



第5章 整備形態の選定





第5章 整備形態の選定

「第4章 自転車ネットワーク路線の検討」において自転車ネットワークとして選定された路線について、その整備形態の検討を行う。

1. 整備形態の概要

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）」のいずれかの自動車通行空間の整備形態を選定するものとする（ガイドライン）。

《整備形態の選定の考え方》

	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 50 km/h 超	A, C以外の道路	速度が 40 km/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）
整備イメージ	<p>縁石線又はさくその他これに類する工作物による区画</p>		<p>ピクトグラム等を設置</p>



《自転車道》

- ・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）。
- ・幅員は2.0m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。
- ・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。
- ・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。



（西宮市）

《自転車専用通行帯》

- ・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。
- ・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、道路標識「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。



（伊丹市）

第5章 整備形態の選定



《車道混在》

- ・将来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。
- ・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。
- ・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。



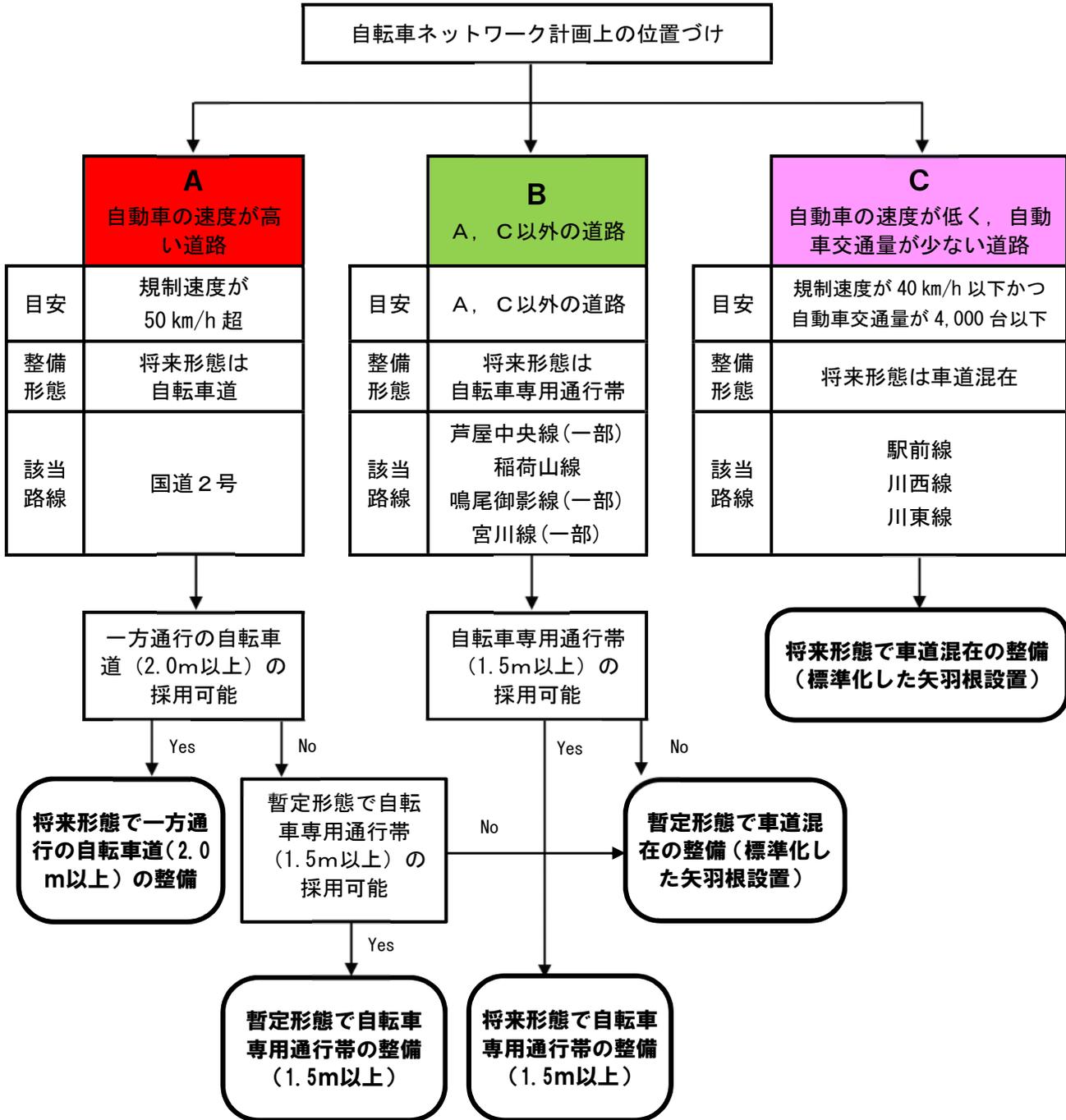
(ガイドライン)

※道路標識等の名称に併せて記載している（ ）内の数字は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に定められている「番号」を示す。



2. 整備形態の検討フロー

ガイドラインに示されている「車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー」に基づき、自転車ネットワーク路線として抽出した路線について、整備形態を検討する。

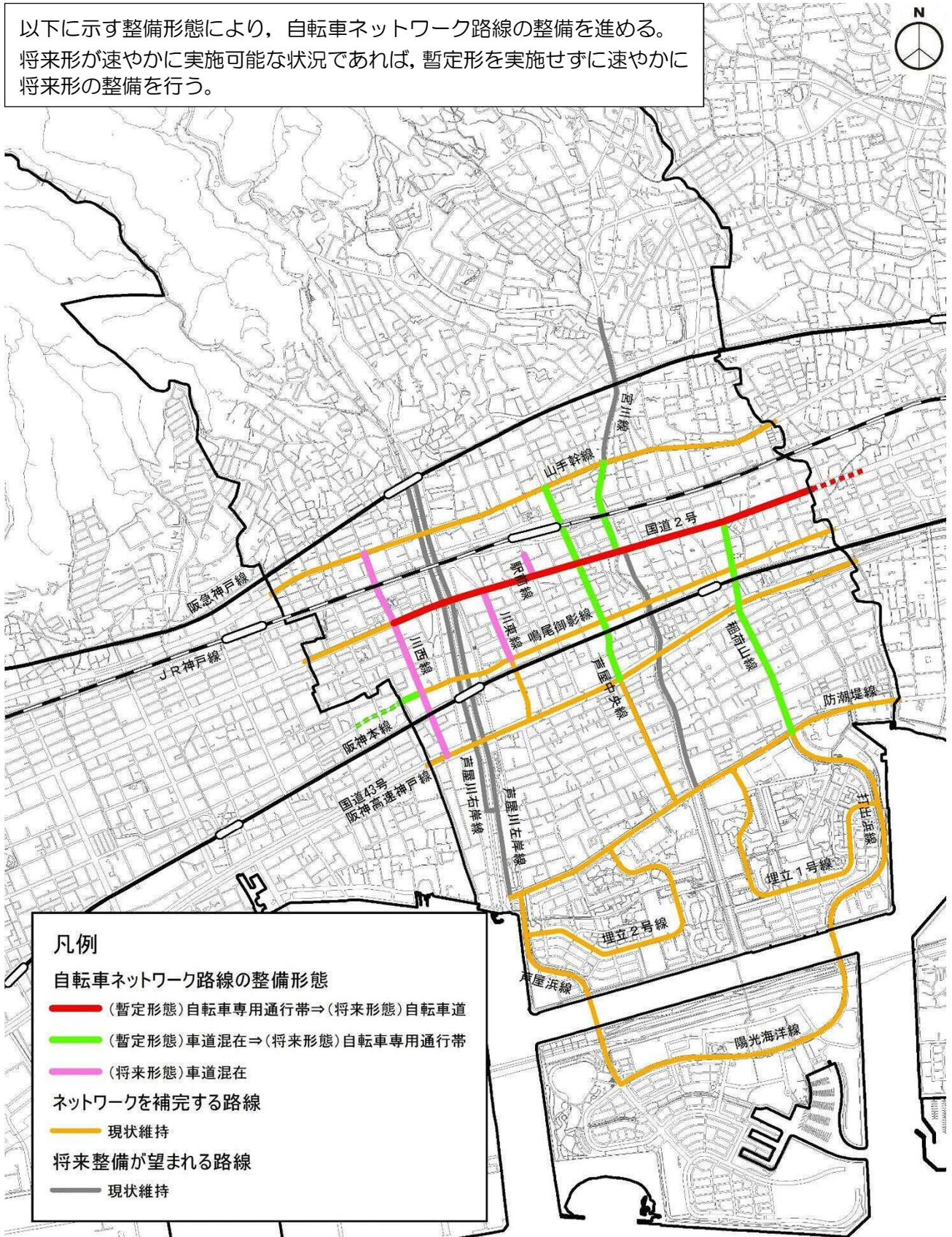


- ・現状で将来形態が整備可能な路線については、ネットワーク性を考慮しながら速やかに将来形態での整備を行う。
- ・ただし、将来形態で整備するにあたり、他の計画との関連性から道路附属物の移設等の二重投資を防ぐために時期の調整を要する場合は、当面の安全対策として暫定形態での整備を行う。



3. 自転車ネットワーク路線の整備形態

以下に示す整備形態により，自転車ネットワーク路線の整備を進める。
 将来形が速やかに実施可能な状況であれば，暫定形を実施せずに速やかに将来形の整備を行う。



芦屋中央線のJRとの立体交差部等，幅員の変更が特に困難である特殊部に関しては，当面は現状活用することとする。