4 自転車走行空間の整備方針

[本章の概要]

本章では、「自転車走行空間の整備」について、短期及び中長期的視点のそれぞれについて、自転車走行空間の安全性を向上させるための整備方針を記載する。

本章の構成は、以下の通りである。

4.1 短期的視点での自転車走行空間の整備

本節では、早期に広域的な自転車利用ネットワークの概成を図るために、短期的に実施する自転車走行空間の整備内容を記載する。

4.2 中長期的視点での自転車走行空間の整備

本節では、道路改築や道路空間の再配分を伴う自転車走行空間の整備手法について概要を記載する。

※ 本ガイドラインは、基本的な整備内容を示すものであり、現場での適用にあたっては、現場毎の異なる道路状況、交通状況等を交通管理者（警察）と協議し、調整を図りながら整備を進めることとする。

4.1 短期的視点における自転車走行空間の整備

本節では、早期に広域的な自転車利用ネットワークの概成を図るために、短期的に実施する自転車走行空間の整備内容を記載する。

自転車の通行位置と主に対象となる整備検討内容を下表に示す。

表 4.1 自転車の通行位置と主に対象となる整備検討内容

整備内容 / 自転車の通行位置	道路の小規模改良			通行を妨げるものの改良･撤去		通行位置の明示による走行空間整備	
	段差の解消		路面の改善 (P4-3)	車止めの改良・撤去 (P4-4)	不法占用物件の撤去 (P4-5)	路肩のカラー化 (P4-5)	自歩道内の通行位置明示(P4-7)
	交差点部 (P4-2)	歩道乗り入れ部 (P4-2)					
車道左側端部（1 車線道路）		○※1	○		○		
車道左側端部（多車線道路）		○※1	○		○	○	
自転車歩行者道	○※2		○	○	○		○
自歩道内の通行位置明示	○		○	○	○		
自転車歩行者専用道路			○	○	○		
自転車道		○	○	○	○		
自転車専用通行帯（自転車レーン）		○	○		○		

※1 自転車歩行者道が設置されている場合。
※2 視覚障害者が道路端を判別可能であることや自転車の走行速度を過度に上昇させないことに留意する。

4.1.1 道路の小規模改良

(1) 段差の解消

1) 交差点部での段差の解消

自転車歩行者道で自転車の通行位置を明示している場合、交差部における自転車横断帯へのすり付け部は滑らかな構造とする。ただし、自転車の速度が上昇しすぎて歩行者や車椅子利用者を危険にさらさないよう、沿道利用の状況を勘案して実施することが望ましい。

なお、自転車歩行者道で自転車の通行位置を明示せず、自転車と歩行者を分離しない場合は、視覚障害者が道路端を判別可能であることや自転車の走行速度を過度に上昇させないことに留意した上で整備を行うこととする※。

※ 構造基準については「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」による。

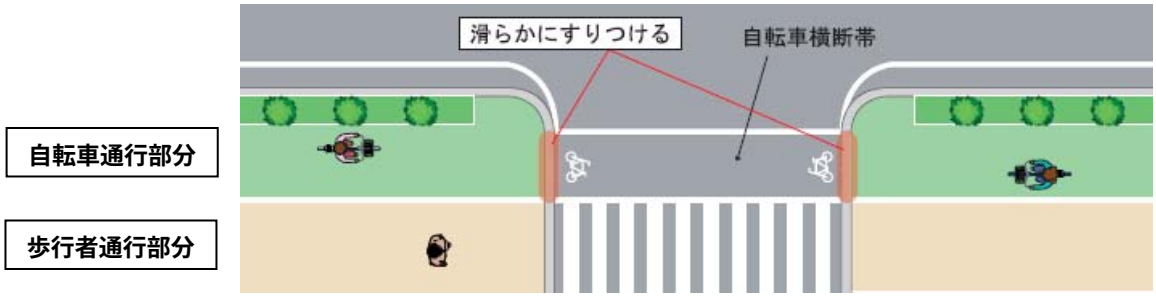


図 4.1 自転車横断帯のすり付け部分

○自転車横断帯の部分のみ滑らかにすり付けている事例（香川県高松市）

2) 交差点手前の歩道乗り入れ部での段差の解消

車道を走行している自転車について左折巻き込み事故等の危険性に配慮し、交差点手前で自転車を自転車歩行者道に乗り上げさせる場合※、自転車が自転車歩行者道内へ進入するために設置する乗り入れ部は、滑らかにすり付けることとする。また、自転車が自転車歩行者道内に進入する際に、急なハンドル操作を伴わないように、乗り入れ部の長さを十分に確保することが望ましい。なお、車道に誘導する際にも同様に考慮することとする。

※ 主に車道の左端部を通行することが多いハイユーザー層にとっては、自転車ルートの直進性を損なうことから、当該区間の主な利用者層がロー及びミドルユーザー層であり、特に安全性を考慮する場合に検討する。

＜参考＞ 乗り入れ部の縁石形状の基準

「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」では、右図のような滑らかなすり付けを考慮した縁石の形状の基準を示している。

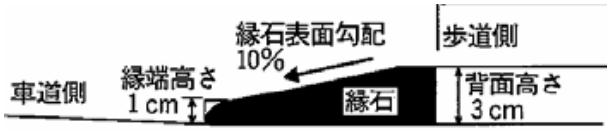
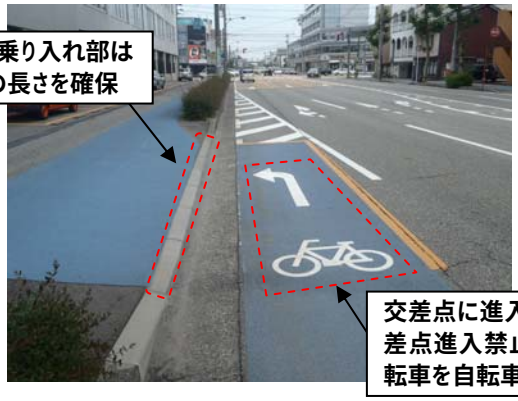


図　乗り入れ部の縁石の基準例

○歩道乗り入れ部を滑らかにすり付けている事例（神奈川県川崎市）

○歩道乗り入れ部の長さを十分に確保している事例（富山県富山市）



(2) 路面状況（舗装）の改善

工事による埋め戻しや樹木の根、舗装のひび割れ等により、自転車の走行時にハンドルを取られるような路面の不整合、凹凸等が生じている場合は、路面状況を改善することが望ましい。

○工事による埋め戻しにより路面に凹凸が生じている事例

○舗装のひび割れにより路面に凹凸が生じている事例

4.1.2 通行を妨げるものの改良･撤去

(1) 車止めの改良･撤去

車止めは主に自動車の進入を防ぐために設置されるものであるが、その形状や設置形態によっては、自転車の円滑な通行を妨げる場合がある。隊列で走行する場合、車止めが設置されていると前走車の陰になり後続車が車止めに衝突することもある。

車止めの設置形態については、以下の状況を満たしているかを確認し、満たしていない場合は、関係機関等との協議の上で、車止めの改良や撤去を検討することが望ましい。

①自転車を降りずに走行できるスペースが確保されていること

「道路構造令の解説と運用」によると自転車の占有幅は 75㎝となっており、自転車を降りずに通行できる幅としては、余裕幅を見込んで 1m 以上の間隔を確保することが望ましい。

○通り抜けが難しい間隔で設置されている事例

出典：「平成 18 年度 自転車乗用に関する調査研究事業報告書（(財) 日本サイクリング協会)」　より

②自転車利用者にとって、視認しやすい高さや色であること

自転車利用者が車止めに気付かずに衝突することが考えられるため、遠方からも十分に認識できる高さであることや、歩道の舗装色や周囲の景観に対してまぎらわしく無く、視認しやすい色であることが望ましい。

「自転車道等の設計基準解説」によると防護柵の高さは 80㎝ 程度となっており、車止めについても 80㎝ 程度の高さとすることが望ましい。

③夜間時の自転車通行に対する安全性に配慮されていること

夜間でも自転車利用者が視認しやすいように、車止めに反射板等を付設することや、万が一の衝突時の衝撃を小さくするために、弾性タイプの部材を用いることが望ましい。

(2) 不法占用物件の除去（路上駐車、路上看板、放置自転車等）

自転車走行空間を有効に機能させるために、関係機関と連携し、「路上駐車」、「路上看板」、「放置自転車」等の通行を妨げるものを除去することが望ましい。

○路上駐車車両が自転車走行空間を占用している事例

4.1.3 通行位置の明示による走行空間の整備

路肩のカラー化や自転車歩行者道における自転車通行位置の明示等、通行位置の明示による自転車走行空間の整備手法について概要を記載する。

(1) 路肩のカラー化による自転車走行空間の整備

1) 特徴

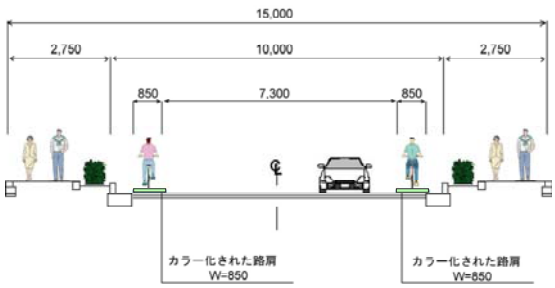
路肩幅に余裕がある場合において、路肩の平坦性を確保した上で、路肩のカラー化を施すことにより自転車走行空間を整備※するものであり、利用者に対して、自転車通行位置と自転車ルートの連続性を明示するとともに、ドライバーに対して、自転車走行空間の存在を認識させ、自転車に対する注意を促すことが期待できる。

道路交通法に基づく自転車専用通行帯の規制を実施しないため、自転車の走行空間として幅員1m以上を確保しなくてもよく、現行の道路区域内での整備が可能な手法である。

また、本手法は自転車歩行者道との併設が可能である。

※ 検討実施にあたっては警察協議が必要。

表 4.2 路肩のカラー化により自転車走行空間を整備した事例



東京都江戸川区

出典：自転車利用環境整備ガイドブック（国土交通省、警察庁）、平成19年10月

2) 通行方法※

自転車は、道路（歩道等と車道の区別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 項より）。

※ 通行方法の詳細は「（参考 1）関連法令の整理」を参照。

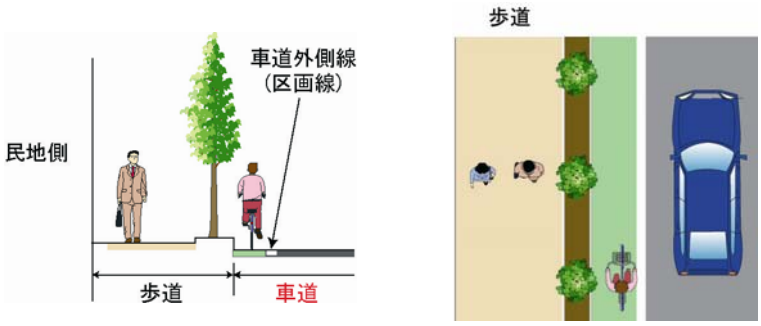


図 4.2 道路交通法で規定される車道の通行方法

3) 案内誘導方法

自転車利用者を路肩のカラー化を実施した自転車走行空間に誘導するため、通行位置を周知するとともに、逆走を防ぐために左側通行を明示するフットサイン等を設置することが望ましい（フットサインの詳細は第 5 章第 3 節を参照、A-7）通行位置推奨サイン）。

○路肩をカラー化した事例（東京都世田谷区）

4) 留意事項

- 自転車走行の安全性を確保するために、車道左側端のエプロン部の横断勾配や集水桝の蓋部について必要に応じて改良することを検討する。
- 自転車の通行が駐停車車両に妨げられる恐れがあるため、違法駐車車両の多い区間では、取締りの強化をあわせて実施することを検討する。
- ドライバーに対して、自転車走行空間に進入しないことや、自転車に配慮した運転を行うように、自転車走行空間の存在を周知する必要がある。

(2) 自転車歩行者道における自転車通行位置の明示

1) 特徴

自転車歩行者道において、道路標示（規制標示「普通自転車の歩道通行部分」(114 の 3)）の設置や、舗装の色・材質の違い等により自転車の通行位置を明示するものであり、自転車と歩行者の分離を図り、自転車と歩行者双方の安全性を向上させることが期待できる。

ただし、整備の前提として、自転車と歩行者の走行空間を確保するための十分な幅員（幅員 4m 以上）を有している必要がある。

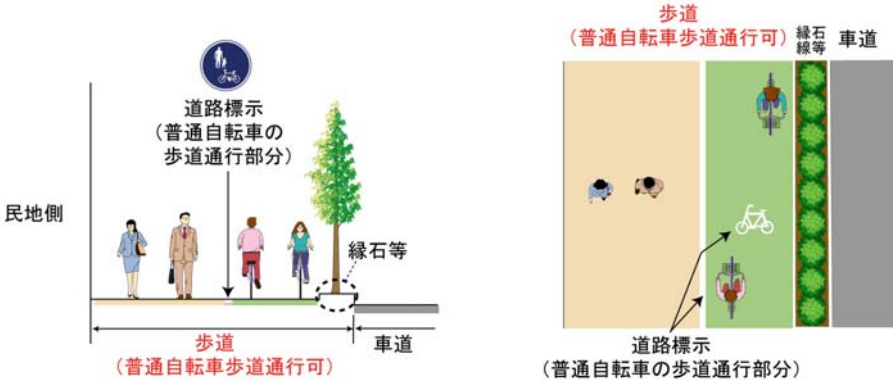


図 4.3 自転車歩行者道における自転車通行位置の明示のイメージ

2) 通行方法※

・自転車の歩道通行可の交通規制が実施され、かつ自転車の通行すべき部分が指定されているときはその指定された部分を徐行しなければならず、また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。（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項より）

・ただし、自転車の通行指定部分については、当該部分を通行し、また通行しようと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。（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項より）

※ 通行方法の詳細は「（参考１）関連法令の整理」を参照。

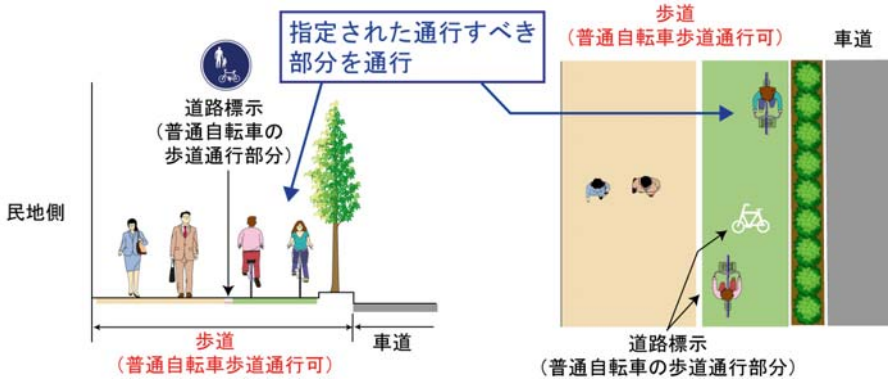


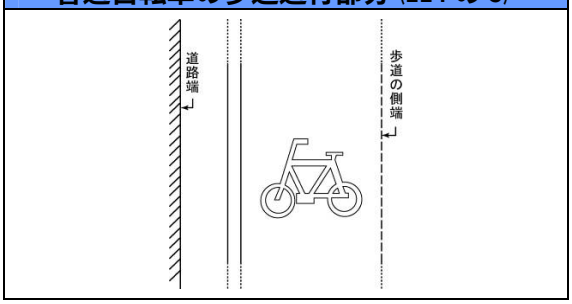
図 4.4 道路交通法で規定される普通自転車歩道通行可の交通規制が実施された歩道の通行方法

3) 通行位置の指定

・通行位置の指定は、公安委員会が道路標示（規制標示「普通自転車の歩道通行部分」(114 の 3)）により、自転車通行側と歩行者通行側の境の白線と自転車通行側の路面に自転車マークを表示することにより実施する。

・公安委員会が道路標示により通行部分を指定することとあわせ、道路管理者は、舗装の色や材質の組み合わせ等により自転車の通行位置の明示を行う。

表 4.3 普通自転車の歩道通行部分の道路標示

道路標示
普通自転車の歩道通行部分 (114 の 3)


4) 留意事項

・ 公安委員会により通行位置指定の規制を実施するが、規制が認められなかった場合は、少なくとも、警察との協議の上で、道路管理者が実施できる施策として、舗装の色や材質の組み合わせ等による通行位置の明示を検討する。

・ 幅員に余裕がある場合は、分離効果をより高めるため、歩行者・自転車交通量に留意しつつ、柵やポールの設置等により物理的に走行空間を分離することが望ましい。

・ 自転車利用者や歩行者に対して、それぞれの通行位置を認識してもらうため、通行位置区分を明確にする補助看板を設置することが望ましい。設置にあたっては、交通量や幅員等の道路状況を考慮し、看板柱による誘導を基本とする。ただし、大きな交差点等において、遠方からの視認性を確保する必要がある場合には、架空看板による誘導についても検討する※。

※ 検討にあたっては、奈良県 土木部 道路・交通環境課と協議すること。

・ 自転車の通行部分では、自転車が双方向で通行可能であるため、自転車同士がすれ違う際には、互いに左側に避けて通行する等走行マナーの周知やフットサイン等により左側通行を明示することが望ましい（フットサインの詳細は第 5 章第 3 節を参照、A-7）通行位置推奨サイン）。

・ 整備に際しては、前後区間との連続性や接続に特に留意する必要がある。

・ 道路両側に自転車歩行者道が設置されている区間では、案内誘導サインの連続性を確保するため、自転車ルートの利用者に対して、進行方向に対して左側の自転車歩行者道を通行するように推奨する必要がある。

・区間開始部において、歩行者及び自転車のピクト等で通行位置を示した看板柱を設置する。
・看板柱は、遠方からでも気付きやすく、区間開始部での設置に適しており、歩行者の視認性も高い。
・看板柱とあわせて自転車の通行位置と進行方向を示すフットサインを設置する。

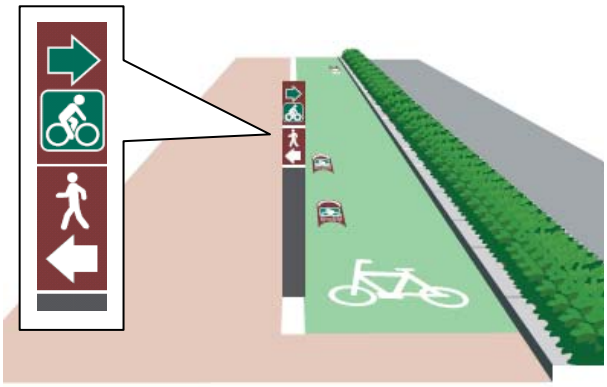


図 4.5 自転車の通行位置区分を明確にする看板柱の設置イメージ

＜参考＞ 自転車の通行位置区分を明確にする架空看板の設置事例

高知県高知市

＜概要＞
・歩行者及び自転車のピクト等で通行位置を示した看板を走行空間の上部に設置する。

＜留意事項＞
・特に、遠方から気付きやすいため、多車線道路同士の大きな交差点での使用に適している。
・ただし、近中距離からは気付きにくいため、適用には注意が必要である。
・走行空間上に支柱を設置した場合、自転車が接触する恐れがある。
・建築限界の影響があるため、標識の設置高さが高くなってしまう。
・他の標識・表示に比べ設置コストが高い。

4.2 中長期的視点での自転車走行空間の整備

本節では、道路改築や道路空間の再配分を伴う以下の自転車走行空間の整備手法について概要を記載する。

中長期だけでなく短期においても、ネットワーク上で道路を新設・改築する場合については、新たな自転車走行空間の整備を検討する。

なお、整備手法の検討にあたっては、沿道利用の状況や自転車ルートの前後区間との連続性、当該区間の歩行者・自転車交通量等に十分留意することとする。

①自転車道の整備
②自転車専用通行帯（自転車レーン）の設置
③自転車歩行者道の整備
④自転車歩行者道の通行位置明示※
⑤自転車歩行者専用道路の整備

※ 自転車歩行者道の通行位置明示の整備手法は第 4 章第 1 節第 3 項を参照。

4.2.1 自転車道の整備

(1) 特徴

自転車が走行するための空間として、縁石・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用の走行空間を設け、自転車と自動車、歩行者との分離を図るものである。自転車の走行空間が物理的に分離されているため、自転車利用者が安心して通行することが可能であり、歩行者の安全性も確保できる。

自転車道が設置されている道路では、自転車は自転車道を走行しなくてはならず、自転車道を設置する場合には、利用者の利便性等を考慮し、両側に設置することを基本とする。

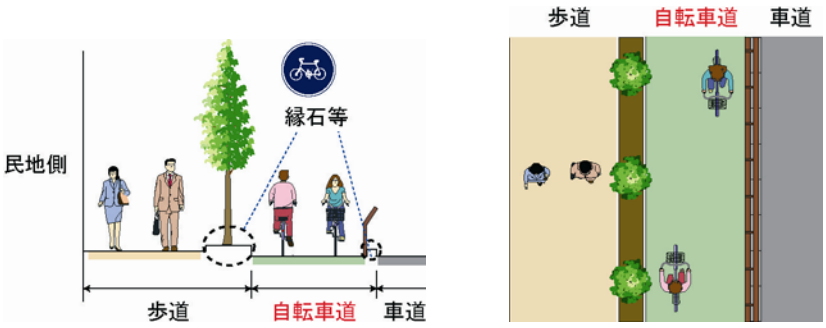


図 4.6 自転車道のイメージ

(2) 通行方法※

・自転車は、やむを得ない場合等を除き、自転車道を通行しなければならない（道路交通法第 63 条の 3 より）。

・自転車道内では対面通行を原則とする。

※ 通行方法の詳細は「（参考 1）関連法令の整理」を参照。

(3) 通行位置の指定方法

公安委員会が道路標識（規制標識「自転車専用」（325 の 2））を設置することにより、自転車道であることをより明確に示すことができる。

表 4.4 自転車道の道路標識

道路標識
自転車専用（325 の 2）

(4) 道路構造

a) 幅員

自転車道の幅員は 2.0m 以上（やむを得ない場合は 1.5m 以上）、歩道の幅員は 2.0m（歩行者が多い場合は 3.5m）以上とすることが望ましい（道路構造令第 10 条第 3 項及び道路構造令第 11 条第 3 項より）※。

※ 道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合、当該道路の状況等からみて幅員等の基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる（道路構造令第 38 条第 2 項）。

b) 建築限界

道路構造令第 12 条の規定による※。

※ 詳細は「道路構造令の解説と運用」の P276～280 を参照。

c) 横断勾配

道路構造令第 24 条第 2 項の規定による※。

※詳細は「道路構造令の解説と運用」の P435～436 を参照。

d) 縦断勾配

「自転車道等の設計基準（都街発第 63 号、道企発第 91 号、昭和 49 年 11 月 29 日）」の 5-5 縦断勾配の規定による※。

※詳細は「自転車道等の設計基準解説」の P43～45 を参照。

e) 乗り入れ部の設置

・乗り入れ部はできるだけ少なくするべきであるが、実態としては沿道に商店等があり、乗り入れ部を連続的に設ける場合がある。このような場合、視覚障害者等が誤って進入することがないように、乗り入れ部の間隔・数を検討するとともに、乗り入れ部への縁石等の設置を検討する。また、設置する縁石は視覚障害者の方が白杖で認識できるような構造とする。

・乗り入れ部の設置については、沿道利用の状況等を考慮する。

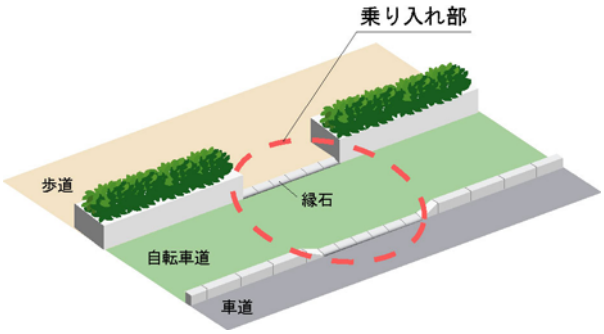


図 4.7 乗り入れ部の設置イメージ

(5) 留意事項

・自転車道の分離方法については、沿道利用や景観への影響、自転車道の幅員等の状況を考慮して検討する※。

※ 検討にあたっては、奈良県 土木部 道路・交通環境課と協議すること。

・自転車道では、自転車が双方向で通行可能であるため、自転車同士がすれ違う際に、互いに左側に避けて通行する等の走行マナーの周知や、中央を示すドットラインにより対面通行を明示すること、フットサイン等により左側通行を明示することが望ましい（フットサインの詳細は第 5 章第 3 節を参照、A-7）通行位置推奨サイン）。

・道路両側に自転車道が設置されている区間では、案内誘導サインの連続性を確保するため、自転車ルートの利用者に対して、進行方向に対して左側の自転車道を通行するように推奨する必要がある。

・整備に際しては、前後区間との連続性や接続に特に留意する必要がある。

＜参考＞ 自転車道の分離方法等に関する事例

a) 柵により分離している事例

東京都江東区

＜概要＞
・柵により、自転車の走行空間と歩行者や自動車の走行空間を分離。

＜留意事項＞
・分離工作物が視覚的に明確であるため、利用者の安心感が高まる。
・柵の存在が目立つため、周囲の景観との調和に配慮し、色や高さに留意する。
・自転車のハンドル等が接触する危険が生じないように柵の高さに留意する。
・沿道アクセスやゴミ収集、清掃等の作業に支障を来さないように、開口部を設ける等設置位置に留意する。
・ペダルが接触する等自転車走行に支障を及ぼす恐れがあるため、幅員に余裕を持たせることが望ましい。

b) 縁石により分離している事例

神奈川県川崎市

＜概要＞
・縁石により、自転車の走行空間と歩行者や自動車の走行空間を分離。

＜留意事項＞
・縁石のみによる分離であるため、周囲の景観への配慮という面で優れる。
・ドライバーが乗り入れないように、特に夜間において縁石の視認性を高める配慮が必要。

c) ドットラインにより対面通行を明示している事例

徳島県徳島市

＜概要＞
・中央を示すドットラインを設置することにより、自転車利用者に対して、対面通行であることを明示。

＜留意事項＞
・進行方向を示すフットサインをあわせて設置することで効果が高まる。
・左記事例では、ドットラインのサイズは長さ20cm、幅5cmであり、設置間隔は2mとしている。

4.2.2 自転車専用通行帯（自転車レーン）の整備

(1) 特徴

公安委員会が自転車専用通行帯（以下、自転車レーン）の交通規制を実施し、道路標識及び道路標示を設置することにより、自転車走行空間の明確化を図るものであり、規制により自動車や二輪車の進入を防ぎ、利用者が安心して通行することが期待できる。

自転車専用通行帯における自転車通行方向は一方向（自動車と同方向）のみであるため、自転車専用通行帯を道路の両側に設置することを基本とする。

図 4.8 自転車専用通行帯のイメージ

(2) 通行方法※

・指定された車両通行帯を通行しなければならない（道路交通法第 20 条第 2 項より）。

・自転車レーンの自転車の通行は一方向（左側通行）のみとなる。

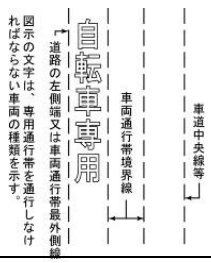
※ 通行方法の詳細は「(参考 1) 関連法令の整理」を参照。

(3) 通行位置の指定方法

自転車専用通行帯の整備にあわせて、公安委員会は通行位置を示す道路標識（「専用通行帯」（327 の 4、327 の 4 の 2）、道路標示（「専用通行帯」（109 の 6））の設置を行う。

また、自転車専用通行帯内に自動車が駐停車した場合、自転車の円滑な走行が阻害される可能性があるため、停車帯の確保や路上駐車対策等をあわせて実施することが望ましい。

表 4.5 自転車専用通行帯の道路標識･道路標示※1,2

道路標識		道路標示
専用通行帯（327 の 4）	専用通行帯（327 の 4 の 2）	専用通行帯（109 の 6）
オーバーハング式により設置する場合 	路側式により設置する場合 	

※1 「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」における、専用通行帯の道路標示、道路標識を自転車用に変更したもの。

※2 道路標示「専用通行帯(109の6)」は、必要に応じて道路標識に替え、またはこれにあわせて設置する。
道路標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」を設置する場合は、始点標識に道路標示「専用通行帯(109の6)」をあわせて設置する。

(4) 道路構造

a) 幅員

自転車専用通行帯の幅員は、3.0m（やむを得ない場合 1.0m 以上 3.0m 未満）以上とする（道路交通法施行令第 1 条の 2 第 4 項）。

b) 建築限界

道路構造令第 12 条の規定による※。

※ 詳細は「道路構造令の解説と運用」の P276～280 を参照。

c) 横断勾配

道路構造令第 24 条第 1 項の規定による※。

自転車専用通行帯は車道の一部分であるため、車道の設計に従うものである。

※ 詳細は「道路構造令の解説と運用」の P432～435 を参照。

d) 縦断勾配

道路構造令第 20 条の規定による※。

自転車専用通行帯は車道の一部分であるため、車道の設計に従うものである。

※ 詳細は「道路構造令の解説と運用」の P391～410 を参照。

(5) 留意事項

- 車道の逆走は非常に危険であるため、フットサイン等により左側通行を明示することが望ましい（フットサインの詳細は第 5 章第 3 節を参照、A-7）通行位置推奨サイン）。
- 自転車走行の安全性を確保するために、車道左側端のエプロン部の横断勾配や集水桝の蓋部について必要に応じて改良することを検討する。
- 自転車の通行が駐停車車両に妨げられる恐れがあるため、違法駐車車両の多い区間では、取締りの強化をあわせて実施することが望ましい。
- 整備に際しては、前後区間との連続性や接続に特に留意する必要がある。

4.2.3 自転車歩行者道の整備

(1) 特徴

歩行者また自転車交通量が多い場合は、歩行者の安全性確保の観点から、自転車歩行者道を自転車の通行位置に設定することは望ましくない。

自転車歩行者道を自転車の通行位置とする場合には、歩行者の通行を優先し、自転車は徐行して通行する必要がある。

歩道を自転車歩行者道とするためには、警察と協議し、公安委員会による「普通自転車通行可」の規制を実施することが必要である。

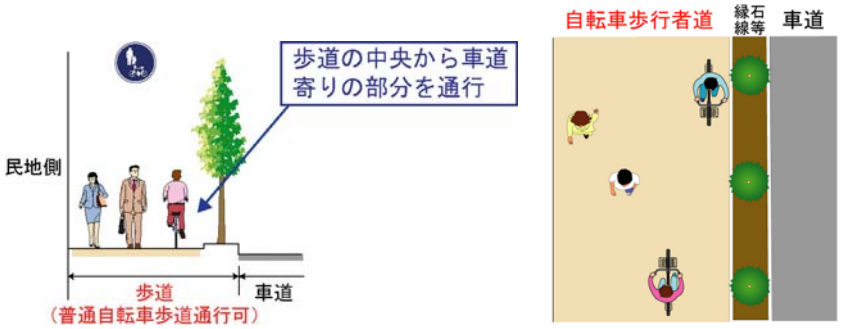


図 4.9 自転車歩行者道のイメージ

(2) 通行方法※

自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、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（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項より）。

※ 通行方法の詳細は「（参考１）関連法令の整理」を参照。

(3) 通行位置の指定方法

自転車が当該歩道を通行することができることを示す場合、公安委員会は道路標識または道路標示（「自転車及び歩行者専用」（標識 325 の 3）または「普通自転車歩道通行可」（標示 114 の 2））を設置する。

表 4.6 自転車歩行者道の道路標識･道路標示

道路標識	道路標示
自転車及び歩行者専用 (325 の 3)	普通自転車歩道通行可 (114 の 2)

(4) 道路構造

a) 幅員

・自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い場合 4m 以上、その他の場合は 3m 以上とする（道路構造令第 10 条の 2 第 2 項より）※。

・自転車歩行者道の幅員は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めることとする（道路構造令第 10 条の 2 第 4 項より）。

※ 道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合、当該道路の状況等からみて幅員等の基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる（道路構造令第 38 条第 2 項より）。

b) 建築限界

道路構造令第 12 条の規定による※。

※ 詳細は「道路構造令の解説と運用」の P276～280 を参照。

c) 横断勾配

道路構造令第 24 条第 2 項及び 3 項の規定による※。

※ 詳細は「道路構造令の解説と運用」の P435～436 を参照。

d) 縦断勾配

「歩道における安全かつ円滑な通行の確保について（平成 11 年 9 月 10 日都市局長・道路局長通達）」の歩道における段差及び勾配に関する基準の規定による。

(5) 留意事項

- 自転車歩行者道は、歩行者の通行に供されることから、高齢者や身体障害者等の安全かつ円滑な通行を確保する必要がある箇所においては、道路構造の基準について「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」を参照する。
- 自転車歩行者道は、歩行者優先が原則であるため、徐行またすぐに徐行に移れる速度を前提に通行する等、利用者に走行マナーを周知する必要がある。
- 整備に際しては、前後区間との連続性や接続に特に留意する必要がある。
- 道路両側に自転車歩行者道が設置されている区間では、案内誘導サインの連続性を確保するため、自転車ルートの利用者に対して、進行方向に対して左側の自転車歩行者道を通行するように推奨する必要がある。

4.2.4 自転車歩行者専用道路の整備

(1) 特徴

専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路また道路の部分（当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限る。）をいう（道路法第 48 条の 13 第 2 項より）。

自転車歩行者専用道路の線形、勾配その他の構造は、自転車及び歩行者が安全かつ円滑に通行することができるものでなければならない（道路構造令第 39 条第 5 項より）。

図 4.10 自転車歩行者専用道路のイメージ

(2) 通行方法※

自転車は、当該道路の中央から左寄りの部分を徐行しなければならず、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（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項より）。

※ 通行方法の詳細は「（参考 1）関連法令の整理」を参照。

(3) 通行位置の指定方法

道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分について、区間を定めて、もっぱら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分を指定することができる（道路法第 48 条の 13 より）。

この場合、道路管理者は、警察協議を行った上で、道路標識（「自転車及び歩行者専用」（標識 325 の 3））を設置する。

表 4.7 自転車歩行者専用道路の道路標識

道路標識
自転車及び歩行者専用（325 の 3）

(4) 道路構造

a) 幅員

自転車歩行者専用道路の幅員は 4m 以上とする（道路構造令第 39 条第 1 項より）。

b) 建築限界

道路構造令第 39 条の規定による※。

※ 詳細は「道路構造令の解説と運用」の P575～578 を参照。

c) 横断勾配

道路構造令第 24 条第 2 項の規定による※。

※ 詳細は「道路構造令の解説と運用」の P435～436 を参照。

d) 縦断勾配

「自転車道等の設計基準（都街発第 63 号、道企発第 91 号、昭和 49 年 11 月 29 日）」の 5-5 縦断勾配の規定による※。

※ 詳細は「自転車道等の設計基準解説」の P43～45 を参照。

(5) 留意事項

- 自転車歩行者専用道路は、歩行者の通行に供されることから、高齢者や身体障害者等の安全かつ円滑な通行を確保する必要がある箇所においては、道路構造の基準について「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」を参照する。
- 自転車歩行者専用道路は、歩行者優先が原則であるため、徐行またすぐに徐行に移れる速度を前提に通行する等、利用者に走行マナーを周知する必要がある。