

横浜市 自転車通行環境整備指針



平成29年 3月

横浜市道路局

目次

1. 総論	1
1.1 策定の背景	1
1.2 目的	3
1.3 指針の位置づけ	4
2. 自転車利用の現状と課題	5
2.1 本市の自転車利用の現状と課題	5
2.2 自転車関連事故の概況	9
2.3 主要駅における自転車利用の現状と課題	12
3. 目標と方針	14
3.1 目指す姿	14
3.2 基本方針	14
3.3 目標	15
4. 重点エリアの整備の考え方	16
4.1 重点エリアの設定	16
4.2 実行計画の策定	19
5. 重点エリア以外の整備の考え方	23
5.1 地域間を結ぶ幹線道路における整備	23
5.2 都市計画道路等における整備	25
5.3 局所的な安全対策	26
6. 整備形態の選定	27
6.1 整備形態の選定の考え方	27
6.2 整備選定フロー	29

6.3 暫定形態による整備の考え方	33
7. 構造基準	34
7.1 整備形態別の標準断面	34
7.2 法定外表示等の規格	40
7.3 交差点部の構造	43
7.4 その他配慮事項	46

1. 総論

1.1 策定の背景

自転車は、便利で身近な乗り物として、通勤・通学、買い物、サイクリング、観光・レジャーなど、日常生活から余暇活動まで、様々な場面で利用されています。さらに、自転車は健康づくりや、災害時の移動手段、環境に配慮したゆとりあるライフスタイルを支える移動手段として、近年、利用ニーズが高まっています。

横浜市においても、自転車利用者は増加しており、平成10年から平成20年の10年間で約16%増加しています。一方で、自転車は、道路交通法上「軽車両」であることから、利用に際しては、様々なルールを守る必要があります。しかし、車道通行の原則や、歩道通行時の徐行、信号の遵守などの基本的なルールが守られない場合も見受けられ、自転車が歩行者に接触する事故など危険な状況も多く発生しています。

本市では、これまで平成18年に策定した「横浜自転車道ネットワーク整備指針」（以下（旧）「整備指針」）に基づき、ネットワーク路線等において、自転車通行空間の整備を進めてきました。また、平成28年6月には、「横浜市自転車総合計画」（以下「総合計画」）を策定し、「はしる」施策として、今後の自転車通行空間整備の方向性や具体化に向けた考え方を整理しています。

しかし、（旧）「整備指針」は、国土交通省と警察庁から発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年策定、28年改定）や「総合計画」で示された整備の考え方とは一致していないことなど、近年の自転車通行空間整備の基本的な考え方を踏まえ、見直しを行う必要があります。

そこで、これらの状況を背景に、今後の自転車通行空間の整備をより効果的・効率的に実現していくため、今回、新たに「横浜市自転車通行環境整備指針」として考え方を整理しました。








（横浜市鶴見区 鶴見東口駅前通り）



（コミュニティサイクル「ベイバイク」）

表 1-1 国および横浜市における自転車関連政策・法制度の変遷

年	国	横浜市
昭和 40 年	昭和 40 年代 モータリゼーションの進展	
	昭和 45 年 道路交通法の一部改正（自転車道通行義務、歩道通行可の規制を新たに規定）	
昭和 50 年	昭和 45 年 道路構造令の一部改正（自転車道、自歩道等を新たに規定）	
	昭和 46 年 道路交通法の一部改正（専用通行帯の規制を新たに規定）	
	昭和 53 年 道路交通法の一部改正（普通自転車の歩道通行部分を新たに規定）	
平成 1 年	昭和 57 年 道路構造令の一部改正（自転車道、自転車歩行者道の設置要件の緩和等）	
	平成 5 年 道路構造令の一部改正（自転車歩行者道等の幅員の改正）	
平成 10 年	平成 13 年 道路構造令の一部改正（自転車道に関する設置要件の明確化）	平成 18 年 「横浜市基本構想(長期ビジョン)」策定
	平成 19 年 警察庁「自転車交通秩序整序化に向けた総合交通対策の推進について」通達	平成 18 年 「横浜自転車道ネットワーク整備指針」策定（自転車通行空間整備の推進を目的）
平成 20 年	平成 23 年 道路交通法の一部改正（「自転車一方通行」の新設）	平成 20 年 「横浜都市交通計画」策定 （計画期間：平成 18～概ね 37 年度頃）
	平成 23 年 警察庁「良好な自転車交通秩序の実現のための総合交通対策の推進について」通達	
	平成 24 年 国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定	
	平成 25 年 道路交通法の一部改正（路側帯通行）	
平成 28 年	平成 27 年 道路交通法の一部改正（違反者への講習の義務付け）	平成 26 年 「横浜市中期 4 か年計画 2014～2017」策定（計画期間：平成 26～平成 29 年度）
	平成 28 年 国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」改定	平成 28 年 「横浜市自転車総合計画」策定 （計画期間：平成 28～37 年度） （自転車に関する施策の方向性を明確化）
		平成 29 年 「横浜市自転車通行環境整備指針」策定

凡例		
	: 道路交通法の改正	 : 道路構造令の改正
	: 国・警察庁関連	 : 横浜市の計画（自転車関連）
	: 横浜市の計画	

1.2 目的

本指針の上位計画にあたる「横浜市自転車総合計画」では、近年の自転車利用の状況等を背景に「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の4つのテーマごとに、施策の方向性と具体化に向けた考え方を示しています。

このうち「はしる」施策においては、今後の自転車通行空間整備の方向性として、従来の幹線道路等での整備に加え、自転車利用や事故が多く、自転車利用環境の向上が望まれる地域を新たに「重点エリア」と指定し、エリアごとに、概ね5年間程度で整備が着実に完了するための「自転車通行空間整備実行計画」を策定していくこととしています。

そこで本指針は、「はしる」施策の考え方を踏まえ、今後、自転車通行空間の整備を効果的・効率的に実現していくため、「重点エリア」の指定や整備の考え方、「地域間を結ぶ幹線道路」や「都市計画道路等」での整備の考え方、構造基準等について、より具体的な技術指針として整理するものです。

本指針では、自転車を安全、快適に利用でき、歩行者等の安全を脅かすことのないように、自転車は「車両」を前提とした自転車通行空間整備を推進することを目的に、1章で本指針の総論を示し、2章で本市の自転車利用の現状と課題を整理示したうえで、3章にて本指針で目指す目標と方針を示します。また、「重点エリア」内の整備の考え方や、重点エリア以外での整備の考え方を4章と5章でそれぞれ整理し、整備形態の選定や歩道内の自転車通行可規制の見直しの考え方、構造基準を6章と7章で示します。

1.3 指針の位置づけ

本市では、平成18年に（旧）「整備指針」を策定し、自転車通行空間の整備を推進してきました。

しかし、近年の自転車利用や事故等の状況を背景に、警察庁や国土交通省から「通達」や「ガイドライン」等が発出され、自転車通行空間整備の考え方等が示されたことから、これらとの整合を図ります。

また、本指針は、「横浜市基本構想」、「横浜市中期4か年計画 2014～2017」、「横浜市都市計画マスタープラン」、「横浜都市交通計画」、「横浜市自転車総合計画」の下位計画に位置付けられることから、各計画の理念とも整合を図り、整備の考え方や構造基準など、より具体的な技術指針として活用を図ります。

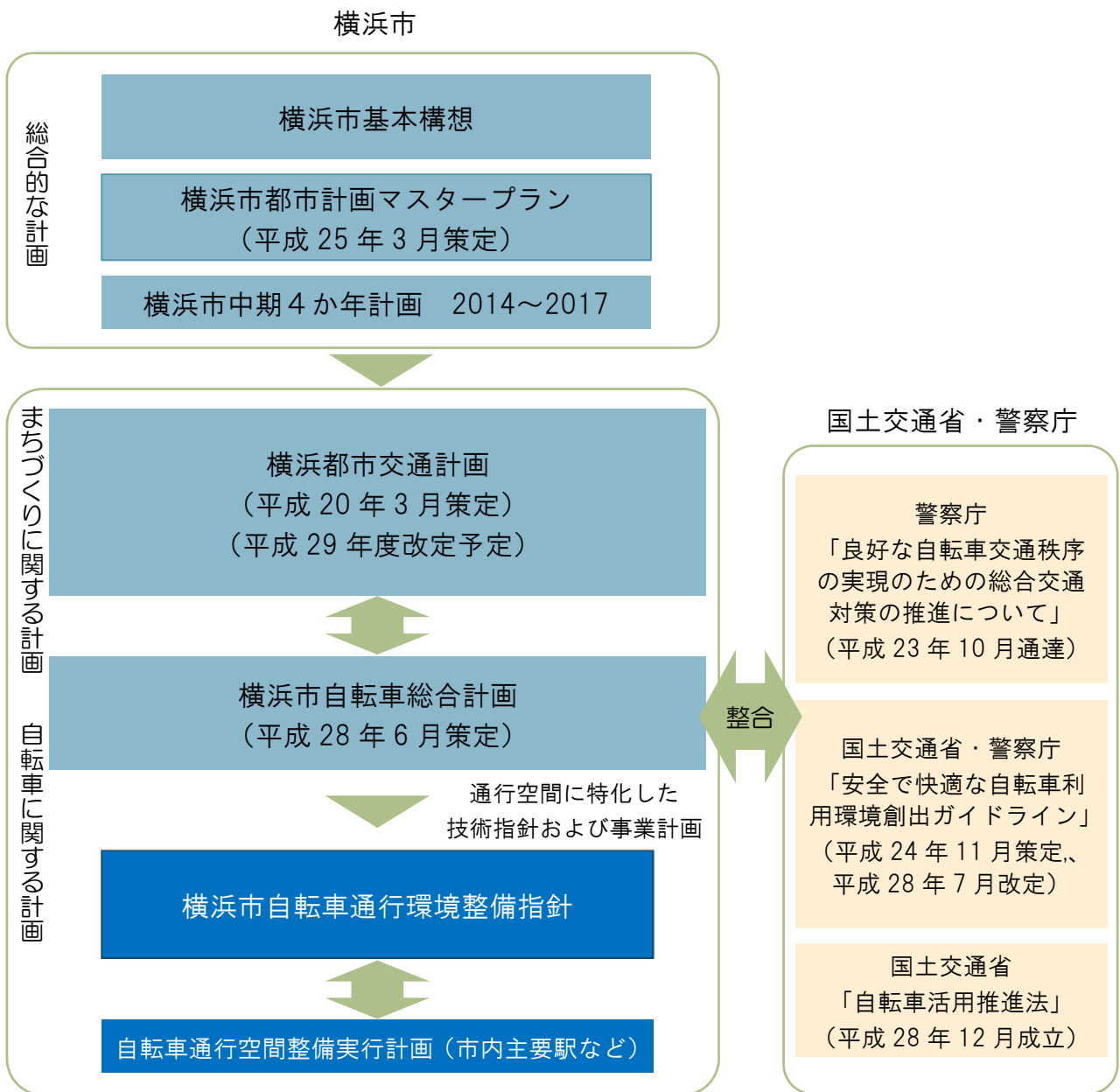


図 1-1 横浜市自転車通行環境整備指針の位置づけ

2. 自転車利用の現状と課題

2.1 本市の自転車利用の現状と課題

(1) 自転車の利用環境

●本市の地形的特徴と自転車利用

本市の地形特徴として、市の東部や河川沿い周辺等は、標高差が少なく、比較的平坦な地形を有していることから自転車を利用しやすい地形となっています。一方で、市の中央部や南部では、標高差が大きく、自転車を利用しにくいことが考えられ、市域内でも特徴が大きく異なっています。

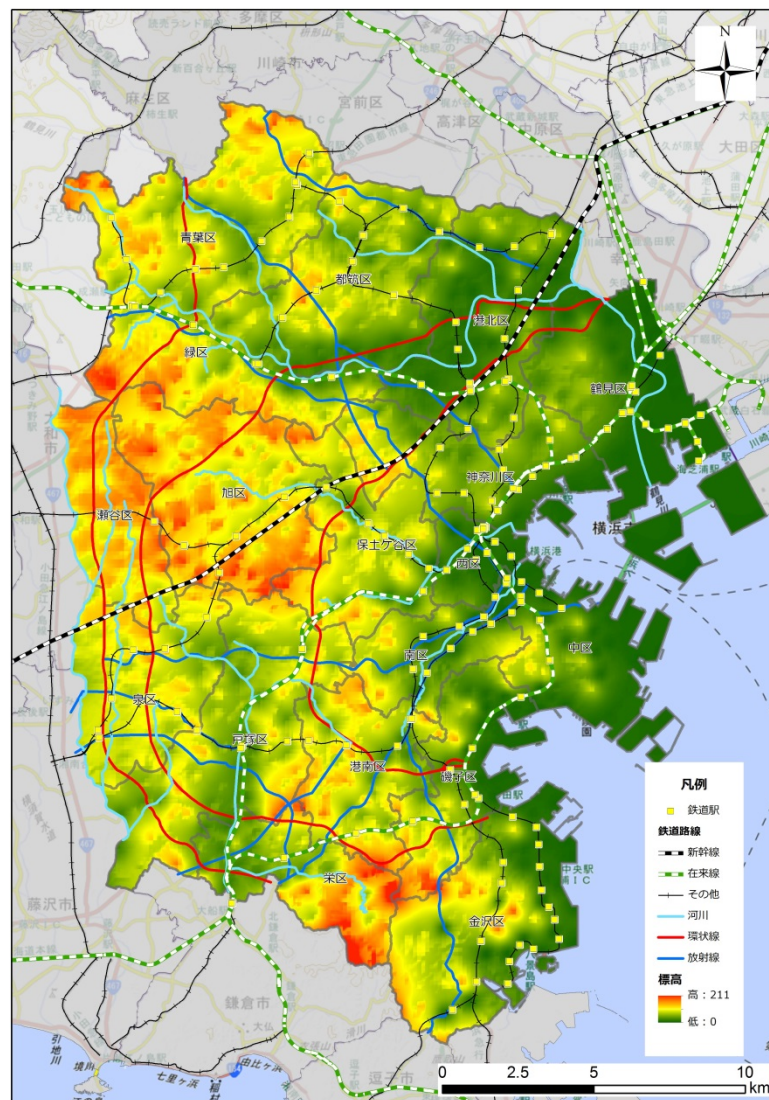


図 2-1 本市の地形的特徴

(国土数値情報標高データ)

● 移動手段として自転車を利用する市民が多い地域

「通勤・通学で自転車を利用する人の割合」は、臨海部などの比較的平坦な地形を有している地域において高い傾向にあります。一方で、市の北部をはじめ中央部や南部などの比較的標高差の大きい地域においては、自転車利用者の割合が低い傾向にあります。

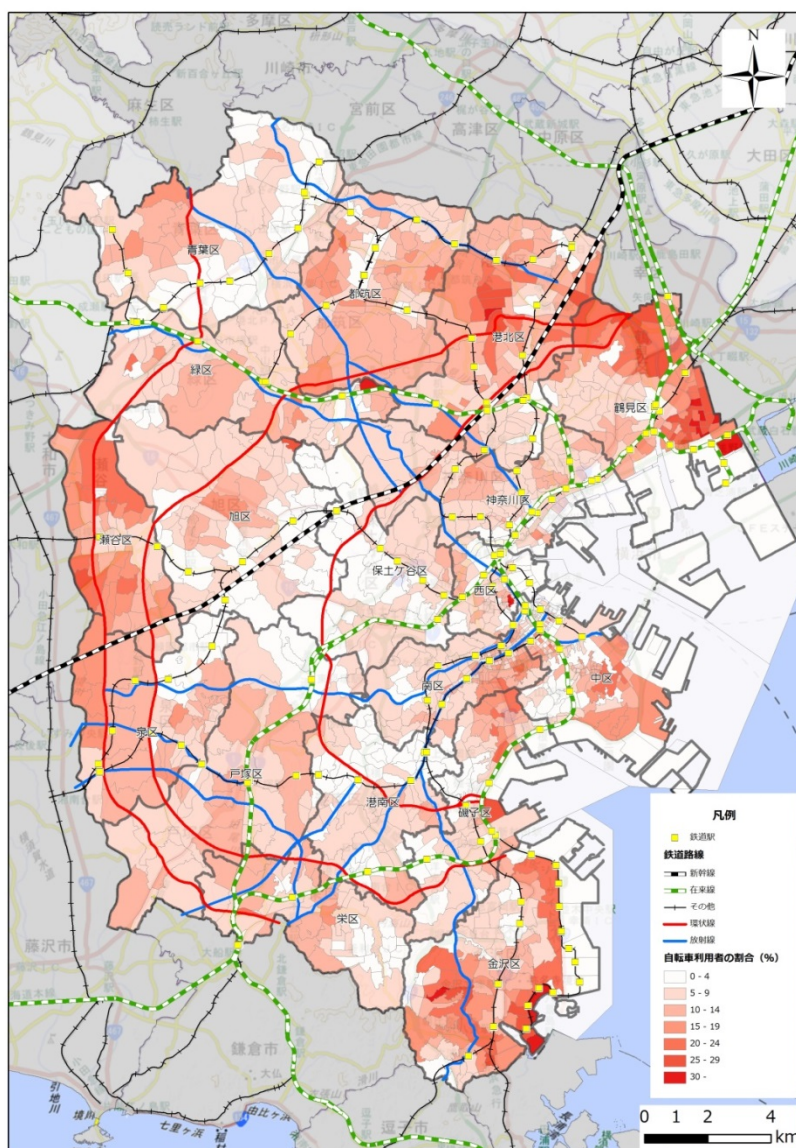


図 2-2 通勤・通学で自転車を利用する人の割合

(平成 22 年国勢調査)

(2) 自転車利用の概況

●増加する自転車利用

本市の人口は、平成10年から平成20年までの10年間で約9%増加しています。一方で、自転車利用者は約16%増加しており、近年、移動手段として自転車を利用する人が増えていることが考えられます。

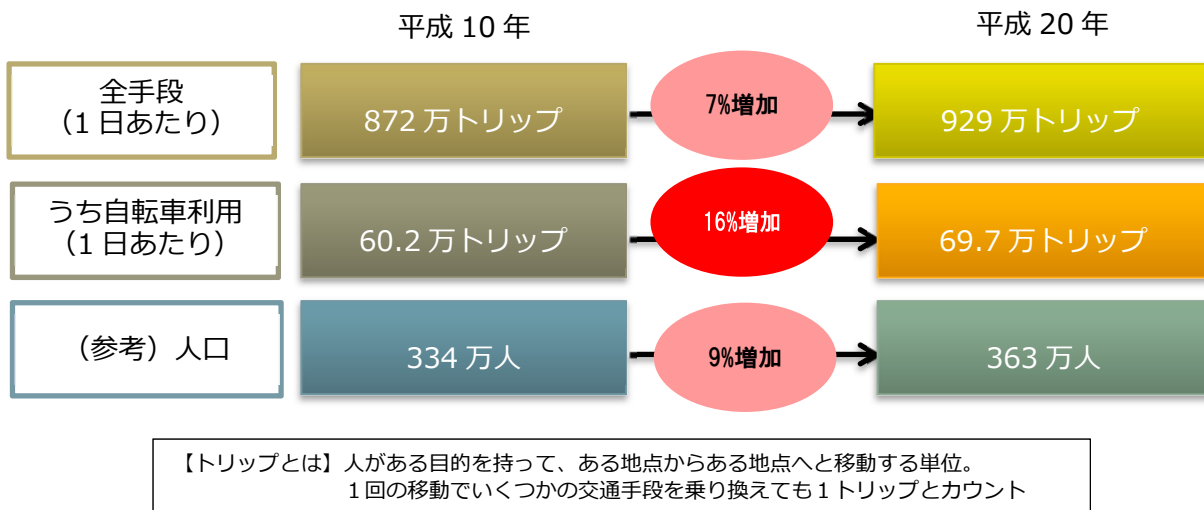


図 2-3 東京都市圏パーソントリップ調査データによる集計

(横浜市：平成20年のパーソントリップ調査の結果概要)

●政令指定都市との比較

本市は、比較的起伏の多い地形を有することや公共交通機関の発達等を要因に「通勤・通学」の際に自転車を利用する人の割合は8%に留まっており、政令指定都市の中で最も低い割合となっています。一方で、本市は日本最大の人口を有する市であり、「自転車で移動する人数」は他都市と比較しても上位傾向にあります

表 2-1 通勤通学で自転車を利用する人の割合

政令指定都市・東京区部	自転車で移動する人	割合	政令指定都市・東京区部	自転車で移動する人	割合
東京区部	668,763	17.9%	静岡市	76,164	22.1%
大阪市	352,391	31.6%	岡山市	75,301	22.3%
名古屋市	214,311	20.1%	仙台市	74,829	15.0%
京都市	168,072	25.2%	千葉市	70,188	15.7%
横浜市	142,939	8.0%	相模原市	69,954	20.1%
福岡市	134,231	19.6%	神戸市	61,044	8.8%
さいたま市	133,969	22.4%	熊本市	59,065	17.1%
札幌市	109,203	12.4%	浜松市	43,926	11.5%
広島市	106,992	18.6%	新潟市	43,244	11.0%
川崎市	93,722	14.2%	北九州市	36,527	8.3%
堺市	85,058	23.0%			

(平成22年国勢調査)

● 区別の自転車利用状況

利用交通手段別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数のうち、自転車を利用交通手段として選択した人の割合を区別に見ると「自転車のみで移動」している人数は鶴見区が最も多く、次いで港北区、金沢区の順で多い状況となっています。なお、その割合においても鶴見区が最も高く、次いで金沢区、瀬谷区の順で高い値となっています。

一方、「鉄道・電車及び自転車で移動」している人数は港北区が最も多く、次いで鶴見区、金沢区、戸塚区の順で多い状況となっています。なお、その割合においては、瀬谷区が最も高く、次いで金沢区、港北区の順で高い値となっています。

表 2-2 自転車で移動する人の割合

	横浜市	鶴見区	神奈川区	西区	中区	南区	保土ヶ谷区	磯子区	金沢区	港北区	戸塚区	港南区	旭区	緑区	瀬谷区	栄区	泉区	青葉区	都筑区
全利用交通手段の総数(万人)	178.5	13.5	11.7	4.6	6.1	9.3	10.0	7.8	10.3	16.7	13.5	10.7	11.9	8.6	5.8	5.8	7.3	15.0	9.7
①自転車のみの移動(万人)	10.0	1.5	0.6	0.2	0.4	0.5	0.3	0.3	1.0	1.2	0.6	0.3	0.4	0.4	0.5	0.3	0.4	0.5	0.6
割合	6%	11%	5%	5%	7%	6%	3%	4%	9%	7%	4%	3%	3%	5%	8%	5%	5%	3%	6%
②鉄道・電車及び自転車で移動(万人)	4.3	0.4	0.2	0.1	0.1	0.2	0.1	0.2	0.4	0.6	0.4	0.2	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.3	0.3
割合	2%	3%	2%	1%	2%	2%	1%	2%	4%	4%	3%	2%	2%	2%	4%	3%	3%	2%	3%
①+②	14.3	1.8	0.8	0.3	0.5	0.7	0.5	0.5	1.4	1.8	0.9	0.5	0.6	0.6	0.7	0.4	0.6	0.7	0.9
割合	8%	14%	7%	6%	9%	7%	5%	7%	13%	11%	7%	5%	5%	7%	13%	8%	8%	5%	9%

(平成 22 年国勢調査)

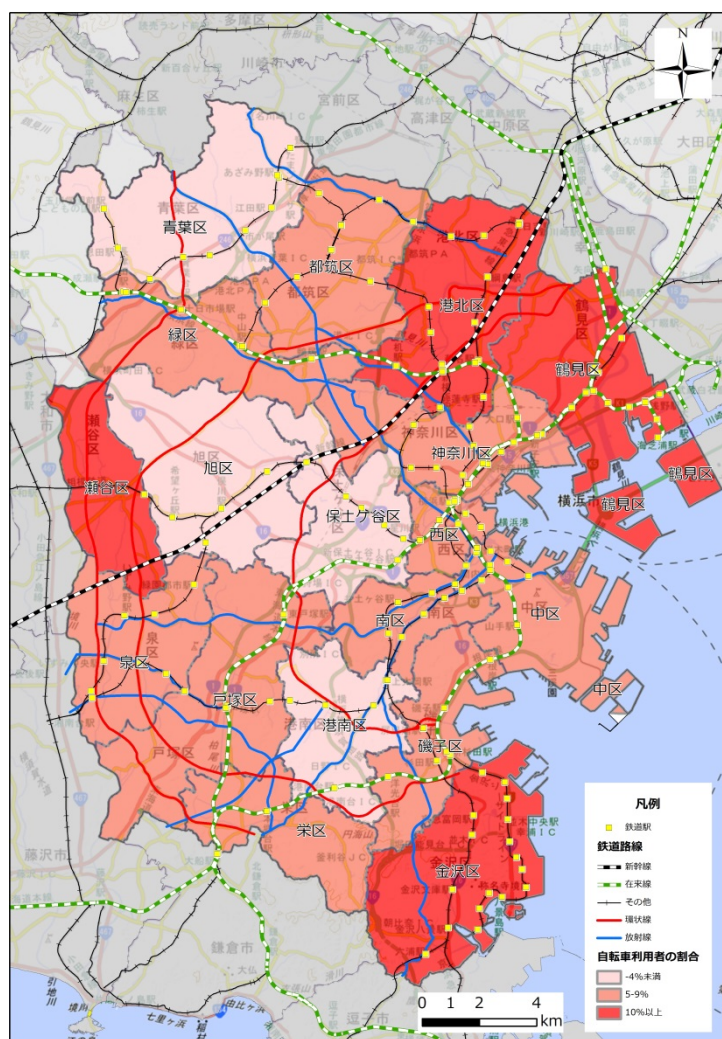


図 2-4 区別の自転車利用状況（移動手段が主に自転車である人の割合）（平成 22 年国勢調査）

2.2 自転車関連事故の概況

(1) 市全体の自転車事故

● 自転車事故の全体像

市内の全交通事故に占める自転車関連事故の割合（赤色折線）を見ると、平成 20 年までは年々増加した後、ここ数年は、全事故の 20%程度で頭打ちとなっています。全国の平成 15 年から平成 26 年の 11 年間で、事故の相手別の発生件数を見ると「自転車対自動車」（赤線）の事故は、平成 16 年の約 15.7 万件をピークに年々減少し、平成 26 年時点で 9.2 万件まで減少しています。

一方、「自転車対歩行者の事故件数」（青線）は、平成 20 年まで増加し続け、その後若干減少傾向に転じたものの、ほぼ横ばいの状態です。そのため、相対的に自転車が加害者となりやすい歩行者との事故が、目立つ状況となっています。

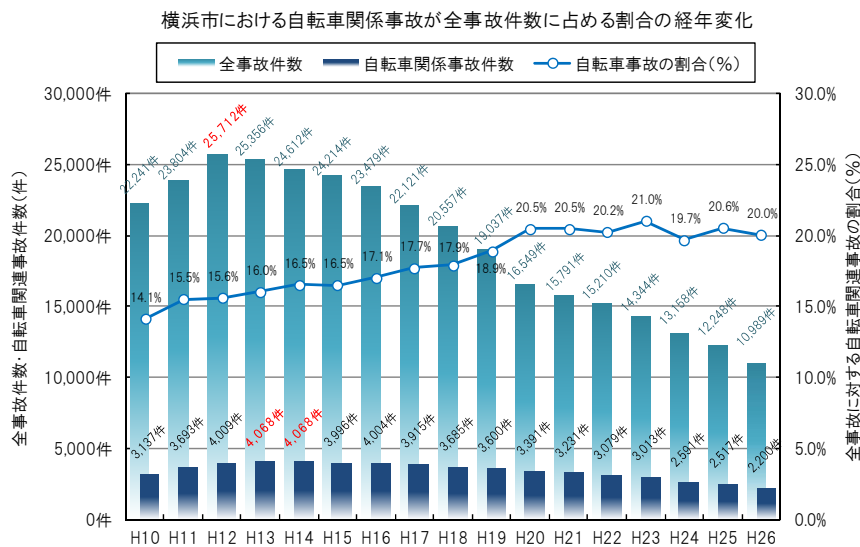


図 2-5 市内の全事故件数、自転車関連事故件数の推移

(横浜市自転車総合計画 P23)

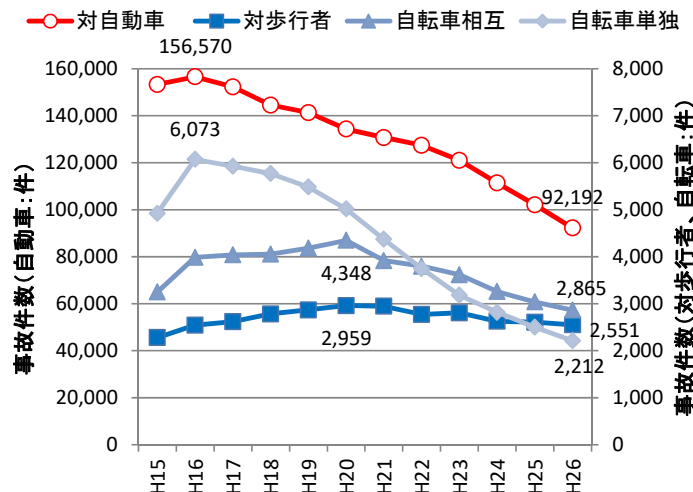


図 2-6 全国の【相手別】の自転車関連事故件数の推移

(警察庁資料)

●年齢別自転車事故発生状況（若者に多い自転車事故）

年齢別自転車事故発生状況をみると、「15歳以下」「16～24歳」などの若者における事故発生率が高く、若い世代への交通安全に関する意識啓発や、交通安全教育などの取組を進めていくことも必要です。

また、高齢者の事故発生率は低いものの、今後、高齢化が進むことにより、自動車免許を返還して自転車へと交通手段をシフトする高齢者が増加し、高齢者の事故発生率が増加することも予想されます。

自転車は限られた条件（子ども、高齢者、交通規制等）でのみ歩道通行が認められていますが、依然として多くの自転車利用者が通行ルールを守らず、歩道を通行している状況が見られることから車道左側通行のルールを周知するとともに、ルールを遵守しないことの危険性を伝えていくことも必要です。

表 2-3 人口に占める自転車事故発生率

横浜市 (H25)	死傷者数 (人)	年齢別人口 (人)	人口1万人あたり 事故発生率
15歳以下※	509	480,802	10.6
16-24歳※	370	360,980	10.2
25-29歳	147	214,327	6.9
30-39歳	370	534,952	6.9
40-49歳	425	601,832	7.1
50-59歳	252	431,529	5.8
60-64歳	107	259,575	4.1
65歳以上	272	787,128	3.5
合計	2,452	3,671,125	6.7

▼年齢層は自転車関連事故の年齢別死傷者数の区分に基づく。
人口データは5歳区分のため、以下の年齢別人口を割り当てて試算している。
※事故：15歳以下→人口：0～14歳合計値
※事故：16～24歳→人口：15～24歳

(横浜市自転車総合計画 P24)

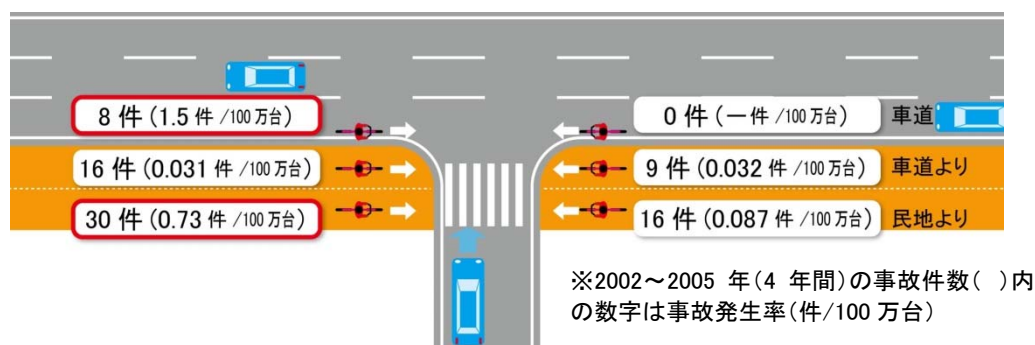


図 2-7 幹線道路と細街路の交差点における事故の特徴

(自転車事故発生状況の分析 (土木技術資料 Vol151、No4、2009、金子正洋 他))

(2) 区別の自転車関連事故の特徴

平成 26 年中に市内で発生した自転車関連事故を区別に比較すると、「発生事故件数」は港北区、中区、青葉区の順で多く発生しており、港北区では年間 250 件を超える自転車関連事故が発生しています。

また、「自転車関連事故件数が全事故件数に占める割合」においても港北区が最も高い割合となっており、次いで瀬谷区、中区の順で高い値となっています。また、10 区において、全国平均の 19%を上回る値となっています。

今後、自転車関連事故の減少を図るためにも、自転車通行空間の整備を推進することが重要ですが、自転車通行空間の整備にあたっては、各地域の自転車関連事故等の傾向を的確に捉えて検討することが必要です。

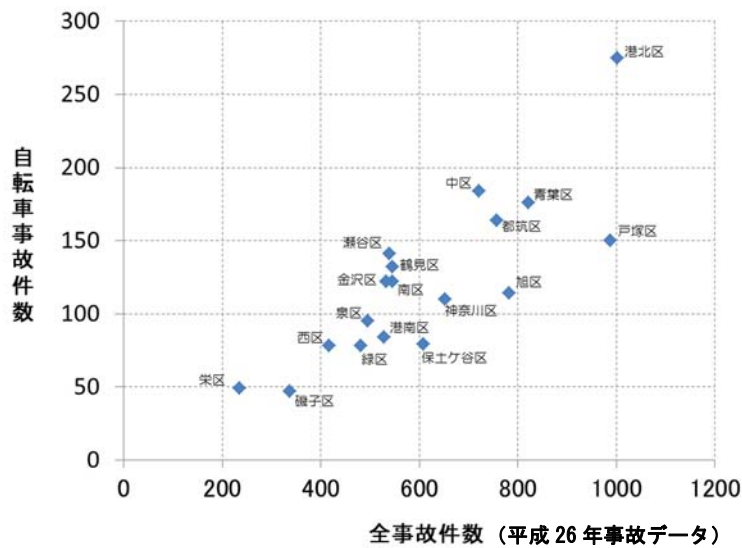


図 2-8 区別の自転車関連事故件数が全事故件数に占める割合

(神奈川県警 (市区町村別事故資料))

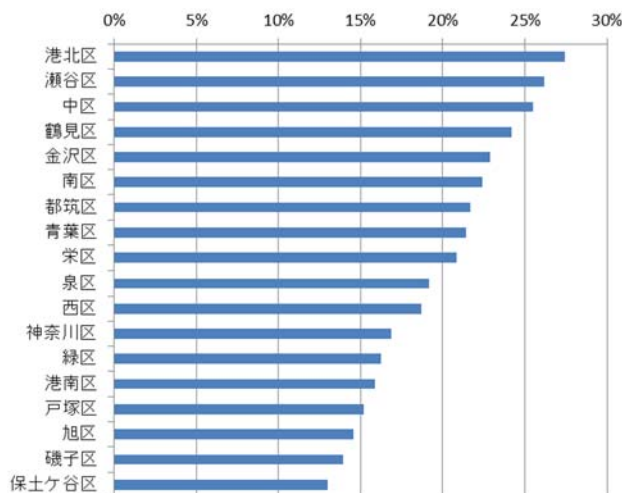


図 2-9 区別の自転車事故割合 (自転車事故件数が全事故件数に占める割合)

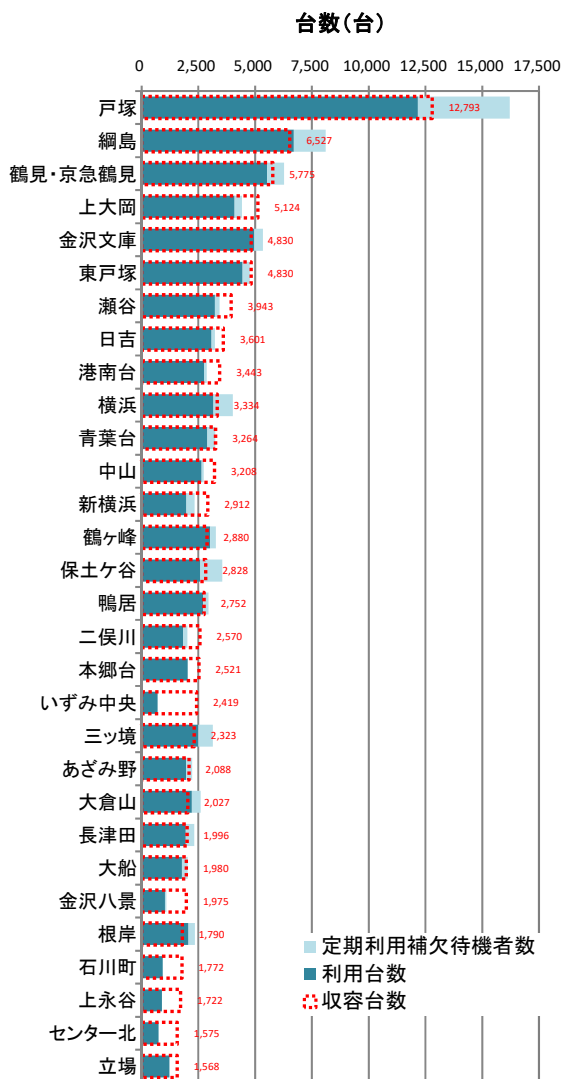
2.3 主要駅における自転車利用の現状と課題

本市では、これまで鉄道駅周辺等において、収容台数約10万台分の自転車駐輪場を整備してきたことなどにより、放置自転車は大幅に減少しました。

一方で、鉄道駅周辺の自転車利用の状況をみると戸塚駅や綱島駅、鶴見・京急鶴見駅など、収用台数の非常に多い鉄道駅でも駐輪場はほぼ満車状態で、定期利用の補欠待機者が発生しています。また、市の東部の鉄道駅において多くの放置自転車が発生していることが分かります。これは、都心臨海部をはじめ、市の東部に多くの商業施設や観光施設等が立地していることや比較的平坦な地形特性から自転車利用者が多いことが考えられ、伊勢佐木長者町駅・関内駅、横浜駅、鶴見・京急鶴見駅など、近隣に商業施設や集客施設等のある鉄道駅周辺等において、大量の放置自転車が発生しています。

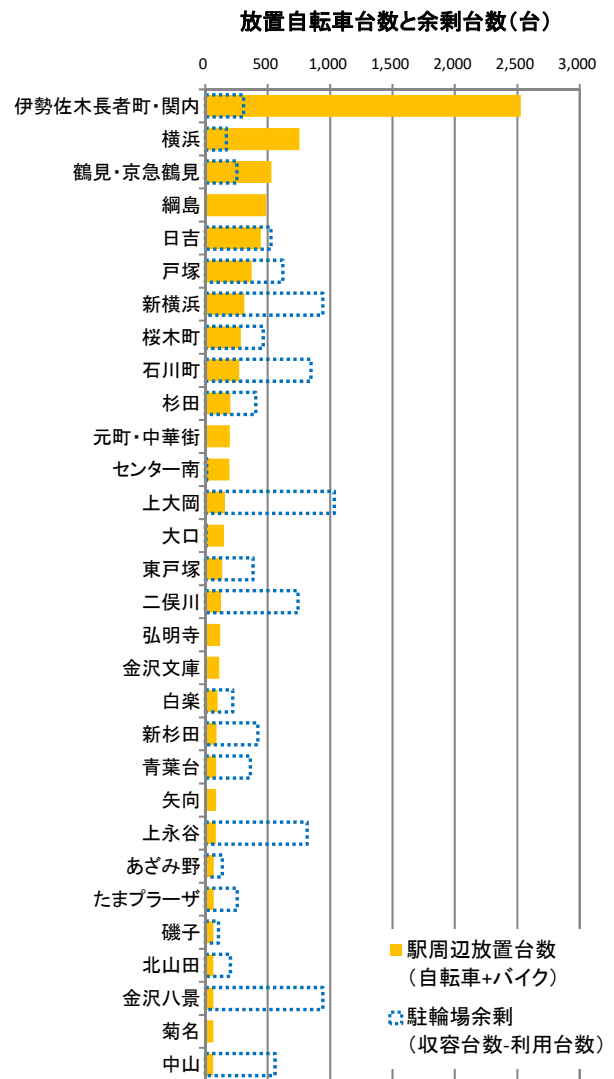
今後、鉄道駅周辺の自転車通行環境や自転車駐車をより安全で快適に利用できるようにするためにも、「はしる」と「とめる」は一体的に対策を検討していくことが重要です。

表 2-4 収容台数の多い上位 30 駅の利用状況



(横浜市自転車総合計画 P27)

表 2-5 放置自転車の多い上位 30 駅と駐輪所の余剰



(横浜市自転車総合計画 P27)

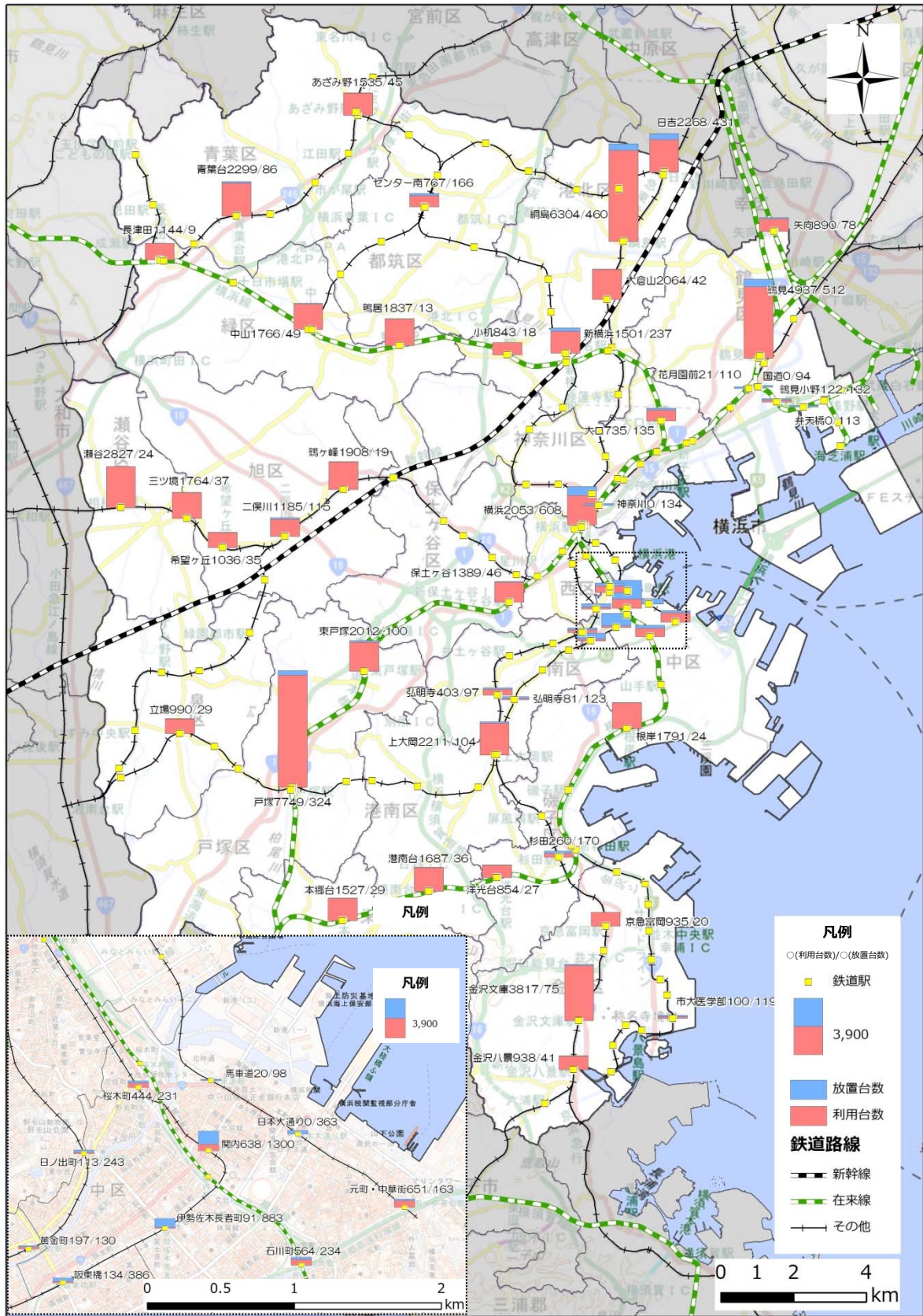


図 2-10 市内の自転車駐輪場の利用の状況

3. 目標と方針

3.1 目指す姿

本指針は、高齢者を含む全ての道路利用者が、安全で快適に道路を利用できるように「自転車利用者が交通ルールを「まもる」ことを徹底した上で、歩行者・自転車・自動車のそれぞれが安全で快適に道路を利用できるように自転車通行空間が整備されたまち」の実現を目指します。

3.2 基本方針

本市では、(旧)「整備指針」に基づき、自転車通行空間の整備を推進してきましたが、これまでの整備対象路線は、主に地域間や拠点間を結ぶ長距離移動に適した幹線道路が中心であり、自転車利用の多い鉄道駅周辺などにおける日常的な短距離移動に適した道路での自転車通行空間の整備は十分ではありません。

また、国土交通省と警察庁から発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成24年策定、平成28年改定)や「横浜市自転車総合計画」で示された整備の考え方と一致していないことや、本市には、歩道の設置されていない道路も多く存在しており、整備に必要な幅員を確保できる道路が少ないといった課題もあります。さらには、今後の自転車の活用を総合的かつ計画的に推進させることを目的に、今後の自転車計画に関する動向に注視する必要があります。

そこで、これらの課題に対応して自転車通行空間の整備を効果的・効率的に実現するため、本指針では以下の基本方針を設定し、自転車通行空間整備の着実な推進を図ります。

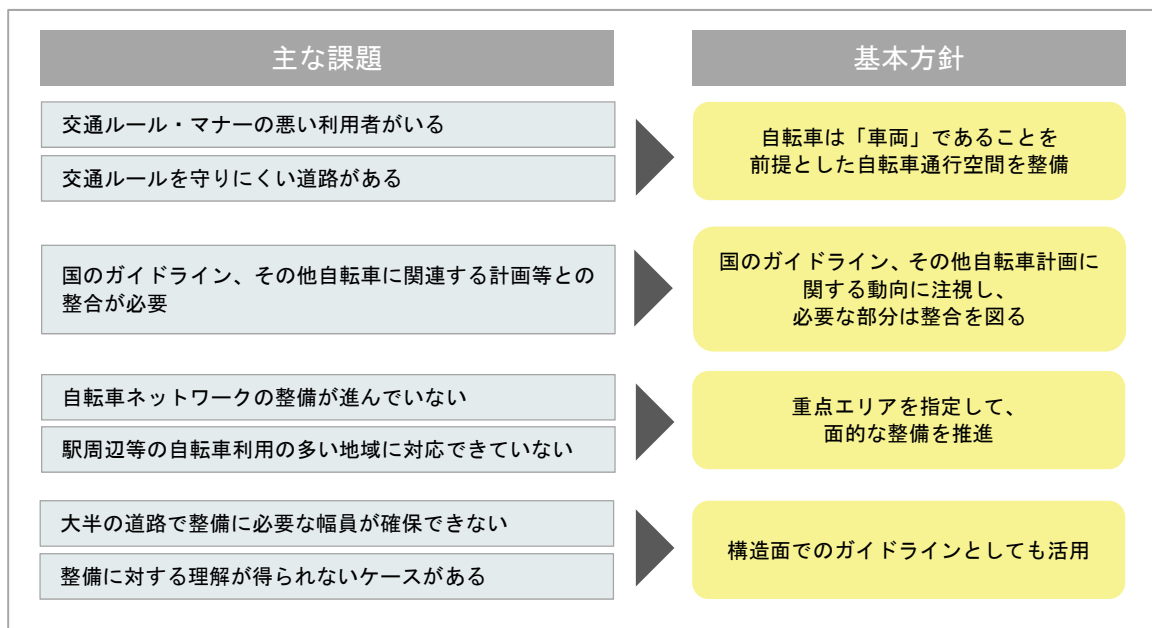


図 3-1 現行指針の課題と本指針における基本方針

3.3 目標

自転車の安全で快適な通行空間を効果的・効率的に創出するため、自転車利用や事故の多い地域を新たに「重点エリア」と指定し、エリアごとに「自転車通行空間整備実行計画」を策定します

「実行計画」は、策定後、概ね5年間程度での整備完了を目標として、概ね平成37年度までに市内全域における策定を目指します。

本指針では、この「実行計画」の策定手法を示すとともに、「地域間を結ぶ幹線道路」や「都市計画道路等」における自転車通行空間整備の考え方を整理し、整備を推進します。

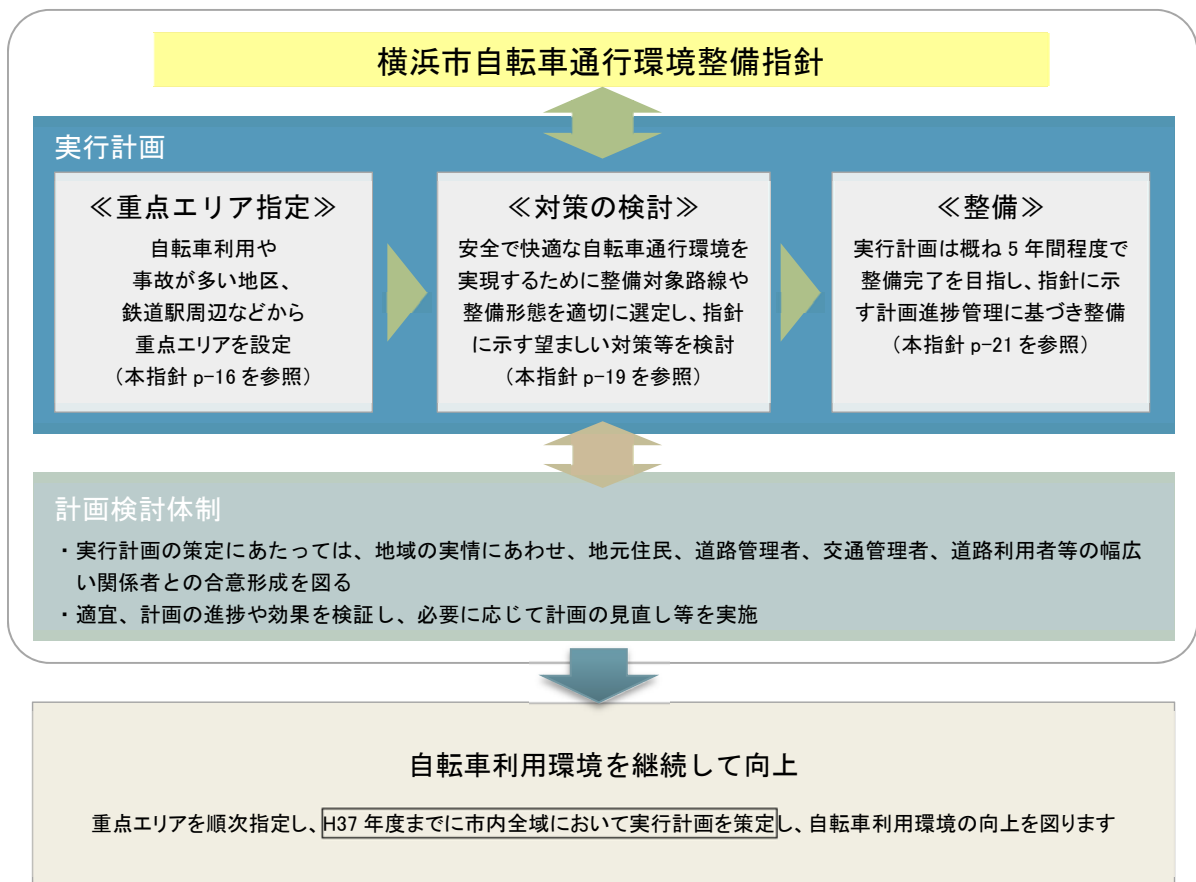


図 3-2 整備指針の目標と実行計画との関係

4. 重点エリアの整備の考え方

4.1 重点エリアの設定

(1) 基本となる考え方

主に鉄道駅周辺など、自転車利用や自転車関連事故の多い地域その他、地域の課題やニーズ、新たな施設立地など、様々な観点から自転車通行空間の優先的な整備が必要な地域を「重点エリア」に指定します。

重点エリア内における整備対象路線の選定や整備形態の選定にあたっては、重点エリア内の自転車利用の状況や事故等の状況を十分に把握するとともに、地域の実情に応じて、地元住民、道路管理者、交通管理者、道路利用者等の幅広い関係者との合意形成を図り決定するものとします。

また、重点エリア内における道路利用の実態を十分に把握したうえで、安全性の確保、利便性・快適性の向上、まちづくりの観点などから、駐輪場の配置なども含め、総合的に検討することとします。

(2) 重点エリアの対象とする地域

自転車通行空間の整備を効果的・効率的に推進するため、実行計画の策定対象とする「重点エリア」は、主に鉄道駅周辺など自転車利用や自転車関連事故の多い地域のほか、自転車利用環境の向上が必要な地域とします。



図 4-1 重点エリアの対象とする地域（イメージ図）

(3) 重点エリアとして指定する範囲の目安

「重点エリア」として指定する範囲は、自転車利用のモードや鉄道駅の駅勢圏等を十分に考慮した上で決定するものとし、概ね2～5km（駅を中心に半径1.0～2.5km）程度を目安とします。

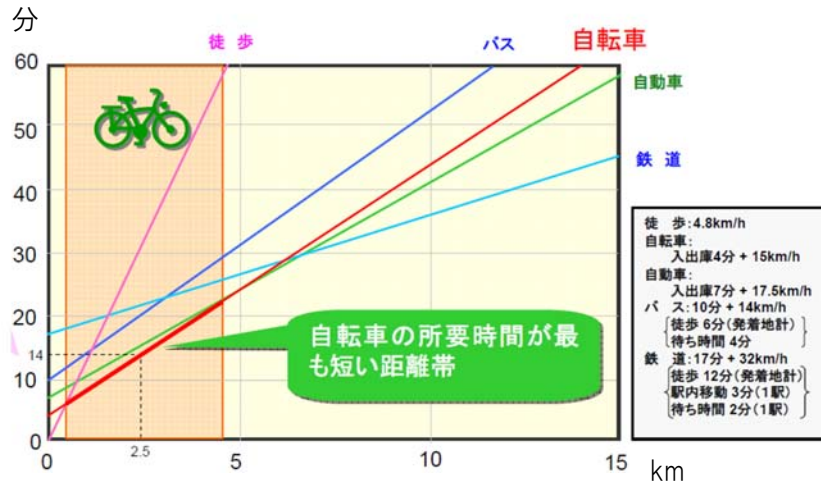
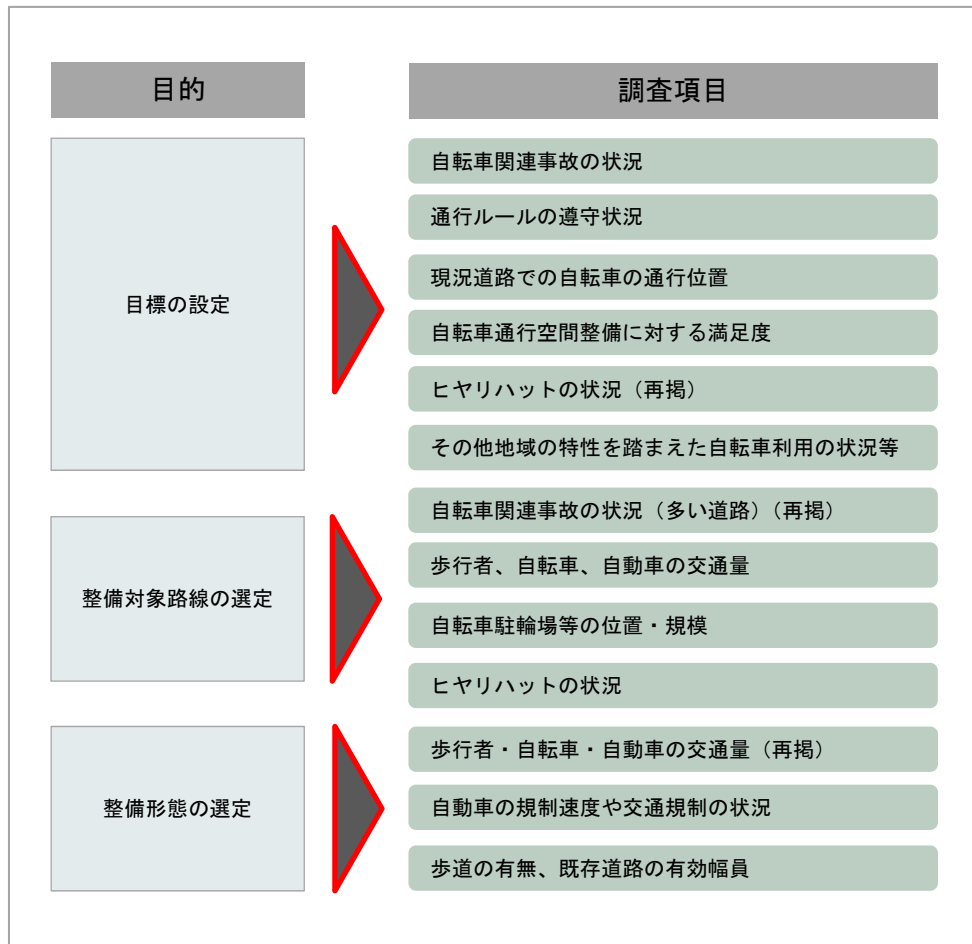


図 4-2 交通手段別の移動距離別所要時間
 (国土交通省「都市交通としての自転車の利用について(平成24年)」資料)

(4) 重点エリアにおける自転車利用等の実態把握

実行計画の目標の設定や整備対象路線の選定、整備形態の選定を適切に行うため、主に以下に示す調査を実施し、道路利用の実態を把握するものとします。



4.2 実行計画の策定

(1) 実行計画の目標

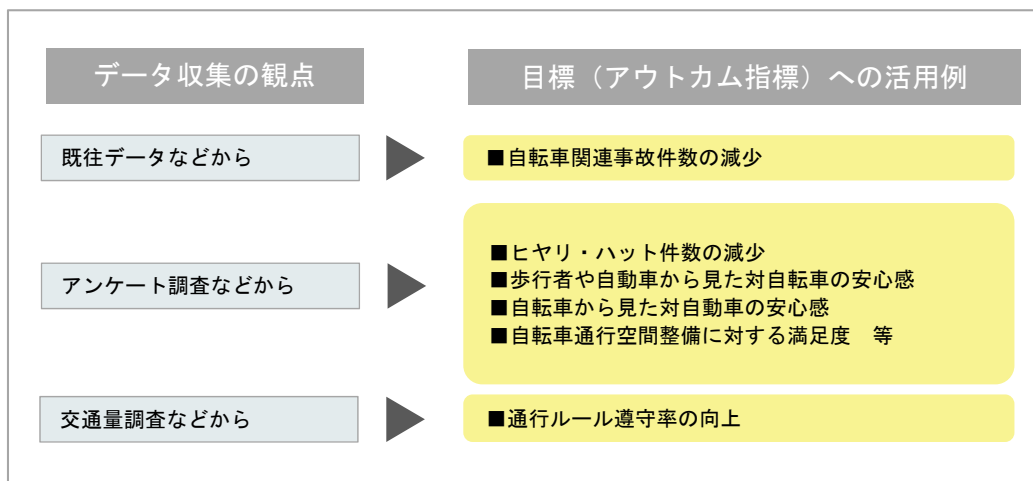
重点エリアごとに策定する「実行計画」では、目標の達成を客観的かつ定量的に評価を行うため、安全性や快適性の視点及び地域特性等を考慮し、「計画目標」を設定します。具体的には「自転車関連事故件数の減少」等といった数値指標の設定に加え、アンケートなどにより地域の課題・ニーズを把握するものとします。

「計画目標」は、重点エリア内の自転車利用環境を着実に向上させるため、以下のようなアウトカム指標を採用することを推奨します。

なお、以下に示す指標以外にも自転車をシェアするコミュニティーサイクル利用者の増加やサイクルアンドライド利用者の増加など、地域の実情等に応じて適宜設定することも可能とします。

「実行計画」の目標は、概ね5年間程度の期間で達成を目指すことを基本とします。

なお、目標を効率的に達成するため、PDCAサイクルの適用により、適宜、計画の進捗や整備効果の検証を行い、必要に応じて計画の見直し等を実施することも必要です。

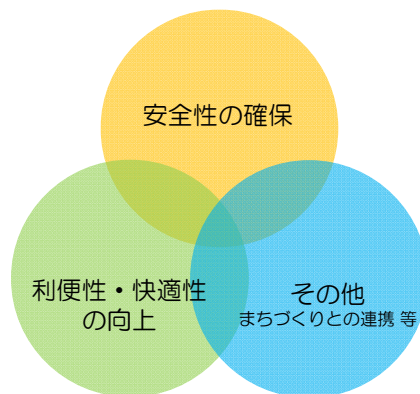


(2) 整備対象路線の選定要件の考え方

整備対象路線の選定にあたっては、国のガイドラインの考え方と同様に、実行計画の目標を効果的・効率的に達成するため、特に重要となる路線を選定する必要があります。

そのため、重点エリア内における道路利用の実態を十分に把握したうえで、主に以下に示す考え方に基づき、整備対象路線として選定するものとします。

なお、各評価項目については、重点エリアごとで要件、件数等を適宜設定するものとします。



<安全性の確保>

- 自転車交通量、歩行者交通量ともに多く、混在する路線
- 自転車関連事故の多い路線
- ヒヤリハットの多い路線
- 通学路に指定される路線

<利便性・快適性の向上>

- 駐輪場等へのアクセス路線
- 地域の主要施設を結ぶ路線
- 自転車ネットワークの連続性を確保するために整備が必要な路線

<その他>

- まちづくりの観点から自転車の利用を誘導する路線（抑制する路線）
- 観光振興・地域活性化の観点から効果が期待される路線

(3) 整備優先度の考え方

自転車通行空間の整備をより効果的・効率的に推進していくため、重点エリア内の整備対象路線については、整備優先度を適切に評価したうえで、計画的に整備を実施していく必要があります。そのため、整備対象路線として選定した路線については、以下のような評価項目に基づき、該当する項目が多い路線を「優先度が高い路線」と位置付け、順次整備を進めるものとします。

なお、各評価項目については、重点エリアごとで要件、件数等を適宜設定するものとします。

- ①整備対象路線のうち、重大事故（死傷者・重傷者が発生）が発生した路線
- ②整備対象路線のうち、遵守率が著しく悪い路線
- ③利用者の視点から、整備の必要性が高い路線
- ④都市計画道路に位置付けられる路線

(4) 整備形態の選定

整備形態の選定にあたっては、国のガイドラインや自転車総合計画の方針等を踏まえ、自転車は「車両」であることを原則として選定するものとします。整備形態は、路線毎の自動車の規制速度及び交通量等の交通状況や道路横断面構成等を踏まえ、適切な区間設定を行った上で選定します。

(6.1 整備形態の選定の考え方 (P27参照))

また、同一路線でも区間によって道路の幅員・形状等が異なる場合は、区間ごとの道路形状等に応じて、適宜、整備形態を選定するものとします。

(6.2 整備選定フロー (P.29) 参照)

(5) 実行計画の推進と見直し

自転車通行空間の整備を着実に推進するため、適切な合意形成と計画の進捗管理・整備効果等の検証が必要です。

合意形成に当たっては、地域の実情に応じて、各道路管理者や交通管理者、地元関係者、道路利用者等の幅広い関係者との合意形成を図ることが重要です。その際、自転車通行空間整備の必要性や効果、懸念される影響等を正しく伝えることも必要です。

また、PDCA サイクルに則った実行計画の進捗管理を行い、必要に応じて見直しを図っていきます。



図 4-3 自転車通行環境整備指針の計画管理 (PDCA サイクル)

(自転車総合計画 P. 62)

5. 重点エリア以外の整備の考え方

5.1 地域間を結ぶ幹線道路における整備

(1) 基本となる考え方

自転車利用環境を効果的・効率的に向上させるため、自転車通行空間は、重点エリア内から優先的に整備していくことを基本としますが、各重点エリアや主要拠点間を結ぶ幹線道路のうち、市民や観光客の利用が見込まれるなど整備効果の高い路線等については、重点エリア内と併せて、整備を推進していきます。(別添ネットワーク図参照)

この場合、各重点エリアの実行計画へ位置付けるか又は個別に整備を推進するかについては、地域の実情等を踏まえて検討するものとします。

●整備効果の高い地域間を結ぶ幹線道路

- 例1**： 駅勢圏の規模等を考慮し、複数の駅（重点エリア）を接続させることで自転車の安全性や利便性向上に資する道路（例 駅～駅間トリップ数の多い路線）
- 例2**： 隣接する区～区間を接続させることで自転車の安全性や利便性向上に資する道路（例 区～区間トリップ数の多い路線）
- 例3**： 広域的な移動（レクリエーション等）の効果を高め、市民活動の活性化に資する道路

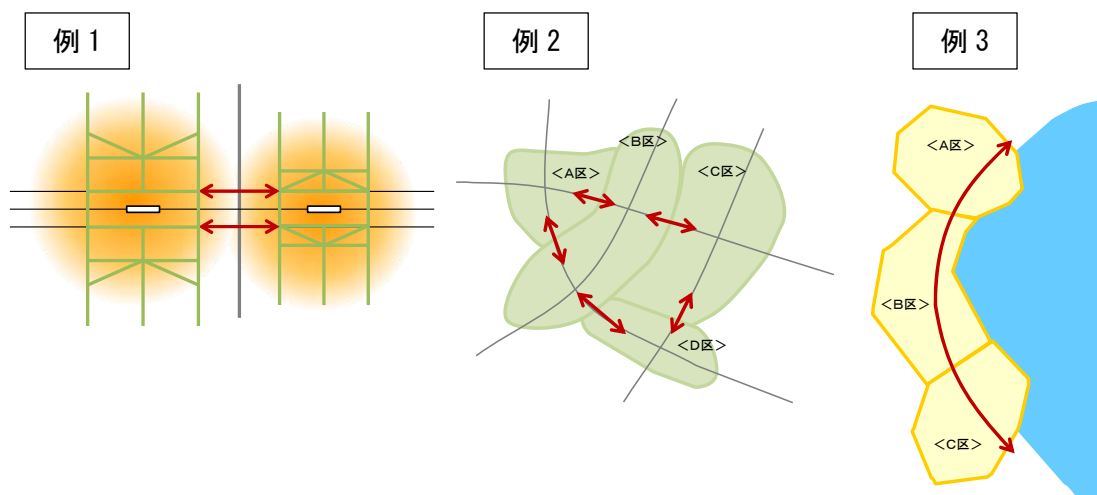


図 5-1 地域間を結ぶ幹線道路と重点エリア内での通行空間整備のイメージ（H28 年度作成）

(2) 整備形態の選定

整備形態の選定にあたっては、国のガイドラインや自転車総合計画の方針等を踏まえ、自転車は「車両」であることを原則として選定するものとします。整備形態は、路線毎の自動車の規制速度及び交通量等の交通状況や道路横断面構成等を踏まえ、適切な区間設定を行った上で選定します。

また、同一路線でも区間によって道路の幅員・形状等が異なる場合は、区間ごとの道路形状等に応じて、適宜、整備形態を選定するものとします。

(6.1 整備形態の選定の考え方 (P27参照))

(3) その他留意事項

● 地域の実情や関係機関との合意形成等を踏まえた整備

整備にあたっては、路線毎の自転車利用の状況や事故等の状況を十分に把握するとともに、地域の実情に応じて、地元住民、道路管理者、交通管理者、道路利用者等の関係者との合意形成を踏まえて実施するものとします。

また、同一路線において、駐輪場の整備や無電柱化、バリアフリー等の他の事業計画がある場合には、適宜、各事業計画等と整合を図り、整備形態、整備時期等を決定するものとします。

5.2 都市計画道路等における整備

(1) 基本となる考え方

都市計画道路や道路改良等の整備においては、必要な車線数を決定したうえで、交通量や都市計画道路の幅員、地形、沿道など、地域の状況に応じて検討する必要があります。また、道路空間の配分にあたっては、特に交通弱者となる歩行者や自転車について、優先的に検討することも重要です。

これまで本市では、主に既存道路の再配分により、自転車通行空間の整備を行ってきましたが、整備済みの都市計画道路等においては、車道幅員に余裕のある道路が少なく、新たに自転車通行空間を確保するのが難しい状況です。

そのため、都市計画決定や計画変更を行う際のほか、新規事業化などにあたっては、歩行者や自転車などの地域の状況等を踏まえ、自転車通行空間も考慮した幅員構成とすることが望まれます。

(2) 整備形態の選定

整備形態の選定にあたっては、国のガイドラインや自転車総合計画の方針等を踏まえ、自転車は「車両」であることを原則として選定するものとします。整備形態は、路線毎の自動車の規制速度及び交通量等の交通状況や道路横断面構成等を踏まえ、適切な区間設定を行った上で選定します。

また、同一路線でも区間によって道路の幅員・形状等が異なる場合は、区間ごとの道路形状等に応じて、適宜、整備形態を選定するものとします。(6.1 整備形態の選定の考え方 (P27参照))

(3) その他留意事項

●地域の実情や関係機関との合意形成等を踏まえた整備

整備にあたっては、路線毎の自転車利用の状況や事故等の状況を十分に把握するとともに、地域の実情に応じて、地元住民、道路管理者、交通管理者、道路利用者等の関係者との合意形成を踏まえて実施するものとします。

また、同一路線において、駐輪場の整備や無電柱化、バリアフリー等の他の事業計画がある場合には、適宜、各事業計画等と整合を図り、整備形態、整備時期等を決定するものとします。

●将来的な自転車通行空間の創出を見据えた整備

自転車通行空間の整備を実施しない場合においても、将来的に自転車専用通行帯等の整備が容易にできるように、車道幅員に余裕を設けることなど自転車の通行に配慮して整備するものとします。

●道路管理者の違いによらない通行空間の確保

国道や他都市と接続する都市計画道路等については、各道路管理者の自転車ネットワーク計画のほか、接続性、地域特性等も考慮して自転車通行空間の整備を検討するものとします。

5.3 局所的な安全対策

(1) 基本となる考え方

歩行者や自転車等の局所的な安全対策として、重点エリア内の路線や地域間を結ぶ幹線道路以外においても、主に以下の視点等から安全対策が必要な路線等については、適宜、局所的な自転車通行空間整備を実施するものとします。

●局所的な安全対策が必要な路線

例1：自転車関連事故が頻発して発生している路線又は発生する可能性のある路線

例2：道路管理者や交通管理者の判断により、安全対策が必要と考えられる路線 など

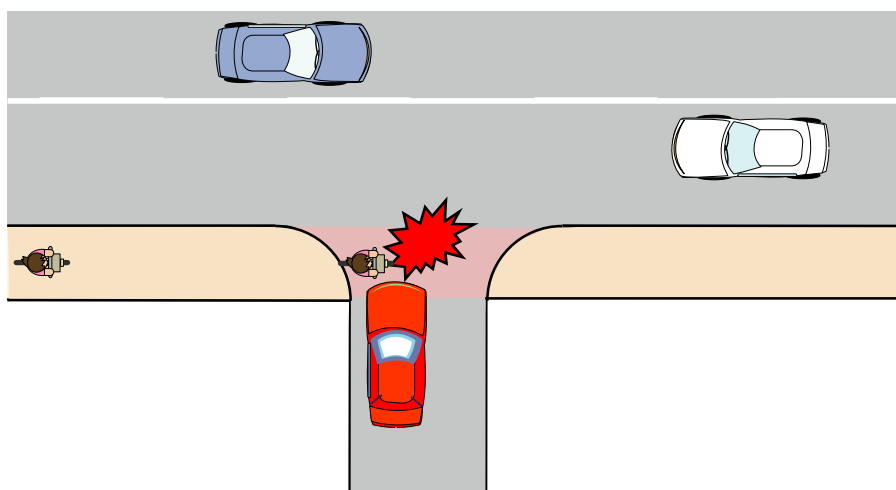


図 5-2 細街路の事故図、交差点付近の事故図などのイメージ図

(2) 整備形態の選定

整備形態の選定にあたっては、国のガイドラインや自転車総合計画の方針等を踏まえ、自転車は「車両」であることを原則として選定するものとします。整備形態は、路線毎の自動車の規制速度及び交通量等の交通状また、同一路線でも区間によって道路の幅員・形状等が異なる場合は、区間ごとの道路形状等に応じて、適宜、整備形態を選定するものとします。

(6.1 整備形態の選定の考え方 (P27参照)) 況や道路横断面構成等を踏まえ、適切な区間設定を行った上で選定します。

6. 整備形態の選定

6.1 整備形態の選定の考え方

整備形態の選定にあたっては、国のガイドラインや自転車総合計画の方針等を踏まえ、自転車は「車両」であることを原則として選定するものとします。

整備形態は、路線毎の自動車の規制速度及び交通量等の交通状況や道路横断面構成等を踏まえ、適切な区間設定を行った上で選定します。

なお、選定にあたっては自動車の規制速度の抑制や車線数の削減又は車道幅員の縮小等の交通規制の見直し等も検討した上で選定するものとします。

整備にあたっては、既存の道路断面を再配分することを基本とし、整備区間前後の状況等も考慮して連続性を確保するものとします。

整備形態は、以下の5つの整備形態から選定するものとし、具体的な選定方法については、「6.2 整備選定フロー」に基づき、選定するものとします。

表 6-1 整備形態の概要

整備形態	構造等
自転車道	縁石等の工作物により、構造的に分離された自転車専用の通行空間
自転車専用通行帯	交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯
車道混在（矢羽根型路面表示）	自転車の通行位置や進行方向を車道に明示することにより、自転車と自動車が車道で混在することを示した通行空間
車道混在（ピクトグラム表示）	
啓発帯（ピクトグラム表示）	自転車歩行者専用道路において、自転車の通行位置や進行方向を明示することにより、歩行者と自転車に対して安全啓発を促す啓発帯

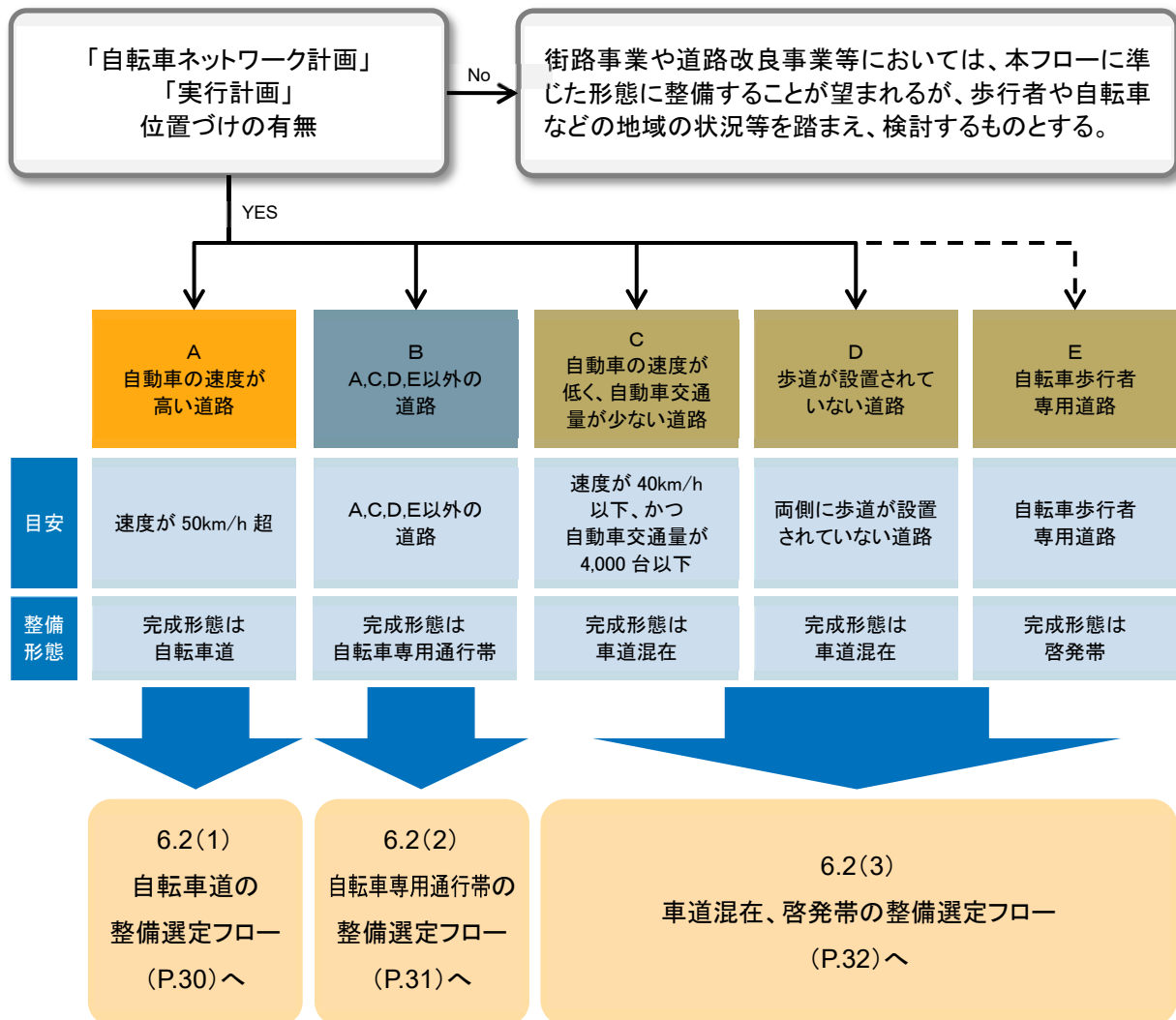
表 6-2 整備形態ごとの整備イメージ

整備形態	整備イメージ	
自転車道（一方通行）	<ul style="list-style-type: none"> ●通行空間の全て又は部分的に着色（青系色を基本とする） 	
自転車専用通行帯	<ul style="list-style-type: none"> ●通行空間の全て又は部分的に着色（青系色を基本とする） 	
車道混在 （矢羽根型路面表示）	<ul style="list-style-type: none"> ●矢羽根型路面表示（青系色を基本とする） ●自転車マーク ●矢印表示 	
車道混在 （ピクトグラム表示）	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車マーク ●矢印表示 	
啓発帯 （ピクトグラム表示）	<ul style="list-style-type: none"> ●啓発シール 	

なお、整備形態別の構造基準や規格等については、「7. 構造基準 (P.34)」に詳細を記載しています。

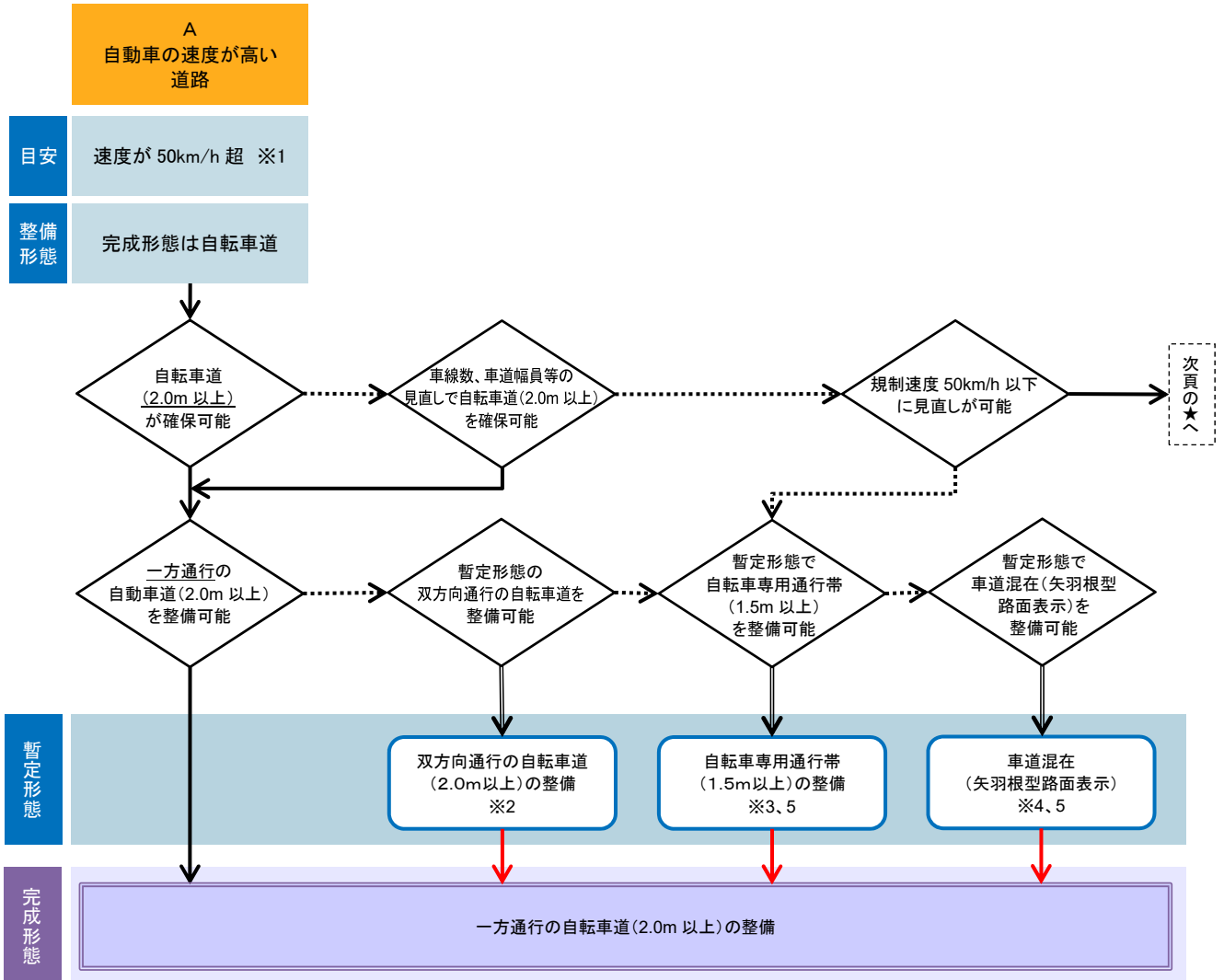
6.2 整備選定フロー

国土交通省・警察庁から発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月策定、平成28年7月改定）に基づき、整備形態は路線毎の自動車の規制速度及び交通量に応じて選定することを基本としますが、道路の状況によっては、通行位置を明示することで、啓発や注意喚起の対策を行うことも可能とします。



(1) 自転車道の整備選定フロー

完成形態が自転車道となる路線の整備選定フローを以下に示します。



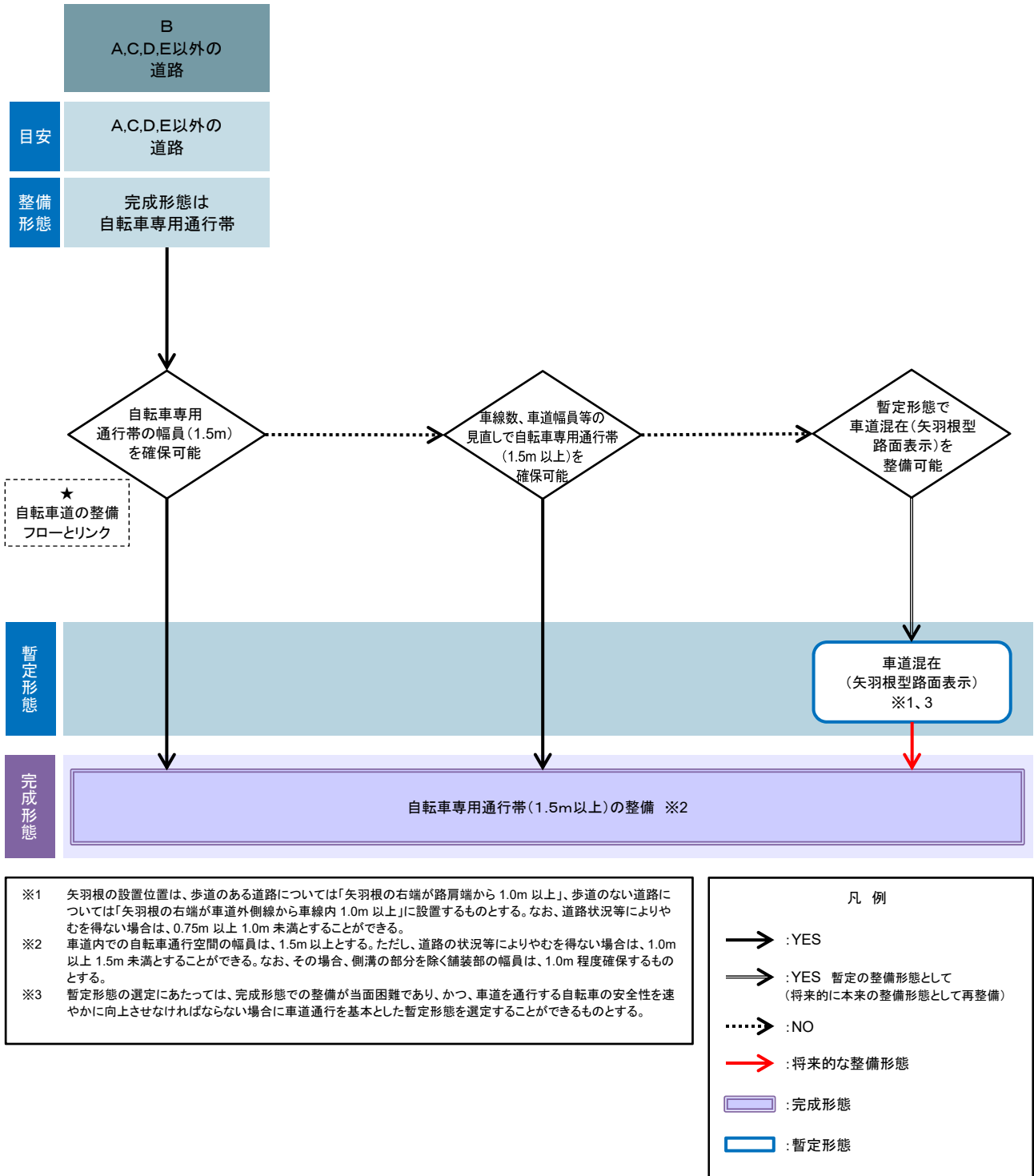
- ※1 現状「設計速度」がない道路があることなどから、「規制速度」を用いることを基本とする。ただし、「規制速度の見直しを検討している道路」や「速度規制が行われていない道路等」については、当該道路の役割や沿道状況等を踏まえ、必要に応じ、「実勢速度」を用いることもできるものとする。なお、その場合の「実勢速度」とは、警察庁の基準によると、ある区間を走行する車両の速度を低い順番から並べた場合に、全体の 85% が含まれる速度とされている。
- ※2 1. 自転車道は一方通行を原則とする。
2. 幅員は 2.0m 以上とし、自転車車の交通状況等を考慮して決定する。ただし、地形の状況等やむを得ない場合は 1.5m まで縮小することができる。
3. やむを得ず暫定形態として双方通行とする場合には、2.0m よりも余裕を持った幅員構成とすることが望ましい。また、次の全ての条件を満たすこととする。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ネットワーク区間構成段階で一方通行の規制をかけることができること。
4. 曲線部で必要な区間又は縦断勾配 5% 以上の区間、その他必要な箇所では走行上の安全を考慮し、+0.5m 以上拡幅するものとする。
5. 横断勾配については、2% を標準とする。
6. 例えば、2.5m 以上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。
- ※3 車道内での自転車通行空間の幅員は、1.5m 以上とする。ただし、道路の状況等によりやむを得ない場合は、1.0m 以上 1.5m 未満とすることができる。なお、その場合、側溝の部分を除く舗装部の幅員は、1.0m 程度確保するものとする。
- ※4 車道内での自転車通行空間の幅員は、1.0m 以上とする。ただし、道路の状況等によりやむを得ない場合は、0.75m 以上 1.0m 未満とすることができる。
- ※5 暫定形態の選定にあたっては、完成形態での整備が当面困難であり、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車道通行を基本とした暫定形態を選定することができるものとする。

凡例

- : YES
- ⇒ : YES 暫定の整備形態として (将来的に本来の整備形態として再整備)
- : NO
- (赤) : 将来的な整備形態
- (紫) : 完成形態
- (青) : 暫定形態

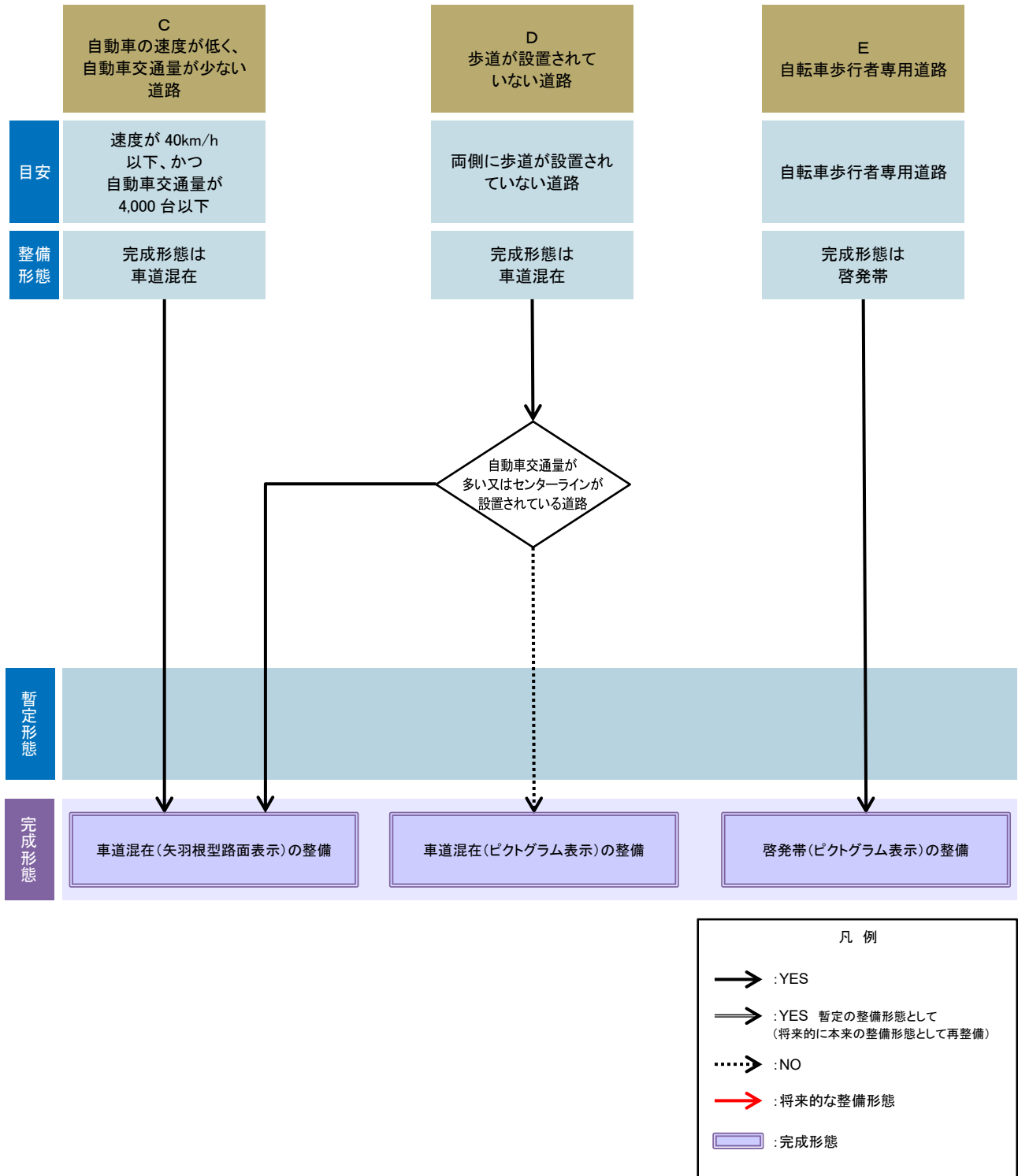
(2) 自転車専用通行帯の整備選定フロー

完成形態が自転車専用通行帯となる路線の整備選定フローを以下に示します。



(3) 車道混在、啓発帯の整備選定フロー

完成形態が車道混在、啓発帯となる路線の整備選定フローを以下に示します。



6.3 暫定形態による整備の考え方

(1) 基本となる考え方

暫定形態での整備は、現に車道通行している、もしくは今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性の向上を図ることを目的とします。

そのため、整備選定フローに基づき、完成形態での整備が当面困難であり、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、車道通行を基本とした暫定形態により整備を行うものとし、各地域の実情に応じて適宜、検討するものとします。

なお、暫定形態での整備後、交通状況等が変化した場合には、必要に応じて完成形態への見直しを行うものとします。

(2) 整備要件

①暫定形態としての双方向通行の自転車道の整備

- 完成形態として一方通行の自動車道の整備は困難であるが、暫定形態として双方向通行の自転車道の整備が可能な場合

②暫定形態としての自転車専用通行帯の整備

- 完成形態での一方通行の自動車道および暫定形態での双方向通行の自転車道の整備は困難であるが、暫定形態として自転車専用通行帯の整備が可能な場合

③暫定形態としての車道混在（矢羽根型路面表示）の整備

- 完成形態での一方通行の自動車道及び暫定形態での双方向通行の自転車道、暫定形態での自転車専用通行帯の整備は困難であるが、暫定形態として車道混在の整備が可能な場合
- 完成形態として自転車専用通行帯の整備は困難であるが、暫定形態として車道混在の整備が可能な場合

7. 構造基準

7.1 整備形態別の標準断面

整備形態別の標準断面や留意事項を以下に示します。

(1) 自転車道

自転車道を選定する際は、整備対象路線の自動車の規制速度が50km/h超の場合とする。また、自転車道は、一方通行を基本とする。ただし、地域の実情に応じて双方向通行とする場合には、暫定形態として扱うものとする。

- 分離工作物：自転車道と車道の高さ 15cm 以上の分離工作物として縁石を設置するものとする。なお、柵等の分離工作物はできる限り設置しないものとし、排水機能が損なわれないように留意する。
- 幅員：2.0m 以上とし、当該道路の自転車の交通状況を考慮して定める。ただし、やむを得ない場合は 1.5m まで縮小することができる。なお、縦断勾配 5%以上の区間及びその他必要な箇所では、走行上の安全性を考慮して自転車道の幅員を 0.5m以上拡幅するものとする。
- 路面の着色：通行空間の全て又は部分的に着色する。（青系色を基本とする）
自転車の逆走を防止するため、進行方向を示した路面表示を設置するものとする。なお、設置間隔は各交差点の起終点及び 30m程度の間隔とする。
（規格については 7.2 法定外表示等の規格（P.40）参照）
- 横断勾配：2%を標準とする
- 留意点：自転車道は普通自転車に当該自転車道を通行する義務が生じる。（歩道や車道通行不可）
「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（以下「標識令」）に規定する道路標識・標示を設置することが望ましい。

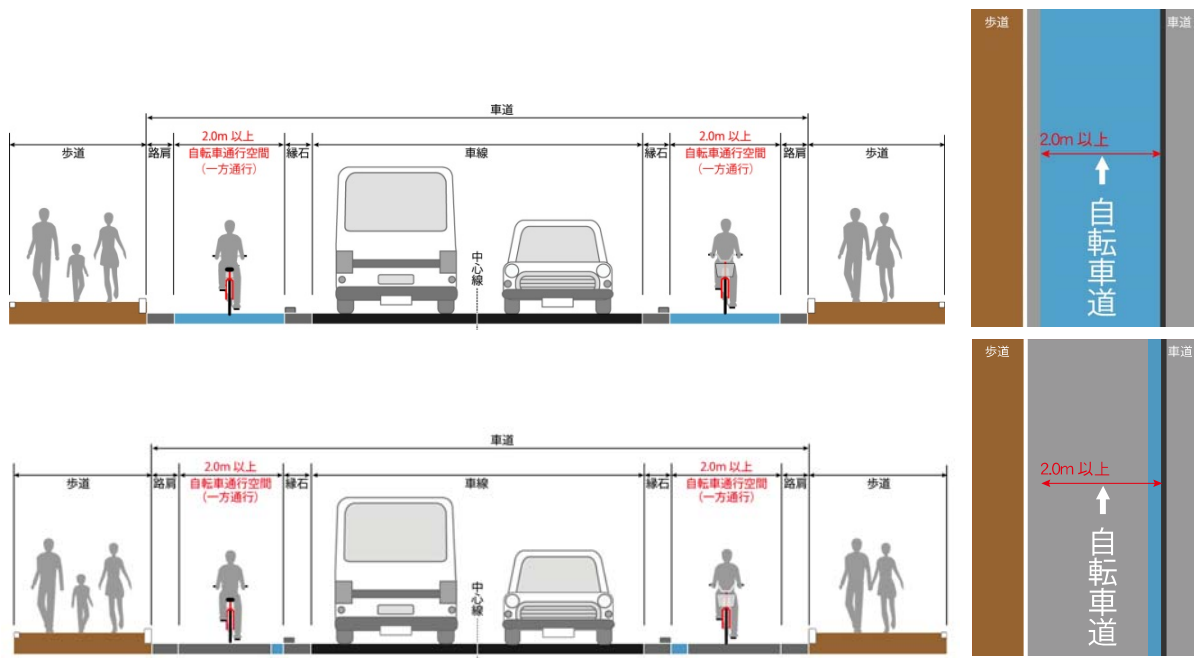


図 7-1 自転車道の標準断面

(2) 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯を選定する際は、整備対象路線の自動車交通量が4000台以上又は規制速度が50kmの場合とする。なお、自転車道の整備が当面困難な場合においても、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、暫定の整備形態として選定できるものとする。

- 幅員：1.5m 以上を確保することが望ましいが道路の状況等によりやむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満とすることができる。なお、その場合、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。
- 路面の着色：通行空間の全て又は部分的に着色する。（青系色を基本とする）
自転車の逆走を防止するため、進行方向を示した路面表示を設置するものとする。なお、設置間隔は各交差点の起終点及び30m程度の間隔とする。（規格については、7.2 法定外表示等の規格（P.40）参照）
- 留意点：「標識令」に規定する道路標識・標示の設置が必要となる。
自転車専用通行帯への通行を促す「誘導サイン」を交差点起点部に適宜、設置するものとする。（規格については、7.2 法定外表示等の規格（P.40）参照）

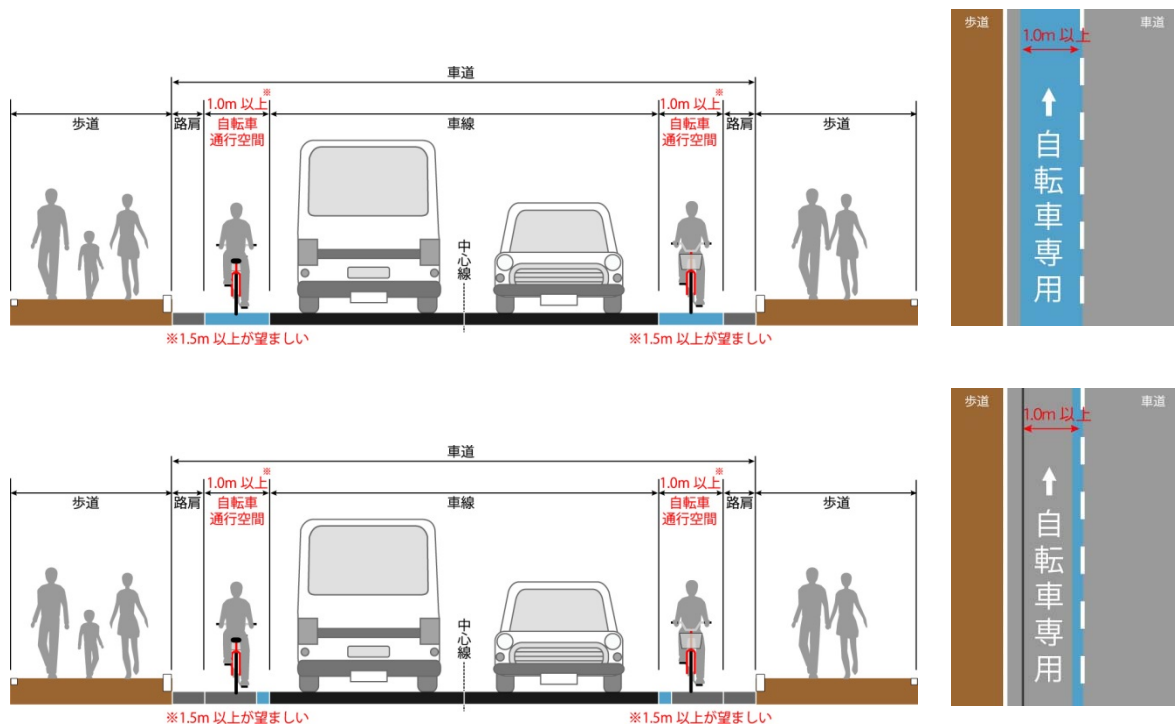


図 7-2 自転車専用通行帯の標準断面

(3) 車道混在（矢羽根型路面表示）

車道混在（矢羽型路面表示）を選定する際は、整備対象路線の規制速度が40km/h以下かつ自転車交通量が4,000台以下の道路である場合とする。なお、自転車道や自転車専用通行帯の整備が当面困難な場合においても、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、暫定の整備形態として選定できるものとする。

- 設置位置：歩道のある道路にあつては、矢羽根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ものとする。
歩道のない道路にあつては、矢羽根の右端が車道外側線から車線内 1.0m以上（現地の交通状況に応じて 0.75m以上とすることもできる）離れた位置となるように設置するものとする。（規格については、7.2 法定外表示等の規格（P.40）参照）
- 設置間隔：矢羽根表示は単路部は 3.0m 間隔、交差点内は 1.0m 間隔で設置するものとする（青系色を基本とする）。また、自転車の進行方向を示す路面表示を各交差点の起終点及び 30m程度の間隔で設置するものとする。（規格については、7.2 法定外表示等の規格（P.40）参照）
- 留意点：矢羽根型路面表示への通行を促す「誘導サイン」を交差点起点部に適宜、設置するものとする。（規格については、7.2 法定外表示等の規格（P.40）参照）

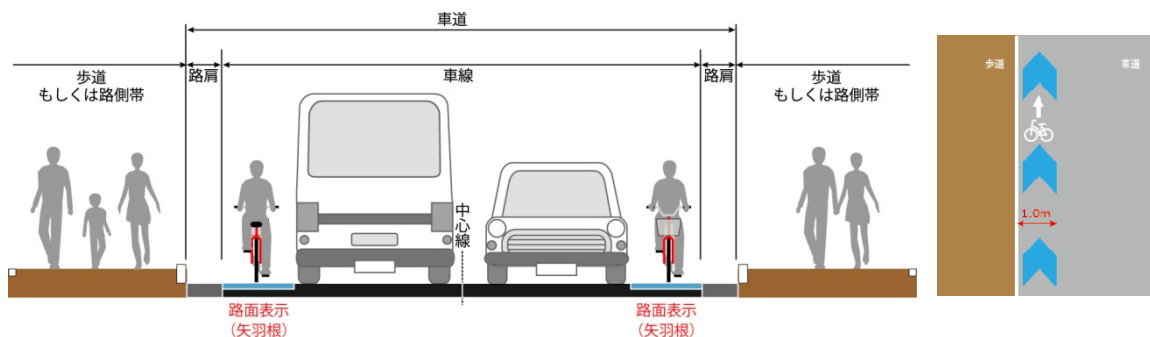


図 7-3 車道混在（矢羽型路面表示）の標準断面

(4) 車道混在（ピクトグラム表示）

車道混在（ピクトグラム表示）を選定する際は、整備対象路線の両側に歩道が設置されておらず、自動車交通量が少ない又はセンターラインが設置されていない道路である場合とする。

- 設置位置：車道外側線が設置されている道路にあつては、ピクトグラム表示の右端が外側線から 1.0m以上の位置となるように設置するものとする。なお、車道外側線が設置されていない道路にあつては、ピクトグラム表示の左端が車道端部から概ね 1.0mの位置となるように設置するものとする。（規格については、7.2 法定外表示等の規格（P.40）参照）
- 設置間隔：ピクトグラム表示は、各交差点の起終点及び 10m程度の間隔で設置するものとする。
- 留意点：自動車の速度を抑制する必要がある場合は、ハンプ、狭さく、サイン等の物理的デバイスを設置することを検討するものとする。

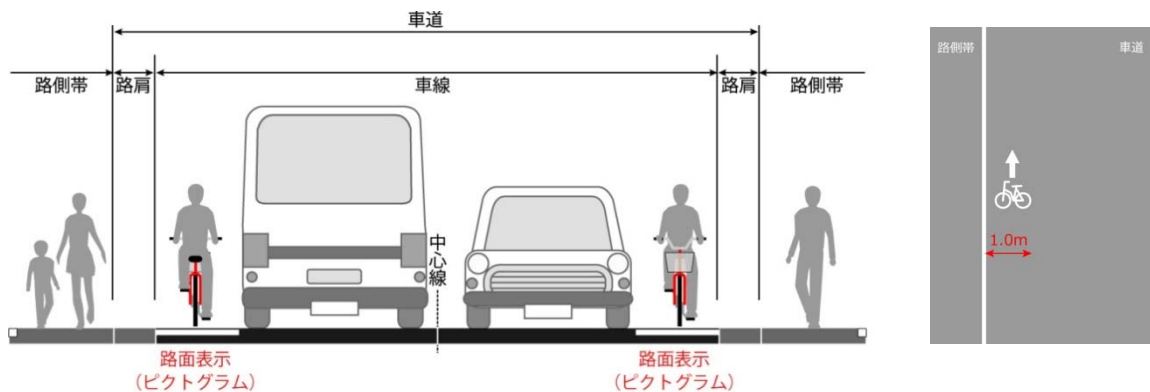
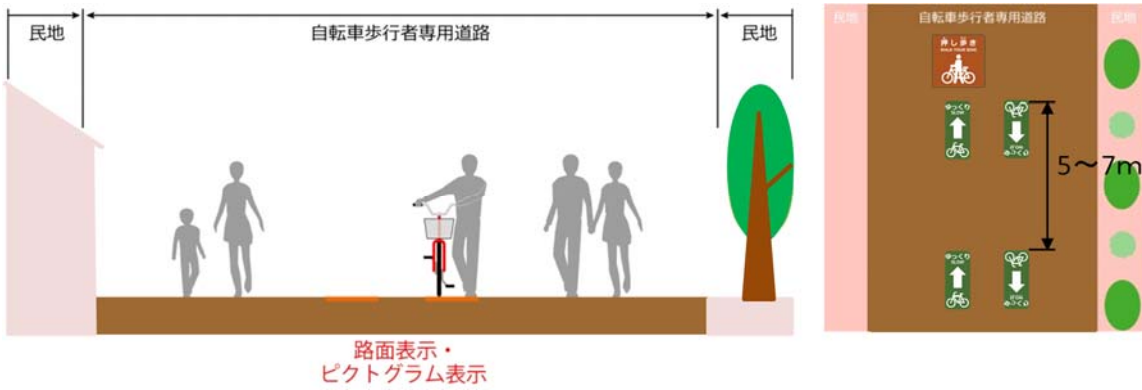


図 7-4 車道混在（ピクトグラム表示）の標準断面

(5) 啓発帯

自転車歩行者専用道路への啓発帯の設置は、自転車の通行位置や通行方法、進行方向を明示することにより、歩行者と自転車に対して安全啓発を促すことを目的とする。

- 設置位置：歩行者動線や地域特性、景観等に考慮して決定する。
- 設置間隔：自転車の通行位置に 5~7m 間隔で設置



啓発帯シール

図 7-5 啓発帯（ピクトグラム表示）の標準断面

7.2 法定外表示等の規格

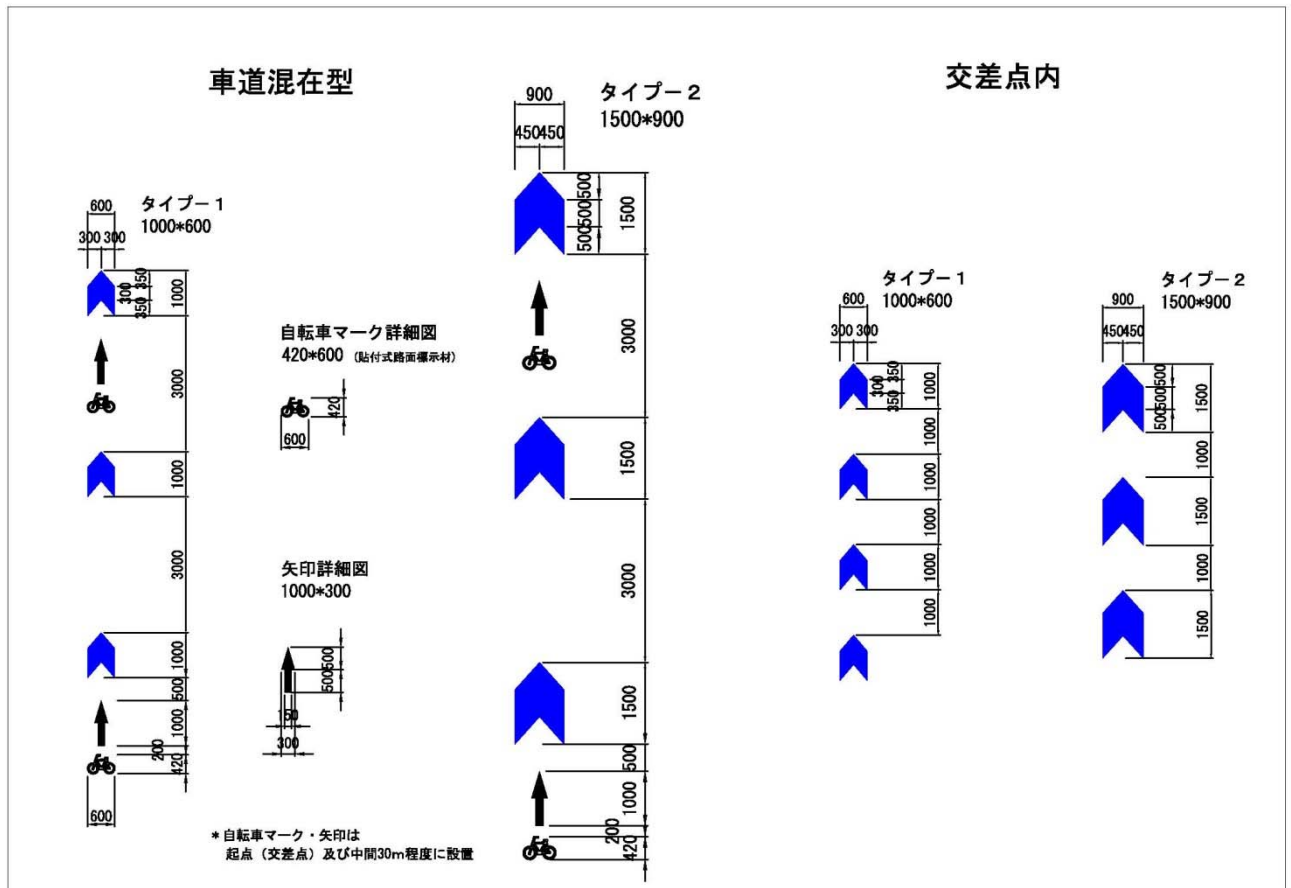
整備効果を最大限に発現するためには、自転車利用者だけでなく、全ての道路利用者に自転車の通行方法や通行位置等を分かりやすく周知することが重要です。

そのため、自転車通行空間であることを示す道路標識や道路標示に加えて、法定外の路面表示や誘導サイン（看板）を各整備形態に応じて適切に設置するものとする。

なお、国のガイドラインでは、矢羽根型路面表示やピクトグラムの法定外表示の仕様を標準化しており、本市においてもそれに準じた規格を標準とする。

(1) 矢羽根型路面表示

矢羽根型路面表示の仕様は以下を標準とする。



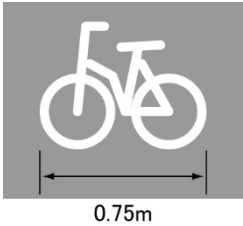
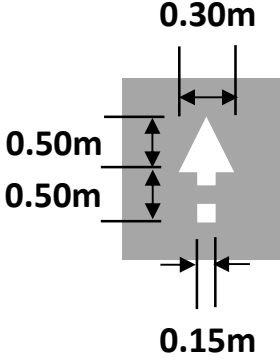


(夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、縁に白線を設置する等の対応を取るものとする)

図 7-6 矢羽根型路面表示の仕様

(2) ピクトグラム表示等

ピクトグラム表示等の規格は以下を標準とする。

表 7-1 ピクトグラム表示等の仕様

路面表示		
自転車	進行方向	二段階右折時の滞留スペース
 <p>0.75m</p>	 <p>0.30m 0.50m 0.50m 0.15m</p>	
啓発シール		
		

(3) 誘導サイン（看板）

● 自転車専用通行帯の誘導サイン

自転車専用通行帯を設置する際は、自転車専用通行帯への通行を促す「誘導サイン」を交差点起点部に適宜、設置するものとする。



● 矢羽根型路面表示の誘導サイン

矢羽根型路面表示を設置する際は、矢羽根型路面表示への通行を促す「誘導サイン」を交差点起点部に適宜、設置するものとする。



(4) その他留意点

● 走行性への配慮

路面表示等の設置にあたっては、自転車が滑りにくい材質を用いることや、自転車の走行性能を妨げないように重ね塗りしないこと等、施工方法に留意するものとする。

● 建築限界

誘導サイン（看板）を設置する場合は、その設置位置により、車道、自転車道、歩道それぞれの建築限界を遵守するものとする。

7.3 交差点部の構造

(1) 基本となる考え方

交差点部の設計にあたっては、ガイドラインで示された以下の5つのポイントを踏まえ、検討するものとする。

- | | |
|-------------------|-----------------|
| ①分離形態の連続性 | ②通行空間の直線的な接続 |
| ③交差点内の通行空間の明確化 | ④左折巻き込みに対する安全対策 |
| ⑤二段階右折時の滞留スペースの確保 | |

① 分離形態の連続性

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、前後の自転車通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、安易に自転車通行空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 通行空間の直線的な接続

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通行空間は、直線的に接続することを基本とするものとする。

③ 交差点内の通行空間の明確化

交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、一方向通行の自転車道や自転車専用通行帯、車道混在の整備においては、交差点内の自転車の通行位置に矢羽根型路面表示を設置するものとする。

なお、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も、矢羽根型路面表示を設置するものとする。

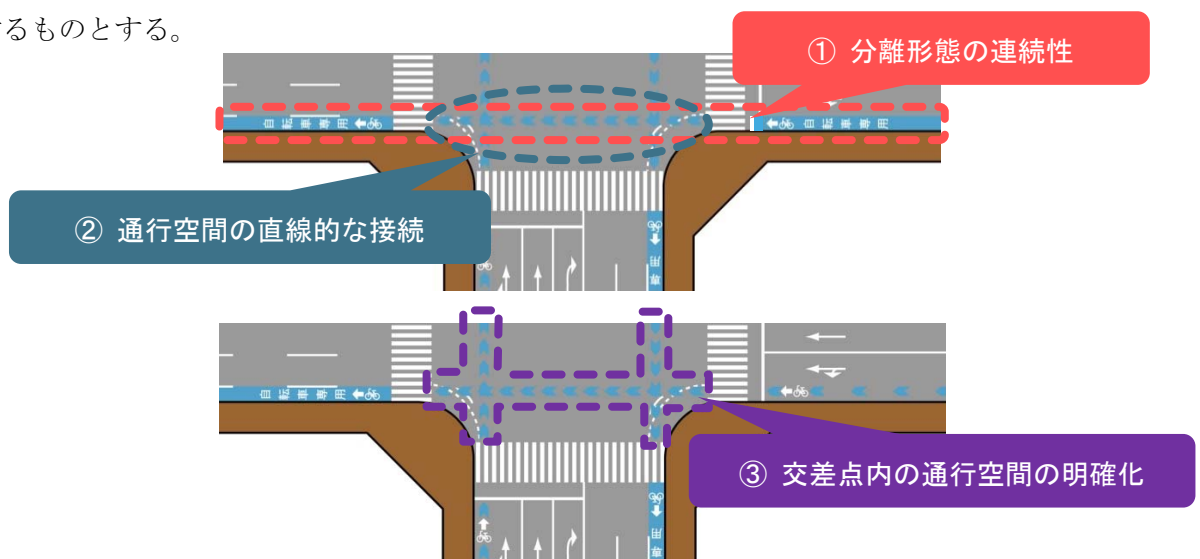


図 7-7 交差点部の設計の基本的な考え方のイメージ図 (1/3)

④ 左折巻き込みに対する安全対策

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の分離を検討するものとする。また、自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることも併せて検討するものとする。

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の実施が困難な場合には、矢羽根型路面表示を設置した上で、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。

なお、交差点によっては、「直進の自転車及び左折の自転車が多い場合」や「Y字交差点等の特殊な形状により、自転車と自動車あるいは歩行者との危険な交錯が発生する場合」等があることから、このような場合においては、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。

⑤ 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矢羽根型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から、それを示す路面表示を設置するものとする。また、右折自転車が多く、自転車が滞留しきれない場合や三叉路等においては、必要に応じて、歩道を切り込むこと等により、滞留スペースの確保を検討するものとする。



図 7-8 交差点部の設計の基本的な考え方のイメージ図 (2/3)

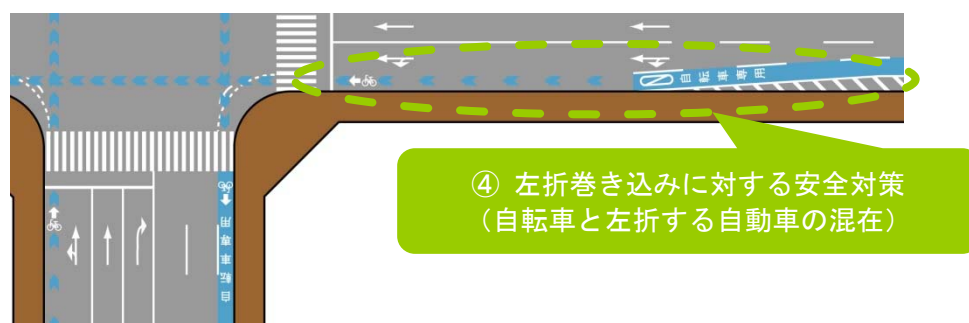


図 7-9 交差点部の設計の基本的な考え方のイメージ図 (3/3)



図 7-10 交差点部の設計事例

(2) 交差点の形態別の設計例

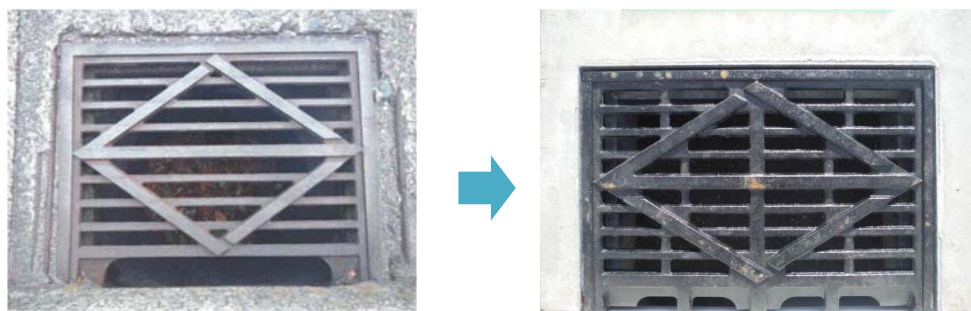
交差点部の形態には、「標準的な十字交差点」、「T型交差点」、「Y型交差点」、「X型交差点」、「ラウンドアバウト」等といった様々な形態があることや信号灯器、道路標示の状況も現地の状況によって様々であることなど、自転車の通行位置や通行制御には慎重な検討が必要です。

各交差点における整備形態別の設計例の詳細については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）」、「自転車利用環境整備のためのキーポイント（公益社団法人 日本道路協会）」、「平面交差の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引（一般社団法人 交通工学研究会）」などの図書を参考に検討するものとする。

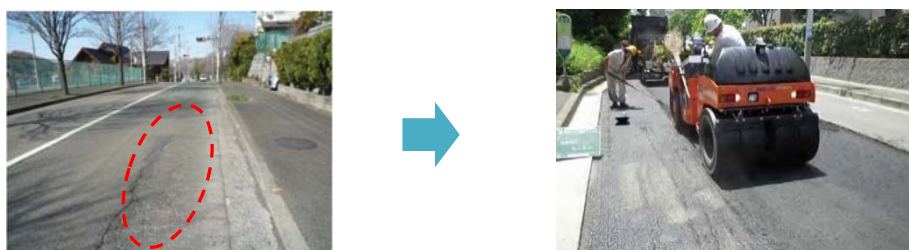
7.4 その他配慮事項

(1) 走行性向上のための配慮

自転車通行空間となる車道左側端の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性を確保し、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努める必要があります。そのため、旧型雨水枡蓋を標準タイプ等に変更することやわだちを解消する舗装補修工事などを合わせて実施します。対策を講ずる際には、自転車の視認性、走行性などを妨げることがないように、配慮します。



旧型雨水枡蓋は標準タイプの雨水枡蓋等へ交換



わだちの対応

図 7-11 走行性向上のための対策の例

(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省道路局・警察庁交通局)、
横浜市自転車総合計画)

(2) 特殊部での配慮

1) バス停部における設計上の配慮

- バス停部では、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します。
- バス交通が多くない路線では、注意喚起を行い、前後の区間と同様に自転車通行空間を直線的に連続させるものとします。
- 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、自転車通行空間を連続させるものとします。
- 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通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します。

2) パーキングメーター部における設計上の配慮

- パーキングメーター部について、利用率が低い場合や周辺に路外駐車場等の整備が進んだ場合等は、自転車通行空間を確保するため、撤去の必要性を検討するものとします。

(3) 普通自転車歩道通行可規制の見直しの検討

歩道に「普通自転車歩道通行可」規制の指定がある区間については、自転車道及び自転車専用通行帯による整備が実施された後の歩道の自転車通行のあり方を十分に検討することが必要です。

国のガイドラインでは、自転車道及び自転車専用通行帯による整備を実施した後、「普通自転車歩道通行可」の交通規制は原則解除することとされていますが、車道の交通状況や沿道利用状況などから画一的に規制を見直すことや指定をかけないことで課題が発生する場合もあることから、本市では各実行計画の策定や交通管理者との調整、地域との合意形成を十分に図り、検討を行うものとします。

