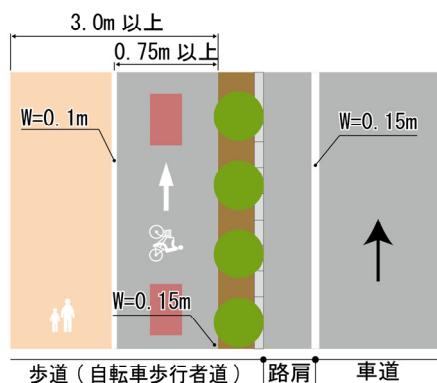
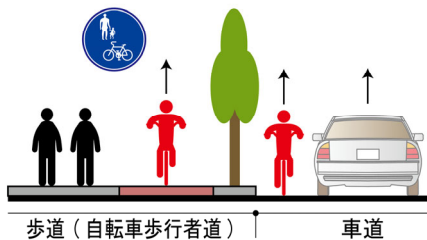


(参考) 自転車歩行者道での対応

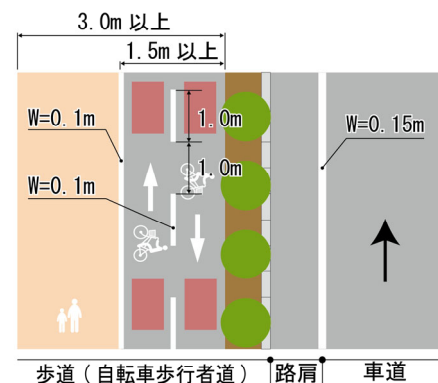
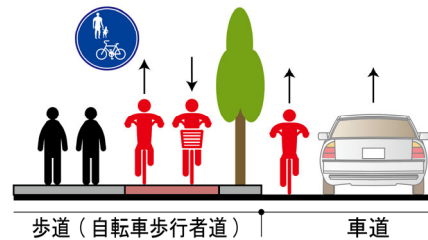
参考-1. 基本的な考え方

- 自転車は車道通行が原則となるものの、自転車交通量が多く既に広い幅員の自転車歩行者道が整備され、視覚的分離により自転車と歩行者の安全性の確保が可能であると判断できる場合の例外的な整備形態として、自転車歩行者道を活用した対応について示すものとするが、歩道は、歩行者最優先とし、自転車は徐行することを前提とする。
- 「普通自転車歩道通行可」の区間において、自転車は双方向通行可能であるが、「左側通行」の徹底を図るため、「車道寄り」を「自動車と同方向の一方通行」とすることを基本に整備内容を検討するものとする。
- 「道路（車道）の左側端」を通行する自転車にも配慮した空間とするため、車道の左側端（路肩含む）にも自転車マークや矢印等の路面表示を設置するものとする。この場合、車道と歩道の通行空間を無秩序に行き来しないよう、路面表示等により周知することを基本とするものとする。
- 1日あたりの歩行者・自転車交通量だけでなく、朝・夕のピーク時の交通量にも配慮して整備内容を検討する必要がある。

▼自動車と同方向に一方通行とする場合



▼双方向通行とする場合



参考－２． 単路部

１） 道路構造

（１） 分離工作物等

- 自転車通行空間と歩行空間の間に分離工作物を設置しないものとする。分離工作物が設置可能な場合には、当面の整備形態ではなく、自転車道として整備することを検討するものとする。

（２） 幅員等

- 自転車の歩道通行を認める場合の歩道幅員は、「普通自転車歩道通行可」に指定可能な 3.0m 以上を基準とするものとする。
- 歩道の車道寄りを自動車と同方向に一方通行とする場合、自転車通行空間の有効幅員は 0.75m 以上（望ましい有効幅員は 1.0m 以上）とするものとする。
- 歩道上で自転車の双方向通行を許容する場合は、有効幅員 4.0m 以上の区間あるいは有効幅員 3.0m 以上で歩行者が少ない区間とするものとする。この場合、自転車通行空間の有効幅員は 1.5m 以上（望ましい有効幅員は 2.0m 以上）とするものとする。

（３） 線形

- 道路構造令の規定による。

（４） 建築限界

- 建築限界は、道路構造令第 12 条の規定による。

（５） 横断勾配

- 横断勾配は、道路構造令第 24 条第 2 項、第 3 項及び「歩道の一般的構造に関する基準（国都街第 60 号、国道企発第 102 号）、平成 17 年 2 月 3 日、都市・地域整備局長、道路局長通達」の規定による。
- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」に基づく特定道路等、高齢者、身体障害者等の安全かつ円滑な通行を確保する必要がある箇所においては、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（国土交通省令第 116 号、平成 18 年 12 月 19 日）」の規定による。

(6) 縦断勾配

- 縦断勾配は、「自転車道等の設計基準」の5-5 縦断勾配の規定、「歩道の一般的構造に関する基準（国都街第60号、国道企発第102号）、平成17年2月3日、都市・地域整備局長、道路局長通達」の規定及び「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」に基づく特定道路等、高齢者、身体障害者等の安全かつ円滑な通行を確保する必要がある箇所においては、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（国土交通省令第116号、平成18年12月19日）」の規定による。

2) 路面等

- 自転車通行空間に誘導するため、必要に応じて歩行者通行空間とは異なる材質の舗装を施すものとする。この場合、自転車は平坦な方を選択して通行する傾向があることから、材質の選定には注意する必要がある。
- 自転車ネットワークとして連続的に整備する場合、舗装の素材や色調は同一のものを用いることが望ましい。

3) 視覚障害者誘導ブロック

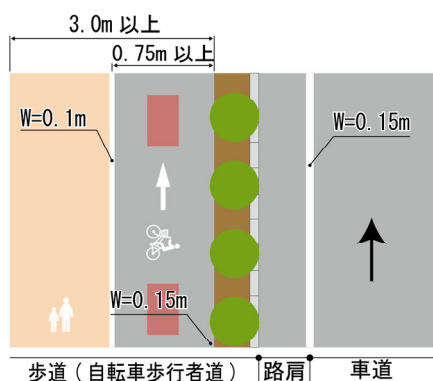
- 自転車歩行者道を通行する視覚障害者の安全性を確保するため、バリアフリー法で定める特定道路以外の道路にあっても、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するよう努めるものとする。
- 視覚障害者誘導ブロックについては、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（国土交通省令第116号、平成18年12月19日）」等を考慮し、視覚障害者と自転車の接触を防止するため、自転車通行空間内に設置しないものとする。既設のブロックが車道寄りにある場合は、歩行者通行空間側に移設することが考えられる。

4) 通行位置の明示

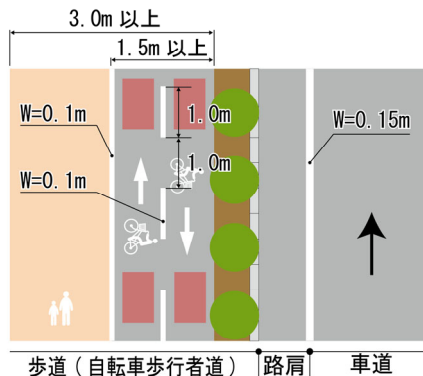
- 歩道上で歩行空間と自転車走行空間を視覚的に分離する場合、その境界部は、幅 10cm の白実線を標示することを基本とするものとする。
- 「普通自転車の歩道通行部分」に指定する場合は、道路標示「普通自転車の歩道通行部分（114 の 3）」（幅 15cm の白色実線）を設置するものとする。
- 双方向通行を許容し、自転車通行空間内にセンターラインを設ける場合、幅 10cm の白破線を 1m ピッチに設置するものとする。なお、双方向通行可能な歩道上で自転車通行方向を明示する場合は、「交通の方法に関する教則」（昭和 53 年国家公安委員会告示第三号）の第 3 章第 2 節「2 走行上の注意」（10）の記載内容（対向する自転車を右に見ながらよける）を基本とするものとする。
- 歩道幅員や視覚障害者誘導ブロックの位置等により、「普通自転車の歩道通行部分」を指定できない場合、必要に応じて、道路標示「普通自転車歩道通行可（114 の 2）」を歩道の車道寄りに設置し、自転車の通行位置を明示するものとする。また、必要に応じて、看板により歩行者と自転車の通行位置を明示するものとする。

【路面表示の設置イメージ】

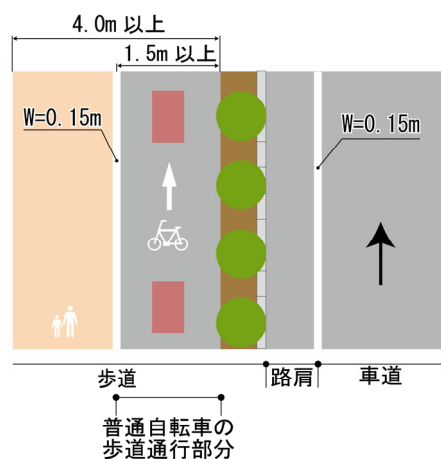
▼自動車と同方向に一方通行とする場合



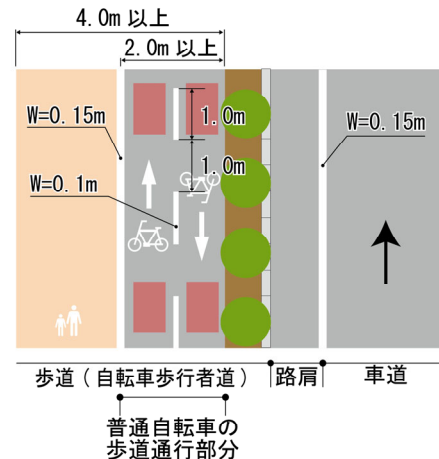
▼双方向通行とする場合



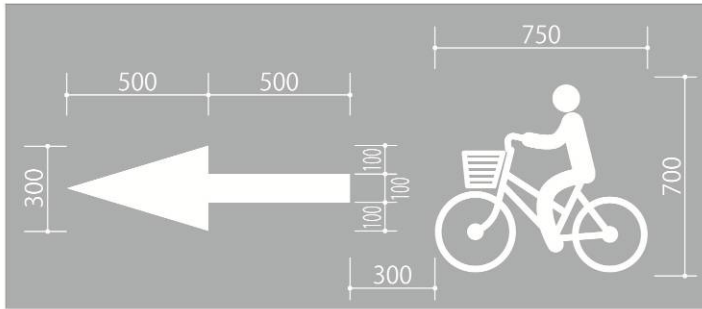
▼自動車と同方向に一方通行とする場合
（「普通自転車の歩道通行部分」の指定）



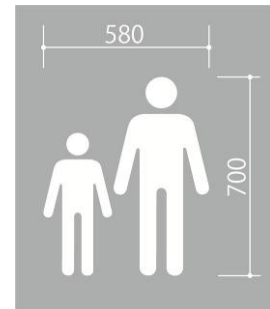
▼双方向通行とする場合
（「普通自転車の歩道通行部分」の指定）



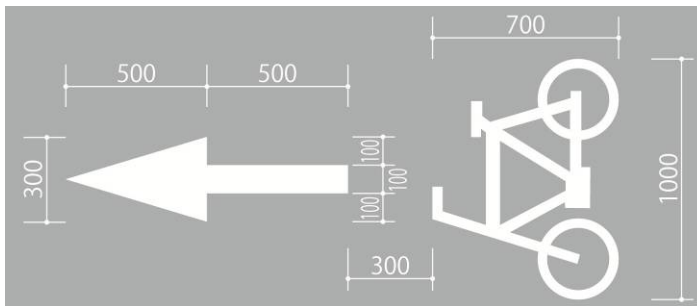
▼自転車マーク+矢印の標準寸法（単位：mm）



▼歩行者マーク
の標準寸法（単位：mm）



▼道路標示「普通自転車歩道通行可」+矢印の標準寸法（単位：mm）



参考－3. 特殊部

1) バス停部

- 「3－7. 特殊部の基本的な考え方」に拠らず設計するものとする。
- バス停留所を設ける位置では、改めて、自転車の徐行義務について注意喚起するとともに、必要に応じて、低木の植栽等を設置し、バス利用者との交錯を避ける設計を行うことが考えられる。

2) 立体横断施設部

- 「3－7. 特殊部の基本的な考え方」に拠らず設計するものとする。
- 立体横断施設等出入口を設ける位置では、改めて、自転車の徐行義務について注意喚起するとともに、必要に応じて立体横断施設の出入口部に低木の植栽等を設置し、立体横断施設等出入口利用者との交錯を避ける設計を行うことが考えられる。

参考－４．交差点部

1) 一般的な交差点

●「3－8．交差点部の基本的な考え方」に拠らず、設計するものとする。

a) 道路標示・道路標識

- ・通行位置明示のある場合には、道路標示「自転車横断帯（201 の 3）」を設置するものとし、通行位置の明示がない場合には、道路標示「自転車横断帯（201 の 3）」を設置しないものとする。
- ・通行位置の明示を行う道路標示「普通自転車の歩道通行部分（114 の 3）」の設置にあたっては、滞留歩行者と自転車の交錯を防ぐため、横断歩道位置から一定の間隔を離すものとする。

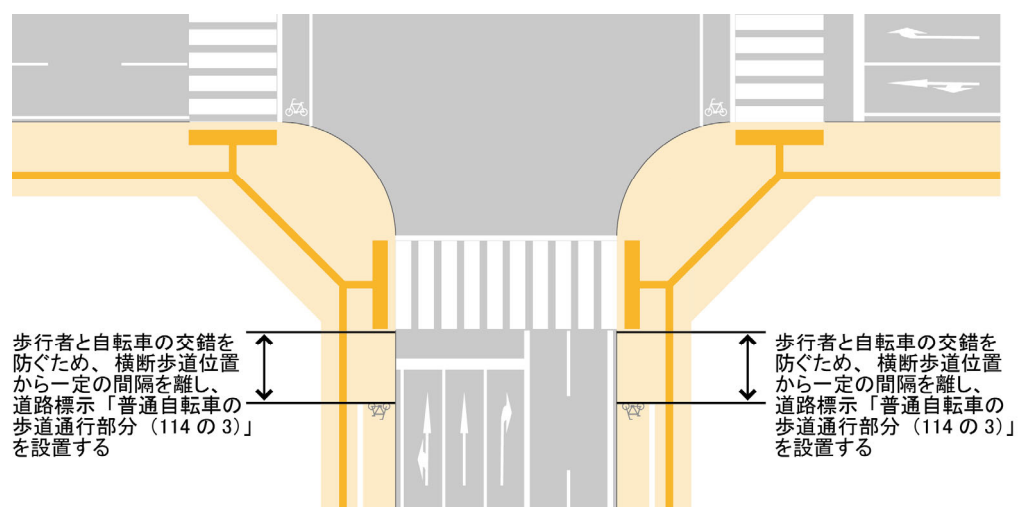
b) 看板・路面表示等

- ・交差点において徐行を徹底するため、看板または路面表示を設置することが考えられる。

c) その他

- ・自転車歩行者道と車道を区画する縁石のうち、横断歩道及び自転車横断帯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。
- ・視覚障がい者の安全性を確保するため、当該自転車歩行者道がバリアフリー法で定める特定道路以外の道路であっても、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設するよう努めるものとする。

▼交差点隅角部の道路構造のイメージ



d) 自転車歩行者道と自転車通行帯が接続する交差点の配慮事項

- ・ 自転車通行帯から自転車歩行者道に接続する箇所では、歩行者の安全性の確保が第一であることから、自転車に対して歩行者優先、徐行等を徹底させるために、路面表示や看板等により通行ルールの周知等の安全対策を実施するものとする。
- ・ 自転車歩行者道から自転車通行帯に接続する箇所では、自転車歩行者道は双方向通行であることから、自転車通行帯を逆走しないよう路面表示や看板による通行ルールの周知等の安全対策を実施することが望ましい。

2) 細街路との交差点

a) 看板・路面表示等

- ・ 細街路との交差点部において、自転車の通行位置、通行方法を明確化するため、自転車マークの路面表示を設置するものとする。

b) その他

- ・ 「普通自転車歩道通行可」の区間でも、「車道の左側端」を通行することが原則であることから、「歩道の車道寄り」と「車道の左側端」の両方に配慮して、自転車マークを設置することが望ましい。

c) 細街路側の構造等に関する留意事項

「4-4. 2) d) 細街路側の構造等に関する留意事項」を参考に設計するものとする。

