

## 第2回委員会における主なご意見と対応



# 第2回委員会における主なご意見と対応



## ○ 第2回委員会での主な意見を整理し、反映方法を以下に示す。

### 主な意見

#### 1. 自転車活用推進法の趣旨についての理解促進

- ・利用を促進する観点での記述を充実すべき。
- ・ルート整備を行う際には、必要性の説明やソフト施策との連携が大切。
- ・市区町村が策定するネットワーク計画の策定に国道や都道府県道の道路管理者が参画し、協力して実施していくことが大切。

#### 2. ガイドラインの趣旨についての理解促進

- ・矢羽根型路面表示が意味するところを正確に記述するべき。
- ・自転車の車道走行が基本となる安全な社会に向けて、利用者を含む関係者が意思を一にするべき。
- ・一定程度整備が進んで効果が現れている事例について共有していくべき。

#### 3. 市民との連携

- ・利用者意見を取り入れる仕組みや、市民など関係者と共に計画を推進していく体制が大切。
- ・整備がなされた地域において、アンケート等を活用して整備効果を評価する手もある。

#### 4. 空間デザインについて

- ・設計・デザインの指針になるよう、再配分も含めて空間の作り方を具体的に示すべき。
- ・自転車通行帯と駐停車マスの設置方法(左右逆パターン)を示すべき。
- ・海外のネットワークの構成には見習うべきところがある。

#### 5. 交通全体を俯瞰したネットワークの対象範囲や適切な維持管理など

- ・自転車のネットワークを考える際には、自動車の速度規制の見直しも合わせて考えるべき。特に自動車の交通量や速度などは自転車の安全性等に大きく関わる。
- ・自治体を跨ぐネットワークに関する記載。
- ・ネットワークを作った後の管理も大切。など



### 反映方法

- ✓ 自転車活用推進法及び自転車活用推進計画(閣議決定)や、地方版自転車活用推進計画を踏まえた記述について検討。

- ✓ 車道走行原則や矢羽根型路面標示の考え方が理解できるよう、具体的な記述について検討。
- ✓ 車道混在のイメージについて今回例示。
- ✓ 効果が出ている整備事例について、委員から今回紹介。

- ✓ 先進事例を踏まえて、具体的な記述について検討。
- ✓ 自治体職員に紹介したい取組事例について、委員から今回紹介。

- ✓ 現地の職員にとって参考となる紹介方法について検討。
- ✓ 空間再編のイメージについて今回例示。

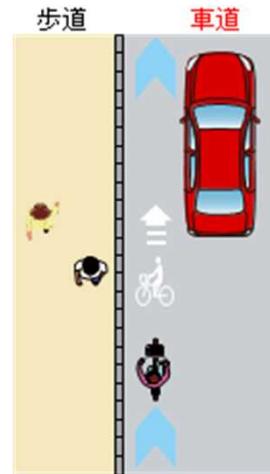
- ✓ ご意見を踏まえて、具体的な記述について検討。

# I. 自転車ネットワーク形成の進め方(整備形態イメージ)

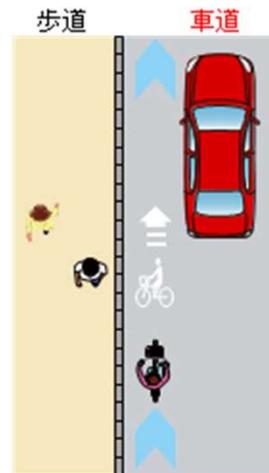


- 矢羽根型路面表示が意味するところを正確に記述すべき。
- 自転車の車道走行が基本となる安全な社会に向けて、利用者も含む関係者が意思を一つにするべき。

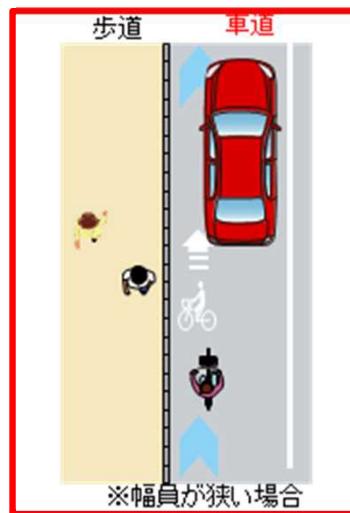
現行ガイドライン



改定ガイドライン(案)



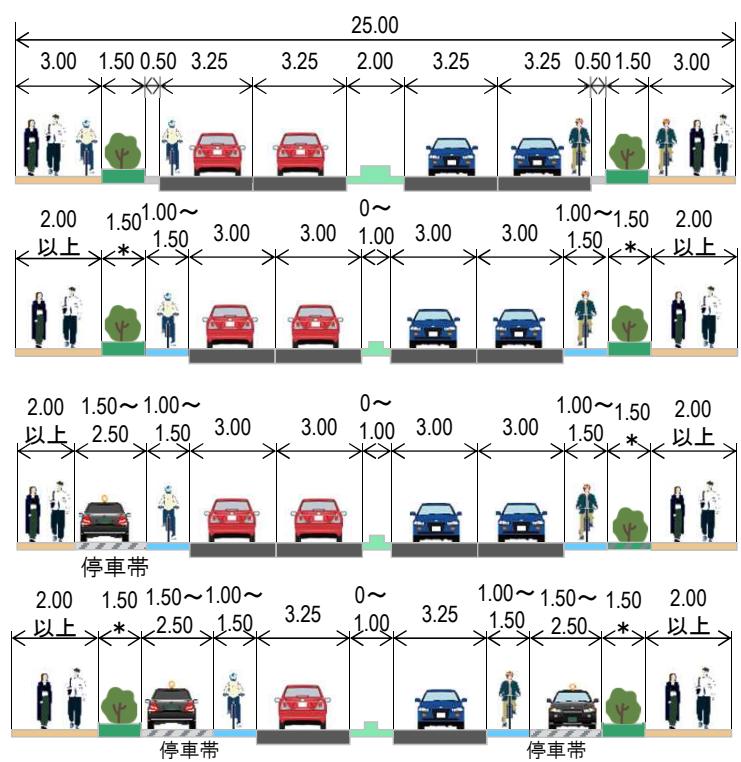
並  
記



# 自転車専用通行帯の配置例



- 設計・デザインの指針になるよう、再配分も含めて空間の作り方を具体的に示すべき。

整備形態	【再配分例】
<p>自転車専用 通行帯 (25m)  幹線道路 4車線</p>	<p>○ 「自動車の交通量 4,000台以上/日、規制速度が50km/h以下の道路」を想定し、自転車専用通行帯を完成形として整備。 ○ 本例では、道路空間の再配分として、「限られた道路幅員の中で安全な自転車通行空間を整備する必要がある」ことを理由として、車線幅の縮小、中央帯の最小幅員、路肩の省略を検討。また、バイパス整備による交通の変化などを踏まえ、車線の削減を検討。</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;"> <p>従前</p>  <p>再配分</p> </div> <div style="flex-grow: 1;">  <p>The original cross-section (従前) has a total width of 25.00m. The redistributed cross-sections show how space is reallocated among different road users.</p> <p><b>(車線縮小)</b>: Shows a reduction in lane widths, particularly for cars, while maintaining a 2.00m wide central strip and 1.50m wide shoulders.</p> <p><b>(停車部)</b>: Shows a dedicated parking area on the right side of the road.</p> <p><b>(車線削減)</b>: Shows a further reduction in lane widths, potentially reducing the number of lanes.</p> <p><b>■ 道路構造令</b>: Refers to the Road Structure Order.</p> </div> </div> <div style="margin-top: 20px;"> <p>* 植樹帯の幅員は、1.50mを標準</p> <p>※歩行者の交通量が多い場合は、歩道幅員を3.50m以上とすることが基本であり、植栽帯の縮小や路外駐車場の活用など各種基準及び現地状況を踏まえて柔軟に検討。</p> <p>※停車帯は、自転車専用通行帯よりも中央よりに設置することもできる。ただし、車両のドアの開閉等を考慮した対策を検討。</p> </div> <p>(道路の区分)第三条2 …(省略)…ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第一種第四級、第二種第二級、第三種第五級又は第四種第四級である場合を除き、該当する級の一級下の級に区分することができる。    (車線の分離等)第六条4 中央帯の幅員は、当該道路の区分に応じ、次の表の中央帯の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、…(省略)…地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。    (路肩)第八条7 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあつては、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支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。</p>