

### 1 概要

- 道路の路肩の幅員や交通状況等に応じて、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備形態を選定し、自転車通行空間整備を推進します。
- 幹線道路を対象として、自転車の交通量や通行ニーズ、自転車関連事故の状況などを考慮し、連続した自転車通行空間ネットワークを形成する路線を選定します。

### 2 計画目標

市内の道路において、早期に車道左側通行を基本とした自転車通行空間の整備を進めることで、自転車の通行ルールの浸透による歩行者・自転車・自動車の秩序ある交通流を実現し、安全性・快適性・利便性を向上させるとともに、自転車関連事故件数のさらなる削減を図ります。

### 3 自転車通行空間の整備形態の種類と方針

- 自転車通行空間の整備形態には、
  - ①縁石等により歩道や車道と物理的に分離した「自転車道（基本は一方通行）」、
  - ②白線や路面着色により歩道や車道と視覚的に分離した「自転車専用通行帯」、
  - ③車線の一部を活用して車道の左側端に自転車の通行位置を明示した「車道混在」

の3種類があります。

また、枚方市道における自転車通行空間の整備にあたっては、「枚方市道における自転車通行空間の整備形態一覧」（P67 参照）により整備してまいります。

## ①自転車道の整備方針

- 「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行います。  
(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)
- 自転車道は、双方向通行が基本となっていましたが、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」(国土交通省・警察庁、H28.7)により、「一方通行」を基本とすることに変更されたため、本市では自転車道は「一方通行」として整備することを基本とします。
- 自転車道の幅員は、自転車の追い越しを考慮し、2m以上を基本とします。ただし、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まで縮小することができるものとします。
- 自転車道を設置した場合、自転車は自転車道を通行しなければならないことから、一方通行により沿道施設への出入りが不便になり得ることに留意し、ルールの周知と遵守に向けた啓発や指導が必要です。

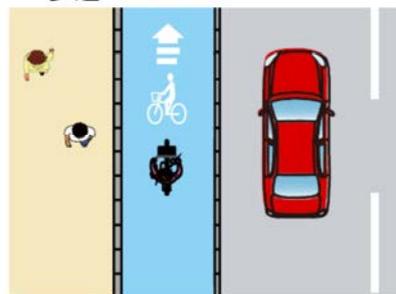
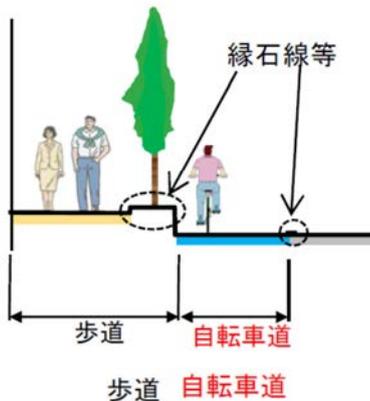


図 5-1 自転車道の整備イメージ



写真 5-1 山形市



写真 5-2 川崎市

## ②自転車専用通行帯の整備方針

- 「自転車専用通行帯」とは、白線や路面着色により歩道や車道と視覚的に分離した自転車通行空間をいいます。
- 従来「自転車レーン」と呼んでいた連続した通行空間は、道路交通法による「自転車専用通行帯」の規制を伴う場合と、規制を伴わない場合の2種類がありました。が、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」（国土交通省・警察庁、H28.7）により、連続した帯状の路面着色やラインは規制を伴う場合にのみ設置する方針に変更されたため、規制を伴う場合を基本として整備します。
- 自転車専用通行帯の幅員は、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を有効幅員として1.5m以上を確保するものとします。

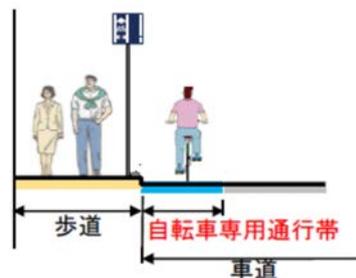


写真 5-3 さいたま市

※自転車専用通行帯の幅の全部



写真 5-4 川口市

※自転車専用通行帯の幅の一部

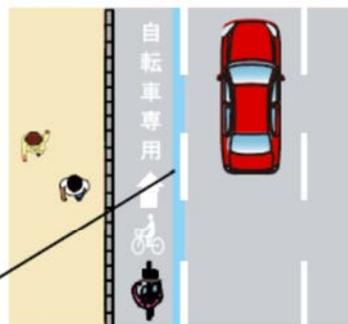


図 5-2 自転車専用通行帯の整備イメージ

### ③車道混在の整備方針

- 「車道混在」とは、自転車道や自転車専用通行帯のような物理的または視覚的に分離した自転車専用空間を確保しているのとは違い、「車道の左側端」に自転車が通行すべき位置を矢羽根等の路面表示で明確に表示し、同じ車線内で自転車とクルマが共存を図る形態をいいます。
- 「車道混在」による自転車通行空間は、クルマが通行する車線の一部であることから、自転車とクルマが縦列で混在しながら通行することになります。このことから、矢羽根等の路面表示を設置することにより、クルマのドライバーへの注意喚起や速度低減を図り、自転車利用者の安全性の向上に努めます。
- 歩道がある幹線道路においては、路肩が1.5mを超える場合は幅1.0mの矢羽根と「自転車+矢印」のピクトグラムを設置し、路肩が1.5m以下の場合は幅0.75mの矢羽根と「自転車+矢印」のピクトグラムを設置します。
- 歩道がない道路については、路側帯の白線の車道側に幅0.75mの矢羽根と「自転車+矢印」のピクトグラムを設置します。
- 「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）」に基づき、矢羽根は10m間隔（交差点内は3.6m間隔）、「自転車+矢印」のピクトグラムは30m間隔で設置します。

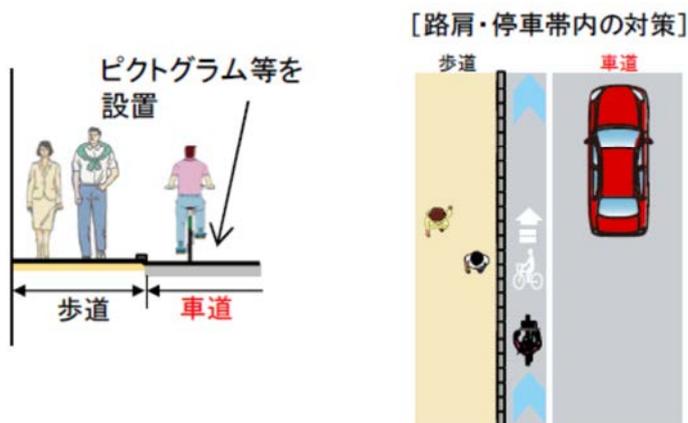


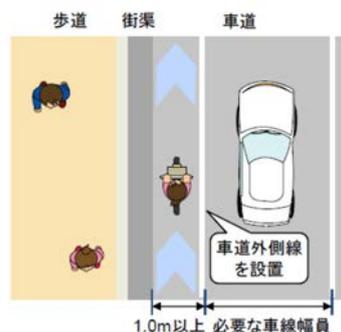
写真 5-5 路肩内の対策例(枚方市)



写真 5-6 車線内の対策例(さいたま市)

図 5-3 車道混在の整備イメージ

- 歩道のある道路の車道混在において、自転車通行空間の幅員が、必要な車線幅員を確保した上で街渠を除き1.0m以上確保できる場合は、車道外側線を設置します。



## 枚方市道における自転車通行空間の整備形態一覧

	構造的な分離		視覚的な分離		混在	
	①自転車道（一方通行）		②自転車専用通行帯		③車道混在	
					矢羽根表示（歩道がある道路）	矢羽根表示（歩道がない道路）
整備イメージ	<p>路肩＞2.0mの場合                      〔自転車通行幅 2.0m以上                      やむを得ない場合は1.5m以上〕</p>	<p>路肩＞1.5mの場合                      （自転車通行幅 1.5m以上）                      ※可能な限り2.0m以上確保</p>	<p>路肩＞1.5mの場合                      〔矢羽根着色幅=1.0m                      自転車通行幅 1.5m〕                      ※可能な限り2.0m以上確保</p>	<p>路肩＞1.5mの場合                      〔矢羽根着色幅=0.75m                      自転車通行幅 1.0m〕</p>	<p>〔矢羽根着色幅=0.75m                      自転車通行幅 1.0m〕</p>	
	概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>縁石やこれに類する工作物により物理的に分離された自転車専用の通行空間を設け、歩行者・自転車・クルマの分離を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公安委員会が、自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道の左側端に矢羽根の路面表示を設置し、自転車の通行位置と方向を明示する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道や路側帯により歩行者の通行空間を確保した上で、車道の左側端に矢羽根の路面表示を設置し、自転車の通行位置と方向を明示する。</li> </ul>	
通行方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。（道路交通法第63条の3）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。（道路交通法第20条第2項）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては、車道）の中央から左の部分を通りしなければならない。（道路交通法第17条第4項を一部抜粋）</li> <li>車両は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、自動車及び原動機付自転車にあっては道路の左側に寄って、軽車両にあっては道路の左側端に寄って、それぞれ当該道路を通行しなければならない。（道路交通法第18条第1項）</li> </ul>			
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>各々の整備形態による自転車通行空間の整備手法は本表を基本とする。なお、整備路線の道路・交通状況により、警察、道路管理者が協議する中で、ガイドライン等、国、府技術基準に基づき、特段変更が必要な場合はこの限りではない。</li> </ul>					

### 参考：生活道路における自転車通行環境の整備

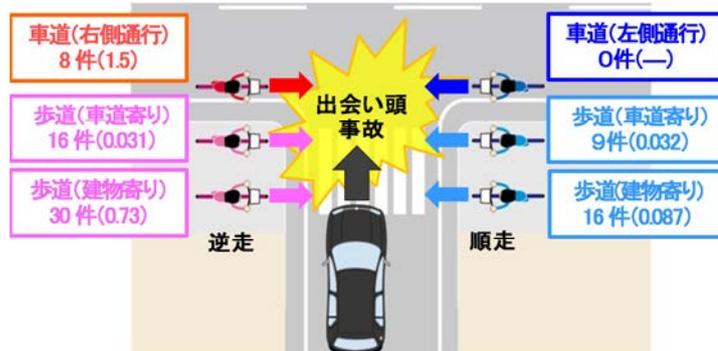
○自転車ネットワーク路線にいたる生活道路において、事故が多発する交差点対策を含め、自転車の車道左側通行を原則とした安全で快適な自転車通行環境の整備を進める観点から、ピクトグラムを活用した交通安全対策を検討します。（今後、大阪府主催の北河内7市による勉強会で具体的な整備手法を検討）



写真 5-7 金沢市

### ■ 幹線道路と生活道路との交差点における自転車と自動車との出会い頭事故の発生状況

○幹線道路に出てくる自動車との出会い頭事故の場合、左側通行（順走）と右側通行（逆走）を比較すると、左側通行（順走）の方が事故の件数や発生率が低く、安全性が高くなっている。



2002～2005年(4年間)の事故件数(東京国道事務所提供データより作成)  
 図中( )内の数字は事故発生率(件/100万台)  
 ※交通量を加味して、仮に100万台通行した時に事故に遭う件数を算出

出典：金子、松本、簗島：自転車事故発生状況の分析 土木技術資料 51-4(2009)

### ■ 生活道路における路面表示や注意喚起の例



写真 5-8 箕面市



写真 5-9 京都市



写真 5-10 京都市



写真 5-11 さいたま市



写真 5-12 東京都墨田区



写真 5-13 東京都江戸川区

### 参考：注意喚起看板の設置

○「大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領（改定版）」でも例示されているように、路面表示を補完し、逆走自転車への意識啓発や注意喚起などを図るため、道路交通特性に応じた路面表示や法定外看板の設置を検討します。

- 看板の種類は、①独立型、②電柱巻き付け型の2種類を基本
- 表示内容は、「左側通行」、「逆走禁止」、「駐車禁止」など、状況に応じて安全確保のために必要な内容のもの（ピクトグラムなどを用いた誰にでもわかりやすい表記についても検討）。



写真 5-14 独立型及び電柱巻き付け型看板の例(大阪市)

#### ■ その他の誘導表示・注意喚起の例



写真 5-15 大阪市



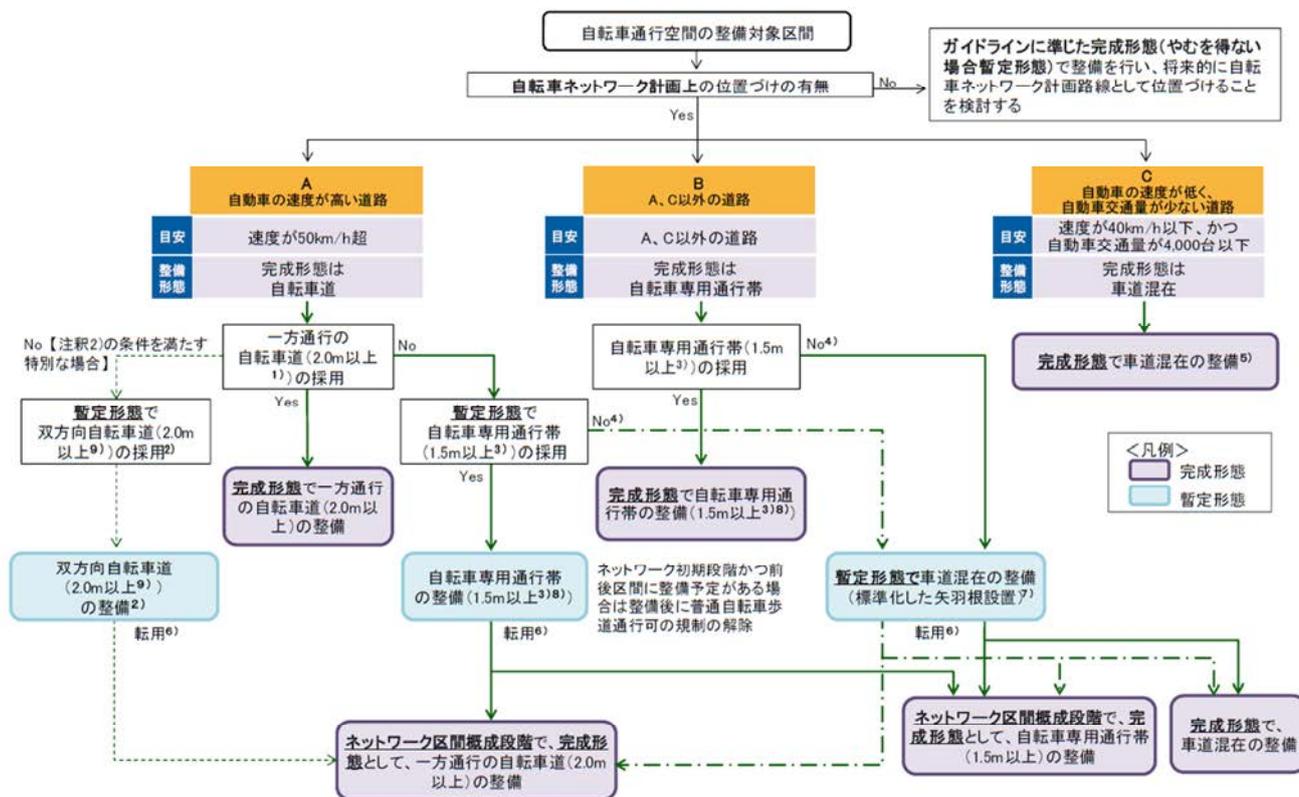
写真 5-16 横浜市



写真 5-17 東京都江東区

## 4 整備形態選定の考え方

○各ネットワーク路線の整備形態については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」で提示されている整備形態選定フロー（下図参照）に準拠して、整備形態を選定します。



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。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。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、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）に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、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）には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m（やむを得ない場合1.0m）以上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。
- 5) 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。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合には、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

図5-4 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー

出典：国ガイドライン図I-8