

# 柏市自転車利用環境整備計画策定協議会（第1回） 資料

## 目 次

<b>1</b>	<b>計画策定の趣旨</b>	
(1)	計画策定の背景と目的	1
(2)	計画の位置づけ	1
(3)	上位計画等における位置づけ	2
(4)	国・県の取り組み	2
<b>2</b>	<b>自転車利用環境の現状と課題</b>	3
<参考-1>	整備の状況	4
<参考-2>	道路の状況	5
<参考-3>	自転車交通事故の状況	6
<参考-4>	自転車通行空間のイメージ	7

平成26年8月7日

事務局：柏市土木部交通政策課

# 1 計画策定の趣旨

## (1) 計画策定の背景と目的

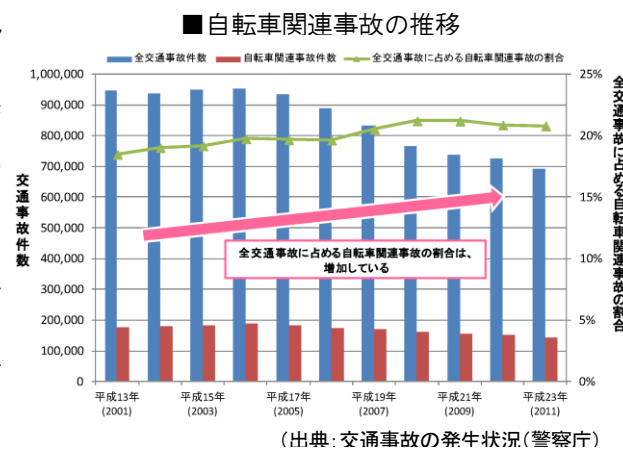
### ■ 計画策定の背景

自転車は、通勤・通学・買物など、日常生活における身近な移動手段や、サイクリングなどのレジャーの手段などとして、多くの人々に利用されており、近年、クリーンかつ騒音を出さない環境負荷の低い交通手段として見直されているほか、健康志向の高まりや、ライフスタイルの変化を背景に、その利用ニーズが更に高まっています。

一方、自転車関連事故は近年10年間で約3割減少しているものの、交通事故全体に占める割合は増加傾向にあります。また、自転車は道路交通法上の「軽車両」であり、「車道の左側端」を通行することが原則とされているものの、ルールやマナーに対する意識が低いことなどから、自転車対歩行者の事故件数は全国的に増加傾向にあります。本市においては、平成24年現在、柏警察署管内で約410件の自転車関連事故が報告されています。（県内警察署管内での自転車事故発生件数は1位、市町村別では千葉市に次いで2位）



・柏の葉キャンパス駅周辺のサイクルフェスタ



このような状況を受け、国土交通省ならびに警察庁では、平成20年1月、柏市を含め、全国98箇所を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定し、平成24年4月の「みんなにやさしい自転車環境—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—」を踏まえ、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局・警察庁交通局)を策定するなど、今後の模範となる自転車走行環境の整備の推進に力を入れています。

市民からは、自転車レーンなどの走行環境の整備や、自転車マナーの向上など、安全で快適な自転車利用環境の整備・向上が求められていることから、「柏市第四次総合計画」や、「柏市総合交通計画」等の上位計画において「自転車利用環境の整備」を都市交通政策の重要な課題として位置づけています。

### ■ 計画策定の目的

本計画は、こうした背景を受け止め、自転車が通行する空間として重要な路線において、交通状況に応じて歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間を整備する必要があることから、地域の課題や市民ニーズ等に対応しつつ、安全で快適な自転車利用環境を効果的、効率的に整備することをねらいに、望ましい自転車ネットワークを中心とした面的な自転車走行環境の整備、通行ルールの徹底等など、実効性のある自転車利用環境に関する整備計画を策定するものです。

<計画の期間>

■ 計画対象区域: 柏市全域

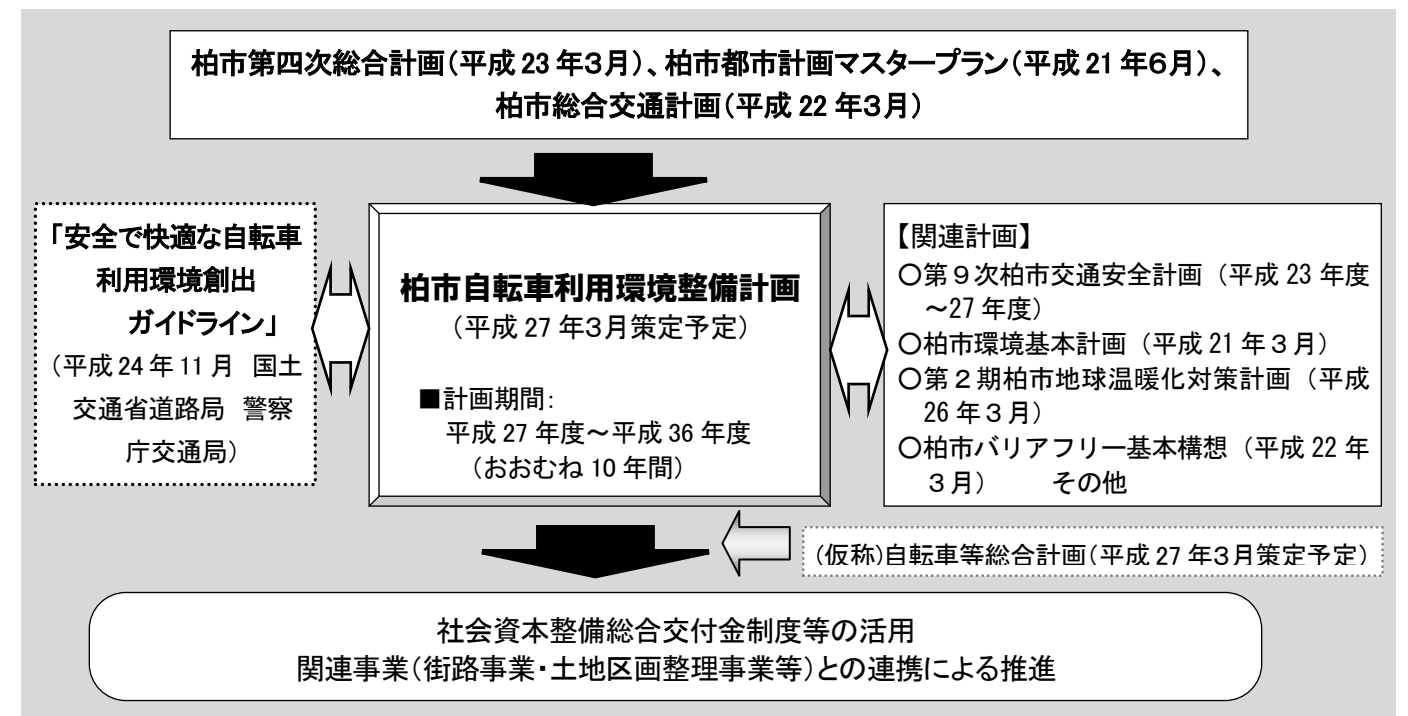
■ 計画期間: 平成27年度～平成36年度(おおむね10年間)

## (2) 計画の位置づけ

本計画は、「柏市第四次総合計画」や「柏市総合交通計画」をはじめとした上位計画・関連計画と連携するとともに、(仮称)自転車等総合計画(自転車法に基づく自転車等の駐車対策に関する総合計画)と統合し、本市の自転車利用環境の向上のための総合的な計画として位置づけられます。

本計画は、自転車利用環境向上のための基本的な施策を示すとともに、計画の実効性を高めるため、地域の現状や市民ニーズに応える具体的な自転車ネットワークの構築と整備の方向を示すことを目的とします。

### ■ 本計画の位置づけ



### ■ 本計画の構成(案)

#### 1. 計画策定の趣旨

- 計画策定の背景と目的
- 計画の位置づけ

#### 2. 自転車利用環境の現状と課題

- 上位計画・関連計画における位置づけ
- 自転車利用環境の現状
- 自転車利用に関する市民意識
- 自転車利用に関する取り組み状況
- 自転車利用の促進に向けた課題

#### 3. 基本方針

- 基本方針・計画目標
- 目標達成のための取組み施策

#### 4. 自転車ネットワーク整備計画

- 自転車ネットワークの構築(路線の選定と整備形態)
- 整備優先度の検討
- モデル路線の整備計画と実施方策
- サイン設置の検討
- 自転車利活用の方策 ほか

#### 5. 計画の実現に向けて

- 重点路線の選定と整備スケジュール
- 計画の推進体制と進行管理



### (3) 上位計画等における位置づけ

※自転車利用に関わる事項を抜粋(詳細は別途、参考資料を参照)

#### ■柏市第四次総合計画後期基本計画 (H23年3月) H23年度～H27年度

##### 【自転車利用環境の向上】

- 放置自転車の解消(老朽化した既存駐輪場の計画的な再整備と放置自転車撤去活動の推進等)
- 民間事業者が駐輪場業務に参入しやすい環境の整備(市営駐輪場の指定管理者制度の拡充、駐輪場の民営化促進等)
- 交通事故の回避(自転車と歩行者等との分離や自転車マナーの向上)
- 自転車利用しやすい交通環境の整備(自転車ネットワークの形成や自転車シェアリングの導入等)

#### ■柏市都市計画マスタープラン (H21年6月) H21年度～H37年度

##### 【道路・交通分野の基本方針—低炭素型都市づくり】

- 「歩いて暮らせるまち」づくり(自動車を過度に利用しない交通システムへの転換、公共交通や歩行者・自転車ネットワークを重視した道路整備など)
- 広域及び市内における移動のしやすさの向上(鉄道・バスなどの公共交通機関の充実)

##### 【自転車に係る施策】

- 自転車ネットワークの形成(自転車ルートの整備充実、駐輪施設の整備、北部ゾーンの自転車利用しやすい環境整備と利用の仕組みの確立)
- 駅周辺駐車場の整備や駐輪場のリニューアル、民営駐輪場の誘致などの各種放置自転車防止策による駅前放置自転車の解消対策の推進、効果的な駐輪場附置義務制度の見直し

#### ■柏市総合交通計画 (H22年3月) H22年度～H31年度

##### 【自転車に関する基本方針】

- 自動車に過度に頼らずに生活できる選択性の高い交通環境の整備
- 良好な歩行者・自転車環境が確保された、歩いて暮らせるまちの創出
- 優先順位の評価による効率的な道路整備

##### 【自転車に係る施策—重点的取組施策】

- 自転車利用環境の整備(自転車利用環境の向上(重点的取組施策))
- ルールの周知徹底、マナーの向上(自転車利用環境の向上(重点的取組施策))
- 地域ICT活用モデル事業(次世代型環境都市モデルの展開(重点的取組施策))

### (4) 国・県の取り組み

#### ■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (H24年11月)—国土交通省道路局、警察庁交通局

自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から幅広い取組が行われるよう、自転車利用環境整備に関係する行政機関や地元住民、道路利用者等の関係者と連携して実施すべき下記事項について、地域の実情を十分踏まえ、関係機関等と適切な役割を分担し各種取組を検討・実施する

**自転車通行空間の計画／自転車通行空間の設計／利用ルールの徹底／自転車利用の総合的な取組**

#### ■自転車通行環境整備モデル地区の取り組み —国土交通省、警察庁によりH20年1月17日指定

目的：歩行者や自動車から分離された自転車通行空間を戦略的に展開

→モデル地区を指定し、今後の自転車通行環境整備の模範となる事業を実施

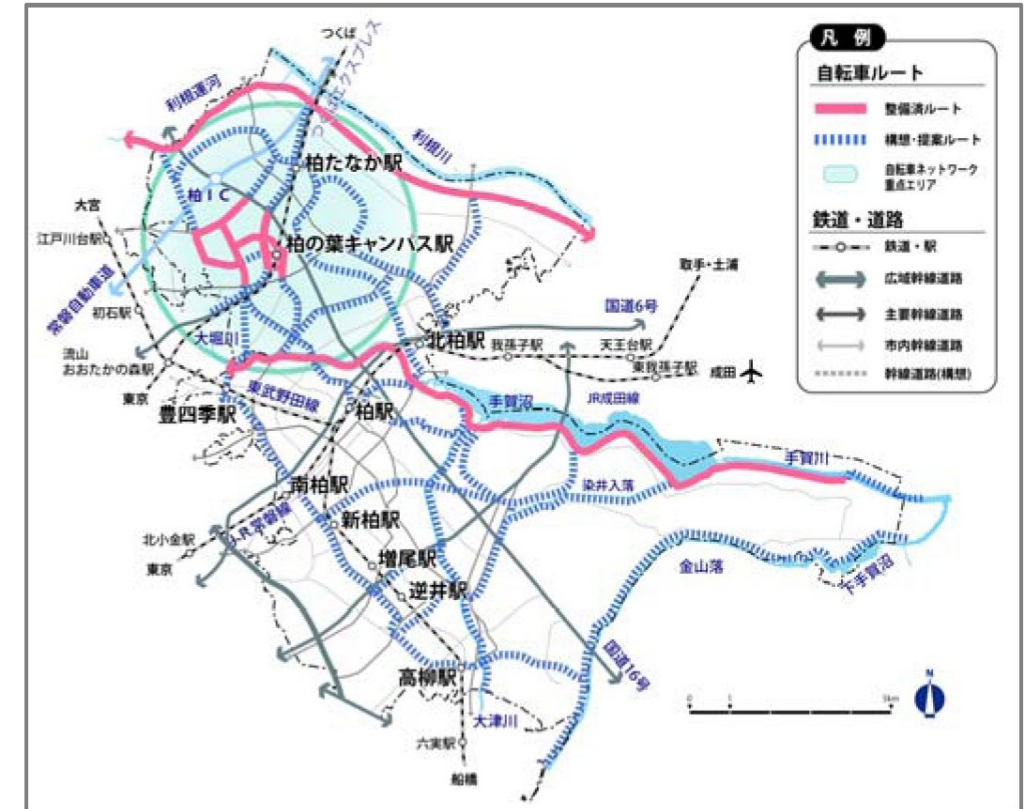
整備計画：全国98地区の全てにおいて、分離された自転車通行空間である自転車道もしくは自転車レーンを計画  
自転車専用道ネットワークを確保するため、自転車歩行者道も合わせて計画

#### ■千葉県における自転車利用環境に関わる主な取り組み

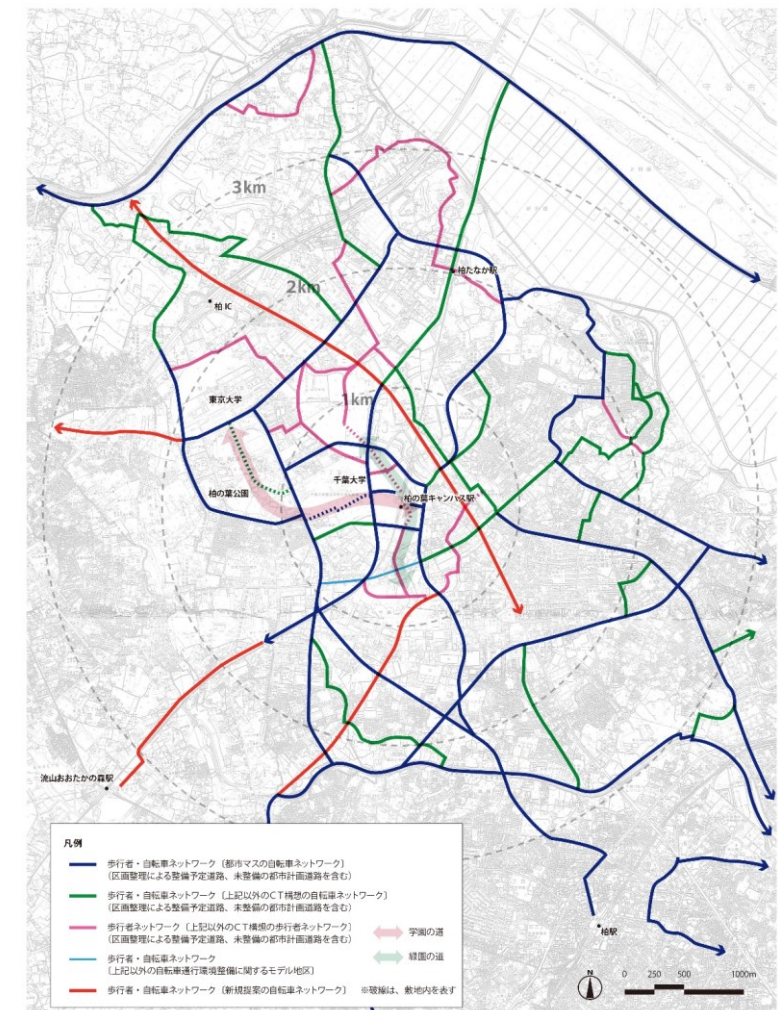
- 「自転車通行環境整備に関するモデル地区」の指定(検見川浜駅周辺地区(千葉市)、柏の葉キャンパス駅周辺地区(柏市))  
—県内における自転車走行環境の整備促進に向けた「千葉県道路交通環境安全推進連絡会議」の設置、「緊急対策の実施」や「計画的な整備の推進(モデル事業を含む)」の検討
- サイクリングロード(自転車道)整備(H25年)—江戸川左岸自転車道、印旛沼自転車道、大利根自転車道、手賀沼自転車道
- 「全国交通安全運動千葉県実施要項」における自転車安全利用促進に向けたルール・マナーの周知  
—「自転車安全利用五則」を活用した自転車利用者に対する交通ルール・マナーの周知と街頭指導等の強化によるルールを遵守した安全利用の促進、自転車の点検整備の励行と各種保険制度(TSマーク等)の普及啓発 など
- サイクルツーリズムの推進(H25年)—モデル事業(中房総、南房総地域)の推進、サイクルトレインコースの整備、スポーツサイクリングプロジェクトの実施等 など

〈参考〉関連計画等における自転車ネットワークに関する参考図

#### ■自転車ネットワーク図 (柏市都市計画マスタープラン—H21年6月)



#### ■自転車・歩行者ネットワーク構想図 (柏の葉交通戦略—H25年9月)





## 2 自転車利用環境の現状と課題

※自転車利用に関わる現状等の詳細については、別途、参考資料を参照

### 1. 柏市の自転車利用環境の現状

#### (1) 柏市の概況

- 下総台地北西部の台地上に位置し、概ね平坦地でなだらかな地形、温暖な気候など、自転車利用に適した環境。
- 人口は、平成22年約40万人強で年々増加傾向、生産年齢人口比率が6割強、高齢化率は約20%とゆるやかに進行。
- 首都圏における広域連携拠点としての位置づけ、圏域の交通の要衝地、高度な商業機能の集積、つくばエクスプレス開通に伴う北部地域整備等の都市化の進展の一方、スポーツ交流が盛況、水と緑の豊かな自然や田園空間などの地域資源が特色。

#### (2) 交通基盤等の概況

- 常磐自動車道や国道16号、国道6号など広域交通アクセスに優れ、骨格幹線道路が格子状に地域を結び交通利便性の高い都市。都市計画道路の整備率は約46%と県内では低い状況。
- 鉄道は、東京都心へ直結するJR常磐線、首都圏の環状鉄道網の東武野田線が市中心部を結び、北部地域をつくばエクスプレスが開通、バス運行は柏駅を中心に放射状にネットワークされ、公共交通の利便性は高いものの、利用者は近年減少傾向。

#### (3) 自転車利用の現況

- 自転車利用に適した交通利便性の高い道路環境を有するものの、自転車道や自転車ルートは、北部地域及び河川沿いや手賀沼周辺などの限られたものとなっている。
- 代表交通手段では自転車利用は15%程度だが、鉄道駅へのアクセスは徒歩・自転車が主体となっている。
- 柏市の駅への交通手段（通勤・通学）の自転車利用は「自転車利用環境モデル地区」でも全国トップ。近年、自転車利用は買い物・レジャー等の私事目的から、通勤・業務等の目的が上昇。
- 駐輪場は、鉄道駅を中心に市営・民営で43箇所整備されているが、南柏駅・北柏駅を除き、近年利用者は減少傾向。
- 柏駅周辺の放置禁止区域で、放置自転車実態調査を実施。
- レンタサイクルは、駅前型3箇所、公園型3箇所の計6箇所を実施。近年、将来的なコミュニティサイクル事業を想定したレンタサイクル相互利用実証実験を実施。

#### (4) 自転車交通事故の現況

- 千葉県全体・柏市ともに自転車事故発生は減少傾向にあるが、柏市は、千葉県警察管内で最も自転車事故発生件数が高い。
- 平成24年の本市の自転車事故発生状況は、16～18時の夕方の通学・通勤時間帯、木曜日が最も多く、交差点での事故が6割強、自転車対車が全体の9割強を占め多い。
- 千葉県全体の自転車事故状況では、5割が高齢者（死亡事故）、原因は安全運転の怠りが7割と多い。

### ■社会的な背景

- ①安心・安全な交通環境へのニーズの高まり
  - 高齢社会の到来に伴うバリアフリー化された歩行空間の確保の必要性
  - 歩行者と自転車がより安全に安心して通行できる分離された空間整備に対するニーズの高まり
- ②自転車関連事故の増加
  - 自転車関連交通事故は増加傾向（全事故の2割）
  - 自転車対歩行者の事故件数は、近年約1.5倍に増加（2001年～2011年の10年間）
  - 自転車関連の事故（死亡事故）では、65歳以上の高齢者が約6割を占め多い
- ③自転車利用に対する気運の高まり
  - 健康や環境への意識の高まり等を背景に、自転車利用ニーズが増加
  - 大都市近郊では通勤通学の駅端末交通として活用
  - 放置駐車車両の取締まり強化による、車道空間の自転車通行空間として活用することへの期待
- ④自転車利用環境の向上に向けた国の取り組み
  - 「自転車通行環境整備モデル地区」の指定（H20年1月）
  - 「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言」（H24年4月）
  - 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定（H24年11月）

### ■上位計画・関連計画等

※主要な施策を抜粋

- ①自転車利用環境の向上
  - ・既設駐輪場の計画的な再整備、利用方法の改善
  - ・民間と連携した駐輪場整備、民営への支援充実
  - ・放置自転車の解消対策の推進（自転車等放置禁止区域における放置防止対策の強化等）
- ②自転車利用しやすい交通環境づくり
  - ・既存サイクリングロードと一体的な自転車ネットワークの形成
  - ・サイクリングロードの整備・充実、サイクルポートの設置充実
  - ・自転車専用道路の整備、自転車走行環境分離の推進
  - ・レンタサイクル事業の推進
  - ・自転車シェアリング事業の推進
  - ・各拠点を結ぶ公共交通、サイクルロードの検討
- ③自転車による交通事故防止対策の推進
  - ・自転車交通ルールの周知徹底、マナーの向上
  - ・交通安全啓発活動の充実（啓発看板設置、チラシ配布、指導や取締りの強化等）など

### ■自転車利用に関する市民意識

- ※「市民の交通に関する意識アンケート調査」（H21年2～3月）から自転車交通に関する事項を抜粋
- 鉄道を利用しない場合の交通手段は、自動車の次に自転車利用とし、鉄道駅までの交通手段は殆どが徒歩及び自転車利用。
- 自転車を利用しやすい環境づくりでは、「自転車専用レーン等の設置による安全な走行環境の確保」が約45%と最も多く、次に、駅周辺への駐輪場整備。
- 駅周辺では、バス交通の次に自転車を優先すべき交通手段とし、駅周辺の将来は、公共交通の乗り継ぎや自家用車の活用しやすさとともに、「自転車の走行環境の整備と駐輪場の使いやすさ」を重視。
- 今後10年先を見通した交通環境では、「自転車利用の向上に向けた自転車専用レーン等の走行環境の整備」を一番に優先すべきとし、併せて、全体に「生活移動環境の向上に向けたバス等の公共交通の充実」への意向も高く、自転車と公共交通機関との連携のあり方等も検討課題の一つと想定。

### ■自転車利用に関する主な取り組み

- 柏の葉国際キャンパスタウン構想（H20年3月）
  - ・歩行者と自転車の楽しい移動を可能とするネットワークの形成（幹線道路への自転車レーンの設置等のネットワーク整備、フリーサイクルや共同自転車等のシステム導入、地域資源を活かす魅力ある歩行者空間とネットワーク形成など）
- サイクリングネットワークの整備
  - ・利根川、手賀沼、大堀川等のサイクリングロードを利用したネットワークづくりなど
- レンタサイクル相互利用実証実験（H21年度）
  - ・市内4箇所の拠点で自転車の貸出、返却場所を自由に選べる実証実験の実施
- かしわスマートサイクル実証実験（H22年～）
  - ・温室効果ガス低減を目的とした自転車利用促進事業の1つとして実証実験を実施
- コミュニティサイクル民営化実証実験（H24～26年度）
  - ・北部地区において車以外の移動手段確保に向けた実証実験事業の実施
- その他（サイクル&バスライド など）

## 2. 自転車利用環境に関する現状の課題

### 安全で快適な自転車利用環境の改善・充実

柏市は、これまで安全で快適な歩行者・自転車の利用環境の改善を図るため様々な取り組みを行ってきたが、歩行者・自転車のための道路整備が不十分であること、自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分であること、駐輪場等の利用環境の整備は進められてきたが、整備効果が充分活かされているとは言えないなどの課題がある。

自転車通行空間の整備と併せ、歩行者と自転車の安全性が高まるような自転車の利用環境の創出に向け、次の3つの課題を整理する。

#### ①歩行者・自転車のための道路整備が不十分

##### ◇自転車の通行空間の改善が必要

- 一部、自転車専用道や柏の葉周辺で自転車通行帯が整備されているが、自転車のための道路整備は不十分であり、歩道上では自転車と歩行者、車道上では自転車と自動車とが錯綜する状況にあり、交通事故の危険性が高い。
- 自転車関連事故も、柏警察署管内では約410件（H24年現在）と県内ワースト2となっており、早期の対策が求められている。
- 全体的に歩行者・自転車のための道路整備は不十分であり、安全・快適に利用できる自転車の通行空間の改善が必要となっている。

#### ②自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分

##### ◇ルール・マナーの周知徹底

- 道路交通法では、自転車は車道通行が原則（普通自転車歩道通行可の規制がある場合は歩道も通行可）。
- 市民アンケート調査によると自転車走行の原則（車道左側通行等）は6割程度守られているが、現実には、歩道通行可の規制の有無にかかわらず、歩道通行をしているのが実態。
- 一部、自転車の歩道上での無謀な通行やルール違反、マナーの悪さが指摘されている。
- 交通事故を減らし、安全・快適な自転車の利用環境を向上していくためには、ルール・マナーの周知徹底を図っていく必要がある。

#### ③駐輪場等の利用環境整備は進んでいるが、充分活かされていない

##### ◇自転車ネットワークの構築と併せた計画的な利用環境の整備

- 本市は、主要な駅前地区を中心に駐輪場の整備や放置自転車対策、レンタサイクルやコミュニティサイクルの実施などが進められている。
- こうした取り組みは一定の成果を上げているが、総合的な自転車ネットワークとして組み込まれていないため、これらの整備効果が十分発揮されていない状況にある。
- このため、計画的な自転車ネットワークの構築と併せてこれら施設の効果的かつ計画的な整備、利用促進を図っていく必要がある。



〈参考-1〉整備の状況



・柏の葉キャンパス駅周辺自転車歩行者道



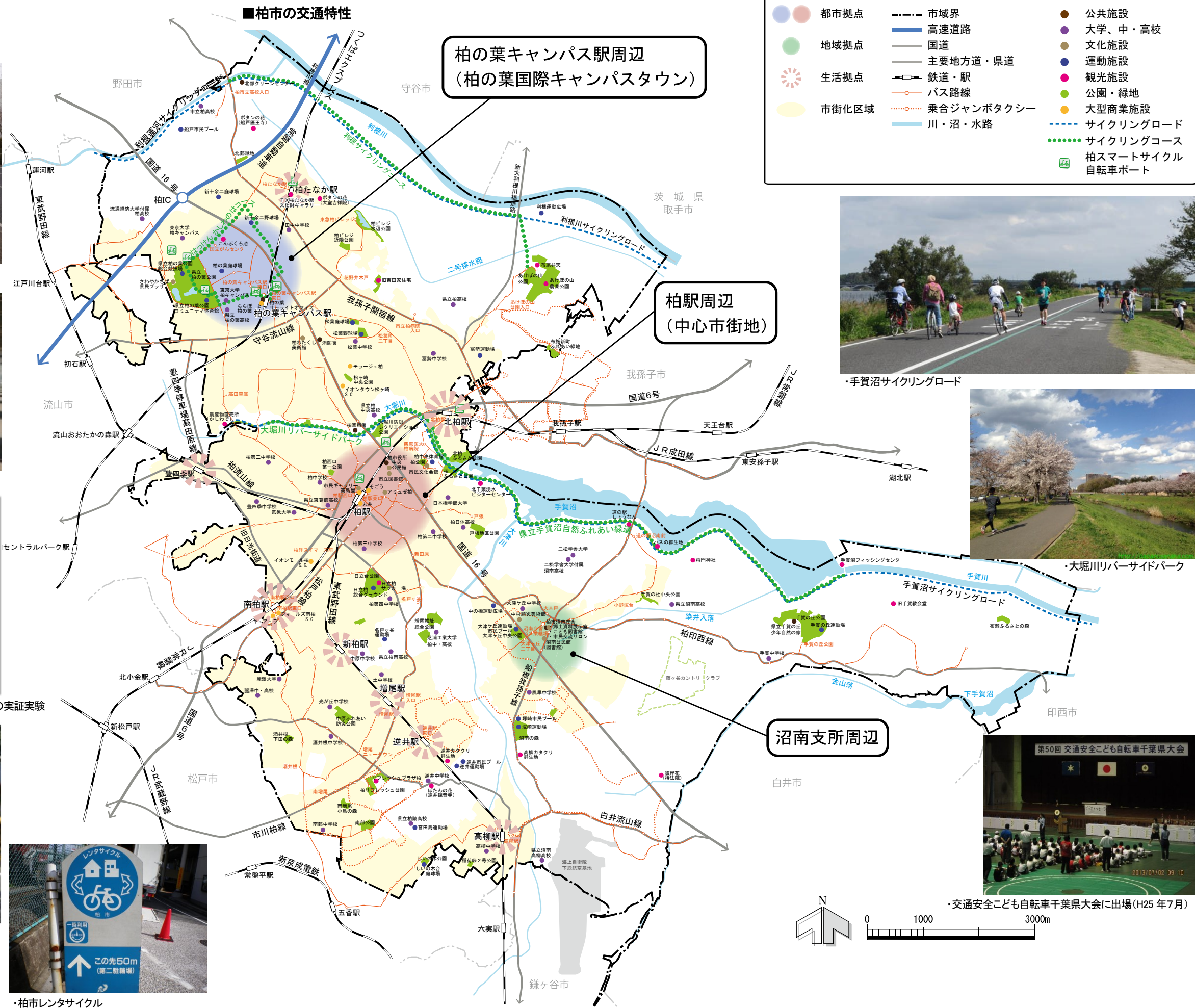
・高架下を活用した柏の葉キャンパス駅駐輪場



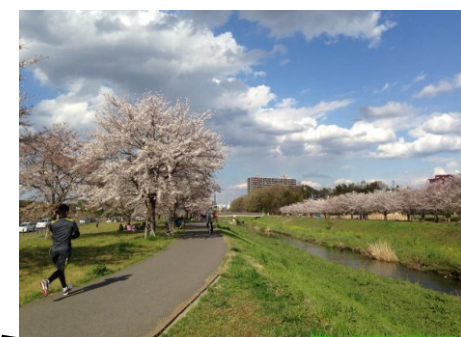
・スマートサイクル(自転車共同利用(コミュニティサイクル)の実証実験



・走行実証実験



・手賀沼サイクリングロード



・大堀川リバーサイドパーク



・交通安全こども自転車千葉県大会に出場(H25年7月)



・柏市レンタサイクル



# 〈参考-2〉道路の状況

## ■自転車ネットワーク（案）



・国道16号



・国道6号



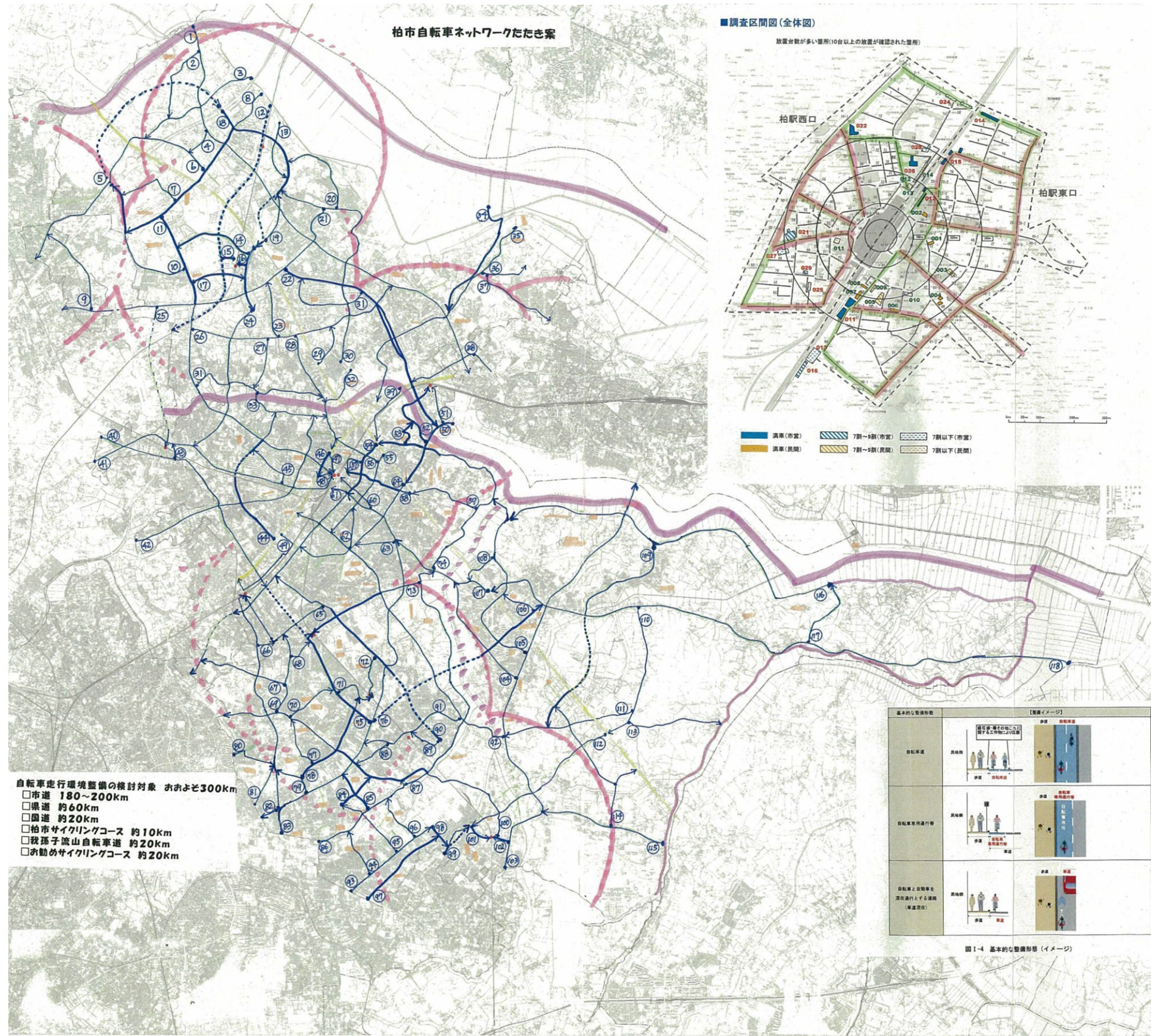
・広めの歩道、広めの路肩



・広めの歩道、狭い路肩



・広い路側帯



・「自転車歩行者」の標示



・狭い歩道、狭い路肩



・狭い歩道、路肩無し



・狭い路側帯(ほとんど側溝)



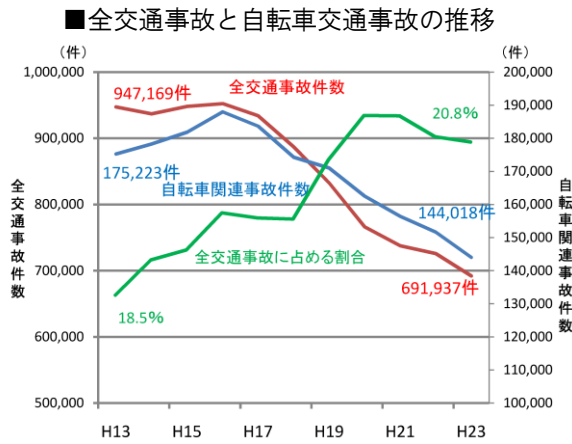
・路肩、路側帯の変った使い方



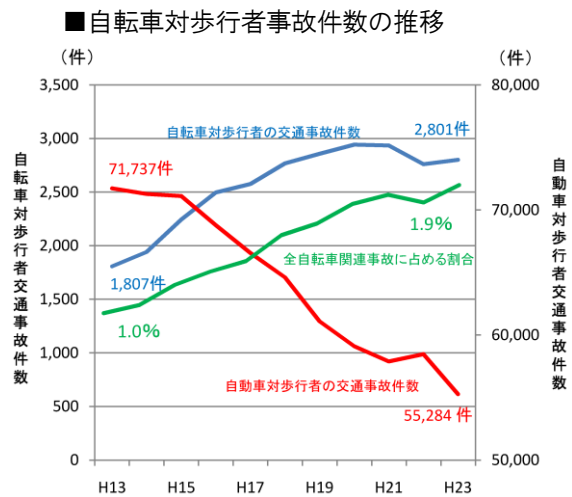
# 〈参考-3〉自転車交通事故の状況

## ●全国における自転車交通事故の特徴

●事故件数は減少しているが、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は約2割と増加傾向

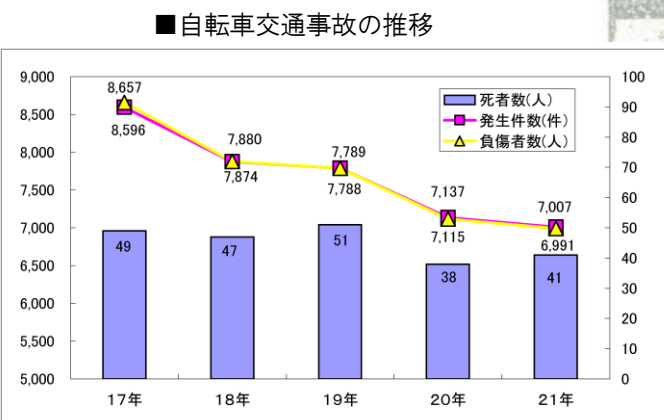


●自転車対歩行者の事故件数は、近年10年間で約1.5倍に増加

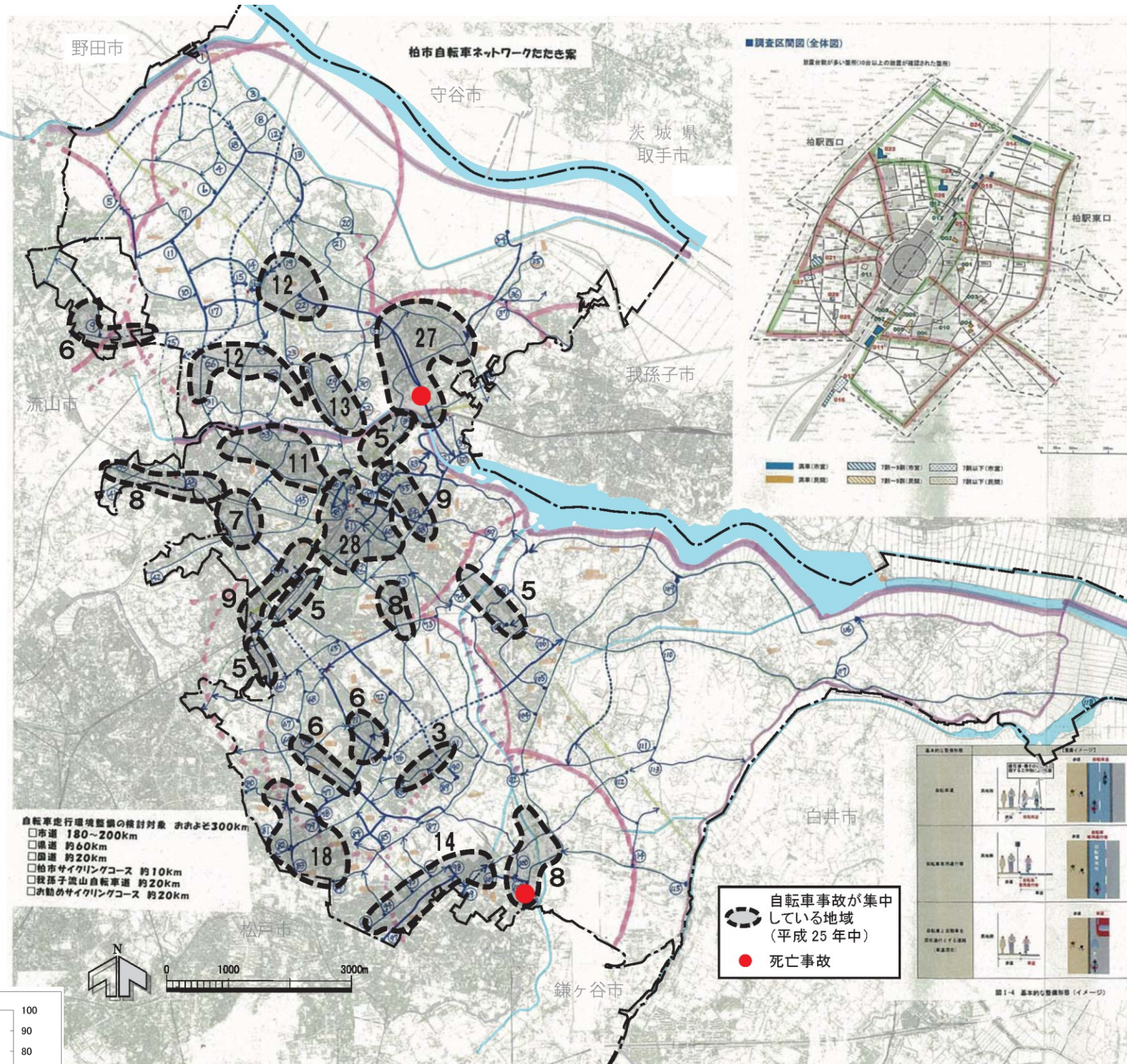


## ●千葉県における自転車交通事故の状況

●事故発生件数は年々減少傾向、平成24年現在の県全事故に占める割合は約26%と高い



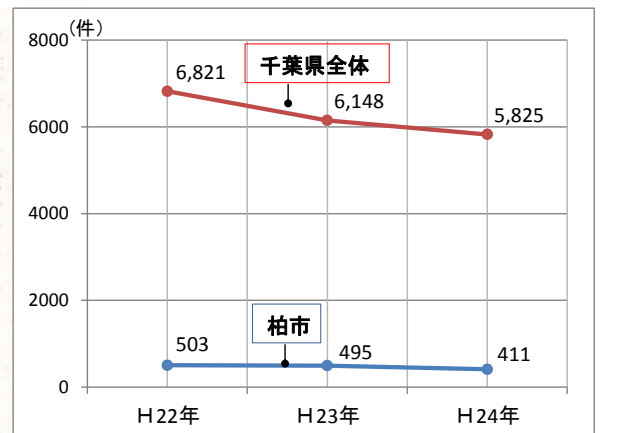
## ■自転車事故の集中している地域 (H25年中)



## ●柏市における自転車交通事故の現状

●千葉県警察署管内において最も自転車交通事故発生件数は高いものの、近年、減少傾向

■自転車交通事故発生件数の推移(H22年~23年)



●近年の事故発生状況では、自転車対車が9割強を占め、自転車対自転車が増加傾向

## ■柏市警察署管内の自転車交通事故発生状況

区分	事故の発生状況(H23年)		事故の発生状況(H24年)	
	件数	割合(%)	件数	割合(%)
<b>時間別</b>				
0~2時	3	0.6	6	1.5
2~4時	4	0.8	1	0.2
4~6時	4	0.8	5	1.2
6~8時	56	11.3	49	11.9
8~10時	87	17.6	69	16.8
10~12時	62	12.6	43	10.5
12~14時	55	11.1	38	9.2
14~16時	70	14.1	48	11.7
16~18時	67	13.6	71	17.3
18~20時	58	11.7	50	12.2
20~22時	19	3.8	22	5.3
22~24時	10	2.0	9	2.2
<b>曜日別</b>				
日曜日	50	10.1	50	12.2
月曜日	63	12.7	52	12.6
火曜日	72	14.5	66	16.1
水曜日	74	15.0	58	14.1
木曜日	71	14.4	80	19.5
金曜日	93	18.8	60	14.6
土曜日	72	14.5	45	10.9
<b>道路形状別</b>				
交差点	359	72.5	256	62.3
交差点付近	13	2.6	36	8.7
単路その他	116	23.5	110	26.8
踏切	-	-	0	0
その他	7	1.4	9	2.2
<b>事故類型別</b>				
自転車対人	8	1.6	9	2.2
自転車対車	482	97.4	387	94.1
自転車対自転車	4	0.8	13	3.2
自転車単独	1	0.2	2	0.5
踏切	-	0	0	0

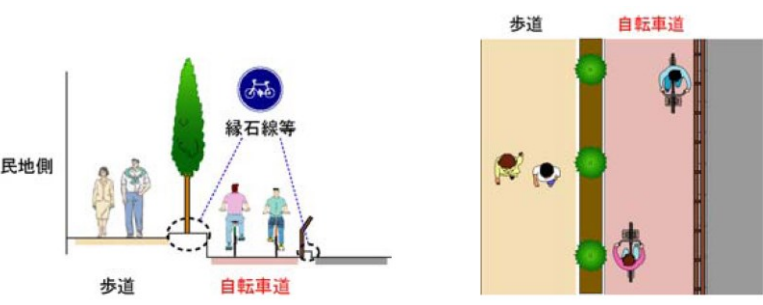

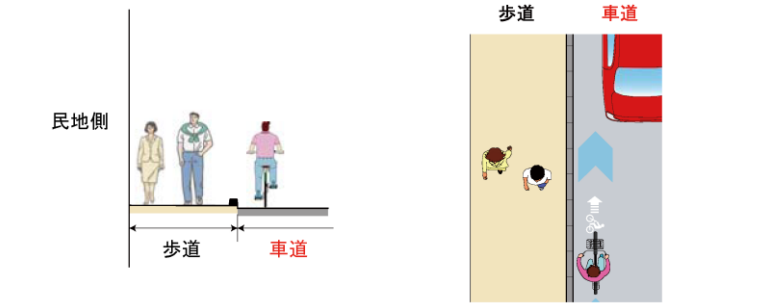
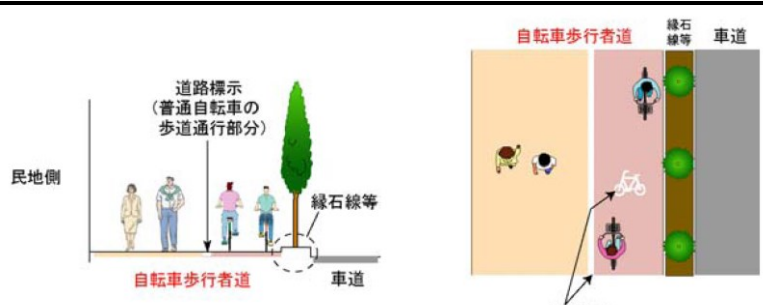
※柏警察署データより、自転車事故の多い箇所(重傷、軽傷)をゾーニングで作成(ゾーン内数字は事故の件数)

○JR常磐線駅周辺での事故が多く、特に柏駅周辺に自転車事故が集中している  
 ○北柏駅~我孫子関宿線周辺に事故の集中がみられる  
 ○全体的に、駅周辺およびJR常磐線以北~守谷流山線の間には事故が集中する傾向がみられる



## 〈参考-4〉自転車通行空間のイメージ

※特性は「柏の葉自転車利用促進計画」(H22年3月)による自転車利用者の意向調査等より

通行空間イメージ	特性	
	長所	短所
<p><b>自転車道</b></p>  <p>民地側</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>緑石線等</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>定義：道路構造令第2条第1項第2号に規定される、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を用いる。なお道路交通法上も、自転車道として扱われる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車専用道路なので歩行者、自動車の心配なく走ることができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対面交通なので、自転車どうしの接触の心配がある。一般道では長く続かない。</li> </ul>
<p><b>自転車専用通行帯</b></p>  <p>民地側</p> <p>歩道</p> <p>自転車専用通行帯(自転車レーン)</p> <p>道路標識</p> <p>歩道</p> <p>自転車専用通行帯</p> <p>自転車専用</p> <p>定義：道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道を走るので、歩行者との接触の心配なしに、速いスピードで走ることができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道と隣り合わせで、自動車との接触が心配</li> </ul>
<p><b>車道混在</b></p>  <p>民地側</p> <p>歩道</p> <p>車道</p> <p>歩道</p> <p>車道</p> <p>定義：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(道路交通法第17条第1項)。自転車は、道路(歩道等と車道の区分のある道路)においては車道の左側端に寄って通行しなければならない(道路交通法第18条第1項)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道を走るので、歩行との接触は少ない</li> <li>当面、自転車道整備が困難な場合、比較的取り組みやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道と隣り合わせで、自動車との接触が心配</li> <li>車道内での自動車との混在から、注意喚起が必要</li> </ul>
<p><b>自転車歩行者道</b></p>  <p>民地側</p> <p>自転車歩行者道</p> <p>車道</p> <p>道路標識(普通自転車の歩道通行部分)</p> <p>緑石線等</p> <p>歩道</p> <p>自転車歩行者道</p> <p>道路標識(普通自転車の歩道通行部分)</p> <p>定義：道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び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を用いる。なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道上に自転車の走行路があり、自動車とは完全に分離されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者との接触の心配はある。交差点では段差や危険がある</li> </ul>

### ■自転車通行空間の整備イメージ(例)



・自転車道



・自転車道への歩行者の進入



・自転車専用通行帯



・自転車レーンへの違法駐車



・車道へのナビマーク設置



・一方通行規制のピクトグラム上への駐停車

※必要に応じ、注意喚起の路肩のカラー化、車道左側部の車線内への帯状の路面表示、ピクトグラムの設置、速度抑制のための狭さくやハンプの設置、自動車一方通行等の規制の検討が必要



・自転車歩行者道(カラー舗装で分離)

