
自転車通行空間における法定外表示ガイドライン

平成29年4月 策定

令和 7年2月 改定

仙台市

はじめに

■ 背景

本市では、平成 18 年 3 月に、「杜の都のまちなか自転車プラン～仙台都心部自転車利用環境基本計画～」(以下、旧プラン)を策定し、都心部における自転車利用環境向上に向け、走行環境整備、駐輪環境整備、及びルール・マナーの啓発を中心に、各関係機関が連携して取り組んできた。

しかし近年、地球環境問題や健康志向、東日本大震災、新型コロナウイルス感染症などを背景とし、自転車の利用が増加しており、これに合わせ、ルール無視やマナー欠如による危険な自転車利用が問題となっている。

一方、コミュニティサイクルなどの新しい自転車利用の試みが全国各地で行われているほか、これまで自動車優先だった道路を歩行者や自転車に優しいものへ再構成する機運が高まるなど、自転車を取り巻く環境も大きく変化している。

そのような中、国土交通省道路局及び警察庁交通局は、自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下「国のガイドライン」)を平成 24 年 11 月に策定、その後、全国的に自転車ネットワーク計画策定が進んでいないことや、空間的制約、合意形成がネックとなり車道上の自転車通行空間整備が進んでいない実態を踏まえ、平成 28 年 7 月に一部改定が行われた。さらに、その後策定された自転車活用推進法(平成 29 年 5 月施行)や第二次自転車活用推進計画(令和 3 年 5 月閣議決定)を反映し、令和 6 年 6 月に一部改定が行われた。

これらの動向を踏まえ、本市では「杜の都の自転車プラン～仙台市自転車利用環境総合計画～」を平成 25 年 7 月に策定、「杜の都の自転車プラン後期実施計画」を平成 29 年 3 月に策定、「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」を令和 3 年 3 月に策定し、自転車利用環境の整備に向けた取り組みを推進している。

本ガイドラインは、このような背景を踏まえ、本市における自転車利用環境の整備を行うにあたり、国のガイドラインによる自転車通行空間の整備方針を取り入れつつ、自転車の通行位置や通行ルールを示す基本的なツールとなる法定外表示に関するデザイン、仕様、設置の標準的な考え方についてまとめたものとなっている。

本ガイドラインに基づき自転車通行空間を整備することにより、市民の誰もがわかりやすく安全に利用できる自転車利用環境の形成を目指していく。

～ 目 次 ～

はじめに

1. ガイドライン策定の目的.....	1
2. ガイドラインの位置付け.....	3
3. 自転車通行空間における法定外表示の設置方針.....	4
(1) 自転車の整備形態及び路面表示の基本的な考え方	4
1). 自転車通行空間の整備形態.....	4
2). 自転車通行空間確保のための工夫	5
3). 法定外表示の標準形.....	6
(2) 整備形態別路面表示の考え方.....	8
1). 自転車道	8
2). 自転車専用通行帯（自転車レーン）	9
3). 車道混在（自動車と自転車の混在空間）	11
(3) 特殊部	15
1). バス停部	15
2). 停車帯等設置区間部.....	16
4. 自転車歩行者道の活用（参考）.....	17
(1) 自転車歩行者道内での分離	17
(2) ゆっくり走行の対策	19
5. 参考資料 1	23
6. 参考資料 2	29

1. ガイドライン策定の目的

法定外表示は、法定の道路標識等による交通規制の効果を明確にし、運転者に対して道路の状況又は交通の特性に関する注意喚起を行うなど、交通の安全と円滑に資することを目的として設置が行われている。

本市においては現在、歩行者や自転車利用者が正しい通行方法によらず通行している状況が見られており、その原因の1つとして、交通規制の状況が分かりにくいことが考えられる。

このような状況を踏まえ、自転車通行空間の整備において、法定表示に加え、本市における統一した法定外表示を設置することにより、正しい通行方法を周知し、より一層の交通の安全と円滑化を図ることを目的とし、策定するものである。

【表 1-1】各整備手法における法定表示の有無

整備手法	現況事例写真	標識及び 標示の種類	法定表示の有無	
			道路標識	道路標示
(1) 自転車道		特定小型原 動機付自転 車・自転車 専用		無
(2) 自転車専用 通行帯		(道路標識) 普通自転車 専用通行帯 (道路標示) 専用通行帯		
(3) 車道混在		—	無	無
＜参考＞ 自転車歩行 者道 (自転車歩行 者道内での分 離及びゆっく り走行の対 策)		(道路標識) 普通自転車 等及び歩行 者等専用 (道路標示) 特例特定小 型原動機付 自転車・普 通自転車歩 道通行可		
		特例特定小 型原動機付 自転車・普 通自転車の 歩道通行部 分	無	

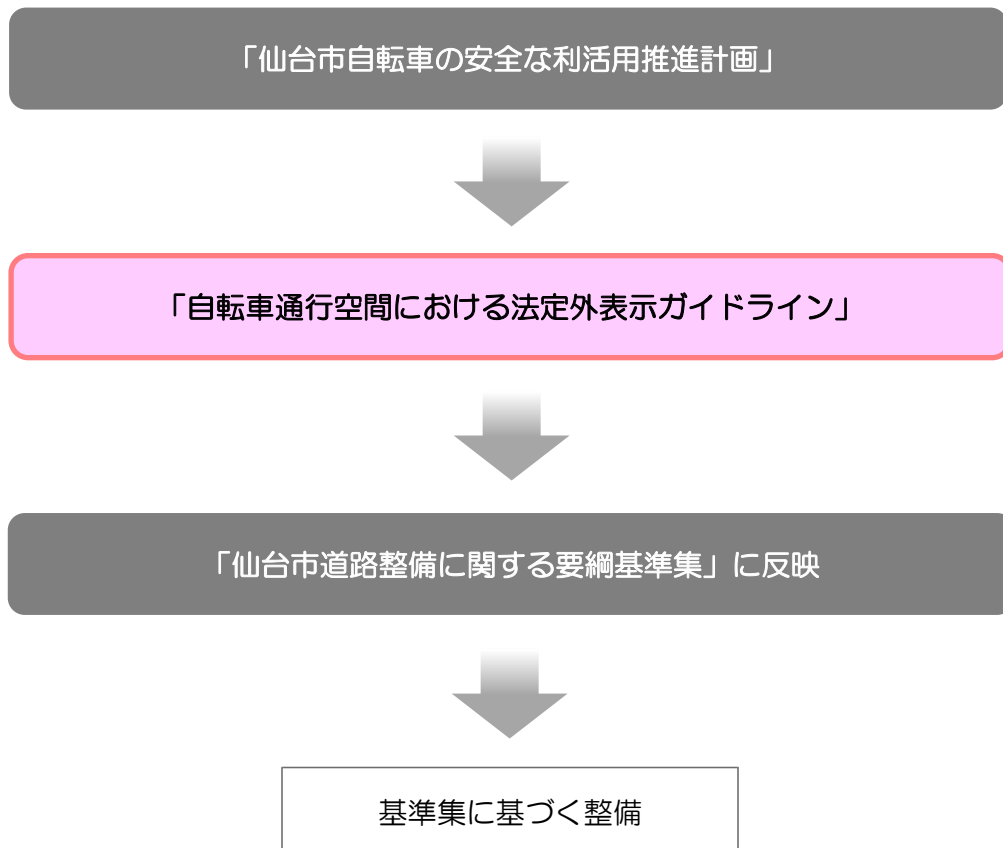
2. ガイドラインの位置付け

本ガイドラインは、令和3年3月策定の「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づき実施する、法定外表示（自転車利用者等への注意喚起や案内誘導サイン等）の設置に係る、本市における統一した方針を定めるものである。

令和7年2月の改定では、本市における整備事例の紹介に加え、令和5年に施行された改正道路交通法ならびに令和6年6月に改定された「国のガイドライン」の記載内容を踏まえ、本ガイドラインの見直しを図った。

なお、本ガイドラインの内容を「仙台市道路整備に関する要綱基準集」に反映の上で、整備を推進していく。

また、本ガイドラインに記載の無い事項については、「国のガイドライン」を参照すること。あわせて、「震災復興・伝承みやぎルート」に該当する路線における法定外表示の整備方針は、「震災復興・伝承みやぎルート整備マニュアル（宮城サイクルツーリズム推進協議会）」を参照すること。



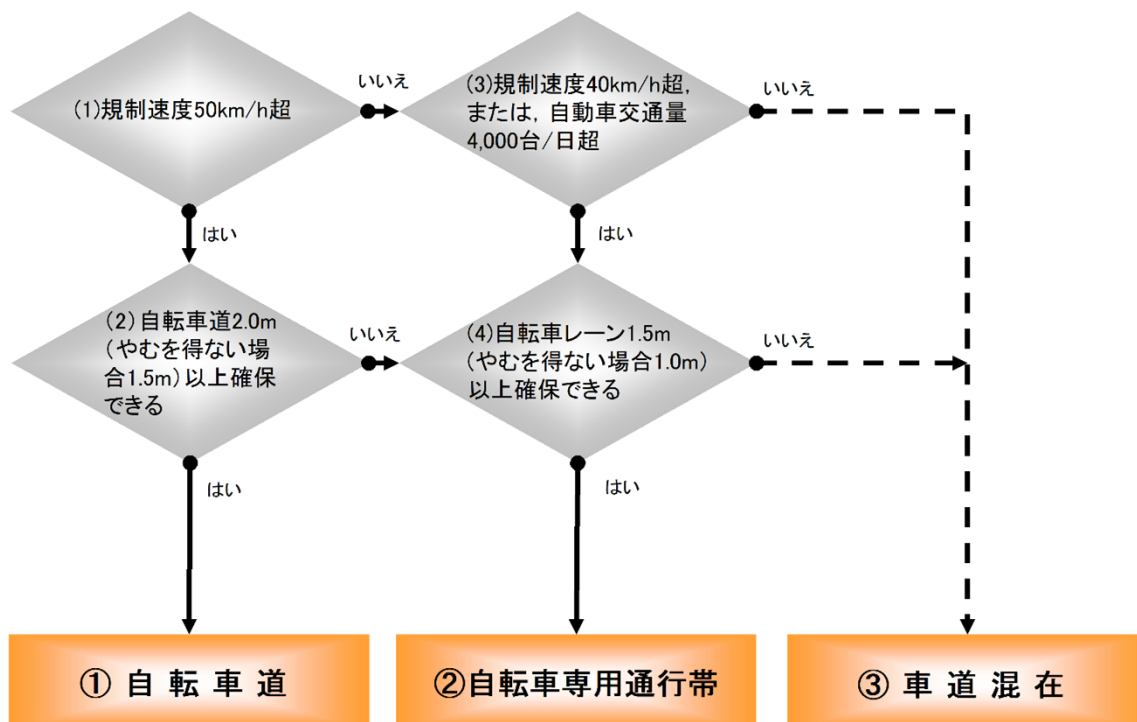
3. 自転車通行空間における法定外表示の設置方針

(1) 自転車の整備形態及び路面表示の基本的な考え方

1). 自転車通行空間の整備形態

自転車通行空間の整備形態について、以下のフローに基づき選定する。

なお、本設置方針は、「国のガイドライン」を参考とし、「法定外表示等の設置指針について（警察庁通達）」との整合を図っている。



※速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該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ものとする。

※「やむを得ない場合」とは、整備路線のうち、部分的に必要な幅員を確保できない場合をいう。

※アーケードとの交差部など、歩行者交通量が多く、歩行者との接触が懸念される区間については、路線の一部を降車区間とすることを検討する。

※道路管理者と交通管理者の協議、地域の特性や要望等を踏まえ整備手法を決定する（荷捌き車や路上駐車など）。

※新設・改築の場合は、道路構造令に基づき設計する。（P23～P27 5. 参考資料1 「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について」）

【図 3-1】自転車通行空間の整備手法検討フロー

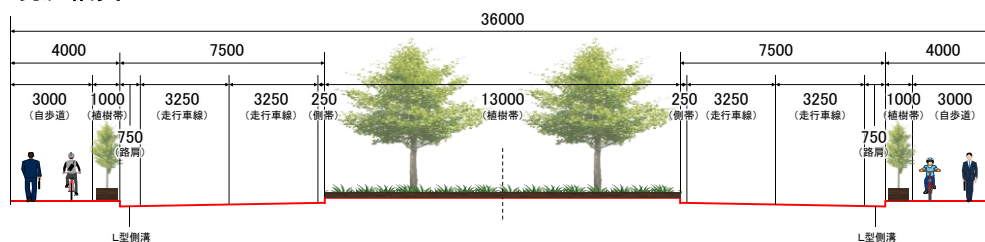
2).自転車通行空間確保のための工夫

既設道路において法定外表示を設置するにあたり、限られた道路幅員の中で自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、道路空間の再配分等、自転車通行空間の一体的な整備を行うことが望ましい。自転車通行空間の確保にあたって、本市で行った工夫事例（側溝の改修、幅員再配分）を以下に示す。

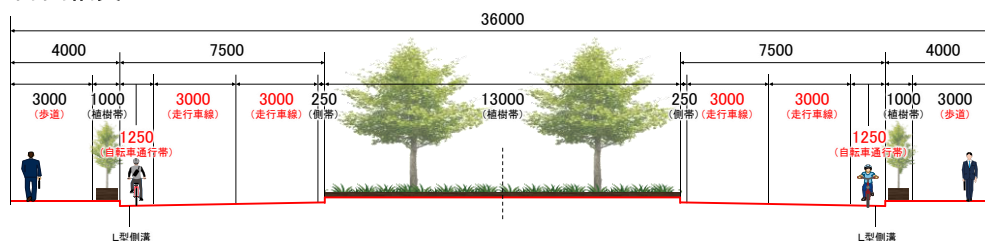


【図 3-2】暗渠型側溝等への改修で自転車通行空間を確保した事例（市道青葉山線）

現況幅員



計画幅員



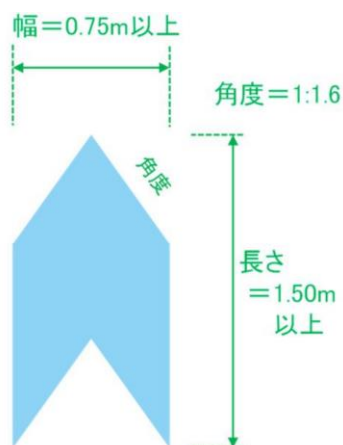
【図 3-3】幅員再配分により自転車通行空間を確保した整備事例

（市道卸町大和町（その2）線外2線）

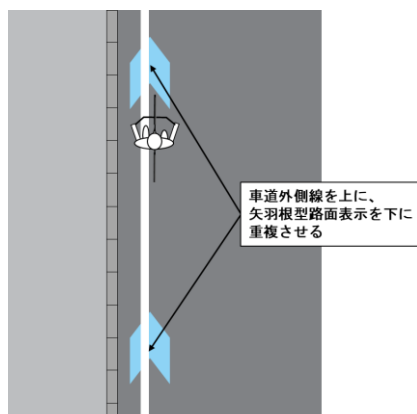
3).法定外表示の標準形

【矢羽根型路面表示】

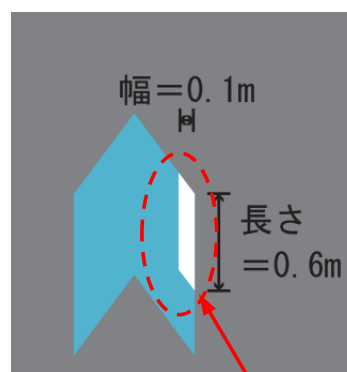
- 矢羽根型路面表示は路肩内、もしくは第一車線上の進行方向左側に設置する。
(矢羽根型路面表示が外側線と重なる場合は、外側線を矢羽根型路面表示の上に再設置する。)
- 設置間隔は10mを標準とする。交差点部や事故多発地点では設置間隔を密にし、5m以下の間隔で設置する。(P12 (2)-3)-(ii)交差点部(車道)を参照)
- 色彩は原則青系色とし、道路標示等と同系色(白、黄色)を用いてはならない。
(景観に配慮が必要な路線(景観計画において指定されている景観重要公共施設である定禅寺通、青葉通、宮城野通)の色彩については、必要に応じ所管課と協議する。)
- 設置にあたっては、舗装面の劣化状態等を確認し、早期の補修を要しない配置とするとともに、必要に応じ、舗装面の部分補修の実施も併せて検討する。
- 自転車利用者の動線を考慮のうえ、道路上の既設構造物に干渉しないような配置とする。
- 夜間の自転車交通量の多い箇所や夜間の自転車事故が多発している箇所などは、視認性向上策として右側上部の縁に白線を設置する。



【図 3-4】矢羽根型路面表示の標準形



【図 3-5】車道外側線と重なる場合



縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

【図 3-6】夜間の視認性向上のイメージ

【自転車のピクトグラム】

- 自転車のピクトグラムは進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とする。
- 自転車のピクトグラムは、原則、自動車と自転車の交錯が多い交差点の流出入部に設置する。自転車道、自転車専用通行帯についてはそれぞれの路線の起終点にも設置する。
- 利用者に誤解を与えないよう、規制標示「特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可（114の2）」と類似したデザインとしない。



【図 3-7】自転車のピクトグラムの標準仕様



【図 3-8】規制標示「特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可（114の2）」

(2) 整備形態別路面表示の考え方

1). 自転車道

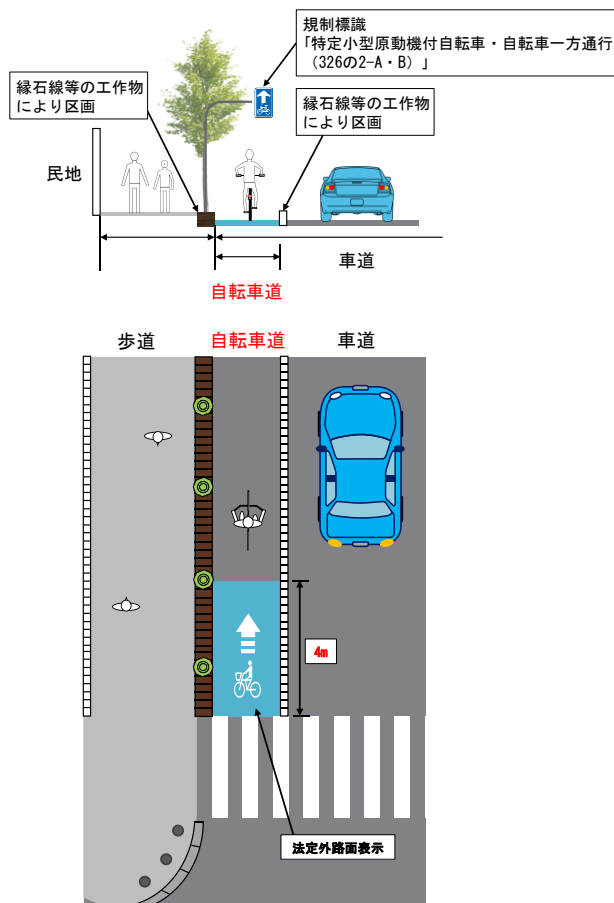
- 道路断面の構成を検討し、路肩幅員が原則 2.0m 以上（やむを得ない場合 1.5m 以上）確保できる場合に整備する。
- 自転車道は一方通行化を基本とする。

（沿道の地域住民、自転車利用者等の理解が得られにくい場合は、地域特性や地元の要望を踏まえ、道路管理者と交通管理者の協議のうえ整備手法を決定する。）

- 自転車道はカラー舗装を実施する。色彩は原則青系色とし、道路標示等と同系色（白、黄色）を用いてはならない。

（景観に配慮が必要な路線（景観計画において指定されている景観重要公共施設である定禅寺通、青葉通、宮城野通）の色彩については、必要に応じ所管課と協議する。）

- カラー舗装は全区間設けなくともよく、最低限、自転車道の起終点及び交差点の流出入口から延長 4m の区間のみ設ける。
- 自転車道の起終点及び交差点の流出入口に、自転車のピクトグラム（P7 図 3-7）を設置する。
- 規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行（326 の 2-A・B）」及び自転車のピクトグラム（P7 図 3-7）等により道路利用者が自転車道を明確に判別できる場合は、規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車専用（325 の 2）」の設置を省略することができる。



【図 3-9】自転車道（一方通行）の整備イメージ



【写真 3-1】青系色の自転車道整備事例
（市道中央一丁目西宮城野線）

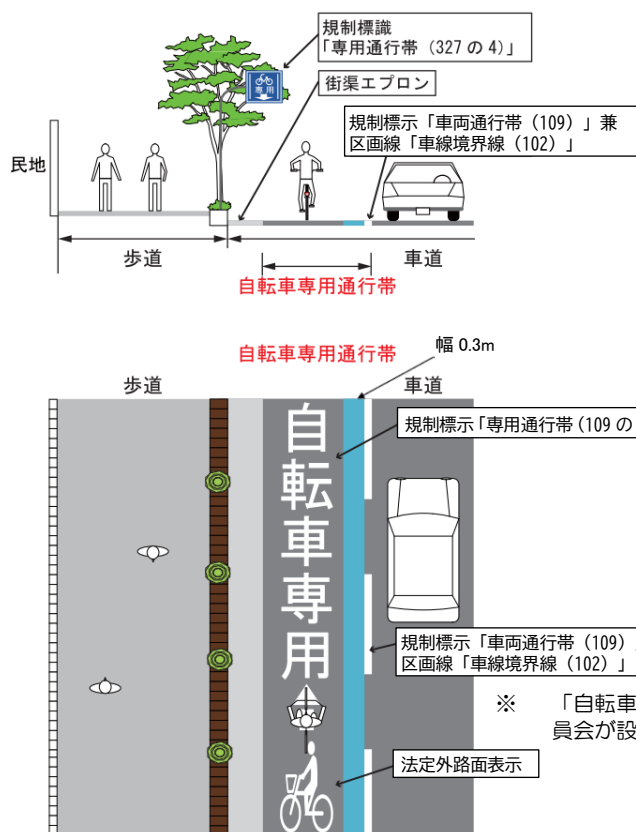


【写真 3-2】青系色以外の自転車道整備事例
（市道宮城野通線）

2). 自転車専用通行帯（自転車レーン）

(i). 単路部

- 道路断面の構成を検討し、路肩幅員が原則 1.5m 以上（やむを得ない場合 1.0m 以上）確保できる場合に整備する。
 - 自転車専用通行帯の内側に帯状路面表示を設置する。色彩は原則青系色とし、道路標示等と同系色（白、黄色）を用いてはならない。
- （景観に配慮が必要な路線（景観計画において指定されている景観重要公共施設である定禅寺通、青葉通、宮城野通）の色彩については、必要に応じ所管課と協議する。）
- 帯状路面表示の幅は 0.3m を標準とする。
 - 自転車専用通行帯の起終点及び交差点の流出入部に、自転車のピクトグラム（P7 図 3-7）を設置する。



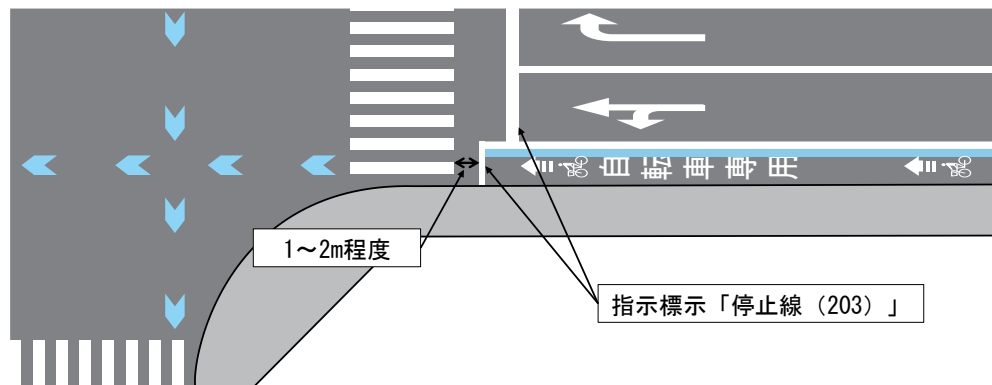
【図 3-10】 自転車専用通行帯（単路部）の整備イメージ



【写真 3-3】 青系色の自転車専用通行帯整備事例（市道宮町通線）

(ii). 交差点部

- 交差点部における左折巻き込み事故の防止のため、自転車用の停止線を自動車用の停止線より自転車一台分程度前出しすることを検討するものとする。



【図 3-11】自転車専用通行帯（交差点部）の整備イメージ

- 必要に応じ、自転車専用通行帯における自転車の逆走対策として、ラバーポール等を用いた「自転車は反対車線へ」等の注意喚起を行うことを検討する。



【写真 3-4】ラバーポールを用いた逆走対策の整備事例
（市道卸町大和町（その2）線外1線）



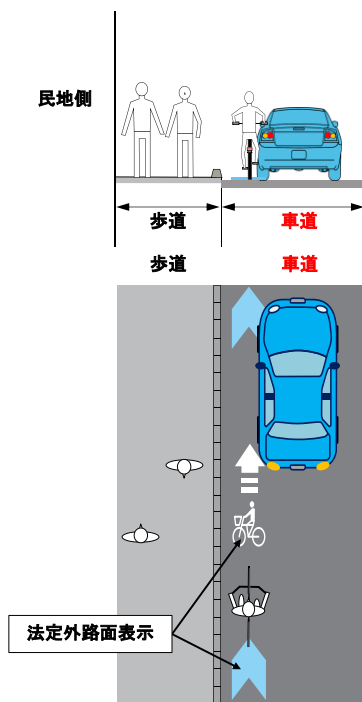
【写真 3-5】看板を用いた逆走対策の整備事例
（市道宮町通線）

3. 車道混在（自動車と自転車の混在空間）

自動車の速度が低く自動車交通量が少ない場合又は、自転車専用通行帯の幅員が確保できない場合に、車道を自動車と自転車の混在空間として整備する。整備にあたっては、自転車と自動車が車道上で混在することに対する注意喚起を目的として、矢羽根型路面表示等を設置する。

(i). 単路部

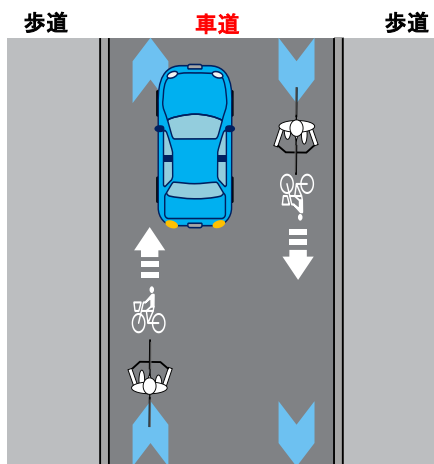
- 矢羽根型路面表示（P6 図 3-4）及び自転車のピクトグラム（P7 図 3-7）を設置する。
- 一方通行道路では、自動車の一方通行と逆方向の車道上にも、矢羽根型路面表示と自転車のピクトグラムを設置する。



【図 3-12】車道混在（単路部）の整備イメージ



【写真 3-6】単路部の矢羽根型路面表示設置の事例
（市道宮町通線）



【図 3-13】一方通行道路における車道混在の例

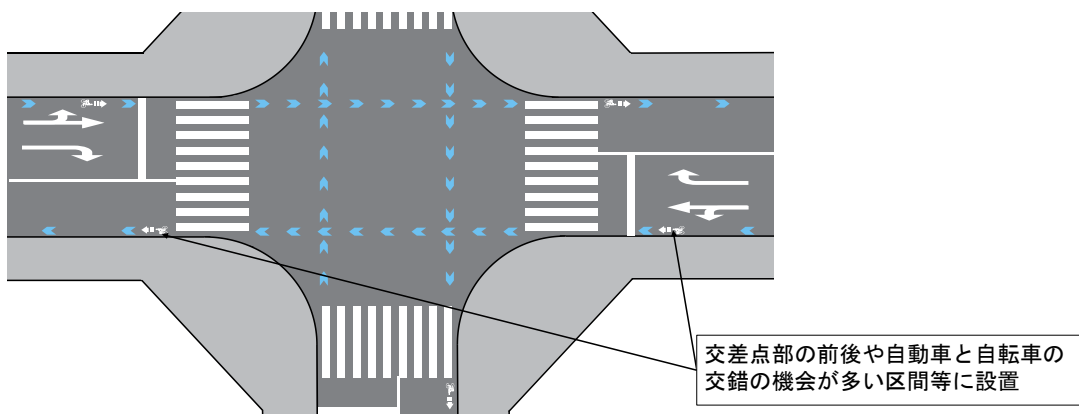


【写真 3-7】一方通行道路での矢羽根型路面表示
設置事例（市道北一番丁 2 号線）

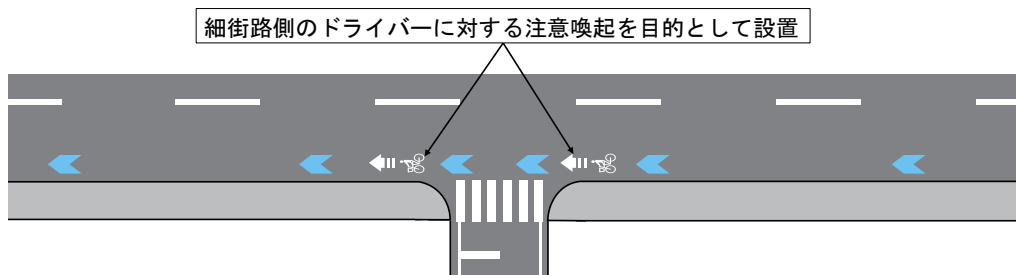
(ii). 交差点部

- 自動車と自転車の交錯が多く、事故が起きやすい交差点部では、矢羽根型路面表示（P6 図 3-4）を単路部より密に設置する。
（交差点部の設置間隔は5m以下を目安とする。）
- 自転車のピクトグラム（P7 図 3-7）は、交差点部の流出入部に設置する。
- 折れ脚交差点やくい違い交差点では、自転車及び自動車の動線が交差点内で屈曲するため、矢羽根型路面表示の設置間隔を密にし、自転車の動線を明確にする。
- 自転車ネットワーク端部の交差点部において、交差点部を越えたところまで路面表示を設置するなど交差点処理を適切に行うことが望ましい。

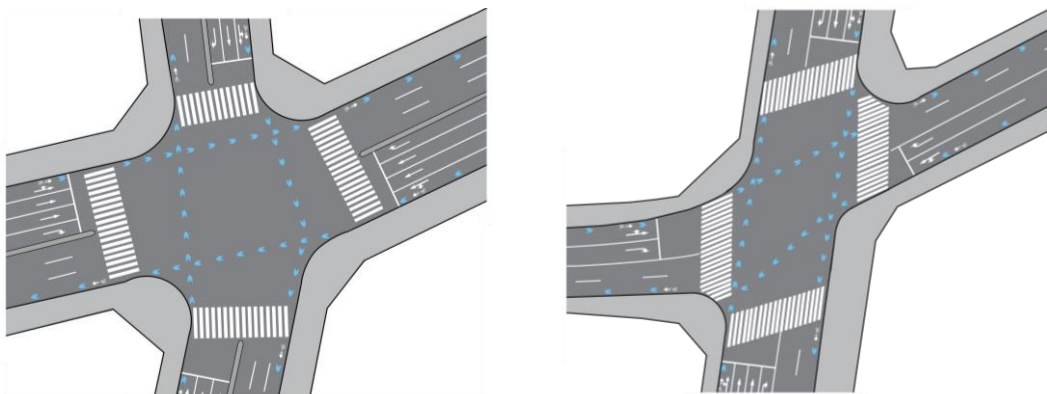
【一般的な交差点】



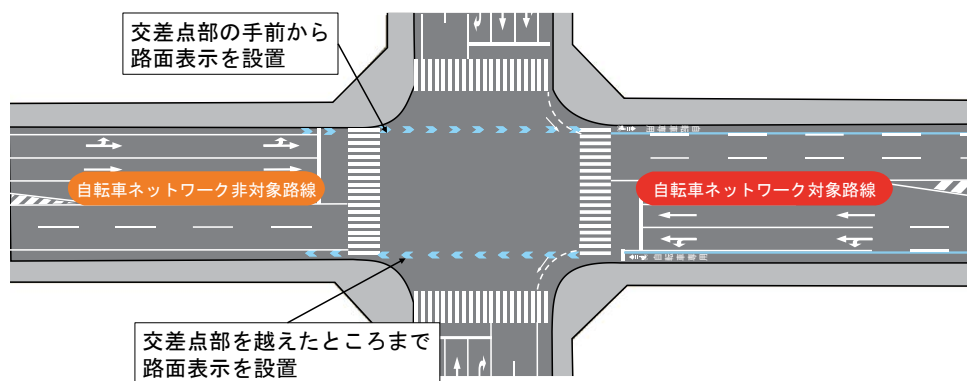
【細街路等の交差点】



【折れ脚交差点、くい違い交差点】



【図 3-14】車道混在（交差点部）の整備イメージ



【図 3-15】自転車ネットワーク端部の交差点部の路面表示方法の例



【写真 3-8】交差点部の矢羽根型路面表示設置の事例
(市道宮町通線交差点)

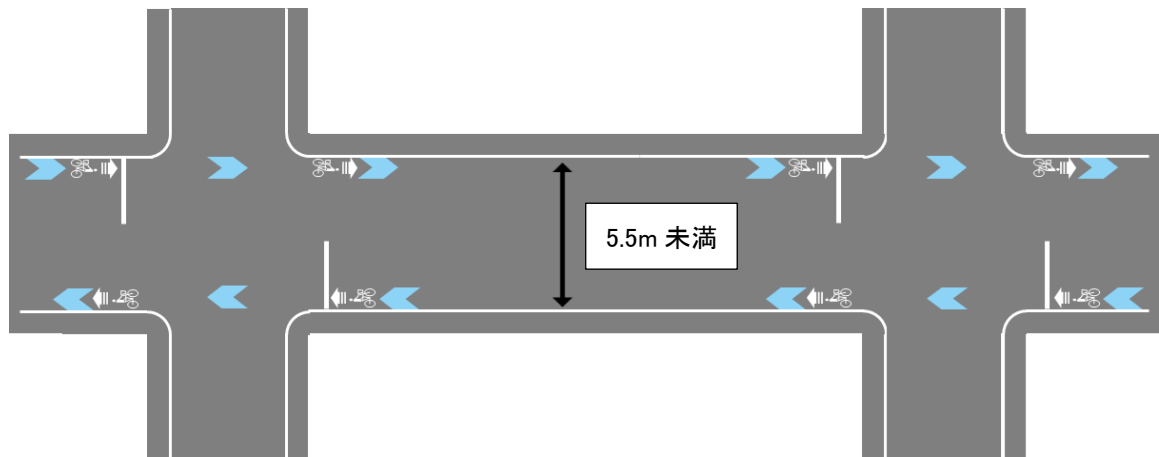
なお、交差点部における左折巻き込み事故の発生が懸念される場合は、必要に応じ、ラバーポール等を用いて「巻き込み注意」等の注意喚起を行うことを検討する。



【写真 3-9】ラバーポール・看板等を用いた左折巻き込み事故対策の事例
(市道宮町通線)

(iii). 細街路（車道）

- 車道混在の中でも、特に自動車の速度が低く自動車交通量が少ない細街路の単路部においては、矢羽根型路面表示（P6 図 3-4）を必ずしも 10m 間隔で設置しなくてもよいものとする。その際は、最低限、交差点の流出入部に矢羽根型路面表示と自転車ピクトグラム（P7 図 3-7）を 1 箇所ずつ設置する。
- なお、細街路は車道幅員 5.5m 未満（一方通行道路の場合、4.0m 未満）を目安とするが、個別の路線毎に現地状況を踏まえて判断する。
- 細街路においても、交差点部では矢羽根型路面表示の設置間隔を 5m 以下とするが、交差道路の幅員が狭い交差点において、矢羽根型路面表示によって停止線や横断歩道等の路面表示の視認性の低下が懸念される場合は、設置間隔を広げてよいものとする。



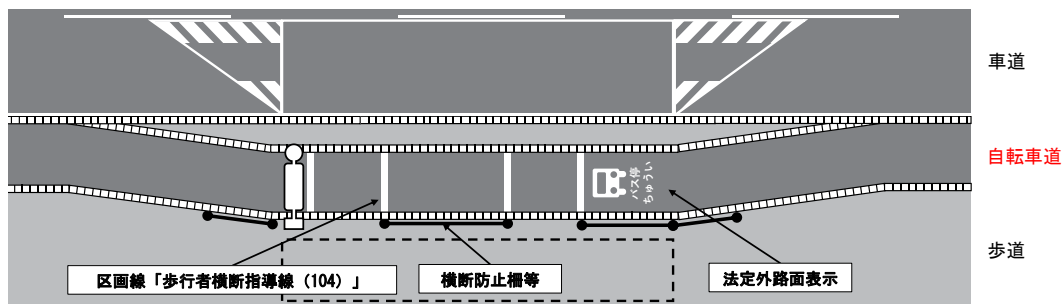
【図 3-16】細街路における矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムの設置イメージ

(3) 特殊部

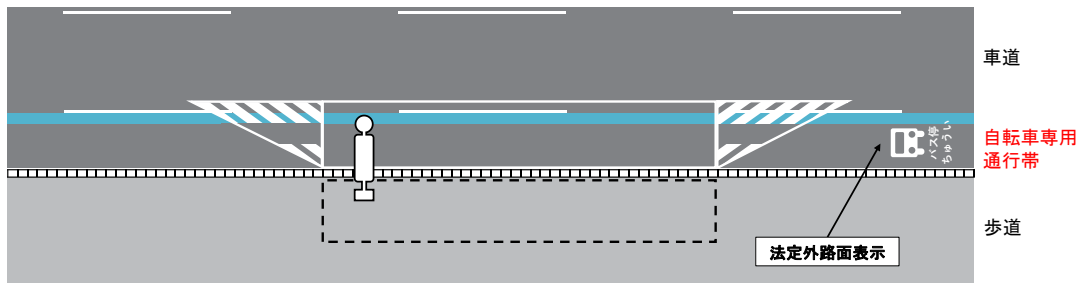
1). バス停部

- ・自転車とバス及びバス乗降客の交錯が懸念される場合は、自転車に対して、法定外の看板・路面表示等により停止を促す注意喚起を行う。注意喚起の路面表示はバス停部の直前に設置し、バス型のピクトグラムと「バス停ちゅうい」の文字の組合せを基本とする。
- ・車道混在の区間の路面表示については、自転車専用通行帯の設置例を参考とする。
- ・その他法定標識及び標示、横断防止柵等については、国のガイドライン等を参照し設置を検討する。

【自転車道】



【自転車専用通行帯】



【図 3-17】バス停部の整備イメージ

※整備イメージは一例であり、その他整備例は国のガイドラインを参照すること。

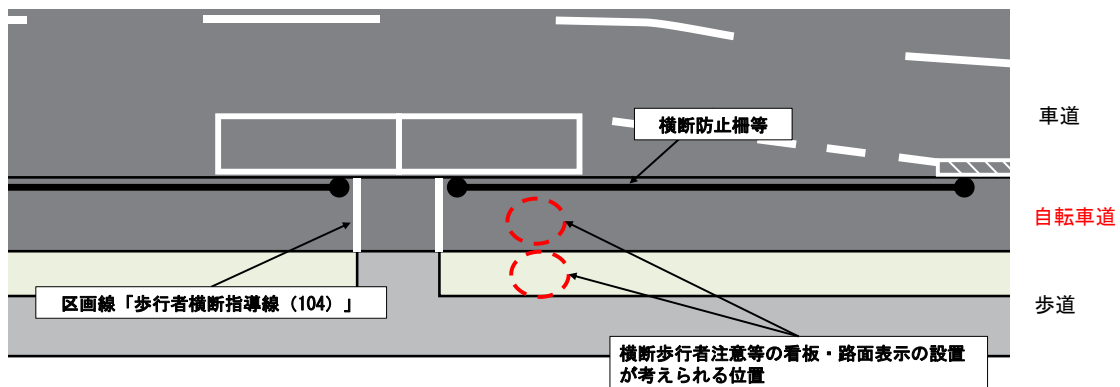


【写真 3-10】「バス停ちゅうい」のピクトグラム設置事例
（市道卸町大和町（その2）線外1線）

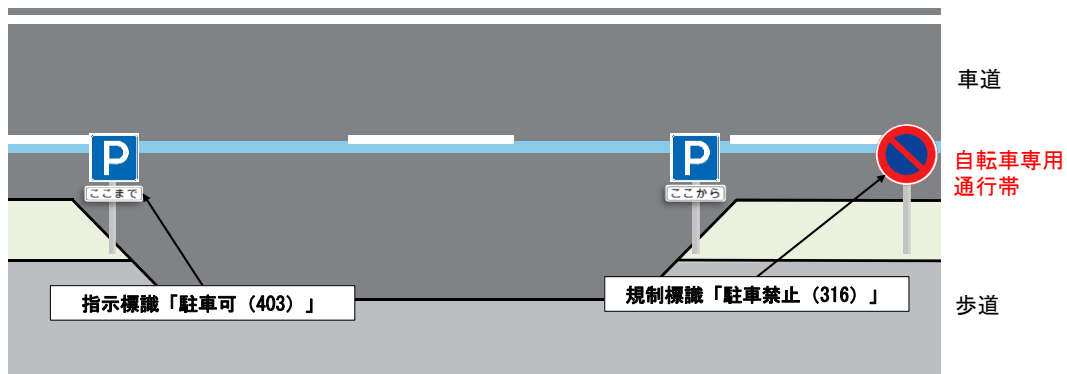
2). 停車帯等設置区間部

- ・自転車と停車帯利用者の交錯を防止するため、自転車に対して、法定外の看板・路面表示等により歩行者の横断について注意喚起を行うことが望ましい。
- ・車道混在の区間の場合、自転車と自動車の接触が懸念される場所では、矢羽根型路面表示の設置間隔を密にすることを検討する。
- ・その他法定標識及び標示、横断防止柵等については、国のガイドライン等を参照し設置を検討する。

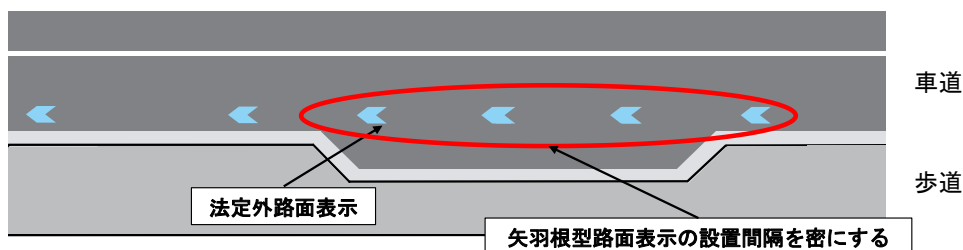
【自転車道】



【自転車専用通行帯】



【車道混在】



【図 3-18】 停車帯等設置区間部の整備イメージ

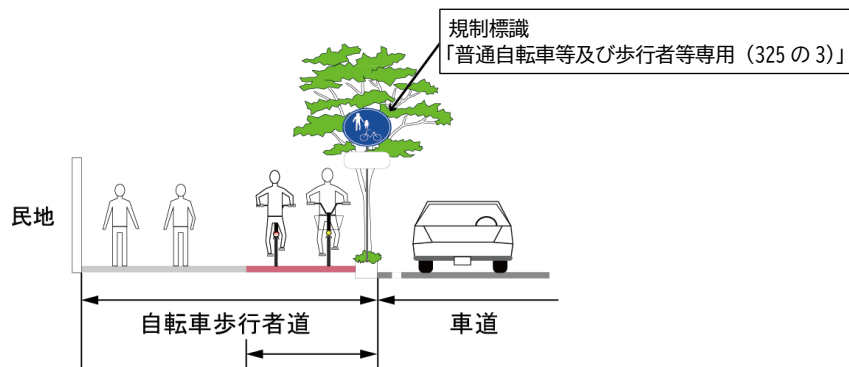
※整備イメージは一例であり、その他整備例は国のガイドラインを参照すること。

4. 自転車歩行者道の活用（参考）

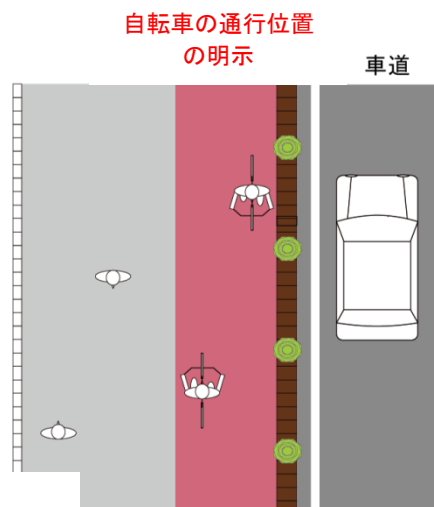
道路の利用状況等に応じて、やむを得ず自転車歩行者道を活用せざるをえない場合は、以下を参考に整備する。整備に際しては道路管理者と交通管理者の協議、地域の特性や要望を踏まえる等、十分に事前検討する。

(1) 自転車歩行者道内での分離

- 自転車歩行者道のうち、有効幅員が 4.0m 以上確保できる場合、自転車の通行部分として幅員 2.0m で整備する。
- 自転車歩行者道において、自転車の通行位置を視覚的に明示する。
- 自転車通行部分は原則ベンガラ色のカラー舗装とする。
（景観に配慮した整備をする場合は、これによらずともよいものとする。）
- 自転車歩行者道内での視覚分離と併せて、車道走行を促すよう「P11 3-(2)-3) 車道混在」の整備についても検討する。



自転車の通行位置の明示



【図 4-1】自転車歩行者道（視覚分離）の整備イメージ



【写真 4-1】ベンガラ舗装以外の視覚分離の事例
(国道 286 号)



【写真 4-2】ベンガラ舗装による視覚分離の事例
(市道富沢山田線)

※ 白線及び「自転車マーク」の路面標示は公安委員会が設置主体。



【写真 4-3】通行部分指定と矢羽根の併用事例
(市道北四番丁岩切線)

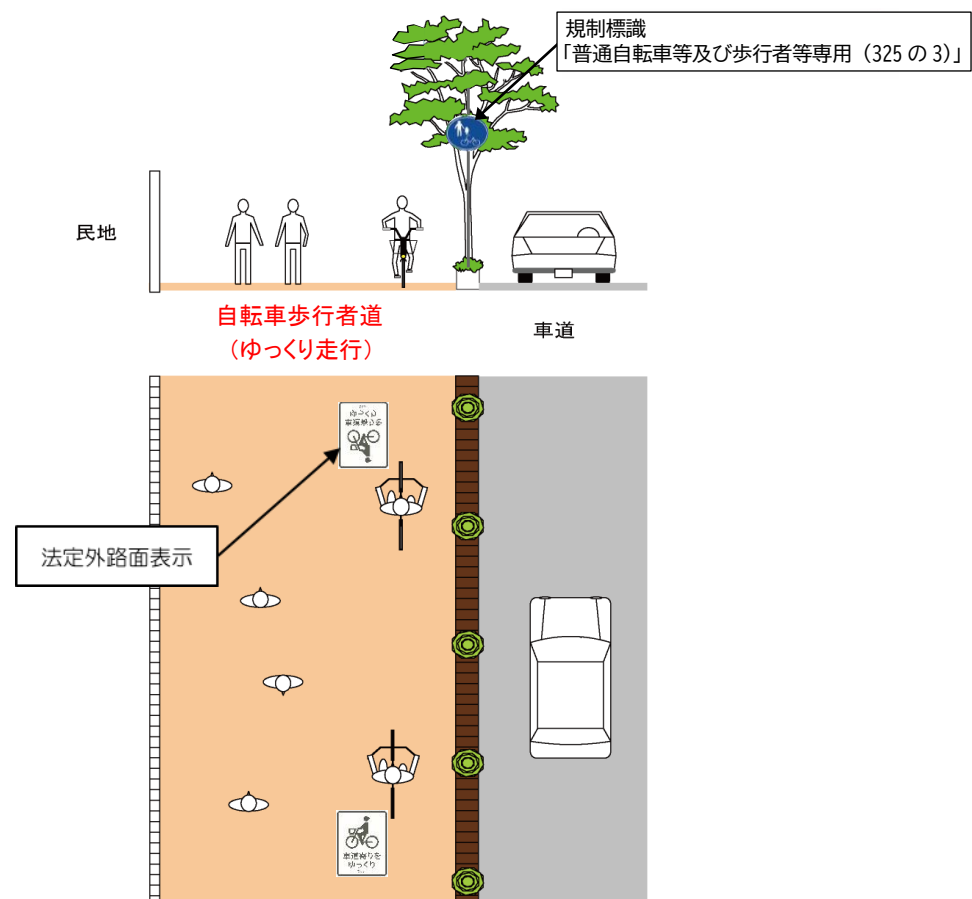
(2) ゆっくり走行（徐行・降車）の対策

【徐行】

- 自転車歩行者道のうち、有効幅員が 4.0m 以上確保できず、歩行者と自転車の通行部分の分離が困難な路線において、自転車の徐行を促す路面表示等の設置を行い、歩行者の安全性の確保を図る。
- 自転車の徐行を促す路面表示は、原則、背景白色、文字深緑色とし、字体は、ヒラギノUD 角ゴシック W5 とする。

（景観に配慮が必要な路線の色彩については、「歩行者系案内誘導サイン等基本方針」に基づくものとし、必要に応じ所管課と協議する。 例：青葉通 茄子紺色）

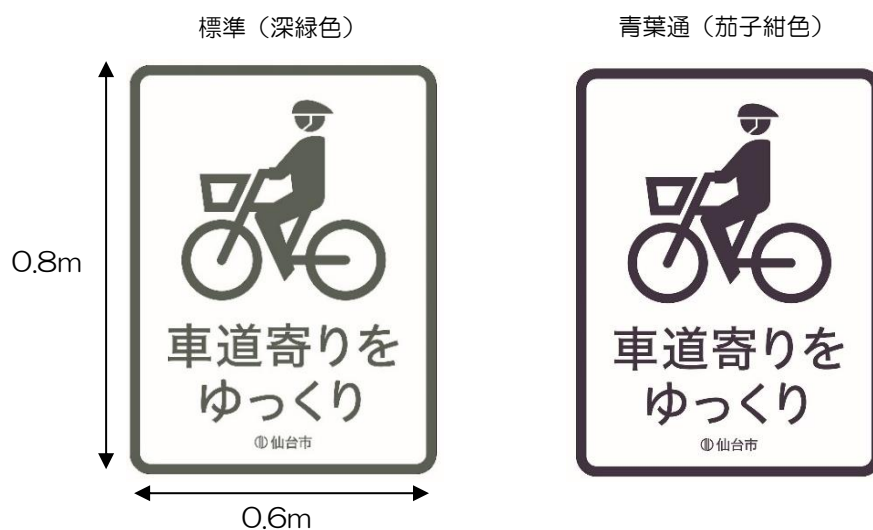
- 設置位置については、「歩行者系案内誘導サイン等の整備に係る庁内調整に関する要綱」に基づき所管課と協議する。



【図4-2】自転車歩行者道（ゆっくり走行【徐行】）の整備イメージ



【写真 4-4】自転車の徐行を促す路面表示設置
(市道宮沢根白石(その5)線)



【図4-3】徐行を促す路面表示

※路面表示の寸法は必要に応じ、最大で 1.2m×0.9m まで拡大可能とする。

【降車】

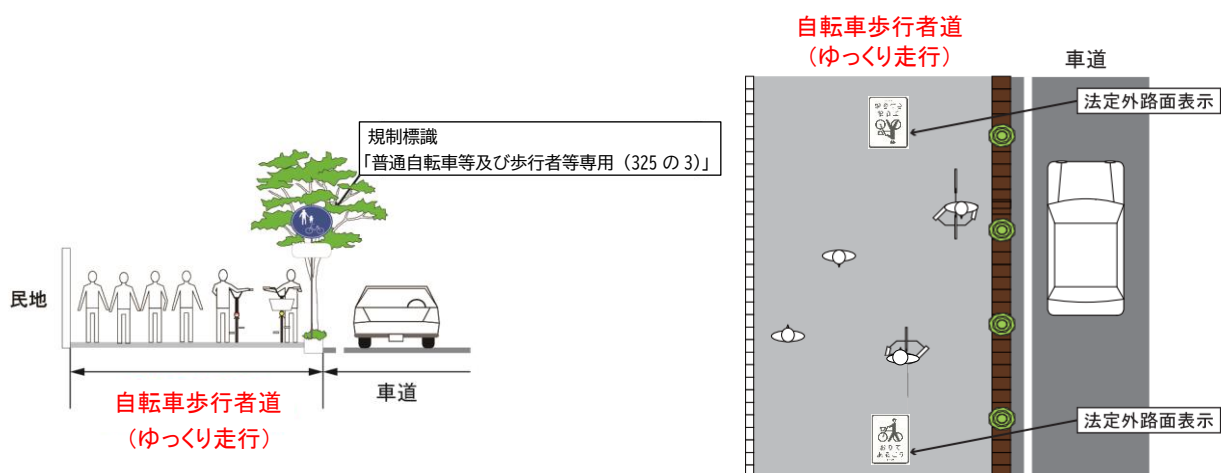
- 歩行者交通量が特に多く、自転車と歩行者等の事故の危険性が高い箇所等においては、降車を促す路面表示等を設置し、マナー向上によって安全性を確保する。
 - 降車の路面表示は、原則、背景白色、文字深緑色とし、字体は、ヒラギノUD 角ゴシック W5 とする。
- （景観に配慮が必要な路線の色彩については、「歩行者系案内誘導サイン等基本方針」に基づくものとし、必要に応じ所管課と協議する。 例：青葉通 茄子紺色）
- 設置位置については、「歩行者系案内誘導サイン等の整備に係る庁内調整に関する要綱」に基づき所管課と協議する。



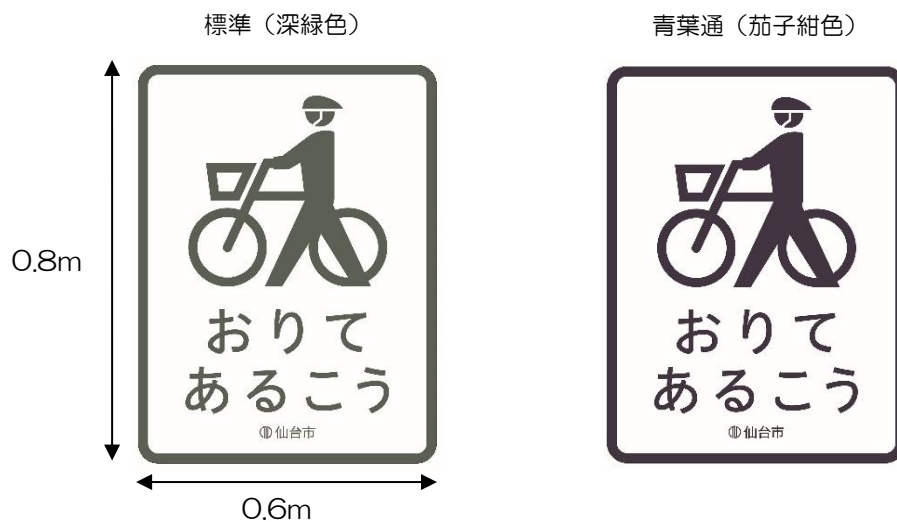
【写真 4-5】歩行者交通量が特に多い路線の例
（市道愛宕上杉通 2 号線）



【写真 4-6】歩行者交通量が特に多い路線への
自転車の降車を促す路面表示設置
（国道 286 号のバス停付近）



【図 4-4】自転車歩行者道（ゆっくり走行【降車】）の整備イメージ



【図4-5】降車を促す路面表示

※路面表示の寸法は必要に応じ、最大で 1.2m×0.9m まで拡大可能とする。

附則

この基準は、平成 29 年 4 月 1 日から実施する。

附則（平成 29 年 12 月 25 日改正）

この改正は、平成 30 年 1 月 1 日から実施する。

附則（平成 30 年 12 月 25 日改正）

この改正は、平成 31 年 1 月 1 日から実施する。

附則（令和 2 年 4 月 30 日改正）

この改正は、令和 2 年 5 月 1 日から実施する。

附則（令和 3 年 3 月 29 日改正）

この改正は、令和 3 年 4 月 1 日から実施する。

附則（令和 7 年 2 月 20 日改正）

この改正は、令和 7 年 4 月 1 日から実施する。

5. 参考資料 1

○「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について」

令和元年7月5日

国土交通省道路局 企画課
国道・技術課
環境安全・防災課
高速道路課
参事官

自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について

1. 改正の趣旨

本来、自転車専用の通行空間を確保する必要があるにもかかわらず、自転車道の設置に必要な幅員（2メートル以上）を確保できない等により、これを整備できていない状況が多数生じている。

他方、近年では、道路交通法（昭和35年法律第105号）第20条第2項の規定に基づく普通自転車専用通行帯（幅員1.5メートル以上）の設置が進んでおり、実際に自転車関連の交通事故数の減少や道路利用者の不安感の低減等の効果が確認されている。

このような状況を踏まえ、既設の道路のみならず、新たに整備する道路における自転車通行空間の確保を推進するため、道路構造令を改正し、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として「自転車通行帯」を新たに規定することとした。

2. 改正の概要等

（1）自転車通行帯

（定義）

第2条 この政令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

1.5 自転車通行帯 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。

（自転車通行帯）

第9条の2 自動車及び自転車の交通量が多い第3種又は第4種の道路（自転車道を設ける道路を除く。）には、車道の左端寄り（停車帯を設ける道路にあっては、停車帯の右側。次項において同じ。）に自転車通行帯を設けるものとする。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、この限りでない。

2. 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路（自転車道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、車道の左端寄りに自転車通行帯を設けるものとする。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、この限りでない。

3. 自転車通行帯の幅員は、1.5メートル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メートルまで縮小することができる。

4. 自転車通行帯の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

【改正のポイント】

- ・自動車及び自転車の交通量が多い第3種又は第4種の道路又は自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路で安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車通行帯を設置することとした。

【留意事項】

- ・自転車通行帯は、次の要件を満たす場合にあっては、設置しないこともできる。
 - 山岳地のように工事が非常に困難な場合又はその効果に比して工事に過大な費用を要する場合等

(2) 自転車道

(自転車道)

第10条 自動車及び自転車の交通が多い第3種（第4級及び第5級を除く。次項において同じ。）

又は第4種（第3級を除く。同項において同じ。）の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるものには、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

2 自転車の交通が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通が多い第3種若しくは第4種の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるもの（前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

3 自転車道の幅員は、2メートル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、1.5メートルまで縮小することができる。

4 自転車道に路上施設を設ける場合においては、当該自転車道の幅員は、第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。

5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

【改正のポイント】

・自動車の速度が高い道路においては、自転車道を整備することとし、その目安として速度（原則として規制速度を用いるものとするが、速度規制が行われていない道路等については、当該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ものとする。以下、速度に関する記述については同様とする。）が時速50キロメートルを超える場合に自動車対自転車の死亡事故が多くなる傾向にある※ことを踏まえ、設計速度が時速60キロメートル以上の道路については、自転車道を設置することとした。

【留意事項】

・道路構造令は、最低限保持すべき一般的技術的基準を定めたものであるため、地域の実情に応じ、道路管理者の裁量と責任において、設計速度が時速60キロメートル未満の場合でも自転車道を設けることは可能である。

・自転車道は、次の要件を満たす場合にあっては、片側のみに設置することあるいは設置しないこともできる。

○山岳地のように工事が非常に困難な場合又はその効果に比して工事に過大な費用を要する場合

○交差点が連続するなどにより走行する自動車の速度が時速50キロメートルを超えないことが見込まれる場合 等

・自転車道と歩道及び車道との分離方法は、基本的に縁石線又はさくによるものとする。

※国土交通省調べ

3. 整備形態選定の考え方

- ・自動車、自転車、歩行者の交通量と自転車道等の整備形態の関係は下表の通りとする。

改正後		自転車		
		多 (500台/日以上) ※4	少	
			歩行者	
自動車	多 (4,000台/日以上) ※4	自転車通行帯 自転車道 ※1	自転車通行帯 ※3 自転車道 ※1 自転車歩行者道	自転車歩行者道
	少	自転車通行帯 ※2 自転車道 ※1		

※1 新設道路においては、設計速度60km/h以上の場合、既設道路においては速度50km/h超の場合。

※2 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合（自動車と自転車の分離）。

※3 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合（自転車と歩行者の分離）。

※4 自動車、自転車、歩行者の交通量の多い場合の目安であり、具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

- ・自動車の「交通量が多い」場合とは、対自転車の事故が多い傾向にある4,000台/日以上※を目安とする。
- ・自転車の「交通量が多い」場合とは、対自動車、対歩行者ともに事故が多い傾向にある500台/日以上※を目安とする。
- ・歩行者の「交通量が多い」場合とは、対自転車の事故が多い傾向にある500人/日以上※を目安とする。
- ・「安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合」とは、以下のとおりとする。
 - 自動車の交通量が少なく、自転車の交通量が多い場合（上記表の※2）、自動車と自転車の分離の必要性は、速度が時速40キロメートル超を目安とする。
 - 自動車及び歩行者の交通量が多く、自転車の交通量が少ない場合（上記表の※3）、自転車と歩行者の分離の必要性は、通勤・通学時など自転車と歩行者の通行が時間的に集中して輻輳する場合などを考慮する。
- ・具体的な整備形態の選定に当たっては、上記表を基本とするものの、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

※国土交通省調べ

4. 路肩の設置の考え方

- ・自転車通行帯は車両の通行の用に供する車道の部分であり、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つ路肩とは機能が異なることから、自転車通行帯を設ける場合であっても、路肩を設置することを基本とする。
- ・自転車道又は自転車歩行者道を設置する場合を除き、自転車の安全性を確保するため、路肩は車道との連続性を保ち、可能な限り平坦性を確保することとする。また、路肩あるいは、やむを得ず、第8条第7項に基づき路肩を設置せず、自転車通行帯へ雨水等の排水施設を設ける場合は、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするものとする。特に排水施設の溝は、自転車走行時にタイヤのはまり込みがないように、縁石線から遠ざけて設置することは避けるべきであること。また、交差点手前においては、自転車が縁石に近づいて走行する頻度が高くなることが想定されるため、注意が必要である。

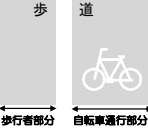
5. トンネル、橋梁部等における路肩の縮小規定の扱い

- ・自転車道、自転車通行帯又は自転車歩行者道を設けない道路においては、第8条第2項、第5項又は第7項に基づく（第7項にあっては、歩道を設ける場合に限られる）、路肩の幅員の縮小を行わないことを基本とする。

6. その他

- ・自転車通行帯は、自転車と自動車の双方の安全性を向上させるために停車帯の右側に設置するものとする。
- ・車道側に設けられる植樹帯の植栽や歩道のない道路における路外の雑草等が車道側に繁茂することは車道の左側通行を原則とする自転車利用の妨げとなることから、植栽等を設置する場合は、視認性及び自転車の走行性を妨げることがないように樹種や配置を検討するとともに、落ち葉等も留意した適切な維持管理に努めること。また、交差点の隅角部や沿道出入口付近の構造及び植栽の状況によっては、交差道路や沿道側から自転車を確認すること及び自転車が交差道路や沿道の状況を確認することが困難になる場合もあるため、自転車の通行が想定される道路にあっては、視認性に配慮すること。
- ・自転車通行帯は、道路交通法第20条第2項の規定に基づく普通自転車専用通行帯として、同法第4条第1項の規定に基づく都道府県公安委員会による交通規制の実施を想定して設けるものである。そのため、道路管理者が自転車通行帯を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会と十分な時間的余裕をもって事前に協議した上で、その整備を図る必要がある。
- ・なお、やむを得ない事情により、道路交通法の規定に基づく都道府県公安委員会による車両通行帯（普通自転車専用通行帯）としての交通規制が併せて実施されないこととなった場合、標識令別表第六に記載のある車両通行帯境界線及び車両通行帯最外側線が設けられないこととなる。この場合、道路交通法第76条第1項も踏まえた上で、当面、自転車通行帯を設けるための道路空間に、矢羽根型路面表示等を設置することにより、自転車の通行位置を示す等の運用をすることを基本とする。

○自転車通行空間における法定標識及び標示 ※「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年12月17日総理府・建設省令第3号）」に基づく

整備手法	標識及び標示の種類	規制標識/ 規制標示	番号	設置主体	標示する意味	設置場所	様式
自転車道	特定小型原動機付自転車・自転車専用	規制標識	(325の2)	道路管理者	自転車道であること。	自転車道の前面又は自転車道内の必要な地点	
					道路法第48条の14第2項に規定する自転車専用道路であること。	自転車専用道路の入口その他必要な場所の路端	
				公安委員会	交通法第8条第1項の道路標識により、特定小型原動機付自転車及び自転車(これらの車両で交通法第17条第3項の規定により自転車道を通行してはならないものを除く。以下この項及び次項において同じ。)以外の車両及び歩行者等の通行を禁止すること。	特定小型原動機付自転車及び自転車以外の車両及び歩行者等の通行を禁止する道路の区間若しくは場所の前面又は道路の区間若しくは場所内の必要な地点	
	特定小型原動機付自転車・自転車一方通行 (一方通行規制の場合に限る)	規制標識	(326の2-A・B)	道路管理者	道路法第46条第1項の規定に基づき、標示板の矢印が示す方向の反対方向にする特定小型原動機付自転車及び自転車の通行を禁止すること。	一定の方向にする特定小型原動機付自転車及び自転車の通行を禁止する歩道、自転車道又は自転車歩行者道の区間の入口及び歩道、自転車道又は自転車歩行者道の区間内の必要な地点における路端	 
				公安委員会	交通法第8条第1項の道路標識により、標示板の矢印が示す方向の反対方向にする特定小型原動機付自転車及び自転車の通行を禁止すること。	一定の方向にする特定小型原動機付自転車及び自転車の通行を禁止する歩道又は自転車道の区間の入口及び歩道又は自転車道の区間内の必要な地点における路端	
自転車専用通行帯 (自転車レーン)	専用通行帯	規制標識	(327の4)	公安委員会	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、特定の車両が通行しなければならない車両通行帯（以下この項において「専用通行帯」という。）を指定し、かつ、他の車両（当該特定の車両が普通自転車である場合にあっては特定小型原動機付自転車及び軽車両を除き、当該特定の車両が普通自転車以外の車両である場合にあっては小型特殊自動車、原動機付自転車及び軽車両を除く。）が通行しなければならない車両通行帯として専用通行帯以外の車両通行帯を指定すること。	専用通行帯の前面及び専用通行帯内の必要な地点	
	普通自転車専用通行帯	規制標識	(327の4の2)	公安委員会	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（以下この項において「普通自転車専用通行帯」という。）を指定し、かつ、特定小型原動機付自転車及び軽車両以外の車両が通行しなければならない車両通行帯として普通自転車専用通行帯以外の車両通行帯を指定すること。	普通自転車専用通行帯の前面及び普通自転車専用通行帯内の必要な地点における左側の路端	
	専用通行帯	規制標示	(109の6)	公安委員会	交通法第20条第2項の道路標示により、車両通行帯の設けられた道路において、特定の車両が通行しなければならない車両通行帯（以下この項において「専用通行帯」という。）を指定し、かつ、他の車両（当該特定の車両が普通自転車である場合にあっては特定小型原動機付自転車及び軽車両を除き、当該特定の車両が普通自転車以外の車両である場合にあっては小型特殊自動車、原動機付自転車及び軽車両を除く。）が通行しなければならない車両通行帯として専用通行帯以外の車両通行帯を指定すること。	専用通行帯の前面及び専用通行帯内の必要な地点	
自転車歩行者道	普通自転車等及び歩行者等専用	規制標識	(325の3)	道路管理者	道路法第48条の14第2項に規定する自転車歩行者専用道路であること。	自転車歩行者専用道路の入口その他必要な場所の路端	
				公安委員会	交通法第8条第1項の道路標識により、特定小型原動機付自転車及び自転車以外の車両の通行を禁止すること。	特定小型原動機付自転車及び自転車以外の車両の通行を禁止する道路の区間若しくは場所の前面又は道路の区間若しくは場所内の必要な地点	
					交通法第17条の2第1項及び第63条の4第1項第1号の道路標識により、特例特定小型原動機付自転車（交通法第17条の2第1項に規定する特例特定小型原動機付自転車をいう。以下同じ。）及び普通自転車（交通法第63条の3に規定する普通自転車をいう。以下同じ。）が歩道を通行することができることとすること。	特例特定小型原動機付自転車及び普通自転車が歩道を通行することができることとする道路の区間の前面又は道路の区間内の必要な地点	
	特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可	規制標示	(114の2)	公安委員会	交通法第17条の2第1項及び第63条の4第1項第1号の道路標示により、特例特定小型原動機付自転車及び普通自転車が歩道を通行することができることとすること。	特例特定小型原動機付自転車及び普通自転車が歩道を通行することができることとする道路の区間内の必要な地点	
	特例特定小型原動機付自転車・普通自転車の歩道通行部分	規制標示	(114の3)	公安委員会	交通法第17条の2第1項及び第63条の4第1項第1号の道路標示により、特例特定小型原動機付自転車及び普通自転車が歩道を通行することができることとし、かつ、交通法第17条の2第2項及び第63条の4第2項の道路標示により、特例特定小型原動機付自転車及び普通自転車が歩道を通行する場合において、通行すべき歩道の部分を指定すること。	特例特定小型原動機付自転車及び普通自転車が歩道を通行することができることとし、かつ、通行すべき部分として指定する歩道の区間又は場所	

○道路法

- 第46条第1項
道路管理者は、左の各号の一に掲げる場合においては、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、区間を定めて、道路の通行を禁止し、又は制限することができる。
 - 道路の破損、欠壊その他の事由に因り交通が危険であると認められる場合
 - 道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合
- 第48条の14第2項
道路等の管理者は、道路等を前条第一項の規定による指定を受けた道路若しくは道路の部分（以下「自転車専用道路」という。）、同条第二項の規定による指定を受けた道路若しくは道路の部分（以下「自転車歩行者専用道路」という。）又は同条第三項の規定による指定を受けた道路若しくは道路の部分（以下「歩行者専用道路」という。）（以下これらを「自転車専用道路等」と総称する。）と交差させようとする場合においては、当該自転車専用道路等の安全な交通が確保されるよう措置しなければならない。

○道路交通法

- 第8条第1項
歩行者等又は車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている道路又はその部分を通行してはならない。
- 第20条第2項
車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。
- 第63条の4第1項
普通自転車は、次に掲げるときは、第17条第1項の規定にかかわらず、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。
 - 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。