

北九州市自転車走行空間整備標準仕様書

平成28年 9月

北九州市建設局 道路部 道路維持課

目 次

序章 仕様書策定の趣旨 1

1. 仕様書策定の背景 2
2. 仕様書策定の目的 3
3. 仕様書の適用範囲 4
4. 自転車走行空間に関する用語の定義 5
5. 適用基準・参考文献等 7

第1章 自転車走行空間に関する法規等 9

1. 法令上の自転車走行空間 10
2. 自転車の通行ルール 13
 - 2－1. 自転車の通行場所 13
 - 2－2. 自転車の通行方法 14

第2章 自転車走行空間の整備方針 22

1. 自転車走行空間の整備形態 23
2. 整備形態の選定基準 24
3. 整備形態の選定フロー図 25
4. 自転車走行空間の基本的な考え方 27

(整備形態と基本幅員)

 - 4－1. 自転車道 28
 - 4－2. 自転車レーン 32
 - 4－3. 車道混在（車道） 37
 - 4－4. 自転車歩行者道（歩道） 40
5. 自転車走行空間を創出するための道路空間の再配分 45
6. 一般部の整備方針 47
7. 特殊部の整備方針 50
 - 7－1. バス停留所部 50
 - 7－2. 停車帯部 52
 - 7－3. 大型路上施設部 54
8. 交差点部の整備方針 57
9. 自転車横断帯の取り扱い 61

第3章 自転車走行空間の設計（一般部） 6 2

1. 自転車走行空間の基礎構造	63
1-1. 建築限界	63
1-2. 横断勾配	64
1-3. 縦断勾配	65
1-4. 線形	66
2. 分離構造	67
2-1. 基本的な考え方	67
2-2. 走行空間確保の方策	69
3. 自転車走行空間の明示	70
3-1. 走行位置の明示	70
3-2. 道路標示による明示	71
3-3. 路面表示（法定外）による明示	74
3-4. 舗装材料や色による明示	78
4. 注意喚起サイン	79
4-1. 種類、デザイン、形状、材質	79
4-2. 設置箇所、位置、方向	80
5. 視覚障害者誘導用ブロック	82

第4章 自転車走行空間の設計（特殊部） 8 3

1. バス停留所部	84
1-1. 整備手法	84
1-2. 自転車道でのバス停留所部の設計	85
1-3. 自転車レーンでのバス停留所部の設計	89
1-4. 車道混在（車道）でのバス停留所部の設計	92
1-5. 自転車歩行者道でのバス停留所部の設計	93
2. 停車帯部	94
2-1. 整備手法	94
2-2. 自転車道での停車帯部の設計	95
2-3. 自転車レーンでの停車帯部の設計	96
2-4. 車道混在（車道）での停車帯部の設計	97
2-5. 自転車歩行者道での停車帯部の設計	98
3. 大型路上施設部	99
3-1. 整備手法	99
3-2. 自転車道での大型路上施設部の設計	100

3-3. 自転車レーンでの大型路上施設部の設計	104
3-4. 車道混在（車道）での大型路上施設部の設計	105
3-5. 自転車歩行者道での大型路上施設部の設計	106

第5章 自転車走行空間の設計（交差点部） 108

1. 一般的な交差点部	109
1-1. 交差点での自転車通行方法	109
1-2. 整備手法	110
1-3. 自転車道での交差点設計	118
1-4. 自転車レーンでの交差点設計	122
1-5. 車道混在（車道）での交差点設計	125
1-6. 自転車歩行者道での交差点設計	126
1-7. 自転車ネットワーク端部の処理	127
2. 特殊な交差点部	128
2-1. 細街路交差点	128
2-2. 三枝交差点	131
2-3. 分離帯による左折導流路交差点	132
2-4. 左折導入路のない左折可交通規制交差点	134

第6章 その他参考資料 135

1. 交通管理者（公安委員会）、道路管理者（行政）の施工範囲	136
2. 公安委員会上申資料	144
3. 特記仕様書	146
3-1. 基本計画策定業務用	146
3-2. 詳細設計業務用	151
4. 概算工事費算出用参考単価	155
5. 警察協議資料一式《参考事例》	158

自転車走行空間整備標準図 185

1. 路面表示等詳細図《参考図》	186
2. 自転車走行空間用排水施設構造図《参考図》	190
3. 整備計画図《参考図》	193
3-1. 自転車レーン（路肩確保タイプ）・車道混在	193
3-2. 自転車歩行者道（分離タイプ）	199

序章 仕様書策定の趣旨

1. 仕様書策定の背景

自転車は、買い物や通勤、通学など、日常生活における身近な交通手段であるとともに、環境負荷の低い交通手段として見直されていること、さらには健康志向の高まりを受け、新たな需要が高まっている。

一方、近年では、歩道上における自転車と歩行者の事故が増加しており、自転車利用者のマナー向上に加えて、歩行者、自転車、自動車が安全で安心して通行できる道路環境の整備が早急な課題となっている。

こうした状況を受け、自転車が『車両』であることを徹底し、自転車の安全利用を推進するため、平成23年10月に警察庁より、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」の通達が各都道府県警察本部へ発出された。

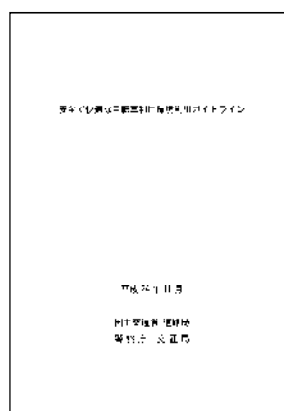
さらに、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、平成24年11月に国土交通省及び警察庁より、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下「ガイドライン」）」が道路管理者、各都道府県警察本部へ発出された。

本市では、「世界の環境首都」にふさわしい交通体系の実現に向け、自転車利用環境の向上を総合的に図るために、平成24年11月に「北九州市自転車利用環境計画（以下「上位計画」）」を策定した。

本仕様書は、歩行者の安全を第一とし、自転車が安全、快適に通行できる自転車走行空間の整備をコンセプトに「上位計画」及び「ガイドライン」を踏まえながら策定を行うものである。



「北九州市自転車利用環境計画」



「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

2. 仕様書策定の目的

自転車走行空間の設計にあたっては、関係法令・基準に準拠する必要があるが、細部の構造や走行位置の明示方法等、適用方法が分かりづらく、また統一されていないなどの課題が生じている。

本仕様書は、道路管理者が自転車走行空間を設計する際に、市内で統一された考え方に基づく構造・仕様を定めることにより、統一的な整備を図るため、関係法令・上位計画等の調査・整理を行い、自転車走行空間の整備形態に応じた整備方法（ハード施策）を取り纏めた「北九州市自転車走行空間整備標準仕様書」を策定したものである。

なお、本仕様書に基づき面的に連続して整備された自転車走行空間が歩行者・自転車・自動車のそれぞれにとっての安全で快適な道路の利用環境に寄与することが目的である。

3. 仕様書の適用範囲

(1) 適用範囲

本仕様書の適用範囲は、北九州市が管理する全ての道路を前提とする。

(2) 適用対象案件

① 道路の新築・改築

本仕様書に基づき、車道上での「自転車走行空間」の整備を前提に形態を選定・検討する。

② 舗装補修などの道路維持

現況道路幅員の中で再配分（横断面構成の見直し、路肩の整備等）の可能性を検討する。

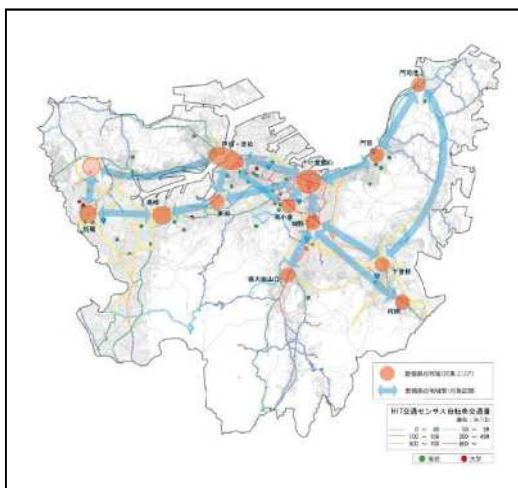
(3) 本仕様書の運用

整備対象路線の道路状況（車線数、幅員構成、歩道の有無等）、交通状況（交通量、自動車走行速度等）、沿道状況（乗り入れ、土地利用状況等）に応じて、弾力的に運用するものとする。

本仕様書は、北九州市内一円において、「自転車利用が多い地区」、「駅に自転車が集中する地区」、「自転車利用を促進する地区」を整備拠点地域として設定し、これら拠点内及び拠点間を結ぶ走行空間を形成している路線である「自転車走行空間ネットワーク路線」を対象として、安全で快適な自転車利用環境の創出を図るための実務的な検討事項等を取り纏めているものである。

しかしながら、最近は警察協議において、協議対象路線の自転車走行空間の考え方を問われるケースが増えているため、ネットワーク路線以外の道路についても本仕様書に適用させ、整備形態の選定や整備手法について判断することが望まれる。

よって、本仕様書の適用範囲として北九州市が管理する全ての道路と設定した。



「北九州市の自転車走行空間ネットワーク」

4. 自転車走行空間に関する用語の定義

□ 本標準仕様書で用いる用語は、以下のように定義する。

①	自転車	【道路交通法第 63 条の 3】に規定される「普通自転車」をいう。 なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないものをいう。 「内閣府令で定める基準」としては、【道路交通法施行規則第 9 条の 2】で次のように規定されている。 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。 イ 長さ 190 センチメートル ロ 幅 60 センチメートル 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。 イ 側車を付していないこと。 ロ 1 の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。 ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。 ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。
②	自転車道	【道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号】に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。
③	自転車レーン	路肩のカラー化により自転車の走行位置を明示したものをいう。
	自転車専用通行帯	【道路交通法第 20 条第 2 項】の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。
④	自転車歩行者道	【道路構造令第 2 条第 1 項第 3 号】に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。
⑤	歩道	【道路構造令第 2 条第 1 項第 1 号】に規定される、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。
⑥	路肩	【道路構造令第 2 条第 1 項第 12 号】に規定される、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分进行。

⑦	路側帯	【道路交通法第2条第1項第3号の4】に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。
⑧	自転車専用道路	【道路法第48条の14第2項】に規定される、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路をいう。
⑨	自転車横断帯	【道路交通法第2条第1項第4号】に規定される、道路標識等により自転車の横断の用に供するための場所であることが示されている道路の部分を用いる。
⑩	道路標識	【道路交通法第2条第1項第15号】に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいい、種類、様式等については、【道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第1条～第4条】により規定される。
⑪	看板	【道路標識、区画線及び道路標示に関する命令】に規定されていない、法定外の内容を表示する看板をいう。
⑫	道路標示	【道路交通法第2条第1項第16号】に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋳、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいい、種類、様式については【道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第8条～第10条】により規定される。
⑬	区画線	【道路法第45条】に規定される、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に設けられるものをいい、【道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第5条～第7条】に規定される区画線をいう。 具体には【同命令別表第4】で規定される様式に従って道路鋳、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいう。
⑭	路面表示	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。
⑮	分離工作物	道路の部分において、自動車、自転車、歩行者の通行空間を区画するための縁石線、柵その他これに類する工作物をいう。
⑯	自転車安全利用五則	最も基本的なルール5つについて、簡潔な言葉で示した自転車の基本的な通行ルールである。 【平成19年7月10日交通対策本部長決定】 【道路交通法改正：平成20年6月1日施行】

5. 適用基準・参考文献等

- 本仕様書は、平成 24 年度に北九州市が策定した「北九州市自転車利用環境計画」、平成 24 年度に国土交通省及び警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」をはじめとした下記に示す基準・文献等を適用・参考としている。

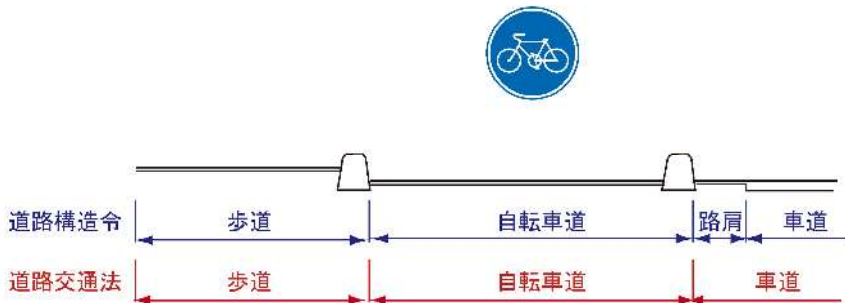
	文献・基準	発行年月／発行
1	道路法	平成 23 年 6 月 10 日 法律第 180 号
2	道路交通法	平成 24 年 8 月 22 日 法律第 67 号
3	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令	平成 24 年 2 月 27 日 内閣府、国土交通省令第 1 号
4	北九州市自転車利用環境計画	平成 24 年 11 月 北九州市建設局道路部道路維持課
5	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	平成 28 年 7 月 国土交通省道路局、警察庁交通局
6	道路構造令の解説と運用	平成 16 年 2 月 (公社) 日本道路協会
7	路面標示設置マニュアル	平成 24 年 1 月 (一社) 交通工学研究会
8	自転車道等の設計基準解説	昭和 49 年 10 月 (公社) 日本道路協会
9	自転車利用環境整備ガイドブック	平成 19 年 10 月 国土交通省道路局地方道・環境課、 警察庁交通局交通規制課
10	改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン	平成 20 年 2 月 (財) 国土技術研究センター
11	自転車走行空間設計のポイント	平成 21 年 7 月 国土交通省道路局地方道・環境課、 警察庁交通局交通規制課、 国土技術政策総合研究所道路研究部

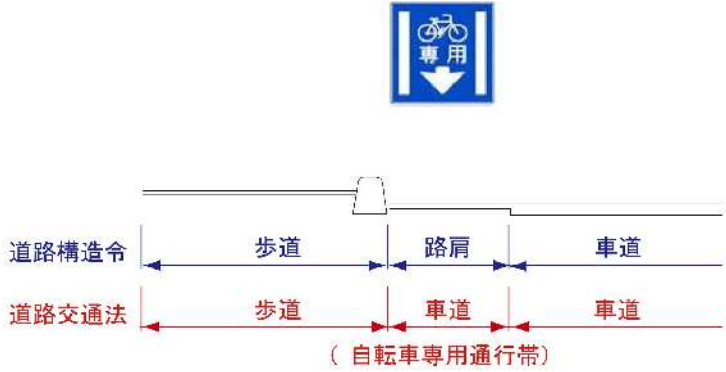
	文献・基準	発行年月／発行
12	自転車施策推進に係る地方説明会における 疑義と回答事例集	平成 20 年 11 月 国土交通省道路局地方道・環境課、 警察庁交通局交通規制課、 国土技術政策総合研究所道路研究部
13	歩道の一般的構造に関する基準	平成 17 年 2 月 3 日 国土交通省都市・地域整備局 道路局長通達
14	移動等円滑化のために必要な道路の構造に 関する基準を定める省令	平成 18 年 12 月 19 日 国土交通省令第 116 号
15	交通規制基準	平成 23 年 2 月 4 日 警察庁交通局長
16	福岡県道路交通法施行細則	昭和 47 年 4 月 1 日 福岡県
17	北九州市道路の構造の技術的基準等を定め る条例	平成 24 年 12 月 19 日 北九州市
18	自転車利用環境整備のためのキーポイント	平成 25 年 6 月 (公社) 日本道路協会
19	土木工事設計要領「第Ⅰ編 共通編」 「第Ⅲ編 道路編」	平成 23 年 7 月 国土交通省九州地方整備局
20	「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」 と「安全な自転車通行空間の早期確保」 に向けた提言（案）	平成 27 年 12 月 安全で快適な自転車利用環境創出 の促進に関する検討委員会

第 1 章 自転車走行空間に関する法規等

1. 法令上の自転車走行空間

- 道路構造令、道路交通法による自転車走行空間に関する用語の定義を以下に示す。

用 語	道路構造令	道路交通法
自転車道	【第2条第1項第2項】 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。	【第2条第1項第3号の3】 自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された車道の部分をいう。
		

用 語	道路構造令	道路交通法
自転車レーン (自転車専用通行帯)	【第2条第1項第12号】※路肩 道路の主要構造物を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分进行。	【第20条第2項】 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。
		

用 語	道路構造令	道路交通法
自転車 歩行者道	【第2条第1項第3号】 専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分	【第2条第1項第2号】 歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された道路の部分
	《分離タイプ》  《共存タイプ》 	

用語	道路構造令	道路交通法
路側帯	—	【第2条第1項第3号の4】 歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。
路 肩	【第2条第1項第12号】 道路の主要構造物を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分を用いる。	—

①歩道がある場合

②歩道がない場合

2. 自転車の通行ルール

2-1. 自転車の通行場所

(1) 車道通行の原則

- 車道を通行しなければならない。
- 道路の左側端に寄って通行しなければならない。
- 著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯を通行することができる。

【道路交通法第17条、第17条の2、第18条】

(2) 歩道通行（例外）

- 次に掲げるときは、歩道を通行することができる。
 - ①道路標識等により、歩道を通行ができるとされているとき。
 - ②自転車の運転者が、高齢者や児童、幼児等であるとき。
 - ③車道または交通の状況に照らして、安全上、やむを得ないと認められるとき。
- 歩道の中央から車道寄りを徐行しなければならない。
- 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければならない。
- 道路標識により通行指定部分がある場合は、その部分を徐行しなければならない。

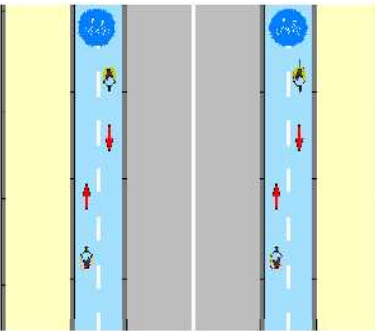
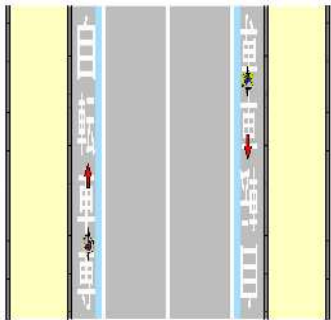
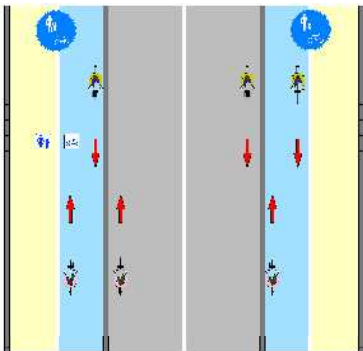
【道路交通法第63条の4】

(3) その他

- 自転車道が設けられている道路では、その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】

2-2. 自転車の通行方法

①自転車道	
○普通自転車は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、<u>自転車道を通行</u>しなければならない。 【道路交通法第63条第3項】	
②自転車レーン（自転車専用通行帯）	
○自転車は車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により通行の区分が指定されているときは、<u>指定された車両通行帯を通行</u>しなければならない。 【道路交通法第20条第2項】	
③自転車歩行者道（普通自転車通行部分の指定あり）	
○自転車は、<u>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</u>しなければならない。 【道路交通法第18条第1項】 ○普通自転車は、道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分（「普通自転車通行指定部分」）があるときは、<u>普通自転車通行指定部分を徐行</u>しなければならない。 ただし、普通自転車通行指定部分を通行し、又は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】	

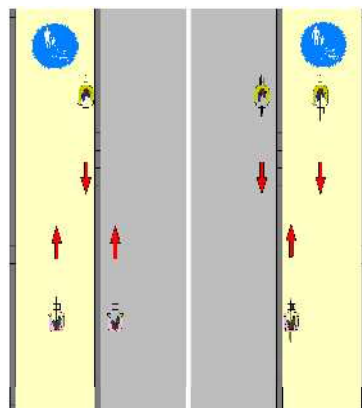
④歩道（普通自転車歩道通行可あり）

○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】

○普通自転車は、道路標識等により普通自転車が歩道を通行することができることとされているときは、歩道を通行することができる。

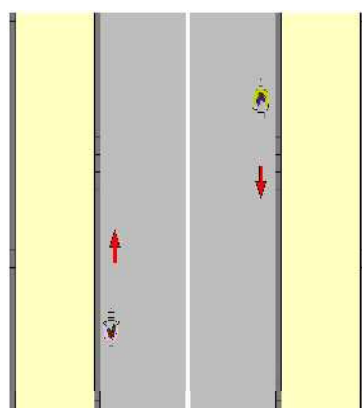
【道路交通法第63条の4第1項】



⑤歩道（普通自転車歩道通行可なし）

○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】



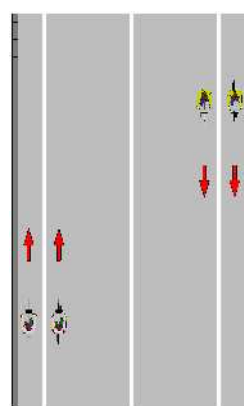
⑥車道（路側帯がある場合；白実線1本）

○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】

○自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯を通行することができる。

【道路交通法第17条の2第1項】



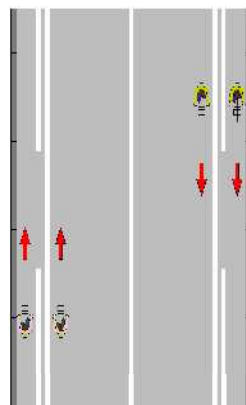
⑦車道（駐停車禁止路側帯；白実線＋破線）

○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】

○自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯を通行することができる。

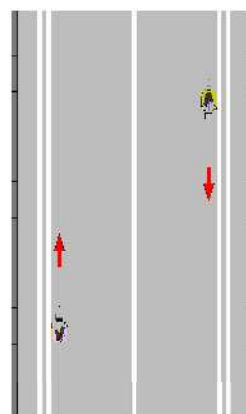
【道路交通法第17条の2第1項】



⑧車道（歩行者専用路側帯；白実線2本）

○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】



□ 【自転車安全利用5則】

(平成19年7月10日付中央交通安全対策会議交通対策本部決定)

【出典：スマートサイクルライフ北九州HP】

- 1 自転車は車道が原則、歩道は例外
>詳しく知りたい
- 2 車道は左側を通行
>詳しく知りたい
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
>詳しく知りたい
- 4 安全ルールを守る
>詳しく知りたい
飲酒運転・二人乗り並進の禁止
夜間はライト点灯
交差点での信号遵守と一時停止
安全確認
- 5 子供はヘルメットを着用
>詳しく知りたい



「え？自転車って歩道を
走っちゃダメなの？」

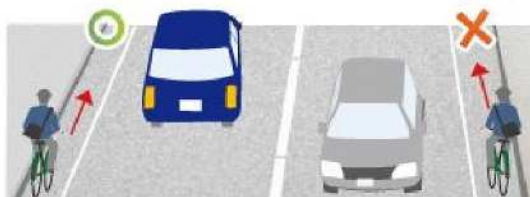
自転車は車道が原則、歩道は例外です。



自転車はあくまで軽車両。
車道を走るのが原則！

歩道と車道の区別のある所は、車道通行が原則。歩道はあくまでも例外です。

罰則 3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金
(道路交通法第17条)



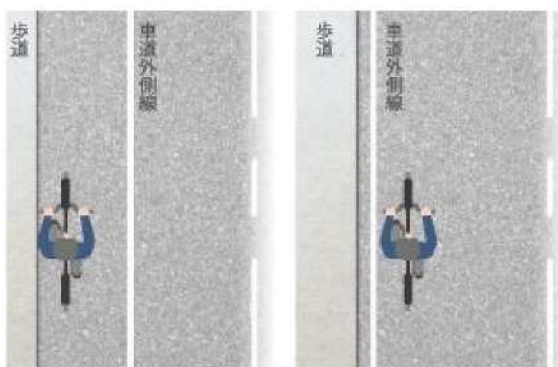
自転車が通行できる
路側帯は左側の路側帯に限る！

歩道の無い道路を白の実線などで区切った「路側帯」でも、自転車は必ず道路の左側に設けられた路側帯を走るよう義務づけられました。

罰則 3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金
(道路交通法第17条の2)

「自転車も車と同じく、 左側通行ルールを守ろう」

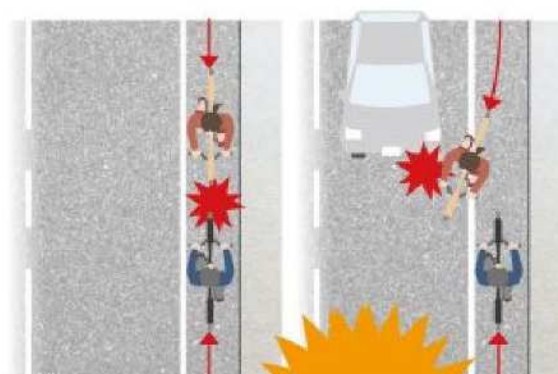
車道は左側を通行



車道では常に左側端に寄ろう！

車道外側線の位置に関わらず、自転車は車道の左側を通行します。路上駐車や雨水などに十分気をつけて通行しましょう。

(道路交通法第18条)



車と同じように

自転車も右側通行は禁止！

車道で右側通行すると、左側通行を守っている自転車と正面衝突します。あわてて衝突をさけようとした自転車が道路の中央に飛び出して車と衝突するなどの事故を招きます。車道では左側通行を必ず守りましょう。

罰則

3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金
(道路交通法第17条)



自転車ノリダー

交差点の横断は2段階右折！

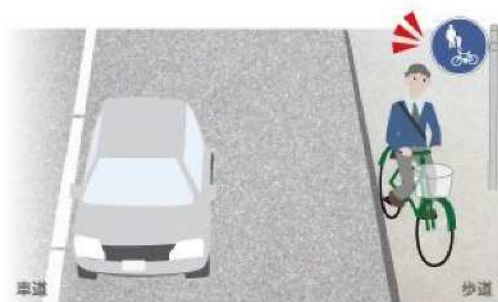
自転車は車線数に関係なく、信号のある交差点は必ず2段階右折をします。交差点先の角まで進み、周りの安全を確認してから一旦停止。右に進路を変えて、信号に従って進みます。自転車が右折車線に入るのは違反であり、危険なのでぜったいにしてはいけません。

罰則

2万円以下の罰金又は料
(道路交通法第34条)

自転車歩道を通れるのは どんな場合？

「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」

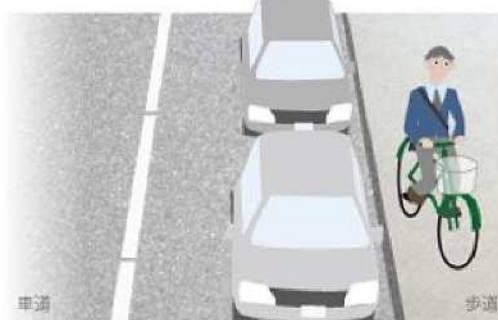


「歩道通行可」の標識がある場合

歩道は原則として歩行者専用ですが、標識などで自転車走行が認められていれば通行できます。



【自転車及び歩行者専用】の
標識がある場合は走行可能



車道の通行がむずかしい場合

車道や交通の状況でやむを得ない場合は、歩道走行が認められます。

【例えば】

- 道路工事や縦列駐車車両などで車道の左側の通行が難しいとき。
- 交通量がとても多く、車道の幅が狭いため、自動車と接触する危険性があるとき。

13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、 体の不自由な方は歩道を通れます

幼児（6歳未満）や児童（6歳以上13歳未満）、高齢者（70歳以上）、内閣府令で定める身体障害者の方などはどの歩道でも自転車で通行できます。

歩道は、走るのではなく
通らせてもらうんだ！



自転車ノリダー

歩道は歩行者優先

歩行者にやさしい運転がきほん！

歩道では、歩行者に危険がないように、徐行するのが原則です。歩行者の妨げになりそうなときは、一時停止をしなければいけません。

罰則

2万円以下の罰金又は科料
（道路交通法第63条の4）



「安全第一！自転車走行では
いけないことってなんだろう？」

安全ルールを守る

自転車も飲酒運転しない！
絶対ダメ！

酒気帯び運転は、注意力や判断力が低下するため、運転者本人だけでなく歩行者への危険も高まります。アルコールを飲んだら絶対に自転車に乗ってはいけません。また、自転車に乗ることが分かっている人に絶対にお酒を勧めてはいけません。

罰則 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金(酒酔いの場合)
(道路交通法65条)



携帯電話を使用しない！

携帯電話で通話したり、画面を注視しながらの自転車運転は禁止されています。

罰則 5万円以下の罰金
(道路交通法第71条、福岡県道路交通法施行細則第14条)



大音量でヘッドホンなどを使用しない！

大音量でヘッドホンなどを使用して車両を運転する行為は禁止されています。音楽ばかりに気をとられていると他の車両などの発見が遅れ交通事故などを起してしまうかもしれません。

罰則 5万円以下の罰金
(道路交通法第71条、福岡県道路交通法施行細則第14条)



横に並んで走らない！

「並進可」の標識がある場合を除き、ほかの自転車と横に並んで走るのは原則禁止です。歩道では歩行者の通行の妨げになり、車道では車との距離が近くなり大変危険です。縦一列になって走りましょう。

罰則 2万円以下の罰金又は科料
(道路交通法第19条)



無灯火では走らない！

夜は必ずライトをつけましょう。無灯火だと歩行者や運転者から見落とされやすく、危険です。昼間もトンネルなどの暗い場所ではライトをつけましょう。

罰則 5万円以下の罰金
(道路交通法第52条)



二人乗りはしない！

自転車の乗車定員は一人です。二人乗りは、バランスを崩しやすく、ブレーキをかけてから止まるまでの距離がのびるなど、事故につながる危険があります。

罰則 2万円以下の罰金又は科料
(道路交通法第57条、福岡県道路交通法施行細則11条)



片手運転はしない！

片手運転は、ふらつきやハンドル・ブレーキの操作ミスの原因になります。

罰則 5万円以下の罰金
(道路交通法第71条、福岡県道路交通法施行細則14条)



一時停止を無視しない！

「一時停止」の標識や表示がある場所では、停止線の直前で一度止まり、左右の安全をしっかりと確認してから、再び走行します。

罰則 3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金
(道路交通法第43条)



「え？子どもが自転車に乗るときはヘルメットが必要なの？」

子どもはヘルメットを着用

かわいいわが子にはヘルメットを着用させよう！

13歳未満の児童・幼児が自転車に乗るときは、保護者がヘルメットを着用させるよう努めなければなりません。ヘルメットはサイズが合うものを選びましょう。一度大きな衝撃を受けたヘルメットは機能が低下するので絶対に使用しない。(道路交通法第43条の11)

もちろん！
大人もヘルメットを着用する事が望ましいぞ！

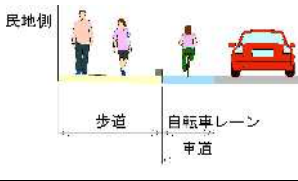
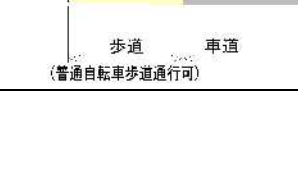


第2章 自転車走行空間の整備方針

1. 自転車走行空間の整備形態

□ 整備形態の分類

- (1) 自転車道
- (2) 自転車レーン（自転車専用通行帯）
- (3) 車道混在（車道）
- (4) 自転車歩行者道（分離タイプ）※当面の措置
- (5) 自転車歩行者道（共存タイプ）※当面の措置

整備形態	整備イメージ		
(1) 自転車道			
(2) 自転車レーン			
(3) 車道混在（車道）			
(4) 自転車歩行者道 （分離タイプ） ※当面の措置			
(5) 自転車歩行者道 （共存タイプ） ※当面の措置			

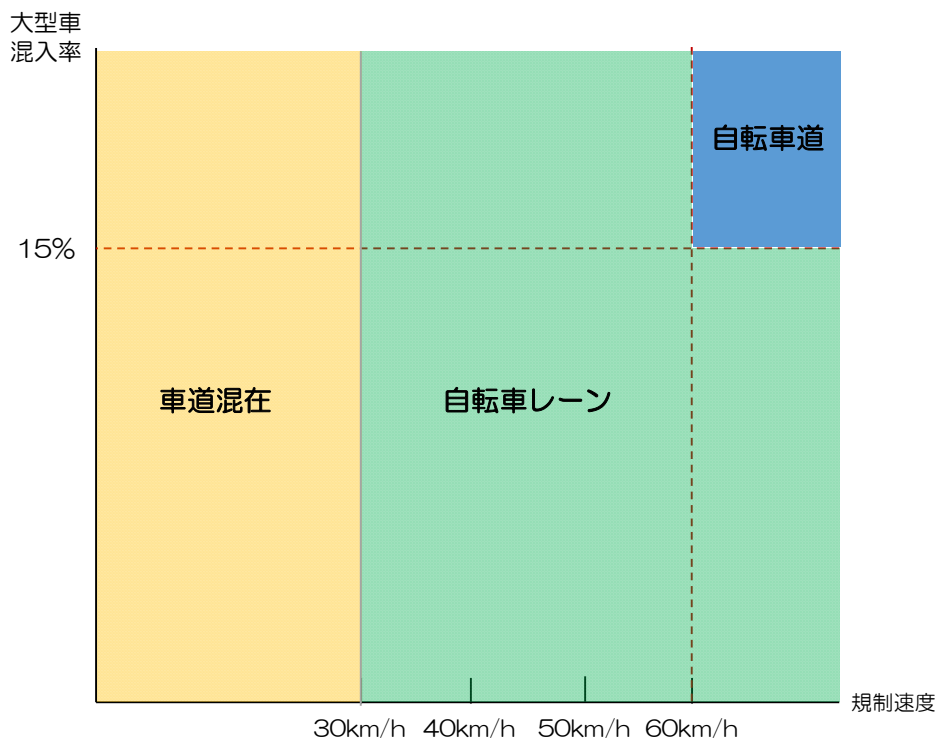
2. 整備形態の選定基準

□ 選定にあたっての基本方針

自転車利用者の安心感の向上を図るため、下記の方針で安全な走行空間を整備する。

- 歩行者の安全を第一とし、歩道以外を活用して自転車走行空間を確保することを基本とする。
- 自動車の速度が速い、自動車交通量が多い、大型車混入率が高い路線では、歩道を使うなど自転車・歩行者の安全性・快適性を向上できる方法を採用する。
- ゆっくり走るママチャリなど現状の自転車走行方法にも配慮し、既存の「自転車歩道通行可」の解除は行わない。
- 歩道走行が可能な場所については、自転車・歩行者に対して注意喚起を促す路面表示なども実施する。

□ 選定基準

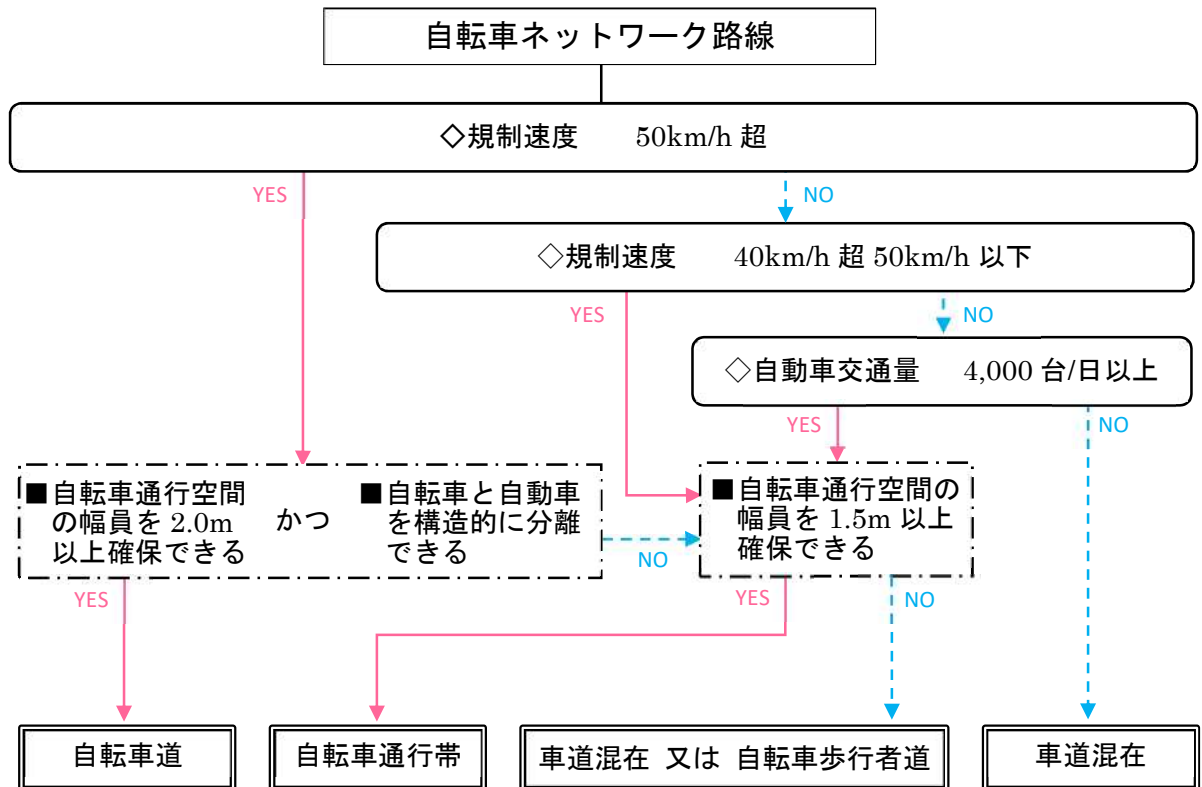


■ 自転車走行速度と大型車混入率による整備形態の選定基準

3. 整備形態の選定フロー図

整備形態 選定フロー図

<基本的な考え方>



※空間的制約等により上記整備形態が困難な場合は、代替路の検討を行う。
また、将来、改良工事实施の際には、再度整備形態を検討する。

4. 自転車走行空間の基本的な考え方

(整備形態と基本幅員)

□ 自転車走行空間の整備形態別の有効幅員の考え方を以下に示す。

整備形態	関連法令		適用幅員
	道路構造令	道路交通法	
自転車道	【第10条第3項】 自転車道の幅員は、2m 以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.5m まで縮小することができる。	—	2.0m 以上 (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においては1.5m 以上)
自転車レーン (自転車専用通行帯)	—	【交通規制基準第4章第23】 自転車専用通行帯の幅員は、1.5m 以上を確保することが望ましいが、道路の状況によりやむを得ない場合は、1.0m 以上1.5m 未満とすることができる。	1.5m 以上 (道路の状況等によりやむを得ない場合は1.0m 以上1.5m 未満) ※自転車1台の占有幅1.0m 以上を確保。
車道混在 (車道)	—	—	(1.0m 以上) ※自転車専用通行帯の1.0m 以上を準用。
自転車歩行者道	【第10条の2第2項】 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通が多い道路にあつては4m 以上、その他の道路にあつては3m 以上とするものとする。	—	4.0m 以上 (歩行者との幅員がな い又は少ない場合は、路上施設を除き幅員を3.0m 以上確保する。)
歩道	【第11条第3項】 歩道の幅員は、歩行者の交通が多い道路にあつては3.5m 以上、その他の道路にあつては2m 以上とするものとする。	—	3.5m 以上 (歩行者の交通が少ない場合は、2.0m 以上)

4-1. 自転車道

□ 定義

自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。

【道路構造令第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3】

□ 基本的な考え方

(1) 設置の原則

自転車道は道路の各側に設けるものとする。【道路構造令第10条】

(2) 片側設置の場合

ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。【道路構造令第10条】

(3) 一方方向・双方向通行の適用の考え方

① 自転車道は、一方通行を基本とすること。

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

② 既設の双方向通行の自転車道についても、可能な限り一方通行に変更を行うこと。

③ 交通規制により自転車道で「自転車一方通行規制」を行うことができる。

【出典：自転車ネットワーク計画策定の早期進展と
安全な自転車通行空間の早期確保に向けた提言（案）P14】

(4) 双方向通行の適用について

自転車道は一方通行を基本とするが、下記①～④の全ての条件を満たす特別の場合に限り、暫定的に双方向通行を適用できるものとする。

① 一定の区間長で連続性が確保されていること

② 区間前後・内に双方向通行の自転車道が交差しないこと

③ 区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること

④ ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること

※一方通行に変更できない場合で、既設の双方向通行の自転車道が交差点部の手前等で歩道（普通自転車歩行通行可の交通規制区間）に接続する場合には、自転車道の区間の終わりに、自転車の速度を安全に低減させるための注意喚起等の安全対策を行うものとする。

(5) 留意事項

- ① 一方通行規制を実施する場合は、沿道施設への出入りが不便となったり、目的地に向かうのに遠回りになることで、沿道の地域住民、自転車利用者等の理解が得られにくい場合がある。
- ② 双方向通行の場合は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性、単路部における快適性の確保などの課題がある。
- ③ 自転車道の整備完了後は、普通自転車歩道通行可の交通規制を解除するものとする。

(6) 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。



□ 整備形態イメージ及び基本幅員

自転車道の有効幅員は **2.0m 以上**とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、**1.5m まで**縮小することができる。【道路構造令第10条第3項】

《双方方向通行の場合》



《一方通行の場合》



《参考》自転車道整備事例



北九州市小倉南区「国道10号」



東京都武蔵野市



東京都江東区



岡山県岡山市



徳島県徳島市

4-2. 自転車レーン（自転車専用通行帯）

□ 定義

路肩のカラー化により自転車の走行位置を明示したもの。

自転車レーンは、道路交通法の規則により「普通自転車専用通行帯」とすることが望ましい。(P67 参照)

□ 基本的な考え方

(1) 設置の原則

- ① 道路状況より路肩の幅員が原則1.5m以上確保できる場合に設置する。なお、自転車走行の安全性から、普通自転車専用通行帯とすることが望ましい。
ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.0m以上1.5m未満とすることができる。
- ② 普通自転車専用通行帯の規制を行う場合は、自転車レーンが車両通行帯となるため、中央線は実線となる。
- ③ 2車線道路の両側に自転車レーン（自転車専用通行帯）を設置する場合、中央線は実線とする。

(2) 一方通行の場合

- ① 一方通行の道路の場合は、自転車レーン（自転車専用通行帯）は、一方通行と同方向である道路の左側部分に設置する。
- ② 一方通行と逆方向を通行する自転車に対して、自転車レーン（自転車専用通行帯）の反対側に自転車歩行者道を設置し、普通自転車通行部分指定を行うなどの対策を講じる。
- ③ 一方通行と逆方向には、自転車レーン（自転車専用通行帯）は設置できない。

(3) 整備完了後の対策

自転車レーンを整備する区間においては、原則として普通自転車歩道通行可の交通規制を解除するものとする。但し、前後に自転車専用通行帯を整備する予定の区間のうち、一部の区間のみが整備された場合については、一連の整備が完了するまでの間、当該交通規制の解除を保留することができるものとする。

※ゆっくり走る自転車に配慮して当該規制を解除しない等、対象路線の利用者や周辺状況に配慮した臨機応変な考えもあり得る。

(3) 留意事項

(一方通行道路における普通自転車専用通行帯規制)

補助標識「自転車除く」が設置してある一方通行道路では、自動車の一方通行と逆方向については普通自転車専用通行帯の規制を行うことはできない。このため、自動車の一方通行とは逆方向の車道上に、普通自転車専用通行帯に準じた自転車通行空間の幅員の確保及び路面表示を設置することが望ましい。



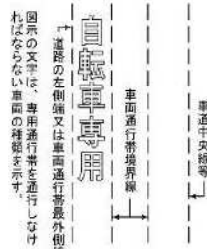
一方通行道路に自転車専用通行帯を設置する場合の事例

【出典：国土交通省ガイドライン】

(4) 通行位置の指定方法

普通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、普通自転車専用通行帯内に自転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。

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 	

□ 整備形態イメージ及び基本幅員

自転車レーン（自転車専用通行帯）の有効幅員は 1.5m以上 を確保する事が望ましい。

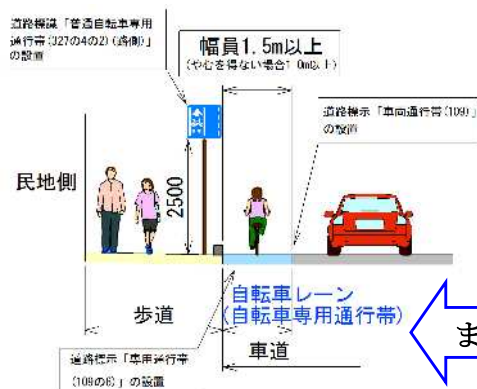
ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.0m以上 1.5m未満 とすることができる。

なお、幅員が 1.0m以上 1.5m未満となる場合は、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を 1.0m程度確保することが望ましい。（自転車 1 台の占有幅である 1.0mを基準とした。）

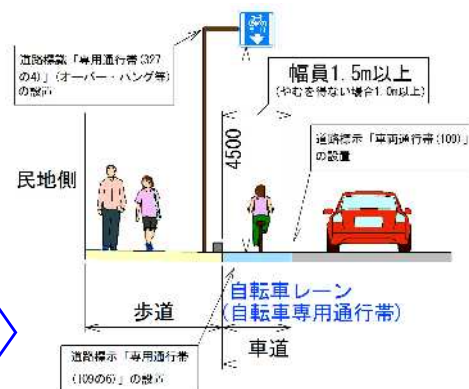
【自転車レーン（自転車専用通行帯）】

《歩道のある道路》

○路側標識を設置する場合

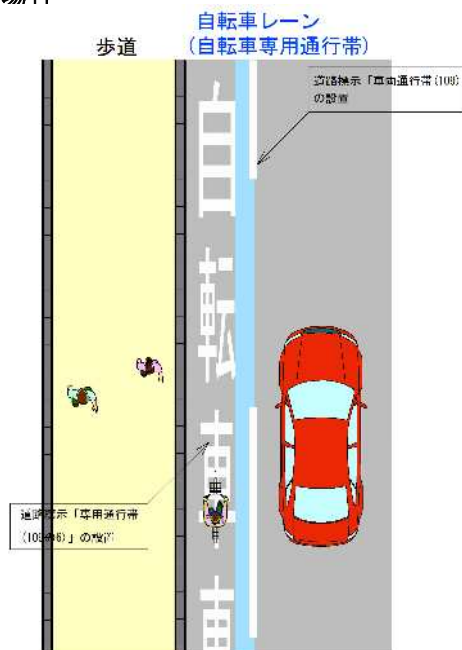


○架空標識を設置する場合



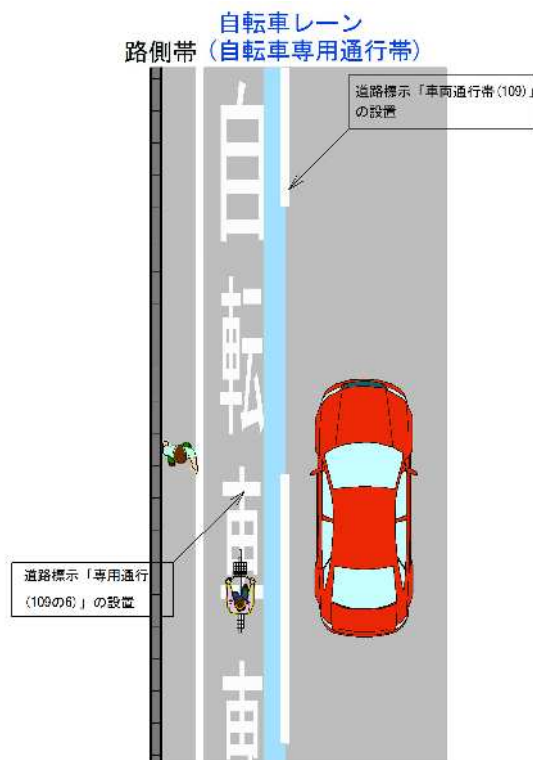
または

○路面表示を設置する場合



《歩道のない道路》……路側帯のある道路

○路面表示を設置する場合



《参考》自転車レーン整備事例



北九州市戸畑区「戸畑停車場線」



北九州市小倉北区「清張通り」



北九州市小倉北区「小文字通り」



国土交通省ガイドライン別添写真



福島県福島市

4－3．車道混在（車道）

□ 定義

車道左側部の車線内に帯状の路面表示及びピクトグラムの設置により、車道での自転車の通行位置を明確化し、自動車への注意喚起を図るもの。

【自転車利用環境整備のためのキーポイント P120】

□ 基本的な考え方

（１）設置の原則

- ① 自動車の走行速度が 30km/h 以下の路線に設置する。
- ② 整備形態で自転車レーンが選定されるものの、道路状況や交通状況により整備が困難な場合に設置する。

（２）留意事項

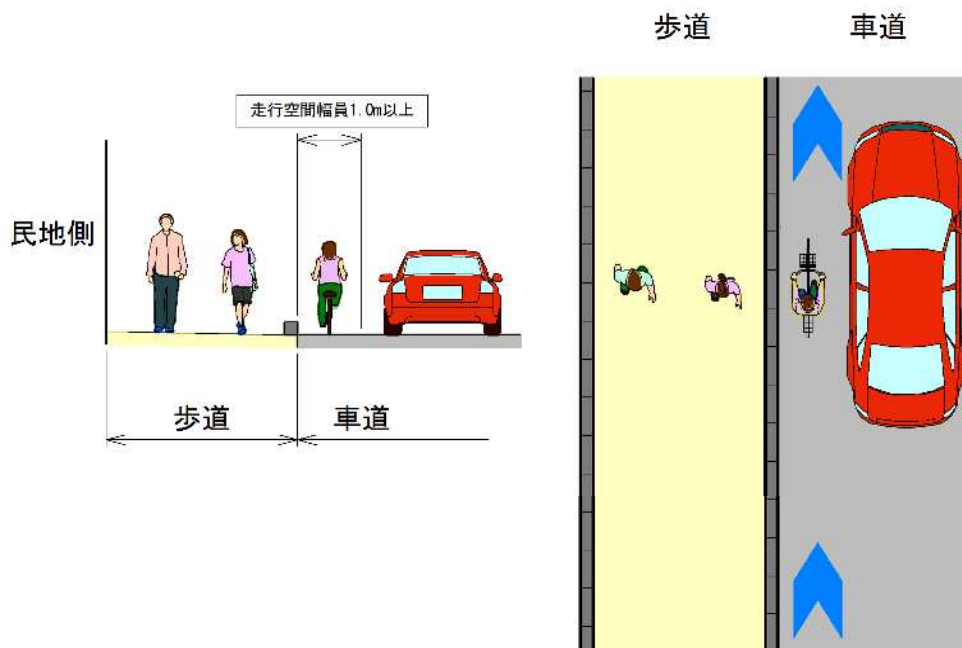
- ① 自転車走行の安全性を確保するために、車道左側のエプロン部の横断勾配・集水柵の蓋仕様等について必要に応じ改良等が必要である。
- ② 自転車走行空間が路上駐停車車両により妨げられる恐れがあり、警察との連携による取締りの強化や市民への周知徹底が必要となる。
- ③ 自動車運転者に対して、自転車走行空間への進入禁止や自転車走行者へ配慮した運転等を周知する必要がある。

□ 整備形態イメージ及び基本幅員

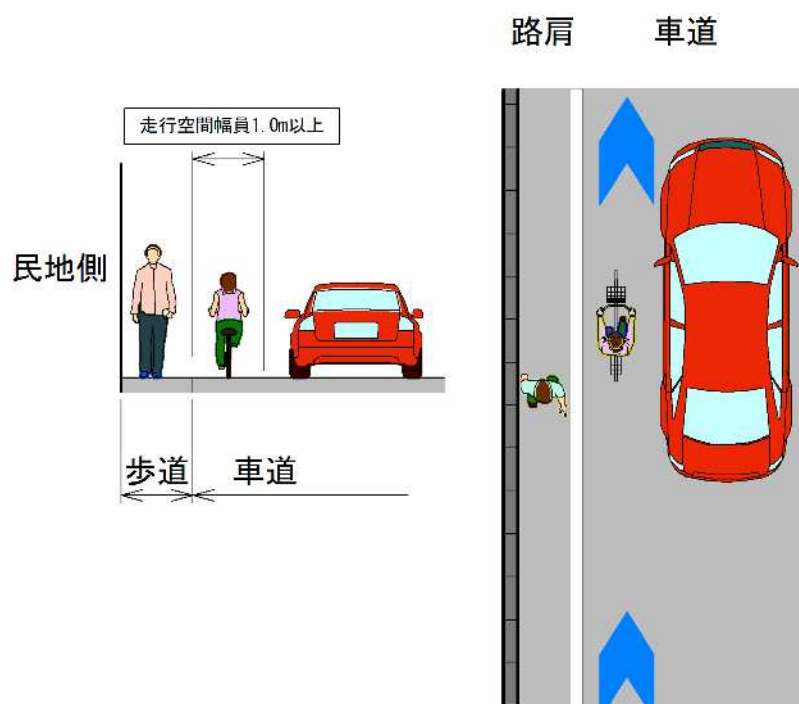
車線内において、1.0m以上占有幅を確保すること。

設置にあたっては、警察の意見を聞く。

《歩道のある道路》



《歩道のない道路》……路側帯のある道路



《参考》車道混在（車道）整備事例



北九州市小倉北区

【出典：国交省ガイドライン】



①ピクトグラムを設置した事例



②バス専用通行帯を活用し路面表示
を設置した事例

4-4. 自転車歩行者道（歩道）

□ 定義

自転車歩行者道において、路面表示の設置や舗装の色・材質の違い等により自転車の通行位置を明示し、自転車と歩行者の分離を図るもの。

□ 基本的な考え方 ※分離するタイプ

（1）設置の原則

整備形態で自転車道が選定されるものの、道路状況や交通状況により整備が困難な場合において、当面の整備形態として活用する。

なお、歩行者の安全性確保の観点から、「普通自転車の歩道通行部分」の交通規制を行うことが望ましい。

（2）通行方法

- ① 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ない、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】
- ② 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】

（3）留意事項

- ① 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。
- ② 自転車走行空間の整備に際しては、前後区間との連続性や接続に留意が必要。
- ③ 道路の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、自転車走行空間の利用者に対して、進行方向に対して、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啓発する必要がある。
- ④ 自転車歩行者道（分離タイプ）の場合は、**着色を施さない事を原則とする。**やむを得ず着色をする場合は、自転車レーンと同系統である青色系は避けること。

(4) 交通規制

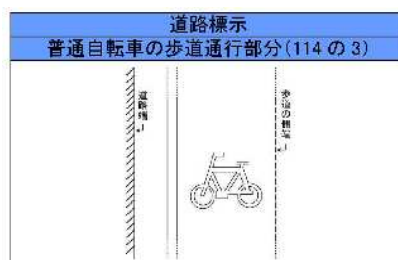
① 「普通自転車歩道通行可」(必須)

公安委員会が道路標識(規制標識「自転車及び歩行者専用(標識 325 の 3)」)を設置することにより、自転車は歩道を通行することが可能となる。



② 「普通自転車の歩道通行部分」(推奨)

公安委員会が規制標示「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。



□ 基本的な考え方 ※混在するタイプ

(1) 設置の原則

整備形態で自転車道が選定されるものの、道路状況や交通状況により整備が困難な場合において、当面の整備形態として活用する。

ただし、歩行者または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。

(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ない。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】

(3) 留意事項

- ① 自転車歩行者道は、歩行者の通行に供されることから、視覚障害者の安全性を確保するため、バリアフリー法で定める特定道路以外の道路にあっても、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するよう努めるものとする。
- ② 自転車走行空間の整備に際しては、前後区間との連続性や接続に留意が必要。

(4) 交通規制

① 「普通自転車歩道通行可」(必須)

公安委員会が道路標識(規制標識「自転車及び歩行者専用(標識325の3)」)を設置することにより、自転車は歩道を通行することが可能となる。



□ 整備形態イメージ及び基本幅員

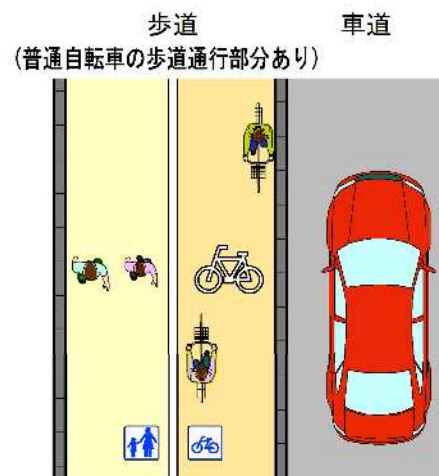
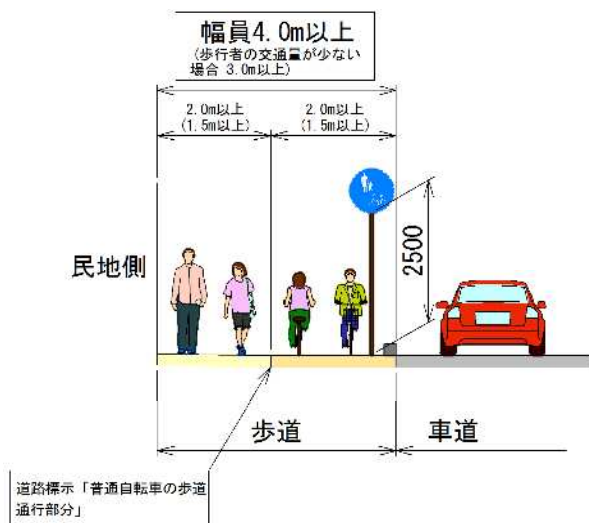
- ① 自転車歩行者道の幅員は歩行者の交通量が多い道路にあつては **4.0m**以上、その他の道路にあつては、**3.0m以上**とするものとする。

【道路構造令第10条第2項】

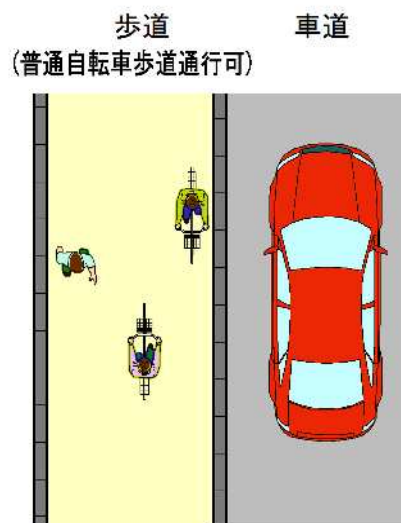
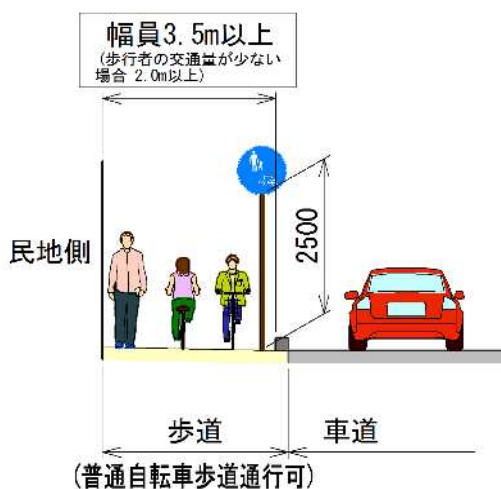
- ② 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては、**3.5m**以上、その他の道路にあつては **2m以上**とするものとする。

【道路構造令第11条第3項】

《分離するタイプ》



《混在するタイプ》



《参考》自転車歩行者道整備事例 ※分離するタイプ



北九州市小倉北区「みかげ通り」



北九州市小倉北区「国道199号」



高知県高知市



兵庫県神戸市

5. 自転車走行空間を創出するための道路空間の再配分

□ 考え方

- ① 現況の道路幅員構成において、新たな自転車走行空間を創出するために、必要に応じて道路空間を再配分する。再配分の手法としては、車道や歩道の縮小などが考えられるが、対象地域の交通特性や道路構造特性、沿道状況等を十分踏まえ、安全性や交通の円滑性を確保した計画とする。

なお、車線数の減少など、構造の大幅な変更を行う時は、交通容量などに関して、十分検証を行い、公安委員会との調整を行う必要がある。

- ② 自転車走行空間の整備は、良好な歩行環境を確保する側面もあるため、安易に歩道幅員を縮小しないよう留意する必要がある。

【道路空間を再配分する際の検討項目】

(1) 車道を縮小する場合

- ① 一般部
- 車線数の減少。
 - 車線幅員、路肩幅員の縮小規定の適用。
 - 中央分離帯幅員の縮小。
- ② 交差点部
- 付加車線の廃止。
 - 付加車線、直進車線幅員、路肩幅員の縮小規定の適用。
 - 中央分離帯幅員の縮小。
- ③ 道路等級の見直し
- 交通状況や沿道状況を考慮し、総合的な判断が必要。(要警察協議)



現況からの再配分による自転車レーン設置例



【道路構造令第3条第2項より本文抜粋】

第4種の道路は、第4号の表に定めるところにより第1級から第4級までに、それぞれ区分するものとする。

ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第1種第4級、第2種第2級、第3種第5級又は第4種第4級である場合を除き、該当する級の1級下の級に区分することができる。

(2) 歩道を縮小する場合

- 歩行者空間として必要な有効幅員を確保することによる空間創出。
⇒交通特性や沿道状況に応じた歩行者必要空間を確保した上での空間創出。
- 植樹帯の廃止又は幅員の縮小（景観にも配慮が必要）。
- 路上施設等の移設。
⇒電線類地中化関連施設、電柱、標識、信号、道路照明灯、高・中木、低木地被類、縁石、ほか。

6. 一般部の整備方針

- 自転車は「道路（車道）の左側端」を左側通行することを原則とし、一般部の設計にあたっては、以下の考え方を基本とする。

□ 基本的な考え方

（1）分離工作物

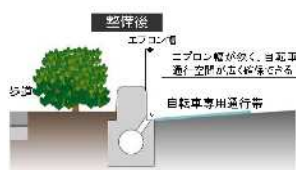
- ① 自転車と自動車、歩行者それぞれを構造的に分離する場合は、互いに存在を認識できるよう、分離工作物として縁石を設置することを基本とし、柵等の高さのある分離工作物をできる限り設置しないものとする。
- ② 上記①以外の場合は、自転車の安全性を向上させるため、縁石、柵等の分離工作物をできる限り設置しないものとする。

（2）幅員

自転車走行空間の幅員は、隣接する歩行区間の幅員とのバランスが重要であり、歩行者、自転車がそれぞれの空間を通行しやすく、また自然に通行位置が守られるよう、歩行者、自転車の交通量を考慮して決定するものとする。

（3）路面等

- ① 自転車道や車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするものとする。なお、必要に応じて、側溝、街渠、集水ますやマンホールの蓋について、エプロン幅が狭く、自転車走行空間を広く確保できるものや平坦性の高いものへの置き換えや滑り止め加工等を行うものとする。



←街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例

【出典：国交省ガイドライン】

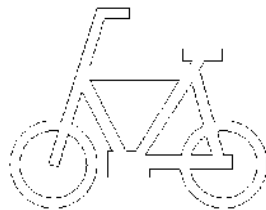


マンホールの蓋に滑り止め加工している事例

- ② 路面表示等を設置する場合、できる限り走行性能を妨げないよう留意するものとする。さらに、これらの機能を継続的に確保できるよう維持管理に努めるものとし、轍や側溝との舗装すりつけ等縦方向の段差等にも留意するものとする。
- ③ 植栽等を設置する場合は、視認性及び自転車の走行性を妨げることのないように樹種や配置を検討するとともに、樹木の成長に留意し適切な維持管理に努めるものとする。
- ④ 電柱等の占有物で、自転車、歩行者の通行に支障となる場合は、原則として民地等への移設もしくは無電柱化等を行うものとする。さらに、不法占用物件についても、撤去指導または除却を強化するものとする。

(4) 道路標識・道路標示、看板・路面表示等

- ① 歩行者、自転車、自動車の通行空間等を道路利用者に明確に示すため、通行空間の種類に応じて、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に定められる道路標識及び道路標示を適切に設置するものとする。
- ② 道路空間の再配分を行った場合、視認性を考慮し、必要に応じて、道路標識や信号機を移設するものとする。
- ③ 自動車空間だけでなく、自転車走行空間においても、踏切及び横断歩道の手前、一時停止の規制が行われている場合、信号交差点において停止する位置を示す必要がある場合には、道路標示「停止線(203)」を設置するものとする。
- ④ 定められた自転車走行空間が適切に利用されるよう、道路標識、道路標示に加え、通行ルール等を周知するための看板または路面表示を設置することができる。この場合、すべての道路利用者が一見してその意味するところを理解でき、かつ道路標識または道路標示と混同されるおそれのないものを用いる必要がある。例えば、自転車道や自転車専用通行帯（自転車レーン）に路面表示を設置する場合には、道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」等の自転車の標示を用いないものとする。



道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」

- ⑤ 道路標識、道路表示、看板または路面表示の設置にあたっては、その目的と内容に応じて自転車からの視点だけでなく自動車からの視点も考慮し、見えやすい高さ、大きさを設置するものとする。なお、道路標識、看板の設置位置に関しては、車道、自転車道、歩道の建築限界を遵守するものとする。
- ⑥ 自転車走行空間を区別するため、自転車走行空間に路面着色する場合や着色した路面表示を設置する場合には、経済性を考慮するとともに、周囲の景観に対し大きな影響を与えないよう、地域毎の景観条例等を考慮した上で、景観や色彩の専門家の意見を聴くなど、着色する路面の範囲、路面表示の大きさ、色彩の彩度及び明度等に留意するものとする。ただし、安全面での利点が損なわれないようにするものとする。

7. 特殊部の整備方針

7-1. バス停留所部

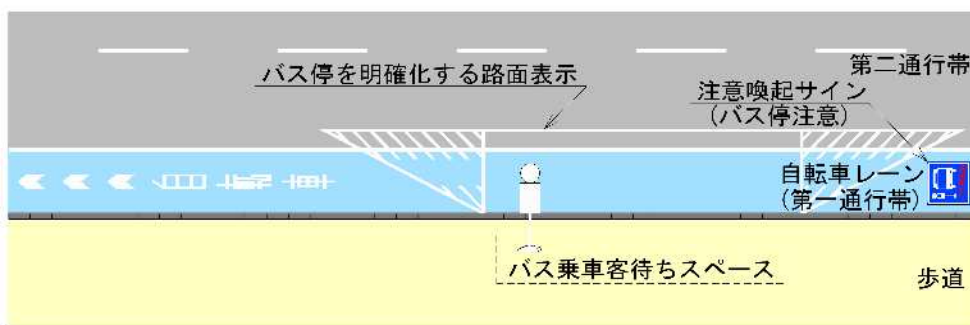
□ 基本的な考え方

- ① バス停留所部の設計では、自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険性があることに留意するものとする。
- ② バス交通の多くない路線では、注意喚起を行い、前後の区間と同様に自転車走行空間を直線的に連続させるものとする。
- ③ バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線では、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つつ、自転車走行空間を連続させるものとする。
- ④ 通勤通学時において、概ね常時バス停にバスが停車するほどバス交通が多く、かつ道路空間に余裕がないために自転車走行空間の確保が困難な路線では、自転車交通とバス交通を分離させるため、代替路を検討するものとする。

□ 整備形態イメージ

《バス交通の多くない路線》

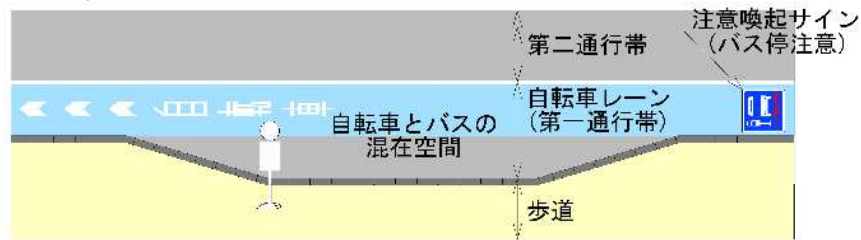
- ① バスを歩道に正着させることや駐停車禁止の徹底を図るため、路面表示によりバス停部分を明確化することが考えられる。
- ② 自転車とバスの交錯の防止を図るため、路面表示等により自転車利用者に注意喚起を行う。



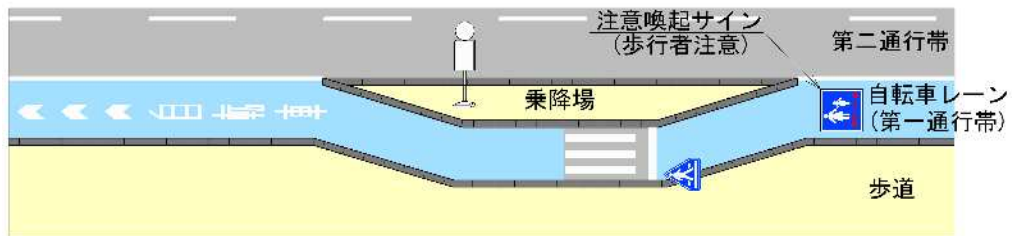
■ ストレート型バス停を設置するイメージ

《バス交通が多く道路空間に余裕がある路線》

- ① 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。
- ② 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。



■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

《参考》バス停留所部の整備事例



ストレート型（北九州市小倉北区）



交通島（福岡市博多区）

7-2. 停車帯部

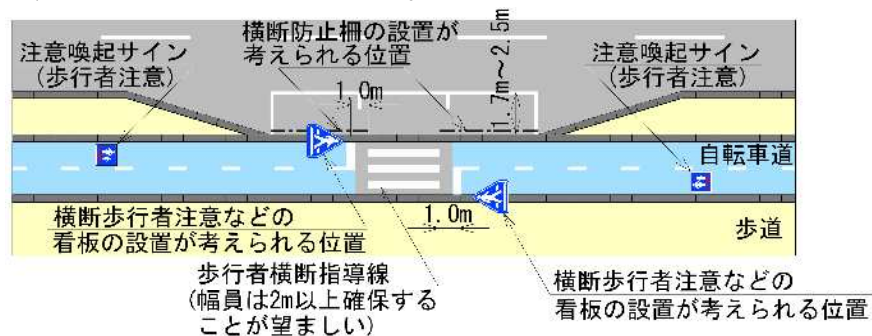
□ 基本的な考え方

- ① パーキング・メーター等について、利用状況や周辺駐車場の整備状況などを勘案し、撤去について検討する。
- ② 駐車車両との交錯を防止するため、路面表示や看板などを設置し、注意喚起を行うことが望ましい。

□ 整備形態イメージ

《自転車道》

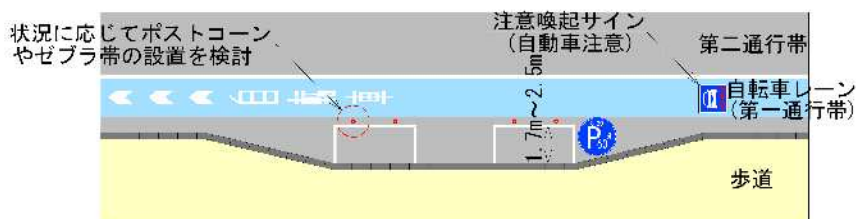
- ① 自転車道は、歩道側に設置するものとする。
- ② 自転車に対して人の横断の注意喚起や、横断防止策により横断する位置を集約することも考えられる。



■ 自転車道のある道路に停車帯を考慮する場合

《自転車レーン (自転車専用通行帯)》

- ① 自転車レーンは、駐車スペースの車道側に設置する。
- 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。
※余裕幅は海外では 50cm 程度としている事例がある。



■ 自転車レーンのある道路に停車帯を考慮する場合

《参考》 停車帯部の整備事例



タクシー協会との協議により車線分離票（ポストコーン）を設置。



タクシーベイへの注意を促すため、看板（注意喚起）を設置。

停車帯部の事例（北九州市小倉北区）

7-3. 大型路上施設部

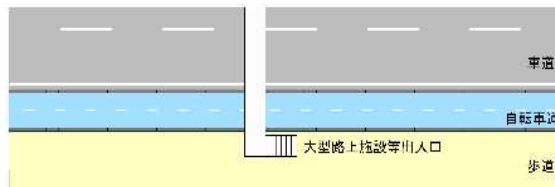
□ 基本的な考え方

- ① 横断歩道橋昇降口や地下横断歩道出入口等（以下「大型路上施設等出入口」とする。）の大型路上施設部において、道路空間に余裕がある場合には、自転車と大型路上施設を利用する歩行者との交錯を減らし、双方の安全性を向上させつつ、自転車走行空間を連続させるものとする。
- ② 周辺の交通状況や沿道状況の変化により、必要性の低下した大型路上施設については、撤去も含めて検討するものとする。

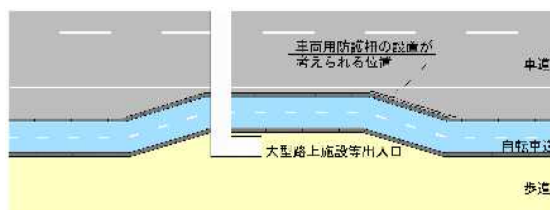
□ 整備形態イメージ

《自転車道》

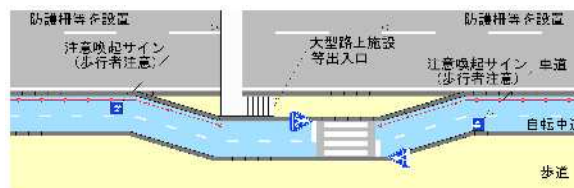
- ① 自転車道は路上施設等出入口より車道側に設置することを基本とするものとする。
- ② 車道側に自転車道を設置できず、歩道側の道路空間に余裕がある場合は、路上施設等出入口部分を交通島として歩道側に自転車道を設置するものとする。



■ 車道空間を縮小して自転車道を設置、または新設道路に自転車道を設置する例



■ 歩道空間を縮小して自転車道を設置する例（テラス型）

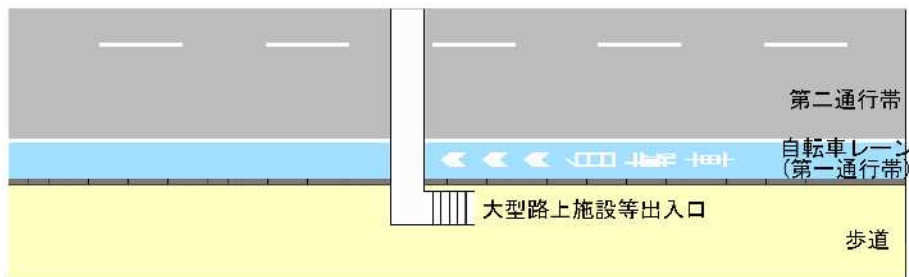


■ 歩道を縮小して自転車道を設置する例（島型）

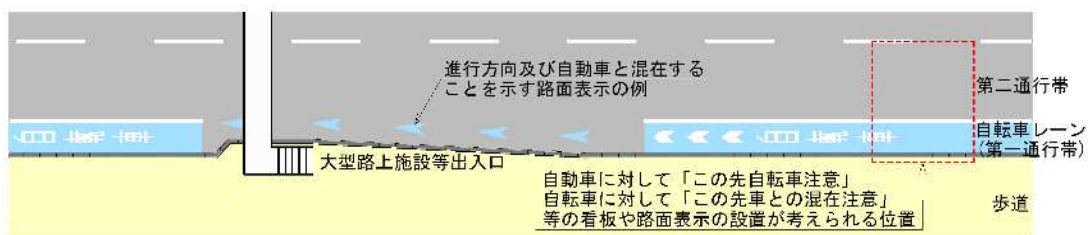
□ 整備形態イメージ

《自転車レーン（自転車専用通行帯）》

- ① 自転車専用通行帯は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 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。
- ③ 車道混在の場合、自転車レーンの終点部の手前に、前方で自転車と自動車を車道で混在させることを検討するものとする。



■ 自転車レーン（自転車専用通行帯）の設計例



■ 車道混在の設計例

《参考》大型路上施設部の整備事例



東京都江東区



大阪府大阪市



大阪府大阪市



大阪府大阪市

8. 交差点部の整備方針

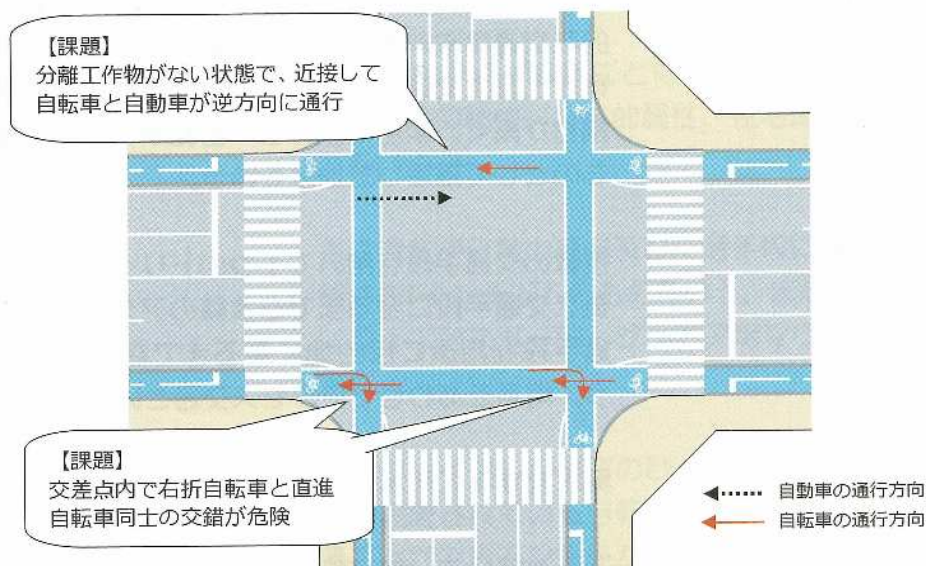
- 自転車は「道路（車道）の左側端」を左側通行することを原則とし、歩行者、自転車、自動車が集積し、交錯が生じる交差点部の設計にあたっては、以下の考え方を基本とする。

□ 基本的な考え方

（1）分離形態の連続性

- ① 交差点部において歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、交差点部の分離形態について、前後の自転車走行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保すべきであり、安易に自転車走行区間を自転車歩行者道へ接続しないことを基本とするものとする。
- ② 双方向通行の自転車道が規模の大きい交差点に接続する場合においては、交差点内で自転車同士が交錯すること、自転車が自動車と逆方向に通行することを避けることを基本とするものとする。

【出典：自転車利用環境整備のためのキーポイント P133】



■ 双方向通行自転車道が接続する交差点の課題

(2) 通行空間の直線的な接続

- ① 自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車動線の直進性を重視し、一方通行の自転車道、自転車専用通行帯のいずれの場合も、自動車と同じ方向に通行する自転車の交差点部における自転車走行空間は、直線的に接続することを基本とするものとする。

(3) 交差点内の通行方向の明確化

- ① 交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自転車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方向を明確化する路面表示を設置するものとする。
- ② 信号のない交差点のように規模の小さな交差点においては、自転車走行空間に応じた通行方向とすることを基本とし、双方向通行の自転車道では自転車横断帯を設置し、一方向通行の自転車道や自転車専用通行帯では通行方向を明確化する路面表示を設置するものとする。(P125～127 参照)

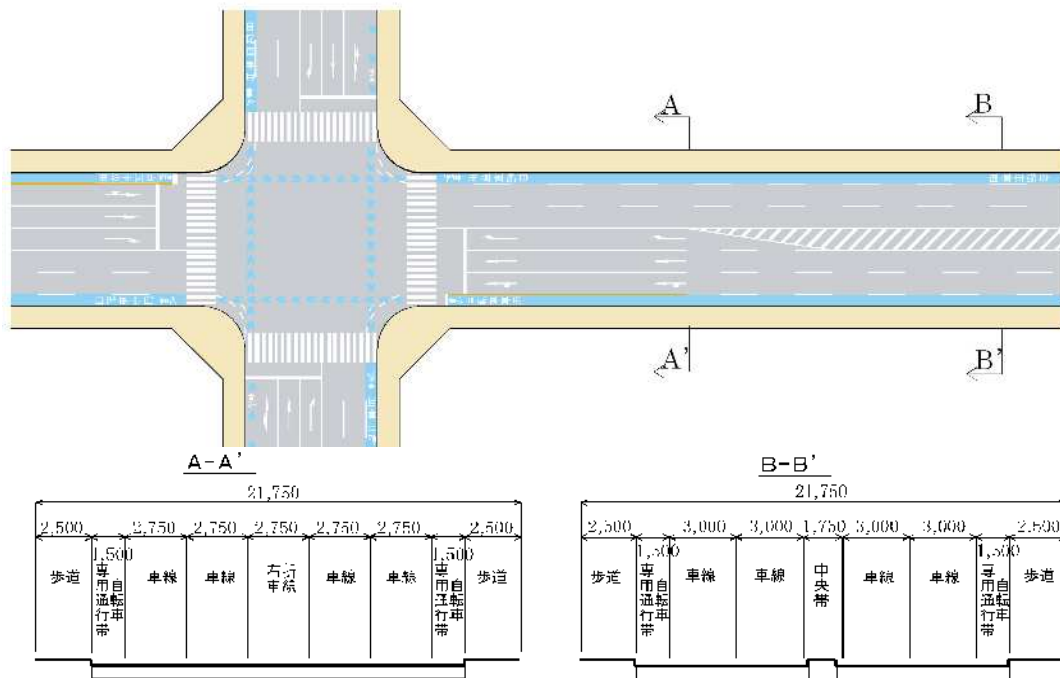
(4) 左折巻き込みに対する安全対策

- ① 自動車から自転車を確認しやすくし、左折巻き込み事故を防止するため、交差点流入部において、自転車専用信号の設置により自動車とは別の信号制御を行うことを検討するものとする。
- ② 自転車専用通行帯の場合には、自動車の進路変更禁止規制を実施して自転車と自動車を分離するものとする。(P108 参照)
- ③ 自転車の停止位置を自動車よりも前出しすることを検討するものとする。
- ④ 左折巻き込み事故の防止対策として、交差点流入部において、自転車専用通行帯の交通規制を解除した車道左側部の車線内に自転車の通行位置を明確化した路面表示等を設置した上で、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させることも検討するものとする。(P110 参照)

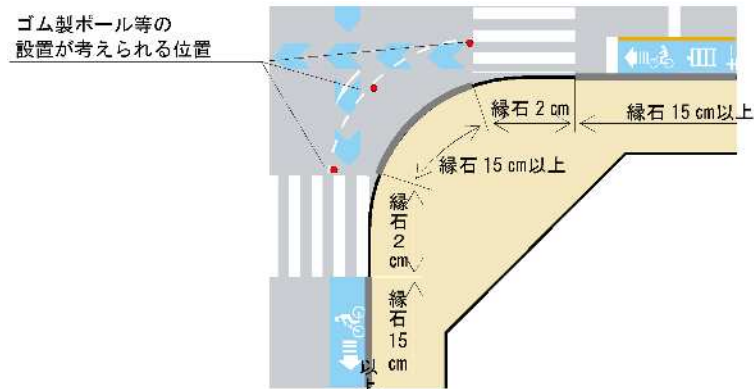
(5) 二段階右折時の滞留スペースの確保

- ① 交差点内の通行方法の明確化のために設置した路面表示と歩車道境界の縁石で囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペースとなることを周知するものとする。また、必要に応じて、歩道を切り込むことにより、交差点内に二段階右折時の自転車の滞留スペースを確保するものとする。(P110 参照)

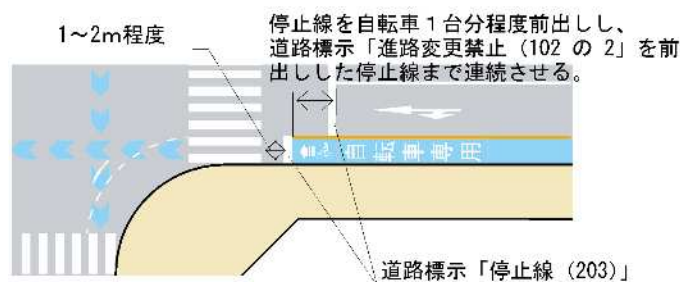
□ 整備形態イメージ



■ 自転車レーンが交差する交差点整備例



■ 交差点隅角部の整備仕様例



■ 停止線前出しの例

《参考》交差点部の整備事例



栃木県宇都宮市



東京都文京区



東京都文京区



東京都文京区



東京都港区

9. 自転車横断帯の取り扱い

- 歩道に普通自転車通行指定部分がある場合を除いて、原則、普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯は撤去する、との方針が警察庁から示されています。

「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」

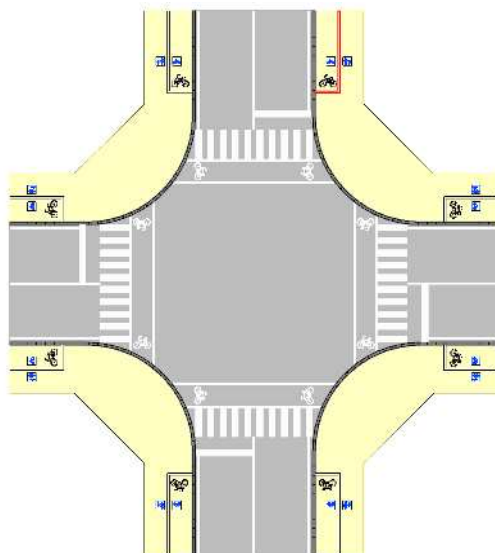
【平成 23 年 10 月 25 日通達 警察庁】

第2 推進すべき対策 1の(2)のイより抜粋

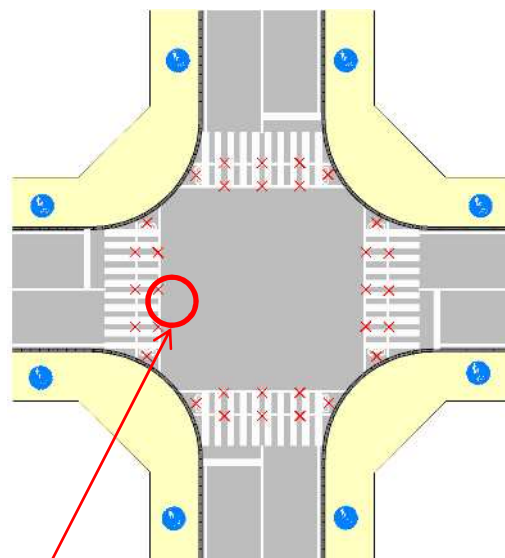
イ 普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道（普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除く。）をつなぐ自転車横断帯の撤去

多くの普通自転車の歩道通行が念頭に置かれている普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除き、自歩可の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯は撤去すること。

【普通自転車通行指定部分あり】



【普通自転車通行指定部分無し】
(普通自転車歩道通行可の規制あり)



※撤去した場合の自転車横断帯部分は、縁石の切り下げ範囲と合致させる為、横断歩道を延伸すること。

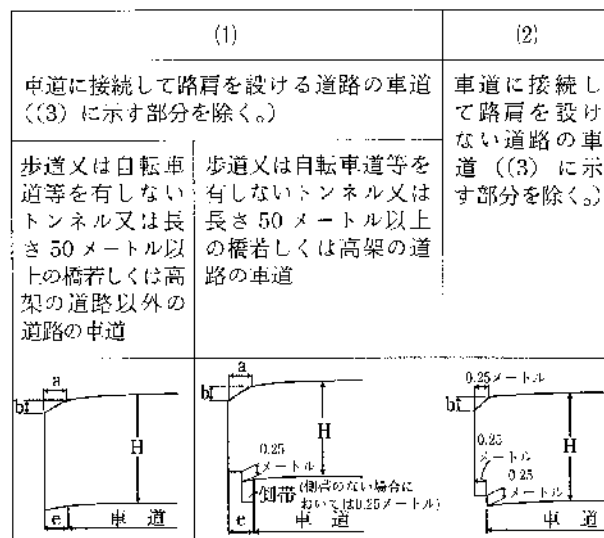
第3章 自転車走行空間の設計（一般部）

1. 自転車走行空間の基礎構造

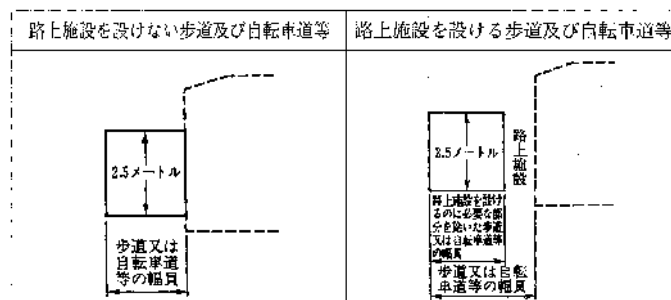
1-1. 建築限界

整備形態	設置場所	適用基準	建築限界
自転車道	自転車のみ通行 (歩道設置と同仕様)	【道路構造令第12条】	2.5m
自転車レーン (自転車専用通行帯)	車道設置	【道路構造令第12条】	4.5m
車道混在（車道）	車道設置	【道路構造令第12条】	4.5m
自転車歩行者道（歩道）	歩道設置	【道路構造令第12条】	2.5m

【出典：道路構造令の解説と運用】



車道の建築限界



歩道及び自転車道又は自転車歩行者道の建築限界

1-2. 横断勾配

整備形態	設置場所	適用基準	横断勾配の基準値
自転車道	自転車のみ通行 (歩道設置と同仕様)	【道路構造令第24条第2項】 【移動等円滑化ガイドライン】	2%を標準 透水性舗装 1.0%以下
自転車レーン (自転車専用通行帯)	車道設置	【道路構造令第24条第1項】 【自転車道等の設計基準】	1.5%以上 2%以下
車道混在（車道）	車道設置	【道路構造令第24条第1項】 【自転車道等の設計基準】	1.5%以上 2%以下
自転車歩行者道 (歩道)	歩道設置	【道路構造令第24条第2項】 【移動等円滑化ガイドライン】	2%を標準 透水性舗装 1.0%以下

《参考》各基準書による横断勾配の基準値

	道路構造令	自転車道等の設計基準	歩道の一般的構造に関する基準	改訂版道路の移動等円滑化整備ガイドライン
自転車道	2%を標準	2%を標準	—	—
自転車レーン (自転車専用通行帯)	1.5%以上 2.0%以下	1.5%以上 2.0%以下	—	—
車道混在（車道）	1.5%以上 2.0%以下	1.5%以上 2.0%以下	—	—
自転車歩行者道 (歩道)	2%を標準	2%を標準	2%を標準、透水性舗装等を行った場合は 1%以下	1%以下、ただし、やむを得ない場合は 2%以下

1-3. 縦断勾配

整備形態	設置場所	適用基準	縦断勾配の基準値
自転車道	自転車のみ通行 (歩道設置と同仕様)	【自転車道等の設計基準】	原則として5%以下
自転車レーン (自転車専用通行帯)	車道設置	【道路構造令第20条】	車道の縦断勾配に準ずる
車道混在（車道）	車道設置	【道路構造令第20条】	車道の縦断勾配に準ずる
自転車歩行者道 (歩道)	歩道設置	【自転車道等の設計基準】 【歩道の一般的構造に関する基準】	原則として5%以下、ただし、やむを得ない場合8%以下

《参考》各基準書による縦断勾配の基準値

	道路構造令	自転車道等の設計基準	歩道の一般的構造に関する基準	改訂版道路の移動等円滑化整備ガイドライン
自転車道	—	5%以下	—	—
自転車レーン (自転車専用通行帯)	5%以下	—	—	—
車道混在（車道）	5%以下	—	—	—
自転車歩行者道 (歩道)	—	5%以下	5%以下、ただし、やむを得ない場合は8%以下	5%以下、ただし、やむを得ない場合は8%以下

1-4. 線形

（1）曲線半径及び曲線長

屈曲部は曲線形とし、屈曲部の中心線の曲線半径（以下「曲線半径」という）は、次の表の曲線半径の欄に掲げる値以上とするものとする。

また、曲線部の中心線の長さは、次の表の曲線長の欄に掲げる値以上を標準とする。ただし、表の曲線半径の欄の右欄の値を使用する場合には、この限りでない。

種 別	曲線半径		曲線長	
	一般の場合	特別の理由によりやむを得ない場合	一般の場合	特別の理由によりやむを得ない場合
A種の自転車道	10m	3m	5m	—
B種の自転車道	30m	3m	10m	—

【自転車道等の設計基準解説 P40】

○A種の自転車道：B種の自転車以外の自転車道等。

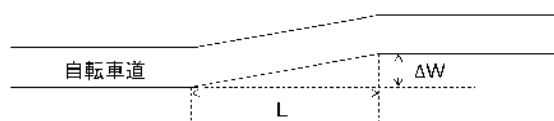
○B種の自転車道：自転車道等のうち、屋外レクリエーションを主たる目的として設置されるものをいう。

【自転車道等の設計基準解説 P2】

（2）線形 ※自転車道に適用（自転車歩行者道もこれに準ずるものとする。）

- 自転車道の線形は自転車の走行性に影響することに加え、縁石線等の分離工作物が連続して整備されるため、周囲の景観に対し大きな影響を与える。そのため、不要な屈曲部を設けないなど、設計にあたっては留意するものとする。
- 道路附属物等を回避するためにやむを得ず自転車道に屈曲部を設ける場合は、自転車の通行の安全性を確保するため、すりつけ長を十分に確保するものとする。例えば、通行速度を 15km/h 程度と想定する場合には、幅員 2.0m の場合はシフト比（下図の $\Delta W : L$ ）を 1 : 4 以上、幅員 2.5m の場合はシフト比 1 : 3 以上とすることが考えられる。
- 必要に応じて、減速を促す看板または路面表示を設置することが考えられる。

【安全で快適な自転車利用環境ガイドライン PⅡ-9】



2. 分離構造

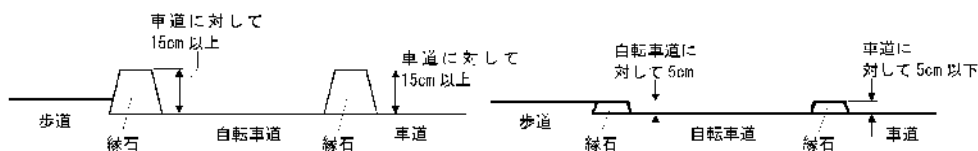
2-1. 基本的な考え方

（1）分離工作物の基本

- ① 自転車道と車道の分離については、車道から高さ 15cm 以上（ただし、交通安全対策上、構造上必要な場合には 25cm まで高くできる）の縁石を設置する。
- ② 自転車道と歩道の分離については、原則として車道から高さ 15cm 以上の縁石を設置する。なお、特定道路（移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路）においては、歩道等に設ける縁石の車道等に対する高さは 15cm 以上が必要となる。
- ③ 沿道アクセスのための車両乗り入れ部を設置する場合には、自転車道と車道の間及び自転車道と歩道の間に縁石を設置するものとする。自転車道と歩道の間の縁石は自転車道から高さ 5cm とし、自転車道と車道の間の縁石は車道から高さ 5cm 以下とする。
- ④ 安全性や景観への配慮が必要な場合においては、車両防護柵、植樹帯、安全防止柵などを設置できる。

（一般部）

（車両乗り入れ部）



自転車道の断面構造の例

【国交省ガイドライン PII-5】



東京都三鷹市

（２）縁石以外に設置する分離工作物

- ① 自動車の路外への逸脱による乗員の人的被害や第三者への人的被害を防止するなどのために、必要な区間では、縁石に変え、または加え、車両用防護柵を分離工作物として設置するものとする。
- ② 良好な道路交通環境の整備または沿道における良好な生活環境の確保のため必要な箇所、景観への配慮が必要な箇所では、植樹帯を分離工作物として設置することができる。
- ③ 歩行者の横断を抑制するために必要な箇所では、横断防止柵を分離工作物として設置することができる。

（３）留意事項

- ① 分離工作物により、排水機能が損なわれないように留意するものとする。
- ② 夜間等でも自転車の安全な通行を確保するために視認できることが必要である（道路照明の設置、反射材の設置など）。
- ③ 分離工作物として柵を設置する場合、ボルトなどの突起物、部材の継ぎ目などに自転車利用者及び歩行者の手や足が接触してけがをすることのないようにする必要がある。
- ④ 分離工作物として植樹帯を設置する場合は、走行性、視認性を妨げることのないよう配置を検討するとともに、植樹の成長に配慮して維持管理に努める。

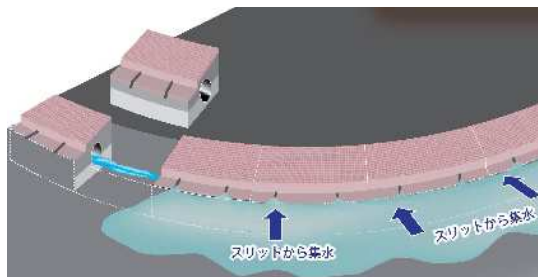
2-2. 走行空間確保の方策

□ 路肩空間の確保

自転車レーン（自転車専用通行帯）や車道混在の自転車走行空間には、路肩（側溝部分）の傾斜やグレーチング蓋等があり、自転車の安全な走行空間を確保するために以下の点に留意し、整備内容を検討する必要がある。

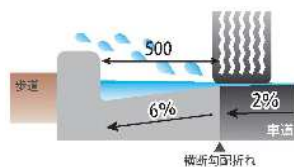
- ① 平坦性の確保。（エプロン幅の狭い側溝採用等）
- ② 通行の妨げとなる段差や溝の解消。
- ③ 滑りにくい構造。（滑り止め対策）

【事例①：小型水路内蔵型歩車道境界ブロック】

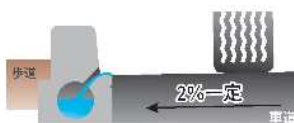


北九州市小倉北区

● L型街渠の場合

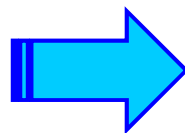


○ 小型水路内蔵ブロックの場合



北九州市小倉北区

【事例②グレーチング蓋取替え】



※側溝や雨水樹に設置しているグレーチング蓋について、格子の長辺が車両進行方向と重なっている場合は、格子の長辺が車両進行方向と直角になるタイプへ交換するなどの対策を行うこと。

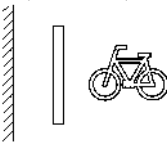
3. 自転車走行空間の明示

3-1. 走行位置の明示

□ 走行位置の明示方法

整備形態毎の走行位置の明示方法を以下に示す。

※公安委員会または道路管理者が設置を行う。

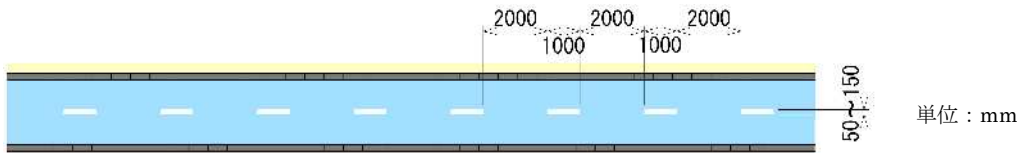
整備形態	通行方法の明示方法			
	道路標識	道路標示	啓発サイン	
			路面表示	表示板
(1) 自転車道	【自転車専用】 (325 の 2) 		自転車用	自転車用
(2) 自転車レーン (自転車専用通行帯)	【専用通行帯】 (327 の 4) 【普通自転車専用通行帯】 (327 の 4 の 2) 	【専用通行帯】 (109 の 6) 	自転車用	
(3) 車道混在 (車道)				
(4) 自転車歩行者道 (分離タイプ)	【自転車及び歩行者専用】 (325 の 3) 	【普通自転車の歩道通行部分】 (114 の 3) 	歩行者用 自転車用	歩行者用 自転車用
(5) 自転車歩行者道 (共存タイプ)	【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) 		

3-2. 道路標示による明示

□ 自転車走行空間の境界線（路面表示）

① 自転車道

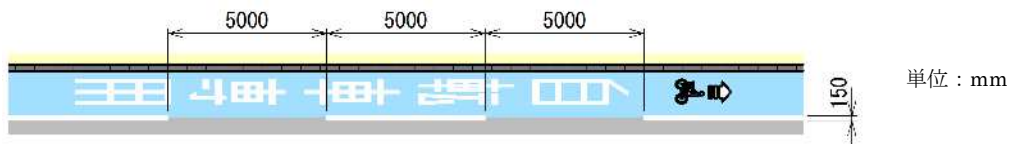
自転車道の幅員が 2.0m 以上で双方向通行区分のセンターラインを設置する場合の路面標示は白色破線とし、下記形態とする。



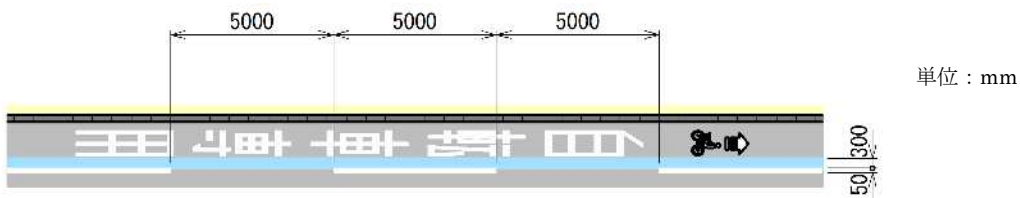
② 自転車レーン（自転車専用通行帯）

車線境界線は白色破線、もしくは白色実線とし、下記の着色仕様Bの形態とする。

■ 自転車レーン（着色仕様A：全面着色）



■ 自転車レーン（着色仕様B：側帯幅 30cm 着色）



③ 自転車歩行者道（分離タイプ）

車両通行帯の車線境界線は白色実線とし、下記形態とする。

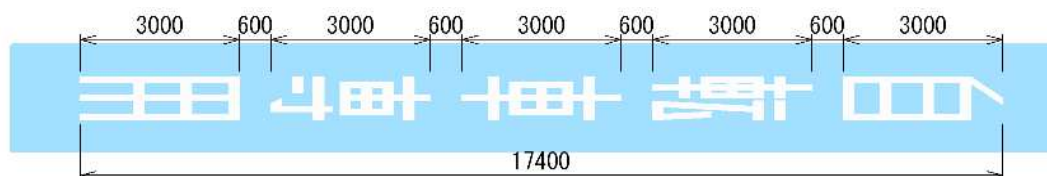
設置位置は、歩行者通行部分の幅員 2.0m 及び自転車走行部分の幅員 1.0m が確保出来る区間とし、横断歩道手前の歩行者溜まり部には設置しないものとする。



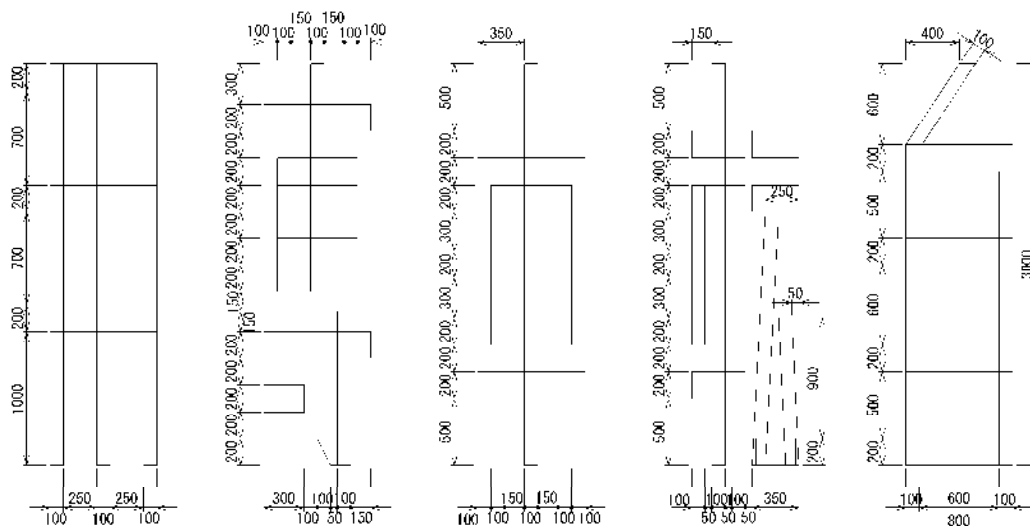
【道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（第10条関係 別表第6）】では、普通自転車の歩道通行部分の境界線は、幅 10～20cm と規定されている。

□ 文字表示（自転車レーン）

自転車レーン（自転車専用通行帯）を示す道路標示は【自転車専用通行帯（規制 109）】に準ずる字形、配置を基本とし、使用色は原則として白色とする。



単位：mm



単位：mm

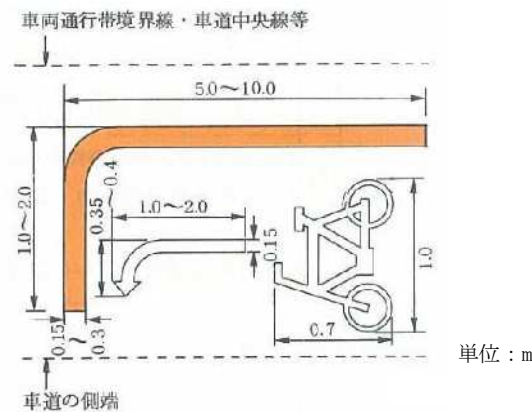


北九州市小倉北区

□ 交差点進入禁止（路面標示）

交差点に自転車を進入させない場合は、【普通自転車の交差点進入禁止（規制 114 の 4）】の道路標示にて規制を行うものとする。

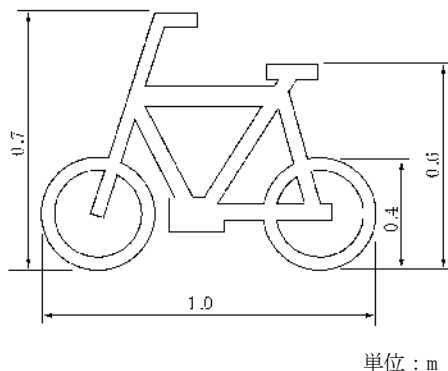
※材質については、夜間や雨天時における視認性に配慮して、ガラスビーズなどを配合した「高輝度路面標示」などを使用するものとする。



□ 自転車マーク（路面標示）

普通自転車の歩道通行部分には、【普通自転車歩道通行可（規制 114 の 2）】の道路標示にて規制を行うものとする。なお、設置箇所については公安委員会が決定し、設置を行う。

※材質については、夜間や雨天時における視認性に配慮して、ガラスビーズなどを配合した「高輝度路面標示」などを使用するものとする。



北九州市八幡西区

(2) 車道混在（車道）

車道混在には“矢羽根”及び“自転車ピクトグラム”の路面表示を行うものとする。

路面表示の形状寸法については、下記を基本とし、使用色は原則として青系色とする。

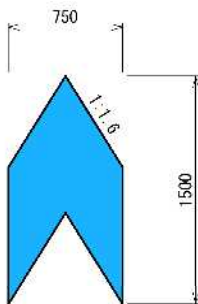
〔高輝度タイプ〕

照明灯や防犯灯などによる明かりが少なく、夜間の路面の視認性が期待できない路線において、安全性の観点から夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、“高輝度タイプ”を採用することとする。（通学路等）

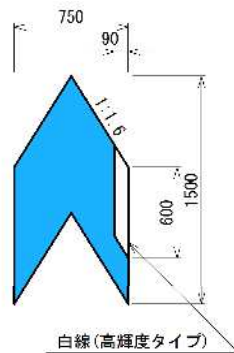
〔コンパクト仕様〕

細街路交差部において、細街路の道路幅員が4.0m未満の箇所に採用する。（配置間隔等については「路面標示等詳細図」を参照の事。）

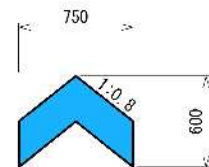
標準仕様



標準仕様(高輝度タイプ)

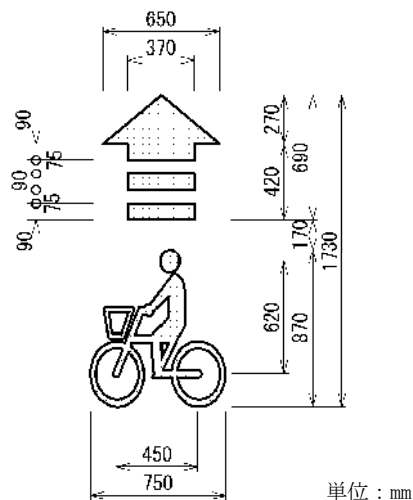


コンパクト仕様



単位：mm

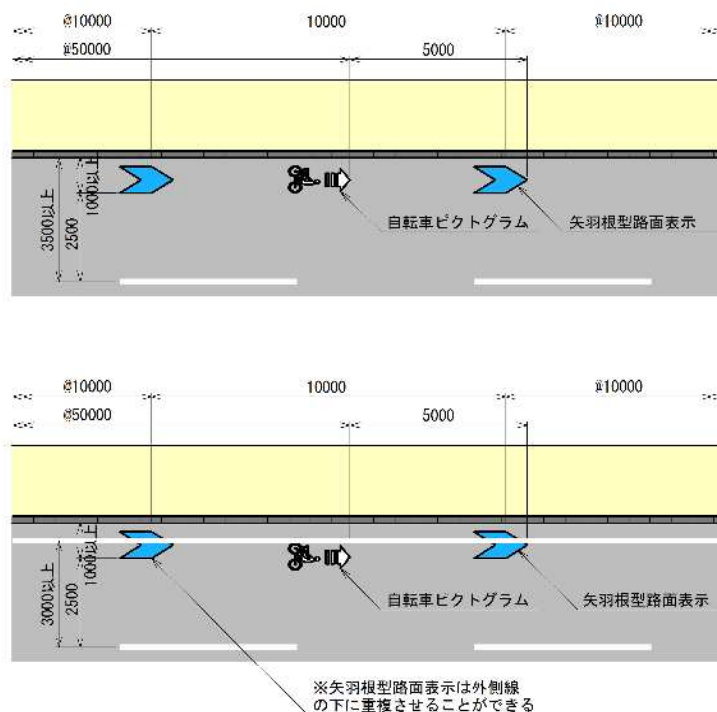
■ 矢羽根型路面表示



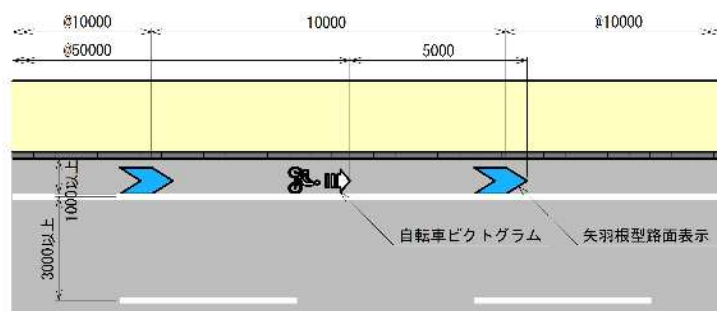
単位：mm

■ 自転車ピクトグラム

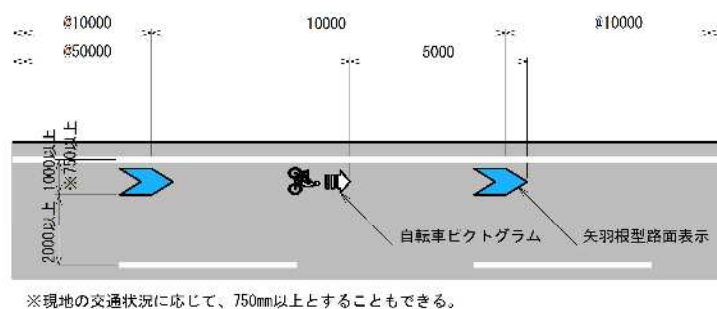
①車道混在（歩道あり）・・・車線内の対策



②車道混在（歩道あり）・・・路肩・停車帯内の対策



③車道混在（歩道なし）・・・車線内の対策



(3) 走行位置区分路面表示

自転車歩行者道における自転車・歩行者を適切に通行区分することを目的に啓発サインを設置するものとする。

法定外の路面表示による走行位置区分を路面に表示することを基本とする。

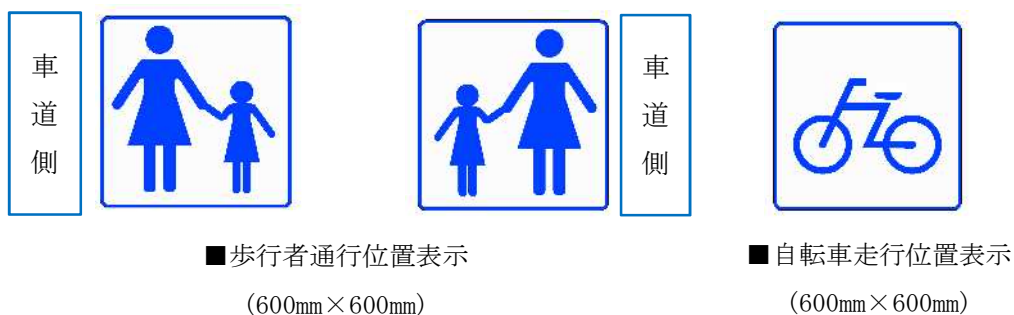
○デザイン・形状

北九州市内の統一サインとして、以下のデザインを採用する。

(寸法は、縦 60cm、横 60cm とする。)

○設置ルール

歩行者通行位置表示は、大人のデザインが車道側となる様にタイプを使い分け、配置すること。



□ 設置事例



【通行区分路面表示】



北九州市小倉北区

3－4．舗装材料や色による明示

□ 基本的な考え方

- アスファルトと同等のすべり抵抗値とする。
- 着色部と文字部の境に段差をつくらないこと。
- 新たに自転車走行空間を整備する場合で路面に着色を施す場合は、**青色を基本**とし、昼夜ともアスファルト舗装と彩度差のある色（低彩度、高明度）とすること。

※景観アドバイザーの見解によるマンセル値（色彩の三属性）は、**“7.5B5/7.5”**である。

※市内で採用されている主要なカラー舗装色の区分は、
（黄色）・・・・・・・・交通安全対策関連の注意喚起舗装
（緑色）・・・・・・・・スクールゾーン
（ベンガラ色）・・・・・・・・バスレーンや注意喚起舗装
であり、他のカラー舗装色と混在し、誤認の原因となることを避ける必要がある。

□ 着色舗装材料の仕様

- 自転車レーン着色帯及び車道混在の矢羽根に採用する。
- 施工面：密粒度アスファルト舗装 → 薄層カラー舗装（RPN-501）
排水性アスファルト舗装 → 薄層カラー舗装（RPN-601）

4. 注意喚起サイン

4-1. 種類、デザイン、形状、材質

□ 自転車の走行により、歩行者や自動車と接触する危険性の高い箇所に、「注意喚起サイン」を設置することにより、歩行者や自転車利用者の安全性を確保することを考慮する必要がある。

(1) 注意喚起サイン

○デザイン・形状

以下の様な種類・デザインを一例に今後検討を行い、北九州市内の統一サインを策定することとする。（寸法は、縦 60cm、横 60cm とする。）

歩行者注意	バス停注意	自動車注意	自転車徐行
			

○材質

路面表示用の「注意喚起サイン」の材質は、原則として、合成ゴム系樹脂、または平板ブロックとし、表面には滑り止めの加工を施すものとする。

(2) 優先を表すサイン

○デザイン

北九州市内の統一サインとして、以下のデザインを使用する。

優先を表す路面表示	
始まり・終わり	中間
 850 (width) 660 (height)	 850 (width) 700 (height)

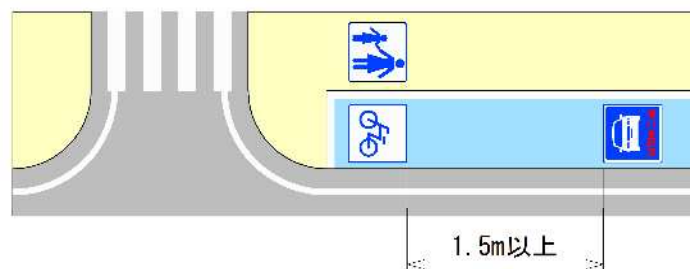
※基準については、原則とし、現場状況に応じて協議・調整が必要である。

また、ピクトグラムは自転車走行速度によっては視認性が悪いので、極力文字（バス停注意等）を優先した方が良いと思われる。

4-2. 設置箇所、位置、方向

- 注意喚起サインは、細街路との交差点やバス停留所、タクシーベイ等の停車帯、大型路上施設等の手前で停止又は進路変更させる場合など、自転車利用者への注意喚起が必要な箇所に以下の種類の路面表示によるサインを設置する。

注意喚起サインの種類	設置箇所
歩行者注意	○バス停留所の乗降場との交差点 ○大型路上施設等の出入口手前
バス停注意	○バス停留所の手前
自動車注意	○従道路交差点部の手前 ○停車帯部の手前



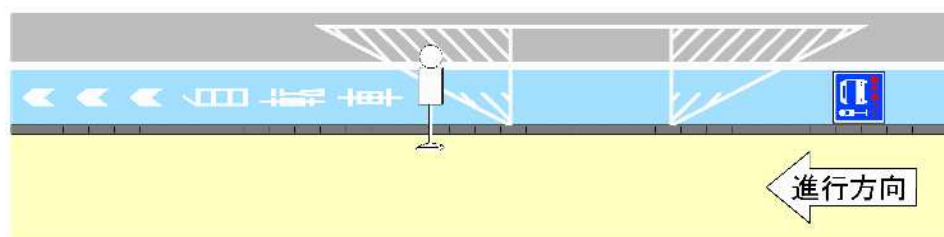
■啓発サインと注意喚起サインの離隔

- 複数のサインを近接して配置すると、分かりにくいため、サイン寸法 60cm の 2 倍程度以上である 1.5m 以上の離隔を確保するものとする。



■注意喚起サイン設置箇所

自転車道（相互通行の場合）



■注意喚起サイン設置箇所
自転車レーン（一方通行の場合）

5. 視覚障害者誘導用ブロック

- 自転車歩行者道を通行する視覚障害者の安全性を確保するため、バリアフリー法で定める特定道路以外の道路にあっても、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するよう努めるものとする。

【国交省ガイドラインP-II-17】

- 歩行者通行空間への視覚障害者誘導用ブロックの設置については、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（国土交通省令第116号、平成18年12月19日）」等を考慮するものとする。
- 自転車と視覚障害者の接触を避けるため、自転車走行空間内に設置しないものとし、既設ブロックが自転車走行空間内にある場合は、歩行者通行空間内に移設もしくは、撤去するものとする。

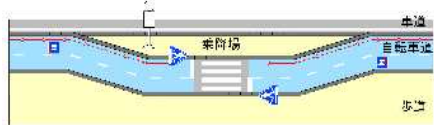
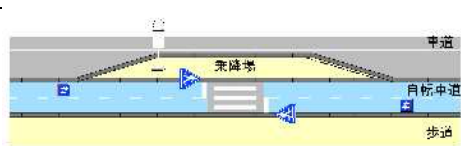
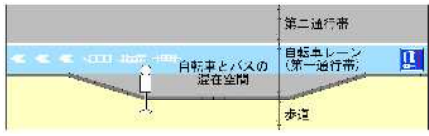
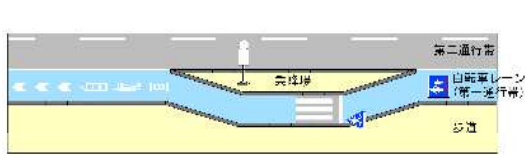
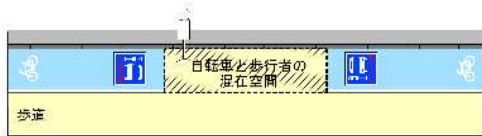
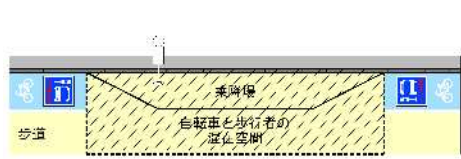


北九州市八幡西区

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。

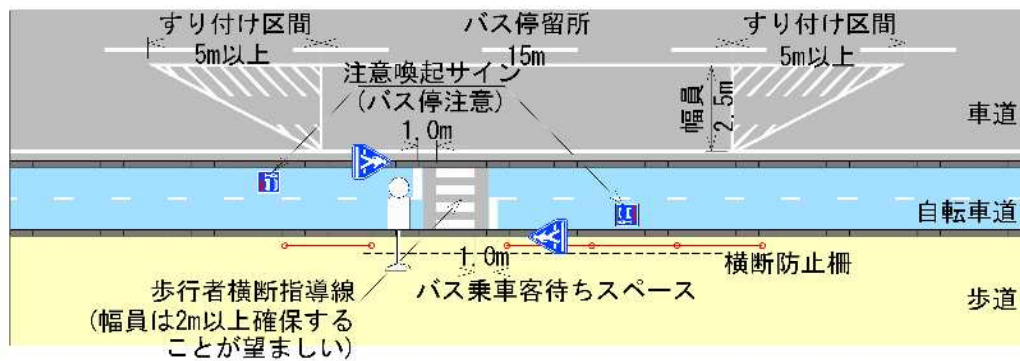
○バス停留所の長さは、第3種及び第4種の道路とも15mとする。 【道路構造令 P638】

○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）

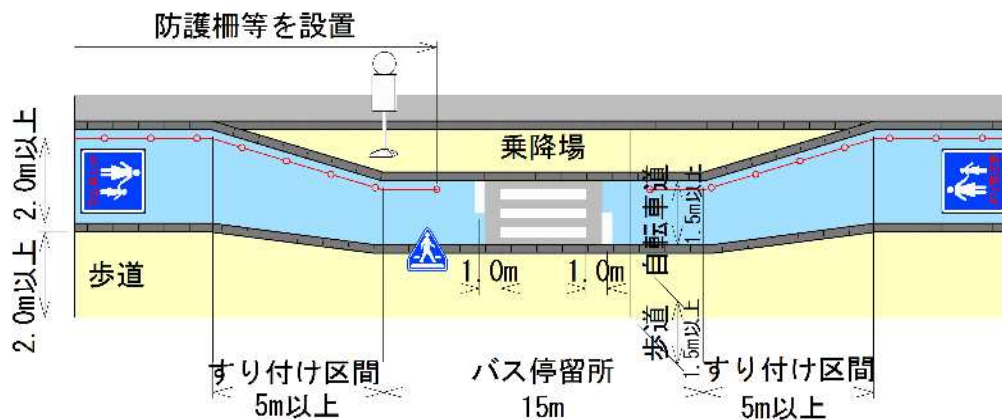
○バス停車帯の幅員 $W=2.5\text{m}$ については、普通自動車の設計諸元の幅に準拠した。

【道路構造令 P155】

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

（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

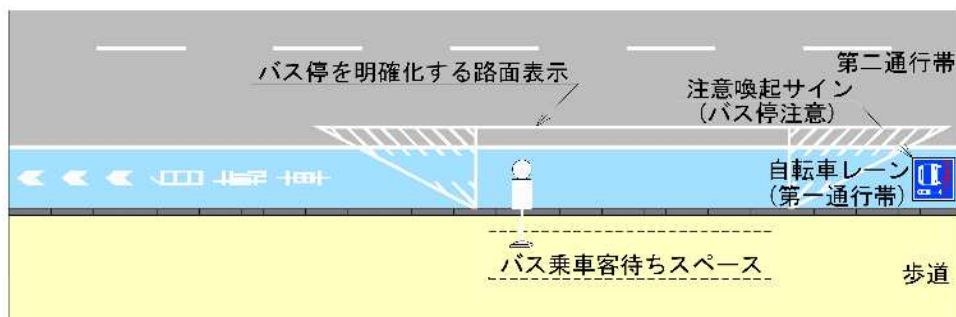
1-3. 自転車レーンでのバス停留所部の設計

(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



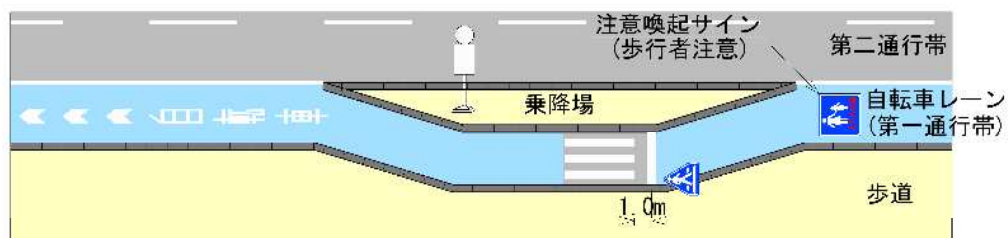
北九州市小倉北区

(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。

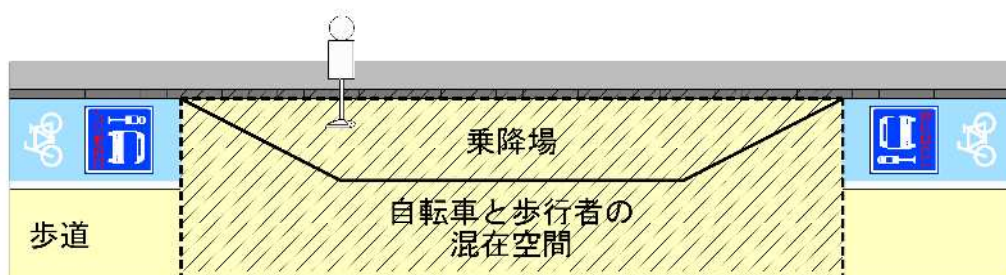
1-5. 自転車歩行者道でのバス停留所部の設計

(1) 基本事項

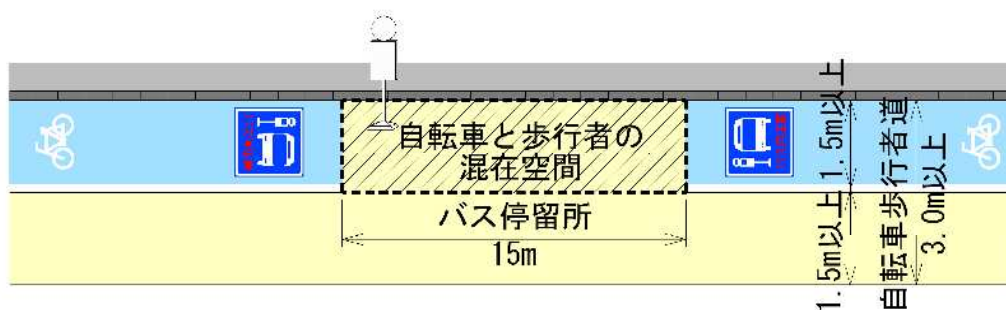
- ① バス停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは15cmを標準とするものとする。
- ② バス停留所の延長は15mを基本とする。
- ③ バス停留所を設ける位置では、改めて、自転車の徐行義務について注意喚起するとともに、必要に応じて、低木の植栽等を設置し、バス利用者との交錯を避ける設計を行うことが考えられる。

(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

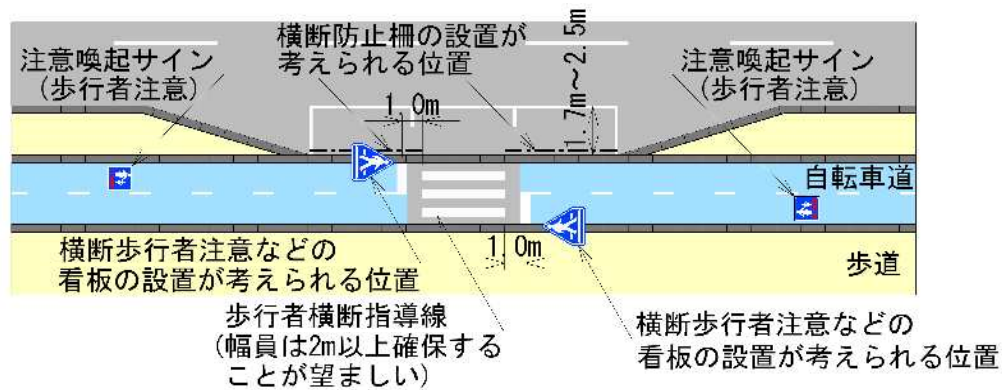
2-1. 整備手法

整備形態	設置イメージ
自転車道	
自転車レーン	
車道混在	○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。
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。

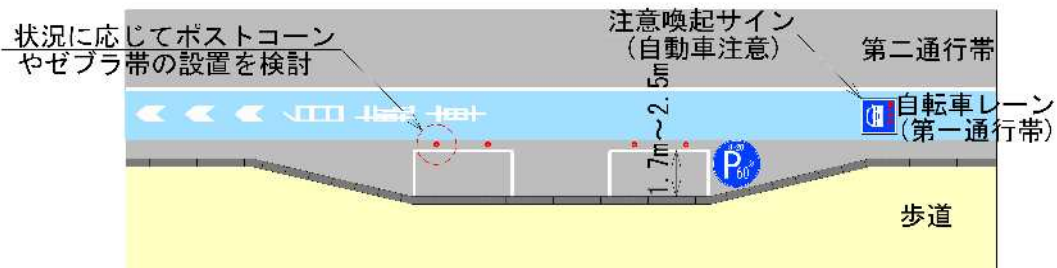


■自転車道のある道路に停車帯を設置するイメージ

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

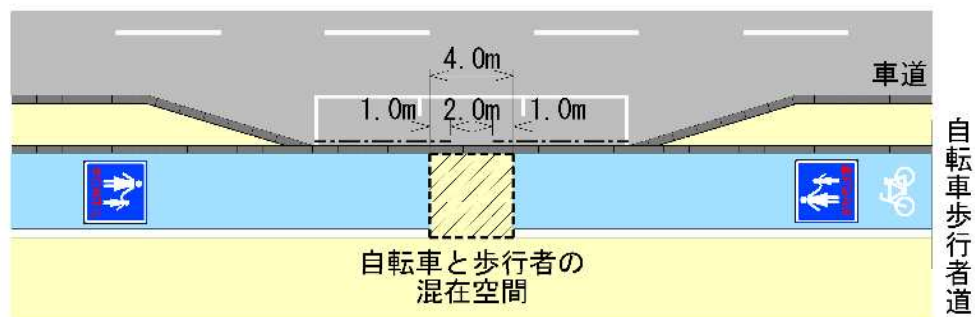
（1）基本事項

- 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

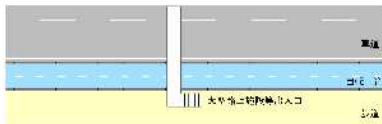
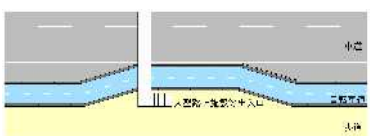
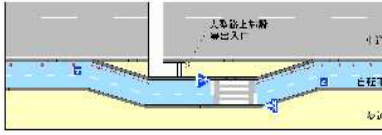
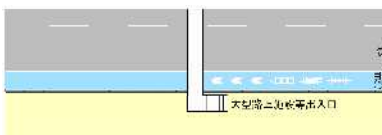
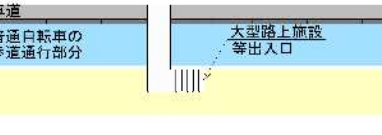
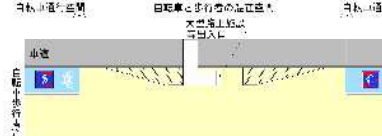
- ① 停車帯を利用する自動車利用者が普通自転車の歩道通行部分や歩道内通行可の自転車走行空間を横断することがあるため、看板または路面表示等により自転車に対して人の車道停車帯部からの横断があることを注意喚起することが望ましい。さらに、横断防止柵により横断する位置を集約することも考えられる。



■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分離

- 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。

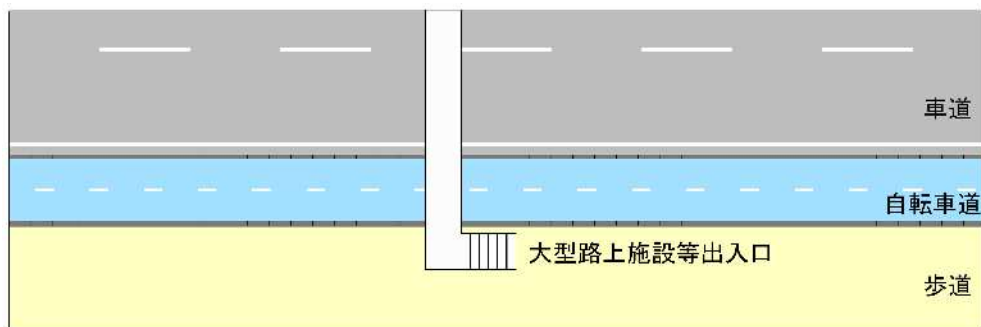
○大型路上施設等の出入口から自転車道を横断させる場合は、横断部の幅員は歩行者のすれ違いが可能な 2m 以上を確保するものとした。

○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。

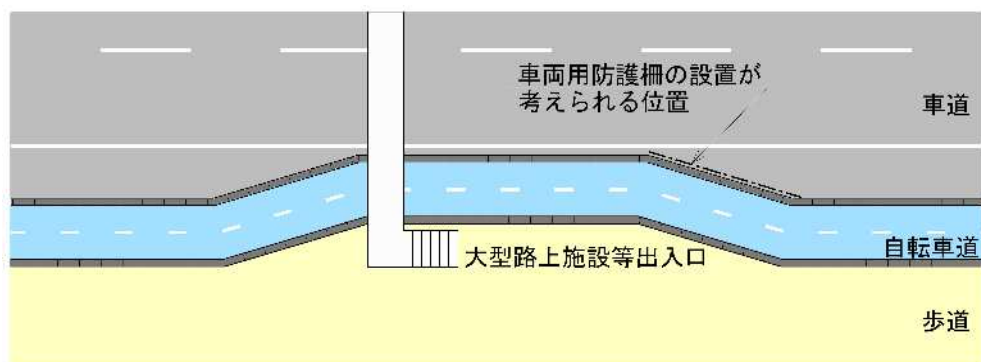
※【路面標示設置マニュアル P131】より、「普通自転車の交差点進入禁止（規制 114 の 4）」の境界線延長が 5～10m となっており、進路変更に必要な延長はこれに準ずるものとした。

（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。



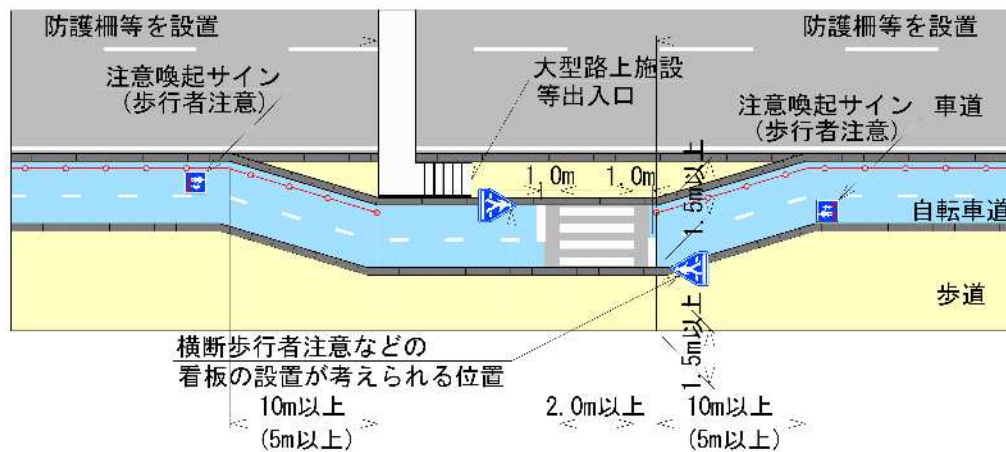
■車道部に設置するイメージ



■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

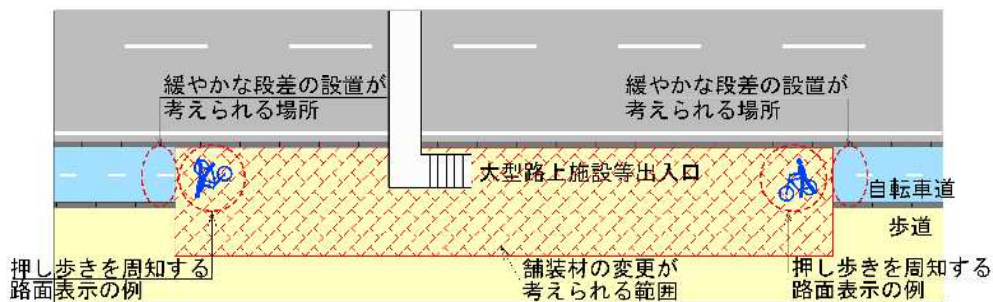
- ① 車道側に自転車道を設置できず、歩道側の道路空間に余裕がある場合は、大型路上施設等出入口部分を交通島として歩道側に自転車道を設置するものとする。
- ② 上記①の場合は、大型路上施設等出入口利用者が自転車道を横断する部分に道路標識「横断歩道（407-A）」、道路標示「横断歩道（201）」、及び横断歩道の直前に道路標示「停止線（203）」を設置するものとする。



■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。



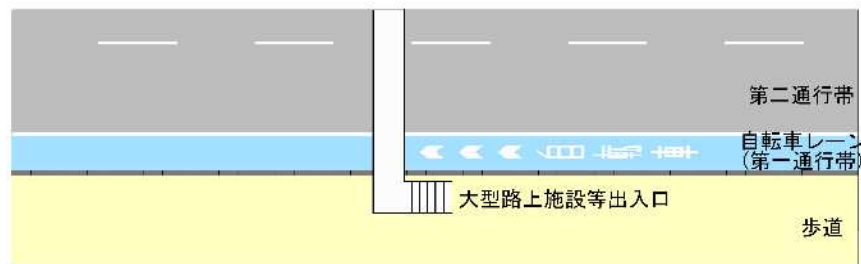
■大型路上施設等出入口付近で自転車道を歩道に接続するイメージ

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。

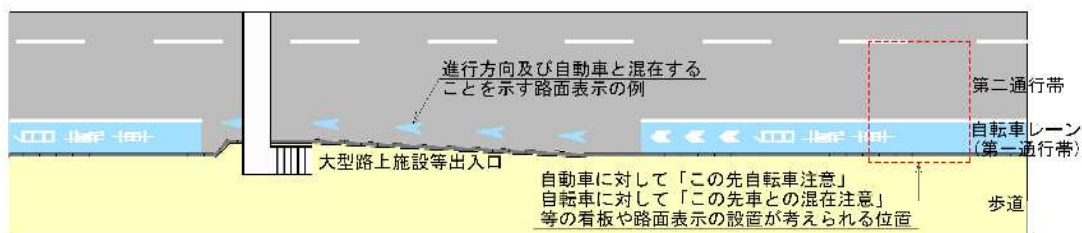
（2）道路空間に余裕のある場合



■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。

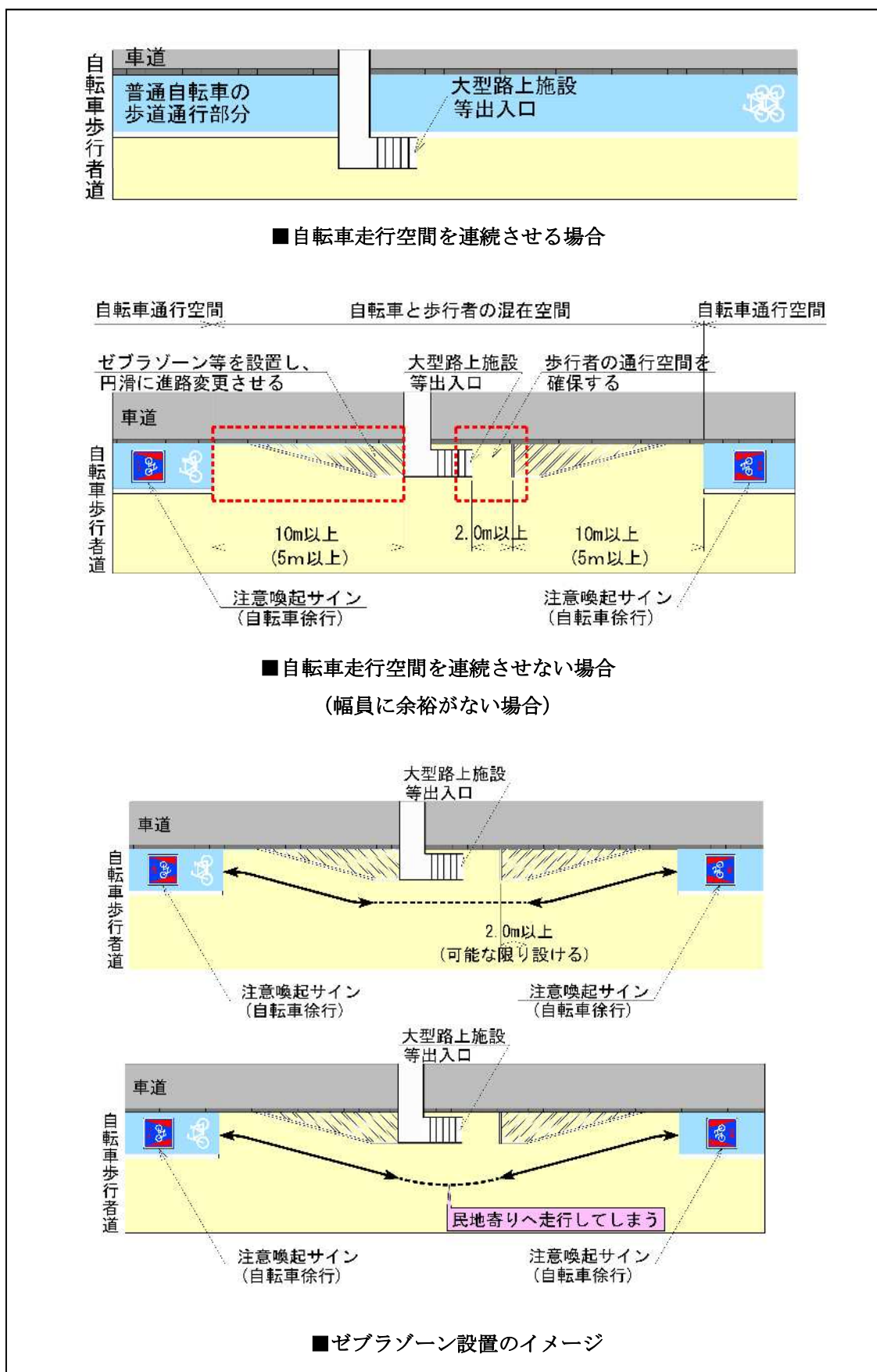
（3）ゼブラゾーンの設置

- 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。



第5章 自転車走行空間の設計（交差点部）

1. 一般的な交差点部

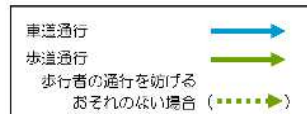
1-1. 交差点での自転車通行方法

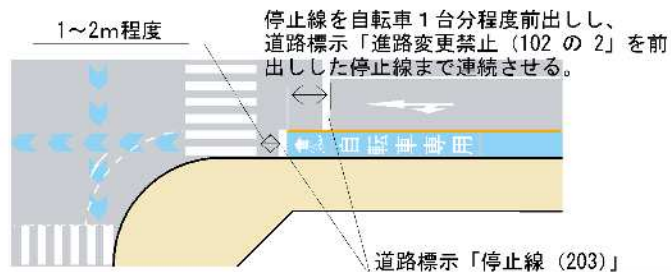
（1）交差点での自転車通行の原則

- 車両は、道路の中央から左の部分を通行しなければならない。
- 車両は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って徐行しなければならない。
- 軽車両は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない。
（いわゆる二段階右折）
- 自転車は、交差点を通行しようとする場合において、当該交差点又はその付近に自転車横断帯があるときは、第17条第4項並びに第34条第1項及び第3項の規定にかかわらず、当該自転車横断帯を進行しなければならない。

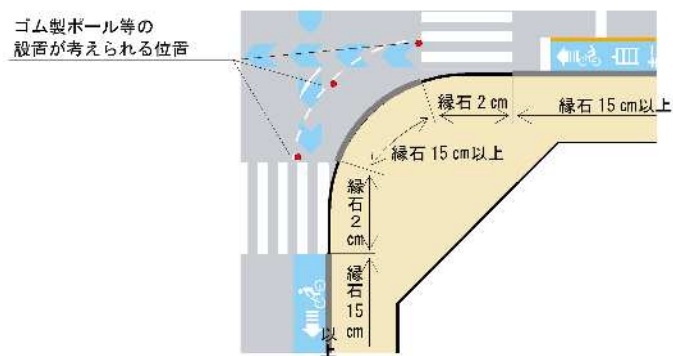
【道路交通法第17条第4項、第34条第1項、第34条第3項、第63条の7】

	左 折	直 進	右 折
自転車横断帯あり			
自転車横断帯なし			





■停止線の前出しのイメージ
(自転車レーンの場合)

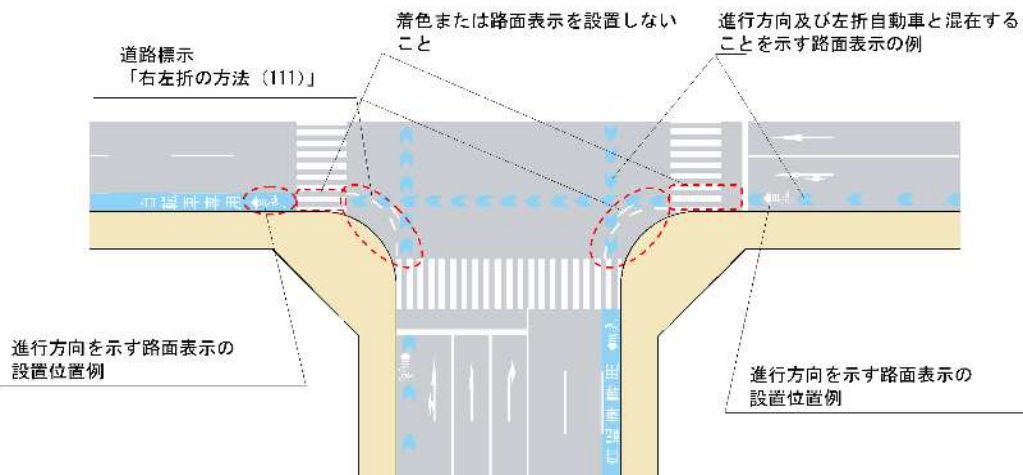


■交差点隅角部の縁石構造のイメージ
(自転車レーンの場合)

（3）左折自動車のみ混在の場合

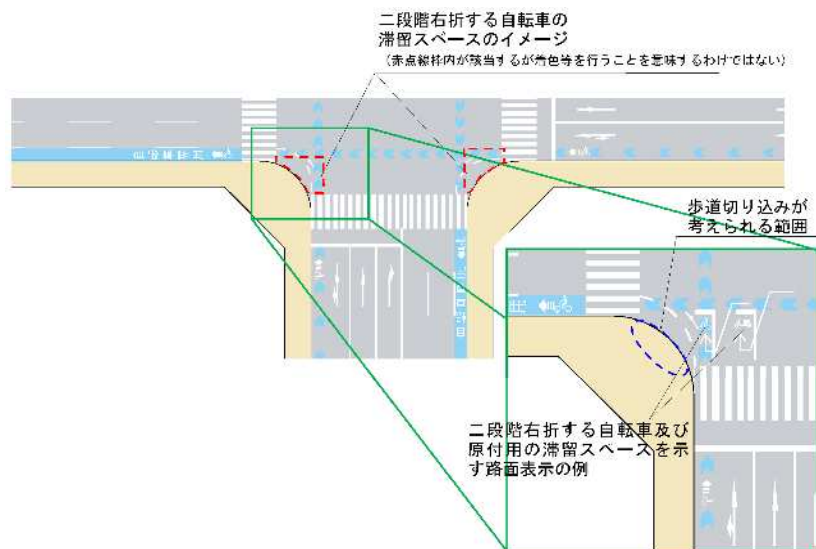
（左折する自動車が非常に多く、自動車と自転車の通行順序をはっきりさせる必要がある場合に用いる。）

【出典：国土交通省ガイドライン】



■交差点隅角部の道路構造のイメージ

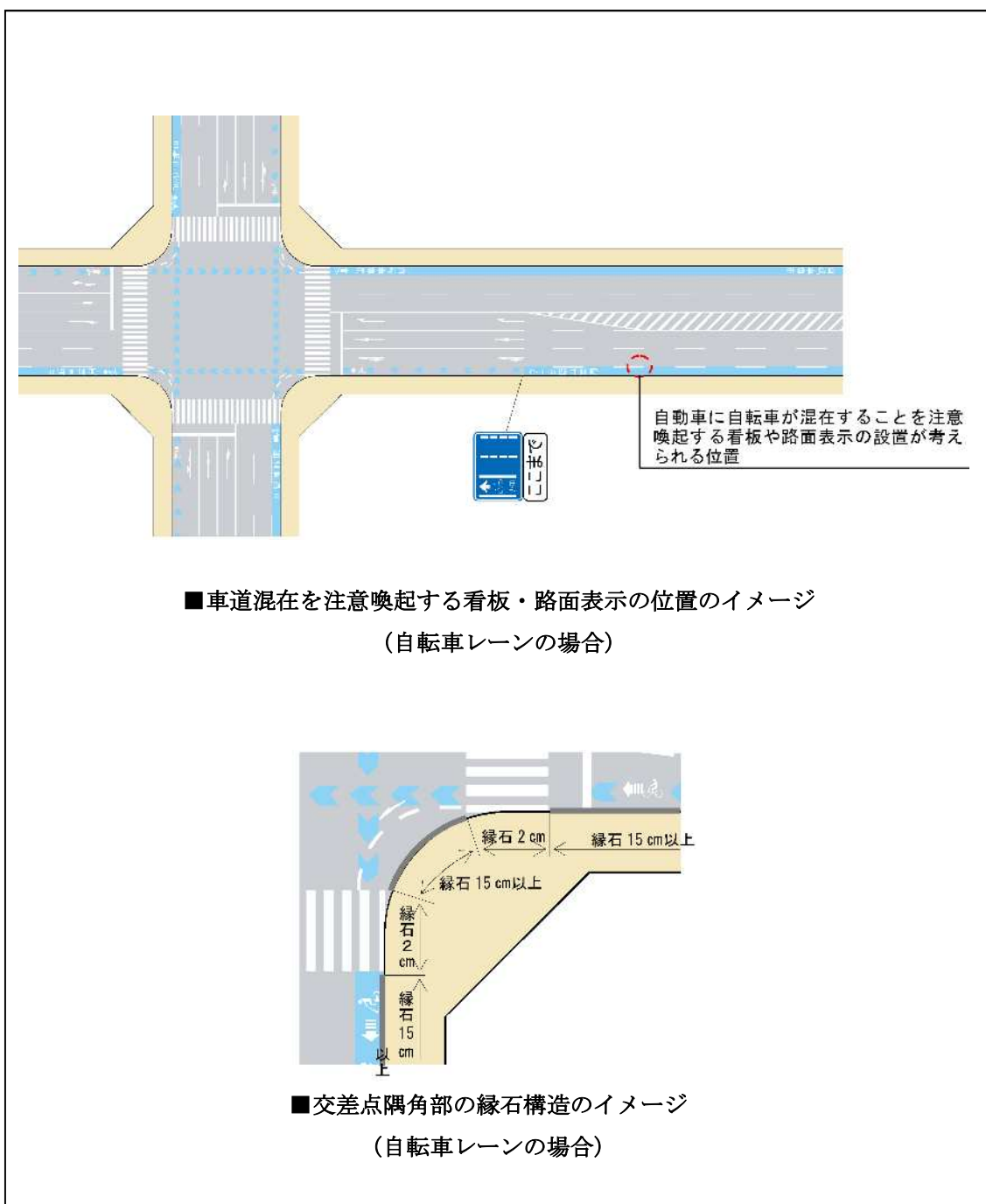
（自転車レーンの場合）



■二段階右折する自転車や原付の

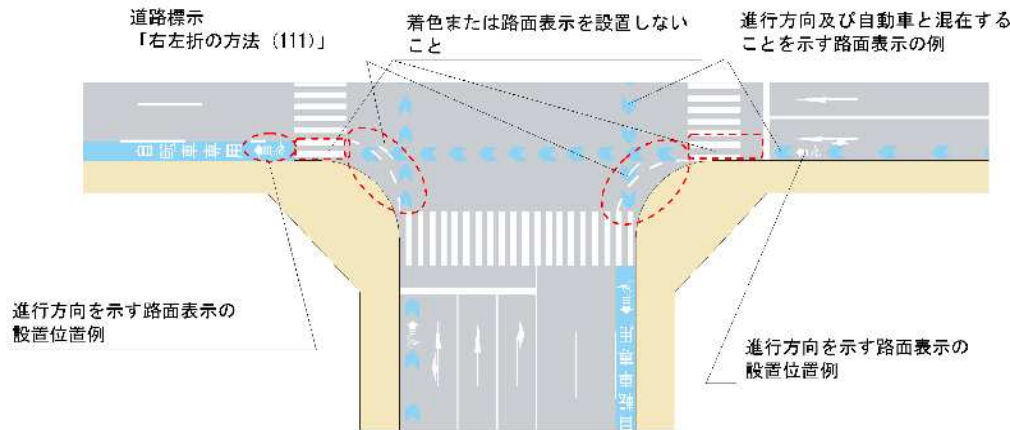
滞留スペースの考え方のイメージ

（自転車レーンの場合）

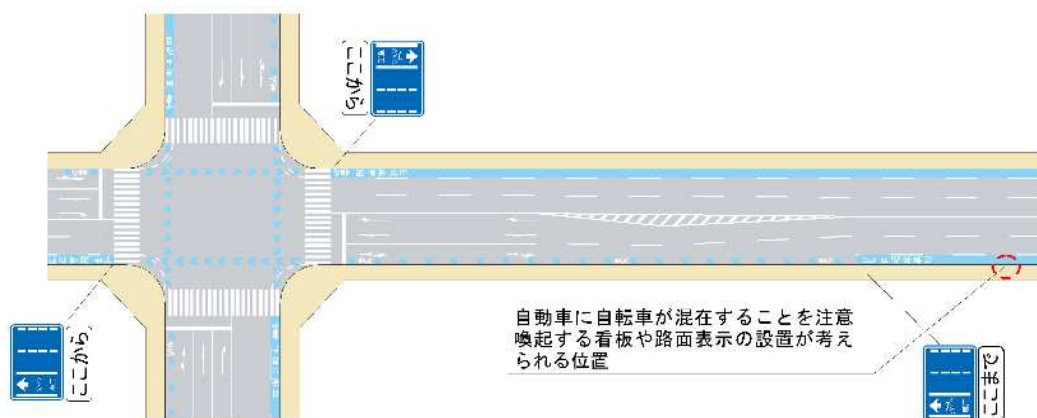


（４）混在の場合（当面の措置）

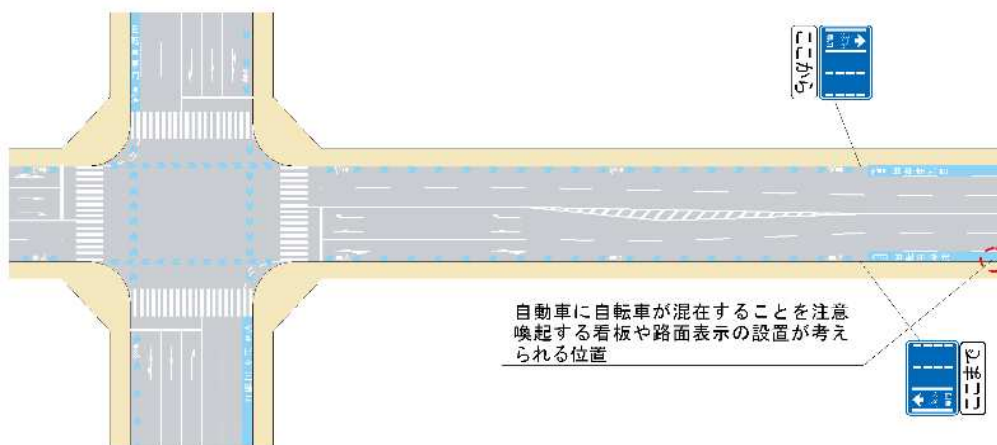
（付加車線などの影響により、車道の再配分を行っても自転車レーンの幅員が確保できない場合に用いる。） 【出典：国土交通省ガイドライン】



■交差点隅角部の道路構造のイメージ
（自転車レーンの場合）



■車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置のイメージ



■車道混在を注意喚起する看板・路面表示の位置のイメージ
（交差点流出側に自転車レーンを確保できない場合）

（５）整備形態別の隅角部の設計例

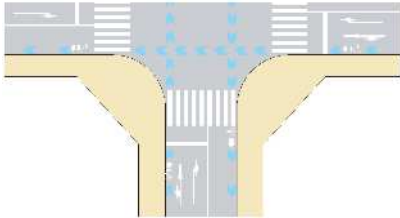
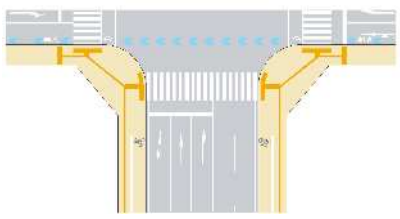
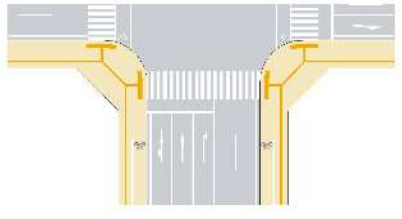
従道路の整備形態別に隅角部の設計が異なることから、それぞれの設計例を示す。

なお、従道路は、「左折自動車のみ混在の場合」のみを示す。

【出典：国土交通省ガイドライン】

主道路 従道路	自転車道（自転車一方通行）	
	（１）分離の場合	（２）左折自動車のみ混在の場合
自転車道 （自転車一方通行） （１）左折自動車のみ混在の場合		
自転車レーン （１）左折自動車のみ混在の場合		
車道混在 ※当面の整備形態を含む		
自転車歩行者道 （通行位置明示有） ※通行位置明示のない場合は自転車横断帯を設置しないこと。		

主道路 従道路	自転車レーン	
	(1) 分離の場合	(2) 左折自動車のみ混在の場合 ※(3) 混在の場合も同様
自転車道 (自転車一方通行) (1) 左折自動車のみ混在 の場合		
自転車レーン (1) 左折自動車のみ混在 の場合		
車道混在 ※当面の整備形態を含む		
自転車歩行者道 (通行位置明示有) ※通行位置明示のない場 合は自転車横断帯を設置 しないこと。		

主道路 従道路	車道混在 ※当面の整備形態を含む	当面の整備形態 (自転車歩行者道)
自転車道 (自転車一方通行) (1) 左折自動車のみ混在 の場合		
自転車レーン (1) 左折自動車のみ混在 の場合		
車道混在 ※当面の整備形態を含む		
自転車歩行者道 (通行位置明示有) ※通行位置明示のない場 合は自転車横断帯を設置 しないこと。		

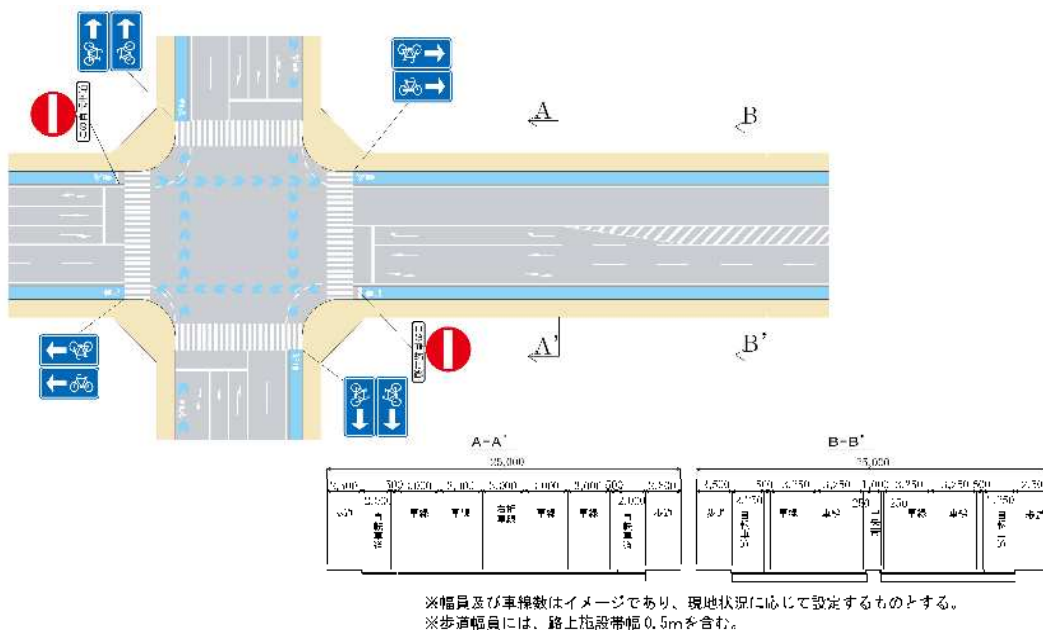
1-3. 自転車道での交差点設計

- 自転車一方通行規制を実施した自転車道を整備する場合に、交差点部において幅員の確保が困難な場合は、自転車と自動車を混在させることは望ましくないため、必要に応じて規制速度を変更し、自転車専用通行帯等の他の形態により整備する、または歩行者の安全が確保される場合において改めて自転車の徐行義務について注意喚起した上で自転車歩行者道に接続する、もしくは代替路を検討するものとする。
- 自転車道を自転車歩行者道に接続し、自転車と自転車歩行者道の形態が頻繁に変化する場合、通行ルールを遵守することが困難になる可能性が高いため、自転車歩行者道に接続すること以外の方策を検討するものとする。

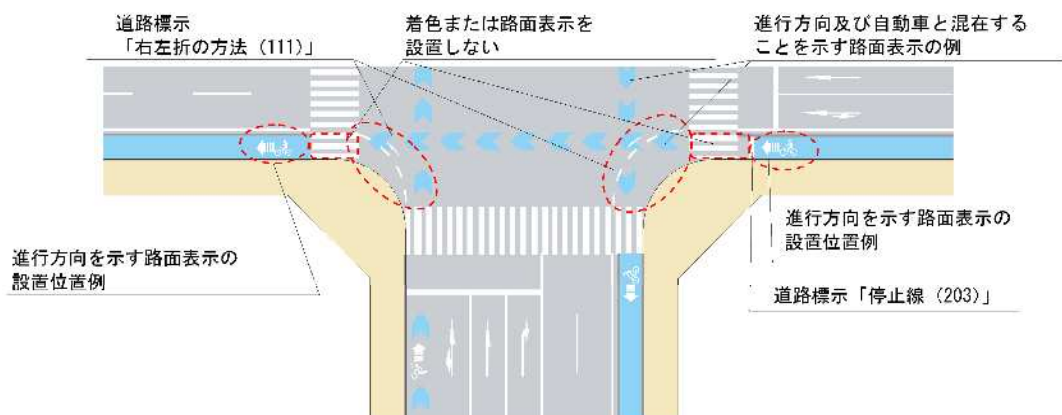
(1) 分離の場合

（交差点に自転車道を直接接続させる場合）

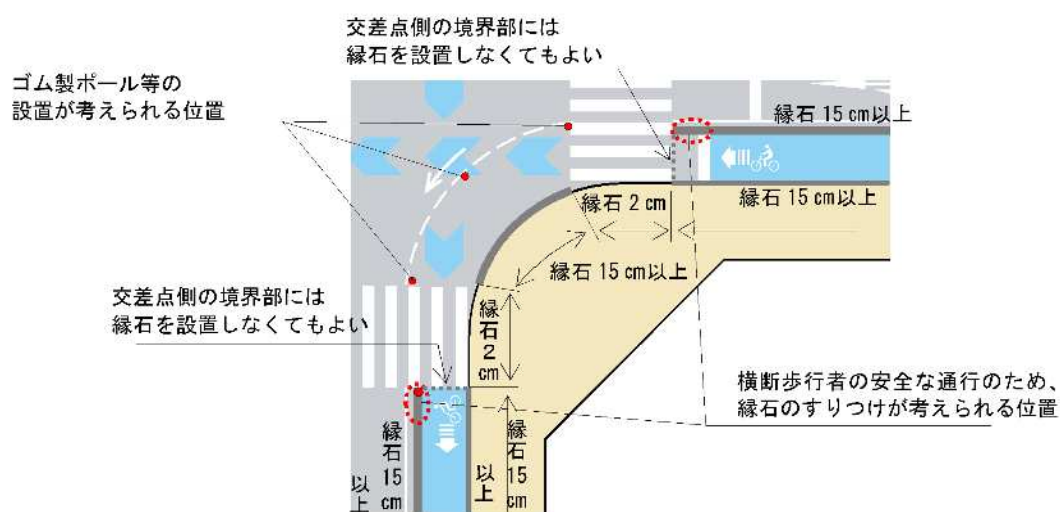
【出典：国土交通省ガイドライン】



■自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点のイメージ



■交差点隅角部の道路構造のイメージ

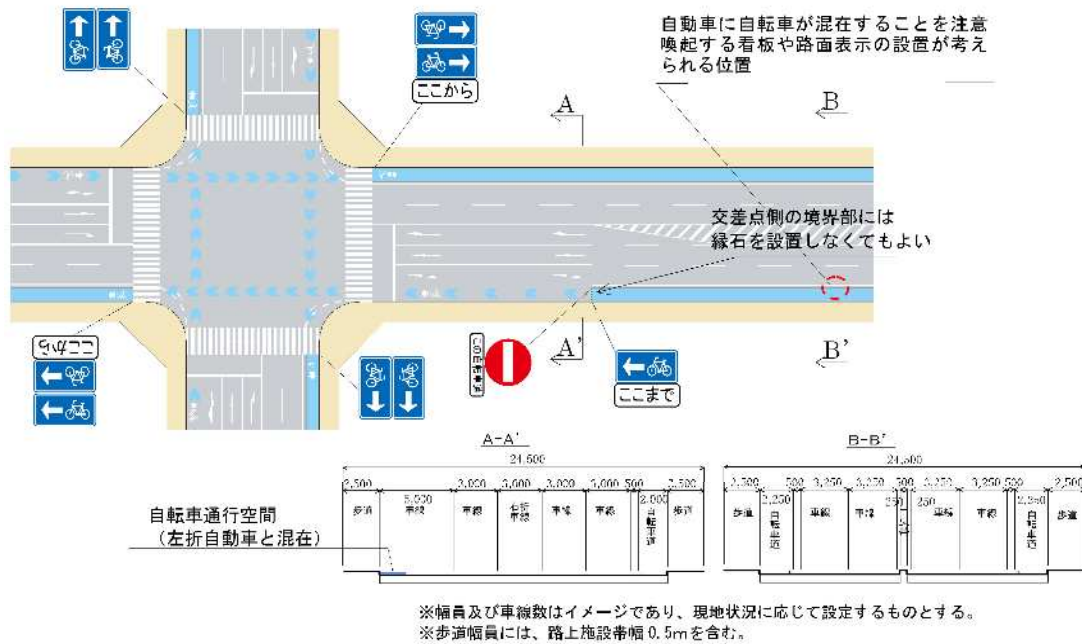


■交差点隅角部の縁石構造のイメージ

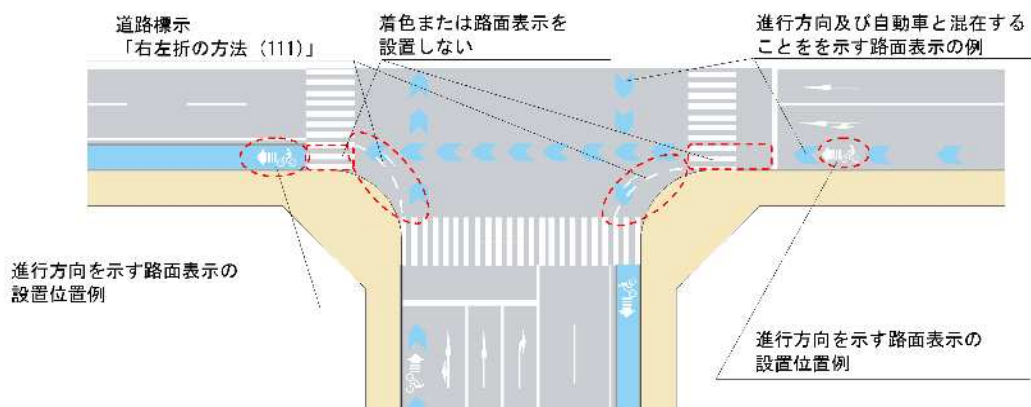
（２）左折自動車のみ混在の場合

（交差点の手前で自転車道を打ち切り、路面表示を設置して混在させる場合）

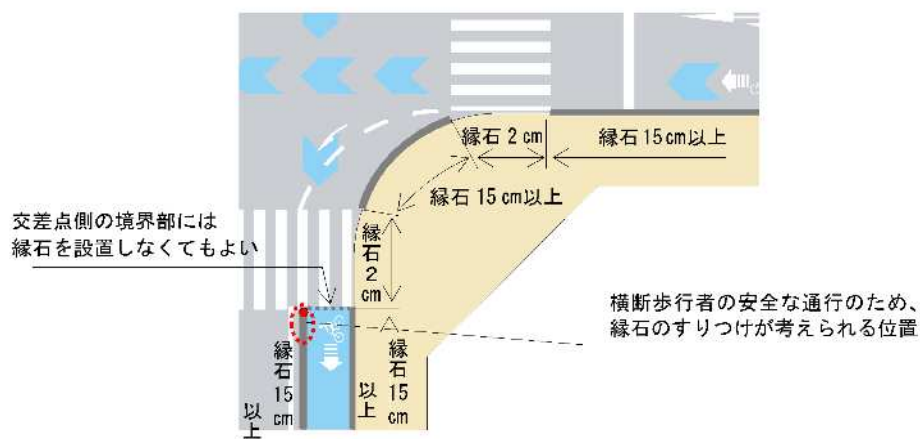
【出典：国土交通省ガイドライン】



■自転車道（自転車一方通行）が交差する交差点のイメージ



■交差点隅角部の道路構造のイメージ



■交差点隅角部の縁石構造のイメージ



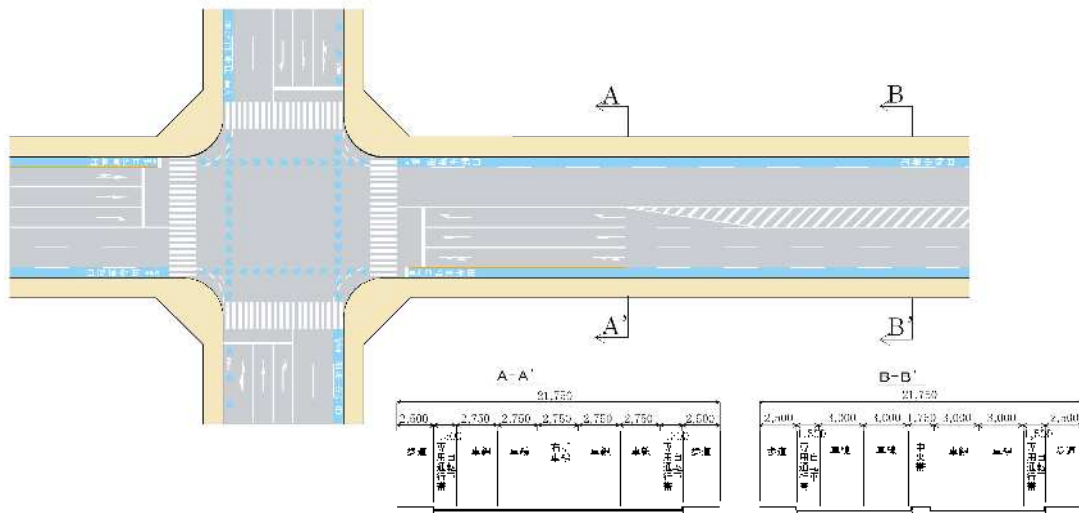
■自転車道の分離工作物の視認性を 向上させることが考えられる位置

1-4. 自転車レーンでの交差点設計

（1）分離の場合

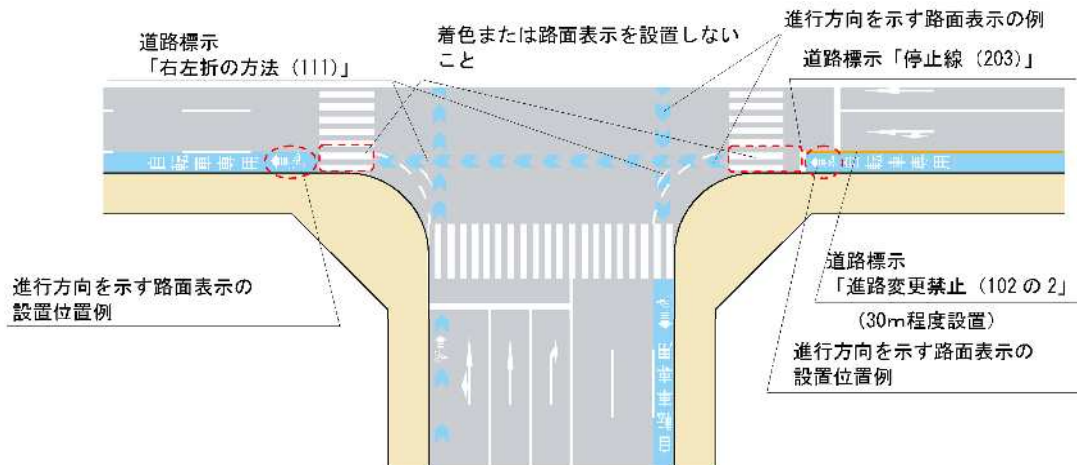
（交差点に自転車レーンを直接接続させる場合）

【出典：国土交通省ガイドライン】



※幅員及び車線数はイメージであり、現地状況に応じて設定するものとする。
※歩道幅員には、路上施設帯幅0.5mを含む。

■自転車レーンが交差する交差点のイメージ



■交差点隅角部の道路構造のイメージ

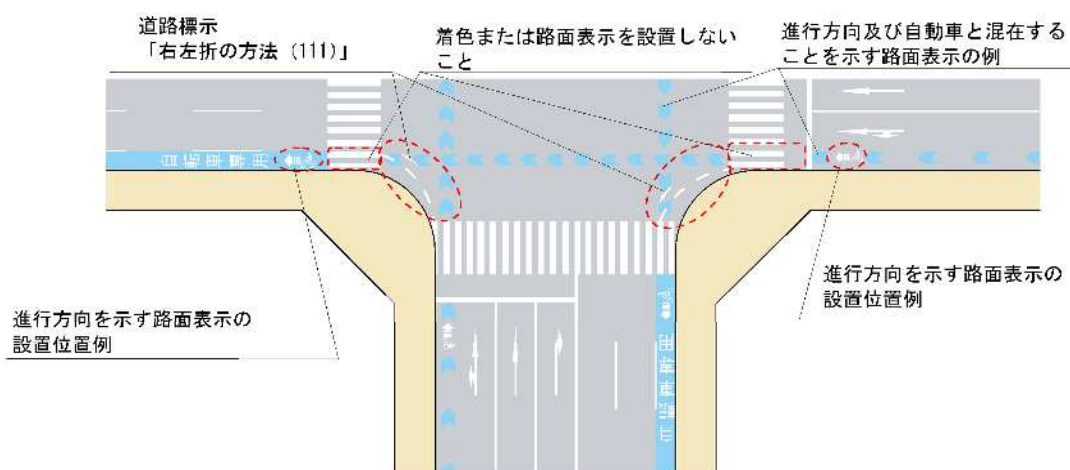
(2) 左折自動車のみ混在の場合

(交差点の手前で自転車レーンを打ち切り、路面表示を設置して混在させる場合)

【出典：国土交通省ガイドライン】



■自転車レーンが交差する交差点のイメージ

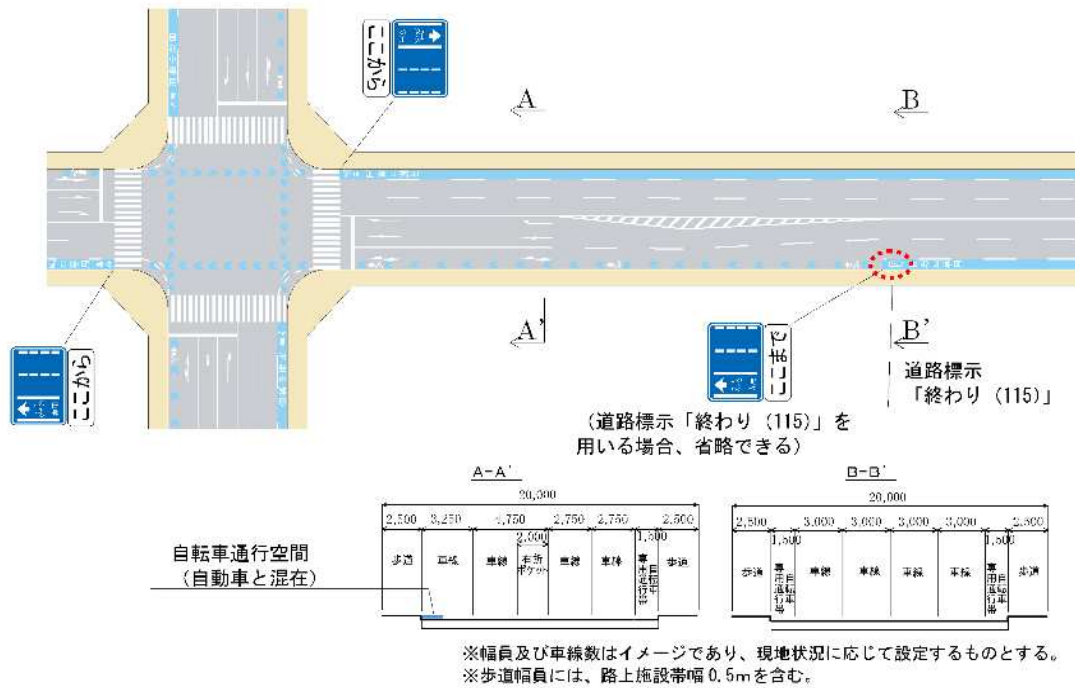


■交差点隅角部の道路構造のイメージ

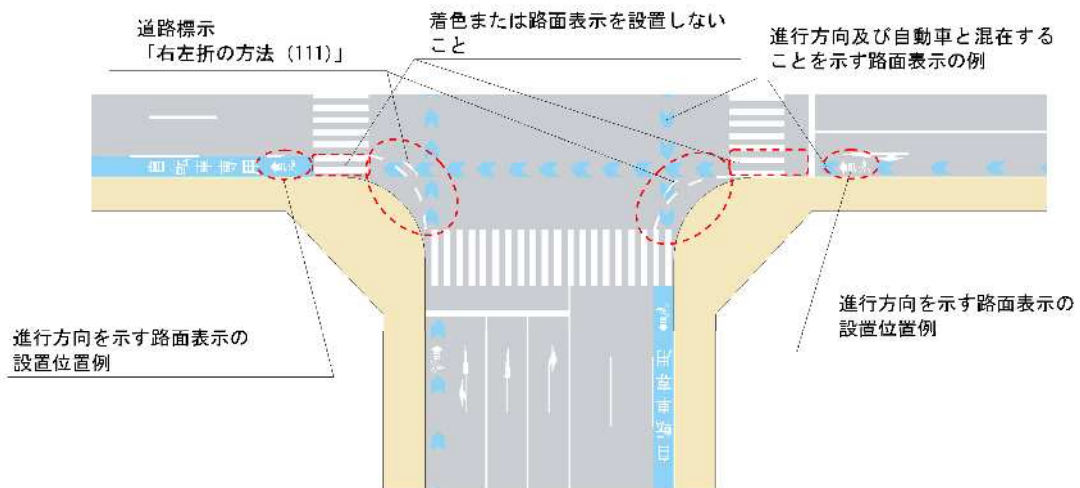
（３）混在の場合

（幅員の確保が困難なため、路面表示を設置して混在させる場合）

【出典：国土交通省ガイドライン】



■自転車レーンが交差する交差点のイメージ

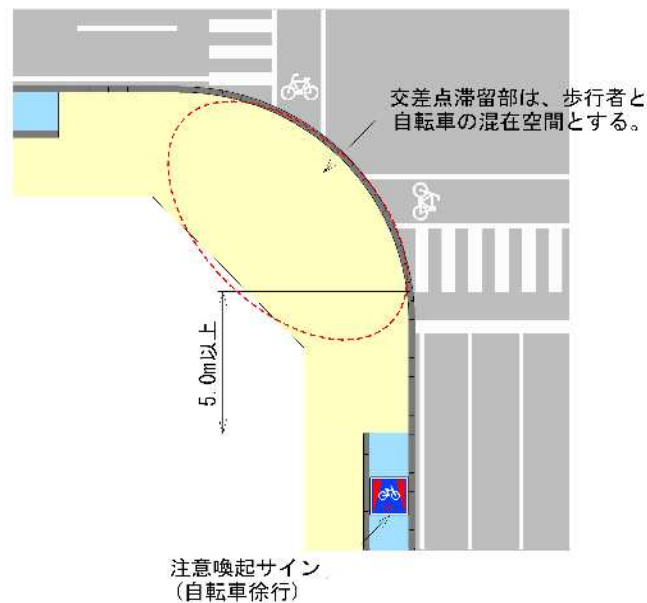


■交差点隅角部の道路構造のイメージ

1-6. 自転車歩行者道での交差点設計

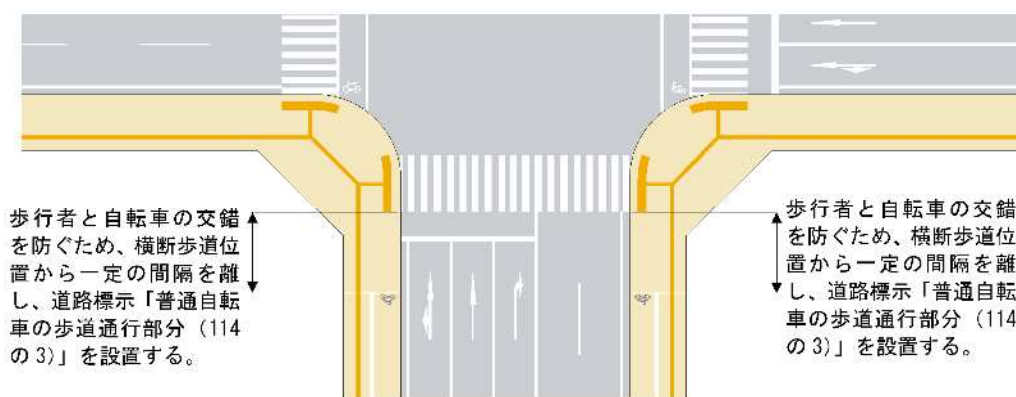
（1）交差点滞留部

- ① 交差点滞留部は、原則として、普通自転車の歩道通行部分の指定は行わず、自転車と歩行者を混在させる。
- ② 自転車通行部分の端部は、横断歩道端部から 5m 以上離すものとする。



■交差点内普通自転車通行部分の指定

【出典：国土交通省ガイドライン】



■交差点隅角部の道路構造のイメージ

○自転車通行区分の端部の位置は、交差点内の駐停車禁止範囲が 5m であることから、これに準じて、横断歩道の端部から 5m 以上とした。

1-7. 自転車ネットワーク端部の処理

- 自転車ネットワーク形成のいずれの段階においても、ネットワーク端部の交差点部において、突然通行空間を打ち切ったり、安易に自転車通行空間を歩道通行へ誘導したりするのではなく、交差点部を超えたところまで路面表示を設置する等、適切な交差点処理を行うことを基本とする。

【出典：国土交通省ガイドライン】



■ネットワーク端部の交差点部の路面表示方法の例

2. 特殊な交差点部

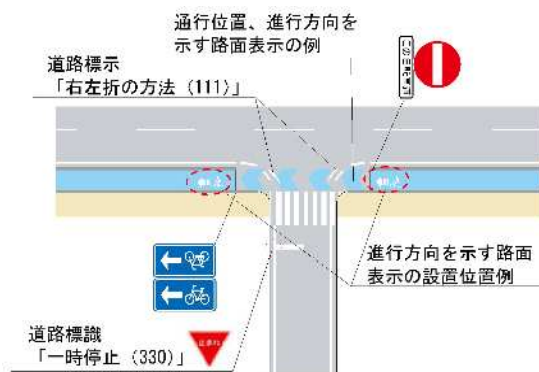
2-1. 細街路交差点

- 主道路に対し、従道路からの横断を想定しない交差点を「細街路交差点」として、従道路となる細街路側及び主道路の整備形態別に設計上の留意事項を示す。

(1) 自転車道（自転車一方通行）

（「分離の場合」のイメージ）

【出典：国土交通省ガイドライン】



■交差点のイメージ



■交差点隅角部の道路構造のイメージ

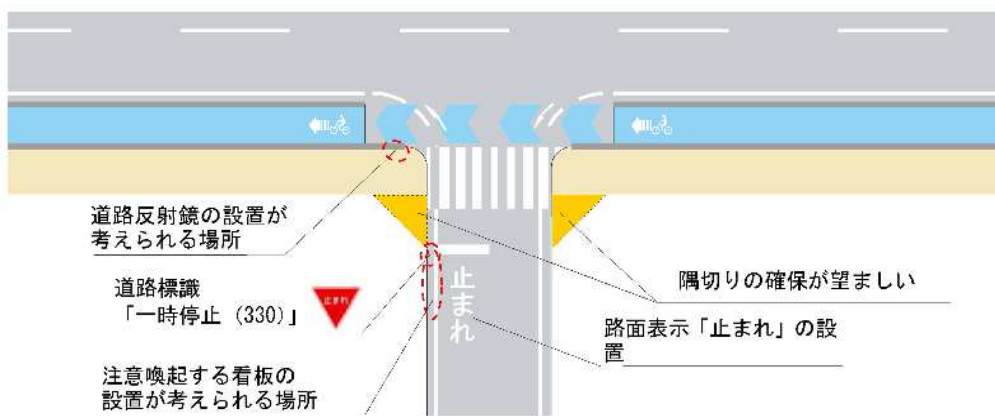


■交差点隅角部の道路構造のイメージ
（従道路に歩道がある場合）

（２）細街路側の構造等に関する留意事項

- ① 細街路側に道路標識「一時停止（330）」を設置するものとする。
- ② 交差点部に隅切りが設置されていないなどの理由により、従道路側からの見通しが悪く、自転車事故の危険性がある箇所では、自動車運転者に対して、道路反射鏡の設置や、従道路側の交差点手前に注意喚起看板や路面表示「止まれ」を設置することなどが考えられる。
- ③ 従道路から交差点に流入する自動車の視認性の確保のため、隅切りを確保することが望ましい。

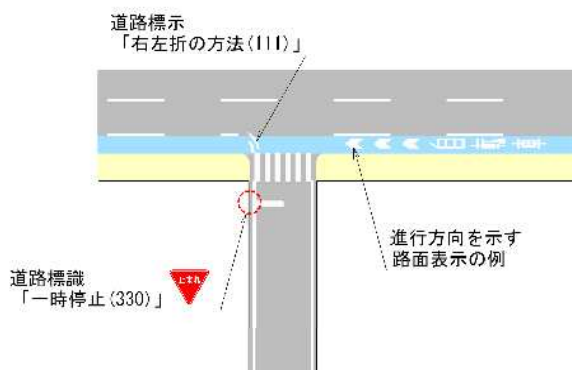
【出典：国土交通省ガイドライン】



■細街路側の道路構造のイメージ

（３）自転車レーン

【出典：国土交通省ガイドライン】



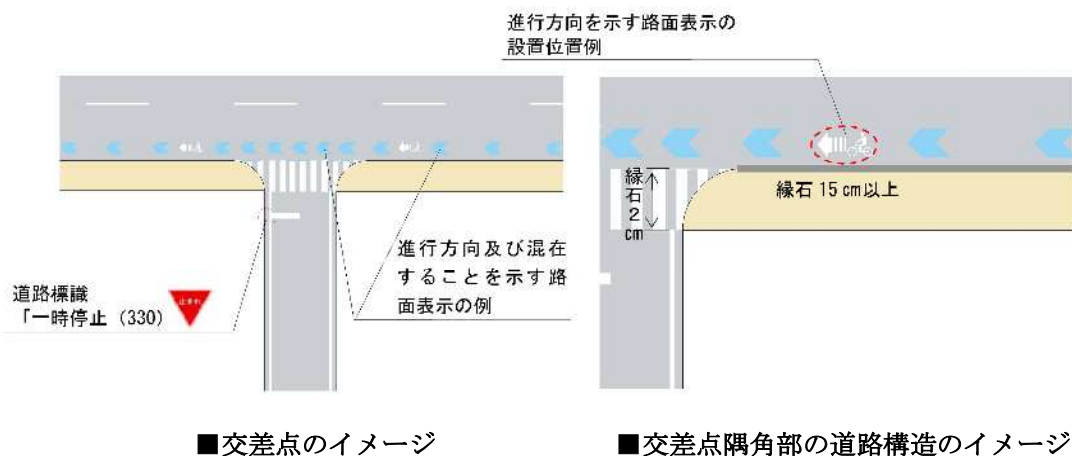
■交差点のイメージ



■交差点隅角部の道路構造のイメージ

（４）車道混在

【出典：国土交通省ガイドライン】



2-2. 三枝交差点

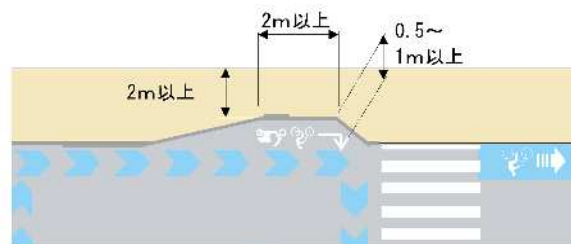
（1）留意事項

- ① 道路状況、交通状況を勘案して、二段階右折する原付や自転車が滞留時に自動車との交錯を避けるため、歩道を切り込んで安全に滞留できるスペースを確保し、看板または路面表示により滞留できるスペースを示すことが望ましい。
- ② 滞留スペースの長さは、道路の交通状況を勘案して定めるものとする。
- ③ 二段階右折する原付や自転車から見えるように信号機の位置を検討するものとする。

【出典：国土交通省ガイドライン】



■三枝交差点のイメージ（自転車レーンの場合）



（※）交差点流入部において道路の左側部分の車両通行帯が2以下の場合、原付の右折方法を道路標識「原動機付自転車の右折方法（小回り）（327の9）」により小回りと規制されている交差点の場合、原付の滞留スペースを示す路面表示は設置しないものとする。

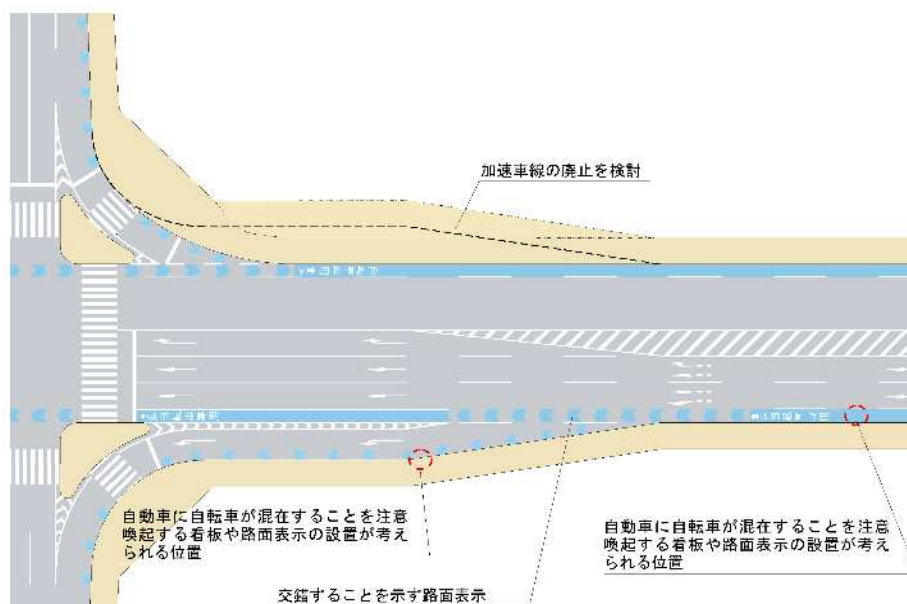
■二段階右折する自転車や原付の滞留スペースの考え方のイメージ （自転車レーンの場合）

2-3. 分離帯による左折導流路交差点

（１）留意事項

- ① 分離帯による左折導流路のある交差点における自転車走行空間は、本線（直進車線）に沿って連続して設置するものとする。
- ② 左折自動車が減速し左折導流路に移行する区間（以下、分流部という。）では、自転車との交錯が生じることから、自転車走行空間の延長線上の部分に自転車の通行位置及び通行方法を明確化し、左折自動車と混在することを示す路面表示（例えば、矢羽根型等）を設置する他、交錯が生じる手前において、看板または路面表示を設置し、自動車、自転車双方への注意喚起を行うなどの安全対策を検討するものとする。
- ③ 左折導流路においては、左折する自動車と混在するため、自動車に対して速度抑制するよう注意喚起する看板または路面表示を設置することが考えられる。
- ④ 交差点流出側の導流路については、自転車の安全性を確保するための方策の一つとして加速車線の廃止を検討することが考えられる。

【出典：国土交通省ガイドライン】

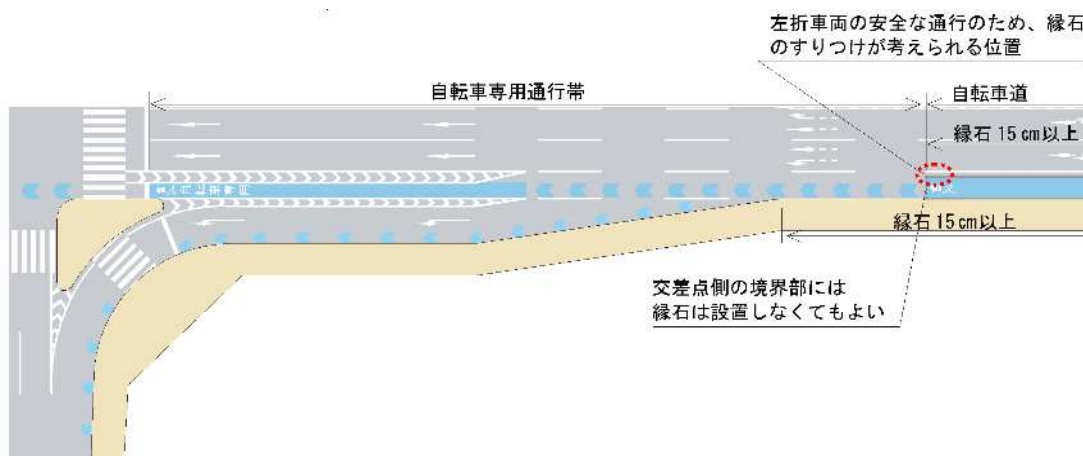


■分離帯による導流路がある交差点のイメージ
(自転車レーンの場合)

（2）自転車道（自転車一方通行）

- ① 自転車道の場合、左折導流路の分流部の手前において自転車道を打ち切り、自転車専用レーンに接続するものとする。
この場合、直進車線に隣接する自転車レーンの直進車線側をゼブラ帯にするなど自転車の安全確保策を講じることが考えられる。
- ② 左折自動車の安全な通行のため、交差点側の縁石端部の高さを車道面まですりつけることが望ましい。

【出典：国土交通省ガイドライン】



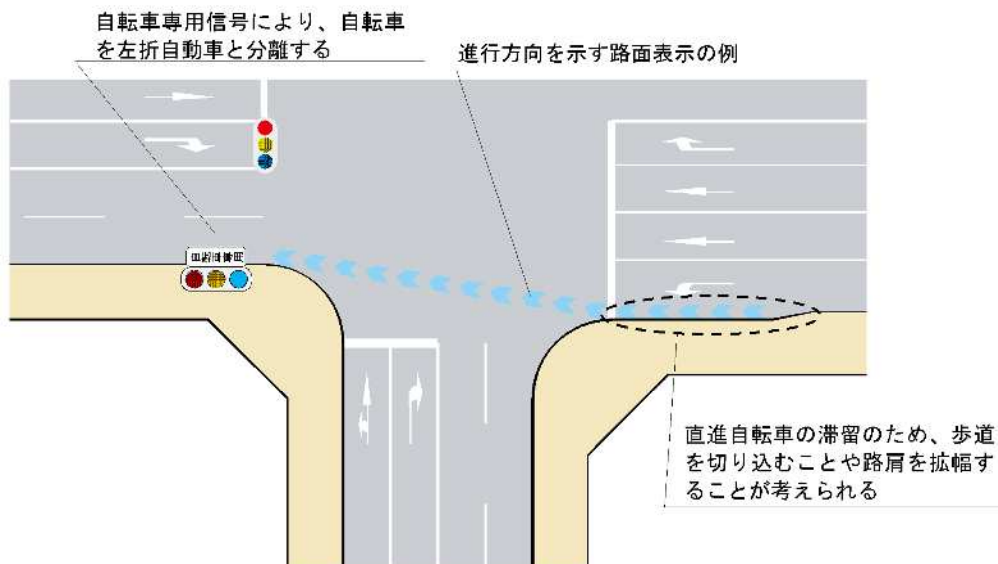
■自転車道における分流部の縁石構造のイメージ

2-4. 左折導入路のない左折可交通規制交差点

（1）留意事項

- ① 直進する自転車と左折する自動車の交錯を防ぐため、道路や交通の状況に応じて、左折可の交通規制を見直すとともに、信号制御の見直し、自転車専用信号の設置、道路の幅員構成の見直しによる車道左折部における自転車走行空間の確保、交差点内における自転車通行位置の明示等の安全対策を検討するものとする。
- ② 安全対策が困難な場合は、当該交差点の前後については自転車ネットワーク路線とせず、代替路を検討するものとする。

【出典：国土交通省ガイドライン】



■左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている
交差点の見直し例

第6章 その他参考資料

1. 交通管理者（公安委員会）、道路管理者（行政）の施工範囲

自転車走行空間の整備に於ける交通管理者(公安委員会)、道路管理者(行政)の施工範囲

道路標識の設置者 (一般的な考え方)	道路標識 本標識 案内標識 (道路管理者) 警戒標識 (道路管理者) 規制標識 (公安委員会:道路交通法第4条の1による) (道路管理者:※[注]による) 指示標識 (公安委員会)規制予告は道路管理者 補助標識 (本標識に付置して本標識の意味を補足するもの)	[注]道路管理者が設置できる自転車走行空間に係る規制標識は、「道路法第48条の9第4項(自転車専用道路等の通行の制限)」の規制を行う場合である。
路面標示の設置者 (一般的な考え方)	路面表示 道路表示 規制標示 (公安委員会) 指示標示 (公安委員会) 区画線 (道路管理者)	

整備形態	自転車道	自転車レーン	車道混在	自転車歩行者道
区分概要図	規制標識「歩行者専用(325の4)」の設置 歩道 自転車道 車道 路面標示「停止線(指示203)」の設置 双方方向通行区分の中央線(白色破線)の設置	[標準タイプ] 規制標識「専用通行帯(327の4)オーバーハング式」の設置 歩道 自転車レーン 車道 中央分離帯 路側帯 路面標示「停止線(指示203)」の設置 法定外の道路表示「自転車ピクトグラム」の設置 道路標示「車線境界線(102)」の設置 道路標示「自転車専用(規制109)」の設置 道路標示「車道外側線(103)」の設置 自転車走行位置明示のカラー舗装(青色) [路肩確保タイプ] 規制標識「専用通行帯(327の4)オーバーハング式」の設置 歩道 路側帯 自転車レーン 車道 路側帯 中央分離帯 路面標示「停止線(指示203)」の設置 法定外の道路表示「自転車ピクトグラム」の設置 道路標示「車道外側線(103)」の設置 道路標示「車線境界線(102)」の設置 道路標示「自転車専用(規制109)」の設置 道路標示「車道外側線(103)」の設置 自転車走行位置明示のカラー舗装(青色)	[歩道あり] 歩道 車道 路面標示「停止線(指示203)」の設置 法定外の道路表示「矢羽根型路面表示」の設置 法定外の道路表示「自転車ピクトグラム」の設置 [歩道無し] 路肩 車道 路面標示「停止線(指示203)」の設置 法定外の道路表示「矢羽根型路面表示」の設置 法定外の道路表示「自転車ピクトグラム」の設置 道路標示「車道外側線(103)」の設置	規制標識「自転車及び歩行者専用(325の3)」の設置 歩道 車道 (普通自転車の歩道通行部分あり) 道路標示「普通自転車歩道通行可(規制114の2)」の設置 路面標示「普通自転車の歩道通行部分(規制114の3)」の設置 法定外の路面表示「通行区分」の設置

自転車道

規制標識「歩行者専用
(325の4)」の設置



歩道



自転車道

規制標識「自転車専用
(325の2)」の設置

車道

路面標示「停止線
(指示203)」の設置

双方向通行区分の中央線
(白色破線)の設置

自転車レーン [標準タイプ]



規制標識「専用通行帯 (327の4) オーバーハング式」の設置

歩道

自転車レーン

車道

中央分離帯
路側帯

法定外の道路表示
「自転車ピクトグラム」
の設置



路面標示「停止線
(指示203)」の設置

道路標示「車線境界線(102)」
の設置

道路標示「自転車専用
(規制109)」の設置

自転車走行位置明示の
カラー舗装(青色)

道路標示「車道外側線(103)」
の設置

自転車レーン〔路肩確保タイプ〕



規制標識「専用通行帯（327の4）
オーバーハング式」の設置

中央分離帯

歩道 路側帯 自転車レーン

車道

路側帯

法定外の道路表示
「自転車ピクトグラム」
の設置



路面標示「停止線
（指示203）」の設置

道路標示「車道外側線（103）」
の設置

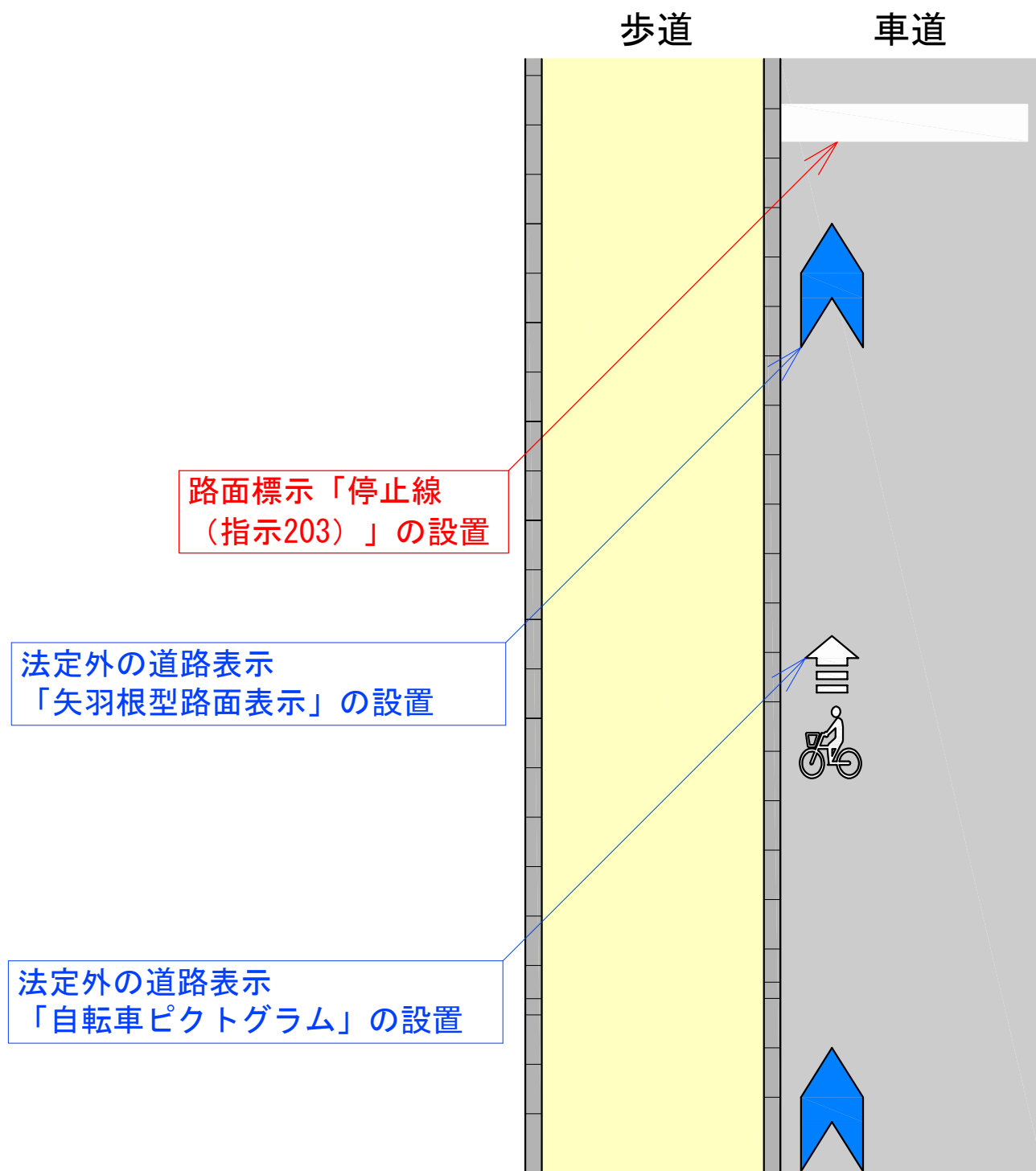
道路標示「車線境界線（102）」
の設置

道路標示「自転車専用
（規制109）」の設置

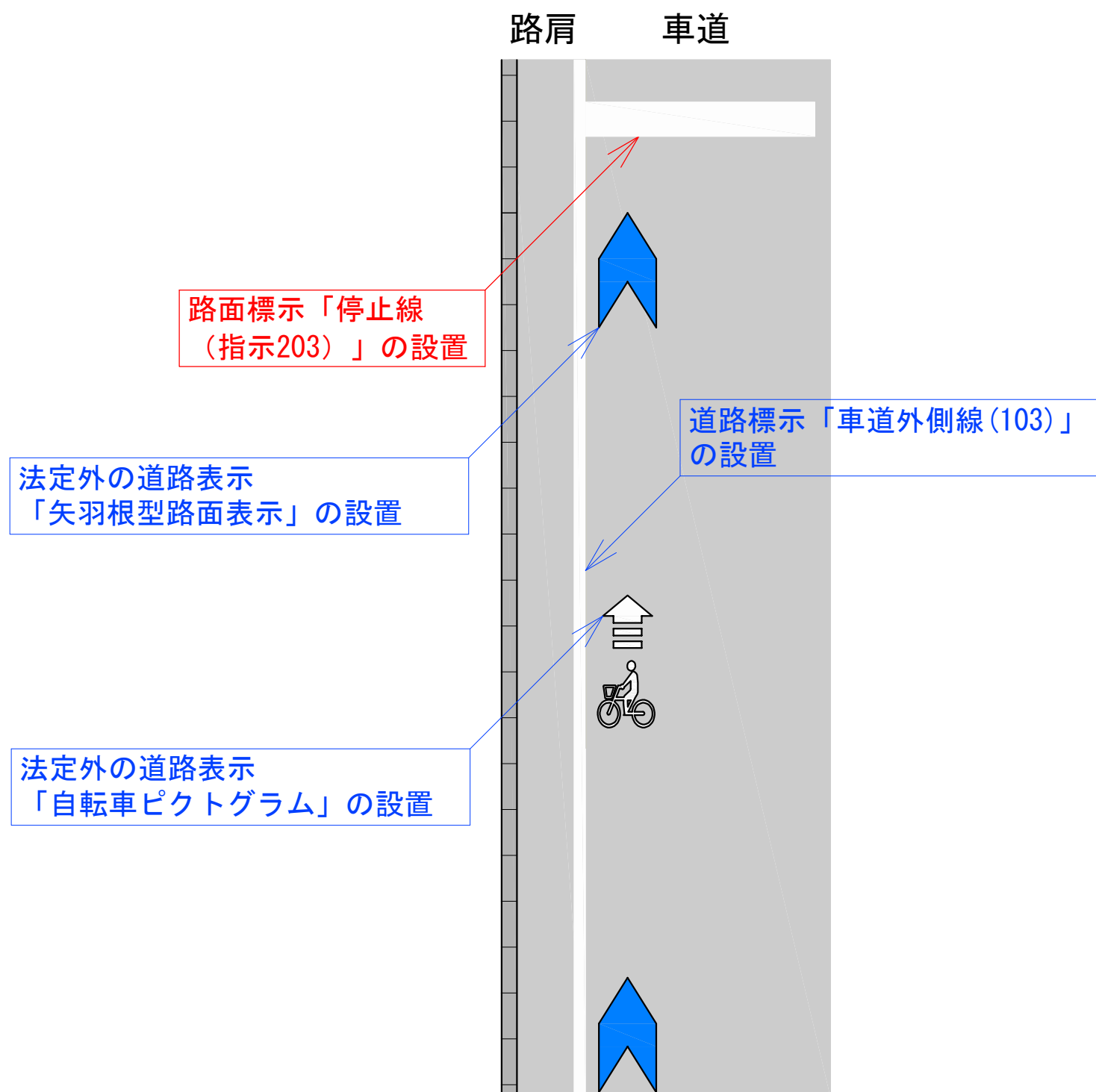
自転車走行位置明示の
カラー舗装（青色）

道路標示「車道外側線（103）」
の設置

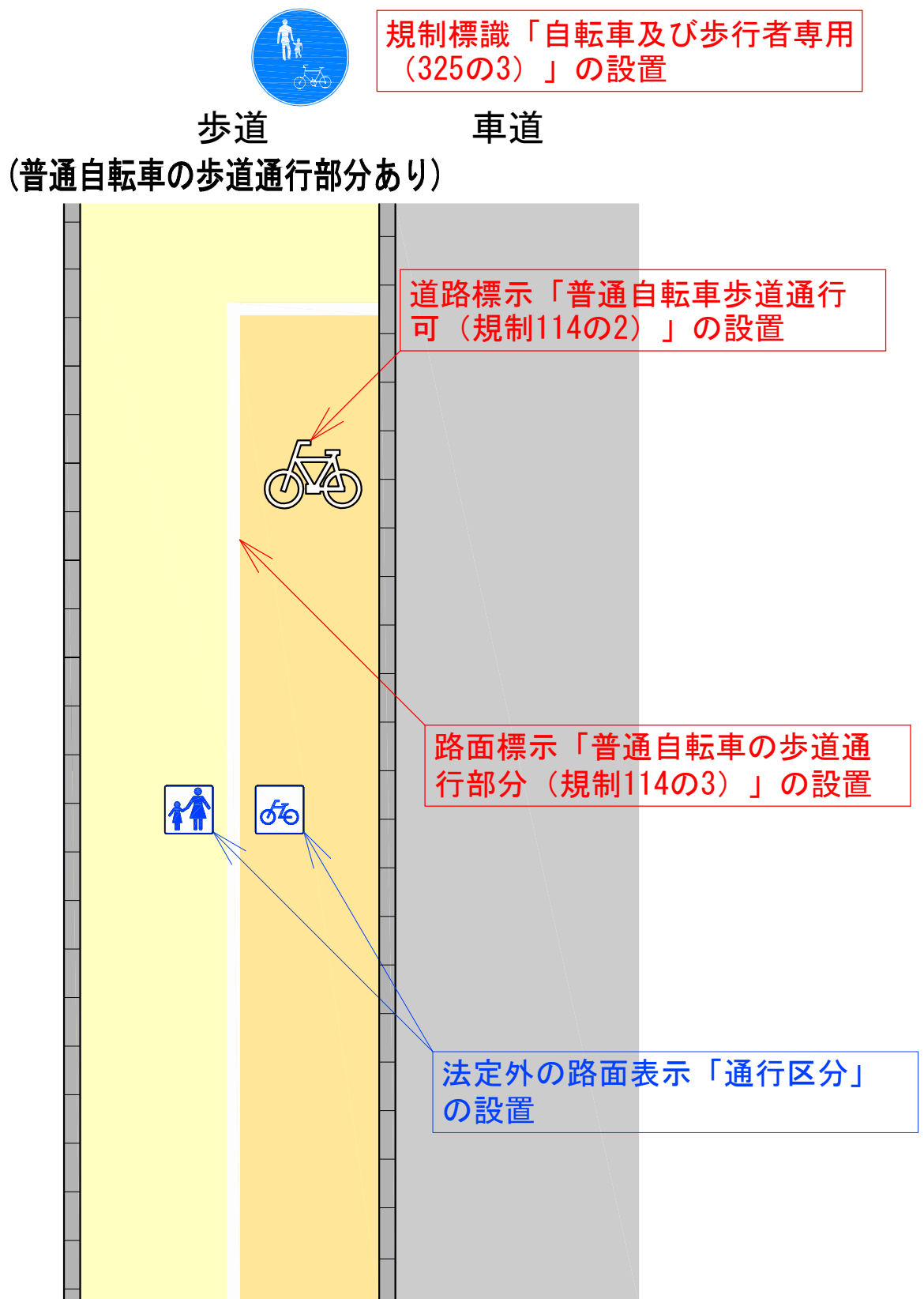
車道混在 [歩道あり]



車道混在〔歩道無し〕



自転車歩行者道（分離タイプ）



2. 公安委員会上申資料

公安委員会上申資料

	前年度			今年度												来年度					
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
第1回	上申	審議・決 意思決定予定5/1	審議・決 意思決定予定5/1	審議・決 意思決定予定5/1	単価決 意思決定予定5/1	単価決 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1	工事施 意思決定予定5/1
第2回			上申	審議・決 意思決定予定6/2	審議・決 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2	設計 意思決定予定6/2
第3回				上申	審議・決 意思決定予定7/1	審議・決 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1	設計 意思決定予定7/1
第4回					上申	審議・決 意思決定予定8/1	審議・決 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1	設計 意思決定予定8/1
第5回						上申	審議・決 意思決定予定9/1	審議・決 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1	設計 意思決定予定9/1
第6回							上申	審議・決 意思決定予定10/1	審議・決 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1	設計 意思決定予定10/1
第7回								上申	審議・決 意思決定予定11/4	審議・決 意思決定予定11/4	設計 意思決定予定11/4	設計 意思決定予定11/4	設計 意思決定予定11/4	設計 意思決定予定11/4	設計 意思決定予定11/4	設計 意思決定予定11/4	設計 意思決定予定11/4	設計 意思決定予定11/4	設計 意思決定予定11/4	設計 意思決定予定11/4	設計 意思決定予定11/4
第8回									上申	審議・決 意思決定予定12/1	審議・決 意思決定予定12/1	設計 意思決定予定12/1	設計 意思決定予定12/1	設計 意思決定予定12/1	設計 意思決定予定12/1	設計 意思決定予定12/1	設計 意思決定予定12/1	設計 意思決定予定12/1	設計 意思決定予定12/1	設計 意思決定予定12/1	設計 意思決定予定12/1
第9回										上申(新設道路)	上申(新設道路)	設計 決意予定1/5	設計 決意予定1/5	設計 決意予定1/5	設計 決意予定1/5	設計 決意予定1/5	設計 決意予定1/5	設計 決意予定1/5	設計 決意予定1/5	設計 決意予定1/5	設計 決意予定1/5
第10回											上申	審議・決 意思決定予定2/2	審議・決 意思決定予定2/2	審議・決 意思決定予定2/2	審議・決 意思決定予定2/2	審議・決 意思決定予定2/2	審議・決 意思決定予定2/2	審議・決 意思決定予定2/2	審議・決 意思決定予定2/2	審議・決 意思決定予定2/2	審議・決 意思決定予定2/2
第11回												上申	審議・決 意思決定予定3/2	審議・決 意思決定予定3/2	審議・決 意思決定予定3/2	審議・決 意思決定予定3/2	審議・決 意思決定予定3/2	審議・決 意思決定予定3/2	審議・決 意思決定予定3/2	審議・決 意思決定予定3/2	審議・決 意思決定予定3/2
第1回													上申	審議・決 意思決定予定5/1	審議・決 意思決定予定5/1	審議・決 意思決定予定5/1	審議・決 意思決定予定5/1	審議・決 意思決定予定5/1	審議・決 意思決定予定5/1	審議・決 意思決定予定5/1	審議・決 意思決定予定5/1

3. 特記仕様書

3－1. 基本計画策定業務用

特 記 仕 様 書 ※基本計画策定業務用

本特記仕様書は、「□□○号線自転車走行空間基本計画策定業務」に適用する。

1 本業務委託は、本特記仕様書を含む設計書によるほか、次の各項目によるものとする。

- ・ 北九州市自転車利用環境計画
- ・ 北九州市自転車走行空間整備標準仕様書（案）
- ・ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
- ・ 測量・調査・設計業務共通仕様書（北九州市版）
- ・ 北九州市公共測量作業規定
- ・ 測量法
- ・ 労働安全衛生法
- ・ その他関係法規、資料

2 目 的

本委託は、道路幾何条件や現地状況を把握した上で、自転車走行空間の整備形態の選定を行い、既存道路空間の再配分による整備手法の基本計画を策定するものである。

3 委託内容

○自転車走行空間基本計画

- ・ 既存の1/500地形図（貸与するTIFデータ形式）を利用し、現地調査による車線構成、横断歩道、交差点形状、信号配置等の状況を反映した現況図となる様、編集作業を行う。

※植樹帯・植樹樹、歩道切り下げ範囲（車両乗り入れ）、バス専用レーンについては着色し、見やすくすること。

- ・ 上記にて編集作成した地形図に自転車走行空間の基本計画を作成（道路標示、法定外路面表示、注意喚起表示等の配置計画も含む）
- ・ 交通状況及び現地状況による自転車走行空間の検討
- ・ 関係機関の協議資料作成

※警察協議必要資料

①表紙、目次

②自転車走行空間検討一覧表

③自転車走行空間ネットワーク図（○○区域）

④位置図

⑤全体平面図

⑥現地状況図

⑦整備計画図（拡大版、路線全体版 S=1/500）

⑧バス停の時刻表（対象路線がバス路線網に該当する場合）

⑨道路構造令の取り纏め

- ・ 一般部（現道幅員構成再配分）の平面図・標準断面図
- ・ 特殊部（バス停留所部：バスベイ型及びストレート型）の平面図・標準断面図
- ・ 交差点部（信号交差点3箇所、細街路交差点を含む）の平面図・標準断面図
- ・ 選定整備手法による概算工事費の算出（撤去及び整備に関する改造費用等）
- ・ 選定した自転車走行空間において、整備した際に走行上支障となりそうな側溝破損箇所や路面舗装状況を把握し、実施設計に向けての改良箇所及び改良内容の提案を取り纏める。

※改良する付属物とは、計画策定した自転車走行範囲の側溝・樹類の破損箇所、既存マンホール（仕切弁等含む）周りの段差、舗装の不陸・わだち、樹蓋（滑り止め加工を施していない物）、電柱・標識類などが対象となる。

また、グレーチング蓋の普通目については自転車走行方向に車輪が挟まる懸念があるタイプについては、細目への取替えを考慮すること。

4 成 果 品

○本業務の成果品は、下記のとおりとする。

- ・ 報告書：キングファイル2部（CDデータ1枚、図面はCAD及びDocuWorksとする。）

なお、成果品及び調査資料については、全て委託者に帰属するものとし、受託者は委託者の承諾なしに業務内容を複写及び他に漏らしてはならない。

- ・ 警察協議完了資料：県警本部協議が最終的に完了した時点で、協議資料一式を紙ファイル4部（地域毎に色指定有、うち1部はCDデータ添付）を提出のこと。

※4部の内訳・・・道路維持課、整備事務所、所轄警察署、県警本部

※ファイル色指定・・・①小倉地区（黄色）

②南小倉地区（黄色）

③城野地区（黄色）

④戸畑地区（緑色）

⑤下曾根地区（灰色）

⑥折尾地区（青色）

⑦徳力地区（赤色）

5 打合せ協議

打合せ協議は、業務着手時、成果品納入時、及び中間打合せを1回行うものとする。

但し、必要に応じて監督員の要望があった場合には関係機関協議に同席するものとする。

※関係機関とは、所轄警察署、県警本部、対象路線に関係する高等学校等が対象

※協議の流れは、①市→②所轄警察署→③県警本部→④市→⑤所轄警察署

→⑥県警本部・・・・・・となり、計画策定するまでの修正内容等は流動的である。

6 工 期

契約締結日～平成〇〇年〇月〇日

その他、本特記仕様書に定めのない事項又は、疑義が生じた場合は、協議の上決定するものとする。

警察協議必要資料の作成要綱（参考）

◎連続した路線であっても、路線毎に取り纏めることを基本とする。

1. 表紙、目次

→路線名の記載、項目及びページ番号

2. 自転車走行空間検討一覧表

→位置図、諸条件、整備形態選定フロー、路線平面図、道路構造令一覧（適用基準及び現況の対比）、代表幅員構成（現況横断面写真、現況横断及び計画横断）

3. 自転車走行空間ネットワーク図（〇〇区域）

→対象路線範囲及び路線名称

4. 位置図

→対象路線範囲、路線名称、路線延長、道路幅員、周辺主要施設（学校等の公共施設、ＪＲ駅、駐輪場等）

5. 全体平面図

→「自転車及び歩行者専用」の規制の有無及び規制区間、道路縦断勾配、規制標識の種類・配置（規制速度、自転車及び歩行者専用、ほか）

6. 現地状況図

→現地状況写真、写真撮影方向、信号配置、路面表示、交差点名称

7. 整備計画図（拡大版、路線全体版）

→計画平面、計画断面（現況断面との対比）、滞留長、テーパー長、シフト長

8. バス停の時刻表※バス路線が対象

→バス停の位置図、時刻表の写真（平日・土曜・日祝日別）、バスの交通量（ピーク時間最大）

9. 道路構造令の取り纏め

→位置図、現況の標準断面図（一般部、交差点部）、適用基準・本計画採用値等の対比

※その他必要に応じ、資料を追加するものとする。（例：自転車歩行者交通量調査結果）

3－2．詳細設計業務用

特 記 仕 様 書 ※詳細設計業務用

本特記仕様書は、「□□○号線自転車走行空間詳細設計業務委託」に適用する。

1 本業務委託は、本特記仕様書を含む設計書によるほか、次の各項目によるものとする。

- ・ 北九州市自転車走行空間整備標準仕様書（案）
- ・ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
- ・ 測量・調査・設計業務共通仕様書（北九州市版）
- ・ 北九州市公共測量作業規定
- ・ 測量法
- ・ 労働安全衛生法
- ・ その他関係法規、資料

2 目 的

本業務は、自転車走行空間基本計画策定済み路線である「□□○号線」の自転車走行空間の整備を行うことを目的とし、工事発注に必要な図面・数量・報告書の作成による詳細設計を行うものである。

3 委託対象箇所

委託箇所は、北九州市□□区○○△丁目 路線名：□□○号線（延長：○.○km）

4 通 則

1) 受託者（以下「乙」という）は、業務着手にあたり、委託者（以下「甲」という）と詳細な協議を行うものとする。

また、本特記仕様書に明示していない事項、あるいは作業過程において疑義を生じた場合は、すみやかに甲と協議し、その指示を受けなければならない。

2) 乙は、業務に応じた技術を有するものが作業にあたるものとする。

3) 乙は、業務内容及び業務に係る資料を他に漏らしたり、当該業務目的以外に使用してはならない。

5 業務内容

1) 作業計画

業務の目的・趣旨を把握したうえで設計図書に示す業務内容を確認し、業務計画書を作成するものとする。

※委託内容により、作業計画の項目は必ずしも必要とはならないので、設計書の内容により確認すること。

2) 現地踏査

自転車走行空間を整備する上で、設計に必要となる範囲の現地状況を把握・確認し、基本計画にて策定済みの整備計画の確認を行う。

また、自転車の走行上支障になりそうな路面の不陸や構造物の劣化等、整備に支障となりそうな内容の確認を把握し、監督員に報告するものとする。

3) 設計図作成

基本計画資料及び現地踏査結果に基づき、工事発注に必要となる各種設計図を作成する。

※計画平面図、標準横断図（各パターン毎）、各詳細図、構造図、撤去図、他

4) 数量計算書作成

設計図に基づき、設計積算に必要な数量の算出を行う。

5) 照査

業務の主旨、設計方針を踏まえて、本業務全般における設計成果を照査する。

6) 報告書作成

業務成果のとりまとめを行う。

7) 設計協議

業務着手時、成果品納入時の合計2回を基本とする。

但し、必要に応じて監督員の要望があった場合には関係機関協議に同席するものとする。

※関係機関協議は、警察協議（所轄署・県警本部）を想定している。基本計画策定済み路線に於いては基本的に県警協議が完了しているが、現地状況により変更が必要な場合や、公安委員会との調整が必要な場合を対象とする。

6 成 果 品

1) 成果品の提出部数及び提出先は次のとおりとする。

①提出部数：報告書 2部 電子データ 1部

②提 出 先：北九州市建設局 ○○整備事務所 工務第○課

2) 成果品内の設計図及び数量計算書については、監督員の指示があった場合は指示された区間ごとに分割し、提出するものとする。

3) 成果品及び調査資料等の帰属については、すべて甲に帰属するものとし、乙は甲の承諾なしに、業務内容を複写及び他に漏らしてはならない。

7 貸与資料

「□□○号線自転車走行空間基本計画策定業務委託 報告書 平成○○年○月」

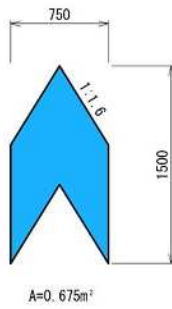
4. 概算工事費算出用参考単価

自転車走行空間整備 概算工事費算出用参考単価

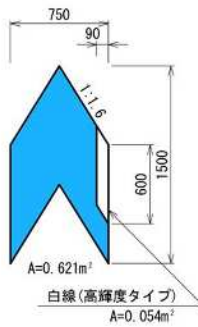
工種	種別・細別・規格	単位	数量	単価(直工):円	備考
区画線設置工	実線、W=15cm、溶融式手動	m	1.0	240	
	破線、W=15cm、溶融式手動	m	1.0	240	
	矢印、記号、文字(15cm換算)	m	1.0	470	
	[文字:自転車専用]	箇所	1.0	20,180	L=42.93m(15cm換算)
	[文字:自転車]	箇所	1.0	11,940	L=25.40m(15cm換算)
	高視認性区画線、実線、W=15cm	m	1.0	560	
区画線消去工	ウォータージェット式(600m未満)	式	1.0	390,000	
	ウォータージェット式(600m以上)	m	1.0	650	
路面表示	常温塗布式カラー舗装	m2	1.0	2,800	
	[帯状路面表示:W=1,500mm]	m	1.0	4,200	A=1.50m2
	[帯状路面表示:W=1,000mm]	m	1.0	2,800	A=1.00m2
	[帯状路面表示:W=300mm]	m	1.0	840	A=0.30m2
	[矢羽根型路面表示:標準仕様]	箇所	1.0	1,890	A=0.675m2
	[矢羽根型路面表示:標準仕様(高輝度)]	箇所	1.0	2,080	A=0.621m2+0.054m2
	[矢羽根型路面表示:コンパクト仕様]	箇所	1.0	630	A=0.225m2
	自転車ピクトグラム(矢印+自転車)	箇所	1.0	4,780	路線延長L=500m以下(片側)
切削工	切削オーバーレイ、7cm以下	m2	1.0	2,050	
	殻運搬(路面切削)、10.5km以下	m3	1.0	1,410	
	投棄料等(アスファルト切削廃材)	m3	1.0	7,050	
側溝補修工	落蓋式側溝蓋設置工(材工共)300	m	1	4,190	
	グレーチング側溝蓋取替え350用	箇所	1	16,760	

矢羽根型路面表示詳細図

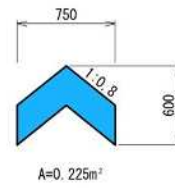
標準仕様



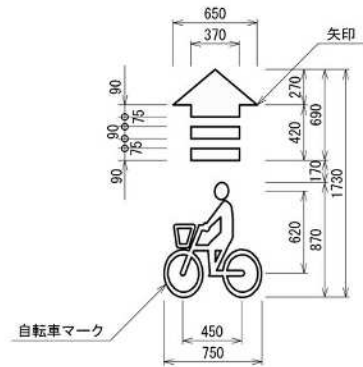
標準仕様(高輝度タイプ)



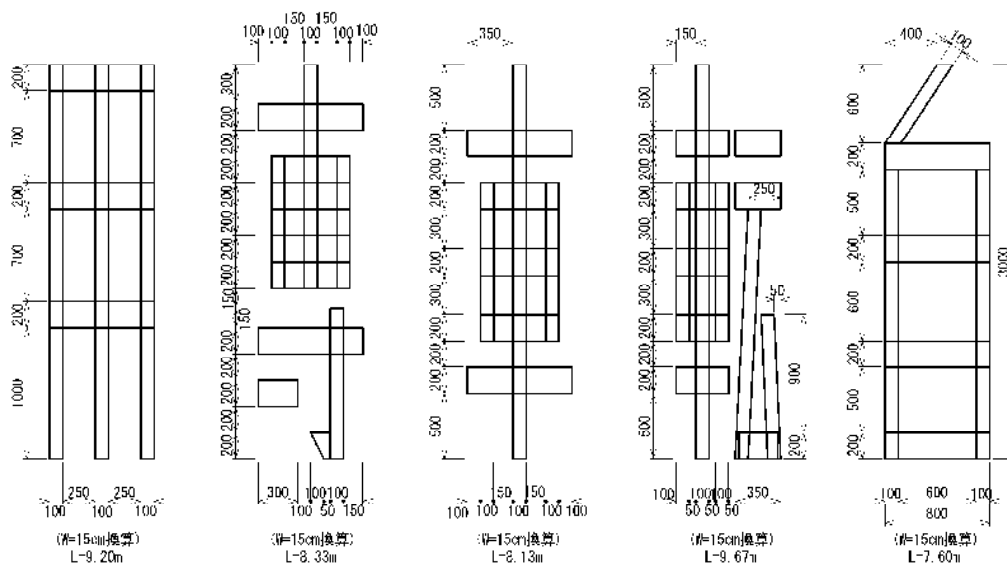
コンパクト仕様



自転車ピクトグラム詳細図



文字図形詳細図



5. 警察協議資料一式《参考事例》

大浦1号線自転車走行空間基本計画策定業務委託

(北九州市八幡西区大浦一丁目ほか)

大浦1号線警察協議資料

平成〇〇年〇月〇〇日

北九州市建設局 道路部 道路維持課
会社名

◇ 目 次

1.自転車走行空間検討一覧表	1
2.整備形態選定フロー図	2
3.自転車走行空間ネットワーク図(折尾区域)	3
4.位 置 図	4
5.全体平面図	5
6.現地状況図 (その1～5)	6
7.整備計画図	
その1～5	11
8.バス停の時刻表	
大浦三丁目(上り線・下り線)	16
西門前(上り線・下り線)	18
9.道路構造令の取り纏め	20

大浦1号線

1. 諸条件

- ・箇所：北九州市八幡西区大浦1丁目ほか
- ・延長・幅員：L=830m, W=15.00m
- ・設計速度：V=50km/h ※想定
- ・規制速度：V=40km/h (規制標識あり)
- ・交通量：9,007台/12h、11,889台/日 ※大型車混入率：4.1%
- ・自転車走行空間：車道混在

2. 位置図



3. 道路構造令

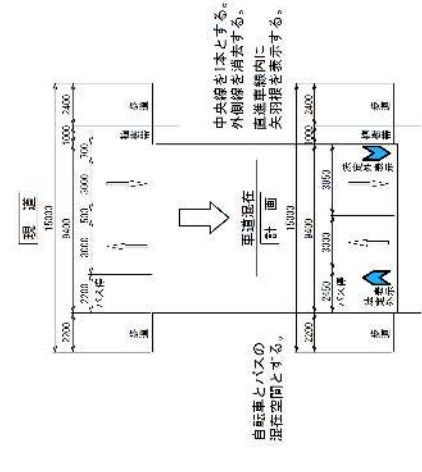
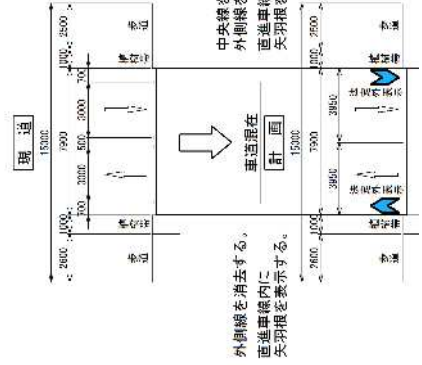
適用基準 (第4種第2級)		現況
設計速度 (km/h)	60, 50km/h 又は 40km/h	50km/h (規制速度からの想定である)
車線数	2車線	2車線
	3.0m	3.0m
車線幅員 (m)	3.0m または 2.75m	2.75m
	3.0m または 2.75m (2.5m)	2.75m
歩道幅員 (m)	4.0m 以上 ※自転車歩行者道 (歩行者多い)	1.5m~2.7m

4. 代表幅員構成

<標準部>

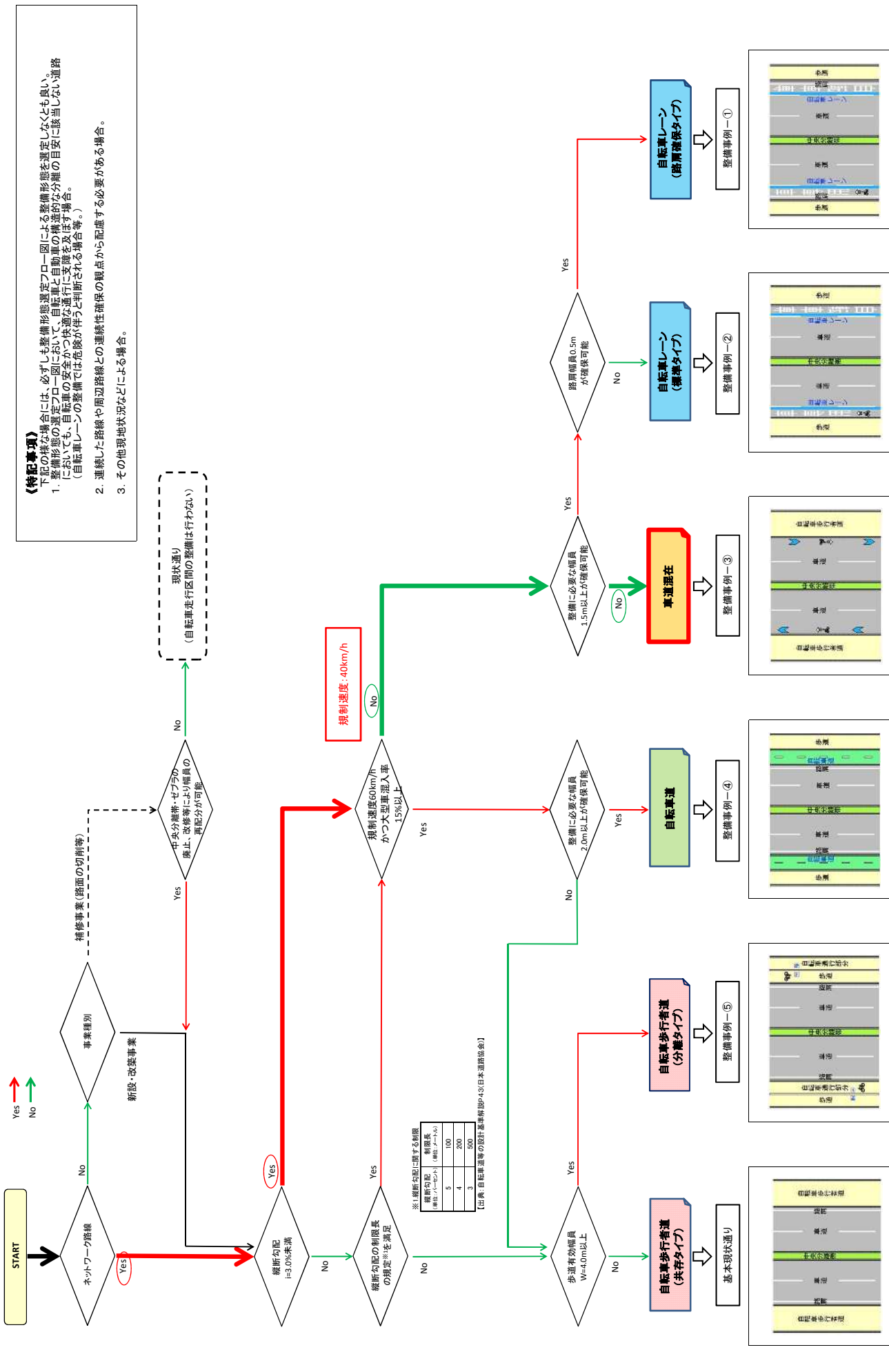


<バス停部>



整備形態 選定フロー図(案)

○対象路線:大浦1号線



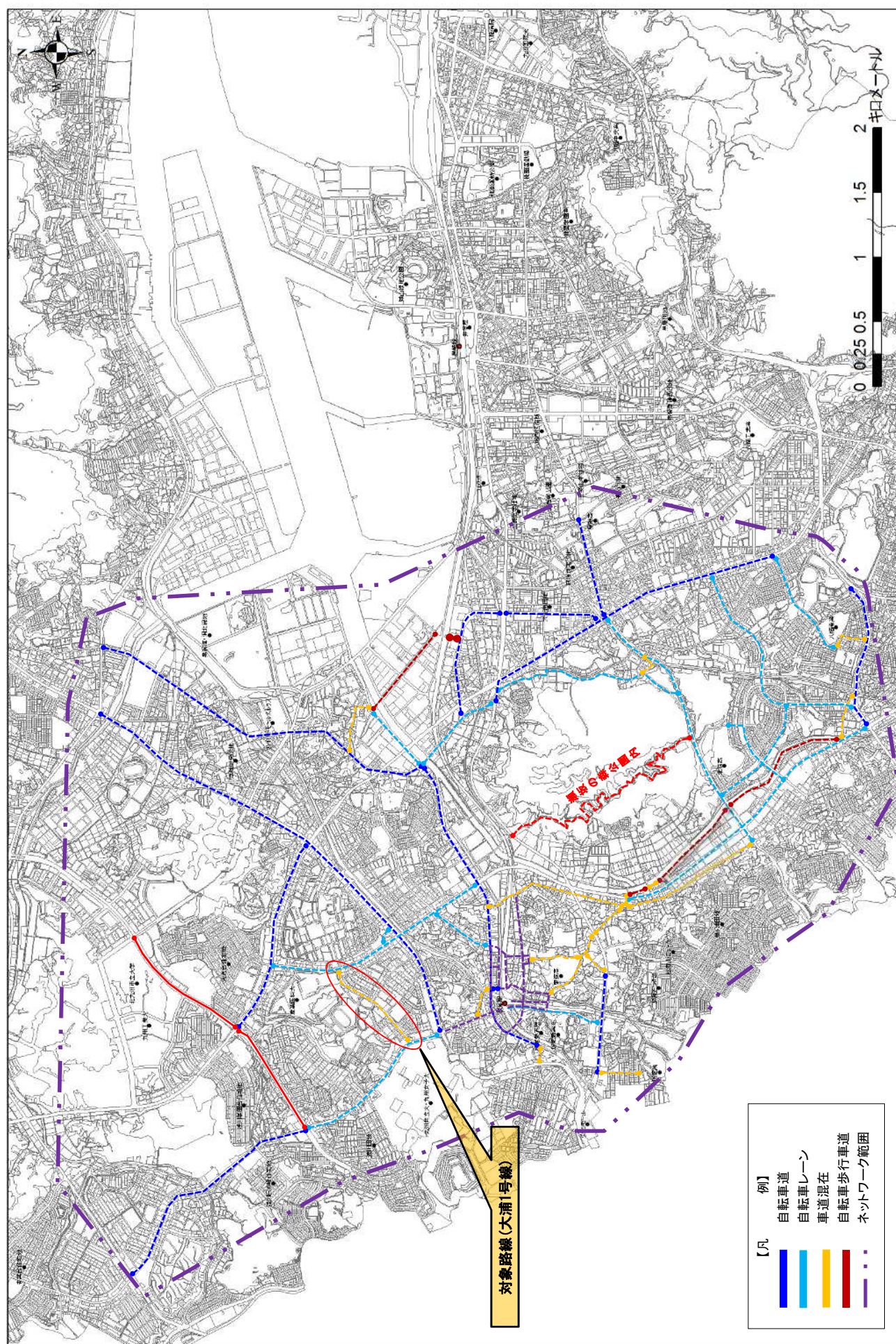
《特記事項》

- 下記の様な場合には、必ずしも整備形態選定フロー図による整備形態を選定しなくとも良い。
1. 整備形態の選定フロー図において、自転車と自動車の構造的な分離の目安に該当しない道路においても、自転車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす場合。
(自転車レーンの整備では危険を伴うと判断される場合等。)
 2. 連続した路線や周辺路線との連続性確保の観点から配慮する必要がある場合。
 3. その他現地状況などによる場合。

注記) 沿道出入り口等の状況を考慮し、自転車レーンとして整備すること
も可能である。

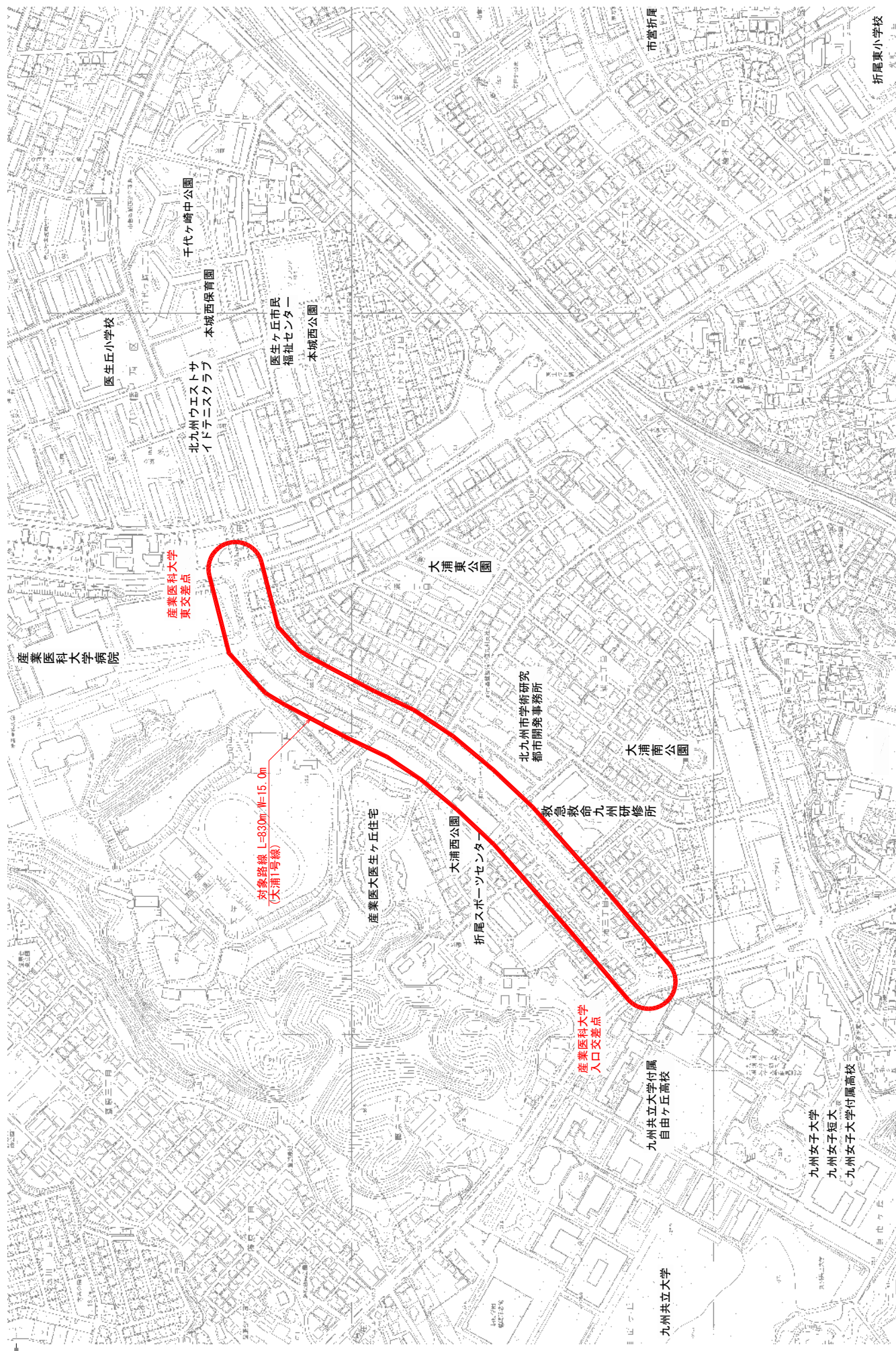
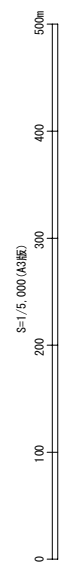
注記) 規制標示
「普通自転車専用」
(114の3)が前提。

注記) 規制標識
「自転車及び歩行者専用」
(標識325の3)が前提。





位置図 S=1/5,000 (A3版)
<大浦1号線：産業医科大学入口交差点～産業医科大学東交差点>



大浦 1 号線全体平面図

S=1/2,000 (A3版)

S=1/2,000 (A3版)

全区間L=830m 「歩道：自転車及び歩行者専用」 ※スクールゾーン

約1.5%
L=240m

約1.0%
L=90m

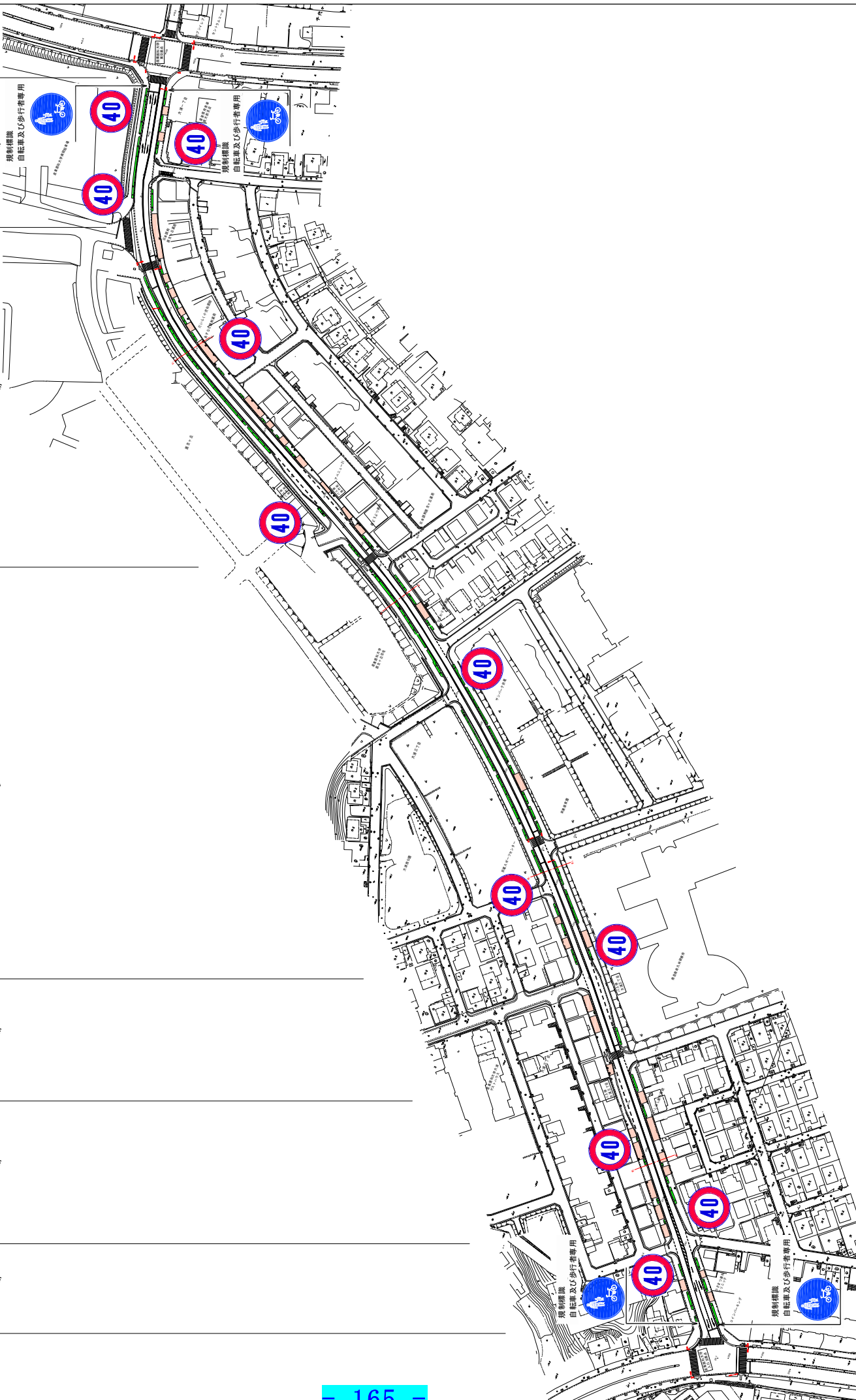
約2.0%
L=90m

約3.5%
L=90m

約0.1%
L=210m

約0.1%
L=80m

200m
100
0



現地状況図 S=1/500(A3版)
(大浦1号線:路線図その1)

0 10 20 30 40 50m
S=1/500(A3版)

①



②



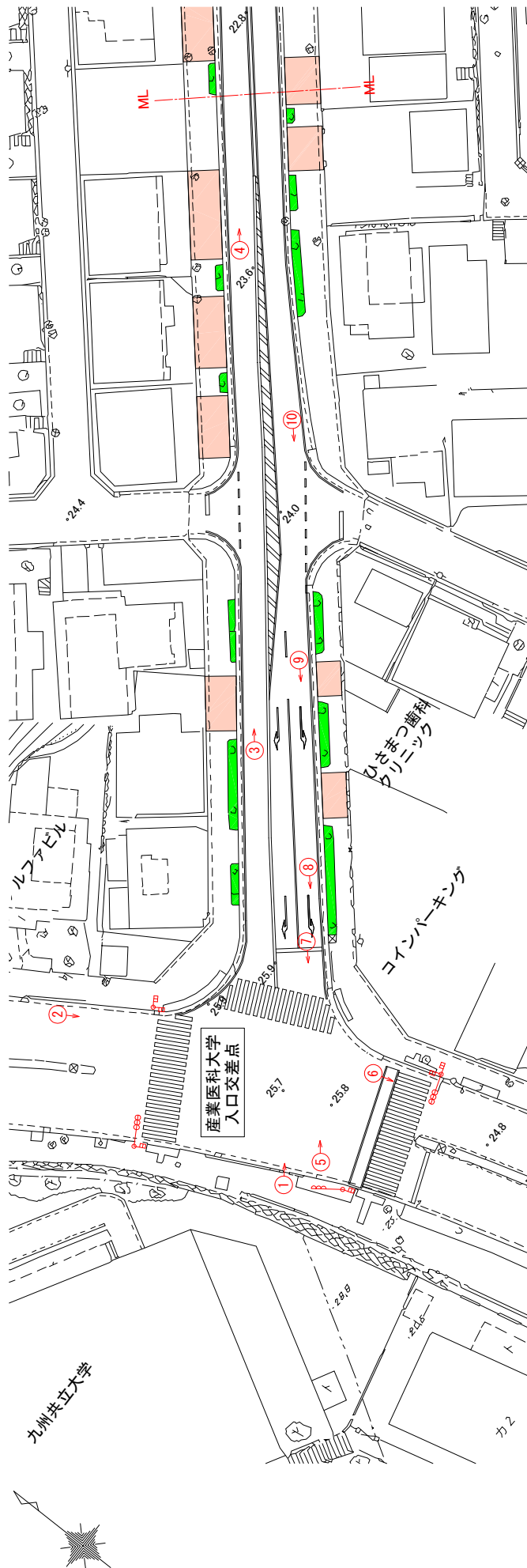
③



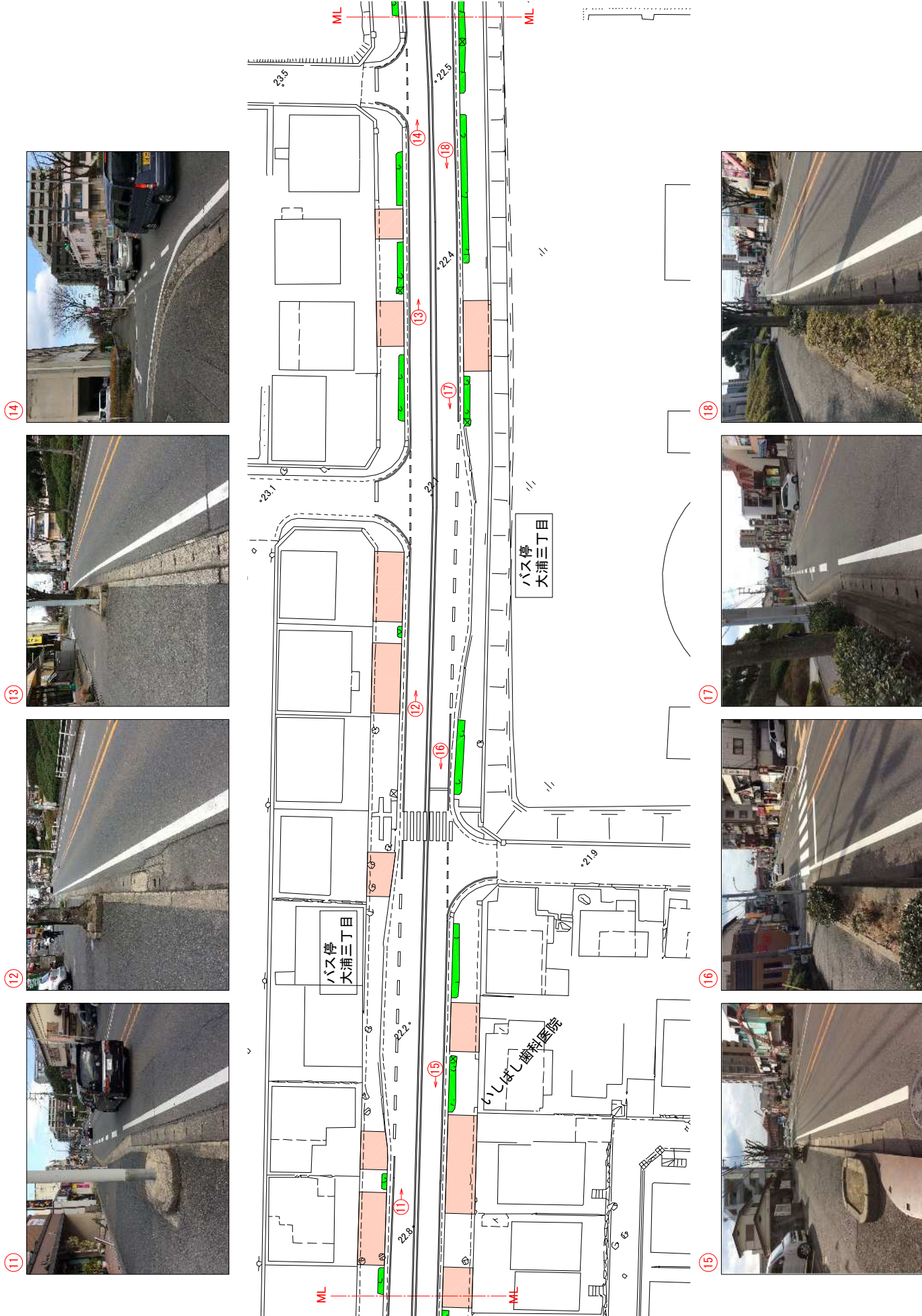
④



⑤



現地状況図 S=1/500 (A3版)
(大浦 1号線:路線図その2)



14

13

12

11

18

17

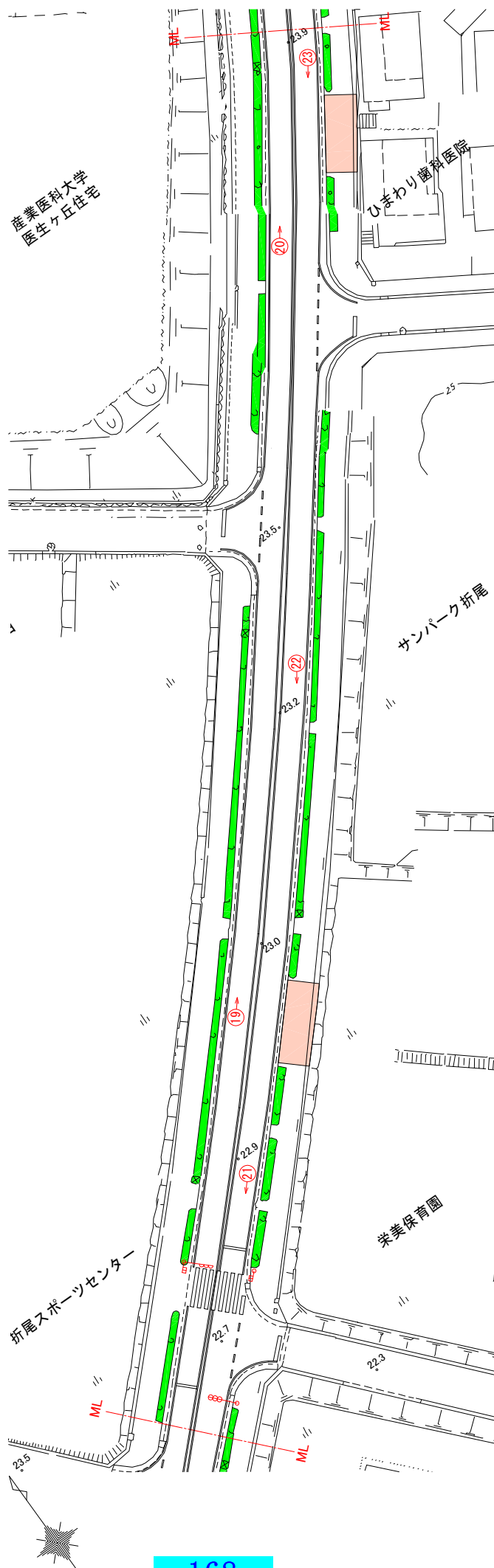
16

15

19



20



21



22



23



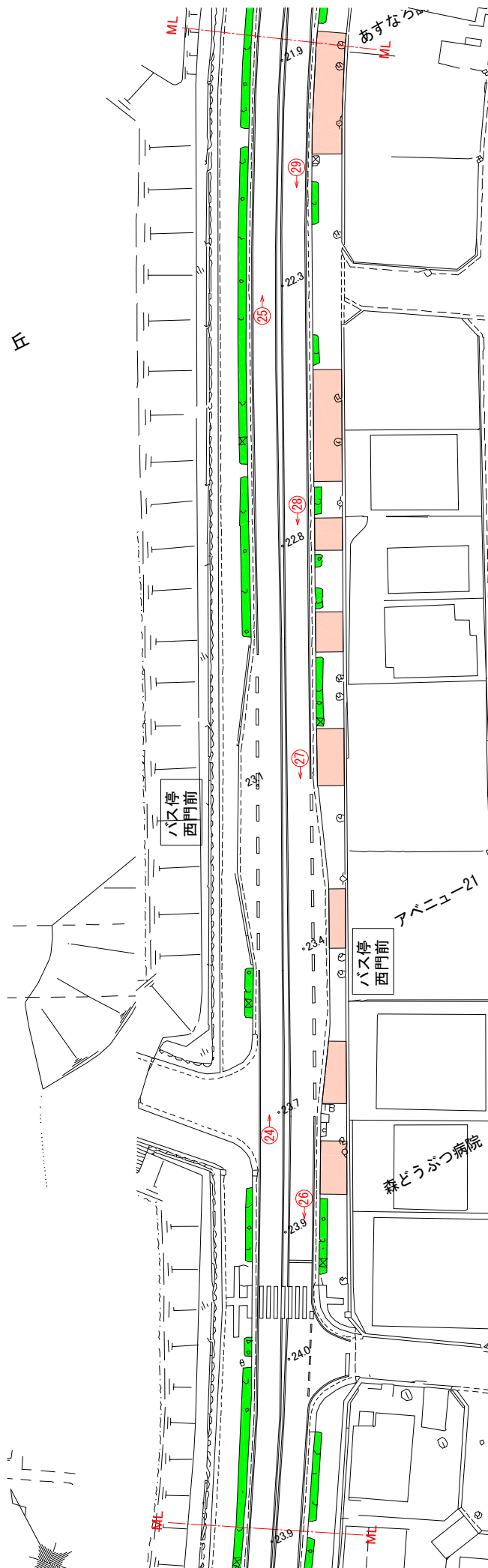
24



25



H



26



27



28



29



現地状況図 S=1/500 (A3版)
(大浦1号線:路線図その5)

0 10 20 30 40 50m
S=1/500(A3版)

30



31



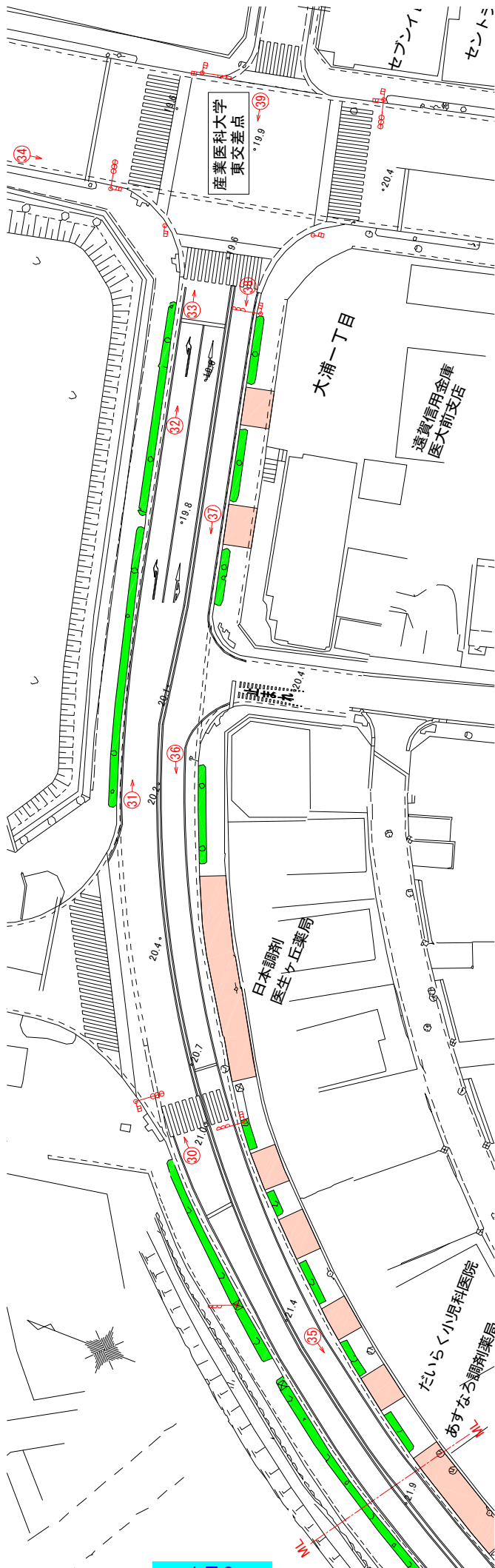
32



33



34



35



36



37

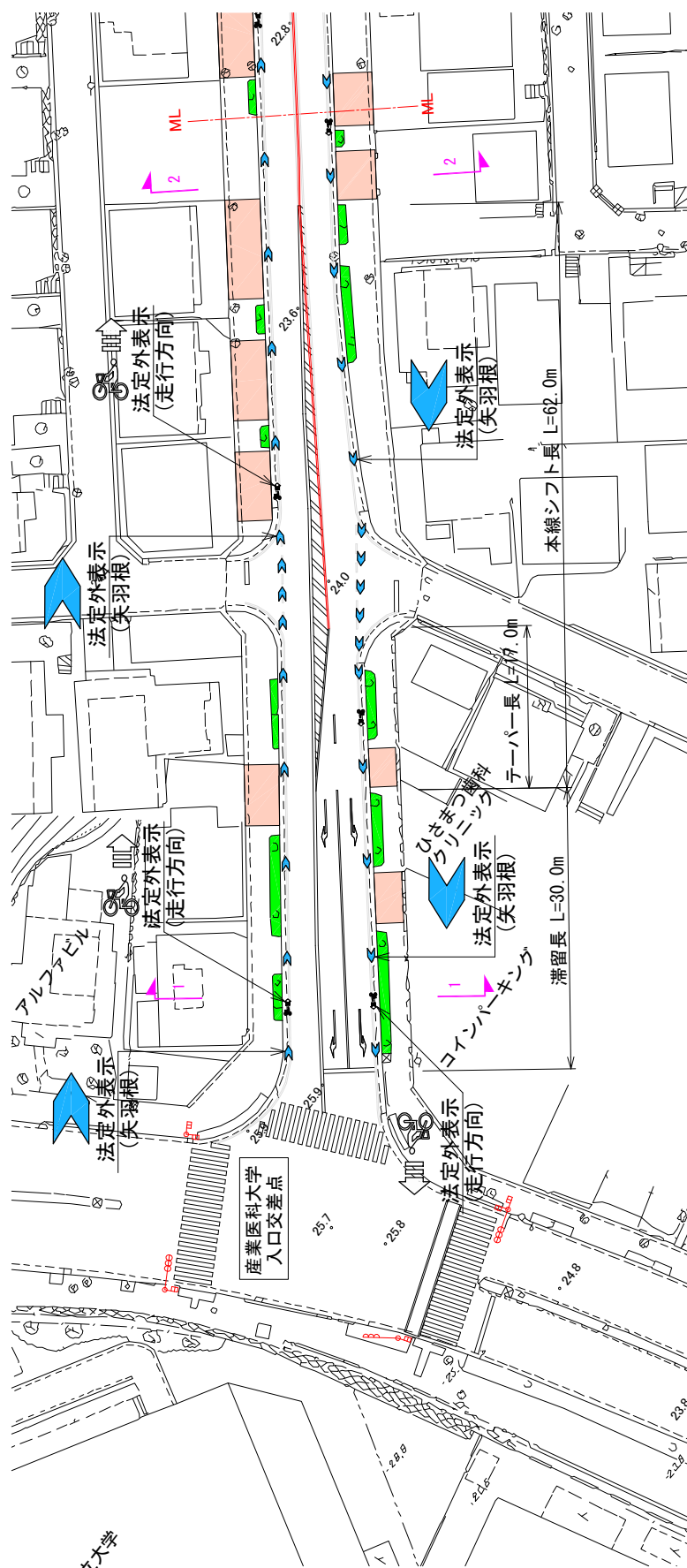


38

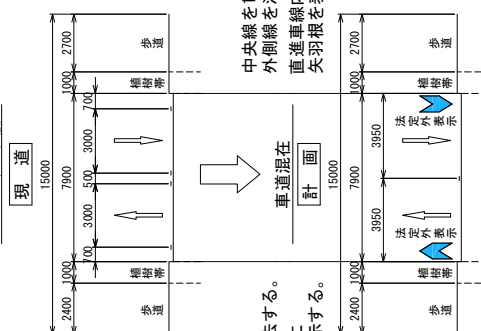


39

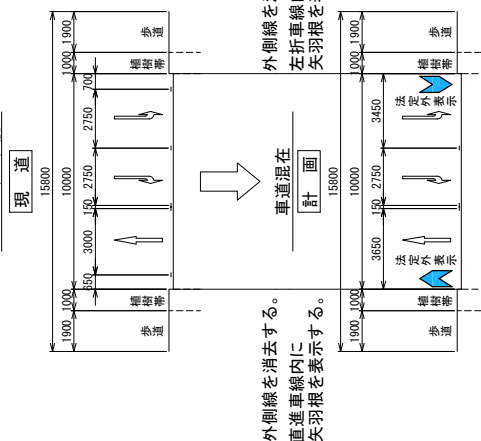


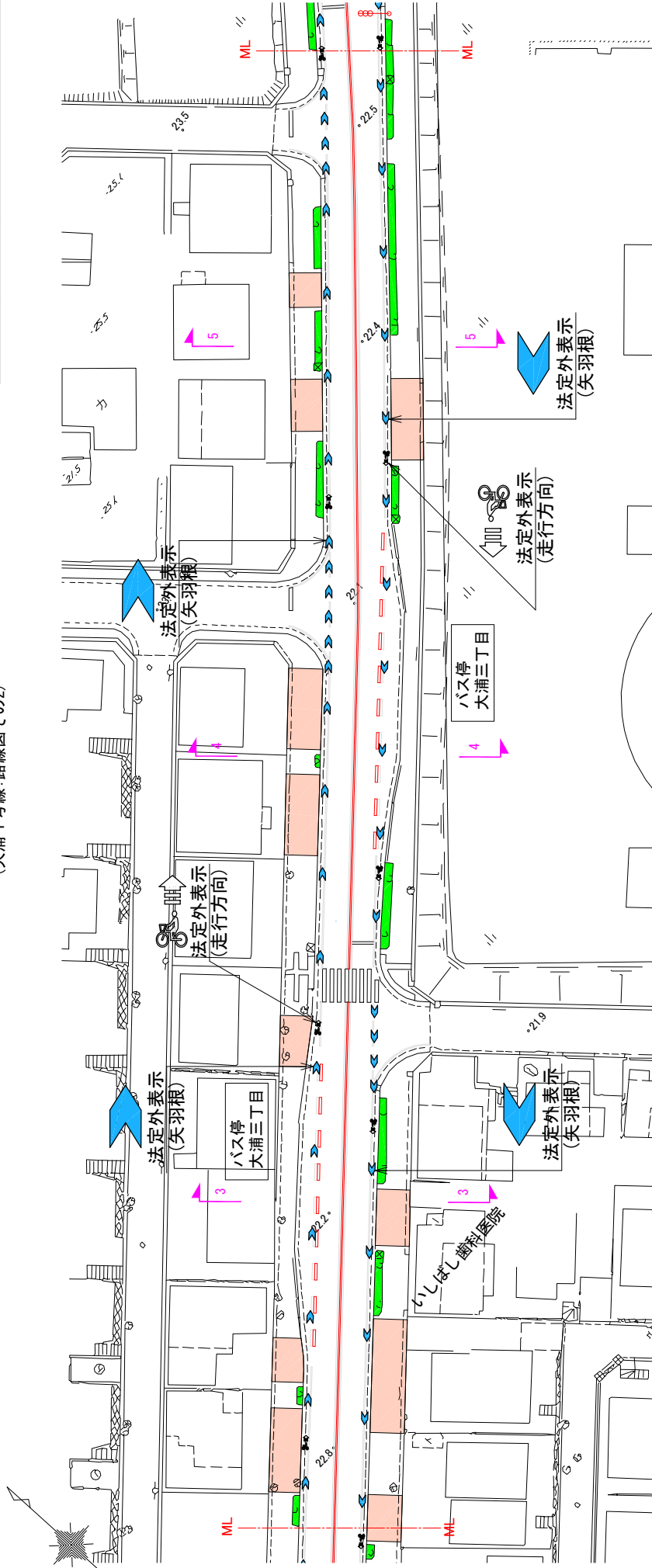


2-2 S=1/250 (A3版)

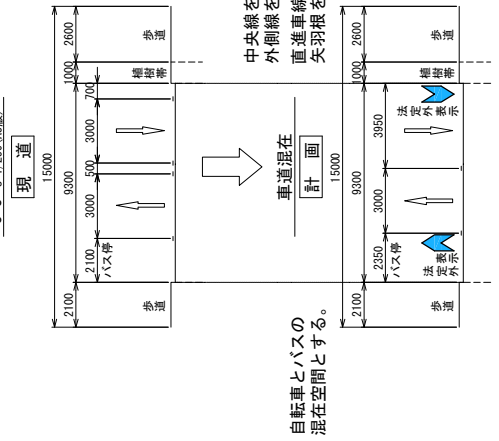


1-1 S=1/250 (A3版)





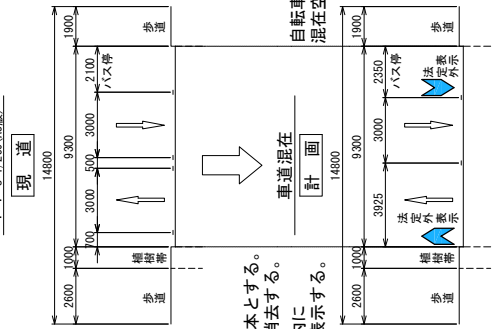
3-3 S=1/250 (A3版)



自転車とバスの
混在空間とする。

中央線を1本とする。
外側線を消去する。
直進車線内に
矢羽根を表示する。

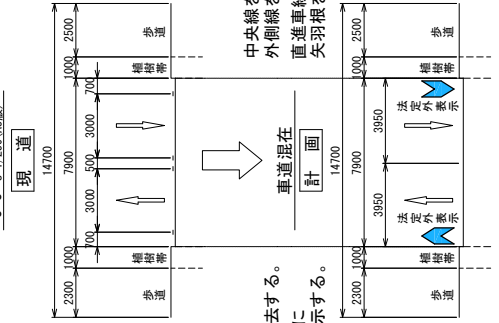
4-4 S=1/250 (A3版)



中央線を1本とする。
外側線を消去する。
直進車線内に
矢羽根を表示する。

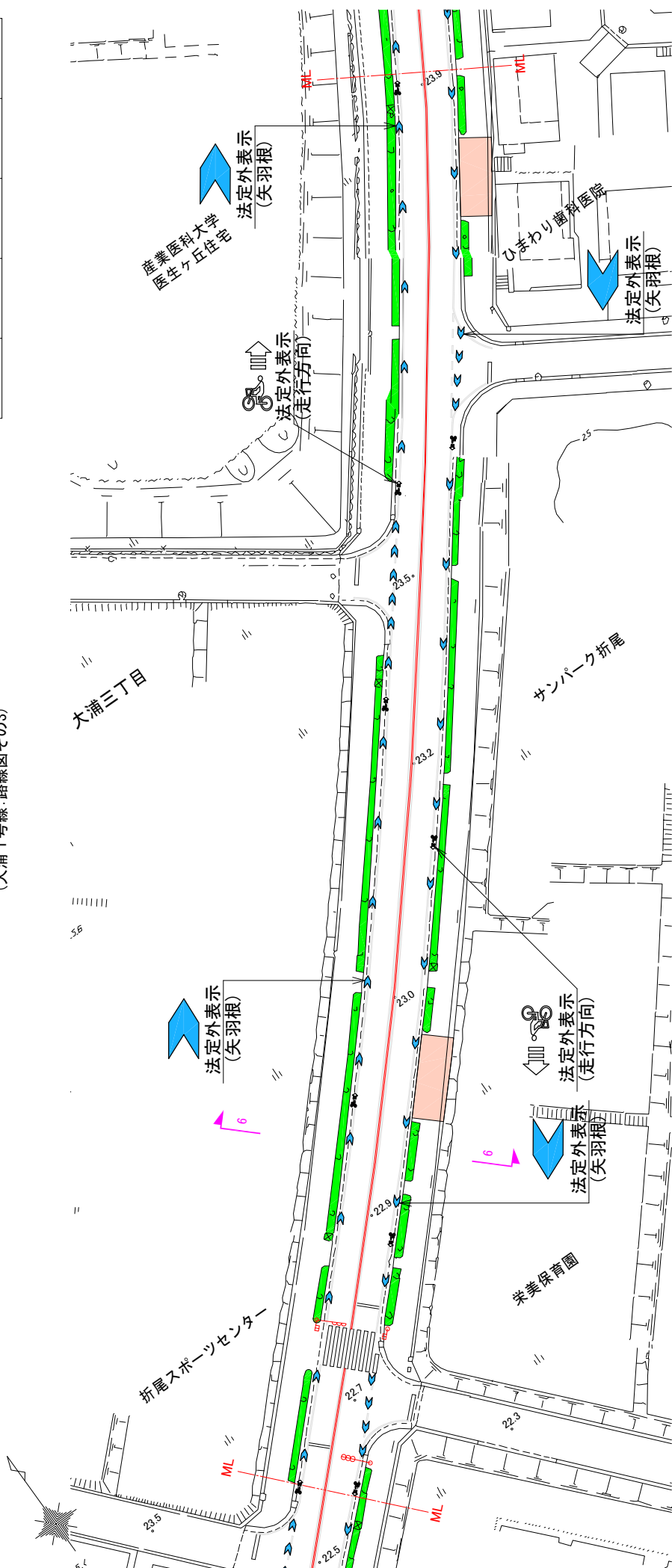
自転車とバスの
混在空間とする。

5-5 S=1/250 (A3版)

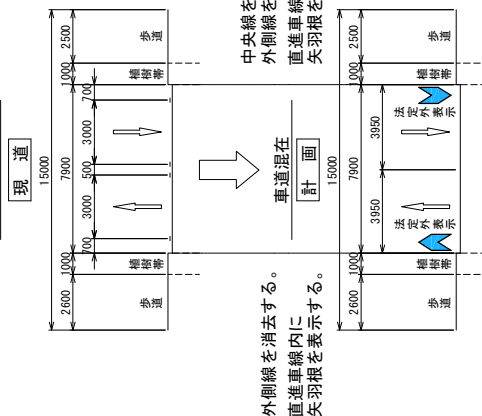


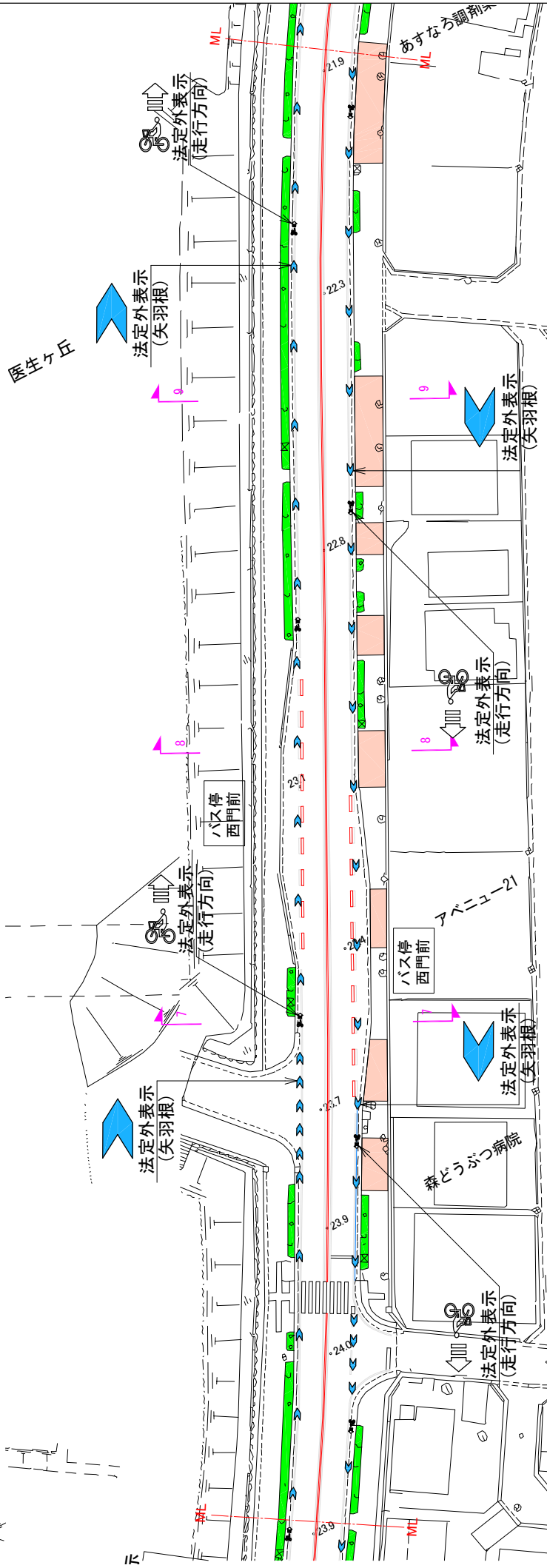
外側線を消去する。
直進車線内に
矢羽根を表示する。

中央線を1本とする。
外側線を消去する。
直進車線内に
矢羽根を表示する。

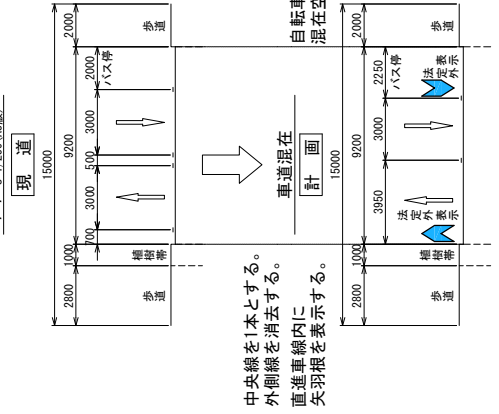


6-6 S=1/250 (A3版)

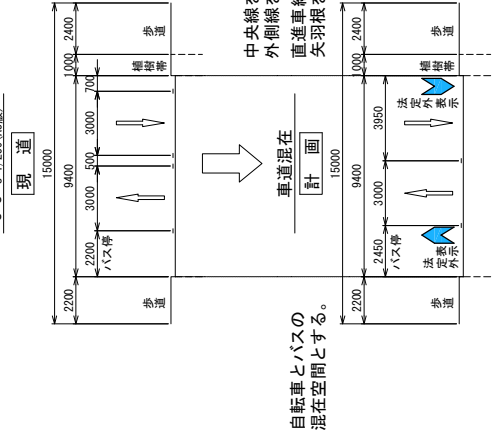




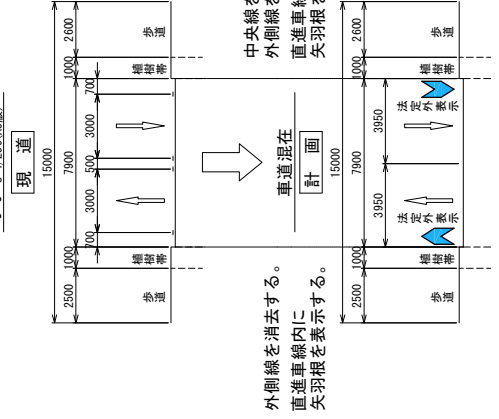
7-7 S=1/250 (A3版)



8-8 S=1/250 (A3版)



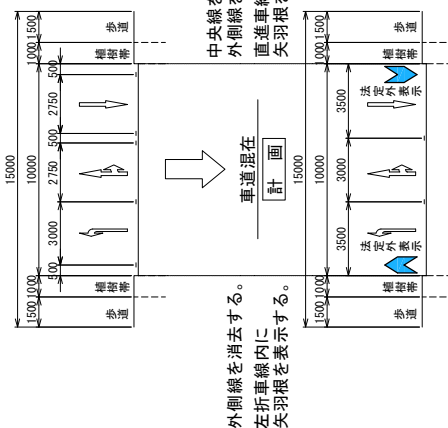
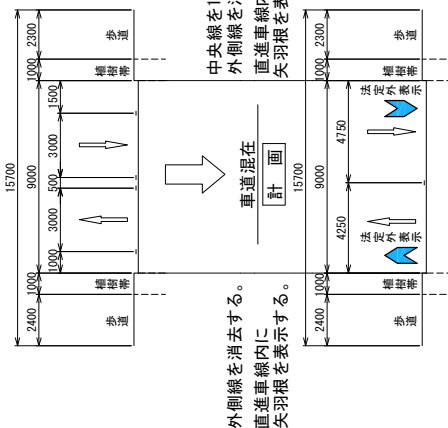
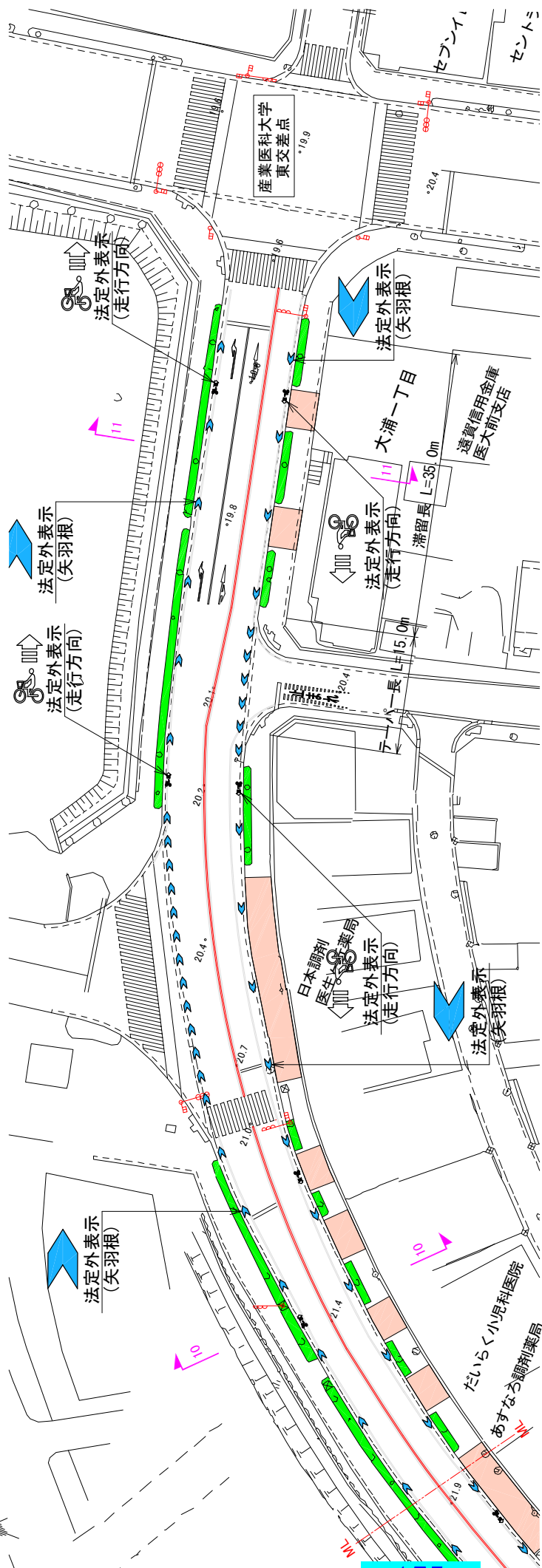
9-9 S=1/250 (A3版)



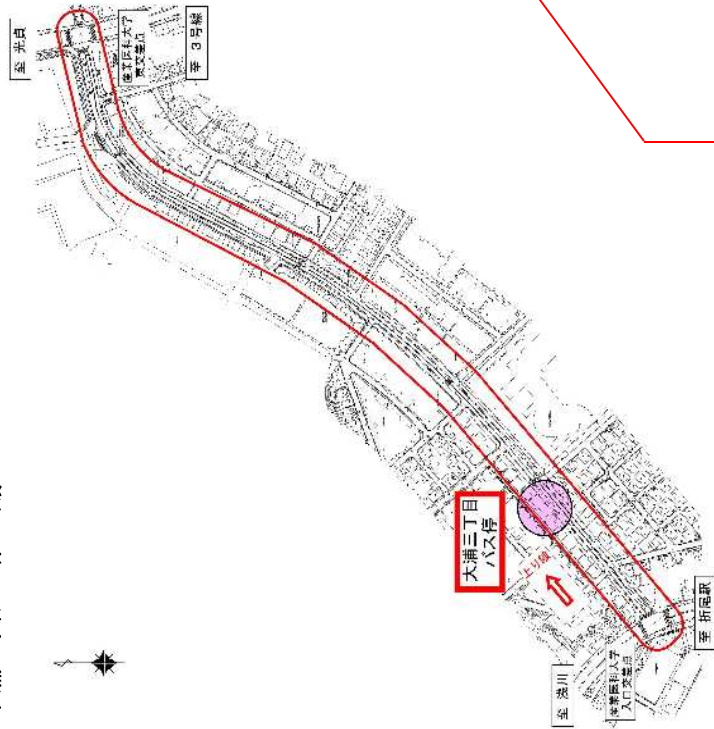
中央線を1本とする。
外側線を消去する。
直進車線内に
矢羽根を表示する。

中央線を1本とする。
外側線を消去する。
直進車線内に
矢羽根を表示する。

中央線を1本とする。
外側線を消去する。
直進車線内に
矢羽根を表示する。



大浦1号線バス停の時刻表
 <大浦三丁目バス停:上の線>



西鉄バス(平日・土曜日・日祝日)

平日(月)ノ定運行時刻表									
行先	1	2	3	4	5	6	7	8	9
本城西団地	7:48	8:04	8:20	8:36	8:52	9:08	9:24	9:40	9:56
本城西団地	10:00	10:16	10:32	10:48	11:04	11:20	11:36	11:52	12:08
本城西団地	13:00	13:16	13:32	13:48	14:04	14:20	14:36	14:52	15:08
本城西団地	17:00	17:16	17:32	17:48	18:04	18:20	18:36	18:52	19:08
本城西団地	20:00	20:16	20:32	20:48	21:04	21:20	21:36	21:52	22:08
本城西団地	23:00	23:16	23:32	23:48	24:04	24:20	24:36	24:52	25:08

土曜日運行時刻表

日祝日運行時刻表

市営バス(平日)

平日時刻表									
行先	1	2	3	4	5	6	7	8	9
学研都市	7:48	8:04	8:20	8:36	8:52	9:08	9:24	9:40	9:56
学研都市	10:00	10:16	10:32	10:48	11:04	11:20	11:36	11:52	12:08
学研都市	13:00	13:16	13:32	13:48	14:04	14:20	14:36	14:52	15:08
学研都市	17:00	17:16	17:32	17:48	18:04	18:20	18:36	18:52	19:08
学研都市	20:00	20:16	20:32	20:48	21:04	21:20	21:36	21:52	22:08
学研都市	23:00	23:16	23:32	23:48	24:04	24:20	24:36	24:52	25:08

市営バス(土曜)

土曜時刻表									
行先	1	2	3	4	5	6	7	8	9
学研都市	7:48	8:04	8:20	8:36	8:52	9:08	9:24	9:40	9:56
学研都市	10:00	10:16	10:32	10:48	11:04	11:20	11:36	11:52	12:08
学研都市	13:00	13:16	13:32	13:48	14:04	14:20	14:36	14:52	15:08
学研都市	17:00	17:16	17:32	17:48	18:04	18:20	18:36	18:52	19:08
学研都市	20:00	20:16	20:32	20:48	21:04	21:20	21:36	21:52	22:08
学研都市	23:00	23:16	23:32	23:48	24:04	24:20	24:36	24:52	25:08

市営バス(休日)

休日時刻表									
行先	1	2	3	4	5	6	7	8	9
学研都市	7:48	8:04	8:20	8:36	8:52	9:08	9:24	9:40	9:56
学研都市	10:00	10:16	10:32	10:48	11:04	11:20	11:36	11:52	12:08
学研都市	13:00	13:16	13:32	13:48	14:04	14:20	14:36	14:52	15:08
学研都市	17:00	17:16	17:32	17:48	18:04	18:20	18:36	18:52	19:08
学研都市	20:00	20:16	20:32	20:48	21:04	21:20	21:36	21:52	22:08
学研都市	23:00	23:16	23:32	23:48	24:04	24:20	24:36	24:52	25:08

バスの交通量
 ピーク時間帯:7時台(平日)

西鉄バス: 3 台

市営バス: 4 台

7時台最大
7台

7時台最大
6台

[illegible][illegible][illegible]

This map shows the West Gate area in Kyoto, Japan. A red line indicates the route of the 'West Gate Front Bus Stop' (西門前バス停), which is marked with a red circle. The map includes a compass rose, a scale bar, and labels for various landmarks and streets. The 'West Gate' (西門) area is highlighted in pink. The map also shows the 'West Gate' (西門) area, the 'West Gate' (西門) area, and the 'West Gate' (西門) area.

[illegible][illegible]

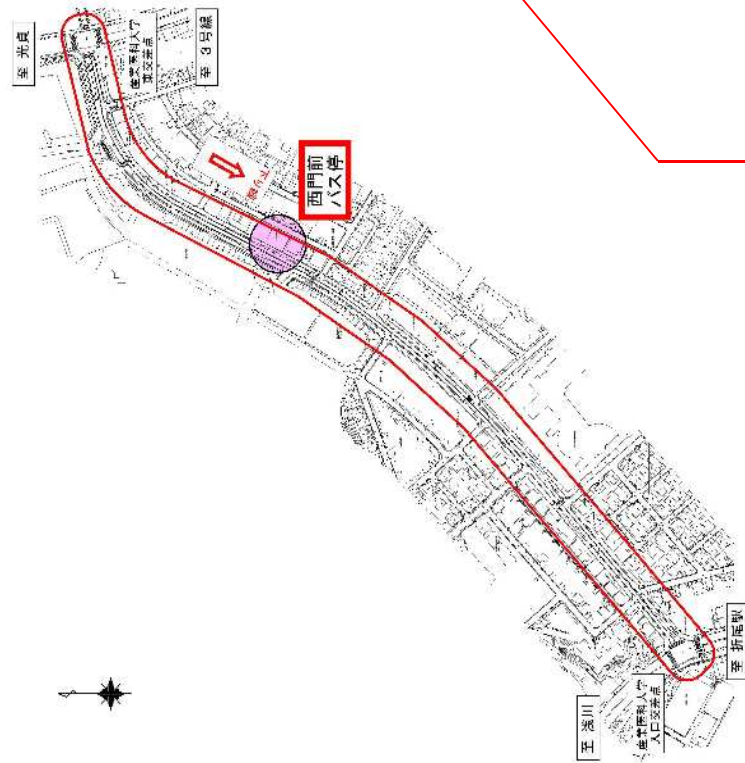
日	學研都市	大田區	黑崎	二島
1	33	33	51	40
2	進居人口 外居人口	進居人口 外居人口	進居人口 外居人口	進居人口 外居人口
3				
4				
5			48	53
6				53
7			22	
8	21		16	62
9	21	21	16	
10		21	18	62
11	21	21	16	33
12			16	
13	22		16	38
14	22		16	35
15	22		16	36
16		22	16	
17			16	
18	25		16	
19	25			
20	25			
21	25			
22	39			
23	32			
24				

備考 13日～15日、12月28日～1月3日は休校日である。

出典 黒崎市統計課「平成26年度人口統計」
 注 1、2、3、4、5、6、7、8、9、10、11、12、13、14、15、16、17、18、19、20、21、22、23、24、25、26、27、28、29、30、31、32、33、34、35、36、37、38、39、40、41、42、43、44、45、46、47、48、49、50、51、52、53、54、55、56、57、58、59、60、61、62、63、64、65、66、67、68、69、70、71、72、73、74、75、76、77、78、79、80、81、82、83、84、85、86、87、88、89、90、91、92、93、94、95、96、97、98、99、100、101、102、103、104、105、106、107、108、109、110、111、112、113、114、115、116、117、118、119、120、121、122、123、124、125、126、127、128、129、130、131、132、133、134、135、136、137、138、139、140、141、142、143、144、145、146、147、148、149、150、151、152、153、154、155、156、157、158、159、160、161、162、163、164、165、166、167、168、169、170、171、172、173、174、175、176、177、178、179、180、181、182、183、184、185、186、187、188、189、190、191、192、193、194、195、196、197、198、199、200、201、202、203、204、205、206、207、208、209、210、211、212、213、214、215、216、217、218、219、220、221、222、223、224、225、226、227、228、229、230、231、232、233、234、235、236、237、238、239、240、241、242、243、244、245、246、247、248、249、250、251、252、253、254、255、256、257、258、259、260、261、262、263、264、265、266、267、268、269、270、271、272、273、274、275、276、277、278、279、280、281、282、283、284、285、286、287、288、289、290、291、292、293、294、295、296、297、298、299、300、301、302、303、304、305、306、307、308、309、310、311、312、313、314、315、316、317、318、319、320、321、322、323、324、325、326、327、328、329、330、331、332、333、334、335、336、337、338、339、340、341、342、343、344、345、346、347、348、349、350、351、352、353、354、355、356、357、358、359、360、361、362、363、364、365、366、367、368、369、370、371、372、373、374、375、376、377、378、379、380、381、382、383、384、385、386、387、388、389、390、391、392、393、394、395、396、397、398、399、400、401、402、403、404、405、406、407、408、409、410、411、412、413、414、415、416、417、418、419、420、421、422、423、424、425、426、427、428、429、430、431、432、433、434、435、436、437、438、439、440、441、442、443、444、445、446、447、448、449、450、451、452、453、454、455、456、457、458、459、460、461、462、463、464、465、466、467、468、469、470、471、472、473、474、475、476、477、478、479、480、481、482、483、484、485、486、487、488、489、490、491、492、493、494、495、496、497、498、499、500、501、502、503、504、505、506、507、508、509、510、511、512、513、514、515、516、517、518、519、520、521、522、523、524、525、526、527、528、529、530、531、532、533、534、535、536、537、538、539、540、541、542、543、544、545、546、547、548、549、550、551、552、553、554、555、556、557、558、559、560、561、562、563、564、565、566、567、568、569、570、571、572、573、574、575、576、577、578、579、580、581、582、583、584、585、586、587、588、589、590、591、592、593、594、595、596、597、598、599、600、601、602、603、604、605、606、607、608、609、610、611、612、613、614、615、616、617、618、619、620、621、622、623、624、625、626、627、628、629、630、631、632、633、634、635、636、637、638、639、640、641、642、643、644、645、646、647、648、649、650、651、652、653、654、655、656、657、658、659、660、661、662、663、664、665、666、667、668、669、670、671、672、673、674、675、676、677、678、679、680、681、682、683、684、685、686、687、688、689、690、691、692、693、694、695、696、697、698、699、700、701、702、703、704、705、706、707、708、709、710、711、712、713、714、715、716、717、718、719、720、721、722、723、724、725、726、727、728、729、730、731、732、733、734、735、736、737、738、739、740、741、742、743、744、745、746、747、748、749、750、751、752、753、754、755、756、757、758、759、760、761、762、763、764、765、766、767、768、769、770、771、7

7時台最大
7台

大浦1号線バス停の時刻表
 <西門前バス停:下り線>



西鉄バス(平日・土曜日・日祝日)

平日(月～金)運行時刻表

土曜日運行時刻表

日祝日運行時刻表

西鉄バス(平日・土曜日・日祝日)

市営バス(平日)

市営バス(土曜)

市営バス(休日)

市営バス(平日)

市営バス(土曜)

市営バス(休日)

バスの交通量
 ピーク時間帯:7時台(平日)

西鉄バス: 2 台

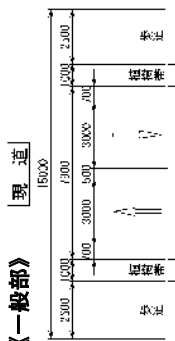
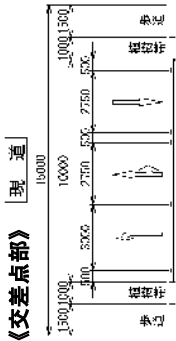
市営バス: 4 台

7時台最大
 6台

項目	適用基準	本計画	備考
	《一般部》		
現況断面	現況断面		
計画断面	計画断面		
①道路の種類	①道路の種類		
②道路の級区分	②道路の級区分		
③計画交通量	③計画交通量		

項目	適用基準		本計画	備考																															
④設計速度	<table><tr><th colspan="2">設計速度(単位 1時間につきメートル)</th></tr><tr><td rowspan="5">第3種</td><td>第1級</td><td>80</td><td>80</td></tr><tr><td>第2級</td><td>60</td><td>50又は40</td></tr><tr><td>第3級</td><td>60, 50 又は 40</td><td>30</td></tr><tr><td>第4級</td><td>50, 40 又は 30</td><td>20</td></tr><tr><td>第5級</td><td>40, 30 又は 20</td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">第4種</td><td>第1級</td><td>60</td><td>50 又は 40</td></tr><tr><td>第2級</td><td>60, 50 又は 40</td><td>30</td></tr><tr><td>第3級</td><td>50, 40 又は 30</td><td>20</td></tr><tr><td>第4級</td><td>40, 30 又は 20</td><td></td></tr></table> 「道路構造令の解説と運用」P144		設計速度(単位 1時間につきメートル)		第3種	第1級	80	80	第2級	60	50又は40	第3級	60, 50 又は 40	30	第4級	50, 40 又は 30	20	第5級	40, 30 又は 20		第4種	第1級	60	50 又は 40	第2級	60, 50 又は 40	30	第3級	50, 40 又は 30	20	第4級	40, 30 又は 20		•第4種第2級の一般的な設計速度の標準値50km/h •規制速度は40km/h (現地規制標識にて確認)	
設計速度(単位 1時間につきメートル)																																			
第3種	第1級	80	80																																
	第2級	60	50又は40																																
	第3級	60, 50 又は 40	30																																
	第4級	50, 40 又は 30	20																																
	第5級	40, 30 又は 20																																	
第4種	第1級	60	50 又は 40																																
	第2級	60, 50 又は 40	30																																
	第3級	50, 40 又は 30	20																																
	第4級	40, 30 又は 20																																	
⑤車線数	車線数は、計画交通量が次表の設計基準交通量の欄に掲げる値以下である道路の車線の数は、2とする。 <table><tr><th>区分</th><th>地 形</th><th>設計基準交通量 (単位 1 日につき台)</th></tr><tr><td rowspan="5">第3種</td><td>第2級</td><td>平地部 9,000</td></tr><tr><td rowspan="2">第3級</td><td>平地部 8,000</td></tr><tr><td>山地部 6,000</td></tr><tr><td rowspan="2">第4級</td><td>平地部 8,000</td></tr><tr><td>山地部 6,000</td></tr><tr><td rowspan="3">第4種</td><td>第1級</td><td>12,000</td></tr><tr><td>第2級</td><td>10,000</td></tr><tr><td>第3級</td><td>9,000</td></tr></table> →10,000×0.8=8,000台/日 交差点の多い第4種の道路については、この表の1車線あたりの設計基準交通量に0.8を乗じた値を1車線あたりの設計基準交通量とする。 「道路構造令の解説と運用」P176		区分	地 形	設計基準交通量 (単位 1 日につき台)	第3種	第2級	平地部 9,000	第3級	平地部 8,000	山地部 6,000	第4級	平地部 8,000	山地部 6,000	第4種	第1級	12,000	第2級	10,000	第3級	9,000	•現況より2車線													
区分	地 形	設計基準交通量 (単位 1 日につき台)																																	
第3種	第2級	平地部 9,000																																	
	第3級	平地部 8,000																																	
		山地部 6,000																																	
	第4級	平地部 8,000																																	
		山地部 6,000																																	
第4種	第1級	12,000																																	
	第2級	10,000																																	
	第3級	9,000																																	

道路構造令の取り纏め<その3>

項目	適用基準			本計画	備考																																			
⑥車線幅員	(単位：m) <table><tr><th>道路の区分</th><th>車線の種類</th><th>車線部の幅員</th><th>付加車線を設ける箇所の直線車線の幅員</th><th>付加車線の幅員</th></tr><tr><td rowspan="4">第3種</td><td>第1級</td><td>3.5</td><td>3.5</td><td></td></tr><tr><td>第2級</td><td>3.25 [3.5]</td><td>3.25 [3.5]</td><td></td></tr><tr><td>第3級</td><td>3.0</td><td>3.0</td><td></td></tr><tr><td>第4級</td><td>2.75</td><td>2.75</td><td></td></tr><tr><td rowspan="3">第4種</td><td>第1級</td><td>3.25 [3.5]</td><td>3.25または3.0</td><td>3.25, 3.0または、 2.75 (2.5)</td></tr><tr><td>第2級</td><td> 3.0 </td><td>3.0または 2.75 </td><td></td></tr><tr><td>第3級</td><td></td><td></td><td></td></tr></table> 〔 〕 は、交通の状況により必要がある場合の幅員 () は、都市部の右折車線におけるべきを付けない場合の縮小値 「道路構造令の解説と運用」P461			道路の区分	車線の種類	車線部の幅員	付加車線を設ける箇所の直線車線の幅員	付加車線の幅員	第3種	第1級	3.5	3.5		第2級	3.25 [3.5]	3.25 [3.5]		第3級	3.0	3.0		第4級	2.75	2.75		第4種	第1級	3.25 [3.5]	3.25または3.0	3.25, 3.0または、 2.75 (2.5)	第2級	3.0	3.0または 2.75		第3級				•現況の車線は3.0mである。 •付加車線を設ける箇所の直線車線及び付加車線の幅員は2.75mである。 ※基本的に車線幅員の構成は変えないこととする。 《一般部》 現道  《交差点部》 現道 	
道路の区分	車線の種類	車線部の幅員	付加車線を設ける箇所の直線車線の幅員	付加車線の幅員																																				
第3種	第1級	3.5	3.5																																					
	第2級	3.25 [3.5]	3.25 [3.5]																																					
	第3級	3.0	3.0																																					
	第4級	2.75	2.75																																					
第4種	第1級	3.25 [3.5]	3.25または3.0	3.25, 3.0または、 2.75 (2.5)																																				
	第2級	3.0	3.0または 2.75																																					
	第3級																																							
⑦中央帯	<table><tr><th rowspan="2">区分</th><th colspan="4">中央帯の幅員 (単位：メートル)</th></tr><tr><td>第1級</td><td>第2級</td><td>第3級</td><td>第4級</td></tr><tr><td rowspan="2">第3種</td><td></td><td>1.75</td><td></td><td>1</td></tr><tr><td>第1級</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="3">第4種</td><td>第1級</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>第2級</td><td>1</td><td></td><td></td></tr><tr><td>第3級</td><td></td><td></td><td></td></tr></table> 「道路構造令の解説と運用」P189			区分	中央帯の幅員 (単位：メートル)				第1級	第2級	第3級	第4級	第3種		1.75		1	第1級				第4種	第1級				第2級	1			第3級				•車線数が2車線なので設置しない。					
区分	中央帯の幅員 (単位：メートル)																																							
	第1級	第2級	第3級	第4級																																				
第3種		1.75		1																																				
	第1級																																							
第4種	第1級																																							
	第2級	1																																						
	第3級																																							

道路構造令の取り纏め<その4>

項目	適用基準		本計画	備考																		
⑧側帯	<table><tr><th>区分</th><th>中央帯に設ける側帯の幅員 (単位メートル)</th></tr><tr><td rowspan="4">第3種</td><td>第1級</td><td rowspan="4">0.25</td></tr><tr><td>第2級</td></tr><tr><td>第3級</td></tr><tr><td>第4級</td></tr><tr><td rowspan="3">第4種</td><td>第1級</td><td rowspan="3">0.25</td></tr><tr><td>第2級</td></tr><tr><td>第3級</td></tr></table> 「道路構造令の解説と運用」P190		区分	中央帯に設ける側帯の幅員 (単位メートル)	第3種	第1級	0.25	第2級	第3級	第4級	第4種	第1級	0.25	第2級	第3級	・中央帯がないので設置しない。						
区分	中央帯に設ける側帯の幅員 (単位メートル)																					
第3種	第1級	0.25																				
	第2級																					
	第3級																					
	第4級																					
第4種	第1級	0.25																				
	第2級																					
	第3級																					
⑨路肩	<table><tr><th rowspan="2">区分</th><th colspan="2">車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位メートル)</th></tr><tr><th>普通道路</th><th>0.75</th></tr><tr><td rowspan="3">第3種</td><td>小型道路</td><td>0.75</td></tr><tr><td>普通道路</td><td>0.5</td></tr><tr><td>小型道路</td><td>0.5</td></tr><tr><td rowspan="2">第4種</td><td>第5級</td><td>0.5</td></tr><tr><td></td><td>0.5</td></tr></table> 「道路構造令の解説と運用」P203		区分	車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位メートル)		普通道路	0.75	第3種	小型道路	0.75	普通道路	0.5	小型道路	0.5	第4種	第5級	0.5		0.5	・路肩は車道混在で計画するので設置しない。		
区分	車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位メートル)																					
	普通道路	0.75																				
第3種	小型道路	0.75																				
	普通道路	0.5																				
	小型道路	0.5																				
第4種	第5級	0.5																				
		0.5																				
⑩自転車歩行者道	自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては4メートル以上、その他の道路にあつては3メートル以上とするものとする。 また、路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、上記に規定する幅員の値に下記路上施設帯幅を加えるものとする。 <table><tr><th>路上施設帯</th><th>路上施設帯幅(m)</th><th>備考</th></tr><tr><td>横断歩道橋</td><td>3</td><td></td></tr><tr><td>ベンチの上屋</td><td>2</td><td></td></tr><tr><td>並木</td><td>1.5</td><td></td></tr><tr><td>ベンチ</td><td>1</td><td></td></tr><tr><td>その他の場合</td><td>0.5</td><td></td></tr></table> 「道路構造令の解説と運用」P227		路上施設帯	路上施設帯幅(m)	備考	横断歩道橋	3		ベンチの上屋	2		並木	1.5		ベンチ	1		その他の場合	0.5		・児童のスクールゾーンでもあり、歩行者交通量は多い。 ・現況より2.5m程度である。(植樹帯除く) ※バスカット部では2.0m程度となっている。	
路上施設帯	路上施設帯幅(m)	備考																				
横断歩道橋	3																					
ベンチの上屋	2																					
並木	1.5																					
ベンチ	1																					
その他の場合	0.5																					

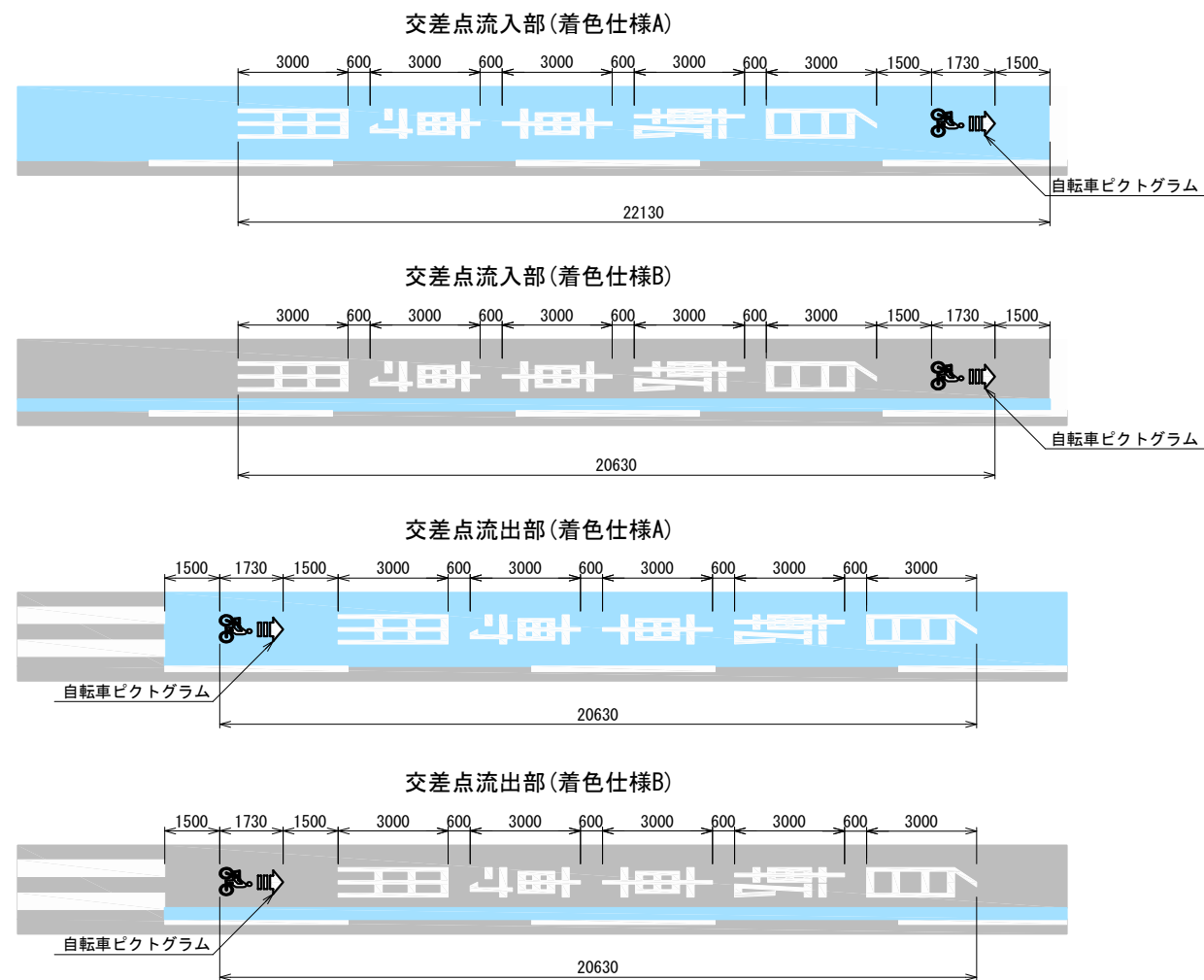
道路構造令の取り纏め<その5>

項目	適用基準	本計画	備考																																							
⑩デーパー長	減速のために必要な最小長 (lb) (単位: m) <table><tr><th rowspan="2">区分</th><th colspan="2">地方部の主道路</th><th colspan="2">地方部の従道路および 都市部の道路</th></tr><tr><th>設計速度 (km/h)</th><th>(m)</th><th>(m)</th><th>(m)</th></tr><tr><td>80</td><td></td><td>60</td><td></td><td>45</td></tr><tr><td>60</td><td></td><td>40</td><td></td><td>30</td></tr><tr><td>50</td><td></td><td>30</td><td>20</td><td>20</td></tr><tr><td>40</td><td></td><td>20</td><td>15</td><td>15</td></tr><tr><td>30</td><td></td><td>10</td><td>10</td><td>10</td></tr><tr><td>20</td><td></td><td>10</td><td>10</td><td>10</td></tr></table> 『道路構造令の解説と運用』P467	区分	地方部の主道路		地方部の従道路および 都市部の道路		設計速度 (km/h)	(m)	(m)	(m)	80		60		45	60		40		30	50		30	20	20	40		20	15	15	30		10	10	10	20		10	10	10	・現況より15.0m又は17.0mである。 計算値 $Lb = V \times \angle W / 6$ V : 設計速度 40 km/h W : 横方向のシフト量 3.0 m (付加車線の幅員) $= 40 \times 3.0 / 6$ $= 20.0$ m ※設計速度は第4種第2級の標準値である50km/hであると思われるが、現地状況より規制速度である40km/hの規定値を採用していると考えられる。	
区分	地方部の主道路		地方部の従道路および 都市部の道路																																							
	設計速度 (km/h)	(m)	(m)	(m)																																						
80		60		45																																						
60		40		30																																						
50		30	20	20																																						
40		20	15	15																																						
30		10	10	10																																						
20		10	10	10																																						
⑪滞留長	$L9=2 \times N \times S$ N:1分間当たりの平均右折車数 (台) S:平均車頭間隔 (m) 以上のように滞留長は計算によって求めるものとする。しかしながら、計算によって求めることができない場合は、信号交差の場合も信号のない交差の場合も少なくとも30mは確保すべきである。 『道路構造令の解説と運用』P468	・現況より30.0m～35.0mである。																																								

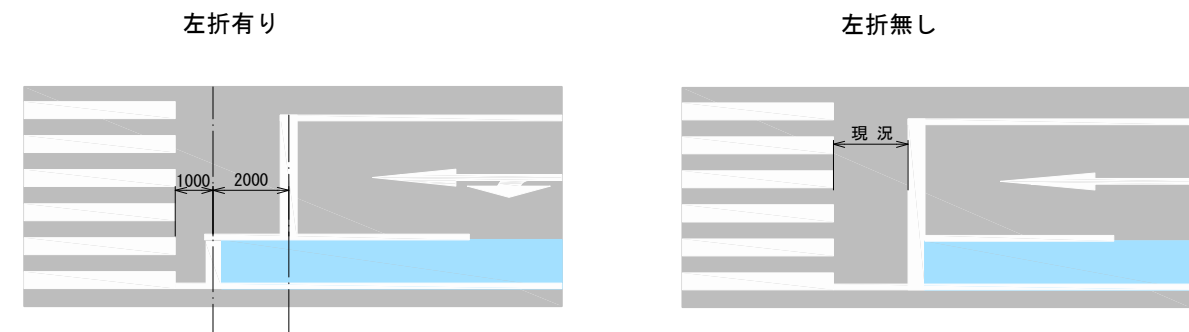
自転車走行空間整備標準図

1. 路面表示等詳細図《参考図》

自転車レーン標準割付図 S=1/200 (A3版)

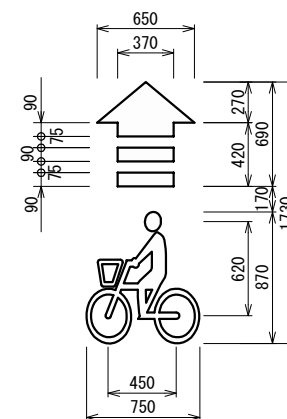


自転車レーンの停止線位置 S=1/200 (A3版)

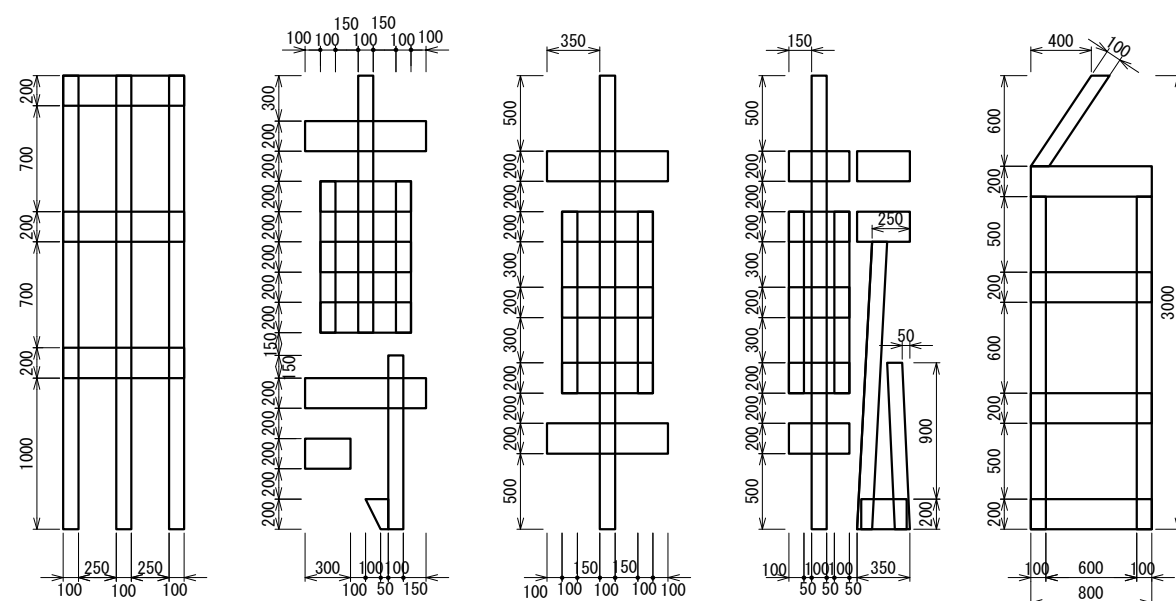


自転車ピクトグラム詳細図 S=1/50 (A3版)

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ことを基本とする

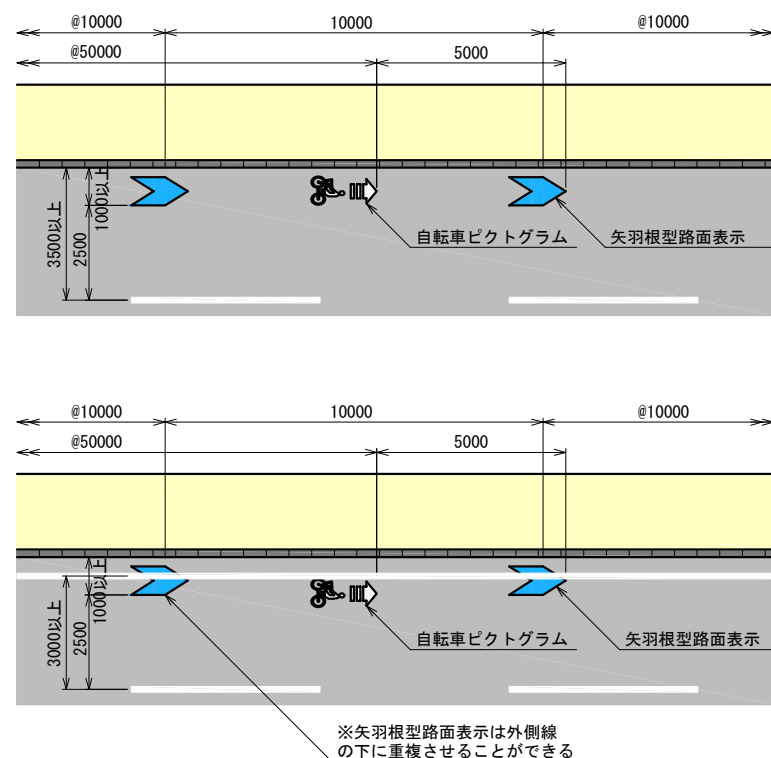


文字図形詳細図 S=1/50 (A3版)

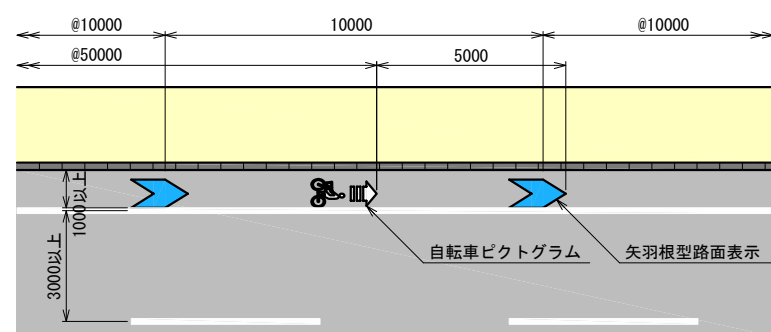


法定外表示配置図 S=1/200 (A3版)

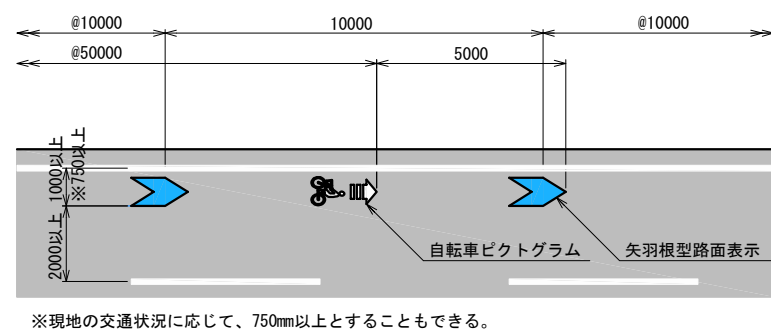
①車道混在(歩道あり)・・・車線内の対策



②車道混在(歩道あり)・・・路肩・停車帯内の対策

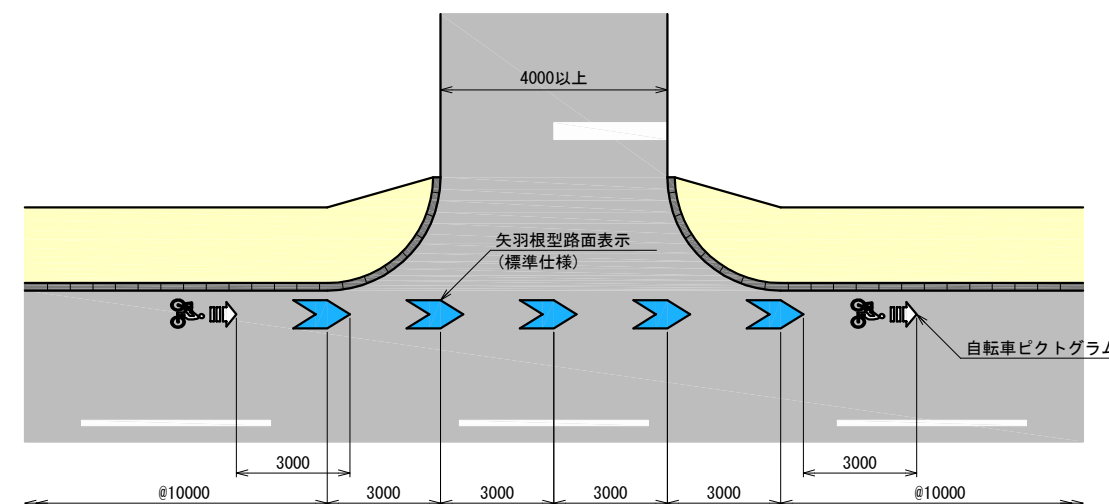


③車道混在(歩道なし)・・・車線内の対策

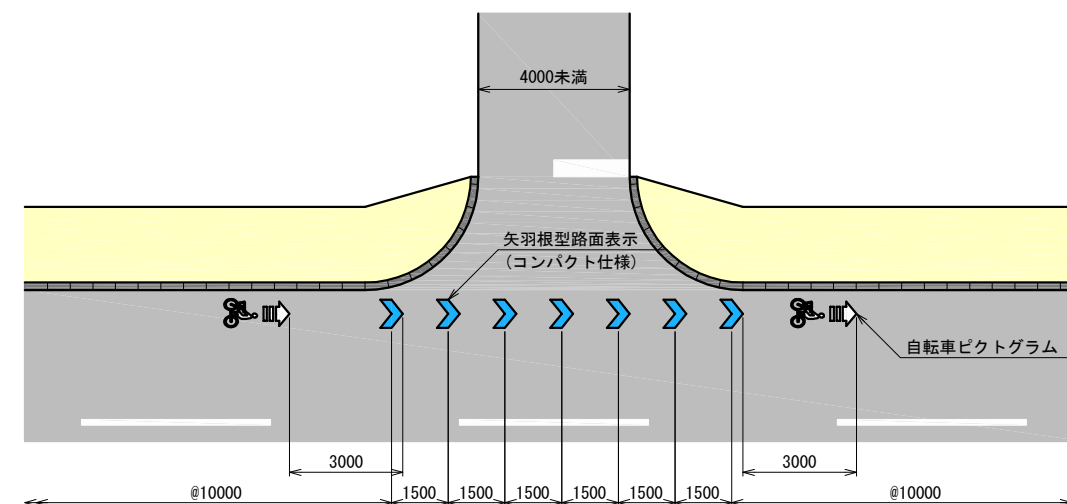


細街路交差点部での安全対策 S=1/200 (A3版)

①矢羽根型路面表示・・・交差点標準仕様

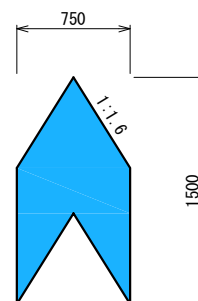


②矢羽根型路面表示・・・交差点コンパクト仕様

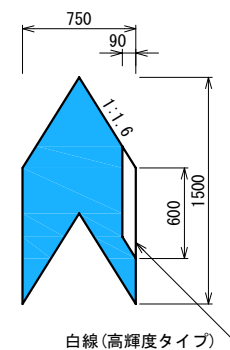


矢羽根型路面表示詳細図 S=1/50 (A3版)

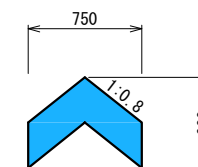
標準仕様



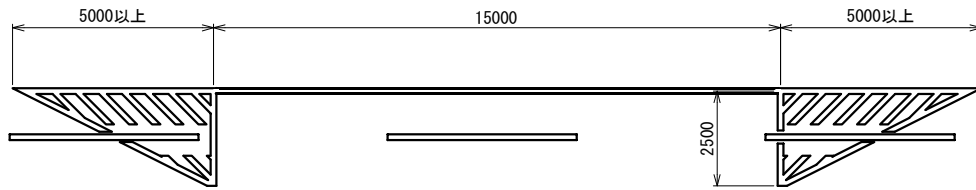
標準仕様(高輝度タイプ)



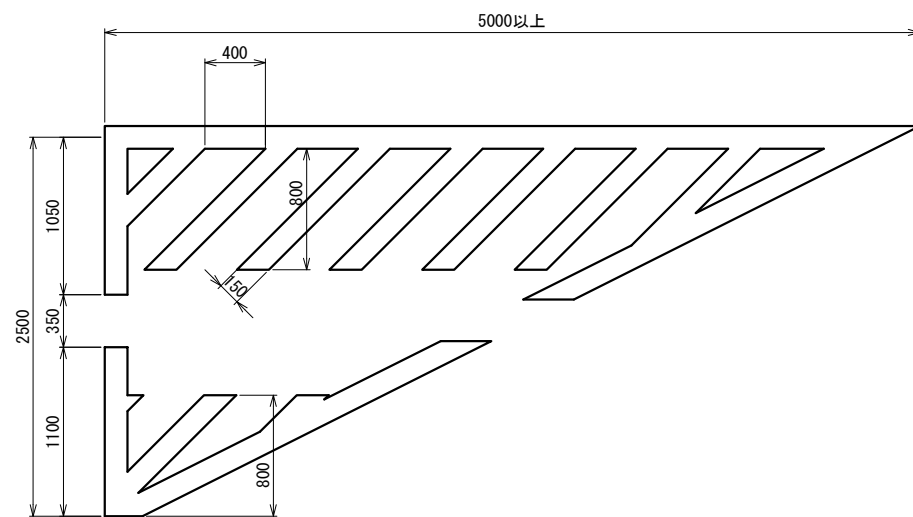
コンパクト仕様



バス停部路面表示 S=1/200 (A3版)
(ストレート型) ※参考図

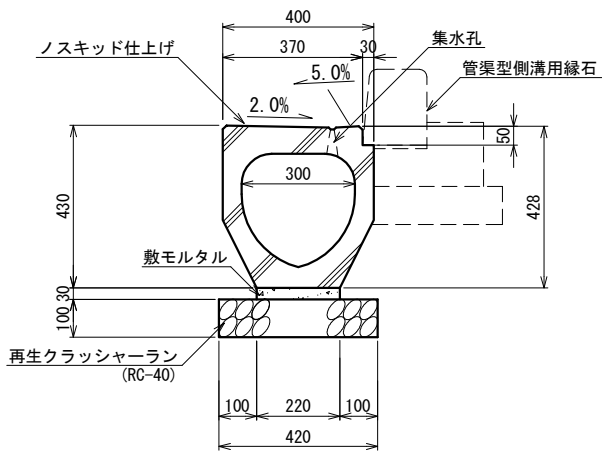


路面表示詳細図 S=1/50 (A3版)
※参考図



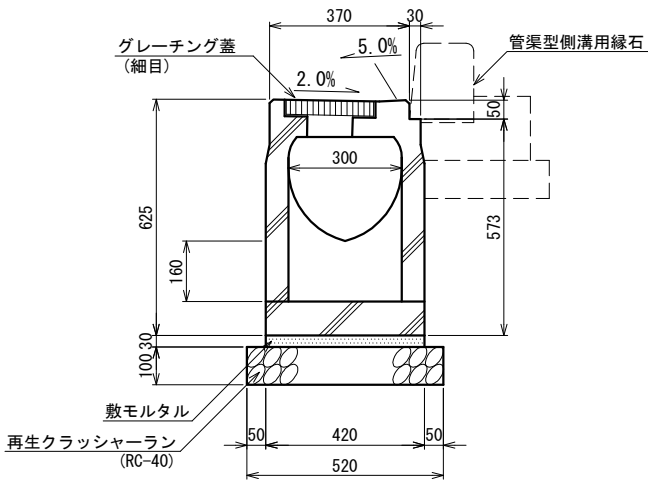
2. 自転車走行空間用排水施設構造図《参考図》

管渠型側溝 300型 S=1/20 (A3版)
(自転車走行空間TYPE)
《参考図》※同等品以上



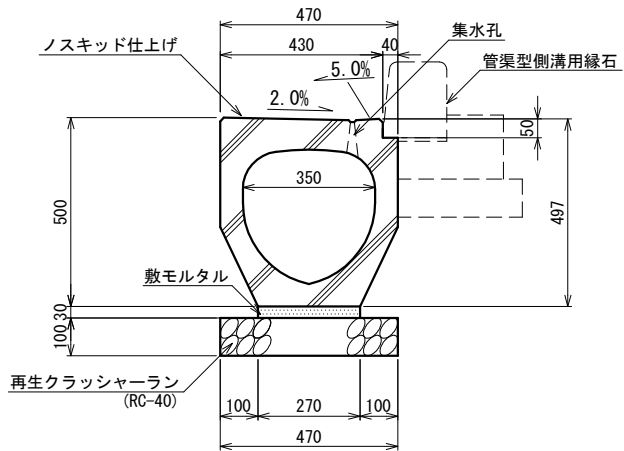
10.0m当り				
種 別	規格寸法	単位	算 式	数 量
管渠型側溝 300型 (自転車走行空間TYPE)	L=2.0m, 387kg	m		10.00
敷モルタル	1:3	m ³	0.22X0.03X10.00	0.066
再生クラッシャーラン	RC-40, t=100	m ²	0.42X10.00	4.20
基面整正		m ²	0.42X10.00	4.20

管渠型雨水樹 300泥溜用 S=1/20 (A3版)
(自転車走行空間TYPE)
《参考図》※同等品以上



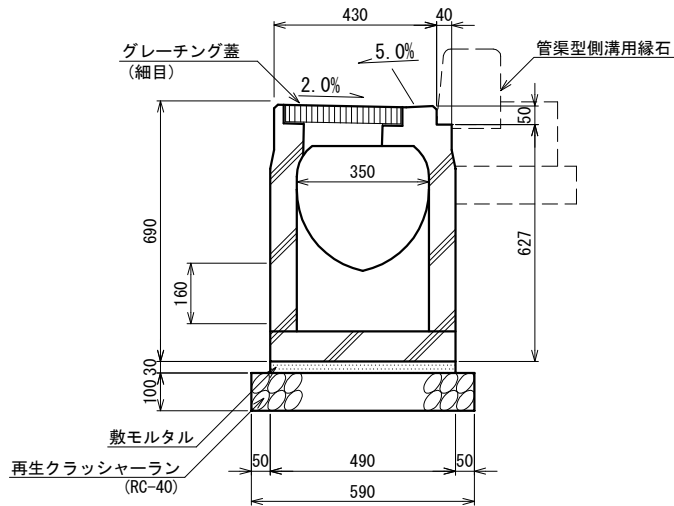
1箇所当り				
種 別	規格寸法	単位	算 式	数 量
管渠型雨水樹 300泥溜用 (自転車走行空間TYPE)	L=1.0m, 320kg	箇所		1.00
敷モルタル	1:3	m ³	0.42X0.03X1.00	0.013
再生クラッシャーラン	RC-40, t=100	m ²	0.52X1.10	0.57
基面整正		m ²	0.52X1.10	0.57

管渠型側溝 350型 S=1/20 (A3版)
(自転車走行空間TYPE)
《参考図》※同等品以上



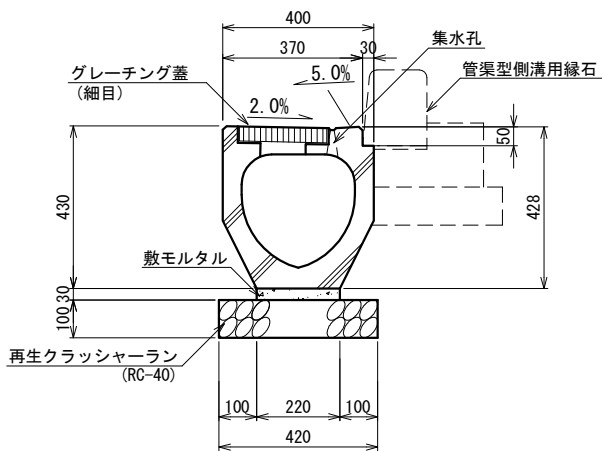
10.0m当り				
種 別	規格寸法	単位	算 式	数 量
管渠型側溝 350型 (自転車走行空間TYPE)	L=2.0m, 530kg	m		10.00
敷モルタル	1:3	m ³	0.27X0.03X10.00	0.081
再生クラッシャーラン	RC-40, t=100	m ²	0.47X10.00	4.70
基面整正		m ²	0.47X10.00	4.70

管渠型雨水樹 350泥溜用 S=1/20 (A3版)
(自転車走行空間TYPE)
《参考図》※同等品以上



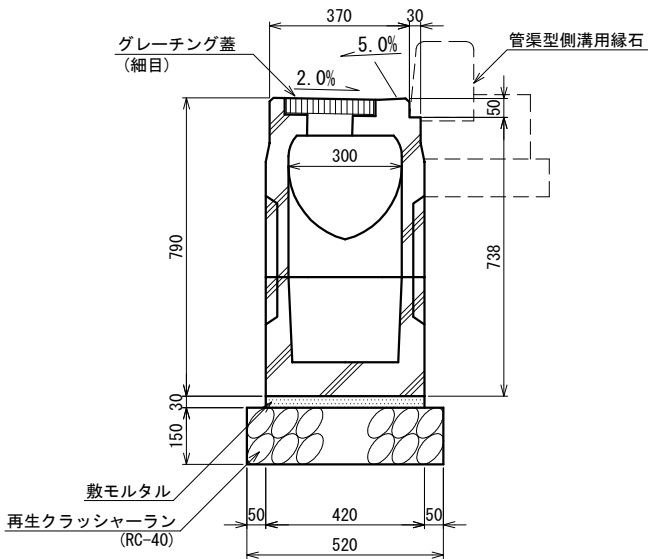
1箇所当り				
種 別	規格寸法	単位	算 式	数 量
管渠型雨水樹 350泥溜用 (自転車走行空間TYPE)	L=1.0m, 385kg	箇所		1.00
敷モルタル	1:3	m ³	0.49X0.03X1.00	0.015
再生クラッシャーラン	RC-40, t=100	m ²	0.59X1.10	0.65
基面整正		m ²	0.59X1.10	0.65

管渠型側溝 300型 S=1/20 (A3版)
(自転車走行空間TYPE)
《参考図》※同等品以上



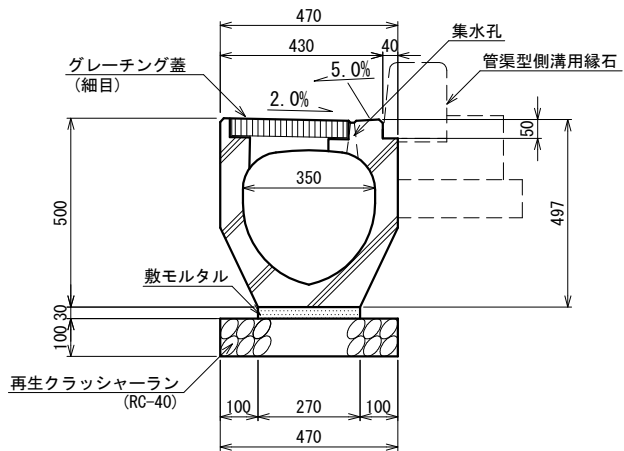
10.0m当り				
種 別	規格寸法	単位	算 式	数 量
管渠型側溝 300G型 (自転車走行空間TYPE)	L=2.0m, 369kg	m		10.00
敷モルタル	1:3	m ³	0.22X0.03X10.00	0.066
再生クラッシャーラン	RC-40, t=100	m ²	0.42X10.00	4.20
基面整正		m ²	0.42X10.00	4.20

管渠型雨水樹 300集排水用 S=1/20 (A3版)
(自転車走行空間TYPE)
《参考図》※同等品以上



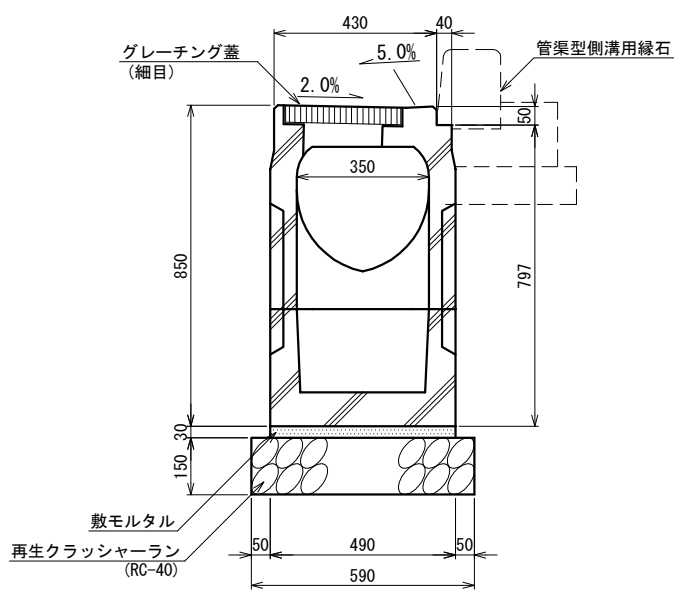
1箇所当り				
種 別	規格寸法	単位	算 式	数 量
管渠型雨水樹 300集排水用 (自転車走行空間TYPE)	L=1.0m, 393kg	箇所		1.00
敷モルタル	1:3	m ³	0.42X0.03X1.00	0.013
再生クラッシャーラン	RC-40, t=100	m ²	0.52X1.10	0.57
基面整正		m ²	0.52X1.10	0.57

管渠型側溝 350型 S=1/20 (A3版)
(自転車走行空間TYPE)
《参考図》※同等品以上



10.0m当り				
種 別	規格寸法	単位	算 式	数 量
管渠型側溝 350G型 (自転車走行空間TYPE)	L=2.0m, 486kg	m		10.00
敷モルタル	1:3	m ³	0.27X0.03X10.00	0.081
再生クラッシャーラン	RC-40, t=100	m ²	0.47X10.00	4.70
基面整正		m ²	0.47X10.00	4.70

管渠型雨水樹 350集排水用 S=1/20 (A3版)
(自転車走行空間TYPE)
《参考図》※同等品以上

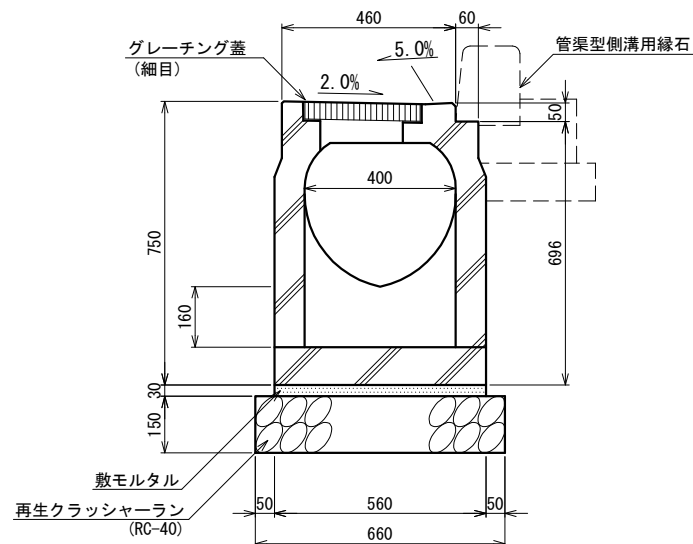


1箇所当り				
種 別	規格寸法	単位	算 式	数 量
管渠型雨水樹 350集排水用 (自転車走行空間TYPE)	L=1.0m, 451kg	箇所		1.00
敷モルタル	1:3	m ³	0.49X0.03X1.00	0.015
再生クラッシャーラン	RC-40, t=100	m ²	0.59X1.10	0.65
基面整正		m ²	0.59X1.10	0.65

注記) 本図に記載された製品の寸法・形状はメーカーにより多少相違がある為、特定の製品を示したものではない。
あくまで参考図として取扱い、同等品以上の使用であれば問題ないものとする。

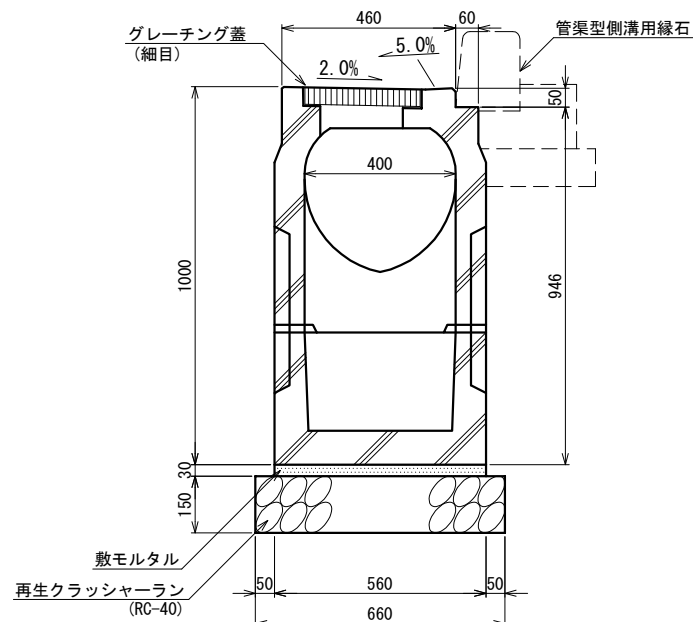
2. 排水施設構造図(1/2)

管渠型雨水桷 400泥溜用 $S=1/20$ (A3版)
(自転車走行空間TYPE)
《参考図》※同等品以上



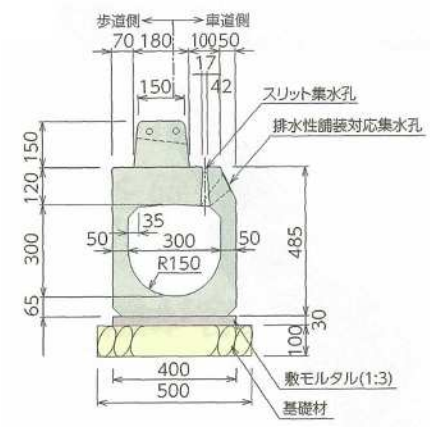
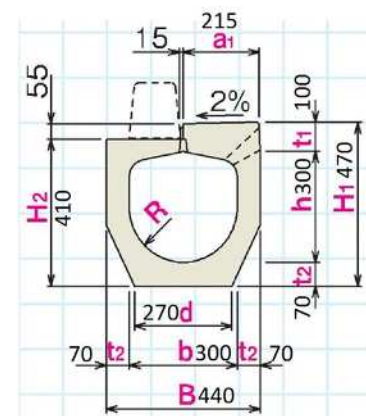
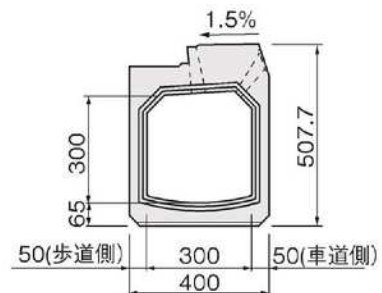
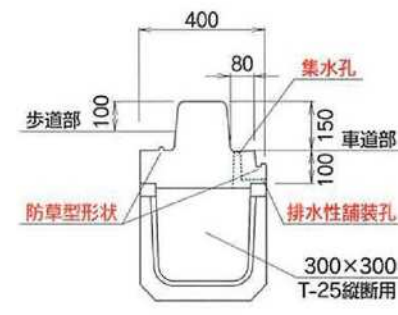
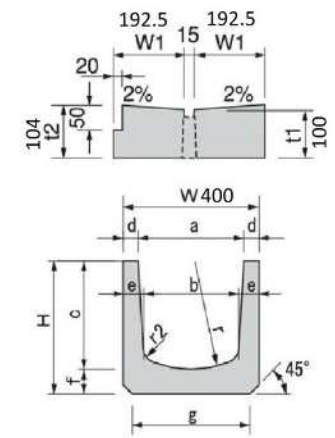
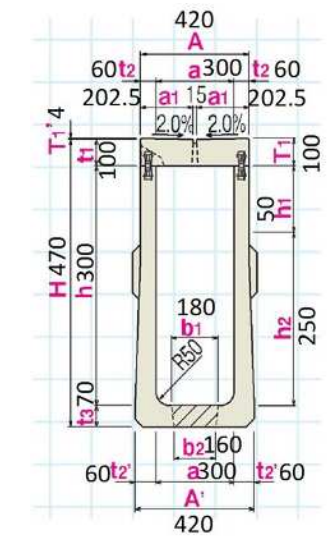
1箇所当り				
種 別	規格寸法	単位	算 式	数 量
管渠型雨水樹 400泥溜用 (自転車走行空間TYPE)	L=1.0m, 470kg	箇所		1.00
敷モルタル	1:3	m ³	0.56X0.03X1.00	0.017
再生クラッシャーラン	RC-40, t=100	m ²	0.66X1.10	0.73
基面整正		m ²	0.66X1.10	0.73

管渠型雨水樹 400集排水用 S=1/20 (A3版)
(自転車走行空間TYPE)
《参考図》※同等品以上



1箇所当り				
種 別	規格寸法	単位	算 式	数 量
管渠型雨水樹 400集排水用 (自転車走行空間TYPE)	L=1.0m, 564kg	箇所		1.00
敷モルタル	1:3	m ³	0.56X0.03X1.00	0.017
再生クラッシャーラン	RC-40, t=100	m ²	0.66X1.10	0.73
基面整正		m ²	0.66X1.10	0.73

2. 排水施設構造図(2/2)

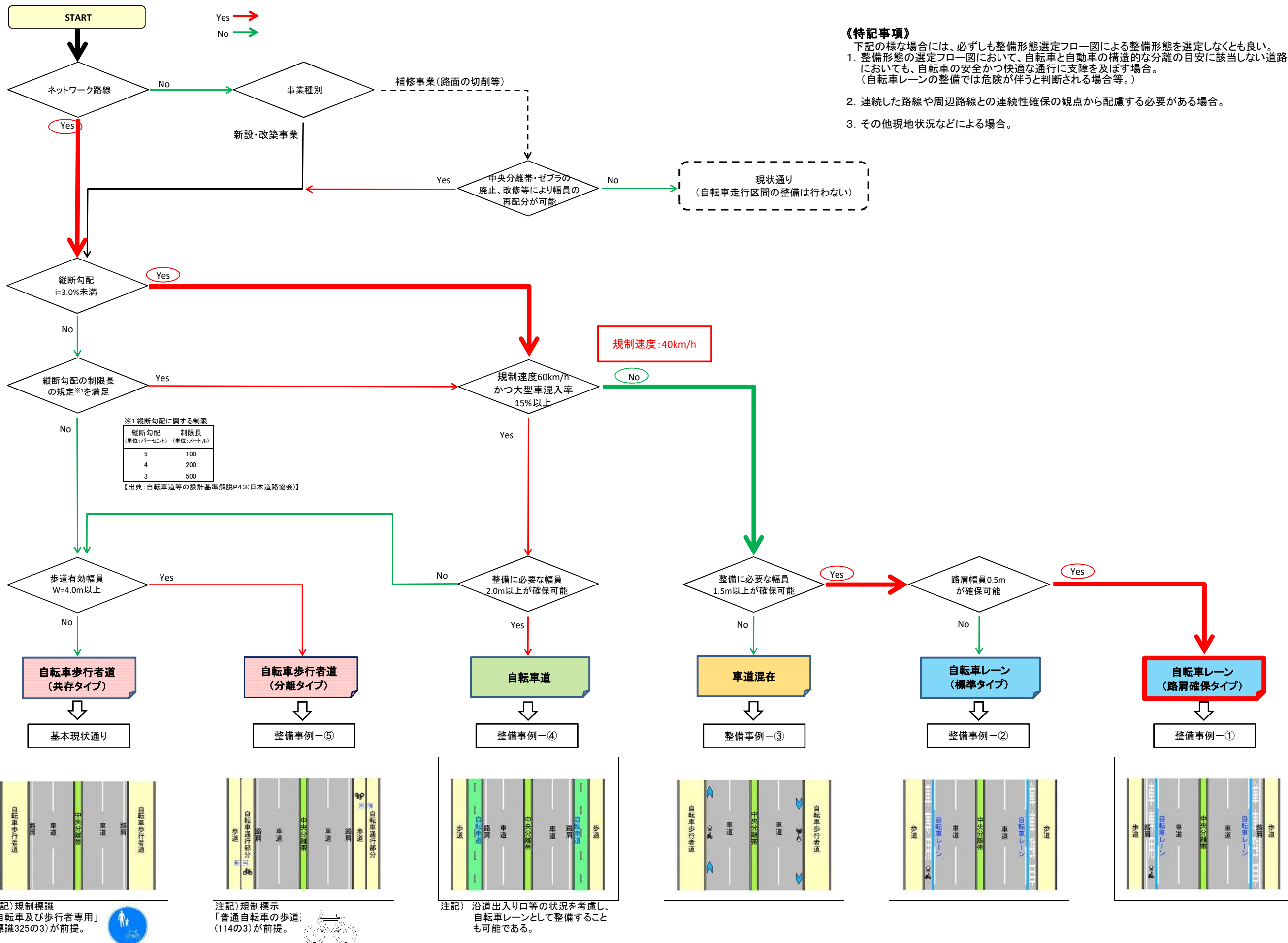
側溝類仕様TYPE		特殊TYPE-01	特殊TYPE-02	特殊TYPE-03	特殊TYPE-04	特殊TYPE-05	特殊TYPE-06
呼び名		エプロン幅狭幅タイプ(緑石一体型)	エプロン幅狭幅タイプ	エプロン幅狭幅タイプ	エプロン幅狭幅タイプ(蓋分離型)	緩勾配蓋タイプ(蓋付替型)	緩勾配蓋タイプ(蓋固定型)
従来までの対応製品		管渠型側溝／函渠型側溝	管渠型側溝／函渠型側溝	管渠型側溝／函渠型側溝	落蓋式側溝	落蓋式側溝	自由勾配側溝
適用範囲	道路改築	△歩道部の改良が前提	△歩道部の改良が前提	△歩道部の改良が前提	△歩道部の改良が前提	△落蓋式側溝の改良箇所に応用	○対応可
	道路新設	○対応可	○対応可	○対応可	○対応可	○対応可	○対応可
断面略図 (形状寸法300型)							
製品特徴		・車道側のエプロン幅が約100mmであり、自転車走行空間の快適性の確保が可能。 ・緑石一体型製品であり、切り下げ等は「くさびノックアウト方式」により、側溝と緑石の分割後、処理を行う必要があるが、側溝本体や舗装に影響が無い。	・車道側のエプロン幅が200mm程度であり、自転車走行空間の快適性の確保が可能。 ・頂版に連続したスリット（開孔部）を設けることで、効率的な路面排水を可能としている。	・車道側のエプロン幅が200mm程度であり、自転車走行空間の快適性の確保が可能。 ・集水スリットが緑石側面に設けられているため、目詰まりしにくい構造となっている。	・車道側のエプロン幅が80mm程度であり、自転車走行空間の快適性の確保が可能。 ・車道、歩道部の防草対策が考慮されている。	・既設落蓋側溝部の蓋版のみの付替に効果がある。	・自由勾配側溝の機能を兼ね備えた自転車走行空間に配慮された製品である。
注意点		・泥溜桝、集水桝の対応製品あり。	・泥溜桝、集水桝の対応製品あり。	・泥溜桝、集水桝は現場打ち対応となる。	・集水桝は一般的な二次製品で対応可。	・集水桝は一般的な二次製品で対応可。	・集水桝は従来の自由勾配側溝と同様に深さ方向の違う製品で代用可。
備 考		・排水性舗装にも対応可。 ・民地側の土地利用変化が見込まれる箇所での使用に効果がある。	・排水性舗装にも対応可。	・排水性舗装にも対応可。	・排水性舗装にも対応可。		
特記事項) 本図に記載された様な特殊TYPEの使用を検討する場合は、「建設局 道路維持課」と協議を行うこと。 本図に記載された製品の寸法・形状はメーカーにより多少相違がある為、特定の製品を示したものではない。 あくまで参考図として取扱い、同等品以上の使用であれば問題ないものとする。							
						2. 排水施設構造図 ※特殊TYPE	

3. 整備計画図《参考図》

3-1. 自転車レーン（路肩確保タイプ）・車道混在

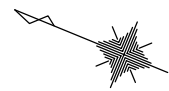
整備形態 選定フロー図(案)

○対象路線:折尾58号線



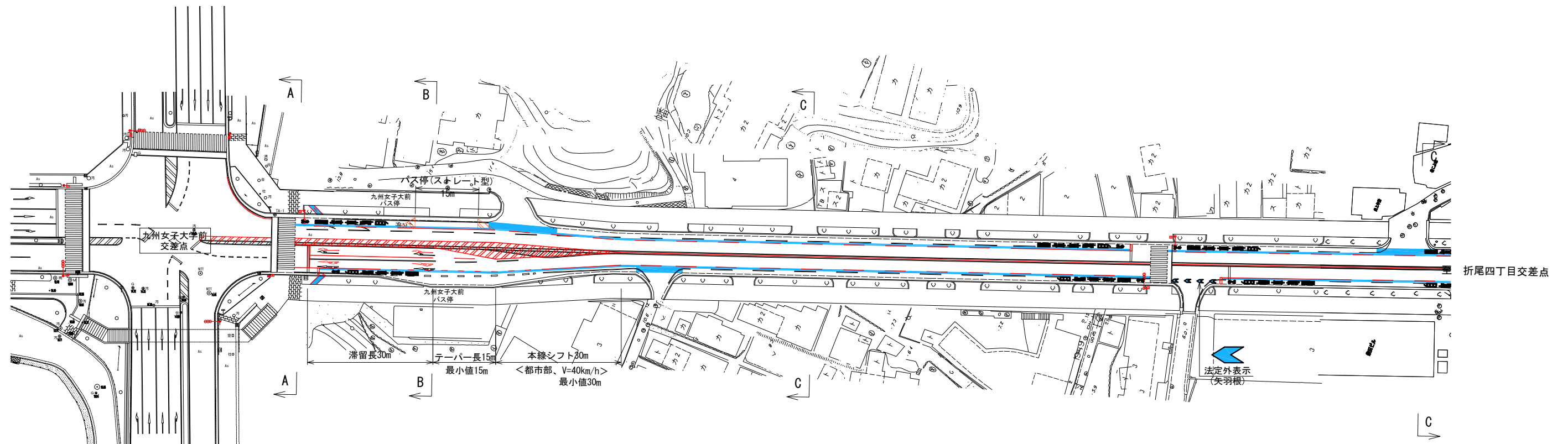
《特記事項》

- 下記の様な場合には、必ずしも整備形態選定フロー図による整備形態を選定しなくとも良い。
1. 整備形態の選定フロー図において、自転車と自動車の構造的な分離の目安に該当しない道路においても、自転車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす場合。
(自転車レーンの整備では危険が伴うと判断される場合等。)
 2. 連続した路線や周辺路線との連続性確保の観点から配慮する必要がある場合。
 3. その他現地状況などによる場合。



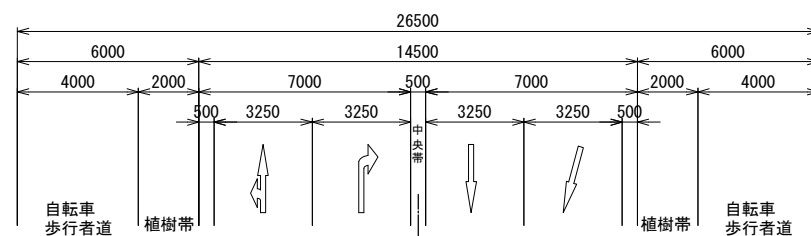
整備計画図 S=1/1,000 (A3版)
(折尾58号線: その1)

S=1/1,000 (A3版)
0 25 50m



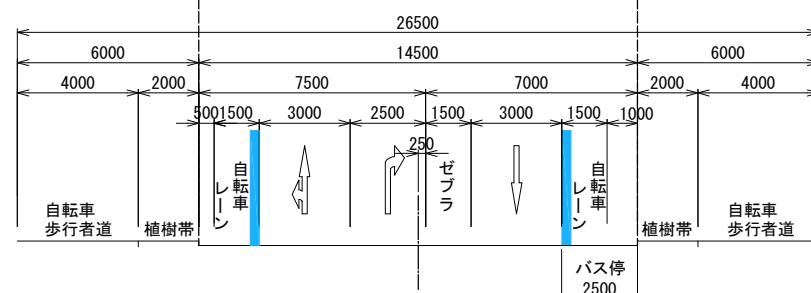
A-A S=1/250 (A3版)
<交差点部>

現道



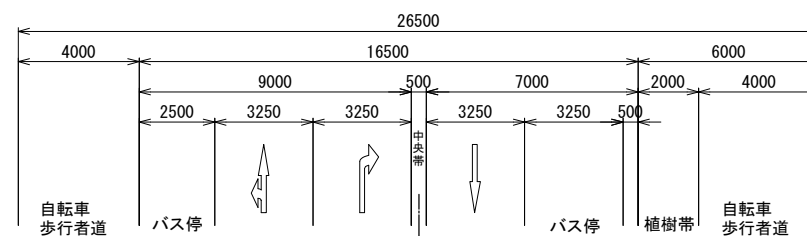
自転車レーン
計画

車道を3.0mに縮小する。
右折レーンを2.5mに縮小する。



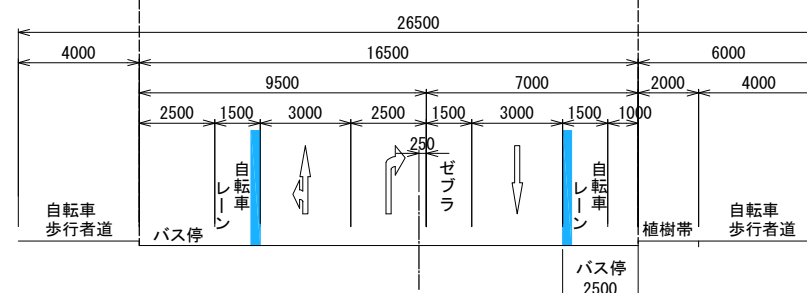
B-B S=1/250 (A3版)
<交差点部>

現道



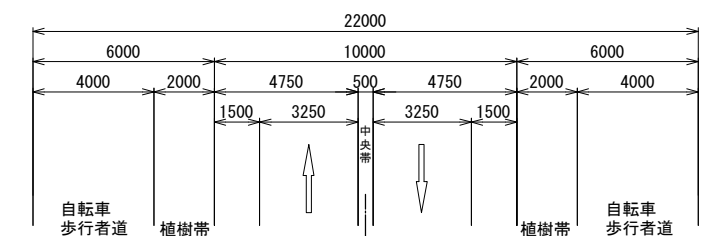
自転車レーン
計画

車道を3.0mに縮小する。
自転車とバスの混在空間とする。
右折レーンを2.5mに縮小する。



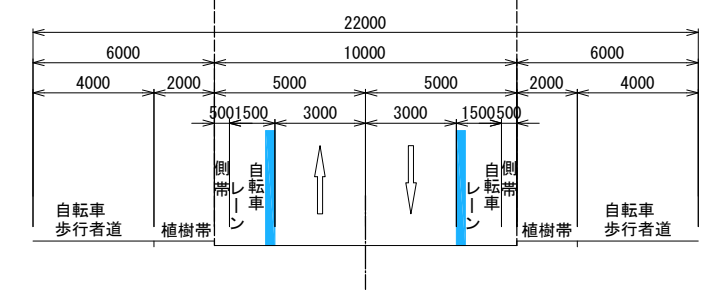
C-C S=1/250 (A3版)
<標準部>

現道

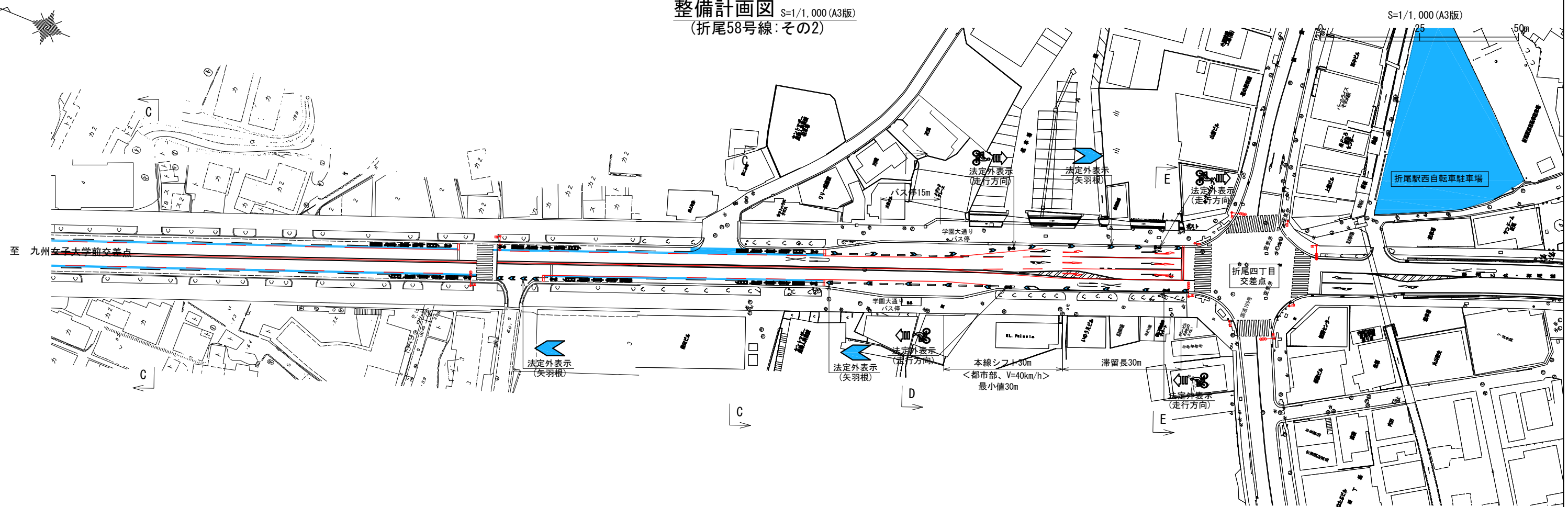


自転車レーン
計画

車道を3.0mに縮小する。
路肩を自転車レーンとする。

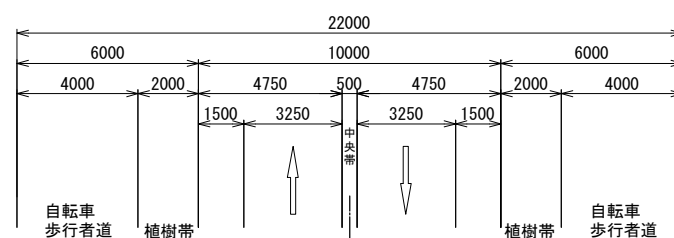


整備計画図 S=1/1,000 (A3版)
(折尾58号線: その2)



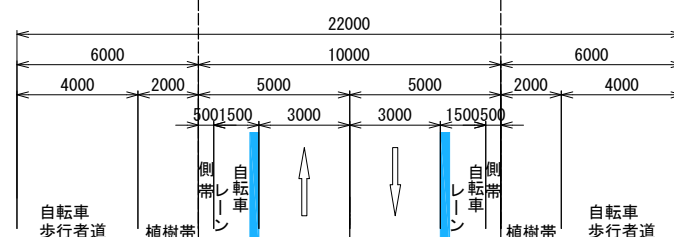
C-C S=1/250 (A3版)
<標準部>

現道



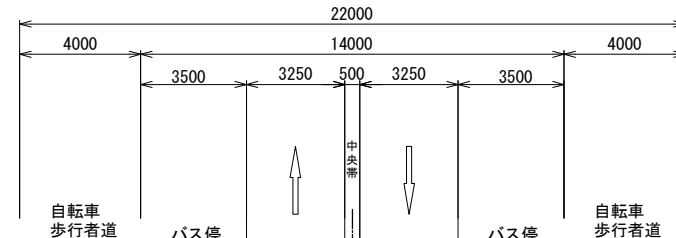
車道を3.0mに縮小する。
路肩を自転車レーンとする。

自転車レーン
計画



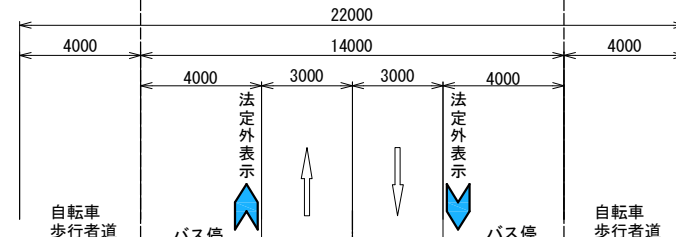
D-D S=1/250 (A3版)
<標準部>

現道



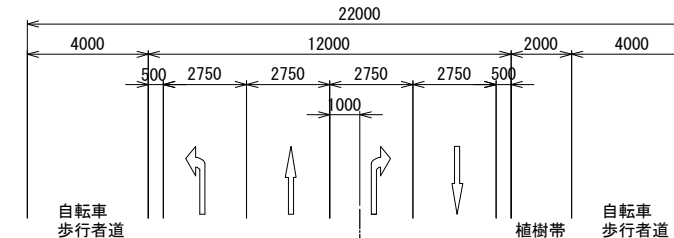
車道を3.0mに縮小する。
自転車とバスの混在空間とする。

自転車レーン
計画



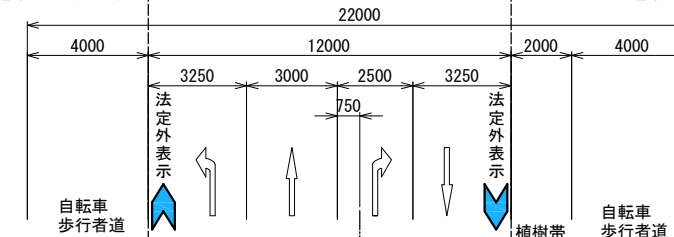
E-E S=1/250 (A3版)
<標準部>

現道



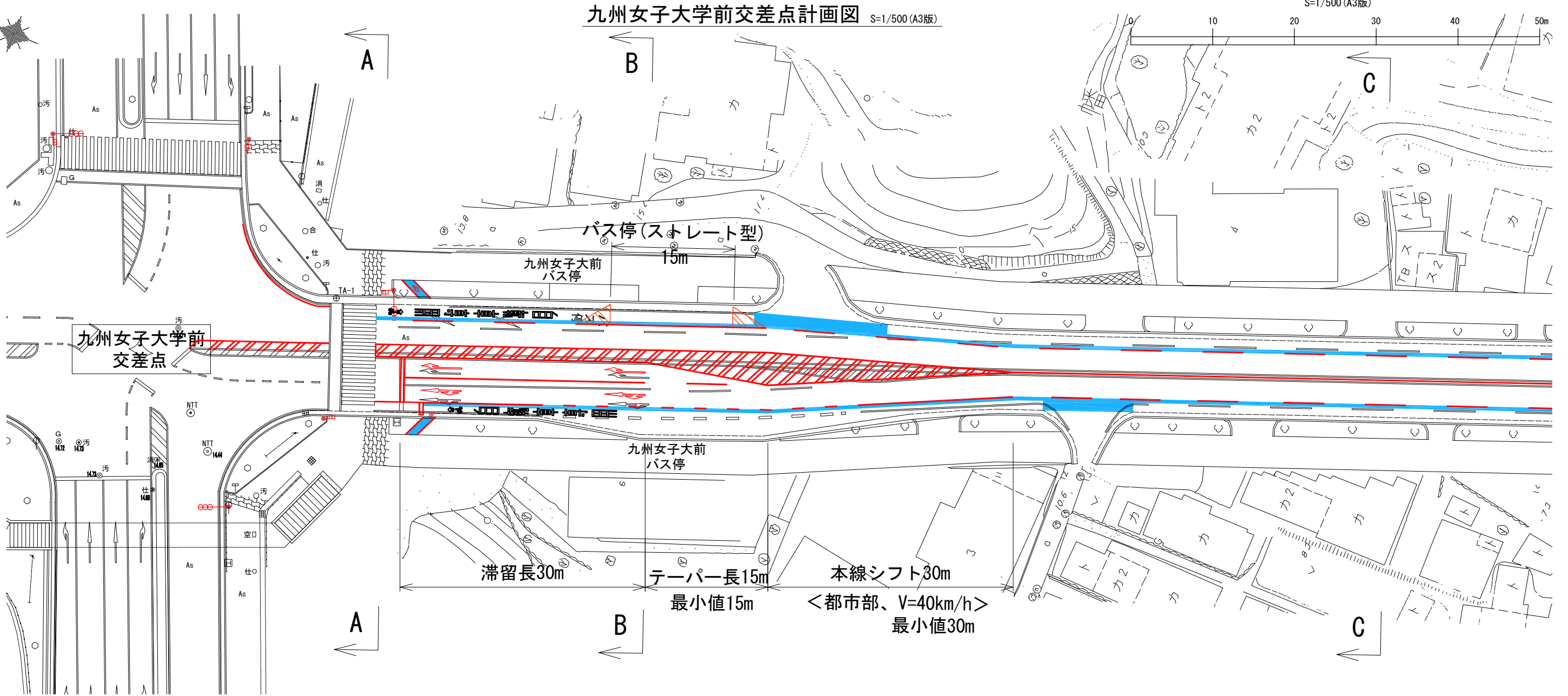
直進車線を3.0mにする。
左折車線内に矢羽を表示する。

車道混在
計画



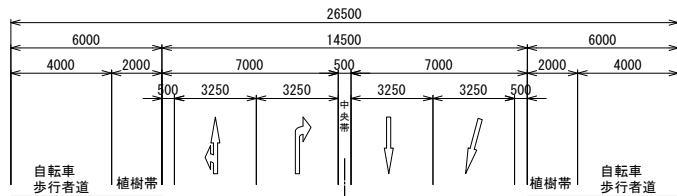
九州女子大学前交差点計画図 S=1/500 (A3版)

S=1/500 (A3版)



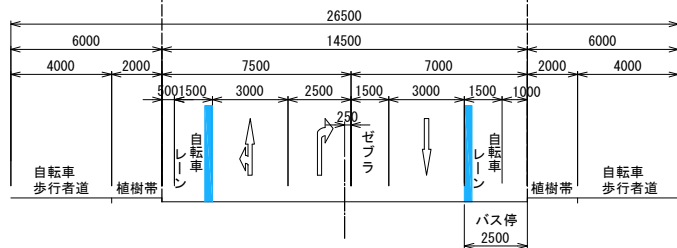
A-A S=1/300 (A3版)

現道



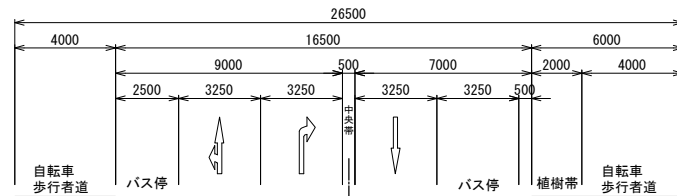
車道を3.0mに縮小する。
右折レーンを2.5mに縮小する。

自転車レーン
計画



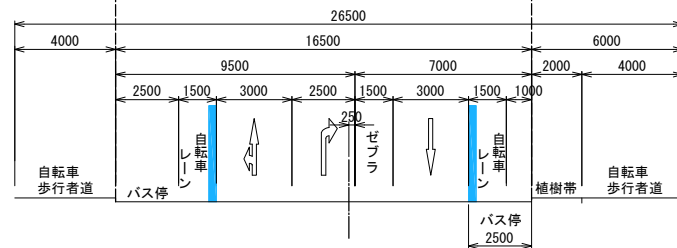
B-B S=1/300 (A3版)

現道



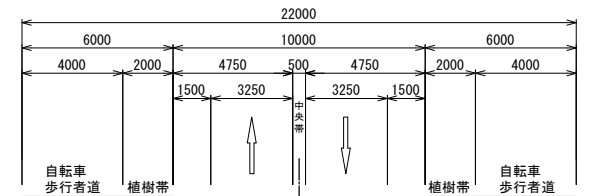
車道を3.0mに縮小する。
自転車とバスの混在空間とする。
右折レーンを2.5mに縮小する。

自転車レーン
計画



C-C S=1/300 (A3版)

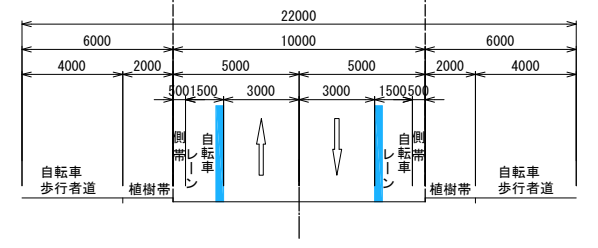
現道



車道を3.0mに縮小する。
路肩を自転車レーンとする。

自転車レーン
計画

車道を3.0mに縮小する。
路肩を自転車レーンとする。



S=1/500 (A3版)



現道



計 画



道 現



計 画



現道



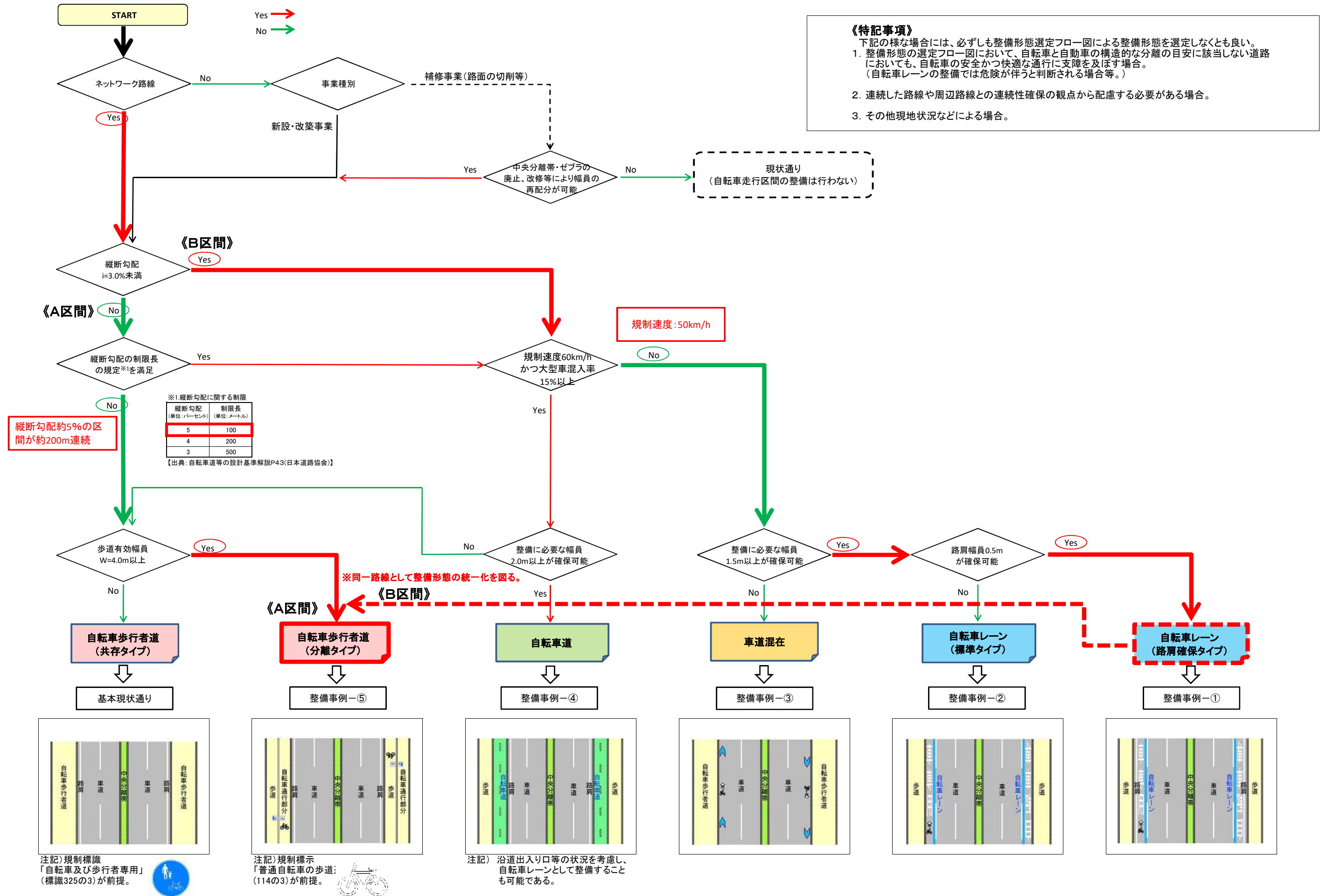
計	画
---	---



3－2．自転車歩行者道（分離タイプ）

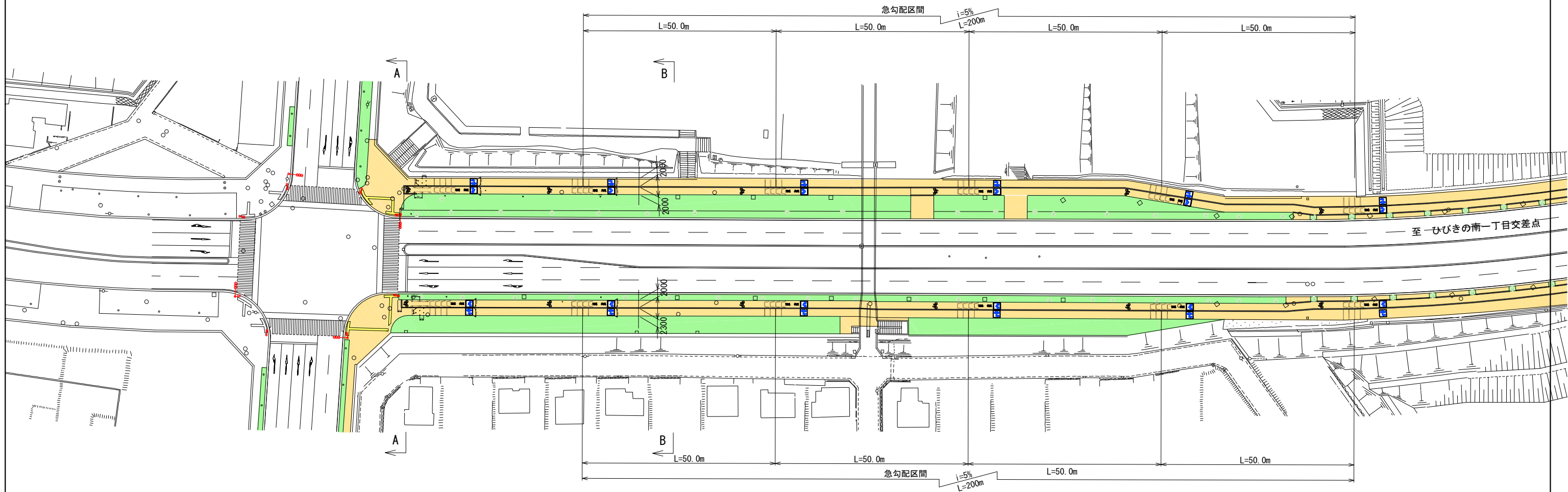
整備形態 選定フロー図(案)

○対象路線:折尾頓田線



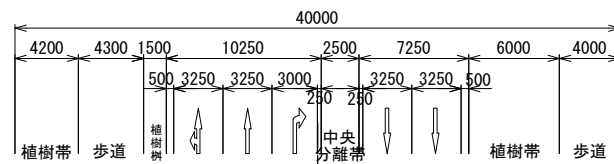
整備計画図 S=1/1000 (A3版)
 <第1案>: その1

S=1/1,000 (A3版)
 0 25 50m



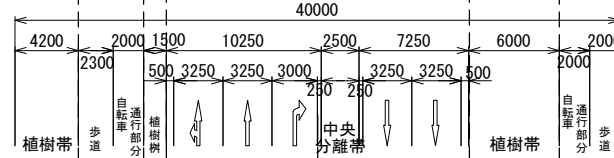
A-A S=1/500 (A3版)
 <交差点部>

現道



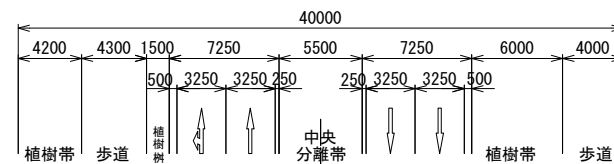
自転車歩行者道
 <分離タイプ>

計画



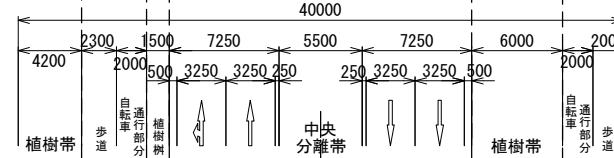
B-B S=1/500 (A3版)
 <標準部>

現道



自転車歩行者道
 <分離タイプ>

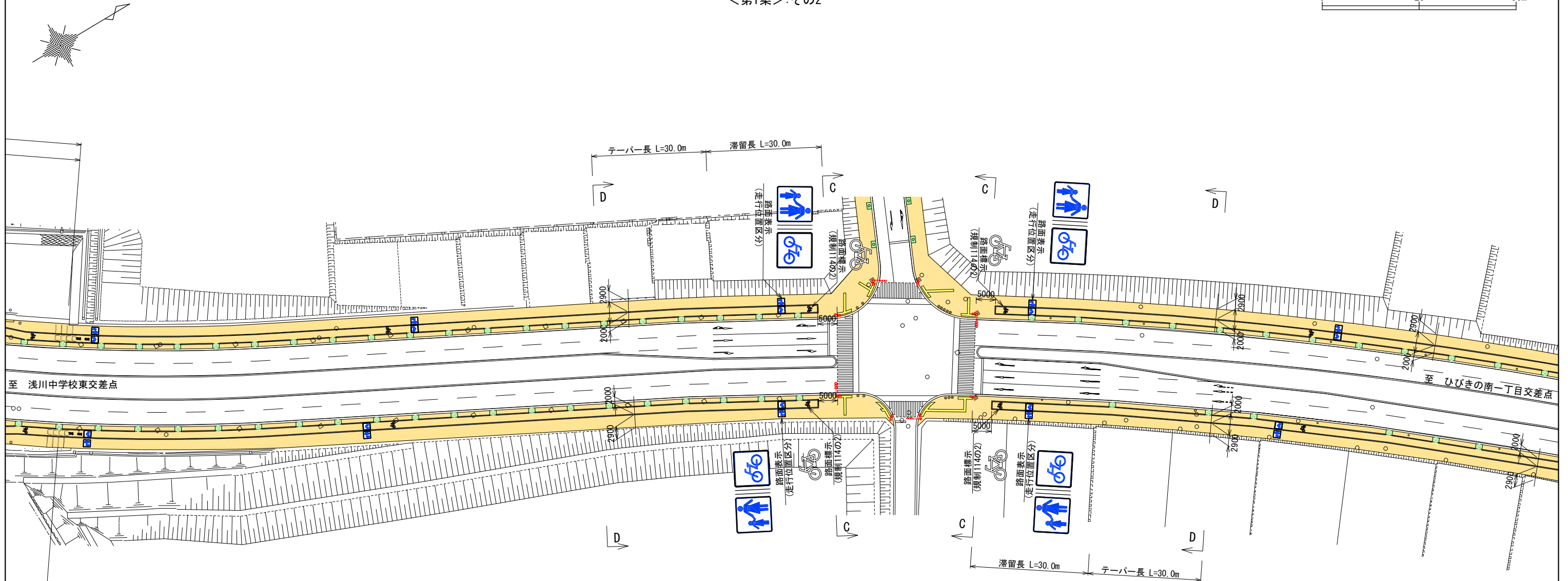
計画



整備計画図 S=1/1000 (A3版)

<第1案>: その2

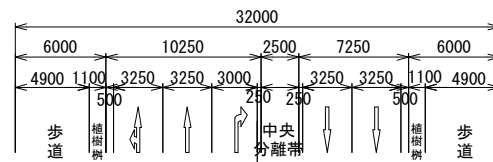
S=1/1,000 (A3版)
0 25 50m



C-C S=1/500 (A3版)

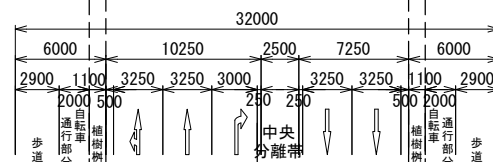
<交差点部>

現 道



自転車歩行者道
<分離タイプ>

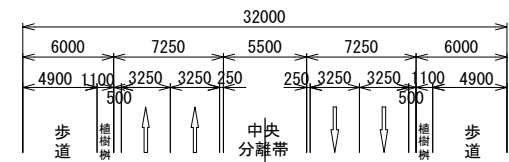
計 画



D-D S=1/500 (A3版)

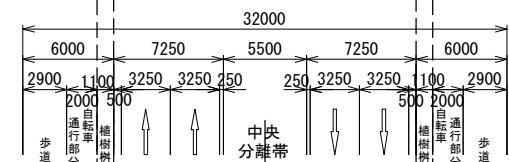
<標準部>

現 道



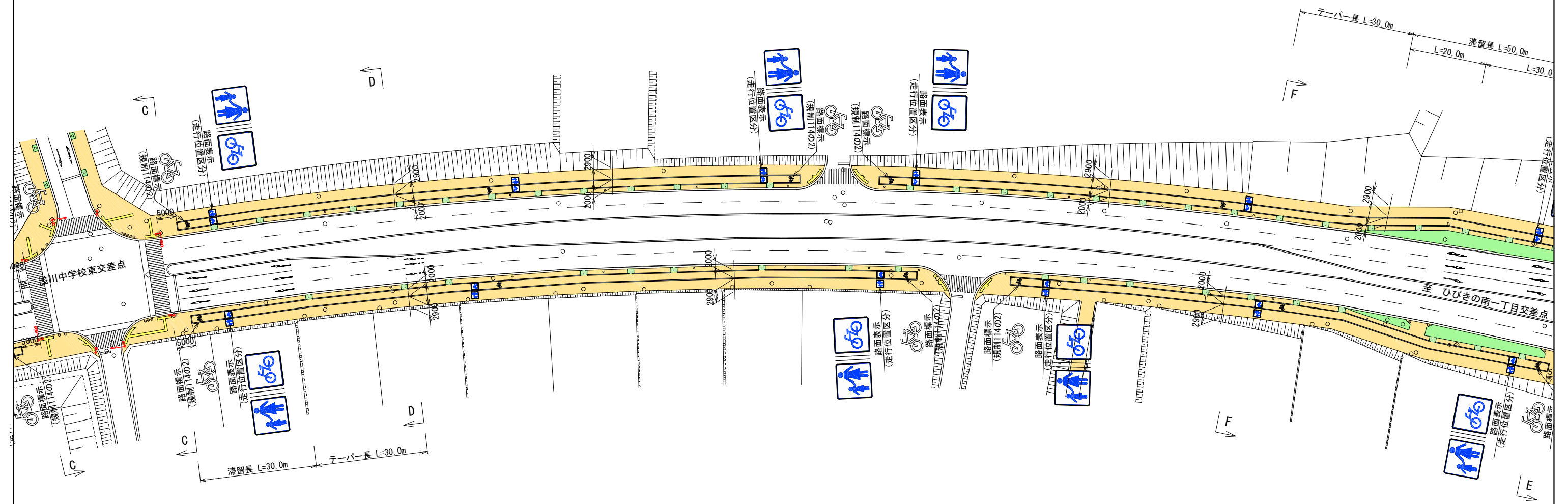
自転車歩行者道
<分離タイプ>

計 画



整備計画図 S=1/1000 (A3版)
＜第1案＞：その3

S=1/1,000 (A3版)
0 25 50m

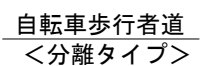
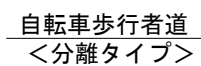
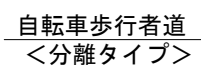
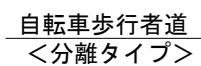
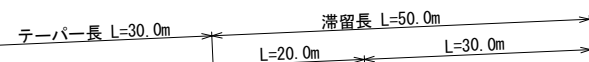
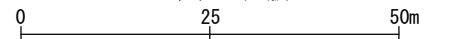


＜第1案＞：その4

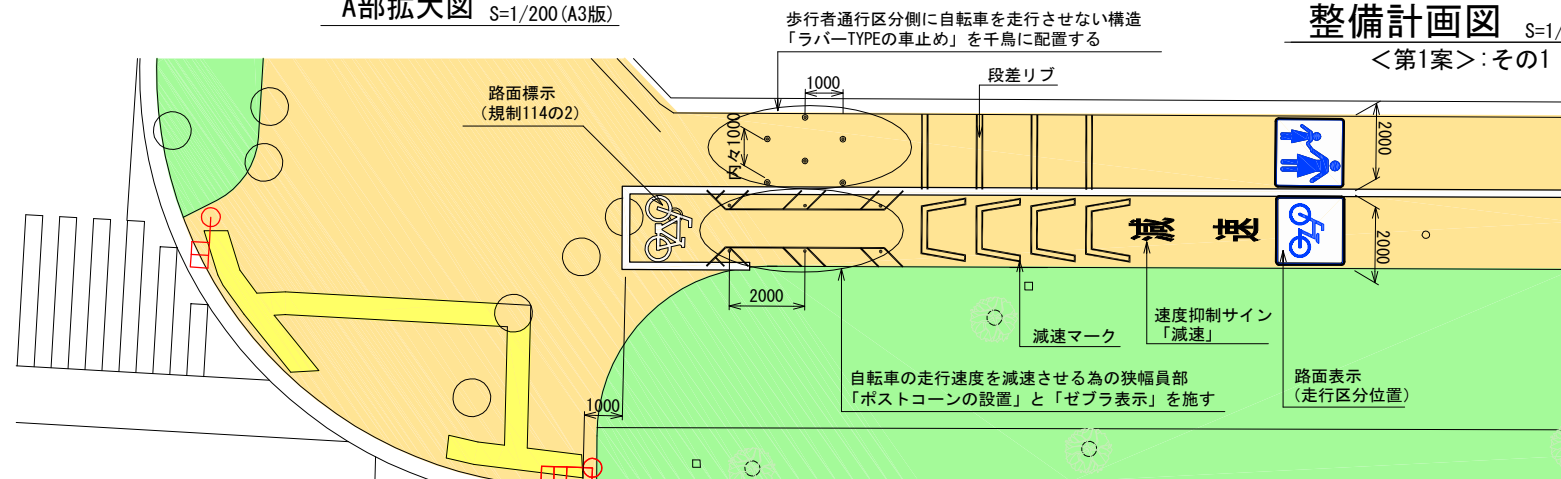
S=1/1000 (A3版)

＜第1案＞：その4

S=1/1,000 (A3版)



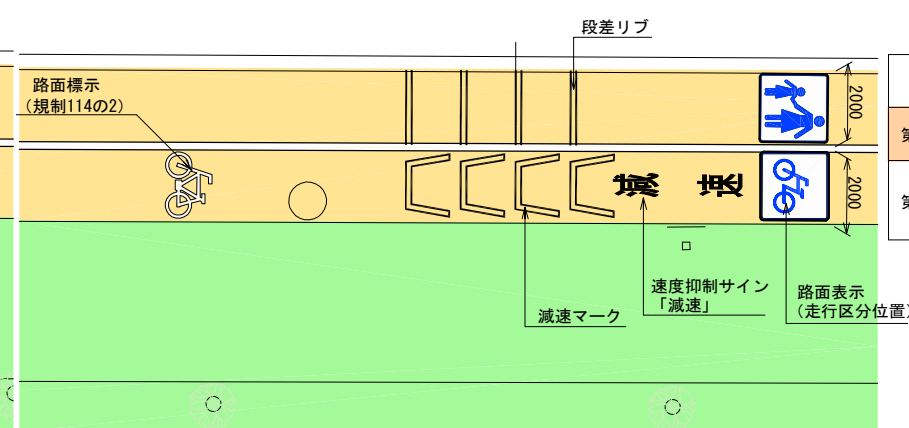
A部拡大図 S=1/200 (A3版)



整備計画図 S=1/1000 (A3版)

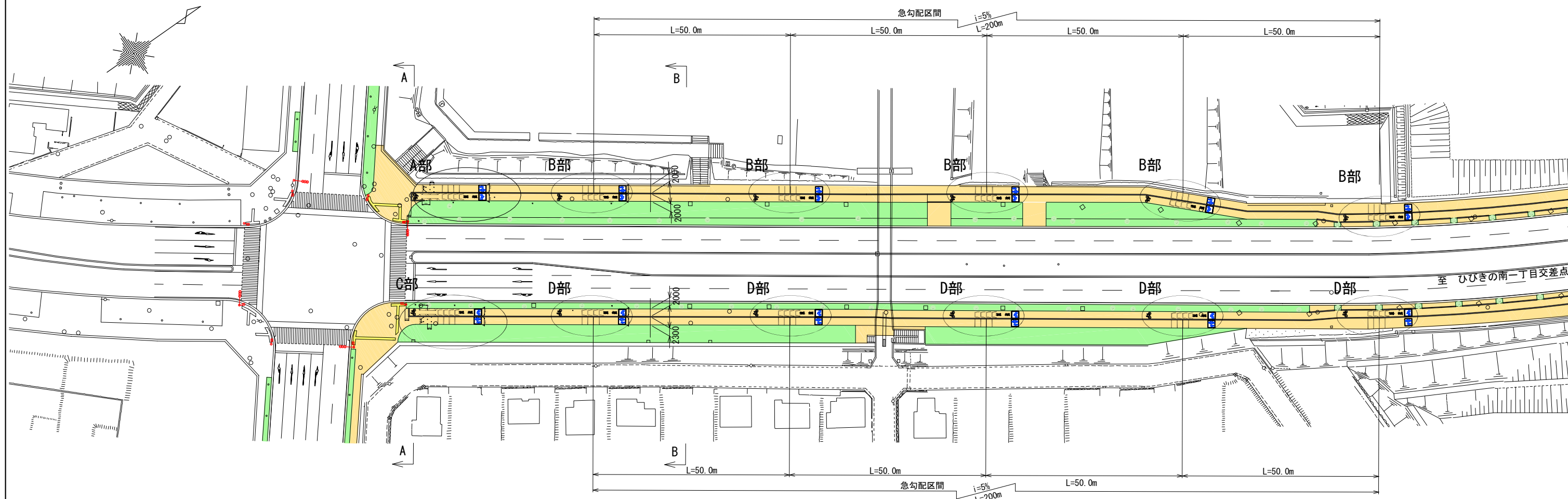
<第1案>: その1

B部拡大図 S=1/200 (A3版)

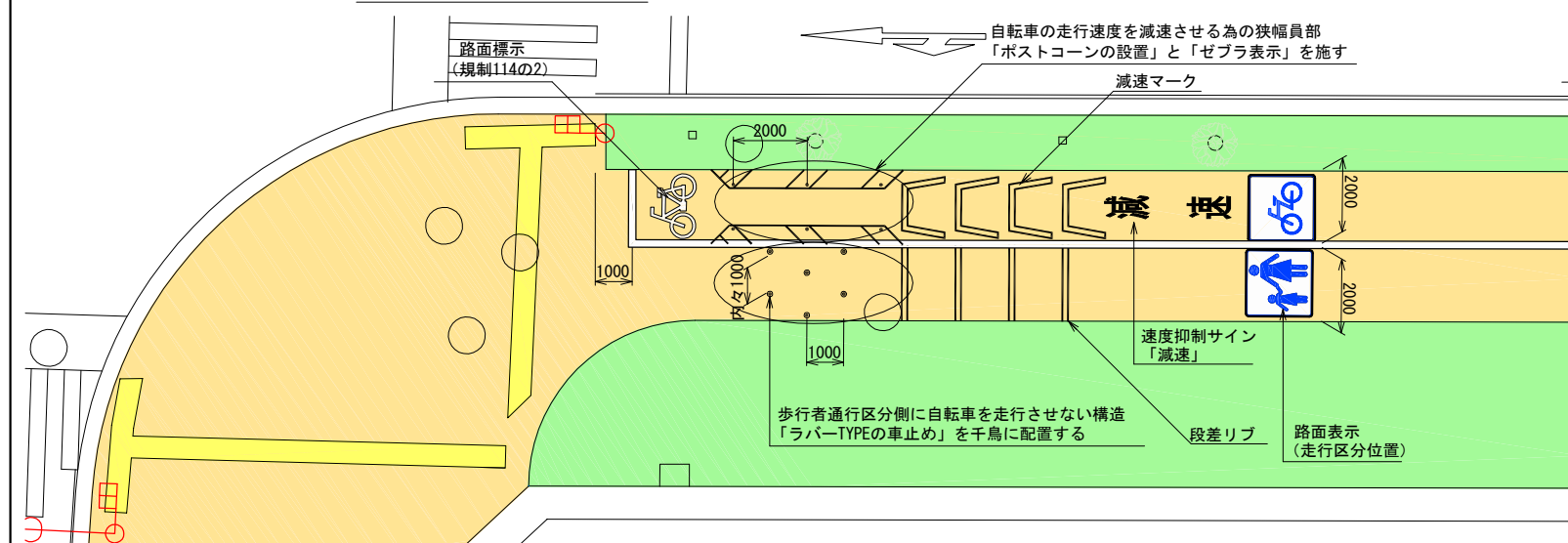


	<自転車空間>	<歩道>	<交差点部>
第1案	減速マーク ピクトグラム	段差リブ ピクトグラム	減速マーク 段差リブ ピクトグラム
第2案	第1案 +ポストコーン +ラバー-TYPE車止め	第1案 +ポストコーン +ラバー-TYPE車止め	第1案 +ポストコーン +ラバー-TYPE車止め

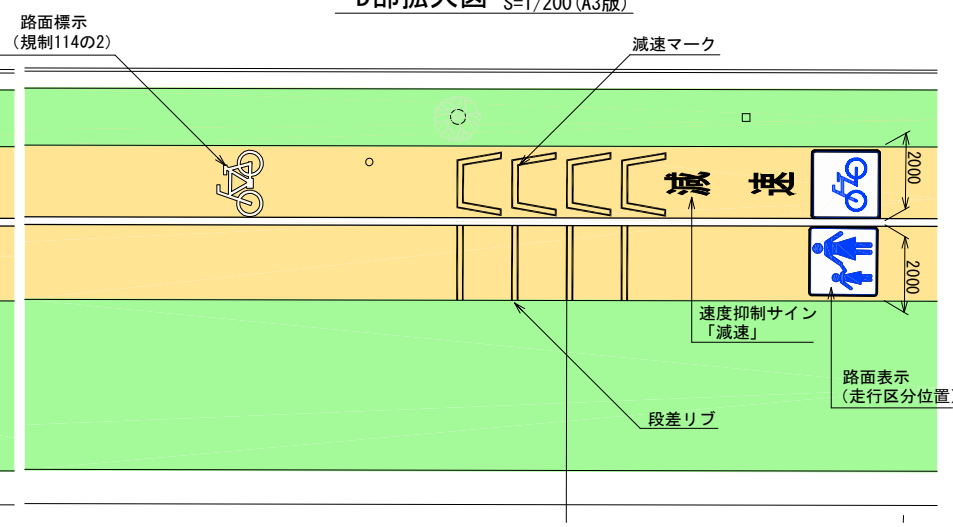
S=1/1,000 (A3版)



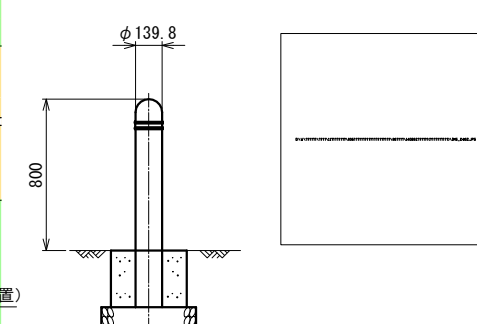
C部拡大図 S=1/200 (A3版)



D部拡大図 S=1/200 (A3版)



車止め S=1/40 (A3版)
<参考図: ラバー-TYPE>



S=1/200 (A3版)