

第 4 章

自転車ネットワーク計画

4-1 自転車ネットワーク計画の目的

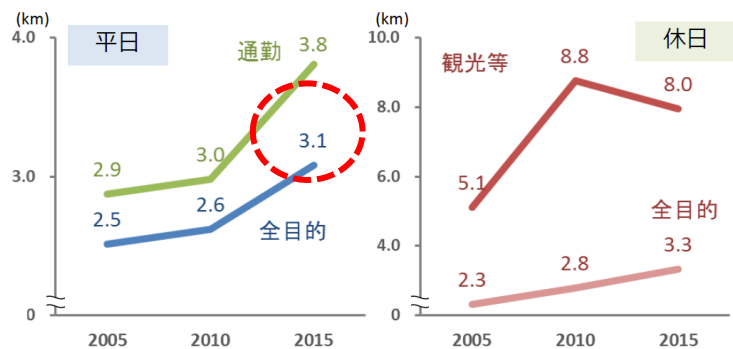
市民の自転車活用を推進していくためには、自転車が安全で快適に移動するための通行空間を整備し、自転車利用環境を向上させていく必要があります。

また、自転車通行空間の整備は、自動車利用から自転車利用への転換を促し、渋滞緩和や環境負荷の低減、もってはSDGsへの寄与などが期待できるものと考えます。

このことから、本章では、本市の現状と課題を踏まえ、集約型都市構造の形成に向けた交通ネットワークの構築を図りながら、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備を進めていくため、自転車ネットワークの路線選定とその整備形態等を示した「自転車ネットワーク計画」を策定します。

4-2 自転車ネットワークの範囲の設定

国土交通省が実施する全国都市交通特性調査では、自転車での平均移動距離は「3.1 km」とされていることから、市中心部からおおよそ3 km圏域を自転車ネットワークの検討範囲として設定します。



出典：全国都市交通特性調査（平成 27 年）

図 4-1 自転車の目的別における平均移動距離

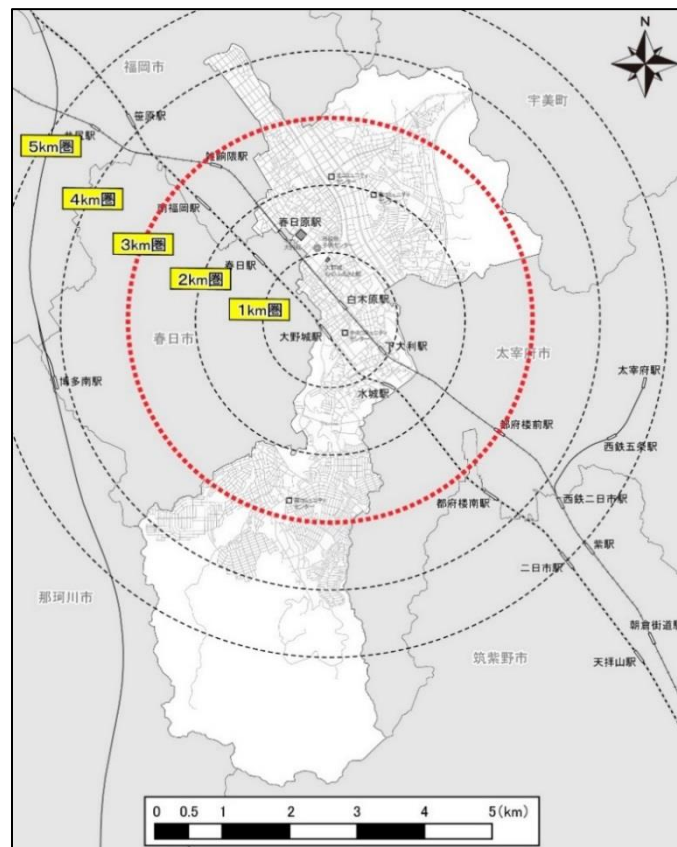


図 4-2 自転車ネットワークの検討範囲

4-3 自転車ネットワークの路線選定

本市における自転車利用の主な目的は、通勤・通学、買物などの日常的な利用が多いことから、次のような路線について、安全で快適な通行空間の整備を進めるとともに、それらを面的に組み合わせた自転車ネットワークの形成を図ります。

①市内における主要路線としての役割を担う路線

⇒主要な公共施設（市役所、コミュニティセンターなど）や鉄道駅へのアクセスを担う、本市の道路網の骨格を形成する都市計画道路を対象に抽出します。

（使用データ：都市計画総括図）

②自転車関連の事故が多く、安全性の確保が必要である路線

⇒平成 27～29 年の事故件数が 2.7 件/km 以上の路線を自転車関連事故が多い路線として抽出します。

（使用データ：管轄警察や公益財団法人交通事故総合分析センターの事故データ）

③既に自転車通行空間が整備されている路線

⇒これまで整備した路線については、引き続き活用していきます。

（使用データ：大野城市道路台帳）

④その他自転車ネットワークの連続性を確保する路線

⇒隣接市との連続したネットワークの確保に必要な路線や、①～③で抽出した路線の連続性を確保するために必要な路線を抽出します。

（使用データ：隣接市の自転車ネットワーク）

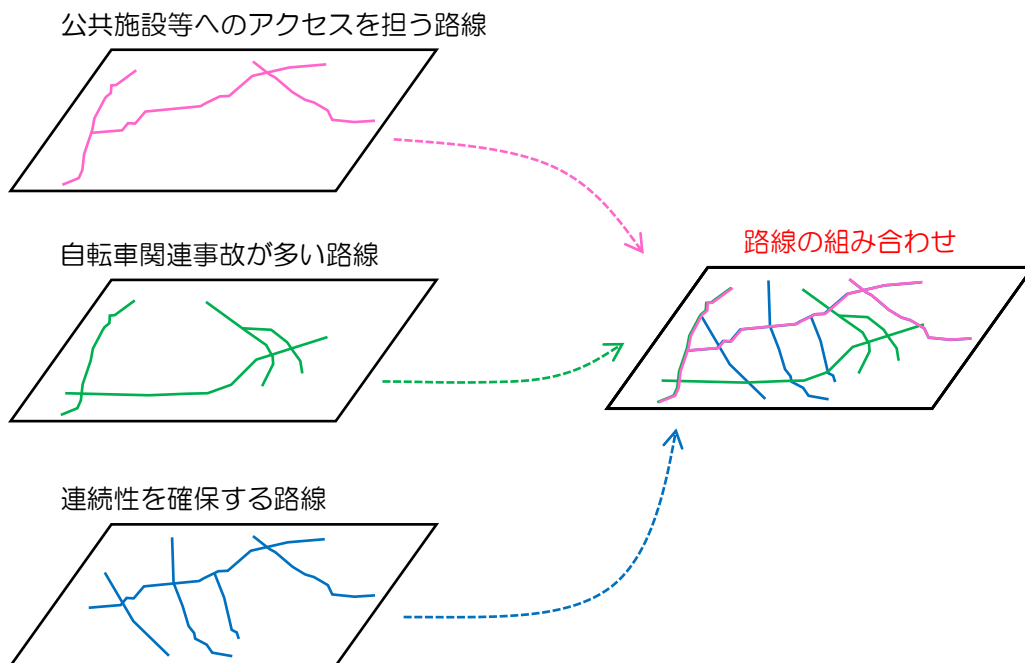


図 4-3 路線の組み合わせのイメージ

4-4 大野城市自転車ネットワーク

本市の南北方向の国道・県道と東西方向の市道で形成される道路ネットワークを基本的な考え方とし、前節で抽出した路線を組み合わせることで自転車ネットワークの設定を行いました。

設定した自転車ネットワークは、次のページ（図 4-5）に示すとおりです。

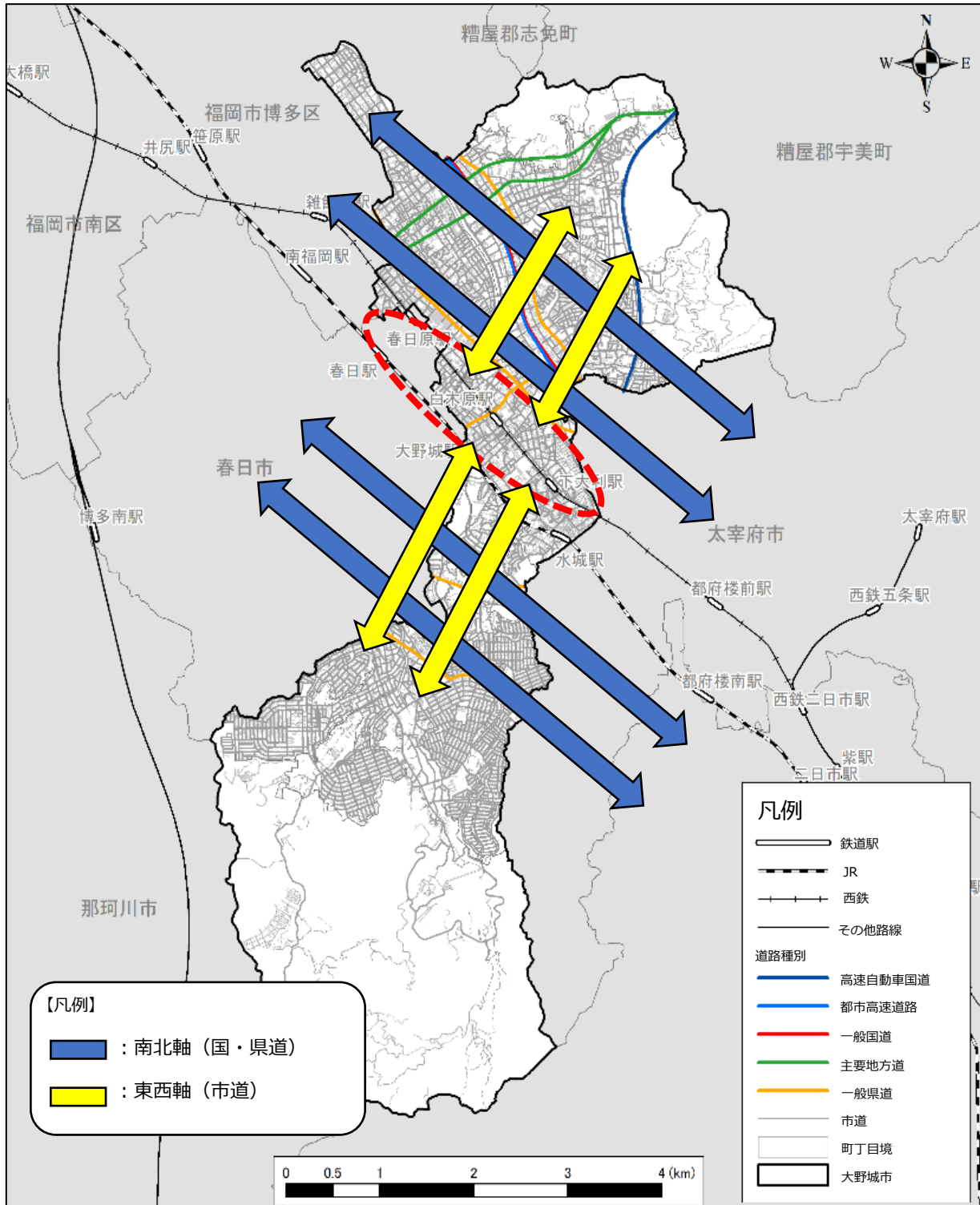


図 4-4 自転車ネットワークの基本的な考え方

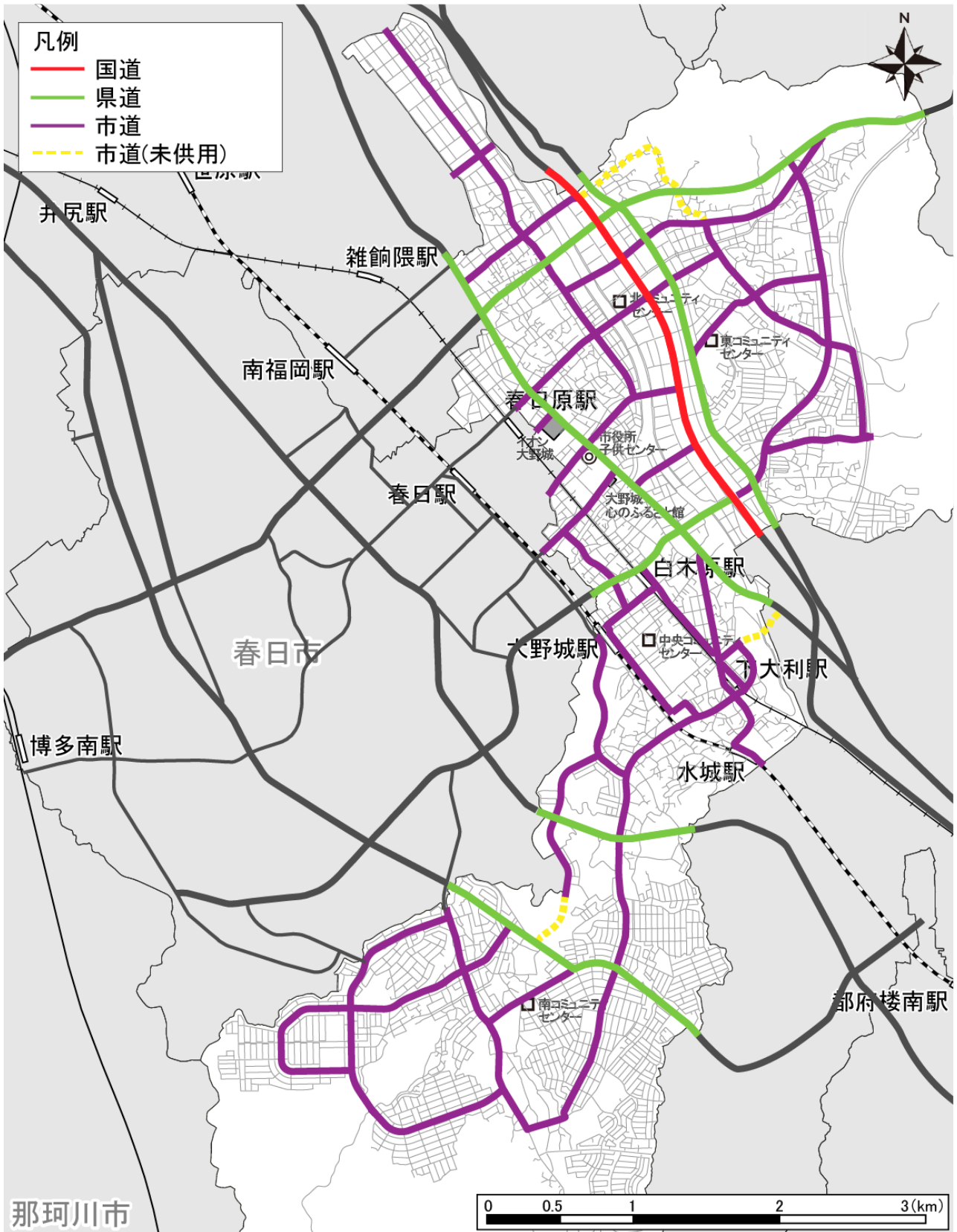


図 4-5 大野城市自転車ネットワーク

4-5 整備形態の基本的な考え方

(1) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づく整備形態

平成24年11月に「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）（以下「ガイドライン」という。）」が策定され、自転車は「車両」との考えのもと、自転車通行空間の整備方針が示されています。

ガイドラインでは、自転車通行空間の整備形態について自転車道、自転車通行帯、車道混在の3つの形態が示されています。

なお、これら3つの形態は完成形態として位置付けられていますが、道路幅員や道路構成などの制約により、自転車道や自転車通行帯での整備ができない場合は、暫定形態として車道混在で整備することも認められています。

表 4-1 自転車通行空間の整備形態

整備形態	【ガイドラインにおける整備イメージ】
自転車道	<p>縁石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車通行帯	<p>自転車通行帯の幅全部もしくは、幅の一部を着色</p> <p>歩道 自転車通行帯 車道</p> <p>※自転車通行帯の幅全部</p> <p>※自転車通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	<p>(1) 歩道のある道路における対策 (2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】 【車線内の対策】 ※矢羽根型路面表示は外側線の下に重ねさせることができる 【車線内の対策】</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>歩道 車道 歩道 車道</p> <p>路側帯 車道</p>

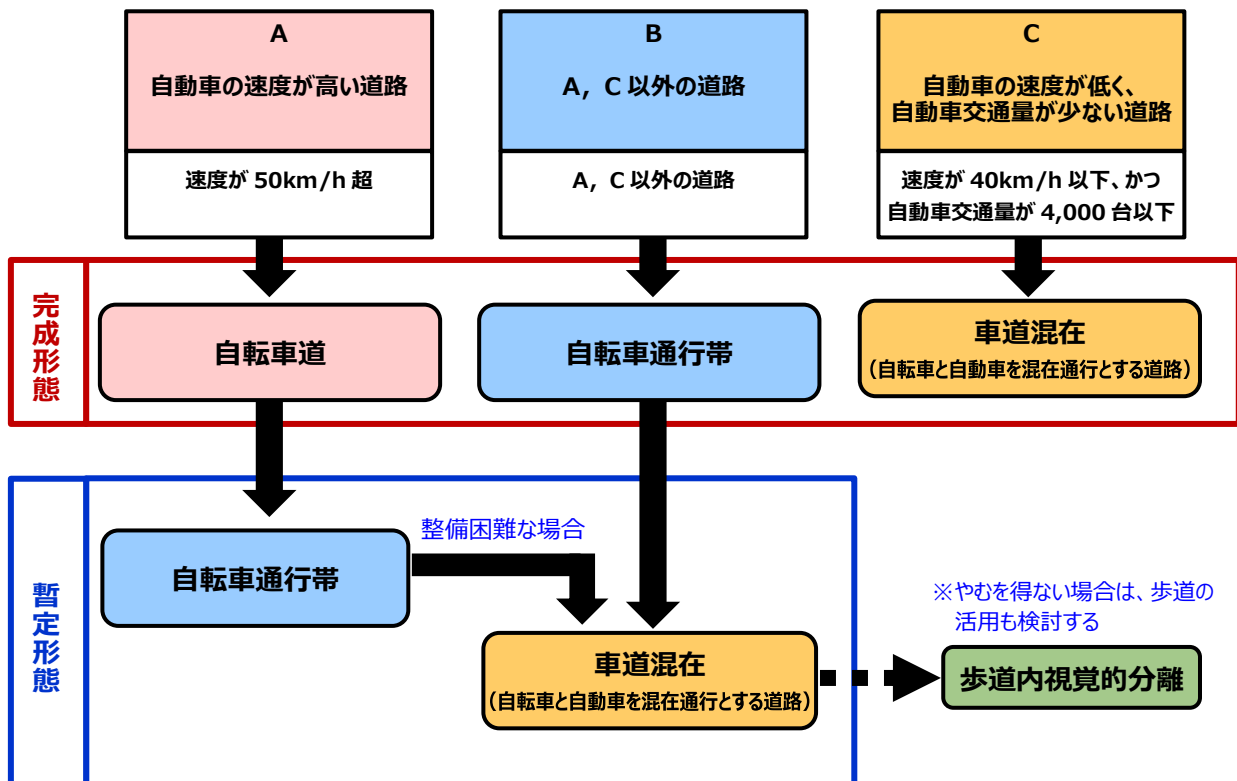
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより作成
（平成28年7月／国土交通省道路局、警察庁交通局）

(2) 整備形態の選定方法

本市の自転車ネットワークの整備形態は、ガイドラインに基づき、交通特性（自動車速度制限と交通量）を踏まえて選定することとします。

ただし、整備にあたり道路用地の確保が困難な場合や、短期間での完成形態の整備が難しい場合には、早期に自転車ネットワークを整備するため、暫定形態での整備を検討します。

- 完成形態で自転車道と選定された路線で、一方向通行の自転車道（幅員 2.0m 以上）の整備が困難な場合は、暫定形態として自転車通行帯を整備します。
- 現状の幅員構成で自転車通行帯の整備が困難な場合は、暫定形態として車道混在を整備します。
- 自転車道または自転車通行帯に当てはまるものの、整備後 15 年を経過していない路線や、交通安全上車道での整備が困難な路線においては、当面の整備形態として歩道内視覚的分離で整備します。



注1：自動車の速度は規制速度を採用。自動車交通量は、大野城市が平成 27 年 10 月に実施した交通量調査結果及び都市計画道路整備プログラム等を採用。

図 4-6 整備形態の選定フロー

4-6 各整備形態の設計方法

各整備形態の具体的な設計は、道路構造令やガイドラインに準拠して設計します。

(1) 自転車道

自転車道は、縁石等の工作物によって、物理的に歩道及び車道と分離された空間を構築するものとし、左側一方通行とします。幅員は、2.0m以上を基本に、やむを得ない場合は1.5m以上とします。

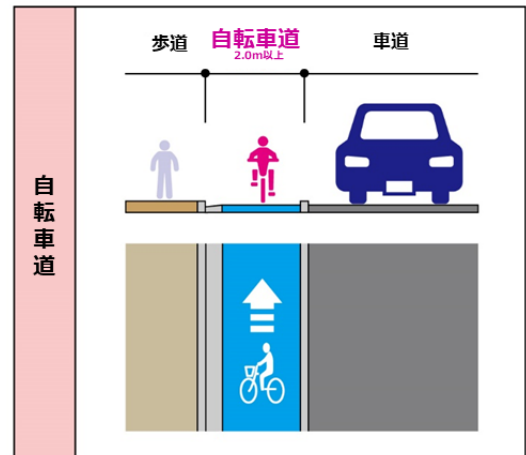


図 4-7 自転車道の整備方法

(2) 自転車通行帯

自転車専用の通行帯を車道内に設け、視覚的に自転車と自動車とを分離します。

また、自転車は、左側一方通行とし、幅員は、1.5m以上を基本に、やむを得ない場合1.0m以上とします。

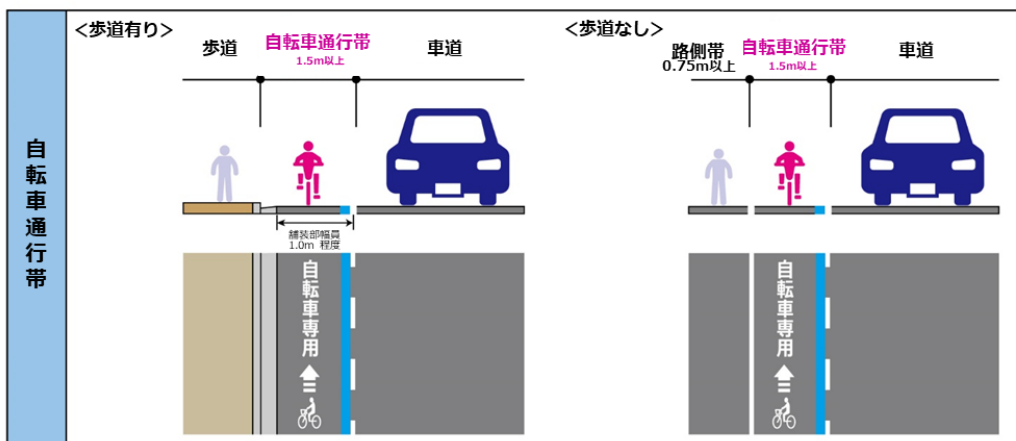


図 4-8 自転車通行帯の整備方法

(3) 車道混在 (2車線)

車道内に自転車の走行位置を矢羽根型路面表示で明示し、自動車利用者に自転車の通行位置を認識させます。

車道内で自転車と自動車とが混在するため、歩道がある場合または2車線道路の場合は、原則として矢羽根表示の右端が路肩端または外側線から1.0m以上（現地の交通状況に応じて0.75mも可能）の位置となるように設置します。

ただし、自転車通行空間の快適性確保の観点から、矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保するように努めます。

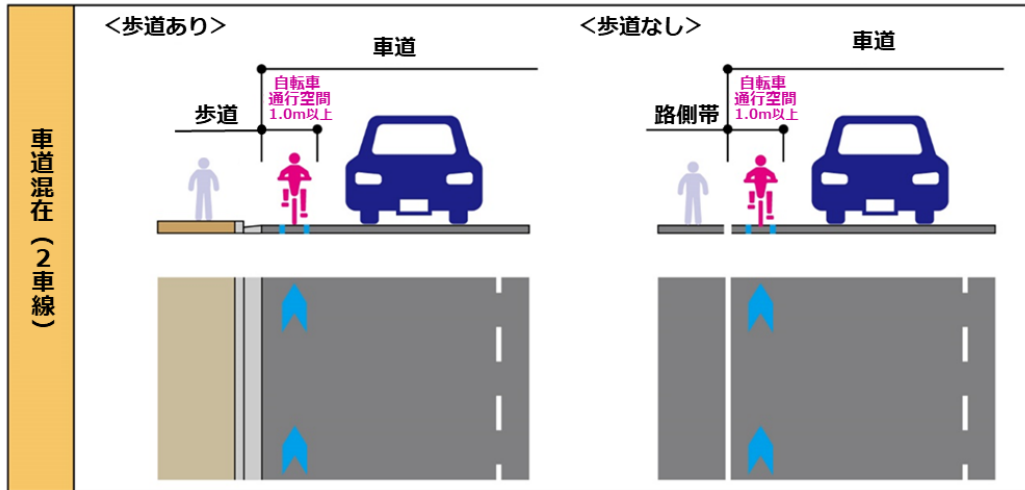


図 4-9 車道混在 (2車線) の整備方法

(4) 車道混在 (1車線)

車両の通行幅 ($W=2.0\text{m}$ 以上) を確保したうえで、車道内に自転車の通行位置を矢羽根型路面表示で明示し、自動車利用者に自転車の通行位置を認識させます。

車道内で自転車と自動車とが混在するため、外側線がある1車線道路では、原則として矢羽根表示の右端が外側線から1.0m以上の位置となるように設置します。また、外側線がない1車線道路では、歩行者の通路幅を確保したうえで、原則として矢羽根表示の右端が路肩端から1.0m以上の位置となるように設置します。

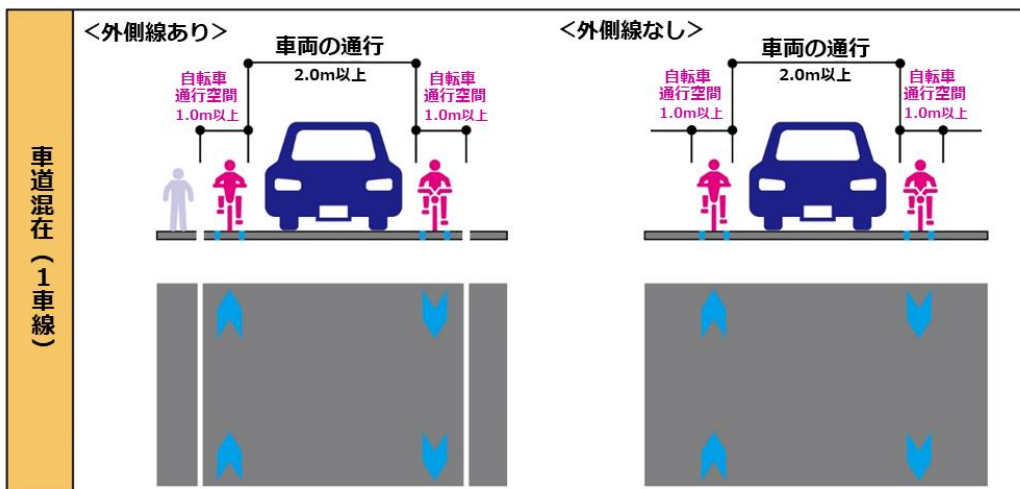


図 4-10 車道混在 (1車線) の整備方法

(5) 矢羽根型路面表示等の寸法

矢羽根型路面表示は、ガイドラインに示されたもの（幅=0.75m、長さ=1.50m）を青色で設置することを標準仕様とします。

なお、自転車通行帯および車道混在における自転車のピクトグラム等の路面表示は、地域の要望等にも配慮して適宜設置します。

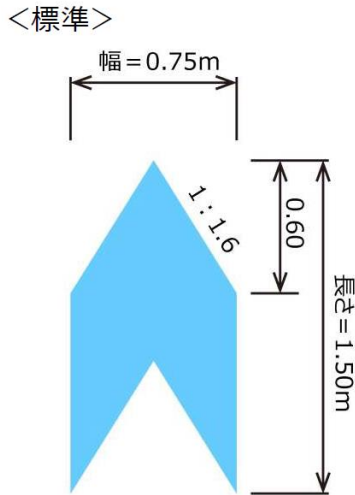


図 4-11 矢羽根型路面表示



図 4-12 自転車のピクトグラム路面表示

(6) 特殊部の設計 (バス停部)

バス停部の設計では、自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険性に留意して設計します。

①自転車道

■バス交通が多くない路線

自転車とバス乗降客の交錯を防止するため、区画線（歩行者横断指導線）や看板または路面標示等により自転車にバス利用者の横断に関する注意喚起を行ったうえで、前後区間と同様に自転車道を直線的に連続させるものとします。

この場合、バスを決まった位置に正着させるよう、路面標示によってバス停部分を明確化するとともに、バス利用者が安易に自転車道に侵入しないよう、横断防止柵の設置や注意喚起の看板設置を検討します。

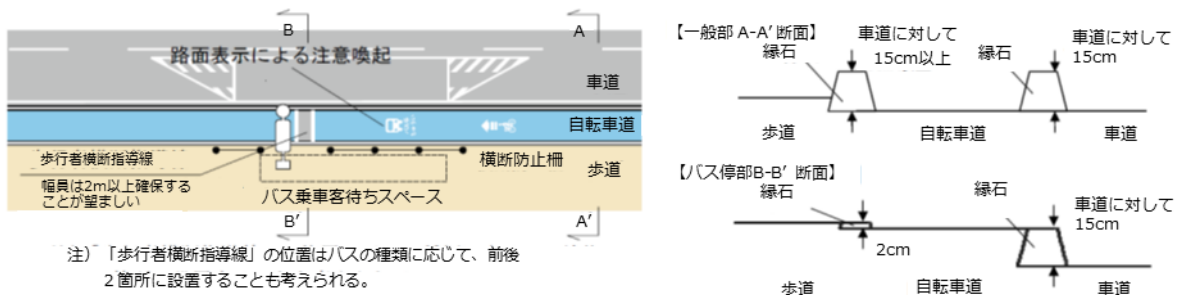


図 4-13 自転車道にバス停留所を設置する場合 (バス交通が多くない路線)

■バス交通が多く道路空間に余裕がある路線

道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれる場合は、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させるため、車道と自転車道との間に交通島（乗降場）を設置して、自転車道の連続性を確保することとします。

交通島は、自転車道を屈曲させ、交通島を回避する形状の島型と、乗降場を車道側に張り出すテラス型が考えられますので、現地の状況に応じて適切に選択するものとします。

なお、交通島を設置する場合には、バス乗降客が自転車道を横断する部分を道路標識や道路標示によって、横断歩道であることを明示するとともに、テラス型の場合では、車道の進行方向に直面する部分に車両用の防護柵を設置するなど、安全性を確保します。

さらに、横断歩道部には、夜間照明や反射板の道路標識を設置するなど、夜間帯における安全性を確保します。

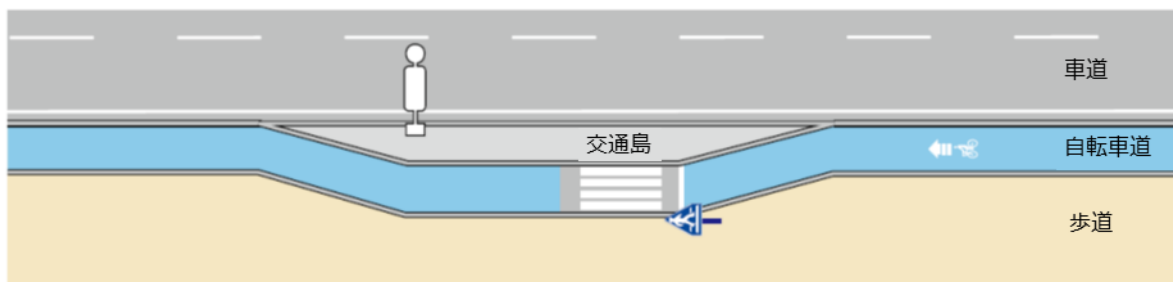


図 4-14 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける場合（島型）
（バス交通が多く道路空間に余裕がある路線）

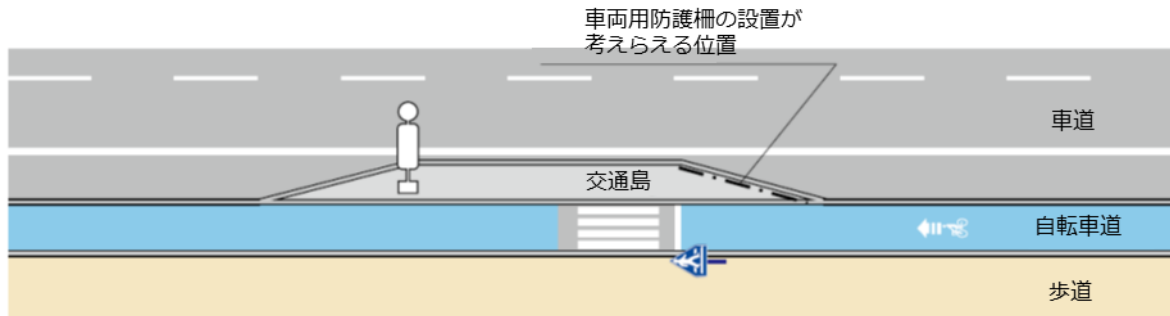


図 4-15 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける場合（テラス型）
（バス交通が多く道路空間に余裕がある路線）

②自転車通行帯

■バス交通が多くない路線

バス交通が多くない路線では、自転車通行帯上にバスを停車させるものとし、自転車とバス交通の交錯を防止するため、バス停の存在を明らかとするとともに、自転車利用者の停止を促す路面標示等によって、注意喚起を行うものとしします。

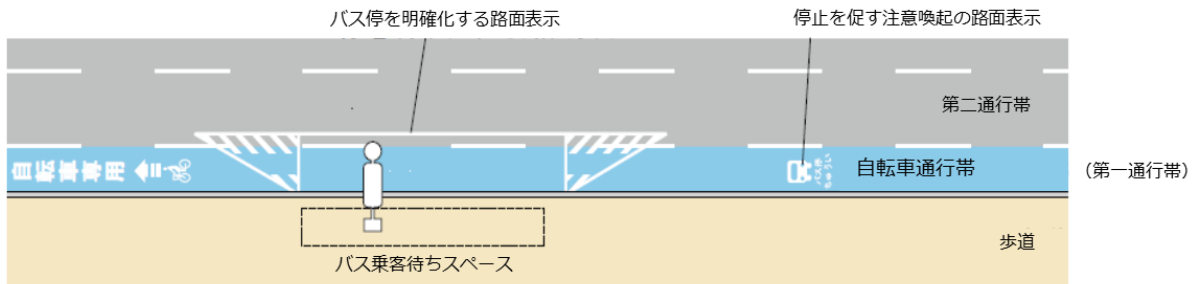


図 4-16 自転車通行帯にバス停留所を設置する場合（バス交通が多くない路線）

■バス交通が多く道路空間に余裕がある路線

道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所において、バス停車時も自転車の通行を可能とする場合は、バスベイ型としてバス停を整備するものとしします。さらに、第1通行帯と第2通行帯の間にバス停として交通島の設置が考えられる場合は、「自転車道」を参考とした交通島の設置を検討します。

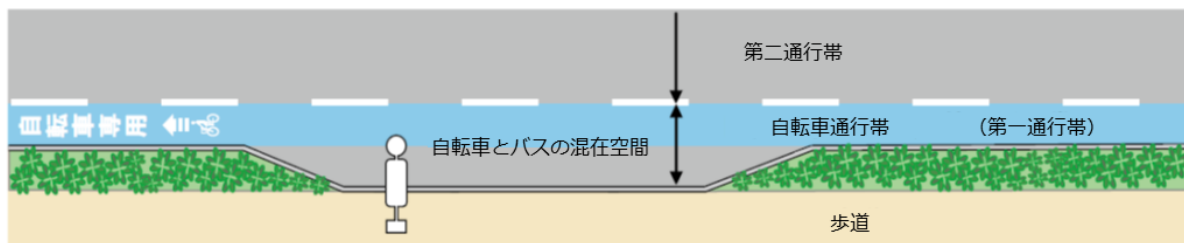


図 4-17 バスベイ型バス停を設置する場合

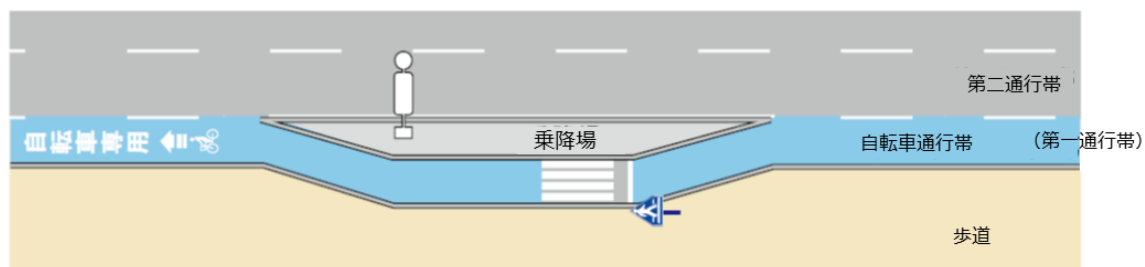


図 4-18 交通島を設置する場合

③車道混在

バス停部は、「自転車通行帯」に準拠して設計するものとしします。また、整備形態の選定により、暫定形態として車道混在を選定した場合も同様の方法としします。

4-7 自転車ネットワークの整備形態（完成形態）

(1) 自転車ネットワークの整備形態

整備形態の基本的な考え方を踏まえ、大野城市における自転車ネットワークの整備形態（完成形態）を以下に示します。

また、今後の国道・県道や、隣接している福岡市・春日市等の整備状況によっては、自転車ネットワークの連続性を確保する必要があることから、適宜見直し、整備を進めていきます。

なお、市内の国道及び県道については、自転車ネットワークの形成に必要な路線であるため、関係各機関に対し、積極的に整備要望を行っていきます。

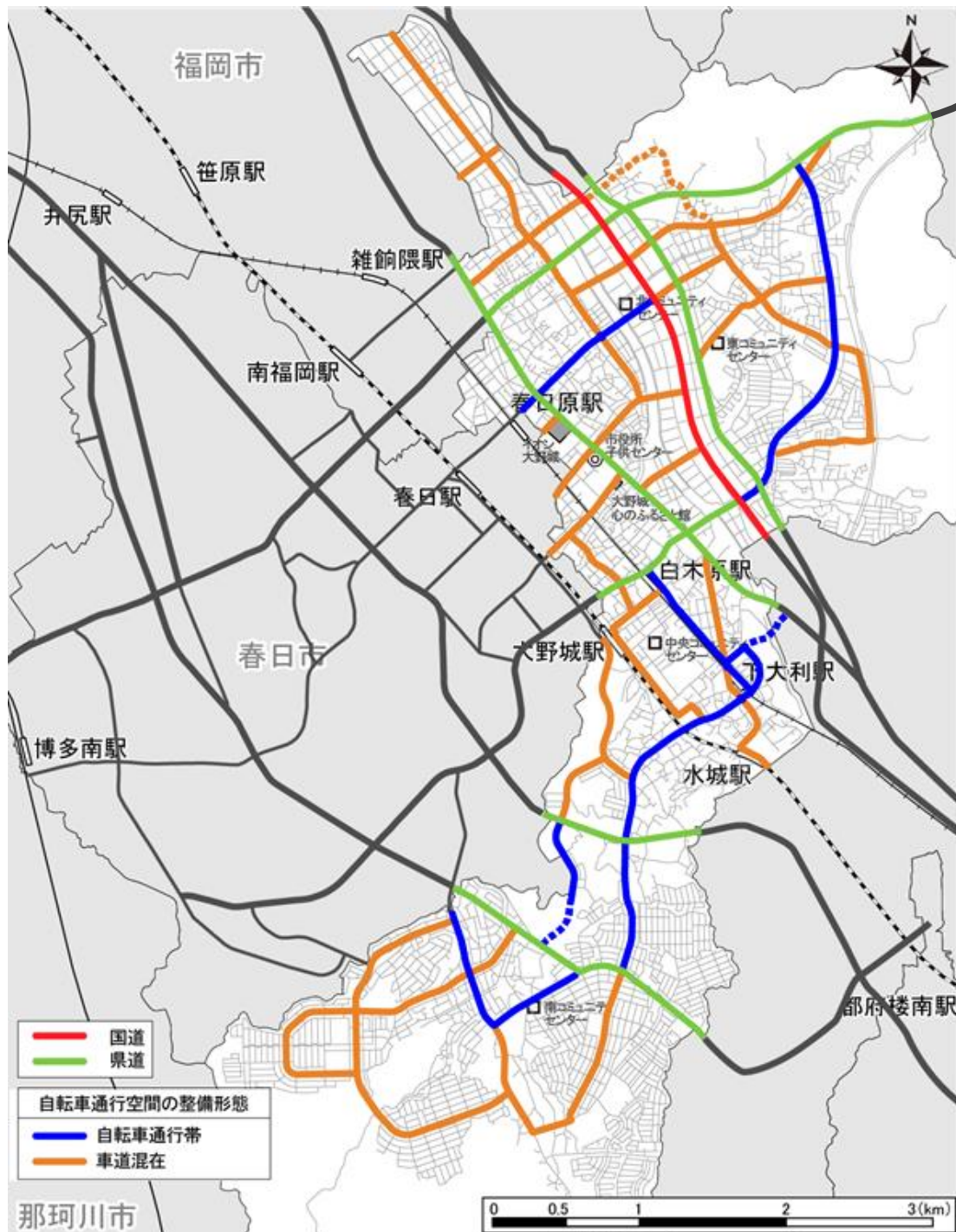


図 4-19 自転車ネットワークの整備形態（完成形態）

