

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

図 I-5 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

## ② 整備形態の選定

### A. 自転車と自動車を構造的に分離する場合

自転車道を整備するものとする。（写真 I-1参照）

### B. 自転車と自動車を視覚的に分離する場合

自転車専用通行帯を設置するものとする。（写真 I-2～3参照）

### C. 車道混在とする場合

必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示（写真 I-4～6 参照）、自転車のピクトグラムを設置するものとする。

細街路等では自動車の速度を抑制するための狭さく、ハンプの設置等を検討するとともに、自動車の一方通行規制や大型車の通行抑制等、自転車の安全確保に留意しつつ総合的な観点から検討するものとする。

なお、自動車の速度を抑制するための狭さくやハンプを検討する場合には、沿道への騒音、振動の影響や二輪車に対する走行安全性の確保について留意するものとする。

整備形態の選定にあたり、道路利用者のニーズや、道路や交通の状況等を勘案し、必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道で、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯で整備することができる。

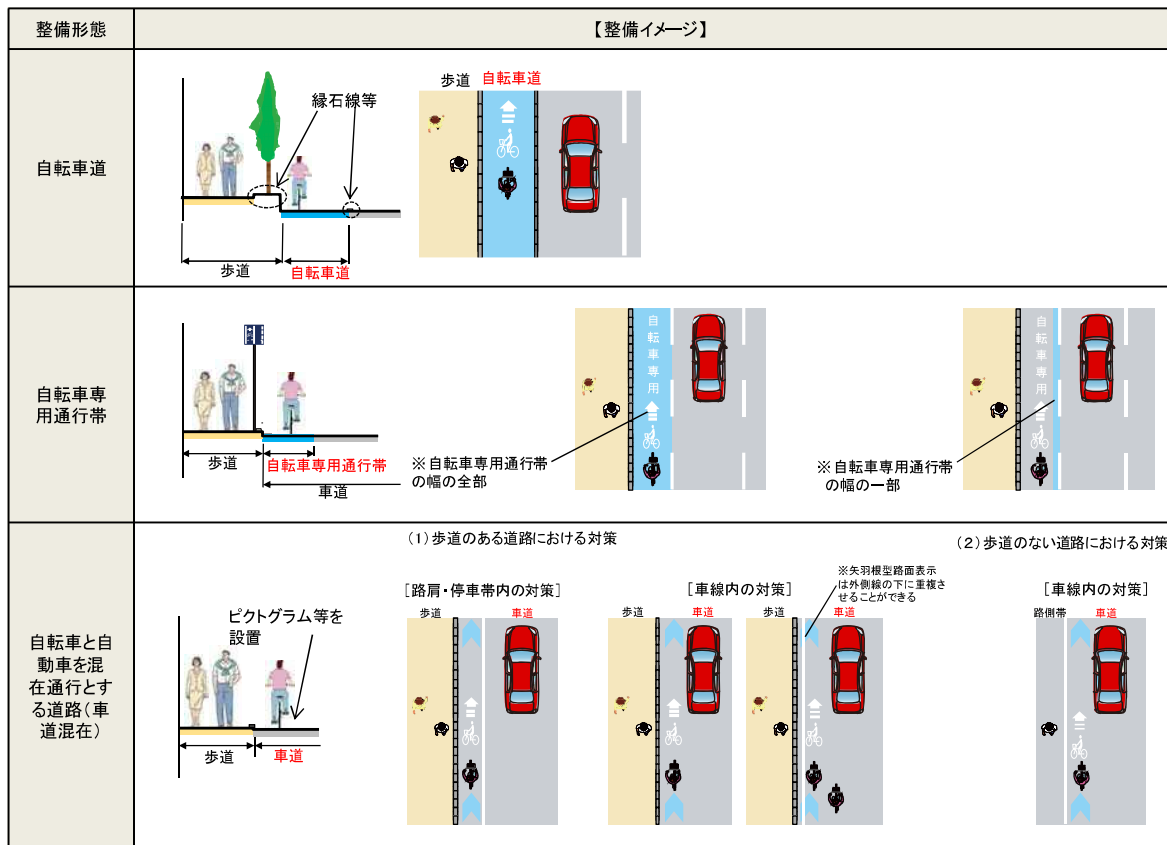


図 I-6 基本的な整備形態 (イメージ)



写真 I-1 自転車道の事例



写真 I-2 自転車専用通行帯の事例  
(幅の全部をカラー化)



写真 I-3 自転車専用通行帯の事例  
(幅の一部をカラー化)



写真 I-4 車道左側部の路肩内に矢羽根型の  
路面表示を設置した事例



写真 I-5 車道左側部の車線内に矢羽  
根型の路面表示を設置した事例 (歩道  
のある道路)



写真 I-6 車道左側部の車線内に矢羽  
根型の路面表示を設置した事例 (歩道  
のない道路)