

藤沢市自転車走行空間のあり方

【概要版】藤沢市

2020年(令和2年)3月改定

「藤沢市自転車走行空間のあり方」(以下「本書」という)は、安全で利便性の高い自転車走行空間の整備を目的とし、国が平成24年11月に策定した「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」という)の内容を基本に、定めのない事項を補足して、本市が自転車走行空間を整備するにあたっての統一ルールとして、平成26年9月に策定したものです。

その後、平成28年7月に、ガイドラインの改定が行われ、矢羽根・ピクトグラムの寸法、設置間隔などの改定が行われたことから、本書の改定作業を進めることとしました。

本書の改定にあたっては、ガイドラインの改定の主旨を踏まえつつ、これまでに本市で進めてきた自転車走行空間整備に対する方針や地域性にも配慮した内容となるように検討を進め、平成28年11月及び平成29年11月に改定を行いました。

今回、「自転車通行帯」の追加及び実際に整備を行ってきた過程で明らかとなった課題の解消や効率的な整備を進めるために本書の「4 自転車走行空間設置の考え方」、「5 法定外の路面表示・サイン」について、主に改定を行いました。

1. 総則

本書は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」【2012年11月国土交通省道路局・警察庁交通局】に記載の内容とあわせて、統一されたルールの下に設計を行うことで、自転車利用者の利便性と安全性の向上を目的として定めたものであり、藤沢市の自転車施策に関する総合的な計画となる「ふじさわサイクルプラン(2014年3月)」に位置付けた自転車ネットワーク路線^{*}を藤沢市が整備する場合に適用するものである。また、市内の自転車ネットワーク路線以外において、自転車走行空間を整備する場合や市内の自転車走行空間を藤沢市以外の道路管理者等が整備する場合においても参考にされたい。

^{*}自転車ネットワーク路線(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。)

2. 法令上の自転車走行空間

「自転車」は、道路交通法上「軽車両」に該当し、道路交通法第17条第1項で、「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。」とされている。さらに同法第18条第1項で、「軽車両は、道路の左側端に寄って、通行しなければならない。」とされており、車道の左側端を通行することが原則である。しかし、自転車が歩道内の通行を許される場合として、次のような規定がある。

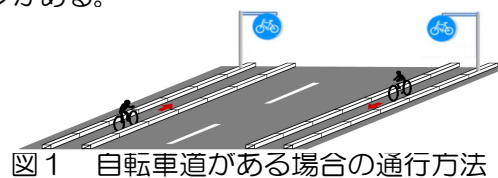
- ① 道路標識等により歩道を通行することができることとされているとき。(道交法第63条の4第1項第1号)
- ② 普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。(道交法第63条の4第1項第2号)
→ 一、児童及び幼児(13歳未満)、二、70歳以上の者、三、内閣府令で定める障がい(視覚・聴覚等の障がい、音声・言語等の機能障がい、肢体不自由など)の障がい者(道交法施行令第26条)
- ③ 車道又は交通の状況に照らして普通自転車の通行の安全を確保するため普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。(道交法第63条の4第1項第3号)

これらの原則に加えて、様々な交通規制及び自転車走行空間の整備によって、自転車の走行空間のパターンは多種多様となり、自転車利用者は各所に設定されているルールに従って通行しなければならない。

歩道が整備されている道路においては、大きく分けて次の5パターンがある。

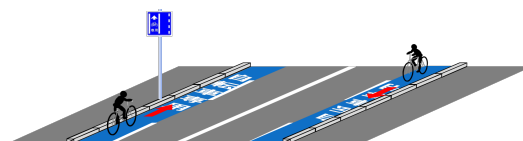
ア. 自転車道が設置されている場合

- ・ 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。(道交法第63条の3)



イ. 自転車専用通行帯が設置されている場合

- ・ 指定された車両通行帯を通行しなければならない。(道交法第20条第2項)



ウ. 歩道上に普通自転車歩道通行部分の指定がある場合

- ・ 原則通り車道の左側端を通行できるほか、普通自転車歩道通行可の指定があることで、歩道を徐行の上通行できる。また、普通自



転車歩道通行指定部分がある場合は、指定された部分を通行することができ、同指定部分を通行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。（道交法第18条第1項・第63条の4第2項）

工. 歩道上に普通自転車歩道通行可の指定がある場合

- 原則通り車道の左側端を通行できるほか、普通自転車歩道通行可の指定があることで、歩道を徐行の上通行できる。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（道交法第18条第1項、第63条の4第1項、第63条の4第2項）

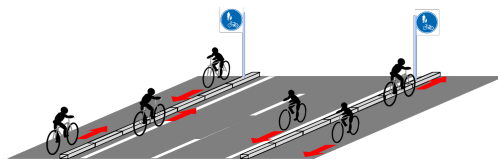


図4 歩道内に普通自転車歩道通行可が指定されている場合

才. 歩道上に普通自転車歩道通行可の指定がない場合

- 原則通り、車道の左側端を通行することしかできない。（道交法第18条第1項）



図5 歩道に普通自転車歩道通行可の指定がない場合の通行方法

3. 自転車走行空間設置の考え方

（基本的な考え方）

安全で快適な自転車走行空間の効果的、効率的な整備のためには次のような整備形態を選択するものとする。

整備形態の選択

- ① **自動車の規制速度^{*1}が50km/h超^{*2}**の場合の自転車走行空間は自転車と自動車の走行速度の差が大きく、接触した場合の危険度が非常に大きいことから、構造分離を行った「**自転車道**」として整備を行う。
- ② ①に該当するものを除いて、**自動車の規制速度が40km/h超かつ50km/h以下^{*3}もしくは自動車交通量が4,000台/日超**の場合の自転車走行空間は車道の左端を「**自転車専用通行帯**」として指定する整備形態で整備を行う。（状況によっては、「自転車道」で整備することも可能である。）
- ③ **自動車の規制速度が40km/h以下^{*4}かつ自動車交通量が4,000台/日以下**の場合、車道の左側端を自転車が通行する「**車道混在**」の整備形態で整備を行う。（状況によっては、「自転車道」もしくは「自転車専用通行帯」で整備することも可能である。）
- ④ 上記の整備形態は基本的に道路の各側に整備するものとするが、地形の状況、自転車の交通量及び周辺土地利用の状況によっては、片側のみでの整備の可能性についても検討を行う。また、用地買収が困難で必要な整備形態での整備が難しい場合、周辺道路の状況や自動車交通量を検討して、当該道路の一方通行化の可能性についても検討を行う。
- ⑤ 「自転車道」での整備が、用地買収が困難等の理由により整備することが難しい場合、当面の整備形態として、既存の自転車歩行者道を活用するものとする。
- ⑥ 「自転車専用通行帯」での整備が、用地買収が困難等の理由により整備することが難しい場合、当面の整備形態として、「車道混在」の整備形態で整備を行うことを原則とする。しかし、すでに自転車歩行者道で整備をしている場合で、費用対効果を考えた中で既存の自転車歩行者道の活用も検討する。
- ⑦ 歩道が設置されていない箇所において自転車走行空間の整備を行う場合は、歩行者空間を確保した上、「車道混在」の整備形態で整備を行うものとする。ただし、鉄道駅周辺の自転車走行空間については、「鉄道駅周辺の自転車走行空間整備計画」に基づき、「自転車ピクトグラム【左側通行】」で整備を行うものとする。

※1 速度規制が行われていない場合、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。

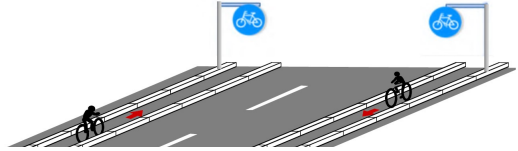
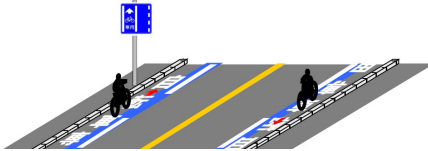
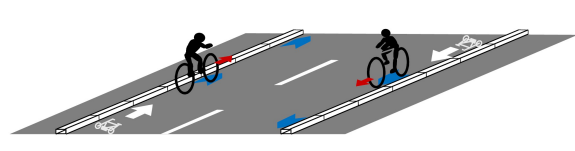
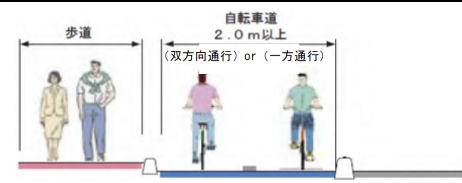

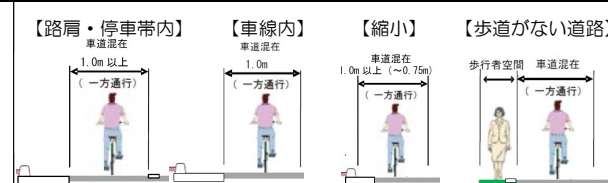
※2 規制速度>50km/hであり50km/hは含まない。（例：60km/h）

※3 40km/h<規制速度≤50km/hであり、40km/hは含まない。（例：50km/h）

※4 規制速度≤40km/h（例：40km/h）

各整備形態の幅員の考え方・整備方法は、次のとおりとする。

表-1 各整備形態の幅員構成と整備方法

	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
位置	車道と歩道との間の縁石や柵等で区切られた独立した空間	車道の左側端で、道路標識等により自転車の通行の区分が指定された空間	車道の左側端の自動車と混在した空間
鳥瞰図(一例)			
自転車走行空間の有効幅員	2.0m 以上 (一方通行を基本) (地形の状況その他やむを得ない場合においては、1.5m 以上)	1.5m 以上 側溝部分※2がある場合、側溝部分を除く (道路の状況によりやむを得ないときは 1.0m 以上)	【路肩・停車帯内の整備】 1.0m 以上の幅員を外側線の外側に確保 (側溝部分※2がある場合、側溝部分を除く) 【車線内の整備】 1.0m の幅員を車道左側部の車線内に確保 (側溝部分※2がある場合、側溝部分を除く) 【縮小整備】 車道の左側端から 1.0m 以上 (0.75m まで縮小可) (側溝部分※2がある場合、側溝部分をきむ) 【歩道がない道路の整備】 歩行者空間を道路の左側端に確保した上、その内側に設ける
有効幅員の考え方			
整備可能な最低限の全体幅員	17m 以上 (歩道及び自転車道を両側に設置した場合)	14m (13m※1) 以上 (歩道及び自転車専用通行帯を両側に設置した場合)	混在空間であり、車道の中に設けるため、最低限はない。
整備方法	縁石等で歩道・車道と 構造的 に分離 (出入り口部にはカラー舗装)	車道の左側端に自転車専用空間を 視覚的 に分離【カラー舗装 (幅 30cm)・路面標示】	車道の左側端に自転車を走らせるため、ピクトグラム等で明示 (矢羽根は 1.0m ピッチ、自転車ピクトグラムは交差点の前後に設置を基本)

※1 道路の状況によりやむを得ない場合の値を用いたときに、整備可能な最低限の全体幅員

○カラー舗装の色について

表-2 カラー舗装の色

通常の色「自転車走行空間共通色」		景観に配慮が必要な箇所※3における色「景観配慮色」	
RGB	39 130 171	RGB	100 123 145
色票番号	72-50P	色票番号	75-50H
マンセル値	2.5PB5/8	マンセル値	5PB5/4

※3 景観に配慮が必要な箇所

藤沢市景観計画に定めた特別景観形成地区や景観形成地区内の道路の他、景観重要公共施設に位置付けられた道路などが該当。また、周辺景観との調和に対し配慮が必要と判断される箇所においても使用していくことが考えられる。

※2 側溝部分
排水のために設ける部分

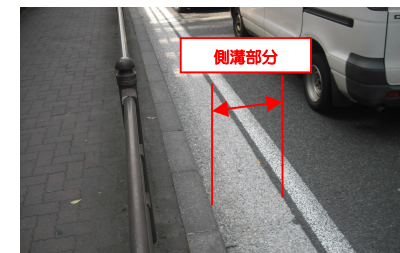


図6 側溝部分

■ 当面の整備形態について

① 自転車専用通行帯での整備が難しい場合

「車道混在」の整備形態での整備を原則とする。すでに自転車歩行者道として整備を行っている場合、歩行道境界等を改良し直す必要がある場合には、歩道が整備されてからの経過年数や費用対効果等を考えて既存の自転車歩行者道の活用を行うことも考慮する。

② 自転車道での整備が難しい場合

「既存の自転車歩行者道」がある場合には、「既存の自転車歩行者道」を活用することを原則とする。既存の自転車歩行者道の活用にあたっては、利用者がルールを遵守し、歩道内を走行できるように走行位置の明示や注意喚起等を行う。「既存の自転車歩行者道」を活用する場合は、歩行者と自転車の分離のため、「普通自転車通行指定部分」を交通管理者と協議の上指定することを検討する。歩道幅員が狭い等指定が難しい場合、歩行者と自転車の錯綜やそれら同士の事故を避けるためにも、法定外の路面表示を用いて道路交通法に規定される「自転車は車道寄りを通行」、「歩行者優先」、「徐行」を促すような路面表示等を検討する。

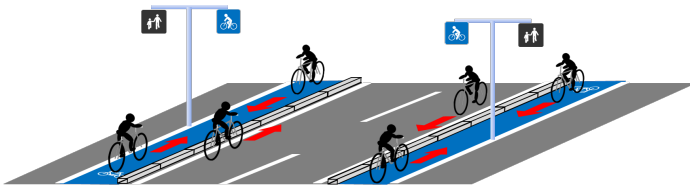


図7 自転車通行部分の指定

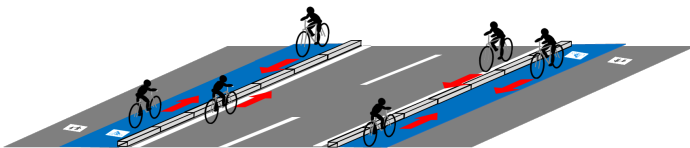


図8 法定外の自転車走行位置の明示

4. 法定外の路面標示・サイン

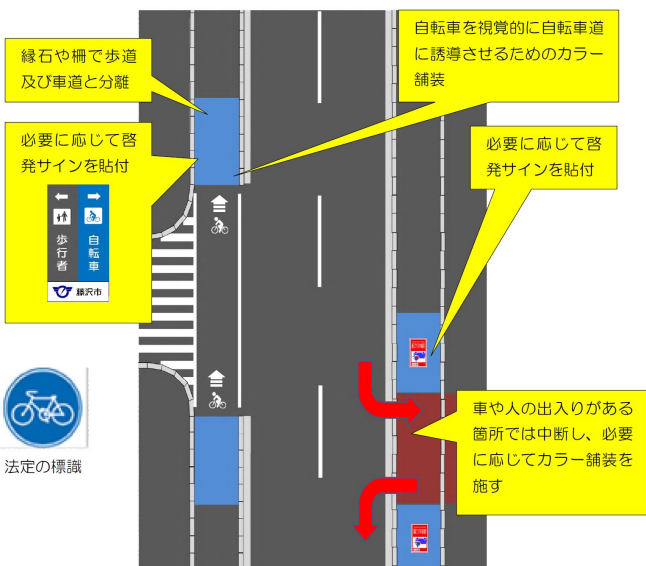


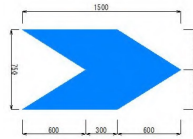
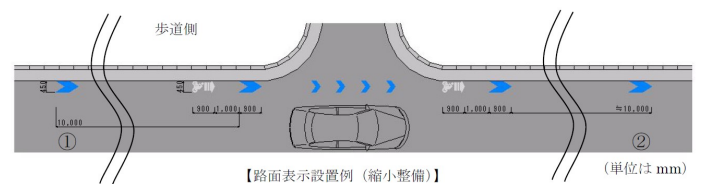
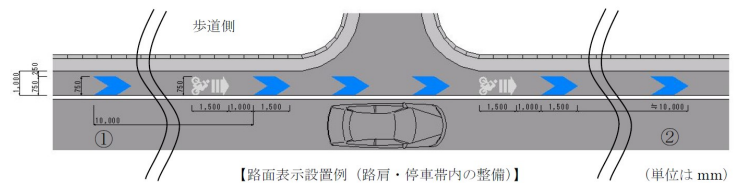
図9 自転車道への法定外の路面標示・サイン

自転車通行指定部分

歩道の中央に白実線を引き、車道寄りの部分に自転車のマーク（法定）を入れ、自転車の通行部分として交通管理者が告示を行うことで、歩行者がいない場合、安全な速度と方法で通行することができる。

法定外の自転車走行位置の明示

道交法上、自転車通行可の歩道において自転車は車道寄りを徐行して走行しなければならない。それを明確にするため、車道寄り部分をカラー舗装等を行い、自転車の走行位置を明示したもの。



注）サイズについては、状況に応じて縮小できる

図10 車道混在における矢羽根・ピクトグラム

図11 注意喚起や案内用の法定外標示・サイン（例）



4 図11 注意喚起や案内用の法定外標示・サイン（例）

5. 今後の取組み方

○ 整備形態選択の際の留意事項

自転車走行空間の整備形態の選択は、基本的に次頁の「自転車走行空間の整備形態選択フロー」で行うが、地元住民の意向、交通管理者の指導、周辺の土地利用・交通量の状況、自転車走行空間のネットワーク、既存道路の状況等を総合的に判断し、選択を行うことが必要である。

○ 今後の自転車走行空間整備への取組み

今後の自転車走行空間整備にあたっては、次のようなことに留意しながら行う必要がある。

① 自転車利用者の立場に立った整備

自転車走行空間については、これまで長く歩道走行を推奨してきた経過から、「歩道から車道へ」という大きな方針転換によって、利用者の混乱を生じる可能性が充分にあると考えられる。したがって、突然のルール変更により混乱を招かないような周知方法の徹底や、視覚的に走行可能な工夫を行うなど、利用者の立場に立った整備をしていくことが重要である。

② より良い自転車走行空間整備に向けた整備効果の検証

自転車走行空間については、国における研究が今後も行われていくことや、各自治体が整備を行う中で整備事例が増えていくことにより、より良い整備方法へ徐々に転換していくと考えられる。藤沢市内の整備においても、他自治体での事例等を参考にしながら整備を行っていくことが必要であり、「自転車走行空間整備の転換期」であることを認識し、整備した部分についての利用の仕方や整備効果の検証等から新たな自転車走行空間をより良いものにしていく姿勢を持つことが重要である。

③ 効率のよい整備に向けて

実際の整備を行っていく上で、緊急性の高い路線から整備を行うこと及び自転車走行空間のネットワークの考え方に基づいて整備をしていくことが、効率的な整備につながっていく。今後は「藤沢市都市マスタープラン」等のまちづくりに関する計画や、「藤沢市交通マスタープラン」、また自転車に関する「ふじさわサイクルプラン」など各種計画によるまちづくり、交通、自転車関連の方向性に沿った形で整備を行っていく必要がある。

○ 本書の見直しについての考え方

自転車走行空間については、自転車利用者に大きな利用環境の変化をもたらすだけでなく、走行空間を整備する側としても初めての試みとなることから、今後全国的に整備事例が増えていくことによって、最適な整備形態が判明してくることが考えられる。したがって、今後も他市町や諸外国の整備事例等の情報を得る努力を継続し、良い事例は取り入れていく姿勢が必要である。また、前述のように自転車利用環境は今が転換期であることから、利用環境の研究の進展に伴う内容の見直しと共に、社会経済状況の変化とともに、交通量、自転車の利用形態、関係法令等に変化が生じる可能性があることから、そのような場合には本書を見直ししていくことも必要である。



