

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
表紙	表紙
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	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	令和6年●月
国土交通省 道路局 警察庁 交通局	国土交通省 道路局 警察庁 交通局
目次	目次
目次	
はじめに	はじめに
1. 背景	1. 背景
2. ガイドラインの位置づけ	2. ガイドラインの位置づけ
3. 用語の定義	3. 用語の定義
本論	本論
I. 自転車ネットワーク形成の進め方	I. 自転車ネットワーク形成の進め方
1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順	1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順
2. 各作成手順における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目	2. 各作成手順における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目
2.1 基本方針、計画目標の設定	2.1 自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定
2.2 自転車ネットワーク路線の選定	2.2 自転車ネットワーク路線の選定
2.3 整備形態の選定	2.3 整備形態の選定
2.4 自転車ネットワーク計画の決定	2.4 自転車ネットワーク計画の決定
2.5 整備スケジュールの検討、整備の実施	2.5 整備の実施
2.6 整備区間のモニタリング	2.6 モニタリング
2.7 計画の評価、見直し	2.7 計画の評価、見直し
2.8 地域全体での自転車ネットワークの完成	2.8 地域全体での自転車ネットワークの完成
3. 計画検討体制の構築と維持活用	3. 計画検討体制の構築と維持活用
3.1 計画検討体制の構築	3.1 計画検討体制の構築
3.2 計画検討体制の維持活用	3.2 計画検討体制の維持活用
II. 自転車通行空間の設計	II. 自転車通行空間の設計
1. 単路部の設計	1. 設計の基本的な考え方
1.1 自転車通行空間の設計の基本的な考え方	1.1 路面等
1.1.1 分離工作物	1.2 道路標識・道路標示、看板・路面表示等
1.1.2 幅員	1.3 路上駐停車
1.1.3 路面等	1.4 維持管理
1.1.4 道路標識・道路標示、看板・路面表示等	
	2. 単路部の設計
1.2 整備形態別の設計	2.1 整備形態別の設計
1.2.1 自転車道	2.1.1 自転車道
1.2.2 自転車専用通行帯	2.1.2 自転車専用通行帯
1.2.3 車道混在	2.1.3 車道混在
1.2.4 暫定形態	

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
1.3 特殊部における自転車通行空間の設計の配慮事項 1.3.1 バス停部の設計 1.3.2 立体横断施設部の設計 1.3.3 <u>パーキング・メーター等設置区間部</u> の設計	2.2 特殊部における自転車通行空間の設計の配慮事項) 2.2.1 バス停部の設計 2.2.2 立体横断施設部の設計 2.2.3 <u>駐車スペース・停車帯</u> の併設
2. 交差点部の設計	3. 交差点部の設計
2.1 交差点部の設計の基本的な考え方	3.1 交差点部の設計の基本的な考え方
2.2 交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方	3.2 交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方
2.3 一般的な交差点の設計 2.3.1 共通事項 2.3.2 <u>自転車道（自転車一方通行）</u> 2.3.3 <u>自転車専用通行帯</u> 2.3.4 <u>車道混在</u> 2.3.5 <u>整備形態別の隅角部の設計例</u> 2.3.6 <u>自転車ネットワーク端部の処理</u>	3.3 一般的な交差点の設計 3.3.1 共通事項 3.3.2 <u>整備形態別の留意事項</u>
2.4 特殊な交差点の設計 2.4.1 細街路交差点 2.4.2 三枝交差点 2.4.3 分離帯による左折導流路のある交差点（常時左折可） 2.4.4 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点 2.3.6 <u>自転車ネットワーク端部の処理</u> ※参考再掲	3.4 特殊な交差点の設計 3.4.1 細街路交差点 3.4.2 三枝交差点 3.4.3 分離帯による左折導流路のある交差点（常時左折可 <u>能</u> ） 3.4.4 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点（常時左折可 <u>能</u> ） 3.4.5 <u>折れ脚、くい違い交差点</u> 3.4.6 <u>一方通行道路の交差点</u> 3.4.7 自転車ネットワーク端部の <u>交差点</u>
Ⅲ. <u>利用ルール</u> の徹底	Ⅲ. <u>自転車通行空間の運用</u>
	1. <u>整備形態別の通行ルール</u>
	1.1 <u>自転車道</u> 1.2 <u>自転車専用通行帯</u> 1.3 <u>車道混在</u>
	2. <u>利用ルール</u> の徹底
1. 利用ルールの周知	2.1 利用ルールの周知
2. 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与	2.2 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与
3. 交通違反に対する指導・取締り	3. 交通違反に対する指導・取締り
	4. <u>駐停車・荷捌き車両対策</u>
Ⅳ. 自転車利用の総合的な取組	
1. 自転車通行空間の効果的利用への取組	
1.1 駐停車・荷捌き車両対策	
1.2 放置自転車対策	
2. 自転車の利用促進	

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
はじめに	はじめに
1.背景	1.背景
自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段等として、多くの人々に利用されている。我が国における自転車保有台数は、平成 25 年時点で自動車保有台数とほぼ同程度の 7,200 万台であり、自転車分担率は世界と比較しても高い水準にあり、5 km 未満の移動の約 2 割は自転車が利用されているなど、自転車は都市内交通等において重要な移動手段となっている。また、高齢化の進展により自動車の運転に不安を感じる高齢者への対応等、自転車の役割は一層大きくなることが予想されている。近年は、スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が増加傾向にある等、健康増進や環境保全への意識の高まり、さらにはコンパクトシティに向けたまちづくり等を支える移動手段として、自転車利用のニーズが一段と高まっており、自転車が身近で有用な移動手段として重要な役割を担っている。また、近年頻発する様々な災害での教訓から、災害時における移動手段としても重要な役割が期待されている。 我が国では、昭和 40 年代にモータリゼーションの進展により自動車の交通事故が急増したことへの対策として、歩行者の通行を妨げない速度・方法で通行することとした上で自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、自転車と自動車の分離を図ってきた。その間、自転車乗用中の事故死者数は大幅に減少するとともに、自転車の高い交通分担率は維持された。一方我が国において自転車が安全に通行できる空間は、未だ整備途上であり、自転車先進国である欧米諸国と比較して、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ほか、過去 10 年間（平成 16～26 年）で我が国全体の全交通事故件数、自転車対自動車の事故件数が 4 割減となっているにもかかわらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況にある。自転車乗車中の死傷者数は年齢層で 7～18 歳の若年層（小・中学生、高校生世代）の割合が高く、利用目的では通勤・通学の割合が高い状況にある。	自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎など日常生活における身近な移動手段や、サイクリングなどレジャーの手段等として、多くの人々に利用されている。 <u>我が国においては、こうした極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とし、「自転車活用推進法」が平成 29 年 5 月に施行されている。</u> <u>同法に基づいて政府では、第 1 次自転車活用推進計画を平成 30 年 6 月に、第 2 次自転車活用推進計画を令和 3 年 5 月に閣議決定しており、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の 4 つの目標を掲げて取り組んでいる。</u> <u>また同法では、地方公共団体は、その区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有することが規定され、自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（以下「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めることとされており、同計画には、自転車ネットワーク計画を位置付けることが基本となっている。</u>
平成 24 年 11 月には、国土交通省道路局と警察庁交通局が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、<u>ガイドライン</u>）を作成し、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、<u>自転車通行空間として重要な路線を対象とした</u>面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方等について提示したところである。	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「<u>本ガイドライン</u>」という。）は、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備<u>を行う</u>ための自転車通行空間設計の考え方等について提示<u>しており、平成 24 年 11 月に作成し、平成 28 年 7 月に改定を行っている。</u>
しかしながら、自転車ネットワーク計画を策定した市区町村は平成 24 年 11 月のガイドライン策定以降も一部の市区町村にとどまっている状況（平成 24 年 4 月 1 日時点 34 市区町村→平成 28 年 4 月 1 日現在で 92 市区町村）にあり、自転車と歩行者の分離により安全性が高く、かつネットワークとして連続した安全な自転車通行空間の整備が緩慢な状況にある。	<u>その後、「自転車活用推進法」が施行され、国及び都道府県が定めた自転車活用推進計画を勘案しながら、全国において自転車ネットワーク計画を位置付けた「市町村自転車活用推進計画」の策定が進んでいる。平成 31 年には道路構造令の改正により自転車通行帯が位置付けられ、令和 5 年には改正道路交通法が施行され、いわゆる電動キックボード等のうち、一定の基準に該当するものを特定小型原動機付自転車と定義し、自転車と同様の空間を走行することとなった。</u>
このような現状を鑑み、本ガイドラインの目指す、安全で快適な自転車利用環境の創出を促進するため、平成 26 年 12 月、国土交通省道路局と警察庁交通局は、有識者からなる「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」を開催した。	<u>そこで、第 2 次自転車活用推進計画において、本ガイドラインの見直しを図ることが示されていることに加え、前回改定後に生じた情勢の変化を踏まえつつ、安全で快適な自転車利用環境の創出が一層進むよう、本ガイドラインを見直すこととした。加えて、実務担当者が考え方や留意点をより具体的に理解できるよう、自転車活用の推進に関する各種資料も別途紹介しているので、あわせて参考とされたい。</u>

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
同委員会では、全国的に自転車ネットワーク計画策定が進んでいない現状を踏まえ、計画策定が進まない要因を明らかにし、安全で快適な自転車利用環境創出が必要と考えられる市区町村に対し、自転車ネットワーク計画策定を促進するための方策を検討するとともに、空間的制約や合意形成がネックとなり、車道上の自転車通行空間整備が進んでいない実態を踏まえ、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えのもとで、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間整備を促進するための方策の検討が行われ、平成28年3月、『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」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ところである。	
2.ガイドラインの位置づけ	2.ガイドラインの位置づけ
本書は、各地域において、道路管理者や都道府県警察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、同提言や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月のガイドラインのうち、「Ⅰ．自転車通行空間の計画」、「Ⅱ．自転車通行空間の設計」について、改定を行ったものである。なお、「Ⅲ．利用ルールの徹底」、「Ⅳ．自転車利用の総合的な取組」、「参考資料」については、Ⅰ章、Ⅱ章に関連する統計データや関連法令等についてのみ時点更新を行った。	
本書は、自転車ネットワーク計画策定<u>並びに</u>自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から幅広い取組が行われるよう、自転車利用環境整備に係る河川管理者、港湾管理者<u>等</u>の行政機関や地元住民、道路利用者<u>等</u>の関係者と連携して実施すべき事項について記載して<u>おり</u>、後述する計画検討体制の活用等により、地域の実情を十分踏まえ、関係機関等と適切に役割を分担した上で、各種取組を検討、実施されることが望ましい。	本ガイドラインは、<u>各地域において、道路管理者や都道府県警察が</u>自転車ネットワーク計画策定<u>及び</u>自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から幅広い取組が行われるよう、自転車利用環境整備に係る河川管理者、港湾管理者<u>など</u>行政機関や地元住民、道路利用者<u>など</u>関係者と連携して実施すべき事項について記載して<u>いる</u>。後述する計画検討体制の活用等により、地域の実情を十分踏まえ、関係機関等と適切に役割を分担した上で、各種取組を検討、実施されることが望ましい。
また、本書は、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象として、安全で快適な自転車利用環境を創出するための実務的な検討事項等をとりまとめているもので<u>あり、全ての道路を対象としたものではないが、自転車ネットワーク計画対象路線以外で</u>自転車通行空間整備を行う場合にも、必要に応じて、本書に準じ<u>て</u>整備を行うとともに、その区間を将来的に自転車ネットワーク計画路線として位置づける検討を行うものとする。	また、本ガイドラインは、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象として実務的な検討事項等を取りまとめているものである<u>が、その他の道路で</u>自転車通行空間整備を行う場合にも、必要に応じて本ガイドラインに準じ<u>た</u>整備を行うとともに、その区間を将来的に自転車ネットワーク計画路線として位置づける検討を行うものとする。
<u>本書に掲載のある</u>内容は、あくまでも標準的な考え方等を示したものであるため、具体の取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある。 なお、本書は、今後得られる技術的な知見や法制度の改正等を踏まえ、順次改定していく予定である。	<u>なお、記載した</u>内容は、あくまでも標準的な考え方等を示したものであるため、具体の取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある。

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
3.用語の定義	3.用語の定義
3.1 用語の定義	3.1 用語の定義
本書で用いる用語は、以下のように定義する。 4) 自転車 ※参考再掲 道路交通法第 63 条の 3 に規定<u>される</u>「普通自転車」をいう。 なお、「普通自転車」とは、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<u>二輪又は三輪の</u>自転車で、他の車両を牽引（けんいん）していないものをいう。 「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第 9 条の 2 で次のように規定されている。 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 190 センチメートル ロ 幅 60 センチメートル 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。 <u>イ</u> 側車を付していないこと。 <u>ロ</u> 1 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。 <u>ハ</u> 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。 <u>ニ</u> 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。 1) 自転車通行空間 自転車が通行するための道路、又は道路の部分という。 2) 自転車ネットワーク計画 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した計画をいう。 3) 自転車ネットワーク路線 <u>自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、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選定された、面的な</u>自転車ネットワークを構成する路線をいう。 2) 自転車ネットワーク計画 ※参考再掲 安全で快適な<u>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、</u>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した計画をいう。	本書で用いる用語は、以下のように定義する。 1) 自転車 道路交通法第 63 条の 3 に規定<u>する</u>「普通自転車」をいう。 なお、「普通自転車」とは、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（けんいん）していないものをいう。 「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第 9 条の 2 <u>の 2</u> で次のように規定されている。 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 190 センチメートル ロ 幅 60 センチメートル 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。 <u>イ 4 輪以下の自転車であること。</u> <u>ロ</u> 側車を付していないこと。 <u>ハ</u> 1 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。 <u>ニ</u> 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。 <u>ホ</u> 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。 2) 自転車通行空間 自転車が通行するための道路、又は道路の部分という。 3) 自転車ネットワーク路線 <u>自転車の車道通行を基本とし、安全かつ円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する</u>自転車ネットワークを構成する路線をいう。 4) 自転車ネットワーク計画 安全で快適な<u>自転車利用環境の将来像に応じて自転車ネットワークを計画的かつ継続的に創出するため、面的な</u>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した計画をいう。

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
4) 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。 なお、「普通自転車」とは、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（けんいん）していないものをいう。 「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第 9 条の 2 で次のように規定されている。 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 190 センチメートル ロ 幅 60 センチメートル 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 1 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。	
5) 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、縁石線又は柵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。 なお道路交通法上も、自転車道として扱われる。	5) 自転車道 道路構造令第 2 条第 2 号に規定する、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵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。 なお、道路交通法上も、自転車道として扱われる。
6) 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、普通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。	6) 自転車通行帯 道路構造令第 2 条第 15 号に規定する、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。 なお、道路交通法上の普通自転車専用通行帯とするには、併せて交通規制が必要となる。
11) 自転車専用道路 道路法第 48 条の 14 第 2 項に規定される、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路をいう。	7) 自転車専用通行帯 道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識又は道路標示により、車両通行帯の設けられた道路において、普通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道路の部分という。道路交通法では、普通自転車専用通行帯としているが、本ガイドラインでは 1) を踏まえて自転車専用通行帯と記述する。 8) 自転車専用道路 道路法第 48 条の 14 第 2 項における、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路又は道路の部分という。 9) 自転車歩行者専用道路 道路法第 48 条の 14 第 2 項における、専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路又は道路の部分という。

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
7) 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、縁石線又は柵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。 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。	10) 自転車歩行者道 道路構造令第2条第3号に規定する、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵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。 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。 本ガイドラインでは、「自転車歩行者道」と限定した記述をしない限り、「歩道」には自転車歩行者道を含むものとする。
8) 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、縁石線又は柵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、歩道として扱われる。	11) 歩道 道路構造令では、第2条第1号において、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵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規定しており、道路交通法上も、歩道として扱われる。 ただし、本ガイドラインでは9)のように、「自転車歩行者道」と限定した記述をしない限り、「歩道」には自転車歩行者道を含むものとする。
9) 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という。	12) 路肩 道路構造令第2条第12号に規定する、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という。
10) 路側帯 道路交通法第2条第1項第3号の4に規定される、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。 ※路肩と路側帯の関係については、下図を参考とされたい。	13) 路側帯 道路交通法第2条第3号の4に規定する、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。 ※路肩と路側帯の関係については、下図を参考とされたい。
①歩道がある場合 ②歩道がない場合 ※ [] の枠内には以下の場合もある。	①歩道がある場合 ②歩道がない場合 ※ [] の枠内には以下の場合もある。

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
11) 自転車専用道路 道路法第48条の14第2項に規定される、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路をいう。 12) 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。 13) 看板 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、法定外の内容を表示する看板をいう。 14) 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鋳、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。 15) 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鋳、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。 16) 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。 17) 分離工作物 道路の部分において、自動車、自転車、歩行者の通行空間を区画するための縁石線、柵その他これに類する工作物をいう。	14) 停車帯 道路構造令第2条第14号に規定する、主として車両の停車の用に供するために設けられる帯状の車道の部分をいう。 15) 道路標識 道路交通法第2条第1項第15号に規定する、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～第4条により規定される。 16) 看板 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、法定外の内容を表示する看板をいう。 17) 道路標示 道路交通法第2条第1項第16号に規定する、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鋳、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。 18) 区画線 道路法第45条第1項における、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条及び第6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鋳、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。 19) 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、石等による線、記号又は文字をいう。 20) 分離工作物 道路の部分において、自動車、自転車、歩行者の通行空間を区画するための縁石線又は柵その他これに類する工作物をいう。

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
3.2 字句の意味 末尾に用いられる字句については、以下の考えに基づき使用している。 ① ～するものとする。～する必要がある。 法令<u>または局長通達による基準</u>において規定されているもの<u>(ただし、法令により条例によることとされているものは条例によるものとする)</u>。または、<u>法令または局長通達で規定されていないものの、記載した内容による運用について、その</u>必要性が高いと考え、特に推奨するもの。 ② ～することが望ましい。 記載した内容による運用を推奨するもの。 ③ ～することが考えられる。～できる。 記載した内容による運用を例示的に示したもの。	3.2 字句の意味 末尾に用いられる字句については、以下の考えに基づき使用している。 ① ～するものとする。～する必要がある。 法令<u>や</u>通達、<u>条例</u>において規定されているもの。<u>その他</u>、必要性が高<u>く</u>特に推奨するもの。 ② <u>～を基本とする</u>。～することが望ましい。 記載した内容による運用を推奨するもの。 ③ ～することが考えられる。～できる。 記載した内容による運用を例示的に示したもの。

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
本論	本論
I. 自転車ネットワーク形成の進め方	I. 自転車ネットワーク形成の進め方
本章では、自転車ネットワーク計画の作成手順を示すとともに、各段階における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目の基本的な考え方を示す。 自転車ネットワーク計画は、道路管理者や都道府県警察、地域の関係者等の参画のもと、市区町村が様々な行政課題の中で総合的に判断して策定するものであり、地域の自主性を尊重することが大前提である。 しかし、現在の自転車ネットワーク計画の策定が進んでいない状況を踏まえると、自転車関連事故が多い、もしくは自転車利用が多い、市街地（DID 地区）を有する市区町村においても積極的に自転車ネットワーク計画を策定すべきである。	本章では、自転車ネットワーク計画の作成手順を示すとともに、各段階における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目の基本的な考え方を示す。
また、健康増進や環境問題、観光振興、まちづくり等と一体となった取組が期待される自転車利用のポテンシャルが高い市区町村においても自転車ネットワーク計画を策定し、安全で快適な自転車利用環境の整備を促進することが望ましい。	
1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順	1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順
(1) <u>基本方針、計画目標等の設定、計画策定方法の検討</u>	(1) <u>自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定</u>
自転車利用の状況を把握し、その課題を整理するとともに、地域の上位計画及び関連計画等及びまちづくりの観点を考慮の上、自転車ネットワーク計画の基本方針、計画目標を設定するとともに、基本方針、計画目標に応じて自転車ネットワーク計画全体の検討対象エリアと構成する自転車ネットワーク路線候補を設定するものとする。 また、計画策定方法として、地域全体での一括的な計画策定、もしくは一定の地域内のエリアや自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした自転車ネットワーク等を対象とした段階的な計画策定のいずれかの計画策定方法を選択するものとする。 <u>なお、地域全体での一括的な計画策定、段階的な計画策定方法ともに、自転車ネットワーク計画策定着手時における全体の計画対象エリアは大まかな設定でもよいが、段階的な計画策定の場合は、将来、継続的に計画を拡張していくという姿勢を示すことが重要である。</u>	<u>市町村自転車活用推進計画における基本方針、計画目標、自転車通行空間の整備に関する施策を踏まえ、自転車ネットワーク計画の対象エリアを設定するものとする。</u> <u>なお、優先的に計画策定を行うエリアを設定し、その整備の進捗を踏まえ段階的に自転車ネットワーク計画の対象エリアを拡大する方法も考えられる。</u>
(2) 自転車ネットワーク路線の選定	(2) 自転車ネットワーク路線の選定
自転車ネットワーク計画の <u>基本方針や計画目標に応じて、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候補の中から</u> 面的な自転車ネットワーク路線を選定するものとする。	自転車ネットワーク計画の <u>対象エリア内の自転車利用に関わる施設立地、自転車の主要な動線における道路状況等の整理を行う。その整理を踏まえ、自転車の車道通行を基本とし、安全かつ円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する</u> 面的な自転車ネットワーク路線を選定するものとする。

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(3) 整備形態の選定 自転車ネットワーク路線毎に交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。 整備形態は、後述する自動車の速度と交通量を勘案して選定した完成形態（図 I -5 参照）を基本とする。 完成形態での整備が当面困難であり、かつ現に車道を通行する自転車利用者や、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は、車道通行を基本とした暫定形態とし、その整備により、早期に自転車通行空間の安全性の向上を図るものとする。 【完成形態】 自動車の速度と交通量に基づく整備形態 【暫定形態】 完成形態での整備が当面困難であり、かつ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を速やかに向上させなければならない場合に採用する暫定的な整備形態。なお、暫定形態での整備後、道路や交通状況が変化した場合には、必要に応じて完成形態の見直しを行うものとする。 なお、個別路線の詳細な構造等の検討は、整備予定時期を考慮して行うこととし、計画策定段階においては、優先的に整備を行うエリアやルートに限定して検討するものとする。	(3) 整備形態の選定 自転車ネットワーク路線毎に交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。 整備形態は、後述する自動車の速度と交通量を勘案して選定した完成形態（図 I -7 参照）を基本とする。 <u>新設道路では完成形態を選定するものとする。既設道路では道路空間の再配分や道路拡幅を含めて完成形態の整備が可能か検討した上で完成形態を選定するものとし、完成形態での整備が当面困難であり、かつ現に車道を通行する自転車利用者や、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は、車道通行を基本とした暫定形態を選定するものとする。</u> なお、暫定形態での整備後、<u>整備優先度に応じて、計画的に完成形態で再整備するものとする。</u>道路や交通の状況が変化した場合には、必要に応じて、<u>完成形態による整備の可能性の検討</u>や完成形態の見直しを行うものとする。
(4) 自転車ネットワーク計画の決定 上記（1）～（3）について、コミュニケーション・合意形成を図った上で、完成形態としての自転車ネットワーク計画、並びに自転車ネットワークの一部に暫定形態を適用する場合には、暫定形態の適用区間を示した自転車ネットワーク計画を決定するものとする。また、緊急度に応じた整備優先度や分かりやすい案内方法についても検討するものとする。	(4) 自転車ネットワーク計画の決定 上記（1）～（3）について<u>の検討結果を踏まえ、市民など関係者とコミュニケーション・合意形成を図りながら、緊急度に応じた整備優先度や整備スケジュールを検討した上で、完成形態としての自転車ネットワーク計画を決定するものとする。</u>一部に暫定形態を選定する場合には、暫定形態の<u>選定</u>区間を合わせて示すものとする。
(5) 整備スケジュールの検討、整備の実施 <u>自転車ネットワーク計画として策定した整備形態（完成形態・暫定形態）に関する詳細な検討、設計を行うとともに、整備スケジュールの検討を行い、自転車通行空間の整備を実施するものとする。</u>	(5) 整備の実施 <u>整備スケジュールをもとに、社会資本総合整備計画等への反映や、整備形態（完成形態・暫定形態）に関する詳細な検討、設計を行い、順次、自転車通行空間を整備するものとする。</u> <u>自転車ネットワークの適切な利用を促し、整備効果を最大限に発揮させるため、分かりやすい案内方法についても検討、整備するものとする。</u>
(6) 整備区間のモニタリング 整備済みの路線・区間について、自転車通行空間の利用率や事故削減効果等について、モニタリング項目と計測手法等を検討し、継続的にモニタリングを行うものとする。	(6) モニタリング 整備を行う路線・区間について、自転車通行空間の利用率など利用動向の変化や事故削減効果など地域社会への波及効果について、モニタリング項目と計測手法等を検討し、継続的にモニタリングを行うものとする。
(7) 計画の評価、見直し 自転車ネットワーク計画の整備状況を踏まえて、計画全体の評価を行うとともに、道路や交通状況の変化を踏まえた課題を抽出し、必要に応じて、その評価結果を計画へフィードバックさせ、自転車ネットワーク計画の見直しや、整備形態の見直しを行うものとする。	(7) 計画の評価、見直し 自転車ネットワーク計画の整備状況やモニタリング結果、利用者アンケート等により計画全体の評価を行い、必要に応じて、自転車ネットワーク計画の見直しを行うものとする。

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

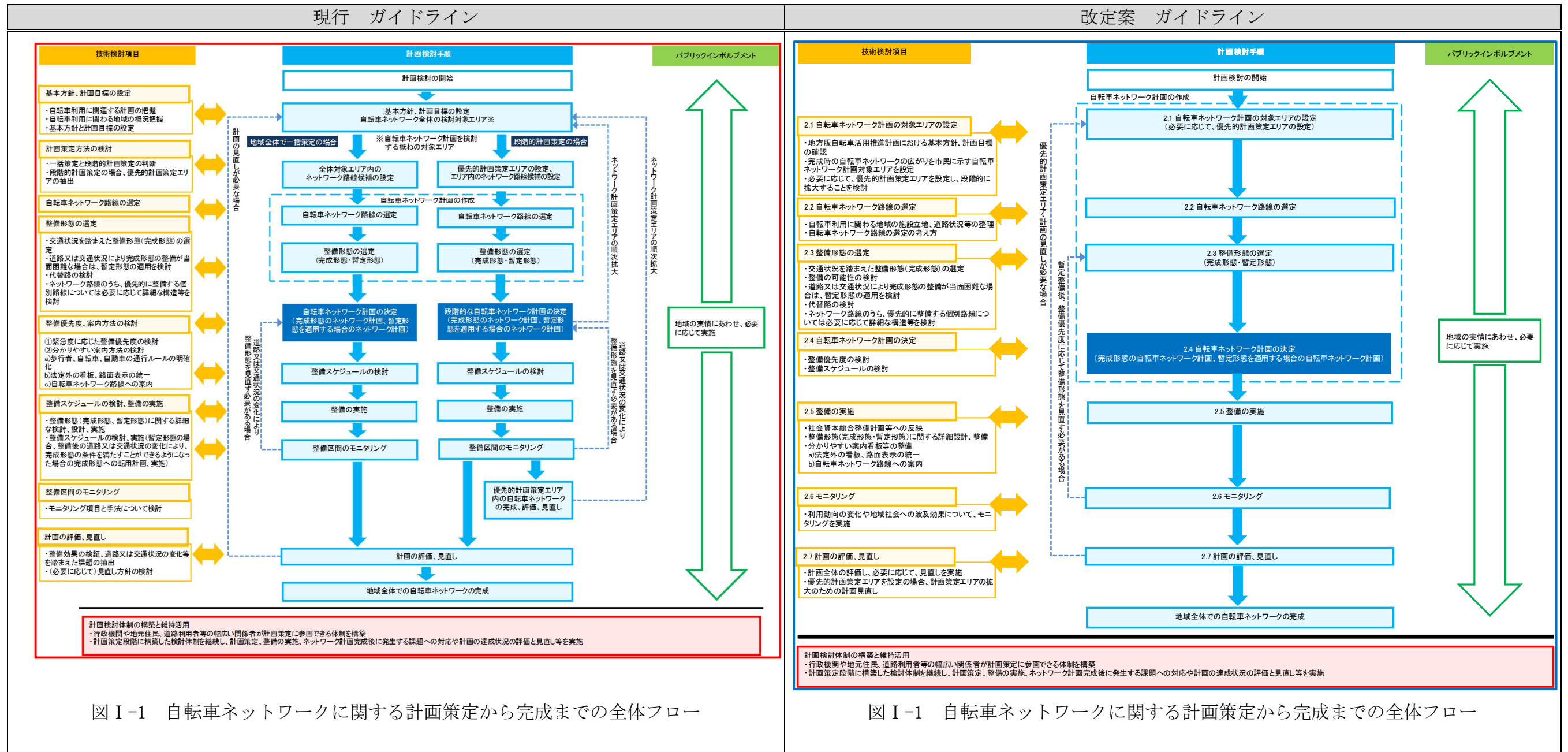
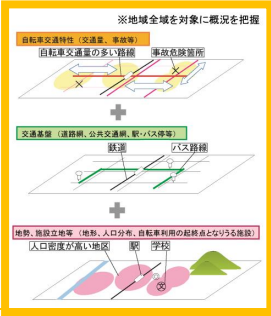


図 I-1 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの全体フロー

図 I-1 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの全体フロー

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2. 各作成手順における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目	2. 各作成手順における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目
2.1 <u>基本方針、計画目標、自転車ネットワーク全体計画の検討対象エリアの設定</u>	2.1 <u>自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定</u>
(1) 技術検討項目	(1) 技術検討項目
1) 自転車利用に関連する計画の把握	
表I-1に示すような自転車利用に関わる地域の上位計画（都市マスタープラン、都市計画、総合的な交通計画等）及び関連計画（国や地方自治体の道路整備計画、公共交通計画、自転車駐車場（以下、「駐輪場」という）計画等）はもとより、まちづくりの観点から、コミュニティサイクルに関する計画、通学路の安全確保（自転車通学も含む）等に関する計画等を含めて把握、整理するものとする。 また、地域で定めた交通安全（ゾーン30等、健康、環境、観光振興、福祉（バリアフリー））等に関する施策や計画を整理し、歩行者優先や今後の高齢社会への対応等、各々の政策の基本方針についても把握、整理するものとする。	
2) 自転車利用に関わる地域の概況把握	
表I-1に示すような地域の交通基盤（道路網、公共交通網、駅・バス停等）、交通特性（歩行者、自転車、自動車、公共交通の利用状況や事故発生箇所等）、道路空間の状況、交通規制の状況、地勢等（地形の起伏、人口分布・年齢階層等）、施設立地（自転車利用者が多く利用する施設、駐輪場やコミュニティサイクルのポート配置等）の現状並びに計画について、必要なデータの収集や調査を行い、自転車利用の課題を整理するものとする。 特に、自転車の利用状況については、どのような人が（利用者層）、どのような目的で（トリップ目的）、どの程度利用しているのか（自転車利用率等）、さらには、どのようなエリアで（主たる利用範囲）、どのようなルートを通行しているのか（通行経路、路線別交通量）について把握、整理することが重要である。 また、自転車利用に深く関わりがある自動車や公共交通等の利用状況、道路空間の状況、交通規制についても把握し、自転車利用の状況と重ねて整理することも重要である。 なお、データ収集にあたっては、自転車利用や交通安全をテーマに地域で積極的に活動している民間やNPO等の活動団体との交流・連携のもとで収集すること、又は、すでに収集しているデータを活用することも考えられる。	
 図I-2 概況把握のイメージ	

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン			改定案 ガイドライン
表 I-1―関連する計画や地域の概況の把握に必要な情報及びその収集方法の例			
分野	必要な情報	収集方法等	
関連する計画	都市マスタープラン、都市計画、土地利用計画、総合的な交通計画、まちづくり計画等 各種道路計画（バイパス事業、環状道路事業、道路改良事業、歩道改良事業、自転車通行空間整備事業、電線共同溝等無電柱化に関する事業等）、公共交通計画等 無電柱化に関する計画 駐輪場計画 交通安全対策事業（ゾーン30等）による歩行者優先の地区の指定状況、通学路交通安全プログラム 環境、健康、福祉（バリアフリーや高齢社会への対応）、健康、観光振興に関する施策や計画 コミュニティサイクルに関する計画や運用状況 河川堤防の危機管理型ハード対策	関係各機関・部局への情報提供依頼、資料収集及び聴取	
交通基盤	道路網、鉄道、路線バス等の公共交通網、公共交通空白地域 駅、主要なバス停の位置	地図、国土数値情報、交通事業者への情報提供依頼等	
交通特性	自転車、自動車、公共交通の利用特性（交通手段利用率等）	国勢調査、PT調査等	
	公共交通の状況（運行頻度、利用者数と経年変化）	公共交通事業者へのヒアリング調査等	
	歩行者、自転車、自動車の各ピーク時交通量または12時間日交通量 路上駐車台数	道路交通センサス調査、現地調査	
	自転車通行経路、自転車が集中する路線 自転車の利用者層、利用目的	自転車利用者へのアンケート調査等	
	自転車に関連する事故発生箇所と事故形態	警察資料等	
	ヒヤリハット危険体験箇所と危険体験の内容	道路利用者へのアンケート調査・点検等	
	歩行者と自転車の錯綜状況、自転車の通行ルール遵守状況（通行位置等の実態）	現地調査、道路利用者へのアンケート調査等	
	自転車通行空間の有無と整備形態 既存道路空間の横断面構成要素、各構成要素の幅員	現地調査等、道路台帳等	
	通学路で自転車交通が多く歩行者や自転車を優先すべき路線	現地調査等、道路利用者へのアンケート調査等	
	モール化された商店街等の歩行者を優先すべき路線	地図、商工会・商店街等へのヒアリング等	
道路空間状況			
交通規制状況等	規制速度、駐車・駐停車禁止規制、バス専用通行帯、自転車通行止め規制、交差点処理状況（左折専用車線の有無、左折専用現示の有無、歩車分離式制御等）・環状交差点、自転車専用通行帯、普通自転車歩道通行可規制 交通違反取締り状況（自動車の駐停車違反等）	警察資料、現地調査等	
地勢等	地形の起伏や河川、湖沼の位置 地域特有の気候状況 人口分布、年齢階層及び高齢化の状況	地形図、気象庁統計、市町村統計資料、国勢調査等	
施設立地状況	自転車利用の起終点となる施設（鉄道駅、バスターミナル、船着場、地域の核となる商業地・商業施設、観光施設、中学校・高校・大学、行政庁舎・図書館・公園・スポーツ施設等の公共施設、規模の大きい集客施設、大規模工場・企業）等 主な駐輪場の位置、規模	地図、自転車利用者へのアンケート調査、駐輪台数調査等	

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行　ガイドライン				改定案　ガイドライン	
3) 基本方針、計画目標の 設定				1) 基本方針、計画目標の 確認	
地域の上位計画及び関連計画や、自転車利用に関する地域の概況の整理結果を踏まえ、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上に加え、健康、環境、観光振興等、地域の課題やニーズに応じた自転車通行空間を整備するために、自転車ネットワーク計画策定にあたっての基本方針、計画目標を設定するものとする。 なお、計画目標の設定にあたっては、必要に応じて、客観的かつ定量的な指標の活用も考慮するものとする。参考として基本方針と計画目標の例を表Ⅰ-2に示す。				<u>市町村自転車活用推進計画における基本方針、計画目標を確認するものとする。なお、自転車通行空間整備の観点から不足がある場合には、市町村自転車活用推進計画の見直し又は自転車ネットワーク計画における設定を行うものとする。</u>	
表Ⅰ-2　基本方針と計画目標の参考例					
カテゴリー		上位計画などにおける ビジョン・コンセプト	自転車ネットワーク計画		
			基本方針	計画目標	数値目標
安全 快適		・歩行者、自転車、自動車が安全・快適に通行できる環境の創出 ・ルール遵守の徹底	《アウトカム指標の例》 ・自転車関連事故件数 ・ヒヤリ・ハット件数 ・通行ルール遵守率 ・歩行者から見た対自転車の安心感 ・自転車から見た対自動車の安心感 ・自転車通行空間満足度 《アウトプット指標の例》 ・自転車ネットワーク整備率 ・自転車道整備延長 ・自転車専用通行帯整備延長 等		
地域のニーズに応じて選択	健康 レジャー	・健康維持のための自転車利用 推進	・日々の通勤通学における自転車 の有効活用 ・自転車を活用したレクリエーシ ョンの推進	・通勤通学路における通行空間の整 備 ・レクリエーション拠点を結ぶ自転 車ネットワークの構築	《アウトカム指標の例》 ・自転車代表交通手段分担率 ・自転車交通量 ・自動車交通量 ・自転車ネットワーク路線での自転車交通量増 加率 ・自転車専用通行帯における路上駐車台数 ・自転車通勤者数、自転車通勤奨励企業数 ・サイクルアンドライド利用者数 ・レンタサイクル利用者数 ・自転車で観光地を訪れた来訪者数 ・自転車イベント参加者数 等
	環境	・環境にやさしい交通体系づくり	・自転車を活用した環境に優し いまちづくり ・鉄道及びバスと自転車の連携 ・サイクルアンドライドの推進	・自転車利用に即した、誰もが安全・ 快適に利用できる通行空間の整備 ・公共交通を活かした自転車利用推 進 ・駅、バス停へ通じる自転車ネットワ ークの構築	
	観光振興	・滞在型観光の拡大 ・観光レクリエーションの振興	・レンタサイクルによる回遊性 向上と楽しく乗れる環境づくり	・観光拠点間を結ぶ自転車ネットワ ークの構築 ・経路上の安全確保と適切な案内 ・自転車への乗り換えや情報発信、休 憩施設など拠点施設の整備	
	まちの魅力 創出	・コンパクトなまちづくり ・すべての人にとって快適で住み よいまちづくりの実現	・自転車でまちの魅力を高める ・歩くまちの歩行空間の形成と 自転車利用の促進 ・自転車、公共交通の利用促進	・自転車による回遊性の向上 ・自転車利用に即した、誰もが快適に 利用できる通行空間の整備	

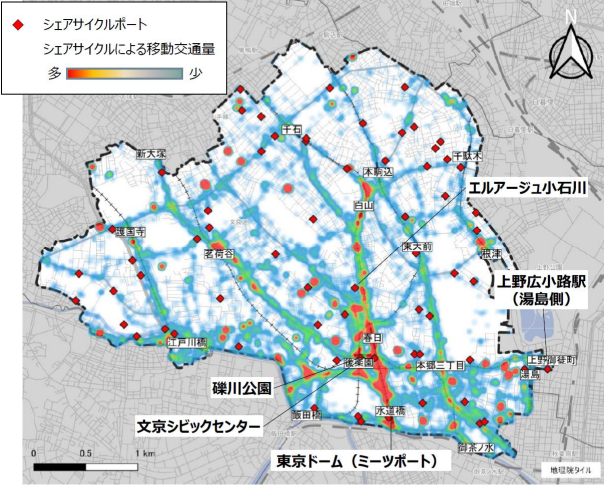
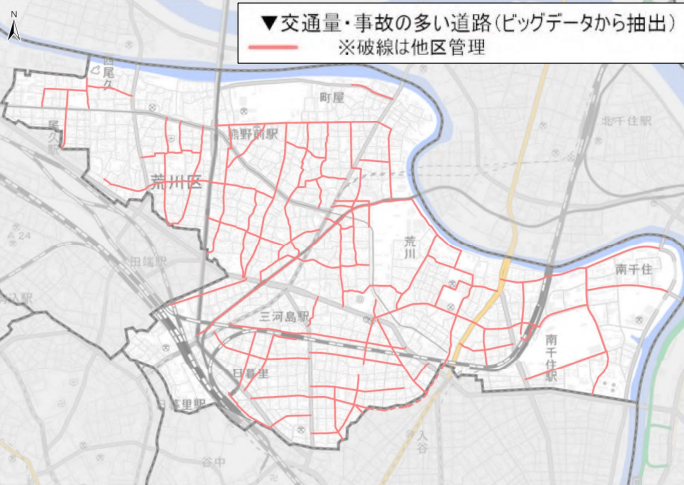
(参考) 海外事例	【デンマーク・コペンハーゲン市】 2015年までの目標値 ・通勤通学目的の自転車選択率を36％（2007年）から50％へ ・自転車事故発生件数を2007年比の半分以下 ・少なくとも80％の自転車利用者が、自転車が安全、安心な乗り物であると感じるようにする （出典：Our Vision for Copenhagen 2015, 2007年）
	【米国・シアトル市】 2017年までの目標値 ・自転車利用トリップを3倍に増加 ・自転車事故率を3分の1に減少 ・720kmの自転車ネットワークを整備し、住民の約95％以上が自宅から400m以内に自転車ネットワー クへアクセスできるようにする （出典：Seattle Bicycle Master Plan, 2007年）

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
4) 自転車ネットワーク <u>全体の検討</u>対象エリアの設定 基本方針、計画目標を踏まえ、自転車ネットワーク計画全体の検討対象エリアと、構成する自転車ネットワーク路線候補を設定するものとする。 なお、自転車ネットワークの<u>全体の</u>計画対象エリアは、自転車ネットワーク計画の広がりをも市民に示すものであり、この<u>段階</u>では、必ずしも明確にせず、対象とする市区町村全域や市街地エリア全体<u>等</u>の大まかな設定でもよいものとする。	2) 自転車ネットワーク <u>計画</u>の対象エリアの設定 自転車ネットワーク計画の<u>対象</u>エリアを設定するものとする。 なお、自転車ネットワーク計画の<u>対象</u>エリアは、自転車ネットワーク計画の広がりを市民に示すものであり、この<u>時点</u>では、必ずしも明確にせず、対象とする市区町村全域や市街地エリア全体<u>など</u>の大まかな設定でもよいものとする。 図 I-2 対象エリアのイメージ
5) 自転車ネットワーク計画策定方法の設定 ① 自転車ネットワーク計画策定方法の考え方 <u>基本方針、計画目標と地域の状況、構成する自転車ネットワーク路線候補の状況等を勘案し、自転車ネットワーク計画を地域全体での一括策定する方法、もしくは、一定の地域内のエリアや自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした自転車ネットワーク等を対象とした段階的な計画策定のいずれかを選択するものとする。</u> 図 I-3 段階的な計画策定イメージ	<u>整備効果を早期に発現させるため、自転車ネットワーク計画の対象エリアの中でも優先的に計画策定を行うエリア（以下「優先的計画策定エリア」という。）を設定し、段階的に拡大すること考えられる。</u> 図 I-3 優先的計画策定エリアを設定し、段階的に拡大する場合のイメージ

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
②段階的な計画策定における優先的計画策定エリア等の設定の考え方 段階的な計画策定を行う場合は、図 I-4 を参考に、優先的計画策定エリアを抽出するものとする。 自転車の利用の広がりを踏まえて一定の地域内のエリアで計画策定する場合 ➢公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア ➢自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリア ➢地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア ➢新たな施設立地が予定され自転車利用増加が見込めるエリア ➢観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア 自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画策定する場合 ➢郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア ➢観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア 自転車ネットワーク計画の対象エリア 自転車ネットワーク計画の優先的計画策定エリア（駅周辺・都心部等） 新たな自転車ネットワーク計画策定エリアの設定（拡大） 自転車ネットワーク計画の優先的計画策定エリア（郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学利用目的の多い基幹となるルートを中心としたエリア等） 新たな自転車ネットワーク計画策定エリアの設定（拡大）	優先的計画策定エリアは、図 I-4 の例を参考に抽出することが考えられる。 自転車ネットワーク計画の対象エリア 自転車の利用の広がりを踏まえて設定する優先的計画策定エリア 交通施設、主要施設、住宅地、通学範囲等をカバーする範囲 利用促進を図る範囲 優先的計画策定エリアの拡大 観光地 基幹となるルートを中心として設定する優先的計画策定エリア エリア間結ぶ通勤通学利用の多い路線 観光地と駅・商業地等を結ぶ路線 それらの周辺範囲 優先的計画策定エリアの拡大 図 I-4 優先的計画策定エリアの抽出の考え方<u>の一例</u>
(2) コミュニケーション・合意形成項目 自転車ネットワーク計画の必要性の確認、及び基本方針、計画目標の共有のためのパブリックインボルブメント（計画策定の早い段階から市民の方々等関係者へ積極的に情報を提供し、コミュニケーションを行う取組のこと。以下、PI）を行うものとする。 PI <u>については、関係行政機関間の協議、調整を十分に実施することに加え、</u>計画の方針や目標等を議論する段階における市民等関係者と連携したワークショップの開催による概況把握、自転車ネットワーク計画の必要性に対するアンケート等による意向収集、幅広い関係者の代表や学識者等の第三者から構成される委員会や協議会の設置、委員会で示された案によるパブリックコメントとその意見反映、関係者へ周知するための説明会の開催等、様々な方法が考えられる。 <u>なお、段階的な計画策定の場合は、将来的に自転車ネットワーク全体の検討対象エリアまで継続的に計画を拡張していくという姿勢を示すことが重要である。</u>	(2) コミュニケーション・合意形成項目 <u>市町村自転車活用推進計画の策定過程等との整合を図りつつ、</u>自転車ネットワーク計画の必要性の確認、及び基本方針、計画目標の共有のためのパブリックインボルブメント（計画策定の早い段階から市民の方々など関係者へ積極的に情報を提供し、コミュニケーションを行う取組のこと。以下「PI」という。）を行うものとする。 PI <u>の手法としては、</u>計画の方針や目標等を市民など関係者と議論するためのワークショップ、地域の自転車利用状況の把握を兼ねた自転車ネットワーク整備への期待・要望に関するアンケート、幅広い関係者の代表や学識者といった第三者から構成される委員会や協議会の設置、委員会で示された案によるパブリックコメント、関係者へ周知するための説明会の開催など様々な方法が考えられる。

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2.2 自転車ネットワーク路線の選定	2.2 自転車ネットワーク路線の選定
(1) 技術検討項目	(1) 技術検討項目
<u>2</u> 自転車利用に関わる地域の <u>概況把握</u> ※参考再掲	<u>1</u> 自転車利用に関わる地域の <u>施設立地、道路状況等の整理</u>
表 I-1 に示すような地域の交通基盤（道路網、公共交通網、駅・バス停等）、交通特性（歩行者、自転車、自動車、公共交通の利用状況や事故発生箇所等）、道路空間の状況、交通規制の状況、地勢等（地形の起伏、人口分布・年齢階層等）、施設立地（自転車利用者が多く利用する施設、駐輪場やコミュニティサイクルのポート配置等）の現状並びに計画について、必要なデータの収集や調査を行い、自転車利用の課題を整理するものとする。	<u>表 I-1 を参考に、自転車ネットワーク計画の対象エリア内において、自転車ネットワーク路線で結ぶべき自転車の主要な発着地となる施設等の立地、自転車の主要な動線となつてい</u> <u>ると考えられる既存の道路網、それら道路網における交通の状況（自動車の交通量及び速度</u> <u>並びに自転車の交通量）、道路空間の状況（幅員、車線数）、交通規制の状況、及び当該道路</u> <u>が担うべき機能等の現状並びに将来の見通しについて、必要なデータの収集や調査を行い、</u> <u>GIS 等を用いて整理する。</u> <u>自転車ネットワーク計画を位置付けた市町村自転車活用推進計画を策定する場合は、共通</u> <u>して利用可能な情報について、合理的に取得・整理することが望ましい。</u>
特に、自転車の利用状況については、どのような人が（利用者層）、どのような目的で（トリップ目的）、どの程度利用しているのか（自転車利用率等）、さらには、どのようなエリアで（主たる利用範囲）、どのようなルートを通行しているのか（通行経路、路線別交通量）について把握、整理することが重要である。	<u>自転車の主要な動線としては、幹線道路や旧街道筋のほか、河川や鉄道に沿って連続的に</u> <u>通行できる経路等も考えられる。自転車の動線が想定しづらい場合は、自転車利用の多い学</u> <u>校や企業等の協力を得て通行経路に関するアンケートを実施することや、シェアサイクル事</u> <u>業者の協力を得て自転車プローブデータを活用すること、スマートフォンの移動履歴座標デ</u> <u>ータ等を活用することも有効な方法である。（図 I - 5、図 I - 6 参照）</u>
また、自転車利用に深く関わりがある自動車や公共交通等の利用状況、道路空間の状況、交通規制についても把握し、自転車利用の状況と重ねて整理することも重要である。 なお、データ収集にあたっては、自転車利用や交通安全をテーマに地域で積極的に活動している民間や NPO 等の活動団体との交流・連携のもとで収集すること、又は、すでに収集しているデータを活用することも考えられる。	<u>観光・スポーツの観点から自転車の利用を促進したいルートを取り入れる場合は、移動の</u> <u>合理性・利便性以外に、沿道の景色や歴史文化なども加味して、主要な動線を計画すること</u> <u>が考えられる。河川等によりルートが分断される場合は、橋を新設すること等により移動時</u> <u>間を大きく短縮させることも考えられる。</u>
	 図 I-5 シェアサイクルの利用状況 やポート位置の活用事例 (出典：文京区自転車活用推進計画)  図 I-6 スマートフォンの移動履歴の 活用事例 (出典：荒川区自転車活用推進計画)

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行　ガイドライン			改定案　ガイドライン			
表Ⅰ－1　関連する計画や地域の概況の把握に必要な情報及びその収集方法の例　※参考再掲			表Ⅰ－1　地域の施設立地、道路状況等の整理の把握に必要な情報及びその収集方法の例			
分野	必要な情報	収集方法等	分野	必要な情報	収集方法等	
関連する計画	・都市マスタープラン、都市計画、土地利用計画、総合的な交通計画、まちづくり計画等	関係各機関・部局への情報提供依頼、資料収集及び聴取	施設立地状況	・自転車利用の起終点となる施設（鉄道駅、バスターミナル、船着場、地域の核となる商業地・商業施設、観光施設、中学校・高校・大学、行政庁舎・図書館・公園・スポーツ施設等の公共施設、規模の大きい集客施設、大規模工場・企業）等	地図、自転車利用者へのアンケート調査、駐輪台数調査等 シェアサイクル事業者からの情報提供	
	・各種道路計画（バイパス事業、環状道路事業、道路改良事業、歩道改良事業、自転車通行空間整備事業、電線共同溝等無電柱化に関する事業等）、公共交通計画等			・主なシェアサイクルポート		
	・無電柱化に関する計画		観光利用	・立ち寄りを期待する景勝地、文化施設、歴史的建造物等	地域の観光マップ、パンフレット、商工観光課・観光協会等へのヒアリング	
	・駐輪場計画			・地域の魅力を感じる飲食その他の店舗、温泉施設等		
	・交通安全対策事業（ゾーン3等）による歩行者優先の地区の指定状況、通学路交通安全プログラム			・サイクリスト向けの拠点施設		
交通基盤	・道路網、鉄道、路線バス等の公共交通網、公共交通空白地域	地図、国土数値情報、交通事業者への情報提供依頼等	交通状況	・自転車通行経路、自転車が集中する路線	地図、高校生等へのアンケート調査、シェアサイクル事業者からの情報提供等	
	・駅、主要なバス停の位置			・自動車の交通量（12時間、ピーク時）、走行速度		道路交通センサス調査 都市計画担当課、道路管理者、警察資料等 現地調査
	・自転車、自動車、公共交通の利用特性（交通手段利用率等）		道路空間の状況	・駐停車台数、駐停車の目的、駐停車車両の種類	道路管理台帳附図 航空写真	
	・公共交通の状況（運行頻度、利用者数と経年変化）			・路線バスの運行頻度		
	・歩行者、自転車、自動車の各ピーク時交通量または12時間日交通量			・道路幅員、車道部幅員、車線数		無電柱化計画 現地調査
・路上駐車台数	・自転車通行空間の有無					
交通特性	・自転車通行経路、自転車が集中する路線	自転車利用者へのアンケート調査等	道路空間の状況	・停車帯、バス・タクシーベイ、駐車枠の有無	無電柱化計画 現地調査	
	・自転車の利用者層、利用目的			・無電柱化の実施状況		
	・自転車に関連する事故発生箇所と事故形態		道路空間の状況	・地下鉄出入口、鉄道・高架道路の柱その他動かし難い構造物	現地調査、道路台帳等	
	・ヒヤリハット危険体験箇所と危険体験の内容			・歩行者と自転車の錯綜状況、自転車の通行ルール遵守状況（通行位置等の実態）		交通事故オープンデータ等
	・歩行者と自転車の錯綜状況、自転車の通行ルール遵守状況（通行位置等の実態）			・複雑な交差点、立体交差、渡河部等における自転車動線の現状		
	・自転車通行空間の有無と整備形態			・自転車が関連する事故発生箇所と事故形態		道路管理者への確認、現地調査等
	・既存道路空間の横断面構成要素、各構成要素の幅員		当該道路が担うべき機能	・規制速度（ゾーン規制含む）、一方通行（自転車の除外の有無）、駐車・駐停車禁止、バス専用通行帯、自転車通行止め（車道）、歩行者専用（時間規制含む）、交差点処理状況（左折専用車線の有無、左折専用現示の有無、歩車分離式制御等）、環状交差点、自転車専用通行帯、特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可	都市計画マスタープラン 重要物流道路指定区間	
	・通学路で自転車交通が多く歩行者や自転車を優先すべき路線			・パーキング・メーター、パーキング・チケットの運用		都市計画マスタープラン まちづくり計画 商店街・公園管理者等へのヒアリング等
	・モール化された商店街等の歩行者を優先すべき路線			・自動車専用道路、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路（道路法）	バリアフリー基本構想	
	交通規制状況等			・規制速度、駐車・駐停車禁止規制、バス専用通行帯、自転車通行止め規制、交差点処理状況（左折専用車線の有無、左折専用現示の有無、歩車分離式制御等）・環状交差点、自転車専用通行帯、普通自転車歩道通行可規制		警察資料、現地調査等
・交通違反取締り状況（自動車の駐停車違反等）		・自動車による輸送を重視すべき道路	地理院地図、現地調査			
地勢等		・地形の起伏や河川、湖沼の位置		地形図、気象庁統計、市町村統計資料、国勢調査等	その他	
	・地域特有の気候状況	・モータリゼーションの進展に伴う歩行者の減少、歩行者専用（時間規制含む）、交差点処理状況（左折専用車線の有無、左折専用現示の有無、歩車分離式制御等）、環状交差点、自転車専用通行帯、普通自転車歩道通行可				
	・人口分布、年齢階層及び高齢化の状況	・自転車利用の起終点となる施設（鉄道駅、バスターミナル、船着場、地域の核となる商業地・商業施設、観光施設、中学校・高校・大学、行政庁舎・図書館・公園・スポーツ施設等の公共施設、規模の大きい集客施設、大規模工場・企業）等	地図、自転車利用者へのアンケート調査、駐輪台数調査等			・夜間照明、防犯上の懸念
・主な駐輪場の位置、規模						

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	2) 自転車ネットワーク路線の選定の考え方
既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、<u>計画目標の達成のために必要となる、面的な</u>自転車ネットワーク<u>を構成する</u>路線を選定するものとする。その際、以下の①～⑦のような路線を適宜組み合わせて選定するものとする。 ①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設<u>等</u>の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線 ②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線 ③自転車通学路の対象路線 ④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線 ⑤<u>自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線</u> ⑥<u>既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている</u>路線 ⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線 なお、勾配が急な道路、構造上対応が難しい長大橋や長大トンネル等を含む既存道路については、電動アシスト自転車の普及状況等も考慮しながら縦断線形<u>等</u>の見直しや自転車通行空間の確保<u>等</u>、道路の改良等の検討を併せて行うものとする。ただし、<u>道路改良等が</u>困難な場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲で<u>適切な</u>代替路<u>を選定することを</u>検討するものとする。 <u>また、</u>橋梁やトンネル<u>等</u>、整備後の構造変更が難しい構造物を含む新設又は更新予定の道路<u>を</u>自転車ネットワーク路線に選定する場合は、あらかじめ自転車通行空間を確保するものとする。ただし、自転車通行空間を確保することで著しく不経済になる場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲で適切な代替路を選定することを検討するものとする。 一方、歩行者が安心、快適に買い物を楽しむことのできる商店街<u>等</u>、自転車ネットワーク路線に選定することが適切でない道路があることにも留意するものとする。 <u>また、市街地を対象として自転車ネットワーク計画を策定・検討した事例より、自転車ネットワーク路線の網密度を調査すると、計画エリア内では概ね1～6km/km²となっている。これは、自転車ネットワーク路線が東西・南北方向それぞれ等間隔で配置されたと仮定した場合、格子状の自転車ネットワーク路線が約330m～2km間隔で配置されることとなる。すなわち、計画エリア内では最大でも約170m～1km以内で自転車ネットワーク路線にアクセスできる水準である。これらは本ガイドライン策定以前に検討された値であるが、自転車ネットワーク路線を選定する際、参考にとよい。</u>	既存の道路ネットワーク及び計画中又は事業中の道路から、<u>市町村自転車活用推進計画における自転車通行空間整備に関する施策に即した</u>自転車ネットワーク路線を選定するものとする。その際、以下の①～⑨のような路線を適宜組み合わせて<u>面的に</u>選定するものとする。 ①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設<u>など</u>大規模集客施設、<u>観光拠点、</u>主な居住地区等を結ぶ路線 ②<u>通学路、病院や福祉施設の周辺など</u>自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線 ③自転車通学路の対象路線（<u>中学校、高等学校、大学等への接続路線</u>） ④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線 ⑤<u>沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線</u> ⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備<u>済である</u>路線 ⑦<u>並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線</u> ⑧<u>新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）</u> ⑨その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線 なお、勾配が急な道路、構造上対応が難しい長大橋や長大トンネル等を含む既存道路については、電動アシスト自転車の普及状況等も考慮しながら縦断線形の見直しや自転車通行空間の確保、道路の改良等の検討を併せて行うものとする。ただし、<u>これら構造的な対策が</u>困難な場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲で<u>の</u>代替路選定<u>及びその案内誘導について</u>検討するものとする。 橋梁やトンネル<u>など</u>整備後の構造変更が難しい構造物を含む新設又は更新予定の道路<u>について</u>自転車ネットワーク路線に選定する場合は、あらかじめ自転車通行空間を確保するものとする。ただし、自転車通行空間を確保することで著しく不経済になる場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲で適切な代替路を選定することを検討するものとする。 一方、歩行者が安心、快適に買い物を楽しむことのできる商店街<u>など</u>、自転車ネットワーク路線に選定することが適切でない道路があることにも留意するものとする。

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行ガイドライン	改定案ガイドライン																																
2.3 整備形態の選定	2.3 整備形態の選定																																
(1) 技術検討項目	(1) 技術検討項目																																
自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（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）が変化する箇所を踏まえて、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（以下、車道混在）」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。	自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度、交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、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（以下、「車道混在」という。）」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。																																
1) 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）	1) 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）																																
自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、図 I -5 に基づいて自転車が車道を通行するための道路空間について検討するものとする。 この場合、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討するものとする。 具体的には、 図 I -5 に示すように、 自動車の速度が高い道路（A）では、自転車と自動車を構造的に分離するものとする。また、速度が低く自動車交通量が少ない道路（C）では、 <u>自転車と自動車は混在通行</u> とするものとする。その中間にあたる交通状況の道路（B）では、自転車と自動車を視覚的に分離するものとする。 速度について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。	自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、図 I -7 に基づいて自転車が車道を通行するための道路空間の整備形態について選定するものとする。 この場合、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討するものとする。 具体的には自動車の速度が高い道路（A）では、自転車と自動車を構造物により分離するものとする。また、速度が低く自動車交通量が少ない道路（C）では、 <u>車道混在</u> とするものとする。その中間にあたる交通状況の道路（B）では、 <u>車道内で</u> 自転車と自動車 <u>の通行帯を</u> 分離するものとする。																																
①交通状況を踏まえた分離の目安																																	
分離に関する目安としては、 地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえた上で、 以下を参考に検討するものとする。 （自転車と自動車の構造的な分離の目安） ・自動車の速度が高い道路とは、自動車の速度が 50km/h を超える道路とする。 ただし、一定の自動車及び自転車の交通量があり、多様な速度の自転車が通行する道路を想定したものであるため、交通状況が想定と異なる場合は別途検討することができる。 （ <u>自転車と自動車の混在通行</u> の目安） ・自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路とは、自動車の速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下の道路とする。	分離に関する目安は、以下を参考に検討するものとする。 （自転車と自動車を構造物により分離する目安） ・自動車の速度が高い道路とは、自動車の速度が 50km/h を超える道路とする。 （ <u>車道混在</u> の目安） ・自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路とは、自動車の速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下の道路とする。																																
<table><tr><th></th><th>A 自動車の速度が高い道路</th><th>B A、C 以外の道路</th><th>C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路</th></tr><tr><th>自転車と自動車の分離</th><td>構造的な分離</td><td>視覚的な分離</td><td>混在</td></tr><tr><th>目安※</th><td>速度が50km/h超</td><td>A、C 以外の道路</td><td>速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下</td></tr><tr><th>整備形態</th><td>自転車道</td><td>自転車専用通行帯</td><td>車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）</td></tr></table> ※ 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。		A 自動車の速度が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路	自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在	目安※	速度が50km/h超	A、C 以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下	整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）	<table><tr><th></th><th>A 自動車の速度※1が高い道路</th><th>B A、C 以外の道路</th><th>C 自動車の速度※1が低く、 自動車交通量が少ない道路</th></tr><tr><th>自転車と自動車の分離</th><td colspan="3">分 離</td></tr><tr><th>整備形態※2</th><td>自転車道 （構造物による）</td><td>自転車専用通行帯</td><td>車道混在 （矢羽根型路面表示等で注意喚起）</td></tr><tr><th>目安※3</th><td>速度が 50km/h 超</td><td>A、C 以外の道路</td><td>速度が 40km/h 以下、かつ 自動車交通量が 4,000 台以下</td></tr></table> ※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、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 自転車通行空間は、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路を活用することもできる。 ※3 目安として参考にしたものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。		A 自動車の速度※1が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度※1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	分 離			整備形態※2	自転車道 （構造物による）	自転車専用通行帯	車道混在 （矢羽根型路面表示等で注意喚起）	目安※3	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
	A 自動車の速度が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路																														
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在																														
目安※	速度が50km/h超	A、C 以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下																														
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）																														
	A 自動車の速度※1が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度※1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	分 離																																
整備形態※2	自転車道 （構造物による）	自転車専用通行帯	車道混在 （矢羽根型路面表示等で注意喚起）																														
目安※3	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																														
図 I -5 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方	図 I -7 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方																																

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

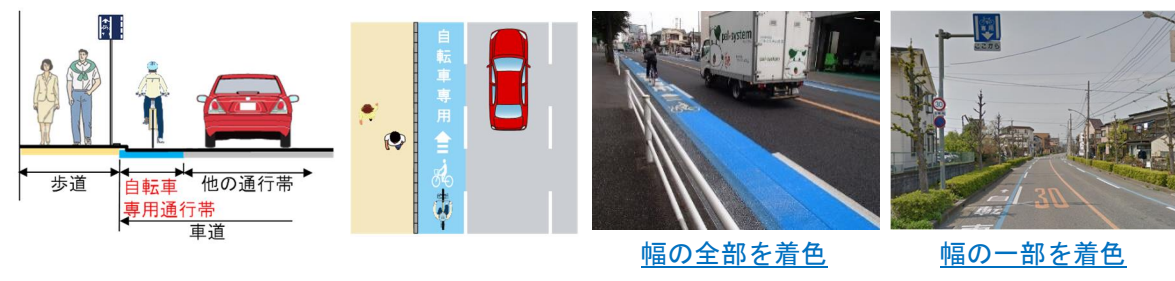
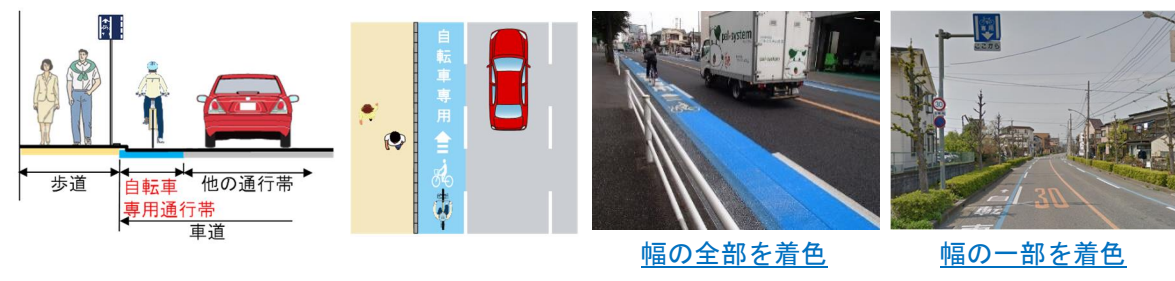
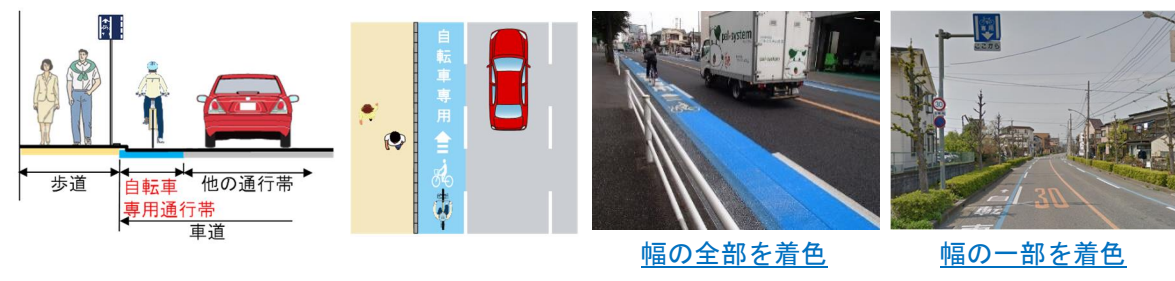
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン								
① 整備形態の選定 A. 自転車と自動車を構造的に分離する場合 自転車道を整備するものとする。(写真I-1参照) B. 自転車と自動車を視覚的に分離する場合 自転車専用通行帯を設置するものとする。(写真I-2～3参照) C. 車道混在とする場合 必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示(写真I-4～6参照)、自転車のピクトグラムを設置するものとする。 また、細街路等では自動車の速度を抑制するための狭さく、ハンプの設置等を検討するとともに、自動車の一方通行規制や大型車の通行抑制等、自転車の安全確保に留意しつつ総合的な観点から検討するものとする。 また、自動車の速度を抑制するための狭さくやハンプを検討する場合には、沿道への騒音、振動の影響や二輪車に対する走行安全性の確保について留意するものとする。 整備形態の選定にあたり、道路利用者のニーズや、道路や交通の状況等を勘案し、必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道で、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯で整備することができる。	<table><tr><th>整備形態</th><th>整備イメージ</th></tr><tr><td>自転車道</td><td> A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合  着色あり 着色なし </td></tr><tr><td>自転車専用通行帯</td><td> B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合  幅の全部を着色 幅の一部を着色 </td></tr><tr><td>車道混在</td><td> C. 車道混在とする場合  矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路 </td></tr></table>	整備形態	整備イメージ	自転車道	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合  着色あり 着色なし	自転車専用通行帯	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合  幅の全部を着色 幅の一部を着色	車道混在	C. 車道混在とする場合  矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路
整備形態	整備イメージ								
自転車道	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合  着色あり 着色なし								
自転車専用通行帯	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合  幅の全部を着色 幅の一部を着色								
車道混在	C. 車道混在とする場合  矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路								

図 I-6 基本的な整備形態 (イメージ)

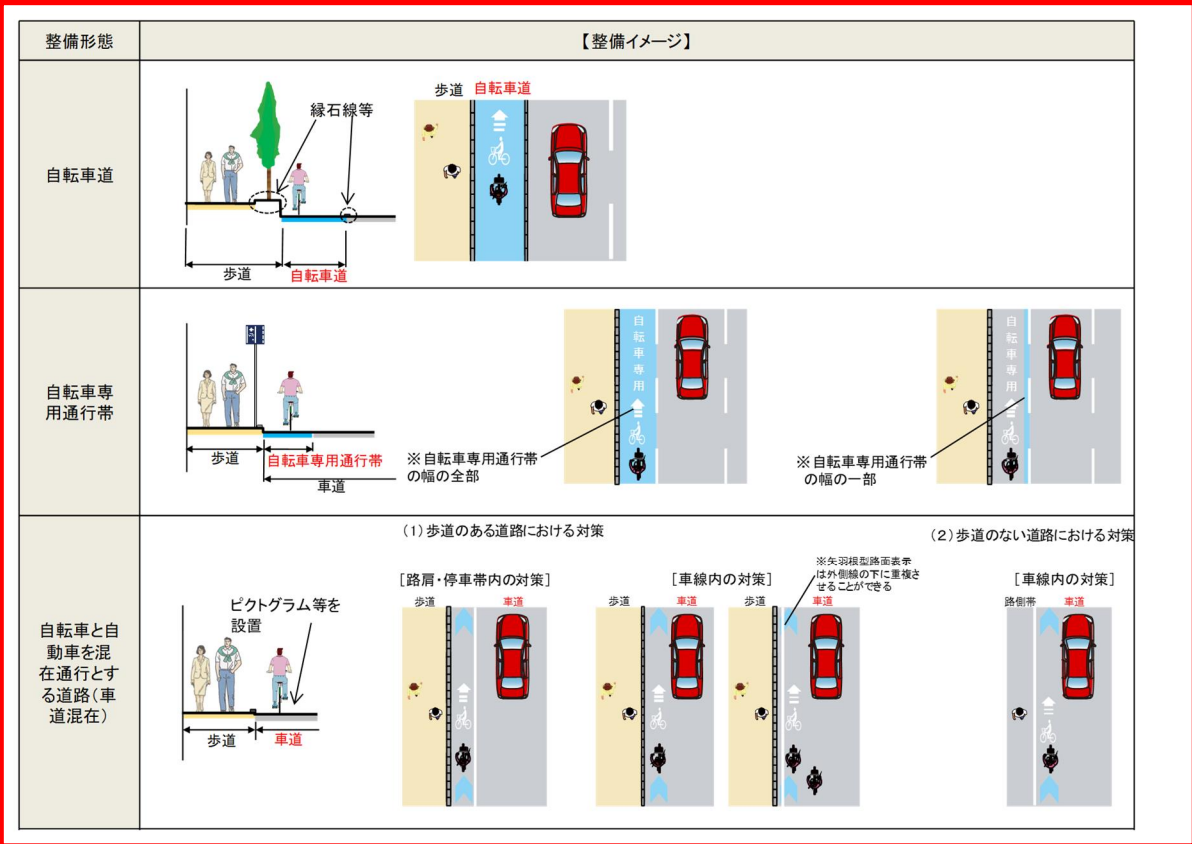


図 I-8 基本的な整備形態 (イメージ)

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
写真 I-1 自転車道の事例 写真 I-2 自転車専用通行帯の事例 —(幅の全部をカラー化)— 写真 I-3 自転車専用通行帯の事例 —(幅の一部をカラー化)— 写真 I-4 車道左側部の路肩内に矢羽根型の路面表示を設置した事例 写真 I-5 車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例 —(歩道のある道路)— 写真 I-6 車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例 (歩道のない道路)	

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2) 整備の可能性の検討	2) 整備の可能性の検討
1)で選定した完成形態（自動車の速度や交通量に基づく整備形態）について、新設道路では、選定した完成形態で整備するものとし、既設道路では、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性の検討により、選定した完成形態の整備が可能か検討するものとする。 具体的には、車道、中央帯、路肩、停車帯、歩道、路側帯、植樹帯等の幅員構成を見直すものとし、車道、歩道等の見直しを行う幅員については、道路構造令で規定する最小幅員を考慮して検討するものとする。<u>その際、自転車道及び自転車専用通行帯を適用する区間では、既設の歩道の普通自転車歩道通行可の規制を解除するものとする。</u> 積雪寒冷地においては、<u>車道部の堆雪帯を活用した自転車通行空間の整備が考えられることから、自転車専用通行帯や車道混在の自転車通行空間の整備を検討することができる。</u> <u>また、</u>周辺道路の整備やパークアンドライド等の交通需要マネジメントにより自動車交通の転換が可能な道路では、車線数の削減や一方通行規制等<u>を行うことを検討するものとする。</u> なお、中心市街地や居住地区等における自動車交通や速度の抑制が望ましい道路においては、規制速度の抑制を行った上で、自転車道から自転車専用通行帯、自転車専用通行帯から車道混在へと完成形態を変更することも<u>検討するものとする。</u>	① 検討方法 新設道路では 1) で選定した完成形態で整備するものとし、既設道路では道路空間の再配分や道路拡幅<u>を含めて完成形態の整備</u>が可能か検討するものとする。 <u>既設道路の検討に際しては、限られた道路幅員の中で自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、空間再配分により自転車道や自転車専用通行帯の整備が可能かどうか、交通状況に応じて道路構造令で規定する特例規定も含めた最小幅員を考慮して検討するものとする。特に、無電柱化や地下鉄工事、道路排水設備や植栽の更新など歩車道境界の一時撤去と再構築を伴う工事を行う際は、機会を逃さず、断面構成の見直しを検討することが必要である。</u> <u>周辺道路の整備や立地の変化に伴い、周辺道路の整備やパークアンドライドなど交通需要マネジメントにより自動車交通の転換が可能な道路では、車線数の削減や一方通行規制等により生み出される空間の活用を検討するものとする。なお、路上駐車があるものの交通の流れに支障が生じていない箇所などでは、路上駐車スペースとの適切な組み合わせによる整備も考えられる。</u> 中心市街地や居住地区等における自動車交通や速度の抑制が望ましい道路においては、規制速度の抑制を行った上で、自転車道から自転車専用通行帯、自転車専用通行帯から車道混在へと完成形態を変更することも<u>考えられる。また、バスの円滑な運行も併せて確保する必要がある幹線道路では、第1通行帯をバス専用通行帯として速度及び交通量を抑え、バスと自転車の混在とする方法も考えられる。</u> 積雪寒冷地においては、<u>除雪を勘案して定めた道路の路肩を積雪時以外に活用することを念頭に置いた自転車通行空間の整備を検討することが考えられる。</u> <u>ここで、既設道路において整備の可能性を検討する際の観点を表 I-2 を示す。</u>

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン																																							
	表 I-2 既設道路において整備の可能性を検討する際の観点 <table><tr><th>項目</th><th>自転車道や自転車専用通行帯の幅員を確保するために 検討する際の観点</th><th>関連する 道路構造令の条項</th></tr><tr><td>車線幅員</td><td>・ 種級区分の見直し（1 級下の適用）による幅員の縮小 ・ 交差点付近の車線幅員の縮小 ・ 右折車線・左折車線の幅員の縮小等</td><td>第 3 条第 2 項 第 5 条第 4 項 第 27 条 第 3 項、第 4 項</td></tr><tr><td>車線数</td><td>・ バイパス整備等による交通需要の変化を踏まえた車線の削減 ・ 現況交通量などを踏まえた車線の削減</td><td>第 5 条 第 2 項、第 3 項</td></tr><tr><td>中央帯</td><td>・ 中央帯幅員を最小値まで縮小又は省略</td><td>第 6 条 第 3 項、第 4 項</td></tr><tr><td>路肩</td><td>・ 路肩の縮小又は省略</td><td>第 8 条第 7 項</td></tr><tr><td>停車帯</td><td>・ 停車需要が少ない場合の停車帯の縮小又は省略</td><td>第 9 条 第 1 項、第 2 項</td></tr><tr><td>歩道</td><td>・ 自転車の車道通行を前提とした歩道の幅員の変更、縮小</td><td>第 10 条の 2 第 1 項～第 4 項 第 11 条 第 1 項～第 5 項</td></tr><tr><td>歩道に 路上施設を 設ける場合 に必要な幅 員、植樹帯</td><td>・ 路上施設の合理的な設置 ・ 沿道施設の緑化状況を踏まえた植樹帯の縮小又は省略 ・ 植樹帯の一部を停車帯に転換し、両者を縦列に設置 （停車帯とする箇所は路上施設を設置しない）</td><td>第 10 条の 2 第 3 項 第 11 条第 4 項 第 11 条の 4 第 1 項～第 4 項</td></tr></table> <table><tr><th>検討項目</th><th>自転車道や自転車専用通行帯、車道混在の整備のために 検討する際の観点</th><th>検討手法</th></tr><tr><td>車線数</td><td>・ 交差点の交通状況を踏まえた単路部の車線の削減 ・ 路上駐停車により使われていない車線の削減 ・ 並行道路等と組み合わせた一方通行規制による車線の削減</td><td>マイクロシミュレーション 等で検証</td></tr><tr><td>速度</td><td>・ 規制速度の抑制、信号の調整による速度の抑制</td><td>マイクロシミュレーション 等で検証</td></tr><tr><td>車両通行帯</td><td>・ バス専用通行帯の規制（自転車はバス専用通行帯で混在）</td><td>道路交通法第 20 条 第 2 項</td></tr><tr><td>積雪地域に 存する除雪 を勘案して 定めた道路 の路肩</td><td>・ 積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩の積雪期 以外の活用</td><td>道路構造令 第 11 条の 3 第 1 項～第 4 項</td></tr></table>	項目	自転車道や自転車専用通行帯の幅員を確保するために 検討する際の観点	関連する 道路構造令の条項	車線幅員	・ 種級区分の見直し（1 級下の適用）による幅員の縮小 ・ 交差点付近の車線幅員の縮小 ・ 右折車線・左折車線の幅員の縮小等	第 3 条第 2 項 第 5 条第 4 項 第 27 条 第 3 項、第 4 項	車線数	・ バイパス整備等による交通需要の変化を踏まえた車線の削減 ・ 現況交通量などを踏まえた車線の削減	第 5 条 第 2 項、第 3 項	中央帯	・ 中央帯幅員を最小値まで縮小又は省略	第 6 条 第 3 項、第 4 項	路肩	・ 路肩の縮小又は省略	第 8 条第 7 項	停車帯	・ 停車需要が少ない場合の停車帯の縮小又は省略	第 9 条 第 1 項、第 2 項	歩道	・ 自転車の車道通行を前提とした歩道の幅員の変更、縮小	第 10 条の 2 第 1 項～第 4 項 第 11 条 第 1 項～第 5 項	歩道に 路上施設を 設ける場合 に必要な幅 員、植樹帯	・ 路上施設の合理的な設置 ・ 沿道施設の緑化状況を踏まえた植樹帯の縮小又は省略 ・ 植樹帯の一部を停車帯に転換し、両者を縦列に設置 （停車帯とする箇所は路上施設を設置しない）	第 10 条の 2 第 3 項 第 11 条第 4 項 第 11 条の 4 第 1 項～第 4 項	検討項目	自転車道や自転車専用通行帯、車道混在の整備のために 検討する際の観点	検討手法	車線数	・ 交差点の交通状況を踏まえた単路部の車線の削減 ・ 路上駐停車により使われていない車線の削減 ・ 並行道路等と組み合わせた一方通行規制による車線の削減	マイクロシミュレーション 等で検証	速度	・ 規制速度の抑制、信号の調整による速度の抑制	マイクロシミュレーション 等で検証	車両通行帯	・ バス専用通行帯の規制（自転車はバス専用通行帯で混在）	道路交通法第 20 条 第 2 項	積雪地域に 存する除雪 を勘案して 定めた道路 の路肩	・ 積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩の積雪期 以外の活用	道路構造令 第 11 条の 3 第 1 項～第 4 項
	項目	自転車道や自転車専用通行帯の幅員を確保するために 検討する際の観点	関連する 道路構造令の条項																																					
	車線幅員	・ 種級区分の見直し（1 級下の適用）による幅員の縮小 ・ 交差点付近の車線幅員の縮小 ・ 右折車線・左折車線の幅員の縮小等	第 3 条第 2 項 第 5 条第 4 項 第 27 条 第 3 項、第 4 項																																					
	車線数	・ バイパス整備等による交通需要の変化を踏まえた車線の削減 ・ 現況交通量などを踏まえた車線の削減	第 5 条 第 2 項、第 3 項																																					
	中央帯	・ 中央帯幅員を最小値まで縮小又は省略	第 6 条 第 3 項、第 4 項																																					
	路肩	・ 路肩の縮小又は省略	第 8 条第 7 項																																					
	停車帯	・ 停車需要が少ない場合の停車帯の縮小又は省略	第 9 条 第 1 項、第 2 項																																					
	歩道	・ 自転車の車道通行を前提とした歩道の幅員の変更、縮小	第 10 条の 2 第 1 項～第 4 項 第 11 条 第 1 項～第 5 項																																					
	歩道に 路上施設を 設ける場合 に必要な幅 員、植樹帯	・ 路上施設の合理的な設置 ・ 沿道施設の緑化状況を踏まえた植樹帯の縮小又は省略 ・ 植樹帯の一部を停車帯に転換し、両者を縦列に設置 （停車帯とする箇所は路上施設を設置しない）	第 10 条の 2 第 3 項 第 11 条第 4 項 第 11 条の 4 第 1 項～第 4 項																																					
	検討項目	自転車道や自転車専用通行帯、車道混在の整備のために 検討する際の観点	検討手法																																					
	車線数	・ 交差点の交通状況を踏まえた単路部の車線の削減 ・ 路上駐停車により使われていない車線の削減 ・ 並行道路等と組み合わせた一方通行規制による車線の削減	マイクロシミュレーション 等で検証																																					
	速度	・ 規制速度の抑制、信号の調整による速度の抑制	マイクロシミュレーション 等で検証																																					
	車両通行帯	・ バス専用通行帯の規制（自転車はバス専用通行帯で混在）	道路交通法第 20 条 第 2 項																																					
	積雪地域に 存する除雪 を勘案して 定めた道路 の路肩	・ 積雪地域に存する除雪を勘案して定めた道路の路肩の積雪期 以外の活用	道路構造令 第 11 条の 3 第 1 項～第 4 項																																					

現行	ガイドライン	改定案	ガイドライン																															
		② 空間再配分の検討例 ここでは、①を参考に都市部に比較的多い幅員（16m、22m、25m、30m、40m）の道路について、限られた空間の中で、自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、交通量や大型車の利用状況、通行量等に応じて道路構造令の特例規定も考慮し、空間再配分により自転車道や自転車専用通行帯を確保する例を図 I－9～13 に示す。また、表 I－3 に検討時に参考となる道路構造令の条文の例を示す。 なお、道路に求められる機能や安全性その他道路交通の状況によって、縮小又は省略する考え方は異なることに留意するものとする。 表 I－3 道路構造令の条文の一例 ※1（道路の区分）第3条第2項 （略）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、（略）該当する級の一级下の級に区分することができる。 （車線等）第5条第4項 車線（略）の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。 <table><tr><th colspan="3">区分</th><th>車線の幅員（単位：メートル）</th></tr><tr><td rowspan="2">第四種</td><td>第一級</td><td>普通道路</td><td>三、二五</td></tr><tr><td>第二級及び第三級</td><td>普通道路</td><td>三</td></tr></table> ※2（車線）第5条第3項 （略）車線の数（略）当該道路の区分（略）に応じ、次の表に掲げる一車線当たりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によつて定めるものとする。 <table><tr><th colspan="2">区分</th><th>一車線当たりの設計基準交通量（単位：一日につき台）</th></tr><tr><td rowspan="2">第四種</td><td>第一級</td><td>一〇、〇〇〇</td></tr><tr><td>第二級</td><td>一〇、〇〇〇</td></tr></table> ※3（車線の分離等）第6条第3項 車線を往復の方向別に分離するため必要があるときは、中央帯を設けるものとする。 ※4（車線の分離等）第6条第4項 中央帯の幅員は、（略）次の表の中央帯の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、（略）地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。 <table><tr><th colspan="2">区分</th><th colspan="2">中央帯の幅員（単位：メートル）</th></tr><tr><td>第三種</td><td>（略）</td><td>一、七五</td><td>一</td></tr><tr><td>第四種</td><td>（略）</td><td>一</td><td></td></tr></table> ※5（路肩）第8条第7項 歩道、自転車道（略）を設ける道路にあつては、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支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。 ※6（停車帯）第9条第1項 第四種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。 ※7（停車帯）第9条第2項 停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、一・五メートルまで縮小することができる。 ※8（歩道）第11条第3項 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。 （自転車歩行者道）第10条第2項 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては四メートル以上、その他の道路にあつては三メートル以上とするものとする。 ※9（歩道）第11条第4項 （略）路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に（略）その他の場合にあつては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。 ※10（植樹帯）第11条の4第1項 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるもの（略）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。 ※11（平面交差又は接続）第27条第3項 屈折車線又は変速車線を設ける場合においては、当該部分の車線（略）の幅員は、（略）第四種第二級又は第三級の普通道路にあつては二・七五メートルまで（略）縮小することができる。 ※12（平面交差又は接続）第27条第4項 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあつては三メートル、小型道路にあつては二・五メートルを標準とするものとする。		区分			車線の幅員（単位：メートル）	第四種	第一級	普通道路	三、二五	第二級及び第三級	普通道路	三	区分		一車線当たりの設計基準交通量（単位：一日につき台）	第四種	第一級	一〇、〇〇〇	第二級	一〇、〇〇〇	区分		中央帯の幅員（単位：メートル）		第三種	（略）	一、七五	一	第四種	（略）	一	
区分			車線の幅員（単位：メートル）																															
第四種	第一級	普通道路	三、二五																															
	第二級及び第三級	普通道路	三																															
区分		一車線当たりの設計基準交通量（単位：一日につき台）																																
第四種	第一級	一〇、〇〇〇																																
	第二級	一〇、〇〇〇																																
区分		中央帯の幅員（単位：メートル）																																
第三種	（略）	一、七五	一																															
第四種	（略）	一																																

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

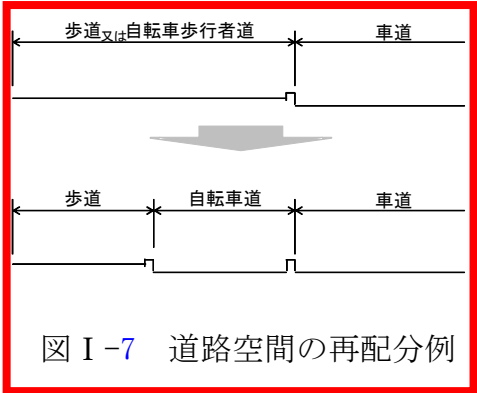
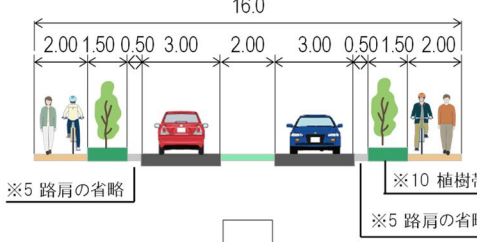
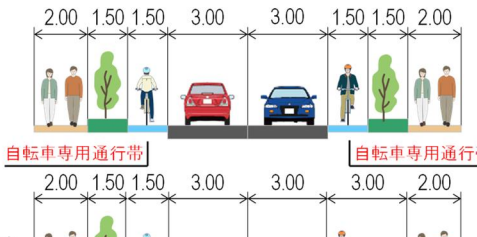
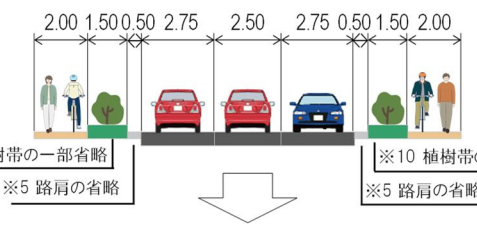
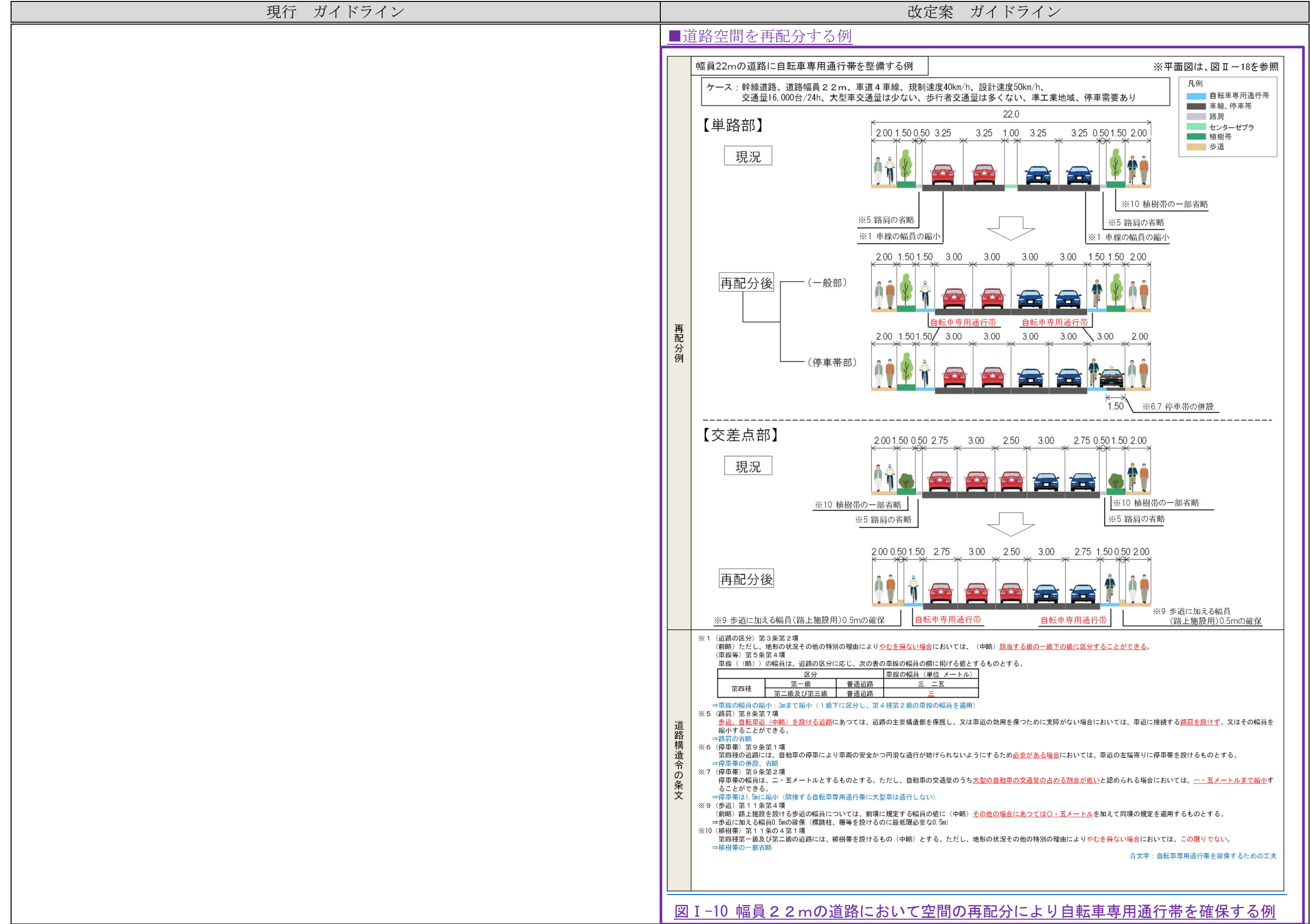
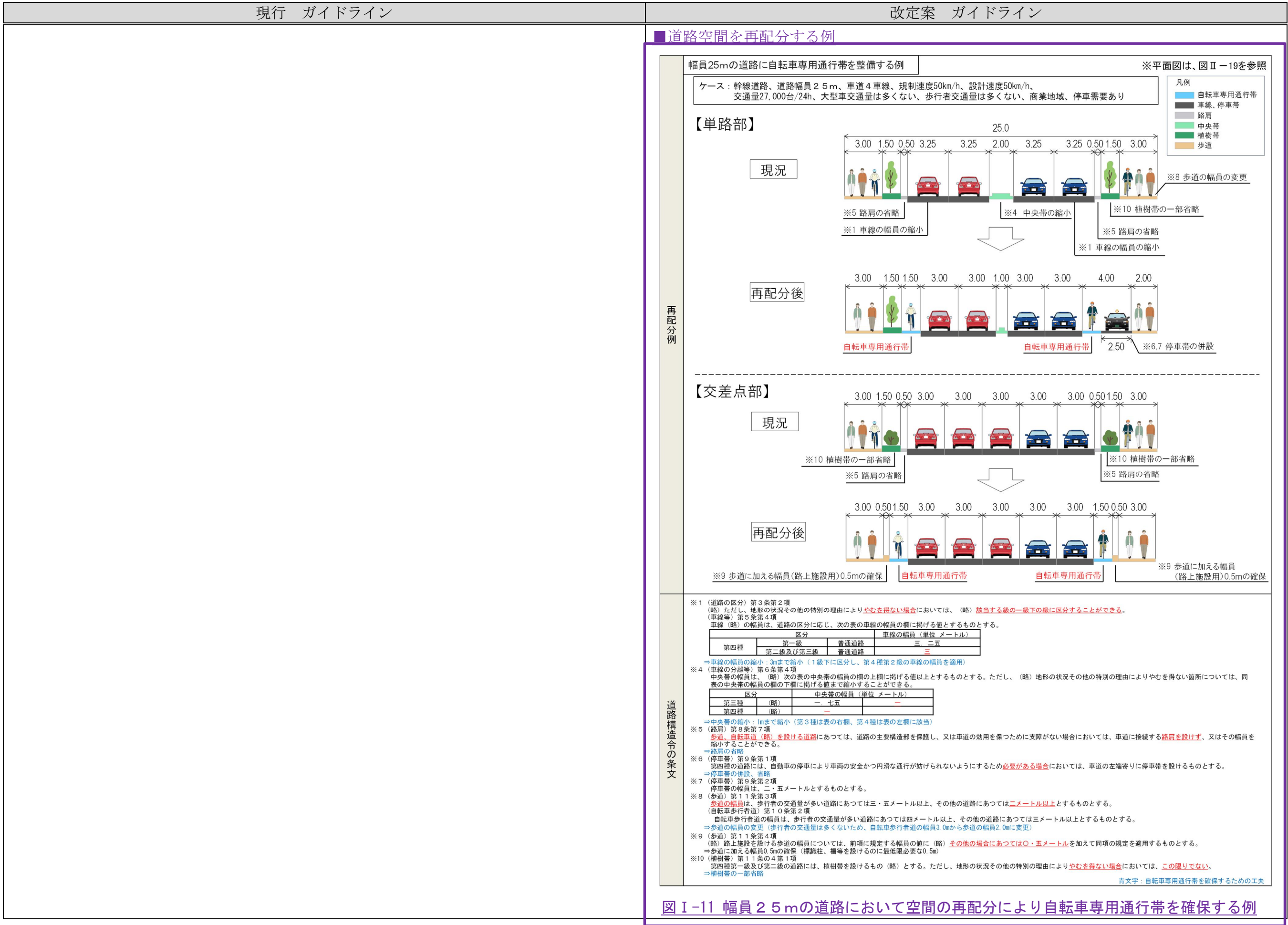
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
幅の広い歩道を「歩道」と「自転車道」に再配分する事例 自転車道の整備にあたっては、場合により図 I-7 に示すような既存の幅広歩道などを活用して歩道と自転車道に再配分することが考えられる。 この場合には、自転車道の幅員を一律に最小幅員とするのではなく、歩行者と自転車の交通量のバランスを考慮して、それぞれの幅員を検討することが望ましい。  図 I-7 道路空間の再配分例	■道路空間を再配分する例 幅員16mの道路に自転車専用通行帯を整備する例 ※平面図は、図Ⅱ-16を参照 ケース：補助幹線道路、道路幅員16m、車道2車線、規制速度40km/h、交通量9,000台/24h、大型車交通量は少ない、歩行者交通量は多くない、住居地域、停車需要あり 【単路部】 現況  再配分後 (一般部)  (停車帯部)  【交差点部】 現況  再配分後  ※5 (路肩) 第8条第7項 歩道、自転車道(路)を設ける道路にあつては、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支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。 ⇒路肩の省略 ※6 (停車帯) 第9条第1項 第四種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合には、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。 ⇒停車帯の併設、省略 ※7 (停車帯) 第9条第2項 停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、一・五メートルまで縮小することができる。 ⇒停車帯は1.5mに縮小(隣接する自転車専用通行帯に大型車は通行しない) ※9 (歩道) 第11条第4項 (路) 路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に(路) その他の場合には○・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。 ⇒歩道に加える幅員0.5mの確保(標識柱、柵等を設けるのに最低限必要な0.5m) ※10 (植樹帯) 第11条の4第1項 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるもの(路)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は、この限りでない。 ⇒植樹帯の一部省略 青文字：自転車専用通行帯を確保するための工夫

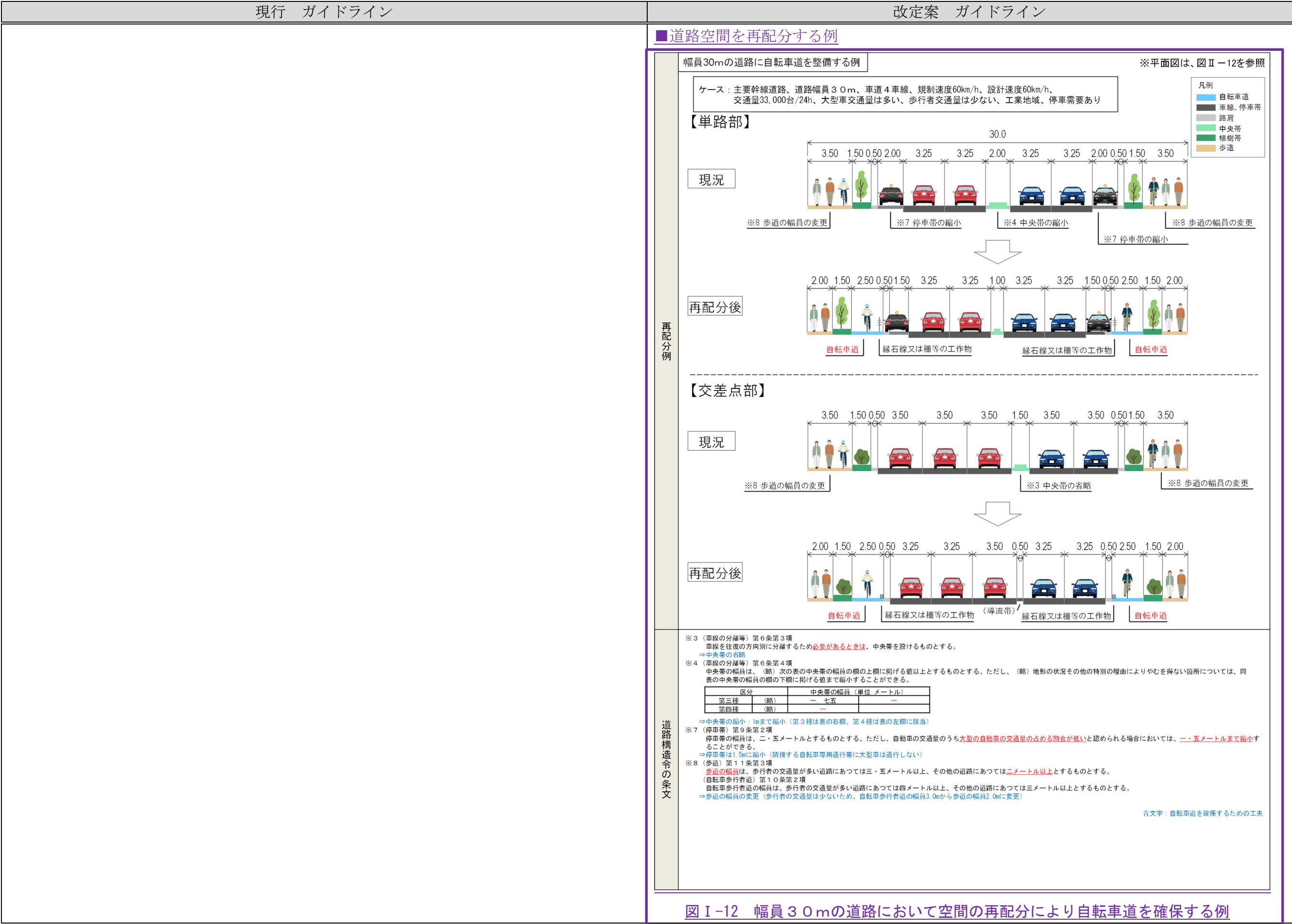
図 I-9 幅員 16 m の道路において空間の再配分により自転車専用通行帯を確保する例



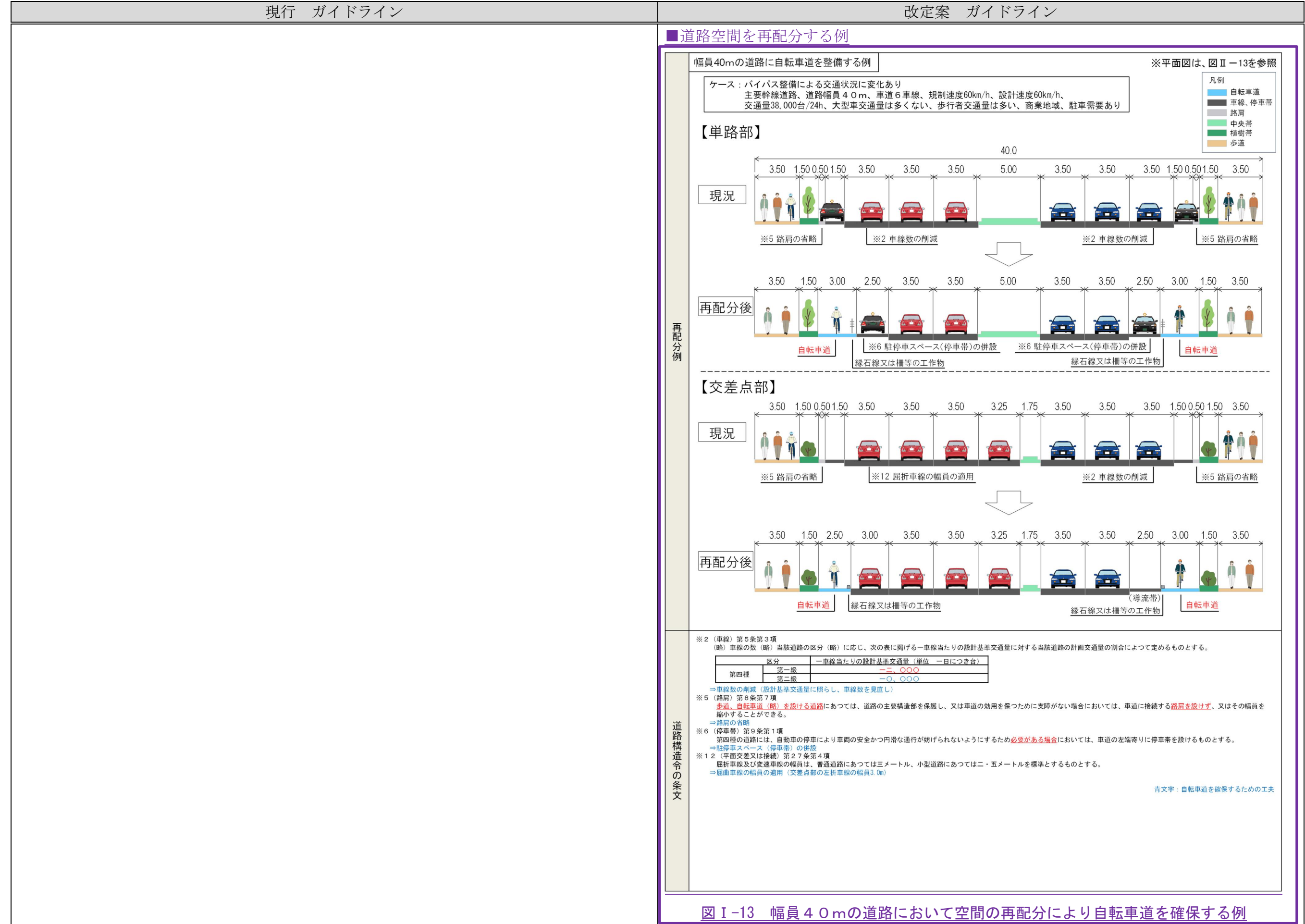
I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記



I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記



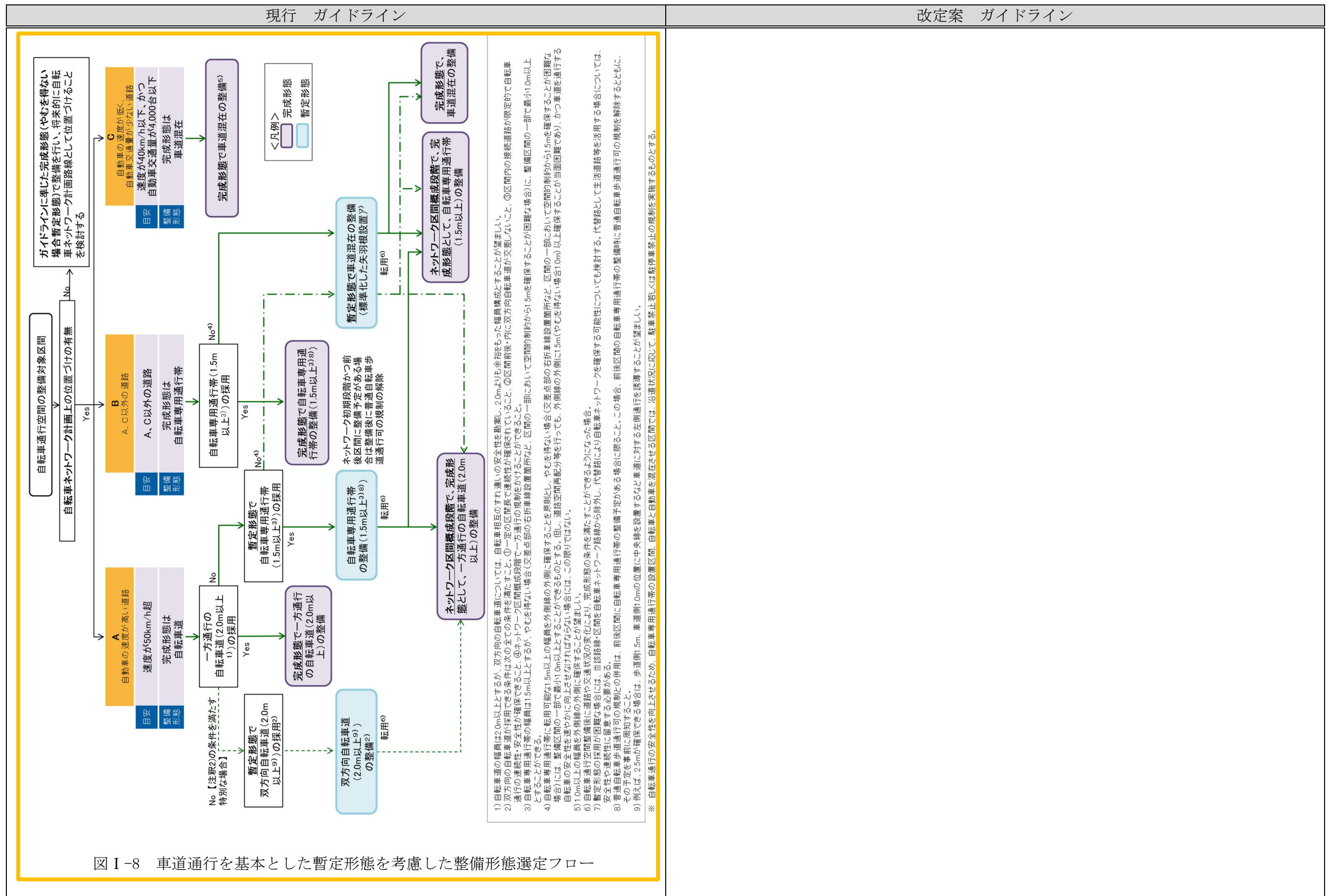
I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記



I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
3) 暫定形態の検討 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は、車道通行を基本とした暫定形態 <u>(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) により</u> 車道上への自転車通行空間整備を行 <u>うものとする。</u>	3) 暫定形態の検討 自転車ネットワーク路線において、道路空間 の 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整備が当面困難で、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は、車道通行を基本とした暫定形態 <u>を選定し、</u> 車道上への自転車通行空間整備を行 <u>った</u> <u>のち、整備優先度に応じて計画的に完成形態に見直すものとする。道路や交通の状況が変化した場合には、必要に応じて、完成形態の整備の可能性の検討や完成形態の見直しを行うものとする。</u>
暫定形態として車道混在を整備する場合は、原則として、完成形態としての自転車専用通行帯の幅員を確保するものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な幅員を確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。なお、幅員は確保できるものの、暫定形態として車道混在による整備とするのは、自転車ネットワーク形成が初期段階のため、<u>若</u>しくは交通環境その他の要因のため、自転車専用通行帯の規制を行うことが困難である場合に限るものとする。(図 I-8 参照) 併せて、自転車に対して左側通行、並進の禁止、自動車に対して自転車の保護、駐車の禁止等を徹底させるために、通行ルールの周知等の安全対策を実施するものとする。 車道通行を基本とした自転車通行空間整備を促進することは、「自転車は、車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」等を <u>国民</u> に周知し、浸透させる上でも有効である。 暫定形態で整備した場合は、整備優先度に応じて、計画的に完成形態で再整備するものとする。	<u>幅員の確保が困難である以外の理由により暫定形態としての整備を行う場合には、完成形態時の自転車道又は自転車専用通行帯の幅員を確保するものとする。</u>なお、幅員は確保できるものの、暫定形態として車道混在による整備とする <u>ことができる</u> のは、自転車ネットワーク形成が初期段階のため、<u>も</u>しくは交通環境その他の要因のため、自転車専用通行帯の規制を行うことが困難である場合に限るものとする。 併せて、自転車に対して左側通行、並進の禁止、自動車に対して自転車の保護、駐車の禁止等を徹底させるために、通行ルールの周知など安全対策を実施するものとする。 車道通行を基本とした自転車通行空間整備を促進することは、「自転車は、車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」等を <u>自転車利用者</u> に周知し、浸透させる上でも有効である。

I. 自転車ネットワーク形成の進め方 ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記



I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
なお、自転車ネットワーク路線として指定した区間では、自転車通行空間として既設の歩道のみを活用する方法は採用せず、暫定形態として自転車専用通行帯又は車道混在での整備を検討するものとする。 やむを得ず自転車通行空間として歩道のみを活用せざるを得ない場合には、その区間を自転車ネットワーク路線からはずし、自転車ネットワークを補完する経路として活用することを検討するものとする。	なお、自転車ネットワーク路線として選定した区間では、自転車通行空間として既設の歩道のみを活用する方法は採用しないものとする。 やむを得ず自転車通行空間として歩道のみを活用せざるを得ない場合には、その区間を自転車ネットワーク路線からはずし、自転車ネットワークを補完する経路として活用することを検討するものとする。
4) 代替路の検討	4) 代替路の検討
主要幹線道路等において、暫定形態の採用が困難な場合には、自転車ネットワーク路線の選定に立ち返って、補助幹線道路や河川の管理用通路等で代替路の可能性も検討するものとする。その際、関係道路管理者や都道府県警察等による協議会等を活用し、並行する道路間の調整を行うものとする。	主要幹線道路等において、暫定形態の採用が困難な場合には、自転車ネットワーク路線の選定に立ち返って、補助幹線道路や河川の管理用通路等による代替路の可能性も検討するものとする。その際、関係道路管理者や都道府県警察等による協議会等を活用し、並行する道路間の調整を行うものとする。
但し、いわゆる裏道等の細街路の場合は、歩行者の安全性の低下や、信号制御されていない交差点での出会い頭事故等の危険性により、自転車利用者の安全性、快適性が確保できない場合もあるため、慎重に検討するものとする。	いわゆる裏道等の細街路の場合は、歩行者の安全性の低下や、信号制御されていない交差点での出会い頭事故等の危険性があり、自転車利用者の安全性、快適性が確保できない場合もあるため、慎重に検討するものとする。
5) 個別路線の詳細な構造等の検討	5) 個別路線の詳細な構造等の検討
自転車ネットワーク計画の合意形成を進める上で必要と判断される場合には、個別路線や区間の詳細な構造（分離工作物の配置及び形状、路面色等）や交通運用（自動車の規制速度の抑制、自転車通行方法等）に関する検討を実施するものとする。 なお、自転車ネットワーク計画段階では、全ての路線について詳細な構造等の検討は実施せず、整備予定時期等を考慮して、優先的計画策定エリア内の自転車ネットワーク路線等に限定して検討することでよいものとする。	自転車ネットワーク計画の合意形成を進める上で必要と判断される場合には、個別路線や区間の詳細な構造（分離工作物の配置及び形状、路面色等）や交通運用（自動車の規制速度の抑制、自転車通行方法等）に関する検討を実施するものとする。 なお、自転車ネットワークの計画段階では、全ての路線について詳細な構造等の検討は実施せず、予定時期等を考慮して、優先的計画策定エリア内の自転車ネットワーク路線等に限定して検討することでよいものとする。
(2) コミュニケーション・合意形成項目	(2) コミュニケーション・合意形成項目
自転車ネットワーク路線及び選定した整備形態（完成形態又は暫定形態）を示した自転車ネットワーク計画に関する合意形成のためのPIを行うものとする。	自転車ネットワーク路線及び選定した整備形態（完成形態又は暫定形態）を示した自転車ネットワーク計画に関する合意形成のためのPIを行うものとする。
PIについては、関係者行政機関間の協議、調整を十分に実施することに加え、幅広い関係者の代表や学識者等の第三者から構成される委員会や協議会での議論、委員会で示された案によるパブリックコメントとその意見反映、関係者へ周知するための説明会の開催等、様々な方法が考えられる。	PIについては、関係者や行政機関間の協議、調整を十分に実施することに加え、幅広い関係者の代表や学識者等の第三者から構成される委員会や協議会での議論、委員会で示された案によるパブリックコメントとその意見反映、関係者へ周知するための説明会の開催等、様々な方法が考えられる。

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2.4 自転車ネットワーク計画の決定	2.4 自転車ネットワーク計画の決定
2.1～2.3の検討結果を踏まえ、自転車ネットワーク計画を決定するものとする。 <u>併せて、緊急度に応じた整備優先度や分かりやすい案内方法についても検討するものとする。その際、整備目標年次等を定めた整備計画も検討することが望ましい。</u>	2.1～2.3の検討結果を踏まえ、 <u>市民など関係者とのコミュニケーション・合意形成や関連事業との調整を図りながら、緊急度に応じた整備優先度や整備スケジュールを検討した上で、完成形態による整備を基本とした自転車ネットワーク計画を決定するものとする。一部に暫定形態を選定する場合には、暫定形態の選定区間を合わせて示すものとする。</u>
1) <u>緊急度に応じた</u> 整備優先度の検討	1) 整備優先度の検討
自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、整備の容易さばかりを優先するのではなく、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を検討するものとする。 <u>一方、無電柱化やバリアフリー等の他の事業計画が既にある場合は、互いに調整した上で整備するなど整備の効率性についても検討することが望ましい。</u> なお、整備優先度の検討にあたっては、客観的かつ定量的な <u>指標</u> の活用も考慮するものとする。例えば、 <u>事故・ヒヤリハットや利用者の安心感等に関する評価指標を活用</u> し、計画目標を達成するために特に重要となる路線を整備優先度の高い路線として設定することが考えられる。	自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、整備の容易さばかりを優先するのではなく、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を検討するものとする。 <u>その際、無電柱化やバリアフリー化、道路の拡幅、地下鉄工事など道路空間の再編を伴う他の事業とは、スケジュールを互いに調整した上で同時整備を行うことを検討することも必要である。</u> なお、整備優先度の検討にあたっては、客観的かつ定量的な <u>データ</u> の活用も考慮するものとする。例えば、 <u>自転車関連事故発生状況、自転車が多く通行する区間や自転車旅行速度が低い区間（シェアサイクルデータを活用）、学校や図書館など自転車の発着需要が大きい施設までの距離、混雑時の自動車旅行速度等を考慮</u> し、計画目標を達成するために特に重要となる路線を整備優先度の高い路線として設定することが考えられる。

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
	2) 整備スケジュールの検討
決定した自転車ネットワーク計画について、各路線の整備優先度に応じた整備形態（完成形態・暫定形態）に関する詳細な構造等に関する検討を行うとともに、整備スケジュールを検討するものとする。	<u>関連事業との調整を行いながら、各路線の整備優先度に応じた整備形態（完成形態・暫定形態）に関する詳細な構造と整備スケジュールを検討するものとする。</u><u>ここで、面的な自転車ネットワーク計画を段階的に整備する手順の一例を図 I-14 に、無電柱化（電線共同溝）事業との連携イメージを図 I-15 に示す。</u> 初期段階 特に自転車利用の多い施設間を結ぶ区間や自転車関連事故が多い区間において、完成形態で整備が可能なところは完成形態で、それが困難なところも暫定形態で整備を進め、面的な自転車ネットワークを構築する。 当面の整備が概成した段階 次いで自転車利用の多い区間、郊外の住宅地と中心市街地を結ぶ区間、市町村の自転車活用推進計画において優先する施策に関連する区間等を暫定形態も含めてネットワーク化するとともに、初期段階において暫定形態で整備した区間を、順次完成形態に再整備する。 完成段階 完成形態での整備を完了し、自転車ネットワークを概成させる。 なお、整備後の交通状況や自転車関連事故発生状況等を踏まえて評価を行い、計画の見直し・再整備等を行う。 図 I-14 面的な自転車ネットワーク計画を段階的に整備する手順の一例

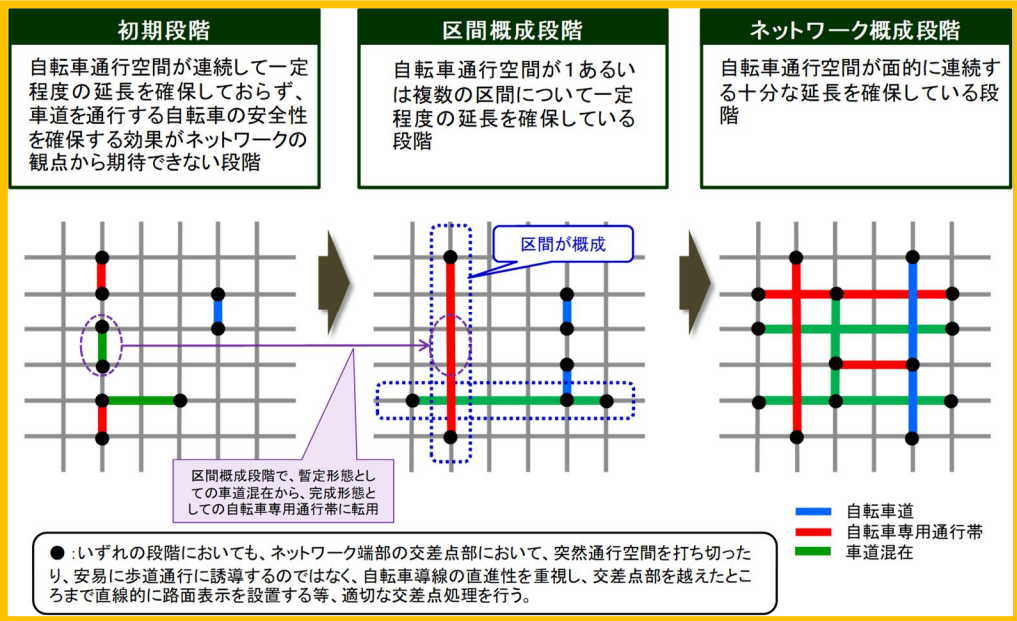
I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	歩車道境界及び各種路上施設、地下埋設物の配置の変更を伴う無電柱化事業の実施は、自転車通行空間の整備を併せて行う貴重な機会であり、綿密な調整を図りながら、設計及び整備を進めるべきである。 図 I-15 のように、無電柱化は事業化前から設計が進められるため、無電柱化が予定される道路の区間に自転車通行空間を整備する場合は、無電柱化推進計画における当該区間の無電柱化の事業化時期に留意して、完成形態の設計及び公安委員会への意見聴取等を行い、自転車通行空間の完成形態整備の支障とならない位置に、電線共同溝の地上機器等を配置するように調整を行うことが必要となる。 また無電柱化の事業化後も、工事前から工事中の暫定形態の検討等について継続的な調整を行い、自転車ネットワークとしての機能を保つように努めるものとする。
	自転車通行空間整備事業 - 自転車ネットワーク計画の策定 - 自転車ネットワーク計画に位置付けられた整備形態の確認 - 自転車通行空間（完成形）の検討 （予備設計レベル） - 公安委員会への意見聴取 （道路法第95条の2 第1項） 無電柱化事業（道路事業と合わせて実施する場合等） - 無電柱化推進計画の策定 - 無電柱化推進計画における整備手法の確認 - 電線共同溝整備計画の作成 - 電線共同溝の予備設計 事業化 自転車通行空間と無電柱化（電線共同溝）を合わせた道路詳細設計 部分供用時の自転車通行空間（暫定形※）の検討 ※無電柱化が部分的に完成していく途中段階の供用形態 自転車通行空間と無電柱化（電線共同溝）施設の施工 自転車通行空間整備と無電柱化の同時実現 現 状 【設計時】 自転車通行空間の完成形を見据えた位置に、地上機器を配置する設計とする。 完 成 図 I-15 無電柱化（電線共同溝）事業との連携イメージ

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2) 分かりやすい案内方法の検討	
自転車ネットワークの適切な利用を促し、整備効果を最大限に発揮させる観点から、道路標識、道路標示だけでなく、法定外の看板及び路面表示について検討するものとする。なお、路面表示については、Ⅱ章1.1.4で後述する標準仕様で統一することを基本とするが、道路や交通の状況、地域の実情に応じて表示内容等に工夫を加えることで、より一層の効果が期待できる場合には、それらの取組を妨げるものではなく、様々な応用もあり得る。	
a) 法定外の看板、路面表示の統一 道路利用者の混乱を避けるために、少なくとも自転車ネットワークを計画する同一地域内において、法定外の看板及び路面表示のデザインや設置する位置については、考え方・仕様・色彩の統一を図るとともに、近隣地域との整合性に配慮するものとする。また、看板及び路面表示のデザイン等は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標識及び道路標示と明確に区別できるよう留意するものとする。	
自転車ネットワーク計画対象路線における既設の歩道には、法定外の自転車のピクトグラムは新たに設置しないものとする。	
また、自転車道や自転車専用通行帯を設置した路線では、歩道上に設置されている法定外の自転車のピクトグラムは撤去するものとする。	
新たに道路標識や看板を設置する場合、標識、看板の統合や既存の標識柱を活用するなど道路利用者に分かりやすい形で集約化に努めるものとする。 また、設置した道路標識等が樹木の繁茂等により視認性が低下しないよう設置位置に留意するとともに、設置後も視認性が確保されるよう点検等を実施するものとする。	
これまで、Ⅱ章1.1.4で後述する本ガイドラインの標準仕様と異なる路面表示の整備を行ってきた地域においては、外国人を含めた自転車利用者とドライバーの双方に混乱を来たさないよう、道路管理者、都道府県警察等との協議のもとで個別に検討するものとする。	
b) 自転車ネットワーク路線への案内	
自転車利用者に対して、選定した自転車ネットワーク路線の利用を促し、自転車ネットワーク路線へ分かりやすく案内するため、適切な位置での案内看板の設置、自転車ネットワーク路線を示したマップの配布に努めるものとする。また、自転車ネットワーク路線に指定されている路線であることを示す看板及び路面表示の設置、さらには自転車ネットワーク路線が交差する箇所に、主要な目的地を示した案内看板を設置するなど、分かりやすい案内に努めるものとする。その際、外国人が理解できるようにピクトグラムの活用や英語併記に努めるものとする。	
また、自動車専用道路等の自転車が通行できない区間に接続する路線では、自転車が誤って進入しないよう適切な箇所での注意喚起を行うとともに、自転車ネットワーク路線を案内するものとする。	

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2.5 整備スケジュールの検討 、整備の実施	2.5 整備の実施
(1) 技術検討項目	(1) 技術検討項目
1) 整備スケジュールの検討	
決定した自転車ネットワーク計画について、各路線の整備優先度に応じた整備形態（完成形態・暫定形態）に関する詳細な構造等に関する検討を行うとともに、整備スケジュールを検討するものとする。	
2) 整備の実施	1) 整備の実施、 <u>推進</u>
整備スケジュールを <u>基</u> に、 <u>自転車ネットワーク路線を順次整備するものとする。</u> <u>暫定形態での整備後、道路や交通状況が変化し、完成形態としての条件（自動車の速度や交通量）に適合するようになった場合には、必要に応じて、その区間を完成形態として見直し、あわせて自転車ネットワーク計画に反映するものとする。</u> <u>自転車道の整備完了後は、普通自転車歩道通行可の交通規制を解除するものとする。</u> <u>なお、自転車専用通行帯を整備する区間においては、原則として普通自転車歩道通行可の交通規制を解除するものとする。但し、前後に自転車専用通行帯を整備する予定の区間のうち、一部の区間のみが整備された場合については、一連の整備が完了するまでの間、当該交通規制の解除を保留することができるものとする。この場合、自転車専用通行帯の整備が完了した段階で普通自転車歩道通行可の交通規制を解除することを予め周知し、利用者の理解の促進に努めること。</u>	整備スケジュールを <u>もと</u> に、 <u>社会資本総合整備計画等への反映や、整備形態（完成形態・暫定形態）に関する詳細設計を行い、順次、自転車通行空間を整備するものとする。</u>
 初期段階 自転車通行空間が連続して一定程度の延長を確保しておらず、車道を通行する自転車の安全性を確保する効果がネットワークの観点から期待できない段階 区間概成段階 自転車通行空間が1あるいは複数の区間について一定程度の延長を確保している段階 ネットワーク概成段階 自転車通行空間が面的に連続する十分な延長を確保している段階 図I-9 自転車ネットワーク形成段階と普通自転車歩道通行可の交通規制解除の考え方 ●：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、安易に歩道通行に誘導するのではなく、自転車導線の直進性を重視し、交差点部を越えたところまで直線的に路面表示を設置する等、適切な交差点処理を行う。 — 自転車道 — 自転車専用通行帯 — 車道混在	
2) 分かりやすい案内 <u>方法の検討</u> ※参考再掲	2) 分かりやすい案内 <u>看板等の整備</u>
自転車ネットワークの適切な利用を促し、整備効果を最大限に発揮させる観点から、道路標識、道路標示だけでなく、 法定外 の看板及び路面表示について検討するものとする。 なお 路面表示については、Ⅱ章 1. <u>1.4</u> で後述する標準仕様で統一することを基本とするが、道路や交通の状況、地域の実情に応じて表示内容等に工夫を加えることで、より一層の効果が期待できる場合には、それらの取組を妨げるものではなく、様々な応用もあり得る。	自転車ネットワークの適切な利用を促し、整備効果を最大限に発揮させる観点から、道路標識、道路標示だけでなく、看板及び路面表示について検討、 <u>整備</u> するものとする。路面表示については、「 <u>Ⅱ. 1.2 道路標識・道路標示、看板・路面表示等</u> 」で後述する標準仕様で統一することを基本とするが、道路や交通の状況、地域の実情に応じて表示内容等に工夫を加えることで、より一層の効果が期待できる場合には、それらの取組を妨げるものではなく、様々な応用もあり得る。

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
a) 法定外の看板、路面表示の統一 道路利用者の混乱を避けるために、少なくとも自転車ネットワークを計画する同一地域内において、法定外の看板及び路面表示のデザインや設置する位置については、考え方・仕様・色彩の統一を図るとともに、近隣地域との整合性に配慮するものとする。また、看板及び路面表示のデザイン等は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標識及び道路標示と明確に区別できるよう留意するものとする。	a) 看板、路面表示の統一 道路利用者の混乱を避けるために、少なくとも自転車ネットワークを計画する同一地域内において、看板及び路面表示のデザインや設置する位置については、考え方・仕様・色彩の統一を図るとともに、近隣地域との整合性に配慮するものとする。また、看板及び路面表示のデザイン等は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標識及び道路標示と明確に区別できるよう留意するものとする。
自転車ネットワーク計画対象路線における既設の歩道には、法定外の自転車のピクトグラムは新たに設置しないものとする。また、自転車道や自転車専用通行帯を設置した路線では、歩道上に設置されている法定外の自転車のピクトグラムは撤去するものとする。	自転車ネットワーク計画対象路線における既設の歩道には、自転車のピクトグラムは新たに設置しないものとする。また、自転車道や自転車専用通行帯を設置した路線では、歩道上に設置されている自転車のピクトグラムは撤去するものとする。
新たに道路標識や看板を設置する場合、標識、看板の統合や既存の標識柱を活用するなど道路利用者に分かりやすい形で集約化に努めるものとする。 また、設置した道路標識等が樹木の繁茂等により視認性が低下しないよう設置位置に留意するとともに、設置後も視認性が確保されるよう点検等を実施するものとする。	新たに道路標識や看板を設置する場合、標識、看板の統合や既存の標識柱を活用するなど道路利用者に分かりやすい形で集約化に努めるものとする。 設置した道路標識等が樹木の繁茂等により視認性が低下しないよう設置位置に留意するとともに、設置後も視認性が確保されるよう点検等を実施するものとする。
これまで、II章 1.1.4 で後述する本ガイドラインの標準仕様と異なる路面表示の整備を行ってきた地域においては、外国人を含めた自転車利用者とドライバーの双方に混乱を来たさないよう、道路管理者、都道府県警察等との協議のもとで個別に検討するものとする。	これまで、「II. 1.2 道路標識・道路標示、看板・路面表示等」で後述する本ガイドラインの標準仕様と異なる路面表示の整備を行ってきた地域においては、外国人を含めた自転車利用者とドライバーの双方に混乱を来たさないよう、道路管理者、都道府県警察等との協議のもとで個別に検討するものとする。
b) 自転車ネットワーク路線への案内	b) 自転車ネットワーク路線への案内
自転車利用者に対して、選定した自転車ネットワーク路線の利用を促し、自転車ネットワーク路線へ分かりやすく案内するため、適切な位置での案内看板の設置、自転車ネットワーク路線を示したマップの配布に努めるものとする。また、自転車ネットワーク路線に指定されている路線であることを示す看板及び路面表示の設置、さらには自転車ネットワーク路線が交差する箇所に、主要な目的地を示した案内看板を設置するなど、分かりやすい案内に努めるものとする。その際、外国人が理解できるようにピクトグラムの活用や英語併記に努めるものとする。	自転車利用者に対して、選定した自転車ネットワーク路線の利用を促し、自転車ネットワーク路線へ分かりやすく案内するため、適切な位置での案内看板の設置、自転車ネットワーク路線を示したマップの配布に努めるものとする。また、自転車ネットワーク路線に選定されている路線であることを示す看板及び路面表示の設置、さらには自転車ネットワーク路線が交差する箇所に、主要な目的地を示した案内看板を設置するなど、分かりやすい案内に努めるものとする。その際、外国人にも理解できるように自転車のピクトグラムの活用や英語併記に努めるものとする。
また、自動車専用道路等の自転車が通行できない区間に接続する路線では、自転車が誤って進入しないよう適切な箇所での注意喚起を行うとともに、自転車ネットワーク路線を案内するものとする。	また、自動車専用道路など自転車が通行できない区間に接続する路線では、自転車が誤って進入しないよう適切な箇所での注意喚起を行うとともに、自転車ネットワーク路線を案内するものとする。
(2) コミュニケーション・合意形成項目	(2) コミュニケーション・合意形成項目
自転車通行空間の整備に際しては、整備内容や工事期間等に関する広報だけでなく、道路標識・道路標示、看板・路面表示の設置等により、自転車利用者や自動車ドライバーに対し、自転車の通行場所や通行方法等を周知するとともに、自転車利用者の通行ルール遵守を促すための広報や啓発活動等についても実施することが望ましい。その際、自転車利用や交通安全をテーマに地域で積極的に活動している民間やNPO 等と連携しての活動団体との交流・連携のもとで取り組むことも考えられる。	自転車通行空間の整備に際しては、整備内容や工事期間等に関する広報だけでなく、道路標識・道路標示、看板・路面表示の設置等により、自転車利用者やドライバーに対し、自転車の通行場所や通行方法等を周知するとともに、自転車利用者の通行ルール遵守を促すための広報や啓発活動等についても実施することが望ましい。その際、自転車利用や交通安全をテーマに地域で積極的に活動しているNPO など民間団体等との交流・連携のもとで取り組むことも考えられる。
2.6 整備区間のモニタリング	2.6 モニタリング
整備済みの路線・区間について、自転車通行空間の利用率や事故削減効果等について、モニタリング項目と計測手法等を検討し、継続的にモニタリングを行うものとする。	整備を行う路線・区間について、自転車通行空間の利用率など利用動向の変化や事故削減効果など地域社会への波及効果について、モニタリング項目と計測手法等を検討し、継続的にモニタリングを行うものとする。

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2.7 計画の評価、見直し 自転車ネットワーク計画の整備状況を踏まえて、計画全体の評価を行うとともに、道路や交通状況の変化を踏まえた課題を抽出し、必要に応じて、その評価結果を計画へフィードバックさせ、自転車ネットワーク計画の見直しや、整備形態の見直しを行うものとする。 なお、段階的な計画策定の場合は、優先的計画策定エリア内の自転車ネットワークもしくは優先的計画策定ルート の整備状況に応じて、自転車ネットワーク計画の策定エリアの順次拡大を検討するものとする。 なお、自転車ネットワーク計画の策定エリアの順次拡大を促進するため、優先的計画策定エリア内の自転車ネットワークもしくは優先的計画策定ルートの完成前に着手してもよいものとする。	2.7 計画の評価、見直し 自転車ネットワーク計画の整備状況やモニタリング結果、利用者アンケート等により計画全体の評価を行い、必要に応じて、自転車ネットワーク計画の見直しを行うものとする。 なお、優先的計画策定エリアを設定する場合には、評価の結果を踏まえて同エリアの順次拡大を検討するものとする。
2.8 地域全体での自転車ネットワークの完成 基本方針、計画目標に照らして全体対象エリアの自転車ネットワーク全てが完成した段階で、地域全体としての自転車ネットワークが完成（全ての路線・区間を完成形態で整備完了）となる。	2.8 地域全体での自転車ネットワークの完成 基本方針、計画目標に照らして全体対象エリアの自転車ネットワーク全てが完成した段階で、地域全体としての自転車ネットワークが完成（全ての路線・区間を完成形態で整備完了）となる。

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行　ガイドライン	改定案　ガイドライン									
3. 計画検討体制の構築と維持活用	3. 計画検討体制の構築と維持活用									
3.1 計画検討体制の構築	3.1 計画検討体制の構築									
地域のニーズに合致した自転車ネットワーク計画を策定するためには、道路管理者や都道府県警察が計画策定主体となり、関係する行政機関や地元関係者等とコミュニケーションを取り、合意形成を図るよう努めることが望ましい。そのため、表I-3に示すような国、都道府県、市町村の道路管理者や都道府県警察に加え、自転車利用環境整備に関する河川管理者、港湾管理者等の行政機関や地元住民、道路利用者、学識者、自転車利用や交通安全をテーマに地域で積極的に活動している民間やNP0等の活動団体との交流・連携を広げ、幅広い関係者が計画策定に参画できる体制を構築するものとする。 なお、「道路法」や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」(以下、「自転車法」という。)に基づく法定の協議会を活用することも検討するものとする。	地域のニーズに合致した自転車ネットワーク計画を策定するためには、道路管理者や都道府県警察が連携しつつ、関係する行政機関や地元関係者等とコミュニケーションを取り、合意形成を図るよう努めることが望ましい。そのため、国、都道府県、市町村の道路管理者や都道府県警察に加え、自転車利用環境整備に関する河川管理者、港湾管理者等の行政機関や地元住民、道路利用者、学識者、自転車利用や交通安全をテーマに地域で積極的に活動している民間やNP0等の活動団体との交流・連携を広げ、幅広い関係者が計画策定に参画できる体制を構築するものとする。なお、市町村自転車活用推進計画の策定に関する協議会の中において、自転車ネットワーク計画に関する議論を行うことが望ましい。									
表 I -3　合意形成プロセスに参画する関係者の例 <table><tr><th>行政機関</th><th>地元関係者</th><th>第三者</th></tr><tr><td> ● 道路管理者、警察等 ➢ 道路管理者 （国、都道府県、市町村） ➢ 堤防道路を管理する河川管理者 （国、都道府県） ➢ 湾岸道路を管理する湾岸管理者 （国、都道府県） ➢ 都道府県警察 </td><td> ● 道路利用者 ➢ 歩行者 ➢ 自転車利用者 ➢ 自動車利用者 ➢ 高齢者、障がい者団体 ➢ 自転車関連団体 ➢ 交通事業者等 バス事業者、 タクシー・ハイヤー業界団体、 トラック業界団体 </td><td> ➢ 学識者 ➢ 民間やNP0 ➢ マスコミ </td></tr><tr><td> ● その他関連する行政内部部署 ➢ 公共交通を担当する部署 （国、都道府県、市町村） ➢ 都市計画、まちづくりを担当する部署 （都道府県、市町村） ➢ 観光を担当する部署 （都道府県、市町村） ➢ 教育委員会 （都道府県、市町村） ➢ 交通安全の啓発を担当する部署 （市町村） ➢ 健康を担当する部署 （市町村） ➢ 環境を担当する部署 （市町村） </td><td> ● その他沿道関係者等 ➢ 住民 各地域の自治体 ➢ 地域経済団体、地元企業 ➢ 商店街 ➢ 学校（小・中・高・大） ➢ 鉄道事業者 ➢ 道路占用者 </td><td></td></tr></table>	行政機関	地元関係者	第三者	● 道路管理者、警察等 ➢ 道路管理者 （国、都道府県、市町村） ➢ 堤防道路を管理する河川管理者 （国、都道府県） ➢ 湾岸道路を管理する湾岸管理者 （国、都道府県） ➢ 都道府県警察	● 道路利用者 ➢ 歩行者 ➢ 自転車利用者 ➢ 自動車利用者 ➢ 高齢者、障がい者団体 ➢ 自転車関連団体 ➢ 交通事業者等 バス事業者、 タクシー・ハイヤー業界団体、 トラック業界団体	➢ 学識者 ➢ 民間やNP0 ➢ マスコミ	● その他関連する行政内部部署 ➢ 公共交通を担当する部署 （国、都道府県、市町村） ➢ 都市計画、まちづくりを担当する部署 （都道府県、市町村） ➢ 観光を担当する部署 （都道府県、市町村） ➢ 教育委員会 （都道府県、市町村） ➢ 交通安全の啓発を担当する部署 （市町村） ➢ 健康を担当する部署 （市町村） ➢ 環境を担当する部署 （市町村）	● その他沿道関係者等 ➢ 住民 各地域の自治体 ➢ 地域経済団体、地元企業 ➢ 商店街 ➢ 学校（小・中・高・大） ➢ 鉄道事業者 ➢ 道路占用者		
行政機関	地元関係者	第三者								
● 道路管理者、警察等 ➢ 道路管理者 （国、都道府県、市町村） ➢ 堤防道路を管理する河川管理者 （国、都道府県） ➢ 湾岸道路を管理する湾岸管理者 （国、都道府県） ➢ 都道府県警察	● 道路利用者 ➢ 歩行者 ➢ 自転車利用者 ➢ 自動車利用者 ➢ 高齢者、障がい者団体 ➢ 自転車関連団体 ➢ 交通事業者等 バス事業者、 タクシー・ハイヤー業界団体、 トラック業界団体	➢ 学識者 ➢ 民間やNP0 ➢ マスコミ								
● その他関連する行政内部部署 ➢ 公共交通を担当する部署 （国、都道府県、市町村） ➢ 都市計画、まちづくりを担当する部署 （都道府県、市町村） ➢ 観光を担当する部署 （都道府県、市町村） ➢ 教育委員会 （都道府県、市町村） ➢ 交通安全の啓発を担当する部署 （市町村） ➢ 健康を担当する部署 （市町村） ➢ 環境を担当する部署 （市町村）	● その他沿道関係者等 ➢ 住民 各地域の自治体 ➢ 地域経済団体、地元企業 ➢ 商店街 ➢ 学校（小・中・高・大） ➢ 鉄道事業者 ➢ 道路占用者									

●道路利用者

➢歩行者

➢自転車利用者

➢自動車利用者

➢高齢者、障がい者団体

➢自転車関連団体

➢交通事業者等
バス事業者、
タクシー・ハイヤー業界団体、
トラック業界団体

●その他沿道関係者等

➢住民
各地域の自治体

➢地域経済団体、地元企業

➢商店街

➢学校(小・中・高・大)

➢鉄道事業者

➢道路占用人

➢学識者

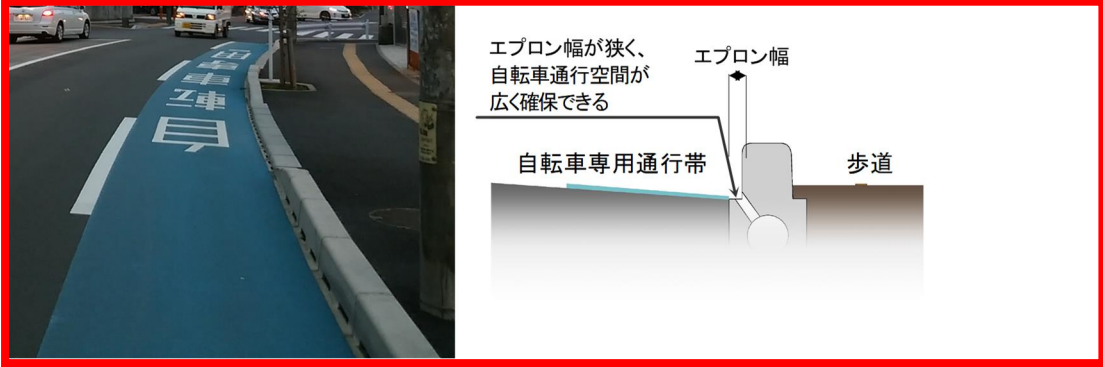
➢民間やNPO

➢マスコミ

I. 自転車ネットワーク形成の進め方●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン																						
3.2 計画検討体制の維持活用	3.2 計画検討体制の維持活用																						
計画策定段階に構築した検討体制を継続し、計画策定整備の実施、ネットワーク計画完成後に発生する課題への対応、整備後の利用状況や事故の発生状況等、計画の目標達成状況の評価と見直しを実施するものとする。なお、計画の達成状況の評価については、必要に応じて、広く市民や第三者機関が評価できる仕組みを取り入れることを検討するものとする。 また、自転車通行空間の整備のみならず、通行空間の点検、利用ルールの徹底（Ⅲ章）、自転車利用の総合的な取組（Ⅳ章）を実施するため、幅広い関係者が連携できる体制として、計画検討時の体制を維持活用するものとする。 例えば、表Ⅰ-4に体制を活用した取組例を示す。	計画策定段階に構築した検討体制を継続し、整備の実施、ネットワーク計画完成後に発生する課題への対応、整備後の利用状況や事故の発生状況等、計画の目標達成状況の評価と<u>市民や民間企業等と連携して取り組むものとする。</u>なお、計画の達成状況の評価については、必要に応じて、<u>市町村自転車活用推進計画のフォローアップなどに合わせ、</u>広く市民や第三者機関が評価できる仕組みを取り入れることを検討するものとする。 例えば、表Ⅰ-4に体制を活用した取組例を示す。																						
表Ⅰ-4 市民参加や民間企業等との <u>連携に関する</u> 取組例	表Ⅰ-4 市民参加や民間企業等と連携 <u>した</u> 取組例																						
<table><tr><th>カテゴリー</th><th>主な連携主体</th><th>主な取組内容</th></tr><tr><td><u>通行空間の点検</u></td><td>市民、NPO</td><td>・自転車空間の損傷や障害等の不備について、定期的に点検を行い、道路管理者へ<u>連絡するようなパートナーシップの構築等</u> ・自転車<u>通行の安全性</u>確保のため、自転車通行空間に違法に駐車する車両への駐車禁止に関する注意、<u>警告</u></td></tr><tr><td rowspan="2"><u>利用ルールの徹底</u></td><td>市民、NPO</td><td>・学校、街頭、イベント開催時等での通行ルールの周知 ・路上等で通行ルールを指導する交通ボランティアの導入 ・自転車利用について模範的行動の実践を行う自転車安全利用サポーターの導入 ・自転車保険への加入呼びかけ</td></tr><tr><td>民間企業</td><td>・自転車通行ルールに関する社内研修会の実施 ・マスコミと協働<u>で</u>の啓発活動</td></tr><tr><td rowspan="2">自転車利用の総合的な取組</td><td>市民</td><td>・自転車が走りやすい道路や立寄りスポット等をまとめた自転車マップの作成・周知 ・自転車マップを用いた放置自転車対策等の広報・周知 ・自転車関連イベントの開催</td></tr><tr><td>民間企業</td><td>・レンタサイクルや自転車タクシー等の整備 ・コミュニティサイクルやライドの導入等公共交通機関との連携 ・オフピーク時等鉄道やバス車内に自転車をそのまま持ち込めるサービスの導入 ・通勤手当の増額等自転車通勤を奨励するエコ通勤活動の促進 ・ノーマイカーデーの実施 ・使いやすい駐輪場の整備 ・高齢者・障がい者向けの自転車の普及</td></tr></table>	カテゴリー	主な連携主体	主な取組内容	<u>通行空間の点検</u>	市民、NPO	・自転車空間の損傷や障害等の不備について、定期的に点検を行い、道路管理者へ <u>連絡するようなパートナーシップの構築等</u> ・自転車 <u>通行の安全性</u> 確保のため、自転車通行空間に違法に駐車する車両への駐車禁止に関する注意、 <u>警告</u>	<u>利用ルールの徹底</u>	市民、NPO	・学校、街頭、イベント開催時等での通行ルールの周知 ・路上等で通行ルールを指導する交通ボランティアの導入 ・自転車利用について模範的行動の実践を行う自転車安全利用サポーターの導入 ・ 自転車保険への加入呼びかけ	民間企業	・自転車通行ルールに関する社内研修会の実施 ・マスコミと協働 <u>で</u> の啓発活動	自転車利用の総合的な取組	市民	・ 自転車が走りやすい道路や立寄りスポット等をまとめた自転車マップの作成・周知 ・ 自転車マップを用いた放置自転車対策等の広報・周知 ・ 自転車関連イベントの開催	民間企業	・ レンタサイクルや自転車タクシー等の整備 ・ コミュニティサイクルやライドの導入等公共交通機関との連携 ・ オフピーク時等鉄道やバス車内に自転車をそのまま持ち込めるサービスの導入 ・ 通勤手当の増額等自転車通勤を奨励するエコ通勤活動の促進 ・ ノーマイカーデーの実施 ・ 使いやすい駐輪場の整備 ・ 高齢者・障がい者向けの自転車の普及	<table><tr><th>主な連携主体</th><th>主な取組内容</th></tr><tr><td>市民、NPO</td><td><u>（通行空間の点検）</u> ・自転車通行空間の損傷や障害<u>など</u>不備について、定期的に点検を行い、道路管理者へ<u>情報提供</u> ・自転車<u>の安全かつ円滑な通行</u>の確保のため、自転車通行空間に違法に駐車する車両への駐車禁止に関する注意<u>喚起</u> <u>（利用ルールの徹底）</u> ・学校、街頭、イベント開催時等での通行ルールの周知 ・路上等で通行ルールを指導する交通ボランティアの導入 ・自転車利用について模範的行動の実践を行う自転車安全利用サポーターの導入</td></tr><tr><td>民間企業</td><td><u>（利用ルールの徹底）</u> ・自転車通行ルールに関する社内研修会の実施 ・マスコミと協働<u>した</u>啓発活動</td></tr></table>	主な連携主体	主な取組内容	市民、NPO	<u>（通行空間の点検）</u> ・自転車通行空間の損傷や障害 <u>など</u> 不備について、定期的に点検を行い、道路管理者へ <u>情報提供</u> ・自転車 <u>の安全かつ円滑な通行</u> の確保のため、自転車通行空間に違法に駐車する車両への駐車禁止に関する注意 <u>喚起</u> <u>（利用ルールの徹底）</u> ・学校、街頭、イベント開催時等での通行ルールの周知 ・路上等で通行ルールを指導する交通ボランティアの導入 ・自転車利用について模範的行動の実践を行う自転車安全利用サポーターの導入	民間企業	<u>（利用ルールの徹底）</u> ・自転車通行ルールに関する社内研修会の実施 ・マスコミと協働 <u>した</u> 啓発活動
カテゴリー	主な連携主体	主な取組内容																					
<u>通行空間の点検</u>	市民、NPO	・自転車空間の損傷や障害等の不備について、定期的に点検を行い、道路管理者へ <u>連絡するようなパートナーシップの構築等</u> ・自転車 <u>通行の安全性</u> 確保のため、自転車通行空間に違法に駐車する車両への駐車禁止に関する注意、 <u>警告</u>																					
<u>利用ルールの徹底</u>	市民、NPO	・学校、街頭、イベント開催時等での通行ルールの周知 ・路上等で通行ルールを指導する交通ボランティアの導入 ・自転車利用について模範的行動の実践を行う自転車安全利用サポーターの導入 ・ 自転車保険への加入呼びかけ																					
	民間企業	・自転車通行ルールに関する社内研修会の実施 ・マスコミと協働 <u>で</u> の啓発活動																					
自転車利用の総合的な取組	市民	・ 自転車が走りやすい道路や立寄りスポット等をまとめた自転車マップの作成・周知 ・ 自転車マップを用いた放置自転車対策等の広報・周知 ・ 自転車関連イベントの開催																					
	民間企業	・ レンタサイクルや自転車タクシー等の整備 ・ コミュニティサイクルやライドの導入等公共交通機関との連携 ・ オフピーク時等鉄道やバス車内に自転車をそのまま持ち込めるサービスの導入 ・ 通勤手当の増額等自転車通勤を奨励するエコ通勤活動の促進 ・ ノーマイカーデーの実施 ・ 使いやすい駐輪場の整備 ・ 高齢者・障がい者向けの自転車の普及																					
主な連携主体	主な取組内容																						
市民、NPO	<u>（通行空間の点検）</u> ・自転車通行空間の損傷や障害 <u>など</u> 不備について、定期的に点検を行い、道路管理者へ <u>情報提供</u> ・自転車 <u>の安全かつ円滑な通行</u> の確保のため、自転車通行空間に違法に駐車する車両への駐車禁止に関する注意 <u>喚起</u> <u>（利用ルールの徹底）</u> ・学校、街頭、イベント開催時等での通行ルールの周知 ・路上等で通行ルールを指導する交通ボランティアの導入 ・自転車利用について模範的行動の実践を行う自転車安全利用サポーターの導入																						
民間企業	<u>（利用ルールの徹底）</u> ・自転車通行ルールに関する社内研修会の実施 ・マスコミと協働 <u>した</u> 啓発活動																						

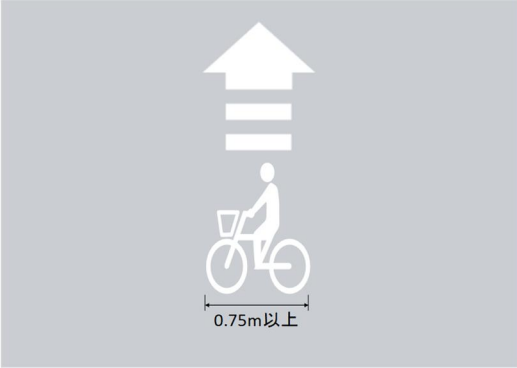
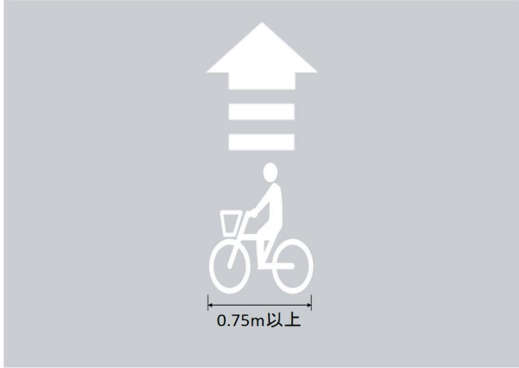
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
<u>1. 単路部の設計</u>	<u>1. 設計の基本的な考え方</u>
本章では、 <u>自転車ネットワーク路線に選定された路線</u> における安全で快適な自転車通行空間の設計に関する基本的な考え方を示す。なお、自転車ネットワーク路線以外で自転車通行空間整備を行う場合にも、必要に応じて、本章に準じて整備を行うものとし、この場合には、将来的に自転車ネットワーク計画路線として位置づけられることを検討するものとする。	本章では、 <u>選定された自転車ネットワーク路線</u> における安全で快適な自転車通行空間の設計に関する基本的な考え方を示す。なお、自転車ネットワーク路線以外で自転車通行空間整備を行う場合にも、必要に応じて、本章に準じて整備を行うものとし、この場合には、将来的に自転車ネットワーク計画路線として位置づけることを検討するものとする。
1.1 自転車通行空間の設計の基本的な考え方	
1.1.1 分離工作物	
自転車と自動車、歩行者それぞれを構造的に分離する場合は、互いに存在を認識できるよう、分離工作物として縁石を設置することを基本とし、柵等の高さのある分離工作物をできる限り設置しないものとする。 それ以外の場合は、自転車の安全性を向上させるため、縁石、柵等の分離工作物をできる限り設置しないものとする。	
1.1.2 幅員	
自転車通行空間の幅員は、隣接する歩行空間の幅員とのバランスが重要であり、歩行者、自転車がそれぞれの空間を通行しやすく、また、自然に通行位置が守られるよう、歩行者、自転車の交通量を考慮して決定するものとする。	
<u>1.1.3 路面等</u>	<u>1.1 路面等</u>
<u>自転車道や車道端部</u> の路面については、自転車の安全性を向上させるため、 <u>平坦性の確保、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。</u> なお、必要に応じて、側溝、街渠、集水ますやマンホールの溝蓋（グレーチング蓋）について は 、エプロン幅が狭く自転車通行空間を広く確保できるもの、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するためグレーチング蓋の格子の形状等を工夫したもの、段差や路面の凹凸が小さく平坦性の高いもの等への置き換えや、スリップによる転倒防止のための滑り止め加工等を行うことが望ましい。 <u>(写真Ⅱ-1～3 参照)</u> また、 <u>路面表示等を設置する場合、できる限り走行性能を妨げないよう留意するものとする。さらに、これらの機能を継続的に確保できるよう維持管理に努めるものとし、自転車の安全な通行を阻害する轍や側溝との舗装すりつけ等縦方向の段差等にも留意するものとする。</u>	<u>自転車通行空間</u> の路面については、自転車の安全性を向上させるため、 <u>平坦性を確保し、滑りにくい構造とするものとする。また、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努めるものとする。</u> 必要に応じて、側溝、街渠、集水ます及びマンホールの溝蓋（グレーチング蓋）について、エプロン幅が狭く自転車通行空間を広く確保できるもの、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するためグレーチング蓋の格子の形状等を工夫したもの、段差や路面の凹凸が小さく平坦性の高いもの等への置き換えや、スリップによる転倒防止のための滑り止め加工等を行うことが望ましい。また、 <u>歩道上の路上施設のための空間に移設することも考えられる。ただしこの場合は、前後に他の路上施設があるなど通行する者が想定しづらい位置に設置するか、白杖の先又はハイヒール等が溝蓋に落ち込むことがないように留意するものとする。(写真Ⅱ-1～4 参照)</u>
<u>植栽</u> 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をないように <u>樹種や配置を検討するとともに、落ち葉等にも留意した適切な維持管理に努めるものとする。</u>	<u>植樹帯</u> 等を設置する場合は、 <u>枝葉の繁茂や根上り等により、</u> 視認性及び自転車の走行性を妨げることをないように <u>樹種や配置を検討する。</u>
電柱等の占用物で、自転車、歩行者の通行に支障となる場合は、原則として民地等への移設もしくは無電柱化等を行うものとする。さらに、不法占用物件についても、撤去指導又は除却を強化するものとする。	電柱等の占用物で、自転車、歩行者の通行に支障となる場合は、原則として民地等への移設もしくは無電柱化等を行うものとする。さらに、不法占用物件についても、撤去指導又は除却を強化するものとする。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 エプロン幅が狭く、 自転車通行空間が 広く確保できる エプロン幅 自転車専用通行帯 歩道 写真Ⅱ-1 <u>街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例</u>  写真Ⅱ-2 <u>グレーチング蓋の格子の形状等を工夫した事例</u>  写真Ⅱ-3 マンホールの蓋に滑り止め加工し<u>ている</u>事例	 写真Ⅱ-1 <u>エプロンの幅が狭く平坦性の高い街渠に置き換えた事例</u>  写真Ⅱ-2 <u>歩道上の施設幅内に集水ますを移設した事例</u>  写真Ⅱ-3 <u>グレーチング蓋の格子の形状等を工夫した事例</u>  写真Ⅱ-4 マンホールの蓋に滑り止め加工し<u>た</u>事例

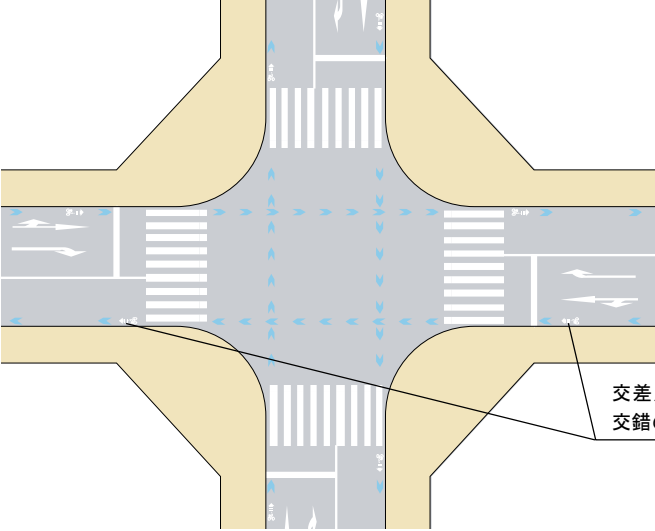
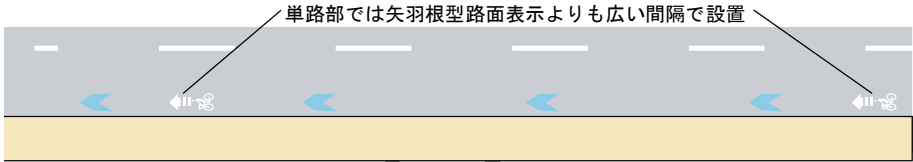
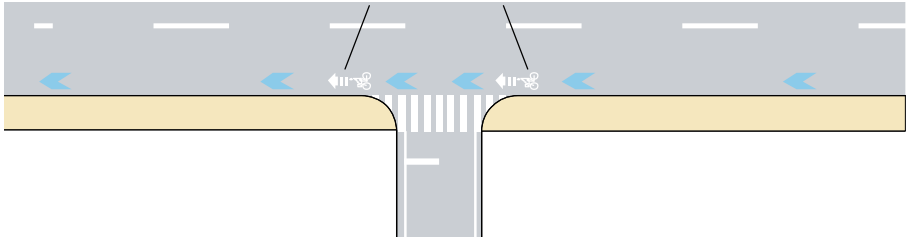
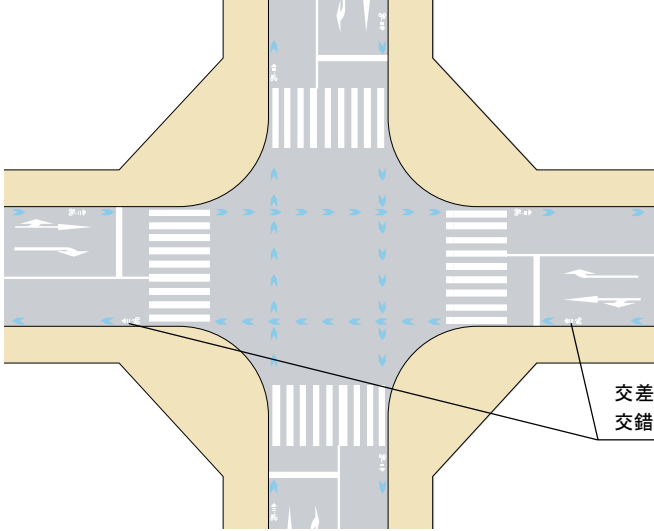
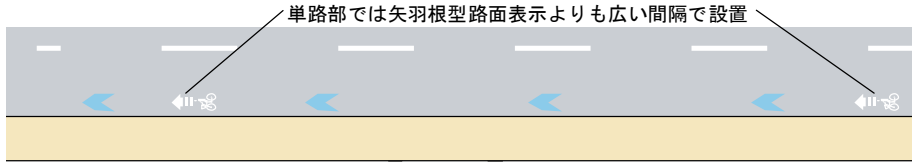
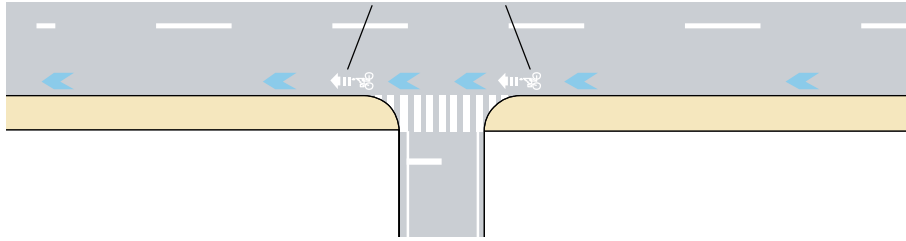
Ⅱ. 自転車通行空間の設計（1. 設計の基本的な考え方）●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
<u>1.1.4</u> 道路標識・道路標示、看板・路面表示等	<u>1.2</u> 道路標識・道路標示、看板・路面表示等
歩行者、自転車、自動車の通行空間等を道路利用者に明確に示すため、通行空間の種類に応じて、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に定められる道路標識及び道路標示を適切に設置するものとする。	歩行者、自転車、自動車の通行空間等を道路利用者に明確に示すため、通行空間の種類に応じて、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に定められる道路標識及び道路標示を適切に設置するものとする。
道路空間の再配分を行った場合、視認性を考慮し、必要に応じて、道路標識や信号機の移設 や 、区画線の引き直しを行うものとする。	道路空間の再配分を行った場合、視認性を考慮し、必要に応じて、道路標識や信号機の移設、区画線の引き直しを行うものとする。
自動車空間だけでなく、自転車通行空間においても、踏切及び横断歩道の手前、一時停止の規制が行われている場合、信号交差点において停止する位置を示す必要がある場合には、 <u>道路</u> 標示「停止線（203）」＊を設置するものとする。 ※ <u>道路</u> 標示「停止線（203）」は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」における道路標識等の名称及び番号を示す。以下、他の道路標識、道路標示においても同様とする。	自動車空間だけでなく、自転車通行空間においても、踏切及び横断歩道の手前、一時停止の規制が行われている場合、信号交差点において停止する位置を示す必要がある場合には、 <u>指示</u> 標示「停止線（203）」＊を設置するものとする。 ※ <u>指示</u> 標示「停止線（203）」は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」における道路標識等の名称及び番号を示す。以下、他の道路標識、道路標示においても同様とする。
また、自転車通行空間が適切に利用されるよう、道路標識及び道路標示に加え、通行ルール等を周知するための看板や路面表示を設置することができる。	また、自転車通行空間が適切に利用されるよう、道路標識及び道路標示に加え、通行ルール等を周知するための看板や路面表示を設置することができる。 <u>看板や路面表示は、全ての道路利用者（歩行者、自転車利用者、ドライバー等）が一見してその意味するところを理解でき、かつ道路標識及び道路標示と明確に区分できるよう留意するものとする。</u>
路面表示は、自転車通行空間整備にあたっては、自転車利用者とドライバーの双方に、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という自転車通行ルールを、車道上でわかりやすく伝えるとともに、自転車利用者の安全性を確保する上で必要な視認性を確保するものである。 <u>このため、路面表示（自転車のピクトグラムや帯状路面表示、矢羽根型路面表示）は、後述する標準仕様を用いて設置するものとする。</u> <u>但し</u> 、道路や交通の状況、地域の実情に応じて表示内容等に工夫を加えることで、より一層の効果が期待できる場合には、それらの取組を妨げるものではなく、様々な応用もあり得る。 <u>また</u> 、これまで路面表示の整備を行ってきた地域での今後の仕様の取扱いについては、仕様統一の主旨を踏まえ、外国人を含めた自転車利用者とドライバーの双方に混乱を来たさないよう、道路管理者、都道府県警察等 <u>との</u> 協議のもとで検討するものとする。	路面表示は、自転車通行空間整備にあたっては、自転車利用者とドライバーの双方に、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という自転車通行ルールを、車道上でわかりやすく伝えるとともに、自転車利用者の安全性を確保する上で必要な視認性を確保するものであり、 <u>次の仕様を用いて設置することを基本とする。</u> <u>ただし</u> 、道路や交通の状況、地域の実情に応じて表示内容等に工夫を加えることで、より一層の効果が期待できる場合には、それらの取組を妨げるものではなく、様々な応用もあり得る。 <u>なお</u> 、これまで路面表示の整備を行ってきた地域での今後の仕様の取扱いについては、仕様統一の主旨を踏まえ、外国人を含めた自転車利用者とドライバーの双方に混乱を来たさないよう、道路管理者、都道府県警察等 <u>による</u> 協議のもとで検討するものとする。
<u>この場合、全ての道路利用者（歩行者、自転車利用者、自動車のドライバー等）が一見してその意味するところを理解でき、かつ道路標識又は道路標示と混同されるおそれのないものを用いる必要がある。</u>	
<u>自転車ネットワーク計画対象路線における既設の歩道には、法定外の自転車のピクトグラムは新たに設置しないものとする。</u> <u>また、自転車道や自転車専用通行帯を設置した路線では、歩道上に設置されている法定外の自転車のピクトグラムは撤去するものとする。</u>	
1) 自転車のピクトグラム	1) 自転車のピクトグラム
・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。

Ⅱ. 自転車通行空間の設計（1. 設計の基本的な考え方）●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
- 自転車のピクトグラムは、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。（図Ⅱ-1 参照） - 自転車のピクトグラムは、法定外表示のため、自転車利用者とドライバーの双方に誤解を与えないよう、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標示「普通自転車歩道通行可（114 の 2）」（図Ⅱ-2 参照）と類似したデザインとしないものとする。	- 自転車のピクトグラムは進行方向に対して左向き、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、色彩は白系色を基本とする。（図Ⅱ-1 参照） - 自転車のピクトグラムは、法定外表示のため、自転車利用者とドライバーの双方に誤解を与えないよう、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた規制標示「特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可（114 の 2）」（図Ⅱ-2 参照）と類似したデザインとしないものとする。
 図Ⅱ-1 自転車のピクトグラムの例  図Ⅱ-2 道路標示「普通自転車歩道通行可（114 の 2）」	 図Ⅱ-1 自転車のピクトグラムの例  図Ⅱ-2 規制標示「特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可（114 の 2）」
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。（図Ⅱ-4 参照）	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。（図Ⅱ-22 参照）
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型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置できるものとする。（図Ⅱ-3 参照）	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型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置できるものとする。（図Ⅱ-3 参照）
幹線道路の自転車通行空間と細街路の交差点等での安全対策として、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、設置位置や設置の向き等を工夫する等慎重に検討するものとする。（図Ⅱ-3 参照）	幹線道路の自転車通行空間と細街路の交差点等での安全対策として、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、設置位置や設置の向き等を工夫する等慎重に検討するものとする。（図Ⅱ-3 参照）

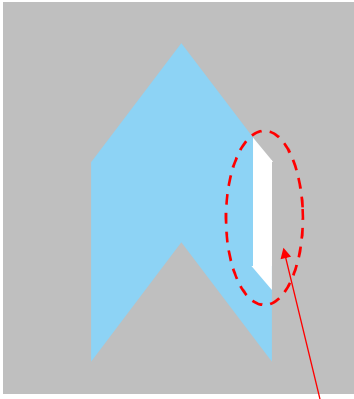
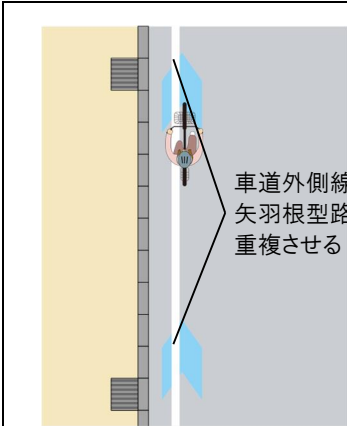
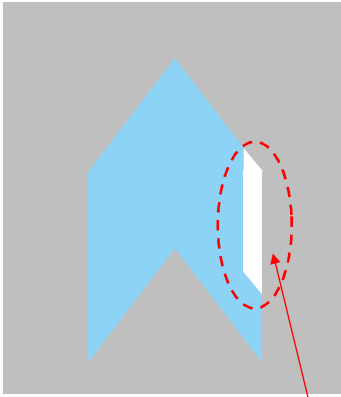
Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (1. 設計の基本的な考え方) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
■一般的な交差点  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 ■単路部  単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置 ■細街路  細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的として設置 図Ⅱ-3 自転車のピクトグラムの設置例	■一般的な交差点  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 ■単路部  単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置 ■細街路  細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的として設置 図Ⅱ-3 自転車のピクトグラムの設置例
2) 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示	2) 帯状路面表示
・自転車専用通行帯は帯状路面表示、車道混在は矢羽根型路面表示に統一するものとする。 (図Ⅱ-4 参照)	・ドライバーに、自転車専用通行帯の存在を明確にして路上駐停車や当該通行帯への進入等を抑制すること等により、交通事故の抑止を目的として行うものであり、交通管理上有効と認められる場合には、帯状路面表示を原則設置するものとする。(図Ⅱ-4 参照)
・帯状路面表示及び矢羽根型路面表示の色彩は青系色を基本とするが、<u>景観にも配慮して設定するものとする。</u>	・帯状路面表示の色彩は青系を基本とする。<u>景観保全の観点から他の色彩とする場合においても、道路標示等と同系色（白、黄色）を用いてはならない。</u>
・帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択できるものとする。(図Ⅱ-4 参照)	・帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択できるものとする。(図Ⅱ-4 参照)

現行ガイドライン	改定案ガイドライン						
	<table><tr><td></td><td>配置</td></tr><tr><td>仕様</td><td></td></tr><tr><td>備考</td><td>※1: 交差点付近等の一部で幅員が不足し、やむを得ない場合は1.0mまで縮小することができる。 ※2: エプロン幅が狭い排水設備を用いるなど歩車道境界まで自転車が安全に通行できる場合に限る。 ※3: 図は一例であり、車道に接続する路肩を設ける場合にも用いることができる。 ※4: 法定の道路標示は、带状路面表示の上となるように設置する。</td></tr></table> 図Ⅱ-4 路面表示の設置方法		配置	仕様		備考	※1: 交差点付近等の一部で幅員が不足し、やむを得ない場合は1.0mまで縮小することができる。 ※2: エプロン幅が狭い排水設備を用いるなど歩車道境界まで自転車が安全に通行できる場合に限る。 ※3: 図は一例であり、車道に接続する路肩を設ける場合にも用いることができる。 ※4: 法定の道路標示は、带状路面表示の上となるように設置する。
	配置						
仕様							
備考	※1: 交差点付近等の一部で幅員が不足し、やむを得ない場合は1.0mまで縮小することができる。 ※2: エプロン幅が狭い排水設備を用いるなど歩車道境界まで自転車が安全に通行できる場合に限る。 ※3: 図は一例であり、車道に接続する路肩を設ける場合にも用いることができる。 ※4: 法定の道路標示は、带状路面表示の上となるように設置する。						
	3) 矢羽根型路面表示						
- 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つては、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つては、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。(図Ⅱ-5 参照) 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。 - 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から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、コンパクトな仕様とすることができるものとする。(図Ⅱ-5 参照)	<u>自転車と自動車が同一の通行空間を共用する車道混在区間や交差点及び交差点付近のように自動車と自転車の動線が交錯する等で、</u>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双方に示す必要がある場合には、<u>矢羽根型路面表示を用いるものとする。</u> - 矢羽根型路面表示は、歩道のある道路にあつては、矢羽根型路面表示の右端が車道端から1.0m以上の位置となるように、歩道のない道路にあつては、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離れた位置となるように設置するものとする。(図Ⅱ-5 参照) - 矢羽根型路面表示は、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から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を標準の仕様とするものとする。(図Ⅱ-5 参照)						

現行 ガイドライン		改定案 ガイドライン																					
<table><tr><th>整備形態</th><th>【整備イメージ】</th></tr><tr><td>自転車専用通行帯</td><td> ※自転車専用通行帯の幅の全部 ※自転車専用通行帯の幅の一部 </td></tr><tr><td>自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)</td><td> (1) 歩道のある道路における対策 [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 (2) 歩道のない道路における対策 [車線内の対策] </td></tr></table>		整備形態	【整備イメージ】	自転車専用通行帯	※自転車専用通行帯の幅の全部 ※自転車専用通行帯の幅の一部	自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策 [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 (2) 歩道のない道路における対策 [車線内の対策]	<table><tr><th rowspan="2"></th><th rowspan="2">形状</th><th colspan="2">配置</th></tr><tr><th>歩道あり</th><th>歩道なし</th></tr><tr><td>仕様</td><td> <標準形※1> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>備考</td><td colspan="3"> ※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、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。 ※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。 ※3: 郊外部においては、視認性を考慮した上で、10mより広い間隔(上限100m程度)で設置することもできる。 ※4: いずれのタイプも、矢羽根型路面表示の右端を、縁石端又は車道外側線から1.0mの位置に合わせる。 ※5: 路肩に側溝がある場合は、側溝部分を除いて1.0mとすることが望ましい。 </td></tr></table>			形状	配置		歩道あり	歩道なし	仕様	<標準形※1>			備考	※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、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。 ※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。 ※3: 郊外部においては、視認性を考慮した上で、10mより広い間隔(上限100m程度)で設置することもできる。 ※4: いずれのタイプも、矢羽根型路面表示の右端を、縁石端又は車道外側線から1.0mの位置に合わせる。 ※5: 路肩に側溝がある場合は、側溝部分を除いて1.0mとすることが望ましい。		
整備形態	【整備イメージ】																						
自転車専用通行帯	※自転車専用通行帯の幅の全部 ※自転車専用通行帯の幅の一部																						
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策 [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 (2) 歩道のない道路における対策 [車線内の対策]																						
	形状	配置																					
		歩道あり	歩道なし																				
仕様	<標準形※1>																						
備考	※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、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。 ※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。 ※3: 郊外部においては、視認性を考慮した上で、10mより広い間隔(上限100m程度)で設置することもできる。 ※4: いずれのタイプも、矢羽根型路面表示の右端を、縁石端又は車道外側線から1.0mの位置に合わせる。 ※5: 路肩に側溝がある場合は、側溝部分を除いて1.0mとすることが望ましい。																						
図Ⅱ-4 路面表示の設置方法(案)		図Ⅱ-5 矢羽根型路面表示の標準仕様																					

Ⅱ. 自転車通行空間の設計（1. 設計の基本的な考え方）●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン		
・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ものとする。（図Ⅱ-3・5 参照） ・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。（図Ⅱ-4 参照） ・夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、矢羽根型路面表示の縁に白線を設置する等の対応をとるものとする。（図Ⅱ-6 参照）	・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密にするものとする。<u>ただし、郊外部のサイクルルート等においては、視認性を考慮した上で広い間隔（上限 100m 程度）で設置することもできる。</u>（図Ⅱ-3・5 参照） ・矢羽根型路面表示が車道外側線と重なる場合には、車道外側線を上に、<u>矢羽根型路面表示を下に重複させて設置するものとする。</u>（図Ⅱ-6 参照） ・夜間の視認性を<u>特に</u>向上させる必要がある場合には、矢羽根型路面表示の縁に白線（高輝度タイプが望ましい）を設置する等の対応を<u>行うことが望ましい。</u>（図Ⅱ-7 参照）		
 縁に「白線（高輝度タイプが望ましい）」を設置 図Ⅱ-6 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策の例	 車道外側線を上に、 矢羽根型路面表示を下に 重複させる  縁に「白線（高輝度タイプが望ましい）」を設置 図Ⅱ-6 車道外側線と重なる場合の 矢羽根型路面表示の設置例 図Ⅱ-7 矢羽根型路面表示の夜間視認性 向上策の例 <tr><td></td><td> 4) 既設歩道上の路面表示の扱い ・<u>自転車道や自転車専用通行帯を整備した場合には、歩道上に設置されている自転車のピクトグラムは撤去するものとする。</u> </td></tr>		4) 既設歩道上の路面表示の扱い ・<u>自転車道や自転車専用通行帯を整備した場合には、歩道上に設置されている自転車のピクトグラムは撤去するものとする。</u>
	4) 既設歩道上の路面表示の扱い ・<u>自転車道や自転車専用通行帯を整備した場合には、歩道上に設置されている自転車のピクトグラムは撤去するものとする。</u>		

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	<u>1.3 路上駐停車</u>
	・<u>自転車の安全かつ円滑な通行空間の確保のため、自転車専用通行帯の整備箇所には、原則として駐車は認めないものとする。</u> ・<u>自転車の安全かつ円滑な通行の確保に支障がないよう、貨物の積卸や人の乗降等といった駐停車需要に応えるため、自転車専用通行帯及び矢羽根型路面表示のような自転車通行空間を示す法定外表示の整備箇所に、停車帯や駐停車スペース（以下「停車帯等」という。）を確保する必要がある場合は、下記①～②の方法によること。</u> ①<u>自転車専用通行帯の整備箇所については、同通行帯の有効な幅と形状を維持した上での停車帯等を設置すること</u> ②<u>自転車通行空間を示す法定外表示の整備箇所についても、自転車の安全かつ円滑な通行空間の確保に支障が生じない方法により停車帯等を設置すること</u> ・<u>※停車帯等の設置に当たっては、路外駐車場の整備状況等といった沿道土地利用状況を踏まえた上で、その必要性を検討すること。当該地域における駐車施策等がある場合は、それらとの整合性に配慮すること。</u> ・<u>地域住民の意見・要望等を踏まえて違法駐車の取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直しし、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進すること。</u>
	<u>1.4 維持管理</u>
	・<u>自転車通行空間は、これらの機能を継続的に確保できるよう維持管理に努めるものとする。自転車の安全な通行を阻害する轍掘れ、側溝と舗装の間の縦方向の段差、塵芥等の堆積等についても、日頃から巡回点検し、必要な措置を行うものとする。</u> ・<u>路面表示については、経年による消失状況を把握し、適切に更新する必要がある。塗装材料の工夫など経年による消失を遅らせるための検討をすることが望ましい。</u> ・<u>植樹帯等を設置した場合は、視認性及び自転車の走行性を妨げることのないよう、定期的な剪定、落ち葉の除去等、適切な維持管理に努めるものとする。</u> ・<u>道路標識、道路標示は、日頃から巡回点検し、その機能が損なわれる前に補修するものとする。</u>

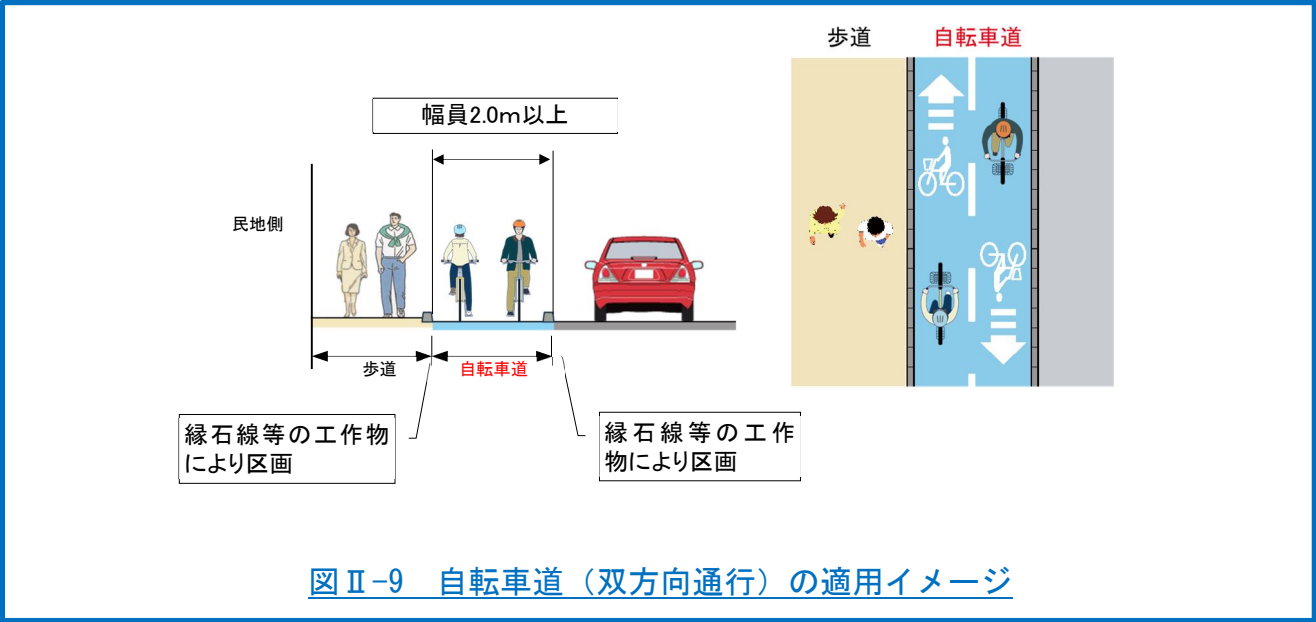
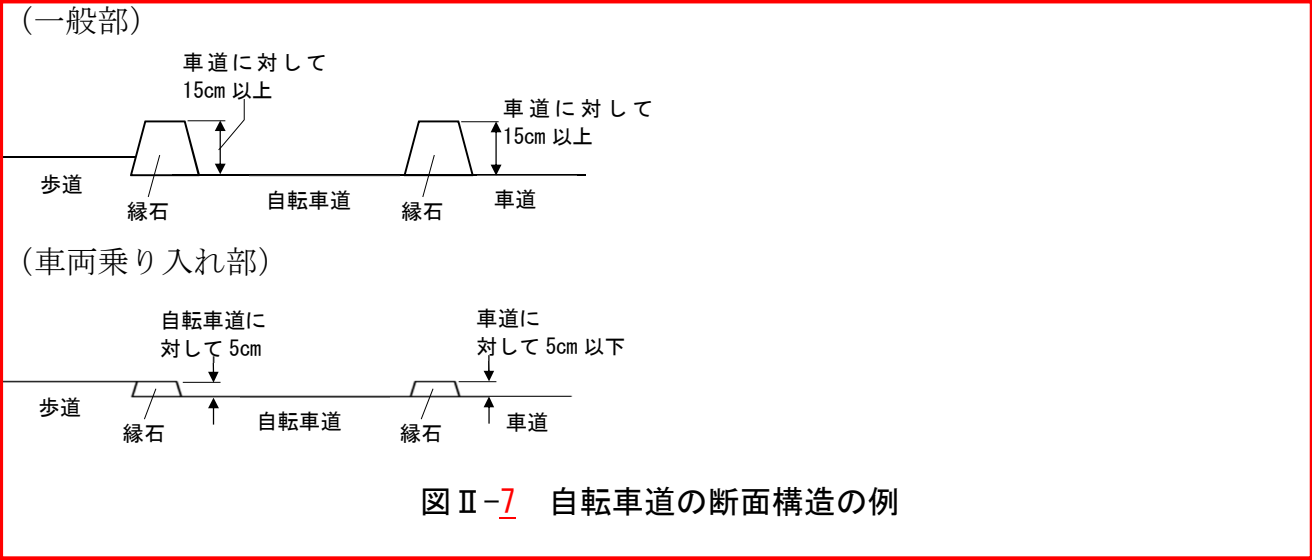
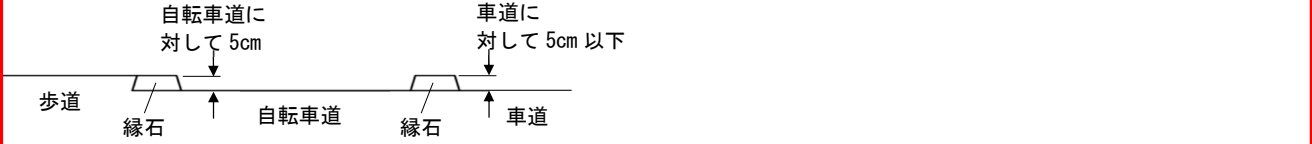
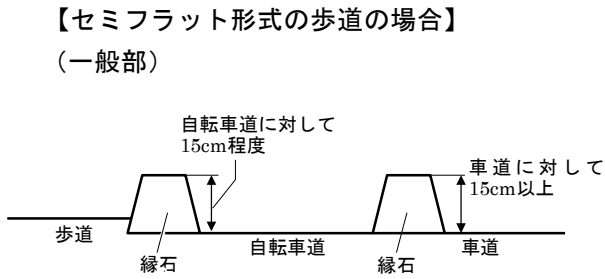
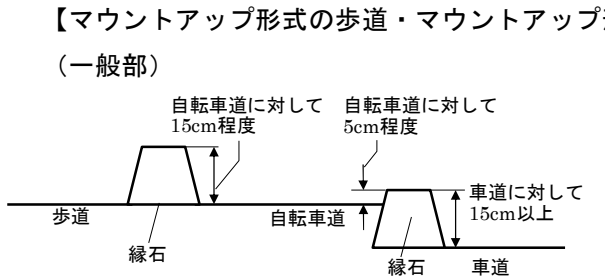
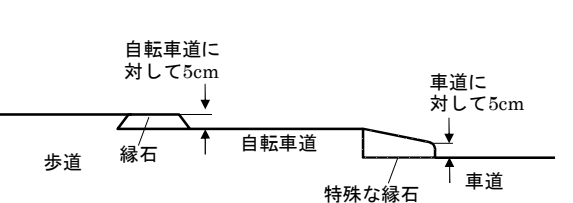
Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	2. 単路部の設計
1.2 整備形態別の設計	2.1 整備形態別の設計
ここでは、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備に関する設計上の留意事項を示す。	ここでは、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備形態別に設計上の留意事項を示す。
1.2.1 自転車道	2.1.1 自転車道
○ 自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は<u>さく</u>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进行。 (道路構造令第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3)	○ 自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は<u>柵</u>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进行。 (道路構造令第2条第2号)
【一方通行の場合】 道路標識「自転車一方通行(326の2-A・B)」の設置 幅員2.0m以上 (やむを得ない場合1.5m以上) (左側) (右側) 民地側 歩道 自転車道 歩道 縁石線等の工作物により区画 【双方通行の場合】 幅員2.0m以上 民地側 歩道 自転車道 縁石線等の工作物により区画	【自転車道がある道路の場合】 自転車道 路肩 路肩 自転車道 植樹帯 歩道 停車帯 車線 中央帯 車線 車線 車線 歩道 植樹帯 縁石線又は柵等の工作物 自転車専用通行帯 自転車道 <凡例> - 歩道 - 植樹帯・路上施設・中央帯 - 路肩 - 車道 - 自転車道 交差道路は自転車専用通行帯 - 矢羽根型路面表示
※本ガイドラインの自転車通行空間のイメージ、設計例においては、自転車通行空間を分かりやすく <u>する</u> ため全面に着色しているが、路面着色については「 <u>I. 自転車ネットワーク形成の進め方</u> 2.4 自転車ネットワーク計画の決定」 「 <u>Ⅱ. 自転車通行空間の設計</u> 1. <u>1.4</u> 道路標識・道路標示、看板・路面表示等」の基本的な考え方によるものとする。	※本ガイドラインの自転車通行空間のイメージ、設計例においては、自転車通行空間を <u>図上</u> で分かりやすく <u>示す</u> ため全面に着色しているが、 <u>実際の</u> 路面着色については「1. <u>2</u> 道路標識・道路標示、看板・路面表示等」によるものとする。

Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(1) 通行方法	(1) 通行方法
1) 通行方法の基本	1) 通行方法の基本
・自転車道に<u>つ</u>いては、<u>普通</u>自転車に当該自転車道を通行する義務がある<u>ため</u>、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はあるが、双方向通行の場合は、自動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道は一方通行を基本とする<u>ものとする</u>。 ※一方通行の自転車道とする場合には、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<u>に応じた</u>対応策についても検討するものとする。	・自転車道に<u>お</u>いては、自転車に当該自転車道を通行する義務が<u>ある</u>。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はあるが、双方向通行の場合は、自動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課題があることから、自転車道は一方通行を基本とする。 ※一方通行の自転車道とする場合には、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<u>を踏まえた</u>対応策についても検討するものとする。
	【一方通行の場合】 規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行(326の2-A・B)」の設置 幅員2.0m以上 (やむを得ない場合1.5m以上) (左側) (右側) 民地側 歩道 自転車道 縁石線等の工作物により区画 歩道 自転車道 歩道 図Ⅱ-8 自転車道の基本適用イメージ
2) 双方向通行の適用について	2) 双方向通行の適用について
・自転車道は一方通行を基本とするが、下記①～④の全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	・自転車道は一方通行を基本とするが、下記①～④の全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ネットワーク区間の概成段階で一方通行の規制をかけることができること

Ⅱ. 自転車通行空間の設計（2. 単路部の設計） ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

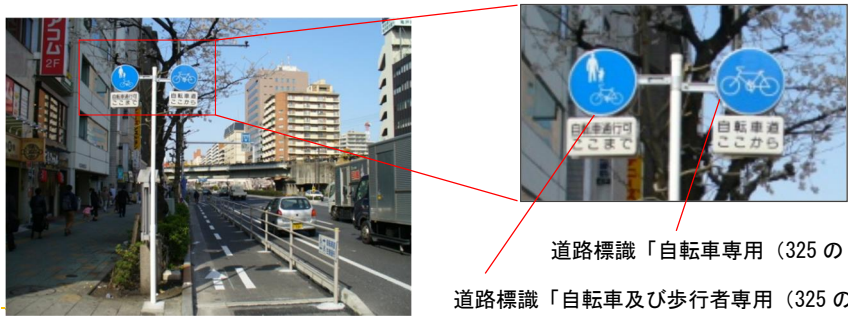
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
・既設の双方向通行の自転車道についても、可能な限り一方通行に変更を行うものとする。 ・一方通行に変更できない場合で、既設の双方向通行の自転車道が交差点部の手前等で歩道（普通自転車歩道通行可の交通規制区間）に接続する場合には、自転車道の区間の終わりに、自転車の速度を安全に低減させるための注意喚起等の安全対策を行うものとする。	・既設の双方向通行の自転車道についても、可能な限り一方通行に変更を行うものとする。 ・一方通行に変更できない場合で、既設の双方向通行の自転車道が交差点部の手前等で歩道（普通自転車歩道通行可の交通規制区間）に接続する場合には、自転車の速度を安全に低減させるため、自転車道の区間の終わりに注意喚起など安全対策を行うものとする。
	 図Ⅱ-9 自転車道（双方向通行）の適用イメージ
(2) 分離工作物等	(2) 分離工作物等
1) 分離工作物の基本	1) 縁石による分離
(一般部)  (車両乗り入れ部)  図Ⅱ-7 自転車道の断面構造の例	【セミフラット形式の歩道の場合】 (一般部)  (車両乗り入れ部)  【マウントアップ形式の歩道・マウントアップ形式の自転車道の場合】 (一般部)  (車両乗り入れ部)  図Ⅱ-10 自転車道の断面構造の例
・一般部の自転車道と車道に設ける分離工作物については、自転車、自動車が互いに存在を認識できるよう視認性に配慮し、車道から高さ 15cm 以上（ただし、交通安全対策上、構造上必要な場合には 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車道に設ける分離工作物については、自転車、自動車が互いに存在を認識できるよう視認性に配慮し、車道から高さ 15cm 以上（ただし、交通安全対策上、構造上必要な場合には 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。

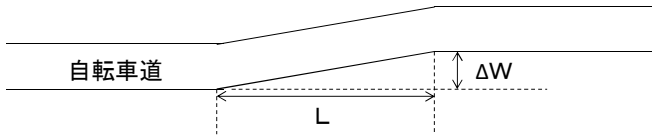
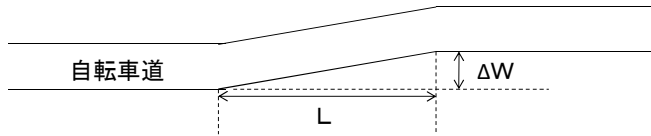
Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
- 一般部の自転車道と歩道の間に設ける分離工作物については、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。<u>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。</u> <u>柵等の分離工作物は、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。</u> - 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縁石を設置するものとする。自転車道と歩道の間の縁石は自転車道から高さ 5 cm とし、自転車道と車道の間の縁石は車道から高さ 5 cm 以下とする。	<u>ウントアップ形式の自転車道とする場合は、自転車がふらついた際、車道に飛び出さないようにすることが必要であるので、足がつけるように、自転車道の路面よりもペダルがぶつからない範囲で 5cm 程高く、幅の広い縁石を設置することが考えられる。</u> - 一般部の自転車道と歩道の間に設ける分離工作物については、「<u>移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令（平成 18 年 12 月 19 日 国土交通省令第 116 号）</u>」を参考とし、原則として車道から高さ 15cm 程度の縁石を設置するものとする。 - 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縁石を設置するものとする。自転車道と歩道の間の縁石は自転車道から高さ 5cm とし、自転車道と車道の間の縁石は車道から高さ 5cm 以下とする。<u>マウントアップ形式の歩道及び自転車道とする場合は、歩道及び自転車道を標準横断勾配とするため、特殊な縁石も活用し調整するものとする。</u>
2) 縁石以外に <u>設置する分離工作物</u>	2) 縁石以外に <u>よる分離</u>
- 自動車の路外への逸脱による乗員の人的被害や第三者への人的被害を防止する<u>など</u>のために、必要な区間では、縁石に変え➡又は加え、車両用防護柵を分離工作物として設置するものとする。 - 良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保のため必要な箇所、景観への配慮が必要な箇所では、植樹帯を分離工作物として設置することができる。 - 歩行者の横断を抑制するために必要な箇所では、横断防止柵を分離工作物として設置することができる。 - ただし、上記のいずれの場合も、「(3) 幅員」に関する留意事項に配慮するものとする。	- 自動車の路外への逸脱による乗員の人的被害や第三者への人的被害等を防止するために、必要な区間では、縁石に変え又は加え、車両用防護柵を分離工作物として設置するものとする。<u>ただし、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、追い越し時等に接触の危険性があることから、自転車通行の走行性・安全性に配慮した高さ・構造とするものとする。</u> - 歩行者の横断を抑制するために必要な箇所では、<u>高さ 0.7m～0.8m を標準とする</u>横断防止柵を分離工作物として設置することができる。 - 良好な道路交通環境や沿道生活環境の確保、景観への配慮が必要な箇所では、植樹帯を分離工作物として設置することができる。 - ただし、上記のいずれの場合も、「(3) 幅員」に関する留意事項に配慮するものとする。
3) 留意事項	3) 留意事項
- 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ものとする。 - 夜間等でも自転車の安全な通行を確保するために視認できることが必要である。視認性を向上させるための手法として、道路照明の設置、反射材の設置、縁石に反射テープを巻いたゴム製ポールの設置、自発光式道路鋏等の併設、縁石と舗装を同系色としないことなどの手法が考えられる。なお、ゴム製ポール等の設置の際は、視認性向上の観点に加え、景観への影響に配慮し、設置間隔等に十分留意すること。 - 分離工作物として柵を設置する場合、ボルトなどの突起物、部材の継ぎ目<u>などに</u>自転車利用者及び歩行者の手や足が接触してけがをすることのないようにする必要がある。 - 分離工作物として植樹帯を設置する場合は、自転車の走行性、視認性を妨げることのないように配置を検討するとともに、樹木の成長に留意し維持管理に努めるものとする。特に、自転車道と車道の間に植樹帯を設置する場合は、交差点付近や車両乗り入れ部付近では、自動車と自転車相互の見通しの妨げにならないよう樹種等に配慮するものとする。	- 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ものとする。 - 夜間等でも自転車の安全な通行を確保するために視認できることが必要である。視認性を向上させるための手法として、道路照明・反射材・縁石に反射テープを巻いたゴム製ポールの設置、自発光式道路鋏の併設、縁石と舗装を同系色としないことなど手法が考えられる。なお、ゴム製ポール等を設置する際は、景観への影響にも配慮し、設置間隔等に十分留意すること。 - 分離工作物として柵を設置する場合、ボルトなど突起物、部材の継ぎ目<u>等により</u>自転車利用者及び歩行者の手や足が接触してけがをすることのないようにする必要がある。 - 分離工作物として植樹帯を設置する場合は、自転車の走行性、視認性を妨げることのないように配置を検討するとともに、樹木の成長に留意し維持管理に努めるものとする。特に、自転車道と車道の間に植樹帯を設置する場合は、交差点付近や車両乗り入れ部付近では、自動車と自転車相互の見通しの妨げにならないよう樹種等に配慮するものとする。

Ⅱ. 自転車通行空間の設計（2. 単路部の設計） ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

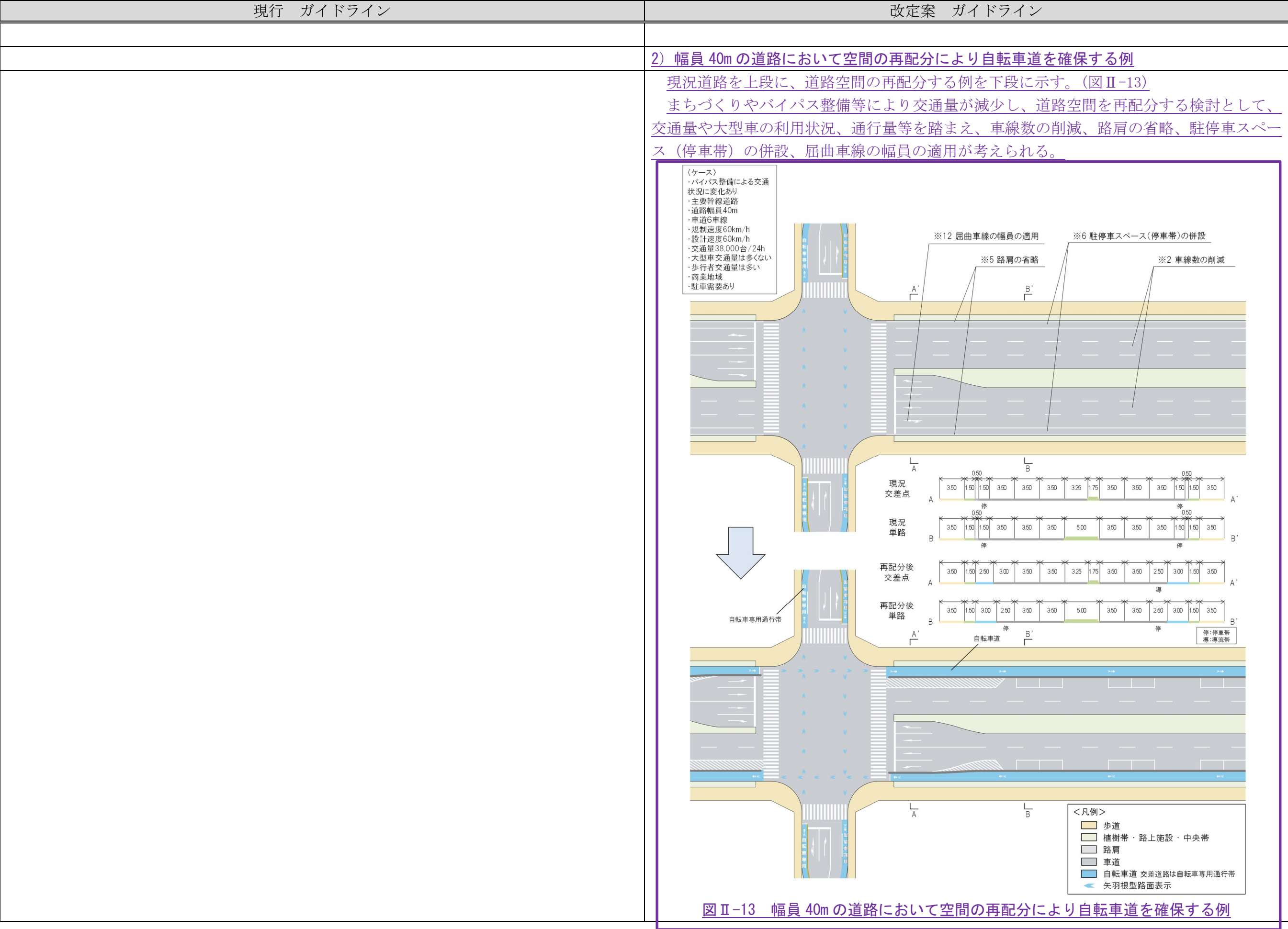
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(3) 幅員 - 幅員は2 m以上とし、当該道路の自転車の交通状況を考慮して定めるものとする。 - 自転車交通量が歩行者交通量よりも多い場合には、歩道幅員よりも自転車道の幅員を広く確保するなど歩行者、自転車の利用状況を考慮して決定することが望ましい。 - 一方通行規制を実施した自転車道においても自転車相互の追い越しが発生することが想定されるため、自転車の通行状況を勘案した上で、幅員を検討するものとする。 - 自転車道の幅員は、自転車の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれのある縁石幅、道路附属物等を設けるために必要な幅員を除いた有効幅員として確保することが望ましい。自転車道に路上施設等を設ける場合は、建築限界を勘案して定めるものとする。 - 地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することができる。<u>ただし、縮小する場合は</u>、道路附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。 - 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。	(3) 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。 - 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。 - 自転車道の幅員は、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、道路附属物等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。自転車道に路上施設等を設ける場合は、建築限界を勘案して定めるものとする。 - 地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1.5m まで縮小することができるが、道路附属物等の設置箇所など局所的な縮小に留めることが望ましい。 - 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 程度の余裕を持たせることが望ましい。 <u>・双方向通行とする場合の自転車道は、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、特に余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。</u>
(4) 路面等 - 簡易舗装又は舗装するものとする。 - 横断勾配については、2 %を標準とするものとする。 - 自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車道の起終点部にボラード等の工作物ができる限り設置しないものとする。やむを得ず工作物を設置する場合には、弾力性のある素材を用いるとともに夜間でも視認できるものとする。	(4) 路面等 - 簡易舗装又は舗装するものとする。 - 横断勾配については、2%を標準とするものとする。 - 自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車道の起終点部にボラードなど工作物ができる限り設置しないものとする。やむを得ず工作物を設置する場合には、弾力性のある素材を用いるとともに夜間でも視認できるものとする。
(5) 道路標識・道路標示、路面表示等	(5) 道路標識・道路標示、路面表示等
1) 共通事項 - 自転車の通行空間を道路利用者に明確に示すため、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それぞれ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。	1) 共通事項 - 自転車の通行空間を道路利用者に明確に示すため、自転車道を示す規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車専用（325 の 2）」を設置することが望ましい。 - 規制標識「特定小型原動機付自転車・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それぞれ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。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 道路標識「自転車専用 (325 の 2)」 道路標識「自転車及び歩行者専用 (325 の 3)」 写真Ⅱ-4—道路標識「自転車専用 (325 の 2)」を設置した事例 —(標識の下に自転車道の起点を示す補助標識を設置)— ●また、●自転車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の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Ⅱ-1 参照)	●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の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Ⅱ-1 参照)
2) 一方通行の場合	2) 一方通行の場合
●一方通行路の入口の路端に、●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)」では一方通行路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、必要に応じてオーバー・ハング方式等によるものとする。 ●一方通行路の出口の路端に、●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、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、一方通行路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。	●一方通行路の入口の路端に、●規制標識「<u>特定小型原動機付自転車</u>・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●規制標識「<u>特定小型原動機付自転車</u>・自転車一方通行 (326 の 2-A)」では一方通行路の入口が分かりにくい場合は●規制標識「<u>特定小型原動機付自転車</u>・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、必要に応じてオーバー・ハング方式等によるものとする。 ●一方通行路の出口の路端に、●規制標識「<u>特定小型原動機付自転車</u>・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、●規制標識「<u>特定小型原動機付自転車</u>・自転車一方通行 (326 の 2-B)」を設置する場合は、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、一方通行路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●規制標識「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●指示標識「停止線 (203)」を設置する場合は、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。
3) 双方向通行の場合	3) 双方向通行の場合
●双方向通行の自転車道においては、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。	●双方向通行の自転車道においては、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●指示標識「停止線 (203)」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。

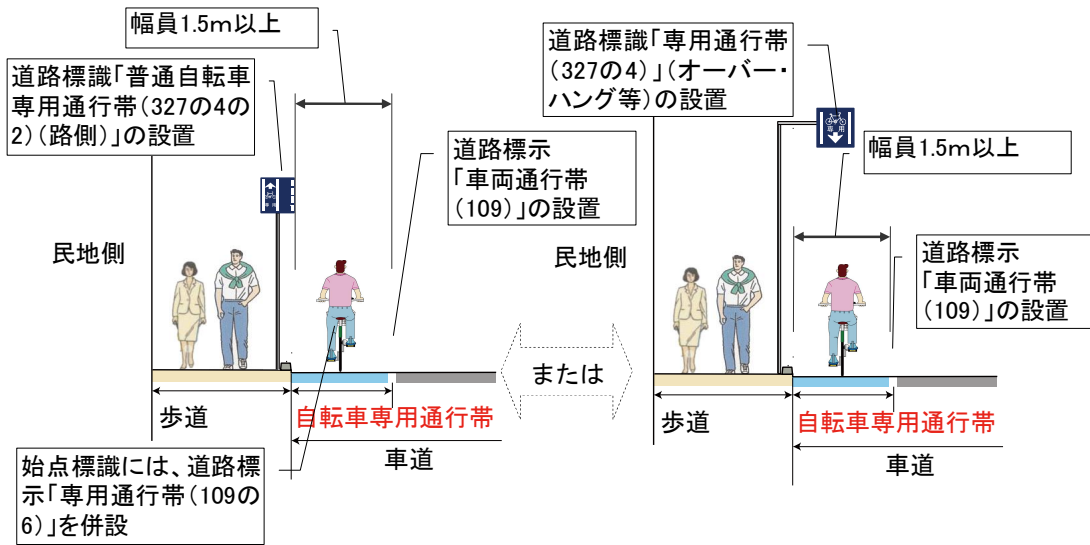
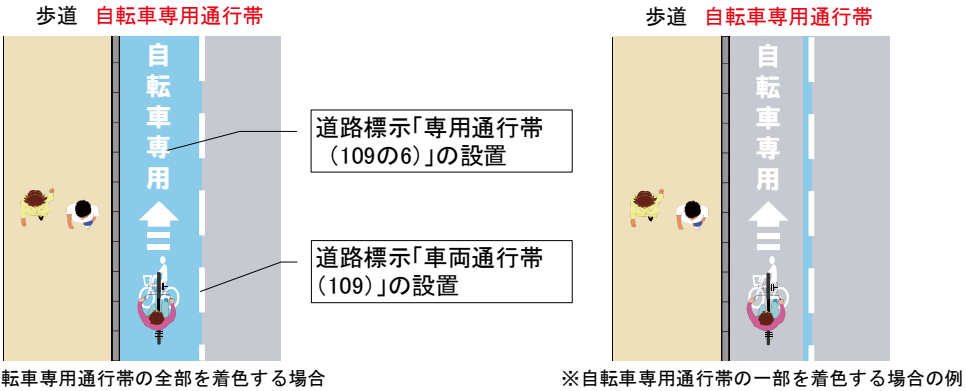
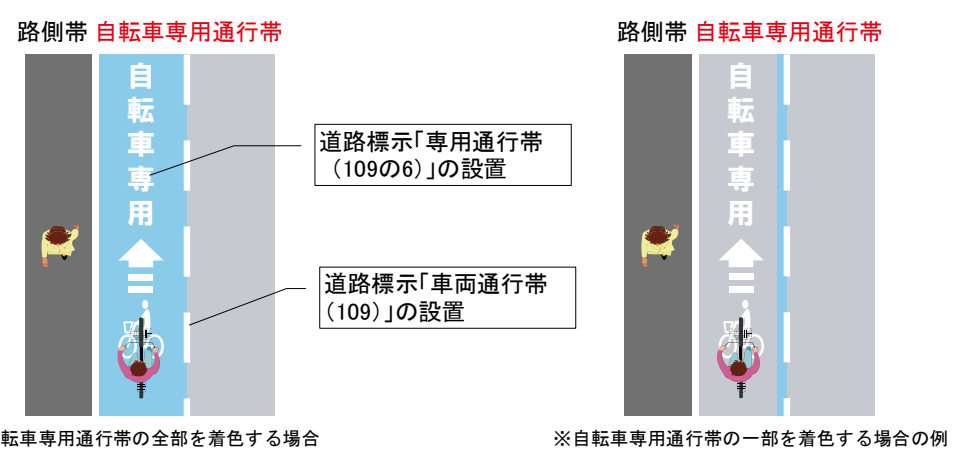
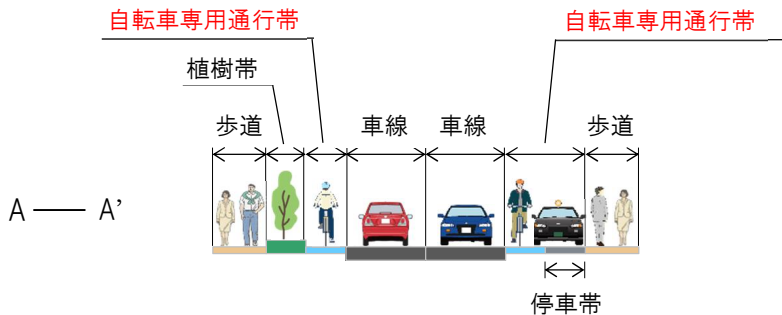
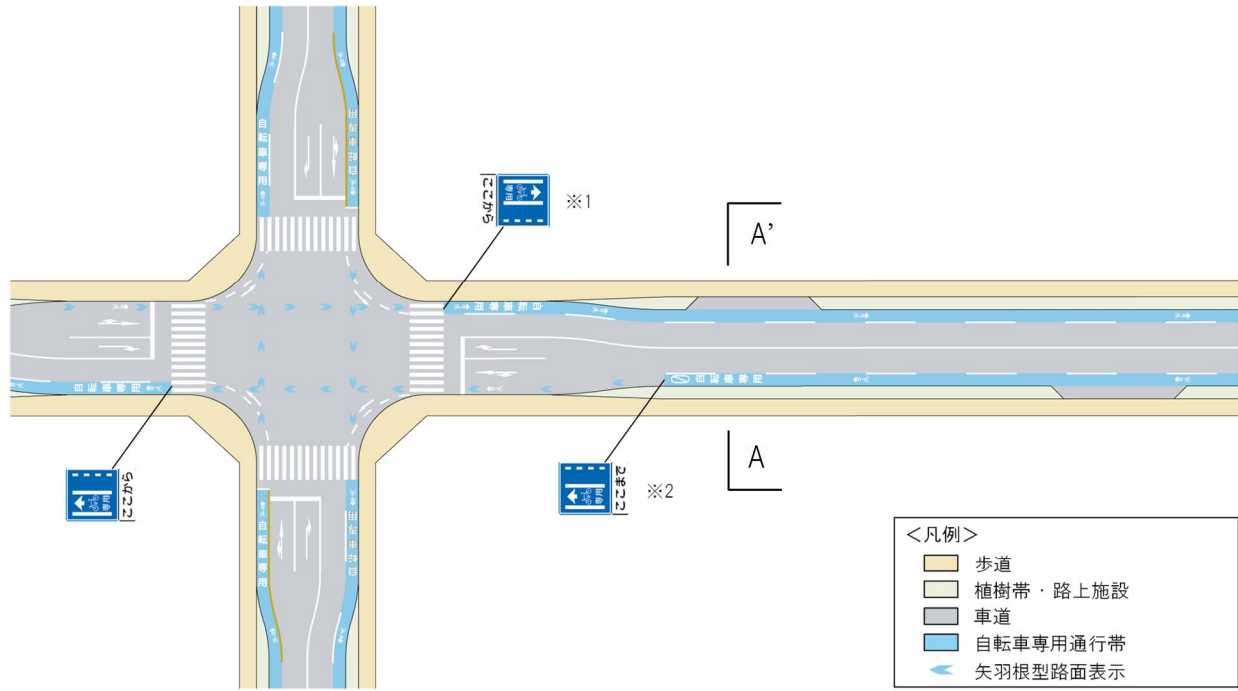
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 写真Ⅱ-5 停止線を設置した事例	 写真Ⅱ-5 停止線を設置した自転車道の事例
(6) 線形 - 自転車道の線形は自転車の走行性に影響することに加え、縁石線等の分離工作物が連続して整備されるため、周囲の景観に対し大きな影響を与える。そのため、不要な屈曲部を設けないなど、設計にあたっては留意するものとする。 - 道路附属物等を回避するためにやむを得ず自転車道に屈曲部を設ける場合は、自転車の通行の安全性を確保するため、すりつけ長を十分に確保するものとする。例えば、通行速度を15km/h程度と想定する場合には、幅員2.0mの場合はシフト比(下図の$\Delta W:L$)を1:4以上、幅員2.5mの場合はシフト比1:3以上とすることが考えられる。 - 必要に応じて、減速を促す看板又は路面表示を設置することが考えられる。  図Ⅱ-8 自転車道の屈曲部のシフト比	(6) 線形 - 自転車道の線形は自転車の走行性に影響することに加え、縁石線等の分離工作物が連続して整備されるため、周囲の景観に対し大きな影響を与える。そのため、不要な屈曲部を設けないなど設計にあたっては留意するものとする。 - 道路附属物等を回避するためにやむを得ず自転車道に屈曲部を設ける場合は、自転車の通行の安全性を確保するため、すりつけ長を十分に確保するものとする。例えば、通行速度を15km/h程度と想定する場合には、幅員2.0mの場合はシフト比(下図の$\Delta W:L$)を1:4以上、幅員2.5mの場合はシフト比1:3以上とすることが考えられる。 - 必要に応じて、減速を促す看板又は路面表示を設置することが考えられる。  図Ⅱ-11 自転車道の屈曲部のシフト比
	(7) 限られた道路幅員における自転車道の整備イメージ ここでは、「Ⅰ. 2.3 整備形態の選定 (1)技術検討項目 2)整備の可能性の検討」に示す都市部に比較的多い幅員(30m、40m)の道路について、限られた空間の中で、自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、交通量や大型車の利用状況、通行量等に応じて道路構造令の特例規定も考慮し、空間再配分により自転車道の整備の可能性を検討した整備イメージを例示する。 なお、道路に求められる機能や安全性その他道路交通の状況によって、縮小又は省略の考え方は異なることに留意するものとする。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	1) 幅員 30m の道路において空間の再配分により自転車道を確保する例 現況道路を上段に、道路空間の再配分する例を下段に示す。(図Ⅱ-12) 再配分の検討として、限られた空間において自転車道を確保するため、交通量や大型車の利用状況、通行量等を踏まえ、中央帯の縮小・省略、歩道の幅員の変更、停車帯の縮小が考えられる。 <ケース> ・主要幹線道路 ・道路幅員30m ・車道4車線 ・規制速度60km/h ・設計速度60km/h ・交通量33,000台/24h ・大型車交通量が多い ・歩行者交通量は少ない ・工業地域 ・停車需要あり 図Ⅱ-12 幅員 30m の道路において空間の再配分により自転車道を確保する例

現行	ガイドライン	改定案	ガイドライン												
		表Ⅱ-1 図Ⅱ-12 に用いる道路構造令の条文の考え方 《幅員縮小又省略に関連する道路構造令の条文》 ※3（車線の分離等）第6条第3項 車線を往復の方向別に分離するため<u>必要があるときは</u>、中央帯を設けるものとする。 ⇒中央帯の省略 ※4（車線の分離等）第6条第4項 中央帯の幅員は、（略）次の表の中央帯の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、（略）地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。 <table><tr><th colspan="2">区分</th><th colspan="2">中央帯の幅員（単位 メートル）</th></tr><tr><td>第三種</td><td>（略）</td><td>一．七五</td><td><u>二</u></td></tr><tr><td>第四種</td><td>（略）</td><td><u>二</u></td><td></td></tr></table> ⇒中央帯の縮小：1m まで縮小（第3種は表の右欄、第4種は表の左欄に該当） ※7（停車帯）第9条第2項 停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち<u>大型の自動車の交通量の占める割合が低い</u>と認められる場合においては、<u>一・五メートルまで縮小</u>することができる。 ⇒停車帯は1.5m に縮小（隣接する自転車専用通行帯に大型車は通行しない） ※8（歩道）第11条第3項 <u>歩道の幅員</u>は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては<u>二メートル以上</u>とするものとする。 （自転車歩行者道）第10条第2項 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては四メートル以上、その他の道路にあつては三メートル以上とするものとする。 ⇒歩道の幅員の変更（歩行者の交通量は少ないため、自転車歩行者道の幅員 3.0m から歩道の幅員 2.0m に変更） 青文字：自転車道を確保するための工夫		区分		中央帯の幅員（単位 メートル）		第三種	（略）	一．七五	<u>二</u>	第四種	（略）	<u>二</u>	
区分		中央帯の幅員（単位 メートル）													
第三種	（略）	一．七五	<u>二</u>												
第四種	（略）	<u>二</u>													



現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン								
	表Ⅱ-2 図Ⅱ-13 に用いる道路構造令の条文の考え方 《幅員縮小又省略に関連する道路構造令の条文》 ※2（車線）第5条第3項 （略）車線の数（略）当該道路の区分（略）に応じ、次の表に掲げる一車線当たりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によつて定めるものとする。 <table><tr><th colspan="2">区分</th><th>一車線当たりの設計基準交通量（単位 一日につき台）</th></tr><tr><td rowspan="2">第四種</td><td>第一級</td><td><u>一二、〇〇〇</u></td></tr><tr><td>第二級</td><td>一〇、〇〇〇</td></tr></table> ⇒車線数の削減（設計基準交通量に照らし、車線数を見直し） ※5（路肩）第8条第7項 <u>歩道、自転車道（略）を設ける道路</u>にあつては、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支障がない場合においては、車道に接続する<u>路肩を設けず</u>、又はその幅員を縮小することができる。 ⇒路肩の省略 ※6（停車帯）第9条第1項第四種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため<u>必要がある場合</u>においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。 ⇒駐停車スペース（停車帯）の併設 ※12（平面交差又は接続）第27条第4項 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあつては三メートル、小型道路にあつては二・五メートルを標準とするものとする。 ⇒屈曲車線の幅員の適用（交差点部の左折車線の幅員 3. 0m） 青文字：自転車道を確保するための工夫	区分		一車線当たりの設計基準交通量（単位 一日につき台）	第四種	第一級	<u>一二、〇〇〇</u>	第二級	一〇、〇〇〇
区分		一車線当たりの設計基準交通量（単位 一日につき台）							
第四種	第一級	<u>一二、〇〇〇</u>							
	第二級	一〇、〇〇〇							
	<u>(8) 整備後の歩道の扱い</u> ・<u>自転車道の整備完了後は、歩道の特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可の交通規制を解除するものとする。</u>								
	<u>(9) 暫定形態</u> ・<u>本項に定めるほか、自転車道の暫定形態としての自転車専用通行帯の整備にあたっては、「2. 1. 2 自転車専用通行帯」に基づき、設計を検討するものとする。</u> ・<u>幅員の確保が困難である以外の理由により暫定形態としての整備を行う場合には、完成形態時の自転車道の幅員を確保するものとする。</u> ・<u>自転車道の暫定形態として自転車専用通行帯を整備する区間にバス停を設ける場合は、「2. 2. 1 バス停部の設計（2）自転車道」に基づき、停車帯を設ける場合は「2. 2. 3 駐車スペース・停車帯の併設（3）自転車専用通行帯 2）自転車専用通行帯の右側（車線側）に駐車スペースを設置する場合」に基づき、それぞれ設計を検討するものとする。</u> ・<u>暫定形態で整備したのち、整備優先度に応じて、計画的に完成形態で再整備するものとする。</u>								

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
1.2.2 自転車専用通行帯 【歩道のある道路】 ○路側標識を設置する場合 ○架空標識を設置する場合  ○路面標示を設置する場合  【歩道のない道路】(路側帯のある道路) ○路面標示を設置する場合 	2.1.2 自転車専用通行帯 ○ 自転車専用通行帯とは、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。 【自転車専用通行帯がある道路の場合】   <凡例> 歩道 植樹帯・路上施設 車道 自転車専用通行帯 矢羽根型路面表示 ※1 帯状路面表示があり、かつ、規制標示「専用通行帯(109の6)」を用いる場合は、始点標識を省略することができる。 ※2 規制標示「終わり(115)」を用いる場合は、終点標識を省略することができる。

Ⅱ. 自転車通行空間の設計（2. 単路部の設計） ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(1) 幅員	(1) 幅員
・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。	・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。交差点の右折車線設置箇所 で 空間的制約がある場合などその他の特別の理由によりやむを得ない場合は1.0mまで縮小することができるが、局所的なものにとどめるとともに、 <u>自転車</u> が安全に通行できる幅員を1.0m程度確保することが望ましい。
(2) 道路標識・道路標示、路面表示等	(2) 道路標識・道路標示、路面表示等
・ <u>道路</u> 標示「車両通行帯（109）」に併せて、自転車専用通行帯を示す <u>道路</u> 標識「専用通行帯（327の4 <u>又は</u> 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。なお、 <u>道路</u> 標識「専用通行帯（327の4の2）」を設置する場合は、 <u>自動車利用者</u> からの視認性に配慮し、始点部に <u>道路</u> 標示「専用通行帯（109の6）」を併設する <u>もの</u> とする。	・ <u>規制</u> 標示「車両通行帯（109）」に併せて、自転車専用通行帯を示す <u>規制</u> 標識「専用通行帯（327の4）、 <u>又は規制標識「普通自転車専用通行帯（327の4の2）」</u> 又は <u>規制</u> 標示「専用通行帯（109の6）」を設置するものとする。なお、 <u>規制</u> 標識「 <u>普通自転車</u> 専用通行帯（327の4の2）」を設置する場合は、 <u>ドライバー</u> からの視認性に配慮し、始点部に <u>規制</u> 標示「専用通行帯（109の6）」を併設する <u>ことを原則</u> とする。
・ <u>道路</u> 標識「専用通行帯（327の4 <u>又は</u> 327の4の2）」を設置する場合には、自転車専用通行帯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それぞれ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。	・ <u>規制</u> 標識「専用通行帯（327の4）、 <u>又は規制標識「普通自転車専用通行帯（327の4の2）」</u> を設置する場合には、自転車専用通行帯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それぞれ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-B）」、終点標識には「終わり（507-B・C）」をそれぞれ附置するものとする。
・ <u>道路</u> 標識「専用通行帯（327の4）」を設置する場合は、原則としてオーバー・ハング方式によるものとするが、道路の状況等によりこれによりがたい場合は、オーバー・ヘッド方式又はその他の方式（歩道橋、跨道橋等に共架）により当該専用通行帯の上部に設置するものとする。	・ <u>規制</u> 標識「専用通行帯（327の4）」を設置する場合は、原則としてオーバー・ハング方式によるものとするが、道路の状況等によりこれによりがたい場合は、オーバー・ヘッド方式又はその他の方式（歩道橋、跨道橋等に共架）により当該専用通行帯の上部に設置するものとする。
・自転車専用通行帯への自動車等の進入を抑制するため、道路標示「車両通行帯（109）」に、自転車の通行に危険がない程度の凹凸をつけることも考えられる。	・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、自転車の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Ⅱ-1 参照）
・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、自転車の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Ⅱ-1 参照）	・带状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択できるものとする。（図Ⅱ-4 参照）
・带状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択できるものとする。（図Ⅱ-4 参照）	・ <u>自転車専用通行帯の設置と併せて、駐停車禁止の規制の実施を検討するものとする。</u>

現行 ガイドライン

改定案 ガイドライン



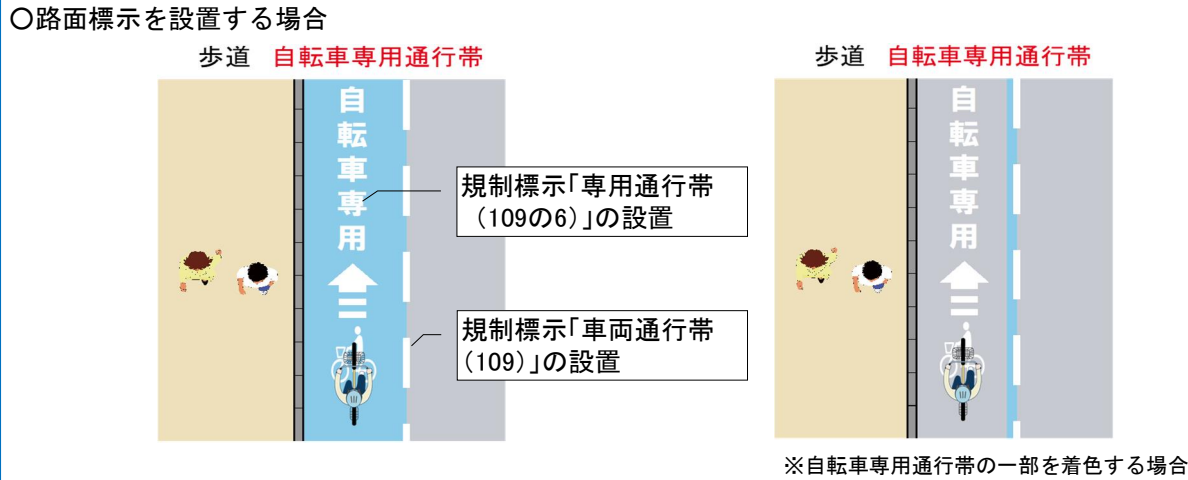
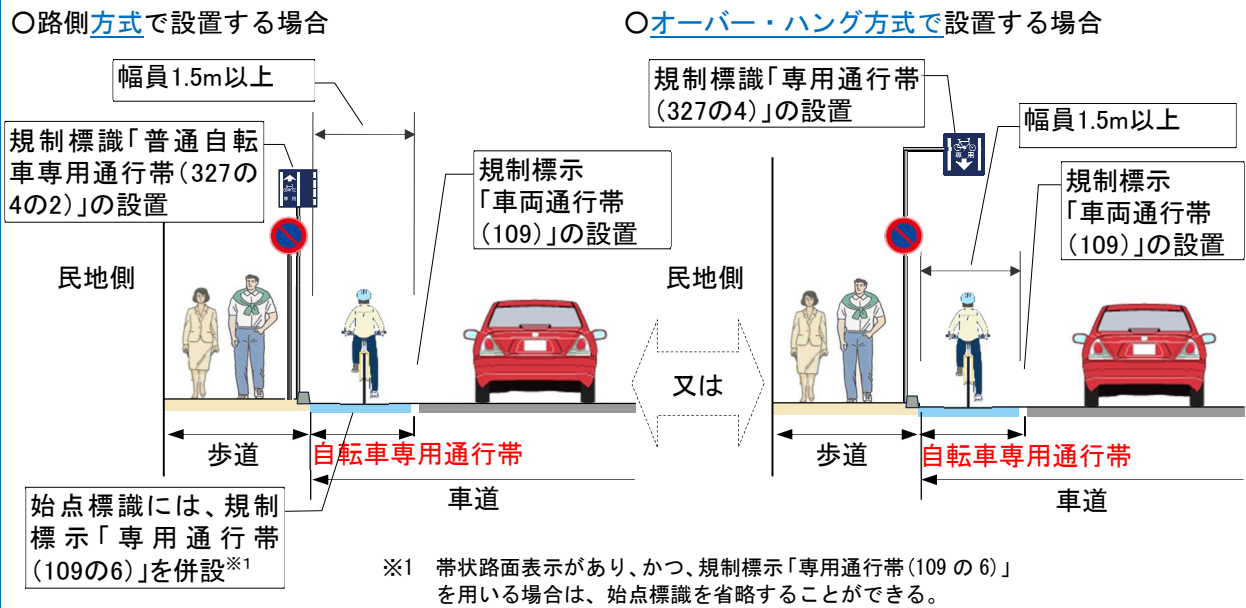
写真Ⅱ-6 道路標識「専用通行帯(327の4)」と道路標示「専用通行帯(109の6)」を設置した事例



写真Ⅱ-7 道路標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」と道路標示「専用通行帯(109の6)」を設置した事例



写真Ⅱ-8 道路標示「車両通行帯」を凹凸のついた仕様とした事例



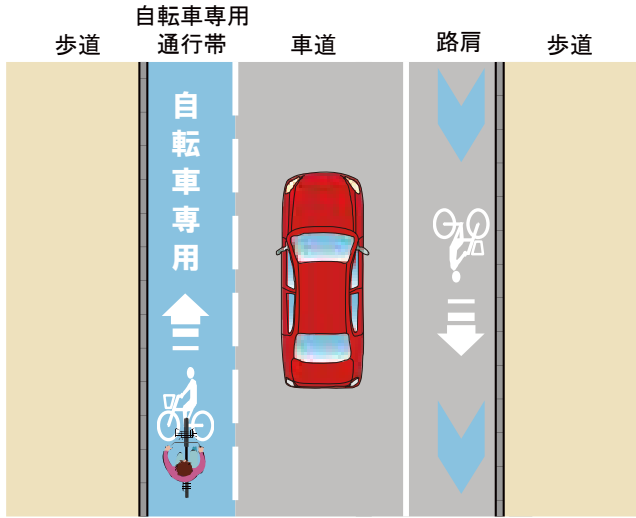
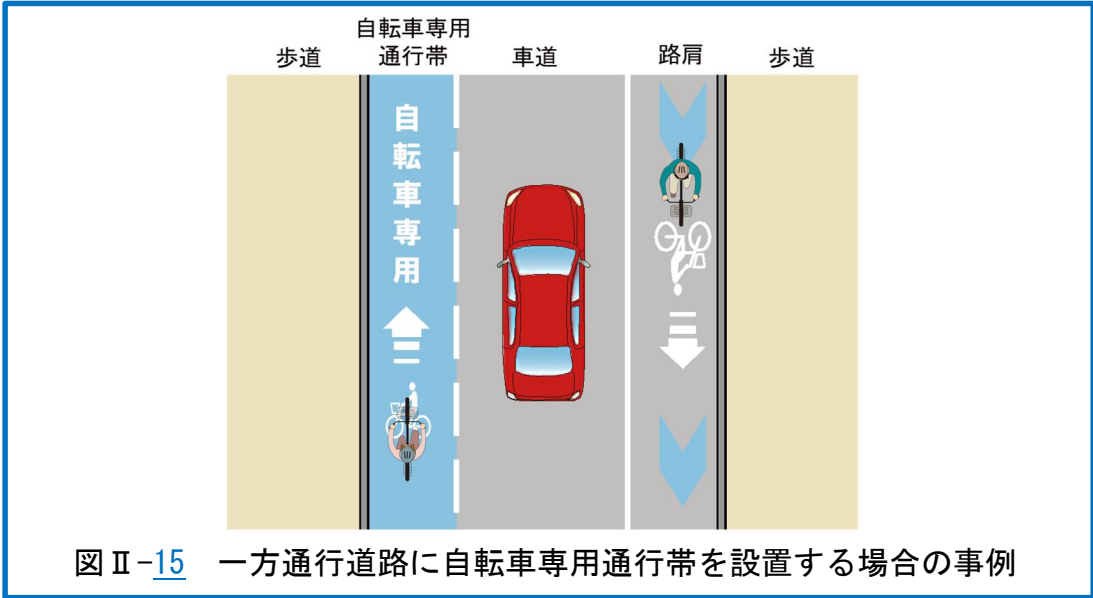
図Ⅱ-14 自転車専用通行帯の適用イメージ

・自転車専用通行帯への自動車等の進入を抑制するため、道路標示「車両通行帯(109)」に、自転車の通行に危険がない程度の凹凸をつけることも考えられる。

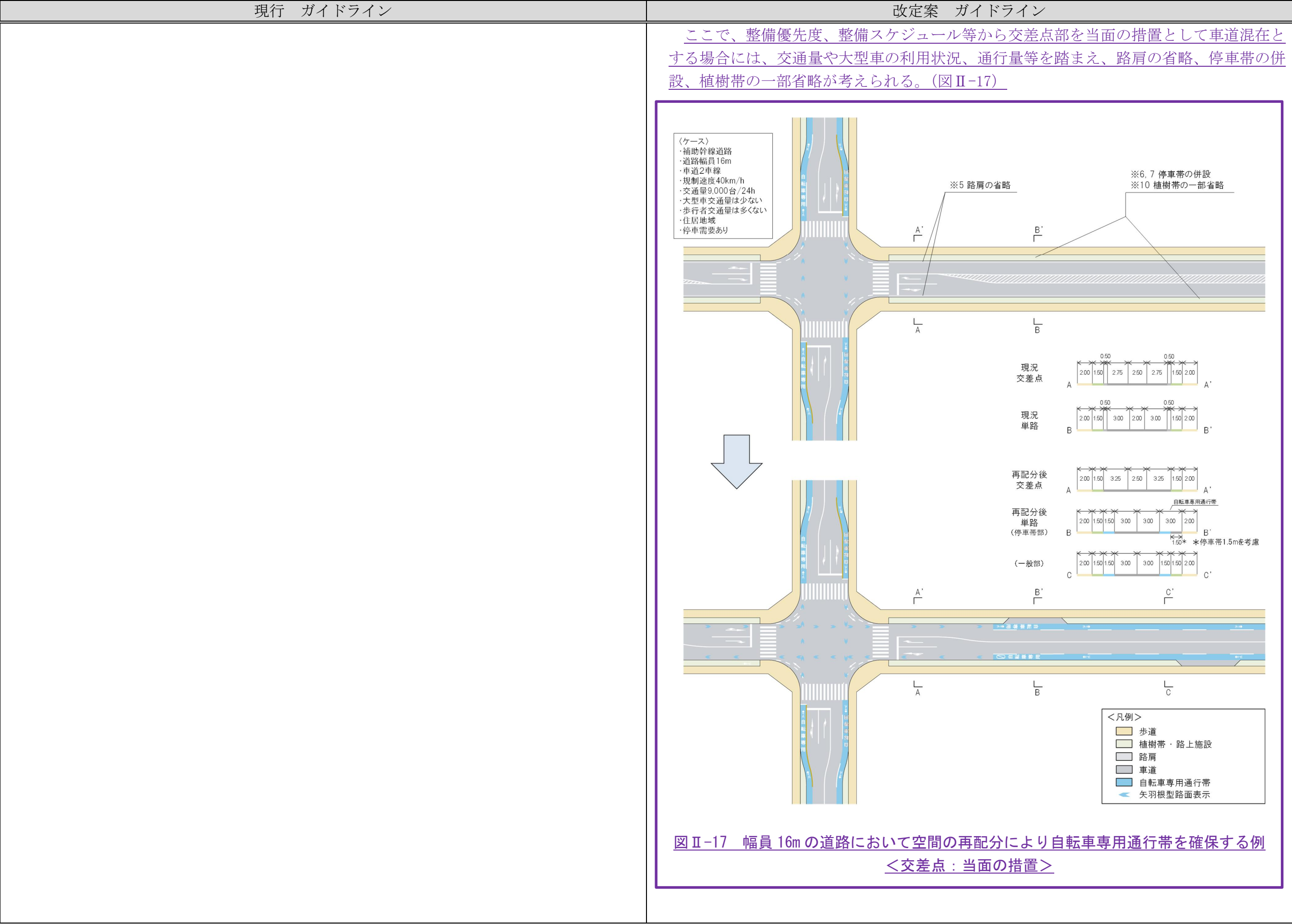


写真Ⅱ-6 道路標示「車両通行帯」を凹凸のある仕様とした事例

Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(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「自転車除く」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Ⅱ-9 一方通行道路に自転車専用通行帯を設置する場合の事例	(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「自転車除く」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Ⅱ-15 一方通行道路に自転車専用通行帯を設置する場合の事例
	(4) 整備後の歩道の扱い ・自転車専用通行帯の整備完了後は、歩道の特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可の交通規制を解除するものとする。
	(5) 限られた道路幅員における自転車専用通行帯の整備イメージ ここでは、「Ⅰ. 2.3 整備形態の選定 (1)技術検討項目 2)整備の可能性の検討」に示す都市部に比較的多い幅員(16m、22m、25m)の道路について、限られた空間の中で、自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、交通量や大型車の利用状況、通行量等に応じて道路構造令の特例規定も考慮し、空間再配分により自転車専用通行帯の整備の可能性を検討した整備イメージを例示する。 なお、道路に求められる機能や安全性その他道路交通の状況によって、縮小又は省略の考え方は異なることに留意するものとする。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	1) 幅員 16m の道路において空間の再配分により自転車専用通行帯を確保する例 現況道路を上段に、道路空間の再配分例を下段に例示する。(図Ⅱ-16) 再配分の検討として、限られた空間において自転車専用通行帯を確保するため、交通量や大型車の利用状況、通行量等を踏まえ、路肩の省略、停車帯の併設、植樹帯の一部省略が考えられる。 〈ケース〉 ・補助幹線道路 ・道路幅員16m ・車道2車線 ・規制速度40km/h ・交通量9,000台/24h ・大型車交通量は少ない ・歩行者交通量は多くない ・住居地域 ・停車需要あり ※9 歩道に加える幅員(路上施設用)0.5mの確保 ※10 植樹帯の一部省略 ※5 路肩の省略 ※6, 7 停車帯の併設 ※10 植樹帯の一部省略 現況 交差点 現況 単路 再配分後 交差点 再配分後 単路 (停車帯部) (一般部) 自転車専用通行帯 1.50m* *停車帯1.5mを考慮 〈凡例〉 - 歩道 - 植樹帯・路上施設 - 路肩 - 車道 - 自転車専用通行帯 - 矢羽根型路面表示 図Ⅱ-16 幅員 16m の道路において空間の再配分により自転車専用通行帯を確保する例



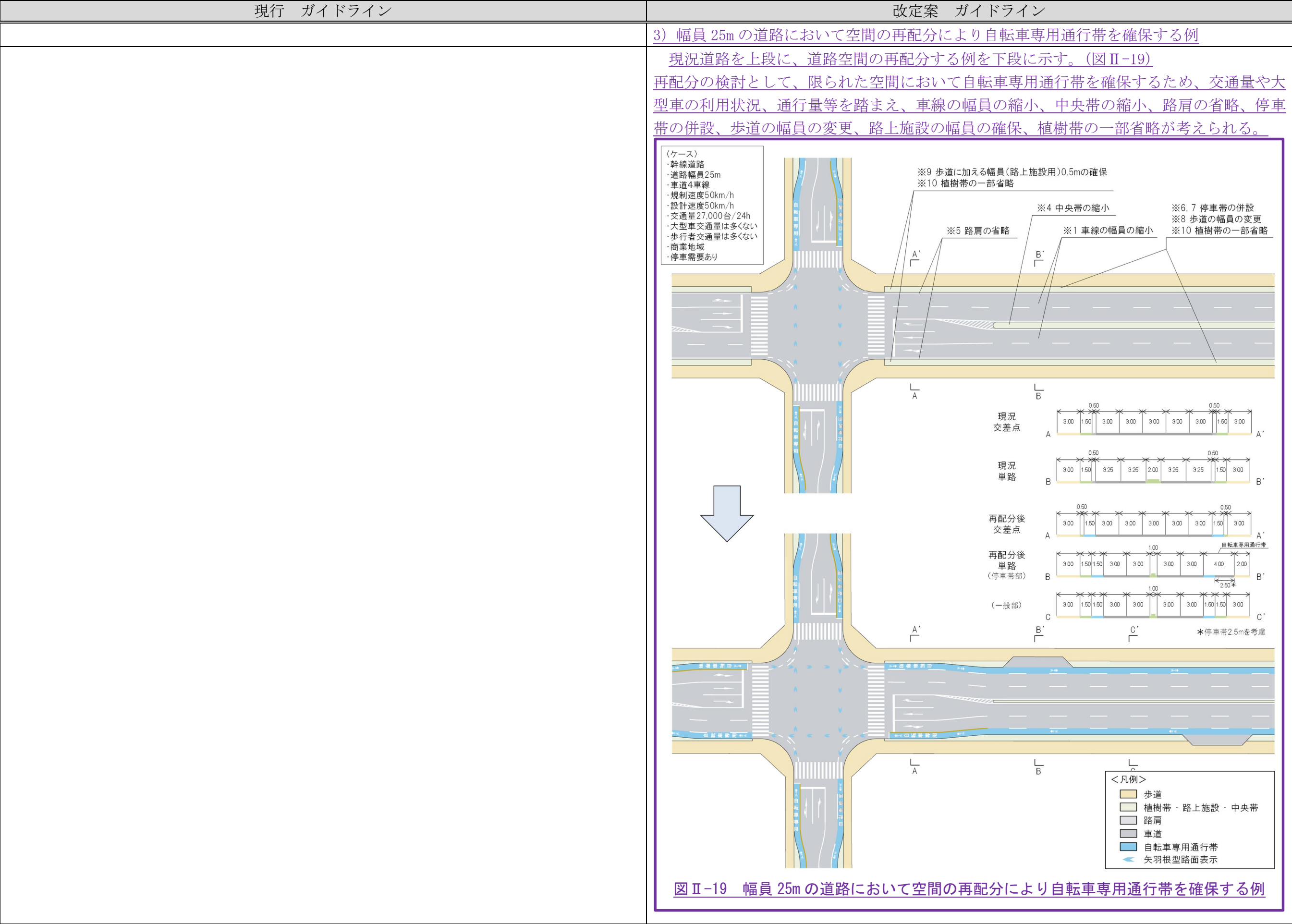
図Ⅱ-17 幅員 16m の道路において空間の再配分により自転車専用通行帯を確保する例
＜交差点：当面の措置＞

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
	表Ⅱ-3 図Ⅱ-16, 17 に用いる道路構造令の条文の考え方 《幅員縮小又省略に関連する道路構造令の条文》 ※5（路肩）第8条第7項 歩道、自転車道（略）を設ける道路にあつては、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支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。 ⇒路肩の省略 ※6（停車帯）第9条第1項 第四種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。 ⇒停車帯の併設、省略 ※7（停車帯）第9条第2項 停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、一・五メートルまで縮小することができる。 ⇒停車帯は1.5mに縮小（隣接する自転車専用通行帯に大型車は通行しない） ※9（歩道）第11条第4項 （略）路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に（略）その他の場合にあっては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。 ⇒歩道に加える幅員0.5mの確保（標識柱、柵等を設けるのに最低限必要な0.5m） ※10（植樹帯）第11条の4第1項 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるもの（略）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。 ⇒植樹帯の一部省略 青文字：自転車専用通行帯を確保するための工夫

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	2) 幅員 22m の道路において空間の再配分により自転車専用通行帯を確保する例 現況道路を上段に、道路空間の再配分例を下段に例示する。(図Ⅱ-18) 再配分の検討として、限られた空間において自転車専用通行帯を確保するため、交通量や大型車の利用状況、通行量等を踏まえ、車線の幅員の縮小、路肩の省略、停車帯の併設、路上施設の幅員の確保、植樹帯の一部省略が考えられる。 〈ケース〉 ・幹線道路 ・道路幅員22m ・車道4車線 ・規制速度40km/h ・設計速度50km/h ・交通量16,000台/24h ・大型車交通量は少ない ・歩行者交通量は多くない ・準工業地域 ・停車需要あり ※9 歩道に加える幅員(路上施設用)0.5mの確保 ※10 植樹帯の一部省略 ※5 路肩の省略 ※1 車線の幅員の縮小 ※6, 7 停車帯の併設 ※10 植樹帯の一部省略 現況 交差点 現況 単路 再配分後 交差点 再配分後 単路 (停車帯部) (一般部) 自転車専用通行帯 1.50* *停車帯1.5mを考慮 <凡例> - 歩道 - 植樹帯・路上施設 - 路肩 - 車道 - 自転車専用通行帯 - 矢羽根型路面表示

図Ⅱ-18 幅員 22m の道路において空間の再配分により自転車専用通行帯を確保する例

現行	ガイドライン	改定案	ガイドライン											
		表Ⅱ-4 図Ⅱ-18 に用いる道路構造令の条文の考え方 《幅員縮小又省略に関連する道路構造令の条文》 ※1（道路の区分）第3条第2項 （略）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、（略）該当する級の 一級下の級に区分することができる。 （車線等）第5条第4項 車線（略）の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。 <table><tr><th colspan="3">区分</th><th>車線の幅員（単位メートル）</th></tr><tr><td rowspan="2">第四種</td><td>第一級</td><td>普通道路</td><td>三．二五</td></tr><tr><td>第二級及び第三級</td><td>普通道路</td><td>三</td></tr></table> ⇒車線の幅員の縮小：3m まで縮小（1 級下に区分し、第4 種第2 級の車線の幅員を適用） ※5（路肩）第8条第7項 歩道、自転車道（略）を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つた めに支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができ る。 ⇒路肩の省略 ※6（停車帯）第9条第1項 第四種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必 要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。 ⇒停車帯の併設、省略 ※7（停車帯）第9条第2項 停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の 交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、一・五メートルまで縮小することができる。 ⇒停車帯は1.5m に縮小（隣接する自転車専用通行帯に大型車は通行しない） ※9（歩道）第11条第4項 （略）路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に（略）その他の場合に あつては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。 ⇒歩道に加える幅員0.5m の確保（標識柱、柵等を設けるのに最低限必要な0.5m） ※10（植樹帯）第11条の4第1項 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるもの（略）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。 ⇒植樹帯の一部省略 青文字：自転車専用通行帯を確保するための工夫		区分			車線の幅員（単位メートル）	第四種	第一級	普通道路	三．二五	第二級及び第三級	普通道路	三
区分			車線の幅員（単位メートル）											
第四種	第一級	普通道路	三．二五											
	第二級及び第三級	普通道路	三											



現行 ガイドライン

改定案 ガイドライン

表Ⅱ-5 図Ⅱ-19 に用いる道路構造令の条文の考え方

《幅員縮小又省略に関連する道路構造令の条文》
※1（道路の区分）第3条第2項
（略）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、（略）該当する級の
一級下の級に区分することができる。
（車線等）第5条第4項
車線（略）の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。

区分		車線の幅員（単位 メートル）	
第四種	第一級	普通道路	三．二五
	第二級及び第三級	普通道路	三

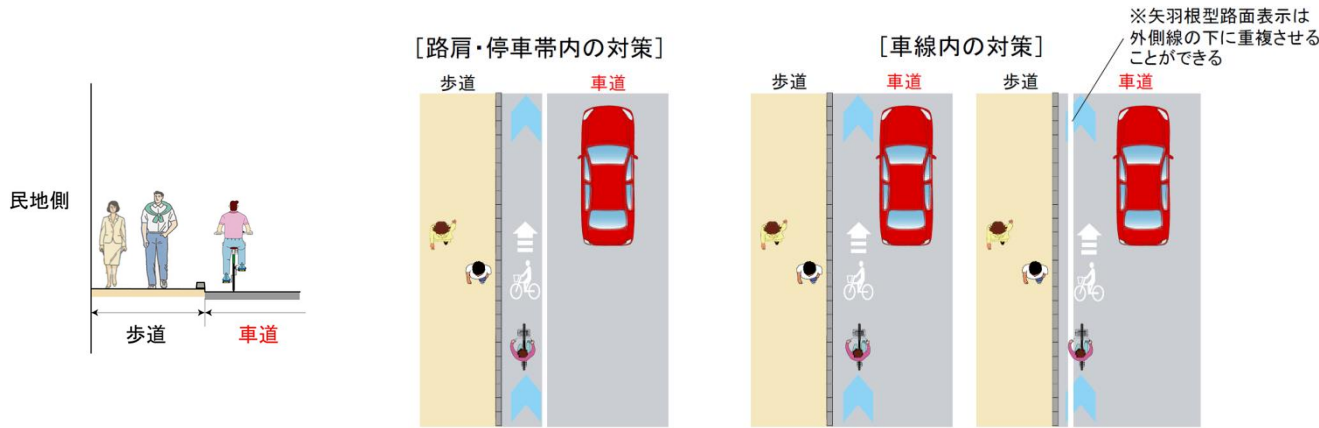
⇒車線の幅員の縮小：3m まで縮小（1 級下に区分し、第4 種第2 級の車線の幅員を適用）
※4（車線の分離等）第6条第4項
中央帯の幅員は、（略）次の表の中央帯の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、
（略）地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄
の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分		中央帯の幅員（単位 メートル）	
第三種	（略）	一．七五	一
第四種	（略）	一	

⇒中央帯の縮小：1m まで縮小（第3 種は表の右欄、第4 種は表の左欄に該当）
※5（路肩）第8条第7項
歩道、自転車道（略）を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つた
めに支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができ
る。
⇒路肩の省略
※6（停車帯）第9条第1項
第四種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必
要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。
⇒停車帯の併設、省略
※7（停車帯）第9条第2項
停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。
※8（歩道）第11条第3項
歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては
二メートル以上とするものとする。
（自転車歩行者道）第10条第2項
自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては四メートル以上、その他の道路にあ
つては三メートル以上とするものとする。
⇒歩道の幅員の変更（歩行者の交通量は多くないため、自転車歩行者道の幅員 3.0m から歩道の幅員 2.0m
に変更）
※9（歩道）第11条第4項
（略）路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に（略）その他の場合に
あつては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。
⇒歩道に加える幅員 0.5m の確保（標識柱、柵等を設けるのに最低限必要な 0.5m）
※10（植樹帯）第11条の4第1項
第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるもの（略）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。
⇒植樹帯の一部省略

青文字：自転車専用通行帯を確保するための工夫

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	(6) 暫定形態 ・暫定形態として車道混在による整備を行う場合の設計方法については、「2.1.3 車道混在」に基づき検討するものとする。 ・幅員の確保が困難である以外の理由により暫定形態としての整備を行う場合には、完成形態時の自転車専用通行帯の幅員を確保するものとする。なお、幅員は確保できるものの、暫定形態として車道混在による整備とすることができるのは、自転車ネットワーク形成が初期段階のため、もしくは交通環境その他の要因のため、自転車専用通行帯の規制を行うことが困難である場合に限るものとする。 ・暫定形態で整備したのち、整備優先度に応じて、計画的に完成形態で再整備するものとする。 【自転車専用通行帯に転用可能な幅員は確保できるが、交通規制が困難な場合】 図Ⅱ-20 自転車専用通行帯の暫定形態として車道混在とする場合の例

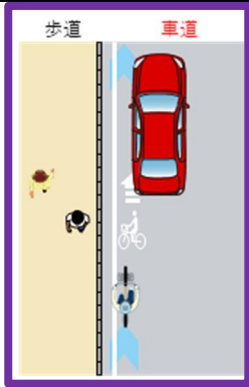
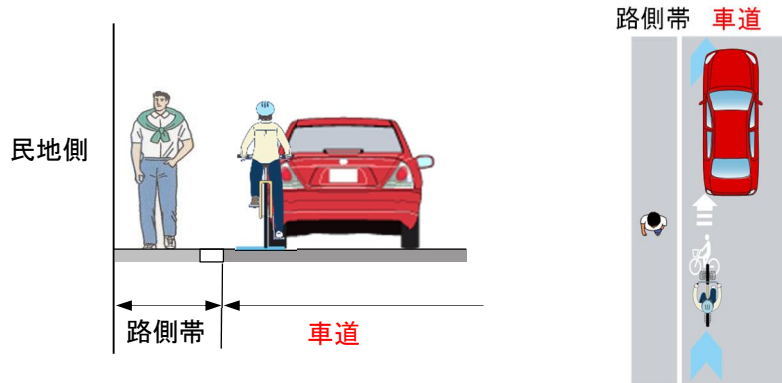
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
1.2.3 車道混在 【歩道のある道路】  【歩道のない道路】（路側帯のある道路） 	2.1.3 車道混在 ○ 車道混在とは、自転車と自動車が生徒道内で混在通行する道路をいう。 【車道混在の道路の場合】 

※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、带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、矢羽根型路面表示を設置することとする。

Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

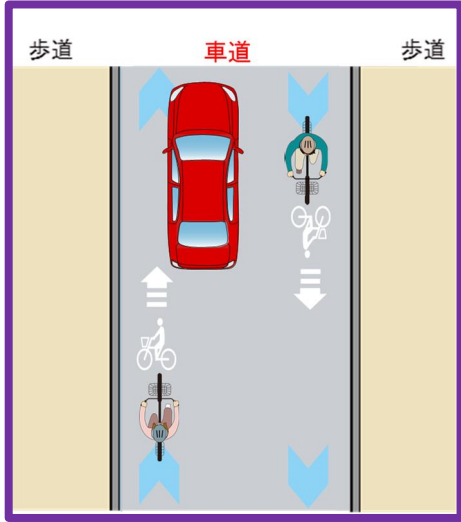
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
—(1) 幅員 ・完成形態として車道混在を採用する場合は、1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。 ・なお、矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保することが望ましい。	
(2) 道路標識・道路標示、路面表示等	(1) 道路標識・道路標示、路面表示等
1) 歩道のある道路における対策	1) 歩道のある道路における対策
	【歩道のある道路】  図Ⅱ-21 車道混在の適用イメージ（歩道のある道路）
・歩道のある道路においては、<u>必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置することを検討する</u>ものとする。（写真Ⅱ-9 参照）	・歩道のある道路においては、<u>自転車と自動車が同一の通行空間を共用する車道混在区間であり、自転車の通行位置を自転車利用者とドライバー双方に示す必要があるため、車道左側部の車線内に矢羽根型路面表示等</u>を設置するものとする。（写真Ⅱ-7 参照）
・<u>路肩や停車帯内や車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置する場合は、自転車の通行幅を勘案し、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設置するものとする。その際、舗装部分の幅員は側溝の部分を除いて確保することが望ましい。なお、区画線「車道外側線（103）」を撤去し、車道左側部の車線内にピクトグラムを設置することが考えられるが、矢羽根型路面表示は、車道外側線の下に重複させて設置できるものとする。</u>	・<u>矢羽根型路面表示の設置位置は、自転車の通行幅を勘案し、矢羽根型路面表示の右端が車道端（路肩の一部または全部が通行の用に適さない状態である場合は、その部分を除いた車道端）から1.0m以上の位置となるように設置するものとする。その際、区画線「車道外側線（103）」と矢羽根型路面表示の設置位置が重なる場合は、区画線を優先し、矢羽根型路面表示は車道外側線の下に重複させて設置するものとする。（図Ⅱ-22 参照）</u>
・バス専用通行帯を活用し、バス専用通行帯の左側に自転車の通行位置を明示する<u>ピクトグラム</u>を設置することも考えられる。（写真Ⅱ-10 参照）	・バス専用通行帯を活用し、バス専用通行帯の左側に自転車の通行位置を明示する<u>矢羽根型路面表示等</u>を設置することも考えられる。（写真Ⅱ-8 参照）
	<u>・自転車利用者とドライバー双方が、当該区間が車道混在であることを早期に認知できるよう、交差点流出部にピクトグラムを設置し、注意喚起することが望ましい。</u>

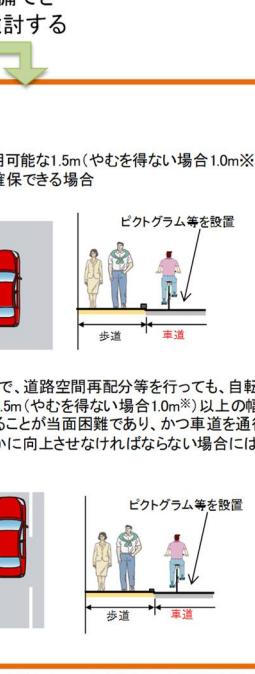
Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 写真Ⅱ-9 <u>ピクトグラムを設置した事例</u>  写真Ⅱ-10 バス専用通行帯を活用し路面表示を設置した事例	 図Ⅱ-22 <u>車道外側線と重なる場合の矢羽根型路面表示の設置</u>  写真Ⅱ-7 <u>矢羽根型路面表示等</u>を設置した事例  写真Ⅱ-8 バス専用通行帯を活用し路面表示を設置した事例
2) 歩道のない道路における対策	2) 歩道のない道路における対策
	【歩道のない道路】（路側帯のある道路）  図Ⅱ-23 <u>車道混在の適用イメージ（歩道のない道路）</u>
- 歩道のない道路では、<u>自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起する</u>ために、車線内に矢羽根型路面表示<u>の設置やピクトグラム</u>を設置するものとする。 - 矢羽根型路面表示により示される<u>自転車通行空間</u>は、自転車の通行幅を勘案し、<u>原則として</u>、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m<u>以上</u>離れた位置となるように設置する<u>ことが望ましい</u>。（図Ⅱ-5 参照）	- 歩道のない道路では、<u>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双方に示す</u>ために、車線内に矢羽根型路面表示<u>等</u>を設置するものとする。 - 矢羽根型路面表示の<u>設置位置</u>は、自転車の通行幅を勘案し、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 離れた位置となるように設置する<u>ものとする</u>。（図Ⅱ-5 参照）
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。	
<u>生活道路（道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路）などでは必要に応じて図Ⅱ-5 のような矢羽根形状（幅 0.75m、長さ 0.60m、角度 1：0.8）を採用できる。</u>	
路側帯は、自転車の通行が可能であるものの、主として歩行者の通行空間であるため、<u>車線内</u>に自転車の通行位置を示す矢羽根型路面表示やピクトグラムを設置した上で、路側帯内に歩行空間であることを示すピクトグラム等を設置することが考えられる。	路側帯は、自転車の通行が可能であるものの、主として歩行者の通行空間であるため、<u>車道内</u>に自転車の通行位置を示す矢羽根型路面表示やピクトグラムを設置した上で、路側帯内に歩行空間であることを示すピクトグラム等を設置することが考えられる。

Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 写真Ⅱ-11 自転車、歩行者双方の通行空間を路面表示により明確化した事例	 写真Ⅱ-9 自転車、歩行者双方の通行空間をピクトグラムにより明確化した事例
3) その他の安全対策 - 自動車と自転車を混在させる道路では、必要に応じて、自動車の速度を抑制するため、ハンプ、狭さく、シケ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。 - ハンプを設置する場合は、車道全幅員に設置するか、自転車の通行に配慮して、ハンプを設置しない部分を1.0m以上確保することが望ましい。 - ハンプを設置しない部分が生じる場合は、ハンプの両端にゴム製ポール等を設置し、段差があることを明確化することが望ましい。 - 狭さくやシケイン等ハンプ以外の物理的デバイスを設置する場合においても、自転車や歩行者、車いすの通行に配慮した通行空間を確保することが望ましい。  写真Ⅱ-12 車道部分にハンプを設置しハンプの両側にゴム製ポールを設置した事例	3) その他の安全対策 主として地域住民の日常生活に利用される幅員の狭い道路等では、歩行者及び自転車の安全な通行を確保するため必要に応じて、自動車の速度を十分に減速させるとともに、自動車の通行を安全性の高い幹線道路等へ誘導するよう、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準（平成28年3月31日都市局長・道路局長通達）」を参考とし、物理的デバイスの設置を検討するものとする。  写真Ⅱ-10 車道部分にハンプを設置した事例
 (狭さく)  (シケイン) 写真Ⅱ-13 自動車の速度を抑制するため、狭さくやシケインを設置した事例	 (狭さく)  (シケイン) 写真Ⅱ-11 自動車の速度を抑制するため、狭さくやシケインを設置した事例

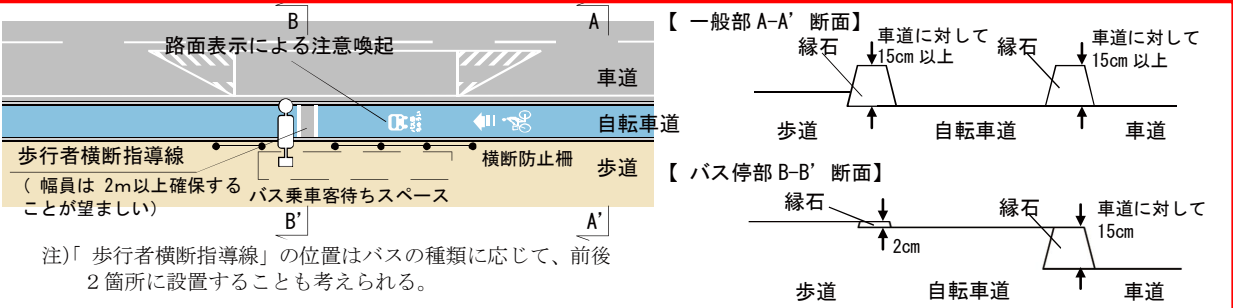
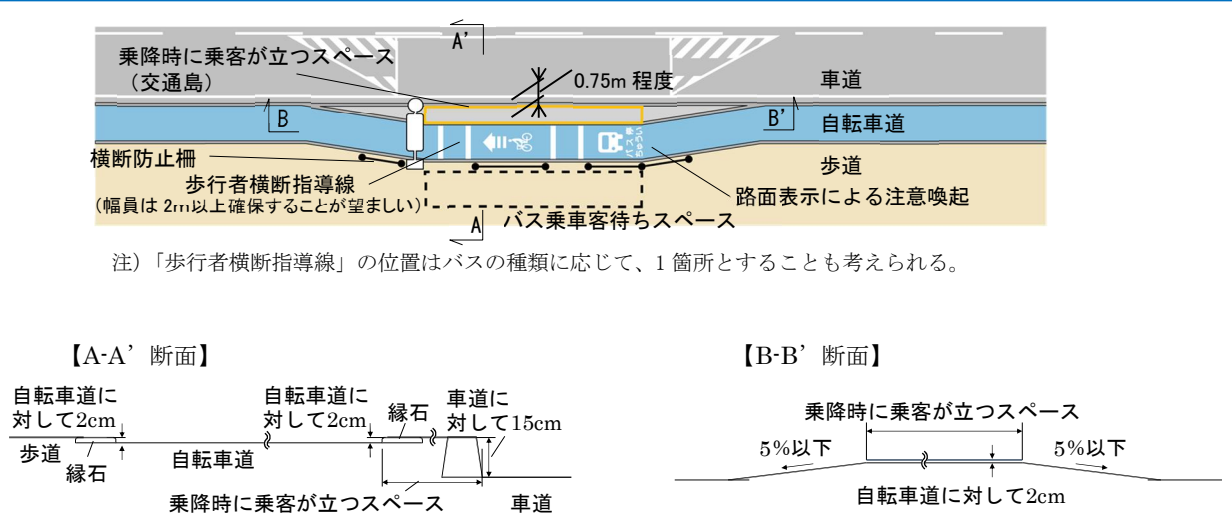
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	(3) 一方通行道路における車道混在の方法 ・補助標識「自転車除く」が設置してある一方通行道路では、自動車の一方通行とは逆方向の車道上にも、矢羽根型路面表示等を設置するものとする。幅員に余裕がある場合は、自動車の一方通行とは逆方向の車道上を優先して、自転車専用通行帯に準じた自転車通行空間の幅員の確保及び路面表示を設置することが望ましい。  図Ⅱ-24 一方通行道路における車道混在の例
1. 2. 4 暫定形態	
完成形態の整備が当面困難であり、かつ現に車道を通行している、もしくは今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上さ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（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）とすることにより、早期に自転車通行空間の安全性の向上を図るものとする。（図Ⅱ-10・11 参照）	
暫定形態として車道混在を整備する場合は、原則として、完成形態としての自転車専用通行帯の幅員を確保すること。但し、道路空間再配分等を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な幅員を確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。なお、幅員は確保できるものの、暫定形態として車道混在による整備とするのは、自転車ネットワーク形成が初期段階のため、若しくは交通環境その他の要因のため、自転車専用通行帯の規制を行うことが困難である場合に限るものとする。	
また、暫定形態として車道混在を採用する場合には、自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）においても整備区間の一部で最小1.0m以上を確保するものとする。 但し、自転車ネットワーク形成の初期段階や区間概成段階において、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m（やむを得ない場合1.0m）以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合にはこの限りではない。	
整備にあたっては、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するため、車道左側部の	

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
車線内に帯状又は矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置を検討するものとし、その設計にあたっては、適用する暫定形態に応じて「1.2.2 自転車専用通行帯」又は「1.2.3 車道混在」に基づき検討するものとする。 暫定形態での自転車通行空間整備後、道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合は、暫定形態から完成形態への転用を行うものとする。	
自転車道が整備できない場合、暫定形態を検討する ■完成形態 【自転車道】  ■暫定形態 【自転車専用通行帯】 ・自転車通行空間の幅員が1.5m（やむを得ない場合1.0m※）以上確保できる場合  【車道混在】 ・自転車専用通行帯に転用可能な1.5m（やむを得ない場合1.0m※）以上の幅員を外側線の外側に確保できる場合  ※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。 図Ⅱ-10 自転車道の場合の暫定形態選定の考え方	
自転車専用通行帯が整備できない場合、暫定形態を検討する ■完成形態 【自転車専用通行帯】  ■暫定形態 【車道混在】 ・自転車専用通行帯に転用可能な1.5m（やむを得ない場合1.0m※）以上の幅員を外側線の外側に確保できる場合  【車道混在】 ・上記が採用できない場合で、道路空間再配分等を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な1.5m（やむを得ない場合1.0m※）以上の幅員を外側線の外側に確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。  ※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。 図Ⅱ-11 完成形態が自転専用通行帯の場合の暫定形態選定の考え方	

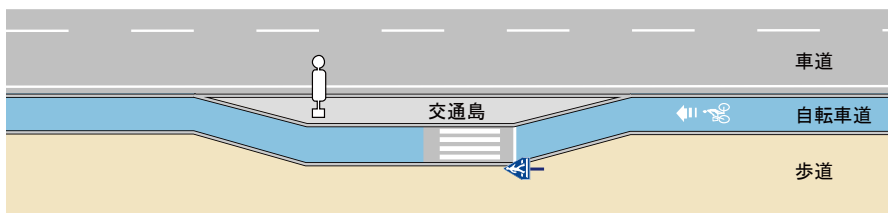
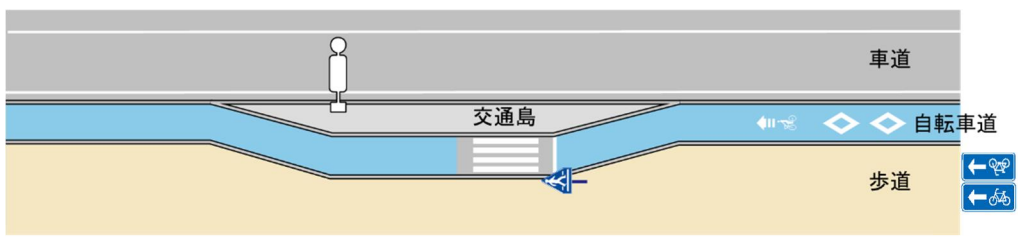
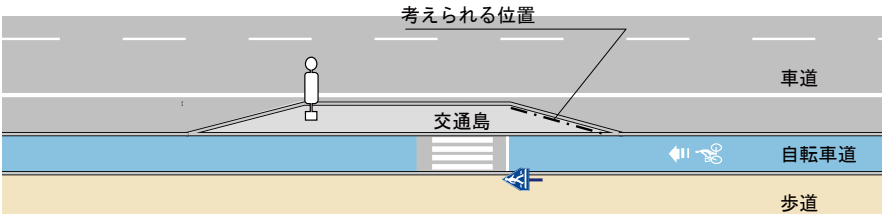
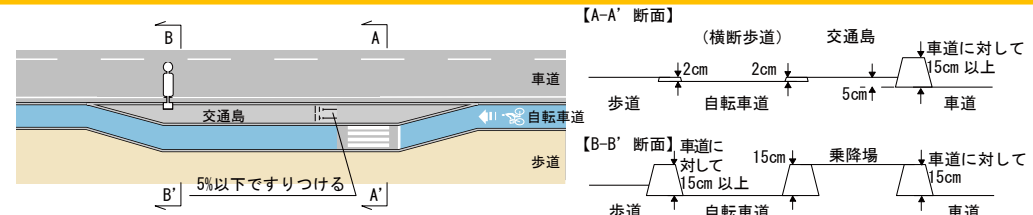
II. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
1.3 特殊部における自転車通行空間の設計の配慮事項	2.2 特殊部における自転車通行空間の設計の配慮事項
1.3.1 バス停部の設計	2.2.1 バス停部の設計
(1) 基本的な考え方	(1) 基本的な考え方
- バス停部の設計では、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する。 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する。 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する。 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する。	- バス停部の設計では、自転車とバス乗降客との交錯及び自転車が停車中のバスを追い越す際の事故防止が図られるよう留意するものとする。 - ピーク時において、概ね常時バス停が利用されるほどバス交通が多い区間は、代替路を検討するものとする。
(2) 自転車道	(2) 自転車道
1) 共通事項	
高齢者や車いす使用者の円滑な乗降を考慮する必要がある箇所においては、バス停留所を設ける自転車道又はバス乗降場の車道に対する高さは15cmを標準とするものとする。 バス乗降客が横断する自転車道の部分と歩道とを区画する緑石は、視覚障がい者の安全な通行を考慮し、高さ2cmを標準とするものとする。また、当該横断部分を除く区間における自転車道と歩道との分離工作物は一般部と同様、車道から高さ15cmの緑石を設置するものとする。 横断部分においては、自転車の停止を促すため、自転車道の高さを調整することが考えられる。高さの調整にあたっては、自転車道はバス停留所設置位置までの区間を縦断勾配5～8%ですりつけるものとする。 自転車通行空間に屈曲部を設ける場合は、「1.2.1 自転車道 (6) 線形」を参考にするものとする。 図II-12 バス停部における高低差すりつけ方法の例 ※一方通行の自転車道とする場合には、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。 バリアフリー法に基づく重点整備地区等においては、バスを利用するために自転車道を横断する視覚障がい者等を安全に誘導するため、横断歩道上に視覚障がい者に横断方向の手がかりとするためのエスコートゾーンの設置を検討するものとする。	

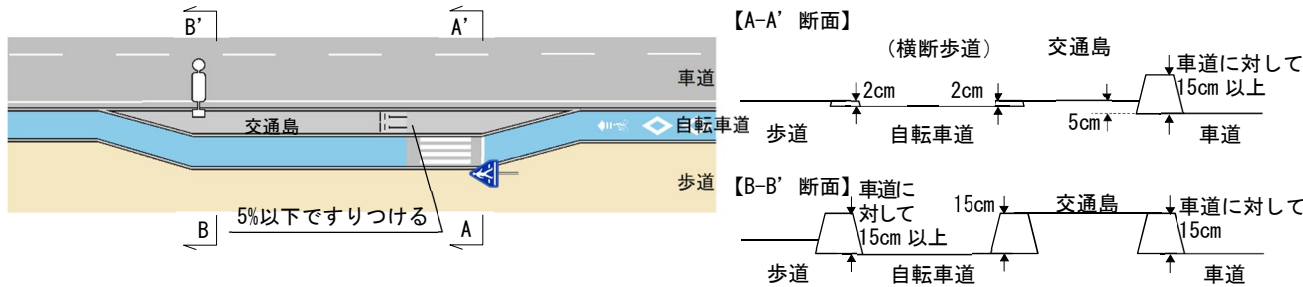
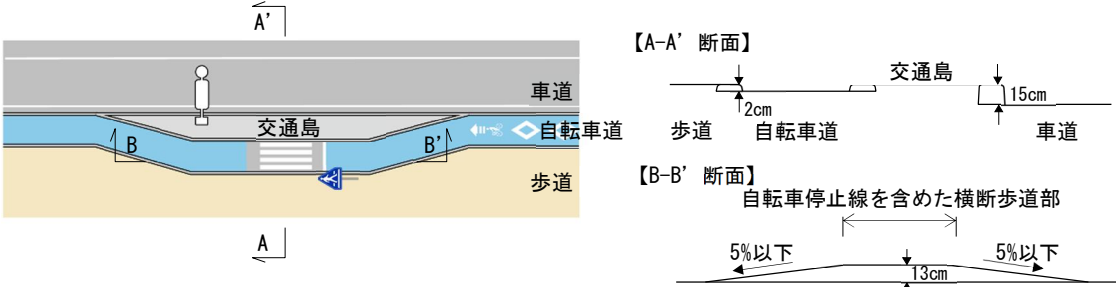
II. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 写真Ⅱ-14 横断歩道におけるエスコートゾーンの設置例	
2) バス交通が多くない路線 - バス交通が多くない路線では、<u>自転車とバス乗降客の交錯を防止するため、区画線「歩行者横断指導線（104）」や看板又は路面表示等により自転車にバス乗降客の横断について注意喚起を行った上で、前後の区間と同様に自転車道を直線的に連続させるものとする。</u> この場合は、バスを決まった位置に正着させるよう、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。 <u>バス停留所を設置する区間の自転車道と歩道との間には、バス利用者が安易に自転車道に進入しないよう、横断防止柵を設置して横断位置を集約することが望ましい。</u> - バス利用者に対して、歩道上でバスを待ち、バス接近時に自転車に注意して横断するよう注意喚起する看板を設置することが考えられる。  図Ⅱ-13 自転車道にバス停留所を設置する例 (バス交通が多くない路線) ※一方通行の自転車道とする場合には、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。	1) バス交通が多くない路線 - バス交通が多くない路線では、<u>歩道上でバスを待ち、乗車時に自転車道を横断する方法を基本とする。歩道上での待機を誘導するため、バス停の標識は歩道上に設置するものとする。</u> <u>バス乗降客の安全を図るため、図Ⅱ-25 のように乗降時に乗客が立つスペースとなる交通島を設けることが望ましい。屈曲部を設ける場合は、「2.1.1 自転車道（6）線形」を参考にするものとする。</u> <u>自転車道を横断するバス乗降客と自転車の交錯を防止するため、区画線「歩行者横断指導線（104）」により、横断位置を安定させるとともに、自転車に対して、看板・路面表示等により横断について注意喚起を行うものとする。</u> - バス乗降客が安易に自転車道に進入しないよう、<u>自転車道と歩道との間に横断防止柵を設置する方法が考えられる。</u> - バス乗降客に対して、歩道上でバスを待ち、バス接近時に自転車に注意して横断するよう注意喚起する看板を設置することが考えられる。  図Ⅱ-25 自転車道にバス停留所を設置する例 (バス交通が多くない路線)

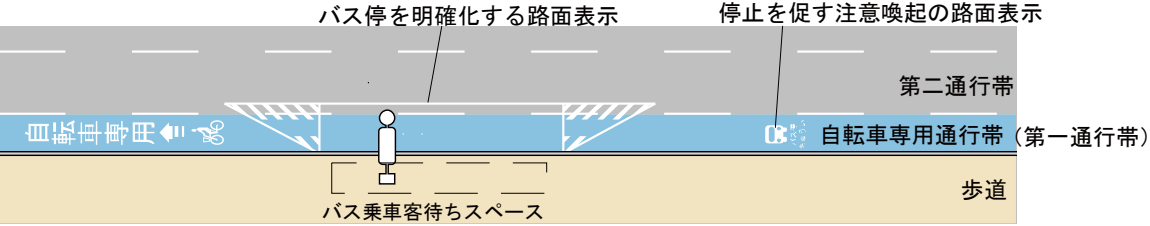
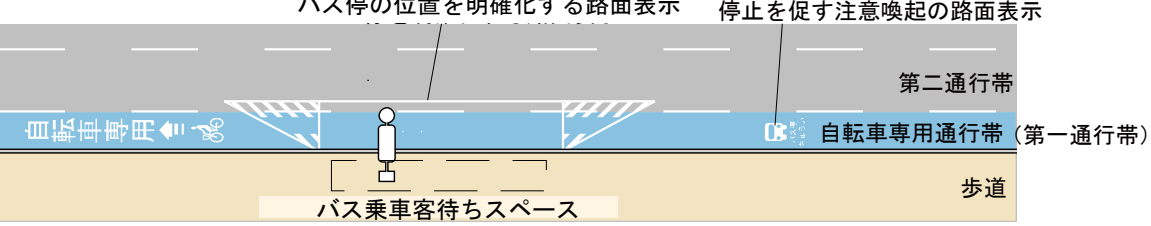
II. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
3) バス交通が多く道路空間に余裕がある路線 - 道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれ、バス停留所を設置する場合は、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るため、車道と自転車道との間に交通島（乗降場）を設置し、自転車道を連続させるものとする。なお、交通島の設置位置は自転車道を屈曲させ、交通島を回避する形状の島型と、乗降場を車道側に張り出すテラス型が考えられるので、現地の状況に応じて適切に選択するものとする。 - 交通島を設置する場合は、バス乗降客が自転車道を横断する部分に道路標識「横断歩道（407-A）」、道路標示「横断歩道（201）」、及び横断歩道の直前に道路標示「停止線（203）」を設置するものとする。（図Ⅱ-14、図Ⅱ-15 参照） - テラス型の場合、車道の進行方向に対面する部分に車両用防護柵を設置することが望ましい。（図Ⅱ-15 参照） - 交通島を設置する場合、1) 共通事項の方法に加え、自転車道の高さを変えずに交通島内で高さを調整すること考えられる。この場合、交通島内で5%以下の勾配で停留所位置まですりつけるものとする。（図Ⅱ-16 参照）	2) バス交通が多く道路空間に余裕がある路線 - バス乗降客が多く見込まれ、道路空間に十分な余裕がある路線にバス停留所を設置する場合は、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るため、車道と自転車道との間に交通島を設置し、自転車道を連続させるものとする。なお、交通島の設置位置は、自転車道を屈曲させ、交通島を回避する形状の島型と、交通島を車道側に張り出すテラス型が考えられるので、現地の状況に応じて適切に選択するものとする。屈曲部を設ける場合は、「2.1.1 自転車道（6）線形」を参考にするものとする。 - 交通島を設置する場合は、バス乗降客が自転車道を横断する部分に指示標識「横断歩道（201）」、当該箇所の路端に指示標識「横断歩道（407-A）」、当該箇所の直前に指示標識「停止線（203）」を設置するものとする。（図Ⅱ-26、図Ⅱ-27 参照） - テラス型の場合、車道の進行方向に対面する部分に車両用防護柵を設置することが望ましい。（図Ⅱ-27 参照）
 図Ⅱ-14 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例（島型） （バス交通が多く道路空間に余裕がある路線） ※一方通行の自転車道とする場合には、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。	 図Ⅱ-26 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例（島型） （バス交通が多く道路空間に余裕がある路線）
 図Ⅱ-15 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例（テラス型） （バス交通が多く道路空間に余裕がある路線） ※一方通行の自転車道とする場合には、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。	 図Ⅱ-27 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例（テラス型） （バス交通が多く道路空間に余裕がある路線）
 図Ⅱ-16 バス停部における高低差すりつけ方法の例 ※一方通行の自転車道とする場合には、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。	

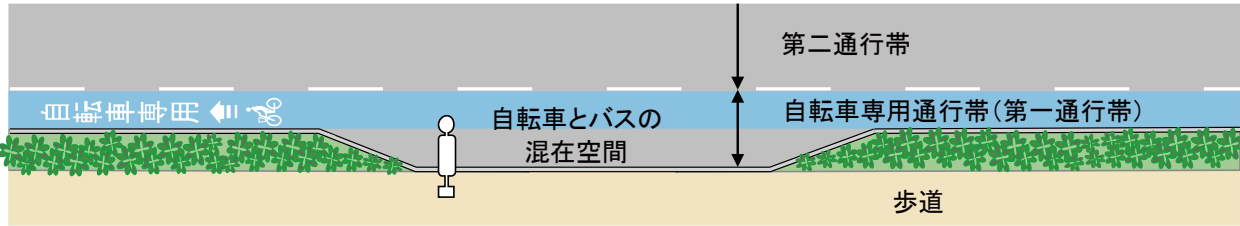
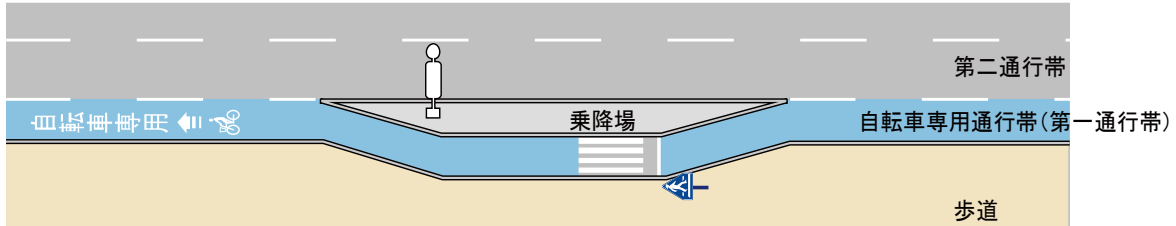
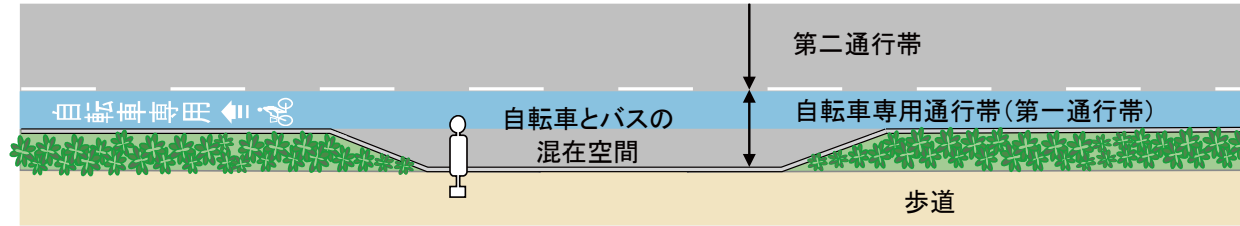
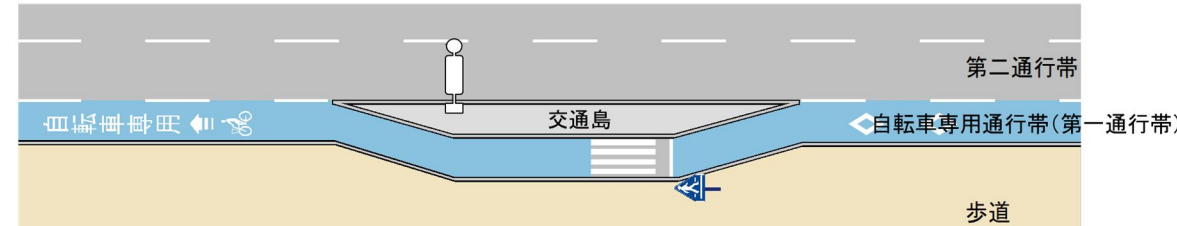
II. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	3) 高齢者や車いす使用者等への配慮
	・高齢者や車いす使用者の円滑な乗降を考慮する必要がある箇所においては、バス停留所を設ける自転車道又はバス乗降場の車道に対する高さは15cmを標準とするものとする。 ・バス乗降客が横断する自転車道の部分と歩道とを区画する縁石は、視覚障がい者の安全な通行を考慮し、高さ2cmを標準とするものとする。また、当該横断部分を除く区間における自転車道と歩道との分離工作物は一般部と同様、車道から高さ15cmの縁石を設置するものとする。 ・バリアフリー法に基づく重点整備地区等においては、バスを利用するために自転車道を横断する視覚障がい者等を安全に誘導するため、横断歩道上にエスコートゾーンの設置を検討するものとする。
	 写真 II-12 横断歩道におけるエスコートゾーンの設置例
	・交通島の設置は、自転車道の高さを変えずに交通島内で高さを調整することが考えられる。この場合、交通島内で5%以下の勾配で停留所位置まですりつけるものとする。(図 II-28 参照)
	 図 II-28 バス停部における高低差すりつけ方法の例
	・また、交通島の設置は、横断部分において自転車の停止を促すため、自転車道の高さを調整することも考えられる。高さの調整にあたっては、自転車道はバス停留所設置位置までの区間の縦断勾配をできる限り5%以下ですりつけるものとする。(図 II-29 参照)
	 図 II-29 バス停部における高低差すりつけ方法の例

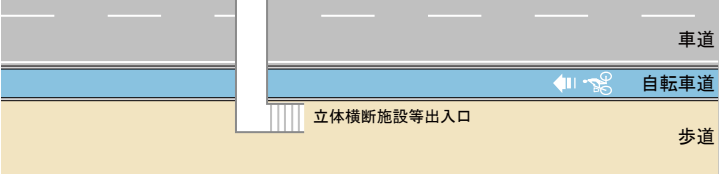
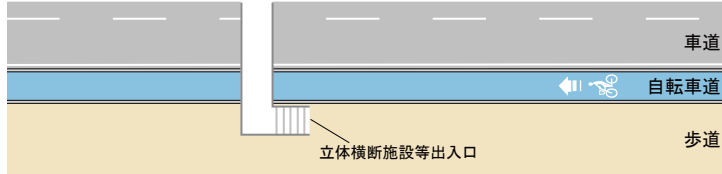
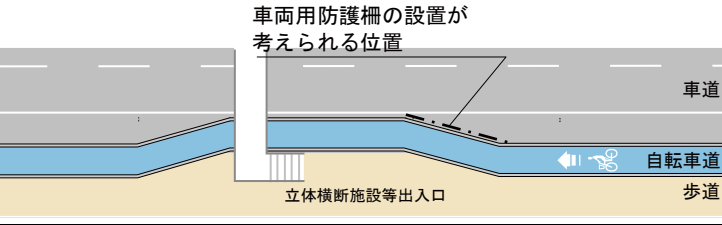
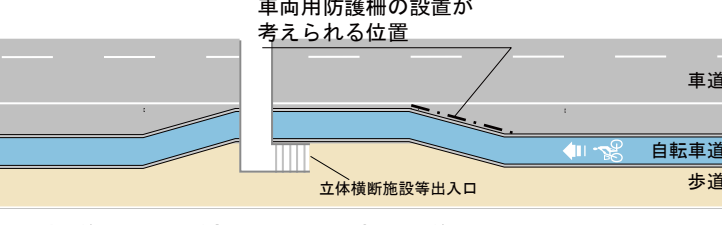
II. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(3) 自転車専用通行帯	(3) 自転車専用通行帯
1) 共通事項	
- 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。  図Ⅱ-17 ストレート型バス停を設置する例	
2) バス交通が多くない路線	1) バス交通が多くない路線
バス交通が多くない路線では、自転車専用通行帯上にバスを停車させるものとする。	- バス交通が多くない路線では、自転車専用通行帯上にバスを停車させるストレート型のバス停とすることができる。 - 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、路面表示等により、バス停の位置を明確化し自転車利用者に停止を促す注意喚起を行うものとする。  図Ⅱ-30 ストレート型のバス停を設置する例  写真Ⅱ-15 バス停を示す路面表示を設置した事例  写真Ⅱ-13 バス停を示す路面表示を設置した事例

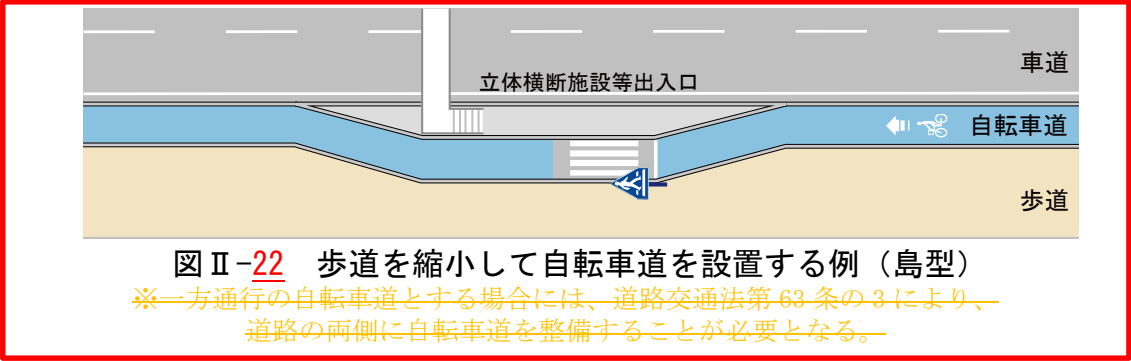
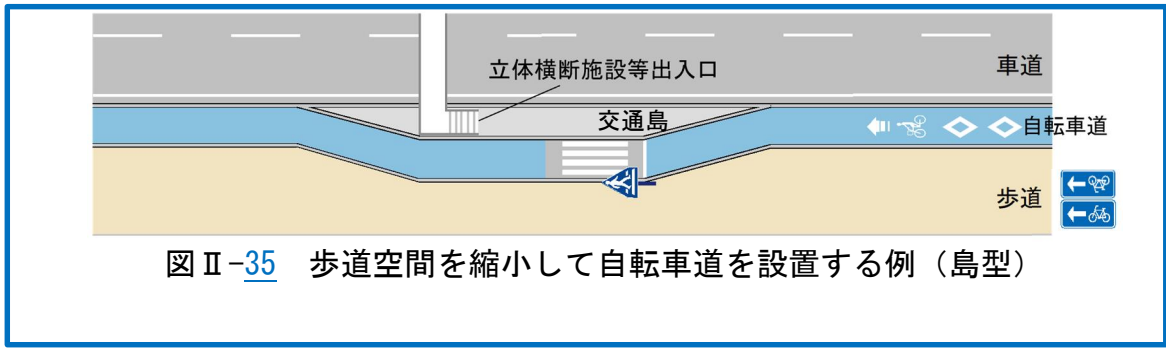
II. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
3) バス交通が多く道路空間に余裕がある路線 - 道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所において、バス停車時も自転車の通行を可能とする場合には、バスベイ型としてバス停を整備するものとする。  図 II-18 バスベイ型バス停を設置する例 - 歩行空間に余裕がある場合には、第一通行帯と第二通行帯の間にバス停として交通島を設けることも考えられる。 - 交通島を設ける場合は、「(2) 自転車道」を参考にするものとする。  図 II-19 交通島を設置する例	2) バス交通が多く道路空間に余裕がある路線 - 道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所において、バス停車時も自転車の通行を可能とする場合には、バスベイ型としてバス停を整備するものとする。  図 II-31 バスベイ型バス停を設置する例 - 歩行空間に余裕がある場合には、第一通行帯と第二通行帯の間にバス停として交通島を設けることも考えられる。 - 交通島を設ける場合は、「(2) 自転車道」を参考にするものとする。  図 II-32 交通島を設置する例
(4) 車道混在 バス停部では、「(3) 自転車専用通行帯」を参考に設計するものとする。また、暫定形態として車道混在を選定する場合も同様とするものとする。	(4) 車道混在 バス停部では、「(3) 自転車専用通行帯」を参考に設計するものとする。また、暫定形態として車道混在を選定する場合も同様とするものとする。

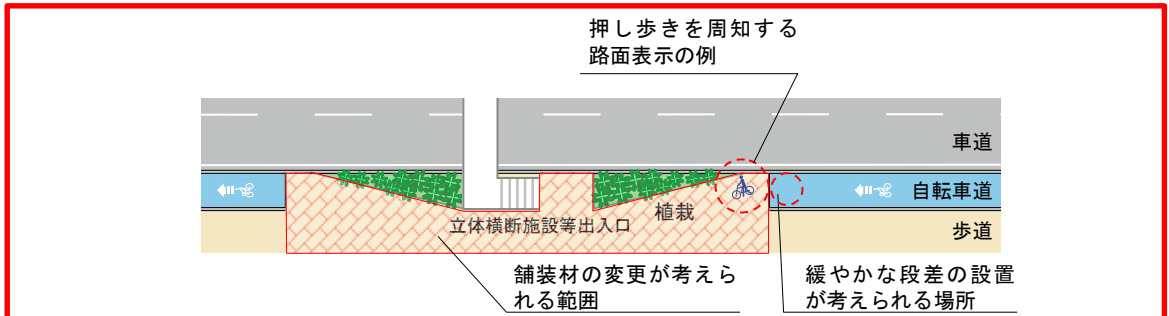
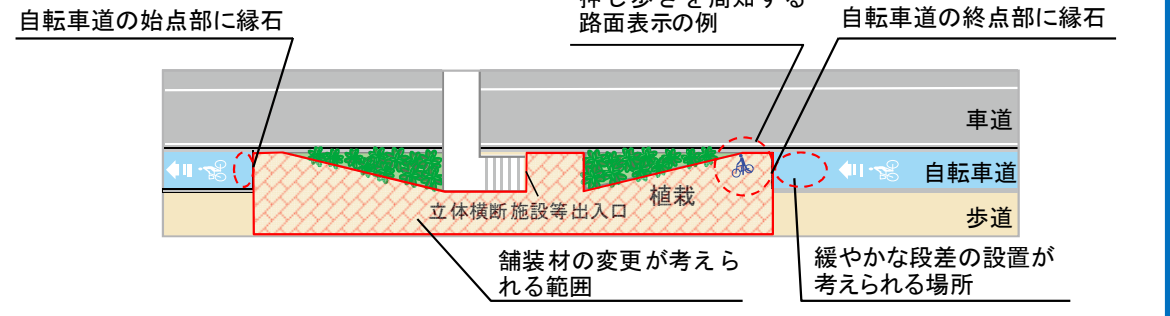
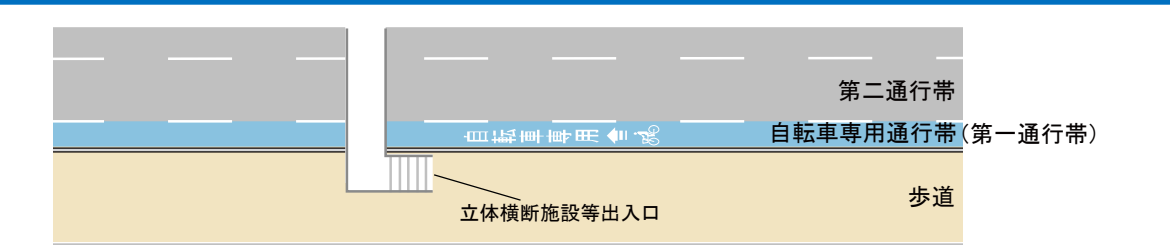
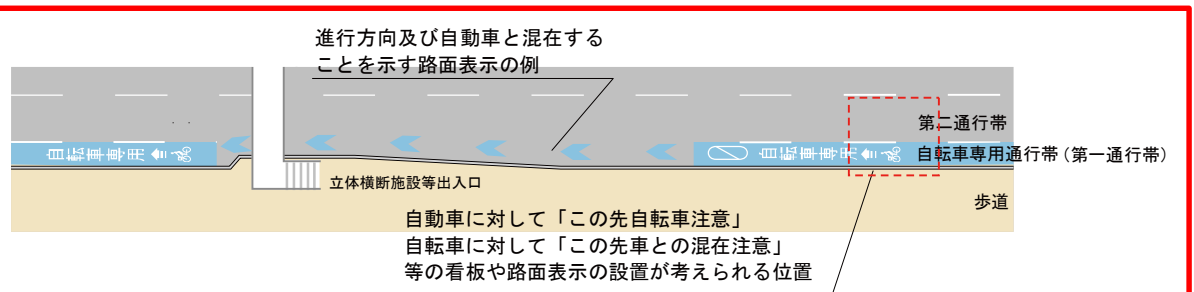
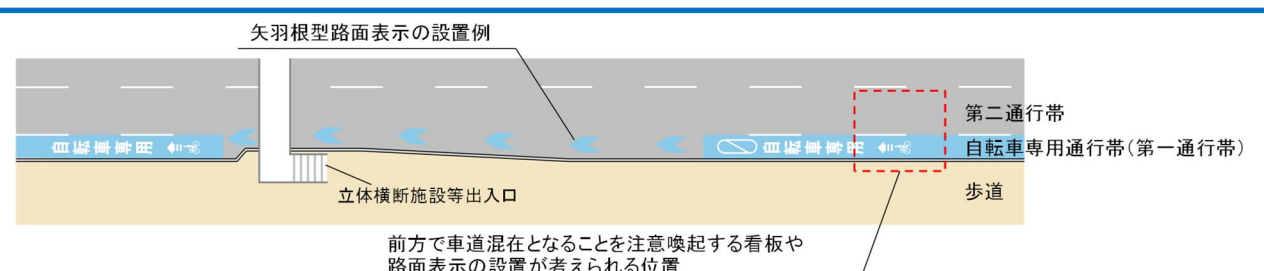
II. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
<u>1.3.2</u> 立体横断施設部の設計	<u>2.2.2</u> 立体横断施設部の設計
(1) 基本的な考え方	(1) 基本的な考え方
- 横断歩道橋昇降口や地下横断歩道出入口等（以下「<u>立体横断施設等出入口</u>」とする。）の<u>立体横断施設部</u>において、道路空間に余裕がある場合には、自転車と立体横断施設を利用する歩行者との交錯を減らし、双方の安全性を向上させ<u>つつ、自転車通行空間を連続させる</u>ものとする。 - 周辺の交通状況や沿道状況の変化により、必要性の低下した立体横断施設については、撤去も含めて検討するものとする。	- 横断歩道橋の昇降口や地下横断歩道の出入口等（以下「<u>立体横断施設等出入口</u>」という。）の<u>付近</u>においては、<u>自転車通行空間を連続させつつ</u>、自転車と立体横断施設を利用する歩行者との交錯を減らし、双方の安全性を向上させるものとする。 - 周辺の交通状況や沿道状況の変化により、必要性の低下した立体横断施設については、撤去も含めて検討するものとする。
(2) 自転車道	(2) 自転車道
1) 車道側の道路空間に余裕がある場合	1) 車道側の道路空間に余裕がある場合
- 自転車道を立体横断施設等出入口より車道側に設置することを基本とするものとする。 - 歩道を縮小し、自転車道を設置する場合、立体横断施設等出入口部分は、植樹帯や路肩又は停車帯を活用して、車道側に自転車道を連続して設置し、歩行者との交錯を避ける構造とすることが望ましい。なお、自転車道に屈曲部を設ける場合は、「1.2.1 自転車道（6）線形」を参考にするものとする。（図Ⅱ-<u>21</u> 参照） - さらに、自転車道の車道の進行方向に対面する部分に車両用防護柵を設置することが望ましい。（図Ⅱ-<u>21</u> 参照）	- 自転車道を立体横断施設等出入口より車道側に設置することを基本とする。 <u>（図Ⅱ-33 参照）</u> - 歩道を縮小して自転車道を設置する場合、立体横断施設等出入口部分は、植樹帯や路肩又は停車帯を活用して、車道側に自転車道を連続して設置し、歩行者との交錯を避ける構造とすることが望ましい。なお、自転車道に屈曲部を設ける場合は、「2.1.1 自転車道（6）線形」を参考にするものとする。（図Ⅱ-<u>34</u> 参照） - さらに、自転車道の車道の進行方向に対面する部分に車両用防護柵を設置することが望ましい。（図Ⅱ-<u>34</u> 参照）
 図Ⅱ-<u>20</u> 車道空間を縮小して自転車道を設置、 または新設道路に自転車道を設置する例 ※一方通行の自転車道とする場合には、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。	 図Ⅱ-<u>33</u> 車道空間を縮小して自転車道を設置、 又は新設道路に自転車道を設置する例
 図Ⅱ-<u>21</u> 歩道空間を縮小して自転車道を設置する例（テラス型） ※一方通行の自転車道とする場合には、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。	 図Ⅱ-<u>34</u> 歩道空間を縮小して自転車道を設置する例（テラス型）
2) 歩道側の道路空間に余裕がある場合	2) 歩道側の道路空間に余裕がある場合
- 車道側に自転車道を設置できず、歩道側の道路空間に余裕がある場合は、立体横断施設等出入口部分を交通島として歩道側に自転車道を設置するものとする。 - この場合は、立体横断施設等出入口<u>利用者</u>が自転車道を横断する部分に<u>道路</u>標識「横断	- 車道側に自転車道を設置できず、歩道側の道路空間に余裕がある場合は、立体横断施設等出入口部分を交通島として歩道側に自転車道を設置するものとする。 - この場合は、立体横断施設等出入口<u>において歩行者</u>が自転車道を横断する部分に<u>指示</u>標

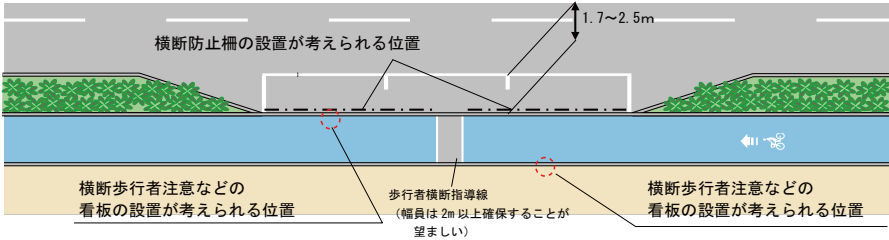
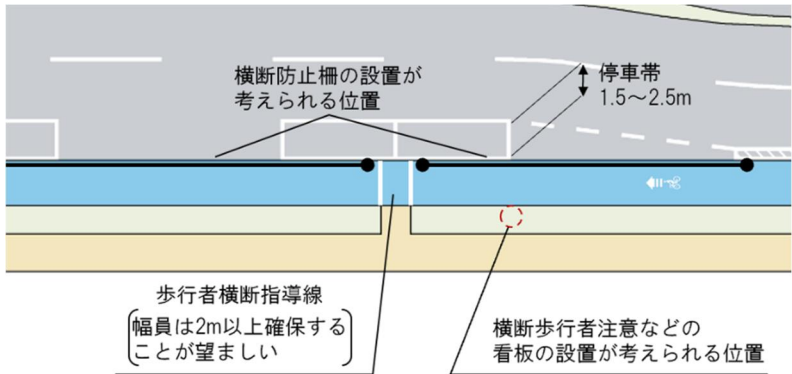
II. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
歩道（407-A）」、<u>道路</u>標示「横断歩道（201）」、<u>及び</u>横断歩道の直前に<u>道路</u>標示「停止線（203）」を設置するものとする。 - 横断歩道部における交通島及び歩道と自転車道とを区分する縁石は、視覚障がい者の安全な通行を考慮して2 cmを標準とするものとする。 - バリアフリー法に基づく重点整備地区等においては、立体横断施設を利用するために自転車道を横断する視覚障がい者等を安全に誘導するため、エスコートゾーンの設置を検討するものとする。 - 交通島の整備にあたり、自転車道に屈曲部を設ける場合には、「1.2.1 自転車道（6）線形」を参考にするものとする。 - 自転車道を通行する自転車から立体横断施設等出入口<u>利用者</u>が認識できるように、横断歩道の位置を立体横断施設等出入口から一定程度離すことが望ましい。 - 必要に応じて、自転車の停止を促すため、自転車道の高さを調整することや横断歩道部での看板又は路面表示等を設置することが考えられる。高さの調整にあたっては、自転車道は、横断歩道までの区間を縦断勾配 <u>5～8%</u> ですりつけるものとする。  図 II-22 歩道を縮小して自転車道を設置する例（島型） ※一方通行の自転車道とする場合には、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。	識「横断歩道（407-A）」<u>及び指示</u>標示「横断歩道（201）」<u>を</u>、横断歩道の直前に<u>指示</u>標示「停止線（203）」を設置するものとする。 - 横断歩道部における交通島及び歩道と自転車道とを区分する縁石は、視覚障がい者の安全な通行を考慮して2 cmを標準とするものとする。 - バリアフリー法に基づく重点整備地区等においては、立体横断施設を利用するために自転車道を横断する視覚障がい者等を安全に誘導するため、エスコートゾーンの設置を検討するものとする。 - 交通島の整備にあたり、自転車道に屈曲部を設ける場合には、「1.2.1 自転車道（6）線形」を参考にするものとする。 - 自転車道を通行する自転車から立体横断施設等出入口<u>を利用する歩行者</u>が認識できるように、横断歩道の位置を立体横断施設等出入口から一定程度離すことが望ましい。 - 必要に応じて、自転車の停止を促すため、自転車道の高さを調整することや横断歩道部での看板・路面表示等を設置することが考えられる。高さの調整にあたっては、自転車道は、横断歩道までの区間<u>の縦断勾配をできる限り5%以下</u>ですりつけるものとする。  図 II-35 歩道空間を縮小して自転車道を設置する例（島型）
3) 道路空間に余裕がない場合 - 道路空間に余裕がなく、車道側、歩道側いずれにおいても連続的な自転車道の確保が困難な立体横断施設部においては、自転車通行位置及び自動車と混在することを示す矢羽根型路面表示を設置するなどの安全対策を実施した上で、自転車と自動車を車道で混在させることを検討するものとする。 - 空間的制約や交通状況等により、車道での混在も困難で、かつ歩行者の安全が確保される場合には、暫定措置として当該部分に限り歩道とすることができる。この場合は、改めて、接続部分における安全対策を徹底し、自転車の徐行義務について注意喚起するものとする。<u>また、立体横断施設等出入口利用者との交錯を避けるため、立体横断施設の出入口部に低木の植栽等を設置することが考えられる。</u> <u>なお、植栽等を設置する場合は、視認性を妨げることのないように樹種や配置を検討し、適切な維持管理に努めるものとする。</u> - 歩行者の安全の確保が困難となる場合は、歩道上で自転車を押して歩くことを徹底させるか、代替路を検討するものとする。押し歩きを徹底させる場合は、この先自転車を押し歩きする必要があることを注意喚起する看板又は路面表示等の設置の<u>他</u>、自転車道の起終点部の縁石に加えて、緩やかな段差の設置や押し歩きを徹底させるため<u>舗装材を変更（例えば、インターロッキング・ブロック舗装等）すること、舗装色を変更すること</u>	3) 道路空間に余裕がない場合 - 道路空間に余裕がなく、車道側、歩道側いずれにおいても連続的な自転車道の確保が困難な立体横断施設部においては、自転車通行位置及び自動車と混在することを示す矢羽根型路面表示を設置するなどの安全対策を実施した上で、自転車と自動車を車道で混在させることを検討するものとする。 - 空間的制約や交通状況等により、車道での混在も困難で、かつ歩行者の安全が確保される場合には、暫定措置として当該部分に限り歩道とすることができる。この場合は、改めて、接続部分における安全対策を徹底し、自転車の徐行義務について注意喚起するものとする。 <u>立体横断施設等出入口において自転車と歩行者との交錯を避けるため、低木の植樹帯等を設置することが考えられ、視認性を妨げることのないように樹種や配置を検討し、適切な維持管理に努めるものとする。</u> - 歩行者の安全の確保が困難となる場合は、歩道上で自転車を押して歩くことを徹底させるか、代替路を検討するものとする。押し歩きを徹底させる場合は、この先自転車を押し歩きする必要があることを注意喚起する看板・路面表示等の設置の<u>ほか</u>、自転車道の起終点部の縁石に加えて、緩やかな段差の設置や押し歩きを徹底させるため<u>舗装の材料（インターロッキング・ブロック舗装等）や色を変更することが考えられる。</u>

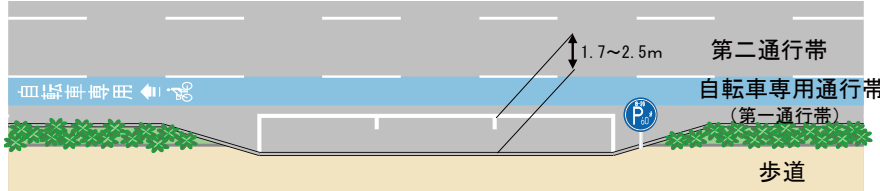
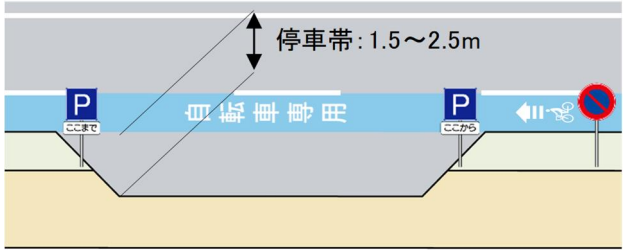
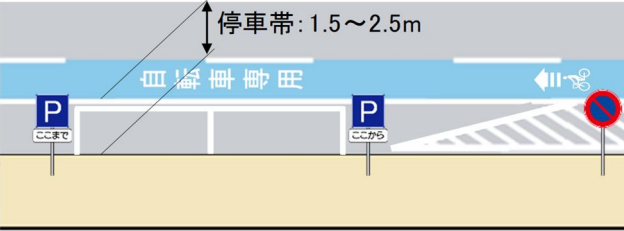
Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
が考えられる。  図Ⅱ-23 立体横断施設等出入口付近で自転車道を歩道に接続する例 ※一方通行の自転車道とする場合には、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。	 図Ⅱ-36 立体横断施設等出入口付近で自転車道を歩道に接続する例
(3) 自転車専用通行帯	(3) 自転車専用通行帯
1) 道路空間に余裕のある場合	1) 道路空間に余裕のある場合
・自転車専用通行帯を立体横断施設出入口より車道側に設置することを基本とするものとする。  図Ⅱ-24 自転車専用通行帯の設計例	・自転車専用通行帯は立体横断施設出入口より車道側に設けることを基本とする。  図Ⅱ-37 立体横断施設等出入口付近で自転車専用通行帯を設ける例
2) 道路空間に余裕のない場合	2) 道路空間に余裕のない場合
・道路空間に余裕がなく、車線幅員の縮小等によっても、連続的な自転車専用通行帯の確保が困難な場合は、<u>自転車通行位置及び自動車と混在することを示す</u>路面表示を設置するなどの安全対策を実施した上で、<u>自転車と自動車を車道で混在させること</u>を検討するものとする。 ・この場合、自転車専用通行帯の終点部の手前に、前方で<u>自転車と自動車が混在する</u>ことを<u>双方に</u>注意喚起する看板や路面表示を設置することも考えられる。  図Ⅱ-25 車道混在の設計例	・道路空間に余裕がなく、車線幅員の縮小等を行っても連続的な自転車専用通行帯の確保が困難な場合は、<u>矢羽根型</u>路面表示を設置するなどの安全対策を実施した上で、<u>車道混在とする</u>ことを検討するものとする。 ・この場合、自転車専用通行帯の終点部手前に、<u>自動車に対して「この先自転車注意」、自転車に対して「この先車との混在注意」</u>など、前方で<u>車道混在となる</u>ことを注意喚起する看板や路面表示を設置することも考えられる。  図Ⅱ-38 立体横断施設等出入口付近で車道混在とする例

II. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(4) 車道混在	(4) 車道混在
・立体横断施設部では、「(3) 自転車専用通行帯」を参考に設計するものとする。また、暫定形態として車道混在を選定する場合も同様とするものとする。	・立体横断施設部では、「(3) 自転車専用通行帯」を参考に設計するものとする。また、暫定形態として車道混在を選定する場合も同様とするものとする。
1.3.3 パーキング・メーター等設置区間部の設計	2.2.3 駐車スペース・停車帯の併設
(1) 基本的な考え方	(1) 基本的な考え方
・パーキング・メーター等について、利用率が低い場合は、撤去するものとする。周辺に路外駐車場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する。	・「1.3 路上駐停車」に示したとおり、駐停車需要に応える必要がある場合、停車帯等の併設を検討するものとする。 ・停車帯は、道路交通法における駐車及び停車のための車道の部分として扱うが、駐停車禁止規制区間において、停車帯等を設置する場合は、駐車可（停車可）の交通規制を実施するものとする。なお、必要により、駐車方法の指定の交通規制を実施し、規制標示「平行駐車（112）」等により駐車できる場所を明確にすることが望ましい。 ・パーキング・メーター等について、利用率が低い場合は、撤去するものとする。周辺に路外駐車場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する。
(2) 自転車道	(2) 自転車道
・ パーキング・メーター等が必要な区間の自転車道は、歩道側に設置 するものとする。 ・ パーキング・メーター を利用する自動車利用者が自転車道を横断することがあるため、区画線「歩行者横断指導線（104）」の設置や看板又は路面表示等により自転車に対して人の横断があることを注意喚起することが望ましい。 さらに、横断防止柵により横断する位置を集約することも考えられる。	・ <u>停車帯等は、自転車道の車道側に併設</u> するものとする。 ・ <u>停車帯等</u> を利用する自動車利用者は、自転車道を横断することが想定されることから、区画線「歩行者横断指導線（104）」の設置及び横断防止柵の設置により、横断する位置を限定することが望ましい。また、 <u>看板・路面表示等により自転車利用者に対し、歩行者の横断について注意喚起することが望ましい。</u> ・ <u>助手席側のドア開放事故を防止するため、停車帯と自転車道の間に横断防止柵の設置等</u> を検討するものとする。
 図 II-26 自転車道のある道路に<u>パーキング・メーター</u>を設置する例	 図 II-39 自転車道のある道路に<u>停車帯</u>を設置する例

II. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(3) 自転車専用通行帯	(3) 自転車専用通行帯
・パーキング・メーター等が必要な区間の自転車専用通行帯は、自転車と自動車の双方の安全性を向上させるため、駐車スペースの車道側に設置するものとする。 ・駐車スペースと自転車専用通行帯との間は、駐車車両のドアの開閉時の接触を避けるため、余裕幅を確保することが望ましい。また、必要に応じ、パーキング・メーターの手前に看板や路面表示を設置し、駐車車両のドアの開閉に対する注意喚起を行うことが考えられる。	1) 自転車専用通行帯の左側（歩道側）に駐車スペース・停車帯を設置する場合 ・<u>停車帯は、歩道の一部の幅員を縮小するなど断続的に設置する場合（図Ⅱ-40 参照）と帯状に連続して設置する場合（図Ⅱ-41 参照）が考えられる。</u> ・<u>自転車専用通行帯の整備箇所については、原則として駐車禁止規制を実施するものとする。</u> ・<u>自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、駐停車禁止の規制の実施を検討するものとする。</u> ・<u>停車帯等の幅員は、停車帯に自動車が駐停車しても自転車専用通行帯上にはみ出すことのないよう、想定される自動車の種類に応じ、1.5m～2.5mを確保するものとする。また、駐停車車両がドアを開けた時の自転車との接触を避けるため、余裕幅を確保することが望ましい。</u> ・<u>駐停車禁止とする区間内に停車帯等を設ける場合は、停車帯等の始まり及び終わりの地点において、指示標識「駐車可（403）」（指示標識「停車可（404）」）、補助標識「始まり（505-A・B）」及び指示標識「駐車可（403）」（指示標識「停車可（404）」）、「終わり（507-A・B・C）」を設置するものとする。</u> ・<u>停車帯の路面を着色する場合は、自動車の通行部分とは異なる色彩とすることが望ましい。</u> ・<u>道路交通法第 44 条第 1 項各号で駐停車が禁止されている箇所、その他駐車車両により通行する自転車の視距が阻害されるおそれがある箇所には停車帯は設置しないものとする。</u>
 図Ⅱ-27 自転車専用通行帯のある道路にパーキング・メーターを設置する例	 図Ⅱ-40 自転車専用通行帯の左側に停車帯を設置する例  図Ⅱ-41 自転車専用通行帯と停車帯を設置する例

II. 自転車通行空間の設計 (2. 単路部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	2) 自転車専用通行帯の右側（車線側）に駐車スペースを設置する場合 ・自転車専用通行帯の設置箇所については、原則として駐車禁止規制を実施するものとする。 ・自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、駐停車禁止の規制の実施を検討するものとする。 ・駐停車禁止とする区間内に駐車スペースを設ける場合は、駐車スペースの始まり及び終わりの地点において、指示標識「駐車可（403）」、補助標識「始まり（505-A・B）」及び指示標識「駐車可（403）」、「終わり（507-A・B・C）」を設置するものとする。また、駐車できる場所を明確にするため、規制標示「平行駐車（112）」により、駐車方法を指定するものとする。 ・自転車専用通行帯内への駐停車の防止と、助手席側の不用意なドア開放を防止するため、自転車専用通行帯と第二通行帯の間の通行帯区分線上にゴム製ポールを設置する手法やドア開放に備えた余裕幅を確保する等の対策を講じることが望ましい。 図 II-42 自転車専用通行帯の右側に道路に駐車スペースを設置する例
(4) 車道混在 ・<u>パーキング・メーター設置区間では</u>、様々な形態が考えられるため、個別に検討するものとする。	(4) 車道混在 ・<u>車道混在する区間については</u>、<u>道路の形状や環境により</u>様々な形態が考えられるため、個別に検討するものとする。 図 II-43 車道混在の道路に停車帯を設置する例

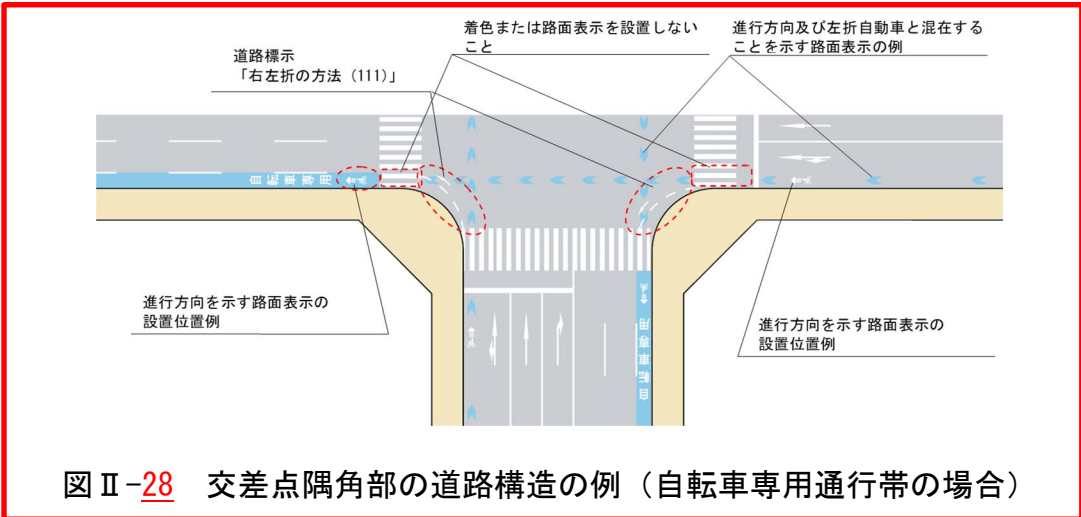
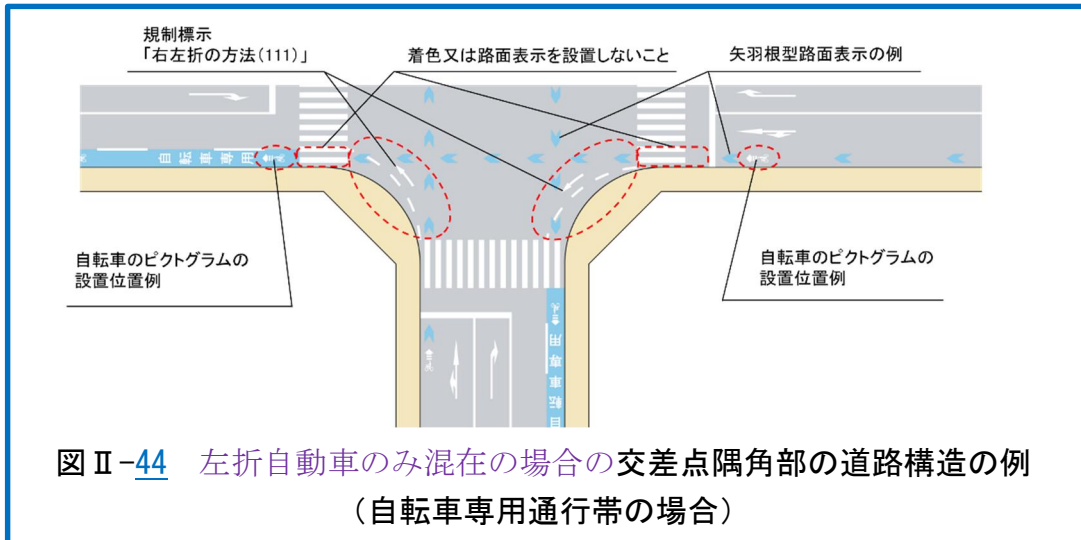
Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (3. 交差点部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

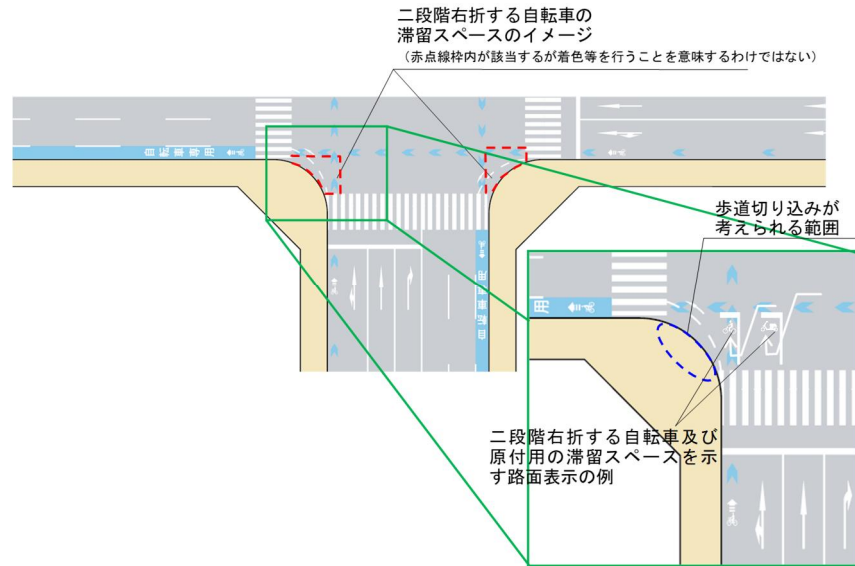
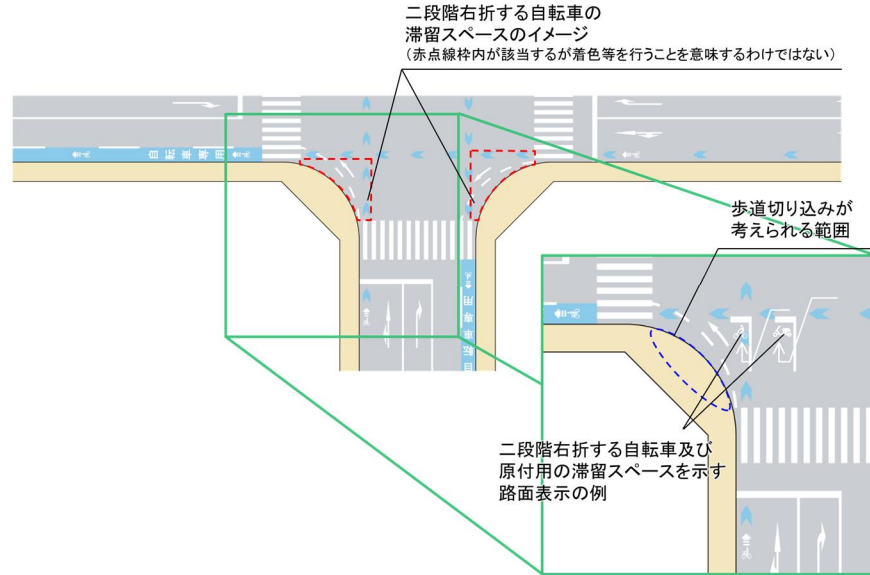
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
<u>2. 交差点部の設計</u>	<u>3. 交差点部の設計</u>
本章では、歩行者、自転車、自動車が集集中、交錯が生じうる交差点部の設計について、 <u>基本的な</u> 考え方を示す。	本章では、歩行者、自転車、自動車が集集中、交錯が生じうる交差点部の設計について <u>の</u> 考え方を示す。
<u>2.1 交差点部の設計の基本的な考え方</u>	<u>3.1 交差点部の設計の基本的な考え方</u>
(1) 分離形態の連続性	(1) 分離形態の連続性
交差点部において歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、 <u>交差点部の分離形態について</u> 、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 <u>あり</u> 、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 <u>超</u> えたところまで路面表示を設置する <u>等適切な交差点処理を行うことを基本とするものとする。</u> (図Ⅱ-46 参照) 一方通行の自転車道を暫定形態として双方向通行 <u>の自転車道が規模の大きい交差点に接続する場合に</u> おいては、 <u>交差点内で</u> 自転車同士 <u>が交錯すること</u> 、自転車が自動車と逆方向に通行することを避けることを基本とするものとする。	交差点部において歩行者、自転車、自動車の適切な分離 <u>による</u> 共存を図るため、前後の自転車通行空間と同様の <u>分離</u> 形態をできる限り連続的に確保すべきで <u>ある。</u> 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で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するのではなく、交差点部を <u>越</u> えたところまで路面表示を設置する <u>など交差点処理を適切に行う必要がある。</u> (図Ⅱ-84 参照) 一方通行の自転車道を暫定形態として双方向通行 <u>とする場合、接続する規模の大きい交差点に</u> おいては、自転車同士 <u>の交錯や</u> 自転車が自動車と逆方向に通行することを避けることを基本とする。
(2) 通行空間の直線的な接続	(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。	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。
(3) 交差点内の通行方向の明確化	(3) 交差点内の <u>通行位置・</u> 方向の明確化
交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、 <u>自動車利用者等</u> に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向を明確化する路面表示を設置するものとする。 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は、自転車通行空間に応じた通行方向とすることを基本とし、一方通行の自転車道や自転車専用通行帯では通行方向を明確化する路面表示を設置し、双方向通行の自転車道では自転車横断帯を設置するものとする。	交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、 <u>自転車利用者、ドライバー双方</u> に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向を明確化する <u>矢羽根型</u> 路面表示を設置するものとする。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は、自転車通行空間に応じた通行方向とすることを基本とし、一方通行の自転車道や自転車専用通行帯では <u>矢羽根型</u> 路面表示を設置し、双方向通行の自転車道では自転車横断帯を設置するものとする。
(4) 左折巻き込みに対する安全対策	(4) 左折巻き込みに対する安全対策
<u>自動車から自転車</u> を確認しやすくし、左折巻き込み事故を防止するため、 <u>交差点流入部において、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。</u> なお、自転車専用通行帯の場合には、 <u>自動車の進路変更禁止規制を実施して自転車と自動車を分離するものとする。</u> また、自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることを検討するものとする。 <u>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を解除した車道左側部の車線内に自転車の通行位置を明確化した路面表示等を設置した上で、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。</u>	<u>ドライバーから自転車の挙動</u> を確認しやすくし、左折巻き込み事故を防止するため、 <u>視認を妨げる植樹帯及び工作物を設けないこととして検討するものとする。</u> <u>自転車道及び自転車専用通行帯は、交差点の手前で打ち切って混在させると、交差点に直接接続する場合があります、それぞれの特性に応じた安全対策を実施するものとする。</u>
(5) 二段階右折時の滞留スペースの確保	(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を周知するものとする。また、必要に応じて、歩道を切り込むことにより、交差点内に二段階右折時の自転車の滞留スペースを確保するものとする。	交差点内の通行方法の明確化のために設置した <u>矢羽根型</u> 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を周知するものとする。また、必要に応じて、歩道を切り込むことにより、交差点内に自転車の滞留スペースを確保するものとする。

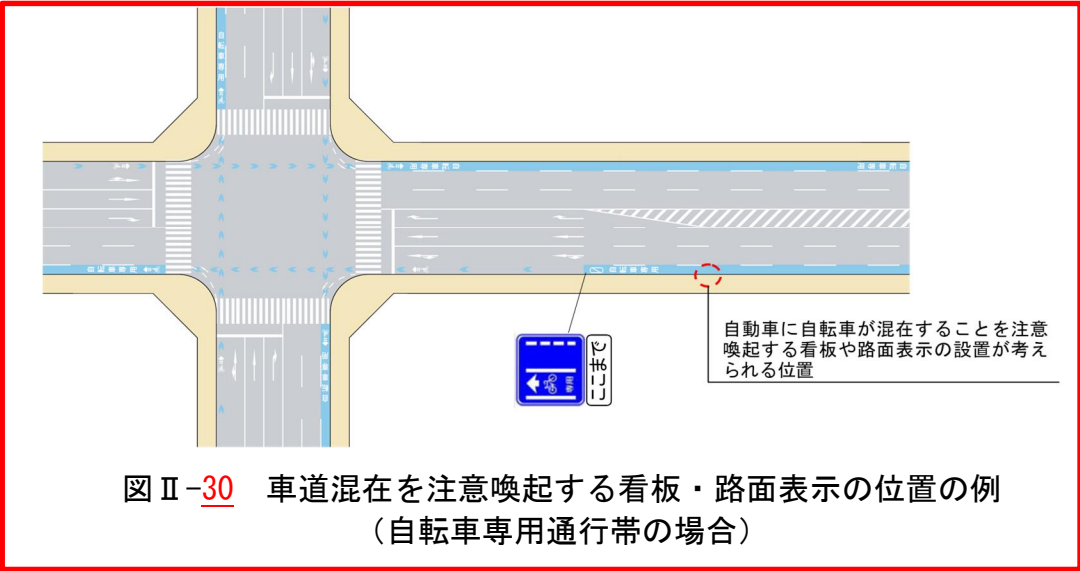
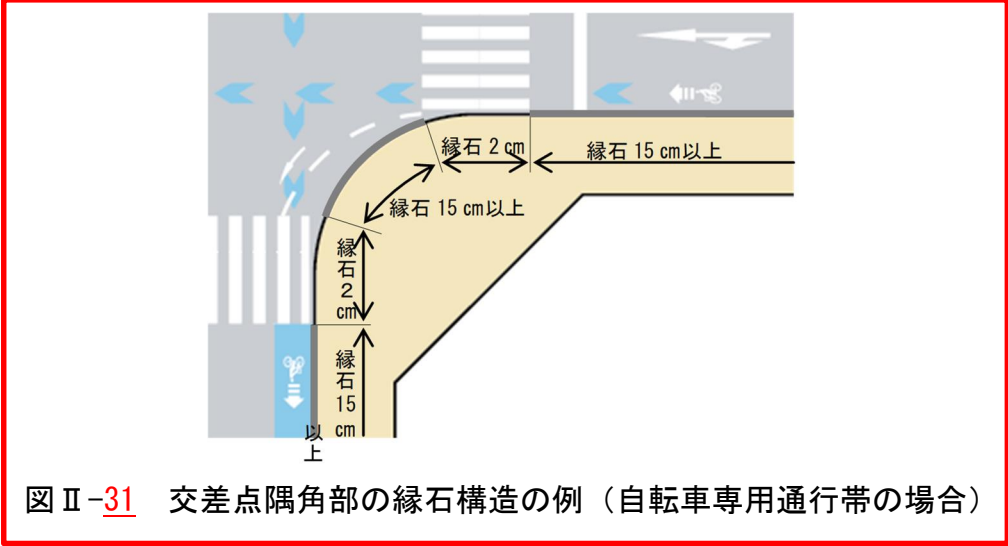
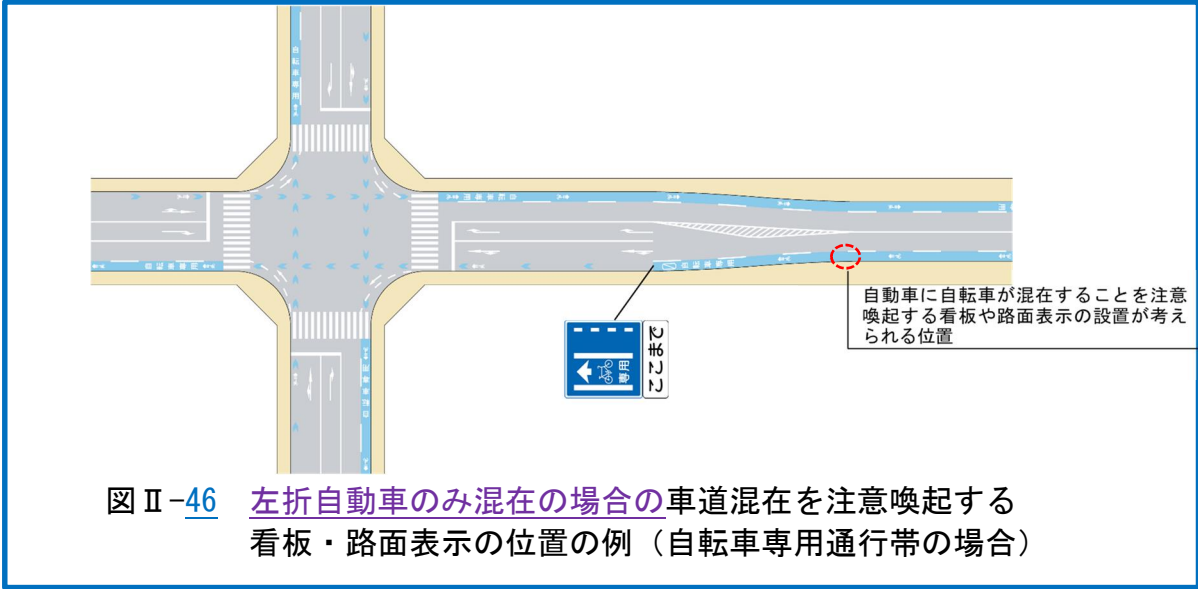
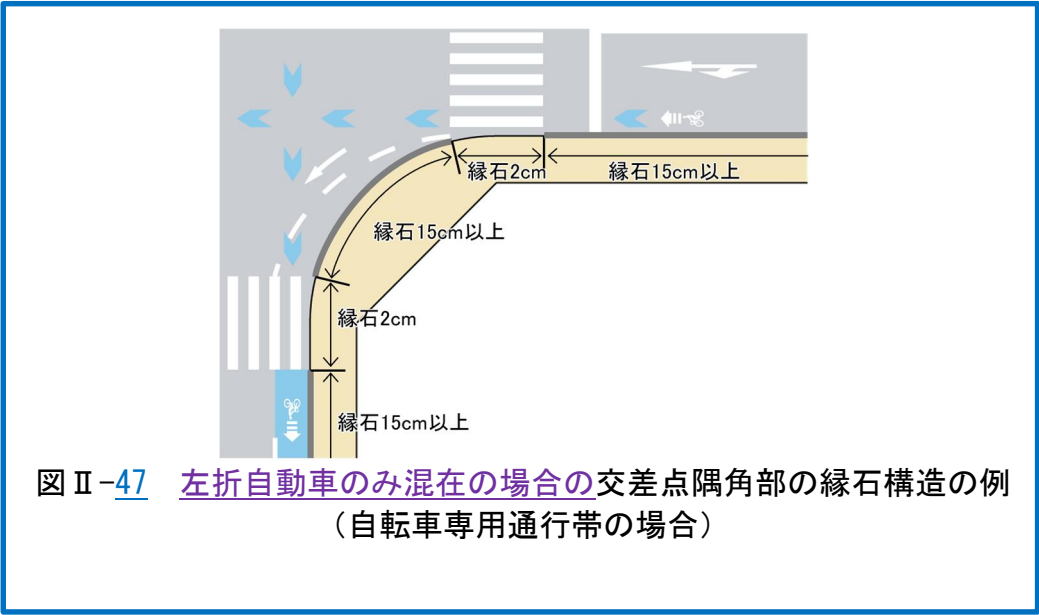
Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (3. 交差点部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
<u>2.2 交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方</u> 交差点部ににおいて自動車用の右折レーンや左折レーンが設置されており自転車道又は自転車専用通行帯を確保することに制約がある場合の対応について、その考え方を示す。 右折レーン等により自転車道又は自転車専用通行帯の確保に困難が生じる場合は、下記の順序に従い、空間確保することを検討するものとする。 ① 交差点流入部の車線幅員及び中央帯幅員について再検討を行い、各車線幅員や中央帯幅員の縮小もしくは右折車線相当のふくらみを持たせた右折ポケットへの変更等を行うことにより、自転車通行空間の幅員を確保する。なお、右折ポケットへ変更する場合は、右折専用の信号現示を用いることができなくなる可能性があることに留意が必要である。また、右折レーン等の必要性を再検討し、地域や道路利用者の合意が得られる場合は、右折禁止の規制を行い、右折レーンを廃止し、自転車通行空間の幅員を確保することも考えられる。 ② 歩道幅員を縮小しても歩行者の交通への影響が小さい場合には、歩道幅員を縮減して自転車通行空間の幅員を確保する。 ③ 右折レーンや歩道の幅員を変更することができない場合は、用地買収等により自転車通行空間の幅員を連続的に確保することに努めるとともに、当面の措置として、車道上に通行位置及び通行方向を明確化する路面表示を設置し、車道上で自転車と自動車を混在させて一列で通行させることを検討する。 左折可の交通規制や分離帯による左折導流路のある交差点では、直進する自転車と左折する自動車の交錯を防ぐため、道路や交通の状況に応じて、左折導流路や左折可の交通規制、信号制御の見直し、道路空間の再配分等による車道左側部への自転車通行空間の確保、交差点内における自転車通行位置の明示等の安全対策を検討するものとする。安全対策が困難な場合は、当該交差点の前後については自転車ネットワーク路線とせず、代替路を検討するものとする。	<u>3.2 交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方</u> 交差点部に自動車用の右折又は左折車線が設置されているため、自転車道又は自転車専用通行帯を確保することに制約がある場合は、下記の順序に従い、空間確保することを検討するものとする。 ① 交差点流入部の車線幅員及び中央帯幅員について再検討を行い、各車線幅員や中央帯幅員の縮小もしくは右折車線相当のふくらみを持たせた右折ポケットへの変更等を行うことにより、自転車通行空間の幅員を確保する。なお、右折ポケットへ変更する場合は、右折専用の信号現示を用いることができなくなる可能性があることに留意が必要である。また、右折の必要性を再検討し、地域や道路利用者の合意が得られる場合は、右折禁止の規制と合わせて右折車線を廃止し、自転車通行空間の幅員を確保することも考えられる。 ② 歩行者の交通への影響が小さい場合には、歩道幅員を縮減して自転車通行空間の幅員を確保する。 ③ 右折車線や歩道の幅員を変更することができない場合は、用地取得等により自転車通行空間の幅員を連続的に確保することに努めるとともに、当面の措置として、車道上に矢羽根型路面表示等を設置し、車道上で自転車と自動車が通行空間を共しながら一列で通行する形態を検討する。 左折可の交通規制や分離帯による左折導流路のある交差点では、直進する自転車と左折する自動車の交錯を防ぐため、道路や交通の状況に応じて、左折導流路や左折可の交通規制、信号制御の見直し、道路空間の再配分等による車道左側部への自転車通行空間の確保、交差点内における自転車通行位置の明示等の安全対策を検討するものとする。安全対策が困難な場合は、当該交差点の前後については自転車ネットワーク路線とせず、代替路を検討するものとする。
<u>2.3 一般的な交差点の設計</u> 交差点の形態は、単路部の形態により様々な形態が考えられるものの、「2.1 交差点部の設計の基本的な考え方」及び「2.2 交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方」を踏まえ、はじめに、設計にあたって単路部の形態に依らず共通する事項を示し、その後、形態別の留意事項を示す。 ここでは、自転車一方通行規制を実施した自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の場合について示す。なお、自転車が双方向通行となる自転車道を採用する場合は、自動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等の課題があることから、交通状況や沿道状況を踏まえ、個別に検討を行うものとする。	<u>3.3 一般的な交差点の設計</u> 交差点は単路部の形態により様々な形態が考えられ、それぞれの特性に応じた安全対策を行うよう留意する必要がある。 単路部について、主道路（以下の図中、横方向の道路として示す）の整備形態は自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の場合が考えられ、従道路（以下の図中、縦方向の道路として示す）についても各々の場合が考えられる。多岐にわたるため、ここでは従道路が自転車通行帯であり流入部のみ車道混在とした場合を主に取り上げ、共通する留意事項と主道路の整備形態別の留意事項を例示する。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
<u>2. 3. 1 共通事項</u> 交差点の形態は、主道路（以下の図中、横方向の道路を示す）の形態と従道路（以下の図中、縦方向の道路を示す）の形態により分類される。 さらに、自転車道又は自転車専用通行帯の確保が可能な場合、交差点流入部において、<u>左折巻き込み事故を防止するため、</u> (1) 交差点手前約 30m程度で自転車道又は自転車専用通行帯を打ち切り、車道左側部の車線幅員を拡げ、路面表示により自転車の通行位置を明確化し、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手法（以下、「左折自動車のみ混在の場合」という。） (2) 交差点に自転車道又は自転車専用通行帯を接続し、自転車と自動車を分離させる手法（以下、「分離の場合」という。） のいずれかに分類される。 <u>交差点流入部の手法として、</u>(1) の場合は、左折自動車と自転車は一列で通行し、通行順序ははっきりするものの、不安に感じる自転車利用者が存在することに加え、<u>混在して一列で通行する通行方法を自動車、自転車相互</u>に周知することに課題がある。一方、(2) の場合は、交差点直近まで自転車と自動車が分離され自転車利用者の安心感はあるものの、信号制御により自動車と自転車を分離しない限り自動車が左折時に後方から進行してくる自転車に注意する必要があることに加え、自転車が優先意識を持ち、自動車を意識しなくなる可能性があるため、通行方法を自転車に周知することに課題がある。(1)、(2) <u>それぞれの課題を踏まえ、</u>交差点流入部の形態を選定し、自転車、<u>自動車</u>の双方にその通行方法を周知徹底するものとする。 なお、空間に制約がある場合においても、「<u>2. 2」に示す順序に従って、上記</u> (1) (2) の<u>いずれかの形態により自転車道又は自転車専用通行帯の幅員を確保することを検討するものとするが、</u>幅員の確保が困難な場合は、自転車専用通行帯における当面の措置として、<u>車道上に通行位置及び通行方法を明確化する路面表示を設置した上で、</u> (3) <u>車道上で自転車と自動車を混在させて通行させる</u>手法（以下、「混在の場合」という。）<u>を検討するものとする。</u> 自転車一方通行規制を実施した自転車道で、交差点部において幅員の確保が困難な場合は、自転車と自動車を混在させることは望ましくないため、必要に応じて自転車専用通行帯等又は車道混在の形態により整備する、もしくは代替路を検討するものとする等の対応を検討するものとし、歩道に接続することは原則として行わないこととする。 <u>以上により、本項では、交差点流入部に自転車道又は自転車専用通行帯の確保が可能な場合における「(1) 左折自動車のみ混在の場合」、「(2) 分離の場合」、さらに確保が困難な場合における「(3) 混在の場合」の3つの場合に分けて示す。</u> <u>はじめに、「2. 3. 1」において、一般的な主要交差点（四枝交差点）について主道路の各形態に共通となる事項を示し、次に「2. 3. 2」～「2. 3. 4」において、主道路の形態別に留意事項を示し、最後に「2. 3. 5」において、従道路の形態別の組合せを踏まえた隅角部の留意事項を示す。なお、交差点流入部では、主道路だけでなく従道路についても上記の3つの場合が考えられるが、従道路は主道路と同じ形態の「左折自動車のみ混在の場合」のみを示す。</u>	<u>3. 3. 1 共通事項</u> 自転車道又は自転車専用通行帯の確保が可能な場合、交差点流入部の接続は、次のような手法が考えられる。 (1) 交差点手前約 30m 程度で自転車道又は自転車専用通行帯を打ち切り、車道左側部の車線幅員を拡げ、路面表示により自転車の通行位置を明確化し、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手法（以下「左折自動車のみ混在の場合」という。） (2) 交差点に自転車道又は自転車専用通行帯を接続し、<u>自転車の停止位置を自動車よりも前出ししたり、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手法</u>（以下「分離の場合」という。） <u>左折巻き込み事故防止の観点から、</u>(1) の場合は、左折自動車と自転車は一列で通行し、通行順序ははっきりするものの、不安に感じる自転車利用者が存在することに加え、<u>自転車利用者、ドライバー双方に通行方法を確実に</u>周知することが課題である。一方、(2) の場合は、交差点直近まで自転車と自動車が分離され自転車利用者の安心感はあるものの、信号制御により自動車と自転車を分離しない限りドライバーが左折時に後方から進行してくる自転車に注意する必要があることに加え、自転車利用者が優先意識を持ち、自動車を意識しなくなる可能性があるため、通行方法を自転車利用者に周知することに課題がある。<u>接続の手法は、</u>(1) と (2) の課題を十分に踏まえて選定し、自転車利用者、<u>ドライバー</u>の双方にその通行方法を周知するものとする。 空間に制約がある場合においても、「<u>3. 2 交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方</u>」を踏まえて検討し、可能な限り、(1) <u>又は</u> (2) の手法を採用することとする。<u>ただし、自転車道で交差点部において幅員の確保が困難な場合は、車道混在や歩道へ接続することは原則行わず、自転車専用通行帯の整備や代替路の検討など安全対策を実施するものとする。</u> <u>また、自転車専用通行帯で交差点部において幅員の確保が困難な場合は、当面の措置として、次の手法が考えられる。</u> (3) <u>車道混在で通行させ、通行位置及び通行方法を明確にするための看板・路面表示を設置する</u>手法（以下「混在の場合」という。） <u>以下では、(1) ～ (3) について、具体的な留意事項を例示する。</u>

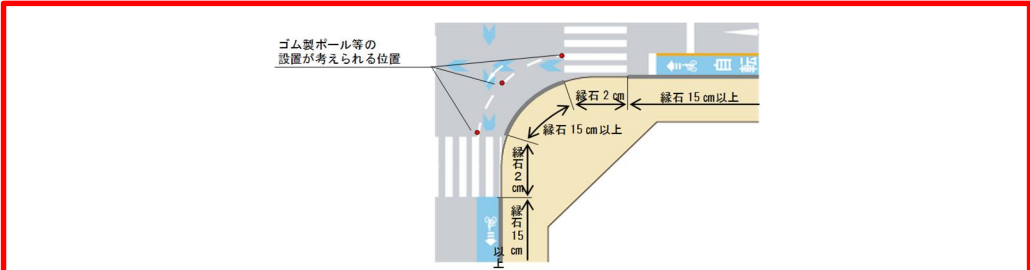
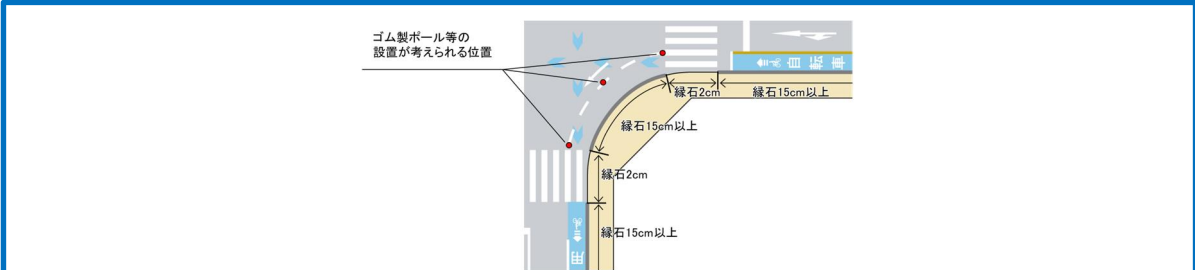
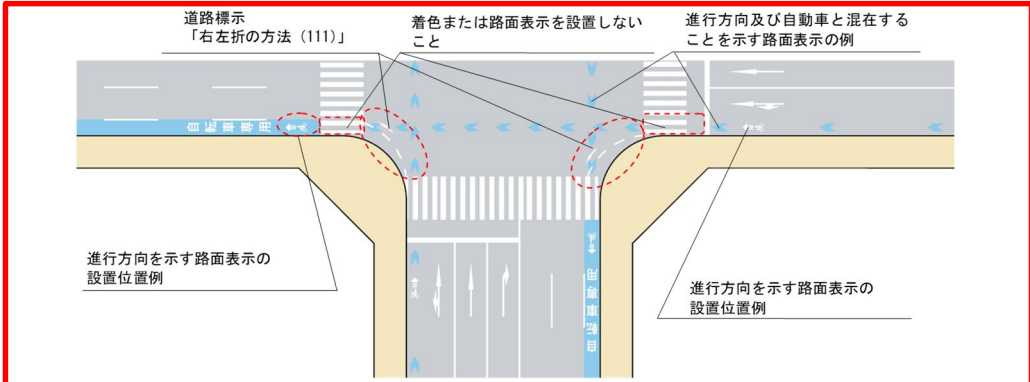
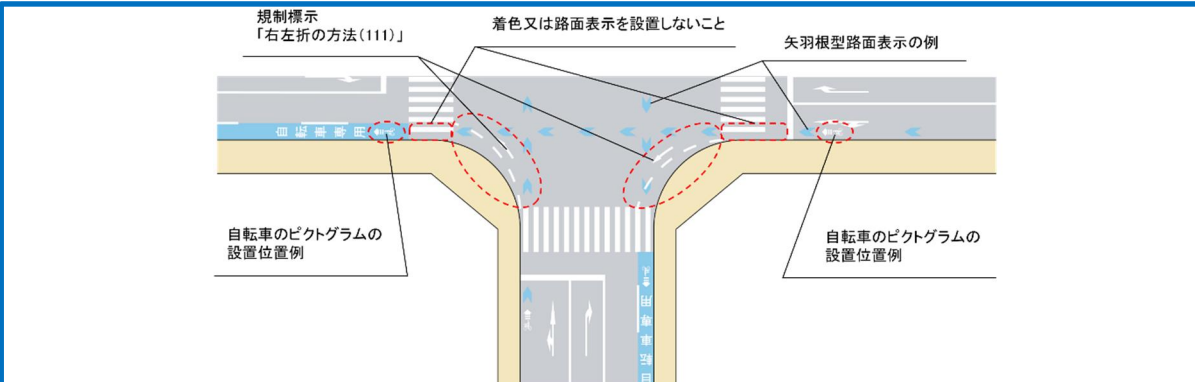
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(1) 左折自動車のみ混在の場合 （交差点手前から路面表示を設置して混在させる場合）  図Ⅱ-28 交差点隅角部の道路構造の例（自転車専用通行帯の場合） a) 道路標識・道路標示 ・自転車の直進性を確保し、進行方向を明確化するため、交差点部には道路標示「自転車横断帯（201の3）」を設置しないものとする。 ・自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施するものとする。 ・ただし、主道路の交差点流入側及び従道路の交差点流出側とも混在させる場合は、道路標示「右左折の方法（111）」は設置しないものとする。 ・自転車が通行すると想定される車道左側端まで道路標示「停止線（203）」を設置するものとする。 b) 看板・路面表示等 ・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、自転車道又は自転車専用通行帯が打ち切られた場所から停止線までの間及び交差点内の自転車通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し、左折自動車と混在することを示す矢羽根型路面表示を設置するものとする。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するため、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。 ※本ガイドラインの自転車通行空間のイメージ、設計例においては、自転車通行空間を分かりやすくするため全面に着色しているが、路面着色については「Ⅰ単路部の設計—1.1自転車通行空間の設計の基本的な考え方」によるものとする。ただし、交差点部は、多くの錯綜が発生する場所であることから、自転車の安全な通行を確保するため、矢羽根型路面表示を設置するものとし、この路面表示を着色することが考えられる。	(1) 左折自動車のみ混在の場合  図Ⅱ-44 左折自動車のみ混在の場合の交差点隅角部の道路構造の例（自転車専用通行帯の場合） a) 道路標識・道路標示 ・自転車の直進性を確保し、進行方向を明確化するため、交差点部には指示標示「自転車横断帯（201の3）」を設置しないものとする。 ・自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、規制標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施するものとする。 ・ただし、主道路の交差点流入側及び従道路の交差点流出側を共に混在させる場合は、規制標示「右左折の方法（111）」は設置しないものとする。 ・自転車が通行すると想定される車道左側端まで指示標示「停止線（203）」を設置するものとする。 b) 看板・路面表示等 ・交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、ドライバーに自転車動線を知らせるため、自転車道又は自転車専用通行帯が打ち切られた場所から停止線までの間及び交差点内の自転車通行空間の延長線上の部分の路面に左折自動車と混在することを示す矢羽根型路面表示等を設置するものとする。ただし、自転車に停止位置を遵守させ、横断歩道上の歩行者を優先するため、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。

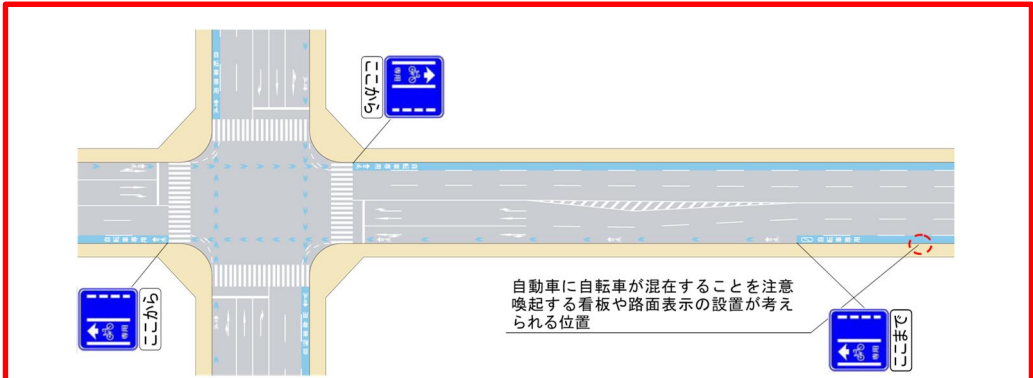
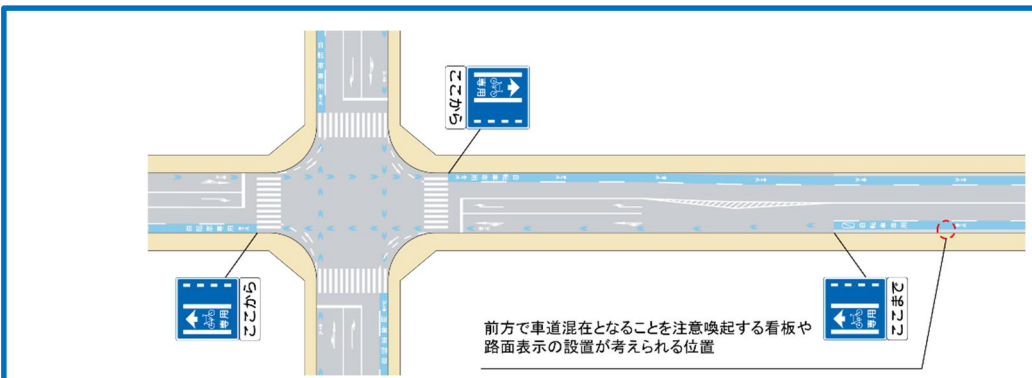
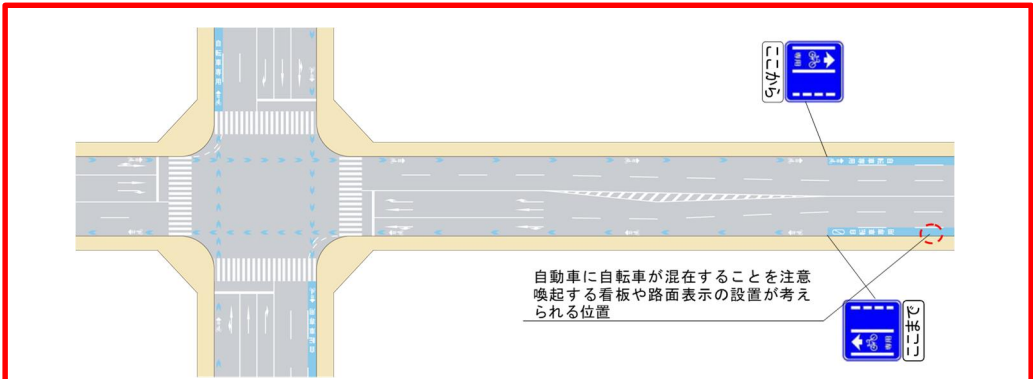
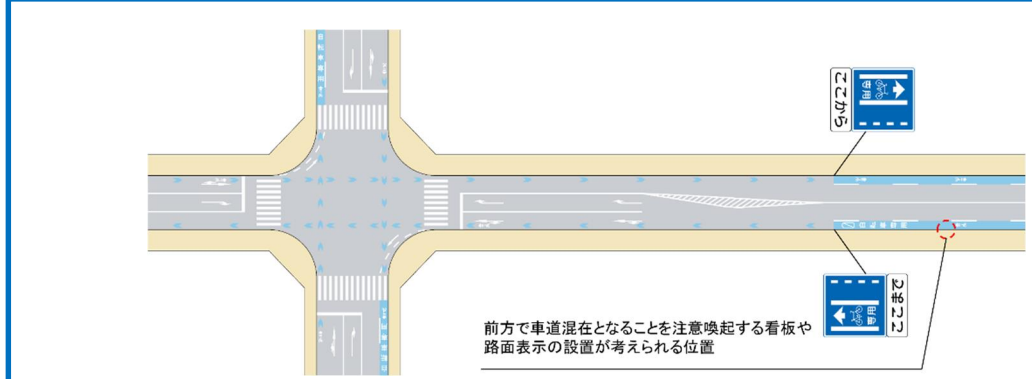
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
・交差点流出入部において、自転車の通行方向を明確化するために、<u>自転車の通行方向を示す路面表示</u> (図Ⅱ-1 参照) や逆方向の通行が禁止されていることを示す看板を設置することが考えられる。 ・二段階右折する自転車の滞留スペースは、<u>通行位置及び通行方法を明確化する</u>路面表示と歩道端の縁石との間に囲まれた範囲となり、このスペースを明確化するため、路面表示を設置することが考えられる。(図Ⅱ-<u>29</u> 参照) ・これに加えて、原動機付自転車 (以下「原付」という。) の二段階右折が必要な交差点では、自転車の滞留スペースとは別に、原付の滞留スペースを明確化するため、路面表示を設置することが考えられる。 ・滞留するスペースが不足し、隅角部の歩道幅員に余裕がある場合には、歩道を一部切り込み滞留スペースを確保することを検討するものとする。	・交差点流出入部において、自転車の通行方向を明確化するために、<u>自転車のピクトグラム</u> (図Ⅱ-1 参照) や逆方向の通行が禁止されていることを示す看板を設置することが考えられる。 ・二段階右折する自転車の滞留スペースは、<u>矢羽根型</u>路面表示と歩道端の縁石との間に囲まれた範囲となり、このスペースを明確化するため、路面表示を設置することが考えられる。(図Ⅱ-<u>45</u> 参照) ・これに加えて、<u>一般</u>原動機付自転車 (以下「原付」という。) の二段階右折が必要な交差点では、自転車の滞留スペースとは別に、原付の滞留スペースを明確化するため、路面表示を設置することが考えられる。 ・滞留するスペースが不足し、隅角部の歩道幅員に余裕がある場合には、歩道を一部切り込み滞留スペースを確保することを検討するものとする。
 (※) 交差点流入部において道路の左側部分の車両通行帯が2以下の場合、原付の右折方法を<u>道路</u>標識「原動機付自転車の右折方法 (小回り) (327 の9)」により小回りと規制している交差点の場合、原付の滞留スペースを示す路面表示は設置しないものとする。 図Ⅱ-<u>29</u> 二段階右折する自転車や原付の滞留スペースの考え方の例 (自転車専用通行帯の場合)	 (※) 交差点流入部において道路の左側部分の車両通行帯が2以下の場合、原付の右折方法を<u>規制</u>標識「<u>一般</u>原動機付自転車の右折方法 (小回り) (327 の9)」により小回りと規制している交差点の場合、原付の滞留スペースを示す路面表示は設置しないものとする。 図Ⅱ-<u>45</u> 二段階右折する自転車や原付の滞留スペースの考え方の例 (自転車専用通行帯の場合)
・左折自動車と自転車が混在することを、混在させる部分の手前で、自転車、<u>自動車</u>双方に対して看板<u>又は</u>路面表示により注意喚起することを検討するものとする。(図Ⅱ-30 参照) ・看板を設置する場合は、設置目的にあわせて、<u>自動車</u>及び自転車からの視点を考慮し、見えやすい高さ、大きさを設置するものとする。なお、設置位置に関しては、車道、自転車道、歩道の建築限界を遵守するものとする。 ・看板<u>又は</u>路面表示を設置する場合は、「Ⅰ <u>自転車ネットワーク形成の進め方</u> 2.4 自転車ネットワーク計画の決定」を参照するものとする。	・左折自動車と自転車が混在することを、混在させる部分の手前で、自転車<u>利用者</u>、<u>ドライバー</u>双方に対して看板・路面表示により注意喚起することを検討するものとする。(図Ⅱ-46 参照) ・看板を設置する場合は、設置目的にあわせて、<u>ドライバー</u>及び自転車<u>利用者</u>からの視点を考慮し、見えやすい高さ、大きさを設置するものとする。なお、設置位置に関しては、車道、自転車道、歩道の建築限界を遵守するものとする。 ・<u>看板・路面表示</u>を設置する場合は、「Ⅰ. <u>2.5 整備の実施</u>」を参照するものとする。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 図Ⅱ-30 車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例 (自転車専用通行帯の場合) 自動車に自転車が混在することを注意喚起する看板や路面表示の設置が考えられる位置 c) その他 - 隅角部の縁石のうち、横断歩道に接続する歩道の縁端部分以外は、高さ 15cm 以上の縁石を設置するものとする。 - 横断歩道に接続する歩道の縁端部分は、高さ 2 cmの縁石を標準とするものとする。  図Ⅱ-31 交差点隅角部の縁石構造の例 (自転車専用通行帯の場合)	 図Ⅱ-46 左折自動車のみ混在の場合の車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例 (自転車専用通行帯の場合) 自動車に自転車が混在することを注意喚起する看板や路面表示の設置が考えられる位置 c) その他 - 隅角部の縁石のうち、横断歩道に接続する歩道の縁端部分以外は、高さ 15cm 以上の縁石を設置するものとする。 - 横断歩道に接続する歩道の縁端部分は、高さ 2 cmの縁石を標準とするものとする。  図Ⅱ-47 左折自動車のみ混在の場合の交差点隅角部の縁石構造の例 (自転車専用通行帯の場合)

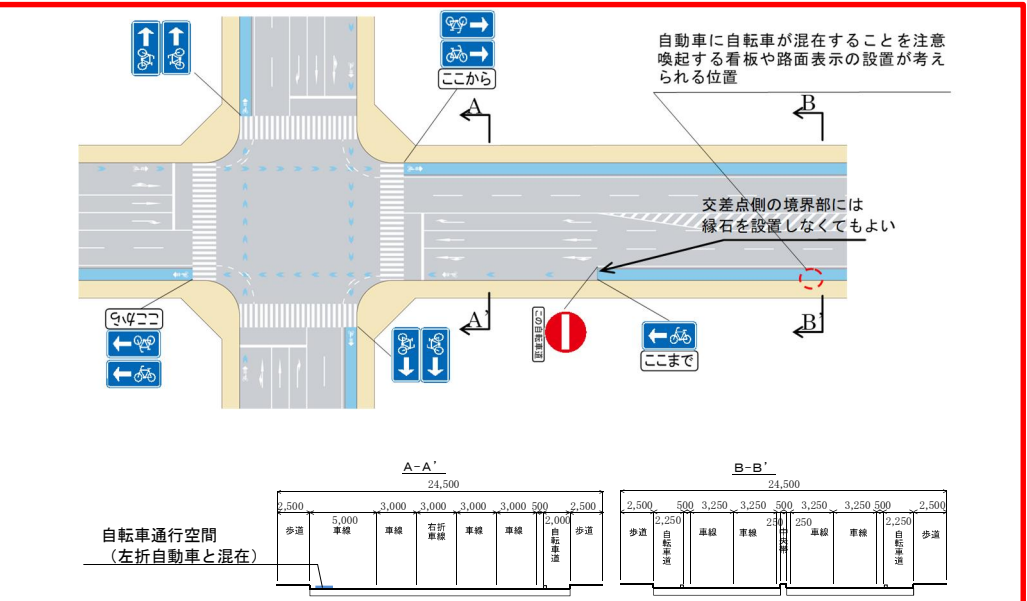
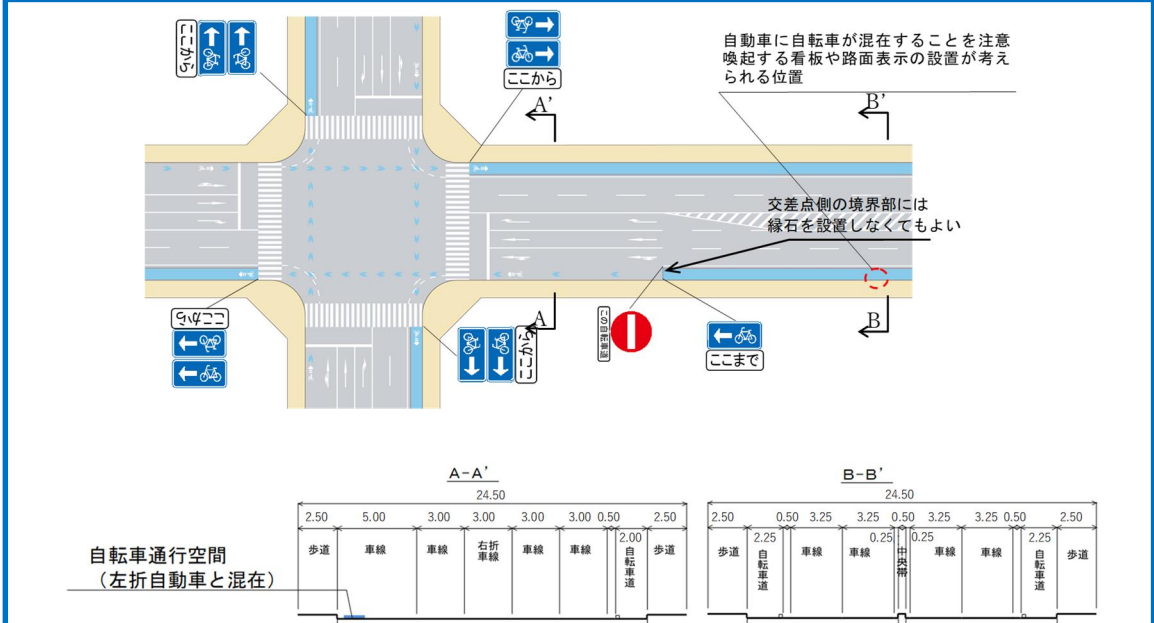
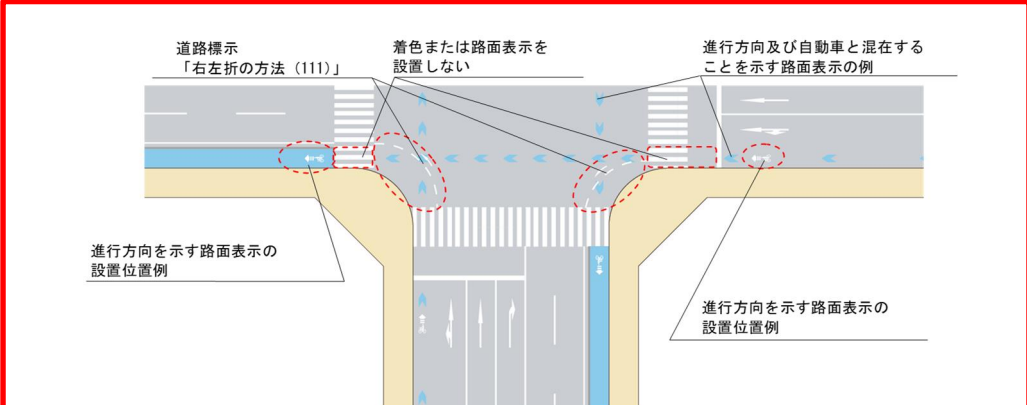
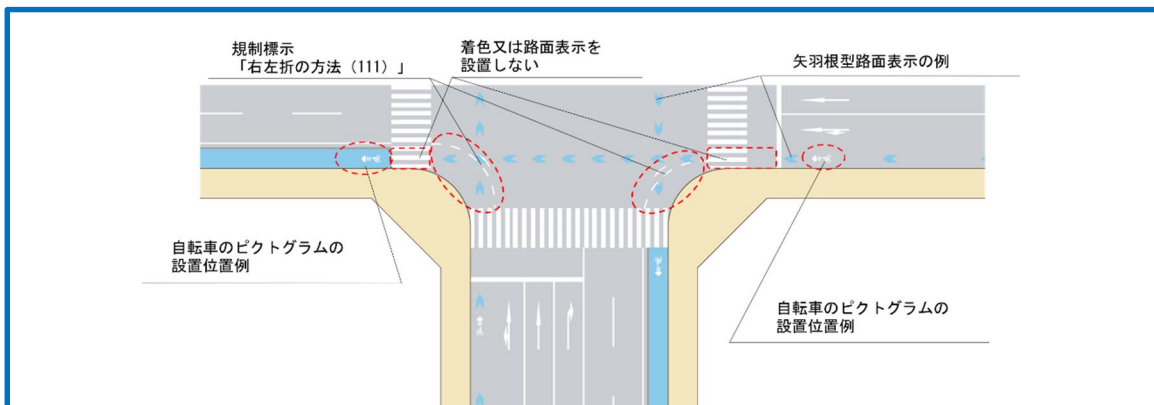
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(2) 分離の場合 （交差点に自転車道又は自転車専用通行帯を直接接続させる場合） 図Ⅱ-32 交差点隅角部の道路構造の例（自転車専用通行帯の場合） a) 道路標識・道路標示 下記の事項を除き、(1) a) を参考に設計するものとする。 ・自転車の左折巻き込み事故防止等の自転車の安全を確保するための対策の一つとして、自転車1台分程度、自動車用の停止線より自転車道又は自転車専用通行帯の停止線を前出しすることを検討するものとする。 図Ⅱ-33 停止線の前出しの例（自転車専用通行帯の場合） b) 看板・路面表示等 下記の事項を除き、(1) b) を参考に設計するものとする。 ・交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、<u>自動車利用者等</u>に自転車動線を知らせるため、交差点内の自転車通行空間の延長線上の部分の路面に<u>自転車の通行位置及び通行方向を明確化する</u>矢羽根型路面表示を設置するものとする。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するため、流入側においては、自転車の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。	(2) 分離の場合 図Ⅱ-48 分離の場合の交差点隅角部の道路構造の例（自転車専用通行帯の場合） a) 道路標識・道路標示 下記の事項を除き、(1) a) を参考に設計するものとする。 ・左折巻き込み事故の防止のため、<u>自転車用の停止線を自動車用の停止線より自転車1台分程度</u>前出しすることを検討するものとする。 図Ⅱ-49 停止線の前出しの例（自転車専用通行帯の場合） b) 看板・路面表示等 下記の事項を除き、(1) b) を参考に設計するものとする。 ・交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、<u>ドライバー</u>に自転車動線を知らせるため、交差点内の自転車通行空間の延長線上の部分の路面に矢羽根型路面表示を設置するものとする。ただし、自転車に停止位置を遵守させ、横断歩道上の歩行者を優先するため、流入側においては、自転車の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。

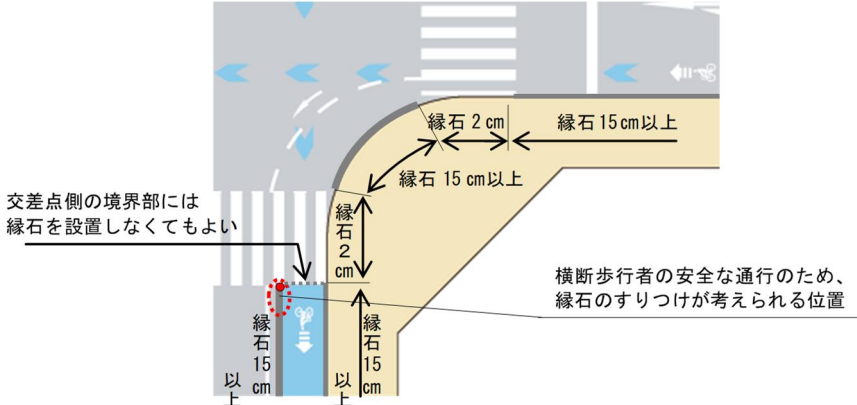
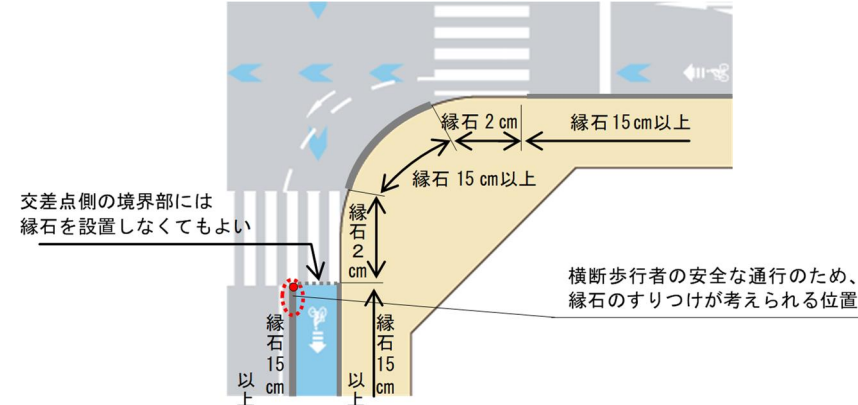
Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (3. 交差点部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
c) 自転車専用信号 - 自転車の左折巻き込み事故防止等の自転車の安全を確保する対策として、自転車専用信号の設置により、自動車や歩行者とは別の信号制御を行うことを検討するものとする。特に、左折自動車が多い場合等において、自転車と自動車の交錯を防ぐため、設置することが望ましい。 d) その他 下記の事項を除き、(1) c) を参考に設計するものとする。 - 道路標示「右左折の方法 (111)」に加え、左折巻き込み事故防止のために隅角部にゴム製ポール等の設置が考えられる。なお、ゴム製ポール等の設置位置については、大型自動車の走行軌跡を考慮し、自転車が通行する空間を避けて設置するものとする。また、設置する場合はゴム製ポール等と縁石の間に土砂や落葉等がたまりやすくなるため、路面清掃や除排雪に配慮するものとする。 - 左折自動車の速度抑制を図るため、交差点隅角部及び道路標示「右左折の方法 (111)」の曲線半径を小さくすることが考えられる。  図Ⅱ-34 交差点隅角部の縁石構造の例 (自転車専用通行帯の場合)	c) 自転車専用信号 - 自転車の左折巻き込み事故防止等の自転車の安全を確保する対策として、自転車専用信号の設置により、自動車や歩行者とは別の信号制御を行うことを検討するものとする。特に、左折自動車が多い場合等において、自転車と自動車の交錯を防ぐため、設置することが望ましい。 d) その他 下記の事項を除き、(1) c) を参考に設計するものとする。 - 規制標示「右左折の方法 (111)」に加え、左折巻き込み事故防止のために隅角部にゴム製ポール等の設置が考えられる。なお、ゴム製ポール等の設置位置については、大型自動車の走行軌跡を考慮し、自転車が通行する空間を避けて設置するものとする。また、設置する場合はゴム製ポール等と縁石の間に土砂や落葉等がたまりやすくなるため、路面清掃や除排雪に配慮するものとする。 - 左折自動車の速度抑制を図るため、交差点隅角部及び規制標示「右左折の方法 (111)」の曲線半径を小さくすることが考えられる。  図Ⅱ-50 分離の場合の交差点隅角部の縁石構造の例 (自転車専用通行帯の場合)
(3) 混在の場合 (当面の措置) —(幅員の確保が困難なため、路面表示を設置して混在させる場合)— 幅員の確保が困難な場合は、自転車と自動車を混在させて通行させるものとし、幅員の確保が可能な場合は、交差点流出側の自転車専用通行帯を優先的に確保するものとする。  図Ⅱ-35 交差点隅角部の道路構造の例 (自転車専用通行帯の場合)	(3) 混在の場合 (当面の措置) 幅員の確保が困難な場合は、自転車と自動車を混在させて通行させるものとし、幅員の確保が可能な場合は、交差点流出側の自転車専用通行帯を優先的に確保するものとする。  図Ⅱ-51 混在の場合の交差点隅角部の道路構造の例 (自転車専用通行帯の場合)
a) 道路標識・道路標示 (1) a) を参考に設計するものとする。	a) 道路標識・道路標示 (1) a) を参考に設計するものとする。

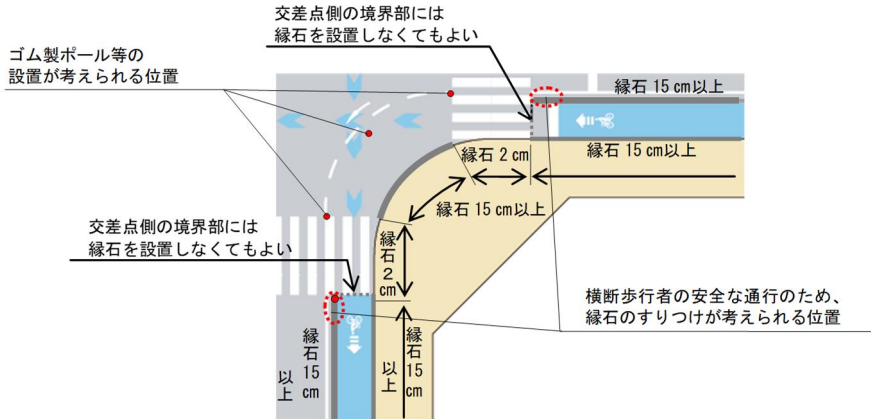
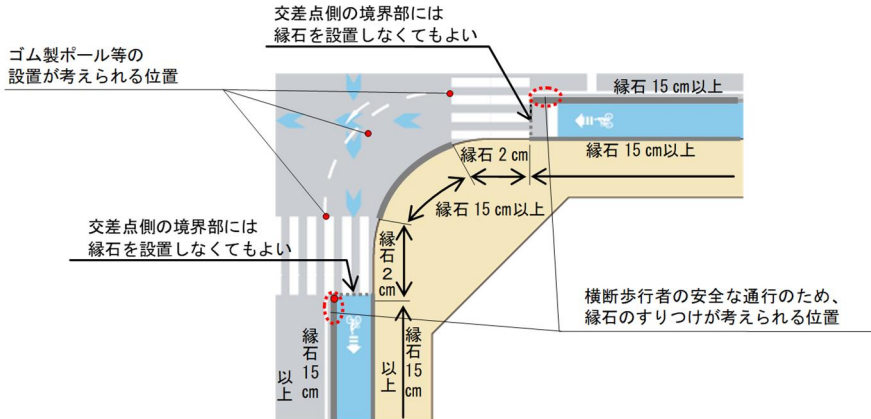
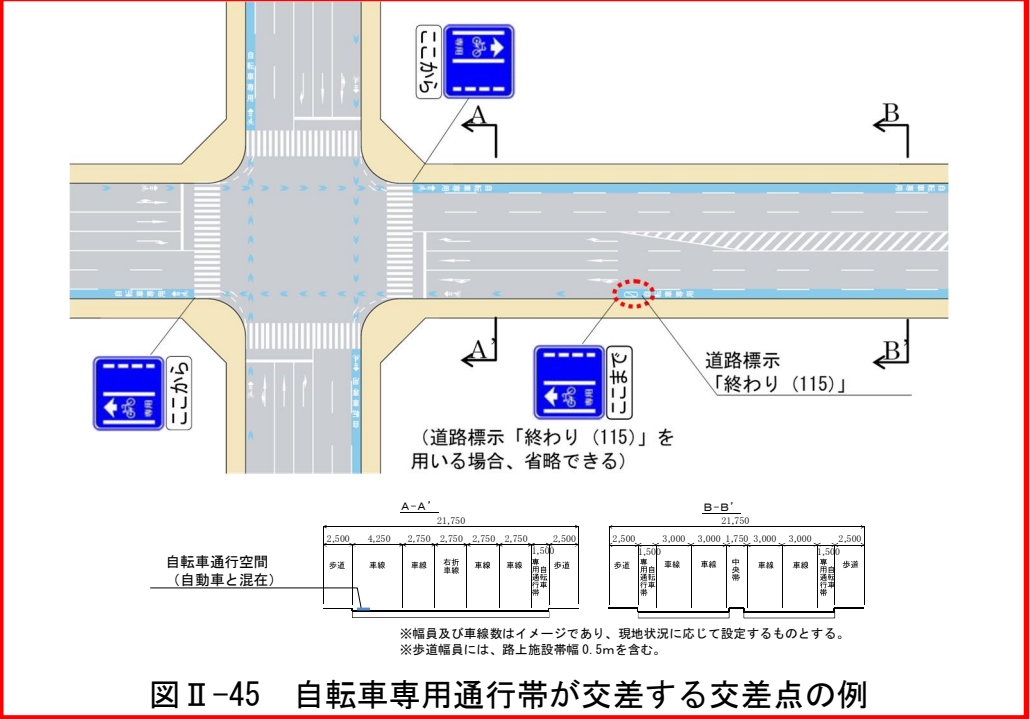
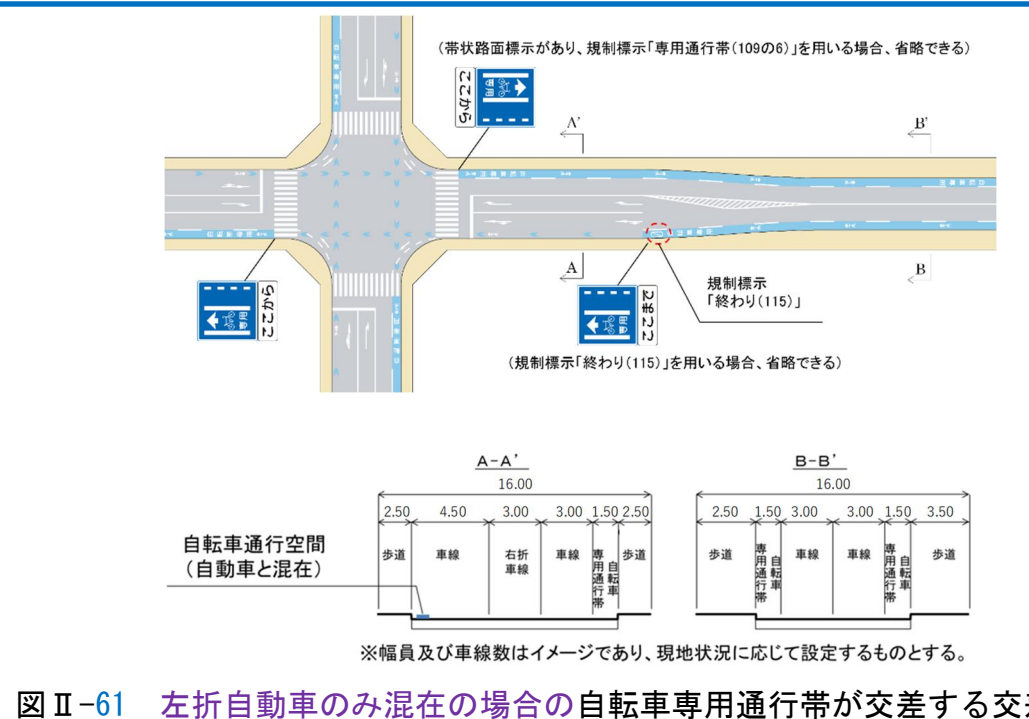
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
b) 看板・路面表示等 下記の事項を除き、(1) b) を参考に設計するものとする。 ●すべての自動車と自転車が混在することを、混在させる地点の手前で自転車、自動車双方に対して、看板又は路面表示により注意喚起するものとする。	b) 看板・路面表示等 下記の事項を除き、(1) b) を参考に設計するものとする。 ●自転車と自動車が同一の通行空間を共用する車道混在区間となることを示すため、矢羽根型路面表示を設置する。 ●自転車専用通行帯の終点部手前に、ドライバーに対して「この先自転車注意」、自転車利用者に対して「この先車との混在注意」など、前方で車道混在となることを注意喚起する看板・路面表示を設置することも考えられる。 ●看板を設置する場合は、設置目的にあわせて、ドライバー及び自転車利用者からの視点を考慮し、見えやすい高さ、大きさで設置するものとする。なお、設置位置に関しては、車道及び歩道の建築限界を遵守するものとする。
 図Ⅱ-36 車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例 (交差点流出側に自転車専用通行帯を確保可能な場合)	 図Ⅱ-52 混在の場合の車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例 (交差点流出側に自転車専用通行帯を確保可能な場合)
 図Ⅱ-37 車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例 (交差点流出側に自転車専用通行帯を確保できない場合)	 図Ⅱ-53 混在の場合の車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例 (交差点流出側に自転車専用通行帯を確保できない場合)
c) その他 (1) c) を参考に設計するものとする。 以下、「2.3.1 共通事項」を除く、主道路の形態別の留意事項を示す。	c) その他 (1) c) を参考に設計するものとする。 以下、「3.3.1 共通事項」を除く、主道路の形態別の留意事項を示す。

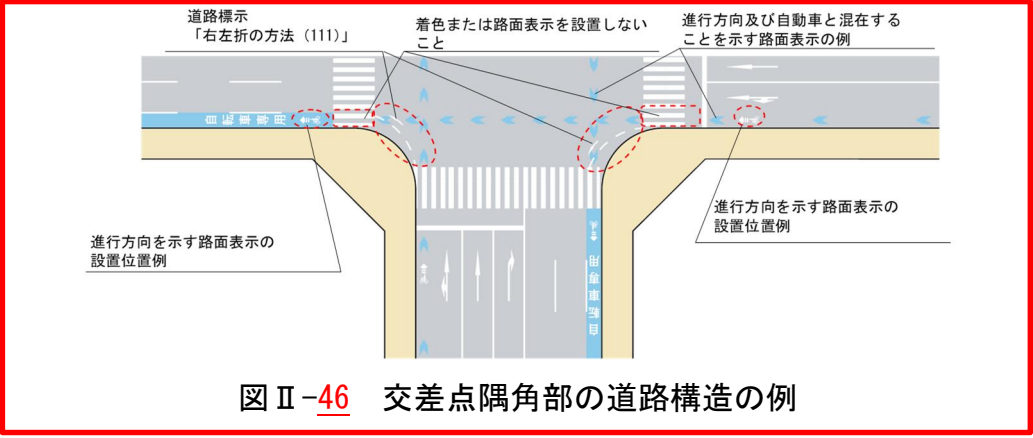
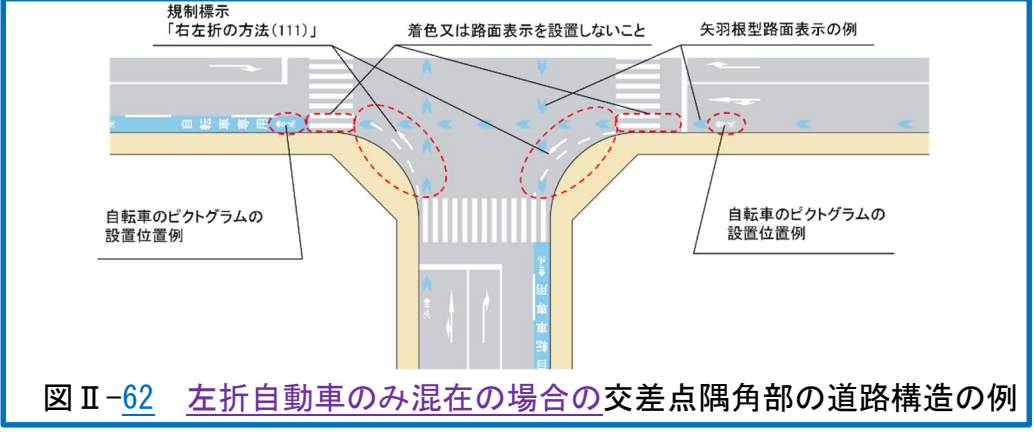
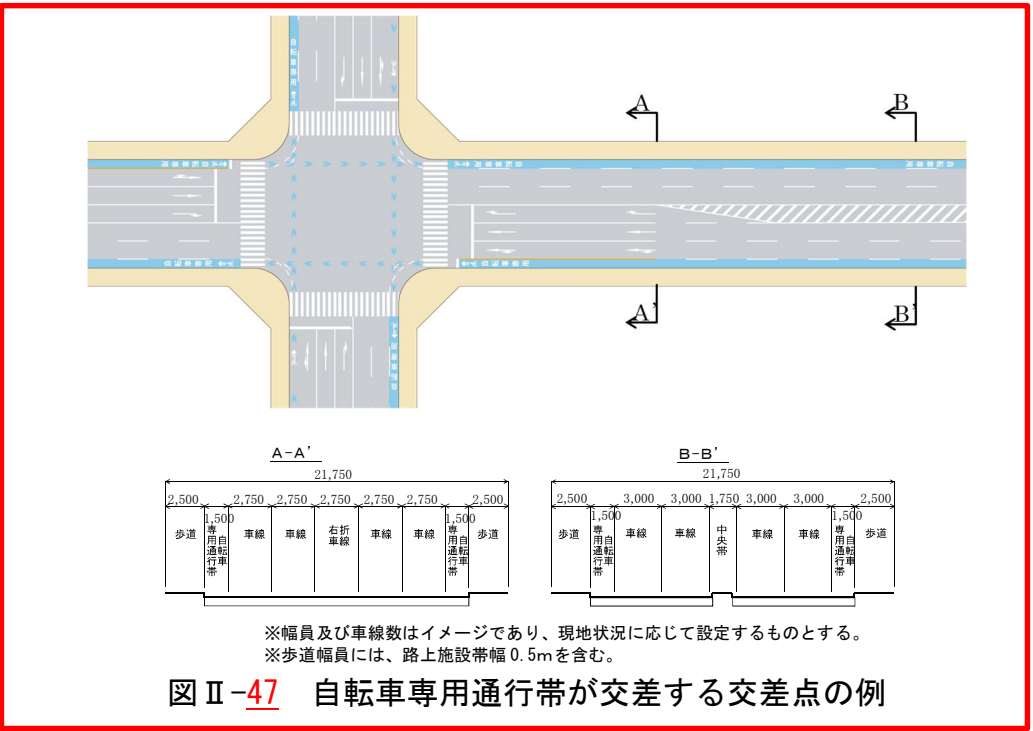
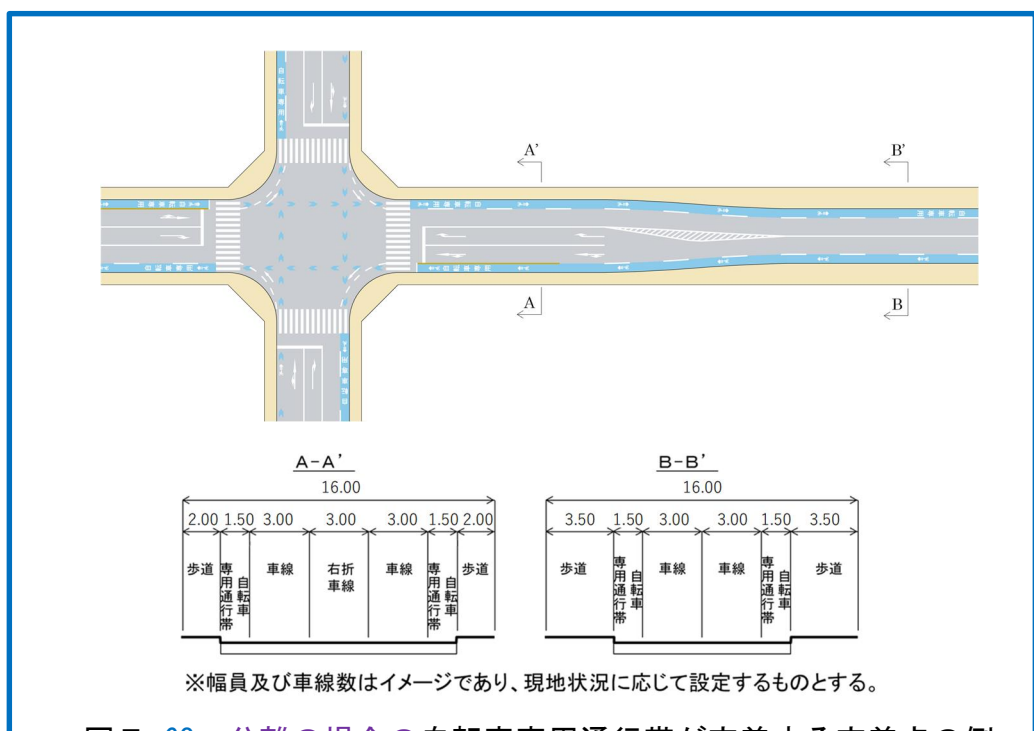
Ⅱ. 自転車通行空間の設計 (3. 交差点部の設計) ●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

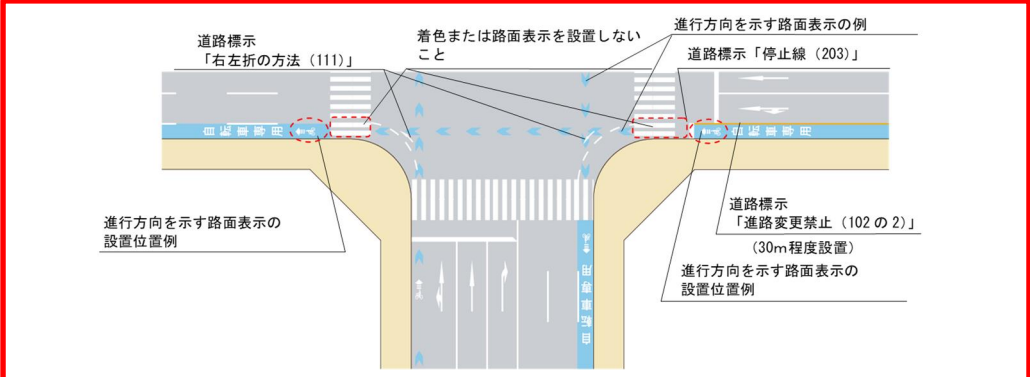
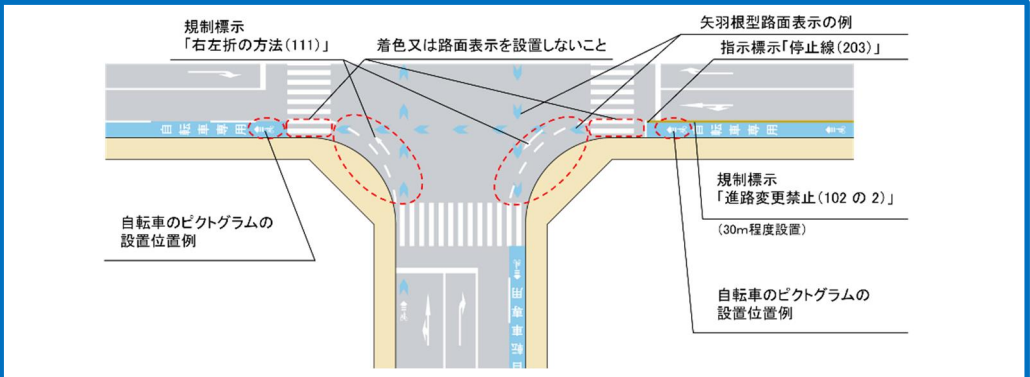
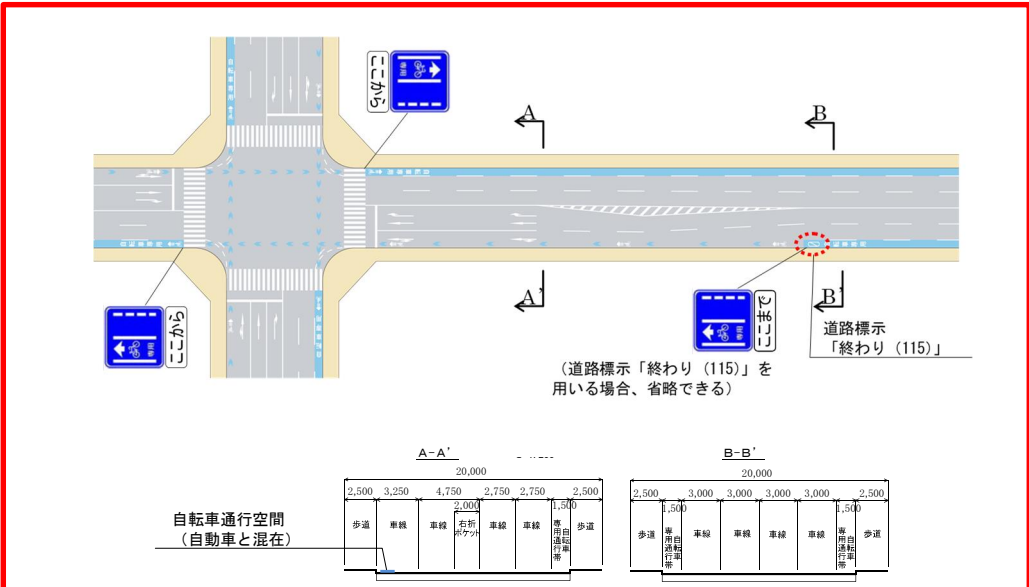
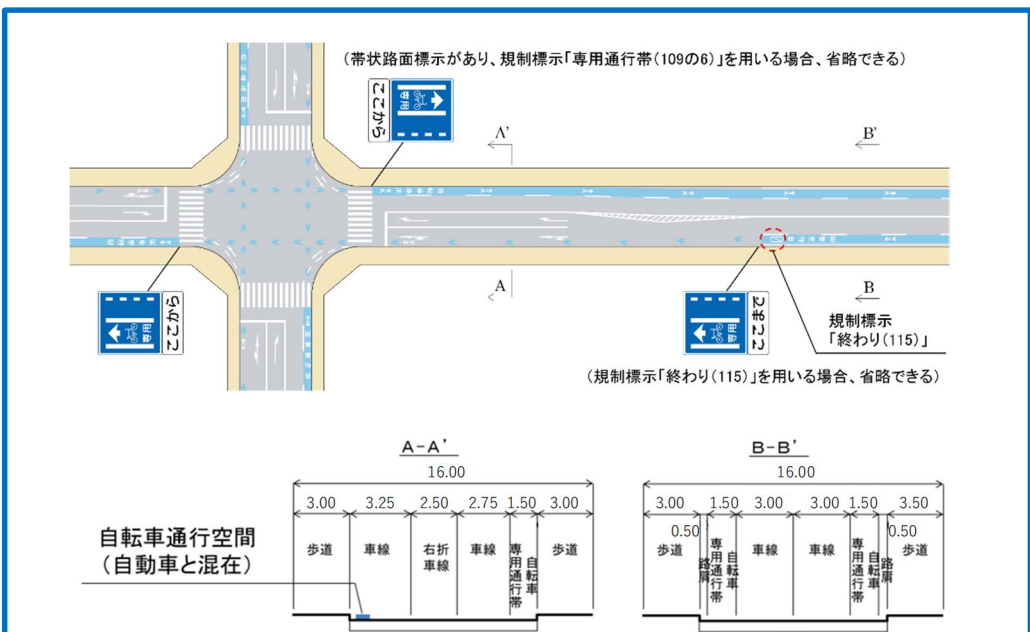
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2. 3. 2 自転車道（自転車一方通行）	3. 3. 2 整備形態別の留意事項
(1) 左折自動車のみ混在の場合 （交差点の手前で自転車道を打ち切り、路面表示を設置して混在させる場合）	(1) 自転車道（自転車一方通行） 1) 左折自動車のみ混在の場合
 図Ⅱ-38 自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点の例	 図Ⅱ-54 左折自動車のみ混在の場合の自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点の例
 図Ⅱ-39 交差点隅角部の道路構造の例	 図Ⅱ-55 左折自動車のみ混在の場合の交差点隅角部の道路構造の例 （自転車道（自転車一方通行）の場合）
a) 道路標識・道路標示	a) 道路標識・道路標示
- 一方通行路の入口の路端に、道路標識「自転車一方通行(326 の 2-A 又は B)」に補助標識「始まり (505-B)」を附置した始点標識を設置し、一方通行路の出口の路端に、道路標識「自転車一方通行(326 の 2-A 又は 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する。 - 原則として、一方通行路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、建築限界を確保するため、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。	- 一方通行路の入口の路端に、規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行(326 の 2-A 又は B)」に補助標識「始まり (505-B)」を附置した始点標識を設置し、一方通行路の出口の路端に、規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行(326 の 2-A 又は 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する。 - 原則として、一方通行路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」を附置した規制標識「車両進入禁止(303)」を設置するものとする。また、建築限界を確保するため、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。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
b) その他 ・自転車道の交差点側の境界部には、縁石の設置は省略できる。(図Ⅱ-38、Ⅱ-40 参照) ・自転車道と車道との分離工作物の視認性を向上させるため、流出側自転車道の端部の分離工作物に反射材や反射テープを巻いたゴム製ポール等を併設することが考えられる。(図Ⅱ-41 参照)	b) その他 ・自転車道の交差点側の境界部には、縁石の設置は省略できる。(図Ⅱ-54、Ⅱ-56 参照) ・自転車道と車道との分離工作物の視認性を向上させるため、流出側自転車道の端部の分離工作物に反射材や反射テープを巻いたゴム製ポール等を併設することが考えられる。(図Ⅱ-57 参照)
	
図Ⅱ-40 交差点隅角部の縁石構造の例	図Ⅱ-56 左折自動車のみ混在の場合の交差点隅角部の縁石構造の例 (自転車道(自転車一方通行)の場合)
	
図Ⅱ-41 自転車道の分離工作物の視認性を向上させることが考えられる位置	図Ⅱ-57 自転車道の分離工作物の視認性を向上させることが考えられる位置

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2) 分離の場合 (交差点に自転車道を直接接続させる場合) ※幅員及び車線数はイメージであり、現地状況に応じて設定するものとする。 ※歩道幅員には、路上施設帯幅 0.5m を含む。 図Ⅱ-42 自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点の例 図Ⅱ-43 交差点隅角部の道路構造の例 a) 道路標識・道路標示 1) a) を参考に設計するものとする。 b) その他 下記の事項を除き、1) b) を参考に設計するものとする。 ・自転車道の分離工作物としての縁石端部、特に横断歩道に近接する箇所においては、横断歩行者の通行の支障とならないよう、縁石と横断歩道との間に離隔を確保するか、縁石の	2) 分離の場合 ※幅員及び車線数はイメージであり、現地状況に応じて設定するものとする。 ※歩道幅員には、路上施設帯幅 0.5m を含む。 図Ⅱ-58 分離の場合の自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点の例 図Ⅱ-59 分離の場合の交差点隅角部の道路構造の例 (自転車道（自転車一方通行）の場合) a) 道路標識・道路標示 1) a) を参考に設計するものとする。 b) その他 下記の事項を除き、1) b) を参考に設計するものとする。 ・自転車道の分離工作物としての縁石端部、特に横断歩道に近接する箇所においては、横断歩行者の通行の支障とならないよう、縁石と横断歩道との間に離隔を確保するか、縁石の

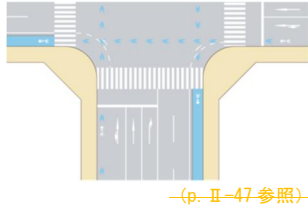
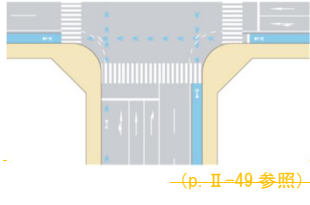
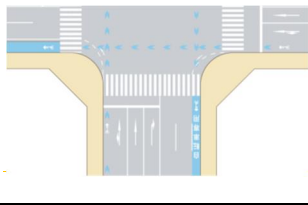
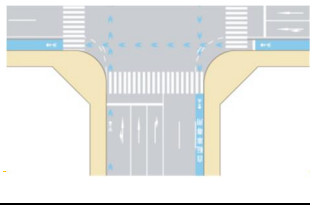
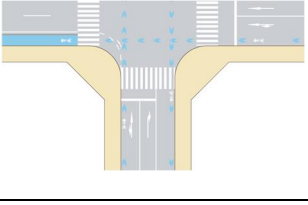
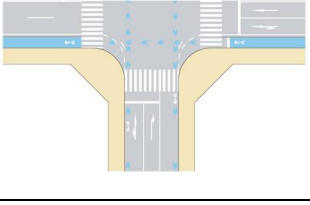
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
高さを車道面まですりつけることが望ましい。 ●<u>道路</u>標示「右左折の方法（111）」に加え、左折巻き込み事故防止のために隅角部にゴム製ポール等の設置が考えられる。なお、ゴム製ポール等の設置位置については、大型自動車の走行軌跡を考慮し、自転車が通行する空間を避けて設置するものとする。また、設置する場合はゴム製ポール等と縁石の間に土砂や落葉等がたまりやすくなるため、路面清掃や除排雪に配慮するものとする。  図Ⅱ-44 交差点隅角部の縁石構造の例	高さを車道面まですりつけることが望ましい。 ●<u>規制</u>標示「右左折の方法（111）」に加え、左折巻き込み事故防止のために隅角部にゴム製ポール等の設置が考えられる。なお、ゴム製ポール等の設置位置については、大型自動車の走行軌跡を考慮し、自転車が通行する空間を避けて設置するものとする。また、設置する場合はゴム製ポール等と縁石の間に土砂や落葉等がたまりやすくなるため、路面清掃や除排雪に配慮するものとする。  図Ⅱ-60 分離の場合の交差点隅角部の縁石構造の例 (自転車道(自転車一方通行)の場合)
2.3.3 自転車専用通行帯	(2) 自転車専用通行帯
(1) 左折自動車のみ混在の場合 （交差点の手前で自転車専用通行帯を打ち切り、路面表示を設置して混在させる場合）	1) 左折自動車のみ混在の場合
 図Ⅱ-45 自転車専用通行帯が交差する交差点の例	 図Ⅱ-61 左折自動車のみ混在の場合の自転車専用通行帯が交差する交差点の例

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 図Ⅱ-46 交差点隅角部の道路構造の例	 図Ⅱ-62 左折自動車のみ混在の場合の交差点隅角部の道路構造の例
a) 道路標識、道路標示 ・自転車専用通行帯の終わりの地点に道路標示「終わり(115)」を用いる場合は、終点標識である道路標識「専用通行帯(327の4)」及び補助標識「終わり(507-A・B・C)」は省略することができる。	a) 道路標識、道路標示 ・自転車専用通行帯の始まりの地点に帯状路面表示があり、かつ規制標示「専用通行帯(109の6)」を用いる場合は、始点標識である規制標識「専用通行帯(327の4)」及び補助標識「始まり(505-A・B)」は省略することができる。 ・自転車専用通行帯の終わりの地点に規制標示「終わり(115)」を用いる場合は、終点標識である規制標識「専用通行帯(327の4)」又は規制標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」及び補助標識「終わり(507-A・B・C)」は省略することができる。
-(2) 分離の場合 -(交差点に自転車専用通行帯を直接接続させる場合)-	2) 分離の場合
 図Ⅱ-47 自転車専用通行帯が交差する交差点の例	 図Ⅱ-63 分離の場合の自転車専用通行帯が交差する交差点の例

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 図Ⅱ-48 交差点隅角部の道路構造の例 a) 道路標識・道路標示 ・自転車専用通行帯を通行する自転車と左折自動車を分離するため、交差点流入部で自転車専用通行帯（第一通行帯）と第二通行帯との間に道路標示「進路変更禁止（102 の 2）」の規制を実施するものとする。この場合の道路標示は、30m程度の区間に設置するものとする。ただし、進行方向別通行区分の規制が実施されている場合、車両はその車線内を通行しなければならないため、必ずしも進路変更禁止規制の実施の必要はないが、利用者にルールを分かりやすく伝えるために進路変更禁止規制を実施しているものである。	 図Ⅱ-64 分離の場合の交差点隅角部の道路構造の例 (自転車専用通行帯の場合) a) 道路標識・道路標示 ・自転車専用通行帯を通行する自転車と左折自動車を分離するため、交差点流入部で自転車専用通行帯（第一通行帯）と第二通行帯との間に規制標示「進路変更禁止（102 の 2）」の規制を実施するものとする。この場合の道路標示は、30m 程度の区間に設置するものとする。ただし、進行方向別通行区分の規制が実施されている場合、車両はその車線内を通行しなければならないため、必ずしも進路変更禁止規制の実施の必要はないが、利用者にルールを分かりやすく伝えるために進路変更禁止規制を実施しているものである。
(3) 混在の場合 （幅員の確保が困難なため、路面表示を設置して混在させる場合）	3) 混在の場合
 図Ⅱ-49 自転車専用通行帯が交差する交差点の例	 図Ⅱ-65 混在の場合の自転車専用通行帯が交差する交差点の例

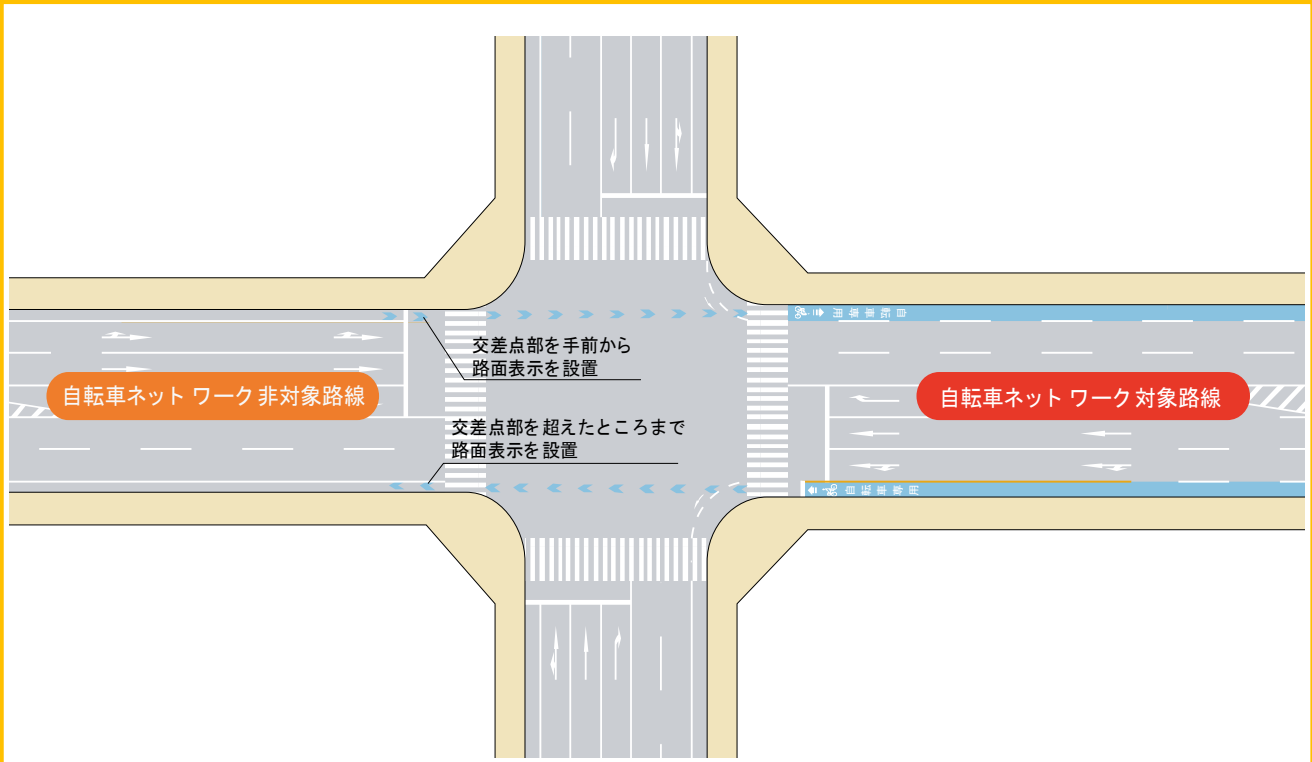
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
図Ⅱ-50 交差点隅角部の道路構造の例	図Ⅱ-66 混在の場合の交差点隅角部の道路構造の例 (自転車専用通行帯の場合)
a) 道路標識、道路標示 —(1) a) を参考に設計するものとする。	a) 道路標識、道路標示 1) a) を参考に設計するものとする。
2.3.4 車道混在 単路部と同様に交差点流出入口においても混在させるため、交差点流入部では必要に応じて、路面表示を設置することが考えられる。交差点内や交差点流入部に路面表示を設置する場合は、「2.3.1 (3)」を参考に設計するものとする。 ただし、主道路、従道路ともに「混在の場合」であるため、<u>道路</u>標示「右左折の方法(111)」は、設置しないものとする。	(3) 車道混在 単路部と同様に交差点流出入口においても混在させるため、交差点流入部では必要に応じて、路面表示を設置することが考えられる。交差点内や交差点流入部に路面表示を設置する場合は、「3.3.1 共通事項 (3) 混在の場合(当面の措置)」を参考に設計するものとする。 ただし、主道路、従道路ともに「混在の場合」であるため、<u>規制</u>標示「右左折の方法(111)」は、設置しないものとする。
図Ⅱ-51 車道混在が交差する交差点の例	図Ⅱ-67 車道混在が交差する交差点の例

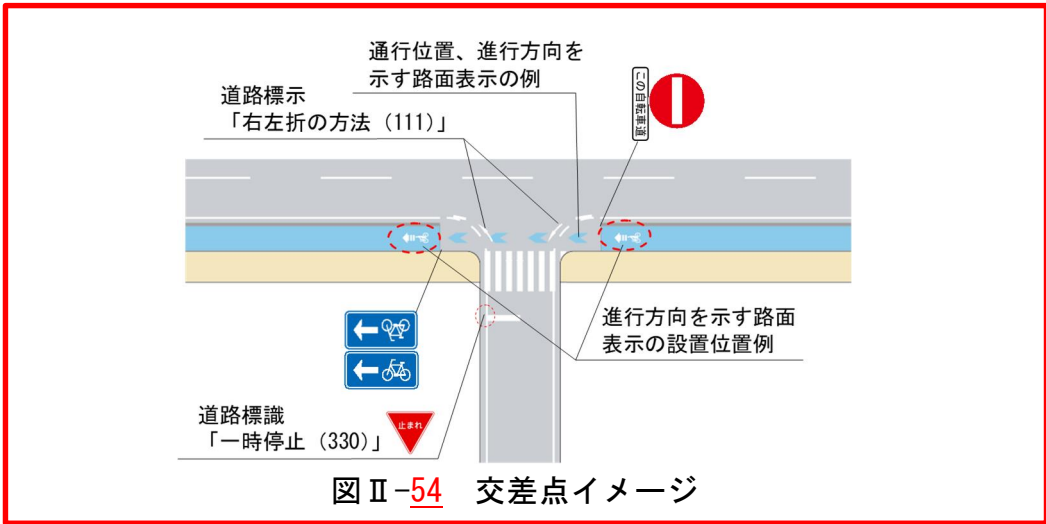
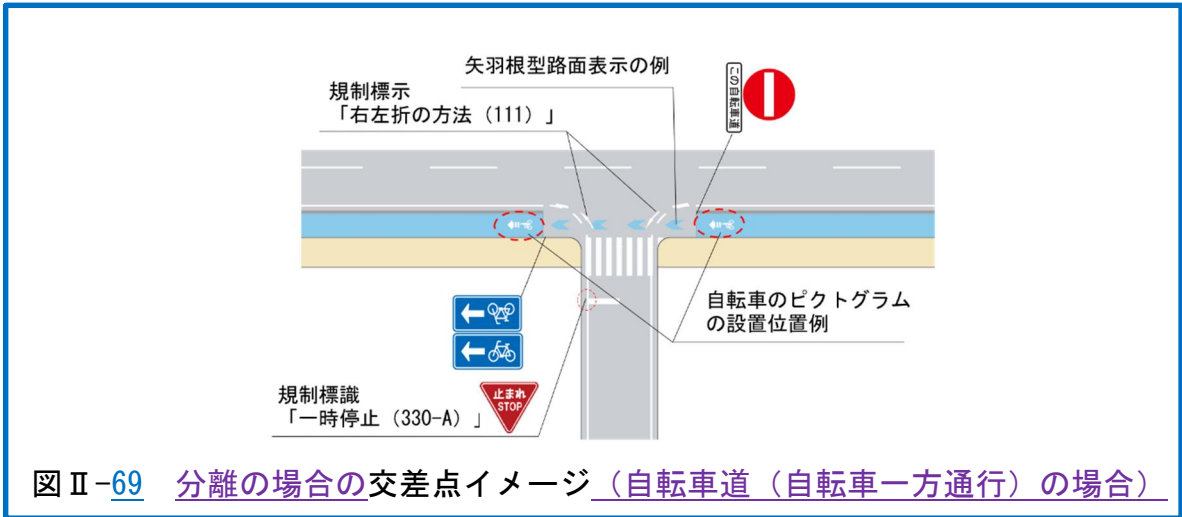
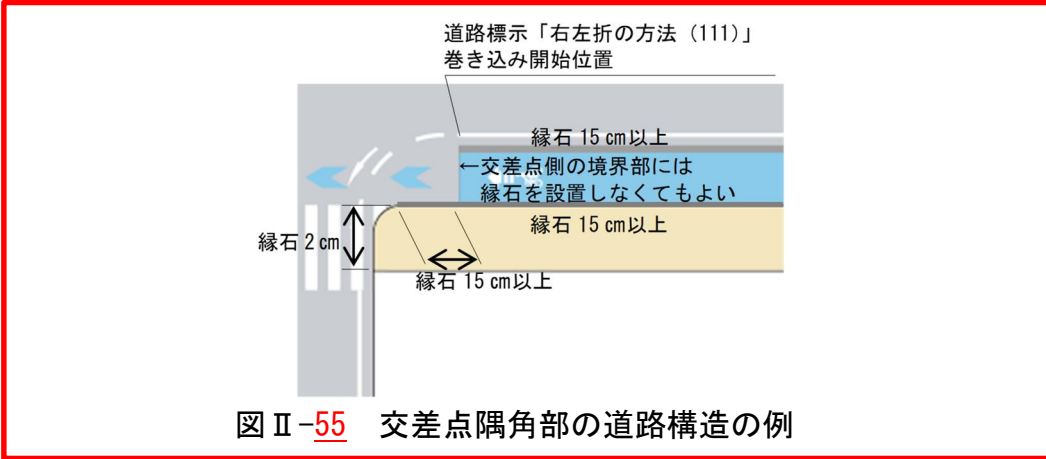
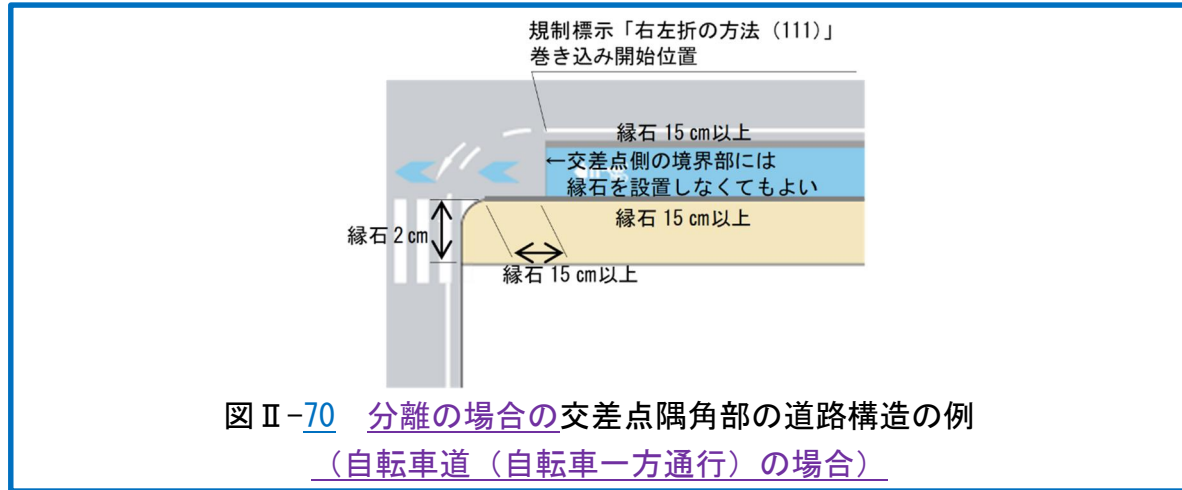
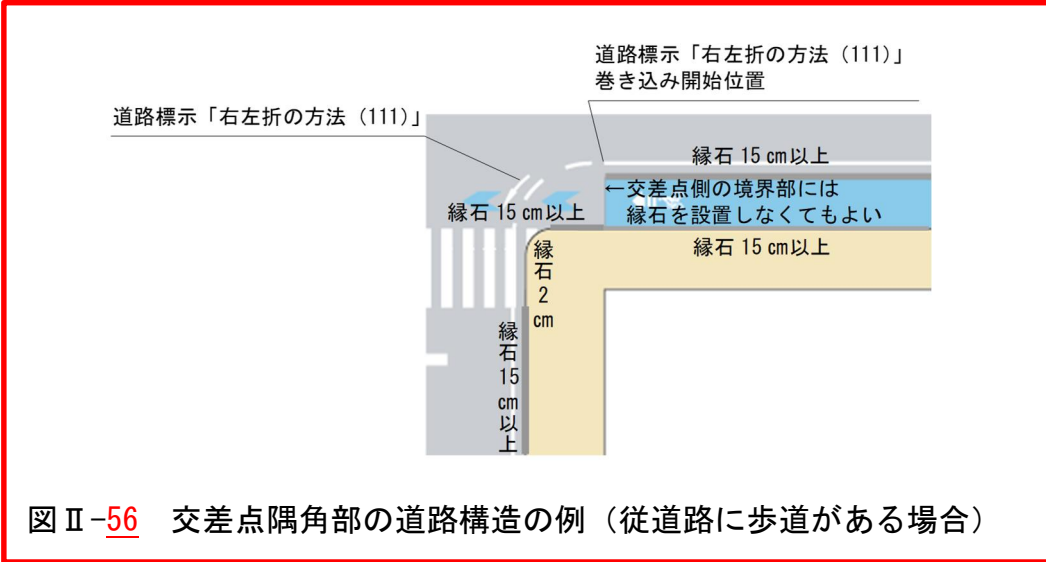
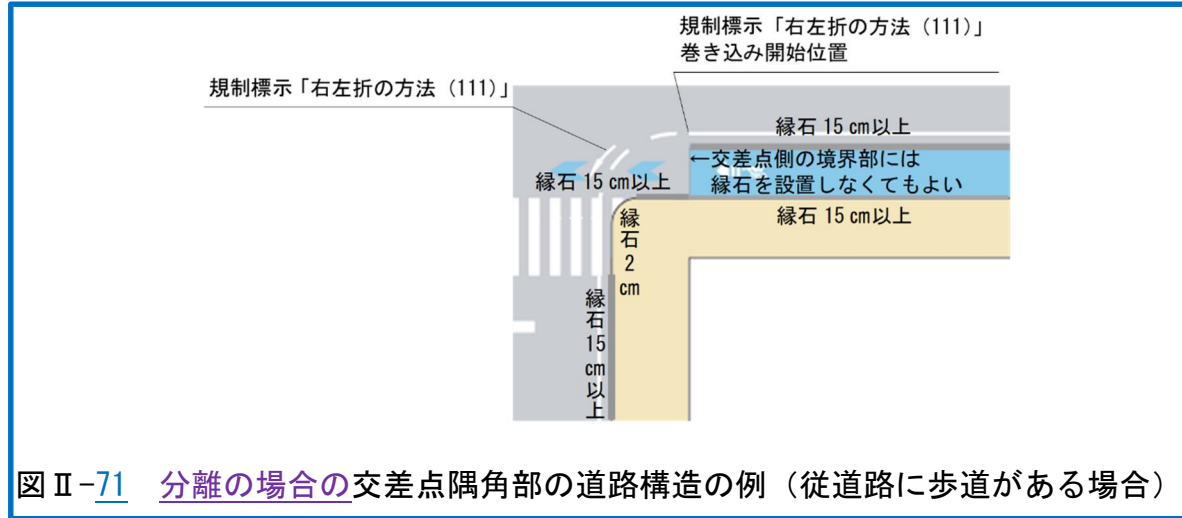
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
図Ⅱ-52 交差点隅角部の道路構造の例	図Ⅱ-68 交差点隅角部の道路構造の例 (車道混在の場合)

現行 ガイドライン			改定案 ガイドライン		
2.3.5 整備形態別の隅角部の設計例					
従道路の整備形態別に隅角部の設計が異なることから、それぞれの設計例を示す。なお、従道路は、「左折自動車のみ混在の場合」のみを示す。					
主道路 従道路	自転車道（自転車一方通行）				
	—(1)—左折自動車のみ混在の場合		—(2)—分離の場合		
	自転車道 —(自転車一方通行)— —(1)—左折自動車のみ混在の場合				
	自転車専用通行帯 —(1)—左折自動車のみ混在の場合				
車道混在					

現行 ガイドライン			改定案 ガイドライン		
主道路 従道路		自転車専用通行帯			
		—(1)— 左折自動車のみ混在の場合 ※—(3)— 混在の場合も同様	—(2)— 分離の場合		
自転車道 —(自転車一方通行)— —(1)— 左折自動車のみ混在の場合					
自転車専用通行帯 —(1)— 左折自動車のみ混在の場合					
車道混在					

主道路 従道路		車道混在			
自転車道 —(自転車一方通行)— —(1)— 左折自動車のみ混在の場合					
自転車専用通行帯 —(1)— 左折自動車のみ混在の場合					
車道混在					

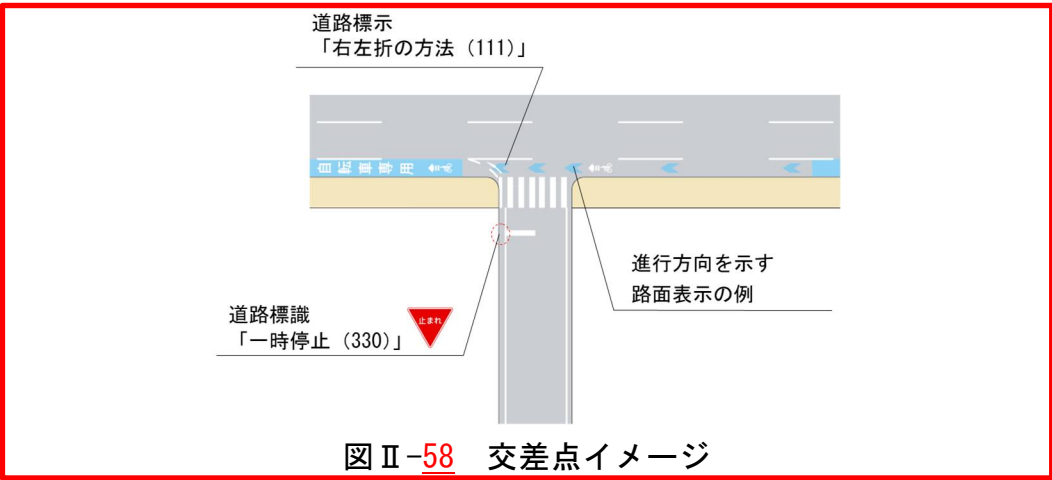
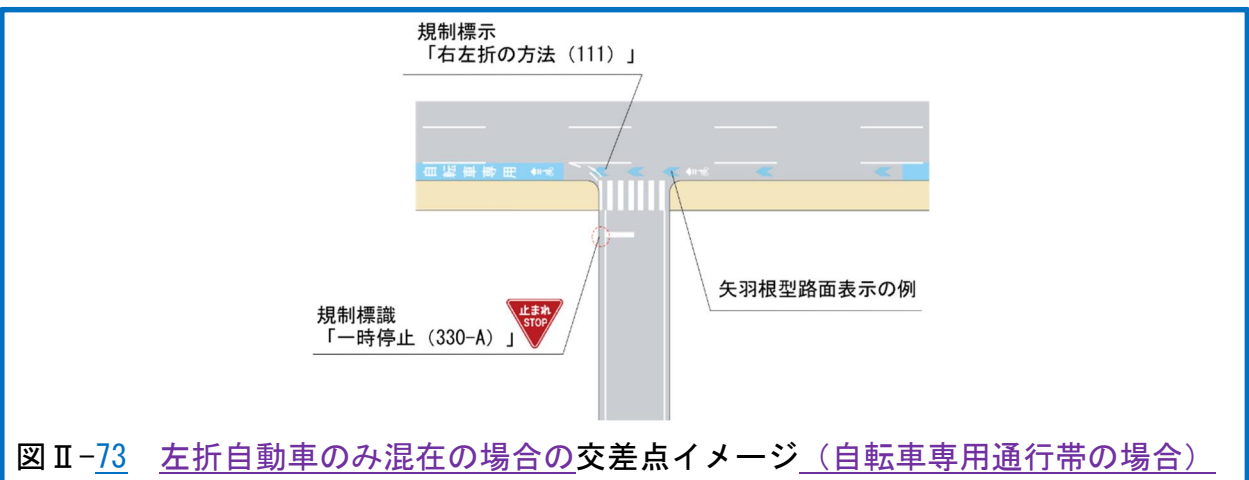
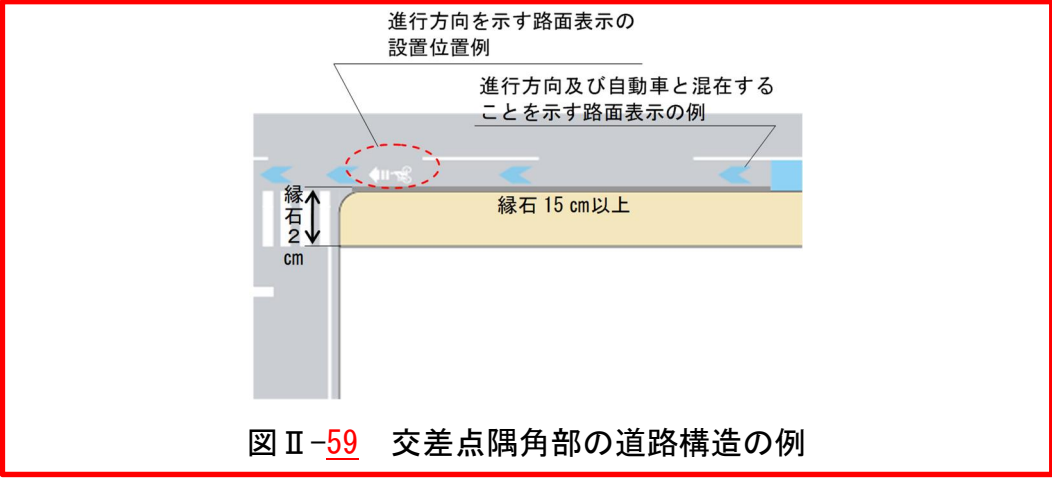
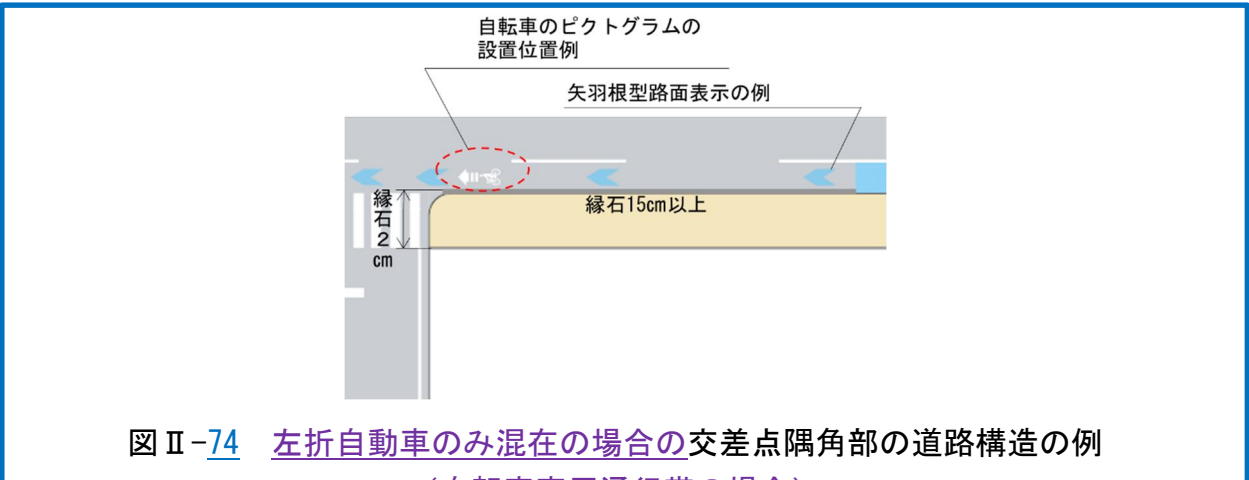
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2.3.6 自転車ネットワーク端部の処理 自転車ネットワーク形成のいずれの段階においても、ネットワーク端部の交差点部において、突然通行空間を打ち切ったり、安易に自転車通行空間を歩道通行へ誘導したりするのではなく、交差点部を超えたところまで路面表示を設置する等適切な交差点処理を行うことを基本とするものとする。  図Ⅱ-53 ネットワーク端部の交差点部の路面表示方法の例	
2.4 特殊な交差点の設計 2.4.1 細街路交差点 本項では、主道路に対し、従道路からの横断を想定しない交差点を「細街路交差点」として、従道路となる細街路側及び主道路の整備形態別に設計上の留意事項を示す。なお、細街路の従道路は歩道のない道路の場合を中心に示す。 「細街路交差点」においても、基本的な考え方は「2.3 一般的な交差点の設計」と同様であることから、それらを参考に設計するものとする。なお、本項においては、自転車道（自転車一方通行）については「分離の場合」を、自転車専用通行帯については「左折自動車のみ混在の場合」を事例として示すこととする。	3.4 特殊な交差点等の設計 3.4.1 細街路交差点 本項では、主道路に対し、従道路からの横断を想定しない交差点を「細街路交差点」として、従道路となる細街路側及び主道路の整備形態別に設計上の留意事項を示す。なお、細街路の従道路は歩道のない道路の場合を中心に示す。 「細街路交差点」においても、基本的な考え方は「2.3 一般的な交差点の設計」と同様であることから、それらを参考に設計するものとする。なお、本項においては、自転車道（自転車一方通行）については「分離の場合」を、自転車専用通行帯については「左折自動車のみ混在の場合」を事例として示すこととする。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(1) 自転車道（自転車一方通行）・・・「分離の場合」の事例	(1) 自転車道（自転車一方通行）・・・「分離の場合」の事例
 図Ⅱ-54 交差点イメージ	 図Ⅱ-69 分離の場合の交差点イメージ（自転車道（自転車一方通行）の場合）
 図Ⅱ-55 交差点隅角部の道路構造の例	 図Ⅱ-70 分離の場合の交差点隅角部の道路構造の例 （自転車道（自転車一方通行）の場合）
 図Ⅱ-56 交差点隅角部の道路構造の例（従道路に歩道がある場合）	 図Ⅱ-71 分離の場合の交差点隅角部の道路構造の例（従道路に歩道がある場合）
a) 道路標識・道路標示	a) 道路標識・道路標示
●道路標識「自転車横断帯（201の3）」を設置しないものとする。 ●車道混在の場合を除いて、自動車が左折する際の巻き込み動線を明確にするため、道路標識「右左折の方法（111）」を設置するものとする。	●指示標識「自転車横断帯（201の3）」を設置しないものとする。 ●車道混在の場合を除いて、自動車が左折する際の巻き込み動線を明確にするため、規制標識「右左折の方法（111）」を設置するものとする。

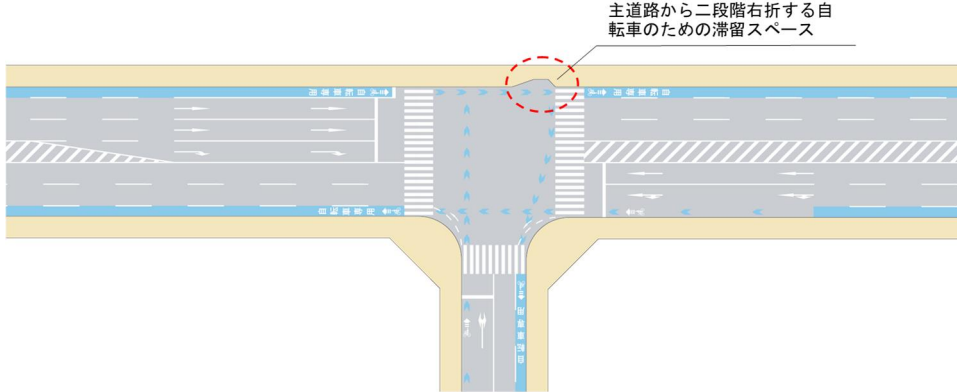
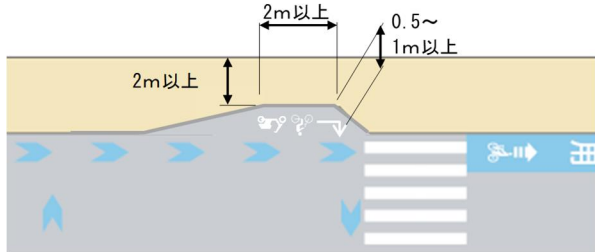
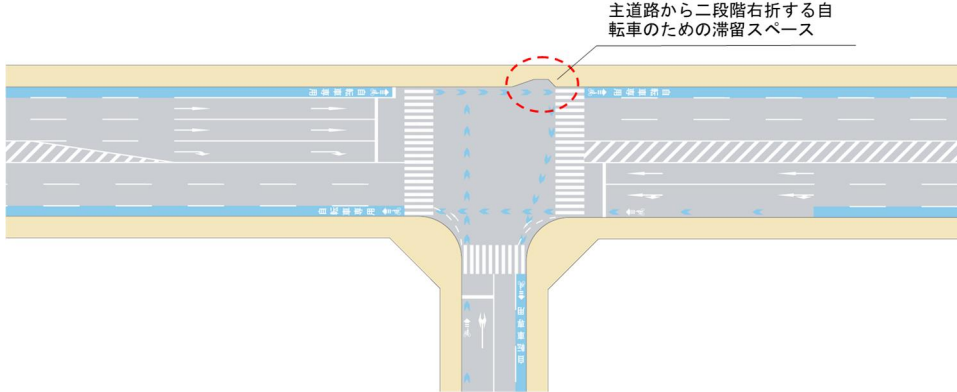
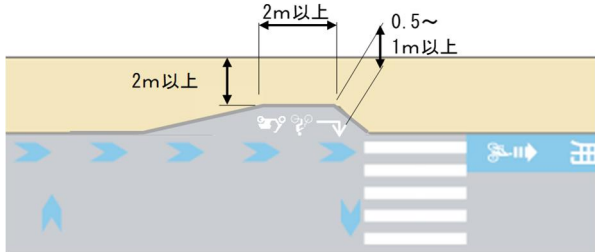
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
・ 交差する道路から見やすい場所に<u>道路</u>標識「自転車一方通行（326 の 2-A）」を設置するものとし、必要に応じて両面式を用いるものとする。 ・ 必要に応じて、一方通行路の出口の左側の路端に車両の進入が禁止された方向に向けて、補助標識「この自転車道」を附置した<u>道路</u>標識「車両進入禁止(303)」を設置するものとする。 b) 看板・路面表示等 ・ 細街路との交差点部においても、自転車の通行位置、通行方向を明確化する矢羽根型路面表示を設置するものとする。 ・ 交差点流出入部において、自転車の通行方向を明確化するために、自転車の<u>通行方向を示す路面表示</u>（図Ⅱ-1 参照）を設置することが考えられる。 c) その他 ・ <u>道路</u>標示「右左折の方法（111）」の巻き込み開始位置において、自転車道を打ち切るものとする。 ・ 歩道と車道を区画する縁石のうち、横断歩道に接続する縁石については高さ 2 cm を標準とし、その他の部分については、高さ 15cm 以上の縁石を設置するものとする。 ・ 自転車道の交差点側の境界部には、縁石の設置は省略できる。 d) 細街路側の構造等に関する留意事項 ・ 細街路側に<u>道路</u>標識「一時停止（330）」を設置するものとする。 ・ 交差点部に隅切りが設置されていないなどの理由により、従道路側からの見通しが悪く、自転車事故の危険性がある箇所では、自動車運転者に対して、道路反射鏡の設置や、従道路側の交差点手前に注意喚起看板や路面表示「止まれ」を設置することなどが考えられる。 ・ 従道路から交差点に流入する自動車の視認性の確保のため、隅切りを確保することが望ましい。 図Ⅱ-57 細街路側の道路構造の例	・ 交差する道路から見やすい場所に<u>規制</u>標識「<u>特定小型原動機付自転車</u>・自転車一方通行(326 の 2-A)」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。 ・ 必要に応じて、一方通行路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<u>規制</u>標識「車両進入禁止(303)」を設置するものとする。 b) 看板・路面表示等 ・ 細街路との交差点部においても、矢羽根型路面表示を設置するものとする。 ・ 交差点流出入部において、自転車の通行方向を明確化するために、自転車の<u>ピクトグラム</u>（図Ⅱ-1 参照）を設置することが考えられる。 c) その他 ・ <u>規制</u>標示「右左折の方法（111）」の巻き込み開始位置において、自転車道を打ち切るものとする。 ・ 歩道と車道を区画する縁石のうち、横断歩道に接続する縁石については高さ 2cm を標準とし、その他の部分については、高さ 15cm 以上の縁石を設置するものとする。 ・ 自転車道の交差点側の境界部には、縁石の設置は省略できる。 d) 細街路側の構造等に関する留意事項 ・ <u>必要に応じて</u>細街路側に<u>規制</u>標識「一時停止（330-A）」を設置するものとする。 ・ 交差点部に隅切りが設置されていないなどの理由により、従道路側からの見通しが悪く、自転車事故の危険性がある箇所では、道路反射鏡の設置、従道路側の交差点手前に注意喚起看板や<u>一時停止規制に合わせて</u>路面表示「止まれ」を設置することなどが考えられる。 ・ 従道路から交差点に流入する自動車の視認性の確保のため、隅切りを確保することが望ましい。 図Ⅱ-72 細街路側の道路構造の例

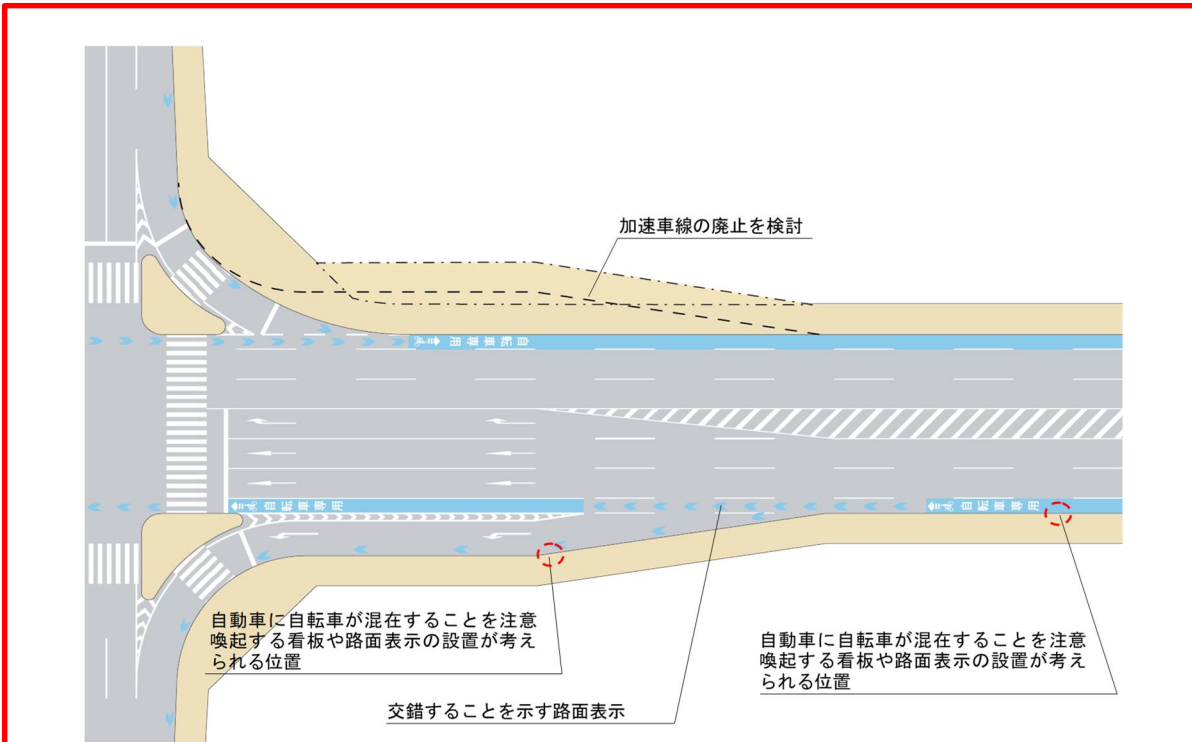
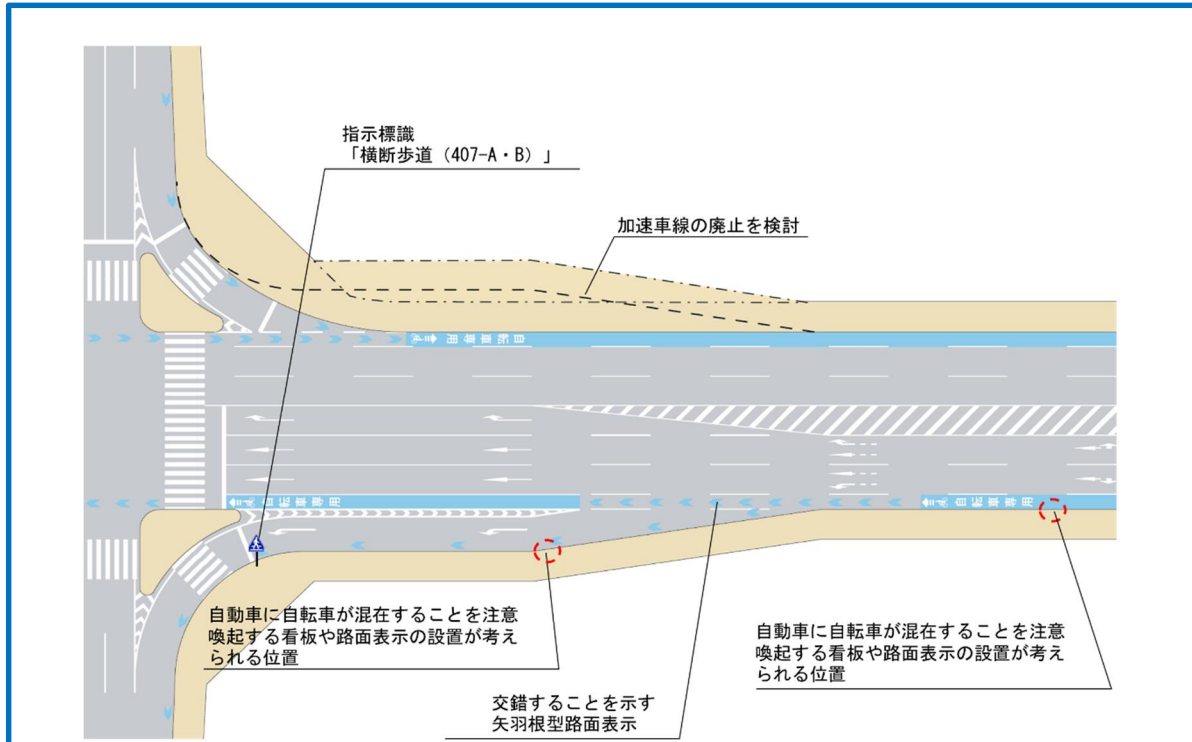
Ⅱ③-22

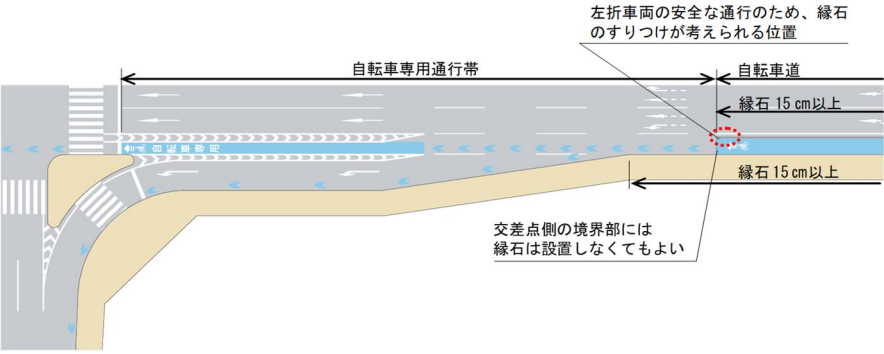
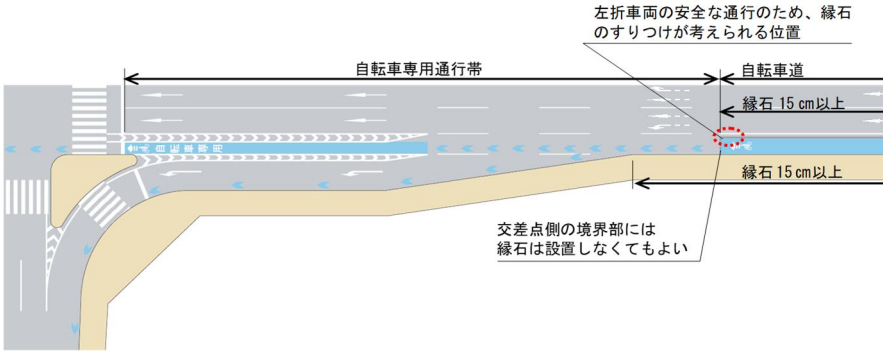
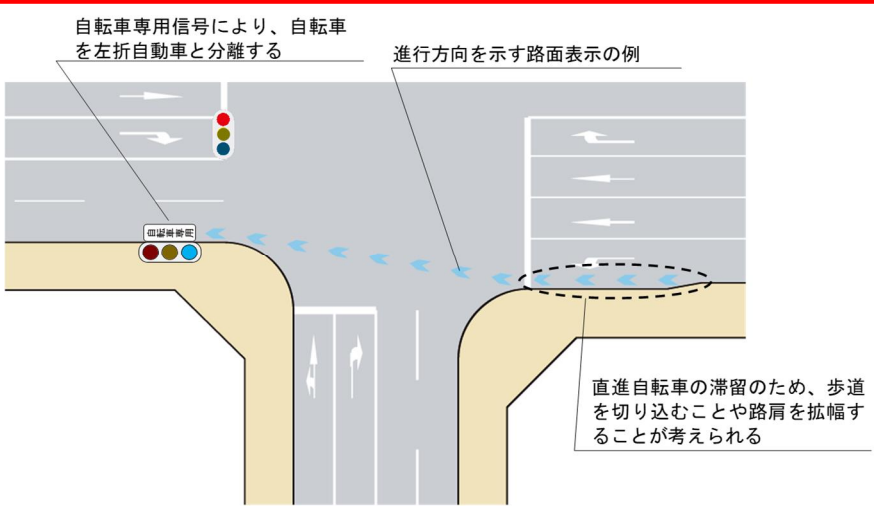
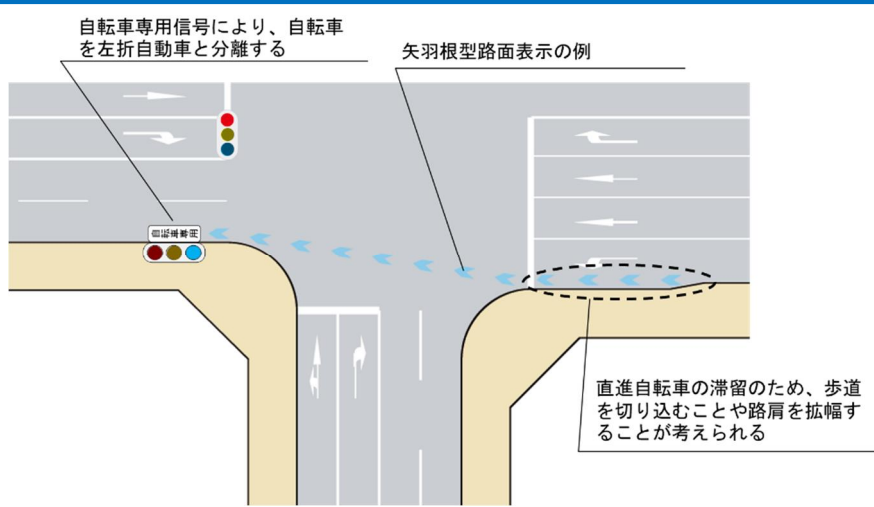
-115-

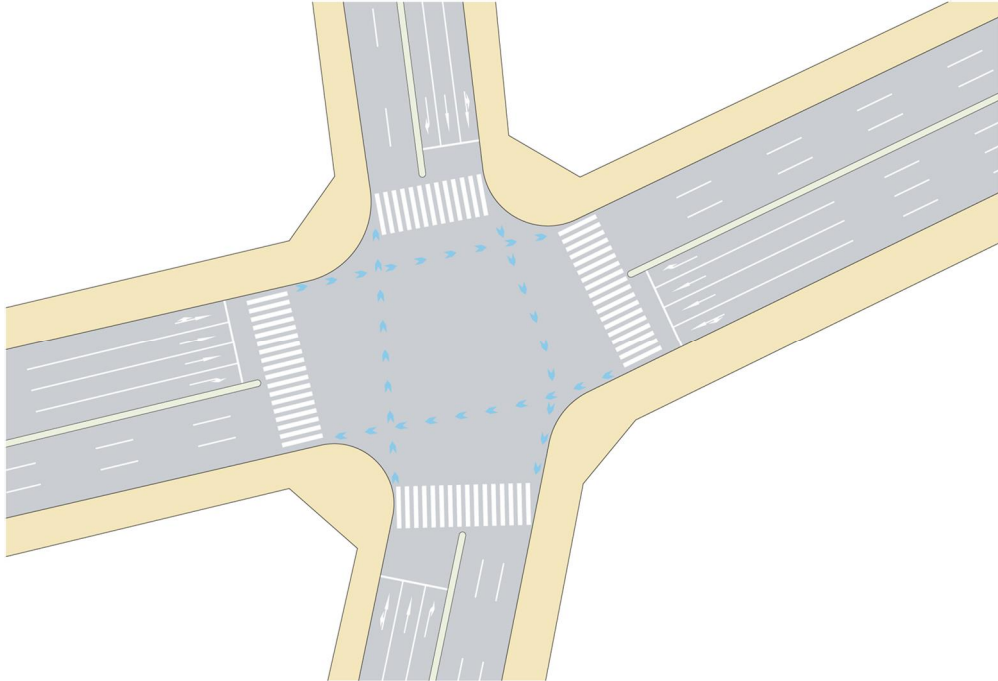
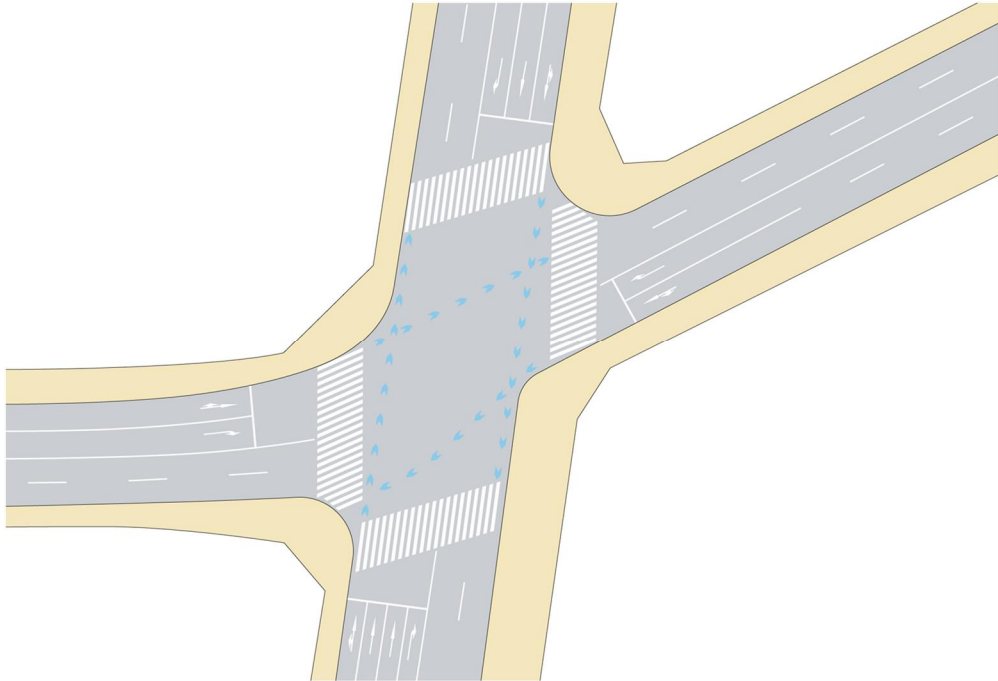
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(2) 自転車専用通行帯・・・「左折自動車のみ混在の場合」の事例	(2) 自転車専用通行帯・・・「左折自動車のみ混在の場合」の事例
 道路標示 「右左折の方法 (111)」 道路標識 「一時停止 (330)」 進行方向を示す 路面表示の例 図Ⅱ-58 交差点イメージ	 規制標示 「右左折の方法 (111)」 規制標識 「一時停止 (330-A)」 矢羽根型路面表示の例 図Ⅱ-73 左折自動車のみ混在の場合の交差点イメージ (自転車専用通行帯の場合)
 進行方向を示す路面表示の 設置位置例 進行方向及び自動車と混在する ことを示す路面表示の例 緑石 15 cm 以上 図Ⅱ-59 交差点隅角部の道路構造の例	 自転車のピクトグラムの 設置位置例 矢羽根型路面表示の例 緑石 15 cm 以上 図Ⅱ-74 左折自動車のみ混在の場合の交差点隅角部の道路構造の例 (自転車専用通行帯の場合)
a) 道路標識、道路標示 ・細街路との交差点部分も自転車専用通行帯を連続させるものとする。 ・自動車が左折する際の巻き込み動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法 (111)」を設置するものとする。 b) 看板・路面表示等 ・細街路との交差点部においても、自転車の通行位置、通行方向を明確化する矢羽根型路面表示を設置するものとする。また、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、設置位置等を工夫する等慎重に検討するものとする。 ・交差点流出入部において、自転車の通行方向を明確化するために、自転車の通行方向を示す路面表示 (図Ⅱ-1 参照) を設置することが考えられる。 ・主道路から細街路に左折する自動車は、自転車専用通行帯に入り道路左側端に寄って左折しなければならないため、細街路交差点の手前約 30m 程度について、左折自動車と混在することを示す路面表示を設置することが考えられる。 c) 細街路側の構造等に関する留意事項 (1) d) を参考に設計するものとする。	a) 道路標識、道路標示 ・細街路との交差点部分も自転車専用通行帯を連続させるものとする。 ・自動車が左折する際の巻き込み動線を明確にするため、規制標示「右左折の方法 (111)」を設置するものとする。 b) 看板・路面表示等 ・細街路との交差点部においても、矢羽根型路面表示を設置するものとする。また、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように位置を工夫するなど慎重に検討するものとする。 ・交差点流出入部において、自転車の通行方向を明確化するために、自転車のピクトグラム (図Ⅱ-1 参照) を設置することが考えられる。 ・主道路から細街路に左折する自動車は、自転車専用通行帯に入り道路左側端に寄って左折しなければならないため、細街路交差点の手前約 30m 程度について、左折自動車と混在することを示す矢羽根型路面表示及びピクトグラムを設置することが考えられる。 c) 細街路側の構造等に関する留意事項 (1) d) を参考に設計するものとする。

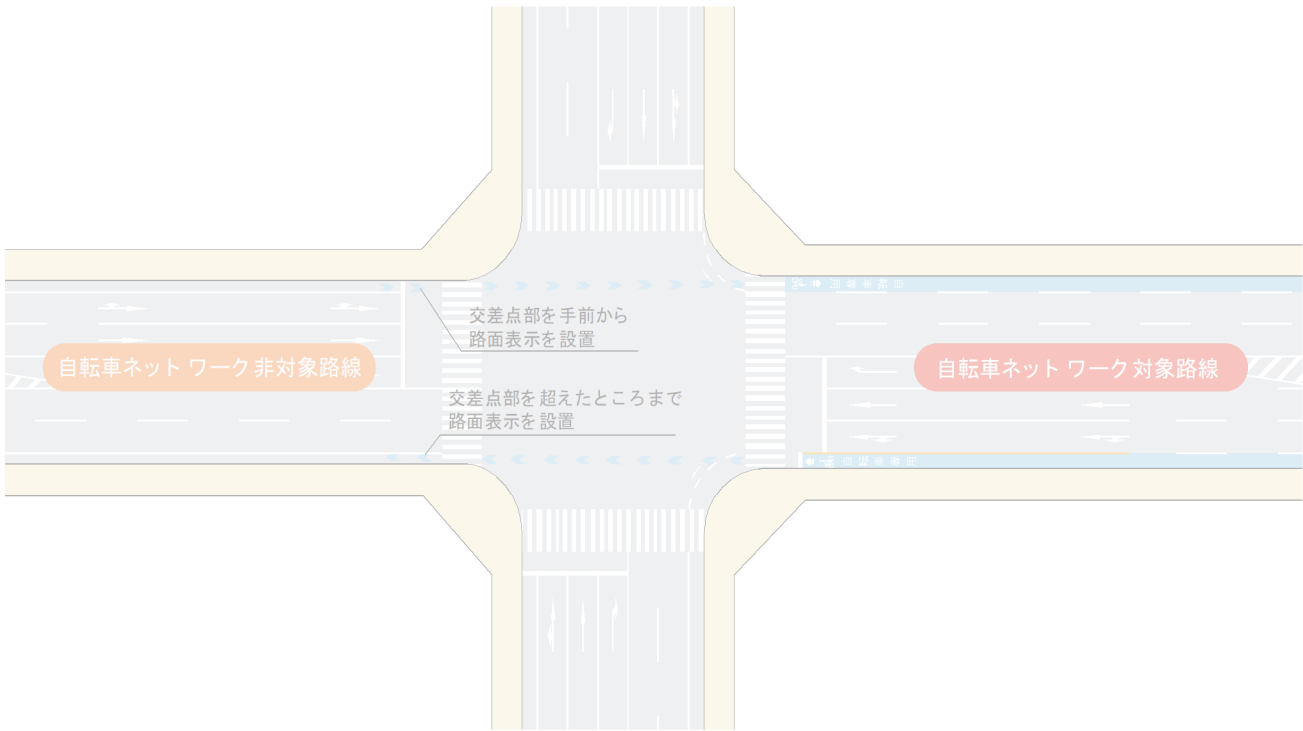
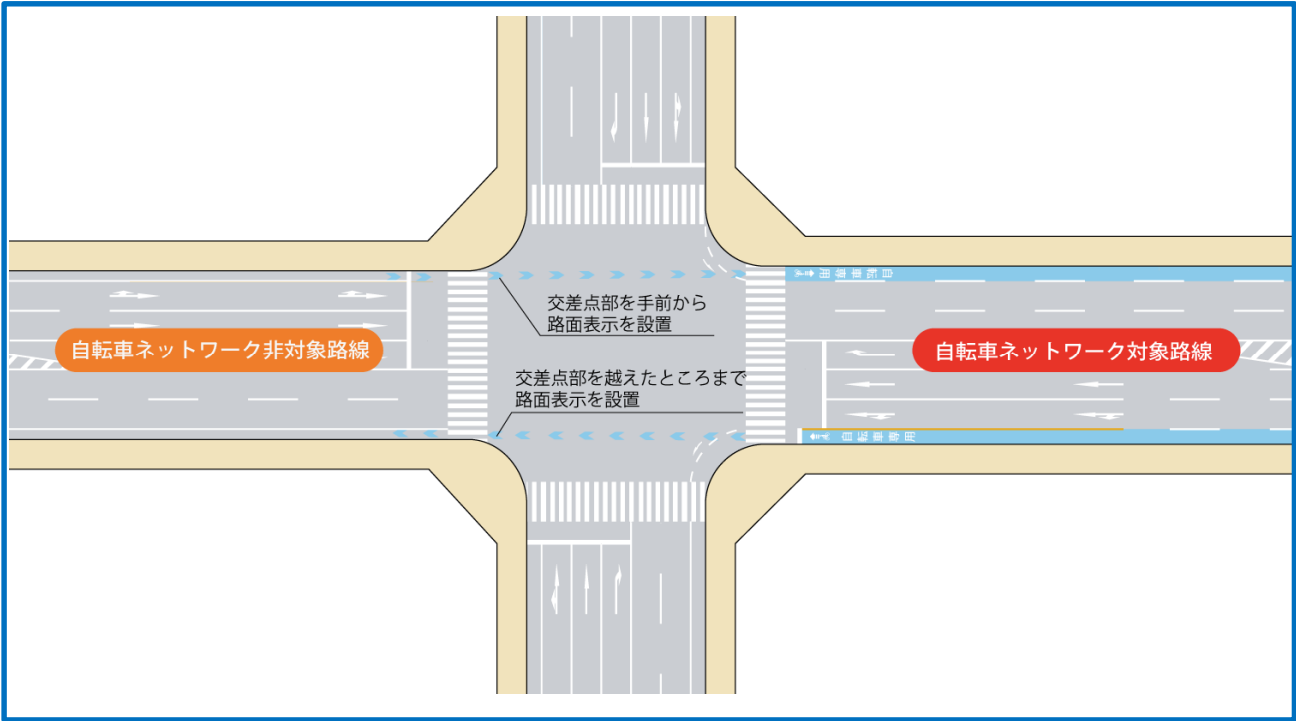
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
(3) 車道混在 a) 看板・路面表示等 - 細街路との交差点部においても、<u>自転車の通行位置、通行方向を明確化する</u>矢羽根型路面表示を設置するものとする。また、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、<u>設置位置等</u>を工夫する<u>等</u>慎重に検討するものとする。 - 交差点流出入部において、自転車の通行方向を明確化するために、<u>路面表示（例えば、ピクトグラム等）</u>を設置することが望ましい。 - 単路部において、進行方向及び混在することを示す路面表示を設置する場合、細街路との交差点の存在を明確にするため、交差点部のみ路面表示の間隔を密にすることが考えられる。 b) 細街路側の構造等に関する留意事項 (1) d) を参考に設計するものとする。	(3) 車道混在 a) 看板・路面表示等 - 細街路との交差点部においても、矢羽根型路面表示を設置するものとする。また、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように位置等を工夫する<u>など</u>慎重に検討するものとする。 - 交差点流出入部において、自転車の通行方向を明確化するために、<u>自転車のピクトグラム</u>を設置することが望ましい。 - 単路部において、進行方向及び混在することを示す路面表示を設置する場合、細街路との交差点の存在を明確にするため、交差点部のみ<u>矢羽根型</u>路面表示の間隔を密にすることが考えられる。 b) 細街路側の構造等に関する留意事項 (1) d) を参考に設計するものとする。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2. 4. 2 三枝交差点 三枝交差となる交差点における留意事項を示す。  図Ⅱ-62 三枝交差点の例（自転車専用通行帯の場合） - 二段階右折する原付や自転車に対する留意事項を除き、「2. 3. 1 (2)」を参考として設計するものとする。 - 道路状況、交通状況を勘案して、二段階右折する原付や自転車が滞留時に自動車と交錯を避けるため、歩道を切り込んで安全に滞留できるスペースを確保し、看板又は路面表示により滞留できるスペースを示すことが望ましい。 - 滞留スペースの長さは、道路の交通状況を勘案して定めるものとする。 - 二段階右折する原付や自転車から見えるように信号機の位置を検討するものとする。  (※) 交差点流入部において道路の左側部分の車両通行帯が2以下の場合、原付の右折方法を道路標識「原動機付自転車の右折方法（小回り）（327の9）」により小回りと規制されている交差点の場合、原付の滞留スペースを示す路面表示は設置しないものとする。 図Ⅱ-63 二段階右折する自転車や原付の滞留スペースの考え方の例（自転車専用通行帯の場合）	3. 4. 2 三枝交差点 三枝交差となる交差点における留意事項を示す。  図Ⅱ-77 三枝交差点の例（自転車専用通行帯の場合） - 二段階右折する原付や自転車に対する留意事項を除き、「3. 3. 1 共通事項 (2) 分離の場合」を参考として設計するものとする。 - 道路状況、交通状況を勘案して、二段階右折する原付や自転車が滞留時に自動車と交錯することを避けるため、歩道を切り込んで安全に滞留できるスペースを確保し、看板又は路面表示により滞留できるスペースを示すことが望ましい。 - 滞留スペースの長さは、道路の交通状況を勘案して定めるものとする。 - 二段階右折する原付や自転車から見えるように信号機の位置を検討するものとする。  (※) 交差点流入部において道路の左側部分の車両通行帯が2以下の場合、原付の右折方法を規制標識「一般原動機付自転車の右折方法（小回り）（327の9）」により小回りと規制されている交差点の場合、原付の滞留スペースを示す路面表示は設置しないものとする。 図Ⅱ-78 三枝交差点の二段階右折する自転車や原付の滞留スペースの考え方の例（自転車専用通行帯の場合）

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
2. 4. 3 分離帯による左折導流路のある交差点（常時左折可） 分離帯による左折導流路のある交差点における留意事項を示す。  図Ⅱ-64 分離帯による導流路がある交差点の例 （自転車専用通行帯の場合）	3. 4. 3 分離帯による左折導流路のある交差点（常時左折可能） 分離帯による左折導流路のある交差点における留意事項を示す。  図Ⅱ-79 分離帯による導流路がある交差点の例 （自転車専用通行帯の場合）
(1) 共通事項 ・分離帯による左折導流路のある交差点における自転車通行空間は、本線（直進車線）に沿って連続して設置するものとする。ただし、左折自動車が減速し左折導流路に移行する区間（以下、<u>分流部</u>という。）では、自転車との交錯が生じることから、自転車通行空間の延長線上の部分に自転車の通行位置及び通行方向を明確化し、左折自動車と混在することを示す矢羽根型路面表示を設置する<u>他</u>、交錯が生じる手前において、看板<u>又は</u>路面表示を設置し、<u>自動車、</u>自転車双方への注意喚起を行うなどの安全対策を検討するものとする。 ・左折導流路においては、左折する自動車と混在するため、自動車に対して速度抑制するよう注意喚起する看板<u>又は</u>路面表示を設置することが考えられる。 ・交差点流出側の導流路については、自転車の安全性を確保するための方策の一つとして加速車線の廃止を検討することが考えられる。	(1) 共通事項 ・分離帯による左折導流路のある交差点における自転車通行空間は、本線（直進車線）に沿って連続して設置するものとする。ただし、左折自動車が減速し左折導流路に移行する区間（以下、<u>「分流部」</u>という。）では、自転車との交錯が生じることから、自転車通行空間の延長線上の部分に左折自動車と混在することを示す矢羽根型路面表示を設置する<u>ほか</u>、交錯が生じる手前において、看板・路面表示を設置し、自転車<u>利用者、ドライバー</u>双方への注意喚起を行うなどの安全対策を検討するものとする。 ・左折導流路においては、左折する自動車と混在するため、自動車に対して速度抑制するよう注意喚起する看板・路面表示を設置することが考えられる。 ・交差点流出側の導流路については、自転車の安全性を確保するための方策の一つとして加速車線の廃止を検討することが考えられる。
(2) 自転車道（自転車一方通行） ・自転車道の場合、左折導流路の分流部の手前において自転車道を打ち切り、自転車専用通行帯に接続するものとする。この場合、直進車線に隣接する自転車専用通行帯の直進車線側をゼブラ帯にするなど自転車の安全確保策を講じることが考えられる。 ・左折自動車の安全な通行のため、交差点側の縁石端部の高さを車道面まですりつけることが望ましい。	(2) 自転車道（自転車一方通行） ・自転車道の場合、左折導流路の分流部の手前において自転車道を打ち切り、自転車専用通行帯に接続するものとする。この場合、直進車線に隣接する自転車専用通行帯の直進車線側をゼブラ帯にするなど自転車の安全確保策を講じることが考えられる。 ・左折自動車の安全な通行のため、交差点側の縁石端部の高さを車道面まですりつけることが望ましい。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 図Ⅱ-65 自転車道における分流部の縁石構造の例	 図Ⅱ-80 自転車道における分流部の縁石構造の例
2. 4. 4 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点における留意事項を示す。 - 直進する自転車と左折する自動車の交錯を防ぐため、道路や交通の状況に応じて、左折可の交通規制を見直すとともに、信号制御の見直し、自転車専用信号の設置、道路の幅員構成の見直しによる車道左側部における自転車通行空間の確保、交差点内における自転車通行位置の明示等の安全対策を検討するものとする。 - 安全対策が困難な場合は、当該交差点の前後については自転車ネットワーク路線とせず、代替路を検討するものとする。	3. 4. 4 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点 (常時左折可能) 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点における留意事項を示す。 - 直進する自転車と左折する自動車の交錯を防ぐため、道路や交通の状況に応じて、左折可の交通規制を見直すとともに、信号制御の見直し、自転車専用信号の設置、道路の幅員構成の見直しによる車道左側部における自転車通行空間の確保、交差点内における自転車通行位置の明示等の安全対策を検討するものとする。 - 安全対策が困難な場合は、当該交差点の前後については自転車ネットワーク路線とせず、代替路を検討するものとする。
 図Ⅱ-66 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点の見直し例	 図Ⅱ-81 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点の見直し例

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	3.4.5 折れ脚、くい違い交差点
	折れ脚交差点（交差点内で直進方向が屈曲している交差点）、くい違い交差点等においては、自転車及び自動車の動線が交差点内で屈曲、シフトすることとなる。 そのため、交差点内の自転車に推奨する動線が自転車利用者にもドライバーにもわかりやすくなるよう、設置間隔を密にした標準の大きさの矢羽根型路面表示を用いるものとする。
	
	図Ⅱ-82 折れ脚交差点の設置の矢羽根型路面表示例
	
	図Ⅱ-83 くい違い交差点の設置の矢羽根型路面表示例

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	3.4.6 一方通行道路の交差点
	・補助標識「自転車を除く」「軽車両を除く」「自動車・原付」等が設置され、自転車が規制対象から除外されている一方通行道路との交差点における留意事項と対応方法を以下に示す。
	・一方通行道路の自動車の出口においては、自動車の一方通行と逆方向に交差点から流出してくる自転車の動線と、交差点に右折流入する自動車の動線が重なることが考えられる。このため、自動車の一方通行とは逆方向の路面に矢羽根型路面表示及び自転車のピクトグラムを設置し、自転車利用者及びドライバーに対して注意喚起を行うものとする。
	・信号のない交差点の場合で、交差道路側が優先道路に該当するときは、必要に応じて交差点に流入する自転車に徐行を促す看板を設置することや一時停止の規制を検討することが考えられる。
	・自動車の一方通行と逆方向に流入する自転車の動線があることを示すため、交差点内から矢羽根型路面表示を設置し誘導することを検討するものとする。
2.3.6 自転車ネットワーク端部の処理 ※参考再掲	3.4.7 自転車ネットワーク端部の交差点
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 <u>超</u> えたところまで路面表示を設置する <u>等適切な</u> 交差点処理を行う <u>ことを基本とする</u> ものとする。	自転車ネットワーク形成のいずれの段階においても、 <u>自転車</u> 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 <u>越</u> えたところまで路面表示を設置する <u>など</u> 交差点処理を <u>適切</u> に行うものとする。
	
図Ⅱ-53 ネットワーク端部の交差点部の路面表示方法の例	図Ⅱ-84 ネットワーク端部の交差点部の路面表示方法の例

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
Ⅲ. <u>利用ルール of 徹底</u> 本章では、自転車が安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備と併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、<u>自動車</u>など全ての道路利用者に自転車は車両であるという意識を徹底するとともに、<u>自転車の通行ルール、駐輪ルール、自動車の駐車ルール等、利用ルールの徹底を図る必要があることから、利用ルールの周知、ルールの遵守に関するインセンティブの付与、交通違反に対する指導取締りの3つの観点から取組むべき内容を示す。</u>	Ⅲ. <u>自転車通行空間 of 運用</u> 自転車が安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備と併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、<u>ドライバー</u>など全ての道路利用者に「自転車は車両である」という意識を徹底するとともに、<u>道路におけるそれぞれの通行ルール等を正しく理解し、かつ、その利用ルールの徹底を図る必要がある。</u> <u>本章では、自転車通行空間の整備形態別に道路管理者、都道府県警察が特に注意しなければならない通行ルールについて解説するとともに、その利用ルールを徹底していくための周知方法、ルールの遵守に関するインセンティブの付与、交通違反に対する指導取締りの観点から取組むべき内容を示す。</u> <u>なお、本章においては、自転車は道路交通法第2条第1項第11号の2に規定する「自転車」をいい、普通自転車は道路交通法第63条の3における「普通自転車」をいう。</u>

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン																														
	1. 整備形態別の通行ルール																														
	自転車の通行ルールは、その道路の歩道等の有無、自転車道の有無、自転車専用通行帯等の規制の有無などにより異なる。以下では、自転車通行空間の整備形態別に、主に普通自転車に適用される主要な通行ルールを解説する。 普通自転車に該当しない自転車（タンDEM自転車や、ペロタクシー、リアカーなど他の車両を牽引している自転車等）は通行方法が異なる。 これら相違点にも留意して、ルールを正しく理解する必要がある。																														
	表Ⅲ-1 自転車等の種類、自転車通行空間の整備形態と通行の可否 <table><tr><th>自転車等の種類</th><th>歩道がない道路 （路側帯あり）</th><th>歩道がある道路</th><th>自転車専用通行帯 （第一通行帯） がある道路</th><th>歩道・自転車道 がある道路</th><th>自転車歩行者 専用道路</th></tr><tr><td>普通自転車</td><td>車道 ○ 路側帯 Δ 1</td><td>車道 ○ 歩道 Δ 2</td><td>他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 Δ 2</td><td>車道 × 自転車道 ○ 歩道 Δ 2</td><td>○</td></tr><tr><td>普通自転車以外の自転車※ タンDEM、ペロタクシー等</td><td>車道 ○ 路側帯 Δ 1</td><td>車道 ○ 歩道 ×</td><td>他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×</td><td>車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 ×</td><td>○</td></tr><tr><td>上記以外の軽車両 （他の車両を牽引する 自転車等を含む）</td><td>車道 ○ 路側帯 Δ 1</td><td>車道 ○ 歩道 ×</td><td>他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×</td><td>車道 ○ 自転車道 × 歩道 ×</td><td>○</td></tr><tr><td>【参考】 特定小型原動機付自転車 （電動キックボード等）</td><td>車道 ○ 路側帯 Δ 3</td><td>車道 ○ 歩道 Δ 4</td><td>他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 Δ 4</td><td>車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 Δ 4</td><td>○</td></tr></table> △ 1 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（特例特定小型原動機付自転車及び軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く。）を歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行可 △ 2 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、運転者が児童（6 歳以上 13 歳未満の者。以下同じ。）及び幼児（6 歳未満の者。以下同じ。）・70 歳以上の者・身体に一定の障害を有する者であるとき、車道又は交通の状況に照らして通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるときに限り、徐行により通行可 △ 3 特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させていること、構造上 6 キロメートル毎時を超える速度で進行することができないなどの要件を満たす「特例特定小型原動機付自転車」であって、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（特例特定小型原動機付自転車及び軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く。）を歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行可 △ 4 特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させていること、構造上 6 キロメートル毎時を超える速度で進行することができないなどの要件を満たす「特例特定小型原動機付自転車」であって、道路標識等により特例特定小型原動機付自転車が歩道等を通行することができることとされている場合に限り通行可 ※ 二輪若しくは三輪の自転車又は長さが 190 センチメートル・幅が 60 センチメートルを超えない範囲に収まる四輪以上の自転車であって、側車を付けておらず、他の車両を牽引していないものに限る。	自転車等の種類	歩道がない道路 （路側帯あり）	歩道がある道路	自転車専用通行帯 （第一通行帯） がある道路	歩道・自転車道 がある道路	自転車歩行者 専用道路	普通自転車	車道 ○ 路側帯 Δ 1	車道 ○ 歩道 Δ 2	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 Δ 2	車道 × 自転車道 ○ 歩道 Δ 2	○	普通自転車以外の自転車※ タンDEM、ペロタクシー等	車道 ○ 路側帯 Δ 1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 ×	○	上記以外の軽車両 （他の車両を牽引する 自転車等を含む）	車道 ○ 路側帯 Δ 1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 × 歩道 ×	○	【参考】 特定小型原動機付自転車 （電動キックボード等）	車道 ○ 路側帯 Δ 3	車道 ○ 歩道 Δ 4	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 Δ 4	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 Δ 4	○
自転車等の種類	歩道がない道路 （路側帯あり）	歩道がある道路	自転車専用通行帯 （第一通行帯） がある道路	歩道・自転車道 がある道路	自転車歩行者 専用道路																										
普通自転車	車道 ○ 路側帯 Δ 1	車道 ○ 歩道 Δ 2	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 Δ 2	車道 × 自転車道 ○ 歩道 Δ 2	○																										
普通自転車以外の自転車※ タンDEM、ペロタクシー等	車道 ○ 路側帯 Δ 1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 ×	○																										
上記以外の軽車両 （他の車両を牽引する 自転車等を含む）	車道 ○ 路側帯 Δ 1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 × 歩道 ×	○																										
【参考】 特定小型原動機付自転車 （電動キックボード等）	車道 ○ 路側帯 Δ 3	車道 ○ 歩道 Δ 4	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 Δ 4	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 Δ 4	○																										

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン				
	1.1 自転車道 自転車道がある場合の通行ルール この標識は、一方通行路の出口であることを示しており、出口側から進入してはならない。 3 この標識がある自転車道は、自転車は標示板の矢印の示す方向の反対方向に進行してはならない。 2 自転車道が設けられている道路では、普通自転車は自転車道を通行しなければならない。 1 (1) 道路交通法上の位置づけ及び道路標識・道路標示 道路交通法上の位置づけ (定義) 第二条 この法律において、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。 三の三 自転車道 自転車の通行の用に供するため縁石線又は柵その他これに類する工作物によつて区画された車道の部分をいう。 (通行の禁止等) 第八条 歩行者等又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。 <table><tr><th>道路標識</th><th>道路標示</th><th>法定外表示</th></tr><tr><td> (325 の 2) 「特定小型原動機付自転車・自転車専用」 (326 の 2-A) 「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行」 なし カラー舗装 自転車ピクトグラム </td></tr></table>	道路標識	道路標示	法定外表示	(325 の 2) 「特定小型原動機付自転車・自転車専用」 (326 の 2-A) 「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行」 なし カラー舗装 自転車ピクトグラム
道路標識	道路標示	法定外表示			
(325 の 2) 「特定小型原動機付自転車・自転車専用」 (326 の 2-A) 「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行」 なし カラー舗装 自転車ピクトグラム					

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	(2) <u>ルールと注意点の解説</u> 1) <u>自転車道（一方通行）</u> ① <u>自転車道が設けられている道路では、普通自転車は自転車道を通行しなければならない。</u> 「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）とされているため、普通自転車は、自転車道において道路工事が行われていること等のため、その自転車道を通行することができない場合を除き、自転車道を通行しなければならない、自転車道以外の車道や歩道を通行することはできない。ただし、道路交通法第 63 条の 4 第 1 項において、普通自転車は、「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」（同項第 2 号）には、道路交通法第 17 条第 1 項の規定にかかわらず、歩道を通行させることができることとされているため、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」である場合等には、自転車道の設置の有無にかかわらず、歩道を通行することができる。 また、道路交通法第 63 条の 4 の規定により歩道を通行することができることとされているのは、普通自転車に限られていることから、普通自転車以外の自転車（タンDEM自転車や、ベロタクシー等）は、歩道を通行することができない。 ② <u>この標識がある自転車道は、自転車は標示板の矢印の示す方向の反対方向に進行してはならない。</u> ③ <u>この標識は、一方通行路の出口であることを示しており、出口側から進入してはならない。</u> 特定小型原動機付自転車・自転車一方通行の道路標識の表示する意味は、「標示板の矢印が示す方向の反対方向にする特定小型原動機付自転車及び自転車の通行を禁止すること。」（道路標識、区画線及び道路標示に関する命令 別表第一 326 の 2-A・B）とされており、また、車両進入禁止の道路標識の表示する意味は、「道路における車両の通行につき一定の方向にする通行が禁止される道路において、車両がその禁止される方向に向かつて進入することを禁止すること。」（道路標識、区画線及び道路標示に関する命令 別表第一 303）とされている。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	2) 自転車道（双方向通行） ①自転車道は、自転車道を対象とした一方通行規制を行わない限り、双方向通行となる。 自転車道は、「自転車の通行の用に供するため縁石線又は柵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。」（道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 3）と定義される。また「自転車道が設けられている道路における自転車道と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）とされているので、自転車道を対象とした一方通行規制を行わない限り、双方向通行となる。 ②自転車一方通行の標識がない自転車道は、どちら向きにも通行できるが左側端に寄って通行しなければならない。 一の車道である自転車道内では、「特定小型原動機付自転車及び軽車両（以下「特定小型原動機付自転車等」という。）にあつては道路の左側端に寄つて、それぞれ当該道路を通行しなければならない。」（道路交通法第 18 条第 1 項）とされているので、左側端に寄って通行しなければならない。 ③自転車横断帯が設けられているときは、自転車横断帯を横断しなければならない。 自転車道と接続している交差点では、自転車の通行を連続して確保するため、一般的には自転車横断帯が設置されている。自転車横断帯がある交差点では、自転車は「交差点を通行しようとする場合において、当該交差点又はその付近に自転車横断帯があるときは、第十七条第四項、第三十四条第一項及び第三項並びに第三十五条の二の規定にかかわらず、当該自転車横断帯を進行しなければならない。」（同法第 63 条の 7 第 1 項）との規定に従い、自転車横断帯を通行する必要がある。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
	(2) ルールと注意点の解説 ①普通自転車は、自転車専用通行帯を通行しなければならない。 「車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。」（道路交通法第20条第2項）とされているので、道路標識等により自転車専用通行帯が指定されているときには、普通自転車は当該自転車通行帯を通行する義務が生じる。 ②道路の左側を通行しなければならない。道路の右側を通行してはならない。 自転車専用通行帯は、車道の一部なので、「車両は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては、車道。以下第九節の二までにおいて同じ。）の中央…（中略）…から左の部分（以下「左側部分」という。）を通行しなければならない。」（道路交通法第 17 条第 4 項）の規定に従い、左側に設けられた自転車専用通行帯を通行しなければならない。 ③自動車は、自転車専用通行帯を通行してはならない。 「車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。」（道路交通法第 20 条第 2 項）とされており、自転車専用通行帯の標識の意味は「普通自転車が通行しなければならない車両通行帯（自転車専用通行帯）を指定し、かつ、特定小型原動機付自転車及び軽車両以外の車両が通行しなければならない車両通行帯として普通自転車専用通行帯以外の車両通行帯を指定すること。」（道路標識、区画線及び道路標示に関する命令 別表第一 327 の 4、327 の 4 の 2）とされているため、特定小型原動機付自転車及び軽車両以外の車両は自転車専用通行帯を通行できない。ただし、道路交通法第 34 条第 1 項の規定により左折するためにあらかじめ道路の左側端に寄るとき等には、例外的に自転車専用通行帯を通行することができるが、自転車専用通行帯を通行する自転車を巻き込まないように注意する必要がある。 ④自転車専用通行帯より左に停車帯がある場合は、自転車専用通行帯を横断して、停車帯に入ることができる。 道路の左側に位置する停車帯等に入るために必要な範囲で自転車専用通行帯を通行せざるを得ないときは、道路交通法第 20 条第 3 項に規定する「道路の状況その他の事情によりやむを得ないとき」に該当することから、道路標識等による通行区分の指定によらず、一般に、自転車専用通行帯をその左側に位置する停車帯等に入るために必要な範囲で通行することができる。自転車専用通行帯を横断する際は、自転車専用通行帯を通行する自転車の妨げとならないよう、安全を確認して進路変更する必要がある（道路交通法第 26 条の 2 第 2 項）。

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン						
	1.3 車道混在 車道混在の場合の通行ルール (1) 道路交通法上の位置づけ及び道路標識・道路標示 道路交通法上の位置づけ (通行区分) 第十七条 車両は、歩道又は路側帯（以下この条及び次条第一項において「歩道等」という。）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。…（後略） (左側寄り通行等) 第十八条 車両（トロリーバスを除く。）は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、自動車…（中略）…にあつては道路の左側に寄つて、特定小型原動機付自転車及び軽車両（以下「特定小型原動機付自転車等」という。）にあつては道路の左側端に寄つて、それぞれ当該道路を通行しなければならない。…（後略） <table><tr><th>道路標識</th><th>道路標示</th><th>法定外の路面表示</th></tr><tr><td>なし</td><td>なし</td><td> 矢羽根型路面表示自転車のピクトグラム </td></tr></table>	道路標識	道路標示	法定外の路面表示	なし	なし	矢羽根型路面表示自転車のピクトグラム
道路標識	道路標示	法定外の路面表示					
なし	なし	矢羽根型路面表示自転車のピクトグラム					

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
	(2) ルールと注意点の解説 ①矢羽根型路面表示等は、道路交通法に従って通行する場合の通行位置の目安である。 自動車の速度が低く自動車交通量も少ない区間又は生活道路など自動車の速度と交通量を抑制すべき区間では、「車道混在」とする。車道混在とする区間では、自転車利用者に対しては、自転車は「車両」であり車道通行が大原則という自転車通行ルールを車道上でわかりやすく伝えるとともに、自転車利用者及びドライバーに対しては、自転車と自動車が車道上で混在することを注意喚起するものとして、矢羽根型路面表示等を設置する。 自転車には矢羽根型路面表示を目安に通行することが期待される。 ②車道の右側を通行してはならない。 「車両は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては、車道。以下第九節の二までにおいて同じ。）の中央…（中略）…から左の部分（以下「左側部分」という。）を通行しなければならない。」（道路交通法第 17 条第 4 項）、「特定小型原動機付自転車及び軽車両（以下「特定小型原動機付自転車等」という。）にあつては道路の左側端に寄って、それぞれ当該道路を通行しなければならない。」（道路交通法第 18 条第 1 項）の規定により、自転車は原則として車道の左側端に寄って道路を通行しなければならない（車両通行帯が設けられている道路においては、第 1 通行帯内であれば左側端に寄って通行する義務は課されない）。 ③矢羽根型路面表示等のある場所を無理に避けて通行する必要はない。 車道混在とする区間では、自転車利用者に対しては、自転車は「車両」であり車道通行が大原則という自転車通行ルールを車道上でわかりやすく伝えるとともに、自転車利用者及びドライバーに対しては、自転車と自動車が車道上で混在することを注意喚起するものとして、矢羽根型路面表示を設置している。 矢羽根型路面表示は、自動車の通行に必要な幅員内に存在し、自動車は矢羽根型路面表示を踏みながら通行することとなる場合も想定される。そのような場合において、矢羽根型路面表示のある場所を無理に避けて通行する必要はないが、矢羽根型路面表示の位置を自転車が通行している可能性も念頭に置いて、注意しながら運転する必要がある。

Ⅲ. 利用ルールの徹底

Ⅳ. 自転車通行空間の運用

●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
1. 利用ルールの周知	2. 利用ルールの徹底
逆走となる右側通行禁止や例外的に歩道通行する場合は歩行者優先で徐行するなどの大原則について、「自転車安全利用五則」（「自転車の安全利用の促進について」（平成 19 年 7 月 10 日付中央交通安全対策会議交通対策本部決定））の活用等により利用ルールの周知の徹底を図るものとする。  【出典：警察庁 HP】 事例Ⅲ-1 自転車安全利用五則を用いてルールの周知を行っている事例 また、自転車利用者のみならず、歩行者、<u>自動車</u>など全ての道路利用者に対して、地域住民、学校等の関係者と連携し、利用ルールを周知するものとする。特に、実際に整備される自転車通行空間、交差点、バス停等の構造に即した通行ルールや路面表示の意味を周知するものとする。 その際には、表Ⅲ-1 に示すような利用者の年齢層等の属性を考慮し、学校での安全教育や、自動車の運転免許証の更新時等の場面を活用するほか、楽しみながら利用ルールを学べるイベントを開催するなど、関係者自身の利用ルールの遵守意識を高めつつ、各種の機会を活用して継続的な取組を実施することが望ましい。 以下に、主な取組の例を示す。 ドライバーに対して、自転車に<u>配慮して</u>、安全な間隔の保持、<u>不要な警音器の使用禁止</u>などの自動車の通行ルールについて、運転免許の取得時や運転免許証の更新時等を活用して周知する<u>ほか、運送会社等を通じてトラック等のドライバーに周知を要請</u>	2.1 利用ルールの周知 <u>車道が原則、左側通行</u>や例外的に歩道通行する場合は歩行者優先で徐行するなどの大原則について、「自転車安全利用五則」（「自転車の安全利用の促進について」（令和 4 年 11 月 1 日付中央交通安全対策会議交通対策本部決定））の活用等により利用ルールの周知の徹底を図るものとする。  【出典：警察庁 HP】 事例Ⅲ-1 自転車安全利用五則を用いてルールの周知を行っている事例 また、自転車利用者のみならず、歩行者、<u>ドライバー</u>など全ての道路利用者に対して、地域住民、学校等の関係者と連携し、利用ルールを周知するものとする。特に、実際に整備される自転車通行空間、交差点、バス停等の構造に即した通行ルールや路面表示等の意味を周知するものとする。 その際には、表Ⅲ-2 に示すような利用者の年齢層等の属性を考慮し、学校での安全教育や、自動車の運転免許証の更新時等の場面を活用するほか、楽しみながら利用ルールを学べるイベントを開催するなど、関係者自身の利用ルールの遵守意識を高めつつ、各種の機会を活用して継続的な取組を実施することが望ましい。 以下に、主な取組の例を示す。 ドライバーに対して、自転車<u>との</u>安全な間隔の保持、<u>交差点における安全確認</u>などの配慮事項について、運転免許の取得時や運転免許証の更新時等を活用して周知する

現行　ガイドライン	改定案　ガイドライン
・運転免許を保有していない者のうち、児童、学生に対して、<u>家庭における教育や、学校における総合学習の一環としての</u>自転車安全教育を実施（特に、小学校高学年からは生活道路を想定した車道での自転車の通行ルールの周知） ・交通ボランティア、地域住民、学校、自転車関係団体等と連携し、自転車の通行ルールを周知するため、自転車安全教室や街頭交通安全指導を実施するとともに、交通安全指導を行う指導者を育成 ・「道の日（8月10日）」や「全国交通安全運動（春・秋）」での自転車の利用ルール等を周知するキャンペーンの実施、「自転車月間（5月：自転車の日（5月5日）」にあわせた自転車交通安全教育の促進や街頭における指導、取締りの実施 ・地域全体で重点的に利用ルールを周知するための地域独自の「自転車の日」を制定 ・地域のイベント開催時に、<u>主婦や高齢者等</u>に対して自転車の利用ルールの認知度テストを実施 ・自転車を業務利用する宅配業者等に自転車利用ルールを周知 <u>さらに、自転車利用に対する興味を起こさせ、利用ルールの遵守につなげるため、利用ルールのみならず、自転車の効用や自転車の快適な乗り方のコツなど利用促進につながる内容も周知することが重要である。</u>	・運転免許を保有していない者のうち、児童、学生に対して、<u>発生しやすい事故類型や交通ルールが定められている理由の説明等、工夫を加えた技法による</u>自転車安全教育を実施 ・交通ボランティア、地域住民、学校、自転車関係団体等と連携し、自転車の通行ルールを周知するため、自転車安全教室や街頭交通安全指導を実施するとともに、交通安全指導を行う指導者を育成 ・「道の日（8月10日）」や「全国交通安全運動（春・秋）」での自転車の利用ルール等を周知するキャンペーンの実施、「自転車月間（5月：自転車の日（5月5日）」にあわせた自転車交通安全教育の促進や街頭における指導、取締りの実施 ・地域全体で重点的に利用ルールを周知するための地域独自の「自転車<u>安全利用</u>の日」を制定 ・地域のイベント開催時に、<u>参加者</u>に対して自転車の利用ルールの認知度テストを実施 ・自転車を業務利用する宅配業者等に自転車利用ルールを周知 ・<u>交通安全教育を受ける機会が少ない世代に対して、SNS等の各種媒体を積極的に活用した短時間動画等による情報発信</u> <u>こうした取組を、自転車利用者の心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に行うことで、安全利用の促進を図ることが重要である。</u>

Ⅲ. 利用ルールの徹底

Ⅳ. 自転車通行空間の運用

●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行ガイドライン

表Ⅲ-1 自転車利用に関するルールの周知・啓発活動の取組例

実施主体		国、地方公共団体		各種教育機関、PTA	保護者	交通安全協会	地域の自治会、NPO	民間企業、団体	事例
対象者	内容		警察						
市民（児童、学生、運転免許を保有していない者、非従業者等を含む）	自転車ルールの周知徹底	○	○	○ （児童等）	○ （児童等）	○	○	○	図Ⅲ-1 図Ⅲ-2 事例Ⅲ-1 事例Ⅲ-2 事例Ⅲ-3
	・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導								
	・事故の危険性の周知								
	・自転車利用時の交通違反に対する罰則の周知								
	・自転車の点検や整備の必要性の周知								
	街頭啓発/指導	○	○	○ （児童等）		○	○		事例Ⅲ-4 事例Ⅲ-5
	交通安全教育に関する市民講座の開設	○	○			○	○		事例Ⅲ-6
	自転車安全教室の開催	○	○	○ （児童等）		○	○	○	事例Ⅲ-7 事例Ⅲ-8 事例Ⅲ-9
	自転車ルール認知度テストの実施	○	○	○ （児童等）			○		事例Ⅲ-10
	自転車ルールの理解度・技術を競う大会の開催		○ （児童等）	○ （児童等）		○ （児童等）			事例Ⅲ-11
自転車安全利用モデル校の指定	○ （児童等）	○ （児童等）						事例Ⅲ-12	
「自転車の日」の制定	○	○						事例Ⅲ-13	
運転免許保有者	講習内容の充実（免許取得時や免許証更新時等）		○						
	・自動車運転者として守るべきルールの周知/指導								
	・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導								
	・事故の危険性の周知								
指導員、教職員等	自転車交通安全指導員の育成	○	○	○					事例Ⅲ-14
従業者	業務や通勤で自転車を利用する社員等を対象とした研修の実施							○	

自転車販売店等は自転車の安全利用のための十分な情報提供を行うよう努める義務（「自転車法」第14条第2項）があることから、それが適切に行われるよう、自転車販売店等に対して必要な働きかけ、助言等を行うものとする。その際、民間機関の定めた安全基準の活用により、安全な自転車の普及を図りつつ、前照灯の点灯の必要性、飲酒運転の違法性、傘を差して運転すること（固定器具を使用した場合を含む）の危険性、自転車のブレーキ、空気圧等の点検や整備の必要性、ヘルメット着用や尾灯装備の重要性、自転車保険加入の重要性等を含む自転車の利用ルールについて周知が行われるよう働きかけを行うとともに、必要な支援を行うものとする。また、同様の利用ルールの周知が行われるよう、自転車関係団体と連携した取組の実施に努めるものとする。

なお、ヘルメットの着用については、映像資料を活用するなど、被害軽減対策としての効果を十分に理解させることができるよう工夫し、幼児・児童はもちろんのこと、広く自転車利用者にヘルメットの着用を促すものとする。

また、夜間には自動車による自転車への追突の危険性があるため、目立つ服装を着用したり、尾灯を整備したりすることを促すことも考えられる。

改定案ガイドライン

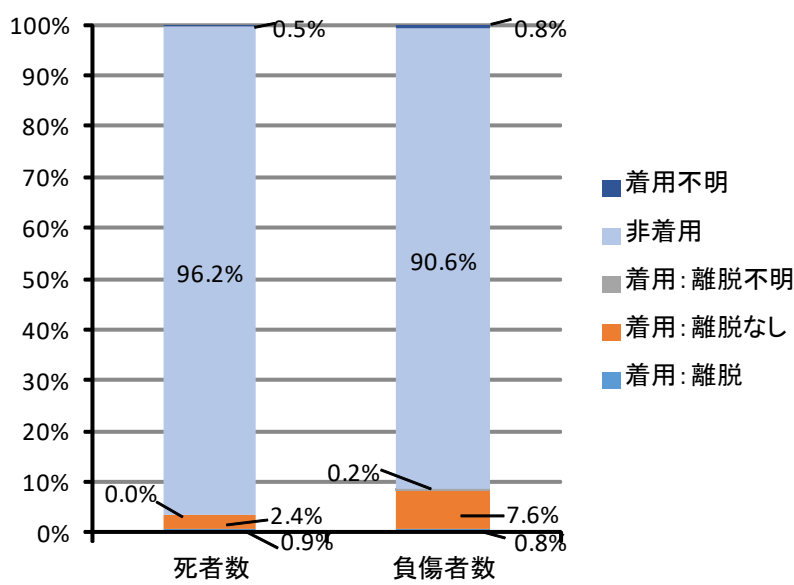
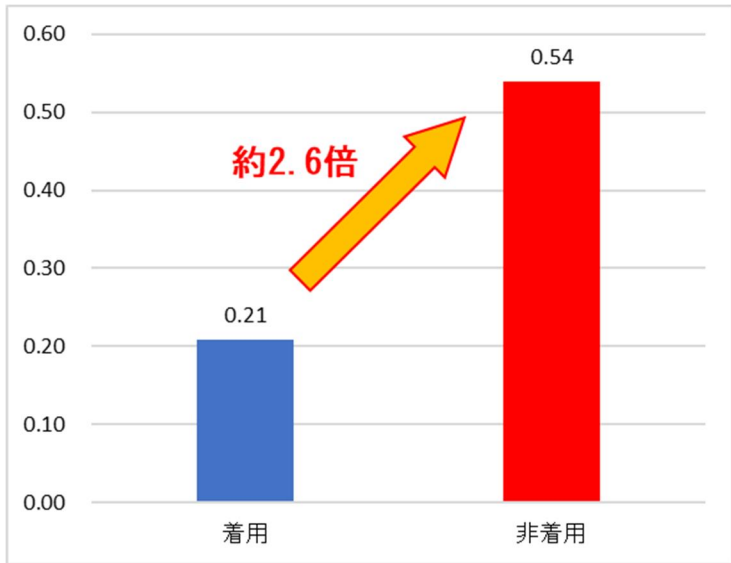
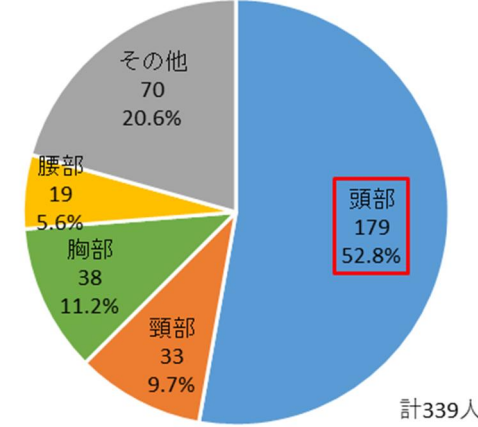
表Ⅲ-2 自転車利用に関するルールの周知・啓発活動の取組例

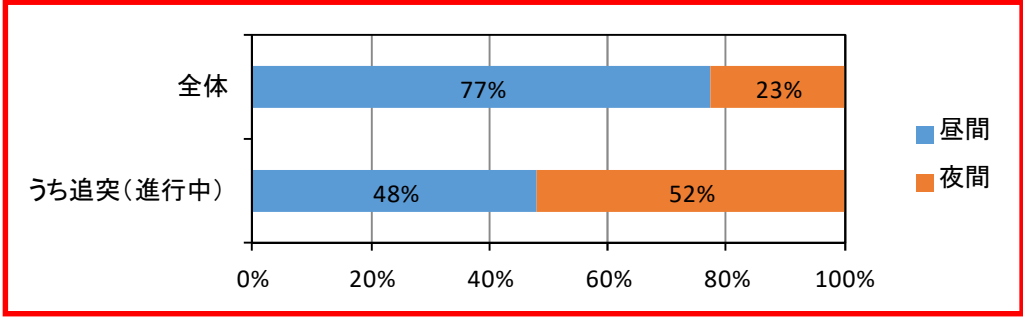
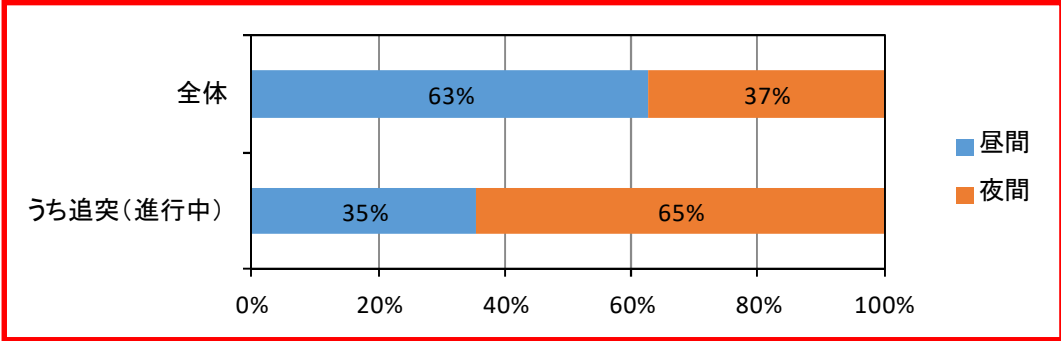
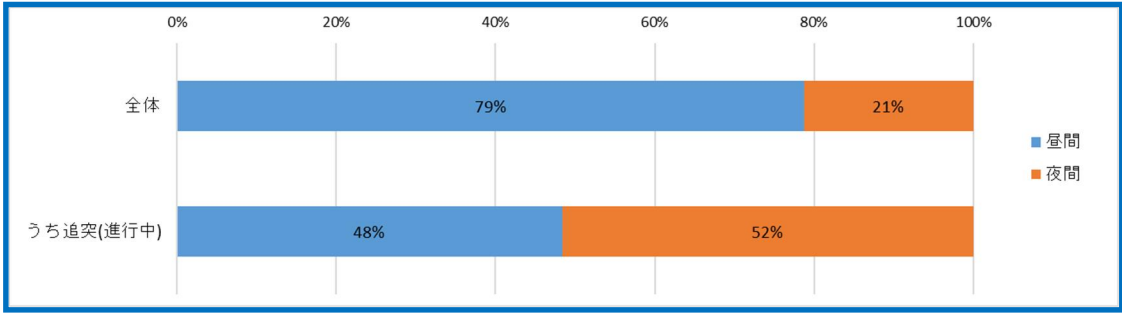
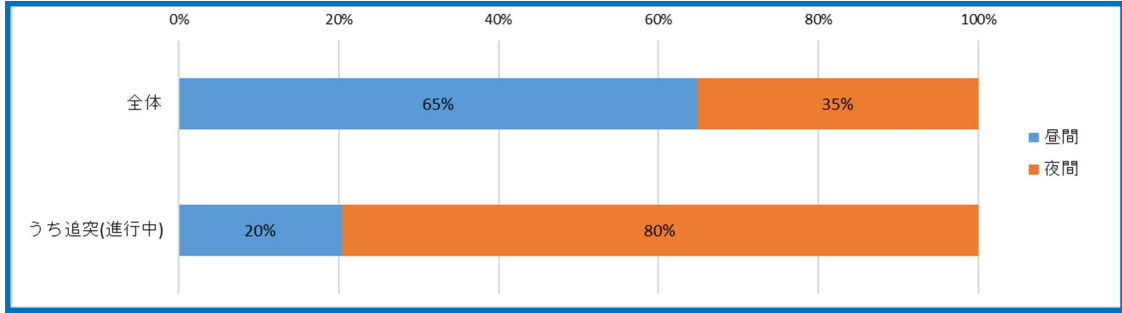
実施主体		国、地方公共団体		各種教育機関、PTA	保護者	交通安全協会	地域の自治会、NPO	民間企業、団体	事例
対象者	内容		警察						
市民（児童、学生、運転免許を保有していない者、非従業者等を含む）	自転車ルールの周知徹底	○	○	○ （児童等）	○ （児童等）	○	○	○	図Ⅲ-1 図Ⅲ-2 図Ⅲ-3 事例Ⅲ-1 事例Ⅲ-2 事例Ⅲ-3
	・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導								
	・事故の危険性の周知								
	・自転車利用時の交通違反に対する罰則の周知								
	・自転車の点検や整備の必要性の周知								
	街頭啓発/指導	○	○	○ （児童等）		○	○		事例Ⅲ-4
	交通安全教育に関する市民講座の開設	○	○			○	○		
	自転車安全教室の開催	○	○	○ （児童等）		○	○	○	事例Ⅲ-5 事例Ⅲ-6 事例Ⅲ-7 事例Ⅲ-8
	自転車ルール認知度テストの実施	○	○	○ （児童等）			○		事例Ⅲ-9
	自転車ルールの理解度・技術を競う大会の開催		○ （児童等）	○ （児童等）		○ （児童等）			事例Ⅲ-10
	自転車安全利用モデル校の指定	○ （児童等）	○ （児童等）						事例Ⅲ-11
	「自転車の日」の制定	○	○						事例Ⅲ-12
運転免許保有者	講習内容の充実（免許取得時や免許証更新時等）		○						
	・自動車運転者として守るべきルールの周知/指導								
	・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導								
	・事故の危険性の周知								
指導員、教職員等	自転車交通安全指導員の育成	○	○	○					事例Ⅲ-13
従業者	業務や通勤で自転車を利用する社員等を対象とした研修の実施							○	事例Ⅲ-14

自転車販売店等は自転車の安全利用のための十分な情報提供を行うよう努める義務（「自転車法」第14条第2項）があることから、それが適切に行われるよう、自転車販売店等に対して必要な働きかけ、助言等を行うものとする。その際、民間機関の定めた安全基準の活用により、安全な自転車の普及を図りつつ、前照灯の点灯の必要性、飲酒運転の違法性、傘を差して運転すること（固定器具を使用した場合を含む）の危険性、自転車のブレーキ、空気圧等の点検や整備の必要性、ヘルメット着用や尾灯装備の重要性、自転車保険加入の重要性等を含む自転車の利用ルールについて周知が行われるよう働きかけを行うとともに、必要な支援を行うものとする。また、同様の利用ルールの周知が行われるよう、自転車関係団体と連携した取組の実施に努めるものとする。

なお、令和5年4月1日に施行された道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）により、全ての自転車利用者に対しヘルメットの着用が努力義務とされていることから、ヘルメットの着用については、映像資料を活用するなど、被害軽減効果を十分に理解させることができるよう工夫し、全ての自転車利用者にヘルメットの着用を促すものとする。

また、夜間には自動車による自転車への追突の危険性があるため、目立つ服装を着用したり、尾灯を整備したりすることを促すことも考えられる。

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
 ※平成 27 年の自転車関連事故を対象。 【出典：警察庁資料】	 ※「致死率」とは、死傷者のうち死者に占める割合をいう。 【出典：警察庁資料】 図Ⅲ-1 ヘルメット着用状況別の致死率比較（令和 4 年）  ※・「人身損傷主位」とは、損傷程度が最も重い部位（死亡の場合は致命傷の部位）をいう。 ・「その他」とは、顔部、腹部等をいう。 【出典：警察庁資料】 図Ⅲ-2 自転車乗用中死者の人身損傷主部位（令和 4 年）

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 死傷事故の昼夜別発生割合  死亡事故の昼夜別発生割合 ※平成 25 年から平成 27 年の 3 年間の第 1 当事者自動車対第 2 当事者自転車事故を対象。 【出典：警察庁資料】 図Ⅲ-2 昼間と夜間の自転車事故の傾向 現場において、自転車の通行方向や通行位置等の自転車の通行ルールを分かりやすく伝えられるよう、自転車通行空間の整備において連続性や直進性を確保するとともに、路面表示・着色や看板について、視覚的に工夫されたデザインや色彩の統一的な運用に努めるものとする。また、自転車専用通行帯や車道混在のような整備形態の路線については、自転車利用者に対する標識、路面表示等の案内について、自動車利用者も認識できるよう、建築限界等に留意し、大きさ、設置位置等を配慮するものとする。	 死傷事故の昼夜別発生割合  死亡事故の昼夜別発生割合 ※令和 2 年から令和 4 年の 3 年間の第 1 当事者自動車対第 2 当事者自転車事故を対象。 【出典：警察庁資料】 図Ⅲ-3 昼間と夜間の自転車事故の傾向 現場において、自転車の通行方向や通行位置等の自転車の通行ルールを分かりやすく伝えられるよう、自転車通行空間の整備において連続性や直進性を確保するとともに、路面表示・着色や看板について、視覚的に工夫されたデザインや色彩の統一的な運用に努めるものとする。また、自転車専用通行帯や車道混在のような整備形態の路線については、自転車利用者に対する標識、路面表示等の案内について、自動車利用者も認識できるよう、建築限界等に留意し、大きさ、設置位置等を配慮するものとする。

Ⅲ. 利用ルールの徹底

Ⅲ. 自転車通行空間の運用

●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
事例Ⅲ-2 通行ルールを示す看板を設置している事例	事例Ⅲ-2 通行ルールを示す看板を設置している事例
事例Ⅲ-3 <u>地元サイクリングクラブによる正しい走り方を促すモデル走行の事例</u>	事例Ⅲ-3 <u>自転車販売店による点検を実施している事例</u>
【出典：福岡県警察 HP】 事例Ⅲ-4 <u>自転車に対する街頭指導を実施している事例</u>	

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 事例Ⅲ-5 地域住民や学校関係者による自転車の通行方法等の啓発活動を実施している事例	 事例Ⅲ-4 ヘルメット着用啓発活動を実施している事例
 【出典：三鷹市 HP】 事例Ⅲ-6 一般市民を対象とした自転車安全教室を実施している事例	 事例Ⅲ-5 市民を対象とした自転車安全教室を実施している事例
 【出典：「高等学校における交通安全教育実践事例集」（平成 21 年 3 月）文部科学省】 事例Ⅲ-7 学校において自転車安全教育を実施している事例	 事例Ⅲ-6 未就学児を対象とした自転車安全教室を実施している事例

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
 【出典：豊島区 HP】 事例Ⅲ-8 「スケアード・ストレイト方式」※を活用した自転車安全教室を実施している事例 ※スケアード・ストレイト方式：恐怖を直視する体験型教育手法。 スタントマンによる交通事故再現等がある	 事例Ⅲ-7 学校において自転車安全教室を実施している事例  事例Ⅲ-8 高齢者を対象とした自転車安全教室を実施している事例

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
 【出典：警視庁HP】	 【出典：警視庁HP】
事例Ⅲ-10 自転車の通行方法等に関する認知度テストの事例	事例Ⅲ-9 自転車の通行方法等に関する認知度テストの事例
 【出典：(財) 全日本交通安全協会 HP】（交通安全子供自転車全国大会）	 【出典：(一財) 全日本交通安全協会 HP】 (交通安全子供自転車全国大会)
事例Ⅲ-11 ルールに関するイベントの取組事例	事例Ⅲ-10 ルールに関するイベントの取組事例

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
 【出典：益田市HP】 【出典：盛岡工業高校HP】	 事例Ⅲ-11 自転車安全利用を推進するモデル校を指定している事例
事例Ⅲ-12 自転車安全利用を推進するモデル校を指定している事例 埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例 平成二十三年十二月二十七日 条例第六十号 (自転車安全利用の日) 第十四条 県民の間に広く自転車の安全な利用についての関心と理解を深めるようにするため、自転車安全利用の日を設ける。 2 自転車安全利用の日は、毎月十日とする。 3 県は、自転車安全利用の日の趣旨にふさわしい啓発活動及び広報活動を行うものとする。 【出典：埼玉県HP】 事例Ⅲ-13 県の条例により「自転車安全利用の日」を制定している事例	埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例 平成二十三年十二月二十七日 条例第六十号 (自転車安全利用の日) 第十六条 県民の間に広く自転車の安全な利用についての関心と理解を深めるようにするため、自転車安全利用の日を設ける。 2 自転車安全利用の日は、毎月十日とする。 3 県は、自転車安全利用の日の趣旨にふさわしい啓発活動及び広報活動を行うものとする。 【出典：埼玉県HP】 事例Ⅲ-12 県の条例により「自転車安全利用の日」を制定している事例

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 【出典：（財）東京交通安全協会 HP】 事例Ⅲ-14 自転車安全教育指導員を認定するための講習会を実施している事例 （自転車安全教育指導員認定講習会）	 【出典：（公財）広島県交通安全協会 HP】 事例Ⅲ-13 自転車安全教育指導員を認定するための講習会を実施している事例 （広島県自転車安全教育指導員講習会）  事例Ⅲ-14 フードデリバリーサービス事業者に対する交通安全講習会を実施している事例

Ⅲ. 利用ルールの徹底

Ⅳ. 自転車通行空間の運用

●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

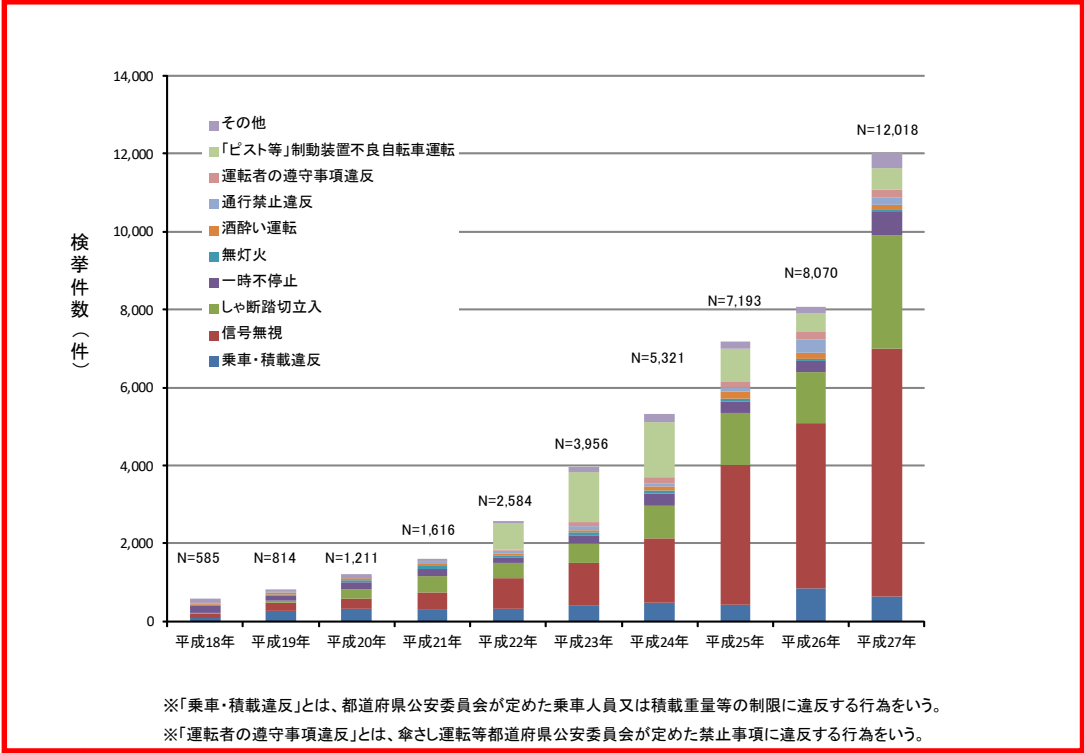
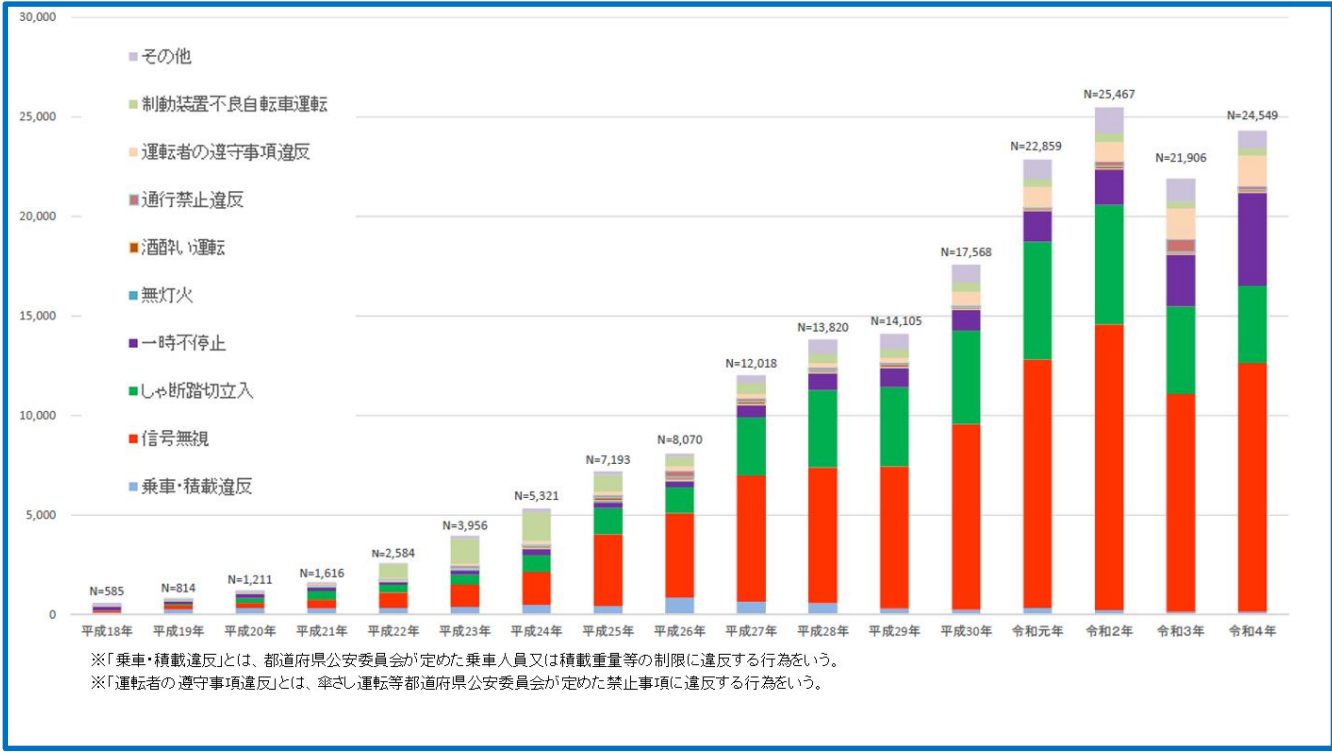
現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン														
2. 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与 自転車の利用ルールの周知を実施するだけでなく、自発的に利用ルールが遵守されるように、自転車の安全な利用に関するインセンティブを付与することが考えられる。この場合、正しく自転車利用ルールを理解した児童、生徒に対する自転車運転免許証の交付や、<u>模範的な自転車利用者に対する優良運転者証</u>の交付等、遵守意識の向上が図れるような工夫に努めるものとする。 また、自転車利用者の自発的な利用ルール遵守の意識を高めるため、利用ルールの周知に加えて、利用ルールを守らなかった場合の罰則や事故発生の危険性の周知に努めるものとする。（参考資料参照）	2.2 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与 自転車の利用ルールの周知を実施するだけでなく、自発的に利用ルールが遵守されるように、自転車の安全な利用に関するインセンティブを付与することが考えられる。この場合、正しく自転車利用ルールを理解した児童、生徒に対する自転車運転免許証の交付や、<u>自転車の交通ルール等に関する講習の受講者に対する安全運転者証</u>の交付等、遵守意識の向上が図れるような工夫に努めるものとする。 また、自転車利用者の自発的な利用ルール遵守の意識を高めるため、利用ルールの周知に加えて、利用ルールを守らなかった場合の罰則や事故発生の危険性の周知に努めるものとする。														
 交通安全教育講習  自転車実技講習  筆記試験  自転車運転免許証 【出典：町田市 HP】	 <table><tr><td>氏名</td><td>埼玉太郎</td><td>交通安全</td></tr><tr><td>学校名</td><td>さいたま市立〇〇小学校</td><td rowspan="2">自転車運転免許証</td></tr><tr><td>交付</td><td>令和 02 年 04 月 01 日</td></tr><tr><td colspan="2">小学校卒業まで有効</td></tr><tr><td colspan="2">交通ルールを守ります</td></tr><tr><td colspan="2">〇〇市教育委員会・〇〇警察署</td></tr></table> 【出典：埼玉県警察 HP】	氏名	埼玉太郎	交通安全	学校名	さいたま市立〇〇小学校	自転車運転免許証	交付	令和 02 年 04 月 01 日	小学校卒業まで有効		交通ルールを守ります		〇〇市教育委員会・〇〇警察署	
氏名	埼玉太郎	交通安全													
学校名	さいたま市立〇〇小学校	自転車運転免許証													
交付	令和 02 年 04 月 01 日														
小学校卒業まで有効															
交通ルールを守ります															
〇〇市教育委員会・〇〇警察署															
事例Ⅲ-15 <u>小学3年生以上を対象として</u>自転車運転免許証を交付している事例	事例Ⅲ-15 <u>子供</u>自転車運転免許証を交付している事例														
 グッドマナーサイクリスト証 【出典：ちばりんりん Vol.18（平成18年5月23日）、千葉県サイクリング協会】 事例Ⅲ-16 <u>模範的な自転車利用者に対する優良運転者証</u>を交付している事例															

現行ガイドライン	改定案ガイドライン												
また、交通事故の加害者となった場合は、刑事責任を負ったり、損害賠償を求められたりする可能性があることや、損害賠償責任保険等への加入の必要性についても、具体的な事故事例を示すことが考えられる。	また、交通事故の加害者となった場合は、刑事責任を負ったり、損害賠償を求められたりする可能性があることや、損害賠償責任保険等への加入の必要性についても、具体的な事故事例を示すことが考えられる。												
■自転車事故で問われる責任 【損害賠償事例】 ○ 高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火の自転車で走行中、女性と衝突。女性には重大な障害が残りました。(賠償金 約 5000 万円) ○ 高校生が赤信号で交差点の横断歩道を走行中、男性が運転するオートバイと衝突。男性は後日死亡しました。(賠償金 約 4000 万円) ○ 自転車で走行中の高校生が、歩道から交差点に進入する際、安全確認を怠り、女性が運転する自転車と衝突。女性は死亡しました。(賠償金 約 3000 万円) ○ 中学生が夜間、無灯火の自転車で走行中、歩行者と衝突。歩行者には重大な障害が残りました。(賠償金 約 3000 万円) 自転車利用者も相手にケガを負わせたり、死亡させたりした場合、損害賠償の責任を問われます。また、事故を起こすと、刑事上の責任が問われます。 交通ルールとマナーを正しく守り、歩行者など他の交通に十分注意しましょう。 【出典：警視庁 HP】 事例Ⅲ-17 自転車事故による損害賠償の事例	■自転車事故で問われる責任 【損害賠償事例】 <table><tr><th>判決認容額（※）</th><th>事故の概要</th></tr><tr><td>9,521万円</td><td>男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。【神戸地方裁判所 平成25(2013)年7月4日判決】</td></tr><tr><td>9,330万円</td><td>男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25歳）と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡した。【高松高等裁判所、令和2(2020)年7月22日判決】</td></tr><tr><td>9,266万円</td><td>男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。【東京地方裁判所、平成20(2008)年6月5日判決】</td></tr><tr><td>6,779万円</td><td>男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38歳）と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。【東京地方裁判所、平成15(2003)年9月30日判決】</td></tr><tr><td>5,438万円</td><td>男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。【東京地方裁判所、平成19(2007)年4月11日判決】</td></tr></table> (※) 判決認容額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です。(金額は概算額)。 上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性があります。 【出典：一般社団法人日本損害保険協会】 事例Ⅲ-16 自転車事故による損害賠償の事例	判決認容額（※）	事故の概要	9,521万円	男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。【神戸地方裁判所 平成25(2013)年7月4日判決】	9,330万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25歳）と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡した。【高松高等裁判所、令和2(2020)年7月22日判決】	9,266万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。【東京地方裁判所、平成20(2008)年6月5日判決】	6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38歳）と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。【東京地方裁判所、平成15(2003)年9月30日判決】	5,438万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。【東京地方裁判所、平成19(2007)年4月11日判決】
判決認容額（※）	事故の概要												
9,521万円	男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。【神戸地方裁判所 平成25(2013)年7月4日判決】												
9,330万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25歳）と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡した。【高松高等裁判所、令和2(2020)年7月22日判決】												
9,266万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。【東京地方裁判所、平成20(2008)年6月5日判決】												
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38歳）と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。【東京地方裁判所、平成15(2003)年9月30日判決】												
5,438万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。【東京地方裁判所、平成19(2007)年4月11日判決】												

Ⅲ. 利用ルールの徹底

Ⅳ. 自転車通行空間の運用

●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
3. 交通違反に対する指導・取締り 自転車の通行ルールを周知し、インセンティブの付与と併せて、街頭活動における指導警告を一層積極的に推進し、いわゆる「ピスト」等に係る制動装置不良自転車のほか、無灯火、信号無視、一時不停止等の違反行為により通行車両や歩行者等に具体的危険を生じさせたり、指導警告に従わず違反行為を繰り返したりするなどの悪質、危険な交通違反に対しては交通切符を適用した検挙措置を講ずるものとする。 また、実施した指導取締りの活動状況については公表を行い、利用者の自発的な通行ルール遵守の意識を高めるものとする。  図Ⅲ-3 悪質な交通違反自転車に対する取締りの件数の推移	3 交通違反に対する指導・取締り 自転車の通行ルールを周知し、インセンティブの付与と併せて、街頭活動における指導警告を一層積極的に推進し、信号無視、通行区分違反（右側通行、歩道通行等）、一時不停止等の違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたり、<u>警察官等の警告</u>に従わず違反行為を<u>継続</u>するなどの悪質、危険な交通違反に対しては検挙措置を講ずるものとする。 また、実施した指導取締りの活動状況については公表を行い、利用者の自発的な通行ルール遵守の意識を高めるものとする。  図Ⅲ-4 悪質な交通違反自転車に対する取締りの件数の推移

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
<u>1.1</u> 駐停車・荷捌き車両対策 路外駐車場が付近になく、かつ駐停車需要の多い路線において、自転車通行空間の整備により駐停車ができなくなる場合は、沿道の理解、協力のもと、当該路線や並行又は交差する別路線の路上又は路外に、沿道利用の車両や荷捌き車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努めるものとする。 また、荷捌き車両の駐車場利用を促進するため、公共・民間駐車場と連携して荷捌き車両に対する短時間利用の無料化や専用スペースの確保などを検討するものとする。 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。 なお、必要に応じて、通勤通学時間帯のみ駐停車禁止規制を実施することも検討するものとする。 また、<u>確認事務の委託を行う警察署の署長が定める駐車監視員活動ガイドラインにおける重点路線、重点地域に指定し、取締りを強化し、違法な駐停車車両の排除を積極的に進めるものとする。特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐停車については、取締りを積極的に実施するものとする。</u>	<u>4</u> 駐停車・荷捌き車両対策 路外駐車場が付近になく、かつ駐停車需要の認められる路線において、自転車通行空間の整備により駐停車ができなくなる場合は、沿道の理解、協力のもと、当該路線や並行又は交差する別路線の路上又は路外に、沿道利用の車両や荷捌き車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努めるものとする。 また、荷捌き車両の駐車場利用を促進するため、公共・民間駐車場と連携して荷捌き車両に対する短時間利用の無料化や専用スペースの確保などを検討するものとする。 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。 なお、必要に応じて、通勤通学時間帯のみ駐停車禁止規制を実施することも検討するものとする。 また、<u>地域住民の意見・要望等を踏まえて違法駐車取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直しし、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進すること。</u>

Ⅲ. 利用ルールの徹底

Ⅳ. 自転車通行空間の運用

●黒文字●変更なし ●橙●削除 ●赤●変更前 ●青●変更後 ●紫●追記

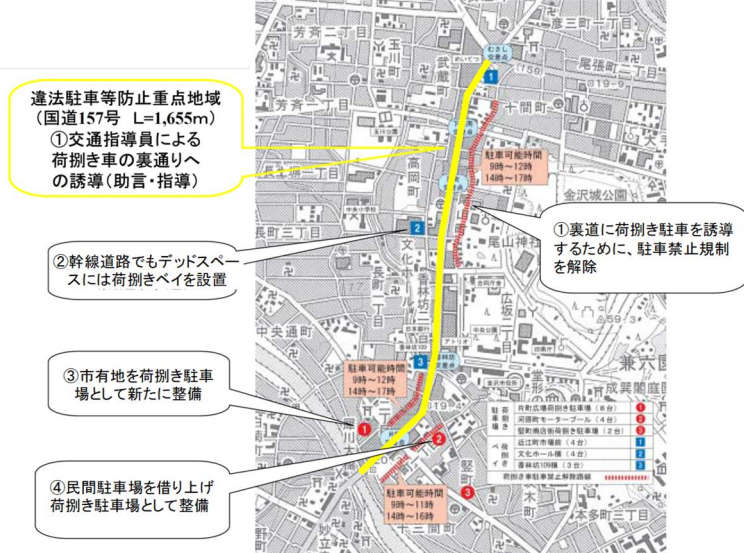
現行 ガイドライン



別路線に設置したタクシー用の停車場

平面図

事例Ⅳ-1 自転車通行空間整備に併せてタクシーの客待ち停車場を別路線に確保した事例



違法駐車等防止重点地域
(国道157号 L=1,655m)
①交通指導員による
荷捌き車の裏通りへ
の誘導(助言・指導)

②幹線道路でもデッドスペース
には荷捌きベイを設置

③市有地を荷捌き駐車
場として新たに整備

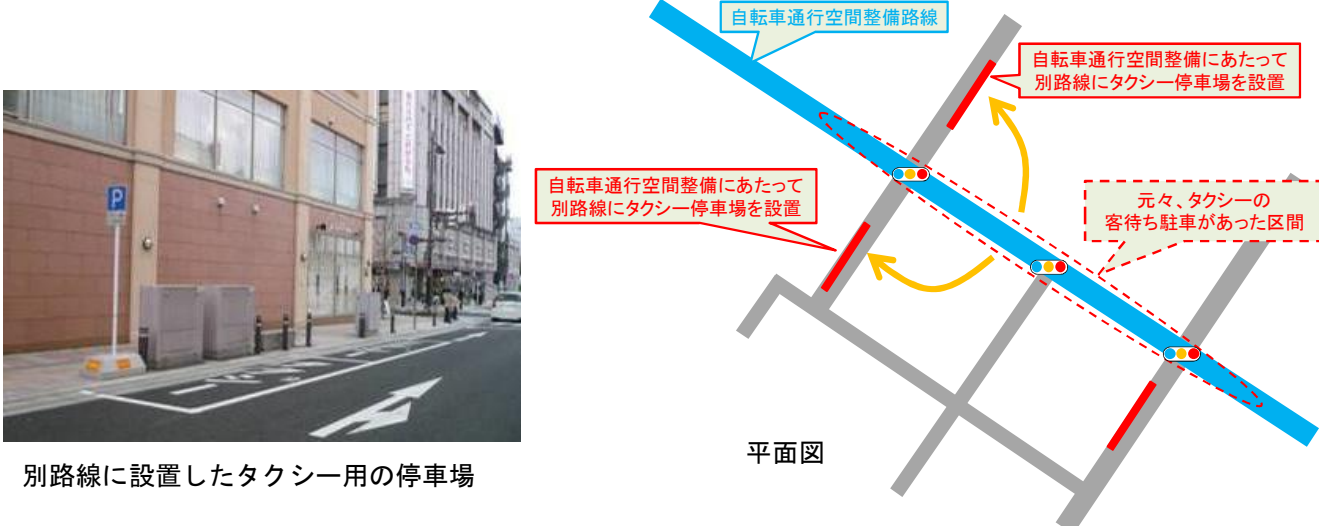
④民間駐車場を借り上げ
荷捌き駐車場として整備

①裏道に荷捌き駐車を誘導
するために、駐車禁止規制
を解除

※自転車通行空間の整備は行っていない。
【出典：金沢市資料】

事例Ⅳ-2 荷捌き駐車を裏道や路外駐車場へ誘導している事例

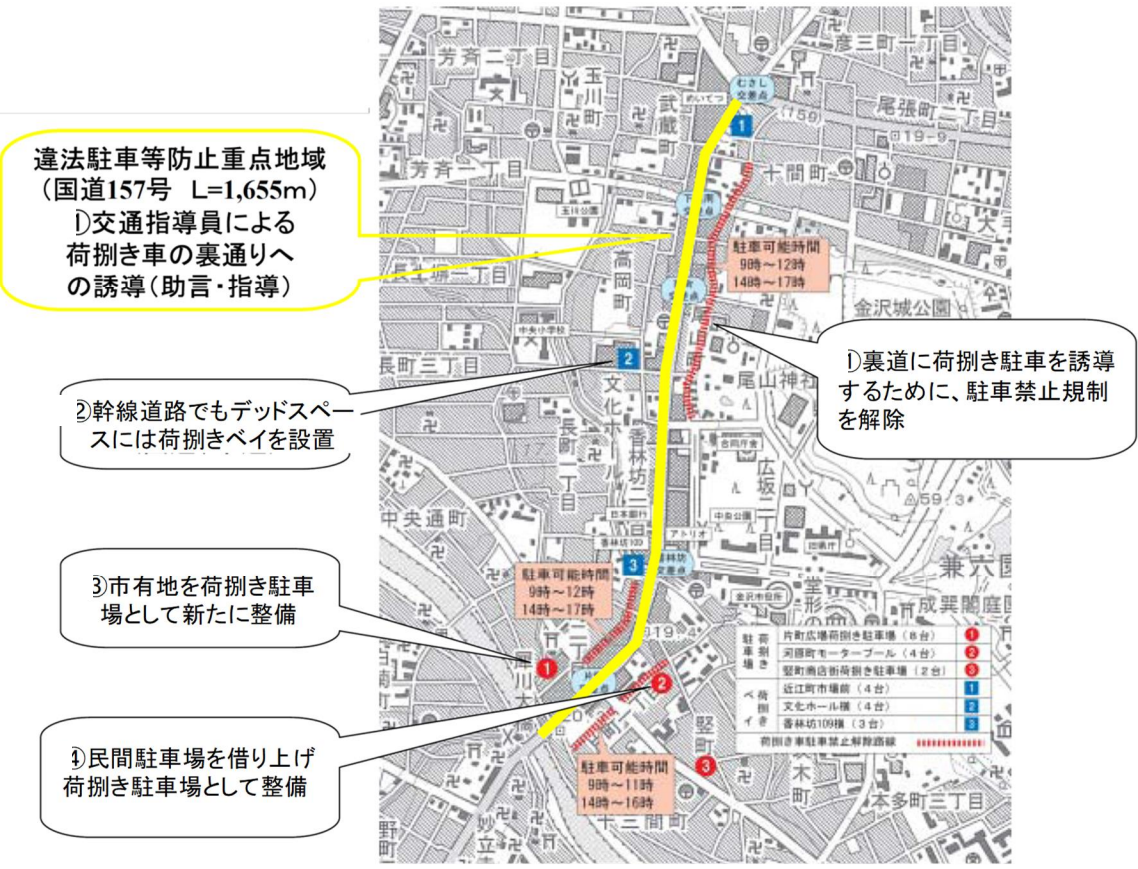
改定案 ガイドライン



別路線に設置したタクシー用の停車場

平面図

事例Ⅲ-17 自転車通行空間整備に併せてタクシーの客待ち停車場を別路線に確保した事例



違法駐車等防止重点地域
(国道157号 L=1,655m)
①交通指導員による
荷捌き車の裏通りへ
の誘導(助言・指導)

②幹線道路でもデッドスペース
には荷捌きベイを設置

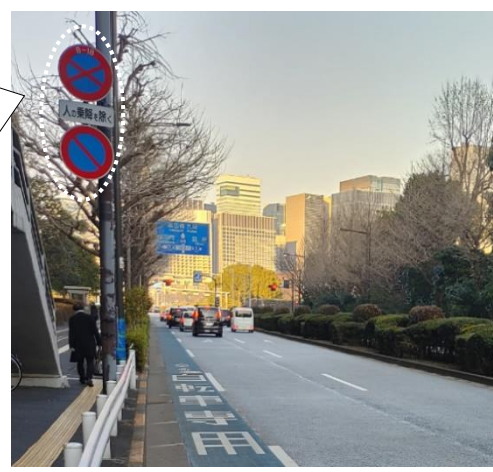
③市有地を荷捌き駐車
場として新たに整備

④民間駐車場を借り上げ
荷捌き駐車場として整備

①裏道に荷捌き駐車を誘導
するために、駐車禁止規制
を解除

※自転車通行空間の整備は行っていない。
【出典：金沢市資料】

事例Ⅲ-18 荷捌き駐車を裏道や路外駐車場へ誘導している事例

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 駐車規制実施時間 【駐停車禁止】 平日 7 : 30 ~ 9 : 00 【駐車禁止】 平日 9 : 00 ~ 17 : 30 休日 終日 事例Ⅳ-3 通勤通学の時間帯を指定して駐停車禁止規制を実施した事例	 駐車規制実施時間 【駐停車禁止】 8 : 00 ~ 18 : 00 【駐車禁止】 終日 事例Ⅲ-19 時間帯を指定して駐停車禁止規制を実施した事例
 事例Ⅳ-4 駐車監視員取締重点地域に指定し注意喚起表示（幕）を設置した事例	 事例Ⅲ-20 駐車監視員取締重点地域に指定し注意喚起表示（幕）を設置した事例

現行ガイドライン	改定案ガイドライン
1.2 放置自転車対策 駅周辺等の自転車の駐輪需要の多い場所では、関係機関と協力し、駐輪場の整備に努めるとともに、放置禁止区域の指定や放置自転車の一斉撤去等を行うものとする。 また、駐輪場の整備にあたっては、自転車法に基づく法定の協議会を設置して鉄道事業者等と協力して整備を進めるとともに、公共の自動車駐車場の空間の活用（一部転用等）や、自転車利用者が訪れる商業施設等の管理者と用地提供や維持管理に関する連携について検討するものとする。 自転車を放置する利用者は、買い物等の短時間利用や従業員等の通勤利用が多い傾向にあることから、放置自転車の実態を調査、把握した上で、関係機関と協力し、買い物等の短時間の放置自転車に対しては目的地に近接する路上等を活用した駐輪場の整備を、従業員等の通勤利用に対しては附置義務条例による事務所、商業施設への駐輪場の整備を推進するものとする。 なお、路上駐輪場は、利用しやすい一方、駐輪場からはみ出した自転車が、歩行者、自転車の安全な通行を阻害するなどの課題があるため、その整備にあたっては位置・規模・配置・施設構造等を十分に検討した上で、安全で円滑な通行に支障を与えないよう、十分検討するものとする。 また、限られた空間を有効活用するとともに、安心して自転車を預けることのできる機械式駐輪場や、ICタグを活用し自転車の出入庫を自動化した駐輪場等、新技術の活用による駐輪場の整備の推進に努めるものとする。 さらに、整備した駐輪場が適切に利用されるよう、駐輪場の分かりやすい案内方法を検討するとともに、自転車利用者が訪れる施設の管理者等と協力して、駐輪場の場所を周知するものとする。  事例Ⅳ-5 鉄道事業者と協力し鉄道高架下に駐輪場を整備した事例	

現行 ガイドライン	改定案 ガイドライン
 事例Ⅳ-6―路上駐輪場の整備事例	
 事例Ⅳ-7―駅前広場に機械式地下駐輪場を整備した事例	
 【出典：草津市資料】 事例Ⅳ-8―ＩＣタグを利用しノンストップ自動ゲート付駐輪場を整備した事例	