

中間とりまとめ(骨子案) 補足資料

論点①

「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」について

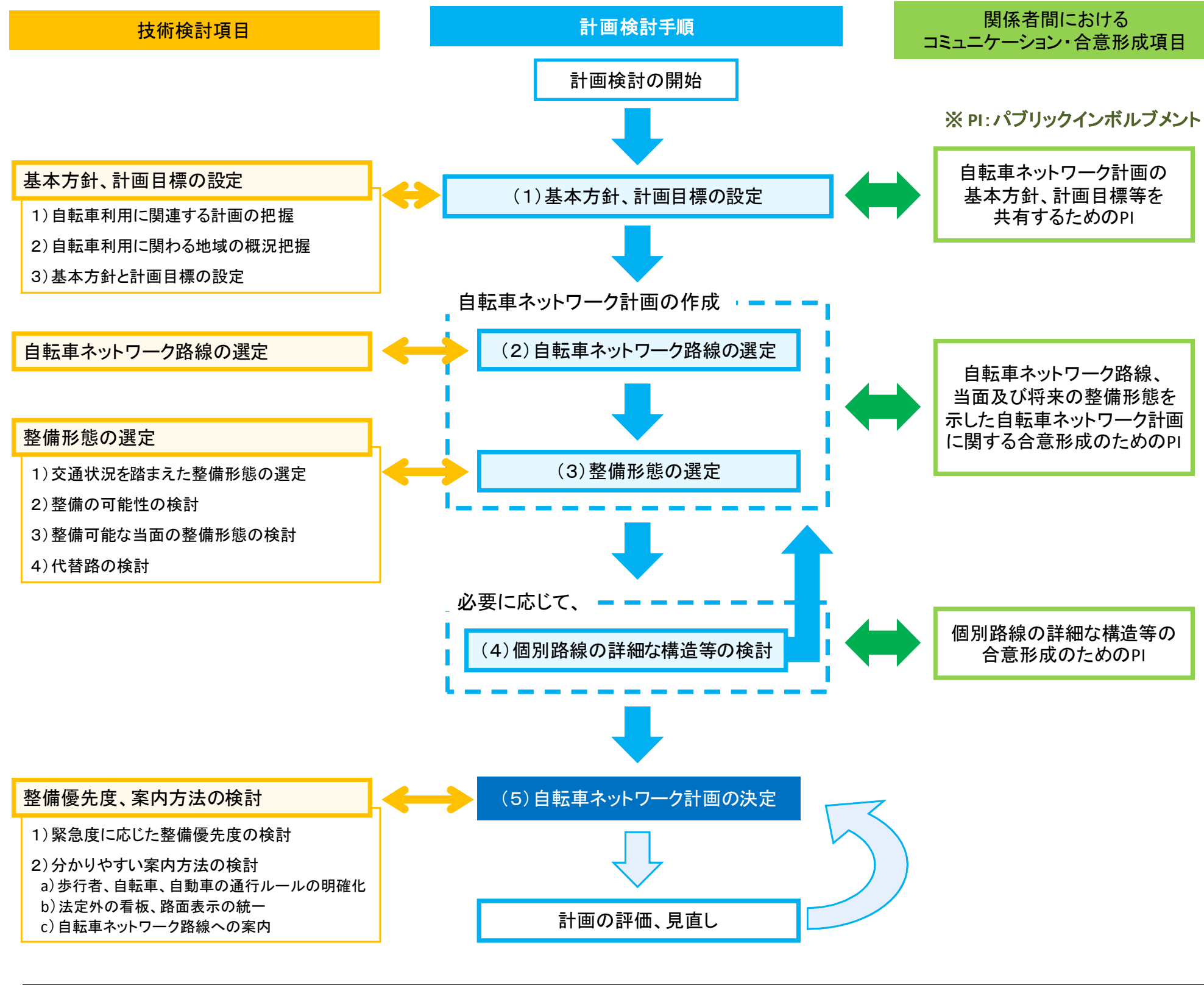
論点②

「安全な自転車通行空間の早期確保」について

自転車ネットワーク計画策定手順

現行ガイドライン

〔現行ガイドライン I-1~2〕



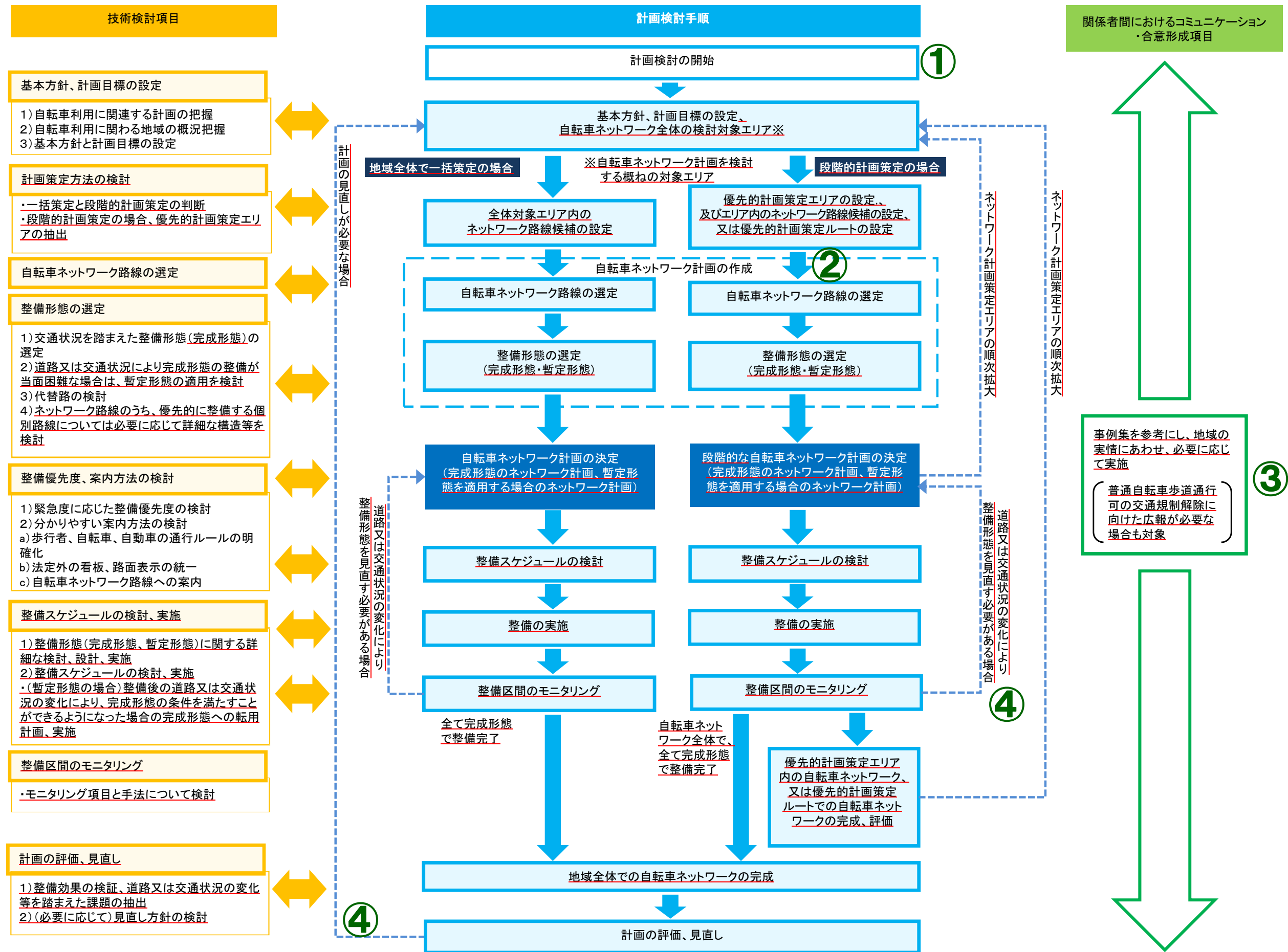
計画検討体制の構築と維持活用

- 1) 行政機関や地元住民、道路利用者等の幅広い関係者が計画策定に参画できる体制を構築
- 2) 計画策定段階に構築した検討体制を継続し、計画策定後に発生する課題への対応や計画の達成状況の評価と見直し等を実施

自転車ネットワーク計画策定手順

ガイドライン改善案

※赤下線部
が変更箇所



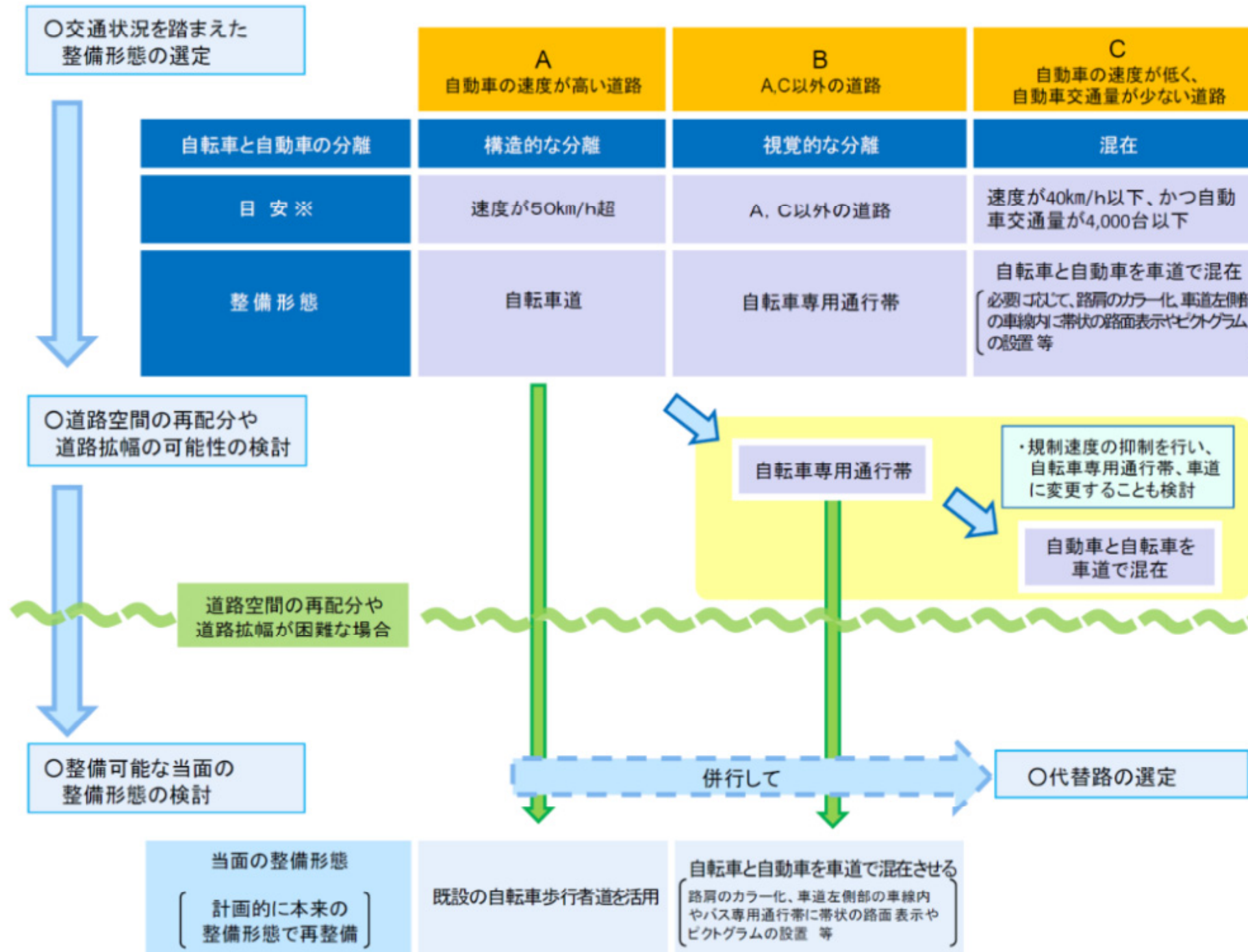
計画検討体制の構築と維持活用

- 1) 行政機関や地元住民、道路利用者等の幅広い関係者が計画策定に参画できる体制を構築
- 2) 計画策定段階に構築した検討体制を継続し、計画策定、整備の実施、ネットワーク計画完成後に発生する課題への対応や計画の達成状況の評価と見直し等を実施

自転車通行空間の形態選定の考え方

現行ガイドライン

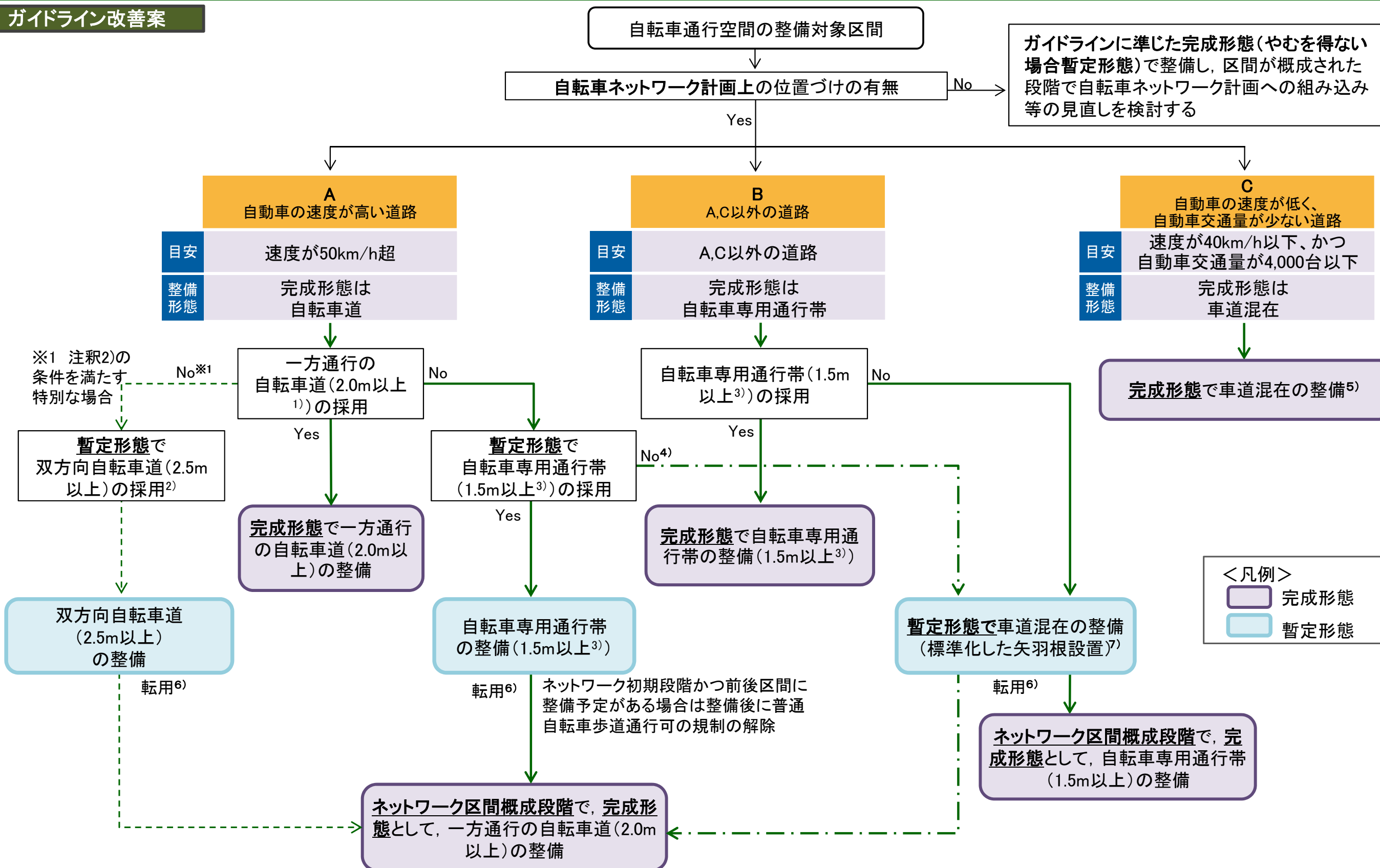
〔現行ガイドライン I-10〕



※参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

自転車通行空間の形態選定の考え方

ガイドライン改善案



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向自転車道の場合は、2.5m以上の幅員を確保することを原則とし、自動車と順方向の幅員を1.5m以上確保する。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合に、整備区間の一部で最少1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合には、整備区間の一部で最少1.0m以上とすることができる。
- 5) 完成形態として車道混在を採用する場合は、1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路又は交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合には、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の交通規制については、自転車専用通行帯を整備する場合は、完成形態・暫定形態を問わず、解除に向けた検討を行うこととし、併用は交通実態・沿道状況・自転車利用者等の意見を踏まえ、必要と認められる場合に限ること。また、自転車道を整備する場合は、普通自転車歩道通行可の交通規制を解除すること。

矢羽根型路面表示の標準仕様

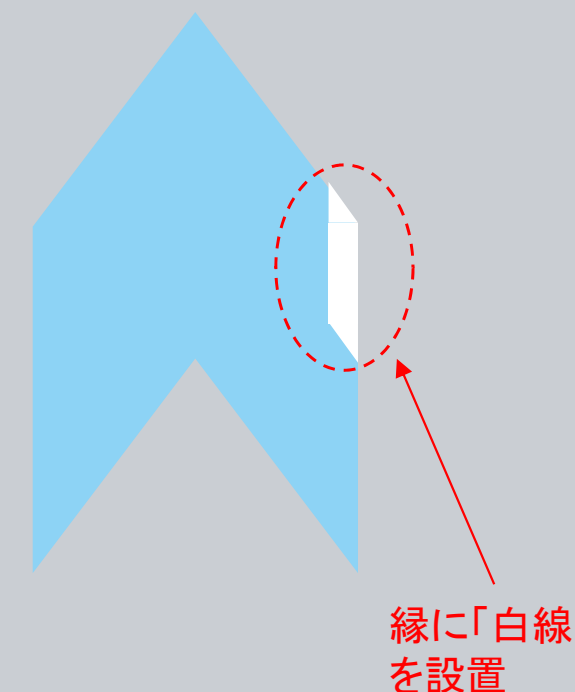
ガイドライン改定案

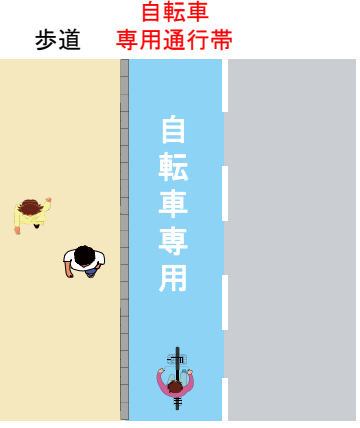
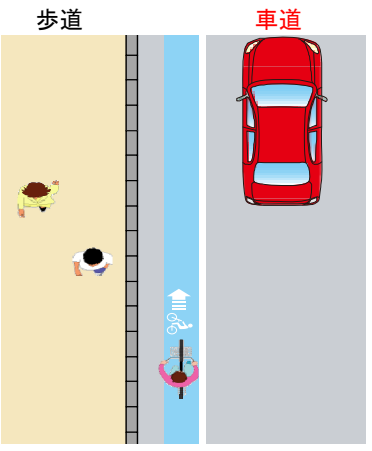
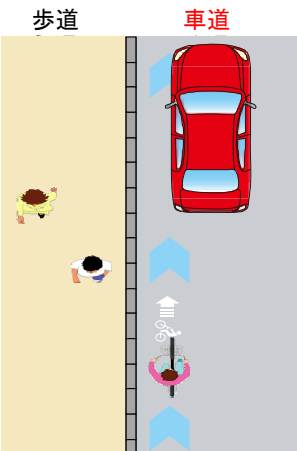
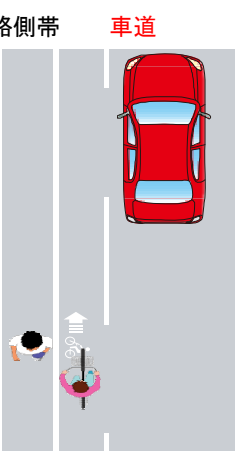
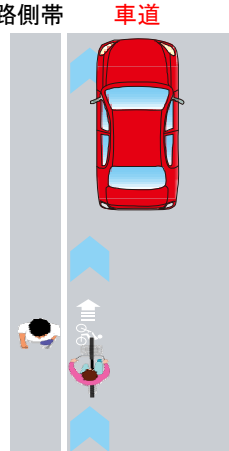
	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p> <p>幅=75cm^{※1} 長さ=150cm 角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=75cm 長さ=60cm 角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m^{※2} 1m以上^{※3}</p>	<p>設置間隔=10m^{※2} 1m以上(75cm以上)^{※4}</p>
備考	<p>※1:幅は、実験で80cmの評価が高かったものの、道路構造令における車線幅員の最小単位25cmを考慮し75cmとした。</p> <p>※2:設置間隔は、実験で5m・10mの評価が高かったものの、経済性を考慮し、10mとした。なお、交差点部(細街路交差点を含む)では、自転車の通行位置をより明確に示すため、設置間隔を密にする。</p> <p>※3:舗装部分の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4:現地の交通状況に応じて、75cm以上とすることもできる。</p>		

【自転車のピクトグラムの場合】



【夜間視認性の向上策の例】

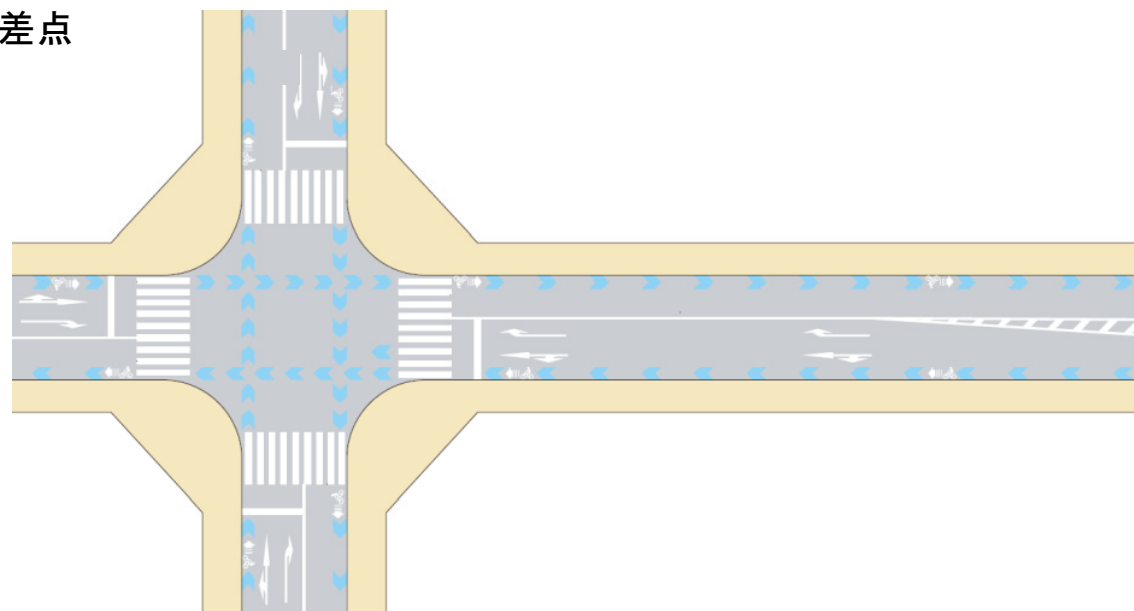


整備形態	【整備イメージ】
自転車専用通行帯	 <p>歩道 自転車専用通行帯</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策] ・カラー化の例</p>  <p>歩道 車道</p> <p>[車線内の対策] ・ピクトグラムを設置例</p>  <p>歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策] ・帯状の路面表示の例</p>  <p>路側帯 車道</p> <p>[車線内の対策] ・ピクトグラムを設置例</p>  <p>路側帯 車道</p>

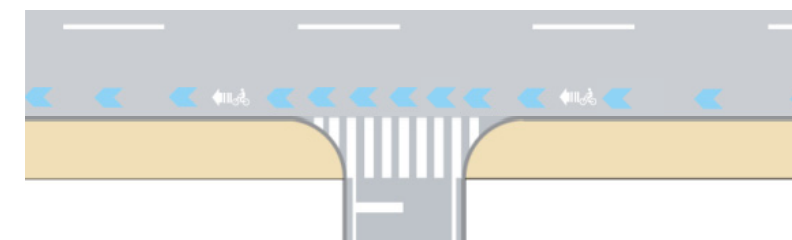
[現行ガイドライン II-10, II-13より作成]

【交差点における設置例】

■一般的な交差点



■細街路等の交差点



[現行ガイドライン II-47,56]

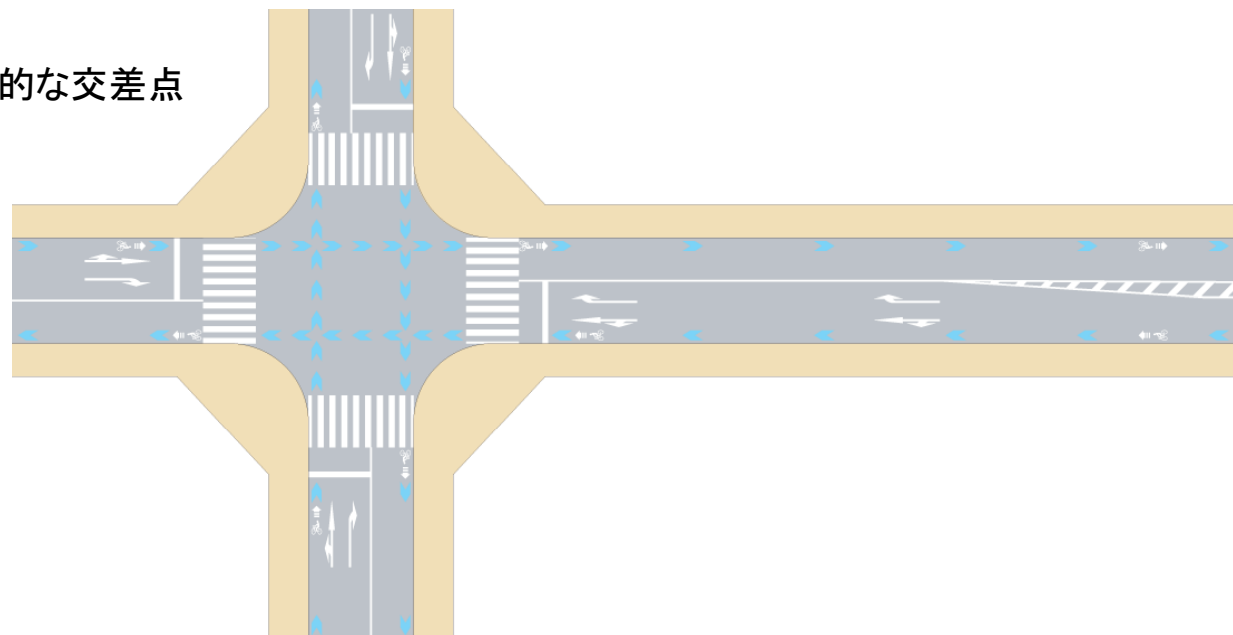
路面表示の設置方法

ガイドライン改善案

整備形態	【整備イメージ】
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策] [車線内の対策] ※矢羽根型路面標示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p>

【交差点における設置例】

■一般的な交差点



■細街路等の交差点

