

# 交通安全施設

1	交通安全事業について	5-1
1-1	工種一覧	5-1
1-2	本要領での扱いについて	5-2
2	自転車横断帯	5-2
2-1	適用基準	5-2
2-2	自転車横断帯について	5-2
3	立体横断施設	5-5
3-1	適用基準	5-5
3-2	立体横断施設の幅	5-5
4	中央帯	5-6
4-1	適用基準	5-6
5	車両停車帯	5-6
5-1	適用基準	5-6
5-2	バス停の位置	5-6
5-3	バス停の構造	5-6
5-4	舗装構造	5-7
6	付加追越車線	5-7
6-1	適用基準	5-7
6-2	付加追越車線	5-7
6-3	ゆずり車線	5-7
6-4	標示板	5-8
7	登坂車線	5-8

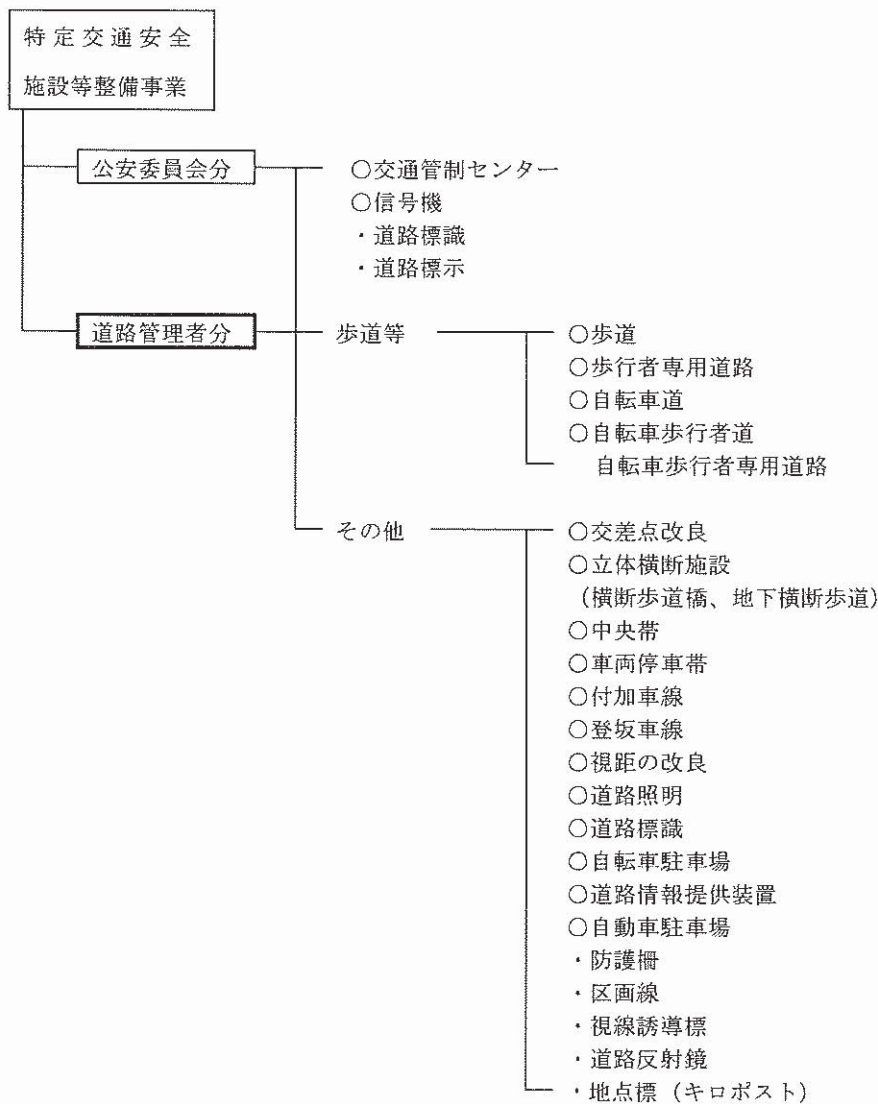
# 第5章 交通安全施設

## 1 交通安全事業について

### 1-1 工種一覧

特定交通安全施設等整備事業の工種一覧を表1-1に示す。

表1-1 特定交通安全施設等整備事業の工種一覧



## 1-2 本要領での扱いについて

交通安全事業内容に対する本要領での扱いを表1-2に示す。

表 1-2

交通安全事業	本要領での扱い		
<b>I 一種事業</b>			
1 歩道等			
(1) 歩道	第1章	第1節	3
(2) 歩道車専用道路	第1章	第1節	2-3-4
(3) 自転車道	第1章	第1節	2-3-4
(4) 自転車歩行者道	第1章	第1節	2-3-4
(5) 自転車歩行者専用道路	第1章	第1節	2-3-4
(6) 自転車横断帯	第5章		2
2 交差点改良	第5章		3
3 立体横断施設	第5章		4
4 中央帯	第1章	第1節	4
5 車両停車帯	第5章		5
6 付加車線	第5章		6
7 登板車線	第5章		7
<b>II 二種事業</b>			
1 防護柵	第6章		1
2 道路標識	第6章		2
3 道路照明	第6章		3
4 区画線	第6章		4
5 道路情報提供装置	第6章		5
6 自動車駐車場	第6章		6
7 視線誘導標	第6章		7
8 道路反射鏡	第6章		7
9 距離標	第6章		7
10 自転車駐車場	第6章		7
11 バス停のベンチ及び上屋	第6章		7

本要領に記載されていない内容については、「道路構造令の解説と運用」により行うものとする。

## 2 自転車横断帯

### 2-1 適用基準

自転車横断帯の設計に関する関係図書等を下記に示す。

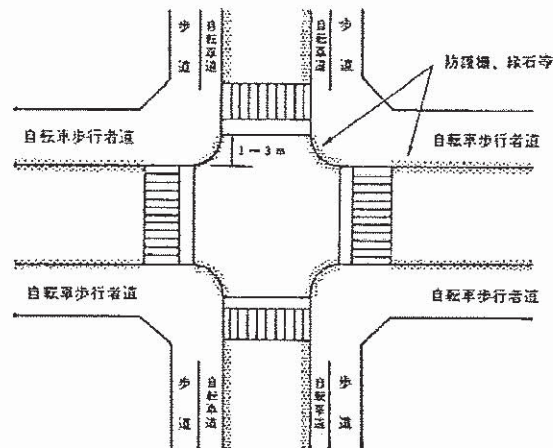
関係図書	発行年月	発行者
道路構造令の解説と運用	H27.6	日本道路協会
道路交通法の一部改正に伴う道路管理上の措置等につ	S53.12.1	道企発第59号
改訂 平面交差の計画と設計 基礎編	H19.7	社団法人 交通工学研究会

通 達  
道企発第59号  
(S53.12.1)

### 2-2 自転車横断帯について

- (1) 道路の新設・改築にあたって自転車横断帯を設置する場合は、大型自動車の左折時における歩行者、自転車の安全を図るため、参考図-1に示すように、歩道等の巻き込み部に、縁石等による段差を有する部分もしくは防護柵を設ける部分を確保するものとする。

参考図－1 道路の新設、改築にあたって自転車横断帯を設置する場合



(2) 既設の交差点における自転車横断帯については、以下の事項に留意し、必要に応じ段差解消等の措置を行うこと。

① 大型自動車の左折時における歩行者、自転車の安全を図るため、自転車横断帯設置後においても歩道等の巻き込み部に縁石等による段差を有する部分を確保するものとする。

したがって、横断歩道が交差点の内側に寄って設置されている場合には、さらにその内側に自転車横断帯に設けると巻き込み部の段差がなくなることになるので、このようなことのないよう公安委員会と十分協議すること。

(参考図－2)

② 既設横断歩道はそのままにして、その内側に自転車横断帯を設置する場合は、上記①により巻き込み部の段差の確保を確認し、必要となる自転車横断帯部分の段差の解消を行うこと。

自転車横断帯を設置するため横断歩道を外側へ移設する場合の段差解消部分の拡幅は歩行者および自転車・身障者等の通行の状況に応じ、必要度の高いものから逐次行うものとする。

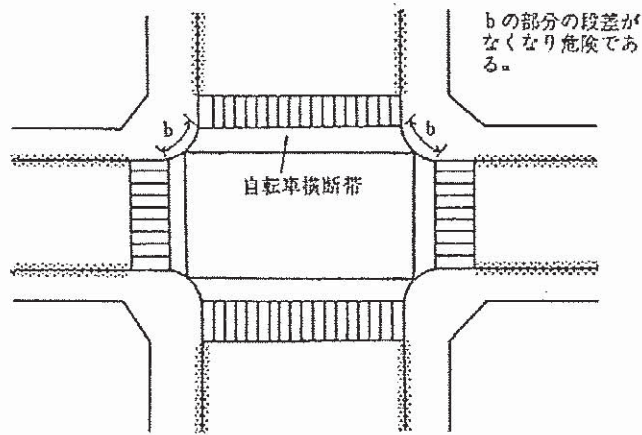
(参考図－3)

(3) 単路部に自転車横断帯を設ける場合は上記(1)および(2)の方針に準じて処理すること。

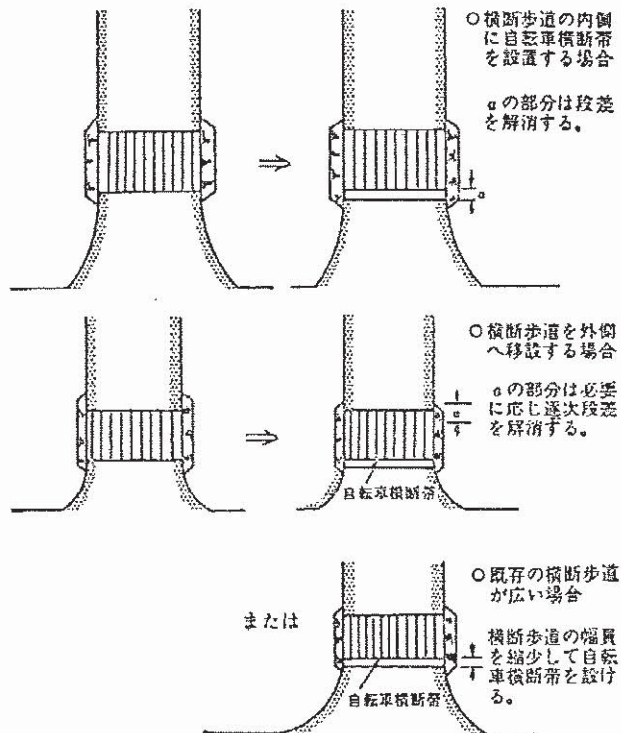
(参考図－3)



参考図-2 既設横断歩道の内側に自転車横断帯を設けると歩道等の巻込み部の段差を有する部分なくなる場合



参考図-3 段差解消済み横断歩道に自転車横断帯を設ける場合



### 3 立体横断施設

#### 3-1 適用基準

立体横断施設の設計に関する関係図書等を下記に示す。

関係図書	発行年月	発行者
立体横断施設技術基準・同解説	S54. 1	日本道路協会
立体横断施設の幅員に関する取り扱いについて	H 6. 5. 11	事務連絡 国道第1課
道路の移動円滑化整備ガイドライン	H20. 2	財団法人 国土技術研究センター
道路橋示方書 I~V	H14. 3	日本道路協会

なお、立体横断施設技術基準における「道路橋耐震設計指針」及び「道路橋下部構造設計指針、直接基礎の設計編」については、「道路橋示方書（耐震設計編）」及び「道路橋示方書（下部構造編）」に準ずるものとする。

#### 3-2 立体横断施設の幅

立体横断施設の幅員については、基本的に「道路の移動円滑化整備ガイドライン」によるものとする。

立体横断施設の幅員の決定に際しては、歩行者の交通を考慮して決定するものとするが、以下に最小値を示す。なお、本措置については、可能な限り設計変更、地元地権者・関係機関への再調整等を行い対応することとするが、工事实施中、地元住民・関係機関説明済みまたは地形条件等の制約により対応が困難な場合においてはこの限りではない。

表 3-1

		階段等の幅員
階	段	1.5m
斜	路	2.0m
斜路付	階段	2.1m

注) 1 斜路付階段の斜路部分の幅員は0.6mを標準とする。  
2 階段の幅員は $w=1.5m$ を標準とするが、用地に余裕がある場合は極力通路と階段の幅員は同一とする。

##### 1) 立体横断施設の幅員

- ・通路の有効幅員は2.0m以上とし、当該通路の高齢者、身体障害者等を含む歩行者の通行の状況を考慮して定めることとする。
- ・立体横断施設の階段等の幅員は表3-1の値以上とする。

##### 2) 横断者交通の処理

立体横断施設設置後の既存間歩道等の残存幅員は、歩行者等の通行の用に供する幅員の連続性を確保する観点から、歩道にあっては2m以上、自歩道にあっては3m以上確保しなければならない。隣接する建物内のエレベータ利用イメージを図3-1に示す。

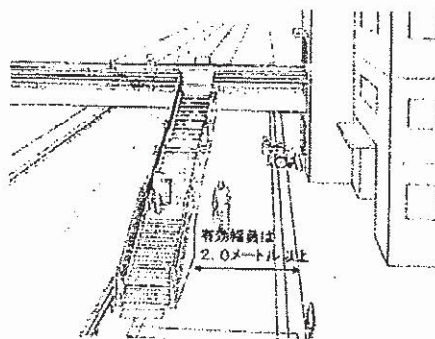


図 3-1

隣接する建物内のエレベータ利用イメージ

道路の移動円滑化  
整備ガイドライン  
第3章

九州地方整備局  
運用

事務連絡  
国道第一課  
(H6. 5. 11)  
道路の移動円滑化  
整備ガイドライン  
第3章

## 4 中央帯

### 4-1 適用基準

中央帯の設計に関する関係図書等下記に示す。

関係図書	発行年月	発行者
道路構造令の解説と運用	H16. 2	日本道路協会
道路緑化技術基準・同解説	S63. 12	日本道路協会

中央分離帯をマウンドアップ方式で植栽する場合は、「道路緑化技術基準」によるものとする。また、道路鋸（チャッターバー）使用については、「道路鋸（チャッターバー）総点検の結果について」により十分考慮すること。

## 5 車両停車帯

### 5-1 適用基準

車両停車帯の設計に関する関係図書等下記に示す。

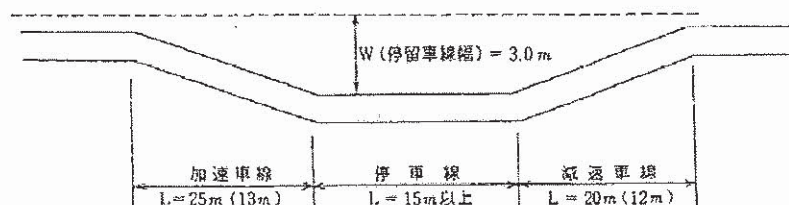
関係図書	発行年月	発行者
あああ道路構造令の解説と運用	H16. 2	日本道路協会

### 5-2 バス停の位置

- (1) 平面線形は直線部分または標準値以上の曲線半径を持つ箇所に設けるものとする。
- (2) 縦断勾配の小さい区間に設置する。
- (3) 交差点附近に設ける場合は、織り込み長の距離だけ離し、交差点を過ぎてから設けるものとする。
- (4) バス乗降場の幅員は、歩道を兼用する場合は、乗降者及び路上施設帯等の必要幅を考慮して決めるものとする。
- (5) 既設安全施設等を十分活用出来る位置を選び、乗降客の安全をはかること。

道路構造令の  
解説と運用  
Ⅲ 道路の構造  
第9章 9-4-3

### 5-3 バス停の構造



九州地方整備局  
運用

- (1) 停車長15mはバス1台で考えているので、台数が多い場合は1台につき15m長くとする。



- (2) 交差点付近に設ける場合には、織込み長30m以上離すものとする。
- (3) 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、減速、加速車線長はそれぞれ( )書の値まで縮少できる。
- (4) 車両停車帯と車道との境界線は幅広(30cm)の破線とするが、やむを得ず2.75m未満の停留車線幅とする場合は前後の外側線幅の実線で継ぐものとする。

5-4 舗装構造

バス停車線の舗装は本線車道部舗装と同一とする。

6 付加追越車線

6-1 適用基準

付加車線の設計に関する関係図書等を下記に示す。

関係図書	発行年月	発行者
道路構造令の解説と運用	H16. 2	日本道路協会

6-2 付加追越車線

付加追越車線とは、沿道状況等により追越しもしくは追抜きが困難な区間または追越禁止区間が長く続く道路において、低速車を他の車両から分離して通行させるために、設ける車線である。

付加追越車線の設置方法は図に示すように、道路の外側を本線、内側を付加追越車線として利用することを原則とする。

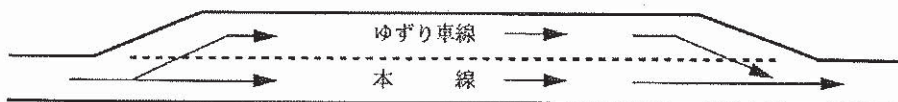
付加追越車線の概念図



6-3 ゆずり車線

ゆずり車線とは、沿道状況等により追越しもしくは追抜きが困難な区間または追越禁止区間が長く続く道路において、低速車を他の車両から分離して通行させるために、図に示すように本線の外側に付加する車線である。

ゆずり車線の概念図



道路構造令の  
解説と運用  
Ⅲ 道路の構造  
第2章 2-4-1  
2-4-2

道路構造令の  
解説と運用  
Ⅲ 道路の構造  
第2章 2-4-3

#### 6-4 標 示 板

標示板とは、ゆずり車線・追越車線の円滑でかつ安全な走行を図るために、道路管理者が道路上に設置する案内、注意喚起、指導用の標示板をいい、標識令に規定される道路標識以外のものをいう。

#### 7 登 坂 車 線

登坂車線の計画設計に際しては、「道路構造令の解説と運用 (H16.2)」により行うものとする。