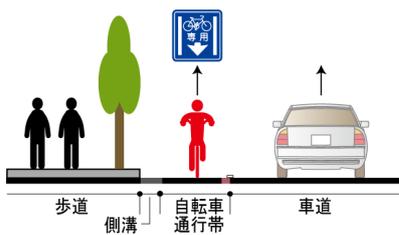


5. 自転車通行帯の整備方針

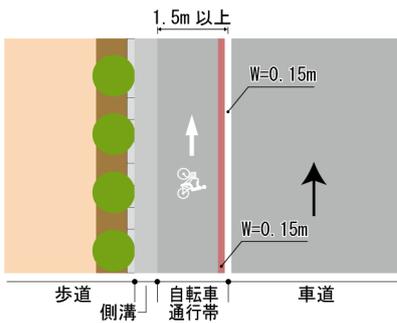
5-1. 基本的な考え方

- 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。

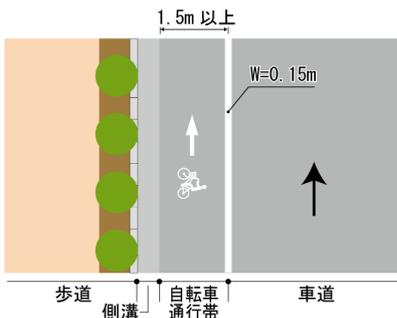
▼ 自転車通行帯



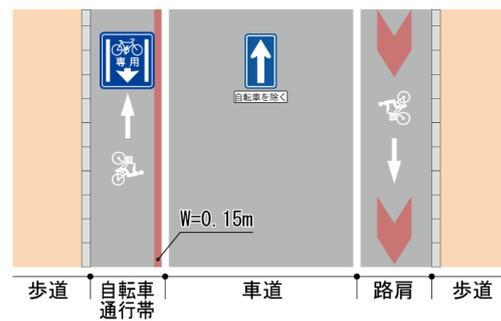
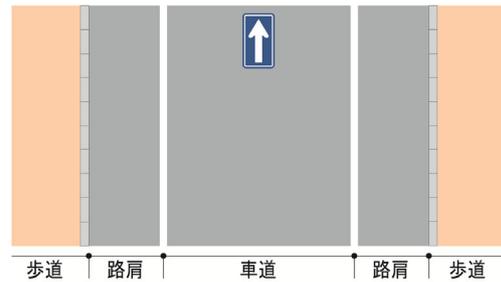
(着色あり)



(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。

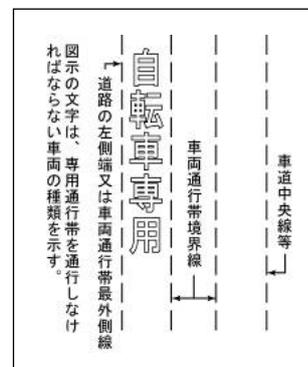
▼専用通行帯（327の4）



▼専用通行帯（327の4の2）



▼道路標示「専用通行帯（109の6）」



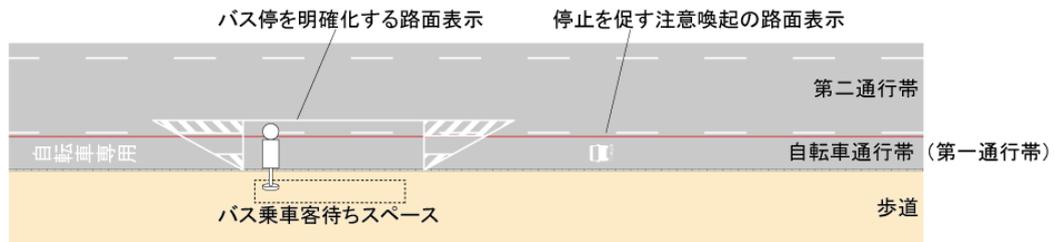
5-3. 特殊部

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。

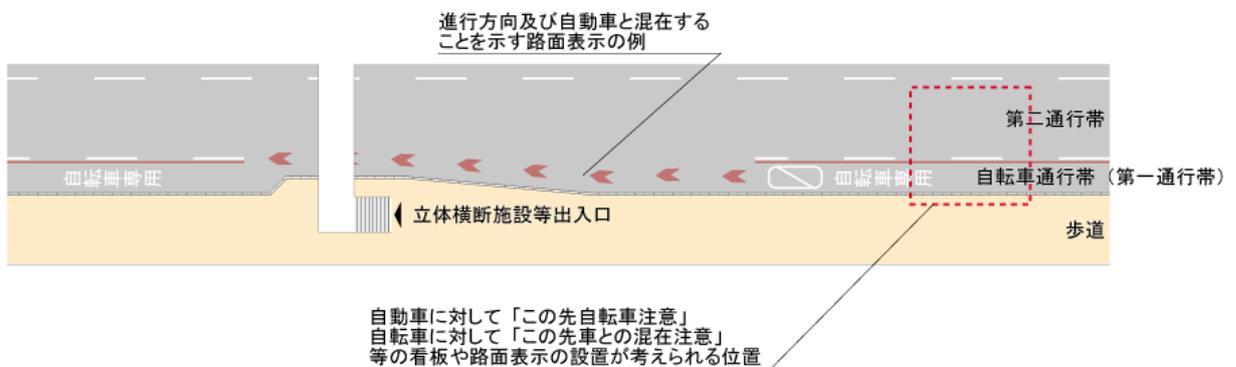
▼自転車通行帯の設計イメージ



(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。

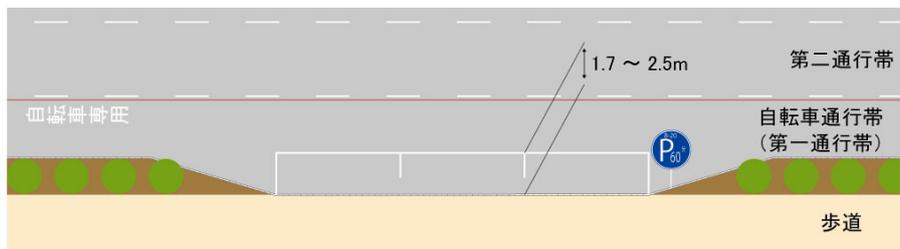
▼車道混在の設計イメージ



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



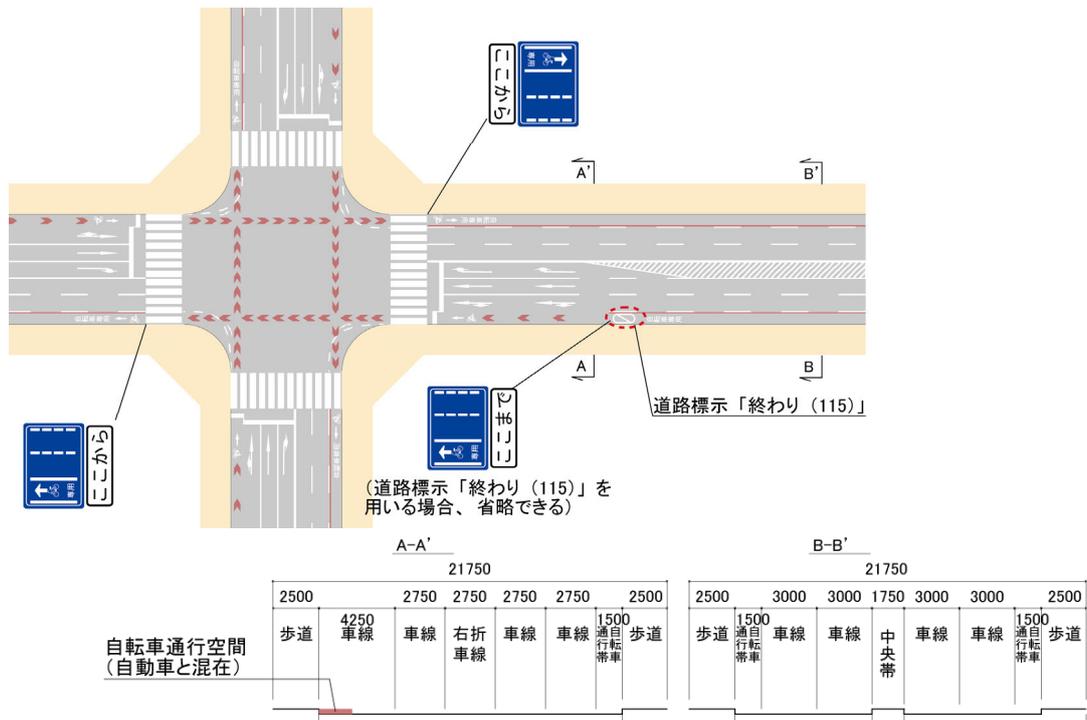
5-4. 交差点部

1) 一般的な交差点

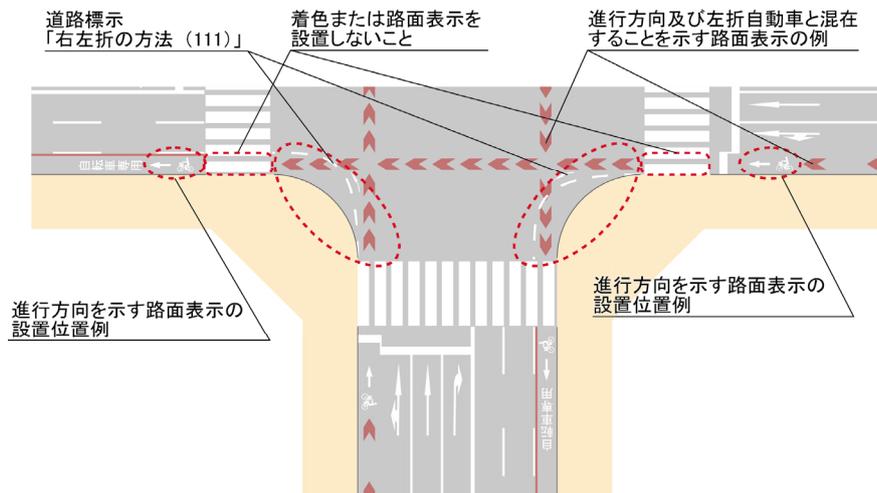
(1) 左折自動車のみ混在の場合

(交差点の手前で自転車通行帯を打ち切り、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



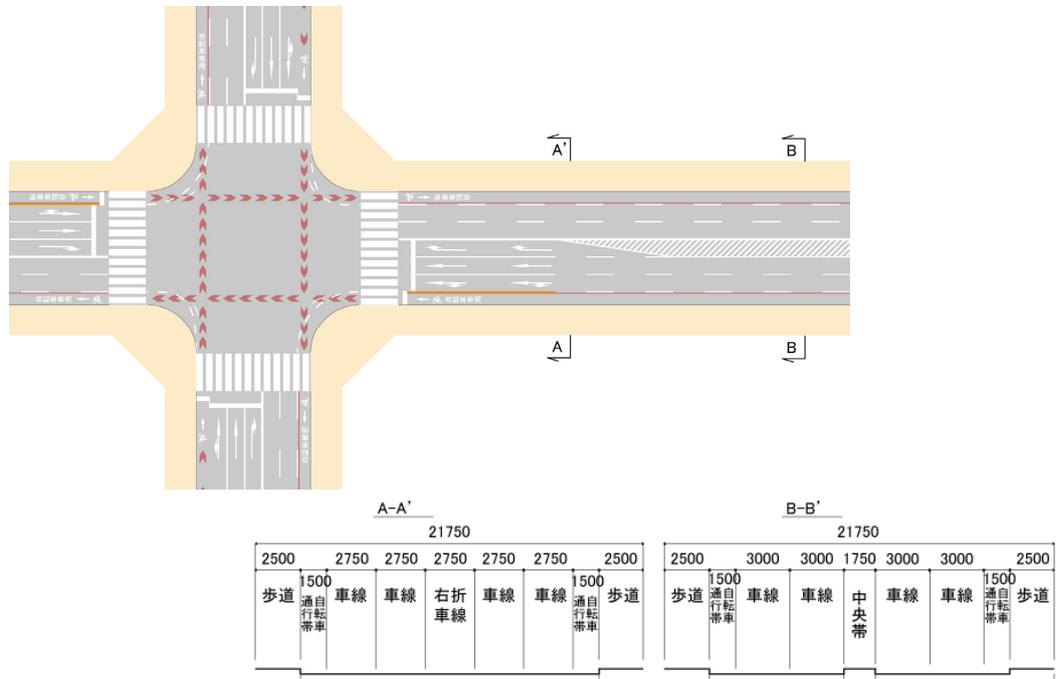
a) 道路標示・道路標識

- ・自転車通行帯の終わりの地点に道路標示「終わり (115)」を用いる場合は、終点標識である道路標識「専用通行帯 (327 の 4)」及び補助標識「終わり (507-A・B・C)」は省略することができる。

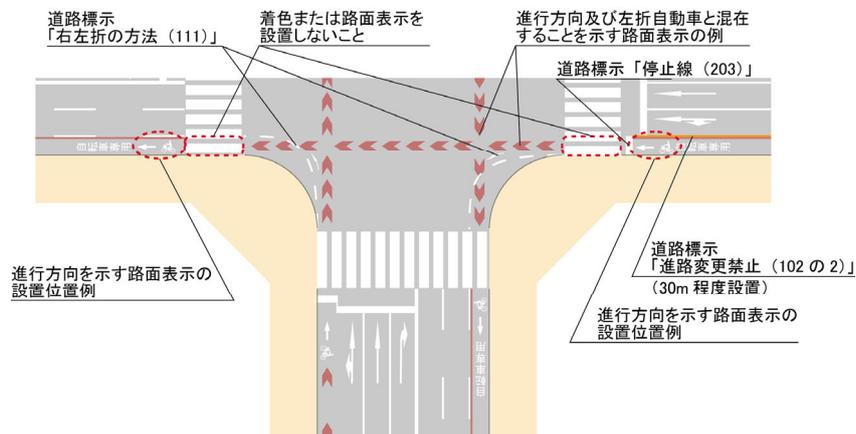
(2) 分離の場合

(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



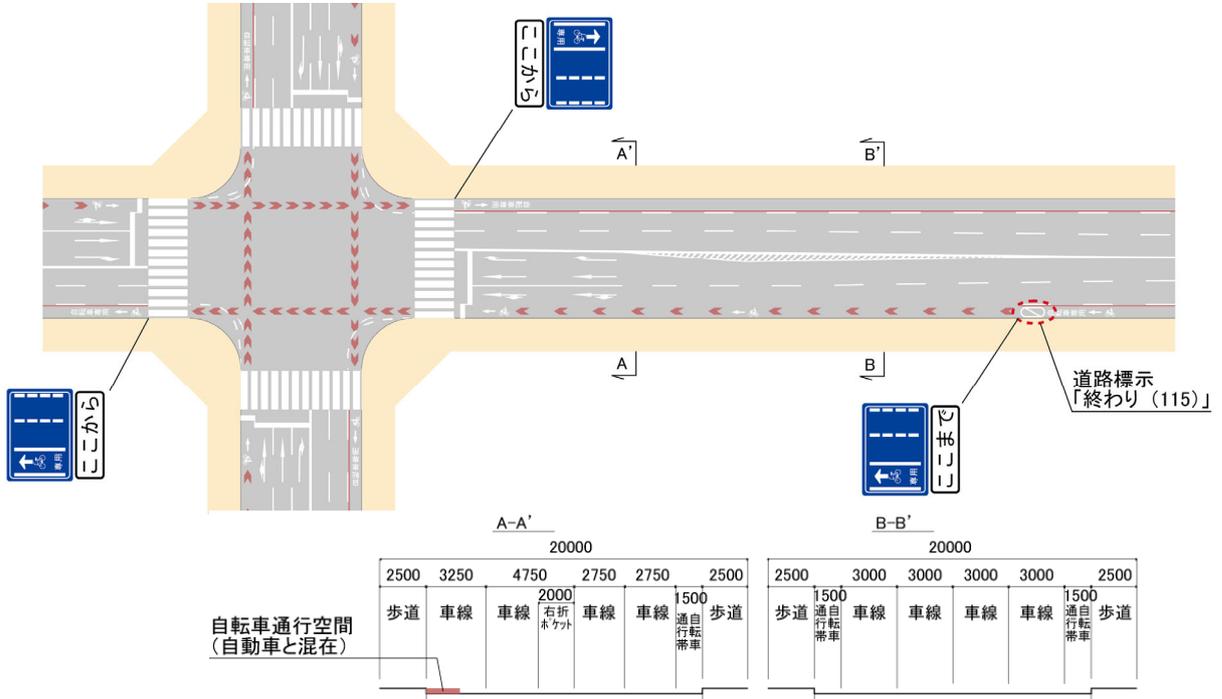
a) 道路標示・道路標識

- ・ 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。

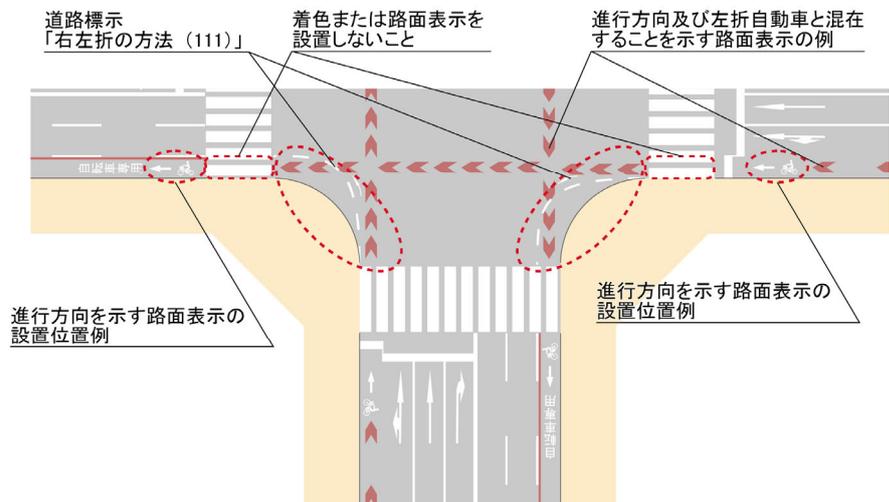
(3) 混在の場合

(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。

