中間とりまとめ(骨子案)補足資料

論点①

「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」について

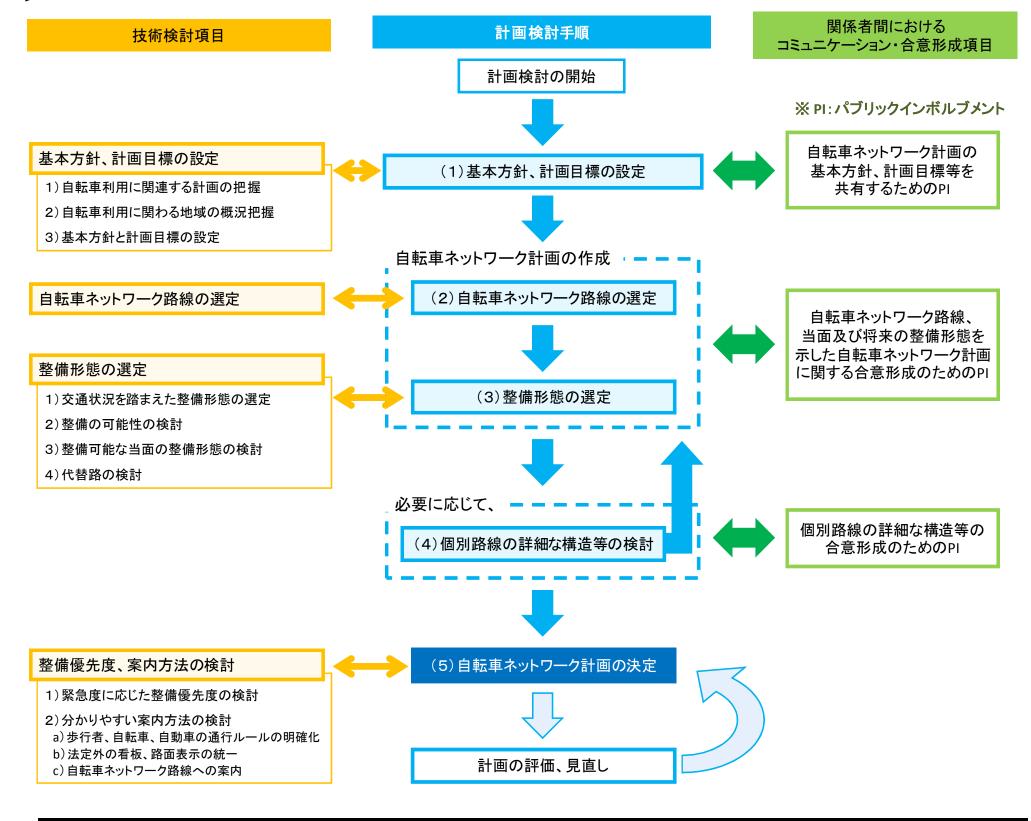
論点②

「安全な自転車通行空間の早期確保」について

自転車ネットワーク計画策定手順

現行ガイドライン

〔現行ガイドライン Ⅰ-1~2〕



計画検討体制の構築と維持活用

- 1) 行政機関や地元住民、道路利用者等の幅広い関係者が計画策定に参画できる体制を構築
- 2) 計画策定段階に構築した検討体制を継続し、計画策定後に発生する課題への対応や計画の達成状況の評価と見直し等を実施

1

自転車ネットワーク計画策定手順

ガイドライン改善案 ※赤下線部 技術検討項目 計画検討手順 関係者間におけるコミュニケーション が変更箇所 ·合意形成項目 計画検討の開始 基本方針、計画目標の設定 1)自転車利用に関連する計画の把握 基本方針、計画目標の設定、 2) 自転車利用に関わる地域の概況把握 自転車ネットワーク全体の検討対象エリア※ 3)基本方針と計画目標の設定 計画の ※自転車ネットワーク計画を検討 段階的計画策定の場合 地域全体で一括策定の場合 する概ねの対象エリア 計画策定方法の検討 見直しが必要な場合 優先的計画策定エリアの設定.. •一括策定と段階的計画策定の判断 全体対象エリア内の 及びエリア内のネットワーク路線候補の設定、 ・段階的計画策定の場合、優先的計画策定エリ ネットワーク路線候補の設定 又は優先的計画策定ルートの設定 アの抽出 ク計画策定エリアの順次拡大 ク計画策定エリアの順次拡大 自転車ネットワーク計画の作成 自転車ネットワーク路線の選定 自転車ネットワーク路線の選定 自転車ネットワーク路線の選定 整備形態の選定 1)交通状況を踏まえた整備形態(完成形態)の 整備形態の選定 整備形態の選定 2) 道路又は交通状況により完成形態の整備が (完成形態・暫定形態) (完成形態・暫定形態) 当面困難な場合は、暫定形態の適用を検討 3)代替路の検討 4) ネットワーク路線のうち、優先的に整備する個 別路線については必要に応じて詳細な構造等を 事例集を参考にし、地域の 実情にあわせ、必要に応じ 段階的な自転車ネットワーク計画の決定 自転車ネットワーク計画の決定 て実施 (完成形態のネットワーク計画、暫定形 (完成形態のネットワーク計画、暫定形 整備優先度、案内方法の検討 態を適用する場合のネットワーク計画) 態を適用する場合のネットワーク計画) 普通自転車歩道通行 整備形態を見直す必要がある場合道路又は交通状況の変化により 可の交通規制解除に 1)緊急度に応じた整備優先度の検討 整備形態を見直す必要がある場合道路又は交通状況の変化により <u>向けた広報が必要な</u> 2)分かりやすい案内方法の検討 場合も対象 a)歩行者、自転車、自動車の通行ルールの明 整備スケジュールの検討 整備スケジュールの検討 b)法定外の看板、路面表示の統一 c) 自転車ネットワーク路線への案内 整備スケジュールの検討、実施 整備の実施 整備の実施 1)整備形態(完成形態、暫定形態)に関する詳 細な検討、設計、実施 2)整備スケジュールの検討、実施 •(暫定形態の場合)整備後の道路又は交通状 整備区間のモニタリング 整備区間のモニタリング 4 況の変化により、完成形態の条件を満たすこと ができるようになった場合の完成形態への転用 全て完成形態 自転車ネット 計画、実施 で整備完了 ワーク全体で、 全て完成形態 優先的計画策定エリア 整備区間のモニタリング で整備完了 内の自転車ネットワーク、 又は優先的計画策定 モニタリング項目と手法について検討 ルートでの自転車ネット ワークの完成、評価

地域全体での自転車ネットワークの完成

計画の評価、見直し

計画検討体制の構築と維持活用

2)(必要に応じて)見直し方針の検討

1)整備効果の検証、道路又は交通状況の変化

計画の評価、見直し

等を踏まえた課題の抽出

1) 行政機関や地元住民、道路利用者等の幅広い関係者が計画策定に参画できる体制を構築

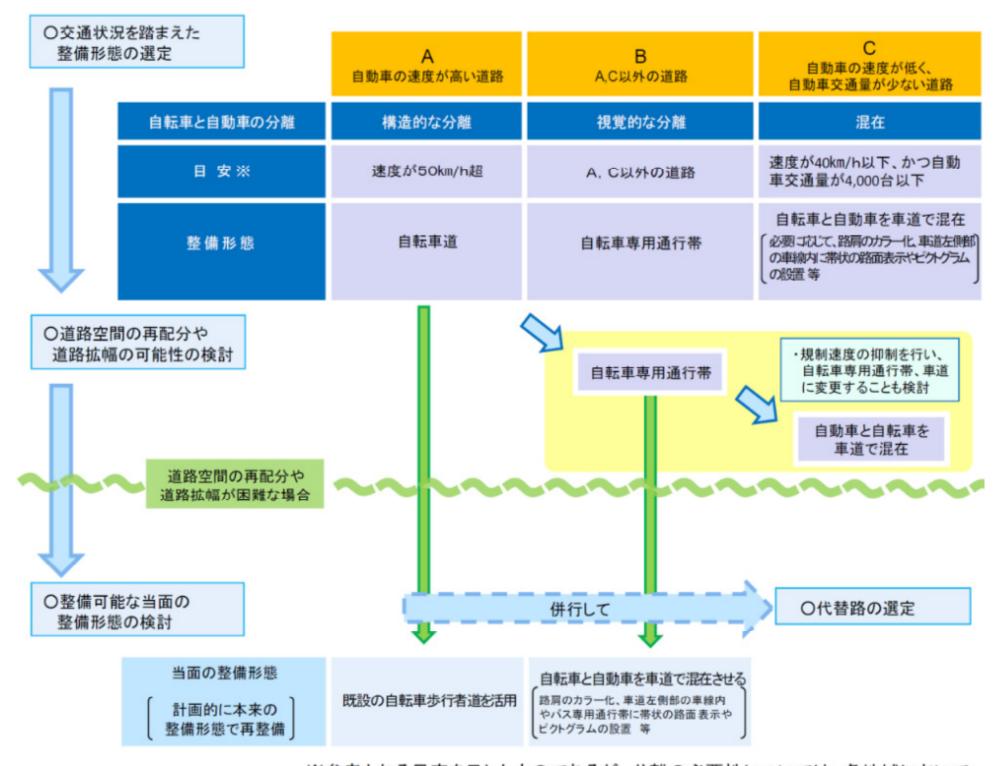
4

2)計画策定段階に構築した検討体制を継続し、計画策定、整備の実施、ネットワーク計画完成後に発生する課題への対応や計画の達成状況の評価と見直し等を実施

自転車通行空間の形態選定の考え方

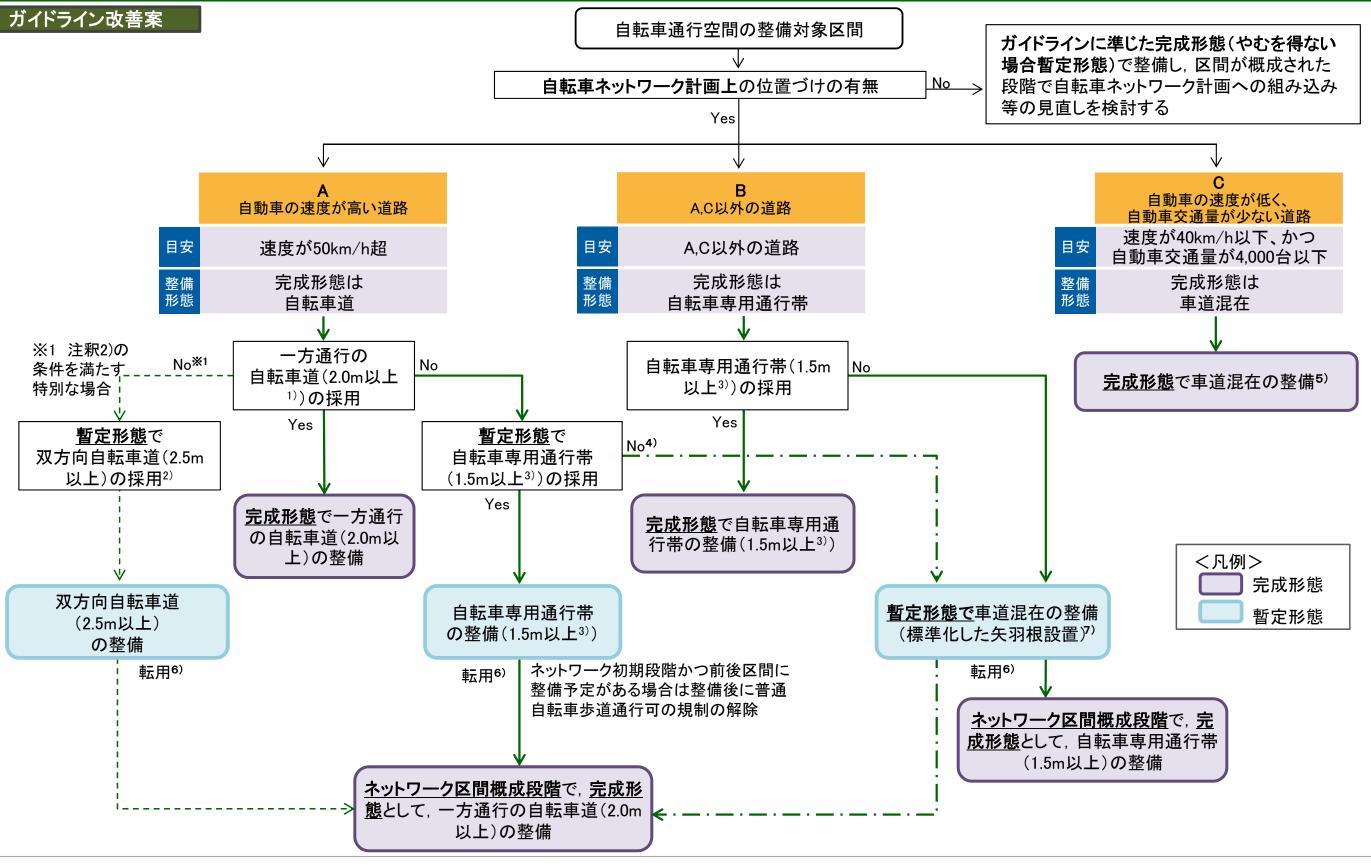
現行ガイドライン

〔現行ガイドライン Ⅰ-10〕



※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。

自転車通行空間の形態選定の考え方

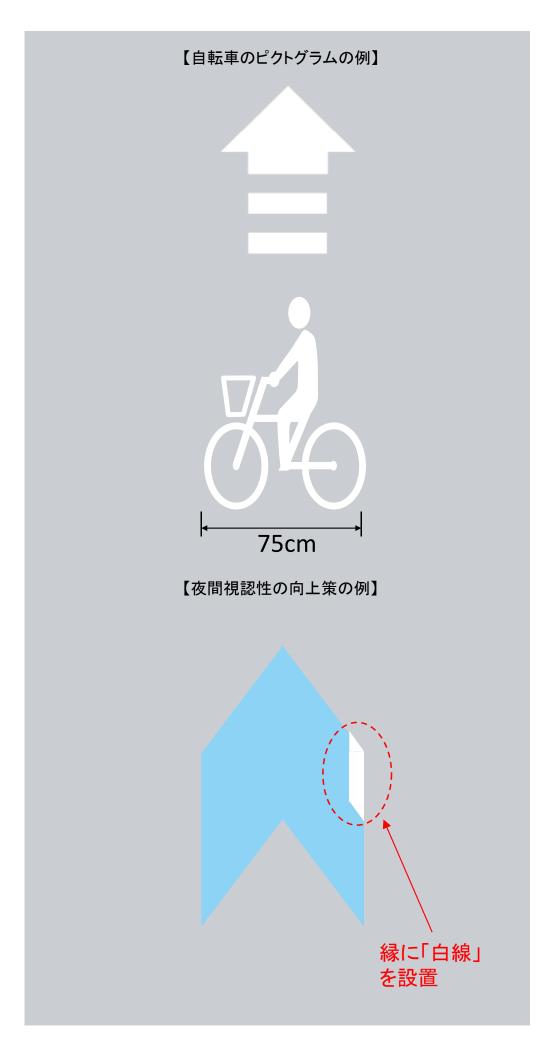


- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向自転車道の場合は、2.5m以上の幅員を確保することを原則とし、自動車と順方向の幅員を1.5m以上確保する。
- 2)双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車 通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合に、整備区間の一部で最少1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合には、整備区間の一部で最少1.0m以上とすることができる。
- 5) 完成形態として車道混在を採用する場合は、1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路又は交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7)暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、 安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の交通規制については、自転車専用通行帯を整備する場合は、完成形態・暫定形態を問わず、解除に向けた検討を行うこととし、併用は交通実態・沿道状況・自転車利用者等の意見を踏まえ、 必要と認められる場合に限ること。また、自転車道を整備する場合は、普通自転車歩道通行可の交通規制を解除すること。

矢羽根型路面表示の標準仕様

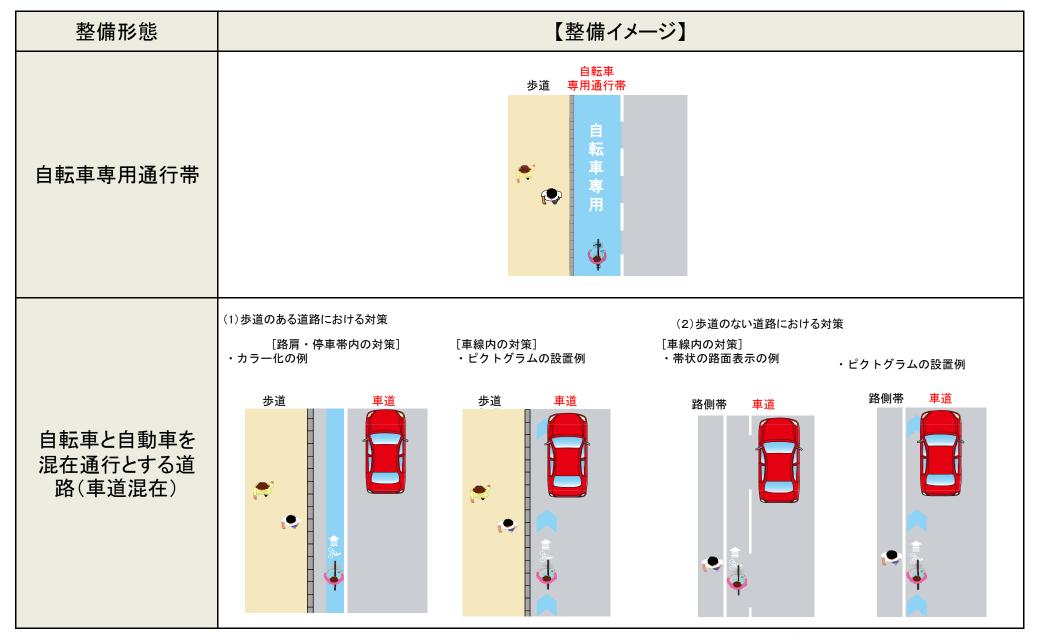
ガイドライン改定案

| | T2.15 | 配置 | |
|-------|--|----------------------------|-----------------------------|
| | 形状 | 歩道あり | 歩道なし |
| 仕様(案) | | 設置間隔 =10m ^{※2} | 設置間隔 =10m ^{※2} |
| | | 1m以上※3 | 1m以上(75cm以上 ^{※4}) |
| 備考 | ※1:幅は、実験で80cmの評価が高かったものの、道路構造令における車線幅員の最小単位 25cmを考慮し75cmとした。 ※2:設置間隔は、実験で5m・10mの評価が高かったものの、経済性を考慮し、10mとした。なお、 交差点部(細街路交差点を含む)では、自転車の通行位置をより明確に示すため、設置間隔 を密にする。 ※3:舗装部分の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。 ※4:現地の交通状況に応じて、75cm以上とすることもできる。 | | |



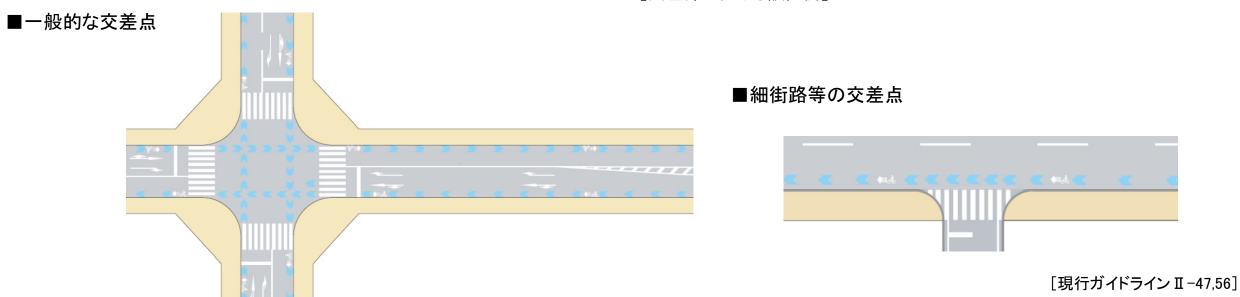
路面表示の設置方法

現行ガイドライン



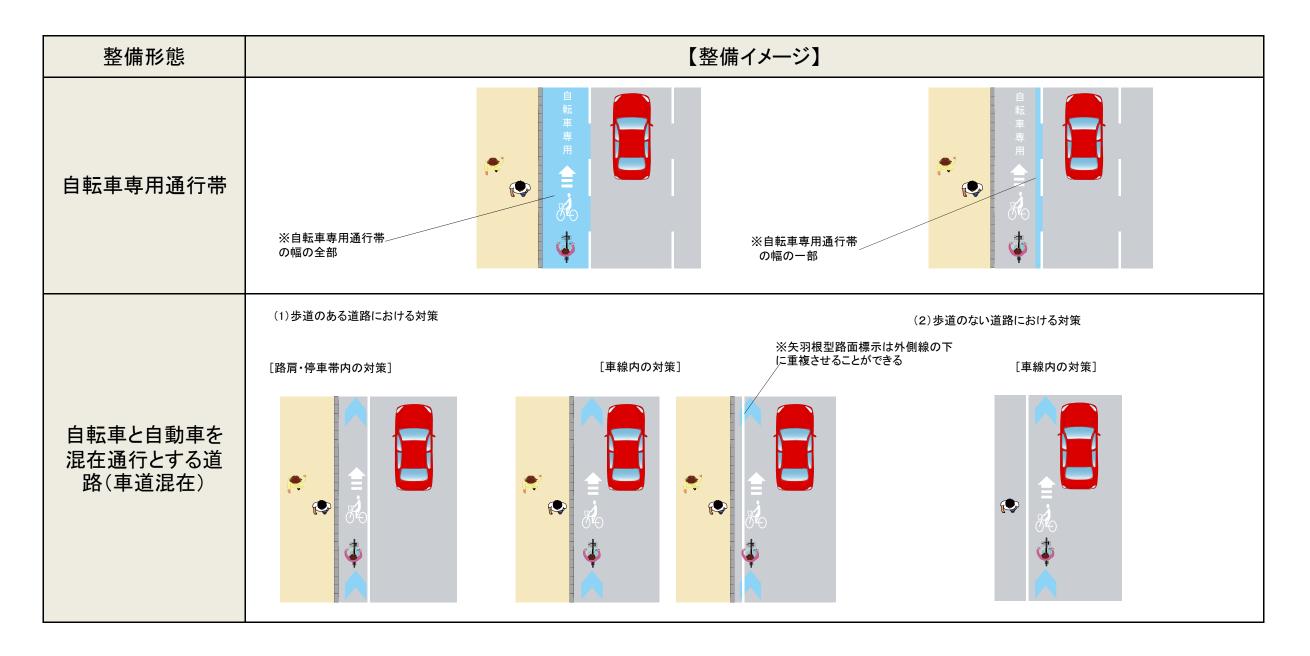
[現行ガイドラインⅡ-10,Ⅱ-13より作成]

【交差部における設置例】



路面表示の設置方法

ガイドライン改善案



【交差部における設置例】

