

県道の構造の技術的基準等に関する条例（平成24年大分県条例第74号）

『第8条の2（自転車通行帯）』[道路構造令第9条の2]

『第10条（自転車道）』[道路構造令第10条]

『第11条（自転車歩行者道）』[道路構造令第10条の2]

『第12条（歩道）』[道路構造令第11条]

の解説と運用（運用基準）

1 条例本文

※ゴシック体は、大分県独自基準。

（自転車通行帯）

第8条の2（令第9条の2） 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（自転車道を設ける道路を除く。）には、車道の左端寄り（停車帯を設ける道路にあつては、停車帯の右側。次項において同じ。）に自転車通行帯を設けるものとする。ただし、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、この限りでない。

2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路（自転車道を設ける道路及び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、車道の左端寄りに自転車通行帯を設けるものとする。ただし、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、この限りでない。

3 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な理由によりやむを得ない場合においては、1メートルまで縮小することができる。

4 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。

（自転車道）

第10条（令第10条） 自動車及び自転車の交通量が多い第3種（第4級及び第5級を除く。次項において同じ。）又は第4種（第3級及び4級を除く。同項において同じ。）の道路で設計速度が1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な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3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路で設計速度が1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。

(自転車歩行者道)

第11条（令第10条の2） 自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路（自転車道又は自転車通行帯を設ける道路を除く。）には、自転車歩行者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。

(歩道)

第12条（令第11条） 第4種（第4級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）、歩行者の交通量が多い第3種（第5級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）又は自転車道若しくは自転車通行帯を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。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 第3種又は第4種第4級の道路（自転車歩行者道を設ける道路及び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必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。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 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。

2 運用基準の考え方

本運用基準は、「道路構造令の解説と運用（H27.6 社団法人日本道路協会発行）（以下、「令の解説と運用」という。）」の規定を基本としながら、条例第8条の2、10～12条に規定する内容を解説・補完することにより、適正な運用を図ることを目的とするものである。

歩道、自転車道等には、通行機能や沿道施設へのアクセス機能、立ち話等の滞留機能といった交通機能だけではなく、市街地形成や環境空間等の空間機能がある。

これまでの政令では、歩行者・自転車・自動車の通行を分離するには、車道との間に縁石などの構造物で物理的に分離された「自転車道」を整備することとなっていた。しかしながら、設計速度60km/h未満の道路を対象として、限られた用地で整備が可能な自転車通行帯が、新たに「自転車通行帯」として政令に位置づけられた。ただし、設計速度60km/hの道路には、引き続き自転車道を設置する。

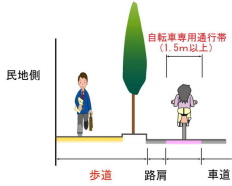
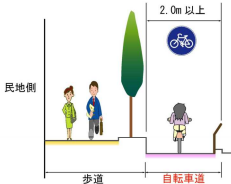

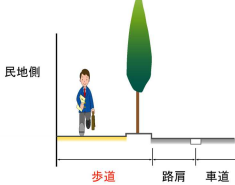
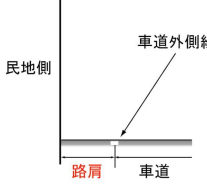
また、歩道幅員は2m以上（歩行者交通量が多い場合は3.5m以上）を原則とするが、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合に限り、歩道幅員が縮小できることを新たに条例に規定した。（条例第12条第3項）。

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、道路管理者が関係者と合意を図りながら、地域の実情に即した整備となるよう検討を行うものとする。

3 歩行者・自転車通行空間の整備形態の種類

歩行者・自転車通行空間の整備には、様々な形態があり、「設置位置」、「他の交通との分離、もしくは共存」などを考慮した上で、以下に示す形態が考えられる。

表－1 歩行者・自転車通行空間の整備形態の種類

整備形態	イメージ図
自転車通行帯 (第8条の2)	 <p>幅員は1.5m以上。やむを得ない場合1.0mまで縮小可能。</p>
自転車道+歩道 (第10条)	 <p>幅員は2.0m以上。やむを得ない場合1.5mまで縮小可能。</p>
自転車歩行者道 (第11条)	
歩道 (第12条)	
歩道なし(路肩) (第7条)	

4 整備における考え方

整備に当たっては、以下に示す視点をもち、検討を行うものとする。

- [1] 真に必要な箇所の整備
- [2] 地域状況の適確な把握
- [3] 多様な整備形態の採用
- [4] 関連法令等を踏まえた整備

[1] 真に必要な箇所の整備

近年の健康志向の高まりとともに、自転車利用者が増加している一方で、自転車事故が増加しており、歩行者・自転車の安全性の低下が懸念されている。また、従来の自転車や歩行者だけでなく、車いすやシニアカーなど利用者も多様化している。

こうした背景のなか、多様な利用者に配慮した安全な通行空間の確保に対する地域の要望は高まっている。

将来にわたる道路の利用状況を見極めた上で必要性を判断し、地域の合意形成を図りながら、適正な規模・規格を設定するよう心がける必要がある。

[2] 地域状況の適確な把握

道路管理者が計画策定に当り、現地状況を把握した上で、その地域における課題を明らかにすることが重要である。その地域におけるあるべき姿（整備形態）を決定する上で、整備形態と交通量は密接な関係があることから、検討において、交通量（自動車・自転車・歩行者）等の基礎データが不可欠である。

大分県管理の道路においては、道路交通センサスによる調査結果があることから、検討における基礎データは存在している。検討を行う上で、道路交通センサスの調査結果をもとに、計画箇所の交通状況を整理しているケースもあるが、センサスポイントが計画区間内と離れている場合も多く、必ずしも調査結果が計画箇所の交通状況を表しているわけではない。

さらに、最近の道路交通センサス（平成22年度及び平成27年度）の調査では、自転車・歩行者の交通量調査が実施されていない。平成17年の道路交通センサスによる調査結果には、自転車・歩行者の交通量があるものの、調査実施からかなりの時間が経過しており、現況交通量との差異が大きい可能性があり、あくまでも参考値としての取り扱いになる。そのため、検討を行う上では、当該箇所での自転車・歩行者の交通量調査を実施する必要がある。

交通量以外にも、整備の優先度が高い区間、小学校等の通学路もしくは整備することで通学路となる区間、福祉施設、病院、駅等の公共施設周辺等の沿道条件も加味する必要がある。地形条件や地域ニーズを適確に把握することが求められる。

また、将来的に開発が見込まれる地域や開発計画があり将来の利用者増加が期待できる場合、バイパス整備による交通量の減少等、将来において現在と大きく利用実態が異なる場合は、それらを勘案した検討も行うことが必要である。

歩道等を整備する場合、将来の利用状況については増加だけを考えがちであるが、近年は少子化の進行を背景に、小・中学校の統廃合等の計画により利用者の減少が見込まれるケースもあることから、これらの情報を把握した上で、適正な規模による整備の実現に努めなければならない。

[3] 多様な整備形態の採用

利用実態や利用特性によって必要となる整備形態は異なる。これまでは、自動車・自転車・歩行者の交通量に応じた、自転車道や自転車通行帯、自転車歩行者道、歩道の整備が一般的であったが、側溝蓋がけや幅広路肩の採用による歩行空間の確保や、交通量の多い表通りを避け、交通量の少ない農林道等を通学路として活用する等、これまでの既成概念に捉われない多様な整備形態を検討することも必要である。

検討に当たっては、詳細な利用実態や利用特性を踏まえた整備区間の設定や幅員（区内での連続性を考慮した上での幅員変化）設定を行うなど、柔軟な整備が可能となるよう、配慮すべきである。

[4] 関連法令等を踏まえた整備

整備に当たっては、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）」や、「大分県福祉のまちづくり条例（平成7年大分県条例第7号）」、「大分県自転車活用推進計画（令和元年12月）」、各市町村の策定する自転車ネットワーク計画などの関連する法令等を踏まえる必要がある。

以上は、新規事業評価を検討する際にも重要な視点である。

5 歩道幅員の縮小について

条例第12条第3項のやむを得ない場合とは以下のようなケースを想定している。

- ・山岳地などの地形条件により、施工にかかる費用や社会的影響が特に大きくなることが予想される場合
- ・重要文化財など移転困難な物件等があり、事業用地の取得が非常に困難な場合
- ・構造物（橋梁、トンネルなど）の工事費が増大することにより、事業の着手が困難となる場合

道路計画は、周辺の状況を十分に考慮した地域の実情に即したものとする必要がある。そのため、この規定の運用にあたっては、むやみに歩道幅員を縮小することのないように留意する必要がある。

特に、歩行者の交通量の多い箇所において、やむを得ず本条項を適用する場合には、安易に最低幅員の1.5mを選択することなく、別図を参考に3.0mや2.5mなど縮小幅が必要最低限となるよう努めなければならない。

なお、縮小した歩道の幅員は、車いす使用者がその場で回転でき、歩行者がすれ違うことのできる幅として最低でも1.5mを確保することとした。

また、歩行者等の移動円滑化のため、歩行者が通行可能な幅員（有効幅員）はできるだけ連続して幅広く確保することが望ましい。そのため、今回の幅員縮小の適用範囲は、幅員縮小の必要性が認められる、やむを得ない範囲となるように設定し、歩行者の安全かつ快適な通行空間を確保するよう留意すること。

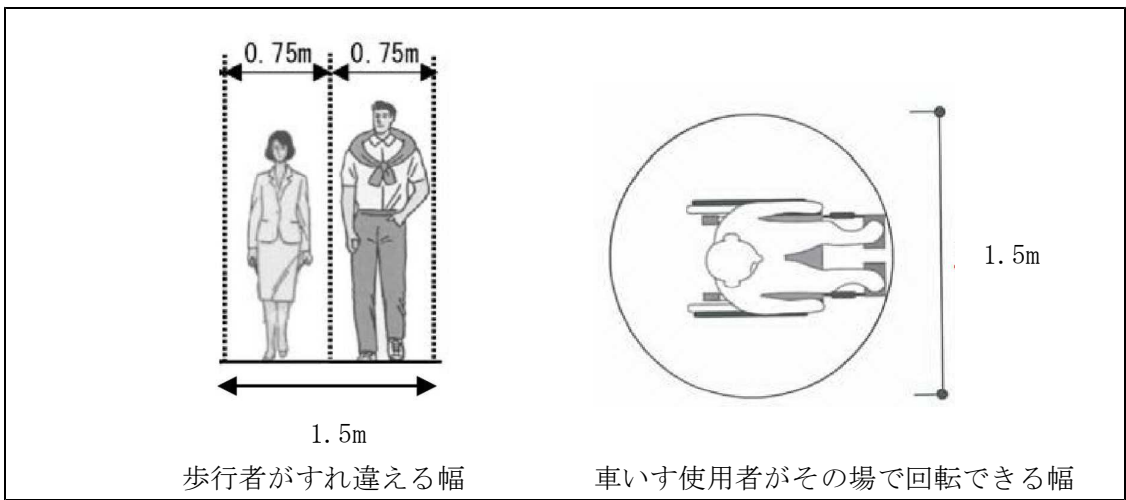
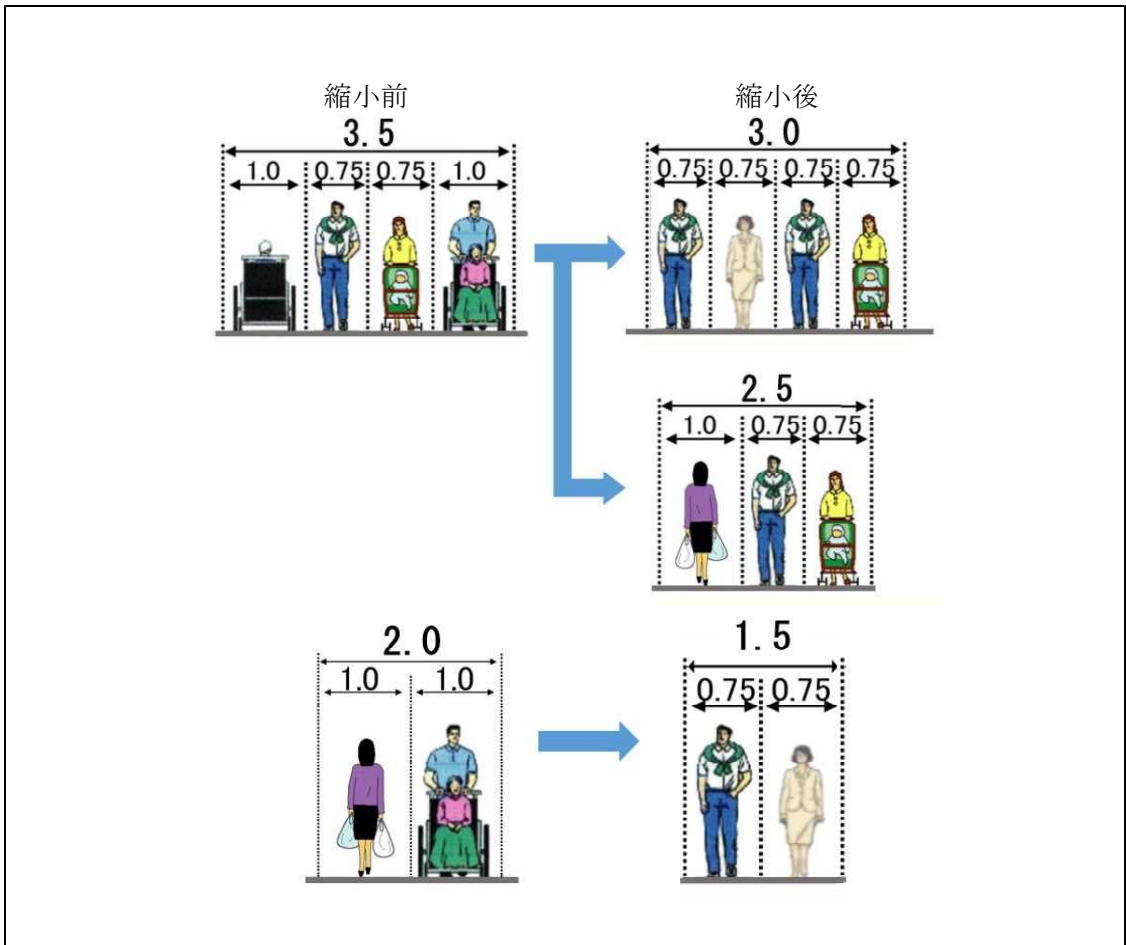


図 幅員縮小のイメージ

用語集

じてんしゃつうこうたい
自転車通行帯 自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分。

じてんしゃどう
自転車道 専ら自転車の通行の用に供することを目的とする道路の部分。

じてんしゃほこうしゃどう
自転車歩行者道 自転車と歩行者を混合交通させる部分。

どうろこうぞうれい
道路構造令 道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術基準並びに道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県及び市町村道の構造の技術的基準を定めるに当たって参酌すべき一般的技術基準を定めた政令。

どうろこうつう
道路交通センサス 道路交通の現況と問題点を把握し、今後の道路の整備計画を策定するための基礎資料を得る目的で実施される調査。

ほどう
歩道 専ら歩行者の通行の用に供することを目的とする道路の部分。

(五十音順)

主な参考図書

1. 道路構造令の解説と運用 ((社)日本道路協会、平成27年)
2. 「歩道・自歩道」の幅員や片側・両側設置等の計画の考え方
(福島県道路環境グループ 平成17年3月)