

3 自転車走行ネットワーク整備計画



3.1 整備計画の基本方針

- ◆ 安全で快適な自転車通行環境の創出
- ◆ 自転車の安全利用の促進

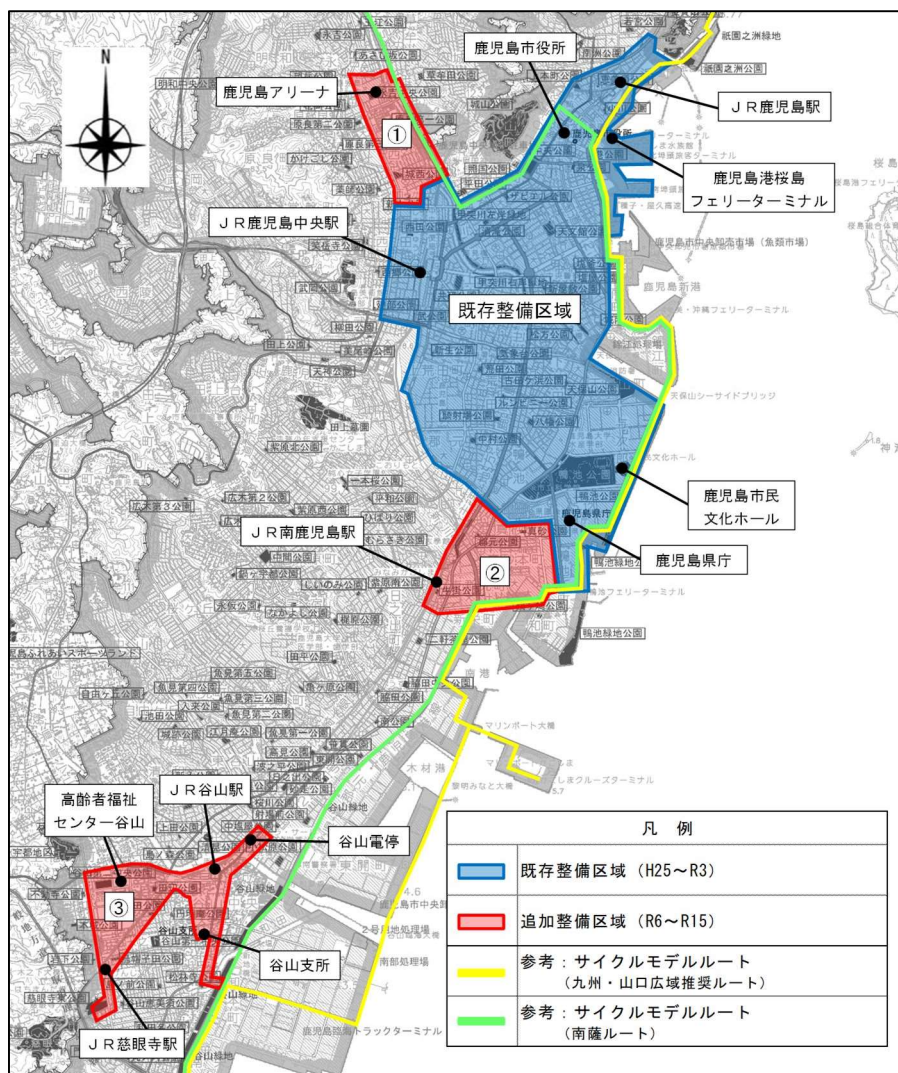
本計画と SDGs の対応



自転車の利用状況や関連施策等を踏まえて新たな整備エリアやネットワーク路線の選定を行い、自転車が安全で快適に通行できる環境を創出するとともに、自転車利用ルール の周知・啓発に取り組むなど、ハードとソフトの両面により、自転車で安全・快適に通行できるまちづくりを推進する。

3.2 対象区域

本計画では、これまで整備を進めてきた中心市街地エリアに加え、バリアフリー重点整備地区における利用者の安全な通行環境の確保の観点やシェアサイクルの推進などの観点から、既存整備区域を一部拡大するとともに、新たに谷山エリアを追加する。



【追加整備区域の概要】

① 城西エリア

- ・シェアサイクルのサイクルポートを設置済
- ・公共公益施設を含む
(鹿児島アリーナ)
(かごしま環境未来館)

② 鴨池エリア

- ・バリアフリー重点整備地区
- ・鉄道駅や市営駐輪場を含む

③ 谷山エリア

- ・バリアフリー重点整備地区
- ・公共公益施設を含む
(谷山支所)
(谷山サザンホール)
- ・鉄道駅や市営駐輪場を含む
- ・高校などの教育施設が多く
自転車の需要が高い

図 3.1 対象区域

3.3 自転車ネットワーク路線の選定

対象区域における自転車ネットワーク路線は、安心・安全な自転車通行空間の整備の視点、シェアサイクルの推進の視点、サイクルツーリズムの推進の視点による候補路線の抽出を行い、公共施設等への接続やネットワークの連続性なども考慮したうえで、路線の選定を行った。

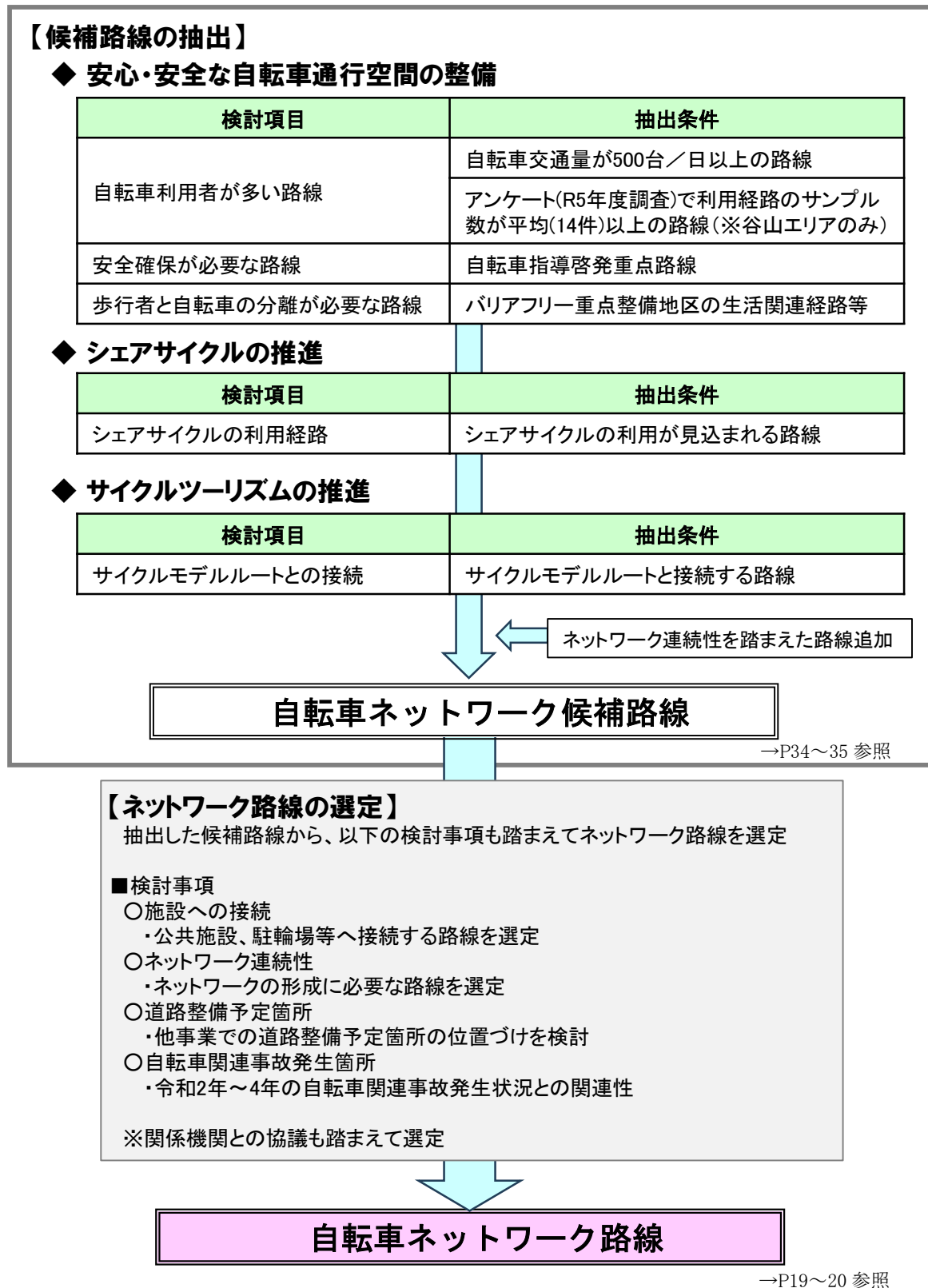


図 3.2 ネットワーク路線の選定方法

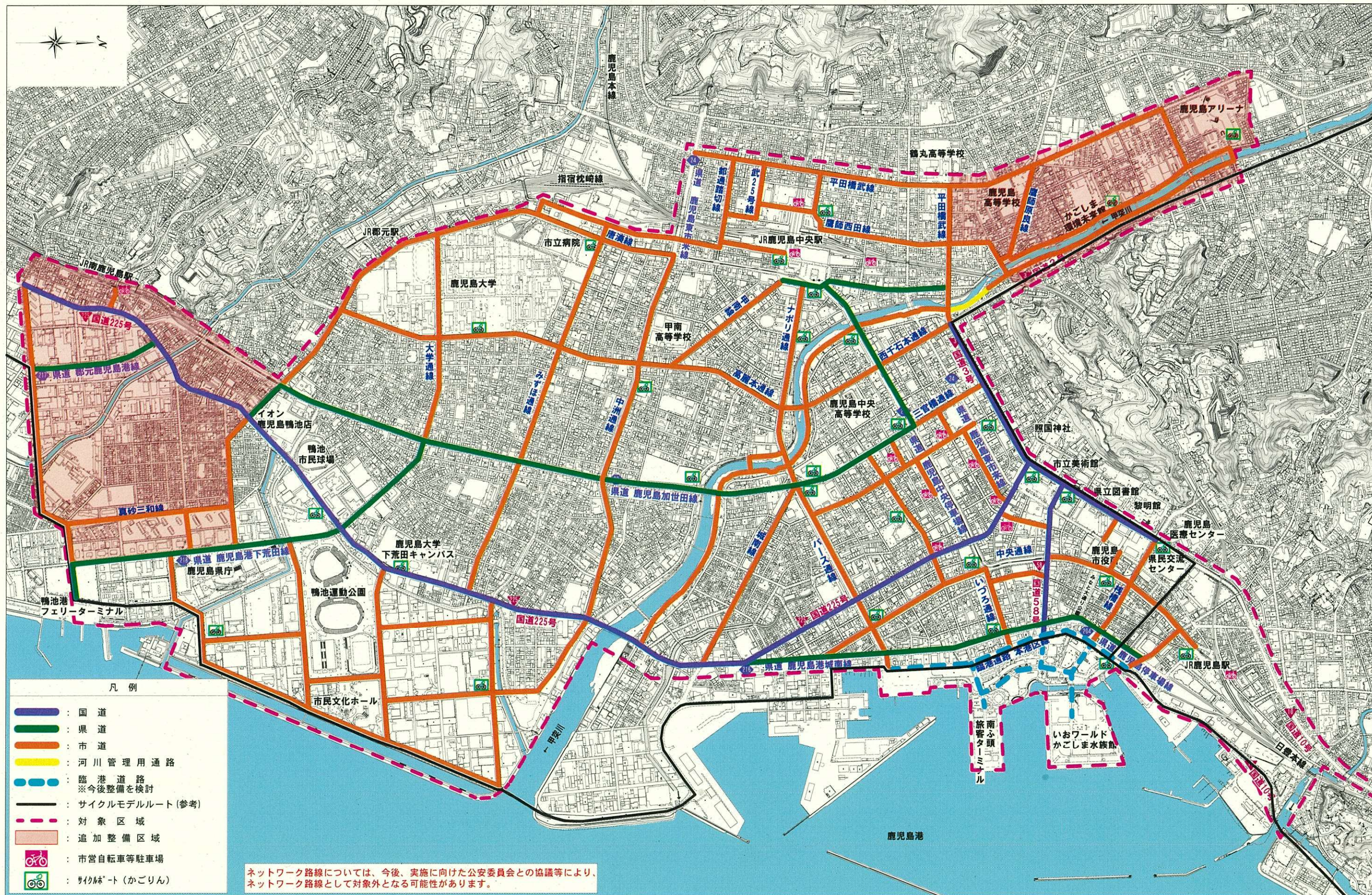


図3.3 自転車ネットワーク路線（中央エリア）

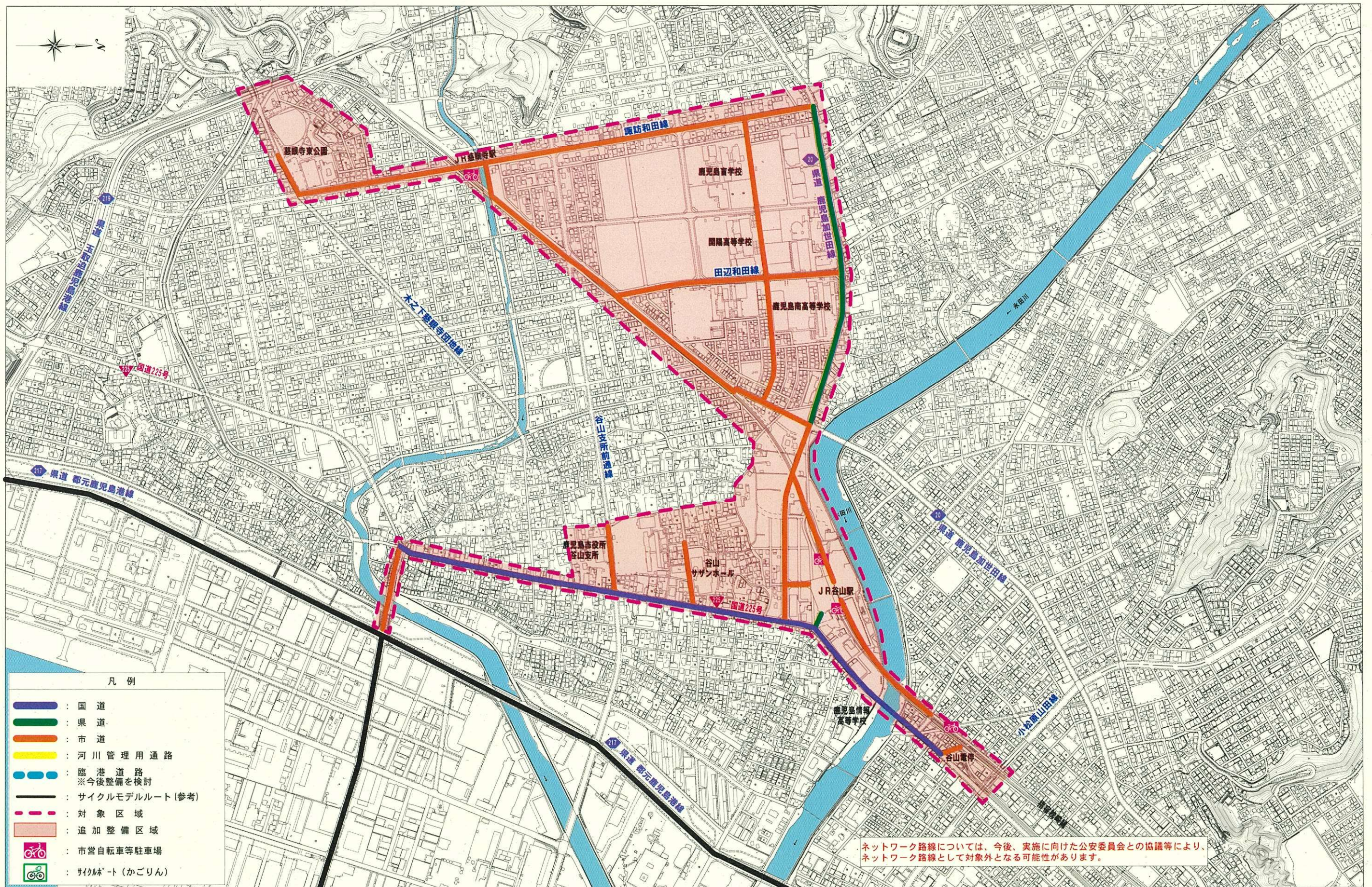


図3.4 自転車ネットワーク路線（谷山エリア）

3.4 自転車走行空間の整備形態

3.4.1 整備形態の選定フロー

自転車は車道通行が原則であり、国のガイドラインに基づき、車道を通行する自転車の安全性向上の観点から自動車の速度や交通量に応じた完成形態での整備について検討を行う。ただし、道路空間の再配分等を行っても完成形態での整備が当面困難な場合には、歩道の活用も含めた暫定形態での整備を検討することとする。

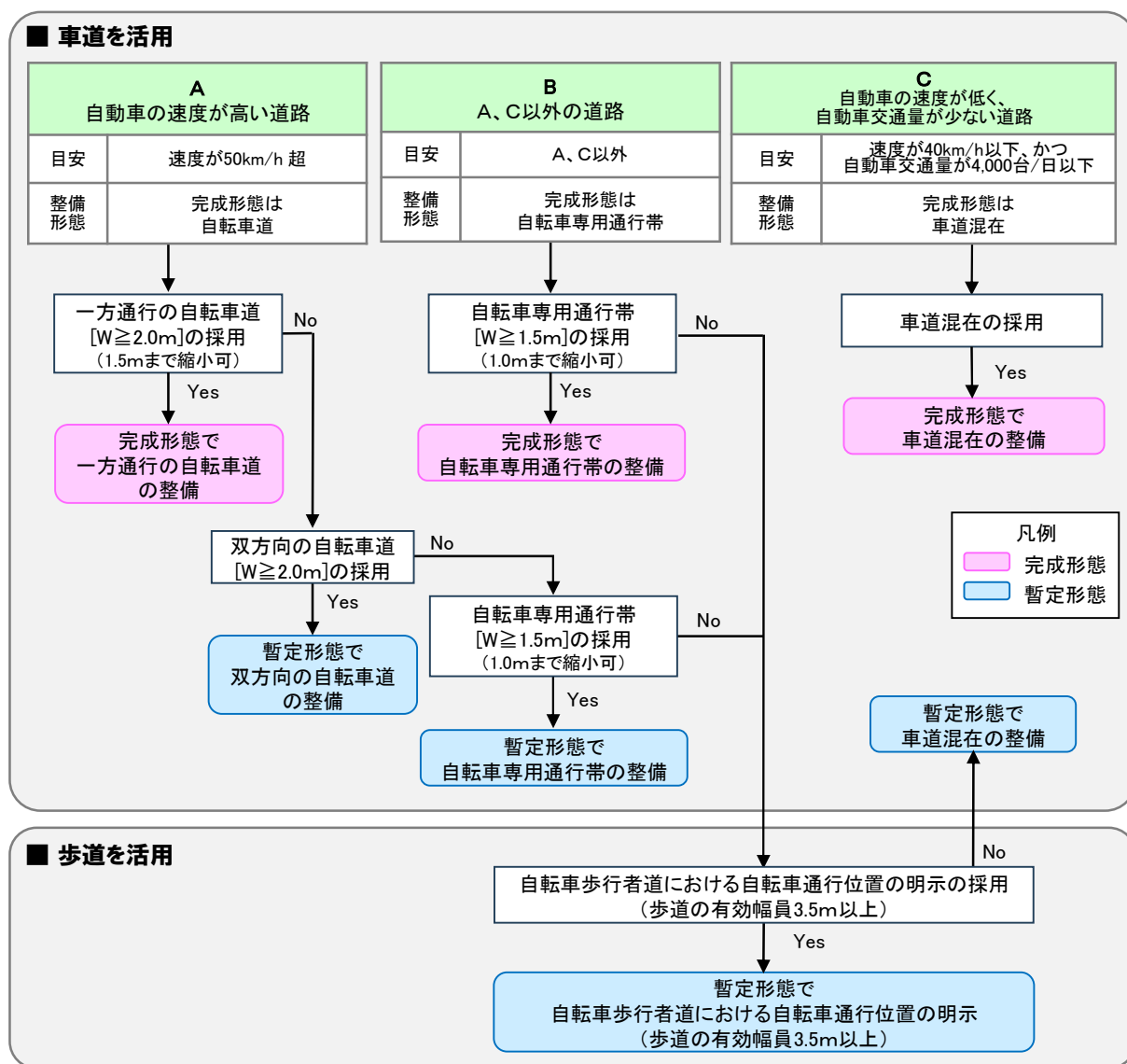


図 3.5 整備形態の選定フロー

※道路利用者のニーズや、道路や交通の状況等を勘案して必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道で、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯で整備することができる。

※道路交通状況や実施に向けた公安委員会との協議等により、フローに基づく整備形態の選定が難しい場合には、現場状況に応じた整備を行うことができる。

3.4.2 整備パターン

自転車走行空間の整備パターンを以下に示す。

表 3.1 整備パターン

種 類		整備イメージ	整備事例	概 要	自転車走行空間の幅員	交通規制	自転車の通行方法	備 考
車道上の整備	①自転車道			緑石・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用の走行空間を設置。	一方通行：2.0m以上 (やむを得ない場合 1.5m 以上) 双方向通行：2.0m以上	自転車道であることを示す道路標識(「自転車用道路」(325 の 2))を設置。	一方通行又は双方向通行 (※一方通行の場合は一方通行規制が必要)	—
	②自転車専用通行帯			車道内において、公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識の設置。	1.5m以上 (やむを得ない場合 1.0m 以上)	自転車専用通行帯であることを示す道路標識(「専用通行帯」(327 の 4))及び道路標示(「専用通行帯」(109 の 6))を設置。	一方通行(自動車と同方向)	・路上駐停車が見込まれる区間では、駐停車対策の検討が必要(車道側へのラバーボールの設置や、違法駐車取締りの強化等)
	③車道混在 (自転車と自動車を車道で混在)	歩道あり		車道内において、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための路面表示を設置。	1.0m以上 (やむを得ない場合 0.75m 以上)	—	一方通行(自動車と同方向)	・自転車歩道通行可の規制が実施されている路線で車道混在の整備を行う場合には、公安委員会において規制の必要性を再確認する。
		歩道なし			路線状況に応じて検討			・コンパクトな矢羽根型路面表示(W=0.4m：右図参照)を設置できるものとする。
歩道上の整備	④自転車歩行者道における自転車通行位置の明示			自転車歩行者道において、自転車と歩行者の分離を図るために、道路標示等で自転車の通行位置を明示。	1.5m以上 ※歩道の有効幅員 3.5 m 以上	普通自転車歩道通行可であることを示す道路標識「自転車及び歩行者専用」(325 の 3)及び通行すべき部分を指定する道路標示((普通自転車の歩道通行部分(114 の 3))を設置。	双方向通行かつ通行位置が明示された部分(車道寄り)を徐行	・「普通自転車の歩道通行部分」の交通規制を実施する場合には、白色実線(幅：15cm)で道路標示を設置する必要がある。 ・歩道延長が長い場合には、概ね 30m 間隔で自転車のピクトグラムの設置を検討する。 ・歩道の出入口部にラバーボールの設置を検討する(右図参照)。
その他	⑤河川管理用通路等			自動車の通行が限られた通路において、路面表示により自転車の通行位置等を示す。	路線状況に応じて検討	—	双方向通行 (※歩行者用道路(自転車除く)の規制がある場合には、道路の左側端を徐行)	・歩行者と混在した通行空間となるため、歩行者の安全に配慮する必要がある。

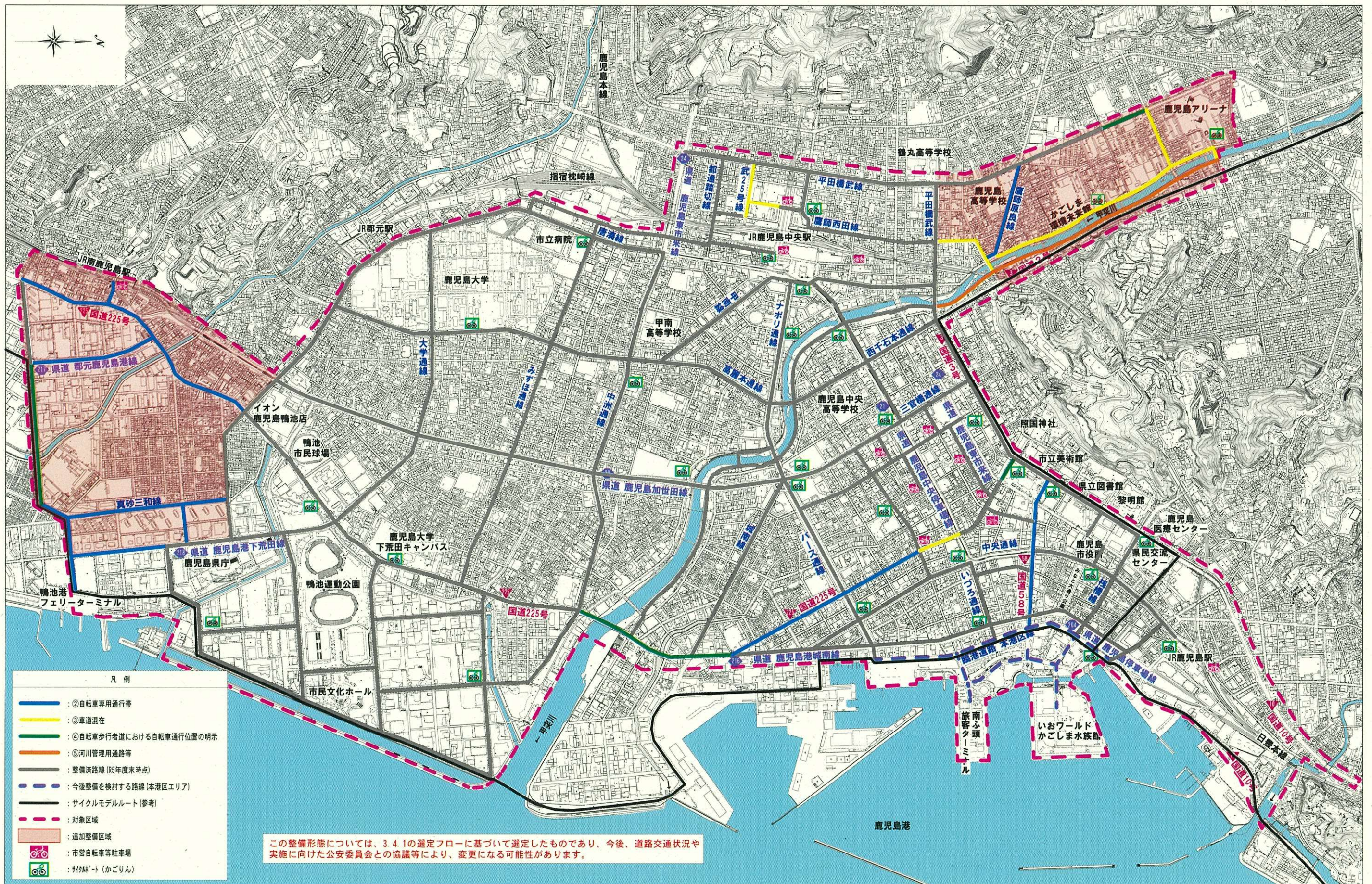


図3.6 自転車ネットワーク路線の整備形態 (中央エリア)

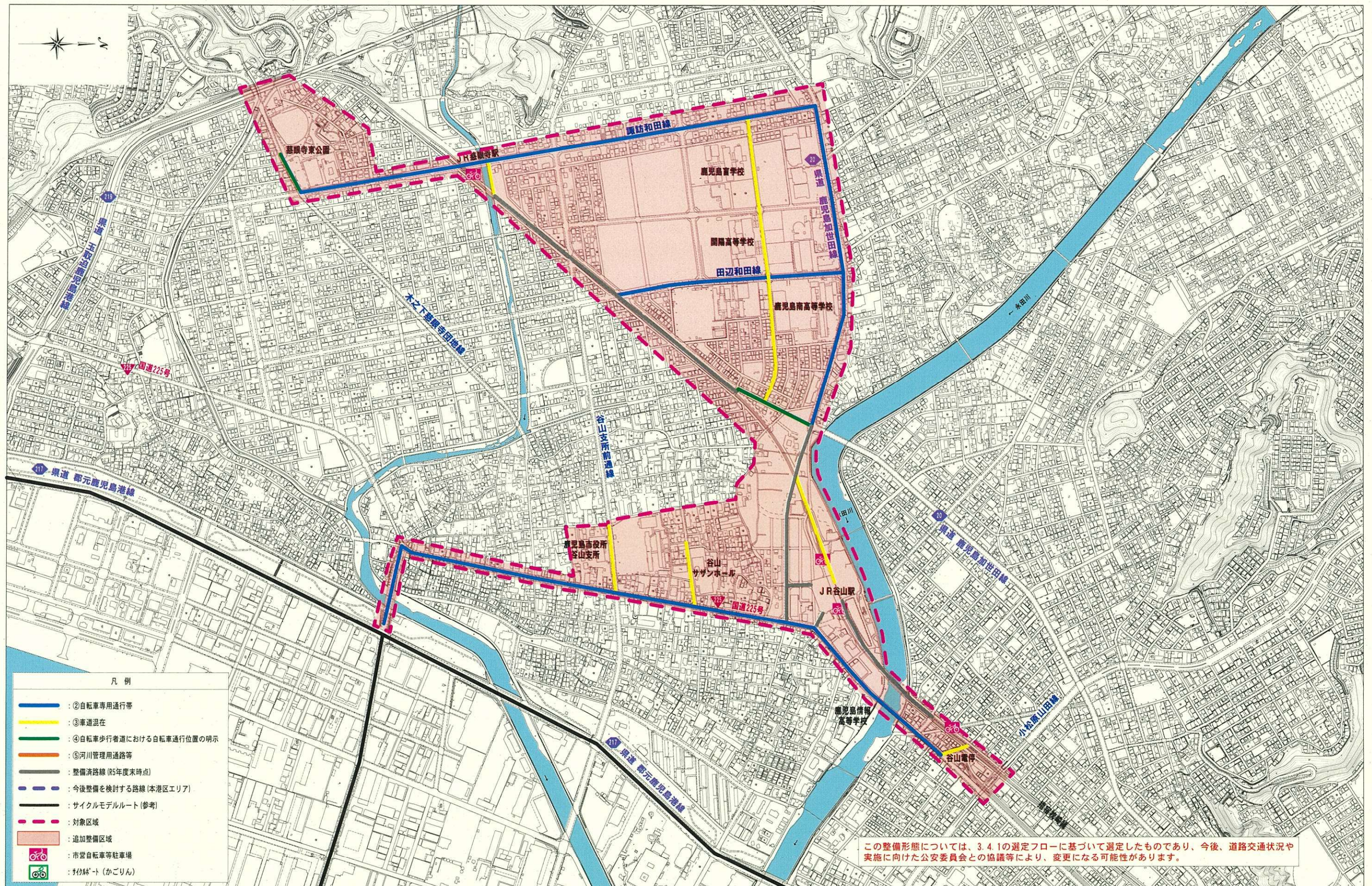


図3.7 自転車ネットワーク路線の整備形態 (谷山エリア)

3.4.3 自転車走行空間の整備における配慮事項

- ・整備にあたっては、限られた道路幅員の中で自転車走行空間を確保するために、中央帯や車線の幅員など道路構造の見直しを検討する。
- ・車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消、及び滑りにくい構造となるよう検討する。
- ・側溝についてはエプロン幅が狭く自転車走行空間を広く確保できるもの、グレーチングについては自転車のタイヤのはまり込みを抑制するため蓋の格子形状等を工夫したものへの置き換えなどを検討する。[図 3.8][図 3.9]
- ・電線地中化など道路改良を計画する場合には、道路空間の再配分を含めた自転車走行空間の確保について検討を行う。[図 3.10]

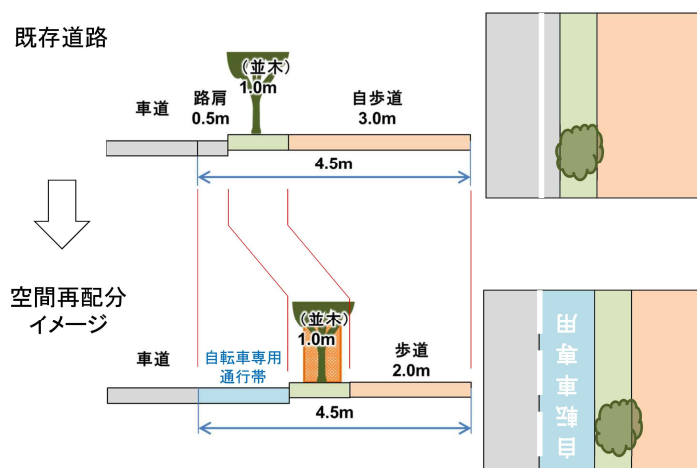


出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7)

図 3.8 側溝をエプロン幅の狭いものに置き換えた事例



図 3.9 グレーチング蓋の格子の形状を工夫した事例



出典:第1回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会(R5.2 国土交通省)

図 3.10 道路空間再配分のイメージ

3.5 自転車利用ルール・マナーに関する啓発活動の推進

自転車の安全利用に係る啓発活動や交通安全教育などを通して、自転車の安全で適正な利用を推進する。

(1) 学校や地域における交通安全教育

自転車の安全利用を浸透させるために、子どもから高齢者に至るまで、それぞれの年齢等に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を実施する。



写真 3.1 交通安全教育

(2) 自転車安全運動キャンペーン

警察や地域団体と連携し、毎年、自転車指導啓発重点路線を中心に街頭キャンペーンを実施する。



写真 3.2 自転車安全運動キャンペーン

(3) 自転車安全運転リーフレット、チラシ活用による周知広報

自転車安全利用五則、ヘルメットによる頭部を守ることの重要性、自転車は重大な事故の加害者にもなり得るリスクがあることや自転車損害賠償責任保険等の必要性を理解してもらうため、チラシ、リーフレットを活用した周知、啓発活動を実施する。

- ① 市内の小中高校、大学、関係団体、各コミュニティ協議会へのリーフレット及びチラシの配布、指導依頼
- ② 自転車での活動が広がる市内の全額入学高校生へリーフレットの配布
- ③ 市内の自転車販売業者、貸付業者へ来店者への注意喚起依頼



出典：鹿児島市 HP

図 3.11 自転車安全利用五則チラシ



出典：自然社

図 3.12 リーフレット