



3 自転車通行空間の整備



はじめに

3-1 自転車通行空間の整備方針

自転車は「車両」であるという大原則を踏まえつつ、多様な人々が共有する道路空間の中で、サイクリストや観光客がより安全で安心して通行することができるよう、自転車通行空間の整備についてのガイドラインを示す。

【いばらき自転車活用推進計画で位置づける目標と施策】

「目標2：自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備」

「施策1. 自転車ネットワーク路線の計画的な整備推進」

サイクリストや観光客の安全で安心・快適な自転車利用の促進に向けて、「いばらき自転車ネットワーク」に基づき、計画的な走行空間の整備を推進する。

いばらき自転車ネットワークを構成する各ルートは、山間部、沿岸部、市街部など、様々な地域での走行を楽しむことができる。これに伴い、道路空間も様々である。

山間部での走行空間	
 八溝山（県道八溝公園線）	 筑波山（県道石岡つくば線）
沿岸部での走行空間	市街部での走行空間
 大洗・ひたち海浜シーサイドルート	 水戸市街（国道118号）
その他	
 フルーツライン	 久慈川サイクリングロード

1 ガイドラインの概要

2 デザインの基本的な考え方

3 自転車通行空間の整備

4 案内標識と注意喚起標識の整備

5 拠点施設の整備方針

6 自転車通行空間の運用【参考資料】

(1) 走行空間の明示

① 国のガイドラインにおける走行空間明示の考え方

国のガイドラインである「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では自転車通行空間の整備形態は、以下の3種類が示されているが、いばらき自転車ネットワークを形成する路線はほとんどが「自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）」である。

この車道混在道路では、(1)歩道のある道路と(2)歩道のない道路において、それぞれの対策が示されており、矢羽根型路面標示の設置間隔は10mを標準としている。

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起</p>

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」図 I-8 令和6年6月



仕様	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
	<p>標準形※1 幅=0.75m 角度=1:1.6 長さ=1.50m以上</p>	<p>設置間隔=10m※2 1.0m以上※1,※4,※5</p>	<p>設置間隔=10m※2,※3 1.0m※4</p>
<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・位置を設定するとともに、自転車通行空間として共有する幅員を自転車利用者とドライバー双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：郊外部においては、視認性を考慮した上で、10mより広い間隔（上限100m程度）で設置することもできる。</p> <p>※4：いずれのタイプも、矢羽根型路面表示の右端を、縁石端又は車道外側線から1.0mの位置に合わせる。</p> <p>※5：路肩に側溝がある場合は、側溝部分を除いて1.0mとすることが望ましい。</p>			

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」図Ⅱ-5 令和6年6月

はじめに

1 ガイドラインの概要

2 デザインの基本的な考え方

3 自転車通行空間の整備

4 案内標識と注意喚起標識の整備

5 拠点施設の整備方針

6 自転車通行空間の運用【参考資料】

②県の計画における整備形態・走行空間明示の考え方

「いばらき自転車ネットワークの広域のサイクリングを対象としたネットワークを構成するモデルルート」は、早期の整備が求められるため、前計画から引き続き今後4年間の計画期間において、現況の車線数および歩車道境界は変更しないものとします。

また、現状の幅員構成において「自転車道」又は「自転車専用通行帯」の整備が困難である場合は「車道混在」による整備を推進し、早期に自転車通行空間の安全性の向上を図るものとします。なお、自転車ネットワークに位置づけた路線のうち、市街地内の区間については、市町村自転車ネットワーク計画等との整合性を考慮しつつ、将来的には国のガイドラインに沿った環境整備を行うものとし、将来の完成形の整備形態も検討するものとします。

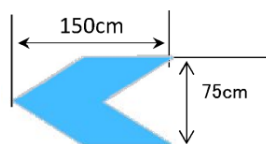
※なお、ルート沿線でバイパス等の新設する道路の計画や整備する見込みとなった場合には、その区間において自転車道や自転車通行帯の整備を検討していきます。

出典：「いばらき自転車活用推進計画」72頁 令和6年3月

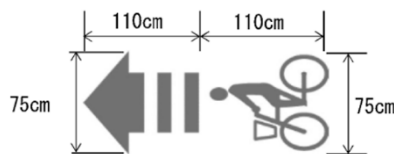
- ・車道混在における矢羽根型路面標示については、国のガイドラインを踏まえて、以下のとおり整備をすすとしている。

<県版の考え方>

- 矢羽根、自転車のピクトグラムのデザイン・寸法は、国のガイドラインを踏まえ、以下のとおりとする
- 標準タイプは幅75cm、長さ150cmの矢羽根とする



矢羽根(標準)



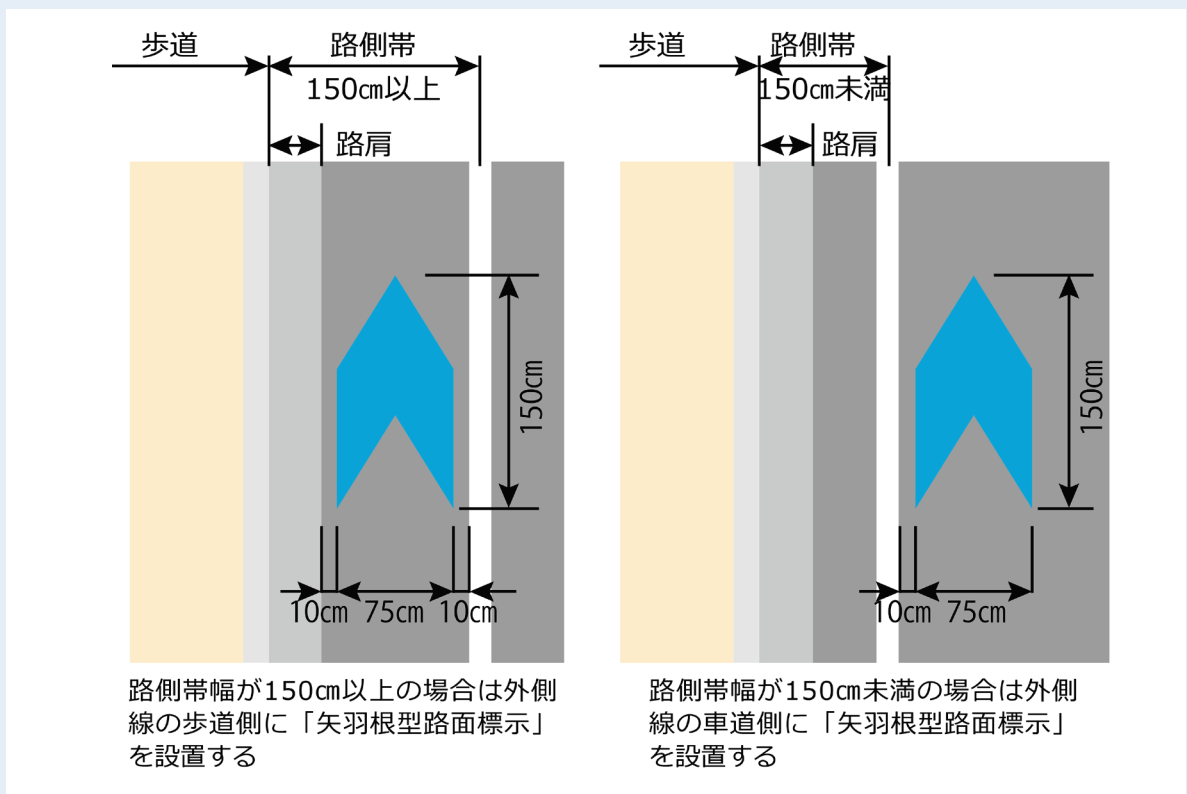
自転車のピクトグラム



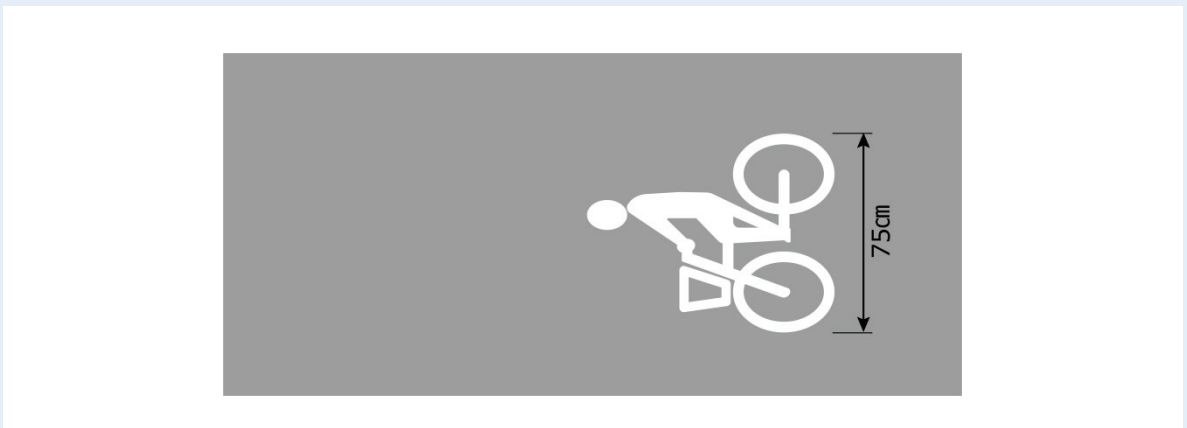
③本ガイドラインでの走行空間の考え方

- ・ 矢羽根およびピクトグラムは自転車の通行位置・方向を明示することで、自転車通行の安全性確保と利用者の車道走行、一方通行の意識付けを図るとともに、ドライバーに対し自転車への注意喚起を図るものである。
- ・ 車道混在となる自転車通行空間として、以下のとおり、矢羽根型路面標示と自転車のピクトグラムを整備する。
- ・ なお、いばらき自転車ネットワーク以外の路線では、舗装打換えや改良工事等を行う際に、必要に応じて整備する。

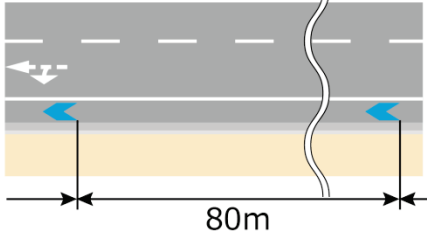
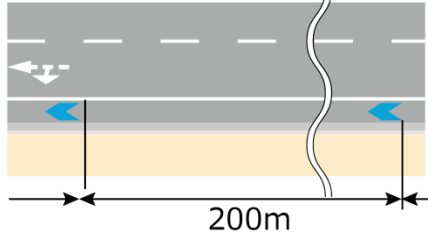
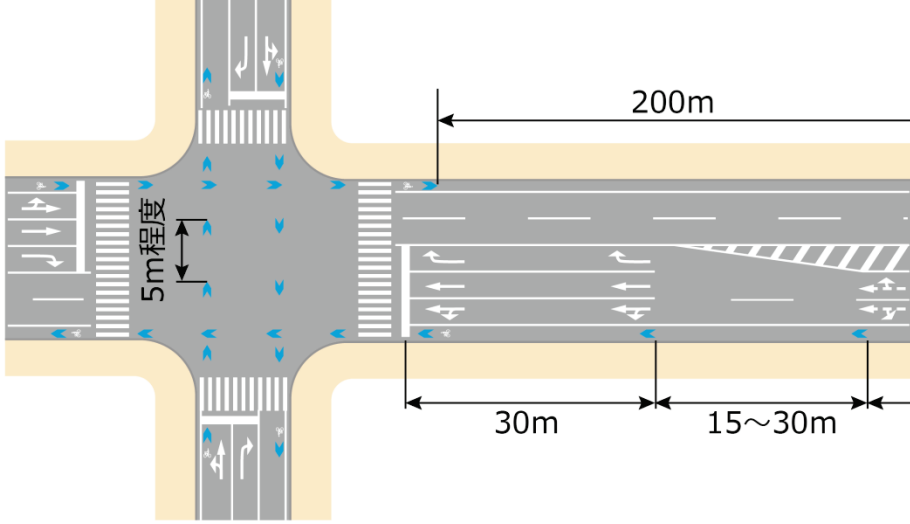
【矢羽根型路面標示とピクトのデザイン・寸法】



- ・ 交差点部においては、自動車による巻き込み事故の軽減を図るとともに、サイクリストに対して逆走の注意喚起を行う。



【矢羽根型路面標示とピクトの設置間隔】

	市街地（DID地区）	郊外部
単路部	<p>● 矢羽根の設置間隔を80mとする。</p> 	<p>● 矢羽根の設置間隔を200mとする。</p> 
交差点部	<p>● 停止線手前にピクトと矢羽根を設置する。本ピクトと矢羽根については、いばらき自転車ネットワークではない交差点流入部・流出部でも同様に設置する。</p> <p>● レーンマークの実線区間に相当する停止線から30m手前に矢羽根を設置する。</p> <p>● さらに付加車線のすりつけ長に相当する15～30mの位置に矢羽根を設置する。</p> <p>● 交差点内の矢羽根の数は横断歩道間の距離(m)÷5m 以上として設置する。</p> 	

なお、設置にあたっては以下に留意する。

- ・ 既設の交差点に自転車横断帯が設置してある場合は撤去する。
- ・ 歩行者用灯器に「歩行者・自転車専用」などの標識が添架されている交差点で自転車横断帯を撤去する際にはその標識も撤去する。
- ・ 矢羽根を外側線上に設置しない。
- ・ 水郷筑波仕様（水郷筑波サイクリング環境整備事業自転車走行環境ガイドライン）に示されている矢羽根は「つくば霞ヶ浦りんりんロード」以外では使用しない。
- ・ 交差点内の矢羽根の数は、「横断歩道間の距離（m）÷5m」以上とする。



(2) 危険箇所の対策

自転車通行環境の安全性を確保するため、以下の危険箇所への対策を行う。

対 策		対策内容
危険箇所の改善	急カーブ	●急なカーブや見通しの悪い区間などの手前に矢羽根を必要に応じて設置
	走行路面	●道路を横断する側溝の箇所における細目タイプのグレーチングの設置 ●路肩のマンホールには滑り止めを設置 ●ドライバーへの注意喚起のための注意喚起のハンブ設置(路肩部は設置しない) ●舗装のわだちの打ち換え
	路肩の狭い橋梁部・トンネル	●歩道の切り下げを設置するなど、安全対策を実施 ●「橋梁注意」「トンネルの延長」や「路肩狭小」等の標識を設置
維持管理レベルの向上	●舗装修繕 ●除草 ●土砂払い	

はじめに

1 ガイドラインの概要

2 デザインの基本的な考え方

3 自転車通行空間の整備

4 案内標識と注意喚起標識の整備

5 拠点施設の整備方針

6 自転車通行空間の運用【参考資料】