

2. 整備手法

2.1 自転車通行空間の整備タイプ

自転車通行空間と歩行者及び自動車等の空間は、物理的または視覚的に分離するものとする。

[解説]

- 自転車が通行すべき位置を物理的または視覚的に分離し、歩行者と自転車利用者の安全性を高めるものとする。
- 交通規制を伴う自転車通行空間には、公安委員会が規制標示や規制標識を設置するものとする。ただし、公安委員会が認める幅員等の条件が満たされない場合には、市独自の啓発サイン等による誘導が必要なため、その際は必ず交通管理者と事前協議を行うものとする。

○標準幅員構成

自転車通行空間は、下記の4つのタイプに分類するものとする。整備タイプ別の幅員構成を下表に示す。

対象道路	整備タイプ	自転車通行空間に必要な幅員	解説
車道	①自転車道	2.0m以上（やむを得ない場合は、局所的に1.5m）	p 10～p13
	②自転車通行帯 （普通自転車専用通行帯）	1.5m以上（やむを得ない場合は、局所的に1.0m）	p 14～p19
	③車道内共存	概ね1.0m以上	p 20～p22
	④車道混在	上記未満	p 23～p27

このほか、これまでに自転車歩行者道で自転車通行空間を整備している路線においては、下記の2つのタイプの分類で整備している路線がある。

対象道路	整備タイプ	自転車通行空間に必要な幅員	解説
自転車歩行者道※	①自転車通行部	2.0m以上	p 31～p33
	②自転車誘導部	1.5m以上	p 34～p36

※ 歩行者の安全性及び自転車の円滑な通行を確保するため、自転車通行空間ネットワーク路線では、今後、これらの整備タイプは採用しないことを基本とする。

表-2.1.1 自転車通行空間の整備タイプ

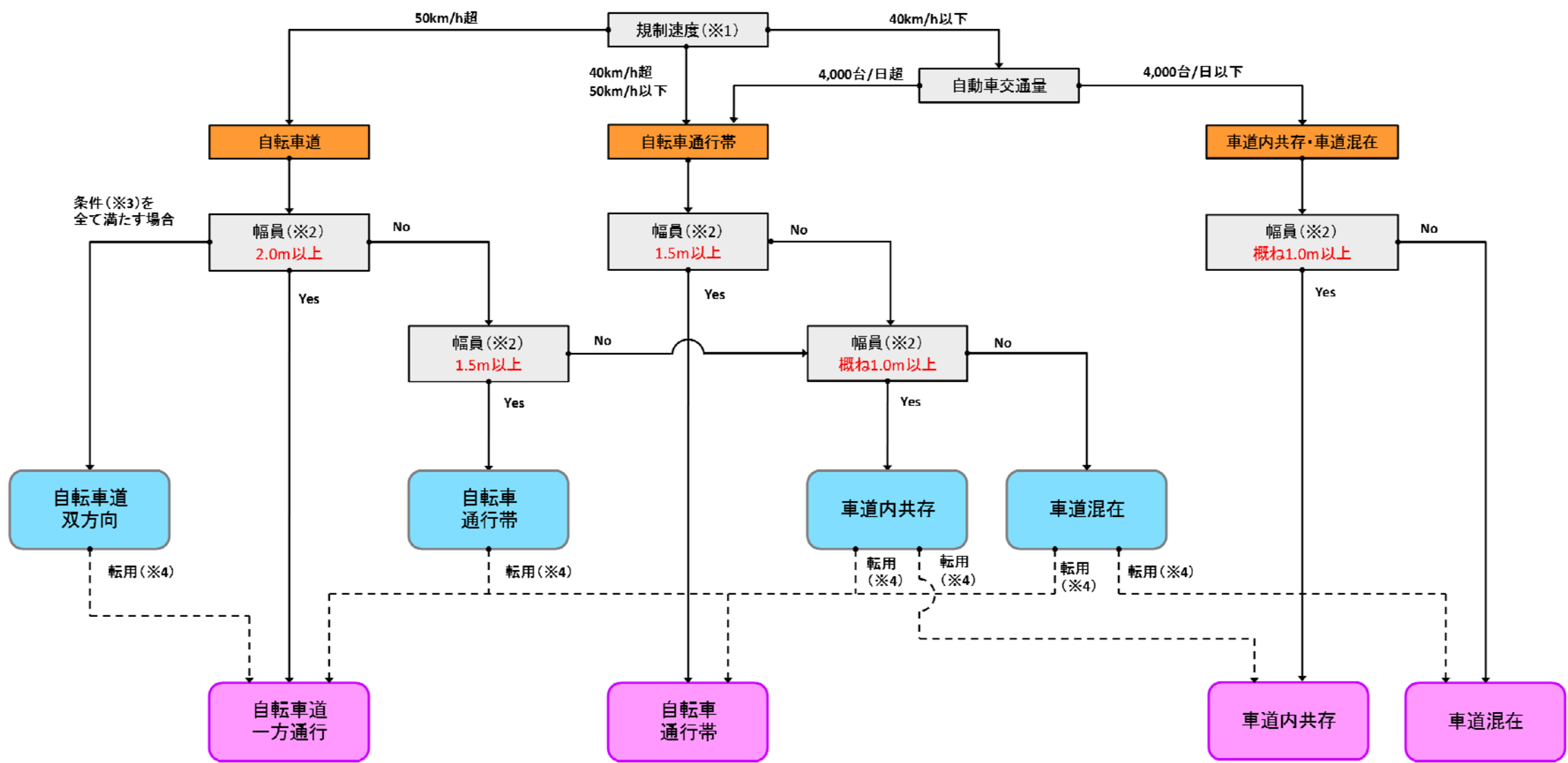
整備タイプ	整備イメージ
① 自転車道	歩道 自転車道 車道
② 自転車通行帯 (普通自転車専用通行帯)	歩道 自転車通行帯 車道
③ 車道内共存	歩道 車道 ピクトグラム等を設置 車道外側線
④ 車道混在	歩道 車道 ピクトグラム等を設置

※ガイドラインより抜粋

2.2 整備手法の選定

自転車通行空間の整備タイプは、下記に示す“選定フローチャート”にしたがって決定するものとする。

“選定フローチャート”は、標準的な考え方を示したものであるため、交通管理者と協議の結果、最終的な整備タイプがフローチャートの結果と異なることがあるため注意するものとする。



整備タイプの選定フローチャートは、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に記載されている内容を参考にし、標準的な考え方を示したものである。各注釈は以下のとおり。

- ※1：規制速度は、「ガイドライン」に記載されている目安である。
- ※2：車道路肩部における自転車通行空間の幅員を示す。
- ※3：双方方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。
 - 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。
- ※4：自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。

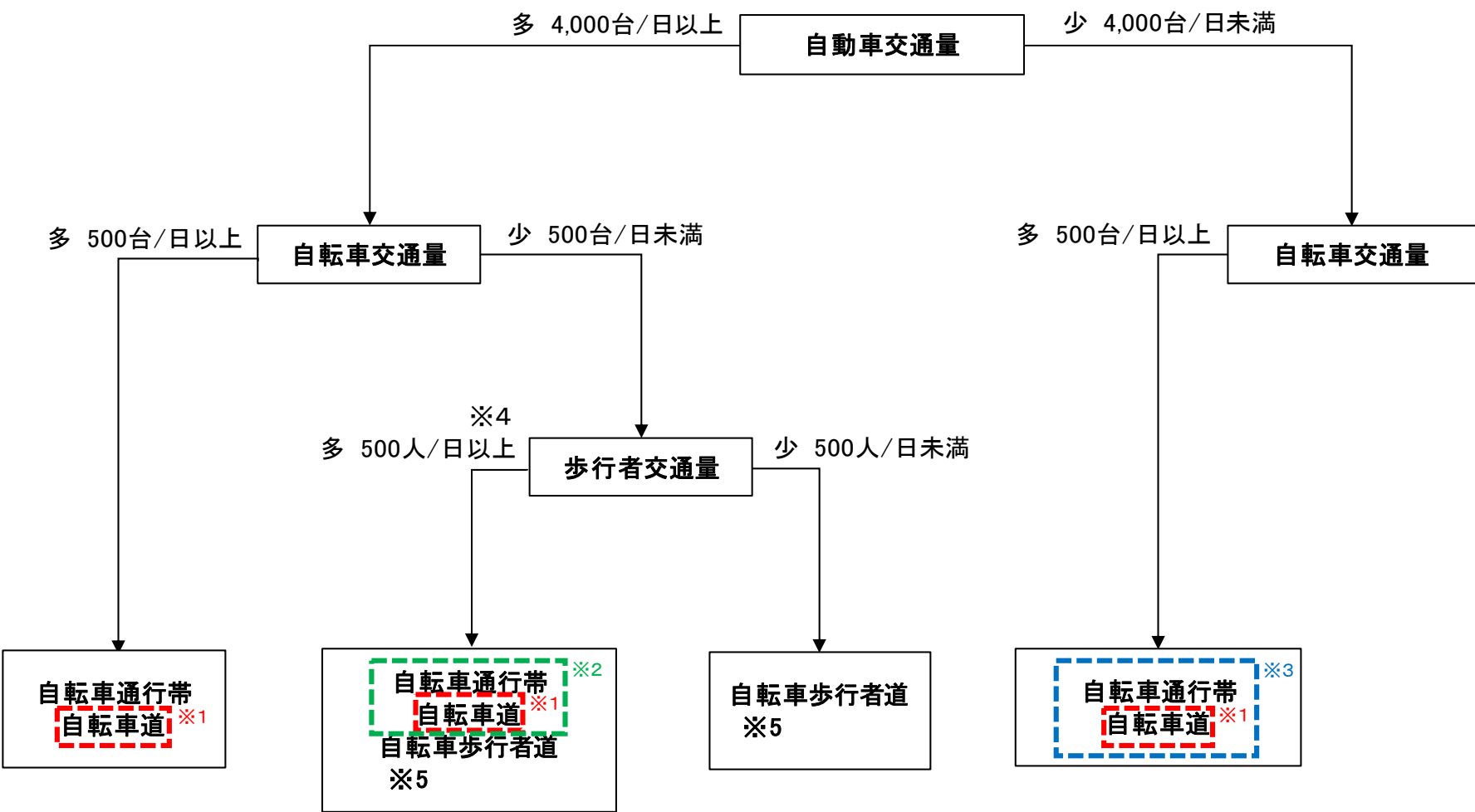
< 凡例 >

完成形態

暫定形態

○整備形態の選定（道路構造令による考え方）

自動車、自転車、歩行者の交通量と自転車道等の整備形態は、下図に示す選定フローチャートのとおりとする。



※1 新設道路においては、設計速度 60km/h 以上の場合、既設道路においては規制速度 50km/h 超の場合。

※2 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合（自転車と歩行者の分離）。

※3 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合（自動車と自転車の分離）。

※4 自動車、自転車、歩行者の交通量の多い場合の目安であり、具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

※5 整備形態の選定の結果、自転車歩行者道になった場合は、車道内共存・車道混在で整備するもの。

2.3 各整備タイプ

2.3.1 タイプ① <自転車道>

- 自転車道と車道については防護柵や縁石等、自転車道と歩道については植栽帯や縁石、柵等の分離工作物で物理的かつ連続的に分離し、自転車道は基本的に舗装を着色するものとする。
- 通行方法は、基本的に一方通行であるが、条件^(※1)を全て満たす場合に限り、暫定的に双方向通行を適用できるものとする。
- 一方通行の自転車道を整備した場合は、道路の両側に自転車道を整備するものとする。
- 自転車道への円滑な誘導を図るため、必要に応じて看板や路面表示等の対策を行うものとする。

※1：①一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。

[解説]

- 自動車及び自転車の交通量が多い第3種又は第4種の道路で設計速度が60km以上、あるいは規制速度が50kmを超える道路については、自転車道を各側に設けるものとする。
- 「福岡市道路の構造に関する条例」第11条第3項の規定により、自転車道の有効幅員は2.0m以上とする。ただし、地形の状況等によりやむを得ない場合は、1.5mまで縮小することができる。縮小する場合は、道路附属物等設置箇所など局所的なものに留めることが望ましい。最急縦断勾配は、「自転車道等の設計基準 5-5」に準拠して、原則として5%以内とするが、地形その他やむを得ない場合については、関係機関と協議し、対応するものとする。また、曲線部で必要な区間、縦断勾配5%以上の区間及びその他必要な箇所では、通行上の安全性を考慮して、自転車道の幅員を0.5m以上拡張するものとする。やむを得ず高さのある分離工作物を設置する場合は、利用者に圧迫感を与えることがあることから、必要に応じて、片側の場合は0.25m程度、両側の場合は0.5m程度幅員に余裕を持たせることが望ましい。
- 自転車道は、歩行者や自転車利用者から判別しやすいように通行空間全体の着色を基本とし、色は青系色とするものとする。
- 普通自転車は、自転車道を通行する義務があるため、一方通行規制を実施する場合は、目的地へ向かうのに遠回りになることで沿道施設への出入りが不便となり得るという課題があるが、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などの課題があることから、これらを踏まえて自転車道は一方通行を基本とするものとする。
- 「道路交通法」第63条の3によると、自転車道が設けられている場合は、普通自転車が自転車道以外の部分を通行することは違反となっている。よって、自転車道が道路の片側のみに設けられている場合では、自転車道が設置されていない側の普通自転車は、道路の反対側に横断して自転車道を通行しなければならない。これは自転車利用者に多大な不便をもたらし、円滑な通行を妨げるおそれがあるため、道路の各側に設置するこ

とを原則とするものとする。

- 看板の設置、矢印・中央線による区画及び着色等を行う場合は、交通管理者等の関係機関と協議を行うものとする。
- 歩行者空間と自転車道、及び自転車道と車道を植栽帯で分離する場合は、視距の確保に配慮するものとする。また、地元住民等から低木の植栽要望等がある場合は、住宅都市局（みどり運営課、みどり政策課）と協議を行い対応するものとする（「福岡市街路樹整備指針」を参照）。
- 設計速度や規制速度の規定については一般的な技術基準であり、速度がこれを下回る場合における自転車道の整備を妨げるものではなく、新たな街づくりや面的整備などが行われ、分離した自転車通行空間の確保が可能な場合においては、歩行者及び自転車利用者の安全性を高める観点から、自転車道の整備も含め検討すること。

（自転車道）

第 11 条 自動車及び自転車の交通量が多い第三種（第四級及び第五級を除く。次項において同じ。）又は第四種（第三級を除く。同項において同じ。）の道路で設計速度が一時間につき 60 キロメートル以上であるものには、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

2 自転車の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路で設計速度が一時間につき 60 キロメートル以上であるもの（前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。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、この限りでない。

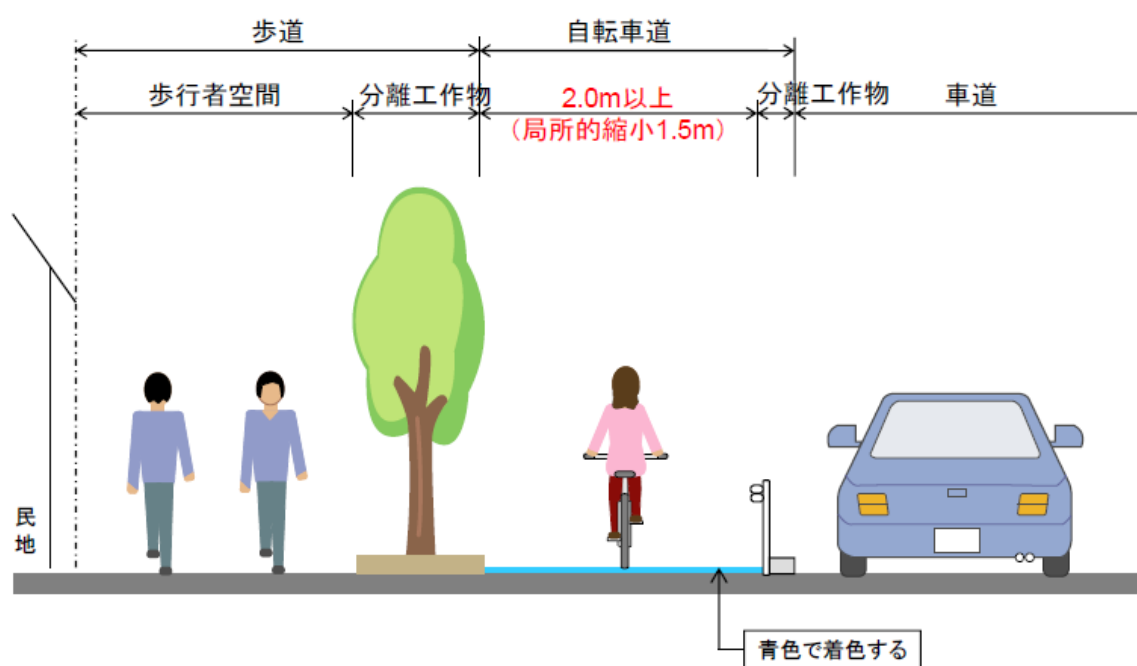
3 自転車道の幅員は、2 メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.5 メートルまで縮小することができる。

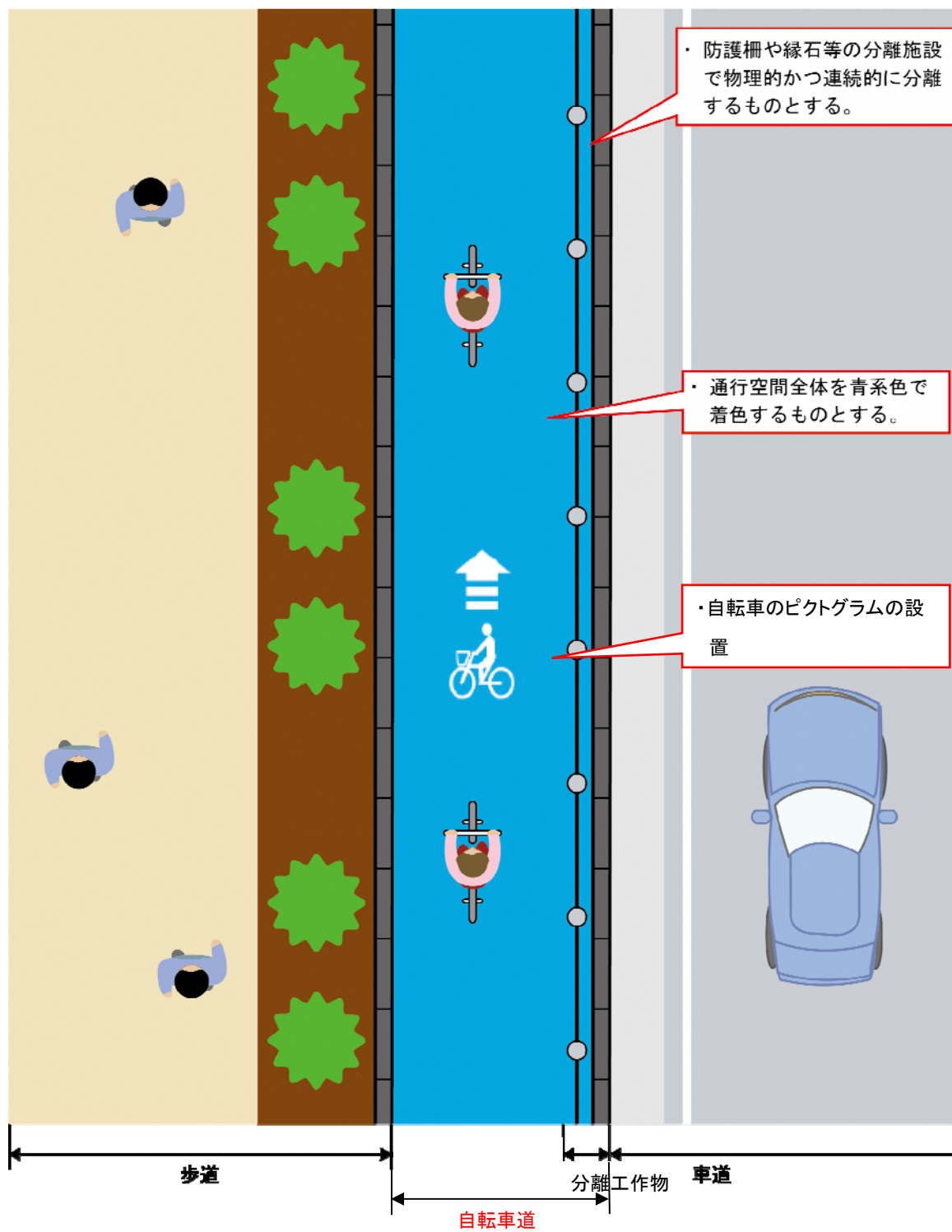
4 自転車道に路上施設を設ける場合においては、当該自転車道の幅員は、令第 12 条の建築限界を勘案して定めるものとする。

5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

（出典：「福岡市道路の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例」）

<自転車道の標準断面例>





2.3.2 タイプ② <自転車通行帯（普通自転車専用通行帯）>

- 自転車通行帯（第一通行帯）は、基本的に舗装を着色し、視覚的に分離することとし、第一通行帯と第二通行帯は、車線境界線（破線）で区切るものとする。
- 自転車通行帯は、一方通行の自転車通行空間であることから、逆走を防止するために、案内看板や路面表示を設置するものとする。

[解説]

- ・ 自転車通行帯の幅員は 1.5m を標準とし、地形の状況その他特別の事情によりやむを得ない場合は、1.0mまで縮小することができるが、自動車交通量や大型車混入率等の地域特性により普通自転車専用通行帯として認められないこともあるため、交通管理者と事前協議を行うものとする。
- ・ 普通自転車専用通行帯として認められない場合は、“車道内共存”として整備可能か検討するものとする。
- ・ 縦断勾配が急な区間（自転車道に準拠し、縦断勾配 5%以上）は、スピード抑制に配慮するため、看板等を設置し、注意喚起を図るものとする。
- ・ 曲線部で必要な区間、縦断勾配 5%以上の区間及びその他必要な箇所では、通行上の安全性を考慮して、幅員の拡幅も検討するものとする。
- ・ 路肩を設置することを基本とし、側溝部を自転車通行空間に含める場合など、自転車通行帯の幅員の考え方については、p17～18 を参照のこと。
- ・ 自転車通行帯は、自転車利用者だけではなく、ドライバー等からも判別しやすいように通行空間全体の着色を基本とし、色は青系色とするものとする。また、車線境界線との区間を明確にするため、車線境界線と着色部の間を 5cm 空けるものとする。
- ・ 路肩側溝部への着色は、着色剤がコンクリート表面（エプロン部）において剥がれやすいため、着色しないことを基本とするものとする。
- ・ 交差点部は、単路部のように通行空間全体を着色するのではなく、路面表示（矢羽根）により誘導し、矢羽根の幅は、単路部の着色幅と同程度の幅とするものとする。
- ・ 路面表示（矢羽根）の寸法については、p28 を参照のこと。
- ・ 上記した自転車通行帯の整備方法は、歩道がある場合を前提としているが、歩道がない場合の整備については、p19 を参照のこと。
- ・ 一方通行道路における普通自転車専用通行帯の規制については、p19 を参照のこと。
- ・ 路面表示配置パターンについては、p43～p44 を参照のこと。

3 車両通行帯の幅員に関する規定の整備

(1) 趣旨

改正法の公布を受け、警察では、自転車の交通秩序の早期の整序化を図るため、自転車の通行環境整備を推進することとしている。

しかしながら、現状において車両通行帯の幅員の不足等を理由として自転車専用通行帯の設置ができないなどの状況も散見されるところである。

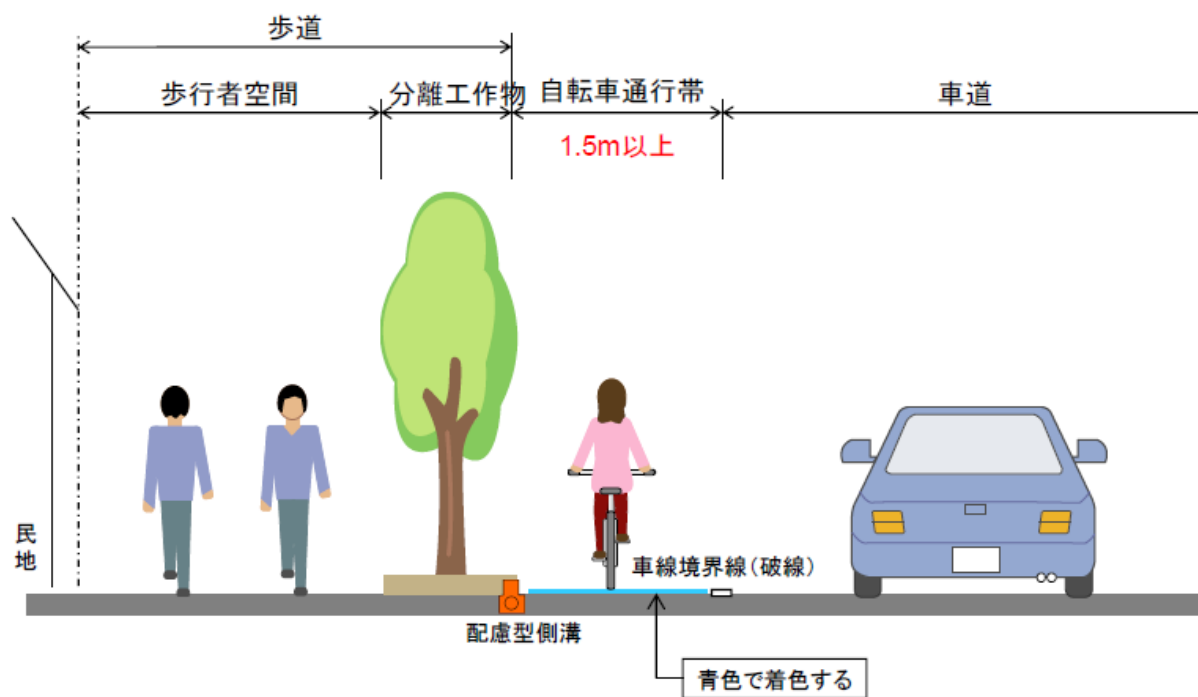
そこで、限られた道路空間を再配分することにより、自転車の通行環境整備が一層推進されるよう車両通行帯の幅員の下限値を見直すこととしたものである。

(2) 内容

車両通行帯の幅員の下限を現行の 1.5メートルから 1メートルに引き下げることとした（令第 1 条の 2 第 4 項）。

（出典：「警察庁通達 平成 20 年 5 月 20 日」）

<自転車通行帯の標準断面例>



【事例：国道 385 号（筑紫口通り）】

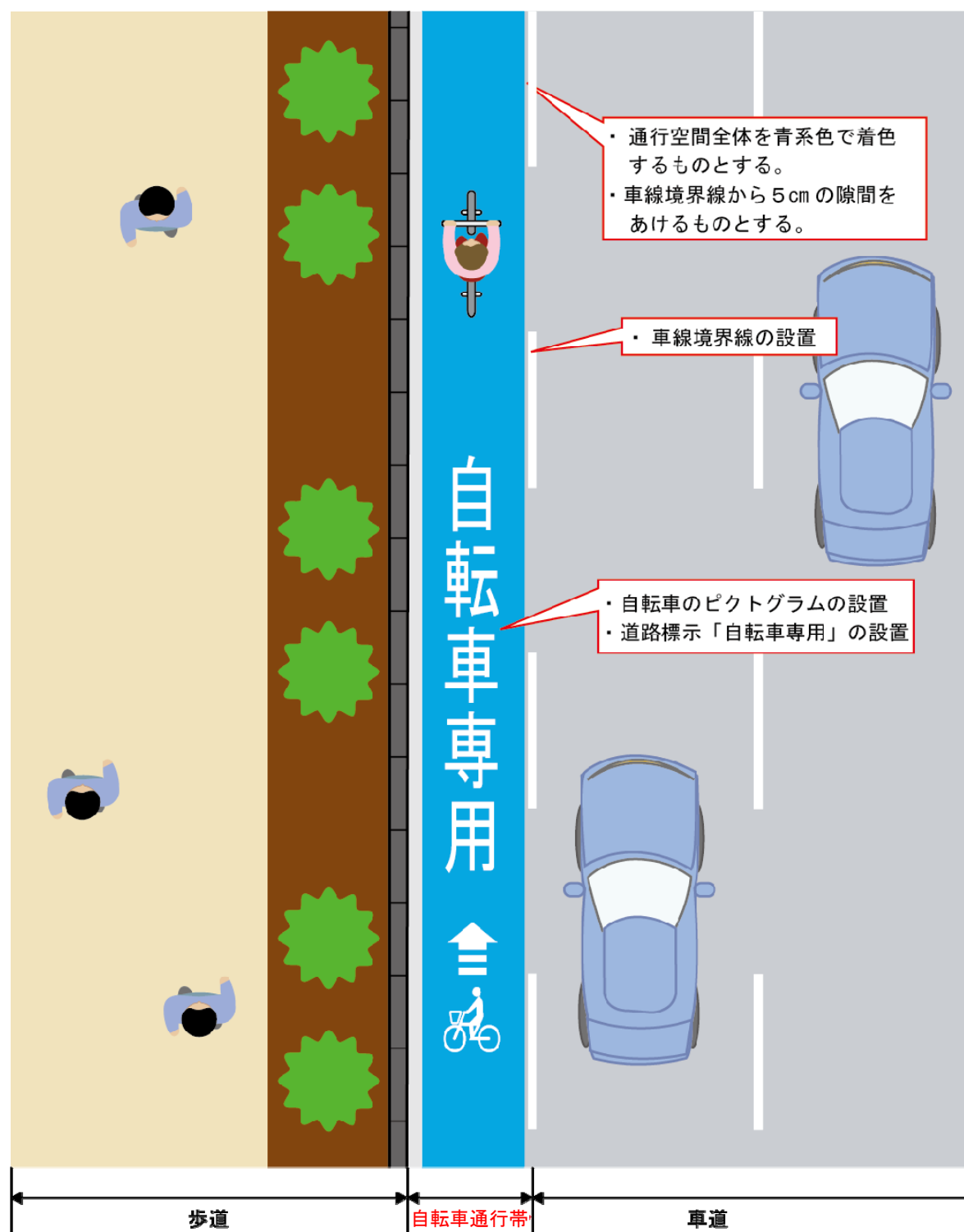


※自転車通行帯（第一通行帯）は、車両通行帯であるため、第二通行帯との境は車線境界線（破線）とするように十分注意するものとする。

自転車通行帯（第一通行帯）

第二通行帯

<自転車通行帯の整備イメージ図>



2.3.2.1 自転車通行帯における幅員の考え方

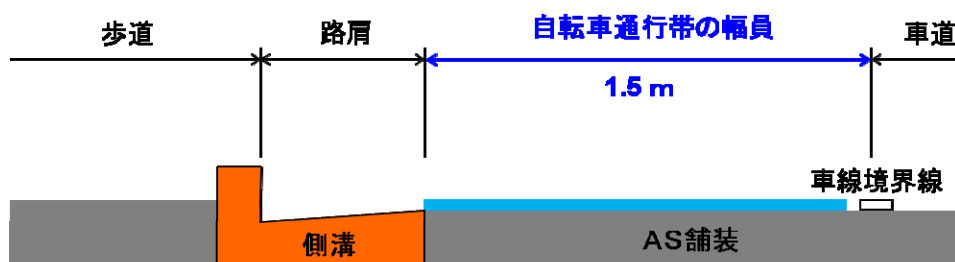
●自転車通行帯は、「普通自転車専用通行帯」として交通規制を行うことが前提の整備形態となるため、自転車の安全性及び通行性を考慮し、原則、幅員 1.5mを確保し、必ず、交通管理者と協議の上、決定するものとする。

[解説]

- ・自転車通行帯は、車両の通行の用に供する車道の部分であり、路肩とは機能が異なることから、自転車通行帯を設ける場合であっても、路肩を設置することを基本とする。
- ・路肩は、自転車の通行の安全性を確保するため、車道との連続性を保ち、可能な限り平坦性を確保することとする。やむを得ず、路肩を設置せず、自転車通行帯へ雨水等の排水施設を設ける場合は、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とし、エプロン幅が狭く自転車通行空間を広く確保できる「配慮型側溝」への変更することを基本とする。また、幅員内にグレーチング蓋がある場合は、自転車の通行に配慮するため、格子間隔が狭く滑り止め加工をしているものや車道横断方向に柵穴が伸びているものに変更するものとする。

① 路肩を設置する場合

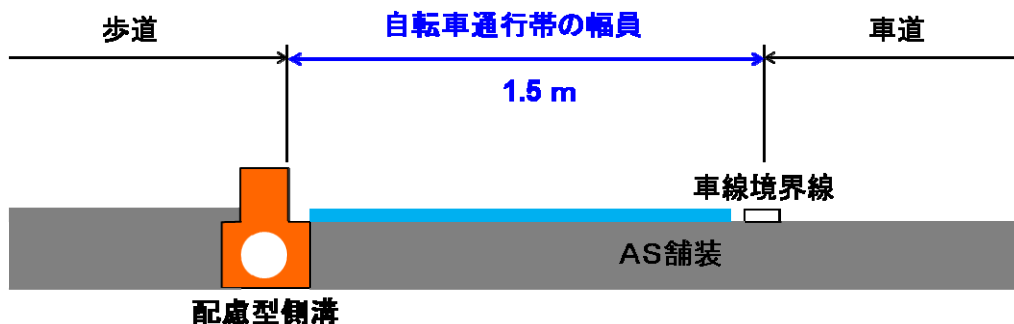
既設の側溝を含め路肩を設置することができる場合は、車道のアスファルト舗装部に幅員 (W=1.5m) を確保するものとする。



② 路肩を設置できない場合

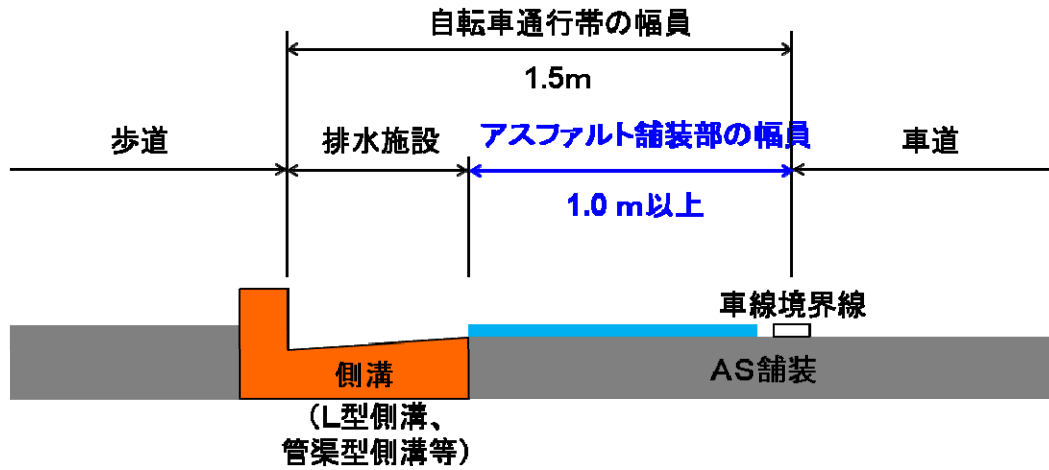
(1) 側溝を『配慮型側溝』に変更できる場合

幅員を 1.5m確保するものとする。



(2) 側溝を『配慮型側溝』に変更できない場合

アスファルト舗装部の幅員を 1.0m以上確保するものとする。

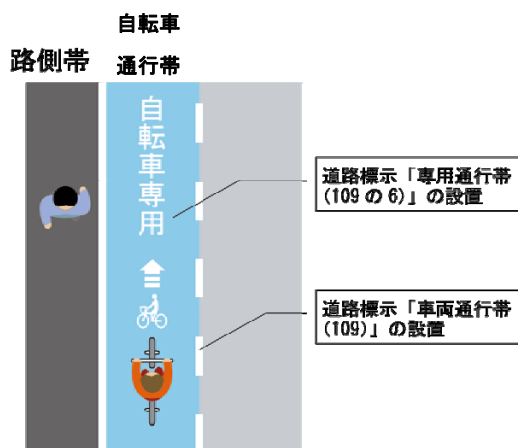


2.3.2.2 歩道がない場合（路側帯のある道路）の整備例

歩道がない場合の自転車通行帯の整備は以下のとおりとする。

[解説]

<歩道がない場合の整備イメージ>



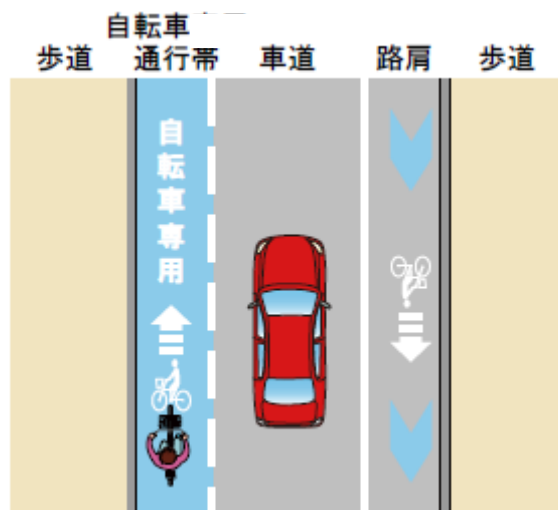
※ガイドラインより抜粋

2.3.2.3 一方通行道路における普通自転車専用通行帯の規制について

- 補助標識「自転車を除く」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普通自転車専用通行帯の規制を行うことはできない。
- 自動車の一方通行とは逆方向の車道上に、自転車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。
- 一方通行道路において自転車通行帯を整備する際は、周辺状況や交通量等を考慮し、地元住民や利用者、交通管理者等と十分に協議を行い決定するものとする。

[解説]

<一方通行道路における自転車通行帯の整備イメージ>



※ガイドラインより抜粋

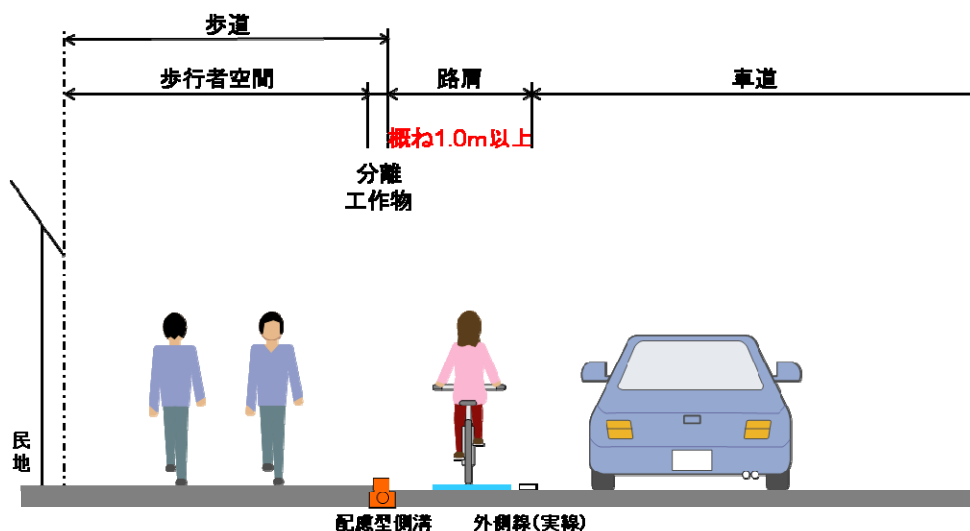
2.3.3 タイプ③ <車道内共存>

- 自転車の路肩通行時の安全性を向上させ、かつ、自動車との並走を可能にするため、路肩に一定の幅員を確保し、路面表示（矢羽根等）することで自転車が通行する空間であることを視覚的に示すものとする。
- 交通規制ではないため、公安委員会による道路標示は使用しないこと。
- 車道内共存は、一方通行の自転車通行空間であるため、原則、道路の各側に設置するものとする。

[解説]

- ・ 車道の路肩を通行する自転車に配慮するため、路肩の幅員は、概ね 1.0m 以上を確保するものとする。なお、路肩の幅員が 1.5m 以上確保できる場合は、“自転車通行帯”を検討するものとする。
- ・ 縦断勾配が急な場合（自転車道に準拠し、縦断勾配 5% 以上）は、スピード抑制に配慮するため、看板等を設置し、注意喚起を図るものとする。
- ・ 路肩側溝部を通行空間に含める場合など、車道内共存の幅員の考え方については、p21 を参照のこと。
- ・ 車道内共存の幅の路面表示（矢羽根）の色は、自転車が通行する位置を明確にするため、青系色を基本とするものとする。また、外側線（実線）と着色部の間を 5cm 空けるものとする。

<車道内共存の標準断面例>



※ガイドラインより抜粋

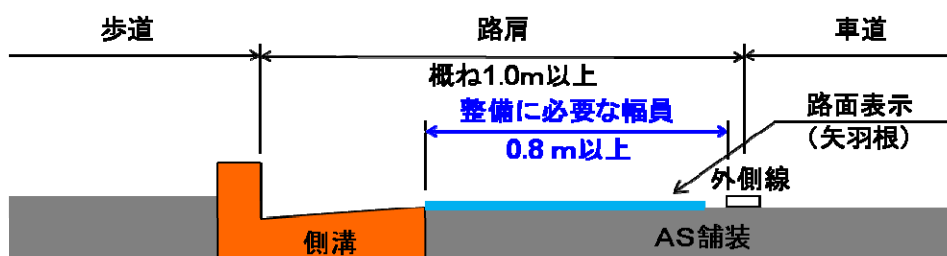
2.3.3.1 車道内共存における幅員の考え方

- “車道内共存”は、交通規制を伴わない整備形態であるが、整備に必要な最低幅員は、自転車の安全性及び通行性を考慮し、基本的にアスファルト舗装部で確保するものとする。
- 整備に必要な幅員内にグレーチング蓋がある場合は、自転車の通行に配慮するため、格子間隔が狭く滑り止め加工をしているものや車道横断方向に柵穴が伸びているものに変更するものとする。

[解説]

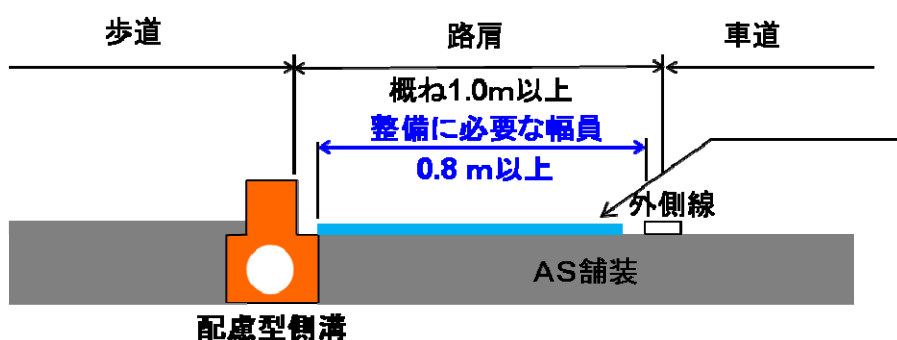
① 幅員が概ね 1.0m以上確保できる場合

既存の側溝のままで、車道のアスファルト舗装部に整備に必要な幅員（0.8m以上）を確保できる場合は、以下の方法で整備するものとする。



② 幅員が概ね 1.0m以上確保できない場合

既存の側溝を改良しないと、車道のアスファルト舗装部に整備に必要な幅員（0.8m以上）を確保できない場合は、『配慮型側溝』へ改良することを基本とする。

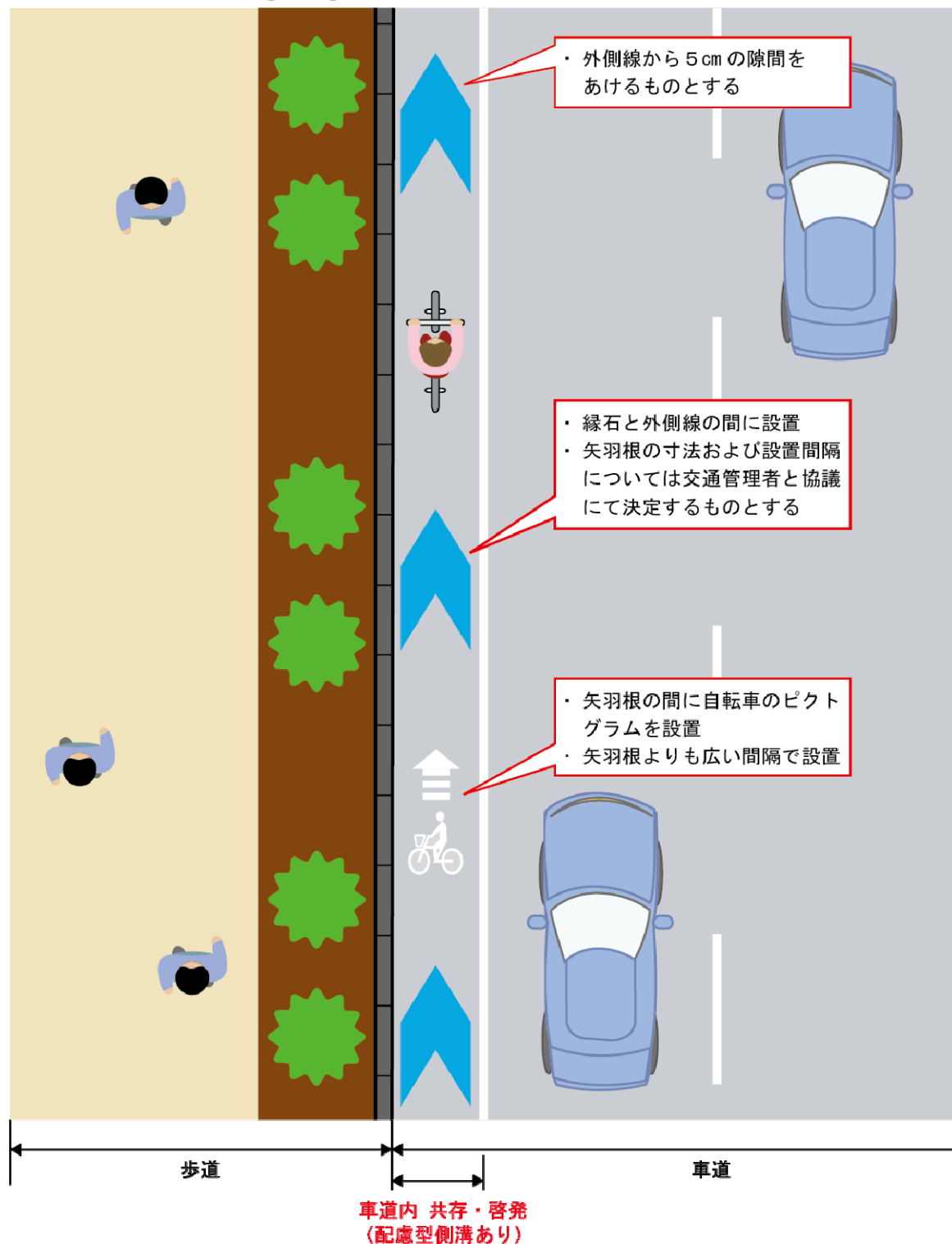


2.3.3.2 着色パターンのイメージ

- 車道内共存における着色パターン（誘導方法）については、矢羽根による誘導を検討するものとする。
- 着色方法については、交通管理者と十分な協議の上、決定するものとする。

[解説]

※路面表示については、p28～p30 を参照のこと



2.3.4 タイプ④ ＜車道混在＞

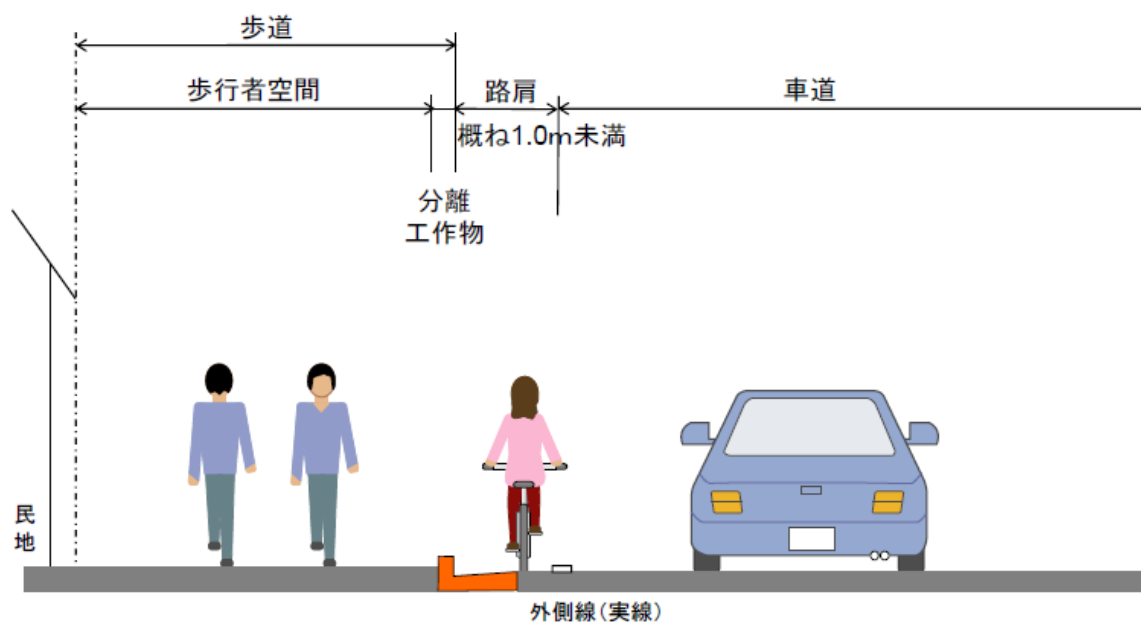
- 歩道の有無に限らず、必要に応じて路面表示（矢羽根等）による自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するものとする。

[解説]

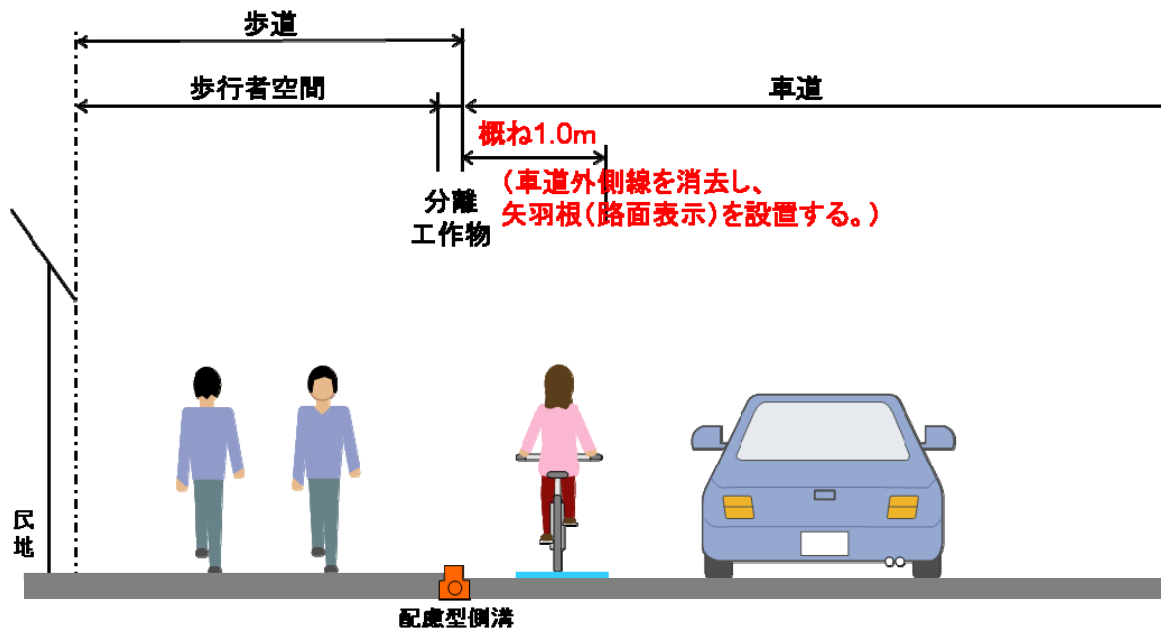
- 車道混在は、整備前の路肩の幅員が概ね 1.0m 未満となる場合の安全対策である。
- 車道部及び歩道部ともに自転車通行空間の確保ができない場合は、必要に応じて、第一通行帯の左寄りに路面表示（矢羽根等）を設置し、自動車に自転車が車道内で混在する（自動車と並走は物理的に不可能）ことを注意喚起するものとする。
- 自転車及び自動車の交通量などの道路状況によっては、車道混在が不適と判断される路線があるため、交通管理者と十分協議の上、決定するものとする。
- 整備イメージについては、p26～27 を参照のこと。

<車道混在の標準断面例>

整備前



整備後



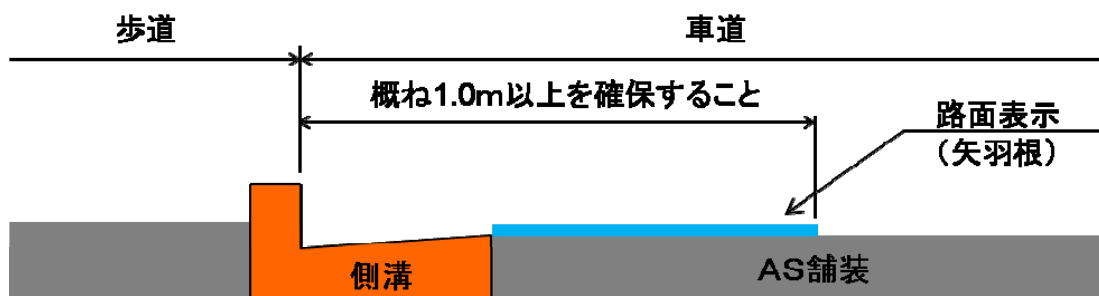
2.3.4.1 車道混在における幅員の考え方

- “車道混在” は、交通規制を伴わない整備形態であるが、整備に必要な最低幅員は、自転車の安全性及び通行性を考慮し、基本的にアスファルト舗装部で確保するものとする。
- 整備に必要な幅員内にグレーチング蓋がある場合は、自転車の通行に配慮するため、格子間隔が狭く滑り止め加工をしているものや車道横断方向に柵穴が伸びているものに変更するものとする。

[解説]

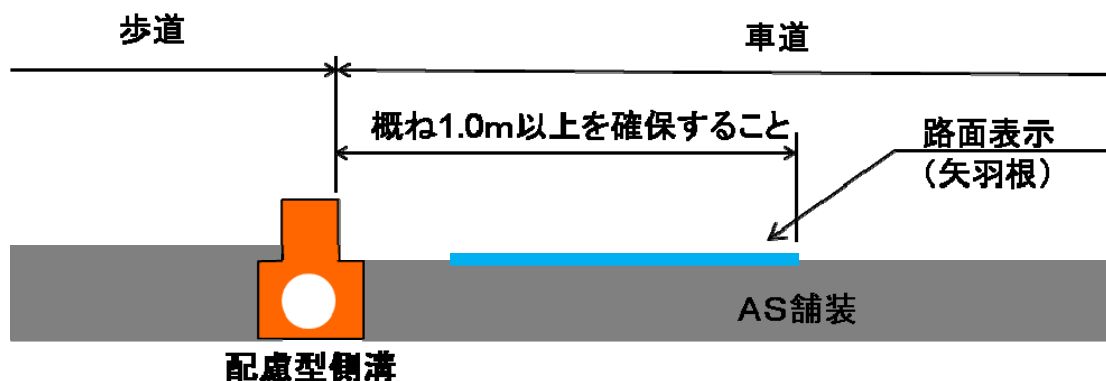
① 既存の側溝のままでする場合

車道のアスファルト舗装部に矢羽根を設置する。矢羽根の右端が路肩端から概ね 1.0m 以上の位置となるように設置するものとする。



② 配慮型側溝へ変更する場合

車道のアスファルト舗装部に矢羽根を設置する。矢羽根の右端が路肩端から概ね 1.0m 以上の位置となるように設置するものとする。



2.3.4.2 着色パターンのイメージ

- 車道混在における着色パターン（誘導方法）については、基本的に矢羽根による誘導とするものとする。
- 着色方法については、交通管理者と十分な協議の上、決定するものとする。

[解説]

①歩道のある場合

※路面表示については、p28～p30 参照のこと

