

第 3 回 山梨県自転車活用推進計画策定委員会

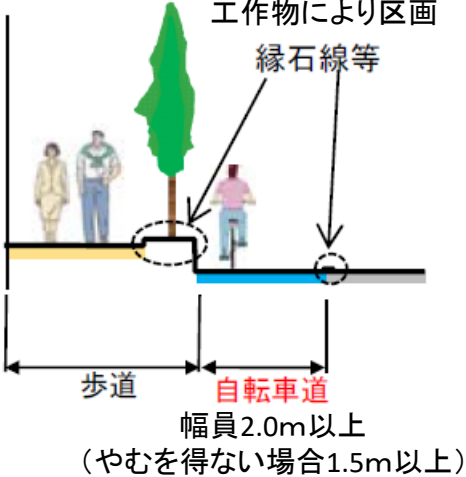
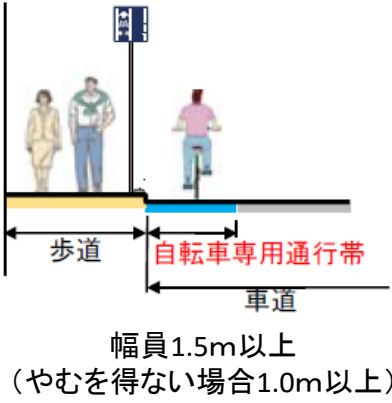
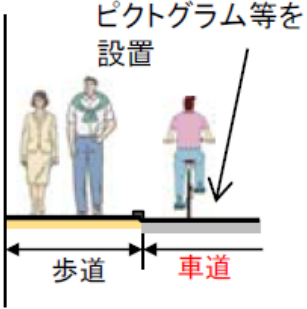



平成31年 3 月18日(月)

自転車通行空間の整備におけるローカルルールの方角性(案)



「サイクル王国やまなし」を目指し、「やまなし自転車ネットワーク(仮称)路線」や「県モデルルート」については、ガイドラインに基づく整備を基本とするが、それ以外の山梨県が管理する国道及び県道においても、自転車の走行しやすい道路構造を採用する。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」における整備形態(整備イメージ)

自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
設置目安 A : 自動車の速度が50km/h超	設置目安 B : A・C以外	設置目安 C : 自動車の速度が40km/h以下、かつ自動車交通量が4,000台以下
		
 <p>平和通り (甲府市丸の内)</p>	 <p>国道52号 (甲府市上石田)</p>	 <p>国道52号 (甲府市寿町)</p>



ローカルルールの方角性：道路構造(案)

自転車の走行しやすい道路構造とするため、山梨県が管理する国道及び県道を対象にローカルルールを設定する。

新たに改良を行う場合、特別な事情がある場合を除き、路肩(路側帯)幅員を1.0m以上確保するとともに、エプロンが狭い側溝を採用した整備を行うことを基本とする。

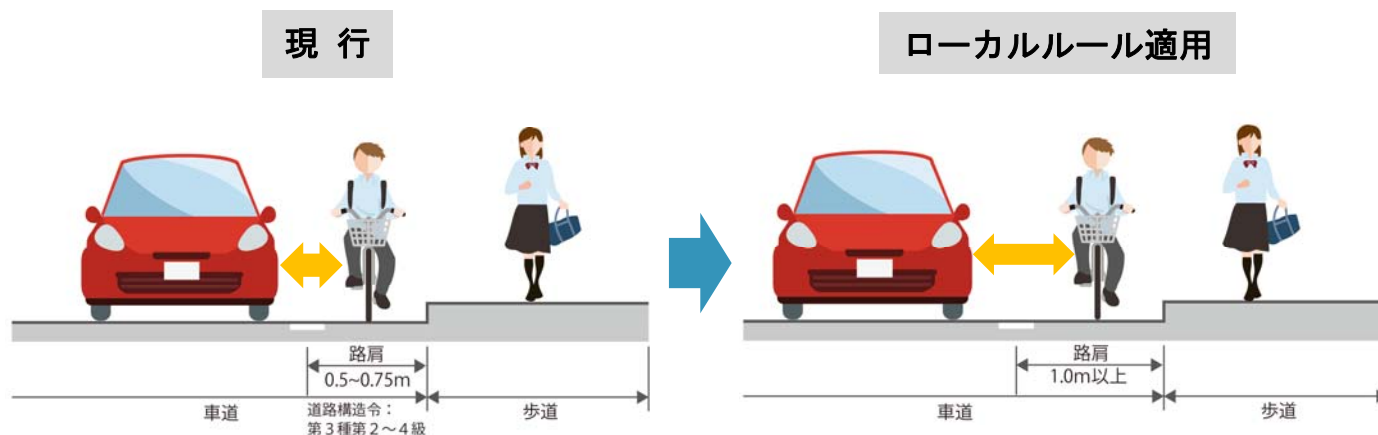
既整備区間については、改修時等に拡幅(幅員の再配分等)または、エプロン幅が狭い側溝に更新し、自転車走行空間を確保する。

これらを『山梨県県道の構造基準等を定める条例』に位置づけることを検討する。 ※ 国や市町村管理の道路についても、ローカルルールの適用を働きかける。

山梨県管理の国道・県道 標準横断構成(案)

■路肩幅員

県が管理する道路の路肩幅員は、縮小規定を含め、通常0.5~0.75m(道路構造令：第3種第2~4級)となっている。この場合においても、山梨県独自のローカルルールとして、路肩の幅員を1.0m以上確保するものとする。



路線整備内容	ローカルルール	備考
新たに改良を行う場合	<ul style="list-style-type: none"> 路肩(路側帯)幅員を1.0m以上確保 エプロンが狭い側溝を採用した整備 	特別な事情がある場合を除く
既整備区間	<ul style="list-style-type: none"> 改修時等に拡幅(幅員の再配分等)または、エプロン幅が狭い側溝に更新 	特別な事情がある場合を除く

※ 詳細な条件等については、今後の取組のなかで検討し、決定していく。

(ただし、今後、道路構造令に規定される「自転車車線(仮称)」について、整合を図るものとする。)

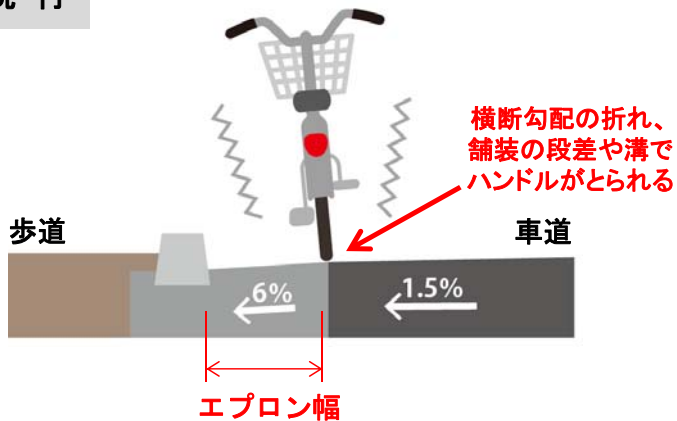


山梨県管理の国道・県道 標準横断構成(案)

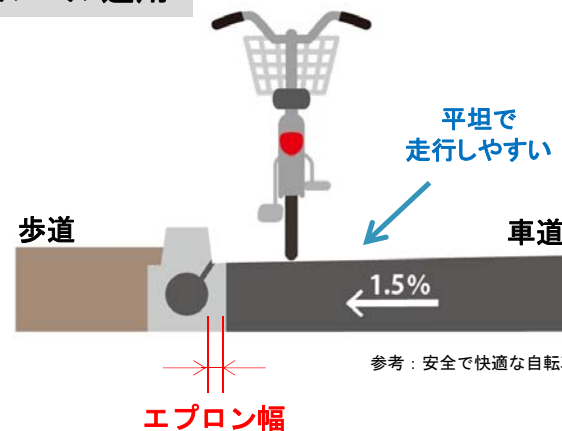
■エプロンが狭い側溝を採用した整備

エプロン幅が狭いことで構造物の段差の影響を受け難くなり、自転車が快適に走行する空間が広く確保できる。

現行



ローカルルール適用



参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



※写真の一部を加工しているため、現道の路肩幅員とは異なっています。

※安全で快適な自転車通行空間の整備手法は、上記を例とし、その他の手法についても検討していく。



路面標示は、統一された整備手法が好ましく、先行して行われている整備と大きく異なることのないよう配慮が必要である。
また、「やまなし自転車ネットワーク路線」については、矢羽根と自転車ピクトグラムによる路面標示を行うことを基本とする。

① 矢羽根の整備手法の事例

	形状				配置		備考
	例	幅	長さ	色	間隔	その他	
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上※1 長さ=1.50m以上 角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。 幅=0.75m 長さ=0.60m 角度=1:0.8</p>	0.75m以上	1.50m以上	青系色が基本 景観に配慮して設定する	標準：10m 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	歩道のある道路：標示の右端が路肩端から1.0以上の位置 歩道のない道路：標示の右端が車道外側線から車線内1.0m以上（交通状況に応じて0.75m以上）	・矢羽根型路面表示が車道外側線と重なる場合には、車道外側線の下に重複させて設置できる ・夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、矢羽根型路面表示の縁に白線を設置する等の対応をとる
山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)	<p>ガイドラインに準ずる(夜間視認性向上型)</p> <p>縦に「白線」を設置</p>	ガイドラインに準ずる	ガイドラインに準ずる	マンセル値「10B6/4」程度	ガイドラインに準ずる ※周辺景観との調和を図る	ガイドラインに準ずる ※周辺景観との調和を図る	・トンネルの入り口付近、自動車の速度が速くかつ、進行方向左側に歩道がない区間、幹線道路に設置
静岡県自転車走行空間	<p>幅45cm×長さ90cm 設置間隔40m</p>	0.45m	0.9m	青色 マンセル値「10B6/6」を基本とし、県景観懇話会委員による現地色合わせにより、最終決定	直線：40m 曲線：20m 交差点：5m以下	車道外側線から15cm離す	富士山1週とオリンピックロードレースコースの静岡県側の施工あり
北海道(層雲峡周辺)	(ガイドラインに準ずる)	ガイドラインに準ずる	ガイドラインに準ずる	ガイドラインに準ずる	単路部：80m	—	—
太平洋岸自転車道推進協議会	(ガイドラインに準ずる)	ガイドラインに準ずる	ガイドラインに準ずる	ガイドラインに準ずる	単路部：100mを上限 急カーブ：50mを上限 分岐部：200m手前から徐々に密に設置	—	—



矢羽根の設置間隔について、ガイドラインでは10m間隔が標準であるが、自動車走行速度の高い郊外部では、間隔を広げて設置する自治体が多く、その場合は、設置箇所ごとの視認性(走行速度、線形等)や幅員構成(外側線位置、整備コスト等)などを考慮し選定する必要がある。

② 矢羽根の設置間隔の事例

静岡県の事例

直線区間は40m間隔、曲線区間(R=160m未満)は20m間隔としている。(交差点部は5m以下)
ガイドライン(10m間隔)より設置間隔が大きいが、自然環境が豊富という特性上、景観への影響を考慮して設定されており、試験施行においても効果が認められている。

直線区間 40m間隔 (W=0.45m)



曲線区間 20m間隔 (W=0.45m)



出典：「伊豆地域自転車走行空間整備に関する勉強会」資料

矢羽根の間隔

10m間隔 (W=75cm)



20m間隔 (W=75cm)



40m間隔 (W=45cm)



80m間隔 (W=75cm)





自転車ピクトグラムのデザインはいくつかあるが、既に整備が行われている山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)では、路肩を走行する近年の自転車利用者をイメージし、前傾姿勢の図柄としている。

③ ピクトグラムの整備手法の事例

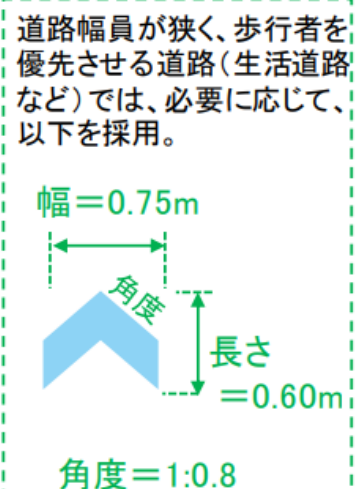
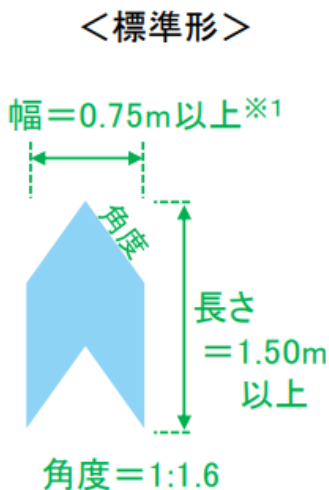
	形状			配置		備考
	例	幅	色	間隔	その他	
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン		0.75m以上	白系色が基本	—	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とする ・交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置する 	<ul style="list-style-type: none"> ・「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標示「普通自転車歩道通行可(114の2)」(図Ⅱ-2参照)と類似したデザインとしない 
山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)		0.36m	ガイドラインに準ずる	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ブルーラインによる案内の各始点 	<ul style="list-style-type: none"> ・当地域の自転車利用者をイメージし、前傾姿勢の図柄としている。
静岡県自転車走行空間	JIS Z8210 (標準案内用図記号) 	—	—	3km	—	—
太平洋岸自転車道推進協議会	 ※ピクトグラムのデザインは検討中	0.60m	—	5kmを基本	—	—



矢羽根の形状は、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(W=75cm)を採用し、市街地で10m、郊外部で40mを基本とする。自転車ピクトグラムは、「山梨県サイクルネット構想(富士北麓地域)」と同様のデザインのW=75cmを採用する。また、郊外部では、縦の寸法を3倍にしたものとするにより、自動車からの視認性を高める。

矢羽根の形状

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



【設置間隔(基本)】

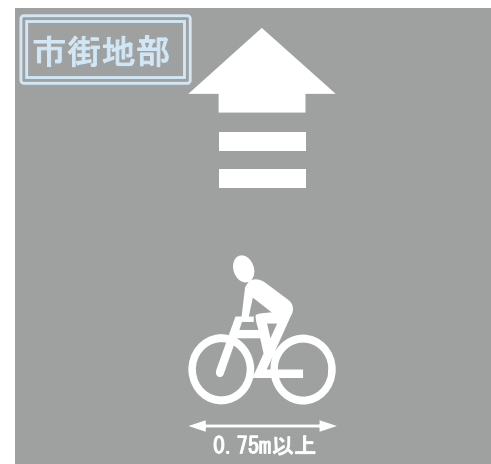
- 市街地部：10m
- 郊外部：40m (静岡県との連続性も考慮)

※ただし、設置箇所ごとの視認性や幅員構成等を考慮し変更

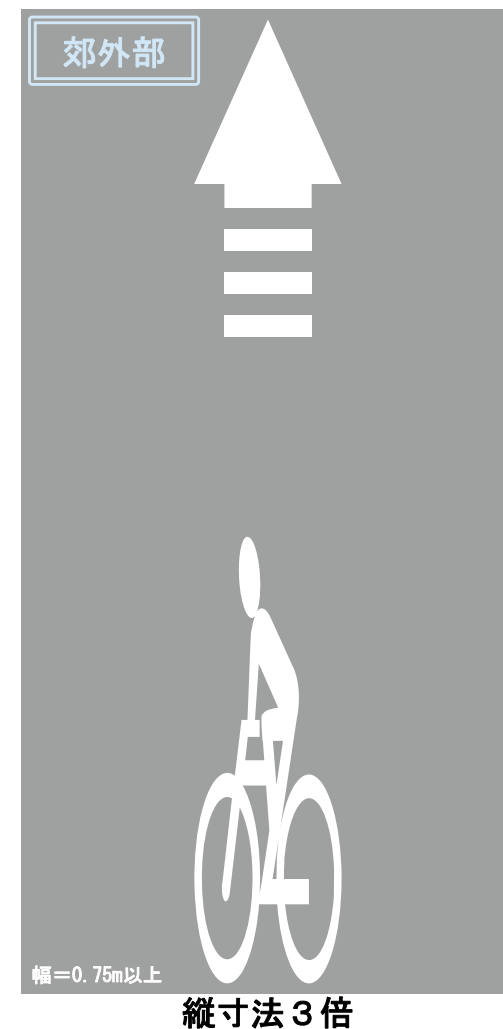
夜間の自転車走行が見込まれる区間や外側線が無い箇所については、夜間視認性向上型(縦の白線を設置)の矢羽根型路面標示を配置を基本とする。



ピクトグラムの形状(案)



交差点部及び延長の長い単路部を中心に配置するものとする。単路部の配置間隔は、今後、ローカルルールを策定する中で検討する(矢羽根の認知度に応じて間隔を変更することも考えられる)。



※ 詳細な条件等については、今後の取組のなかで検討し、決定していく。