

那珂川市自転車ネットワーク計画

令和●年●月



第1章 はじめに

1.1 背景と目的

自転車は、子どもからお年寄りまで幅広い世代が、日常生活のさまざまな場面で利用する身近な交通手段です。また、近年の健康志向の高まりや、環境問題への意識の向上、観光を目的としたサイクルツーリズムの普及など、自転車利用へのニーズが高まっています。

本計画では、本市の現状と課題を踏まえ、自転車が安全で快適に通行できる空間を形成するための路線選定とその整備形態等を示した「自転車ネットワーク計画」を策定します。

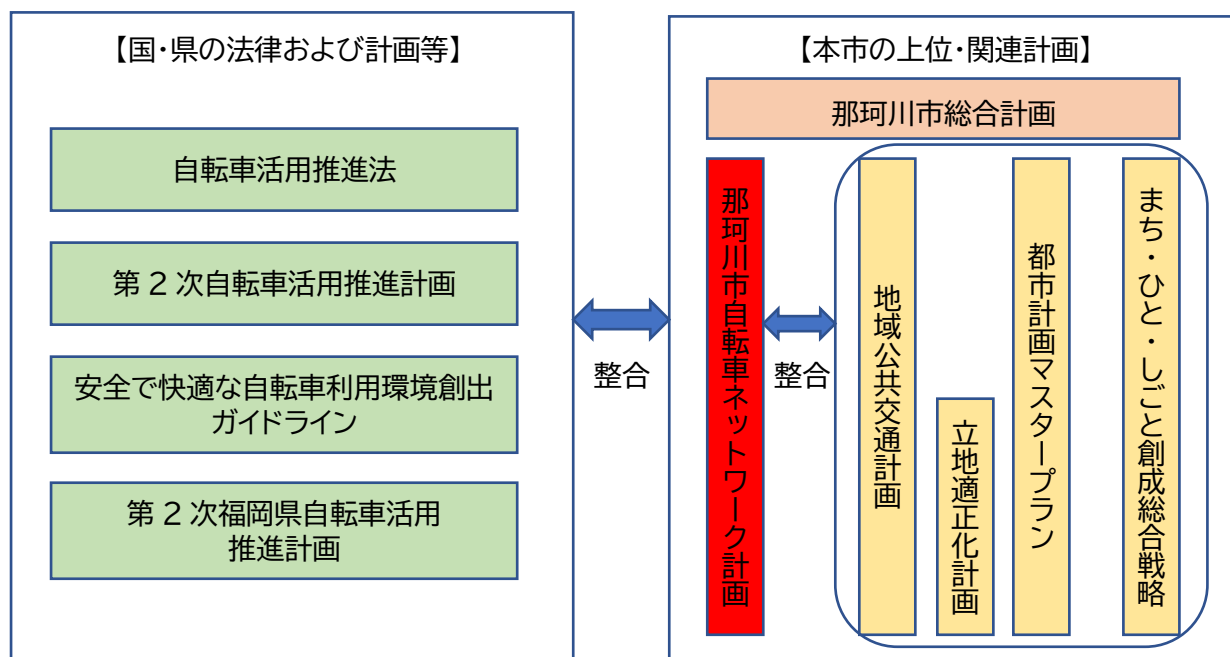
1.2 対象区域

対象区域は、那珂川市内全域とします。

1.3 本計画の位置づけ

本計画は、「自転車推進活用法」および「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に準拠して策定します。

また、市の上位・関連計画である「那珂川市総合計画」「那珂川市都市計画マスタープラン」などの既存計画との整合を図ります。



第2章 関連資料の収集・整理

2.1 那珂川市の概要

那珂川市の概要について整理した。

2.1.1 那珂川市の成り立ち

那珂川市の成り立ちについて整理した。

- ・明治22年(1889年)4月30日、町村制の施行によって南畑村、岩戸村、安徳村の三村が誕生し、昭和31年(1956年)4月1日に市町村合併促進法に基づいて、この三村が合併して筑紫郡那珂川町が誕生した。
- ・那珂川町発足当時の人口は8,948人であったが、恵まれた自然環境や福岡市の都心部から至近の距離にあること等から人口は増加していき、町誕生から62年後の平成30年(2018年)10月1日に筑紫郡那珂川町は、那珂川市となった。

資料:「那珂川市 HP_市の沿革」

(<https://www.city.nakagawa.lg.jp/soshiki/49/matigaiyo.html>)

2.1.2 地勢・気候

- ・北部の平野部に福岡都市圏の市街地が広がり、南部にかけて農地、背振連山へと連なる。
- ・南部の山地に源を発し、市を南北に貫く那珂川を軸とした豊かな自然環境が特徴。
- ・九州の北部に位置する那珂川市は、九州の気候区分のうち、日本海型気候区分に区分される。日本海型気候区の特徴は以下の通りである。
 - 平均気温は15~16℃、1月の平均気温は6℃以下でほかの気候区に比べて寒い。
 - 年降水量は1,700mm前後で、内海型気候区に次いで降水量は少ない。
 - この地域の最大の特徴は、冬季に曇りや雨の天気が多いことと、北西の季節風をともに受けて風の強い日が多い。

資料: 那珂川市都市計画マスタープラン資料編(1)

(<https://www.city.nakagawa.lg.jp/soshiki/16/tosimas.html>)

那珂川市地域防災計画風水害対策編

(<https://www.city.nakagawa.lg.jp/soshiki/8/nakagawamatitiikibousaikeikaku.html>)

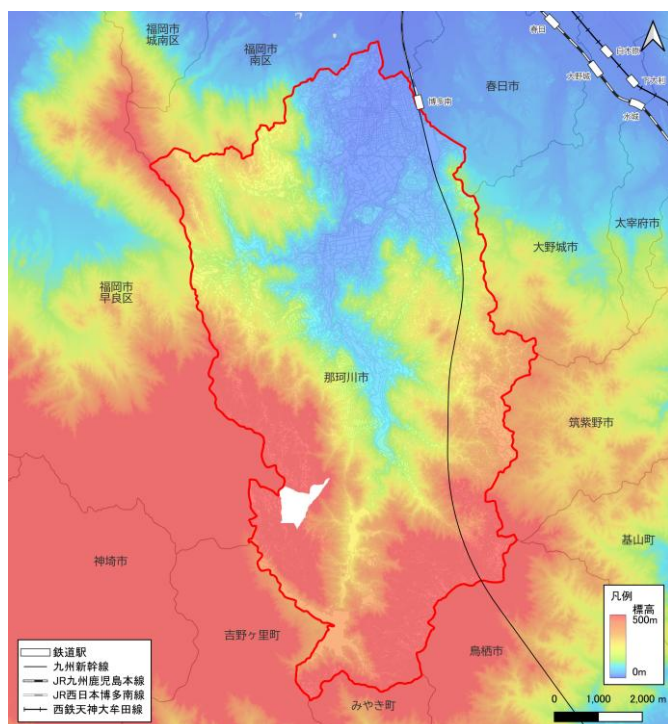


図 2.1.1 那珂川市の地形 資料: 国土地理院地図(数値標高モデル)より作成

2.1.3 人口動態

(1) 人口推移

- ・那珂川市の人口は緩やかに増加傾向である。
- ・年齢別人口比率について、年少人口割合（0～14歳）と生産年齢人口割合（15～64歳）は減少傾向にあるが、対照的に老年人口割合（65歳以上）は増加傾向であることに加え、既に年少人口割合（0～14歳）を上回っている。

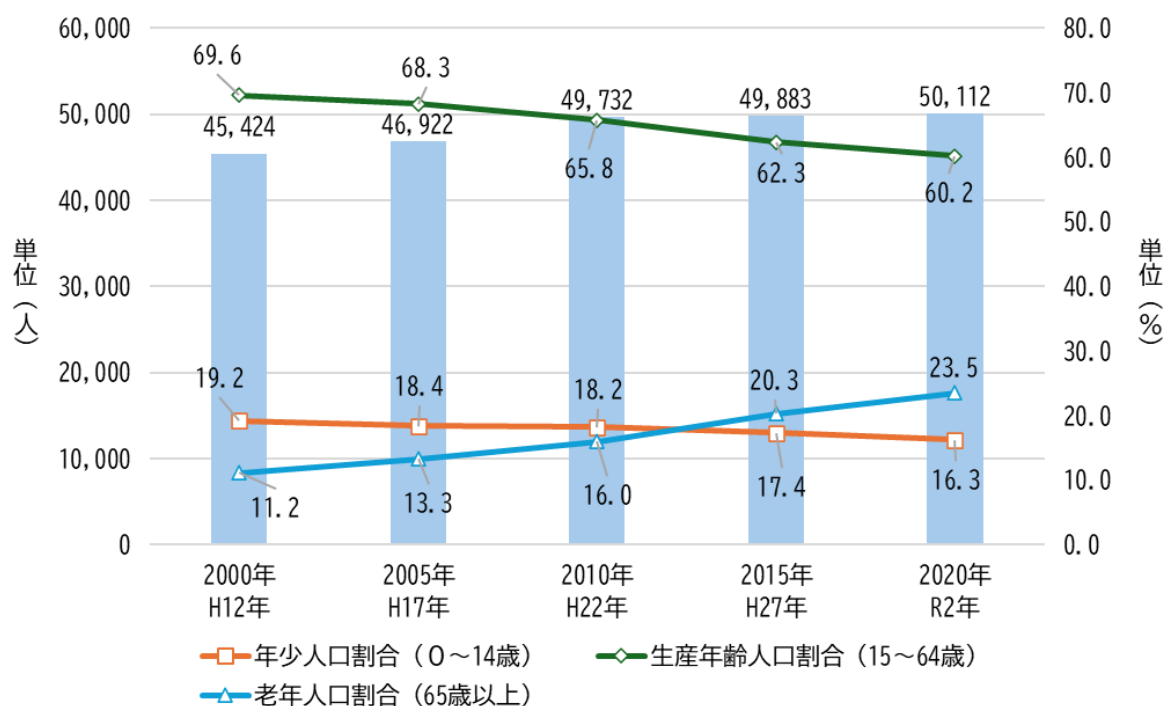


図 2.1.2 那珂川市の人口推移

資料：国勢調査より作成

(2) 人口分布

- ・市内では、博多南駅周辺に特に人口が集中している。

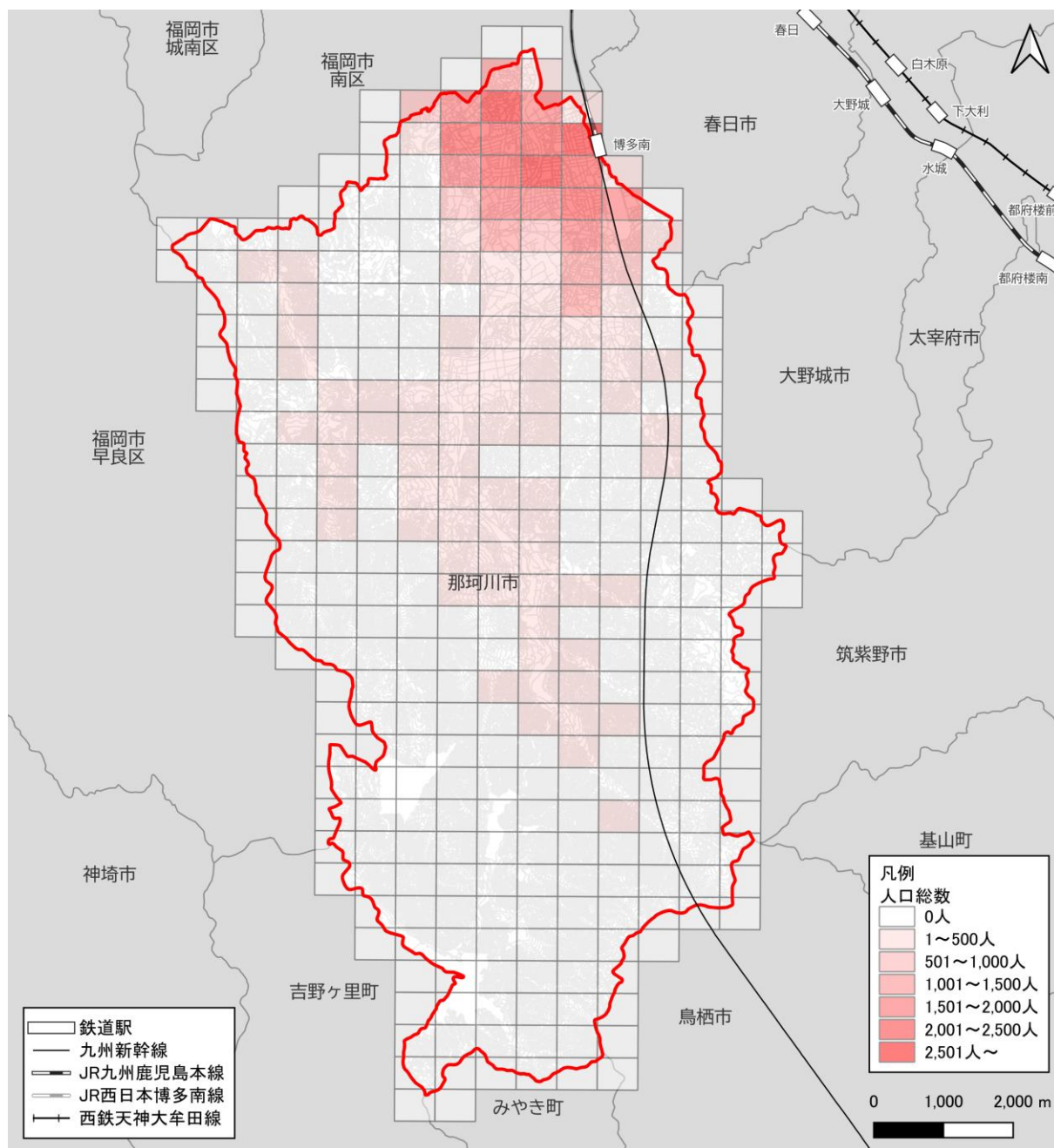


図 2.1.3 那珂川市における人口分布状況

資料：令和4年度都市計画基礎調査より作成

(3) 滞留人口

- ・ 那珂川市と春日市の市境に位置する博多南駅の西側に滞留人口が集中している。

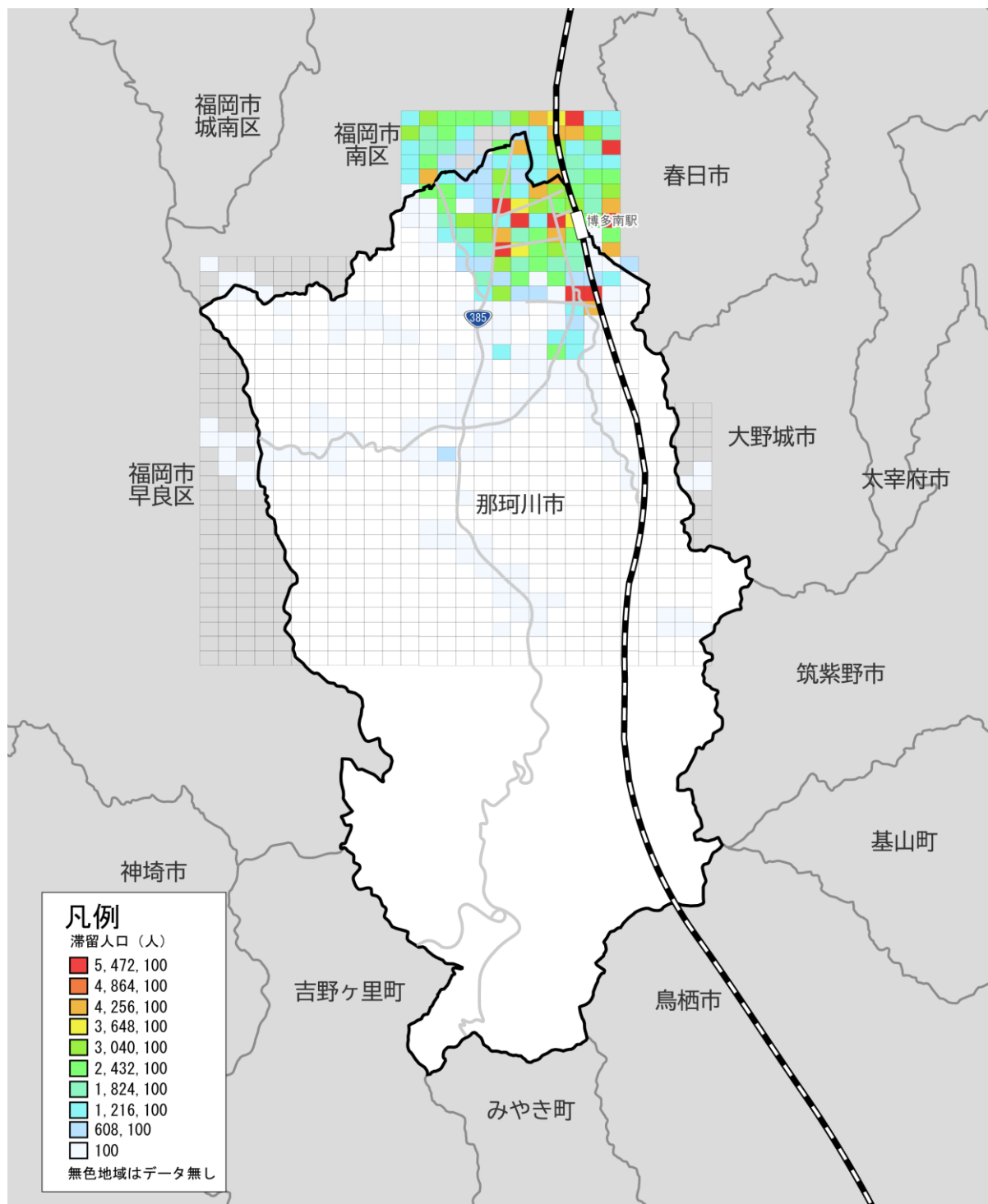


図 2.1.4 滞留人口※

※ある地点に 15 分以上滞留している人の 1 時間あたりの平均人数を示す。

資料：RESAS 地域経済分析システム_観光地分析より作成

(<https://resas.go.jp/>)

(4) 施設の立地状況

那珂川市において以下に示す施設の立地状況について整理した。

表 2.1.1 整理した施設の概要

施設	概要
公共施設	市役所、図書館、地区公民館等
商業娯楽施設	ショッピングモール、スーパーマーケット、 ディスカウントストア、ドラッグストア、 ホテル、ゴルフ場等
学校	中学校、高等学校
防災施設	(指定) 緊急避難場所、 (指定) 避難所、防災拠点

整理結果を次頁より示す。

1) 公共施設

・「公共施設」は、市北部の市街化区域周辺に多く位置している。

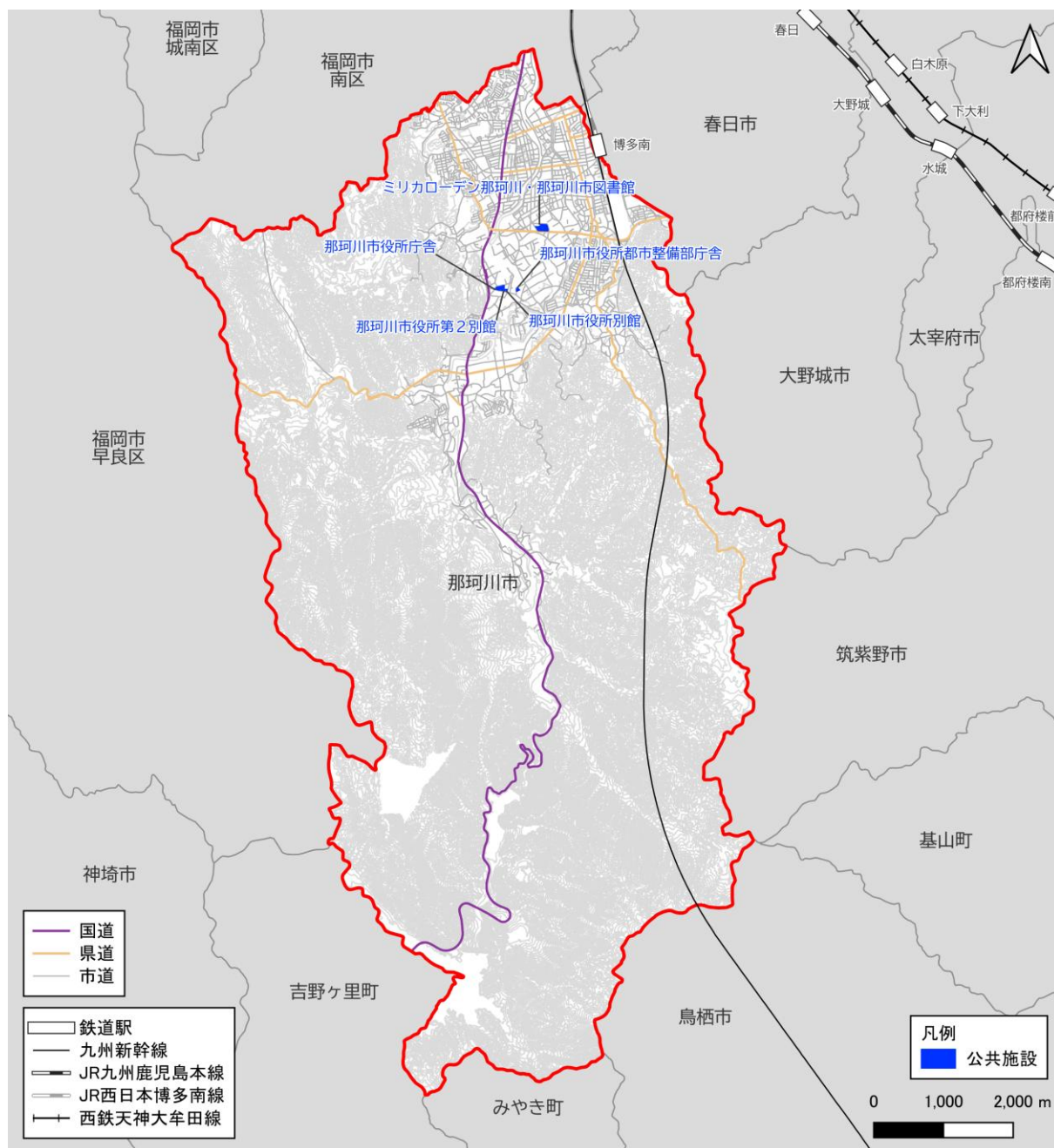


図 2.1.5 那珂川市における公共施設の立地状況

資料：令和4年度都市計画基礎調査より、一部内容を変更して作成

2) 商業娯楽施設

・「商業娯楽施設」は市北部の市街化区域周辺に多く位置している。

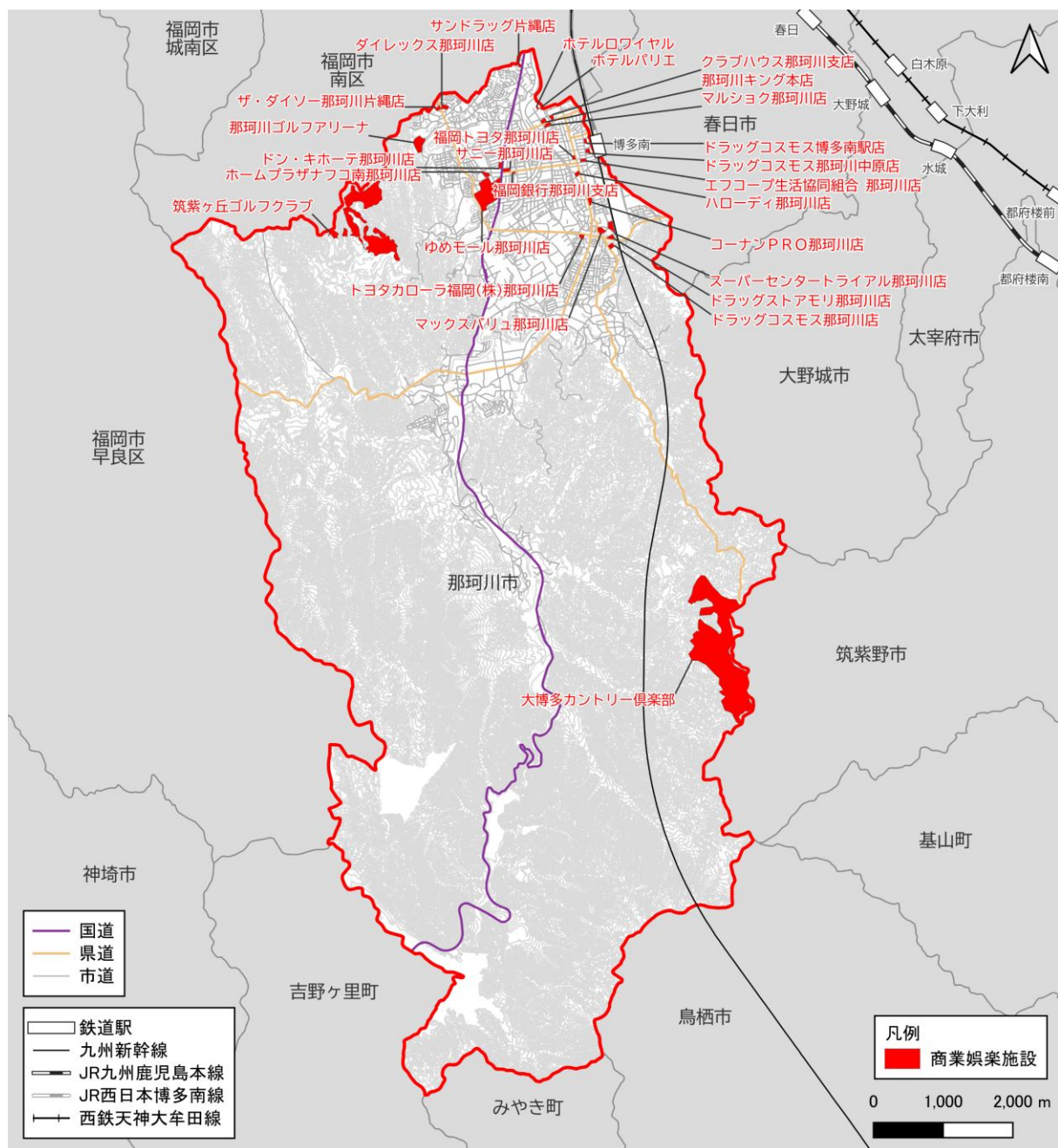


図 2.1.6 那珂川市における商業娯楽施設の立地状況

資料：令和4年度都市計画基礎調査より一部を更新して作成

3) 学校

- ・ 自転車での通学が考えられる「中学校」、「高等学校」は、市北部の市街化区域周辺に位置している。

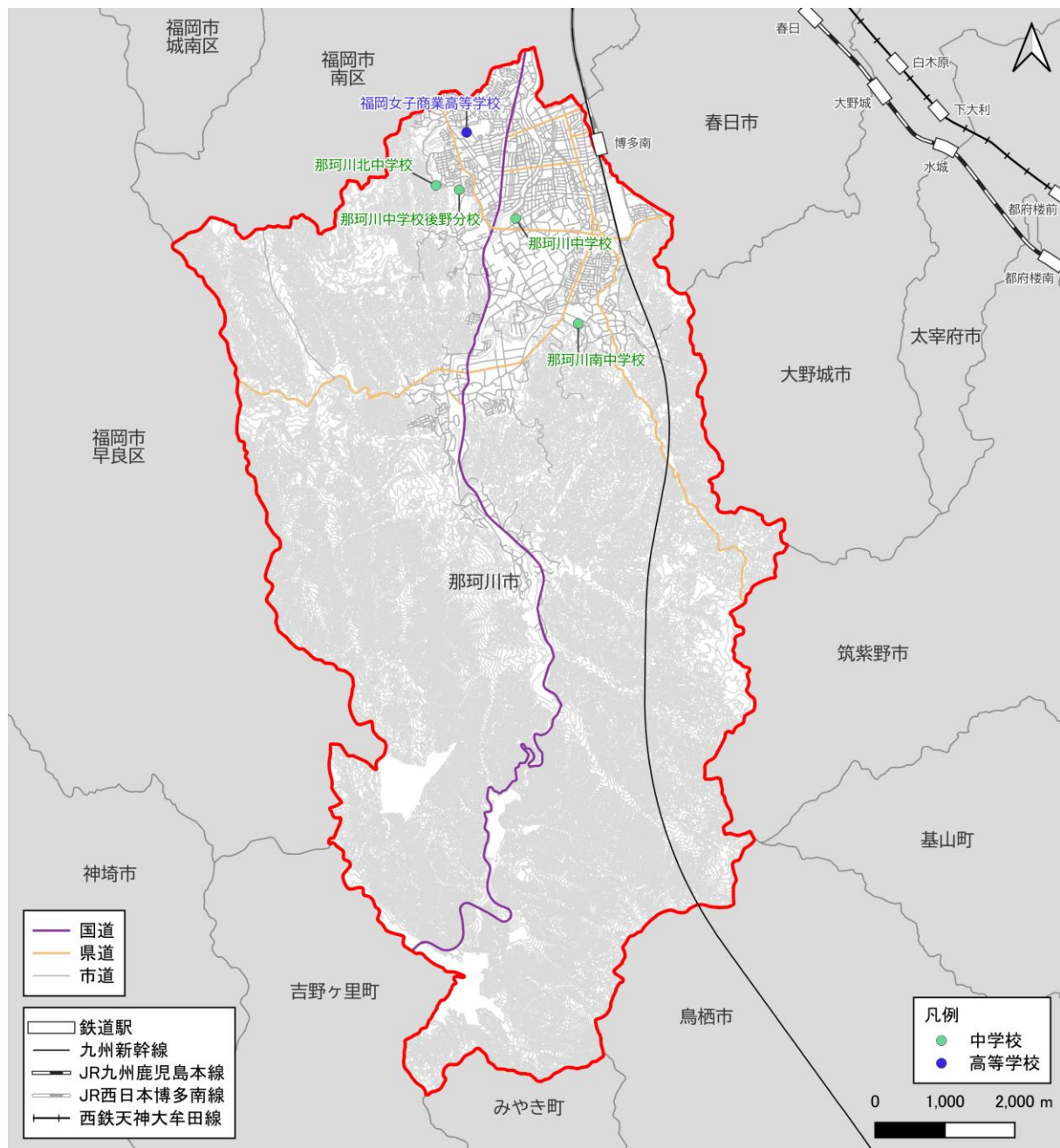


図 2.1.7 那珂川市における学校の立地状況

資料：国土数値情報より作成

4) 防災施設

- ・「防災施設」は市北部に多く位置している。

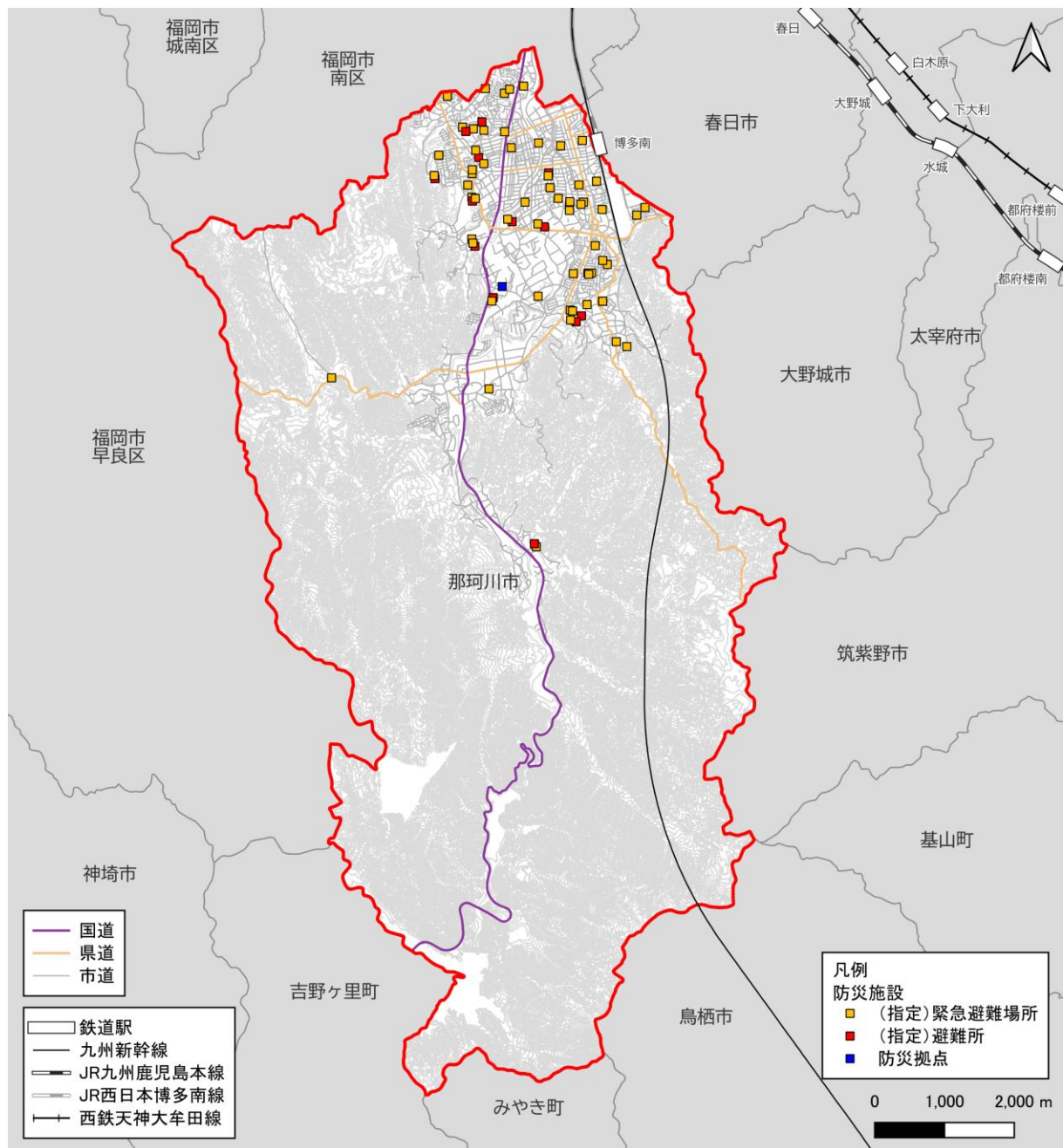


図 2.1.8 那珂川市における防災施設の立地状況

資料：令和4年度都市計画基礎調査より作成

2.2 上位関連計画の整理

自転車ネットワーク計画に関連する上位関連計画等の整理を行った。
整理した上位計画等の一覧は以下の通りである。

No.	計画名	発行元	発行日
1	那珂川市総合計画	那珂川市 総務部 行政経営課 企画担当	令和3年3月
2	那珂川市都市計画マスタープラン	那珂川市 都市整備部 都市計画課 計画・公共交通担当	令和3年4月
3	那珂川市立地適正化計画	那珂川市 都市整備部 都市計画課 計画・公共交通担当	令和3年12月
4	那珂川市地域公共交通計画	那珂川市 都市整備部 都市計画課 計画・公共交通担当	令和7年3月
5	第3次那珂川市環境基本計画	那珂川市 市民生活部 環境課 ゼロカーボンシティ推進担当	令和6年3月

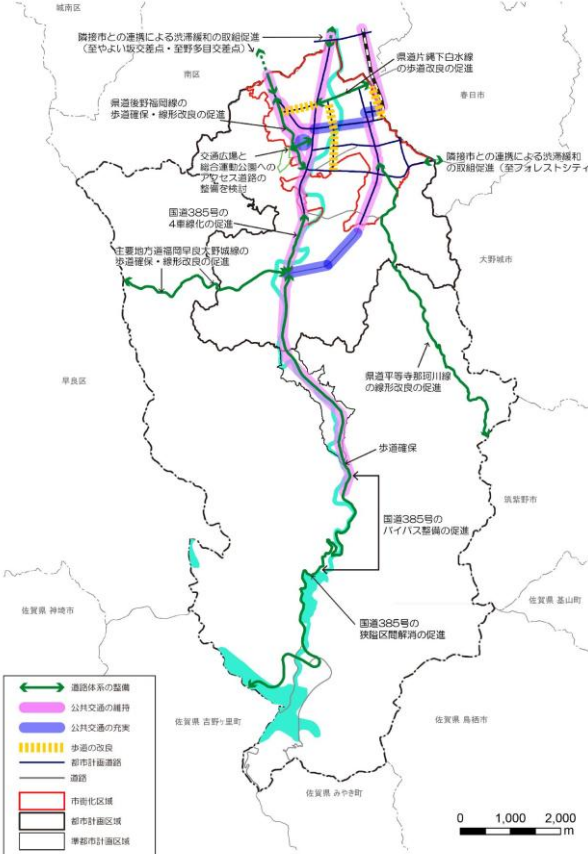
2.2.1 那珂川市総合計画

計画名	那珂川市総合計画
発行年月日	令和3年3月
目的	・持続可能な行政運営と本市の一体感を醸成する協働まちづくりの視点にたち、子育て支援の充実や自然と都市との共生など、多様化する市民ニーズに対応した住みやすいまちづくりに取り組むこと。
計画の概要	■計画期間 ・令和3年度（2021年度）から令和12年度（2030年度）までの10年間 ■総合計画の性格と役割（基本方針） (1)総合的かつ計画的な市政運営を図り、もってまちづくりの着実な推進に資する計画 →市政の最上位計画として、総合的な視点から市政運営の指針を示し、各施策の成果指標を設定し、施策の着実な推進を図る計画とする。 (2)社会経済情勢を踏まえた計画 →人口減少や少子高齢化、多発化する自然災害や感染症の発生など本市を取り巻く社会経済情勢の変化やSDGsやSociety5.0、国土強靱化など、新たな国の政策動向などを踏まえた市政運営を示す計画とする。 (3)市民の誰もが分かりやすい計画 →市民にも目指す指針を共有できるよう、わかりやすく、見やすい計画とする。 (4)市の特性を活かした計画 →今後の想定される地域課題に対して、本市の特性を活かした施策の展開により、活性化を図る計画とする。 (5)計画期間10カ年の計画 →10年間の市の動向を分析し、長期的な視野から市政運営の指針となる計画とする。 ■まちづくりの将来像 ・笑顔で暮らせる自然都市なかがわ ～これからも住み続けたいまちを目指して～ →人権・コミュニティ：人権を尊重し、みんなでつながり、支え合うまち →持続・発展：持続可能な自然と発展する都市づくり →生活基盤：自然と都市が共生した豊かな暮らし ■施策大綱 ①支えあい、安心して暮らせるまちづくり ②誰もが学び、育むまちづくり ③自然と調査した快適に暮らせるまちづくり ④自然の豊かさを感じるまちづくり ⑤地域の資源を活かした活力あふれるまちづくり
自転車ネットワークにおける関連項目	■施策大綱③-基本施策2 道路交通における方針 地域を結ぶ安全・便利な道路交通ネットワークをつくる ・計画的な道路整備を進め、市民にとって安全で利便性の高い交通環境の整備を推進する。 ・市民の生活交通手段を維持・確保する。 ▶円滑に移動できる道路網の整備、公共交通ネットワークの機能強化により、持続可能な都市基盤・生活基盤をつくる。

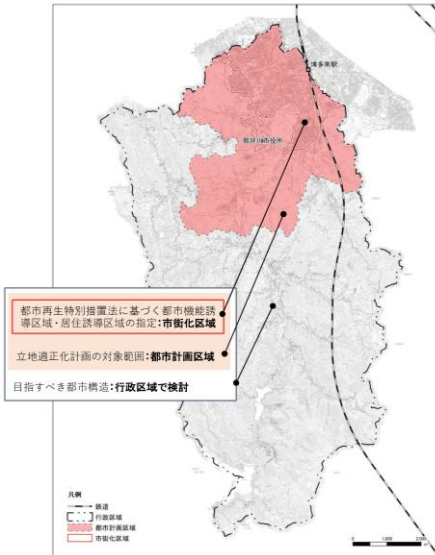
2.2.2 那珂川市都市計画マスタープラン

計画名	那珂川市都市計画マスタープラン
発行年月日	令和3年4月
目的	・那珂川市総合計画の将来像「笑顔で暮らす自然都市なかがわ」を実現するために、まちづくりの基本的な方針を示すこと。
計画の概要	■計画期間 ・令和3年度（2021年度）から令和12年度（2030年度）までの10年間 ■都市計画の基本理念 I. 水とみどり、歴史・文化を活かしたまちづくり →本市の魅力である水やみどりなどの豊かな自然や、歴史・文化を活かした潤いある暮らしができる都市づくりに取り組み、暮らしの質を向上させつつ、市民の誇りと愛着を育む。 II. 環境に配慮したまちづくり →豊かな自然環境を保全し、みどりの創出に努めるとともに、公共交通への転換など、環境負荷の少ない低炭素型の都市を目指す。 III. 市民協働で実現するまちづくり →市民や民間事業者等の多様なまちづくり主体を今後の都市づくりに巻き込み、協働して都市づくりを行う。 ■目指すべき都市のすがた ①拠点の明確化と連携によるコンパクトな賑わいのあるまち →拠点への都市機能誘導及び居住誘導区域への居住誘導により、コンパクトで賑わいのあるまちを今後も維持する。 ②少子・高齢社会に対応したまち →誰もが暮らしやすい共生社会を実現するために、都市施設や住環境、移動環境において、インクルーシブなまちづくりを推進する。 ③誰もが安心して快適に暮らせるまち →日常の生活を営むうえにおいては、大震災や台風災害などの大規模災害からの安全性を確保することはもちろん、交通事故、火災、犯罪といった様々な危険性から生命、財産を守る都市空間を実現していく必要がある。このため、道路、河川、公園などの安全性を高めるとともに、災害に強い建築物による市街地の形成を図る。 ■将来の都市構造

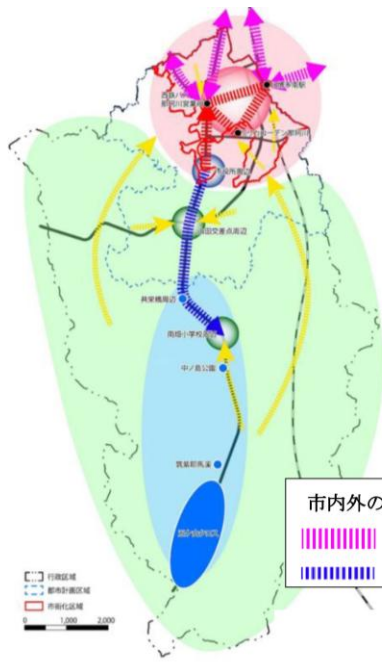
▲将来都市構造図

計画名	那珂川市都市計画マスタープラン
自転車ネットワークにおける関連項目	■道路・交通体系の基本方針 ・広域交通へのアクセス強化 ・災害に強く、安全に移動できる道路交通網の整備 ・公共交通の維持と交通結節点での乗り換え利便性の強化 【基本方針における留意点】 →自然や文化・歴史を楽しむための回遊ルート(ネットワーク)の強化 →公共交通利用への転換 →市民との連携による維持管理 →拠点周辺における公共空間等を活用した魅力的な都市空間の創出 ■道路・交通体系の方針  ▲道路・交通体系方針図 ■歩行・自転車空間の整備方針 ・通勤通学の動線などとの整合を図りながら安全性を確保する。 ・誰もが利用できるように、歩道の設置・拡幅、段差解消などの歩行空間のバリアフリー化を推進する。 ・公園や広場、河川などとの結びつきを考慮する。

2.2.3 那珂川市立地適正化計画

計画名	那珂川市立地適正化計画								
発行年月日	令和3年12月								
目的	・将来的に予測される人口減少や進行する高齢化に対応するとともに、便利で住み続けたいとなる都市構造を形成する積極的なまちづくりを推進すること。								
計画の概要	■計画の対象区域 ・都市計画区域内を対象とする。  ▲計画の対象区域 ■計画期間 ・令和2年度（2020年度）から令和22年度（2040年度）までの概ね20年間 ■まちづくりの方針 ①まちの質を高める拠点の形成 ②拠点間のネットワークの確保 ③豊かな自然環境と共生する都市構造の形成								
自転車ネットワークにおける関連項目	■まちづくりの方針②拠点間のネットワークの確保における施策 →博多南駅や西鉄那珂川営業所などの交通網の拠点やミリカローデン那珂川、市役所等公共施設と連動した乗り継ぎ拠点の形成 ■拠点間のネットワークの構築における方針 ・目指すべき都市構造に位置付けたネットワークの構築については、本計画による拠点の充実と併せて、地域公共交通網形成計画によるネットワーク形成を行う相乗効果により、充実を図る。 ▼拠点間のネットワークの構築に関する課題、方針等 <table><tr><th>主な課題</th><th>課題解決のためのポイント</th><th>将来の姿</th></tr><tr><td rowspan="2">利便性の高い公共交通の確保と市民によるその積極的な利用が必要</td><td>拠点形成と連動した公共交通ネットワーク ・拠点間のバス路線を軸とした公共交通の再編 ・拠点周辺の都市機能の充実</td><td rowspan="2"> 公共交通で拠点を行き来でき、必要なモノ・コトにアクセスできる 徒歩や自転車、公共交通など人・環境にやさしい交通手段を選ぶ人が増える 車がなくても便利に暮らせる充実したネットワーク </td></tr><tr><td>車に頼りすぎないまちづくりへの転換 ・公共交通沿線への居住誘導や公共交通の利用促進、渋滞解消に向けた道路の機能改善 ・シェアサイクル・デマンド交通、歩きやすい環境整備等、自家用車だけに頼らない多様なネットワークの形成</td></tr></table> マイカーに頼らなくてもまちなかを移動できる！ 		主な課題	課題解決のためのポイント	将来の姿	利便性の高い公共交通の確保と市民によるその積極的な利用が必要	拠点形成と連動した公共交通ネットワーク ・拠点間のバス路線を軸とした公共交通の再編 ・拠点周辺の都市機能の充実	公共交通で拠点を行き来でき、必要なモノ・コトにアクセスできる 徒歩や自転車、公共交通など人・環境にやさしい交通手段を選ぶ人が増える 車がなくても便利に暮らせる充実したネットワーク	車に頼りすぎないまちづくりへの転換 ・公共交通沿線への居住誘導や公共交通の利用促進、渋滞解消に向けた道路の機能改善 ・シェアサイクル・デマンド交通、歩きやすい環境整備等、自家用車だけに頼らない多様なネットワークの形成
主な課題	課題解決のためのポイント	将来の姿							
利便性の高い公共交通の確保と市民によるその積極的な利用が必要	拠点形成と連動した公共交通ネットワーク ・拠点間のバス路線を軸とした公共交通の再編 ・拠点周辺の都市機能の充実	公共交通で拠点を行き来でき、必要なモノ・コトにアクセスできる 徒歩や自転車、公共交通など人・環境にやさしい交通手段を選ぶ人が増える 車がなくても便利に暮らせる充実したネットワーク							
	車に頼りすぎないまちづくりへの転換 ・公共交通沿線への居住誘導や公共交通の利用促進、渋滞解消に向けた道路の機能改善 ・シェアサイクル・デマンド交通、歩きやすい環境整備等、自家用車だけに頼らない多様なネットワークの形成								

2.2.4 那珂川市地域公共交通計画

計画名	那珂川市地域公共交通計画
発行年月日	令和7年3月
目的	乗務員不足など公共交通の確保に多くの課題があることから、公共交通を抜本的に見直すことで、今後の市における効率的かつ持続可能な公共交通体系を確保・維持していくこと。
計画の概要	■計画期間 - 令和7年度（2025年度）から令和11年度（2029年度）までの5年間 ■基本方針 - 持続可能な新たな公共交通体系を構築する ■那珂川市の公共交通における課題 - 乗務員不足 - 人口減による利用者減少 - 乗継利便性の低さや限られた便数など利便性 - 交通不便地の生活交通の確保 - 経費の増加 - 広域的なアクセスの利便性 ■実施方針 I. 日常生活を支える公共交通 →目標1：新たな地域公共交通体系の形成 →目標2：公共交通の利便性の維持・向上 →目標3：交通不便地を支える生活交通の確保 →目標4：持続可能な公共交通 II. 広域連携による公共交通 →目標5：広域交通を見据えたアクセス性の向上  市内外の多様なネットワーク（JR 博多南線、バス、デマンド交通） - 広域交流軸 - 市街地拠点連携軸 - 南北連携軸 - 支線交通ネットワーク ▲公共交通による市内ネットワークの形成イメージ図

2.2.5 第3次那珂川市環境基本計画

計画名	第3次那珂川市環境基本計画
発行年月日	令和6年3月
目的	・環境施策の総合的かつ計画的な推進を図り、すべての市民が良好で豊かな環境の恵みを享受するとともに、これが将来の世代に引き継がれていくまちを実現すること。
計画の概要	■計画期間 ・令和6年度（2024年度）から令和15年度（2033年度）までの10年間 ■めざす環境像 ・水と緑を活かし 次代に引き継ぐまち なかがわ ■環境目標と取り組み方針 ①地球環境：ゼロカーボンを実現するまち →①－1：省エネルギーの推進 →①－2：再生可能エネルギーの普及 →①－3：環境負荷の少ないまちづくり →①－4：気候変動への適応策の推進 ②資源循環：4Rにより循環型社会を実現するまち →②－1：ごみの減量化の推進 →②－2：ごみの適正処理 ③自然環境：豊かな自然を育み伝えるまち →③－1：森林・農地の保全 →③－2：生物多様性の保全 →③－3：自然とふれあう場の提供 ④生活・快適環境：みんなが安全快適に暮らせるまち →④－1：公害防止対策の推進 →④－2：景観・緑地の保全
自転車ネットワークにおける関連項目	■①－3「環境負荷の少ないまちづくり」における取り組み内容 ・歩行者・自転車の通行環境を改善し、徒歩や自転車による移動を促進する。 ・シェアサイクルやシェアスクーター等のマイクロモビリティの普及を促進する。 ・EVカーシェアリングをはじめ、シェアサイクル・シェアスクーター等の事業を検討する。

2.3 交通状況

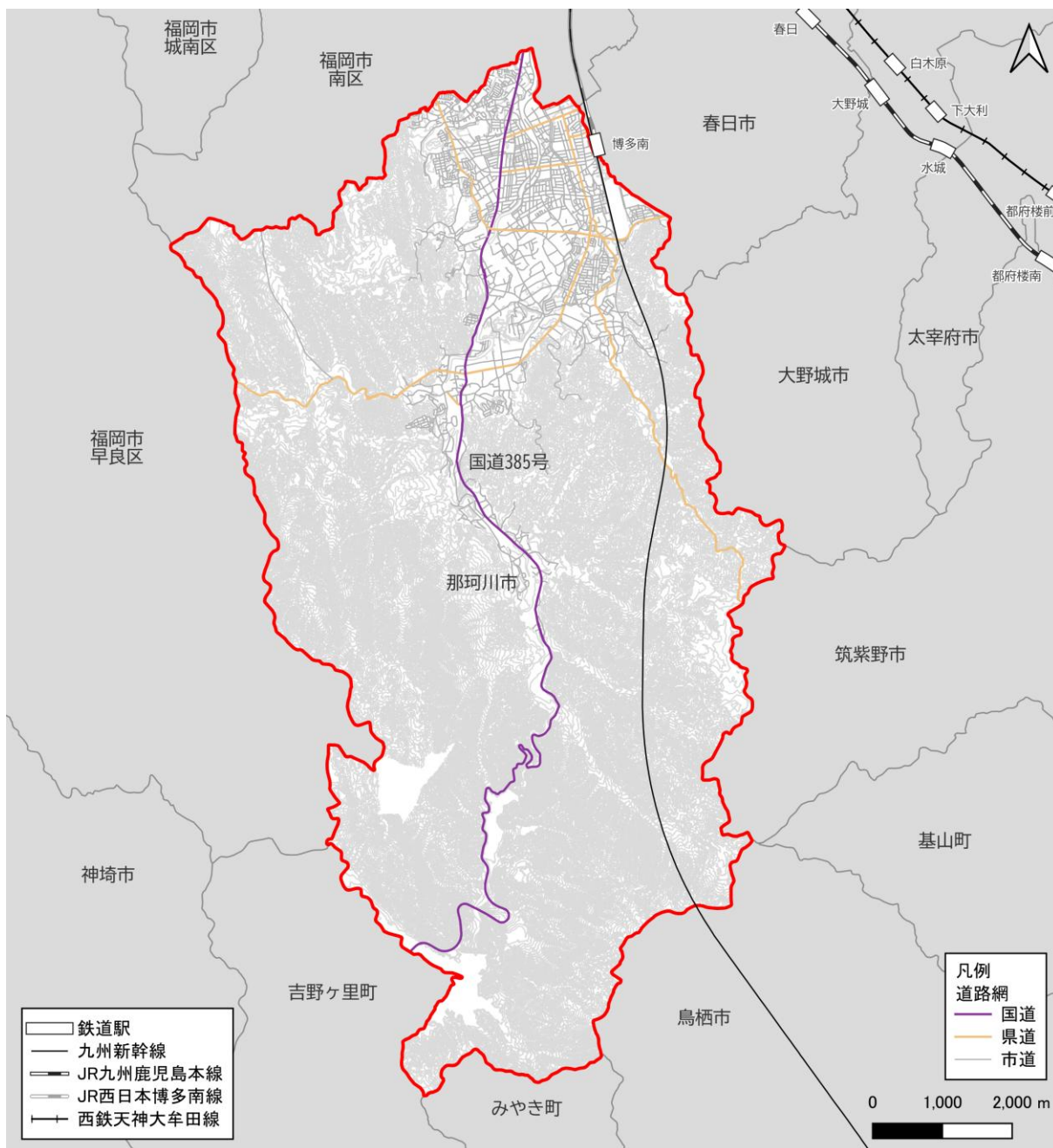
那珂川市における交通状況について整理した。

2.3.1 交通インフラの整備状況

(1) 道路

1) 道路ネットワーク

・南北には、「国道 385 号」が整備されている。



資料：令和4年度都市計画基礎調査より作成

2) 車線数

- ・ 主要な道路ネットワークである国道、県道については、多くの路線で「2～3車線」となっている。

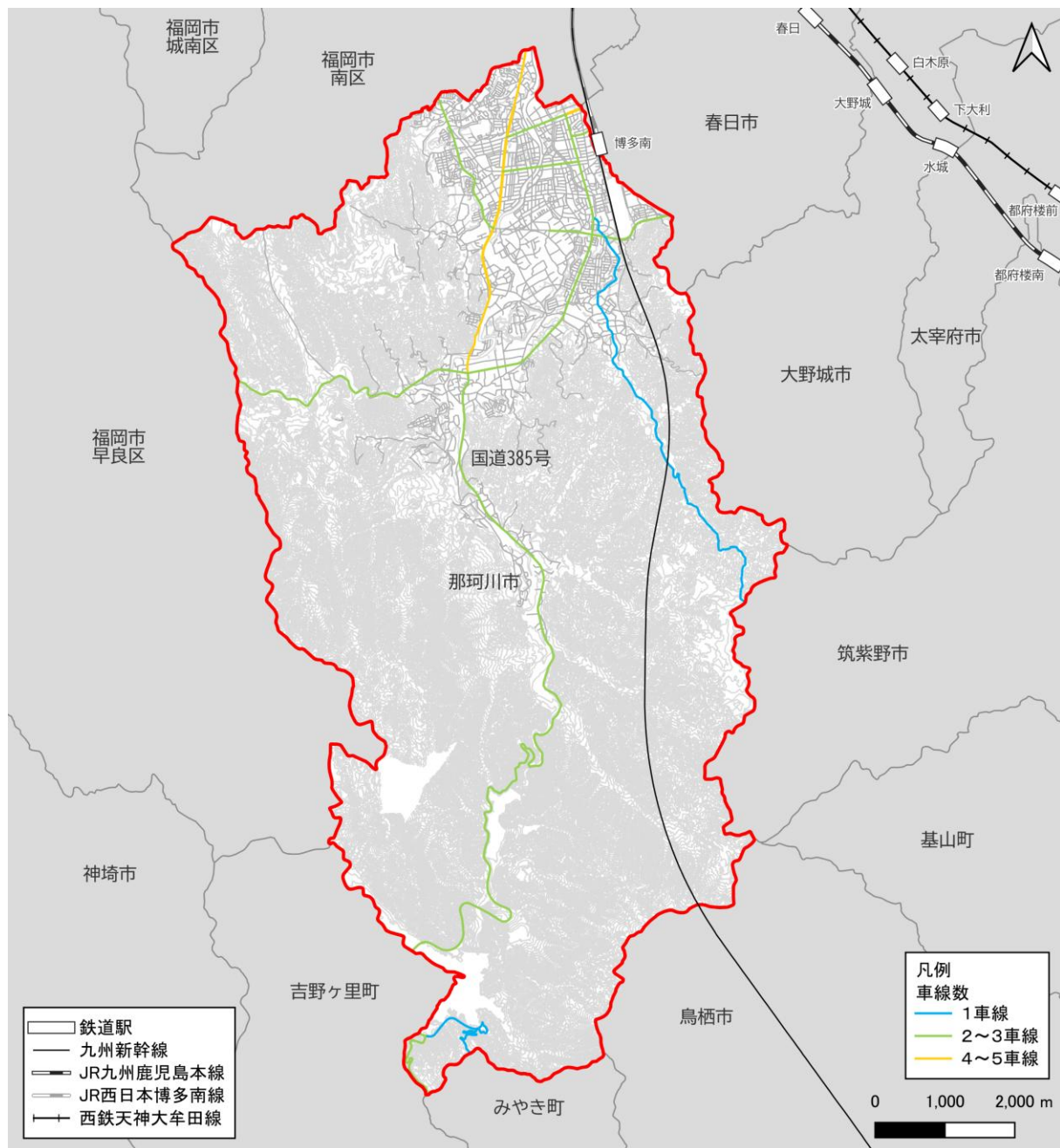


図 2.3.2 那珂川市の道路車線数

資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より作成

3) 幅員

- ・ 主要な道路ネットワークである国道、県道の多くは、「幅員 15m 以上」である傾向にある。

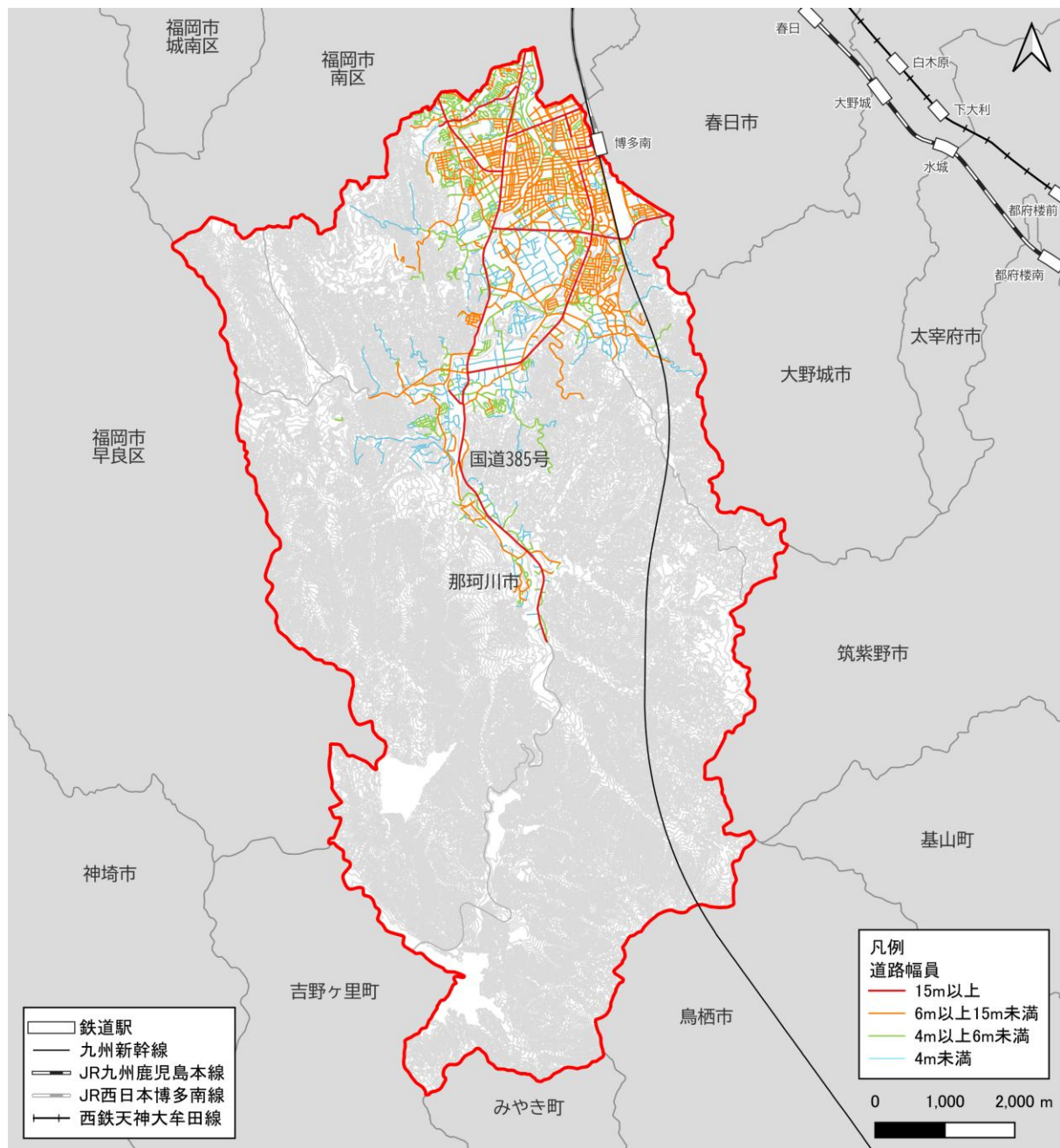


図 2.3.3 那珂川市の道路幅員

資料：令和4年度都市計画基礎調査より作成

4) 緊急輸送道路の指定状況

市域の緊急輸送道路は以下の通りである。

表 2.3.1 市域の緊急輸送道路一覧

路線区分	市域の該当路線
緊急輸送道路（1次）	・一般国道 385 号
緊急輸送道路（2次）	・後野福岡線 ・福岡早良大野城線 ・片縄下白水線 ・山田中原福岡線 等

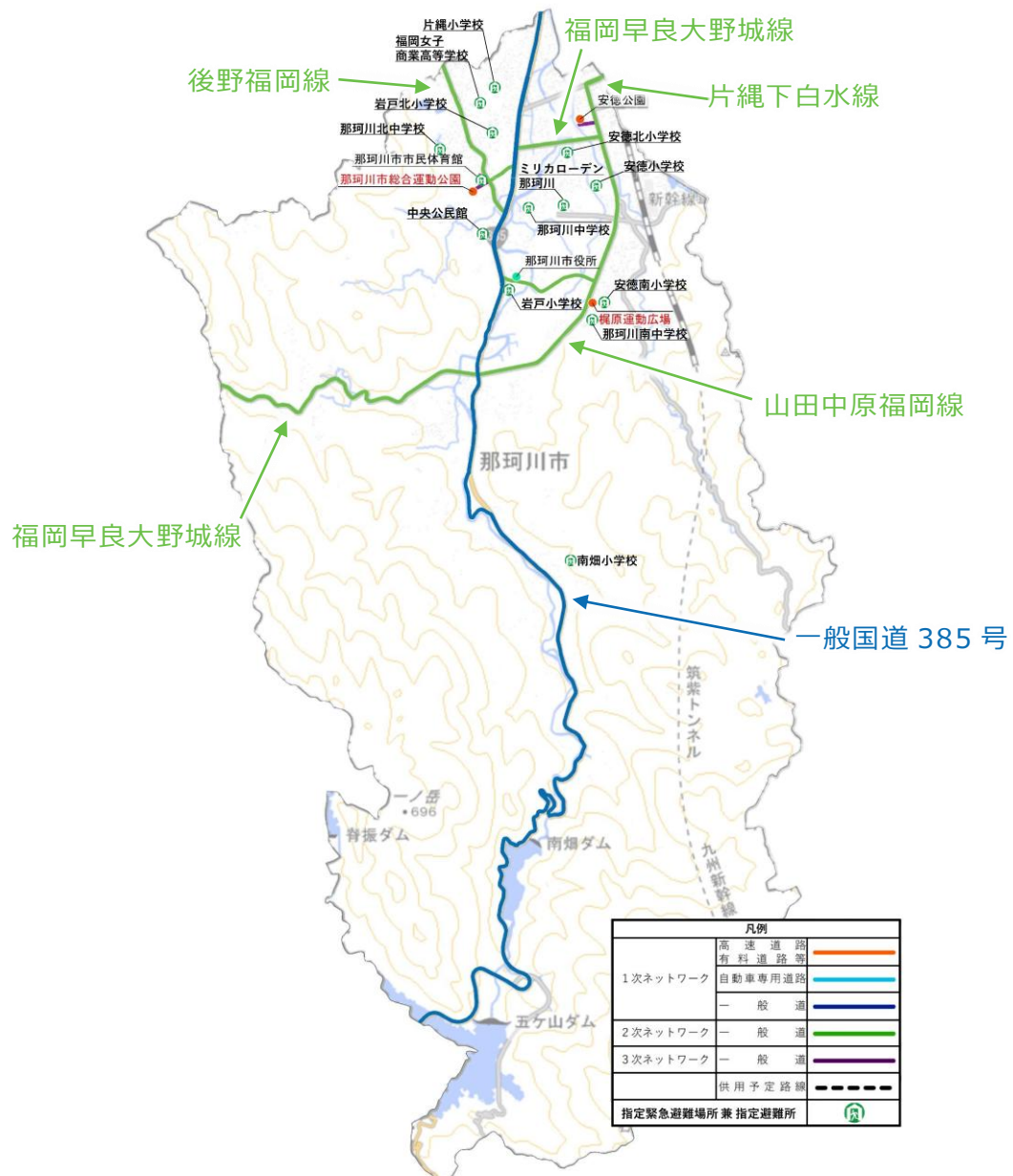


図 2.3.4 那珂川市内の緊急輸送道路

資料：那珂川市 HP_国土強靱化地域計画_別冊_避難所・緊急輸送道路ネットワーク図

(<https://www.city.nakagawa.lg.jp/soshiki/8/kokudokyoujinka.html>)

- ・緊急輸送道路とは、災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路である。
- ・第一次緊急輸送道路は、県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路のことである。
- ・第二次緊急輸送道路は、第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路のことである。

資料：国土交通省 HP_緊急輸送道路とは

(<https://www.mlit.go.jp/road/bosai/measures/index3.html>)

(2) 鉄道

- ・那珂川市の南北にかけて、JR博多南線が敷設されており、市内に1駅（博多南駅）が整備されている。
- ・博多南線は博多南駅と博多駅の2駅を結ぶ特急のみ運行しており、午前6時から9時頃の博多駅行きは概ね15分間隔、及び、午後6時から10時頃の博多南駅行きは概ね20分間隔、それ以外は概ね1時間間隔で運行している。

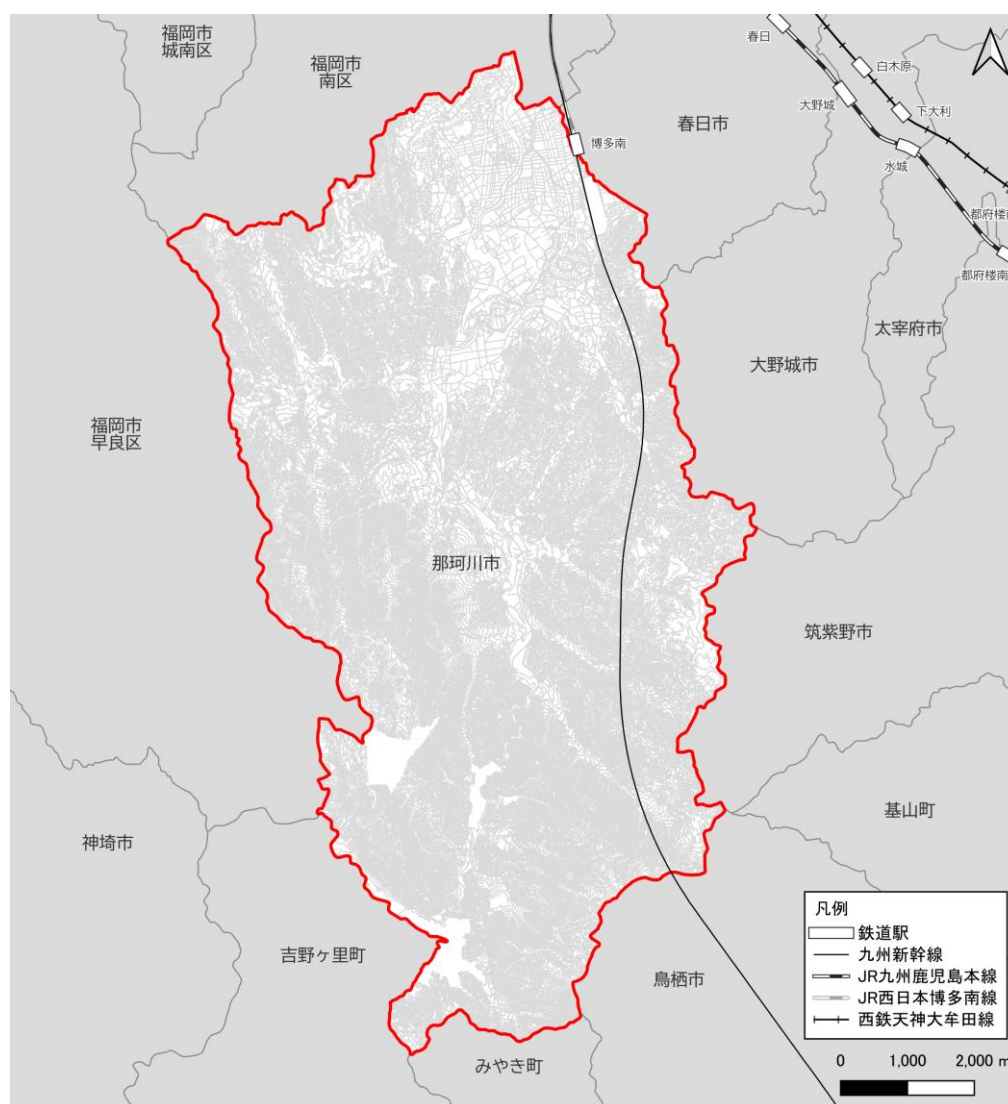


図 2.3.5 那珂川市における鉄道の整備状況

資料：国土数値情報より作成

2.3.2 移動特性

(1) 通勤による流動

- ・ 那珂川市で働く流入通勤者のうち約半数は福岡市の住民であり、那珂川市からの流出通勤者は約7割が福岡市へと通勤している。
- ・ 流入通勤者、流出通勤者ともに福岡市が最も多く、次いで多い春日市、大野城市の3市で約8割を占めている。

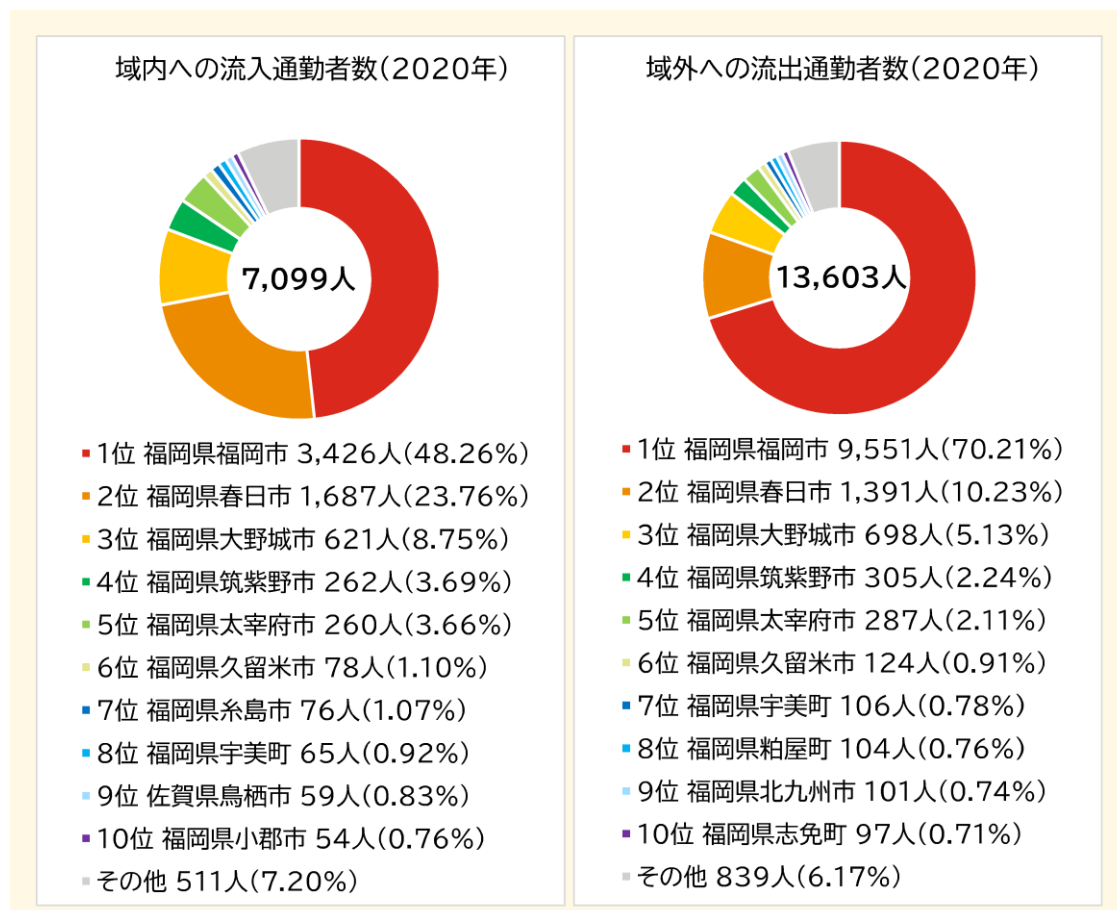


図 2.3.6 那珂川市における通勤による流動

資料：第3期那珂川市まち・ひと・しごと創生-人口ビジョン・総合戦略

2.3.3 鉄道利用状況

(1) 博多南駅の乗降客数

- 博多南駅の1日当たりの乗降客数は、2019年の約16,000人をピークに、一度大きく減少したが、その後は増加傾向にあり、2023年にはピークと同程度まで回復している。

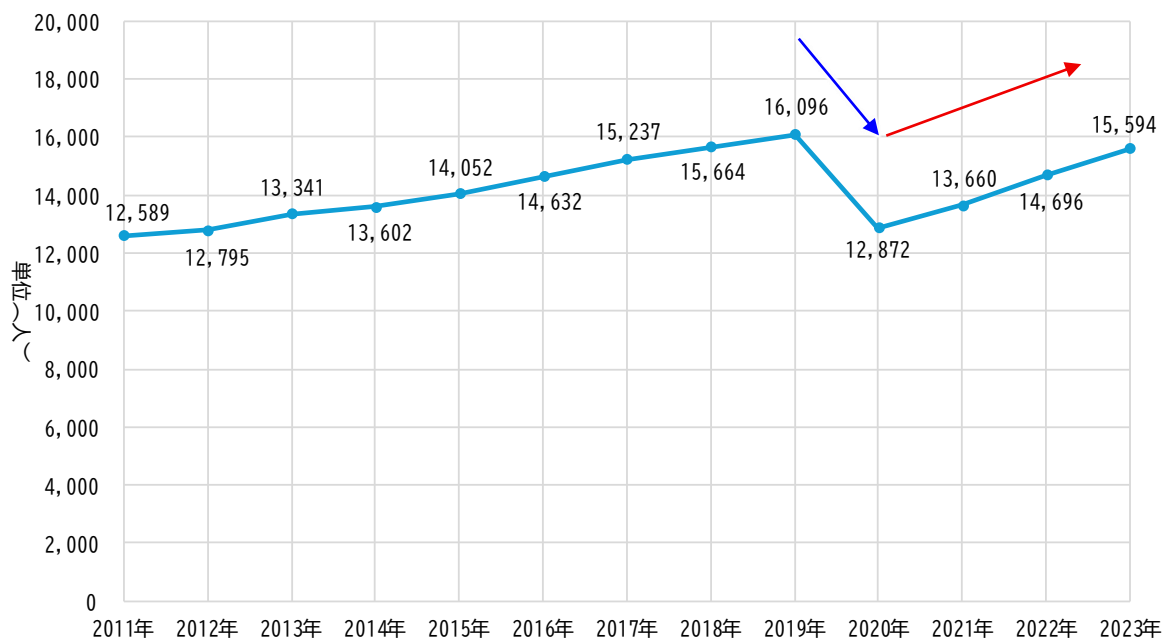


図 2.3.7 博多南駅の1日あたりの乗降客数推移

資料：国土数値情報より作成

2.3.4 自動車交通量

- ・福岡市早良区と繋がる北西側の県道（福岡早良大野城線）で交通量が 20,000 台以上となっており、那珂川市内で最も交通量が多い。

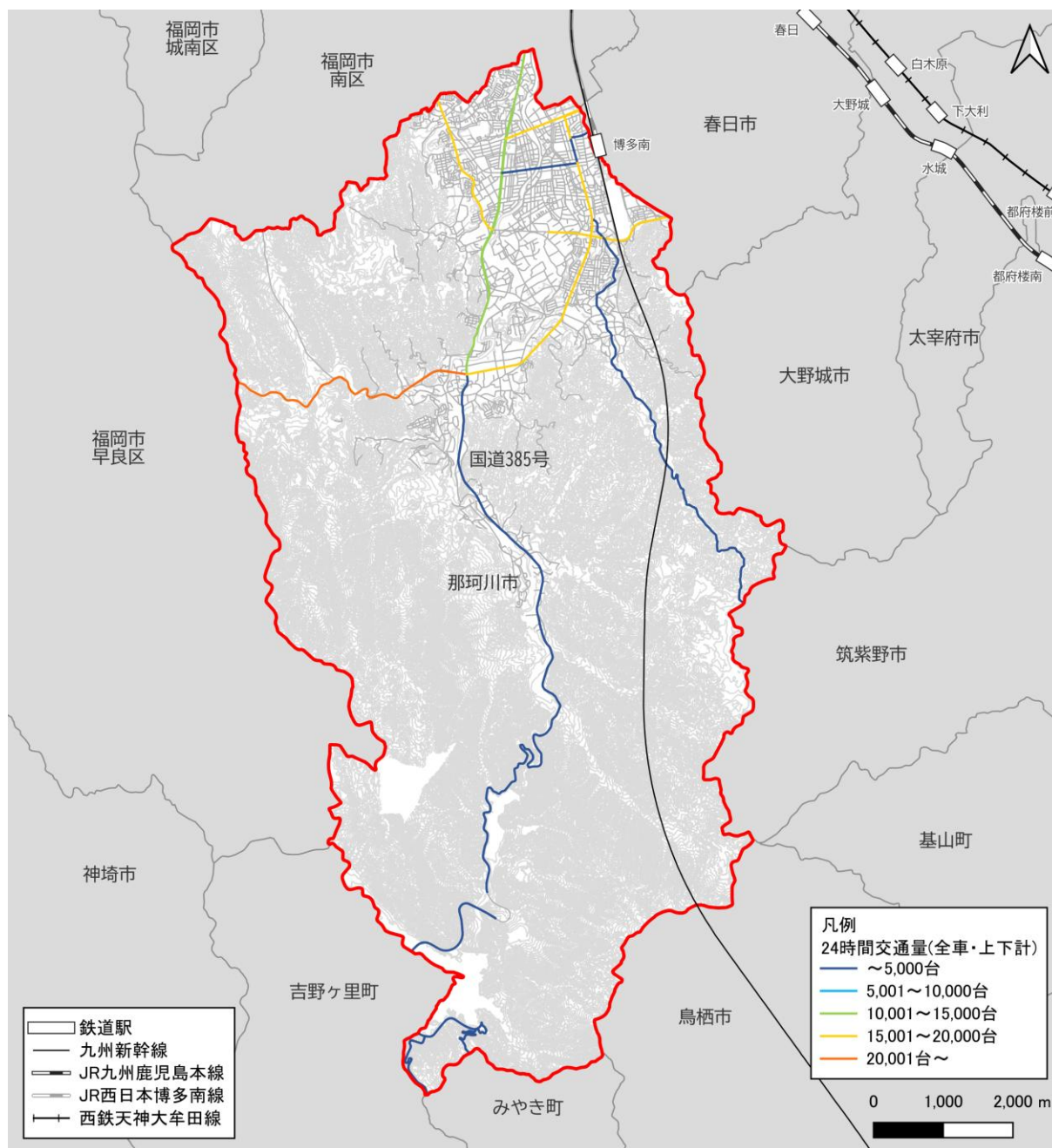


図 2.3.8 那珂川市の自動車交通量

資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より作成

2.4 観光の現況

2.4.1 観光動向

(1) 観光入込客数推移

- ・ 那珂川市における観光入込客数は、2009 年に大幅に減少し、その後は緩やかに増加傾向にあったが、2015 年以降減少傾向にある。

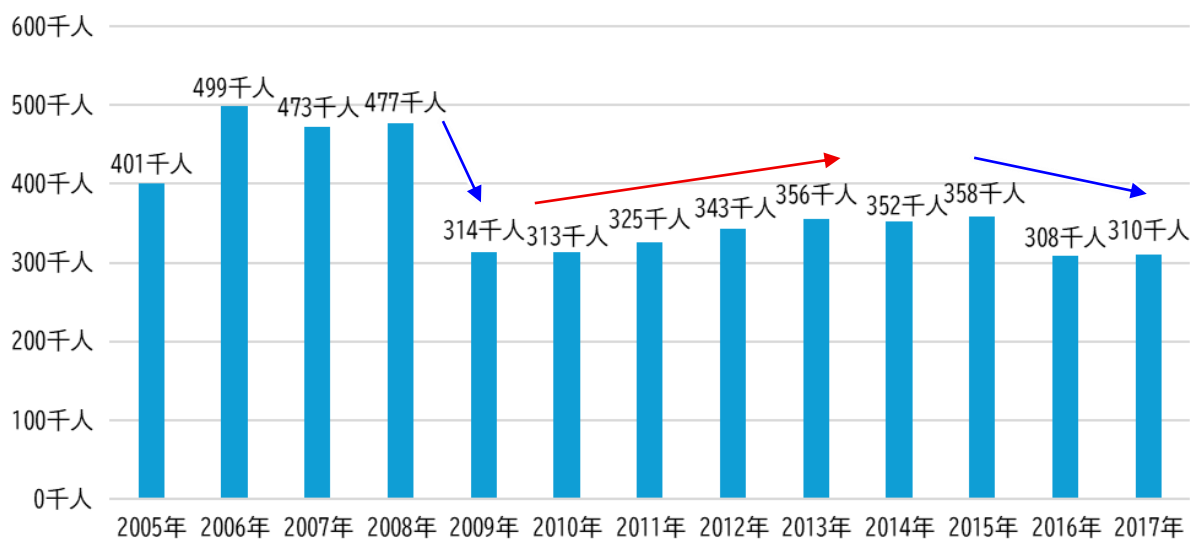


図 2.4.1 那珂川市の観光入込客数推移

資料：福岡県観光入込客推計調査より作成

(<https://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/kankoutoukei.html>)

2.4.2 観光地の立地状況

- ・観光地は市内全域に点在しており、文化的資源の観光地が特に多い。また、山間部にはキャンプ場などの自然を活かした観光地も立地している。

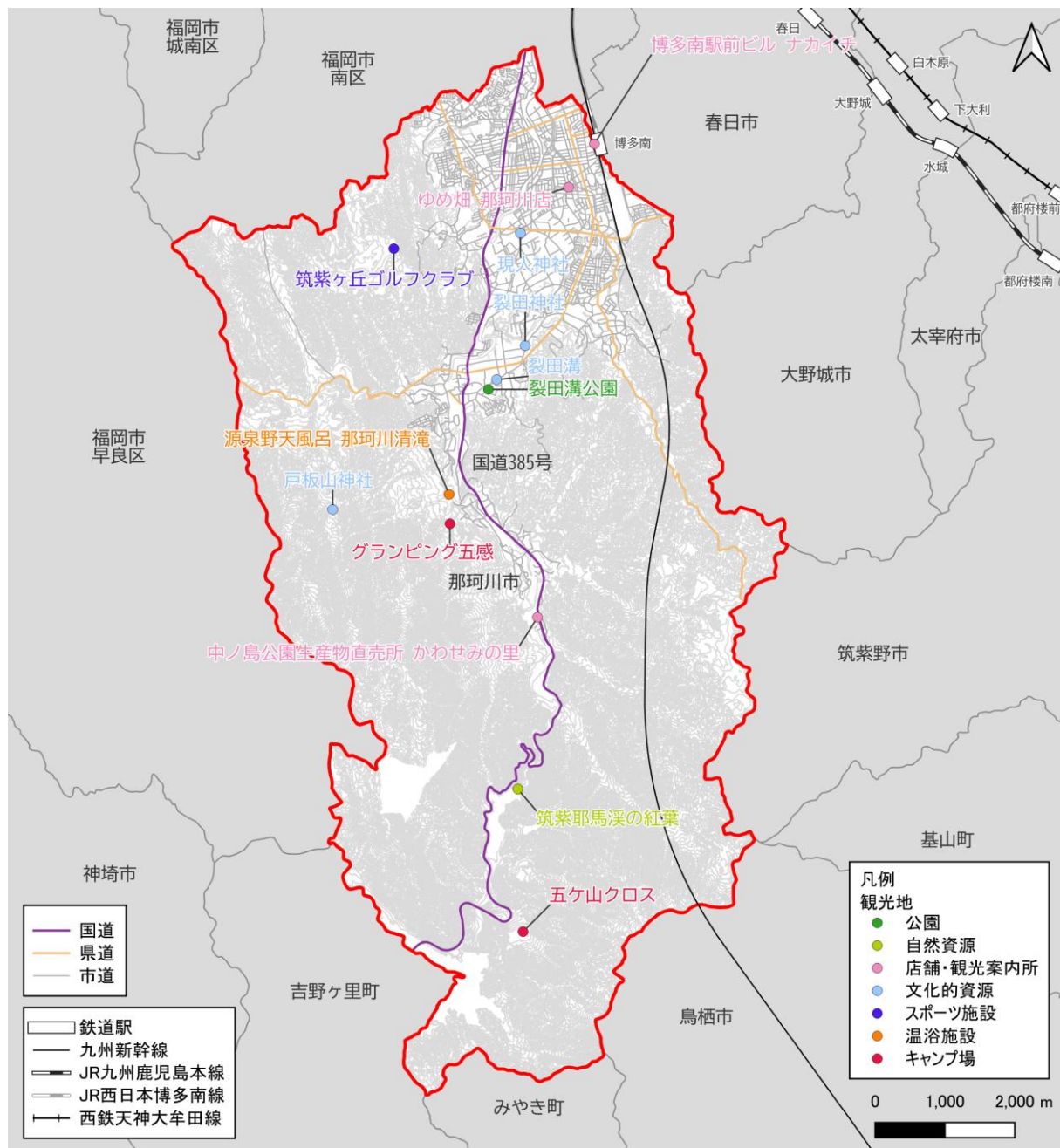


図 2.4.2 那珂川市における観光地の立地状況

資料：「福岡観光 WEB クロスロードふくおか_観光スポット」より作成
 (<https://www.crossroadfukuoka.jp/spot?q=&lat=&lng=&st=acs&vw=tile&rta%5B%5D=39&rtd=#search-results>)

2.5 自転車の利用環境

自転車の利用環境について整理した。

2.5.1 自転車通行空間整備状況

(1) 自転車歩行者道設置率

- ・ 自転車歩行者道設置率について、博多南駅周辺の県道の設置率が100%となっている。市内の主要な国道、県道については、部分的にでも自転車歩行者道が整備されている路線もあるが、一部路線については、整備率が0%の路線もある。
- ・ 市内において自転車道、自転車レーンの整備は行われていない。

※自転車歩行者道設置率については、路線の両側での設置率ではなく、片側のみ整備の場合も含む。

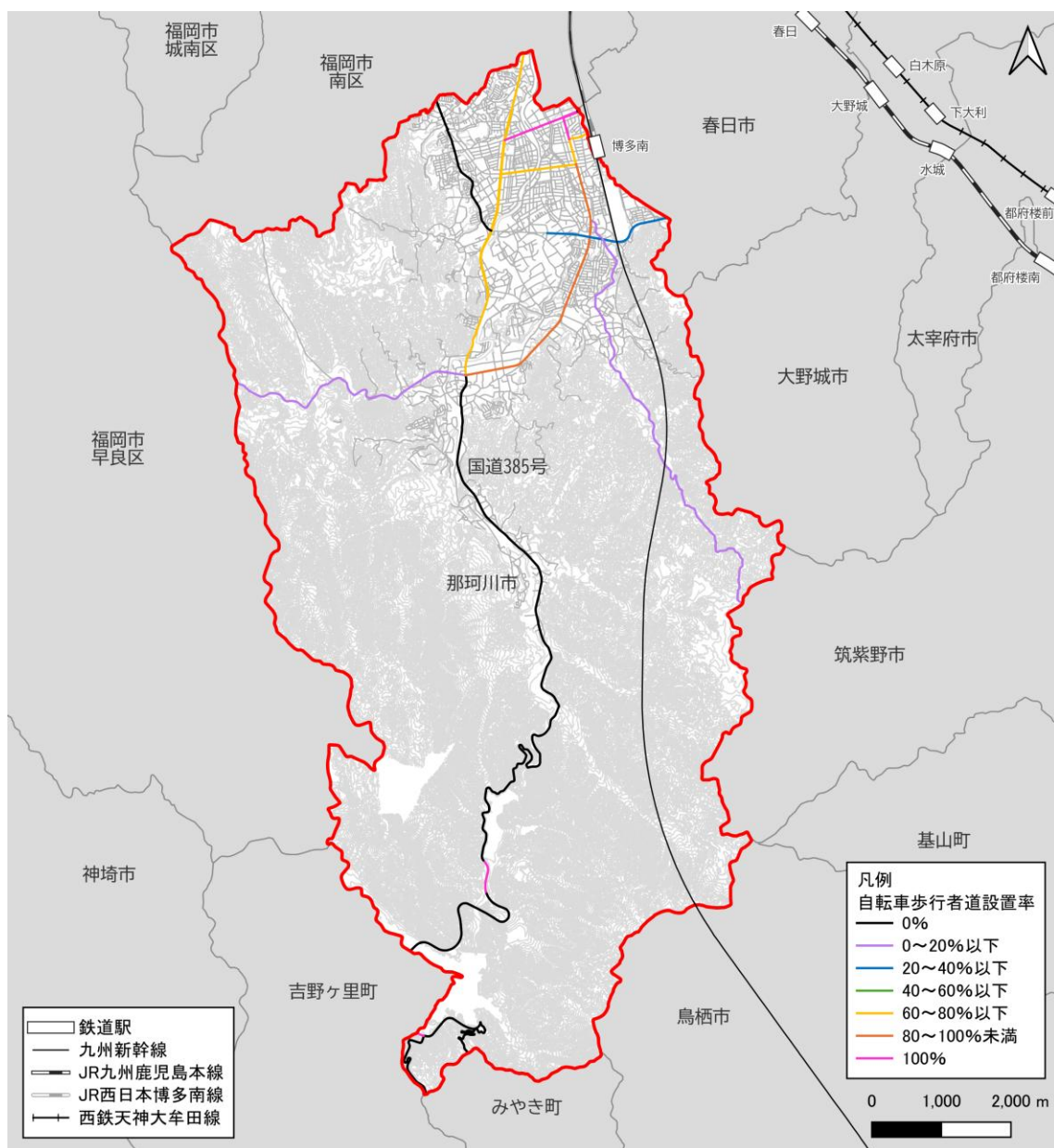


図 2.5.1 那珂川市の自転車歩行者道設置率

資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より作成

2.5.2 サイクリングルート

那珂川市内を通るサイクリングルート（福 10 ルート）の概要は以下の通りである。

- ・ 福 10 ルートとは、福岡県が推進しているロングライドのサイクリングルートであり、県内に 10 のルートが指定されている。
- ・ 那珂川市では、「那珂川・大牟田ルート」が通っている。



図 2.5.2 福 10 ルート全体図

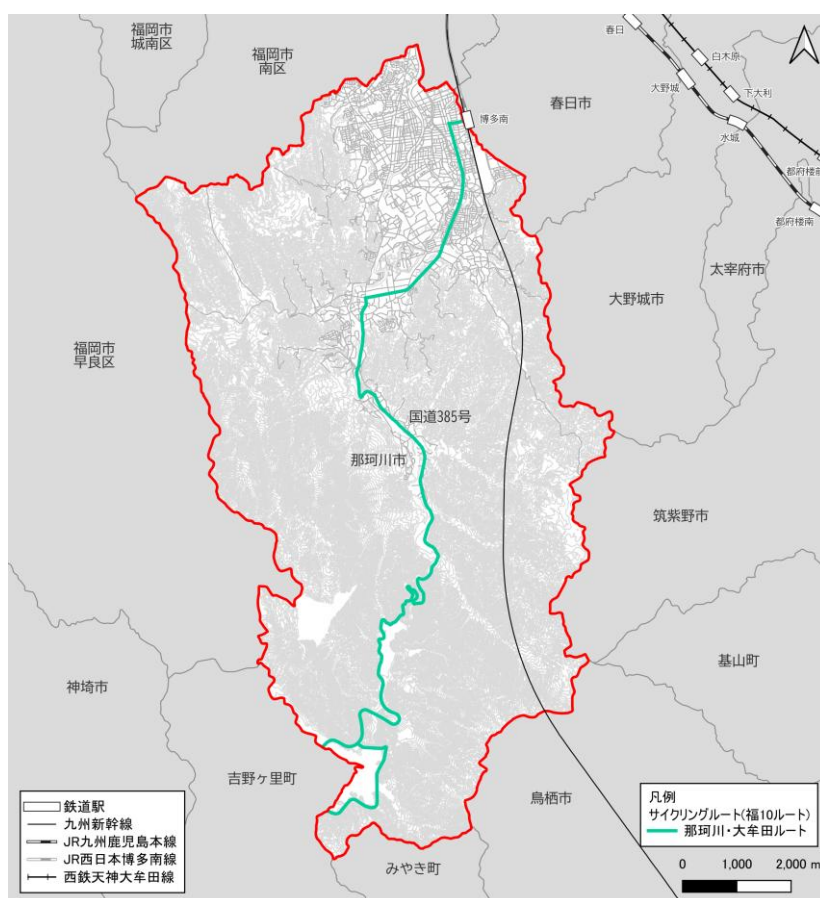


図 2.5.3 那珂川市におけるサイクリングルート

資料：福岡県観光 WEB_クロスロードふくおかより作成
(<https://www.crossroadfukuoka.jp/feature/cycle>)

那珂川市内を通る「那珂川・大牟田ルート」の概要は以下の通りである。

表 2.5.1 「那珂川・大牟田ルート」の概要

コンセプト	山から街へ、変わる景色の変化が楽しい縦断ルート
走行距離	約 86km
獲得標高	約 893m（サイクリング中に上る高度の累計値）
概要	・五ヶ山のヒルクライムとダウンヒルの後は、筑紫平野・有明海・川と田園地帯で、四季と景色の変化を楽しめるルート。 ・熊本県へ向かう際にも利用できる。 ・佐賀県の吉野ヶ里遺跡、世界遺産の三重津海軍所跡や大牟田市の三池炭鉱宮原坑などがあり、歴史を感じるライドを堪能することも可能である。
周辺施設	・中ノ島公園 ・五ヶ山クロス ・道の駅吉野ヶ里さざんか千坊館 ・王仁博士（わにはかせ）顕彰公園 ・神埼宿場茶屋 ・橋の駅ドロンパ ・三重津海軍所跡 ・筑後川昇開橋 ・大川 TERRAZZA（テラツァ） ・柳川よかもん館 ・むつごろうランド ・ROOTH2-3-3 ・三池港（三池港展望所） ・三池炭鉱宮原坑

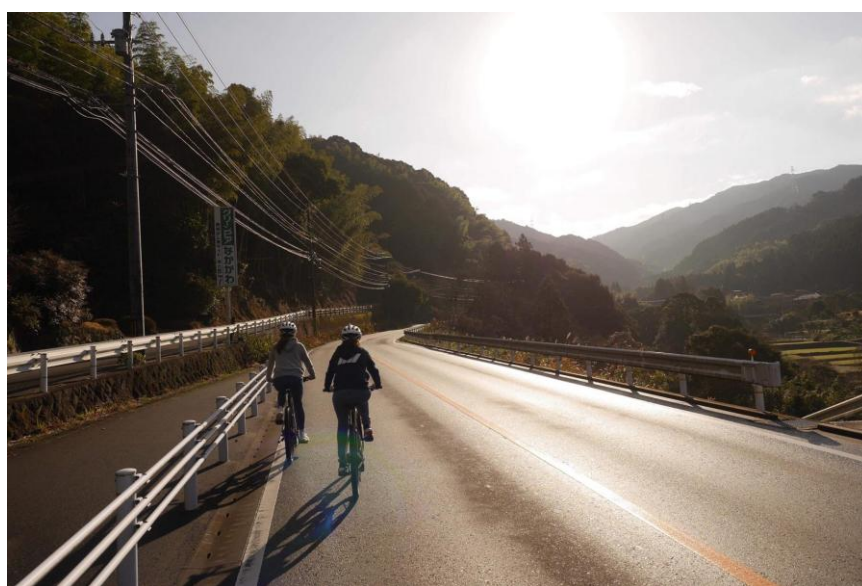


図 2.5.4 那珂川・大牟田ルートの一部路線の状況

資料：福岡県観光 WEB_クロスロードふくおかより作成
<https://www.crossroadfukuoka.jp/feature/cycle>

2.5.3 シェアサイクル・レンタサイクルの運営状況

那珂川市内で利用できるシェアサイクル・レンタサイクルの貸し出し位置は以下の通りである。また、シェアサイクル・レンタサイクルの概要を次頁に示す。

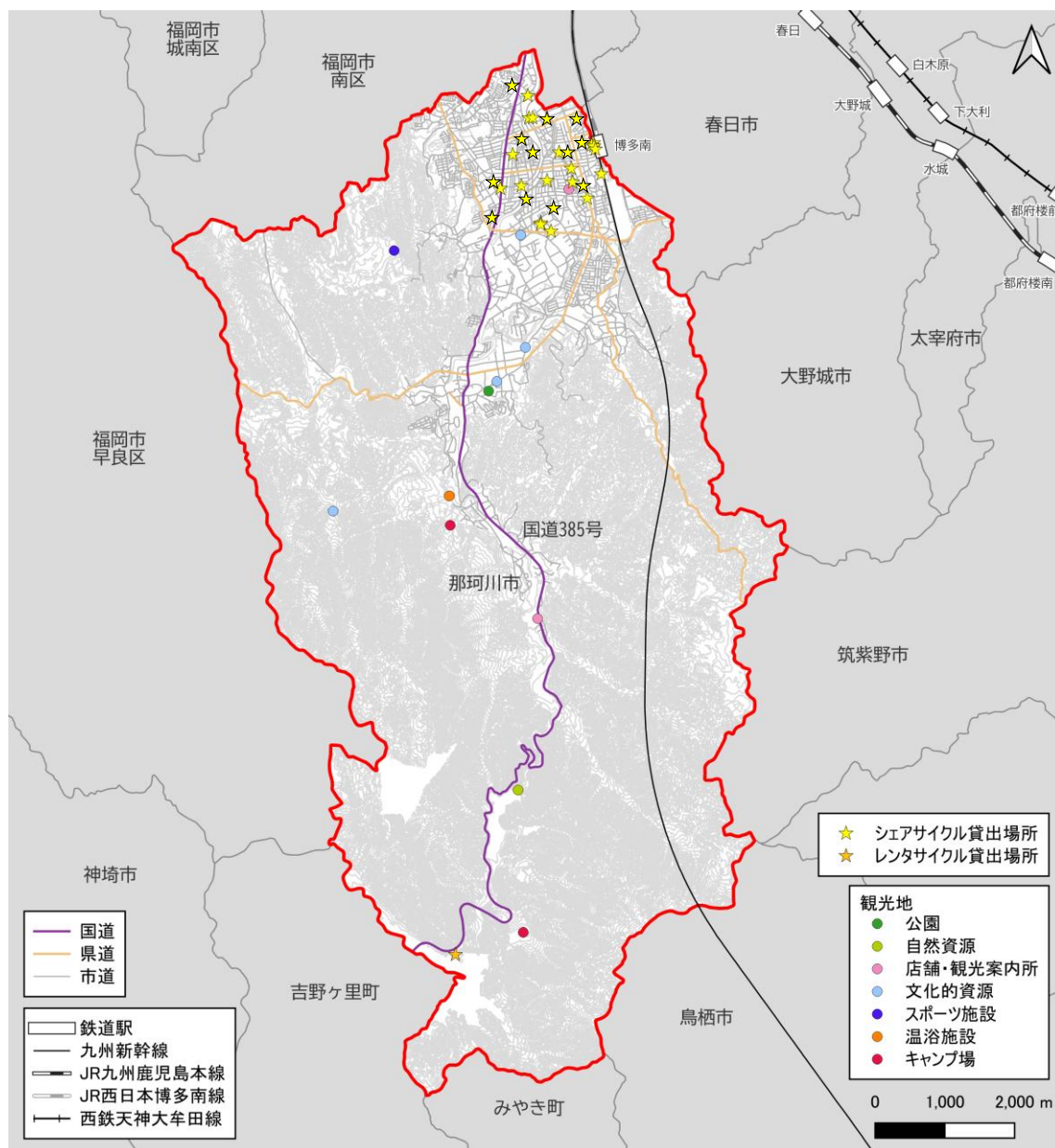


図 2.5.5 シェアサイクル・レンタサイクル貸出位置図

資料：那珂川市 HP より作成

(<https://www.city.nakagawa.lg.jp/soshiki/35/nakagawa-charichari.html>)

資料：mont・bell HP より作成

(https://store.montbell.jp/search/shopinfo/shopdata/detail.php?shop_no=678567&data=25)

表 2.5.2 那珂川市内で利用できるシェアサイクル・レンタサイクルの概要

利用形態	シェアサイクル（チャリチャリ）	レンタサイクル(モンベル福岡五ヶ山店)
概要	・公共施設等に設置された多数のポート間移動が可能。 ・スマートフォンで自転車を見つける、鍵をあける、料金を支払うことが可能。	・本格スポーツサイクルのレンタルサービスを行っている。 ・レンタル利用者にはサイクリングコースマップを配布している。
貸出場所	・那珂川市内 31 箇所のポート※ ※シェアサイクル・レンタサイクル貸出位置図参照	・モンベル 福岡五ヶ山店※
利用可能時間	・24 時間	・10 時～19 時
料金	・ベーシック 1 分 6.5 円 ・電動アシスト 1 分 20.5 円	・クロスバイク 2 時間 2,000 円 4 時間 3,000 円 1 日 5,500 円 ・キッズバイク 2 時間 2,000 円 4 時間 3,000 円 1 日 5,500 円 ※利用時間を延長した場合は、1 時間毎に 1,000 円、1 日 5,000 円で利用可。
参考	那珂川市 HP (https://www.city.nakagawa.lg.jp/soshiki/35/nakagawa-charichari.html)	mont・bell HP (https://store.montbell.jp/search/shopinfo/shopdata/detail.php?shop_no=678567&data=25)

2.6 自転車関連事故の発生状況

自転車関連事故の発生状況について整理した。

2.6.1 福岡県における市町村別人口1万人当たりの年間事故発生件数（上位10位）

・人口1万人当たりの自転車関連事故の発生件数は年間9件で、福岡県内3位と多い。

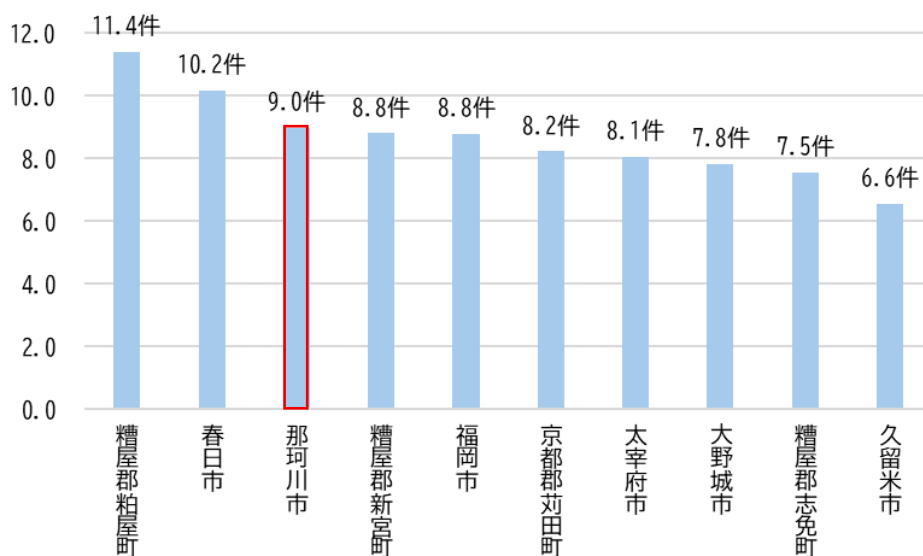


図 2.6.1 福岡県における市町村別人口1万人当たりの年間自転車関連事故発生件数

資料：国勢調査（令和2年度）、福岡県オープンデータカタログサイトより作成
(<https://odcs.bodik.jp/400015/fukuoka-pref-portal/>)

2.6.2 那珂川市における自転車関連事故の発生件数

(1) 自転車関連事故の発生件数の推移

・自転車関連事故の発生件数は45件から55件程度で推移している。

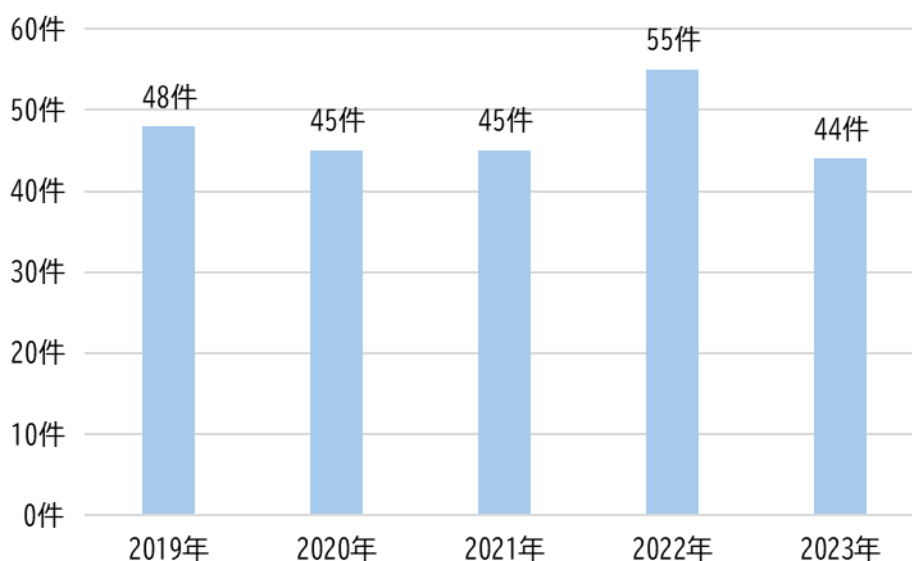


図 2.6.2 那珂川市における自転車関連事故の発生件数

資料：福岡県オープンデータカタログサイトより作成
(<https://odcs.bodik.jp/400015/fukuoka-pref-portal/>)

2.6.3 那珂川市における自転車関連事故の傾向

(1) 発生時間帯

- ・自転車関連事故の発生時間帯は通勤・通学の時間帯に発生する傾向にあり、その中でも午前7時台の発生が特に多い。

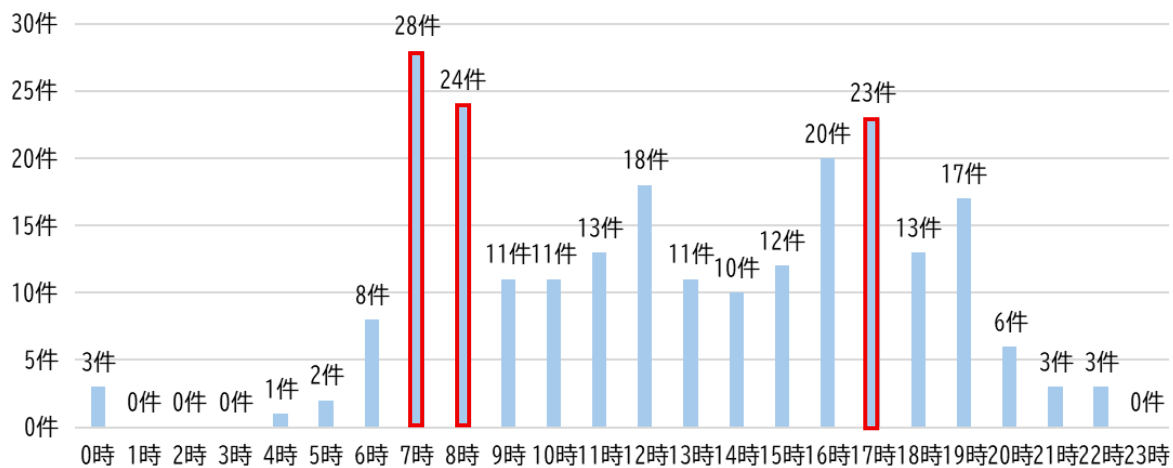


図 2.6.3 那珂川市における発生時間帯別自転車関連事故発生件数

資料：福岡県オープンデータカタログサイトより作成

(<https://odcs.bodik.jp/400015/fukuoka-pref-portal/>)

(2) 事故類型別

- ・自転車関連事故の事故累計のうち、約 98%は「車両相互」となっている。

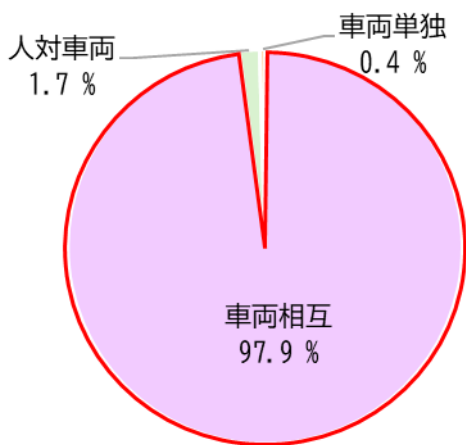


表 2.6.1 自転車関連事故の事故類型

事故類型	事故発生 件数(件)	割合(%)
車両相互	232	97.9
車両単独	1	0.4
人対車両	4	1.7
合計	237	100.0

図 2.6.4 自転車関連事故類型割合

資料：福岡県オープンデータカタログサイトより作成

(<https://odcs.bodik.jp/400015/fukuoka-pref-portal/>)

(3) 路線種別ごとの発生件数

- ・自転車関連事故発生場所の路線種別は、「市町村道」が約 44%とおよそ半数を占めており、次点で「県道」が約 35%、「国道」が約 21%と多い。

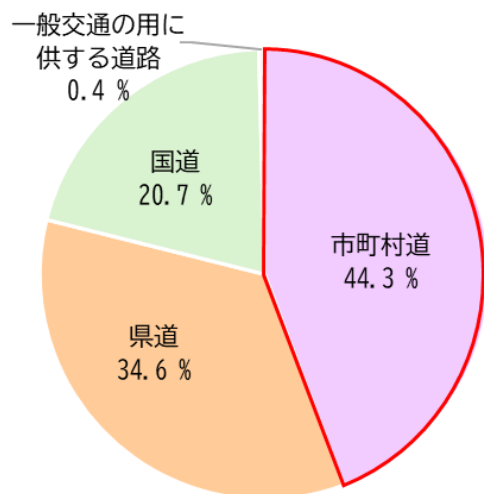


図 2.6.5 自転車関連事故発生場所の
路線種別割合

表 2.6.2 路線種別ごとの事故発生件数

路線種別	事故発生 件数(件)	割合(%)
国道	49	20.7
県道	82	34.6
市町村道	105	44.3
一般交通の用に 供する道路	1	0.4
合計	237	100.0

資料：福岡県オープンデータカタログサイトより作成
(<https://odcs.bodik.jp/400015/fukuoka-pref-portal/>)

(4) 事故発生場所の道路形状

- ・自転車関連事故発生場所の道路形状は、「交差点」が約 58%と半数以上を占めており、次点で「単路」が約 17%、「交差点その他」が約 14%と多い。

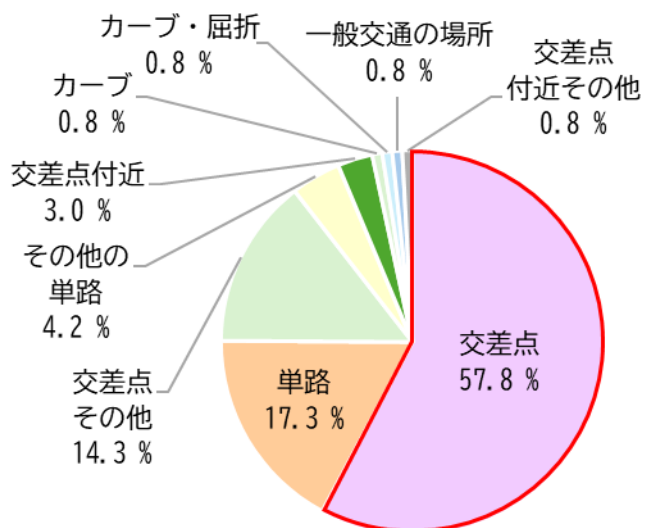


図 2.6.6 事故発生場所の道路形状割合

表 2.6.3 事故発生場所の道路形状別
事故発生件数

道路形状	事故発生 件数(件)	割合(%)
カーブ	2	0.8
カーブ・ 屈折	2	0.8
交差点	137	57.8
交差点 付近	7	3.0
その他の 単路	10	4.2
単路	41	17.3
一般交通の 場所	2	0.8
交差点 その他	34	14.3
交差点付近 その他	2	0.8
合計	237	100.0

資料：福岡県オープンデータカタログサイトより作成
(<https://odcs.bodik.jp/400015/fukuoka-pref-portal/>)

(5) 年齢層別発生件数

1) 当事者 A※が自転車の場合

- ・自転車関連事故のうち、当事者 A が自転車の場合、「24 歳以下」が 50% と半数を占めており、次点で「35～44 歳」が約 29% と多い。

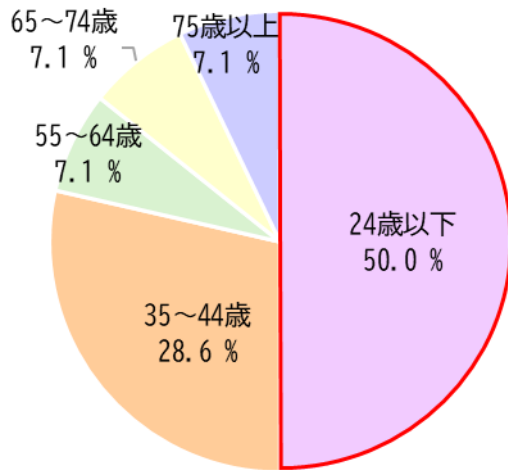


図 2.6.7 自転車関連事故の当事者 A の年齢割合

表 2.6.4 年齢別自転車事故発生件数（当事者 A）

年齢	事故発生 件数(件)	割合(%)
24歳以下	7	50.0
25～34歳	0	0.0
35～44歳	4	28.6
45～54歳	0	0.0
55～64歳	1	7.1
65～74歳	1	7.1
75歳以上	1	7.1
合計	14	100.0

資料：福岡県オープンデータカタログサイトより作成
(<https://odcs.bodik.jp/400015/fukuoka-pref-portal/>)

2) 当事者 B※が自転車の場合

- ・自転車関連事故のうち、当事者 B が自転車の場合、「24 歳以下」が約 51% とおよそ半数を占めており、次点で「45～54 歳」が約 12% と多い。

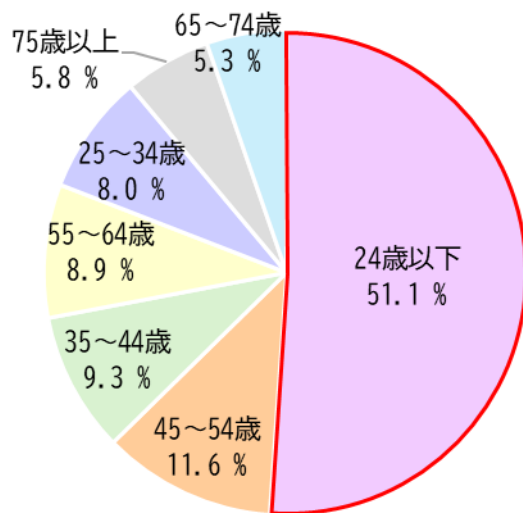


図 2.6.8 自転車関連事故の当事者 B の年齢割合

表 2.6.5 年齢別自転車事故発生件数（当事者 B）

年齢	事故発生 件数(件)	割合(%)
24歳以下	115	51.1
25～34歳	18	8.0
35～44歳	21	9.3
45～54歳	26	11.6
55～64歳	20	8.9
65～74歳	12	5.3
75歳以上	13	5.8
合計	225	100.0

資料：福岡県オープンデータカタログサイトより作成
(<https://odcs.bodik.jp/400015/fukuoka-pref-portal/>)

※最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、最も過失の重い者を当事者 A、当事者 A 以外の者を当事者 B という。

資料：内閣府 HP_特集 自転車の安全利用の促進について
(https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r05kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_1_1.html)

(6) 発生場所

- ・2019年から2023年の4年間における自転車関連事故の多くは、主要な道路ネットワークである国道及び県道にて発生している傾向にあり、特に博多南駅周辺で多く発生している。

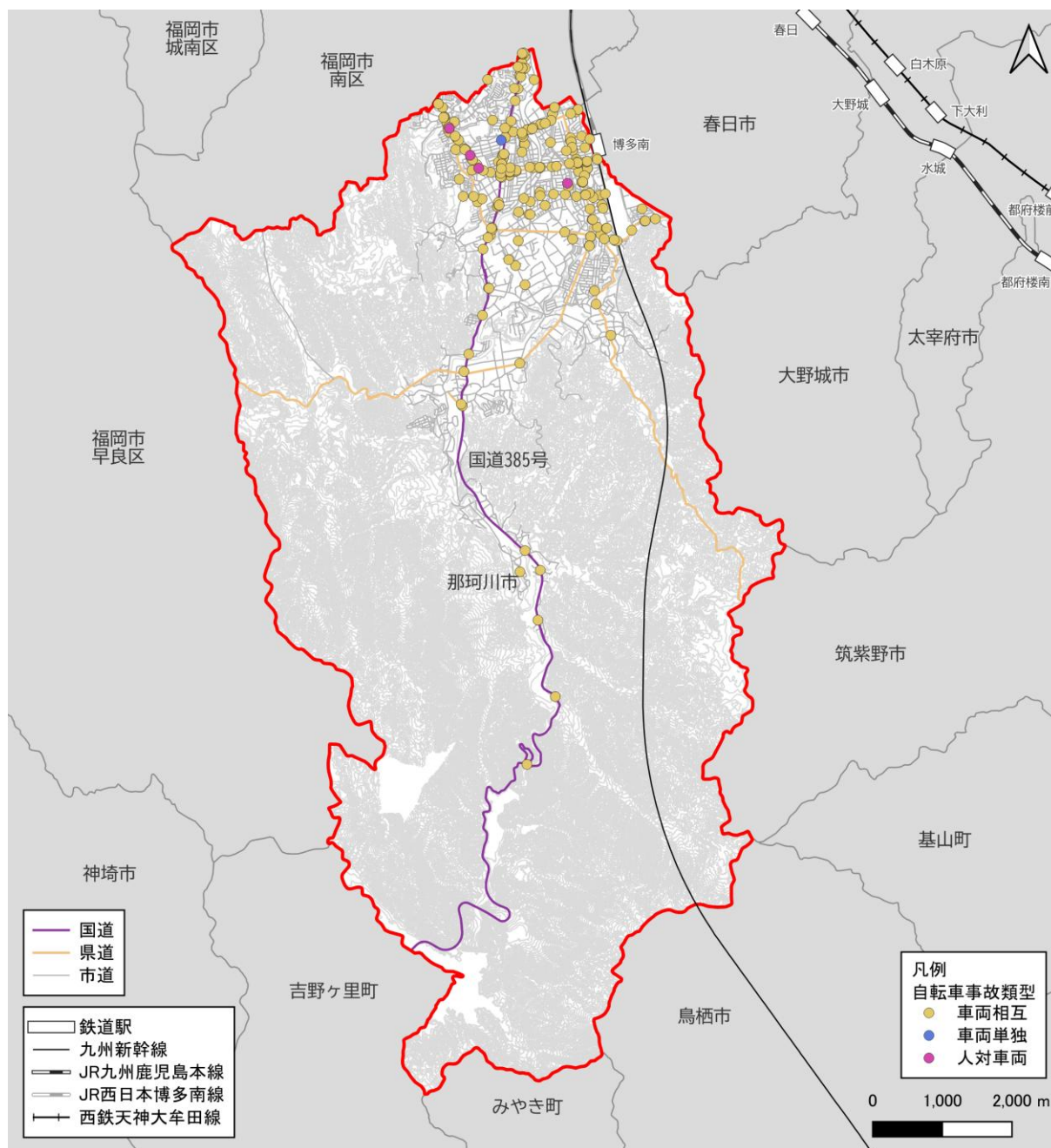


図 2.6.9 自転車関連事故の発生場所

資料：福岡県オープンデータカタログサイトより作成

(<https://odcs.bodik.jp/400015/fukuoka-pref-portal/>)

第3章 現況と課題の整理

3.1 現況のまとめ

第2章にて整理した現況のまとめは以下の通りである。

3.1.1 上位関連計画

- ✓ 那珂川市総合計画において、市民にとって安全で利便性の高い交通環境の整備を推進することが整理されている。
- ✓ 那珂川市都市計画マスタープランにおいて、通勤・通学の動線などとの整合を図りながら、安全性を確保した歩行・自転車空間の整備が必要であることが整理されている。
- ✓ 那珂川市立地適正化計画において、シェアサイクル、デマンド交通、歩きやすい環境整備など、多様なネットワークの形成が必要であることが整理されている。

3.1.2 自転車利用環境

- ✓ 人口や主要な都市施設が集中している市内北部においては、大きな勾配がなく、平坦な地形となっているため、自転車の利用がしやすい地形となっている。
- ✓ 自転車道、自転車レーンの整備は行われていないが、一部の主要な国道及び県道上で自転車歩行者道としての整備・運用が行われている。
- ✓ 市内にシェアサイクルポートがあり、利用可能エリアは福岡市とも接続している。

3.1.3 交通状況

- ✓ J R 西日本博多南線が通っており、博多南駅においては、1日約 16,000 人程度が乗降している。
- ✓ 西鉄那珂川営業所及び J R 博多南駅周辺に路線バスの運行ルートが集中しており、西鉄那珂川営業所から福岡市内中心部へアクセスできる路線や J R 博多南駅へアクセスできる路線で運行本数が多い傾向にある。
- ✓ 市内の主要な国道、高速道路においては、24 時間交通量が 20,000 台を超える路線も一部ある。

3.1.4 観光状況

- ✓ 観光地は市内全域に点在しており、文化的資源である観光地が特に多く位置している。
- ✓ 山間部には自然を活かした公園やキャンプ場など、アウトドアアクティビティが体験できる観光地が位置している。
- ✓ 市内には福岡県が指定する広域のサイクリングルートである「那珂川・大牟田ルート」に指定されている路線がある。

3.1.5 自転車の安全な利用

- ✓ 市内における自転車関連事故の発生件数は年間約 50 件程度の事故が発生している。
- ✓ 市内における令和2年度時点での人口1万人当たりの自転車関連事故の発生件数は、年間9件で、福岡県内の市町村において3位と多い。

3.2 課題の整理

現況を踏まえた課題は以下の通りである。

課題

自転車移動の拠点や主要な都市施設間をつなぐことによる

利便性向上のための環境整備

- 那珂川市内では、博多南駅周辺等、市北部にシェアサイクルポートがあり、駅や公共施設などを拠点とし、短距離の移動からシェアサイクルの利用が可能である。また、利用可能エリアは福岡市とも接続しているため、シェアサイクルを利用した日常の移動や広域での周遊が可能である。
 - 那珂川市内には、福岡県が指定するサイクリングルートがあることから、自転車を移動手段とした観光客に対しての福岡県単位での広域的な呼び込みが可能な基盤が整いつつある。
- 
- 自転車での移動の拠点となるシェアサイクルポートや、交通結節点である駅を含む主要な都市施設間における自転車での移動を強化するための環境整備が必要となる。
 - 広域的なサイクリングルートの利用者に対して、那珂川市内への立ち寄りの誘導のためのハード・ソフトの施策及びルートと拠点間の連携強化が必要となる。

課題

事故なく安心して利用できる安全性・快適性の高い自転車走行環境の整備

- 市内においては、年間 50 件程度の自転車関連事故が発生しており、福岡県内の他市町村と比較して、人口に対しての自転車関連事故の件数が比較的多い。
 - 人口、滞留人口が集中している博多南駅周辺、交通量の多い主要な国道、県道などにおいて、自転車関連事故が多く発生している傾向にある。
- 
- 観光客を含む多様な利用者が利用する博多南駅と、主要な都市施設を繋ぐルートや、自転車関連事故が特に多い路線について、事故なく安心して利用できる安全性・快適性の高い自転車走行環境の整備が必要となる。
 - また、自転車だけでなく、歩行者や自動車などの多様な利用者の安全性を考慮し、自転車と歩行者、自動車の分離を図る安全な通行空間の整備が必要となる。

第4章 基本方針及び計画目標の検討

4.1 現況・及び課題を踏まえたネットワーク計画における基本方針と基本目標

第2章、第3章にて整理した現況及び課題を踏まえ、ネットワーク計画における基本方針を検討した。

基本方針

自転車移動の拠点や主要な都市施設間をつなぎ、
快適・安全・安心に利用できる自転車走行空間の創出

- 市北部には、日常的な暮らしで使用する公共施設や商業娯楽施設、学校(中学校、高等学校)などが集積しており、地域住民の買い物や通学の移動手段として自転車が利用されていることが推察できる。
 - 那珂川市は、博多南駅周辺等、市北部にシェアサイクルのポートがあり、駅や公共施設などの拠点間における日常の移動や観光拠点への周遊のため、自転車が利用されている。
 - しかし、自転車が利用されているエリアにおいては、一部区間にて自転車の走行環境の整備が未実施であり、歩道上を自転車が走行していることから、歩行者との接触のリスクが顕在している。現時点でも自転車関連の事故が市内で多く発生している。
- 
- ✓ そのため、基本方針である「自転車移動の拠点や主要な都市施設間をつなぎ、快適・安全・安心に利用できる自転車走行空間の創出」が必要である。

基本目標①: 自転車移動の拠点や主要な都市施設間をつなぎ実用性・利便性の高い 自転車ネットワークの形成

- ・ 基本方針の実現のため、自転車移動の拠点となるサイクルポートや、交通結節点である駅を含む主要な都市施設間の移動がしやすい自転車ネットワークの形成を目指す。

基本目標②: 安全・安心して利用できる自転車走行環境の整備

- ・ 歩道上での歩行者との接触リスクの低減のため、自転車の走行空間を明確化できる自転車走行環境の整備を目指す。また、自転車関連事故が多く発生しているエリアにおいては、道路状況などの実情を考慮したうえで、特に自転車空間と歩行者空間を分離できる整備形態の選定を行う。

第5章 自転車ネットワーク路線の検討自転車ネットワーク 路線選定の考え方

「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）にて示されている自転車ネットワーク路線選定の考え方は以下の通りである。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

1. 自転車ネットワーク形成の進め方

2) 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

既存の道路ネットワーク及び計画中又は事業中の道路から、市町村自転車活用推進計画における自転車通行空間整備に関する施策に即した自転車ネットワーク路線を選定するものとする。その際、以下の①～⑨のような路線を適宜組み合わせて面的に選定するものとする。

- ①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線
- ②通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）
- ④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線
- ⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線
- ⑦並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線
- ⑧新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）
- ⑨その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線

なお、勾配が急な道路、構造上対応が難しい長大橋や長大トンネル等を含む既存道路については、電動アシスト自転車の普及状況等も考慮しながら縦断線形の見直しや自転車通行空間の確保、道路の改良等の検討を併せて行うものとする。ただし、これら構造的な対策が困難な場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲での代替路選定及びその案内誘導について検討するものとする。

橋梁やトンネルなど整備後の構造変更が難しい構造物を含む新設又は更新予定の道路について自転車ネットワーク路線に選定する場合は、あらかじめ自転車通行空間を確保するものとする。ただし、自転車通行空間を確保することで著しく不経済になる場合は、利用者の利便性を著しく損なわない範囲で適切な代替路を選定することを検討するものとする。

一方、歩行者が安心、快適に買い物を楽しむことのできる商店街など、自転車ネットワーク路線に選定することが適切でない道路があることにも留意するものとする。

5.1.1 自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定

自転車ネットワーク計画の対象エリアについて設定した。

(1) 対象エリア設定の考え方

対象エリアは那珂川市全域とする。ただし、以下の観点から、自転車利用環境の充実が必要だと考えられる「博多南駅周辺エリア」を優先的計画策定エリア※とする。

※優先的計画策定エリア：自転車ネットワーク計画の対象エリアの中でも優先的に計画策定を行うエリア。

(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより)

■ 優先的計画策定エリア設定の観点

観点①：人口が集中しているエリア

→人口が多く、自転車の利用が多いと想定されるエリア

観点②：自転車の利用者が多いと想定されるエリア

→用途地域が指定されていることに加え、現況の土地利用でも各種都市施設（公共施設、商業娯楽施設、教育施設など）が集積しており、自転車の利用者が多いと想定されるエリア

観点③：自転車関連事故が多く発生しているエリア

→自転車関連事故が多く発生しており、自転車の利用が多く、安全・安心な自転車利用環境の整備が必要なエリア

(2) 優先的計画策定エリア（博多南駅周辺エリア）

前述した観点より設定した優先的計画策定エリアである「博多南駅周辺エリア」の詳細は以下の通りである。

1) 観点①：人口が集中しているエリア

- ・博多南駅周辺エリアにて、人口及び滞留人口が集中している。

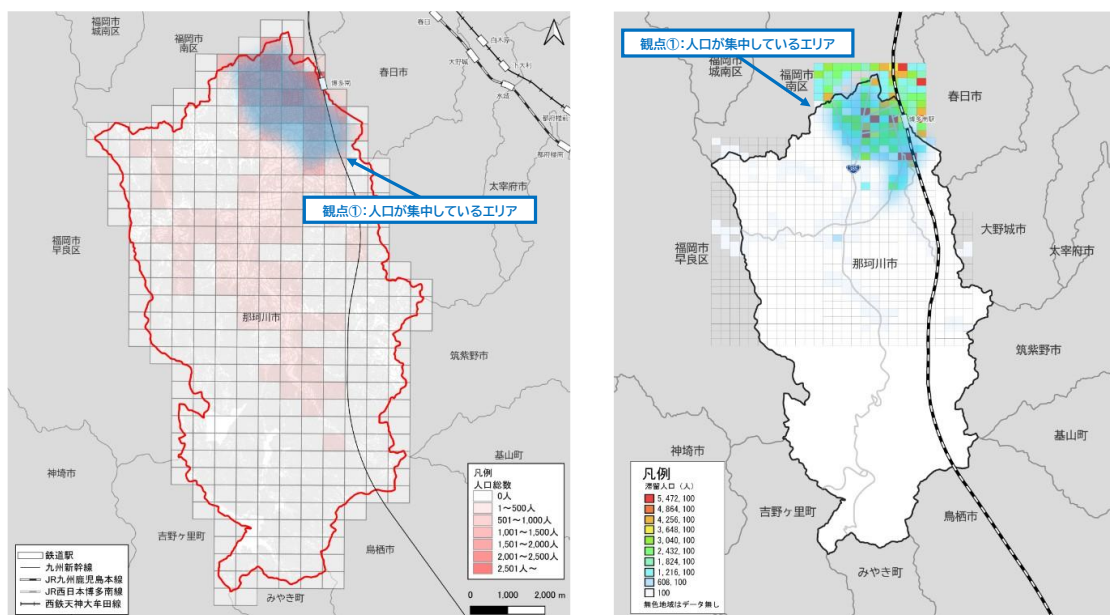


図 5.1.1 人口が集中しているエリア

2) 観点②：自転車の利用者が多いと想定されるエリア

- ・用途地域について、市北部に指定されている。
- ・土地利用について、住宅用地や公共施設用地が市北部に集積している。
- ・主要な都市施設である公共施設や商業娯楽施設、学校に加え、観光地についても市北部に集積している。

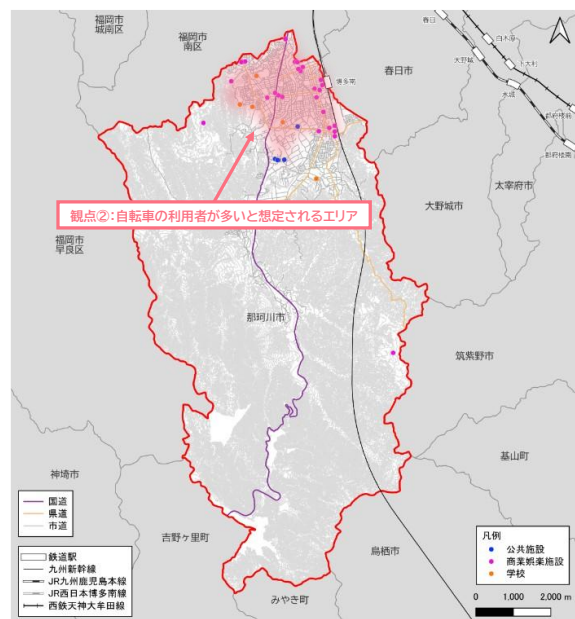
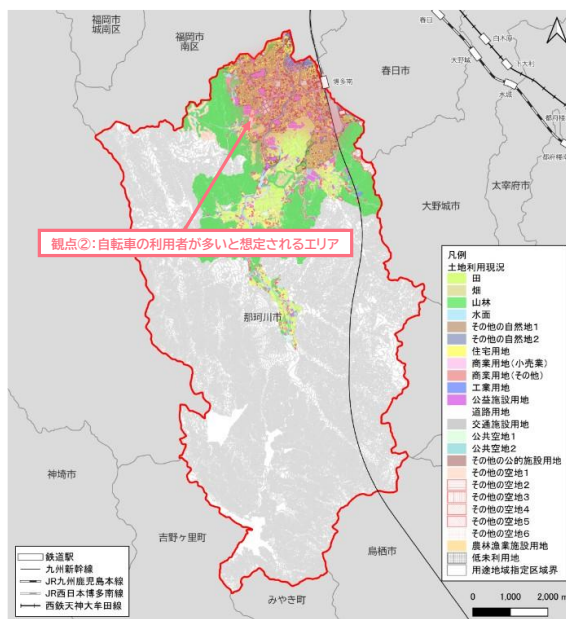
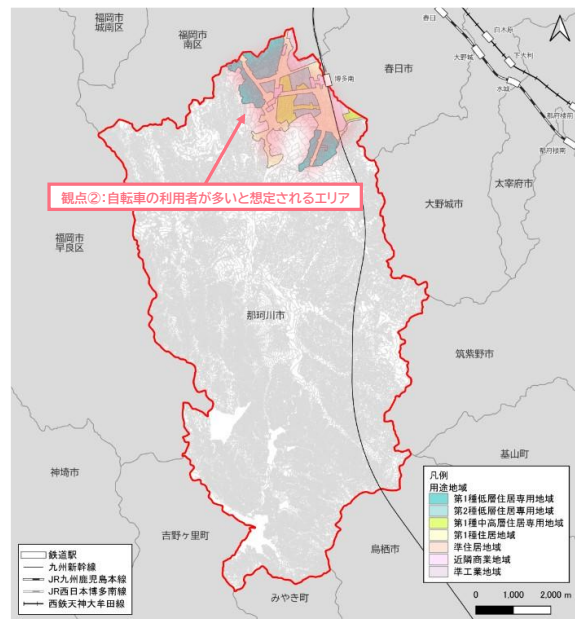


図 5.1.2 自転車の利用者が多いと想定されるエリア

3) 観点③：自転車関連事故が多く発生しているエリア

- ・市北部の国道及び県道にて、
自転車関連事故が多く発生している。

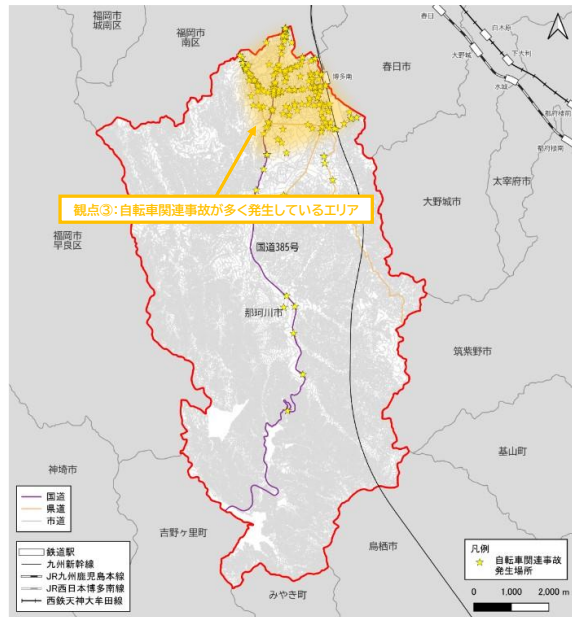


図 5.1.3 自転車関連事故が多く発生しているエリア

5.1.2 自転車ネットワーク路線の選定

前項にて設定した優先的計画策定エリアにおける自転車ネットワーク路線の選定を行った。

(1) 自転車ネットワーク路線選定のイメージ

自転車ネットワーク路線は、前述した視点に対応した路線を組み合わせることで選定することとする。



図 5.1.4 自転車ネットワーク路線選定のイメージ

(2) 選定の視点

『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』を踏まえ、那珂川市の実情や計画の方針を勘案し、以下の視点から自転車ネットワーク路線を選定することとする。

表 5.1.1 自転車ネットワーク路線の選定の視点

ガイドラインにおける選定の視点	那珂川市における考え方
① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	○ 視点 1：市内の主要な都市施設を繋ぐ路線 →優先的計画策定エリアには、住宅用地や商業施設、公共施設などの主要な都市施設が集積しているため、それら同士の自転車での移動の利便性・安全性を向上させる。
② 通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	○ 視点 2：自転車関連事故が多く発生している路線 →優先的計画策定エリア内において、自転車関連事故が多く発生しているため、該当区間における自転車での移動の安全性を向上させる。
③ 自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）	○ 視点 3：鉄道との乗り継ぎも考慮した駅と教育施設を繋ぐ路線 →優先的計画策定エリアには、自転車での通学を行っている想定される中学校、高等学校が位置している。また、鉄道駅からの乗り継ぎも考慮して、博多南駅と各教育施設間の区間において、自転車での移動の利便性・安全性を向上させる。
④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	○ 視点 4-1：広域なサイクリングルートに指定されている路線 →優先的計画策定エリアには福岡県により指定されている広域のサイクリングルートがあることから、そのルートに指定されている区間において、自転車での移動の利便性・安全性を向上させる。
	○ 視点 4-2：自転車での移動の拠点となるシェアサイクル貸出場所を繋ぐ路線 →優先的計画策定エリアにはシェアサイクルの貸出場所が集積していることを踏まえ、自転車での移動の拠点となるシェアサイクルの貸出場所間の区間において、自転車での移動の利便性・安全性を向上させる。
⑤ 沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	×：該当なし
⑥ 自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線	×：該当なし →那珂川市においては、自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備されていないことから、視点を適用しない。
⑦ 並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	×：該当なし
⑧ 新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）	×：該当なし
⑨ その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線	○ 視点 5：自転車ネットワークの連続性を確保するための路線 →優先的計画策定エリア内におけるネットワークの連続性を確保する。

5.1.3 自転車ネットワーク路線の選定結果

前述した内容を踏まえ、以下の路線を市北部エリアにおける自転車ネットワーク路線として選定する。

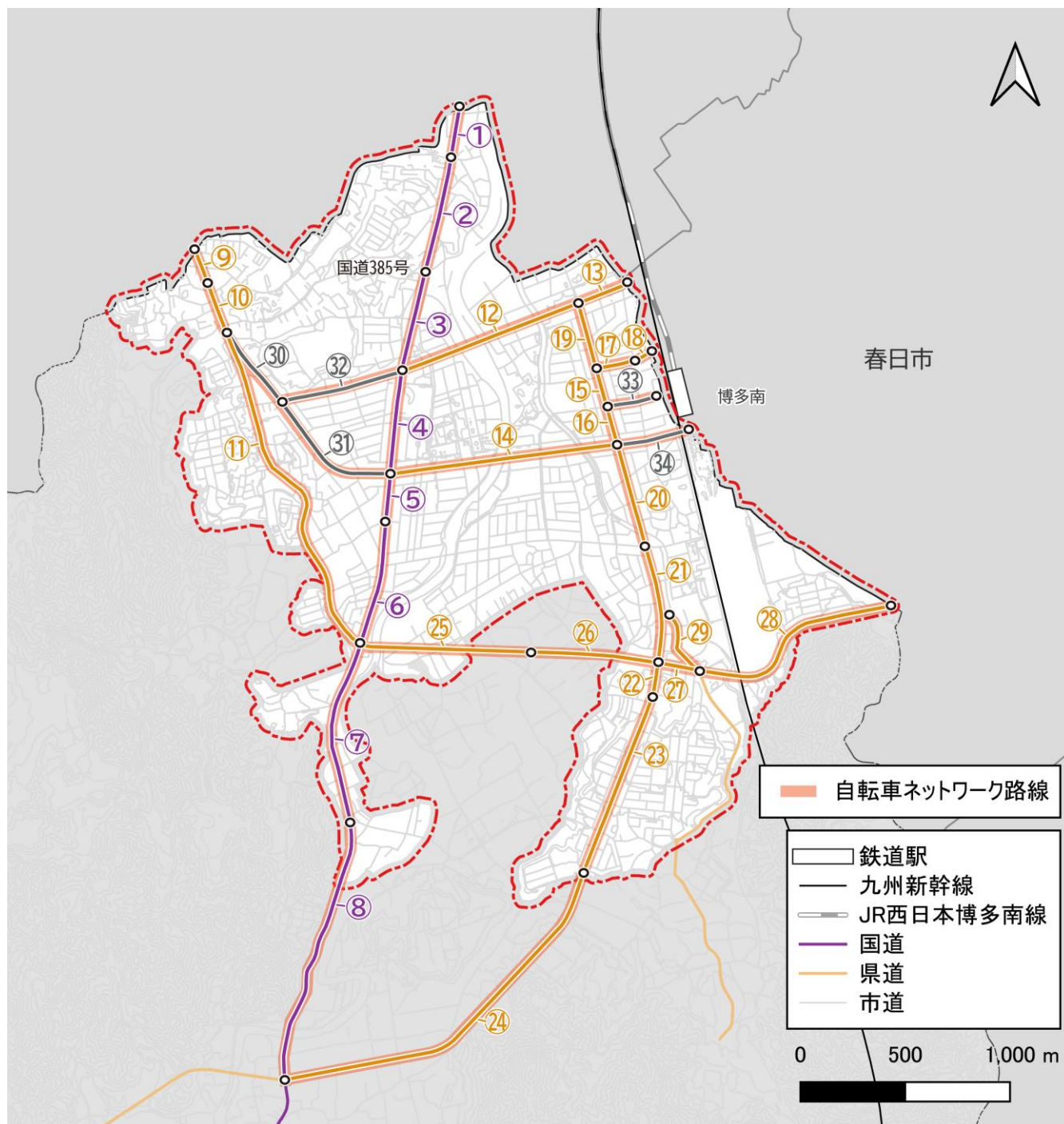


図 5.1.5 自転車ネットワーク路線のまとめ

第6章 整備形態の選定

6.1 整備の基本的な考え方

6.1.1 整備形態の種類

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」より、自転車ネットワーク路線の整備形態の種類は以下のとおりである。

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

図 6.1.1 基本的な整備形態のイメージ

資料：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
より引用

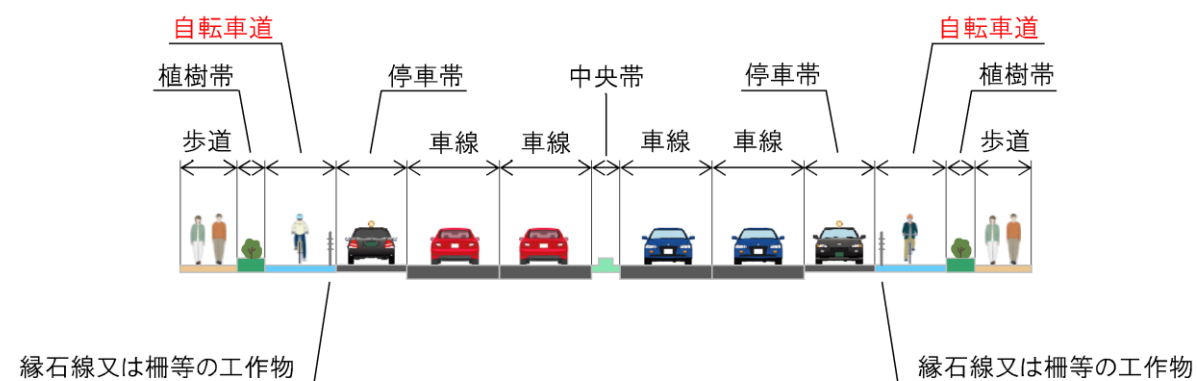
6.1.2 各整備形態における設計方針の概要

各整備形態における設計方針の概要は以下のとおりである。

(1) 自転車道

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を用いる。(道路構造令第2条第2号)

【自転車道がある道路の場合】



1) 通行方法

①通行方法の基本

- ・ 自転車道においては、自転車に当該自転車道を通行する義務がある。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沿道の地域住民や自転車利用者等の理解が得られにくい場合はあるが、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、単路部における快適性の確保など課題があることから、自転車道は一方通行を基本とする。

※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。

- ・ その際、必要に応じて、一方通行化に伴い発生する迂回等の実態を踏まえた対応策についても検討するものとする。

【一方通行の場合】

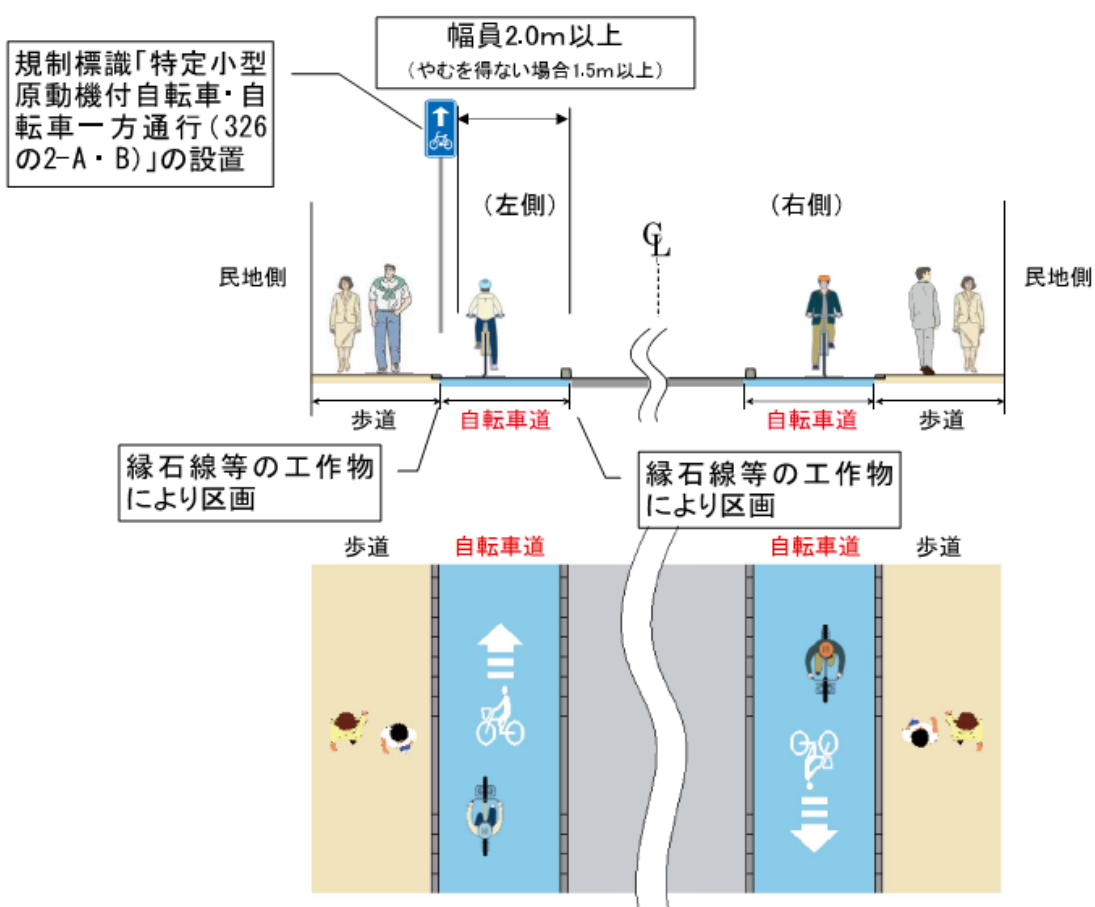


図 6.1.2 自転車道の基本適用イメージ

② 双方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 ネットワーク区間の概成段階で一方通行の規制をかけることができること
- ・ 既設の双方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ものとする。
- ・ 一方通行に変更できない場合で、既設の双方方向通行の自転車道が交差点部の手前等で歩道（普通自転車歩道通行可の交通規制区間）に接続する場合には、自転車の速度を安全に低減させるため、自転車道の区間の終わりに注意喚起など安全対策を行うものとする。

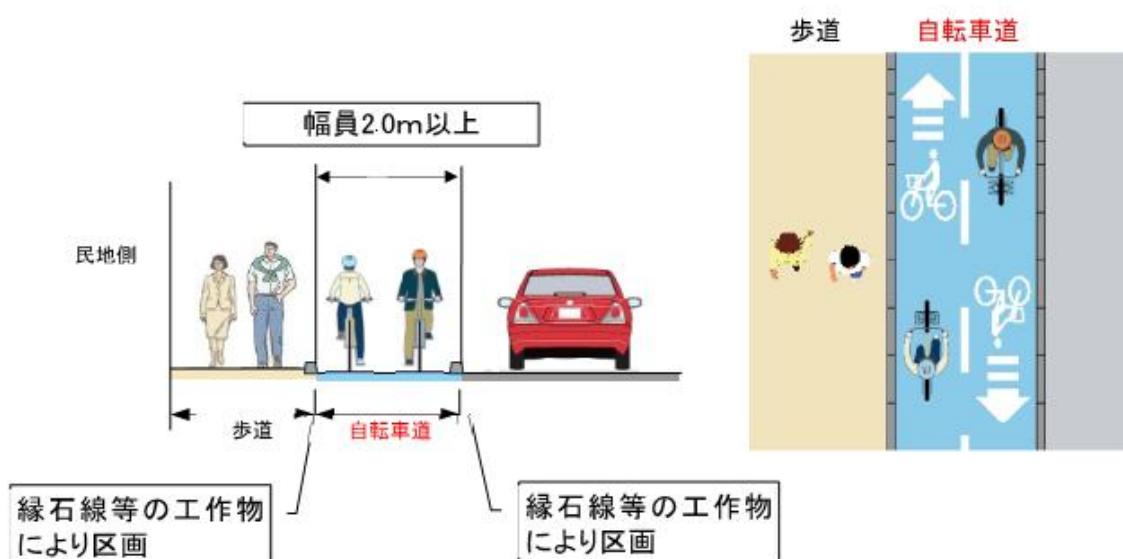


図 6.1.3 自転車道（双方方向通行）の適用イメージ

2) 幅員

- ・ 幅員は2 m 以上とし、当該道路の自転車の交通状況を考慮して定めるものとする。
- ・ 自転車交通量が歩行者交通量よりも多い場合には、歩道幅員よりも自転車道の幅員を広く確保するなど歩行者、自転車の利用状況を考慮して決定することが望ましい。
- ・ 一方通行規制を実施した自転車道においても自転車相互の追い越しが発生することが想定されるため、自転車の通行状況を勘案した上で、幅員を検討するものとする。
- ・ 自転車道の幅員は、自転車の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれのある縁石幅、道路附属物等を設けるために必要な幅員を除いた有効幅員として確保することが望ましい。自転車道に路上施設等を設ける場合は、建築限界を勘案して定めるものとする。

- ・地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1.5m まで縮小することができるが、道路附属物等の設置箇所など局所的な縮小に留めることが望ましい。
- ・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、走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 程度の余裕を持たせることが望ましい。
- ・双方向通行とする場合の自転車道は、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、特に余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。

3) 道路標識・道路標示、路面標示等

① 共通事項

- ・自転車の通行空間を道路利用者に明確に示すため、自転車道を示す規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車専用」を設置することが望ましい。
- ・規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車専用」を設置する場合には、自転車道の始まり及び終わりの地点において、始点標識及び終点標識をそれぞれ設置するものとする。この場合、始点標識には補助標識「始まり」、終点標識には「終わり」をそれぞれ附置するものとする。
- ・自転車の通行方向を道路利用者に明確に示すため、自転車の通行方向を示す自転車のピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置するものとする。

②一方通行の場合

- ・一方通行路の入口の路端に、規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行」に補助標識「始まり」を附置した始点標識を設置し、必要に応じて両面式を用いるものとする。道路交通の状況により規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行」では一方通行路の入口が分かりにくい場合は規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行」に補助標識「始まり」を附置した始点標識を用い、必要に応じてオーバー・ハング方式等によるものとする。
- ・一方通行路の出口の路端に、規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行」に補助標識「終わり」を附置した終点標識を設置するものとし、規制標識「特定小型原動機付自転車・自転車一方通行」を設置する場合は、必要に応じてオーバー・ハング方式等によるものとする。
- ・原則として、一方通行路の出口の左側の路端に車両の進入が禁止された方向に向けて、補助標識「この自転車道」を附置した規制標識「車両進入禁止」を設置するものとする。また、建築限界を遵守する上で、必要に応じてオーバー・ハング方式等を検討するものとする。
- ・一方通行規制を実施した自転車道に指示標示「停止線」を設置する場合は、自転車道全幅に設置するものとする。
- ・車両乗り入れ部から進入する自転車の逆走を防止するため、必要に応じ、進行方向を示した路面表示等を設置するものとする。

③双方向通行の場合

- ・双方向通行の自転車道においては、自転車の交錯を防ぐため、道路標示「中央線」を設置するものとする。
- ・双方向通行の自転車道に指示標示「停止線」を設置する場合、自転車道の中央から左側部分に設置するものとする。

(2) 自転車専用通行帯

自転車専用通行帯とは、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。

1) 幅員

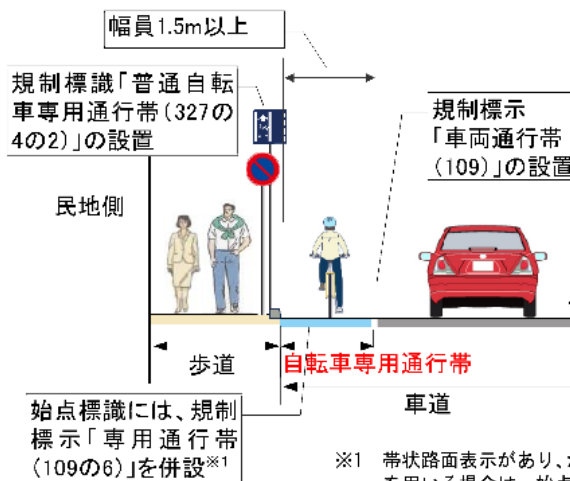
- ・幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m 以上を確保するものとする。交差点の右折車線設置箇所では空間的制約がある場合などその他の特別の理由によりやむを得ない場合は 1.0m まで縮小することができるが、局所的なものにとどめるとともに、自転車が安全に通行できる幅員を 1.0m 程度確保することが望ましい。

2) 道路標識・道路標示、路面標示等

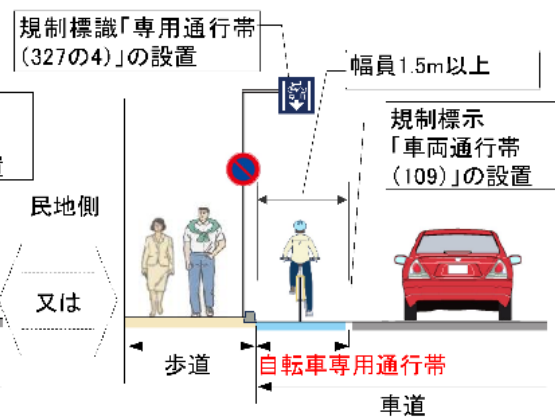
- ・規制標示「車両通行帯」に併せて、自転車専用通行帯を示す規制標識「専用通行帯、又は規制標識「普通自転車専用通行帯」又は規制標示「専用通行帯」を設置するものとする。なお、規制標識「普通自転車専用通行帯」を設置する場合は、ドライバーからの視認性に配慮し、始点部に規制標示「専用通行帯」を併設することを原則とする。
- ・規制標識「専用通行帯」、又は規制標識「普通自転車専用通行帯」を設置する場合には、自転車専用通行帯の始まり及び終わりの地点において、始点標識及び終点標識をそれぞれ設置するものとする。この場合、始点標識には補助標識「始まり」、終点標識には「終わり」をそれぞれ附置するものとする。
- ・規制標識「専用通行帯」を設置する場合は、原則としてオーバー・ハング方式によるものとするが、道路の状況等によりこれによりがたい場合は、オーバー・ヘッド方式又はその他の方式（歩道橋、跨道橋等に共架）により当該専用通行帯の上部に設置するものとする。
- ・車両乗り入れ部から進入する自転車の逆走を防止するため、自転車のピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置するものとする。
- ・帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択できるものとする。
- ・自転車専用通行帯の設置と併せて、駐停車禁止の規制の実施を検討するものとする。

自転車専用通行帯

○路側方式で設置する場合



○オーバー・ハング方式で設置する場合



※1 带状路面表示があり、かつ、規制標示「専用通行帯(109の6)」を用いる場合は、始点標識を省略することができる。

○路面標示を設置する場合

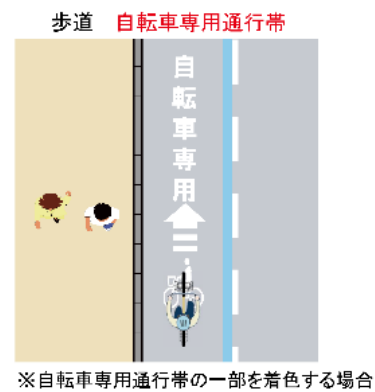
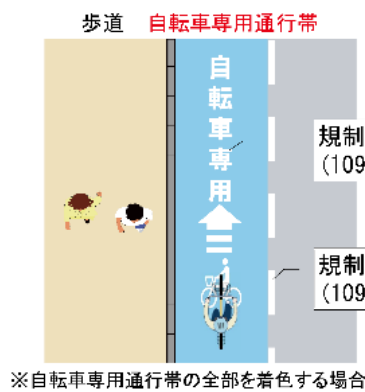


図 6.1.4 自転車専用通行帯の適用イメージ

3) 一方通行道路における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、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。

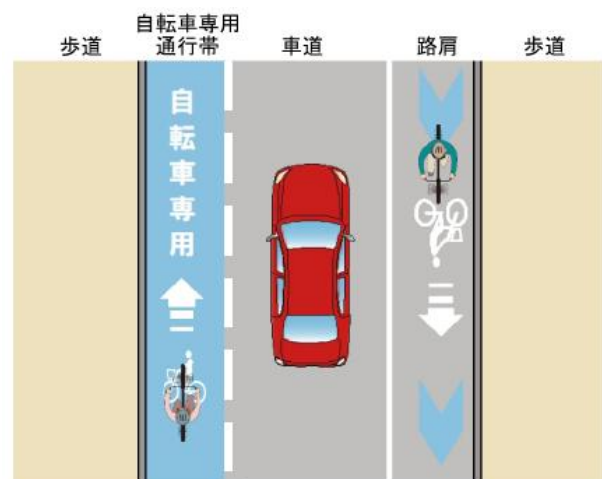


図 6.1.5 一方通行道路に自転車専用通行帯を設置する場合の事例

(3) 車道混在

車道混在とは、自転車と自動車が生道内で混在通行する道路をいう。

1) 道路標識・道路標示、路面標示等

①歩道のある道路における対策

【歩道のある道路】

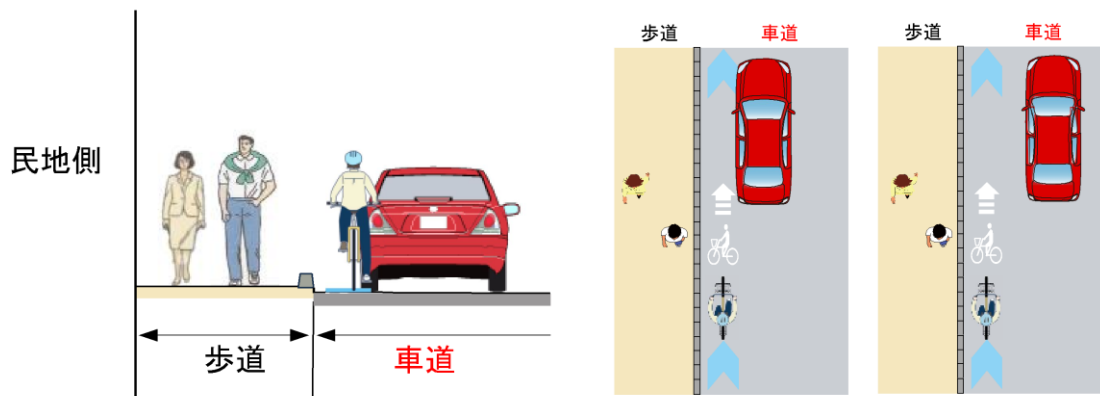


図 6.1.6 車道混在の適用イメージ（歩道のある道路）

- ・ 歩道のある道路においては、自転車と自動車が同一の通行空間を共用する車道混在区間であり、自転車の通行位置を自転車利用者とドライバー双方に示す必要があるため、車道左側部の車線内に矢羽根型路面表示等を設置するものとする。
- ・ 矢羽根型路面表示の設置位置は、自転車の通行幅を勘案し、矢羽根型路面表示の右端が縁石端から 1.0m 以上（路肩の一部または全部が通行の用に適さない状態である場合は、その部分を除く）の位置となるように設置するものとする。その際、区画線「車道外側線」と矢羽根型路面表示の設置位置が重なる場合は、区画線を優先し、矢羽根型路面表示は車道外側線の下に重複させて設置するものとする。
- ・ バス専用通行帯を活用し、バス専用通行帯の左側に自転車の通行位置を明示する矢羽根型路面表示等を設置することも考えられる。
- ・ 自転車利用者とドライバー双方が、当該区間が車道混在であることを早期に認知できるよう、交差点流出部にピクトグラムを設置し、注意喚起することが望ましい。

②歩道のない道路における対策

【歩道のない道路】（路側帯のある道路）

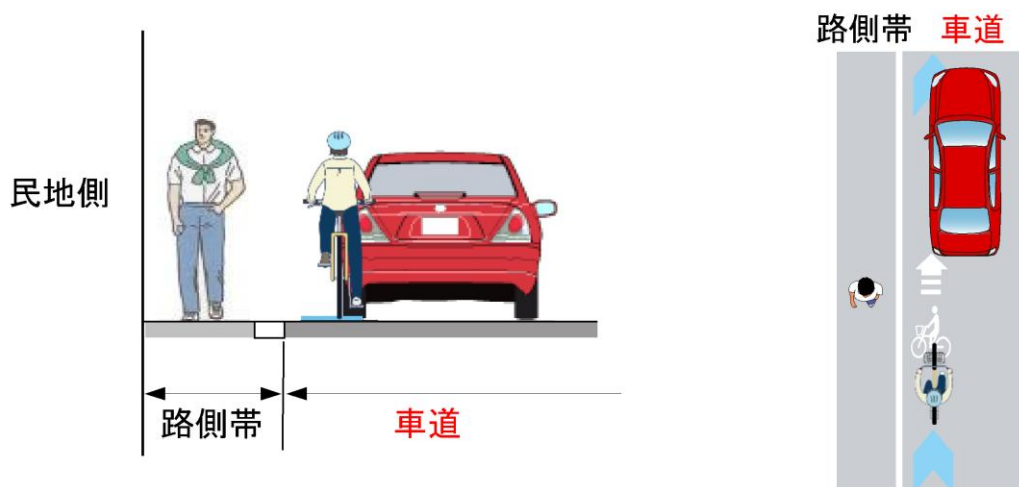


図 6.1.7 車道混在の適用イメージ（歩道のない道路）

- ・歩道のない道路では、車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバー双方に示すために、車線内に矢羽根型路面表示等を設置するものとする。
- ・矢羽根型路面表示の設置位置は、自転車の通行幅を勘案し、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 離れた位置となるように設置するものとする。
- ・路側帯は、自転車の通行が可能であるものの、主として歩行者の通行空間であるため、車道内に自転車の通行位置を示す矢羽根型路面表示やピクトグラムを設置した上で、路側帯内に歩行空間であることを示すピクトグラム等を設置することが考えられる。

③その他の安全対策

- ・主として地域住民の日常生活に利用される幅員の狭い道路等では、歩行者及び自転車の安全な通行を確保するため必要に応じて、自動車の速度を十分に減速させるとともに、自動車の通行を安全性の高い幹線道路等へ誘導するよう、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準（平成 28 年 3 月 31 日都市局長・道路局長通達）」等を参考とし、物理的デバイスの設置を検討するものとする。

2) 一方通行道路における車道混在の方法

- ・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は逆方向の車道上にも、矢羽根型路面表示等を設置するものとする。幅員に余裕がある場合は、自動車の一方通行とは逆方向の車道上を優先して、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。

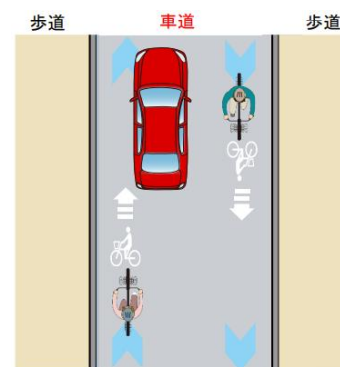


図 6.1.8 一方通行道路における車道混在の例

6.2 整備形態の選定

6.2.1 整備形態の選定方法

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」より、交通状況を踏まえた自転車ネットワーク路線の整備形態の選定方法は以下のとおりである。

A	自動車の速度が 高い道路 ※1	B	A、C 以外の道路	C	自動車の速度が 低く、自動車交通量が 少ない道路 ※2
分離方法	分離	分離方法	分離	分離方法	混在
整備形態※2	自転車道	整備形態※2	自転車専用 通行帯	整備形態※2	車道混在

※1:規制速度が 50km/h よりも高い路線

※2:規制速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台以下の路線

上記の考え方を踏まえて、那珂川市全域として望ましい自転車ネットワーク路線における将来形態での望ましい整備形態について検討した。

整備形態の選定に必要な「自動車の速度（規制速度）」、「自動車交通量」については、「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」の結果を使用した。

6.3 整備形態の選定結果

6.3.1 那珂川市全域として望ましい自転車ネットワーク路線における整備形態

前述までの国のガイドラインにおける選定形態の選定の考え方を踏まえ、将来形態としての整備が望ましい各整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）のまとめは以下の通りである。

各路線の現況を踏まえた実現可能な整備形態は、今後、道路管理者や交通管理者、警察などの関係機関との協議を踏まえて決定するものとする。

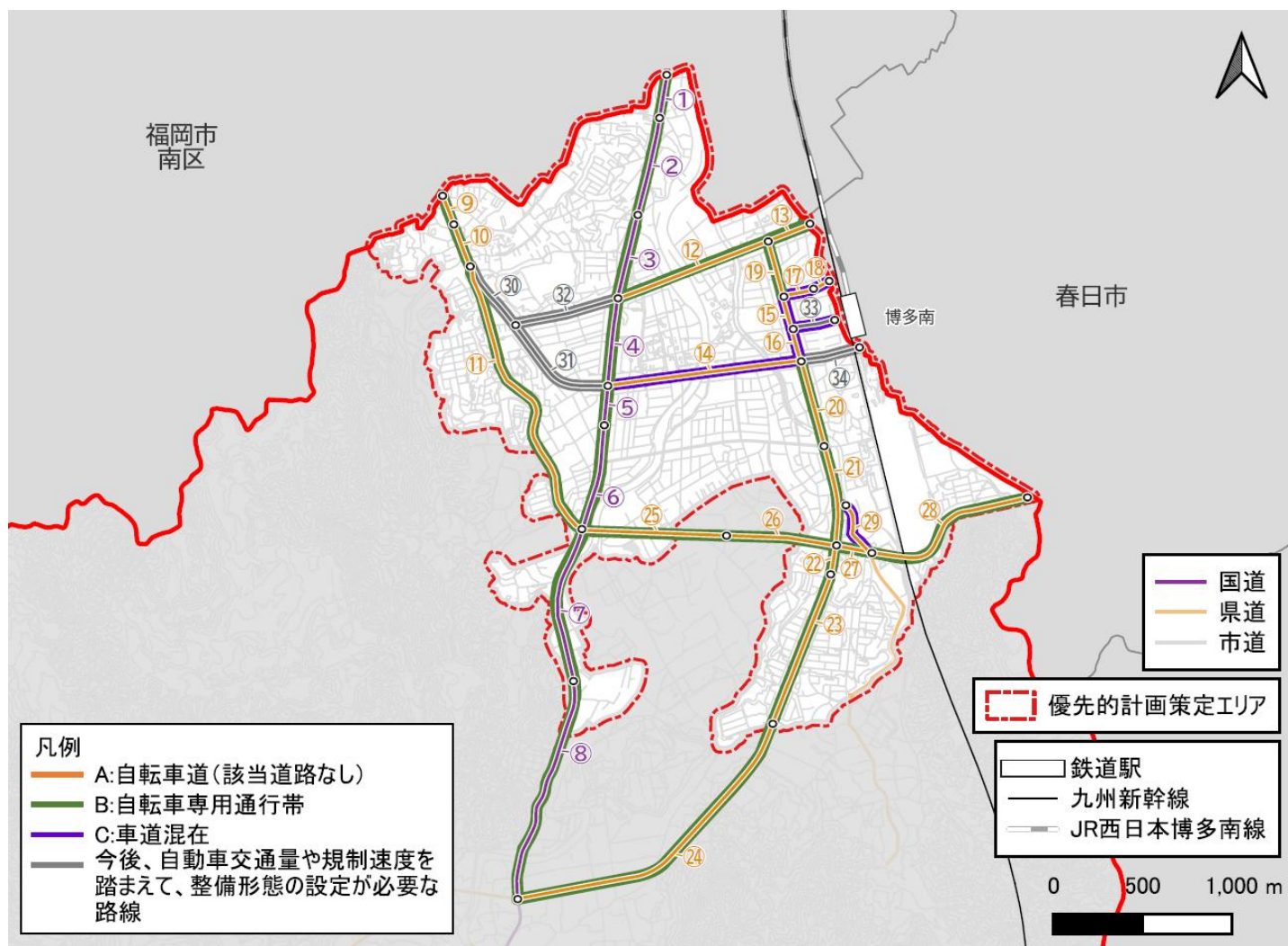


図 6.3.1 整備形態の選定結果

表 6.3.1 各路線と選定の視点、整備形態の対応表

No.	路線	選定の視点※						望ましい整備形態 (ガイトライノより設定)
		1	2	3	4-1	4-2	5	
①	一般国道 385 号-1	—	●	—	—	—	—	自転車専用通行帯
②	一般国道 385 号-2	●	●	—	—	—	—	自転車専用通行帯
③	一般国道 385 号-3	●	●	—	—	●	—	自転車専用通行帯
④	一般国道 385 号-4	●	●	—	—	●	—	自転車専用通行帯
⑤	一般国道 385 号-5	●	●	●	—	●	—	自転車専用通行帯
⑥	一般国道 385 号-6	●	●	—	—	—	—	自転車専用通行帯
⑦	一般国道 385 号-7	●	●	—	—	—	—	自転車専用通行帯
⑧	一般国道 385 号-8	—	—	—	—	—	—	自転車専用通行帯
⑨	後野福岡線-1	—	●	—	—	—	—	自転車専用通行帯
⑩	後野福岡線-2	●	●	—	—	—	—	自転車専用通行帯
⑪	後野福岡線-3	—	●	—	—	—	—	自転車専用通行帯
⑫	片縄下白水線-1	●	●	●	—	●	—	自転車専用通行帯
⑬	片縄下白水線-2	—	●	—	—	—	—	自転車専用通行帯
⑭	福岡早良大野城線-1	●	●	●	—	●	—	車道混在
⑮	福岡早良大野城線-2	●	●	●	—	●	—	車道混在
⑯	福岡早良大野城線-3	●	●	●	●	●	—	車道混在
⑰	福岡早良大野城線-4	●	●	●	—	●	—	車道混在
⑱	福岡早良大野城線-5	—	●	—	—	—	—	車道混在
⑲	山田中原福岡線-1	●	—	●	—	●	—	自転車専用通行帯
⑳	山田中原福岡線-2	●	●	●	●	●	—	自転車専用通行帯
㉑	山田中原福岡線-3	●	●	●	●	—	—	自転車専用通行帯
㉒	山田中原福岡線-4	—	●	●	●	—	—	自転車専用通行帯
㉓	山田中原福岡線-5	—	—	●	●	—	—	自転車専用通行帯
㉔	山田中原福岡線-6	—	—	—	—	—	—	自転車専用通行帯
㉕	那珂川大野城線-1	—	—	—	—	—	●	自転車専用通行帯
㉖	那珂川大野城線-2	—	—	—	—	—	●	自転車専用通行帯
㉗	那珂川大野城線-3	●	—	—	—	—	—	自転車専用通行帯
㉘	那珂川大野城線-4	—	●	—	—	—	—	自転車専用通行帯
㉙	平等寺那珂川線-1	●	●	—	—	—	—	車道混在
㉚	道善・片縄線-1	●	●	—	—	—	—	今後設定が必要
㉛	道善・片縄線-2	●	●	●	—	—	—	今後設定が必要
㉜	那珂川・宇美線-1	—	—	●	—	—	—	今後設定が必要
㉝	博多南駅前 3 号線-1	●	—	●	●	●	—	車道混在
㉞	いちよう通り線-1	●	●	●	—	●	—	今後設定が必要

※選定の視点

- ・選定の視点 1：市内の主要な都市施設を繋ぐ路線
- ・選定の視点 2：自転車関連事故が多く発生している路線
- ・選定の視点 3：鉄道との乗り継ぎも考慮した駅と教育施設を繋ぐ路線
- ・選定の視点 4-1：広域なサイクリングルートに指定されている路線
- ・選定の視点 4-2：自転車での移動の拠点となるシェアサイクル貸出場所を繋ぐ路線
- ・選定の視点 5：自転車ネットワークの連続性を確保するための路線

参考：道路構造令の解説と運用における各種基準

道路の存する地域 高速自動車国道及び 自動車専用道路又はその他の道路の別	地 方 部	都 市 部
高速自動車国道及び自動車専用道路	第 1 種	第 2 種
そ の 他 の 道 路	第 3 種	第 4 種

資料：道路構造令の解説と運用 令和 3 年 6 月 公益社団法人日本道路協会 P4

四 第 4 種の道路

計画交通量 (単位 1 日につき台) 道路の種類	10,000 以上	4,000 以上 10,000 未満	500 以上 4,000 未満	500 未満
一 般 国 道	第 1 級		第 2 級	
都 道 府 県 道	第 1 級	第 2 級	第 3 級	
市 町 村 道	第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 4 級

資料：道路構造令の解説と運用 令和 3 年 6 月 公益社団法人日本道路協会 P5

区 分			車線の幅員（単位 メートル）
第 1 種	第 1 級		3.5
	第 2 級		
	第 3 級	普通道路	3.5
		小型道路	3.25
	第 4 級	普通道路	3.25
		小型道路	3
第 2 種	第 1 級	普通道路	3.5
		小型道路	3.25
	第 2 級	普通道路	3.25
		小型道路	3
第 3 種	第 1 級	普通道路	3.5
		小型道路	3
	第 2 級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第 3 級	普通道路	3
		小型道路	2.75
	第 4 級		2.75
第 4 種	第 1 級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第 2 級 及 第 3 級	普通道路	3
		小型道路	2.75

資料：道路構造令の解説と運用 令和 3 年 6 月 公益社団法人日本道路協会 P10

区 分			車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位 メートル)	
第 1 種	第 1 級 及 び 第 2 級	普 通 道 路	2.5	1.75
		小 型 道 路	1.25	
	第 3 級 及 び 第 4 級	普 通 道 路	1.75	1.25
		小 型 道 路	1	
第 2 種		普 通 道 路	1.25	
		小 型 道 路	1	
第 3 種	第 1 級	普 通 道 路	1.25	0.75
		小 型 道 路	0.75	
	第2級から 第4級まで	普 通 道 路	0.75	0.5
		小 型 道 路	0.5	
	第 5 級		0.5	
第 4 種			0.5	

資料：道路構造令の解説と運用 令和 3 年 6 月 公益社団法人日本道路協会 P14

6.4 県道における自転車走行環境の整備に関する留意事項

国土交通省が公表している「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定及び道路構造令、福岡県道路構造の基準に関する条例を踏まえ、福岡県の道路維持課・道路建設課所管の道路事業における自転車通行空間の整備については、福岡県独自の整備の考え方が設定されている。そのため、県道における自転車走行環境の整備時には、この考え方を踏襲して、各種交通量調査を実施したうえで、その結果を踏まえ整備形態などを検討・設計し、整備する必要があることに留意が必要である。

福岡県独自の整備の考え方は、次頁の通りである。

(公印省略)

7道建第955号
令和7年9月1日

県土整備部 出先機関の長 殿

県土整備部 道路維持課長
道路建設課長

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて（通知）
（ 道路事業における自転車通行空間の整備について（通知） ）

「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」とする）」の改訂について、令和6年6月25日付国道企第47号・国道国技第72号・国道環第69号・国道参自第35号をもって、国土交通省道路局から各県・各市町村道路管理者に通知されたところです。

つきましては、本改訂及び道路構造令、福岡県道路構造の基準に関する条例を踏まえ、道路維持課・道路建設課所管の道路事業における自転車通行空間の整備については、下記のとおり運用することとしましたので通知します。

なお、本通知は、令和7年9月1日以降に概略設計、予備設計に着手する道路事業について適用するものとし、令和7年9月1日をもって、「道路事業における自転車通行空間の整備について（通知）」（令和2年3月2日付け1道維第981号・1道建第1478号）は廃止します。

記

- 1 自転車通行空間の整備については、道路構造令及び福岡県道路構造の基準に関する条例、ガイドラインを踏まえ、別紙1及び別紙2を参考に、整備形態について検討を行うこと。
- 2 具体的な幅員構成等を含む整備形態の決定にあたっては、概略設計段階において、交通管理者等と協議すること。
- 3 新規事業化にあたっては、自転車走行空間整備に関する交通管理者との協議内容を事業主管課に報告すること。
なお、自転車は「車両」であり車道通行が原則であるため、「自転車歩行者道」を選定する場合は、明確に選定理由を整理すること。
- 4 令和7年9月1日時点で概略設計、予備設計中の箇所については事業主管課協議とする。

問い合わせ先

道路維持課	交通安全係	TEL:092-643-3655（内線4487）
道路建設課	企画調査係	TEL:092-643-3660（内線4504）

自転車通行空間 設置形態の選定について

別紙1

○自転車通行空間の設置形態の選定にあたっては、道路交通の状況や沿道の状況等を総合的に勘案した上で、いずれかの分離の形態を選定すること。

			自転車交通量			
			多 ※1 (500台/日以上)	少 ※1 (500台/日未満)		
				歩行者交通量		
				多 ※1 (500人/日以上)	少 ※1 (500人/日未満)	
自動車交通量	多 ※1 (4,000台/日以上)	速度	設計速度※2 60km/h以上 又は 規制速度※3 50km/h超	自転車道	自転車道※4	自転車通行帯 又は (自転車歩行者道)※5
			規制速度※3 40km/h超 ～50km/h以下	自転車通行帯	上記以外の場合、 自転車通行帯 又は (自転車歩行者道)※5	
			規制速度※3 40km/h以下	自転車通行帯	自転車通行帯※4	
	上記以外の場合、 自転車通行帯 又は (自転車歩行者道)※5					
	少 ※1 (4,000台/日未満)	速度	設計速度※2 60km/h以上 又は 規制速度※3 50km/h超	自転車道	自転車通行帯 又は ※6 車道混在	
			規制速度※3 40km/h超 ～50km/h以下	自転車通行帯		
			規制速度※3 40km/h以下	自転車通行帯		
			車道混在			

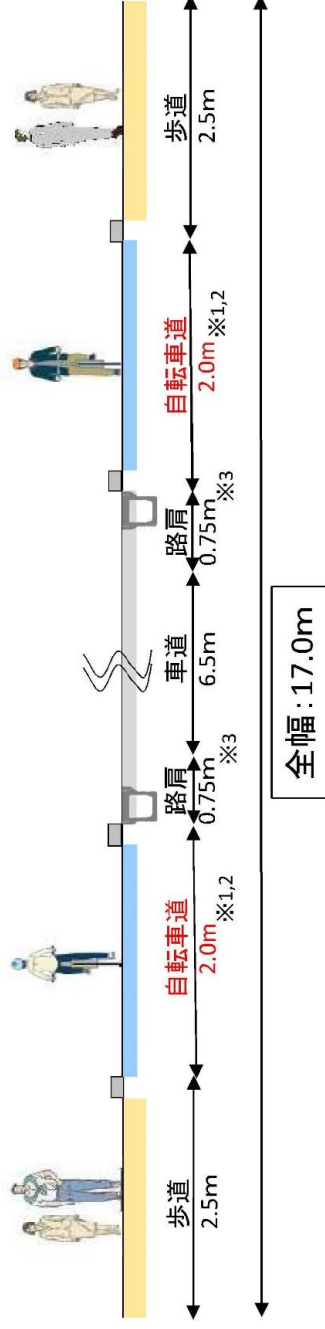
※1 交通量は目安であり、自動車、自転車や歩行者の交通量が目安より少なくても自転車通行空間の整備効果が見込める場合など、道路交通の状況や沿道の状況等を総合的に勘案した上で設定する。
※2 自動車の速度については、設計速度60km/h以上の道路では自転車道を整備するものとする。なお、既存道路においては自動車の速度50km超の場合は自転車道、それ以外の場合は自転車通行帯とする。
（道路構造令の解説と運用 p252 令和3年3月）
※3 原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。（ガイドライン I -9）
※4 通勤・通学時など自転車と歩行者の通行が時間的に集中して輻輳する場合など、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選定する。
※5 自転車は「車両」であり車道通行が原則という観点に基づき、「自転車通行帯」を標準とするが、道路交通の状況、沿道の状況や交通管理者等との協議状況等を総合的に勘案の上、「自転車歩行者道」を選定してもよい。
※6 山岳地のように工事が非常に困難な場合又はその効果に比して工事に過大な費用を要する場合等、道路交通の状況、沿道の状況や交通管理者等との協議状況等を総合的に勘案の上、「車道混在」を選定してもよい。

自転車走行空間 幅員の考え方(案)について【3種2級,2車線の例】

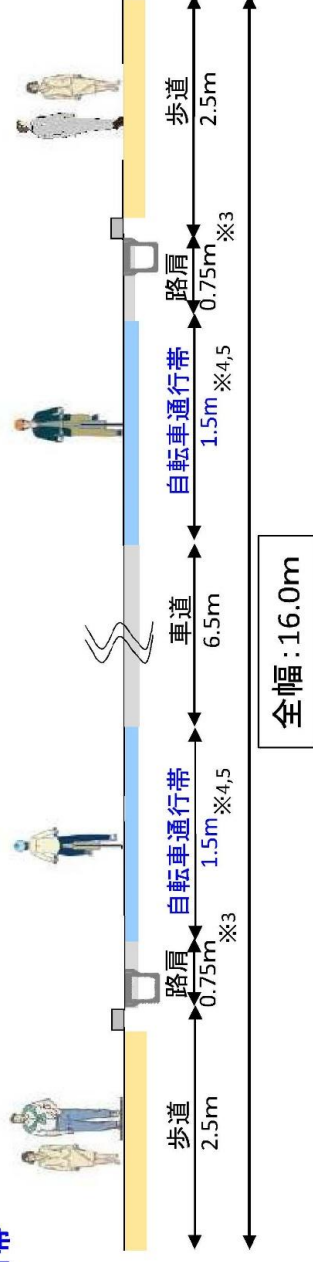
別紙2

■道路構造令や自転車ガイドライン(改訂)等に基づく設計例

(1) 自転車道

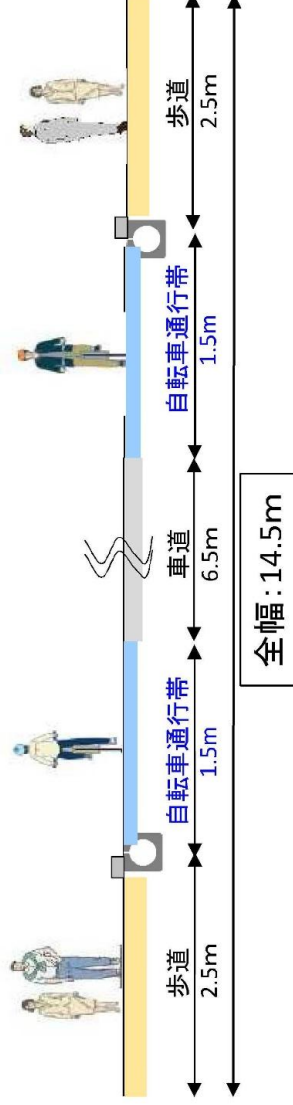


(2) 自転車通行帯



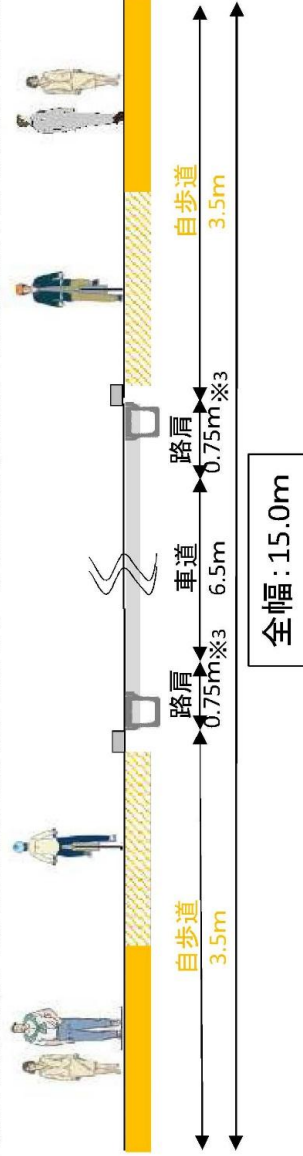
自転車通行帯(路肩省略)

車道に接続する路肩の省略は、エプロン幅が狭い排水設備を用いるなど歩車道境界まで自転車が安全に通行できる場合に限る(ガイドライン II-5)

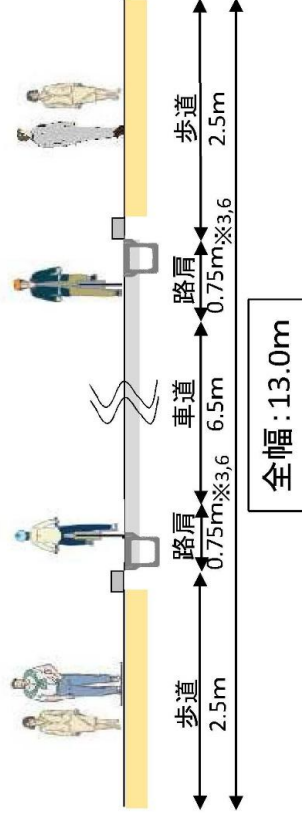


(3) 自転車歩行者道

自転車の徐行徹底や舗装色の違いにより通行空間を分けるなどの歩行者への安全対策を実施した上で運用を検討する。(道路構造令の解説と運用 p253 令和3年3月)



(4) 車道混在



※1 自転車道の幅員は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)

※2 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、道路構造令第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)
なお、路上施設とは道路標識、防護柵、駒止などをいい、道路構造令の解説と運用(令和3年3月版) p260 図2-30を参照し、自転車道の幅員を設定すること。

※3 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあっては、道路の主要構造物部を保護し、または車道の効用を保つために支障のない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその路肩を縮小することができる。(道路構造令第8条 第7項)

※4 自転車通行帯の幅員は1.5m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1.0mまで縮小することができる。

(道路構造令第9条の2 第3項)

※5 交差点の右折車線設置箇所で空間的制約がある場合などその他の特別の理由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、局所的なものにとどめるとともに、自転車及安全に通行できる幅員を1.0m程度確保することが望ましい。(ガイドライン II-5)

※6 車道混在では自転車の通行位置を自転車利用者とドライバー双方に示す必要があるため、矢羽根型路面表示等の設置を交通管理者と協議すること。(ガイドライン II-34)