

横浜市 自転車総合計画

第4回 自転車等施策推進検討協議会【参考 他都市の自転車通行空間整備の事例】

参考① 単路部における自転車通行空間の整備例

● 自転車通行空間の整備は、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在型の様々な事例が行われています。一部、歩道を活用した例も見られます。

A：自転車道の整備事例

■ 完全分離型の自転車道(名古屋市)

- ・国のガイドライン以前に整備された、国道での歩行者、自転車、自動車完全分離の自転車道の整備例。
- ・自転車道に併設した路上自転車駐車場、島式のバス停などの整備を合わせて実施。



←国道 19 号に整備された自転車道。有料路上駐輪場も一体整備。路面は黄土色で着色

国道 19 号の別区間で→整備された自転車道。路面は着色せず、バス停の横断部分のみ着色。



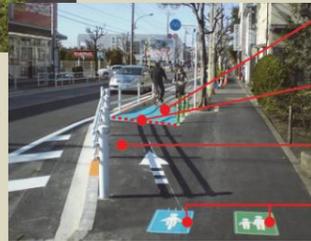
■ 完全分離型の自転車道(三鷹市(一部武蔵野市))

- ・JR武蔵境駅に繋がる市道 392 号(かえて通り)に、国のガイドライン前のH20、H21 に整備された自転車道。
- ・整備前の車道部分の幅員は 11m(片側 1 車線 5.5m 幅)と広く、2mの自転車道の確保が可能となった。



←自転車道は 2m 幅の双方通行。沿道出入り口等、植栽による視認性が低下する場所では植栽撤去も実施。

自転車道の入口を明示するため、出入り口部分に路面着色。導入部分では啓発サインにより誘導。



C：車道混在型(法定外表示)の整備事例

■ 極めて狭い幅員の道路での整備例(京都市)

- ・一方通行の狭幅員道路で、歩行者(黄)、自転車(えんじ)の通行部分を塗り分けて表示。
- ・自転車の路面表示の間隔は、クルマの車幅より狭く、クルマと自転車の通行場所は重なる状態。



←一方通行の狭幅員道路。路側帯横に自転車の通行指定部分が表示される。

クルマは自転車の通行指定部分を跨いで通行。



■ バスレーンと自転車の通行指定の混在(金沢市)

- ・バスレーンのある道路に自転車通行空間を確保するため、バスレーンと自転車レーンを共存させた整備例。
- ・バスは自転車レーン上を運行。バス停(右写真)では、自転車通行帯より内側にバスベイを設けられている。



←車道最左列のバスレーン(えんじ)と自転車の通行指定部分(白点線)。バスは自転車の通行指定部分を跨ぎながら通行。

一部のバス停はバスベイ型のため、自転車の通行指定部分を越えて停車。



B：自転車専用通行帯(自転車レーン)の整備事例

■ 既設道路の路肩部分のカラー舗装(盛岡市)

- ・国のガイドライン以前のH20 に整備された、車道左側をカラー舗装で示した自転車専用通行帯。
- ・パーキングチケット等路上駐輪場が多いため、車道、路上駐輪場と自転車専用通行帯の配置に特徴あり。



←路上駐輪場と車道の上に自転車専用通行帯を設置するケース。※駐車車両の出入り時に自転車専用通行帯を横断

歩道と路上駐輪場の間に→自転車専用通行帯を設置するケース。※駐車場利用者と錯綜



■ 自転車専用通行帯のネットワーク整備(宇都宮市)

- ・H18~H23 にかけて市内約 13km の自転車専用通行帯をネットワークとして整備した事例。
- ・整備とともに宇都宮大学と連携し、整備前後での事故率の分析等も実施(本編資料に一部掲載)



←自転車専用通行帯は基本的に現在の国のガイドラインに準拠した構造。



(参考) 歩道を活用した自転車通行空間の確保事例

■ 歩道内の分離柵等による分離(高松市)

- ・国のガイドライン以前のH19~H22 に国道で整備された、歩道内を分離柵等により物理的に分離した例。
- ・分離柵等は衝突時の安全性に配慮し、クッション性のある構造としている。



←自転車歩行者道を分離柵により物理的に分離。分離柵の間は間隔が空いているため、歩行者、自転車の出入りが可能。

通行場所を示すサインは→分離柵と同じくクッション性のある素材、構造で作成。



■ 歩道内の分離による社会実験(川崎市)

- ・川崎駅に繋がる市役所通りの歩道部分において、自転車と歩行者を分離柵等により分離する社会実験の例。
- ・分離柵の間隔が狭く、歩行者の出入りが発生しにくい。



←自転車歩行者道を分離柵により物理的に分離。

分離柵が連担する構造を→採用しており、歩行者の出入りが発生しにくい。



参考② 他都市事例に見る交差点・バス停等での様々な自転車通行空間の処理

- 自転車通行空間は、交差点やバス停、沿道出入り口など、単路部以外での交通処理により利便性、安全性が大きく変わります。
- 国のガイドラインに準拠する形状は、市内では道路幅員等の問題から実現困難な場所も多いと考えられ、他都市事例等を踏まえながら、実状にあった適切な構造を検討することが必要です。

■国土交通省ガイドラインでの「バス停」や「交差点」での交通処理イメージ

- ガイドラインでは、車道側に自転車通行帯を設置するタイプでは、用地が確保できるケースでは、バス停は乗降場を「島式」として整備するなど、具体の整備手法が提示されています。
- ただし、実際には十分な幅員が確保できない等の状況に応じて、各地で様々な対応をする実態にあります。

▼ガイドラインでのバス停、交差点での処理

	バス停部の処理	交差点での処理
タイプ1 自転車道	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗降場を車道側に設けた「島式」で、段差自転車道を横断歩道で渡る形式 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交差点内において歩道・横断歩道に沿って物理的に分離した走行空間・自転車横断帯を整備し、自動車・歩行者との分離を図る。
タイプ2 自転車専用通行帯	<ul style="list-style-type: none"> ● 路面表示や路面着色などで乗降場部分と自転車専用通行帯を明示した形式。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交差点手前で自転車走行空間を車道と混在させ、交差点内において自転車の車道内通行を図る。

▼ガイドライン準拠のバス停(盛岡市)



▼自転車道のガイドライン準拠の交差点(名古屋市)



■交差点内での自転車の通行場所を示す【自転車ナビライン】(国土交通省東京国道事務所、警視庁)

- 交差点内での自転車の通行場所を示すため、交差点内への矢羽型表示「自転車ナビライン」を試験的に設置しています。
- 加えて、自転車の二段階右折の際の【溜まり空間】の明示や、自転車の停止線を自動車より前に出すことで、左折する自動車ドライバーからの視認性の向上など、様々な試行が行われています。

▼国道17号での【自転車ナビライン】【溜まり空間の明示】の試行内容

試行後

自転車専用通行帯の設置
(路肩の利用と第一車線幅員を削減して設置)

試行内容

- 自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車ナビラインを設置
- 溜まり空間の明示
- 自動車の左折方法の路面標示
- 自転車停車位置を自動車よりも前出し

自転車ナビラインの設置

溜まり空間の明示
(二段階右折の待機場所)

自動車の左折方法の標示

停止線の前出し
(自転車を対象)

▼各交差点での利用状況



※国土交通省東京国道事務所、警視庁による記者発表資料より
(平成25年12月25日付)

参考③ 自転車通行空間の整備に関するガイドライン

- 車道混在型の矢羽型路面標示などは、法に定められた道路標識、路面標示とは異なる「法定外表示」を用いることが多く、地域や管理者により統一されていない現状があります。
- 大阪府や金沢市では、自転車通行環境の整備に関する表示、サイン等について、実施要領、ガイドラインとしてまとめ、利用者に分かりやすい通行空間整備を進めるものとしています。

■大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領(H25.4:大阪府道路交通環境安全推進連絡会議)

- 大阪府内の自転車通行環境の整備のうち、とくに統一が図られにくい「法定外表示」に着目し、ガイドラインが取りまとめられています。
- ガイドラインでは、右表に示す路面のカラー、ピクト表示などについて「府下標準仕様」を定めています。

法定外表示の種類	情報提供の主対象	府下標準仕様の有無
路面のカラー	自転車・歩行者・自動車	有り
ピクト表示(自転車マーク)	自転車・歩行者・自動車	有り
矢印	自転車・自動車	有り
文字表示	自転車・自動車	有り
自転車指導帯*	自転車・自動車	有り
歩行者の通行空間を示すピクト表示	自転車・歩行者	無し
その他注意喚起のための路面表示、看板等	自転車・歩行者	無し

*自転車指導帯：単路部、交差点内等において自転車の通行位置や通行方向を示す帯状の路面表示

■金沢自転車通行空間整備ガイドライン(案)(H25.8:金沢自転車ネットワーク協議会)

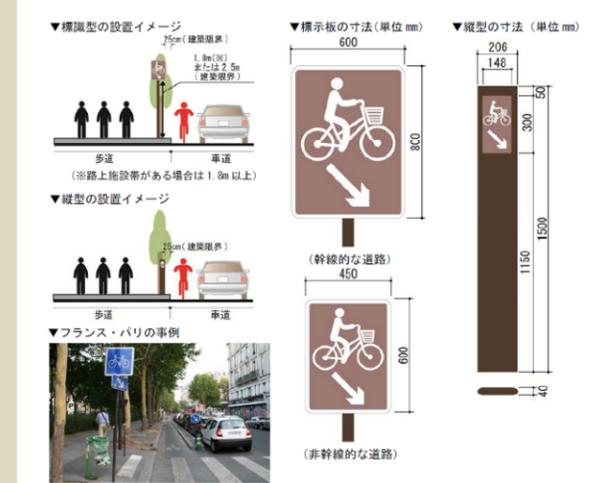
※金沢自転車通行空間整備ガイドラインは、継続的な見直し・改善を図る必要があることから、「金沢自転車通行空間整備ガイドライン(案)」として運用されている。

- 金沢市内の自転車通行環境を統一的な空間として整備を図るため、道路管理者、交通管理者が連携し、検討を進められ、ガイドラインとして運用されています。
- ガイドラインでは、自転車の通行部分を指定するための自転車マーク、左側通行等を示すサイン、非幹線道路での整備方法など、様々な事項に対するガイドラインが示されています。

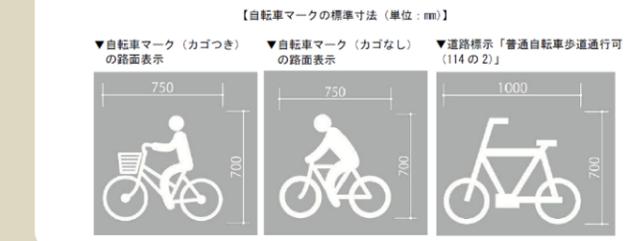
▼(例)通行場所の指定のための標識・サイン



▼(例)自転車走行指導帯(法定外表示)の表示例



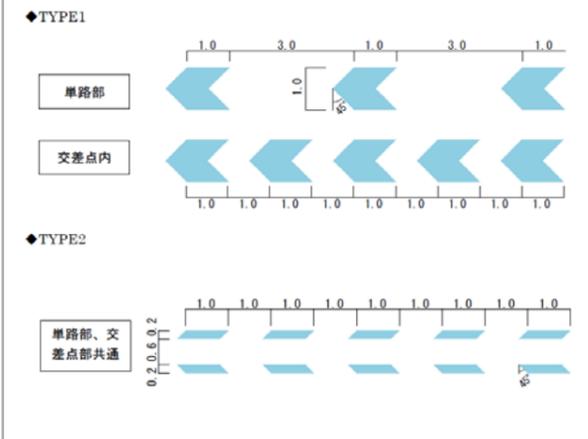
1) 道路標示・路面表示
 (1) 自転車マーク
 ・道路標示「普通自転車歩道通行可(114の2)」については、自転車横断帯や「普通自転車の歩道通行部分」の指定区間において使用するものとする。
 ・自転車マークの路面表示は、自転車の通行位置を明示するため、自転車通行空間で統一的使用するものとする。なお、カゴ付きの自転車マークは主に市街地内で、カゴなしの自転車マークはレクリエーション等を主目的とした自転車専用道路などでの使用を想定する。
 ・下図の寸法は、標準的な大きさを示すものであり、自転車通行空間の幅員等に応じて大きさを変更することができる。



▼(例)自転車指導帯(矢羽型)のガイドライン

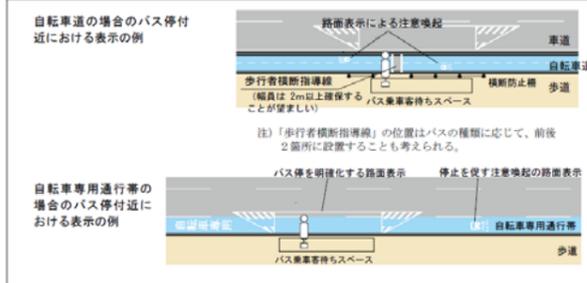
1.6 自転車指導帯

自動車と混在する車道部内や交差点内で自転車の通行位置及び通行方向を示す場合、下図に示す2種類の自転車指導帯のいずれかを、別に定める設計基準に従い、ピクト表示(自転車マーク)や矢印とともに適切に配置する。色は、標準の路面カラーである青色系とする。なお、設置する道路の状況等に応じて適宜大きさや幅を調整することができるものとする。



▼(例)バス停部のガイドライン

2.2.1 バス停部



【参考整備事例】

