

松本市自転車通行空間整備ガイドライン

令和4年4月

松本市

アウトライン

| | |
|----------------------------------|----|
| I. はじめに | 1 |
| 1. 本ガイドライン策定の背景と目的 | 1 |
| 2. 本ガイドラインの位置づけ | 2 |
| 3. 本ガイドラインの適用範囲 | 2 |
| II. 自転車通行空間整備の基本方針 | 3 |
| 1. 国における整備方針の考え方 | 3 |
| 1-1 完成形態 | 3 |
| 1-2 暫定形態 | 4 |
| 2. 本市における整備方針の考え方 | 5 |
| 2-1 自転車道 | 5 |
| 2-1-1 幅員 | 6 |
| 2-1-2 道路標識・道路標示、路面表示等 | 6 |
| 2-1-3 分離工作物等 | 7 |
| 2-1-4 通行方法 | 8 |
| 2-2 自転車専用通行帯 | 10 |
| 2-2-1 幅員 | 11 |
| 2-2-2 道路標識・道路標示、路面表示等 | 11 |
| 2-2-3 一方通行道路における自転車専用通行帯規制 | 11 |
| 2-3 車道混在 | 13 |
| 2-3-1 矢羽根型路面表示 | 14 |
| 2-3-2 自転車ピクトグラムと矢印 | 18 |
| 2-4 共通項目 | 20 |
| 2-4-1 自転車ネットワーク端部の処理 | 20 |
| 2-4-2 道路区分別の整備方針 | 20 |
| 2-4-3 交差点部の自転車横断帯の対応 | 21 |
| 2-4-4 バス停付近における自転車専用通行帯の対応 | 22 |
| 2-4-5 バス停付近における車道混在の対応 | 22 |
| 2-4-6 グレーチングの対応 | 23 |
| 2-4-7 道路整備にかかる塗料の材質について | 23 |
| III. 用語説明 | 24 |
| IV. 付録 | 27 |

I. はじめに

1. 本ガイドライン策定の背景と目的

自転車は通勤・通学、買い物、レジャー、観光等、日常生活における身近な移動として利用されてきた。近年では、自転車は健康づくりや環境に配慮した移動手段として注目されており、その利用は国や地方公共団体で推進されている。

しかし、本市においては住民の交通ルールの認知・遵守と、自転車通行空間の整備が十分でないという課題意識から、交通安全に関する啓発と自転車通行空間の整備を行っている。

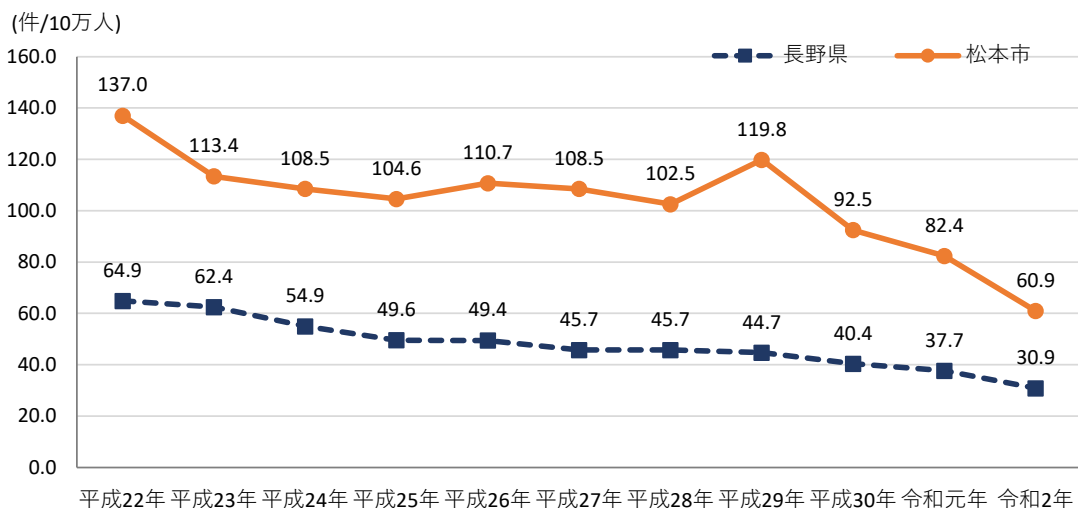
まず、交通ルールについて、自転車は道路交通法において「軽車両」として位置付けられている。歩車道の区分がある道路では原則車道を通行しなければならないなど、通行区分や通行方法、自転車に乗る者の義務が定められており、自転車と歩行者、自転車と自動車の安全な移動の確保が考えられてきた。その結果、我が国では自転車乗用中の事故死者数は大幅に減少してきた。

一方、自転車が安全に通行できる空間は整備途上であり、欧米諸国に比較して、人口あたり自転車乗用中死者数の割合が高い状況にあることや、我が国全体の全交通事故件数や自転車対自動車の事故件数は減少傾向にあるにもかかわらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況にある(国土交通省 2016)。

本市における人口 10 万人あたりの自転車事故件数をみると、2010 年の 137.0 件をピークに 2020 年には 60.9 件まで減少している(図表 1)。しかし、全県に比較すると本市では約 2 倍の事故が発生していることがわかる。この現状を踏まえて、引き続きの自転車の交通ルールの遵守及び交通マナーの向上に関するソフト面の対策と、安全な自転車通行空間の整備に関するハード面の対策が必要である。

本ガイドラインでは、本市におけるハード面に関して自転車通行空間の整備の基準と方針を示し、安全で快適な自転車通行空間の実現を目的に策定する。

図表 1. 人口 10 万人あたり自転車事故件数



出典:長野県(H22~R2):長野県警察「令和 2 年交通統計」

松本市(H22~30):松本市議会「松本市自転車利活用推進計画策定に関する提言書」

松本市(R1~2):松本防犯協会連合会・松本交通安全協会・松本警察署「令和 2 年中の防犯・交通事故のあらまし」

長野県「毎月人口異動調査」各年 10 月 より作成

2. 本ガイドラインの位置づけ

本市では、政策の方向性の1つとして、「人と人、人と街、人と自然との関係をつなぎ直し、未来に続く、しなやかなまちをつくる」ことを目指し、その実現に向けて自転車を気軽に快適に利用できるように自転車利用空間の整備等を図ることとしている。2021年の「松本市自転車活用推進計画」の策定にあわせ、市内の自転車通行空間整備における基準を定めるものである。

本ガイドラインは国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月策定、平成31年4月改正)」(以下、「国のガイドライン」)に準拠して策定するものであるが、松本市自転車活用推進計画の方針と合わせながら、今後に得られる技術的な知見や統計データ、法制度の改正を踏まえて順次改正していく。

なお、本ガイドラインの適用によって自転車通行空間を確保しようとしたとき、道路の構造上、利用者の安全性や利便性が損なわれる場合には、代替案を検討することができるものとする。

3. 本ガイドラインの適用範囲

本ガイドラインは、2022年4月以降に松本市内で自転車通行空間整備を計画する場合に適用する。

ただし、例外として、整備路線に国道や県道が含まれる場合は、各道路管理者と協議のうえ、整備方針を決定するものとする。また、Japan Alps Cycling Road等の他地域と整備方針の統一を図る必要がある場合には、本ガイドラインは適用外にできるものとする。

II. 自転車通行空間整備の基本方針

1. 国における整備方針の考え方

国のガイドラインでは、自転車通行空間の整備にあたり、自転車ネットワーク路線において歩行者と自転車の安全性、快適性の向上の観点から、交通状況(自動車の規制速度及び交通量等)や道路状況(道路横断面構成)を踏まえた適切な区間設定を行い、「自転車道」「自転車専用通行帯」「自転車と自動車を車道で混在(車道混在)」のいずれかの自転車通行空間を整備することが示されている。従来のガイドラインでは自転車道と自転車歩行者道の活用を検討していたが、2016年のガイドライン改定により上記3つの空間を柔軟に組み合わせることでネットワークを形成することとした。については、自転車通行空間の整備にあたり、「完成形態」と「暫定形態」の2つの考え方がある。

1-1 完成形態

完成形態とは自動車の速度や交通量に基づく整備形態のことであり、自転車は「車両」とあるという大原則を踏まえ、図表2に基づいた自転車通行空間の整備を考える。

図表2は、自動車の速度と交通量を踏まえたA～Cの区分による、自転車と自動車の分離の考え方である。自動車の速度が高い道路【A】では、自転車道と自動車道を構造的に分離するものとする。自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路【C】では、自転車と自動車は混在して通行するものとする。その他の道路【B】では、視覚的に分離するものとする。目安となる速度は原則として規制速度を用いるものとするが、速度規制が行われていない道路については、当該道路の役割や沿道状況を踏まえたうえで、実勢速度を用いるものとする。

具体的な整備形態は、【A】では自転車道を整備し、【B】では自転車専用通行帯を整備するものとする。【C】では必要に応じて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の矢羽根型路面表示(以下、矢羽根)と自転車ピクトグラム(以下、ピクトグラム)を設置するものとする。

図表 2. 交通状況を踏まえた整備形態の考え方

| | 【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(自転車と自動車が 車道で混在) |

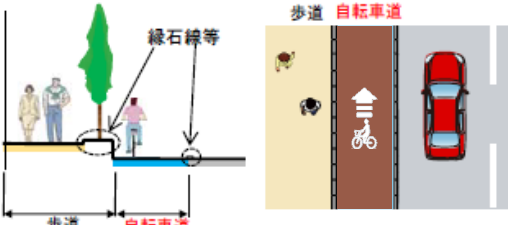

※参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016年

1-2 暫定形態

暫定形態とは車道通行を基本とした整備形態のことであり、自転車ネットワーク路線において、道路空間再配分等を行っても本来整備すべき完成形態での自転車通行空間の整備が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者、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を速やかに向上させなければならない場合に検討するものである。完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在という暫定形態として、車道上の自転車通行空間の整備を行うものとする(図表 3)。

図表 3. 基本的な整備形態イメージ

| 整備形態 | 【整備イメージ】 |
|-------------------------|---|
| 自転車道 |  <p>歩道 自転車道</p> <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p> |
| 自転車専用通行帯 |  <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <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>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>歩道 車道</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>歩道 車道 歩道 車道</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>路側帯 車道</p> |

※出典を一部加工

出典:国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016年

2. 本市における整備方針の考え方

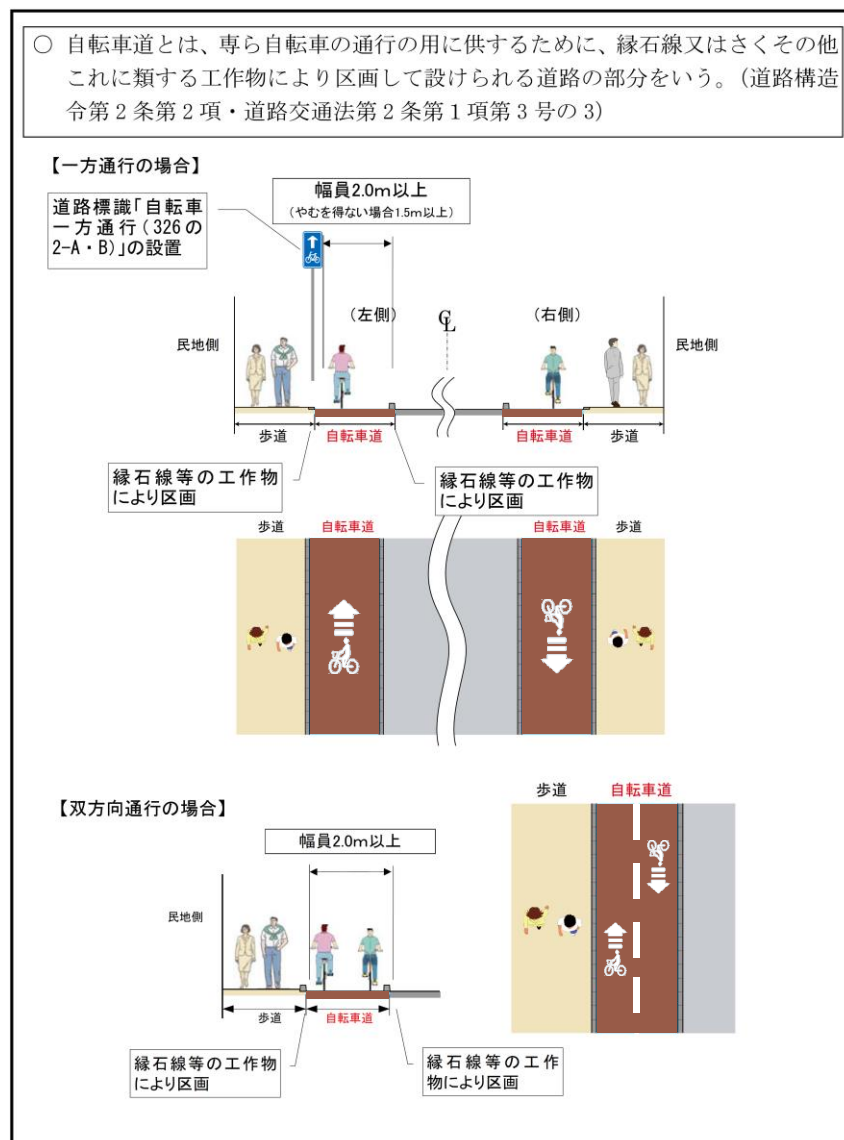
本市においても、図表 2 の考え方に基づいた完成形態の整備を基本とする。ただし、自動車の速度と交通量の条件を満たしても、道路の幅員や構造的に自転車道あるいは自転車専用通行帯の整備が困難な場合は、整備・管理コストを踏まえ、矢羽根及びピクトグラム等の設置での代替を検討することができる。

本節では、国のガイドラインによる方針を示したうえで、本市の方針を併記する。ただし、本市の方針の併記がない場合は、国のガイドラインによる方針に準拠するものとする。

2-1 自転車道

自転車道は道路交通法によれば、「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区分」とされている(図表 4)。

図表 4. 自転車道の整備イメージ



※出典を一部加工

出典:国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016年

2-1-1 幅員

幅員は2m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ものとする。地形の状況その他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。ただし、縮小する場合は、道路付属物等設置箇所など局所的なものに留めることが望ましい。

自転車交通量が歩行者交通量よりも多い場合には、歩道幅員よりも自転車道の幅員を広く確保するなど、歩行者、自転車の利用状況を考慮して決定することが望ましい。

一方通行規制を実施した自転車道においても、自転車相互の追い越しが発生することが想定されるため、自転車の通行状況を勘案した上で、幅員を検討するものとする。

自動車道の幅員は、自転車の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれのある縁石幅、道路付属物を設けるために必要な幅員を除いた有効幅員として確保することが望ましい。自転車道上に路上施設を設ける場合は、建築限界を勘案して定めるものとする。

曲線部で必要な区間、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。

やむを得ず高さのある分離工作物を設置する場合は、利用者に圧迫感を与えることがあることから、必要に応じて、片側の場合は0.25m程度、両側の場合は0.5m程度幅員に余裕を持たせることが望ましい。

2-1-2 道路標識・道路標示、路面表示等

■共通事項

自転車の通行空間を道路利用者に示すため、自転車道を示す道路標識「自転車専用(325の2)」を設置することが望ましい。

道路標識「自転車専用(325の2)」を設置する場合には、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設置するものとする。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ものとする。

また、自転車の通行方向を道路利用者に明確に示すため、自転車の通行方向を示す自転車ピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置するものとする(図表16)。

■一方通行の場合

一方通行の入口の路端に、道路標識「自転車一方通行(326の2-A)」に補助標識「始まり(505-B)」を附置した始点標識を設置するものとし、必要に応じて両面式を用いるものとする。道路交通の状況により道路標識「自転車一方通行(326の2-A)」では一方通行の入口が分かりにくい場合は道路標識「自転車一方通行(326の2-B)」に補助標識「始まり(505-B)」を附置した始点標識を用いるものとし、建築限界を遵守するうえで、必要に応じてオーバー・ハング方式等によるものとする。

一方通行の出口の路端に、道路標識「自転車一方通行(326の2-A・B)」に補助標識「終わり(507-B)」を附置した終点標識を設置するものとし、道路標識「自転車一方通行(326の2-B)」を設置する場合は、建築限界を遵守するうえで、必要に応じてオーバー・ハング方式等によるものとする。

原則として、一方通行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)」を設置するものとする。また、建築限界を遵守する上で、必要に応じてオーバー・ハング方式等を検討するものとする。

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ものとする。
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ものとする。

■双方向通行の場合

双方向通行の自動車道においては、自転車の交錯を防ぐため道路標示「中央線(205)」を設置するものとする。

双方向通行の自転車道に停止線を設置する場合、自転車道の中央から左側部分に設置するものとする。

2-1-3 分離工作物等

一般部の自転車道と車道の間には、自転車、自動車が互いに存在を認識できるように視認性に配慮し、車道から高さ15cm以上(ただし、交通安全対策上、構造上必要な場合は25cmまで高くすることができる)の縁石を設置するものとする。

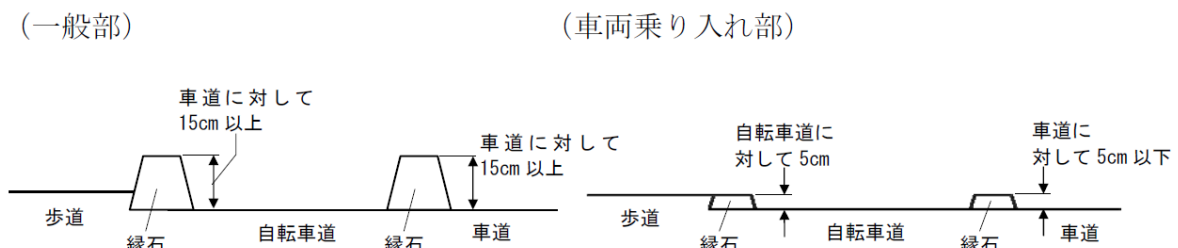
一般部の自転車道と歩道の間には、原則として車道から高さ15cm以上の縁石を設置するものとする。なお、特定道路(移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路)においては、歩道等に設ける縁石の車道等に対する高さは15cm以上が必要となる。

さく等の分離工作物は、自転車道の幅員を狭く感じさせ、自転車に圧迫感を与えることや、すれ違いや追い越し時等に接触の危険性があることから、自転車通行の安全性に配慮し、できる限り設置しないものとする。

沿道アクセスのための車両乗り入れ部を設置する場合には、自転車道と車道の間及び自転車道と歩道の間には縁石を設置するものとする。自転車道と歩道の間には縁石は自転車道から高さ5cmとし、自転車道と車道の間には縁石は車道から5cm以下とする(図表5)。

上記に示したいずれの場合も、分離工作物により排水機能が損なわれないように留意する。

図表 5. 自転車道の断面構造の例



出典:国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016年

2-1-4 通行方法

■通行方法の基本

自転車道については、自転車に当該自転車道を通行する義務があるため、一方通行規制を実施する場合は、目的地へ向かうのに遠回りになることで沿道施設への出入りが不便となり沿道の地域住民や自転車利用者等の理解が得られにくい場合があるが、双方向通行の場合は、自転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ことから、これらを踏まえて自転車は一方通行を基本とする。

なお、一方通行の自転車道にする場合には、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。その際、必要に応じて、一方通行化に伴い発生する迂回等の実態に応じた対応策についても検討するものとする。

整備に必要な道路標示や標識を図表 6 に示す。




■双方向通行の適用






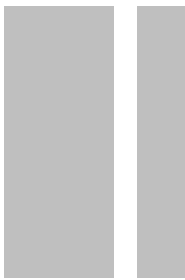
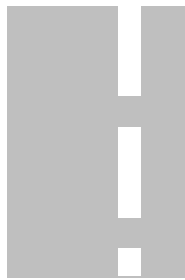

自転車道は一方通行を基本とするが、下記①～④のすべての条件を満たす特別の場合に限り、暫定的に双方向通行を適用できるものとする。

- 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

なお、既設の双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ものとする。一方通行に変更できない場合で、既設の双方向通行の自転車道が交差点部の手前で歩道(自転車歩道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。

図表 6. 自転車道の整備に必要な道路標示・標識

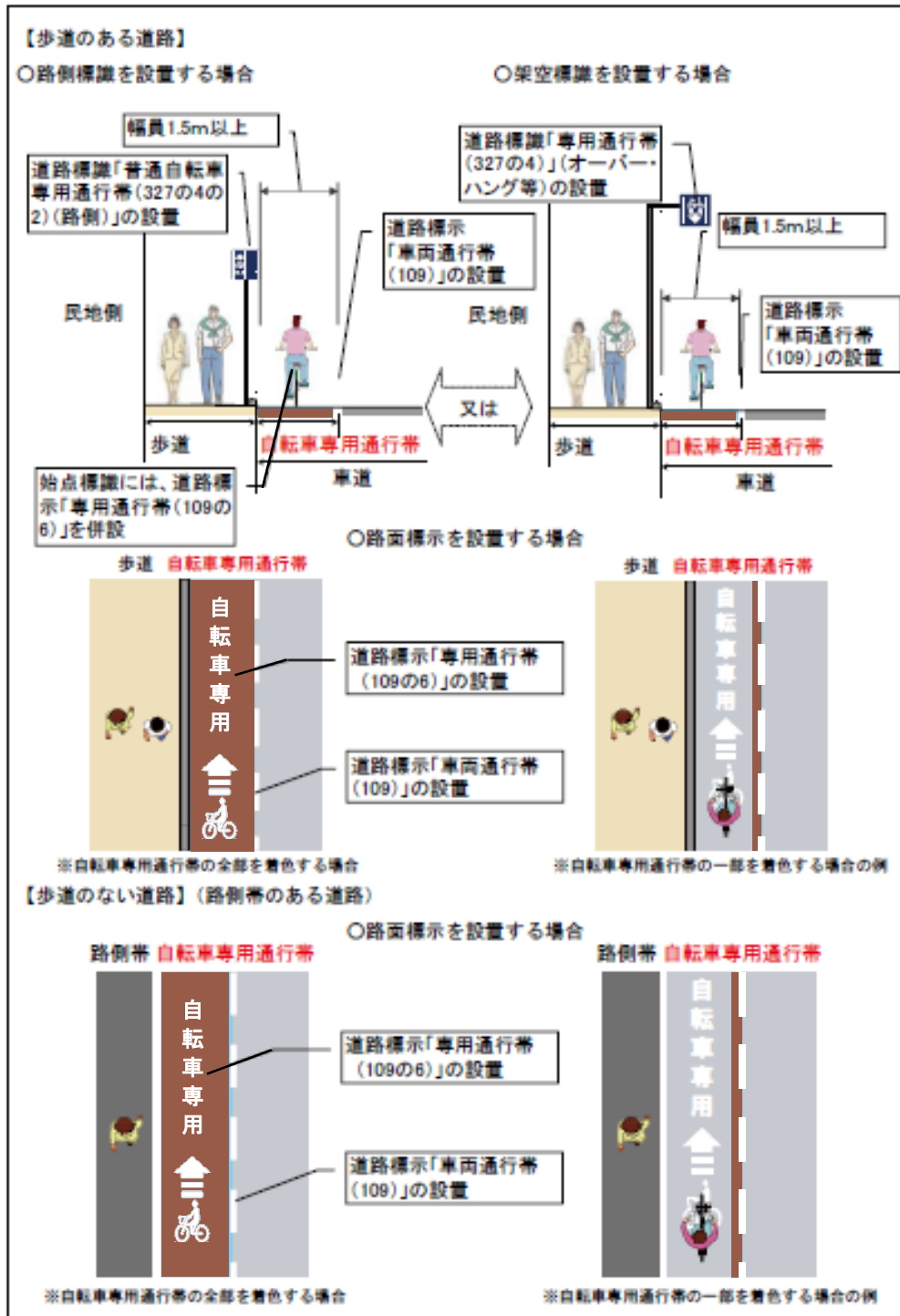
| 標示/標識 | 種類 | 番号 | |
|-------|-------|---------|--|
| 道路標識 | 自転車専用 | 325 の 2 | <p>■325 の 2</p>  |
| 道路標識 | 始まり | 505-A・B | <p>■505-A ■505-B</p>   |

| 標示/標識 | 種類 | 番号 | | | |
|-------|---------|-----------|---|--|---|
| 道路標識 | 終わり | 507-A・B・C | <p>■507-A</p>  | <p>■507-B</p> <p>ここまで</p> | <p>■507-C</p>  |
| 道路標識 | 車両進入禁止 | 303 | <p>■303</p>  | | |
| 道路標識 | 自転車一方通行 | 326の2-A・B | <p>■326の2-A</p>  | <p>■326の2-B</p>  | |
| 道路標示 | 中央線 | 205 | 1 | 2(1以外のとき) | |
| | | | <p>■道路の右側部分にはみ出して通行してはならないことを特に示す必要がある道路に設置する場合</p>  | <p>■ペイント又はこれに類するものによるとき</p>  | <p>■道路鋸、石又はこれらに類するものによるとき</p>  |

2-2 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯とは、道路交通法第二十条第二項の道路標識により指定される、車両通行帯の設けられた道路において、自転車が通行しなければならない車両通行帯をいう(図表 7)。

図表 7. 自転車専用通行帯の整備イメージ



※出典を一部加工

出典:国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016年

2-2-1 幅員

国のガイドラインによれば、幅員は「自転車の安全な通行を考慮し、1.5m 以上を確保するものとする。ただし、道路の状況等によりやむを得ない場合(交差点の右折車線設置箇所等、区間の一部において空間的制約から 1.5m 確保が困難な場合)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。なお、縮小する場合であっても局所的なものに留めると共に、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を 1.0m 程度確保することが望ましい」としている。

本市においても、同様の幅員を基本として整備するものとする。本市の整備済みの自転車専用通行帯の幅員は 1.0～1.5m であり、自転車専用通行帯の新規整備にあたっては、道路の構造を踏まえて幅員を確保するものとする。

なお、本市は冬季には積雪もあることから、幅員確保の際は、可能であれば一次堆雪幅(除雪などによって側方に寄せられた雪を一時的に堆雪する部分)を考慮して、より広い幅員を検討できるものとする。

2-2-2 道路標識・道路標示、路面表示等

国のガイドラインによれば、「道路標識「車両通行帯(109)」に併せて、自転車専用通行帯を示す道路標識「専用通行帯(327 の 4 又は 327 の 4 の 2)」、又は、道路標示「専用通行帯(109 の 6)」を設置するものとする」としており、文字や記号の色彩は白としている(図表 8)。

本市においても、自転車専用通行帯の新規整備にあたっては上記と同様の仕様を基本とする。ただし、レーンは通行帯全部をベンガラ色に着色するとし、2-3-1 節に示す色彩を基本とする。

2-2-3 一方通行道路における自転車専用通行帯規制

補助標識「自動車・原付」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。

図表 8. 自転車専用通行帯の整備に必要な道路標示・標識

| 標示/標識 | 種類 | 番号 | |
|-------|-------|------------------|---|
| 道路標示 | 車両通行帯 | 109 | <p>■高速自動車国道の本線車道以外の道路の区間に設けられる車両通行帯</p> |
| 道路標示 | 専用通行帯 | 109の6 | <p>※図示の文字は、専用通行帯を通行しなければならない車両の種類を示す。</p> |
| 道路標識 | 専用通行帯 | 327の4 327の4の2 | <p>■327の4 ■327の4の2</p> |

出典: 交通警察実務研究会「令和2年版 三段対照式 交通実務六法」

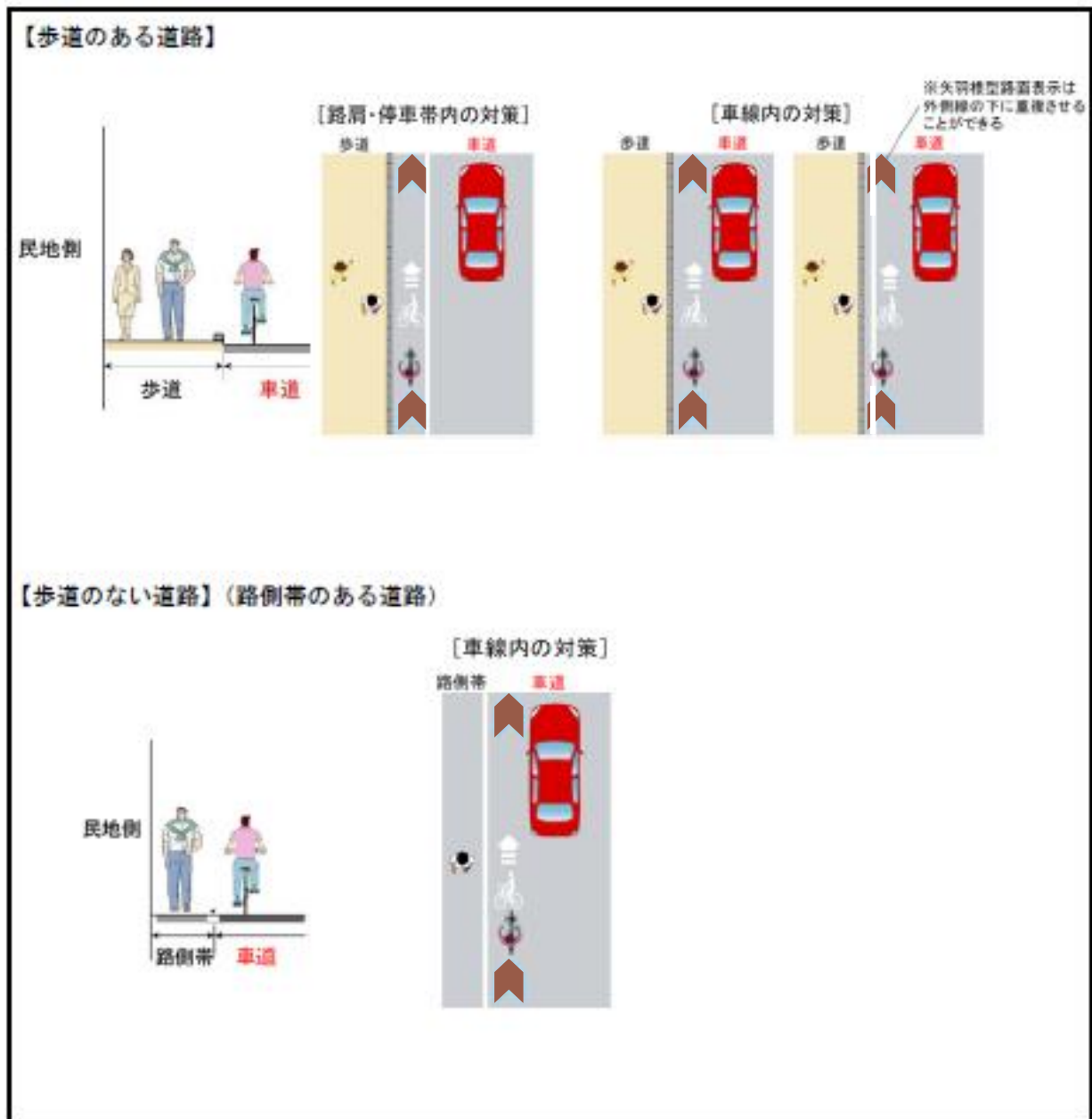
国土交通省「道路標識一覧」

2-3 車道混在

車道混在については、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、矢羽根を設置することとする(図表 9)。

矢羽根とピクトグラムは、自転車の通行位置と方向を明示することで自転車通行の安全性確保と左側通行、車道通行を意識付ける効果が期待できるとともに、自動車のドライバーに対して自転車への注意喚起を図るためのものである。

図表 9. 車道混在の整備イメージ



※出典を一部加工

出典:国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016年

2-3-1 矢羽根型路面表示

本節では、矢羽根整備の考え方と仕様を示す。

■色彩

本市における矢羽根の色彩は、ベンガラ色を基本とする。市内では既にベンガラ色による自転車通行空間の整備が広範囲で行われており、景観に配慮しながら一定の視認性が確保できるためである。

標準の目標値は、マンセル表色系において10R4/4とする。なお、許容値は色相 7.5R～2.5YR、明度 2～5、彩度 3～5 とする(図表 10)。塗装面の明度が半たわみ舗装など密粒アスファルトの標準色から大きく乖離する場合等は、上記に加えて明度 8 まで許容し、明度差が開きすぎないように配慮することとする。

図表 10. 自動車通行空間の配色目標(マンセル表色系)

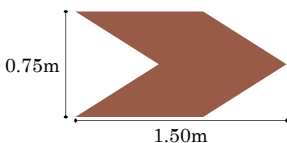
| | | ←赤系 | | | 黄系→ (彩度 4) | |
|----------|----|------|------|-------|------------|--|
| 色相 明度 | 5R | 7.5R | 10R | 2.5YR | 5YR | |
| 2 | | | | | | |
| 3 | | | | | | |
| 4 | | | 目標値 | | | |
| 5 | | | | | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | 許容範囲 | | | |

■寸法

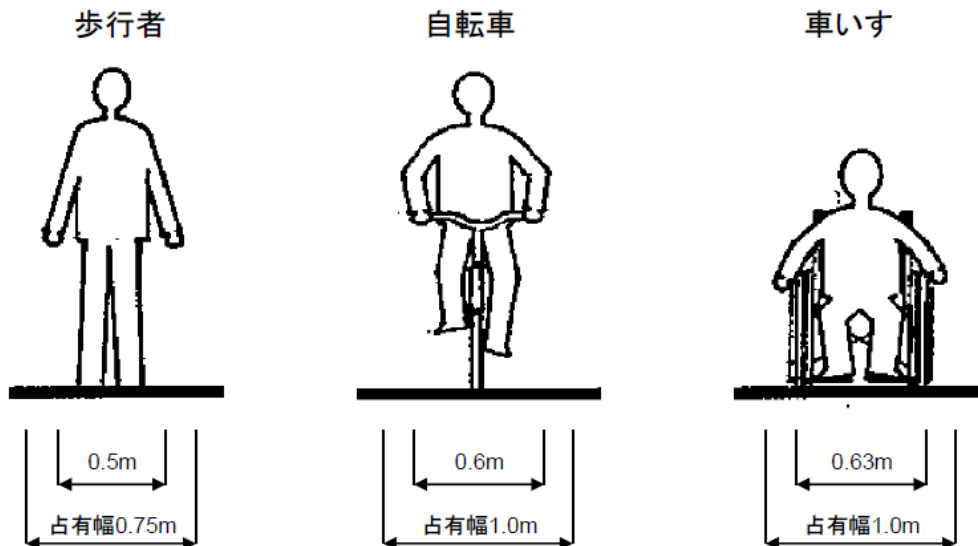
国のガイドラインでは、「矢羽根型路面表示の標準の仕様は、国土技術政策総合研究所による自転車の安心感や自動車の視認性や走行性に関する実験結果や、自転車の幅を踏まえ、幅 0.75m 以上、長さ 1.50m 以上、角度 1:1.6 を基本とするものとする。なお、道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路)等では、必要に応じ、自転車の通行位置を適切に示すことができる範囲で、コンパクトな仕様にするものとする」としている。

本市においても同様に幅 0.75m 以上、長さ 1.50m 以上、角度 1:1.6 の寸法を基本とする(図表 11)。ただし、道路構造令では歩道や自転車道の占有幅の根拠として、利用者の各モードに必要とされる物理的な幅員に一定の余裕幅を加えたものを占有幅としている(図表 12)。本市では、この占有幅の確保を優先しながら、自転車の通行位置と方向を明示するという矢羽根設置の目的を踏まえ、自転車が十分走行可能な幅員を自転車と自動車のドライバー双方の視認性を確保するために、基本的に矢羽根のサイズダウンはしないものとする。

図表 11. 矢羽根型路面表示の基本寸法

| 矢羽根(イメージ) | 幅(m) | 長さ(m) |
|--|------|-------|
|  | 0.75 | 1.50 |

図表 12. 道路利用者の基本的な寸法



出典:国土交通省「現行道路構造令改正の経緯」

■設置位置

国のガイドラインでは、「矢羽根型路面表示は、車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示し、自転車通行空間を実質的に確保するため、歩道のある道路にあっては、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、歩道のない道路にあっては、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(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。なお、矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、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」としている(図表13、図表14)。

本市においても、国のガイドラインに従うことを基本とする。以下に配置基準を示す。なお、「矢羽根型路面表示が車道外側線と重なる場合には、車道外側線の下に重複させて設置できるものとする」とされており、本市の道路特性上、そのような設置状況があることも想定されるため、歩道の有無と道路幅員を考慮した配置を検討する。

図表 13. 路面表示の設置方法

| 整備形態 | 【整備イメージ】 |
|-------------------------|--|
| 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(車道混在) | <p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策] [車線内の対策] ※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策] </p> |

※出典を一部加工

出典:国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016年

図表 14. 矢羽根型路面表示の標準仕様

| | 形状 | 配置 | |
|-------|---|------|------|
| | | 歩道あり | 歩道なし |
| 仕様(案) | <p><標準形></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> | | |

※出典を一部加工

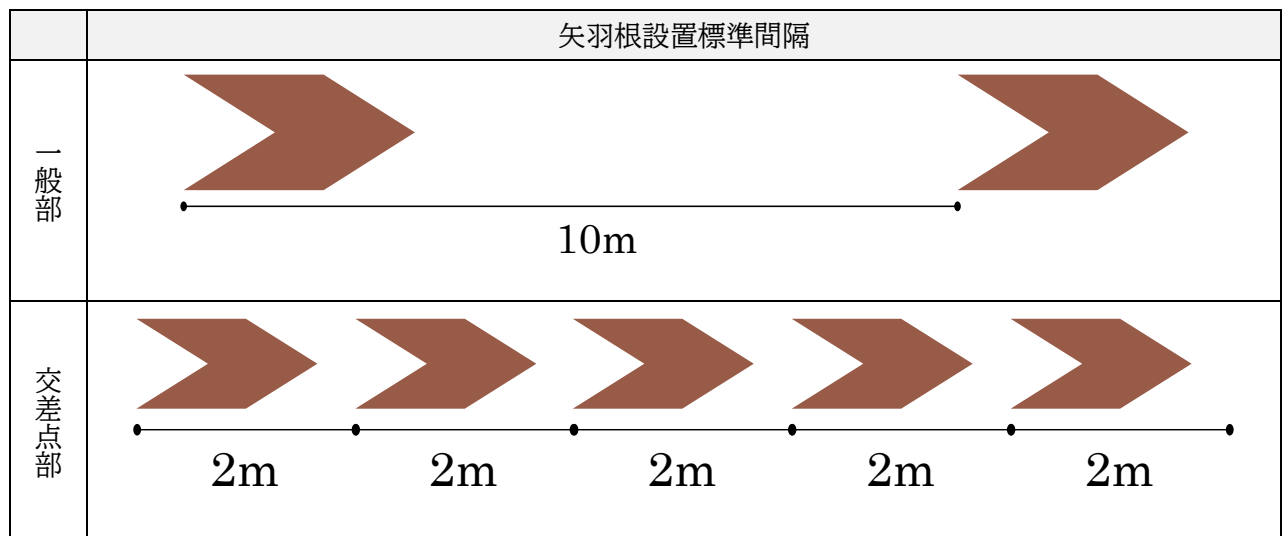
出典: 国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016年

■設置間隔

国のガイドラインでは、「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差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」としている。

本市においても10m間隔を標準とするが、直進の一本道等の見通しのよい道路においては、次の矢羽根が十分に視認できる距離に設置できる場合は、間隔を10m以上で検討できるものとする。また、交差点部では2m間隔とする。なお、2m間隔で設置を検討する交差点は道路に4m以上の幅員を有するものとし、幅員が4m未満の交差点部における設置間隔は10mを採用するものとする(図表15)。

図表 15. 矢羽根型路面表示の設置標準間隔



2-3-2 自転車ピクトグラムと矢印

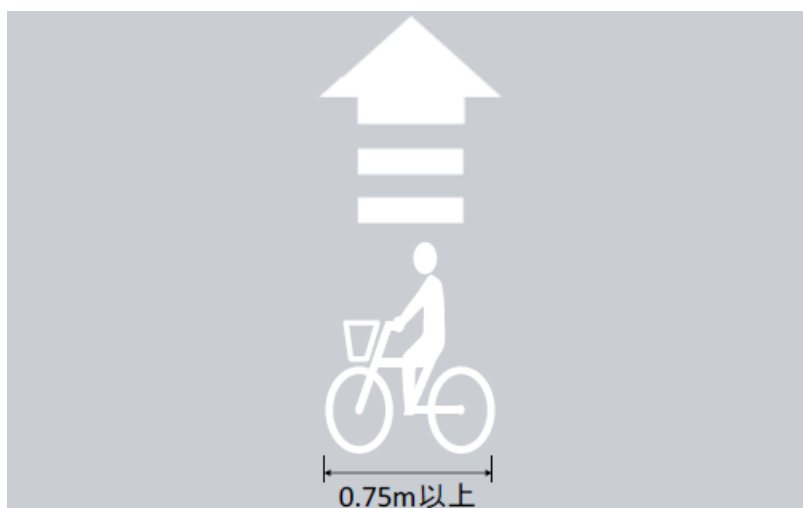
本章では自転車ピクトグラムと矢印の設置の考え方と仕様を示す。

■色彩と寸法

国のガイドラインでは、「自転車道、自転車専用通行帯、及び車道混在には、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」としている。また、矢印は、「自転車のピクトグラム及び併記する矢印は、後述する矢羽根型路面表示と同様の理由から幅 0.75m 以上とし、外側線に重ならないように設置することが望ましい」としている。

本市においても色彩は白系色を、幅は 0.75m 以上を基本とする。矢羽根との併用を想定しているため、幅は矢羽根の幅と合わせるものとし、幅に合わせて寸法も調整するものとする(図表 16)。

図表 16. 自転車ピクトグラムの例



出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016 年

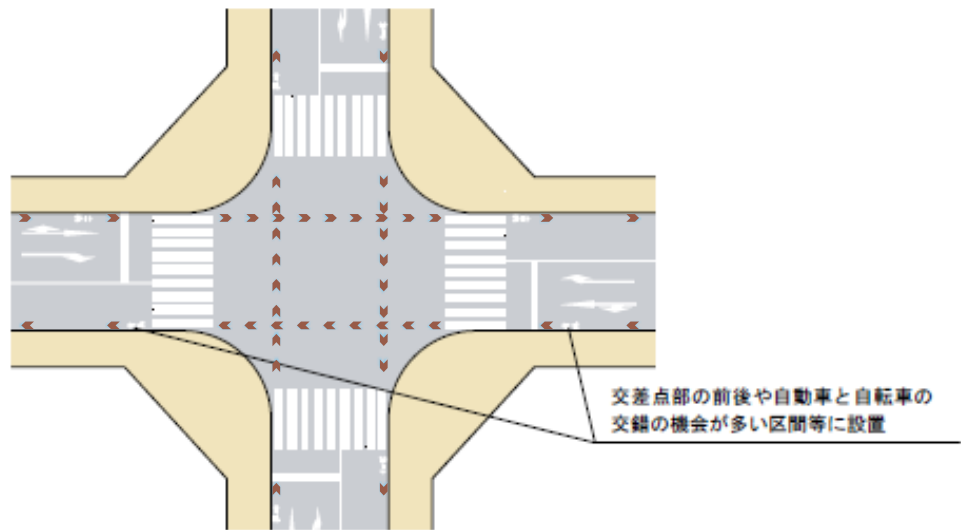
■設置位置と間隔

国のガイドラインでは設置間隔に規定はないが、「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等に設置することを基本とし、車道混在において矢羽根路面表示と併用する場合は単路部では矢羽根路面表示よりも広い間隔で設置できるものとする」としている。

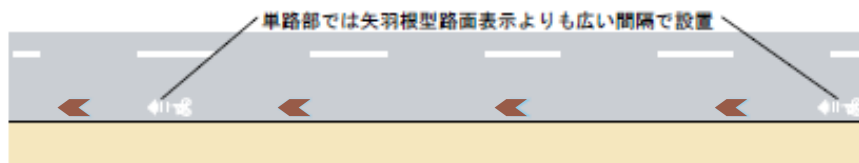
本市においては、視認性と整備・管理コストを踏まえて、交差点部でのみピクトグラムと矢印を設置する。設置位置は、安全対策としてドライバーに対する注意喚起を目的に、交差点の前後とする(図表 17)。

図表 17. 自転車ピクトグラムの設置例

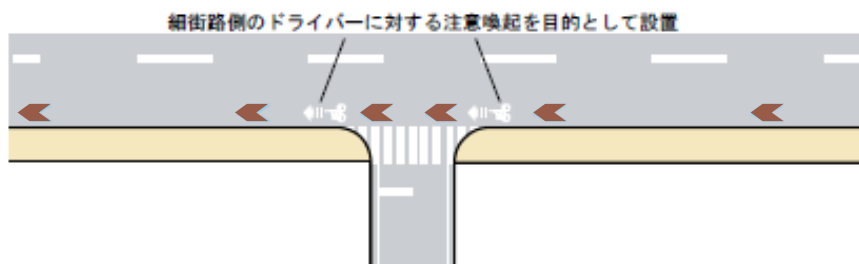
■一般的な交差点



■単路部



■細街路



※出典を一部加工

出典:国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016年

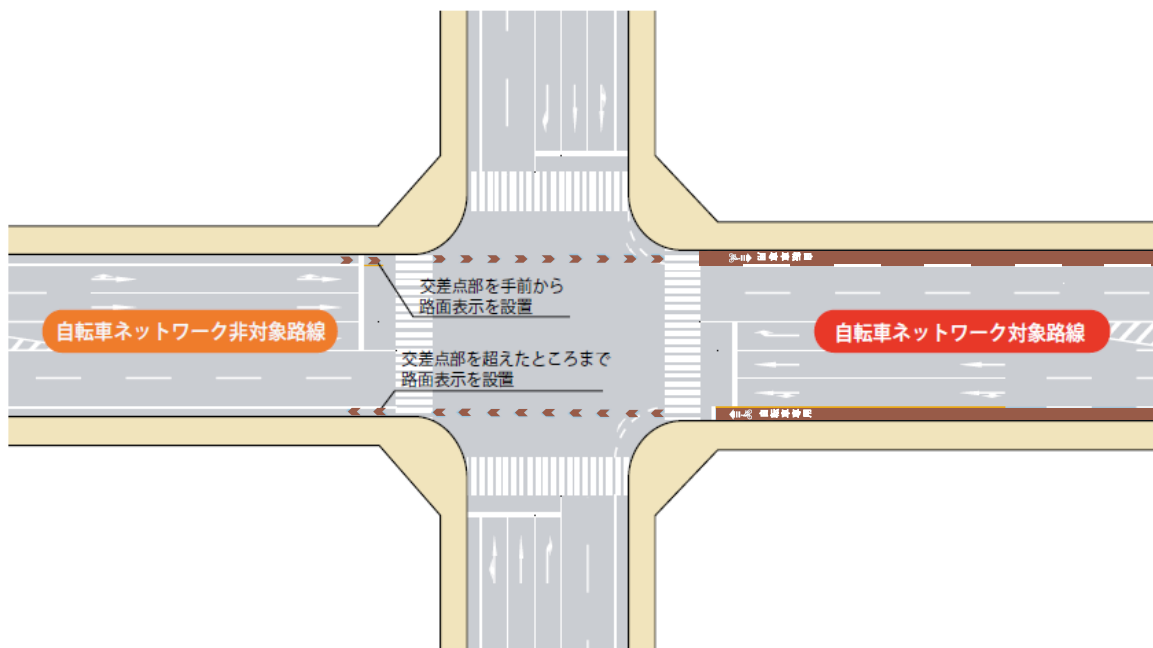
2-4 共通項目

2-4-1 自転車ネットワーク端部の処理

国のガイドラインでは、「自転車ネットワーク形成のいずれの段階においても、ネットワーク端部の交差点部において、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したりするのではなく、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」としている（図表 18）。

本市においても可能な範囲で対応するものとする。

図表 18. ネットワーク端部の交差点部の路面表示方法の例



出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016 年

2-4-2 道路区分別の整備方針

国のガイドラインにおける一方通行道路における具体的な整備方針は、自転車専用通行帯のみ示されているが、本市の道路状況を踏まえて、車道の「両側通行」「一方通行」の違いによって自転車通行空間の整備方針を検討できるものとする。その考え方を図表 19 に示す。

自転車通行空間の整備について、車道が両側通行の場合は道路両側を整備するものとする。一方通行の場合も、基本的には道路両側を整備するものとするが、対向車線に十分な幅員の確保が困難な場合は、一方通行方向左側のみの整備を検討することができる。

図表 19. 一方通行の道路幅員別の整備方針

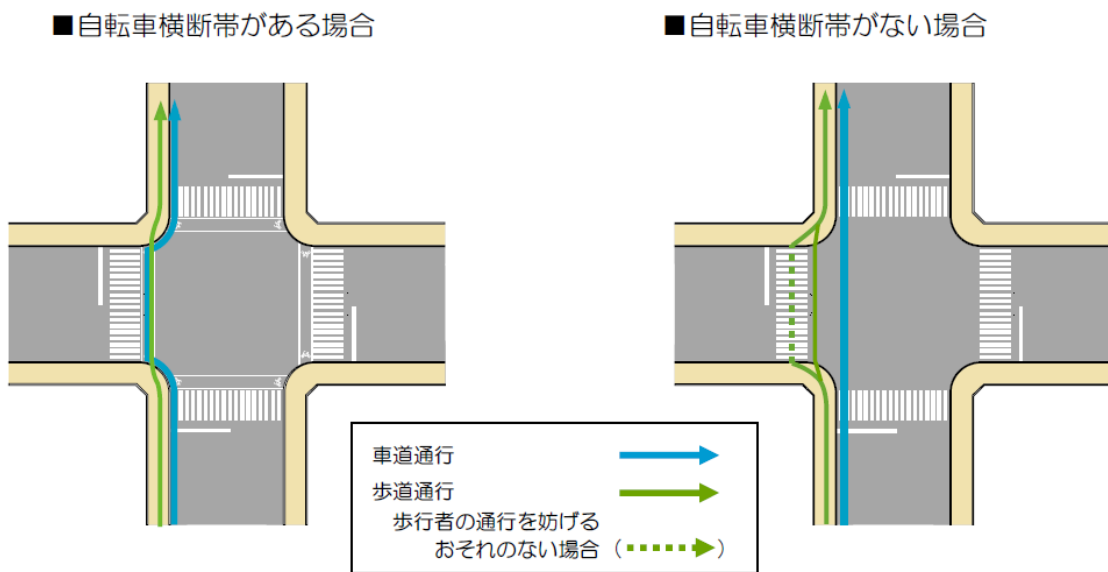
| | 整備方針 |
|------|---|
| 両側通行 | 道路両側に自転車通行空間を整備する。 |
| 一方通行 | 基本的に道路両側に自転車通行空間を整備するが、対向車線に十分な幅員の確保が困難な場合は、一方通行方向左側のみの整備を検討する。 |

2-4-3 交差点部の自転車横断帯の対応

自転車は、交差点を通行しようとするとき、交差点又はその付近に自転車横断帯がある場合は、その自転車横断帯を通行しなければならない(図表 20)。したがって、該当する交差点に矢羽根等を設置することによる誘導はできない。該当する交差点に自転車通行空間を新たに整備しようとする場合は、将来的に自転車横断帯が抹消されることを考慮し、交差点直前の停止線までで整備を止め、交差点直後から整備を再開するものとする。

また、該当する交差点における自転車通行空間を新たな整備に併せて、既設の自転車横断帯を抹消するか等については警察と協議して決定するものとする。

図表 20. 自転車横断帯の有無による自転車の通行イメージ



出典:国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016年

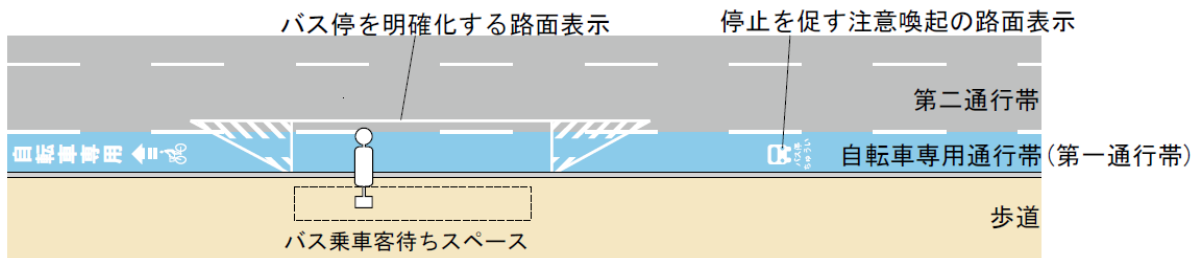
2-4-4 バス停付近における自転車専用通行帯の対応

国のガイドラインでは、「バス停部では、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。自転車とバスの交錯の防止を図るため、バス停の存在を明確化し、停止を促すよう、路面表示等により自転車利用者に注意喚起を行うものとする」としている（図表 21）。なお、停止を促す注意喚起の路面表示の設置は、通常型バス停やバスベイ型バス停等の種類によらない共通事項である（本ガイドラインでは便宜上、専用の停車帯が設けられているバス停を「バスベイ型（図表 22）」、そうでないものを「通常型」と呼ぶ）。

加えて本市では、バス停付近の自転車通行空間については、既設の道路標示と重複しないように適宜工夫しながら整備を行うものとし、バス停を明確化する路面表示は、将来バス停が移動する可能性も考慮したうえで設置を検討するものとする。

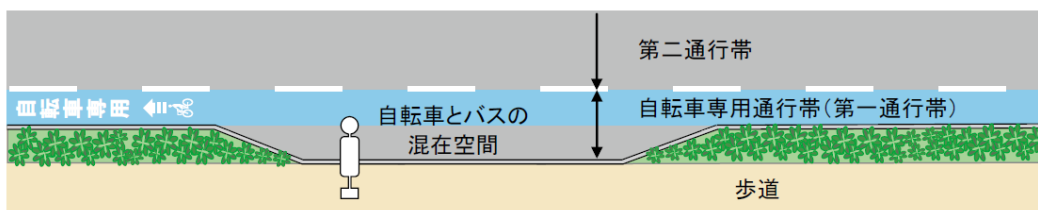
なお、バス停にバスが停車している際、バスの停車によって自転車通行空間の幅員が狭くなる場合は、道路交通法第 63 条の 4 における「普通自転車が歩道を通行できる場合」に該当する。その場合の自転車の動線について基本的には道路標示や標識等で誘導することはしないが、必要な場合は警察との協議によって決定することとする。

図表 21. 通常型バス停の場合の整備イメージ



出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016 年

図表 22. バスベイ型バス停の場合の整備イメージ



出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」2016 年

2-4-5 バス停付近における車道混在の対応

前節のバス停付近における自転車専用通行帯の対応を参考に設計するものとする。

2-4-6 グレーチングの対応

近年はクロスバイクやロードバイク等、スポーツタイプ車両の利用者がまちなかでも増加している。しかし、スポーツタイプ車両はタイヤが細いことから、道路の溝や凹凸での転倒事故を起こしやすい。そのような観点から、車道を走る自転車の安全性を向上させる対策として、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するため、側溝にはエプロン幅が狭く自転車通行空間を広く確保できるスリット溝等の採用が望ましい。なお、スリットの幅については、タイヤ幅が狭いタイプの自転車が溝に挟まらない幅を考慮して決定するものとする。

スリット溝に代わりグレーチングを採用する場合には、格子の幅が狭いような細目タイプ等の形状を工夫したものを採用する。その際には、滑り止め対策を講じることが望ましい。また、交差点部の側溝は暗渠構造を基本とするが、グレーチング設置の場合は滑り止め対策を講じることとする。

■コラム：自転車利用者にとって側溝は何 mm のスリット幅なら安全？

ロードバイクで移動中、側溝の 20mm 幅スリットにタイヤが挟まり転倒し怪我をしたことについて、道路の安全性に問題があるとして損害賠償を岡山市に求める訴訟が起こされました。2018 年 4 月の岡山地裁の判決では、市の道路管理に瑕疵を認め、損害賠償の支払いを命じています。

その後、市の上訴により 2019 年 4 月に広島高裁で第 2 審が行われました。判決は、当該スリットは自転車利用者が比較的容易に認識できるものであり、タイヤ幅が狭いのであれば、運転者にはこの点を考慮に入れた上での適切な進路の選択、ハンドル操作等が求められ、運転者が適切な運転操作を行うことによりそうした事故を回避することができるとし、当該スリットの設置又は管理に瑕疵があったとみることはできないとされました。

⇒20mm 幅のスリットでも自転車の種類によっては、タイヤがはまり込む可能性があるということです。近年はクロスバイクやロードバイクの利用者数が増加傾向にあり、運転者には相応の運転技術が求められる一方で、道路管理者にはその安全性を考慮した整備も求められます。

判例出典：一般財団法人日本みち研究所「道路管理瑕疵裁判例集 2021 年 3 月改訂版」, <http://www.rirs.or.jp/publication/pdf/hanrei202103.pdf>, 2021.10.21 閲覧

2-4-7 道路整備にかかる塗料の材質について

矢羽根やピクトグラム、自転車道の整備にかかる塗料の材質については、自転車利用の安全性を考慮し、可能な限り塗装時の厚み(路面からの塗装面上部までの高さ)が抑えられ、耐久性が高いもの、滑りづらいものを採用することとする。

III. 用語説明

あ行

オーバー・ハング方式(片持式)

道路の路端、歩道又は中央分離帯などに設置された支柱を車道部の上方に張り出させ、標識板をこの張り出し部に設置する方式をいう。

か行

区画線

道路法第 45 条に規定される、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に設けられるものをいい、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第 5 条～第 7 条に規定される区画線をいう。具体には、同命令別表第 4 で規定される様式に従って道路鋸、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

建築限界

道路上の安全な通行を確保するため、車道の上空 4.5 メートル、歩道の上空 2.5 メートルの範囲内に障害となるものを置いてはならないとしており、これを建築限界という。

さ行

実勢速度

ある区間を走行する車両の速度を低い順から並べた場合に、全体の 85% が含まれる速度。

自転車

道路交通法第 63 条の 3 に規定される「普通自転車」をいう。一般に使われる自転車であり、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で、他の車両を牽引していないもの。

【内閣府令で定める基準】

▼車体の大きさ

- ・長さ 190 センチメートル以内
- ・幅 60 センチメートル以内

▼車体の構造

- ・側車をつけていないこと。(補助輪は除く)
- ・運転者以外の乗車装置を備えていないこと。(幼児用乗車装置を除く)
- ・ブレーキが、走行中容易に操作できる位置にあること。
- ・歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

自転車専用通行帯

道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

自転車通行空間

自転車が通行するための道路、又は道路の部分をいう。

自転車道

道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石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。なお道路交通法上も、自転車道として扱われる。

自転車ネットワーク路線

整備された自転車通行空間の連続性が確保された路線のことをいう。全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、地域のニーズに対応しつつ、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備するため、地域と連携して、面的な自転車ネットワーク計画を策定することが必要とされている。自転車ネットワーク計画では、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示す。

自転車歩行者道

道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び歩行者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。なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。本書では、「自転車歩行者道」と限定した記述をしない限り、「歩道」には歩道と自転車歩行者道とが含まれるものとする。

Japan Alps Cycling Road

善光寺、松本城址、上田城址、諏訪湖、木曾地域、白馬地域など長野県を代表する観光地や3つのアルプスを有機的に連携しながら、自然や文化資産が豊かな長野県を一周する延長約820km、獲得標高12,000mのルート。

た行

道路標示

道路交通法第2条第1項第16号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路線、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいい、種類、様式等については道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第8条～第10条により規定される。

道路標識

道路交通法第2条第1項第15号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいい、種類、様式等については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第1条～4条により規定される。

は行

分離工作物

道路の部分において、自動車、自転車、歩行者の通行区間を区画するための縁石線、さくその他これに類する工作物をいう。

幅員

道路の幅の広さであり、車道・歩道だけでなく路肩、植樹帯、中央帯等を含めた道路構造物全体の幅をいう。本ガイドラインにおける自転車通行空間の幅員は、歩道にある縁石等の構造物の車道側の面から当該通行空間の外側線の中央部までを含めた幅を指す。

歩道

道路構造令第 2 条第 1 項第 1 号に規定される、専ら歩行者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。

ら行

路肩

道路構造令第 2 条第 1 項第 12 号に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分をいう。

路面表示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。本ガイドラインにおいては、矢羽根型路面表示と自転車ピクトグラムを包括する言葉として用いる。

IV. 付録

松本市自転車ネットワーク選定路線(松本市自転車ネットワーク計画より抜粋)

自転車ネットワーク計画の計画目標

誰もが、安全・安心・快適に自転車を活用し、楽しむことができる通行空間を整備する

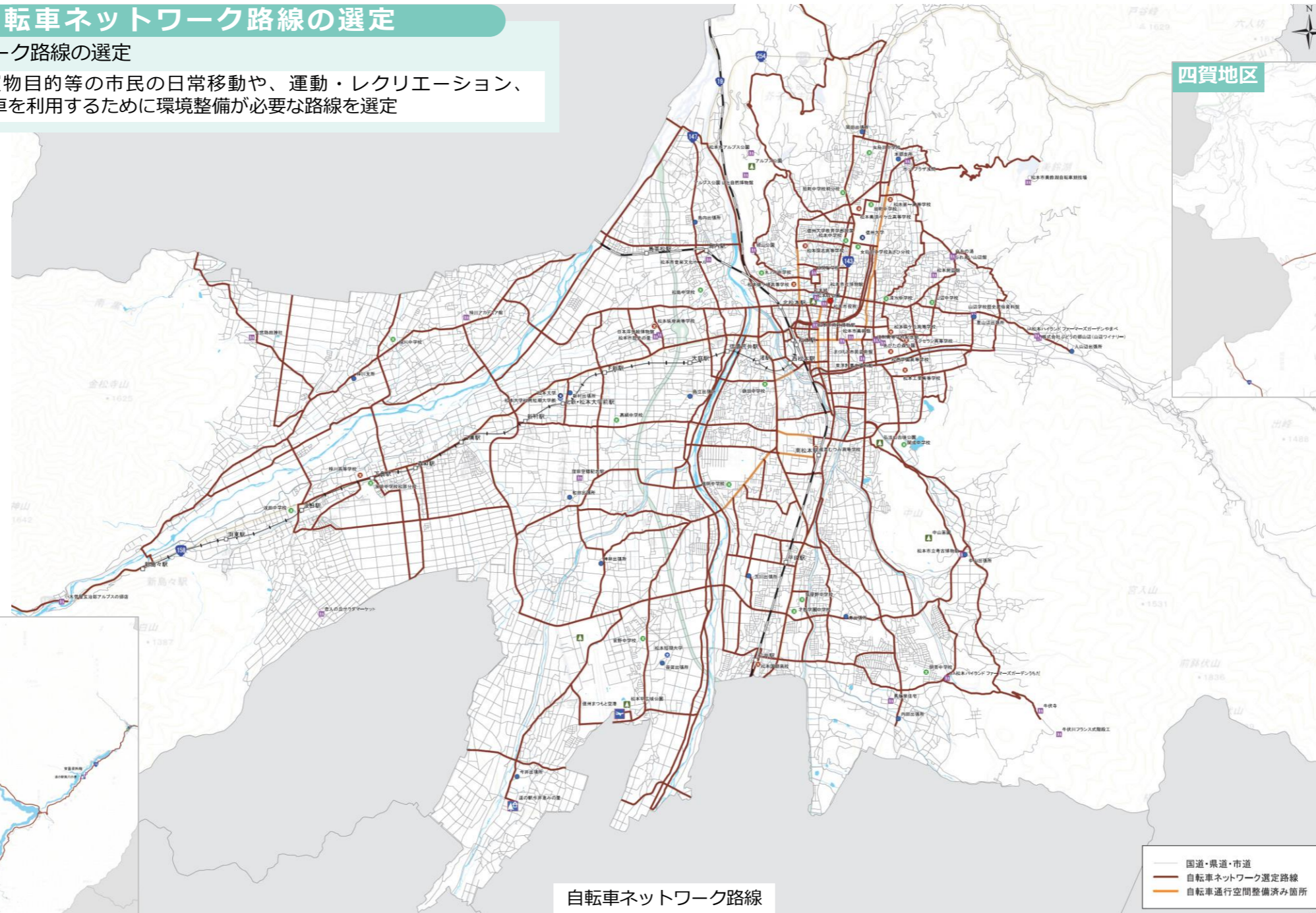
基本方針

- ① 公共交通とも連携した市民の快適な日常移動への対応
- ② 自転車の事故や危険箇所への対応
- ③ 市民の運動やレクリエーション、マイクロツーリズムへの対応
- ④ 広域的なサイクルツーリズムへの対応

自転車ネットワーク路線の選定

■自転車ネットワーク路線の選定

○通勤・通学・買物目的等の市民の日常移動や、運動・レクリエーション、観光目的で自転車を利用するために環境整備が必要な路線を選定



自転車ネットワーク路線

出典：地理院タイル、国土数値情報（公共施設、学校、都市公園、河川データ）を加工して作成

自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について

1. 改正の趣旨

本来、自転車専用の通行空間を確保する必要があるにもかかわらず、自転車道の設置に必要な幅員(2メートル以上)を確保できない等により、これを整備できていない状況が多数生じている。

他方、近年では、道路交通法(昭和35年法律第105号)第20条第2項の規定に基づく普通自転車専用通行帯(幅員1.5メートル以上)の設置が進んでおり、実際に自転車関連の交通事故数の減少や道路利用者の不安感の低減等の効果が確認されている。

このような状況を踏まえ、既設の道路のみならず、新たに整備する道路における自転車通行空間の確保を推進するため、道路構造令を改正し、自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」を新たに規定することとした。

2. 改正の概要等

(1) 自転車通行帯

(定義)

第2条 この政令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

15 自転車通行帯 自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいう。

(自転車通行帯)

第9条の2 自動車及び自転車の交通量が多い第3種又は第4種の道路(自転車道を設ける道路を除く。)には、車道の左端寄り(停車帯を設ける道路にあっては、停車帯の右側。次項において同じ。)に自転車通行帯を設けるものとする。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、この限りでない。

2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路(自転車道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、車道の左端寄りに自転車通行帯を設けるものとする。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、この限りでない。

3 自転車通行帯の幅員は、1.5メートル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メートルまで縮小することができる。

4 自転車通行帯の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

【改正のポイント】

- ・自動車及び自転車の交通量が多い第3種又は第4種の道路又は自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路で安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車通行帯を設置することとした。

【留意事項】

- ・自転車通行帯は、次の要件を満たす場合にあっては、設置しないこともできる。
 - 山岳地のように工事が非常に困難な場合又はその効果に比して工事に過大な費用を要する場合 等

(2)自転車道

(自転車道)

- 第10条 自動車及び自転車の交通量が多い第3種(第4級及び第5級を除く。次項において同じ。)又は第4種(第3級を除く。同項において同じ。)の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるものには、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。
- 2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるもの(前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。
 - 3 自転車道の幅員は、2メートル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、1.5メートルまで縮小することができる。
 - 4 自転車道に路上施設を設ける場合においては、当該自転車道の幅員は、第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。
 - 5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

【改正のポイント】

- ・自動車の速度が高い道路においては、自転車道を整備することとし、その目安として速度(原則として規制速度を用いるものとするが、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を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。以下、速度に関する記述については同様とする。)が時速50キロメートルを超える場合に自動車対自転車の死亡事故が多くなる傾向にある^{*}ことを踏まえ、設計速度が時速60キロメートル以上の道路については、自転車道を設置することとした。

【留意事項】

- ・道路構造令は、最低限保持すべき一般的技術的基準を定めたものであるため、地域の実情に応じ、道路管理者の裁量と責任において、設計速度が時速60キロメートル未満の場合でも自転車道を設けることは可能である。
- ・自転車道は、次の要件を満たす場合にあっては、片側のみに設置することあるいは設置しないこともできる。
 - 山岳地のように工事が非常に困難な場合又はその効果に比して工事に過大な費用を要する場合
 - 交差点が連続するなどにより走行する自動車の速度が時速50キロメートルを超えないことが見込まれる場合等
- ・自転車道と歩道及び車道との分離方法は、基本的に縁石線又はさくによるものとする。

※国土交通省調べ

3. 整備形態選定の考え方

・自動車、自転車、歩行者の交通量と自転車道等の整備形態の関係は下表の通りとする。

| 改正後 | | 自転車 | | |
|-----|---------------------------------|--|---|---------|
| | | 多 (500台/日以上) ^{※4} | 少 | |
| | | | 歩行者 | |
| | | 多 (500人/日以上) ^{※4} | 少 | |
| 自動車 | 多 (4,000台/日以上) ^{※4} | 自転車通行帯 自転車道 ^{※1} | 自転車通行帯 ^{※3} 自転車道 ^{※1} 自転車歩行者道 | 自転車歩行者道 |
| | 少 | 自転車通行帯 ^{※2} 自転車道 ^{※1} | / | |

※1 新設道路においては、設計速度 60km/h 以上の場合、既設道路においては速度 50km/h 超の場合。

※2 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合(自動車と自転車の分離)。

※3 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合(自転車と歩行者の分離)。

※4 自動車、自転車、歩行者の交通量の多い場合の目安であり、具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

- ・自動車の「交通量が多い」場合とは、対自転車の事故が多い傾向にある4,000台/日以上[※]を目安とする。
- ・自転車の「交通量が多い」場合とは、対自動車、対歩行者ともに事故が多い傾向にある500台/日以上[※]を目安とする。
- ・歩行者の「交通量が多い」場合とは、対自転車の事故が多い傾向にある500人/日以上[※]を目安とする。
- ・「安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合」とは、以下のとおりとする。
 - 自動車の交通量が少なく、自転車の交通量が多い場合(上記表の※2)、自動車と自転車の分離の必要性は、速度が時速40キロメートル超を目安とする。
 - 自動車及び歩行者の交通量が多く、自転車の交通量が少ない場合(上記表の※3)、自転車と歩行者の分離の必要性は、通勤・通学時など自転車と歩行者の通行が時間的に集中して輻輳する場合などを考慮する。
- ・具体的な整備形態の選定に当たっては、上記表を基本とするものの、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

※国土交通省調べ

4. 路肩の設置の考え方

- ・自転車通行帯は車両の通行の用に供する車道の部分であり、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つ路肩とは機能が異なることから、自転車通行帯を設ける場合であっても、路肩を設置することを基本とする。
- ・自転車道又は自転車歩行者道を設置する場合を除き、自転車の安全性を確保するため、路肩は車道との連続性を保ち、可能な限り平坦性を確保することとする。また、路肩あるいは、やむを得ず、第8条第7項に基づき路肩を設置せず、自転車通行帯へ雨水等の排水施設を設ける場合は、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。特に排水施設の溝は、自転車走行時にタイヤのはまり込みがないように、縁石線から遠ざけて設置することは避けるべきであること。また、交差点手前においては、自転車が縁石に近づいて走行する頻度が高くなることが想定されるため、注意が必要である。

5. トンネル、橋梁部等における路肩の縮小規定の扱い

- ・自転車道、自転車通行帯又は自転車歩行者道を設けない道路においては、第8条第2項、第5項又は第7項に基づく(第7項にあっては、歩道を設ける場合に限られる)、路肩の幅員の縮小を行わないことを基本とする。

6. その他

- ・自転車通行帯は、自転車と自動車の双方の安全性を向上させるために停車帯の右側に設置するものとする。
- ・車道側に設けられる植樹帯の植栽や歩道のない道路における路外の雑草等が車道側に繁茂することは車道の左側通行を原則とする自転車利用の妨げとなることから、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がないように樹種や配置を検討するとともに、落ち葉等も留意した適切な維持管理に努めること。また、交差点の隅角部や沿道出入口付近の構造及び植栽の状況によっては、交差道路や沿道側から自転車を確認すること及び自転車が交差道路や沿道の状況を確認することが困難になる場合もあるため、自転車の通行が想定される道路にあっては、視認性に配慮すること。
- ・自転車通行帯は、道路交通法第20条第2項の規定に基づく普通自転車専用通行帯として、同法第4条第1項の規定に基づく都道府県公安委員会による交通規制の実施を想定して設けるものである。そのため、道路管理者が自転車通行帯を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会と十分な時間的余裕をもって事前に協議した上で、その整備を図る必要がある。
- ・なお、やむを得ない事情により、道路交通法の規定に基づく都道府県公安委員会による車両通行帯(普通自転車専用通行帯)としての交通規制が併せて実施されないこととなった場合、標識令別表第六に記載のある車両通行帯境界線及び車両通行帯最外側線が設けられないこととなる。この場合、道路交通法第76条第1項も踏まえた上で、当面、自転車通行帯を設けるための道路空間に、矢羽根型路面表示等を設置することにより、自転車の通行位置を示す等の運用をすることを基本とする。

松本市 交通部 自転車推進課

TEL : (0263)34-3245 (直通)

E-Mail : jitensha-s@city.matsumoto.lg.jp