

自転車走行環境改善に向けて

自転車走行環境改善に向けて

論 点

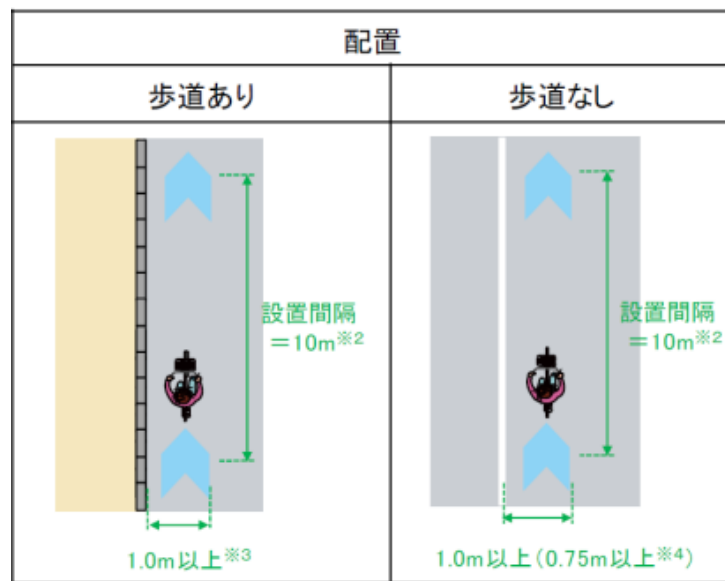
利用者にとって安全、安心な走行環境を、コストを含めて持続的に整備、改善していくことが重要と考えており、以下の点についてご議論頂きたい。

- ①路面表示による自転車走行空間の確保のあり方
 - －矢羽根型路面表示の設置区間や設置位置、設置間隔

- ②案内看板の内容
 - －ロゴの内容
 - －ルート番号の付番の方法

①路面表示による自転車走行空間の確保[設置区間]

○「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」)に示される「矢羽根型路面表示」を、自動車・自転車双方の利用者に自転車の走行位置を意識させ、安全で快適な道路交通環境を確保する手段として活用



出典:「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)



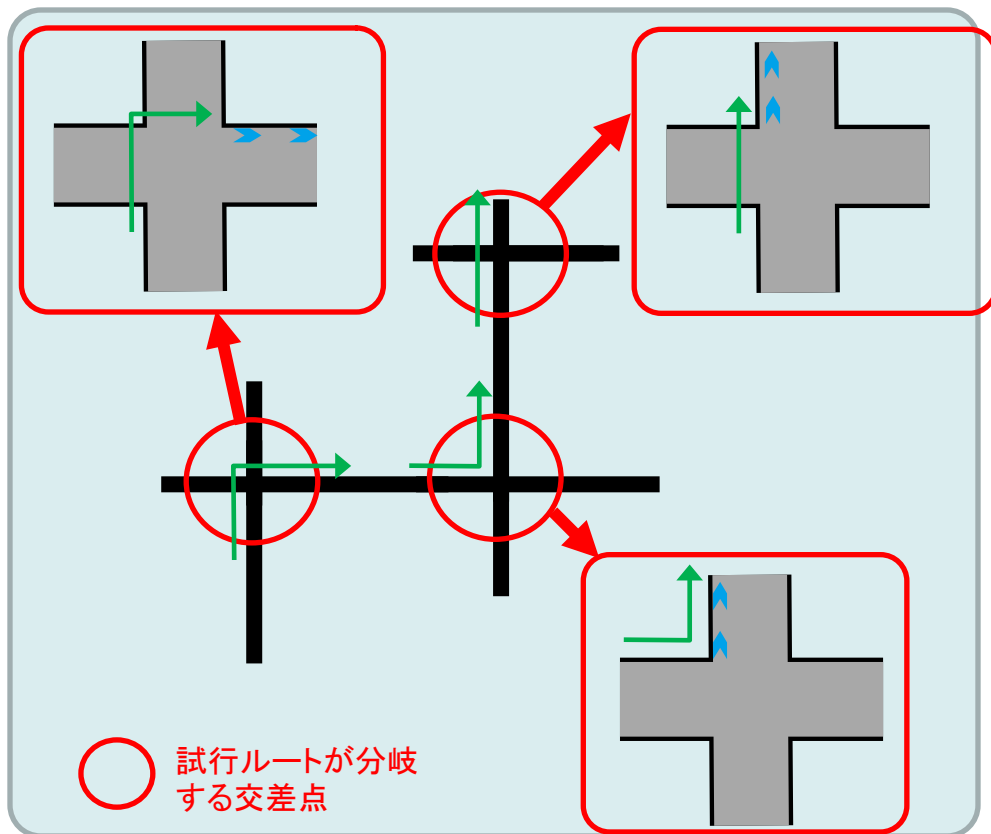
○試行ルートは郊外が中心となっており市街地に比べて連続的な路面表示の必要性が低いと考えられることや、延長が長いなかで、早期に効果を発揮し、持続させる必要があることを踏まえ、安全上必要な区間に限定して矢羽根型路面表示を設置することを基本とし、試行を通じてサイクリストやドライバーの意見を聴き、具体的な設置すべき区間について検討

①路面表示による自転車走行空間の確保[設置区間]

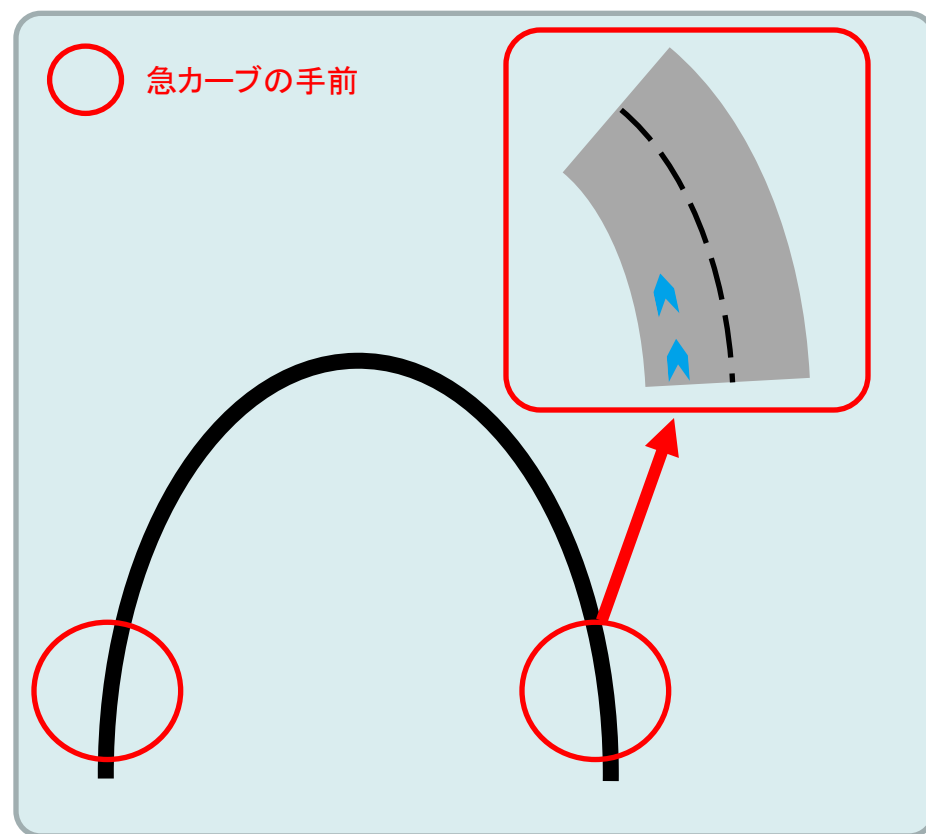
○路面表示(矢羽根・自転車ピクトグラム)の設置位置は、試行ルートが分岐する「交差点」、「急カーブの手前」で試行

○その他の単路部については、交通量や道路の横断面構成等を踏まえ、必要に応じて試行

■「交差点」への設置イメージ



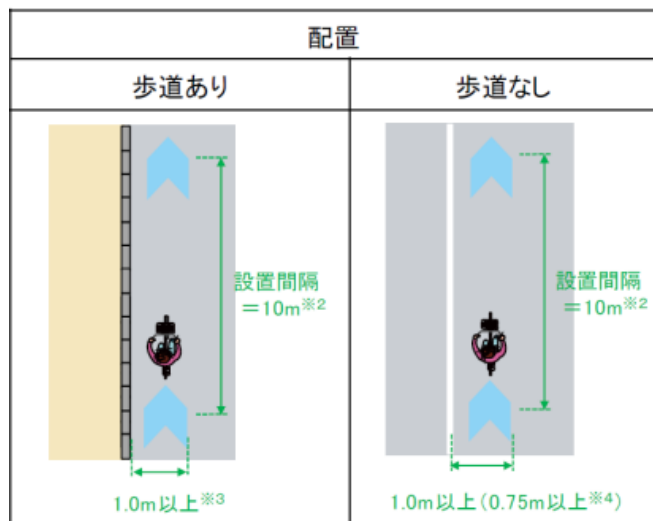
■「急カーブの手前」への設置のイメージ



①路面表示による自転車走行空間の確保[横断方向の設置位置]

- 矢羽根型路面表示について、「ガイドライン」では、歩道がない場合には、原則として、外側線より車道側に設置することとしている
- 一方、北海道の郊外においては、路肩が広く、かつ歩行者の通行が極めて少ない道路があり、このような道路では、著しく歩行者の通行を妨げずに自転車が路側帯を走行することで、自転車と自動車の走行位置を視覚的に分離できるとされる
- またこのような道路で、外側線より車道側に矢羽根型路面表示を設置した場合、路側帯の自転車走行が禁止されているとの誤解を招く可能性がある(特に外国人サイクリスト)

■「ガイドライン」における矢羽根型路面表示の標準仕様(案)



出典:「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)

■自転車の路側帯の通行について(道路交通法抜粋)

(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っ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。

①路面表示による自転車走行空間の確保 [横断方向の設置位置]

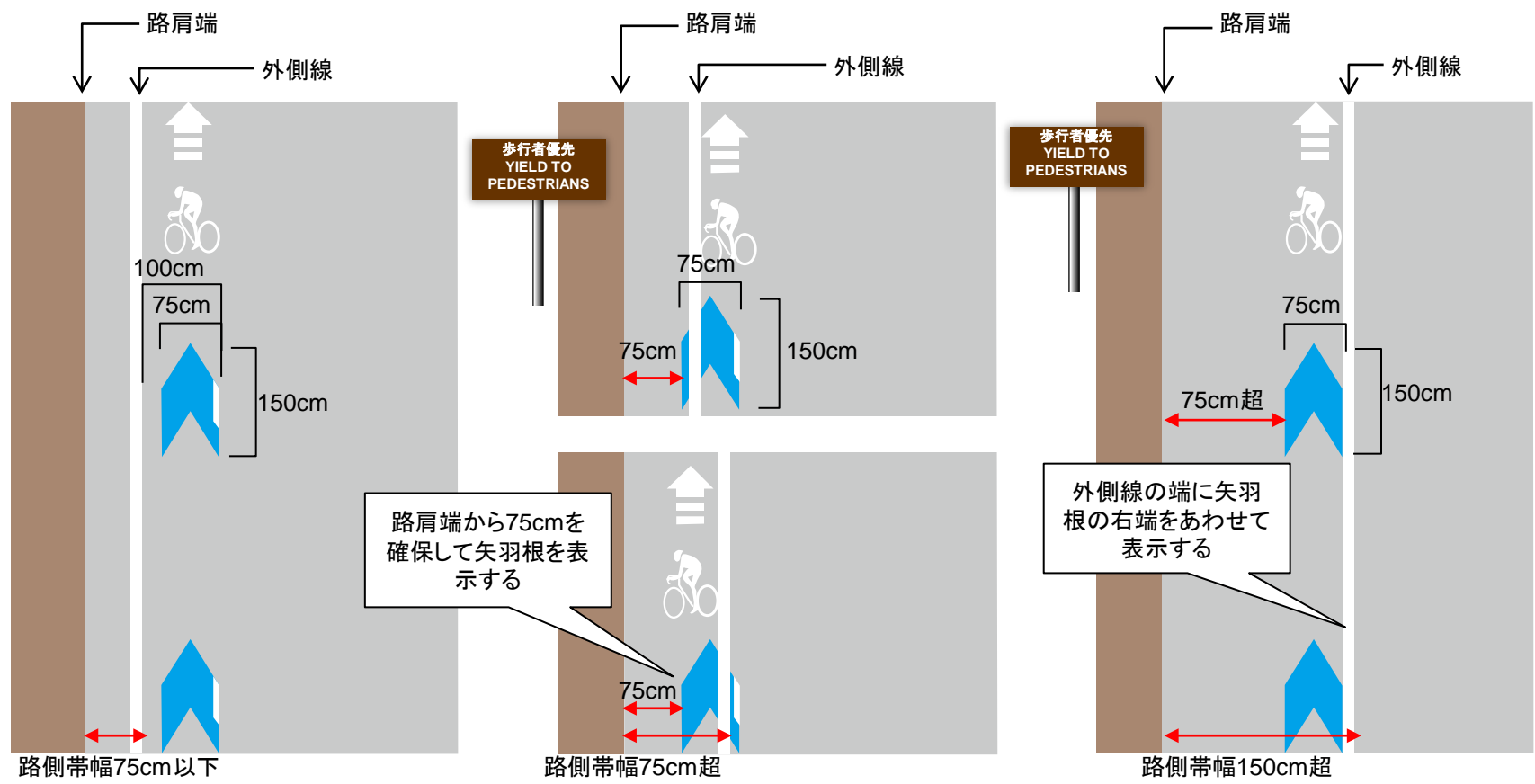
(歩道のない道路で路側帯を自転車が通行する場合の路面表示の試行について)

○著しく歩行者の通行を妨げない場合は、道路の左側部分に設けられた路側帯の通行を積極的に誘導することで走行環境の改善が図られるのか、現地試行によりサイクリストやドライバーの意見を聴き、検証

パターン① 路側帯幅 $W \leq 0.75m$

パターン② 路側帯幅 $0.75m < W \leq 1.50m$
(自転車ビクトの位置は道路状況に応じて適宜表示)

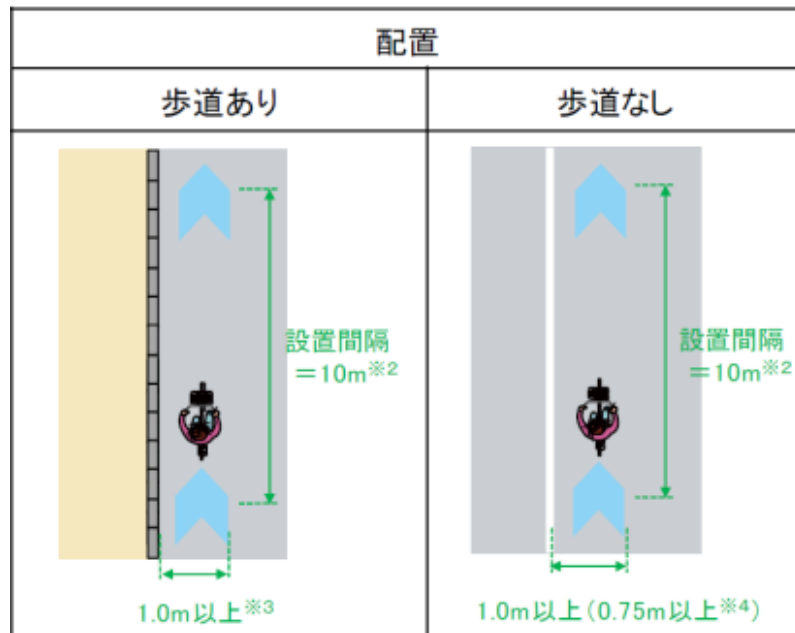
パターン③ 路側帯幅 $W > 1.50m$



※パターン①②は、車線内に矢羽根を表示するため、夜間視認性向上策を図り高輝度タイプの白線を縁に設置する。
路側帯へ路面表示を行う場合(パターン②③)は、歩行者優先を周知する啓発看板を設置する。

①路面表示による自転車走行空間の確保[設置間隔]

- 市街地を想定した「ガイドライン」では、矢羽根型路面表示を10m間隔で設置するとしている
- 一方、郊外においては景観面や効果の観点から、より長くても良いとの意見や、先行して検証している箇所においては、CG(コンピュータ・グラフィックス)によるアンケートの結果、80mが適切ではないかとされた
- 見通しの良い直線道路では「ガイドライン」よりも広い間隔(20m~80m)で試行的に設置することを引き続き検討し、サイクリストやドライバーの意見を聴く等により検証



出典:「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)

■ガイドライン作成前に設置された先行事例



5m間隔



20m間隔



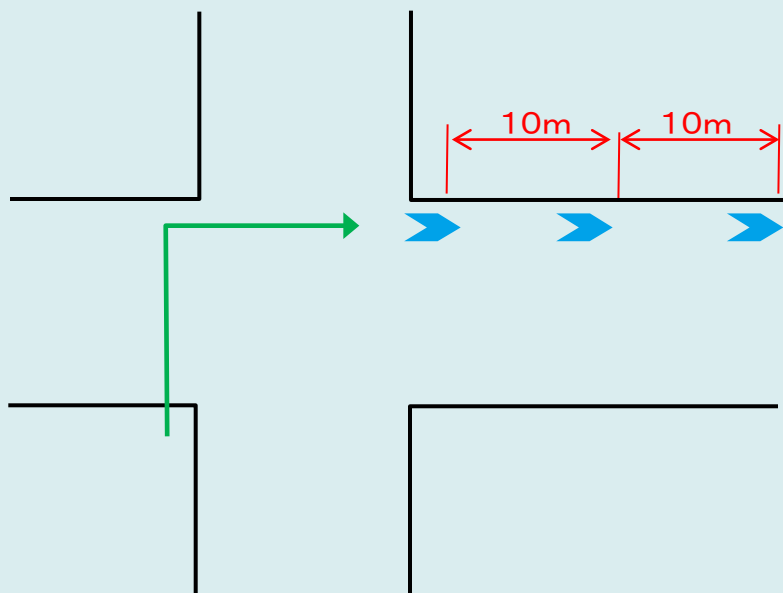
80m間隔
(CG)

①路面表示による自転車走行空間の確保[設置間隔]

- 「交差点」では、10m間隔で矢羽根を2個以上設置することを試行
- 「急カーブの手前」では、10m間隔で矢羽根を2個以上設置することを試行

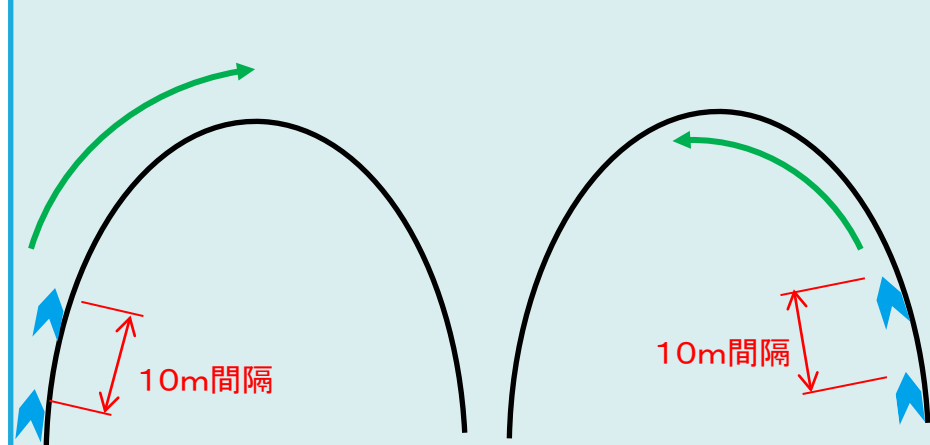
■「交差点」の設置間隔のイメージ

交差点では、10m間隔で矢羽根を2個以上設置



■「急カーブの手前」における設置間隔のイメージ

急カーブの手前では10m間隔で矢羽根を2個以上設置



※その他の単路部で必要に応じて設置する場合は、20m以上の間隔による試行を検討

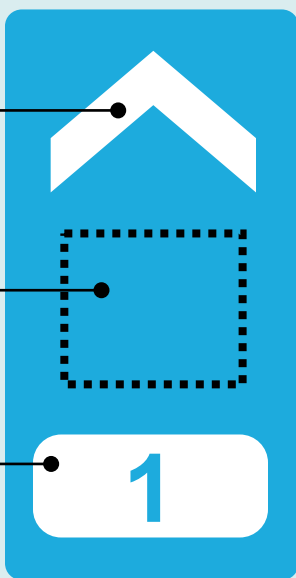
②案内看板の内容

○案内看板には、①自転車の案内である事を表すロゴ、②ルート番号、及び③ルートの進行方向を表示することを基本とし、現地状態により必要な情報を追加

○ロゴのデザインや、ルート番号について設定する必要

単路部の看板(案)

③進行方向



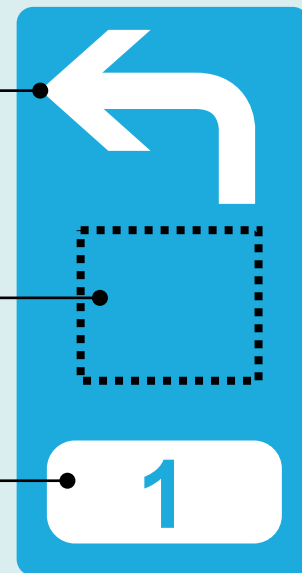
①ロゴ

②ルート番号

1

交差点(分岐部)の看板(案)

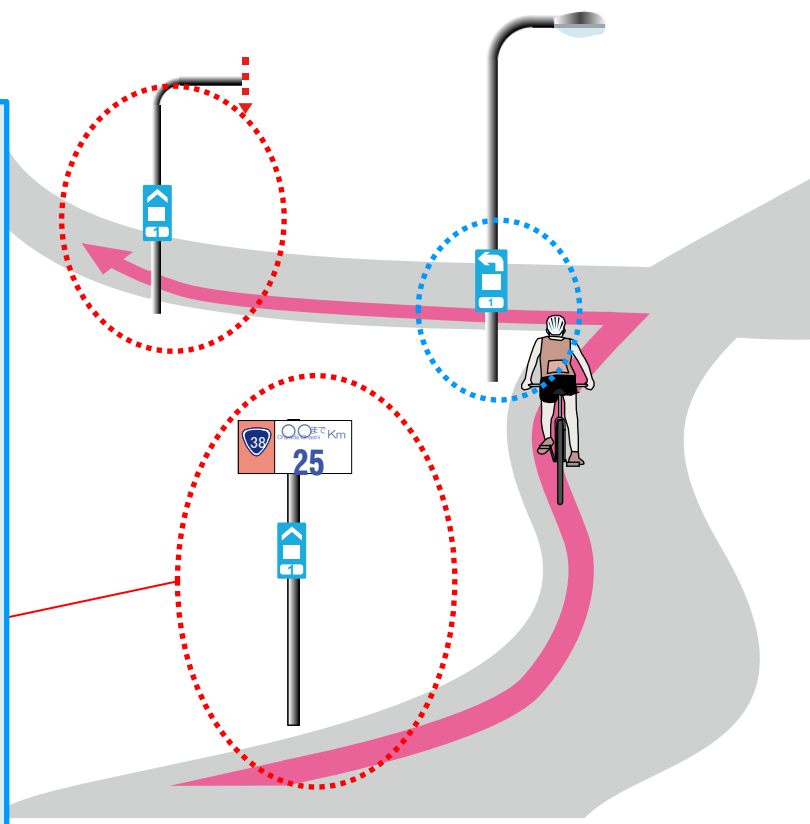
③進行方向



①ロゴ

②ルート番号

1



②案内看板の内容 [ロゴ]

- ロゴについてはご当地のデザインを有するものが多い
- 北海道においては、地域住民、来訪者双方にとって、わかりやすく、自転車を想起させ＋北海道を想起させることが重要
- ロゴのデザインについては、今後検討
(当面は、ロゴを貼り付けるスペースを確保しておく)

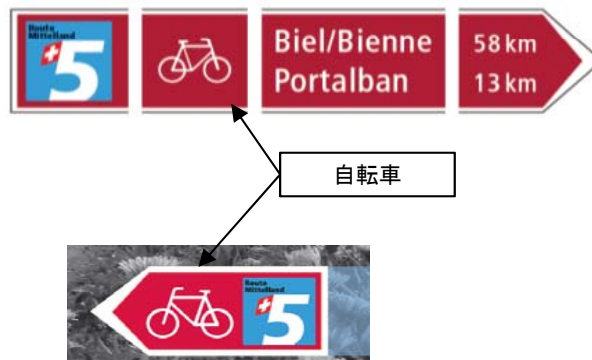
【ロゴのデザインの事例】

【国内事例(奈良県)】



資料: 奈良県自転車利用ネットワークづくりガイドライン

【海外事例(スイス)】



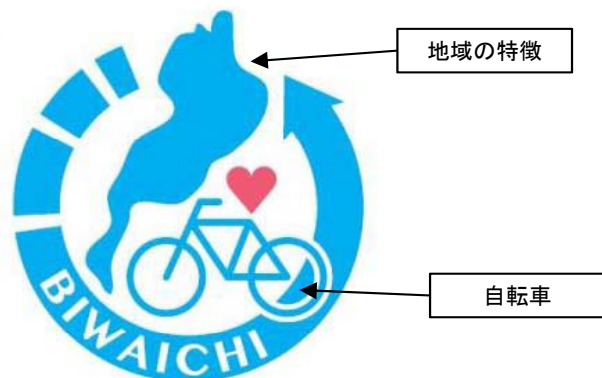
資料: Manual on Cycle Route Planning

【北海道(ロゴデザイン)】(案)

自転車を想起させる＋
北海道を想起させる
デザインとしたい

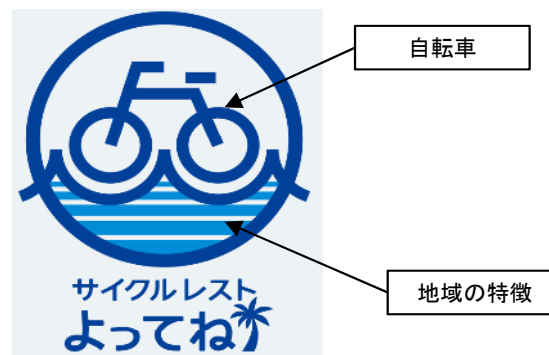
遠くからでもわかる
デザインとしたい

【国内事例(滋賀県)】



資料: 滋賀県 県政e新聞 報道資料

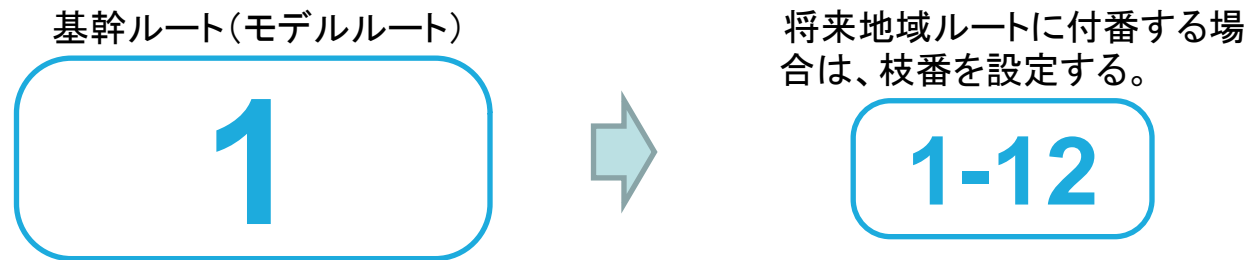
【国内事例(宮崎県)】



資料: 日南海岸サイクルラインHP

②案内看板の内容 [ルート番号]

- 地域住民や、国内外からの来訪者にとってわかりやすいものとする(前回議論)
- 試行においては、わかりやすさを考慮し、数字のみとする
(試行においては、北から付番する。将来地域ルートに付番する際は、枝番を使用)



■ルート番号のイメージ

