

金沢自転車通行空間整備ガイドライン

【案】



令和5年3月
改定版

金沢自転車ネットワーク協議会

目 次

1. はじめに	1
1-1. ガイドライン策定の背景	1
1-2. ガイドライン策定の目的	3
1-3. ガイドラインの基本理念	5
1-4. ガイドラインの適用範囲	6
1-5. 適用基準・参考文献等	7
2. 自転車通行空間の種類と通行ルール	9
2-1. 自転車通行空間に関する用語の定義	9
2-2. 字句の意味	13
2-3. 自転車の通行ルール	14
3. 自転車通行空間整備の基本方針	21
3-1. 自転車の通行位置と通行方向	21
3-2. 歩行者及び自転車の占有幅	22
3-3. 自動車の諸元	22
3-4. 整備形態の選定	23
3-5. 単路部の基本的な考え方	32
3-6. 自転車通行空間の明示方法	35
3-7. 特殊部の基本的な考え方	46
3-8. 交差点部の基本的な考え方	47
4. 自転車道の整備方針	63
4-1. 基本的な考え方	63
4-2. 単路部	64
4-3. 特殊部	70
4-4. 交差点部	78
5. 自転車通行帯の整備方針	87
5-1. 基本的な考え方	87
5-2. 単路部	88
5-3. 特殊部	90
5-4. 交差点部	93

6. 車道混在の整備方針	97
6-1. 基本的な考え方	97
6-2. 単路部	99
6-3. 特殊部	107
6-4. 交差点部	108

7. ガイドラインの運用	111
7-1. 金沢自転車ネットワーク協議会	111
7-2. ガイドラインの運用	113

参考) 自転車歩行者道での対応	参考-1
参考-1. 基本的な考え方	参考-1
参考-2. 単路部	参考-2
参考-3. 特殊部	参考-6
参考-4. 交差点部	参考-7

1. はじめに

1-1. ガイドライン策定の背景

近年、自転車は、クリーンかつエネルギー効率の高い交通手段として認識されているほか、健康志向や東日本大震災後の節電意識の高まり等を背景に、自転車利用のニーズが高まっており、日常生活の移動手段としてだけでなくレジャーの手段等としても多くの人々に利用されている。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として自転車の役割が大きくなることが予想され、自転車の位置づけはますます重要になるとともに、利用の増大が見込まれている。

一方、自転車は道路交通法上の「軽車両」であり、「車道の左側端」を通行することが原則とされているものの、ルールやマナーに対する意識が低いことなどから、歩道通行や車道逆走などの無秩序な利用が常態化しており、近年では自転車対歩行者、あるいは自転車相互の事故が全国的に増加傾向にある。このような状況を鑑み、警察庁では、平成 23 年 10 月に「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」を公表し、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方として、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全を確保することを目的とする総合的な対策を打ち出した。また、平成 24 年 6 月には、社会資本整備審議会道路分科会建議中間とりまとめにおいて、道路政策の転換の視点として『『クルマ』主役から、歩行者、自転車などクルマ以外の利用者を含めた『多様な利用者が安全・安心して共存』できる環境の整備』が挙げられた。

このような中、国土交通省と警察庁は、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討を行うため、平成 23 年 11 月より有識者からなる検討委員会を開催した。同委員会では、「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である。」ことを前提に検討が行われ、平成 24 年 4 月に「みんなにやさしい自転車環境 - 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 - 」をとりまとめた。

同提言を受け、国土交通省道路局と警察庁交通局は、道路管理者や交通管理者が自転車ネットワーク計画の策定やその整備、通行ルールの徹底等を進めるための標準的な考え方を示す指針として、平成 24 年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「全国版ガイドライン」という。）を策定した。また、平成 28 年 7 月には、暫定形態の積極的な活用や路面表示仕様の標準化、自転車歩行者道の活用を整備形態の選択肢から除外等について示した、改定版の全国版ガイドラインを策定した。

他方、金沢市内では、平成 19 年度に、国道 359 号（旧国道 159 号、浅野川大橋～山の上間）において、全国で初めてバス専用レーン内に自転車が通行すべき車道左側端の位置を明示した「自転車走行指導帯」が整備されたことを契機に、自転車通行空間整備が進められてきた。平成 21 年度には、国土交通省及び警察庁により自転車通行環境整備モ

デル地区に選定された一般県道東金沢停車場線において、石川県内初となる「自転車専用通行帯」が整備された。平成 22 年度には、主要地方道金沢田鶴浜線（金沢駅西 50m 道路）を対象に「自転車歩行者道における歩行者と自転車の通行位置の明示」に関する社会実験が実施され、この結果に基づき平成 23 年度より本格整備が進められている。これらの整備にあたっては、地域住民、学校関係者、バス事業者、市民団体、学識者、警察、行政等の多様な関係者からなる協議会を設立し、自転車通行空間の整備内容や明示方法（統一的な自転車マークの使用や着色方法など）、ソフト対策（街頭指導など）について合意形成を図りながら整備を進めている。

また、金沢市では、平成 23 年 3 月に、市中心部の自転車利用環境向上に向けた方針や具体的施策などを整理した「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」を策定した。同計画では、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、石川県警察本部の参画のもと、自転車利用ニーズが高い路線を「まちなか自転車ネットワーク」として設定し、各路線の整備方針を検討するための目安として「まちなか自転車ネットワーク整備検討フロー」を位置付けている。同計画に基づき、金沢市では、市中心部の市道において「自転車走行指導帯」の整備を順次進めている。

さらに、平成 23 年 2 月には、市計画に基づく、自転車通行空間（自転車ネットワーク）の整備や自転車関連施策のプラットフォーム化を目的として、学識者・国土交通省金沢河川国道事務所・石川県・金沢市・石川県警察本部及び所轄警察署から構成される「金沢自転車ネットワーク協議会」が設立された。第 1 回協議会において、「道路幅員の考え方や路面表示の方法、交差点部の処理方法、側溝の処理等の細かい部分について検討し、統一的な整備を図るべき」との意見が出されたことを契機に、道路管理者と交通管理者の共通の指針となる「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」（以下「本ガイドライン」という。）の策定を目指すこととなった。その後、金沢自転車ネットワーク協議会において、全国版ガイドラインに沿った本ガイドラインの内容について議論を重ねるとともに、パブリックコメントを実施した上で、平成 25 年 8 月に本ガイドラインを策定した。

平成 27 年 3 月には、金沢市内の整備実績や全国的な動向を踏まえ、安全で快適な自転車通行空間整備のさらなる拡大を目指し、金沢版の矢羽根表示や着色方法に関して見直しを行った。さらに、平成 28 年 7 月の全国版ガイドラインの改定を受け、平成 29 年 3 月には、自転車通行空間の路面表示の見直しや、自転車歩行者道の活用を整備形態の選択肢から除外する等に関する見直しを行った。

1-2. ガイドライン策定の目的

- 本ガイドラインは、金沢市内で道路管理者（国土交通省金沢河川国道事務所・石川県・金沢市）や交通管理者（石川県警察本部及び所轄警察署）が統一的な自転車通行空間の整備を図るための指針であり、全国版ガイドラインの標準的な考え方に加え、金沢の道路交通特性やこれまで取り組まれてきた各種の自転車施策を踏まえたローカル・ルールについて規定するものである。
- 本ガイドラインに基づく面的に連続した自転車通行空間の整備を通じて、歩行者・自転車・自動車のそれぞれが、安全に安心して通行できる道路空間の創出を目指す。

【ガイドラインの構成】

金沢自転車通行空間整備ガイドライン

安全で快適な自転車利用環境創出
ガイドラインの標準的な考え方

(自転車通行空間の計画・設計の考え方 など)

+

金沢のローカル・ルール

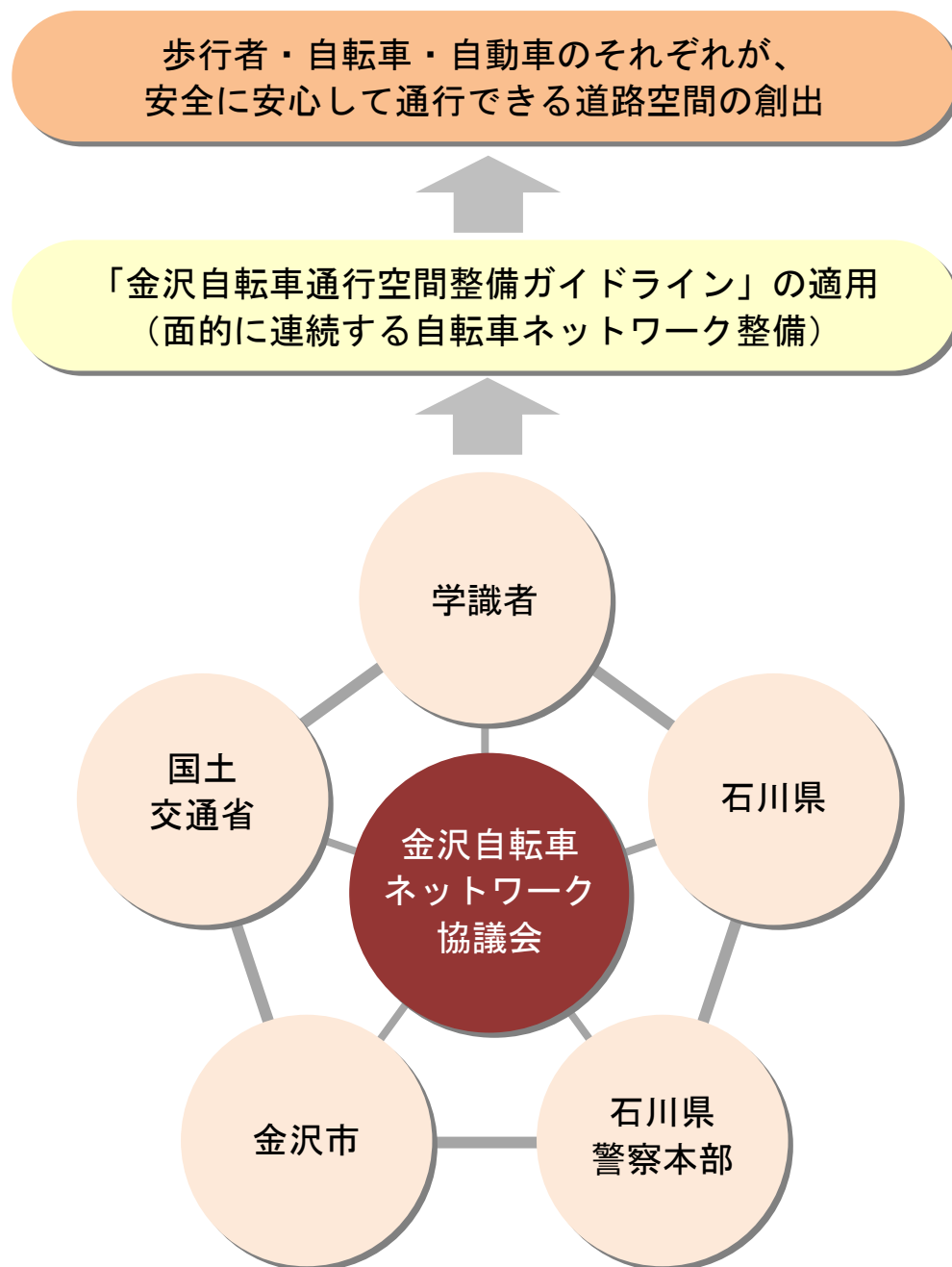
自転車通行空間の明示方法

…自転車マーク等の路面表示や着色方法 など

自転車走行指導帯の基本的な考え方

…幅員、通行位置の明示方法 など

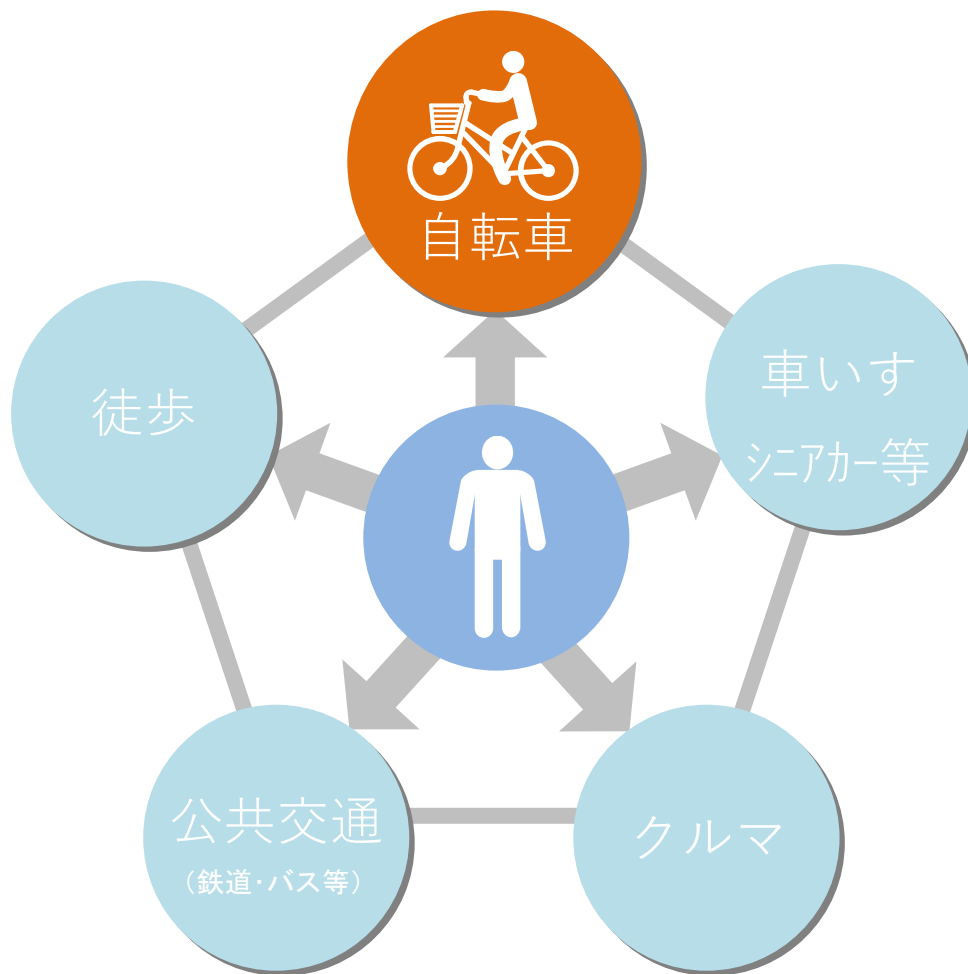
【ガイドライン策定目的の概念図】



1-3. ガイドラインの基本理念

- 本ガイドラインは、「自転車通行空間整備は『人中心の交通体系』を支える一つ的手段」であることを前提とし、人があらゆる交通手段を安全・快適に利用できるよう、自転車通行空間整備の視点から、道路空間のあり方を示すものとする。

【基本理念に関する概念図】



1-4. ガイドラインの適用範囲

- 本ガイドラインは、金沢市内で自転車通行空間を整備する場合に適用するものとする。
- 道路の新設または更新にあたっては、本ガイドラインに基づき、車道上での自転車通行空間の確保を前提に検討するものとする。
- 既存の道路で自転車通行空間を整備する場合は、道路状況（車線数、幅員構成、歩道の有無等）、交通状況（交通量、自動車走行速度等）、沿道状況（乗り入れ、土地利用状況等）を考慮しつつ、現況道路幅員の中で再配分の可能性を検討するものとする。

本ガイドラインは、以下のいずれかに該当する路線を対象とする。

- ① 自転車交通量が多い路線（500 台／日以上）
- ② 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等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ③ 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、自転車通行空間の確保が必要な路線
- 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 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- 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

<補足事項>

※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等の見直しや自転車通行空間の確保等、道路の改良等の検討を併せて行うものとする。ただし、道路改良等が困難な場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲で適切な代替路を選定することを検討するものとする。

※橋梁やトンネル等、整備後の構造変更が難しい構造物を含む新設または更新予定の道路の場合は、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。

※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等、自転車通行空間を整備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。

1-5. 適用基準・参考文献等

●本ガイドラインは、平成 23 年度に金沢市が策定した「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」、平成 24 年度に国土交通省及び警察庁が策定し、平成 28 年度に改定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」をはじめ、下表に示す基準・文献等を参考とする。

	名 称	発 行
1	道路構造基準等を定める条例の運用と解説	平成 25 年 4 月 石川県土木部
2	金沢市におけるみちづくりの技術的基準等に関する条例	平成 24 年 12 月 17 日 金沢市
3	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (改定版)	平成 28 年 7 月 国土交通省道路局 警察庁交通局
4	交通規制基準	平成 26 年 8 月 8 日 警察庁交通局
5	路面標示設置マニュアル	平成 24 年 1 月 社団法人交通工学研究会
6	良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策 の推進について	平成 23 年 10 月 25 日 警察庁交通局長通達
7	増補 改訂版 道路の移動円滑化整備ガイド ライン	平成 23 年 8 月 財団法人国土技術研究センター
8	金沢市まちなか自転車利用環境向上計画 (中間見直し)	平成 28 年 3 月 金沢市
9	石川県バリアフリー社会の推進に関する条例 「施設整備の手引き」	平成 22 年 3 月 石川県
10	自転車との安全な共存のために～安全に通行で きる道路整備と意識改革を目指して～	平成 21 年 社団法人日本自動車工業会
11	設計要領〔道路編〕	平成 18 年 4 月 監修：国土交通省北陸地方整備局
12	道路構造令の解説と運用	令和 3 年 3 月 社団法人日本道路協会
13	道路構造令の改正の概要等について	平成 13 年 6 月 13 日 国土交通省道路局
14	自転車道等の設計基準解説	昭和 49 年 10 月 社団法人日本道路協会

2. 自転車通行空間の種類と通行ルール

2-1. 自転車通行空間に関する用語の定義

●本ガイドラインで用いる用語は、次のように定義する。

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をいう。

2) 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 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。
 - ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
 - ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

3) 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をいう。
- ・なお道路交通法上も自転車道として扱われる（第 2 条第 1 項第 3 号の 3）。

4) 自転車通行帯

- ・道路構造令第 2 条第 1 項第 15 号に規定される、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、道路交通法第 20 条第 2 項の規定に基づく普通自転車専用通行帯として、同法第 4 条第 1 項の規定に基づく都道府県公安委員会による交通規制の実施を想定して設けるものである。

5) 自転車走行指導帯

- ・道路交通法上、自転車が通行すべき「車道の左側端」を路面表示等により明示した部分をいう。

6) 路肩

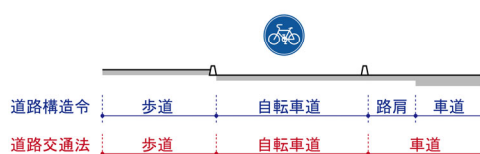
- ・道路構造令第2条第1項第12号に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分进行。

7) 路側帯

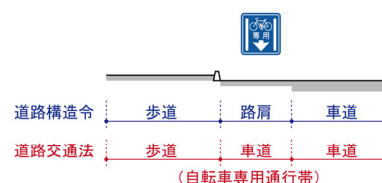
- ・道路交通法第2条第1項第3号の4に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。

【自転車通行空間に関する法令別の区分】

▼自転車道



▼自転車通行帯



▼路側帯



8) 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。

9) 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。

10) 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。

11) 区画線

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

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) 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。

15) 幹線的な道路

- ・「幹線的な道路」については、当該道路の自動車交通量や走行速度、広域的な道路の位置づけ、沿道土地利用状況（停車需要の高低）などを総合的に勘案し、個別路線ごとに判断する。例えば、歩車道区分のある 4 車線以上の道路、歩車道区分はないが自動車の交通量が多く速度が速い道路、自動車の交通需要が比較的低い道路でも歩車道区分や車線区分のある道路等をいう。

16) 非幹線的な道路

- ・自動車交通需要が低く幅員の狭い道路（裏道、細街路、生活道路など）、歩車道区分や車線区分のない道路、あるいは歩車道区分はあるが車線区分のない道路等をいう。

【自転車通行空間に関する用語の定義一覧】

用語	道路構造令	道路交通法	その他
自転車通行空間	—	—	本ガイドライン
自転車	—	第 63 条の 3	—
自転車道	第 2 条第 1 項第 2 号	第 2 条第 1 項第 3 号の 3	—
自転車通行帯	第 2 条第 1 項第 15 号	第 20 条第 2 項	—
自転車走行指導帯	—	—	本ガイドライン
路肩	第 2 条第 1 項第 12 号	—	—
路側帯	—	第 2 条第 1 項第 3 号の 4	—
自転車専用道路	—	—	道路法（第 48 条の 14 第 2 項）
道路標示	—	第 2 条第 1 項第 16 号	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令
路面表示	—	—	本ガイドライン
区画線	—	—	道路法第（45 条） 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令
道路標識	—	第 2 条第 1 項第 15 号	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令
看板	—	—	本ガイドライン
分離工作物	—	—	本ガイドライン
幹線的な道路	—	—	本ガイドライン
非幹線的な道路	—	—	本ガイドライン

2-2. 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する。

① ～するものとする。～する必要がある。

関連法令による基準において規定されているもの（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）。または、関連法令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。

2-3. 自転車の通行ルール

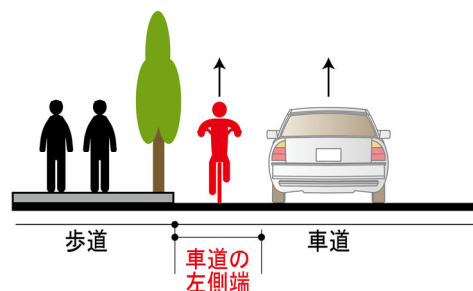
- 関連法令によって定められた自転車の通行ルールについて整理する。
- 自転車は、道路交通法上「軽車両」であり、「道路（車道）の左側端」を左側通行することが原則である。
- ただし、「普通自転車歩道通行可」の標識のある区間等では例外的に歩道通行が認められているほか、「自転車道」、「普通自転車通行可の歩道」、「路側帯（歩行者専用除く）」では自転車の双方向通行が認められている。

1) 自転車安全利用五則（警察庁）

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - ① 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ② 夜間はライトを点灯
 - ③ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用（小学生以下）

【補足】車道通行に関する規定

- ・ 自転車は、歩道又は路側帯（「歩道等」と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。（道路交通法第 17 条第 1 項）
- ・ 自転車は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては車道）の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第 18 条第 1 項）
- ・ 自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行することができる。（道路交通法第 17 条の 2 第 1 項）

【補足】歩道通行に関する規定

- ・ 自転車は、次に掲げるときは、歩道を通行することができる。
 - ① 道路標識等により自転車が歩道を通行することができることとされているとき。（道路交通法第 63 条の 4 第 1 項第 1 号）
 - ② 自転車の運転者が、児童、幼児その他の自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。（道路交通法第 63 条の 4 第 1 項第 2 号）
 - ③ 車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するため自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。（道路交通法第 63 条の 4 第 1 項第 3 号）

▼ 普通自転車歩道通行可の標識

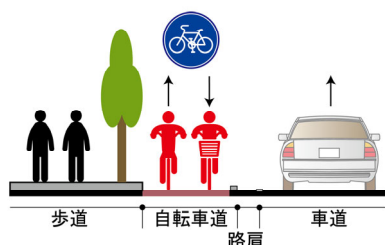


- ・自転車は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。また、自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項）
- ・自転車は、道路標識等により自転車が通行すべき部分として指定された部分（「普通自転車通行指定部分」）があるときは、普通自転車通行指定部分を徐行しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項）

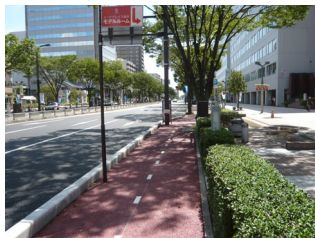
2) 自転車通行空間別の通行ルール

(1) 自転車道

- ・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）
- ・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）
- ・自転車道内では、一方通行規制のない限り、双方向通行となる。



▼仙台市

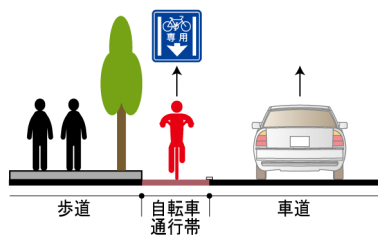


▼三鷹市



(2) 自転車通行帯

- ・自転車は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により通行の区分が指定されているときは、指定された車両通行帯を通行しなければならない。（道路交通法第 20 条第 2 項）
- ・自転車通行帯内の自転車の通行は一方通行（自動車と同方向）のみ。



▼金沢市

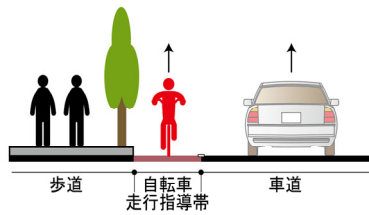


▼東京都渋谷区



(3) 自転車走行指導帯

- ・ 自転車は、歩道又は路側帯（「歩道等」）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。（道路交通法第 17 条第 1 項）
- ・ 自転車は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては車道）の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第 18 条第 1 項）
- ・ 幅員や路面表示等に関する詳細な規定はないことから、本ガイドラインで一定のルール化を図る。



▼金沢市



▼金沢市

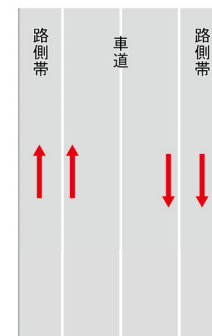


(4) 路側帯

①路側帯（白色実線 1 本）がある場合

- ・ 自転車は、歩道又は路側帯（「歩道等」）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。（道路交通法第 17 条第 1 項）
- ・ 自転車は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては車道）の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第 18 条第 1 項）
- ・ なお、路側帯がある場合は、自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行することができる。（道路交通法第 17 条の 2 第 1 項）

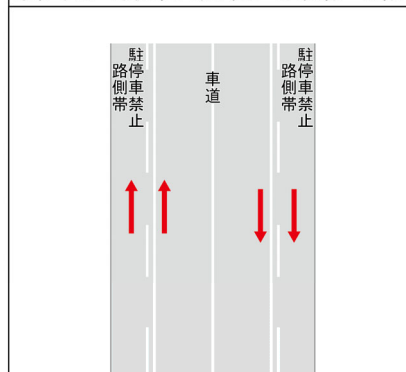
路側帯がある場合（白実線 1 本）



②駐停車禁止路側帯（白色実線＋白色破線）がある場合

- ・自転車は、歩道又は路側帯（「歩道等」）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。（道路交通法第17条第1項）
- ・自転車は、道路（歩道等と車道の区別のある道路）においては車道の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第18条第1項）
- ・なお、駐停車禁止の路側帯がある場合は、自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行することができる。（道路交通法第17条の2第1項）

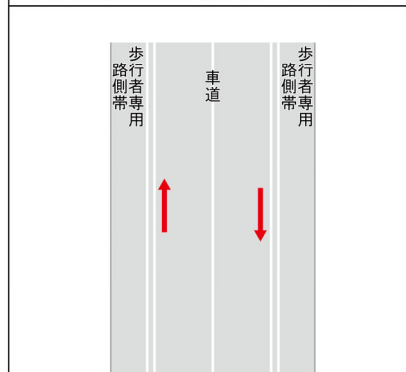
駐停車禁止路側帯がある場合（白実線＋破線）



③歩行者専用路側帯（白色実線2本）がある場合

- ・自転車は、歩道又は路側帯（「歩道等」）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。（道路交通法第17条第1項）
- ・自転車は、道路（歩道等と車道の区別のある道路）においては車道の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第18条第1項）

歩行者専用路側帯がある場合（白実線2本）



(5) 自転車及び歩行者用道路の規制のある道路

- ・自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第18条第1項）
- ・なお、歩行者の側方を通過するときは、歩行者との間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。（道路交通法第18条第2項）

▼自転車及び歩行者専用の標識



(6) 自転車を除く歩行者用道路の規制のある道路

- ・自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第18条第1項）
- ・通行するときは、特に歩行者に注意して徐行しなければならない。（道路交通法第9条第1項）

▼歩行者専用（自転車は除く）の標識



自転車を除く

3) 交差点の通行ルール

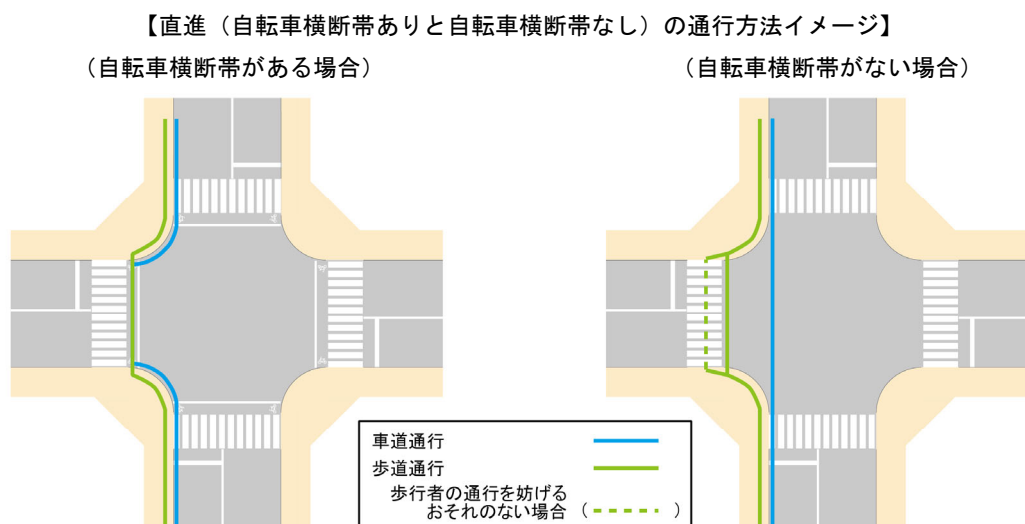
(1) 交差点の通行方法

- ・自転車は、交差点を通行する場合において、付近に自転車横断帯があるときは、当該自転車横断帯を進行しなければならない。(道路交通法第 63 条の 7 第 1 項)
- ・また、信号機がない交差点等において、狭い道路から広い道路等に出るときは、交差道路等を通行する他の車両の進行を妨害しないようにするとともに、徐行しなければならない。(道路交通法第 36 条第 2 項及び第 3 項)
- ・さらに、交差点内を通行するときは、状況に応じて他の車や歩行者に注意してできる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。(道路交通法第 36 条第 4 項)
- ・なお、横断歩道を通行する場合は、横断中の歩行者がいらないなど歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはならない。

(2) 左折又は右折の方法

- ・自転車は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って徐行しなければならない。(道路交通法第 34 条第 1 項)
- ・また、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない(いわゆる二段階右折をしなければならない)。(道路交通法第 34 条第 3 項)

① 交差点を直進する場合



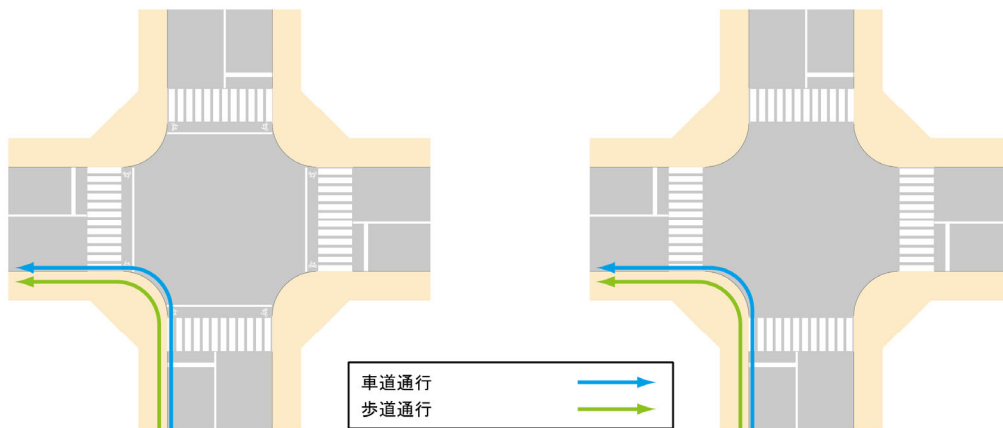
※通行区分の指定により最左車線が左折専用車線となっている場合でも、軽車両である自転車は、左折専用車線を直進することとなる。

②交差点を左折する場合

【左折（自転車横断帯ありと自転車横断帯なし）の通行方法イメージ】

（自転車横断帯がある場合）

（自転車横断帯がない場合）



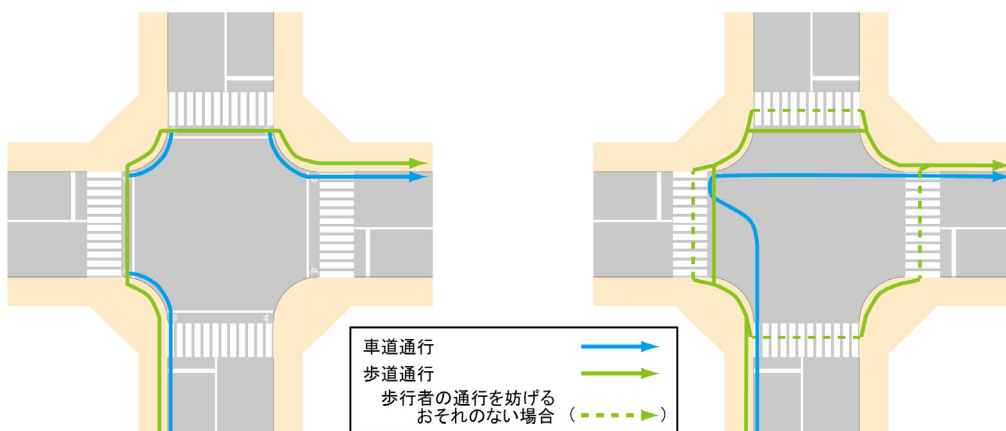
③交差点を右折する場合

- ・ 交通整理の行われていない交差点で右折する場合は、できるだけ道路の左端に寄って交差点の向こう側までまっすぐに進み、十分速度を落としてから曲がらなければならない。
- ・ 信号機などにより交通整理が行われている交差点で右折する場合は、青信号で交差点の向こう側までまっすぐに進み、その地点で止まって向きを変え、前方の信号が青になってから進むようにしなければならない。
- ・ 交差点やその近くに、自転車横断帯があるときは、その自転車横断帯を通らなければならない。

【右折（自転車横断帯ありと自転車横断帯なし）の通行方法イメージ】

（自転車横断帯がある場合）

（自転車横断帯がない場合）

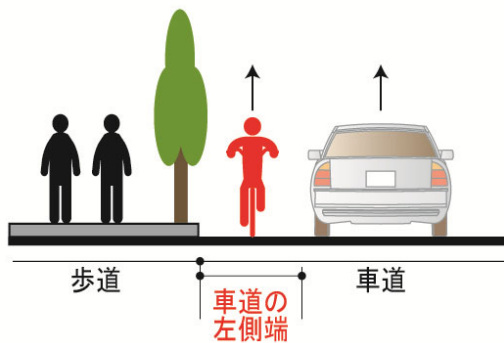


3. 自転車通行空間整備の基本方針

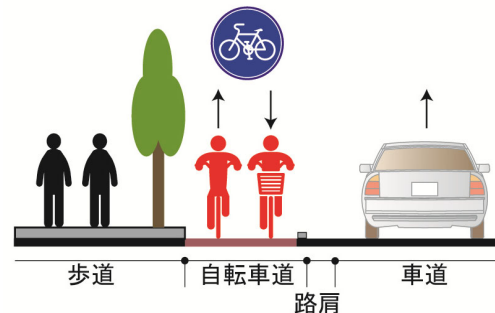
3-1. 自転車の通行位置と通行方向

- 道路交通法に基づき、自転車は「軽車両」として、「道路（車道）の左側端」を左側通行することを想定し、自転車通行空間の整備内容を検討するものとする。
- 自転車通行空間において、自転車は自動車と同方向に通行し、並進禁止であることを前提とする。ただし、道路状況・交通状況・沿道状況等から総合的に判断した上で、適切と認められる場合、「自転車道」では双方向通行可能となることに留意する。

▼車道の左側端を一行で通行（基本形）



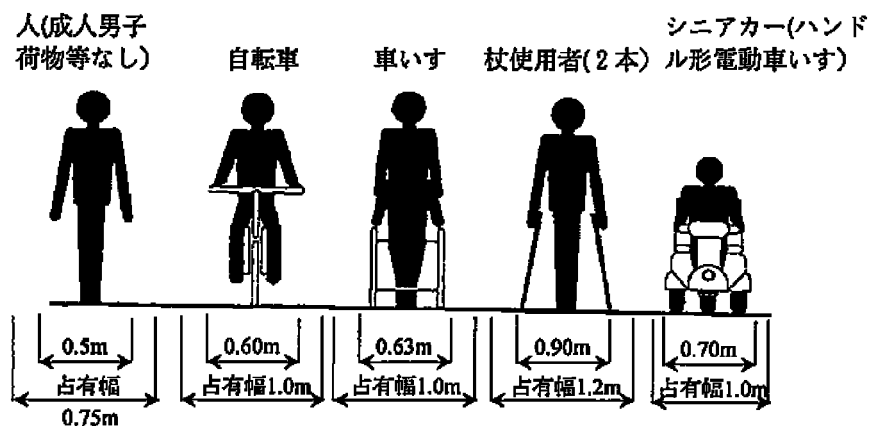
▼自転車道（双方向通行）の場合



3-2. 歩行者及び自転車の占有幅

- 歩行者及び自転車の占有幅は、「道路構造令の解説と運用」（平成 16 年 12 月）に示されるものを前提とする。

【道路利用者の基本的な寸法】



(出典：道路構造令の解説と運用)

3-3. 自動車の諸元

- 道路空間構成を検討する際の自動車の諸元（寸法）は、道路構造令に定められた「設計車両」を前提とする。

【自動車の種類ごとの諸元】

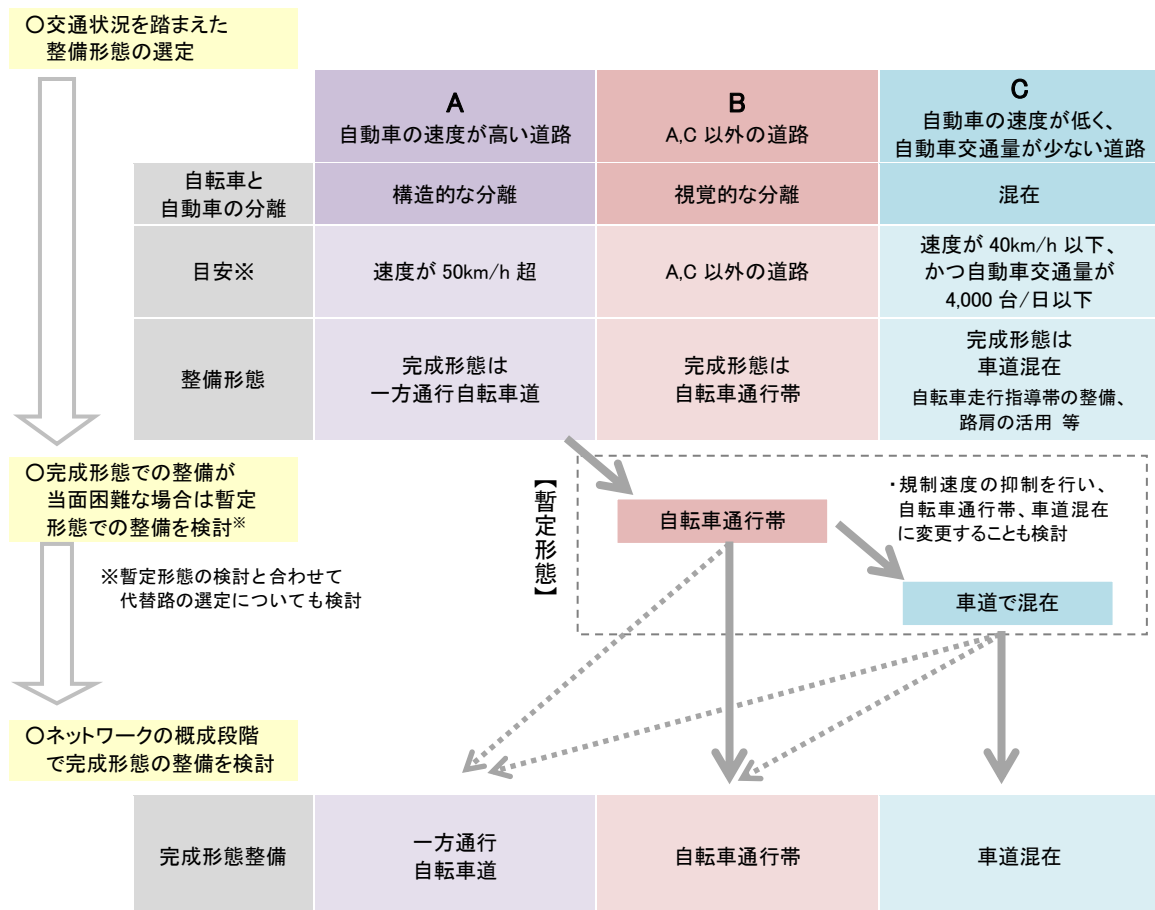
	長さ	幅	高さ
小型自動車	4.7m	1.7m	2.0m
小型自動車等	6.0m	2.0m	2.8m
普通自動車	12.0m	2.5m	3.8m
セミトレーラ 連結車	16.5m	2.5m	3.8m

(出典：道路構造令の解説と運用)

3-4. 整備形態の選定

- 歩行者及び自転車の安全性・快適性の向上の観点から、路線ごとに交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）、道路状況（道路横断面構成）、沿道状況（乗り入れ、土地利用状況等）に配慮しつつ、下図より基本的な自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。
- 下図は、自転車通行空間を整備する上での基本的な整備形態を示すものであり、適用にあたっては、具体的な整備内容や交通規制等を検討・決定するためにPIを行うものとする。PIについては、道路管理者や交通管理者による協議・調整に加え、地元住民等を交えた意見交換、地元説明会、ワークショップなどを実施することが考えられる。

【交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安】



※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、交通状況や過去の整備実績等を踏まえて検討することができる。

1) 交通状況を踏まえた整備形態の選定

- ・自転車は「車両」であるという大原則に基づき、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、「交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安」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、自転車と自動車は混在通行とするものとする。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。
- ・なお、速度としては規制速度を用いるものとするが、規制速度の見直しの検討等を行っている道路や速度規制が行われていない道路等については、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

（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。

①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（A）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。

②自転車と自動車の混在通行の目安

- ・自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路（C）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。
- ・ただし、金沢市におけるこれまでの「自転車走行指導帯」の整備実績を踏まえ、自動車交通量が 4,000 台/日以上であっても、各路線の交通状況を考慮して車道混在の可否を検討することが望ましい（p24 の「（3）車道混在の考え方」を参照）。

<補足事項>

※なお、上記の自転車と自動車の構造的な分離の目安に該当しない道路においても、自転車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす程度の自動車交通量がある場合には、通行の整序化を図るため、自転車と自動車を構造的に分離することができる。

※また、上記の自転車と自動車の混在通行の目安に該当する道路においても、自動車の安全かつ円滑な通行に支障を及ぼす程度の自転車交通量がある場合には、通行の整序化を図るため、自転車と自動車を視覚的に分離することができる。

(2) 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。

B. 自転車と自動車を視覚的に分離する場合

- ・「自転車通行帯」を設置するものとする。

C. 自転車と自動車を混在通行とする場合（以下「車道混在」という。）

- ・自転車が通行すべき「車道の左側端」を破線や自転車マーク、矢羽根等の路面表示により明示する「自転車走行指導帯」の整備、路肩の活用、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を検討するものとする。

<補足事項>

※整備形態の選定にあたり、道路利用者のニーズや道路空間の状況等を勘案し、必要と判断される場合には、完成形態が自転車通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車通行帯に整備することができる。

(3) 車道混在の考え方

- ・基本的には、自動車の速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下の場合に車道混在を検討するものとする。ただし、金沢市におけるこれまでの整備実績を踏まえ、下記の考え方に基づき、個別具体的に検討を行うものとする。

①幹線的な道路における「自転車走行指導帯」の考え方

- ・4車線以上の幹線道路において、自動車交通量が1車線あたり 6,250 台/日以下（「国道 359 号 浅野川大橋～山の上間 1.0km」における実績値）の場合に、自転車が集中する朝・夕の時間帯のバス運行本数が少なく（「国道 359 号」の平日の実績値は朝 7-9 時：約 60 台、夕 15-17 時：約 40 台）、バス専用レーンの規制が導入されている等を考慮して、「自転車走行指導帯」の整備を検討することができる。
- ・検討にあたっては、地域住民、学校関係者、バス事業者、学識者、警察、行政等の多様な関係者との PI を実施して、合意形成を図るものとする。
- ・自動車の交通需要が比較的低い2車線の道路でも、歩車道区分や車線区分のある道路については、幹線的な道路の場合と同様に検討するものとする。
- ・自転車走行指導帯は自動車との混合空間であることから、自動車は指導帯上を通行してもよい。しかし、自転車通行空間であることをドライバーに周知するため、自転車マークと矢印に加え、着色または区画線等により明示することが望ましい。

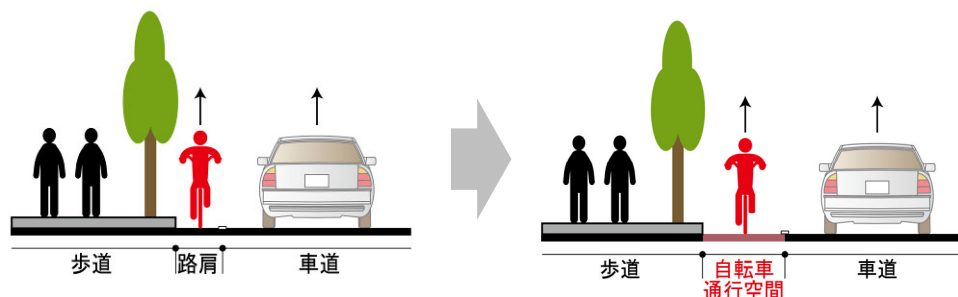
②非幹線的な道路における「自転車走行指導帯」の考え方

- ・自動車交通需要の低い非幹線的な道路で自転車走行指導帯を設置する場合、歩行者優先であることを踏まえ、歩道や路側帯により歩行空間を確保した上で、車道の左側端に自転車マークと矢印を設置するものとする。
- ・検討にあたっては、地域住民、学校関係者、バス事業者、学識者、警察、行政等の多様な関係者とのPIを実施して、合意形成を図るものとする。
- ・自転車走行指導帯は自動車との混合空間であることから、自動車は指導帯上を通行してもよい。しかし、自転車通行空間であることをドライバーに周知するため、自転車マークと矢印に加え、区画線等により明示することが望ましい。

③路肩の活用の考え方

- ・路肩の活用は、路肩をカラー化する場合、あるいは自転車マークと矢印等の路面表示を設置する場合をいう。
- ・路肩の活用の検討は、歩道と車道とが区分されている道路に限って実施するものとし、歩道のない道路では、自転車の通行位置を示す方法としての路肩の活用は実施しないものとする。
- ・石川県における「道路構造基準等を定める条例の運用と解説」（平成25年4月）において、車道を走行する自転車の安全の確保のため、特に必要がある場合には、幅広な路肩（自転車通行空間）を設置して、路肩において自転車が通行できる空間を確保することができるとし、その際、路面表示等で通行空間を明示することを検討することとしている。
- ・また、「金沢市におけるみちづくりの技術的基準等に関する条例」（平成24年12月）では、自転車の安全な走行空間を確保するため、路肩を自転車走行の用に供する必要がある場合においては、条例で規定する路肩の幅員の値に必要な値を加えることができるとし、その際、路面表示を設置しなければならないとしている。

▼幅広な路肩（自転車通行空間）を設置するイメージ



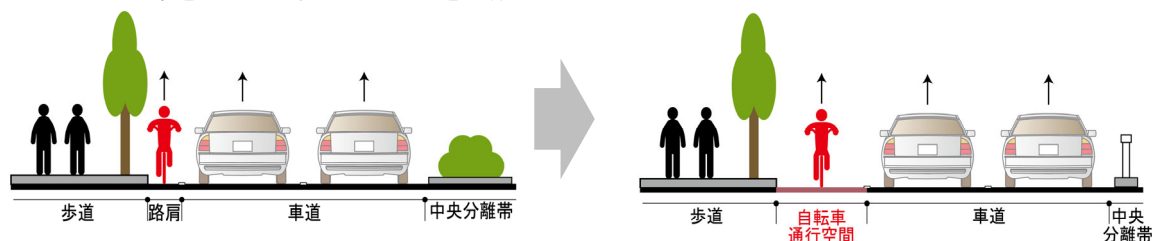
④その他（車道混在に関する留意事項）

- ・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。

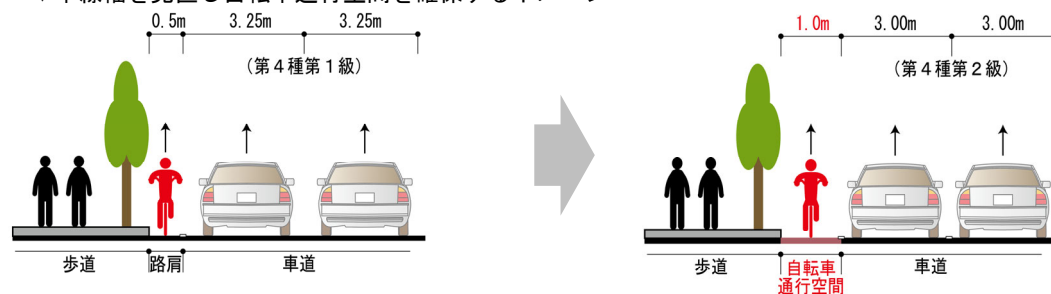
2) 整備の可能性の検討

- ・ 1) で選定した整備形態について、新設道路では、選定した整備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を検討し、選定した整備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。その際、既設の自転車歩行者道については、普通自転車歩道通行可の規制を解除すること及び道路構造令で規定する自転車歩行者道から歩道へ変更することを検討するものとする。
- ・ 積雪寒冷地においては、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。
- ・ また、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し、幅員構成を見直すものとする。さらに、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を行うことを検討するものとする。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通行帯、自転車通行帯から車道混在へと整備形態を変更することも検討するものとする。

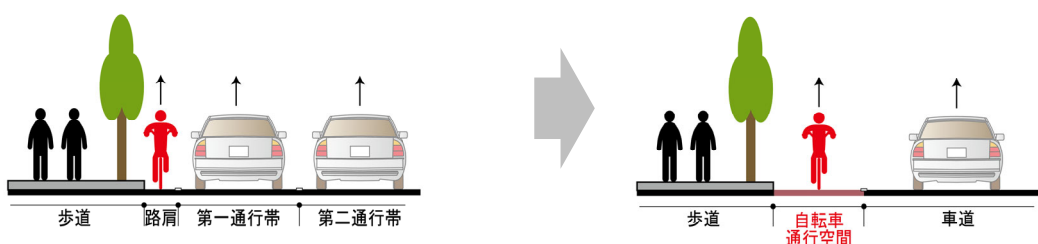
▼中央分離帯を削減し自転車通行空間を確保するイメージ



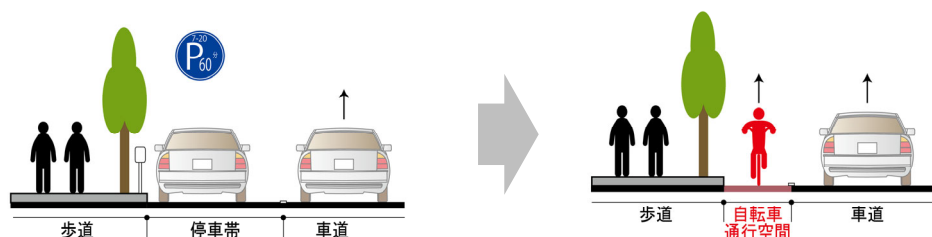
▼車線幅を見直し自転車通行空間を確保するイメージ



▼車線数を削減し自転車通行空間を確保するイメージ

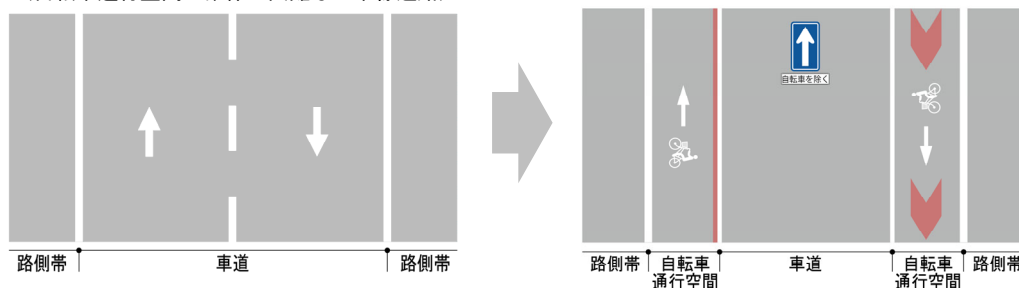


▼パーキング・メーターを撤去し自転車通行空間を確保するイメージ



▼2車線道路を一方通行規制を行うイメージ

(自転車通行空間の確保が困難な2車線道路)



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（完成形態が自転車道の場合は自転車通行帯又は車道混在、完成形態が自転車通行帯の場合は車道混在）により車道上への自転車通行空間整備を行うものとする。
- ・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。

▼自転車通行空間の整備形態【車道上での自転車通行空間】

		構造的な分離		視覚的な分離	自転車と自動車を車道で混在		
		自転車道（一方向通行）	自転車道（双方向通行）	自転車通行帯	路肩の活用	幹線的な道路	非幹線的な道路
道路構造イメージ ・WB：自転車通行空間の有効幅員							
整備平面イメージ							
概 要		●縁石又は柵その他これに類する工作物により物理的に分離された自転車専用の通行空間を設け、歩行者・自転車・自動車の分離を図る。		●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。 ●公安委員会が自転車通行帯の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図る。	●車道外側線から歩道までの間を、路面表示等により明示する。	●自動車の交通量及び速度が一定以下、又はバス専用レーンが導入された路線等の車道の左側端を、路面表示等により明示する。	●歩道や路側帯により歩行空間を確保した上で、車道の左側端を、路面表示等により明示する。
法的 位置づけ	道路構造令	自転車道 (第2条第1項第2号)		自転車通行帯 (第2条第1項第15号)	路肩 (第2条第1項第12号)	車道 (第2条第1項第4号)	車道 (第2条第1項第4号)
	道路交通法	自転車道 (第2条第1項第3号の3)		自転車専用通行帯 (第20条第2項)	車道 (第2条第1項第3号)	車道 (第2条第1項第3号)	車道 (第2条第1項第3号)
交通規則		●自転車道であることを示す道路標識（規制標示「自転車専用」（325の2））を設置。 ●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。（道交法第63条第3項）		●自転車専用通行帯であることを示す道路標識（規制標示「専用通行帯」（327の4））及び道路標示（「専用通行帯」（109の6））を設置。 ●道路標識等により通行の区分が指定されているときは、指定された車両通行帯を通行しなければならない。（道路交通法第20条第2項）	●歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。（道路交通法第17条第1項） ●道路（歩道等と車道の区別のある道路においては車道）の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第18条第1項）		
通行方法		一方向通行 (自動車と同方向)	双方向通行	一方向通行 (自動車と同方向)	一方向通行 (自動車と同方向)	一方向通行 (自動車と同方向)	一方向通行 (自動車と同方向)
備 考		※自転車道については、双方向通行が基本となるが、自転車の「左側通行」を統一するため、自動車と同方向の一方通行規制を検討することが望ましい。		※路上駐停車が見込まれる区間では、駐停車対策と併せた検討が必要。	※歩道と車道とが区分されている道路に限って実施する。	※自転車通行空間であることをドライバーに周知するため、自転車マークと矢印に加え、着色等により明示することが望ましい。	※交差点部の自動車のすれ違いを考慮し、交差点付近に破線を引かない等の配慮が必要。

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管理用通路等の活用を含め、代替路の可能性を検討するものとする。
- ・その際には、幹線的な道路から非幹線的な道路まで幅広い道路を対象に、自転車利用者の主な通行経路を考慮し、著しく利便性を損なわない範囲内で選定するとともに、自転車を自転車ネットワーク路線へ案内するための方法を検討するものとする。
- ・なお、代替路に限らず細街路等の信号制御されていない交差点を含む路線を自転車ネットワーク路線として選定する場合は、信号制御されていない小規模な交差点において、出会い頭事故を防止するため、交差する道路に一時停止の交通規制を実施することを検討するものとする。
- ・また、代替路を検討する際には、下記のようなソフト対策について検討するものとする。なお、交通規制の見直しにあたっては、地元住民や警察等との協議・調整が不可欠となる。

①代替路の活用・誘導

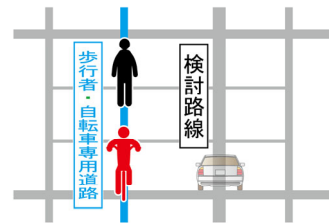
②自動車の一方通行化による自転車通行空間の確保

(主に非幹線的な道路での対応を想定)

③歩行者自転車専用道路の指定や自転車の一方通行規制、自動車の規制速度の導入等による共存性の向上

(主に非幹線的な道路での対応を想定)

▼代替路の活用イメージ



○検討路線の道路交通特性等に応じて、代替路を活用し、機能分担を図ることも要検討。

5) 自転車歩行者道における対応

- ・当該路線において、暫定形態での整備検討や代替路の検討が困難な場合、自転車歩行者道において看板や路面表示等で「歩行者＞自転車＞自動車」の優先順位や自転車の通行位置を周知し、「ゆずりあい」の意識啓発を図るものとする。
- ・路面表示の寸法については「縦 85cm 横 85cm」、色彩については「灰桜色・茶色系 (7.5R6/4)」を基本とするものとする。
- ・その他の自転車歩行者道を活用した整備手法については参考資料に例示するが、自転車歩行者道を活用する場合でも、自転車に対して歩行者優先、徐行等を徹底させるために、通行ルールの周知等の安全対策についても併せて実施するものとする。

▼歩行者優先マークのイメージ



3-5. 単路部の基本的な考え方

●自転車は「道路（車道）の左側端」を左側通行することを原則とし、単路部の設計にあたっては、下記の考え方を基本とする。

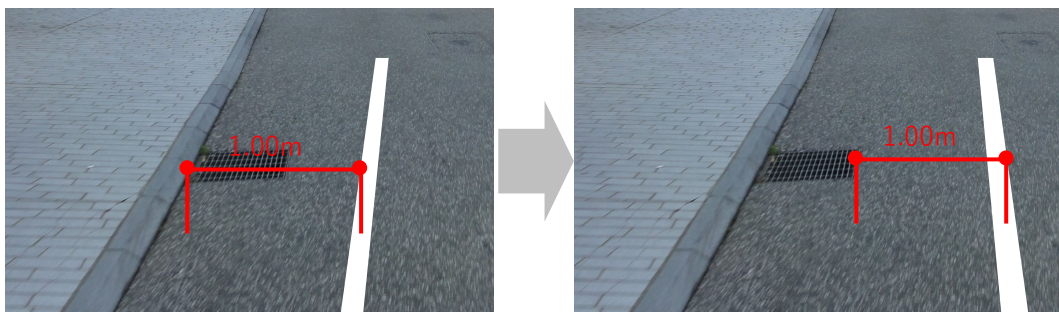
1) 分離工作物

- ・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に、分離工作物として縁石を設置することを基本とする。
- ・柵等の高さのある分離工作物は、自転車通行空間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。
- ・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。

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。
- ・路肩（側溝部分）の傾斜やグレーチングなどがあり、自転車の安全な通行空間が確保できない場合は、その幅員を除くことも検討する。
- ・なお、自転車通行空間の幅員が過度に広くなると、自転車の並進や自動車の駐停車を誘発する可能性が高まるため、クルマの交通量が多く自転車とクルマの離隔を確保すべき路線等については、必要に応じて自転車通行空間に沿って導流帯（区 107）を設置し、自転車交通量等の自転車通行実態に応じた幅員を設定することも可能とする。

▼側溝部分やグレーチング等を除いて自転車通行空間を確保するイメージ



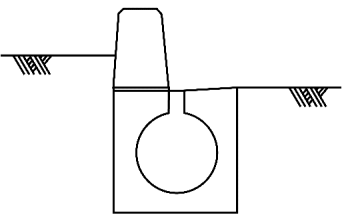
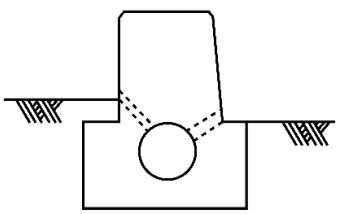
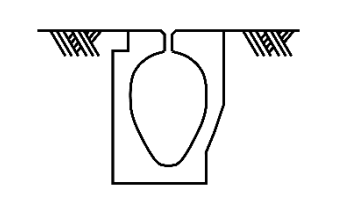
▼自転車通行空間に沿って導流帯（ゼブラ表示）を設置した事例



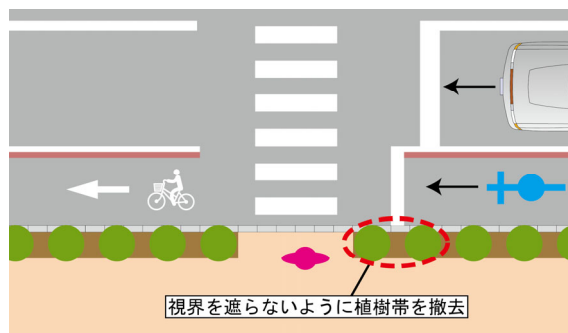
3) 路面等

- ・自転車道や車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、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。なお、必要に応じて、側溝、街渠、集水ますやマンホールの蓋について、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や平坦性の高いものへの置き換えや滑り止め加工等を行うものとする。
- ・また、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、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。
- ・植栽等を設置する場合は、視認性及び自転車の走行性を妨げることのないように樹種や配置を検討するとともに、樹木の成長に留意し適切な維持管理に努めるものとする。
- ・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、撤去指導または除却を強化するものとする。

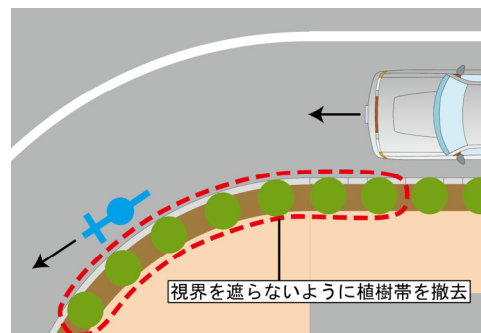
▼円形水路・縁石一体型側溝の例

円形水路 (NETIS 登録番号 TH-990095-A)	ライン導水ブロック-F型 (NETIS 登録番号 KK-020004-V)	都市型側溝 シェイプアップスリット (NETIS 登録番号 CB-990039-V)
		

▼交差点付近の植樹帯により視界が遮られる



▼カーブ区間の植樹帯により視界が遮られる



4) 道路標示・道路標識、路面表示・看板等

- ・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。
- ・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を移設するものとする。
- ・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、道路標示「停止線（203）」を設置するものとする。
- ・また、定められた自転車通行空間が適切に利用されるよう、道路標識、道路標示に加え、通行ルール等を周知するための看板又は路面表示を設置することができる。この場合、すべての道路利用者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。例えば、自転車道や自転車通行帯に路面表示を設置する場合には、道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」等の自転車の標示を用いないものとする。
- ・道路標識、道路標示、看板又は路面表示の設置にあたっては、その目的と内容に応じて自転車からの視点だけでなく自動車からの視点も考慮し、見えやすい高さ、大きさで設置するものとする。なお、道路標識、看板の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。
- ・自転車通行空間を区別するため、自転車通行空間に路面着色する場合や着色した路面表示を設置する場合には、経済性を考慮するとともに、周囲の景観に対し大きな影響を与えないよう、地域毎の景観条例等を考慮した上で、景観や色彩の専門家の意見を聴くなど、着色する路面の範囲、路面表示の大きさ、色彩の彩度及び明度等に留意するものとする。ただし、安全面での利点が損なわれないようにするものとする。

3-6. 自転車通行空間の明示方法

- 自転車通行空間には、道路標示や道路標識だけでなく、自転車の通行位置・通行方向を明確にするため、白色の「自転車マーク」と「矢印」の路面表示を設置するものとする。また、必要に応じて看板や区画線等により通行位置・通行方向を強調することが考えられる。
- 歩行者や自動車からの視認性を高め、自転車利用者の安全性・走行性の向上を図るために、幹線道路においては「灰桜色・茶色系」で着色するものとするが、道路交通状況や整備コスト・維持管理コスト、周辺道路の整備形態等を踏まえて、着色の有無を検討する。

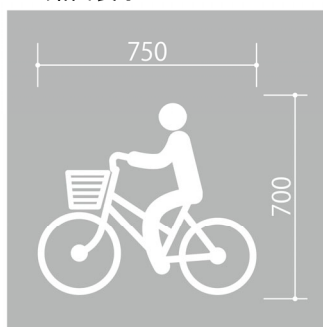
1) 道路標示・路面表示

(1) 自転車マーク

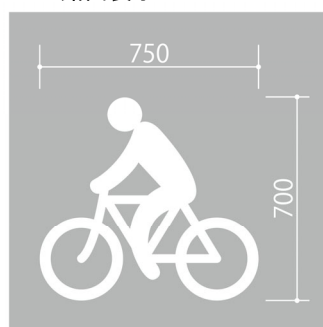
- ・ 道路標示「普通自転車歩道通行可（114 の 2）」については、自転車横断帯や「普通自転車の歩道通行部分」の指定区間において使用するものとする。
- ・ 自転車マークの路面表示は、自転車の通行位置を明示するため、自転車通行空間で統一的に使用するものとする。なお、カゴ付きの自転車マークは主に市街地内で、カゴなしの自転車マークはレクリエーション等を主目的とした自転車専用道路などでの使用を想定する。
- ・ 下図の寸法は、標準的な大きさを示すものであり、自転車通行空間の幅員等に応じて大きさを変更することができる。

【自転車マークの標準寸法（単位：mm）】

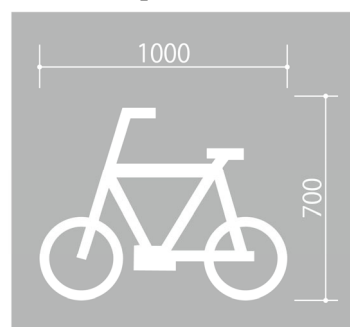
▼自転車マーク（カゴつき）
の路面表示



▼自転車マーク（カゴなし）
の路面表示



▼道路標示「普通自転車歩道通行可
（114 の 2）」

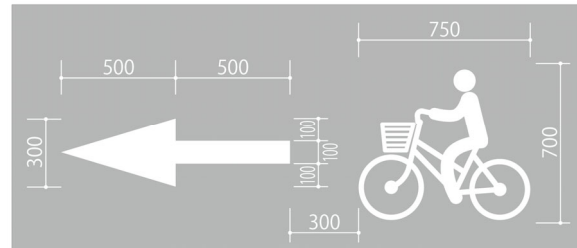


(2) 矢印

- ・ 自転車マークに加え、自転車の通行方向を明示するため、矢印の路面表示を設置するものとする。
- ・ 右図の寸法は、標準的な大きさを示すものであり、自転車通行空間の幅員等に応じて大きさを変更することができる。

【自転車マーク＋矢印の標準寸法（単位：mm）】

▼自転車マークの路面表示の場合

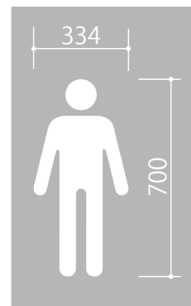


(3) 歩行者マーク

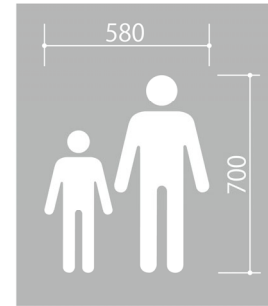
- ・ 歩行者マークの路面表示は、自転車走行指導帯を設置する区間の路側帯や、歩道上での視覚的分離を行う区間の歩行者通行空間において、歩行者の通行位置を明示するため、使用するものとする。
- ・ 右図の寸法は標準的な大きさを示すものであり、歩行空間の幅員等に応じて大きさを変更することができる。

【歩行者マークの標準寸法（単位：mm）】

▼狭い幅員で使用



▼広い幅員で使用



(4) 設置箇所・設置間隔

- ・ 自転車マーク及び矢印、歩行者マーク等は、原則として交差点部に設置するものとする。
- ・ 交差点間隔が長い区間では、概ね 50m 間隔となるよう路面表示を設置するものとし、自転車の通行位置及び通行方向の周知徹底に努める。
- ・ 歩道上で自転車通行空間を明示する場合、双方向通行が基本となるが、自転車マークは「左側通行」（自動車と同一方向）を誘導するよう設置することが望ましい。

(5) 留意事項

- ・ 車道の幅員が狭くなる箇所や坂道の導入部など、自動車への注意喚起が必要な箇所には「自転車注意」の路面表示を設置することが望ましい。また、必要に応じて「左側通行」「自転車」「歩行者」などの路面表示を設置し、利用者のわかりやすさの向上を図ることが考えられる。その他、横断歩道前では「歩行者注意」、信号交差点前では「信号確認」、信号がない交差点前では「安全確認」等の路面表示を設置することも考えられる。
- ・ 自転車通行空間の路面表示及び着色を行う場合は、耐久性の高い素材を使用するとともに、剥離した場合の補修など、適切な維持管理を継続的に行う必要がある（特に、自転車走行指導帯、自転車通行帯、歩道上での分離区間における自動車乗り入れ部等）。

▼文字の路面表示の例（単位：mm）



2) 区画線

- ・路肩（車道外側線）、路側帯を明示する際には、幅 15cm の白色実線を設置するものとする（道路標示「車道外側線（103）」又は道路標示「路側帯（108）」）。
- ・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。
- ・自転車通行帯とそれに隣接する車線の境界部には、幅 15cm の白色破線を設置するものとする（道路標示「車両通行帯（109）」）。自転車通行帯であることを強調し、自転車の安全性を高めたい場合には、幅 15cm の実線を設置することが考えられる。
- ・自転車走行指導帯を明示するための区画線（路面表示）は、幅 10cm の白色破線とし、2m ピッチで設置するものとする。
- ・歩道上で歩行者と自転車を視覚的に分離するための区画線（路面表示）は、幅 10cm の白色実線とするものとする。「普通自転車の歩道通行部分」に指定する場合は、幅 15cm の白色実線を設置するものとする（道路標示「普通自転車の歩道通行部分（114の3）」）。
- ・自転車歩行者道の活用において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（路面表示）を設ける場合、幅 10cm の白色破線を 1m ピッチに設置するものとする。
- ・区画線を整備する際には、上記の自転車マークと矢印を併せて設置することが望ましい。

3) 着色

(1) 着色する場合の色彩

- ・自転車通行空間を着色する場合は、金沢市景観計画を踏まえ、日本の伝統色である「灰桜色・茶色系（7.5R6/4）」を基本とするものとする。
- ・明度・彩度については、対象区間の周辺景観や消雪水に含まれる鉄分による影響、昼間や夜間の視認性等を考慮して下記の範囲で選定することが望ましい。また、視認性を高めるために、舗装面と着色面のコントラストにも配慮することが望ましい。

【色相】 5 R、7. 5 R、5 Y R 程度

【明度】 6 ～ 8 程度

【彩度】 2 ～ 4 程度

▼自転車通行空間を着色する場合の色彩の範囲

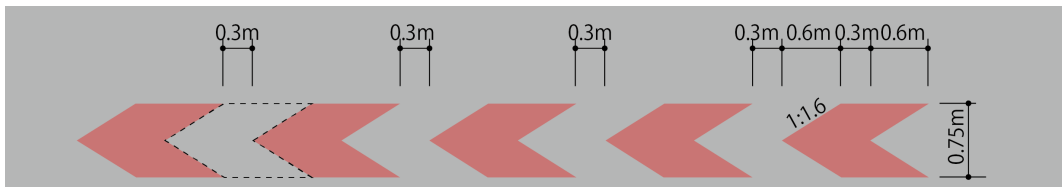


出典：「2009 年 E 版塗料用標準色」（社団法人 日本塗料工業会）より作成

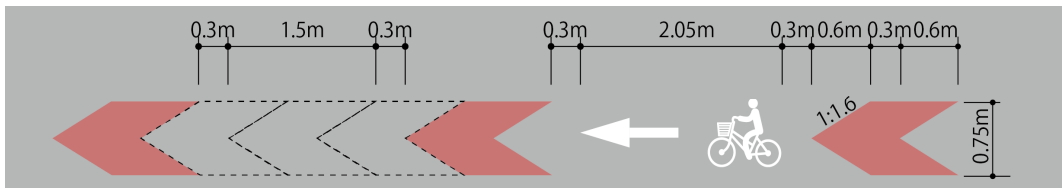
(2) 着色方法

- ・ 自転車通行空間を着色する場合は、自転車が通行する方向を明示するために、矢羽根の路面表示を連続的に設置することを基本とする。
- ・ 矢羽根の設置間隔は、単路部では矢羽根を3枚間隔で設置することとし、交差点部においては1枚間隔で設置することとする。
- ・ 白線で分離された自転車通行空間（自転車通行帯や路肩の活用）の場合は、費用面を考慮して矢羽根を部分的に設置することもある。
- ・ 矢羽根の幅は 0.75m を基本とするが、自転車通行空間の幅員や道路状況に応じて、矢羽根を縮小もしくは拡大することも可能とする。矢羽根を縮小もしくは拡大する場合は、下図を参考として、矢羽根の大きさや設置間隔を等倍で拡大、縮小し配置することとする。

▼単路部に矢羽根を設置する場合

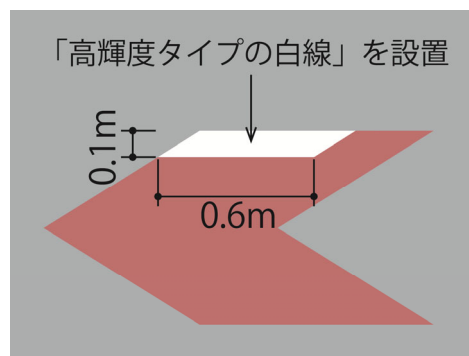


▼交差点部に矢羽根を設置する場合



- ・ クルマの交通量が多い幹線道路において、夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、矢羽根の縁に高輝度タイプの白線を設置する。

▼矢羽根の夜間視認性向上策



4) 道路標識・看板

(1) 道路標識

- ・自転車道、自転車通行帯、普通自転車歩道通行可の区間については、道路交通法で定められた道路標識を設置するものとする。

▼道路標識（規制標識）

自転車専用 (325 の 2)	専用通行帯 (327 の 4)	自転車一方通行 (326 の 2-A・B)
		
自転車及び歩行者専用 (325 の 3)	専用通行帯 (327 の 4 の 2)	
		

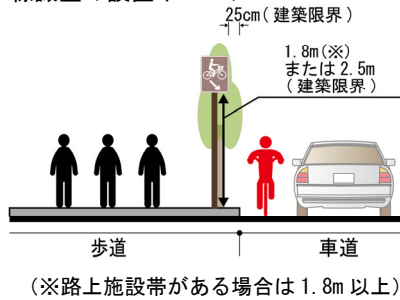
(2) 看板

- ・道路標示や路面表示（自転車マーク、矢印）に加え、必要に応じて看板を設置し、自転車の通行位置・通行方向を示すものとする。
- ・看板のデザインについては、統一的な自転車通行空間の形成を図るため、路面表示の自転車マークや歩行者マークを使用するものとする。
- ・標示板の色彩については、「灰桜色・茶色系（7.5R6/4）」を基本とするものとする。また、支柱の色彩については、金沢市景観計画の推奨色である「木色（茶色系）」を基本とするものとする。
- ・標示板の材質については、アルミニウム材を基本とするものとする。
- ・標識を歩道上に設置する場合、標示板の設置高さを 2.5m 以上（※路上施設帯がある場合 1.8m 以上）とし、歩車道境界と標識板の間を 25cm 以上離すものとするものとする。
- ・設置箇所については、原則として交差点部に設置するが、自転車利用者が視認しやすいように配慮するものとする。
- ・標識型の標示板は、規制標識や指示標識の寸法を参考に「縦 60cm 横 60cm」を基本とするものとする。ただし、非幹線的な道路や景観に配慮が必要な道路においては、「石川県道路構造基準等を定める条例」及び「金沢市道路標識の寸法を定める条例」の考え方を踏まえ、基本とする大きさの 3 分の 2「縦 45cm 横 45cm」まで縮小可能とする。縦型は、他都市の事例を参考に「縦 150cm 横 20cm」を基本とするものとする（奈良県では、モニター走行実験により設置高さの有効性を確認済み）。

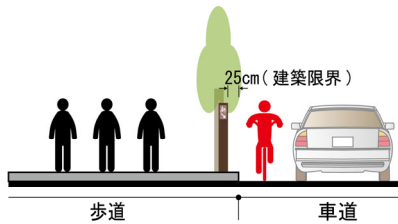
①車道上の自転車通行空間を明示する場合

- ・形状については、「標識型」並びに「縦型」を基本とするものとする。必要に応じて、既存の照明柱や電柱などへの標示板の添架も検討するものとする。
- ・標示板の寸法については、下図に示す値を基本とするものとする。

▼標識型の設置イメージ



▼縦型の設置イメージ



▼標示板の寸法(単位 mm)

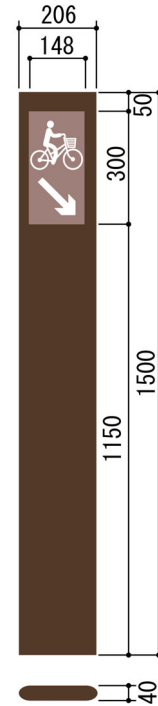


(幹線的な道路)



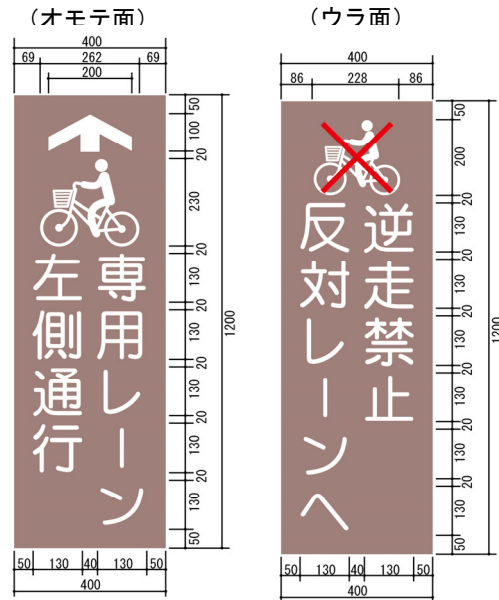
(非幹線的な道路)

▼縦型の寸法 (単位 mm)



②文字を標示する場合

- ・ 自転車利用者に対する注意喚起を図るため文字を標示する場合、標示板の寸法は「縦 120cm 横 40cm」を基本とものとし、文字の大きさを「10cm～15cm」とする。標示板の色彩は、「灰桜色・茶色系（7.5R6/4）」を基本とするものとする。



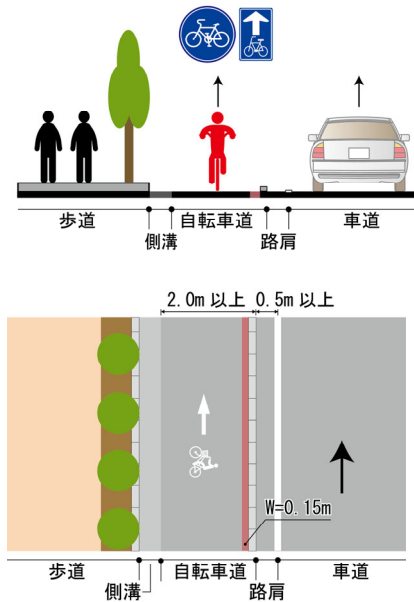
5) 分かりやすい案内方法を検討する際の留意事項

- ・ 案内や注意喚起のための看板や路面表示については、地域住民等と連携して表示内容や設置状況の点検を行い、より分かりやすくなるよう改善するものとする。
- ・ 将来的に通行ルールが定着した段階で、看板の撤去や路面表示の更新の必要性について検討するものとする。
- ・ 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。
- ・ 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。

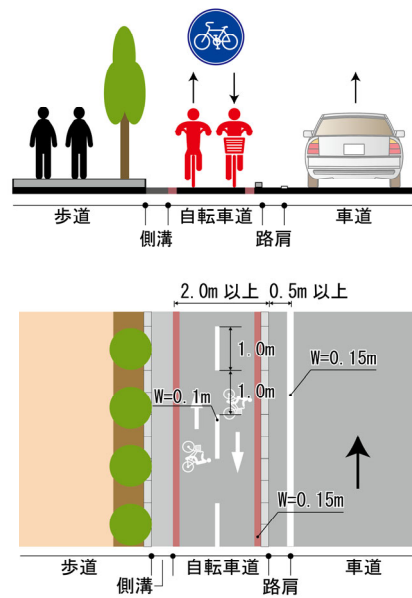
6) 自転車通行空間の明示例

(1) 自転車道の場合

▼自転車道（一方向通行）

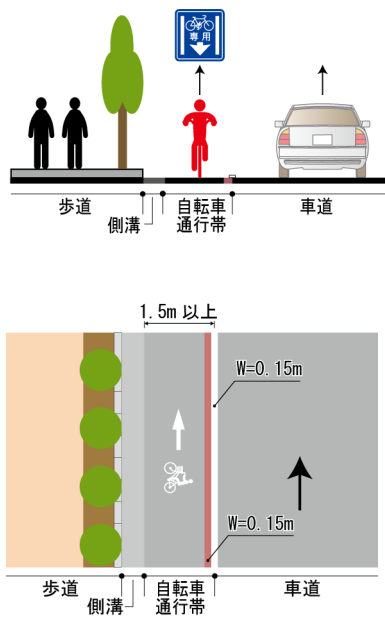


▼自転車道（双方向通行）

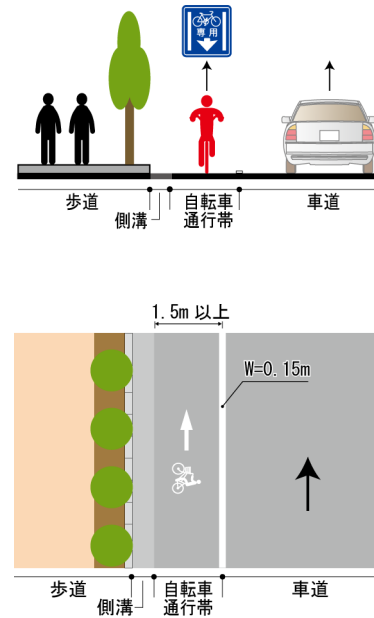


(2) 自転車通行帯の場合

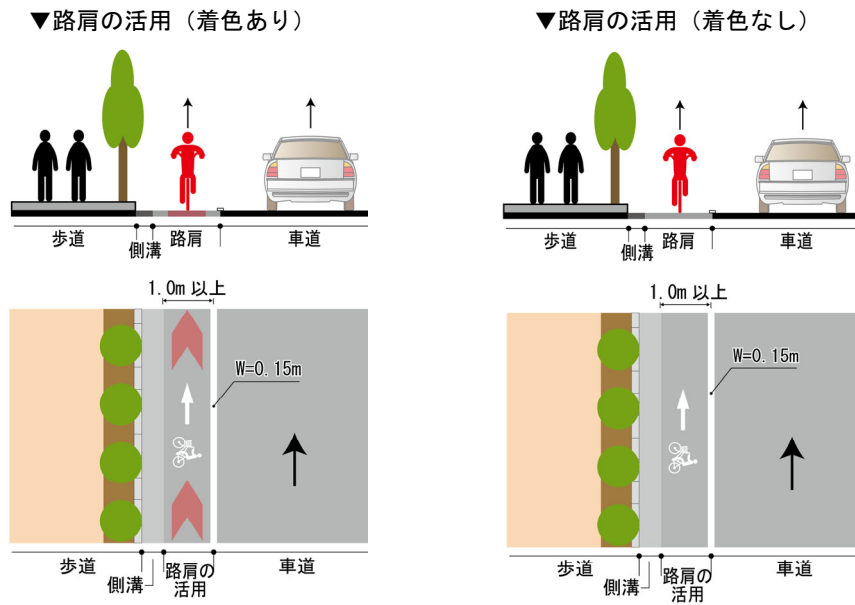
▼自転車通行帯（着色あり）



▼自転車通行帯（着色なし）

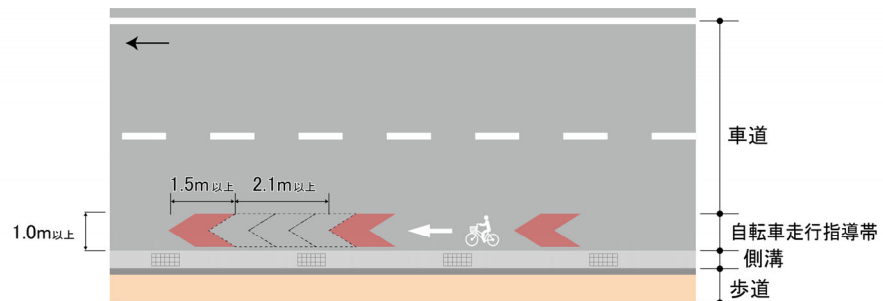


(3) 路肩の活用の場合

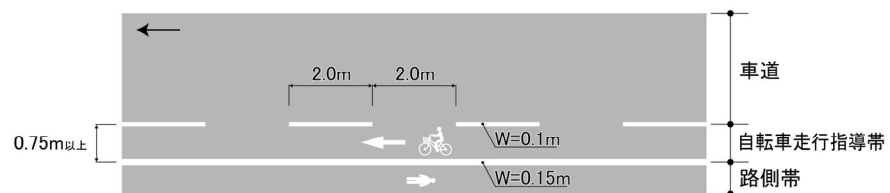


(4) 自転車走行指導帯の場合

▼幹線的な道路の場合



▼非幹線的な道路の場合



3-7. 特殊部の基本的な考え方

1) バス停部

- バス停部では、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。

2) 立体横断施設部

- 横断歩道橋昇降口や地下横断歩道出入口等（以下「立体横断施設等出入口」とする。）の立体横断施設部において、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つつ、自転車通行空間を連続させるものとする。
- 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。

3) パーキング・メーター等設置区間部

- 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。

3-8. 交差点部の基本的な考え方

●自転車は「車道の左側端」を左側通行することを原則とし、交差点部については、下記の各事項を基本とするものとする。具体的には、交差点形状や道路交通特性に応じて、警察等と協議の上、整備内容を決定するものとする。

1) 基本的な考え方

(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、交差点部の分離形態について、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あり、安易に自転車通行空間を自転車歩行者道へ接続しないことを基本とするものとする。
- ・双方向通行の自転車道が規模の大きい交差点に接続する場合においては、交差点内で自転車同士が交錯すること、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。

(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、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。

(3) 交差点内の通行方向の明確化

- ・交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等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、双方向通行の自転車道では自転車横断帯を設置し、一方向通行の自転車道や自転車通行帯、車道混在では通行方向を明確化する路面表示を設置するものとする。

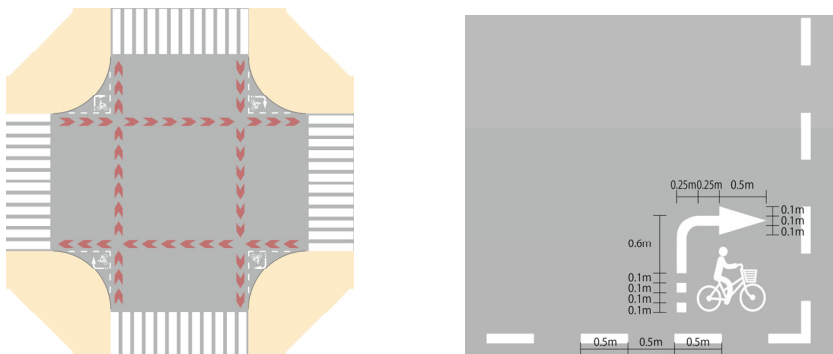
(4) 左折巻き込みに対する安全対策

- ・自動車から自転車を確認しやすくし、左折巻き込み事故を防止するため、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。
- ・なお、自転車通行帯の場合には、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。
- ・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。
- ・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。

(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矢羽根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。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。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。

▼二段階右折の路面表示



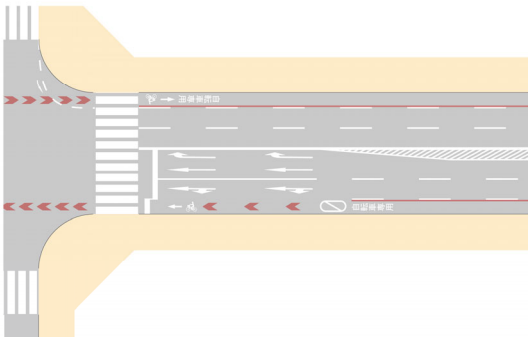
(6) 自転車横断帯の取り扱い

- ・原則として、双方向通行の自転車道又は自転車歩行者道を活用する場合を除いて、「自転車横断帯」は設置しないものとする。
- ・既存の自転車横断帯がある場合は、自転車の直進性に配慮し、移設あるいは撤去（路面表示による通行位置・通行方向の明確化）を検討するものとする。
- ・既存の自転車横断帯を移設あるいは撤去できない場合は、自転車が安全に横断できるよう、自動車のドライバーへの注意喚起を図るなど、巻き込み事故等の防止に努めるものとする。

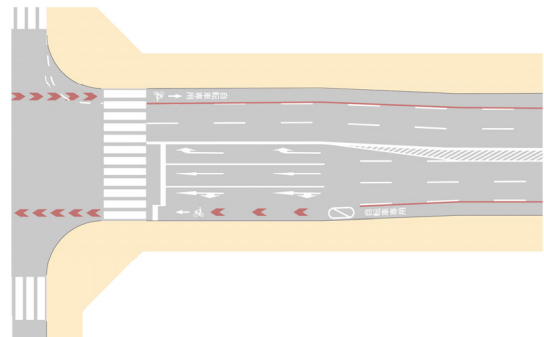
2) 交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方

- ・ 交差点部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。

▼右折車線を右折ポケットに変更して自転車通行空間を確保したイメージ



▼歩道幅員を縮減して自転車通行空間を確保したイメージ



3) 一般的な交差点の設計

- ・ 自転車が双方向通行となる自転車道の場合は、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し、ここでは、自転車一方通行規制を実施した自転車道、自転車通行帯、車道混在の場合について示す。
- ・ 交差点の形態は、主道路（次頁の図中、横方向の道路を示す）の形態と従道路（次頁の図中、縦方向の道路を示す）の形態により分類される。さらに自転車道または自転車通行帯の確保が可能な場合、交差点流入部において、左折巻き込み事故を防止するため、下記のいずれかに分類される。

（１）交差点手前約 30m程度で自転車道または自転車通行帯を打ち切り、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。）

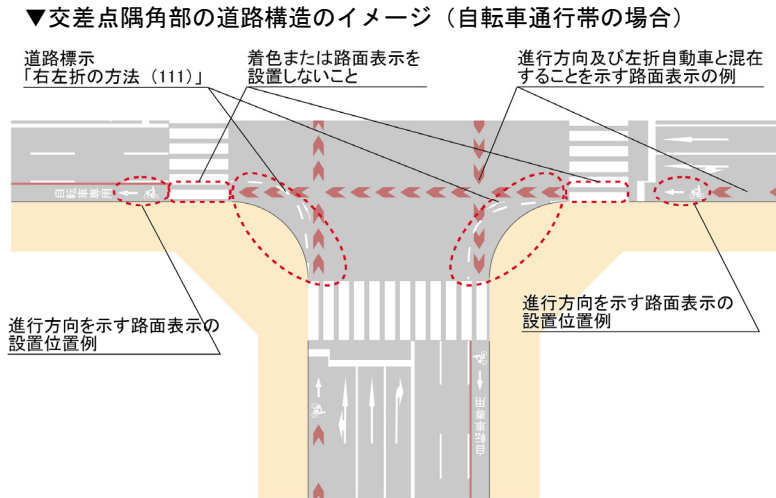
（２）交差点に自転車道または自転車通行帯を接続し、自転車と自動車を分離させる手法（以下「分離の場合」という。）

- ・ 交差点流入部の手法として、（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、混在して一列で通行する通行方法を自動車、自転車相互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）それぞれの課題を踏まえ、交差点流入部の形態を選定し、自転車、自動車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、上記（１）（２）のいずれかの形態により自転車道又は自転車通行帯の幅員を確保することを検討するものとするが、幅員の確保が困難な場合は、自転車通行帯における当面の措置として、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、次の事項について検討するものとする。

（３）車道上で自転車と自動車を混在させて通行させる手法（以下「混在の場合」という。）を検討するものとする。

(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)



a) 道路標示・道路標識

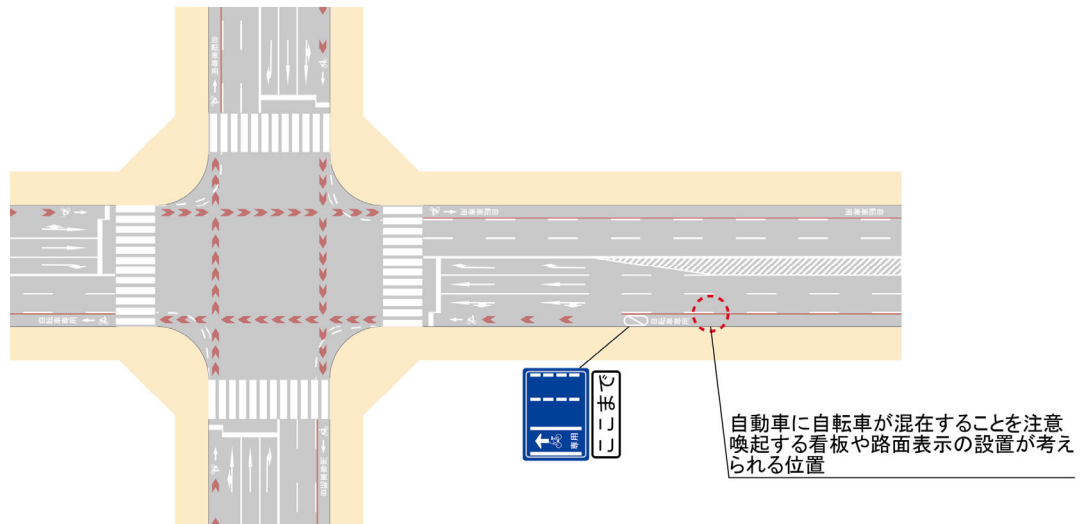
- ・自転車の直進性を確保し、進行方向を明確化するため、交差点部には道路標示「自転車横断帯（201 の3）」を設置しないものとする。
- ・自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法（111）」の規制を同時に実施するものとする。ただし、主道路の交差点流入側及び従道路の交差点流出側ともに混在させる場合は、道路標示「右左折の方法（111）」は設置しないものとする。自転車が通行すると想定される車道左側端まで道路標示「停止線（203）」を設置するものとする。

b) 路面表示・看板等

- ・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路面表示（例えば、矢羽根型等）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。交差点内の路面表示については、単路部で路面を着色していない場合においても、交差点内における自転車の通行位置、方向をより一層明確化するため、白色ではなく、着色することが考えられる。
- ・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や逆方向の通行が禁止されていることを示す看板又は路面表示を設置するものとする。

- ・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、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ことを検討するものとする。
- ・看板を設置する場合は、設置目的に合わせて、自動車及び自転車からの視点を考慮し、見えやすい高さ、大きさに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。

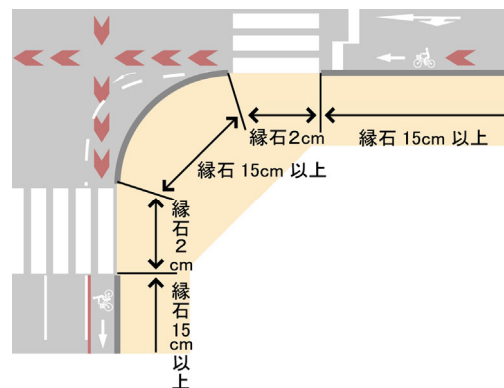
▼車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置のイメージ（自転車通行帯の場合）



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。

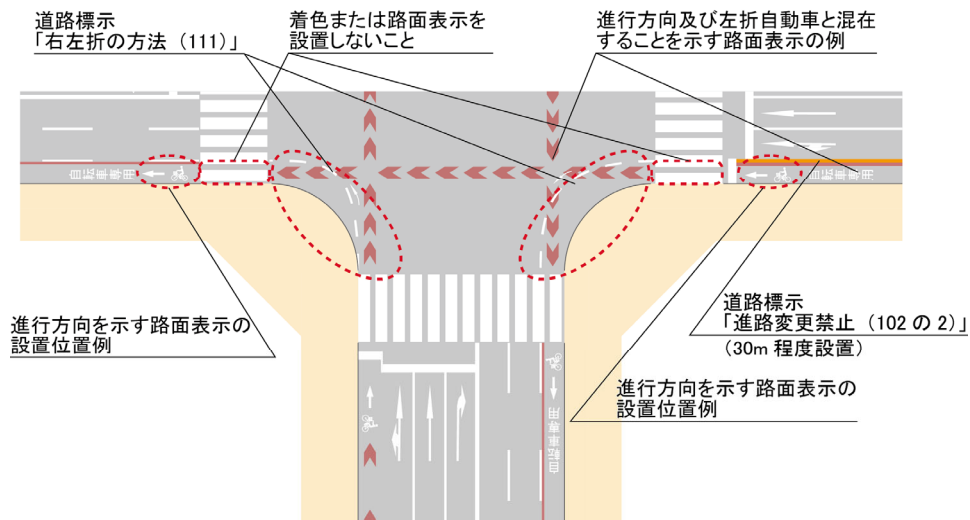
▼交差点隅角部の縁石構造のイメージ（自転車通行帯の場合）



(2) 分離の場合

(交差点に自転車道又は自転車通行帯を直接接続させる場合)

▼交差点隅角部の道路構造のイメージ (自転車通行帯の場合)

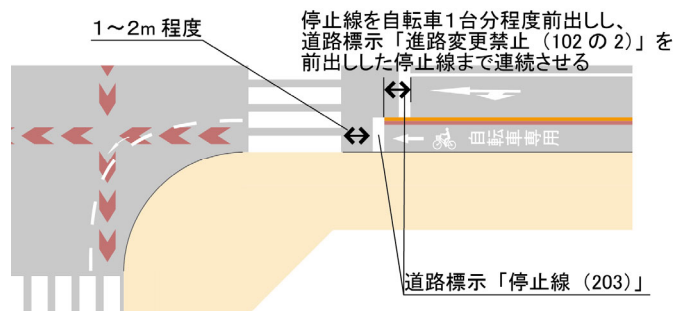


a) 道路標示・道路標識

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。

▼停止線の前出しのイメージ (自転車通行帯の場合)



b) 路面表示・看板等

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、自動車利用者等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自転車の通行位置及び通行方向を明確化する路面表示（例えば、矢羽根型等）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。

c) 自転車専用信号

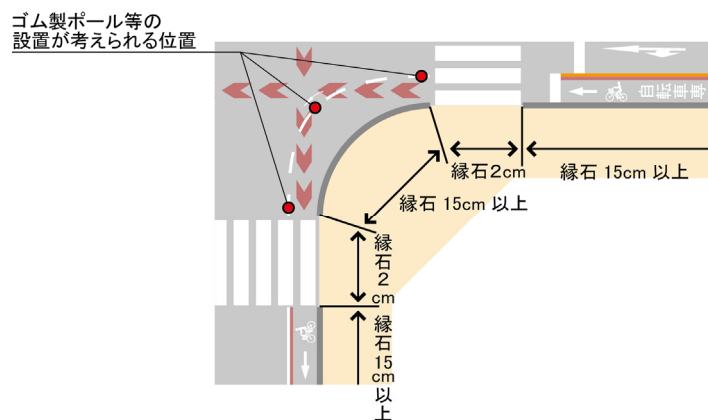
- ・自転車の左折巻き込み事故防止等の自転車の安全を確保する対策として、自転車専用信号の設置により、自動車や歩行者とは別の信号制御を行うことを検討するものとする。特に、左折自動車が多い場合等において、自転車と自動車の交錯を防ぐため、設置することが望ましい。

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。

▼交差点隅角部の縁石構造のイメージ（自転車通行帯の場合）

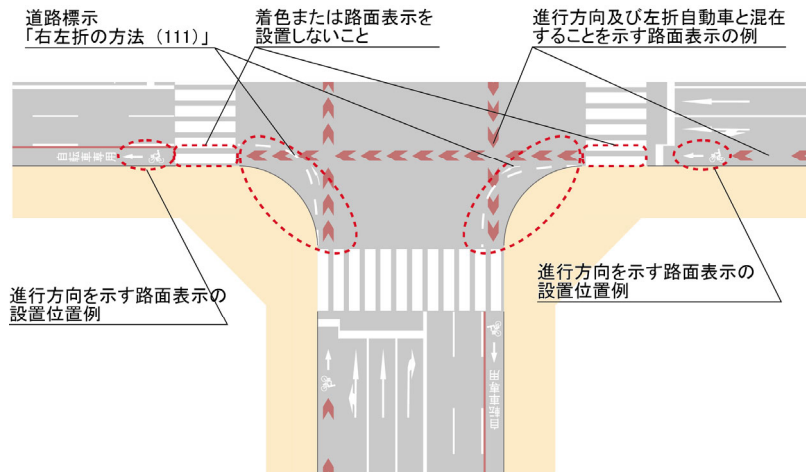


(3) 混在の場合

(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)

- ・ 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通行帯を優先的に確保するものとする。

▼交差点隅角部の道路構造のイメージ（自転車通行帯の場合）



a) 道路標示・道路標識

- (1) a) を参考に設計するものとする。

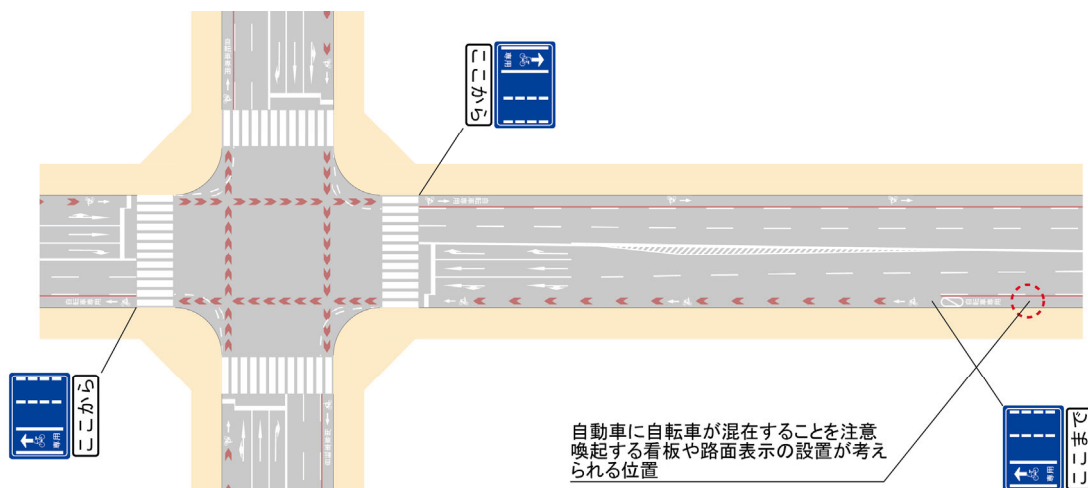
b) 路面表示・看板等

下記の事項を除き、(1) b) を参考に設計するものとする。

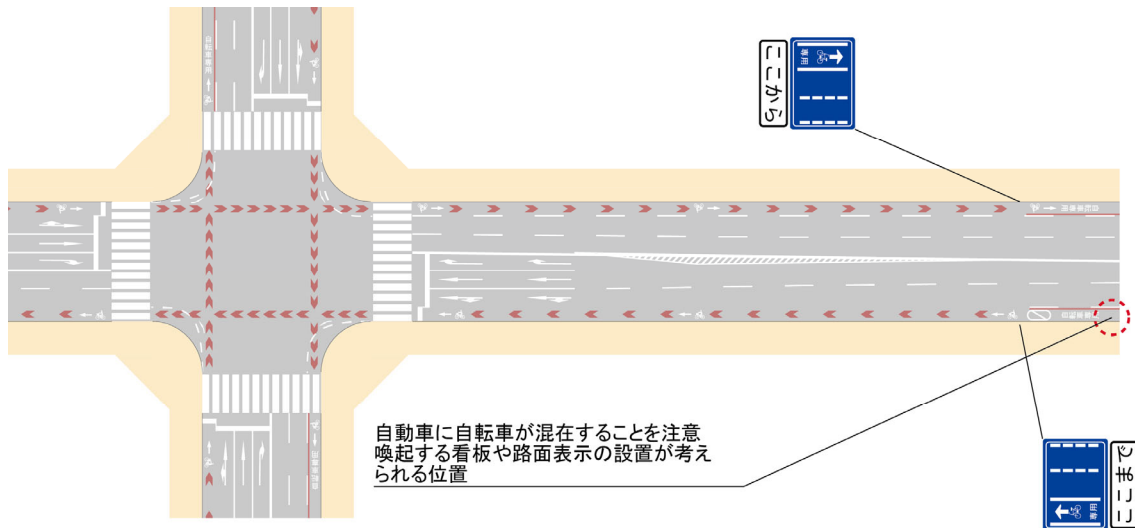
- ・ すべての自動車と自転車が混在することを、混在させる地点の手前で自転車、自動車双方に対して、看板又は路面表示により注意喚起するものとする。

▼車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置のイメージ

(交差点流出側に自転車通行帯を確保可能な場合)



▼車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置のイメージ
(交差点流出側に自転車通行帯を確保できない場合)



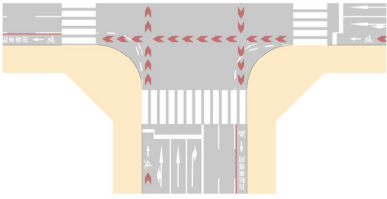
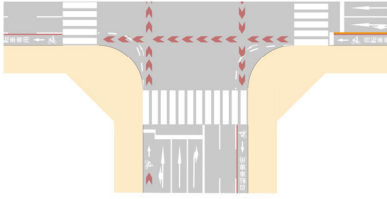
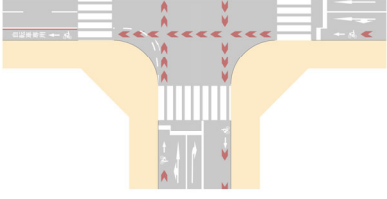
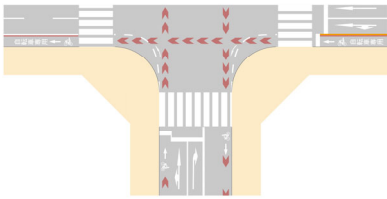
c) その他

- (1) c) を参考に設計するものとする。

(4) 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	自転車通行帯	
	(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	
自転車通行帯 (1) 左折自動車のみ 混在の場合	
車道混在	

4) 特殊な交差点の設計

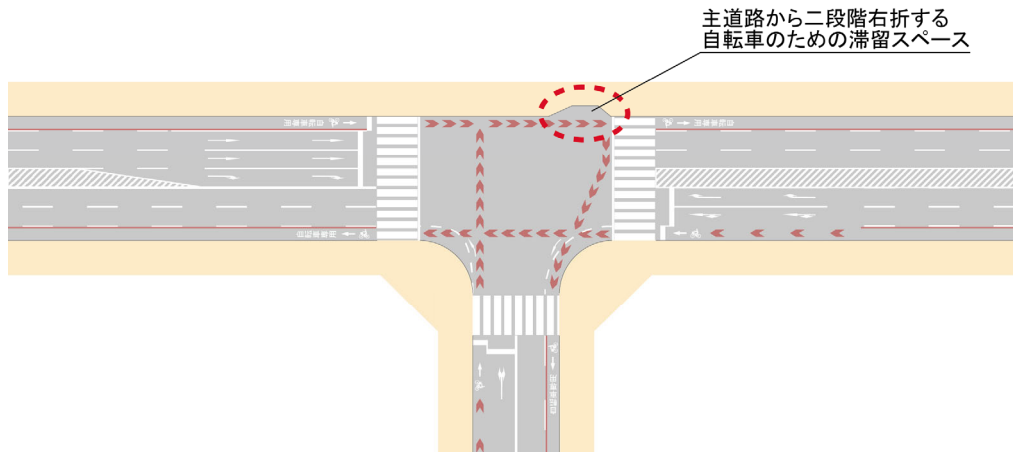
(1) 細街路との交差点

- ・主道路に対し、従道路からの横断を想定しない交差点を「細街路との交差点」とする。
- ・「細街路との交差点」においても、基本的な考え方は「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。
- ・具体的な整備方法については、各自転車通行空間の整備方針において整理する。

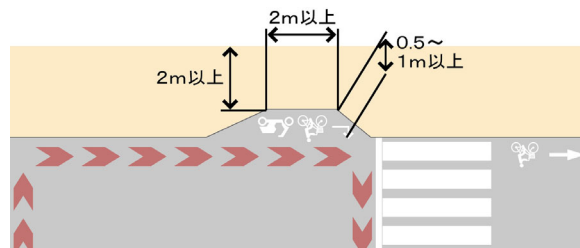
(2) 三枝交差点

- ・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) (1)」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の交錯を避けるため、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。

▼三枝交差点のイメージ（自転車通行帯の場合）



▼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イメージ（自転車通行帯の場合）

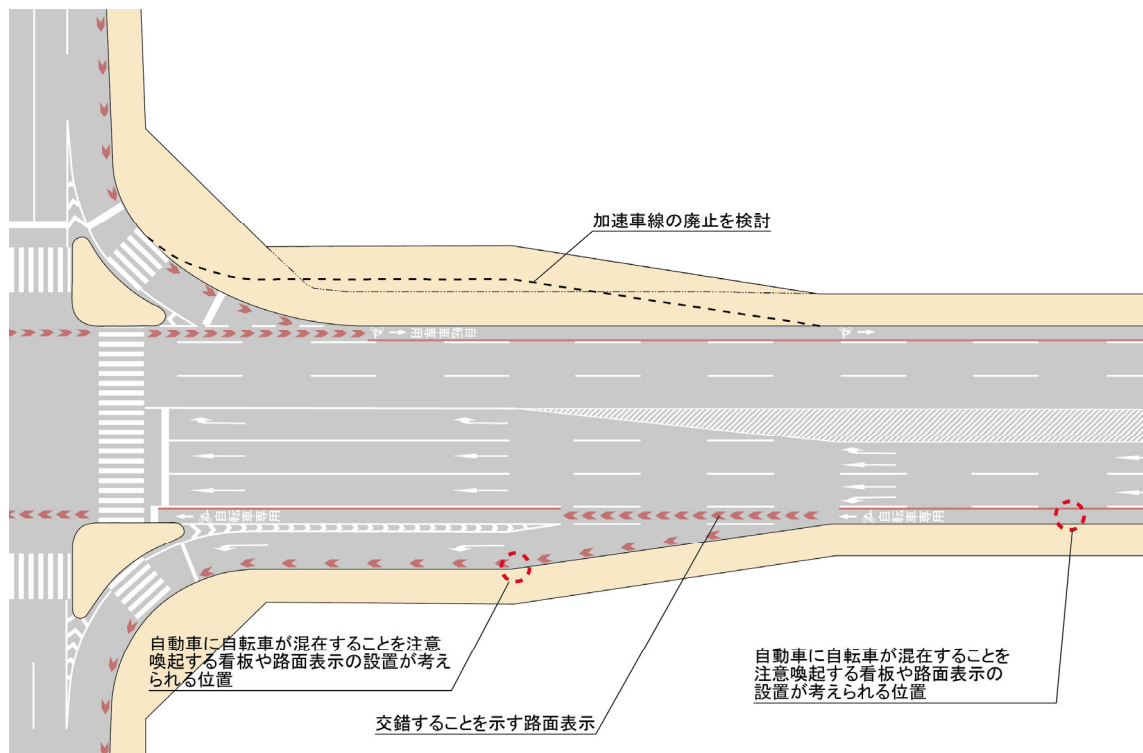


- (※) 交差点流入部において道路の左側部分の車両通行帯が 2 以下の場合、原付の右折方法を道路標識「原動機付自転車の右折方法（小回り）（327 の 9）」により小回りと規制されている交差点の場合、原付の滞留スペースを示す路面表示は設置しないものとする。

(3) 分離帯による左折流道路のある交差点

- ・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「分流部」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路面表示（例えば、矢羽根型等）を設置する他、交錯が生じる手前において、看板又は路面表示を設置し、自動車、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又は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。

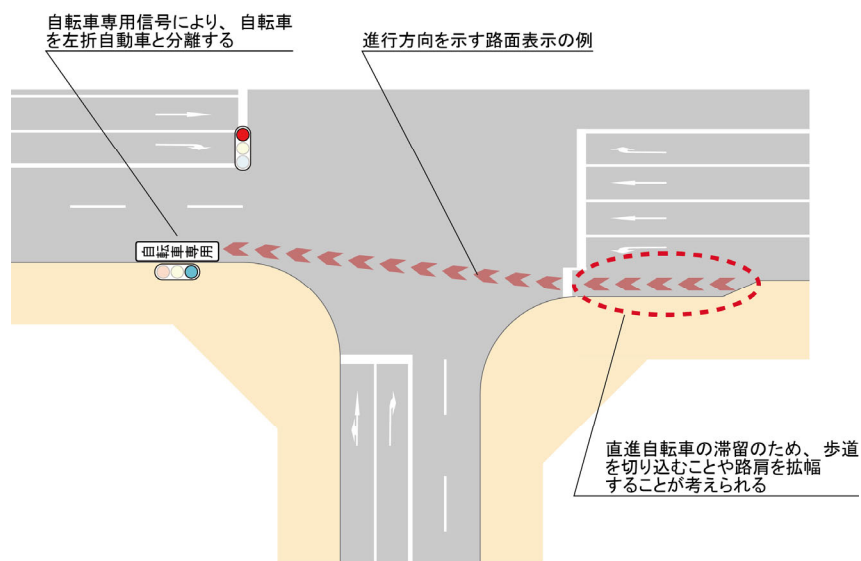
▼分離帯による導流路がある交差点のイメージ（自転車通行帯の場合）



(4) 左折流道路のない左折可の交通規制が実施されている交差点

- ・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。

▼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イメージ

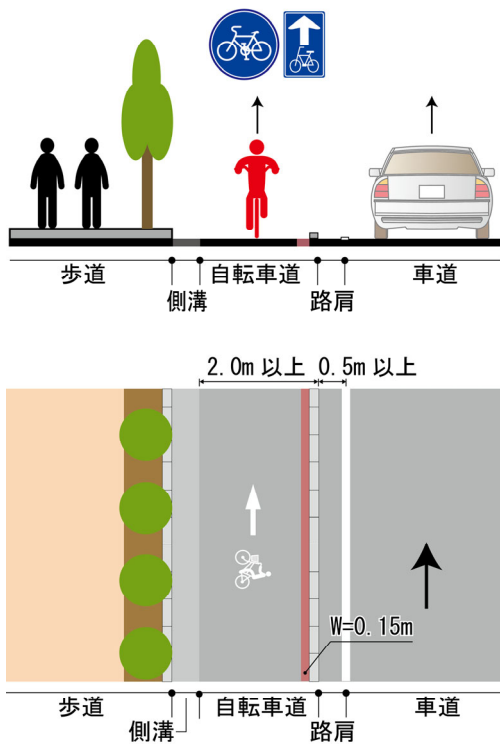


4. 自転車道の整備方針

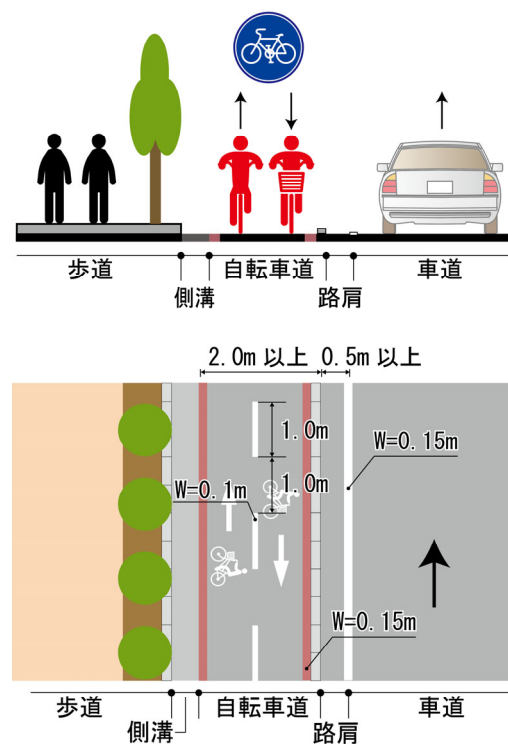
4-1. 基本的な考え方

- 自転車道の検討・設計にあたっては、道路構造令に準ずるものとする。
- 自転車道については、双方向通行が基本となるが、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などの課題がある。そこで、第3章の基本方針に基づき、自転車道を整備する場合であっても、自転車の「左側通行」を統一するため、自動車と同方向の一方通行規制を検討することが望ましい。
- 自転車道は道路の両側に設けるものとする。

▼自転車道（一方通行）



▼自転車道（双方向通行）



4-2. 単路部

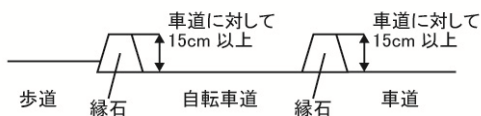
1) 道路構造

(1) 分離工作物等

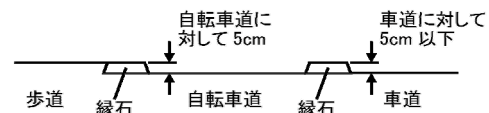
① 分離工作物の基本

- 一般部の自転車道と車道の間には、自転車、自動車がいかに存在を認識できるように視認性に配慮し、車道から高さ 15cm 以上（ただし、交通安全対策上、構造上必要な場合には 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歩道の間には、原則として車道から高さ 15cm 以上の縁石を設置するものとする。なお、特定道路（移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路）においては、歩道等に設ける縁石の車道等に対する高さは 15cm 以上が必要となる。
- 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。
- 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。

▼一般部のイメージ



▼車両乗り入れ部のイメージ



②縁石以外に設置する分離工作物

- 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などのために、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また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、「(2) 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

- 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、自発光式道路鋸等の併設、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、部材の継ぎ目などに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はないよう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、自転車道と車道の上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。
- 車両乗り入れ部の設置は、沿道土地利用の状況や沿道住民等の意見を考慮して検討するものとする。
- 車両乗り入れ部はできるだけ少なくすべきであるが、沿道土地利用等により連続的に乗り入れ部を設ける必要がある場合は、視覚障害者等が誤って自転車道に侵入することのないよう、乗り入れ部の間隔や箇所数を検討する必要がある。
- 車道部との境界においても、自動車の乗り上げ等による路上駐車を防ぐため、乗り入れ部の間隔や箇所数を検討する必要がある。

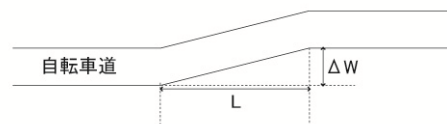
(2) 幅員

- 幅員は 2.0m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、1.5 mまで縮小することができる。ただし、縮小する場合は、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があることから、必要に応じて、片側の場合は 0.25m程度、両側の場合は 0.5m程度幅員に余裕を持たせることが望ましい。

(3) 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、減速を促す看板または路面表示を設置することが考えられる。

▼ 自転車道の曲線部のシフト比



(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

- 2 % を標準とする。

(6) 縦断勾配

- 縦断勾配は、道路構造令第 20 条及び「自転車道等の設計基準」の 5-5 縦断勾配の規定による。

2) 路面等

- 自転車道の舗装は、アスファルト舗装を基本とする。
- 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を用いることが望ましい。
- 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は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。

3) 通行位置の明示

(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)」を設置するとともに、自転車マーク及び矢印の路面表示を設置するものとする。
- 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。
- 必要に応じて、自転車通行空間の着色や「自転車道」「左側通行」などの文字を路面表示することにより、通行位置・通行方向を強調することが考えられる。なお、着色時には「灰桜色・茶色系」を基本とし、周辺景観との調和に配慮するものとする。

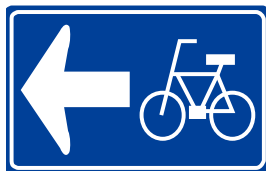
▼道路標識「自転車専用 (325 の 2)」



(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。
- 道路標識に加え、自転車の通行方向を明確に示すため、自転車マーク及び矢印の路面表示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。

▼道路標識「自転車一方通行(326の2-A)」



▼道路標識「自転車一方通行(326の2-B)」



(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。

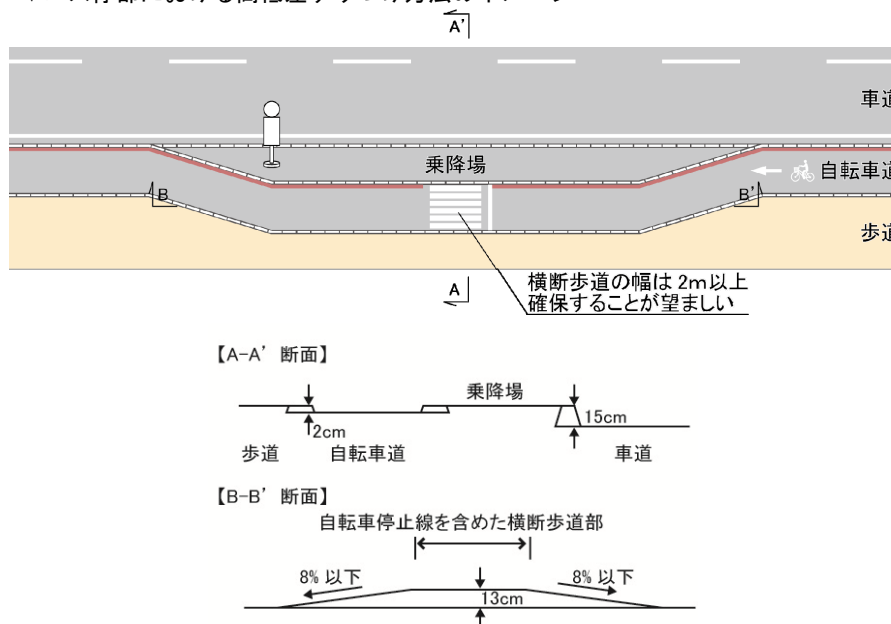
4-3. 特殊部

1) バス停部

(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縁石は、視覚障害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。
- 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、「4-2. 1) (3) 線形」を参考にするものとする。
- 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害者等を安全に誘導するため、横断歩道上に視覚障害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。

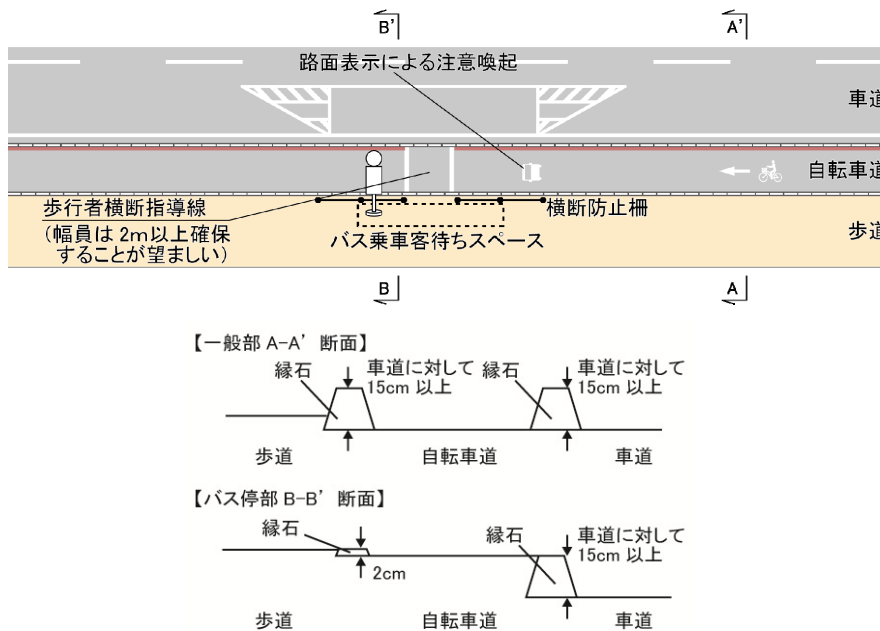
▼バス停部における高低差すりつけ方法のイメージ



(2) バス交通が多くない場合

- バス交通が多くない路線では、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。
- この場合は、バスを正着させるよう、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。
- 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。
- 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。

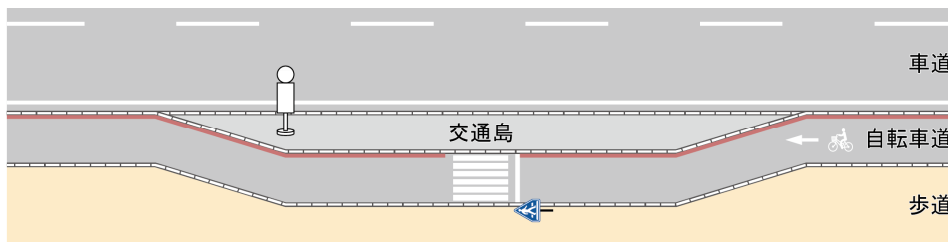
▼自転車道にバス停留所を設置するイメージ（バス交通が多くない路線）



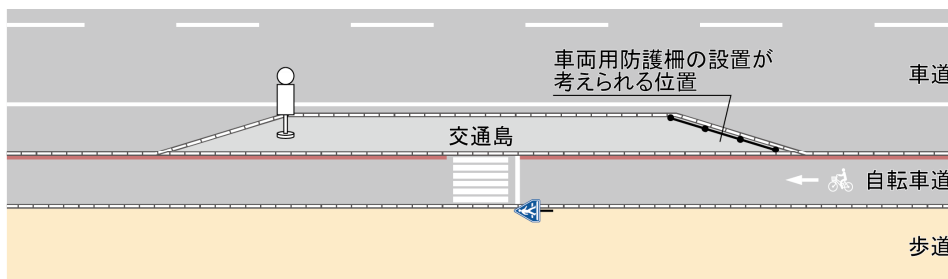
(3) バス交通が多く道路空間に余裕がある場合

- 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）を設置して、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。
- 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。
- 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も考えられる。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。

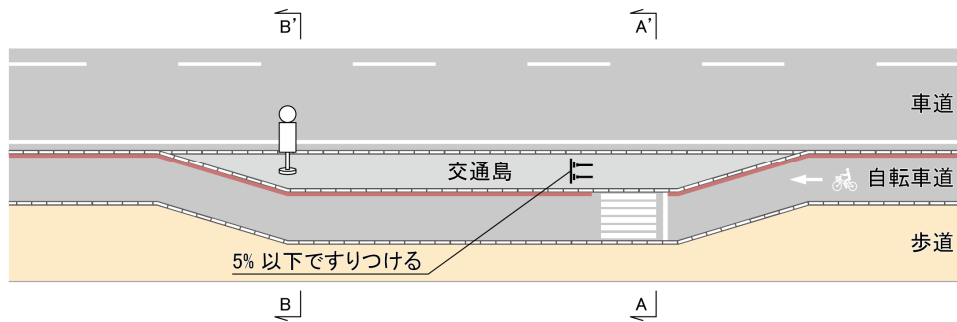
▼車道と自転車道の間に交通島のバス停留所を設けるイメージ（島型）
（バス交通が多く道路空間に余裕がある路線）



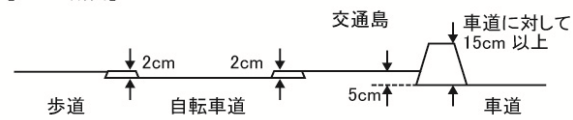
▼車道と自転車道の間に交通島のバス停留所を設けるイメージ（テラス型）
（バス交通が多く道路空間に余裕がある路線）



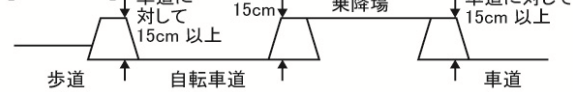
▼バス停部における高低差すりつけ方のイメージ



【A-A' 断面】



【B-B' 断面】

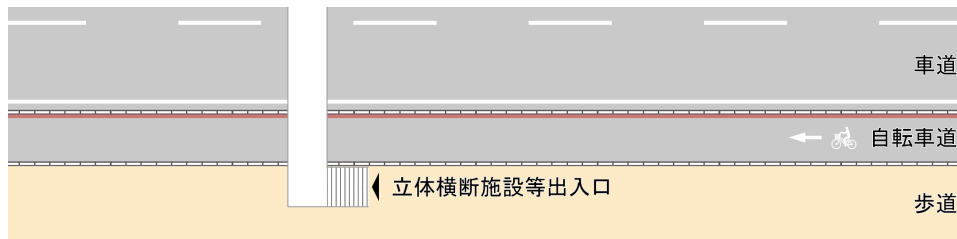


2) 立体横断施設部

(1) 車道側の道路空間に余裕がある場合

- 自転車道は、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。
- 従前の自転車歩行者道を縮小し、自転車歩行者道を歩道に変更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、「1)(3)線形」を参考にするものとする。
- 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。

▼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イメージ



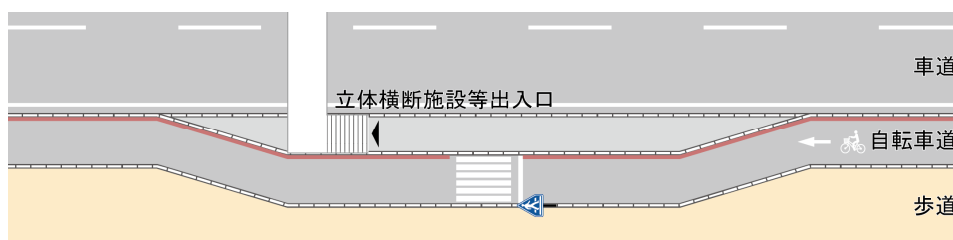
▼歩道空間を縮小して自転車道を設置するイメージ（テラス型）



(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利用者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。
- 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、視覚障害者の安全な通行を考慮して 2cm 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害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は、「1) (3) 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利用者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 5~8% ですりつけるものとする。

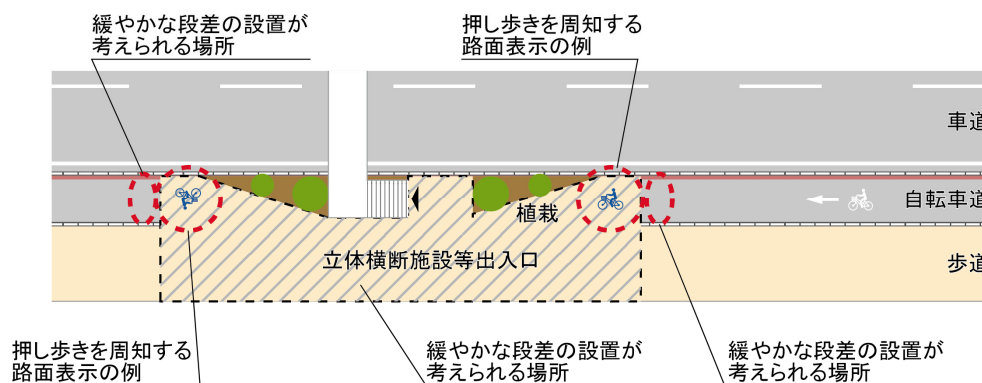
▼歩道を縮小して自転車道を設置するイメージ (島型)



(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、歩行者の安全が確保される場合には、当該部分を自転車歩行者道とすることができる。この場合は、改めて、自転車の徐行義務について注意喚起するものとする。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。
- なお、植栽等を設置する場合は、視認性を妨げることを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。
- 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、もしくは代替路を検討するものとする。その場合、注意喚起の看板又は路面表示等の設置の他、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、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が考えられる。

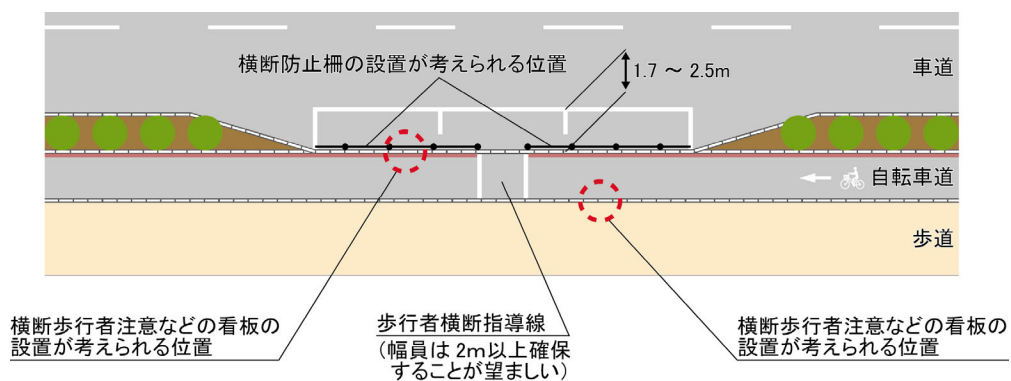
▼立体横断施設等出入口付近で自転車道を歩道に接続するイメージ



3) パーキング・メーター等設置区間部

- 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）」の設置や看板また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。

▼自転車道にある道路にパーキング・メーターを設置するイメージ



4-4. 交差点部

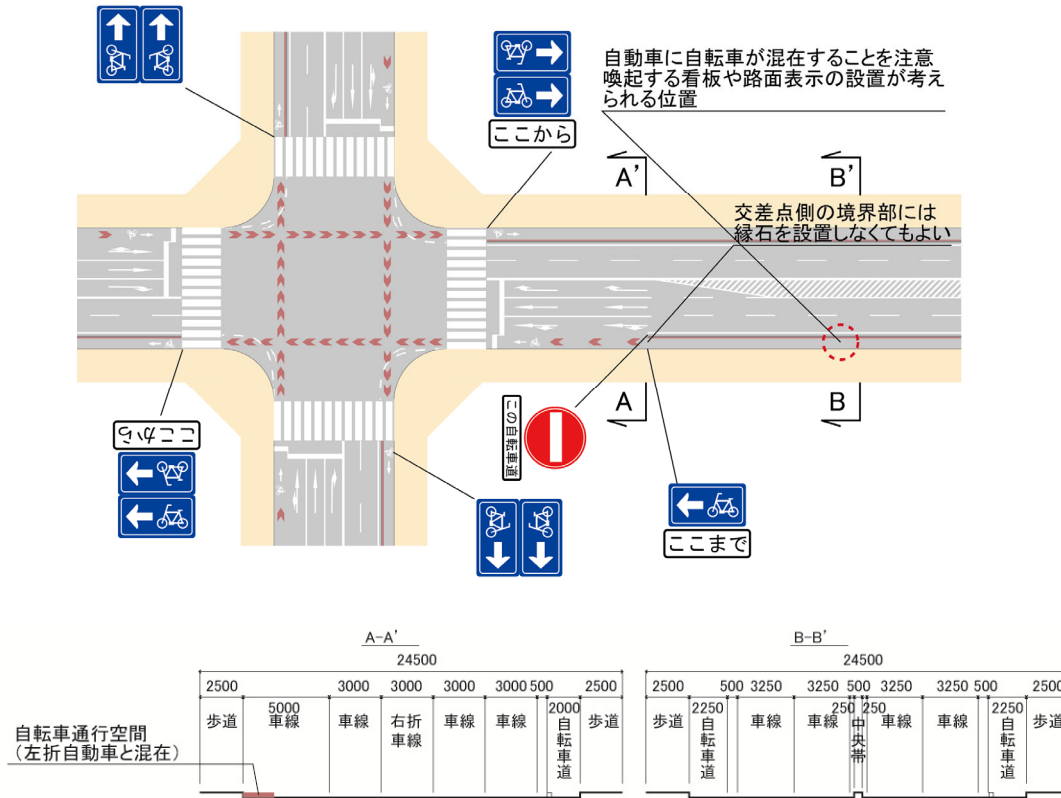
- 自転車一方通行規制を実施した自転車道を整備する場合に、交差点部において幅員の確保が困難な場合は、自転車と自動車を混在させることは望ましくないため、必要に応じて規制速度を変更し、自転車通行帯等の他の形態により整備する、又は歩行者の安全が確保される場合において改めて自転車の徐行義務について注意喚起した上で自転車歩行者道に接続する、もしくは代替路を検討するものとする。
- ただし、自転車道を自転車歩行者道に接続し、自転車道と自転車歩行者道の形態が頻繁に変化する場合は、通行ルールを遵守することが困難になる可能性が高いため、自転車歩行者道に接続すること以外の方策を検討するものとする。

1) 一般的な交差点

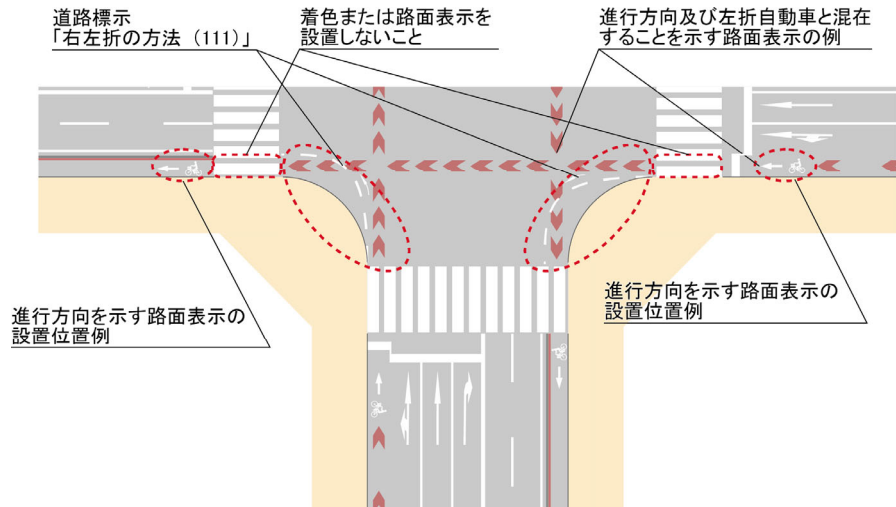
(1) 左折自動車のみ混在の場合

(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)

▼自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点のイメージ



▼交差点隅角部の道路構造のイメージ



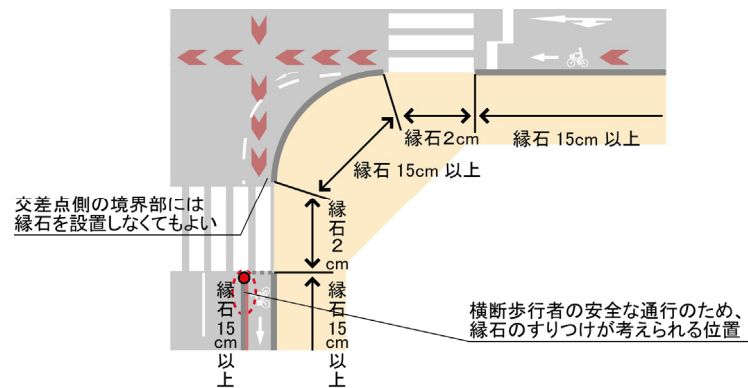
a) 道路標示・道路標識

- ・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 または 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 または 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。

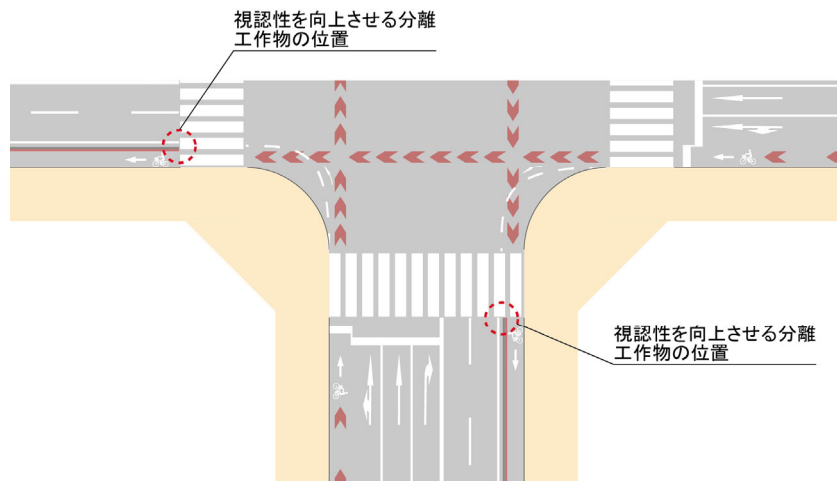
b) その他

- ・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。
- ・自転車道と車道との間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。

▼交差点隅角部の縁石構造のイメージ



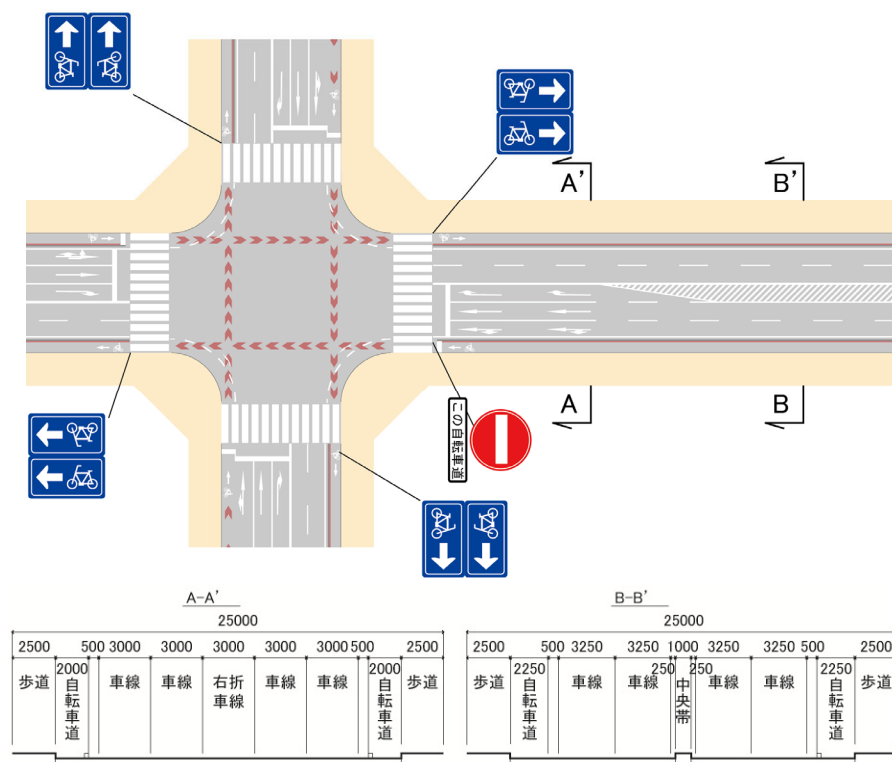
▼自転車道の分離工作物の視認性を向上させることが考えられる位置



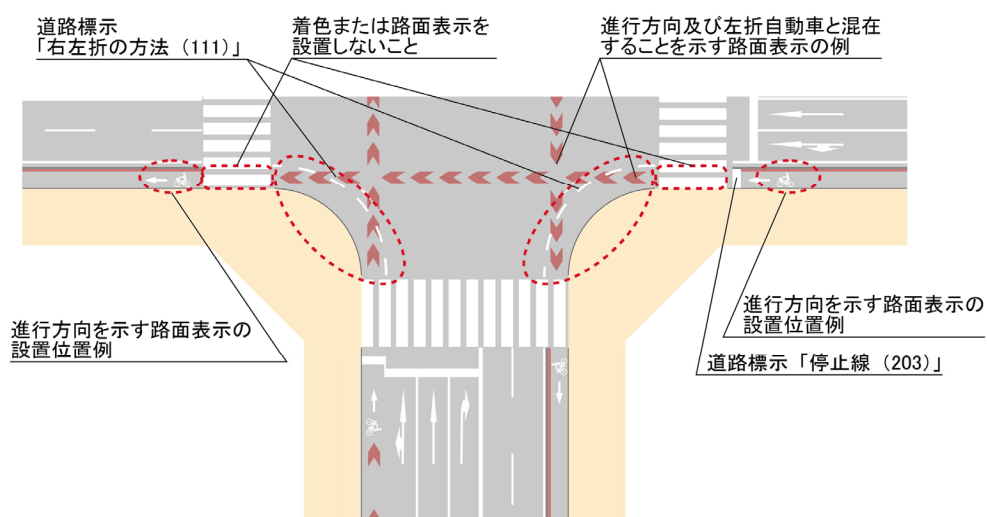
(2) 分離の場合

(交差点に自転車道を直接接続させる場合)

▼自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点のイメージ



▼交差点隅角部の道路構造のイメージ



a) 道路標示・道路標識

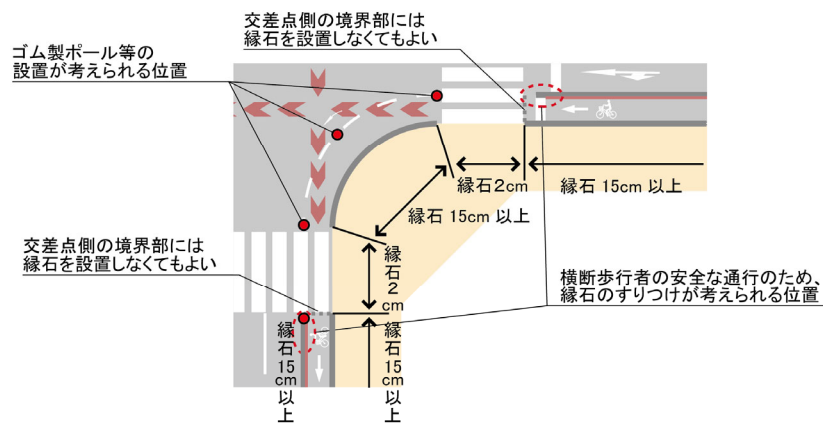
(1) a) を参考に設計するものとする。

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、もしくは縁石の高さを車道面まですりつけることが望ましい。
- ・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。

▼交差点隅角部の縁石構造のイメージ



2) 細街路との交差点（自転車一方通行、「分離の場合」の事例）

a) 道路標示・道路標識

- ・道路標示「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、道路標示「右左折の方法（111）」を設置するものとする。
- ・交差する道路から見やすい場所に道路標識「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」を附置した道路標識「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路面表示（例えば、矢羽根型等）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、路面表示（例えば、ピクトグラム等）を設置することが考えられる。

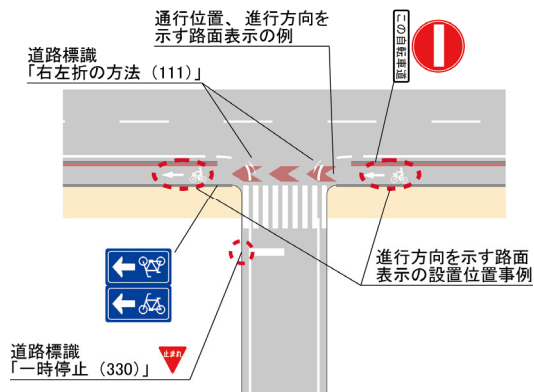
c) その他

- ・道路標示「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。

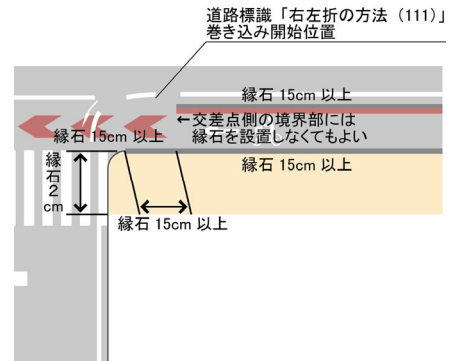
d) 細街路側の構造等に関する留意事項

- ・細街路側に道路標識「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。

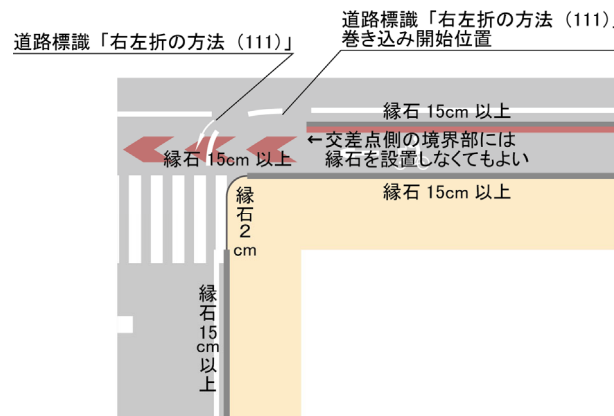
▼交差点イメージ



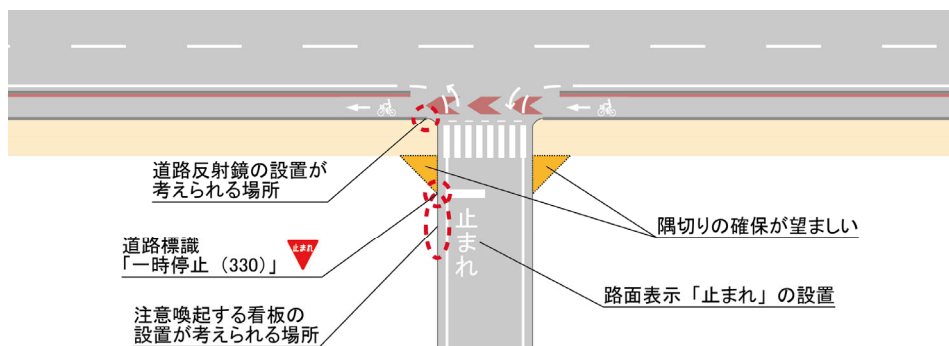
▼交差点隅角部の道路構造のイメージ



▼交差点隅角部の道路構造のイメージ（従道路に歩道がある場合）



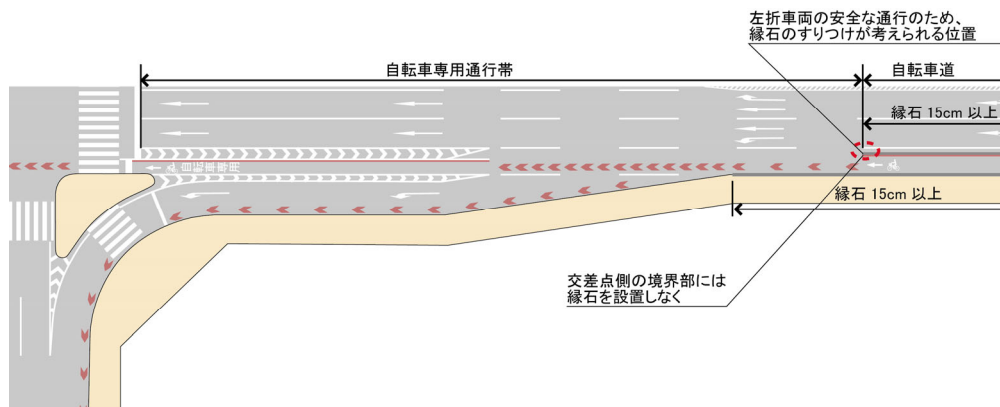
▼細街路側の道路構造のイメージ



3) 分離帯による左折導流路のある交差点（常時左折可）

- ・ 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。

▼自転車道における分流部の縁石構造のイメージ

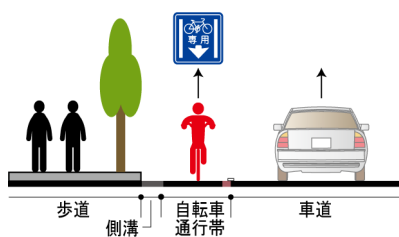


5. 自転車通行帯の整備方針

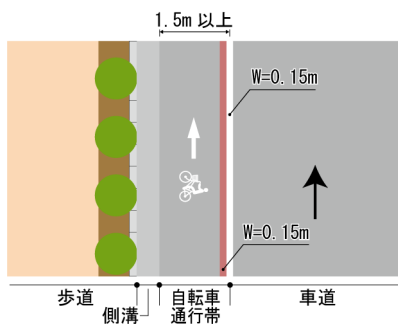
5-1. 基本的な考え方

- 自転車通行帯の場合、車道との境界部に物理的な区分がないことから、自転車利用者の安全性や自動車利用者からの視認性を高めるため、白色の自転車マークや矢印の路面表示を設置するものとし、「灰桜色・茶色系」の着色を施すことが望ましい。
- 自転車通行帯は道路の両側に設けることを基本とするものとする。
- 補助標識「自転車を除く」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通行帯の規制を行うことができない。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の設置が望ましい。

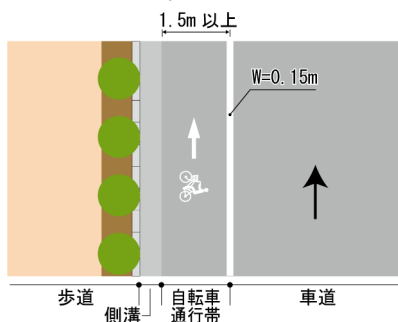
▼自転車通行帯



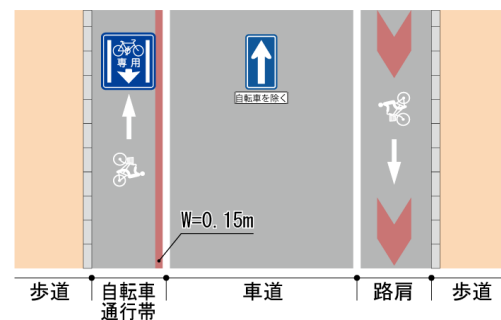
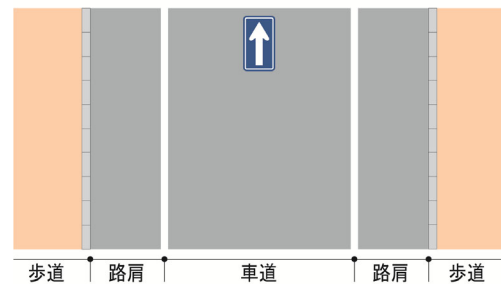
(着色あり)



(着色なし)



▼一方通行路における処理



5-2. 単路部

1) 道路構造

(1) 幅員等

●幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保することが望ましいが、道路の状況等によりやむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満とすることができる。なお、幅員が1.0m以上1.5m未満となる場合は、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。

(2) 線形

●当該路線の線形に基づく。

(3) 建築限界

●建築限界は、道路構造令第12条の規定による。

(4) 横断勾配

●横断勾配は、道路構造令第24条第1項、第2項及び第3項の規定による。

(5) 縦断勾配

●縦断勾配は、道路構造令第20条及び「自転車道等の設計基準」の5-5 縦断勾配の規定による。

2) 通行位置の明示

- 自転車通行帯とそれに隣接する車線の境界部には、幅 15cm の白色破線を設置するものとする（道路標示「車両通行帯（109）」）。自転車通行帯であることを強調し、自転車の安全性を高めたい場合には、幅 15cm の実線を設置することが考えられる。
- 道路標示「車両通行帯（109）」に併せて、自転車通行帯を示す道路標示「専用通行帯（109 の 6）」及び道路標識「専用通行帯（327 の 4 または 327 の 4 の 2）」を設置するとともに、自転車マーク及び矢印の路面表示を設置するものとする。
- 道路標識「専用通行帯（327 の 4 または 327 の 4 の 2）」を設置する場合には、自転車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。
- 道路標識「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。
- 必要に応じて、自転車通行空間の着色や「左側通行」などの路面表示を設置することにより、通行位置・通行方向を強調することが望ましい。
- 着色する場合は、「灰桜色・茶色系」を基本とし、車線境界線に沿って帯状に着色するものとする。

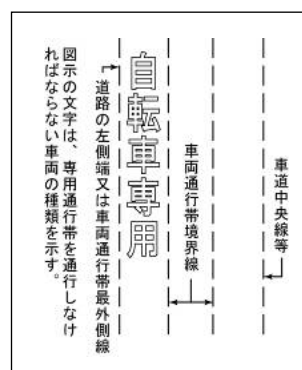
▼専用通行帯（327 の 4）



▼専用通行帯（327 の 4 の 2）



▼道路標示「専用通行帯（109 の 6）」



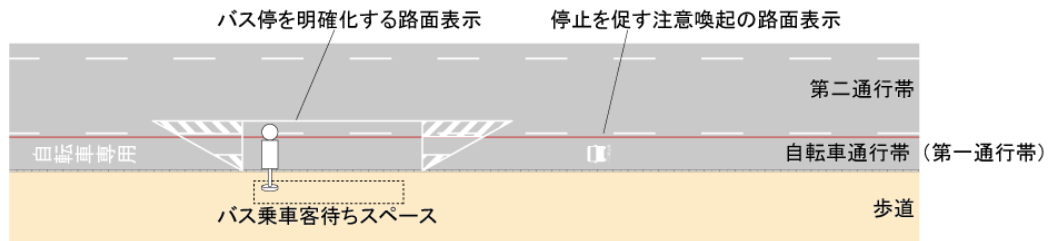
5-3. 特殊部

1) バス停部

(1) 共通事項

- バス停車中（乗降中）の場合、自転車は、バスが発進するまで後方で待機するものとする。また、歩道に上がって迂回する場合は、自転車から降りて通行するものとする。
- バス停部では、バスを歩道に沿って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。

▼ストレート型バス停を設置するイメージ



(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、自転車通行帯上にバスを停車させるものとする。

(3) バス交通が多く道路空間に余裕のある路線

- 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。
- 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、「4. 自転車道」を参考にするものとする。

▼バスベイ型バス停を設置するイメージ



▼交通島を設置するイメージ

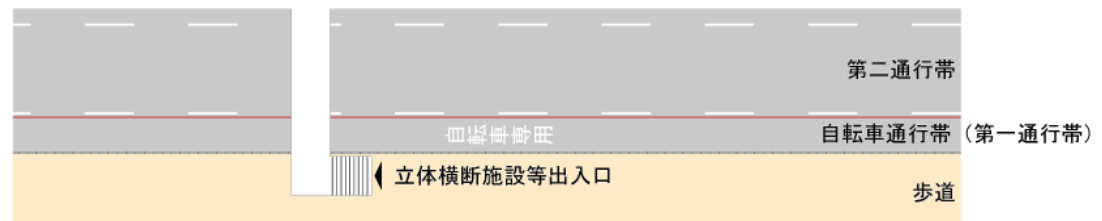


2) 立体横断施設部

(1) 道路空間に余裕のある場合

- 自転車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。

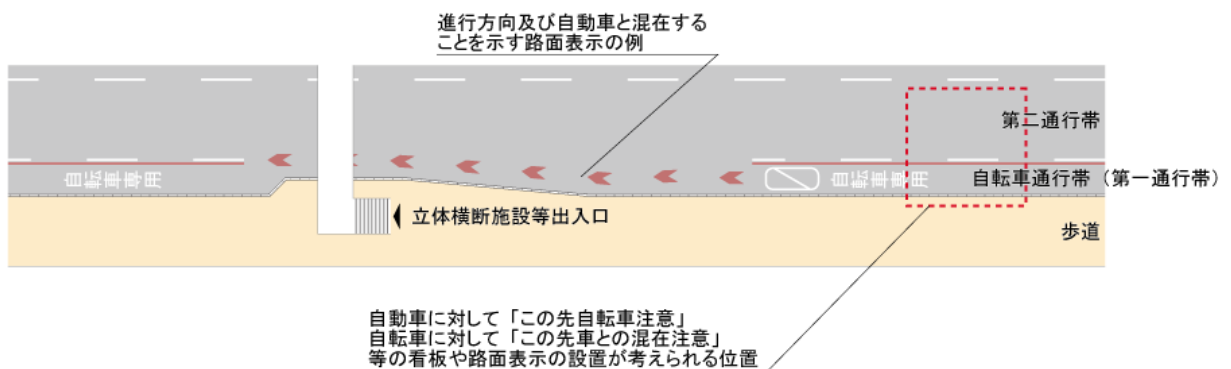
▼自転車通行帯の設計イメージ



(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、連続的な自転車通行帯の確保が困難な場合は、自転車通行位置及び自動車と混在することを示す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。
- この場合、自転車通行帯の終点部の手前に、前方で自転車と自動車が混在することを双方に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。

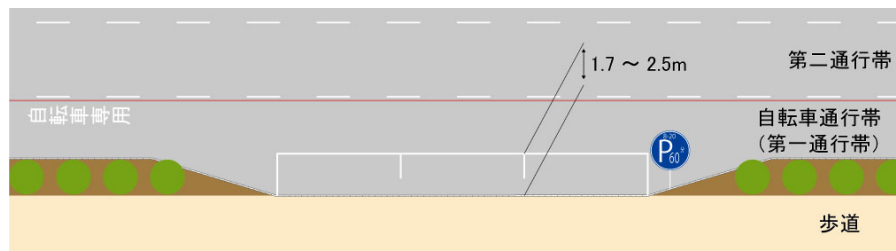
▼車道混在の設計イメージ



3) パーキング・メーター設置区間部

- パーキング・メーター等が必要な区間の自転車通行帯は、自転車と自動車の双方の安全性を向上させるため、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、必要に応じてパーキング・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。

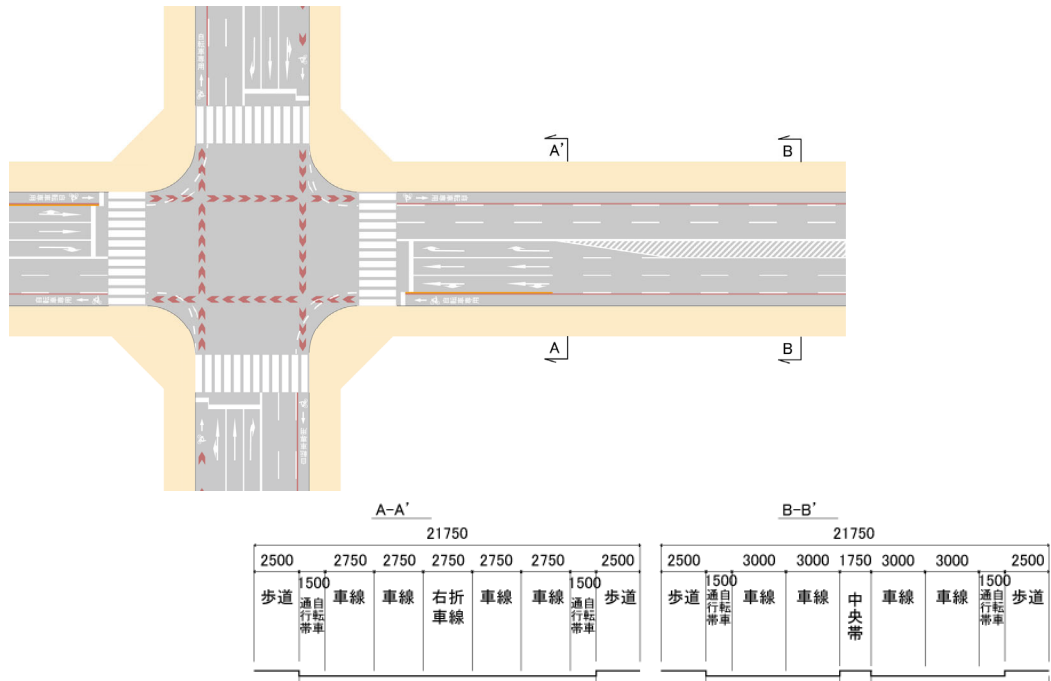
▼自転車通行帯のある道路にパーキング・メーターを設置するイメージ



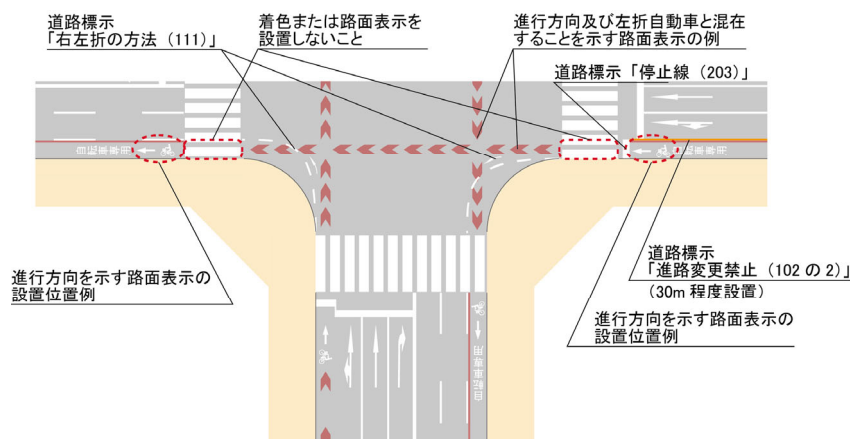
(2) 分離の場合

(交差点に自転車通行帯を直接接続させる場合)

▼自転車通行帯が交差する交差点のイメージ



▼交差点隅角部の道路構造のイメージ



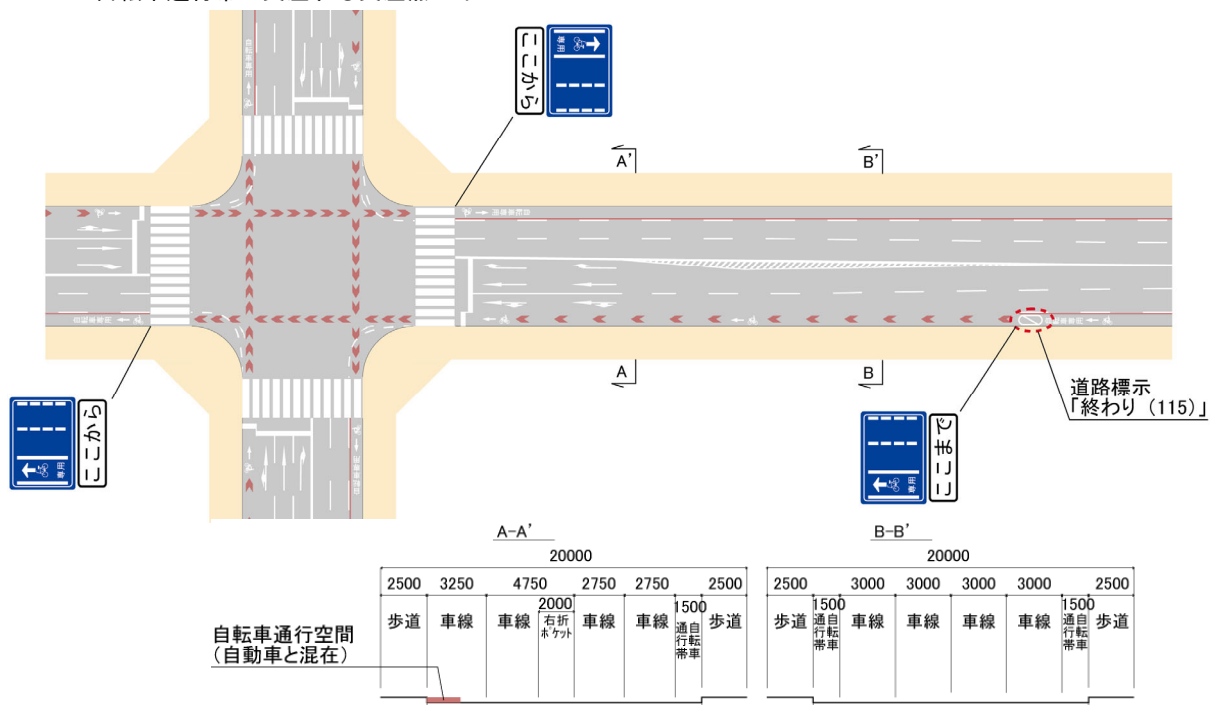
a) 道路標示・道路標識

- 自転車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。

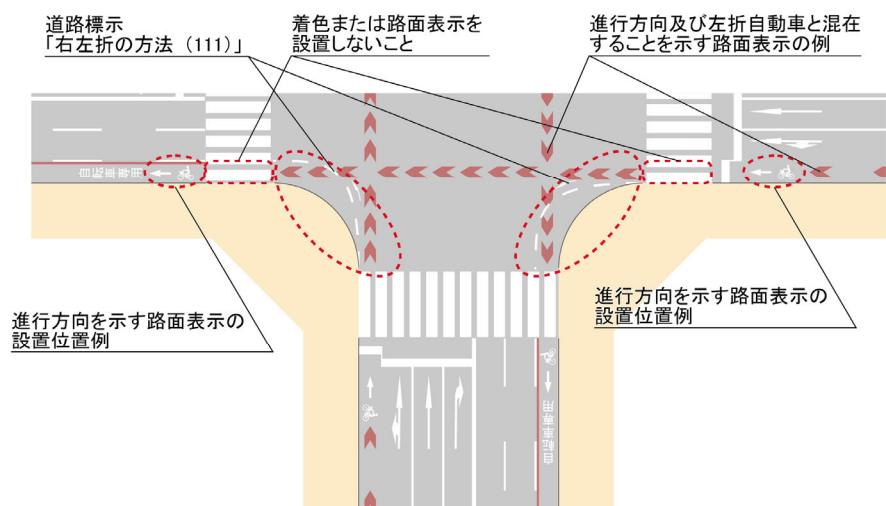
(3) 混在の場合

(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)

▼自転車通行帯が交差する交差点のイメージ



▼交差点隅角部の道路構造のイメージ



a) 道路標示・道路標識

「5-4. 交差点部 1) (1) a) 道路標示・道路標識」を参考に設計するものとする。

2) 細街路との交差点（「左折自動車のみ混在の場合」の事例）

a) 道路標示・道路標識

- ・細街路との交差点部分も自転車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。

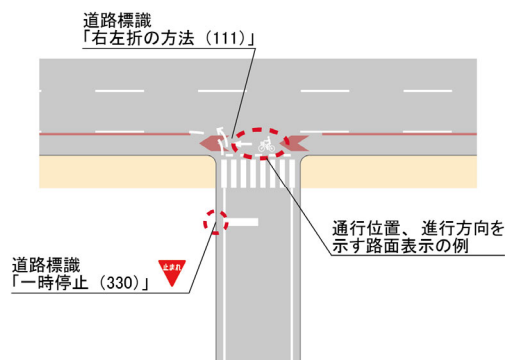
b) 看板・路面表示等

- ・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路面表示（例えば、矢羽根型等）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、路面表示（例えば、ピクトグラム等）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、細街路との交差点の手前約 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。

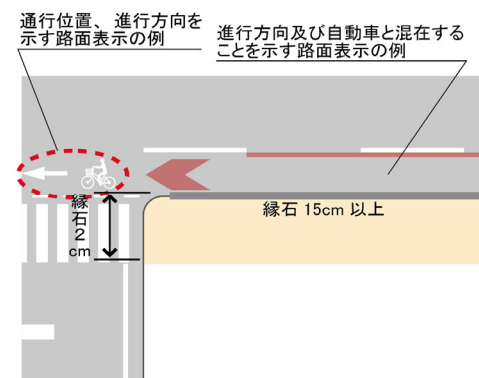
c) 細街路側の構造等に関する留意事項

「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。

▼交差点イメージ



▼交差点隅角部の道路構造のイメージ

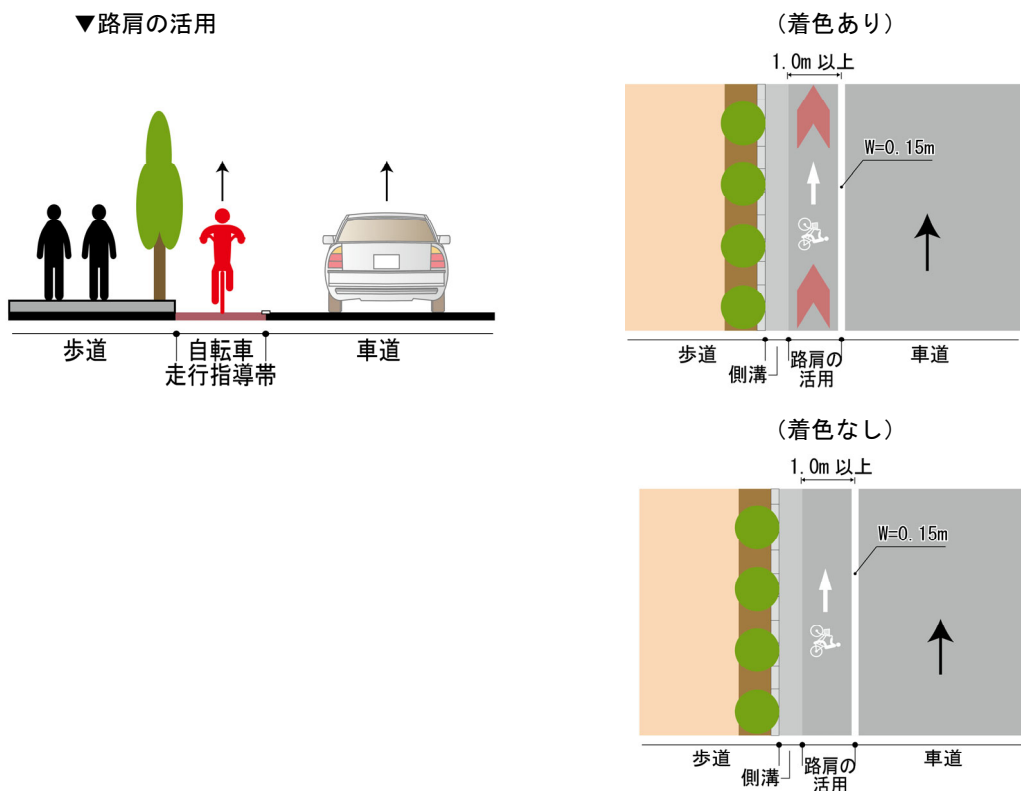


6. 車道混在の整備方針

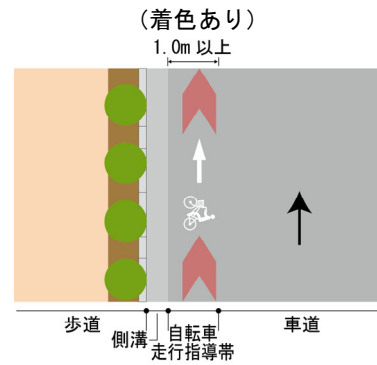
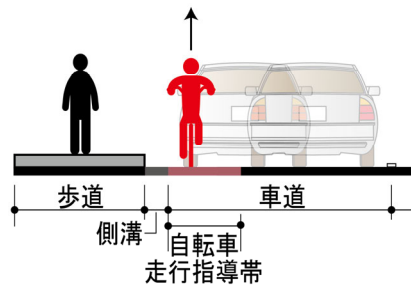
6-1. 基本的な考え方

- 路肩の活用は、路肩をカラー化する場合、あるいは路面を着色せず自転車マークと矢印等の路面表示を設置する場合をいう。
- 路肩の活用の検討は、歩道と車道とが区分されている道路に限って実施するものとし、歩道のない道路では、自転車の通行位置を示す方法としての路肩の活用は実施しないものとする。
- 自転車走行指導帯は、自動車からの視認性を高めることを基本として、「車道の左側端」を明示するための路面表示であり、自転車のルール遵守率の向上や自動車との共存性を向上させるために整備するものであることから、自転車マークや矢印の路面表示を設置するものとする。
- 幹線的な道路で自転車走行指導帯を整備する場合、自転車通行空間であることをドライバーに周知するため、自転車マークと矢印に加え、矢羽根型の着色又は区画線等により明示することが望ましい。
- 非幹線的な道路で自転車走行指導帯を設置する場合、歩行者優先であることを踏まえ、歩道や路側帯により歩行空間を確保した上で、車道の左側端に自転車マークと矢印を設置するものとする。自転車通行空間であることをドライバーに周知するため、自転車マークと矢印に加え、区画線等により明示することが望ましい。

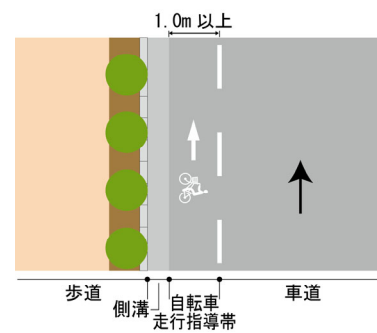
▼路肩の活用



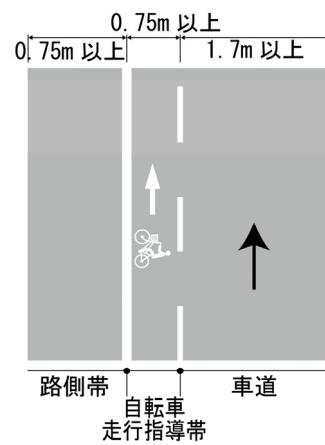
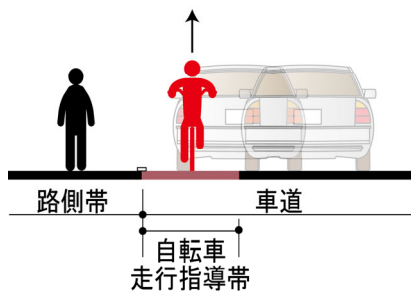
▼自転車走行指導帯（幹線的な道路）



（着色なし）



▼自転車走行指導帯（非幹線的な道路）



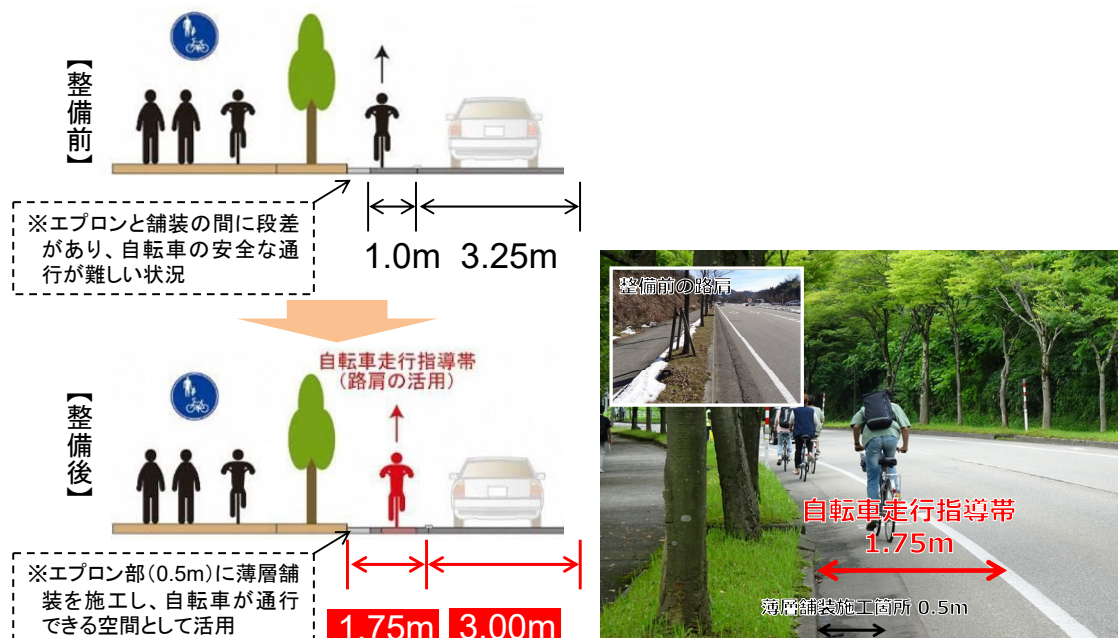
6-2. 単路部

1) 道路構造

(1) 幅員等

- 幹線的な道路における路肩の活用及び自転車走行指導帯における幅員は、1.0m以上を確保することが望ましい。ただし、道路の状況等によりやむを得ない場合は0.75m以上とすることができる（p100を参照）。
- 非幹線的な道路における自転車走行指導帯（破線を設置する場合）の幅員は、0.75m以上の歩行空間を確保した上で検討することとし、0.75m以上を確保することが望ましい。ただし、自転車ネットワークを形成する上で必要な路線については、交通状況に応じて0.6m以上とすることもできる（p101～104を参照）。
- 幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。
- 縦断勾配が概ね3%以上場合は、上り坂において自転車のふらつきが懸念されるため、自動車と自転車の離隔を確保するために、可能な限り自転車走行指導帯の幅員を広く確保する。
- 幅員を確保する方法として、エプロン部分への薄層舗装の施工や車線幅員の縮小、植栽帯の撤去などについても検討することが望ましい。

▼縦断勾配を踏まえ自転車走行指導帯の幅員を広げた整備事例（県道金沢井波線）

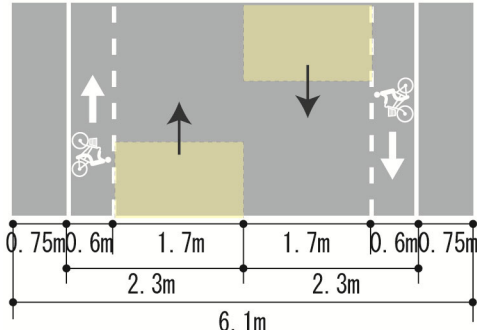
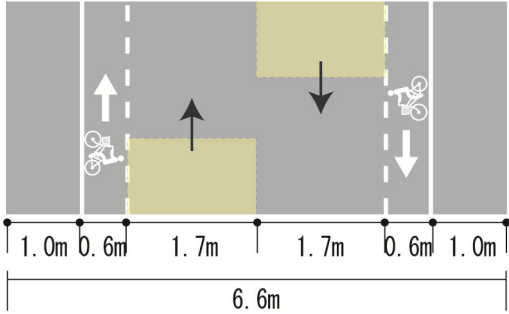
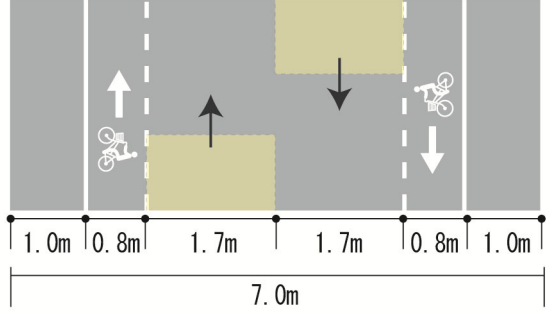
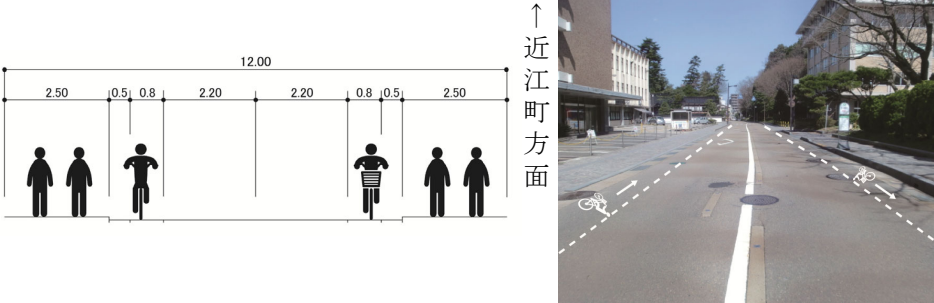
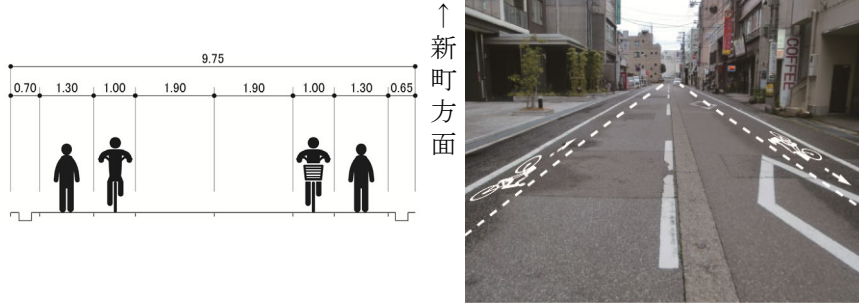


【参考】「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」における自転車走行指導帯整備パターン（一部改定）

1) 4車線以上の幹線的な道路の場合

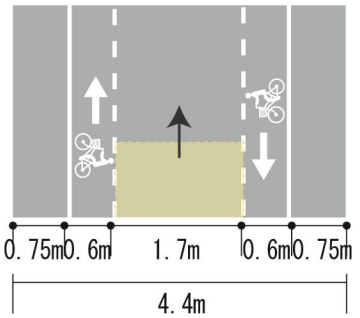
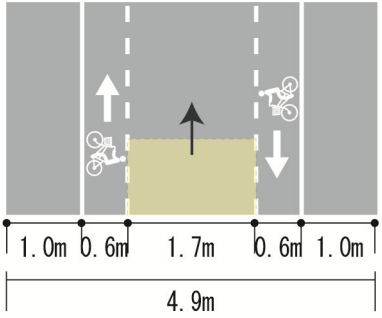
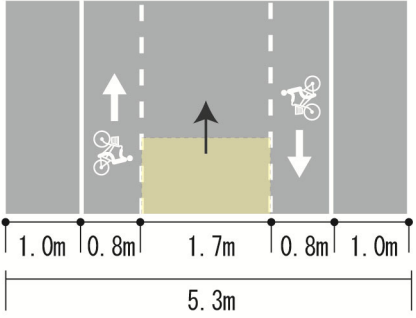
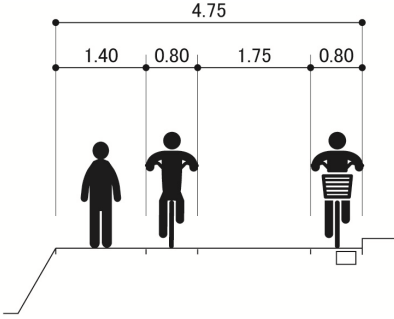
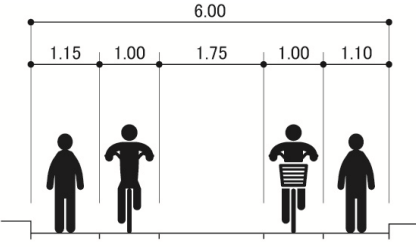
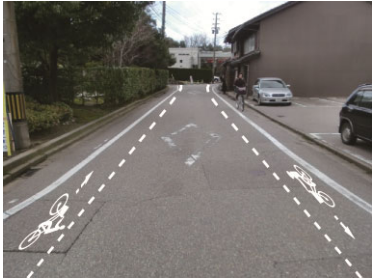


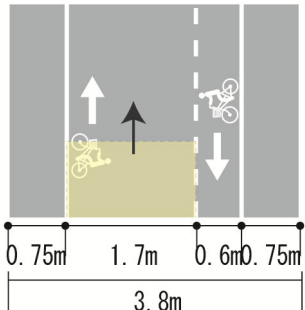
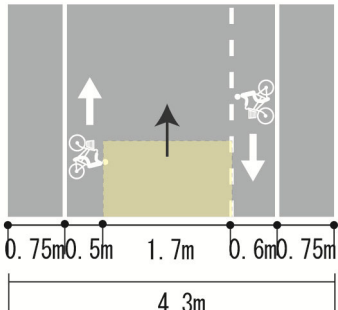
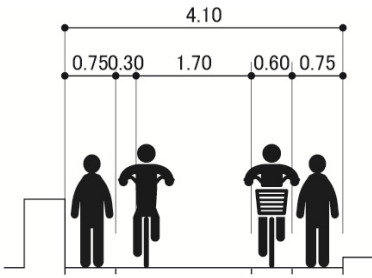
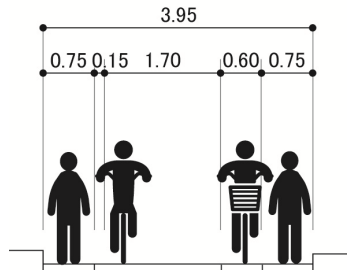
2) 2車線以下の非幹線的な道路の場合（対面通行）

条件		自転車走行指導帯の整備イメージ	
道路有効幅員 6.1 m 以上	・歩行者・自転車・クルマの独立的な通行空間を確保することを基本とする。 ・自転車マークや矢印に加え、クルマの通行空間と分離するための破線を標示する。 ・クルマの交通量が多い区間では、クルマからの視認性を高めるため、自転車通行空間の着色を検討する（灰桜色）。 ・自転車利用者の安全確保のため、クルマに対しては 20km/h～30km/h の速度規制の導入が望ましい。		適切な歩行空間の確保 
		適切な自転車通行空間の確保 	
		※幅員 7.0m 以上の道路では、道路の特徴を踏まえて検討する。	
条件に当てはまる路線・区間（例）			
〈B. 1 級幹線 70 号尾山線〉速度規制 40km/h、駐車禁止（終日） 		〈C. 尾張町二丁目線 2 号〉速度規制 40km/h、駐車禁止（終日） 	

条件	自転車走行指導帯の整備イメージ	
道路有効幅員 4.9 m 以上 6.1 m 未満	・クルマと自転車が歩行空間を侵害しないことを基本とする。 ・自転車は、クルマと同じ空間を、同じ方向に通行することを基本とする。 ・自転車通行空間（車道左端）に、自転車マークと矢印を標示する。 ・自転車とクルマが同じ空間を通行することから、クルマに対しては、20km/h 規制の導入が望ましい。	
	条件に当てはまる路線・区間（例）	
	〈D.尾張町二丁目線 6 号〉速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）	〈E.大手町線 8 号〉速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）

3) 2車線以下の非幹線的な道路の場合（一方通行）

条件	自転車走行指導帯の整備イメージ
道路有効幅員 4.4m以上	・歩行者・自転車・クルマの独立的な通行空間を確保することを基本とする。 ・自転車マークや矢印に加え、クルマの通行空間と分離するための破線を標示する。 ・クルマの交通量が多い区間では、クルマからの視認性を高めるため、自転車通行空間の着色を検討する（灰桜色）。 ・自転車利用者の安全確保のため、クルマに対しては 20km/h～30km/h の速度規制の導入が望ましい。  適切な歩行空間の確保  適切な自転車通行空間の確保  ※幅員 5.3m 以上の道路では、道路の特徴を踏まえて検討する。
	条件に当てはまる路線・区間（例）
	〈F.中央通町線 4 号〉一方通行規制、速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）  ↑ 御影大橋方面  〈G.2 級幹線 311 号武蔵・片町線〉一方通行規制、速度規制 30km/h、駐車禁止（終日）  ↑ 金沢駅方面 

条件	自転車走行指導帯の整備イメージ	
道路有効幅員 3.8 m 以上 4.4 m 未満	・クルマが、歩行空間及びクルマと逆方向に進む自転車の通行空間を侵害しないことを基本とする。 ・自転車は、クルマと同じ空間を、同じ方向に通行することを基本とする。 ・自転車マークや矢印に加え、クルマと逆方向に進む自転車とクルマの通行空間を分離するための破線を標示する。 ・自転車とクルマが同じ空間を通行することから、クルマに対しては、20km/h 規制の導入が望ましい。  自転車通行空間の確保に努める 	
	条件に当てはまる路線・区間（例）	
	〈H.片町一丁目線 9 号〉 一方通行規制、速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）  ↑ 犀川大橋方面 	〈I.広坂一丁目線 2 号〉 一方通行規制、速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）  ↑ 広坂方面 

(2) 建築限界

- 建築限界は、道路構造令第12条の規定による。

(3) 線形

- 自転車走行指導帯は、車道の左側端に設置されるものであることから、道路構造令の車道に関する規定による。

(4) 横断勾配

- 横断勾配は、道路構造令第24条第1項、第2項及び第3項の規定による。

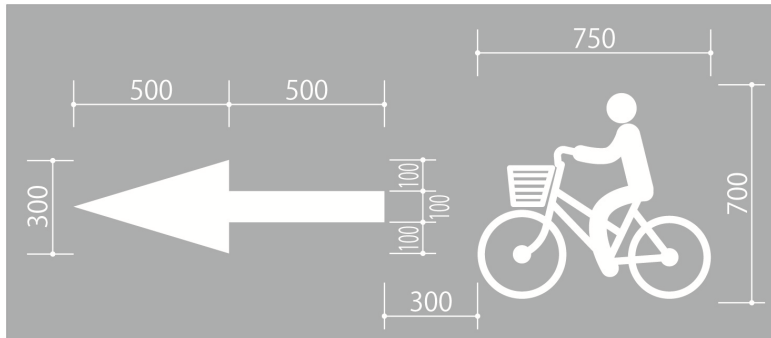
(5) 縦断勾配

- 縦断勾配は、道路構造令第20条及び「自転車道等の設計基準」の5-5 縦断勾配の規定による。

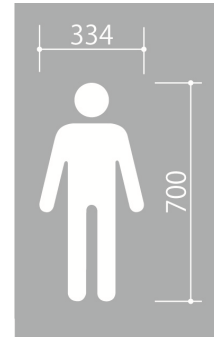
2) 通行位置の明示

- 自転車マークや矢印の路面表示を設置するものとする。その設置方法や大きさ等は、次に示すものを基本とする。
- 非幹線的な道路で、自転車走行指導帯を強調するための区画線（路面表示）を設置する場合は、自転車マークと矢印の路面表示に加え、幅10cmの白線破線を2mピッチで設置するものとする。なお、路側帯の区画線は幅15cmの白色実線とする。
- 幹線的な道路で、自転車走行指導帯を着色する場合は、自転車マークと矢印の路面表示に加え、「灰桜色・茶色系」の矢羽根2.1m間隔で設置するものとする。また、非幹線的な道路と同様に、幅10cmの白線破線で2mピッチの区画線（路面表示）を設置することができる。
- 必要に応じて、看板の設置や「左側通行」などの路面表示を設置することにより、通行位置・通行方向を強調することが考えられる。

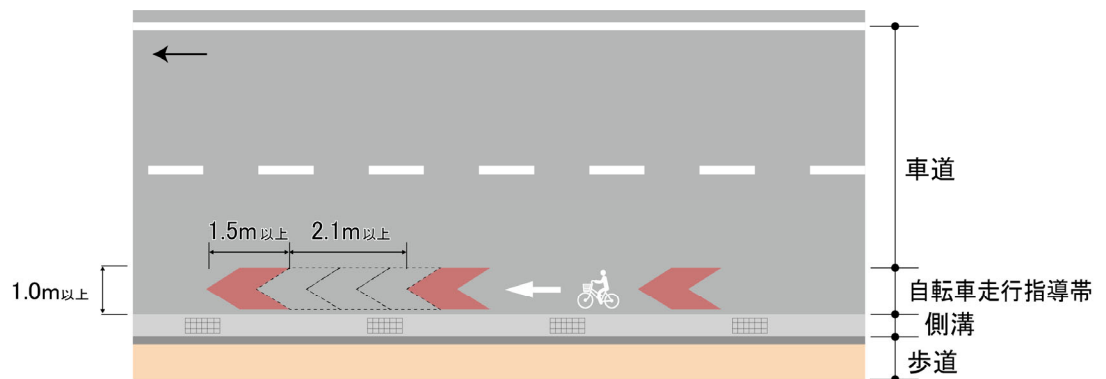
▼自転車マーク＋矢印の標準寸法（単位：mm）



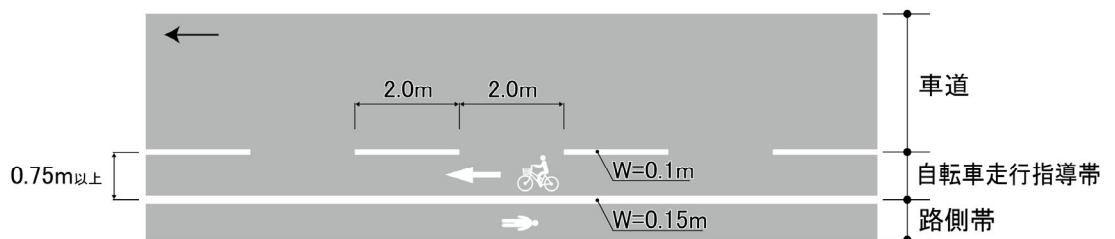
▼歩行者マークの標準寸法（単位：mm）



▼幹線的な道路の場合の路面表示イメージ



▼非幹線的な道路の場合の路面表示イメージ



3) その他の安全対策

- 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の設置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、もしくは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。

6-3. 特殊部

1) バス停部

- バス停車中（乗降中）の場合、自転車は、バスが発進するまで後方で待機するものとする。また、歩道に上がって迂回する場合は、自転車から降りて通行するものとする。
- バス停部では、「5-3. 特殊部」を参考に設計するものとする。

2) 立体横断施設部

- 立体横断施設部では、「5-3. 特殊部」を参考に設計するものとする。

3) パーキング・メーター設置区間部

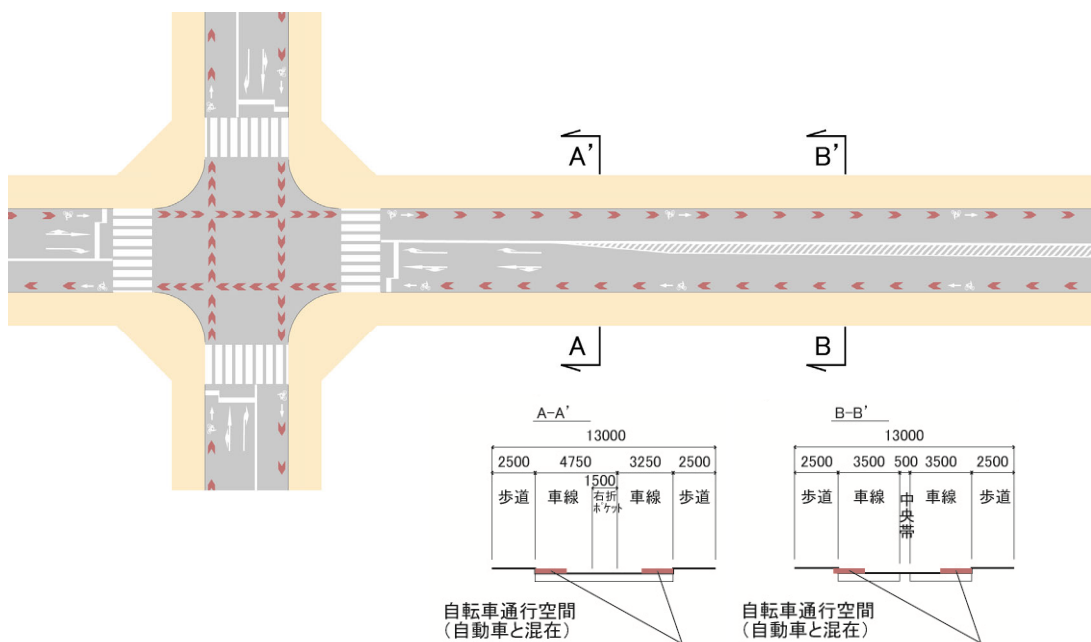
- パーキング・メーター設置区間では、様々な形態が考えられるため、個別に検討するものとする。

6-4. 交差点部

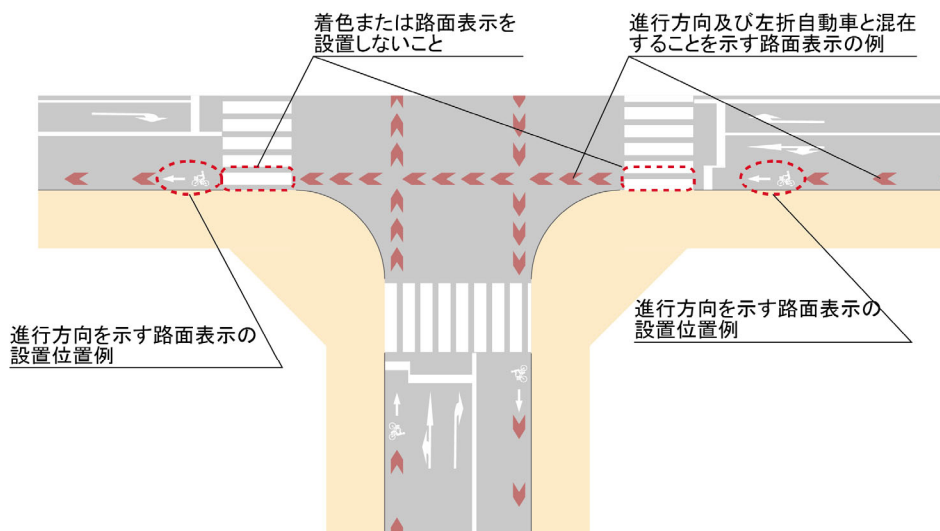
1) 一般的な交差点

- 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、「3-8.3)(3) 混在の場合」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、道路標示「右左折の方法(111)」は、設置しないものとする。

▼自転車走行指導帯が交差する交差点のイメージ



▼交差点隅角部の道路構造のイメージ



2) 細街路との交差点

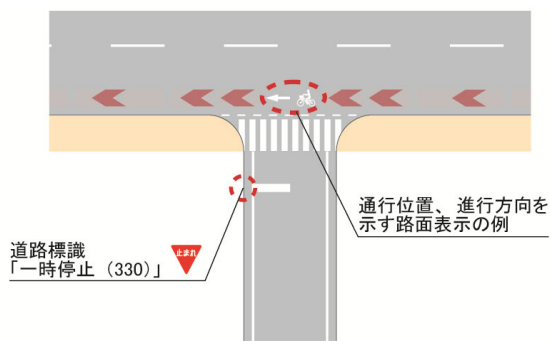
a) 看板・路面表示

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

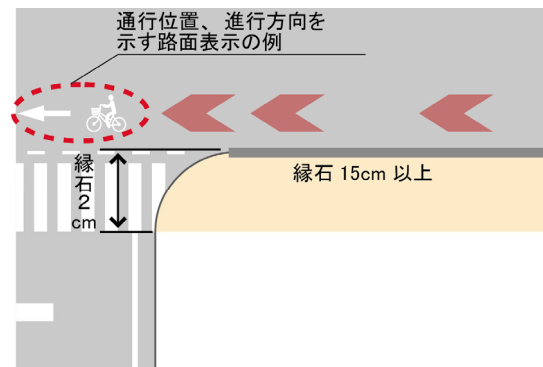
b) 細街路側の構造等に関する留意事項

「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。

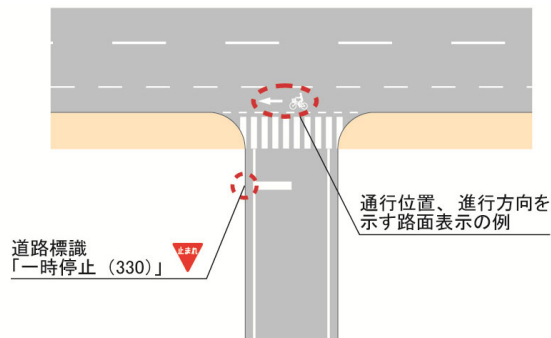
▼交差点イメージ（幹線的な道路）



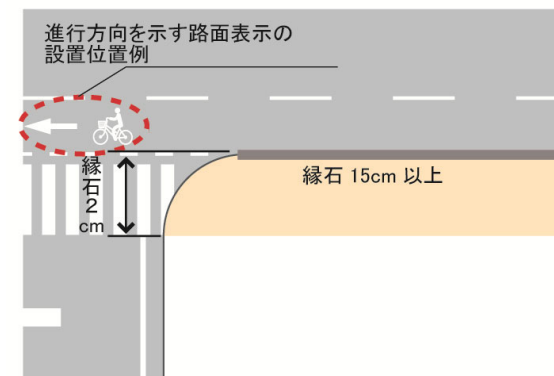
▼交差点隅角部の道路構造のイメージ（幹線的な道路）



▼交差点イメージ（非幹線的な道路）



▼交差点隅角部の道路構造のイメージ（非幹線的な道路）



7. ガイドラインの運用

7-1. 金沢自転車ネットワーク協議会

1) 目的

- 金沢自転車ネットワーク協議会（以下「協議会」という。）は、本ガイドラインに基づき、歩行者・自転車・クルマのそれぞれが安全に安心して通行できる道路空間の創出に向けて、学識者、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、警察が連携を図りつつ、面的な自転車ネットワークの検討・試行・整備・維持・改善を継続的に展開することを目的とする。
- 国・県・市・警察・その他関係機関等が取り組む自転車関連施策のプラットフォーム化（情報の共有化）を図ることを目的とする。

2) 協議事項

- 協議会は、上記の目的を達成するため、次の事項について協議を行う。
 - ①自転車走行空間ネットワークの検討・試行・整備・維持・改善等に関する事項
 - ②自転車関連事故の防止や自転車利用のルール・マナー向上に関する事項
 - ③自転車の駐輪環境や利用促進に関する事項
 - ④既存の道路空間の活用・再構築に関する事項
 - ⑤その他、歩行者・自転車・クルマの安全性・快適性向上に関する事項

3) メンバー構成

●協議会のメンバー構成は下表のとおりである。

【金沢自転車ネットワーク協議会のメンバー構成】

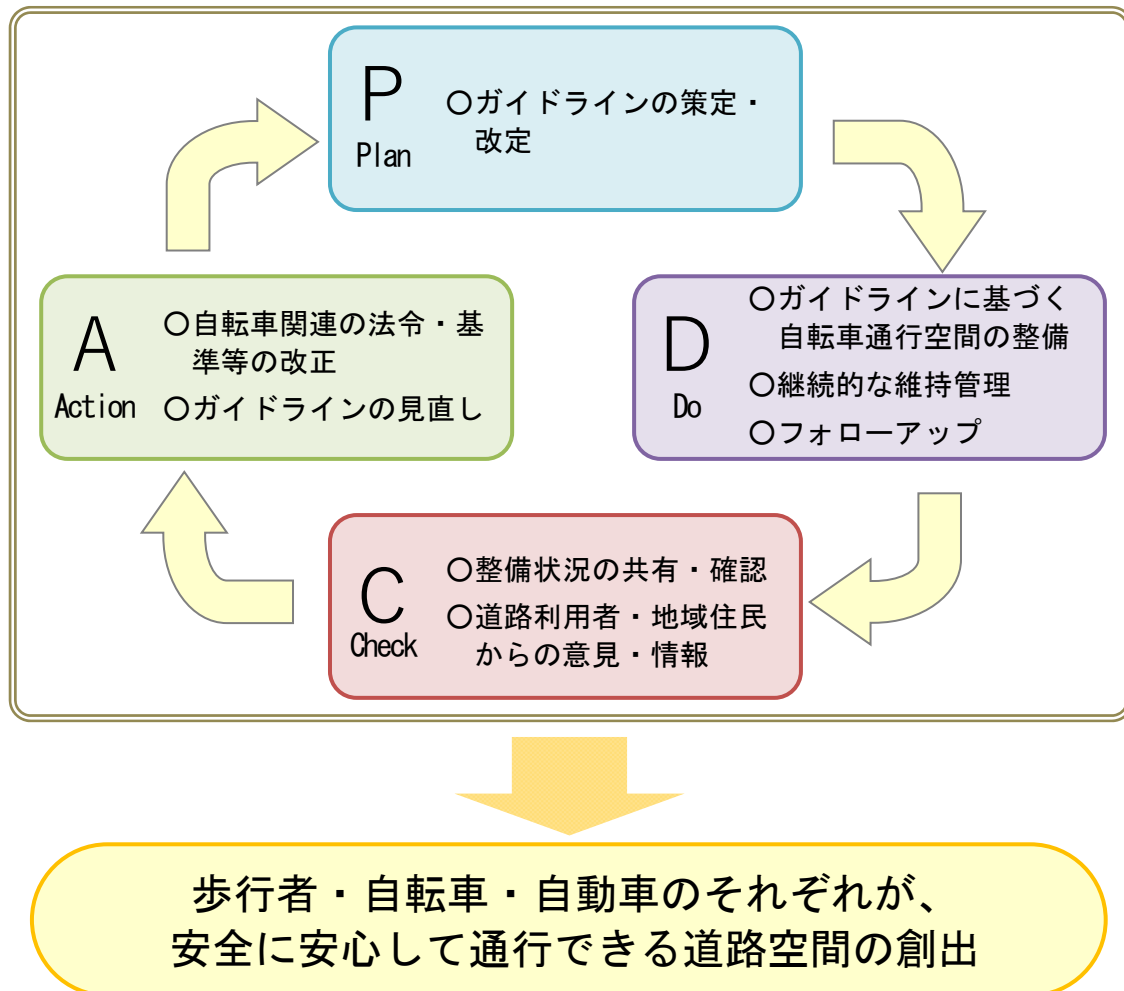
分類	所属・役職・氏名
学識者	公立小松大学 教授 高山 純一
	北陸大学 名誉教授 三国 千秋
	地球の友・金沢 三国 成子
警察	石川県警察本部 交通企画課長
	石川県警察本部 交通規制課長
	金沢中警察署 交通官
	金沢東警察署 交通官
	金沢西警察署 地域交通官
行政 関係	国土交通省金沢河川国道事務所 道路管理第二課長
	石川県 土木部 道路整備課長
	石川県 土木部 都市計画課長
	石川県 県央土木総合事務所 維持管理課長
	金沢市 都市政策局 歩ける環境推進課長
	金沢市 土木局 道路管理課長
事務局	国土交通省金沢河川国道事務所 調査第二課
	石川県 土木部 道路整備課
	金沢市 都市政策局 歩ける環境推進課

令和5年3月現在

7-2. ガイドラインの運用

- 本ガイドラインは、下記に示すPDCAサイクルに基づき効果的に運用し、継続的な見直し・改善を図るものとする。
- 本ガイドラインは、自転車に関する法令・基準等が改正された場合や、金沢自転車ネットワーク協議会において見直しが必要と認められた場合、金沢自転車ネットワーク協議会の承認を得て改定を行うものとする。
- 本ガイドラインは、継続的に見直し・改善を図るものとしており、「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（案）」として「案」の記載は残すこととする。

【PDCAサイクルに基づくガイドラインの運用】



◇ガイドライン改定の変遷

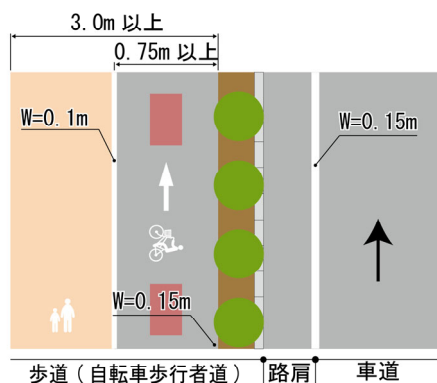
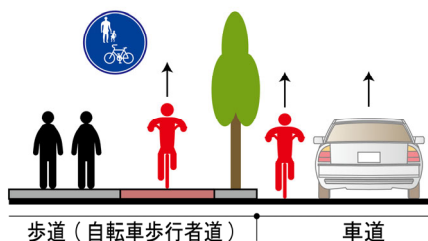
	時期	内容
初版	平成 25 年 8 月	・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）」や金沢の取組実績等から、本ガイドラインを策定。
第 1 回 改定	平成 27 年 3 月	【主な改定内容】 ・歩行者優先路面表示の明示 ・矢羽根の形状、設置間隔の明示 ・着色する場合の色彩の範囲の明示 ・二段階右折路面表示の明示
第 2 回 改定	平成 29 年 3 月	【主な改定内容】 ・整備形態の選定フローの見直し ・自転車歩行者道の活用を整備形態の選択肢から除外 ・自転車通行空間の着色方法の見直し ・広幅員の自転車通行空間における導流帯の設置規定の明示
第 3 回 改定	令和 5 年 3 月	【主な改定内容】 ・自転車通行帯の規定を追加 ・縦断勾配を踏まえた幅員規定を明示

(参考) 自転車歩行者道での対応

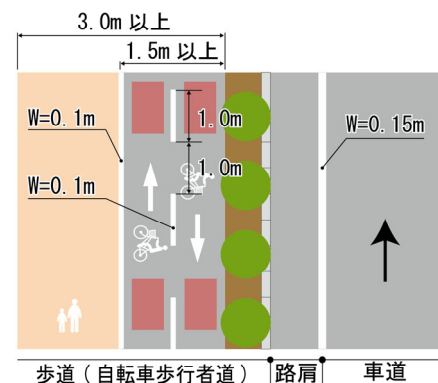
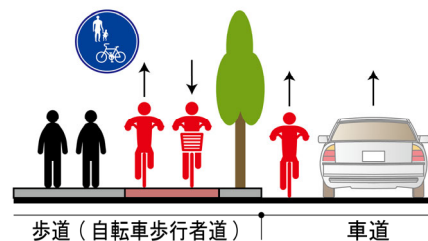
参考－１．基本的な考え方

- 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はなく、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

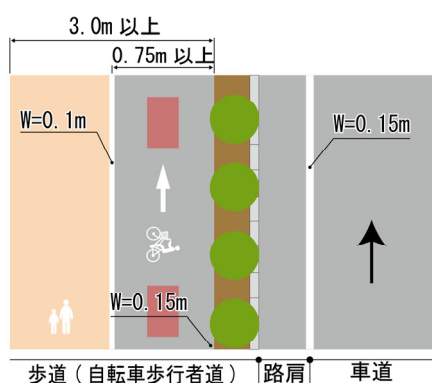
- 自転車歩行者道を通行する視覚障害者の安全性を確保するため、バリアフリー法で定める特定道路以外の道路にあっても、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するよう努めるものとする。
- 視覚障害者誘導ブロックについては、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（国土交通省令第 116 号、平成 18 年 12 月 19 日）」等を考慮し、視覚障害者と自転車の接触を防止するため、自転車通行空間内に設置しないものとする。既設のブロックが車道寄りにある場合は、歩行者通行空間側に移設することが考えられる。

4) 通行位置の明示

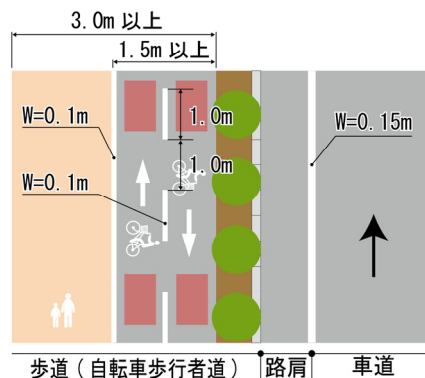
- 歩道上で歩行空間と自転車走行空間を視覚的に分離する場合、その境界部は、幅 10cm の白実線を標示することを基本とするものとする。
- 「普通自転車の歩道通行部分」に指定する場合は、道路標示「普通自転車の歩道通行部分（114 の 3）」（幅 15cm の白色実線）を設置するものとする。
- 双方向通行を許容し、自転車通行空間内にセンターラインを設ける場合、幅 10cm の白破線を 1m ピッチに設置するものとする。なお、双方向通行可能な歩道上で自転車通行方向を明示する場合は、「交通の方法に関する教則」（昭和 53 年国家公安委員会告示第三号）の第 3 章第 2 節「2 走行上の注意」（10）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】

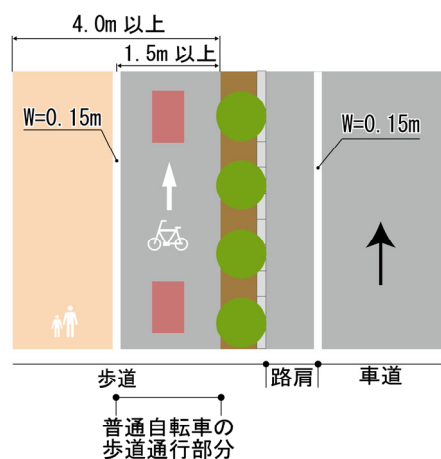
▼自動車と同方向に一方通行とする場合



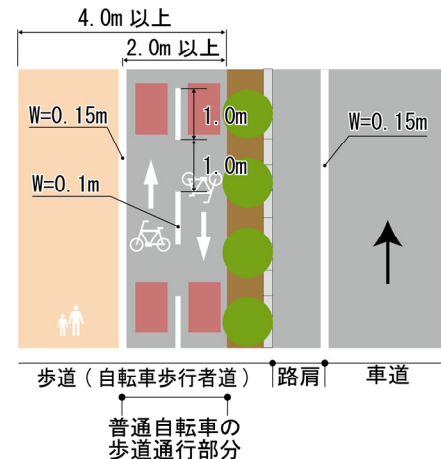
▼双方向通行とする場合



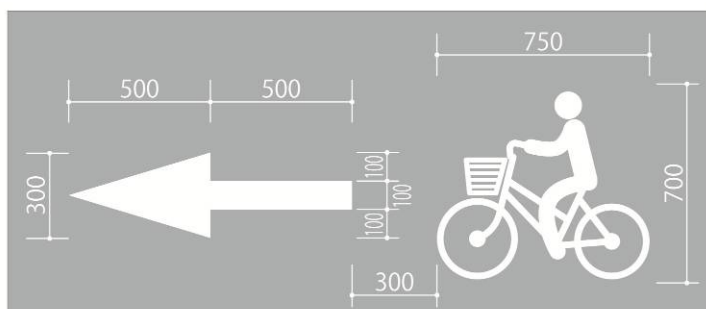
▼自動車と同方向に一方通行とする場合 （「普通自転車の歩道通行部分」の指定）



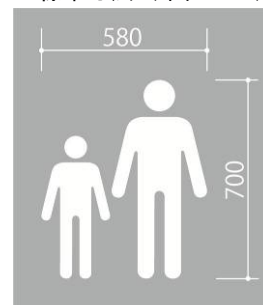
▼双方向通行とする場合 （「普通自転車の歩道通行部分」の指定）



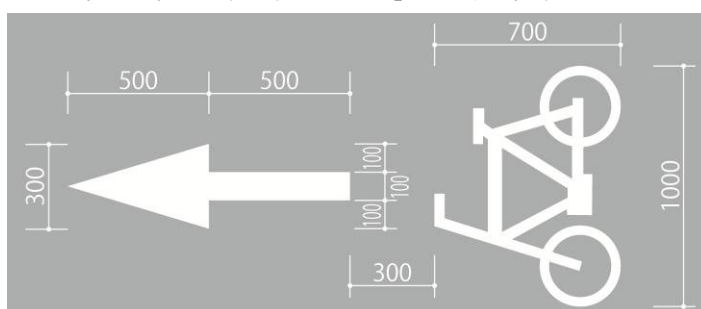
▼自転車マーク＋矢印の標準寸法（単位：mm）



▼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。

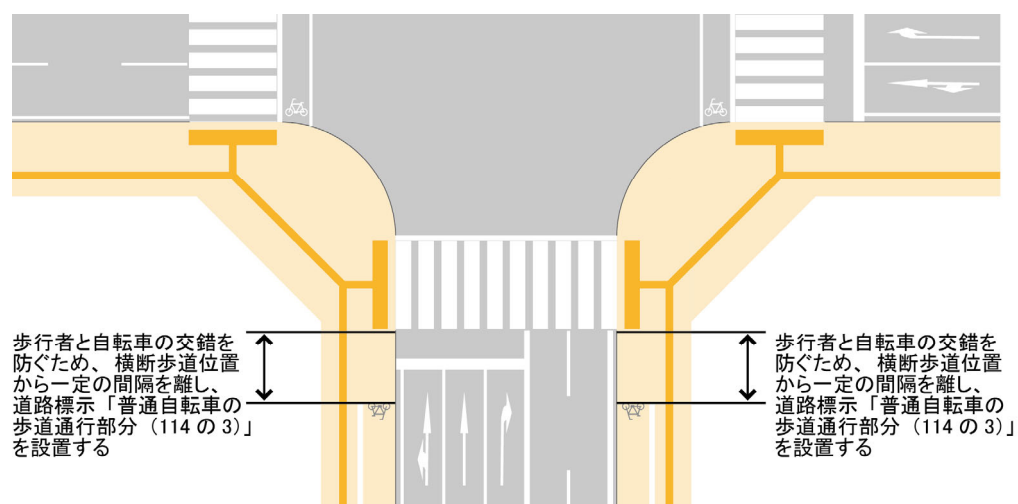
b) 看板・路面表示等

- ・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。

