

福岡県道路構造の基準に関する条例

平成24年10月
令和元年12月 改正

福岡県県土整備部
道路建設課

目 次

| | |
|---|----|
| ○ 福岡県道路構造の基準に関する条例 （改正 令和元年 12 月 24 日 福岡県条例第 33 号） | 1 |
| 《参考資料》 | |
| 1. 条例改正の概要 | 27 |
| 2. 通知文（道路事業における自転車走行空間の整備について） | 28 |
| 3. 自転車道等の整備形態の選定フロー | 31 |
| 4. 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン〔抜粋〕 | 32 |

福岡県では、平成 24 年 10 月に「福岡県道路構造条例の基準に関する条例」（道路構造条例）を制定している。このたび、道路構造令の一部が改正されたことに伴い、道路法第 30 条第 3 項に基づき、その内容を参酌し、令和元年 12 月に道路構造条例の改正を行った。

本書は、この条例を周知するために作成したものである。

令和 2 年 3 月

福岡県道路構造の基準に関する条例

平成24年10月12日

福岡県条例第64号

改正 令和元年12月24日条例第33号

(趣旨)

第1条 この条例は、道路法（昭和27年法律第180号。以下「法」という。）第30条第3項の規定に基づき、道路（県が道路管理者である県道に限る。）を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準に関し必要な事項を定めるものとする。

(用語)

第2条 この条例において使用する用語は、法及び道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「政令」という。）において使用する用語の例による。

(道路の区分)

第3条 道路は、次の表に定めるところにより、第1種から第4種までに区分するものとする。

| 道路の存する地域 | 地方部 | 都市部 |
|----------|-------------------|-----|
| | 自動車専用道路又はその他の道路の例 | |
| 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 |

2 第1種の道路は第1号の表に定めるところにより第2級から第4級までに、第2種の道路は第2号の表に定めるところにより第1級又は第2級に、第3種の道路は第3号の表に定めるところにより第2級から第4級までに、第4種の道路は第4号の表に定めるところにより第1級から第3級までに、それぞれ区分するものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、該当する級が第1種第4級又は第2種第2級である場合を除き、該当する級の1級下の級（該当する級が第3種第4級である場合には第3種第5級、第4種第3級である場合には第4種第4級）に区分することができる。

一 第1種の道路

| | | |
|---------------------------------|-----------|-----------|
| 計画交通量（単位 1日につき台） 道路の存する地域の地形 | 20,000 以上 | 20,000 未満 |
| | 平地部 | 第2級 |
| 山地部 | 第3級 | 第4級 |

二 第2種の道路

| 道路の存する地区 | |
|--------------|---------|
| 大都市の都心部以外の地区 | 大都市の都心部 |
| 第1級 | 第2級 |

三 第3種の道路

| | | |
|---------------------------------|----------|----------|
| 計画交通量（単位 1日につき台） 道路の存する地域の地形 | 4,000 以上 | 4,000 未満 |
| | 平地部 | 第2級 |
| 山地部 | 第3級 | 第4級 |

四 第4種の道路

| 計画交通量（単位 1日につき台） | | |
|------------------|--------------------|----------|
| 10,000 以上 | 4,000 以上 10,000 未満 | 4,000 未満 |
| 第1級 | 第2級 | 第3級 |

- 3 前2項の規定による区分は、当該道路の交通の状況を考慮して行うものとする。
- 4 第1種、第2種、第3種第2級から第4級まで又は第4種第1級から第3級までの道路（第3種第2級から第4級まで又は第4種第1級から第3級までの道路にあつては、高架の道路その他の自動車の沿道への出入りができない構造のものに限る。）は、地形の状況、市街化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、当該道路の近くに小型自動車等（小型自動車その他これに類する小型の自動車をいう。以下同じ。）以外の自動車が迂回することができる道路があるときは、小型自動車等（第3種第2級から第4級まで又は第4種第1級から第3級までの道路にあつては、小型自動車等及び歩行者又は自転車）のみの通行の用に供する道路とすることができる。
- 5 第1種、第2種、第3種第2級から第4級まで又は第4種第1級から第3級までの道路について、地形の状況、市街化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、小型自動車等のみの通行の用に供する車線を他の車線と分離して設けることができる。この場合において、第3種第2

級から第4級まで又は第4種第1級から第3級までの道路について小型自動車等のみの通行の用に供する車線を設けようとするときは、当該車線に係る道路の部分を高架の道路その他の自動車の沿道への出入りができない構造とするものとする。

- 6 道路は、小型道路（第4項に規定する小型自動車等（第3種第2級から第4級まで又は第4種第1級から第3級までの道路にあつては、小型自動車等及び歩行者又は自転車）のみの通行の用に供する道路及び前項に規定する小型自動車等のみの通行の用に供する車線に係る道路の部分をいう。以下同じ。）と普通道路（小型道路以外の道路及び道路の部分をいう。以下同じ。）とに区分するものとする。

（車線等）

第4条 車道（次に掲げるものを除く。）は、車線により構成されるものとする。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、この限りでない。

- 一 副道
- 二 停車帯
- 三 自転車通行帯
- 四 交差点
- 五 車両の通行の用に供するため中央帯のうち側帯以外の部分（以下「分離帯」という。）が切断された車道の部分
- 六 乗合自動車停車所及び非常駐車帯
- 七 付加追越車線、屈折車線、変速車線及び登坂車線のすりつけ区間
- 八 車線の数が増加し、若しくは減少する場合又は道路が接続する場合におけるすりつけ区間

- 2 道路の区分及び地方部に存する道路にあつては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量（自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。）の欄に掲げる値以下である道路の車線（付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。次項において同じ。）の数は、2とする。

| 区 分 | | 地 形 | 設計基準交通量（単位 1日につき台） |
|-----|-----|-----|--------------------|
| 第1種 | 第2級 | 平地部 | 14,000 |
| | 第3級 | 平地部 | 14,000 |
| | | 山地部 | 10,000 |
| | 第4級 | 平地部 | 13,000 |
| | | 山地部 | 9,000 |

| | | | |
|---|-----|-----|--------|
| 第3種 | 第2級 | 平地部 | 9,000 |
| | 第3級 | 平地部 | 8,000 |
| | | 山地部 | 6,000 |
| | 第4級 | 平地部 | 8,000 |
| | | 山地部 | 6,000 |
| 第4種 | 第1級 | | 12,000 |
| | 第2級 | | 10,000 |
| | 第3級 | | 9,000 |
| <p>交差点の多い第4種の道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする。</p> | | | |

- 3 前項に規定する道路以外の道路（第2種の道路で対向車線を設けないもの並びに第3種第5級及び第4種第4級の道路を除く。）の車線の数4以上（交通の状況により必要がある場合を除き、2の倍数）、第2種の道路で対向車線を設けないものの車線数は2以上とし、当該道路の区分及び地方部に存する道路にあつては地形の状況に応じ、次の表に掲げる1車線当たりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によって定めるものとする。

| 区 分 | | 地 形 | 1車線当たりの設計基準交通量 (単位 1日につき台) |
|-----|-----|-----|-------------------------------|
| 第1種 | 第2級 | 平地部 | 12,000 |
| | | 山地部 | 9,000 |
| | 第3級 | 平地部 | 11,000 |
| | | 山地部 | 8,000 |
| | 第4級 | 平地部 | 11,000 |
| | | 山地部 | 8,000 |
| 第2種 | 第1級 | | 18,000 |
| | 第2級 | | 17,000 |
| 第3種 | 第2級 | 平地部 | 9,000 |
| | | 山地部 | 7,000 |
| | 第3級 | 平地部 | 8,000 |
| | | 山地部 | 6,000 |
| | 第4級 | 山地部 | 5,000 |

| | | | |
|--|-----|--|--------|
| 第4種 | 第1級 | | 12,000 |
| | 第2級 | | 10,000 |
| | 第3級 | | 10,000 |
| 交差点の多い第4種の道路については、この表の1車線当たりの設計基準交通量に0.6を乗じた値を1車線当たりの設計基準交通量とする。 | | | |

- 4 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。以下この項において同じ。）の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。ただし、第1種第2級、第3種第2級又は第4種第1級の普通道路にあっては、交通の状況により必要がある場合においては、同欄に掲げる値に0.25メートルを加えた値、第1種第2級若しくは第3級の小型道路又は第2種第1級の道路にあっては、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、同欄に掲げる値から0.25メートルを減じた値とすることができる。

| 区 分 | | 車線の幅員（単位 メートル） | |
|------|----------|----------------|------|
| 第1種 | 第2級 | | 3.5 |
| | 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級及び第3級 | 普通道路 | 3 |
| | | 小型道路 | 2.75 |

- 5 第3種第5級又は第4種第4級の普通道路の車道（自転車通行帯を除く。）の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、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又は第35条の規定により車道に狭窄部^{さく}を設ける場合においては、3メートルとすることができる。

（車線の分離等）

第5条 第1種又は第2種の道路（対向車線を設けない道路を除く。以下この条において同じ。）の車線は、往復の方向別に分離するものとする。車線の数^{すう}が4以上であるその他の道路について、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も、同様とする。

- 2 前項前段の規定にかかわらず、車線の数（登坂車線、屈折車線及び変速車線の数^{すう}を除く。以下この条において同じ。）が3以下である第1種の道路にあつては、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、その車線を往復の方向別に分離しないことができる。
- 3 車線を往復の方向別に分離するため必要があるときは、中央帯を設けるものとする。
- 4 中央帯の幅員は、当該道路の区分に応じ、次の表の中央帯の幅員の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、長さ100メートル以上のトンネル、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

| 区 分 | | 中央帯の幅員（単位 メートル） | |
|-----|-----|-----------------|------|
| 第1種 | 第2級 | 4.5 | 2 |
| | 第3級 | 3 | 1.5 |
| | 第4級 | | |
| 第2種 | 第1級 | 2.25 | 1.5 |
| | 第2級 | 1.75 | 1.25 |
| 第3種 | 第2級 | 1.75 | 1 |
| | 第3級 | | |
| | 第4級 | | |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 第4種 | 第1級 | 1 | |
| | 第2級 | | |
| | 第3級 | | |

- 5 中央帯には、側帯を設けるものとする。
- 6 前項の側帯の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の中央帯に設ける側帯の幅員の欄の左欄に掲げる値とするものとする。ただし、第4項ただし書の規定により中央帯の幅員を縮小する道路又は箇所については、同表の中央帯に設ける側帯の幅員の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

| 区 分 | | 中央帯に設ける側帯の幅員（単位 メートル） | |
|-----|-----|-----------------------|------|
| 第1種 | 第2級 | 0.75 | 0.25 |
| | 第3級 | 0.5 | |
| | 第4級 | | |
| 第2種 | | 0.5 | 0.25 |
| 第3種 | 第2級 | 0.25 | |
| | 第3級 | | |
| | 第4級 | | |
| 第4種 | 第1級 | 0.25 | |
| | 第2級 | | |
| | 第3級 | | |

- 7 分離帯には、柵その他これに類する工作物を設け、又は側帯に接続して縁石線を設けるものとする。
- 8 分離帯に路上施設を設ける場合においては、当該中央帯の幅員は、政令第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。
- 9 同方向の車線の数_が1である第1種の道路の当該車線の属する車道には、必要に応じ、付加追越車線を設けるものとする。

(副道)

第6条 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の数_が4以上である第3種又は第4種の道路には、必要に応じ、副道を設けるものとする。

2 副道（自転車通行帯を除く。）の幅員は、4メートルを標準とするものとする。

（路肩）

第7条 道路には、車道に接続して、路肩を設けるものとする。ただし、中央帯又は停車帯を設ける場合においては、この限りでない。

2 車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、付加追越車線、登坂車線若しくは変速車線を設ける箇所、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

| 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 | |

3 前項の規定にかかわらず、車線を往復の方向別に分離する第1種の道路であって同方向の車線の数1であるものの当該車線の属する車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の左欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、普通道路のうち、長さ100メートル以上のトンネル、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所であって、大型の自動車の交通量が少ないものについては、同表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

| 区 分 | | 車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位 メートル) | |
|----------|------|-----------------------------|------|
| 第2級及び第3級 | 普通道路 | 2.5 | 1.75 |
| | 小型道路 | 1.25 | |
| 第4級 | 普通道路 | 2.5 | 2 |
| | 小型道路 | 1.25 | |

- 4 車道の右側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車道の右側に設ける路肩の幅員の欄に掲げる値以上とするものとする。

| 区 分 | | | 車道の右側に設ける路肩の幅員 (単位 メートル) |
|-----|--------------|------|-----------------------------|
| 第1種 | 第2級 | 普通道路 | 1.25 |
| | | 小型道路 | 0.75 |
| | 第3級及び 第4級 | 普通道路 | 0.75 |
| | | 小型道路 | 0.5 |
| 第2種 | | 普通道路 | 0.75 |
| | | 小型道路 | 0.5 |
| 第3種 | | | 0.5 |
| 第4種 | | | 0.5 |

- 5 普通道路のトンネルの車道に接続する路肩（第3項本文に規定する路肩を除く。）又は小型道路のトンネルの車道の左側に設ける路肩（同項本文に規定する路肩を除く。）の幅員は、第1種第2級の道路にあつては1メートルまで、第1種第3級又は第4級の道路にあつては0.75メートルまで、第3種第2級から第4級までの普通道路にあつては0.5メートルまで縮小することができる。
- 6 副道に接続する路肩については、第2項の表第3種の項中「0.75」とあるのは、「0.5」とし、第2項ただし書の規定は適用しない。
- 7 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。
- 8 第1種又は第2種の道路の車道に接続する路肩には、側帯を設けるものとする。
- 9 前項の側帯の幅員は、道路の区分に応じ、普通道路にあつては次の表の路

肩に設ける側帯の幅員の欄の左欄に掲げる値と、小型道路にあつては0.25メートルとする。ただし、普通道路のトンネルの車道に接続する路肩に設ける側帯の幅員は、同表の路肩に設ける側帯の幅員の欄の右欄に掲げる値とすることができる。

| 区 分 | | 路肩に設ける側帯の幅員（単位 メートル） | |
|-----|-----|----------------------|------|
| 第1種 | 第2級 | 0.75 | 0.5 |
| | 第3級 | 0.5 | 0.25 |
| | 第4級 | | |
| 第2種 | 第1級 | 0.5 | |
| | 第2級 | | |

10 道路の主要構造部を保護するため必要がある場合においては、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して、路端寄りに路肩を設けるものとする。

11 車道に接続する路肩に路上施設を設ける場合においては、当該路肩の幅員については、第2項の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄又は第4項の表の車道の右側に設ける路肩の幅員の欄に掲げる値に当該路上施設を設けるのに必要な値を加えてこれらの規定を適用するものとする。

（停車帯）

第8条 第4種第1級から第3級までの道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

2 停車帯の幅員は、2.5メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、1.5メートルまで縮小することができる。

（自転車通行帯）

第8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（自転車道を除く。）に自転車通行帯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。

(軌道敷)

第9条 軌道敷の幅員は、軌道の単線又は複線の別に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

| 単線又は複線の別 | 軌道敷の幅員 (単位 メートル) |
|----------|------------------|
| 単線 | 3 |
| 複線 | 6 |

(自転車道)

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級及び第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。
- 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、政令第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。

(自転車歩行者道)

第11条 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。

- 2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては4メートル以上、その他の道路にあつては3メートル以上とするものとする。
- 3 横断歩道橋若しくは地下横断歩道(以下「横断歩道橋等」という。)又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。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、この限りでない。
- 4 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。

(歩道)

第12条 第4種第1級から第3級までの道路(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2級から第4級までの道路(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。
- 4 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3メートル、ベンチの上

屋を設ける場合にあっては2メートル、並木を設ける場合にあっては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあっては1メートル、その他の場合にあっては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、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、この限りでない。

5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(歩行者の滞留の用に供する部分)

第13条 歩道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路には、横断歩道、乗合自動車停車所等に係る歩行者の滞留により歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、主として歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。

(積雪地域に存する道路の中央帯等の幅員)

第14条 積雪地域に存する道路の中央帯、路肩、自転車歩行者道及び歩道の幅員は、除雪を勘案して定めるものとする。

(植樹帯)

第15条 第4種第1級及び第2級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、必要に応じ、植樹帯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 植樹帯の幅員は、1.5メートルを標準とするものとする。

3 次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況並びに良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保のため講じられる他の措置を総合的に勘案して特に必要があると認められる場合には、前項の規定にかかわらず、その事情に応じ、同項の規定により定められるべき値を超える適切な値とするものとする。

一 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間

二 相当数の住居が集合し、又は集合することが確実と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間

4 植樹帯の植栽に当たっては、地域の特性等を考慮して、樹種の選定、樹木の配置等を適切に行うものとする。

(設計速度)

第16条 道路（副道を除く。）の設計速度は、道路の区分に応じ、次の表の設

計速度の欄の左欄に掲げる値とする。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、同表の設計速度の欄の右欄に掲げる値とすることができる。

| 区 分 | | 設計速度（単位 1時間につきキロメートル） | |
|-----|-----|-----------------------|--------|
| 第1種 | 第2級 | 100 | 80 |
| | 第3級 | 80 | 60 |
| | 第4級 | 60 | 50 |
| 第2種 | 第1級 | 80 | 60 |
| | 第2級 | 60 | 50又は40 |
| 第3種 | 第2級 | 60 | 50又は40 |
| | 第3級 | 60、50又は40 | 30 |
| | 第4級 | 50、40又は30 | 20 |
| | 第5級 | 40、30又は20 | |
| 第4種 | 第1級 | 60 | 50又は40 |
| | 第2級 | 60、50又は40 | 30 |
| | 第3級 | 50、40又は30 | 20 |
| | 第4級 | 40、30又は20 | |

2 副道の設計速度は、1時間につき、40キロメートル、30キロメートル又は20キロメートルとする。

（車道の屈曲部）

第17条 車道の屈曲部は、曲線形とするものとする。ただし、緩和区間（車両の走行を円滑ならしめるために車道の屈曲部に設けられる一定の区間をいう。以下同じ。）又は第35条の規定により設けられる屈曲部については、この限りでない。

（曲線半径）

第18条 車道の屈曲部のうち緩和区間を除いた部分（以下「車道の曲線部」という。）の中心線の曲線半径（以下「曲線半径」という。）は、当該道路の設計速度に応じ、次の表の曲線半径の欄の左欄に掲げる値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箇所につ

いては、同表の曲線半径の欄の右欄に掲げる値まで縮小することができる。

| 設計速度 (単位 1時間につきキロメートル) | 曲線半径 (単位 メートル) | |
|---------------------------|-------------------|-----|
| 100 | 460 | 380 |
| 80 | 280 | 230 |
| 60 | 150 | 120 |
| 50 | 100 | 80 |
| 40 | 60 | 50 |
| 30 | 30 | |
| 20 | 15 | |

(曲線部の片勾配)

第19条 車道、中央帯(分離帯を除く。)及び車道に接続する路肩の曲線部には、曲線半径が極めて大きい場合を除き、当該道路の区分及び当該道路の存する地域の積雪寒冷の度に応じ、かつ、当該道路の設計速度、曲線半径、地形の状況等を勘案し、次の表の最大片勾配の欄に掲げる値(第3種の道路で自転車道等を設けないものにあつては、6パーセント)以下で適切な値の片勾配を付するものとする。ただし、第4種の道路にあつては、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、片勾配を付さないことができる。

| 区分 | 道路の存する地域 | | 最大片勾配 (単位 パーセント) |
|--------------|----------|---------------|---------------------|
| 第1種、第2種及び第3種 | 積雪寒冷地域 | 積雪寒冷の度が甚だしい地域 | 6 |
| | | その他の地域 | 8 |
| | その他の地域 | | 10 |
| 第4種 | | | 6 |

(曲線部の車線等の拡幅)

第20条 車道の曲線部においては、設計車両及び当該曲線部の曲線半径に応じ、車線(車線を有しない道路にあつては、車道)を適切に拡幅するものとする。ただし、第2種及び第4種の道路にあつては、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、この限りでない。

(緩和区間)

第 21 条 車道の屈曲部には、緩和区間を設けるものとする。ただし、第 4 種の道路の車道の屈曲部にあつては、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、この限りでない。

2 車道の曲線部において片勾配を付し、又は拡幅をする場合においては、緩和区間においてすりつけをするものとする。

3 緩和区間の長さは、当該道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値（前項の規定によるすりつけに必要な長さが同欄に掲げる値を超える場合においては、当該すりつけに必要な長さ）以上とするものとする。

| 設計速度 (単位 1 時間につきキロメートル) | 緩和区間の長さ (単位 メートル) |
|----------------------------|----------------------|
| 100 | 85 |
| 80 | 70 |
| 60 | 50 |
| 50 | 40 |
| 40 | 35 |
| 30 | 25 |
| 20 | 20 |

(視距等)

第 22 条 視距は、当該道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

| 設計速度 (単位 1 時間につきキロメートル) | 視距 (単位 メートル) |
|----------------------------|-----------------|
| 100 | 160 |
| 80 | 110 |
| 60 | 75 |
| 50 | 55 |
| 40 | 40 |
| 30 | 30 |
| 20 | 20 |

2 車線の数が 2 である道路（対向車線を設けない道路を除く。）においては、必要に応じ、自動車追越しを行うのに十分な見通しの確保された区間を設

けるものとする。

(縦断勾配)

第 23 条 車道の縦断勾配は、道路の区分及び道路の設計速度に応じ、次の表の縦断勾配の欄の左欄に掲げる値以下とするものとする。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、同表の縦断勾配の欄の右欄に掲げる値以下とすることができる。

| 区 分 | | 設計速度 (単位 1 時間に つきキロメートル) | 縦断勾配 (単位 パーセント) | |
|-----------------------------|------|--------------------------------|--------------------|-----|
| | | | | |
| 第 1 種、第 2 種 及 び 第 3 種 | 普通道路 | 1 0 0 | 3 | 6 |
| | | 8 0 | 4 | 7 |
| | | 6 0 | 5 | 8 |
| | | 5 0 | 6 | 9 |
| | | 4 0 | 7 | 1 0 |
| | | 3 0 | 8 | 1 1 |
| | | 2 0 | 9 | 1 2 |
| | 小型道路 | 1 0 0 | 4 | 6 |
| | | 8 0 | 7 | |
| | | 6 0 | 8 | |
| | | 5 0 | 9 | |
| | | 4 0 | 1 0 | |
| | | 3 0 | 1 1 | |
| | | 2 0 | 1 2 | |
| 第 4 種 | 普通道路 | 6 0 | 5 | 7 |
| | | 5 0 | 6 | 8 |
| | | 4 0 | 7 | 9 |
| | | 3 0 | 8 | 1 0 |
| | | 2 0 | 9 | 1 1 |
| | 小型道路 | 6 0 | 8 | |
| | | 5 0 | 9 | |
| | | 4 0 | 1 0 | |

| | | | | |
|--|--|-----|-----|--|
| | | 3 0 | 1 1 | |
| | | 2 0 | 1 2 | |

- 2 第3種又は第4種の道路の自転車歩行者道又は歩道の縦断勾配は、5パーセント（沿道の状況等によりやむを得ない場合にあっては、8パーセント）以下を標準とする。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。

（登坂車線）

第24条 普通道路の縦断勾配が5パーセント（普通道路で設計速度が1時間につき100キロメートルであるものにあっては、3パーセント）を超える車道には、必要に応じ、登坂車線を設けるものとする。

- 2 登坂車線の幅員は、3メートルとするものとする。

（縦断曲線）

第25条 車道の縦断勾配が変移する箇所には、縦断曲線を設けるものとする。

- 2 縦断曲線の半径は、当該道路の設計速度及び当該縦断曲線の曲線形に応じ、次の表の縦断曲線の半径の欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、設計速度が1時間につき60キロメートルである第4種第1級の道路にあっては、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、凸形縦断曲線の半径を1,000メートルまで縮小することができる。

| 設計速度 (単位 1時間につきキロメートル) | 縦断曲線の 曲線形 | 縦断曲線の半径 (単位 メートル) |
|---------------------------|--------------|----------------------|
| 1 0 0 | 凸形曲線 | 6, 5 0 0 |
| | 凹形曲線 | 3, 0 0 0 |
| 8 0 | 凸形曲線 | 3, 0 0 0 |
| | 凹形曲線 | 2, 0 0 0 |
| 6 0 | 凸形曲線 | 1, 4 0 0 |
| | 凹形曲線 | 1, 0 0 0 |
| 5 0 | 凸形曲線 | 8 0 0 |
| | 凹形曲線 | 7 0 0 |
| 4 0 | 凸形曲線 | 4 5 0 |
| | 凹形曲線 | 4 5 0 |
| 3 0 | 凸形曲線 | 2 5 0 |
| | 凹形曲線 | 2 5 0 |

| | | |
|----|------|-----|
| 20 | 凸形曲線 | 100 |
| | 凹形曲線 | 100 |

- 3 縦断曲線の長さは、当該道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。

| 設計速度 (単位 1時間につきキロメートル) | 縦断曲線の長さ (単位 メートル) |
|---------------------------|----------------------|
| 100 | 85 |
| 80 | 70 |
| 60 | 50 |
| 50 | 40 |
| 40 | 35 |
| 30 | 25 |
| 20 | 20 |

(舗装)

第26条 車道、中央帯(分離帯を除く。)、車道に接続する路肩、自転車道等及び歩道は、舗装するものとする。ただし、交通量が極めて少ない等特別の理由がある場合においては、この限りでない。

- 2 車道及び側帯の舗装は、その設計に用いる自動車の輪荷重の基準を49キロニュートンとし、計画交通量、自動車の重量、路床の状態、気象状況等を勘案して、政令第23条第2項の国土交通省令で定める基準に適合する構造とするものとする。ただし、自動車の交通量が少ない場合その他の特別の理由がある場合においては、この限りでない。

- 3 第3種の自転車歩行者道又は歩道(以下「歩道等」という。)の舗装は、当該道路の存する地域及び沿道の土地利用の状況を勘案して必要がある場合においては、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、歩道等の構造、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、この限りでない。

- 4 第4種の道路(トンネルを除く。)の舗装は、当該道路の存する地域、沿道の土地利用及び自動車の交通の状況を勘案して必要がある場合においては、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させ、かつ、道路交通騒音の発生を減少させることができる構造とするものとする。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、この限りでない。

(横断勾配)

第 27 条 車道、中央帯（分離帯を除く。）及び車道に接続する路肩には、片勾配を付する場合を除き、路面の種類に応じ、次の表の右欄に掲げる値を標準として横断勾配を付するものとする。

| 路面の種類 | 横断勾配（単位 パーセント） |
|------------------------|----------------|
| 前条第 2 項に規定する基準に適合する舗装道 | 1. 5 以上 |
| | 2 以下 |
| その他 | 3 以上 |
| | 5 以下 |

- 2 歩道又は自転車道等には、1 パーセント以下を標準として横断勾配を付するものとする。ただし、歩道又は自転車道等の構造、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、2 パーセント以下の横断勾配を付することができる。
- 3 前条第 3 項本文及び第 4 項本文に規定する構造の舗装道にあっては、気象状況等を勘案して路面の排水に支障がない場合においては、横断勾配を付さず、又は縮小することができる。

(合成勾配)

第 28 条 合成勾配（縦断勾配と片勾配又は横断勾配とを合成した勾配をいう。以下同じ。）は、当該道路の設計速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以下とするものとする。ただし、設計速度が 1 時間につき 30 キロメートル又は 20 キロメートルの道路にあっては、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 2. 5 パーセント以下とすることができる。

| 設計速度 (単位 1 時間につきキロメートル) | 合成勾配 (単位 パーセント) |
|----------------------------|--------------------|
| 1 0 0 | 1 0 |
| 8 0 | 1 0. 5 |
| 6 0 | |
| 5 0 | 1 1. 5 |
| 4 0 | |
| 3 0 | |
| 2 0 | |

- 2 積雪寒冷の度が甚だしい地域に存する道路にあつては、合成勾配は、8パーセント以下とするものとする。

(排水施設)

第29条 道路には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠^{きよ}、集水ますその他の適当な排水施設を設けるものとする。

(平面交差又は接続)

第30条 道路は、駅前広場等特別の箇所を除き、同一箇所において同一平面で5以上交会させてはならない。

- 2 道路が同一平面で交差し、又は接続する場合においては、必要に応じ、屈折車線、変速車線若しくは交通島を設け、又は隅角部を切り取り、かつ、適当な見通しができる構造とするものとする。
- 3 屈折車線又は変速車線を設ける場合においては、当該部分の車線（屈折車線及び変速車線を除く。）の幅員は、第4種第1級の普通道路にあつては3メートルまで、第4種第2級又は第3級の普通道路にあつては2.75メートルまで、第4種の小型道路にあつては2.5メートルまで縮小することができる。
- 4 屈折車線及び変速車線の幅員は、普通道路にあつては3メートル、小型道路にあつては2.5メートルを標準とするものとする。
- 5 屈折車線又は変速車線を設ける場合においては、当該道路の設計速度に応じ、適切にすりつけをするものとする。

(立体交差)

第31条 車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の数が4以上である普通道路が相互に交差する場合においては、当該交差の方式は、立体交差とするものとする。ただし、交通の状況により不適當なとき又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないときは、この限りでない。

- 2 車線（屈折車線及び変速車線を除く。）の数が4以上である小型道路が相互に交差する場合及び普通道路と小型道路が交差する場合においては、当該交差の方式は、立体交差とするものとする。
- 3 道路を立体交差とする場合においては、必要に応じ、交差する道路を相互に連結する道路（以下「連結路」という。）を設けるものとする。
- 4 連結路については、第4条から第7条まで、第16条、第18条、第19条、第21条から第23条まで、第25条及び第28条の規定は、適用しない。

(鉄道等との平面交差)

第 32 条 道路が鉄道又は軌道法（大正 10 年法律第 76 号）による新設軌道（以下「鉄道等」という。）と同一平面で交差する場合においては、その交差する道路は次に定める構造とするものとする。

- 一 交差角は、45 度以上とすること。
- 二 踏切道の両側からそれぞれ 30 メートルまでの区間は、踏切道を含めて直線とし、その区間の車道の縦断勾配は、2.5 パーセント以下とすること。ただし、自動車の交通量が極めて少ない箇所又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、この限りでない。
- 三 見通し区間の長さ（線路の最縁端軌道の中心線と車道の中心線との交点から、軌道の外方車道の中心線上 5 メートルの地点における 1.2 メートルの高さにおいて見通すことができる軌道の中心線上当該交点からの長さをいう。）は、踏切道における鉄道等の車両の最高速度に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とすること。ただし、踏切遮断機その他の保安設備が設置される箇所又は自動車の交通量及び鉄道等の運転回数が極めて少ない箇所については、この限りでない。

| 踏切道における鉄道等の車両の最高速度 (単位 1 時間につきキロメートル) | 見通し区間の長さ (単位 メートル) |
|--|-----------------------|
| 50 未満 | 110 |
| 50 以上 70 未満 | 160 |
| 70 以上 80 未満 | 200 |
| 80 以上 90 未満 | 230 |
| 90 以上 100 未満 | 260 |
| 100 以上 110 未満 | 300 |
| 110 以上 | 350 |

(待避所)

第33条 第3種第5級の道路には、次に定めるところにより、待避所を設けるものとする。ただし、交通に及ぼす支障が少ない道路については、この限りでない。

- 一 待避所相互間の距離は、300メートル以内とすること。
- 二 待避所相互間の道路の大部分が待避所から見通すことができること。
- 三 待避所の長さは、20メートル以上とし、その区間の車道（自転車通行帯を除く。）の幅員は、5メートル以上とすること。

(交通安全施設)

第34条 交通事故の防止を図るため必要がある場合においては、次に掲げるものを設けるものとする。

- 一 横断歩道橋等
- 二 柵
- 三 照明施設
- 四 視線誘導標
- 五 緊急連絡施設
- 六 駒止め
- 七 道路標識
- 八 道路情報管理施設（緊急連絡施設を除く。）
- 九 他の車両又は歩行者を確認するための鏡

(凸部、狭窄部等)

第35条 第4種第4級の道路又は主として近隣に居住する者の利用に供する第3種第5級の道路には、自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保する必要がある場合においては、車道及びこれに接続する路肩の路面に凸部を設置し、又は車道に狭窄部若しくは屈曲部を設けるものとする。

(乗合自動車の停留所等に設ける交通島)

第36条 自転車道、自転車歩行者道又は歩道に接続しない乗合自動車の停留所又は路面電車の停留場には、必要に応じ、交通島を設けるものとする。

(自動車駐車場等)

第37条 安全かつ円滑な交通を確保し、又は公衆の利便に資するため必要がある場合においては、次に掲げるものを設けるものとする。

- 一 自動車駐車場
- 二 自転車駐車場

三 乗合自動車停車所

四 非常駐車帯

(防雪施設その他の防護施設)

第 38 条 雪崩、飛雪又は積雪により交通に支障を及ぼすおそれがある箇所には、次に掲げるものを設けるものとする。

一 雪覆工

二 流雪溝

三 融雪施設

四 吹きだまり防止施設

五 雪崩防止施設

2 前項に規定する場合を除くほか、落石、崩壊、波浪等により交通に支障を及ぼし、又は道路の構造に損傷を与えるおそれがある箇所には、柵、擁壁その他の適当な防護施設を設けるものとする。

(トンネル)

第 39 条 トンネルには、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、当該道路の計画交通量及びトンネルの長さに応じ、適当な換気施設を設けるものとする。

2 トンネルには、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、当該道路の設計速度等を勘案して、適当な照明施設を設けるものとする。

3 トンネルにおける車両の火災その他の事故により交通に危険を及ぼすおそれがある場合においては、必要に応じ、通報施設、警報施設、消火施設その他の非常用施設を設けるものとする。

(橋、高架の道路等)

第 40 条 橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路は、鋼構造、コンクリート構造又はこれらに準ずる構造とするものとする。

(附帯工事等の特例)

第 41 条 道路に関する工事により必要を生じた他の道路に関する工事を施行し、又は道路に関する工事以外の工事により必要を生じた道路に関する工事を施行する場合において、第 4 条から前条までの規定（第 7 条、第 16 条、第 17 条、第 27 条、第 29 条、第 34 条及び第 38 条を除く。）による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

(区分が変更される道路の特例)

第42条 県道の区域を変更し、当該変更に係る部分を市町村道とする計画がある場合において、当該県道を当該市町村道とすることにより第3条第2項の規定による区分が変更されることとなるときは、同条第4項及び第5項、第4条、第5条第1項、第4項及び第6項、第7条第2項から第6項まで、第9項及び第11項、第8条第1項、第10条第1項及び第2項、第11条第3項、第12条第1項、第2項及び第4項、第15条第1項、第16条第1項、第19条、第20条、第21条第1項、第23条、第25条第2項、第26条第3項及び第4項、第30条第3項、第33条並びに第35条の規定の適用については、当該変更後の区分を当該県道の区分とみなす。

(小区間改築の場合の特例)

第43条 道路の交通に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合（次項に規定する改築を行う場合を除く。）において、これに隣接する他の区間の道路の構造が、第4条、第5条第4項から第6項まで、第6条、第8条、第8条の2第3項、第9条、第10条第3項、第11条第2項及び第3項、第12条第3項及び第4項、第15条第2項及び第3項、第18条から第25条まで、第26条第3項及び第4項並びに第28条の規定による基準に適合していないためこれらの規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

2 道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合において、当該道路の状況等からみて第4条、第5条第4項から第6項まで、第6条、第7条第2項、第8条、第8条の2第3項、第9条、第10条第3項、第11条第2項及び第3項、第12条第3項及び第4項、第15条第2項及び第3項、第22条第1項、第24条第2項、第26条第3項及び第4項、次条第1項及び第2項並びに第45条第1項の規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

(自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路)

第44条 自転車専用道路の幅員は3メートル以上とし、自転車歩行者専用道路の幅員は4メートル以上とするものとする。ただし、自転車専用道路にあつては、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、2.5メートルまで縮小することができる。

- 2 自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路には、その各側に、当該道路の部分として、幅員0.5メートル以上の側方余裕を確保するための部分を設けるものとする。
- 3 自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路に路上施設を設ける場合には、当該自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路の幅員は、政令第39条第4項の建築限界を勘案して定めるものとする。
- 4 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路の線形、勾配その他の構造は、自転車及び歩行者が安全かつ円滑に通行することができるものでなければならない。
- 5 自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路については、第3条から第42条まで及び前条第1項の規定（自転車歩行者専用道路にあっては、第13条を除く。）は、適用しない。

（歩行者専用道路）

第45条 歩行者専用道路の幅員は、当該道路の存する地域及び歩行者の交通の状況を勘案して、2メートル以上とするものとする。

- 2 歩行者専用道路に路上施設を設ける場合には、当該歩行者専用道路の幅員は、政令第40条第3項の建築限界を勘案して定めるものとする。
- 3 歩行者専用道路の線形、勾配その他の構造は、歩行者が安全かつ円滑に通行することができるものでなければならない。
- 4 歩行者専用道路については、第3条から第12条まで、第14条から第42条まで及び第43条第1項の規定は、適用しない。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（令和元年条例第33号）

（施行期日）

この条例は、公布の日から施行する。

（経過措置）

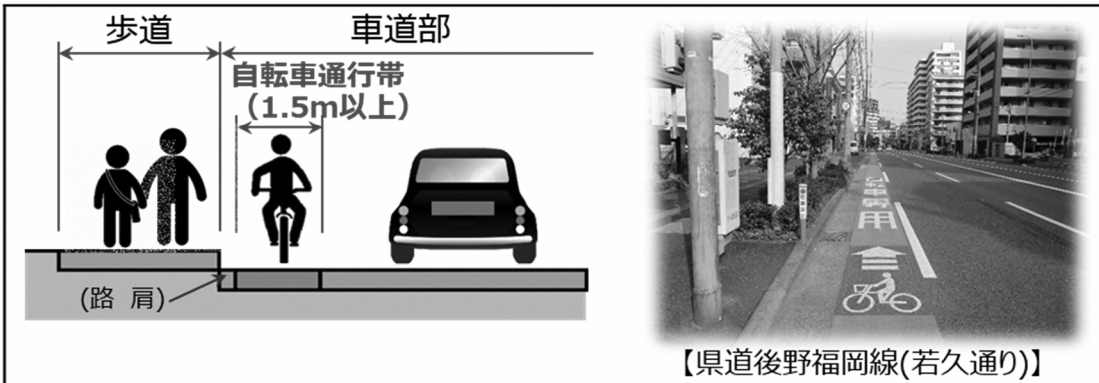
この条例の施行の際現に新設又は改築の工事中の第3種又は第4種の道路については、この条例による改正後の福岡県道路構造の基準に関する条例第8条の2並びに第10条第1項及び第2項の規定にかかわらず、なお従前の例による。

《 参 考 资 料 》

1. 条例改正の概要

ポイント① 『自転車通行帯』の新設（第8条の2）

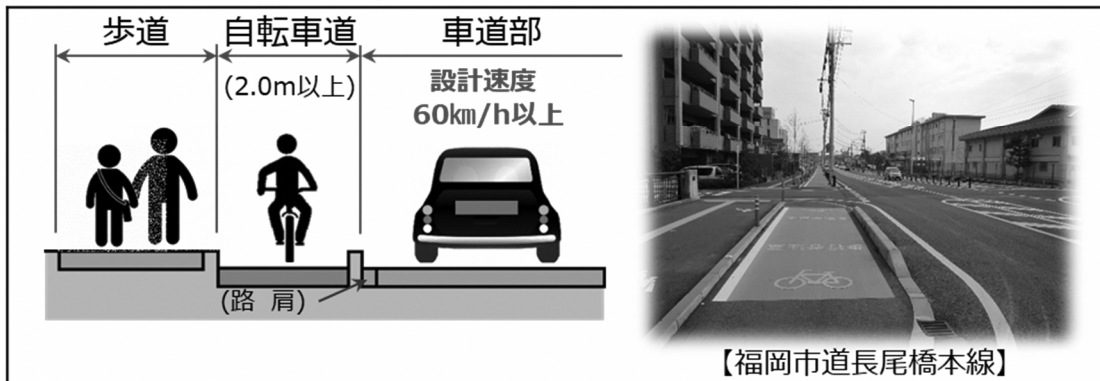
▶ 帯状の車道の部分として自転車通行帯を新たに規定



| | |
|-------|--|
| 【定 義】 | 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 |
| 【構 造】 | 幅員 1.5m以上 (やむを得ない場合は1.0mまで縮小可) |

ポイント② 『自転車道』の設置要件が変更（第10条）

▶ 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



| | |
|-------|---|
| 【定 義】 | 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 |
| 【構 造】 | 幅員 2.0m以上 (やむを得ない場合は1.5mまで縮小可) |

※ 「自転車通行帯」「自転車道」を整備する際は、交通規制との調整が必要であることから、福岡県公安委員会（警察）と十分な時間的余裕を持って協議するよう留意すること

2. 通知文

(公印省略)

1 道維第 981 号

1 道建第 1478 号

令和 2 年 3 月 2 日

県土整備部 出先機関の長 殿

県土整備部 道路維持課長

県土整備部 道路建設課長

道路事業における自転車通行空間の整備について（通知）

道路構造令の一部を改正する政令については、平成 31 年 4 月 25 日に施行・公布され、福岡県道路構造の基準に関する条例の一部を改正する条例については、令和元年 12 月 24 日に施行・公布したところです。

つきましては、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、下記のとおり運用することとしましたので通知します。

本通知は、令和 2 年 3 月 2 日以降に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ます。

なお、令和 2 年 3 月 2 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）」（平成 29 年 11 月 30 日付け 29 道維第 1502 号・29 道建第 1600 号）は廃止します。

記

1. 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別紙 1 のとおりとする。
2. 別紙 1 において「別紙 2 による」となった場合は、別紙 2 のとおりとする。
3. 整備形態の選定にあたっては、道路交通の状況を総合的に勘案した上で、道路管理者が関係者（交通管理者等）と合意を図るものとする。
4. 令和 2 年 3 月 2 日時点で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 計画班

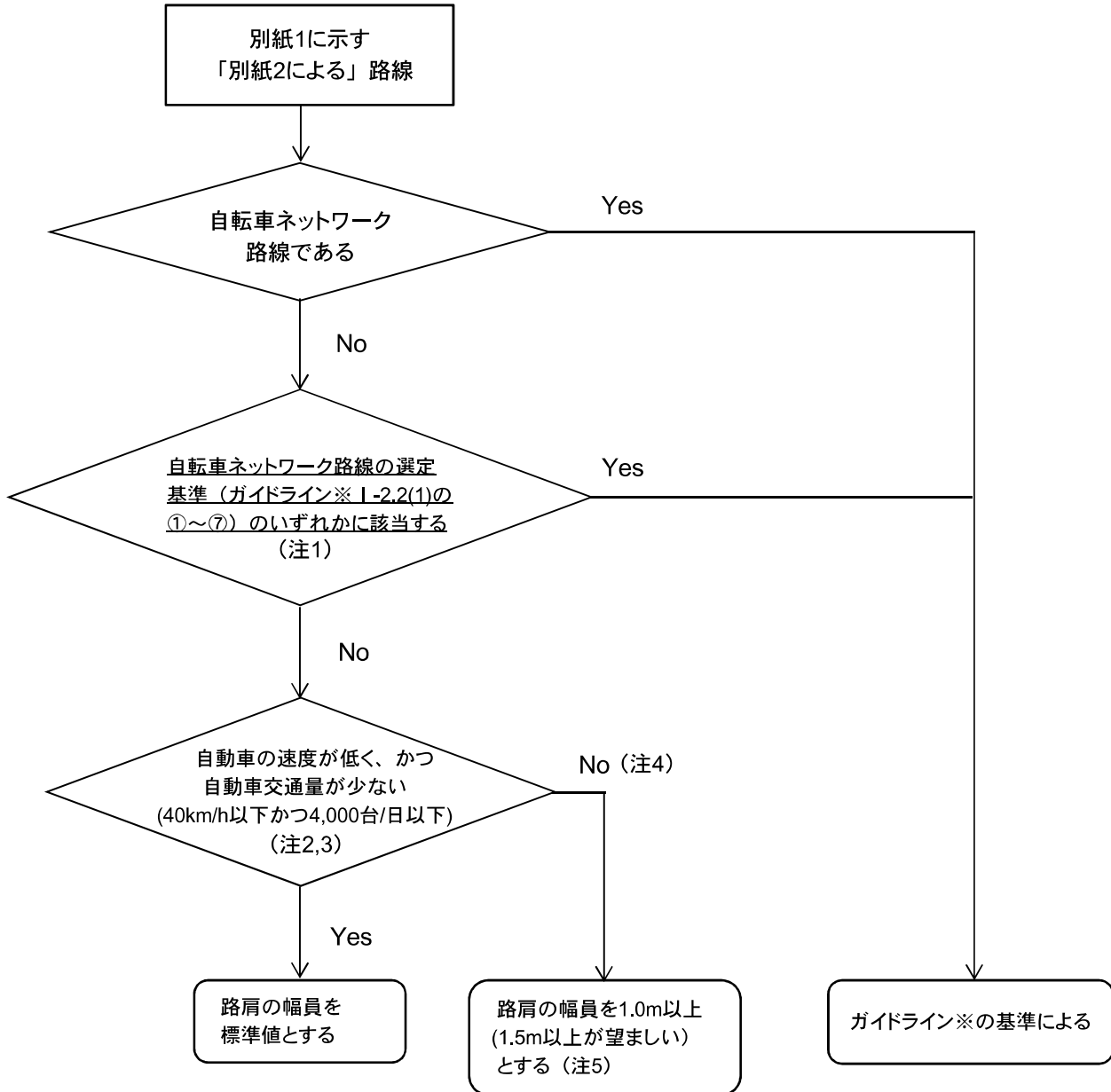
TEL:092-643-3660（内線 4513）

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

別紙1

| | | 自転車 | |
|-----|--------------------|--|---|
| | | 多 (500台/日以上※) | 少 歩行者 |
| 自動車 | 多 (4,000台/日以上※) | 「自転車道」 (設計速度60km/h以上) ※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 「自転車通行帯」 ※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 | 「自転車道」 (設計速度60km/h以上) ※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 「自転車通行帯」 ※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 上記以外の場合「別紙2による」 |
| | 少 | 「自転車道」 (設計速度60km/h以上) ※速度が40km/h超を目安 ※速度が40km/h超を目安 上記以外の場合「別紙2による」 | 「別紙2による」 |

※自動車、自転車、歩行者の交通量が多い場合の目安であり、具体的な整備形態の選定にあたっては、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るものとする。



※ガイドライン：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）
（平成29年11月30日付道維第586号・道建第460号・公街第507号通知）

（注1）自転車ネットワーク路線の選定基準（ガイドライン I-2.2(1)より）

- 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及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ②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
- 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自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

（注2）「自転車及び歩行者専用」の指定について、交通管理者と協議が整った場合は、「自転車歩行者道」を設置し、路肩の幅員を標準値とすることができる。

（注3）土地利用の動向を鑑みて、自転車の交通量が少ない場合（山地部など）には、路肩の幅員を標準値とすることができる。

（注4）自動車の速度が高い（60km/h以上）場合は主管課協議とする。

（注5）自転車の安全な通行を考慮して道路管理者として判断すること。
また、1.5m以上の幅員を採用する場合は、交通管理者と自転車専用通行帯の指定について協議を行うこと。

福岡県道路構造の基準に関する条例

平成 24 年 10 月

令和 元年 12 月改正

発行者 福岡県県土整備部道路建設課

住 所 〒812-8577 福岡市博多区東公園 7 番 7 号

電 話 092 - 643 - 3660

発 行 令和 2 年 3 月