


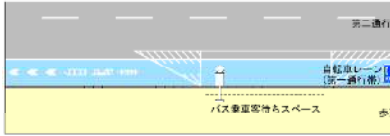

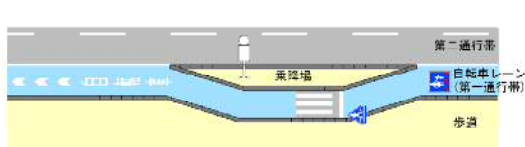
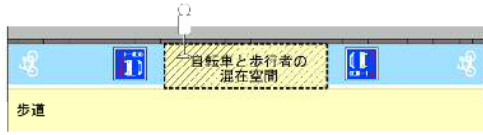
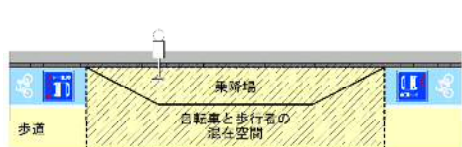


## 第4章 自転車走行空間の設計（特殊部）

## 1. バス停留所部

### 1-1. 整備手法

整備形態	バス交通量	TYPE	設置イメージ
自転車道	多くない	ストレート型	
	多い	島型	
		テラス型	
自転車レーン	多くない	ストレート型	
	多い	バスベイ型	
		交通島	
車道混在	○バス停部では、自転車レーンを参考に設計するものとする。		
自転車歩行者道	多くない	混在空間	
	多い	島状	

## 1-2. 自転車道でのバス停留所部の設計

### (1) 基本事項

- ① バス停留所を設ける自転車道またはバス乗降場の車道に対する高さは15cmを標準とするものとする。
- ② バス乗降客が横断する自転車道の部分と歩道とを区画する縁石は、視覚障害者の安全な通行を考慮し、高さ2cmを標準とするものとする。
- ③ 自転車道はバス停留所設置位置までの区間を縦断勾配5～8%ですりつけるものとする。
- ④ バス停留所の延長は15mを基本とする。
- ⑤ バス停留所の乗降場の幅員は、バリアフリーの視点、現地状況などを踏まえて検討を行うものとする。
- ⑥ 乗降場の設置により自転車道がシフトする区間については、5m以上のすり付け区間を設けるものとする。

### (2) 留意事項

自転車道及び歩道の幅員に余裕がなく、独立した乗降場を設置できない場合は、自転車道の連続性を確保できないため、自転車道は設置できない。

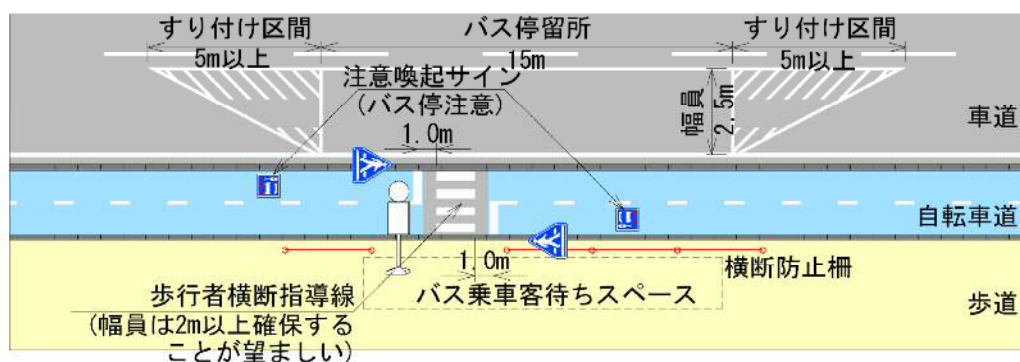
○バス停留所の長さは、第3種及び第4種の道路とも15mとする。 【道路構造令 P638】

○自転車道のすり付け区間は、自転車の走行速度が自動車に比べて遅いことから、非常駐車帯のすり付け長で、橋梁、トンネル等での特例値である5mを用いるものとした。

【道路構造令 P642】

(3) バス交通が多くない路線

- ① 自転車とバス乗降客の交錯を防止するため、区画線「歩行者横断指導線（104）」や看板または路面表示等により自転車にバス乗降客の横断について注意喚起を行った上で、前後の区間と同様に自転車道を直線的に連続させるものとする。
- ② バスを決まった位置に正着させるよう、路面表示によりバス停部分を明確化することが考えられる。
- ③ バス停留所を設置する区間の自転車道と歩道の間には、バス利用者が安易に自転車道に進入しないよう、横断防止柵を設置して横断位置を集約することが望ましい。



■自転車道にバス停留所を設置するイメージ（ストレート型）

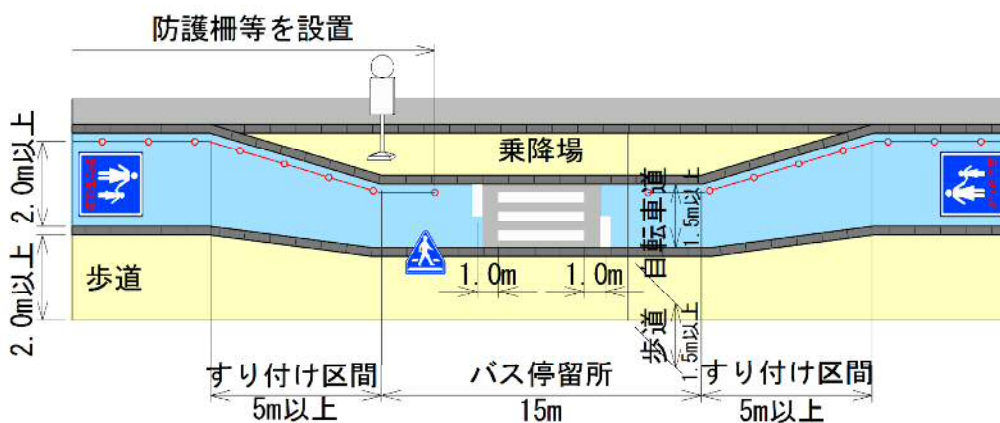
○バス停車帯の幅員 W=2.5mについては、普通自動車の設計諸元の幅に準拠した。

【道路構造令 P155】

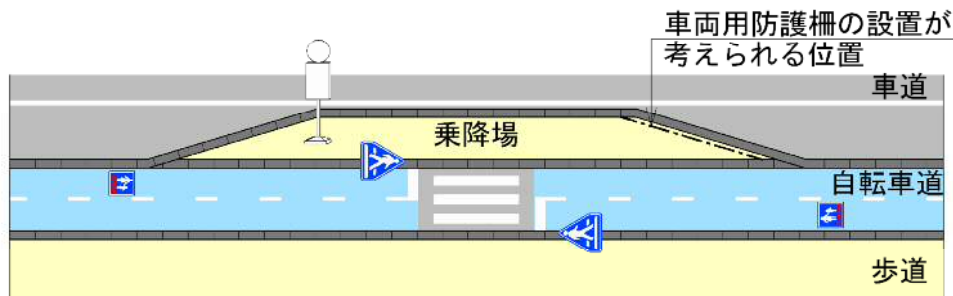
設計車両	諸元（単位メートル）			前 端 オーバ ハング	後 端 オーバ ハング	最 小 回 転 半 径
	長さ	幅	高さ			
普通自動車	12	2.5	3.8	1.5	6.5	4

(4) バス交通が多く道路空間に余裕がある路線

- ① 道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所を設置する場合は、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させるため、車道と自転車道との間に交通島（乗降場）を設置して、自転車道を連続させるものとする。
- ② 交通島を設置する場合は、バス乗降客が自転車道を横断する部分に道路標識「横断歩道（407-A）」、道路標示「横断歩道（201）」、及び横断歩道の直前に道路標示「停止線（203）」を設置するものとする。
- ③ テラス型の場合、車道の進行方向に対面する部分に車両用防護柵を設置することが望ましい。



■車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設置するイメージ《島型》  
 (バス交通が多く道路空間に余裕がある路線)



■車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設置するイメージ《テラス型》  
 (バス交通が多く道路空間に余裕がある路線)



■交通島を設置し、道路標識及び道路標示を設置した事例

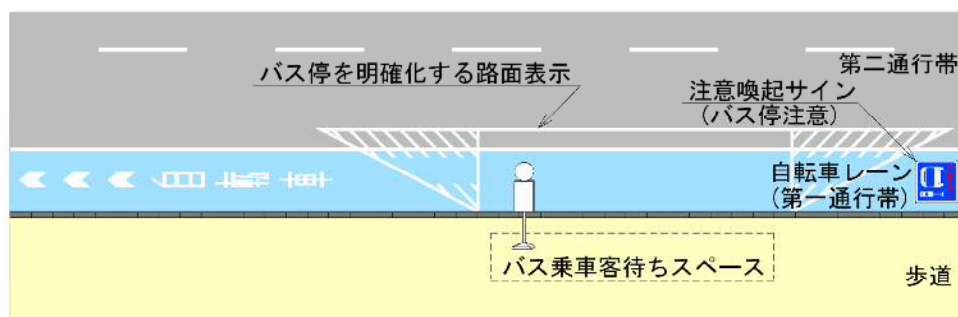
## 1-3. 自転車レーンでのバス停留所部の設計

## (1) 基本事項

- ① バス停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは15cmを標準とするものとする。
- ② バス停留所の区間は、自転車とバスの混在空間とし、自転車はバスが停車していないときに走行する。
- ③ バス停部では、バスを歩道に正着させることや駐停車禁止の徹底を図るため、路面表示によりバス停部分を明確化することが考えられる。
- ④ 自転車とバスの交錯の防止を図るため、バス停の存在を明確化し、停止を促すよう、路面表示等により自転車利用者に注意喚起を行うものとする。

## (2) バス交通が多くない路線

- ① バス交通が多くない路線では、自転車レーン（自転車専用通行帯）上にバスを停車させるものとする。



## ■ストレート型バス停を設置するイメージ

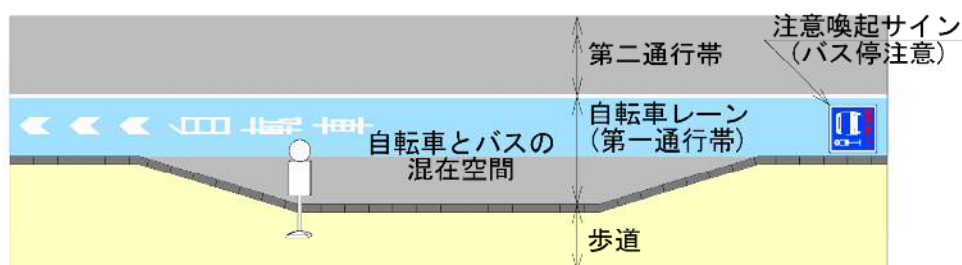




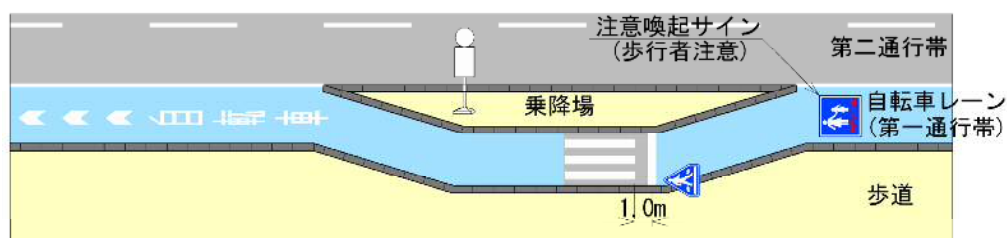
北九州市小倉北区

(3) バス交通が多く道路空間に余裕がある路線

- ① 道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所において、バス停車時も自転車の通行を可能とする場合には、バスベイ型としてバス停を整備するものとする。
- ② 歩行空間に余裕がある場合には、第一通行帯と第二通行帯の間にバス停として交通島を設けることも考えられる。
- ③ 交通島を設ける場合には、「1-2. 自転車道でのバス停留所部の設計」を参考にするものとする。



■バスベイ型バス停を設置するイメージ



■交通島を設置するイメージ



福岡市博多区



東京都三鷹市



**(4) バス停車帯の形状**

バス停車帯の長さは下記となる。

【道路構造令の解説と運用 P638 表 9-5 より引用】

**バス停車帯の長さ（第3種、第4種）**

設計速度 V(km/h)	第3種の道路				第4種の道路		
	80	60	50	40	60	50	40
減速車線長 $l_1$ (m)	35(95)	25	20	20	20	15	12
バス停留車線長 $l_2$ (m)	15	15	15	15	15	15	15
加速車線長 $l_3$ (m)	40(140)	30	25	25	25	20	13
バス停車帯の長さ $l$ (m)	90(250)	70	60	60	60	50	40
織込み長 (m)	80	50	40	30	50	40	30

注記) 1. 交差点付近にバス停車帯を設ける場合には、織込み長の距離だけ離すものとする。

2. ( ) 内は部分出入制限の場合の値を示す。

## 1-4. 車道混在（車道）でのバス停留所部の設計

### （1）基本事項

- ① バス停部では、「1-3. 自転車レーンでのバス停留所部の設計」を参考に設計するものとする。  
※当面の整備形態として車道混在を選定する場合も同様とするものとする。

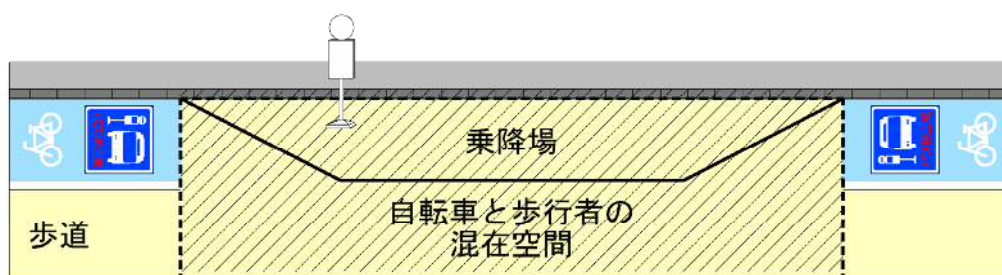
## 1-5. 自転車歩行者道でのバス停留所部の設計

### (1) 基本事項

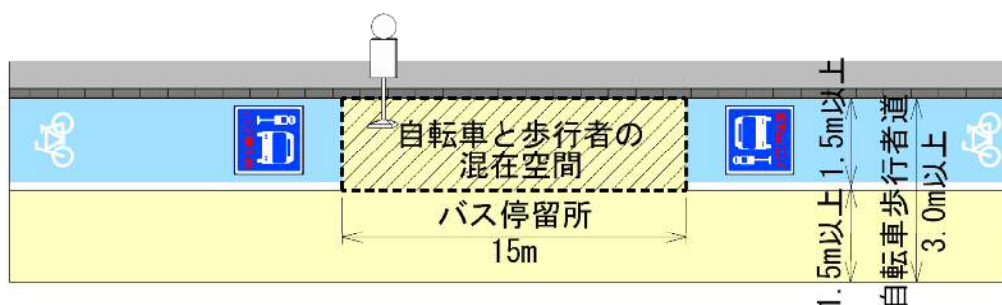
- ① バス停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは15cmを標準とするものとする。
- ② バス停留所の延長は15mを基本とする。
- ③ バス停留所を設ける位置では、改めて、自転車の徐行義務について注意喚起するとともに、必要に応じて、低木の植栽等を設置し、バス利用者との交錯を避ける設計を行うことが考えられる。

### (2) 留意事項

- ① 自転車及び歩行者の通行空間の幅員に余裕がなく、独立した乗降場を設置できない場合は、バス停留所の乗降場を自転車と歩行者の混在空間として設置する。



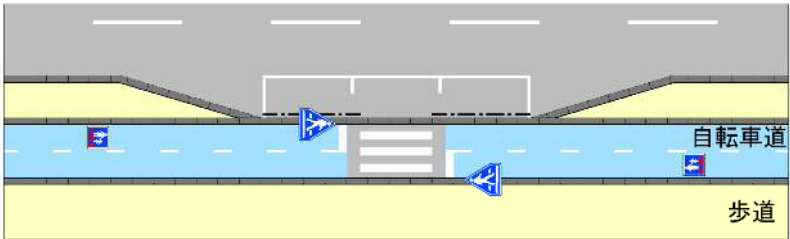
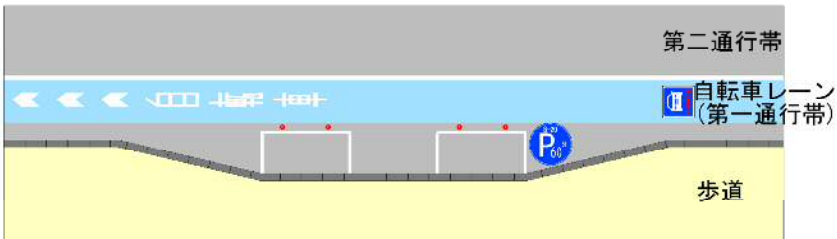
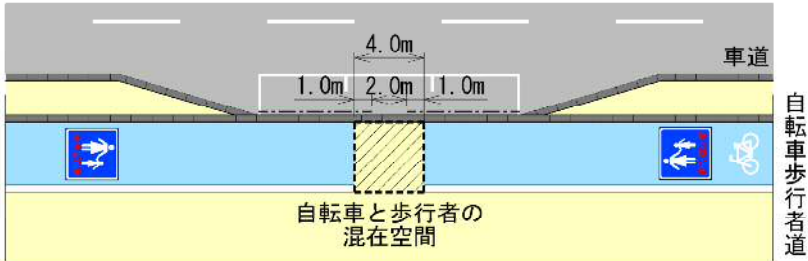
■独立した乗降場を設置する場合の自転車歩行者道  
(混在空間を設ける場合)



■独立した乗降場を設置できない場合の自転車道

## 2. 停車帯部

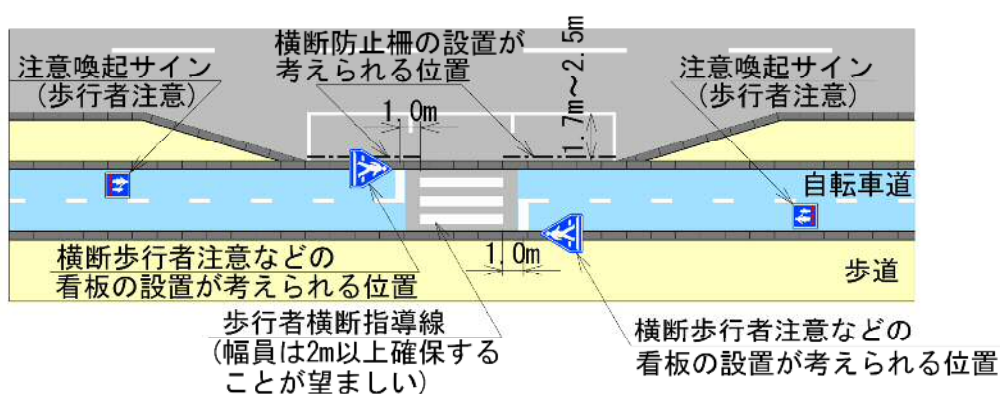
### 2-1. 整備手法

整備形態	設置イメージ
自転車道	
自転車レーン	
車道混在	<p>○基本的には「自転車レーン」の整備手法に準ずるものとする。</p>
自転車歩行者道	

## 2-2. 自転車道での停車帯部の設計

### (1) 基本事項

- ① 停車帯（パーキング・メーター等）が必要な区間の自転車道は、歩道側に設置するものとする。
- ② 停車帯を利用する自動車利用者が自転車道を横断することがあるため、区画線「歩行者横断指導線（104）」の設置や看板または路面表示等により自転車に対して人の横断があることを注意喚起することが望ましい。さらに、横断防止柵により横断する位置を集約することも考えられる。

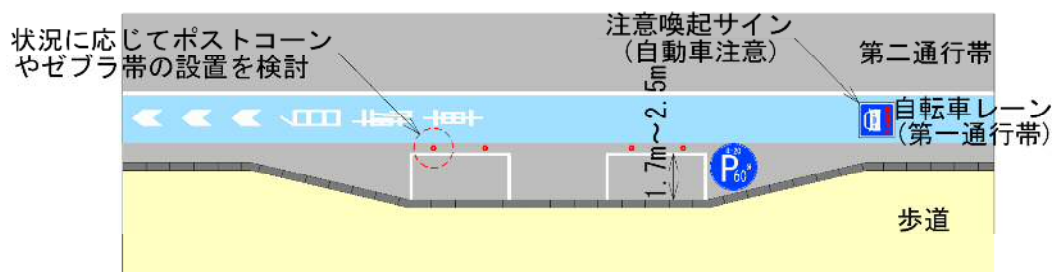


■自転車道のある道路に停車帯を設置するイメージ

## 2-3. 自転車レーンでの停車帯部の設計

### (1) 基本事項

- ① 停車帯（パーキング・メーター等）が必要な区間の自転車レーンは、自転車と自動車の双方の安全性を向上させるため、駐車スペースの車道側に設置するものとする。
- ② 駐車スペースと自転車レーンとの間は、駐車車両のドアの開閉時の接触を避けるため、余裕幅を確保することが望ましい。また、必要に応じ、停車帯の手前に看板や路面表示を設置し、駐車車両のドアの開閉に対する注意喚起を行うことが考えられる。



■自転車レーンのある道路に停車帯を設置するイメージ



北九州市小倉北区（JR小倉駅）

## 2-4. 車道混在（車道）での停車帯部の設計

### （1）基本事項

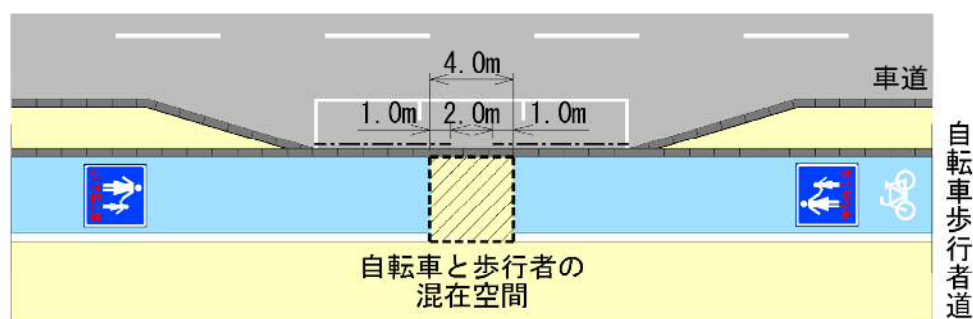
- ① 基本的には「自転車レーン」の整備手法に準ずるものとする。



## 2-5. 自転車歩行者道での停車帯部の設計

## (1) 基本事項

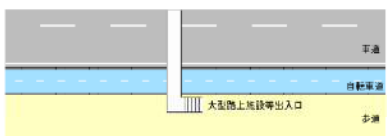
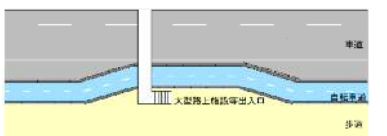
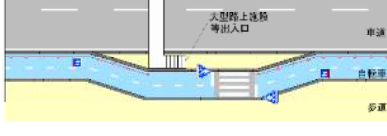
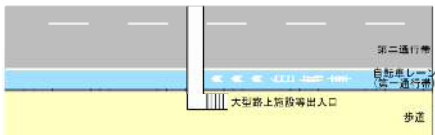

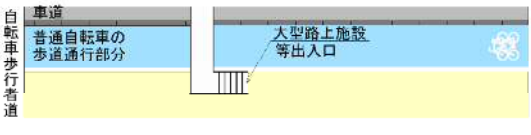
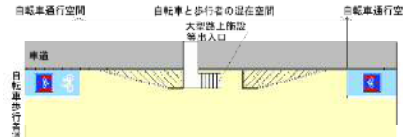
- ① 停車帯を利用する自動車利用者が普通自転車の歩道通行部分や歩道内通行可の自転車走行空間を横断することがあるため、看板または路面表示等により自転車に対して人の車道停車帯部からの横断があることを注意喚起することが望ましい。さらに、横断防止柵により横断する位置を集約することも考えられる。



■ 停車帯部のある自転車歩行者道（通行位置指定）のイメージ

### 3. 大型路上施設部

#### 3-1. 整備手法

整備形態	CASE	設置イメージ
自転車道	A. 車道側の道路空間に余裕がある場合	
	B. 歩道側の道路空間に余裕がある場合	
	C. 道路空間に余裕がない場合	
自転車レーン	A. 道路空間に余裕のある場合	
	B. 道路空間に余裕のない場合	
車道混在	○「自転車レーン」を参考に設計するものとする。	
自転車歩行者道	A. 歩道空間に余裕のある場合	
	B. 歩道区間に余裕のない場合	

### 3-2. 自転車道での大型路上施設部の設計

#### (1) 基本事項

- ① 自転車道は、立体横断施設等の出入口と輻輳させないで、連続した走行空間を確保する。
- ② 横断歩道部における交通島及び歩道と自転車道とを区分する縁石は、視覚障がい者の安全な通行を考慮して2cmを標準とするものとする。
- ③ 必要に応じて、自転車の停止を促すため、自転車道の高さを調整することや横断歩道部での看板または路面表示等を設置することが考えられる。高さの調整にあたっては、自転車道は、横断歩道までの区間を縦断勾配5~8%ですりつけるものとする。

#### (2) 大型路上施設等との離隔

- ① 大型路上施設等の出入口から自転車道を横断させる場合は、横断部の幅員は2m以上を確保する。
- ② 大型路上施設等により、自転車道をシフトさせる区間長は10m以上を確保する。なお、現地状況等によりシフト区間長は5mまで縮小できるものとする。

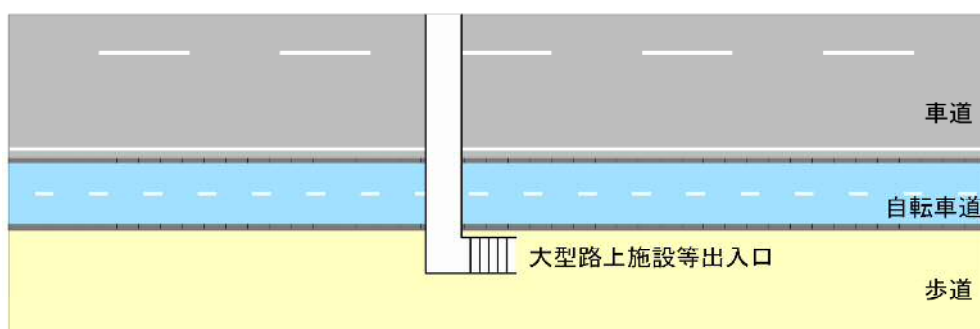
○大型路上施設等の出入口から自転車道を横断させる場合は、横断部の幅員は歩行者のすれ違いが可能な2m以上を確保するものとした。

○大型路上施設等により、自転車道をシフトさせる区間長は10m以上確保するものとした。  
なお、現地状況等によりやむを得ない場合は5m以上確保するものとした。

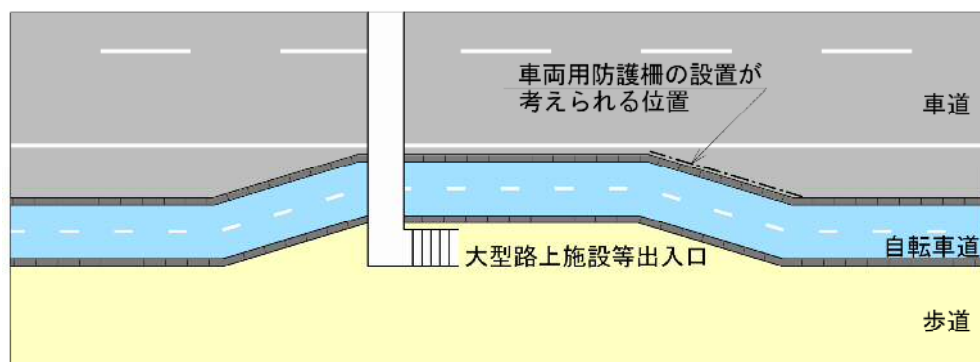
※【路面標示設置マニュアルP131】より、「普通自転車の交差点進入禁止（規制114の4）」の境界線延長が5~10mとなっており、進路変更に必要な延長はこれに準ずるものとした。

**(3) 車道側の道路空間に余裕がある場合**

- ① 自転車道を大型路上施設等出入口より車道側に設置することを基本とするものとする。
- ② 従前の自転車歩行者道を縮小し、自転車歩行者道を歩道に変更して自転車道を設置する場合、大型路上施設等出入口部分は、植樹帯や路肩または停車帯を活用して、車道側に自転車道を連続して設置し、歩行者との交錯を避ける構造とすることが望ましい。
- ③ 自転車道の車道の進行方向に対面する部分に車両用防護柵を設置することが望ましい。



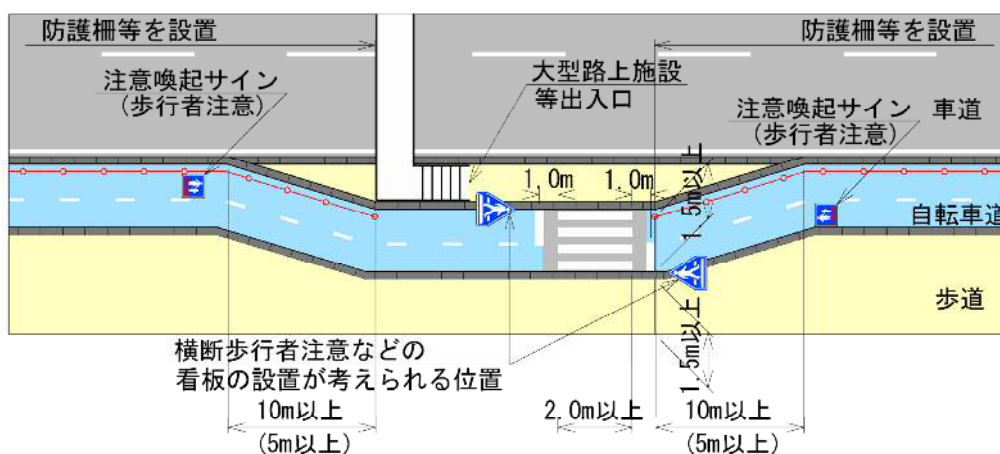
■車道部に設置するイメージ



■歩道部に設置するイメージ（テラス型）

（4）歩道側の道路空間に余裕がある場合

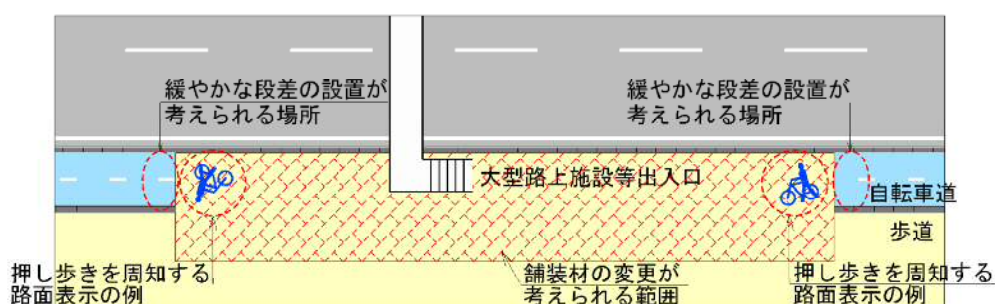
- ① 車道側に自転車道を設置できず、歩道側の道路空間に余裕がある場合は、大型路上施設等出入口部分を交通島として歩道側に自転車道を設置するものとする。
- ② 上記①の場合は、大型路上施設等出入口利用者が自転車道を横断する部分に道路標識「横断歩道(407-A)」、道路標示「横断歩道(201)」、及び横断歩道の直前に道路標示「停止線(203)」を設置するものとする。



■歩道部に設置するイメージ（島型）

**(5) 道路空間に余裕がない場合**

- ① 道路空間に余裕がなく、車道側、歩道側いずれにおいても連続的な自転車道の確保が困難な大型路上施設部において、歩行者の安全が確保される場合には、当該部分を自転車歩行者道とすることができる。
- ② 歩行者の安全の確保が困難となる場合は、歩道上で自転車を押して歩くことを徹底させるか、代替路を検討するものとする。
- ③ 押し歩きを徹底させる場合は、この先自転車を押し歩きする必要があることを注意喚起する看板または路面表示等の設置が必要となる。



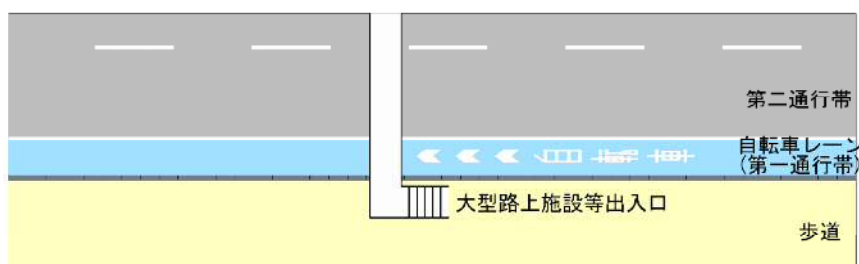
■大型路上施設等出入口付近で自転車道を歩道に接続するイメージ

### 3-3. 自転車レーンでの大型路上施設部の設計

#### (1) 基本事項

- ① 自転車レーンは、大型路上施設等の出入口と輻輳させないように設置し、連続した空間を確保することを基本とするものとする。

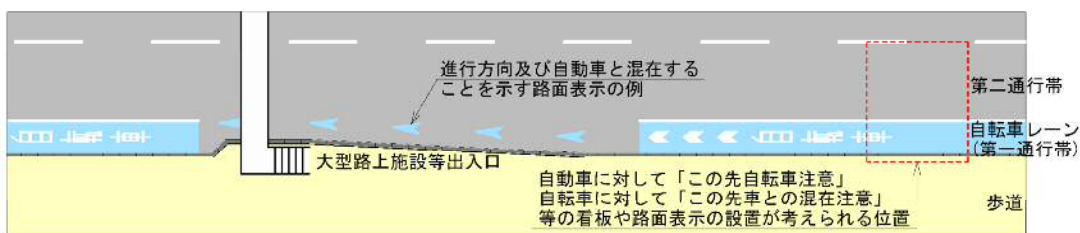
#### (2) 道路空間に余裕のある場合



■自転車レーンの設計イメージ

#### (2) 道路空間に余裕のない場合

- ① 道路空間に余裕がなく、車線幅員の縮小等によっても、連続的な自転車レーンの確保が困難な場合は、自転車通行位置及び自動車と混在することを示す路面表示を設置するなどの安全対策を実施した上で、自転車と自動車を車道で混在させることを検討するものとする。
- ② 上記①の場合、自転車レーンの終点部の手前に、前方で自転車と自動車が混在することを双方に注意喚起する看板や路面表示を設置することも考えられる。



■車道混在の設計イメージ



### 3-4. 車道混在（車道）での大型路上施設部の設計

#### （1）基本事項

- ① 大型路上施設部では、「3-3. 自転車レーンでの大型路上施設部の設計」を参考に設計するものとする。また、当面の整備形態として車道混在を選定する場合も同様とするものとする。

## 3-5. 自転車歩行者道での大型路上施設部の設計

**(1) 基本事項**

- ① 自転車歩行者道での普通自転車の歩道通行指定部分は、大型路上施設等の出入口と輻輳させないで、連続した走行空間を確保する。
- ② 幅員構成、沿道状況等により、普通自転車の歩道通行指定部分と大型路上施設等の出入口が輻輳する場合は、自転車走行空間と中断させて、自転車と歩行者の混在空間を設ける。

**(2) 大型路上施設等との離隔**

- ① 普通自転車の歩道通行指定部分を中断させる場合は、歩行者の通行空間として、大型路上施設等の出入口から2m以上の空間を確保する。
- ② 自転車が、大型路上施設等の構造物を避けて、歩行者との混在空間に乗り入れるために、出入口の歩行者空間及び構造物から10m以上の離隔を確保する。なお、現地状況等により離隔は5mまで縮小できるものとする。
- ③ 歩行者との混在空間に乗り入れる区間には、自転車が円滑に進路変更できるように、ゼブラゾーンの設置等を検討する。

**(3) ゼブラゾーンの設置**

- ① 自転車を適切に誘導するために、ゼブラの形状は台形が望ましい。並行区間の長さは、自転車1台分の長さとして2.0m以上とした。なお、現地状況等によりやむを得ない場合は、三角形のゼブラを設置する。

○自転車と歩行者の混在空間を設ける場合、立体横断施設等の出入口で歩行者と自転車が輻輳しないように、出入口部に歩行者のすれ違いが可能な2m以上の歩行者空間を確保するものとした。

○自転車が歩行者との混在空間へ進路変更するために必要な延長として、10m以上確保するものとした。なお、現地状況等によりやむを得ない場合は5m以上確保するものとした。

※【路面標示設置マニュアルP131】より、「普通自転車の交差点進入禁止（規制114の4）」の境界線延長が5～10mとなっており、進路変更に必要な延長はこれに準ずるものとした。

