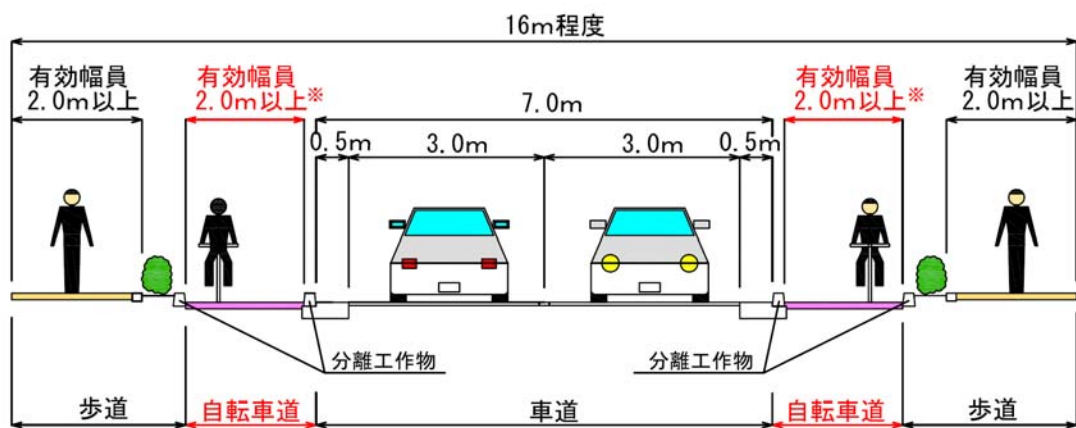


### 【自転車道】

「自転車道」とは、道路構造令第2条第1項第2号および道路交通法第2条第1項第3号の3に規定されるものであり、縁石線・柵などの工作物により、自転車専用の通行空間を設け、自動車・自転車・歩行者の通行を分離する形態である。

「4.2 整備形態の選定方法」の選定フロー（図4-9）によって、自転車専用通行帯が選定された場合で、自転車の安全な通行のため、自動車との構造的な分離が必要な場合は、自転車専用通行帯に代えて自転車道（一方通行を原則とする）の選定を検討する。



※地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合、1.5m以上とする。

図4-3 自転車道を整備する場合の標準的な断面構成

### (2) 自転車走行帯

路肩を自転車通行空間として位置づけるため、カラー化する形態である。「自転車走行帯」（通称：ブルーズーン）は、世田谷区独自の呼称である。



図4-4 自転車走行帯の整備事例(補助209号線・三軒茶屋一丁目)

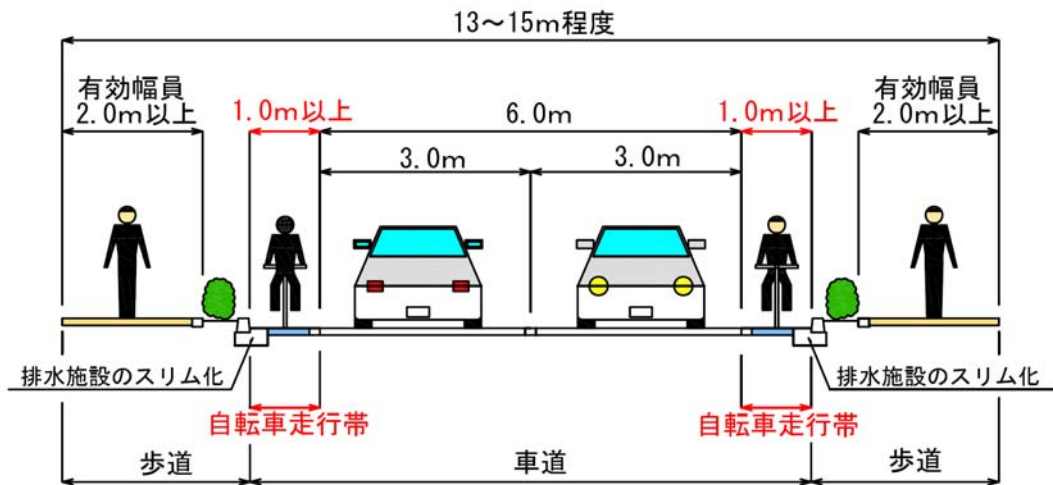
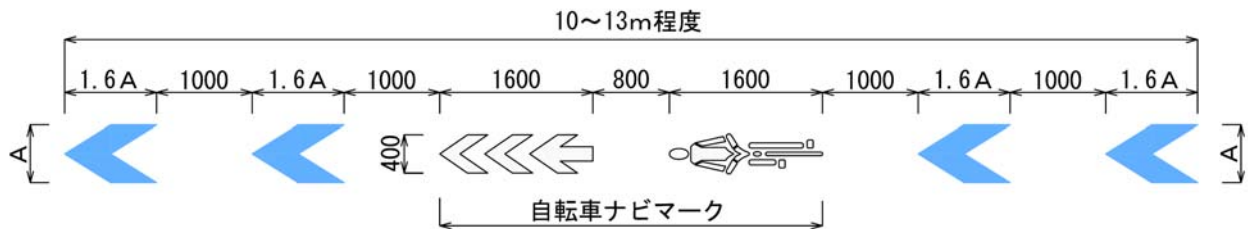


図 4-5 自転車走行帯を整備する場合の標準的な断面構成

### (3) 路面表示

歩道のない道路（路側帯のある道路）や、車道部に自転車専用通行帯または自転車走行帯の空間を確保することが困難な道路において、自転車の通行位置・通行方向を示し、また、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に、車道左側部に法定外の路面表示を設置する形態である。



#### [仕様]

- 路面表示の設置間隔は 30~50m 程度。
- 青色矢羽型表示の幅 A は、道路幅員や自動車の交通量・速度に応じて、40~75 cm 程度の間で調整する。
- 青色矢羽型表示の個数（標準は自転車ナビマークの前後 2 箇所）や設置間隔（標準は 1 m）は、道路幅員や自動車の交通量・速度に応じて、適宜調整する。

図 4-6 路面表示の標準図

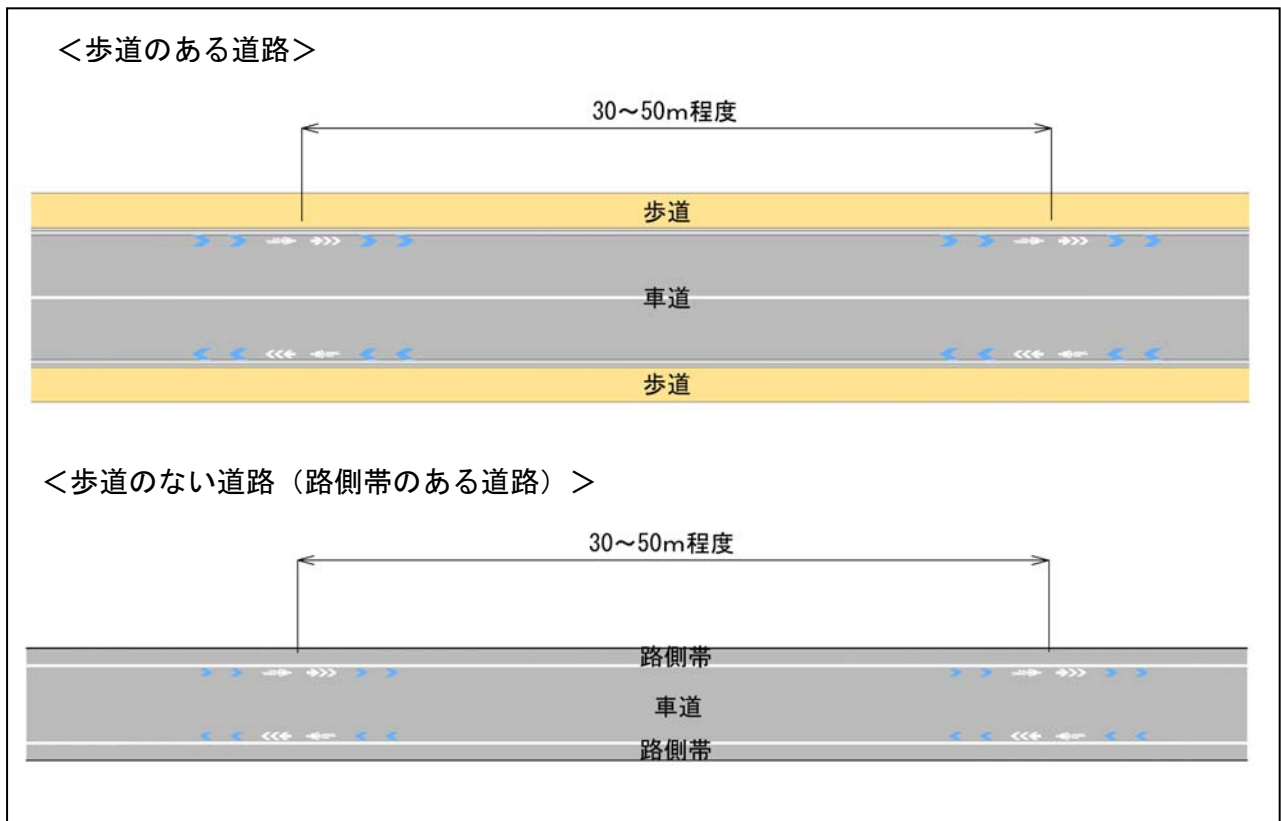


図 4-7 路面表示の設置イメージ

(4) 交差点部の整備

(1) ~ (3) のいずれの整備形態においても、交差点部には自転車の通行位置と通行方向を示す青色矢羽型の路面表示を設置することを基本とする。

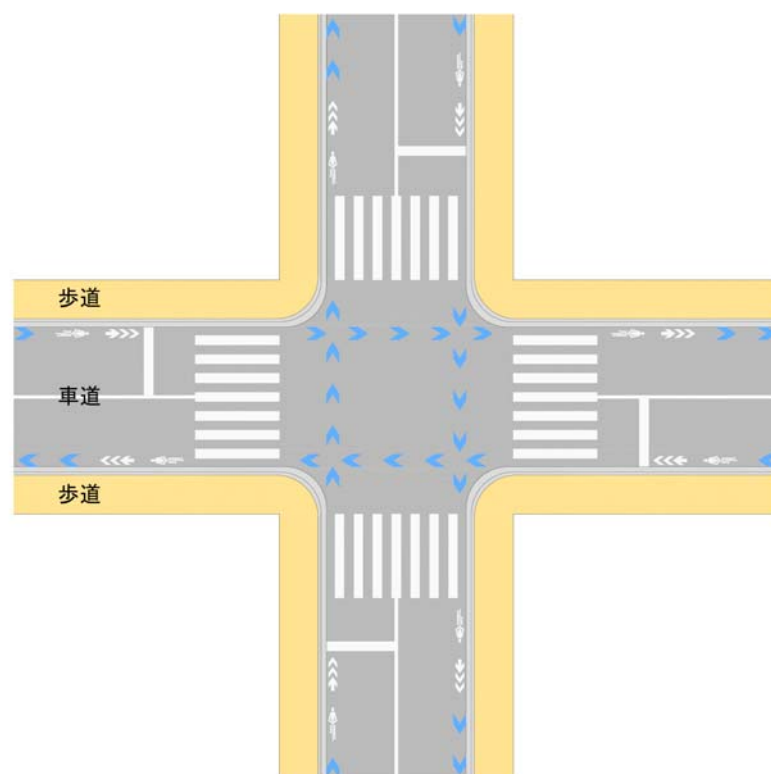


図 4-8 交差点部の整備イメージ

## 4.2 整備形態の選定方法

各ネットワーク路線の整備形態は、道路の幅員や断面構成などの構造的条件、自動車の交通量や規制速度などの交通状況を考慮して選定することとする。図4-9に整備形態の選定フローを示す。

フローにより選定した整備形態を前提とし、自動車の駐停車の状況や沿道の土地利用状況、自転車や歩行者の交通量などを考慮し、交通管理者などの関係機関や地域住民と調整をした上で、整備形態を確定することとする。

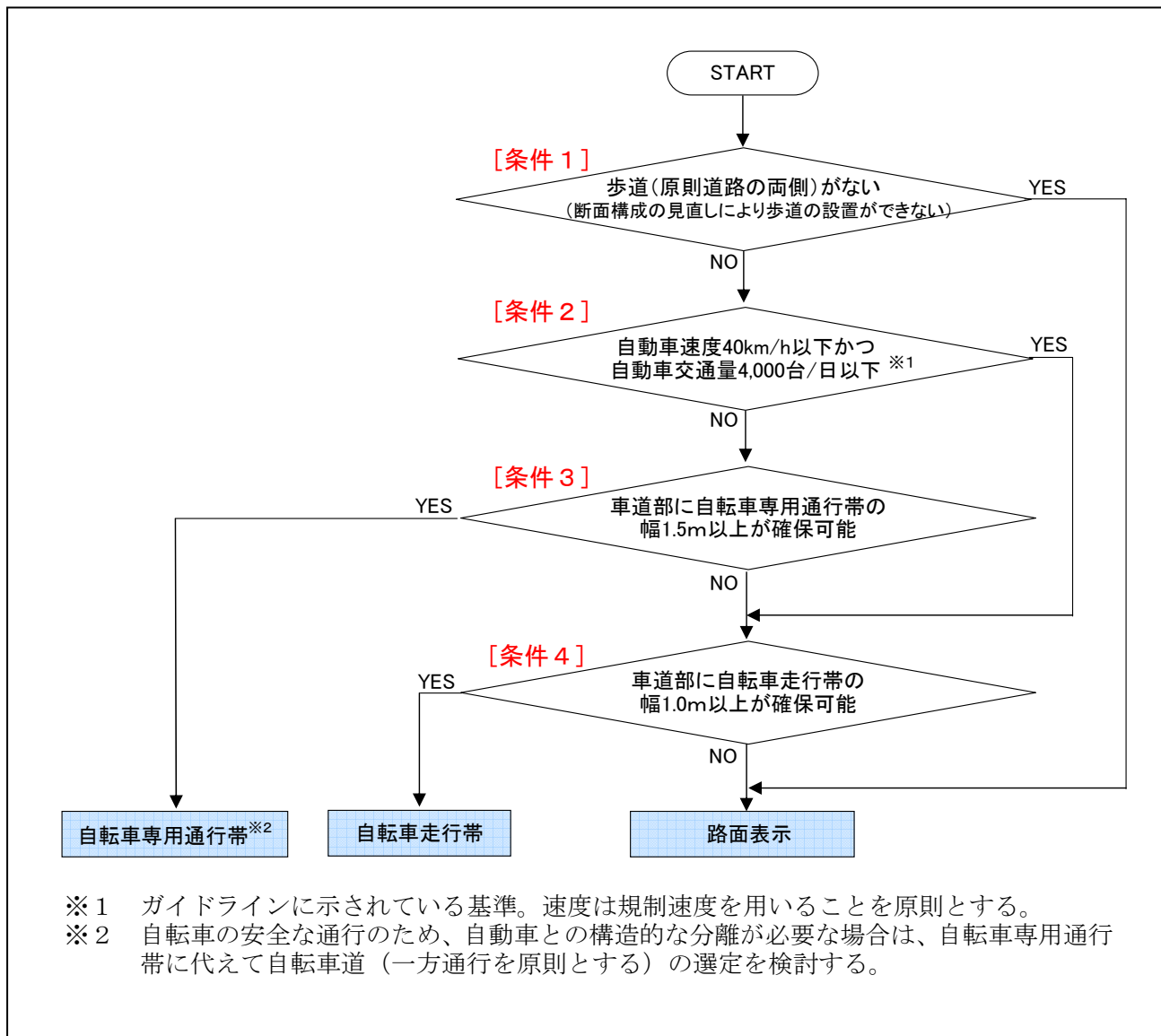


図4-9 整備形態の選定フロー

なお、駅前商店街通りなど、車道を通行する歩行者が著しく多い路線については、自転車通行空間の整備と歩行者の安全確保の両立が現時点では困難なため、選定フローによる整備形態の選定は行わないこととする。このような路線については、「利用環境・ルール検討路線」と分類し、今後対策（例：看板や路面表示による「歩行者優先」や「徐行」、「押し歩き」の啓発）の検討が必要な路線として位置付ける。

### 4.3 自転車ネットワーク計画図

選定フロー（図 4-9）により整備形態を選定し、世田谷区管理の各ネットワーク路線の整備形態を示した「自転車ネットワーク計画図」を図 4-10 に示す。なお、自転車ネットワーク計画図は、下記の条件で整備形態を選定した。

- 自動車交通量を把握していない路線については、選定フロー（図 4-9）の「条件 2」は除いて選定した。
- 計画中の道路で、断面構成が未定のものは、計画幅員から断面構成を想定して選定した。
- 既存道路における選定フロー（図 4-9）の「条件 3」および「条件 4」の判断にあたっては、現状の車道幅員と車線構成を考慮して選定した。なお、既存のパーキングメーターは考慮していない。