

栃木県版
自転車利用環境創出ガイドライン

平成26年2月

栃木県
栃木県警察本部
宇都宮国道事務所

栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン

— 目 次 —

はじめに

1. 背景	2
2. ガイドラインの位置づけ	3
3. 栃木県における自転車利用環境の特徴	4
4. 用語の定義	6

本 論

I. 自転車通行空間の計画	11
1. 自転車ネットワーク計画の作成手順	12
2. 各作成手順における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目	14
2.1 基本方針、計画目標の設定	14
2.2 自転車ネットワーク路線の選定	19
2.3 整備形態の選定	23
2.4 個別路線の詳細な構造等の検討	30
2.5 自転車ネットワーク計画決定に併せて実施する検討項目	31
3. 計画検討体制の構築と維持活用	34
3.1 計画検討体制の構築	34
3.2 計画検討体制の維持活用	35
II. 自転車通行空間の設計	36
1. 単路部の設計	37
1.1 交差点部の設計の基本的な考え方	37
1.1.1 分離工作物	37
1.1.2 幅員	37
1.1.3 路面等	37
1.1.4 道路標識・道路標示、看板・路面表示等	38
1.2 整備形態別の設計	40
1.2.1 自転車道	40
1.2.2 自転車専用通行帯	46
1.2.3 車道混在	49
1.2.4 当面の整備形態	54

1.3 特殊部における自転車通行空間の設計の配慮事項	55
1.3.1 バス停部の設計	55
1.3.2 立体横断施設部の設計	60
1.3.3 パーキング・メーター等設置区間部の設計	64
2. 交差点部の設計	65
2.1 交差点部の設計の基本的な考え方	65
2.2 交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方	67
2.3 一般的な交差点の設計	69
2.3.1 共通事項	69
2.3.2 自転車道（自転車一方通行）	78
2.3.3 自転車専用通行帯	82
2.3.4 車道混在	85
2.3.5 当面の整備形態	86
2.3.6 整備形態別の隅角部の設計例	88
2.4 特殊な交差点の設計	91
2.4.1 細街路交差点	91
2.4.2 三枝交差点	95
2.4.3 分離帯による左折導流路のある交差点（常時左折可）	96
2.4.4 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点	98
Ⅲ. 利用ルールの徹底	99
1. 利用ルールの周知	100
2. 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与	111
3. 交通違反に対する指導・取締り	113
Ⅳ. 自転車利用の総合的な取組	114
1. 自転車通行空間の効果的利用への取組	116
1.1 駐停車・荷捌き車両対策	116
1.2 放置自転車対策	120
2. 自転車の利用促進	122

はじめに

1. 背景

近年、交通における環境負荷の低減の追求、健康志向の高まり等を背景に、自転車の利用ニーズが益々高まりをみせている。一方、交通事故件数が減少傾向にある中で、自転車関連事故の占める割合は増加傾向にあり、自転車がより安全で快適に通行できる利用環境の創出が求められている。

我が国では、昭和 40 年代にモータリゼーションの進展により自動車の交通事故が急増したことへの対策として、自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入した。結果、自転車対自動車の事故死者数は大幅に減少した。しかしながら一方で、「自転車は車両」という意識の希薄化等により、自転車対歩行者の事故数はこの 10 年間で増加している。

こうした中、平成 23 年 10 月、警察庁から、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とし、自転車・歩行者双方の安全確保を目的とした総合的な対策を打ち出した。また、平成 24 年 4 月には、「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言」（委員長：埼玉大学久保田尚教授）が策定され、同年 11 月には、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「国のガイドライン」と略記）が策定された。

平成 24 年 6 月には、「社会資本整備審議会道路分科会建議 中間とりまとめ（「道が変わる、道を変える」）」が公表され、道路政策の転換の視点として、『『クルマ』主役から、歩行者、自転車などクルマ以外の利用者も含めた『多様な利用者が安全・安心して共存』できる環境の整備』が示されたところである。

さて、栃木県においては、人口 10 万人あたりの交通事故死者数が常に全国ワースト上位に位置している。近年の交通事故発生状況（H20～23）を見ると、県内の交通事故の約 1 割は自転車関連の事故（第 1 当事者又は第 2 当事者が自転車）となっており、そのほとんどが自転車対自動車（二輪車を含む）の事故となっている。

このため、学識経験者、道路利用者、行政関係者など幅広い関係者が一体となり、栃木県内における自転車利用の現状や課題を整理し、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進していくことを目的に平成 24 年 9 月に「栃木県自転車利用環境検討会議」を設置した。

2. ガイドラインの位置づけ

国のガイドラインは、提言（みんなにやさしい自転車環境―安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言―）を踏まえ、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省道路局と警察庁交通局が、国土交通省国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果等も踏まえ、ガイドラインとしてとりまとめ共同で策定したものである。

栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン（以下、「栃木県版自転車ガイドライン」）は、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から幅広い取組が行われるよう、自転車利用環境整備に関係する道路管理者等の行政機関や地元住民と連携して実施すべき事項について記載しており、後述する計画検討体制の活用等により、地域の実情を十分踏まえ、関係機関等と適切に役割を分担した上で、各種取り組みを検討、実施されることが望ましい。

また、本「栃木県版自転車ガイドライン」は、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象として、安全で快適な自転車利用環境の創出するための実務的な検討事項等を取りまとめているものであるが、それ以外の路線においても、参考とすることが望ましい。

本「栃木県版自転車ガイドライン」は、上記、国のガイドラインを受けて、本県の特徴を踏まえた自転車利用環境整備の方向性を示すとともに、今後、県内自治体の意識拡充や、計画策定等の支援に取り組んでいく事を目的に策定するものである。

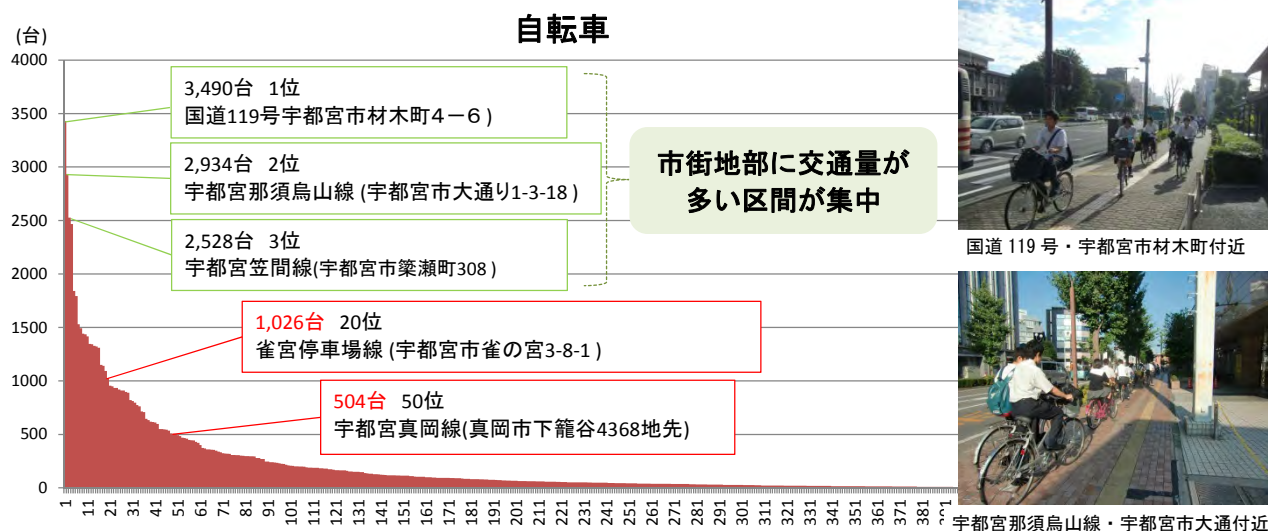
なお、本「栃木県版自転車ガイドライン」は、今後、得られる技術的な知見や法制度の改正、国のガイドライン等を踏まえ、順次、改訂していく予定である。

3. 栃木県における自転車利用環境の特徴

3.1 栃木県内の交通状況（H22 年度交通センサスより）

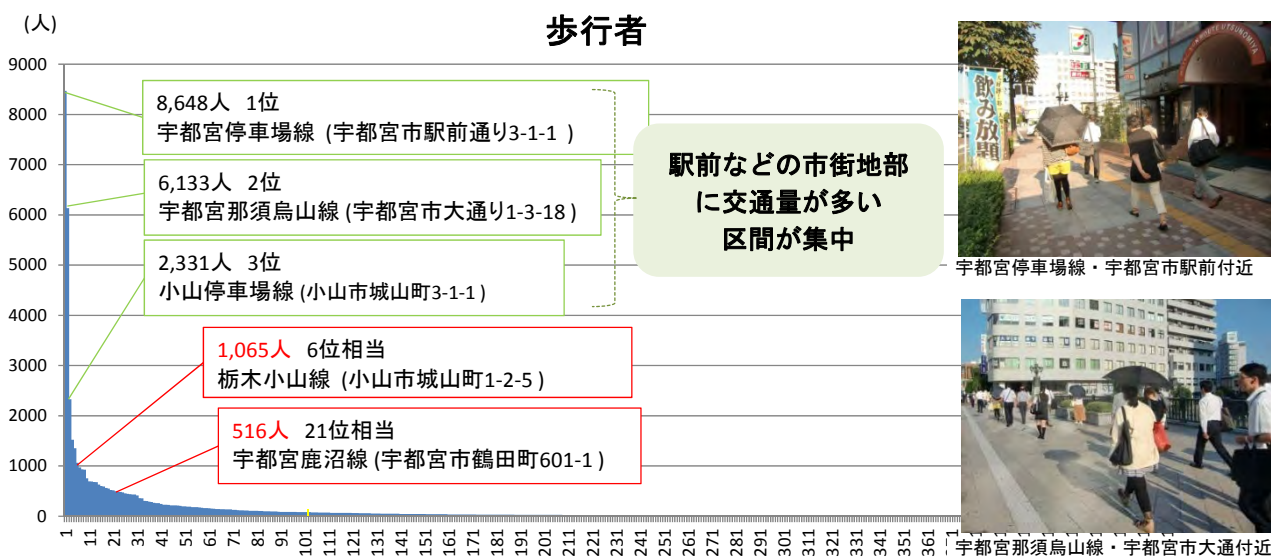
①自転車交通量

栃木県内の自転車交通量は、1,000 台を超える区間が県内の 4%程度（20 区間）、500 台を超える区間が県内の 11%（50 区間）となっているうえ、市街地部などの中心部に集中していることから、限られた地域（区間）に自転車交通量の多い区間が集中している。



②歩行者交通量

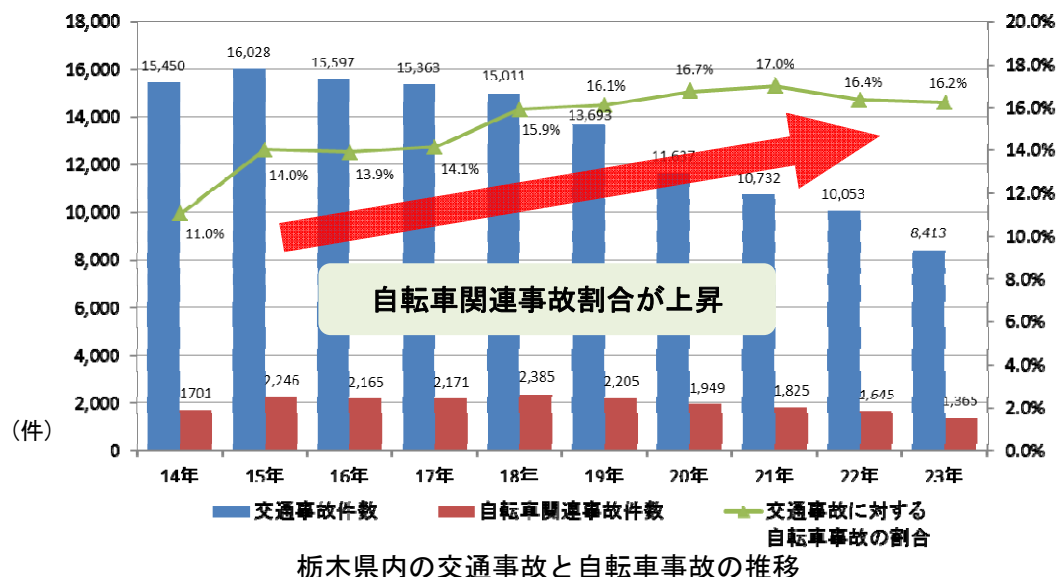
栃木県内の歩行者交通量は、1,000 人を超える区間が県内の 1%程度（6 区間）、500 人を超える区間が県内の 5%（21 区間）と限られた地域（区間）に歩行者交通量の多い区間が集中しており、自転車に比べると、交通量が集中する区間が更に限られている。



3.2 自転車関連の事故状況

①栃木県内の交通事故の推移

栃木県内では、交通事故件数が減少を続ける中で、自転車関連事故の割合は約10年で1.5倍ほど増加しており、自転車事故を防止するための対策が必要である。

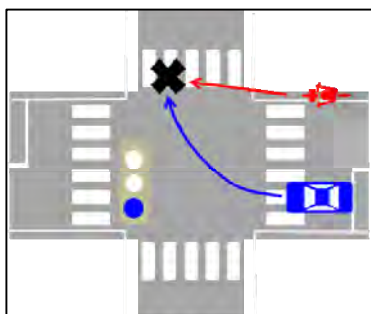


②自転車関連事故の特徴

栃木県内で発生した事故は、以下のタイプが多く見られる。

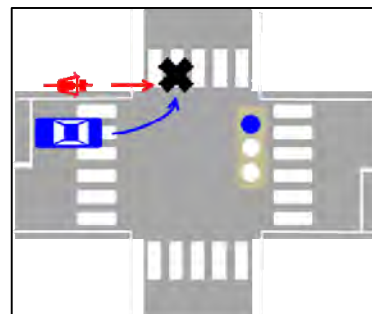
■ 十字路交差点（右折時の衝突）

信号のついた十字路交差点において、自動車が安全確認することなく右折したため、横断中の自転車を発見するのに遅れ、自転車と衝突した。



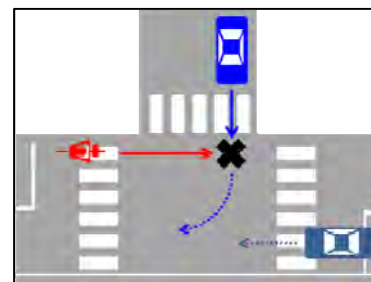
■ 十字路交差点（左折時の巻き込み）

信号のついた十字路交差点において、自動車が左折しようとした際に、左側を通行していた自転車の発見が遅れ、自転車と衝突した。



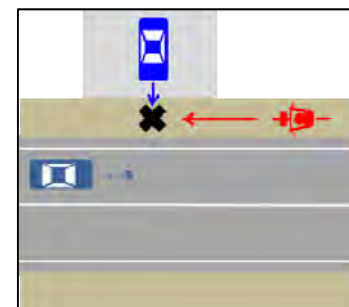
■ T字路交差点（右折時の衝突）

T字路交差点において、自動車が右折しようとした際、左からの通過車両に気を取られ、右からの自転車の発見が遅れ、自転車と衝突した。



■ 単路部（出会い頭の衝突）

駐車場から車道に出る際に、右からの自動車の気を取られ、左の安全確認を怠った結果、左からきた自転車に接触、転倒させた。



道路部位別の代表的な事故事例

4. 用語の定義

4.1 用語の定義

本書で用いる用語は、以下のように定義する。

1) 自転車通行空間

自転車が通行するための道路、又は道路の部分という。

2) 自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画をいう。

3) 自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線をいう。

4) 自転車

道路交通法第 63 条の 3 に規定される「普通自転車」をいう。

なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引（けんいん）していないものをいう。

「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第 9 条の 2 で次のように規定されている。

一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。

イ 長さ 190 センチメートル

ロ 幅 60 センチメートル

二 車体の構造は、次に掲げるものであること。

イ 側車を付していないこと。

ロ 1 の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。

ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。

ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

5) 自転車道

道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。

なお道路交通法上も、自転車道として扱われる。

6) 自転車専用通行帯

道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

7) 自転車歩行者道

道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行う。

なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。

本書では、「自転車歩行者道」と限定した記述をしない限り、「歩道」には歩道と自転車歩行者道とが含まれるものとする。

8) 歩道

道路構造令第2条第1項第1号に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行う。

なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。

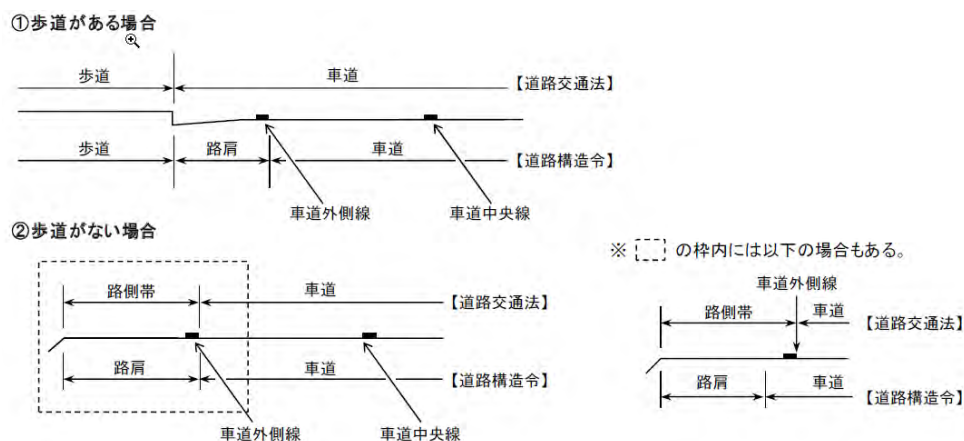
9) 路肩

道路構造令第2条第1項第12号に規定される、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、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分进行う。

10) 路側帯

道路交通法第2条第1項第3号の4に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。

※路肩と路側帯の関係については、下図を参考とされたい。



11) 自転車専用道路

道路法第 48 条の 14 第 2 項に規定される、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路をいう。

12) 道路標識

道路交通法第 2 条第 1 項第 15 号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいい、種類、様式等については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第 1 条～4 条により規定される。

13) 看板

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の内容を表示する看板をいう。

14) 道路標示

道路交通法第 2 条第 1 項第 16 号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋳、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいい、種類、様式等については道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第 8 条～第 10 条により規定される。

15) 区画線

道路法第 45 条に規定される、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に設けられるものをいい、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第 5 条～第 7 条に規定される区画線をいう。具体には同命令別表第 4 で規定される様式に従って道路鋳、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

16) 路面表示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

17) 分離工作物

道路の部分において、自動車、自転車、歩行者の通行空間を区画するための縁石線、柵その他これに類する工作物をいう。

18) サイクリングロード

主に河川沿いに多く設置されている自転車専用道路等の通称である。栃木県内においては、渡良瀬川自転車道、黒川思川自転車道、鬼怒川自転車道等が代表的なものとしてあげられる。

4.2 字句の意味

末尾に用いられる字句については、以下の考えに基づき使用している。

① ～するものとする。～する必要がある。

法令または局長通達による基準において規定されているもの（ただし、法令により条例によることとされているものは条例によるものとする）。または、法令または局長通達で規定されていないものの、記載した内容による運用について、その必要性が高いと考え、特に推奨するもの。

② ～することが望ましい。

記載した内容による運用を推奨するもの。

③ ～することが考えられる。～できる。

記載した内容による運用を例示的に示したもの。

本 論

I . 自転車通行空間の計画

本章では、自転車ネットワーク計画の作成手順を示すとともに、各段階における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目の基本的な考え方を示す。

1. 自転車ネットワーク計画の作成手順

(1) 基本方針、計画目標の設定

自転車利用の状況を把握し、その課題を整理するとともに、地域の上位計画及び関連計画を踏まえ、自転車ネットワーク計画の基本方針、計画目標を設定するものとする。

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定するものとする。

(3) 整備形態の選定

路線毎に交通状況を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。また、道路空間の制約により整備が困難な場合には、現時点で整備可能な当面の整備形態を選定するものとする。

(4) 個別路線の詳細な構造等の検討

自転車ネットワーク計画の合意形成を進めるために必要な場合、個別路線の詳細な構造（分離工作物の配置及び形状、路面色等）や交通運用（自動車の規制速度の抑制、自転車通行方法等）に関する検討を実施するものとする。

(5) 自転車ネットワーク計画の決定

上記（1）～（4）について、コミュニケーション・合意形成を図った上で、自転車ネットワーク計画を決定するものとする。また、緊急度に応じた整備優先度や分かりやすい案内方法についても検討するものとする。

(6) 計画の評価、見直し

自転車ネットワーク計画を決定した後、事業の進捗状況を踏まえて計画の評価、見直しを実施し、その評価結果を計画へフィードバックさせるものとする。

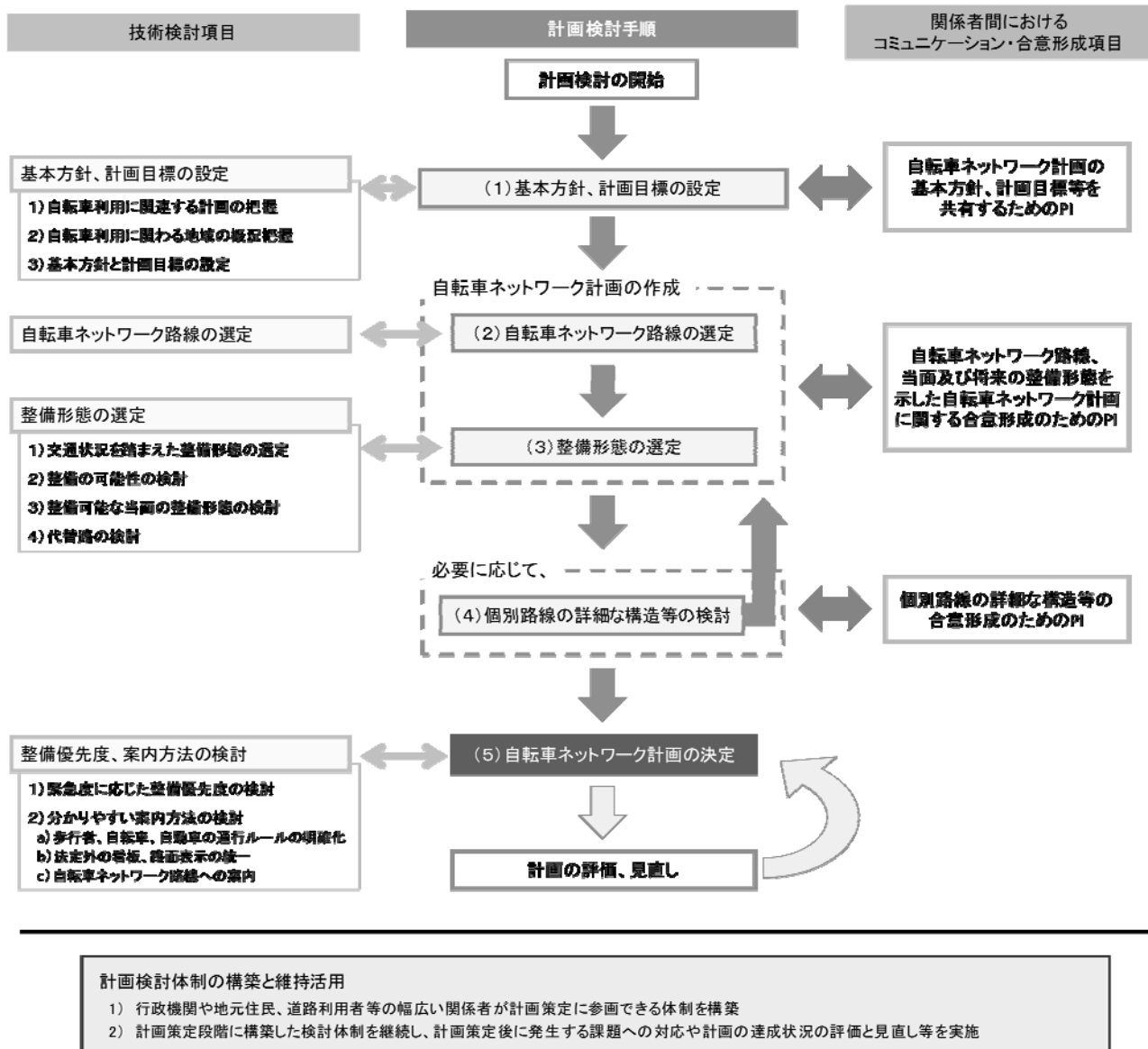


図 I- 1 自転車ネットワーク計画の作成手順

2. 各作成手順における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目

2.1 基本方針、計画目標の設定

(1) 技術検討項目

1) 自転車利用に関連する計画の把握

表 I-1 に示すような自転車利用に関わる地域の上位計画（都市マスタープラン、都市計画、総合的な交通計画等）及び関連計画（国や地方自治体の道路整備計画、公共交通計画、自転車駐車場（以下、「駐輪場」という。）計画等）について把握、整理するものとする。

また、地域で定めた交通安全（ゾーン30、あんしん歩行エリア）、健康、環境、観光振興、福祉（バリアフリー）等に関する施策や計画を整理し、歩行者優先や今後の高齢社会への対応等、各々の政策の基本方針についても把握、整理するものとする。

2) 自転車利用に関わる地域の概況把握

I-1 に示すような地域の交通基盤（道路網、公共交通網、駅・バス停等）、交通特性（歩行者、自転車、自動車、公共交通の利用状況や事故発生箇所等）、道路空間の状況、交通規制の状況、地勢（地形の起伏、人口分布・年齢階層等）、施設立地の状況（自転車利用者が多く利用する施設等）について、必要なデータの収集や調査を行い、自転車利用の課題を整理するものとする。

特に、自転車の利用状況については、どのような人が（利用者層）、どのような目的で（トリップ目的）、どの程度利用しているのか（自転車分担率等）、さらには、どのようなエリアで（主たる利用範囲）、どのようなルートを通行しているのか（通行経路、路線別交通量）について把握、整理することが重要である。また、自転車利用に深く関わりがある自動車や公共交通等の利用状況、道路空間の状況、交通規制についても把握し、自転車利用の状況と重ねて整理することも重要である。

なお、データ収集にあたっては、民間やNPO 等と連携して収集すること、または、すでに収集しているデータを活用することも考えられる。

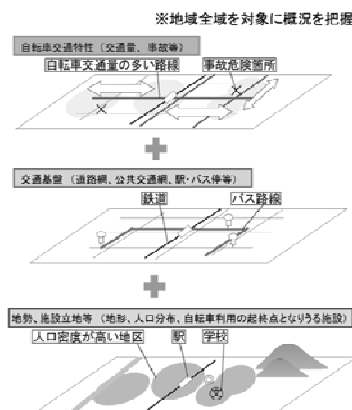


図 I-2 概況把握のイメージ

表 I- 1 関連する計画や地域の概況の把握に必要な情報及びその収集方法の例

分野	必要な情報	収集方法等
関連する計画	・都市マスタープラン、都市計画、土地利用計画、総合的な交通計画等 ・各種道路計画（バイパス事業、環状道路事業、道路改良事業、歩道改良事業、自転車通行空間整備事業、電線共同溝等無電柱化に関する事業等）、公共交通計画等 ・無電柱化に関する計画 ・駐輪場計画 ・交通安全対策事業（あんしん歩行エリア、ゾーン 30、コミュニティゾーン等）による歩行者優先の地区の指定状況 ・環境、健康、福祉（バリアフリーや高齢社会への対応）、健康、観光振興に関する施策や計画	関係各機関・部局への情報提供依頼、資料収集及び聴取
交通基盤	・道路網、鉄道、路線バス等の公共交通網、公共交通空白地域 ・駅、主要なバス停の位置	地図、国土数値情報、交通事業者への情報提供依頼等
交通特性	・自転車、自動車、公共交通の利用特性（交通手段分担率等）	国勢調査、PT 調査等
	・公共交通の状況（運行頻度、利用者数と経年変化）	公共交通事業者へのヒアリング調査等
	・歩行者、自転車、自動車の各ピーク時交通量または 12 時間日交通量 ・路上駐車台数	道路交通センサス調査、現地調査
	・自転車通行経路、自転車が集中する路線 ・自転車の利用者層、利用目的	自転車利用者へのアンケート調査等
	・自転車に関連する事故発生箇所と事故形態	警察資料等
	・ヒヤリハット危険体験箇所と危険体験の内容	道路利用者へのアンケート調査・点検等
	・歩行者と自転車の錯綜状況、自転車の通行ルール遵守状況（通行位置等の実態）	現地調査、道路利用者へのアンケート調査等
道路空間状況	・自転車通行空間の有無と整備形態 ・既存道路空間の横断面構成要素、各構成要素の幅員	現地調査等、道路台帳等
	・通学路で自転車交通が多く歩行者や自転車を優先すべき路線	現地調査、道路利用者へのアンケート調査等
	・モール化された商店街等の歩行者を優先すべき路線	地図、商工会・商店街等へのヒアリング等
	・交通安全の点検	
交通規制状況等	・規制速度、駐車・駐停車禁止規制、バス専用通行帯、自転車通行止め規制、交差点処理状況（左折専用車線の有無、左折専用現示の有無、歩車分離式制御等）、自転車専用通行帯、普通自転車歩道通行可規制 ・交通違反取締り状況（自動車の駐停車違反等）	警察資料、現地調査等
地勢等	・地形の起伏や河川、湖沼の位置 ・地域特有の気候状況 ・人口分布、年齢階層及び高齢化の状況	地形図、気象庁統計、市町村統計資料、国勢調査等
施設立地状況	・自転車利用の起終点となる施設（鉄道駅、バスターミナル、船着場、地域の核となる商業地・商業施設、観光施設、中学校・高校・大学、行政庁舎・図書館・公園・スポーツ施設等の公共施設、規模の大きい集客施設、大規模工場・企業）等 ・主な駐輪場の位置、規模	地図、自転車利用者へのアンケート調査、駐輪台数調査等

3) 基本方針と計画目標の設定

地域の上位計画及び関連計画や、自転車利用に関する地域の概況の整理結果を踏まえ、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上に加え、健康、環境、観光振興等、地域の課題やニーズに応じた自転車通行空間を整備するために、自転車ネットワーク計画策定にあたっての基本方針、計画目標を設定するものとする。

なお、計画目標の設定にあたっては、必要に応じて、客観的かつ定量的な指標の活用も考慮するものとする。また、国のガイドラインでは、参考として基本方針と計画目標の例が、表 I-2 のように示されている。

表 I-2 基本方針と計画目標の参考例（国のガイドラインでの例示）

カテゴリー	上位計画などにおける ビジョン・コンセプト	自転車ネットワーク計画		
		基本方針	計画目標	数値目標
安全 快適	・歩行者、自転車、自動車及安全・快適に通行できる環境の創出 ・ルール遵守の徹底			≪アウトカム指標の例≫ ・自転車関連事故件数 ・ヒヤリ・ハット件数 ・通行ルール遵守率 ・歩行者から見た対自転車の安心感 ・自転車から見た対自動車の安心感 ・自転車通行空間満足度 ≪アウトプット指標の例≫ ・自転車ネットワーク整備率 ・自転車道整備延長 ・自転車専用通行帯整備延長 等
地域のニーズに応じて選択	健康 レジャー	・健康維持のための自転車利用推進	・日々の通勤通学における自転車の有効活用 ・自転車を活用したレクリエーションの推進	・通勤通学路における通行空間の整備 ・レクリエーション拠点を結ぶ自転車ネットワークの構築 ≪アウトカム指標の例≫ ・自転車代表交通手段分担率 ・自転車交通量 ・自動車交通量
	環境	・環境にやさしい交通体系づくり	・自転車を活用した環境に優しいまちづくり ・鉄道およびバスと自転車の連携 ・サイクルアンドライドの推進	・自転車ネットワーク路線での自転車交通量増加率 ・自転車専用通行帯における路上駐車台数 ・自転車通勤者数、自転車通勤奨励企業数 ・サイクルアンドライド利用者数 ・レンタサイクル利用者数
	観光振興	・滞在型観光の拡大 ・観光レクリエーションの振興	・レンタサイクルによる回遊性向上と楽しく乗れる環境づくり	・観光拠点を結ぶ自転車ネットワークの構築 ・経路上の安全確保と適切な案内 ・自転車への乗り換えや情報発信、休憩施設など拠点施設の整備 ・自転車による回遊性の向上 ・自転車利用に即した、誰もが快適に利用できる通行空間の整備
	まちの魅力 創出	・コンパクトなまちづくり ・すべての人にとって快適で住みよいまちづくりの実現	・自転車でもちの魅力高める ・歩くまちの歩行空間の形成と自転車利用の促進 ・自転車、公共交通の利用促進	・自転車イベント参加者数 等
(参考) 海外事例	【デンマーク・コペンハーゲン市】 2015年までの目標値 ・通勤通学目的の自転車選択率を36%（2007年）から50%へ ・自転車事故発生件数を2007年比の半分以上 ・少なくとも80%の自転車利用者が、自転車が安全、安心な乗り物であると感じるようにする （出典：Our Vision for Copenhagen 2015, 2007年） 【米国・シアトル市】 2017年までの目標値 ・自転車利用トリップを3倍に増加 ・自転車事故率を3分の1に減少 ・720kmの自転車ネットワークを整備し、住民の約95%以上が自宅から400m以内に自転車ネットワークへアクセスできるようにする （出典：Seattle Bicycle Master Plan, 2007年）			

これらの基本方針、計画目標を設定する際には、地域の実情等を十分、踏まえることが必要であり、栃木県においては下記のような自転車利用環境を取り巻く特徴がある。

- ・県内各地に日本を代表する観光施設が点在している。また、各施設では駐輪場確保が課題となっていること
- ・全国有数の「ものづくり県」であり、工業団地等が県内各地に点在していること
- ・プロの自転車チームを抱え、世界的な大会の場にもなっており、多様な利用形態（利用主体・走行距離等）の自転車利用者がいること
- ・国道4号に並行し新4号国道が整備されるなど、高速道路や環状道路の整備が充実されており、大型車が都市部を迂回しやすい環境であること
- ・県内各市町の旧市街地では、幅員の狭い道路が多く存在するなど、自転車通行環境の整備が困難 等

このような栃木県の特徴を踏まえ、栃木県における基本方針と計画目標を表 I-3に例示する。

表 I-3 栃木県における基本方針と計画目標の参考

カテゴリ	基本方針・計画目標	数値目標 (アウトカム・アウトプット)
安全・快適	・安全・快適な自転車利用環境の創出 ・ルール遵守の徹底	・自転車走行空間の整備率、通行率 ・事故発生件数 等
観光・スポーツ	・観光拠点間の自転車ネットワークの構築 （“自転車”による地域活性化）	・自転車での観光地来訪者数 ・レンタサイクル利用者数 ・観光地等での自転車駐輪場設置数 等
エコ・健康	・マイカーから公共交通・自転車への転換、 環境負荷の軽減 ・健康増進	・通勤目的での自転車選択率 （代表交通手段分担率） ・公園アクセス交通手段における 自転車選択率 等



図 I-3 点在する観光施設



(出典：ジャパンカップサイクルードレース HP)

写真 I-1 世界的な大会の場

(2) コミュニケーション・合意形成項目

自転車ネットワーク計画の必要性の確認、及び計画の基本方針、計画目標の共有のためのPI（情報の提供と意見の把握）を行うものとする。

関係行政機関間の協議、調整を十分に実施することに加え、PIについては、計画の方針や目標等を議論する段階における市民等関係者と連携したワークショップの開催による地域の概況把握、自転車ネットワーク計画の必要性に対するアンケート等による意向収集、幅広い関係者の代表や学識者等の第三者から構成される委員会や協議会の設置、委員会で示された案によるパブリックコメントとその意見反映、関係者へ周知するための説明会の開催等、様々な方法が考えられる。

2.2 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 技術検討項目

既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、計画目標の達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定するものとする。その際、国のガイドラインでは以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせて選定するものとされている。

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑥ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線
- ⑦ 通勤、通学流動を踏まえて自転車利用が見込まれる路線
- ⑧ 郊外の拠点施設（主要駅、主要工業団地、大規模商業店舗、観光施設等）をつなぐ路線
- ⑨ サイクリングロードに位置付けられている路線

自転車ネットワークは、主に市町村内を繋ぐ「都市内ネットワーク」と、市町村間や拠点間を繋ぐ「広域的な自転車ネットワーク」に大別される。国のガイドラインで考慮する路線のほとんどが「都市内ネットワーク」であるが、栃木県においては、県の特徴を踏まえて、⑦～⑨のような路線についても自転車ネットワークを構成する路線として選定することが望ましい。

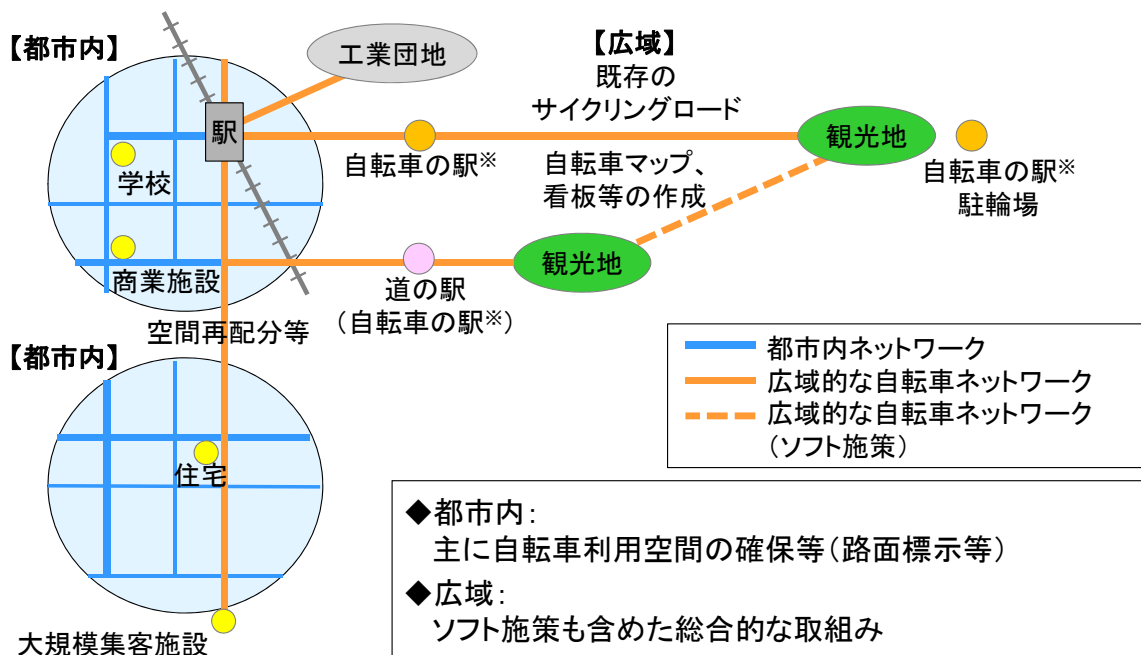


図 I-4 都市内ネットワーク、広域的ネットワーク整備の考え方

※自転車の駅…例として、宇都宮市では公共施設の他、市内の観光施設や民間施設（コンビニエンスストア）と協力しながら、空気入れポンプなどの貸出を行い、既存施設の機能と併せて自転車利用者をサポートする休憩スポットとしている。



【写真 I-2 コンビニ併設の自転車の駅（宇都宮市）】

自転車ネットワークの構成路線の選定にあたっては、10～30年先のネットワークのあるべき姿を見据えた選定を行うことが望ましい。その際には、上記9つの着目点を地図上に図示し、重ね合わせることで、将来ネットワークを作成するといった手法が考えられる。図 I-4にイメージを示す。

「広域的な自転車ネットワーク」の整備にあたっては、自転車・自動車の利用状況や、現在の道路状況を鑑みた場合、必ずしも路面標示等のハード施策が適切ではない場合が考えられる。そのため、「広域的な自転車ネットワーク」においては、下記のようなソフト施策も含めた整備を行うことが考えられる。

- 多様な自転車走行に応じた空間確保（空間再配分等）
- 観光地や自転車の駅までの距離・方向を示す案内看板
- 観光地の周遊を目的とした「自転車マップ」の作成（写真I-2）
- 既存のサイクリングロードの活用（観光資源の有効活用）
- 「自転車の駅」等、サービス施設・駐輪施設の充実 等（写真I-1、写真I-3）

なお、歩行者と混在しているサイクリングロードについては、歩行者と自転車を分離するなど見直しを検討することが望ましい。

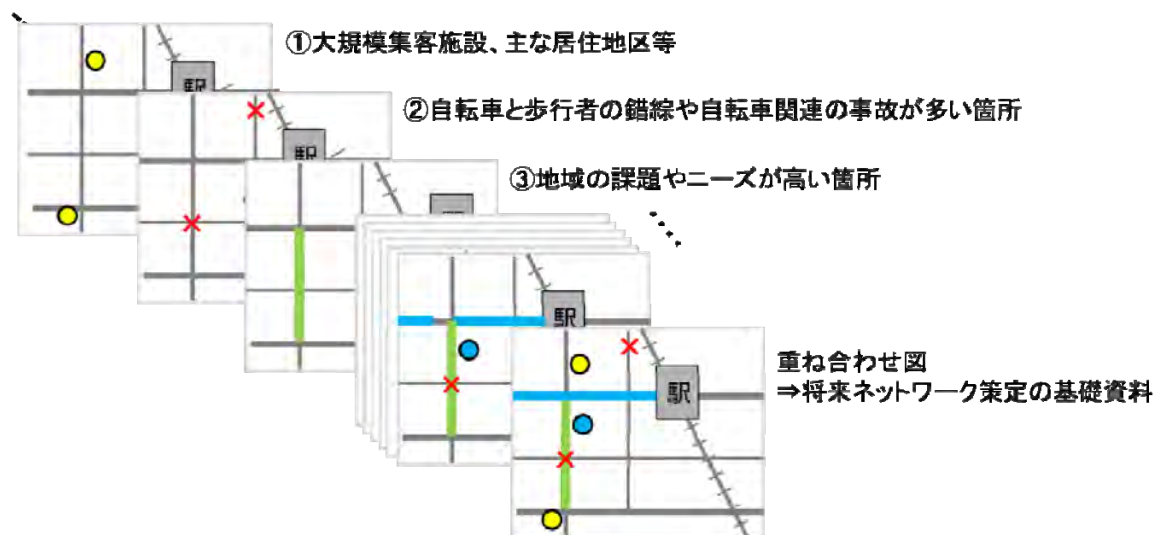


図 I- 5 将来ネットワークの作成手法のイメージ図



写真 I- 3 観光地の周遊を目的とした自転車マップ
(宇都宮自転車マップ (宇都宮市 HP))



(宇都宮市)
写真 I- 4 駐輪施設

なお、勾配が急な道路、構造上対応が難しい長大橋や長大トンネル等を含む既存道路については、電動アシスト自転車の普及状況等も考慮しながら縦断線形等の見直しや自転車通行空間の確保等、道路の改良等の検討を併せて行うものとする。ただし、道路改良等が困難な場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲で適切な代替路を選定することを検討するものとする。

また、橋梁やトンネル等、整備後の構造変更が難しい構造物を含む新設または更新予定の道路を自転車ネットワーク路線に選定する場合は、あらかじめ自転車通行空間を確保するものとする。ただし、自転車通行空間を確保することで著しく不経済になる場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲で適切な代替路を選定することを検討するものとする。

一方、歩行者が安心、快適に買い物を楽しむことのできる商店街等、自転車ネットワーク路線に選定することが適切でない道路があることにも留意するものとする。

また、市街地を対象として自転車ネットワーク計画を策定・検討した事例より、自転車ネットワーク路線の網密度を調査すると、計画エリア内では概ね1～6 km/km²となっている。これは、自転車ネットワーク路線が東西・南北方向それぞれ等間隔で配置されたと仮定した場合、格子状の自転車ネットワーク路線が約330m～2 km間隔で配置されることとなる。すなわち、計画エリア内では最大でも約170m～1 km以内で自転車ネットワーク路線にアクセスできる水準である。これらは本ガイドライン策定以前に検討された値であるが、自転車ネットワーク路線を選定する際、参考にとるとよい。

2.3 整備形態の選定

(1) 前提条件

本節で記載する整備形態の検討は、前節で自転車ネットワークを構成する路線として選定された路線のみに適用するものとする。その他の路線については、本節を参考にしつつ、任意に整備形態を選定するものとする。

(2) 技術検討項目

歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。

1) 交通状況を踏まえた整備形態の選定

自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、自転車が車道を通行するための道路空間について検討するものとする。

この場合、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討するものとする。具体的には、図 I-6 に示すように、自動車の速度が高い道路（A）では、自転車と自動車を構造的に分離するものとする。また、速度が低く自動車交通量が少ない道路（C）では、自転車と自動車は混在通行とするものとする。その中間にあたる交通状況の道路（B）では、自転車と自動車を視覚的に分離するものとする。

なお、速度としては規制速度を用いるものとするが、規制速度の見直しの検討等を行っている道路や速度規制が行われていない道路等については、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

① 交通状況を踏まえた分離の目安

分離に関する目安としては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえた上で、以下を参考に検討するものとする。

（自転車と自動車の構造的な分離の目安）

- ・自動車の速度が高い道路とは、自動車の速度が50km/hを超える道路とする。

ただし、一定の自動車及び自転車の交通量があり、多様な速度の自転車が通行する道路を想定したものであるため、交通状況が想定と異なる場合は別途検討することができる。

（自転車と自動車の混在通行の目安）

- ・自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路とは、自動車の速度が40km/h 以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路とする。

なお、上記の自転車と自動車の構造的な分離の目安に該当しない道路においても、自

転車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす程度の自動車交通量がある場合には、通行の整序化を図るため、自転車と自動車を構造的に分離することができる。

また、上記の自転車と自動車の混在通行の目安に該当する道路においても、自動車の安全かつ円滑な通行に支障を及ぼす程度の自転車交通量がある場合には、通行の整序化を図るため、自転車と自動車を視覚的に分離することができる。

② 整備形態の選定

A. 自転車と自動車を構造的に分離する場合
自転車道を整備するものとする。

B. 自転車と自動車を視覚的に分離する場合
自転車専用通行帯を設置するものとする。

C. 自転車と自動車を混在通行とする場合（以下、「車道混在」という。）
必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための路肩のカラー化（写真Ⅰ-1参照）、車道左側部の車線内に帯状の路面表示（写真Ⅰ-2参照）やピクトグラムの設置（写真Ⅰ-3参照）、自動車の速度を抑制するための狭さく、ハンプの設置等を検討するとともに、自動車の一方通行規制や大型車の通行抑制等を検討するものとする。

なお、路肩のカラー化の検討は、歩道と車道とが区分されている道路に限って実施するものとし、歩道のない道路では、自転車の通行位置を示す方法としての路肩のカラー化は実施しないものとする。

また、自動車の速度を抑制するための狭さくやハンプを検討する場合には、沿道への騒音、振動の影響や二輪車に対する走行安全性の確保について留意するものとする。

整備形態の選定にあたり、道路利用者のニーズや道路空間の状況により、自転車専用通行帯を自転車道に、及び車道混在を自転車専用通行帯に、それぞれ変更することができる。また、歩道上の歩行者利用が極めて少ない状況である場合には、歩道空間を再配分して自転車の走行空間を確保する方法などもあり得るが、地域住民等に理解が得られるよう通行実態を踏まえた適切な整備形態を考える必要がある。

このほか、整備によって自転車と自動車の交錯する機会が増加するケースも想定されるため、事故実態などを踏まえ、必要となる安全対策に十分配慮する事が望ましい。

2) 整備可能な当面の整備形態の検討

道路空間の再配分、道路拡幅、及び規制速度を抑制し整備形態を変更することも困難な場合は、早期に自転車ネットワークの機能が発現されることを優先し、十分ではなくとも整備可能な当面の整備形態を検討するものとする。

国のガイドラインでは、当面の整備形態について次のように記載されている。

自転車道が選定され、その整備が困難な場合は、既に当該道路に自転車歩行者道が整備されており、かつ自転車交通量が少なく、かつ歩行者と自転車の交通量を踏まえて歩行者と自転車を分離する必要がないときに限り、当面の整備形態として自転車歩行者道の活用を検討することができる。その際、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「バリアフリー法」という。）に基づく重点整備地区、スクールゾーン、病院・高齢者施設等の出入り口近傍等では、特に歩行者保護に配慮の必要な道路が存在することに留意するものとする。併せて、自転車歩行者道を活用する場合には、自転車に対して歩行者優先、徐行通行等を徹底させるために、通行ルールの周知等の安全対策を実施するものとする。

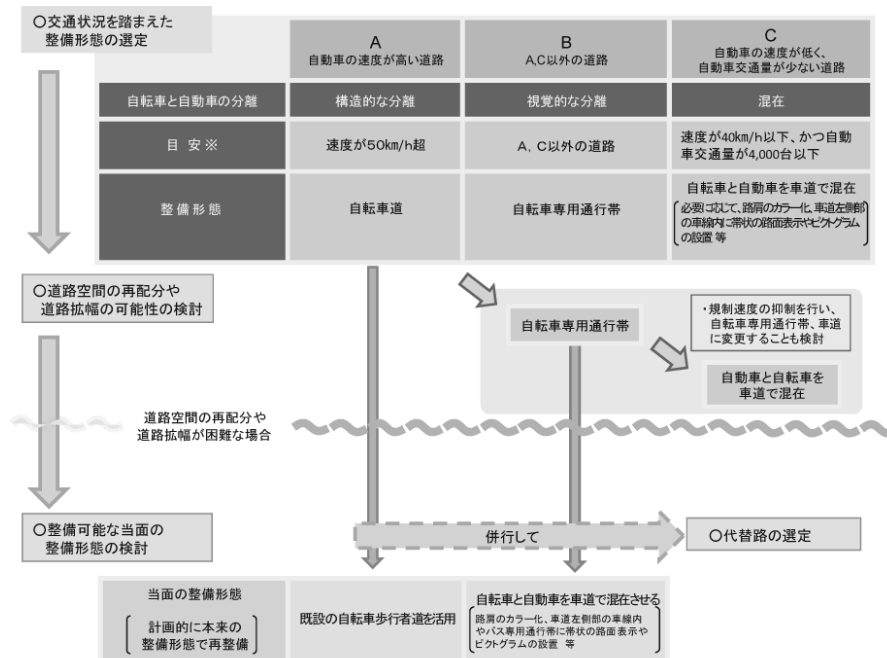
自転車専用通行帯が選定され、その整備が困難な場合は、当面の整備形態として、車道混在を検討するものとする。その場合、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するための路肩のカラー化、車道左側部の車線内やバス専用通行帯に帯状の路面表示やピクトグラムの設置を検討するものとする。併せて、自転車に対して左側通行、並進の禁止、自動車に対して自転車の保護、駐車禁止等を徹底させるために、通行ルールの周知等の安全対策を実施するものとする。なお、路肩のカラー化の検討は、歩道と車道とが区分されている道路に限って実施するものとし、歩道のない道路では、自転車の通行位置を示す方法としての路肩のカラー化は実施しないものとする。

栃木県では、上記国のガイドラインでの記載を踏まえながら、下記に示す事項に配慮し、どのケースにおいても当面の整備形態として、「既設の自転車歩行者道の活用」・「自転車と自動車を車道で混在」を選択可能とする。

- ・自転車ネットワーク機能の早期発現に配慮し、道路の状況に応じて、より早期に整備可能な形態を採用するため。
- ・自転車のプロチームが存在する等、自転車が多様な使われ方（低速～中高速、利用者属性(子ども・一般・プロ) 等) をされていることに配慮し、自転車利用者のニーズに応じて走行位置を選択可能とするため。

栃木県版の整備形態の選定の考え方と分離に関する目安を図 I-6 に示す。

国のガイドライン



※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。

図 I- 6 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分類に関する目安
栃木県版ガイドライン

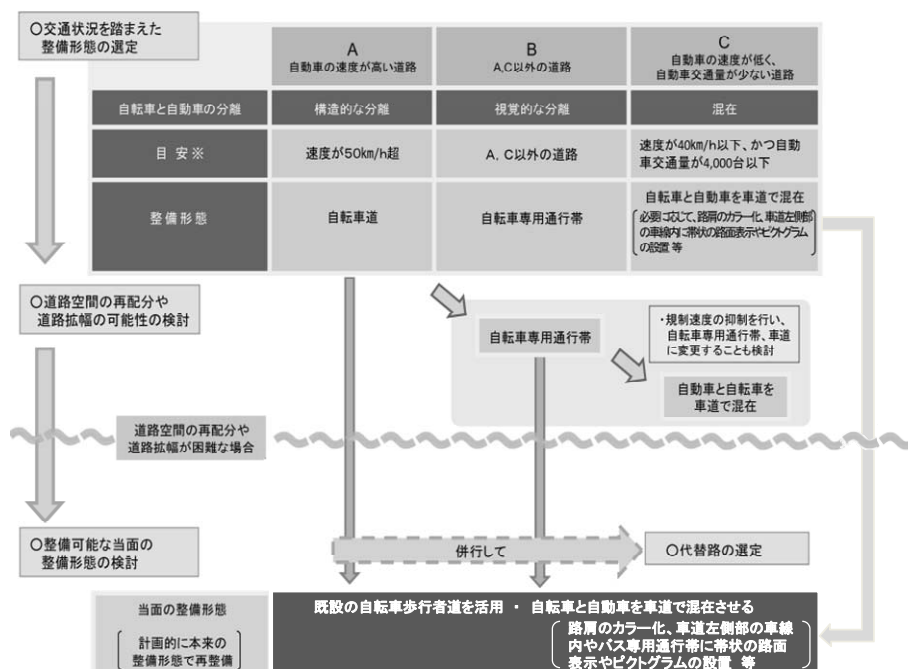


図 I- 7 栃木県版の整備形態の選定の考え方と分離に関する目安

当面の整備形態として既設の自転車歩行者道を採用した場合で、この路線とは別に車道上に整備したネットワーク路線がある場合は当該路線への誘導を明確に行う。

当面の整備形態で整備した場合は、整備優先度や交通状況に応じて、計画的に本来の整備形態で再整備するものとする。

基本的な整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
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)	

図 I- 8 基本的な整備形態（イメージ）



(宇都宮市)



(足利市)

写真 I - 5 路肩をカラー化した事例



写真 I - 6 車道左側部の車線内に帯状の
路面表示を設置した事例



(宇都宮市)

写真 I - 7 車道左側部の車線内に
ピクトグラムを設置した事例

3) 整備の可能性の検討

1) 2) で選定した整備形態について、新設道路では、選定した整備形態で整備するものとし、既設道路では、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性を検討し、選定した整備形態の整備が可能か検討するものとする。

具体的には、車道、中央帯、路肩、停車帯、歩道、路側帯、植樹帯等の幅員構成を見直すものとし、車道、歩道等の見直しを行う幅員については、道路構造令で規定する最小幅員を考慮して検討するものとする。その際、既設の自転車歩行者道については、普通自転車歩道通行可の規制を解除すること、及び道路構造令で規定する自転車歩行者道から歩道へ変更することを検討するものとする。

積雪寒冷地においては、車道部の堆雪帯を活用した自転車通行空間の整備が考えられることから、自転車専用通行帯や車道混在の自転車通行空間の整備を検討することができる。

また、周辺道路の整備やパークアンドライド等の交通需要マネジメントにより自動車交通の転換が可能な道路では、車線数の削減や一方通行規制等を行うことを検討するものとする。なお、中心市街地や居住地区等における自動車交通や速度の抑制が望ましい道路においては、規制速度の抑制を行った上で、自転車道から自転車専用通行帯、自転車専用通行帯から車道混在へと整備形態を変更することも検討するものとする。

幅の広い歩道を「歩道」と「自転車道」に再配分する事例

自転車道の整備にあたっては、場合により図 I-5 に示すような既存の幅広歩道などを活用して歩道と自転車道に再配分することが考えられる。

この場合には、自転車道の幅員を一律に最小幅員とするのではなく、歩行者と自転車の交通量のバランスを考慮して、それぞれの幅員を検討することが望ましい。

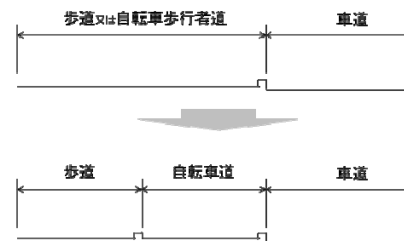


図 I- 9 道路空間の再配分例

4) 代替路の検討

当面の整備形態の検討と併行して、近くに並行する他の道路を代替路として選定することを検討するものとする。その際には、幹線道路から細街路まで幅広い道路を対象に、自転車利用者の主な通行経路を考慮し、著しく利便性を損なわない範囲内で選定するとともに、自転車を自転車ネットワーク路線へ案内するための方法を検討するものとする。

なお、代替路に限らず細街路等の信号制御されていない交差点を含む路線を自転車ネットワーク路線として選定する場合は、信号制御されていない小規模な交差点において、出会い頭事故を防止するため、交差する道路に一時停止の交通規制を実施することを検討するものとする。

(2) コミュニケーション・合意形成項目

自転車ネットワーク路線及び選定した整備形態（当面の整備形態及び将来の整備形態を含む）を示した自転車ネットワーク計画に関する合意形成のためのPI を行うものとする。

関係者行政機関間の協議、調整を十分に実施することに加え、PI については、幅広い関係者の代表や学識者等の第三者から構成される委員会や協議会での議論、委員会で示された案によるパブリックコメントとその意見反映、関係者へ周知するための説明会の開催等、様々な方法が考えられる。

2.4 個別路線の詳細な構造等の検討

(1) 技術検討項目

自転車ネットワーク計画の合意形成を進めるために必要な場合、個別路線の詳細な構造（分離工作物の配置及び形状、路面色等）や交通運用（自動車の規制速度の抑制、自転車通行方法等）に関する検討を実施するものとする。

(2) コミュニケーション・合意形成項目

必要に応じて、個別路線の詳細な構造や交通運用に関する合意形成のためのPI を行うものとする。

PI については、関係者との意見交換、地元説明会、ワークショップの実施等が考えられる。

2.5 自転車ネットワーク計画決定に併せて実施する検討項目

(1) 技術検討項目

2.1 から2.4 の検討結果を踏まえ、自転車ネットワーク計画を決定するものとする。併せて、緊急度に応じた整備優先度や分かりやすい案内方法についても検討するものとする。その際、整備目標年次等を定めた整備計画も検討することが望ましい。

1) 緊急度に応じた整備優先度の検討

自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、整備の容易さばかりを優先するのではなく、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を検討するものとする。一方、無電柱化やバリアフリー等の他の事業計画が既にある場合は、互いに調整した上で整備するなど整備の効率性についても検討することが望ましい。

なお、整備優先度の検討にあたっては、客観的かつ定量的な指標の活用も考慮するものとする。例えば、事故・ヒヤリハットや利用者の安心感等に関する評価指標を活用し、計画目標を達成するために特に重要となる路線を整備優先度の高い路線として設定することが考えられる。

2) 分かりやすい案内方法の検討

自転車ネットワークの適切な利用を促し、整備効果を最大限に発揮させる観点から、道路標識、道路標示だけでなく、法定外の看板及び路面表示について検討するものとする。

a) 歩行者、自転車、自動車の通行ルールの明確化

自転車のみならず、歩行者、自動車に対しても、自転車の通行ルール（通行の位置、方向、方法）を分かりやすく伝えられるよう、案内・注意喚起用いることや、分かりやすい配置とすることを検討するものとする。また、外国人が通行ルールを理解できるようピクトグラムの活用に努めるものとする。

その際、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、あるいは、自転車歩行者道（歩行者優先で徐行）等、選定した整備形態に応じた通行ルールを伝えることが必要である。例えば、ピクトグラムで自転車通行空間の形態や通行位置を示し、矢印の形状で通行の方向、方法を示すなど、通行ルールに合わせてサインを使い分けることも検討するものとする。なお、通行方向について誤解を与えることのないよう、ピクトグラムのデザインについて留意するものとする。

自動車通行空間と自転車通行空間とを区別するため、自転車道、自転車専用通行帯、路肩等に路面着色する場合には、周囲の景観に対し大きな影響を与えるため、地域毎の景観条例等や、景観や色彩の専門家の意見を聴くなど、着色する路面の範囲や色彩の彩度、明度等に留意するものとする。

案内や注意喚起のための看板や路面表示については、地域住民等と連携して表示内容や設置状況の点検を行い、より分かりやすくなるよう改善するものとする。

なお、将来的に通行ルールが定着した段階で、看板の撤去や路面表示の更新の必要性について検討するものとする。

b) 法定外の看板、路面表示の統一

道路利用者の混乱を避けるために、少なくとも自転車ネットワークを計画する同一地域内において、法定外の看板及び路面表示のデザインや設置する位置については、考え方の統一を図り、路面に着色する場合には同系統の色彩（例えば、青色系）を使用するとともに、近隣地域との整合性に配慮するものとする。また、看板及び路面表示のデザイン等は、道路標識及び道路標示と明確に区別できるよう留意するものとする。

栃木県内は特に観光地が多いため、地域性を考慮し景観に配慮した色彩を採用するなど、地域内の統一的なルールについて検討を行うものとする。ただし安全性が損なわれないようにするものとする。

新たに道路標識や看板を設置する場合、標識、看板の統合や既存の標識柱を活用するなど道路利用者に分かりやすい形で集約化に努めるものとする。

また、設置した道路標識等が樹木の繁茂等により視認性が低下しないよう設置位置に留意するとともに、設置後も視認性が確保されるよう点検等を実施するものとする。



写真 I-8 景観等を考慮した色彩を採用している事例（福島市）

c) 自転車ネットワーク路線への案内

自転車利用者に対して、選定した自転車ネットワーク路線の利用を促し、自転車ネットワーク路線へ分かりやすく案内するため、適切な位置での案内看板の設置、自転車ネットワーク路線を示したマップの配布に努めるものとする。また、自転車ネットワーク路線に指定されている路線であることを示す看板及び路面表示の設置、さらには自転車ネットワーク路線が交差する箇所に、主要な目的地を示した案内看板を設置するなど、分かりやすい案内に努めるものとする。その際、外国人が理解できるようにピクトグラムの活用や英語併記に努めるものとする。

また、自動車専用道路等の自転車が通行できない区間に接続する路線では、自転車が誤って進入しないよう適切な箇所での注意喚起を行うとともに、自転車ネットワーク路線を案内するものとする。

3. 計画検討体制の構築と維持活用

3.1 計画検討体制の構築

地域のニーズに合致した自転車ネットワーク計画を策定するためには、道路管理者や都道府県警察が計画策定主体となり、関係する行政機関や地元関係者等とコミュニケーションを取り、合意形成を図るよう努めることが望ましい。そのため、表 I-4 に示すような国、都道府県、市町村の道路管理者や都道府県警察に加え、自転車利用環境整備に関係する河川管理者、港湾管理者等の行政機関や地元住民、道路利用者、学識者、NPO等の第三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するものとする。

なお、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（以下、「自転車法」という。）に基づく法定の協議会を活用することも検討するものとする。

表 I-4 合意形成プロセスに参画する関係者の例

行政機関	地元関係者	第三者
●道路管理者、警察等 ➢ 道路管理者 (国、都道府県、市町村) ➢ 堤防道路を管理する河川管理者 (国、都道府県) ➢ 港湾道路を管理する港湾管理者 (国、都道府県) ➢ 都道府県警察	●道路利用者 ➢ 歩行者 ➢ 自転車利用者 ➢ 自動車利用者 ➢ 高齢者、障がい者団体 ➢ 自転車関連団体 ➢ 交通事業者等 バス事業者、 タクシー・ハイヤー業界団体、 トラック業界団体	➢ 学識者 ➢ 地域づくりに取り組んでいるNPO ➢ マスコミ
●その他関連する行政内部部署 ➢ 公共交通を担当する部署 (国、都道府県、市町村) ➢ 都市計画・まちづくりを担当する部署 (都道府県、市町村) ➢ 観光を担当する部署 (都道府県、市町村) ➢ 教育委員会 (都道府県、市町村) ➢ 交通安全の啓発を担当する部署 (市町村) ➢ 健康を担当する部署 (市町村) ➢ 環境を担当する部署 (市町村)	●その他沿道関係者等 ➢ 住民 各地域の自治会 ➢ 地域経済団体、地元企業 ➢ 商店街 ➢ 学校(小・中・高・大) ➢ 鉄道事業者 ➢ 道路占有者	

3.2 計画検討体制の維持活用

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、整備後の利用状況や事故の発生状況等、計画の目標達成状況の評価と見直しを実施するものとする。なお、計画の達成状況の評価については、必要に応じて、広く市民や第三者機関が評価できる仕組みを取り入れることを検討するものとする。

また、自転車通行空間の整備のみならず、通行空間の点検、利用ルールの徹底（Ⅲ章）、自転車利用の総合的な取組（Ⅳ章）を実施するため、幅広い関係者が連携できる体制として、計画検討時の体制を維持活用するものとする。

例えば、表 I-5 に体制を活用した取組例を示す。

表 I- 5 市民参加や民間企業等との連携に関する取組例

カテゴリー	主な連携主体	主な取組内容
通行空間の点検	市民、NPO	・自転車通行空間の損傷や障害等の不備について、定期的に点検を行い、道路管理者へ連絡するようなパートナーシップの構築等 ・自転車通行の安全性確保のため、自転車通行空間に違法に駐車する車両への駐車禁止に関する注意、警告
利用ルールの徹底	市民、NPO	・学校、街頭、イベント開催時等での通行ルールの周知 ・路上等で通行ルールを指導する交通ボランティアの導入 ・自転車利用について模範的行動の実践を行う自転車安全利用サポーターの導入 ・自転車保険への加入呼びかけ
	民間企業	・自転車通行ルールに関する社内研修会の実施 ・マスコミと協働での啓発活動
自転車利用の総合的な取組	市民	・自転車が走りやすい道路や立ち寄りスポット等をまとめた自転車マップの作成・周知 ・自転車マップを用いた放置自転車対策等の広報・周知 ・自転車関連イベントの開催
	民間企業	・レンタサイクルや自転車タクシー等の整備 ・サイクル&ライドの導入等公共交通機関との連携 ・オフピーク時等鉄道やバス車内に自転車をそのまま持ち込めるサービスの導入 ・通勤手当の増額等自転車通勤を奨励するエコ通勤活動の促進 ・ノーマイカーデーの実施 ・使いやすい駐輪場の整備 ・高齢者・障がい者向け自転車の普及

Ⅱ． 自転車通行空間の設計

1. 単路部の設計

本章では、自転車ネットワーク路線に選定された路線における安全で快適な自転車通行空間の設計に関する基本的な考え方を示す。

1.1 自転車通行空間の設計の基本的な考え方

1.1.1 分離工作物

自転車と自動車、歩行者それぞれを構造的に分離する場合は、互いに存在を認識できるよう、分離工作物として縁石を設置することを基本とし、柵等の高さのある分離工作物をできる限り設置しないものとする。

それ以外の場合は、自転車の安全性を向上させるため、縁石、柵等の分離工作物をできる限り設置しないものとする。

1.1.2 幅員

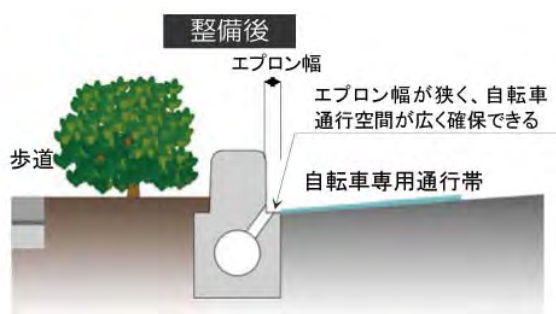
自転車通行空間の幅員は、隣接する歩行空間の幅員とのバランスが重要であり、歩行者、自転車がそれぞれの空間を通行しやすく、また自然に通行位置が守られるよう、歩行者、自転車の交通量を考慮して決定するものとする。

1.1.3 路面等

自転車道や車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするものとする。なお、必要に応じて、側溝、街渠、集水ますやマンホールの蓋について、エプロン幅が狭く、自転車通行空間を広く確保できるものや平坦性の高いものへの置き換えや滑り止め加工等を行うものとする。（写真Ⅱ-1～3 参照）また、路面表示等を設置する場合、できる限り走行性能を妨げないよう留意するものとする。さらに、これらの機能を継続的に確保できるよう維持管理に努めるものとし、轍や側溝との舗装すりつけ等縦方向の段差等にも留意するものとする。

植栽等を設置する場合は、視認性及び自転車の走行性を妨げることのないように樹種や配置を検討するとともに、樹木の成長に留意し適切な維持管理に努めるものとする。

電柱等の占用物で、自転車、歩行者の通行に支障となる場合は、原則として民地等への移設もしくは無電柱化等を行うものとする。さらに、不法占用物件についても、撤去指導または除却を強化するものとする。



写真Ⅱ- 1 街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例



写真Ⅱ- 2 グレーチング蓋の格子間隔を狭め、滑り止め加工している事例

写真Ⅱ- 3 マンホールの蓋に滑り止め加工している事例

1.1.4 道路標識・道路標示、看板・路面表示等

歩行者、自転車、自動車の通行空間等を道路利用者に明確に示すため、通行空間の種類に応じて、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に定められる道路標識及び道路標示を適切に設置するものとする。

道路空間の再配分を行った場合、視認性を考慮し、必要に応じて、道路標識や信号機を移設するものとする。

自動車空間だけでなく、自転車通行空間においても、踏切及び横断歩道の手前、一時停止の規制が行われている場合、信号交差点において停止する位置を示す必要がある場合には、道路標示「停止線（203）」※を設置するものとする。

また、定められた自転車通行空間が適切に利用されるよう、道路標識、道路標示に加え、通行ルール等を周知するための看板または路面表示を設置することができる。この場合、すべての道路利用者が一見してその意味するところを理解でき、かつ道路標識または道路標示と混同されるおそれのないものを用いる必要がある。例えば、自転車道や自転車専用通行帯に路面表示を設置する場合には、道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」等の自転車の標示を用いないものとする。（図Ⅱ-1 参照）

注）※道路標示「停止線（203）」は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」における道路標識等の名称及び番号を示す。以下、他の道路標識、道路標示においても同様とする。



図Ⅱ－１ 道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」

道路標識、道路標示、看板または路面表示の設置にあたっては、その目的と内容に応じて自転車からの視点だけでなく自動車からの視点も考慮し、見えやすい高さ、大きさを設置するものとする。なお、道路標識、看板の設置位置に関しては、車道、自転車道、歩道の建築限界を遵守するものとする。また、路面表示を行う際は煩雑さに配慮し、あわせてその表示についての周知を行うことが大事である。

自転車通行空間を区別するため、自転車通行空間に路面着色する場合や着色した路面表示を設置する場合には、経済性を考慮するとともに、周囲の景観に対し大きな影響を与えないよう、地域毎の景観条例等を考慮した上で、景観や色彩の専門家の意見を聴くなど、着色する路面の範囲、路面表示の大きさ、色彩の彩度及び明度等に留意するものとする。ただし、安全面での利点が損なわれないようにするものとする。

1.2 整備形態別の設計

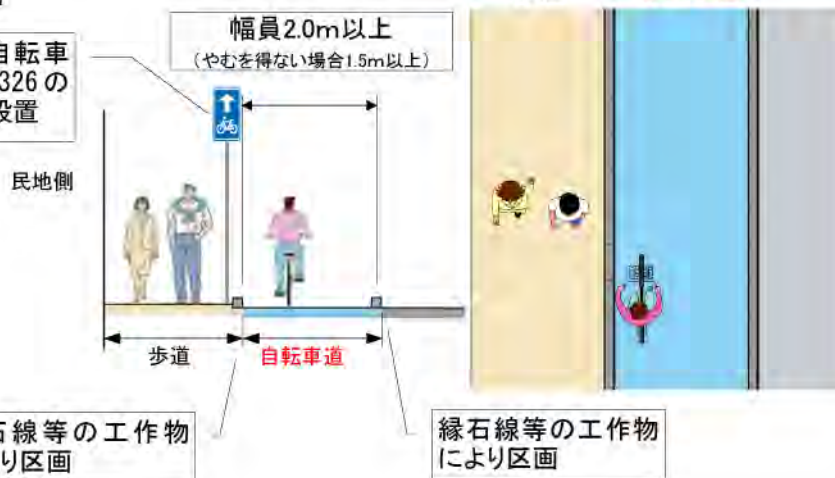
ここでは、自転車道、自転車専用通行帯、車道で自転車と自動車を混在させる道路（以下、「車道混在」という。）及び当面の整備形態に関する設計上の留意事項を示す。

1.2.1 自転車道

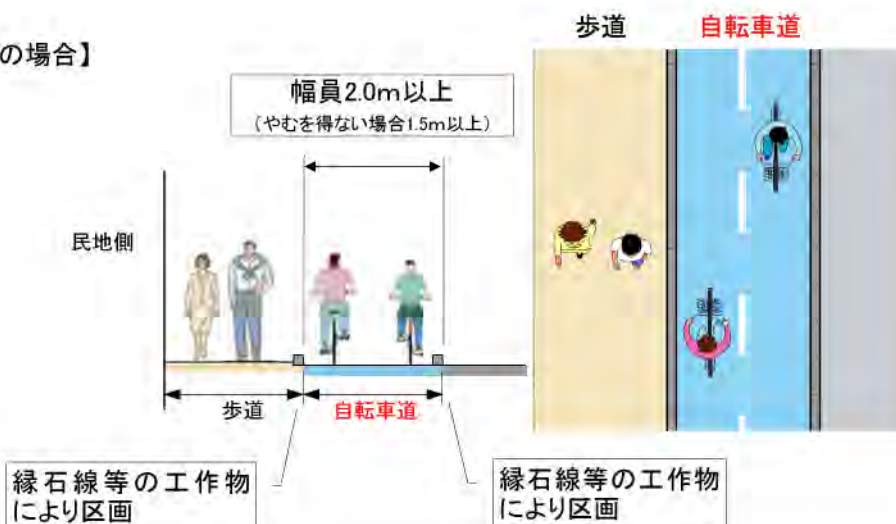
- 自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。（道路構造令第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3）

【一方通行の場合】

道路標識「自転車
一方通行（326の
2-A・B）」の設置



【双方向通行の場合】



※本ガイドラインの自転車通行空間のイメージ、設計例においては、自転車通行空間を分かりやすくするため全面に着色しているが、路面着色については「I 自転車通行空間の計画 2.5 自転車ネットワーク計画決定に併せて実施する検討項目（1）技術検討項目」の基本的な考え方によるものとする。

(1) 通行方法

自転車道については、普通自転車に当該自転車道を通行する義務があるため、一方通行規制を実施する場合は、沿道施設への出入りが不便となり得るという課題があること、一方通行規制を実施しない双方向通行の場合は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性などの課題があることから、これらを踏まえて通行方法を検討するものとする。

(2) 分離工作物等

1) 分離工作物の基本

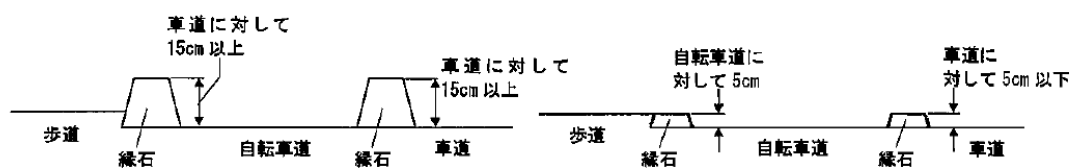


図 II-2 自転車道の断面構造の例

- ・一般部の自転車道と車道の間に設ける分離工作物については、自転車、自動車が互いに存在を認識できるよう視認性に配慮し、車道から高さ15cm 以上（ただし、交通安全対策上、構造上必要な場合には25cm まで高くすることができる）の縁石を設置するものとする。
- ・一般部の自転車道と歩道の間に設ける分離工作物については、原則として車道から高さ15cm 以上の縁石を設置するものとする。なお、特定道路（移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路）においては、歩道等に設ける縁石の車道等に対する高さは15cm 以上が必要となる。
- ・柵等の分離工作物は、自転車道の幅員を狭く感じさせ、自転車に圧迫感を与えることや、すれ違いや追い越し時等に接触の危険性があることから、自転車通行の安全性に配慮し、できる限り設置しないものとする。
- ・沿道アクセスのための車両乗り入れ部を設置する場合には、自転車道と車道の間及び自転車道と歩道の間に縁石を設置するものとする。自転車道と歩道の間の縁石は自転車道から高さ5cm とし、自転車道と車道の間の縁石は車道から高さ5cm 以下とする。

2) 縁石以外に設置する分離工作物

- ・自動車の路外への逸脱による乗員の人的被害や第三者への人的被害を防止するなどのために、必要な区間では、縁石に変え、または加え、車両用防護柵を分離工作物として設置するものとする。
- ・良好な道路交通環境の整備または沿道における良好な生活環境の確保のため必要な箇所、景観への配慮が必要な箇所では、植樹帯を分離工作物として設置することができる。
- ・歩行者の横断を抑制するために必要な箇所では、横断防止柵を分離工作物とし設置することができる。
- ・ただし、上記のいずれの場合も、「(3) 幅員」に関する留意事項に配慮するものとする。

3) 留意事項

- ・分離工作物により、排水機能が損なわれないように留意するものとする。
- ・夜間等でも自転車の安全な通行を確保するために視認できることが必要である。視認性を向上させるための手法として、道路照明の設置、反射材の設置、縁石に反射テープを巻いたゴム製ポールの設置、自発光式道路鋸等の併設、縁石と舗装を同系色としないことなどの手法が考えられる。なお、ゴム製ポール等の設置の際は、視認性向上の観点に加え、景観への影響に配慮し、設置間隔等に十分留意すること。
- ・分離工作物として柵を設置する場合、ボルトなどの突起物、部材の継ぎ目などに自転車利用者及び歩行者の手や足が接触してけがをすることのないようにする必要がある。
- ・分離工作物として植樹帯を設置する場合は、自転車の走行性、視認性を妨げることのないように配置を検討するとともに、樹木の成長に留意し維持管理に努めるものとする。特に、自転車道と車道の間に植樹帯を設置する場合は、交差点付近や車両乗り入れ部付近では、自動車と自転車相互の見通しの妨げにならないよう樹種等に配慮するものとする。

(3) 幅員

- ・幅員は2 m以上とし、当該道路の自転車の交通状況を考慮して定めるものとする。
- ・自転車交通量が歩行者交通量よりも多い場合には、歩道幅員よりも自転車道の幅員を広く確保するなど歩行者、自転車の利用状況を考慮して決定することが望ましい。
- ・一方通行規制を実施した自転車道においても自転車相互の追い越しが発生することが想定されるため、自転車の通行状況を勘案した上で、幅員を検討するものとする。

- ・自転車道の幅員は、自転車の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれのある縁石幅、道路附属物等を設けるために必要な幅員を除いた有効幅員として確保することが望ましい。自転車道に路上施設等を設ける場合は、建築限界を勘案して定めるものとする。
- ・地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することができる。ただし、縮小する場合は、道路附属物等設置個所など局所的なものに留めることが望ましい。
- ・曲線部で必要な区間、縦断勾配5%以上の区間及びその他必要な箇所では、走行上の安全性を考慮して、自転車道の幅員を0.5m以上拡幅するものとする。
- ・やむを得ず高さのある分離工作物を設置する場合は、利用者に圧迫感を与えることがあることから、必要に応じて、片側の場合は0.25m程度、両側の場合は0.5m程度幅員に余裕を持たせることが望ましい。

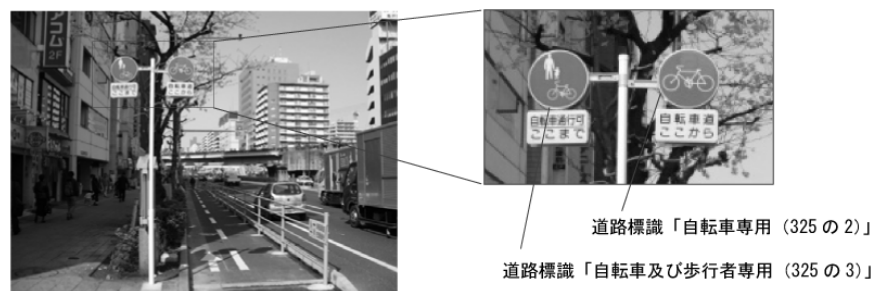
(4) 路面等

- ・簡易舗装または舗装するものとする。
- ・横断勾配については、2%を標準とする。
- ・自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車道の起終点部にボラード等の工作物はできる限り設置しないものとする。やむを得ず工作物を設置する場合には、弾力性のある素材を用いるとともに夜間でも視認できるものとする。

(5) 道路標識・道路標示等

1) 共通事項

- ・自転車の通行空間を道路利用者に明確に示すため、自転車道を示す道路標識「自転車専用（325 の2）」を設置することが望ましい。
- ・道路標識「自転車専用（325 の2）」を設置する場合には、自転車道の始まり及び終わりの地点において、始点標識及び終点標識をそれぞれ設置するものとする。この場合、始点標識には補助標識「始まり（505-A・B）」、終点標識には「終わり（507-A・B・C）」をそれぞれ附置するものとする。



写真Ⅱ-4 道路標識「自転車専用（325の2）」を設置した事例
（標識の下に自転車道の起点を示す補助標識を設置）

2) 一方方向通行の場合

- ・一方通行路の入口の路端に、道路標識「自転車一方通行(326 の2-A)」に補助標識「始まり(505-B)」を附置した始点標識を設置するものとし、必要に応じて両面式を用いるものとする。道路交通の状況により道路標識「自転車一方通行(326 の2-A)」では一方通行路の入口が分かりにくい場合は道路標識「自転車一方通行(326 の2-B)」に補助標識「始まり(505-B)」を附置した始点標識を用いるものとし、必要に応じてオーバー・ハング方式等によるものとする。
- ・一方通行路の出口の路端に、道路標識「自転車一方通行(326 の2-A・B)」に補助標識「終わり(507-B)」を附置した終点標識を設置するものとし、道路標識「自転車一方通行(326 の2-B)」を設置する場合は、必要に応じてオーバー・ハング方式等によるものとする。
- ・原則として、一方通行路の出口の左側の路端に車両の進入が禁止された方向に向けて、補助標識「この自転車道」を附置した道路標識「車両進入禁止(303)」を設置するものとする。また、建築限界を遵守する上で、必要に応じて、オーバー・ハング方式等を検討するものとする。
- ・一方通行規制を実施した自転車道に停止線を設置する場合、自転車道全幅に設置するものとする。
- ・車両乗り入れ部から進入する自転車の逆走を防止するため、必要に応じ、進行方向を示した路面表示等を設置するものとする。

3) 双方向通行の場合

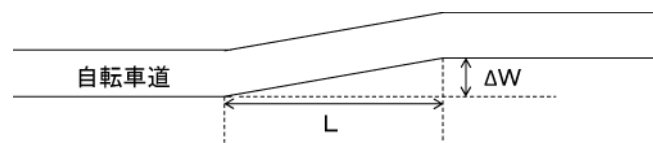
- ・双方向通行の自転車道においては、自転車の交錯を防ぐため道路標示「中央線(205)」を設置するものとする。
- ・双方向通行の自転車道に停止線を設置する場合、自転車道の中央から左側部分に設置するものとする。



写真Ⅱ- 4 停止線を設置した事例

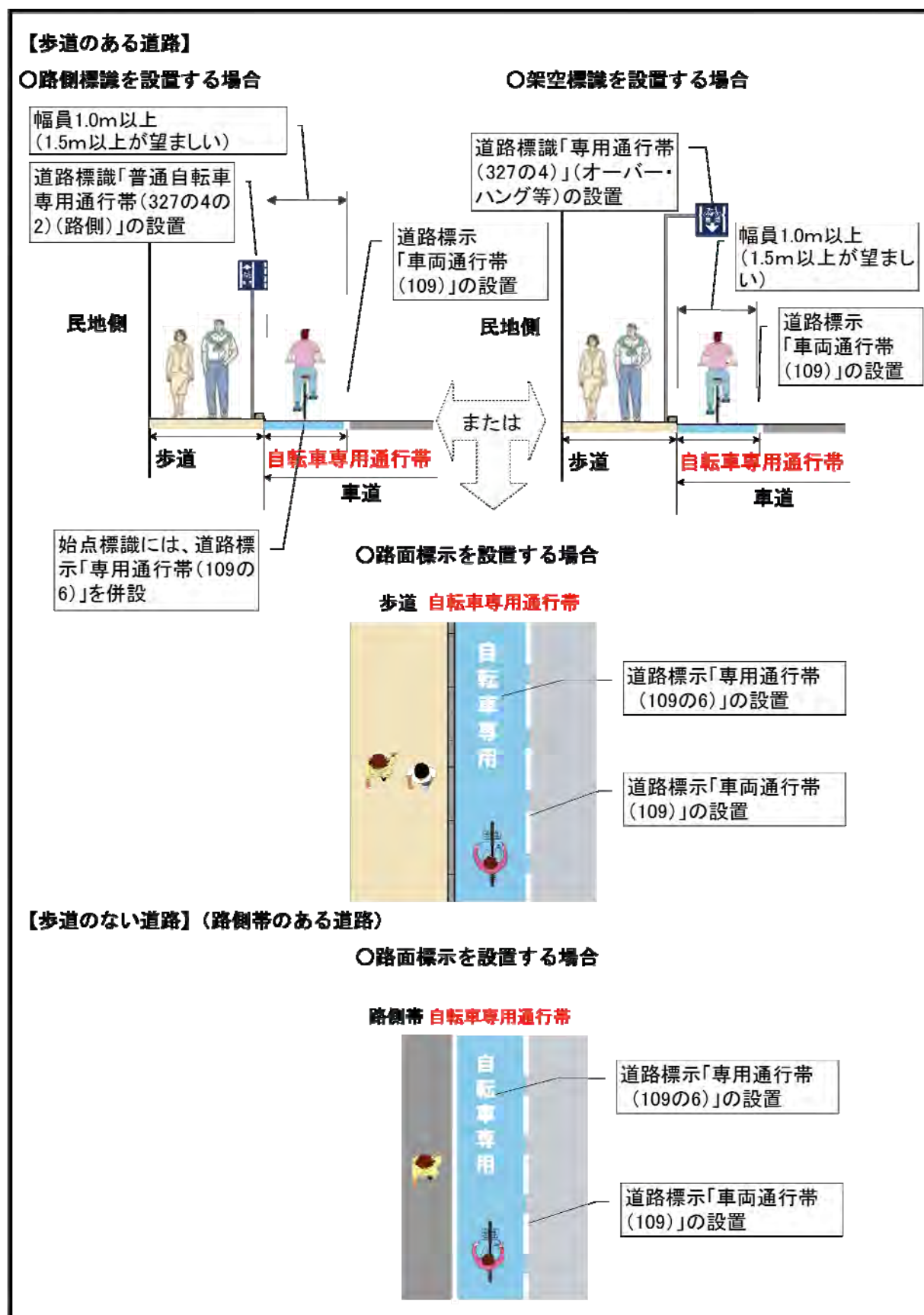
(6) 線形

- ・自転車道の線形は自転車の走行性に影響することに加え、縁石線等の分離工作物が連続して整備されるため、周囲の景観に対し大きな影響を与える。そのため、不要な屈曲部を設けないなど、設計にあたっては留意するものとする。
- ・道路附属物等を回避するためにやむを得ず自転車道に屈曲部を設ける場合は、自転車の通行の安全性を確保するため、すりつけ長を十分に確保するものとする。例えば、通行速度を15km/h程度と想定する場合には、幅員2.0mの場合はシフト比（下図の $\Delta W : L$ ）を1 : 4以上、幅員2.5mの場合はシフト比1 : 3以上とすることが考えられる。
- ・必要に応じて、減速を促す看板または路面表示を設置することが考えられる。



図Ⅱ- 3 自転車道の屈曲部のシフト比

1.2.2 自転車専用通行帯



(1) 幅員

- ・幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保することが望ましいが、道路の状況等によりやむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満とすることができる。なお、幅員が1.0m以上1.5m未満となる場合は、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保することが望ましい。

(2) 道路標識・道路標示等

- ・道路標示「車両通行帯（109）」に併せて、自転車専用通行帯を示す道路標識「専用通行帯（327 の4 または327 の4 の2）」または、道路標示「専用通行帯（109 の6）」を設置するものとする。なお、道路標識「専用通行帯（327 の4 の2）」を設置する場合は、自動車利用者からの視認性に配慮し、始点部に道路標示「専用通行帯（109 の6）」を併設するものとする。
- ・道路標識「専用通行帯（327 の4 または327 の4 の2）」を設置する場合には、自転車専用通行帯の始まり及び終わりの地点において、始点標識及び終点標識をそれぞれ設置するものとする。この場合、始点標識には補助標識「始まり（505-A・B）」、終点標識には「終わり（507-A・B・C）」をそれぞれ附置するものとする。
- ・道路標識「専用通行帯（327 の4）」を設置する場合は、原則としてオーバー・ハング方式によるものとするが、道路の状況等によりこれによりがたい場合は、オーバー・ヘッド方式またはその他の方式（歩道橋、跨道橋等に共架）により当該専用通行帯の上部に設置するものとする。
- ・自転車専用通行帯への自動車等の進入を抑制するため、道路標示「車両通行帯（109）」に、自転車の通行に危険がない程度の凹凸をつけることも考えられる。
- ・車両乗り入れ部から進入する自転車の逆走を防止するため、必要に応じ、進行方向を示した路面表示等を設置するものとする。



写真Ⅱ－５ 道路標識「専用通行帯（327 の4）」と道路標示「専用通行帯（109 の6）」を設置した事例



（宇都宮市）

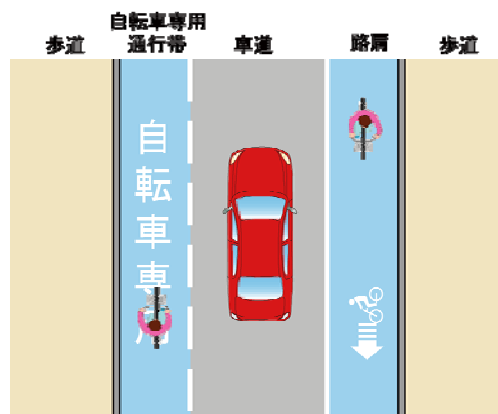
写真Ⅱ－６ 道路標識「普通自転車専用通行帯（327 の4 の2）」と道路標示「専用通行帯（109 の6）」を設置した事例



写真Ⅱ－７ 道路標示「車両通行帯」を凹凸のついた仕様とした事例

（3）一方通行道路における自転車専用通行帯規制

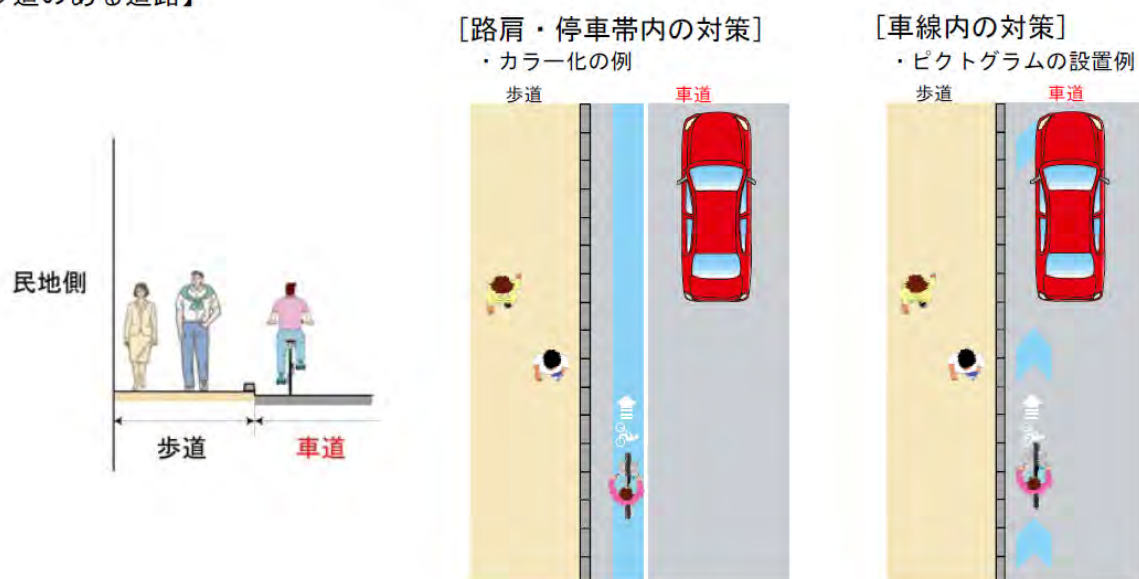
- ・補助標識「自転車除く」が設置してある一方通行道路では、自動車の一方通行と逆方向については自転車専用通行帯の規制を行うことはできない。このため、自動車の一方通行とは逆方向の車道上に、自転車専用通行帯に準じた自転車通行空間の幅員の確保及び路面表示を設置することが望ましい。



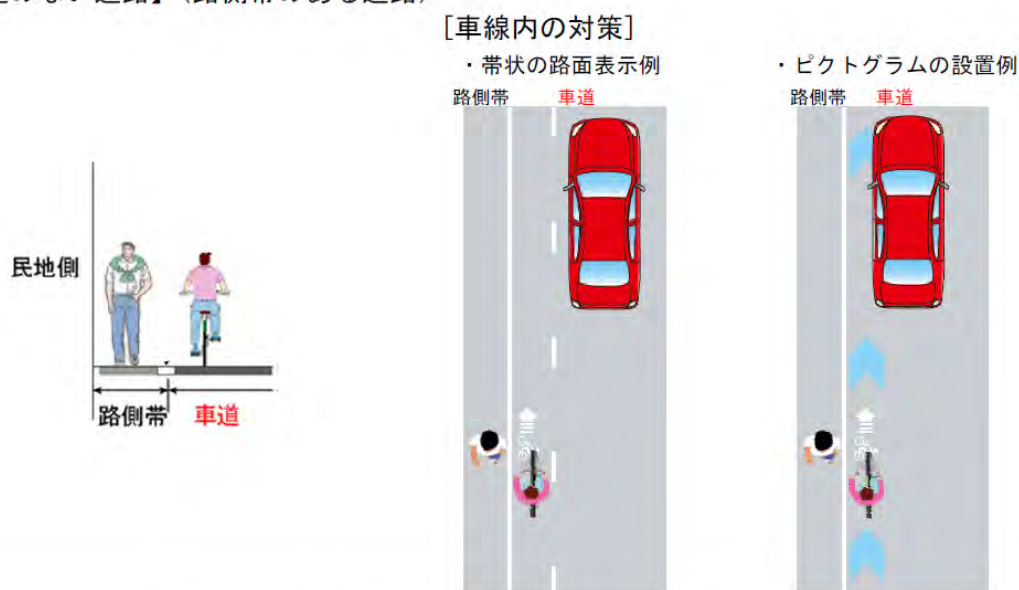
図Ⅱ－４ 一方通行道路に自転車専用通行帯を設置する場合の事例

1.2.3 車道混在

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）



※歩道のある道路における路肩・停車帯内のカラー化及び歩道のない道路における車線内の対策のうち、帯状の路面表示については法的には自動車の進入も可能であることから、混在することが想定される空間として車道混在としている。なお、道路状況や交通状況により自転車専用通行帯が設置できない道路において、自転車と自動車の一定の整序化を図りたい場合等に用いることを想定している。

(1) 歩道のある道路における対策

- ・歩道のある道路においては、必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、路肩や停車帯内のカラー化や車道左側部の車線内に帯状の路面表示及びピクトグラムを設置することを検討するものとする。（写真Ⅱ-9, 10 参照）
- ・路肩や停車帯内のカラー化や車道左側部の車線内に帯状の路面表示を設置する場合は、自転車の通行幅を勘案し、幅員が1.0m以上確保できる場合に実施することが望ましい。その際、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。なお、区画線「車道外側線（103）」を撤去し、車道左側部の車線内にピクトグラムを設置することが考えられる。
- ・バス専用通行帯を活用し、バス専用通行帯の左側に自転車の通行位置を明示するピクトグラムを設置することも考えられる。



（宇都宮市）

写真Ⅱ- 8 路肩をカラー化した事例



（宇都宮市）

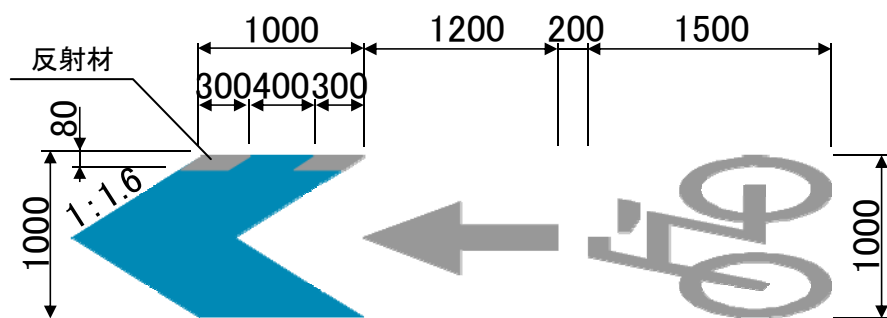
写真Ⅱ- 9 ピクトグラムを設置した事例



写真Ⅱ- 10 バス専用通行帯を活用し路面表示を設置した事例

- ・参考事例として、栃木県内での対策例を下記に示す。

- 逆走防止のために矢羽根状の路面表示とし、自転車利用者・自動車利用者からの目線で矢印に見えるよう縦長（鋭角）に設置した。
- 矢羽根状の路面表示の設置間隔は、自転車利用者・自動車利用者からの視認性を考慮し、単路部では5～10m間隔、交差点部では2m間隔で設置した。
- 自転車マークは、案内用図記号（JIS Z8210）を基に、自転車利用者、自動車からの視認性を考慮し、縦長に設置した。
- 逆走防止のため、矢印を設置した。
- 色彩は、矢羽根を青系、自転車マーク・矢印を白系とした。
- 夜間の視認性対策として、反射材を設置した。



図Ⅱ－５ 栃木県内での対策例



（宇都宮市）



（宇都宮市）

(2) 歩道のない道路における対策

- ・歩道のない道路では、必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するために、車線内に帯状の路面表示の設置やピクトグラムを設置することが考えられる。
- ・帯状の路面表示により示される自転車通行空間は、自転車の通行幅を勘案し1.0m以上確保できる場合に実施することが望ましい。なお、自転車の走行速度が低い場合等、現地の交通状況に応じて、75cm 以上とすることもできる。
- ・路側帯は、自転車の通行が可能であるものの、主として歩行者の通行空間であるため、車線内に自転車の通行位置を示す帯状の路面表示やピクトグラムを設置した上で、路側帯内に歩行空間であることを示すピクトグラム等を設置することが考えられる。



写真Ⅱ- 11 自転車、歩行者双方の通行空間を路面表示により明確化した事例

(3) その他の安全対策

- ・自動車と自転車を混在させる道路では、必要に応じて、自動車の速度を抑制するため、ハンプ、狭さく、シケイン等の物理的デバイスを設置することを検討するものとする。
- ・ハンプを設置する場合は、車道全幅員に設置するか、自転車の通行に配慮して、ハンプを設置しない部分を1.0m以上確保することが望ましい。
- ・ハンプを設置しない部分が生じる場合は、ハンプの両端にゴム製ポール等を設置し、段差があることを明確化することが望ましい。
- ・狭さくやシケイン等ハンプ以外の物理的デバイスを設置する場合においても、自転車や歩行者、車いすの通行に配慮した通行空間を確保することが望ましい。



写真Ⅱ- 12 車道部分にハンプを設置しハンプの両側にゴム製ポールを設置した事例



(狭さく)



(シケイン)

写真Ⅱ- 13 自動車の速度を抑制するため、狭さくやシケインを設置した事例

1.2.4 当面の整備形態

1.2.4.1 車道混在

「Ⅰ. 自転車通行空間の計画 2.3 整備形態の選定」において、自転車専用通行帯が選定されるものの、当面その整備が困難な場合は、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するため、路肩や停車帯内のカラー化や車道左側部の車線内に帯状の路面表示及びピクトグラムの設置を検討するものとし、その設計にあたっては、「1.2.3 車道混在」を踏まえて検討するものとする。

1.2.4.2 自転車歩行者道

「1.1 自転車通行空間の設計の基本的な考え方」に拠らず、設計するものとする。

「Ⅰ. 自転車通行空間の計画 2.3 整備形態の選定」において、自転車道が選定されるものの、当面その整備が困難な場合は、既に自転車歩行者道が整備されており、かつ自転車交通量が少なく、かつ歩行者と自転車の交通量を踏まえて歩行者と自転車を分離する必要がない場合に限り、以下の設計上の留意事項を踏まえて、当面の整備形態として自転車歩行者道を活用することを検討するものとする。

- ・ 自転車通行空間と歩行空間の間に分離工作物を設置しないものとする。分離工作物が設置可能な場合には、当面の整備形態ではなく、自転車道として整備することを検討するものとする。
- ・ 自転車の徐行を徹底させ、自転車利用者に自転車専用の空間であるとの誤解を与えないようにするため、徐行を示す看板または路面表示を設置することや、インターロッキング・ブロック舗装等とし、舗装の材質や色彩、デザインに配慮することが考えられる。
- ・ 自転車歩行者道を通行する視覚障がい者の安全性を確保するため、バリアフリー法で定める特定道路以外の道路にあっても、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設するよう努めるものとする。



写真Ⅱ-14 視覚障がい者誘導用ブロックの設置例

1.3 特殊部における自転車通行空間の設計の配慮事項

1.3.1 バス停部の設計

(1) 基本的な考え方

- ・バス停部の設計では、自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険性があることに留意するものとする。
- ・バス交通が多くない路線では、注意喚起を行い、前後の区間と同様に自転車通行空間を直線的に連続させるものとする。
- ・バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線では、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させつつ、自転車通行空間を連続させるものとする。
- ・通勤通学時において、概ね常時バス停にバスが停車するほどバス交通が多く、かつ道路空間に余裕がないために自転車通行空間の確保が困難な路線では、自転車交通とバス交通を分離させるため、代替路を検討するものとする。

(2) 自転車道

1) 共通事項

- ・高齢者や車いす使用者の円滑な乗降を考慮する必要がある箇所においては、バス停留所を設ける自転車道またはバス乗降場の車道に対する高さは15cm を標準とするものとする。
- ・バス乗降客が横断する自転車道の部分と歩道とを区画する縁石は、視覚障がい者の安全な通行を考慮し、高さ2cm を標準とするものとする。また、当該横断部分を除く区間における自転車道と歩道との分離工作物は一般部と同様、車道から高さ15cm の縁石を設置するものとする。
- ・横断部分においては、自転車の停止を促すため、自転車道の高さを調整することが考えられる。高さの調整にあたっては、自転車道はバス停留所設置位置までの区間を縦断勾配5～8%ですりつけるものとする。
- ・自転車通行空間に屈曲部を設ける場合は、「1.2.1 自転車道 (6) 線形」を参考にするものとする。

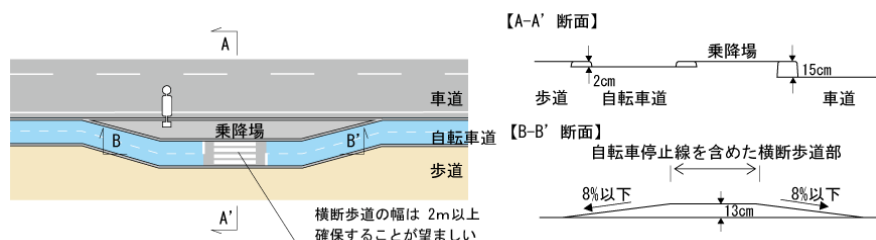


図 II-6 バス停部における高低差すりつけ方法の例

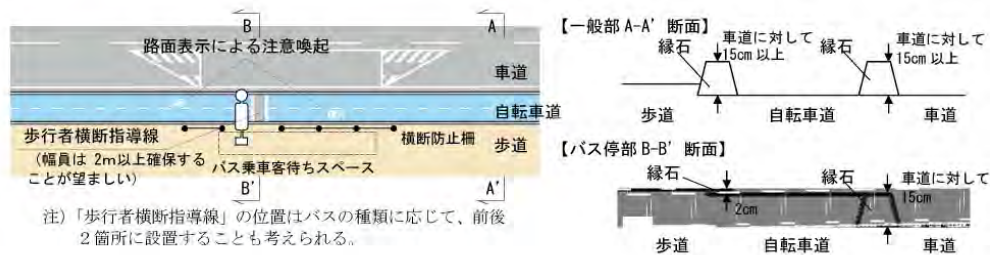
- ・バリアフリー法に基づく重点整備地区等においては、バスを利用するために自転車道を横断する視覚障がい者等を安全に誘導するため、横断歩道上に視覚障がい者に横断方向の手がかりとするためのエスコートゾーンの設置を検討するものとする。



写真Ⅱ-15 横断歩道におけるエスコートゾーンの設置例

2) バス交通が多くない路線

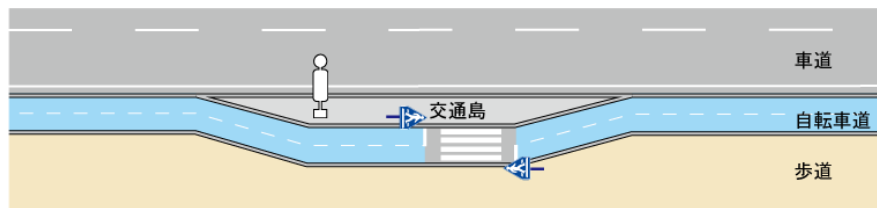
- ・バス交通が多くない路線では、自転車とバス乗降客の交錯を防止するため、区画線「歩行者横断指導線（104）」や看板または路面表示等により自転車にバス乗降客の横断について注意喚起を行った上で、前後の区間と同様に自転車道を直線的に連続させるものとする。
- ・この場合は、バスを決まった位置に正着させるよう、路面表示によりバス停部分を明確化することが考えられる。
- ・バス停留所を設置する区間の自転車道と歩道との間には、バス利用者が安易に自転車道に進入しないよう、横断防止柵を設置して横断位置を集約することが望ましい。
- ・バス利用者に対して、歩道上でバスを待ち、バス接近時に自転車に注意して横断するよう注意喚起する看板を設置することが考えられる。



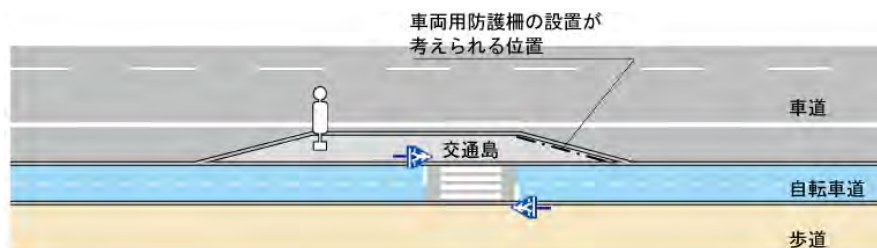
図Ⅱ-7 自転車道にバス停留所を設置する例
(バス交通が多くない路線)

3) バス交通が多く道路空間に余裕がある路線

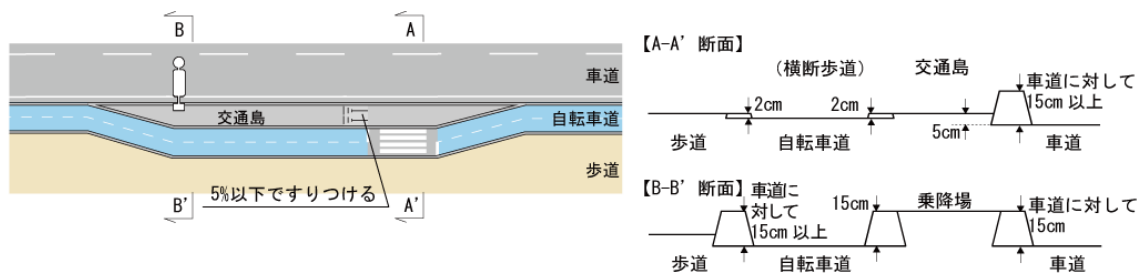
- ・道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所を設置する場合は、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させるため、車道と自転車道との間に交通島（乗降場）を設置して、自転車道を連続させるものとする。なお、交通島の設置位置は自転車道を屈曲させ、交通島を回避する形状の島型と、乗降場を車道側に張り出すテラス型が考えられるので、現地の状況に応じて適切に選択するものとする。
- ・交通島を設置する場合は、バス乗降客が自転車道を横断する部分に道路標識「横断歩道（407-A）」、道路標示「横断歩道（201）」、及び横断歩道の直前に道路標示「停止線（203）」を設置するものとする。（図Ⅱ-7、図Ⅱ-8 参照）
- ・テラス型の場合、車道の進行方向に直面する部分に車両用防護柵を設置することが望ましい。（図Ⅱ-8 参照）
- ・交通島を設置する場合、1) 共通事項の方法に加え、自転車道の高さを変えずに交通島内で高さを調整することも考えられる。この場合、交通島内で5%以下の勾配で停留所位置まですりつけるものとする。（図Ⅱ-9 参照）



図Ⅱ-8 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例（島型）
（バス交通が多く道路空間に余裕がある路線）



図Ⅱ-9 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例（テラス型）
（バス交通が多く道路空間に余裕がある路線）



図Ⅱ-10 バス停部における高低差すりつけ方法の例

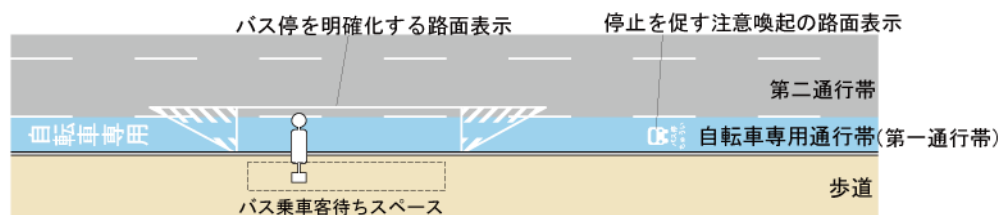


写真Ⅱ-16 交通島を設置し、道路標識及び道路標示を設置した事例

(3) 自転車専用通行帯

1) 共通事項

- ・バス停部では、バスを歩道に正着させることや駐停車禁止の徹底を図るため、路面表示によりバス停部分を明確化することが考えられる。
- ・自転車とバスの交錯の防止を図るため、バス停の存在を明確化し、停止を促すよう、路面表示等により自転車利用者に注意喚起を行うものとする。



図Ⅱ-11 ストレート型バス停を設置する例

2) バス交通が多くない路線

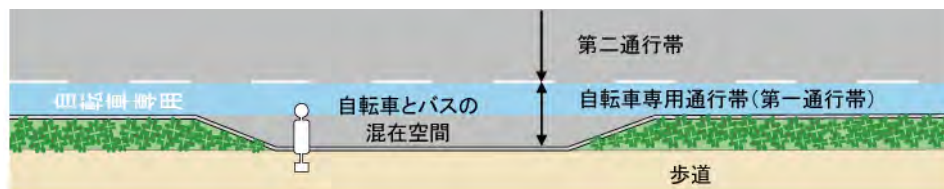
- ・バス交通が多くない路線では、自転車専用通行帯上にバスを停車させるものとする。



写真Ⅱ- 17 バス停を示す路面表示を設置した事例

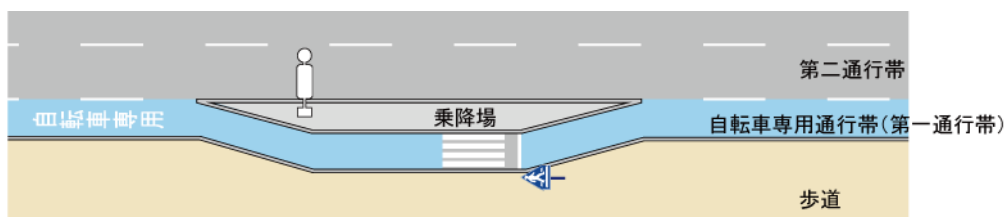
3) バス交通が多く道路空間に余裕がある路線

- ・道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所において、バス停車時も自転車の通行を可能とする場合には、バスベイ型としてバス停を整備するものとする。



図Ⅱ- 12 バスベイ型バス停を設置する例

- ・歩行空間に余裕がある場合には、第一通行帯と第二通行帯の間にバス停として交通島を設けることも考えられる。
- ・交通島を設ける場合は、「(2) 自転車道」を参考にするものとする。



図Ⅱ- 13 交通島を設置する例

(4) 車道混在

- ・バス停部では、「(3) 自転車専用通行帯」を参考に設計するものとする。また、当面の整備形態として車道混在を選定する場合も同様とするものとする。

(5) 当面の整備形態としての自転車歩行者道

- ・「(1) 基本的な考え方」に拠らずに設計するものとする。
- ・バス停留所を設ける位置では、改めて、自転車の徐行義務について注意喚起するとともに、必要に応じて、低木の植栽等を設置し、バス利用者との交錯を避ける設計を行うことが考えられる。

1.3.2 立体横断施設部の設計

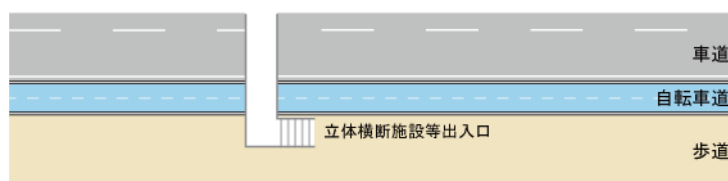
(1) 基本的な考え方

- ・横断歩道橋昇降口や地下横断歩道出入口等（以下「立体横断施設等出入口」とする。）の立体横断施設部において、道路空間に余裕がある場合には、自転車と立体横断施設を利用する歩行者との交錯を減らし、双方の安全性を向上させつつ、自転車通行空間を連続させるものとする。
- ・周辺の交通状況や沿道状況の変化により、必要性の低下した立体横断施設については、撤去も含めて検討するものとする。

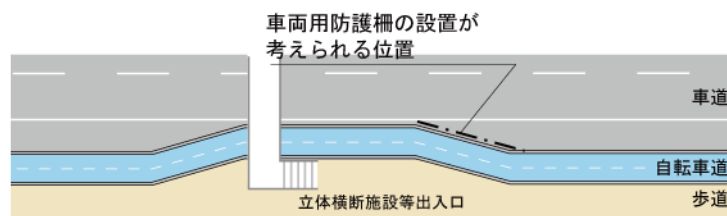
(2) 自転車道

1) 車道側の道路空間に余裕がある場合

- ・自転車道を立体横断施設等出入口より車道側に設置することを基本とするものとする。
- ・従前の自転車歩行者道を縮小し、自転車歩行者道を歩道に変更して自転車道を設置する場合、立体横断施設等出入口部分は、植樹帯や路肩または停車帯を活用して、車道側に自転車道を連続して設置し、歩行者との交錯を避ける構造とすることが望ましい。なお、自転車道に屈曲部を設ける場合は、「1.2.1 自転車道 (6) 線形」を参考にするものとする。（図Ⅱ-14 参照）
- ・さらに、自転車道の車道の進行方向に対面する部分に車両用防護柵を設置することが望ましい。（図Ⅱ-14 参照）



図Ⅱ-14 車道空間を縮小して自転車道を設置、
または新設道路に自転車道を設置する例



図Ⅱ-15 歩道空間を縮小して自転車道を設置する例（テラス型）

2) 歩道側の道路空間に余裕がある場合

- ・車道側に自転車道を設置できず、歩道側の道路空間に余裕がある場合は、立体横断施設等出入口部分を交通島として歩道側に自転車道を設置するものとする。
- ・この場合は、立体横断施設等出入口利用者が自転車道を横断する部分に道路標識「横断歩道（407-A）」、道路標示「横断歩道（201）」、及び横断歩道の直前に道路標示「停止線（203）」を設置するものとする。
- ・横断歩道部における交通島及び歩道と自転車道とを区分する縁石は、視覚障がい者の安全な通行を考慮して2 cm を標準とするものとする。
- ・バリアフリー法に基づく重点整備地区等においては、立体横断施設を利用するために自転車道を横断する視覚障がい者等を安全に誘導するため、エスコートゾーンの設置を検討するものとする。
- ・交通島の整備にあたり、自転車道に屈曲部を設ける場合には、「1.2.1 自転車道（6）線形」を参考にするものとする。
- ・自転車道を通行する自転車から立体横断施設等出入口利用者が認識できるように、横断歩道の位置を立体横断施設等出入口から一定程度離すことが望ましい。
- ・必要に応じて、自転車の停止を促すため、自転車道の高さを調整することや横断歩道部での看板または路面表示等を設置することが考えられる。高さの調整にあたっては、自転車道は、横断歩道までの区間を縦断勾配5～8%ですりつけるものとする。

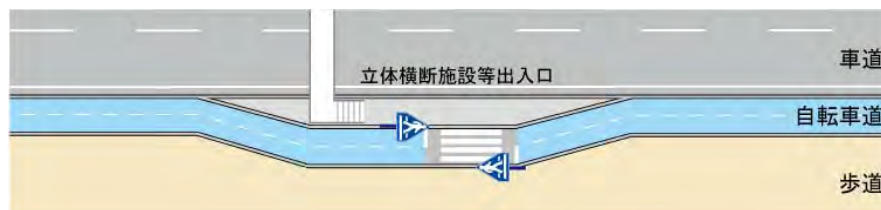
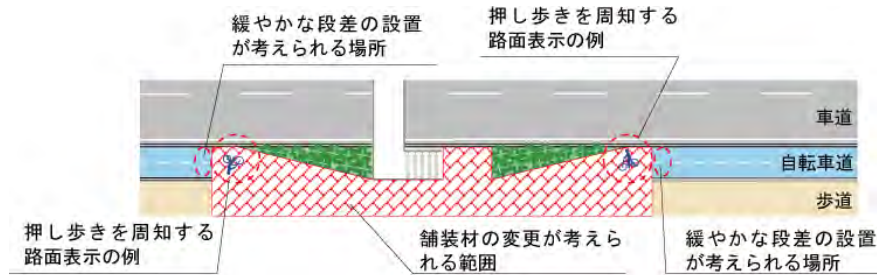


図 II-16 歩道を縮小して自転車道を設置する例（島型）

3) 道路空間に余裕がない場合

- ・道路空間に余裕がなく、車道側、歩道側いずれにおいても連続的な自転車道の確保が困難な立体横断施設部において、歩行者の安全が確保される場合には、当該部分を自転車歩行者道とすることができる。この場合は、改めて、自転車の徐行義務について注意喚起するものとする。また、立体横断施設等出入口利用者との交錯を避けるため、立体横断施設の出入口部に低木の植栽等を設置することが考えられる。
- ・なお、植栽等を設置する場合は、視認性を妨げることのないように樹種や配置を検討し、適切な維持管理に努めるものとする。

- ・歩行者の安全の確保が困難となる場合は、歩道上で自転車を押して歩くことを徹底させるか、代替路を検討するものとする。押し歩きを徹底させる場合は、この先自転車を押し歩きする必要があることを注意喚起する看板または路面表示等の設置の他、自転車道の起終点部の縁石に加えて、緩やかな段差の設置や押し歩きを徹底させるため舗装材を変更（例えば、インターロッキング・ブロック舗装等）すること、舗装色を変更することが考えられる。

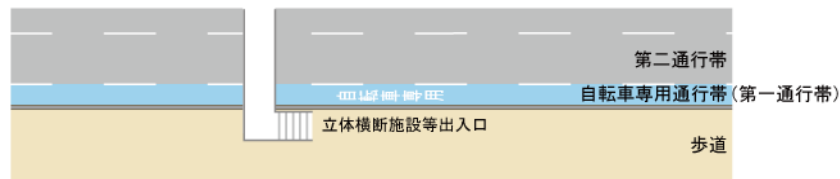


図Ⅱ-17 立体横断施設等出入口付近で自転車道を歩道に接続する例

(3) 自転車専用通行帯

1) 道路空間に余裕のある場合

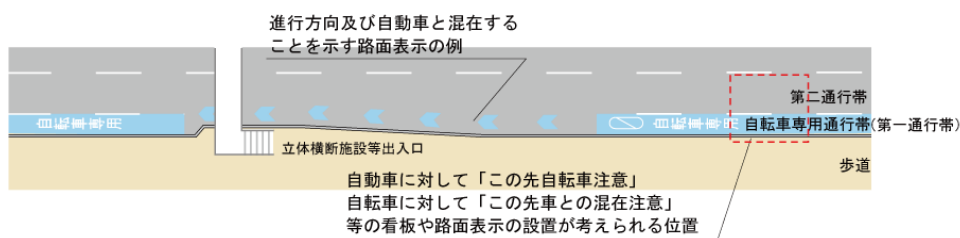
- ・自転車専用通行帯を立体横断施設出入口より車道側に設置することを基本とするものとする。



図Ⅱ-18 自転車専用通行帯の設計例

2) 道路空間に余裕のない場合

- ・道路空間に余裕がなく、車線幅員の縮小等によっても、連続的な自転車専用通行帯の確保が困難な場合は、自転車通行位置及び自動車と混在することを示す路面表示を設置するなどの安全対策を実施した上で、自転車と自動車を車道で混在させることを検討するものとする。
- ・この場合、自転車専用通行帯の終点部の手前に、前方で自転車と自動車が混在することを双方に注意喚起する看板や路面表示を設置することも考えられる。



図Ⅱ-19 車道混在の設計例

(4) 車道混在

- ・立体横断施設部では、「(3) 自転車専用通行帯」を参考に設計するものとする。
また、当面の整備形態として車道混在を選定する場合も同様とするものとする。

(5) 当面の整備形態としての自転車歩行者道

- ・「(1) 基本的な考え方」に拠らず設計するものとする。
- ・立体横断施設等出入口を設ける位置では、改めて、自転車の徐行義務について注意喚起するとともに、必要に応じて立体横断施設の出入口部に低木の植栽等を設置し、立体横断施設等出入口利用者との交錯を避ける設計を行うことが考えられる。

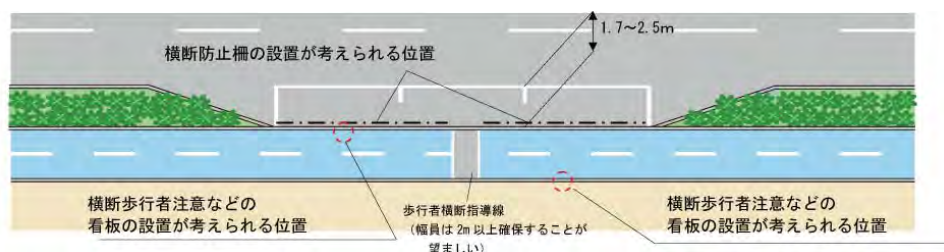
1.3.3 パーキング・メーター等設置区間部の設計

(1) 基本的な考え方

- ・パーキング・メーター等について、利用率が低い場合は、撤去するものとする。周辺に路外駐車場の整備が進んだ場合等は、自転車通行空間を確保するため、撤去の必要性を検討するものとする。

(2) 自転車道

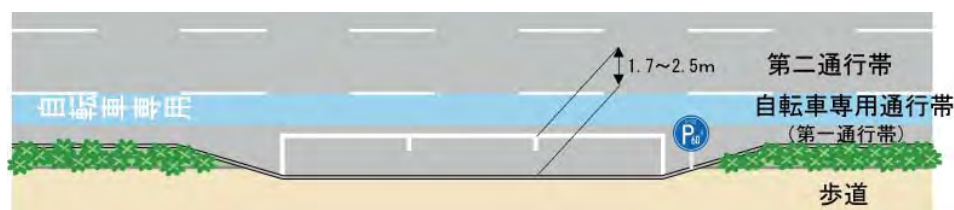
- ・パーキング・メーター等が必要な区間の自転車道は、歩道側に設置するものとする。
- ・パーキング・メーターを利用する自動車利用者が自転車道を横断することがあるため、区画線「歩行者横断指導線（104）」の設置や看板または路面表示等により自転車に対して人の横断があることを注意喚起することが望ましい。さらに、横断防止柵により横断する位置を集約することも考えられる。



図Ⅱ- 20 自転車道のある道路にパーキング・メーターを設置する例

(3) 自転車専用通行帯

- ・パーキング・メーター等が必要な区間の自転車専用通行帯は、自転車と自動車の双方の安全性を向上させるため、駐車スペースの車道側に設置するものとする。
- ・駐車スペースと自転車専用通行帯との間は、駐車車両のドアの開閉時の接触を避けるため、余裕幅を確保することが望ましい。また、必要に応じ、パーキング・メーターの手前に看板や路面表示を設置し、駐車車両のドアの開閉に対する注意喚起を行うことが考えられる。



図Ⅱ- 21 自転車専用通行帯のある道路にパーキング・メーターを設置する例

(4) 車道混在

- ・パーキング・メーター設置区間では、様々な形態が考えられるため、個別に検討するものとする。

2. 交差点部の設計

本章では、歩行者、自転車、自動車が集集中、交錯が生じうる交差点部の設計について、基本的な考え方を示す。

2.1 交差点部の設計の基本的な考え方

(1) 分離形態の連続性

交差点部において歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、交差点部の分離形態について、前後の自転車通行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保すべきであり、安易に自転車通行空間を自転車歩行者道へ接続しないことを基本とするものとする。

双方向通行の自転車道が規模の大きい交差点に接続する場合においては、交差点内で自転車同士が交錯すること、自転車が自動車と逆方向に通行することを避けることを基本とするものとする。

(2) 通行空間の直線的な接続

自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車動線の直進性を重視し、一方通行の自転車道、自転車専用通行帯のいずれの場合も、自動車と同じ方向に通行する自転車の交差点部における自転車通行空間は、直線的に接続することを基本とするものとする。

(3) 交差点内の通行方向の明確化

交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向を明確化する路面表示を設置するものとする。

信号のない交差点のように規模の小さな交差点においては、自転車通行空間に応じた通行方向とすることを基本とし、双方向通行の自転車道では自転車横断帯を設置し、一方通行の自転車道や自転車専用通行帯では通行方向を明確化する路面表示を設置するものとする。

(4) 左折巻き込みに対する安全対策

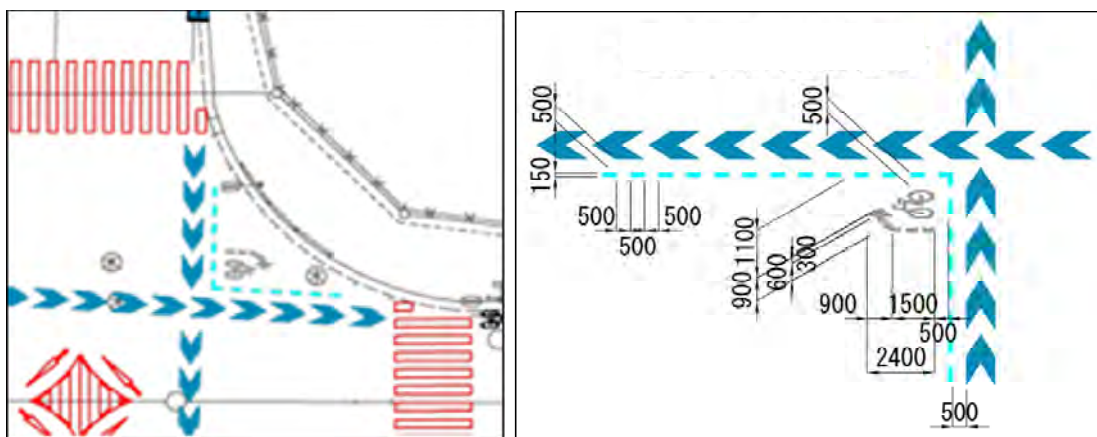
自動車から自転車を確認しやすくし、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入部において、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことを検討するものとする。なお、自転車専用通行帯の場合には、自動車の進路変更禁止規制を実施して自転車と自動車を分離するものとする。また、自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることを検討するものとする。

左折巻き込み事故の防止対策として、交差点流入部において、自転車専用通行帯の交通規制を解除した車道左側部の車線内に自転車の通行位置を明確化した路面表示等

を設置した上で、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させることも検討するものとする。

(5) 二段階右折時の滞留スペースの確保

- 交差点内の通行方法の明確化のために設置した路面表示と歩車道境界の縁石で囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペースとなることを周知する。（図Ⅱ-22参照）
- 道路が鋭角に交差している交差点では、路面表示と歩車道境界の縁石で囲まれた範囲を、右折車が通行する可能性があるため、滞留スペースの設計の際には右折車の走行軌跡等を検討することが望ましい。（図Ⅱ-23参照）
- 必要に応じて、歩道を切り込むことにより、交差点内に二段階右折時の自転車の滞留スペースを確保する。



図Ⅱ-22 二段階右折の滞留スペースを明示した例



(宇都宮市)



(宇都宮市)

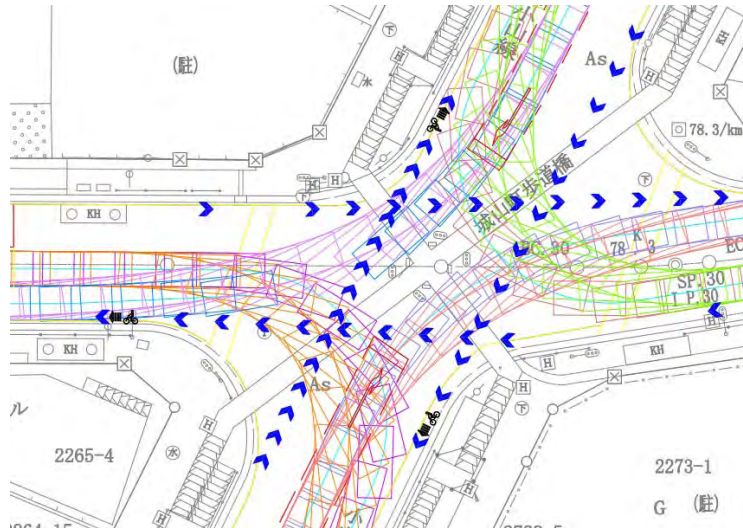


図 II-23 右折軌跡の検討例

(6) 交差点部付近の視認性確保

交差点部付近に工作物（植樹、自動販売機、看板、変圧器等）がある場合には、自動車から自転車利用者・歩行者の視認性が低下するため、交差点付近には極力工作物を設置しないことが望ましい。やむを得ず設置する場合には、視認性を確保できるよう、工作物の設置位置や大きさに留意が必要である。また、現在交差点部付近に工作物があり、視認性が阻害されている場合には、それらの撤去を検討することが望ましい。

2.2 交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方

交差点部において自動車用の右折レーンや左折レーンが設置されており自転車道または自転車専用通行帯を確保することに制約がある場合の対応について、その考え方を示す。

右折レーン等により自転車道または自転車専用通行帯の確保に困難が生じる場合は、下記の順序に従い、空間確保することを検討するものとする。

- ① 交差点流入部の車線幅員及び中央帯幅員について再検討を行い、各車線幅員や中央帯幅員の縮小もしくは右折車線相当のふくらみを持たせた右折ポケットへの変更等を行うことにより、自転車通行空間の幅員を確保する。なお、右折ポケットへ変更する場合は、右折専用の信号現示を用いることができなくなる可能性があることに留意が必要である。また、右折レーン等の必要性を再検討し、地域や道路利用者の合意が得られる場合は、右折禁止の規制を行い、右折レーンを廃止し、自転車通行空間の幅員を確保することも考えられる。
- ② 歩道幅員を縮小しても歩行者の交通への影響が小さい場合には、歩道幅員を縮減して自転車通行空間の幅員を確保する。
- ③ 右折レーンや歩道の幅員を変更することができない場合は、用地買収等により自転

車通行空間の幅員を連続的に確保することに努めるとともに、当面の措置として、車道上に通行位置及び通行方向を明確化する路面表示を設置し、車道上で自転車と自動車を混在させて一列で通行させることを検討する。

左折可の交通規制や分離帯による左折導流路のある交差点では、直進する自転車と左折する自動車の交錯を防ぐため、道路や交通の状況に応じて、左折導流路や左折可の交通規制、信号制御の見直し、道路空間の再配分等による車道左側部への自転車通行空間の確保、交差点内における自転車通行位置の明示等の安全対策を検討するものとする。安全対策が困難な場合は、当該交差点の前後については自転車ネットワーク路線とせず、代替路を検討するものとする。

2.3 一般的な交差点の設計

交差点の形態は、単路部の形態により様々な形態が考えられるものの、「2.1 交差点部の基本的な考え方」及び「2.2 交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方」を踏まえ、はじめに、設計にあたって単路部の形態に依らず共通する事項を示し、その後、形態別の留意事項を示す。

自転車が双方向通行となる自転車道の場合は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性等の課題があることから、交通状況や沿道状況を踏まえ、個別に検討を行うものとし、ここでは、自転車一方通行規制を実施した自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の場合について示す。

2.3.1 共通事項

交差点の形態は、主道路（以下の図中、横方向の道路を示す）の形態と従道路（以下の図中、縦方向の道路を示す）の形態により分類される。

さらに、自転車道または自転車専用通行帯の確保が可能な場合、交差点流入部において、左折巻き込み事故を防止するため、

- (1) 交差点手前約30m程度で自転車道または自転車専用通行帯を打ち切り、車道左側部の車線幅員を拡げ、路面表示により自転車の通行位置を明確化し、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させる手法（以下、「左折自動車のみ混在の場合」という。）
- (2) 交差点に自転車道または自転車専用通行帯を接続し、自転車と自動車を分離させる手法（以下、「分離の場合」という。）

のいずれかに分類される。

交差点流入部の手法として、(1) の場合は、左折自動車と自転車は一列で通行し、通行順序ははっきりするものの、不安に感じる自転車利用者が存在することに加え、混在して一列で通行する通行方法を自動車、自転車相互に周知することに課題がある。一方、

(2) の場合は、交差点直近まで自転車と自動車が分離され自転車利用者の安心感はあるものの、信号制御により自動車と自転車を分離しない限り自動車が左折時に後方から進行してくる自転車に注意する必要があることに加え、自転車が優先意識を持ち、自動車を意識しなくなる可能性があるため、通行方法を自転車に周知することに課題がある。

(1)、(2) それぞれの課題を踏まえ、交差点流入部の形態を選定し、自転車、自動車の双方にその通行方法を周知徹底するものとする。

なお、空間に制約がある場合においても、「2.2」に示す順序に従って、上記(1)(2)のいずれかの形態により自転車道または自転車専用通行帯の幅員を確保することを検討するものとするが、幅員の確保が困難な場合は、自転車専用通行帯における当面の措置と

して、車道上に通行位置及び通行方法を明確化する路面表示を設置した上で、

- (3) 車道上で自転車と自動車を混在させて通行させる手法（以下、「混在の場合」という。）を検討するものとする。

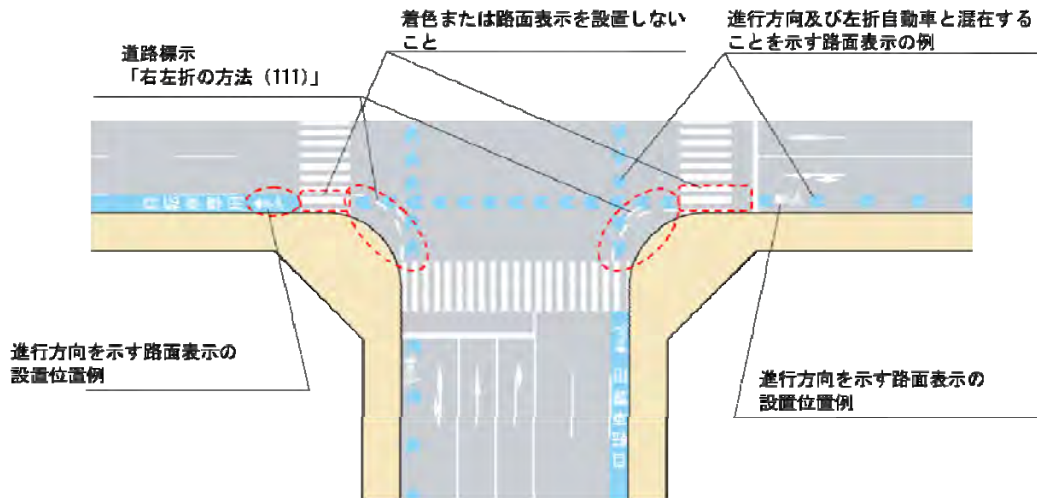
また、自転車一方通行規制を実施した自転車道を整備する場合に、交差点部において幅員の確保が困難な場合は、自転車と自動車を混在させることは望ましくないため、必要に応じて規制速度を変更し、自転車専用通行帯等の他の形態により整備する、または歩行者の安全が確保される場合において改めて自転車の徐行義務について注意喚起した上で自転車歩行者道に接続する、もしくは代替路を検討するものとする。ただし、自転車道を自転車歩行者道に接続し、自転車道と自転車歩行者道の形態が頻繁に変化する場合は、通行ルールを遵守することが困難になる可能性が高いため、自転車歩行者道に接続すること以外の方策を検討するものとする。

以上により、本項では、交差点流入部に自転車道または自転車専用通行帯の確保が可能な場合における「(1) 左折自動車のみ混在の場合」、「(2) 分離の場合」、さらに確保が困難な場合における「(3) 混在の場合」の3つの場合に分けて示す。

はじめに、「2.3.1」において、一般的な主要交差点（四枝交差点）について主道路の各形態に共通となる事項を示し、次に「2.3.2」～「2.3.5」において、主道路の形態別に留意事項を示し、最後に「2.3.6」において、従道路の形態別の組合せを踏まえた隅角部の留意事項を示す。なお、交差点流入部では、主道路だけでなく従道路についても上記の3つの場合が考えられるが、従道路は主道路と同じ形態の「左折自動車のみ混在の場合」のみを示す。

(1) 左折自動車のみ混在の場合

(交差点手前から路面表示を設置して混在させる場合)



図Ⅱ-24 交差点隅角部の道路構造の例（自転車専用通行帯の場合）

a) 道路標識・道路標示

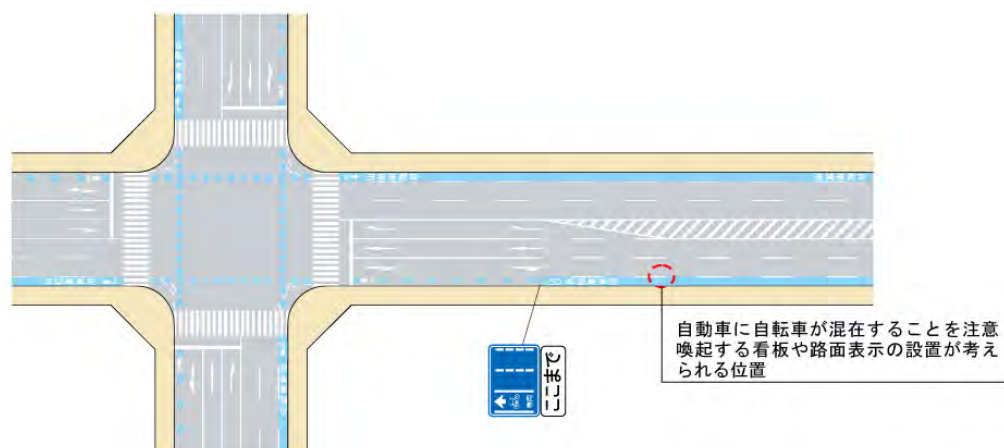
- ・自転車の直進性を確保し、進行方向を明確化するため、交差点部には道路標識「自転車横断帯 (201 の3)」を設置しないものとする。
- ・自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標識「右左折の方法 (111)」の規制を同時に実施するものとする。
- ・ただし、主道路の交差点流入側及び従道路の交差点流出側ともに混在させる場合は、道路標識「右左折の方法 (111)」は設置しないものとする。
- ・自転車が通行すると想定される車道左側端まで道路標識「停止線 (203)」を設置するものとする。

b) 看板・路面表示等

- ・交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車道または自転車専用通行帯が打ち切られた場所から停止線までの間及び交差点内の自転車通行空間の延長線上の部分の路面に自転車の通行位置及び通行方向を明確化し、左折自動車と混在することを示す路面表示（例えば、矢羽根型等）を設置するものとする。ただし、自転車に停止線を遵守させ、横断歩道上の歩行者を優先するため、流入側においては、停止線から横断歩道に掛かる部分には設置しないものとし、流出側においては、横断歩道に掛かる部分は設置しないものとする。

※本ガイドラインの自転車通行空間のイメージ、設計例においては、自転車通行空間を分かりやすくするため全面に着色しているが、路面着色については「Ⅰ単路部の設計 1.1 自転車通行空間の基本的な考え方」によるものとする。ただし、交差点部は、多くの錯綜が発生する場所であることから、自転車の安全な通行を確保するため、路面表示を設置するものとし、この路面表示を着色することが考えられる。

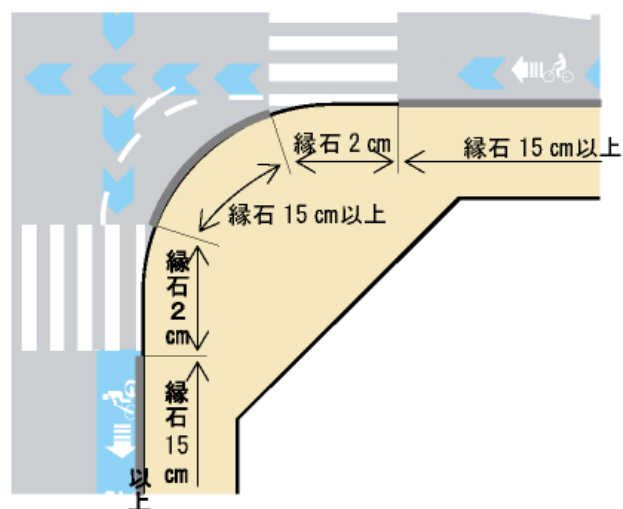
- ・左折自動車と自転車が混在することを、混在させる部分の手前で、自転車、自動車双方に対して看板または路面表示により注意喚起することを検討するものとする。
(図Ⅱ-23 参照)
- ・看板を設置する場合は、設置目的にあわせて、自動車及び自転車からの視点を考慮し、見えやすい高さ、大きさに設置するものとする。なお、設置位置に関しては、車道、自転車道、歩道の建築限界を遵守するものとする。
- ・看板または路面表示を設置する場合は、「Ⅰ自転車通行空間の計画 2.5 自転車ネットワーク計画決定に併せて実施する検討項目」を参照するものとする。



図Ⅱ-26 車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例
(自転車専用通行帯の場合)

c) その他

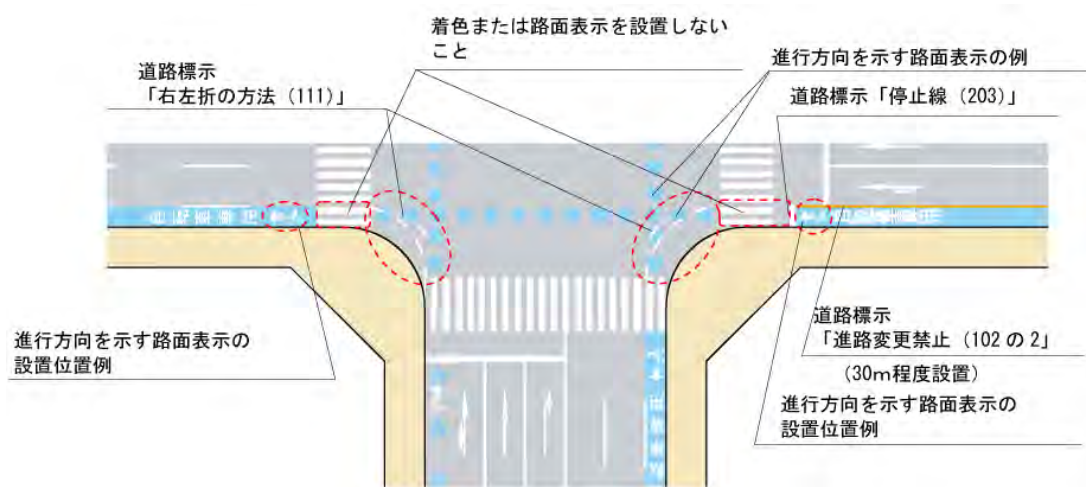
- ・隅角部の縁石のうち、横断歩道に接続する歩道の縁端部分以外は、高さ15cm以上の縁石を設置するものとする。
- ・横断歩道に接続する歩道の縁端部分は、高さ2cmの縁石を標準とするものとする。



図Ⅱ-27 交差点隅角部の縁石構造の例 (自転車専用通行帯の場合)

(2) 分離の場合

(交差点に自転車道または自転車専用通行帯を直接接続させる場合)

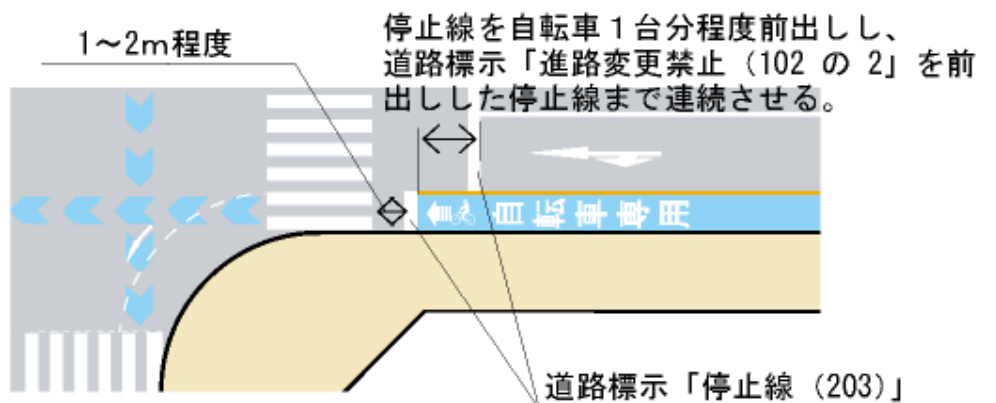


図Ⅱ-28 交差点隅角部の道路構造の例（自転車専用通行帯の場合）

a) 道路標識・道路標示

下記の事項を除き、(1) a) を参考に設計するものとする。

- ・自転車の左折巻き込み事故防止等の自転車の安全を確保するための対策の一つとして、自転車1台分程度、自動車用の停止線より自転車道または自転車専用通行帯の停止線を前出しすることを検討するものとする。



図Ⅱ-29 停止線の前出しの例（自転車専用通行帯の場合）

b) 看板・路面表示等

下記の事項を除き、(1) b) を参考に設計するものとする。

- ・ 交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、交差点内の自転車通行空間の延長線上の部分の路面に自転車の通行位置及び通行方向を明確化する路面表示（例えば、矢羽根型等）を設置するものとする。ただし、自転車に停止線を遵守させ、横断歩道上の歩行者を優先するため、流入側においては、自転車の停止線から横断歩道に掛かる部分には設置しないものとし、流出側においては、横断歩道に掛かる部分は設置しないものとする。

c) 自転車専用信号

- ・ 自転車の左折巻き込み事故防止等の自転車の安全を確保する対策として、自転車専用信号の設置により、自動車や歩行者とは別の信号制御を行うことを検討するものとする。特に、左折自動車が多い場合等において、自転車と自動車の交錯を防ぐため、設置することが望ましい。

d) その他

下記の事項を除き、(1) c) を参考に設計するものとする。

- ・ 道路標示「右左折の方法（111）」に加え、左折巻き込み事故防止のために隅角部にゴム製ポール等の設置が考えられる。なお、ゴム製ポール等の設置位置については、大型自動車の走行軌跡を考慮し、自転車が通行する空間を避けて設置するものとする。また、設置する場合はゴム製ポール等と縁石の間に土砂や落葉等がたまりやすくなるため、路面清掃や除排雪に配慮するものとする。
- ・ 左折自動車の速度抑制を図るため、交差点隅角部及び道路標示「右左折の方法（111）」の曲線半径を小さくすることが考えられる。

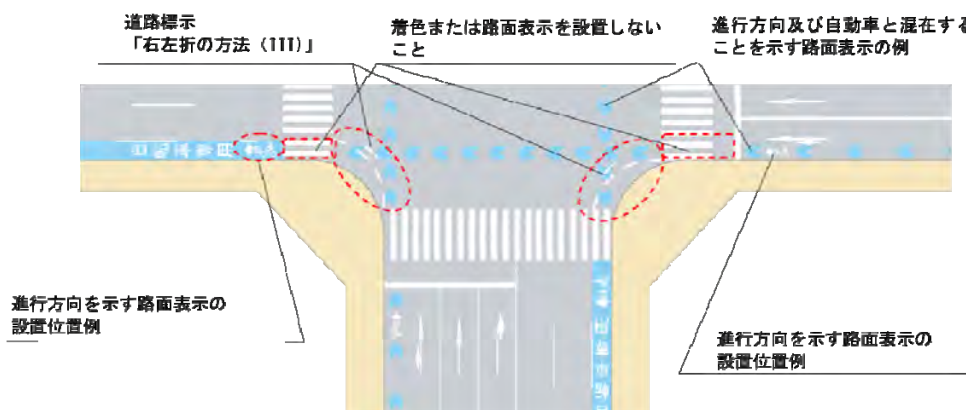


図Ⅱ-30 交差点隅角部の縁石構造の例（自転車専用通行帯の場合）

(3) 混在の場合（当面の措置）

（幅員の確保が困難なため、路面表示を設置して混在させる場合）

- ・幅員の確保が困難な場合は、自転車と自動車を混在させて通行させるものとし、幅員の確保が可能な場合は、交差点流出側の自転車専用通行帯を優先的に確保するものとする。



図Ⅱ-31 交差点隅角部の道路構造の例（自転車専用通行帯の場合）

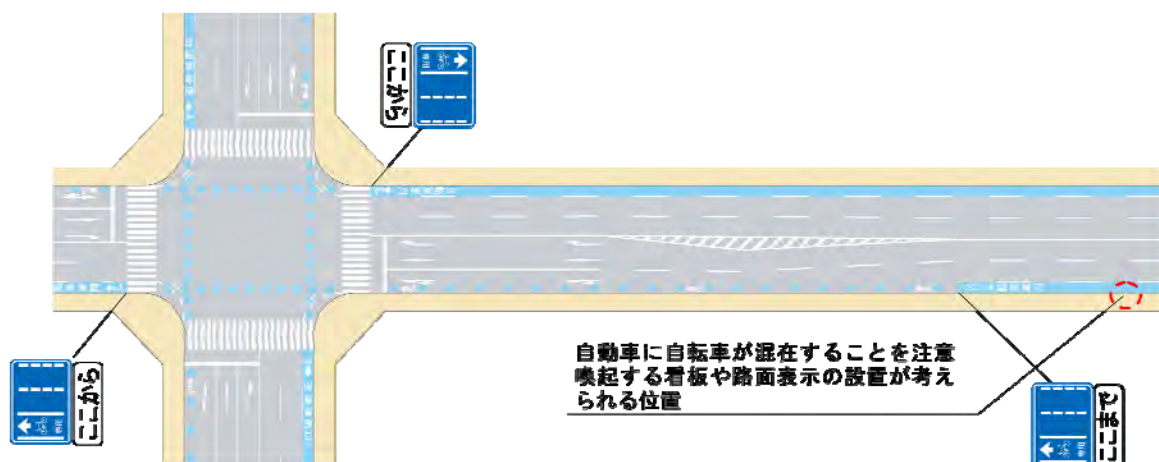
a) 道路標識・道路標示

(1) a) を参考に設計するものとする。

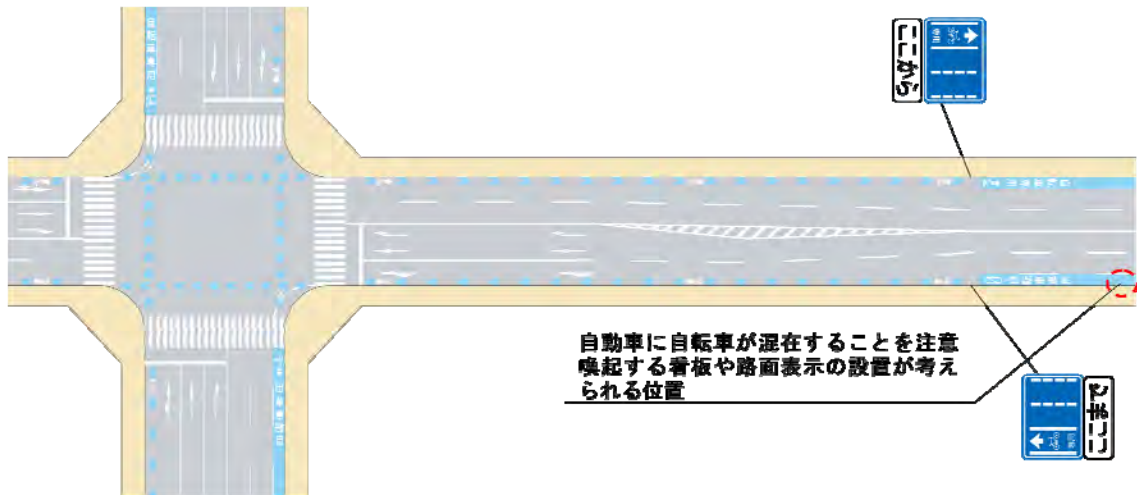
b) 看板・路面表示等

下記の事項を除き、(1) b) を参考に設計するものとする。

- ・すべての自動車と自転車が混在することを、混在させる地点の手前で自転車、自動車双方に対して、看板または路面表示により注意喚起するものとする。



図Ⅱ-32 車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例
（交差点流出側に自転車専用通行帯を確保可能な場合）



図Ⅱ－33 車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例
(交差点流出側に自転車専用通行帯を確保できない場合)

c) その他

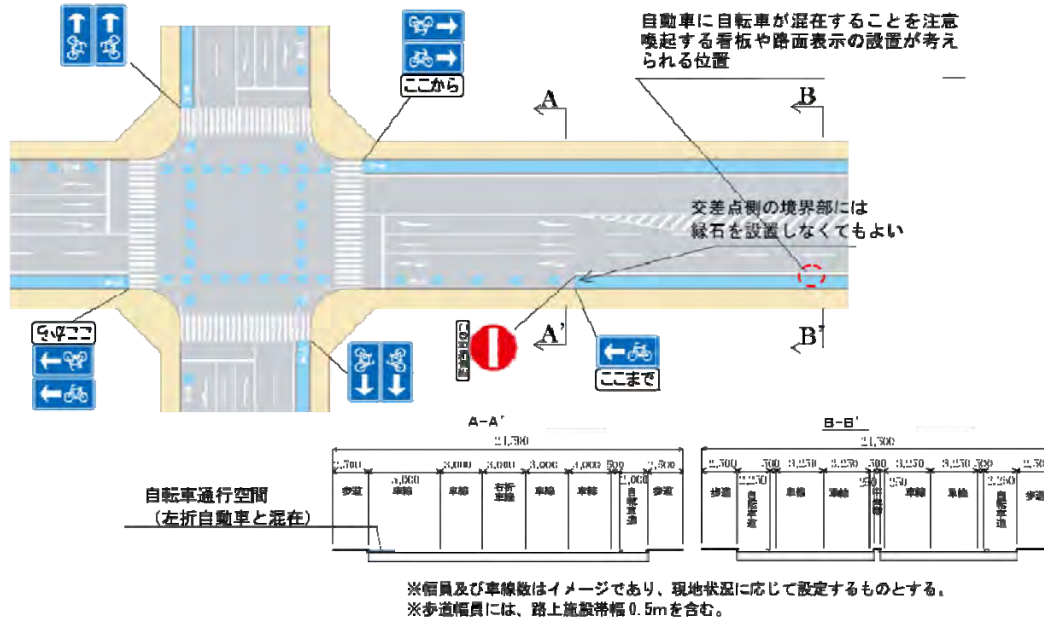
- (1) c) を参考に設計するものとする。

以下、「2.3.1 共通事項」を除く、主道路の形態別の留意事項を示す。

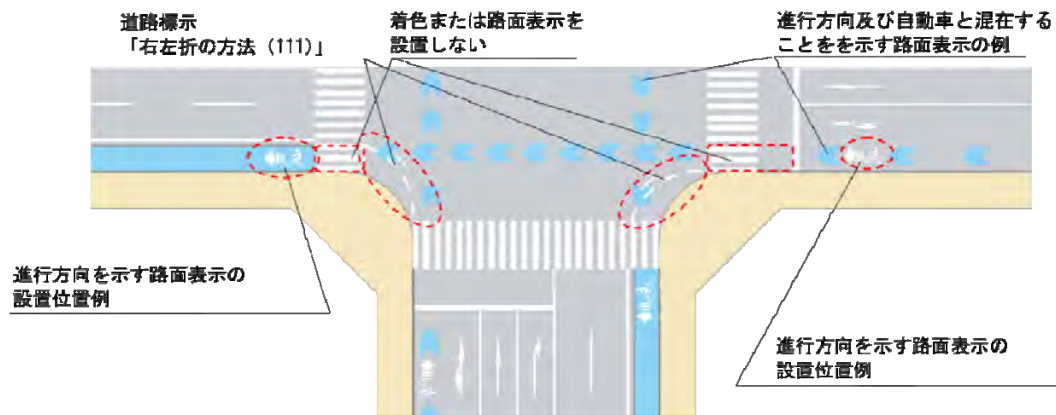
2.3.2 自転車道（自転車一方通行）

(1) 左折自動車のみ混在の場合

（交差点の手前で自転車道を打ち切り、路面表示を設置して混在させる場合）



図Ⅱ-34 自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点の例



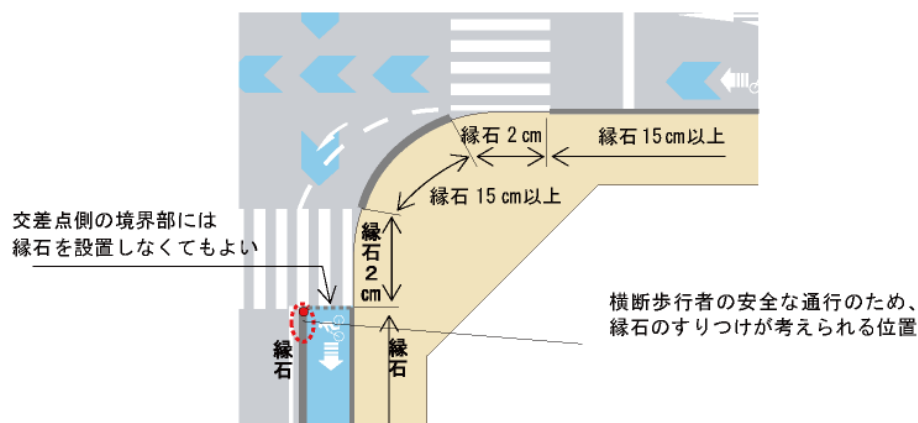
図Ⅱ-35 交差点隅角部の道路構造の例

a) 道路標識・道路標示

- ・一方通行路の入口の路端に、道路標識「自転車一方通行(326 の2-AまたはB)」に補助標識「始まり(505-B)」を附置した始点標識を設置し、一方通行路の出口の路端に、道路標識「自転車一方通行(326 の2-AまたはB)」に補助標識「終わり(507-B)」を附置した終点標識を設置するものとする。
- ・原則として、一方通行路の出口の左側の路端に車両の進入が禁止された方向に向けて、補助標識「この自転車道」を附置した道路標識「車両進入禁止(303)」を設置するものとする。また、建築限界を確保するため、必要に応じて、オーバー・ハング方式等を検討するものとする。

b) その他

- ・自転車道の交差点側の境界部には、縁石の設置は省略できる。(図Ⅱ-31、Ⅱ-33 参照)
- ・自転車道と車道との分離工作物の視認性を向上させるため、流出側自転車道の端部の分離工作物に反射材や反射テープを巻いたゴム製ポール等を併設することが考えられる。(図Ⅱ-34 参照)



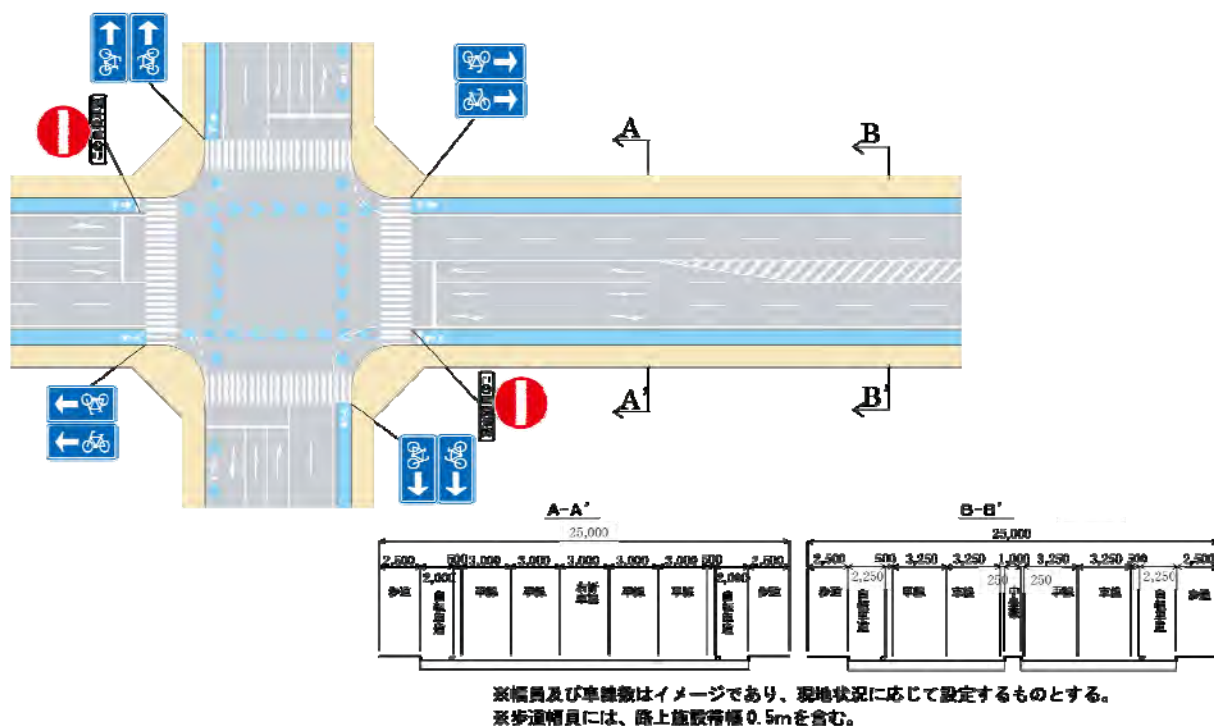
図Ⅱ-36 交差点隅角部の縁石構造の例



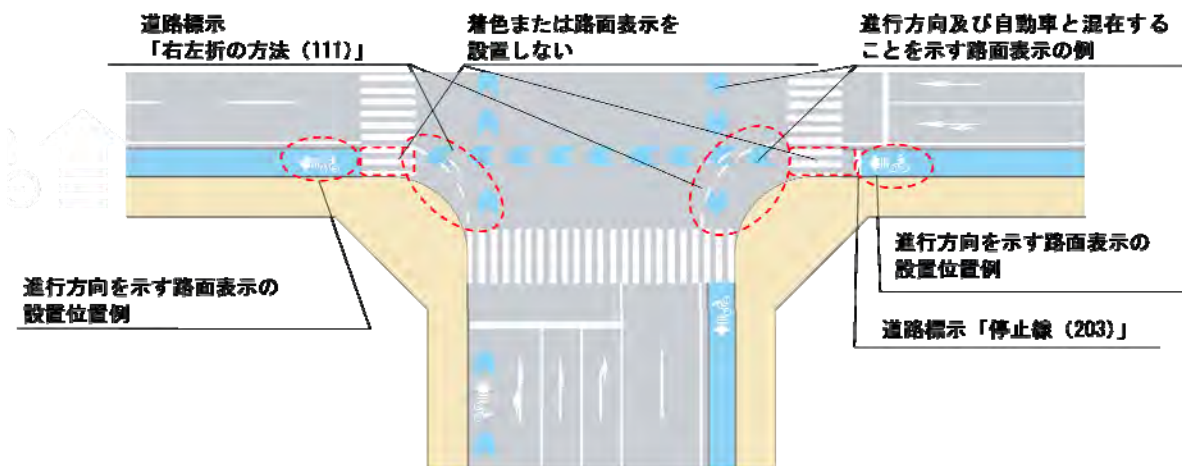
図Ⅱ-37 自転車道の分離工作物の視認性を向上させることが考えられる位置

(2) 分離の場合

(交差点に自転車道を直接接続させる場合)



図Ⅱ-38 自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点の例



図Ⅱ-39 交差点隅角部の道路構造の例

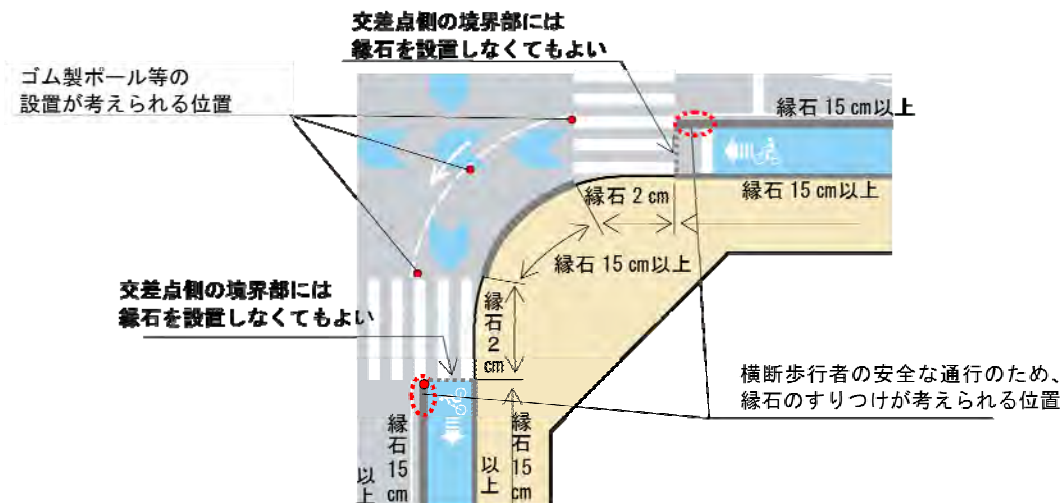
a) 道路標識・道路標示

(1) a) を参考に設計するものとする。

b) その他

下記の事項を除き、(1) b) を参考に設計するものとする。

- ・自転車道の分離工作物としての縁石端部、特に横断歩道に近接する箇所においては、横断歩行者の通行の支障とならないよう、縁石と横断歩道との間に離隔を確保するか、縁石の高さを車道面まですりつけることが望ましい。
- ・道路標示「右左折の方法(111)」に加え、左折巻き込み事故防止のために隅角部にゴム製ポール等の設置が考えられる。なお、ゴム製ポール等の設置位置については、大型自動車の走行軌跡を考慮し、自転車が通行する空間を避けて設置するものとする。また、設置する場合はゴム製ポール等と縁石の間に土砂や落葉等がたまりやすくなるため、路面清掃や除排雪に配慮するものとする。

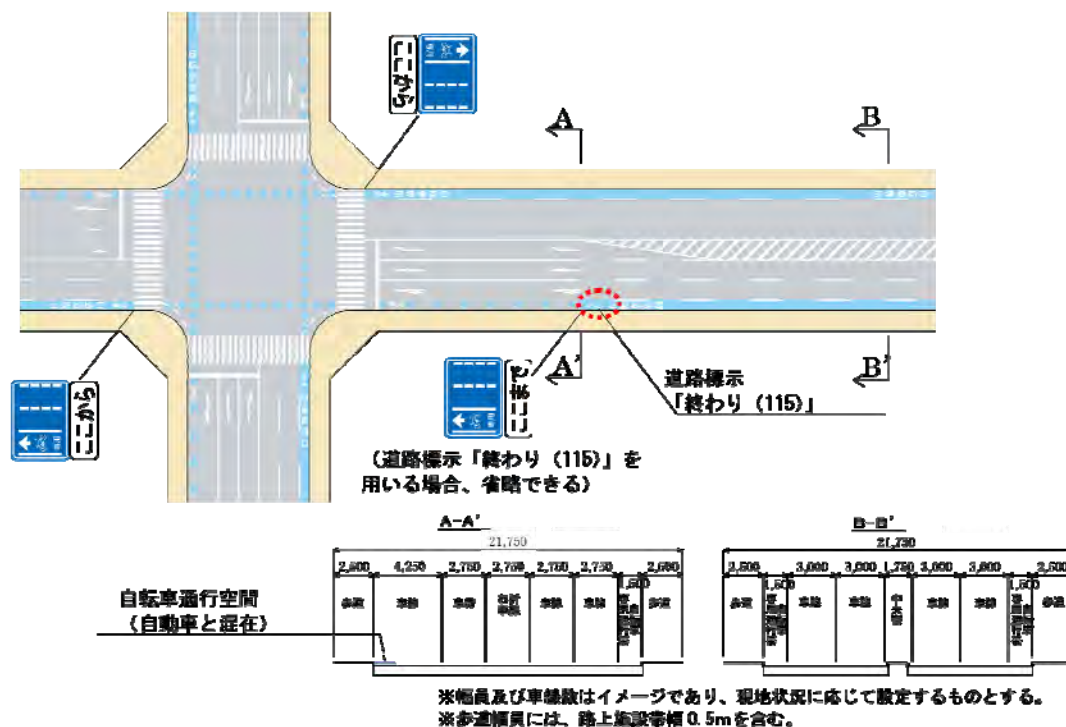


図Ⅱ-40 交差点隅角部の縁石構造の例

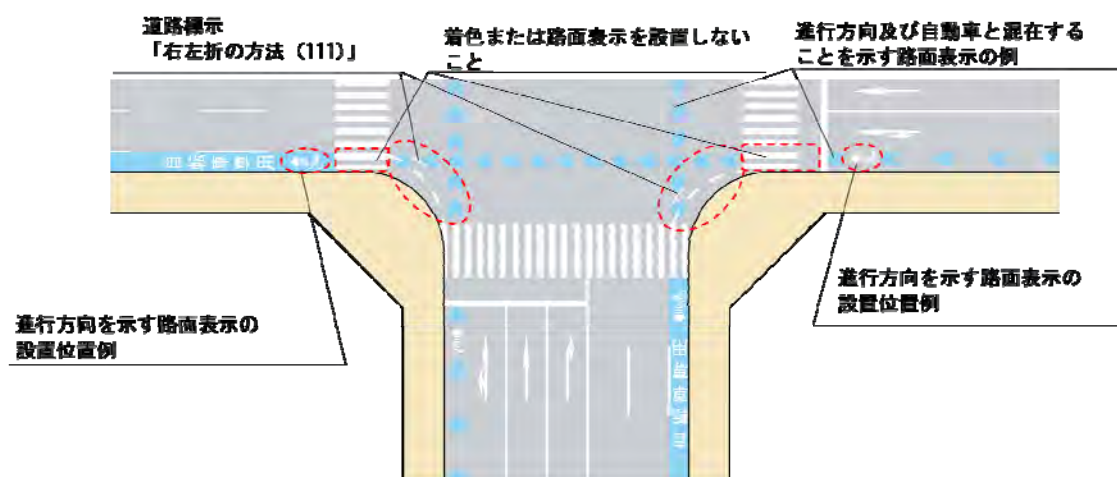
2.3.3 自転車専用通行帯

(1) 左折自動車のみ混在の場合

(交差点の手前で自転車専用通行帯を打ち切り、路面表示を設置して混在させる場合)



図Ⅱ-41 自転車専用通行帯が交差する交差点の例



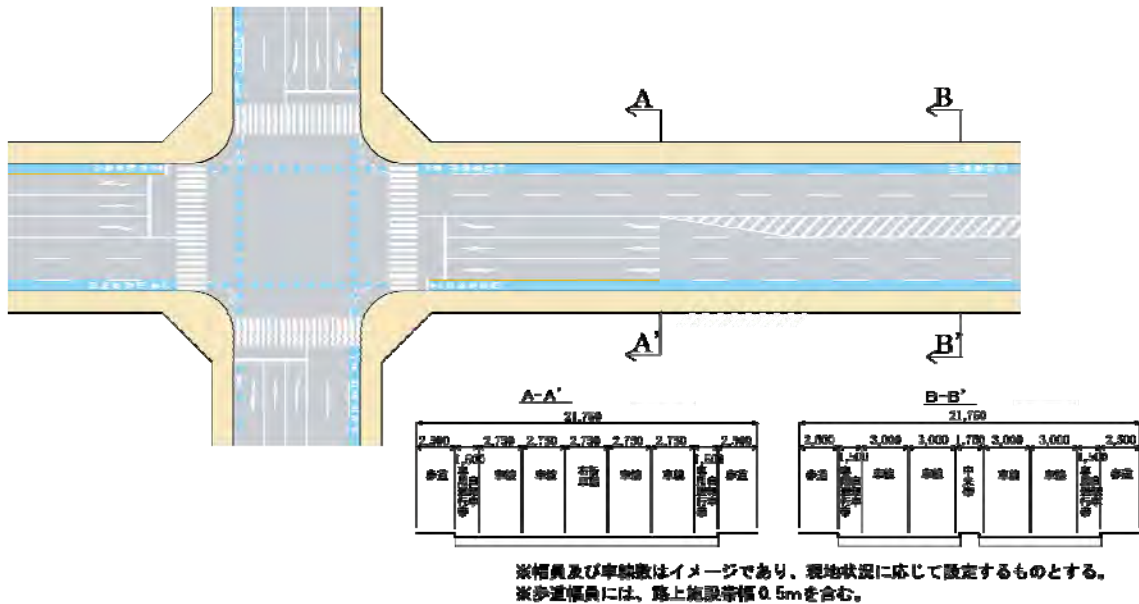
図Ⅱ-42 交差点隅角部の道路構造の例

a) 道路標識、道路標示

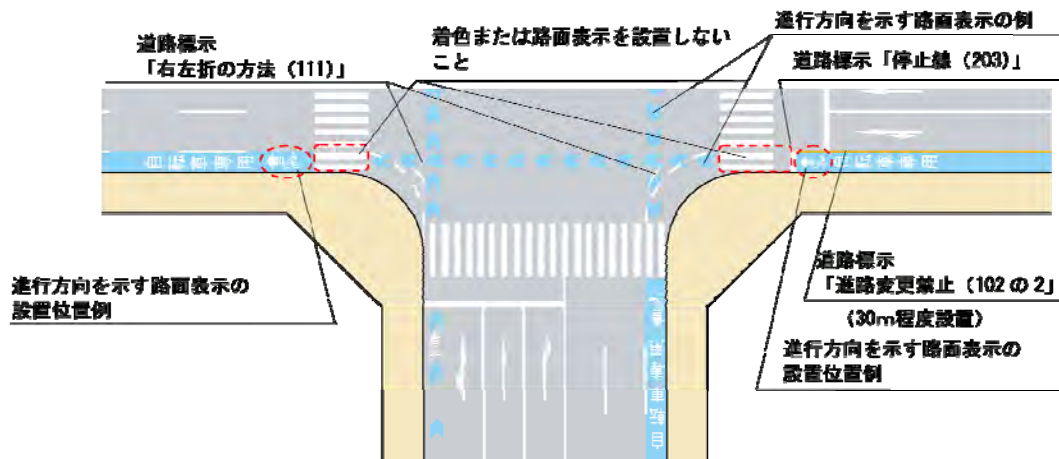
- ・ 自転車専用通行帯の終わりの地点に道路標示「終わり (115)」を用いる場合は、終点標識である道路標識「専用通行帯 (327 の4)」及び補助標識「終わり (507-A・B・C)」は省略することができる。

(2) 分離の場合

(交差点に自転車専用通行帯を直接接続させる場合)



図Ⅱ- 43 自転車専用通行帯が交差する交差点の例



図Ⅱ- 44 交差点隅角部の道路構造の例

a) 道路標識・道路標示

- ・自転車専用通行帯を通行する自転車と左折自動車を分離するため、交差点流入部で自転車専用通行帯（第一通行帯）と第二通行帯との間に道路標示「進路変更禁止（102 の2）」の規制を実施するものとする。この場合の道路標示は、30m程度の区間に設置するものとする。ただし、進行方向別通行区分の規制が実施されている場合、車両はその車線内を通行しなければならないため、必ずしも進路変更禁止規制の実施の必要はないが、利用者にルールを分かりやすく伝えるために進路変更禁止規制を実施しているものである。

(3) 混在の場合

(幅員の確保が困難なため、路面表示を設置して混在させる場合)

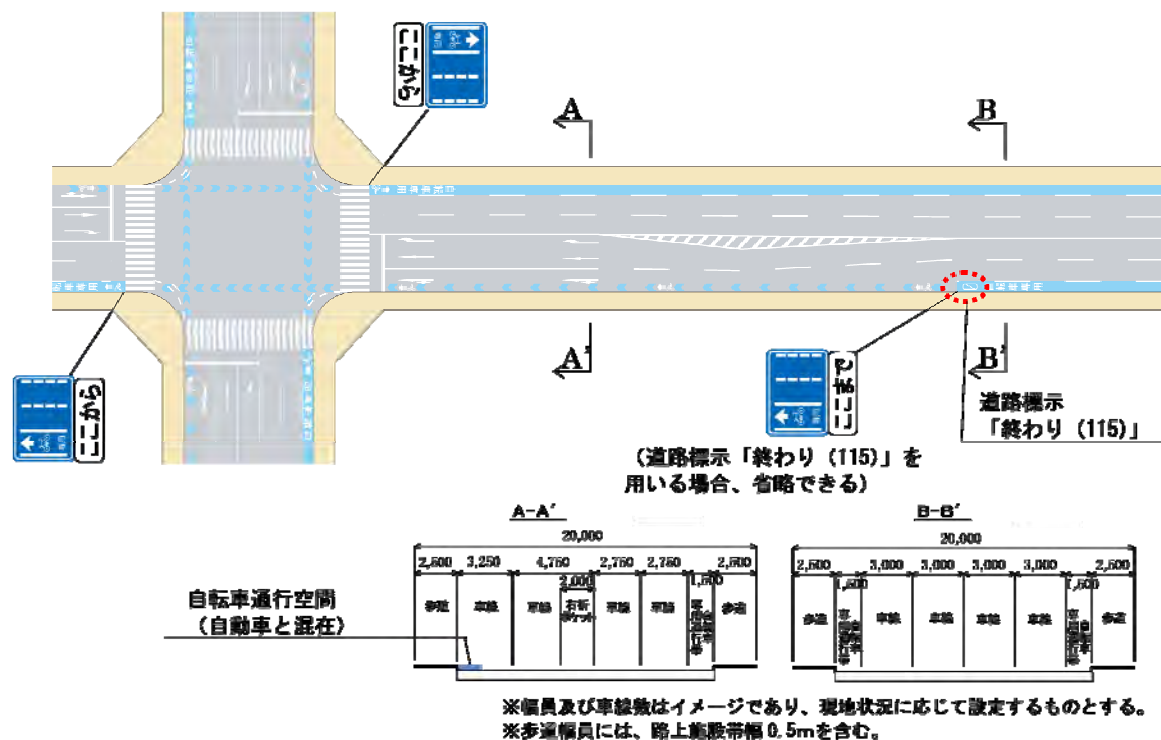


図 II-45 自転車専用通行帯が交差する交差点の例

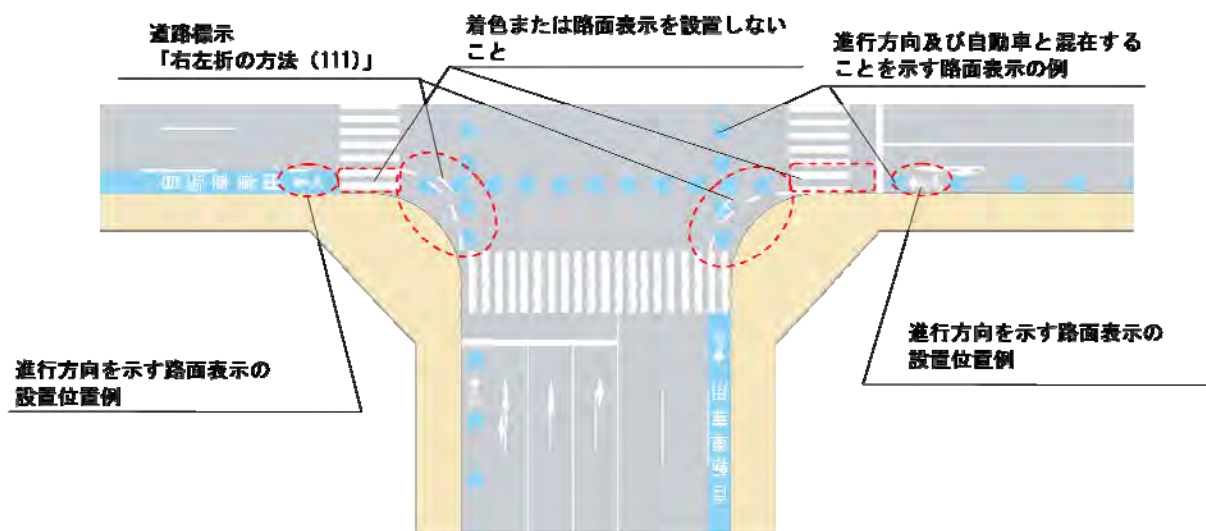


図 II-46 交差点隅角部の道路構造の例

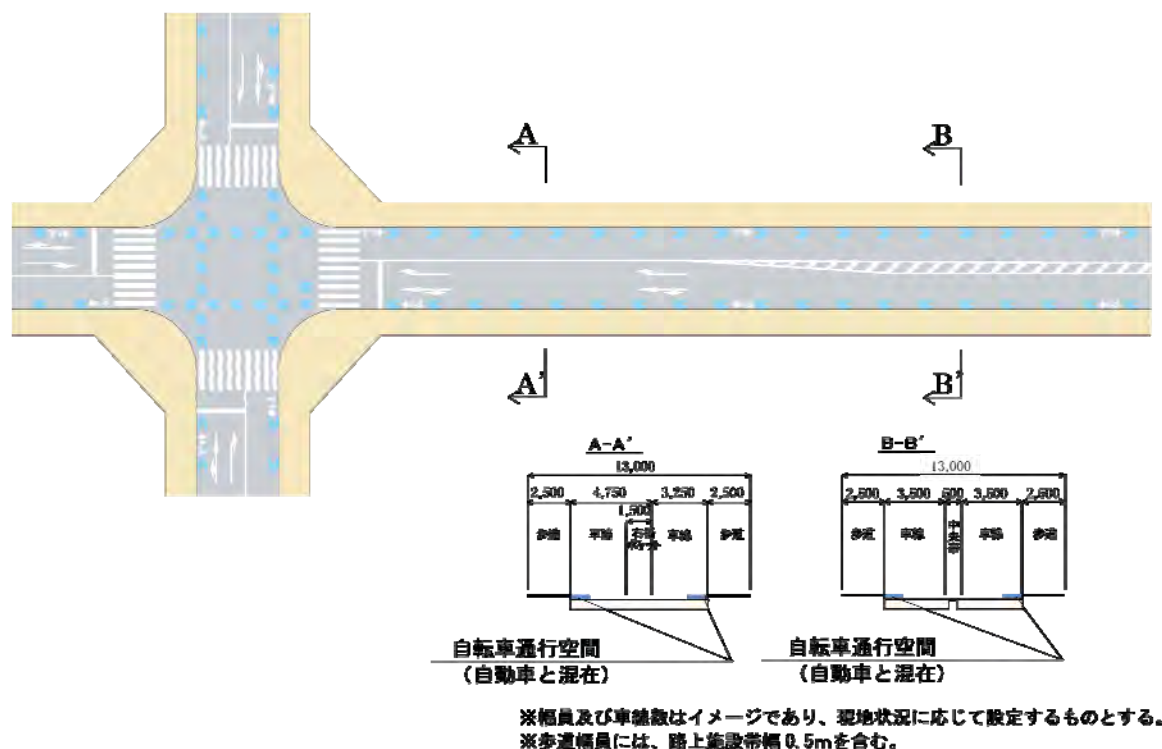
a) 道路標識、道路標示

(1) a) を参考に設計するものとする。

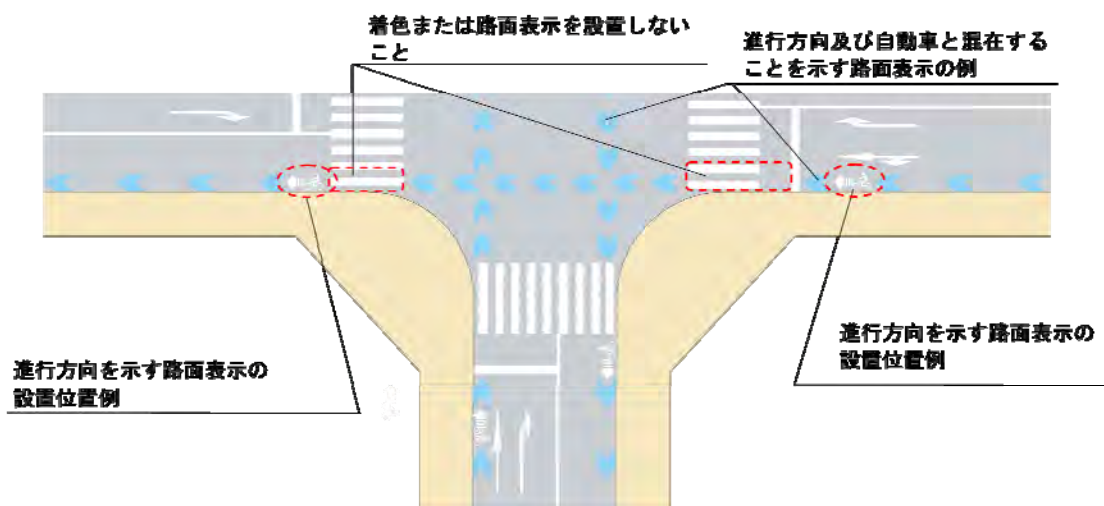
2.3.4 車道混在

単路部と同様に交差点流入部においても混在させるため、交差点流入部では必要に応じて、路面表示を設置することが考えられる。交差点内や交差点流入部に路面表示を設置する場合は、「2.3.1 (3)」を参考に設計するものとする。

ただし、主道路、従道路ともに「混在の場合」であるため、道路標示「右左折の方法(111)」は、設置しないものとする。



図Ⅱ-47 車道混在が交差する交差点の例



図Ⅱ-48 交差点隅角部の道路構造の例

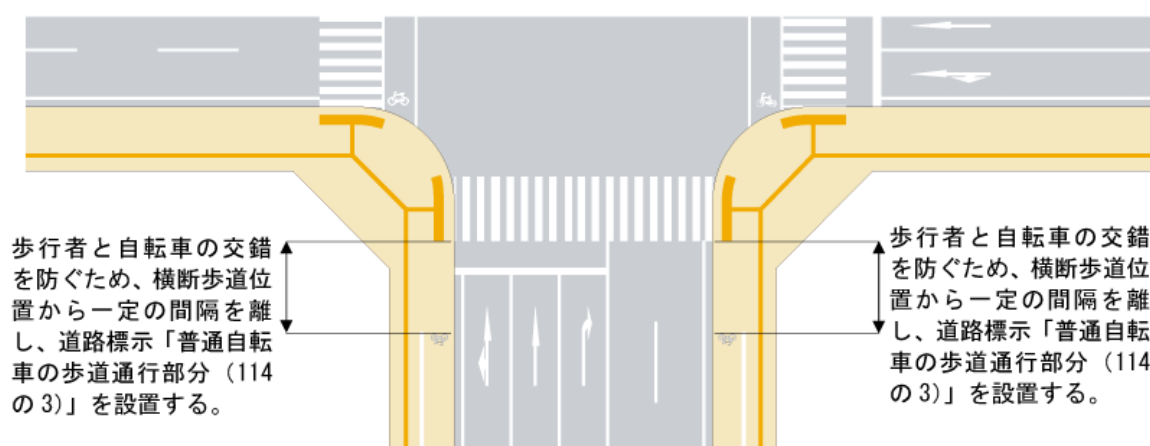
2.3.5 当面の整備形態

(1) 車道混在

当面の整備形態として車道混在を設計する場合は、当初から車道混在が選定される場合に比べ、自転車の安全性に配慮して、路面表示を設置することが望ましい。路面表示の設置する場合は、「2.3.4 車道混在」を参考に設計するものとする。なお、自動車、自転車双方に混在して通行する空間であることを周知する看板または路面表示の設置を検討するものとし、通行ルールの周知等の安全対策を実施するものとする。

(2) 自転車歩行者道

- ・「2.3.1 共通事項」に拠らず、設計するものとする。



図Ⅱ-49 交差点隅角部の道路構造の例

a) 道路標識・道路標示

- ・通行位置明示のある場合には、道路標示「自転車横断帯（201の3）」を設置するものとし、通行位置の明示がない場合には、道路標示「自転車横断帯（201の3）」を設置しないものとする。
- ・通行位置の明示を行う道路標示「普通自転車の歩道通行部分（114の3）」の設置にあたっては、滞留歩行者と自転車の交錯を防ぐため、横断歩道位置から一定の間隔を離すものとする。

b) 看板・路面表示等

- ・交差点において徐行を徹底するため、看板または路面表示を設置することが考えられる。

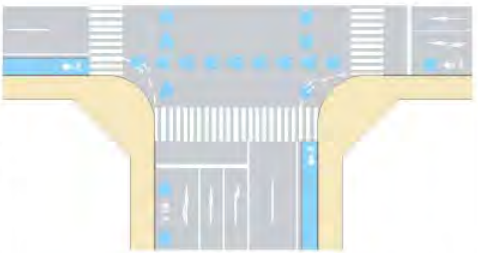
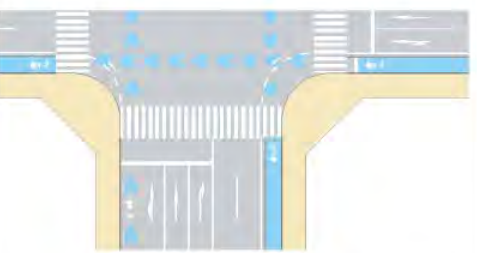
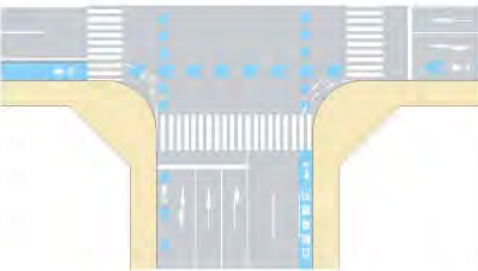
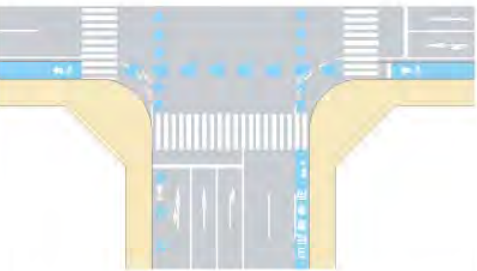
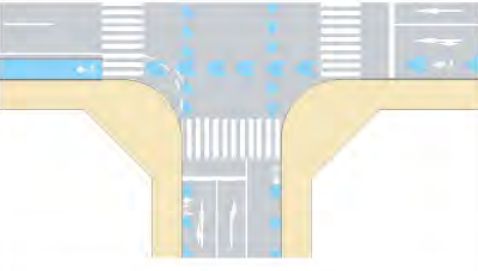
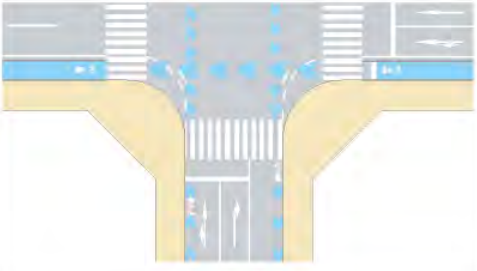
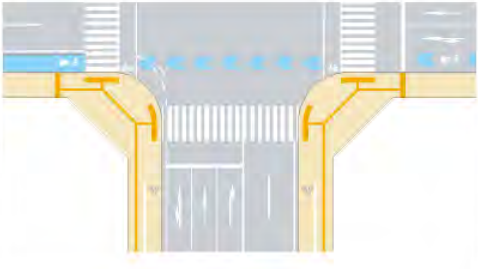
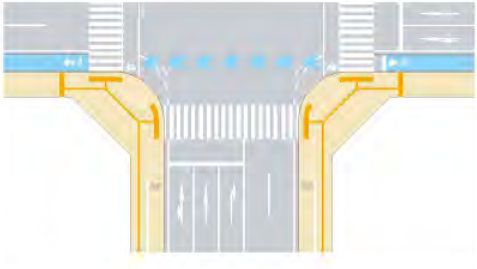
c) その他

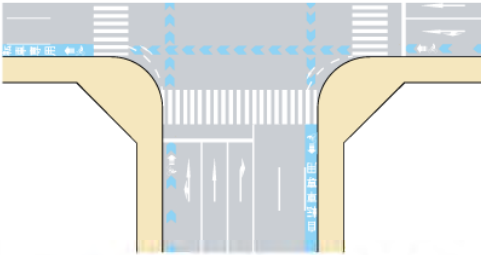
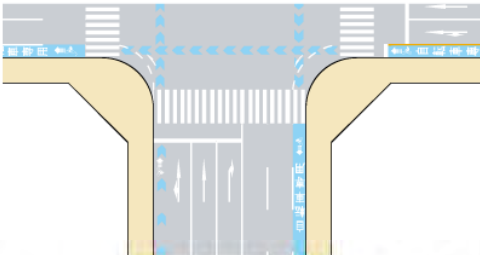
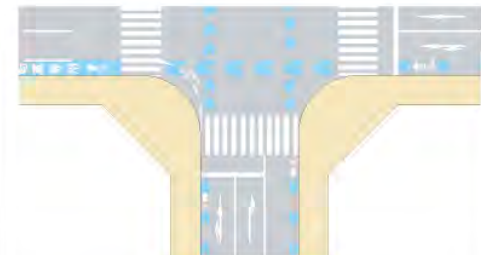
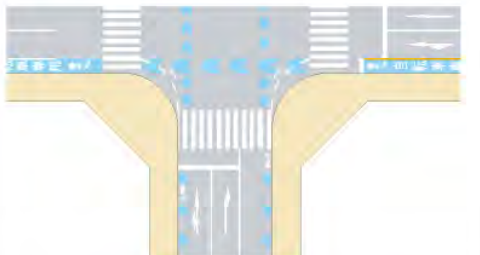
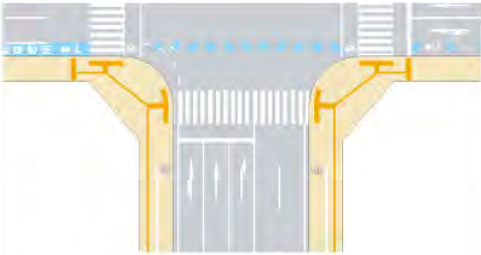
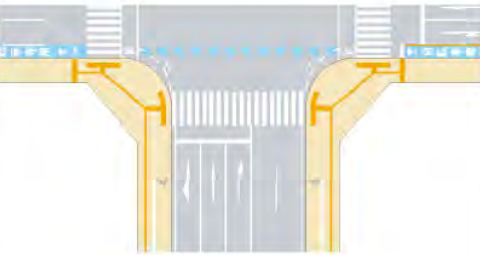
- ・自転車歩行者道と車道を区画する縁石のうち、横断歩道及び自転車横断帯に接続する縁石については高さ2cmを標準とし、その他の部分については、高さ15cm以上の縁石を設置するものとする。

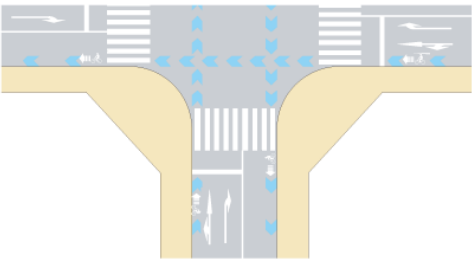
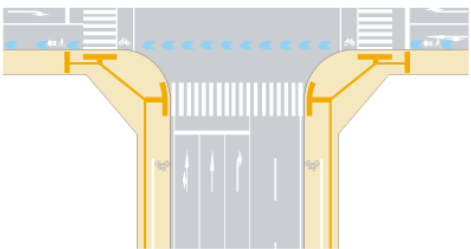
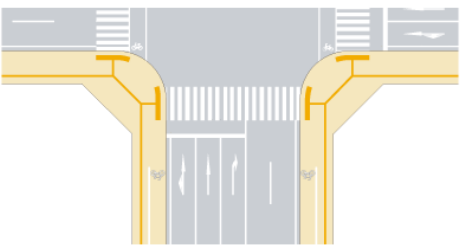
- ・視覚障がい者の安全性を確保するため、当該自転車歩行者道がバリアフリー法で定める特定道路以外の道路であっても、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設するよう努めるものとする。

2.3.6 整備形態別の隅角部の設計例

従道路の整備形態別に隅角部の設計が異なることから、それぞれの設計例を示す。なお、従道路は、「左折自動車のみ混在の場合」のみを示す。

主道路 従道路	自転車道（自転車一方通行）	
	(1) 左折自動車のみ混在の場合	(2) 分離の場合
自転車道 （自転車一方通行） (1) 左折自動車のみ混在の場合		
	(p. II-40 参照)	(p. II-42 参照)
自転車専用通行帯 (1) 左折自動車のみ混在の場合		
車道混在 ※当面の整備形態を含む		
当面の整備形態 （通行位置明示のある 自転車歩行者道） ※通行位置明示のない自転車歩行者道の場合は自転車横断帯を設置しないこと。		

主道路 従道路	自転車専用通行帯	
	(1) 左折自動車のみ混在の場合 ※ (3) 混在の場合も同様	(2) 分離の場合
自転車道 (自転車一方通行) (1) 左折自動車のみ混在の場合		
自転車専用通行帯 (1) 左折自動車のみ混在の場合	 (p. II-44 参照)	 (p. II-45 参照)
車道混在 ※当面の整備形態を含む		
当面の整備形態 (通行位置明示のある自転車歩行者道) ※通行位置明示のない自転車歩行者道の場合は自転車横断帯を設置しないこと。		

主道路 従道路	車道混在 ※当面の整備形態を含む	当面の整備形態 (自転車歩行者道)
自転車道 (自転車一方通行) (1) 左折自動車のみ混在の場合		
自転車専用通行帯 (1) 左折自動車のみ混在の場合		
車道混在 ※当面の整備形態を含む	 (p. II-47 参照)	
当面の整備形態 (通行位置明示のある自転車歩行者道) ※通行位置明示のない自転車歩行者道の場合は自転車横断帯を設置しないこと。		 (p. II-48 参照)

2.4 特殊な交差点の設計

2.4.1 細街路交差点

本項では、主道路に対し、従道路からの横断を想定しない交差点を「細街路交差点」として、従道路となる細街路側及び主道路の整備形態別に設計上の留意事項を示す。なお、細街路の従道路は歩道のない道路の場合を中心に示す。

「細街路交差点」においても、基本的な考え方は「2.3 一般的な交差点の設計」と同様であることから、それらを参考に設計するものとする。なお、本項においては、自転車道（自転車一方通行）については「分離の場合」を、自転車専用通行帯については「左折自動車のみ混在の場合」を事例として示すこととする。

(1) 自転車道（自転車一方通行）・・・「分離の場合」の事例

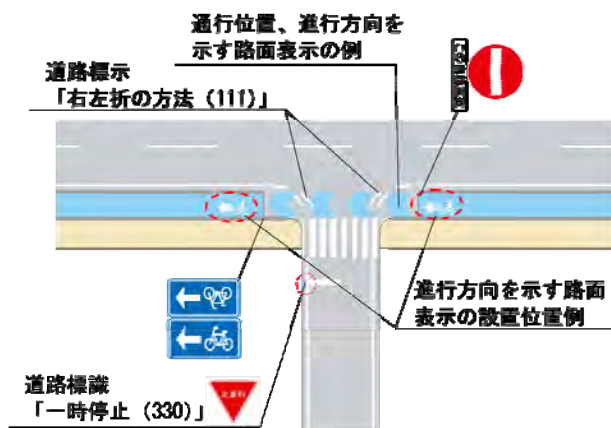


図 II-50 交差点イメージ

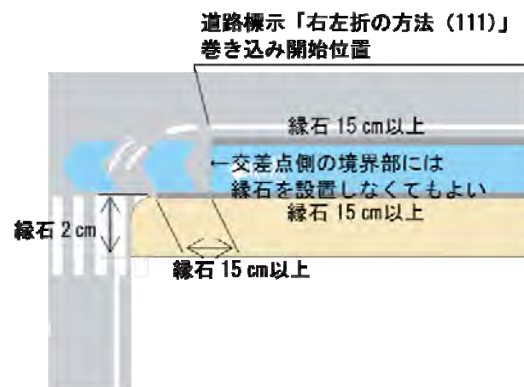


図 II-51 交差点隅角部の道路構造の例

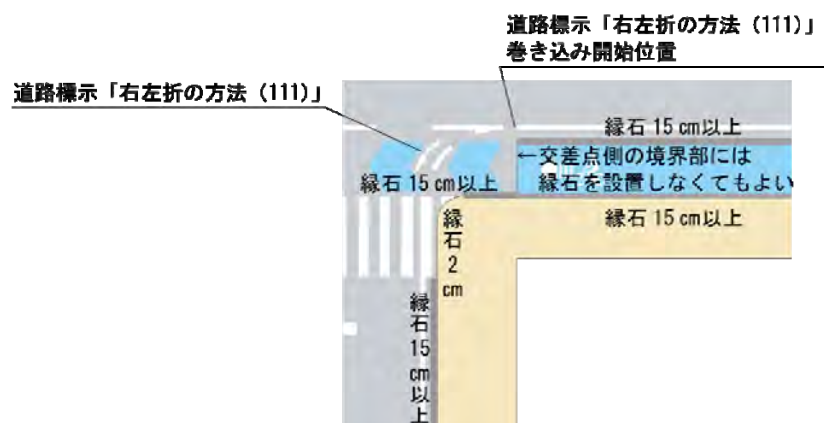


図 II-52 交差点隅角部の道路構造の例（従道路に歩道がある場合）

a) 道路標識・道路標示

- ・道路標示「自転車横断帯 (201 の3)」を設置しないものとする。
- ・車道混在の場合を除いて、自動車が左折する際の巻き込み動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法 (111)」を設置するものとする。

- ・交差する道路から見やすい場所に道路標識「自転車一方通行（326 の2-A）」を設置するものとし、必要に応じて両面式を用いるものとする。
- ・必要に応じて、一方通行路の出口の左側の路端に車両の進入が禁止された方向に向けて、補助標識「この自転車道」を附置した道路標識「車両進入禁止（303）」を設置するものとする。

b) 看板・路面表示等

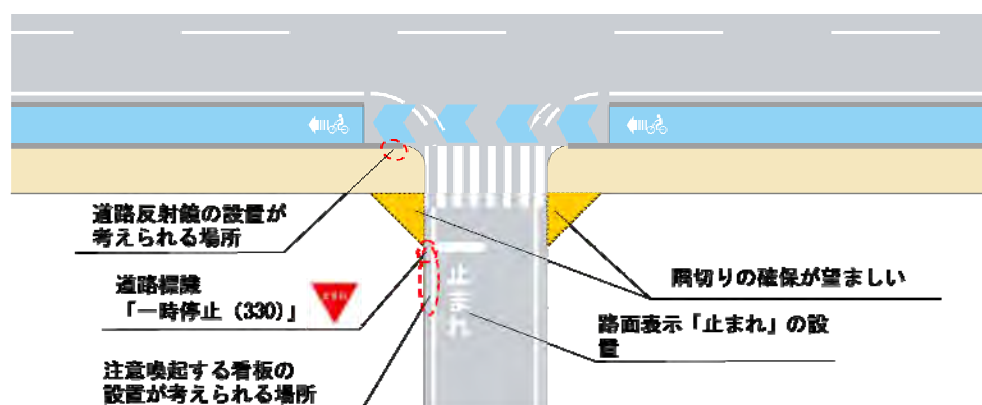
- ・細街路との交差点部においても、自転車の通行位置、通行方向を明確化する路面表示（例えば、矢羽根型等）を設置するものとする。
- ・交差点流入入部において、自転車の通行方向を明確化するために、路面表示（例えば、ピクトグラム等）を設置することが考えられる。

c) その他

- ・道路標示「右左折の方法（111）」の巻き込み開始位置において、自転車道を打ち切るものとする。
- ・歩道と車道を区画する縁石のうち、横断歩道に接続する縁石については高さ2cmを標準とし、その他の部分については、高さ15cm以上の縁石を設置するものとする。
- ・自転車道の交差点側の境界部には、縁石の設置は省略できる。

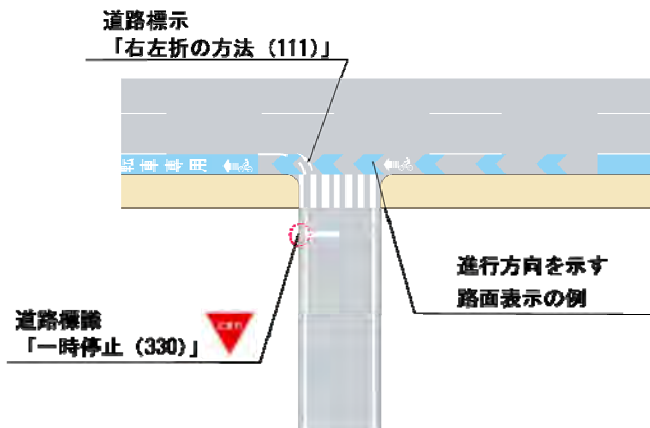
d) 細街路側の構造等に関する留意事項

- ・細街路側に道路標識「一時停止（330）」を設置するものとする。
- ・交差点部に隅切りが設置されていないなどの理由により、従道路側からの見通しが悪く、自転車事故の危険性がある箇所では、自動車運転者に対して、道路反射鏡の設置や、従道路側の交差点手前に注意喚起看板や路面表示「止まれ」を設置することなどが考えられる。
- ・従道路から交差点に流入する自動車の視認性の確保のため、隅切りを確保することが望ましい。

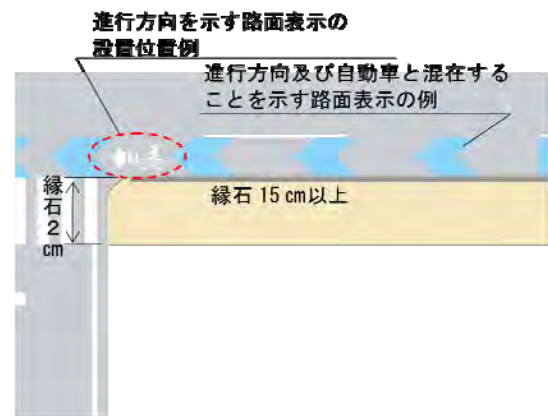


図Ⅱ- 53 細街路側の道路構造の例

(2) 自転車専用通行帯・・・「左折自動車のみ混在の場合」の事例



図Ⅱ-54 交差点イメージ



図Ⅱ-55 交差点隅角部の道路構造の例

a) 道路標識、道路標示

- ・細街路との交差点部分も自転車専用通行帯を連続させるものとする。
- ・自動車が左折する際の巻き込み動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法(111)」を設置するものとする。

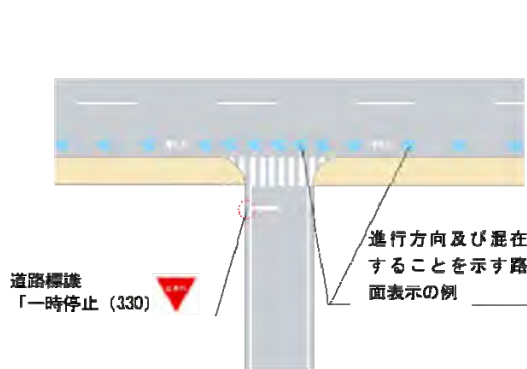
b) 看板・路面表示等

- ・細街路との交差点部においても、自転車の通行位置、通行方向を明確化する路面表示（例えば、矢羽根型等）を設置するものとする。
- ・交差点流出入部において、自転車の通行方向を明確化するために、路面表示（例えば、ピクトグラム等）を設置することが考えられる。
- ・主道路から細街路に左折する自動車は、自転車専用通行帯に入り道路左側端に寄って左折しなければならないため、細街路交差点の手前約30m 程度について、左折自動車と混在することを示す路面表示を設置することが考えられる。

c) 細街路側の構造等に関する留意事項

- (1) d) を参考に設計するものとする。

(3) 車道混在



図Ⅱ- 56 交差点イメージ



図Ⅱ- 57 交差点隅角部の道路構造の例

a) 看板・路面表示等

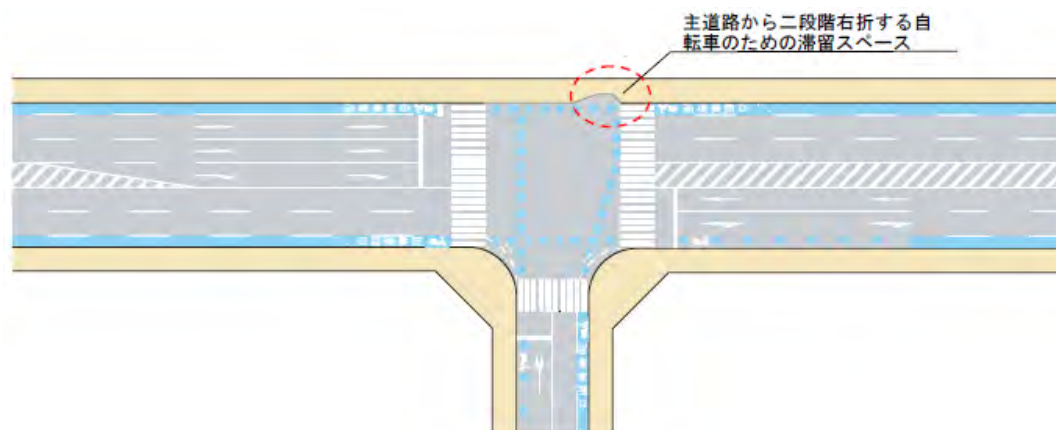
- ・細街路との交差点部においても、自転車の通行位置、通行方向を明確化する路面表示（例えば、矢羽根型等）を設置するものとする。
- ・交差点流出入口において、自転車の通行方向を明確化するために、路面表示（例えば、ピクトグラム等）を設置することが考えられる。
- ・単路部において、進行方向及び混在することを示す路面表示を設置する場合、細街路との交差点の存在を明確にするため、交差点部のみ路面表示の間隔を密にすることが考えられる。

b) 細街路側の構造等に関する留意事項

- (1) d) を参考に設計するものとする。

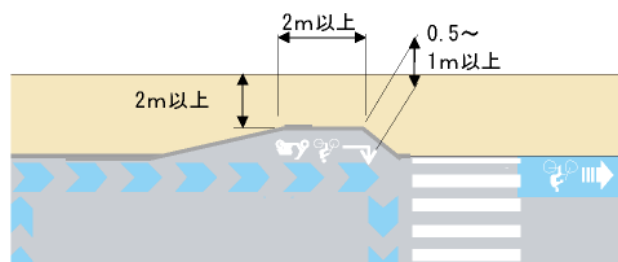
2.4.2 三枝交差点

三枝交差となる交差点における留意事項を示す。



図Ⅱ- 58 三枝交差点の例（自転車専用通行帯の場合）

- ・二段階右折する原付や自転車に対する留意事項を除き、「2.3.1 (1)」を参考として設計するものとする。
- ・道路状況、交通状況を勘案して、二段階右折する原付や自転車が滞留時に自動車との交錯を避けるため、歩道を切り込んで安全に滞留できるスペースを確保し、看板または路面表示により滞留できるスペースを示すことが望ましい。
- ・滞留スペースの長さは、道路の交通状況を勘案して定めるものとする。
- ・二段階右折する原付や自転車から見えるように信号機の位置を検討するものとする。

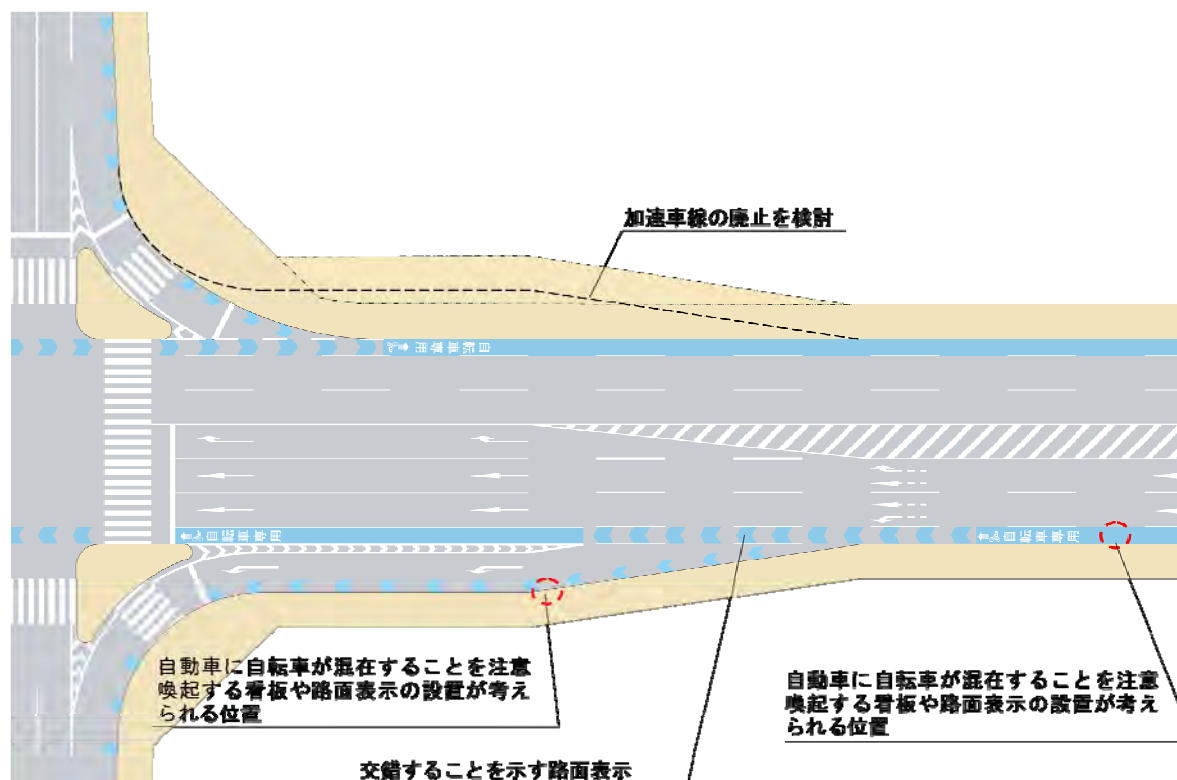


(※) 交差点流入部において道路の左側部分の車両通行帯が 2 以下の場合、原付の右折方法を道路標識「原動機付自転車の右折方法（小回り）（327 の 9）」により小回りと規制されている交差点の場合、原付の滞留スペースを示す路面表示は設置しないものとする。

図Ⅱ- 59 二段階右折する自転車や原付の滞留スペースの考え方の例
（自転車専用通行帯の場合）

2.4.3 分離帯による左折導流路のある交差点（常時左折可）

分離帯による左折導流路のある交差点における留意事項を示す。



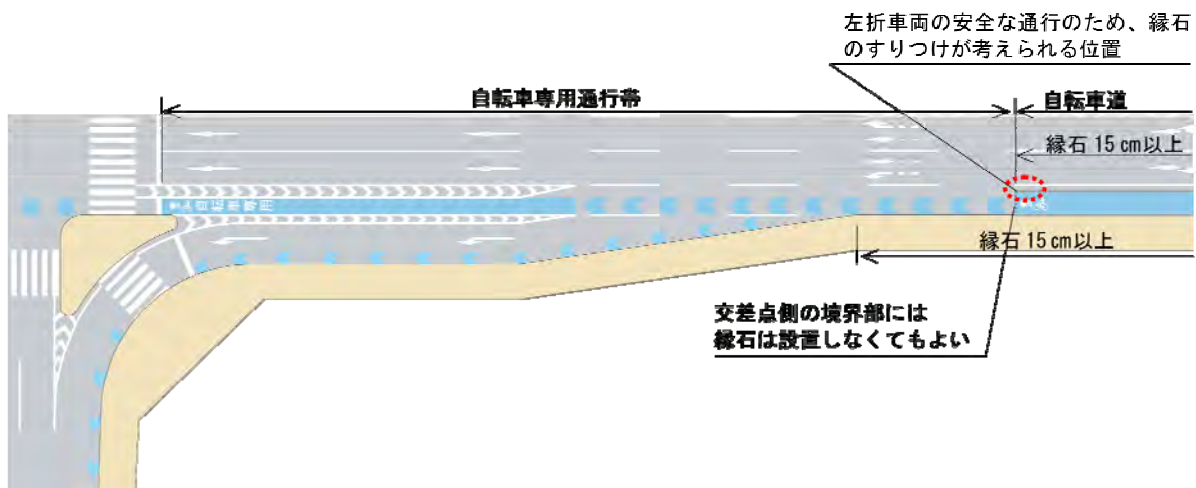
図Ⅱ-60 分離帯による導流路がある交差点の例
（自転車専用通行帯の場合）

(1) 共通事項

- ・ 分離帯による左折導流路のある交差点における自転車通行空間は、本線（直進車線）に沿って連続して設置するものとする。ただし、左折自動車が減速し左折導流路に移行する区間（以下、分流部という。）では、自転車との交錯が生じることから、自転車通行空間の延長線上の部分に自転車の通行位置及び通行方向を明確化し、左折自動車と混在することを示す路面表示（例えば、矢羽根型等）を設置する他、交錯が生じる手前において、看板または路面表示を設置し、自動車、自転車双方への注意喚起を行うなどの安全対策を検討するものとする。
- ・ 左折導流路においては、左折する自動車と混在するため、自動車に対して速度抑制するよう注意喚起する看板または路面表示を設置することが考えられる。
- ・ 交差点流出側の導流路については、自転車の安全性を確保するための方策の一つとして加速車線の廃止を検討することが考えられる。

(2) 自転車道（自転車一方通行）

- ・ 自転車道の場合、左折導流路の分流部の手前において自転車道を打ち切り、自転車専用通行帯に接続するものとする。この場合、直進車線に隣接する自転車専用通行帯の直進車線側をゼブラ帯にするなど自転車の安全確保策を講じることが考えられる。
- ・ 左折自動車の安全な通行のため、交差点側の縁石端部の高さを車道面まですりつけることが望ましい。

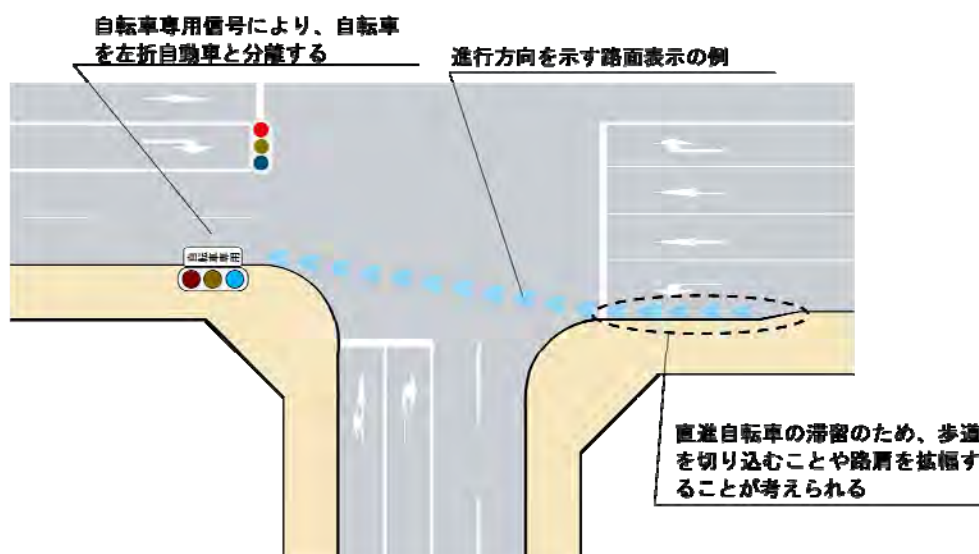


図Ⅱ- 61 自転車道における分流部の縁石構造の例

2.4.4 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点

左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点における留意事項を示す。

- ・直進する自転車と左折する自動車の交錯を防ぐため、道路や交通の状況に応じて、左折可の交通規制を見直すとともに、信号制御の見直し、自転車専用信号の設置、道路の幅員構成の見直しによる車道左側部における自転車通行空間の確保、交差点内における自転車通行位置の明示等の安全対策を検討するものとする。
- ・安全対策が困難な場合は、当該交差点の前後については自転車ネットワーク路線とせず、代替路を検討するものとする。



図Ⅱ－62 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている
交差点の見直し例

Ⅲ. 利用ルールの徹底

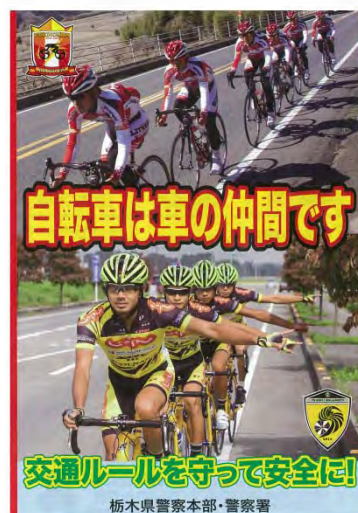
本章では、自転車が安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備と併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など全ての道路利用者に自転車は車両であるという意識を徹底するとともに、自転車の通行ルール、駐輪ルール、自動車の駐車ルール等、利用ルールの徹底を図る必要があることから、利用ルールの周知、ルールの遵守に関するインセンティブの付与、交通違反に対する指導取締りの3つの観点から取り組むべき内容を示す。

1. 利用ルールの周知

自転車の安全な通行や高齢者・障がい者を含めた歩行者の安全確保のため、逆走となる右側通行禁止や例外的に歩道通行する場合は歩行者優先で徐行するなどの大原則について、「自転車安全利用五則」（「自転車の安全利用の促進について」（平成19年7月10日付中央交通安全対策会議交通対策本部決定））の活用等により利用ルールの周知の徹底を図るものとする。



(警視庁HP)



(栃木県警察本部)

事例Ⅲ- 1 自転車安全利用五則を用いてルールの周知を行っている事例

また、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など全ての道路利用者に対して、地域住民、学校等の関係者と連携し、利用ルールを周知するものとする。特に、実際に整備される自転車通行空間、交差点、バス停等の構造に即した通行ルールや路面表示の意味、自転車利用者に本来義務付けられている手信号の意味及び方法を周知することが望ましい。

その際には、表Ⅲ-1 に示すような利用者の年齢層等の属性を考慮し、学校での安全教育や、自動車の運転免許証の更新時等の場面を活用するほか、楽しみながら利用ルールを学べるイベントを開催するなど、関係者自身の利用ルールの遵守意識を高めつつ、各種の機会を活用して継続的な取組を実施することが望ましい。

以下に、主な取組の例を示す。

- ・ドライバーに対して、自転車に配慮して、安全な間隔の保持、不要な警音器の使用禁止などの自動車の通行ルールについて、運転免許の取得時や運転免許証の更新時等を活用して周知するほか、運送会社等を通じてトラック等のドライバーに周知を要請
- ・運転免許を保有していない者のうち、児童、学生に対して、家庭における教育や、学校における総合学習の一環としての自転車安全教育を実施（特に、小学校高学年からは生活道路を想定した車道での自転車の通行ルールの周知）
- ・交通ボランティア、地域住民、学校、自転車関係団体等と連携し、自転車の通行ルールを周知するため、自転車安全教室や街頭交通安全指導を実施するとともに、交通安全指導を行う指導者を育成
- ・「道の日（8月10日）」や「全国交通安全運動（春・秋）」での自転車の利用ルール等を周知するキャンペーンの実施、「自転車月間（5月：自転車の日（5月5日）」にあわせた自転車交通安全教育の促進や街頭における指導、取締りの実施
- ・地域全体で重点的に利用ルールを周知するための地域独自の「自転車の日」を制定
- ・地域のイベント開催時に、主婦や高齢者等に対して自転車の利用ルールの認知度テストを実施
- ・自転車を業務利用する宅配業者等に自転車利用ルールを周知することが考えられる。

さらに、自転車利用に対する興味を起こさせ、利用ルールの遵守につなげるため、利用ルールのみならず、自転車の効用や自転車の快適な乗り方のコツなど利用促進につながる内容も周知することが重要である。



事例Ⅲ- 2 全国交通安全運動における自転車の利用ルールを街頭指導している事例（宇都宮市）

表Ⅲ- 1 自転車利用に関するルールの周知・啓発活動の取り組み例

実施主体		国、地方公共団体		各種教育機関、PTA	保護者	交通安全協会	地域の自治会、NPO	民間企業、団体	事例
対象者	内容		警察						
市民（児童、学生、運転免許を保有していない者、非従業者等を含む）	自転車ルールの周知徹底								図Ⅲ-1 図Ⅲ-2 事例Ⅲ-1 事例Ⅲ-2 事例Ⅲ-3 事例Ⅲ-4
	・自転車運転者として守るべきルールの周知指導								
	・事故の危険性の周知	○	○	○(児童等)	○(児童等)	○	○	○	
	・自転車利用時の交通違反に対する罰則の周知								
	・自転車の点検や整備の必要性の周知								
	街頭啓発/指導	○	○	○(児童等)		○	○		事例Ⅲ-5 事例Ⅲ-6 事例Ⅲ-7 事例Ⅲ-8
	交通安全教育に関する市民講座の開設	○	○			○	○		事例Ⅲ-9
	自転車安全教室の開催	○	○	○(児童等)		○	○	○	事例Ⅲ-10 事例Ⅲ-11 事例Ⅲ-12 事例Ⅲ-13
	自転車ルール認知度テストの実施	○	○	○(児童等)			○		事例Ⅲ-14
	自転車ルールの理解度・技術を競う大会の開催		○(児童等)	○(児童等)		○(児童等)			事例Ⅲ-15
	自転車安全利用モデル校の指定	○(児童等)	○(児童等)						事例Ⅲ-16
	「自転車の日」の制定	○	○						事例Ⅲ-17
	自転車運転免許証の交付	○	○			○			事例Ⅲ-19 事例Ⅲ-20
	模範的な自転車利用者に対して優良運転者証を交付								
運転免許保有者	講習内容の充実（免許取得時や免許証更新時等）								
	・自動車運転者として守るべきルールの周知/指導		○						
	・自転車運転者として守るべきルールの周知/指導								
	・事故の危険性の周知								
指導員、教職員等	自転車交通安全指導員の育成	○	○	○					事例Ⅲ-18
従業者	業務や通勤で自転車を利用する社員等を対象とした研修の実施							○	

自転車販売店等は自転車の安全利用のための十分な情報提供を行うよう努める義務（「自転車法」第14条第2項）があることから、それが適切に行われるよう、自転車販売店等に対して必要な働きかけ、助言等を行うものとする。その際、民間機関の定めた安全基準の活用により、安全な自転車の普及を図りつつ、前照灯の点灯の必要性、飲酒運転の違法性、傘を差して運転すること（固定器具を使用した場合を含む）の危険性、自転車のブレーキ、空気圧等の点検や整備の必要性、ヘルメット着用や尾灯装備の重要性、自転車保険加入の重要性等を含む自転車の利用ルールについて周知が行われるよう働きかけを行うとともに、必要な支援を行うものとする。

また、同様の利用ルールの周知が行われるよう、自転車関係団体と連携した取組の実施に努めるものとする。

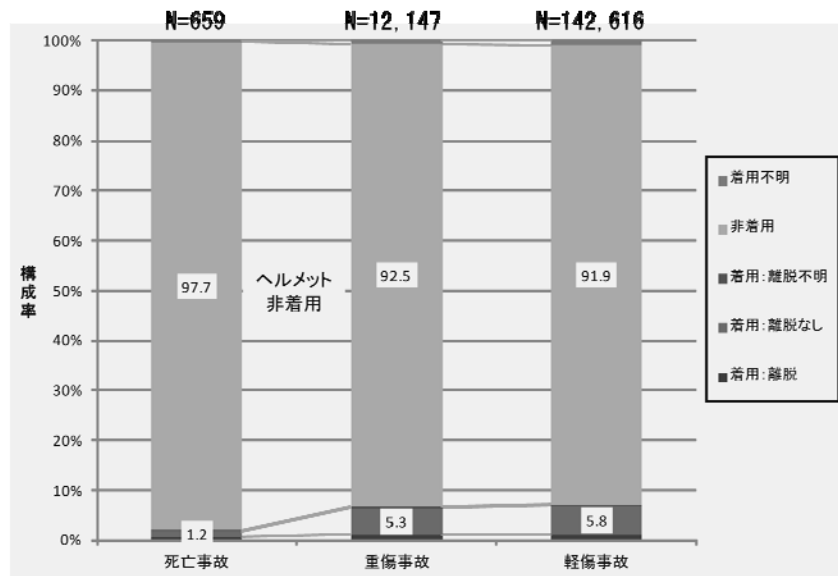
なお、ヘルメットの着用については、映像資料を活用するなど、被害軽減対策としての効果を十分に理解させることができるよう工夫し、幼児・児童はもちろんのこと、広く自転車利用者にヘルメットの着用を促すものとする。

また、夜間には自動車による自転車への追突の危険性があるため、目立つ服装を着用したり、尾灯を整備したりすることを促すことも考えられる。



（栃木県警察本部）

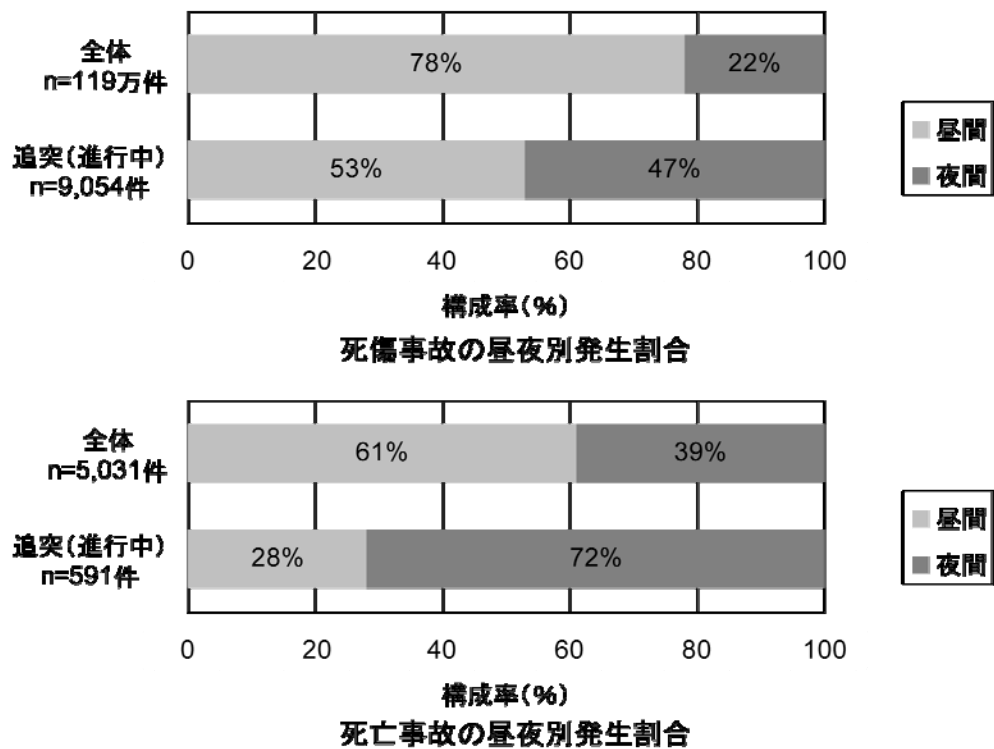
事例Ⅲ- 3 ヘルメット着用を周知するポスター



※平成 22 年の自転車関連事故を対象。

【出典：「交通安全教育に役立つ自転車事故の分析」（平成 24 年 3 月）財団法人交通事故総合分析センター】

図Ⅲ- 1 事故に関与した自転車運転者、ヘルメット着用の有無別人数の構成率（平成 22 年）

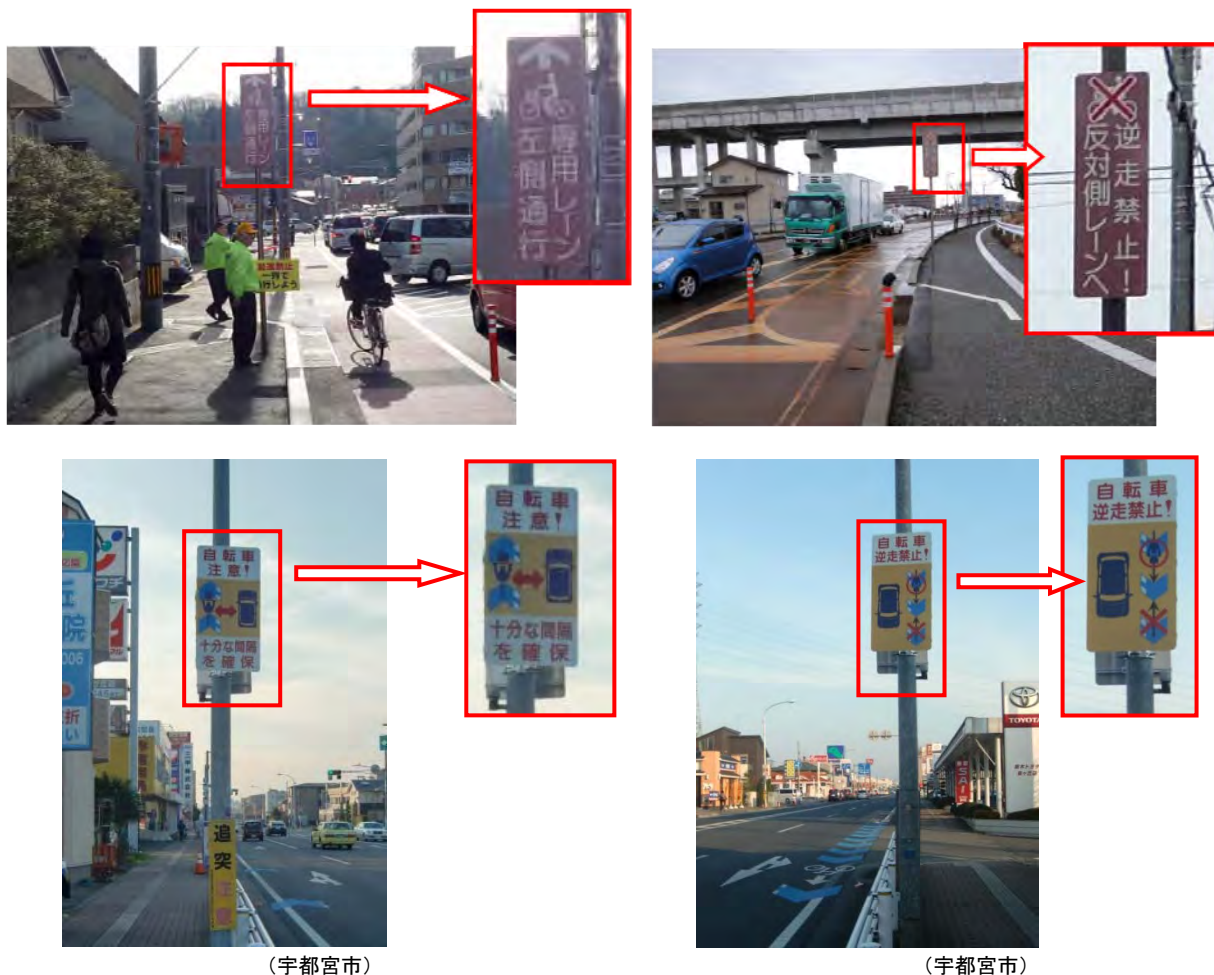


※平成 13 年から平成 21 年の 9 年間の第 1 当事者自動車対第 2 当事者自転車事故を対象。

【出典：イタルダイネフレーション No. 88 「走行中自転車への追突事故」, 2011】

図Ⅲ- 2 昼間と夜間の自転車事故の傾向

現場において、自転車の通行方向や通行位置等の自転車の通行ルールを分かりやすく伝えられるよう、自転車通行空間の整備において連続性や直進性を確保するとともに、路面表示・着色や看板について、視覚的に工夫されたデザインや色彩の統一的な運用に努めるものとする。また、自転車専用通行帯や車道混在のような整備形態の路線については、自転車利用者に対する標識、路面表示等の案内について、自動車利用者也認識できるよう、建築限界等に留意し、大きさ、設置位置等を配慮するものとする。



事例Ⅲ- 4 通行ルールを示す看板を設置している事例



事例Ⅲ- 5 地元サイクリングクラブによる正しい走り方を促すモデル走行の事例



(宇都宮市)

事例Ⅲ- 6 自転車に対する街頭指導を実施している事例



事例Ⅲ- 7 地域住民や学校関係者による自転車の通行方法等の啓発活動を実施している事例



(栃木県)

事例Ⅲ- 8 「自転車安全利用キャンペーン」を通じた自転車の安全な利用を呼び掛ける事例



(宇都宮市)

事例Ⅲ- 9 学校において自転車安全教育を実施している事例



(宇都宮市)

事例Ⅲ- 10 「スケアード・ストレイト方式」※を活用した 自転車安全教室を実施している事例

※スケアード・ストレイト方式：恐怖を直視する体験型教育手法。
スタントマンによる交通事故再現等がある。



(提供：宇都宮ブリツェンHP)



(提供：那須ブラーゼン)

事例Ⅲ-11 地元プロスポーツチームによる自転車安全教室（ウィーラースクール）の事例



(出典：岩舟町HP)

事例Ⅲ- 12 高齢者を対象とした自転車安全教室を実施している事例



(宇都宮市)



(宇都宮市)

事例Ⅲ- 13 シミュレーターを活用した事例



警視庁

Metropolitan Police Department

警視庁のウェブサイトからさがす

検索

[トップ](#) / [交通安全](#) / [自転車の通行方法等に関する〇×クイズ](#)

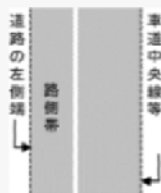
自転車の通行方法等に関する〇×クイズ

正しい場合は〇、正しくない場合は×をクリックしてください。

Q1 歩道に歩行者がいずれい場合、自転車は運転者の年齢や道路標識等の有無にかかわらず、歩道を通行できる。

☐
☐

Q2 自転車歩道や路側帯(右図参照)を通行する場合は、どちら向きで通行しても構わない。



Q3 自転車で、車道の右側を通行した場合でも違反にならない。

☐
☐

【出典：警視庁HP】

事例Ⅲ- 14 自転車の通行方法等に関する認知度テストの事例

【出典：(財) 全日本交通安全協会 HP】
(交通安全子供自転車全国大会)

事例Ⅲ- 15 ルールに関するイベントの取組事例

108



(出典：益田市HP)



(出典：盛岡工業高校HP)

事例Ⅲ- 16 自転車安全利用を推進するモデル校を指定している事例

埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例

平成二十三年十二月二十七日
条例第六十号

(自転車安全利用の日)

第十四条 県民の間に広く自転車の安全な利用についての関心と理解を深めるようにするため、自転車安全利用の日を設ける。

2 自転車安全利用の日は、毎月十日とする。

3 県は、自転車安全利用の日の趣旨にふさわしい啓発活動及び広報活動を行うものとする。

【出典：埼玉県HP】

事例Ⅲ- 17 県の条例により「自転車安全利用の日」を制定している事例



(出典：(財)東京交通安全協会HP)

事例Ⅲ-18 自転車安全教育指導員を認定するための講習会を実施している事例
(自転車安全教育指導員認定講習会)

2. 利用ルール遵守に関するインセンティブの付与

自転車の利用ルールの周知を実施するだけでなく、自発的に利用ルールが遵守されるように、自転車の安全な利用に関するインセンティブを付与することが考えられる。この場合、正しく自転車利用ルールを理解した児童、生徒に対する自転車運転免許証の交付や、模範的な自転車利用者に対する優良運転者証の交付等、遵守意識の向上が図れるような工夫に努めるものとする。

また、自転車利用者の自発的な利用ルール遵守の意識を高めるため、利用ルールの周知に加えて、利用ルールを守らなかった場合の罰則や事故発生の危険性の周知に努めるものとする。（参考資料参照）



事例Ⅲ- 19 高齢者を対象として自転車運転免許証を交付している事例（栃木県）



（出典：ちばりんりん Vol. 18（平成18 年5 月23 日）、千葉県サイクリング協会）
事例Ⅲ- 20 模範的な自転車利用者に対する優良運転者証を交付している事例

また、交通事故の加害者となった場合は、刑事責任を負ったり、損害賠償を求められたりする可能性があることや、損害賠償責任保険等への加入の必要性についても、具体的な事件事例を示すことが考えられる。

■自転車事故で問われる責任

【損害賠償事例】

- 高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火の自転車で走行中、女性と衝突。女性には重大な障害が残りました。(賠償金 約 5000 万円)
- 高校生が赤信号で交差点の横断歩道を走行中、男性が運転するオートバイと衝突。男性は後日死亡しました。(賠償金 約 4000 万円)
- 自転車で走行中の高校生が、歩道から交差点に進入する際、安全確認を怠り、女性が運転する自転車と衝突。女性は死亡しました。(賠償金 約 3000 万円)
- 中学生が夜間、無灯火の自転車で走行中、歩行者と衝突。歩行者には重大な障害が残りました。(賠償金 約 3000 万円)



自転車利用者も相手にケガを負わせたり、死亡させたりした場合、損害賠償の責任を問われます。また、事故を起こすと、刑事上の責任が問われます。

交通ルールとマナーを正しく守り、歩行者など他の交通に十分注意しましょう。

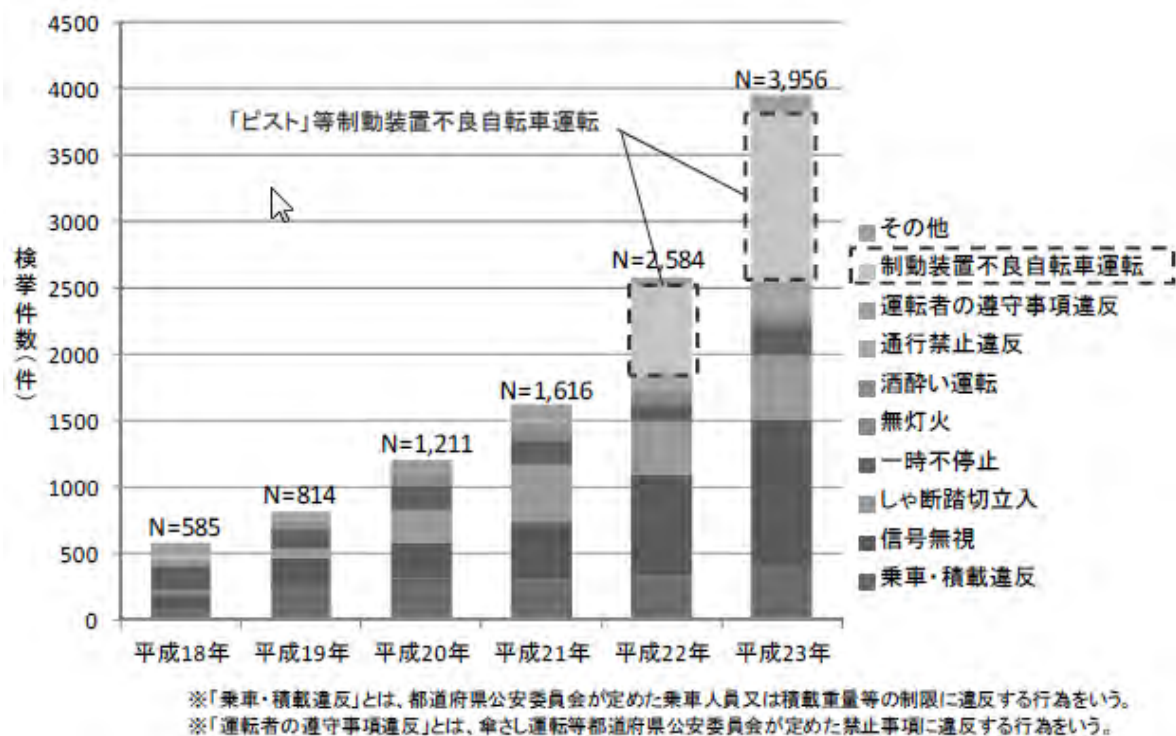
【出典：警視庁 HP】

事例Ⅲ- 21 自転車事故による損害賠償の事例

3. 交通違反に対する指導・取締り

自転車の通行ルールを周知し、インセンティブの付与と併せて、街頭活動における指導警告を一層積極的に推進し、いわゆる「ピスト」等に係る制動装置不良自転車のほか、無灯火、信号無視、一時不停止等の違反行為により通行車両や歩行者等に具体的危険を生じさせたり、指導警告に従わず違反行為を繰り返したりするなどの悪質、危険な交通違反に対しては交通切符を適用した検挙措置を講ずるものとする。

実施した指導取締りの活動状況については公表を行い、利用者の自発的な通行ルール遵守の意識を高めるものとする。



図Ⅲ- 3 悪質な交通違反自転車に対する取締りの件数の推移

IV. 自転車利用の総合的な取組

本章では、安全で快適な自転車の利用環境を創出するためのソフト対策として、利用ルールの徹底に加え、自転車利用の総合的な取組を行う必要があることから、自転車通行空間の効果的利用への取組と、自転車の利用促進に向けた取組の2つの観点について以下に示す。

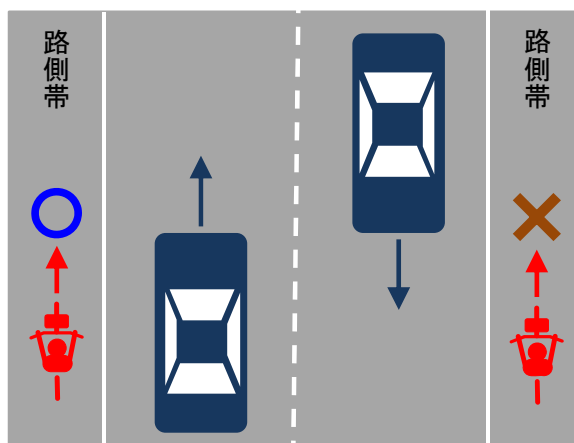
<参考>平成25年12月施行の改正道路交通法

平成25年12月に施行された「改正道路交通法」において、自転車の路側帯通行は、原則として道路左側となります。

【路側帯および外側線】

歩行者の通行の用に供するため、又は車道の効用を保つため、歩道の設置されていない道路、又は歩道の設置されていない側の路肩より設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものが路側帯です。

なお、歩道が設置された道路に標示される外側線とは区分されます。



図IV-1 路側帯における自転車の通行位置

※上図は、今回の改正のみを表現しているものであり、
自転車は、車道の左側走行が原則です

【路側帯通行に関する改正内容】

これまで自転車を含む軽車両には、路側帯の進行方向に係る規定がなく、道路両側に設置された路側帯の両方向で進行できました。このため、自転車同士の接触事故の危険性が認められたほか、自転車の交通ルールが路側帯と車道では異なり、複雑なことから、施行後は右側の路側帯を通行することができなくなります。

(出典：栃木県警察本部)

1. 自転車通行空間の効果的利用への取組

1.1 駐停車・荷捌き車両対策

路外駐車場が付近になく、かつ駐停車需要の多い路線において、自転車通行空間の整備により駐停車ができなくなる場合は、沿道の理解、協力のもと、当該路線や並行または交差する別路線の路上または路外に、沿道利用の車両や荷捌き車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努めるものとする。

また、荷捌き車両の駐車場利用を促進するため、公共・民間駐車場と連携して荷捌き車両に対する短時間利用の無料化や専用スペースの確保などを検討するものとする。

自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

なお、必要に応じて、通勤通学時間帯のみ駐停車禁止規制を実施することも検討するものとする。

また、確認事務の委託を行う警察署の署長が定める駐車監視員活動ガイドラインにおける重点路線、重点地域に指定し、取締りを強化し、違法な駐停車車両の排除を積極的に進めるものとする。特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐停車については、取締りを積極的に実施するものとする。



事例Ⅳ- 1 自転車通行空間整備に併せてタクシーの客待ち停車場を別路線に確保した事例



事例Ⅳ- 2 荷捌き駐車を裏道や路外駐車場へ誘導している事例



駐車規制実施時間
 【駐停車禁止】
 7:30～8:30
 16:00～18:00
 【駐車禁止】
 8:30～16:00
 18:00～翌7:30

事例Ⅳ- 3 通勤通学の時間帯を指定して駐停車禁止規制を実施した事例



事例Ⅳ- 4 駐車監視員取締重点地域に指定し注意喚起表示（幕）を設置した事例

1.2 放置自転車対策

駅周辺等の自転車の駐輪需要の多い場所では、関係機関と協力し、駐輪場の整備に努めるとともに、放置禁止区域の指定や放置自転車の一斉撤去等を行うものとする。

また、駐輪場の整備にあたっては、自転車法に基づく法定の協議会を設置して鉄道事業者等と協力して整備を進めるとともに、公共の自動車駐車場の空間の活用（一部転用等）や、自転車利用者が訪れる商業施設等の管理者と用地提供や維持管理に関する連携について検討するものとする。

自転車を放置する利用者は、買い物等の短時間利用や従業員等の通勤利用が多い傾向にあることから、放置自転車の実態を調査、把握した上で、関係機関と協力し、買い物等の短時間の放置自転車に対しては目的地に近接する路上等を活用した駐輪場の整備を、従業員等の通勤利用に対しては附置義務条例による事務所、商業施設への駐輪場の整備を推進するものとする。

なお、路上駐輪場は、利用しやすい一方、駐輪場からはみ出した自転車が、歩行者、自転車の安全な通行を阻害するなどの課題があるため、その整備にあたっては位置・規模・配置・施設構造等を十分に検討した上で、安全で円滑な通行に支障を与えないよう、十分検討するものとする。

また、限られた空間を有効活用するとともに、安心して自転車を預けることのできる機械式駐輪場や、ICタグを活用し自転車の出入庫を自動化した駐輪場等、新技術の活用による駐輪場の整備の推進に努めるものとする。

さらに、整備した駐輪場が適切に利用されるよう、駐輪場の分かりやすい案内方法を検討するとともに、自転車利用者が訪れる施設の管理者等と協力して、駐輪場の場所を周知するものとする。



事例Ⅳ- 6 鉄道事業者と協力し鉄道高架下に駐輪場を整備した事例



(JR 宇都宮駅付近)

事例Ⅳ- 7 路上駐輪場の整備事例



事例Ⅳ- 8 駅前広場に機械式地下駐輪場を整備した事例



(出典：草津市資料)

事例Ⅳ- 9 ICタグを利用しノンストップ自動ゲート付駐輪場を整備した事例

2. 自転車の利用促進

自転車の安全性、快適性の向上に加え、健康、環境、観光振興等、地域の課題やニーズに応じ、自転車の利用促進を図るものとする。

なお、利用促進の取組事例を以下に示すので参考にとするとよい。

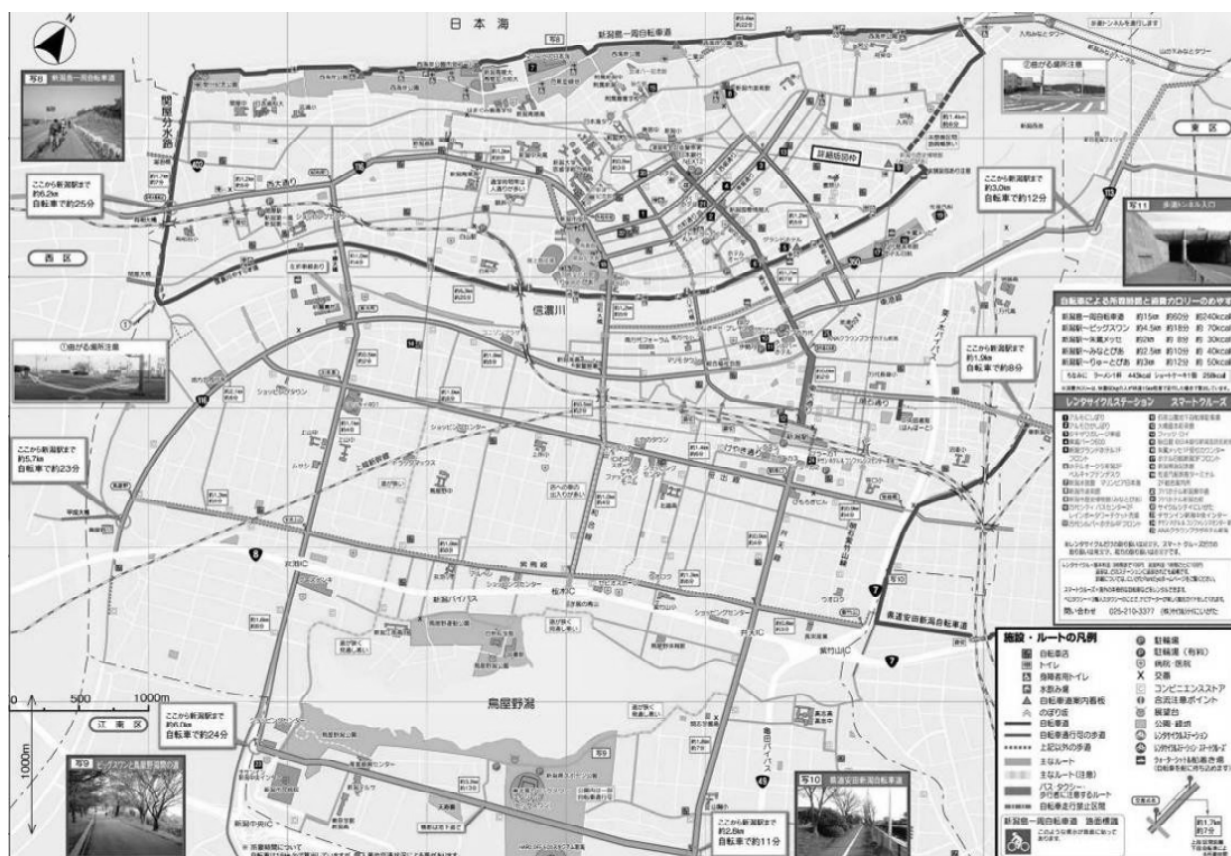
表Ⅳ- 1 自転車ネットワーク計画における目標と主な利用促進方策の関係例

利用促進方策の例	計画目標の例						参考事例
	安 全	快 適	健 康 レジャー	環 境	観光振興	まちの魅力創出	
自転車マップ	●	●			●	●	事例Ⅳ-10 事例Ⅳ-11 事例Ⅳ-12
サイクルアンドライド		●	●	●			事例Ⅳ-13 事例Ⅳ-14
サイクルトレイン、バス		●			●		事例Ⅳ-15 事例Ⅳ-16
サイクルイベント	●		●	●	●		事例Ⅳ-17
自転車通勤 ノーマイカーデー			●	●			事例Ⅳ-18 事例Ⅳ-19 事例Ⅳ-20 事例Ⅳ-21
サイクルステーション		●	●		●	●	事例Ⅳ-22 事例Ⅳ-23
レンタルサイクル			●	●	●	●	事例Ⅳ-24 事例Ⅳ-25 事例Ⅳ-26
自転車ガイドツアー					●	●	—
駐輪施設の整備		●	●		●	●	事例Ⅳ-27
幼児2人同乗用自転車の レンタル等		●					事例Ⅳ-28 事例Ⅳ-29

(1) 自転車マップの作成・配布

走りやすい（走ってほしい）路線や、自転車が利用しやすい（してほしい）施設、放置自転車禁止区域、駐輪場の位置、自転車通行上の要注意箇所を周知するヒヤリハットなどを地図上に示した自転車マップを作成し、地域住民や観光者などに配布することで、自転車の適切な利用を促す情報を提供できる。

さらに、地域住民と協働し、自転車マップを作成することで、より実感に近いものが作成できるとともに、自転車への関心を高める役割を果たすことができる。



(出典：新潟市HP)

事例Ⅳ- 10 走りやすい道路や注意すべき道路等が掲載されている自転車マップの事例



(出典：広島自転車マップ（一部抜粋）：(社)建設コンサルタンツ協会・中国支部自転車まちづくり研究会)
事例Ⅳ- 11 放置自転車対策として駐輪場や放置自転車禁止区域を周知している事例



(出典：宇都宮自転車マップ（宇都宮市HP）)

(出典：NASUKOUGEN CYCLEMAP

(那須高原ロングライド公式HP))

事例Ⅳ- 12 自転車ルートや観光スポット、自転車の駅などを周知している事例

(2) 公共交通機関との連携

1) サイクルアンドライドの推進

駅や郊外部などの主要なバス停付近に駐輪場を整備することにより、サイクルアンドライドを推進し、自転車の利用促進を図ることが考えられる。



事例Ⅳ- 13 バス停付近に駐輪場を整備し、自転車と公共交通機関との連携を図った事例

レンタサイクルの貸出場所に、電車やバスなど公共交通機関の運行情報を提供する端末を設置することで、サイクルアンドライドの推進につながる。



【出典：さかいコミュニティサイクル HP】

事例Ⅳ- 14 レンタサイクルの貸出場所で公共交通の運行情報を提供している事例

2) サイクルトレイン、バスの運行

鉄道車内に自転車をそのまま持ち込むことが可能なサイクルトレインや、自転車の運搬が可能な路線バスの運行など、自転車の利用範囲が広がるシームレスな移動環境を確保することが考えられる。



(出典：近江鉄道（株）HP)

事例Ⅳ- 15 鉄道車内に自転車をそのまま持ち込むことが可能なサイクルトレインを運行している事例



自転車ラック積載イメージ

(出典：神奈川中央交通（株）HP)

事例Ⅳ- 16 自転車を専用ラックに載せることが可能なバスを運行している事例

(3) サイクルイベントの開催

自転車利用による健康増進や環境意識の啓発を目的とした市民参加型のサイクルイベントなどを開催し、自転車の魅力を体感してもらうことにより幅広い層への自転車利用の浸透や自転車交通への理解を深めることができる。併せて、イベント時に、地元サイクリングクラブ等による指導、勉強会の実施により、自転車利用ルールの周知も図ることができる。また、自転車以外の市民イベントと連携することも効果的である。



【出典：サイクルツアー北九州 2011HP】



(出典：「うつのみやサイクルピクニック（宇都宮ブリッツェンHP）」)

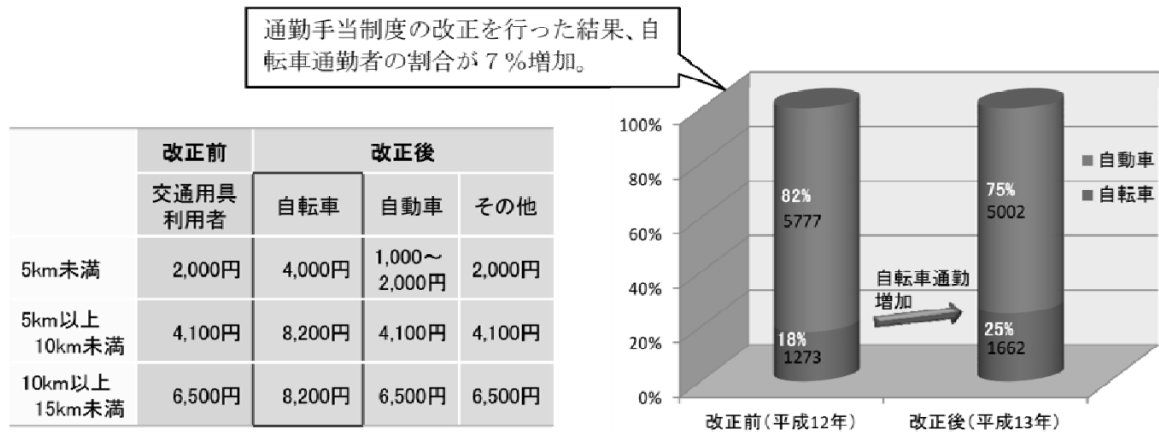


(出典：「那須高原ロングライド（那須高原ロングライド公式HP）」)

事例Ⅳ- 17 サイクルイベントを開催している事例

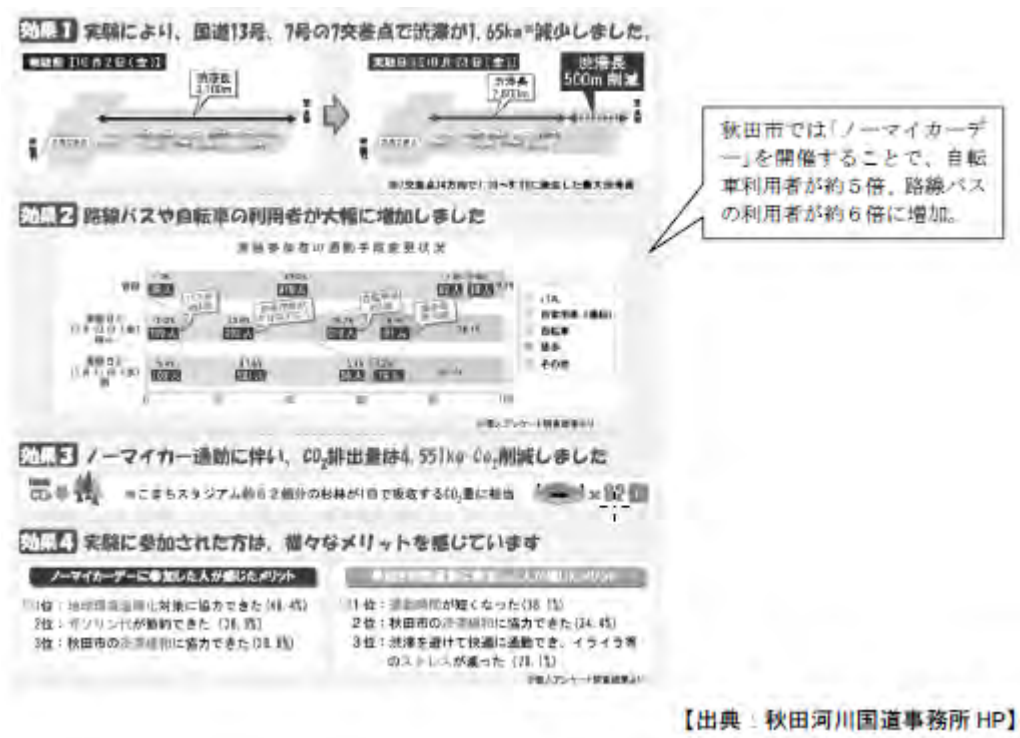
(4) 自転車通勤の推進

道路渋滞の緩和やCO₂排出削減に資する取組として、公共交通や自転車による通勤を促進することが考えられる。具体的には、通勤手当の改正、ノーマイカーデーの実施により自転車通勤を促す取組の実施、自転車や公共交通での通勤を奨励している企業を認定、顕彰する制度等を導入するなど、自転車利用の促進を図ることが考えられる。



【出典：名古屋市資料】

事例Ⅳ- 18 通勤手当制度を改正し自転車通勤手当を増額した事例



事例Ⅳ- 19 秋田市におけるノーマイカーデーの事例



(出典：NPO 法人プロジェクトゆうあいHP)

事例Ⅳ- 20 エコ通勤を認定するコンテストを開催し顕彰する取組の事例

(栃木県)

事例Ⅳ- 21 エコ通勤に使える定期券やバスカードを紹介する事例

(5) 自転車利用環境の向上

1) サイクステーションの設置

自転車の利便性を向上させるために、主要駅付近、公共施設等に自転車利用の拠点となるサイクステーション等を設置し、レンタサイクルの貸出、休憩スペースや簡易シャワールームの設置、修理工具等の提供、観光情報や自転車ネットワークやサイクリングコースの案内等を行うことが考えられる。

栃木県においては、県内各地に道の駅が点在しているため、官民連携を図りながら、道の駅内にサイクステーションを設置することが考えられる。また、サイクステーション同士の連携を図り、効果的に設置することが考えられる。



自転車利用者が気軽に使用できる
ロッカー、シャワールーム



【出典：宮サイクステーション HP】

事例Ⅳ- 22 サイクステーションを整備している事例（宇都宮市）



事例Ⅳ- 23 サイクステーションで利用できる工具類の事例（宇都宮市）

2) レンタサイクルの導入

誰でも気軽に自転車を利用できる環境整備として、貸出・返却にあたって自由度が高いレンタサイクルを導入することが有効な取組と考えられる。導入にあたっては、駅や主なバス停留所付近、各種公共施設、商店街周辺、観光拠点となるホテルや観光スポット等の施設、主な交差点に、貸出・返却ステーションを設置することにより、自転車による回遊性を高め、利便性を向上させることが期待できる。

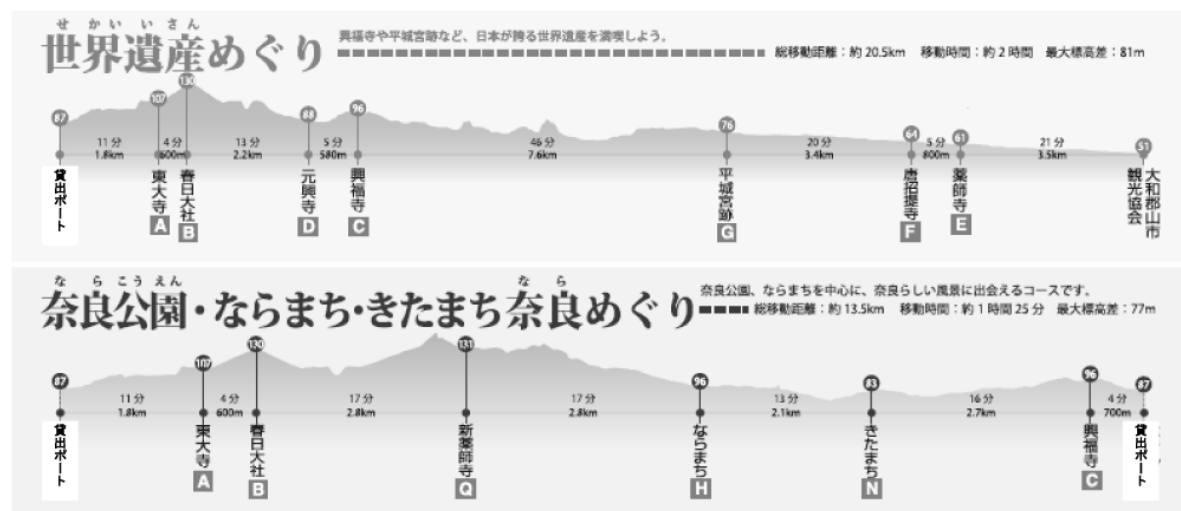


事例Ⅳ- 24 貸出・返却ステーションを活用したレンタサイクルの事例

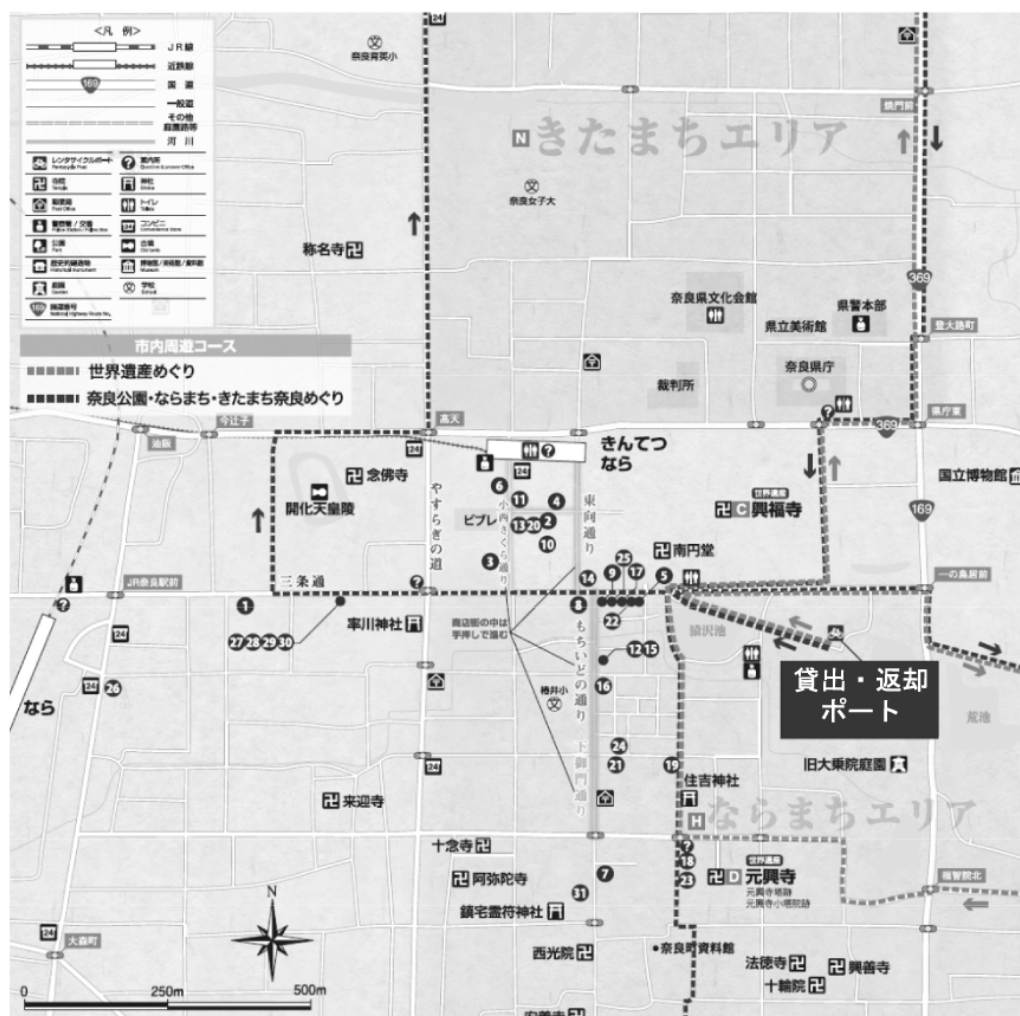


事例Ⅳ- 25 ホテルの入口に貸出ステーションを設け、観光客にも利用しやすくした事例

奈良市エリア周遊コース Route Data



※地点間距離・総移動距離は目安です。なお、移動時間は10km/hを目安とした速さで計算しています。



【出典：秋の奈良レンタサイクル「古都りん」HP】

事例Ⅳ- 26 観光を主目的としたレンタサイクルの事例

3) 自転車ガイドツアーの実施

観光振興を図るために、民間事業者との連携による観光ガイド付きのサイクリングツアーを実施することが考えられる。

4) 駐輪施設の整備

自転車による観光促進を図るためには、観光地等での駐輪施設が重要となる。特に、栃木県では、スポーツサイクル等の高級自転車の利用が多いことが特徴として挙げられるが、自転車を預ける際には、駐輪場の安全性が重要視されるため、安心して預けられる管理体制を強化した駐輪施設の整備を推進することが考えられる。



(那須町)



(下野市)

事例Ⅳ- 27 施設に隣接して駐輪施設を整備している事例

(6) その他

誰もが自転車を使いやすい環境を創出するために、幼児2人同乗用自転車のレンタル制度の導入、高齢者や障がい者が安全に利用できる自転車の周知等を行うことが考えられる。

子育て世帯をサポート 3人乗り(幼児2人同乗用)自転車のレンタル開始

申し込み受付中!

東京都消防交通機動隊の改定により、7月から安全基準を満たす自転車での3人乗り(幼児2人同乗)が認められました。しおし、例ほど出費の少む子育て世帯にとって、安全基準を満たした「幼児2人同乗用自転車」は、決して安い買い物ではありません。そこで、市では、経済的な負担を軽減し、自転車が不要になつた後も次の方に利用していただくことで、資源の有効活用につながるレンタルサイクル事業を、全国に先駆けて実施します。子どもの安全を守り、子育てに頑張るみなさんを応援する、便利なレンタルサイクルをぜひご利用ください。

① 消防交通機動隊内54番窓口

利用料金 10月1日から利用スタート
1ヵ月 1,000円

※生活保護受給者、安全確保者手帳・貸付手帳をお持ちの方に貸付料が免除されます。

◆利用方法
10月1日より貸付料を減額し、10月1日より、貸付料が0円に減額される。貸付料が0円に減額される。貸付料が0円に減額される。貸付料が0円に減額される。

◆貸付条件
10月1日より貸付料を減額し、10月1日より、貸付料が0円に減額される。貸付料が0円に減額される。貸付料が0円に減額される。貸付料が0円に減額される。

◆貸出自転車
幼児2人同乗用自転車にアタッチメントが装着された、40cm、50cmの自転車を用意する。貸付料が0円に減額される。貸付料が0円に減額される。貸付料が0円に減額される。貸付料が0円に減額される。

(出典：三鷹市 HP)

事例Ⅳ- 28 幼児2人同乗用自転車貸与制度を導入している事例



(出典：財団法人日本自転車普及協会)

事例Ⅳ- 29 高齢者が利用できる自転車や車いすと連結可能な自転車などの周知・PR 事例

【参考】

栃木県版自転車利用環境創出ガイドラインの役割分担

自転車通行空間の整備に向け、道路管理者・交通管理者・自治体が相互に協力して、整備を行っていくことが望ましい。

項目	道路管理者 【国、県、市町】	交通管理者	自治体(自転車施策) 【市町】
自転車通行空間の計画	○	○	◎
自転車通行空間の設計	◎	○	△
利用ルールの徹底	△	◎	○
自転車利用の総合的な取組	○	○	◎

◎：主体 ○：参画 △：協力

