

仕様書

都心部自転車通行位置の明確化に係る調査検討業務

1 業務の目的

札幌市は、平成 23 年 5 月に策定した「札幌市自転車利用総合計画」において、取り組むべき施策の一つに「自転車通行空間の明確化」を掲げており、道路において自転車の通行空間をできる限り明確化し、自転車に秩序ある通行を促すことなどによって、歩行者、自転車及び自動車の安全な通行環境の実現を図ることとしている。

また、平成 30 年 3 月には、自転車通行の課題が顕著な都心部を対象として、自転車通行空間の整備形態、整備路線、整備の進め方等をまとめた『札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組み※』（以下『取り組み』という。）を作成したところである。

『取り組み』では、基本的な整備形態を「車道混在」としていることから、現在は主に歩道を通行している自転車を安全に車道へ転換させるために、路肩幅員等の“車道左側の状況”が良好であることを条件の一つとして整備路線を選定しているほか、特に、路肩が狭くて自動車交通量に対する一車線当たりの幅員に余裕のある路線で整備する場合は、一車線当たりの幅員を縮めて、路肩を広げることとしている。

本業務は、都心部における自転車通行位置の明確化に向けて、選定路線の中でも優先的に整備すべき路線における詳細な道路現況調査を行い、既存の区画線や道路構造物等と矢羽根型路面表示等との位置関係を踏まえた上で、車線幅の再配分の可能性について検討することを目的とする。

※国交省・警察庁発出の『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』で定義されている、いわゆる自転車ネットワーク計画のこと。

2 業務期間

契約を締結した日より、平成 31 年 3 月 22 日までとする。

3 業務の範囲

別添 1 のとおり

4 業務の内容

(1) 道路現況調査

受託者は、検討路線において現地踏査を行い、以下の項目について調査すること。なお、現況が分かるように併せて写真を撮影すること。

- ア 車道構成（中央帯、車線、路肩）別の幅員
- イ 道路雨水柵の位置
- ウ 路肩及び第一車線内にある人孔類
- エ バス停及びタクシー乗り場の位置
- オ 路面表示の状況

イ及びウについて、通常の道路維持の観点から沈下又は隆起が著しいとみなされる場合は、その量も計測すること。

(2) 車線幅の再配分の検討（別添 2 参照）

受託者は、道路現況調査で把握した既存の道路構造物等と、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月改定）」を基にした矢羽根型路面表示及び自転車マーク等を平面図及び横断図に記載して、それらの位置関係を把握できるよう整理すること。

また、委託者が提供する自動車交通量と道路構造令から、車線幅員等の余裕幅を算出し、その幅を路肩に振り分ける場合の区画線位置について、車道左側における安全な自転車通行空間を確保する観点から検討すること。

5 提供データ

- ・ 検討路線における自動車交通量
- ・ 基図（DXF 形式）

6 提出書類

(1) 着手時

業務着手届、業務責任者等指定通知書、技術者等経歴書、業務計画書（業務概要、実施方法、工程表、打合せ計画、連絡体制表（緊急時を含む）、その他必要事項を記載）

(2) 完了時

業務完了届、成果品目録、成果品（報告書、議事録、業務月報等。書類形式で 2 部及び電子媒体）

7 環境配慮

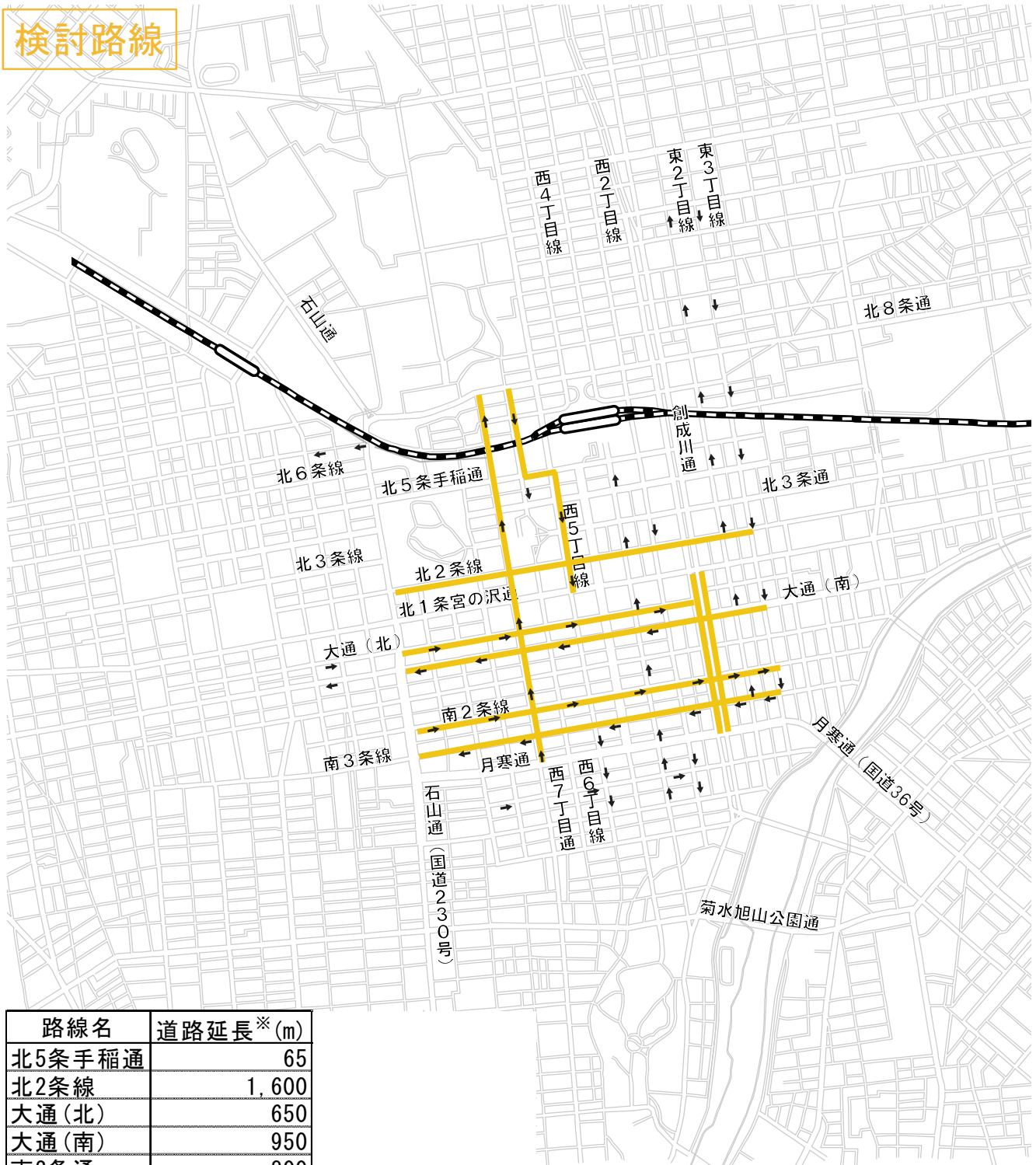
- ・ この業務の遂行にあたっては、再生紙を活用するなど、環境に最大限配慮すること。また、成果品（報告書）については、可能な限り 100%再生紙を使用すること。
- ・ 打ち合わせ時や現地調査等にあたっては、公共交通機関の優先利用、自転車の活用、自動車の乗合い、効率的な輸送手段へ転換（モーダルシフト）、走行ルートの短縮化、共同運行等に努めること。
- ・ 必要最低限の購入、環境に配慮した原材料・部品・製品・サービス等の優先的購入・調達、環境配慮に取り組む事業者からの優先的購入・調達に心がけること。

8 その他

- ・ 第 1 回打ち合わせ、成果品納入時には主任技術者が立ち会うこととする。
- ・ 業務の進捗工程については、委託者と協議し進めること。
- ・ 受託者は業務上知りえた事項を第三者に本市の許可なく漏らしたり転用してはならない。
- ・ この業務内容について疑義を生じた場合には、速やかに委託者と協議し、その業務を遂行すること。

業務の範囲

検討路線



路線名	道路延長※(m)
北5条手稲通	65
北2条線	1,600
大通(北)	650
大通(南)	950
南2条通	800
南3条通	800
創成川通	730
西5丁目線	265
西6丁目線	200
西7丁目線	815
計	6,875 ≒ 7,000

※一方通行については、道路延長を1/2としている。

『札幌都心部自転車通行位置の明確化の取り組み』 P10 より抜粋

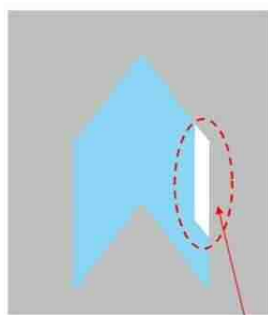
3-3 路面表示の仕様

設置する路面表示の仕様は、国のガイドラインのもの（図 3-2）に準拠します。
 なお、整備に当たっては、次のことも検討します。

- 夜間の視認性を高めるため、矢羽根の縁に「白線」を設置すること（図 3-3）
- 路肩が狭く、自動車交通量に対して一車線当たりの幅員に余裕のある道路に設置する場合は、一車線当たりの幅員を縮めて、路肩を広げること（図 3-4）

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上^{※1}</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1.0m以上^{※3}</p>	<p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1.0m以上(0.75m以上^{※4})</p>
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、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を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※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。</p> <p>※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

図 3-2 矢羽根型路面表示の標準仕様（出典：国のガイドライン）



縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

図 3-3 夜間視認性向上策
 (出典：国のガイドライン)

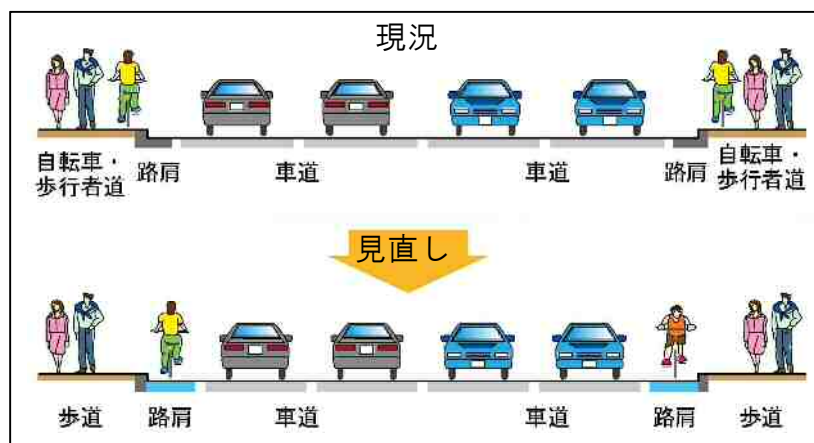


図 3-4 幅員の見直しのイメージ