

## 7. 自転車走行空間の確保

### 7.1 走行空間としてあるべき姿

自転車の走行空間は、安全性や快適性に配慮し、歩行者と自動車から原則分離する。また、交通量、自動車速度、道路幅員構成等を勘案し、①～③に示す適切な空間を確保する。さらに、自転車利用の促進を図るため、既存の道路空間を有効に活用し、積極的に自転車走行空間の整備を行う。

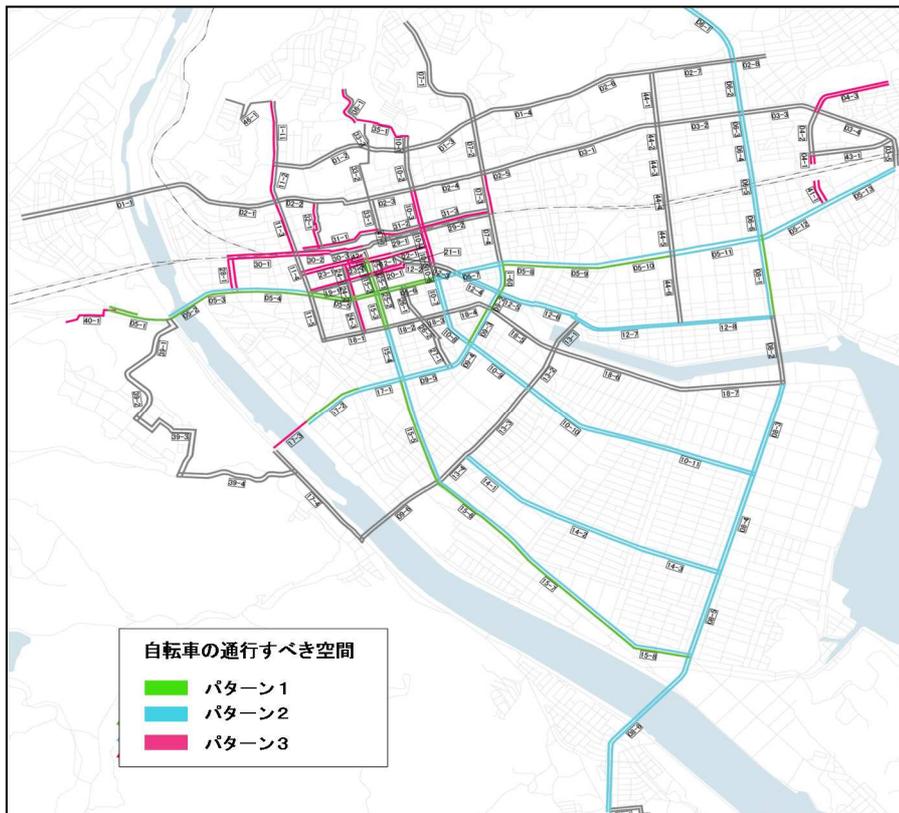
- ①自動車速度が速い区間→歩道側を通行させるべき区間
- ②自転車交通が多い区間または歩行者交通が多い区間→車道側を通行させるべき区間
- ③上記2区間の重複区間→自動車と自転車と歩行者を分離させるべき区間

まず、交通量、自動車速度より走行空間としてあるべき姿を3パターンで整理した。これに、道路幅員構成、沿道状況を勘案し、整備手法を設定する。

#### ■ 走行空間としてあるべき姿

交通量	自動車速度		パターン1	自動車・歩行者との分離区間	自動車	自転車	歩行者
	40km/h超	40km/h以下					
自転車200台/2m・h以上 または 歩行者35人/2m・h以上	パターン1 自動車・歩行者との分離区間	パターン3 車道側を通行させるべき区間	パターン2	歩道側を通行させるべき区間	自動車	自転車	歩行者
上記以外	パターン2 歩道側を通行させるべき区間	どちら側でも対応可能な区間	パターン3	車道側を通行させるべき区間	自動車	自転車	歩行者

     : 車道側または歩道側での共存関係を示す



## 7.2 走行空間整備手法の選定

### 1) 基本的な整備手法の適用検討

現況幅員または道路空間の再配分により自転車走行空間の基本的な整備手法（分離手法）の適用を検討する。

- ①自転車道の整備（完全分離）
- ②自転車レーンの設置（車道通行）
- ③自歩道での自転車走行位置の明示（歩道通行）

上記3手法の適用検討では「自転車は車道通行」の原則及び安全性・快適性を考慮し、①→②→③の順に検討する。

#### 自転車安全利用五則(H19.7.10交通対策本部決定)

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
  - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - 夜間はライトを点灯
  - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

### 2) 車道通行の検討

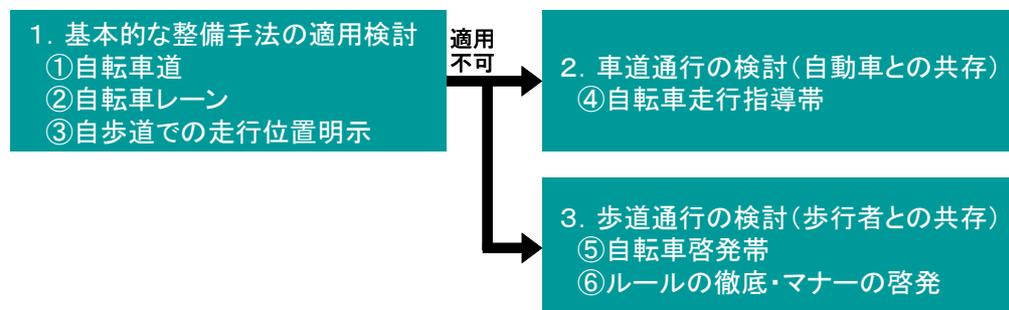
3手法を適用できない場合、車道通行の原則より車道通行（自動車との共存）を検討する。歩道がない場合、歩道の有効幅員2m以下の場合は、車道に④自転車走行指導帯を設置する。なお、自転車速度が40km/h超の道路は安全性を考慮して自転車走行指導帯を設置しない。

### 3) 歩道通行の検討

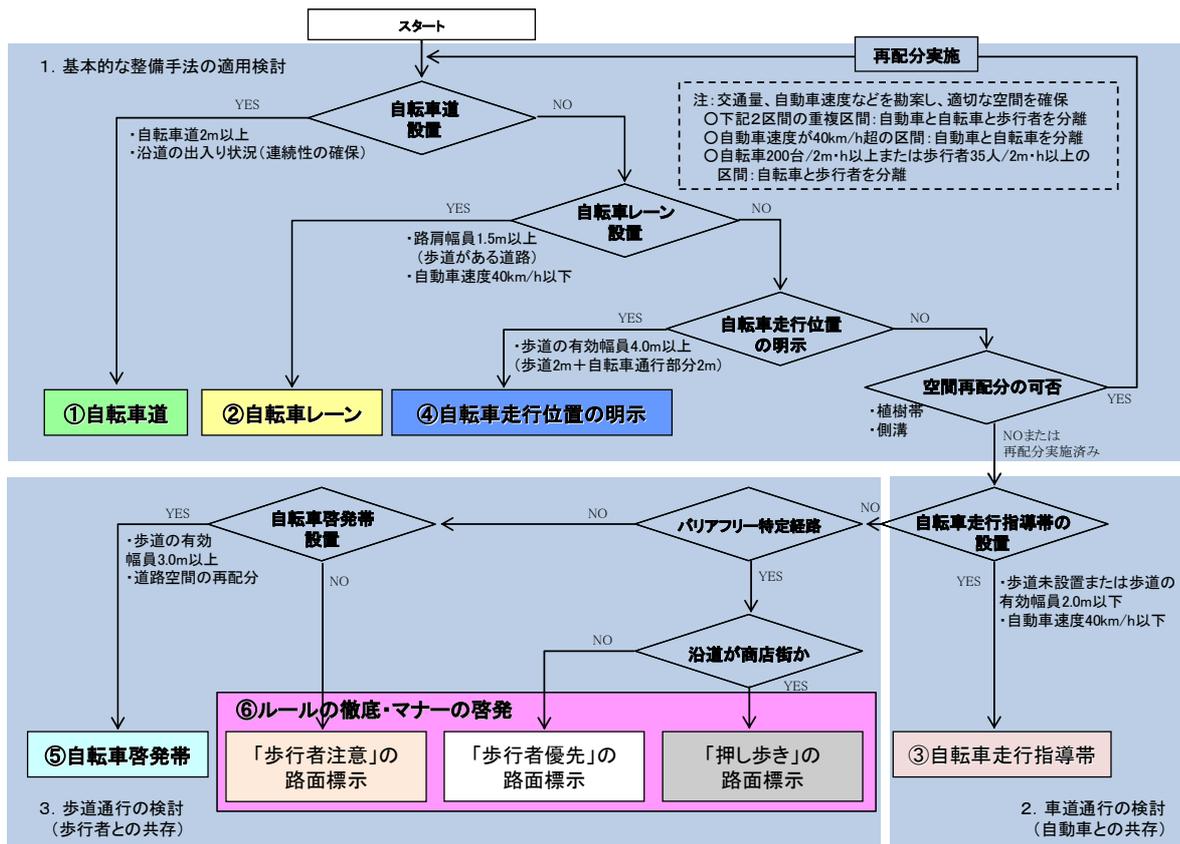
歩道通行（歩行者との共存）を検討する。歩道の有効幅員が3m以上あれば⑤自転車啓発帯を設置する。3m未満であれば啓発サインの路面標示により⑥ルールの徹底・マナーの啓発を行う。

ネットワーク路線毎の整備手法は、次のフローに従って選定する。

#### ■整備手法選定の考え方



## ■ 整備手法選定フロー



■ 自転車走行空間整備手法

①自転車道	車道での対策	
	②自転車レーン	③自転車走行指導帯
<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緑石線・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用の空間を設け、自転車と自動車、歩行者との分離を図る</li> </ul> <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2m以上(やむを得ない場合1.5mまで縮小できる)</li> </ul> <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行規制のない限り、対面通行</li> <li>・自転車道のある道路では、自転車道を通行しなければならない(歩道は通行できない)</li> <li>・片側だけに自転車道を設置した場合も、当該自転車道を通行しなければならない(反対側を通行できない)</li> </ul> <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設置空間は歩道・車道以外</li> <li>・現況または道路空間の再分配により自転車道2m±緑石線等0.5m以上(歩道2m)確保できる場合、自転車道を整備する</li> <li>・沿道との出入り交通が多数発生する場合、連続性確保の観点から設置しない</li> </ul>	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公安委員会が自転車専用通行帯(自転車レーン)の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置することにより、走行空間の明確化を図る</li> </ul> <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1m以上</li> <li>注:車両通行帯の幅員は3m以上(やむを得ない場合1m以上3m未満)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1.5m未満の場合、舗装面が平坦である場合に限る</li> </ul> <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行(自動車と同方向)</li> <li>・車道上では自転車レーン内を通行しなければならない(自転車レーンの通行規制と歩道における自転車通行可の規制は同時に実施できる)</li> </ul> <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設置空間は車道</li> <li>・現況または道路空間の再分配により路肩幅員が1.5m以上確保できる場合(歩道がある道路)、自転車レーンを整備する</li> <li>・自動車速度が40km/h超の道路は安全性を考慮して設置しない</li> </ul>	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道において、舗装の色・路面標示等により自転車走行指導帯を設置し、自転車と自動車の共存を図る</li> </ul> <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車走行指導帯の幅員は1m</li> </ul> <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行(自動車と同方向)</li> <li>・法的な位置付けはなく、利用者に車道上での通行方法等を啓発する</li> </ul> <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設置空間は車道</li> <li>・歩道がない場合、歩道の有効幅員が2m以下の場合、車道端の着色、進行方向の路面標示により、自転車走行指導帯を設置する</li> <li>・自動車速度が40km/h超の道路は安全性を考慮して設置しない</li> <li>・歩道がある道路では、路肩を含め設置を検討するが、路肩の構造、平坦性を確認する</li> <li>・設置前後に交通状況を把握するなど比較的問題が少ない箇所を試験施工し、安全性等を検証する</li> </ul>
<p>○整備イメージ</p> 	<p>○整備イメージ</p> 	<p>○整備イメージ</p> 

歩道での対策		
④自転車走行位置の明示	⑤自転車啓発帯	⑥ルールの徹底・マナーの啓発
<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車歩行者道において、自転車と歩行者の分離を図るために、道路標示及び舗装の色・材質の違い等により自転車走行位置を明示する</li> </ul> <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車歩行者道の幅員は4m以上</li> <li>・自転車通行部分の幅員は1.5m以上</li> </ul> <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行部分において対面通行できる</li> <li>・徐行により通行しなければならない、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければならない</li> </ul> <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設置空間は歩道</li> <li>・現況または道路空間の再分配により歩道の有効幅員が4m(歩道2m±自転車通行部分2m)以上確保できる場合、自転車走行位置を明示し、自転車歩行者の分離案内板を設置する</li> </ul>	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車歩行者道において、舗装の色・路面標示等により自転車啓発帯を設置し、自転車と歩行者の分離を図る</li> </ul> <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車歩行者道の幅員は3m以上</li> <li>・自転車啓発帯の幅員は1m以上</li> </ul> <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車歩行者道において対面通行できる</li> <li>・法的な位置付けはなく、利用者に通行方法等を啓発する</li> </ul> <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設置空間は歩道</li> <li>・現況または道路空間の再分配により歩道の有効幅員が3m(歩道2m±自転車啓発帯1m)以上確保できる場合、自転車啓発帯を設置する</li> </ul>	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車歩行者道において、路面への啓発サインの標示等により、自転車走行のルール徹底やマナー啓発を図る</li> </ul> <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車歩行者道の幅員が3m未満</li> <li>・自転車歩行者道の車道寄りを対面通行できる</li> <li>・法的な位置付けはなく、利用者に通行方法等を啓発する</li> </ul> <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設置空間は歩道</li> <li>・現況または道路空間の再分配により歩道の有効幅員が3m確保できない場合、路面への啓発サインの標示等によりルール徹底やマナー啓発を図る</li> </ul>
<p>○整備イメージ</p> 	<p>○整備イメージ</p> 	<p>○整備イメージ</p> 

資料:整備手法①、②、④の概要、幅員、自転車通行方法は、「自転車走行空間の設計のポイント」

### 7.3 個別路線の整備計画

#### 1) 選定フローに従った整備計画

整備手法選定フローに従い、道路幅員構成、沿道状況を勘案し、整備手法を設定したところ、以下の問題が発生した。

- ①片側のみ自転車道となる区間が存在する⇒反対側の車道や歩道を走行できなくなる(道路交通法第63条の3)ため、利便性が低下する
- ②自転車の走行位置が「車道→歩道→車道」のように連続していない区間が存在する⇒車道をそのまま走行する自転車が出現する可能性が高くなり、自動車ドライバーとの自転車走行空間の認識の違いにより事故の危険性が増加するとともに、連続性が確保されていないため、走行性が低下する
- ③既存の歩道整備計画が反映できていない

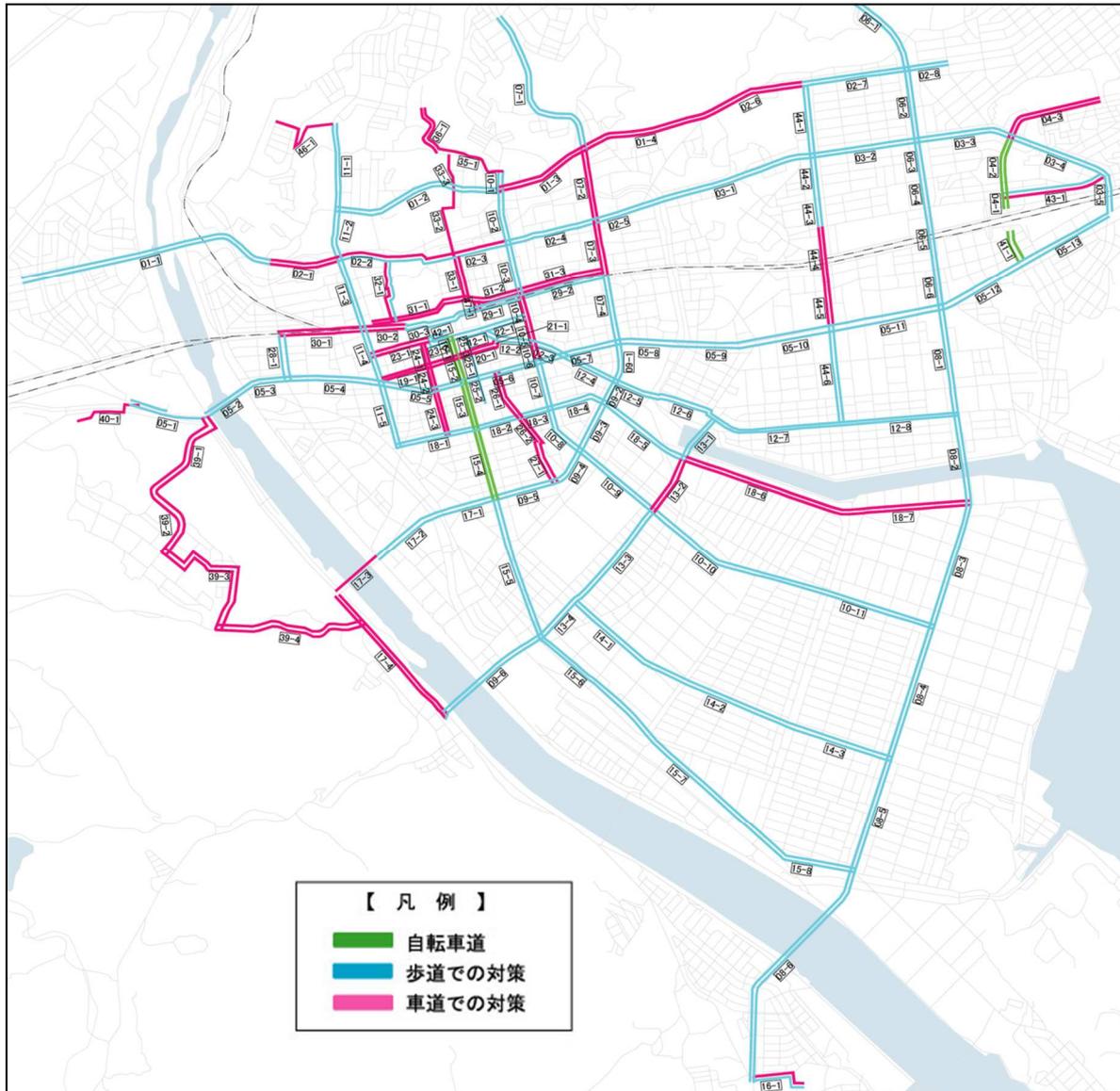
#### 2) 整備計画の見直し

利便性・連続性を確保するとともに、既存の歩道整備計画を反映するため、個別路線毎に整備計画を見直した。

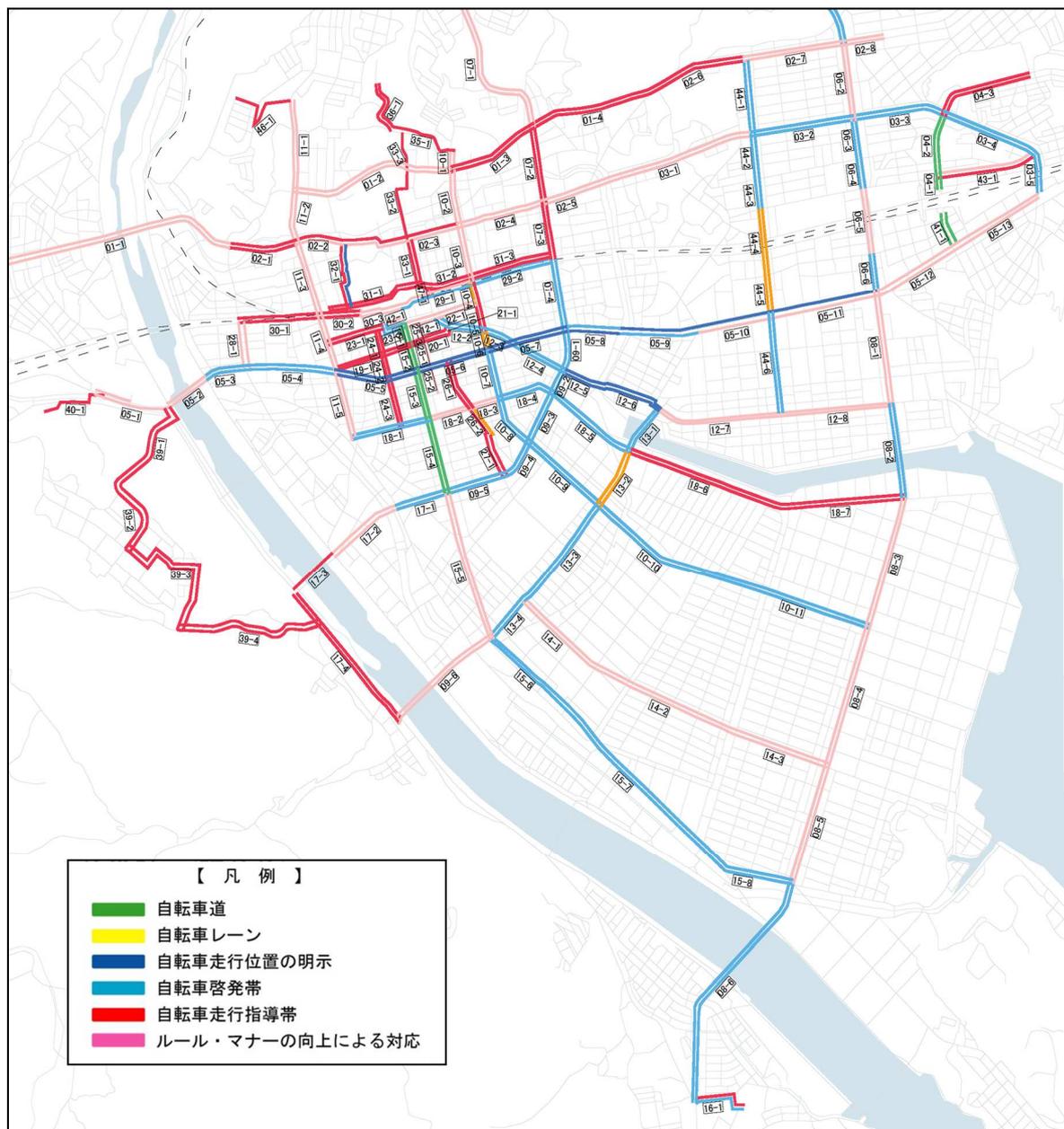
- ①片側のみの自転車道設置しない
- ②自転車の走行位置が「車道→歩道→車道」と入れ替わる区間では、連続性の確保を図る
- ③既存の歩道整備計画を踏まえた整備計画とする

注: 本計画では、自転車道は両側設置を基本とするが、個別路線の整備の実施にあたり、個々の状況に応じて、必要があれば片側のみの自転車道に準ずる整備(道路交通法上の自転車道ではない整備)を行うことも検討する。

■整備計画の見直し結果



■整備計画の参考図



整備手法	区間数	延長(km)	延長割合
自転車道	14	3.8	2%
自転車レーン	10	2.9	2%
自転車走行位置の明示	15	7.8	5%
自転車啓発帯	88	47.3	29%
自転車走行指導帯	82	43.0	27%
ルール・マナーの向上による対応	94	56.0	35%
計	303	160.8	100%

■ 整備イメージ 1

自転車道

事例箇所：福山駅箕島線（15-4西側）



■ 整備イメージ 2

自転車レーン

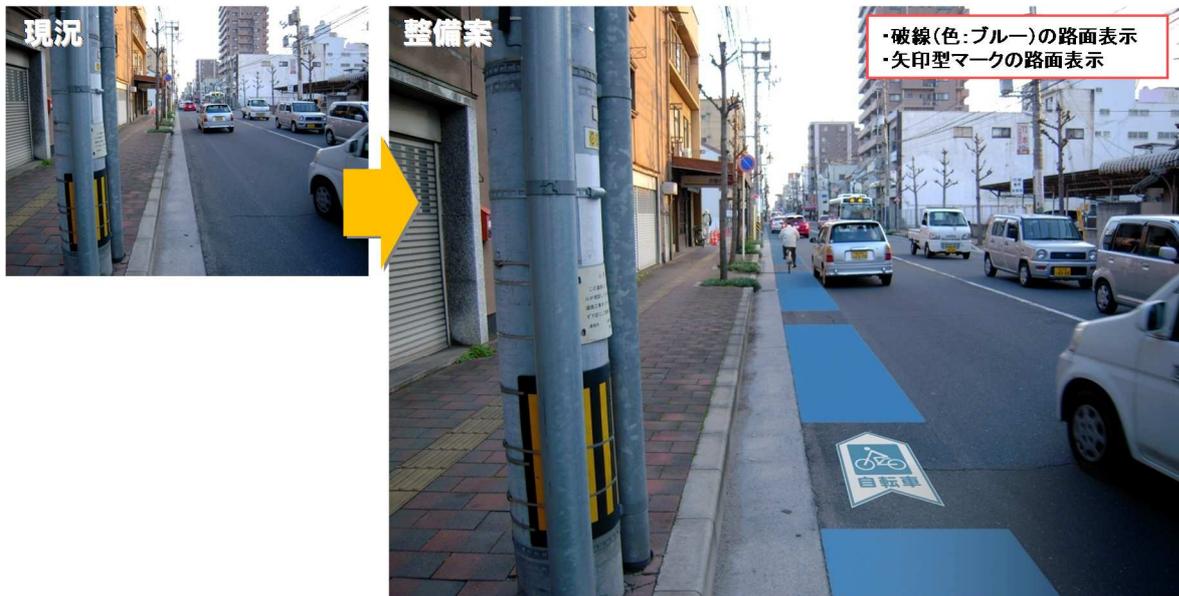
事例箇所：北吉津曙線（10-4西側）



■整備イメージ3-1

**自転車走行指導帯**

事例箇所：北吉津曙線（10-4東側）



■整備イメージ3-2

**自転車走行指導帯**

事例箇所：北吉津曙線（10-4東側）



注：上記2案については、社会実験等を通じて有効性等を検証する

■整備イメージ4

## 自転車走行位置の明示

事例箇所：国道2号（05-7南側）



■整備イメージ5-1

自転車啓発帯

事例箇所：福山港洗谷線（13-3北側）



■整備イメージ5-2

自転車啓発帯

事例箇所：草戸曙線（18-1南側）



注：上記2案については、社会実験等を通じて有効性等を検証する

■整備イメージ6

ルール・マナーの向上による対応

事例箇所：本庄坪生線（2-4南側）



■整備イメージ7

ルール・マナーの向上による対応

事例箇所：南本庄三之丸1号線（30-3南側）



■整備イメージ8

ルール・マナーの向上による対応

事例箇所：元町霞町1号線(25-1)

