

参考資料

1. ガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画の策定事例
（港区、松山市）
2. 安全な自転車通行空間の確保の事例
3. 総合的な取組事例（宇都宮市、金沢市）

1. ガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画の策定事例

【事例】自転車ネットワーク計画の策定事例(港区)

○ ガイドラインでは、複数の選定条件に基づき、ネットワーク路線を選定することを手順として示している。

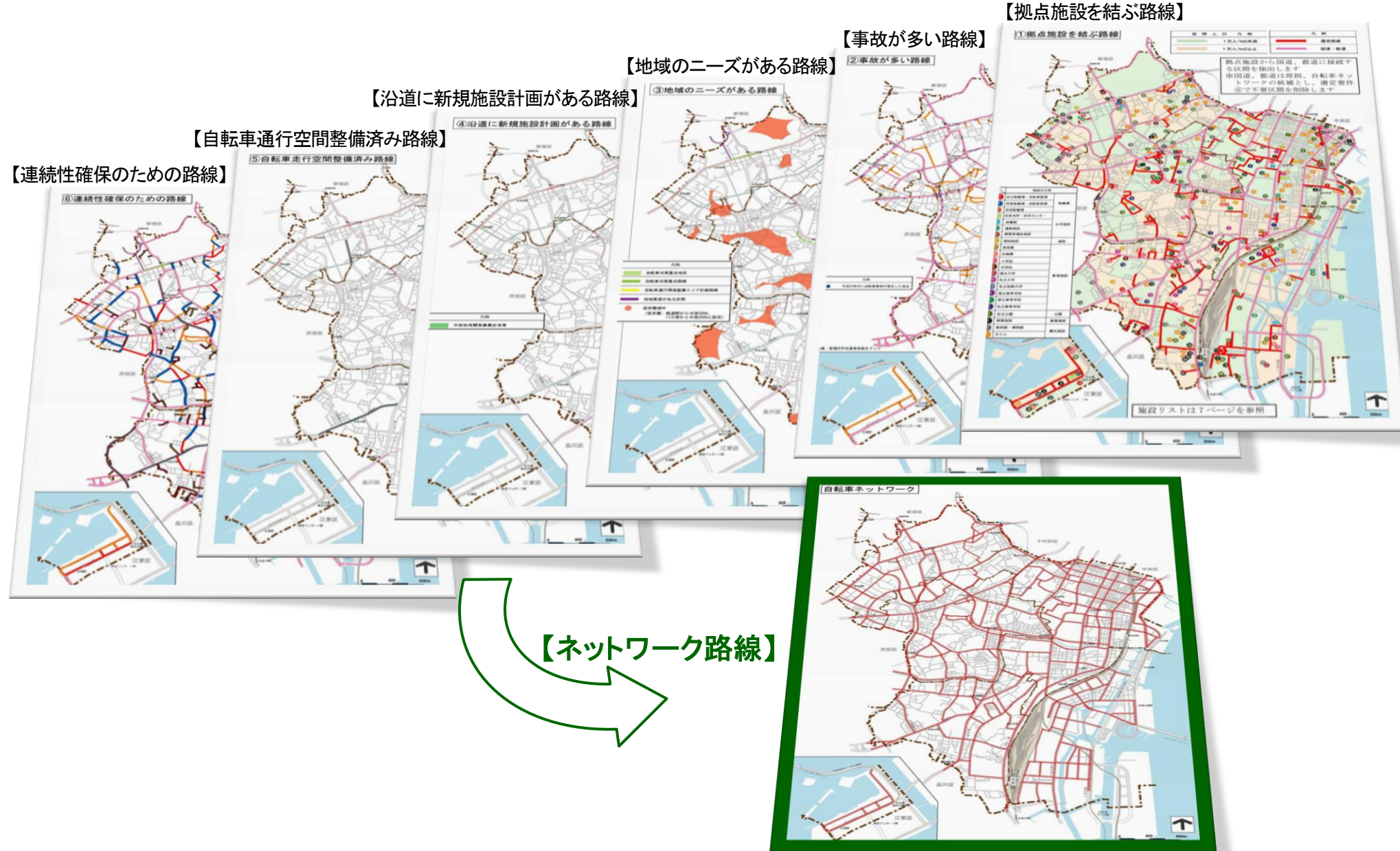
ガイドラインに記載の選定条件	港区での選定例
①自転車の主要路線としての役割を担う 施設を結ぶ 路線 (公共交通施設、学校、商業施設、スポーツ関連施設、主な居住地)	・拠点施設⇔国道・都道を接続する区間
②自転車と歩行者の 錯綜 や 事故 が多い路線	・自転車事故が発生した箇所(H23) ・事故が発生した交差点に接続する区間
③自転車の 利用を促進 する路線	・「自転車対策重点地区・重点路線」区間 ・「自転車通行環境整備モデル地区」
④自転車の 利用増加が見込める 路線	・市街地再開発事業等の区域に接続する区間
⑤ 整備済み 路線	・整備済み区間 ・整備予定区間
⑥自転車ネットワークの 連続性を確保 するために必要な路線	・①～⑤を重ね合わせた後、非連続区間を接続 ・自転車が通れない区間を削除

【ネットワーク路線】



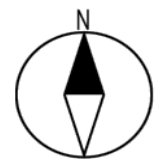
【事例】自転車ネットワーク計画の策定事例(港区)

ガイドラインにおける自転車ネットワーク計画の策定事例(港区)



【事例】自転車ネットワーク計画の策定事例(松山市)

○ 松山市では、早期に自転車ネットワークの機能が発現されることを優先するため、松山城を中心とした『面的エリア』と『放射幹線道路』について優先的に整備するネットワーク計画を策定し、最終的に目指す整備形態と当面の整備形態を選定している。



「面」と「線」を組み合わせた効果的なネットワーク構築

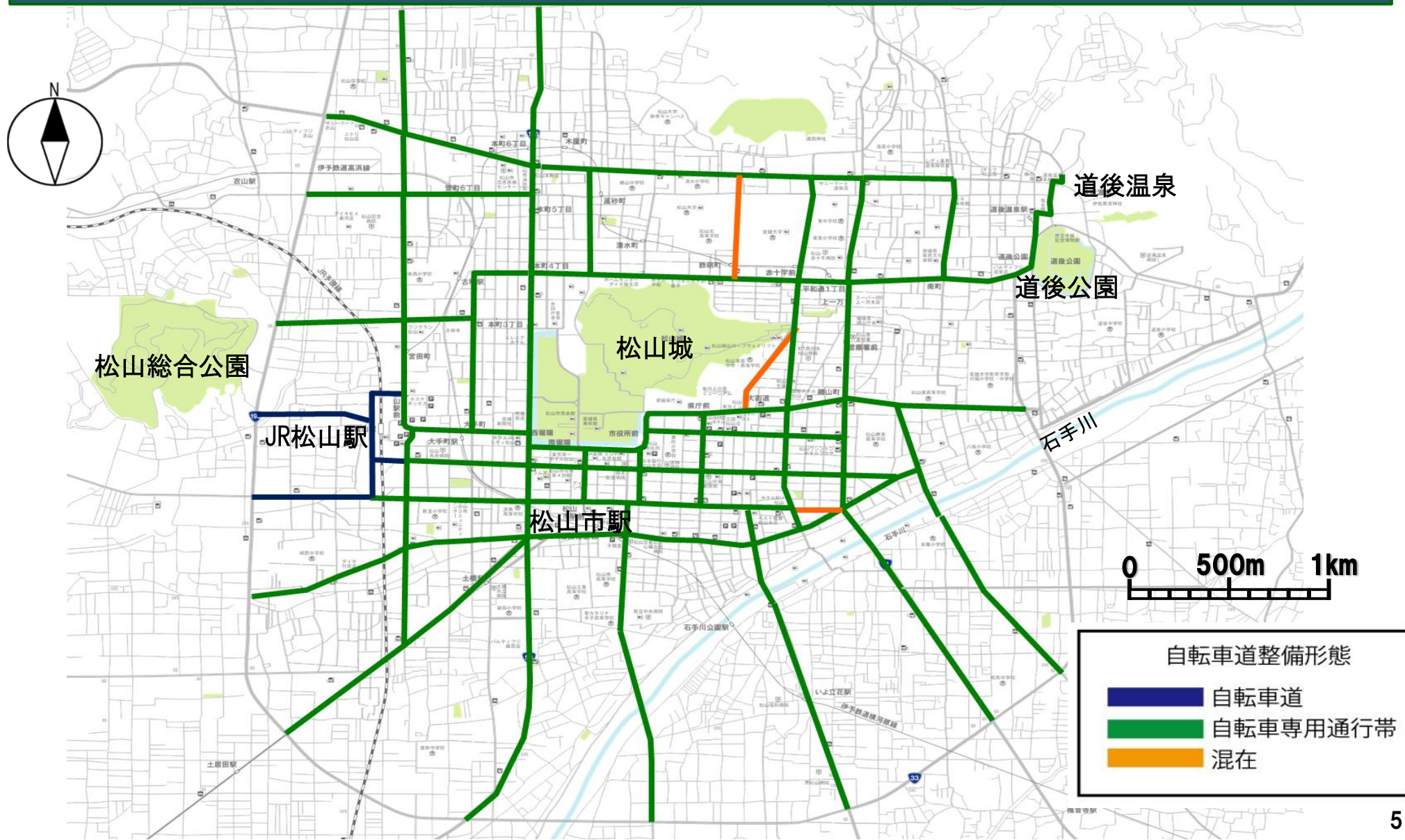
松山城を中心としたエリア
(JR松山駅・松山市駅・大街道等含むエリア)

放射幹線道路

0 500m 1km

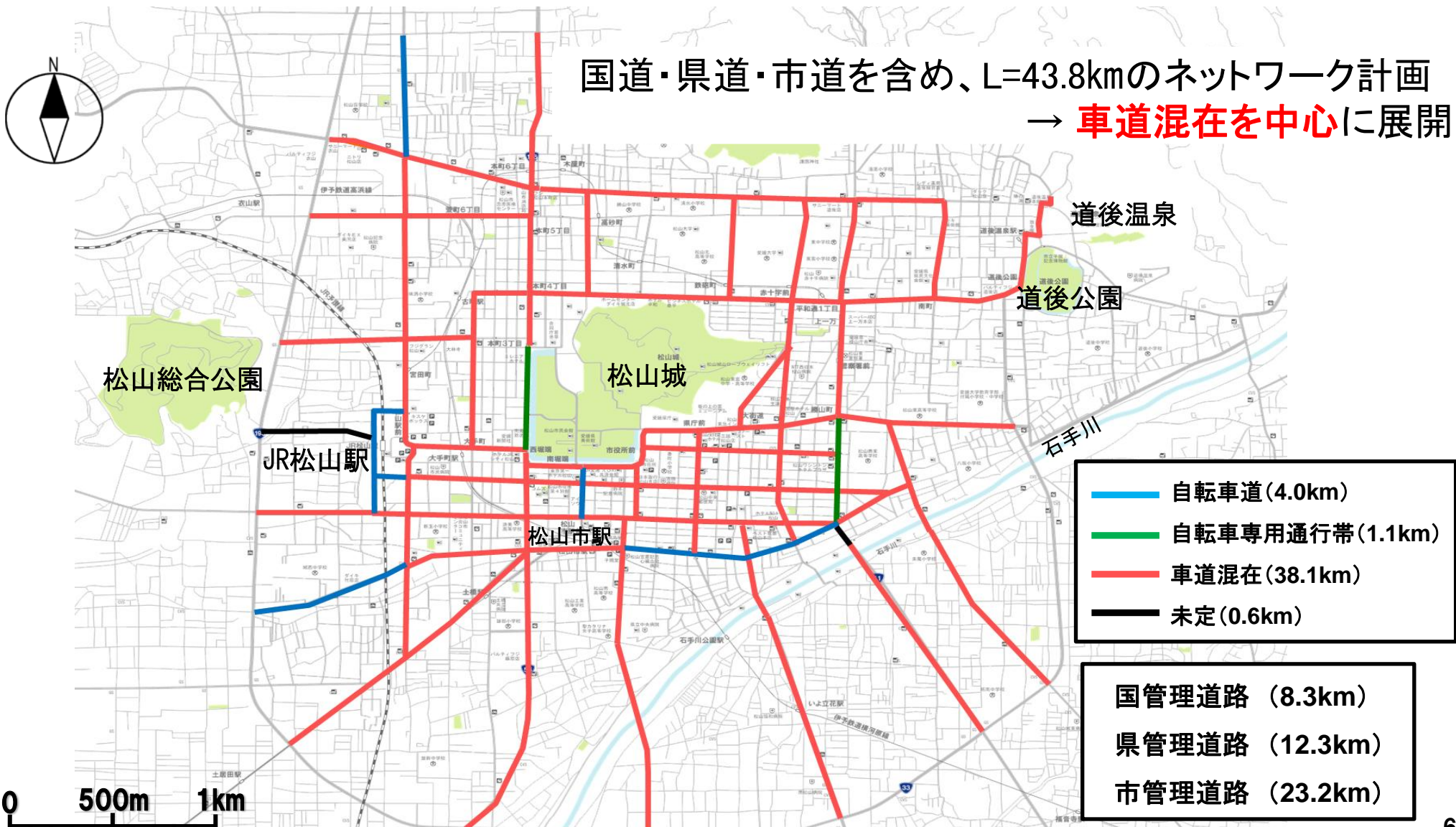
【事例】自転車ネットワーク計画の策定事例(松山市)

将来計画は、ガイドラインに準拠し、概ね自転車専用 通行帯(自転車レーン)で計画



【事例】自転車ネットワーク計画の策定事例(松山市)

早期に自転車ネットワークの機能を発現するため、当面は車道混在を中心に展開

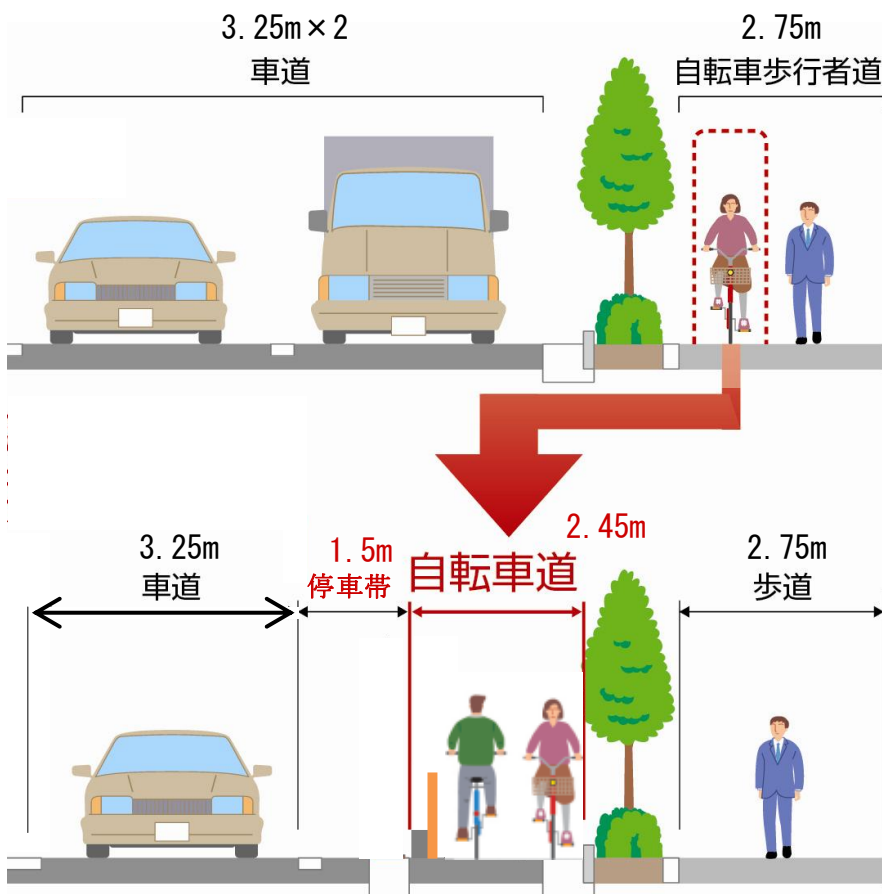


2. 安全な自転車通行空間の確保の事例

【事例】 空間再配分による自転車通行空間の確保（高松市）

- 周辺道路の整備による自動車交通の分散化などの結果、自動車交通容量に余裕が生じた路線において、車線数を削減（4車線→2車線）し、自転車通行空間を確保。

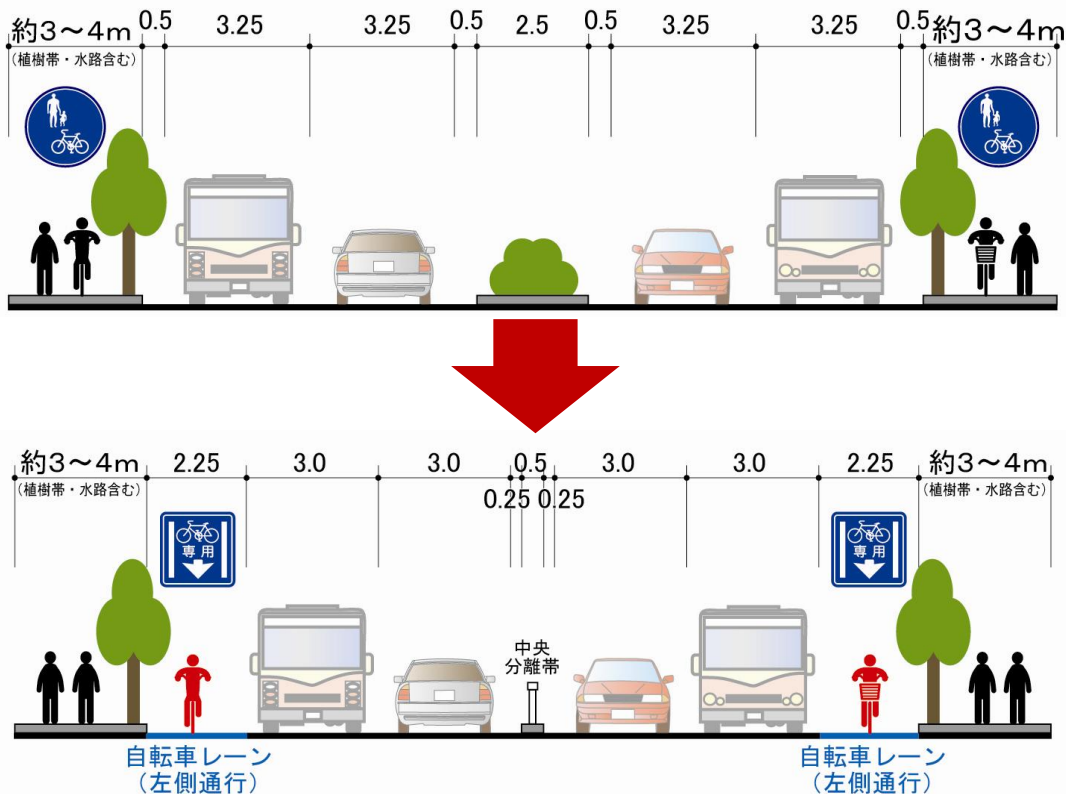
■ 車線数減による空間確保



【事例】 空間再配分による自転車通行空間の確保（金沢市）

○ 車線中央の「植栽を撤去」して空間を確保し、車線幅員の縮小(3.25m→3.0m)と併せて自転車専用通行帯を整備。

■ 植栽撤去による空間確保

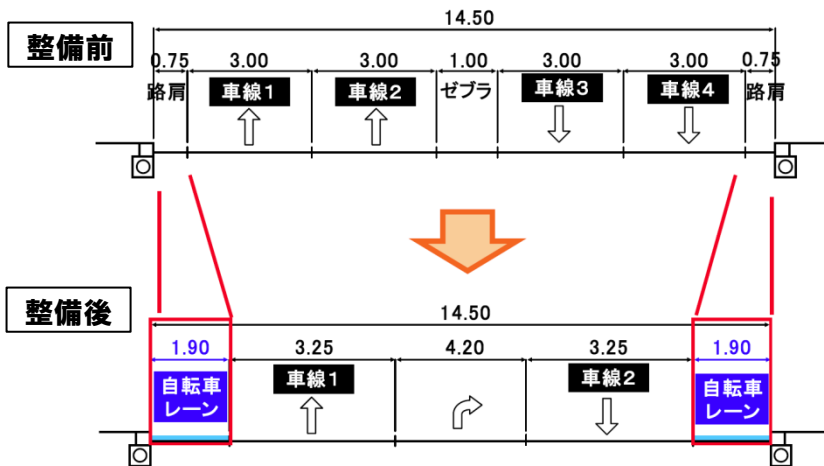


【出典】 国土交通省資料

【事例】空間再配分による自転車通行空間の確保（福岡市・船橋市）

○ 限られた道路空間の使い方を、地域と協議し再配分することで、自転車通行空間整備を行う事例も多い。

■ 車線数減による空間確保（左：福岡市 右：船橋市）



出典：福岡市記者発表資料



車線数を減らし自転車通行空間を整備

出典：国土交通省資料

【事例】 一方通行の自転車道整備

- 自転車道を一方通行規制化することで、自転車同士の輻輳(すれ違い、交差点付近)対策に取り組む事例も増えてきている。

【山形県山形市】



【神奈川県川崎市】



自転車道を一方通行化することにより自転車同士の輻輳を回避

【事例】 規制速度の抑制を組合わせた自転車通行空間の整備（名古屋市）



路肩部分を1.5mに広げた中に自転車レーン1mを確保
青色に着色して空間を明確化

資料：名古屋市記者発表資料

自転車通行空間整備にあわせて車両の規制速度を40→30km/hに変更



資料：名古屋市千種区 高見学区連絡協議会HP



資料：名古屋市緑政土木局公式ブログ

【事例】 歩道のない道路での自転車・歩行者の通行空間の路面表示

- 自転車の通行空間を明示することで、無秩序な自転車通行を改善。
- ドライバー側にも車道通行・左側通行の認識を促す。

【石川県金沢市】

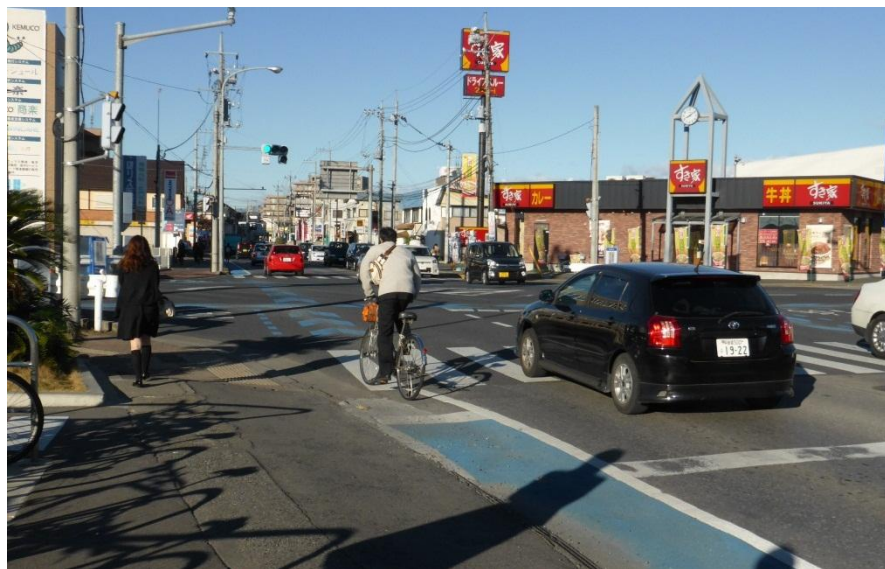


【静岡県静岡市】



【事例】 交差点内における矢羽根・ピクトグラム等の設置

【栃木県宇都宮市】



【東京都港区】



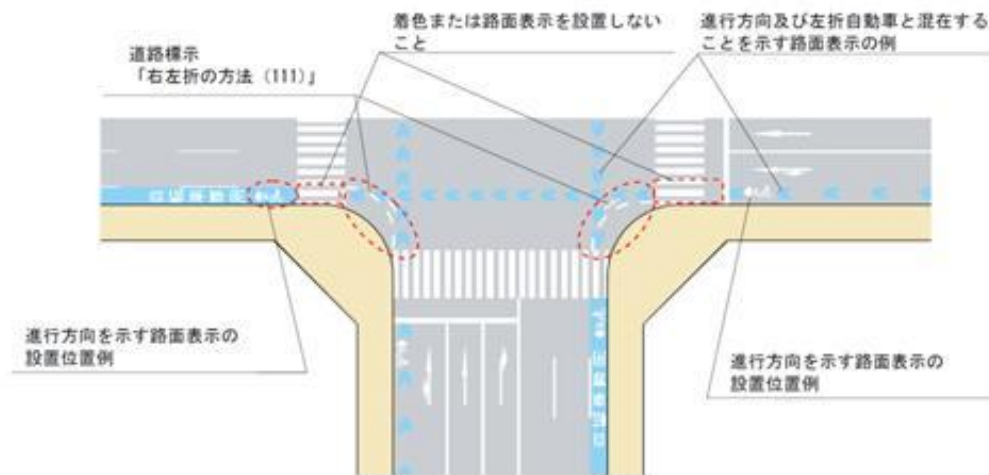
路面表示により交差点での通行位置を明示することで交差点内での直進性を確保

【大阪府大阪市】



■ ガイドラインでの記載

(交差点手前から路面表示を設置して混在させる場合)



【事例】二段階右折滞留スペースを示す路面表示を設置

【宮崎県宮崎市】



【栃木県宇都宮市】



交差点内に二段階右折用の
スペースを確保

【事例】左折巻き込み事故防止のための「ゴム製ポール等」の設置

【東京都文京区】



ポール設置により大型車等による巻き込み事故を防止

【事例】 停止線の前出しによる左折巻き込み事故防止

【栃木県宇都宮市】



【千葉県船橋市】



【事例】 自転車レーンにおける路上駐車対策

【東京都足立区】 ※交差点付近の駐停車対策



ポールの設置により交差点付近での駐停車を物理的に抑制

【山形県山形市】 ※自転車道扱いのため類似事例



歩道の切込みによる荷捌きスペースの設置



駐停車の抑制とあわせて荷捌きスペースを整備

【事例】自転車通学路の安全対策に取り組む事例

○ 高崎女子高では、学生自らが学校周辺を自転車で利用する際の「交通安全マップ」を作成。



地図番号1 井草医院の南西側の十字路

【現場説明】

- ・学校に向かう学生が多く通る場所。
- ・抜け道として多く使われ、スピードを出している。車が頻繁に通る。
- ・高いブロック塀があり、左側から来る車などに気付きにくい。
- ・道幅がせまい。
- ・電灯が少なく暗い。

【危険予測】

- ・スピードを出した車や自転車に気付かず、衝突する危険がある。
- ・道幅がせまいため、車とのすれ違いが危険。
- ・学生の横並びにより、車の走行の妨げになる。
- ・暗くなると周りが見えにくく、事故の危険性が高まる。

【改善策】

- ・左右をしっかり確認する。
- ・横並びをしない。
- ・カーブミラーを設置する。
- ・電灯を増やす。
- ・スピードを緩めるように促す標識の設置。



カーブミラーほしいなあ

3. 総合的な取組事例（宇都宮市、金沢市）

【事例】宇都宮市における総合的な取組事例

- 優先整備路線の指定により、単路部や交差点における通行空間の整備を積極的に展開。
- モビリティセンターや自転車の駅、まちなかへの駐輪施設の設置等、自転車利用者への多様なサポート体制を構築。また、サイクルイベントや自転車通勤の推進等による自転車利用促進を後押し。

■積極的な自転車通行空間整備の展開



自転車専用通行帯、停止線の前出し



交差点内へのピクト・二段階右折スペースの設置

■サイクルイベントの開催



スポーツとしての自転車施策の展開、日本初の地域密着型プロロードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」との連携した活動

■自転車通勤の推進



自転車の環境面・健康面の効果、自転車レーンや走行ルールのPRパンフを作成・配布

■サイクルステーション



休憩、自転車修繕、シャワー施設、スポーツバイクのレンタル等を行う「モビリティセンター」を設置



サイクリングルート沿線のコンビニや観光施設30ヶ所に休憩・修理スポット「自転車の駅」を設置



■駐輪場の整備



まちなかの商店街等への駐輪ラック設置を補助



空き店舗を活用した駐輪場
出典：宇都宮市資料 21

【事例】金沢市における総合的な取組事例

- 幹線だけでなく細街路も活用した通行空間の整備や、駐停車車両の路外転換等により通行空間を創出。
- きめ細かく配置されたコミュニティサイクルを軸に、サイクルアンドライド等の公共交通機関との連携を図った自転車まちづくり施策を展開。

■ 細街路への自転車通行空間の整備



整備空間の確保が難しいまちなかで、細街路に自転車通行空間を明示

■ コミュニティサイクル



市内19ヶ所へ155台設置



金沢の街並みに調和する車両とポート

■ 駐停車空間の確保(荷捌き車両)



荷捌き駐車を裏道や路外駐車場へ誘導

違法駐車等防止重点地域 (国道157号 L=1,655m)
①交通指導員による荷捌き車の裏通りへの誘導(助言・指導)

②幹線道路でもデッドスペースには荷捌きベイを設置

③市有地を荷捌き駐車場として新たに整備

④民間駐車場を借り上げ荷捌き駐車場として整備

①裏道に荷捌き駐車を誘導するために、駐車禁止規制を解除

■ サイクルアンドライド



公共交通との連携を図ったサイクルポートの設置

■ サイクルトレイン



コミュニティサイクルでの鉄道乗車が可能

【事例】自動車の転換による自転車通行空間の整備事例（金沢市）

- 環状道路の整備により自動車交通が転換し、市街地中心部の通過交通が減少。
- 自動車交通量の少ない道路において、自動車の通行規制や自転車レーンの設置を実施（整備計画約50km）。
→道路毎の機能を分化し安全で快適な自転車通行空間を確保。

環状道路の整備と交通量

【山側環状供用前後の交通量の変化】

凡例（交通量の増減）	
交通量が増加	交通量が減少
赤色 +5~10%	青色 -5~10%
赤色 +10~20%	青色 -10~20%
赤色 +20~30%	青色 -20~30%
赤色 +30~40%	青色 -30~40%
赤色 +40~50%	青色 -40~50%
赤色 +50%以上	青色 -50%以上

- ①東長江（環状） 13,100→25,800台/12h
- ②森山 12,900→10,500台/12h



- ③高尾（環状） 20,700→26,100台/12h
- ④高尾台 18,400→17,500台/12h

※交通量は平日 7~19時の12時間

開通前:平成17年10~11月、開通後:平成18年06~07月

自転車ネットワーク経路

- 交通量の少ない道(4,000台/日以下)
- 交通量が多い道(4,000台/日より多く25,000台/日以下)
- 交通量がとても多い道(25,000台/日より多い)



▲路面表示による自転車通行空間の確保



▲自動車の通行規制



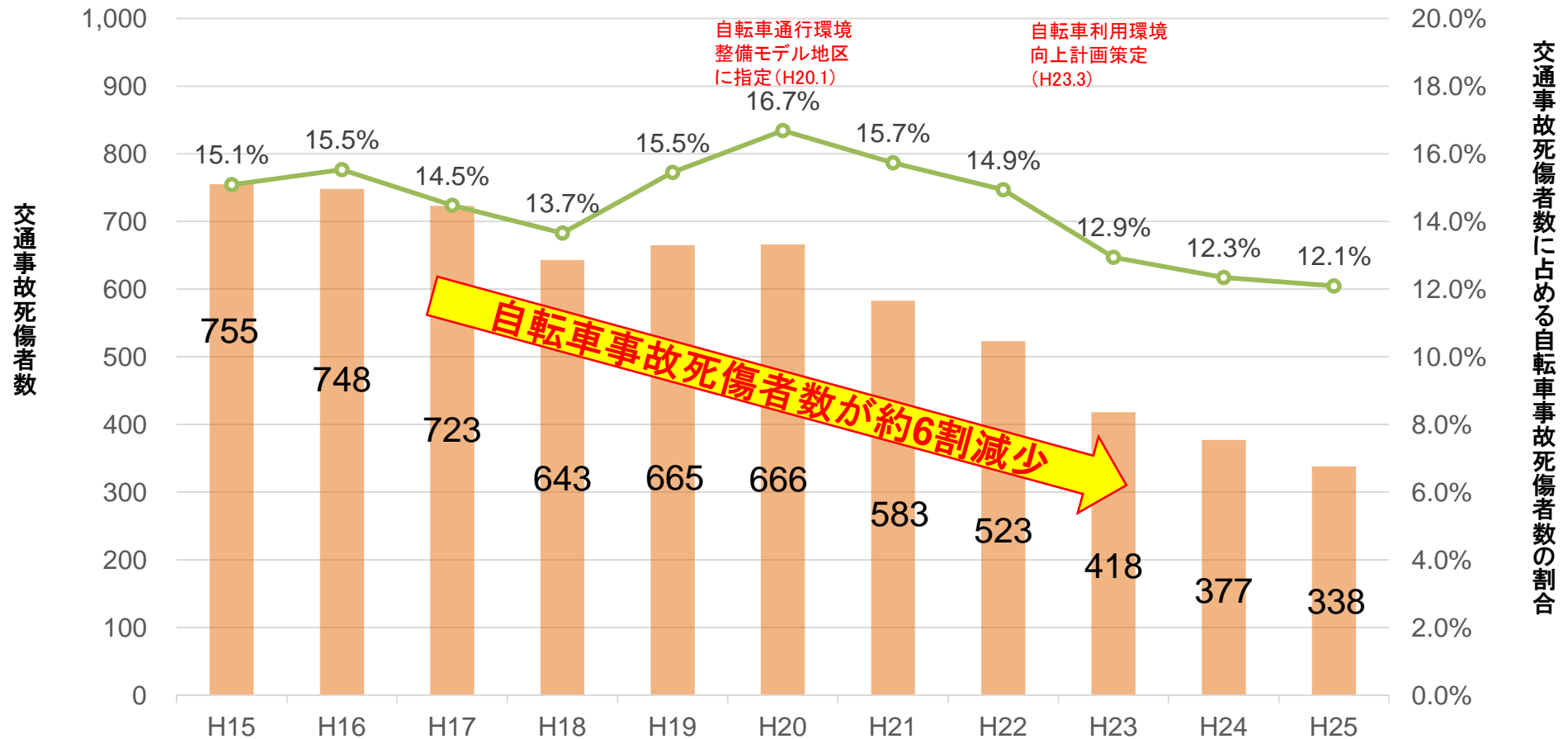
▲路面表示による「左側通行」の周知

※金沢まちなか自転車利用マップを元に加工

【事例】地域と協働で計画策定した合意形成の事例(金沢市)

○ 自転車ネットワーク計画の策定、通行空間の整備促進や自転車利用ルールの周知等の活動により、自転車事故死傷者数が10年前と比較し約6割減少。

■金沢市内の自転車事故による死傷者数の推移



※金沢中警察署、金沢東警察署、金沢西警察署管内の自転車事故死傷者数の集計