

# 第3章 整備形態

## 3-1 国のガイドラインの考え方

「自転車通行空間の明確化」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」（国のガイドライン）に標準的な考え方が示されており、表 3-1 のとおりです。

『都心内路線』と『都心アクセス路線』の自動車規制速度は、ほとんどが 50km/h ですから、表 3-1 に当てはめると、そこでの整備形態は自転車専用通行帯となります。

表 3-1 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方  
(出典：国のガイドライン)

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

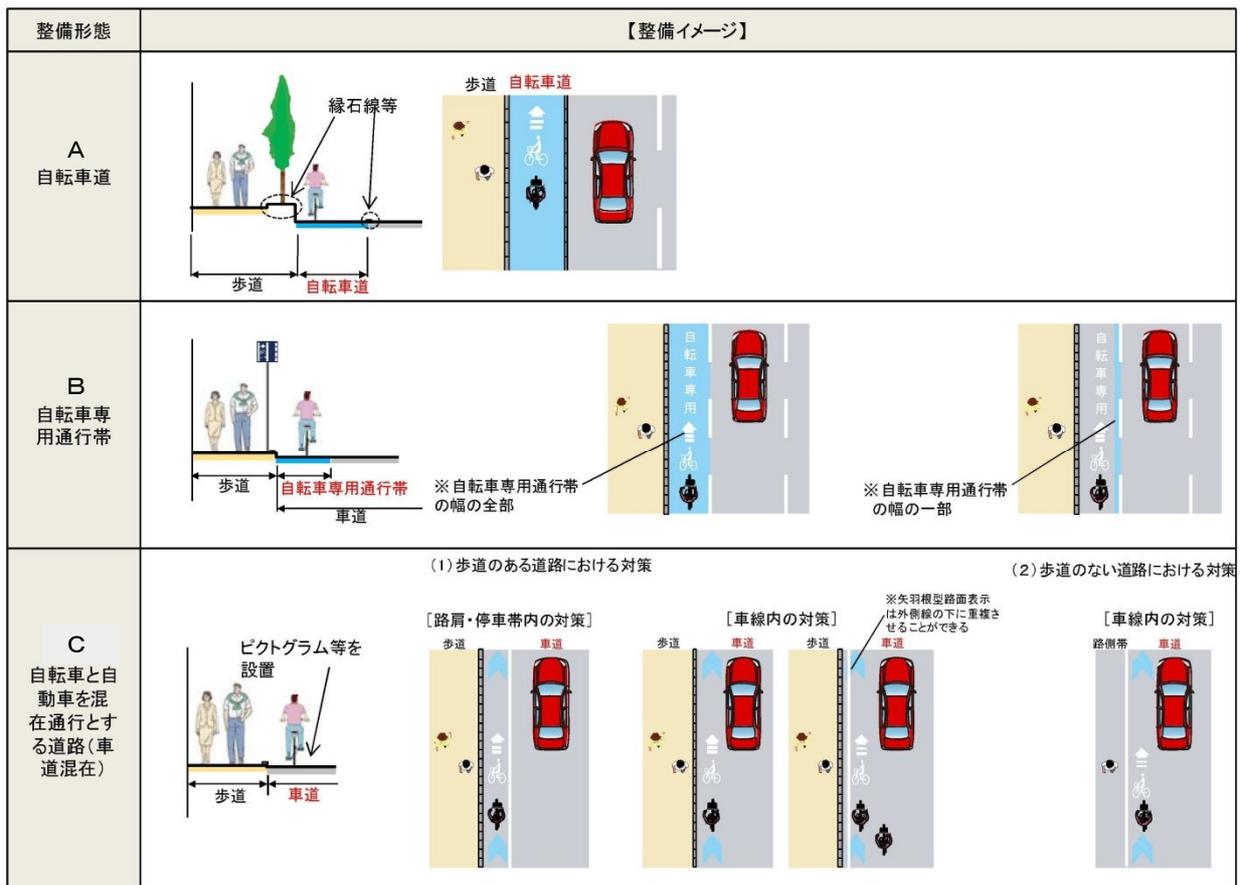


図 3-1 整備形態のイメージ (出典：国のガイドライン)

### 3-2 整備形態の基本方針

自転車道や自転車専用通行帯を整備するためには、道路に自転車専用の空間を新たに確保する必要がありますが、交通量が多く、建物が密集しているこの都心部で実施する場合は、他の交通も含めた総合的な判断の下で、道路空間の再配分や用地の取得を行う必要があります、長い期間や多額の費用を要します。

また、それらが整備された道路では、規制により自転車はそこを通行しなければならない義務が生じるため、除雪等の冬期の維持管理が課題となります。

残るもう一つの形態である車道混在は、車道の左側に矢羽根や自転車マーク等の路面表示を設置し、道路交通法で規定された自転車の通行位置と進行方向を、現地で明示するものです。（自転車通行位置の明確化）

既存の道路構造を大きく変えずに整備が可能であるため、時間や整備費を比較的かけずに、成果を早期に発現できます。

また、過年度に実施した車道混在による社会実験では、自転車の車道通行の促進効果や、自転車の安全性の向上効果等が確認できました。

以上より、歩行者、自転車及び自動車の安全確保は喫緊の課題であることから、本市の都心部においては「車道混在（矢羽根型路面表示）」を基本的な整備形態とします。

表 3-2 整備形態の整理

	A：自転車道	B：自転車専用通行帯	C：車道混在
手法	構造的な分離 (自転車専用の空間)	視覚的分離 (自転車専用の空間)	車道の左側端に矢羽根型路面表示 (自転車と自動車が車道を共有)
特徴	道路空間の再配分や新たな用地の確保が必要		<ul style="list-style-type: none"> <li>道路構造を大きく変えない。</li> <li>比較的成本が安い。</li> </ul>
整備事例			

### 3-3 路面表示の仕様

設置する路面表示の仕様は、国のガイドラインのもの（図 3-2）に準拠します。  
 なお、整備に当たっては、次のことも検討します。

- 夜間の視認性を高めるため、矢羽根の縁に「白線」を設置すること（図 3-3）
- 路肩が狭く、自動車交通量に対して一車線当たりの幅員に余裕のある道路に設置する場合は、一車線当たりの幅員を縮めて、路肩を広げること（図 3-4）

仕様(案)	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
	<p>&lt;標準形&gt;</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>
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、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: 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。</p> <p>※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。</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>		

図 3-2 矢羽根型路面表示の標準仕様（出典：国のガイドライン）

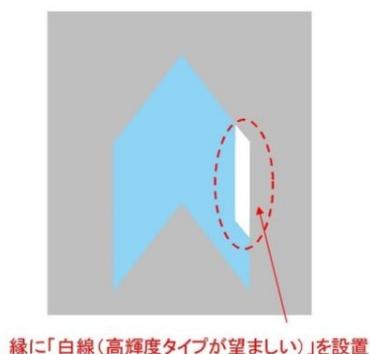


図 3-3 夜間視認性向上策  
 (出典：国のガイドライン)

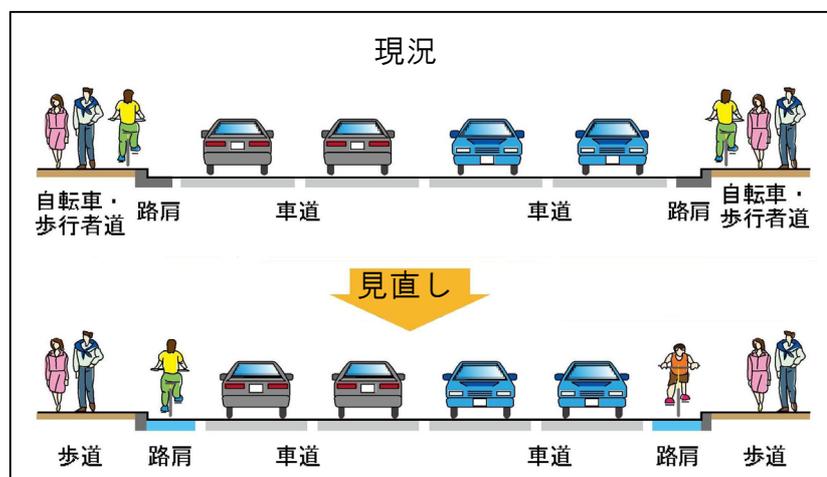


図 3-4 幅員の見直しのイメージ

### 3-4 車道混在の効果

車道混在は、自転車と自動車が車道の左側で混在する整備形態ですが、次のような効果が期待されます。

#### ◇ 現状の問題

- 自転車が無秩序に通行し、歩行者や自動車と安全に共存できていない。
  - ・ 自転車利用者の通行ルールの理解不足、遵守意識の欠如
  - ・ 自転車がどこを通行すればよいか分かりにくい。
  - ・ 自動車のドライバーからの配慮が不十分



どうすればよいか？

#### ◇ 対策

- 車道混在（矢羽根型路面表示）  
車道左側に矢羽根型路面表示等を設置することで、自転車の正しい通行位置と進行方向を明示し、現地でルールを「見える化」する。



その結果、どうなるか？

#### ◇ 期待される効果

- 自転車利用者  
車道のどこを通行すれば良いか明らかになるとともに、ドライバーにも自転車がそこを通行することが認識され、配慮（離隔を取った追越し、違法な路上駐車車の回避等）を受けることにより、車道を通行しやすくなる。
- 自動車のドライバー  
車道を通行する自転車が増えると、交差点等で自転車を認知しやすくなり、事故の減少につながる。
- 歩行者  
歩道が無秩序に通行する自転車が減り、安心して歩けるようになる。

自転車の秩序ある通行が促進され、歩行者、自転車及び自動車の安全で快適な通行環境が実現するためには、歩行者、自転車及び自動車それぞれが、お互いの安全・安心のために、『思いやり』を持って通行することが大切です。

