

VI 整備形態の基本設定



1. 整備形態の基本的な考え方

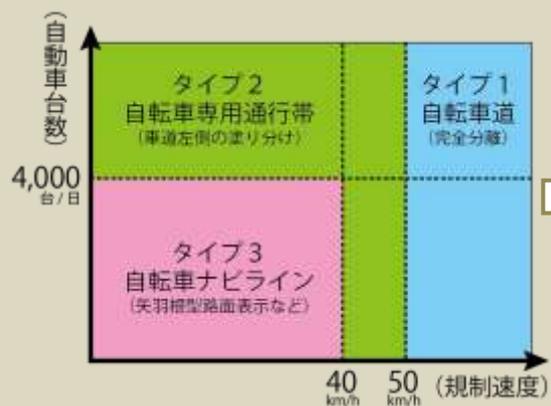
①基本的な考え方

- 整備形態は、全国の各自治体が、国のガイドラインに準拠した整備計画を策定し、整備を進めていることから、本区でも基本的には国のガイドラインを踏襲した整備を基本とします。
- ただし、車道通行への不安等から、歩道通行のニーズが依然として高い状況を踏まえ、現状で歩道内の特例的な通行が認められる区間について、スムーズな車道走行環境と、ゆっくり通る歩道通行環境の併用も視野に、早期に実現可能な整備のあり方を検討します。

方針

1 車道通行を基本とした【理想的】な整備形態を目指します。

- 国のガイドラインでは、自動車の規制速度と、1日の自動車交通量を条件に、【理想的】な整備形態を選定するしくみが示されています。
- このガイドラインを受け、各自治体ではこれを踏襲し、車道を基本とした整備を進めています。本区でも、他区との連続性等を考慮し、原則として車道通行を基本とする整備形態での整備を進めます。



詳細は次頁フロー図を参照

方針

2 早期整備の実現に向けて、【暫定的】な整備も視野に進めます。

- 国ガイドラインでは、整備幅員に制約のある「自転車道」、「自転車専用通行帯」の整備が道路構造等の面で困難な場合、自転車ナビライン等の暫定的な整備も認められています。
- 過密な都市構造の本区において、自転車走行環境の早期整備を実現するためには、【暫定的】な整備を視野に入れながら、整備可能な箇所から順次整備を進めます。



理想的には、「車道」と「歩道」から分離した「自転車道」が作りたいたいけど、道幅が足りずできない...



道路幅がない等で整備できない場合でも、少しでも車道走行しやすくしていきます。

方針

3 今ある歩道通行規制は、走行環境整備路線でも当面維持します。

当面の暫定的な措置

- 「普通自転車歩道通行可」標識のある区間は、歩道内を徐行して通ることが認められます。
- 自転車走行環境の整備後、理想的には歩行者の安全確保の視点から、車道通行を基本とし、歩道の通行規制を見直すことも必要です。
- 一方で歩道通行が浸透している区の現状があるため、自転車走行環境の整備後も当面は維持します。

歩道通行が認められる条件 ※道路交通法

- ①「普通自転車歩道通行可」の標識がついている区間
右の標識がついている歩道は、歩行者優先で、徐行して通行することが認められます。
※自転車走行環境整備後は撤去が基本
- ②13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者などが運転する場合
- ③路上駐車や道路工事などで、車道左側端の通行が著しく危険な場合

区では当面、併用も含めて検討

②整備形態の基本形について

- 国のガイドライン（下図）では、自転車道、自転車専用通行帯、自転車と自動車を混在通行とする道路（本計画では、この車道混在型を“自転車ナビライン”と呼称）に区分し、具体的な整備方法を含めて、整備形態の基本形が示されています。
- この中で、自転車ナビライン（表中、最下段）については、道路構造令等の法制度上の規定がないことから、全国の統一的な表示方法として、具体的な大きさ、配置間隔等が、ガイドラインの中で示されています。
- 各整備形態の基本的な整備方法については、次節「2. 単路部※での標準的な構造」の中で整理します。

※単路部：交差点、分流合流部などがなく、単純な「道路の直線区間」をいう。

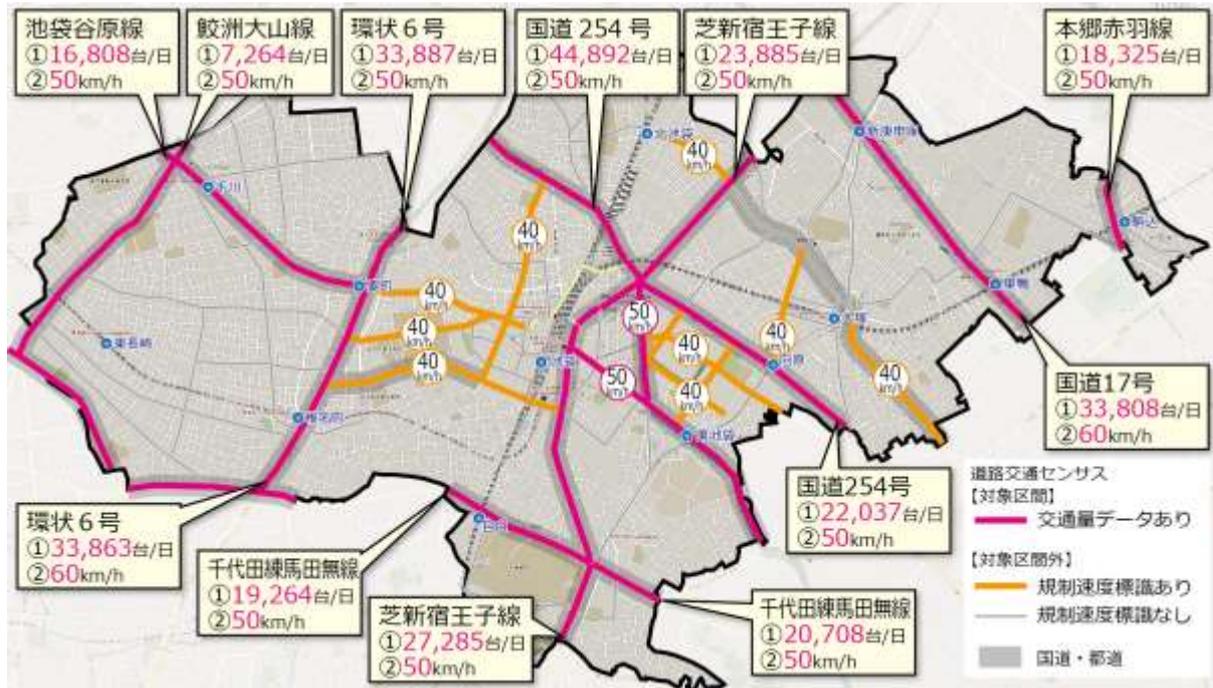
■ 基本的な整備形態のイメージ（国のガイドラインより引用）

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	<p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ビクトグラム等を設置</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>※矢印標型路面表示は外縁線の下に重複させることができる</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>【車線内の対策】</p>

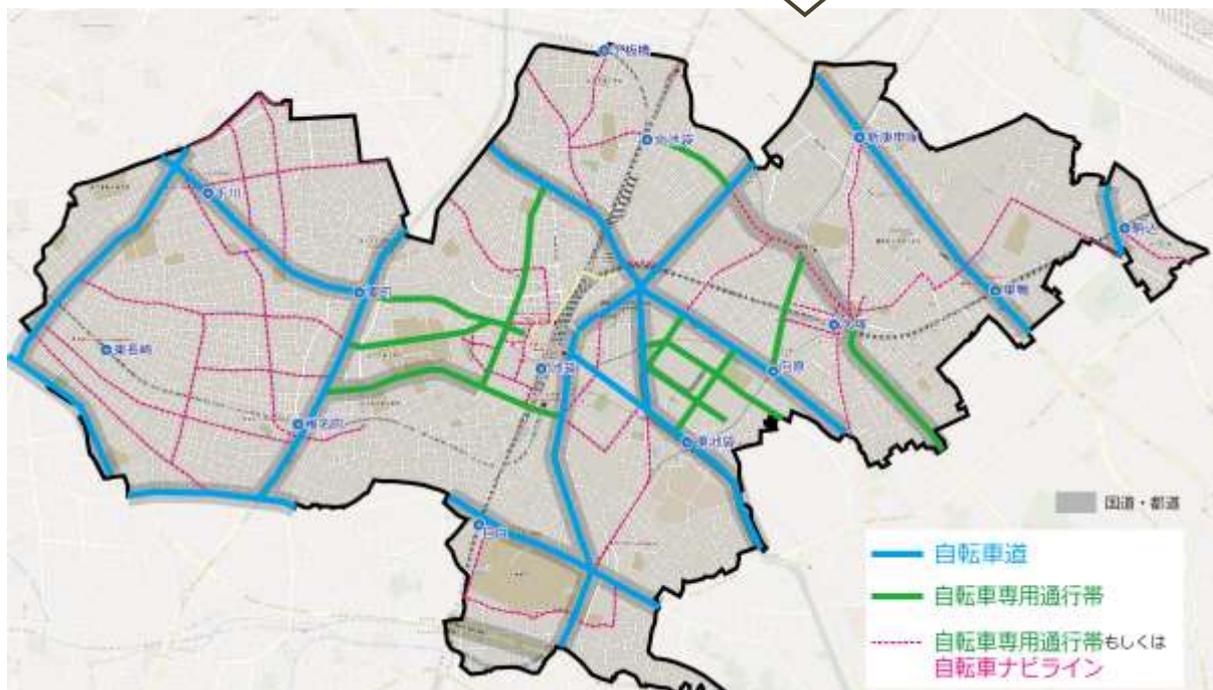
③国のガイドラインに準拠した「理想的な形態」について

- 国のガイドラインでの「理想的な形態」を選定する条件を踏まえ、道路交通センサス交通量（平成27年実施）に基づき、計画対象路線のあてはめを行った結果は以下の通りです。
- 国道、都道を中心に、理想的な形態として「自転車道」「自転車専用通行帯」の整備が求められる区間が多数あります。ただしこれらの道路では構造的に理想的な整備が難しい区間が多く、暫定的な整備形態による早期整備の検討も必要です。

■ 道路交通センサス交通量の整理



■ 条件に合わせて設定した場合の【理想的】な整備形態



④ 「暫定形」での整備による早期事業の実現

- 過密な都市構造にある本区では、理想形としての「自転車道」「自転車専用通行帯」の整備が求められる区間でも、現実的には道路幅員等の構造面から、早期整備が困難な区間も数多く存在しています。
- 一方で、近年の自転車関連事故の増加や、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を間近に控える中で、自転車走行環境の整備は急務です。
- 国のガイドラインでは、理想形での整備が困難な場合、車道混在型（自転車ナビライン等）による暫定的な整備の方向性も示されています。区の現状を踏まえ、自転車ナビライン等による暫定的な整備も視野に早期実現を目指します。
- 自転車ナビライン等による暫定的な整備は、歩道内通行空間の既設区間についても適用し、車道を通行する自転車が安全かつスムーズに走行できる環境の確保を図ります。
- なお、今後の都市計画道路の整備や再開発計画等の進む中で、道路の改良等が行われる場合については、各路線の「理想的な整備形態」による整備の可能性を検討し、実現可能な場合には自転車道、自転車専用通行帯としての整備に向けた調整を図ります。

■ 「理想形」と「暫定形」の考え方（歩道内通行空間の既設区間を例に）

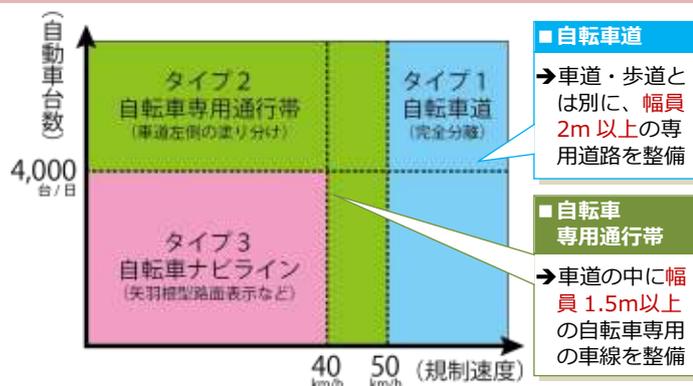
【現状】 国ガイドラインに準拠した自転車走行環境が整っていない状況

- 区内では、歩道内の自転車通行場所を示す「普通自転車通行指定部分」の交通規制に基づき整備された区間があります。
※例えば、劇場通り等の区間（右写真）
- 車道での国ガイドラインに準拠した形態での整備区間は整っていない状況です。



【理想形】 道路空間の再配分も視野に幅員を確保し【自転車道】【自転車専用通行帯】等を整備

- 国のガイドラインの条件に照らし、【自転車道】、【自転車専用通行帯】整備が求められる区間では、将来の理想形を実現するため、道路空間の再配分も視野に定められた幅員を確保する必要があります。
（整備形態は、規制速度と自動車交通量に基づき定められます。）
- 歩道内の既設区間でも、この考え方に照らし理想的な整備形態を検討します。



過密な都市構造のため、道路拡幅を伴う整備の早期実現は困難な道路も多い

【暫定形】 自転車ネットワーク早期実現に向け、暫定として【自転車ナビライン】を整備

- 【暫定的】に、法的な幅員の制限がない自転車ナビラインによる早期整備を進めます。
- この暫定的な措置は、将来的に車道通行が国民に十分浸透し、理想形としての自転車道等の整備に対する国民理解が得られた段階までを想定します。

2. 単路部での標準的な構造

①自転車道

■ **法律上の定義**：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

- 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。

■ **国のガイドラインでの取り扱い**

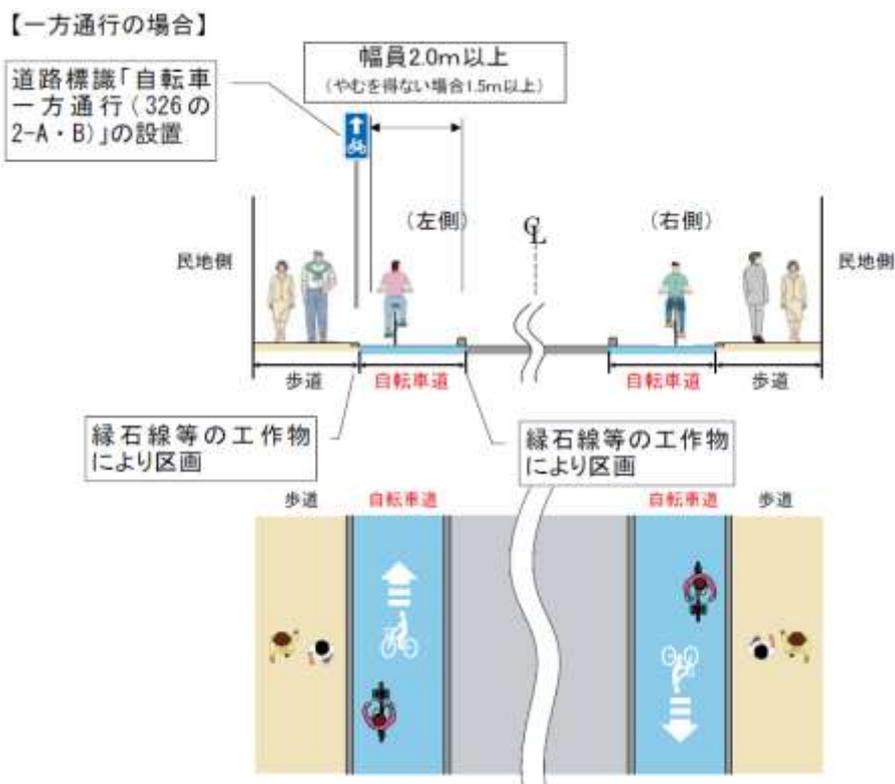
- **自転車道での通行方法は、一方通行を基本とする。**
→ 一方通行の場合、目的地へ向かう場合に遠回りになることで、沿道施設への出入りの不便等の面から沿道理解が得られにくい場合はあるものの、双方向通行とした場合、自動車との逆方向の進行での自動車との出会い頭事故の危険性、交差点内での錯そう等の課題を重視し、一方通行とする。
- **双方向通行適用の場合、以下の4つの条件を満たす特別な場合のみ暫定的に認める。**
 - ① 一定の区間長で連続性が確保されていること
 - ② 区間前後・内に双方向通行の自転車道が交差しないこと
 - ③ 区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること
 - 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



■ **本計画での取り扱い**

- 自転車道を整備する場合、一方通行での整備を基本とします。
- 整備にあたっては、道路拡幅等を含めた抜本的な改良が必要となるため、改良に合わせて、幅員 2.0m以上を確保した自転車道の整備を推進します。

【国のガイドラインでの標準的な構造】



細目① 分離構造について

■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 自転車道と車道の間には、車道から高さ 15cm 以上の縁石を設置する。（交通安全対策等で必要な場合、最大 25cm まで）
- 自転車道と歩道の間には、原則として車道から高さ 15cm 以上の縁石を設置する。
- 柵などの分離工作物は、自転車通行の安全性に配慮し、できる限り設置しない。
- 車両乗り入れ部についても、自転車道と車道、自転車道と歩道の縁石を設置する。高さについては、自転車道と歩道の境界は自転車道から 5cm、自転車道と車道の境界は車道から高さ 5cm 以下とする。



細目② 路面等の舗装について

■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 簡易舗装又は舗装する。
- 横断勾配は2%を標準とする。
- 自転車道の起終点は、ボラード（車両侵入防止柵）等の工作物はできる限り設置しない。（自転車の安全性、快適性を向上させるため。やむを得ず設置する場合は、弾力性のある素材を使用し、夜間でも視認できるよう配慮する。）

細目③ 道路標識について

■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 自転車の通行空間を道路利用者に明確に示すため、自転車道を示す道路標識「自転車専用（325の2）」を設置する。（ガイドラインでは“望ましい”と記載）
- 道路標識「自転車専用（325の2）」を設置する場合、自転車道の始まり及び終わりの地点において、始点標識及び終点標識をそれぞれ設置する。
→この場合、始点標識には補助標識「始まり（505-A・B）」、終点標識には「終わり（507-A・B・C）」を附置する。
- 一方通行路の入口の路端に、道路標識「自転車一方通行（326の2-A・B）」を設置。
→始点標識には補助標識「始まり（505-B）」を附置する。
- 一方通行路の出口の路端に、道路標識「自転車一方通行（326の2-A・B）」を設置。
→終点標識には補助標識「終わり（507-B）」を附置する。
- 一方通行路の出口の左側の路端に、車両の進入が禁止された方向に向けて、補助標識「この自転車道」を附置した道路標識「車両進入禁止（303）」を設置する。



道路標識「自転車専用（325の2）」

道路標識「自転車及び歩行者専用（325の3）」

細目④ 路面表示について

■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 自転車の通行場所を道路利用者に明確に示すため、自転車のピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置する。（下図参照）
- 一方通行規制を実施した自転車道に停止線を設置する場合、自転車道全幅に設置する。
- 車両乗り入れ部から進入する自転車の逆走を防止するため、必要に応じ、進行方向を示した路面表示等を設置する。

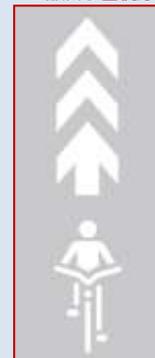
■ 自転車のピクトグラムについて

- 自転車のピクトグラムについては、国ガイドラインでは自転車の「側面」を描いた左図案で示されているが、都及び警視庁では、自転車ナビマークとして、自転車の「前面」を描いた右図案を推奨している。
- 他区との連続性を考慮し、本区での自転車のピクトグラムについては、右図案に基づき整備することを基本とする。

①「側面」図案
※国ガイドライン
より引用



②「前面」図案
※都及び警視庁



細目⑤ 「自転車道」の整備暫定形態の取扱

■基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 理想的な整備形態としての自転車道（幅員 2.0m以上）が整備できない場合、自転車専用通行帯での整備を検討する。
- 自転車専用通行帯に転用可能な幅員（1.5m以上が基本。やむを得ない場合 1.0m以上。）の幅員が外側線の外側に確保できる場合、その部分を利用して法定外表示（自転車ナビライン等）を設置。
- 上記の整備が難しい場合で、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合は、上記の限りでない。（自転車ナビラインの設置を認める等）



※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。

②自転車専用通行帯

■国のガイドラインでの取り扱い

- 幅員は、1.5m以上を確保する。ただし、やむを得ない場合は、整備区間の一部で1.0m以上まで縮小することができる。

→やむを得ない場合は、交差点の右折車線設置場所等、空間的な制約から1.5m確保が困難な場合
→縮小する場合、局所的にとどめると共に、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保

※補足：自転車専用通行帯は、車道に自転車専用の車線を付加するものであるため、通行方法は必然的に、自動車と同じ方向に進行することになります。



■本計画での取り扱い

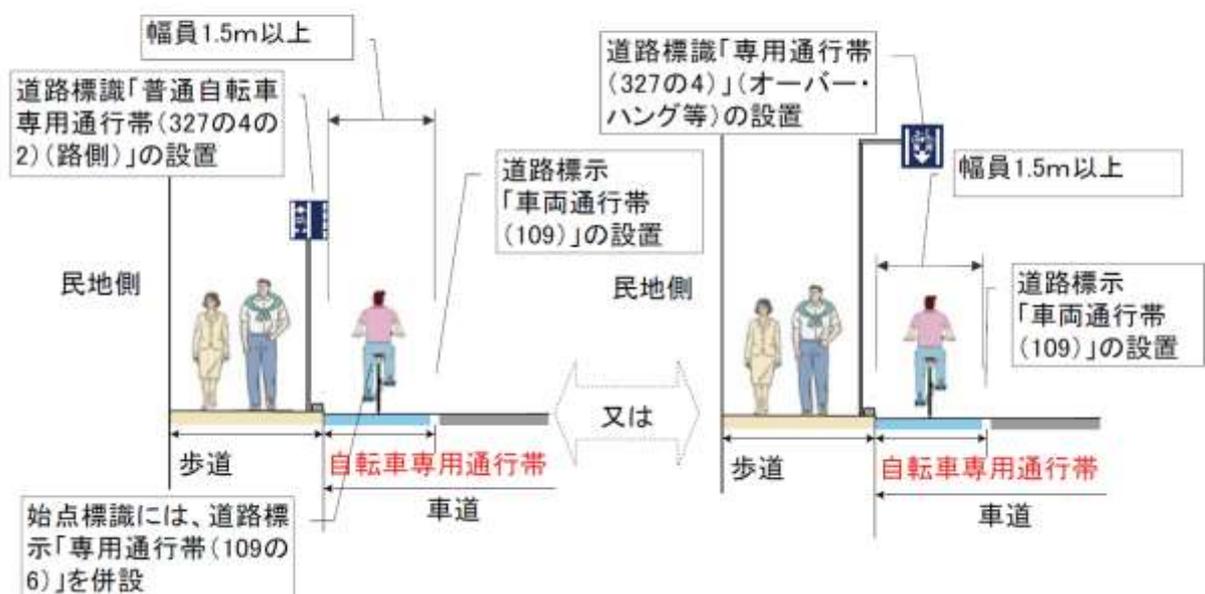
- 自転車専用通行帯の整備にあたっては、基本的には幅員1.5m以上の確保を目指します。ただし、区の道路事情を勘案すると十分な幅員の確保が困難な区間が多いことから、幅員1.0~1.5mの場合についても、自転車専用通行帯の整備の可能性を検討します。
- 自転車専用通行帯を整備する場合、自動車からの視認性に配慮し、自転車専用通行帯全幅のカラー舗装（带状路面舗装。次ページ上図）を行います。ただし、全部を着色した場合に、景観上や地元の合意が得られにくい等の問題がある場合、一部の着色を選択することも可能とします。
- 一方通行道路の場合、自動車の進行方向と異なる方向に、自転車専用通行帯を整備することはできない（逆方向の車線をつくることはできない）ため、自転車も原則一方通行とします。ただし、地元の合意が得られない場合等については、自転車ナビラインに準拠した法定外表示により対応します。（77ページ 細目②参照）

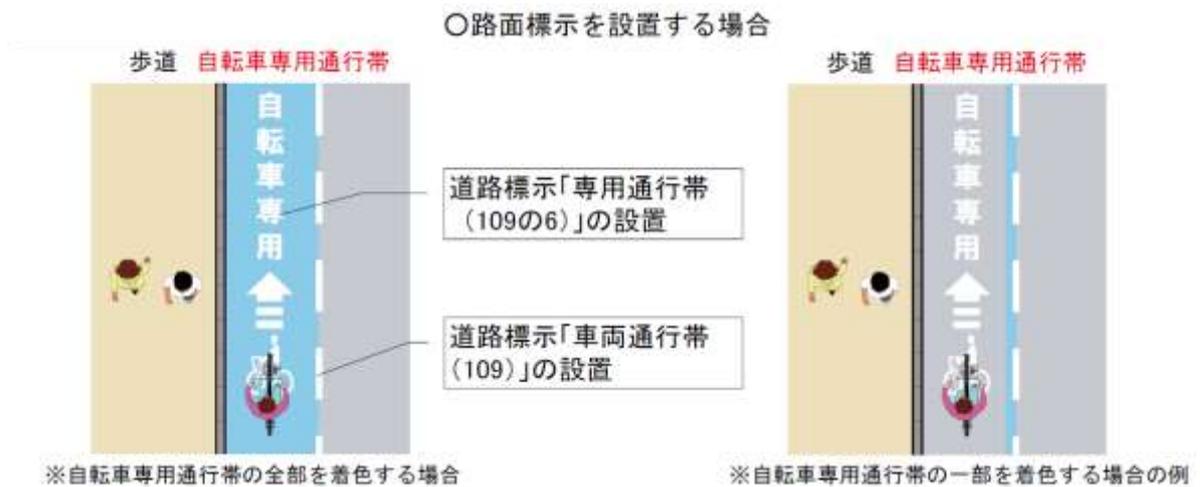
【国のガイドラインでの標準的な構造】（標識を設置する場合）

【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

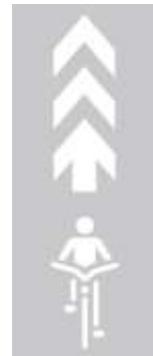




細目① 道路標示・道路標識について

■基本的な考え方 (国のガイドラインに準拠)

- 道路標示「車両通行帯 (109)」に併せて、自転車専用通行帯を示す「専用通行帯 (327の4又は327の4の2)」又は「専用通行帯 (109の6)」を設置する。
→道路標識「専用通行帯 (327の4の2)」を設置する場合、始点部に道路標示「専用通行帯 (109の6)」を併設する。
- 道路標識「専用通行帯 (327の4又は327の4の2)」を設置する場合には、自転車専用通行帯の始点・終点に、始点標識及び終点標識をそれぞれ設置する。
→この場合、始点標識には補助標識「始まり (505-A・B)」、終点標識には「終わり (507-A・B・C)」をそれぞれ附置する。
- 車両乗り入れ部から進入する自転車の逆走を防止するため、自転車のピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置する。(右図)
- 帯状路面表示の幅 (上図) は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択する。



写真Ⅱ-6 道路標識「専用通行帯 (327の4)」と道路標示「専用通行帯 (109の6)」を設置した事例



写真Ⅱ-7 道路標識「普通自転車専用通行帯 (327の4の2)」と道路標示「専用通行帯 (109の6)」を設置した事例

細目② 一方通行道路における自転車専用通行帯規制について

■ 基本的な構造（国のガイドラインに準拠）

- 一方通行道路では、自動車の一方通行と逆方向について、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、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。

※補足：一方通行規制のある道路では、自動車と逆方向に進行する部分について、法的な拘束力のない法定外表示で、通行する場所と進行方向を示すことを推奨するものです。



図Ⅱ-9 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

細目③ 「自転車専用通行帯」の暫定形態の取り扱い

■ 基本的な構造（国のガイドラインに準拠）

- 理想的な整備形態としての自転車専用通行帯（幅員 1.5m以上）が整備できない場合、外側線の外側での法定外表示（自転車ナビライン等）を設置。
- 上記の整備が難しい場合で、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合は、上記の限りでない。（自転車ナビラインの設置を認める等）

自転車専用通行帯が整備できない場合、暫定形態を検討する

■ 完成形態

【自転車専用通行帯】

■ 暫定形態

【車道混在】

- ・自転車専用通行帯に転用可能な1.5m(やむを得ない場合1.0m※)以上の幅員を外側線の外側に確保できる場合

ピクトグラム等を設置

- ・上記が採用できない場合で、道路空間再配分等を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な1.5m(やむを得ない場合1.0m※)以上の幅員を外側線の外側に確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。

ピクトグラム等を設置

※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。

③自転車ナビライン（車道混在型）

■国のガイドラインでの取り扱い

- 道路交通法に準じ、自転車が通行すべき車道の左側に、矢羽根型路面表示を設置。
→車道混在の整備形態では、利用者が交通規制のある自転車専用通行帯と混同することを防ぐため、帯状の路面表示については使用せず、混在することが想定される空間として、矢羽根型路面表示を設置する。
- 完成形態として整備する場合、1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 矢羽根型路面表示で示す舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m以上確保することが望ましい。



■本計画での取り扱い

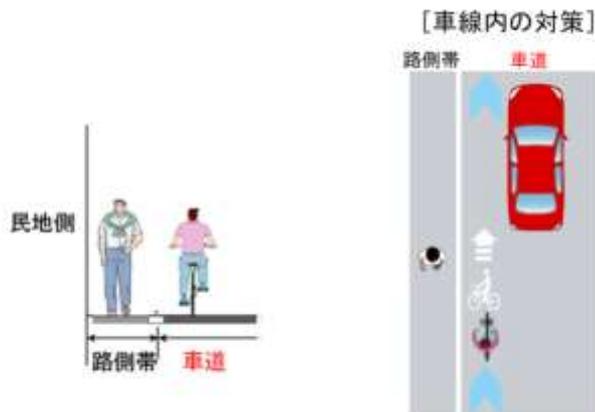
- 区の道路事情を勘案し、完成形態での整備において、外側線外側での幅員 1.0m以上が確保できない場合であっても、車線内での対策を視野に整備を進めます。
- 自転車ナビラインの整備に際して、側溝の蓋部分を除いて 1.0m以上の確保が難しい場合、側溝の蓋部分の安全対策を前提に、1.0mの幅員に含めます。
- 歩道のない道路（路側帯のある道路）では、歩行者、自動車に対しての自転車通行の周知、注意喚起のため、自転車ナビラインの設置を進めます。

【国のガイドラインでの標準的な構造】

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）



細目① 自転車ナビライン（矢羽根型路面表示）の標準仕様について

■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 矢羽根型路面表示は、車道での自転車通行位置を自転車利用者、自動車運転手双方に示し、自転車通行空間を実質的に確保するためのもの。
- 歩道のある道路では、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上の位置となるように設置する。
- 歩道のない道路では、原則として、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 以上（交通状況に応じて 0.75m 以上）離れた位置に設置する。
- 矢羽根型路面表示の標準の仕様は、国土技術政策総合研究所による実験結果、自転車の幅を踏まえ、幅 0.75m 以上、長さ 1.50m 以上、角度 1:1.6 を基本とする。
- 道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路）等では、必要に応じ、自転車の通行位置を適切に示すことができる範囲で、コンパクトな仕様とすることができる。

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<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>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>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</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>

※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、路面表示の幅員は、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共に、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。

※2：矢羽根型路面表示の設置間隔は 10m を標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。

※3：路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。

※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。

細目② 自転車ナビラインの設置間隔について

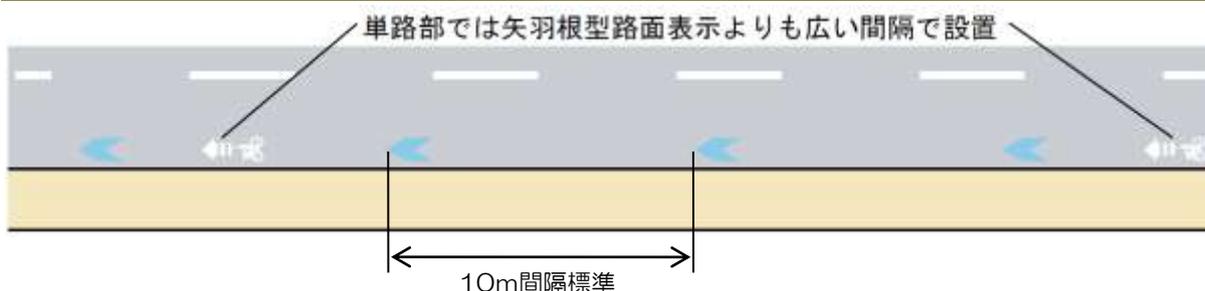
■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 矢羽根型路面表示の設置間隔は 10m を標準とする。
- 交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にするものとする。

■ 区での特殊な取り扱いについて

- 設置間隔はガイドラインに合わせた 10m を標準としますが、事故が多発する池袋駅周辺の路線については、注意喚起、車道への誘導を強化するため、5m 間隔等の高密度配置を検討します。

■ 一般的な単路部での設置間隔



細目③ 自転車ピクトグラムについて

■ 基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 車道混在型の整備の場合には、法定外表示である自転車のピクトグラムを設置するものとする。
- 自転車のピクトグラムは、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、これらの色彩は白系色を基本とするものとする。
- 自転車のピクトグラムは、交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間に設置することを基本とする。
- 車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置できる。

■ 区での特殊な取り扱いについて

- 自転車ピクトグラムは、自転車ナビラインを補足するものとして、自転車ナビライン設置区間のうち、交差点部の前後に設置します。
- なお、自転車ピクトグラムは、上記の国ガイドラインでは「自転車の進行方向に対して左向き」と示されていますが、都内での自転車ナビマークは「前向き」の表示で統一されるため、右図に示す「前向き」の自転車ピクトグラムを採用します。



細目④ 道路表示・路面表示について

■基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 歩道のある道路では、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置することを検討する。
- 路肩や停車帯内や車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置する場合、自転車の通行幅を勘案し、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上の位置となるように設置する。
 - 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
 - 矢羽根型路面表示は、区画線「車道外側線（103）」下に重複させて設置できるものとする。

3. 交差点部の構造

①交差点部の基本的な考え方

■分離形態の連続性：国のガイドライン（pⅡ-35「2.1 交差点部の設計の基本的な考え方」）

- 交差点部では、歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、前後の自転車通行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保する。
- 自転車ネットワーク端部の交差点部では、突然通行空間を打ち切ったり、安易に自転車通行空間を歩道通行へ誘導せず、交差点部を超えたところまで路面表示を設置する等適切な交差点処理を行うことを基本とする。

■通行空間の直線的な接続

- 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通行空間は、直線的に接続する

■交差点内の通行方向の明確化

- 交差点内は、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。
- 信号のない交差点など、規模の小さな交差点では、自転車通行空間に応じた通行方向とすることを基本とし、一方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。

■左折巻き込みに対する安全対策

- 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。
→自転車専用通行帯の場合、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。
→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。
- 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。

■二段階右折時の滞留スペースの確保

- 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。
- 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。



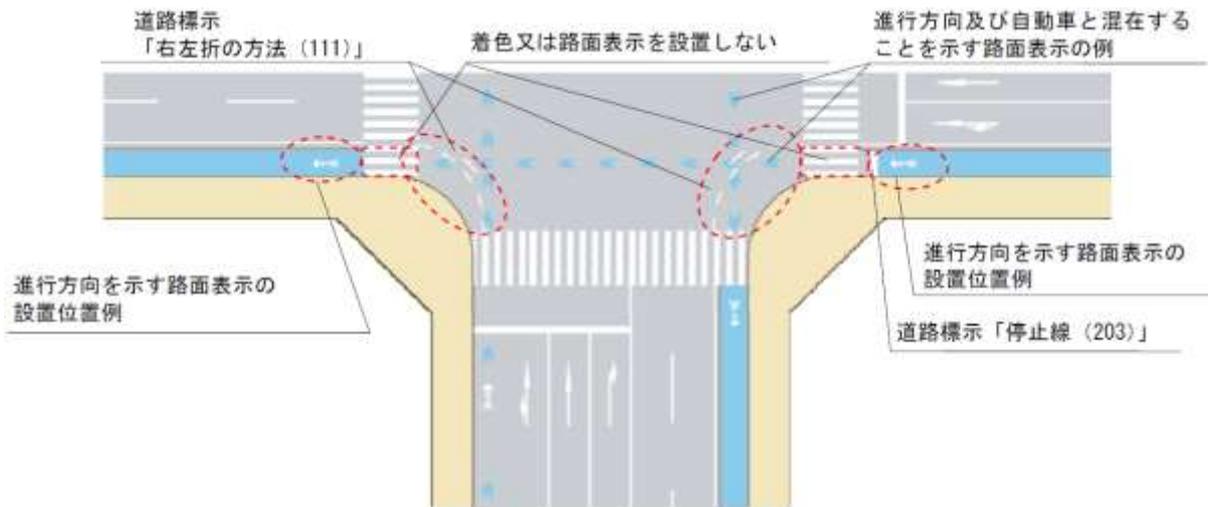
■本計画での取り扱い

- ガイドラインの考え方に準拠した整備を行います。
- 連続性の確保のため、交差点内についても矢羽根型路面表示等を活用し、誘導することを基本とします。
- 計画対象路線は、幹線道路同士の交差点、幹線道路と細街路の交差点、細街路同士の交差点があるため、次頁に示す基本的な考え方を踏まえ、関係機関と協議の上で設置手法を検討します。

例① 自転車道（一方通行）の交差点処理

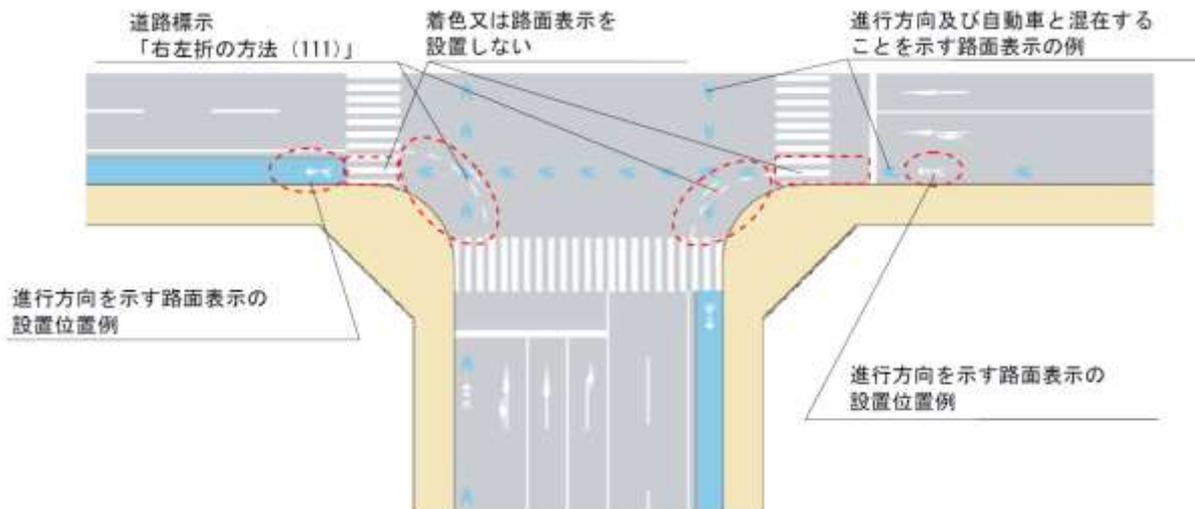
■完全に【分離】する場合（自転車道が交差点に直結する場合）

- 交差点に自転車道が直結する場合、流入側の自転車道の端部から、流出側の自転車道に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施する。
- 自転車道の停止線（203）の位置は、左折巻き込み事故の防止策として、前出しすることも検討する。



■交差点手前で左折自動車と【混在】する場合（自転車道を交差点手前で打ち切る場合）

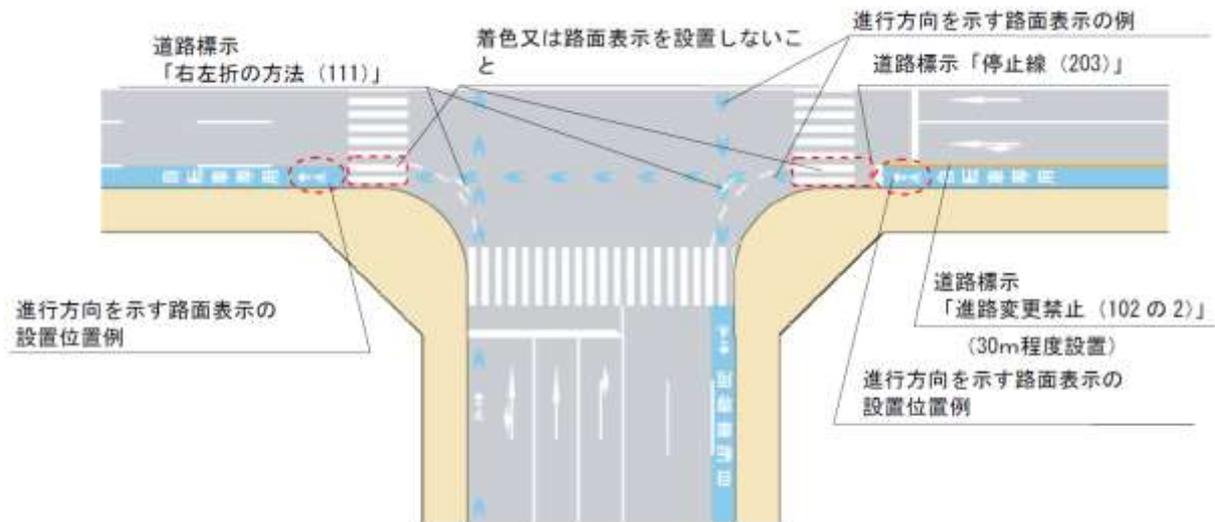
- 交差点の手前で自転車道を打ち切り、路面表示を設置して混在させる場合、交差点手前の自転車道の端部から、流出側の自転車道に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施する。



例② 自転車専用通行帯の交差点処理

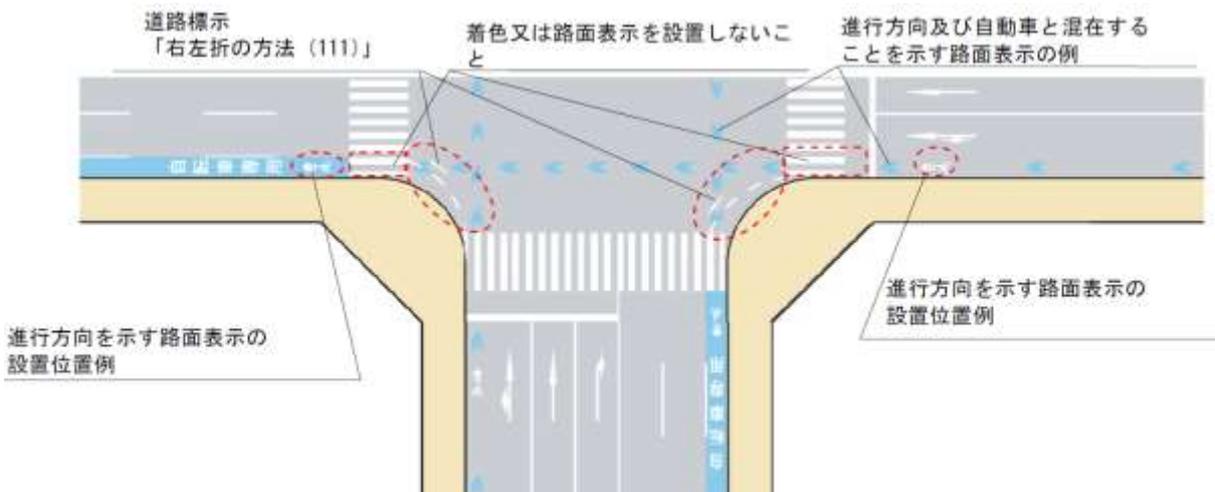
■完全に【分離】する場合（自転車専用通行帯が交差点に直結する場合）

- 交差点に自転車専用通行帯が直結する場合、流入側の自転車専用通行帯の端部から、流出側の自転車専用通行帯に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施する。
- 自転車専用通行帯の停止線（203）の位置は、左折巻き込み事故の防止策として、前出しすることも検討する。



■交差点手前で左折自動車と【混在】する場合（自転車専用通行帯を交差点手前で打ち切る場合）

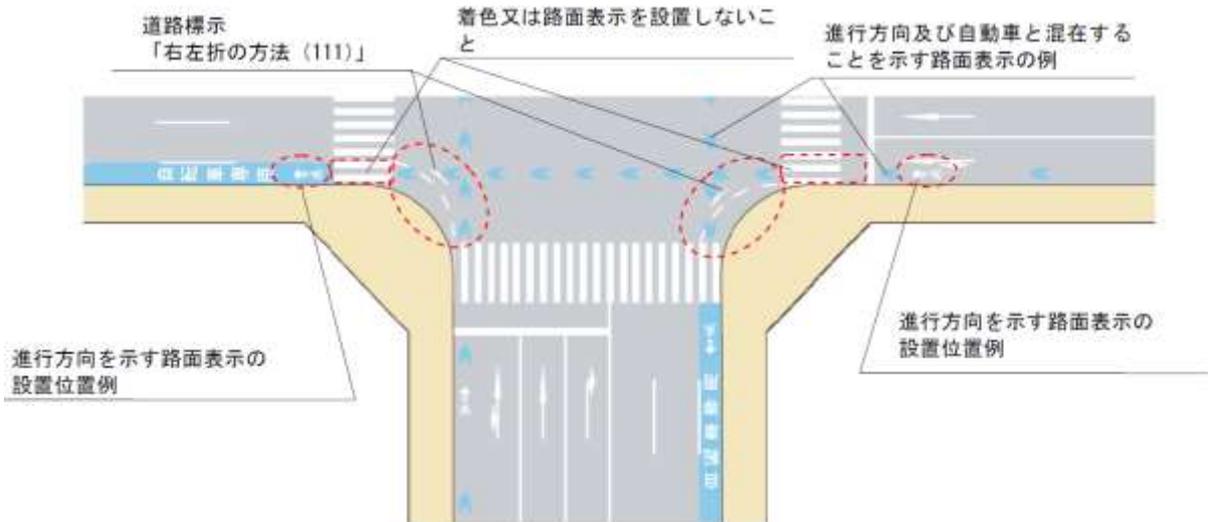
- 交差点の手前で自転車専用通行帯を打ち切り、路面表示を設置して混在させる場合、交差点手前の自転車専用通行帯の端部から、流出側の自転車専用通行帯に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施する。



例③ 自転車ナビライン（車道混在）の交差点処理

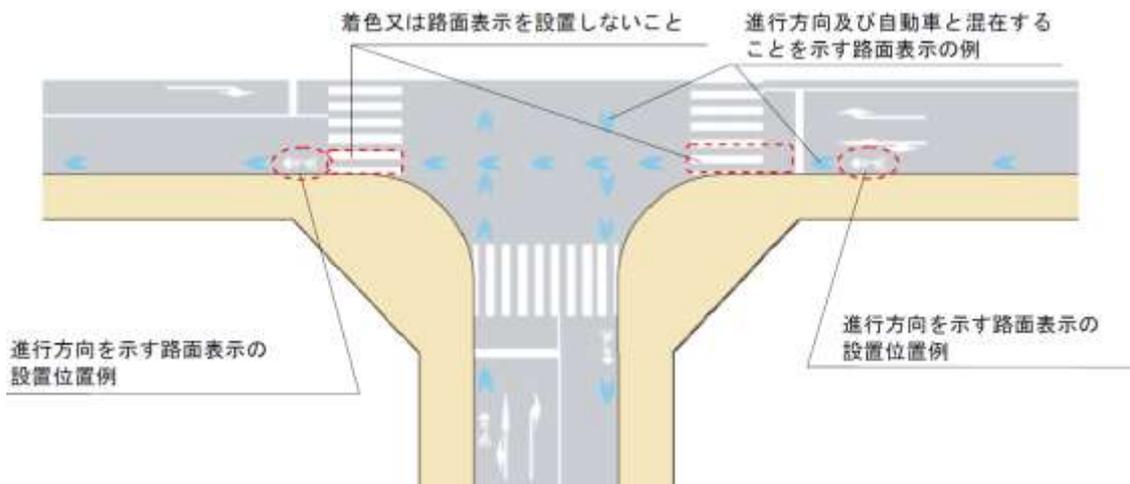
■自転車ナビライン区間と自転車専用通行帯の接続

- 車道混在の自転車ナビライン設置区間と自転車専用通行帯（自転車道も同じ）が接続する場合、流入側の自転車ナビラインの端部から、流出側の自転車専用通行帯に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施する。



■細街路での自転車ナビライン同士の接続

- 車道混在型の自転車ナビライン同士が接続する場合、流入側の自転車ナビラインの端部から、流出側の自転車ナビラインに対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- なお、交差点隅角部の道路標示「右左折の方法（111）」の規制については、設置しないものとする。

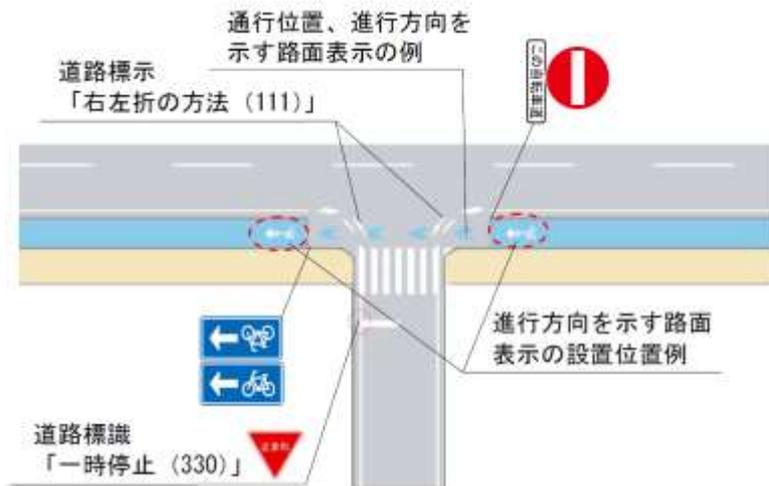


例④ 細街路との交差点部の交通処理について

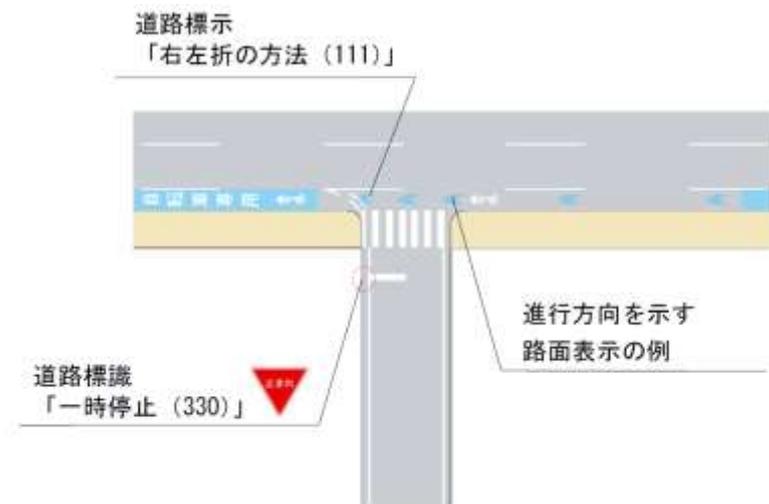
■基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 細街路との交差点では、自転車道、自転車専用通行帯、自転車ナビライン（車道混在型）の場合でも、流入側の端部から、流出側に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。

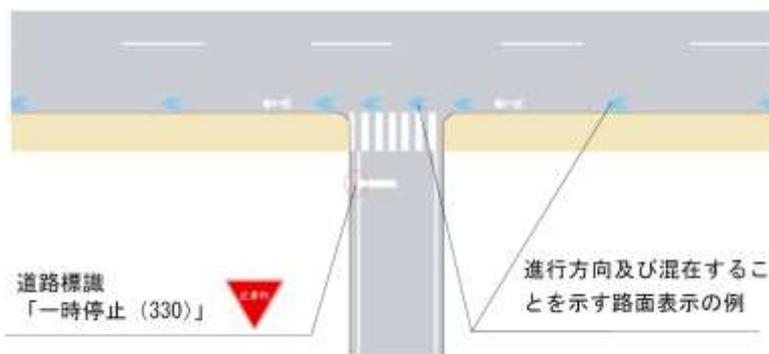
■自転車道のイメージ



■自転車専用通行帯のイメージ



■自転車ナビライン（車道混在型）のイメージ



例⑤ 三枝交差点の交通処理について

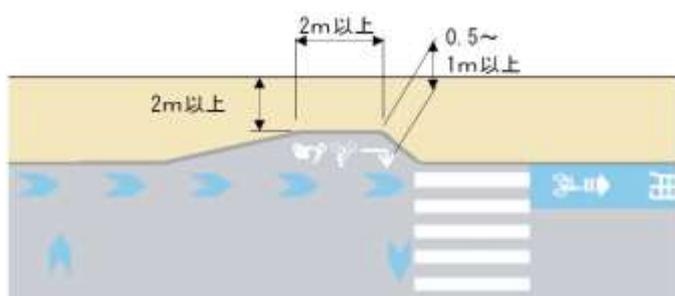
■基本的な考え方（国のガイドラインに準拠）

- 三枝交差点のうち直進方向については、通常の交差点と同様に、連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化する。
- 二段階右折する原付や自転車が滞留時に自動車との交錯する状態を避けるため、歩道を切り込んで安全に滞留できるスペースを確保することが望ましい。
- 確保する場合、看板又は路面表示により滞留できるスペースを示すことが望ましい。
- 滞留スペースの長さは、道路の交通状況を勘案して定めるものとし、二段階右折する原付や自転車から見えるように信号機の位置を検討する。

■三枝交差点のイメージ



■滞留スペースの検討イメージ



4. 特殊部での構造

①バス停部の交通処理

■国のガイドラインでの取り扱い

- バス停部の設計は、自転車とバス乗降客との交錯、停車中のバス追い越しによる事故危険性に留意する。
- バス交通が多くない路線では、注意喚起を行い、自転車通行空間を直線的に連続させる。
- バス交通が多く、空間的余裕がある場合、自転車とバス乗降客の交錯を減らすよう、自転車通行空間を連続させる。
- 常時バスが停車するほどバス交通が多く、空間的に余裕がない場合、自転車交通とバス交通を分離させるための代替案を検討する。

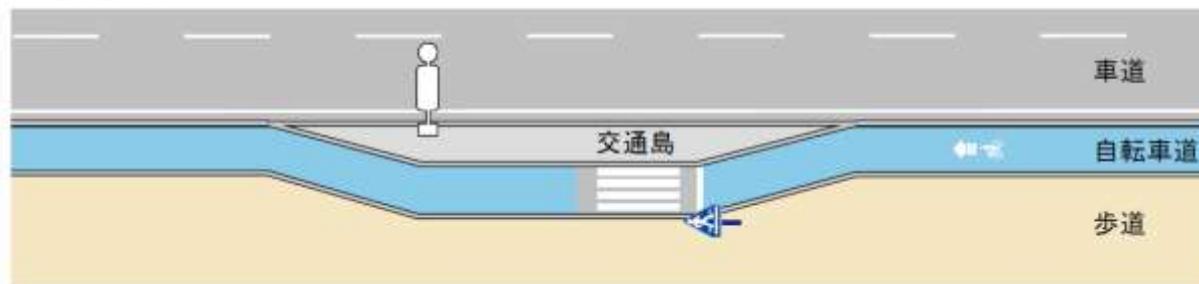
■本計画での取り扱い

- 区内の構造的な道路状況から、バス停・自転車走行環境を分離して整備することは難しいため、自転車走行環境の直線的な連続を確保できるよう、バス停部分と重複した整備形態を基本とします。(自転車道の場合は除く)
- 一部区間に整備されているバス停車スペースを示す区間がある場合(右写真)においても、重複した整備形態を基本として、自転車走行空間内のバスの停車を許容します。
(整備形態のイメージは、次頁【バス交通が少ない場合の整備例】となる。)



【バス交通が多い場合の理想形の整備例】 (国のガイドラインに準拠)

■自転車道の場合

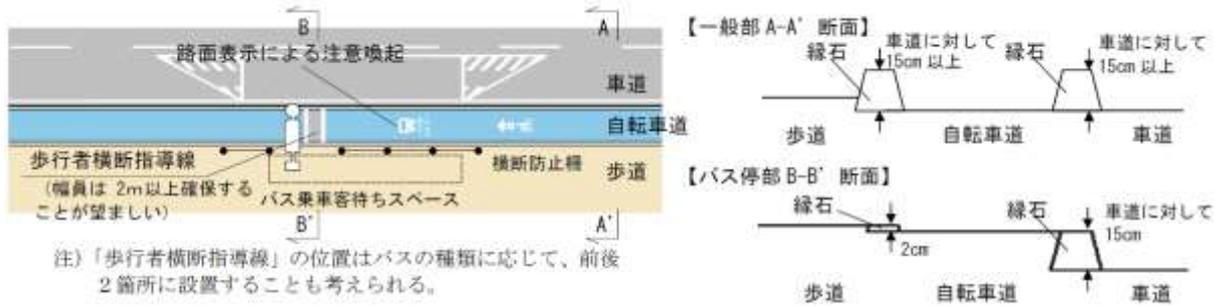


■自転車専用通行帯の場合

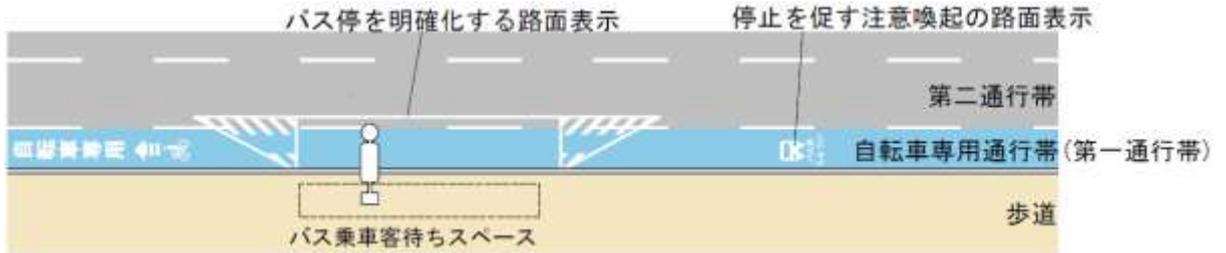


【バス交通が少ない場合の整備例】 (国のガイドラインに準拠)

■自転車道の場合



■自転車専用通行帯の場合



■自転車ナビライン (車道混在型) の場合

※上記の「自転車専用通行帯」同様に、「バス停を明確化する路面表示」に重ねる形で連続的に自転車ナビラインを整備。

②路上駐車施設（パーキングメーター等）での交通処理

■国のガイドラインでの取り扱い

- パーキングメーター等のある区間で、パーキングメーター等の利用率が低い場合は撤去する。また、周辺に路地外駐車場の整備が進んだ場合等は、撤去の必要性を検討する。
- パーキングメーター等が必要な区間の自転車道は、歩道側に設置する。この場合、自転車道を駐車場利用者が横断することがあるため、横断者の注意喚起が望ましい。
- パーキングメーター等が必要な区間の自転車専用通行帯は、駐車スペースより車道側に設置する。ドア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。

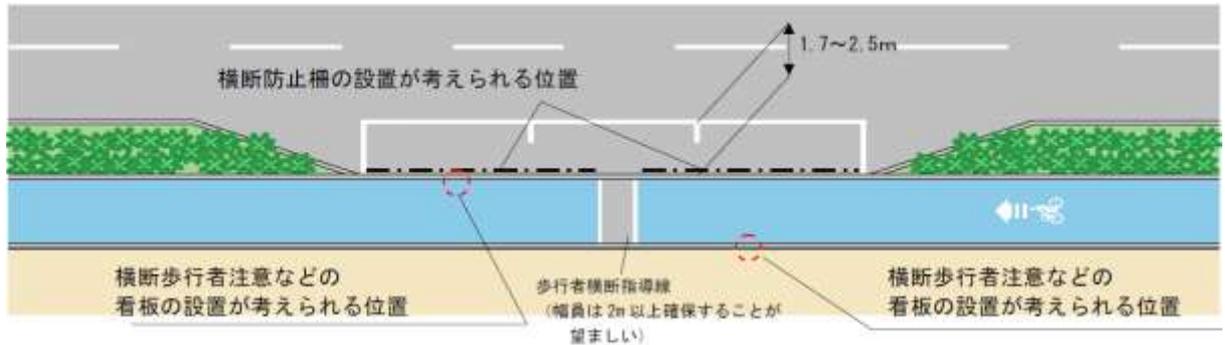


■本計画での取り扱い

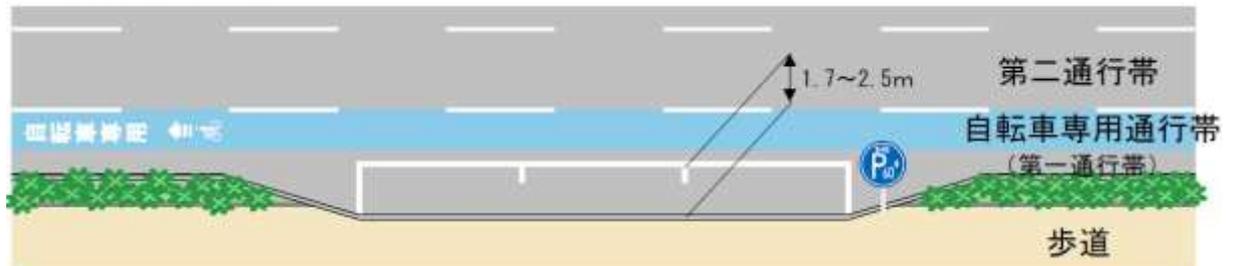
- パーキングメーター等の設置区間では、パーキングメーター等の撤去の可能性について、管轄する警察及び沿線の団体（商店会、自治会等）と協議し、可能であれば撤去を図ります。
※区内のパーキングメーター等の設置区間は、次頁参考を参照
- 区の道路事情から、自転車道、自転車専用通行帯での理想的な整備形態は難しいため、自転車ナビライン等の法定外表示を活用した連続性のある整備に配慮します。

【パーキングメーター等を残す場合の理想形の整備例】（国のガイドラインに準拠）

■自転車道の場合



■自転車専用通行帯の場合



■自転車ナビライン（車道混在型）の場合

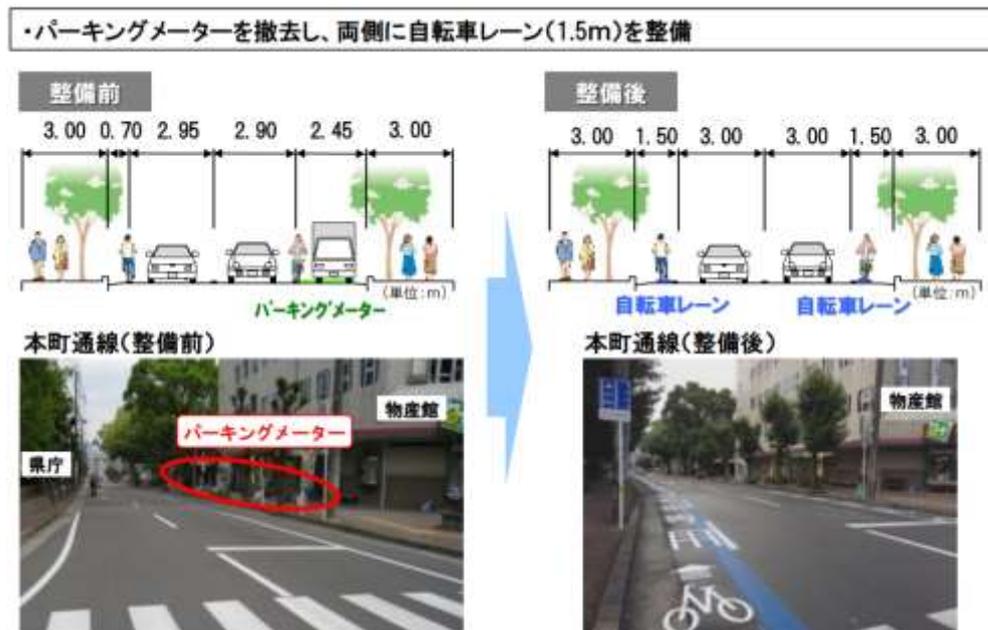
- ※設置の必要がある場合、上記の「自転車専用通行帯」を参考に自転車ナビラインを整備。
ただし、場所ごとに様々な形態が考えられるため、個別に検討が必要。

【参考】 パーキングメーターのある区間



【参考】 パーキングメーターを廃止し自転車走行環境を整備した事例（宮崎市）

※宮崎市では、パーキングメーターを廃止して確保された道路幅員を活用し、自転車専用通行帯（下図での自転車レーン）を確保している。整備前の歩道通行の比率 96%が、整備後は 60%まで低下しており、自転車走行環境の整備により、車道通行が促進された事例となっている。



【出典】「宮崎市自転車安全利用促進計画」H26.3 策定

