

第9章 交 通 安 全

第9-1章 歩道および自転車道 目次

第1節 総 則	9-1-1
1.1. 適用の範囲	9-1-1
1.2. 定義	9-1-1
第2節 歩道等	9-1-3
2.1. 歩道等の構造	9-1-3
2.2. 歩道等の切下げ 道路局長通知（平成12年11月15日）	9-1-23
2.3. 側道橋	9-1-41
2.4. 張出歩道等	9-1-41
2.5. 歩道等の計画の実態	9-1-41
第3節 自転車道等	9-1-43
3.1. 目的	9-1-43
3.2. 自転車道等の設置	9-1-44
3.3. 幅 員	9-1-44
3.4. 路肩の設置の考え方	9-1-46
3.5. 自転車通行帯の留意事項	9-1-46
第4節 専用道路（歩行者・自転車道）	9-1-47
4.1. 基本方針	9-1-47
4.2. 専用道路の指定の手続き	9-1-47
4.3. 河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合	9-1-47

第1節 総 則

1.1. 適用の範囲

この要領は、道路構造令における「歩道」、「自転車歩行者道」（以下、「歩道等」という。）および「自転車道」、「自転車通行帯」（以下、「自転車道等」という。）の設計に適用するが、定めのない事項については下記指針等によるものとする。

- ・歩道及び立体横断施設の構造についての取り扱いについて（平成12年 道路局課長通達）
- ・歩道における安全かつ円滑な通行の確保について（平成11年 道路局課長通達）
- ・道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和6年1月 国土交通省道路局）
- ・視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説（昭和60年9月 日本道路協会）
- ・岐阜県福祉のまちづくり施設整備マニュアル
（平成16年1月 岐阜県基盤整備部都市整備局建築指導課）
- ・道路構造令の解説と運用（令和3年3月 日本道路協会）
- ・岐阜県県道の構造の技術的基準を定める条例（令和3年4月 岐阜県）
- ・歩道等と車道との境界における車両用防護柵を設置する区間の基準について（通知）（平成26年9月2日 岐阜県道路建設課、道路維持課、街路公園課）
- ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月 国土交通省道路局、警察庁交通局）
- ・道路構造令の一部を改正する政令の施行について（通知）（令和元年5月23日岐阜県道路建設課、道路維持課、都市整備課）
- ・自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について（通知）（令和元年7月23日岐阜県道路建設課、道路維持課、都市整備課）

1.2. 定義

1.2.1 目的

歩道：交通弱者である歩行者を自動車交通より、分離するために設置する。

自転車歩行者道：自転車と歩行者を路上の一部分を通行させ、混合交通としても支障がない場合に設置する。なお、道路交通法上は「歩道」として扱われる。

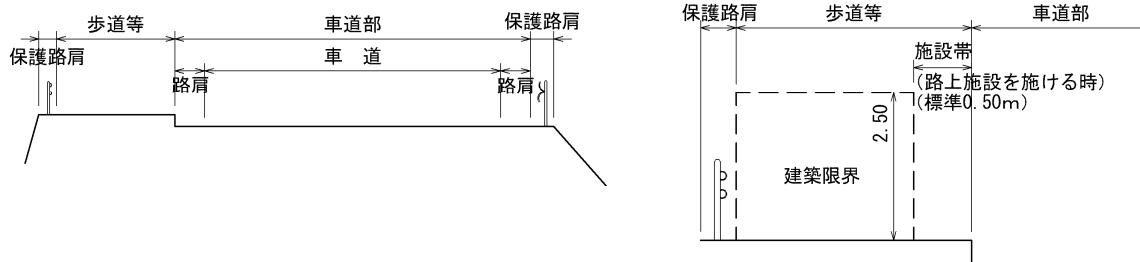
自転車道：自転車の通行を自動車及び歩行者から分離するために設置する。

自転車通行帯：自転車道と同様である。

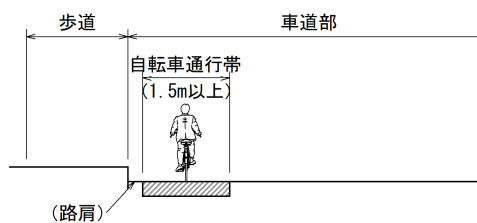
1.2.2 名称

各名称については、図9.1のとおりである。

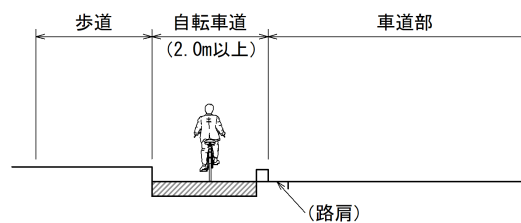
- (1) 車道部：車道と路肩を合わせたものをいう。
- (2) 歩道等：歩道又は自転車歩行者道で、必要に応じ路上施設帯と組み合わせたものをいう。
- (3) 自転車通行空間：自転車が通行する道路、又は道路の部分を用いる。
- (4) 自転車道：自動車交通から構造的に分離された自転車専用の通行空間を用いる。
- (5) 自転車通行帯：車道の左端寄りに設けられる帯状の自転車専用の通行空間を用いる。
- (6) 保護路肩：主要構造を保護するスペース（又は路上施設帯のスペースとなる）を用いる。



(a) 歩道等



(b) 自転車通行帯



(c) 自転車道

図 9.1 名称

第2節 歩道等

2.1. 歩道等の構造

2.1.1 歩道等の種類

歩道及び自転車通行空間等の設置においては、国道は「道路構造令」、県道は「岐阜県県道の構造の技術基準を定める条例」に基づくものとする。なお、道路構造令の規定では、地域の状況に応じて、各道路管理者が歩道や自転車通行空間の設置の必要性を判断できることとされており、対象とする道路のネットワーク特性、地域特性も十分考慮する必要がある。

歩道の必要性及び自転車通行空間等の種類については図 9.2 及び図 9.3 を参考に選定することとし、幅員構成については図 9.4～図 9.7 を参考とする。また、設計済みの区間にあっても地形その他やむを得ない場合を除き、図 9.8 及び図 9.9 を参考に整備を行うこととする。

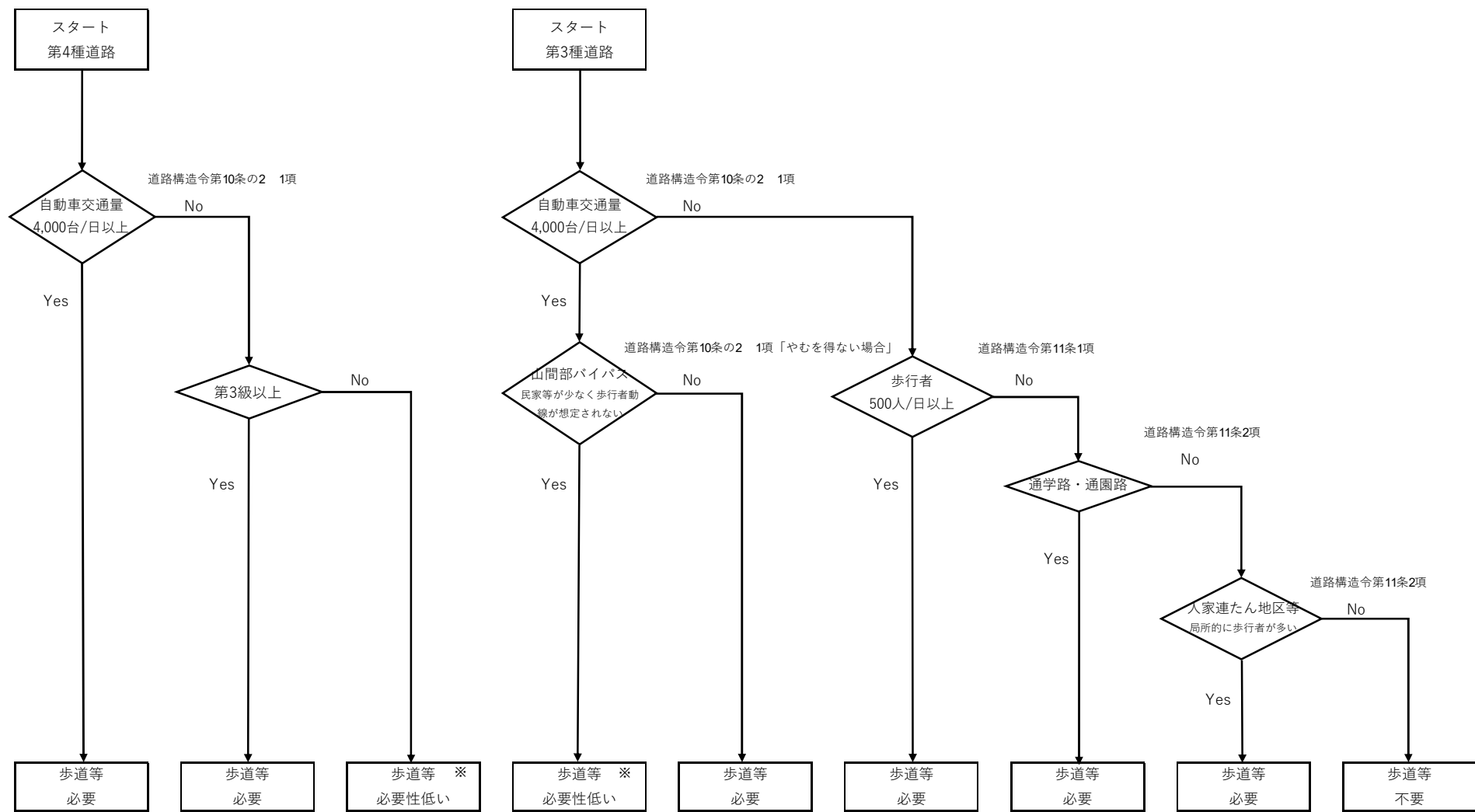


図 9.2 歩道等が必要とされる区間

自動車、自転車、歩行者の交通量と自転車道等の整備形態の関係は下表を目安とする。

表 9.1 自転車道等の整備形態の目安（県仕様）

		自転車		
		多 ※4 (500 台/日以上)	少	
			歩行者	
			多 ※4 (500 人/日以上)	少
自動車	多 (4,000 台/日以上)	自転車通行帯 自転車道※1	自転車通行帯※3 自転車道※1 自転車通行空間	自転車通行空間
	少	自転車通行帯※2 自転車道※1		

※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（自動車と自転車の分離）。

※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（自転車と歩行者の分離）。

※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。

＊「交通量が多い」場合とは、各道路の交通状況を総合的に勘案して、道路管理者が判断するものであるが、参考として下記に示す数値を目安とする。

- ・ 歩行者が多い場合： 500 人／日以上交通量
- ・ 自転車が多い場合： 500 台／日以上交通量
- ・ 自動車が多い場合： 4,000 台／日以上交通量

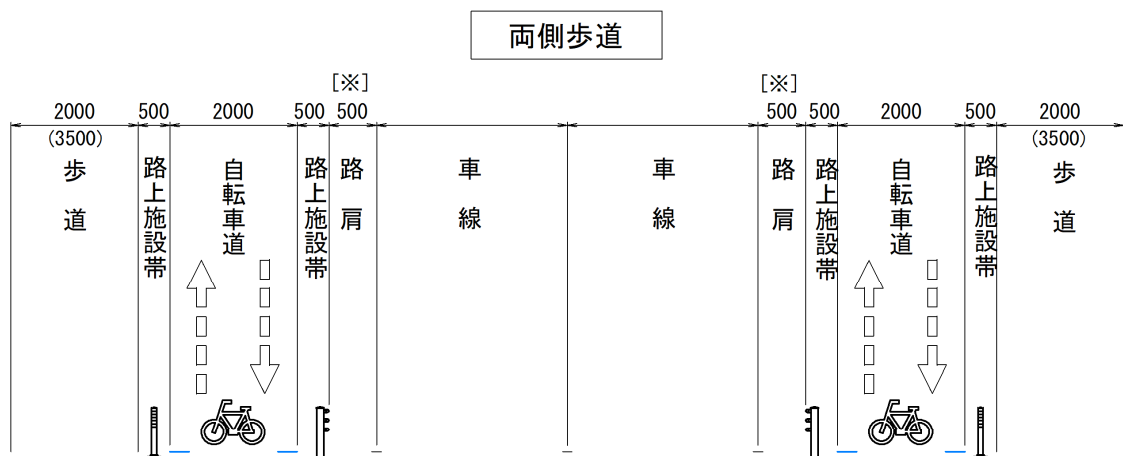
＊「自転車の通行を自動車及び歩行者から分離する必要あり」とは、以下のとおりとする。

- ・ 自動車の交通量が少なく、自転車の交通量が多い場合、自動車と自転車の分離の必要性は、設計速度 40km/h 超を目安とする。
- ・ 自動車及び歩行者の交通量が多く、自転車の交通量が少ない場合、自転車と歩行者の分離の必要性は、通勤・通学時など自転車と歩行者が時間的に集中して輻輳する場合などを考慮する。

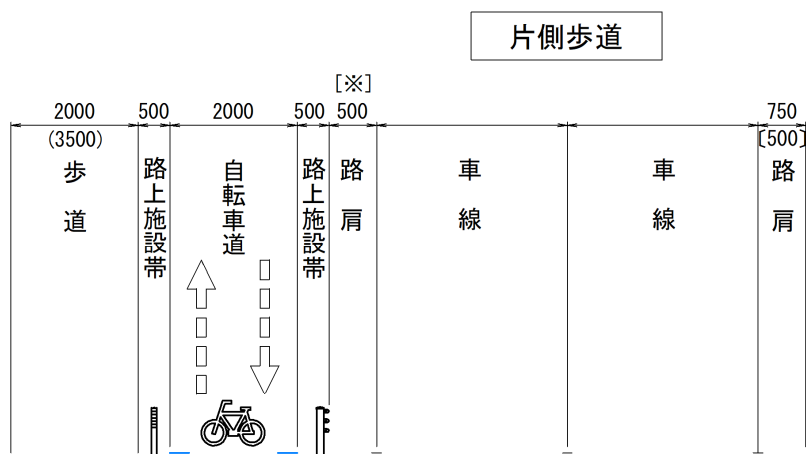
(R1.7.23 道建第 105 号、道維第 268 号、都政第 66 号

「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について(通知)」) 一部加筆修正

(1) 自転車道



[※] 路肩は原則500とするが、前後区間の状況等を踏まえ、750にすることもできる

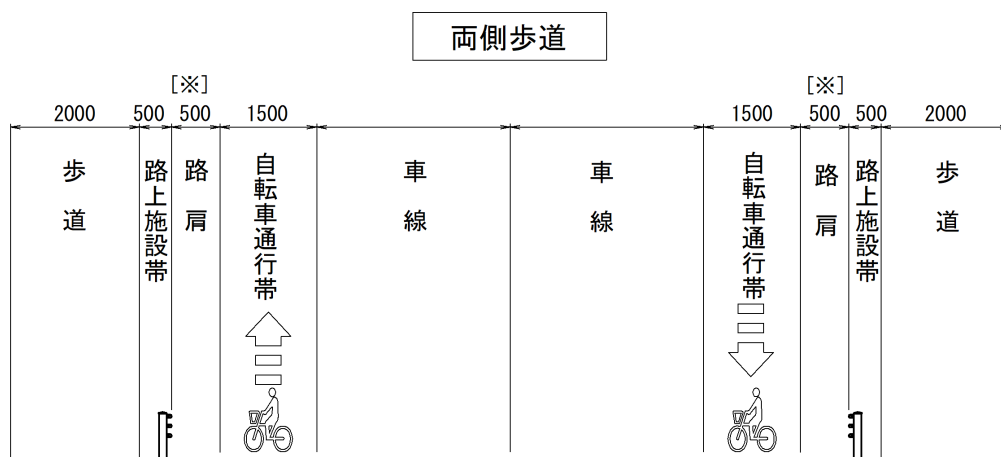


[※] 路肩は原則500とするが、前後区間の状況等を踏まえ、750にすることもできる

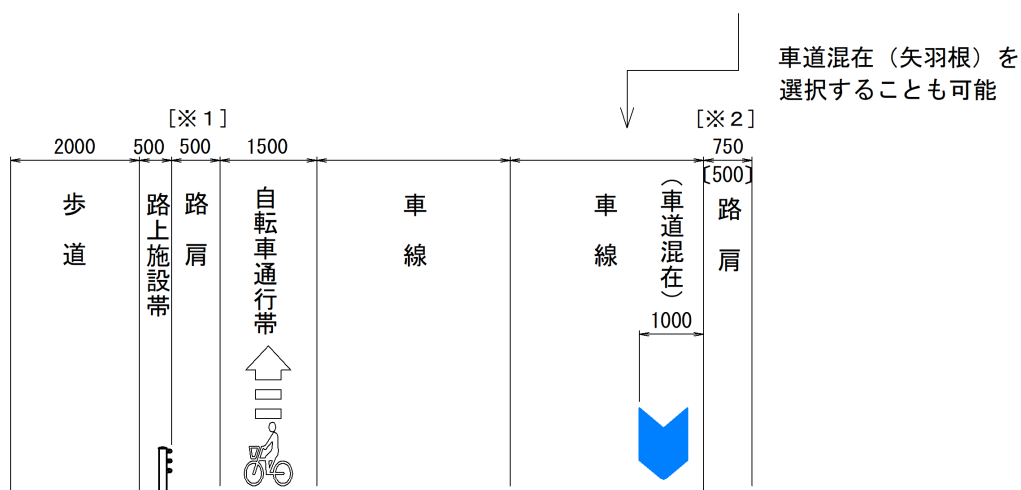
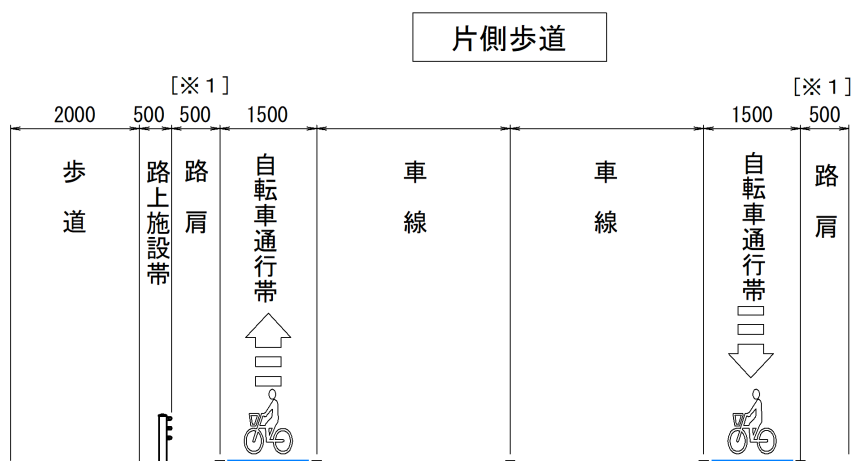
自転車道は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において
一方通行としているが、双方向とすることもできる

図 9.4 歩道を設置する場合の自転車通行空間(1)

(2) 自転車通行帯



〔※〕路肩は原則500とするが、前後区間の状況等を踏まえ、750にすることもできる

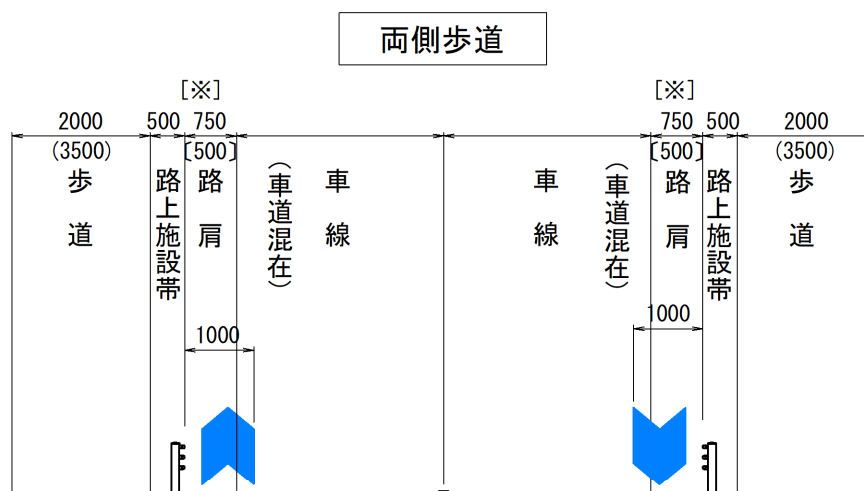


〔※ 1〕路肩は原則500とするが、前後区間の状況等を踏まえ、750にすることもできる

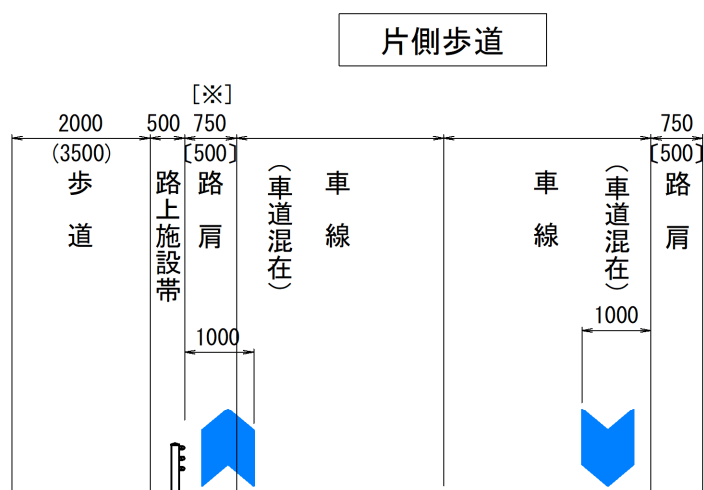
〔※ 2〕路肩の縮小規定は使用しない（〔 〕内の数値は第4種の路肩幅）

図 9.5 歩道を設置する場合の自転車通行空間(2)

(3) 車道混在

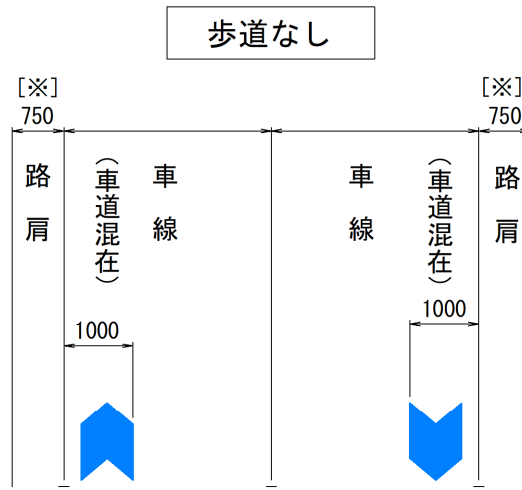


[※] 路肩の縮小規定は使用しない（〔 〕内の数値は第4種の路肩幅）



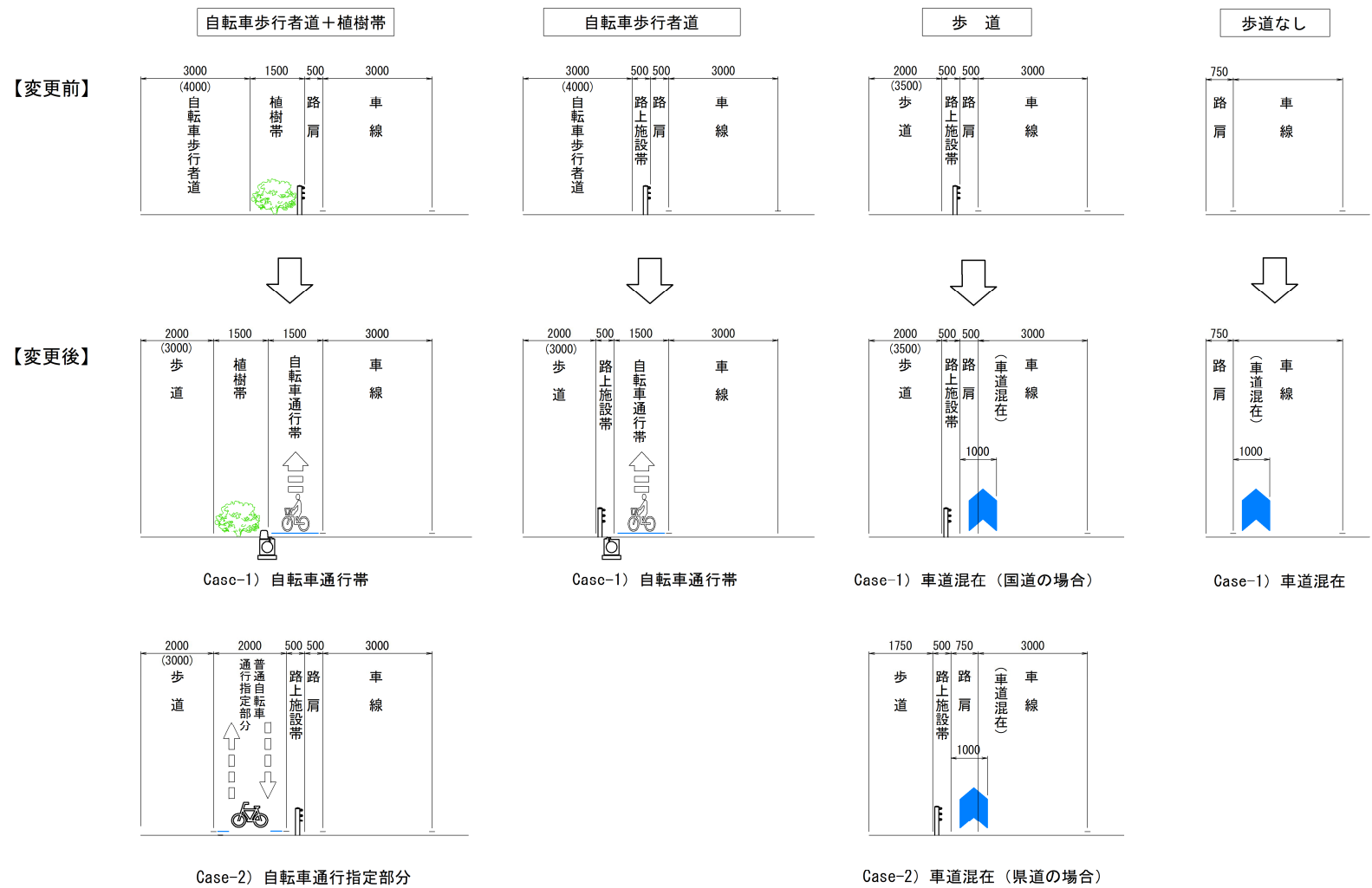
〔※〕路肩の縮小規定は使用しない（〔 〕内の数値は第4種の路肩幅）

図 9.6 歩道を設置する場合の自転車通行空間(3)



[※] 路肩の縮小規定は使用しない

図 9.7 歩道を設置しない場合の自転車通行空間



※ 自転車通行帯内は、排水施設を設けない等、平坦性を確保すること。

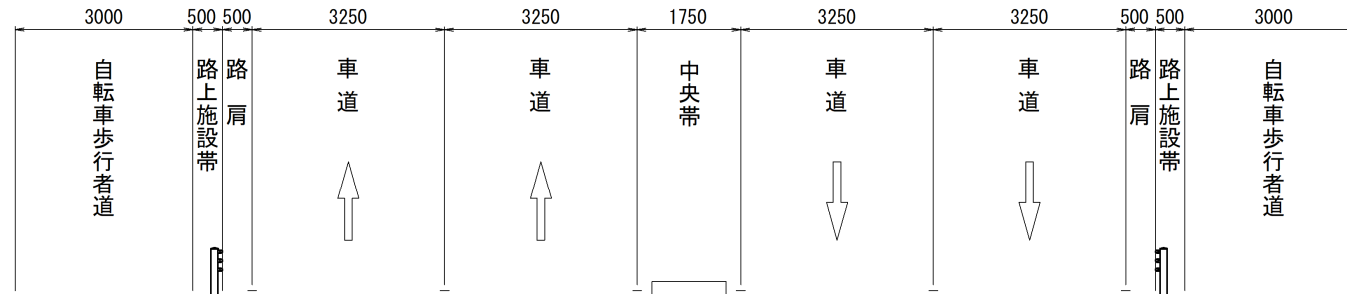
※ 設計済みの橋梁において、自転車歩行者道から自転車通行空間(幅広路肩)に変更する場合、上部工及び下部工の構造計算が問題ないか確認すること。

※ () は歩行者の交通量が多い道路の場合の幅員を示す。

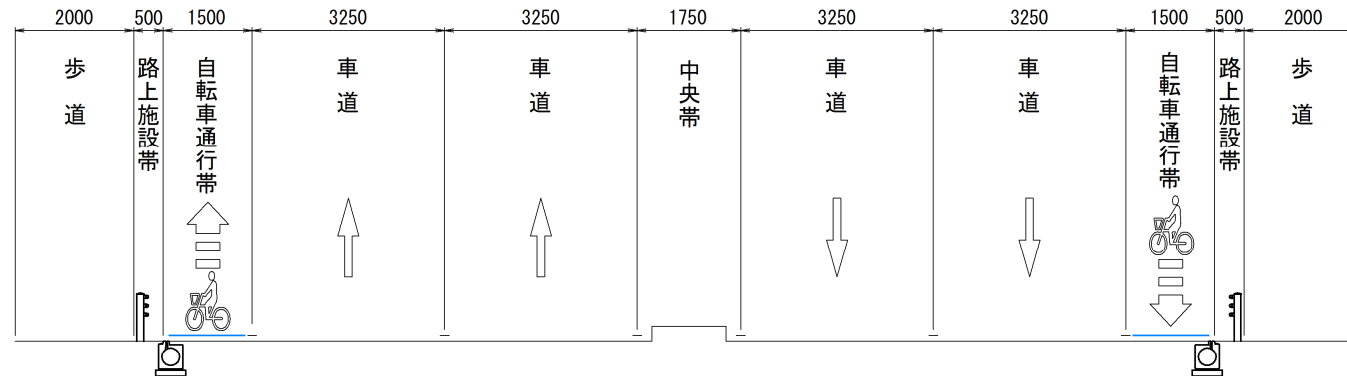
図 9.8 計画済箇所の自転車通行空間(現道再配分)(1)

自転車歩行者道（中央分離帯あり）

【変更前】



【変更後】



Case-1) 自転車通行帯

図 9.9 計画済箇所での自転車通行空間（現道再配分）(2)



図 9.10 「普通自転車歩道通行区分」を設定した整備事例

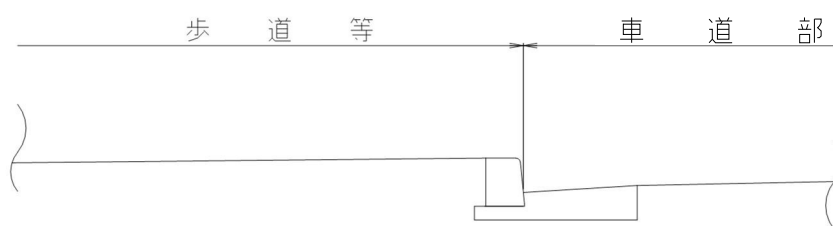
2.1.2 歩道等の形式（道路構造令の解説と運用 社団法人日本道路協会 2-7-4）

・型式

歩道等の形式は、マウントアップ方式・セミフラット方式・フラット方式（図 9.11～図 9.13）がある。

形式の選定においては、当該道路の構造および交通の状況、沿道の土地利用状況等を考慮して選定するものとするが、市街地においてはセミフラット方式、その他の場合においてはフラット方式を標準とする。

(1) マウントアップ方式：歩道等面と縁石天端の高さが同一である構造
縁石による分離



植樹帯を設ける場合

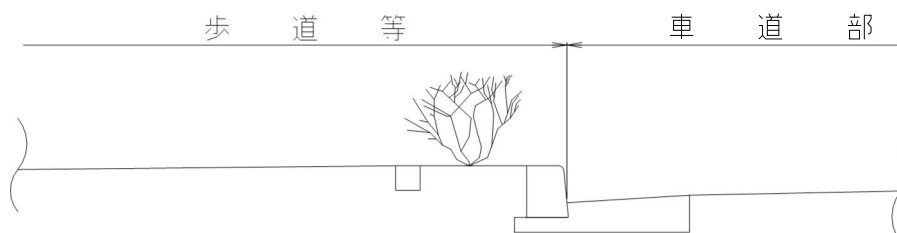
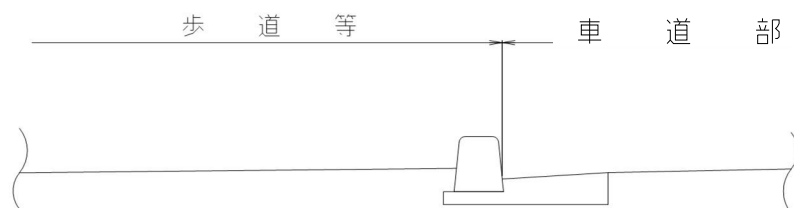


図 9.11 マウントアップ方式

- (2) セミフラット方式：歩道等面が車道部面より高く、縁石天端の高さが歩道等面より高い構造
縁石による分離



植樹帯を設ける場合

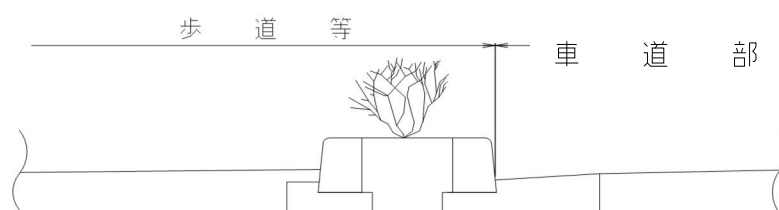
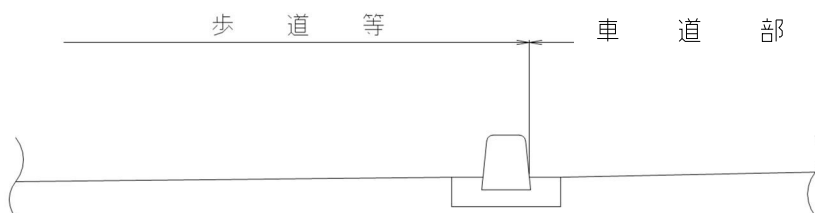
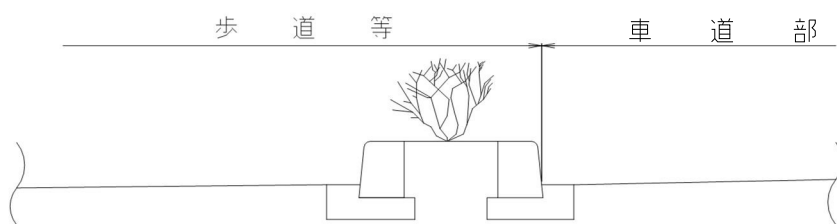


図 9.12 セミフラット方式

- (3) フラット方式：歩道等面と車道部の高さが同一で、縁石等により分離する構造
縁石による分離



植樹帯を設ける場合



防護柵による分離

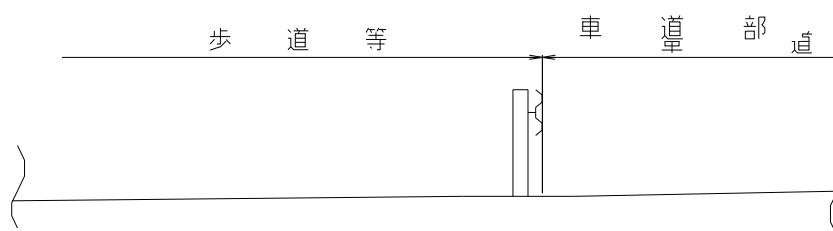


図 9.13 フラット方式

2.1.3 歩道等の幅員

歩道および自転車歩行者道の幅員については、国道は「道路構造令」、県道は「岐阜県県道の構造の技術的基準を定める条例」に基づき、下表の値以上の幅員を確保するものとする。

表 9.2 歩道および自転車歩行者道の幅員 (単位：m)

道 路 区 分		国 道	県 道
自転車歩行者道	歩行者の交通量が多い道路	4.0	4.0
	その他の道路	3.0	3.0
歩 道	歩行者の交通量が多い道路	3.5	3.5
	その他の道路	2.0	2.0
	特別の理由によりやむを得ない場合	—	1.5 ※

※ 県道の歩道幅 1.5m の採用については、特別の理由によりやむを得ない場合にのみ、歩道の利用形態を勘案した上で支障のない場合に限ることとし、安易に採用しないこと。

条例 第 11 条 (歩道)

3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては 3.5 メートル以上、その他の道路にあつては 2 メートル以上とする。ただし、その他の道路にあつては、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。

尚、横断歩道橋若しくは地下横断歩道又は路上施設を設ける場合は、上表に規定する値の幅員に別途必要幅を加えること。ただし、第 3 種第 5 級又は第 4 種第 4 級の道路にあつては、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、この限りではない。

表 9.3 歩道等の別途必要幅 (単位：m)

道 路 区 分		国 道	県 道
自転車歩行者道 及び歩道	横断歩道橋若しくは地下横断歩道を設ける場合	3.0	
	ベンチの上屋を設ける場合	2.0	
	並木を設ける場合	1.5	
	ベンチを設ける場合	1.0	
	その他の場合（防護柵等を設ける場合）	0.5	

歩道の幅員は、下図のとおりとする。なお、歩道等の幅員は、歩行者等の移動円滑化のため、路上施設や縁石等を除き、実質、歩行者および自転車が通行可能な幅員（有効幅員）を、できるだけ幅広く連続して確保することが望ましい。

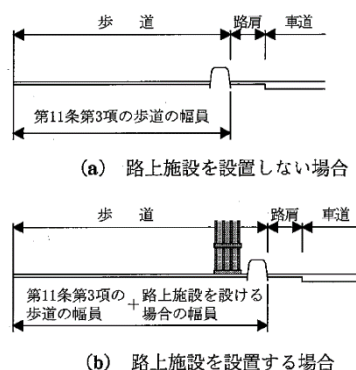
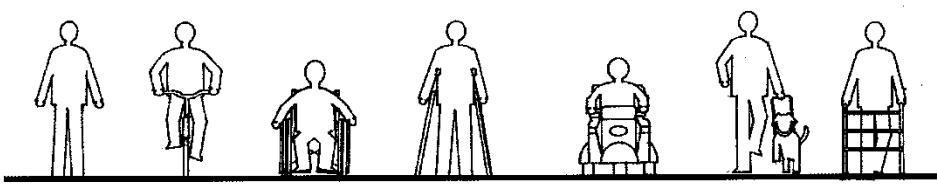


図 9.14 歩道の幅員

(出典：道路構造令の解説と運用 令和 3 年 3 月 社団法人 日本道路協会)

自転車歩行者道の幅員は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

なお、道路利用者の基本的な寸法および歩道・自転車歩行者道の幅員設定を下記に示す。



	人（成人男子、荷物等なし）	自転車	車いす	杖使用者（2本）	自操用ハンドル型電動車いす	盲導犬	歩行器
静止状態	幅45cm	幅60cm	幅70cm	幅90cm	幅70cm	幅80cm	幅70cm
通行時	幅70～75cm	幅100cm	幅100cm	幅120cm	幅100cm	幅150cm	幅80cm

図 9.15 道路利用者の基本的な寸法

（出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン 令和6年1月 国土交通省道路局）

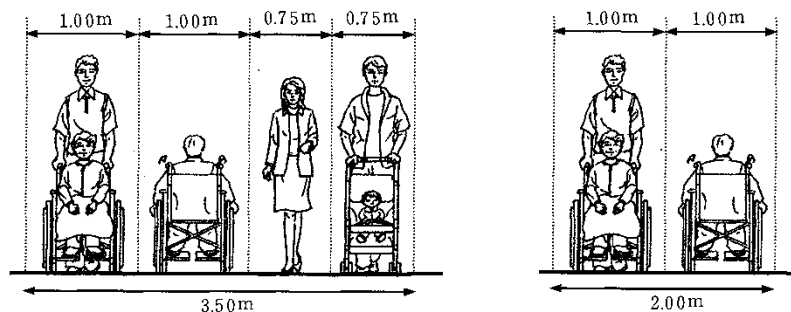


図 9.16 歩道の幅員の考え方

（出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン 令和6年1月 国土交通省道路局）

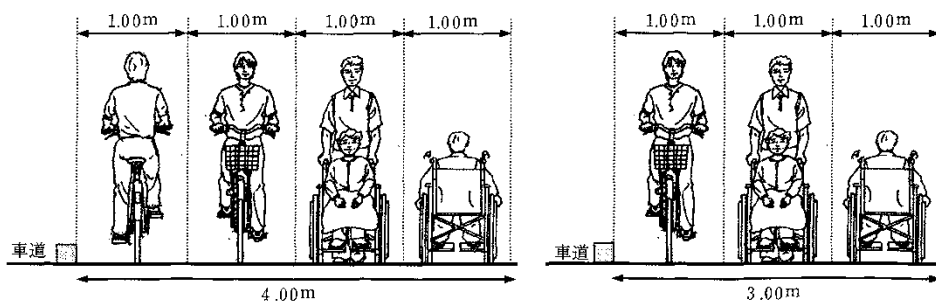


図 9.17 自転車歩行者道の幅員の考え方

（出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン 令和6年1月 国土交通省道路局）

ただし、トンネル内の歩道および自転車歩行者道の幅員については、下記にあてはまる箇所では、原則として施設帯を考慮するが、必要のない場合は省略することができるものとする。

- ① 都市計画決定されている場合
- ② 自転車歩行者の交通量が 300 人台／日以上 の箇所、又は、自転車歩行者の交通量が相当程度（150 人台／日以上）予想され、大型車交通量 1000 台／12h 以上の交通が見込まれる場合。

2.1.4 歩道等の勾配

- 1) 縦断勾配（道路局長通知（平成 12 年 11 月 15 日））
 - 歩道の縦断勾配は 5 % 以下とし、沿道の状況によりやむを得ない場合には 8 % 以下とする。
- 2) 横断勾配（道路局長通知（平成 12 年 11 月 15 日））
 - 歩道等（車庫乗入れ部を除く）の横断勾配は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造である場合には、1 % 以下とするものとする。ただし、道路の構造、気象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、2 % 以下とすることができる。
 - 歩道等の横断勾配の方向は排水処理方法を十分検討して決めるものとする。

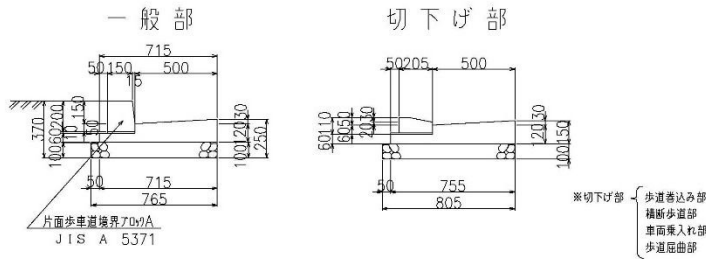
2.1.5 歩車道境界施設

1) 施設の構造

歩道等の各形式における標準的な構造および留意事項を示す。

- 歩道、自転車歩行者道を整備する区間は原則として車両用防護柵（ガードパイプ）を設置する。ただし、沿道利用状況などにより車両用防護柵が設置できない理由がある場合はこの限りではない。
- 縁石には必要に応じて反射材を設置することができる。
- 車両の進行方向と同方向の縁石すり付け部（低い～高い）には、視線誘導標（スノーポール等）を設置することを基本とする。
- 排水施設については、各種条件を考慮して計画を行うものとする。

(1) マウントアップ方式



歩車道境界部材料表					
名 称	規 格	単 位	数 量		備 考
			一 般 部	切 下 げ 部	
コンクリート縁石	片面歩車道境界ブロックA JIS A 5371	m	100	100	プレキャスト無筋コンクリート製品 道路用境界ブロック
コンクリート	18-8-25	m ³	8.040	8.280	
敷モルタル	(1:3)	m ³	0.170	0.205	
型 枠		m ²	21.000	21.000	
基 礎 材		(m ³) (m ²)	(7.650) 76.500	(8.050) 80.500	

図 9.18

(2) セミフラット方式

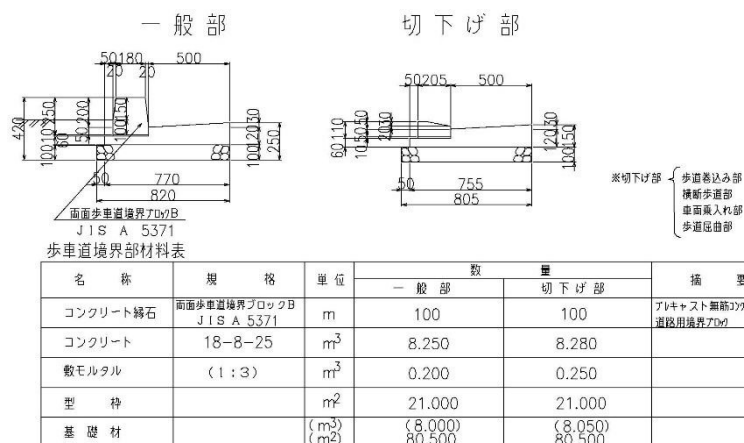


図 9.19

(3) フラット方式

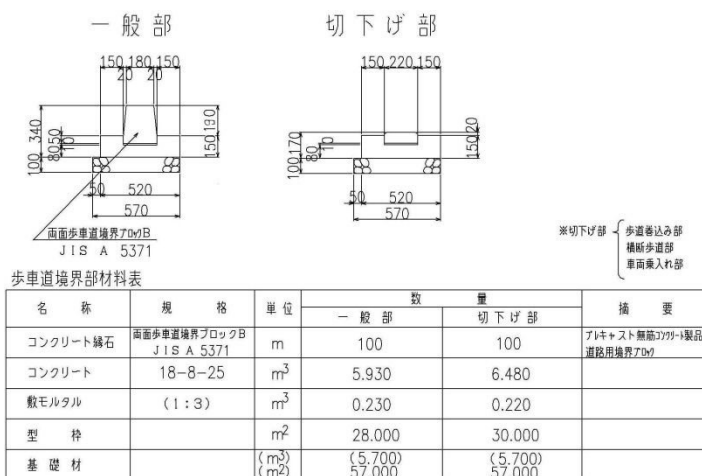


図 9.20

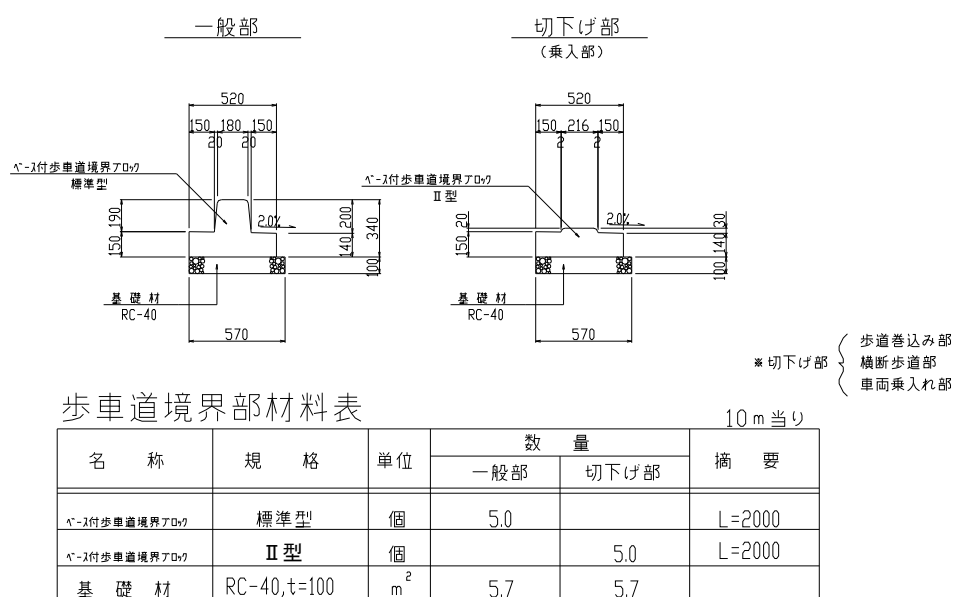


図 9.21

2) 防護柵等

歩道等と車道の境界に設置する車両用防護柵は、「車両用防護柵標準仕様・同解説（平成 16 年 3 月 社団法人 日本道路協会）」に基づき、歩車道境界用ガードパイプ Gp を設置するものとする。なお、自動車の乗上げや車両による歩行者の巻き込みを防止するため、縁石を設置する場合には、原則として高さ 20cm（マウントアップ方式の場合は 15cm）の縁石を設置するものとする。

歩行者等の横断防止を目的として歩行者自転車用柵（P 種）を設置する場合には、図 9.22 を標準とする。

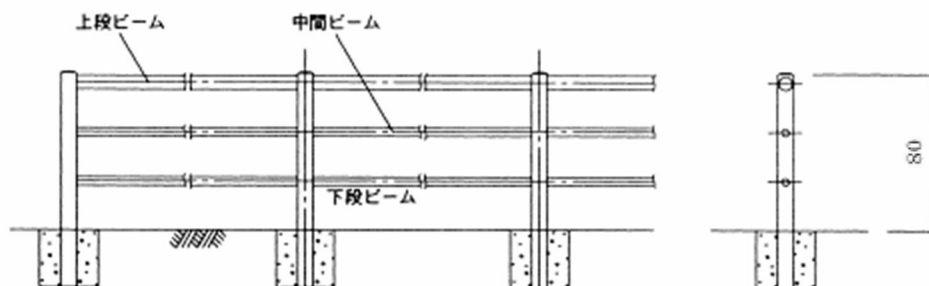


図 9.22 横断防止用歩行者自転車用柵（P 種）

視線誘導標による車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を補うとともに、歩道等と車道部の分離を明確に表示することを目的として、縁石の側面に反射材等を設置する。

なお、設置間隔については「視線誘導標設置基準・同解説（昭和 59 年 10 月 社団法人 日本道路協会）」に準拠するものとするが、当該道路の構造および交通の状況、沿道状況等を考慮して定めるものとする。

2.1.6 身体障害者への配慮

(1) 身体障害者の分類

身体障害者は、下記のとおり分類される。

- ① 視覚障害者
- ② 聴覚障害者
- ③ 肢体不自由者
- ④ 内部障害者

また、上記障害者の補装具には、下記のものがある。

- ① 車椅子
- ② 松葉杖
- ③ 義手・義足
- ④ 盲人安全杖
- ⑤ 補聴器

(2) 身体障害者の行動の特性

① 車椅子

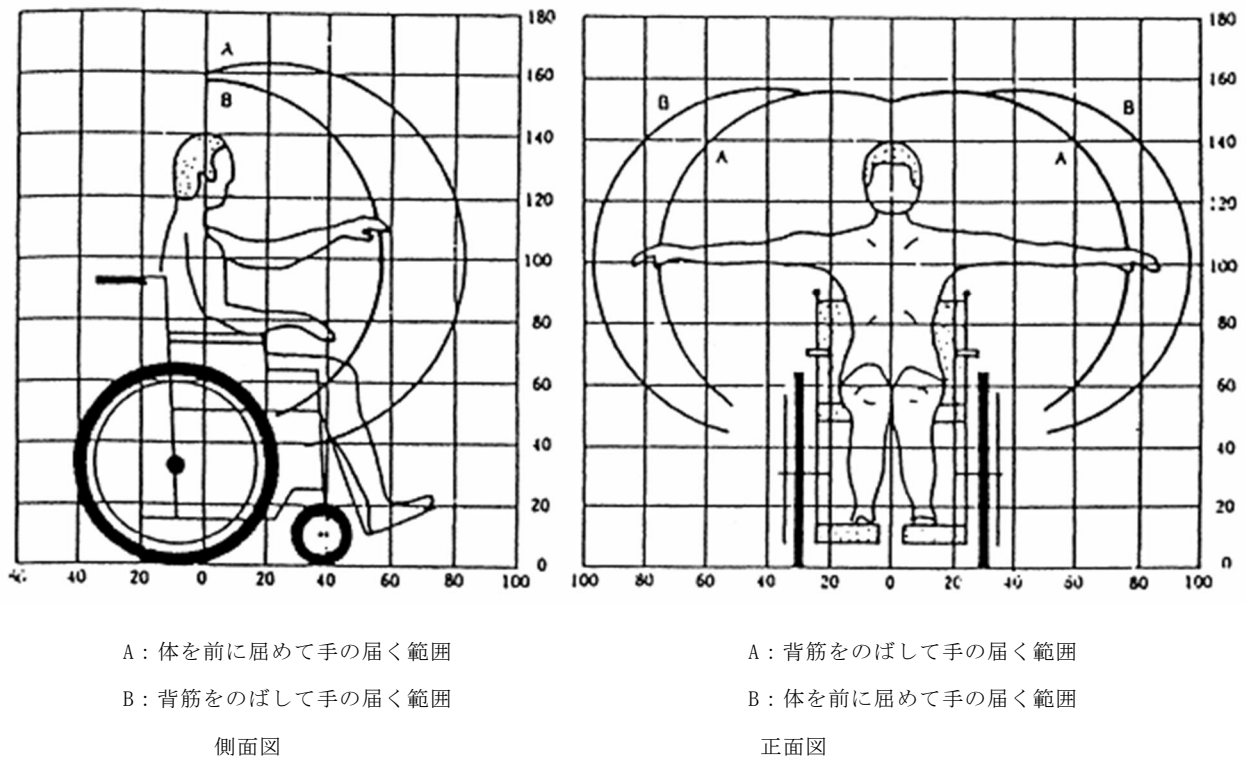


図 9.23 車椅子に座って手の届く範囲

② 杖、松葉杖使用者の標準行動域

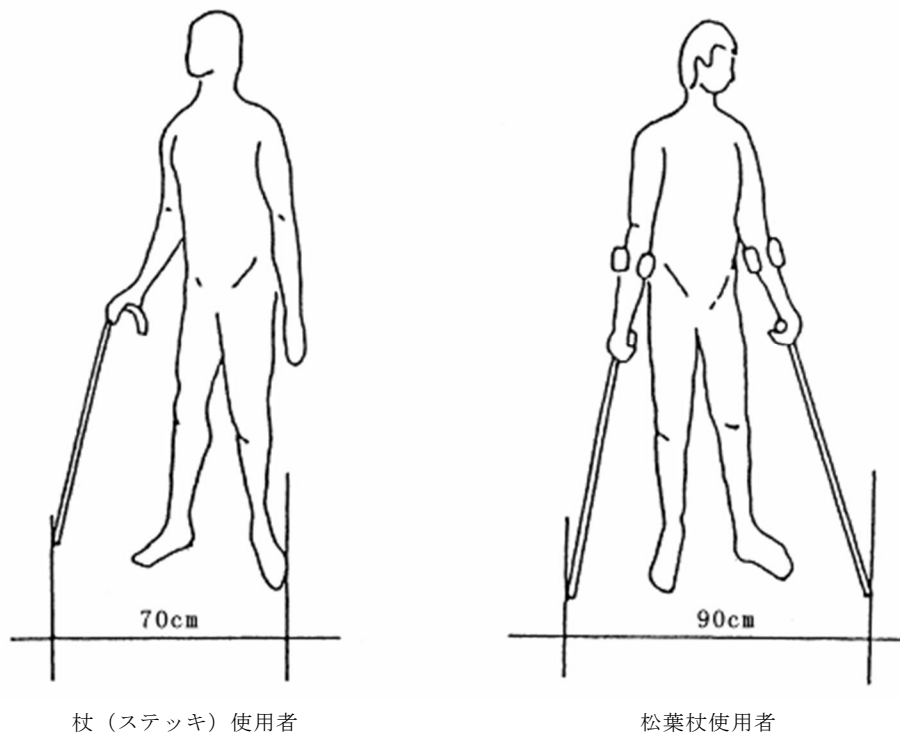


図 9.24 杖、松葉杖使用者の標準行動域

(3) 工種ごとの留意事項

① 階段

「第6章 立体横断施設」によるものとする。

② 標示

昇降口には、視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）を敷設して注意喚起を促すものとする。

また、視覚障害者誘導用ブロックの設置に関しては、「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」（昭和60年9月 社団法人 日本道路協会）によるものとする。

なお、景観整備の視点から色彩、材質、形状等を（視覚障害者誘導用ブロックに関する設置指針）の内容と異なるものを採用しようとする場合は、形状・寸法についてはJIS T 9251（図9.29および図9.30）に合わせたものとする。

③ 手すり

「第6章 立体横断施設」によるものとする。

(4) その他の留意事項

① からだが入り込む事故

人間の頭が通り抜けられるすき間は、体全体が通り抜けられるとされている。したがって、柵および手すり子の間隔は、乳児を対象とした場合7cm、2才児で10cm、幼稚園児で13cm以下とする。

② ころびによる事故

- (a) 各部位ともすべりにくい材料を使用し、ころんでも衝撃の少ないものを使用する。
- (b) 水に濡れると、すべりやすくなる材料もあるので注意を要する。
- (c) 松葉杖使用者は、杖の小さな底面に体重をかけるので特にすべりやすい。
- (d) 下肢障害者には、体を支えるための手すりが必要である。また、手すりは、体重をかけるので、堅固に取りつける必要がある。

③ 落ちる事故

- (a) 溝ぶたのない側溝、階段の吹き抜け部分等危険性のある箇所は作らないようにする。
- (b) 階段、スロープ等、周囲より高くなっている部分は側壁、手すり等の転落防止を取りつける。また、松葉杖等が手すり等のすき間から落下することがあるので、立ち上がり、または側板を設けねばならない。
- (c) 階段、スロープ等では盲人の踏みはずしの危険があるので、終始端では材質を変える等の配慮が必要であり、踊り場に段を設けたり、蹴上げ、踏面の寸法を変えてはならない。弱視者は、下り階段が一枚の板に見えるので、ノンスリップと踏面の色を対比させるとよい。
- (d) 幅15mm以上の溝があると車椅子のキャスターや杖が落ち込むおそれがある。

④ 接触による事故

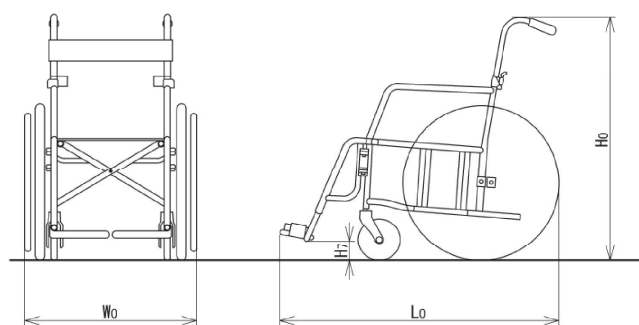
- (a) 人間が接触しやすい壁面（床上150cm）は接触してもすりむきが起こらない材料を使用する。特に手すりの裏側の壁はすりむきが起こりやすい。
- (b) 手すりの表面、継目等は凹凸をなくし、手に傷がつかないようにする。
- (c) 危険室等は、把手にギザギザをつける等の配慮を行う。

2.2. 歩道等の切下げ 道路局長通知（平成 12 年 11 月 15 日）

- (1) 歩道等の切下げ部の歩行者等進行方向については、歩道と車道との段差は、視覚障害者の安全な通行を考慮して 2 cm を標準とし、車いす使用者が通行可能であり、かつ、視覚障害者が歩車道境界部を認知（点字ブロック等の設置）できるよう配慮するものとする。
- (2) 車両乗入れ部の切下げ部の車両進行方向については、歩車道境界の段差は 2 cm を標準とする。（県仕様）
- (3) 歩道面の平坦部分は、車いす使用者の円滑なすれ違いを考慮して、2 m 以上確保することを標準とする。マウントアップ方式等で 2 m 以上の平坦部分を確保することが困難な場合においても、車いす使用者等の安全な通行を考慮し、原則として 1 m 以上の平坦部分を連続して確保するものとする。この場合、縁石を除いた車両乗入れ部の擦付横断勾配は 15% 以下を標準とする。
- (4) 車いす使用者の通行のための寸法は以下を基準とする。

■車椅子の寸法（JIS）

◇JIS T 9201:2016 手動車椅子（大型）の寸法



JIS T 9201:2016（手動車椅子）における手動車椅子の寸法（単位：mm）

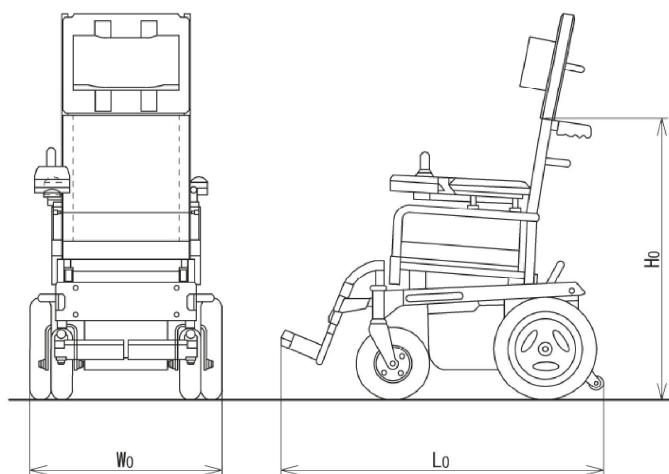
部位	寸法値 ^{b)}
全長 (L_0)	1200以下
全幅 (W_0)	700以下
フットプレート高 (H_f)	50以上
全高 (H_0) ^{a)}	1200以下

a) ヘッドサポートを外した時

b) リクライニング機構及び／又はティルト機構を装備する車椅子は、標準状態の寸法とする。

出典：JIS T 9201:2016（手動車椅子）

◇JIS T 9203:2016 電動車椅子の寸法



JIS T 9203:2016（電動車椅子）における電動車椅子の寸法（単位：mm）

区分	最大寸法 ^{a)}
全長 (L_0)	1200
全幅 (W_0)	700
全高 (H_0) ^{b)}	1200

a) リクライニング機構、リフト機構及びティルト機構を装備する電動車椅子は、標準状態の寸法とする。

b) ヘッドサポート取外し時。ただし、バックミラーを持つ場合、その高さは1090mmとする。

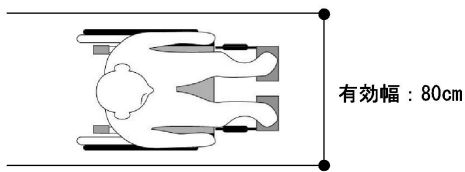
出典：JIS T 9203:2016（電動車椅子）

図 9.25 車いすの寸法（JIS）

（出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン 令和 6 年 1 月 国土交通省道路局）

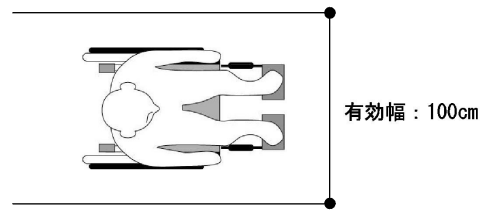
■車椅子使用者の通行のための寸法

◇80cm：出入口などを車椅子使用者が通過できる最低幅



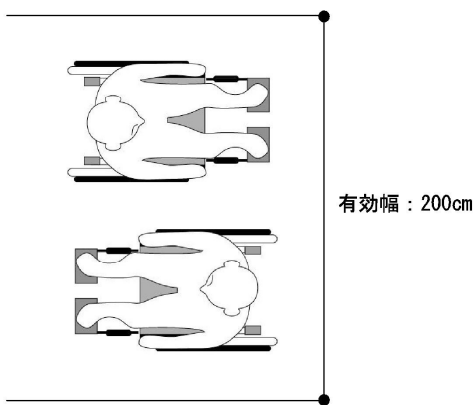
注) 車椅子が通過できる最低幅であり、当該施設を通過する前に車椅子をこいで、通過中は車椅子をこがない事を想定して設定している。

◇100cm：歩道上で車椅子使用者が通行できる寸法



注) 歩道は、勾配や路面の不陸による影響が大きいため、車椅子を操作してぶれが生じる可能性を考慮して、車椅子使用者が通行できる寸法を100cmと設定している。

◇200cm：車椅子使用者2人がすれ違える寸法



◇150cm：車椅子が360度回転できる最低寸法

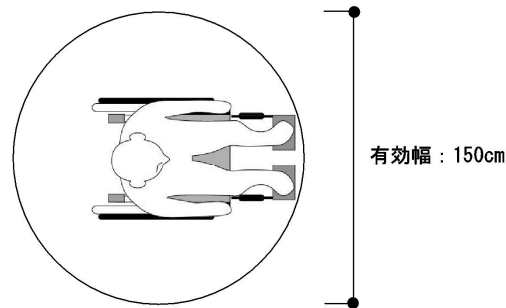


図 9.26 車いす使用者の通行のための寸法

(出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン 令和6年1月 国土交通省道路局)

2.2.1 切り下げ部のすり付け構造

マウントアップ方式の歩道等の巻込部における車道部とのすりつけ、および横断歩道設置箇所における車道部とのすりつけについては、下記の構造を標準とする。(図 9.32～図 9.34 参照)

なお、すり付けにおける構造は「道路の移動等円滑化に関するガイドライン (令和6年1月 国土交通省道路局)」を基準とするが、縁石の高さおよび段差については、「表 1.1 岐阜県の方針 (案)」によるものとする。

・ すりつけ勾配

歩道等切り下げ部におけるすりつけ勾配については、「歩道及び立体横断施設の構造についての取扱いについて (道路局長通知 (平成12年11月15日))」により、車いす等が支障なく通れる勾配とし、5%以下を基本とするものとする。

ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、8%以下とすることができる。

・ 水平区間

マウントアップ方式の歩道等の巻込部における車道部とのすり付け区間と歩道巻込部 (平坦部) との間には、原則として1.5m程度の水平区間を設けるものとする。

ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合はこの限りでない

2.2.2 切り下げの間隔

歩道等切り下げ箇所等の間隔が短くなる場合（おおむね 10m 程度）において、歩道等の高さを切り下げる必要に迫られ、この結果、いわゆる「波打ち歩道等」が出現する。

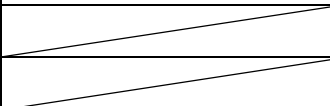
この「波打ち歩道等」を解消するためには、歩道等の形式にセミフラット・フラット形式を採用することにより、防護柵・縁石等で車道部と区分し、車道部面と歩道等面とを同一高さとすることが望ましい。

ただし、歩道等の高さについては、民地部や車両乗り入れ部等の設置状況を考慮して定めるものとする。

2.2.3 切り下げの幅

切り下げの幅は「道路工事施行承認基準」（H20.3.11 道維等 241 号）に従い、表 9.4、図 9.27～図 9.28 を基本とする。

表 9.4 自動車乗入口の切り下げ幅

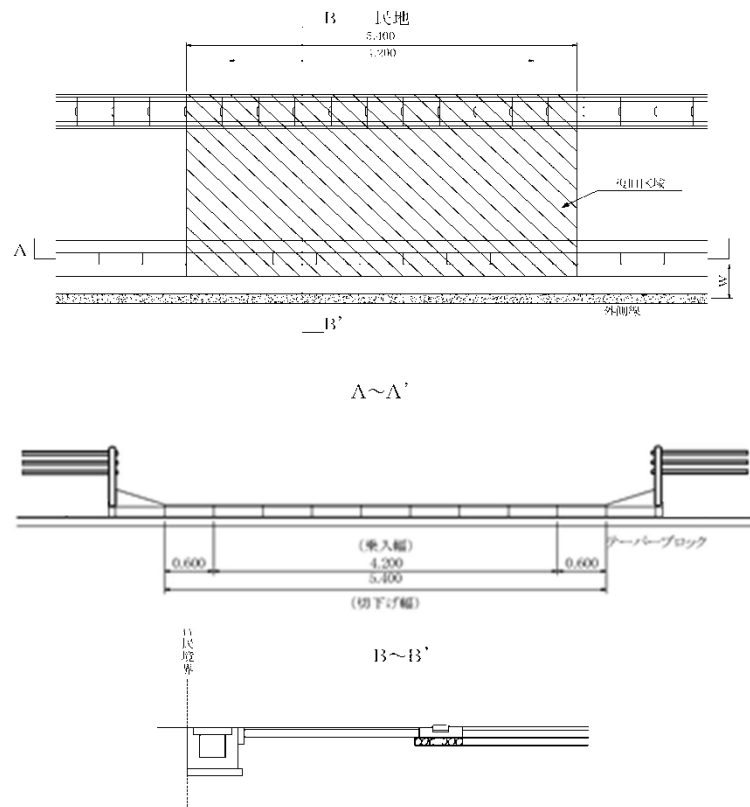
タイプ		A	B	C
切り下げ幅		5. 4 m以下	9. 0 m以下	1 2. 0 m以下
乗入幅		4. 2 m以下	7. 8 m以下	1 2. 0 m以下
隅切り	R 1	0. 6 m	0. 6 m	
	R 2	0. 6 m	0. 6 m	
車種等		乗用車 小型貨物自動車 (車幅 1.8m程度以下)	普通貨物自動車 (6.5t 積以下)	大型・中型貨物自動車 大型バス (30 人乗り) (6.5t 積を超えるもの)
摘要		1. タイプ A、B、C の選択は、通常乗り入れが想定されている車輛により決定する。 2. 「通常乗り入れが想定されている」とは、乗入先に当該車輛が駐車するための区画等が明確にされている場合をいう。		
(参考) 用途等		住宅 一般店舗 など 上記は、小型自動車を 1～3 台有している住宅又は店舗をいう。	コンビニエンスストア 大型店舗 など 上記は、多数の小型自動車が乗り入れする店舗をいう。	ガソリンスタンド 大規模商業施設 大規模工場など 上記は、大型車の乗り入れを必要とする施設または、多数の中、大型自動車が常態的に乗り入れる施設をいう。

2.2.4 乗入れ部の交通安全対策

車両乗入れ部から車両乗入れ部以外の歩道への車両の進入を防止し、歩行者及び自転車の安全かつ円滑な交通を確保するために、必要に応じ車止め等の施設により交通安全対策を実施するよう配慮するものとする。

(フラット(切り下げ幅 5.4m)の場合)

①縁石なし



②縁石あり

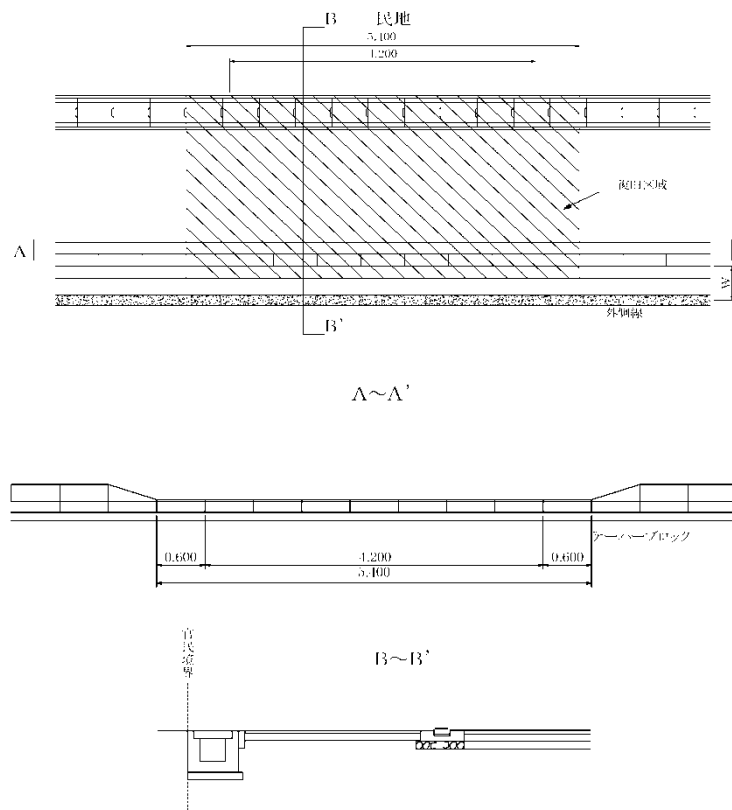
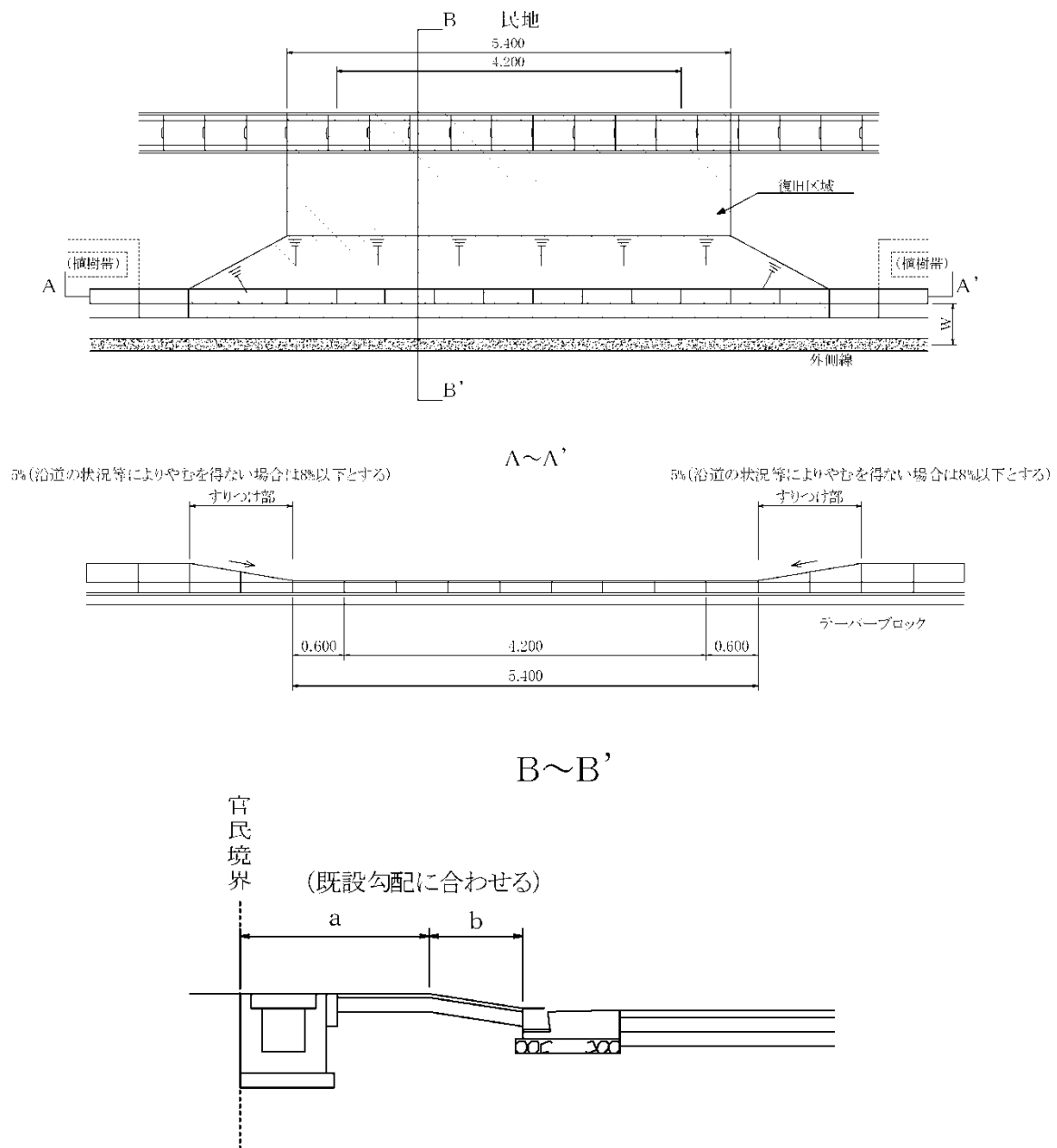


図 9.27 自動車乗入口の乗入れ施設標準図(フラットの場合)

(マウントアップ(切り下げ幅 5.4m)の場合)

(植樹帯がある場合は、付近の既設乗入れ口の構造に準じ、すりつけ又はブロック巻込みとする。)

①すりつけの場合



(注)

原則

- 1 $a \geq 1.0 \text{ m}$
- 2 b 区間の勾配は、8%～15%とする。
- 3 乗入れ部は、テーパブロックを使用すること。

図 9.28 自動車乗入口の乗入れ施設標準図 (マウントアップの場合)

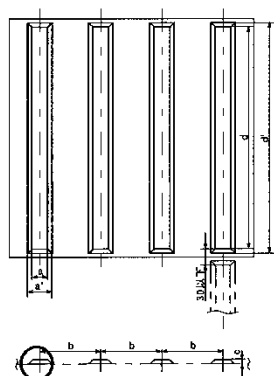
2.2.4 視覚障害者のための施設

視覚障害者誘導用ブロック（点状ブロック・線状ブロック）は、原則として設置するものとし、「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」によるものとする。また、道路の移動円滑化重点整備地区内等、歩道一般部に連続して設置する場合の設置位置は、車道と反対側の際から60cm程度スペースを設けた位置とすることを標準とする。ただし、路上施設や占用物件の設置状況などによって、この値とすることが適切ではない場合はこの限りではない。

なお、景観整備の視点から色彩、材質、形状等を「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」の内容と異なるものを採用しようとする場合は、形状・寸法についてはJIS T 9251（図9.29および図9.30）に合わせたものとする。また、ブロックの色は、黄色その他周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。なお、検討の際は「道路の移動等円滑化整備ガイドライン 第8章 視覚障害者誘導用ブロック」を参照すること。

<線状ブロックの形状・寸法及び配列>

- ・線状突起の形状・寸法及びその配列は下図のとおりである。
- ・このブロック等を並べて敷設する場合は、ブロック等の継ぎ目（突起の長手方向）部分における突起と突起の上辺部での間隔は、30 mm以下。



単位：mm

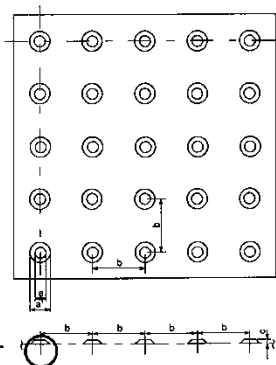
記号	寸 法	許容差
a	17	+1.5 0
a'	a + 10	
b	75	
c	5	+1 0
d	270以上	
d'	d + 10	

図 9.29 線状ブロックの形状・寸法および配列

（出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン 令和6年1月 国土交通省道路局）

<点状ブロックの形状・寸法及び配列>

- ・点状突起の形状・寸法及びその配列は下図のとおりである。
- ・点状突起を配列するブロック等の大きさは300 mm（目地込み）四方以上。
- ・点状突起の数は25（5 X 5）以上で、ブロックの大きさに応じて増やす。
- ・このブロック等を並べて敷設する場合は、ブロック等の継ぎ目部分における点状突起の中心間距離は、b + 10 mm以下。



単位：mm

記号	寸 法	許容差
a	12	+1.5 0
a'	a + 10	
b	55~60	
c	5	+1 0

図 9.30 点状ブロックの形状・寸法及び配列

（出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン

令和6年1月 国土交通省道路局）

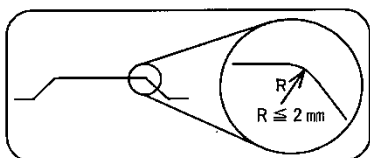
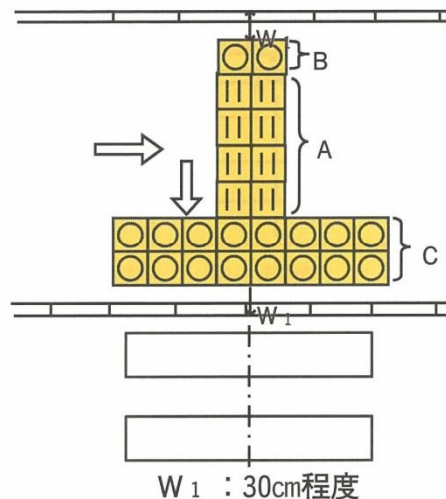
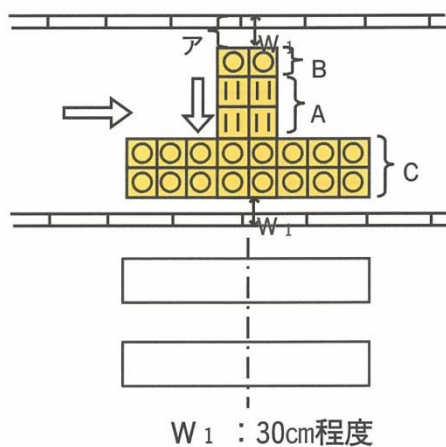


図 9.31 ハーフドーム型の突起

- ・ 視覚障害者誘導用ブロックの設置例「出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン 令和 6 年 1 月 国土交通省道路局）」

【横断歩道口の設置例】

【歩道幅員が広い場合】



〔さらに歩道幅員が広い場合は、Aの部分の設置する範囲が広くなることとなる〕

【継続的直線歩行を案内している場合】

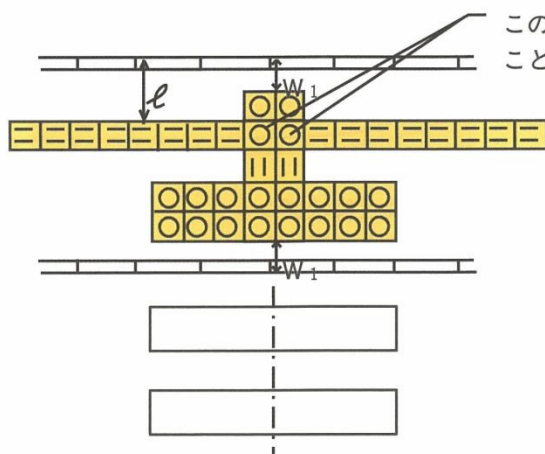
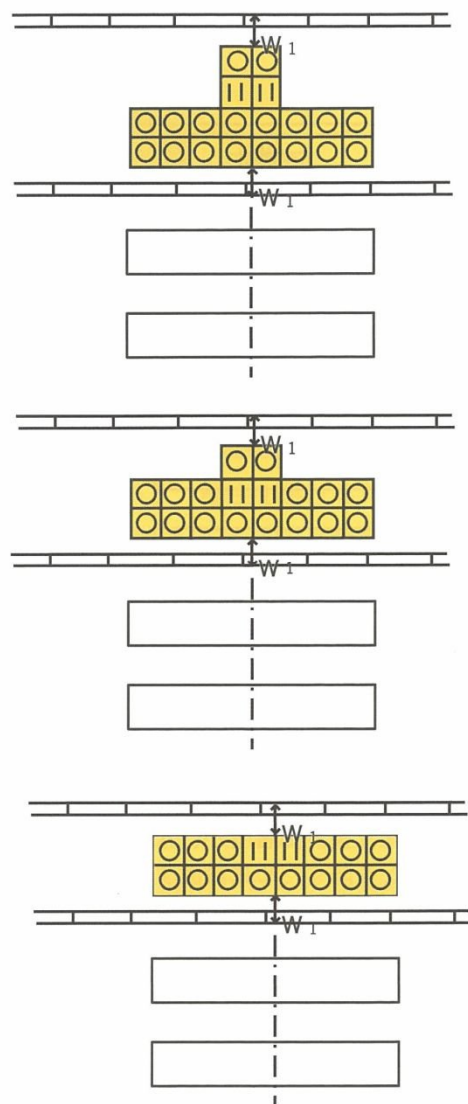


図 9. 32

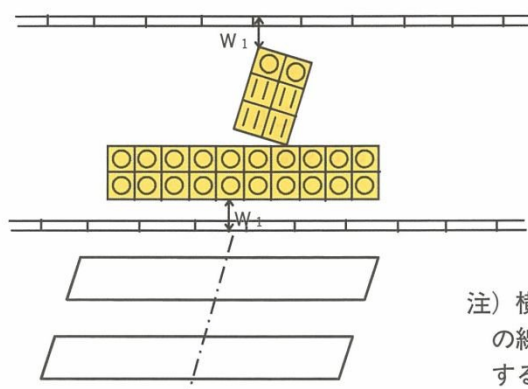
[歩道幅員が狭い場合]



W_1 : 30cm程度

注) 線状ブロックで、横断歩道上の歩行方向及び横断歩道の中心部を案内することが望ましい。

[やむを得ず横断歩道が斜めの場合の設置例]



W_1 : 30cm程度

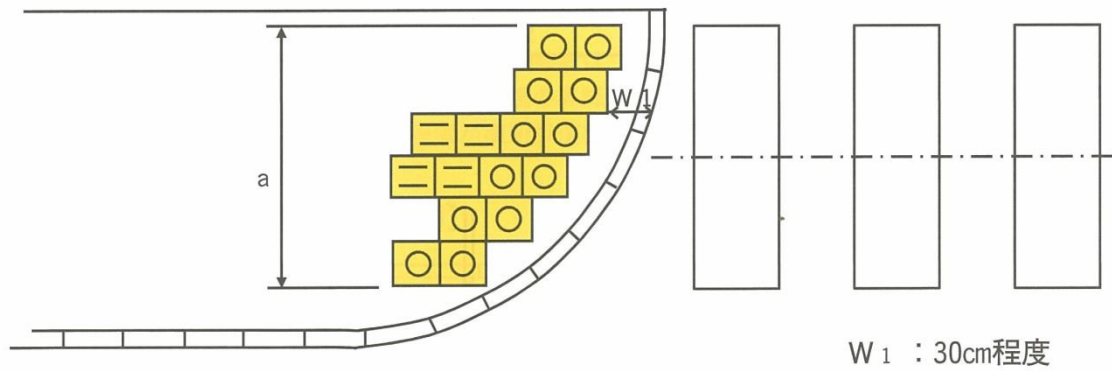
注) 視覚障害者は、視覚障害者誘導用ブロック及び縁石の配列と、横断歩道が垂直に交わるという認識により、横断歩道を横断するという意見があり、横断歩道が斜めの場合の対策を検討する必要がある。

注) 横断歩道の方向と線状ブロックの線状突起の方向とを同一方向にすることが望ましい。

図 9.33

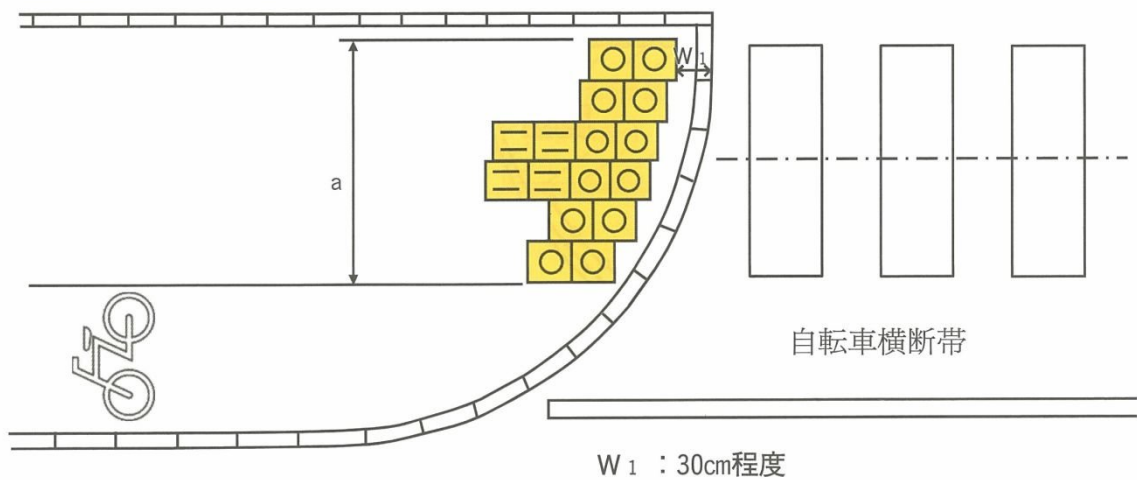
【歩道巻込部の設置例】

[歩道幅員が広い場合]



注1) 横断歩道の有無に関わらず歩道巻込部には視覚障害者誘導用ブロックを設置する。

[歩道上、自転車の通行すべき部分が指定されている場合]



[横断歩道が近接している場合]

線状ブロックで、横断歩道上の歩行方向及び横断歩道の中心部を案内する

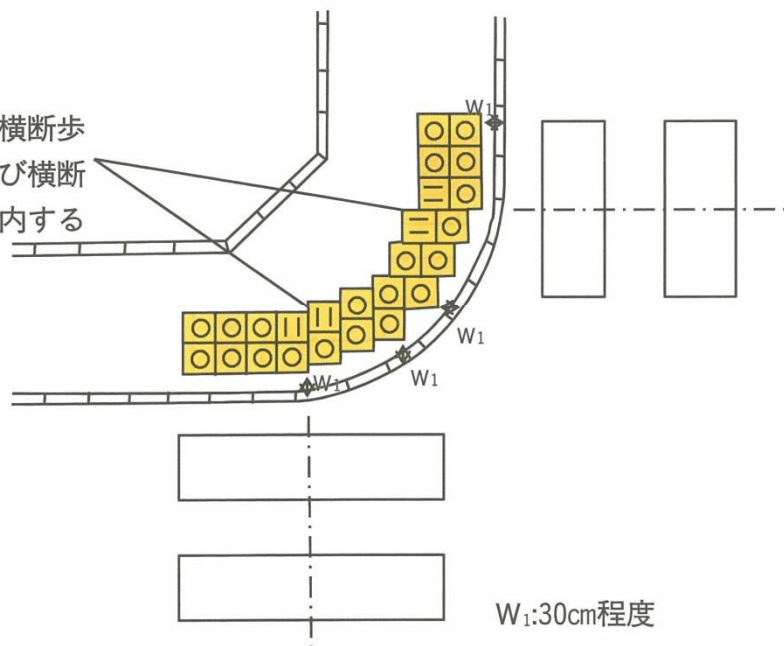
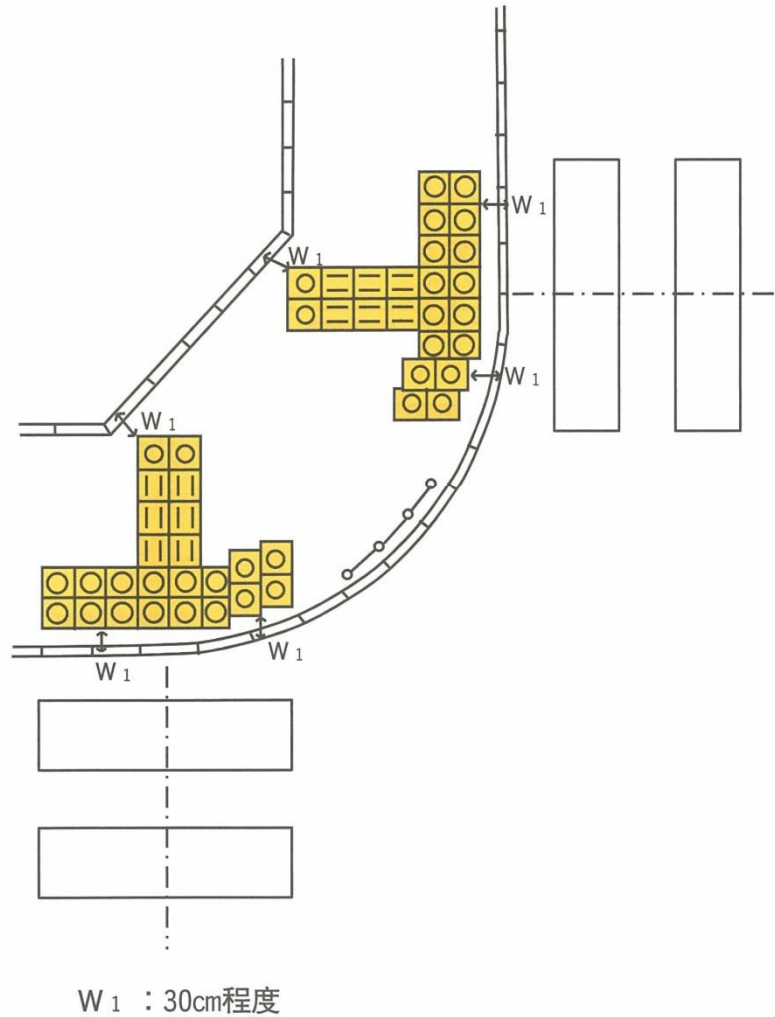
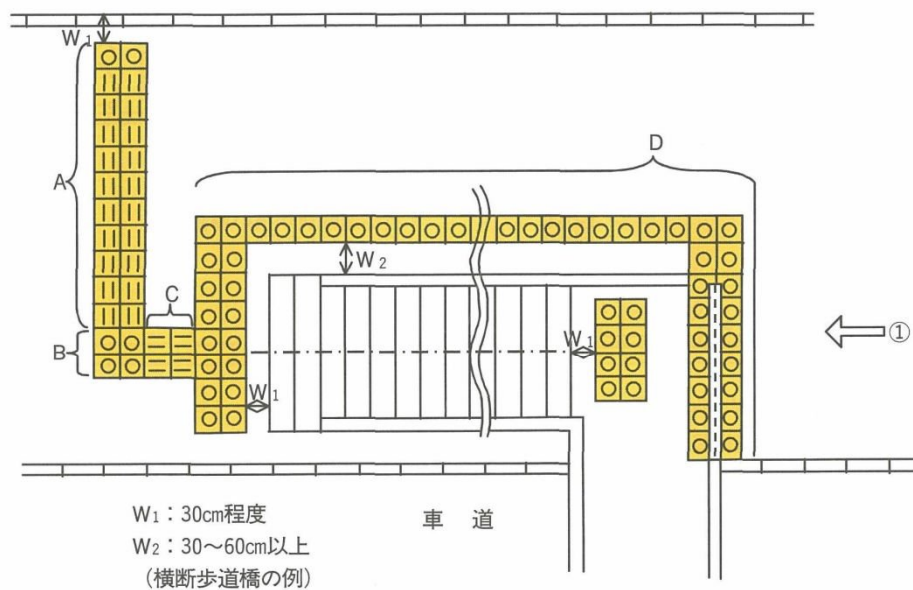


図 9. 34

〔2方向に横断が生じる場合〕



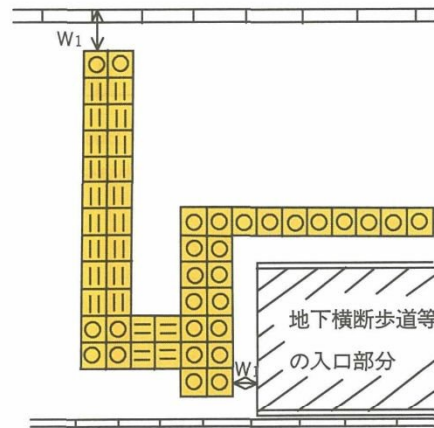
【立体横断施設の昇降口（階段部）の設置例】



注) Aの線状ブロックによって誘導された視覚障害者は、Bの点状ブロックによって分岐点であることがわかり、Cの線状ブロックによって横断歩道橋の昇降口に導かれることとなる。また、Dの点状ブロックは、①方向から歩いてきた視覚障害者が横断歩道橋の橋脚等に接触しないように回避させるためのものである。

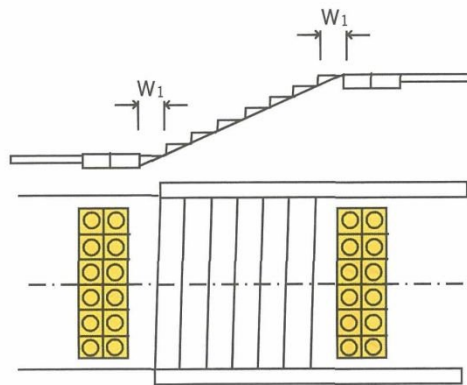
図 9. 35

【地下横断歩道等の昇降部の設置例】



W1:30cm程度

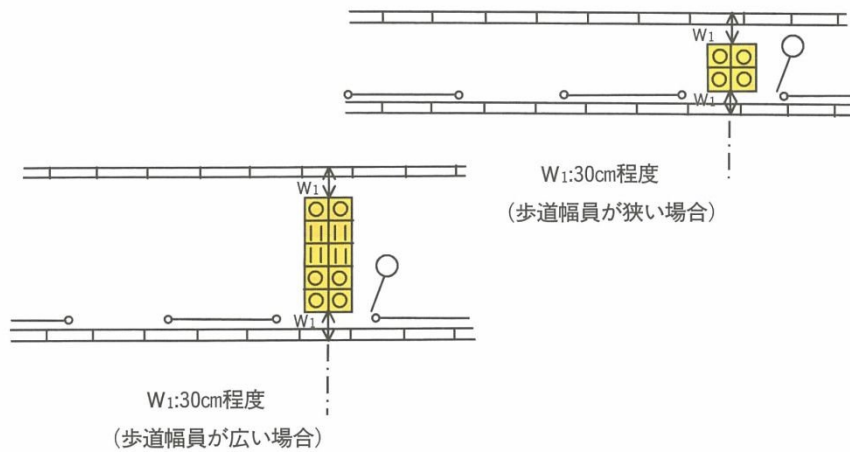
(地下横断歩道等の入口部分
の方向が歩道上の歩行方向
と一致している場合)



W1:30cm程度

(階段の例)

【乗合自動車停留所部の設置例】

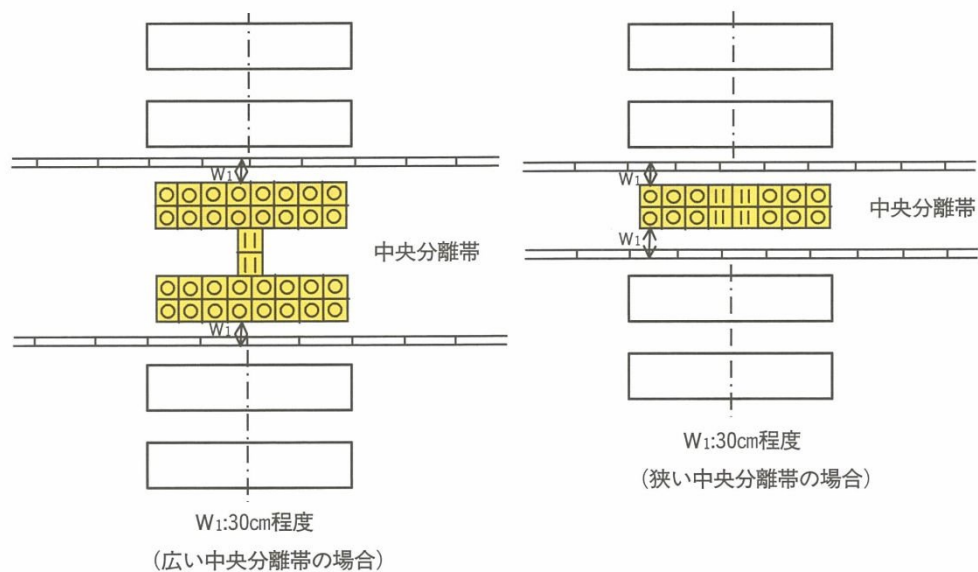


W1:30cm程度
(歩道幅員が狭い場合)

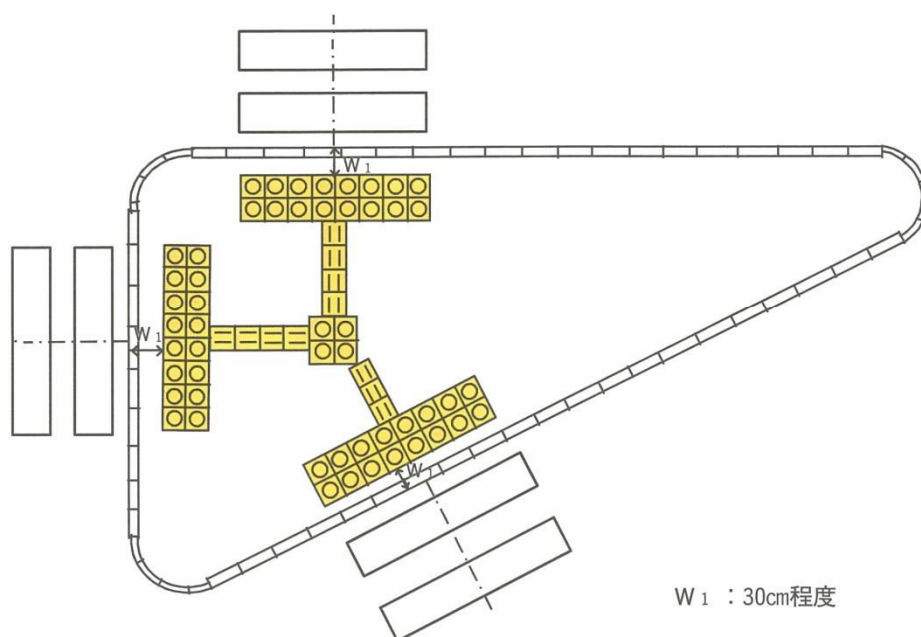
W1:30cm程度
(歩道幅員が広い場合)

図 9. 36

【中央分離帯の設置例】



【交通島の例】



【屈折部の設置例】

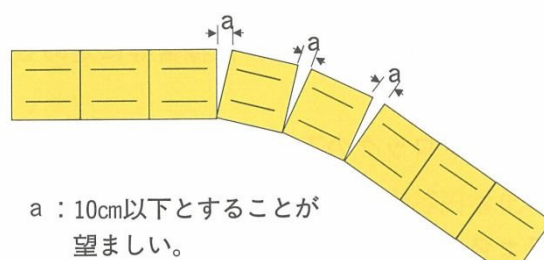
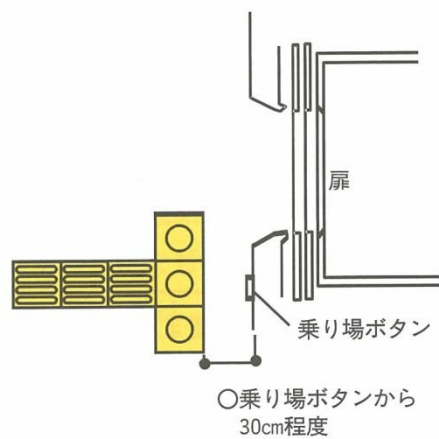


図 9. 37

【エレベーターの設置例】



【エスカレーターの設置例】

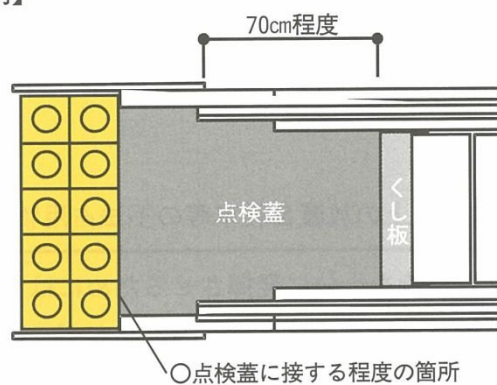
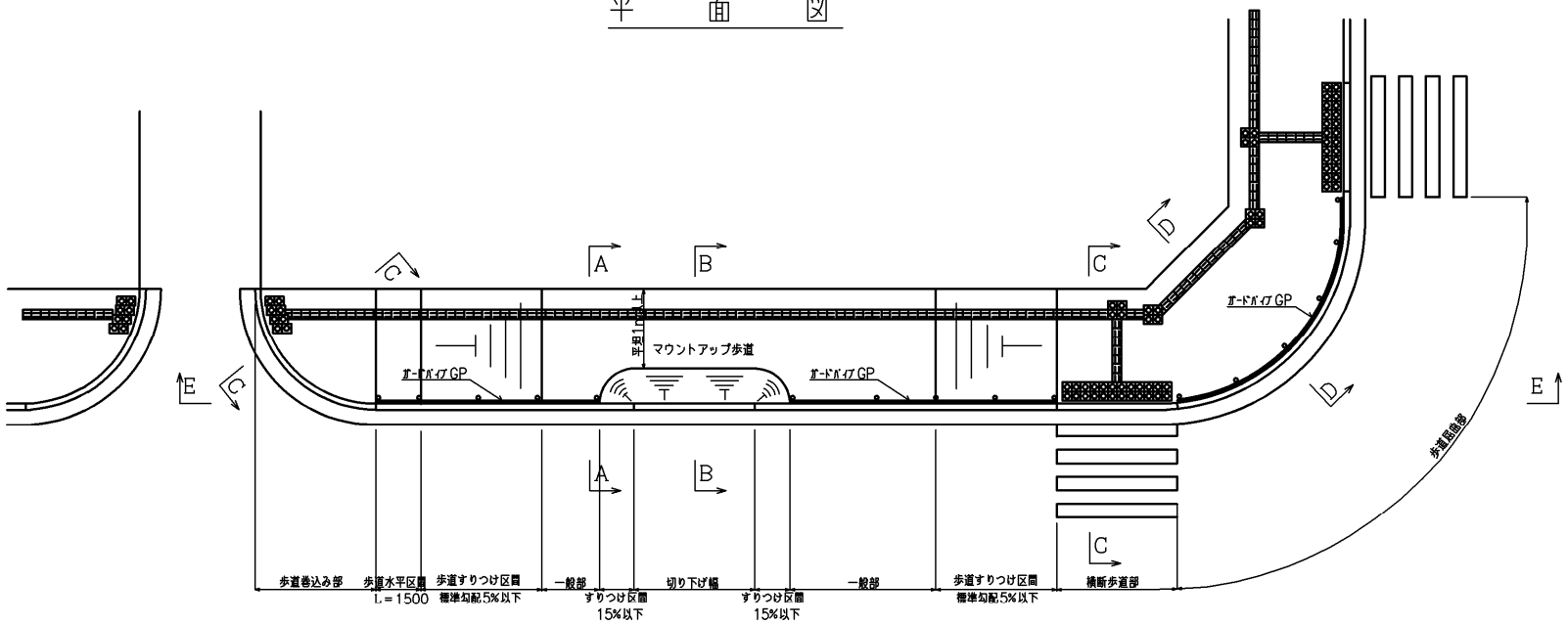


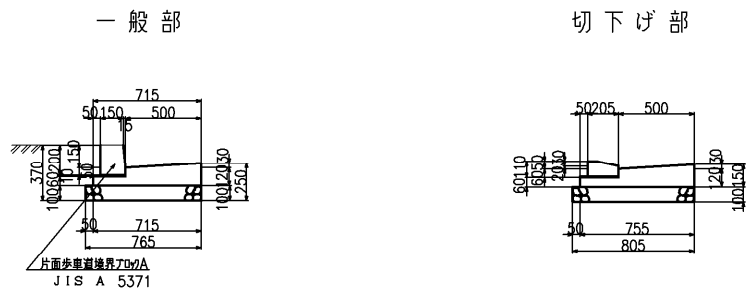
図 9. 38

マウントアップ方式

平面図



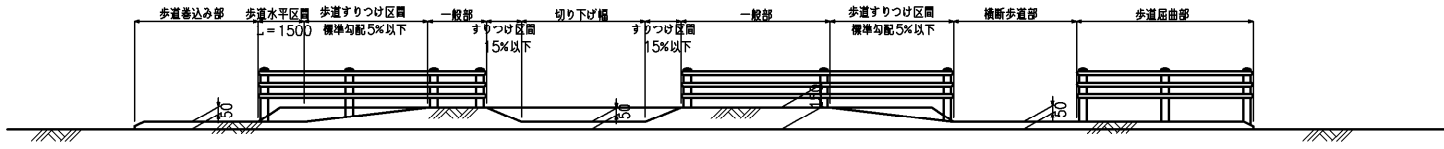
歩車道境界部



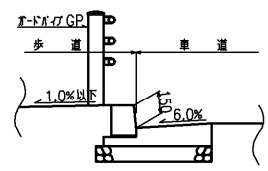
歩車道境界部材料表					
名 称	規 格	単 位	数 量		備 考
コンクリート 砕石	片面歩車道境界ブロックA JIS A 5371	m	100	100	プレキャスト繊維強化コンクリート製品
コンクリート	18-8-25	m ³	8.040	8.280	道路用境界ブロック
敷モルタル	(1:3)	m ³	0.170	0.205	
型 枠		m ²	21.000	21.000	
基 礎 材		(m ³) m ²	(7.650) 76.500	(8.050) 80.500	

※切下げ部
歩道巻込み部
横断歩道部
車道乗入れ部
歩道屈曲部

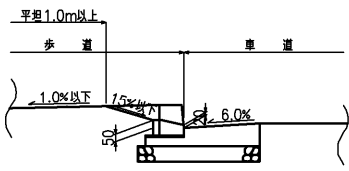
歩道すりつけ部
E-E



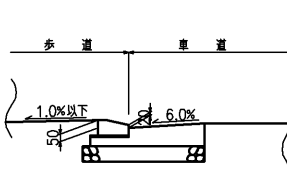
一般部
A-A



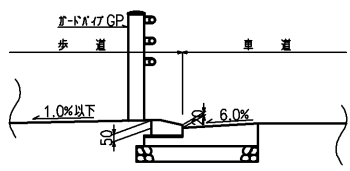
車道乗入れ部
B-B



横断歩道部
歩道巻込み部
C-C



歩道屈曲部
D-D



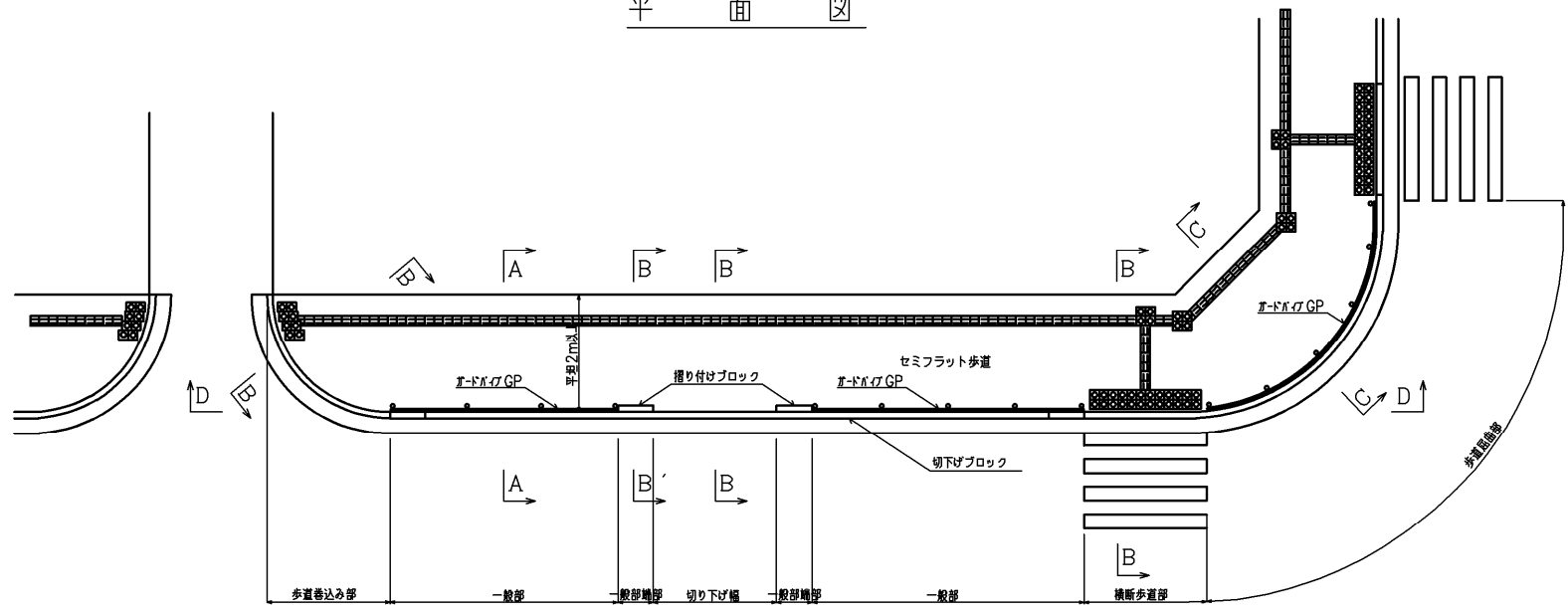
※砕石ブロックは、側面に反材付きとする。
※車道の進行方向と同方向の砕石ブロックすりつけ部（低→高）には、視線誘導標（スノーポール等）を設置することを基本とする。
※基本的には、点字ブロックを設置するものとする。

業 務 名 / 工 事 名			
路 線 ・ 河 川 名 等			
施 工 箇 所 名			
図 面 の 種 類	マ ウ ン ト ア ッ プ 方 式		
縮 尺		図 面 番 号	業 之 内
会 社 名			
事 務 所 名			

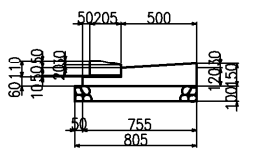
図 9.39 マウントアップ方式

セミフラット方式

平面図

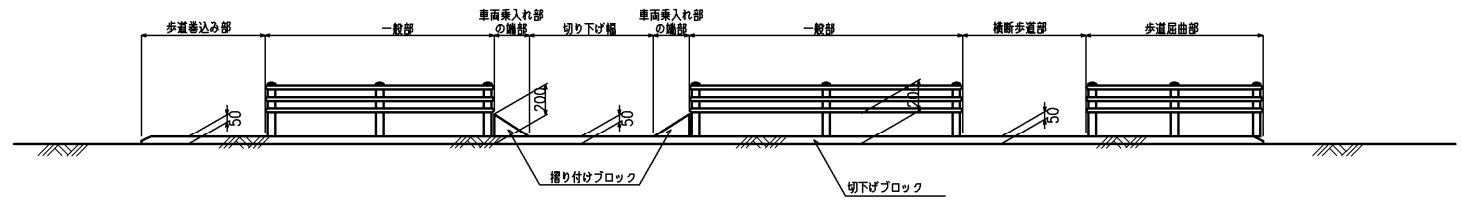


歩車道境界部

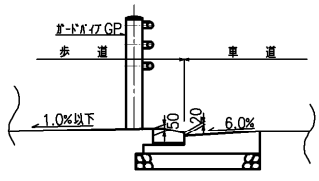


名 称	規 格	単 位	数 量		備 考
			一 般 部	切 下 げ 部	
コンクリート縁石	両面歩車道境界ブロックB JIS A 5371	m	100	100	プレキャスト繊維強化樹脂製品 道路用境界ブロック
コンクリート	18-8-25	m ³	8.250	8.280	
敷モルタル	(1:3)	m ³	0.200	0.250	
型 枠		m ²	21.000	21.000	
基 礎 材		(m ³) m ²	(8.000) 80.500	(8.050) 80.500	

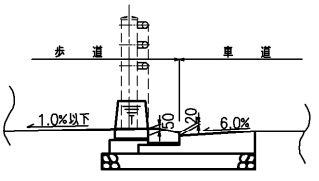
歩道すりつけ部
D-D



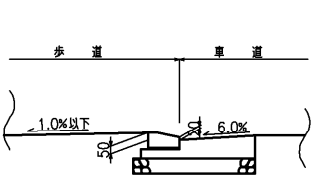
一 般 部
A-A



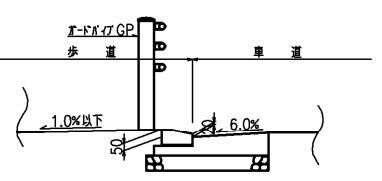
車両乗入れ部
(すり付け部)
B'-B'



歩道巻込み部
横断歩道部
車両乗入れ部
B-B



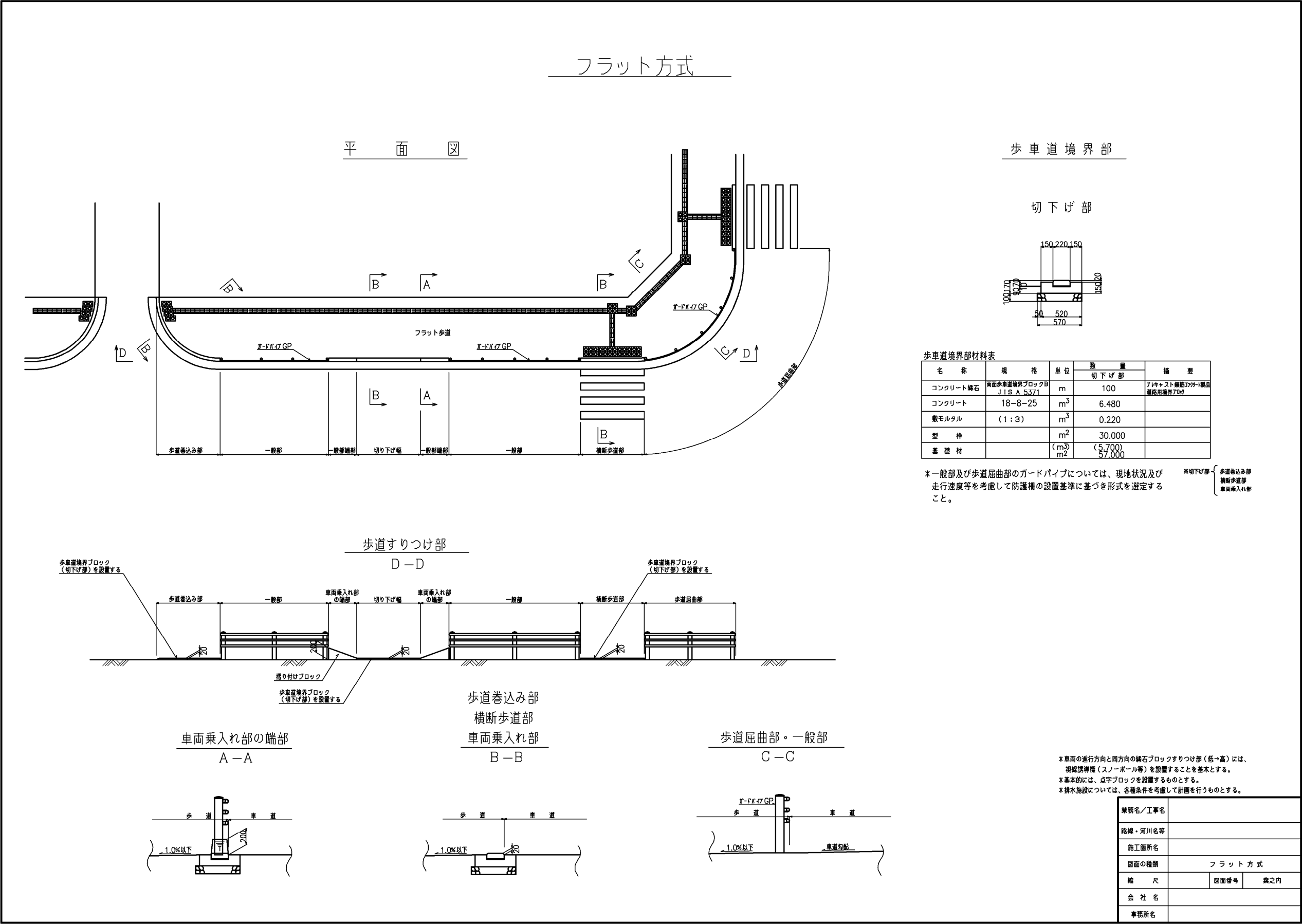
歩道屈曲部
C-C



※車両の進行方向と同方向の縁石ブロックすりつけ部（低→高）には、
視線誘導機（スノーボール等）を設置することを基本とする。
※基本的には、点字ブロックを設置するものとする。

業種名／工事名		
路線・河川名等		
施工箇所名		
図面の種類	セミフラット方式	
縮 尺	図面番号	業之内
会 社 名		
事務所名		

図 9.40 セミフラット方式



2.2.5 歩道の構造基準対比表

表 9.5

文書 項目	平成11年9月10日付け 都市局長・道路局長通知 歩道における段差及び勾配等 に関する基準	平成12年3月17日付け 岐阜県の方針	平成12年11月15日付け 道路局長通知 重点整備地区における移動円 滑化のために必要な道路の 構造に関する基準	平成14年3月7日付け 岐阜県の方針(案)	平成20年2月11日付け 道路の移動等円滑化整備ガイ ドライン	平成17年2月3日付け 歩道の一般的構造に関する基準	平成18年2月1日付け 岐阜県の方針(案)
	共 通 事 項	共 通 事 項	共 通 事 項	共 通 事 項	共 通 事 項	共 通 事 項	共 通 事 項
緑石の高さ	15cmを標準とする。 交通安全上必要 20cm 横トンネルにおいては25cm まで高くすることは可 植樹帯等分離している場合は 5cmまで低くすることは可	15cm(A種)を標準とする フラット構造は20cm(B種) 横、トンネルにおいては25cm まで高くすることは可	15cm以上とする	マウントアップ セミフラット フラット 横 トンネル 25cm以下 25cm以下	15cmを標準とする。 交通安全上必要 20cm 横、トンネルにおいては25cm まで高くすることは可	15cmを標準とする。 交通安全上必要 20cm 横、トンネルにおいては25cm まで高くすることは可 植樹帯等分離している場合は5cm まで低くすることは可	マウントアップ 15cm(A種) セミフラット 20cm(B種) フラット 20cm(B種) 横 25cm以下 トンネル 25cm以下
平坦部の確保	1mを確保 幅員が広い場合は2m以上 が努力目標	1mを確保 幅員が広い場合は2m以上 が努力目標	2m以上とする 但し、経過処置として特別の 場合は1mと読み替えて適用	同左	同左	1mを確保 幅員が広い場合は2m以上が努 力目標	2m以上を標準とする。 やむを得ない場合でも、原則とし て1m以上を確保する。
縦断勾配	車椅子等の安全な通行を考 慮して5%以下とする	5%以下とする	5%以下とする やむを得ない場合は8%以下	同左	同左	同左	同左
横断勾配	やむを得ない場合は8%以下 2%を標準とする(縦断勾配が ある場合は設けない)		1%以下とする。やむを得ない 場合は2%以下	同左	同左	2%を標準とする(縦断勾配があ る場合は設けない)	1%以下とする。 やむを得ない場合は2%以下とす ることが出来る。
歩道舗装	透水性舗装等考慮する		透水性舗装を標準とする 特別な場合はこの限りでない	同左	同左	透水性舗装等考慮する	透水性舗装を標準とする。 やむを得ない場合はこの限りでない。
歩道の高さ	無規定	無規定	車道から5cm高くする 特別な場合はこの限りでない	市街地：セミフラット 地方部：フラット 特別な場合はこの限りでない	同左	車道から5cm高くする。(セミフラット) 沿道の状況等を考慮	市街地：セミフラット、地方部：フラット
車道との段差	マウントアップ、セミフラット形式 歩道等と車道との段差は縦 断・横断の安全な通行を考 慮して2cmとする	マウントアップ、セミフラット形式 2cmとする。 フラット形式 0cmとする	2cmを標準とする	マウントアップ、セミフラット、フラット形式 0cmとする 点字ブロック等視覚障害者用誘 導・警告ブロックにより安全な通 行に配慮	2cmを標準とする	2cmを標準とする。 点字ブロック等視覚障害者用誘導・ 警告ブロックにより安全な通行に配 慮	2cmを標準とする。 点字ブロック等視覚障害者用誘導・ 警告ブロックにより安全な通行に配 慮
水平区間	すりつけ区間と段差の間には 水平区間を設けるものとし、 1.5m程度とする。ただし、や むを得ない場合はこの限りで ない	同左	同左	同左	同左	同左	同左
車道との段差	5cm以下とする。 擦付横断勾配は15%以下	5cm以下とする 擦付横断勾配は15%以下	5cm以下とする 特殊緑石時は10%以下 平坦緑石時は15%以下 特殊緑石 上面が勾配つきの物	2cm以下とする 同左 同左	5cm以下とする 特殊緑石時は10%以下 平坦緑石時は15%以下 特殊緑石 上面が勾配つきの物	5cmを標準とする。 すりつけ部の横断勾配は、 高低差15cm以上の場合は、植樹帯 がある場合は(植樹帯の幅員内) 普通緑石使用時は15%以下 特殊緑石使用時は10%以下 高低差15cm以下の場合 すりつけ長さ75cmを標準とする。	2cmを標準とする。 すりつけ部の横断勾配は15%以下 とし、歩道平坦部をできるだけ広く 確保する。

2.2.6 歩道計画上の留意事項

- (1) 歩道の線形、勾配その他の構造は、歩行者が安全かつ円滑に通行できるものとする。
- (2) 歩行者導線を考慮し、歩道の連続性を確保する。
- (3) 歩道と車道との境界は車両用防護柵を設置する。
- (4) 歩道の排水用グレーチングは細目タイプを用いる等の安全対策を実施する。

2.3. 側道橋

側道橋は、交通安全のための応急措置として行う改築のため、河川管理局施設等構造第 73 条第 2 号（臨時における許可工作物）に該当し、「橋梁の構造となる隅切り、右折レーン及び歩道等の取り扱いについて（議事録）（平成 9 年 3 月 28 日道路局道路企画課道路事業調整官、河川局治水課治水調整官）に準じるものとする。

2.4. 張出歩道等

基本的な考え方

- (1) 河川等に面した箇所等の歩道等の計画にあっては、単に経済性のみで張出構造とせず、添架しようとする既設構造物において、常時又は地震時に安定性を欠くことがあるため、添架した時の全体の安定性を確認し道路管理、河川管理上やむを得ない場合のみ使用するものとする。
- (2) 張出部分に車両の進入ができないようにガードレール等で車道と完全な分離をおこなうものとする。
- (3) 転落防止柵は $H=1.1\sim 1.2\text{m}$ を使用し、パイプ式の柵などに幼児が登ったり、すき間が大きく転落のおそれのある構造を避けるものとする。

2.5. 歩道等の計画の実態

- (1) 車道が構造令と一致している場合

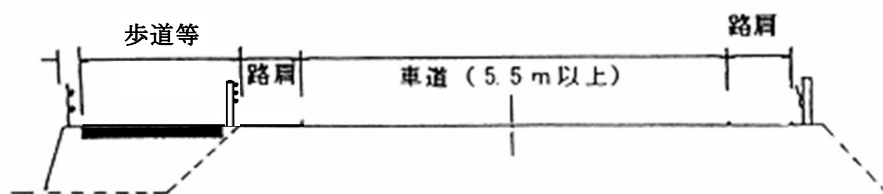


図 9.42

- (2) 狭幅員道路の場合

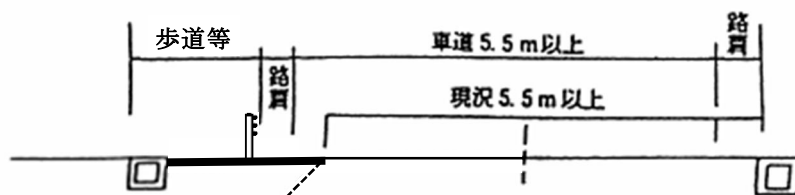


図 9.43

(3) 車道切削による場合

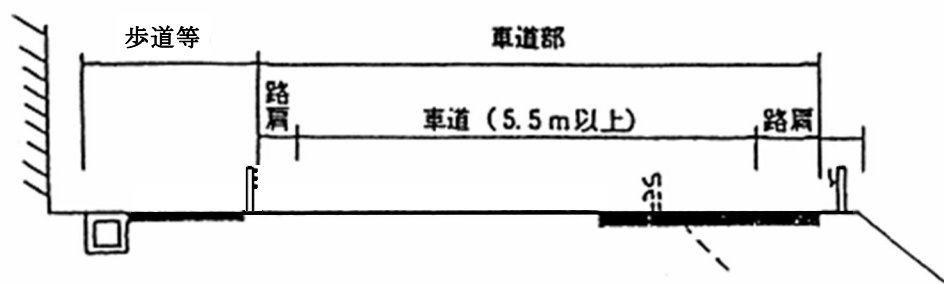


図 9.44

(4) 水路に蓋をかける場合

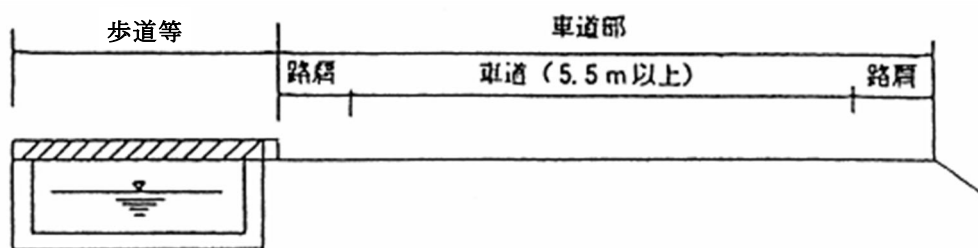


図 9.45

歩道等の幅員は水路幅まで拡幅してもよいものとする。ただし、水路等については、構造計算を行うものとする。

(5) 橋梁部分に設置する場合

橋梁部の車道切削

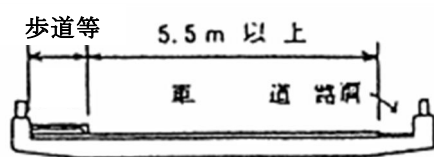


図 9.46

橋梁に添架

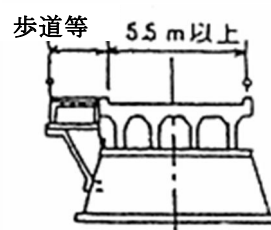


図 9.47

橋梁と独立（側道橋を設置）

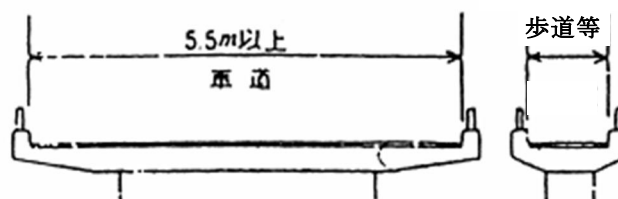


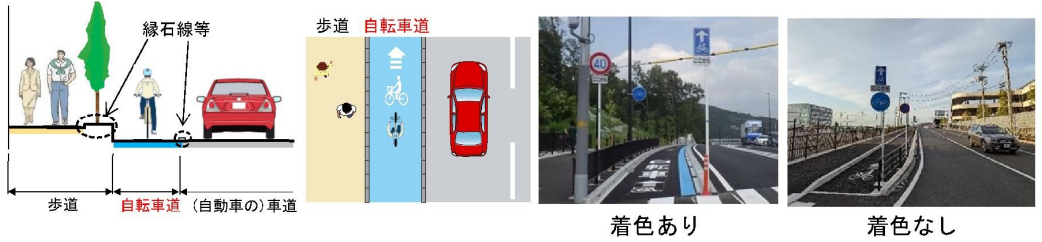
図 9.48

第3節 自転車道等

3.1. 目的

自動車と自転車との分離、また歩行者の安全を図るために自転車道等を設置する。

ここで、自転車道等とは、自転車通行帯（自転車専用通行帯）、自転車道のほか、自転車と自動車を車道で混在通行とする（以下「車道混在」という。）をいう。

整備形態	整備イメージ
自転車道	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合  歩道 自転車道 (自動車の)車道 着色あり 着色なし
自転車専用通行帯	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合  歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道 幅の全部を着色 幅の一部を着色
車道混在	C. 車道混在とする場合  矢羽根型路面表示等を設置 歩道 車道 矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路

（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 令和6年6月 国土交通省道路局、警察庁交通局）抜粋

図 9.49 自転車道等の基本的な整備形態（イメージ）

3.2. 自転車道等の設置

自転車道等を設置する場合には、自転車ネットワークの連続性を勘案し、交通状況や道路状況に応じた整備を行う必要があることから、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和 6 年 6 月 国土交通省道路局、警察庁交通局）（以下「自転車利用ガイドライン」という。）に従い、設置区間の設定および整備形態について検討を行うものとする。

自転車道等の設置においては、道路構造令（改正令和 2 年 11 月 25 日 政令 329 号）に基づくものとする。

自転車通行帯：道路構造令 第 9 条の 2 および第 9 条の 2 第 2 項

自転車道：道路構造令 第 10 条および第 10 条第 2 項

3.3. 幅 員

(1) 自転車道

自転車道の幅員については、道路構造令（改正令和 2 年 11 月 25 日 政令 329 号）に基づくものとし、自転車の交通状況を考慮して決定する。

自転車道：道路構造令 第 10 条第 3 項

【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】

道路構造令 第 10 条第 4 項

【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、第 12 条の建築限界を勘案して定めるものとする】

道路構造令 第 10 条第 5 項

【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】

(2) 自転車通行帯

自転車通行帯の幅員については、道路構造令（改正令和 2 年 11 月 25 日 政令 329 号）に基づくものとし、自転車の交通状況を考慮して決定する。

自転車通行帯：道路構造令 第 9 条の 2 第 3 項

【自転車通行帯の幅員は、1.5 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、1.0 メートルまで縮小することができる】

道路構造令 第 9 条の 2 第 4 項

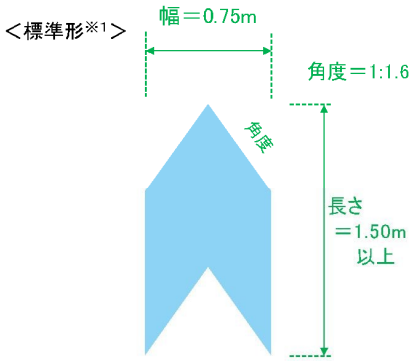
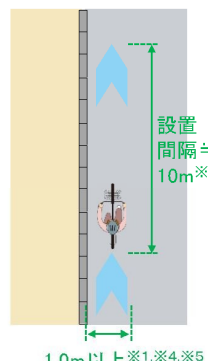
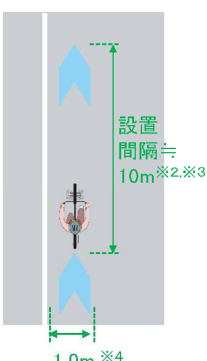
【自転車通行帯の幅員は当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする】

(3) 車道混在

自転車利用ガイドライン PⅡ-20, 23（平成 28 年 7 月）より、完成形態として車道混在を採用する場合は、1.0m 以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。なお、矢羽根型路面表示で示す自転車走行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m 以上確保することが望ましい。

暫定形態として車道混在を採用する場合には、自転車専用通行帯に転用可能な 1.5m 以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合（交差点の右折車線設置箇

所等、区間の一部において空間的制約から 1.5m確保が困難な場合）においても整備区間の一部で最小 1.0m以上を確保するものとする。但し、自転車ネットワーク形成の初期段階や区画概成段階において、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に 1.5m（やむを得ない場合 1.0m）以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合にはこの限りではない。

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様	 ＜標準形※1＞ 幅＝0.75m 角度＝1:1.6 長さ＝1.50m以上	 1.0m以上※1,※4,※5 設置間隔≧10m※2	 1.0m※4 設置間隔≧10m※2,※3
備考	※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分を、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状・位置を設定するとともに、自転車通行空間として共有する幅員を自転車利用者とドライバー双方に認識させることが重要である。 ※2: 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。 ※3: 郊外部においては、視認性を考慮した上で、10mより広い間隔(上限100m程度)で設置することもできる。 ※4: いずれのタイプも、矢羽根型路面表示の右端を、縁石端又は車道外側線から1.0mの位置に合わせる。 ※5: 路肩に側溝がある場合は、側溝部分を除いて1.0mとすることが望ましい。		

（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 令和6年6月 国土交通省道路局、警察庁交通局）抜粋

図 9.50 車道混在 矢羽根型路面表示の標準仕様

3.4. 路肩の設置の考え方

(1) 基本方針

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、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つ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。

(2) 留意事項

自転車道又は自転車歩行者道を設置する場合を除き、自転車の安全性を確保するため、路肩は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。また、路肩あるいは、やむを得ず、道路構造令第8条第7項に基づき路肩を設置せず、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、滑りにくい構造とするものとする。特に排水施設の溝は、自転車走行時にタイヤのはまり込みがないように、縁石線から遠ざけて設置することは避けるべきであること。また、交差点手前においては、自転車が縁石に近づいて走行する頻度が高くなることが想定されるため、注意が必要である。

3.5. 自転車通行帯の留意事項

(1) 停車帯との併設

自転車通行帯は、自転車と自動車の双方の安全性を向上させるために停車帯の右側に設置するものとする。

(2) 植樹帯

車道側に設けられる植樹帯の植栽や歩道のない道路における路外の雑草等が車道側に繁茂することは車道の左側通行を原則とする自転車利用の妨げとなることから、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がないように樹種や配置を検討するとともに、落ち葉等も留意した適切な維持管理に配慮すること。

(3) 交差点部

交差点の隅角部や沿道出入り口付近の構造及び植栽の状況によっては、交差道路や沿道側から自転車を確認すること及び自転車が交差道路や沿道の状況を確認することが困難になる場合もあるため、自転車の通行が想定される道路にあっては、視認性に配慮すること。

(4) 暫定運用

自転車通行帯は、道路交通法第20条第2項の規定に基づく普通自転車専用通行帯として、同法第4条第1項の規定に基づく公安委員会による交通規制の実施を想定して設けるものである。そのため、道路管理者が自転車通行帯を設けようとするときは、当該地域を管轄する公安委員会と十分な時間的余裕をもって事前に協議した上で、その整備を図る必要がある。

なお、やむを得ない事情により、道路交通法の規定に基づく公安委員会による車両通行帯（普通自転車専用通行帯）としての交通規制が併せて実施されないこととなった場合、標識令別表第六に記載のある車両通行帯境界線及び車両通行帯最外側線が設けられないこととなる。この場合、道路交通法第76条第1項も踏まえた上で、当面、自転車通行帯を設けるための道路空間に、矢羽根型路面表示等を設置することにより、自転車の通行位置を示す等の運用をすることを基本とする。

第4節 専用道路（歩行者・自転車道）

4.1. 基本方針

既存道路に歩道等を設置することが、物理的に不可能又は多額な補償費が必要な場合は、あぜ道・河川敷等を設置する専用の道路で、既存の道路の部分とする場合と独立の道路とする場合がある。

4.2. 専用道路の指定の手続き

専用道路は、既存道路の部分又は独立の道路の何れかにより設置する場合でも、専用道路の供用を開始するに当たっては、道路法第48条の7の規定により専用道路の指定が必要である。なお、一般的な場合の手続きは、図9.51、図9.52とおりである。

(1) 道路の部分として設置する場合

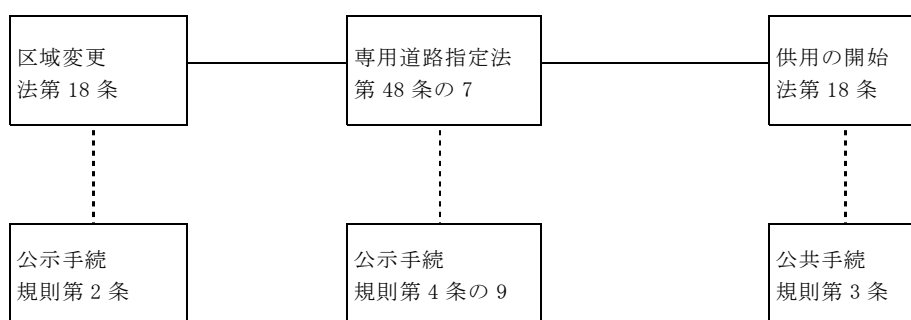


図 9.51

(2) 独立の道路（市町村道）として設置する場合

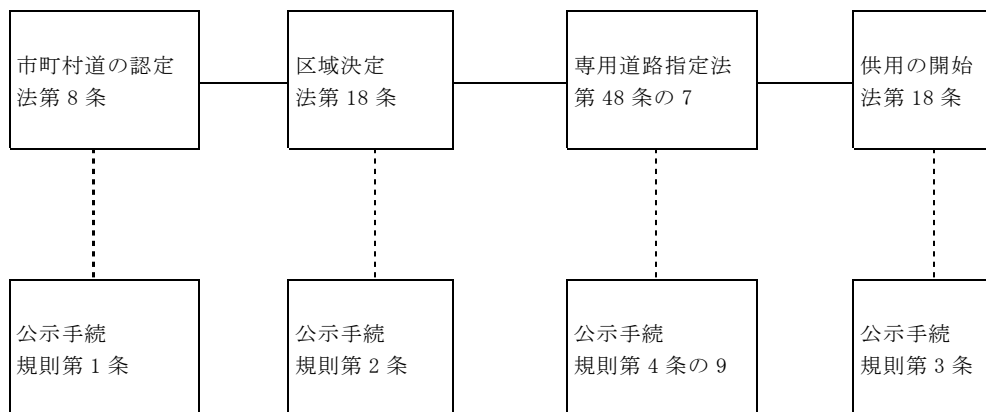


図 9.52

4.3. 河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合

河川敷に自転車歩行者専用道路を設置する場合は、「河川区域内の土地に自転車歩行者専用道路を設置する場合の取り扱いについて（昭和50年12月10日付け建設省道路局企画課長通達）」に準じる。