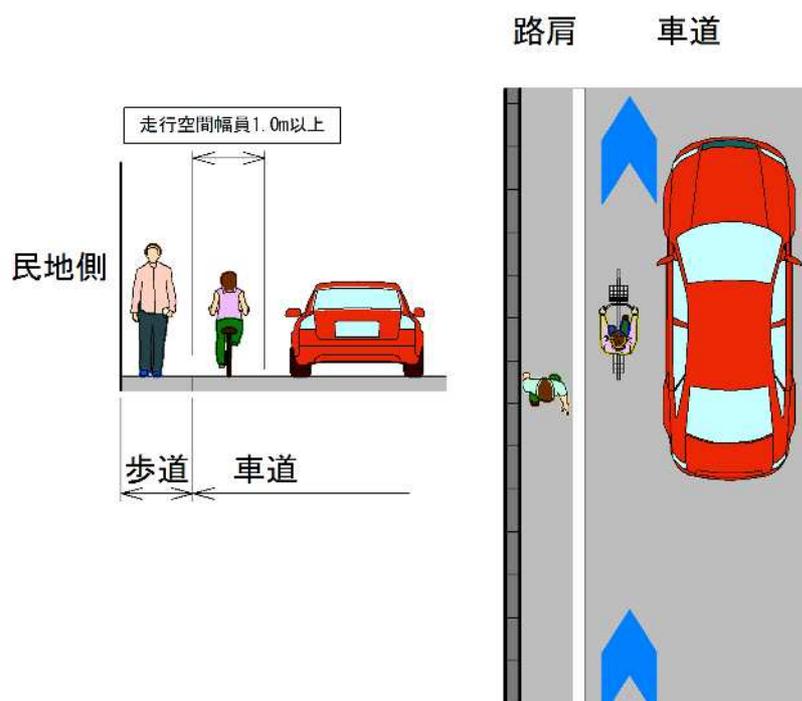
車線内において、**1.0m以上**占有幅を確保すること。

設置にあたっては、警察の意見を聞く。

《歩道のある道路》



《歩道のない道路》……路側帯のある道路



《参考》車道混在（車道）整備事例



北九州市小倉北区

【出典：国交省ガイドライン】



①ピクトグラムを設置した事例



②バス専用通行帯を活用し路面表示
を設置した事例

4-4. 自転車歩行者道（歩道）

□ 定義

自転車歩行者道において、路面表示の設置や舗装の色・材質の違い等により自転車の通行位置を明示し、自転車と歩行者の分離を図るもの。

□ 基本的な考え方 ※分離するタイプ

(1) 設置の原則

整備形態で自転車道が選定されるものの、道路状況や交通状況により整備が困難な場合において、当面の整備形態として活用する。

なお、歩行者の安全性確保の観点から、「普通自転車の歩道通行部分」の交通規制を行うことが望ましい。

(2) 通行方法

- ① 自転車の歩道通行可の交通規制が実施され、かつ自転車の通行すべき部分が指定されているときはその指定された部分を徐行しなければならない。また自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。【道路交通法第63条の4第2項】
- ② ただし、自転車の通行指定部分については、当該部分を通行し、また通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。【道路交通法第63条の4第2項】

(3) 留意事項

- ① 自転車利用者や歩行者に対して、それぞれの通行位置を認識してもらうため、通行位置区分を明確にする補助看板を設置することが望ましい。
- ② 自転車走行空間の整備に際しては、前後区間との連続性や接続に留意が必要。
- ③ 道路の両側に自転車歩行者道が設置されている区間では、案内誘導サインの連続性を確保するため、自転車走行空間の利用者に対して、進行方向に対して、進行方向に対して左側の自転車歩行者道を通行するように啓発する必要がある。
- ④ 自転車歩行者道（分離タイプ）の場合は、**着色を施さない事を原則とする。**やむを得ず着色をする場合は、自転車レーンと同系統である青色系は避けること。

(4) 交通規制

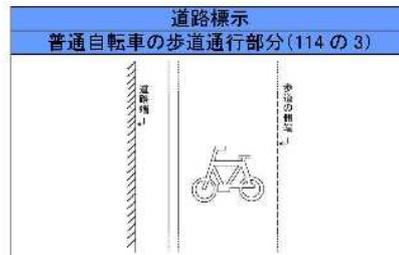
① 「普通自転車歩道通行可」 (必須)

公安委員会が道路標識 (規制標識「自転車及び歩行者専用 (標識 325 の 3)」) を設置することにより、自転車は歩道を通行することが可能となる。



② 「普通自転車の歩道通行部分」 (推奨)

公安委員会が規制標示「普通自転車の歩道通行部分」 (114 の 3) により、自転車通行側と歩行者通行側の境の白線と自転車通行側の路面に自転車マークを表示することにより実施する。



□ 基本的な考え方 ※混在するタイプ

(1) 設置の原則

整備形態で自転車道が選定されるものの、道路状況や交通状況により整備が困難な場合において、当面の整備形態として活用する。

ただし、歩行者または自転車交通量が多い場合は、歩行者の安全性確保の観点から、自転車歩行者道を自転車の通行位置に設定することは望ましくない。

(2) 通行方法

自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。【道路交通法第63条の4第2項】

(3) 留意事項

- ① 自転車歩行者道は、歩行者の通行に供されることから、視覚障害者の安全性を確保するため、バリアフリー法で定める特定道路以外の道路にあっても、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するよう努めるものとする。
- ② 自転車走行空間の整備に際しては、前後区間との連続性や接続に留意が必要。

(4) 交通規制

① 「普通自転車歩道通行可」(必須)

公安委員会が道路標識(規制標識「自転車及び歩行者専用(標識325の3)」)を設置することにより、自転車は歩道を通行することが可能となる。



□ 整備形態イメージ及び基本幅員

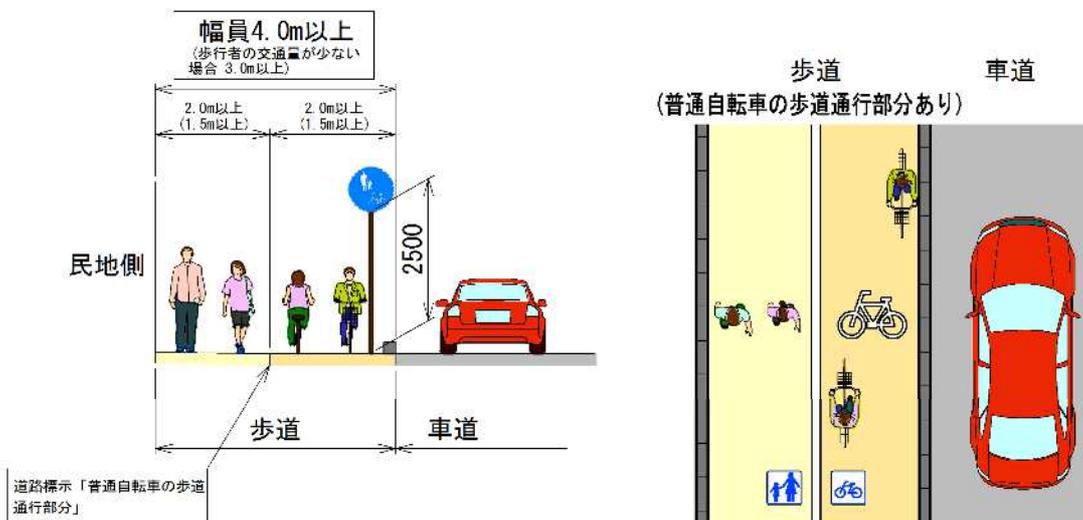
- ① 自転車歩行者道の幅員は歩行者の交通量が多い道路にあつては **4.0m**以上、その他の道路にあつては、**3.0m以上**とするものとする。

【道路構造令第10条第2項】

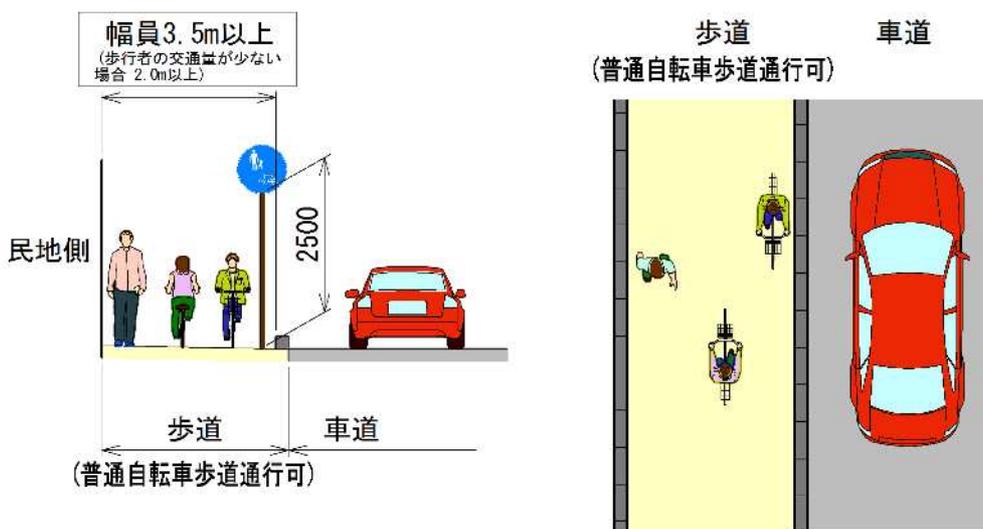
- ② 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては、**3.5m**以上、その他の道路にあつては **2m以上**とするものとする。

【道路構造令第11条第3項】

《分離するタイプ》



《混在するタイプ》



《参考》自転車歩行者道整備事例 ※分離するタイプ



北九州市小倉北区「みかげ通り」



北九州市小倉北区「国道199号」



高知県高知市



兵庫県神戸市

5. 自転車走行空間を創出するための道路空間の再配分

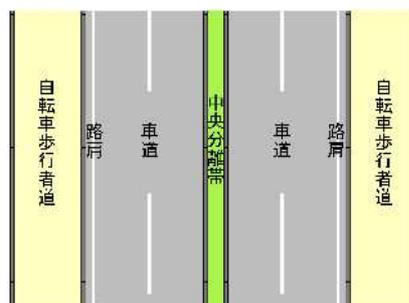
□ 考え方

- ① 現況の道路幅員構成において、新たな自転車走行空間を創出するために、必要に応じて道路空間を再配分する。再配分の手法としては、車道や歩道の縮小などが考えられるが、対象地域の交通特性や道路構造特性、沿道状況等を十分踏まえ、安全性や交通の円滑性を確保した計画とする。
 なお、車線数の減少など、構造の大幅な変更を行う時は、交通容量などに関して、十分検証を行い、公安委員会との調整を行う必要がある。
- ② 自転車走行空間の整備は、良好な歩行環境を確保する側面もあるため、安易に歩道幅員を縮小しないよう留意する必要がある。

【道路空間を再配分する際の検討項目】

(1) 車道を縮小する場合

- ① 一般部
 - 車線数の減少。
 - 車線幅員、路肩幅員の縮小規定の適用。
 - 中央分離帯幅員の縮小。
- ② 交差点部
 - 付加車線の廃止。
 - 付加車線、直進車線幅員、路肩幅員の縮小規定の適用。
 - 中央分離帯幅員の縮小。
- ③ 道路等級の見直し
 - 交通状況や沿道状況を考慮し、総合的な判断が必要。(要警察協議)



現況からの再配分による自転車レーン設置例



【道路構造令第3条第2項より本文抜粋】

第4種の道路は、第4号の表に定めるところにより第1級から第4級までに、それぞれ区分するものとする。

ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第1種第4級、第2種第2級、第3種第5級又は第4種第4級である場合を除き、該当する級の1級下の級に区分することができる。

(2) 歩道を縮小する場合

- 歩行者空間として必要な有効幅員を確保することによる空間創出。
⇒交通特性や沿道状況に応じた歩行者必要空間を確保した上での空間創出。
- 植樹帯の廃止又は幅員の縮小（景観にも配慮が必要）。
- 路上施設等の移設。
⇒電線類地中化関連施設、電柱、標識、信号、道路照明灯、高・中木、低木地被類、縁石、ほか。

6. 一般部の整備方針

- 自転車は「道路（車道）の左側端」を左側通行することを原則とし、一般部の設計にあたっては、以下の考え方を基本とする。

□ 基本的な考え方

（1）分離工作物

- ① 自転車と自動車、歩行者それぞれを構造的に分離する場合は、互いに存在を認識できるよう、分離工作物として縁石を設置することを基本とし、柵等の高さのある分離工作物をできる限り設置しないものとする。
- ② 上記①以外の場合は、自転車の安全性を向上させるため、縁石、柵等の分離工作物をできる限り設置しないものとする。

（2）幅員

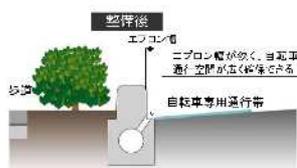
自転車走行空間の幅員は、隣接する歩行区間の幅員とのバランスが重要であり、歩行者、自転車がそれぞれの空間を通行しやすく、また自然に通行位置が守られるよう、歩行者、自転車の交通量を考慮して決定するものとする。

（3）路面等

- ① 自転車道や車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするものとする。なお、必要に応じて、側溝、街渠、集水ますやマンホールの蓋について、エプロン幅が狭く、自転車走行空間を広く確保できるものや平坦性の高いものへの置き換えや滑り止め加工等を行うものとする。



←街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例



【出典：国交省ガイドライン】

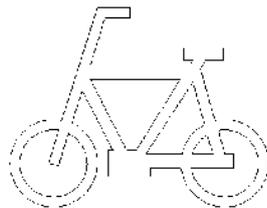


マンホールの蓋に滑り止め加工している事例

- ② 路面表示等を設置する場合、できる限り走行性能を妨げないよう留意するものとする。さらに、これらの機能を継続的に確保できるよう維持管理に努めるものとし、轍や側溝との舗装すりつけ等縦方向の段差等にも留意するものとする。
- ③ 植栽等を設置する場合は、視認性及び自転車の走行性を妨げることのないように樹種や配置を検討するとともに、樹木の成長に留意し適切な維持管理に努めるものとする。
- ④ 電柱等の占有物で、自転車、歩行者の通行に支障となる場合は、原則として民地等への移設もしくは無電柱化等を行うものとする。さらに、不法占用物件についても、撤去指導または除却を強化するものとする。

(4) 道路標識・道路標示、看板・路面表示等

- ① 歩行者、自転車、自動車の通行空間等を道路利用者に明確に示すため、通行空間の種類に応じて、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に定められる道路標識及び道路標示を適切に設置するものとする。
- ② 道路空間の再配分を行った場合、視認性を考慮し、必要に応じて、道路標識や信号機を移設するものとする。
- ③ 自動車空間だけでなく、自転車走行空間においても、踏切及び横断歩道の手前、一時停止の規制が行われている場合、信号交差点において停止する位置を示す必要がある場合には、道路標示「停止線(203)」を設置するものとする。
- ④ 定められた自転車走行空間が適切に利用されるよう、道路標識、道路標示に加え、通行ルール等を周知するための看板または路面表示を設置することができる。この場合、すべての道路利用者が一見してその意味するところを理解でき、かつ道路標識または道路標示と混同されるおそれのないものを用いる必要がある。例えば、自転車道や自転車専用通行帯（自転車レーン）に路面表示を設置する場合には、道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」等の自転車の標示を用いないものとする。



道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」

- ⑤ 道路標識、道路表示、看板または路面表示の設置にあたっては、その目的と内容に応じて自転車からの視点だけでなく自動車からの視点も考慮し、見えやすい高さ、大きさを設置するものとする。なお、道路標識、看板の設置位置に関しては、車道、自転車道、歩道の建築限界を遵守するものとする。
- ⑥ 自転車走行空間を区別するため、自転車走行空間に路面着色する場合や着色した路面表示を設置する場合には、経済性を考慮するとともに、周囲の景観に対し大きな影響を与えないよう、地域毎の景観条例等を考慮した上で、景観や色彩の専門家の意見を聴くなど、着色する路面の範囲、路面表示の大きさ、色彩の彩度及び明度等に留意するものとする。ただし、安全面での利点が損なわれないようにするものとする。

7. 特殊部の整備方針

7-1. バス停留所部

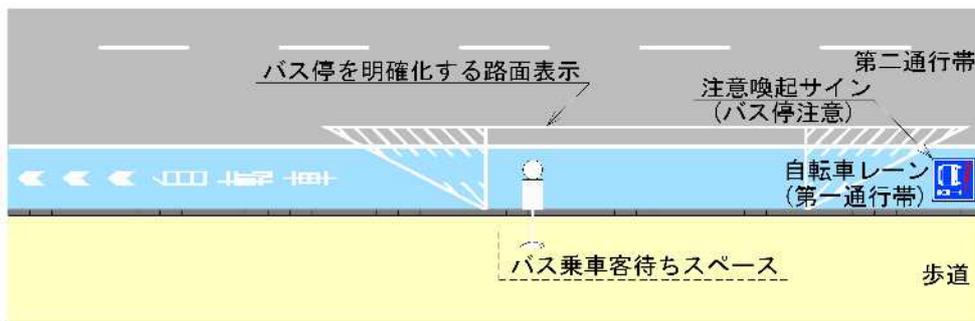
□ 基本的な考え方

- ① バス停留所部の設計では、自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険性があることに留意するものとする。
- ② バス交通の多くない路線では、注意喚起を行い、前後の区間と同様に自転車走行空間を直線的に連続させるものとする。
- ③ バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線では、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させつつ、自転車走行空間を連続させるものとする。
- ④ 通勤通学時において、概ね常時バス停にバスが停車するほどバス交通が多く、かつ道路空間に余裕がないために自転車走行空間の確保が困難な路線では、自転車交通とバス交通を分離させるため、代替路を検討するものとする。

□ 整備形態イメージ

《バス交通が多くの少ない路線》

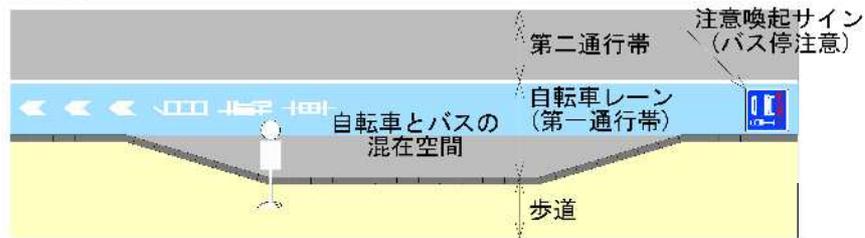
- ① バスを歩道に正着させることや駐停車禁止の徹底を図るため、路面表示によりバス停部分を明確化することが考えられる。
- ② 自転車とバスの交錯の防止を図るため、路面表示等により自転車利用者に注意喚起を行う。



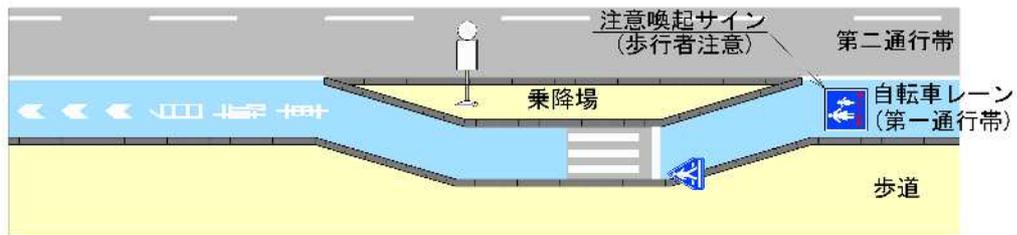
■ ストレート型バス停を設置するイメージ

《バス交通が多く道路空間に余裕がある路線》

- ① バス停車時も自転車の通行を可能とする場合には、バスベイ型としてバス停を整備する。
- ② 第一通行帯と第二通行帯の間にバス停として交通島を設けることも考えられる。



■バスベイ型バス停を設置するイメージ



■交通島を設置するイメージ

《参考》バス停留所部の整備事例



ストレート型（北九州市小倉北区）



交通島（福岡市博多区）

7-2. 停車帯部

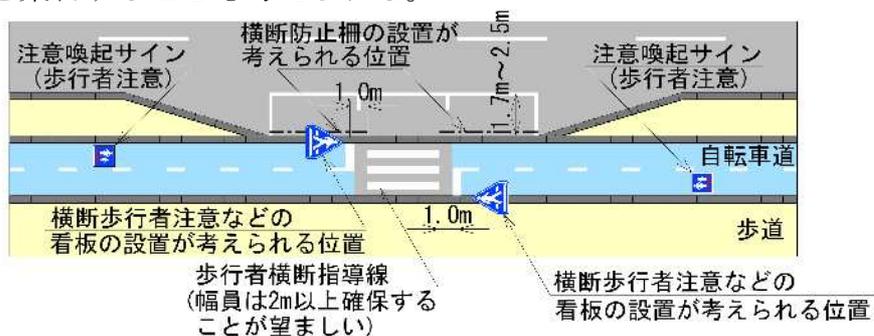
□ 基本的な考え方

- ① パーキング・メーター等について、利用状況や周辺駐車場の整備状況などを勘案し、撤去について検討する。
- ② 駐車車両との交錯を防止するため、路面表示や看板などを設置し、注意喚起を行うことが望ましい。

□ 整備形態イメージ

《自転車道》

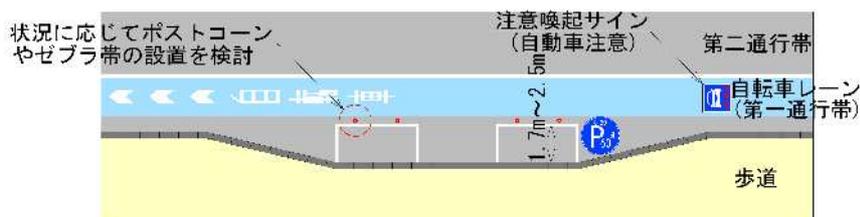
- ① 自転車道は、歩道側に設置するものとする。
- ② 自転車に対して人の横断の注意喚起や、横断防止策により横断する位置を集約することも考えられる。



■自転車道のある道路に停車帯を考慮する場合

《自転車レーン (自転車専用通行帯)》

- ① 自転車レーンは、駐車スペースの車道側に設置する。
- ② 駐車スペースと自転車レーンとの間は、駐車車両のドアの開閉時の接触を避けるため、余裕幅を確保することが望ましい。
※余裕幅は海外では 50cm 程度としている事例がある。



■自転車レーンのある道路に停車帯を考慮する場合

《参考》 停車帯部の整備事例



タクシー協会との協議により車線分離票（ポストコーン）を設置。



タクシーベイへの注意を促すため、看板（注意喚起）を設置。

停車帯部の事例（北九州市小倉北区）

7-3. 大型路上施設部

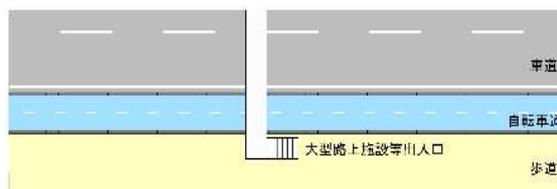
□ 基本的な考え方

- ① 横断歩道橋昇降口や地下横断歩道出入口等（以下「大型路上施設等出入口」とする。）の大型路上施設部において、道路空間に余裕がある場合には、自転車と大型路上施設を利用する歩行者との交錯を減らし、双方の安全性を向上させつつ、自転車走行空間を連続させるものとする。
- ② 周辺の交通状況や沿道状況の変化により、必要性の低下した大型路上施設については、撤去も含めて検討するものとする。

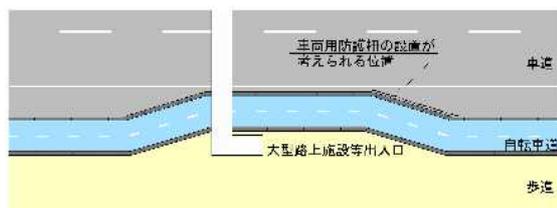
□ 整備形態イメージ

《自転車道》

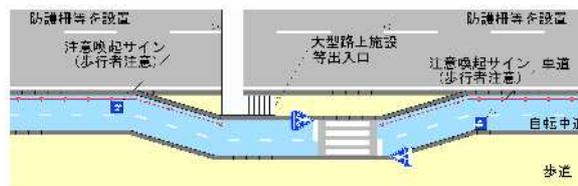
- ① 自転車道は路上施設等出入口より車道側に設置することを基本とするものとする。
- ② 車道側に自転車道を設置できず、歩道側の道路空間に余裕がある場合は、路上施設等出入口部分を交通島として歩道側に自転車道を設置するものとする。



■ 車道空間を縮小して自転車道を設置、または新設道路に自転車道を設置する例



■ 歩道空間を縮小して自転車道を設置する例（テラス型）

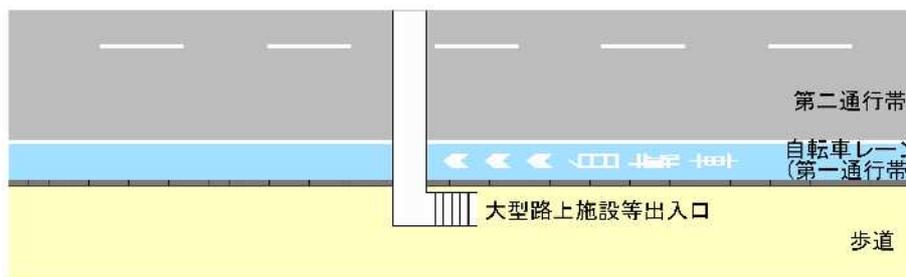


■ 歩道を縮小して自転車道を設置する例（島型）

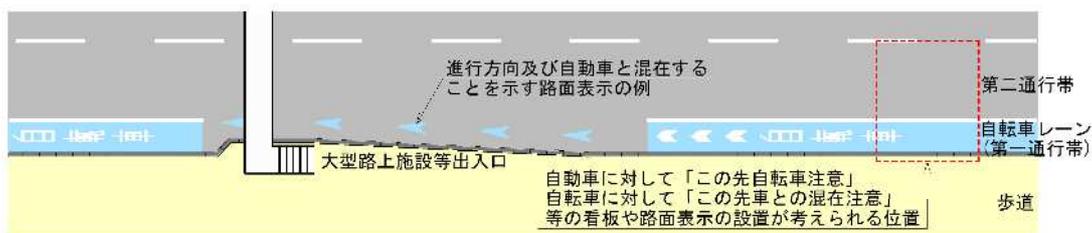
□ 整備形態イメージ

《自転車レーン（自転車専用通行帯）》

- ① 自転車専用通行帯は路上施設等出入口より車道側に設置することを基本とするものとする。
- ② 道路空間に余裕がなく、車線幅員の縮小等によっても、連続的な自転車レーンの確保が困難な場合は、自転車通行位置及び自動車と混在することを示す路面表示を設置するなどの安全対策を実施した上で、自転車と自動車を車道で混在させることを検討するものとする。
- ③ 車道混在の場合、自転車レーンの終点部の手前に、前方で自転車と自動車を車道で混在させることを検討するものとする。



■自転車レーン（自転車専用通行帯）の設計例



■車道混在の設計例

《参考》大型路上施設部の整備事例



東京都江東区



大阪府大阪市



大阪府大阪市



大阪府大阪市

8. 交差点部の整備方針

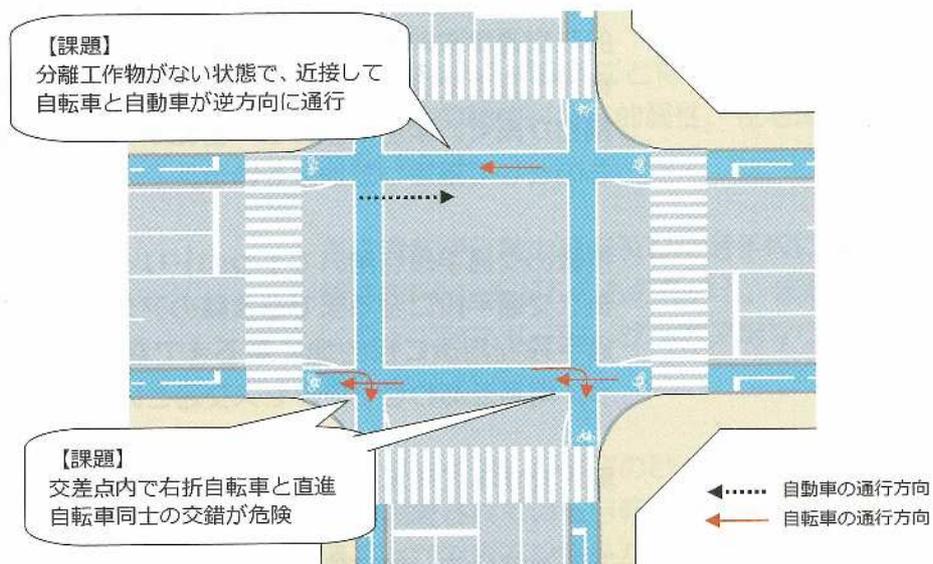
- 自転車は「道路（車道）の左側端」を左側通行することを原則とし、歩行者、自転車、自動車が集積し、交錯が生じうる交差点部の設計にあたっては、以下の考え方を基本とする。

□ 基本的な考え方

（1）分離形態の連続性

- ① 交差点部において歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、交差点部の分離形態について、前後の自転車走行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保すべきであり、**安易に自転車走行区間を自転車歩行者道へ接続しないことを基本**とするものとする。
- ② 双方向通行の自転車道が規模の大きい交差点に接続する場合には、交差点内で自転車同士が交錯すること、自転車が自動車と逆方向に通行することを避けることを基本とするものとする。

【出典：自転車利用環境整備のためのキーポイント P133】



■ 双方向通行自転車道が接続する交差点の課題

(2) 通行空間の直線的な接続

- ① 自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車動線の直進性を重視し、一方通行の自転車道、自転車専用通行帯のいずれの場合も、自動車と同じ方向に通行する自転車の交差点部における自転車走行空間は、直線的に接続することを基本とするものとする。

(3) 交差点内の通行方向の明確化

- ① 交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自転車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向を明確化する路面表示を設置するものとする。
- ② 信号のない交差点のように規模の小さな交差点においては、自転車走行空間に応じた通行方向とすることを基本とし、双方向通行の自転車道では自転車横断帯を設置し、一方向通行の自転車道や自転車専用通行帯では通行方向を明確化する路面表示を設置するものとする。(P125～127 参照)

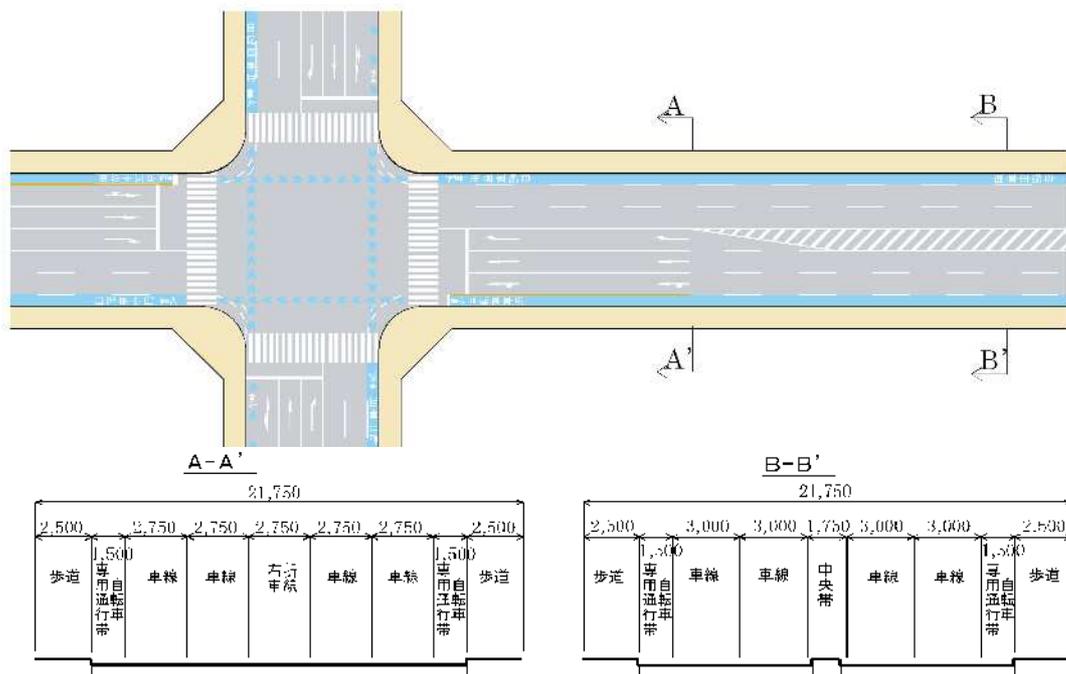
(4) 左折巻き込みに対する安全対策

- ① 自動車から自転車を確認しやすくし、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入部において、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことを検討するものとする。
- ② 自転車専用通行帯の場合には、自動車の進路変更禁止規制を実施して自転車と自動車を分離するものとする。(P108 参照)
- ③ 自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることを検討するものとする。
- ④ 左折巻き込み事故の防止対策として、交差点流入部において、自転車専用通行帯の交通規制を解除した車道左側部の車線内に自転車の通行位置を明確化した路面表示等を設置した上で、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させることも検討するものとする。(P110 参照)

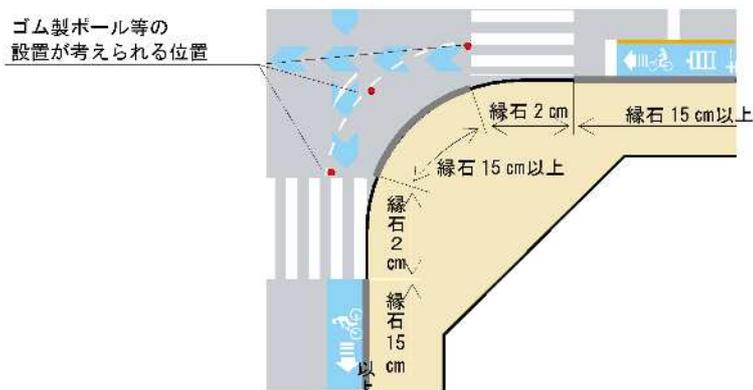
(5) 二段階右折時の滞留スペースの確保

- ① 交差点内の通行方法の明確化のために設置した路面表示と歩車道境界の縁石で囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペースとなることを周知するものとする。また、必要に応じて、歩道を切り込むことにより、交差点内に二段階右折時の自転車の滞留スペースを確保するものとする。(P110 参照)

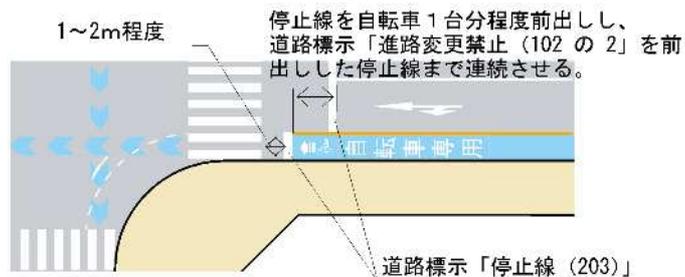
□ 整備形態イメージ



■ 自転車レーンが交差する交差点整備例



■ 交差点隅角部の整備仕様例



■ 停止線前出しの例

《参考》交差点部の整備事例



栃木県宇都宮市



東京都文京区



東京都文京区



東京都文京区



東京都港区

9. 自転車横断帯の取り扱い

- 歩道に普通自転車通行指定部分がある場合を除いて、原則、普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯は撤去する、との方針が警察庁から示されています。

「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」

【平成23年10月25日通達 警察庁】

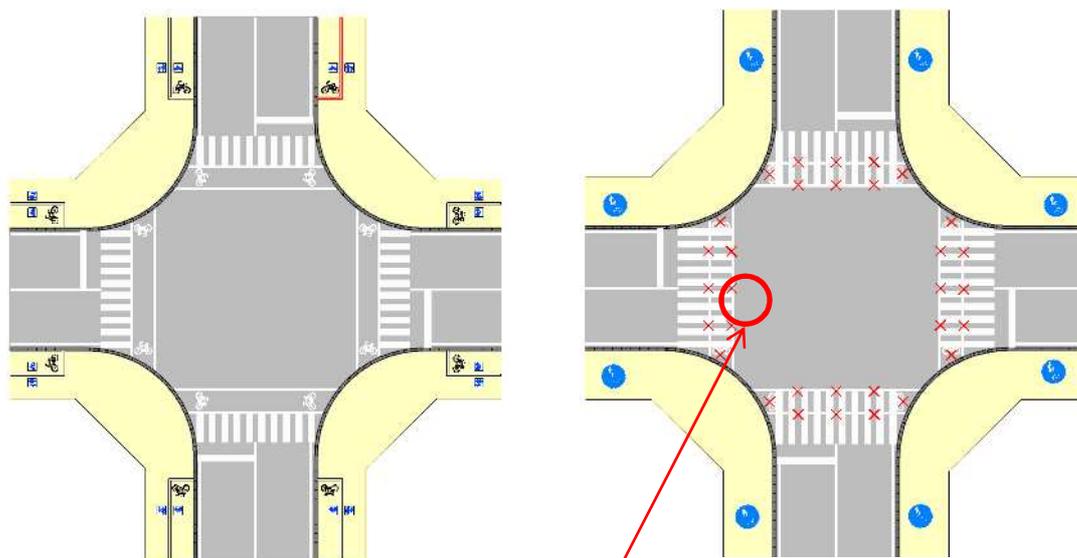
第2 推進すべき対策 1の(2)のイより抜粋

イ 普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道（普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除く。）をつなぐ自転車横断帯の撤去

多くの普通自転車の歩道通行が念頭に置かれている普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除き、自歩可の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯は撤去すること。

【普通自転車通行指定部分あり】

【普通自転車通行指定部分無し】
(普通自転車歩道通行可の規制あり)



※撤去した場合の自転車横断帯部分は、縁石の切り下げ範囲と合致させる為、横断歩道を延伸すること。