

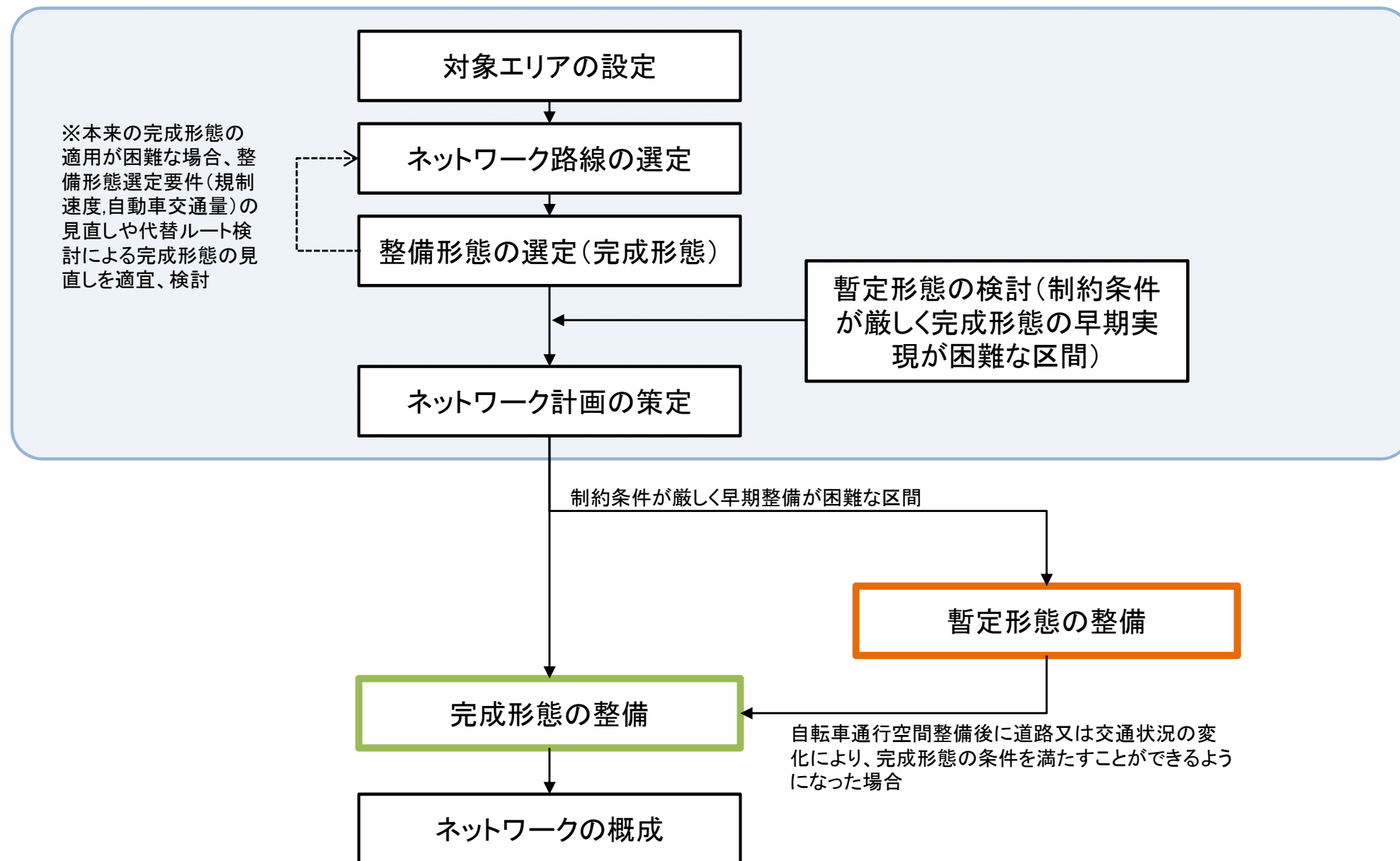
第3回委員会の指摘事項対応について

【補足説明資料】

- (1) 自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応
- (2) 路面表示の設置方法に関する検討(矢羽根型路面表示)
- (3) ネットワーク計画の優先的な策定エリア設定の考え方
- (4) 計画策定の各段階に応じた合意形成

(1)自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応

○道路・交通状況により完成形態の整備が当面困難な場合に暫定形態を採用する。

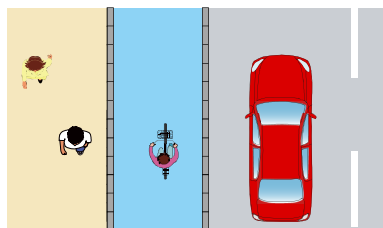


(1) 自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応

【自転車道の暫定形態】

自転車道が整備できない場合、暫定形態を検討する

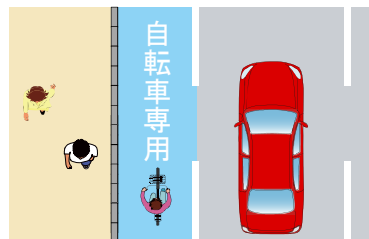
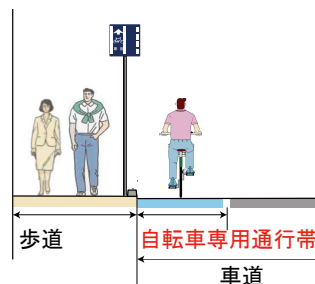
■ 本来の整備形態 【自転車道】



■ 暫定形態

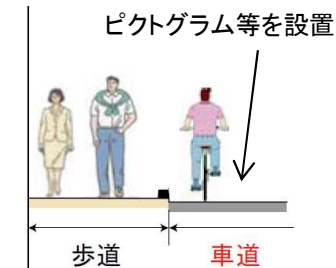
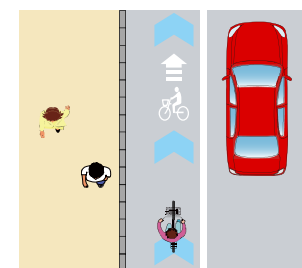
【自転車専用通行帯】

- ・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

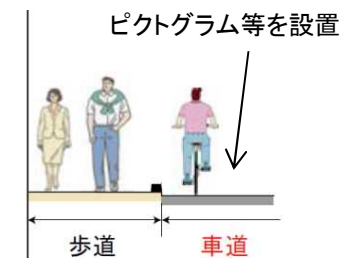
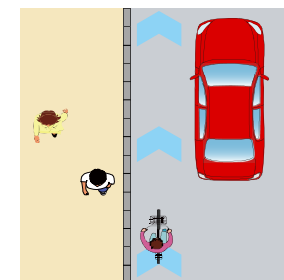


【車道混在】

- ・自転車専用通行帯に転用可能な外側線の外側に1.5m（やむを得ない場合1.0m※）以上確保でき、同程度の安全性を確保できるものとみなせる場合



- ・道路空間再配分等により自転車専用通行帯の採用が困難であり、かつ車道を通行する自転車の交通量が多く、その安全性を可及的速やかに向上させなければならない場合



バスレーンとの共存、時間帯による運用等を検討

※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。

(1) 自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応

【自転車専用通行帯の暫定形態】

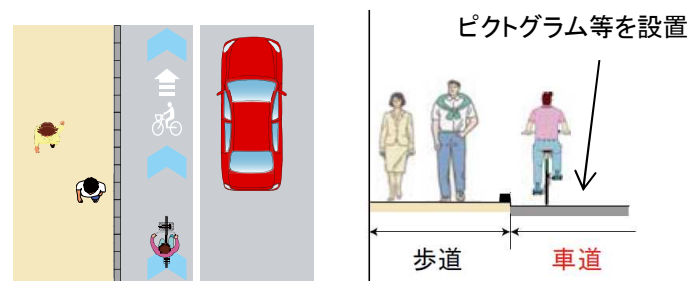
自転車専用通行帯が整備できない場合、暫定形態を検討する

■ 本来の整備形態 【自転車専用通行帯】

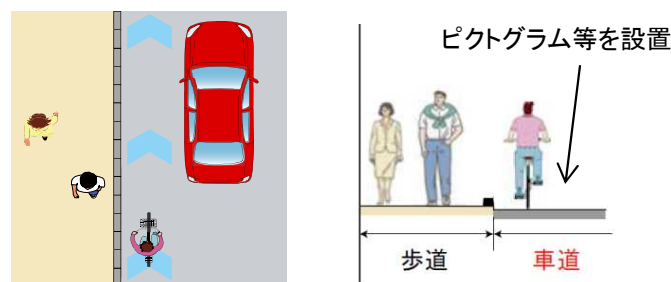


■ 暫定形態 【車道混在】

・自転車専用通行帯に転用可能な外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m※)以上確保でき、同程度の安全性を確保できるものとみなせる場合



・道路空間再配分等により自転車専用通行帯の採用が困難であり、かつ車道を通行する自転車の交通量が多く、その安全性を可及的速やかに向上させなければならない場合



バスレーンとの共存、時間帯による運用等を検討

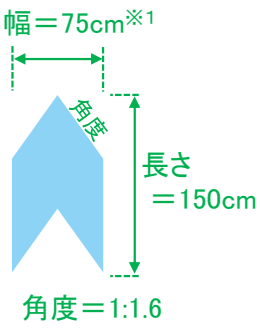
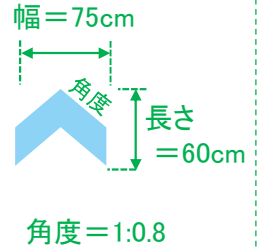
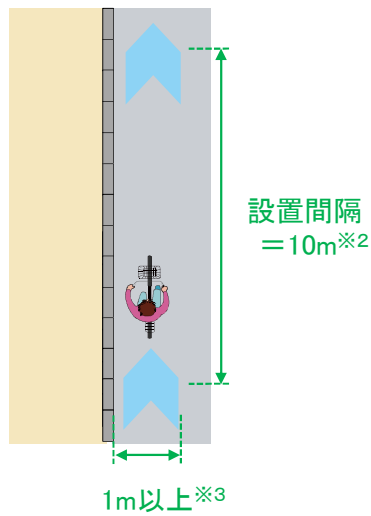
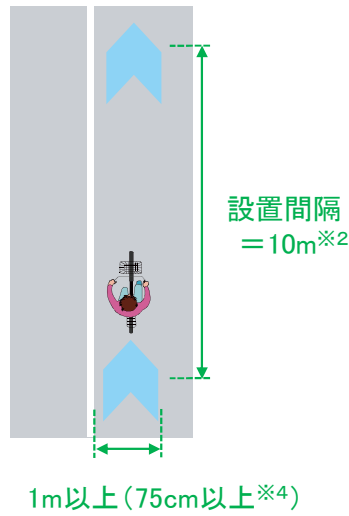
※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。

(2)路面表示の設置方法に関する検討（矢羽根型路面表示）

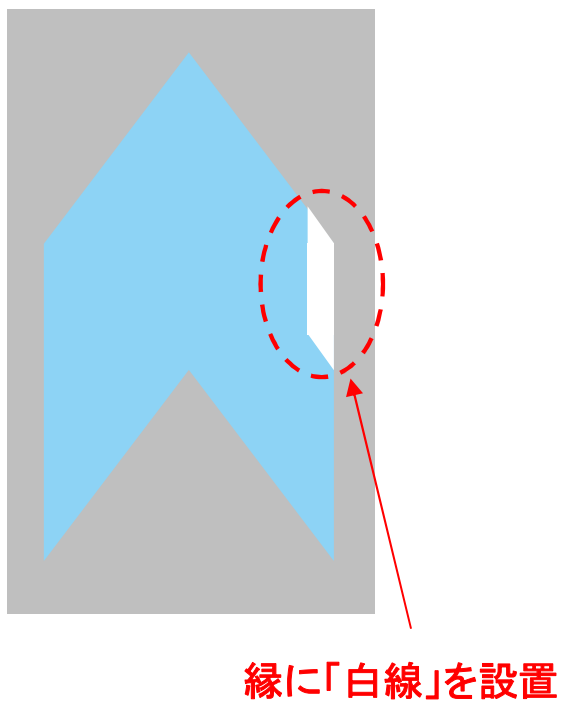
提言の記載方針(案)

- 矢羽根型の路面表示の使用方法や仕様(幅、設置間隔)を明確に規定すべきではないか。
- その際、利用者へのわかりやすさを向上させるため、都市部において「帯状の路面表示」は自転車専用通行帯に、「矢羽根型の路面表示」は車道混在に用いることができるとしてはどうか。
- 矢羽根型の路面表示の夜間の視認性向上策についても注記すべきではないか。

【矢羽根型の路面表示の仕様(案)】

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	＜標準形＞  幅＝75cm※1 長さ＝150cm 角度＝1:1.6 道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。  幅＝75cm 長さ＝60cm 角度＝1:0.8	 設置間隔＝10m※2 1m以上※3	 設置間隔＝10m※2 1m以上(75cm以上※4)
備考	※1:幅は、実験(次頁)で80cmの評価が高かったものの、道路構造令における車線幅員の最小単位25cmを考慮し75cmとした。 ※2:設置間隔は、実験(次頁)で5m・10mの評価が高かったものの、経済性を考慮し、10mとした。なお、交差点部(細街路交差点を含む)では、自転車の通行位置をより明確に示すため、設置間隔を密にする。 ※3: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。 ※4:現地の交通状況に応じて、75cm以上とすることもできる。		

【夜間視認性の向上策(案)】



(2)路面表示の設置方法に関する検討（矢羽根型路面表示）

【単路部での設置方法(案)】

車道混在(矢羽根型)		(参考)自転車専用通行帯 (帯状の路面表示)	
自転車通行空間の幅 1m以上	自転車通行空間の幅 1m未満		
歩道あり	路肩・停車帯内の対策		
	車線内の対策		
	指定された車道の部分の幅の全部		
	指定された車道の部分の幅の一部		
歩道なし	車線内の対策		
	指定された車道の部分の幅の全部		
	指定された車道の部分の幅の一部		

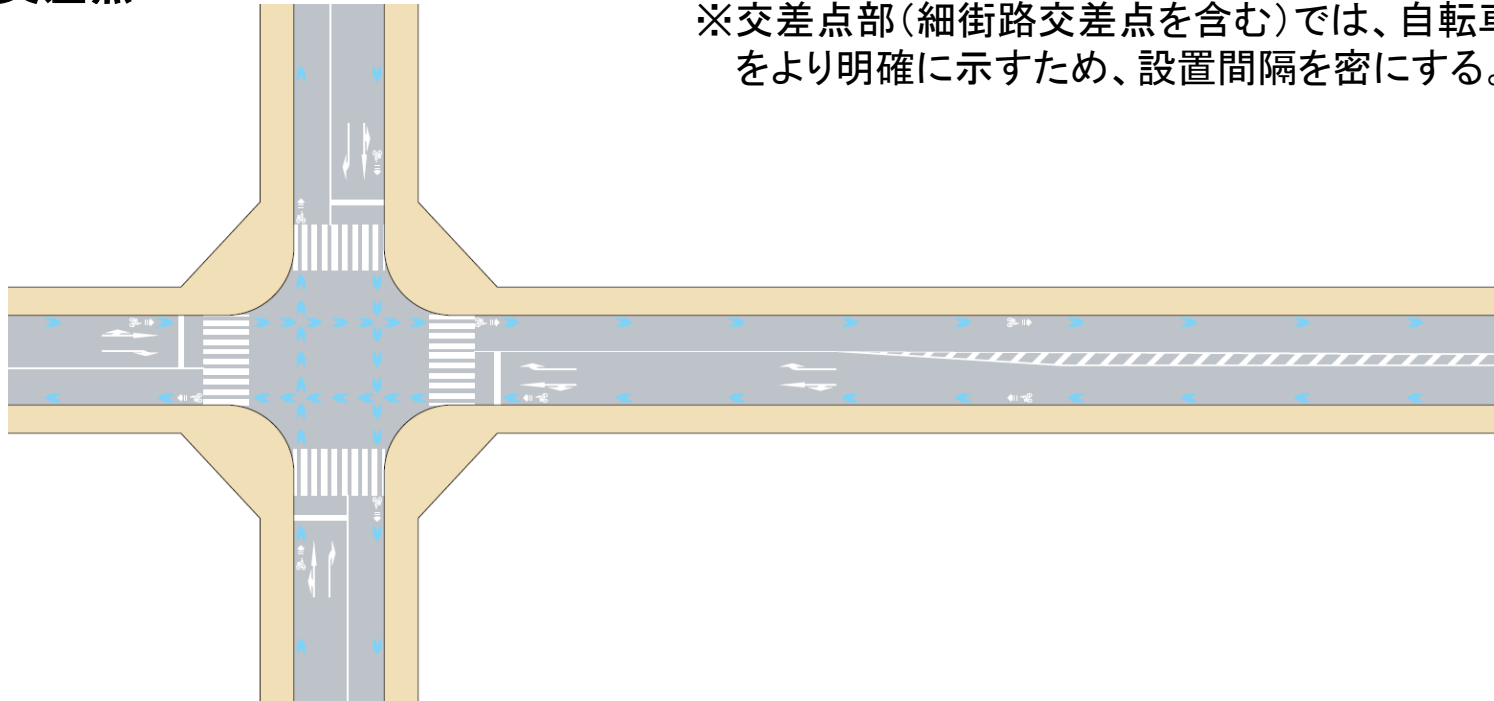
歩道あり	路肩・停車帯内の対策	
	車線内の対策	
	指定された車道の部分の幅の全部	
	指定された車道の部分の幅の一部	
歩道なし	車線内の対策	
	指定された車道の部分の幅の全部	
	指定された車道の部分の幅の一部	

※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。

(2)路面表示の設置方法に関する検討（矢羽根型路面表示）

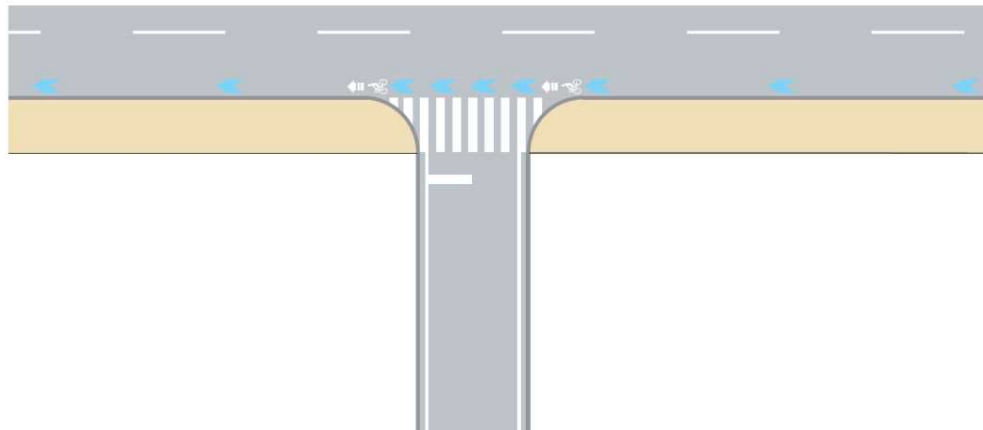
【交差点部での設置方法(案)】

■一般的な交差点



※交差点部(細街路交差点を含む)では、自転車の通行位置をより明確に示すため、設置間隔を密にする。

■細街路等の交差点

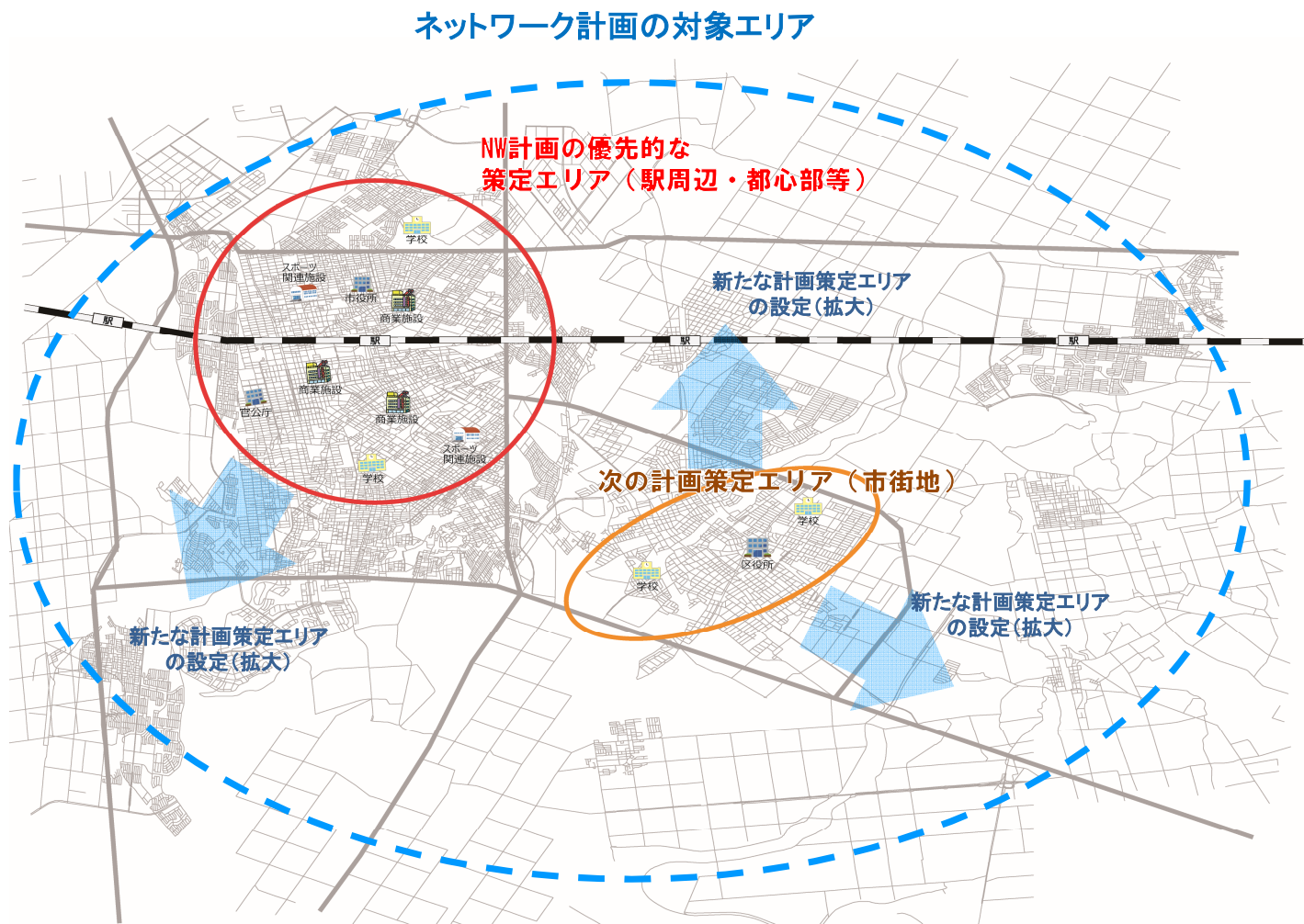


(3) ネットワーク計画の優先的な策定エリア設定の考え方

- 優先的な策定エリアの設定について、イメージを明確化。
- エリア設定の数値的な指標(例えば5km)を明示することで、優先エリアのスケールを示す。

優先計画策定エリアの抽出の考え方(案)

- 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
- 自転車利用増加が見込める等、新たな施設立地が予定されているエリア
- 自転車の通行空間が一定程度整備されているが、ネットワーク化されていない路線の周辺

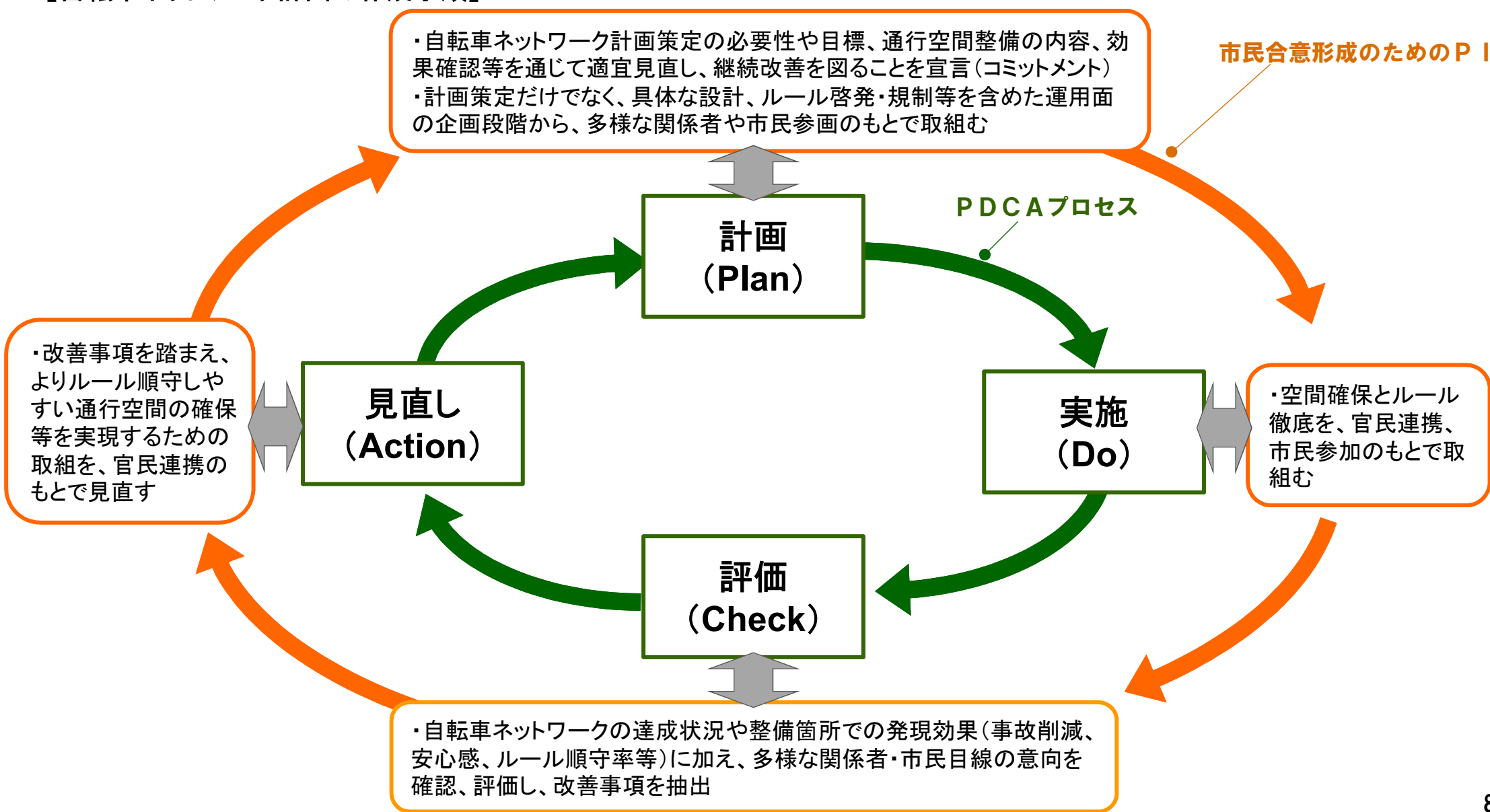


【段階的な計画策定のイメージ】

(4)計画策定の各段階に応じた合意形成

○ 計画策定の各段階における合意形成やPDCAの考え方を組み込む必要があるのではないかな。

【自転車ネットワーク計画の作成手順】



(4)計画策定の各段階に応じた合意形成

【自転車ネットワーク計画策定に際しての合意形成を支援する想定問答集(Q & A)の作成例】

想定される質問	回答案
車道通行を促進すると、事故が増えるのではないかな？	既存の事故分析結果からは、自転車の歩道通行よりも通行空間を整備した車道通行の方が、自転車の安全性が高まるものと判断しています。したがって、車道通行の空間整備を促しています。ただし、車道通行にも事故リスクはあるため、通行空間整備といったハード整備だけではなく、ルール啓発等のソフト施策も実施することで、安全性確保に努めるべきと考えています。
道路構造令に位置付けのある自転車歩行者道をなぜ外すのか？	現状では、自転車対歩行者の事故が増加傾向にあり、その多くが自転車歩行者道で発生しています。このため、自転車は「車両」とであるという大原則に基づく整備形態を進めることとして、自転車歩行者道は例外的運用と位置付けることにしています。
一方通行化(車道左側通行)は不便で、双方向自転車道の方が良いのでは？	双方向自転車道を交差点部でも連続させようとした場合、複雑な交差点処理かつ広い用地が必要となります。このため実際に整備されたほとんどの双方向自転車道では、交差点部手前で自転車歩行者道に合流して交通処理をしています。この結果、交差点部手前では歩行者と自転車が輻輳し安全性の低下が指摘されてきました。一方通行は不便になるという側面はありますが、安全性を確保する観点からやむを得ない措置と考えています。