

第2回委員会における主なご意見と対応

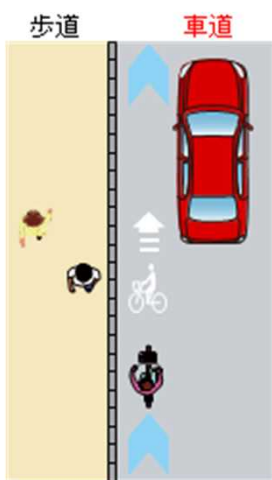


I. 自転車ネットワーク形成の進め方(整備形態イメージ)



- 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。

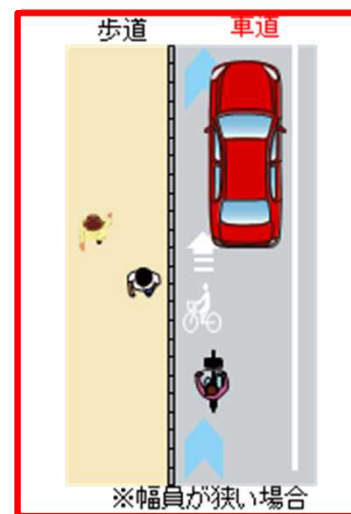
現行ガイドライン



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)</p> <p>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。</p> <p>○ 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; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 30%;"> <p>従前</p> <p>↓</p> <p>再配分</p> <p>(車線縮小)</p> <p>(車線削減)</p> <p>(停車帯併用)</p> </div> <div style="width: 60%;"> <p style="text-align: right;">* 植樹帯の幅員は、1.50mを標準</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <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> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <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> </div> </div> <p>■ 道路構造令</p> <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。</p> <p>(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。</p> <p>(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>