

---

## 品川区自転車ネットワーク計画



## 7章 自転車ネットワーク計画の考え方

### 7.1 基本的な考え方

品川区では、自転車の車道走行を促すため、カラー舗装を実施するなど、独自の取り組みを展開してきました。しかしながら、その後整備された法令等に伴う整備形態とは異なる状況が見られます。

また自転車通行空間のネットワーク化が十分に行われているとは言えない状況です。

2021（令和3）年に自転車乗車中の事故死傷者数が4輪車の件数を上回っていることから、安全対策という面からも自転車通行空間の整備が必要となっています。

一方、商店街内の自転車走行による問題で、自転車の乗り入れ規制、押し歩きを呼び掛ける商店街もあることから、自転車利用の抑制を検討すべき地域も存在します。

これらを踏まえ、また品川区内のみならず国、東京都、隣接区の計画も考慮しつつ、自転車ネットワーク路線の検討をします。

### 7.2 基本方針

基本方針を以下に示します。

- (1) 自転車利用者の**利便性**を高める自転車ネットワークの形成
  - ・モビリティ向上、生活、観光支援等の視点から、ニーズのある施設への自転車のアクセス性向上
- (2) 自転車利用者の**安全性**を高める自転車ネットワークの形成
  - ・自転車通行空間整備等による交通安全対策の強化
- (3) 自転車と歩行者の**錯綜が危険である路線への自転車**利用抑制策****の適用
  - ・商店街等における自転車利用の抑制による、歩行環境の改善
- (4) **他自治体**と連携した自転車ネットワークの形成
  - ・国、東京都、隣接区と連携した広域的な自転車ネットワークの形成

## 8章 自転車ネットワーク路線の検討

### 8.1 選定の流れ

選定の流れを以下に示します。

- ・ **ステップ1**：国道、都道で自転車ネットワークの整備対象となっている路線は基本的に幹線的自転車ネットワークとして位置づけ、これを補完する区道のネットワークとして、幅員等の条件を設定して検討対象路線を抽出
- ・ **ステップ2**：検討対象路線のうち、主要施設とのアクセス路線やアンケート調査による利用者の多い路線等を重ね合わせ、多くの利用が見込まれる路線として抽出
- ・ **ステップ3**：多くの利用が見込まれる路線について、連続性の確保や区外の自転車通行空間との接続等の視点から、ネットワークを補完する路線を追加
- ・ **ステップ4**：複数路線が競合する区間について、ネットワークの密度・道路幅員、歩行者との錯綜（商店街等）等に配慮して調整を行い、自転車ネットワーク路線を選定するとともに、交通安全対策等に配慮すべき路線等を抽出

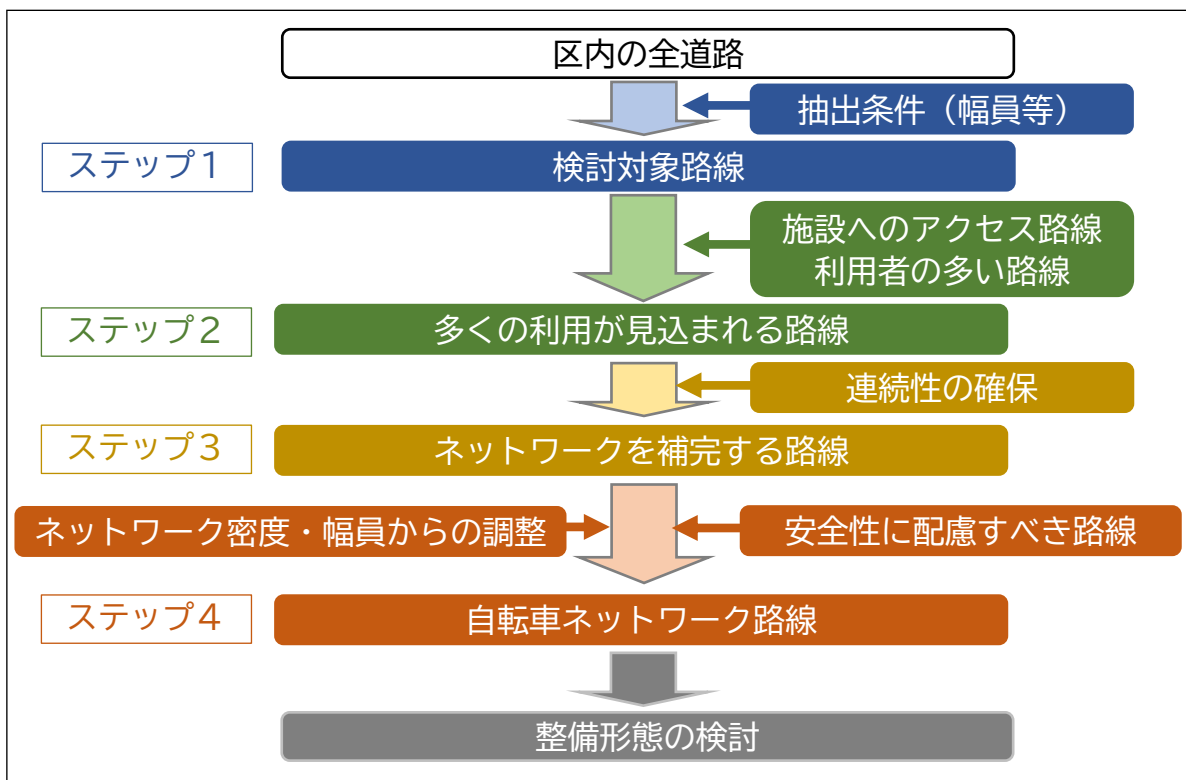


図 8-1 選定の流れ

## 8.2 選定・抽出条件

### (1) 検討対象路線の抽出 (ステップ1)

国道、都道で自転車ネットワークの整備対象となっている路線は基本的に幹線的自転車ネットワークとして位置づけ、これを補完する路線として区道を対象に検討を行います。

最低限確保することが望ましい路線として、幅員 6.0m以上の路線を対象とすることとします (ただし、これらの路線連続性を補完する路線については部分的に 6.0m未満の区間を含みます)。

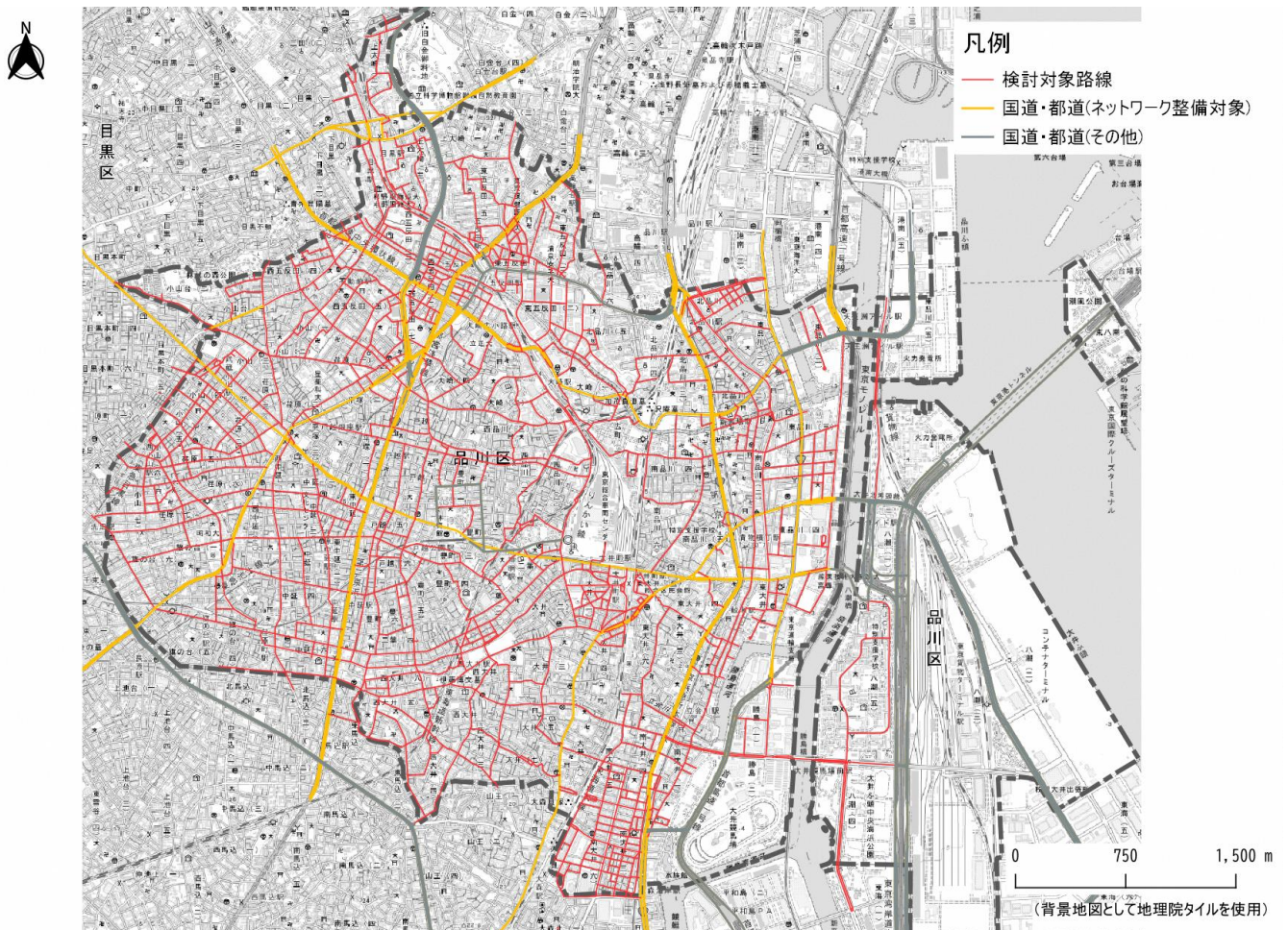


図 8-2 検討対象路線

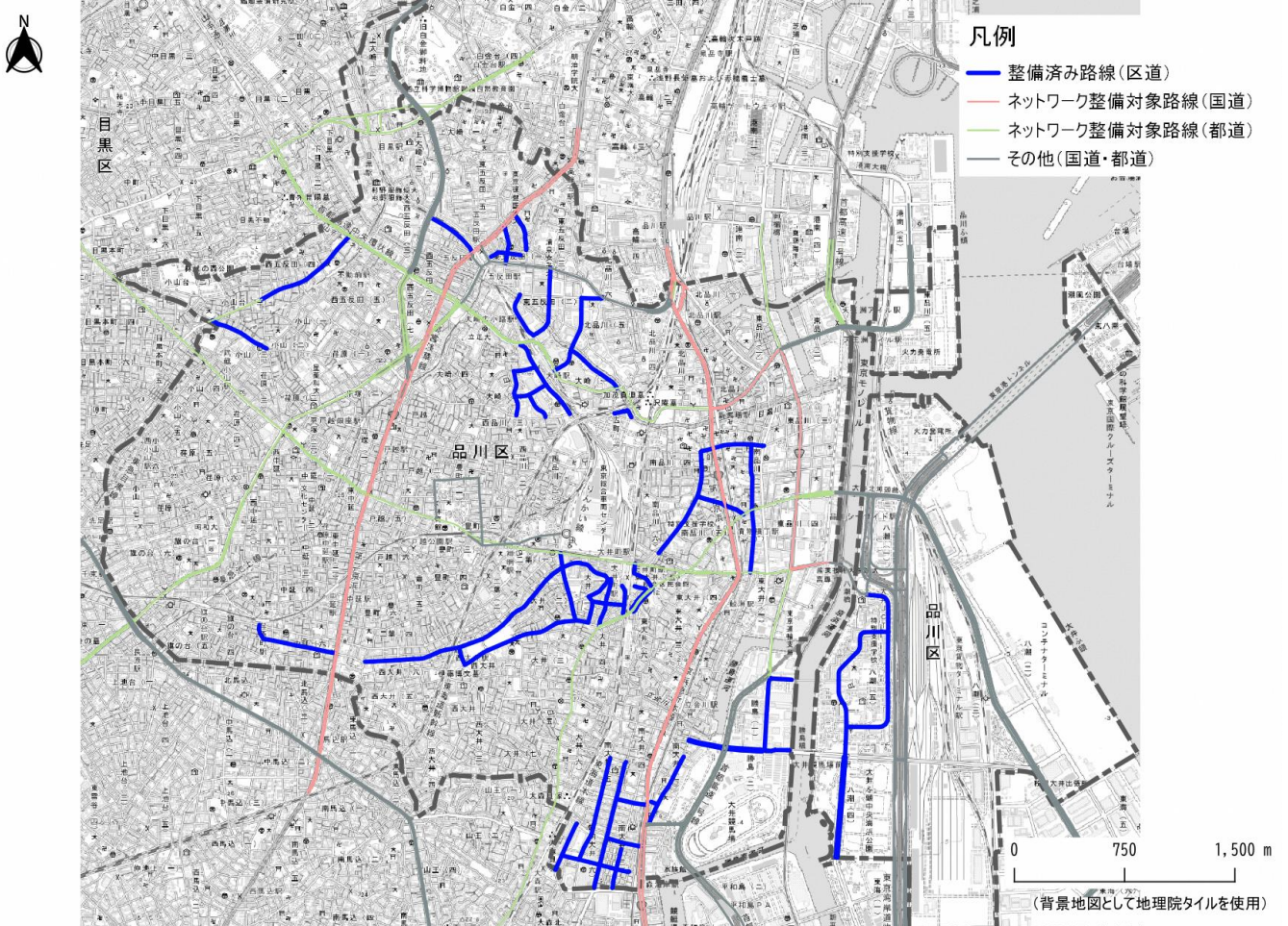


図 8-3 自転車通行空間整備済路線 (2023 (令和5) 年2月時点)

資料：品川区資料より作成

(参考) 自転車ネットワークとして最低限確保すべき道路の幅員のイメージ

ここでは、歩車分離されていない道路でも安全で快適に自転車が通行できる道路空間として「最低限確保することが望ましい幅員」を以下のように設定しました（いずれも最低限確保すべき幅員で、これらを適用する場合は、自動車の速度規制などと合わせて運用する必要があります）。

○標準的な幅員と特例値

歩行空間（路側帯等）：1.0m以上（車いすでも通行可能な幅員）

※0.75m（道路交通法施行令第1条の2第2項）

自転車空間（通行位置表示）：0.75m以上（ナビライン・ナビマーク（通常））

車道（一方通行）：2.5m以上（車両制限令より2.0mの車両の通行が可能な幅員）

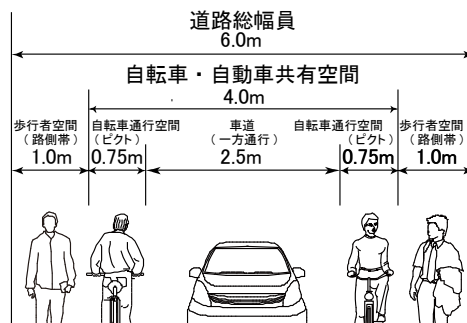
※2.0m（同上より1.5mの車両の通行が可能な幅員）

車道（双方向）：4.5m以上（車両制限令より2.0mの車両の通行が可能な幅員）

※3.5m（同上より1.5mの車両の通行が可能な幅員）

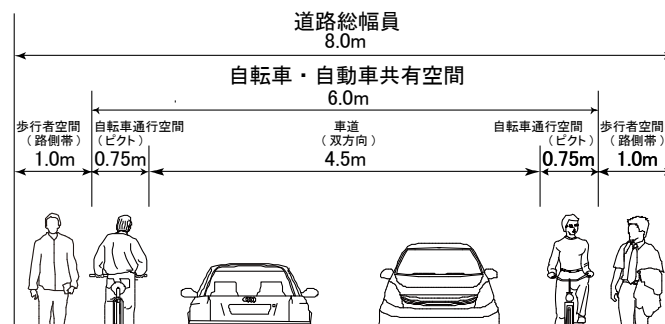
○一方通行の場合

標準的な幅員構成（例）



○双方向の場合

標準的な幅員構成（例）



## (2) 多くの利用が見込まれる路線の抽出 (ステップ2)

ステップ1で選定した検討対象路線について、以下の視点から多くの利用が見込まれる路線を抽出します。

各項目で選定された路線を重ね合わせ、抽出基準を定めて「多くの利用が見込まれる路線」とします。

表 8-1 多くの利用が見込まれる路線の抽出基準等

視点	内容	具体的な選定方法
利用状況	モビリティ向上	○以下に示す施設へのアクセス路線 ・ 駅および駐輪場 ・ シェアサイクルポート ○ 普段自転車でよく利用する路線 (アンケート調査結果)
	生活支援	○以下に示す施設へのアクセス路線 ・ 商業施設 (大規模小売店舗、スーパー) ・ 高校、大学 (自転車による通学を想定) ・ 主要公共施設 (区役所、地域センター、区民集会所、図書館、文化施設) ・ 医療機関
	観光等支援	○以下に示す施設へのアクセス路線 ・ 観光拠点 (しながわ観光協会ウェブサイト (観光拠点)、品川区ウェブサイト (主な公園)、旧東海道品川宿周辺まちづくり協議会ウェブサイト (旧東海道) による)



① モビリティ向上

対象施設は駅および駐輪場、シェアサイクルポートとします。

品川区の区営、民営駐輪場のほとんどは鉄道駅の周辺に設置されていることから、駅と駐輪場をまとめて一項目と考えます。

また、アンケート調査で「普段自転車によく利用する路線」として指摘の多い路線を対象とします。

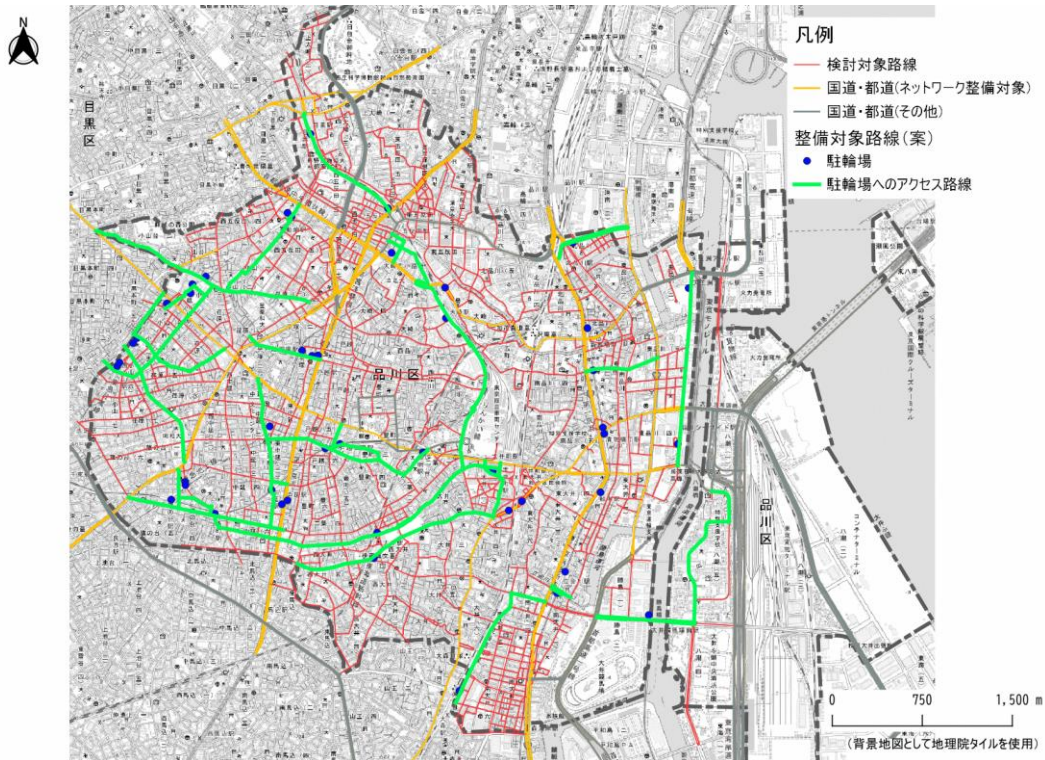


図 8-4 駅および駐輪場へのアクセス路線

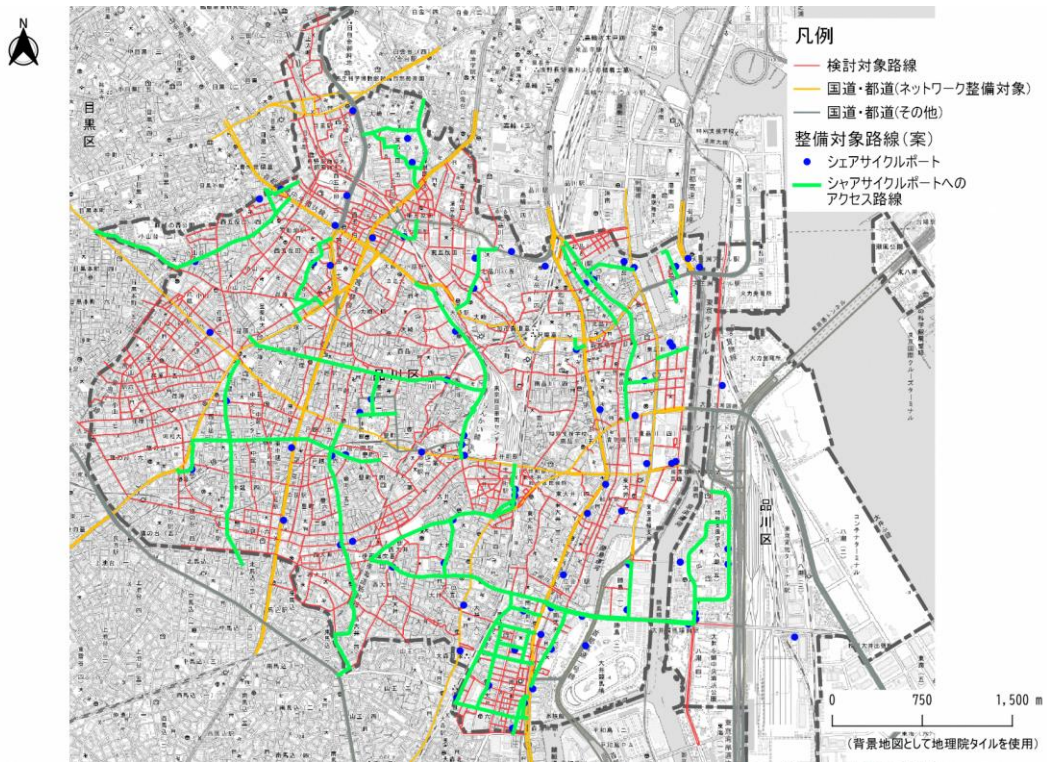


図 8-5 シェアサイクルポートへのアクセス路線

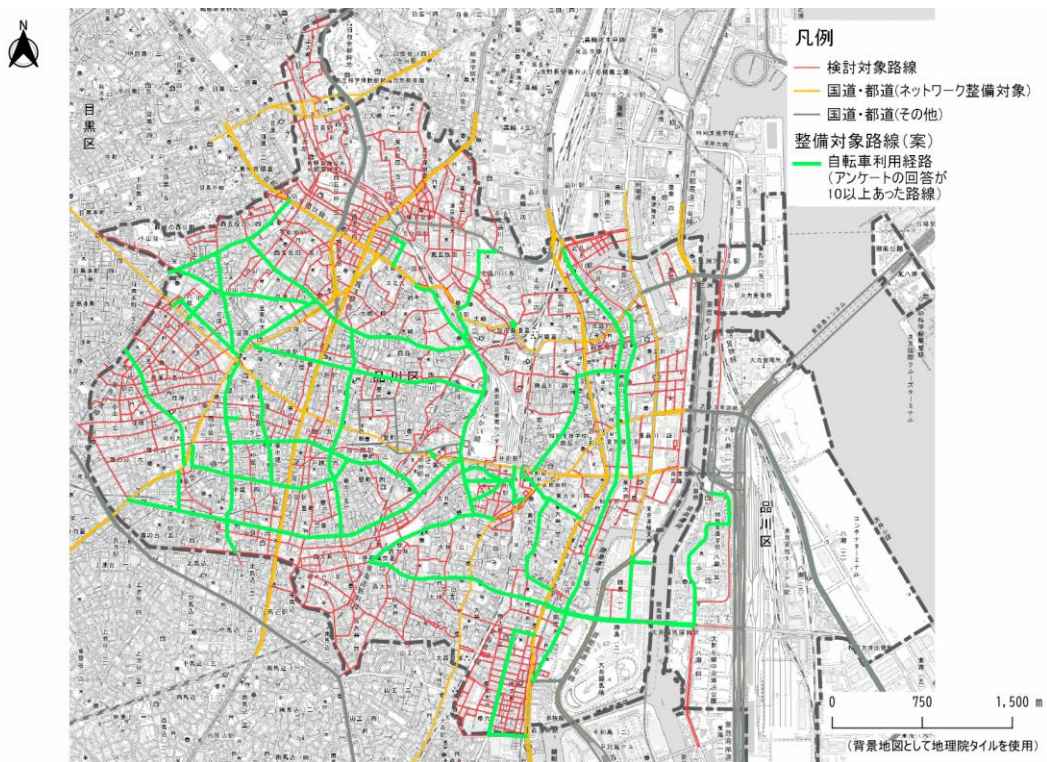


図 8-6 普段自転車によく利用する路線 (アンケート)

② 生活支援

対象施設は商業施設、高校・大学、主要公共施設（区役所、地域センター、区民集会所、図書館、文化施設）、医療機関とします。

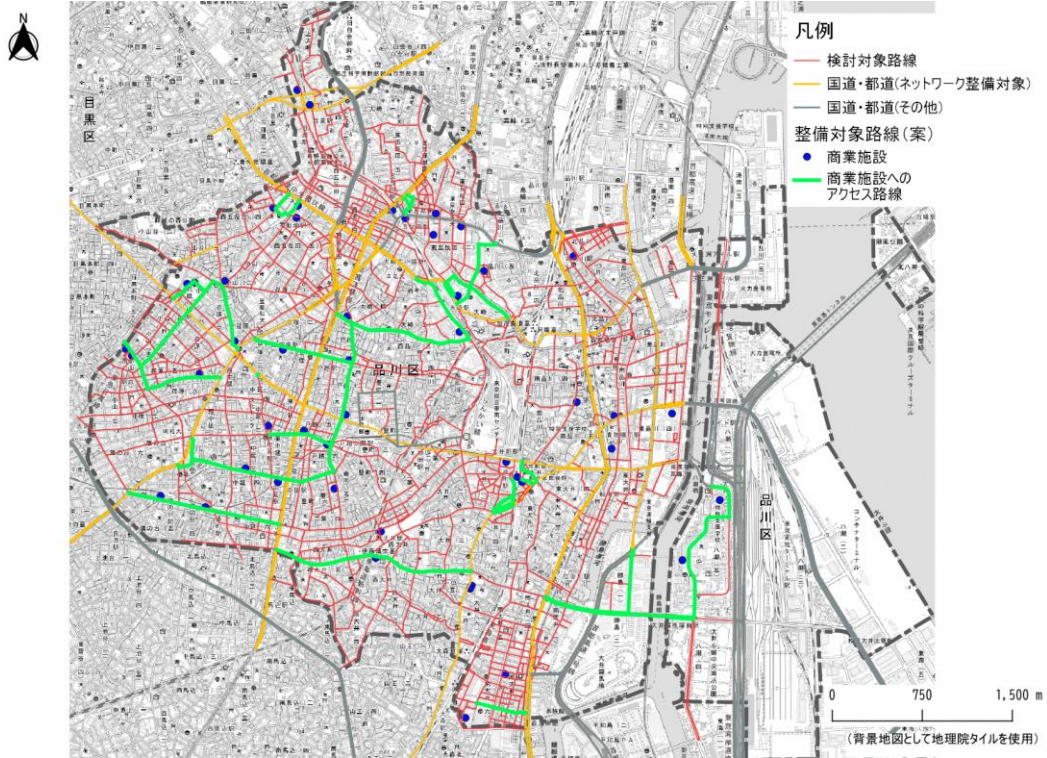


図 8-7 商業施設へのアクセス路線

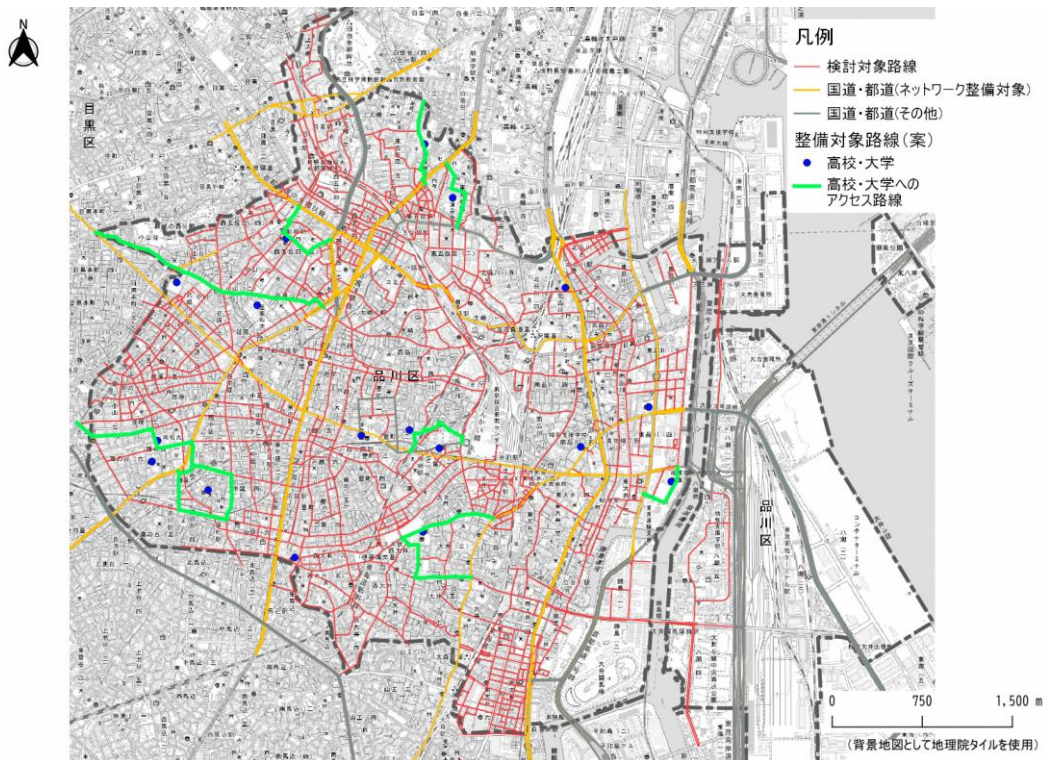


図 8-8 高校・大学へのアクセス路線

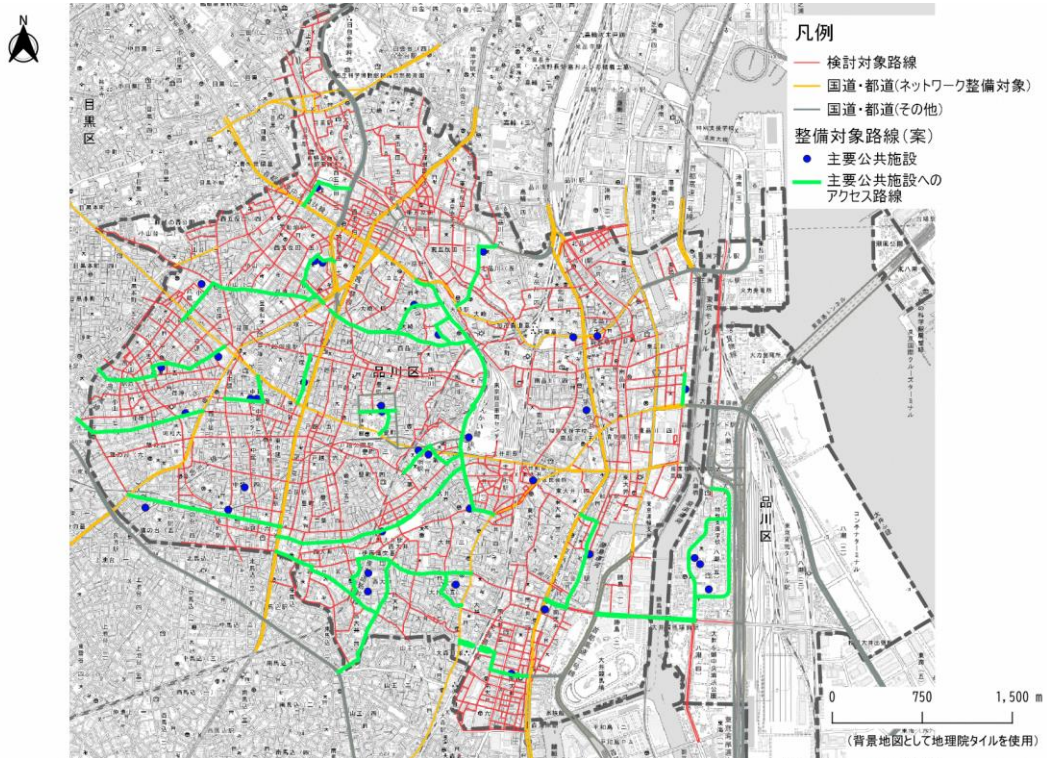


図 8-9 主要公共施設へのアクセス路線

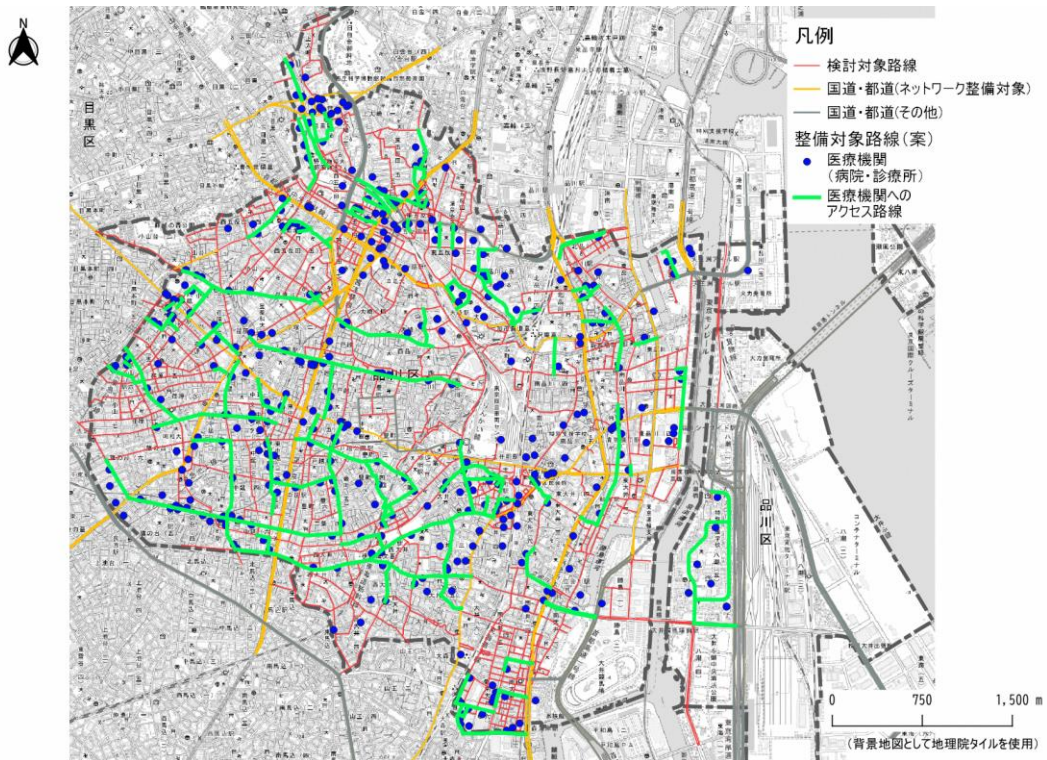


図 8-10 医療機関へのアクセス路線

### ③ 観光等支援

対象施設はしながわ観光協会ウェブサイト（観光拠点）、品川区ウェブサイト（主な公園）、旧東海道品川宿周辺まちづくり協議会ウェブサイト（旧東海道）による区内の主たる観光等の拠点とします。

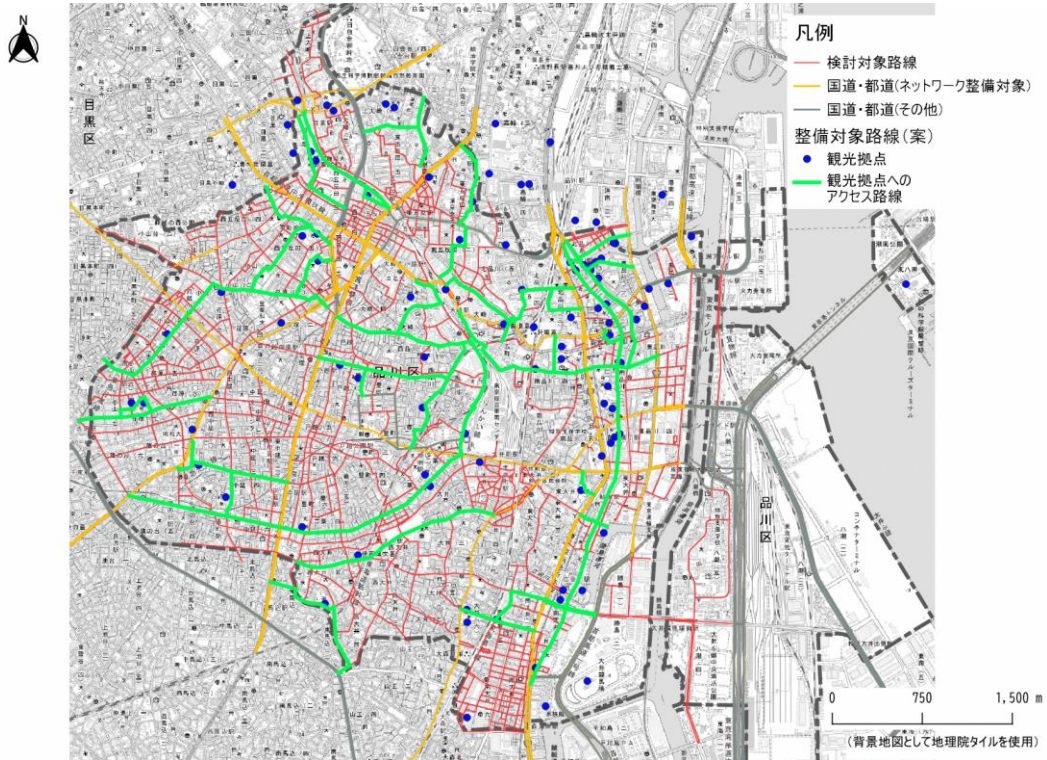


図 8-11 観光等拠点へのアクセス路線

④ 多くの利用が見込まれる路線の抽出

①～③で抽出した8項目のアクセス路線を重ね合わせ得点化し、3点以上の路線を「多くの利用が見込まれる路線」として抽出しました。

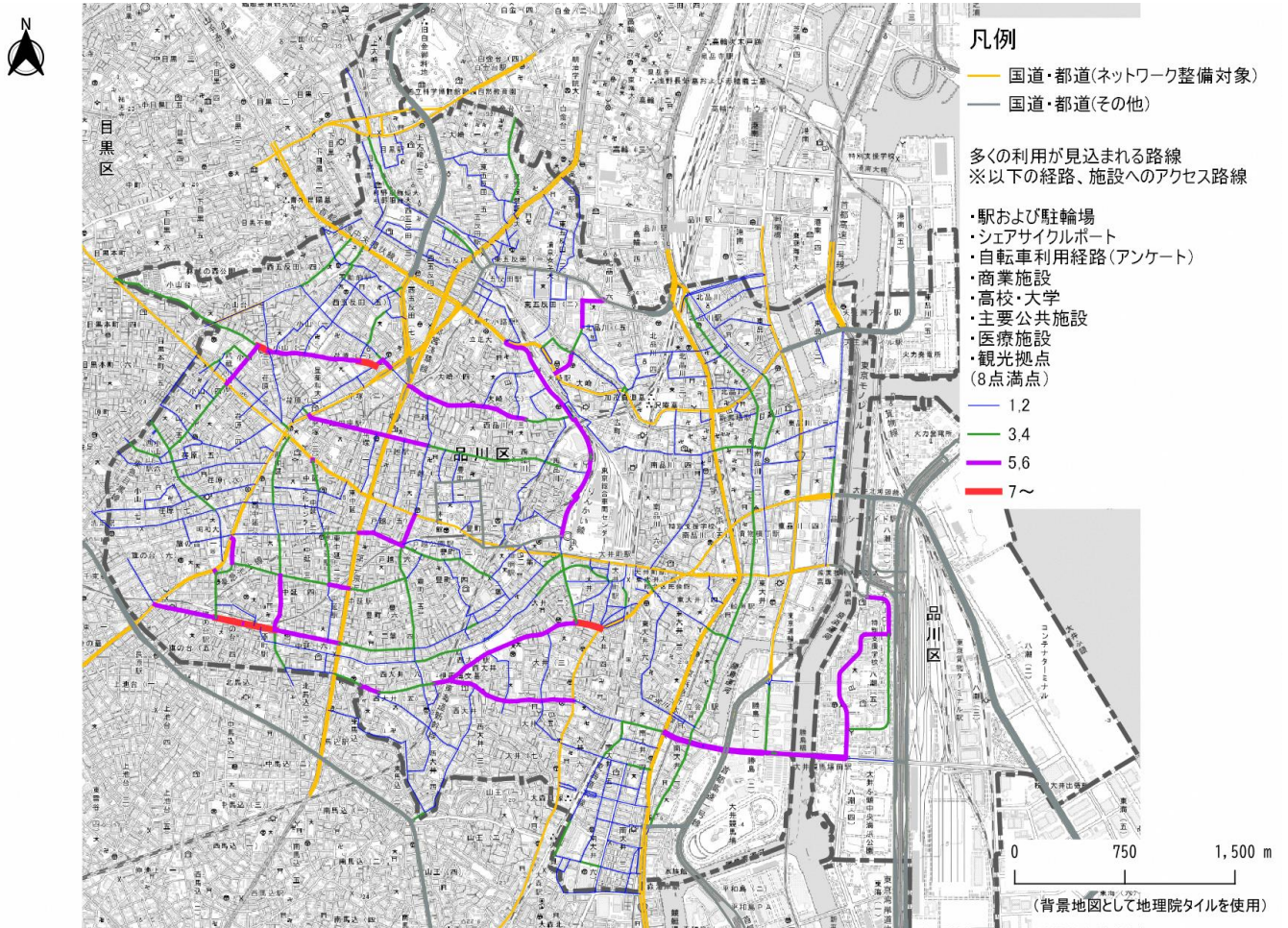


図 8-12 多くの利用が見込まれる路線

### (3) ネットワークを補完する路線の追加 (ステップ3)

抽出した「多くの利用が見込まれる路線」について、連続性を確保するため必要な路線を追加しました。

また、隣接区における自転車通行空間との接続性も考慮し、必要な路線を追加しました。

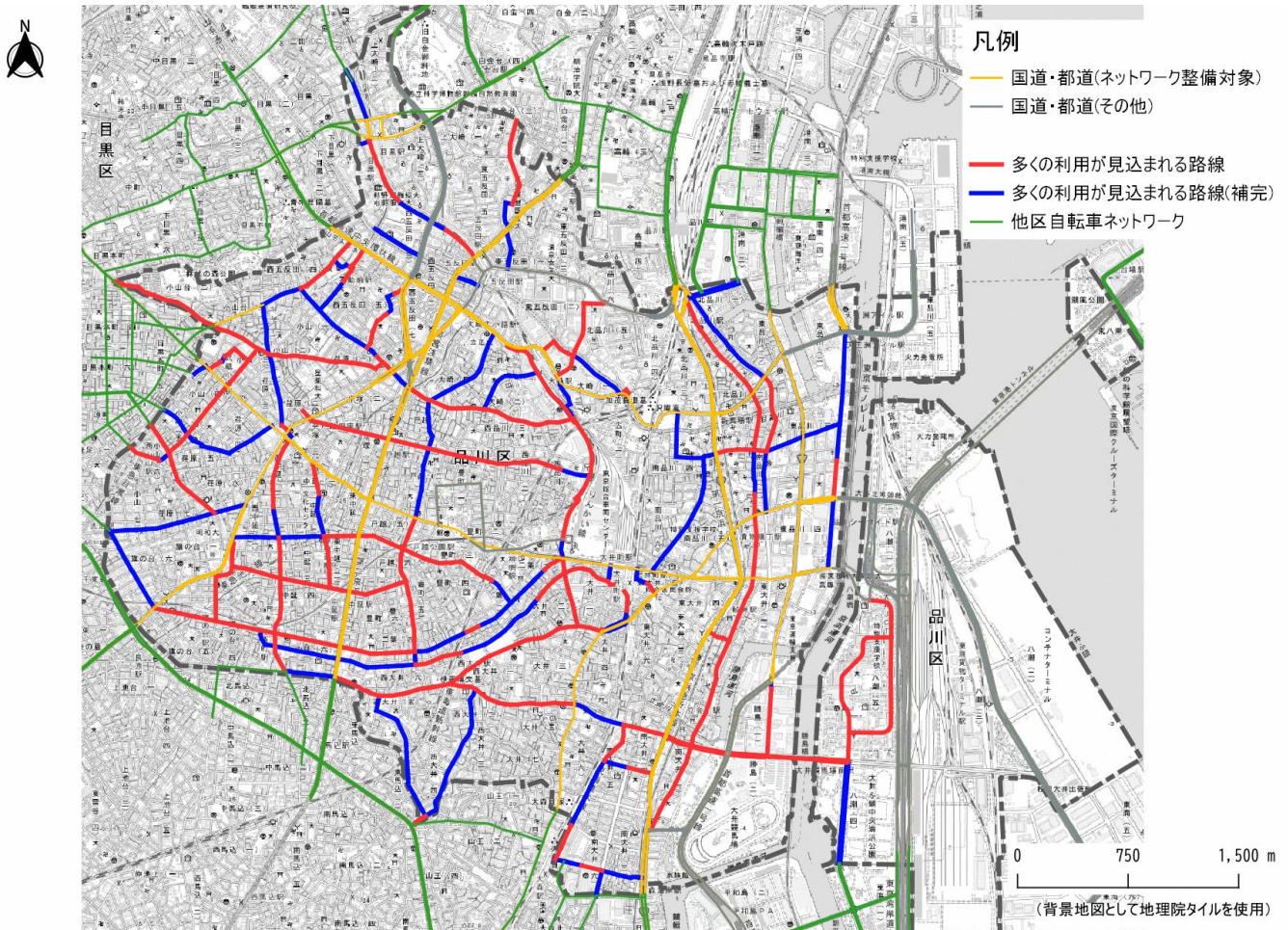


図 8-13 多くの利用が見込まれる路線 (補完路線追加)

### (4) 自転車ネットワーク路線の選定 (ステップ4)

ステップ3で選定したネットワークについて、隣接する競合路線や都市計画道路（事業化路線）を考慮した調整を行います。

また、安全性を配慮すべき路線を抽出し、安全性の視点から調整を行います。

#### ① 競合路線、都市計画道路の視点による調整

これまでに選定された路線について、複数路線が隣接して競合するエリアや都市計画道路（第四次事業化路線）の位置を踏まえ、追加、あるいは集約を検討します。

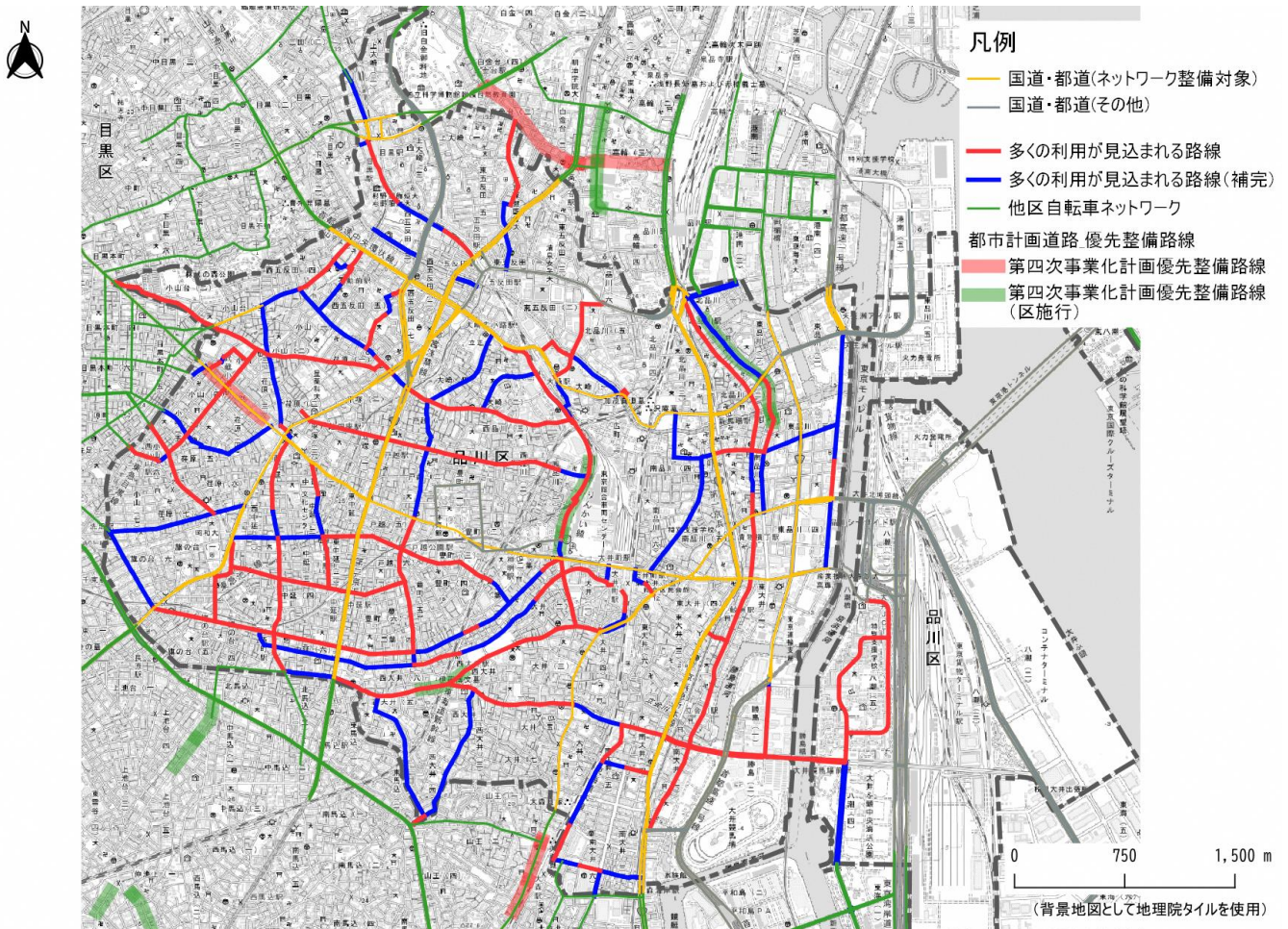


図 8-14 多くの利用が見込まれる路線 (都市計画道路追記)



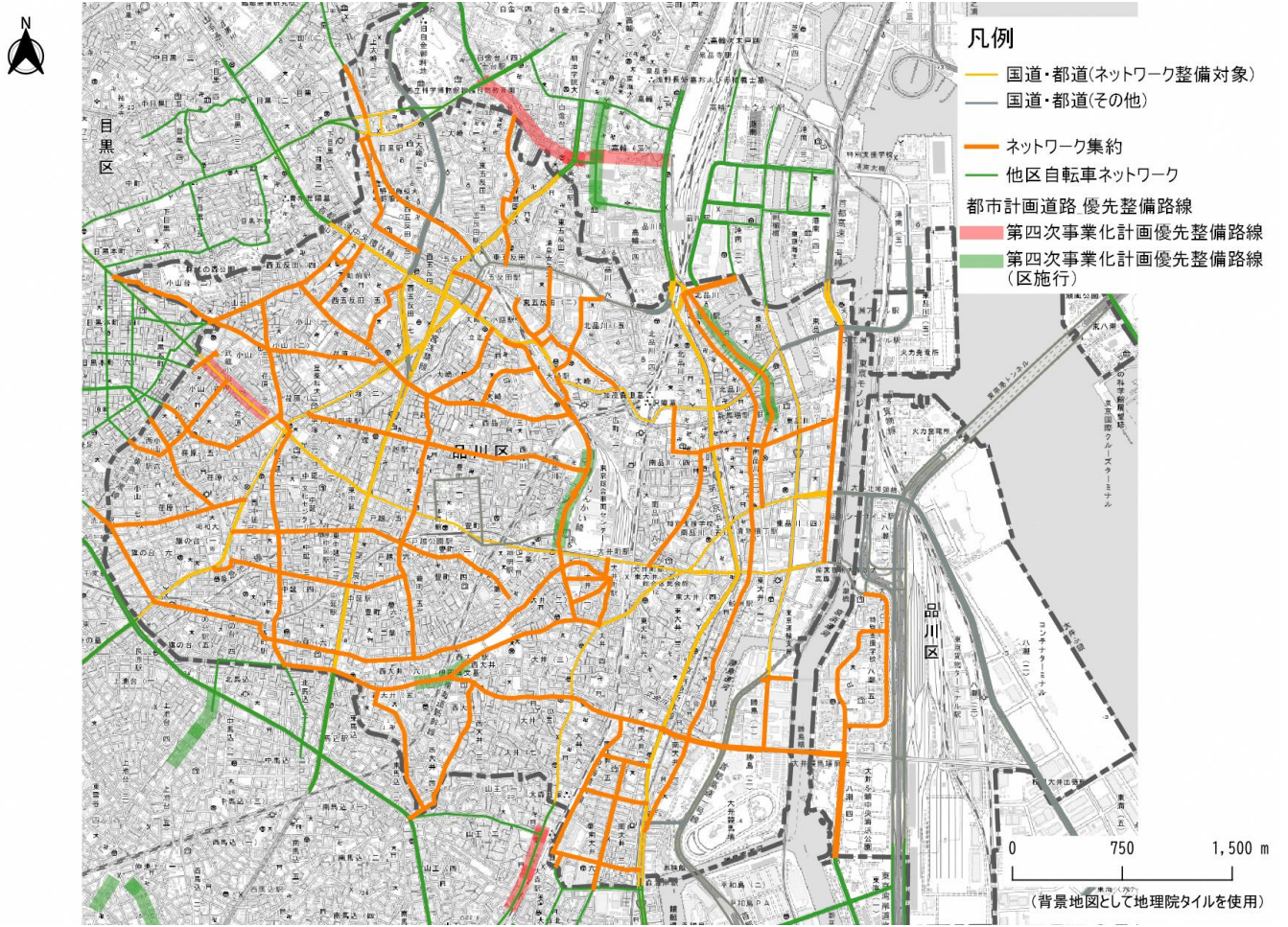


図 8-15 多くの利用が見込まれる路線 (調整後)

## ② 安全性への配慮

自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、多くの利用が見込まれる路線を優先して候補としましたが、これをベースに安全性に配慮すべき路線を抽出し、路線の調整等を行います。

自転車関連事故危険箇所、危険を感じる道（アンケート調査）、通学路については、自転車通行空間としての整備により安全性の向上を図るとともに、通行空間整備に併せて交通安全対策を検討します。

また、商店街内に位置する路線は同様の対応を検討するとともに、特に歩行者との錯綜が懸念される路線については、自転車の通行を抑制すべき路線として、各路線に応じた対応を検討します。

表 8-2 安全性の観点からの検討の視点

視点	内容	具体的な選定方法	対応
交通安全対策	自転車関連事故危険箇所	・自転車関連交通事故が発生している路線（警察庁オープンデータ）	・自転車通行空間としての整備により安全性の向上を図る ・通行空間整備に併せて交通安全対策を検討
	危険を感じる路線	・危険を感じる路線（アンケート調査）	
	通学路	・保育園・幼稚園へのアクセス路線 ・小学校・中学校へのアクセス路線（通学路における安全性の向上を想定） <sup>1</sup>	
	歩行者との錯綜が懸念される路線	・商店街内の路線	・自転車通行空間としての整備により安全性の向上を図る ・通行空間整備に併せて交通安全対策を検討 ・自転車通行の抑制も検討

<sup>1</sup> 義務教育学校を含む。

(ア) 自転車関連交通事故危険箇所

自転車関連交通事故が発生している路線を対象とし、自転車関連事故発生危険箇所とのアクセス路線を抽出しました。

警察庁オープンデータより、自転車関連事故件数1件/年・100m以上の区間を自転車関連交通事故発生危険箇所としました。

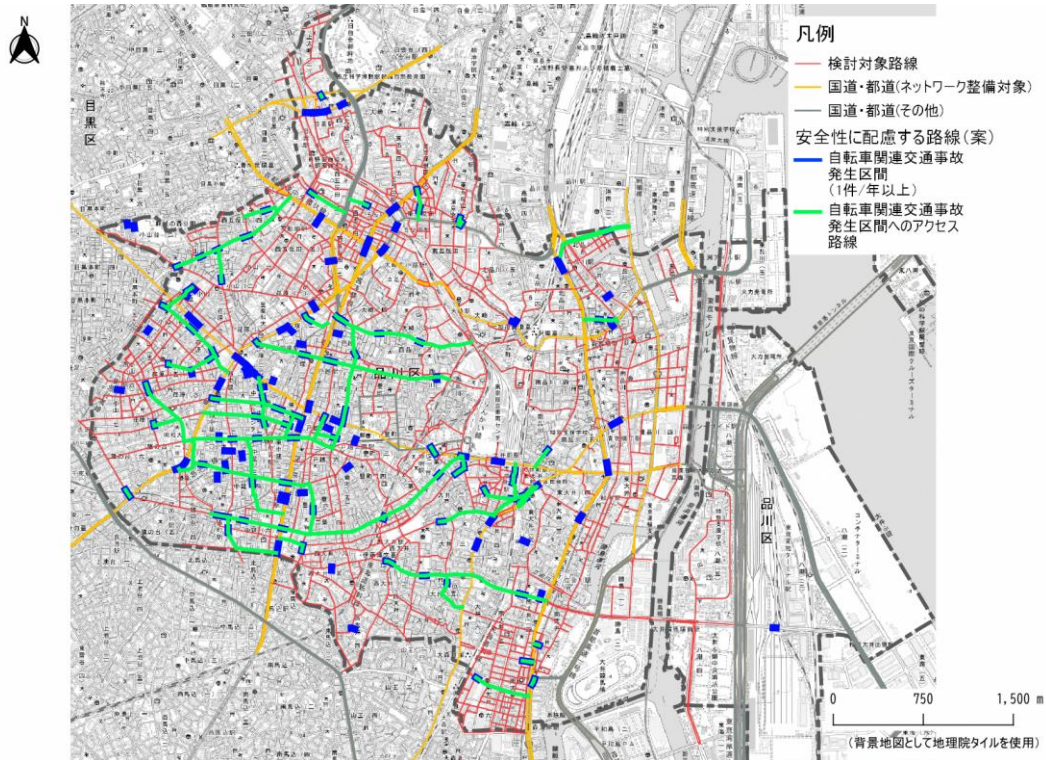


図 8-16 自転車事故発生危険箇所を含む路線

(イ) 危険を感じる路線

アンケート調査結果から、自転車利用中、または歩行中・自動車運転中に危険を感じると指摘されている路線※を対象としました。

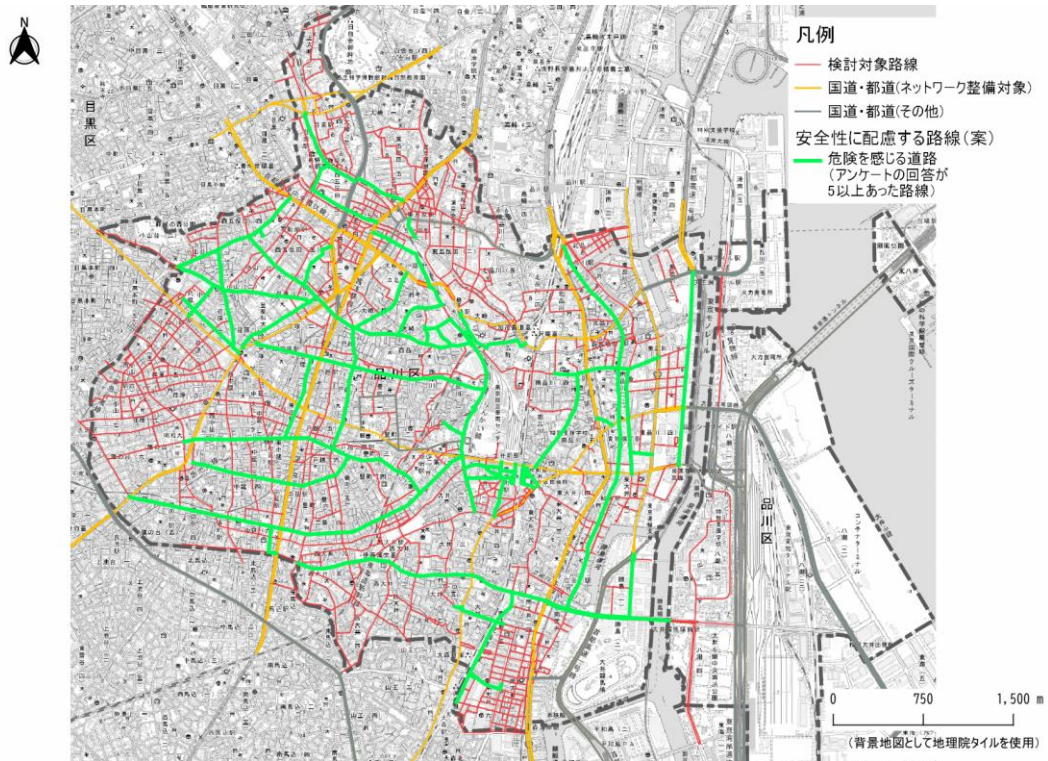


図 8-17 危険を感じる路線 (アンケート調査)

※指摘数5件以上の路線を対象とした

(ウ) 児童、生徒の安全

通学路の安全性向上のため、保育園・幼稚園と小学校・中学校へのアクセス路線を対象としました。

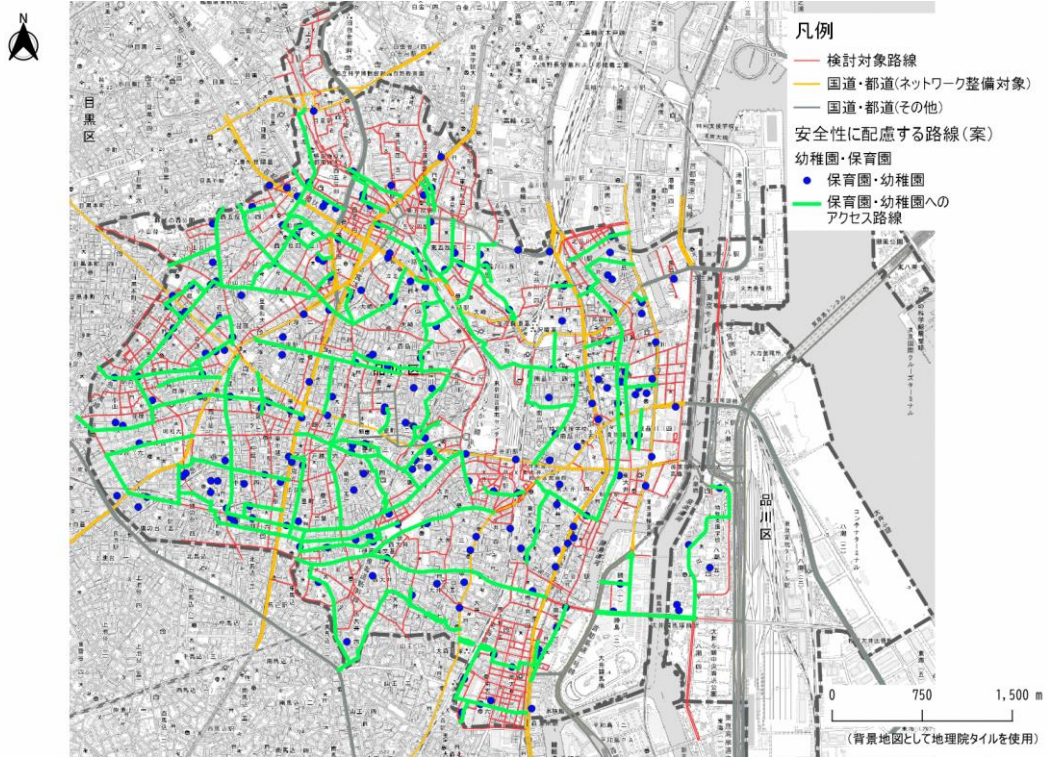


図 8-18 保育園・幼稚園へのアクセス路線

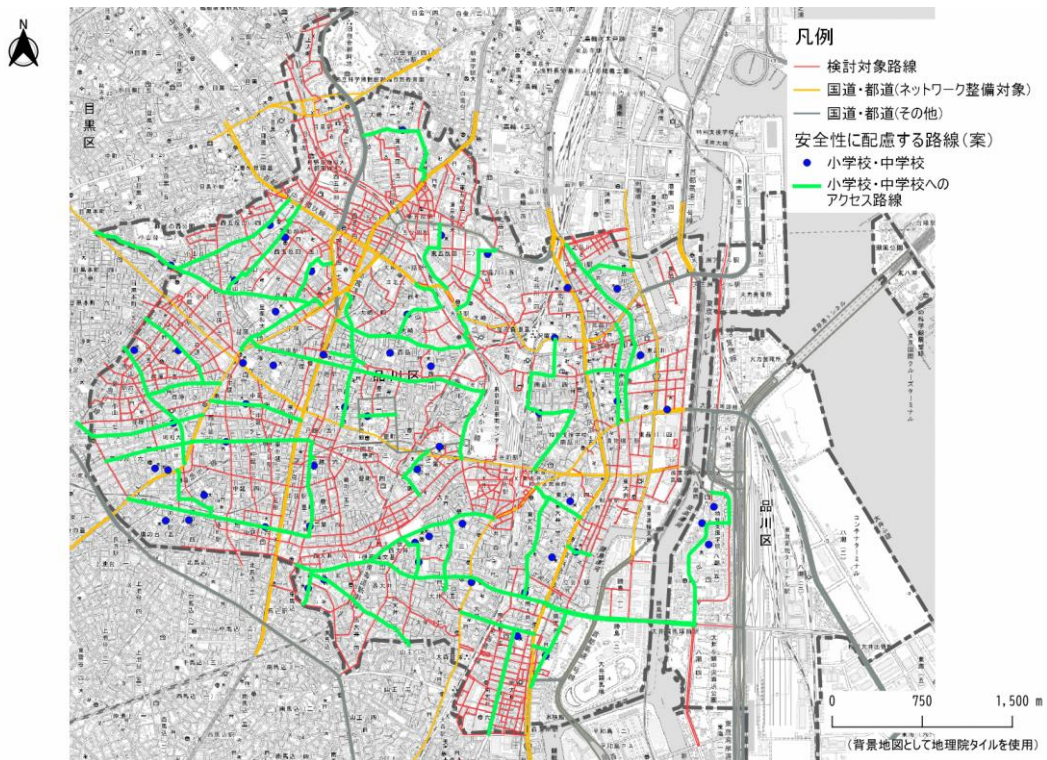


図 8-19 小学校・中学校へのアクセス路線

(工) 歩行者との錯綜が懸念される路線

歩行者の錯綜が懸念される路線として、商店街内の路線を抽出しました。

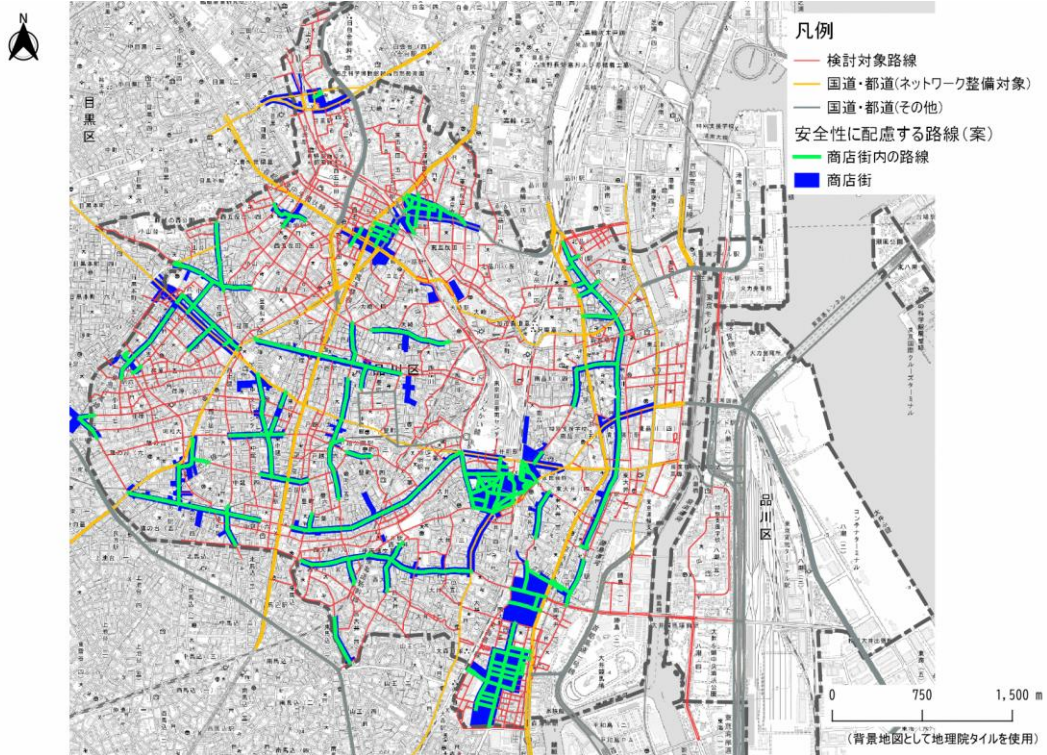


図 8-20 歩行者との錯綜が懸念される路線

(オ) 安全性に配慮する路線の抽出

(ア) ~ (エ) で抽出した安全性に関わる5項目で抽出した路線を重ね合わせ得点化し、3項目以上の路線を「安全性に配慮する路線」として抽出しました。

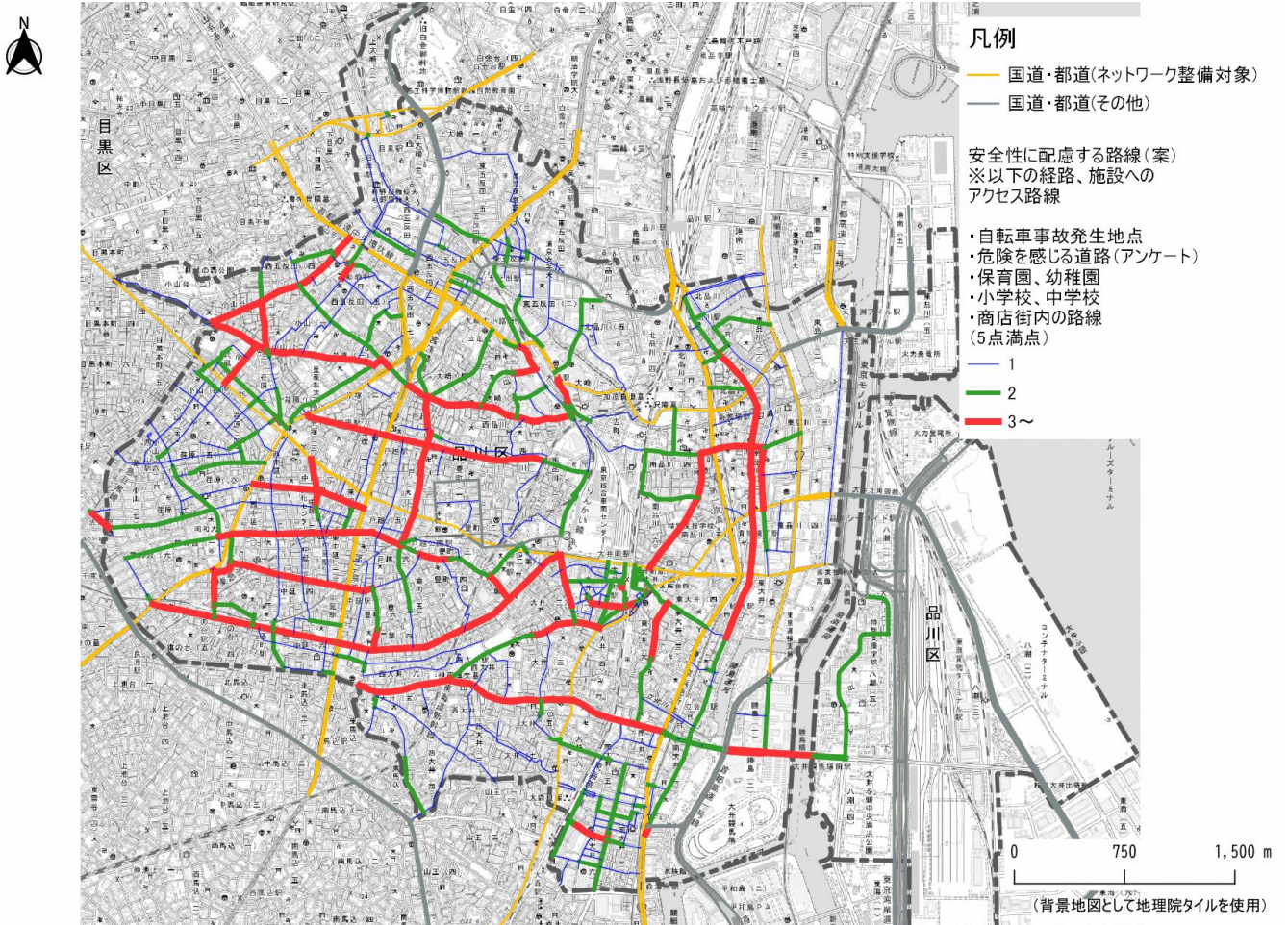


図 8-21 「安全性」に配慮すべき自転車ネットワークの抽出結果





### 8.3 整備対象路線の選定結果

ネットワーク密度や安全性に配慮する路線、自転車通行空間整備済み路線等を考慮し、自転車ネットワーク路線 59.3km を選定しました。

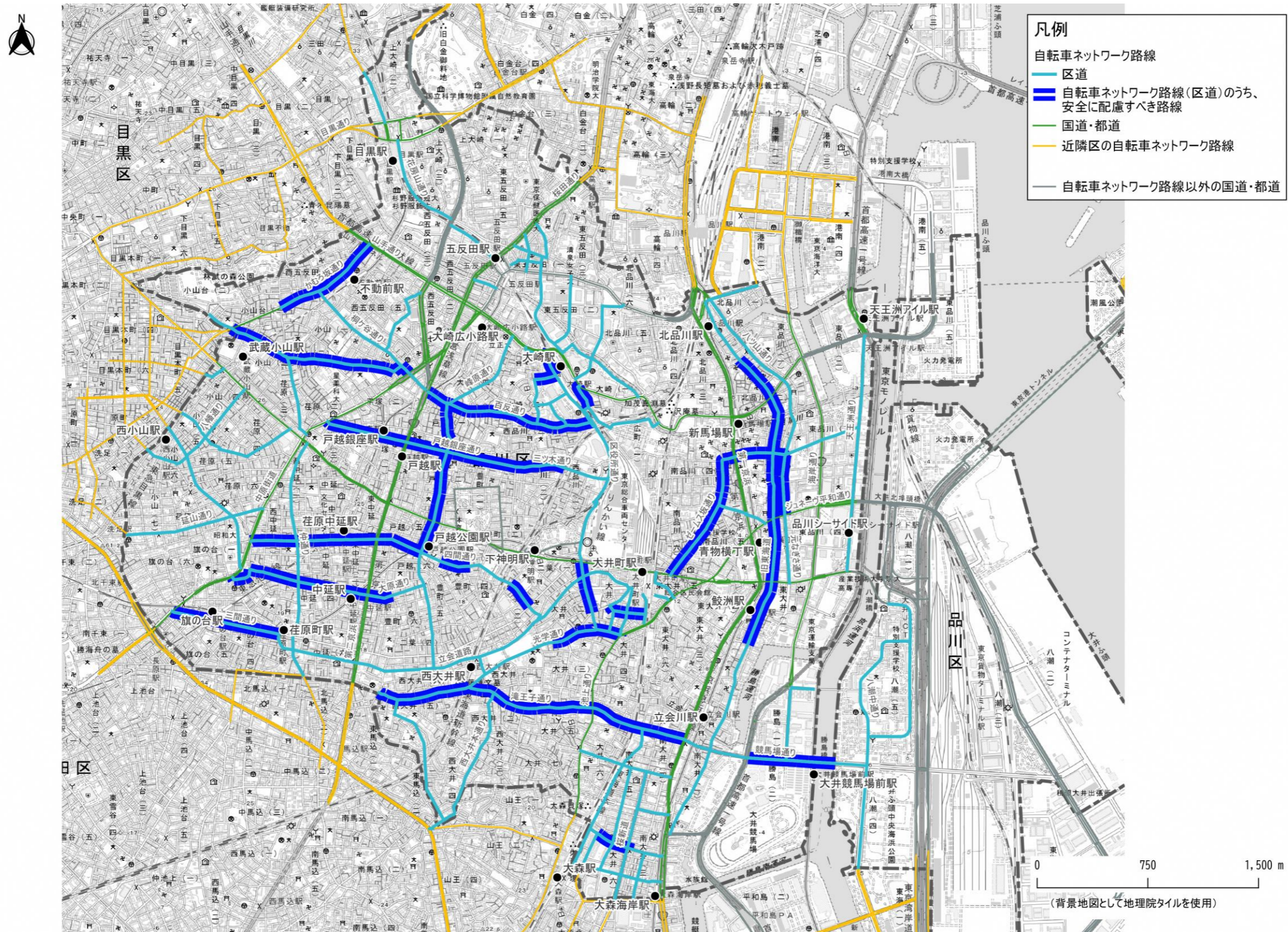


図 8-22 自転車ネットワーク路線と安全に配慮すべき路線



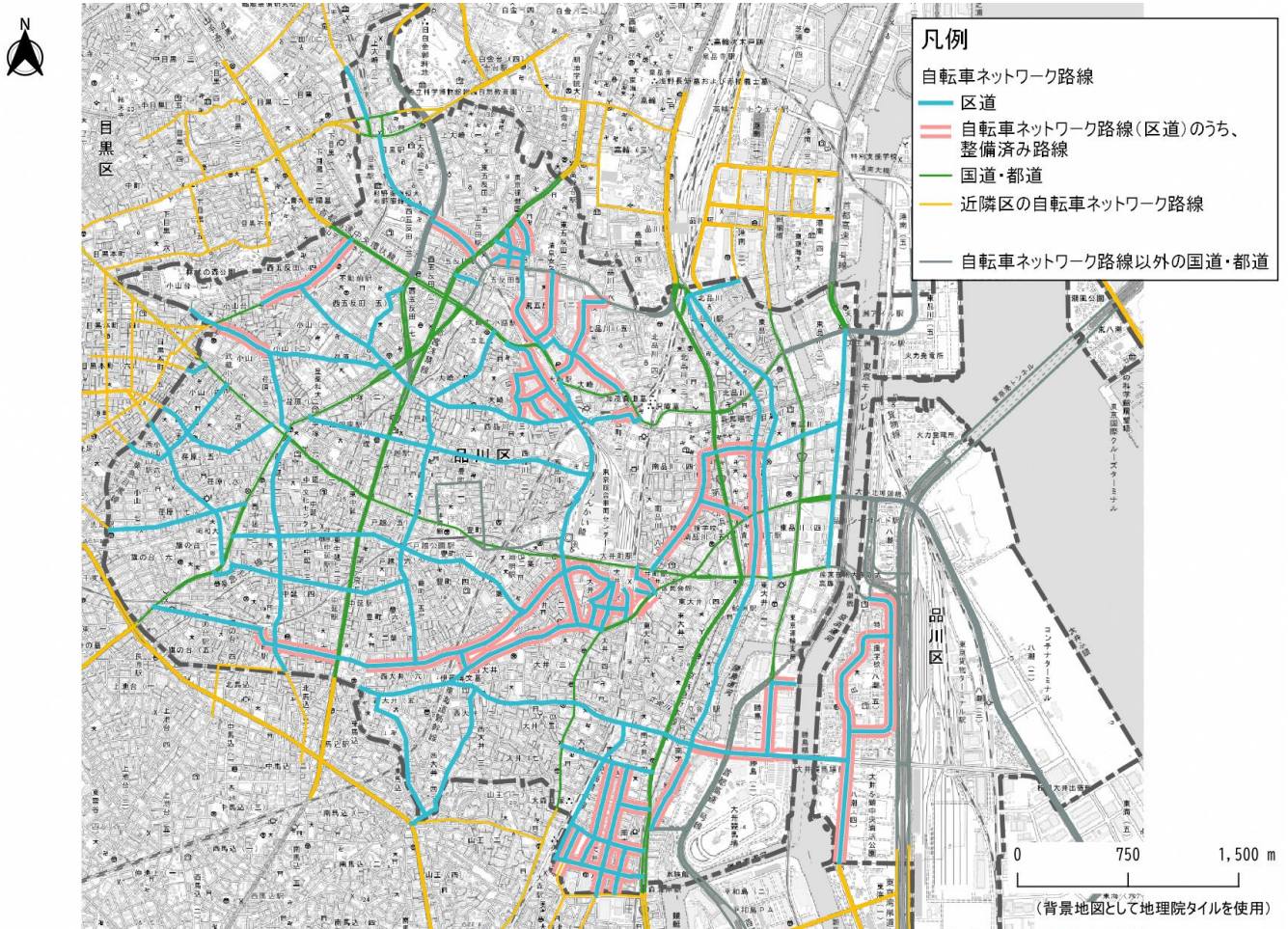


図 8-23 (参考) 自転車ネットワーク路線と区道の整備済み路線

表 8-3 (参考) 区道延長のうち自転車ネットワーク路線延長が占める割合

	区道延長 (km)	自転車ネット ワーク延長 (km)	自転車NW 延長の割合
品川区	328.4	59.3	18.1%
世田谷区	1,094.1	167.4	15.3%
大田区	776.8	175.5	22.6%
目黒区	331.7	77.7	23.4%

資料：目黒区自転車走行環境整備計画(2018(平成30)年3月)  
 世田谷区自転車ネットワーク計画(2015(平成27)年3月)  
 大田区自転車ネットワーク整備実施計画(2018(平成28)年3月)  
 より作成

## 9章 整備優先度の設定

### 9.1 整備優先度の考え方

前章で抽出した自転車ネットワーク整備対象路線について、整備優先度の高い路線から順次整備を行っていきます。

整備優先度は以下の視点から設定します。

#### ①自転車利用が多く見込まれる路線

前章の「多く利用が見込まれる路線」は、主要施設とのアクセス路線やアンケート調査による利用者の多い路線等を重ね合わせて抽出した、多くの自転車利用が見込まれる路線です。

抽出の際には、様々な項目で得点化を行っており、得点の高い路線ほど多くの利用があると考えられます。多くの利用が見込まれる路線こそ、利用者のニーズが高く、整備優先度も高いと考えられます。

#### ②安全性に配慮すべき路線

前章で抽出した「安全性に配慮すべき路線」は、様々な視点からとらえた自転車と歩行者、自動車の錯綜が懸念される箇所です。鉄道駅周辺など多くの人が集中するエリアでは、自転車通行空間の整備で自転車が適切な場所を走ることにより、自転車と歩行者、自動車が安全に通行することができるものと考えられます。

ただし、商店街内や通学路などは自転車通行空間の整備によって自転車の通過交通（その場所が目的地ではない、通過するだけの交通）を呼び込み、かえって歩行者の安全性を損なってしまう恐れもあるため、詳細に検討する必要があります。

#### ③自転車通行空間整備済み路線を補完する路線

区内には既に自転車通行空間整備済みの路線がありますが、未整備区間があつてネットワークとしての連続性が保たれていない路線も存在します。

自転車ネットワークとしての連続性の確保という観点から、整備済み路線を補完する前後区間についても早急な整備が必要だと考えられます。

①～③の視点から、「①自転車利用が多く見込まれる路線」で指標による得点が高い（5点以上）路線と「②安全性に配慮すべき路線」が重なる区間について優先度を高く位置づけます。

次いで①高得点の路線と②、どちらか一方に該当する路線、最後にいずれも当てはまらない路線を位置づけます。

「③自転車通行空間整備済み路線を補完する路線」については補助的な扱いとして、同じ優先度内で先行して整備すべき路線として位置づけることとします。

優先度の高い順に優先度A、優先度B、優先度Cとした場合の自転車利用と安全性の関係を下表に示します。

優先度の選定にあたってはネットワークの連続性という観点から、優先度の低い路線が一部含まれていても、その区間を含めて優先度を高く設定することを考慮します。

表 9-1 優先度と自転車利用、安全性の関係

	自転車利用が多く見込まれる路線（5点以上）	それ以外
安全性に配慮すべき路線	優先度A	優先度B
それ以外	優先度B	優先度C

## 9.2 整備優先度の設定

「9.1」で示した考え方に基づき、各路線の整備優先度を設定します。  
 自転車ネットワークの整備優先度は以下のとおりです。

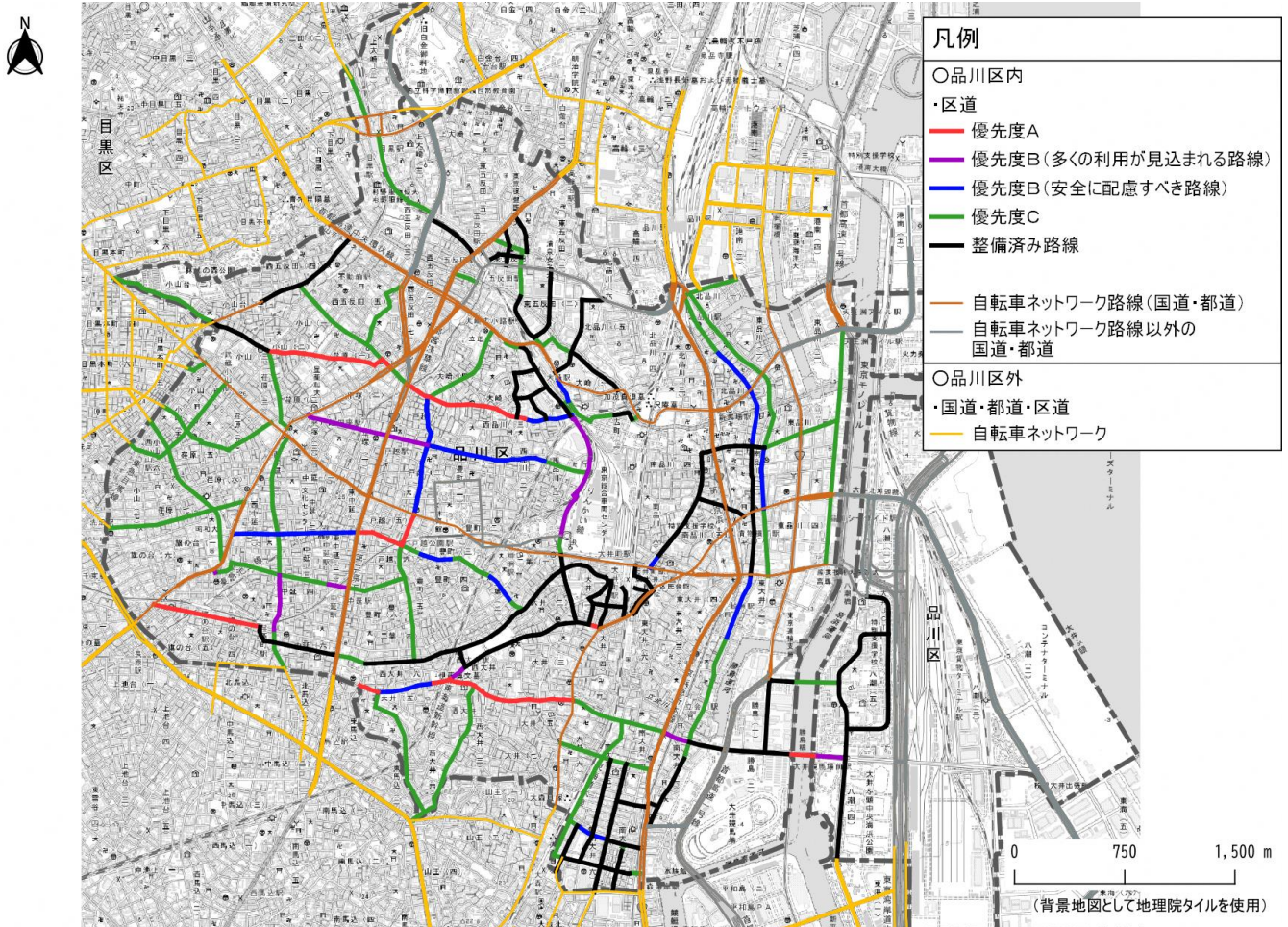


図 9-1 整備優先度

前ページで示した指標に基づく整備優先度の設定では、連続する区間の優先度が異なる等、実際の整備事業に問題が生じる可能性があります。

そのため、ネットワークの連続性や施工性等を考慮して、整備優先度を補正しました。

補正した整備優先度を以下に示します。

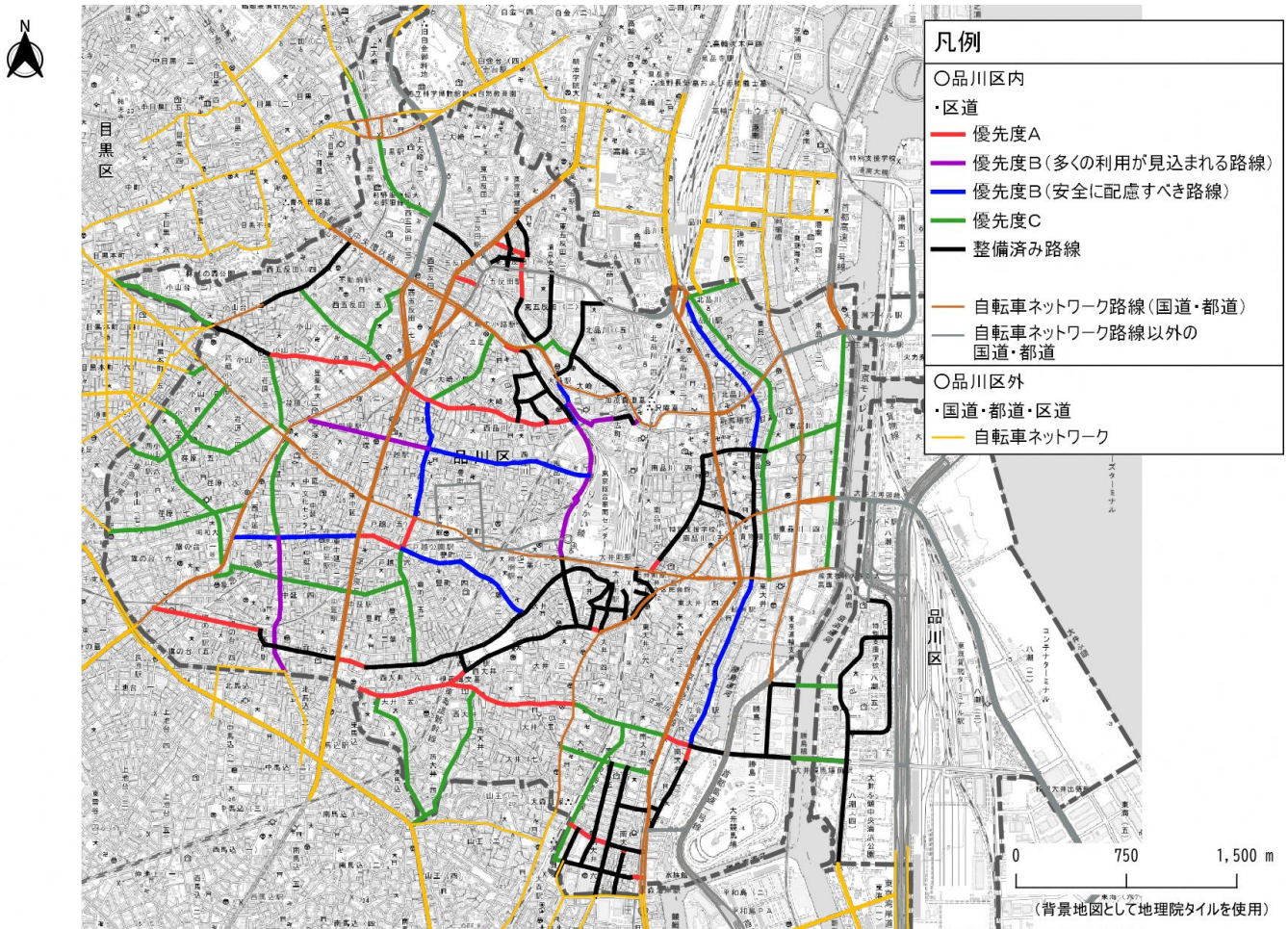


図 9-2 整備優先度(補正)

表 9-2 整備優先度別延長(区道)

	延長(km)
優先度A	7.0
優先度B	9.8
優先度C	20.6
整備済み	21.8
自転車ネットワーク計	59.3

注：小数点以下第2位を四捨五入した値を表示しているため、各項目の合計値と「自転車ネットワーク計」の値は一致しない

## 10章 整備形態の検討

### 10.1 整備形態の考え方

「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）では自転車は「車両」という大原則を踏まえ、「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」とあるため、自転車通行空間の整備形態としては基本的に車道通行を前提として検討します。

ガイドラインでは図 10-1 に示すとおり、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し、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、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、としています。

また、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、としています。

	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 10-1 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

出典：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016（平成28）年7月）より作成



整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p>

図 10-2 具体的な整備形態 (イメージ)

出典：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(2016(平成28)年7月)より作成

## 10.2 整備形態の概要

---

自転車通行空間の基本的な整備形態は前述のとおり、

- ・自転車道
- ・自転車（専用）通行帯
- ・車道混在

の大きく3パターンとなります。

ただし、車道混在は歩道の有無で整備形態が異なります。また、現況においては自転車が通行する位置に歩道も含まれています。

このことから、現況における自転車通行空間の整備形態、通行位置としては以下の6パターンが考えられます。

- ・自転車道
- ・自転車（専用）通行帯
- ・車道混在（歩道のある道路）
- ・車道混在（歩道のない道路（路側帯あり））
- ・歩道（普通自転車の歩道通行部分の指定あり）
- ・歩道（普通自転車の歩道通行可）

各整備形態における定義（道路構造令、道路交通法による法的根拠）を次ページ以降に示します。

表 10-1 各整備形態における定義（道路構造令、道路交通法による法的根拠）  
(1/3)

	道路構造令	道路交通法		整備イメージ
		自転車走行空間の規定	通行方法	
自転車道	<p>(定義) 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(第2条第2号)</p> <p>(幅員) 自転車道の幅員は2m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、1.5mまで縮小することができる(第10条第3項)</p>	<p>(定義) 自転車の通行の用に供するため、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車道の部分をいう(第2条第3号の3)</p>	<p>普通自転車は、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(第63条の3)</p> <p>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(第16条第4項)</p>	
自転車(専用)通行帯	<p>(定義) 自転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をいう(第2条第15項)</p> <p>(幅員) 自転車通行帯の幅員は、1.5m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、1mまで縮小することができる(第9条の2第3項)</p>	<p>(定義) 自転車は、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通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない(第20条第2項)</p> <p>(幅員) 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(注)</p>	<p>自転車は、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通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない(第20条第2項)</p>	

注：自転車（専用）通行帯の幅員については「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の定義を用いた  
 資料：国土交通省道路局地方道環境課 警察庁交通局交通規制課「自転車利用環境整備ガイドブック」  
 (2007(平成19)年10月)  
 国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」  
 (2016(平成28)年7月)  
 より作成

表 10-2 各整備形態における定義（道路構造令、道路交通法による法的根拠）  
(2/3)

	道路構造令	道路交通法		整備イメージ
		自転車走行空間の規定	通行方法	
車道混在	(定義) 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(第2条第4号)	(定義) 車両の通行の用に供するため縁石線若しくは柵その他これに類する工物又は道路標示によって区画された道路の部分をいう(第2条第3号)  (幅員) 1.0m以上確保することが望ましい(注)	(歩道のある道路) 自転車は、歩道又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ならない(第17条第1項)  自転車は、道路(歩道等と車道の区別のある道路)においては道路の左側端に寄って通行しなければならない(第18条第1項)	
	(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、自転車道また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(第2条第12号)	(路側帯) 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(第2条第3号の4)  (幅員) 路側帯の幅員は原則0.75m以上。やむを得ないときは、これを0.5m以上0.75m未満とすることができる(道路交通法施行令第1条の2第2項)  1.0m以上確保することが望ましい。生活道路などでは必要に応じて幅0.75mの矢羽根型路面表示を用いることができる(注)	(歩道のない道路(路側帯あり)) 自転車は著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯(歩行者用路側帯を除く)を通行することができる(第17条の3第1項)	

注：車道、路肩・路側帯の幅員については「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の定義を用いた  
資料：国土交通省道路局地方道環境課 警察庁交通局交通規制課「自転車利用環境整備ガイドブック」  
(2007(平成19)年10月)  
国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」  
(2016(平成28)年7月)  
より作成

表 10-3 各整備形態における定義（道路構造令、道路交通法による法的根拠）  
(3/3)

	道路構造令	道路交通法		整備イメージ
		自転車走行空間の規定	通行方法	
歩道	<p>(定義) 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(第2条第1号)</p> <p>(幅員) 歩道の幅員は、歩行者の交通が多い道路にあつては3.5m以上、その他の道路にあつては2m以上とするものとする(第11条第3項)</p>	<p>(定義) 歩行者の通行の用に供するため縁石線又は柵その他これに類する工作物によって区画された道路の部分(第2条第2号)</p>	<p>〔普通自転車の歩道通行部分の指定〕 (通行方法) 普通自転車の歩道通行可の交通規制が実施されている歩道において、普通自転車の通行すべき部分が指定されている場合、普通自転車は、その指定された部分を徐行しなければならない(第63条の4第2項)</p>	 <p>道路標示 (普通自転車の歩道通行部分)</p> <p>自転車歩行者道 (特例特定小型原動機付自転車、普通自転車歩道通行可)</p>
			<p>〔普通自転車の歩道通行可〕 (交通規制) 普通自転車は、次に掲げるときは、歩道を通行することができる。 ・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。 ・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。 ・そのほか、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(第63条の4第1項)</p> <p>(通行方法) 普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの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(第63条の4第2項)</p>	 <p>自転車歩行者道 (特例特定小型原動機付自転車、普通自転車歩道通行可)</p>

資料：国土交通省道路局地方道環境課 警察庁交通局交通規制課「自転車利用環境整備ガイドブック」  
(2007(平成19)年10月)  
国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」  
(2016(平成28)年7月)

## 10.3 転車通行空間の標準的な構造

### (1) 単路部

単路部における自転車通行空間の整備形態は幅員によって選定します。選定基準はガイドラインを参考に、表 10-4 のとおり設定しました。各整備形態の整備イメージについては次ページ以降に示します。

表 10-4 整備形態の選定基準

整備形態	自転車通行空間整備可能幅員		備考
	片側	両側	
自転車道	2m	4m	一部区間が片側1.5m（両側3m）でも可
自転車専用通行帯	1.5m	3m	一部区間が片側1m（両側2m）でも可
車道混在	1m※	2m	一部区間が片側0.75m（両側1.5m）でも可

注：矢羽根型路面標示の標準仕様（案）では、標示の幅を0.75m以上としている。

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016（平成28）年7月）より作成

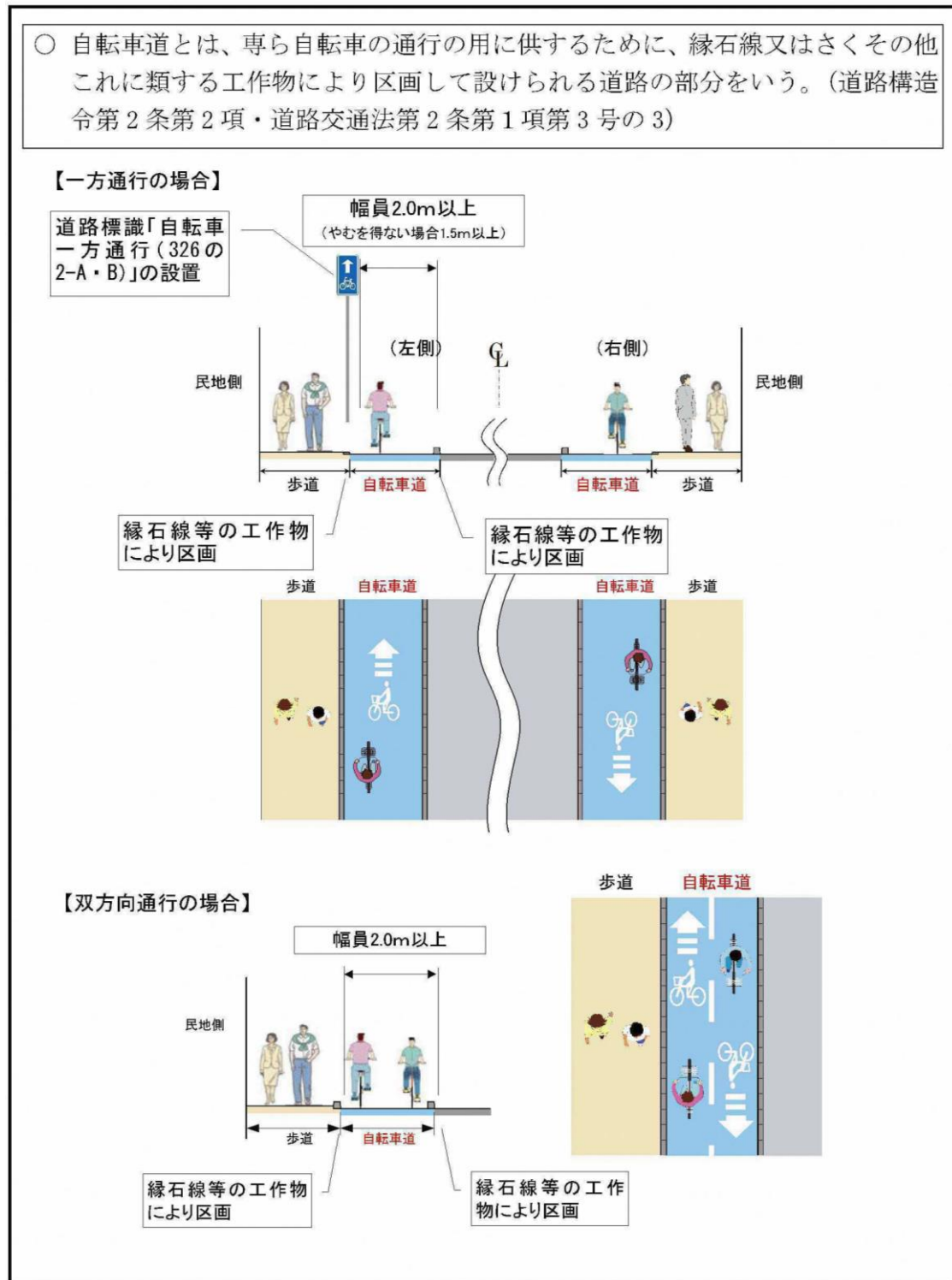


図 10-3 自転車道の整備イメージ

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(2016(平成28)年7月)より作成

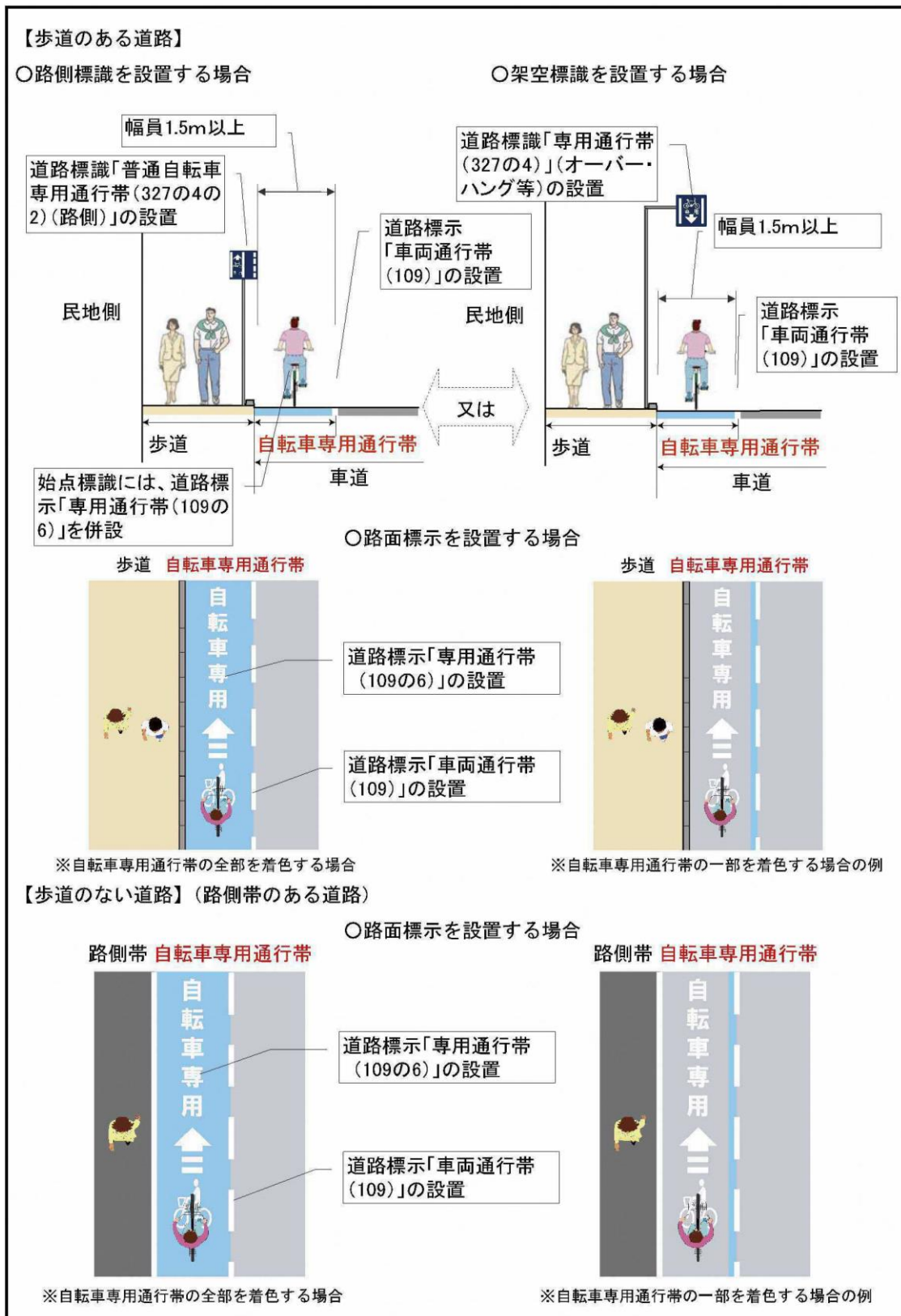
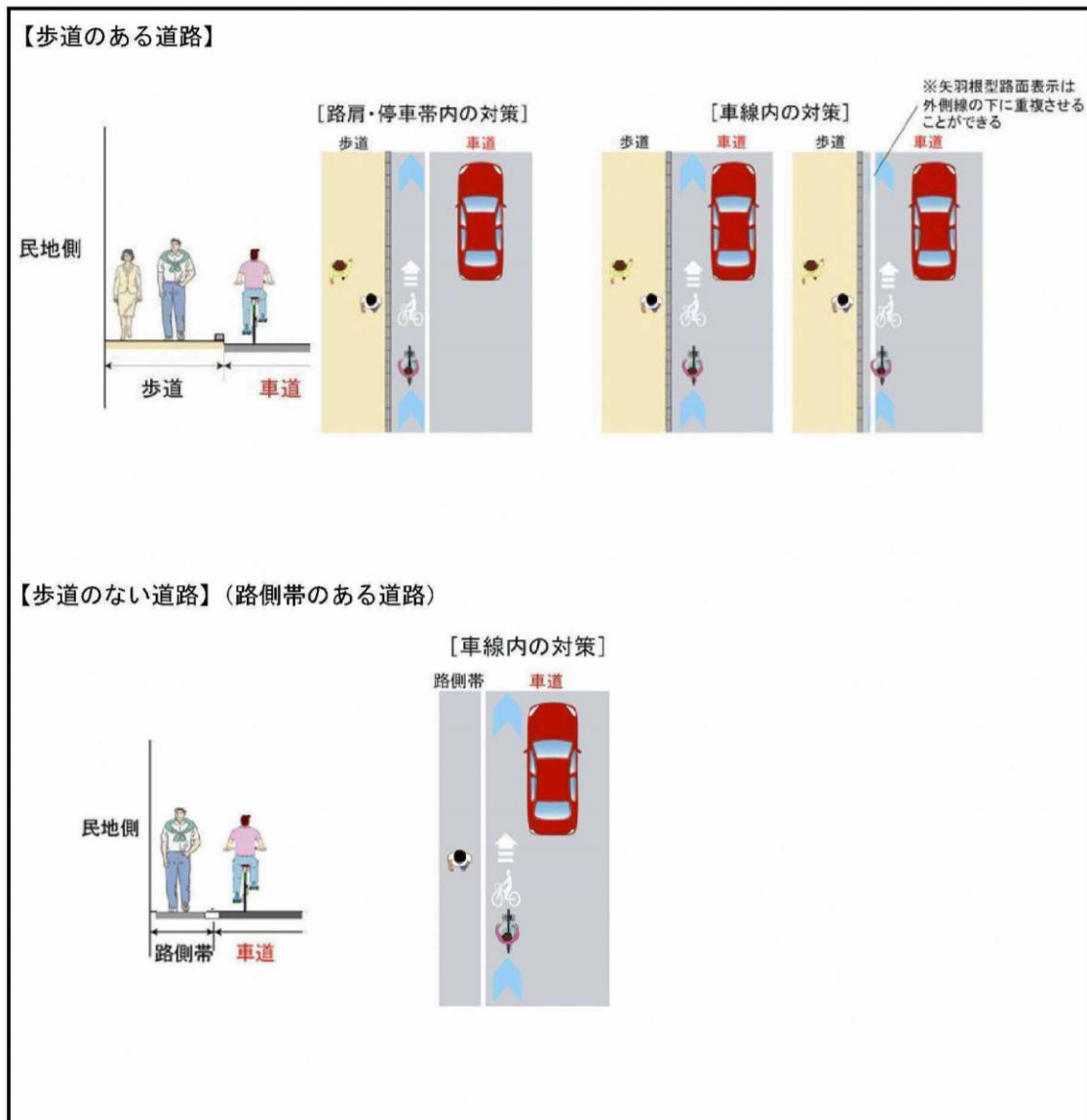


図 10-4 自転車専用通行帯の整備イメージ

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(2016(平成28)年7月)より作成





※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。

図 10-5 車道混在の整備イメージ

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016（平成28）年7月）より作成

## (2) 交差点部

自転車通行空間同士の交差点については、交差点手前まで路面標示を設置するのではなく、交差点内にも路面標示を設置し、進行方向および自動車と混在することを示して交差点内の安全な走行を促します。

また、交差点内に余裕のある場合には、二段階右折する自転車の滞留スペースを明確にする路面標示を設置することも検討します。

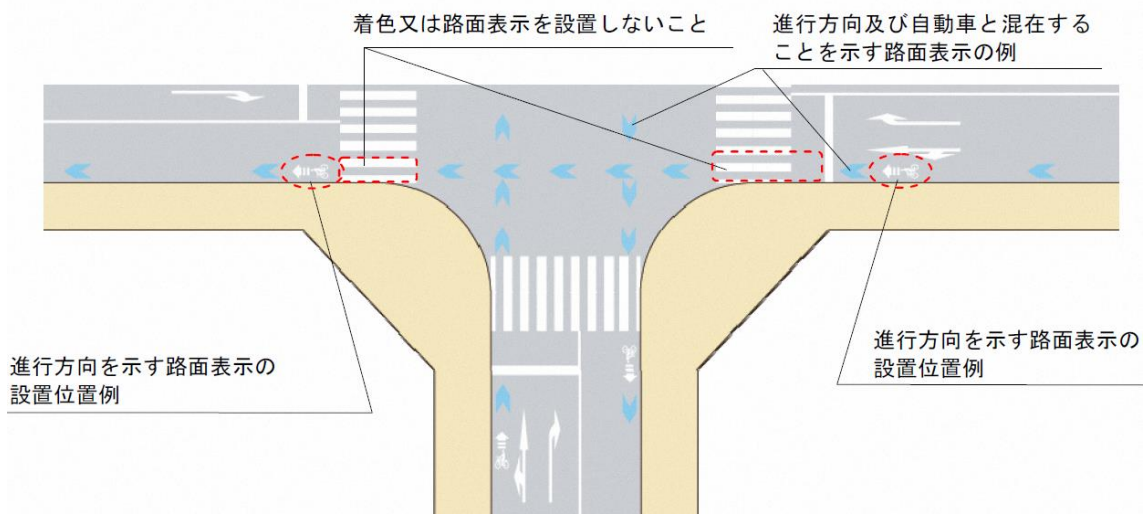


図 10-6 交差点の整備イメージ（車道混在の例）

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016（平成28）年7月）より作成

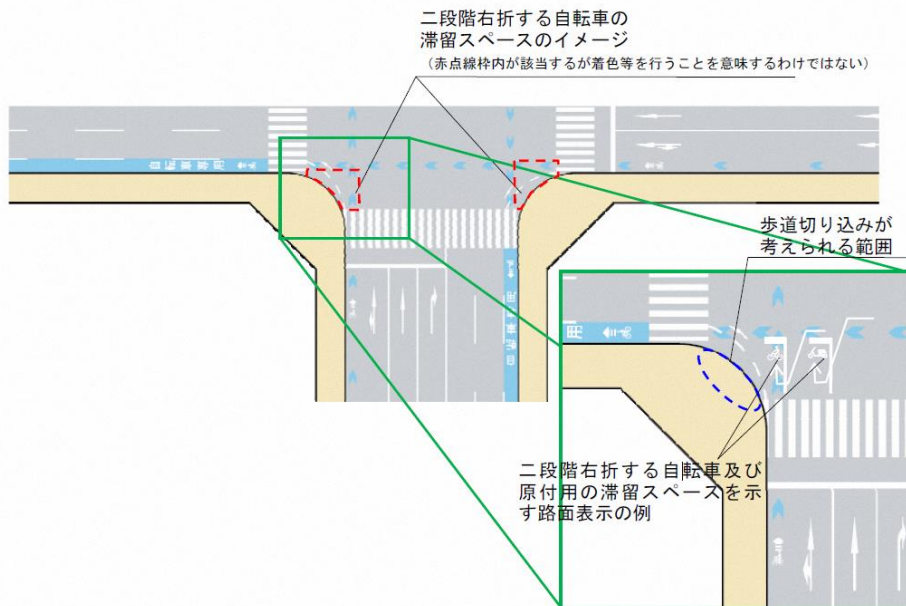


図 10-7 二段階右折の滞留スペース

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016（平成28）年7月）より作成

### (3) 自転車ネットワーク端部の処理

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します。

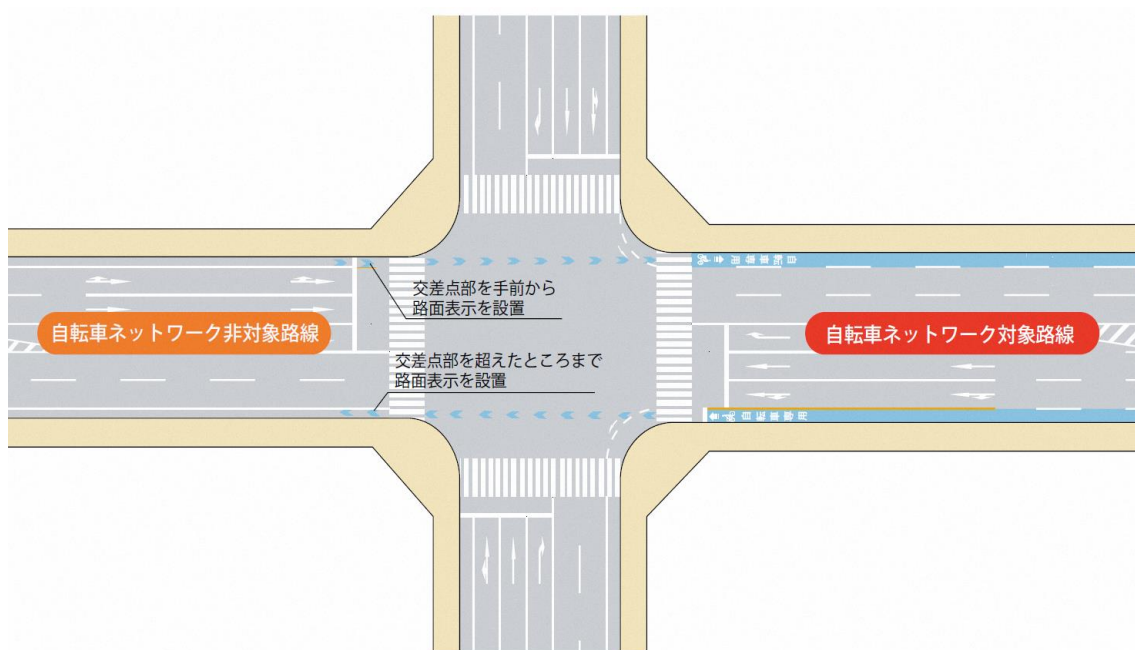


図 10-8 自転車ネットワーク端部の処理

資料：国土交通省道路局 警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016（平成28）年7月）より作成