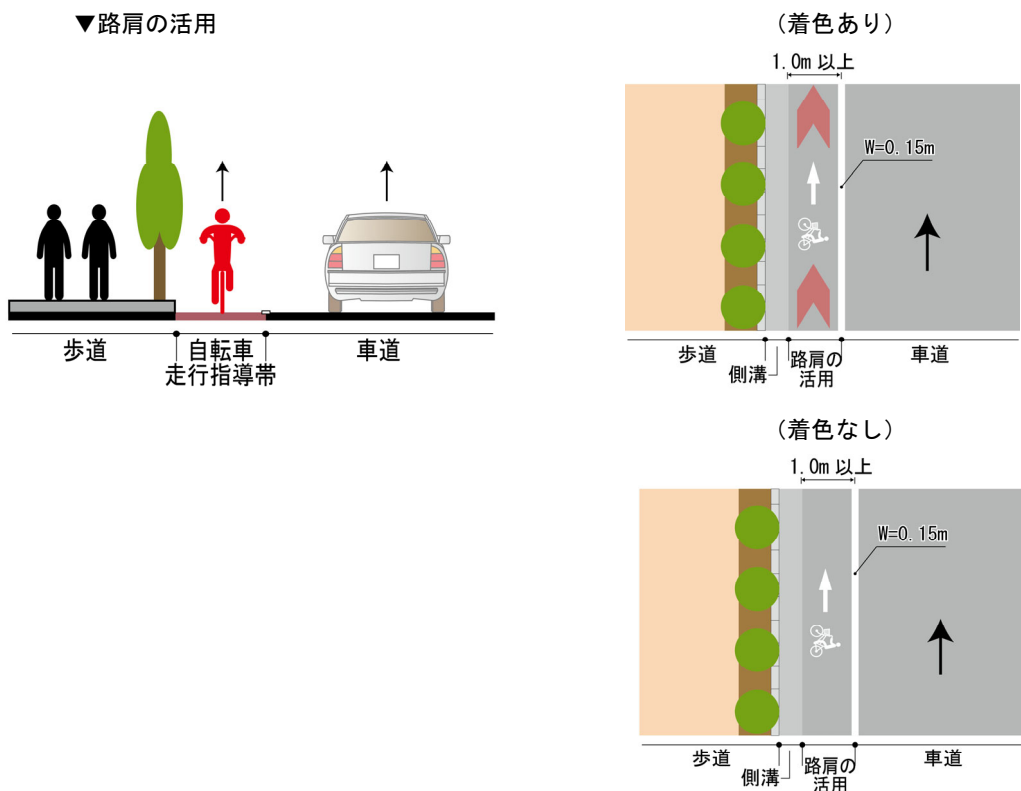


6. 車道混在の整備方針

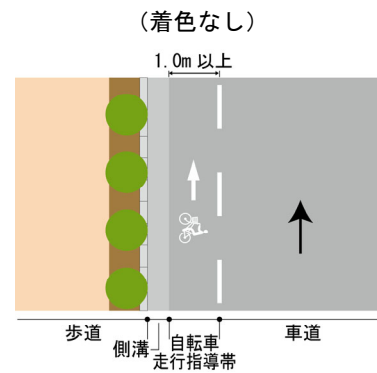
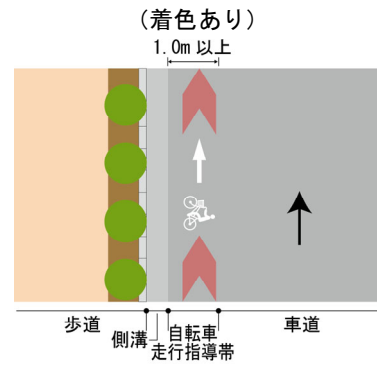
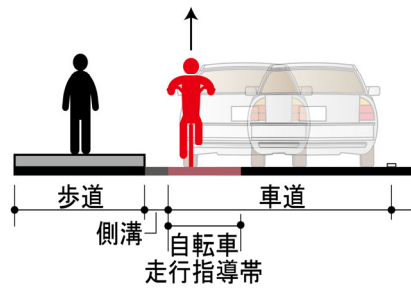
6-1. 基本的な考え方

- 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。

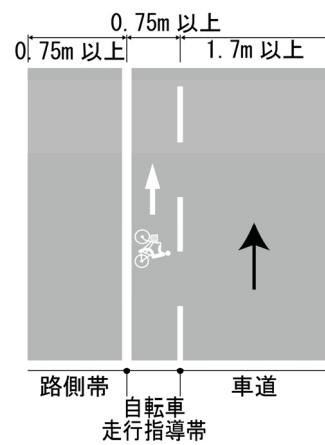
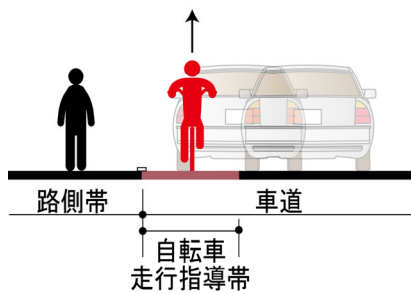
▼路肩の活用



▼自転車走行指導帯（幹線的な道路）



▼自転車走行指導帯（非幹線的な道路）



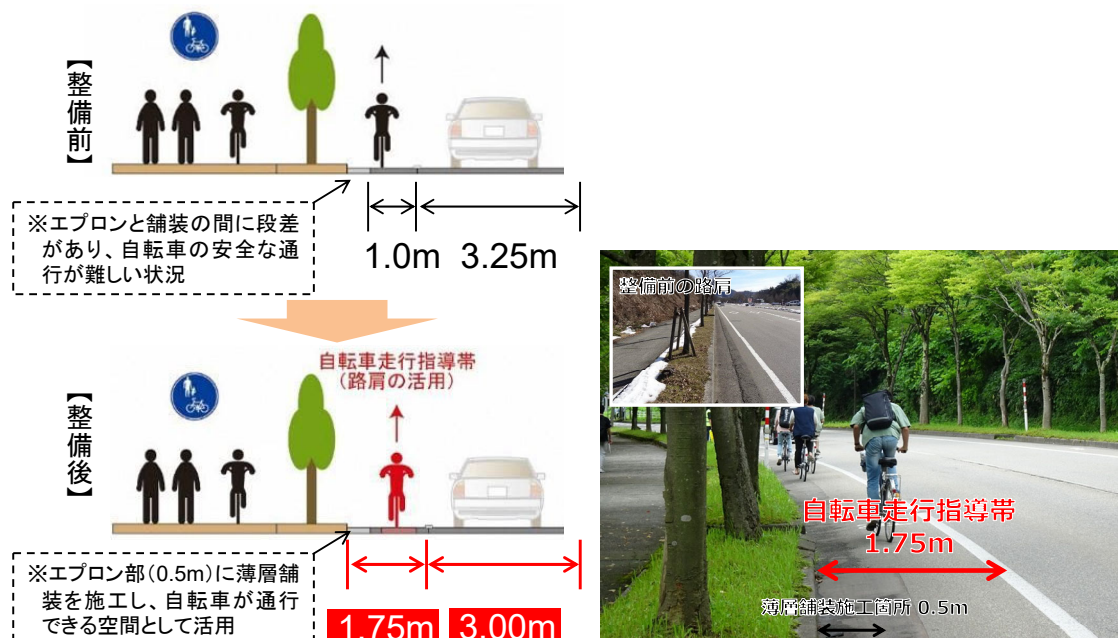
6-2. 単路部

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

自転車走行指導帯の整備イメージ

- ・車道左端に、自転車マーク、矢印、走行幅を標示する。
- ・幹線的な道路では、クルマの交通量が多いことから、クルマからの視認性を高めるため、自転車通行空間を着色することが望ましい（灰桜色）。
- ・自転車通行空間の幅は、0.8m 以上を原則とする。

条件に当てはまる路線・区間（例）

〈A.国道 359 号〉バス専用レーン（朝 7:30-9:00）、速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）、駐停車禁止（バス専用レーン時間帯のみ）

※自転車走行指導帯の既設区間

※バスレーンの活用や、山側環状の全線開通に伴う自動車交通量の減少等により、自転車とクルマの共存空間を実現。
（参考）自動車交通量：約 19,000 台/12h
自転車交通量：約 900 台/12h

↑
鳴和方面

〈H19 年〉

0.5m 0.75m ≒ 0.8m

自転車走行指導帯の着色幅 ≒ 0.8m

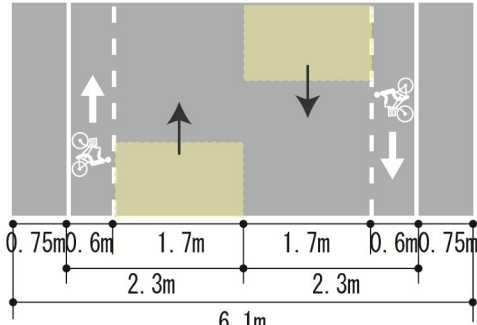
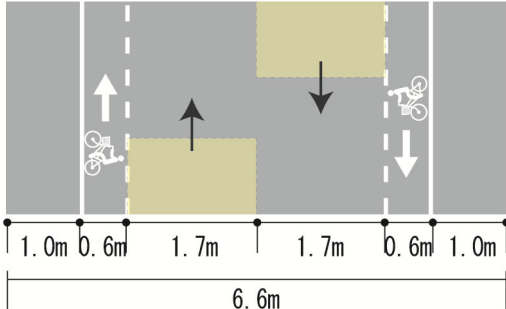
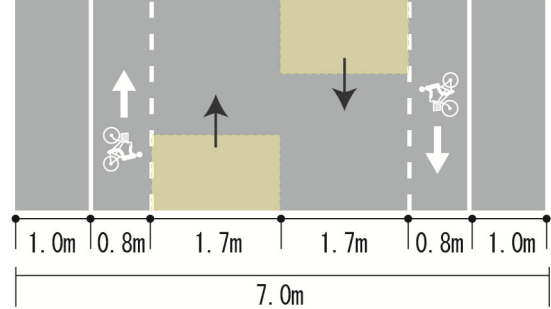
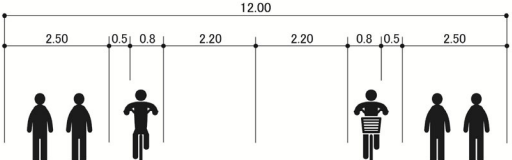
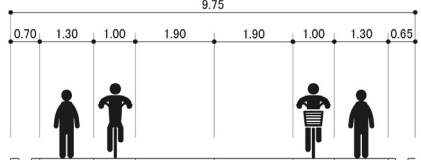
↑
鳴和方面

〈H27 年〉

1.25m

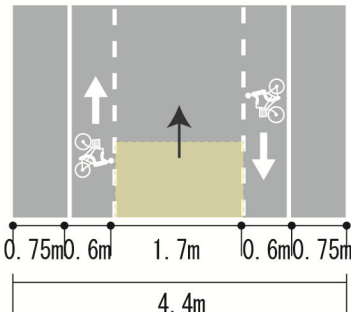
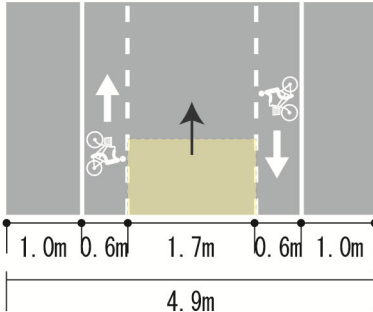
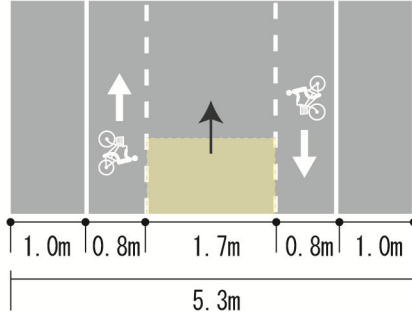
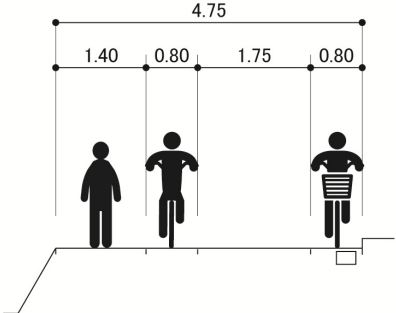
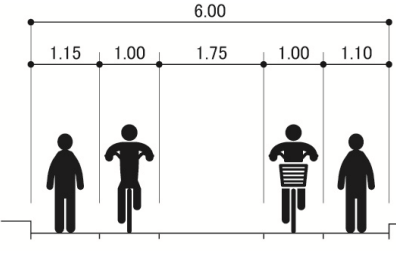
無電柱化工事に合わせて 1.25m に拡幅

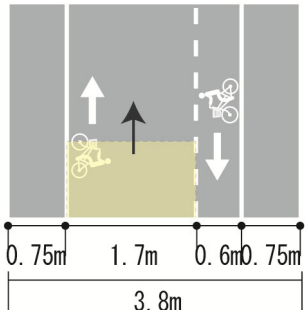
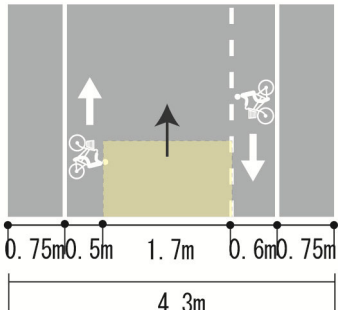
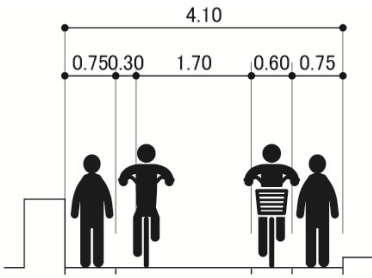
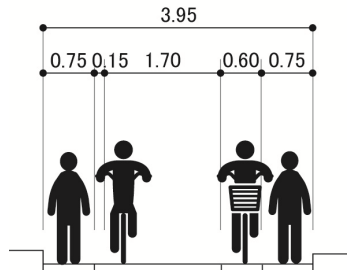
2) 2車線以下の非幹線的な道路の場合（対面通行）

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）  ↑ 近江町方面 		〈C. 尾張町二丁目線 2 号〉速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）  ↑ 新町方面 	

条件	自転車走行指導帯の整備イメージ	
道路有効幅員 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。

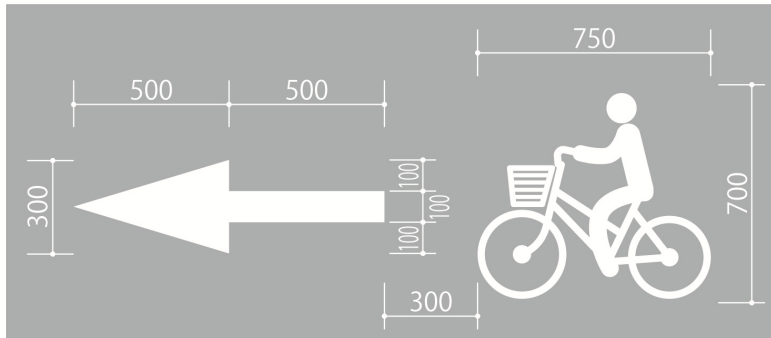
(5) 縦断勾配

- 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。

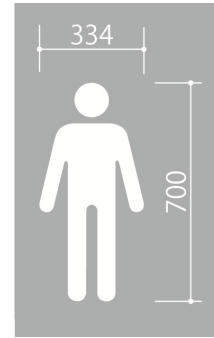
2) 通行位置の明示

- 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。

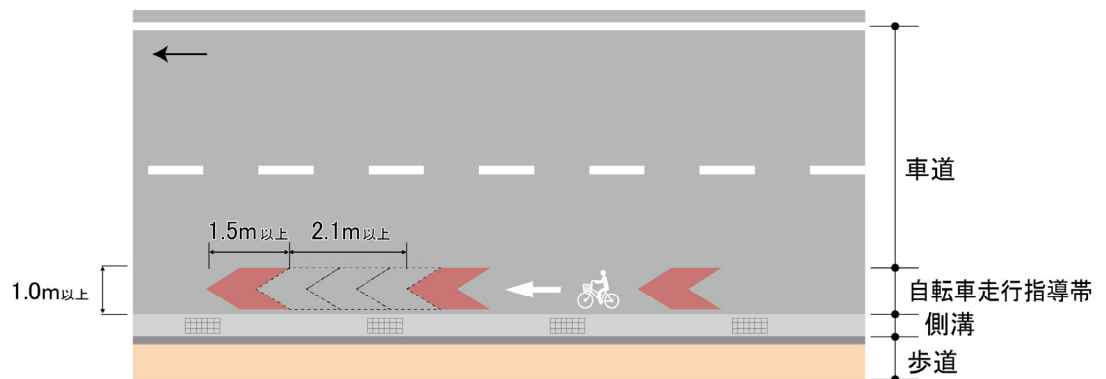
▼自転車マーク＋矢印の標準寸法（単位：mm）



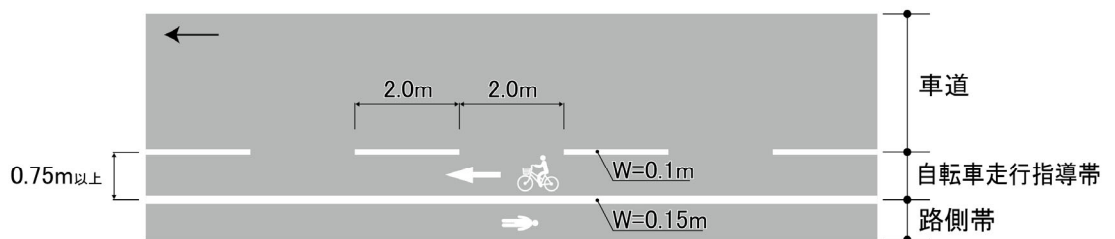
▼歩行者マークの標準寸法（単位：mm）



▼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

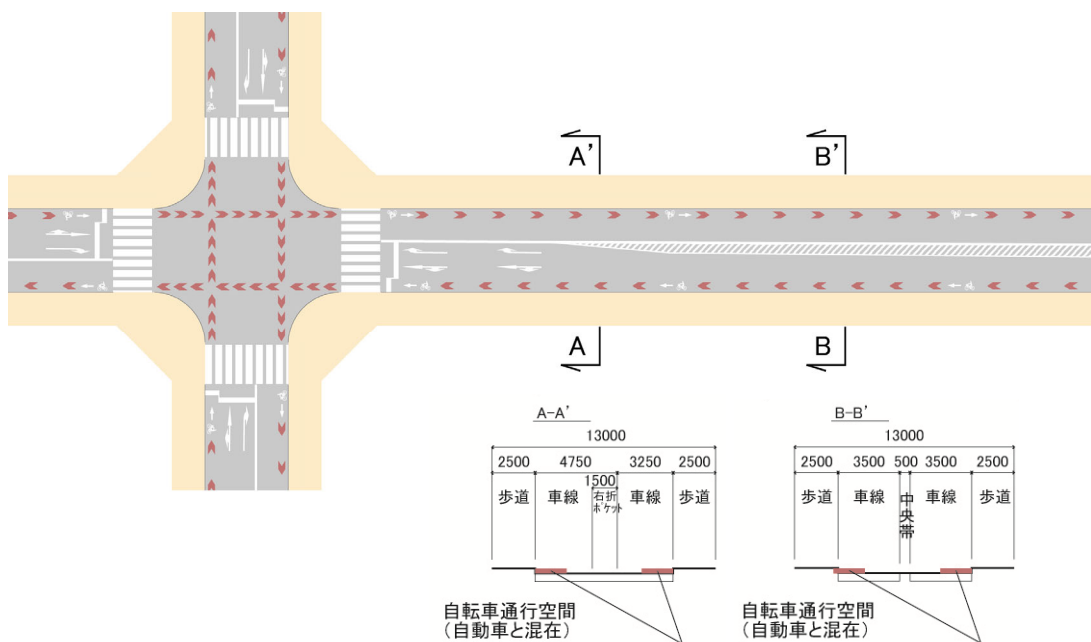
- パーキング・メーター設置区間では、様々な形態が考えられるため、個別に検討するものとする。

6-4. 交差点部

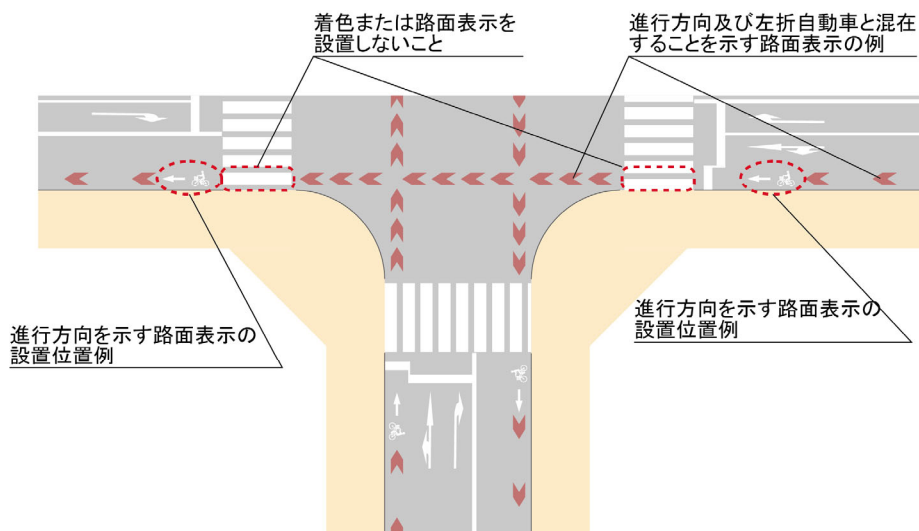
1) 一般的な交差点

- 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

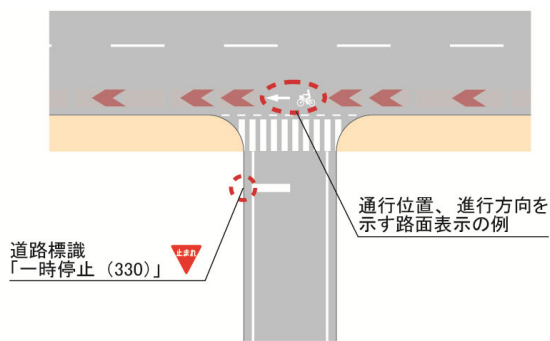
a) 看板・路面表示

- ・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。

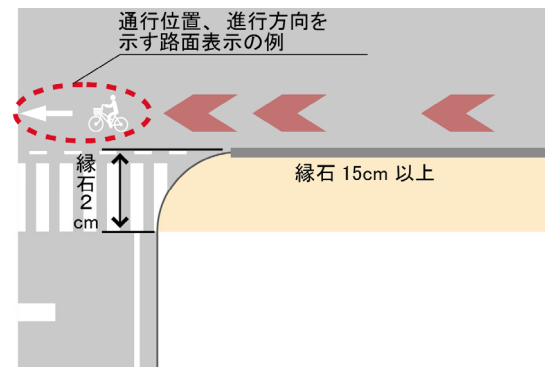
b) 細街路側の構造等に関する留意事項

「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。

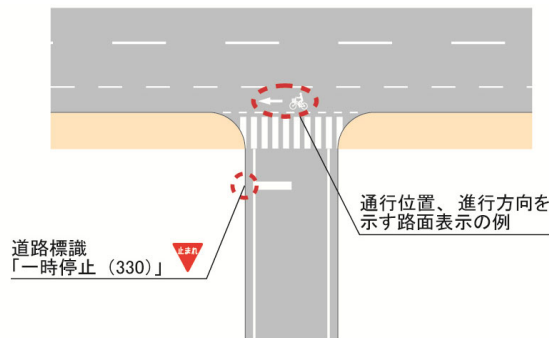
▼交差点イメージ（幹線的な道路）



▼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）

