

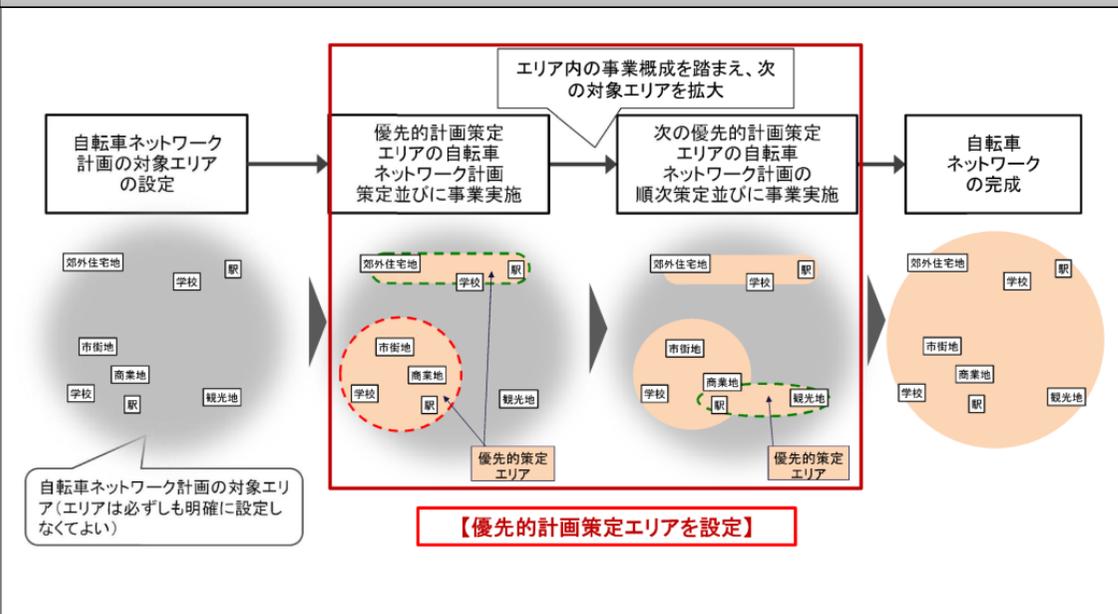
H28年度 整備部会の取組み



1. 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7)一部改定について

- 整備部会は、平成29年2月17日に開催
- 企画部会で抽出・検討されたサイクリングルート10ルートを対象に、整備形態等を検討
- 検討は、H28年7月に改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に沿って実施

POINT①段階的なネットワーク計画策定方法の導入



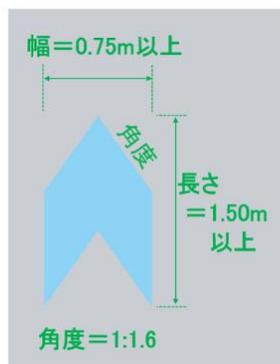
POINT②暫定形態の積極的な活用



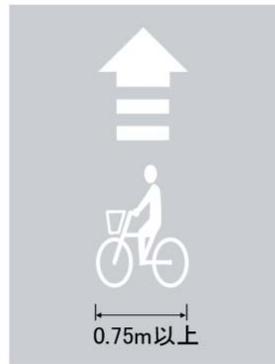
ネットワーク路線では、自転車歩行者道に依存せず、①～③を柔軟に組み合わせ、ネットワーク形成を加速



POINT③路面表示の仕様の標準化



【矢羽根】



【ピクトグラム】

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定について

<http://www.mlit.go.jp/common/001139110.pdf>

※第2回整備部会(H29.2.17)資料3より

2. 自転車ネットワーク計画とは

【現状の課題】

- ・これまで様々な地域で取組まれてきた自転車通行空間の整備は、整備しやすい場所から進められ、断片的な自転車通行空間整備に留まっている。
- 断片的な整備では、安全で快適な自転車通行空間とそうでない空間が混在することになり、整備効果が限られたものになる。

自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を「自転車ネットワーク計画」という。

※ネットワーク路線の例

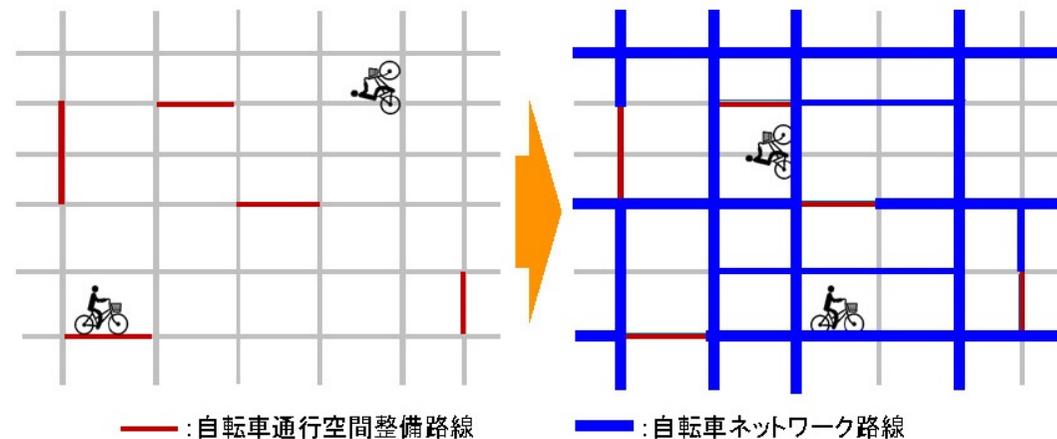
公共交通施設・学校・商業施設・主な居住地区などを結ぶ路線、歩行者との錯綜・事故の多い路線など

○策定主体

- ・市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定

○ネットワーク計画に記載する内容

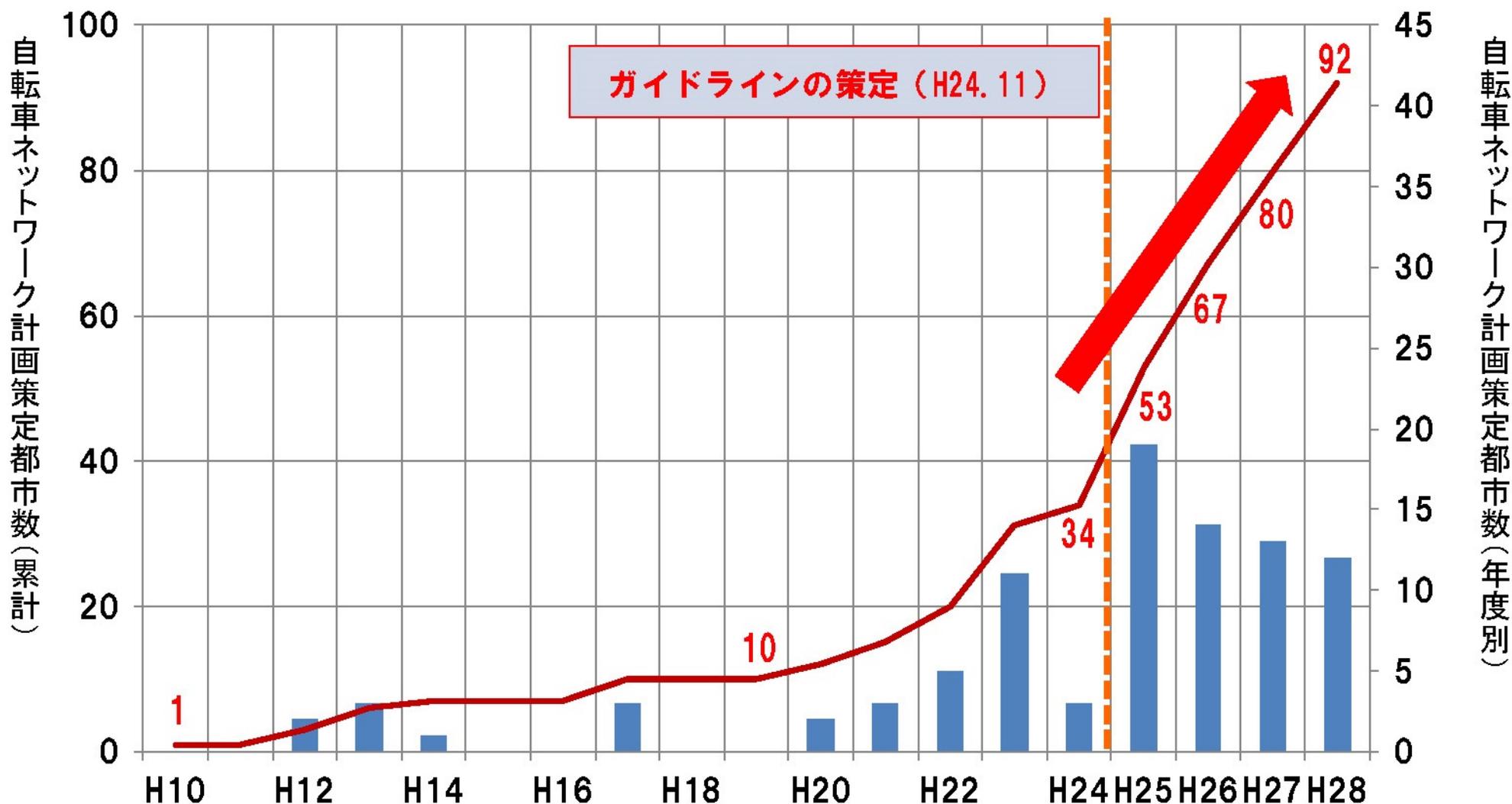
- ・基本方針、計画目標
- ・計画エリア
- ・自転車ネットワーク路線と整備形態
- ・整備優先度の考え方



【連続的な自転車ネットワークの形成イメージ】

3. 自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移

○ 平成28年4月1日時点で、自転車ネットワーク計画を策定している市区町村は92。



【出典】国土交通省調べ(各年4月1日現在)

※出典:第6回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会 資料

※第2回整備部会(H29.2.17)資料3より

4. 整備形態選定の考え方

➤ 整備形態は交通状況より、3種類に分類。

- ① 「自転車道」
- ② 「自転車専用通行帯」
- ③ 「車道混在」

国道220号の場合、
整備形態（完成形態）は、
自転車道又は自転車専用通行帯

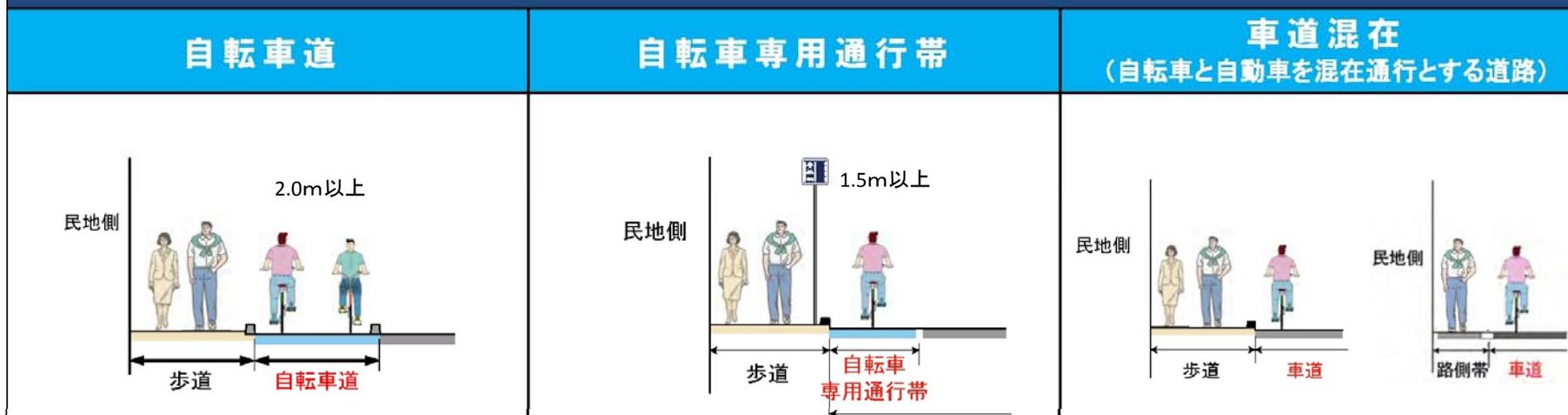
交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	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
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

※出典:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28.7) http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000722.html

自転車ネットワーク路線において検討すべき自転車通行空間のイメージ



国道220号はA（自動車の速度が高い道路）の区間が全体の約85%（約75km）



国道220号は、B（A,C以外のの道路）の区間が全体の約15%（約14km）



国道220号は、C（自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路）の区間は該当なし



5 . 国道220号における暫定整備の必要性

- 国道220号は、全体的に既存道路用地に限りがあり、暫定的な整備形態として『**車道混在**』が現実的。

現状



車道混在イメージ

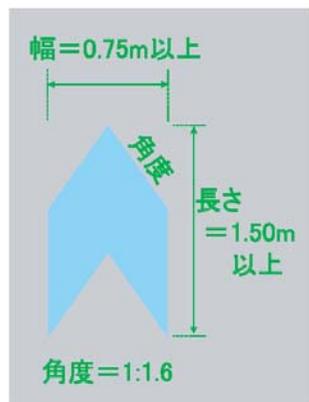


6. 車道混在型における地域の実情に応じた柔軟な対応の必要性

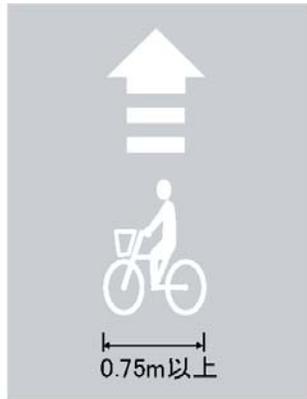
- サイクリングルート(全10ルート)は、都市部(市街地部)や郊外部など、多様なネットワーク特性、沿道状況の区間が存在。特に、郊外部(海岸部、山地部など)は、良好な景観など観光資源が多数存在。
- ガイドラインは、市街地部等を主体に、安全で快適な自転車利用環境創出に向けた 標準的な整備の考え方が示されたものであり、地域の実情に応じた柔軟な対応が必要。

■ガイドラインで示された路面標示の標準仕様等

路面標示（矢羽根、ピクトグラム）

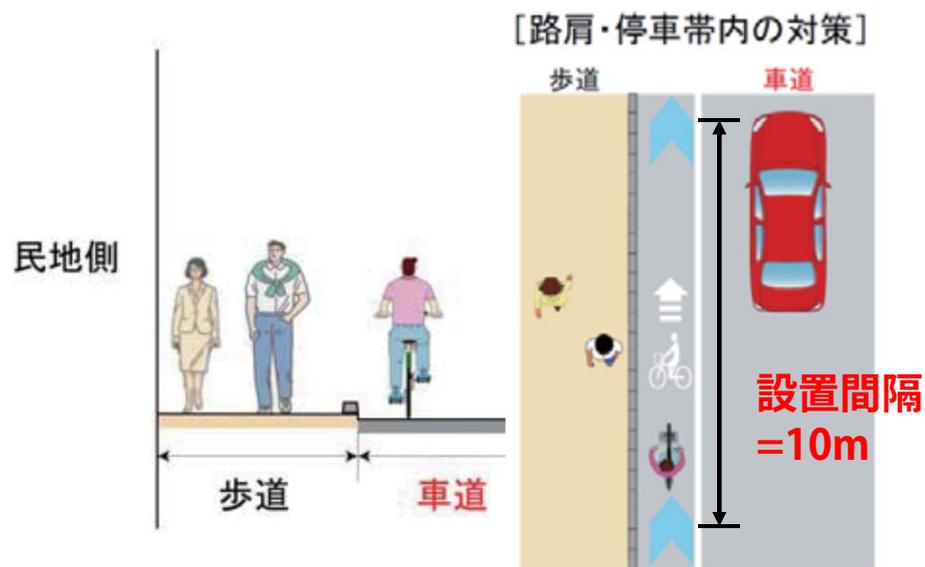


【矢羽根】



【ピクトグラム】

矢羽根の設置間隔



- 路面標示（矢羽根、ピクトグラム）、矢羽根の設置間隔等は、都市部、郊外部などネットワーク特性等を反映するか否かなど、検討が必要。**