

# 藤沢市自転車走行空間のあり方

藤 沢 市

## はじめに

自転車は、生活する上での活動において通勤・通学・買い物など様々な場面で交通手段として利用されている。近年では、エネルギー消費、騒音や排気ガスの発生といった観点から、環境負荷の低い交通手段として見直され、そのニーズは高まってきている。

一方、自転車の走行環境となると、道路交通法上は軽車両に位置づけられ、原則的に走行位置は車道の左側端とされてきた。これが昭和 40 年代には「交通戦争」といわれた交通事故の激増の時期を迎え、昭和 50 年代には道路交通法の改正により多くの歩道で「自転車通行可」の規制により自動車と自転車通行の分離が図られた。これにより、道路の車道走行において弱者とされていた自転車が、歩道内を通行することとなり、歩行者の安全確保が新たな課題となっている。藤沢市内においても、交通事故全体は平成 17 年の 3,193 件から平成 25 年では 1,797 件と減少傾向が顕著であるが、自転車関連の交通事故は減少傾向にあるものの、全体の件数に比べると横ばいの状況にある。

このように歩行者や自動車との錯綜、減らない自転車関連交通事故、自転車利用者のルール遵守の認識やマナーの低下等さまざまな課題の解決のため、交通管理者である警察では、自転車利用者に対して、再度ルールの徹底、マナーの向上を目指して、取締りの強化や、交通規制の見直し等の動きが出てきているところである。

これらを背景に道路管理者として、今後自転車走行環境整備を行っていくにあたり、それらのハード施策についての法令や構造の基本的な考え方、また、ソフト施策としての、路面のカラー表示等について、市道整備にあたる道路管理者の統一的な標準ルールをこの「自転車走行空間のあり方」に取りまとめることとする。

2014 年（平成 26 年）9 月



図 藤沢市内の交通事故件数（平成 25 年藤沢市内の交通事故統計より）

## 目 次

1	背 景	3
2	総 則	5
3	法令上の自転車走行空間	7
4	自転車走行空間設置の考え方	12
5	法定外の路面表示・サイン	30
6	今後の取組み方	40

# 1 背景

## 1-1 全国的な自転車走行空間整備への動き

国土交通省道路局と警察庁交通局は、自転車関連の諸課題を受けて、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討を行うため、有識者からなる「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」を開催した。同検討委員会では、「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である。なお、例外として、歩道を徐行により通行できるのは、道路標識等により歩道通行が認められている場合、運転者が児童、幼児、高齢者等で車道通行が危険である場合、駐車車両があるなど自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合に限る。」を基本的な考え方として検討が行われ、平成24年4月5日に「みんなにやさしい自転車環境-安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言-」が国土交通省道路局及び警察庁交通局に提出された。

交通管理者である警察においては、その間、「普通自転車歩道通行可の指定」の方向性等を見直すなどの内容を含む警察庁交通局長通達を平成23年10月25日に各管区の警察局長、各都道府県警察の長に対して行った。主な内容については、以下のとおりである。

(H23.10.25 警察庁交通局長通達)

- ・ 自転車交通秩序の実現のため、次のことを実施すること。
  - 道路管理者等と連携を図り、自転車走行空間（自転車道、普通自転車専用通行帯等）の整備を行うこと。
  - 幅員3メートル未満の歩道の「普通自転車歩道通行可」の交通規制は、原則撤去するとともに、自転車横断帯の撤去を行うことで、自転車と歩行者との分離を行うこと。
  - 各都道府県の実情に応じて独自の対策も実施すること。
  - 自転車を含む車両の通行量、駐車需要等を勘案すること。その上で、取締りを実施するなど総合的な駐車対策を推進すること。
- ・ 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進のため、各地方公共団体等における自主的な取組みを促すための積極的な働きかけ、広報啓発・教育手段を創意工夫しながら、次の活動を展開すること。
  - 各種施策による自転車利用者に対するルールの周知徹底
  - 自転車安全教育の推進
- ・ 自転車に対する指導取締りの強化
- ・ 各都道府県警に対する対策推進上の基盤整備等の推進

国土交通省道路局及び警察庁交通局は、平成24年4月5日の有識者からの「みんなにやさしい自転車環境-安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言-」を踏まえ、各地域において、道路管理者や各都道府県警が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省道路局と警察庁交通局が、国土交通省国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果等も踏まえ、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」としてとりまとめた。

## 1-2 藤沢市の自転車走行空間整備への動き

藤沢市内の自転車走行空間としては、これまで歩道内の自転車通行部分を指定する手法で市内数カ所の整備を行っている。そのほか、市内には「普通自転車歩道通行可」の規制のある歩道が多く、自転車が歩道を走行する場面が多くなっているが、歩道上の自転車走行は、道路交通法の規定上はあくまでも例外的扱いとなる。

国土交通省道路局と警察庁交通局による、『自転車は「車両」であり、車道を通行することを大原則』とする「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定に伴い、藤沢市としても、車道もしくは自転車道に自転車走行空間を整備していく方向性にならざるを得なくなるとともに、自転車走行空間以外でも自転車利用者の交通ルールの遵守や交通安全に関するソフト施策などの検討を進める必要性から、「ふじさわサイクルプラン」を2014年(平成26年)3月に策定した。

同プランに位置付けた「自転車ネットワーク路線」については、自転車交通量が多い地区間を結ぶ都市計画道路、鉄道駅、学校、商業施設、公共施設など人が集まる施設へアクセスする路線、既設の自転車走行空間が整備されている路線と接続する路線といった観点から選定を行ったもので、選定された「自転車ネットワーク路線」について、自転車走行空間の整備形態の選択及び各整備形態の統一した整備方法について、「藤沢市自転車走行空間のあり方」(以下、本書という)で整理を行うものである。

## 2 総則

### 2-1 目的

本書は、道路管理者が自転車走行空間整備が必要な箇所において、普通自転車<sup>1</sup>の走行空間を整備する場合における藤沢市内での統一したルールを設け、普通自転車利用者の利便性と安全性の向上が図られることを目的とする。

#### <解説>

本書は、「ふじさわサイクルプラン」で定めた「自転車ネットワーク路線」やその他自転車走行空間整備が必要な箇所を対象とする。自転車走行空間関連の用語については、道路法に基づく「道路構造令<sup>2</sup>」と「道路交通法<sup>3</sup>」で異なるなど非常に分かりづらく、最近ではたびたびテレビや新聞等で、自転車の話題が取り上げられることが多くなってきたが、その内容を完全に理解して自転車を利用している人は少ないと思われる。また、標識令<sup>4</sup>に則らない、啓発サインや路面のカラー化なども設けることができるため、そのルールの認識は、利用者にとって困難なものとなっている。

本書は、自転車利用者の立場に立った統一的な基準を設けることで、自転車利用者に混乱を与えることなく視覚的に走行ルール及び走行位置等が認識できるような基準とすることを目的とすると共に、そのことによる自転車利用者の利便性や安全性の向上も目的としている。さらに、市内の道路設計に携わる道路管理者の自転車走行空間整備のマニュアル的なものとして本書を運用するものとする。

なお、本書において「自転車」とは「普通自転車」を表し、法令上の表現等でない限り、「普通自転車」は「自転車」と表記する。

1 普通自転車：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二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないもの（道路交通法第63条の3）

法第63条の3の内閣府令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
  - イ 長さ190cm
  - ロ 幅60cm
- 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。
  - イ 側車を付していないこと。
  - ロ 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。
  - ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
  - ニ 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。

（道路交通法施行規則第9条の2）

2 道路構造令：（昭和45年10月29日政令第320号）

道路の安全性・円滑性を確保する観点から、最低限確保すべき一般的技術的基準を定めた法令。なお、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」（平成23年法律第37号及び法律第105号）の施行に伴う、「道路法」および「高齢者、障害者の移動等の円滑化の促進に関する法律」の改正により、これまで国が全国一律に定めていた都道府県道及び市町村道の技術的基準等を各地方公共団体の条例で定めることとなり、藤沢市においても、平成24年12月20日に「藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例」を施行した。したがって、藤沢市道の整備は、同条例に基づいて行うものだが、本書の中では、「道路構造令」と表記する。

3 道路交通法：(昭和35年6月25日法律第105号)

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする法律。

4 標識令：道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(昭和35年12月17日総理府・建設省令第3号)

道路法第45条第2項で、「前項の道路標識及び区画線の種類、様式及び設置場所その他道路標識及び区画線に関し必要な事項は、内閣府令・国土交通省令で定める。」と規定されており、この「内閣府令・国土交通省令」が標識令である。標識令では、道路標識等の視認性・判読性を確保するため、種類、様式、設置場所を規定している。道路法において、道路標識と称するのは標識令において規定されたものに限り、それ以外のもは道路法上の道路標識には当たらず、「法定外」となる。なお、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」(平成23年法律第37号及び法律第105号)の施行に伴う、「道路法」および「高齢者、障害者の移動等の円滑化の促進に関する法律」の改正により、これまで国が全国一律に定めていた「案内標識」、「警戒標識」の寸法、文字の大きさを各地方公共団体の条例で定めることとなり、藤沢市においても、平成24年12月20日に「藤沢市道の道路標識に関する条例」を施行した。したがって、藤沢市道の整備は、同条例に基づいて行うものだが、本書の中では、「標識令」と表記する。

## 2-2 適用の範囲

本書は、藤沢市道(将来的に藤沢市道になるものも含む)を道路管理者である藤沢市が整備する場合に適用する。また、市内の道路を藤沢市以外が整備する場合にあっても、参考にされたい。

### <解説>

本書は、市内の自転車道等の設計仕様を統一化する目的ではあるが、国道や県道等は道路管理者が藤沢市ではないため、基本的には藤沢市が整備する場合および将来的に藤沢市に移管が予定されている藤沢市以外の事業施行者の道路設計に適用する。その他市内の国道、県道等の道路設計についても市内の設計仕様の統一化のため参考にされたい。

なお、本書は自転車道等の設計の参考資料として活用するものとし、地域の実情に応じて弾力的に運用するものとする。

### 3 法令上の自転車走行空間

#### 3-1 法令上の自転車走行空間

道路構造令、道路交通法による自転車走行空間に関する用語の定義を以下に示す。

用語	道路構造令	道路交通法	参照
自転車道	(第2条第2号) 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という。	(第2条第1項第3の3号) 自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された車道の部分をいう。	図3-1
自転車専用通行帯	-	(第20条第2項) 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。	図3-1
自転車歩行者道	(第2条第3号) 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という。	-	図3-1、
歩道	(第2条第1号) 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という。	(第2条第1項第2号) 歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された道路の部分という。	図3-1、
路側帯	-	(第2条第1項第3の4号) 歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。	図3-1
路肩	(第2条第12号) 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という。	-	図3-1 ~



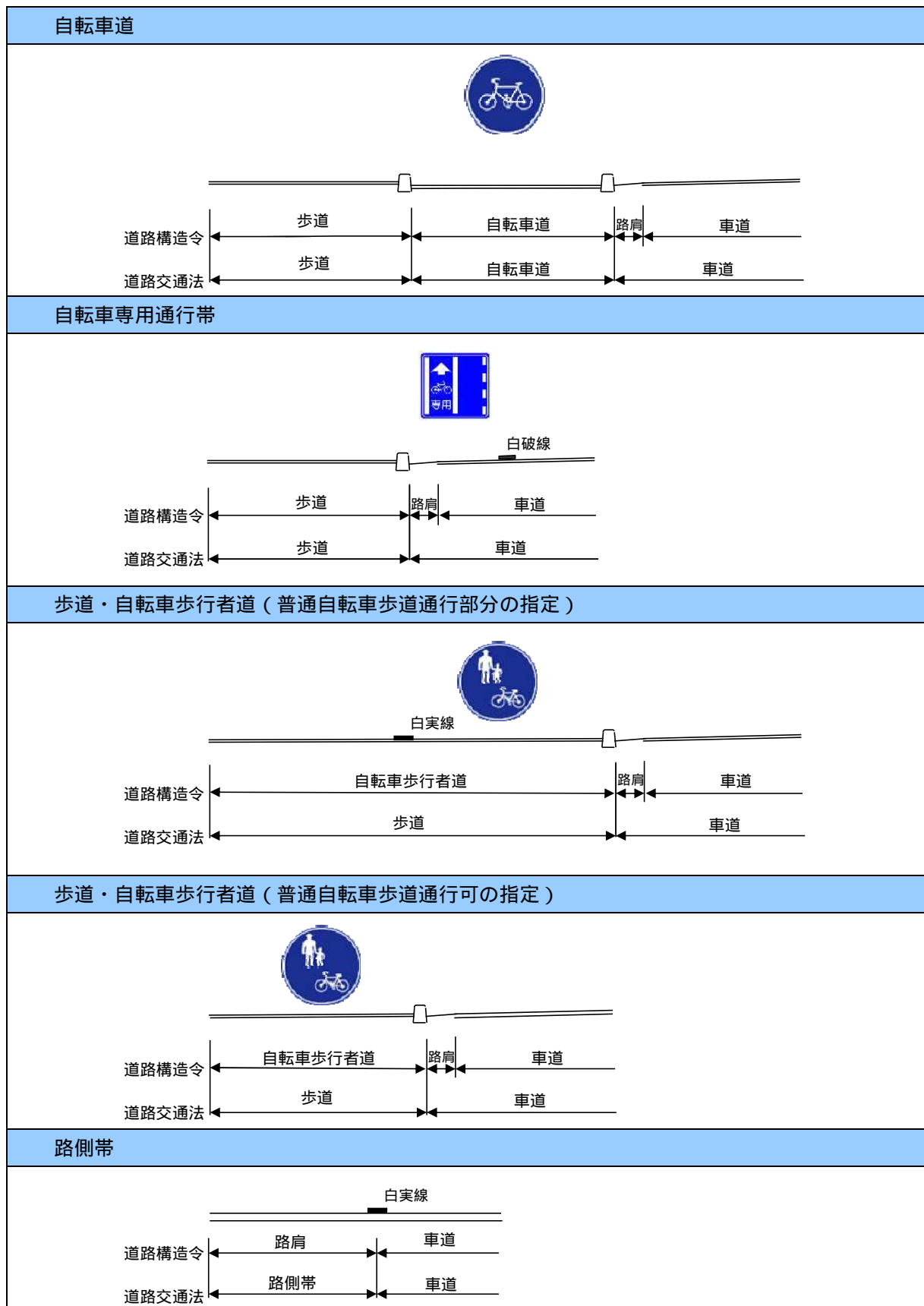


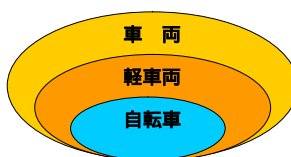
図 3-1 自転車走行空間に関する法令別の区分

### 3-2 道路交通法における自転車の通行方法

道路交通法における自転車走行空間の通行方法を以下に示す。

通行区分	自転車走行空間の通行方法	参照
車道の通行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両は、歩道又は路側帯（「歩道等」）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。（道路交通法第 17 条第 1 項）</li> <li>・ 軽車両にあっては、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては車道）の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第 18 条第 1 項）</li> <li>・ 軽車両は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行することができる。（道路交通法第 17 条の 2 第 1 項）</li> </ul>	図 3-2 ~
自転車道の通行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 普通自転車は、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> <li>・ 自転車道が設けられている道路における自転車道、自転車道以外の車道の部分とは、それぞれ一の車道とする。（道路交通法第 16 条第 4 項）</li> </ul>	図 3-2
自転車専用通行帯の通行	<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、道路標識等により通行の区分が指定されているときは、指定された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>	図 3-2
歩道の通行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 普通自転車は、次に掲げるときは、歩道を通行することができる。 道路標識等により普通自転車が歩道を通行することができることとされているとき。（道路交通法第 63 条の 4 第 1 項第 1 号） 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。（道路交通法第 63 条の 4 第 1 項第 2 号） 車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。（道路交通法第 63 条の 4 第 1 項第 3 号）</li> <li>・ 普通自転車は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項）</li> <li>・ 普通自転車は、道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分（「普通自転車通行指定部分」）があるときは、普通自転車通行指定部分を徐行しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項）</li> </ul>	図 3-2 、

車両・軽車両・自転車の概念図



< 解説 >

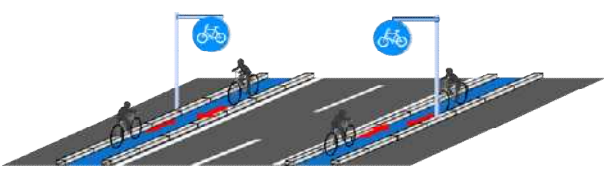

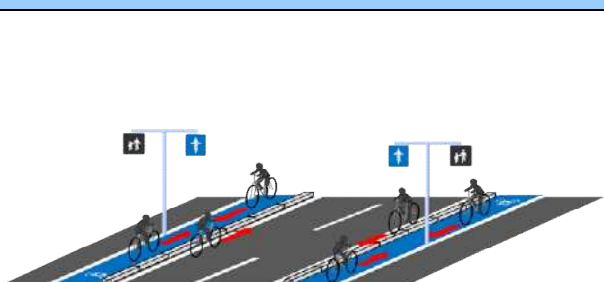
原則的に自転車は車道の左側端を走行するということが重要なルールであり、歩道走行はあくまでも例外である。歩道においては、「普通自転車歩道通行可」の標識がある場合に自転車の走行が可能であるほか、道路交通法施行令第 26 条に規定された以下の場合についても、歩道の走行が例外的に可能である。

1. 児童・幼児（13 歳未満）
2. 70 歳以上の高齢者
3. 内閣府令で定める障がい（視覚・聴覚等の障がい、音声・言語等の機能障がい、肢体不自由など）の障がい者

上記 3 点のほか、車道や交通の状況から自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるときは、歩道走行が認められる。

自転車道が設置されている道路では、「普通自転車は、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 63 条の 3）とされ、自転車道以外は通行できなくなる。

また、「普通自転車歩道通行可の指定」がある場合は、自転車は、歩道上の指定部分を走行することとなるが、同指定は、歩行者の通行を妨げるものではないため、歩行者が通行している場合は徐行する必要がある。

自転車道が設置されている場合	
	<p>・普通自転車は、自転車道が設置されている場合は、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）</p>
自転車専用通行帯が設置されている場合	
	<p>・自転車は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により通行の区分が指定されているときは、指定された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）</p>
歩道上に普通自転車歩道通行部分の指定がある場合	
	<p>・自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第 18 条第 1 項） ・普通自転車は、道路標識等により通行すべき部分として指定された部分（「普通自転車通行指定部分」）を通行することができる。この場合、普通自転車通行指定部分を徐行しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分を通行する歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。 （道路交通法第 63 条の 4 第 2 項）</p>

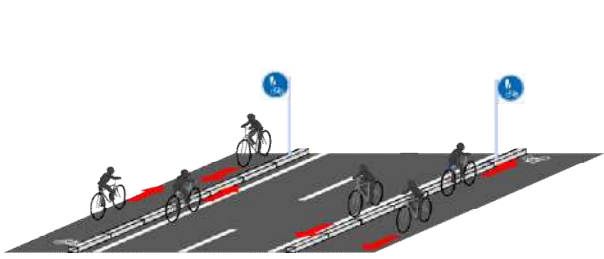
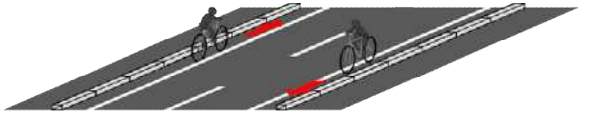
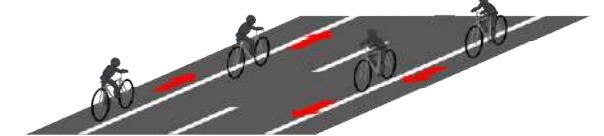
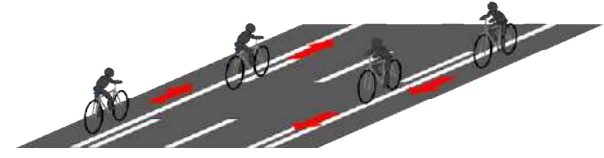
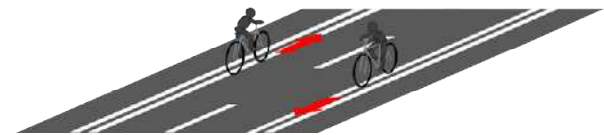
歩道上に普通自転車歩道通行可の指定がある場合	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。(道路交通法第18条第1項)</li> <li>・普通自転車は、道路標識等により普通自転車歩道通行可の指定がされているときは、歩道を通行することができる。 (道路交通法第63条の4第1項)</li> <li>・普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。 (道路交通法第63条の4第2項)</li> </ul>
歩道上に普通自転車通行可の指定がない場合	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。(道路交通法第18条第1項)</li> </ul>
路側帯がある場合(白実線1本)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。 (道路交通法第18条第1項)</li> <li>・路側帯がある場合は、自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行することができる。 (道路交通法第17条の2第1項)</li> </ul>
駐停車禁止路側帯がある場合(白実線+白破線)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。 (道路交通法第18条第1項)</li> <li>・駐停車禁止の路側帯がある場合でも、自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側に設けられた路側帯を通行することができる。 (道路交通法第17条の2第1項)</li> </ul>
歩行者専用路側帯がある場合(白実線2本)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。(道路交通法第18条第1項)</li> </ul>

図 3-2 自転車走行空間の通行方法

## 4 自転車走行空間設置の考え方

### 4-1 自転車道等の整備に係る調整

道路管理者は、自転車道等の整備を行う際には、事前に交通管理者と調整し、双方確認を行うこと。

### 4-2 自転車走行空間整備の基本的考え方

安全で快適な自転車走行空間の効果的、効率的な整備のためには、次のような整備形態を選択するものとする。

(整備形態の選択)

自動車の規制速度<sup>1</sup>が50km/h超<sup>2</sup>の場合の自転車走行空間は自転車と自動車の走行速度の差が大きく、接触した場合の危険度が非常に大きいことから、自転車と自動車、自転車と歩行者の双方の間で構造分離を行った「自転車道」として整備を行う。

に該当するものを除いて、自動車の規制速度が40km/h超かつ50km/h以下<sup>3</sup>もしくは自動車交通量が4,000台/日超の場合の自転車走行空間は車道の左側端を「自転車専用通行帯」として指定する整備形態で整備を行う。(状況によっては、「自転車道」で整備することも可能である。)

自動車の規制速度が40km/h以下<sup>4</sup>かつ自動車交通量が4,000台/日以下の場合、車道の左側端を自転車が通行する「車道混在」の整備形態で整備を行う。(状況によっては、「自転車道」もしくは「自転車専用通行帯」で整備することも可能である。)

上記の整備形態は基本的に道路の各側に整備するものとするが、地形の状況、自転車の交通量及び周辺土地利用の状況によっては、片側のみでの整備の可能性についても検討を行う。また、用地買収が困難に必要な整備形態での整備が難しい場合、周辺道路の状況や自動車交通量を検討して、当該道路の一方通行化の可能性についても検討を行う。

「自転車道」での整備が、用地買収が困難等の理由により整備することが難しい場合、当面の整備形態として、既存の自転車歩行者道を活用した整備を行うものとする。

「自転車専用通行帯」での整備が、用地買収が困難等の理由により整備することが難しい場合、当面の整備形態として、「車道混在」の整備形態で整備を行うことを原則とする。しかし、すでに自転車歩行者道で整備をしている場合で、費用対効果を考えて中で既存の自転車歩行者道の活用も検討する。

歩道が設置されていない箇所において自転車走行空間の整備を行う場合には、「車道混在」の整備形態で整備を行うものとする。

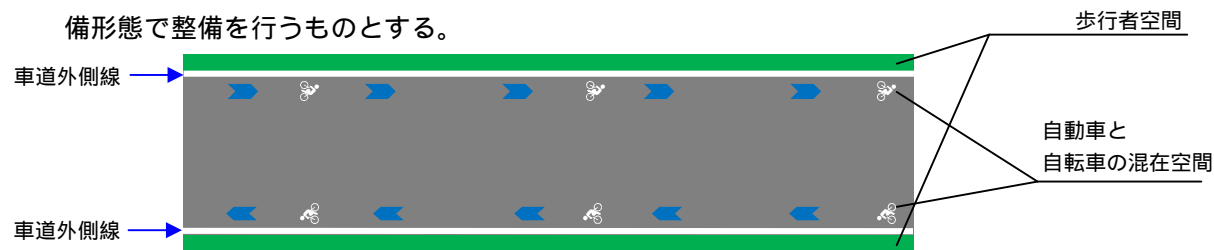


図 4-1 歩道のない道路における「車道混在」の整備形態

- 1 「規制速度」とは、標識や標示によって指定された最高速度のこと。自動車や原動機付自転車を運転するときは、その規制速度を超えてはいけない。新設の道路等、設計の段階では規制速度が決定していない場合は、計画時や設計時から、道路管理者と都道府県警察とで速度規制の方針について協議を行い、将来実施する速度規制を想定した上で、整備形態を選定する。また、規制速度の見直しの検討等を行っ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。
- 2 「50km/h 超」とは速度 > 50km/h であり、50km/h は含まない。(例：60km/h)
- 3 「40km/h 超かつ 50km/h 以下」とは 40km/h < 速度 < 50km/h であり、40km/h は含まない。(例：50km/h)
- 4 「40km/h 以下」とは速度 ≤ 40km/h のことである。(例：30km/h、40km/h)

< 解説 >

自動車の規制速度が 50km/h 超とは、実際には一般道において法定速度(最高速度)「60km/h」で運用されている場合となる。このように自動車の速度が高い場合、万が一自動車と自転車が接触してしまった場合は大きな事故につながる可能性が高くなることから、縁石等で構造分離を行い自転車のみの独立した空間となる「自転車道」を整備するものとする。

自動車の規制速度が 40km/h 超かつ 50km/h 以下とは、実際には一般道において「50km/h」で運用されている場合となる。また、規制速度は 40km/h に満たないが、自動車の交通量が 4,000 台/日超の場合も対象となる。この場合、自動車と自転車の構造分離までは行う必要はないが、視覚的に分離する必要があることから、道路の左側端に「自転車専用通行帯」を整備するものとする。なお、上記の自転車と自動車の構造的な分離の目安に該当しない道路においても、自転車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす程度の自動車交通量がある場合には、通行の整序化を図るため、自転車と自動車を構造的に分離することができる。

自動車の規制速度が 40km/h 以下とは、実際には一般道において「40km/h」、「30km/h」等で運用されている場合となる。自動車の規制速度が 40km/h 以下であり、かつ、自動車の交通量が 4,000 台/日以下の場合、車道の左側端を自動車と混在する「車道混在」の整備形態で整備を行うものとする。なお、自転車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす程度の自動車交通量がある場合には、通行の整序化を図るため、自転車と自動車を構造的に分離することができる。また、自動車の安全かつ円滑な通行に支障を及ぼす程度の自転車交通量がある場合には、自転車と自動車を視覚的に分離することができる。

「自転車道」は、道路構造令第 10 条第 1 項及び第 2 項において、「道路の各側に設けるものとする」と規定されている。また、「自転車専用通行帯」や「車道混在」で整備を行う場合、自動車の進行方向と同方向に自転車も一方通行となることから、片側のみへの設置を行った場合、設置した側と逆方向への通行が不可能になるため、道路の各側への設置が必要となる。しかし、用地買収が困難であり、道路に面する沿道のうち、片側は店舗や家屋等への出入りがない等の状況において自転車の交通量が片側のみで足りてしまう場合等の状況がある場合には、双方向通行の「自転車道」を片側への整備の検討を行う。

また、同様に用地買収が困難な場合で、両側への自転車走行空間の設置が難しい場合には、当該道路の自動車交通量や自転車交通量等を精査し、自動車交通も含めた一方通行化が可能かどうかの検討も行う。その場合、通行できなくさせる方向の交通の迂回路等について、交通管理者と十分な協議を行う必要がある。

用地買収が困難などの理由により、「自転車道」の整備が難しい場合には、当面の整備形態として既存の自転車歩行者道を活用した整備を行うものとする。ただし、自転車交通量が少なく、かつ歩行者と自転車の交通量を踏まえて歩行者と自転車を分離する必要がないと判断されるときに限る。

用地買収が困難などの理由により、「自転車専用通行帯」の整備が難しい場合には、当面の整備形態として「車道混在」を検討するものとする。しかし、すでに自転車歩行者道を整備していて、既存の自転車歩行者道の空間が広く確保できている場合は、通行部分指定など自転車と歩行者の分離ができる場合については、車道混在と合わせて既存の自転車歩行者道の活用も検討に入れる。

歩道がない箇所、自転車走行空間の整備を行う場合には、歩行者の空間を道路の左側端に確保した上、その内側に「車道混在」の空間を設けることが考えられる。(道路交通法上は、道路の左側端に設けられた路側帯を走行することもできるが、自転車は原則車道走行であるため、車道側へ誘導するために明示をする。)


#### 4-3 自転車走行空間の色について

##### 原則


自転車走行空間には、自転車利用者が整備形態の違いによって自転車の走行位置を迷うことがないように、必要な箇所にカラー舗装等を施すものとする。

##### カラー舗装の色

・色に関しては、下表に示す色を標準とし、この色を「自転車走行空間共通色」とする。

R	G	B	1	39 130 171	
色票番号	2	72-50P			
マンセル値	3	2.5PB5/8			

・景観に配慮が必要な箇所では、下表に示す景観に配慮した色を標準とする。(景観配慮色)

R	G	B	1	100 123 145	
色票番号	2	75-50H			
マンセル値	3	5PB5/4			

上記の色を標準とするが、カラー舗装をする箇所が通常のアスファルト舗装とは異なる色(コンクリート舗装等)の場合は、舗装の色との対比を考えてカラー舗装の色を設定する。

- RGB** RGBは色の表現法の一つで、赤(Red)、緑(Green)、青(Blue)の三つの現色を混ぜて幅広い色を再現する加法混色の一種である。RGBは三原色の頭文字である。
- 色票番号** 色票番号は(社)日本塗料工業会が定める色の表現法で、建築や塗装など景観に関連する業界に広く普及しているもの。マンセル値と同様、色の三属性(色相、明度、彩度)で表現する。
- マンセル値** マンセル値(Munsell color system)とは、色を定量的に表す体型である表色系の1つ。色彩を色の三属性(色相、明度、彩度)によって表現する。

##### 車道混在の整備形態における配色

車道混在で整備を行う場合、矢羽根に「自転車走行空間共通色」もしくは「景観配慮色」を用いることが望ましい。

##### 色の塗り方

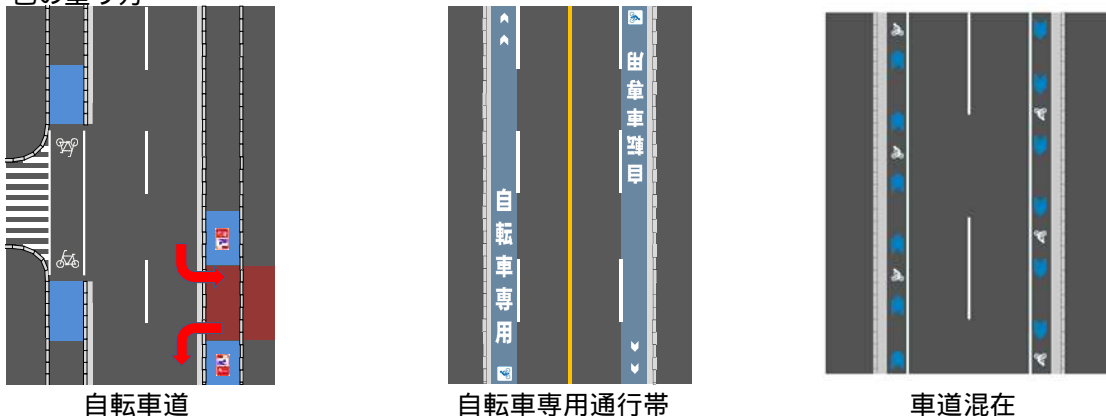


図 4-2 色の塗り方

整備形態	色の塗り方
自転車道	自転車道の部分のうち、交差点部や車両の出入りのための切り下げ部の前後にカラー舗装を行う。
自転車専用通行帯	自転車専用通行帯全体にカラー舗装を行う。
車道混在	車道の左側端に設置したピクトグラムと矢羽根のうち、矢羽根を着色する。

< 解説 >

原則

自転車利用者が自転車走行空間に入りやすくすると共に、並行して走る自動車が自転車走行空間であることを認識しやすくするため、自転車走行空間にカラー舗装を施すものとする。カラー舗装の色には、「交通事故防止対策事例集～生活道路の事故を減らすために～（平成20年12月神奈川県交通安全対策協議会交通施設部会）」では、車は赤褐色（ベンガラ色）、人は緑色、自転車は青色とされている。市内の歩行者空間や交差点の危険所等においては、すでにこの決まった色でカラー舗装されている箇所も多いことから、利用者を混乱させないことや色によって自転車走行空間であることを認識してもらうため、自転車走行空間は青系の色で、カラー舗装を施すものとする。

カラー舗装の色

自転車走行空間へのカラー舗装の色については、前述の「交通事故防止対策事例集～生活道路の事故を減らすために～（平成20年12月神奈川県交通安全対策協議会交通施設部会）」で青色とされており、また平成20年5月20日に警察庁交通局交通規制課長からの「道路交通法の一部を改正する法律の一部の施行等に伴う交通規制関係事務の運用について」の通達の中で、「自転車専用通行帯の設置に当たっては、視覚的な分離を図ることも効果的であることから、道路管理者と連携し、カラー舗装の導入について検討することが望ましい。その際、舗装の色については、原則として青色系の色を用いること。」とされている。したがって、基本的には青色系としていき、その色は、標識に用いられている青色と同系の色とした。

また、藤沢市は平成19年1月に「藤沢市景観計画」を策定し、その中の「第 章公共施設編」1. 公共施設デザインの考え方」「(2) 類型別公共施設の景観形成の基本的な考え方」の中で、「幹線道路や自動車専用道路は、デザイン及び色彩などへの配慮と緑化の推進を目指す」としていることから、景観形成地区等の景観に配慮が必要な箇所においては、景観面への影響を配慮して「景観配慮色」を設定した。

「景観配慮色」の決定にあたっては、学識経験者等で構成される藤沢市景観アドバイザーに相談を行い、次のような方針で色彩を選択した。

- 方針1 色相としては、**青系**を用いる（青と認識させるための色相（B、PB、BG）彩度（2以上））
- 方針2 **安全面への配慮**から、道路標示の色（白色）が目立つよう、**明度を上げすぎない**。（明度7未満）
- 方針3 目立ちすぎないよう**彩度を抑えた色**（彩度5未満）とする。
- 方針4 色覚異常の方が色相で区別が付かなくても認識可能なようにアスファルトの明度（明度3）との差を1.5以上とする（明度4.5以上）。

以上4つの方針により、景観に配慮した色（マンセル標記 色相5PB、明度5、彩度4）を定め、景観への配慮が必要な箇所において自転車走行空間を整備する際、共通して用いるものとする。

景観への配慮が必要な箇所

藤沢市景観計画に定めた特別景観形成地区や景観形成地区内の道路の他、景観重要公共施設に位置付けられた道路などが該当。また、周辺景観との調和に対し配慮が必要と判断される箇所においても、使用していくことが考えられる。



#### 車道混在の整備形態における配色

車道混在の整備形態では、「ピクトグラム」と「矢羽根」を組み合わせで表示することとしているが、自転車利用者が自転車走行空間であることを認識しやすくするためには、矢羽根を「自転車走行空間共通色」もしくは「景観配慮色」で着色することが望ましい。

#### 色の塗り方

カラー舗装の主目的は、前述のように自転車利用者を自転車走行空間に誘導することにある。したがって、構造分離がされている箇所においては、自転車が迷う可能性もなく、白線や法定外表示等で自転車の走行空間を明示している箇所においても、経済性を考えるとカラー舗装まで行う必要性も低いと考えられる。よって、自転車道や歩道上の自転車通行部分指定がある箇所では、交差点等の出入り口部分へのカラー舗装を行うものとする。その他、車道に整備をする自転車専用通行帯においては、自転車だけでなく、自動車に自転車走行空間であることを認識させる必要があるため、全路線にカラー舗装を施すものとする。

#### 4-4 自転車道設置の考え方

##### 原則

自転車道は原則として道路の各側に設置する。

##### 一方通行の場合

(ア)一方通行の道路においても、自転車道は原則、道路の各側に設置する。地形の状況や反対側に歩行者及び自転車の利用実態がない場合等、特別の理由により、やむを得ない場合においては、片側のみの自転車道を設置することができる。

(イ)片側に自転車道を設置する場合は、反対側の歩道のない場所には、路側帯等の区画線は設置しないことが望ましい。

##### < 解説 >

##### 原則

- ・自転車道は道路の各側に設けるのが原則である（道路構造令第10条）。道路交通法上、自転車道を片側に設置すれば、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）。
- ・やむを得ず自転車道の片側設置を行う場合、自転車道を設置した反対側の歩道が「普通自転車歩道通行可」の指定がある場合を除き、歩道も車道も通行することはできないことから、自転車が誤って通行しないような工夫を行う。

##### 一方通行の場合

(ア)一方通行の道路においても、自転車道は道路の各側に設置することが原則である。なお、地形の状況や反対側に歩行者及び自転車の利用実態がない場合等、特別の理由により、やむを得ない場合においては、片側のみの自転車道を設置することができる。

(イ)自転車道が設置されている場合、自転車道を通行しなければならない規定があるため（道路交通法第63条の3）、車両と逆方向に走行する自転車が自転車道以外の部分を通行しないように、看板等で注意喚起を促す等工夫を行う必要があるほか、歩道がなければ路側帯等の区画線は設置しないことが望ましい。

また、沿道に商店が建ち並ぶ箇所等においては、商店に設置される自転車置き場等への出入りについても十分考慮する必要がある。

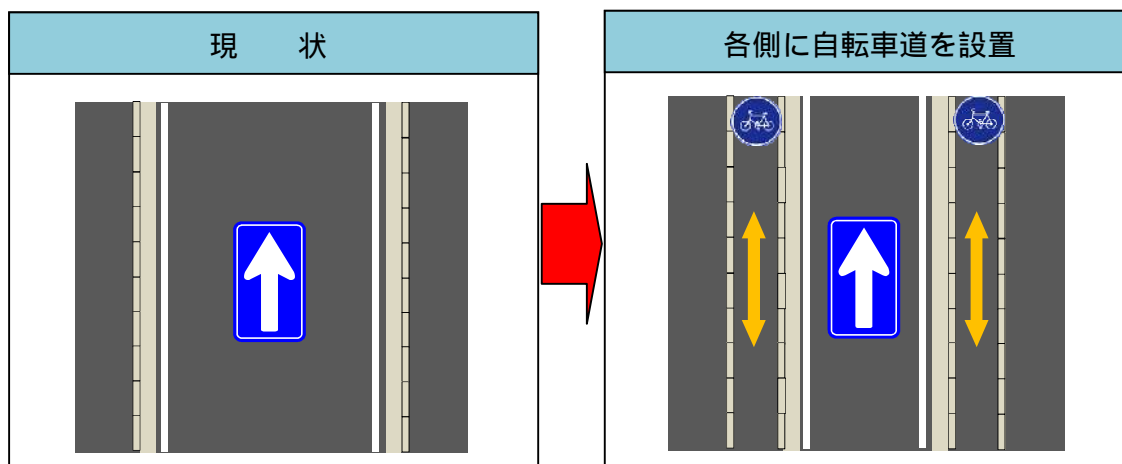


図 4-3 各側に歩道が設置された一方通行の場合の自転車道の設置

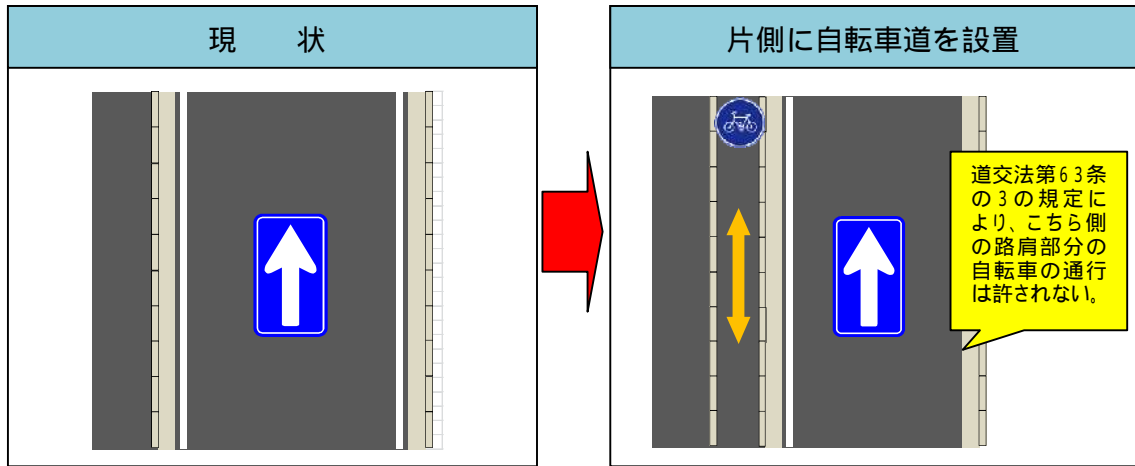


図 4-4 片側に歩道が設置された一方通行の場合の自転車道の設置

#### 4-5 自転車専用通行帯設置の考え方

##### 原則

(ア)自転車専用通行帯を設置する場合は、道路の左側部分に2以上の車両通行帯を設けるものとする。

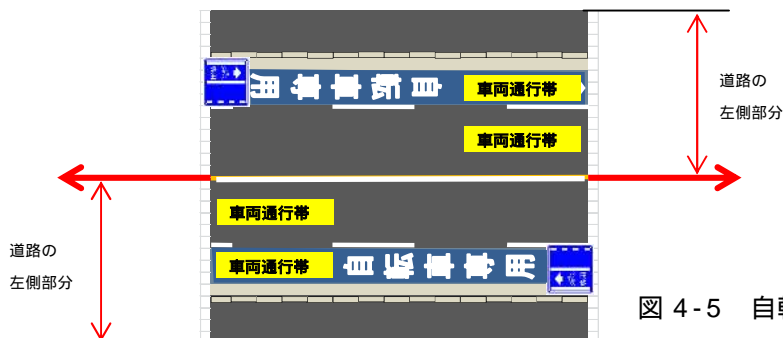


図 4-5 自転車専用通行帯を設置する場合

(イ)2車線道路の両側に自転車専用通行帯を設置する場合、中央線は実線とする。

##### 一方通行の場合

(ア)一方通行の道路の場合は、自転車専用通行帯は、一方通行と同方向である道路の左側端に設置する。

(イ)自動車に対しては一方通行の規制があり、かつ「軽車両は除く」の補助標識もない場合、自転車は逆方向への通行は不可能であるため、自動車が進行できない方向へ通行する自転車に対して、自転車から降りて歩道を押して歩くように誘導するなどの対策を講じる。

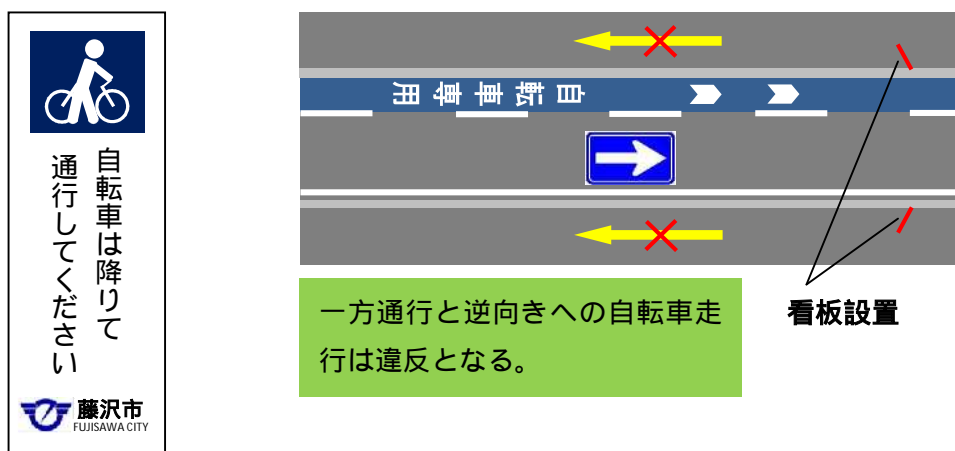


図 4-6 一方通行道路への自転車専用通行帯設置

(ウ)一方通行と逆方向には、自転車専用通行帯は設置できない。

##### < 解説 >

##### 原則

自転車専用通行帯は、車両通行帯であるので、「道路の左側部分（一方通行となっている場合は当該道路）に2以上の車両通行帯を設けること」が、道路交通法施行令第1条の2第4項に規定されている。

また、従前が2車線の道路に自転車専用通行帯を設置した場合、道路の左側部分に2以上の車両通行帯ができることとなるため、中央線は実線としなければならない。

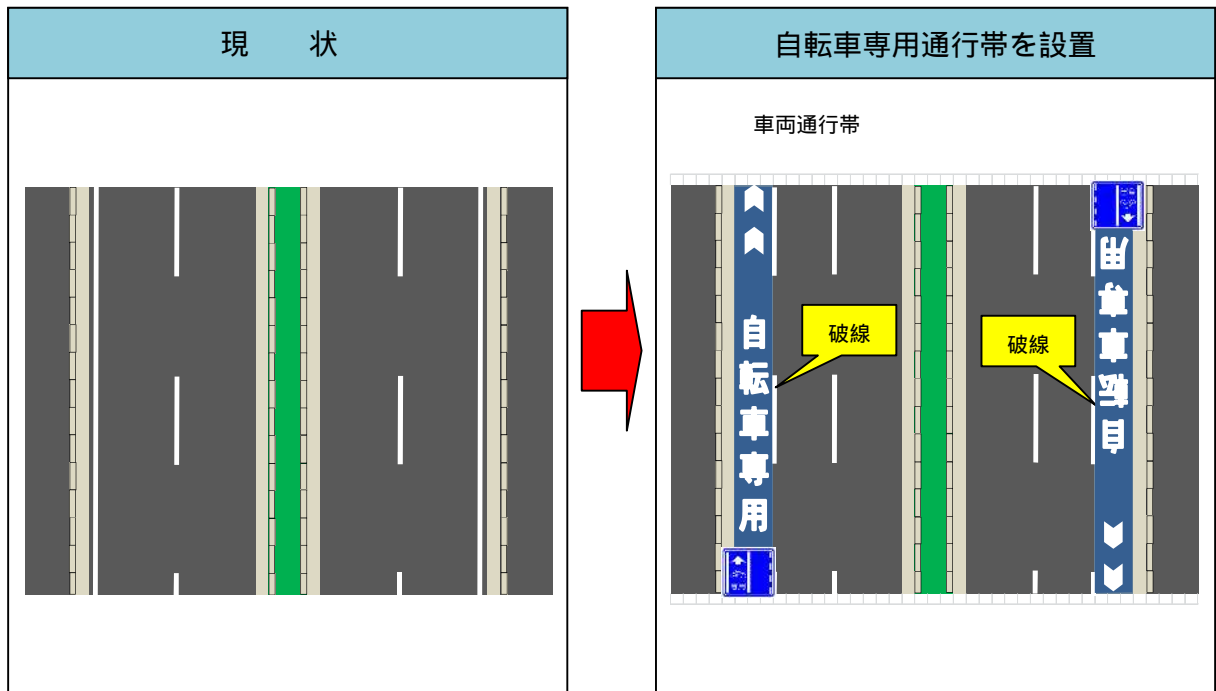


図 4-7 多車線の場合の自転車専用通行帯の設置

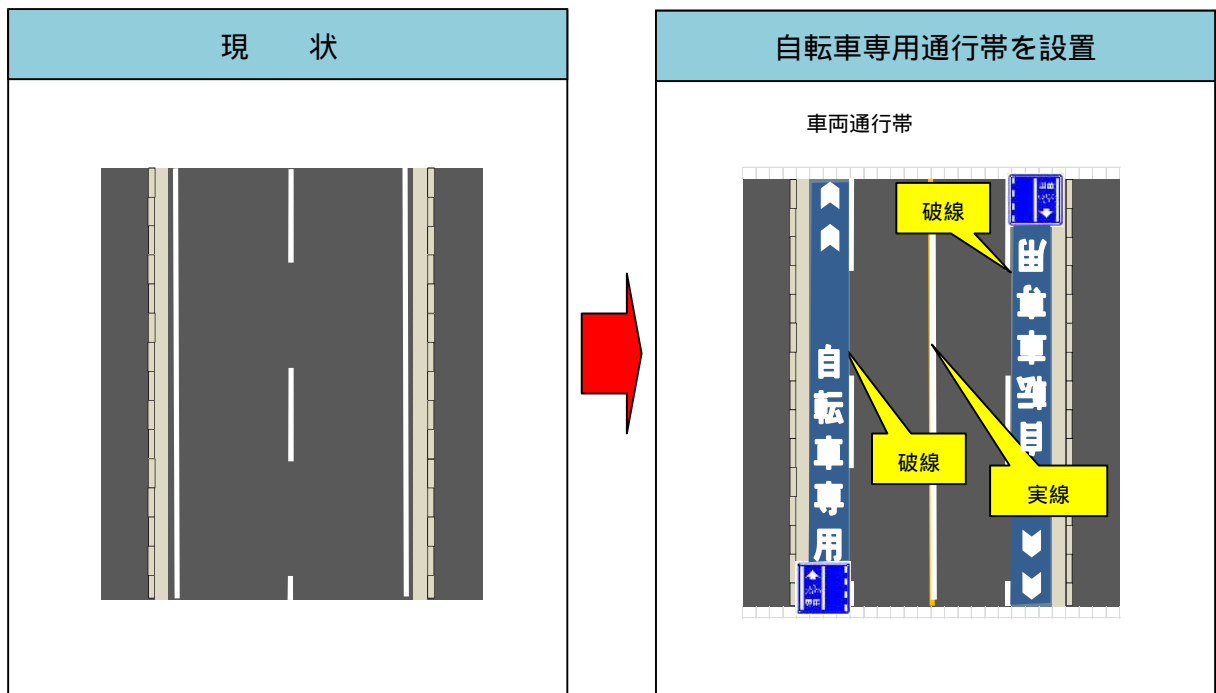


図 4-8 2車線の場合の自転車専用通行帯の設置

### 一方通行の場合

一方通行の道路の場合は、自転車専用通行帯は、一方通行と同方向である道路の左側端に設置する。（両側への設置は、道路交通法施行令第1条の2第4項「車両通行帯を設けるときには、道路の左側部分（一方通行となっている場合は当該道路）に2以上の車両通行帯を設けること」となっていることから、不可能である。）

「軽車両を除く」、「自転車を除く」などの補助標識によって、自転車の逆走が可能な場合、逆方向を通行する自転車に対しては、歩道が自転車通行可であればよいが、そうでない場合、自動車の進行方向と逆方向に進む自転車は自転車専用通行帯と逆側の路肩部分しか通行することができないので、必要に応じて走行部分を明示するなどの対策を講じる。

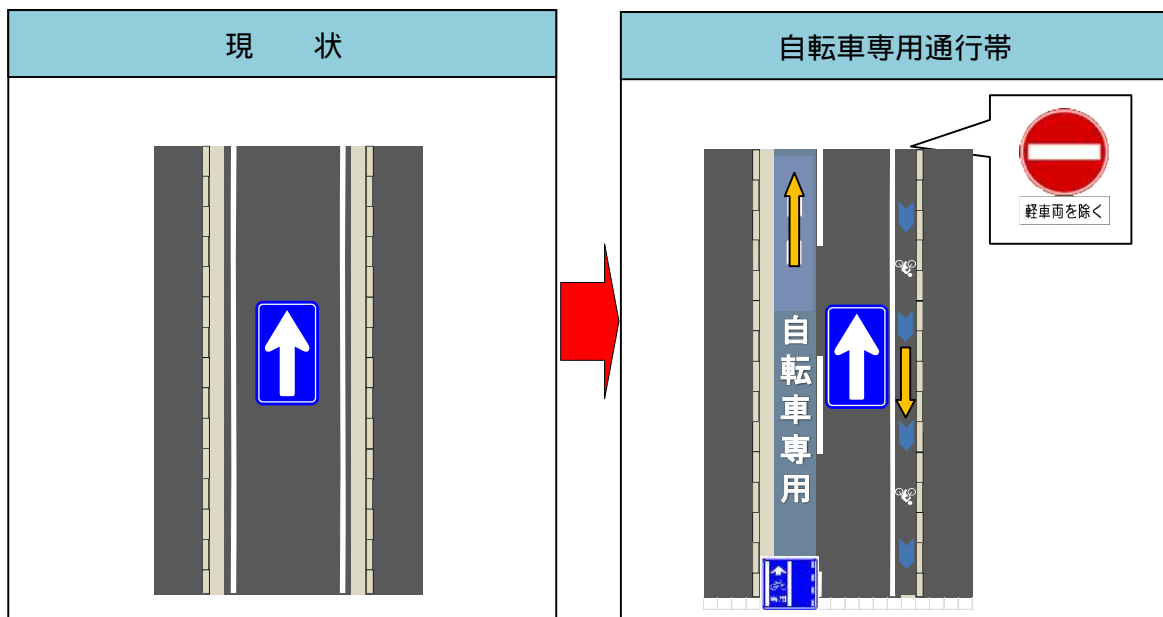


図 4-9 一方通行道路における自転車専用通行帯の設置（両側歩道の場合）

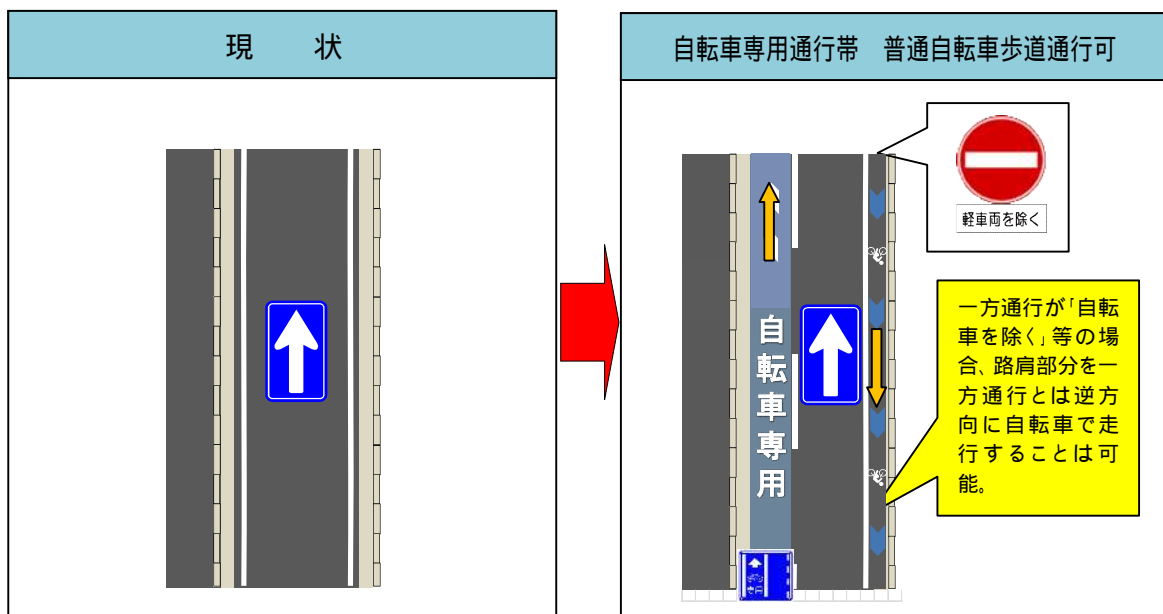


図 4-10 一方通行道路における自転車専用通行帯の設置（片側歩道の場合）

4-6 自転車走行空間の整備形態と基本幅員

自転車走行空間の整備形態と幅員は下表の通りとする。

表 4-1 整備形態と有効幅員の考え方

整備形態	有効幅員	有効幅員の考え方
自転車道	2.0m 以上 (地形の状況その他やむを得ない場合においては 1.5m 以上)	
自転車専用通行帯	1.5m 以上 (道路の状況によりやむを得ないときは、1.0m 以上) (側溝部分がある場合、側溝部分を除く。)	
車道混在	車道の左側端 1.0m 程度 (側溝部分がある場合、側溝部分を除く。)	

< 解説 >

各整備形態の幅員は、道路構造令、道路交通法をもとに設定する。

「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令(平成18年国土交通省令第116号)第4条第2項には、「自転車歩行者道の有効幅員は、道路構造令第10条の2第2項に規定する幅員の値以上とするものとする」と規定されており、幅員はこれに準じて有効幅員とする。有効幅員とは、縁石及び防護柵、標識の路上施設を除いた、実質、歩行者や自転車が通行可能な幅員をいう。

自転車道

道路構造令	道路交通法	適用事項
第10条第3項 自転車道の幅員は、2m 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、1.5m まで縮小することができる。	—	有効幅員 2.0m 以上

自転車道の幅員は、道路構造令第10条第3項によると2.0m以上となっている。自転車1台の占有幅1.0mを基準とし、自転車同士のすれ違い、追い越しを考慮して2.0mとしている。本書では、道路構造令の考え方に準じて2.0m以上とする。

自転車道は、一方通行規制を実施することができるが、その場合の幅員の考え方も同様とする。

側溝部分  
排水のために設ける部分



## 自転車専用通行帯

道路構造令	道路交通法	適用事項
—	施行令 第1条の2 第4項 車両通行帯の幅員は、3m以上（道路及び交通の状況により特に必要があると認められるとき、又は道路の状況によりやむを得ないときは、1m以上3m未満）とすること。	有効幅員 1.5m以上 （道路の状況によりやむを得ないときは、1.0m以上）

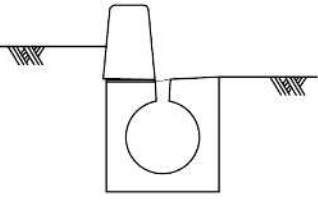
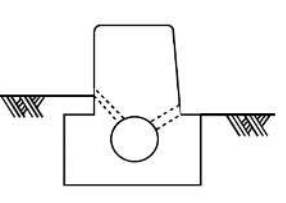
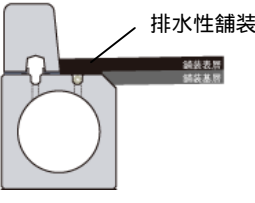
自転車専用通行帯は街渠の部分も幅員に含めるため、走行中のふらつきを考慮し、1.5m以上を確保することが望ましいと考える。また、この形態で整備する場合の課題として、違法駐車車両により自転車走行が阻害されることが挙げられる。先行して整備を行った他都市での自転車通行環境整備モデル地区においては、2.0m程度で自転車専用通行帯を整備した場合、違法駐車する車両が増加したといった事例があった。これは、余裕を持って自転車専用通行帯を整備することが、駐車しやすい空間を作り出してしまっていることが原因と思われる。したがって、幅員を広くとる場合には、違法駐車が増えることを念頭に入れておく必要がある。なお、新たな用地買収が困難な場合など、道路の状況によりやむを得ないときは、自転車1台の占有幅である1.0m以上を確保するものとする。

なお、自転車専用通行帯の幅員には、街渠の側溝部分は含まないものとするが、より安全な自転車走行のためには、側溝部分の自転車走行を考慮し、前述の側溝部分を短くした構造の排水構造物の利用を検討する。

### 自転車通行環境整備モデル地区

国土交通省と警察庁では、今後の自転車通行環境整備の模範となる事業を実施することにより、整備上の課題と対策を検証し、自転車通行環境整備の戦略的展開を図ることを目的として、平成20年1月に全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」に指定。同モデル地区では、道路管理者と都道府県警察が連携して自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進してきた。

表 4-2 側溝部分を縮小する街渠の例

円形水路	都市型水路 (ライン導水ブロック)	ツイン側溝
		
<p>&lt;従来のL型側溝と比べた際の特徴&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>有効幅員の拡大 街渠エプロンが縮小されるので、路肩の有効幅員が広がる。</li> <li>路肩走行の安全性の向上 側溝部分と車道部の横断勾配折れがなくなることにより安全性が高まる。</li> <li>水はね防止による快適な歩行 側溝部分がなくなり、水がたまることなくことから、水はねを防止して歩行者が安心して通行できる環境となる。</li> <li>マス数の減少 従来のL型街渠に比べ、通水断面が大きくなることから、現場条件により街渠マスの間隔が広がり、マスの数が減少する。</li> <li>メンテナンスや歩車道境界ブロックの交換に影響 製品によっては、歩車道境界ブロックと導水部が一体となっているものがあることから、将来的に切り下げを行う場合のコストに影響を与える可能性がある。そのような製品を導入する場合には、沿道の将来計画等に配慮するとともに、沿道の住民に対する説明が必要である。</li> </ol>		



## 車道混在

「車道混在」の整備形態においては、自転車単独の走行空間を設けるわけではないことから、必要な幅員というものは存在しないが、基本的には道路の左側端から 1.0m 程度（エプロンがある場合は、エプロンを除いた部分）を混在空間とし、ピクトグラムと矢羽根により自転車走行空間を明示するものとする。

なお、自転車専用通行帯と同様、より安全な自転車通行のため、路肩の側溝部分を縮小できる排水構造物を使用することによって、有効な空間を創出することができる。特に混在の整備形態では、自転車単独の走行空間ではないことから、路肩の側溝部分を走行する機会も多くなることが予想されるため、側溝部分を縮小できる排水構造物の積極的な導入を検討する。

車道外側線については、交通管理者と協議の上、車道の必要幅員とは別に、自転車の走行空間として幅 1.0m を確保することができる場合には車道外側線を設け、車道混在空間が車道の必要幅員と重複する場合には、車道外側線を削除することが望ましい。

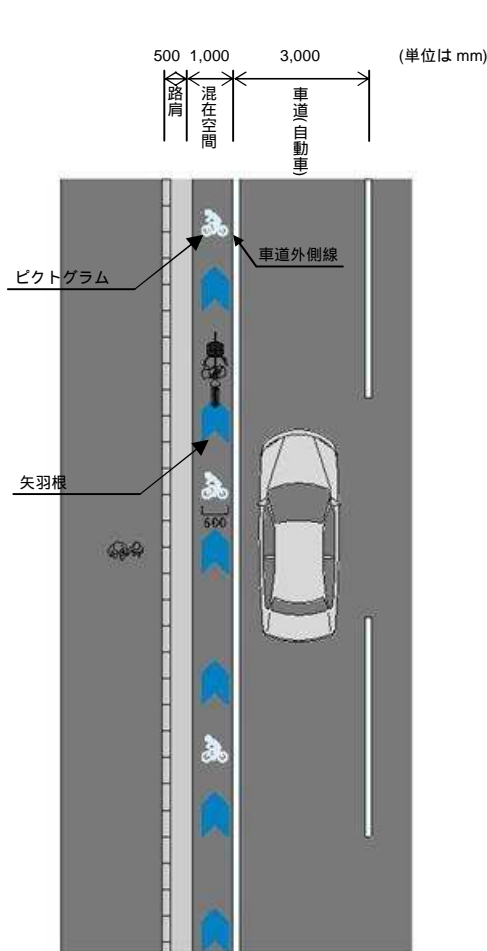


図 4-11 車道の必要幅員と混在部分が重複しないケース

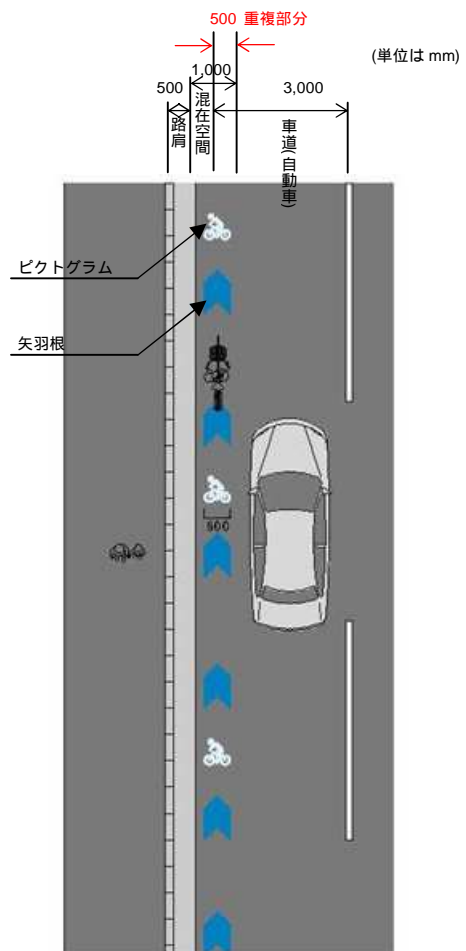


図 4-12 車道の必要幅員と混在部分が重複するケース

#### 4-7 当面の整備形態

##### 自転車専用通行帯での整備が難しい場合

前述の「車道混在」の整備形態での整備を原則とする。すでに自転車歩行者道として整備を行っている場合、歩車道境界等を改良する必要がある場合には、費用対効果を考えて既存の自転車歩行者道の活用を行うことも考慮する。

##### 自転車道での整備が難しい場合

「既存の自転車歩行者道」がある場合は、「既存の自転車歩行者道」を活用することを原則とする。既存の自転車歩行者道の活用にあたっては、利用者がルールを遵守し、歩道内を走行できるように走行位置の明示や注意喚起等を行う。

##### 自転車専用通行帯での整備が難しい場合

整備形態が「自転車専用通行帯」となる場合で、整備に必要な用地買収が困難なケース等、整備が困難な場合には、当面の整備形態として、「車道混在」の整備形態での整備を原則とする。しかし、すでに歩道が広く整備されていて自転車通行部分の指定がされている場合などには、一度幅広く整備した歩道を再度縮小することになることから、歩道が整備されてからの経過年数や費用対効果等を考慮して、現状の自転車歩行者道を活用することも考える。

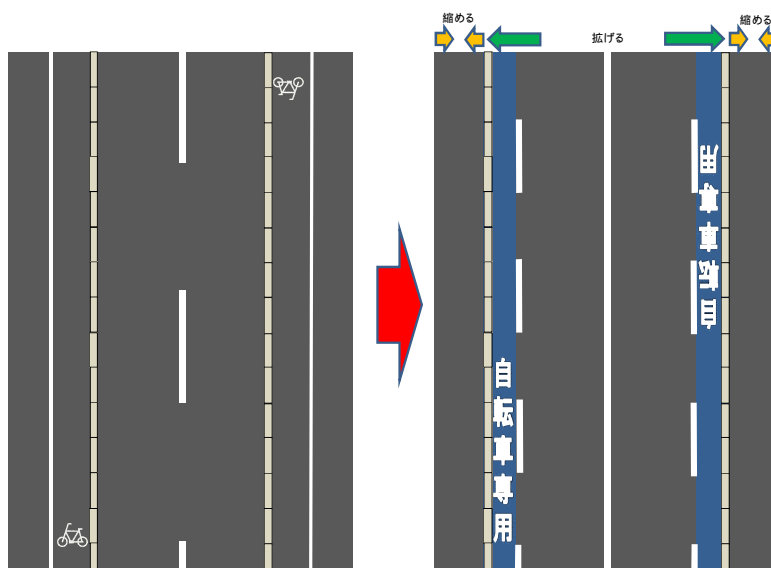


図 4-13 通行部分指定のある自転車歩行者道から自転車専用通行帯への整備形態変更のイメージ

##### 自転車道での整備が難しい場合

自動車の規制速度が 50km 超の場合、整備形態は「自転車道」となるが、用地買収等が必要となり、整備が困難で「既存の自転車歩行者道」がある場合には、当面の整備形態としてそれを活用するものとする。

「既存の自転車歩行者道」を活用する場合は、歩行者と自転車の分離のため、道路交通法第 6 3 条の 4 第 2 項に規定される「普通自転車通行指定部分」を交通管理者と協議の上指定することを検討する。歩道幅員が狭い等指定が難しい場合でも、歩行者と自転車の錯綜やそれら同士の事故を避けるためにも、道路交通法第 6 3 条の 4 第 2 項に規定された普通自転車の歩道通行の方法（「車道寄り」を走行、「歩行者優先」、「徐行」など）について、利用者に遵守させる必要があることから、法定外の路面表示を用いて次のような工夫を行うことが考えられる。

- (ア) 法定外の路面表示による啓発サイン等によって、歩道の車道寄りに「自転車のマーク」、民地寄りに「歩行者のマーク」を貼り付けるとともに、自転車走行空間の共通色によって自転車の走行部分のカラー舗装や、インターロッキングブロックの場合はブロックの色を変える等で、「自転車は車道寄りを通行」することを利用者に促す。
- (イ) 歩道への入り口部分には、「歩行者優先」等を啓発する法定外の路面表示を行う。

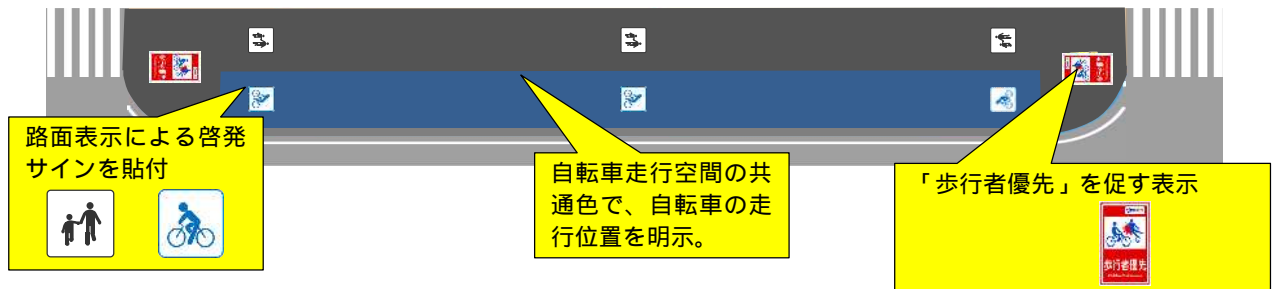


図 4-14 普通自転車歩道通行可の歩道での自転車通行位置の明示

4-8 整備形態が適用可能な範囲（参考）

自転車走行環境について、標準的な設計を行った場合、歩行者及び自転車走行にあてることができる幅員と、その整備方法の適用範囲は基本的に次のようになる。

歩行者	整備形態	有効幅員（片側）			路上施設		路肩	整備可能な最低限の全体幅員 （植樹帯の幅員を除く）		
		自転車 + 歩道	自転車分	歩道分	自動車との 分離	歩行者との 分離		4種1級 <sup>2</sup>		4種2級 <sup>3</sup> 以下
								往復2車線	往復4車線	往復2車線
多い	自転車道 + 歩道	5.5m	2.0m	3.5m	0.5m	0.5m	0.5m	20.5m	28.0m	20.0m
	自転車専用通行帯 + 歩道	5.0m (4.5m)	1.5m (1.0m)	3.5m	-	0.5m	- ( 1)	17.5m (16.5m)	25.0m (24.0m)	17.0m (16.0m)
少ない	自転車道 + 歩道	4.0m	2.0m	2.0m	0.5m	0.5m	0.5m	17.5m	25.0m	17.0m
	自転車専用通行帯 + 歩道	3.5m (3.0m)	1.5m (1.0m)	2.0m	-	0.5m	- ( 1)	14.5m (13.5m)	22.0m (21.0m)	14.0m (13.0m)

- 1 側溝部分のない排水構造を利用した場合を想定。
  - 2 4種1級 道路構造令に規定された道路の区分。都市部の都道府県道又は市町村道で計画交通量<sup>4</sup>が10,000台/日以上のものである。
  - 3 4種2級 道路構造令に規定された道路の区分。都市部の都道府県道又は市町村道で計画交通量<sup>4</sup>が4,000台/日以上10,000台/日未満のものである。
  - 4 計画交通量 路線を将来通行するであろう自動車の日交通量（年平均日交通量）のこと。（上り・下り合計）
- ( ) 縮小値を利用した場合。

図 4-15 車道部以外の幅員と適用範囲（参考）

#### 4-9 自転車走行空間を創出するための道路空間の再配分（既存道路の改良）

現況道路幅員において自転車走行空間を創出するために、必要に応じて道路空間を再配分するものとする。なお、再配分にあたっては、現況道路構造物等の耐用年数、交通特性、道路構造特性、沿道状況等を考慮して検討するとともに、車線の減数など、構造の大幅な変更を行う時は、交通容量などに関して十分検証を行い、交通管理者との十分な調整を行う必要がある。

##### < 解説 >

現況の道路幅員構成において、新たな自転車走行空間を創出するためには、道路空間を再配分する必要がある。車道や歩道の縮小などが考えられるが、対象地域の交通特性や道路構造特性、沿道状況等を十分踏まえ、安全性や交通の円滑性を確保した計画とする。

また、経済性の観点も必要であることから、舗装や道路構造物等の耐用年数を考慮し、舗装の打換えや道路構造物の改良などのタイミングに合わせることを基本とする。

なお、車線の減数など、構造の大幅な変更を行う時は、交通容量などに関して、当該箇所周辺のみならず、市内全域に関して十分検証を行うとともに、検討にあたっては、交通管理者との十分な調整が必要である。

以下に参考として道路空間を再配分する際の検討例を示す。

##### （参考）道路空間を再配分する際の検討項目例

###### 車道を縮小する場合

###### 単路部

- ・ 車線数の減少
- ・ 車線幅員、路肩幅員の縮小規定の適用
- ・ 中央分離帯幅員の減少

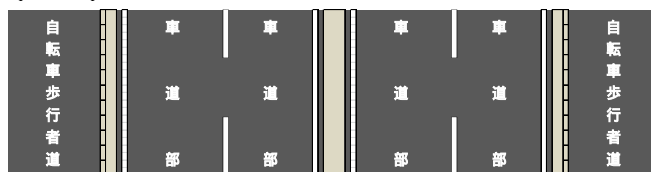
###### 交差点部

- ・ 付加車線の廃止
- ・ 付加車線、直進車線幅員、路肩幅員の縮小規定の適用
- ・ 中央分離帯幅員の減少

###### 歩道を縮小する場合

- ・ 歩行者空間として必要な有効幅員を確保することによる空間創出  
交通特性や沿道状況に応じた歩行者必要空間を確保した上での空間創出
- ・ 植樹帯の撤去又は幅員の減少（景観にも配慮）
- ・ 路上施設や地下施設の移設  
電線類地中化関連施設、電柱、標識、信号、道路照明灯、高木、低木類、縁石

##### （現況）



##### （道路空間の再配分による自転車レーンの創出）

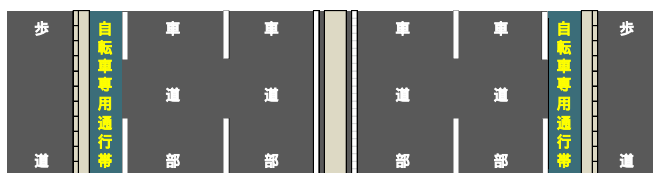


図 4-16 道路空間の再配分の例

#### 4-10 自転車走行空間整備形態の選択フローチャート

自転車走行空間の整備形態の選択にあたっては、以下のフローチャートに従うことを基本とする。

### 自転車走行空間の整備形態選択フロー

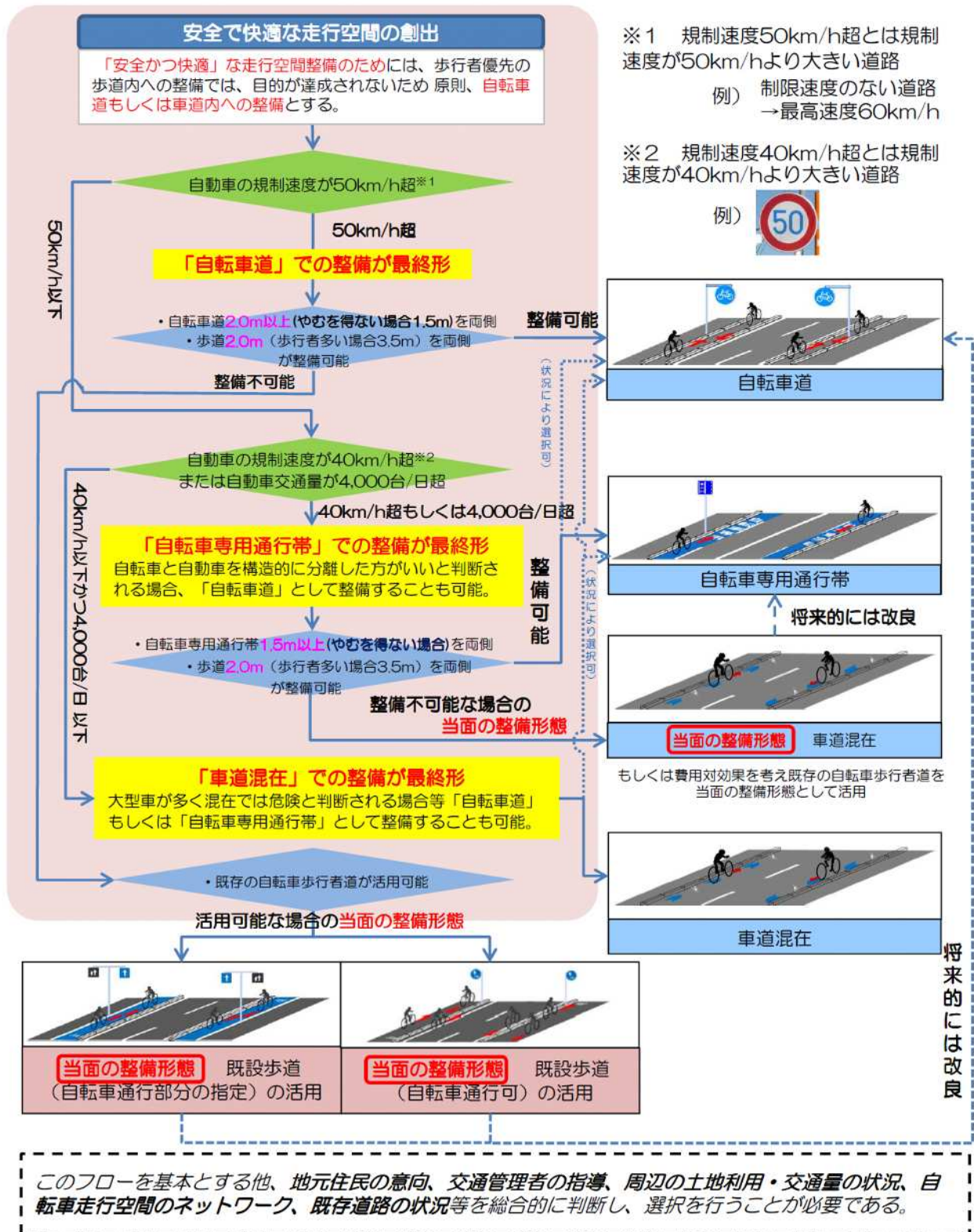


図 4-17 整備形態選択フロー

## 5 . 法定外の路面表示・サイン

### 5-1 法定外の路面表示等の設置

#### (1) 自転車道

自転車道を整備する場合、標識令で定められた道路標識等のほか、次の法定外の道路標識等を活用し、安全な自転車走行空間を実現する。

双方向通行の自転車道でセンターラインを設ける場合の矢羽根による進行方向の明示

自転車の左側通行を促すため矢羽根を設置する。

自転車道の入口における明示

自転車道の入口において、自転車が迷うことなく自転車道に入ることができるよう、カラー舗装を行うと共に看板を設置することも検討する。

#### < 解説 >

双方向通行の自転車道でセンターラインを設ける場合の矢羽根による進行方向の明示

双方向通行の自転車道においては、自転車の自転車道内における左側通行を促すため、矢羽根を法定外の道路標識で行うことを検討する。

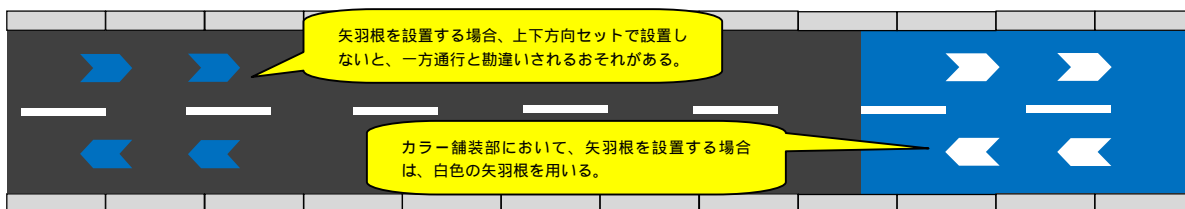


図 5-1 自転車道への矢羽根の設置例

自転車道の入口における明示

交差点部分を通過した後等自転車道が始まる部分において、自転車を視覚的に自転車道に誘導するために、カラー舗装を行うと共に直前に看板等を設置することを検討する。

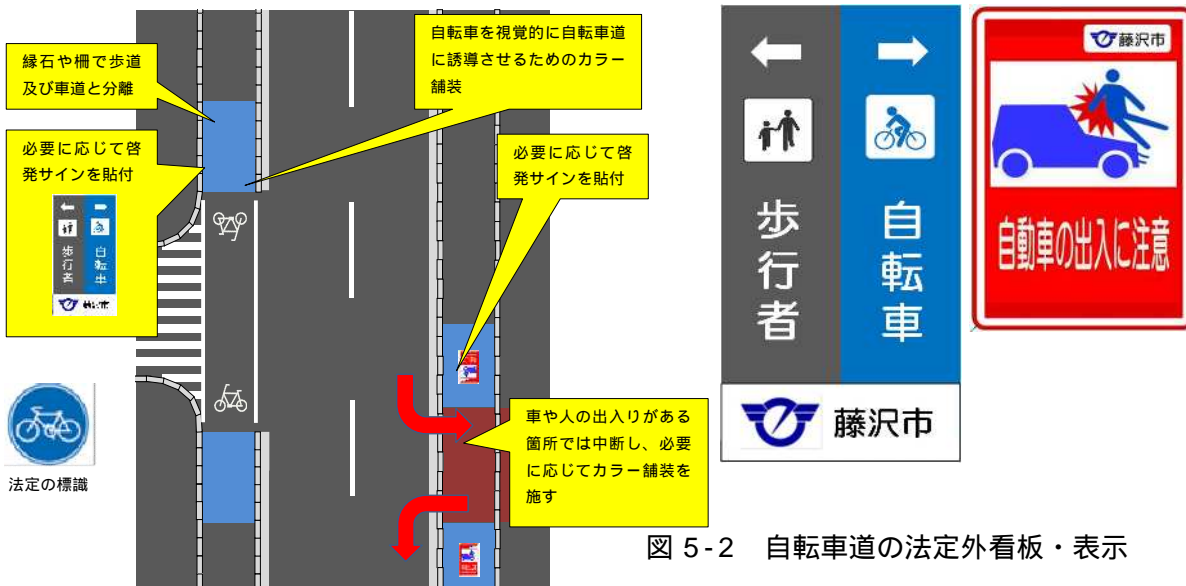


図 5-2 自転車道の法定外看板・表示

## (2)自転車専用通行帯

自転車専用通行帯を整備する場合、標識令で定められた道路標識等のほか、次の法定外の道路標識等を活用し、安全で快適な自転車走行空間を実現する。

### 進行方向の明示

自転車専用通行帯は、一方通行となることから、逆走を防ぐためにも、自転車専用通行帯から交差点への出口など必要な箇所には進行方向を示す矢羽根を明示する。

### 自転車ピクトグラム

自転車走行空間であることを明示する方法としては、自転車専用通行帯の標識や「自転車専用」の路面表示、カラー舗装で示すとともに、一見して自転車走行空間であることを認識できるように自転車のピクトグラムを路面に表示する。



図 5-3 自転車ピクトグラム  
(貼付タイプ)



図 5-4 自転車ピクトグラム  
(ペイントタイプ)

### 走行位置のカラー舗装

より自転車の走行空間としての認識を高め、自動車が誤って自転車専用通行帯に入らないよう、カラー舗装を施す。

### 交差点内の明示

交差点内においては交差点前後の自転車専用通行帯を結ぶ延長線上の路面に自転車の通行位置及び通行方向を明確化する矢羽根を設置することが望ましい。

### 逆走する自転車に対する注意喚起

左側通行が必要な自転車走行空間では、進行方向を示す矢羽根等によって左側通行を促すが、あやまって逆走してしまった自転車利用者に対して注意喚起を行うために、文字入りのラバーポール等を用いて、「逆走禁止」を注意喚起することを検討する。



図 5-5  
逆走禁止を喚起するラバーポール等の例



## < 解説 >

### 進行方向の明示

自転車専用通行帯は一方通行となることから、特に交差点等において、逆走する方向への流入を防ぐために、進行方向を示す。

### 自転車ピクトグラム

一見して自転車走行空間であることを認識できるようにピクトグラムを表示する。ピクトグラムの表示は、実際に自転車が走行する方向にピクトグラムを向けて施工する。

### 走行位置のカラー舗装

自転車専用通行帯は、法定の標識、「自転車専用」の路面表示、車線境界線によって成り立つものだが、前述のとおり、舗装の色は自転車の通行する位置を明確にするため、自転車専用通行帯は自転車走行空間共通色でカラー舗装する。専用通行帯の舗装の種類(透水性舗装等)は、車道に合わせるものとする。

### 交差点内の明示

交差点内において、自転車横断帯がある場合自転車利用者は自転車横断帯を通行しなければならない(道路交通法第63条の6)。自転車横断帯が横断歩道に並んで設置されるものであるため、自転車専用通行帯を通行してきた自転車は直線的な走行ができなくなる。したがって、自転車専用通行帯が連続する場合、自転車横断帯は設置しないことになる。自転車の直線的な走行を誘導するためには、交差点内の自転車走行空間の延長線上の部分の路面に自転車の通行位置及び通行方向を明確化する矢羽根を直線的に設置することが望ましい。ただし、自転車に停止線を遵守させ、横断歩道上の歩行者を優先させるため、流入側においては、停止線から横断歩道に掛かる部分には設置しないものとし、流出側においては、横断歩道に掛かる部分は設置しないものとする。

### 逆走する自転車に対する注意喚起

矢羽根を用いて自転車の逆走を交差点部で防止することと合わせて、あやまって逆走(右側通行)してしまった自転車利用者に対し、「逆走禁止」であることを注意喚起するための方策として、文字入りのラバーポール等を歩車道境界に設置する方法などを検討する。

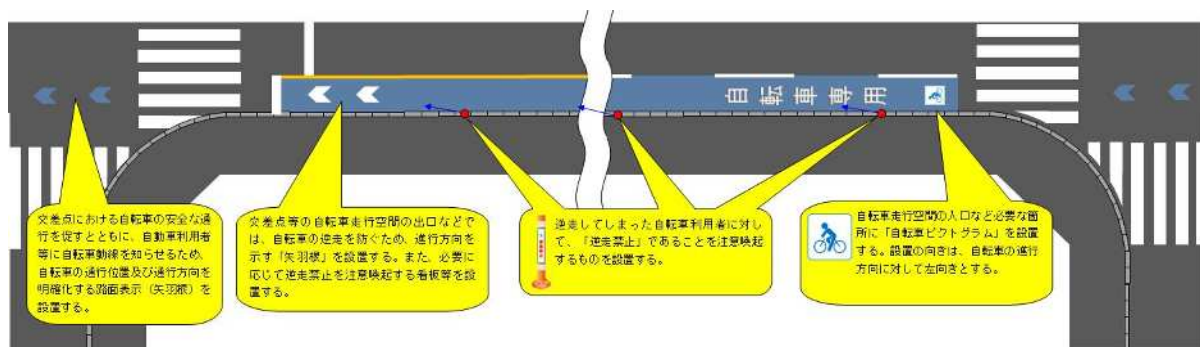


図 5-6 自転車専用通行帯の法定外路面表示

### (3)車道混在

車道混在のパターンで整備を行う場合（当面の整備形態を含む）法定の路面表示はないことから、次のような法定外の路面表示を用いるものとする。

#### 自転車の通行位置と進行方向を示す路面表示

進行方向を示す矢羽根と自転車の通行位置であることを示す自転車のマークを組み合わせたものを連続して配置する。矢羽根等の大きさは下図を基本とするが、状況によっては縮小できるものとする。

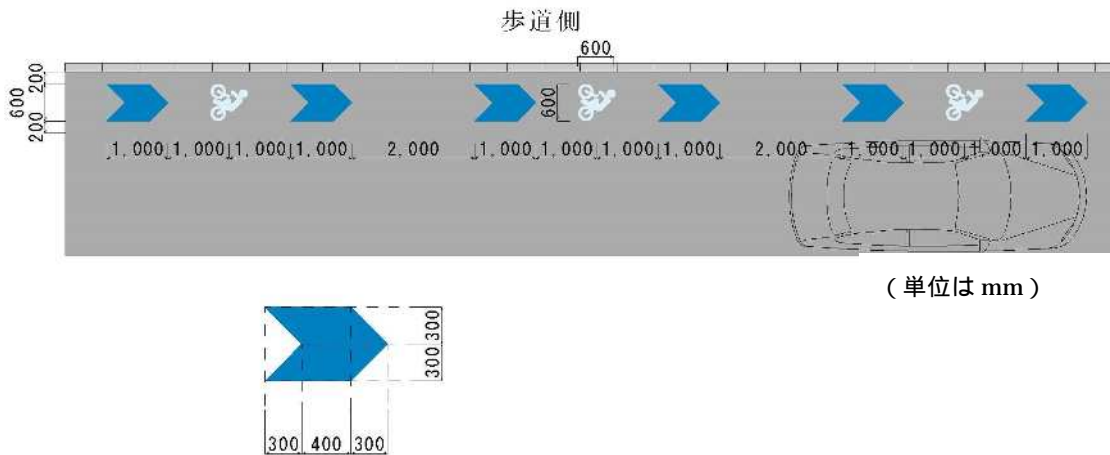


図 5-7 車道混在パターンの法定外路面表示

#### 交差点内の明示

交差点においては、車道混在が連続する場合、自転車横断帯は設置しないものとし、交差点内の自転車走行空間の延長線上の部分の路面に自転車の通行位置及び通行方向を明確化する路面表示（矢羽根）を設置するものとする。

#### 逆走する自転車に対する注意喚起

左側通行が必要な自転車走行空間では、進行方向を示す矢羽根によって左側通行を促すが、あやまって逆走してしまった自転車利用者に対して注意喚起を行うために、文字入りのラバーポール等を用いて、「逆走禁止」を注意喚起する。

#### (4)当面の整備形態（自転車歩行者道）

普通自転車歩道通行可の指定がある歩道（自転車歩行者道）において、自転車は車道寄りを通行することを明示する場合には、次のような法定外の表示等を用いる。

##### カラー舗装

自転車走行空間共通色でカラー舗装し走行位置を示すか、インターロッキングブロックの場合には、ブロックの色を変えることで、自転車の走行位置を明示する。

##### 自転車ピクトグラム及び歩行者ピクトグラム（路面表示タイプ）

###### (ア) デザイン・寸法・材質

統一したデザインのものを利用する。寸法は600mm×600mmを基本とする。



図 5-8  
自転車ピクトグラム  
(600mm×600mm)



図 5-9  
歩行者ピクトグラム  
(600mm×600mm)

###### (イ) 設置箇所

原則として、カラー舗装の始点及び終点の内側に歩行者マーク・自転車マークを横並びにして設置する。ただし、設置間隔が長い場合には、100m程度の間隔となるように中間にも設置する。

###### (ウ) 設置方向

走行位置の明示がされていない側から見ることを想定して設置する。その他の箇所については自転車の左側通行進行方向に向かって設置する。

##### 明示しない箇所

(ア) 歩道が中断する交差点（進行方向に横断歩道を設置する交差点）の手前3m

(イ) 横断方向に横断歩道を設置する場合の横断歩道の手前3m

(ウ) バス停がある場合の手前3m

(エ) その他

#### < 解説 >

##### カラー舗装

道路交通法第63条の4第1項第1号の規定により「道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき」、同条第2項の規定により、「普通自転車は当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず」とされていることから、自転車を車道側に走行させるためにも、歩道の中央から車道寄りの部分に、自転車の通行位置を明示するためのカラー舗装を行う。

##### 自転車ピクトグラム及び歩行者ピクトグラム（路面表示タイプ）

利用者の混乱を防ぐため、前述の普通自転車歩道通行部分の指定に用いるピクトグラムを用いることとする。その設置箇所については、区画線で区切った場所の始点・終点に歩行者用、自転車用のピクトグラムをそれぞれ横並びにして、それぞれの通行位置の中心に貼り付ける。

ピクトグラムの向きは、明示されている区間をこれから通行する人に対して示すようにする。また、その他中間部に設けるピクトグラムについては、左側通行する利用者の進行方向に対して正しく見える方向に設置する。



図 5-10 自転車の走行位置の法定外の明示の方法

明示しない場所

**(ア) 歩道が切れる交差点の手前 3 m**

横断歩道を渡る歩行者や自転車のたまりの場となることから、交差点の手前 3 m には自転車の走行位置の明示は行わないこととする。

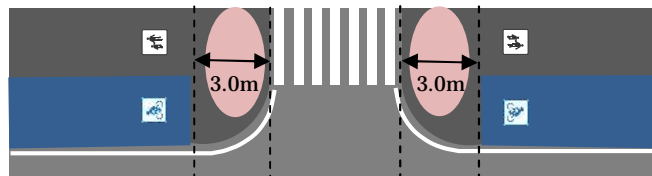


図 5-11 自転車の走行位置の法定外の明示を行わない場所（交差点の手前）

**(イ) 横断方向に横断歩道が存在する場合、横断歩道の手前 3 m**

横断方向の横断歩道がある場合、横断歩道を渡る歩行者のたまりができるため、その手前 3 m には自転車の走行位置の明示は行わないこととする。

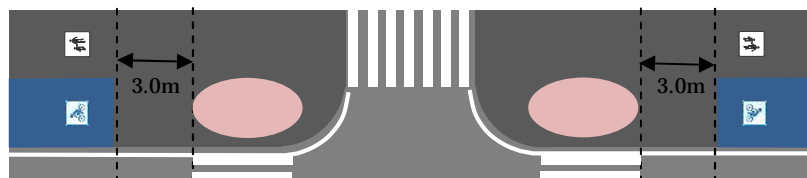


図 5-12 自転車の走行位置の法定外の明示を行わない場所（交差側の横断方向の手前）

**(ウ) バス停がある場合、バス停の手前 3 m**

バス停がある場合、バス待ちの客と自転車の錯綜や、自転車利用者が誤ってバス停下屋の柱等に衝突することを防ぐため、バス停下屋がある場合には上屋から、また、バス停下屋がない場合には、客待ちのスペースとして、バス停の後ろ 5 m までの区間を想定し、その前後 3 m には、自転車の走行位置の明示は行わないこととする。ただし、客待ちが多いバス停等については、それぞれの状況に応じて、客待ちのスペースを考える必要がある。

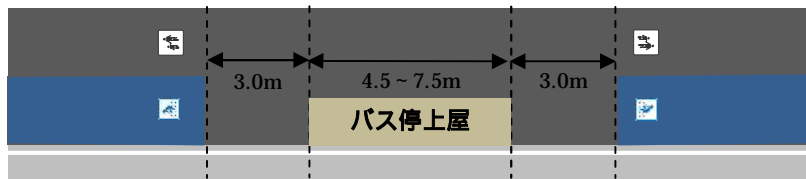


図 5-13 自転車の走行位置の法定外の明示を行わない場所（バス停の手前）

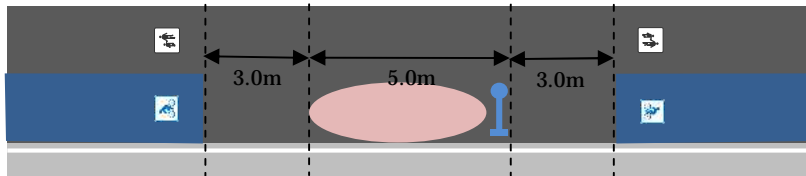


図 5-14 自転車の走行位置の法定外の明示を行わない場所（バス停の手前）

### (工) その他

次のような場合、歩道に自転車や歩行者等が集中することから、法定外の明示を行うかどうか慎重な判断を行う必要がある。

- ・商店街や駅近辺など、歩行者、自転車が集中する箇所

走行位置の法定外表示は、自転車が道路交通法の規定に従い車道寄りを通行してもらうための明示であり、自転車の走行部分に歩行者が入っていけないわけではない。ただし、走行部分の明示を行うと、自転車の通行部分の指定がされたかのように振る舞う自転車利用者が出てくることが予想されるため、歩行者が多い場所で走行位置の明示を行う場合には、あくまでも「歩行者優先」であることを啓発する必要がある。

## 5-2 視覚障がい者誘導用ブロック

歩行者通行空間への視覚障がい者誘導用ブロックの設置は、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」に準じて設置する。

自転車道は、縁石等の構造物で分離し、歩行者が通行できないため、交差点部においても視覚障がい者誘導用ブロックを設置しない。

当面の整備形態として活用する自転車歩行者道における自転車走行空間についても視覚障がい者誘導ブロックを設置しない。

### < 解説 >

視覚障がい者誘導用ブロックについては「移動等円滑化基準」を考慮し、視覚障がい者と自転車の接触を防止するため、自転車歩行者道における自転車走行空間内に設置しない。自転車歩行者道の自転車走行空間とは、自転車の指定通行部分がない場合でも、自転車は車道側を走行することから、車道側への視覚障がい者誘導用ブロックの設置は行わない。

### 5-3 注意喚起サイン

#### 設置の目的

自転車、歩行者や自動車と接触する危険性が高く、法定の標識等を用いることができない場所に、法定外の注意喚起サインを設置することにより、歩行者や自転車利用者の安全性を向上させることを目的とする。

#### デザイン・寸法

(ア) 内容が明確にわかるようなデザインとする。(デザイン例：図 5-16～図 5-24)

(イ) 寸法は、路面表示タイプは 600mm×900mm を標準とし、現場に合わせて適宜決定する。



図 5-15 法定外の注意喚起サインと看板

#### 材質

路面表示用の注意喚起サインは、浮きやはがれ、視認性(特に夜間)、耐久性、走行性に配慮したものとする。看板式のものについては、特に材料を定めない。

#### 設置箇所

自転車利用者への注意喚起が必要な箇所に、路面表示によるサインを設置する。

#### 設置位置

啓発サインが設置されている場合は、啓発サインと 1.0m 以上離れた位置に設置する。

#### < 解説 >

##### 設置の目的

歩行者及び自転車利用者の安全性向上を図るために、注意喚起サインを設置するものとする。

##### デザイン・寸法

デザインは、注意喚起の内容がはっきりとわかるようなものとし、配色、文字の大きさ、図柄等を工夫し利用者に混乱をきたさないように配慮する。寸法も内容がはっきりとわかるような大きさとする。

##### 材質

路面表示用の注意喚起サインの材質は、アスファルト舗装やインターロッキングの凹凸になじみ、「浮き」や「はがれ」の少ない素材とし、耐久性、視認性(特に夜間)にも配慮する。

なお、舗装材が平板ブロックやインターロッキングブロックの場合は、それぞれに応じた材質を適用できるものとする。

設置箇所

注意喚起サインは、細街路との交差点やバス停留所、横断歩道橋の手前等で停止又は進路変更させる場合など、自転車利用者に注意を促す必要がある箇所に設置する。

表 5-1 注意喚起サインの種類と設置箇所の例

注意喚起サインの種類	設置箇所
歩行者優先（図 5-16）	歩行者と自転車が共存する箇所（歩道等）
バス停あり（図 5-17）	バス停留所の手前
スピード落とせ（図 5-18）	カーブや下り坂のある箇所
自転車注意（図 5-19）	歩道に自転車が流入してくる手前（歩道を歩く歩行者に注意を促すため）
自動車の出入りに注意（図 5-20）	駐車場出入口等
自転車と歩行者の誘導看板（図 5-21）	自転車道等の入口部
一方通行につき進入禁止（図 5-22）	一方通行の自転車道の入口部
自転車は降りて通行してください（図 5-23）	自転車通行ができない歩道
自転車は徐行（図 5-24）	自転車通行可で通行部分の指定がされていない歩道



図 5-16



図 5-17



図 5-18



図 5-19



図 5-20



図 5-21



図 5-22

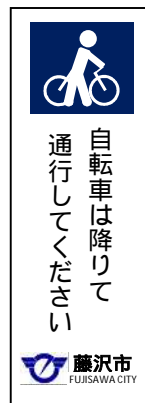


図 5-23



図 5-24

### 設置位置

複数のサインを近接して配置すると、わかりにくいため、1.0m 以上離れて設置するものとする。

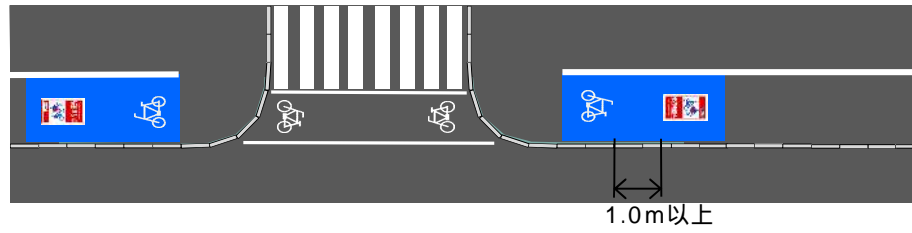


図 5-25 啓発サインと注意喚起サインの離隔



## 6. 今後の取組み方

### 6-1 整備形態選択の際の留意事項

自転車走行空間の整備形態の選択にあたっては、P.29 図 4-17 のフローチャートによって整備形態を選択するという原則に従いながらも、次に列記するような様々なことに配慮して、それらを総合的に判断して行う必要がある。

#### 1. 地元住民の意向

地域の実情を反映させるためにも、実際に自転車走行空間を利用する地元住民の方々の意見を聞き、自転車走行空間の整備方法に反映させる必要がある。

#### 2. 交通管理者の指導

円滑な自動車交通の障害、歩行者、自転車の安全性確保の視点、道路交通法上のルール遵守等の観点による指導に従う必要がある。

#### 3. 周辺の土地利用・交通量の状況

沿道への店舗や住宅等の立地状況により、車両の出入等を考慮する必要がある。また、自動車、自転車及び歩行者の交通量を考慮のうえ、整備形態を選択する必要がある。

#### 4. 自転車走行空間のネットワーク

各路線・区間の整備形態を単独で考えるのではなく、それに続く路線・区間の状況、自転車走行空間の整備の見込み等を考慮して検討する必要がある。

#### 5. 既存道路の状況

既存道路の改良にあたっては、舗装や構造物の耐用年数等を考慮し、今ある断面構成の中で工夫して整備を行うなど、コストの面で配慮が必要である。

#### 6. その他

限られた空間の中への自転車走行空間整備であることから、必要なものをすべて盛り込むことは困難であり、空間の配分には慎重な判断が必要である。



## 6-2 今後の自転車走行空間整備への取組み

今後の自転車走行空間整備にあたっては、本書を基に行うこととなるが、整備にあたっては次のようなことに留意しながら行う必要がある。

### 自転車利用者の立場に立った整備

自転車走行空間については、これまで長く歩道走行を推奨してきた経過から、「歩道から車道へ」という大きな方針転換によって、利用者の混乱を生じる可能性が充分にあると考えられる。したがって、突然のルール変更により混乱を招かないような周知方法の徹底や、視覚的に走行可能な工夫を行うなど、利用者の立場に立った整備をしていくことが重要である。

### より良い自転車走行空間整備に向けた整備効果の検証

自転車走行空間については、国における研究が今後も行われていくことや、各自治体が整備を行う中で整備事例が増えていくことにより、より良い整備方法へ徐々に転換していくと考えられる。藤沢市内の整備においても、他自治体での事例等を参考にしながら整備を行っていくことが必要であり、「自転車走行空間整備の転換期」であることを認識し、整備した部分についての利用の仕方や整備効果の検証等から新たな自転車走行空間をより良いものにしていく姿勢を持つことが重要である。

### 効率のよい整備に向けて

実際の整備を行っていく上で、緊急性の高い路線から整備を行うこと及び自転車走行空間のネットワークの考え方に基づいて整備をしていくことが、効率的な整備につながっていく。今後は、「藤沢市都市マスタープラン」等のまちづくりに関する計画や、「藤沢市交通マスタープラン」、また、自転車に関する「ふじさわサイクルプラン」など、各種計画によるまちづくり、交通、自転車関連の方向性に沿った形で整備を行っていく必要がある。

## 6-3 本書の見直しについての考え方

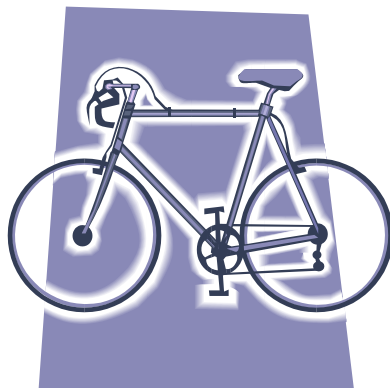
自転車の走行空間については、自転車利用者には大きな利用環境の変化をもたらすだけでなく、走行空間を整備する側としても初めての試みとなることから、今後全国的に整備事例が増えていくことによって、最適な整備形態が判明してくることが考えられる。したがって、今後も他市町や諸外国の整備事例等の情報を得る努力を継続し、良い事例は取り入れていく姿勢が必要である。

また、前述のように自転車利用環境は今が転換期であることから、利用環境の研究の進展に伴う本書の内容の見直しと共に、社会経済状況の変化とともに、交通量、自転車の利用形態、関係法令等に变化が生じる可能性があることから、そのような場合には本書を見直していくことも必要である。

## <参考文献>

- ・「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）」  
国土交通省道路局・警察庁交通局
- ・「藤沢市交通マスタープラン（平成 26 年 3 月）」藤沢市
- ・「ふじさわサイクルプラン（平成 26 年 3 月）」藤沢市
- ・「交通事故防止対策事例集～生活道路の事故を減らすために～（平成 20 年 12 月）」  
神奈川県交通安全対策協議会交通施設部会
- ・「自転車道等の設計基準解説（昭和 49 年 10 月）」社団法人日本道路協会

ほか



藤沢市自転車走行空間のあり方

2016年(平成28年)11月改定

編集 / 藤沢市 土木部 道路整備課

〒251-8601 藤沢市朝日町1-1 0466-25-1111 (代表)