

松原市自転車活用推進計画 (自転車ネットワーク計画)

令和5(2023)年12月

松原市

目次

1章. 総論	1
(1) 計画策定の背景	1
(2) 計画策定の目的	2
(3) 計画の位置付け	3
(4) 計画区域	4
(5) 計画期間	4
2章. 自転車を巡る現状と課題	5
(1) 自転車の利用状況	5
(2) 自転車に関する取組状況	6
(3) 自転車に関する課題整理	7
3章. 自転車の活用推進施策	8
(1) 計画目標の設定	8
(2) 計画目標に基づく施策の内容	9
4章. 計画の推進	21
(1) 推進体制	21
(2) 進行管理	22

1章. 総論

(1) 計画策定の背景

自転車は利便性や経済性に優れているとともに、環境への影響が少なく健康増進にもつながり、災害時においても有益な移動手段であるとして更なる活用が期待されています。

このような中、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が平成29（2017）年5月に施行され、平成30（2018）年6月には、国の「自転車活用推進計画」、令和元（2019）年12月には、「大阪府自転車活用推進計画」が策定され、令和3（2021）年5月には、国の「自転車活用推進計画」が第2次計画に更新されました。

また、同法第10条及び11条では、都道府県・市町村は、国の推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた自転車活用推進計画の策定に努めなければならない旨が記されています。

(2) 計画策定の目的

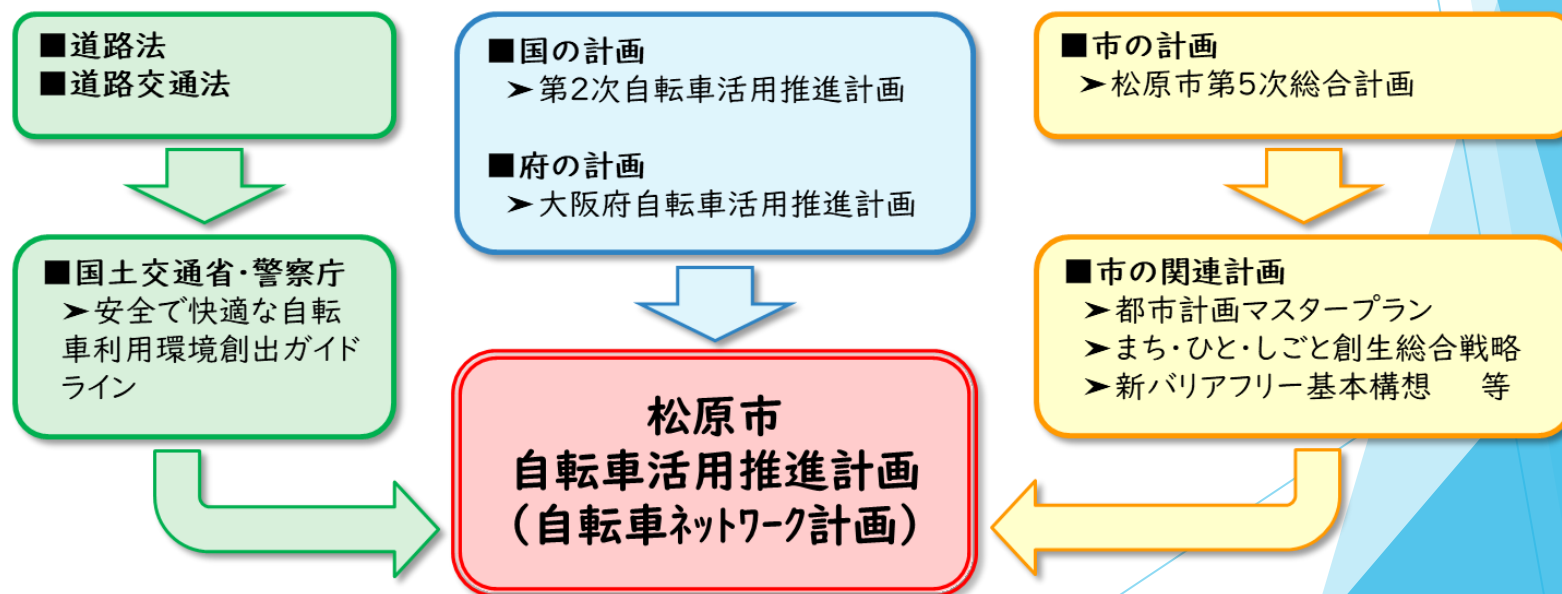
本市では、安全・快適に市内各地を周遊できる自転車の利用環境整備に向け、市内北部における都市間ネットワーク（基幹・幹線ルート）の形成を図るとともに、歴史遺産などの観光資源の周遊・散策を目的とした将来構想（地域ルート）を段階的に整備していきます。

また、平成25（2013）年に認証取得したセーフコミュニティの活動でもある交通安全対策や啓発等を継続して取り組むことにより交通事故の防止を図ります。

安全で快適な自転車の利用環境整備に向け、本市の役割を明確にし、総合的かつ戦略的な施策の展開を図るため、松原市自転車活用推進計画を策定するものです。

(3) 計画の位置付け

本計画は、国の「第2次自転車活用推進計画」及び「大阪府自転車活用推進計画」を勘案し、「松原市第5次総合計画」及び「松原市都市計画マスタープラン」など、市の上位計画や関連計画との整合性や連携を図りながら、策定することとします。



【図1】 計画の位置付け

(4) 計画区域

計画区域は、本市全域とします。

(5) 計画期間

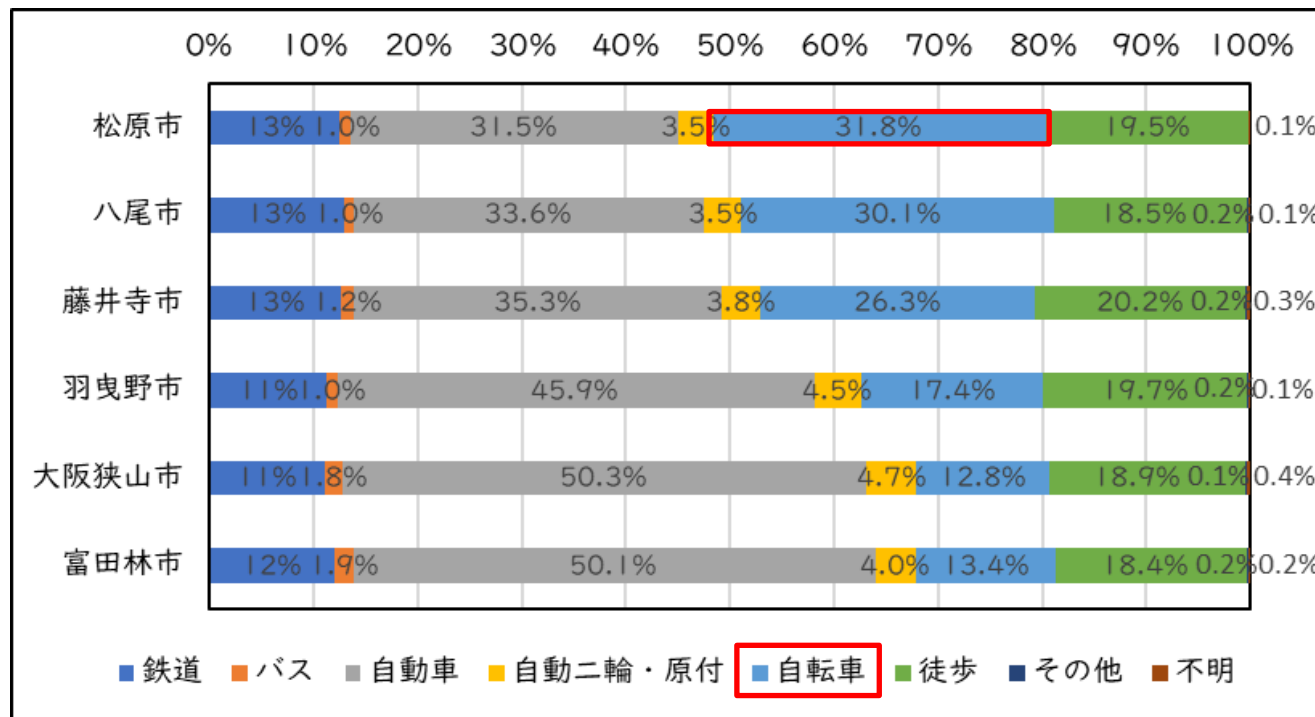
計画期間は、令和5（2023）年度から令和10（2028）年度までのおおむね6年間とします。

※ただし、国や府の推進計画、本市の上位計画や関連計画等の改定状況を勘案し、社会情勢の変化等も踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

2章. 自転車を巡る現状と課題

(1) 自転車の利用状況

交通手段の分担率において他市と比較すると、自動車の利用は低いが、自転車の利用は高い割合を示しています。



【図2】 交通手段分担率（出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査）

(2) 自転車に関する取組状況

本市の地形は、市域の大半が平坦地であることから、自転車の利用者が多く、従来様々な取組を実施しています。

・自転車通行空間の現状

市道三宅上田線、府道大堀塚線等において、自転車通行空間が確保されています。

・セーフコミュニティの取組

本市は、平成25（2013）年にWHOセーフコミュニティ国際認証都市となり、その後の安心・安全なまちづくりに対し多くの成果を上げています。自転車の安全利用については、交通ルールの周知、ヘルメット着用の広報啓発など様々な取組を行っています。

・通学路の安全に向けた取組

本市では、平成24（2012）年から毎年、各小学校管理者及び保護者、警察、道路管理者、教育委員会等が連携し、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施しています。

・シェアサイクルの導入

本市では、令和3（2021）年よりシェアサイクル事業を実証実験的に開始しています。市内すべての鉄道駅4箇所を含めた計15箇所（令和5年6月時点）にサイクルポートを設置しています。

(3) 自転車の活用に関する課題整理

現状の取組はもとより、自転車の活用に関する課題を整理し、更なる自転車の利用を促進します。

・ 自転車ネットワークの形成

市内各地を周遊できる環境の整備に向け、市内北部における都市間ネットワーク（基幹・幹線ルート）の形成を図るとともに、既存の自転車通行空間と合わせたネットワーク整備が必要となります。

・ シェアサイクルの利用増進

シェアサイクルの更なる利用増進に向けて、サイクルポート設置場所の確保、採算性の確保、利便性の向上等が必要となります。

・ 安全で快適な自転車の利用

自転車通行空間の整備に合わせて、セーフコミュニティの取組と連携した更なる自転車の安全利用の促進が必要となります。

3章. 自転車^①の活用推進施策

(1) 計画目標の設定

本計画では、法の目的や基本理念及び国や府の推進計画を踏まえつつ、本市における自転車を巡る現状と課題に対応するため、以下のとおり2つの目標を掲げます。

また、これらの目標を達成するための施策を定めます。

目標1 自転車通行環境の整備（ハード対策）

施策1. 自転車通行空間の計画的な整備推進

施策2. シェアサイクルの普及促進

目標2 自転車利用環境の充実（ソフト対策）

施策3. 安心・安全な自転車利用の促進

施策4. 更なる自転車利用の推進

(2) 計画目標に基づく施策の内容

施策1. 自転車通行空間の計画的な整備推進

- 1-①. 自転車ネットワーク計画の策定
- 1-②. 自転車通行空間の整備

施策2. シェアサイクルの普及促進

施策3. 安心・安全な自転車利用の促進

- 3-①. 自転車の安全利用の広報啓発
- 3-②. 学校における交通安全の実施

施策4. 更なる自転車利用の推進

- 4-①. ガイドマップの作成
- 4-②. 自転車利用促進に関する広報啓発
- 4-③. 災害時における自転車活用
- 4-④. 自転車利用に関する情報発信

施策Ⅰ．自転車通行空間の計画的な整備推進

Ⅰ-①．自転車ネットワーク計画の策定

■自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線（別図Ⅰ）の選定にあたっては、以下の①～③に配慮します。

- ①広域にわたり都市間を結ぶ骨格となる路線
 - ・大和川沿いの自然を感じるルート（基幹ルート）
 - ・市内北部の更なるにぎわいを創出するルート（幹線ルート）
- ②歴史遺産などの観光資源の周遊・散策を目的とした路線（地域ルート）
- ③大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）の対象路線や自転車通行空間の整備済み路線（幹線・地域ルート）

別図 I

松原市 自転車ネットワーク路線図

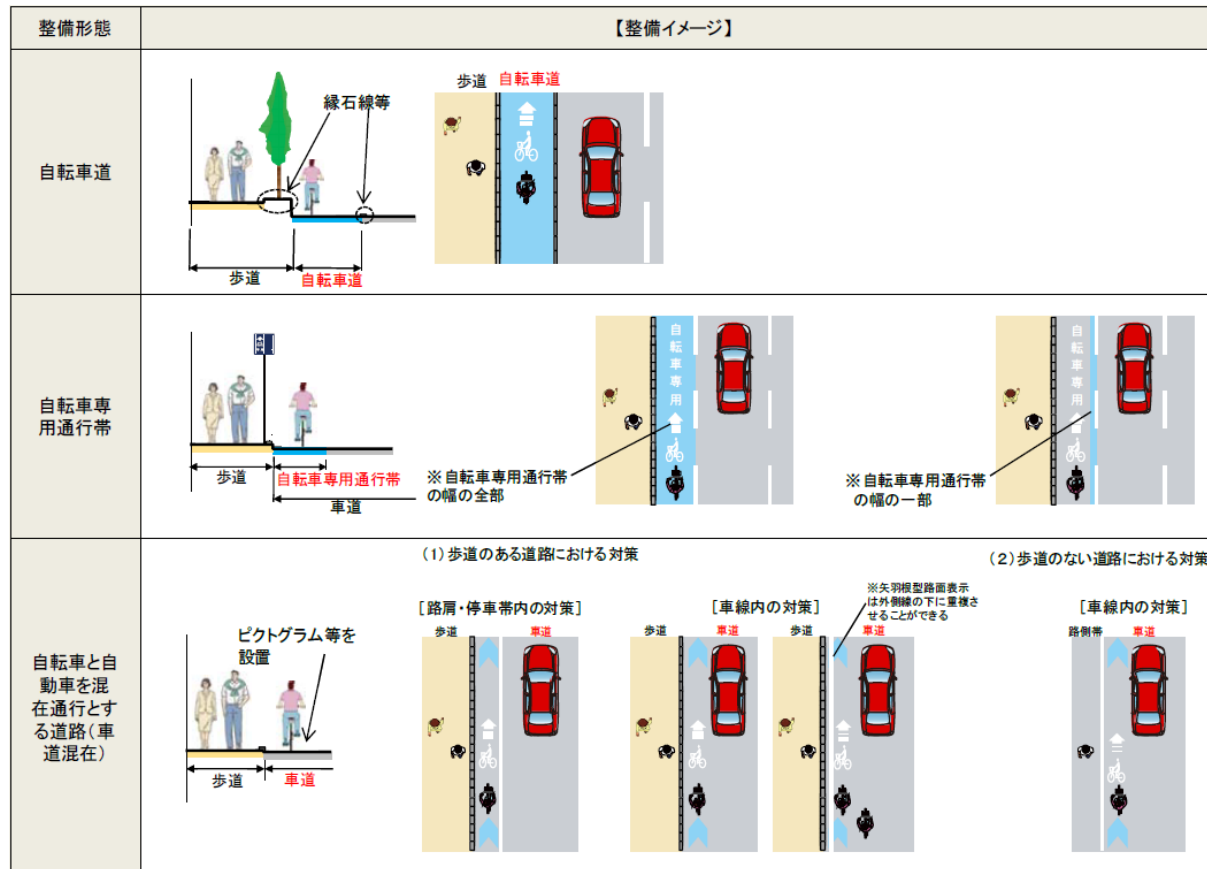


※ただし、地域ルートは、社会情勢の変化や市内の道路状況等に応じて適宜、見直していくものとします。

施策Ⅰ．自転車通行空間の計画的な整備推進

1-②．自転車通行空間の整備

自転車ネットワークにおける自転車通行空間の整備形態は、自動車の速度や自動車交通量、道路空間の再配分の可能性等を踏まえて決定し、整備を推進します。



【図3】整備形態（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

施策2. シェアサイクルの普及促進

■シェアサイクルの本格導入

シェアサイクルの利便性向上や利用促進のため、シェアサイクル事業者と連携し、サイクルポートの充実を図り、本格導入を目指します。

■公共用地・民地等へのサイクルポートの設置検討

公共用地の活用や民間事業者の協力を得ながら、市内集客施設や観光地を周遊できる場所にサイクルポート設置の検討を行います。



サイクルポート（公共施設）



サイクルポート（鉄道駅）

施策3. 安心・安全な自転車利用の促進

3-①. 自転車の安全利用の広報啓発

■交通安全教室の開催

交通事故防止に向け、信号機を使った歩行訓練や自転車の乗り方の実技指導、交通安全映画の上映等による交通安全教室を継続して行い、交通ルール、マナーの周知、交通安全の意識を推進していきます。



保育所・幼稚園等での交通安全教室



小学校での交通安全教室

施策3. 安心・安全な自転車利用の促進

3-①. 自転車の安全利用の広報啓発

■危険箇所の周知・啓発

道路環境等の変化を踏まえ更新した交通安全ポイントマップの周知とともに、街頭啓発活動により危険箇所の啓発を行います。



交通安全ポイントマップ



街頭啓発活動

施策3. 安心・安全な自転車利用の促進

3-①. 自転車の安全利用の広報啓発

■ ヘルメットの着用啓発

イベントや広報、SNS等を通じた情報発信によるヘルメットの着用啓発を図ります。

【現在の取組内容】

- ・ ヘルメットカバーをつけ帽子のように見える自転車保険付きヘルメットの考案
- ・ 高齢者自転車用ヘルメット購入費助成事業の開始
- ・ 小学生を対象に募集した標語を活用しポスターの作成
- ・ 道路交通法の改正（令和5（2023）年4月1日）に伴うヘルメット着用の努力義務に関するちらしの配布
- ・ 高校生のヘルメット着用姿を広報に掲載



標語を活用したポスター



施策3. 安心・安全な自転車利用の促進

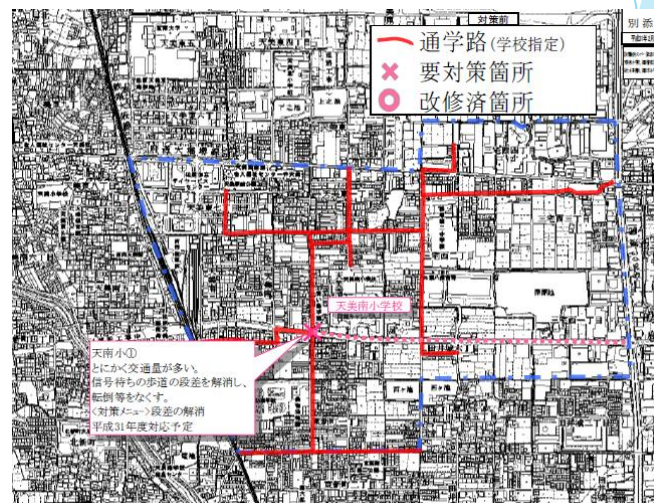
3-②. 学校における交通安全の実施

通学路の安全確保に向けた取組を行うため、関係機関の連携体制を構築し、松原市通学路安全プログラムを策定しています。

今後においても、関係機関が連携して児童生徒が安全に通学できるように自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施します。



通学状況

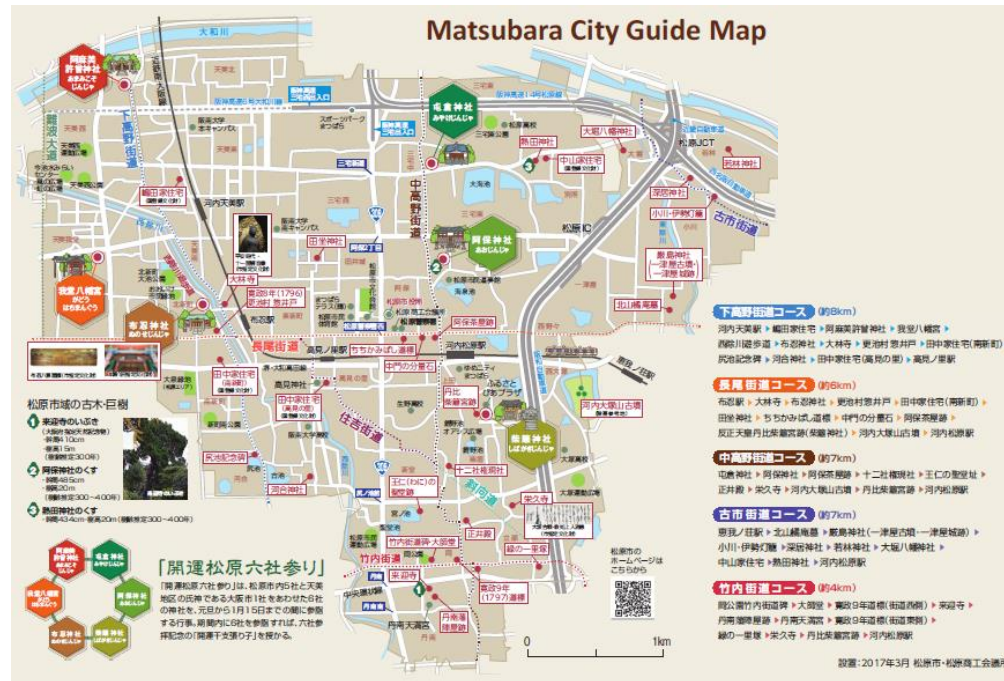


通学路対策箇所図

施策4. 更なる自転車利用の推進

4-①. ガイドマップの作成

自転車利用者の利便性向上を図るため、既存のマップ等に市内における自転車通行空間やサイクルポートの位置を示し、公共施設、観光名所等を案内するガイドマップを作成します。




【図4】ガイドマップ (イメージ)

施策4. 更なる自転車利用の推進

4-②. 自転車利用促進に関する広報啓発

ゼロカーボンシティを目指す本市において、CO₂排出量を減らす取組として、環境にやさしい移動手段である自転車の利用を促進します。

また、地球温暖化対策の推進に関する松原市実行計画に基づく市の取組として、職員の市内移動は自転車利用を推進します。



松原市ゼロカーボンシティ宣言

猛暑や集中豪雨など、地球温暖化が原因とみられる気候変動・自然災害のリスクが高まる中、日本を含む世界各国でカーボンニュートラルを目指す動きが広がっております。

本市では、「地球温暖化対策の推進に関する松原市実行計画」に基づき、事務事業に伴う二酸化炭素排出量の削減に取り組んできたところですが、昨今の国内外の動向やSDGs（持続可能な開発目標）の理念を踏まえ、国の計画に匹敵する削減目標と、市域における「2050年二酸化炭素排出量実質ゼロ」に挑戦する旨を盛り込んだ計画改定を行いました。

改定した計画のもとに、市自らが二酸化炭素の排出削減に最大限取り組みつつ、市民や市内事業者の皆様と一体となって機運を盛り上げ、一人ひとりが脱炭素につながる行動を起こすことにより、未来にわたって持続可能な「ゼロカーボンシティ」を目指すことをここに宣言します。


令和4年9月26日
松原市長 澤井 宏文

松原市ゼロカーボンシティ宣言

未来のために、今始めよう！
ゼロカーボンアクション
～ vol.1 スマートムーブ編～

◎スマートムーブって？
出勤時や旅行時などに、自転車や徒歩、公共交通機関を積極的に利用し、CO₂の排出量を減らす取り組みです。日々の「移動」を「エコ」に変え、健康で快適なライフスタイルを目指してみましょ。


◎スマートムーブの効果
(1人が1km移動する時のCO₂排出量)
マイカー：145g、バス：66g、
鉄道：20g、自転車や徒歩：0g



◎自動車を運転するときは「ふんわりアクセル」
ガソリンを一番多く使うのは発進のときで、全体の約4割を占めます。
最初の5秒で20km/hを目安に、ふんわりとアクセルを踏むことを意識してみましょ。

燃費の改善のほか、アクセルとブレーキの踏み間違いの防止など、安全運転にもつながります。

●問合せ 環境予防課



広報による啓発

施策4. 更なる自転車利用の推進

4-③. 災害時における自転車活用

松原市地域防災計画に基づき、災害時における使用可能な緊急交通路を把握するため、自転車を活用した迅速な現地調査を実施し、道路施設の被害状況及び安全性の点検を行います。

4-④. 自転車利用に関する情報発信

(仮称)大和川サイクルライン沿道のセブンパーク天美に設置されているデジタルサイネージを活用するなど、自転車利用に関する情報発信に努めます。

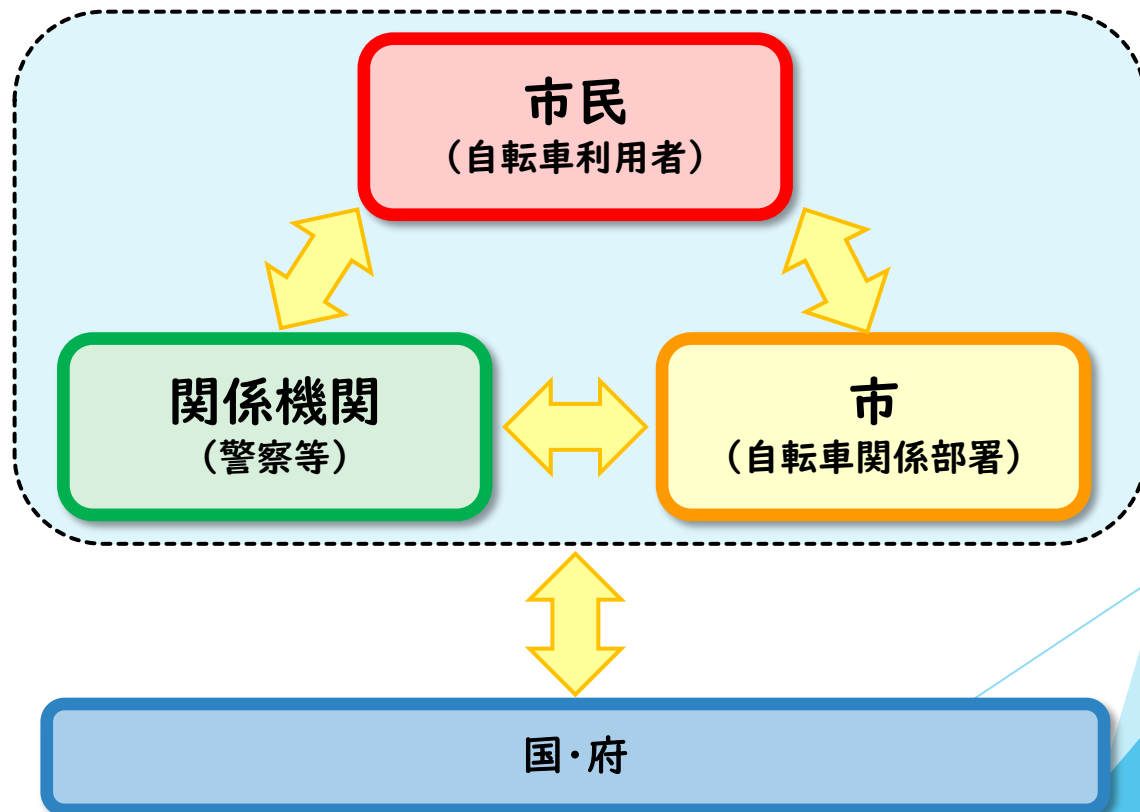


デジタルサイネージ
(セブンパーク天美)

4章. 計画の推進

(1) 推進体制

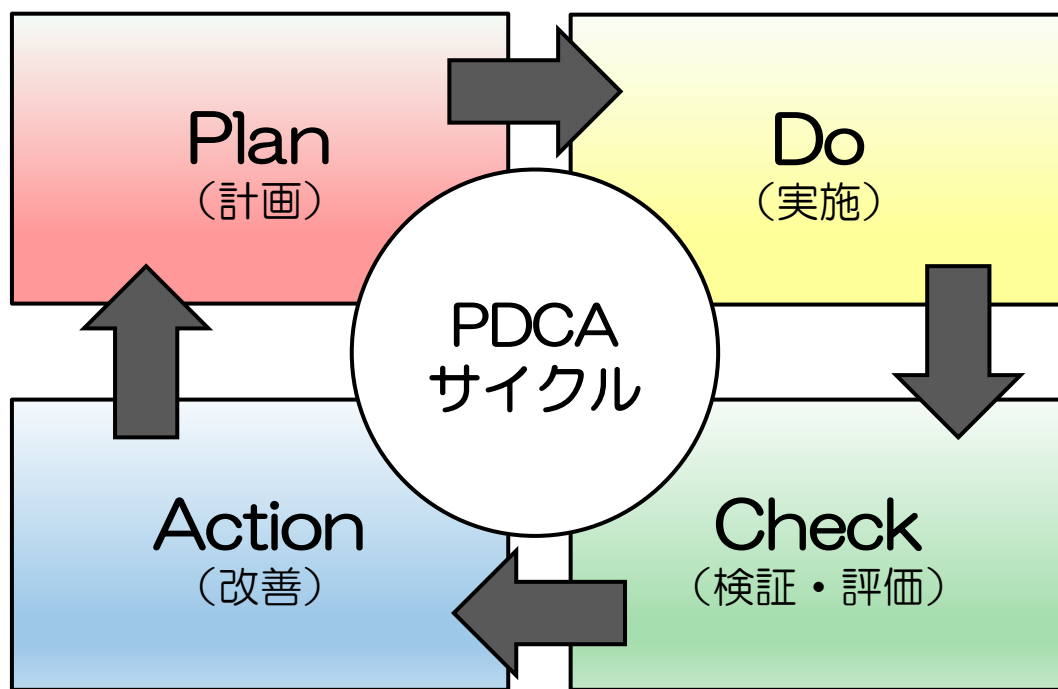
本計画の推進にあたっては、市民、市、関係機関が緊密に連携して施策を推進するとともに、国・府とも連携を図りながら取り組めます。



【図5】 推進体制

(2) 進行管理

PDCAサイクルにより、本計画で示した施策の進捗状況などを定期的に把握・評価し、目標達成に向けた柔軟な見直しによる進行管理を行います。



【図6】 PDCAサイクルによる進捗管理

参考資料

- 1 用語集
- 2 大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）
- 3 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

参考資料 1

(用語集)

■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

国土交通省と警察庁において、自転車をより安全・快適に利用するべく、自転車通行空間の計画・設計やルールの徹底、自転車利用の総合的な取組についてまとめたもの。

■SNS

ソーシャル・ネットワーキング・サービスの略で、インターネットを活用したサービスである。利用希望者への情報提供は、事前登録を行ってもらうことで、パソコンやスマートフォン等に連絡される仕組。

■大阪府自転車通行空間10か年整備計画(案)

大阪府が管理する道路における現道のさらなる自転車、歩行者の安全確保のため、自転車通行空間の整備目的や整備手法を提示するとともに、優先して整備する区間などをとりまとめたもの。

■交通安全ポイントマップ

セーフコミュニティ「交通安全対策委員会」が、中学校区ごとに警察統計データから把握した自転車関連の事故発生場所や自動車教習所の教官・タクシードライバーなど運転のプロから見た危険な場所、中学生や地域の人が危険だと感じた場所を地図上にポイントして見える化したもの。

■交通手段分担率

ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のこと。

■サイクルポート

レンタサイクル・コミュニティサイクルの自転車の貸出・返却を行うことができる専用自転車駐車場のこと。

■シェアサイクル

自転車の共用、という意味で用いられる表現であり、自転車の貸出し拠点が設けられ、利用者はいわゆる「ちょい乗り」に利用できるというサービスを指し、観光地などでの手軽な移動手段として導入される例がある。

■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帯状の部分。

■自転車通行空間

自転車が通行するための道路、または道路の部分。

■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。

■セーフコミュニティ

「事故やけがは原因を調べて対策を行うことで予防できる」という考えのもと様々なデータを活用しながら、地域住民、関係機関、行政が一体となって進める安心・安全なまちづくりの取り組み。

■ゼロカーボンシティ

環境省により、2050年にCO₂排出量を実質ゼロにすることを旨とする首長自らが又は地方自治体として公表された地方自治体。

■総合計画

市町村の将来都市像やこれからのまちづくりの方針を示したもので、行政運営の指針となるもの。

■地域防災計画

『災害対策基本法』に基づく、各自治体の災害対策の根幹となる計画。

■地球温暖化対策の推進に関する松原市実行計画

地球温暖化対策計画に規定する我が国の2030年度の温室効果ガス削減目標を踏まえ、温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画。

■通学路安全プログラム

平成24年、全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生したことから、平成24年8月に各小学校の通学路において関係機関と連携して緊急合同点検、対策内容の協議を実施。引き続き通学路の安全確保に向けた取組を行うため、関係機関の連携体制を構築し、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図る取組。

■デジタルサイネージ

駅や店舗などに、ディスプレイやプロジェクターなどの映像表示装置を設置して情報を発信するシステム。

■都市計画マスタープラン

都市計画法により規定される、市町村の都市計画に関する基本的な方針となるもの。

■パーソントリップ調査

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの。

■ピクトグラム

絵文字、絵言葉のこと。図記号の一種。表現対象である事物や情報から視覚イメージを抽

出、抽象化し、文字以外のシンプルな図記号によって表したもの。

■PDCAサイクル

行動プロセスの枠組みのひとつ。Plan(計画)、Do(実践)、Check(評価)、Action(見直し・改善)の4つで構成されていることから、PDCAという名称になっている。

■矢羽根

車道幅員が狭く自転車道や自転車専用通行帯を整備することができない区間において、車道の路肩に自転車の通行位置と方向を示すための標示。

参考資料 2

(大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画 (案))

大阪府自転車通行空間 10 年整備計画（案）

平成 31 年 3 月

大阪府都市整備部

目次

1. はじめに.....	2
2. 自転車通行空間整備の目的.....	3
3. 経過と現状.....	3
3.1 これまでの大阪府の取組み.....	3
3.2 国の動き.....	5
4. 計画の期間と目標.....	5
4.1 計画期間.....	5
4.2 整備延長.....	5
4.3 市町村による自転車ネットワーク計画の策定促進.....	5
5. 整備区間.....	6
5.1 整備検討区間.....	6
5.2 優先整備区間.....	6
6. 整備にあたって.....	8
6.1 整備形態.....	8
6.2 整備形態の選定.....	9
6.3 整備上の工夫.....	10
6.4 道路以外の公共施設空間の活用.....	11
7. 道路の新設・拡幅事業等の整備方針.....	11

参考資料

参考資料 1・・・大阪府自転車通行空間整備緊急 3 か年計画（案）

参考資料 2・・・大阪府自転車通行空間整備 10 か年整備計画（案）事業箇所図

※本計画における自転車とは

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。

1. はじめに

自転車は、子供から高齢者まで、日々の通勤・通学や買い物など、手軽に利用される交通手段である。

平成 23 年 10 月には、警察庁より自転車は「車両」であるということを全ての道路利用者に徹底するため、通達（良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について）が出され、自転車利用者のマナー向上をはじめ、歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる道路の利用環境整備が求められている。

大阪府内の近年の自転車に関する事故件数の推移を見ると、自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの全国的には高い水準であり、平成 27 年中の自転車事故の死者数は 50 人に達し、全国最多となった。

このような状況を踏まえ、大阪府では、府や自転車利用者をはじめとした各主体の役割の明確化、交通安全教育の実施、自転車利用における安全確保など、自転車の安全で適正な利用を大阪府、府民、関係者が一丸となって促進するため、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、平成 28 年 4 月 1 日に施行した。本条例では、府の責務の一つとして、道路交通環境の整備に努めることとしており、平成 28 年 10 月に「大阪府自転車通行空間整備緊急 3 か年計画（案）」を策定し、スピード感のある自転車通行空間の整備を目的として、自転車関連事故の多い箇所や自転車交通量の多い箇所などを対象に、平成 30 年度までの 3 か年で路面表示による自転車通行空間整備を進めてきた。

これまでの実績を踏まえ、本条例施行後 10 年間で、さらなる自転車、歩行者の安全確保のための期間と位置付け、府として、自転車通行空間の整備目的や整備の考え方を提示するとともに、優先して整備する区間などをとりまとめるなど、「大阪府自転車通行空間整備緊急 3 か年計画（案）」を改定し、2025 年度までの 10 か年整備計画を定めるものである。

本計画に基づく取り組みは、2015 年 9 月の国連サミットで採択された、国際社会が一丸となって 2030 年までに達成すべき持続可能な開発目標（SDGs※）の観点を踏まえながら進めていく。

※Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標



2. 自転車通行空間整備の目的

平成 27 年中の自転車関連事故の死者数が全国最多となり、平成 28 年 4 月に「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（以下、「大阪府自転車条例」という。）」を制定し、自転車に係る道路交通環境の整備に努めることとした。この条例に基づき、自転車交通量が多い区間などにおいて、車道に自転車の通行部分を明示し、誘導することにより、歩行者と自転車の通行空間を分離し安全確保を図る。

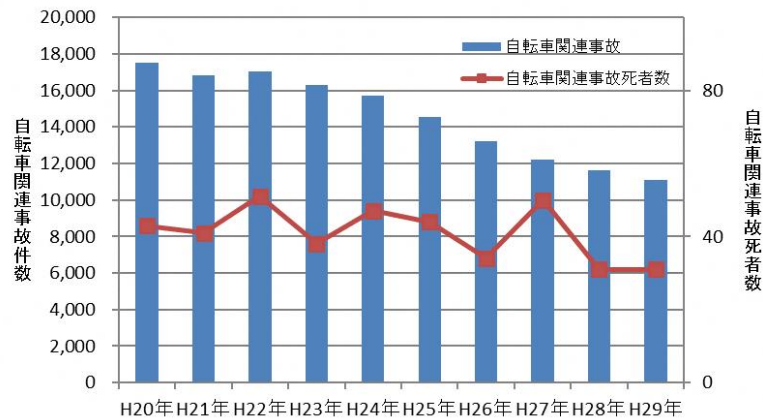


図 1. 大阪府における自転車関連事故件数および自転車関連事故死者数の推移
出典：大阪の交通白書（平成 29 年度版）のデータより作成

3. 経過と現状

3.1 これまでの大阪府の取組み

3.1.1 大阪府の動き

時期	施策	概要
H25 年 1 月	自転車安全利用推進のための重点行動指針策定	「ルール周知・安全教育」、「指導取締りの強化」、「自転車通行空間の確保」を 3 本柱とする指針
H25 年 4 月	大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領策定	国のガイドライン※に準拠し、自転車の通行位置等を示す法定外表示に関する仕様、設置の標準的な考え方についてまとめたもの
H28 年 4 月	大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例施行	交通安全教育の実施、自転車利用における安全確保、自転車損害賠償保険等の加入など、自転車の安全で適正な利用を、大阪府、府民、関係者が一丸となって促進
H28 年 10 月	大阪府自転車通行空間整備緊急 3 か年計画（案）策定	自転車と歩行者の安全確保のための、スピード感のある自転車通行空間（自転車レーン）の整備推進
H29 年 3 月	大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領改定	国のガイドライン※の一部改訂に伴う H25 策定要領の改定

※国土交通省道路局と警察庁交通局が平成 24 年 11 月に作成した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

3.1.2 大阪府の自転車通行空間の整備

- (1) 大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領等に基づき、平成 25 年度から 27 年度までの 3 か年で路肩への路面表示により約 10km を整備した。
- (2) 大阪府自転車条例施行を契機とした大阪府自転車通行空間整備緊急 3 か年計画（案）（以下、「緊急 3 か年計画」という。）では、整備による効果を示し※1、自転車と歩行者の安全確保のため、「自転車関連事故や自転車交通量が多い区間」※2 または「警察が選定した自転車指導啓発重点地区および路線」※3 のうち、空間に余裕があり、早期整備が可能な区間で平成 28 年度から平成 30 年度までに車道内で約 60km の自転車通行空間を整備することとした。

さらに 10 か年整備計画への移行に向けた取り組みとして、自転車関連事故の多い市町村を中心に、必要な助言等を行い、市町村による自転車ネットワーク計画の策定促進と、車道幅員が狭いなど、早期の自転車通行空間の確保が難しい道路に対する対応策を検討することとした。（「6.整備にあたって」を参照）

※1 【参考】車道内での自転車通行空間整備による効果

○府管理道路 4 路線、大阪市管理道路 1 路線における、整備前後の調査結果			
◆自転車の車道通行割合が増加 ⇒ 歩道を走る自転車が減少し、歩行者の安全性が向上			
路線名	整備前	整備後	効果
(主)豊中亀岡線	41.0%	49.5%	8.5ポイントUp
(主)大阪箕面京都市線	5.9%	10.7%	4.8ポイントUp
(一)杉田口箕野線	12.3%	31.0%	18.7ポイントUp
(主)八尾茨木線	35.1%	56.3%	21.2ポイントUp
◆自転車の車道逆走割合が減少 ⇒ 交通ルールの遵守に寄与			
路線名	整備前	整備後	効果
(主)豊中亀岡線	29.4%	4.7%	24.7ポイントDown
(主)八尾茨木線	17.0%	7.2%	9.8ポイントDown
◆5分超え駐停車割合が減少 ⇒ 車道の安全性が向上			
路線名	整備前	整備後	効果
本町通り※	34.5%	21.5%	13.0ポイントDown

※ 大阪市自転車通行環境整備計画（平成28年5月：大阪市）より出典

- ※2 自転車関連事故が多い区間：過去 10 年間の自転車関連事故が 4 件/km 以上
自転車交通量が多い区間：道路構造令において自転車が多いとされる目安 700 台/日以上
- ※3 自転車指導啓発重点地区および路線：警察が選定した自転車利用者に対する交通指導、取締りを実施する箇所

3.1.3 市町村による自転車ネットワーク計画の策定促進

自転車通行空間は、市町村道とネットワーク化することで、より大きな効果を発揮することから、大阪府では「自転車関連事故の多い市町村や自転車を利用する住民の割合が高い市町村」※4 に対して、重点的に助言や意見交換、情報提供などを進め、市町村による自転車ネットワーク計画の策定を促進してきた。

- ※4 自転車関連事故の多い市町村や自転車を利用する住民の割合が高い市町村
市区町村が自転車ネットワーク計画策定の必要性を判断する目安となる指標を、国が自転車事故件数や自転車利用者数の観点から整理。これに該当する市町村は大阪府内 18 市町（政令市除く）。

3.2 国の動き

時期	施策	概要
H23年10月	良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（警察庁通達）	自転車が「車両」とであるという基本的な考え方を全ての道路利用者に徹底する総合的な対策を通達
H24年11月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン策定（国土交通省、警察庁）	自転車ネットワーク計画の作成や通行空間整備、通行ルールの徹底等を進めるためのガイドライン
H28年7月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン一部改定（国土交通省、警察庁）	安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会の提言(H28.2月)を受け、「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方策に関する事項について改定
H29年5月	自転車活用推進法の施行	自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進
H30年6月	自転車活用推進計画の閣議決定	自転車活用推進法に基づく自転車の活用の推進に関する2020年度までの基本計画

4. 計画の期間と目標

4.1 計画期間

緊急3か年計画の整備の観点を踏まえ、さらに自転車通行空間整備を進めていくことから、緊急3か年計画を含む、2016年度(H28年度)から2025年度までの10か年とする。

4.2 整備延長

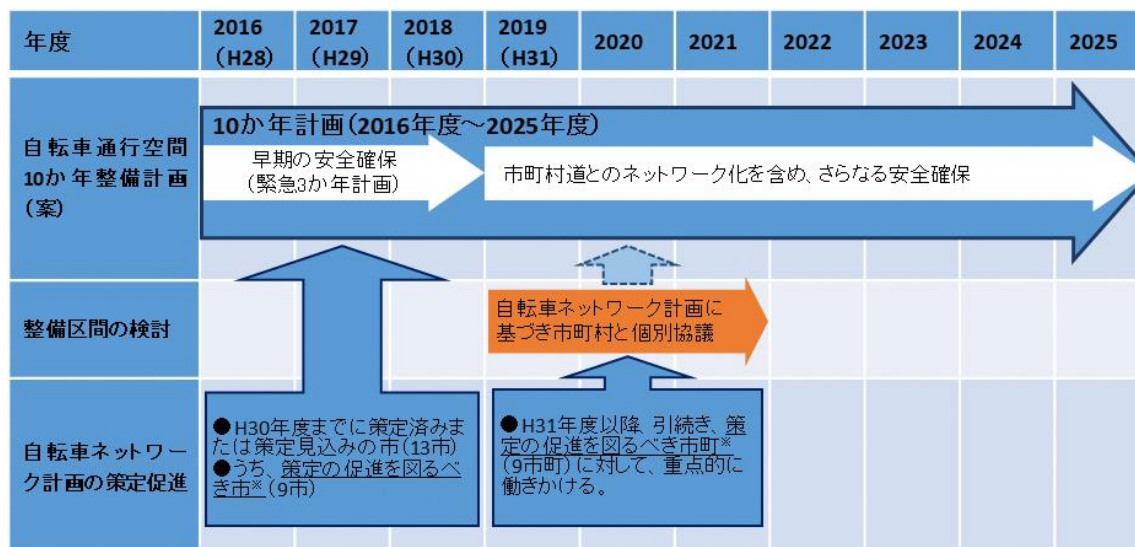
目標とする整備延長は、緊急3か年計画の実績を踏まえ、2025年度までに現道の府管理道路において約200kmとする。（緊急3か年計画の62kmを含む）

なお、今後の市町村の自転車ネットワーク計画の策定状況を踏まえ、2021年度までは市町村と整備区間について個別協議を行い、反映する可能性があることから、目標整備延長は変動する可能性がある。

4.3 市町村による自転車ネットワーク計画の策定促進

自転車は、通勤・通学時の駅、学校までの利用や買い物目的の利用といった短い距離での移動のほか、日常生活において市域を跨ぐ中長距離の通勤利用等もある。このように、地域ごとの自転車の利用状況（自転車関連事故、自転車交通量）や施設立地の状況に応じて、ネットワークの形成を図っていくことが重要である。

このため、府では、引き続き、自転車関連事故の多い市町村や自転車を利用する住民の割合が高い市町村に対して、既に策定された自転車ネットワーク計画の事例紹介や、計画検討から完成に至る全体フローを紹介するなど、必要な助言等により重点的に自転車ネットワーク計画の策定を促進していく。



※策定の促進を図るべき市町村とは、自転車関連事故の多い市町村や自転車を利用する住民の割合が高い市町村。府内 18 市町（政令市除く）、うち H30 年度までに策定済み（見込み）9 市

図 2. 10 か年整備計画（案）と自転車ネットワーク計画策定促進の関係

5. 整備区間

自転車と歩行者の安全確保の観点から、整備検討区間を定め、2025 年度までに優先的に整備する区間を抽出し、自転車通行空間整備を進めていくこととする。

5.1 整備検討区間

整備を検討する区間については、自転車と歩行者の安全確保の観点から、自転車の通行空間が十分に確保されていない、歩道幅が 3.5m^{※5}未満の区間を優先的に整備する。ただし、3.5m^{※5}以上の自転車歩行者道が整備されている区間についても、歩行者の多い区間や自転車通行空間の連続性が必要な区間は整備を検討する。

※5 幅員 3.5m の構成は有効幅員 3.0m + 防護柵や標識等の路上施設帯 0.5m

5.2 優先整備区間

整備検討区間のうち、自転車関連事故が多い区間など、交通安全上、特に整備の優先度が高い区間や、市町村道と府管理道路で一体的に整備することで効果が得られる区間を、優先的に整備することとする。

5.2.1 優先整備区間 1

「自転車関連事故が多い区間かつ自転車交通量が多い区間」^{※6}や「警察が選定した自転車指導啓発重点地区および路線」^{※7}

※6 自転車関連事故が多い区間：過去 10 年間の自転車関連事故が 4 件/km 以上

自転車交通量が多い区間：道路構造令において自転車が多いとされる目安 700 台/日以上

※7 自転車指導啓発重点地区および路線：警察が選定した自転車利用者に対する交通指導、取締りを実施する箇所

5.2.2 優先整備区間 2

市町村の自転車ネットワーク計画に位置付けられた府管理道路のうち「自転車関連事故が多い区間」※6または「自転車交通量が多い区間」※6で以下に該当する区間

- ① 通学路や自転車関連事故が発生している市町村道と一体的に整備が図れる区間
例えば、駅や学校などへのアクセス道路などが想定される。(図 3)

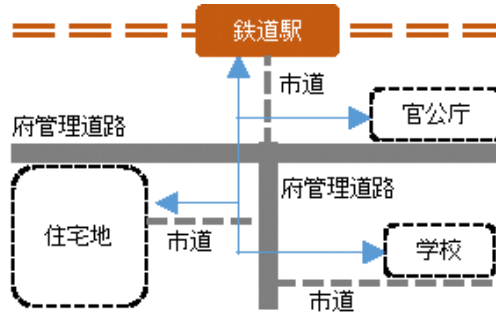


図 3. 駅・学校などへのアクセス道路のイメージ

- ② 優先整備区間 1 または優先整備区間 2-①によって挟まれた区間 (図 4)
市域内や市域間で連続性を確保することが必要な場合に整備を行っていく。

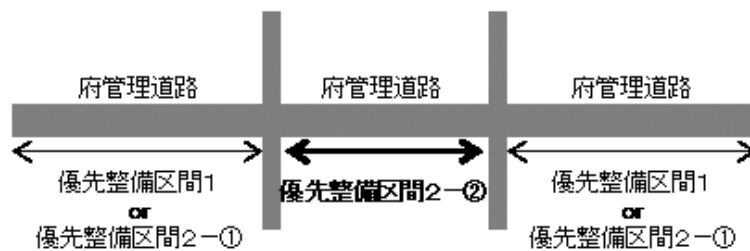


図 4. 連続性を確保する区間のイメージ

6. 整備にあたって

6.1 整備形態

整備形態については、大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領等に基づき、車道内で自転車と自動車が分離され、道路交通法に基づく交通規制が行われる「自転車専用通行帯」※8、車道内に自転車の通行位置を明示する「車道混在（青矢羽根）」、2車線未満の道路において車道左側通行を啓発・注意喚起する「自転車のピクトグラムのみ」の3形態で検討していくものとする。（図5）

整備形態	整備イメージ
① 自転車専用通行帯※8	
② 車道混在 （青矢羽根）	
③ 自転車の ピクトグラムのみ	

図5. 整備形態

※8 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。

【参考】道路交通法に基づく道路標識



6.2 整備形態の選定

- ① 2車線以上の道路で現況の車道に、幅員が1.5m以上の自転車通行空間の確保が可能な場合は、警察協議のうえ、自転車専用通行帯の整備を行う。なお、この自転車専用通行帯は、道路交通法に基づく交通規制により、自転車の通行が義務付けられる。
- ② 2車線以上の道路で現況の車道に、幅員が1.5m以上の自転車通行空間の確保が困難な場合や、自転車専用通行帯の整備に関する警察協議により、交通規制の実施が困難な場合（例：整備延長が短い場合など）は、青矢羽根の連続整備により自転車を車道へ誘導（車道混在）する。
- ③ 従来の整備手法に加えて、現道が2車線未満の狭い道路においては、歩行空間を確保したうえで、自転車通行空間を明示するのではなく、矢印と自転車マークを合わせた自転車のピクトグラムを設置により、車両である自転車の左側通行を啓発・注意喚起および自動車運転手への注意喚起を図るものとする。

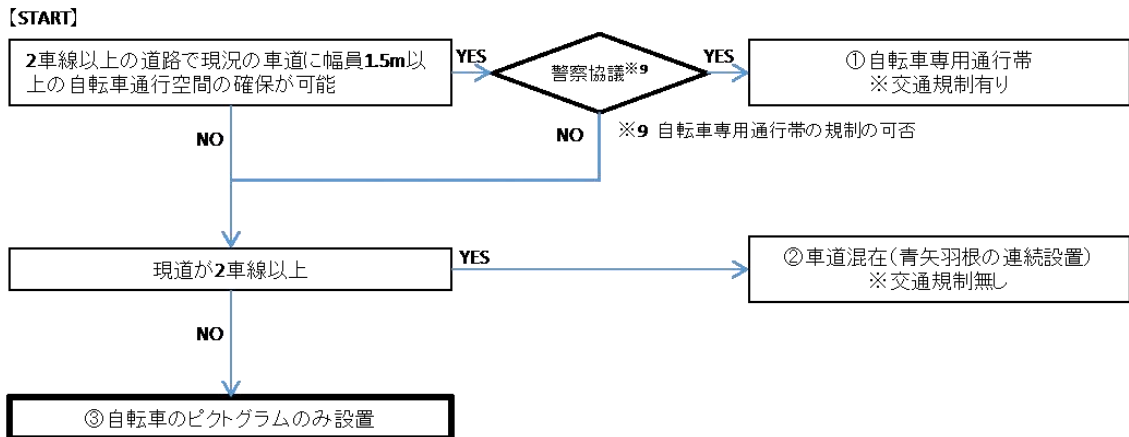


図 6. 整備形態の選定フロー

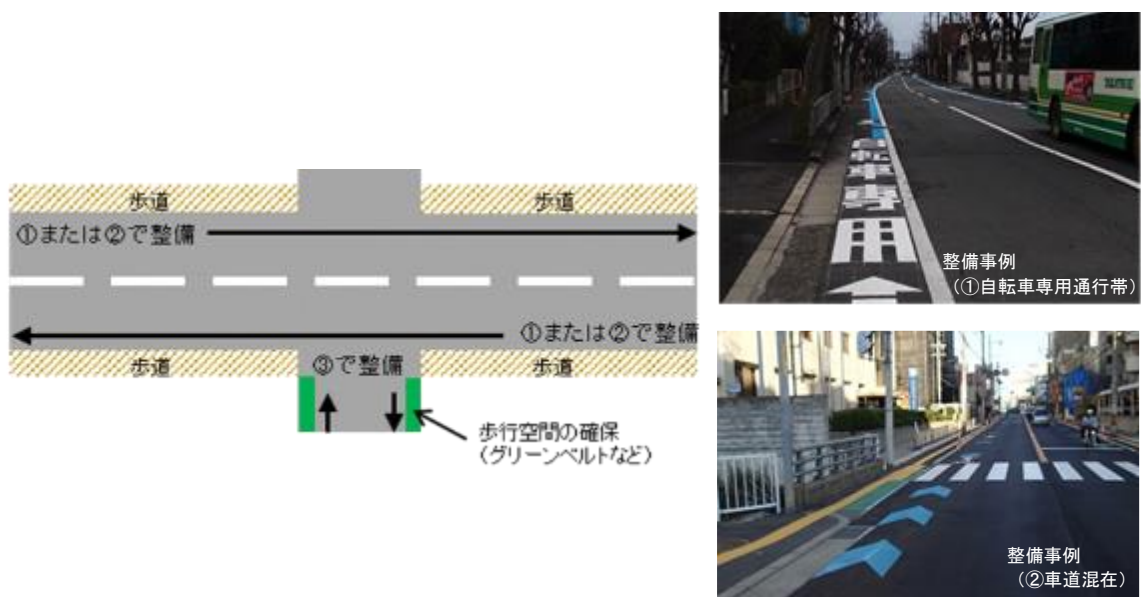


図 7. 整備イメージ

6.3 整備上の工夫

- ① 自転車通行空間の効率的な整備を推進するため、空間再配分は区画線による幅員構成の見直しや交差点などの局所的な改良（街渠の無い縁石への改変など）とし、必要に応じて検討することとする。（図8）

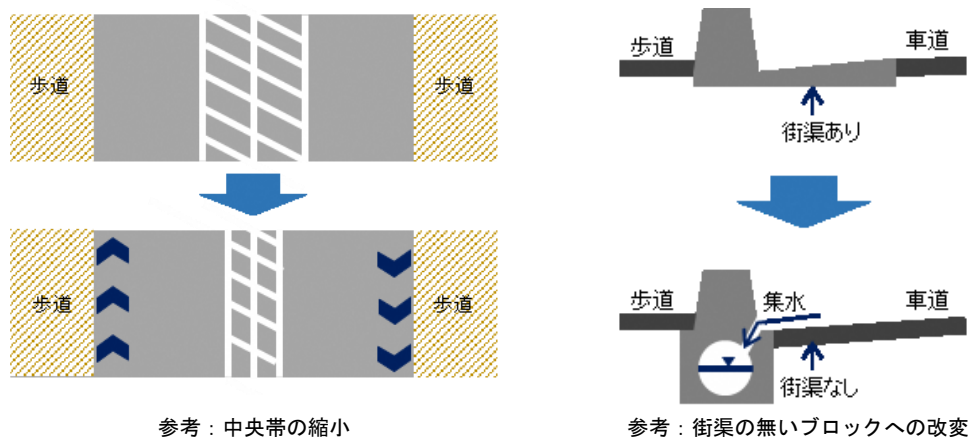


図8. 空間再配分の工夫

- ② 駐停車車両への対応については、警察や市町村とも協議連携しながら安全対策を行うこととし、現地状況に応じて、ドライバーへの注意を喚起する「自転車注意」などの路面標示を設置するなどにより、効果的な啓発を行い、自転車の安全確保に努めることとする。（図9）



事例：駐車禁止の啓発看板設置

事例：自転車注意の路面標示

図9. ドライバーへの注意喚起事例

6.4 道路以外の公共施設空間の活用

車道混在や自転車のピクトグラムの整備に該当する区間では、自転車交通量が多い道路（700台/日以上）などに並行した河川空間（原則、堤防上の河川管理道路）がある場合、より安全な自転車通行空間として活用を検討する。（図10）

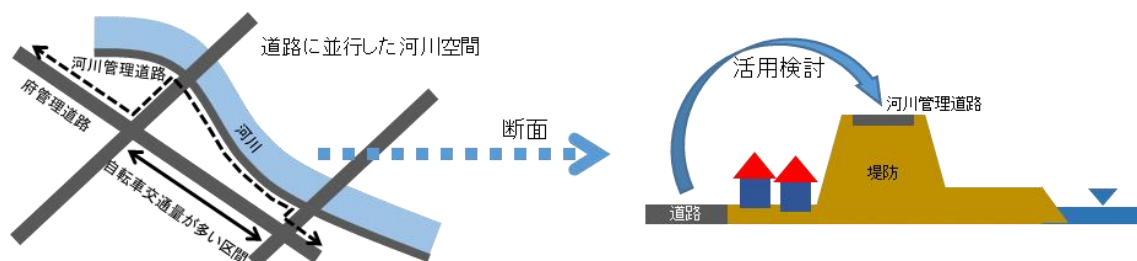


図10. 河川空間の活用イメージ

7. 道路の新設・拡幅事業等の整備方針

道路の新設・拡幅事業についても、原則、自転車通行空間を確保していく。なお、事業中路線の整備形態については、計画幅員内での道路空間再配分を検討し、可能な限り自転車通行空間を確保するものとする。

参考資料 3

(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン)

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成 28 年 7 月

国土交通省 道路局

警察庁 交通局

目次

はじめに

- 1. 背景・・ 1
- 2. ガイドラインの位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 3. 用語の定義・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

本論

I. 自転車ネットワーク形成の進め方

- 1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順・・・・・・・・ I-1
- 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・・ I-4
 - 2.1 基本方針、計画目標の設定、計画策定方法の検討・・・・・・・・ I-4
 - 2.2 自転車ネットワーク路線の選定・・・・・・・・・・・・・・・・ I-10
 - 2.3 整備形態の選定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ I-11
 - 2.4 自転車ネットワーク計画の決定・・・・・・・・・・・・・・・・ I-18
 - 2.5 整備スケジュールの検討、整備の実施・・・・・・・・ I-20
 - 2.6 整備区間のモニタリング・・・・・・・・・・・・・・・・ I-21
 - 2.7 計画の評価、見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ I-22
 - 2.8 地域全体での自転車ネットワークの完成・・・・・・・・ I-22
- 3. 計画検討体制の構築と維持活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ I-23
 - 3.1 計画検討体制の構築・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ I-23
 - 3.2 計画検討体制の維持活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ I-24

II. 自転車通行空間の設計

- 1. 単路部の設計・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ II-1
 - 1.1 自転車通行空間の設計の基本的な考え方・・・・・・・・ II-1
 - 1.1.1 分離工作物・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ II-1
 - 1.1.2 幅員・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ II-1
 - 1.1.3 路面等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ II-1
 - 1.1.4 道路標識・道路標示、看板・路面表示等・・・・・・・・ II-2
 - 1.2 整備形態別の設計・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ II-8
 - 1.2.1 自転車道・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ II-9
 - 1.2.2 自転車専用通行帯・・・・・・・・・・・・・・・・ II-16
 - 1.2.3 車道混在・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ II-19
 - 1.2.4 暫定形態・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ II-23
 - 1.3 特殊部における自転車通行空間の設計の配慮事項・・・・・・・・ II-25

1.3.1	バス停部の設計	II-25
1.3.2	立体横断施設部の設計	II-30
1.3.3	パーキング・メーター等設置区間部の設計	II-33
2.	交差点部の設計	II-35
2.1	交差点部の設計の基本的な考え方	II-35
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	II-36
2.3	一般的な交差点の設計	II-37
2.3.1	共通事項	II-37
2.3.2	自転車道(自転車一方通行)	II-46
2.3.3	自転車専用通行帯	II-50
2.3.4	車道混在	II-53
2.3.5	整備形態別の隅角部の設計例	II-54
2.3.6	自転車ネットワーク端部の処理	II-57
2.4	特殊な交差点の設計	II-58
2.4.1	細街路交差点	II-58
2.4.2	三枝交差点	II-62
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)	II-63
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	II-65
III.	利用ルールの徹底	
1.	利用ルールの周知	III-1
2.	利用ルール遵守に関するインセンティブの付与	III-11
3.	交通違反に対する指導・取締り	III-13
IV.	自転車利用の総合的な取組	
1.	自転車通行空間の効果的利用への取組	IV-1
1.1	駐停車・荷捌き車両対策	IV-1
1.2	放置自転車対策	IV-4
2.	自転車の利用促進	IV-6

参考資料

I. 背景

II. 通行方法

1.	自転車の通行方法	参考-II-1
1.1	自転車の通行場所	参考-II-1
1.2	交差点部の自転車の通行場所	参考-II-7
1.3	その他の主な交通ルールと罰則	参考-II-10

Ⅲ. 関係法令

参考資料 1 : 道路法	参考-Ⅲ-1
参考資料 2 : 道路法施行令	参考-Ⅲ-4
参考資料 3 : 道路構造令	参考-Ⅲ-6
参考資料 4 : 道路交通法	参考-Ⅲ-17
参考資料 5 : 道路交通法施行令	参考-Ⅲ-28
参考資料 6 : 道路交通法施行規則	参考-Ⅲ-32
参考資料 7 : 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令	参考-Ⅲ-34
参考資料 8 : 自転車道の整備等に関する法律	参考-Ⅲ-43
参考資料 9 : 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	参考-Ⅲ-45
参考資料 10 : 自転車道等の設計基準について	参考-Ⅲ-50
参考資料 11 : 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準	参考-Ⅲ-56
参考資料 12 : 歩道の一般的構造に関する基準	参考-Ⅲ-59
参考資料 13 : 交通の方法に関する教則	参考-Ⅲ-69
参考資料 14 : 路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針	参考-Ⅲ-74
参考資料 15 : 交通規制基準	参考-Ⅲ-77
参考資料 16 : 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について	参考-Ⅲ-93

はじめに

1. 背景

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段等として、多くの人々に利用されている。

我が国における自転車保有台数は、平成25年時点で自動車保有台数とほぼ同程度の7,200万台であり、自転車分担率は世界と比較しても高い水準にあり、5km未満の移動の約2割は自転車が利用されているなど、自転車は都市内交通等において重要な移動手段となっている。また、高齢化の進展により自動車の運転に不安を感じる高齢者への対応等、自転車の役割は一層大きくなることが予想されている。近年は、スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が増加傾向にある等、健康増進や環境保全への意識の高まり、さらにはコンパクトシティに向けたまちづくり等を支える移動手段として、自転車利用のニーズが一段と高まっており、自転車が身近で有用な移動手段として重要な役割を担っている。また、近年頻発する様々な災害での教訓から、災害時における移動手段としても重要な役割が期待されている。

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、歩行者の通行を妨げない速度・方法で通行することとした上で自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、自転車と自動車の分離を図ってきた。その間、自転車乗用中の事故死者数は大幅に減少するとともに、自転車の高い交通分担率は維持された。一方、我が国において自転車が安全に通行できる空間は、未だ整備途上であり、自転車先進国である欧米諸国と比較して、人口あたり自転車乗用中死者数の割合が高い状況にあるほか、過去10年間で我が国全体の全交通事故件数、自転車対自動車の事故件数が4割減となっているにもかかわらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況にある。自転車乗車中の死傷者数は、年齢別では7～18歳の若年層（小・中学生、高校生世代）の割合が高く、利用目的では通勤・通学の割合が高い状況にある。

平成24年11月には、国土交通省道路局と警察庁交通局が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、ガイドライン）を作成し、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方等について提示したところである。

しかしながら、自転車ネットワーク計画を策定した市区町村は平成24年11月のガイドライン策定以降も一部の市区町村にとどまっている状況（平成24年4月1日時点34市区町村→平成28年4月1日現在で92市区町村）にあり、自転車と歩行者の分離により安全性が高く、かつネットワークとして連続した安全な自転車通行空間の整備が緩慢な状況にある。

このような現状を鑑み、本ガイドラインの目指す、安全で快適な自転車利用環境の創出を促進するため、平成26年12月、国土交通省道路局と警察庁交通局は、有識者からなる「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」を開催した。

同委員会では、全国的に自転車ネットワーク計画策定が進んでいない現状を踏まえ、計画策定が進まない要因を明らかにし、安全で快適な自転車利用環境創出が必要と考えられ

る市区町村に対し、自転車ネットワーク計画策定を促進するための方策を検討するとともに、空間的制約や合意形成がネックとなり、車道上の自転車通行空間整備が進んでいない実態を踏まえ、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えのもとで、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間整備を促進するための方策の検討が行われ、平成28年3月に『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言』が国土交通省道路局及び警察庁交通局に提出されたところである。

2. ガイドラインの位置づけ

本書は、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、同提言や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、平成24年11月のガイドラインのうち、「Ⅰ. 自転車通行空間の計画」、「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」について、改定を行ったものである。なお、「Ⅲ. 利用ルールの徹底」、「Ⅳ. 自転車利用の総合的な取組」、「参考資料」については、Ⅰ章、Ⅱ章に関連する統計データや関連法令等についてのみ時点更新を行った。

本書は、自転車ネットワーク計画策定並びに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トを徹底するなど、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係る河川管理者、港湾管理者等の行政機関や地元住民、道路利用者等の関係者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、各種取組を検討、実施されることが望ましい。

また、本書は、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を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り、全ての道路を対象としたものではないが、自転車ネットワーク計画対象路線以外で自転車通行空間整備を行う場合にも、必要に応じて、本書に準じて整備を行うとともに、その区間を将来的に自転車ネットワーク計画路線として位置づける検討を行うものとする。

本書に掲載のある内容は、あくまでも標準的な考え方等を示したものであるため、具体の取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある。

なお、本書は、今後得られる技術的な知見や法制度の改正等を踏まえ、順次改定していく予定である。

3. 用語の定義

3.1 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、又は道路の部分をいう。

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を用いる。

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を用いる。

なお、道路交通法上も、歩道として扱われる。

9) 路肩

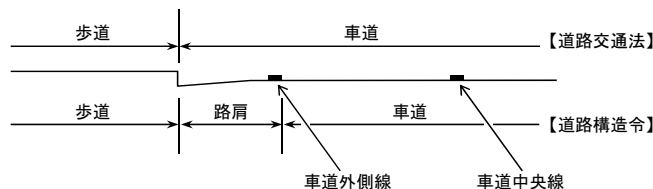
道路構造令第2条第1項第12号に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分を用いる。

10) 路側帯

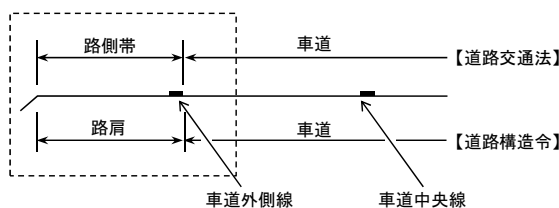
道路交通法第2条第1項第3号の4に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。

※路肩と路側帯の関係については、下図を参考とされたい。

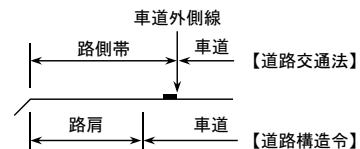
①歩道がある場合



②歩道がない場合



※ [] の枠内には以下の場合もある。



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識板をいい、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鋸、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鋸、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。

3.2 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。

法令又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）。又は、法令又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 . 自転車ネットワーク形成の進め方

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。

自転車ネットワーク計画は、道路管理者や都道府県警察、地域の関係者等の参画のもと、市区町村が様々な行政課題の中で総合的に判断して策定するものであり、地域の自主性を尊重することが大前提である。

しかし、現在の自転車ネットワーク計画の策定が進んでいない状況を踏まえると、自転車関連事故が多い、もしくは自転車利用が多い、市街地（DID 地区）を有する市区町村においても積極的に自転車ネットワーク計画を策定すべきである。

また、健康増進や環境問題、観光振興、まちづくり等と一体となった取組が期待される自転車利用のポテンシャルが高い市区町村においても自転車ネットワーク計画を策定し、安全で快適な自転車利用環境の整備を促進することが望ましい。

1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順

(1) 基本方針、計画目標等の設定、計画策定方法の検討

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、まちづくりの観点を考慮の上、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とともに、基本方針、計画目標に応じて自転車ネットワーク計画全体の検討対象エリアと構成する自転車ネットワーク路線候補を設定するものとする。

また、計画策定方法として、地域全体での一括的な計画策定、もしくは一定の地域内のエリアや自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした自転車ネットワーク等を対象とした段階的な計画策定のいずれかの計画策定方法を選択するものとする。

なお、地域全体での一括的な計画策定、段階的な計画策定方法ともに、自転車ネットワーク計画策定着手時における全体の計画対象エリアは大まかな設定でもよいが、段階的な計画策定の場合は、将来、継続的に計画を拡張していくという姿勢を示すことが重要である。

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

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、自転車ネットワーク路線候補の中から面的な自転車ネットワーク路線を選定するものとする。

(3) 整備形態の選定

自転車ネットワーク路線毎に交通状況等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。

整備形態は、後述する自動車の速度と交通量を勘案して選定した完成形態（図 I-5 参照）を基本とする。

完成形態での整備が当面困難であり、かつ現に車道を通行する自転車利用者や、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態とし、その整備により、早期に自転車通行空間の安全性の向上を図るものとする。

【完成形態】

自動車の速度と交通量に基づく整備形態。

【暫定形態】

完成形態での整備が当面困難であり、かつ現に車道通行している、もしくは今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合に採用する暫定的な整備形態。なお、暫定形態での整備後、道路や交通状況が変化した場合には、必要に応じて完成形態の見直しを行うものとする。

なお、個別路線の詳細な構造等の検討は、整備予定時期を考慮して行うこととし、計画策定段階においては、優先的に整備を行うエリアやルートに限定して検討するものとする。

(4) 自転車ネットワーク計画の決定

上記 (1) ～ (3) について、コミュニケーション・合意形成を図った上で、完成形態としての自転車ネットワーク計画、並びに自転車ネットワークの一部に暫定形態を適用する場合には、暫定形態の適用区間を示した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。

(5) 整備スケジュールの検討、整備の実施

自転車ネットワーク計画として策定した整備形態（完成形態・暫定形態）に関する詳細な検討、設計を行うとともに、整備スケジュールの検討を行い、自転車通行空間の整備を実施する。

(6) 整備区間のモニタリング

整備済みの路線・区間について、自転車通行空間の利用率や事故削減効果等について、モニタリング項目と計測手法等を検討し、継続的にモニタリングを行うものとする。

(7) 計画の評価、見直し

自転車ネットワーク計画の整備状況を踏まえて、計画全体の評価を行うとともに、道路や交通状況の変化を踏まえた課題を抽出し、必要に応じて、その評価結果を計画へフ

ードバックさせ、自転車ネットワーク計画の見直しや、整備形態の見直しを行うものとする。

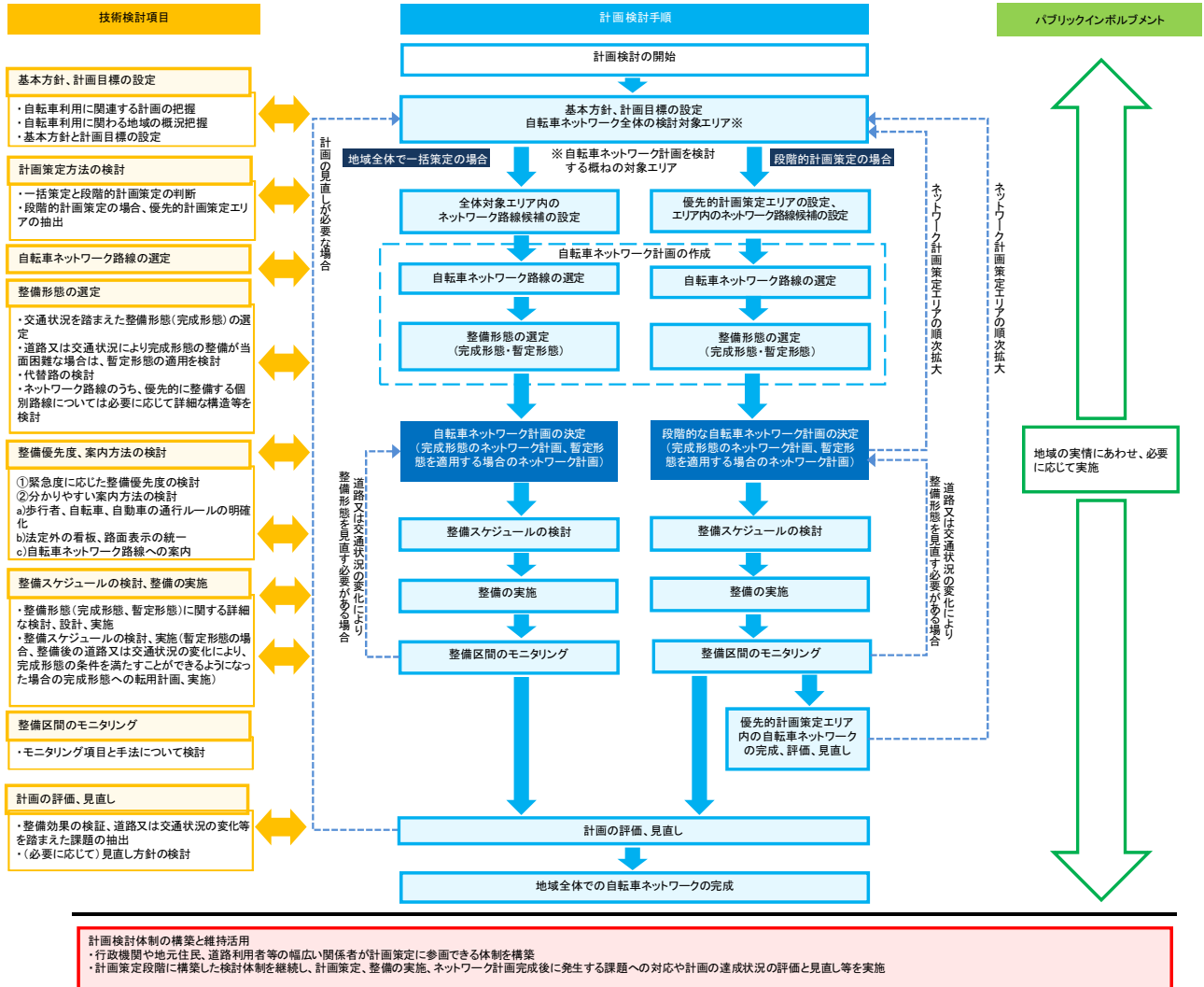


図 I-1 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの全体フロー

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、計画策定方法の検討

(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）はもとより、まちづくりの観点から、コミュニティサイクルに関する計画、通学路の安全確保（自転車通学も含む）等に関する計画等を含めて把握、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 等）、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

表 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、地勢等（地形の起伏、人口分布・年齢階層等）、施設立地（自転車利用者が多く利用する施設、駐輪場やコミュニティサイクルのポート配置等）の現状並びに計画について、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（自転車利用率等）、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、自転車利用や交通安全をテーマに地域で積極的に活動している民間やNPO等の活動団体との交流・連携のもとで収集すること、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。

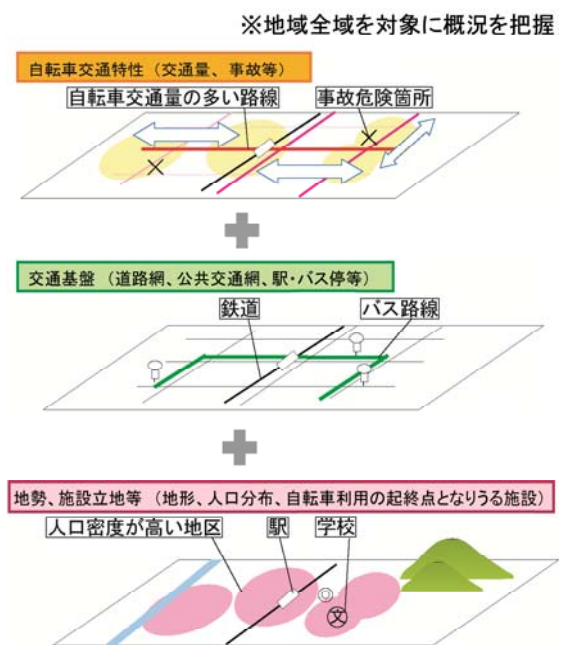


図 I-2 概況把握のイメージ

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	<ul style="list-style-type: none"> 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、まちづくり計画等 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（ゾーン30等）による歩行者優先の地区の指定状況、通学路交通安全プログラム 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 コミュニティサイクルに関する計画や運用状況 河川堤防の危機管理型ハード対策 	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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 自転車、自動車、公共交通の利用特性（交通手段利用率等） 	国勢調査、PT調査等	
	<ul style="list-style-type: none"> 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	
	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者、自転車、自動車の各ピーク時交通量又は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	
	<ul style="list-style-type: none"> 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	
道路空間状況	交通安全の点検	<ul style="list-style-type: none"> 自転車が関連する事故発生箇所と事故形態 	警察資料等
		<ul style="list-style-type: none"> 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
	<ul style="list-style-type: none"> 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	
	<ul style="list-style-type: none"> 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、道路台帳等	
	<ul style="list-style-type: none"> 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	
	<ul style="list-style-type: none"> 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	
交通規制状況等	<ul style="list-style-type: none"> 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）・環状交差点、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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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、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。参考として基本方針と計画目標の例を表 I-2 に示す。

表 I-2 基本方針と計画目標の参考例

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	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者、自転車、自動車が安全・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
健康 レジャー	<ul style="list-style-type: none"> 健康維持のための自転車利用推進 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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間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 ・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 ・自転車で観光地を訪れた来訪者数 ・自転車イベント参加者数 等
地域 の ニーズ に 応 じ て 選 択	<ul style="list-style-type: none"> 環境にやさしい交通体系づくり 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車を活用した環境に優しいまちづくり 鉄道及びバスと自転車の連携 サイクルアンドライドの推進 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用に即した、誰もが安全・快適に利用できる通行空間の整備 公共交通を活かした自転車利用推進 駅、バス停へ通じる自転車ネットワークの構築 	
観光 振興	<ul style="list-style-type: none"> 滞在型観光の拡大 観光レクリエーションの振興 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 観光拠点間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 	
まち の 魅力 創 出	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車でまちの魅力を高める 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	

(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年比の半分以下 ・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）

4) 自転車ネットワーク全体の検討対象エリアの設定

基本方針、計画目標を踏まえ、自転車ネットワーク計画全体の検討対象エリアと、構成する自転車ネットワーク路線候補を設定するものとする。

なお、自転車ネットワークの全体の計画対象エリアは、自転車ネットワーク計画の広がりをも市民に示すものであり、この段階では、必ずしも明確にせず、対象とする市区町村全域や市街地エリア全体等の大まかな設定でもよいものとする。

5) 自転車ネットワーク計画策定方法の設定

① 自転車ネットワーク計画策定方法の考え方

基本方針、計画目標と地域の状況、構成する自転車ネットワーク路線候補の状況等を勘案し、自転車ネットワーク計画を地域全体での一括策定する方法、もしくは、一定の地域内のエリアや自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした自転車ネットワーク等を対象とした段階的な計画策定のいずれかを選択するものとする。

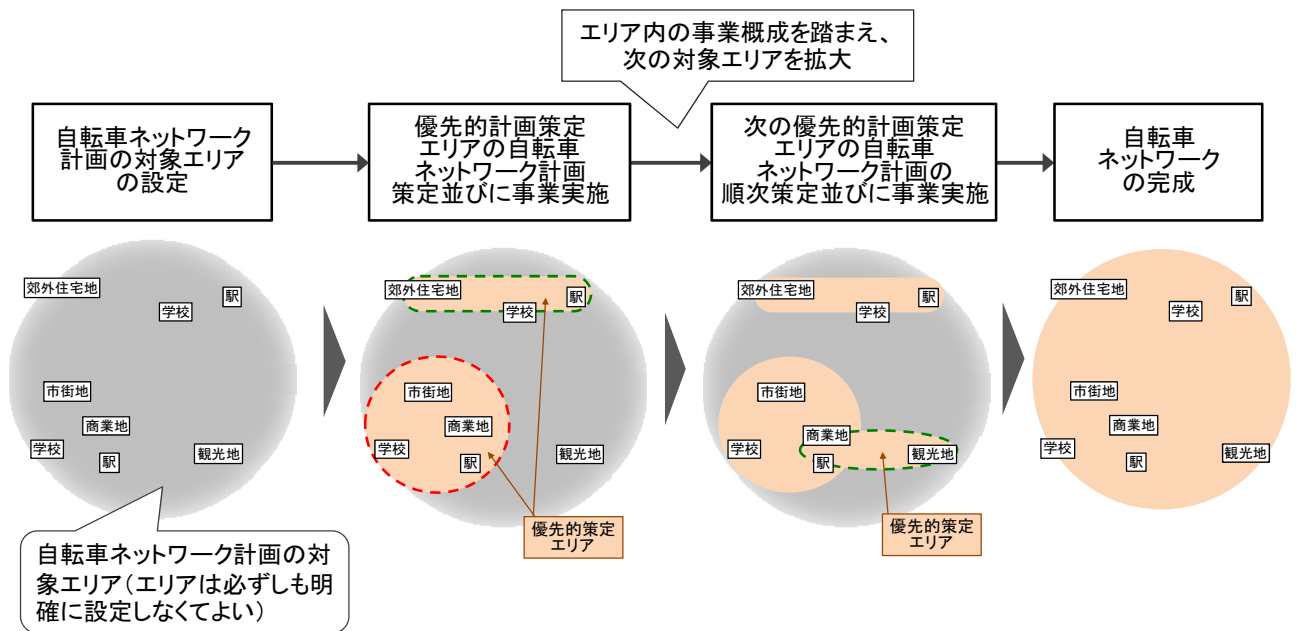


図 I -3 段階的な計画策定イメージ

②段階的な計画策定における優先的計画策定エリア等の設定の考え方

段階的な計画策定を行う場合は、図 I-4 を参考に、優先的計画策定エリアを抽出するものとする。

自転車の利用の広がりを踏まえて
一定の地域内のエリアで計画策定する場合

- ▶ 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア
- ▶ 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリア
- ▶ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア
- ▶ 新たな施設立地が予定され自転車利用増加が見込めるエリア
- ▶ 観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア



自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画策定する場合

- ▶ 郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア
- ▶ 観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア

図 I-4 優先計画策定エリアの抽出の考え方

(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パブリックインボルブメント（計画策定の早い段階から市民の方々等関係者へ積極的に情報を提供し、コミュニケーションを行う取組のこと。以下、PI）を行うものとする。

PIについては、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、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。

なお、段階的な計画策定の場合は、将来的に自転車ネットワーク全体の検討対象エリアまで継続的に計画を拡張していくという姿勢を示すことが重要である。

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、以下の①～⑦のような路線を適宜組み合わせ選定するものとする。

- 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 自転車通学路の対象路線
- ④ 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
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 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
- ⑦ 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

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又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、参考にするとよい。

2.3 整備形態の選定

(1) 技術検討項目

自転車ネットワーク路線について歩行者、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」、「自転車と自動車を車道で混在（以下、車道混在）」のいずれか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（完成形態）

自転車は「車両」とあるという大原則を踏まえ、図 I-5に基づいて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-5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。

速度については原則として規制速度を用いるものとするが、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。（以下、速度に関する記述については同様とする）

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。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

※ 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-5 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

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。（写真 I-1参照）

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。（写真 I-2～3参照）

C. 車道混在とする場合

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矢羽根型路面表示（写真 I-4～6 参照）、自転車のピクトグラムを設置するものとする。

細街路等では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、自転車の安全確保に留意しつつ総合的な観点から検討するものとする。

なお、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、道路や交通の状況等を勘案し、必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道で、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯で整備することができる。

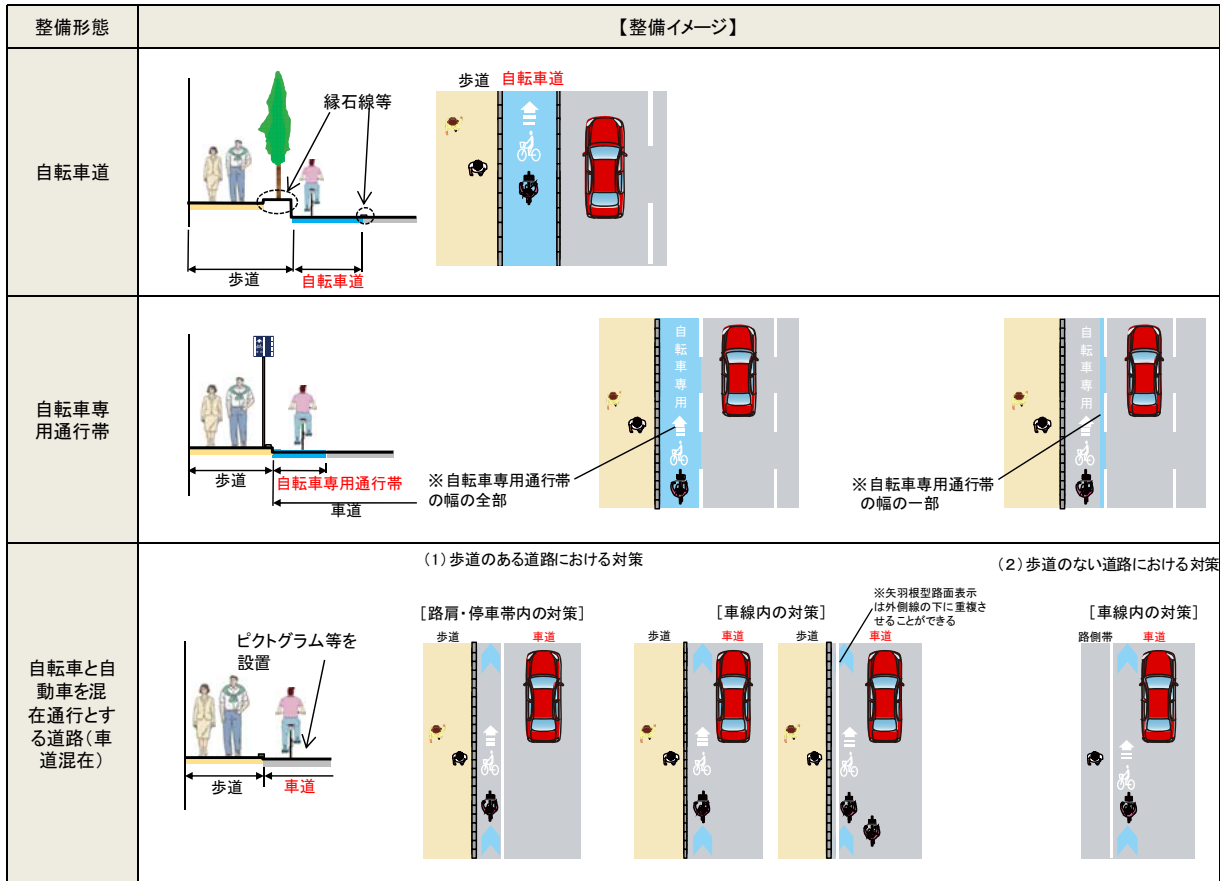


図 I -6 基本的な整備形態 (イメージ)



写真 I-1 自転車道の事例



写真 I-2 自転車専用通行帯の事例
(幅の全部をカラー化)



写真 I-3 自転車専用通行帯の事例
(幅の一部をカラー化)



写真 I-4 車道左側部の路肩内に矢羽根型の路面表示を設置した事例



写真 I-5 車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例 (歩道のある道路)



写真 I-6 車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例 (歩道のない道路)

2) 整備の可能性の検討

1) で選定した完成形態（自動車の速度や交通量に基づく整備形態）について、新設道路では、選定した完成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の検討により、選定した完成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、自転車道及び自転車専用通行帯を適用する区間では、既設の歩道の普通自転車歩道通行可の規制を解除するものとする。

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完成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-7 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。

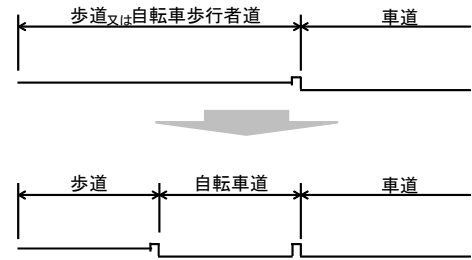


図 I-7 道路空間の再配分例

3) 暫定形態の検討

自転車ネットワーク路線において、道路空間再配分等を行っても本来整備すべき完成形態での自転車通行空間整備が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）により車道上への自転車通行空間整備を行うものとする。

暫定形態として車道混在を整備する場合は、原則として、完成形態としての自転車専用通行帯の幅員を確保するものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な幅員を確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。なお、幅員は確保できるものの、暫定形態として車道混在による整備とするのは、自転車ネットワーク形成が初期段階のため、若しくは交通環境その他の要因のため、自転車専用通行帯の規制を行うことが困難である場合に限るものとする。（図 I-8 参照）

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。

車道通行を基本とした自転車通行空間整備を促進することは、「自転車は、車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」等を国民に周知し、浸透させる上でも有効である。

暫定形態で整備した場合は、整備優先度に応じて、計画的に完成形態で再整備するものとする。

なお、自転車ネットワーク路線として指定した区間では、自転車通行空間として既設の歩道のみを活用する方法は採用せず、暫定形態として自転車専用通行帯又は車道混在での整備を検討するものとする。

やむを得ず自転車通行空間として歩道のみを活用せざるを得ない場合には、その区間を自転車ネットワーク路線からはずし、自転車ネットワークを補完する経路として活用することを検討するものとする。

4) 代替路の検討

主要幹線道路等において、暫定形態の採用が困難な場合には、自転車ネットワーク路線の選定に立ち返って、補助幹線道路や河川管理用通路等の活用を含め、代替路の可能性を検討するものとする。その際、関係道路管理者や都道府県警察等による協議会等を活用し、並行する道路間の調整を行うものとする。

但し、いわゆる裏道等の細街路の場合は、歩行者の安全性の低下や、信号制御されていない交差点での出会い頭事故等の危険性により、自転車利用者の安全性、快適性が確保できない場合もあるため、慎重に検討するものとする。

5) 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上で必要と判断される場合には、個別路線や区間の詳細な構造（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。

なお、自転車ネットワーク計画段階では、全ての路線について詳細な構造等の検討は実施せず、整備予定時期等を考慮して、優先的計画策定エリア内の自転車ネットワーク路線等に限定して検討することによいものとする。

(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（完成形態又は暫定形態）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。

PIについては、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、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 自転車ネットワーク計画の決定

2.1～2.3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。なお、路面表示については、Ⅱ章1.1.4で後述する標準仕様で統一することを基本とするが、道路や交通の状況、地域の実情に応じて表示内容等に工夫を加えることで、より一層の効果が期待できる場合には、それらの取組を妨げるものではなく、様々な応用もあり得る。

a) 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・仕様・色彩の統一を図るとともに、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、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた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。

自転車ネットワーク計画対象路線における既設の歩道には、法定外の自転車のピクトグラムは新たに設置しないものとする。

また、自転車道や自転車専用通行帯を設置した路線では、歩道上に設置されている法定外の自転車のピクトグラムは撤去するものとする。

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。

これまで、Ⅱ章1.1.4で後述する本ガイドラインの標準仕様と異なる路面表示の整備を行ってきた地域においては、外国人を含めた自転車利用者とドライバーの双方に混乱を来たさないよう、道路管理者、都道府県警察等との協議のもとで個別に検討するものとする。

b) 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、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を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。

2.5 整備スケジュールの検討、整備の実施

(1) 技術検討項目

1) 整備スケジュールの検討

決定した自転車ネットワーク計画について、各路線の整備優先度に応じた整備形態（完成形態・暫定形態）に関する詳細な構造等に関する検討を行うとともに、整備スケジュールを検討するものとする。

2) 整備の実施

整備スケジュールを基に、自転車ネットワーク路線を順次整備するものとする。

暫定形態での整備後、道路や交通状況が変化し、完成形態としての条件（自動車の速度や交通量）に適合するようになった場合には、必要に応じて、その区間を完成形態として見直し、あわせて自転車ネットワーク計画に反映するものとする。

自転車道の整備完了後は、普通自転車歩道通行可の交通規制を解除するものとする。なお、自転車専用通行帯を整備する区間においては、原則として普通自転車歩道通行可の交通規制を解除するものとする。但し、前後に自転車専用通行帯を整備する予定の区間のうち、一部の区間のみが整備された場合については、一連の整備が完了するまでの間、当該交通規制の解除を保留することができるものとする。この場合、自転車専用通行帯の整備が完了した段階で普通自転車歩道通行可の交通規制を解除することを予め周知し、利用者の理解の促進に努めること。

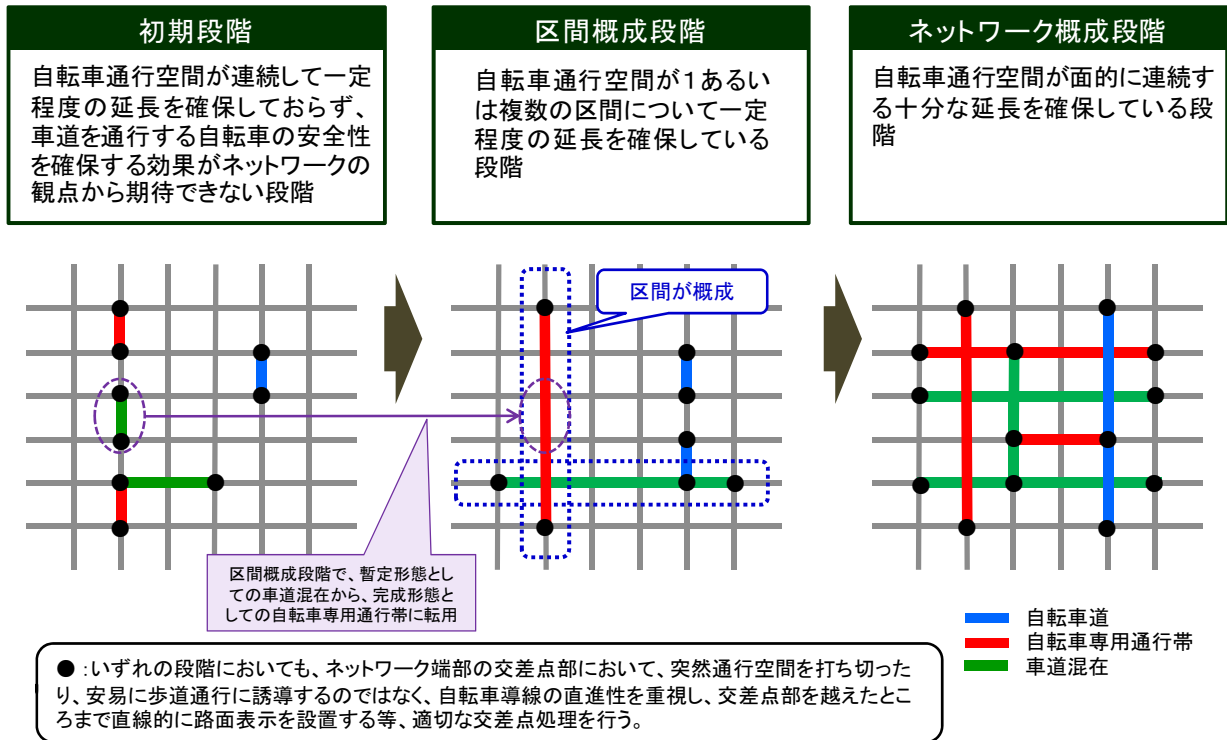


図 I-9 自転車ネットワーク形成段階と普通自転車歩道通行可の交通規制解除の考え方

(2) コミュニケーション・合意形成項目

自転車通行空間の整備に際しては、整備内容や工事期間等に関する広報だけでなく、道路標識・道路標示、看板・路面表示の設置等により、自転車利用者や自動車ドライバーに対し、自転車の通行場所や通行方法等を周知するとともに、自転車利用者の通行ルール遵守を促すための広報や啓発活動等についても実施することが望ましい。その際、自転車利用や交通安全をテーマに地域で積極的に活動している民間やNPO等と連携しての活動団体との交流・連携のもとで取り組むことも考えられる。

2.6 整備区間のモニタリング

整備済みの路線・区間について、自転車通行空間の利用率や事故削減効果等について、モニタリング項目と計測手法等を検討し、継続的にモニタリングを行うものとする。

2.7 計画の評価、見直し

自転車ネットワーク計画の整備状況を踏まえて、計画全体の評価を行うとともに、道路や交通状況の変化を踏まえた課題を抽出し、必要に応じて、その評価結果を計画へフィードバックさせ、自転車ネットワーク計画の見直しや、整備形態の見直しを行うものとする。

なお、段階的な計画策定の場合は、優先的計画策定エリア内の自転車ネットワークもしくは優先的計画策定ルート of 整備状況に応じて、自転車ネットワーク計画の策定エリアの順次拡大を検討するものとする。なお、自転車ネットワーク計画の策定エリアの順次拡大を促進するため、優先的計画策定エリア内の自転車ネットワークもしくは優先的計画策定ルートの完成前に着手してもよいものとする。

2.8 地域全体での自転車ネットワークの完成

基本方針、計画目標に照らして全体対象エリアの自転車ネットワーク全てが完成した段階で、地域全体としての自転車ネットワークが完成（全ての路線・区間を完成形態で整備完了）となる。

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-3 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、自転車利用や交通安全をテーマに地域で積極的に活動している民間や NPO 等の活動団体との交流・連携を広げ、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、「道路法」や「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-3 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 道路管理者、警察等 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路利用者 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 学識者 ➢ 民間や NPO ➢ マスコミ
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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) ➢ 湾岸道路を管理する湾岸管理者 (国、都道府県) ➢ 都道府県警察 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 	
<ul style="list-style-type: none"> ● その他関連する行政内部部署 	<ul style="list-style-type: none"> ● その他沿道関係者等 	
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 住民 各地域の自治体 ➢ 地域経済団体、地元企業 ➢ 商店街 ➢ 学校 (小・中・高・大) ➢ 鉄道事業者 ➢ 道路占用者 	

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、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、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-4 に体制を活用した取組例を示す。

表 I-4 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	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車が走りやすい道路や立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	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルや自転車タクシー等の整備 ・コミュニティサイクルや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・障がい者向けの自転車の普及

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。なお、自転車ネットワーク路線以外で自転車通行空間整備を行う場合にも、必要に応じて、本章に準じて整備を行うものとし、この場合には、将来的に自転車ネットワーク計画路線として位置づけられることを検討するものとする。

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に、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

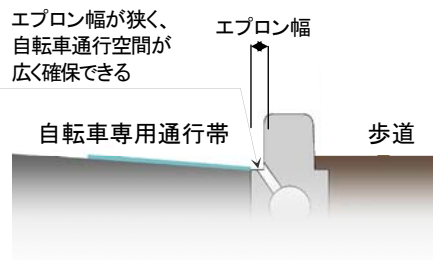
自転車通行空間の幅員は、隣接する歩行空間の幅員とのバランスが重要であり、歩行者、自転車がそれぞれの空間を通行しやすく、また、自然に通行位置が守られるよう、歩行者、自転車の交通量を考慮して決定するものとする。

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溝蓋（グレーチング蓋）については、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、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するためグレーチング蓋の格子の形状等を工夫したもの、段差や路面の凹凸が小さく平坦性の高いもの等への置き換えや、スリップによる転倒防止のための滑り止め加工等を行うことが望ましい。（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、自転車の安全な通行を阻害する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、落ち葉等にも留意した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、撤去指導又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の形状等を工夫した事例



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、道路標識や信号機の移設や、区画線の引き直しを行うものとする。

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。

※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。

また、自転車通行空間が適切に利用されるよう、道路標識及び道路標示に加え、通行ルール等を周知するための看板や路面表示を設置することができる。

路面表示は、自転車通行空間整備にあたっては、自転車利用者とドライバーの双方に、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という自転車通行ルールを、車道上でわかりやすく伝えるとともに、自転車利用者の安全性を確保する上で必要な視認性を確保するものである。

このため、路面表示（自転車のピクトグラムや帯状路面表示、矢羽根型路面表示）は、後述する標準仕様を用いて設置するものとする。

但し、道路や交通の状況、地域の実情に応じて表示内容等に工夫を加えることで、より一層の効果が期待できる場合には、それらの取組を妨げるものではなく、様々な応用もあり得る。

また、これまで路面表示の整備を行ってきた地域での今後の仕様の取扱いについては、仕様統一の主旨を踏まえ、外国人を含めた自転車利用者とドライバーの双方に混乱を来たさないよう、道路管理者、都道府県警察等との協議のもとで検討するものとする。

この場合、全ての道路利用者（歩行者、自転車利用者、自動車のドライバー等）が一見してその意味するところを理解でき、かつ道路標識又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。

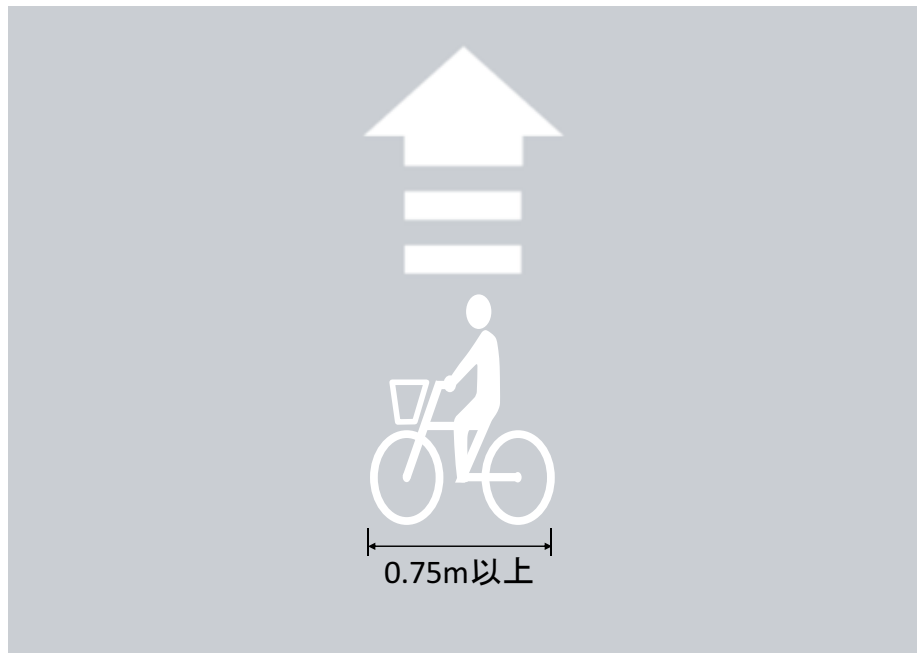
自転車ネットワーク計画対象路線における既設の歩道には、法定外の自転車のピクトグラムは新たに設置しないものとする。

また、自転車道や自転車専用通行帯を設置した路線では、歩道上に設置されている法定外の自転車のピクトグラムは撤去するものとする。

1) 自転車のピクトグラム

- ・自転車道、自転車専用通行帯、及び車道混在には、法定外表示である自転車のピクトグラムを設置するものとする。
- ・自転車のピクトグラムは、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、これらの色彩は白系色を基本とするものとする。
(図Ⅱ-1 参照)

- ・自転車のピクトグラムは、法定外表示のため、自転車利用者とドライバーの双方に誤解を与えないよう、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」（図Ⅱ-2 参照）と類似したデザインとしないものとする。



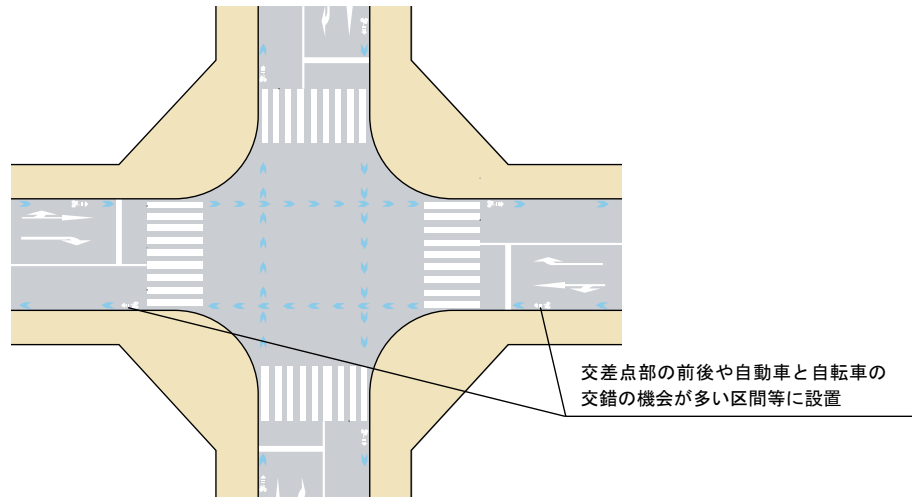
図Ⅱ-1 自転車のピクトグラムの例



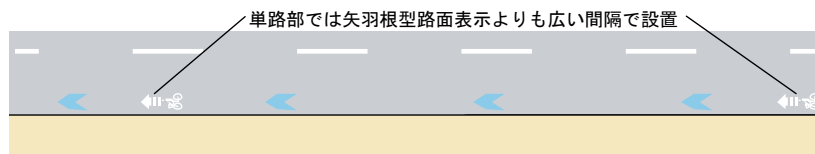
図Ⅱ-2 道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」

- ・自転車のピクトグラム及び併記する矢印は、後述する矢羽根型路面表示と同様の理由から幅 0.75m 以上とし、外側線に重ならないように設置することが望ましい。（図Ⅱ-4 参照）
- ・交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置することを基本とし、車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置できるものとする。（図Ⅱ-3 参照）
- ・幹線道路の自転車通行空間と細街路の交差点等での安全対策として、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、設置位置や設置の向き等を工夫する等慎重に検討するものとする。（図Ⅱ-3 参照）

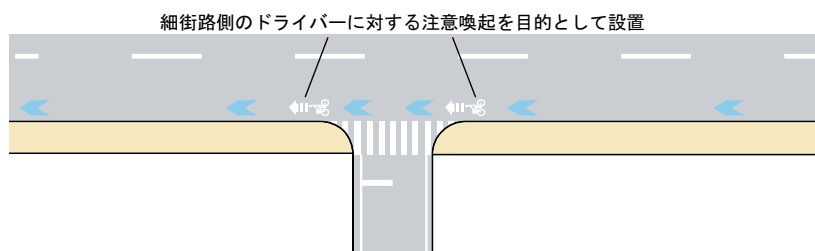
■一般的な交差点



■単路部



■細街路



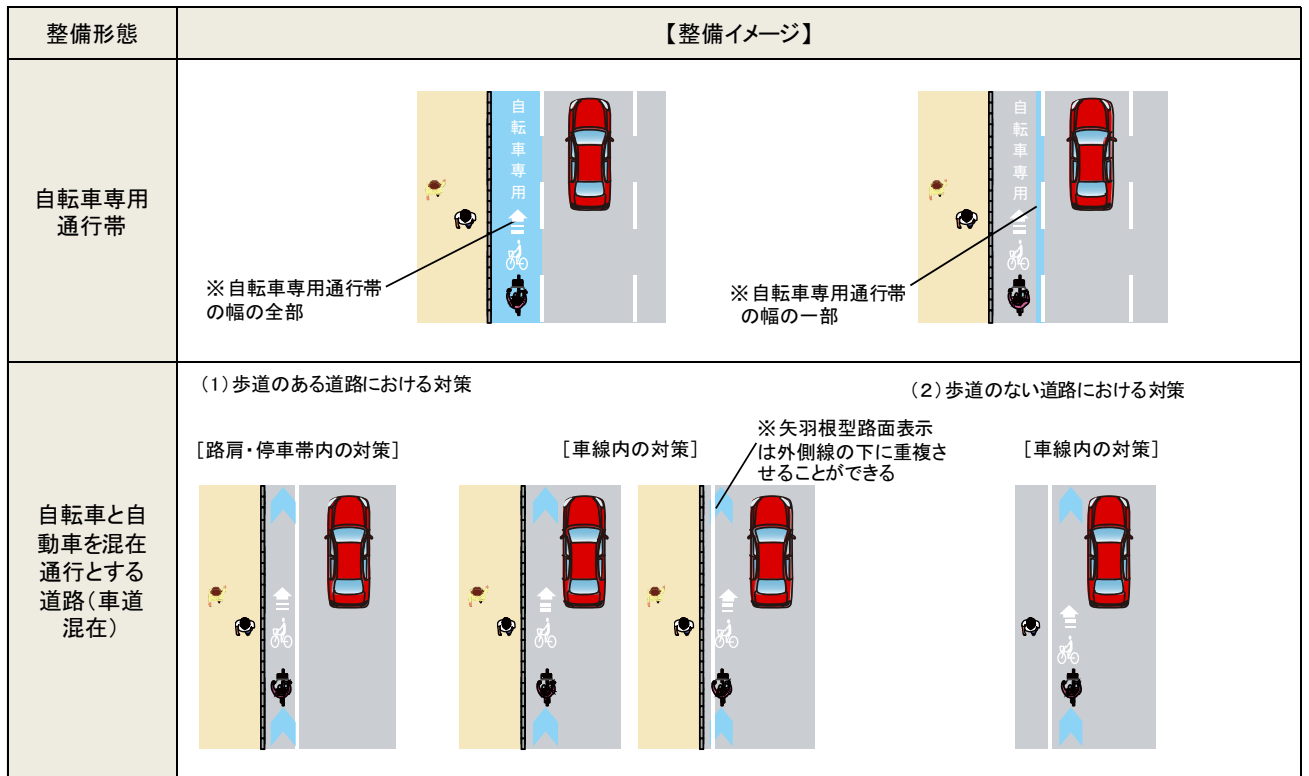
図Ⅱ-3 自転車のピクトグラムの設置例

2) 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示

- ・ 自転車専用通行帯は帯状路面表示、車道混在は矢羽根型路面表示に統一するものとする。(図Ⅱ-4 参照)
- ・ 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示の色彩は青系色を基本とするが、景観にも配慮して設定するものとする。
- ・ 帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択できるものとする。(図Ⅱ-4 参照)
- ・ 矢羽根型路面表示は、車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示し、自転車通行空間を実質的に確保するため、歩道のある道路にあっては、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上の位置となるように、歩道のない道路に

あつては、原則として、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 以上（現地の交通状況に応じて 0.75m 以上とすることもできる）離れた位置となるように設置するものとする。（図Ⅱ-5 参照）なお、矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m 以上確保することが望ましい。

- ・ 矢羽根型路面表示の標準の仕様は、国土技術政策総合研究所による自転車の安心感や自動車からの視認性や走行性に関する実験結果や、自転車の幅を踏まえ、幅 0.75m 以上、長さ 1.50m 以上、角度 1 : 1.6 を基本とするものとする。なお、道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路）等では、必要に応じ、自転車の通行位置を適切に示すことができる範囲で、コンパクトな仕様とすることができるものとする。（図Ⅱ-5 参照）

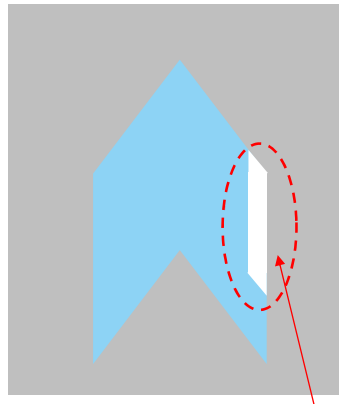


図Ⅱ-4 路面表示の設置方法(案)

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上^{※1}</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</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>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1.0m以上^{※3}</p>	<p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1.0m以上(0.75m以上^{※4})</p>
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分を、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2: 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 路面表示の幅員は、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、0.75m以上とすることもできる。</p>		

図Ⅱ-5 矢羽根型路面表示の標準仕様(案)

- ・ 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にするものとする。(図Ⅱ-3・5参照)
- ・ 矢羽根型路面表示が車道外側線と重なる場合には、車道外側線の下に重複させて設置できるものとする。(図Ⅱ-4参照)
- ・ 夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、矢羽根型路面表示の縁に白線を設置する等の対応をとるものとする。(図Ⅱ-6参照)



縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

図Ⅱ-6 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策の例

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、車道混在の整備に関する設計上の留意事項を示す。

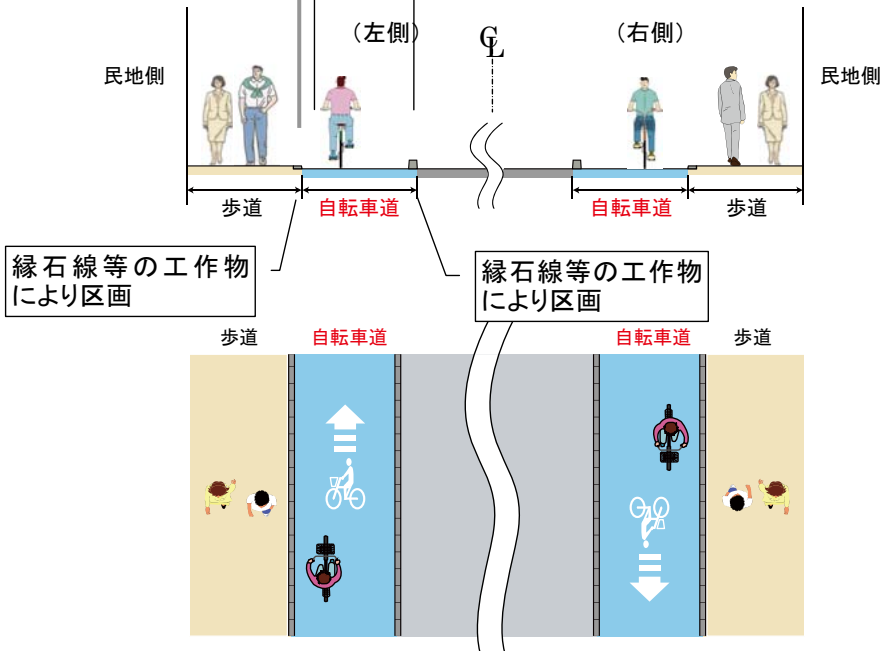
1.2.1 自転車道

○ 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を用いる。(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】

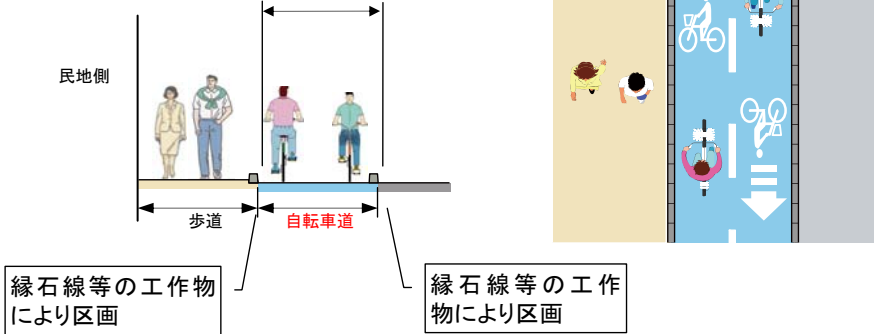
道路標識「自転車一方通行(326の2-A・B)」の設置

幅員2.0m以上
(やむを得ない場合1.5m以上)



【双方向通行の場合】

幅員2.0m以上



※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. 自転車ネットワーク形成の進め方 2.4 自転車ネットワーク計画の決定」、「Ⅱ. 自転車通行空間の設計 1.1.4 道路標識・道路標示、看板・路面表示等」の基本的な考え方によるものとする。

(1) 通行方法

1) 通行方法の基本

- ・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、目的地へ向かうのに遠回りになることで沿道施設への出入りが不便となり沿道の地域住民や自転車利用者等の理解が得られにくい場合はあるが、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、単路部における快適性の確保などの課題があることから、これらを踏まえて自転車道は一方通行を基本とするものとする。

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第 63 条の 3 により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

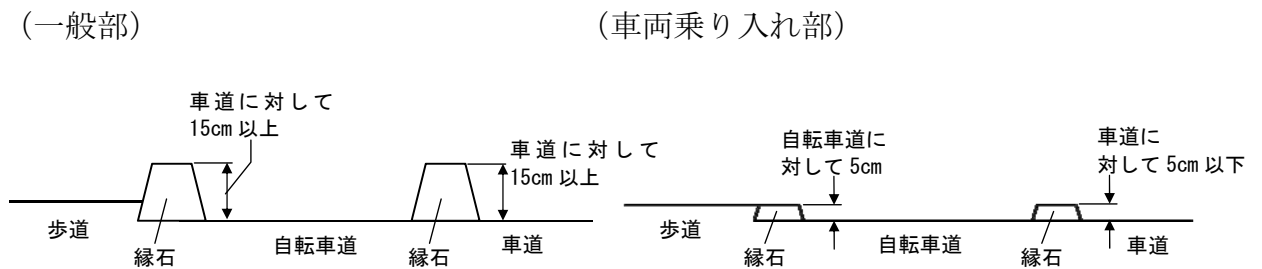
- ・その際、必要に応じて、一方通行化に伴い発生する迂回等の実態に応じた対応策についても検討するものとする。

2) 双方向通行の適用について

- ・自転車道は一方通行を基本とするが、下記①～④の全ての条件を満たす特別の場合に限り、暫定的に双方向通行を適用できるものとする。
 - 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・内に双方向通行の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
- ・既設の双方向通行の自転車道についても、可能な限り一方通行に変更を行うものとする。
- ・一方通行に変更できない場合で、既設の双方向通行の自転車道が交差点部の手前等で歩道（普通自転車歩道通行可の交通規制区間）に接続する場合には、自転車道の区間の終わりに、自転車の速度を安全に低減させるための注意喚起等の安全対策を行うものとする。

(2) 分離工作物等

1) 分離工作物の基本



図Ⅱ-7 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は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に視認性に配慮し、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は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は縁石を設置するものとする。自転車道と歩道
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、又は加え、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又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
て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、道路附属物等設置箇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。

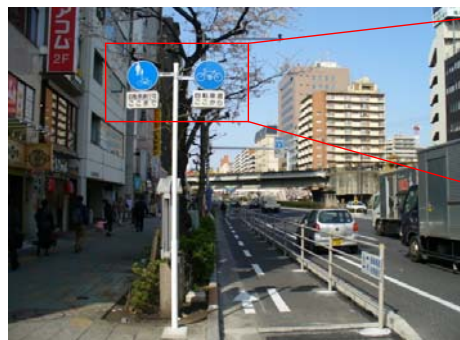
(4) 路面等

- ・簡易舗装又は舗装するものとする。
- ・横断勾配については、2%を標準とするものとする。
- ・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、路面表示等

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。



道路標識「自転車専用（325の2）」

道路標識「自転車及び歩行者専用（325の3）」

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）

- ・また、自転車の通行方向を道路利用者に明確に示すため、自転車の通行方向を示す自転車のピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置するものとする。（図Ⅱ-1 参照）

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

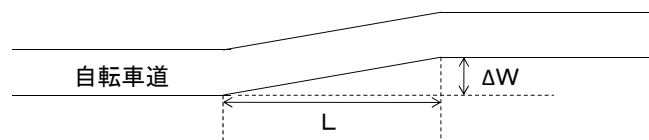
- 双方向通行の自転車道においては、自転車の交錯を防ぐため道路標示「中央線(205)」を設置するものとする。
- 双方向通行の自転車道に停止線を設置する場合、自転車道の中央から左側部分に設置するものとする。



写真Ⅱ-5 停止線を設置した事例

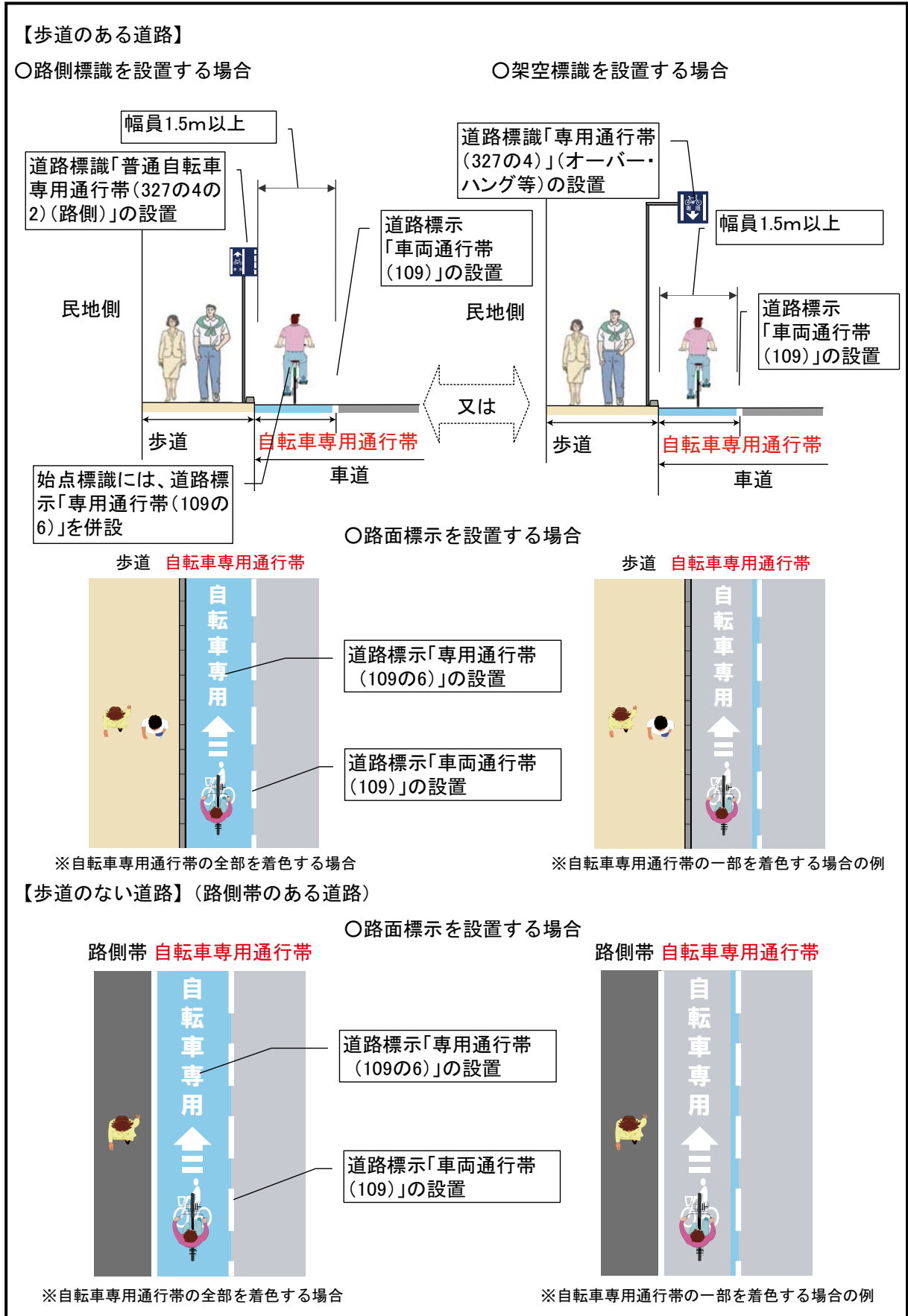
(6) 線形

- 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、減速を促す看板又は路面表示を設置することが考えられる。



図Ⅱ-8 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以上を確保するものとする。ただし、道路の状況等によりやむを得ない場合（交差点の右折車線設置箇所等、区間の一部において空間的制約から1.5m確保が困難な場合）は整備区間の一部で1.0m以上まで縮小することができる。なお、縮小する場合であっても局所的なものに留めると共に、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、路面表示等

- ・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又は327の4の2）」、又は、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又は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・ヘッド方式又はその他の方式（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、自転車のピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置するものとする。（図Ⅱ-1参照）
- ・帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択できるものとする。（図Ⅱ-4参照）



写真Ⅱ-6 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



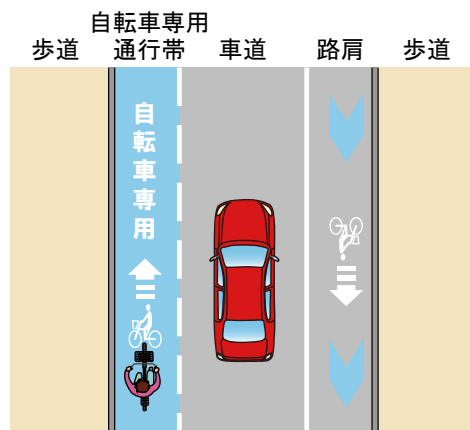
写真Ⅱ-7 道路標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」と道路標示「専用通行帯(109の6)」を設置した事例



写真Ⅱ-8 道路標示「車両通行帯」を凹凸のついた仕様とした事例

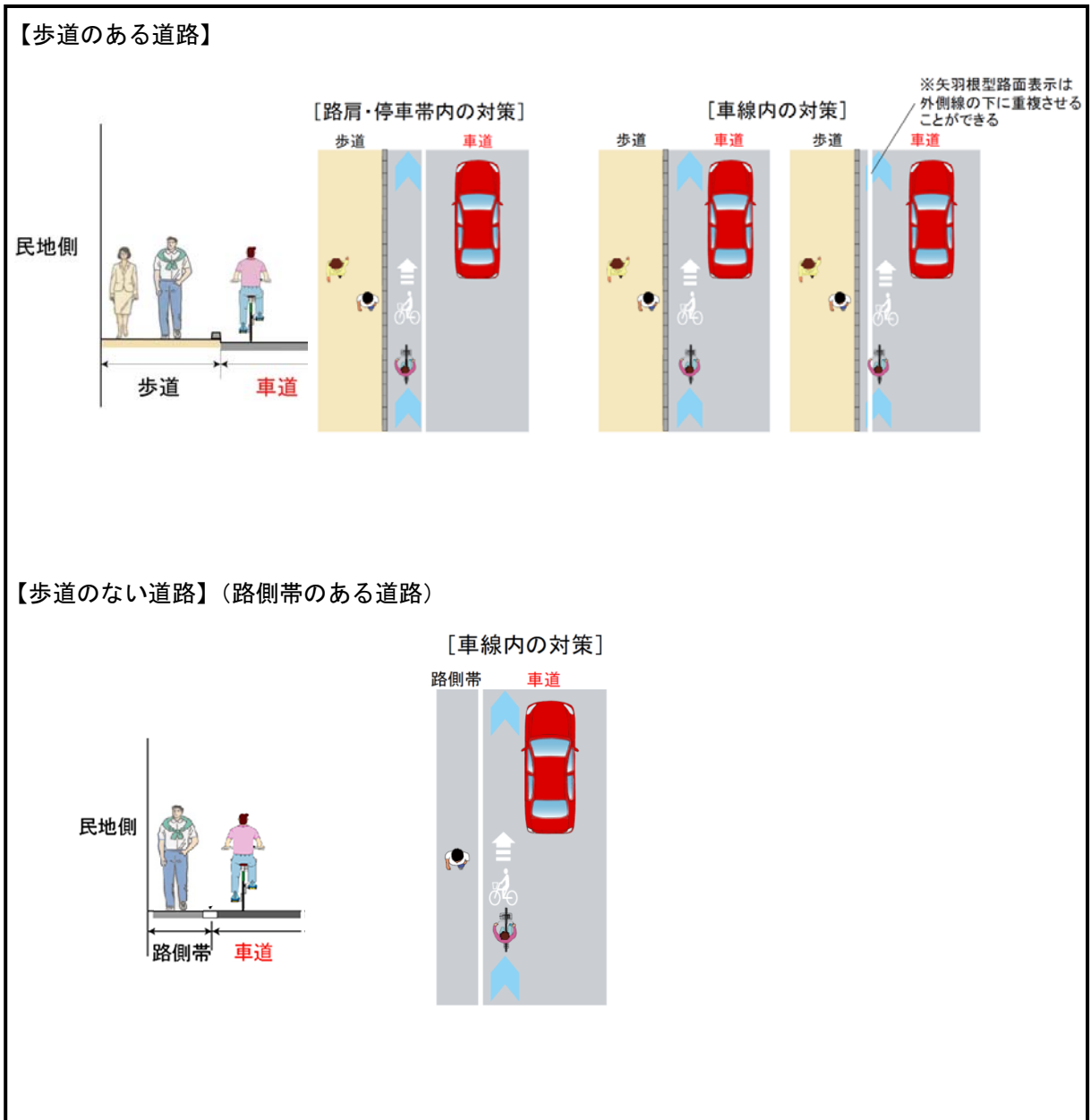
(3) 一方通行道路における自転車専用通行帯規制

- ・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-9 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



※車道混在については、利用者が交通規制のある自転車専用通行帯と混同することを防ぐため、帯状の路面表示については使用せず、混在することが想定される空間として、矢羽根型路面表示を設置することとする。

(1) 幅員

- ・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。
- ・なお、矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保することが望ましい。

(2) 道路標識・道路標示、路面表示等

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、車道左側部の車線内に矢羽根型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 参照)
- ・路肩や停車帯内や車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置する場合は、自転車の通行幅を勘案し、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から1.0m以上の位置となるように設置するものとする。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が、矢羽根型路面表示は、車道外側線の下に重複させて設置できるものとする。
- ・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。(写真Ⅱ-10 参照)



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

2) 歩道のない道路における対策

- ・歩道のない道路では、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するために、車線内に矢羽根型路面表示の設置やピクトグラムを設置するものとする。
- ・矢羽根型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、原則として、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m以上離れた位置となるように設置することが望ましい。(図Ⅱ-5 参照)
- ・なお、矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m 以上確保することが望ましい。
- ・生活道路（道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路）などでは必要に応じて図Ⅱ-5 のような矢羽根形状（幅 0.75m、長さ 0.60m、角度 1 : 0.8）を採用できる。
- ・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矢羽根型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 暫定形態

完成形態の整備が当面困難であり、かつ現に車道を通行している、もしくは今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）とすることにより、早期に自転車通行空間の安全性の向上を図るものとする。（図Ⅱ-10・11 参照）

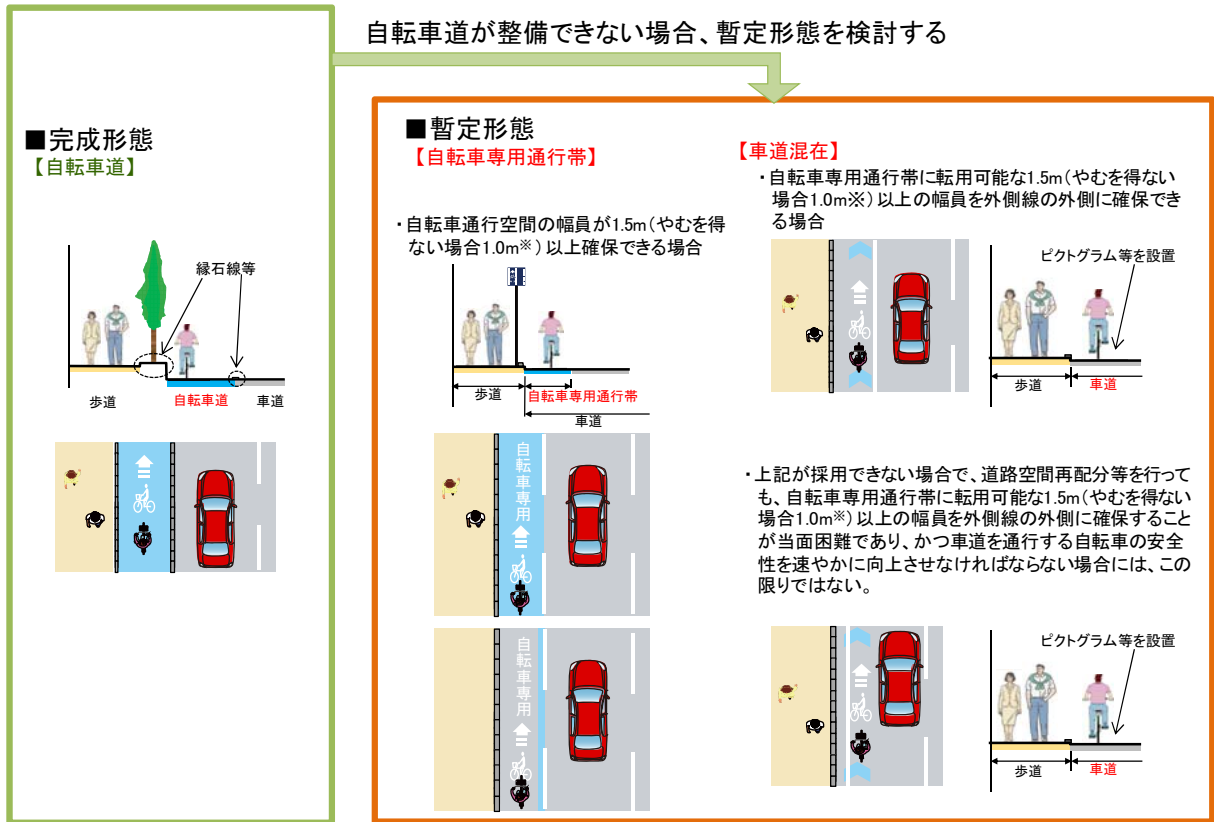
暫定形態として車道混在を整備する場合は、原則として、完成形態としての自転車専用通行帯の幅員を確保すること。但し、道路空間再配分等を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な幅員を確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。なお、幅員は確保できるものの、暫定形態として車道混在による整備とするのは、自転車ネットワーク形成が初期段階のため、若しくは交通環境その他の要因のため、自転車専用通行帯の規制を行うことが困難である場合に限るものとする。

また、暫定形態として車道混在を採用する場合には、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（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）においても整備区間の一部で最小1.0m以上を確保するものとする。

但し、自転車ネットワーク形成の初期段階や区間概成段階において、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m（やむを得ない場合1.0m）以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合にはこの限りではない。

整備にあたっては、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するため、車道左側部の車線内に帯状又は矢羽根型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、適用する暫定形態に応じて「1.2.2 自転車専用通行帯」又は「1.2.3 車道混在」に基づき検討するものとする。

暫定形態での自転車通行空間整備後、道路や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は、暫定形態から完成形態への転用を行うものとする。



図Ⅱ-10 完成形態が自転車道の場合の暫定形態選定の考え方



図Ⅱ-11 完成形態が自転車専用通行帯の場合の暫定形態選定の考え方

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

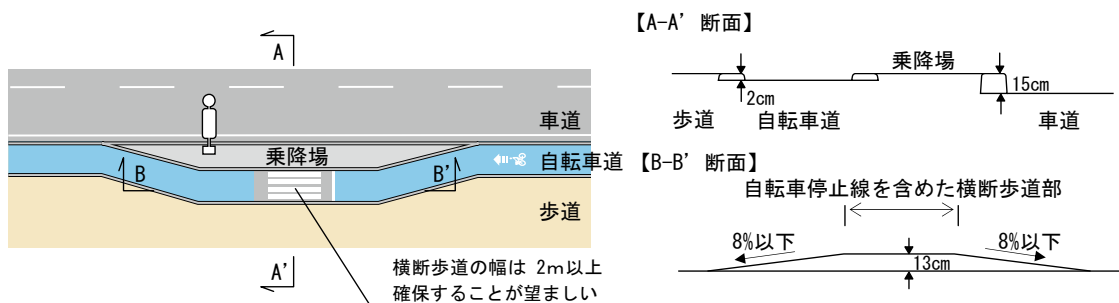
(1) 基本的な考え方

- ・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又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-12 バス停部における高低差すりつけ方法の例

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第 63 条の 3 により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

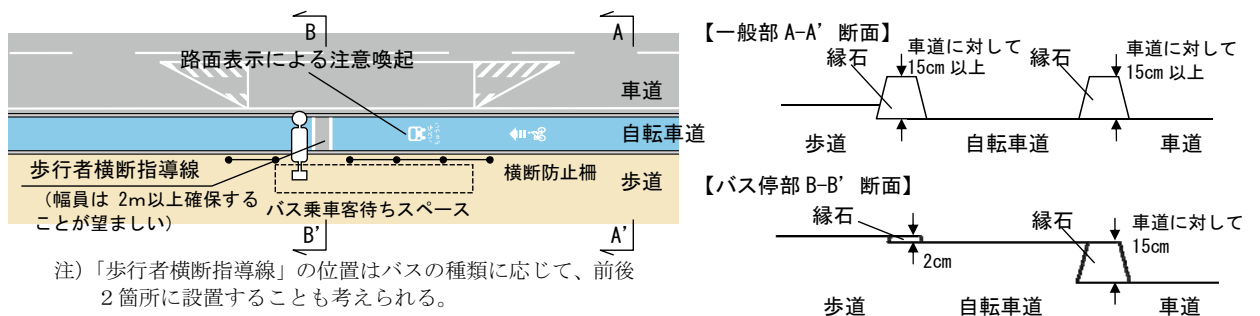
- ・バリアフリー法に基づく重点整備地区等においては、バスを利用するために自転車道を横断する視覚障がい者等を安全に誘導するため、横断歩道上に視覚障がい者に横断方向の手がかりとするためのエスコートゾーンの設置を検討するものとする。



写真Ⅱ-14 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）」や看板又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。

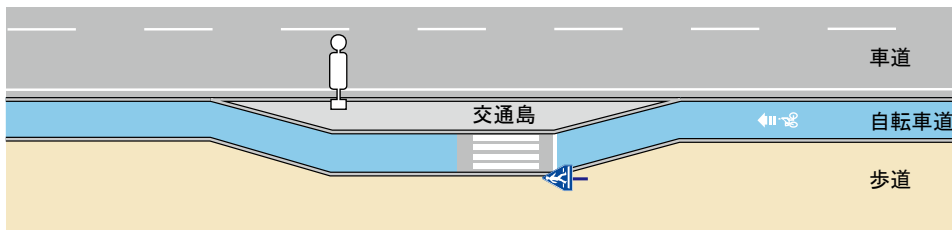


図Ⅱ-13 自転車道にバス停留所を設置する例
(バス交通が多くない路線)

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

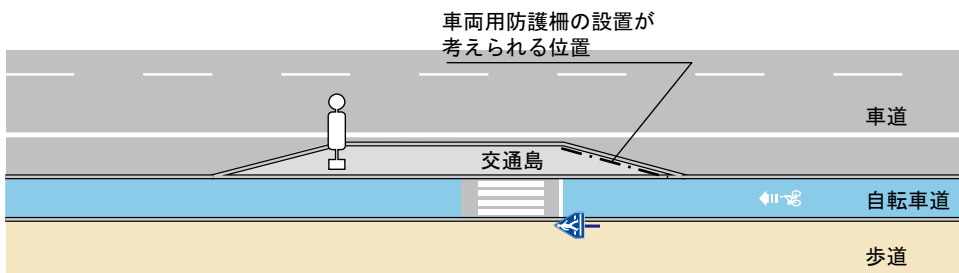
3) バス交通が多く道路空間に余裕がある路線

- 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-14、図Ⅱ-15 参照）
- テラス型の場合、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-15 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-16 参照）



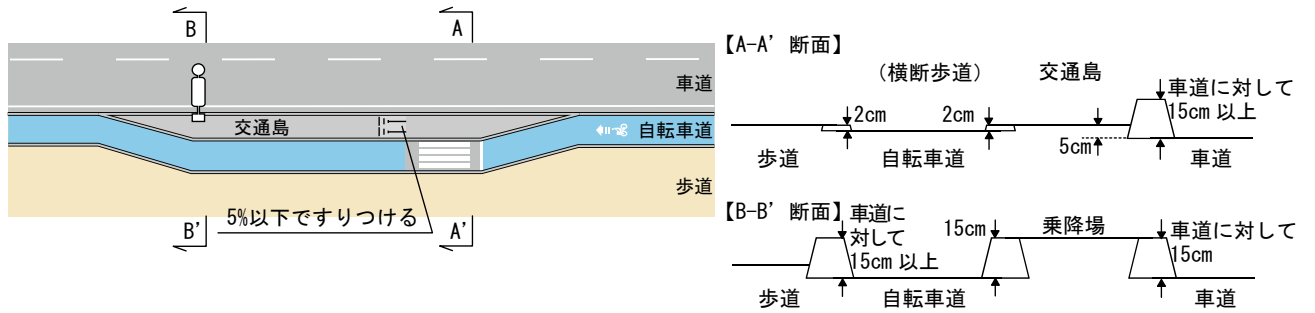
図Ⅱ-14 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例（島型）
（バス交通が多く道路空間に余裕がある路線）

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。



図Ⅱ-15 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）

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。



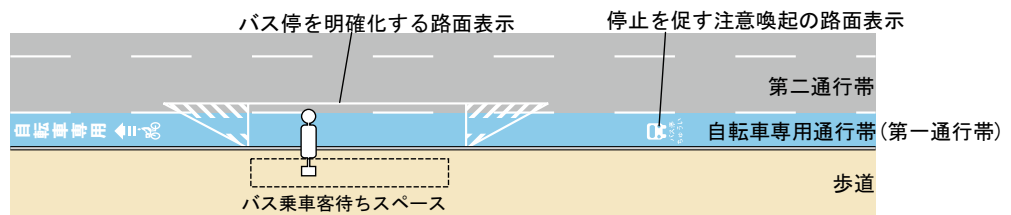
図Ⅱ-16 バス停部における高低差すりつけ方法の例

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

(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-17 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

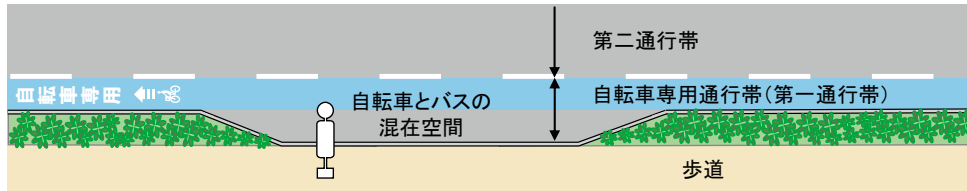
- ・バス交通が多くない路線では、自転車専用通行帯上にバスを停車させるものとする。



写真Ⅱ-15 バス停を示す路面表示を設置した事例

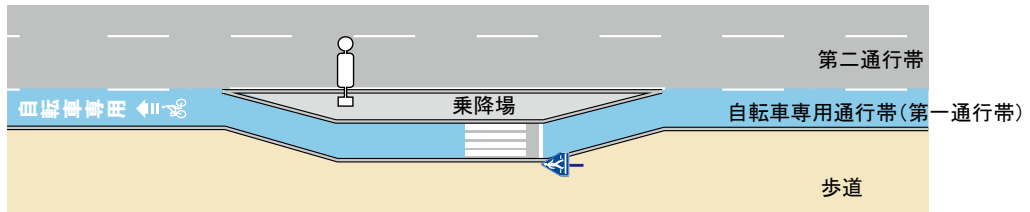
3) バス交通が多く道路空間に余裕がある路線

- 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-18 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-19 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、暫定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。

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

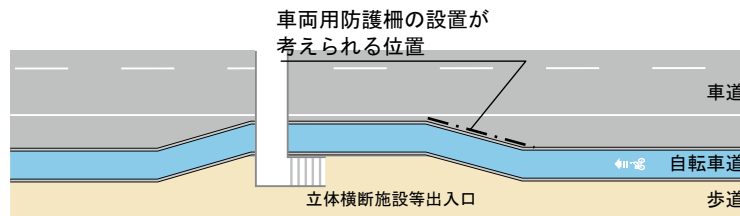
1) 車道側の道路空間に余裕がある場合

- ・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。
- ・歩道を縮小し、自転車道を設置する場合、立体横断施設等出入口部分は、植樹帯や路肩又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-21 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-21 参照）



図Ⅱ-20 車道空間を縮小して自転車道を設置、又は新設道路に自転車道を設置する例

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

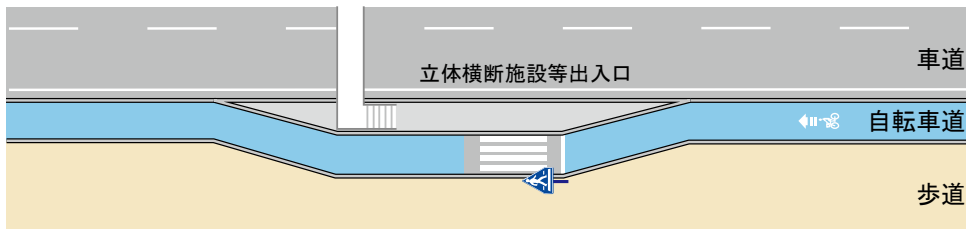


図Ⅱ-21 歩道空間を縮小して自転車道を設置する例（テラス型）

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

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又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-22 歩道を縮小して自転車道を設置する例（島型）

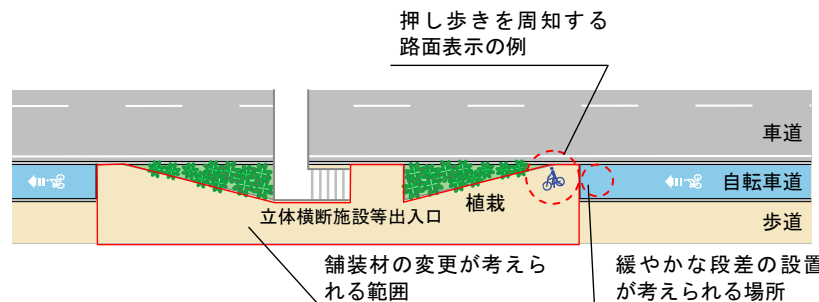
※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

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は、自転車通行位置及び自動車と混在することを示す矢羽根型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。
- ・ 空間的制約や交通状況等により、車道での混在も困難で、かつ歩行者の安全が確保される場合には、暫定措置として当該部分に限り歩道とすることができる。この場合は、改めて、接続部分における安全対策を徹底し、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又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。



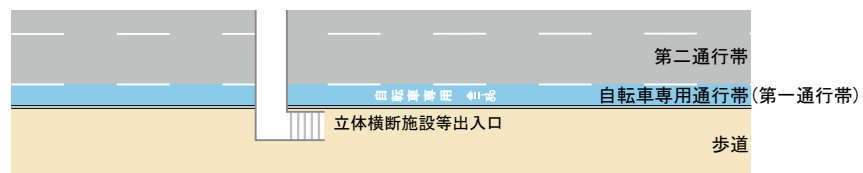
図Ⅱ-23 立体横断施設等出入口付近で自転車道を歩道に接続する例

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

(3) 自転車専用通行帯

1) 道路空間に余裕のある場合

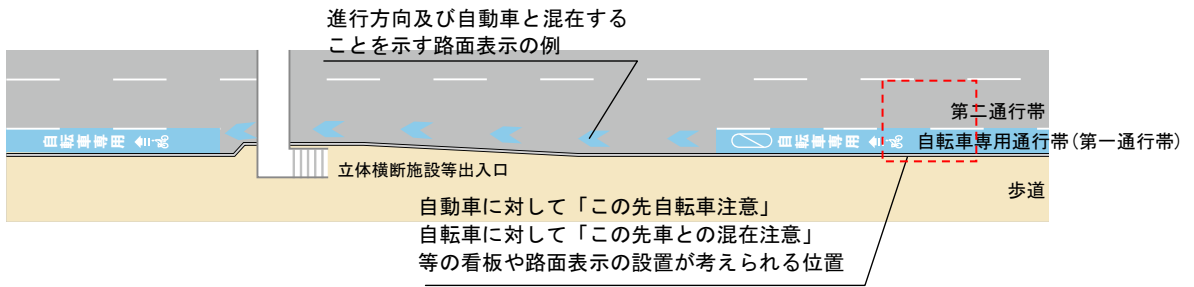
- 自転車専用通行帯を立体横断施設出入口より車道側に設置することを基本とするものとする。



図Ⅱ-24 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-25 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、暫定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。

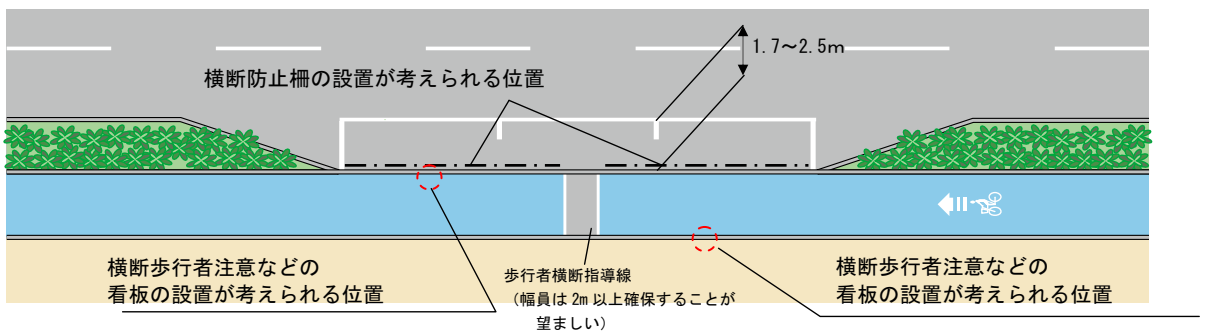
1.3.3 パーキング・メーター等設置区間部の設計

(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)」の設置や看板又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。

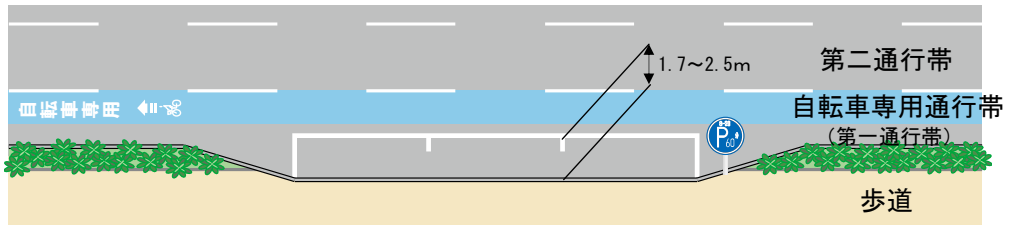


図Ⅱ-26 自転車道のある道路にパーキング・メーターを設置する例

(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-27 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、自動車が集中し、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、自転車ネットワーク形成のいずれの段階においても、ネットワーク端部の交差点部において、突然通行空間を打ち切ったり、安易に自転車通行空間を歩道通行へ誘導したりするのではなく、交差点部を超えたところまで路面表示を設置する等適切な交差点処理を行うことを基本とするものとする。(図Ⅱ-46 参照)

一方通行の自転車道を暫定形態として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、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し、双方向通行の自転車道では自転車横断帯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ものとする。また、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ものとする。

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又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又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 交差点部の設計の基本的な考え方」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。

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。なお、自転車が双方向通行となる自転車道を採用する場合は、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する。

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、自転車道又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程度で自転車道又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) 交差点に自転車道又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、不安を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又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。

自転車一方通行規制を実施した自転車道で、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、必要に応じて自転車専用通行帯又は車道混在の形態により整備する、もしくは代替路を検討するものとする等の対応を検討するものとし、歩道に接続することは原則として行わないこととする。

以上により、本項では、交差点流入部に自転車道又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」～「2.3.4」において、主道路の形態別に留意事項を示し、最後に「2.3.5」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)

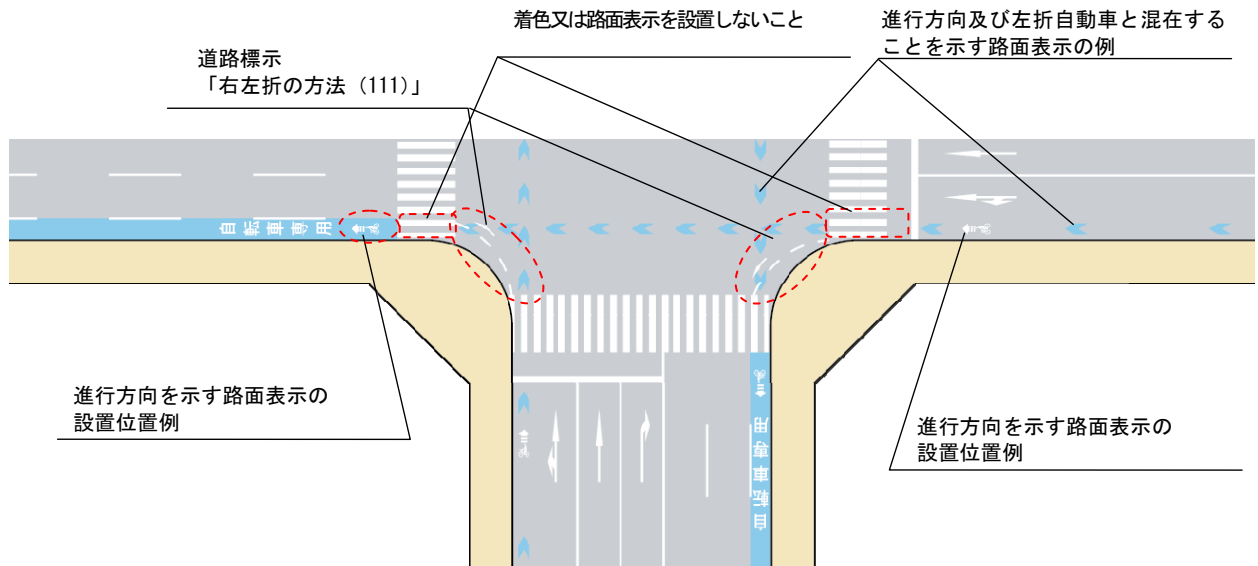


図 II-28 交差点隅角部の道路構造の例 (自転車専用通行帯の場合)

a) 道路標識・道路標示

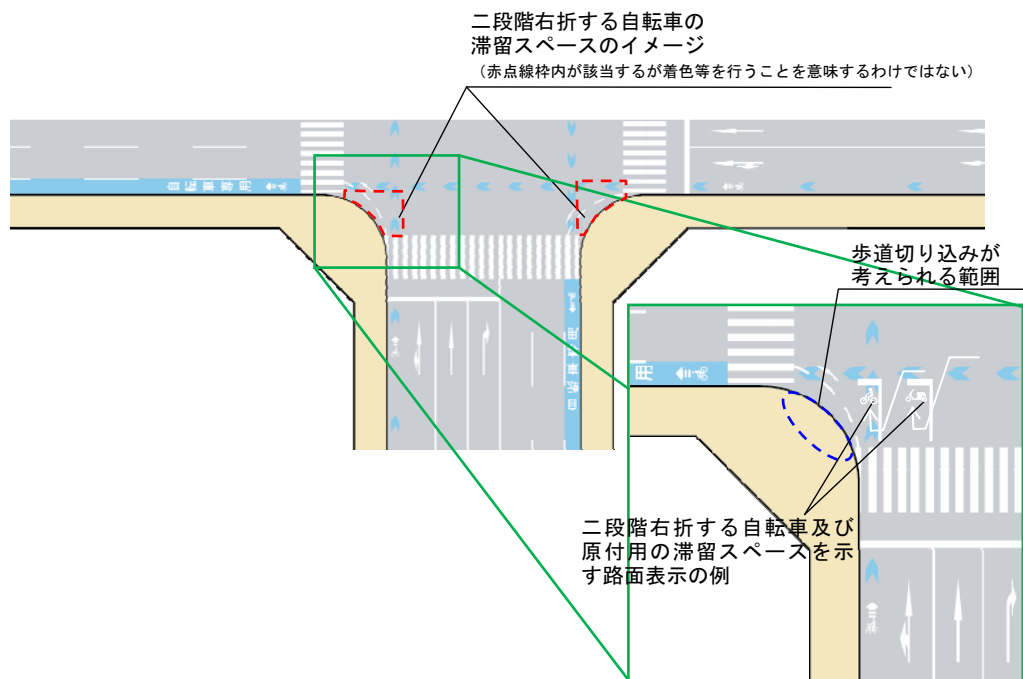
- ・自転車の直進性を確保し、進行方向を明確化するため、交差点部には道路標示「自転車横断帯 (201 の 3)」を設置しないものとする。
- ・自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法 (111)」の規制を同時に実施するものとする。
- ・ただし、主道路の交差点流入側及び従道路の交差点流出側ともに混在させる場合は、道路標示「右左折の方法 (111)」は設置しないものとする。
- ・自転車が通行すると想定される車道左側端まで道路標示「停止線 (203)」を設置するものとする。

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、自転車道又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矢羽根型路面表示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 自転車通行空間の設計の基本的な考え方」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、矢羽根型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。

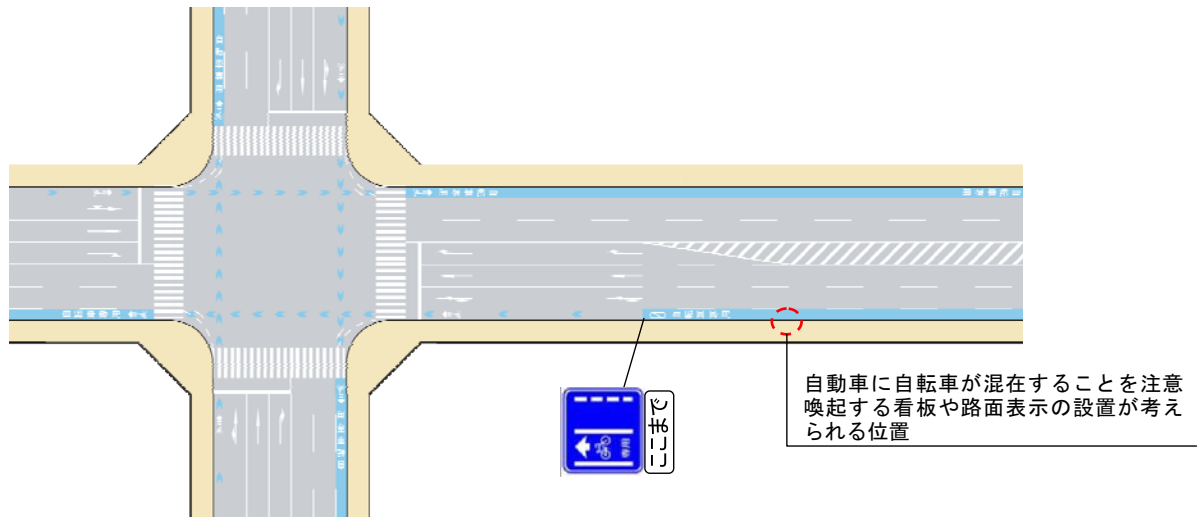
- 交差点流出入口において、自転車の通行方向を明確化するために、自転車の通行方向を示す路面表示（図Ⅱ-1 参照）や逆方向の通行が禁止されていることを示す看板を設置することが考えられる。
- 二段階右折する自転車の滞留スペースは、通行位置及び通行方法を明確化する路面表示と歩道端の縁石との間に囲まれた範囲となり、このスペースを明確化するため、路面表示を設置することが考えられる。（図Ⅱ-29 参照）
- これに加えて、原動機付自転車（以下、「原付」という。）の二段階右折が必要な交差点では、自転車の滞留スペースとは別に、原付の滞留スペースを明確化するため、路面表示を設置することが考えられる。
- 滞留するスペースが不足し、隅角部の歩道幅員に余裕がある場合には、歩道の一部切り込み滞留スペースを確保すること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し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-29 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)

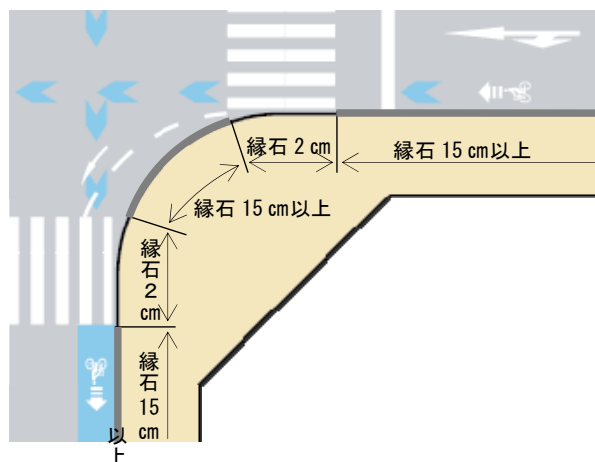
- ・左折自動車と自転車が混在することを、混在させる部分の手前で、自転車、自動車双方に対して看板又は路面表示により注意喚起することを検討するものとする。(図Ⅱ-30 参照)
- ・看板を設置する場合は、設置目的にあわせて、自動車及び自転車からの視点を考慮し、見えやすい高さ、大きさに設置するものとする。なお、設置位置に関しては、車道、自転車道、歩道の建築限界を遵守するものとする。
- ・看板又は路面表示を設置する場合は、「I 自転車ネットワーク形成の進め方 2.4 自転車ネットワーク計画の決定」を参照するものとする。



図Ⅱ-30 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 2 cm の縁石を標準とするものとする。



図Ⅱ-31 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

(交差点に自転車道又は自転車専用通行帯を直接接続させる場合)

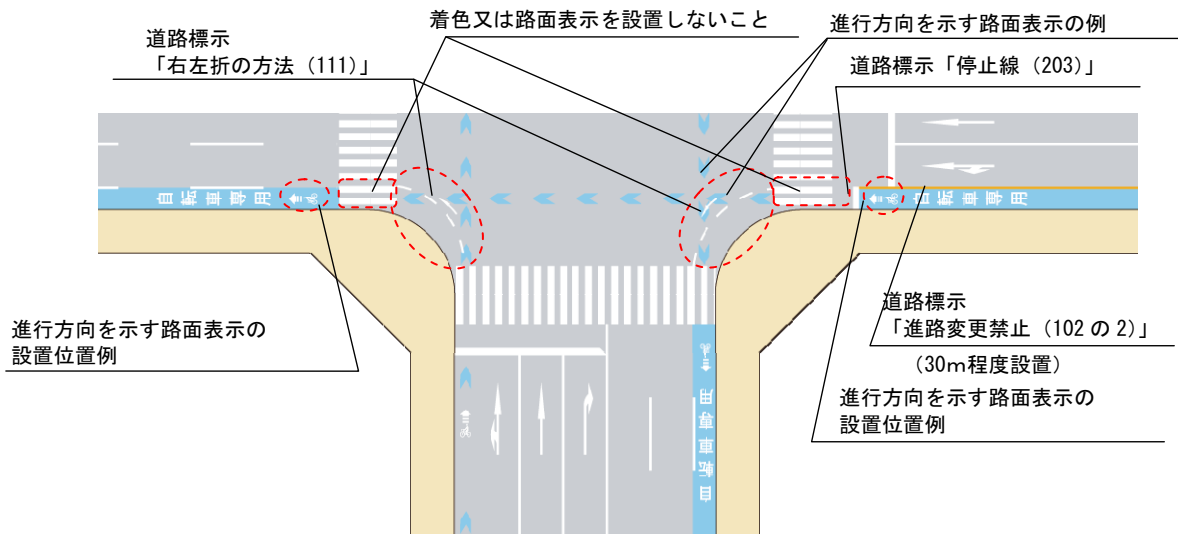


図 II-32 交差点隅角部の道路構造の例 (自転車専用通行帯の場合)

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又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。

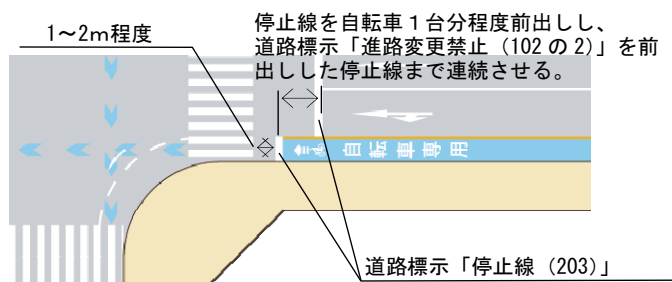


図 II-33 停止線の前出しの例 (自転車専用通行帯の場合)

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矢羽根型路面表示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。

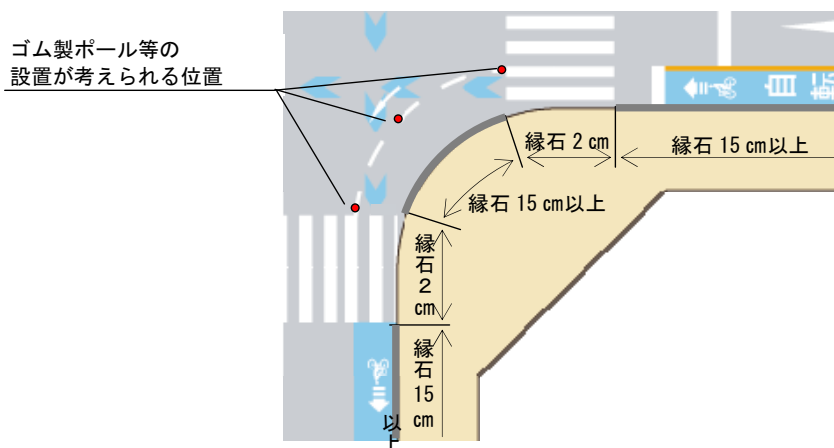


図 II-34 交差点隅角部の縁石構造の例（自転車専用通行帯の場合）

(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。

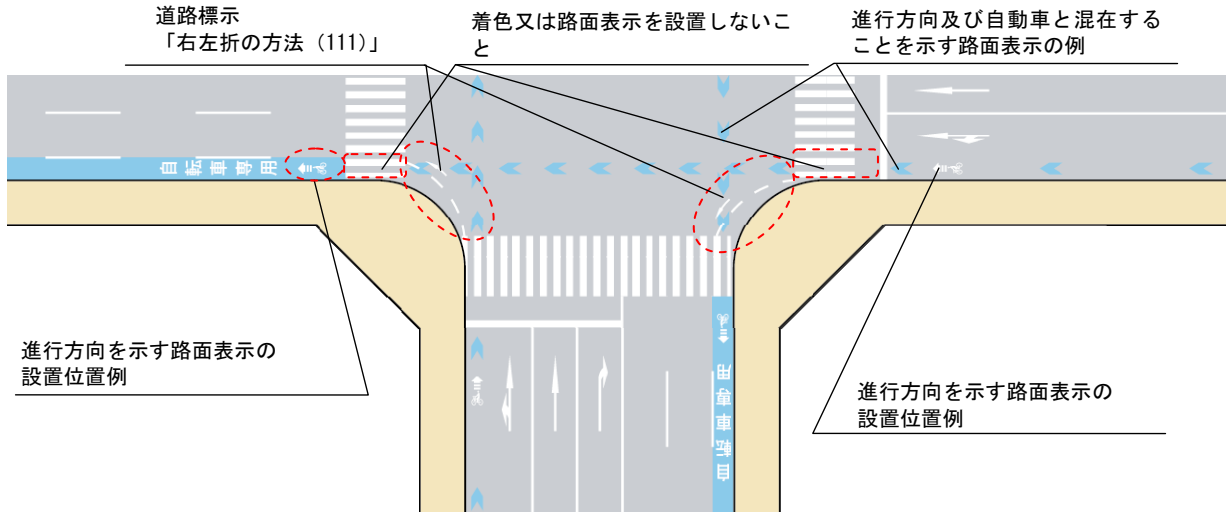


図 II-35 交差点隅角部の道路構造の例（自転車専用通行帯の場合）

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、看板又は路面表示により注意喚起するものとする。

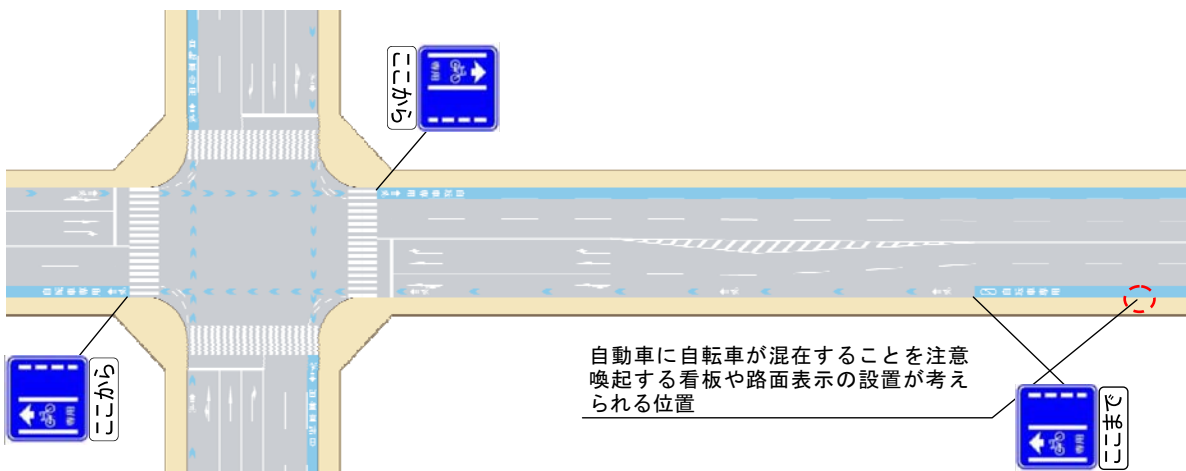


図 II-36 車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例（交差点流出側に自転車専用通行帯を確保可能な場合）

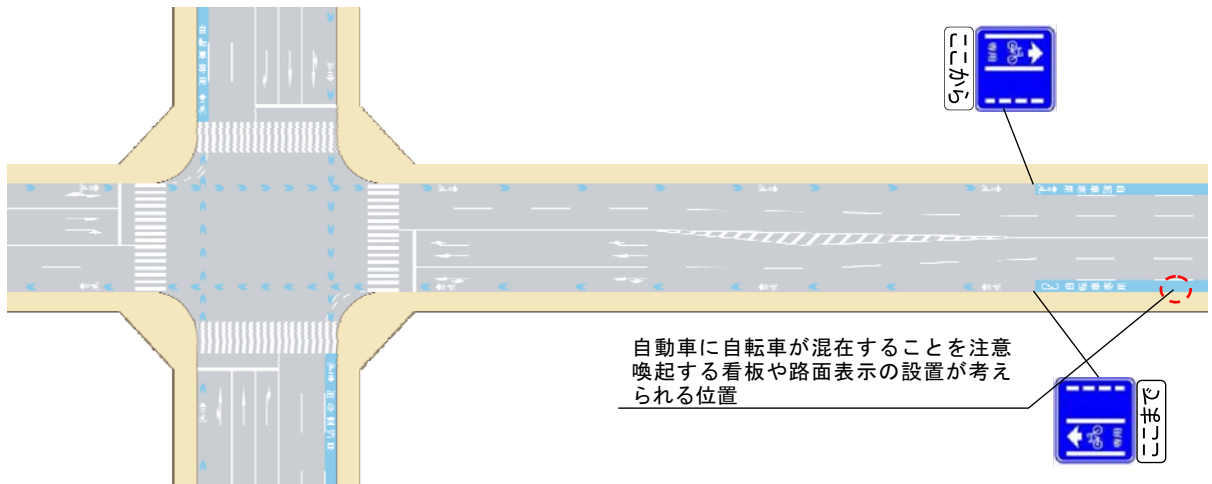


図 II-37 車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置の例
(交差点流出側に自転車専用通行帯を確保できない場合)

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)

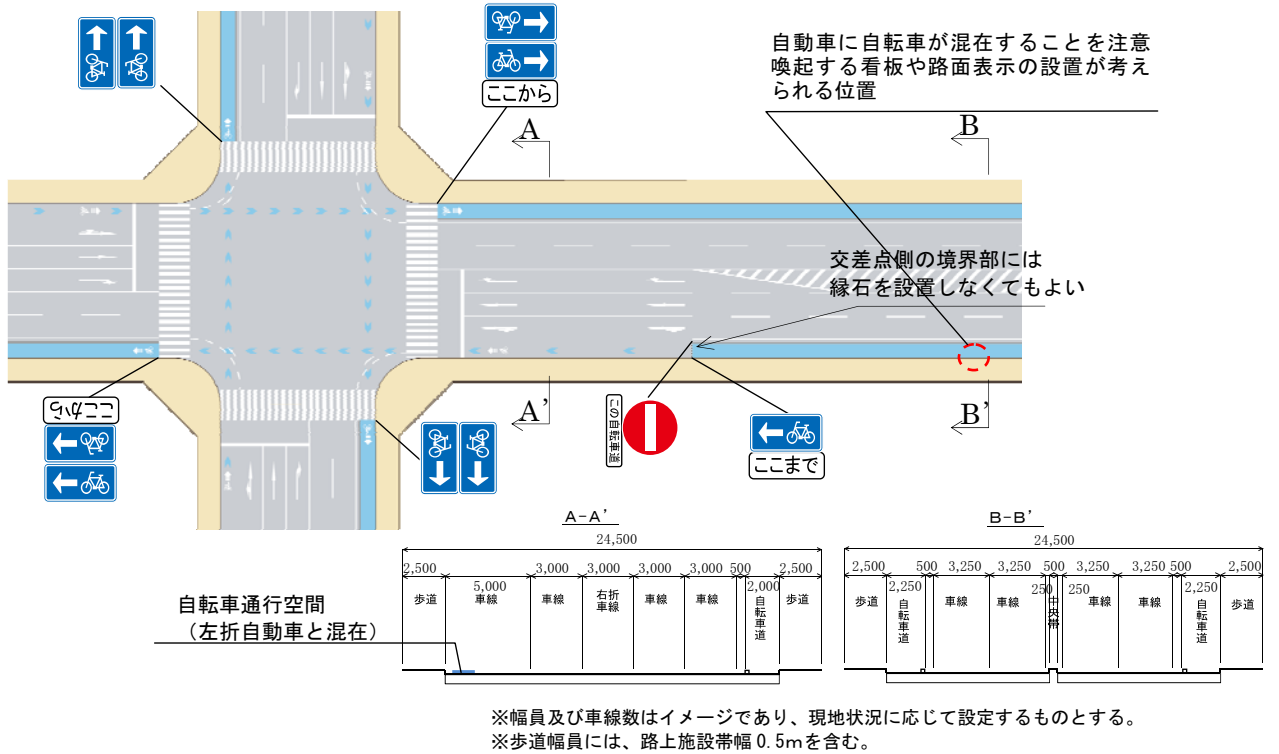


図 II-38 自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点の例

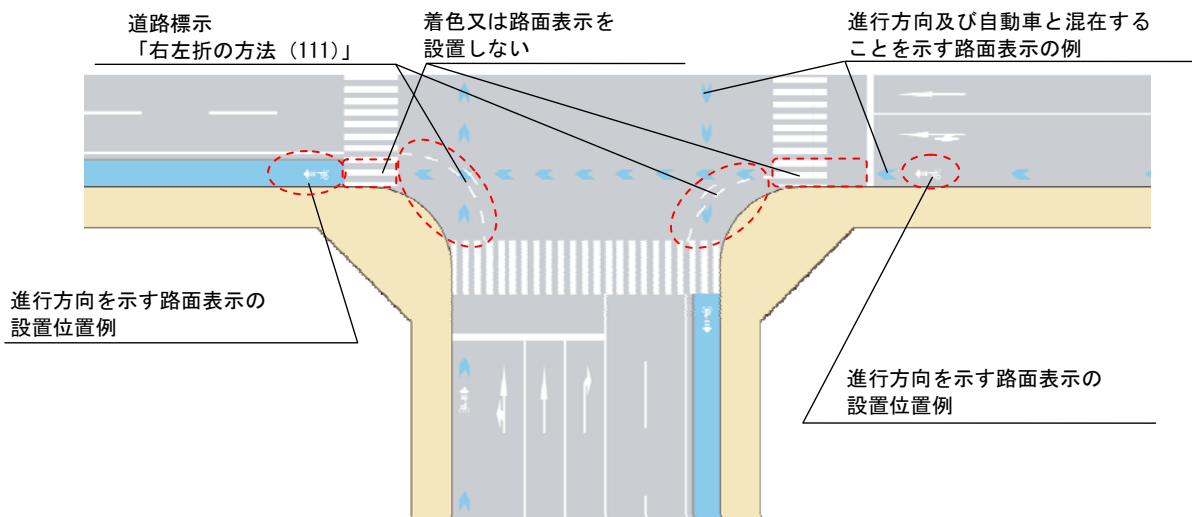


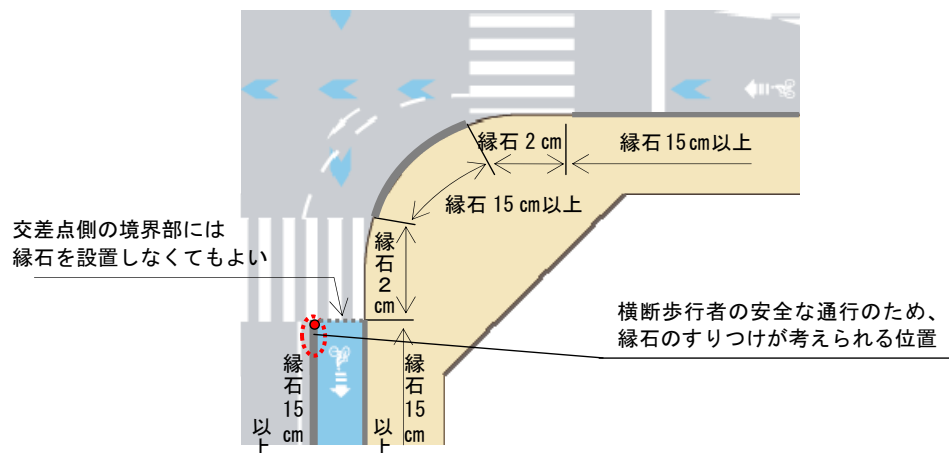
図 II-39 交差点隅角部の道路構造の例

a) 道路標識・道路標示

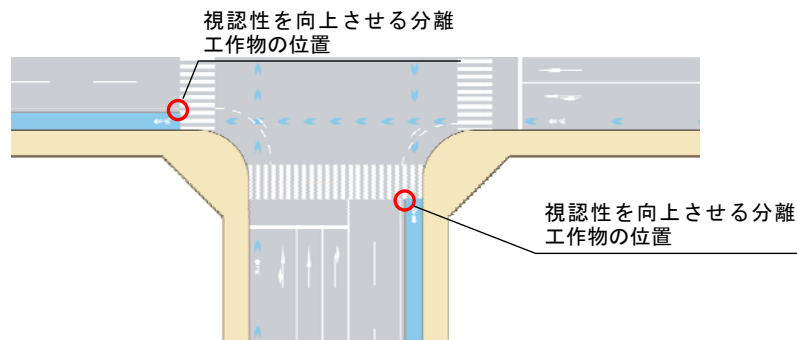
- 一方通行路の入口の路端に、道路標識「自転車一方通行(326の2-A又はB)」に補助標識「始まり(505-B)」を附置した始点標識を設置し、一方通行路の出口の路端に、道路標識「自転車一方通行(326の2-A又はB)」に補助標識「終わり(507-B)」を附置した終点標識を設置するものとする。
- 原則として、一方通行路の出口の左側の路端に車両の進入が禁止された方向に向けて、補助標識「この自転車道」を附置した道路標識「車両進入禁止(303)」を設置するものとする。また、建築限界を確保するため、必要に応じて、オーバー・ハング方式等を検討するものとする。

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-38、II-40参照)
- 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-41参照)



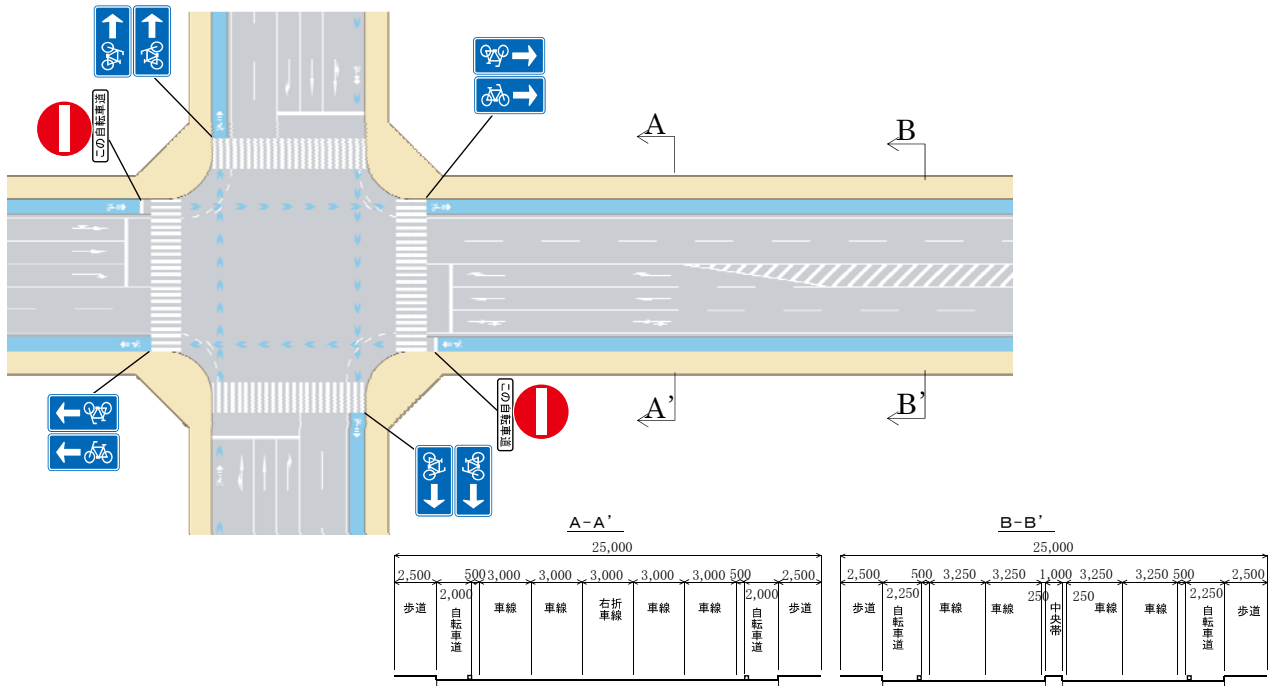
図II-40 交差点隅角部の縁石構造の例



図II-41 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)



※幅員及び車線数はイメージであり、現地状況に応じて設定するものとする。
 ※歩道幅員には、路上施設帯幅0.5mを含む。

図 II-42 自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点の例

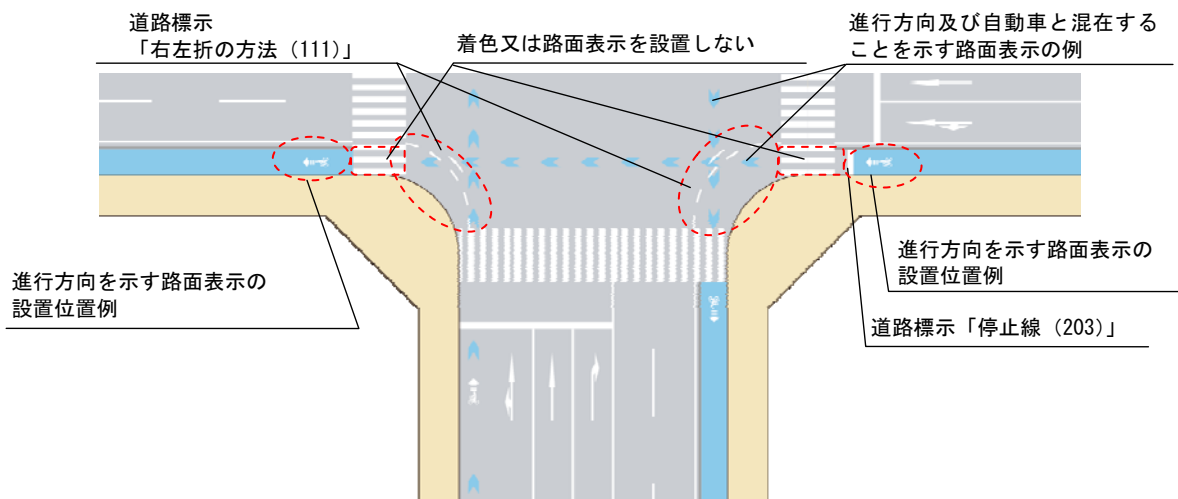


図 II-43 交差点隅角部の道路構造の例

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。

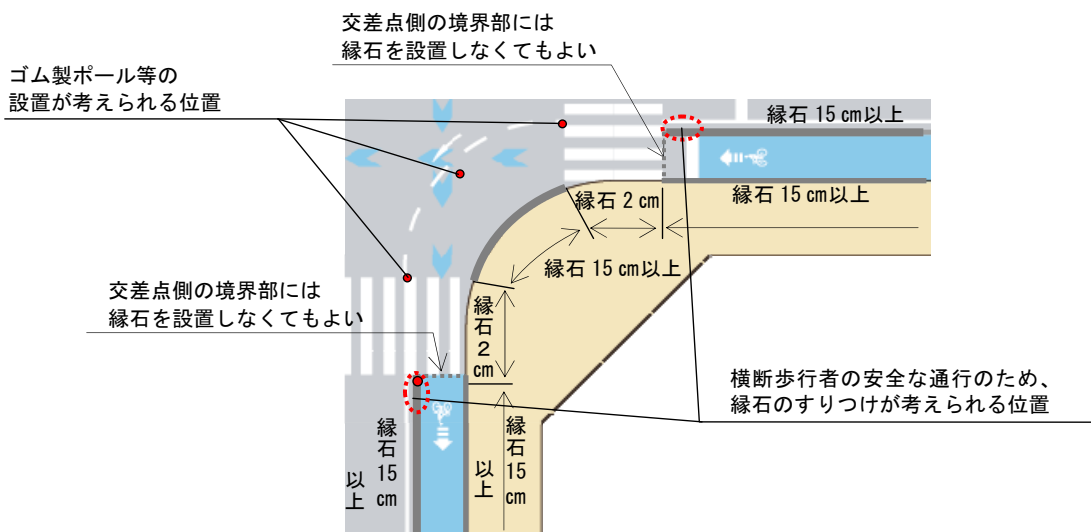


図 II-44 交差点隅角部の縁石構造の例

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)

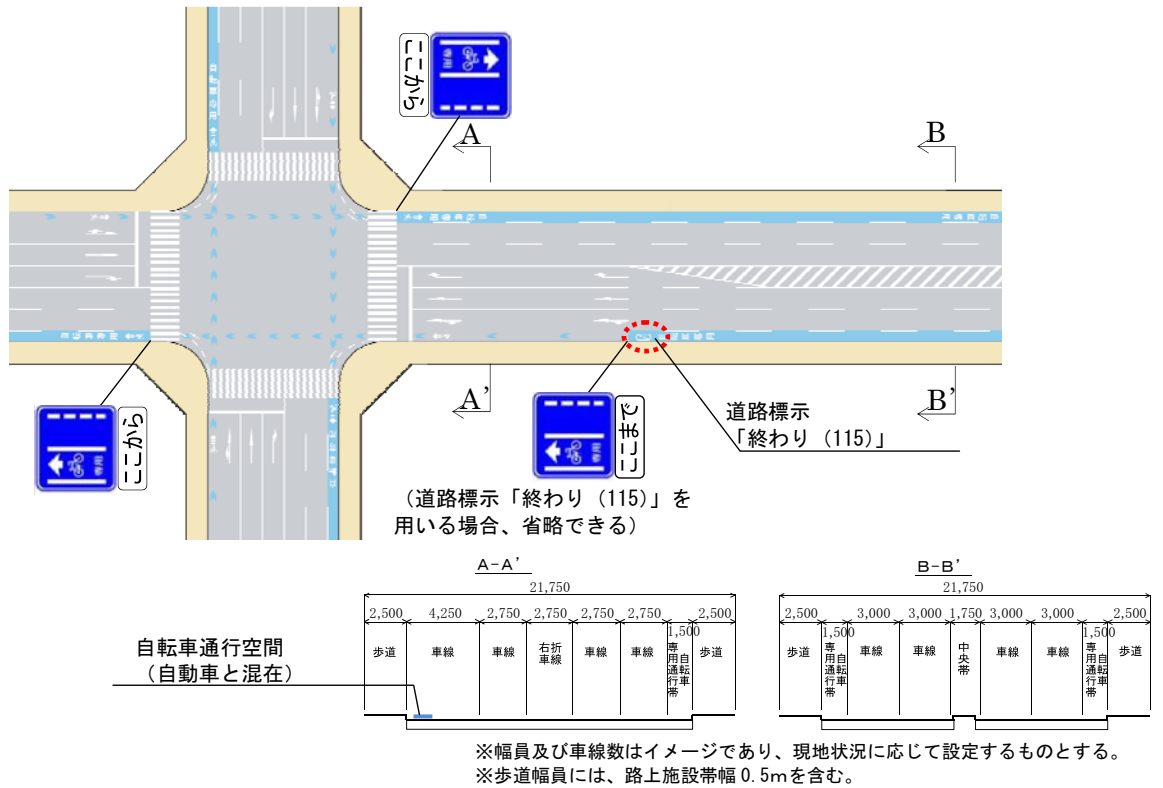


図 II-45 自転車専用通行帯が交差する交差点の例

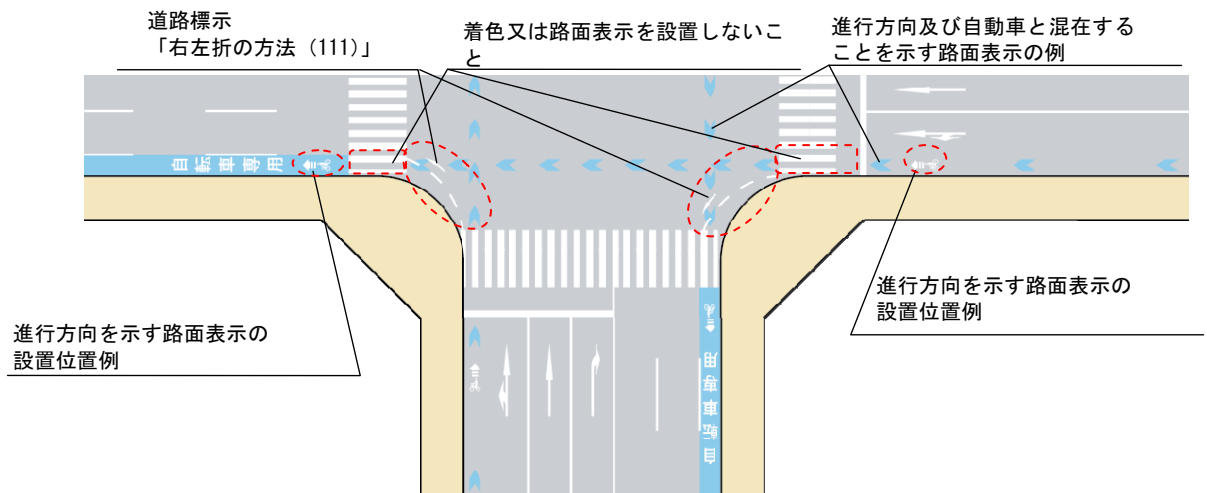


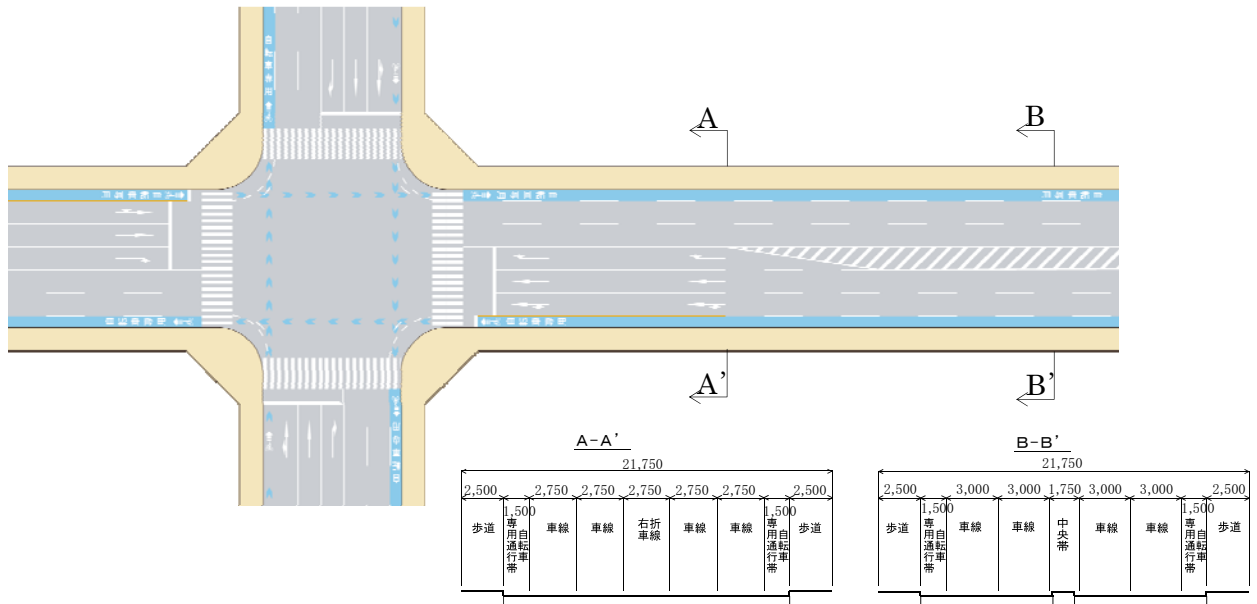
図 II-46 交差点隅角部の道路構造の例

a) 道路標識、道路標示

- ・ 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)



※幅員及び車線数はイメージであり、現地状況に応じて設定するものとする。
※歩道幅員には、路上施設帯幅0.5mを含む。

図 II-47 自転車専用通行帯が交差する交差点の例

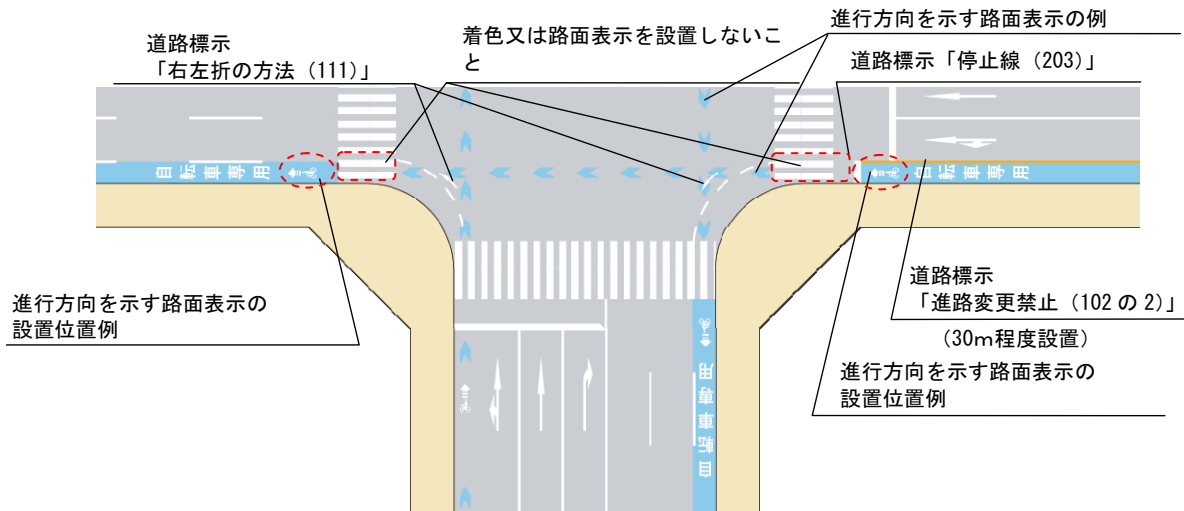


図 II-48 交差点隅角部の道路構造の例

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)

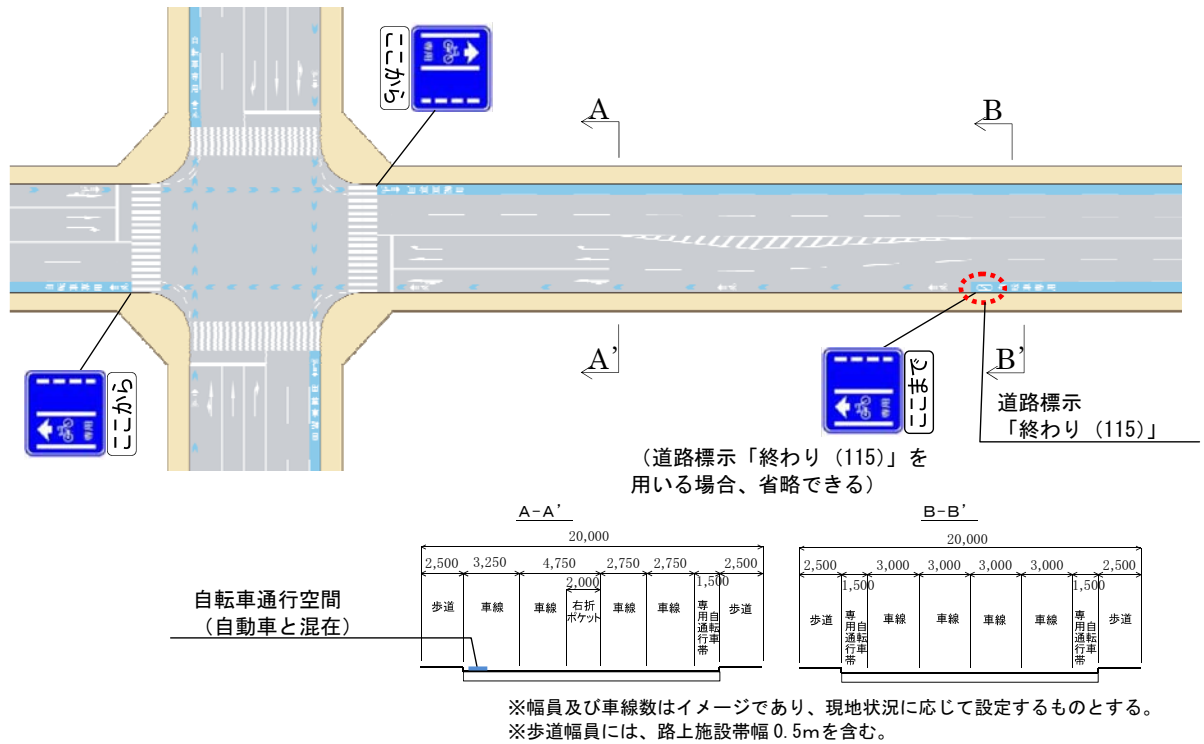


図 II-49 自転車専用通行帯が交差する交差点の例

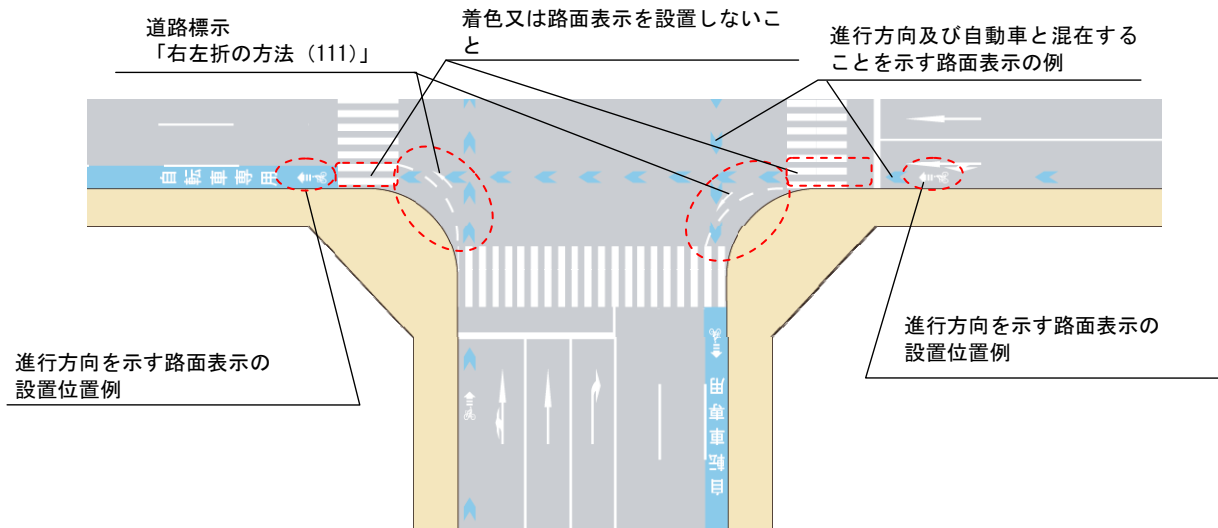


図 II-50 交差点隅角部の道路構造の例

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出入口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。

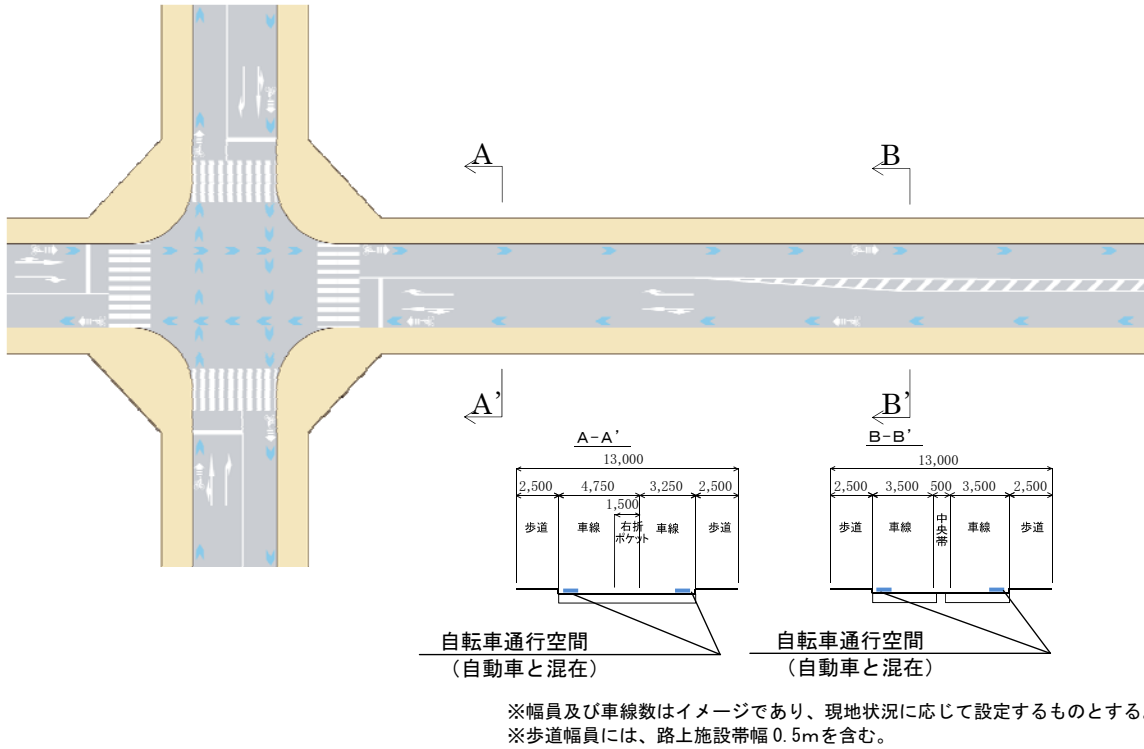


図 II-51 車道混在が交差する交差点の例

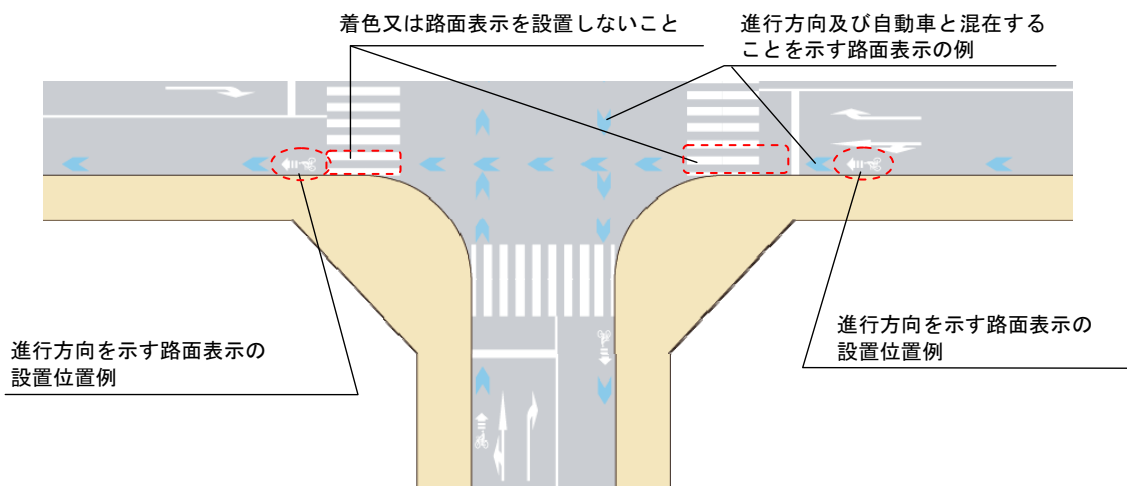
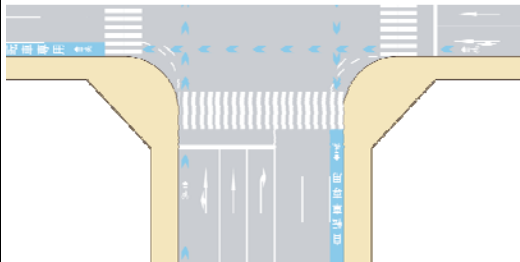
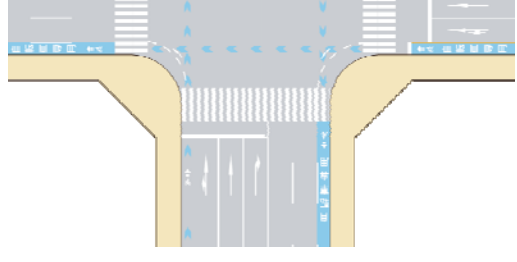
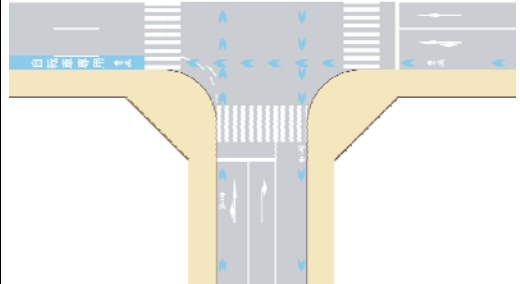
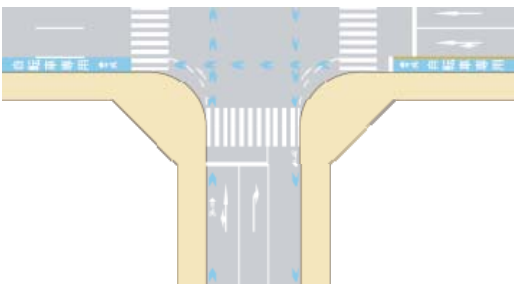


図 II-52 交差点隅角部の道路構造の例

2.3.5 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			
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			

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 style="text-align: center;">(p. II-51 参照)</p>	 <p style="text-align: center;">(p. II-52 参照)</p>
車道混在		

主道路 従道路	車道混在
<p>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>	
<p>自転車専用通行帯 (1) 左折自動車のみ混在の場合</p>	
<p>車道混在</p>	 <p>(p. II-54 参照)</p>

2.3.6 自転車ネットワーク端部の処理

自転車ネットワーク形成のいずれの段階においても、ネットワーク端部の交差点部において、突然通行空間を打ち切ったり、安易に自転車通行空間を歩道通行へ誘導したりするのではなく、交差点部を超えたところまで路面表示を設置する等、適切な交差点処理を行うことを基本とするものとする。

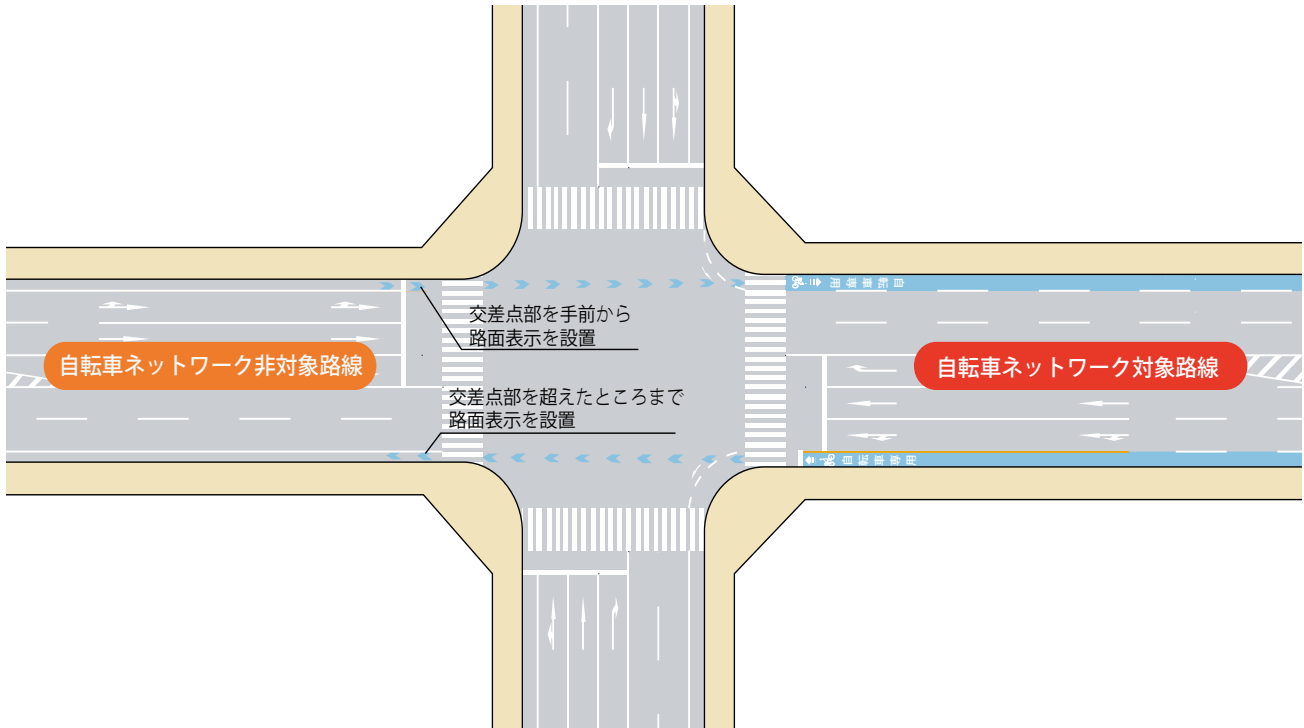


図 II-53 ネットワーク端部の交差点部の路面表示方法の例

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

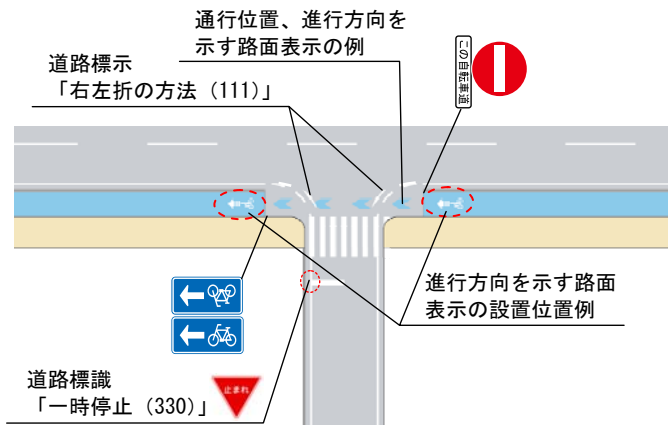


図 II-54 交差点イメージ

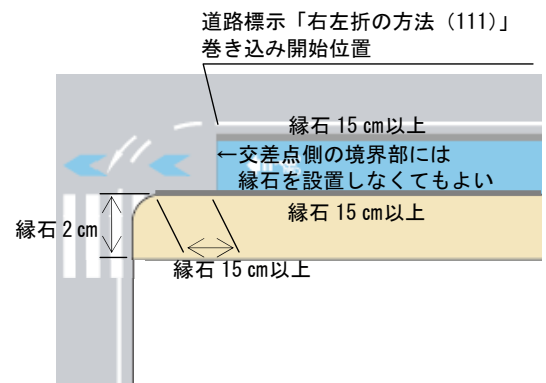


図 II-55 交差点隅角部の道路構造の例

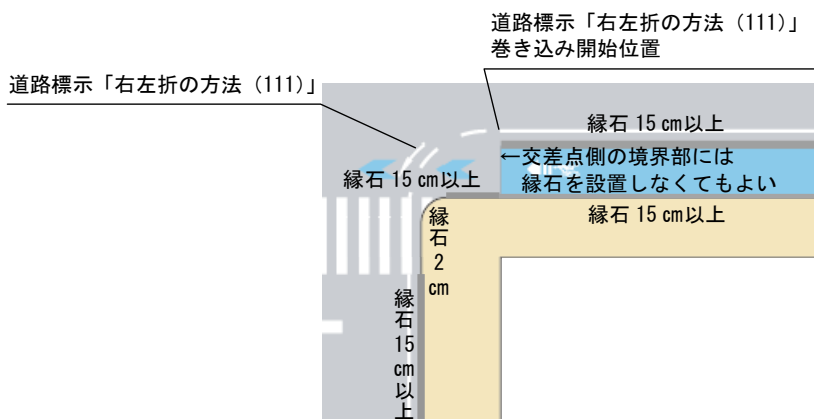


図 II-56 交差点隅角部の道路構造の例（従道路に歩道がある場合）

a) 道路標識・道路標示

- ・道路標識「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矢羽根型路面表示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、自転車の通行方向を示す路面表示 (図 II-1 参照) 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 2 cm 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。

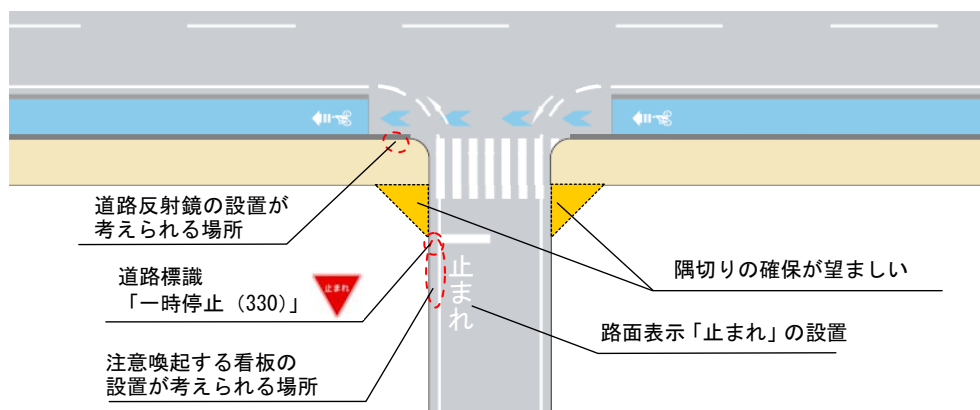


図 II-57 細街路側の道路構造の例

(2) 自転車専用通行帯・・・「左折自動車のみ混在の場合」の事例

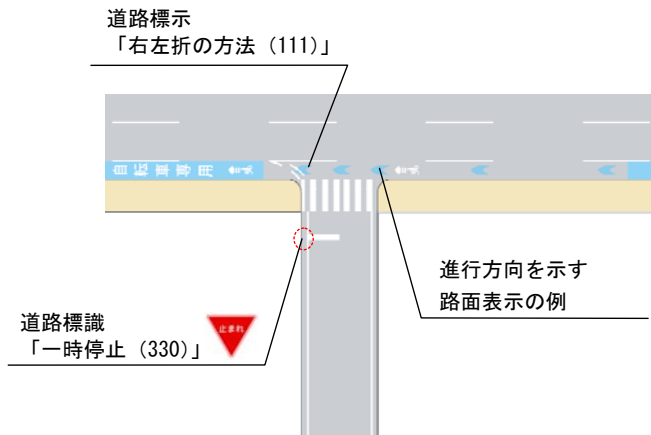


図 II-58 交差点イメージ

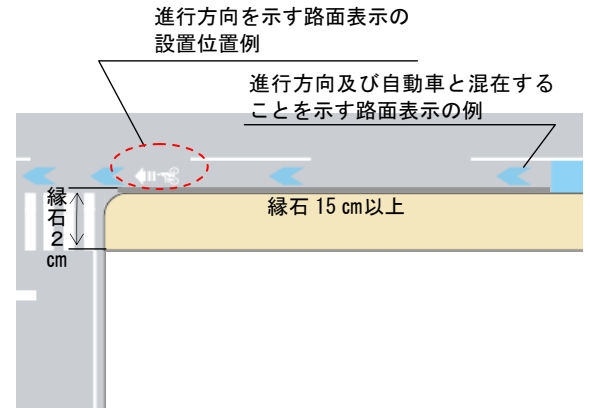


図 II-59 交差点隅角部の道路構造の例

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矢羽根型路面表示を設置するものとする。また、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、設置位置等を工夫する等慎重に検討するものとする。
- ・ 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、自転車の通行方向を示す路面表示（図 II-1 参照）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

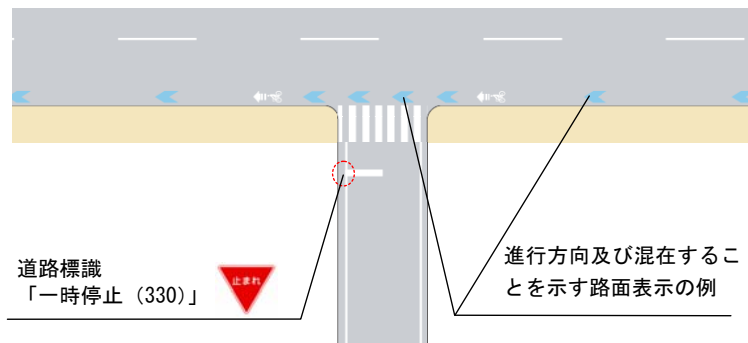


図 II-60 交差点イメージ

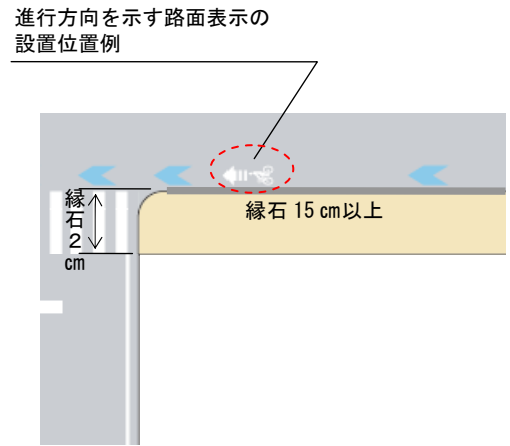


図 II-61 交差点隅角部の道路構造の例

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矢羽根型路面表示を設置するものとする。また、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、設置位置等を工夫する等慎重に検討するものとする。
- 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）を設置することが望ましい。
- 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。

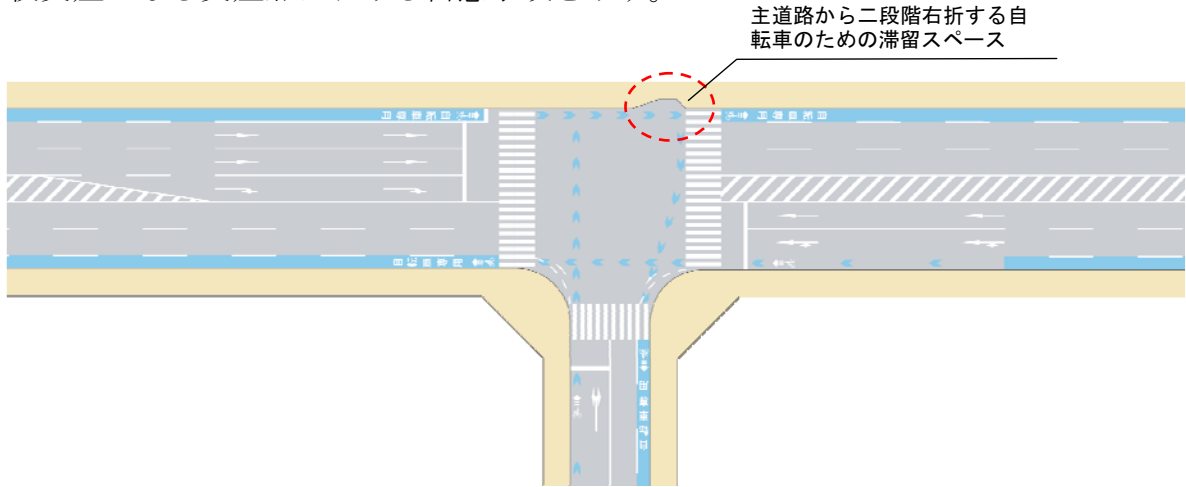
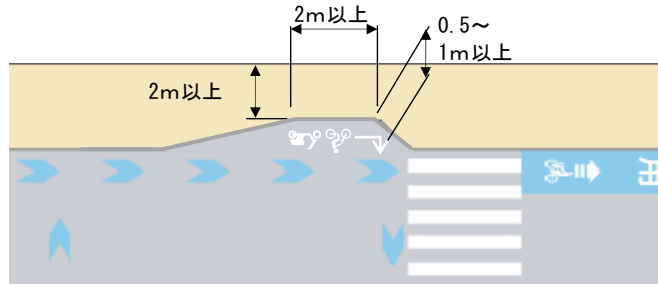


図 II-62 三枝交差点の例（自転車専用通行帯の場合）

- ・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 (2)」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、看板又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-63 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。

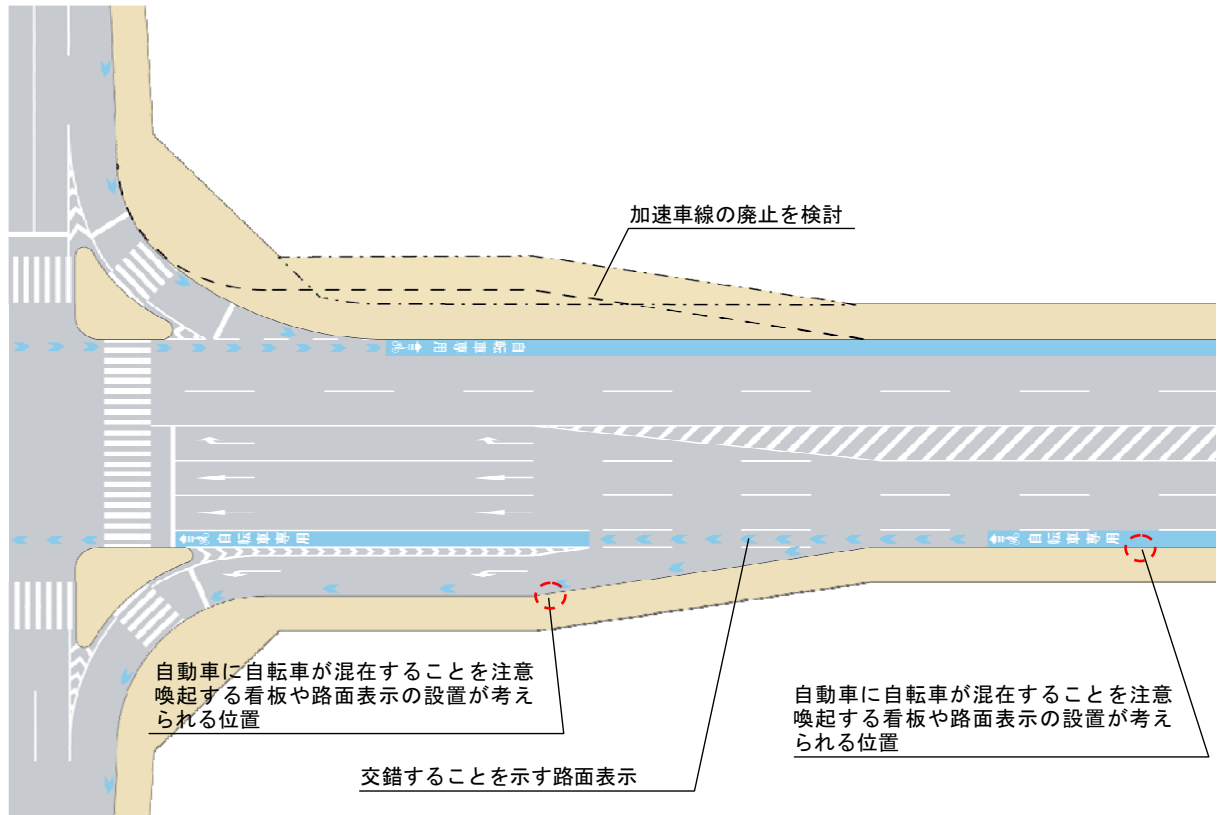


図 II-64 分離帯による導流路がある交差点の例
(自転車専用通行帯の場合)

(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矢羽根型路面表示を設置する他、交錯が生じる手前において、看板又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又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。

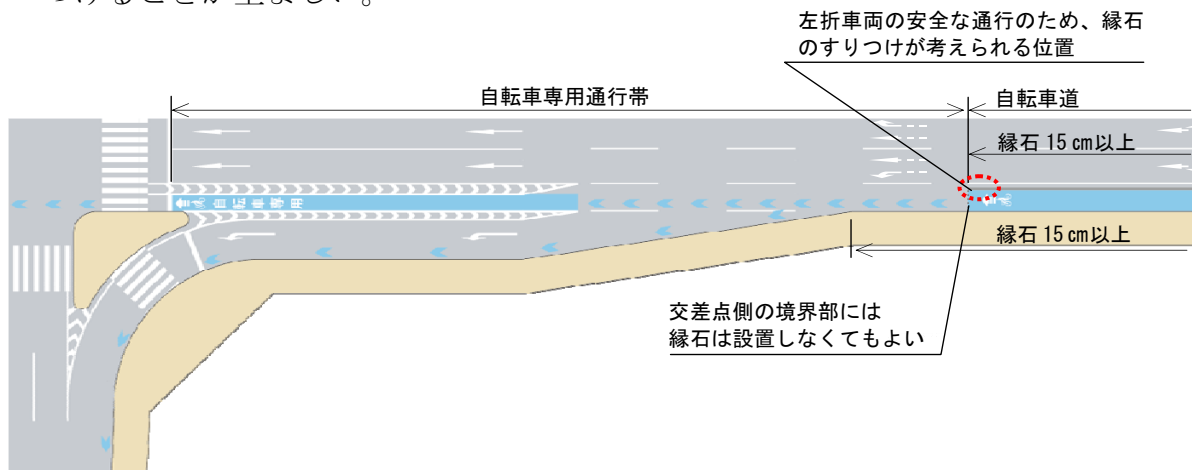


図 II-65 自転車道における分流部の縁石構造の例

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。

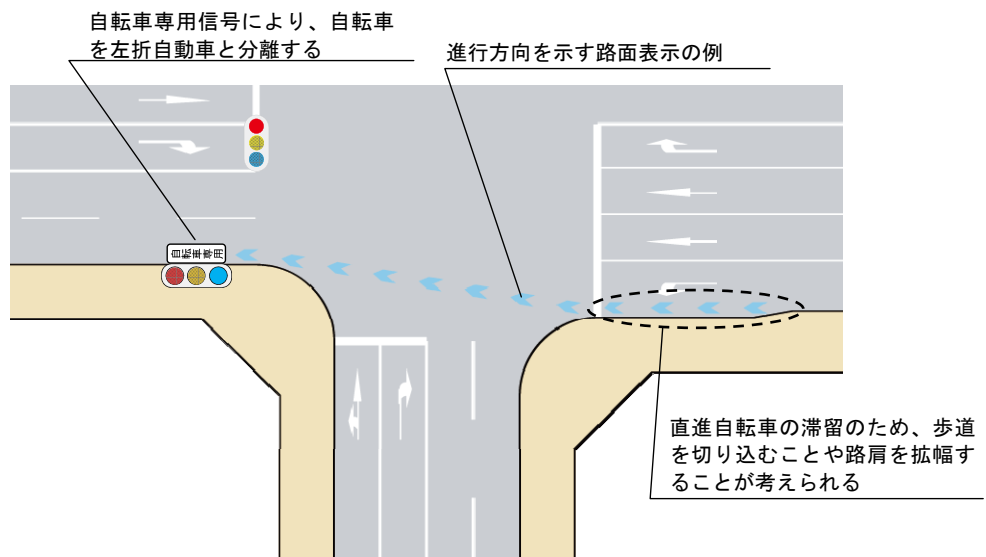


図 II-66 左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点の見直し例

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

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。



【出典：警察庁 HP】

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を周知するものとする。

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

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。

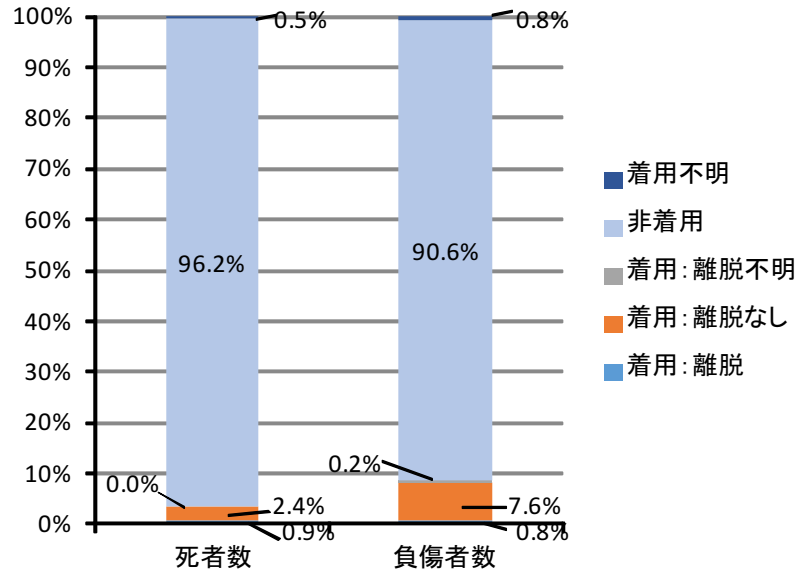
表Ⅲ-1 自転車利用に関するルールの周知・啓発活動の取組例

対象者	実施主体 内容	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	
			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 ・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 ・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	○	○	○ (児童等)	○ (児童等)	○	○	○	図Ⅲ-1 図Ⅲ-2 事例Ⅲ-1 事例Ⅲ-2 事例Ⅲ-3	
	街頭啓発/指導	○	○	○ (児童等)		○	○		事例Ⅲ-4 事例Ⅲ-5	
	交通安全教育に関する市民講座の開設	○	○			○	○		事例Ⅲ-6	
	自転車安全教室の開催	○	○	○ (児童等)		○	○	○	事例Ⅲ-7 事例Ⅲ-8 事例Ⅲ-9	
	自転車ルール認知度テストの実施	○	○	○ (児童等)			○		事例Ⅲ-10	
	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-11	
	自転車安全利用モデル校の指定	○ (児童等)	○ (児童等)						事例Ⅲ-12	
	「自転車の日」の制定	○	○						事例Ⅲ-13	
	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	○	○	○					事例Ⅲ-14
従業者								○		

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。

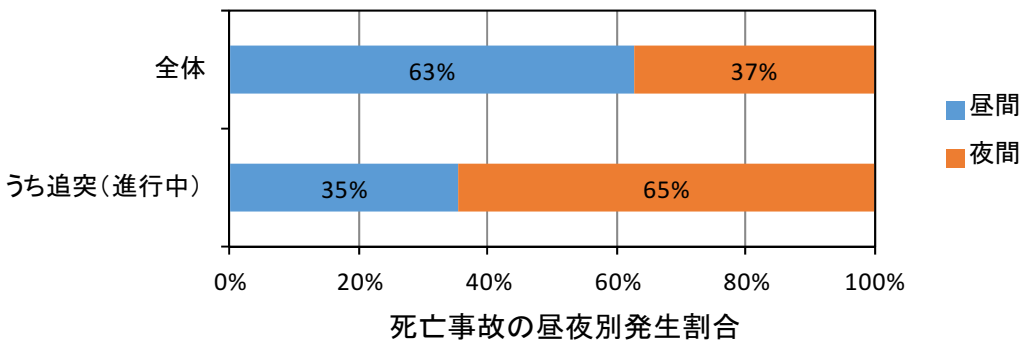
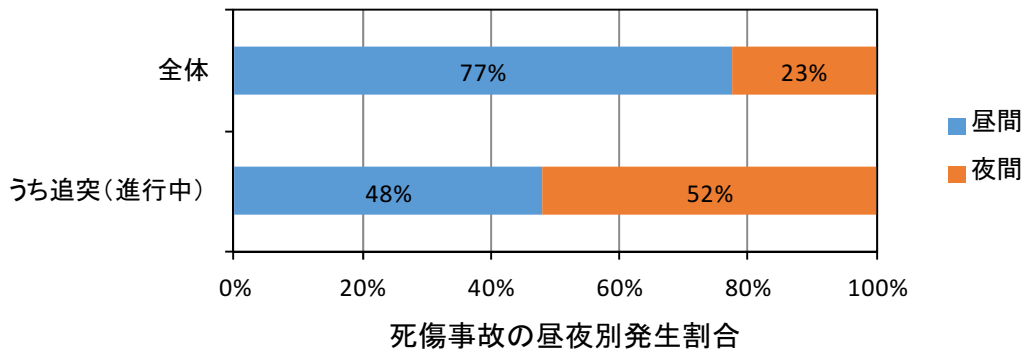
また、夜間には自動車による自転車への追突の危険性があるため、目立つ服装を着用したり、尾灯を整備したりすることを促すことも考えられる。



※平成 27 年の自転車関連事故を対象。

【出典：警察庁資料】

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 27 年)

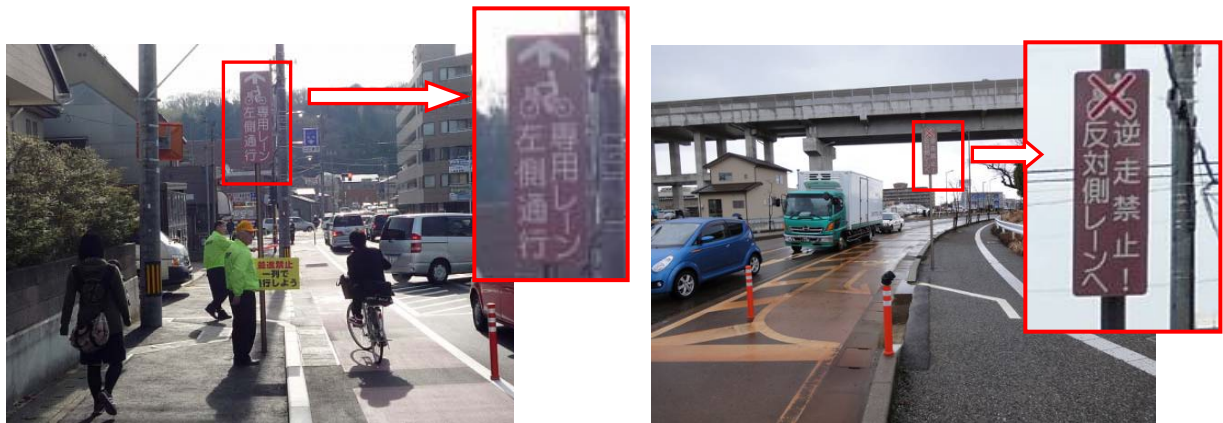


※平成 25 年から平成 27 年の 3 年間の第 1 当事者自動車対第 2 当事者自転車事故を対象。

【出典：警察庁資料】

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、自動車利用者も認識できるように、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-2 通行ルールを示す看板を設置している事例



事例Ⅲ-3 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



【出典：福岡県警察 HP】

事例Ⅲ-4 自転車に対する街頭指導を実施している事例



事例Ⅲ-5 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



【出典：三鷹市 HP】

事例Ⅲ-6 一般市民を対象とした自転車安全教育を実施している事例



【出典：「高等学校における交通安全教育実践事例集」（平成 21 年 3 月）文部科学省】

事例Ⅲ-7 学校において自転車安全教育を実施している事例



【出典：豊島区 HP】

事例Ⅲ-8 「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。



【出典：岩舟町 HP】

事例Ⅲ-9 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



警視庁

Metropolitan Police Department

警視庁のウェブサイトからさがす

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 歩道に歩行者がいっぱい場合、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 自転車が歩道や路側帯(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-10 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-11 ルールに関するイベントの取組事例



【出典：益田市HP】



【出典：盛岡工業高校HP】

事例Ⅲ-12 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-13 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-14 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)



交通安全教育講習



筆記試験



自転車運転免許証



自転車実技講習

【出典:町田市 HP】

事例Ⅲ-15 小学3年生以上を対象として自転車運転免許証を交付している事例



【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-16 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、具体的な事故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。

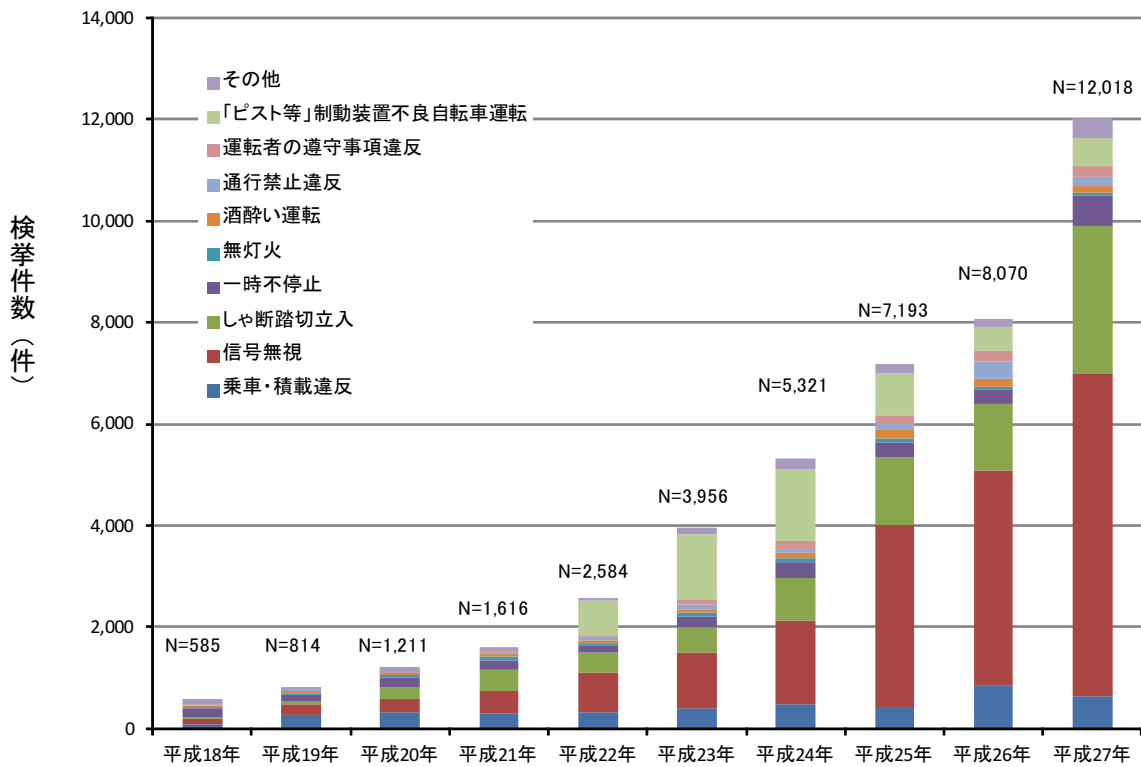
【出典：警視庁 HP】

事例Ⅲ-17 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。

また、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。



※「乗車・積載違反」とは、都道府県公安委員会が定めた乗車人員又は積載重量等の制限に違反する行為をいう。
 ※「運転者の遵守事項違反」とは、傘さし運転等都道府県公安委員会が定めた禁止事項に違反する行為をいう。

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。

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無く、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、当該路線や並行又は交差する別路線の路上又は路外に、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。

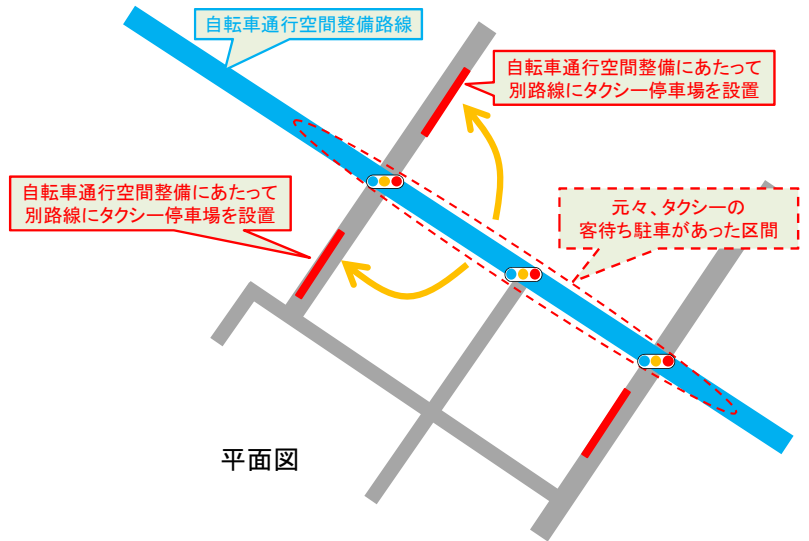
自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

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。

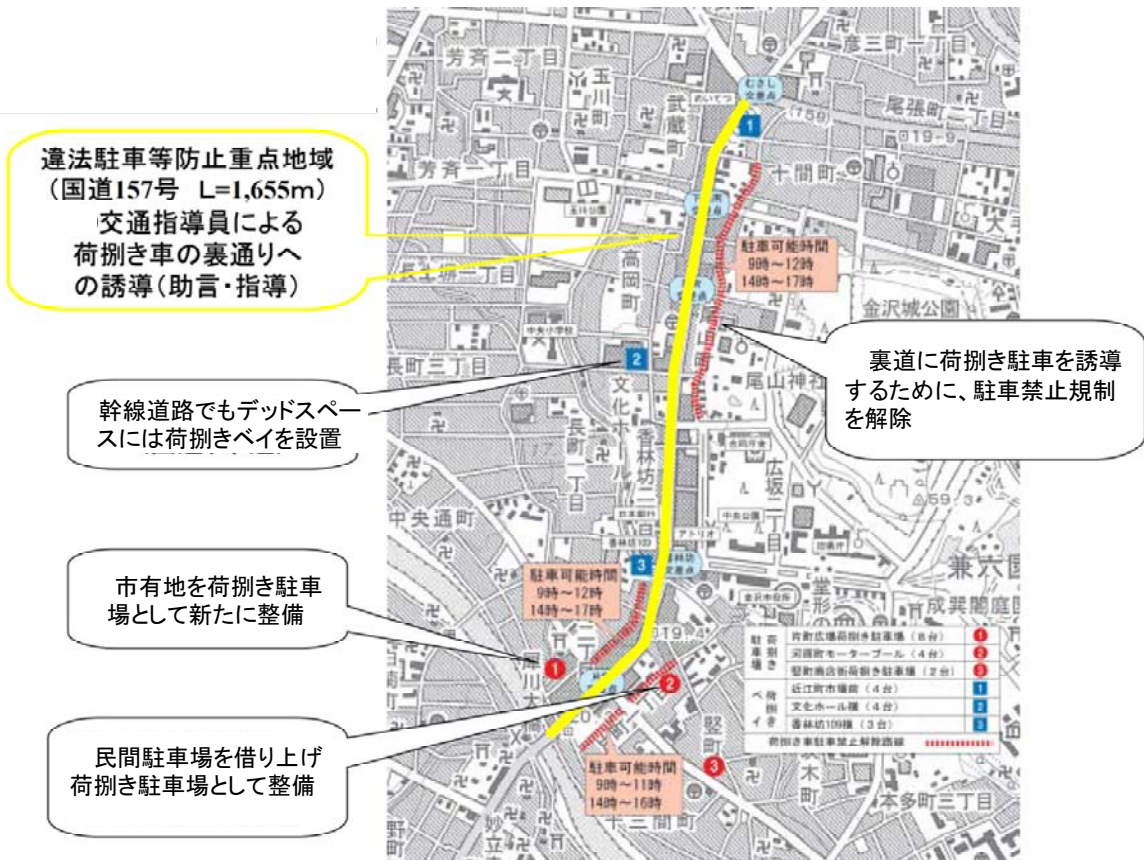


別路線に設置したタクシー用の停車場



平面図

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



※自転車通行空間の整備は行っていない。

【出典:金沢市資料】

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



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-5 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



事例IV-6 路上駐輪場の整備事例



事例IV-7 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-8 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						参照事例
	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
サイクルアンドライド		●	●	●			事例IV-12 事例IV-13
サイクルトレイン、バス		●			●		事例IV-14 事例IV-15
サイクルイベント	●		●	●	●		事例IV-16
自転車通勤 ノーマイカーデー			●	●			事例IV-17 事例IV-18 事例IV-19
サイクルステーション		●	●		●	●	事例IV-20
レンタサイクル			●	●	●	●	事例IV-21 事例IV-22 事例IV-23
自転車ガイドツアー					●	●	—
幼児2人同乗用自転車の レンタル等		●					事例IV-24 事例IV-25

(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-9 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）建設コンサルタント協会・中国支部自転車まちづくり研究会】
事例IV-10 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

(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-11 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-12 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-13 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-14 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。



自転車愛好家から家族向けまでサイクリングを楽しみながら自転車の魅力やルールを身につけ、地域の魅力を堪能することを目的として開始される市民参加型サイクルイベント。

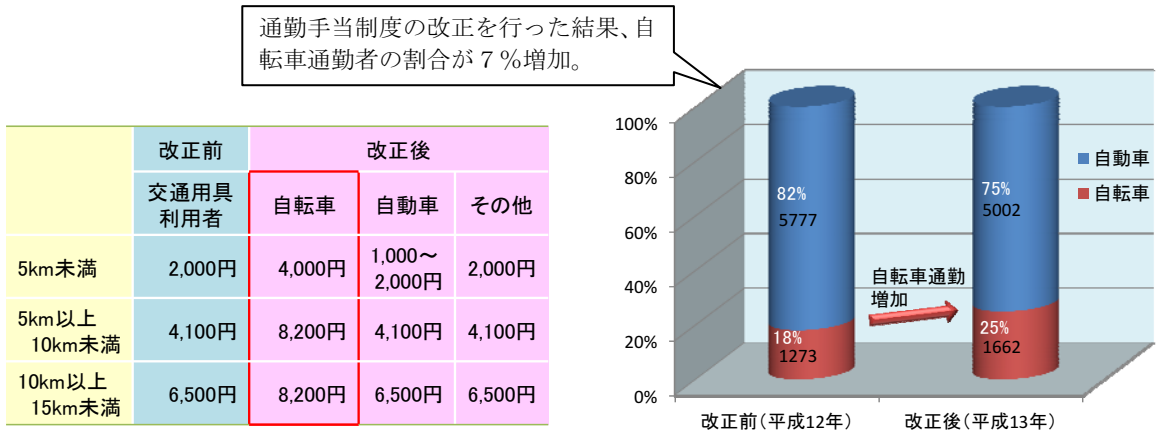


【出典：サイクルツアー北九州 2011HP】

事例IV-15 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-16 通勤手当制度を改正し自転車通勤手当を増額した事例



秋田市では「ノーマイカーデー」を開催することで、自転車利用者が約5倍、路線バスの利用者が約6倍に増加。

【出典：秋田河川国道事務所 HP】

事例IV-17 秋田市におけるノーマイカーデーの事例

エコロジーで通勤・通学（通勤）を考える「エコ通勤しまね」運動

応募してステキな賞品をゲット！
あなたのエコ通勤通学にまつわるエピソードをお聞かせ下さい

**エコ通勤通学コンテスト
inしまね**

募集締切 平成24年1月15日

● 個人のエコ通勤通学自覚話部門
通勤のほかに、通学中、歩いていくなど工夫したことや、通勤の環境、仕事場や学校で通勤バスや乗り換えなどについて工夫したことや、通勤の工夫、お悩み等、A4用紙1枚（縦向き）をお寄せください。（※800文字程度）

● エコ通勤通学川柳部門
通勤・通学に関する川柳（5・7・5）をお寄せください。（1人3首まで）例：自転車、歩いてOKで、エコになる

● 事業所（事業所）のエコ通勤度認定部門
この事業所において、エコ通勤を推進している、取り組んでいるという事実を認定します。従業員数および、通勤マイカーの保有率を記入の上、事業所として取り組んでいるエコな方策や、エピソードをお寄せください。（※800文字程度）

エコ通勤率 80%以上	エコ通勤率 60%~80%未満	エコ通勤率 40%~60%未満	エコ通勤率 20%未満
----------------	--------------------	--------------------	----------------

主催：NPO 法人プロジェクトゆうあい

【出典：NPO 法人プロジェクトゆうあい HP】

事例IV-18 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

(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。



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-19 サイクステーションを整備している事例

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。



端末機によりレンタサイクルの自動貸出・返却が可能



【出典:金沢レンタサイクル「まちのり」HP】

事例IV-20 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



【出典：にいがたレンタサイクルHP】

事例IV-21 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-22 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。

(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!

東京都道路交通規則の改正により、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。しかし、何かと出費がかさ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、自転車が不要になっ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活用ください。

道路交通課 内線2884

利用料金 10月1日(木)から利用スタート
1か月 1,000円

◆申請方法
9月13日(消印有効)までに、道路交通課(市役所5階51番窓口)、市政窓口、例まちづくり三庫で配布する利用申請書に必要事項を記入し、郵送で〒181-8555道路交通課(市交通係)へ(申込多数の場合は抽選)
◇レンタルサイクル利用者は同時に駐輪場の申請も可能です。くわしくは案内書をご覧ください。

◆申込資格
10月1日現在で次の要件を満たす方
①2歳以上6歳未満のお子さんを2人以上養育している市民
②自転車の適正な保管場所を確保できる方

◆貸出自転車
幼児2人同乗基準適合車(ブリヂストン社製)3段変速付き、40台。

◆ご利用にあたって
自転車の安全利用を進めるため、幼児用ヘルメットの着用と、市・三鷹警察署が主催する「自転車安全講習会」を受講していただきます。また、貸出自転車が破損した場合は、修繕費用を負担していただきます。

◆自転車安全講習会(1時間程度)
9月25日(土)午後7時から、26日(日)午後1時30分から
三鷹産業プラザ
※保育あり

9月11日(金)まで、道路交通課(市役所5階51番窓口)で自転車を展示しています。

【出典:三鷹市 HP】

事例IV-23 幼児2人同乗用自転車貸与制度を導入している事例



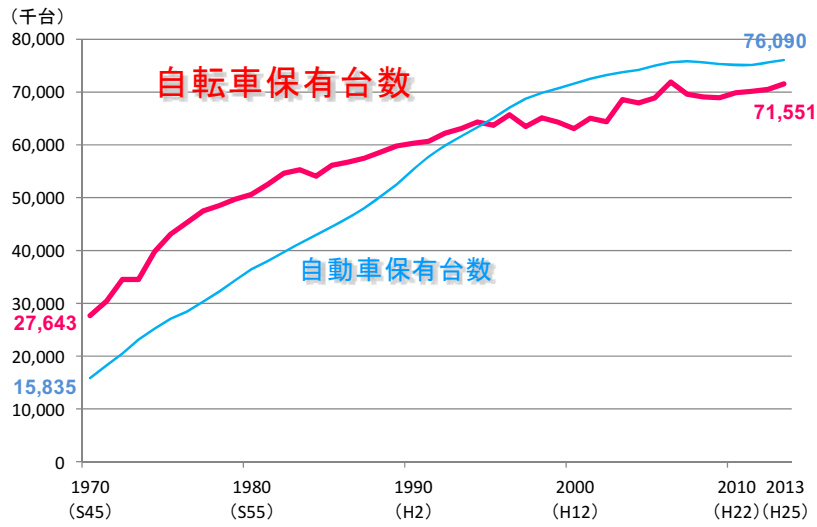
【出典:財団法人日本自転車普及協会】

事例IV-24 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 资 料

I . 背景

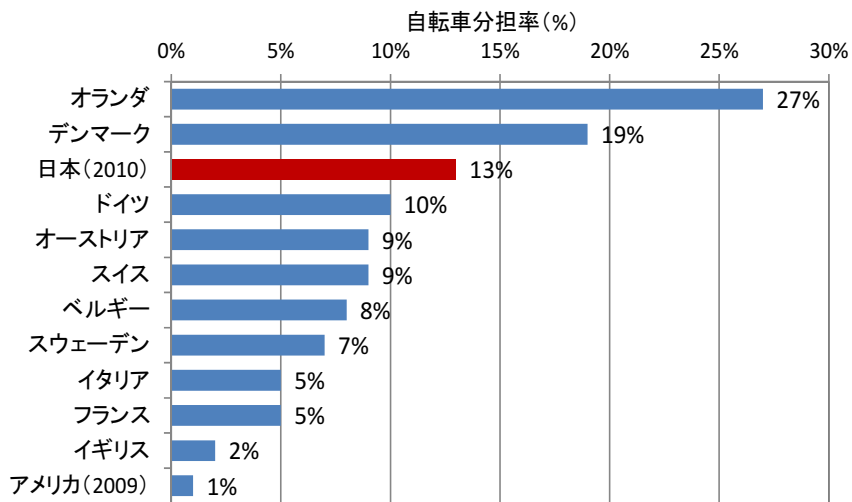
＜自転車利用環境に関する背景＞ 参考データ



【出典：自転車 (S45～H20) (社)自転車協会、自転車 (H21～H25) (財)自転車産業振興協会、
自動車(財)自動車検査登録情報協会】

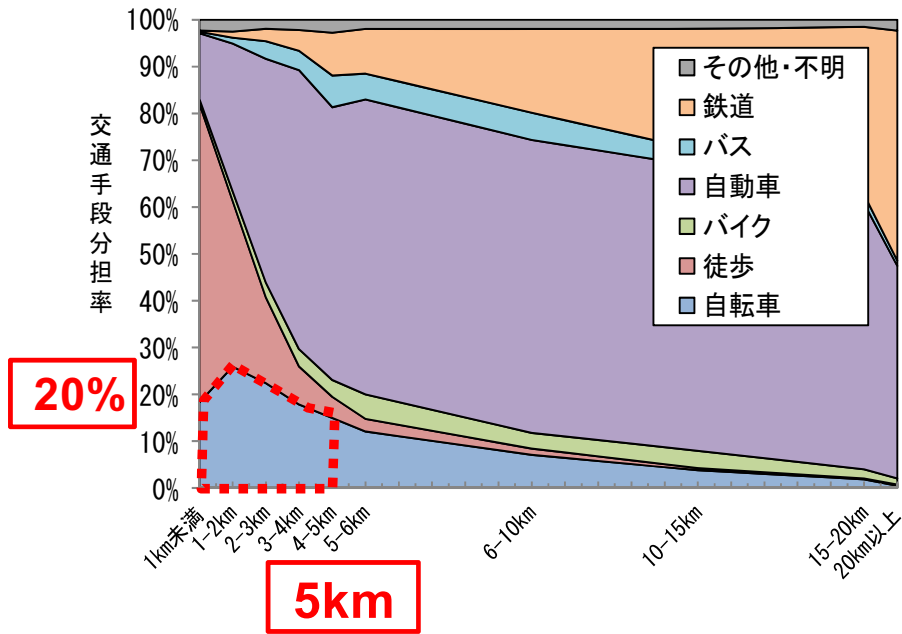
※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

図-1 自転車及び自動車保有台数の推移



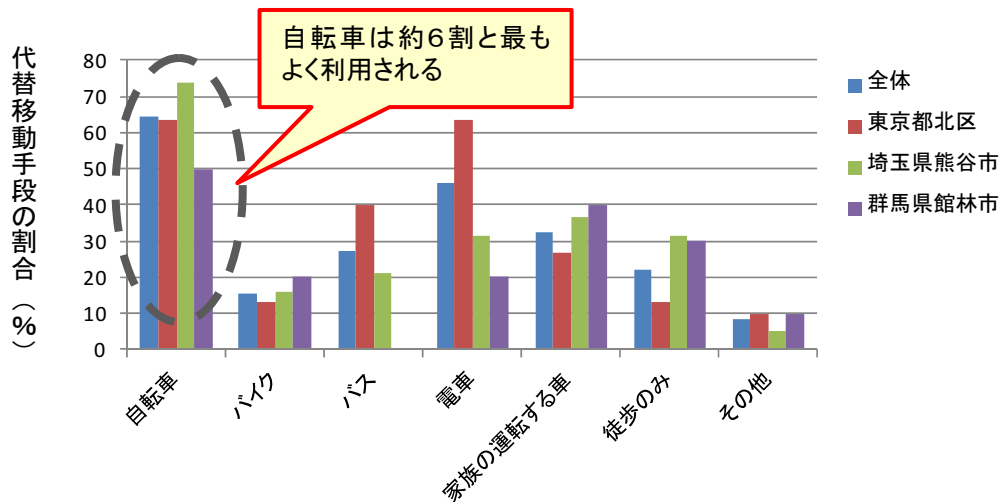
【出典：Cycling in the Netherlands (欧州) 2009、平成 22 年全国都市交通特性調査 (日本)、
全米世帯トリップ調査 (アメリカ) 2009 より作成】

図-2 自転車分担率の国別比較



【出典：平成 22 年全国都市交通特性調査（国土交通省）】

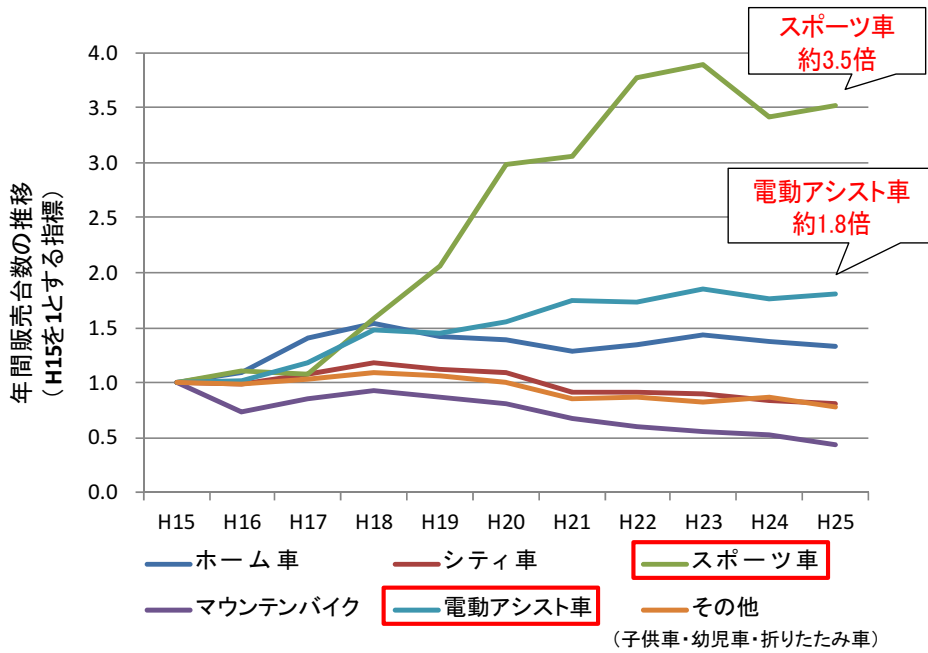
図-3 移動距離帯別の交通手段別利用割合



【出典：千葉大学 鈴木教授の論文（国際交通安全学会誌 vol.22, No.2, 平成8年9月掲載）より引用】

※自動車を運転しなくなった55歳以上の高齢者300人（合計900人）を対象
 ※都市規模の異なる3都市（東京都北区、埼玉県熊谷市、群馬県館林市）において実施
 ※複数回答あり

図-4 自動車の代替手段としての交通手段



(車種区分)

ホーム車：主に婦人用に設計された自転車。

シティ車：日常の交通手段（通勤・通学・買物）に用いる自転車。

スポーツ車：各種サイクルスポーツ、レジャー用に用いる自転車。ただし、ジュニアスポーツ車は含まない。

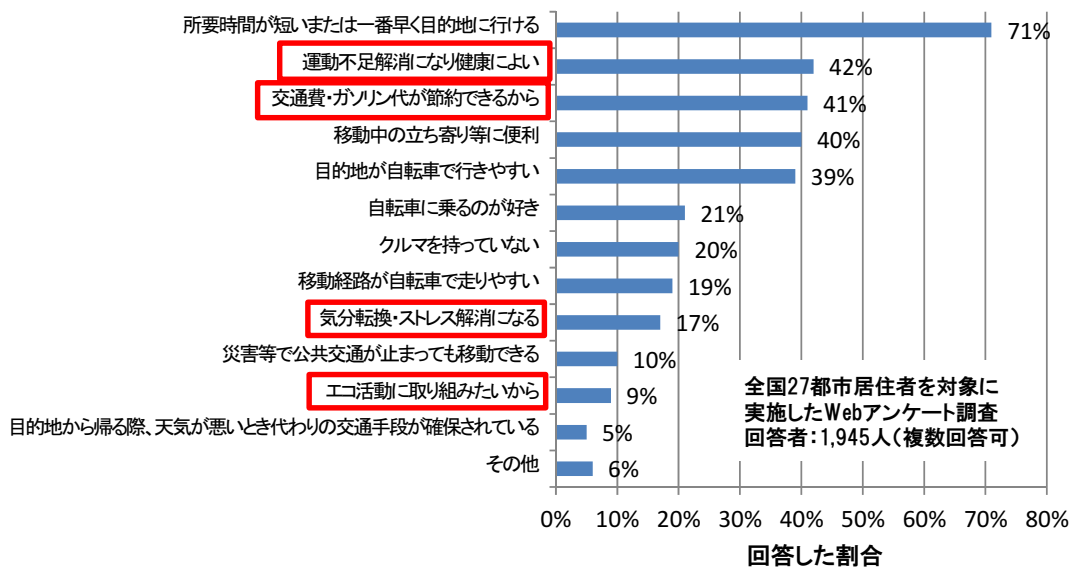
マウンテンバイク：荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造の自転車。ただし、車輪が24インチ以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。

電動アシスト車：充電用バッテリーを補助動力として設計された自転車。

その他：（子ども車）主に児童が日常の遊戯及び交通手段に用いる自転車。車輪は24インチ以下のもの。また、子供スポーツ車（ジュニアスポーツ、ジュニア用マウンテンバイク）を含む。（幼児車）主に学齢前の幼児が日常の遊戯用として用いる自転車。車輪は18インチ以下のもの。（折りたたみ車）折りたためる機能を持つ自転車。

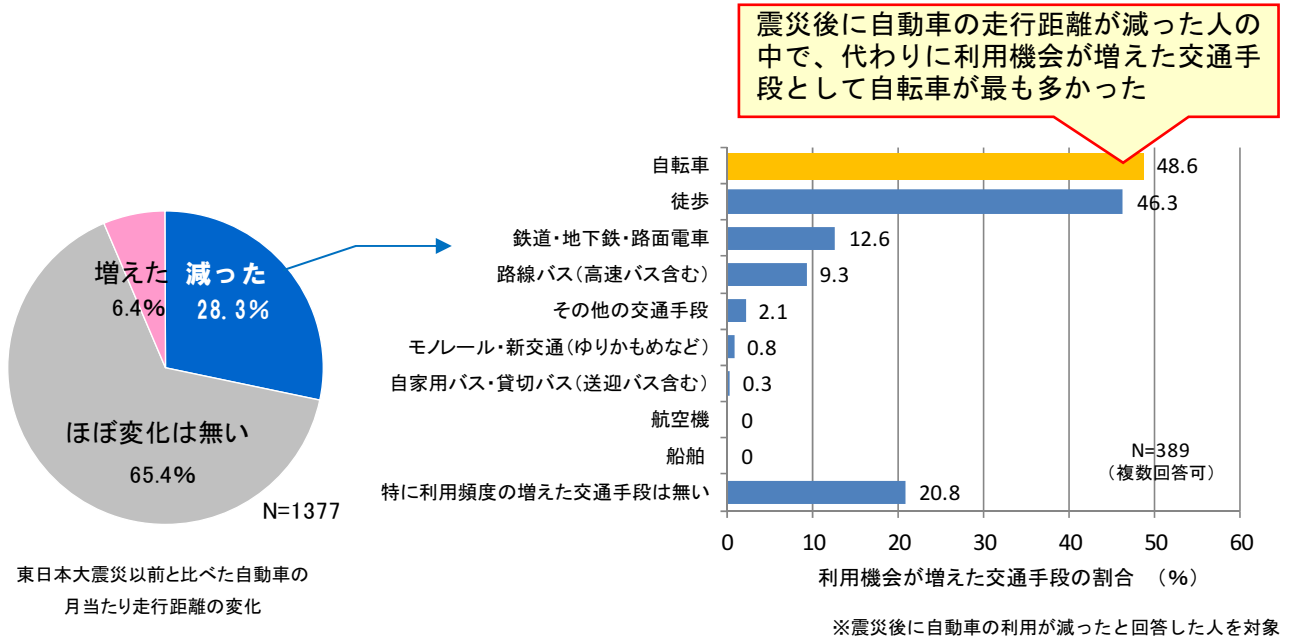
【出典：自転車国内販売動向調査（財）自転車産業振興協会】

図-5 国内における自転車の車種別販売台数の伸び率（年間1店あたり）



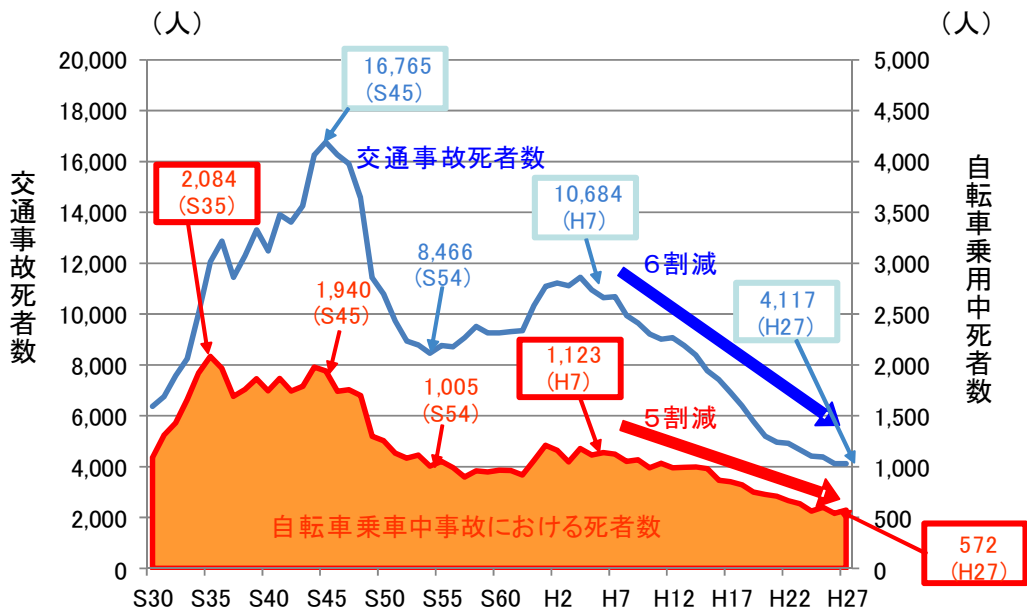
【出典：国土技術政策総合研究所 平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

図-6 自転車を日常的に利用する理由



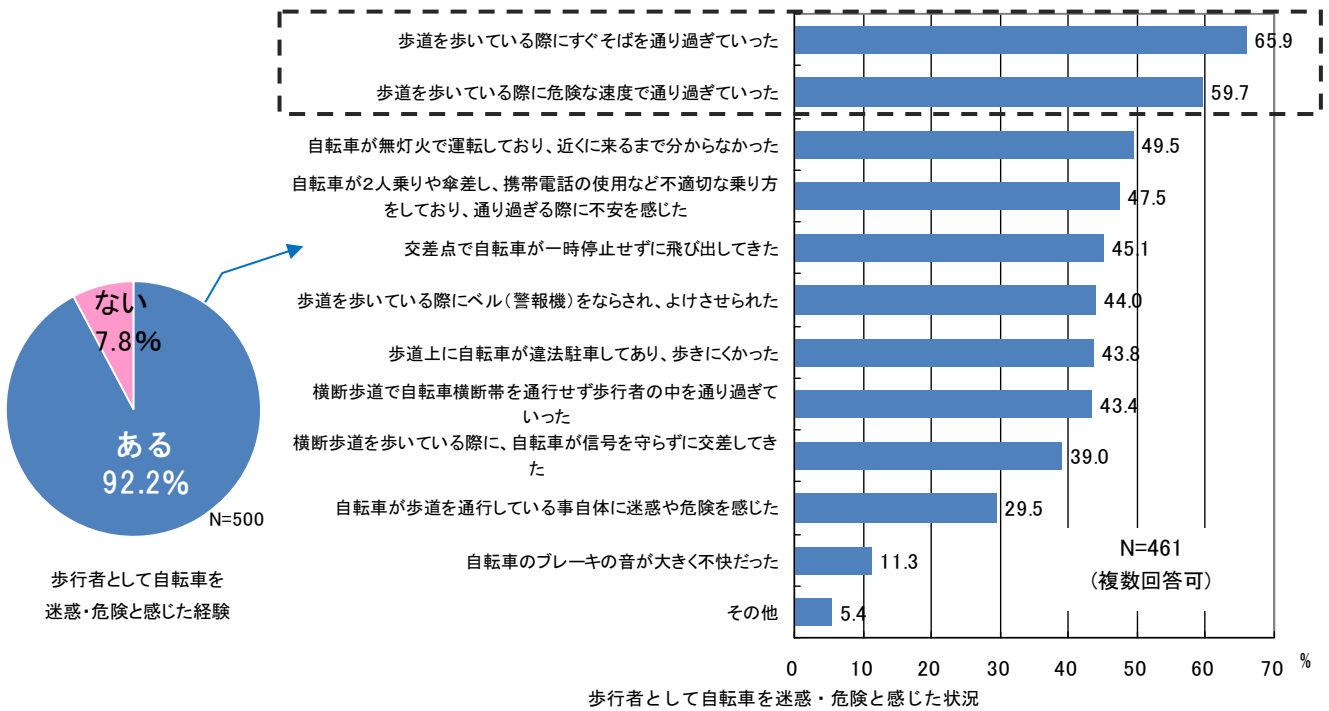
【出典：大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査（1回目）（日本モビリティ・マネジメント会議）】

図-7 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段



【出典：事故データ：交通統計（(財)交通事故総合分析センター）】






図-8 自転車乗車中死者数の変遷



調査方法：Webアンケート調査
 回答者：全国の地域別・年齢別構成に即した18歳以上の男女の自転車を利用しない500人を対象

【出典：自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書（平成23年3月）
 （内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当）】

図-9 歩行者として自転車を迷惑・危険と感じた状況

整備形態 調査年次	自転車専用道路及び車道通行を基本とした整備形態					計	自転車歩行者道内の自転車通行位置の明示※5 	計
	自転車専用道路※1 	車道通行を基本とした整備形態			小計			
		自転車道※2 	自転車専用通行帯※3 	車道混在※4 				
H24. 4. 1	452	117	257	124	498	950	1, 533	2, 483
H25. 4. 1	458	126	296	199	621	1, 079	1, 630	2, 709
H26. 4. 1	458	145	341	452	938	1, 396	1, 774	3, 170

※延長は道路延長、平成 26 年 4 月 1 日時点 【出典：国土交通省資料、警察庁資料】

※1：道路法第 48 条の 13 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。（整備延長は、国土交通省実施の自治体アンケート調査結果） 【ただし、H26 の延長は速報値】

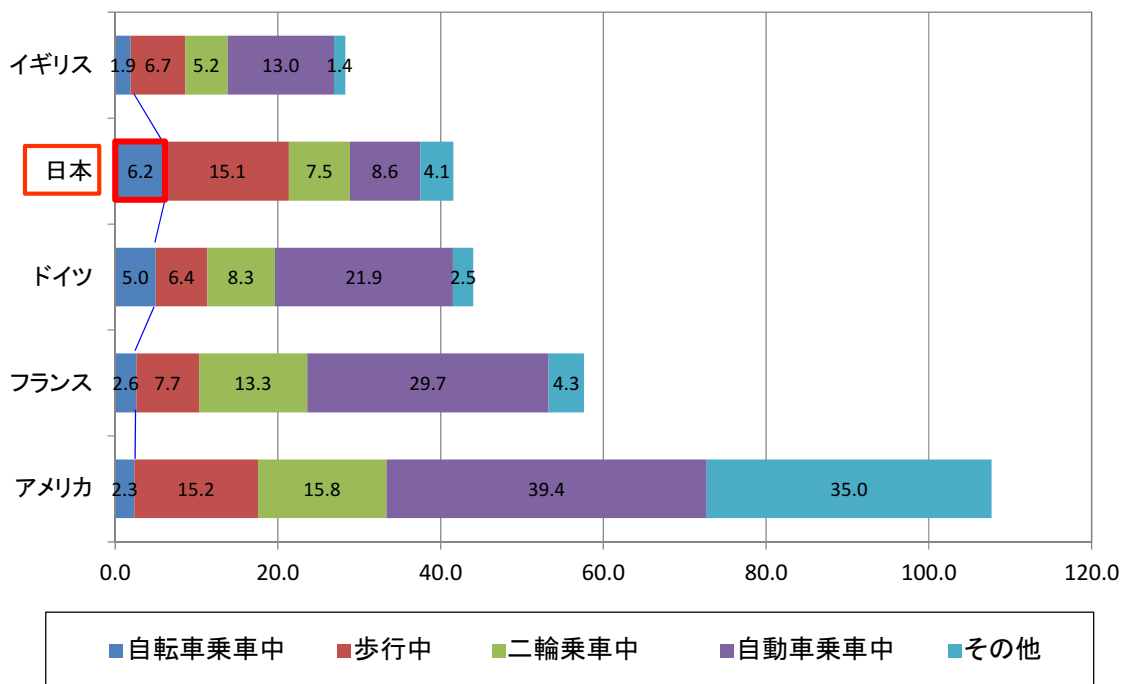
※2：道路構造令第 2 条第 2 項、道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 3 に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路。（整備延長は、国土交通省実施の自治体アンケート調査結果）

※3：道路交通法第 20 条第 2 項に規定する道路標識等（標識令で示す規制標識 327 の 4、327 の 4 の 2、規制標示 109 の 6）で区分されている普通自転車専用通行帯。（整備延長は、警察庁統計資料）

※4：歩道のある道路においては、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やピクトグラム（視覚記号）を設置している道路。（整備延長は、国土交通省実施の自治体アンケート調査結果）

※5：道路交通法第 63 条の 4 第 1 項で規定する普通自転車が通行可能な歩道であり、普通自転車が通行すべき部分として指定された部分に自転車の通行位置が明示されている歩道。（整備延長は、国土交通省実施の自治体アンケート調査結果）

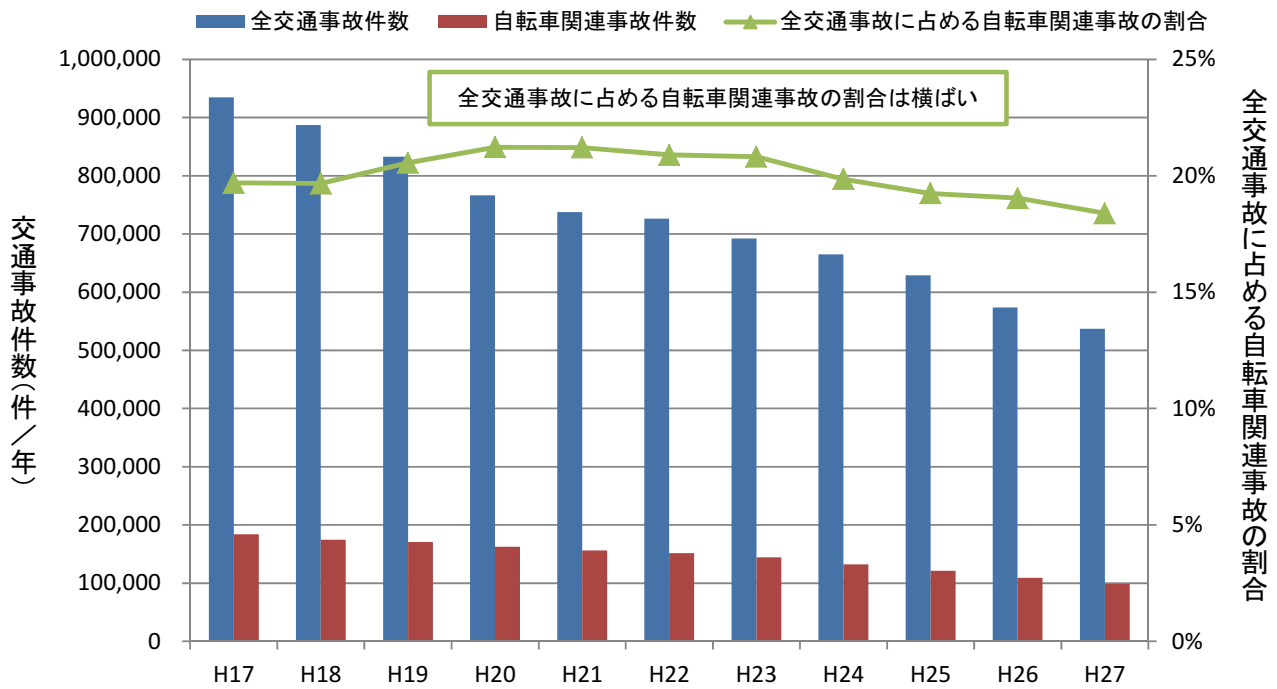
図-10 自転車通行空間の整備状況



(人)

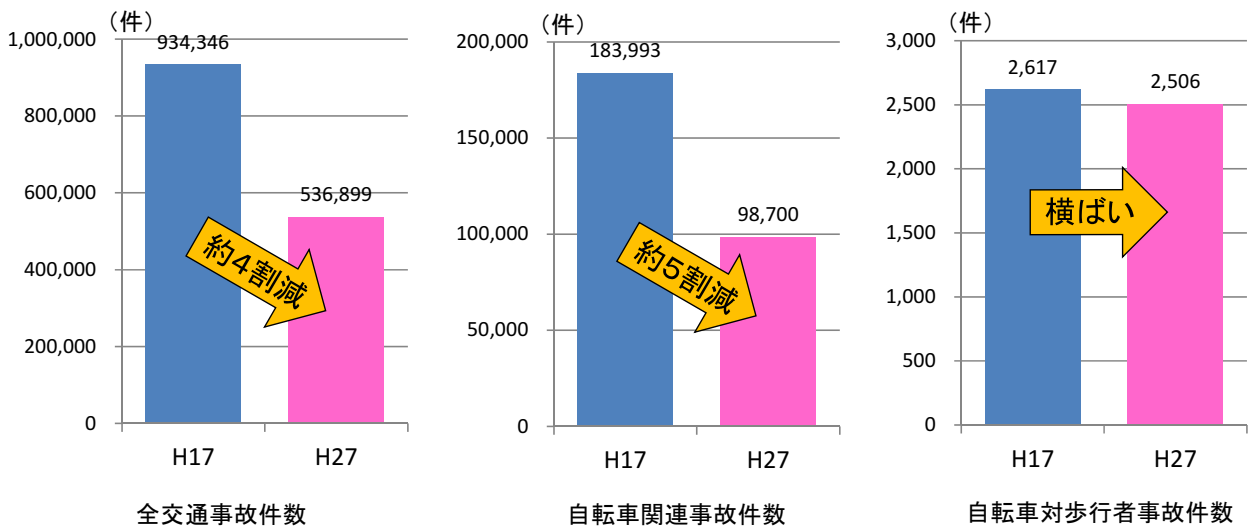
【出典：IRTAD、Road Safety Annual Report 2014】

図-11 人口 100 万人あたり状態別死者数の国別比較（平成 24 年）



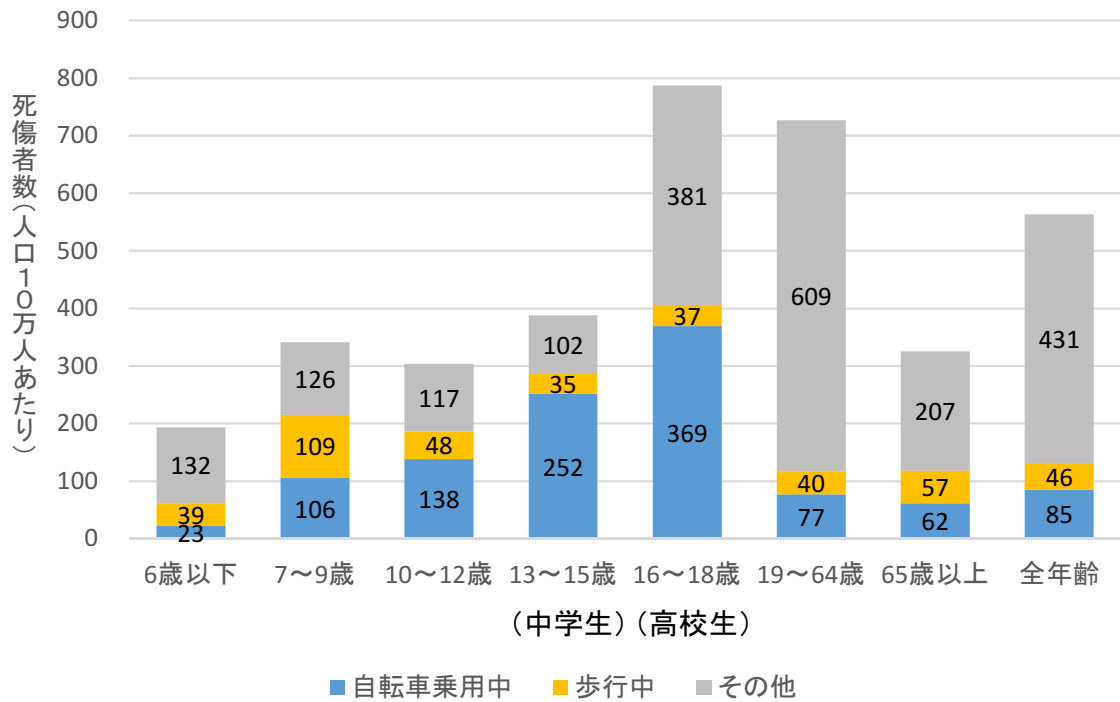
【出典：平成 27 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図-12 全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移



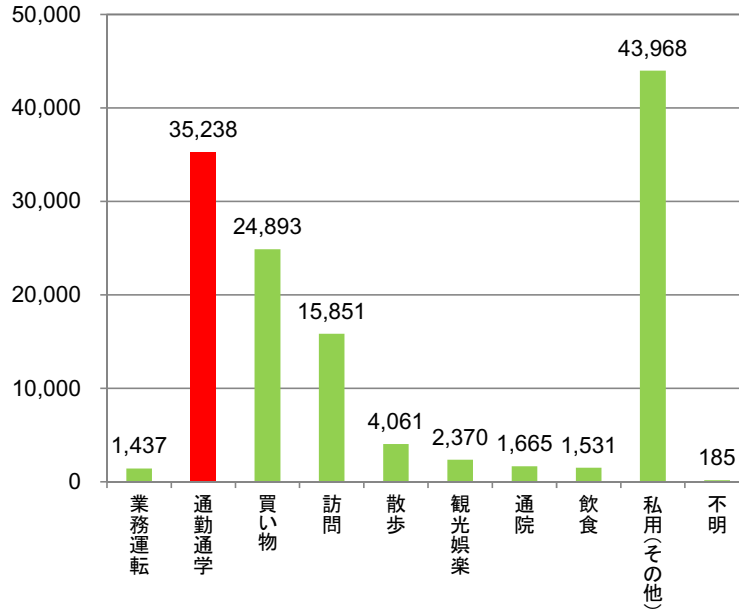
【出典：平成 27 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図-13 自転車対歩行者事故に関する近年の傾向



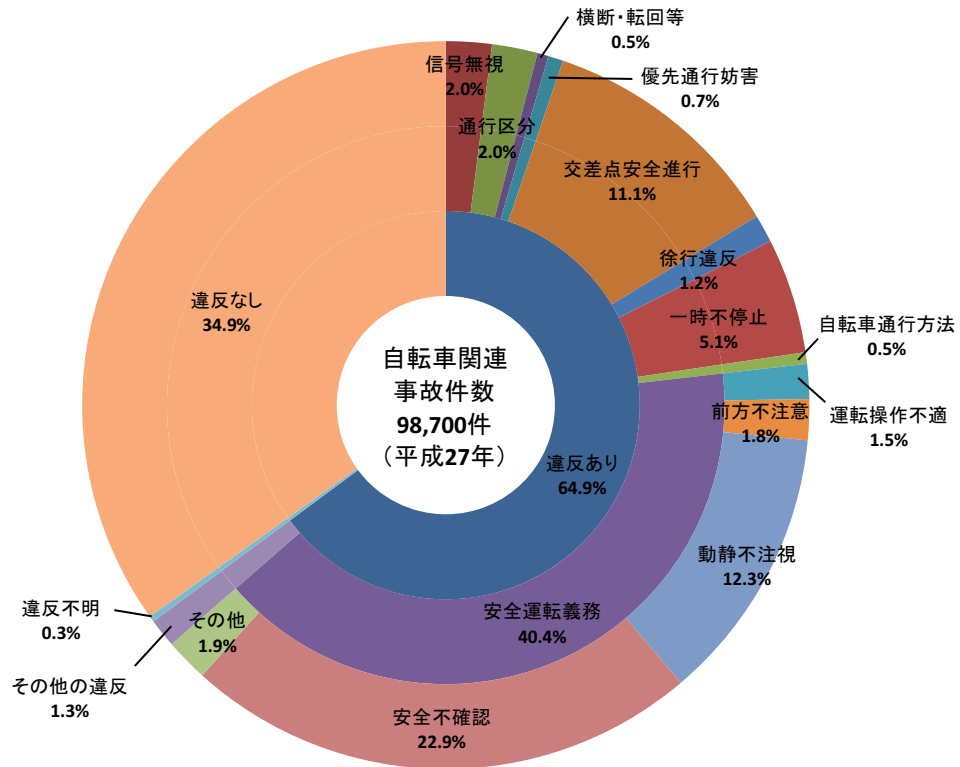
【出典：平成 26 年 ITARDA 交通事故統計データ】

図-14 人口 10 万人あたりの年齢層別死傷者数（平成 26 年）



【出典：平成 24 年 ITARDA 交通事故統計データ】

図-15 利用目的別死傷者数（自転車乗用中）（平成 24 年）



※平成 27 年中の第 1 当事者・第 2 当事者自転車乗用中の死傷者を分析

【出典：平成 27 年中の交通事故の発生状況（警察庁）】

図-16 自転車乗用中の交通事故で死傷した人に関する法令違反の状況

良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

◆ 背景

「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について(平成19年交通局長通達)」に基づく各種対策を推進してきたところ、一定の成果は見られるものの、未だ…

- 自転車利用者の交通ルール遵守意識は十分に浸透していない
- 自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判の声は後を絶たない
- 自転車の通行環境の整備も十分には進んでいない

良好な自転車交通秩序を実現させるための総合対策

◆ 基本的考え方

【自転車は「車両」であるという徹底】

- ・ 自転車本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進
- ・ 歩道を通行する者には歩行者優先を徹底

「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保

通行環境の確立

- 規制標識「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」を活用した走行空間の整備
 - 自転車歩道通行可規制の実施場所の見直し
 - 自転車歩道通行可規制のある歩道をつなぐ自転車横断帯の撤去
- 等

ルール周知と安全教育の推進

- 自転車は「車両」であるという徹底
 - ルールを遵守しなかった場合の罰則や交通事故のリスク、損害賠償責任保険等の加入の必要性等について周知
- 等

指導取締りの強化

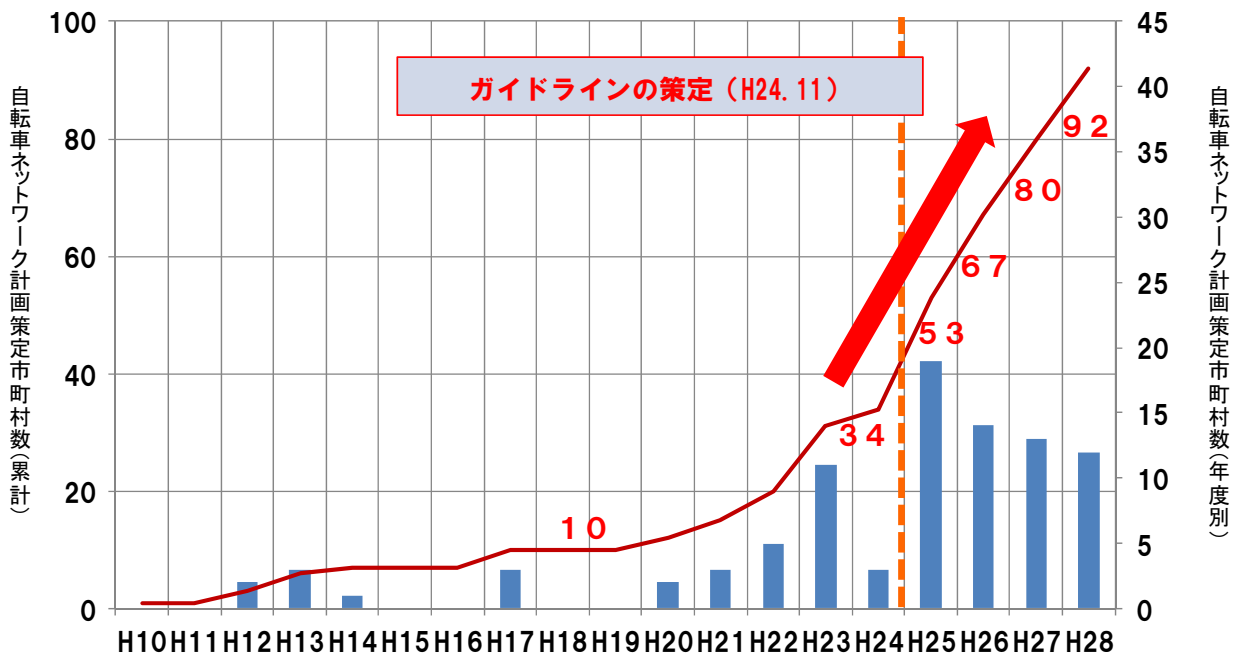
- 指導警告の積極的推進、制動装置不良自転車運転を始めたとする悪質・危険な違反の検挙
 - 街頭での指導啓発活動時に本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進
- 等

基盤整備

- 都道府県警察における総合的計画の策定
 - 条例を制定した地方公共団体の事例も参考としながら、その取組を積極的に支援
 - 体制整備、部内教養の徹底、関係部門との連携
 - 地方公共団体等に対する駐輪場整備や放置自転車撤去の働き掛け
- 等

【出典：良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進（平成23年10月）（警察庁）】

図-17 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進



【資料：国土交通省調べ（各年4月1日現在）】

図-18 自転車ネットワーク計画の策定市区町村数

II. 通行方法

1. 自転車の通行方法

1.1 自転車の通行場所

(1) 車道通行の原則

自転車は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路では、車道を通行しなければいけません（ただし、自転車道があれば、自転車道を通行しなければいけません。また、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合等を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行することができます。）。

道路では左側を通行しなければならず、特に、車両通行帯のない道路では、道路の左側端を通行しなければいけません。

また、車両通行帯のある道路では、原則として一番左側の車両通行帯を通行しなければいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 17 条、第 17 条の 2、第 18 条、第 20 条、第 63 条の 3

【罰則】 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金等



(2) 例外的に歩道を通行できる場合

自転車は、車道通行が原則ですが、

- 道路標識等により自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき
- 自転車の運転者が、高齢者や児童・幼児等^(注1)であるとき
- 車道又は交通の状況に照らして当該自転車の通行の安全を確保するため当該自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるときには、歩道を通行することができます。

(注1) 道路交通法施行令第 26 条により、児童（6 歳以上 13 歳未満の者）及び幼児（6 歳未満の者）、70 歳以上の高齢者、普通自転車により安全に車道を通行することに支障を生ずる程度の身体の障がいとして内閣府令（道路交通法施行規則第 9 条の 2 の 2）で定めるものを有する者を指す。以下、同じ。

※ 本参考資料の自転車の通行位置、ルールは、主に道路交通法上の「普通自転車」と呼ばれる自転車について記載しています。大きさが通常の自転車より大きなもの等については必ずしも当てはまらないものがあります。

※ 罰則は当該項目の中で最も重いものを代表して記載しています。

ただし、自転車は歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず（普通自転車通行指定部分があるときは、当該部分を徐行しなければいけません。）、歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければいけません（普通自転車通行指定部分については、歩行者がいないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができます。）。



【根拠規定】 道路交通法第 63 条の 4

【罰則】 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金（歩道通行要件を満たさないにも関わらず歩道を通行した場合）等

【参考】 道路形態別の自転車の通行方法の例

すべての道路に「1.1 自転車の通行場所」において記載した交通ルールが適用されますが、道路形態により自転車の通行場所や通行方法が十分に理解されていない場合があるため、道路形態別の自転車の通行方法の例を示します。

1. 歩道と車道の区別のある道路

- ① 車道
- ② 歩道
 - (ア) 歩道
 - (イ) 普通自転車の歩道通行部分

2. 路側帯と車道の区別のある道路

3. 片側に双方向通行の自転車道のある道路

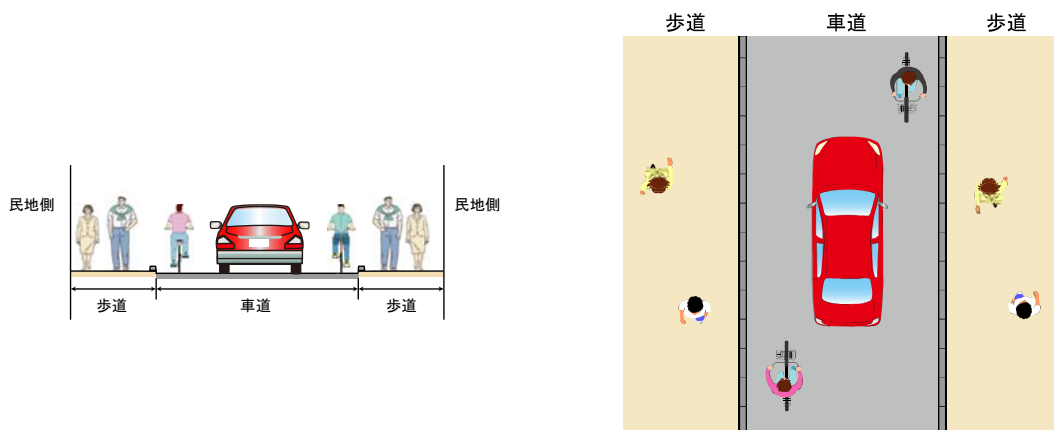
4. 自転車及び歩行者用道路の規制のある道路

5. 自転車を除く歩行者用道路の規制のある道路

1. 歩道と車道の区別のある道路

① 車道

- ・自転車は、歩道と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければいけません。この際、自転車は、車道の左側端に寄って通行しなければいけません。
- ・「自転車除く」の補助標識がない一方通行の規制のかかった道路の場合、他の車両と同様、自転車も逆方向に通行することはできません。

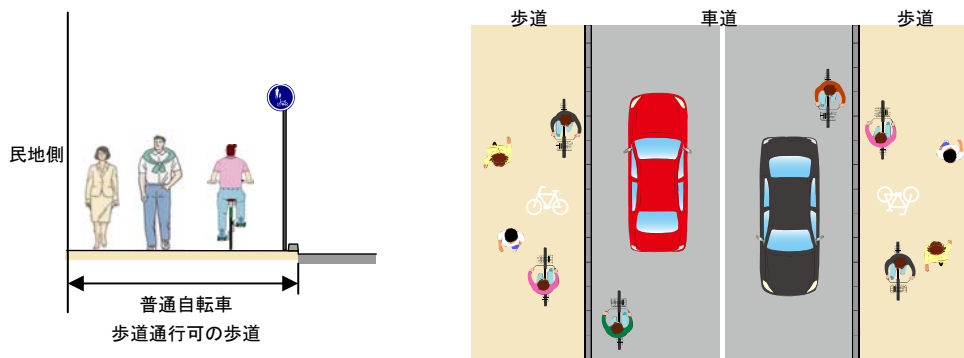


図参-1 車道での自転車通行位置、方法

② 歩道

(ア) 歩道

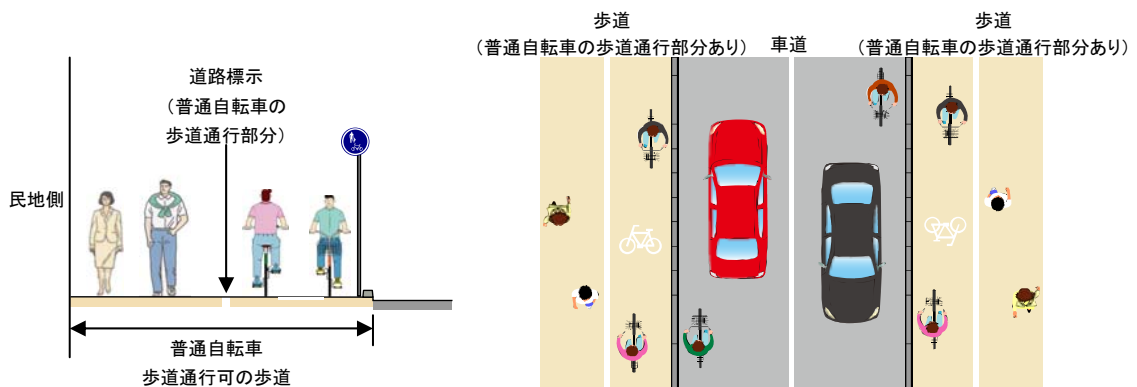
- 普通自転車歩道通行可の規制が実施されていない歩道であっても、高齢者や児童・幼児等が運転する普通自転車は、歩道を通行することができます。また、車道又は交通の状況に照らして普通自転車の通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるときは、普通自転車は歩道を通行することができます。
- 歩道を通行する際は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行により通行しなければなりません。更に歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければなりません。
- 歩道でほかの自転車と行き違うときは、速度を落としながら安全な間隔を保ち、歩行者に十分注意して、対向する自転車を右に見ながらよけるようにしましょう。



図参-2 普通自転車歩道通行可の歩道での自転車通行位置、方法

(イ) 普通自転車の歩道通行部分

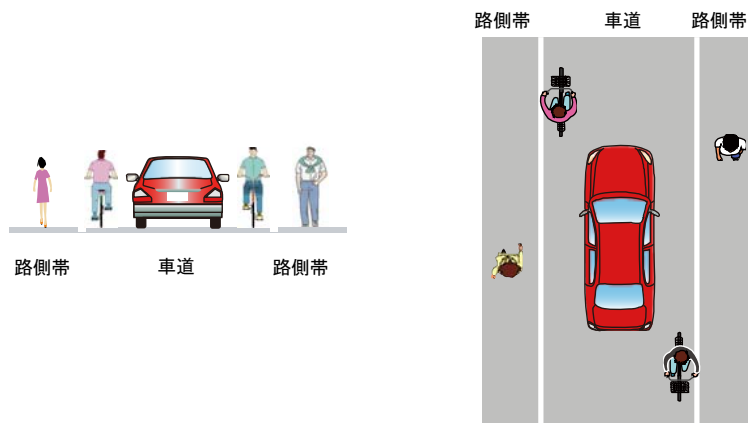
- 自転車は、歩道内の道路標示により明示された普通自転車の歩道通行部分を双方向通行できます。
- 普通自転車の歩道通行部分を通行する際は、徐行により通行しなければならず、歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければなりません。ただし、普通自転車の歩道通行部分に歩行者がいないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で通行することができます。
- 普通自転車の歩道通行部分で、ほかの自転車と行き違うときは、速度を落としながら安全な間隔を保ち、歩行者に十分注意して、対向する自転車を右に見ながらよけるようにしましょう。



図参-3 普通自転車の歩道通行部分での自転車通行位置、方法

2.路側帯と車道の区別のある道路

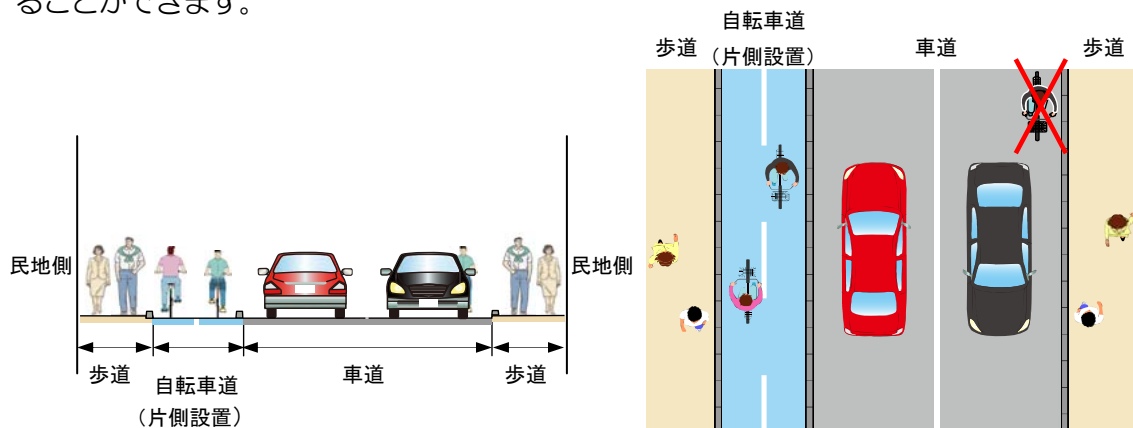
- 自転車は、路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければいけません。この際、自転車は、車道の左側端に寄って通行しなければいけません。
- 「自転車除く」の補助標識がない一方通行の規制のかかった道路の場合、他の車両と同様、自転車も逆方向に通行することはできません。
- 路側帯のある道路では、著しく歩行者の通行を妨げる場合を除いて、道路の左側部分に設けられた路側帯（歩行者用路側帯を除く。）を通行できます。なお、路側帯内を通行する場合、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行しなければいけません。



図参-4 路側帯での自転車通行位置、方法

3.片側に双方向通行の自転車道のある道路

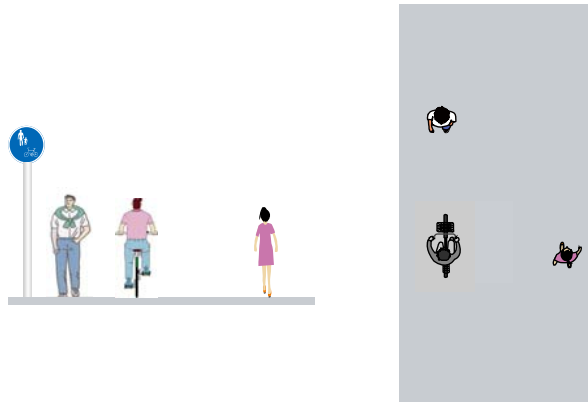
- 自転車道のある道路では、自転車は自転車道を通行しなければいけません。このため、自転車道が設置されていない側を自転車は通行することはできません。
- 自転車道内は左側通行しなければいけません。
- 高齢者や児童・幼児等が運転する普通自転車は、自転車道が設置されていても、歩道を通行することができます。



図参-5 片側に双方向通行の自転車道のある道路での自転車通行位置、方法

4. 自転車及び歩行者用道路の規制のある道路

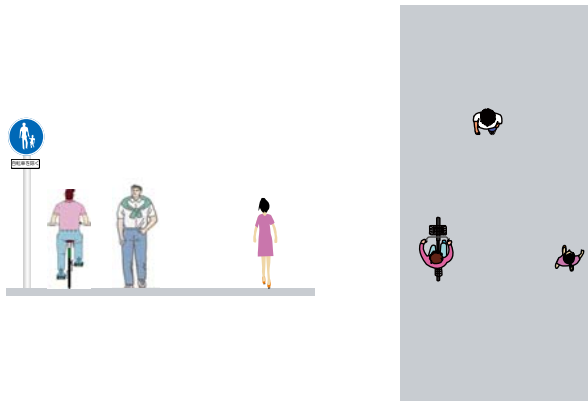
- 自転車は、道路の左側端に寄って通行しなければなりません。なお、歩行者の側方を通過するときは、歩行者との間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければなりません。



図参-6 自転車及び歩行者用道路の規制のある道路での自転車通行位置、方法

5. 自転車を除く歩行者用道路の規制のある道路

- 自転車は、道路の左側端に寄って、特に歩行者に注意して徐行しなければなりません。



図参-7 自転車を除く歩行者用道路の規制のある道路での自転車通行位置、方法

1.2 交差点部の自転車の通行場所

(1) 交差点の通行方法

自転車は、交差点を通行する場合において、付近に自転車横断帯があるときは、当該自転車横断帯を通行しなければいけません。

また、信号機がない交差点等において、狭い道路から広い道路等に出るときは、交差道路等を通行する他の車両の進行を妨害しないようにするとともに、徐行しなければいけません。

さらに、交差点内を通行するときは、状況に応じて他の車や歩行者に注意してできる限り安全な速度と方法で進行しなければいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 36 条、第 63 条の 7

【罰則】 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金等

(2) 左折又は右折の方法

自転車は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って徐行しなければいけません。

また、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければいけません（いわゆる二段階右折をしなければいけません）。

【根拠規定】 道路交通法第 34 条

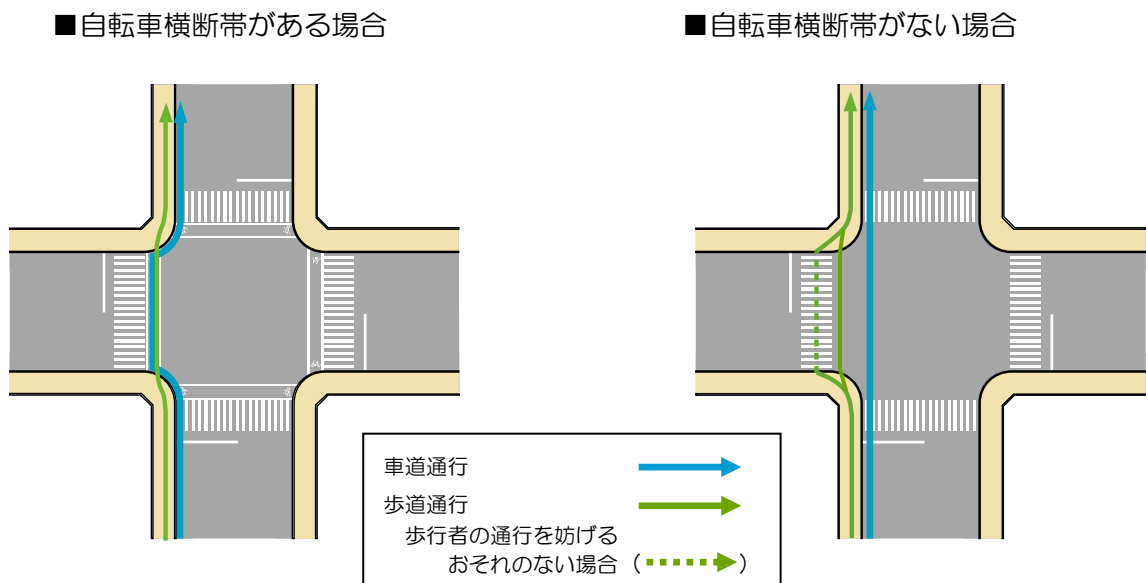
【罰則】 2 万円以下の罰金又は科料

【参考】 交差点における自転車の通行方法の例

交差点における自転車の通行方法の例として、歩道のある道路の四枝交差点における、自転車の直進、左折、右折の3つの通行方法を図解すると次のとおりです。

なお、横断歩道を通行する場合は、横断中の歩行者がいらないなど歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはいけません。

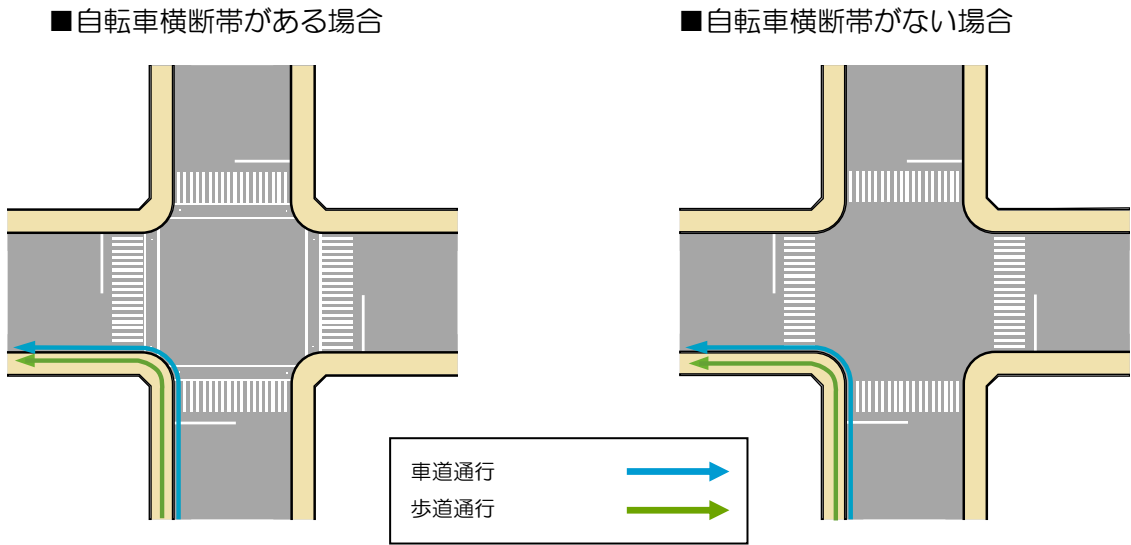
①交差点を直進する場合



図参-8 直進（自転車横断帯ありと自転車横断帯なし）の通行方法イメージ

※通行区分の指定により最左車線が左折専用車線となっている場合でも、軽車両である自転車は、左折専用車線を直進することとなる。

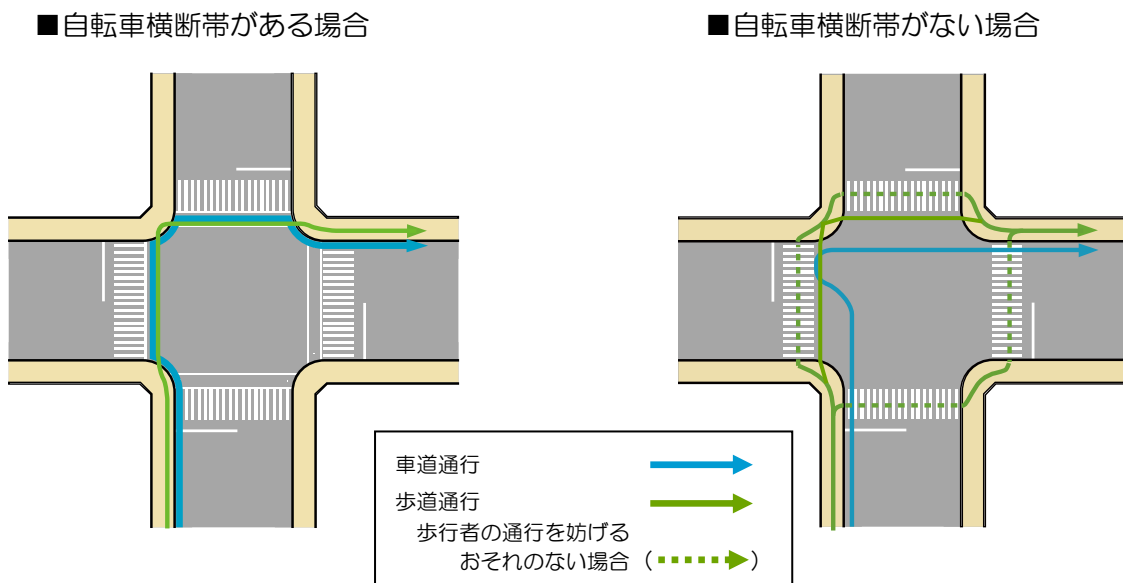
②交差点を左折する場合



図参-9 左折（自転車横断帯ありと自転車横断帯なし）の通行方法イメージ

③交差点を右折する場合

- 交通整理が行われていない交差点で右折する場合は、できるだけ道路の左端に寄って交差点の向こう側までまっすぐに進み、十分速度を落としてから曲がらなければなりません。
- 信号機などにより交通整理が行われている交差点で右折する場合は、青信号で交差点の向こう側までまっすぐに進み、その地点で止まって向きを変え、前方の信号が青になってから進むようにしなければなりません。
- 交差点やその近くに、自転車横断帯があるときは、その自転車横断帯を通らなければなりません。



図参-10 右折（自転車横断帯ありと自転車横断帯なし）の通行方法イメージ

1.3 その他の主な交通ルールと罰則

道路交通法には、自転車を含む車両による同法（同法の委任を受けて定められた都道府県公安委員会規則を含む。）違反に対する罰則が定められています。

自転車は、道路交通法上軽車両であり、車両を対象とした罰則、又は自転車等を対象とする罰則が適用されます。以下に、主な交通ルールと罰則を示します。

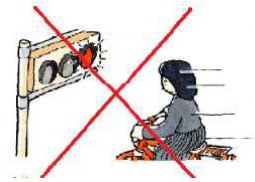
(1) 信号機に従う義務

自転車は、道路を通行する際は、信号機等に従わなければいけません。

特に、横断歩道を進行して道路を横断する場合や、歩行者用信号機に「歩行者・自転車専用」の標示のある場合は、歩行者用信号機に従わなければいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 7 条、道路交通法施行令第 2 条

【罰則】 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金等



(2) 並進の禁止

自転車は、道路標識等により認められている場合を除き、他の自転車と並進してはいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 19 条、第 63 条の 5

【罰則】 2 万円以下の罰金又は科料



(3) 道路外に出る場合の方法

自転車は、道路外に出るため左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、徐行しなければいけません。

また、自転車は、道路を右側に出ようとする場合であっても、道路の中央（当該道路が一方通行の場合は右側端）を通行してはいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 25 条

【罰則】 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金（道路の左側部分以外を通行した場合）等

(4) 自転車の横断の方法

自転車は、自転車横断帯がある場所の付近においては、その自転車横断帯によって道路を横断しなければいけません。

また、歩行者又は他の車両等の正常な交通を妨害するおそれがあるときは、横断等をしてはいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 25 条の 2、第 63 条の 6

【罰則】 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金等



(5) 進路変更の禁止

自転車は、みだりにその進路を変更してはいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 26 条の 2

【罰則】 5 万円以下の罰金等

(6) 踏切の通過

自転車は、踏切を通過しようとするときは、踏切の直前で停止し、安全を確認しなければいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 33 条

【罰則】 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金等

(7) 徐行すべき場所

自転車は、道路標識等がある場合のほか、左右の見通しがきかない交差点等を通行しようとするときは、徐行しなければいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 42 条

【罰則】 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金等

(8) 一時停止すべき場所

自転車は、道路標識等により一時停止すべきとされているときは、一時停止しなければいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 43 条

【罰則】 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金等

**(9) 夜間のライトの点灯等**

自転車は、夜間はライトを点灯しなければいけません。

また、反射器材を備えていない自転車（尾灯をつけているものを除く。）を夜間に運転してはいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 52 条、第 63 条の 9

道路交通法施行令第 18 条

道路交通法施行規則第 9 条の 4

都道府県公安委員会規則

【罰則】 5 万円以下の罰金等

**(10) 警音器の使用**

自転車は、左右の見通しのきかない交差点や見通しのきかない曲がり角等であって、道路標識等により指定された場所等を通行しようとするときは、警音器を鳴らさなければいけません。

ただし、上記のような場合以外には、危険を防止するためやむを得ないときを除き、警音器を鳴らしてはいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 54 条

【罰則】 5 万円以下の罰金等

(11) 2 人乗りの禁止

自転車は原則として 2 人乗りをしてはいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 55 条、第 57 条

都道府県公安委員会規則

【罰則】 5 万円以下の罰金等



(12) ブレーキの備付け

前輪及び後輪にブレーキを備え付けてない自転車を運転してはいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 63 条の 9、道路交通法施行規則第 9 条の 3

【罰則】 5 万円以下の罰金

(13) 児童・幼児のヘルメットの着用

児童・幼児を保護する責任のある者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときはヘルメットをかぶらせるように努めなければいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 63 条の 11



(14) 酒気帯び運転等の禁止

酒気を帯びて自転車を運転してはいけません。

また、酒気を帯びている者に自転車を提供したり、飲酒運転を行うおそれがある者に酒類を提供したりしてはいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 65 条

【罰則】 5 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金（酒酔い運転を行った場合等）等

(15) 片手運転の禁止

携帯電話の通話や操作をしたり、傘を差したり、物を担いだりすること等による片手での運転は、不安定な運転になるのでしてはいけません。

【根拠規定】 道路交通法第 70 条、第 71 条

都道府県公安委員会規則

【罰則】 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金等



(16) 交通事故の場合の措置

交通事故があったときは、直ちに負傷者を救護して、危険を防止する等必要な措置を講じなければいけません。

また、警察に事故の内容を連絡しなくてはなりません。

【根拠規定】 道路交通法第 72 条

【罰則】 1 年以下の懲役又は 10 万円以下の罰金等

○自転車運転者講習

交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為（危険行為）を反復して行った自転車運転者は、都道府県公安委員会から命令される自転車の運転による交通の危険を防止するための講習（自転車運転者講習）を受講しなければなりません。

【根拠規定】 道路交通法第 108 条の 2、第 108 条の 3 の 4

道路交通法施行令第 41 条の 3、

道路交通法施行規則第 38 条第 1 項第 14 号

【罰則】 5 万円以下の罰金（受講命令に違反した場合）

※自転車運転者講習の対象となる危険行為

- ・ 信号無視
- ・ 通行禁止違反
- ・ 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）
- ・ 通行区分違反
- ・ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- ・ 遮断踏切立入り
- ・ 交差点安全進行義務違反等
- ・ 交差点優先車妨害
- ・ 環状交差点安全進行義務違反
- ・ 指定場所一時不停止等
- ・ 歩道通行時の通行方法違反
- ・ 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転
- ・ 酒酔い運転
- ・ 安全運転義務違反

Ⅲ. 関係法令

※本資料は、平成 28 年 7 月時点のものであり、その後の法令等の改正には対応していません。最新の各資料に留意して利用されたい。

参考資料 1 : 道路法

(昭和 27 年 6 月 10 日 法律第 180 号)

改正 : 平成 27 年 6 月 24 日 法律第 47 号

(用語の定義)

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

一 道路上のさく又は駒止

二 道路上の並木又は街灯で第十八条第一項に規定する道路管理者の設けるもの

三 道路標識、道路元標又は里程標

四 道路情報管理施設（道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設その他これらに類するものをいう。）

五 道路に接する道路の維持又は修繕に用いる機械、器具又は材料の常置場

六 自動車駐車場又は自転車駐車場で道路上に、又は道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの

七 共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十八年法律第八十一号）第三条第一項の規定による共同溝整備道路又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号）第四条第二項に規定する電線共同溝整備道路に第十八条第一項に規定する道路管理者の設ける共同溝又は電線共同溝

八 前各号に掲げるものを除くほか、政令で定めるもの

3 この法律において「自動車」とは、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第二条第二項に規定する自動車をいう。

4 この法律において「駐車」とは、道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第十八号に規定する駐車をいう。

5 この法律において「車両」とは、道路交通法第二条第一項第八号に規定する車両をいう。

(自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金及び割増金)

第二十四条の二 道路管理者（指定区間内の国道にあつては、国。第三項、第三十九条第一項、第四十四条の二第八項、第四十九条、第五十八条第一項、第五十九条第三項、第六十一条第一項、第六十四条第一項、第六十九条第一項及び第三項、第七十条第一項、第七十二条第一項及び第三項、第七十三条第一項から第三項まで、第八十五条第三項並びに第九十一条第三項において同じ。）は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、道路の附属物である自動車駐車場又は自転車駐車場に自動車（道路運送車両法第二条第三項に規定する原動機付自転車を含む。以下この条において同じ。）又は自転車を駐車させる者から、駐車料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第三十九条第一項に規定する緊急自動車その他政令で定める

自動車又は自転車を駐車させる場合においては、この限りでない。

- 2 前項の駐車料金の額は、次の原則によつて定めなければならない。
 - 一 自動車又は自転車を駐車させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。
 - 二 自動車又は自転車を駐車させる者の負担能力にかんがみ、その利用を困難にするおそれのないものであること。
 - 三 付近の自動車駐車場又は自転車駐車場で道路の区域外に設置されており、かつ、一般公衆の用に供するものの駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであること。
- 3 道路管理者は、第一項の駐車料金を不法に免れた者から、その免れた額のほか、その免れた額の二倍に相当する額を割増金として徴収することができる。

(自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金等の表示)

第二十四条の三 道路管理者は、前条第一項の規定により駐車料金を徴収する自動車駐車場又は自転車駐車場について、条例（国道にあつては、国土交通省令）で定めるところにより、駐車料金、駐車することができる時間その他自動車駐車場又は自転車駐車場の利用に関し必要な事項を表示するため、標識を設けなければならない。

(道路の構造の基準)

第三十条 高速自動車国道及び国道の構造の技術的基準は、次に掲げる事項について政令で定める。

- 一 通行する自動車の種類に関する事項
 - 二 幅員
 - 三 建築限界
 - 四 線形
 - 五 視距
 - 六 勾配
 - 七 路面
 - 八 排水施設
 - 九 交差又は接続
 - 十 待避所
 - 十一 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設
 - 十二 橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度
 - 十三 前各号に掲げるもののほか、高速自動車国道及び国道の構造について必要な事項
- 2 都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（第一項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものに限る。）は、政令で定める。
 - 3 前項に規定するもののほか、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は、政令で定める基準を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

(道路標識等の設置)

第四十五条 道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に道路標識又は区画線を設けなければならない。

- 2 前項の道路標識及び区画線の種類、様式及び設置場所その他道路標識及び区画線に関し必要な事項は、内閣府令・国土交通省令で定める。
- 3 都道府県道又は市町村道に設ける道路標識のうち内閣府令・国土交通省令で定めるものの寸法は、前項の規定にかかわらず、同項の内閣府令・国土交通省令の定めるところを参酌して、当該都道府県道又は市町村道の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

(自転車専用道路等の指定)

第四十八条の十三 道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分（当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限る。以下本条中同じ。）について、区間を定めて、もつぱら自転車の一般交通の用に供する道路又は道路の部分指定することができる。

- 2 道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分について、区間を定めて、もつぱら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分指定することができる。

3～5 (省略)

(道路等との交差等)

第四十八条の十四 道路管理者は、前条第一項から第三項までの規定による指定をした、又はしようとする道路又は道路の部分道路等と交差させようとする場合においては、当該道路又は道路の部分の安全な交通が確保されるよう措置しなければならない。

- 2 道路等の管理者は、道路等を前条第一項の規定による指定を受けた道路若しくは道路の部分（以下「自転車専用道路」という。）、同条第二項の規定による指定を受けた道路若しくは道路の部分（以下「自転車歩行者専用道路」という。）又は同条第三項の規定による指定を受けた道路若しくは道路の部分（以下「歩行者専用道路」という。）（以下これらを「自転車専用道路等」と総称する。）と交差させようとする場合においては、当該自転車専用道路等の安全な交通が確保されるよう措置しなければならない。

(通行の制限等)

第四十八条の十五 何人もみだりに自転車専用道路を自転車（自転車以外の軽車両（道路交通法第二条第一項第十一号に規定する軽車両をいう。）その他の車両で国土交通省令で定めるものを含む。以下同じ。）による以外の方法により通行してはならない。

- 2 何人もみだりに自転車歩行者専用道路を自転車以外の車両により通行してはならない。
- 3 何人もみだりに歩行者専用道路を車両により通行してはならない。
- 4 道路管理者は、自転車専用道路等の入口その他必要な場所に通行の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設けなければならない。

参考資料 2 : 道路法施行令

(昭和 27 年 12 月 4 日政令第 479 号)

改正 : 平成 27 年 11 月 26 日 政令第 392 号

第二章 道路の占用

(道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等)

第七条 法第三十二条第一項第七号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

- 一 看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ
- 二 工事用板囲、足場、詰所その他の工事用施設
- 三 土石、竹木、瓦その他の工事用材料

四～七 省略**八** 次に掲げる道路の上空に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅その他これらに類する施設及び自動車駐車場**イ** 都市計画法第八条第一項第三号の高度地区（建築物の高さの最低限度が定められているものに限る。）及び高度利用地区並びに同項第四号の二の都市再生特別地区内の高速自動車国道又は自動車専用道路**ロ** 都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）第三十六条の三第一項に規定する特定都市道路（イに掲げる道路を除く。）**九** 建築基準法第八十五条第一項に規定する区域内に存する道路（車両又は歩行者の通行の用に供する部分及び路肩の部分を除く。）の区域内の土地に設ける同項第一号に該当する応急仮設建築物で、被災者の居住の用に供するため必要なもの**十** 道路の区域内の地面に設ける自転車（側車付きのものを除く。以下同じ。）、原動機付自転車（側車付きのものを除く。）又は道路運送車両法第三条に規定する小型自動車若しくは軽自動車で二輪のもの（いずれも側車付きのものを除く。以下「二輪自動車」という。）を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（第六号に掲げる施設に設けるものを除く。）**十一** 高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所

(自転車駐車器具の占用の場所に関する基準)

第十一条の九 法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての第七条第十号に規定する自転車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具（以下この条において「自転車駐車器具」という。）に関する法第三十三条第一項の政令で定める基準は、次のいずれにも適合する場所であることとする。**一** 車道以外の道路の部分（分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分を除く。次条第一項第一号において同じ。）であること。**二** 法面若しくは側溝上の部分又は自転車道、自転車歩行者道若しくは歩道上に設ける場合においては、道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障のない場合を除き、当該自転車駐車器具を自転車の駐車の用に供したときに自転車又は歩行者が通行することができる部分の一方の側の幅員が、国道にあつては道路構造令第十条第三項本文、第十条の二第二項又は第十一条第三項に

規定する幅員、都道府県道又は市町村道にあつてはこれらの規定に規定する幅員を参酌して法第三十条第三項の条例で定める幅員であること。

- 2 第十条第一号及び第五号の規定は、自転車駐車器具について準用する。この場合において、同条第一号中「地上（）」とあるのは「地面（）」と、「地上を」とあるのは「地面を」と、「次のいずれにも適合する場所（特定連結路附属地の地上に設ける場合にあつては、ロ及びハのいずれにも適合する場所）」とあるのは「ロ及びハのいずれにも適合する場所」と読み替えるものとする。

参考資料3：道路構造令

(昭和45年10月29日 政令第320号)

改正：平成23年12月26日 政令第424号

(この政令の趣旨)

第一条 この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術的基準（都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術的基準にあつては、道路法（以下「法」という。）第三十条第一項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものに限る。）並びに道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（同項第一号、第三号及び第十二号に掲げる事項に係るものを除く。）を定めるに当たつて参酌すべき一般的技術的基準を定めるものとする。

(用語の定義)

第二条 この政令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 歩道 専ら歩行者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をいう。
- 二 自転車道 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をいう。
- 三 自転車歩行者道 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をいう。
- 四 車道 専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分（自転車道を除く。）をいう。
- 五 車線 一縦列の自動車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分（副道を除く。）をいう。

六～十一 （省略）

十二 路肩 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をいう。

十三 側帯 車両の運転者の視線を誘導し、及び側方余裕を確保する機能を分担させるために、車道に接続して設けられる帯状の中央帯又は路肩の部分をいう。

十四 停車帯 主として車両の停車の用に供するために設けられる帯状の車道の部分をいう。

十五 （省略）

十六 交通島 車両の安全かつ円滑な通行を確保し、又は横断する歩行者若しくは乗合自動車若しくは路面電車に乗降する者の安全を図るために、交差点、車道の分岐点、乗合自動車の停留所、路面電車の停留場等に設けられる島状の施設をいう。

十七 植樹帯 専ら良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保を図ることを目的として、樹木を植栽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帯状の道路の部分をいう。

十八 路上施設 道路の附属物（共同溝及び電線共同溝を除く。）で歩道、自転車道、自転車歩行者道、中央帯、路肩、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路に設けられるもの

をいう。

十九～二十三 (省略)

(車線等)

第五条 1～3 (省略)

4 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。以下この項において同じ。）の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。ただし、第一種第一級若しくは第二級、第三種第二級又は第四種第一級の普通道路にあつては、交通の状況により必要がある場合においては、同欄に掲げる値に〇・二五メートルを加えた値、第一種第二級若しくは第三級の小型道路又は第二種第一級の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、同欄に掲げる値から〇・二五メートルを減じた値とすることができる。

区分			車線の幅員 (単位 メートル)
第1種	第1級		3.5
	第2級		
	第3級	普通道路	3.5
		小型道路	3.25
	第4級	普通道路	3.25
小型道路		3	
第2種	第1級	普通道路	3.5
		小型道路	3.25
	第2級	普通道路	3.25
		小型道路	3
第3種	第1級	普通道路	3.5
		小型道路	3
	第2級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75
	第4級		2.75
第4種	第1級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第2級及び第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75

5 第三種第五級の普通道路の車道の幅員は、四メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は第三十一条の二の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては、三メートルとすることができる。

(路肩)

第八条 (省略)

2 車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、付加追越車線、登坂車線若しくは変速車線を設ける箇所、長さ五十メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分			車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位 メートル)	
第1種	第1級及び第2級	普通道路	2.5	1.75
		小型道路	1.25	
	第3級及び第4級	普通道路	1.75	1.25
		小型道路	1	
第2種		普通道路	1.25	
		小型道路	1	
第3種	第1級	普通道路	1.25	0.75
		小型道路	0.75	
	第2級から第4級まで	普通道路	0.75	0.5
		小型道路	0.5	
	第5級		0.5	
第4種			0.5	

3～6 (省略)

7 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。

8～9 (省略)

10 道路の主要構造部を保護するため必要がある場合においては、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して、路端寄りに路肩を設けるものとする。

11 (省略)

(停車帯)

第九条 第四種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

2 停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、一・五メートルまで縮小することができる。

(自転車道)

第十条 自動車及び自転車の交通量が多い第三種又は第四種の道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 自転車の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路（前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

3 自転車道の幅員は、二メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、一・五メートルまで縮小することができる。

4 自転車道に路上施設を設ける場合においては、当該自転車道の幅員は、第十二条の建築限界を勘案して定めるものとする。

5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(自転車歩行者道)

第十条の二 自動車の交通量が多い第三種又は第四種の道路（自転車道を設ける道路を除く。）には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては四メートル以上、その他の道路にあつては三メートル以上とするものとする。

3 横断歩道橋若しくは地下横断歩道（以下「横断歩道橋等」という。）又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては三メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては二メートル、並木を設ける場合にあつては一・五メートル、ベンチを設ける場合にあつては一メートル、その他の場合にあつては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第三種第五級又は第四種第四級の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

4 自転車歩行者道の幅員は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(歩道)

第十一条 第四種の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）、歩行者の交通量が多い第三種（第五級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）又は自転車道を設ける第三種の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 第三種の道路（自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。

4 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋

等を設ける場合にあつては三メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては二メートル、並木を設ける場合にあつては一・五メートル、ベンチを設ける場合にあつては一メートル、その他の場合にあつては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第三種第五級の道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(歩行者の滞留の用に供する部分)

第十一条の二 歩道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路には、横断歩道、乗合自動車停車所等に係る歩行者の滞留により歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、主として歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。

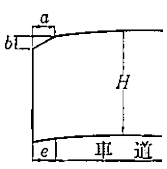
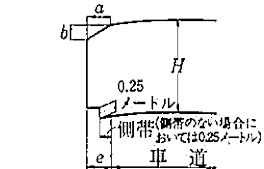
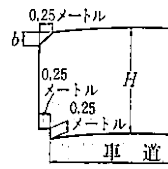
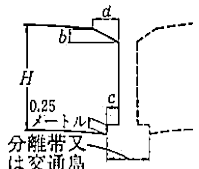
(積雪地域に存する道路の中央帯等の幅員)

第十一条の三 積雪地域に存する道路の中央帯、路肩、自転車歩行者道及び歩道の幅員は、除雪を勘案して定めるものとする。

(建築限界)

第十二条 建築限界は、車道にあつては第一図、歩道及び自転車道又は自転車歩行者道（以下「自転車道等」という。）にあつては第二図に示すところによるものとする。

第一図

(1)		(2)	(3)
車道に接続して路肩を設ける道路の車道 ((3) に示す部分を除く。)		車道に接続して路肩を設けない道路の車道 ((3) に示す部分を除く。)	車道のうち分離帯又は交通島に係る部分
歩道又は自転車道等を有しないトンネル又は長さ 50 メートル以上の橋若しくは高架の道路以外の道路の車道	歩道又は自転車道等を有しないトンネル又は長さ 50 メートル以上の橋若しくは高架の道路の車道		
			

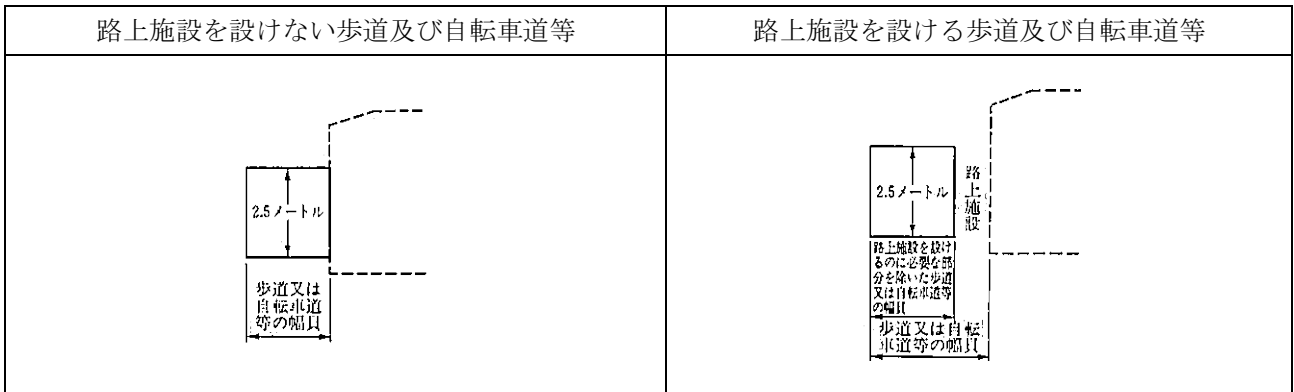
この図において、H、a、b、c、d 及び e は、それぞれ次の値を表わすものとする。

- H 普通道路にあつては 4.5 メートル、小型道路にあつては 3 メートル。ただし、第 3 種第 5 級の普通道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、4 メートル（大型の自動車の交通量が極めて少なく、かつ、当該道路の近くに大型の自動車が行き交うことができる道路があるときは、3 メートル）まで縮小することができる。
- a 普通道路にあつては車道に接続する路肩の幅員（路上施設を設ける路肩にあつては路肩の幅員から路上施設を設けるのに必要な値を減じた値とし、当該値が 1 メートルをこえる場合においては 1 メートルとする。）、小型道路にあつては 0.5 メートル
- b 普通道路にあつては H（3.8 メートル未満の場合においては、3.8 メートルとする。）から 3.8 メートルを減じた値、小型道路にあつては 0.2 メートル
- c 及び d 分離帯に係るものにあつては、道路の区分に応じ、それぞれ次の表の c の欄及び d の欄に掲げる値、交通島に係るものにあつては、c は 0.25 メートル、d は 0.5 メートル

区 分			c (単位 メートル)	d (単位 メートル)
第 1 種	第 1 級	普通道路	0.5	1
		小型道路		0.5
	第 2 級	普通道路	0.25	1
		小型道路		0.5
	第 3 級及び 第 4 級	普通道路	0.25	0.75
		小型道路		0.5
第 2 種	普通道路	0.25	0.75	
	小型道路		0.5	
第 3 種			0.25	0.5
第 4 種			0.25	0.5

- e 車道に接続する路肩の幅員（路上施設を設ける路肩にあつては、路肩の幅員から路上施設を設けるのに必要な値を減じた値）

第二図



(縦断勾配)

第二十条 車道の縦断勾配は、道路の区分及び道路の設計速度に応じ、縦断勾配の欄の上欄に掲げる値以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、同表の縦断勾配の欄の下欄に掲げる値以下とすることができる。

区分		設計速度 (単位 一時間につき キロメートル)	縦断勾配 (単位 パーセント)	
第一種、第二種 及び第三種	普通道路	120	2	5
		100	3	6
		80	4	7
		60	5	8
		50	6	9
		40	7	10
		30	8	11
		20	9	12
	小型道路	120	4	5
		100		6
		80	7	
		60	8	
		50	9	
		40	10	
		30	11	
		20	12	
第四種	普通道路	60	5	7
		50	6	8
		40	7	9
		30	8	10
		20	9	11
	小型道路	60	8	
		50	9	
		40	10	
		30	11	
		20	12	

(舗装)

第二十三条 車道、中央帯 (分離帯を除く。)、車道に接続する路肩、自転車道等及び歩道は、舗装するものとする。ただし、交通量がきわめて少ない等特別の理由がある場合においては、この限りでない。

2～3 (省略)

(排水施設)

第二十六条 道路には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠、集水ますその他の適当な排水施設を設けるものとする。

(横断勾配)

第二十四条 車道、中央帯（分離帯を除く。）及び車道に接続する路肩には、片勾配を付する場合を除き、路面の種類に応じ、次の表の下欄に掲げる値を標準として横断勾配を付するものとする。

路面の種類	横断勾配（単位 パーセント）
前条第二項に規定する基準に適合する舗装道	1.5 以上 2 以下
その他	3 以上 5 以下

- 2 歩道又は自転車道等には、二パーセントを標準として横断勾配を付するものとする。
- 3 前条第三項本文に規定する構造の舗装道にあつては、気象状況等を勘案して路面の排水に支障がない場合においては、横断勾配を付さず、又は縮小することができる。

(交通安全施設)

第三十一条 交通事故の防止を図るため必要がある場合においては、横断歩道橋等、さく、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設で国土交通省令で定めるものを設けるものとする。

(凸部、狭窄部等)

第三十一条の二 主として近隣に居住する者の利用に供する第三種第五級の道路には、自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保する必要がある場合においては、車道及びこれに接続する路肩の路面に凸部を設置し、又は車道に狭窄部若しくは屈曲部を設けるものとする。

(自動車駐車場等)

第三十二条 安全かつ円滑な交通を確保し、又は公衆の利便に資するため必要がある場合においては、自動車駐車場、自転車駐車場、乗合自動車停車所、非常駐車帯その他これらに類する施設で国土交通省令で定めるものを設けるものとする。

(小区間改築の場合の特例)

第三十八条 道路の交通に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合（次項に規定する改築を行う場合を除く。）において、これに隣接する他の区間の道路の構造が、第五条、第六条第四項から第六項まで、第七条、第九条、第九条の二、第十条第三項、第十条の二第二項及び第三項、第十一条第三項及び第四項、第十一条の四第二項及び第三項、第十五条から第二十二條まで、第二十三条第三項並びに第二十五条の規定による基準に適合していないためこれらの規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

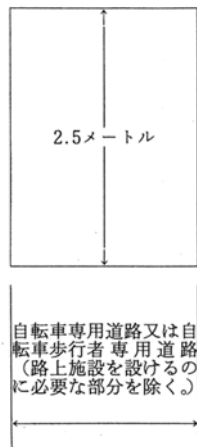
- 2 道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合において、当該道路の状況等からみて第五条、第六条第三項から第五項まで、第七条、第八条第二項、第九条、第九条の二、第十条第三項、第十条の二第二項及び第三項、第十一条第三項及び第四項、第十一条の四第二項及び第三項、第十九条第一項、第二十一条第二項、第二十三条第三項、次条第一項及

び第二項並びに第四十条第一項の規定による基準をそのまま適用することが適当でない認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

(自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路)

第三十九条 自転車専用道路の幅員は三メートル以上とし、自転車歩行者専用道路の幅員は四メートル以上とするものとする。ただし、自転車専用道路にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、二・五メートルまで縮小することができる。

- 2 自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路には、その各側に、当該道路の部分として、幅員〇・五メートル以上の側方余裕を確保するための部分を設けるものとする。
- 3 自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路に路上施設を設ける場合においては、当該自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路の幅員は、次項の建築限界を勘案して定めるものとする。
- 4 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の建築限界は、次の図に示すところによるものとする。



- 5 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の線形、勾配その他の構造は、自転車及び歩行者が安全かつ円滑に通行することができるものでなければならない。
- 6 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路については、第三条から第三十七条まで及び前条第一項の規定（自転車歩行者専用道路にあつては、第十一条の二を除く。）は、適用しない。

(都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術的基準等)

第四十一条 都道府県道又は市町村道を新設し、又は改築する場合におけるこれらの道路の構造の一般的技術的基準については、第四条、第十二条、第三十五条第二項、第三項及び第四項（法第三十条第一項第十二号に掲げる事項に係る部分に限る。）、第三十九条第四項並びに前条第三項の規定を準用する。この場合において、第十二条中「第三種第五級」とあるのは、「第三種第五級又は第四種第四級」と読み替えるものとする。

- 2 法第三十条第三項の政令で定める基準については、第五条から第十一条の四まで、第十三条から第三十四条まで、第三十五条第一項及び第四項（法第三十条第一項第十二号に掲げる事項に係る部分を除く。）、第三十六条から第三十八条まで、第三十九条第一項から第三項まで、第五項及び第六項並びに前条第一項、第二項、第四項及び第五項の規定を準用する。この場合において、第五条第一項ただし書及び第五項、第十条の二第三項ただし書並びに第十一条第四項ただし書中「第三種第五級」とあるのは「第三種第五級又は第四種第四級」と、第五条第三項中「及び第三種第五級」とあるのは「並

びに第三種第五級及び第四種第四級」と、第九条第一項及び第十一条第一項中「第四種」とあるのは「第四種（第四級を除く。）」と、同項中「第三種の」とあるのは「第三種若しくは第四種第四級の」と、同条第二項中「第三種」とあるのは「第三種又は第四種第四級」と、第十三条第一項中「上欄に掲げる値」とあるのは「上欄に掲げる値（当該道路が第四種第四級の道路である場合にあつては、一時間につき四十キロメートル、三十キロメートル又は二十キロメートル）」と、第三十一条の二中「主として」とあるのは「第四種第四級の道路又は主として」と、第三十七条中「一般国道」とあるのは「都道府県道」と、「都道府県道又は市町村道」とあり、及び「他の道路」とあるのは「市町村道」と、「当該部分」とあるのは「当該都道府県道」と読み替えるものとする。

参考資料 4 : 道路交通法

(昭和 35 年 6 月 25 日 法律第 105 号)

改正 : 平成 25 年 6 月 14 日 法律第 43 号

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 道路 道路法(昭和二十七年法律第百八十号)第二条第一項に規定する道路、道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)第二条第八項に規定する自動車道及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。

二 歩道 歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によつて区画された道路の部分をいう。

三 車道 車両の通行の用に供するため縁石線若しくはさくその他これに類する工作物又は道路標示によつて区画された道路の部分をいう。

三の二 (省略)

三の三 自転車道 自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によつて区画された車道部分をいう。

三の四 路側帯 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、道路標示によつて区画されたものをいう。

四 横断歩道 道路標識又は道路標示(以下「道路標識等」という。)により歩行者の横断の用に供するための場所であることが示されている道路の部分をいう。

四の二 自転車横断帯 道路標識等により自転車の横断の用に供するための場所であることが示されている道路の部分をいう。

五 交差点 十字路 丁字路その他二以上の道路が交わる場合における当該二以上の道路(歩道と車道の区別のある道路においては、車道)の交わる部分をいう。

六 (省略)

七 車両通行帯 車両が道路の定められた部分を通行すべきことが道路標示により示されている場合における当該道路標示により示されている道路の部分をいう。

八 車両 自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。

九 自動車 原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、原動機付自転車、自転車及び身体障害者用の車いす並びに歩行補助車その他の小型の車で政令で定めるもの(以下「歩行補助車等」という。)以外のものをいう。

十 (省略)

十一 軽車両 自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車(そり及び牛馬を含む。)であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。

十一の二 自転車 ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上

の車（ルールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）をいう。

十一の三～十四 （省略）

十五 道路標識 道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいう。

十六 道路標示 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（びよう）、ペイント、石等による線、記号又は文字をいう。

十七 運転 道路において、車両又は路面電車（以下「車両等」という。）をその本来の用い方に従つて用いることをいう。

十八 駐車 車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者（以下「運転者」という。）がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。

十九 停車 車両等が停止することで駐車以外のものをいう。

二十 徐行 車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。

二十一～二十三 （省略）

2～3 （省略）

（信号機の信号等に従う義務）

第七条 道路を通行する歩行者又は車両等は、信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等（前条第一項後段の場合においては、当該手信号等）に従わなければならない。

（通行の禁止等）

第八条 歩行者又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。

2～6 （省略）

（歩行者用道路を通行する車両の義務）

第九条 車両は、歩行者の通行の安全と円滑を図るため車両の通行が禁止されていることが道路標識等により表示されている道路（第十三条の二において「歩行者用道路」という。）を、前条第二項の許可を受け、又はその禁止の対象から除外されていることにより通行するときは、特に歩行者に注意して徐行しなければならない。

（通行区分）

第十条 歩行者は、歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯（次項及び次条において「歩道等」という。）と車道の区別のない道路においては、道路の右側端に寄つて通行しなければならない。ただし、道路の右側端を通行することが危険であるときその他やむを得ないときは、道路の左側端に寄つて通行することができる。

2 歩行者は、歩道等と車道の区別のある道路においては、次の各号に掲げる場合を除き、歩道等

を通行しなければならない。

- 一 車道を横断するとき。
- 二 道路工事等のため歩道等を通行することができないとき、その他やむを得ないとき。

3 前項の規定により歩道を通行する歩行者は、第六十三条の四第二項に規定する普通自転車通行指定部分があるときは、当該普通自転車通行指定部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならない。

(通則)

第十六条 道路における車両及び路面電車の交通方法については、この章の定めるところによる。

2～3 (省略)

4 この章の規定の適用については、自転車道が設けられている道路における自転車道と自転車道以外の車道の部分とは、それぞれ一の車道とする。

(通行区分)

第十七条 車両は、歩道又は路側帯（以下この条において「歩道等」という。）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。ただし、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、又は第四十七条第三項若しくは第四十八条の規定により歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、この限りでない。

2 前項ただし書の場合において、車両は、歩道等に入る直前で一時停止し、かつ、歩行者の通行を妨げないようにしなければならない。

3 二輪又は三輪の自転車（側車付きのもの及び他の車両を牽引しているものを除く。）以外の車両は、自転車道を通行してはならない。ただし、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ないときは、自転車道を横断することができる。

4 車両は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては、車道。以下第九節の二までにおいて同じ。）の中央（軌道が道路の側端に寄つて設けられている場合においては当該道路の軌道敷を除いた部分の中央とし、道路標識等による中央線が設けられているときはその中央線の設けられた道路の部分を中心とする。以下同じ。）から左の部分（以下「左側部分」という。）を通行しなければならない。

5 車両は、次の各号に掲げる場合においては、前項の規定にかかわらず、道路の中央から右の部分（以下「右側部分」という。）にその全部又は一部をはみ出して通行することができる。この場合において、車両は、第一号に掲げる場合を除き、そのはみ出し方ができるだけ少なくなるようにしなければならない。

一 当該道路が一方通行（道路における車両の通行につき一定の方向にする通行が禁止されていることをいう。以下同じ。）となつているとき。

二 当該道路の左側部分の幅員が当該車両の通行のため十分なものでないとき。

三 当該車両が道路の損壊、道路工事その他の障害のため当該道路の左側部分を通行することができないとき。

四 当該道路の左側部分の幅員が六メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうと

するとき（当該道路の右側部分を見とおすことができ、かつ、反対の方向からの交通を妨げるおそれがない場合に限るものとし、道路標識等により追越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されている場合を除く。）。

五 勾配の急な道路のまがりかど附近について、道路標識等により通行の方法が指定されている場合において、当該車両が当該指定に従い通行するとき。

6 車両は、安全地帯又は道路標識等により車両の通行の用に供しない部分であることが表示されているその他の道路の部分に入ってはならない。

（軽車両の路側帯通行）

第十七条の二 軽車両は、前条第一項の規定にかかわらず、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によつて区画されたものを除く。）を通行することができる。

2 前項の場合において、軽車両は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければならない。

（左側寄り通行等）

第十八条 車両（トロリーバスを除く。）は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、自動車及び原動機付自転車にあつては道路の左側に寄つて、軽車両にあつては道路の左側端に寄つて、それぞれ当該道路を通行しなければならない。ただし、追越しをするとき、第二十五条第二項若しくは第三十四条第二項若しくは第四項の規定により道路の中央若しくは右側端に寄るとき、又は道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、この限りでない。

2 車両は、前項の規定により歩道と車道の区別のない道路を通行する場合その他の場合において、歩行者の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。

（軽車両の並進の禁止）

第十九条 軽車両は、軽車両が並進することとなる場合においては、他の軽車両と並進してはならない。

（車両通行帯）

第二十条 車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車（小型特殊自動車及び道路標識等によつて指定された自動車を除く。）は、当該道路の左側部分（当該道路が一方通行となつていときは、当該道路）に三以上の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も右側の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。

2 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。

3 車両は、追越しをするとき、第二十五条第一項若しくは第二項若しくは第三十四条第一項から第五項までの規定により道路の左側端、中央若しくは右側端に寄るとき、第三十五条第一項の規

定に従い通行するとき、第二十六条の二第三項の規定によりその通行している車両通行帯をそのまま通行するとき、第四十条第二項の規定により一時進路を譲るとき、又は道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、前二項の規定によらないことができる。この場合において、追越しをするときは、その通行している車両通行帯の直近の右側の車両通行帯を通行しなければならない。

(道路外に出る場合の方法)

第二十五条 車両は、道路外に出るため左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、徐行しなければならない。

2～3 (省略)

(進路の変更の禁止)

第二十六条の二 車両は、みだりにその進路を変更してはならない。

- 2 車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に變更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない。
- 3 車両は、車両通行帯を通行している場合において、その車両通行帯が当該車両通行帯を通行している車両の進路の変更の禁止を表示する道路標示によつて区画されているときは、次に掲げる場合を除き、その道路標示をこえて進路を変更してはならない。
 - 一 第四十条の規定により道路の左側若しくは右側に寄るとき、又は道路の損壊、道路工事その他の障害のためその通行している車両通行帯を通行することができないとき。
 - 二 第四十条の規定に従うため、又は道路の損壊、道路工事その他の障害のため、通行することができなかつた車両通行帯を通行の区分に関する規定に従つて通行しようとするとき。

(乗合自動車の発進の保護)

第三十一条の二 停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車が発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合においては、その後方にある車両は、その速度又は方向を急に變更しなければならないこととなる場合を除き、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。

(踏切の通過)

- 第三十三条** 車両等は、踏切を通過しようとするときは、踏切の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。）で停止し、かつ、安全であることを確認した後でなければ進行してはならない。ただし、信号機の表示する信号に従うときは、踏切の直前で停止しないで進行することができる。
- 2 車両等は、踏切を通過しようとする場合において、踏切の遮断機が閉じようとし、若しくは閉じている間又は踏切の警報機が警報している間は、当該踏切に入つてはならない。
 - 3 車両等の運転者は、故障その他の理由により踏切において当該車両等を運転することができなくなつたときは、直ちに非常信号を行なう等踏切に故障その他の理由により停止している車両等がある

ことを鉄道若しくは軌道の係員又は警察官に知らせるための措置を講ずるとともに、当該車両等を踏切以外の場所に移動するため必要な措置を講じなければならない。

(左折又は右折)

第三十四条 車両は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して）徐行しなければならない。

2 (省略)

3 軽車両は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない。

4～6 (省略)

(指定通行区分)

第三十五条 車両（軽車両及び右折につき原動機付自転車が前条第五項本文の規定によることとされる交差点において左折又は右折をする原動機付自転車を除く。）は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により交差点で進行する方向に関する通行の区分が指定されているときは、前条第一項、第二項及び第四項の規定にかかわらず、当該通行の区分に従い当該車両通行帯を通行しなければならない。ただし、第四十条の規定に従うため、又は道路の損壊、道路工事その他の障害のためやむを得ないときは、この限りでない。

2 (省略)

(交差点における他の車両等との関係等)

第三十六条 車両等は、交通整理の行なわれていない交差点においては、次項の規定が適用される場合を除き、次の各号に掲げる区分に従い、当該各号に掲げる車両等の進行妨害をしてはならない。

一 車両である場合 その通行している道路と交差する道路（以下「交差道路」という。）を左方から進行してくる車両及び交差道路を通行する路面電車

二 路面電車である場合 交差道路を左方から進行してくる路面電車

2 車両等は、交通整理の行なわれていない交差点においては、その通行している道路が優先道路（道路標識等により優先道路として指定されているもの及び当該交差点において当該道路における車両の通行を規制する道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている道路をいう。以下同じ。）である場合を除き、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、当該交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。

3 車両等（優先道路を通行している車両等を除く。）は、交通整理の行なわれていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、徐行しなければならない。

4 車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

(徐行すべき場所)

第四十二条 車両等は、道路標識等により徐行すべきことが指定されている道路の部分を通行する場合及び次に掲げるその他の場合においては、徐行しなければならない。

- 一 左右の見とおしがきかない交差点に入ろうとし、又は交差点内で左右の見とおしがきかない部分を通行しようとするとき（当該交差点において交通整理が行なわれている場合及び優先道路を通行している場合を除く。）。
- 二 道路のまがりかど附近、上り坂の頂上附近又は勾配の急な下り坂を通行するとき。

(指定場所における一時停止)

第四十三条 車両等は、交通整理が行なわれていない交差点又はその手前の直近において、道路標識等により一時停止すべきことが指定されているときは、道路標識等による停止線の直前（道路標識等による停止線が設けられていない場合にあつては、交差点の直前）で一時停止しなければならない。この場合において、当該車両等は、第三十六条第二項の規定に該当する場合のほか、交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。

(車両等の灯火)

第五十二条 車両等は、夜間（日没時から日出時までの時間をいう。以下この条及び第六十三条の九第二項において同じ。）道路にあるときは、政令で定めるところにより、前照灯、車幅灯、尾灯その他の灯火をつけなければならない。政令で定める場合においては、夜間以外の時間にあつても、同様とする。

2 (省略)

(警音器の使用等)

第五十四条 車両等（自転車以外の軽車両を除く。以下この条において同じ。）の運転者は、次の各号に掲げる場合においては、警音器を鳴らさなければならない。

- 一 左右の見とおしのきかない交差点、見とおしのきかない道路のまがりかど又は見とおしのきかない上り坂の頂上で道路標識等により指定された場所を通行しようとするとき。
- 二 山地部の道路その他曲折が多い道路について道路標識等により指定された区間における左右の見とおしのきかない交差点、見とおしのきかない道路のまがりかど又は見とおしのきかない上り坂の頂上を通行しようとするとき。

2 車両等の運転者は、法令の規定により警音器を鳴らさなければならないこととされている場合を除き、警音器を鳴らしてはならない。ただし、危険を防止するためやむを得ないときは、この限りでない。

(乗車又は積載の方法)

第五十五条 車両の運転者は、当該車両の乗車のために設備された場所以外の場所に乗車させ、又は乗車若しくは積載のために設備された場所以外の場所に積載して車両を運転してはならない。ただし、もつぱら貨物を運搬する構造の自動車（以下次条及び第五十七条において「貨物自動車」という。）

で貨物を積載しているものにあつては、当該貨物を看守するため必要な最小限度の人員をその荷台に乗車させて運転することができる。

- 2 車両の運転者は、運転者の視野若しくはハンドルその他の装置の操作を妨げ、後写鏡の効用を失わせ、車両の安定を害し、又は外部から当該車両の方向指示器、車両の番号標、制動灯、尾灯若しくは後部反射器を確認することができないこととなるような乗車をさせ、又は積載をして車両を運転してはならない。
- 3 車両に乗車する者は、当該車両の運転者が前二項の規定に違反することとなるような方法で乗車をしてはならない。

(乗車又は積載の制限等)

第五十七条 (省略)

- 2 公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要があると認めるときは、軽車両の乗車人員又は積載重量等の制限について定めることができる。
- 3 (省略)

(自転車道の通行区分)

第六十三条の三 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、他の車両を牽引していないもの（以下この節において「普通自転車」という。）は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。

(普通自転車の歩道通行)

第六十三条の四 普通自転車は、次に掲げるときは、第十七条第一項の規定にかかわらず、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

- 一 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。
 - 二 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。
 - 三 前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。
- 2 前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分（道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分（以下この項において「普通自転車通行指定部分」という。）があるときは、当該普通自転車通行指定部分）を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分については、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。

(普通自転車の並進)

第六十三条の五 普通自転車は、道路標識等により並進することができることとされている道路におい

ては、第十九条の規定にかかわらず、他の普通自転車と並進することができる。ただし、普通自転車が三台以上並進することとなる場合においては、この限りでない。

(自転車の横断の方法)

第六十三条の六 自転車は、道路を横断しようとするときは、自転車横断帯がある場所の付近においては、その自転車横断帯によつて道路を横断しなければならない。

(交差点における自転車の通行方法)

第六十三条の七 自転車は、前条に規定するもののほか、交差点を通行しようとする場合において、当該交差点又はその付近に自転車横断帯があるときは、第十七条第四項並びに第三十四条第一項及び第三項の規定にかかわらず、当該自転車横断帯を進行しなければならない。

2 普通自転車は、交差点又はその手前の直近において、当該交差点への進入の禁止を表示する道路標示があるときは、当該道路標示を越えて当該交差点に入つてはならない。

(自転車の制動装置等)

第六十三条の九 自転車の運転者は、内閣府令で定める基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車を運転してはならない。

2 自転車の運転者は、夜間（第五十二条第一項後段の場合を含む。）、内閣府令で定める基準に適合する反射器材を備えていない自転車を運転してはならない。ただし、第五十二条第一項前段の規定により尾灯をつけている場合は、この限りでない。

(自転車の検査等)

第六十三条の十 警察官は、前条第一項の内閣府令で定める基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車と認められる自転車が運転されているときは、当該自転車を停止させ、及び当該自転車の制動装置について検査をすることができる。

2 前項の場合において、警察官は、当該自転車の運転者に対し、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要な応急の措置をとることを命じ、また、応急の措置によつては必要な整備をすることができないと認められる自転車については、当該自転車の運転を継続してはならない旨を命ずることができる。

(児童又は幼児を保護する責任のある者の遵守事項)

第六十三条の十一 児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

(酒気帯び運転等の禁止)

第六十五条 何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。

2 何人も、酒気を帯びている者で、前項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがあるものに対し、車両等を提供してはならない。

- 3 何人も、第一項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。
- 4 (省略)

(安全運転の義務)

第七十条 車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。

(運転者の遵守事項)

第七十一条 車両等の運転者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

一～五の五 (省略)

六 前各号に掲げるもののほか、道路又は交通の状況により、公安委員会が道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要と認めて定めた事項

(交通事故の場合の措置)

第七十二条 交通事故があつたときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員（以下この節において「運転者等」という。）は、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者（運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員。以下次項において同じ。）は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署（派出所又は駐在所を含む。以下次項において同じ。）の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。

- 2 前項後段の規定により報告を受けたもよりの警察署の警察官は、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止するため必要があると認めるときは、当該報告をした運転者に対し、警察官が現場に到着するまで現場を去つてはならない旨を命ずることができる。
- 3 前二項の場合において、現場にある警察官は、当該車両等の運転者等に対し、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要な指示をすることができる。
- 4 (省略)

(講習)

第八八条の二 公安委員会は、内閣府令で定めるところにより、次に掲げる講習を行うものとする。

一～一三 省略

一四 自転車の運転による交通の危険を防止するための講習

(自転車運転者講習の受講命令)

第百八条の三の四 公安委員会は、自転車の運転に関しこの法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこの法律の規定に基づく処分に違反する行為であつて道路における交通の危険を生じさせるおそれのあるものとして政令で定めるもの（次条において「危険行為」という。）を反復してした者が、更に自転車を運転することが道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認めるときは、内閣府令で定めるところにより、その者に対し、三月を超えない範囲内で期間を定めて、当該期間内に行われる第百八条の二第一項第十四号に掲げる講習（次条において「自転車運転者講習」という。）を受けさせるべき旨を命ずることができる。

(自転車運転者講習の受講命令等の報告)

第百八条の三の五 公安委員会は、前条の規定による命令をしたとき又は自転車の運転者が危険行為をしたとき若しくは自転車運転者講習を受けたときは、内閣府令で定める事項を国家公安委員会に報告しなければならない。この場合において、国家公安委員会は、自転車運転者講習に関する事務の適正を図るため、当該報告に係る事項を各公安委員会に通報するものとする。

参考資料5：道路交通法施行令

(昭和35年10月11日 政令第270号)

改正：平成27年3月18日 政令第74号

(公安委員会の交通規制)

第一条の二 (省略)

- 2 法第四条第一項の規定により公安委員会が路側帯を設けるときは、その幅員を〇・七五メートル以上とするものとする。ただし、道路又は交通の状況によりやむを得ないときは、これを〇・五メートル以上〇・七五メートル未満とすることができる。
- 3 (省略)
- 4 法第四条第一項の規定により公安委員会が車両通行帯を設けるときは、次の各号に定めるところによるものとする。
- 一 道路の左側部分（当該道路が一方通行となつていときは、当該道路）に二以上の車両通行帯を設けること。
 - 二 歩道と車道の区別のない道路（歩行者の通行の用に供しない道路を除く。）に車両通行帯を設けるときは、その道路の左側端寄りの車両通行帯の左側に一メートル以上の幅員を有する路側帯を設けること。ただし、歩行者の通行が著しく少ない道路にあつては、路側帯の幅員を〇・五メートル以上一メートル未満とすることができる。
 - 三 車両通行帯の幅員は、三メートル以上（道路及び交通の状況により特に必要があると認められるとき、又は道路の状況によりやむを得ないときは、一メートル以上三メートル未満）とすること。
- 5 (省略)

(信号の意味等)

第二条 法第四条第四項に規定する信号機の表示する信号の種類及び意味は、次の表に掲げるとおりとし、同表の下欄に掲げる信号の意味は、それぞれ同表の上欄に掲げる信号を表示する信号機に対面する交通について表示されるものとする。

信号の種類	信号の意味
青色の灯火	<p>一 歩行者は、進行することができること。</p> <p>二 自動車、原動機付自転車（右折につき原動機付自転車が法第三十四条第五項本文の規定によることとされる交差点を通行する原動機付自転車（以下この表において「多通行帯道路等通行原動機付自転車」という。）を除く。）、トロリーバス及び路面電車は直進し、左折し、又は右折することができること。</p> <p>三 多通行帯道路等通行原動機付自転車及び軽車両は、直進（右折しようとして右折する地点まで直進し、その地点において右折することを含む。青色の灯火の矢印の項を除き、以下この条において同じ。）をし、又は左折することができること。</p>
黄色の灯火	<p>一 歩行者は、道路の横断を始めてはならず、また、道路を横断している歩行者は、すみやかに、その横断を終るか、又は横断をやめて引き返さなければならないこと。</p> <p>二 車両及び路面電車（以下この表において「車両等」という。）は、停止位置を</p>

	こえて進行してはならないこと。ただし、黄色の灯火の信号が表示された時において当該停止位置に近接しているため安全に停止することができない場合を除く。
赤色の灯火	<ul style="list-style-type: none"> 一 歩行者は、道路を横断してはならないこと。 二 車両等は、停止位置を越えて進行してはならないこと。 三 交差点において既に左折している車両等は、そのまま進行することができること。 四 交差点において既に右折している車両等（多通行帯道路等通行原動機付自転車及び軽車両を除く。）は、そのまま進行することができること。この場合において、当該車両等は、青色の灯火により進行することができることとされている車両等の進行妨害をしてはならない。 五 交差点において既に右折している多通行帯道路等通行原動機付自転車及び軽車両は、その右折している地点において停止しなければならないこと。
人の形の記号を有する青色の灯火	<ul style="list-style-type: none"> 一 歩行者は、進行することができること。 二 普通自転車（法第六十三条の三に規定する普通自転車をいう。以下この条及び第二十六条第三号において同じ。）は、横断歩道において直進をし、又は左折することができること。
人の形の記号を有する青色の灯火の点滅	<ul style="list-style-type: none"> 一 歩行者は、道路の横断を始めてはならず、また、道路を横断している歩行者は、速やかに、その横断を終わるか、又は横断をやめて引き返さなければならないこと。 二 横断歩道を進行しようとする普通自転車は、道路の横断を始めてはならないこと。
人の形の記号を有する赤色の灯火	<ul style="list-style-type: none"> 一 歩行者は、道路を横断してはならないこと。 二 横断歩道を進行しようとする普通自転車は、道路の横断を始めてはならないこと。
青色の灯火の矢印	車両は、黄色の灯火又は赤色の灯火の信号にかかわらず、矢印の方向に進行することができること。この場合において、交差点において右折する多通行帯道路等通行原動機付自転車及び軽車両は、直進する多通行帯道路等通行原動機付自転車及び軽車両とみなす。
黄色の灯火の矢印	路面電車は、黄色の灯火又は赤色の灯火の信号にかかわらず、矢印の方向に進行することができること。
黄色の灯火の点滅	歩行者及び車両等は、他の交通に注意して進行することができること。
赤色の灯火の点滅	<ul style="list-style-type: none"> 一 歩行者は、他の交通に注意して進行することができること。 二 車両等は、停止位置において一時停止しなければならないこと。
備考	<p>この表において「停止位置」とは、次に掲げる位置（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前）をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 交差点（交差点の直前に横断歩道等がある場合においては、その横断歩道等の外側までの道路の部分を含む。以下この表において同じ。）の手前の場所にあつては、交差点の直前 二 交差点以外の場所で横断歩道等又は踏切がある場所にあつては、横断歩道等又は踏切の直前 三 交差点以外の場所で横断歩道、自転車横断帯及び踏切がない場所にあつては、信号機の直前

2 交差点において公安委員会が内閣府令で定めるところにより左折することができる旨を表示した場合におけるその交差点に設置された信号機の前項の表に掲げる黄色の灯火又は赤色の灯火の信号の意味は、それぞれの信号により停止位置をこえて進行してはならないこととされている車両に対し、その車両が左折することができることを含むものとする。

- 3 公安委員会が信号機について、当該信号機の信号が特定の交通に対してのみ意味を表示するものである旨を内閣府令で定めるところにより表示した場合における信号機の第一項の表に掲げる信号の意味は、当該信号機について表示される特定の交通についてのみ表示されるものとする。
- 4 公安委員会が、人の形の記号を有する青色の燈火、人の形の記号を有する青色の燈火の点滅又は人の形の記号を有する赤色の燈火の信号を表示する信号機について、当該信号機の信号が歩行者及び自転車に対して意味を表示するものである旨を内閣府令で定めるところにより表示した場合における当該信号の意味は、次の表の上欄に掲げる信号の種類に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げるとおりとする。

信号の種類	信号の意味
人の形の記号を有する青色の燈火	一 歩行者は、進行することができること。 二 自転車は、直進をし、又は左折することができること
人の形の記号を有する青色の燈火の点滅	一 歩行者は、道路の横断を始めてはならず、また、道路を横断している歩行者は、速やかに、その横断を終わるか、又は横断をやめて引き返さなければならないこと。 二 自転車は、道路の横断を始めてはならず、また、当該信号が表示された時において停止位置に近接しているため安全に停止することができない場合を除き、停止位置を越えて進行してはならないこと。
人の形の記号を有する赤色の燈火	一 歩行者は、道路を横断してはならないこと。 二 自転車は、道路の横断を始め、又は停止位置を越えて進行してはならないこと。 三 交差点において既に左折している自転車は、そのまま進行することができること。 四 交差点において既に右折している自転車は、その右折している地点において停止しなければならないこと。
備考	この表において「停止位置」とは、第一項の表の備考に規定する停止位置をいう。

- 5 特定の交通についてのみ意味が表示される信号が他の信号と同時に表示されている場合における当該他の信号の意味は、当該特定の交通について表示されないものとする。

(普通自転車により歩道を通行することができる者)

第二十六条 法第六十三条の四第一項第二号の政令で定める者は、次に掲げるとおりとする。

- 一 児童及び幼児
- 二 七十歳以上の者
- 三 普通自転車により安全に車道を通行することに支障を生ずる程度の身体の障害として内閣府令で定めるものを有する者

(危険行為)

第四十一条の三 法第八十条の三の四の政令で定める行為は、自転車の運転に関し行われた次に掲げる行為とする。

- 一 法第七条（信号機の信号等に従う義務）の規定に違反する行為
- 二 法第八条（通行の禁止等）第一項の規定に違反する行為
- 三 法第九条（歩行者用道路を通行する車両の義務）の規定に違反する行為
- 四 法第十七条（通行区分）第一項、第四項又は第六項の規定に違反する行為
- 五 法第十七条の二（軽車両の路側帯通行）第二項の規定に違反する行為

- 六 法第三十三条（踏切の通過）第二項の規定に違反する行為
- 七 法第三十六条（交差点における他の車両等との関係等）の規定に違反する行為
- 八 法第三十七条（交差点における他の車両等との関係等）の規定に違反する行為
- 九 法第三十七条の二（環状交差点における他の車両等との関係等）の規定に違反する行為
- 十 法第四十三条（指定場所における一時停止）の規定に違反する行為
- 十一 法第六十三条の四（普通自転車の歩道通行）第二項の規定に違反する行為
- 十二 法第六十三条の九（自転車の制動装置等）第一項の規定に違反する行為
- 十三 法第六十五条（酒気帯び運転の禁止）第一項の規定に違反する行為（法第一百七十二条の二第一号に規定する酒に酔った状態とするものに限る。）
- 十四 法第七十条（安全運転の義務）の規定に違反する行為

参考資料 6 : 道路交通法施行規則

(昭和 35 年 12 月 3 日 総理府令第 60 号)

改正：平成 27 年 12 月 17 日 内閣府令第 72 号

(人の力を補うため原動機を用いる自転車の基準)

第一条の三 法第二条第一項第十一号の二の内閣府令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

- 一 人の力を補うために用いる原動機が次のいずれにも該当するものであること。
 - イ 電動機であること。
 - ロ 二十四キロメートル毎時未満の速度で自転車を走行させることとなる場合において、人の力に対する原動機を用いて人の力を補う力の比率が、(1) 又は (2) に掲げる速度の区分に応じそれぞれ (1) 又は (2) に定める数値以下であること。
 - (1) 十キロメートル毎時未満の速度 二
 - (2) 十キロメートル毎時以上二十四キロメートル毎時未満の速度 走行速度をキロメートル毎時で表した数値から十を減じて得た数値を七で除したものを二から減じた数値
 - ハ 二十四キロメートル毎時以上の速度で自転車を走行させることとなる場合において、原動機を用いて人の力を補う力が加わらないこと。
- 二 イからハまでのいずれにも該当する原動機についてイからハまでのいずれかに該当しないものに改造することが容易でない構造であること。
- 三 原動機を用いて人の力を補う機能が円滑に働き、かつ、当該機能が働くことにより安全な運転の確保に支障が生じるおそれがないこと。

(普通自転車の大きさ等)

第九条の二 法第六十三条の三の内閣府令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- 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 百九十センチメートル
 - ロ 幅 六十センチメートル
- 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 一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。

(制動装置)

第九条の三 法第六十三条の九第一項の内閣府令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- 一 前車輪及び後車輪を制動すること。
- 二 乾燥した平坦な舗装路面において、制動初速度が十キロメートル毎時のとき、制動装置の操作を開始した場所から三メートル以内の距離で円滑に自転車を停止させる性能を有すること。

(反射器材)

第九条の四 法第六十三条の九第二項の内閣府令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

- 一 自転車に備え付けられた場合において、夜間、後方百メートルの距離から道路運送車両の保安基準（昭和二十六年運輸省令第六十七号）第三十二条第一項の基準に適合する前照灯（第九条の十七において「前照灯」という。）で照射したときに、その反射光を照射位置から容易に確認できるものであること。
- 二 反射光の色は、橙色又は赤色であること。

(講習)

第三十八条（省略）

14 法第一百八条の二第一項第十四号に掲げる講習（以下「自転車運転者講習」という。）は、次に定めるところにより行うものとする。

- 一 運転者としての資質の向上に関する事、自転車の運転について必要な適性並びに道路交通の現状及び交通事故の実態その他の自転車の運転について必要な知識について行うこと。
- 二 あらかじめ講習計画を作成し、これに基づいて行い、かつ、その方法は、教本、視聴覚教材等必要な教材を用いて行うこと。
- 三 自転車の運転について必要な適性に関する調査に基づく個別的指導を含むものであること。
- 四 講習時間は、三時間とすること。

15～16（省略）

参考資料 7 : 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令

(昭和 35 年 12 月 17 日 総理府・建設省令第 3 号)

改正 : 平成 26 年 5 月 26 日 内閣府・国土交通省令第 4 号

別表第 1 (第 2 条関係)

規制標識

種類	番号	表示する意味	設置場所
車両進入禁止	(303)	道路法第四十六条第一項の規定に基づき、又は交通法第八条第一項の道路標識により、道路における車両の通行に付一定の方向にする通行が禁止される道路において、車両がその禁止される方向に向かつて進入することを禁止すること。	車両の進入を禁止する地点における左側の路端
自転車通行止め	(309)	交通法第八条第一項の道路標識により、自転車の通行を禁止すること。	自転車の通行を禁止する道路の区間若しくは場所の前面又は道路の区間若しくは場所内の必要な地点における左側の路端
自転車専用	(325 の 2)	自転車道であること。	自転車道の前面又は自転車道内の必要な地点
		道路法第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路であること。	自転車専用道路の入口その他必要な場所の路端
		交通法第八条第一項の道路標識により、普通自転車（交通法第六十三条の三に規定するものをいう。以下同じ。）以外の車両及び歩行者の通行を禁止すること。	普通自転車以外の車両及び歩行者の通行を禁止する道路の区間若しくは場所の前面又は道路の区間若しくは場所内の必要な地点
自転車及び歩行者専用	(325 の 3)	道路法第四十八条の十四第二項に規定する自転車歩行者専用道路であること。	自転車歩行者専用道路の入口その他必要な場所の路端
		交通法第八条第一項の道路標識により、普通自転車以外の車両の通行を禁止すること。	普通自転車以外の車両の通行を禁止する道路の区間若しくは場所の前面又は道路の区間若しくは場所内の必要な地点
		交通法第六十三条の四第一項第一号の道路標識により、普通自転車が歩道を通行することができることとする道路の区間の前面又は道路の区間内の必要な地点	普通自転車が歩道を通行することができることとする道路の区間の前面又は道路の区間内の必要な地点
自転車一方通行	(326 の 2-A・B)	道路法第四十六条第一項の規定に基づき、標示板の矢印が示す方向の反対方向にする自転車の通行を禁止すること。	一定の方向にする自転車の通行を禁止する歩道、自転車道又は自転車歩行者道の区間の入口及び歩道、自転車道

			又は自転車歩行者道の区間内の必要な地点における路端
		交通法第八条第一項の道路標識により、標示板の矢印が示す方向の反対方向にする自転車の通行を禁止すること。	一定の方向にする自転車の通行を禁止する歩道又は自転車道の区間の入口及び歩道又は自転車道の区間内の必要な地点における路端
車両通行区分	(327)	交通法第二十条第二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、同条第一項に規定する通行の区分と異なる通行の区分を指定すること。	車両の通行の区分を指定する道路の区間の前面及び道路の区間内の必要な地点
特定の種類の車両の通行区分	(327の2)	交通法第二十条第二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、車両の種類を特定して同条第一項に規定する通行の区分と異なる通行の区分を指定すること。	車両の種類を特定して通行の区分を指定する道路の区間の前面及び道路の区間内の必要な地点
専用通行帯	(327の4)	交通法第二十条第二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、特定の車両が通行しなければならない車両通行帯（以下この項において「専用通行帯」という。）を指定し、かつ、他の車両（当該特定の車両が普通自転車である場合にあっては軽車両を除き、当該特定の車両が普通自転車以外の車両である場合にあっては小型特殊自動車、原動機付自転車及び軽車両を除く。）が通行しなければならない車両通行帯として専用通行帯以外の車両通行帯を指定すること。	専用通行帯の前面及び専用通行帯内の必要な地点
普通自転車専用通行帯	(327の4の2)	交通法第二十条第二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（以下この項において「普通自転車専用通行帯」という。）を指定し、かつ、軽車両以外の車両が通行しなければならない車両通行帯として普通自転車専用通行帯以外の車両通行帯を指定すること。	普通自転車専用通行帯の前面及び普通自転車専用通行帯内の必要な地点における左側の路端
一時停止	(330)	交通法第四十三条の道路標識により、交通整理が行われていない交差点又はその手前の直近において、車両及び路面電車が一時停止すべきことを指定すること。	車両及び路面電車が一時停止すべきことを指定する交差点又はその手前の直近の必要な地点における路端

指示標識











種類	番号	表示する意味	設置場所
並進可	(401)	交通法第六十三条の五の道路標識により、普通自転車が他の普通自転車と並進（三台以上並進することとなる場合を除く。以下この項において同じ。）することができることとする。	普通自転車が他の普通自転車と並進することができることとする道路の区間の前面及び道路の区間内の必要な地点における左側の路端
自転車横断帯	(407の2)	交通法第二条第一項第四号の二に規定する自転車横断帯であること。	自転車横断帯を設ける場所の必要な地点における路端
横断歩道・自転車横断帯	(407の3)	近接して設けられた交通法第二条第一項第四号に規定する横断歩道及び同項第四号の二に規定する自転車横断帯であること。	横断歩道及び自転車横断帯を近接して設ける場所の必要な地点における路端

補助標識

種類	番号	表示する意味	補除標識が附置される本標識
始まり	(505-A・B)	本標識が表示する交通の規制が行われている区間の始まりを示すこと。	規制標識 指示標識
	(505-C)	本標識が表示する交通の規制が行われている区間の始まり。	規制標識
終わり	(507-AからC)	本標識が表示する交通の規制が行われている区間の終わりを示すこと。	規制標識 指示標識
	(507-D)	本標識が表示する交通の規制が行われている区域の終わりを示すこと。	規制標識

別表第2（第3条関係）

規制標識

車両進入禁止 (303)	自転車通行止め (309)	自転車専用 (325の2)
		
自転車及び歩行者専用 (325の3)	自転車一方通行 (326の2-A・B)	車両通行区分 (327)
		
特定の種類の車両の通行区分 (327の2)	専用通行帯 (327の4)	普通自転車専用通行帯 (327の4の2)
		
一時停止 (330)		
		

指示標識

並進可 (401)	自転車横断帯 (407の2)	横断歩道・自転車横断帯 (407の3)
		

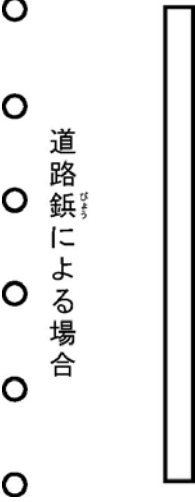
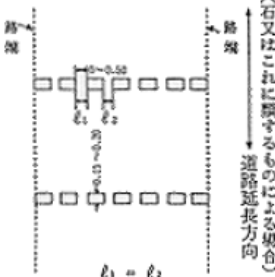
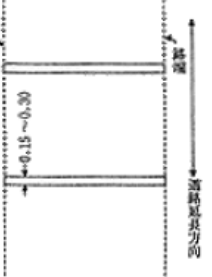
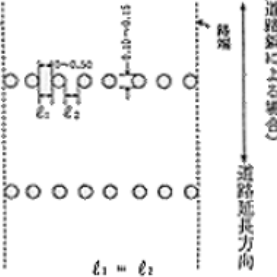
補助標識

始まり (505-A)	始まり (505-B)	始まり (505-C)
	ここから	区 域 ここから
終わり (507-A)	終わり (507-B)	終わり (507-C)
	ここまで	
終わり (507-D)		
		区 域 ここまで

別表第3 (第5条関係)

種類	番号	設置場所
車道外側線	(103)	車道の外側の縁線を示す必要がある区間の車道の外側
歩行者横断指導線	(104)	歩行者の車道の横断を指導する必要がある場所

別表第4 (第6条関係)

車道外側線 (103)		歩行者横断指導線 (104)		
記号	 道路鉾による場合	 (右又はこれに類するものによる場合) 道路延長方向 $\ell_1 = \ell_2$	 道路延長方向 $\ell_1 = \ell_2$	 (道路鉾による場合) 道路延長方向 $\ell_1 = \ell_2$
色彩	白	白		白

別表第5（第9条関係）

規制標示

種類	番号	表示する意味	設置場所
進路変更禁止	(102の2)	交通法第二十六条の二第三項の道路標示により、車両通行帯を通行している車両の進路の変更を禁止すること。	車両の進路の変更を禁止する道路の区間
路側帯	(108)	交通法第二条第一項第三号の四に規定する路側帯であること。	路側帯を設ける道路の区間
駐停車禁止路側帯	(108の2)	交通法第二条第一項第三号の四及び第四十七条第三項の道路標示により、路側帯における車両の駐車及び停車を禁止すること。	路側帯における車両の駐車及び停車を禁止する道路の区間
歩行者用路側帯	(108の3)	交通法第二条第一項第三号の四、第十七条の二第一項及び第四十七条第三項の道路標示により、路側帯における軽車両の通行並びに車両の駐車及び停車を禁止すること。	路側帯における軽車両の通行並びに車両の駐車及び停車を禁止する道路の区間
車両通行帯	(109)	交通法第二条第一項第七号に規定する車両通行帯であること。	車両通行帯を設ける道路の区間
車両通行区分	(109の3)	交通法第二十条第二項の道路標示により、車両通行帯の設けられた道路において、同条第一項に規定する通行の区分と異なる通行の区分を指定すること。	車両の通行の区分を指定する道路の区間の前面及び道路の区間内の必要な地点
特定の種類の車両の通行区分	(109の4)	交通法第二十条第二項の道路標示により、車両通行帯の設けられた道路において、車両の種類を特定して同条第一項に規定する通行の区分と異なる通行の区分を指定すること。	車両の種類を特定して通行の区分を指定する道路の区間の前面及び道路の区間内の必要な地点
専用通行帯	(109の6)	交通法第二十条第二項の道路標示により、車両通行帯の設けられた道路において、特定の車両が通行しなければならない車両通行帯（以下この項において「専用通行帯」という。）を指定し、かつ、他の車両（当該特定の車両が普通自転車である場合にあっては軽車両を除き、当該特定の車両が普通自転車以外の車両である場合にあっては小型特殊自動車、原動機付自転車及び軽車両を除く。）が通行しなければならない車両通行帯として専用通行帯以外の車両通行帯を指定すること。	専用通行帯の前面及び専用通行帯内の必要な地点
右左折の方法	(111)	交通法第三十四条第一項、第二項又は第四項の道路標示により、車両（軽車両及び右折につき原動機付自転車	車両が交差点において右折又は左折するとき通行すべき部分を指定する交差点

		が交通法第三十四条第五項本文の規定によることとされる交差点において右折をする原動機付自転車を除く。以下この項において同じ。)が交差点において右折又は左折するときに通すべき部分を指定すること。	又はその直近の必要な地点
普通自転車歩道通行可	(114の2)	交通法第六十三条の四第一項第一号の道路標示により、普通自転車が歩道を通すことができることとする	普通自転車が歩道を通すことができることとする道路の区間内の必要な地点
普通自転車の歩道通行部分	(114の3)	交通法第六十三条の四第一項第一号の道路標示により、普通自転車が歩道を通すことができることとし、かつ、同条第二項の道路標示により、普通自転車が歩道を通す場合において、通すべき歩道の部分を指定すること。	普通自転車が歩道を通すことができることとし、かつ、通すべき部分として指定する歩道の区間又は場所
普通自転車の交差点進入禁止	(114の4)	交通法第六十三条の七第二項の道路標示により、普通自転車が当該道路標示を越えて交差点に進入することを禁止すること。	普通自転車が交差点又はその手前の直近において当該交差点に入つてはならないことを示す必要がある場所
終わり	(115)	「転回禁止」、「最高速度」、「車両通行区分」、「専用通行帯」又は「路線バス等優先通行帯」を表示する規制標示が表示する交通の規制が行われている道路の区間の終わりを示すこと。	「転回禁止」、「最高速度」、「車両通行区分」、「専用通行帯」又は「路線バス等優先通行帯」を表示する規制標示が表示する交通の規制が行われている道路の区間の終わりの地点

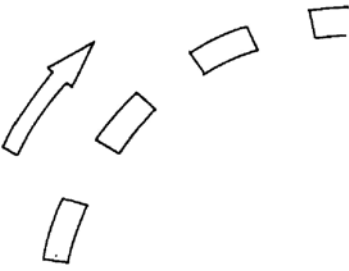

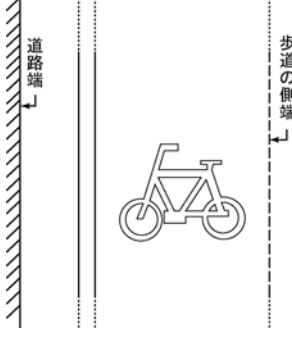

指示標示

種類	番号	表示する意味	設置場所
自転車横断帯	(201の3)	交通法第二条第一項第四号の二に規定する自転車横断帯であること。	自転車横断帯を設ける場所
停止線	(203)	車両が停止する場合の位置であること。	車両の停止位置を示す必要がある地点
車線境界線	(206)	四車線以上の道路の区間内の車線の境界であること。	道路の境界を示す必要がある道路の区間

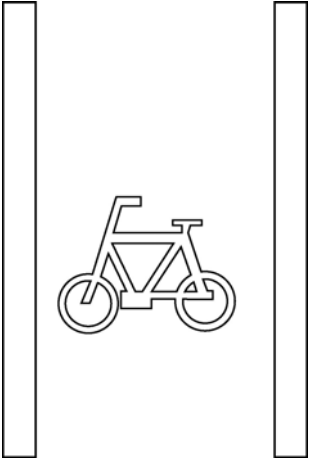
別表第6 (第10条関係)

規制標示

路側帯 (108)		駐停車禁止路側帯 (108の2)		歩行者用路側帯 (108の3)	
記号		記号		記号	
色彩	白	色彩	白	色彩	白
車両通行帯					
記号					
色彩	白				
車両通行区分 (109の3)		特定の種類の車両の通行区分 (109の4)		専用通行帯 (109の6)	
記号		記号			
色彩	白	色彩	白	色彩	白

右左折の方法 (111)					
記号					
色彩	白				
普通自転車歩道通行可 (114の2)		普通自転車の歩道通行部分 (114の3)		普通自転車の交差点進入禁止 (114の4)	
記号					
色彩	白	色彩	白	色彩	黄（実線） 白（矢印及び自転車の記号）

指示標示

自転車横断帯 (201の3)	
記号	
色彩	白

参考資料 8 : 自転車道の整備等に関する法律

(昭和 45 年 4 月 3 日法律第 16 号)

改正 : 平成 24 年 6 月 27 日法律第 42 号

(目的)

第一条 この法律は、わが国における自転車の利用状況にかんがみ、自転車が安全に通行することができる自転車道の整備等に関し必要な措置を定め、もつて交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて自転車の利用による国民の心身の健全な発達に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「道路」とは、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路をいう。

2 この法律において「道路管理者」とは、道路法第十八条第一項に規定する道路管理者（同法第十八条第二項の規定により国土交通大臣が改築を行う道路にあつては、国土交通大臣）をいう。

3 この法律において「自転車道」とは、次に掲げるものをいう。

- 一 もつぱら自転車の通行の用に供することを目的とする道路又は道路の部分
- 二 自転車及び歩行者の共通の通行の用に供することを目的とする道路又は道路の部分

4 この法律において「自転車道整備事業」とは、自転車道の設置に関する事業をいう。

(国及び地方公共団体の責務)

第三条 国及び地方公共団体は、第一条に規定する目的を達成するため、自転車道整備事業が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

(自転車道整備事業の実施)

第四条 道路管理者は、道路法第三十条第一項の政令又は同条第二項の政令及び同条第三項の規定に基づく条例で定める基準に従い、自転車及び自動車の交通量、道路における交通事故の発生状況その他の事情を考慮して自転車道整備事業を実施するよう努めなければならない。

(自転車道の計画的整備)

第五条 社会資本整備重点計画法（平成十五年法律第二十号）第二条第一項に規定する社会資本整備重点計画は、自転車道の計画的整備が促進されるよう配慮して定められなければならない。

(自転車専用道路等の設置)

第六条 市町村である道路管理者は、自転車の通行の安全を確保し、あわせて自転車の利用による国民の心身の健全な発達に資するため、市町村道であつて道路法第四十八条の十三第一項の規定による指定をした道路又は同条第二項の規定による指定をした道路を設置するよう努めなければならない。

2 市町村である道路管理者が、河川法（昭和三十九年法律第百六十七号）第六条に規定する河川区域（同法第五十八条の二の規定により指定されたものを含む。）内の土地又は国有林野の管理経営に関する法律（昭和二十六年法律第二百四十六号）第二条第一項に規定する国有林野（以下この項におい

て「国有林野」という。)である土地を利用して前項の道路を設置しようとする場合においては、河川又は国有林野の管理者は、河川又は国有林野の管理上支障のない範囲内において、その設置に協力するものとする。

- 3 国は、第一項の道路の設置の促進に資するため必要な財政上の措置その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

(自転車の通行の安全を確保するための交通規制)

第七条 都道府県公安委員会は、自転車道の整備と相まって、自転車の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。

参考資料 9：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

(昭和 55 年 11 月 25 日法律第 87 号)

改正：平成 5 年 12 月 22 日法律第 97 号

(目的)

第一条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もつて自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 自転車 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第十一号の二に規定する自転車をいう。
- 二 自転車等 自転車又は原動機付自転車（道路交通法第二条第一項第十号に規定する原動機付自転車をいう。）をいう。
- 三 自転車等駐車場 一定の区画を限つて設置される自転車等の駐車のための施設をいう。
- 四 道路 道路法（昭和二十七年法律第百八号）第二条第一項 に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。
- 五 道路管理者 道路法第十八条第一項 に規定する道路管理者をいう。

(国及び地方公共団体の責務)

第三条 国及び地方公共団体は、第一条の目的を達成するため、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全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

(良好な自転車交通網の形成)

第四条 道路管理者は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進するものとする。

- 2 都道府県公安委員会は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため、自転車の通行することのできる路側帯、自転車専用車両通行帯及び自転車横断帯の設置等の交通規制を適切に実施するものとする。
- 3 道路管理者、都道府県警察等は、自転車交通網の形成と併せて適正な道路利用の促進を図るため、相互に協力して、自転車の通行する道路における放置物件の排除等に努めるものとする。

(自転車等の駐車対策の総合的推進)

第五条 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域にお

いては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

- 2 鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。
- 3 官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。
- 4 地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。
- 5 都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まって、歩行者及び自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。
- 6 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等（自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であつて、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。）の撤去等に努めるものとする。

第六条 市町村長は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認めるところにおいて条例で定めるところにより放置自転車等を撤去したときは、条例で定めるところにより、その撤去した自転車等を保管しなければならない。

- 2 市町村長は、前項の規定により自転車等を保管したときは、条例で定めるところによりその旨を公示しなければならない。この場合において、市町村長は、当該自転車等を利用者へ返還するため必要な措置を講ずるように努めるものとする。
- 3 市町村長は、第一項の規定により保管した自転車等につき、前項前段の規定による公示の日から相当の期間を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合においてその保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、当該自転車等を売却し、その売却した代金を保管することができる。この場合において、当該自転車等につき、買受人がないとき又は売却することができないと認められるときは、市町村長は、当該自転車等につき廃棄等の処分をすることができる。
- 4 第二項前段の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお第一項の規定により保管した自転車等（前項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該自転車等の所有権は、市町村に帰属する。
- 5 第一項の条例で定めるところによる放置自転車等の撤去及び同項から第三項までの規定による自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担と

することができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。

- 6 都道府県警察は、市町村から、第一項の条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力するものとする。

(総合計画)

第七条 市町村は、第五条第一項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画（以下「総合計画」という。）を定めることができる。

- 2 総合計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 総合計画の対象とする区域
 - 二 総合計画の目標及び期間
 - 三 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要
 - 四 第五条第二項の規定により自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者（以下「設置協力鉄道事業者」という。）の講ずる措置
 - 五 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針
 - 六 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項
 - 七 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項
- 3 総合計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものでなければならない。
- 4 市町村は、総合計画を定めるに当たっては、第二項第三号に掲げる事項のうち主要な自転車等駐車場の整備に関する事業の概要については当該自転車等駐車場の設置主体となる者（第五条第四項の規定に基づく条例で定めるところにより自転車等駐車場の設置主体となる者を除く。）と、第二項第四号に掲げる事項については当該事項に係る設置協力鉄道事業者となる者と協議しなければならない。
- 5 市町村は、総合計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。
- 6 前各項の規定は、総合計画の変更について準用する。
- 7 総合計画において第二項第三号の主要な自転車等駐車場の設置主体となつた者及び同項第四号の設置協力鉄道事業者となつた者は、総合計画に従つて必要な措置を講じなければならない。

(自転車等駐車対策協議会)

第八条 市町村は、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議させるため、条例で定めるところにより、自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置くことができる。

- 2 協議会は、自転車等の駐車対策に関する重要事項について、市町村長に意見を述べることができる。
- 3 協議会は、道路管理者、都道府県警察及び鉄道事業者等自転車等の駐車対策に利害関係を有する者のうちから、市町村長が指定する者で組織する。
- 4 前項に規定するもののほか、協議会の組織及び運営に関して必要な事項は、市町村の条例で定める。

(自転車等駐車場の構造及び設備の基準)

第九条 一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。

2 国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に関して必要な技術的指針を定めることができる。

(都市計画等における配慮)

第十条 道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に関連する都市施設に関する都市計画その他の都市環境の整備に関する計画は、当該地域における自転車等の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。

(交通安全活動の推進)

第十一条 国及び地方公共団体は、関係機関及び関係団体の協力の下に、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の充実を図るとともに、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及に努めるものとする。

(自転車等の利用者の責務)

第十二条 自転車を利用する者は、道路交通法 その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。

2 自転車等を利用する者は、自転車等駐車場以外の場所に自転車を放置することのないように努めなければならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。

(自転車の安全性の確保)

第十三条 国は、自転車について、その利用者等の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため必要な品質の基準を整備すること等により、その安全性を確保するための措置を講ずるものとする。

(自転車製造業者等の責務)

第十四条 自転車の製造（組立を含む。以下同じ。）を業とする者は、その製造する自転車について、前条に定める基準の遵守その他の措置を講ずるとともに、欠陥による損害のてん補の円滑な実施に必要な措置を講ずる等安全性及び利便性の向上に努めなければならない。

2 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売に当たっては、当該自転車の取扱方法、定期的な点検の必要性等の自転車の安全利用のための十分な情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨並びに自転車の点検及び修理業務の充実を努めなければならない。

3 国は、自転車の製造を業とする者及び自転車の小売を業とする者に対し、前二項の規定の施行に必要な指導及び助言その他の措置を講じなければならない。

(国の助成措置等)

第十五条 国は、予算の範囲内において、地方公共団体が都市計画事業として行う自転車等駐車場の設置に要する費用のうち、施設の整備に要する費用及び用地の取得に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、地方公共団体が一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の配慮をするものとする。

3 国は、前二項に定めるもののほか、地方公共団体が実施する自転車に係る道路交通環境の整備、交通安全活動の推進その他の自転車の安全利用に関する施策及び自転車等駐車場の整備に関する施策が円滑に実施されるよう助成その他必要な配慮をするものとする。

4 国及び地方公共団体は、民営自転車等駐車場事業の育成を図るため、当該事業を行う者が必要と認めるものに対し、資金のあつせんその他必要な措置を講ずるものとする。

5 国は、地方公共団体が設置する一般公共の用に供される自転車等駐車場の用に供するため必要があると認めるときは、当該地方公共団体に対し、国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）及び道路法で定めるところにより、普通財産を無償で貸し付け、又は譲与することができる。

参考資料 10 : 自転車道等の設計基準について

(昭和 49 年 3 月 5 日 都街発第 13 号 道企発第 12 号)

改正 : 昭和 49 年 11 月 29 日 都街発第 63 号 道企発第 91 号

第 1 章 総則

1-1 目的

この基準は、自転車道等の技術的基準を定め、合理的な計画、設計、施工を行うのに資することを目的とする。

1-2 適用の範囲

本基準は、道路法による道路として整備される自転車道等に適用する。

1-3 用語の定義

- 1 自転車道等 もっぱら自転車又は自転車及び歩行者の通行の用に供するために設けられる道路又は道路の部分（当該道路の他の部分と縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画されているものに限る）をいう。
- 2 A種の自転車道 B種の自転車道以外の自転車道等をいう。
- 3 B種の自転車道 自転車道等のうち、屋外レクリエーションを主たる目的として設置されるものをいう。
- 4 通行帯 自転車又は自転車及び歩行者の通行の用に供することを目的とする自転車道等の部分をいう。
- 5 横断自転車道 自転車又は歩行者が車道部及び鉄道を横断するために設けられる自転車道等の一区間をいう。
- 6 路肩 自転車道等の主要構造部を保護し、又は通行帯の効用を保つために、通行帯に接続して設けられる帯状の自転車道等の部分をいう。

第 2 章 自転車道等の計画

2-1 計画の基本

自転車道等の計画に際しては、その自転車道等の目的、用途を十分考慮し、しかもその地域の既存道路における交通の状況、地域の状況、将来の交通計画等を勘案して計画しなければならない。

2-2 調査

自転車道等の整備計画の策定に当っては、路線選定、構造規格の決定のため道路調査、交通調査、土地利用調査、地形条件調査、関連施設調査その他必要となる調査を行うものとする。

2-3 路線計画

自転車道等の路線は、交通の状況、土地利用の状況、地形の状況、関連施設の状況、計画交通量等を勘案して定めるものとする。

第3章 自転車道等の交通容量・設計速度等

3-1 自転車道等の交通容量

自転車道等の実用交通容量は、種別、車線数に応じ次の表の実用交通容量の欄に掲げる値を標準とするものとする。ただし、当該自転車道等が一方通行となっているときの実用交通容量は、同表の実用交通容量の欄に掲げる値に1.3を乗じて得た値とする。

種別	車線数	実用交通容量（単位：台／時）
A種の 自転車道	2	1,600
	3	2,400
B種の 自転車道	2	1,300
	3	2,000
	4	2,600

3-2 設計速度

自転車道等の設計速度は、次の表の設計速度の欄の左側の欄に掲げる値とし、地形の状況、その他の条件によりやむを得ない場合には、設計速度の欄の右側の欄の値まで縮小することができる。

種別	設計速度（単位：キロメートル／時）	
A種の自転車道	15	10
B種の自転車道	30	10

第4章 横断面の構成

4-1 通行帯の幅員

- 通行帯は、車線より構成されるものとし、一車線の幅員は1メートルとする。ただし、地形の状況その他の理由により、やむを得ない場合においては、0.75メートルまで縮小することができる。
- 通行帯の車線数は、将来当該自転車道等を利用する自転車交通の量と交通の状況等を勘案して定めるものとする。なお、歩行者交通量が特に多いと予想される区間では、歩行者の通行のための車線を考慮するものとする。

4-2 路肩

- 自転車道等を道路の他の部分と構造的に独立して設ける場合には、原則として路肩を設けるものとし、その他の場合においても、路肩を設けることが望ましい。
- 路肩の幅員は、路上施設、植栽、積雪地域における除雪、設計速度等を考慮して定めるものとする。

4-3 建築限界

道路構造令第12条及び第39条の規定による。

第5章 線形及び視距

5-1 曲線半径及び最小曲線長

- 1 屈曲部は曲線形とし、屈曲部の中心線の曲線半径（以下「曲線半径」という）は、次の表の曲線半径の欄に掲げる値以上とするものとする。

種 別	曲線半径（単位：キロメートル）	
	一般の場合	特別の理由によりやむを得ない場合
A種の自転車道	10	3
B種の自転車道	30	3

- 2 曲線部の中心線の長さは、A種の自転車道については5メートル、B種の自転車道については10メートル以上を標準とする。ただし、上記表の曲線半径の欄の右欄の値を使用する場合には、この限りでない。

5-2 曲線部の片勾配

曲線部において、必要な箇所には、5パーセント以下の適切な片勾配を付するものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由により、やむを得ない場合には、この限りでない。

5-3 曲線部等の幅員の拡幅

曲線部で必要な区間、縦断勾配5パーセント以上の区間及びその他必要な箇所では、1車線あたり0.25メートル以上の拡幅をするものとする。

5-4 視距

視距は、A種の自転車道の場合は7メートル、B種の自転車道の場合は15メートル以上とすることが望ましい。地形の状況その他の特別の理由により、やむを得ずこの値がとれない場合には、必要な措置をとるものとする。

5-5 縦断勾配

- 1 最急縦断勾配は、原則として5パーセントとする。ただし、立体交差、橋及び高架の自転車道等の取付部については、この限りでない。

2 縦断勾配ごとの制限長は、次の表に掲げる値を標準とするものとする。

縦断勾配（単位：パーセント）	制限長（単位：メートル）
5	100
4	200
3	500

3 上記表に掲げる縦断勾配が連続するときは、制限長に達するごとに3パーセント未満の勾配区間を100メートル以上設けるものとする。

4 車道部に併設して自転車道又は自転車歩行者道を設ける場合には、車道部の縦断勾配に準ずるものとするが、上記表に掲げる値以上の勾配となる場合には、別にルートを考慮することが望ましい。

5-6 縦断曲線

1 自転車道等の縦断勾配が変移する箇所には、縦断曲線を設けるものとする。

2 車道部に併設して自転車道又は自転車歩行者道を設ける場合には、車道部の縦断曲線に準ずるものとする。

第6章 交差接続部

6-1 平面交差又は接続

1 自転車道等と車道部との交差

(1) 自転車道等が車道部及び鉄道と同一平面で交差し、又は接続する場合においては、必要に応じ隅角部の切取り等により適当な見とおしができる構造とするものとする。

(2) 車道部及び鉄道との交差角は、原則として直角とするものとする。

(3) 横断自転車道の通行帯の幅員は、やむを得ない場合のほか前後の自転車道等の通行帯の幅員に0.5メートルを加えた値とする。

(4) 自転車道等の始点と終点には十分長いすりつけ区間をおき、円滑な流出入が行われるようにしなければならない。ただし、信号処理をする箇所はこの限りでない。

(5) 自転車道等と車道部との路面は、なめらかにすりつけるものとする。

2 自転車道等の相互の平面交差

自転車道等の相互の平面交差は、前項の諸規定を参考にして設置するものとする。

6-2 立体交差

1 道路構造令第3条に規定する第1種及び第2種の道路との交差並びにその他の道路との交差で必要な場合には、立体交差とするものとする。

2 立体交差する場合の自転車道等の幅員その他の基準は、原則として一般部と同じとするものとする。ただし、縦断勾配については、地形の状況その他やむを得ない場合には、12パーセント以下の斜路又は25パーセント以下の斜路付階段とすることができる。

3 縦断勾配が5パーセントをこえ25パーセント以下の斜路又は斜路付階段において、高さが3メー

トルをこえる場合には、高さ 3 メートル以内ごとに水平区間を設けなければならない。水平区間の長さは、2 メートル以上とするものとする。

- 4 斜路付階段の幅員は、自転車・歩行者の交通量を勘案して利用しやすい幅員構成とするものとする。

第 7 章 舗装及び排水施設

7-1 舗装

- 1 自転車道等は、原則として簡易な構造の舗装を設けるものとする。ただし、特別の理由がある場合には、この限りではない。
- 2 自転車道等の路面の横断勾配は、道路構造令第 24 条による。

7-2 排水施設

道路構造令第 26 条の規定による。

第 8 章 橋・高架の自転車道等

- 1 橋・高架の自転車道等その他これらに類する構造の自転車道等の設計に用いる活荷重は、道路橋示方書 I 共通編の 1・8・4 活荷重の項に規定されている歩道等の活荷重を適用する。ただし、緊急自動車、消防用車両の通行を許す場合には、道路橋示方書 I 共通編 1・8・4 に示された自動車荷重を用いるものとする。
- 2 取付部の勾配
取付部の勾配は 5-5 縦断勾配の規定によるものとするが、地形の条件等でやむを得ない場合には、6-2 立体交差の項に準ずるものとする。
- 3 高欄の設計は、道路橋示方書 I 共通編の 2・1・1 高欄の項の規定を適用する。ただし、高欄は自転車通行上安全な構造としなければならない。
- 4 この章に示していない事項については、道路橋示方書によるものとする。

第 9 章 安全施設及び附属施設

9-1 交通安全施設

道路構造令第 31 条の規定による。

9-2 道路標識等

自転車道等には、交通の円滑化を図り、あわせて交通の安全と事故の防止のため必要がある場合には、道路標識、道路標示、区画線を設けるものとする。

9-3 駐車施設

駅、商店街、観光地等で自転車の駐車が多いと予想される箇所には、自転車の駐車施設を設けることが望ましい。

9-4 トンネルの附属施設

道路構造令第34条の規定による。

参考資料 11：移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準

(平成 18 年 12 月 19 日 国土交通省令第 116 号)

改正：平成 24 年 3 月 1 日 国土交通省令第 10 号

第一章 総則

(趣旨)

第一条 この省令は、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「法」という。）第十条第一項に規定する道路移動等円滑化基準を条例で定めるに当たって参酌すべき基準（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第三条第二号の一般国道にあつては法第十条第一項に規定する道路移動等円滑化基準）を定めるものとする。

(用語の定義)

第二条 この省令における用語の意義は、法第二条、道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条（第四号及び第十三号に限る。）及び道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第二条に定めるほか、次の定めるところによる。

- 一 有効幅員 歩道、自転車歩行者道、立体横断施設（横断歩道橋、地下横断歩道その他の歩行者が道路等を横断するための立体的な施設をいう。以下同じ。）に設ける傾斜路、通路若しくは階段、路面電車停留場の乗降場又は自動車駐車場の通路の幅員から、縁石、手すり、路上施設若しくは歩行者の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれがある工作物、物件若しくは施設を設置するために必要な幅員又は除雪のために必要な幅員を除いた幅員をいう。
- 二 車両乗入れ部 車両の沿道への出入りの用に供される歩道又は自転車歩行者道の部分をいう。
- 三 視覚障害者誘導用ブロック 視覚障害者に対する誘導又は段差の存在等の警告若しくは注意喚起を行うために路面に敷設されるブロックをいう。

第二章 歩道等

(歩道)

第三条 道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）には、歩道を設けるものとする。

(有効幅員)

第四条 歩道の有効幅員は、道路構造令第十一条第三項に規定する幅員の値以上とするものとする。

- 2 自転車歩行者道の有効幅員は、道路構造令第十条の二第二項に規定する幅員の値以上とするものとする。
- 3 歩道又は自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）の有効幅員は、当該歩道等の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(舗装)

第五条 歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 歩道等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。

(勾配)

第六条 歩道等の縦断勾配は、五パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。

2 歩道等（車両乗入れ部を除く。）の横断勾配は、一パーセント以下とするものとする。ただし、前条第一項ただし書に規定する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、二パーセント以下とすることができる。

(歩道等と車道等の分離)

第七条 歩道等には、車道若しくは車道に接続する路肩がある場合の当該路肩（以下「車道等」という。）又は自転車道に接続して縁石線を設けるものとする。

2 歩道等（車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。）に設ける縁石の車道等に対する高さは十五センチメートル以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定めるものとする。

3 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合においては、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等の車道等側に並木若しくはさくを設けるものとする。

(高さ)

第八条 歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、五センチメートルを標準とするものとする。ただし、横断歩道に接続する歩道等の部分にあっては、この限りでない。

2 前項の高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めるものとする。

(横断歩道に接続する歩道等の部分)

第九条 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は二センチメートルを標準とするものとする。

2 前項の段差に接続する歩道等の部分は、車いすを使用している者（以下「車いす使用者」という。）が円滑に転回できる構造とするものとする。

(車両乗入れ部)

第十条 第四条の規定にかかわらず、車両乗入れ部のうち第六条第二項の規定による基準を満たす部分の有効幅員は、二メートル以上とするものとする。

第四章 乗合自動車停留所

(高さ)

第十七条 乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、十五センチメートルを標準とするものとする。

第七章 移動等円滑化のために必要なその他の施設等

(視覚障害者誘導用ブロック)

第三十四条 歩道等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場及び自動車駐車場の通路には、視覚障害者の移動円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

- 2 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。
- 3 視覚障害者誘導用ブロックには、視覚障害者の移動円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。

参考資料 12：歩道の一般的構造に関する基準

平成 17 年 2 月 3 日 国都街発第 60 号 国道企発第 102 号

I. 歩道の一般的構造

1 歩道の設置の基本的考え方

歩道の設置にあたっては、「道路構造令」の規定に基づき、地形や当該道路の歩行者等の交通の状況を考慮し、かつ、対象とする道路の種類、ネットワーク特性、沿道の立地状況等の地域特性を十分に考慮し、歩道の設置の要否や幅員等の構造を決定するものとする。

特に、地方部における第三種の道路においては、道路構造令第 11 条第 2 項により、必要な場合に歩道を設置する規定となっていることに留意し、道路管理者等が地域の実情を踏まえて、適切に判断するものとする。

2 歩道の構造の原則

(1) 歩道の形式等

① 歩道の形式

歩道の形式は、高齢者や視覚障害者、車いす使用者等を含む全ての歩行者にとって安全で円滑な移動が可能となる構造とすることが原則であり、視覚障害者の歩車道境界の識別、車いす使用者の円滑な通行等に十分配慮したものでなければならない。このため、歩車道を縁石によって分離する場合の歩道の形式は、歩道面を車道面より高く、かつ縁石天端高さより低くする構造（セミフラット形式）とすることを基本とする。

② 歩道面の高さ

歩道面の高さは、歩道面と車道面の高低差を 5cm とする事を原則として、当該地域の地形、気象、沿道の状況及び交通安全施設の設置状況等を考慮し、雨水等の適切な排水を勘案して決定するものとする。

③ 縁石の高さ

歩道に設ける縁石の車道等に対する高さは、歩行者の安全な通行を確保するため 15cm 以上とし、交通安全対策上必要な場合や、橋又はトンネルの区間において当該構造物を保全するために必要な場合には 25cm まで高くすることができる。なお、植樹帯、並木又はさくが連続している等歩行者の安全な通行が確保されている場合であって、雨水等の適切な排水が確保できる場合には、必要に応じ 5cm まで低くすることができる。

④ 歩道面の勾配等

歩道面に設ける勾配は、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合を除き、車いす使用者等の円滑な通行を考慮して以下のとおりとする。

イ) 歩道の縦断勾配は、5%以下とする。ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合には、8%以下とすることができる。

ロ) 歩道の横断勾配は、雨水等の適切な排水を勘案して、2%を標準とする。また、透水性舗装等を行った場合は、1%以下とする。なお、縦断勾配を設けることにより雨水等を適切に排水できる箇所には、横断勾配は設けないものとする。

(2) 分離帯における縁石の高さ

分離帯において車道境界に縁石を設ける場合には、その高さは25cm 以下とする。

(3) その他留意事項

- ①歩道の整備にあたっては、歩行者の快適な通行を考慮して、透水性舗装の実施等の必要な措置を講ずるよう努めるものとする。
- ②バス停車帯又はバス停留所に接続する歩道においては、高齢者や車いす使用者の円滑な乗降を考慮し、当該部分の歩道面を高くするなどの必要な措置を講ずるよう努めるものとする

3 横断歩道等に接続する歩道の部分等の構造

(1) 歩道の構造

① 水平区間

横断歩道等に接続する歩道の部分には水平区間を設けることとし、その値は1.5m程度とする。ただし、やむを得ない場合にはこの限りでない。

② 車道との段差

歩道と車道との段差は、視覚障害者の安全な通行を考慮して2cm を標準とする。

(2) 横断歩道箇所における分離帯の構造

横断歩道箇所における分離帯は、車道と同一の高さとする。ただし、歩行者及び自転車の横断の安全を確保するために分離帯で滞留させる必要がある場合には、その段差は2cm を標準とする。

4 車両乗入れ部の構造

車両が道路に隣接する民地等に出入りするため、縁石等の一部に対して切下げ又は切開き等の処置を行う箇所（以下、「車両乗入れ部」とする。）の構造については、以下を標準とする。

(1) 構造

車両乗入れ部における歩車道境界の段差は5cm を標準とする。

(2) 車両乗入れ部の設置箇所

車両乗入れ部は、原則として次に掲げる①から⑨までの場所以外に設けるものとする。ただし、民家等にその家屋所有者の自家用車が出入りする場合であって、自動車の出入りの回数が少なく、交通安全上特に支障がないと認められる場合には、②から④及び⑥は適用しないことができるものとする。

①横断歩道及び前後5m 以内の部分。

②トンネル、洞門等の前後各50m 以内の部分。

③バス停留所、路面電車の停留場、ただし停留所を表示する標柱又は標示板のみの場合は、その位置から各10m 以内の部分。

④地下道、地下鉄の出入口及び横断歩道橋の昇降口から5m 以内の部分。

⑤交差点（総幅員7m 以上の道路の交差する交差点をいう。）及び交差点の側端又は道路の曲がり角から5m 以内の部分、ただしT字型交差点のつきあたりの部分を除く。

⑥バス停車帯の部分。

⑦橋の部分。

⑧防護柵及び駒止めの設置されている部分、ただし交通安全上特に支障がないと認められる区間を

除く。

- ⑨交通信号機、道路照明灯の移転を必要とする箇所、ただし道路管理者及び占有者が移転を認めた場合は除く。

5 自転車歩行者道の構造について

自転車歩行者道の構造に関しては、歩道の構造に関する前項までの規定に準ずるものとする。

6 その他留意事項

(1) 交通安全対策

- ① I-3において、歩道の巻込み部又は交差点の歩道屈曲部において自動車の乗上げを防止するために、主要道路の車道に面して低木の植込みを設置する、又は縁石を高くする等必要な措置を講ずるよう配慮するものとする。
- ② I-4において、車両乗入れ部から車両乗入れ部以外の歩道への車両の進入を防止し、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために、必要に応じ駒止め等の施設により交通安全対策を実施するよう配慮するものとする。

(2) 排水対策

歩行者の快適な通行や沿道の土地利用への影響を考慮して、雨水等の適切な排水を十分配慮した対策を行うものとする。

II. 既設のマウントアップ形式の歩道における対応

既設のマウントアップ形式の歩道をセミフラット形式の歩道にする場合には、沿道状況等を勘案し、①歩道面を切下げの方法の他、②車道面の嵩上げ、③車道面の嵩上げと歩道面の切下げを同時に実施する等の方法から、適切な方法により実施するものとする。

なお、やむをえない理由により、当面の間、歩道のセミフラット化が図れない場合、横断歩道等に接続する歩道の部分及び車両乗入れ部の構造は、下記のとおりとする。

1 横断歩道等に接続する歩道の部分の構造

(1) 構造

横断歩道等に接続する歩道の部分における歩道と車道とのすりつけ部については、次の構造を標準とする。

①すりつけ部の縦断勾配

すりつけ部の縦断勾配は、車いす使用者等の安全な通行を考慮して5%以下とする。ただし、路面凍結や積雪の状況を勘案して、歩行者の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況等によりやむを得ない場合には8%以下とする。

②水平区間

①の縦断勾配と車道との段差との間には水平区間を設けることとし、その値は1.5m程度とする。ただし、やむを得ない場合にはこの限りでない。

③車道との段差

歩道と車道との段差は、視覚障害者の安全な通行を考慮して2cmを標準とする。

2 車両乗入れ部の構造

(1) 平坦部分の確保

歩道面には、車いす使用者等の安全な通行を考慮して、原則として**1m** 以上の平坦部分（横断勾配をⅠ－2(1)④ロ）の値とする部分）を連続して設けるものとする。また、当該平坦部分には、道路標識その他の路上施設又は電柱その他の道路の占有物件は、やむを得ず設置される場合を除き原則として設けないこととする。なお、歩道の幅員が十分確保される場合には、車いす使用者の円滑なすれ違いを考慮して、当該平坦部分を**2m** 以上確保するよう努めるものとする。

(2) 構造

① 植樹帯がなく、歩道内においてすりつけを行う構造

①-1 歩道面と車道面との高低差が**15cm** 以下の場合

植樹帯等がなく、また歩道面と車道面との高低差が**15cm** 以下の場合には、以下の構造を標準として、すりつけを行うものとする。

イ) すりつけ部の長さ（縁石を含むすりつけ部の横断方向の長さをさす。以下同じ。）は、歩道の高さが**15cm** の場合、道路の横断方向に**75cm** とすることを標準とする。歩道の高さが**15cm** 未満の場合には、すりつけ部の横断勾配（すりつけ部のうち縁石を除いた部分の横断勾配をさす。以下同じ。）を、前述の標準の場合と同じとし、すりつけ部の長さを縮小することが可能である。

ロ) 歩車道境界の段差は**5cm** を標準とする。

①-2 歩道面と車道面との高低差が**15cm** を超える等の場合

植樹帯等がなく、また歩道面と車道面との高低差が**15cm** を超える場合ならびに**15cm** 以下の場合で上記によらない場合には、以下の構造を標準とする。

イ) すりつけ部の横断勾配を**15%**以下（ただし、特殊縁石（参考図2－5(b)に示す、歩道の切下げ量を少なくすることができる形状をもつ縁石）を用いる場合は**10%**以下）として、Ⅱ－2(1)に基づき歩道の平坦部分をできる限り広く確保してすりつけを行うものとする。

ロ) 歩車道境界の段差は**5cm** を標準とする。

② 植樹帯等の幅員を活用してすりつけを行う構造

植樹帯等（路上施設帯を含む。）がある場合には、当該歩道の連続的な平坦性を確保するために、当該植樹帯等の幅員内ですりつけを行い、歩道の幅員内にはすりつけのための縦断勾配、横断勾配又は段差を設けないものとする。この場合には、以下の構造を標準とする。なお、以下の構造により当該植樹帯等の幅員の範囲内ですりつけを行うことができない場合には、①に準じてすりつけを行うものとする。

イ) すりつけ部の横断勾配は**15%**以下とする。ただし、特殊縁石を用いる場合には**10%**以下とする。

ロ) 歩車道境界の段差は**5cm** を標準とする。

③ 歩道の全面切下げを行う構造

歩道の幅員が狭く①又は②の構造によるすりつけができない場合には、車道と歩道、歩道と民地の高低差を考慮し、車両乗入れ部を全面切下げて縦断勾配によりすりつけるものとする。

この場合には、以下の構造を標準とする。

- イ) すりつけ部の縦断勾配は5%以下とする。ただし、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。
- ロ) 歩車道境界の段差は5cm を標準とする。

3 自転車歩行者道の構造について

(1) 横断歩道等に接続する部分の構造

横断歩道等に接続する部分の自転車歩行者道の構造に関しては、歩道の構造に関するⅡ-1の規定に準ずるものとする。

(2) 車両乗入れ部の構造

車両乗入れ部の構造については、1m 以上の平坦部分を確保できる場合には、Ⅱ-2 (2)①-2 もしくは②の規定に準じ、普通縁石（参考図2-5(a)に示す縁石）を用い、すりつけ部の横断勾配を15%以下として自転車歩行者道内ですりつけるものとする。ただし、自転車歩行者道の高さが15cm 以下の場合で、上記によると1m 以上の平坦部分を確保できない場合には、Ⅱ-2 (2)①-1 の規定に準じてすりつけるものとする。上記のいずれによっても1m 以上の平坦部分を確保できない場合には、Ⅱ-2 (2)③の規定に準じてすりつけるものとする。

4 その他留意事項

Ⅱ-1, 2の構造の適用にあたっては、Ⅰ-6によるほか、下記の点に留意するものとする。

(1) 車両乗入れ部等が連担する場合の調整

横断歩道等に接続する歩道の部分における車道とのすりつけ部若しくは車両乗入れ部において設けられる縦断勾配箇所の間隔が短い場合又は将来の沿道の状況により短くなることが考えられる場合であって、車いす使用者等の通行に支障をきたす恐れがある場合には、排水施設の設置、交通安全対策、民地側とのすりつけ等を勘案し、一定区間において歩道面を切下げる等必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

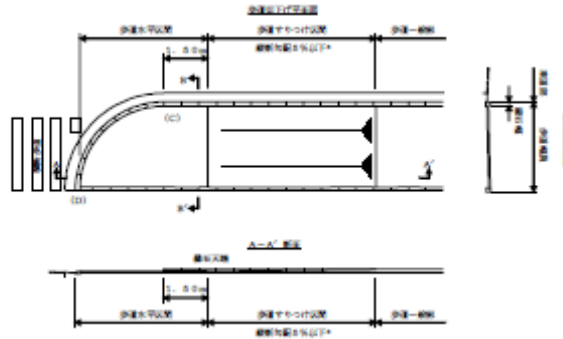
(2) 交通安全対策

Ⅱ-2の構造を適用する場合において、すりつけ部と平坦部分の色分けを実施する等の対応により、歩行者等及び運転者に対してすりつけ部の識別性を向上させることに努めるものとする。

<参考図>

1 既設のマウントアップ形式の歩道での横断歩道等に接続する歩道の部分の構造

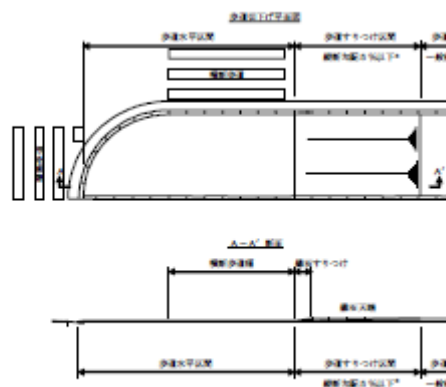
参考図 1-1 歩道の巻込み部における構造



注)

- ・ 歩道水平区間においては、巻込始点(C)からすりつけ区間との間に1.5m 程度設けることが望ましい。この様に設けられない場合には、巻込終点(D)から1.5m 以上設ける。
- ・ 歩道の巻込み部において自動車の乗上げを防止するために、主要道路の車道に面して低木の植込みを設置する、又は縁石を高くする等必要な措置を講ずるよう配慮するものとする。
- ・ 歩道の幅員が広く、植樹帯等（路上施設帯）がある場合に、水平区間に十分な滞留空間が確保できる場合には、当該水平区間及びすりつけ区間に植樹帯等を設けることも可能とする。
- ・ *については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

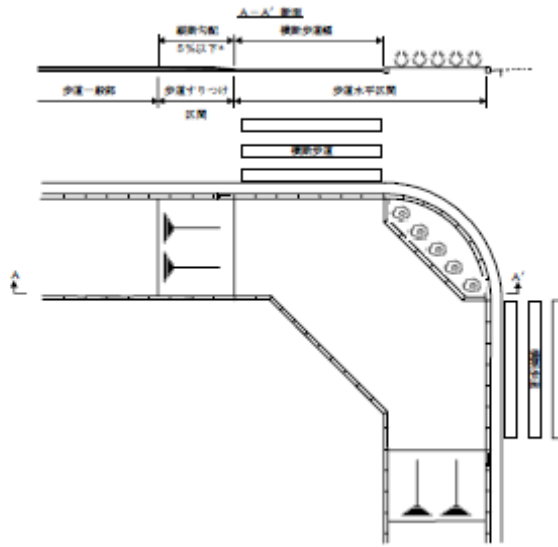
参考図 1-2 横断歩道箇所における構造



注)

- ・ 歩道の巻込み部において自動車の乗上げを防止するために、主要道路の車道に面して低木の植込みを設置する、又は縁石を高くする等必要な措置を講ずるよう配慮するものとする。
- ・ *については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

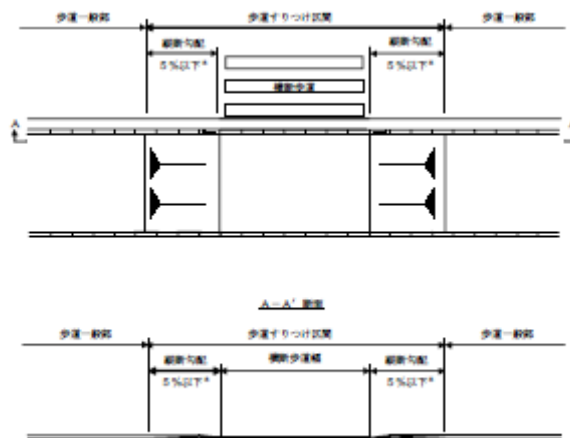
参考図 1-3 同上（交差点に横断歩道がある場合）



注)

- ・ *については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

参考図 1-4 同上（交差点以外に横断歩道がある場合）

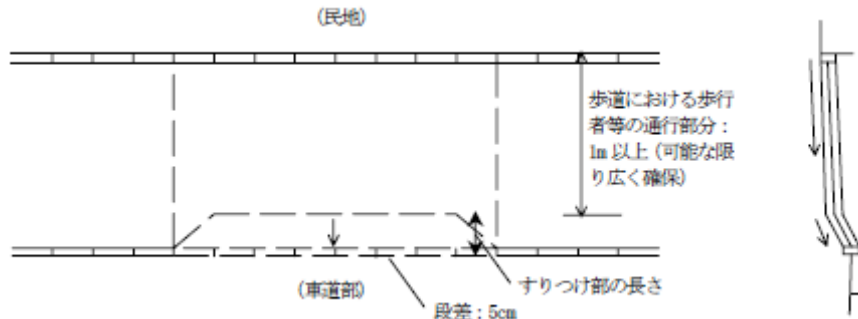


注)

- ・ *については、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

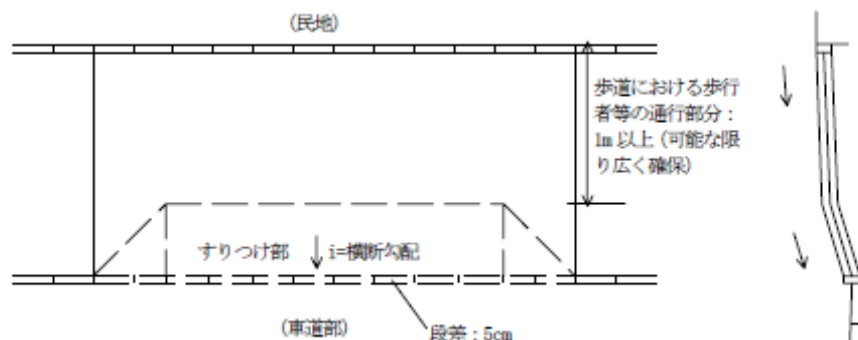
2 既設のマウントアップ形式の歩道での車両乗入れ部の構造

参考図 2-1 歩道内においてすりつけを行う構造
(歩道面と車道面との高低差が15cm 以下の場合)



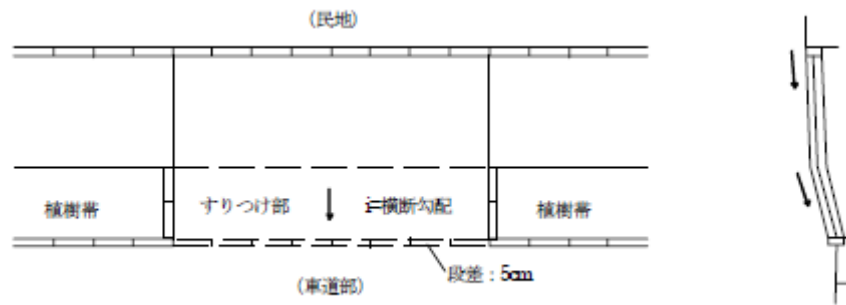
- ・ 歩道における歩行者等の通行部分は1m 以上を確保する。
- ・ すりつけ部の長さは75cm とすることを標準とする。
- ・ 車両の安全な通行に支障をきたすことのないよう、必要に応じ、隅切り等を行う。

参考図 2-2 歩道内においてすりつけを行う構造
(歩道面と車道面との高低差が15cm を超える等の場合)



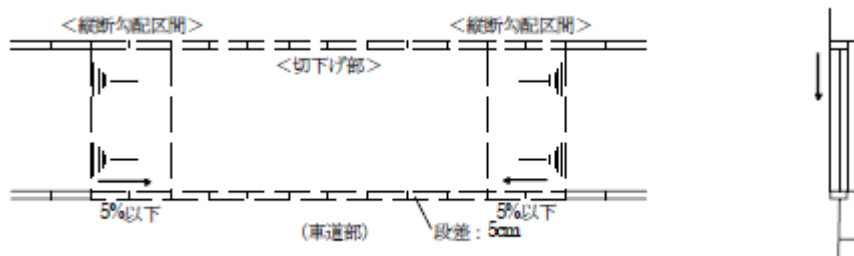
- ・ 歩道における歩行者等の通行部分は1m 以上を確保する。
- ・ すりつけ部の勾配は15%以下 (特殊縁石を使用する場合は10%以下) とする。
- ・ 車両の安全な通行に支障をきたすことのないよう、必要に応じ、隅切り等を行う。

参考図 2-3 植樹帯等の幅員を活用してすりつけを行う構造
(植樹帯等の幅員内ですりつけを行う場合)



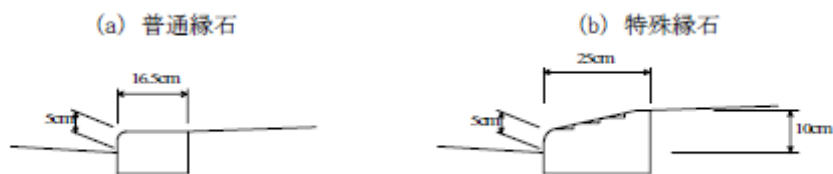
- ・ すりつけ部の横断勾配は15%以下とする。ただし特殊縁石を用いる場合には10%以下とする。
- ・ 車両の安全な通行に支障をきたすことのないよう、必要に応じ、隅切り等を行う。

参考図 2-4 歩道の全面切下げを行う構造



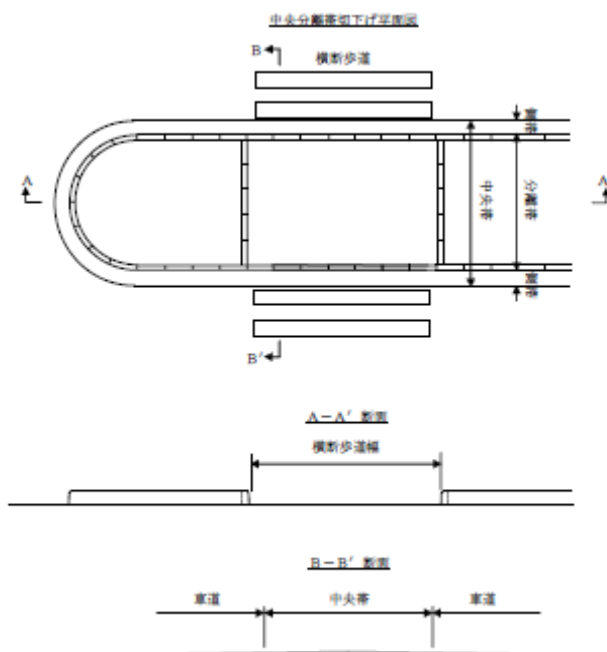
- ・ すりつけ部の縦断勾配は5%以下とする。ただし、路面凍結や積雪の状況を勘案して歩行者又は自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況によりやむを得ない場合には8%以下とする。

参考図 2-5 車両乗入れ部における縁石の構造



3 横断歩道箇所における分離帯の構造

参考図3 横断歩道箇所における分離帯の構造



- ・ 歩行者及び自転車の横断の安全を確保するために、分離帯で滞留させる必要がある場合には、横断歩道箇所における分離帯と車道との段差は2cm を標準とする。

参考資料 13：交通の方法に関する教則

第3章 自転車に乗る人の心得

自転車の通行方法は、特別の場合のほかは自動車と同じです。自転車に乗るときは、特にこの章に書かれている事柄に注意しましょう。

第1節 自転車の正しい乗り方

1 自転車に乗るに当たつての心得

- (1) 酒を飲んだときや疲れが激しいときは、乗つてはいけません。
- (2) ブレーキが故障している自転車には乗つてはいけません。また、尾灯、反射器材のない自転車には、夜間乗つてはいけません。なお、反射器材は努めて JIS マークの付いたものを使いましょう。
- (3) サドルにまたがったときに、足先が地面に着かないような、体に合わない自転車には乗らないようにしましょう。
- (4) 交通量の少ない場所でも二人乗りは危険ですからやめましょう。ただし、幼児用の座席に幼児を乗せているときは別です。
- (5) かさを差したり、物を手やハンドルに提げたりして乗るのはやめましょう。犬などの動物を引きながら自転車に乗るのも危険です。
- (6) げたやハイヒールを履いて乗らないようにしましょう。
- (7) 自転車に荷物を積むときは、運転の妨げになつたり、不安定となつたりするなどして、危険な場合があるので、そのような積み方をしてはいけません。傘を自転車に固定して運転するときも、不安定となつたり、視野が妨げられたり、傘が歩行者に接触したりするなどして、危険な場合があります。
- (8) 子供の保護者は、子供が自転車を運転するときや、幼児を幼児用座席に乗せるときは、子供に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。
- (9) 自転車に乗るときは、運転者から見やすいように、明るい目立つ色の衣服を着用するようにしましょう。

2 自転車の点検

自転車に乗る前には、次の要領で点検をし、悪い箇所があつたら整備に出しましょう。また、定期的に自転車安全整備店などへ行つて点検や整備をしてもらいましょう。なお、自転車は、努めて TS マーク、JIS マーク、BAA マーク、SG マークなどの自転車の車体の安全性を示すマークの付いたものを使いましょう。

- (1) サドルは固定されているか。また、またがったとき、両足先が地面に着く程度に調節されているか。
- (2) サドルにまたがってハンドルを握つたとき、上体が少し前に傾くように調節されているか。
- (3) ハンドルは、前の車輪と直角に固定されているか。
- (4) ペダルが曲がついているなどのために、足が滑るおそれはないか。
- (5) チェーンは、緩み過ぎていないか。

- (6) ブレーキは、前・後輪ともよく効くか(時速 10 キロメートルのとき、ブレーキを掛けてから 3 メートル以内で止まれるか。)
- (7) 警音器は、よく鳴るか。
- (8) 前照灯は、明るい(10 メートル前方がよく見えるか。)
- (9) 方向指示器や変速機のある場合は、よく作動するか。
- (10) 尾灯や反射器材(後部反射器材と側面反射器材)は付いているか。また、後方や側方からよく見えるか。
- (11) タイヤには十分空気が入っているか。また、すり減っていないか。
- (12) 自転車の各部品は、確実に取り付けられているか。

3 普通自転車の確認

車体の大きさと構造が、次の要件に合った自転車で、他の車両をけん引していない自転車を普通自転車といいます。TS マークの付いた自転車は、これらの要件を満たしています。なお、使用する自転車が TS マークの付いていない自転車であるときには、普通自転車であるか否かを自転車安全整備店で確認してもらいましょう。

- (1) 二輪又は三輪の自転車であること。
- (2) 長さは 190 センチメートル、幅は 60 センチメートルをそれぞれ超えないこと。
- (3) 側車を付けていないこと(補助車輪は、側車には含まれません。)
- (4) 乗車装置(幼児用座席を除きます。)は、一つであること。
- (5) ブレーキは、走行中容易に操作できる位置にあること。
- (6) 鋭い突出部のないこと。

4 自転車の正しい乗り方

- (1) 自転車に乗るときは、見通しのきく道路の左端で、後方と前方の安全を確かめてから発進しましょう。
- (2) 右折、左折する場合は、できるだけ早めに合図をしましょう。
- (3) サドルにまたがって、両手でハンドルを握ったときに、上半身が少し前に傾き、ひじが軽く曲がるようにするのが疲れにくい姿勢です。
- (4) 両手でハンドルを確実に握って運転しましょう。合図をする場合のほかは、片手運転をしてはいけません。
- (5) 停止するときには、安全を確かめた後、早めに停止の合図(右腕を斜め下にのばすこと。)を行い、まず静かに後輪ブレーキを掛けて十分速度を落としながら道路の左端に沿って停止し、左側に降りましょう。

第 2 節 安全な通行

1 自転車の通るところ

- (1) 自転車は、歩道と車道の区別のある道路では、車道を通るのが原則です。また、普通自転車は、自転車道のあるところでは、道路工事などの場合を除き、自転車道を通らなければなりません。
- (2) 自転車は、車道や自転車道を通るときは、その中央(中央線があるときは、その中央線)から左の部分、その左端に沿って通行しなければなりません。ただし、標識(付表 3(1)32、32 の 2、33、

33の2)や標示(付表3(2)14、14の2、15)によつて通行区分が示されているときは、それに従わなければなりません。しかし、道路工事などでやむを得ない場合は別です。

- (3) 自転車は、道路の中央から左の部分に設けられた路側帯を通ることができます。しかし、歩行者の通行に大きな妨げとなるところや、白の二本線の標示(付表3(2)11)のあるところは通れません。
- (4) 普通自転車は、次の場合に限り、歩道の車道寄りの部分(歩道に白線と自転車の標示(付表3(2)22)がある場合は、それによつて指定された部分)を通ることができます。ただし、警察官や交通巡視員が歩行者の安全を確保するため歩道を通つてはならない旨を指示したときは、その指示に従わなければなりません。
 - ア 歩道に普通自転車歩道通行可の標識(付表3(1)29)や標示(付表3(2)21の2、22)があるとき。
 - イ 13歳未満の子供や70歳以上の高齢者や身体の不自由な人が普通自転車を運転しているとき。
 - ウ 道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行することが困難な場所を通行する場合や、著しく自動車などの交通量が多く、かつ、車道の幅が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車などとの接触事故の危険がある場合など、普通自転車の通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるとき。
- (5) 道路を横断しようとするとき、近くに自転車横断帯があれば、その自転車横断帯を通行しなければなりません。また、横断歩道は歩行者の横断のための場所ですので、横断中の歩行者がいないなど歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗つたまま通行してはいけません。

2 走行上の注意

自転車に乗る場合は、危険な走り方を避けるとともに、側方や後方の車の動きにも十分注意しましょう。

- (1) 自転車は急ブレーキを掛けると転倒しやすく、また、速度を出し過ぎると周囲の状況の確認や自転車の制御が困難となるので、天候、時間帯、交通の状況などに応じた安全な速度で走らなければなりません。
- (2) 車や路面電車のすぐ後ろに続いたり、また、それにつかまつて走つたりしてはいけません。
- (3) 横断や転回をしようとする場合に、近くに自転車横断帯や横断歩道がない場合には、右左の見通しのきくところを選んで車の途切れたときに渡りましょう。また、道路を斜めに横断しないようにしましょう。
- (4) 交差点や踏切の手前などで、停止している車やゆつくり進んでいる車があるときは、その前に割り込んだり、これらの車の間を縫つて前へ出たりしてはいけません。
- (5) ほかの自転車と並んで走つたり、ジグザグ運転をしたり、競走したりしてはいけません。
- (6) 踏切では、一時停止をし、安全を確かめなければなりません。踏切では、自転車を押して渡るようにしましょう。
- (7) 路側帯を通るときは、歩行者の通行を妨げてはいけません。
- (8) 歩道を通るときは、普通自転車は、歩行者優先で通行しなければなりません。この場合、次の方法により通行しなければなりません。
 - ア すぐ停止できるような速度で徐行すること。ただし、白線と自転車の標示(付表3(2)22)によつて指定された部分がある歩道において、その部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がいないときは、歩道の状況に応じた安全な速度(すぐ徐行に移ることができるような速度)と方法でその部分を通行することができます。

- イ 歩行者の通行を妨げるおそれのある場合は、一時停止すること。
- (9) 歩道から車道へ及び車道から歩道への乗り入れは、車道や歩道の状況について安全を確かめてから行いましょう。特に、ひんぱんな乗り入れの連続や交差点の付近での歩道から車道への乗り入れは危険です。また、歩道から車道に乗り入れる場合には、右側通行をすることとしないようにしなければなりません。
- (10) 歩道でほかの自転車と行き違うときは、速度を落としながら安全な間隔を保ち、歩行者に十分注意して、対向する自転車を右に見ながらよけるようにしましょう。
- (11) 携帯電話の通話や操作をしたり、傘を差したり、物を担いだりすることによる片手での運転や、ヘッドホンの使用などによる周囲の音が十分聞こえないような状態での運転は、不安定になったり、周囲の交通の状況に対する注意が不十分になるのでやめましょう。
- (12) 警音器は、「警笛区間」の標識(付表 3(1)37)がある区間内の見通しのきかない交差点などを通行するときや、危険を避けるためやむを得ないときだけ使用し、歩道などでみだりに警音器を鳴らしてはいけません。
- (13) 夜間はもちろん、昼間でもトンネルや濃霧の中などでは、ライトをつけなければなりません。また、前から来る車のライトで目がくらんだときは、道路の左端に止まって対向車が通り過ぎるのを待ちましょう。
- (14) 走行中、ブレーキやライトなどが故障したときは、自転車を押して歩きましょう。
- (15) 路面が凍り付いているところや風雨が強いときは、自転車を押して通りましょう。

3 交差点の通り方

- (1) 信号が青になつてから横断しましょう。
- なお、「歩行者・自転車専用」と表示されている歩行者用信号機がある場合や横断歩道を進行する場合は、歩行者用信号機の信号に従わなければなりません。
- (2) 信号機などによる交通整理の行われていない交差点に入るときは、次のことに注意しましょう。
- ア 「一時停止」の標識(付表 3(1)40)のあるところでは、一時停止をして、安全を確かめなければなりません。
- イ 交通量の少ないところでもいきなり飛び出さないで、安全を十分確かめ、速度を落として通りましょう。また、狭い道路から広い道路に出るときは、特に危険ですから一時停止をして安全を確かめましょう。
- ウ 環状交差点に入るときは、環状交差点内を通行している車などの方が優先ですから、安全を十分確かめ、十分速度を落として通りましょう。
- (3) 交差点(環状交差点を除きます。)での右左折は、次の方法でしなければなりません。
- ア 左折するときは、後方の安全を確かめ、その交差点の手前の側端から 30 メートルの地点に達したときに左折の合図(右腕の肘を垂直に上に曲げるか左側の方向指示器を操作すること。)を行い、できるだけ道路の左端に沿って十分速度を落とし、横断中の歩行者の通行を妨げないように注意して曲がらなければなりません。
- イ 右折は、次の方法でしなければなりません。
- (ア) 信号機などにより交通整理の行われている交差点では、青信号で交差点の向こう側までまっすぐに進み、その地点で止まって右に向きを変え、前方の信号が青になつてから進むようにしなければ

なりません。なお、赤信号や黄信号であつても自動車や原動機付自転車は青の矢印の信号によつて右折できる場合がありますが、この場合でも自転車は進むことはできません。

- (4) 交通整理の行われていない交差点では、後方の安全を確かめ、その交差点の手前の側端から30メートルの地点に達したときに右折の合図(手のひらを下にして右腕を横に水平に出すか右側の方向指示器を操作すること。)を行い、できるだけ道路の左端に寄つて交差点の向こう側までまつすぐに進み、十分速度を落として曲がらなければなりません。
- (4) 環状交差点で左折、右折、直進、転回するときは、あらかじめできるだけ道路の左端に寄り、環状交差点の側端に沿つて十分速度を落として通行しなければなりません。環状交差点を出るときは、後方の安全を確かめ、環状交差点に入った直後の出口を出る場合はその環状交差点に入ったときに、それ以外の場合は出ようとする地点の直前の出口の側方を通過したときに合図(右腕の肘を垂直に上に曲げるか左側の方向指示器を操作すること。)を行い、横断中の歩行者の通行を妨げないように注意して進まなければなりません。

また、左折、右折、直進、転回の場合、矢印などの標示(付表3(2)18の2)で通行方法を指定されているときは、それに従わなければなりません。

- (5) 交差点やその近くに自転車横断帯があるときは、その自転車横断帯を通らなければなりません。
- (6) 普通自転車は、交差点やその手前に交差点への進入を禁止する標示(付表3(2)23)があるときは、その交差点へ進入することはできません。この場合は、その左側の歩道に乗り入れ、自転車横断帯によつて交差点を渡りましょう。

4 歩行者などに対する注意

- (1) 歩道を通るときは、すぐ停止できるような速度で徐行(白線と自転車の標示(付表3(2)22)によつて指定された部分がある歩道において、その部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がいないときは、すぐ徐行に移ることができるような速度で進行)しなければなりません。また、歩行者の通行を妨げそうになるときは一時停止しなければなりません。
- (2) 路側帯や自転車が通行することができる歩行者用道路を通る場合は、歩行者の通行を妨げないように注意し、特に歩行者用道路では、十分速度を落とさなければなりません。
- (3) 停車中の自動車のそばを通るときは、急にドアが開いたり、自動車の陰から歩行者が飛び出したりすることがありますから、注意して十分速度を落としましょう。
- (4) 車道を通行する自転車が横断歩道に近づいたときは、横断する人がいないことが明らかな場合のほかは、その手前で停止できるように速度を落として進まなければなりません。また、歩行者が横断しているときや横断しようとしているときは、横断歩道の手前(停止線があるときは、その手前)で一時停止をして歩行者に道を譲らなければなりません。
- (5) 子供が独り歩きしているとき、身体の不自由な人が歩いているとき、つえを持つて歩いたり、歩行補助車を使つていたり、その通行に支障のある高齢者が歩いているときは、危険のないように一時停止するか十分速度を落とさなければなりません。
- (6) 自転車を駐車するときは、歩行者や車の通行の妨げにならないようにしなければなりません。近くに自転車駐車場がある場合は、自転車をそこに置くようにしましょう。

参考資料 14：路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針

平成 18 年 11 月 15 日 国道交安第 28 号

第 1 章 総 則

1-1 目的

本指針は、道路上の自転車及び自動二輪車等（原動機付自転車を含む）の駐車場の整備に関する一般的技術的指針を定め、その合理的な設計に資することを目的とする。

1-2 適用の範囲

本指針は、道路上に設置される駐車場のうち、平面駐車場を整備する場合に適用する。また、その整備にあたっては、本指針によるほか、建築基準法その他の関係法令の規定に十分配慮するものとする。

1-3 用語の定義

本指針において、次の各号に掲げる用語の定義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 1) 自転車：道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 11 号の 2 に規定する自転車をいう。
- 2) 原動機付自転車：道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 10 号に規定する原動機付自転車をいう。
- 3) 自動二輪車：道路交通法施行規則（昭和 35 年総理府令第 60 号）第 2 条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車をいう。
- 4) 自動二輪車等：自動二輪車、原動機付自転車をいう。
- 5) 歩道：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をいう。
- 6) 自転車道：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をいう。
- 7) 自転車歩行者道：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をいう。
- 8) 自転車・自動二輪車等駐車場：自転車・自動二輪車等の駐車ための施設であって、一般公共の用に供されるものをいう。
- 9) 路上自転車・自動二輪車等駐車場：道路上に区画線あるいは縁石、柵等により区画して設けられた駐車場をいう。

1-4 駐車対象車両

路上自転車・自動二輪車等駐車場(以下、「駐車場」という。)の設計の対象となる車種は、自動二輪車、原動機付自転車、自転車とする。

第2章 設計

2-1 駐車ます

駐車ますの大きさは、下表に示す値以上とすることを原則とする。

表 駐車ますの大きさ（単位：m）

	長さ	幅員
自転車	1.9	0.6
原動機付自転車	1.9	0.8
自動二輪車	2.3	1.0

2-2 収容方法

駐車場内における自転車・自動二輪車等の駐車区画への収容方法、また自転車・自動二輪車等の配列方法は、計画駐車台数、敷地の形状面積、出入口の制約、利用対象者等を勘案して、利用しやすい方法を選定する。

2-3 設置位置

駐車場の設置にあたっては、植樹帯間や横断歩道橋下等の車両や歩行者等の通行の支障とならない位置であることとする。また、設置者が、事前に設置しようとする位置を管轄する都道府県公安委員会（以下、「公安委員会」という。）の意見を聴取（道路使用を伴う場合にあっては、当該位置を管轄する警察署長と事前に協議）した上で、交通の安全と円滑に支障のない位置に設けるものとする。

2-4 配置

駐車場の配置は、原則として次のとおりとする。

- ・ 自転車を対象とした駐車場を歩道等に設置する場合は、「歩道等側から出入り」
- ・ 自転車道が設置されている道路の区間に自転車を対象とした駐車場を設置する場合は、「自転車道側から出入り」
- ・ 自動二輪車等を対象とした駐車場は、「車道側から出入り」

設計に際しては、これらの配置分類を選定して、駐車場の設計等を行う。なお、配置分類の選定に際しては、設置者において、事前に設置しようとする位置を管轄する公安委員会の意見を聴取（道路使用を伴う場合にあっては、当該位置を管轄する警察署長と事前に協議）した上で決定する。

2-5 出入口

駐車場の出入口は、設置位置、自動車・自転車・歩行者等の交通量や自転車・自動二輪車等の動線等を勘案して設ける。また、車道側の出入口には、誤って自動車が進入しないように、四輪車進入防止用の柵等を設けるものとする。

2-6 置場

置場には、駐車可能な範囲、駐車の方向を示すため、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第3号、以下、「標識令」という。）で定められた道路標識、道路標示、

区画線を設置することとする。置場には、必要に応じてラック等の設備を設置する。

2-7 柵等

駐車場区画を明示するなどのため、車両の出入りする側を除き、駐車場の外周に縁石や柵等を設置するものとする。縁石や柵等は、自転車、歩行者等の通行の支障にならない位置に設置し、見通しのできる構造とする。

2-8 上屋

上屋は、必要に応じて設置するものとする。

2-9 歩道等の有効幅員

駐車場を設置した箇所における歩道等の有効幅員は、道路の構造又は交通に著しい支障のない場合を除き、歩道においては 3.5m（歩行者交通量の多い道路）又は 2m（その他の道路）以上、自転車歩行者道においては 4m（歩行者交通量の多い道路）又は 3m（その他の道路）以上確保することとする。

2-10 照明施設

駐車場には、自転車及び自動二輪車等の出し入れ、夜間における駐車車両の管理等の作業を考慮して、必要に応じて照明を設置するものとする。

2-11 排水施設

駐車場内の排水のために必要がある場合には、適当な排水施設を設けるものとする。

2-12 案内板

駐車場の利用案内や連絡先等を記した案内板を設置することとする。

2-13 修景

駐車場の修景にあたっては、駐車場が満車で利用されている状況を含め、周辺環境と調和するよう配慮するものとする。

上屋や柵等の色彩は、良好な景観形成に配慮した適切な色彩とする。

第3章 管理

3-1 駐車場および周辺の管理

駐車場の設置後は、駐車場内および駐車場周辺を良好な状態に保つよう、適切な管理を行うものとする。

3-2 盗難防止

駐車車両の盗難が発生しないように、盗難防止に配慮する。

参考資料 15 : 交通規制基準

(平成 23 年 2 月 4 日警察庁丙規発第 3 号・丙交企発第 10 号)

一部改正：平成 23 年 9 月 12 日警察庁丙規発第 19 号

平成 24 年 1 月 31 日警察庁丙規発第 4 号

平成 24 年 11 月 21 日警察庁丙規発第 26 号

平成 26 年 8 月 8 日警察庁丙規発第 31 号

第 1 章 総則 (省略)

第 2 章 交通規制総則 (省略)

第 3 章 道路標識等設置・管理基準総則 (省略)

第 4 章 交通規制の実施基準及び道路標識等の設置基準

第 1—1～第 1—14 (省略)

第 2—2 自転車一方通行 (H23.9.12 新規追加)

第 3～第 4 (省略)

第 5 路側帯

第 6～第 22 (省略)

第 23 普通自転車専用通行帯 (H24.11.21 改正)

第 24～第 38 (省略)

第 39 右左折の方法

第 40～第 45 (省略)

第 47 停止線

第 48～第 58 (省略)

第 59 普通自転車歩道通行可、普通自転車の歩道通行部分 (H24.1.31 改正)



第 60 (省略)

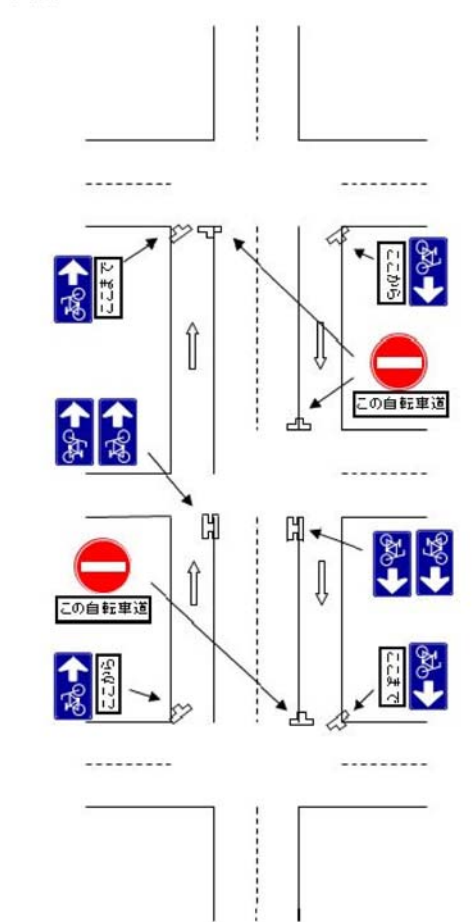
第 61 自転車横断帯 (H24.1.31 改正)

第 62～第 64 (省略)

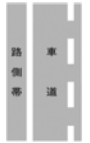
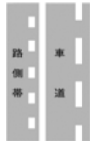
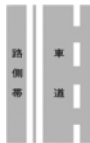
参考 (省略)

第2-2 自転車一方通行

規 制 実 施	規制目的	自転車の相互通行に伴う複雑、危険な交通状態を単純化し、交通の安全と円滑を図る。
	根拠等	法第8条第1項 標識 326の2-A・B、303  
	対象道路	原則として、自転車交通量が多く、自転車の相互通行による交錯のため交通事故が発生する危険性が認められ、自転車交通の整序化を図る必要がある自転車道
	対象	自転車
基 準	留意事項	<ol style="list-style-type: none"> 1 自転車の相互通行に支障があり、安全と円滑を確保するため必要がある自転車道においては、本規制の実施を検討すること。 2 自転車道が設置されている場合、普通自転車は自転車道を通行しなければならないため、自転車道が片側のみに整備されている区間においては、原則として本規制を実施しないこと。 3 本規制を実施する場合は、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本規制の実施を検討すること。 4 本規制を実施する場合は、関係機関と連携して街頭指導を行うなど、自転車利用者に通行人の方法の周知を図ること。
設 置 基 準	設置場所	<ol style="list-style-type: none"> 1 道路標識「自転車一方通行（326の2-A・B）」 一定の方向にする自転車の通行を禁止する歩道又は自転車道の区間の入口及び歩道又は自転車道の区間内の必要な地点における路端 2 道路標識「車両進入禁止（303）」 車両の進入を禁止する地点における左側の路端
	設置方法	<ol style="list-style-type: none"> 1 道路標識「自転車一方通行（326の2-A・B）」 <ol style="list-style-type: none"> (1) 入口 <ol style="list-style-type: none"> ア 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。 イ 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。 (2) 出口 <ol style="list-style-type: none"> 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。 (3) 交差点 <ol style="list-style-type: none"> 一方通行路の区間内にこれと交差する道路がある場合は、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。 2 道路標識「車両進入禁止（303）」 <ol style="list-style-type: none"> (1) 原則として一方通行路の出口の左側の路端に自転車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。 (2) 一方通行路の区間内の交差点においても、左側の路端に自転車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）」を設置することができる。 3 標示板の省略 <ol style="list-style-type: none"> 丁字路等の道路状況により本規制の始点、終点が明らかな場合は、補助標識（始まり、終わり）を省略することができる。




設置基準 道路標識	設置方法	<p>図例</p>  <p>留意事項</p> <p>本規制を実施する区間においては、道路標識「自転車専用（325の2）」が、自転車の進入が禁止された方向に向けて設置されないようにすること。</p>
--------------	------	--

第5 路側帯、駐停車禁止路側帯及び歩行者用路側帯

規制実施基準	規制目的	<p>1 路側帯 路側帯における車両（軽車両を除く。）の通行を禁止することにより、歩道の設けられていない道路又は歩道が設けられていない側の路側における歩行者及び軽車両の通行場所を確保し、交通の安全と円滑を図る。</p> <p>2 駐停車禁止路側帯 路側帯における車両（軽車両を除く。）の通行及び駐停車を禁止することにより、歩道の設けられていない道路又は歩道が設けられていない側の路側における歩行者及び軽車両の通行場所を確保し、交通の安全と円滑を図る。</p> <p>3 歩行者用路側帯 路側帯における車両の通行及び駐停車を禁止することにより、歩道の設けられていない道路又は歩道が設けられていない側の路側における歩行者の通行場所を確保し、歩行者の通行の安全を図る。</p>
	根拠等	<p>1 路側帯 法第2条第1項第3号の4 標示 108 </p> <p>2 駐停車禁止路側帯 法第2条第1項第3号の4、法第47条第3項 標示 108の2 </p> <p>3 歩行者用路側帯 法第2条第1項第3号の4、法第17条の2第1項、法第47条第3項 標示 108の3 </p>
	対象道路	<p>歩道が設けられていない道路又は歩道が設けられていない側の路側で、路側帯の部分を除いて道路構造令に規定する車道幅員が確保でき、かつ、次のそれぞれの条件を満たしたもの</p> <p>1 路側帯 原則として歩行者又は自転車の交通量が多い道路</p> <p>2 駐停車禁止路側帯 原則として歩行者又は自転車の通行量が多く、歩行者及び軽車両の通行の安全を確保するため、当該路側帯における駐停車を禁止する必要がある道路</p> <p>3 歩行者用路側帯 原則として歩行者の通行量が著しく多く、車両の交通量も多いことから歩行者の通行の安全を確保するため、当該路側帯における車両の通行及び駐停車を禁止する必要がある道路</p>
	対象	歩行者及び車両
	留意事項	<p>1 標識令第7条の規定により、道路管理者が設置した区画線「車道外側線(103)」は道路標示「路側帯(108)」とみなされるが、駐停車禁止路側帯及び歩行者用路側帯は、このような「みなす規定」がないことから公安委員会が設置すること。</p> <p>2 公安委員会が設置する場合は、事前に道路管理者と十分に調整すること。</p> <p>3 路側帯の幅員の決定に当たっては、道路管理者と十分に調整すること。</p> <p>4 歩行者等の多い相互通行の道路で車道幅員が狭いため、路側帯を設置できない場合は、一方通行、大型自動車等通行止め等の規制を実施して、必要な幅員を確保すること。</p> <p>5 路側部分の占用物件の移設など、道路環境の整備がなされるように努めること。</p> <p>6 生活道路対策として必要がある場合は、路側帯の拡幅について検討すること。</p> <p>7 道路標示「路側帯(108)」の幅員によっては、指定駐(停)車禁止場所であっても車体が全て路側帯内に入って駐車している車両の駐(停)車違反が成立しない場合があるので、駐停車禁止路側帯、歩行者用路側帯の設置を検討すること。</p>
設置場所	<p>1 道路標示「路側帯(108)」 路側帯を設ける道路の区間</p> <p>2 道路標示「駐停車禁止路側帯(108の2)」</p>	


設置基準	道	設置場所	路側帯における車両の駐車及び停車を禁止する道路の区間 3 道路標示「歩行者用路側帯(108の3)」 路側帯における軽車両の通行並びに車両の駐車及び停車を禁止する道路の区間
	路	設置方法	1 道路標示「路側帯(108)」 幅員は、原則として1.5メートル以上とし、道路又は交通の状況によりやむを得ないときは、0.5メートル以上とするものとする。 2 道路標示「駐停車禁止路側帯(108の2)」 (1) 幅員は、原則として1.5メートル以上とし、道路又は交通の状況によりやむを得ないときは、0.75メートル以上とするものとする。 (2) 破線の長さ及びその設置間隔は、原則として1～3メートルとし、道路又は交通の状況により5メートルまでとすることができる。 3 道路標示「歩行者用路側帯(108の3)」 (1) 幅員は、原則として1メートル以上とし、道路又は交通の状況によりやむを得ないときは、0.75メートル以上とするものとする。 (2) 既設の車道外側線を利用して設置する場合は、次によるものとする。 ア 既設の車道外側線を車道寄りの線とするのか路端寄りの線とするかは、車道幅員、交通の状況等により定めるものとするが、原則として車道寄りの線とする。 イ 15センチメートル幅の車道外側線を利用し、その車道寄りに新たに1本の実線を設ける場合は、その幅を15～20センチメートルとし、これを路端寄りに設けるときは、その幅を10センチメートルとする。

第23 普通自転車専用通行帯

規 制 実 施 基 準	規制目的	普通自転車が通行しなければならない専用通行帯を指定し、かつ、軽車両以外が通行しなければならない車両通行帯として普通自転車専用通行帯以外の車両通行帯を指定することにより、車道上に普通自転車が専用で通行する自転車走行空間を確保し、交通の安全と円滑を図る。
	根拠等	法第20条第2項 標識 327の4、327の4の2 標示 109の6   
	対象道路	自転車交通量が多い等、自転車と他の車両を分離し、車道上に自転車が専用で通行する自転車走行空間を確保する必要がある、かつ、自動車交通量等の交通実態や道路幅員等の道路状況から、自転車専用通行帯の設置が他の交通への妨害とはならないと認められる道路
対 象	普通自転車及び軽車両以外の車両	
留 意 事 項	<ol style="list-style-type: none"> 1 原則として第一通行帯を指定するものとする。 2 車両通行帯の意思決定が別途行われていること。 3 自転車専用通行帯の幅員は1.5メートル以上を確保することが望ましいが、道路の状況によりやむを得ない場合は1.0メートル以上1.5メートル未満とすることができる。ただし、幅員が1.0メートル以上1.5メートル未満となり、舗装面に凹凸があるため自転車の運転にふらつきが生じるなど、自転車の安全な通行が確保できない場合は本規制を実施しないこと。 4 自動車交通量が多い、大型車混入率が高いなど、車道上における自転車の通行が危険な道路においては、自転車の安全確保を図るために十分な幅員を確保できない場合には本規制を実施しないこと。 5 積雪により自転車専用通行帯における自転車の通行に支障をきたす場合には本規制を実施しないこと。 6 交差点及びその付近において、左折自動車等との交錯の危険がある場合は、普通自転車の交差点進入禁止規制を実施する等の措置をとること。 7 駐車車両により自転車専用通行帯における自転車の通行に支障をきたすおそれがある場合は、駐車対策を併せて検討すること。 8 普通自転車歩道通行可規制の併用は交通実態、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り実施すること。 9 区画線等の道路改良を伴う場合もあることから、道路管理者と事前に十分な調整を図ること。 10 自転車利用者、自動車及び原付の運転者に通行方法の周知を図ること。 	
設 置 基 準	設置場所	<ol style="list-style-type: none"> 1 道路標識「専用通行帯(327の4)」 普通自転車専用通行帯の前面及び普通自転車専用通行帯内の必要な地点 2 道路標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」 普通自転車専用通行帯の前面及び普通自転車専用通行帯内の必要な地点における左側の路端
	設置方法	<ol style="list-style-type: none"> 1 道路標識「専用通行帯(327の4)」 <ol style="list-style-type: none"> (1) 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・ヘッド方式又はその他の方式(歩道橋、跨道橋等に共架)によることができる。 (2) 本規制区間の始まり及び終わりの地点においては、当該通行帯が設けられている車道の部分の上方に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-B)」、終点標識には補助標識「終わり(507-B・C)」をそれぞれ附置するものとする。ただし、終わりの地点に道路標示「終わり(115)」を用いる場合は、終点標識を省略することができる。 (3) 区間内標識は、400メートルの間隔で設置することとするほか、総則に定めるところによるものとする。 2 道路標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」 <ol style="list-style-type: none"> (1) 歩道がある場合は車道寄りの路端、歩道がない場合は車道からの視認性が確保できる路端に原則として路側方式により設置するものとする。 (2) 本規制区間の始まり及び終わりの地点においては、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

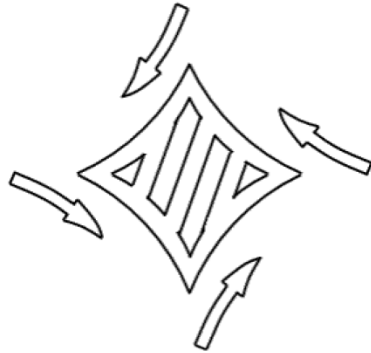
設置	道路標識	<p>には補助標識「終わり(507-A・B・C)」をそれぞれ附置するものとする。ただし、終わりの地点に道路標示「終わり(115)」を用いる場合は、終点標識を省略することができる。</p> <p>(3) 当該道路の片側車線数(自転車専用通行帯を含む。)と本標識に図示された車線数を一致させること。</p> <p>なお、片側4車線(自転車専用通行帯を含む。)以上の道路において、自転車専用通行帯を設置する場合は、道路標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」は設置せず、道路標識「専用通行帯(327の4)」を設置するものとする。</p> <p>(4) 区間内標識は、400メートルの間隔で設置することとするほか、総則に定めるところによるものとする</p>
	留意事項	<p>自転車専用通行帯の幅員が2.75メートル以上で道路標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」を設置する場合は、道路標示を密に設置する、カラー舗装を実施する等、自転車専用通行帯の明確化を図ること。</p>
基準	設置場所	<p>専用通行帯の前面及び専用通行帯内の必要な地点</p>
	道路標示設置方法	<p>1 必要に応じて、道路標識に代え、又はこれに併せて道路標示「専用通行帯(109の6)」を設置するものとする。</p> <p>2 道路標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」を設置する場合は、始点標識に道路標示「専用通行帯(109の6)」を併設するものとする。</p>
法定外表示(カラー舗装)の運用		<p>1 カラー舗装は、普通自転車専用通行帯において、自動車及び原付の運転者にその存在を明確にして路上駐車抑制、レーン内への進入抑制、避讓義務を確認させるほか、交通事故の抑止を目的として行うものであり、交通管理上有効な施策として推進するものとする。</p> <p>2 カラー舗装の色彩は、原則として青色系とするものとする。ただし、景観保全等の観点から、地元の意向等によりこれ以外の色彩を使う場合においても、道路標示等の色彩(白・黄)と同系色とならない色彩を使用すること。</p> <p>3 カラー舗装は普通自転車専用通行帯の全部分ではなく、一部分に実施してもよい。</p>

第39 右左折の方法

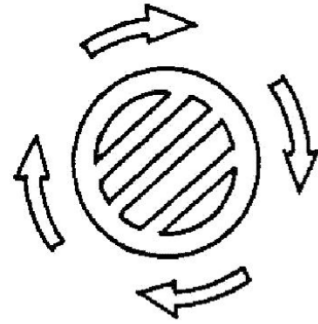
規 制 実 施 基 準	規制目的	車両（軽車両及び法第34条第5項本文の規定により二段階右折をする原付を除く。）が交差点において右折又は左折するときに通ずべき部分を指定することにより、交差点における交通の安全と円滑を図る。
	根拠等	法第34条第1項、第2項、第4項 標示 111 
	対象道路	原則として次のいずれかに該当する交差点 1 交差点の中心部等を指定する必要がある広幅員道路の交差点 2 斜め交差又は多岐交差等で交差点の中心部が分かりづらいため、交通流に乱れのある交差点 3 右折又は左折をした後に通ずべき車両通行帯を示す必要がある交差点
	対象	車両。ただし、軽車両及び法第34条第5項本文の規定により二段階右折をする原付を除く。
設 置 基 準	留意事項	1 交差点の形状、方向別の交通量、交通流等の基礎調査を十分行い、交差点の中心に限らず交差点を通ずる車両が最も安全、かつ、円滑に右折又は左折できるような位置及び方法を選定すること。 2 交差点の改良等を必要とする交差点については、道路管理者と必要な調整を行うこと。 3 車両が通ずる部分を明確にするため導流化を行い、必要により交差点内に導流帯を設置すること。 4 右左折の方法の設置にあつては、状況により進行方向別通行区分等の規制を併せて行うこと。
	設置場所	車両が交差点において右折又は左折するときに通ずべき部分を指定する交差点又はその直近の必要な地点
設 置 基 準	設置方法	1 車両が右折するとき矢印の示す方向に交差点の中心の直近の内側より、中央の表示に沿った部分を通ずる必要がある場合は、図例(1)の記号を設置するものとする。 2 車両が右折するとき交差点の中心の直近の外側を通ずる必要がある場合は、図例(2)の記号を設置するものとする。この場合は、法定の右折方法と異なることから現場において混乱がないように留意すること。 3 車両が右折するとき矢印の示す方向(交差点の中心の直近の内側又は外側)により、中央の標示に沿った部分を通ずる必要がある場合は、図例(3)の記号を設置するものとする。 4 車両が左折又は右折するとき、矢印の示す方向により、破線に沿った部分を通ずる必要がある場合は、図例(4)の記号を表示するものとする。 5 幹線道路又は広幅員道路の一方通行路と交差する交差点等で、左折又は右折をした後に通ずる車両通行帯に入るように左折又は右折することを示す場合は、図例(5)に示すところにより設置するものとする。 6 変形の交差点において右折方法を指定する場合は、図例(6)に示すところにより設置するものとする。 7 道路標示「右左折の方法(111)」の記号は例示であるが、図例に示す様式によりがたい場合は、当該交差点の形状その他交通の状況等により、適宜これを応用した表示(例えば、中心部の形状を若干変更する等)とすることができる。
	標示	

設置基準
道路標識
設置方法

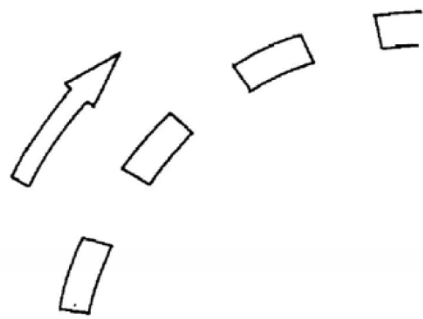
図例(1) 右折内小回り



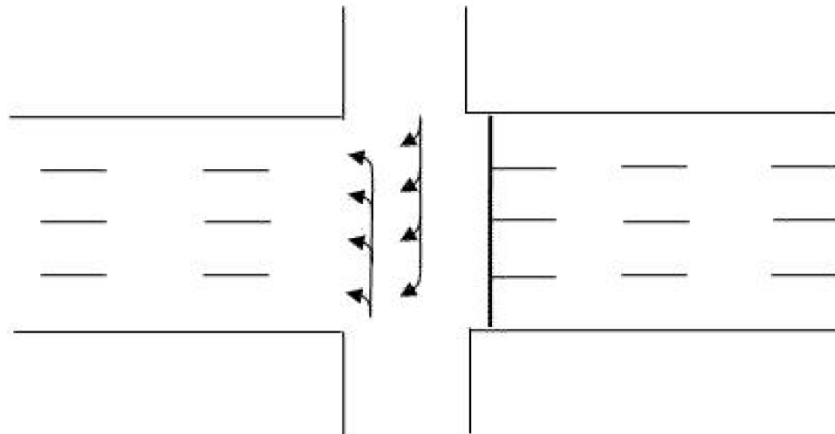
図例(2) 右折外回り

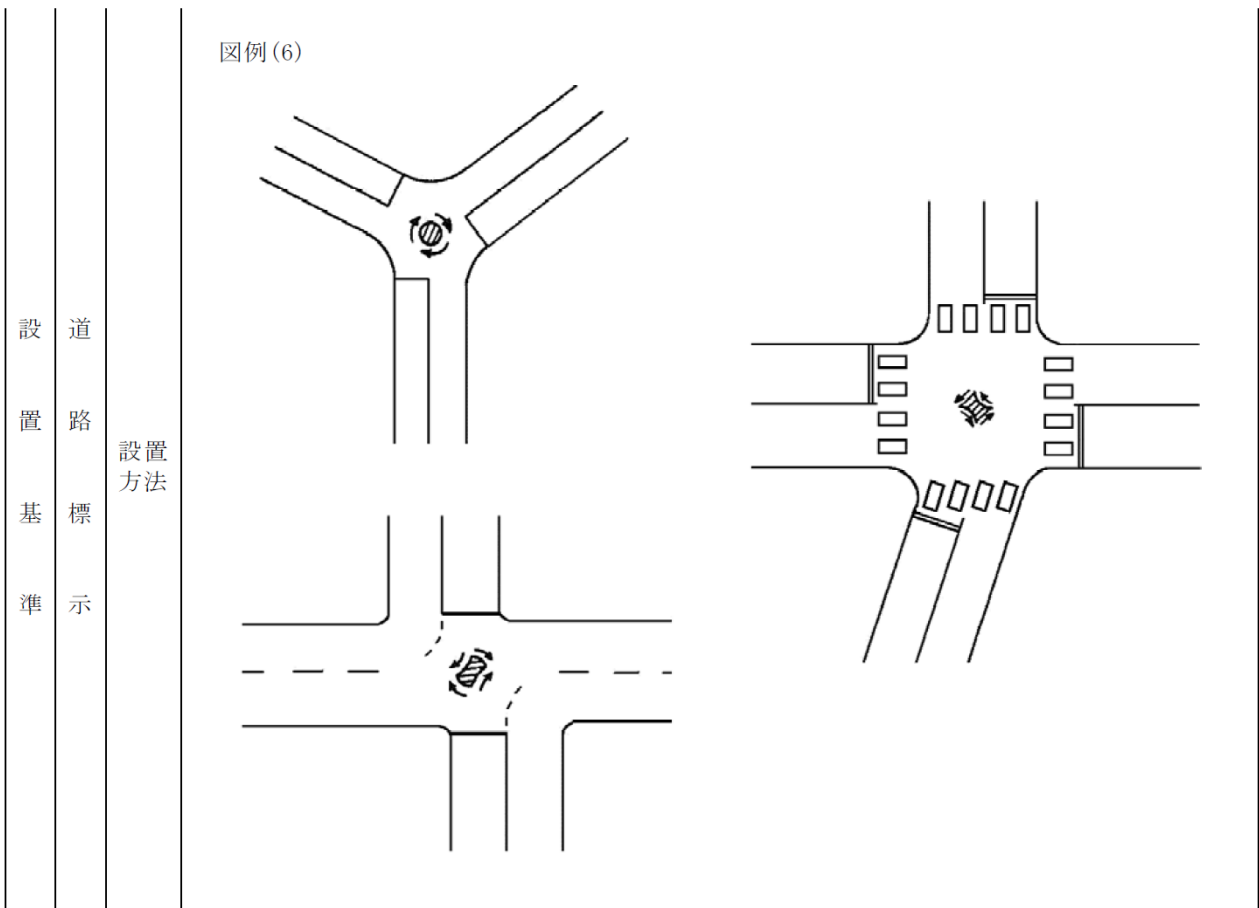


図例(3) 右折内小回り及び右折外小回り 図例(4)



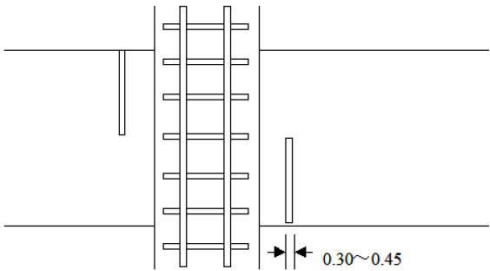


図例(5)









第46 停止線

規 制 実 施 基 準	規制目的	車両が停止する場合の位置であることを示すことにより、交通の安全と円滑を図る。
	根拠等	法第33条第1項、第36条第2項、第38条第1項、第43条 標識 406の2 標示 203、203の2  
	対象道路	法令により停止することとされている次のいずれかに該当する場所 1 車両が法第33条第1項の規定により、踏切の直前で一時停止する場合の停止する位置を示す必要がある場所（図例(1)参照） 2 車両が法第38条第1項の規定により、横断歩道の直前で一時停止する場合の停止する位置を示す必要がある場所（図例(2)参照） 3 法第43条の道路標識により、一時停止の規制が行われている場合において、車両が停止する位置を示す必要がある場所（図例(3)参照） 4 信号機又は警察官等により、交通整理が行われている交差点において、車両が令第2条第1項、第4条第1項及び第5条第1項の規定により停止することとなる場合の停止位置を示す必要がある場所
	対象	車両
	留意事項	停止すべき場所を明示する必要がある場合において、停止線を設けること。
設 置 基 準	道路標識	設置場所 車両の停止位置を示す必要がある地点における路端 設置方法 道路又は交通の状況、積雪その他の理由により、道路標示「停止線(203)」の設置が困難な場合又は設置しても視認性の確保が困難な場合に、道路標示「停止線(203)」に併せて、又はこれに代えて道路標識「停止線(406の2)」を設置するものとする。
	設置場所	1 道路標示「停止線(203)」 車両の停止位置を示す必要がある地点 2 道路標示「二段停止線(203の2)」 二輪及び二輪以外の車両について、それぞれ異なる停止位置を示す必要がある地点
	道路標識	交通整理の行われている交差点に停止線を設置する際、特に二輪及び軽車両の安全を確保する必要がある場合は、道路標示「二段停止線(203の2)」を設置するものとする。この場合における停止線の間隔は道路及び交通の状況に応じて、おおむね3～4メートルとし、「二輪」及び「四輪」の文字の大きさは、原則として縦1メートル、横1メートルとする（図例(4)参照）。 図例(1) 
	設置方法	(注) 踏切の直前に設置する場合は、一時停止した車両が線路を十分見通せる位置に設置するものとする。

設 置 基 準 示	図例(2)	図例(3) ①
	②	
設置方法	<p>(注) 交差する道路の状況がよく視認することができ、かつ、その道路の交通を妨げない位置に設置するものとする。この場合において、道路標識「一時停止(330)」と道路標示「停止線(203)」とは、同一地点に設置することを原則とするが、状況によりやむを得ない場合は、道路標識「一時停止(330)」と道路標示「停止線(203)」が一对のものであることが認識できる程度の位置に設置するものとする。</p>	
図例(4) ①		
②		
留意事項	<ol style="list-style-type: none"> 1 一時停止規制が実施されていない場所に法定外表示「止まれ」を設置しないこと。 2 非舗装道路又は積雪等により停止線が認識できなくなる場所には、道路標識「停止線(406の2)」を設置し、停止位置を明確にすること。 	

第58 普通自転車歩道通行可、普通自転車の歩道通行部分

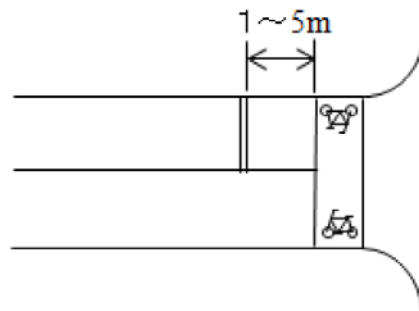
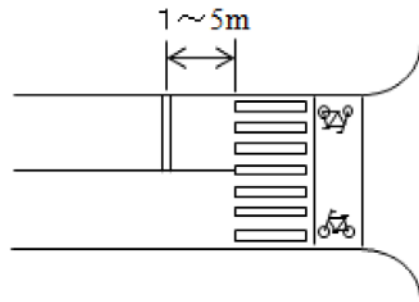
規 制	規制目的	普通自転車が、歩道を通行することができることとし、又は当該普通自転車が通行すべき歩道の部分を指定することにより、普通自転車及び歩行者の安全な通行を確保する。
	根拠等	法第63条の4第1項、第2項 標識 325の3 標示 114の2、114の3    
実 施 基 準	対象道路	1 普通自転車歩道通行可は、原則として次のいずれにも該当する歩道とすること。 (1) 歩行者の通行及び沿道の状況から、歩行者の通行に支障がないと認められる歩道 (2) 勾配の急な歩道（縦断勾配がおおむね10パーセント以上の道路）以外で、自転車の通行に危険がないと認められる歩道 (3) 歩道の有効幅員が3メートル以上あること。ただし、橋梁、高架の道路、トンネル内等で特に必要がある場合は、1.5メートル以上とすることができる。 2 歩道通行部分を指定する場合は、普通自転車の歩道通行可の規制を実施している歩道幅員がおおむね4メートル以上の道路で、かつ、歩行者の通行に特に支障が認められない道路の区間とすること。
	対 象	普通自転車
設 置 基 準	留意事項	1 歩道の有効幅員、歩行者、自転車の通行量、沿道の状況等の調査と歩行者に与える影響等から実施の可否を判断すること。 2 歩道幅員が3メートル未満の歩道における普通自転車歩道通行可の規制の実施は、原則として車道における自転車専用の走行空間の確保が困難である場合であって、大型自動車等の混入率が高い等自転車の車道通行が危険であると認められる場合又は歩道における自転車と歩行者の交錯の危険性が低いと認められる場合に限定すること。 3 歩道への乗り入れ部に段差がある場合は、歩道が切り下げられるように努めること。 4 道路標示「普通自転車歩道通行可(114の2)」及び「普通自転車の歩道通行部分(114の3)」は、道路標識「自転車及び歩行者専用(325の3)」を設置しなくても普通自転車が歩道を通行できることとする効果があることに留意すること。 5 普通自転車専用通行帯規制との併用は、交通実態、沿道状況、自転車利用者の意見を踏まえ、必要と認められる場合に限り実施すること。 6 自転車道が設置されている場合、普通自転車は自転車道を通行しなければならないため、本規制を実施することができないことに留意すること。 7 普通自転車の歩道の通行部分を指定する場合は、次の事項に留意すること。 (1) 通行部分を指定する場合は、歩道の車道寄りを指定することとし、通行部分の幅員は原則として1.5メートル以上を確保すること。また、歩行者及び自転車の双方が安全、かつ、円滑に通行できるようにそれぞれの通行実態に見合った配分をすること。 (2) 通行部分を指定する場合は、歩道の幅員、歩道上の植樹、街灯、道路標識等の道路の附属物、その他工作物の設置状況に十分配慮し、自転車及び歩行者の通行の状況に適合するように設置すること。
	道 路 標 識	設置場所 普通自転車が歩道を通行することができることとする道路の区間の前面又は道路の区間内の必要な地点 設置方法 道路標識「自転車及び歩行者専用(325の3)」 1 本規制の始まり及び終わりの地点においては、当該歩道の車道寄りの部分に道路標識「自転車及び歩行者専用(325の3)」を設置し、始まりの地点に補助標識「始まり(505-B)」、終わりの地点に補助標識「終わり(507-B・C)」をそれぞれ附置するものとする。 2 必要により「自転車通行可」の補助板を附置するものとし、路側方式又はセミ・オーバー・ハング方式により設置するものとする。 3 道路標識「自転車及び歩行者専用(325の3)」を設置する場合には、標示板の自転車の記号が車道側となるように設置すること。 4 区間内標識は、おおむね400メートルの間隔で設置することとするほか、総則に定めるところによるものとする。 なお、普通自転車の歩道通行部分の指定が行われている区間にあつては、区間内標識の設置間隔を基準のおおむね3倍まで延長することができる。

設置基準	道	設置場所	<ol style="list-style-type: none"> 1 道路標示「普通自転車歩道通行可(114の2)」 普通自転車が歩道を通行することができることとする道路の区間内の必要な地点 2 道路標示「普通自転車の歩道通行部分(114の3)」 普通自転車が歩道を通行することができることとし、かつ、通行すべき部分として指定する歩道の区間又は場所
	路	設置方法	<ol style="list-style-type: none"> 1 道路標示「普通自転車歩道通行可(114の2)」 本規制区間は、原則として道路標示「普通自転車歩道通行可(114の2)」を設置することとし、交差側道路が広幅員であるなど本規制を強調する必要がある場合は、道路標識「自転車及び歩行者専用(325の3)」を設置するものとする。 2 道路標示「普通自転車の歩道通行部分(114の3)」 <ol style="list-style-type: none"> (1) 自転車の記号は、原則として区間内の交差点ごとに設置するものとする。 (2) 歩行者の交通量が多いなど本規制を強調する必要がある場合は、道路標識「自転車及び歩行者専用(325の3)」を設置するものとする。
	示	留意事項	道路標示「普通自転車の歩道通行部分(114の3)」を設置する場合には、歩道上に植樹柵、電話ボックス、視覚障害者誘導用ブロック等が設置されている区間又は場所で自転車の通行に支障がある場合はその区間又は場所には表示しないこと。

第60 自転車横断帯

規 制 実 施 基 準	規制目的	自転車の横断場所を指定するとともに、車両等の運転者に対して自転車保護の義務を課して、道路を横断する自転車の安全な通行を確保する。	
	根拠等	法第2条第1項第4号の2	標識 407の2、407の3 標示 201の3
	対象道路	<p>原則として次のいずれかに該当する交差点等</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 自転車道又は普通自転車の歩道通行部分の指定が行われている道路と接続している交差点で、自転車の通行を連続して確保する必要のある場所 2 自転車の通行することのできない構造の横断歩道橋又は地下横断歩道付近で自転車の通行が多い交差点 3 道路法第48条の13の規定により指定された自転車専用道路等が一般の道路と平面交差している場所で特に必要と認められる交差点 4 その他自転車の横断が多い等、自転車の安全を確保するため特に必要がある交差点 	
	対象	自転車及びその他の車両等	
	留意事項	<ol style="list-style-type: none"> 1 交差点部に横断歩道と併設する場合は、原則として自転車横断帯を交差点の内側に設けることとし、既設の横断歩道については、必要により外側へ移設すること。 2 自転車道、普通自転車の歩道通行部分の指定との一体性を確保すること。 3 信号機のある場所で横断歩道と併設する場合は、信号機に規則第3条の2の標示を設置すること。 4 歩道の切り下げ等の安全対策がなされるように努めること。 	
設 置 基 準	道 路 標 識	設置場所	<ol style="list-style-type: none"> 1 道路標識「自転車横断帯(407の2)」 自転車横断帯を設ける場所の必要な地点における路端 2 道路標識「横断歩道・自転車横断帯(407の3)」 横断歩道及び自転車横断帯を近接して設ける場所の必要な地点における路端
		設置方法	<ol style="list-style-type: none"> 1 自転車横断帯を単独で設ける場所の必要な地点における路端に道路標識「自転車横断帯(407の2)」を設置するものとし、横断歩道と近接して自転車横断帯を設ける場合には道路標識「横断歩道・自転車横断帯(407の3)」を設置するものとする。 なお、設置方法は、第6横断歩道に同じ。 2 信号機が設置されていない交差点等において横断歩道と自転車横断帯を併設する場合には、道路標識「横断歩道(407-A・B)」及び「自転車横断帯(407の2)」を併設せず、道路標識「横断歩道・自転車横断帯(407の3)」を設置するものとする。
	留意事項	<ol style="list-style-type: none"> 1 右側の路端に設置する道路標識「自転車横断帯(407の2)」及び「横断歩道・自転車横断帯(407の3)」には、原則として記号が左向きのもを用いること。 2 信号機が設置されている場合は、道路標示のみを設置すること（令第1条の2第3項）とされているが、この信号機には、いわゆる1灯式信号機も含まれる。ただし、交差道路の1方向のみに信号機を設置している場合（丁字路の突き当たる道路のみ赤点滅の1灯式信号機を設置している場合を含む。）は、対面する信号機のない道路には道路標識を併設すること。 	
	道路標示	設置場所	自転車横断帯を設ける場所
		設置方法	<ol style="list-style-type: none"> 1 自転車横断帯の設置位置は、原則として自転車横断帯の交差点側の側線が道路の縁石線等を見通した線より交差点内に入らないようにするものとする。

設 置 基 準	道 路 標 示	図例(1) 横断歩道と接して自転車横断帯を設置する場合の停止線の位置
	設置 方法	図例(2) 自転車横断帯を単独で設置する場合の停止線の位置



- 2 自転車横断帯と側線のない様式の道路標示「横断歩道(201)」を併設する場合、自転車横断帯の横断歩道に接する側の側線を省略しないこととし、当該側線と道路標示「横断歩道(201)」の間にはおおむね5センチメートルの間隔をあけるものとする。
- 3 自転車横断帯の道路標示を横断歩道に接して設置する場合は、横断歩道の手前、1～5メートルの地点に道路標示「停止線(203)」を設置するものとする(図例(1)参照)。
 なお、自転車横断帯を単独で設置する場合の道路標示「停止線(203)」の位置は第46停止線の項によるものとする(図例(2)参照)。
- 4 道路標示「横断歩道又は自転車横断帯あり(210)」の設置については、第7横断歩道又は自転車横断帯ありの項に示すところによるものとする。

参考資料 16 : 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

平成 23 年 10 月 25 日

警察庁丙交企発第 85 号、丙交指発第 34 号

丙規発第 25 号、丙運発第 34 号

良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であり、特に最近では、東日本大震災による交通の混乱等を機に、通勤手段等としても注目を集めており、引き続きその利用の進展が見込まれるところである。

このような自転車に関しては、これまで「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について」（平成 19 年 7 月 12 日付け警察庁丙交企発第 83 号、丙交指発第 31 号、丙規発第 32 号、丙運発第 22 号）に基づき、その交通秩序の整序化のため、各種対策を推進してきたところである。

これらの対策の結果、一定の成果は見られるところであるが、他方で、それにもかかわらず、他の自動車等と同様に交通ルールを遵守しなければならないという意識は十分に浸透せず、自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判の声は後を絶たないほか、自転車の通行環境の整備も十分とは言えない状況にある。

実際、平成 22 年中の自転車関連事故の発生件数は、交通事故全体の約 2 割を占めるとともに、自転車乗用中に死傷した者の約 3 分の 2 に何らかの法令違反が認められるなど、自転車に係る交通状況は予断を許さないものであり、第 9 次交通安全基本計画において掲げられた「平成 27 年までに 24 時間死者数を 3000 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標を達成する上でも、自転車に係る対策の推進は喫緊の課題である。

今後は、これまでの対策の成果を着実に定着させながらも、その方法や効果を点検しつつ、更に自転車に関する総合対策を推し進め、良好な自転車交通秩序の実現を図っていく必要がある。

そこで、このたび下記の対策を推進することとしたので、各都道府県警察においては、関係機関・団体等と連携しつつ、実効が上がるよう効果的な対策を推進されたい。

なお、前記通達については、廃止する。

記

第 1 基本的考え方

従来、自転車利用者は、多くの歩道で普通自転車歩道通行可（以下「自歩可」という。）の交通規制が実施されていたこともあり、道路交通の場においては歩行者と同様の取扱いをされるものであるという誤解が生じていたところであるが、近年の自転車に係る交通状況を踏まえ、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、今一度、自転車は「車両」であるということを、自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底させることとした。そのためには、自転車道や普通自転車専用通行帯等の自転車の通行環境の整備を推進し、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者には歩道以外の場所を通行するよう促すとともに、車道を通行することが危険な場合等当該利用者が歩道を通行することがやむを得ない場

合には、歩行者優先というルールの遵守を徹底させることが必要である。また、制動装置不良自転車運転を始めとする悪質、危険な交通違反については、その取締りを推進することも必要である。

他方で、高齢者や児童、幼児を始めとしたそのような利用を期待できない者等には、引き続き、一定の場合に歩道の通行を認めることとなるが、その場合であっても、自転車は「車両」である以上、歩行者優先というルールを遵守させる必要があることは論をまたない。

こうした考え方を踏まえ、良好な自転車交通秩序の実現を図っていくためには、自転車の通行環境の整備、自転車利用者に対するルールの周知及び自転車に係る交通安全教育並びに自転車利用者の交通違反に対する街頭指導取締りを並行して進めることが引き続き求められるが、今後は、従来の対策の成果を着実に定着させつつ、その在り方を点検し、質的にも量的にも対策の実効性を高めていくことが重要である。

また、このような対策を効果的かつ適切に推進するためには、交通警察各部門の総合力の発揮、関係部門や関係機関・団体等との緊密な連携が重要であり、特に道路管理者、学校当局、自転車関係事業者、交通ボランティア等との適切な協働を図ることも必要である。

第2 推進すべき対策

1 自転車の通行環境の確立

良好な自転車交通秩序を自転車の通行環境の面から実現するためには、自転車専用の走行空間を整備するとともに、自転車と歩行者との分離を進めていくことが不可欠である。そのため、各都道府県警察にあっては、道路ネットワークの連続性の確保に配慮するとともに、道路管理者、地方公共団体等と連携した上で、計画的に以下の事業を実施すること。警察庁においては、年明けを目途に、各都道府県警察の来年度事業を取りまとめ、公表する予定である。

(1) 自転車専用の走行空間の整備

ア 道路管理者等と適切な連携を図り、自転車道の整備を一層推進すること。特に、従来は自転車道の整備が困難であった道路においても、平成23年9月に新設された規制標識「自転車一方通行」を用いて自転車道を整備することができる路線を精力的に抽出すること。

イ 平成22年12月に新設された規制標識「普通自転車専用通行帯」も活用して、普通自転車専用通行帯の整備を推進すること。

なお、

○ 自転車の通行量が特に多い片側2車線以上の道路において、現在、自転車道又は普通自転車専用通行帯（以下「自転車道等」という。）が整備されていない場合には、自動車等が通行する車線を減らすことによる自転車道等の整備を検討すること。

○ 自転車の通行量が多い2車線道路に一方通行の交通規制（自転車を除く。）を実施することによる道路の両側に自転車道等の整備を検討すること。

ウ パーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備が設置されている道路における自転車道等の整備

現在、パーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備（以下「パーキング・メーター等」という。）が設置されている道路において、パーキング・メーター等の利用率が低い場合には、パーキング・メーター等を撤去することにより、自転車道等の整備を推進すること。

パーキング・メーター等の利用率が高い場合には、第1車両通行帯を駐車枠と自転車道等とすること等を検討すること。

(2) 自転車と歩行者との分離

ア 普通自転車歩道通行可の交通規制の実施場所の見直し

歩道上で自転車と歩行者の交錯が問題とされている現下の情勢に鑑み、幅員3メートル未満の歩道における自歩可の交通規制は、歩行者の通行量が極めて少ないような場合、車道の交通量が多く自転車が車道を通行すると危険な場合等を除き、見直すこと。

イ 普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道（普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除く。）をつなぐ自転車横断帯の撤去

多くの普通自転車の歩道通行が念頭に置かれている普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除き、自歩可の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯は撤去すること。

(3) 都道府県独自の対策の実施

(1)及び(2)の事業に加え、各都道府県の実情に応じた独自の対策（二段停止線と共に自転車専用灯器を設置し、その他の車両用の灯器とは別の信号制御を行うなど）も実施すること。

(4) その他

(1)の事業を実施するに当たっては、自転車を含む車両の通行量、駐車需要等を勘案すること。その上で、事業を実施した箇所については、適切に駐車取締りを実施するなどの総合的な駐車対策を推進すること。

2 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進

自転車利用者は今後も増加が予想される場所であるが、これら全ての利用者に自転車の正しい通行ルールを周知し、その理解の深化を図るため、今まで以上に

○ 各地方公共団体や関係機関・団体における自主的な取組を促すための積極的な働き掛けを実施すること

○ 自転車利用者の規範意識の醸成を強く促すような広報啓発・教育手段を創意工夫することに配慮しながら以下の活動を展開すること。

(1) 自転車利用者に対するルールの周知徹底

ア 自転車は「車両」であるということを全ての自転車利用者に徹底させること。また、車両として自転車が従うべき基本的なルールの周知に当たっては、引き続き「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日付け交通対策本部決定）に添付）等を活用すること。

イ 通行ルールを守らなかった場合の罰則や事故発生リスクについて、年齢層に応じた分かりやすい周知に努めること。その際、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の加入の必要性についても、具体的な事故事例を示すなどして理解させること。

ウ ヘルメット着用については、映像資料等を活用するなど、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、広く自転車利用者へヘルメットの着用を促すこと。

エ 「自転車の安全利用の促進について」において示された措置については、地方公共団体とし

ても実施することとされており、ルール周知に関する各種対策についても、各地方公共団体等の主体的な取組がなされるよう、強力に働き掛けを行うこと。

オ 自転車販売店等の自転車関係事業者との連携を強化し、自転車の販売、修理等の機会を捉えてルールの周知を実施するよう積極的に働き掛けるとともに、必要な支援を行うこと。

(2) 自転車安全教育の推進

ア 小学校、中学校及び高等学校等の教育機関における自主的な自転車安全教育の実施や警察と連携した自転車教室の授業等への組み込みについて、自転車の事故実態を示すなどしてその必要性を理解させながら、学校当局や教育委員会等に強く要請すること。その際は、教職員を対象とした自転車教室を開催して教職員自身の安全教育知識・技能の向上を図るなどの必要な支援を行うこと。

イ 安全教育の対象者を高齢者、主婦、社会人、大学生等にも拡大するため、児童・生徒を対象とした自転車教室への保護者の参加要請、安全運転管理者を通じた事業所レベルでの安全教室の開催等の工夫を行うこと。

また、更新時講習、高齢者講習、処分者講習等の各種運転者教育の機会において、自動車等の運転者の立場から、自転車の安全を確保するための留意事項等についての教育の実施に努めること。

ウ 安全教育は、小学生に対しては自転車免許証の交付を行うなどして学習意欲を高め、中学生以上に対しては、安易なルール違反がもたらす具体的な危険や加害事故時の責任の重大性が明確にイメージできるような教育手法を採用してルール遵守意識の醸成を図るなど、受講生の年齢層に応じ、その教育効果が高まるよう内容及び手段に特段の工夫を行うこと。

3 自転車に対する指導取締りの強化

(1) 自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化

自転車利用者の交通違反に対する指導取締りについては、「自転車利用者に対する交通指導取締りの強化について」（平成 18 年 4 月 13 日付け警察庁丁交指発第 50 号）により指示しているところであるが、自転車対歩行者の交通事故の発生件数が相当数増加し、自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判が後を絶たない状況を踏まえ、街頭活動における指導警告をより一層積極的に推進するとともに、いわゆる「ピスト」等に係る制動装置不良自転車運転を始めとする悪質、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など厳正に対処すること。

(2) 交通ボランティア等と連携した街頭活動の強化

自転車の通行ルールの周知徹底を効果的に推進するためには、自転車利用者に対する街頭での指導啓発活動の推進が不可欠であることから、交通安全活動を行うボランティアや地域住民等に対する助言、指導等や地方公共団体の職員の研修への協力を積極的に行うこと。

地域交通安全活動推進委員に対しては、より効果的な「自転車の適正な通行の方法について住民の理解を深めるための運動の推進」がなされるよう、自転車の通行ルールやその指導方法等について教養を徹底し、警察官と共同で街頭指導活動を行うことはもとより、ボランティア等が独自に沿道住民とともに行う啓発活動について積極的に連携させるなど、街頭における自転車利用者に対する指導啓発活動を重層的に推進すること。

また、街頭における指導啓発活動に当たっては、自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者に対しては、歩道以外の場所を通行するよう促すとともに、歩道を通行する場合の歩行者優先というルールへの遵守を徹底させること。

第3 対策推進上の基盤の整備等

1 総合的な推進計画の策定

各都道府県警察において、自転車対策を総合的に推進する計画を策定し、組織を挙げて対策を推進すること。

2 自転車対策を推進するための体制の整備

(1) 警察庁の推進体制

各都道府県警察における自転車対策の点検を行い、効果的な対策の推進を支援するため、警察庁交通局に自転車総合対策検討委員会を設置する。

各都道府県警察は自転車総合対策検討委員会と緊密に連絡を取りながら、必要な対策を推進すること。

(2) 各都道府県警察における推進体制の整備

各都道府県警察においては、自転車対策を効果的かつ強力に推進するため、所要の体制を整備すること。

3 関係部門との連携等

(1) 部内教養の徹底

部門を問わず、部内職員に対し、自転車の通行ルールについて教養を徹底すること。

(2) 関係部門との連携

各都道府県警察においては、防犯ネットワーク等他部門で構築されているネットワークについても、本来業務の支障の有無等を考慮の上、自転車の広報啓発活動等に関し、積極的に活用すること。

4 関係機関との連携等

(1) 地方公共団体等への支援等

近年、一部の地方公共団体において、条例を制定し、自転車の安全利用やそのための教育等を推進しているところがあるが、各都道府県警察にあつては、このような事例を参考にしつつ、地方公共団体による自転車の交通ルール遵守等のための取組を積極的に支援すること。

また、駐輪場整備や歩道上の放置自転車の撤去についても、地方公共団体等への働き掛けを行うこと。

(2) 関係機関等との協力体制の強化

対策を効果的かつ継続的に推進するため、これまでに、地方公共団体、学校、教育委員会、道路管理者、自転車関係団体等との間で設置した連絡協議会を活用するなどして、引き続き、関係機関等との協力体制の強化を図ること。