

2 広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本方針

【本章の概要】

本章では、広域的な自転車利用ネットワークとして目指すべき安全性・快適性の条件と、短期・中長期における整備方針及び道路を新設・改築する場合の整備方針を記載する。

本章の構成は、以下の通りである。

2.1 自転車利用ネットワークの概要

本節では、自転車利用ネットワークを形成するルートの種類や設定の考え方等について記載する。

2.2 広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方

本節では、広域的な自転車利用ネットワークとして目標とする安全性・快適性の条件と、ネットワーク整備の基本的な考え方について記載する。

2.3 広域的な自転車利用ネットワークの整備方針

本節では、広域的な自転車利用ネットワークの整備方針として、短期・中長期における安全性と快適性の向上に関する整備方針及び道路を新設・改築する場合の整備方針について記載する。

2.1 自転車利用ネットワークの概要

本節では、自転車利用ネットワークを形成するルートの種類や設定の考え方等について記載する。

2.1.1 自転車利用ネットワークを形成するルートの種類

自転車利用ネットワークを形成するルートの種類の定義を下表に示す。

表 2.1 ルート種類の定義

用語		定義
広域的な 自転車利用 ネットワーク	幹線ルート	大和平野内における複数の観光エリア等を移動できるループ状のルートをいう。
	補助幹線ルート	幹線ルートをショートカットするルートをいう。
	高原ルート	大和平野外における主要な観光エリアを結ぶルートをいう。
地域内の 自転車利用 ネットワーク	地域内ルート	広域的な自転車利用ネットワークに接続し、各地域内の観光資源や地域資源等を巡るためのルートをいう。

2.1.2 自転車利用ネットワークの対象利用者

本ガイドラインでは、自転車利用ネットワークの利用者として、自転車の利用レベルに応じてハイ・ミドル・ローユーザーの3階層の利用者を想定しており、これらの利用者層の定義を下表に示す。

表 2.2 利用者層の定義

利用者層	定義
ハイユーザー	自分の自転車で走ることを目的に、頻繁に長距離走行や自転車関連イベントに参加する自転車利用者層をいう。
ミドルユーザー	自分の自転車またはレンタサイクルで、主に観光・レジャーを目的に、短中距離走行を楽しむ自転車利用者層をいう。
ローユーザー	観光にあまり自転車を利用していない層をいう。

2.1.3 自転車利用ネットワークの設定の考え方

自転車利用ネットワークの設定の考え方について以下に示す。

- ・ 広域的な自転車利用ネットワークについては、既存の大規模自転車道を活用するとともに、自転車愛好家や市町村等の意見を踏まえて、自転車利用の安全性に配慮し、沿道景観等を楽しむことができるよう、交通量の少ない道路を選択するほか、旧街道、山麓・河川沿いの道路を積極的に活用する。
- ・ 広域的な自転車利用ネットワークについては、今後、自転車利用者の意見を聞きながら充実を図っていく。
- ・ 地域内の自転車利用ネットワークについては、地域内の観光資源や地域資源等を巡るためのルートを設定する*。

* 地域内の自転車利用ネットワークの詳細は第7章を参照。

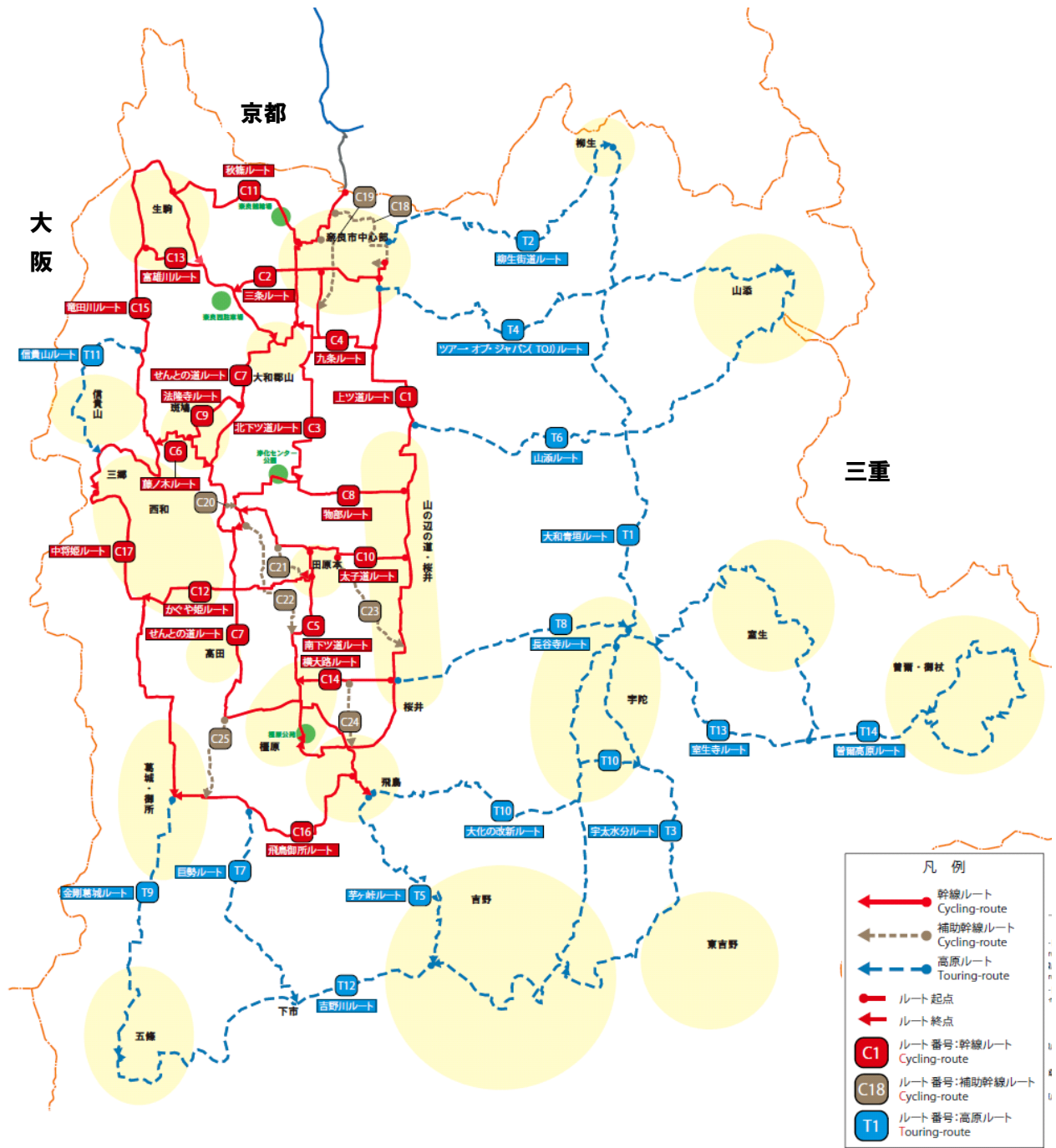


図 2.1 奈良県における広域的な自転車利用ネットワーク

2.1.4 自転車利用ネットワーク上の自転車走行空間

現状の自転車利用ネットワーク上に見られる自転車走行空間と通行方法を下表に示す。

自転車利用ネットワーク全体のうち、車道の左側端部（1車線道路、多車線道路）を通行する区間の割合が多くを占めている。

表 2.3 自転車利用ネットワーク上の自転車走行空間

走行空間の種類	自転車通行方法※	ネットワーク上の事例
車道左側端部 (1車線道路)	・車道の左側端を一方通行（左側通行）で通行	
車道左側端部 (多車線道路)	・路肩または最左車線の左側端を一方通行（左側通行）で通行	
自転車歩行者道	・自転車歩行者道内の車道寄り部分を対面通行（左側通行）で通行	
自転車歩行者道の 通行位置明示	・公安委員会の規制により自転車通行位置が指定されている場合は、指定部分を対面通行（左側通行）で通行	
自転車歩行者専用道路	・自転車歩行者専用道路を対面通行（左側通行）で通行	
自転車道	・自転車道内を対面通行（左側通行）で通行	 (現状のネットワーク上には存在しない)
自転車専用通行帯 (自転車レーン)	・自転車専用通行帯内を一方通行（左側通行）で通行	 (現状のネットワーク上には存在しない)

※ 自転車通行方法の詳細は第4章及び「(参考1) 関連法令の整理」を参照。

2.2 広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方

本節では、広域的な自転車利用ネットワークとして目指すべき安全性・快適性の条件とネットワーク整備の基本的な考え方について記載する。

2.2.1 目指すべき安全性・快適性の条件

広域的な自転車利用ネットワークとして目指すべき安全性・快適性の条件を下表に示す。

表 2.4 目指すべき安全性・快適性の条件

安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者・自動車交通量に応じた安全な走行空間が確保されていること。 ・ 段差や通行を妨げるものがなく安全に走行できること。 ・ 交差点内を安全に横断できること。 ・ 交差点部等、特に他者（自動車、歩行者）との交錯が発生する箇所を事前に把握できること。 ・ ドライバーが自転車の存在に注意して運転している環境であること。 ・ 自転車走行に対して歩行者が安全であること。
快適性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者が迷わず円滑に自転車利用ネットワークを周遊できること。 ・ 利用者が自転車ルート上の概ねの現在地を把握できること。

2.2.2 広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方

広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方を以下に示す。

短期（概ね3年間）的には、道路の小規模改良やサイン設置等により、安全性・快適性を向上させ、ネットワークの概成を図る。また、中長期（5～10年間）的には、自転車走行空間の整備等により安全性を向上させ、ネットワークの充実を図る。

2.3 広域的な自転車利用ネットワークの整備方針

本節では、広域的な自転車利用ネットワークの整備方針として、短期・中長期における安全性と快適性の向上に関する整備方針及び道路を新設・改築する場合の整備方針について記載する。

広域的な自転車利用ネットワークの整備方針を以下に示す。

- ・ 短期的には、現行の道路区域内で実施が可能な「注意喚起サインの設置」と「自転車走行空間の整備（道路の小規模改良等）」により、ネットワークの安全性を向上させる。あわせて、統一したデザインによる「案内誘導サインの設置」により、ネットワークの快適性を向上させる。
- ・ 中長期的には、道路改築や道路空間の再配分を伴う「自転車走行空間の整備」により、安全性を向上させ、ネットワークの充実を図る。
- ・ ネットワーク上で道路を新設・改築する場合は、新たな自転車走行空間の整備を検討・実施する。

2.3.1 短期における整備方針

短期的（概ね3年）には、現行の道路区域内で実施が可能な「注意喚起サインの設置」と「自転車走行空間の整備」によりネットワークの安全性を向上させるとともに、「案内誘導サインの設置」によりネットワークの快適性を向上させる。

(1) 短期におけるネットワーク整備の進め方

短期におけるネットワーク整備の進め方を以下に示す。

ネットワークの安全性・快適性・連結性に留意しつつ、「多くの利用者が想定されるルート」や「地域のまちづくりに資するルート」から先行して整備する。

(2) 安全性の向上に関する整備方針

短期的には、現行の道路区域内で実施が可能な「注意喚起サインの設置」と「自転車走行空間の整備（道路の小規模改良等）」により安全性を向上させる。

1) 注意喚起サインの設置

注意喚起サインに関する整備方針を下表に示す。

表 2.5 短期の安全性向上のための整備方針(注意喚起サイン)

注意喚起サインの設置	単路部	<p>【自転車に対する注意喚起】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車歩行者道を通行する区間は「歩行者優先」サインを設置する。 <p>【自動車に対する注意喚起】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車道の左端部を通行する区間はドライバー向け「幅寄せ注意」サインを設置する。 ・ 現状で、自動車交通量が多い場合、「幅寄せ注意」または「左側通行」サインの設置間隔の短縮、車両に対する速度抑止対策（減速マーク等）を実施する。
	交差点部	<p>【自転車に対する注意喚起】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通量の多い多車線道路を横断する場合や 1 車線道路同士の交差点で、特に見通しの悪い交差点では、自転車に対し「自動車注意」または「歩行者注意」のサインを設置する*。 <p>【自動車に対する注意喚起】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通量の多い多車線道路を横断する場合、多車線道路を走行する自動車に対し「自転車横断注意」のサインを設置する。

※ 交差点部に歩道が設置されていない場合は「自動車注意」、設置されている場合は「歩行者注意」のサインを設置する。

2) 自転車走行空間の整備

自転車走行空間に関する整備方針を下表に示す。

表 2.6 短期の安全性向上のための整備方針(自転車走行空間)

自転車走行空間の整備	単路部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道乗り入れ部の段差解消や路面状況（舗装）を改善する。 ・ 車止めの改良・撤去や不法占用物件を除去する。 ・ 通行位置明示、通行規制^{※1}により自転車走行空間を整備する。 ・ 自転車利用者等のニーズを踏まえ、安全性の観点から必要性を確認した上で、照明設備の設置を検討する。
	交差点部 ^{※2,3}	<ul style="list-style-type: none"> ・ 隅切が無く見通しが悪い交差点は、注意喚起の他、カーブミラーの設置等、各種対策を検討する。 ・ 現状で自転車・自動車交通量の多い交差点では、自転車横断帯の設置^{※4}や交差点のカラー化について警察と協議する。 ・ 夜間において、特に暗い交差点^{※5}については、照明設備の設置を検討する。

※1 自動車交通量が多く、ロー及びミドルユーザーの車道通行が望ましくない場合、幅員 2m 以上の歩道を有する区間においては、歩行者交通量に留意しつつ、「普通自転車通行可（自転車歩行者道への変更）」の規制について警察と協議する。

※2 交差点部は現在の形状・交通処理方式に準ずることを基本とする。

※3 道路の横断は、交差点部に対し直角を原則とする。

※4 大規模自転車道等において幹線道路を横断する場合に設置を検討する。ただし、自転車の走行空間（自転車歩行者道や自転車歩行者専用道路等）が連続していない場合は設置できない。

※5 自転車・自動車交通量の多い交差点において設置を検討する。

(3) 快適性の向上に関する整備方針

ネットワークの快適性は、統一したデザインによる「案内誘導サインの設置」によって短期（概ね3年）で向上させる。

案内誘導サインに関する整備方針を下表に示す。

表 2.7 短期の快適性向上のための整備方針(案内誘導サイン)

案内誘導サインの設置	単路部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 統一デザインの看板等を設置し、自転車ルートを明示する^{※1}。 ・ 大和平野部では約1km毎、山間部では2～3km毎に目的地（起終点等）までの距離を明示する。 ・ 車道の左端部を通行する区間は「左側通行」サインを設置する^{※2}。 ・ 自転車道や自転車レーン等の自転車走行空間を整備した場合、フットサインで通行位置を明示する。
	交差点部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車ルートの交差点や屈曲部の手前でルート方向と目的地（起終点等）を示すサインを設置する。 ・ 直進部の主要交差点手前でルート方向と目的地（起終点等）を示すサインを設置する。 ・ 自転車の横断位置が特にわかりにくい交差点等では、横断位置を示すサインを設置する。

※1 案内誘導サインを連続して設置することにより、ドライバーに対して、自転車ルートであることの認識を促し、自転車利用者の安全性を向上させる効果も期待できる。

※2 歩道と並行して車道の左端部を通行する区間では、「左側通行」の表現が歩道上の左側であると誤解を招く可能性があるため「左側通行」サインは設置せず、代わりに「幅寄せ注意」サインを設置する。

2.3.2 中長期における整備方針

中長期的には、道路改築や道路空間の再配分を伴う「自転車走行空間の整備」により、安全性を向上させ、ネットワークの充実を図る。

中長期における自転車走行空間に関する整備方針を下表に示す。

表 2.8 中長期の整備方針(自転車走行空間)

自転車の整備	単路部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者・自動車交通量が増加した場合には、安全性の観点から必要性を確認した上で、自転車道の整備等自転車走行空間の整備を検討する^{※1,2}。
	交差点部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車・自動車交通量が増加した場合は、自転車横断帯の設置^{※3}や交差点のカラー化を警察と協議する。

※1 整備手法の検討にあたっては、沿道利用の状況や自転車ルートの前後区間との連続性、当該区間の歩行者・自転車交通量等に留意する。

※2 自転車利用者が交差点内を安全に通行できるように、道路状況や交通状況に応じて、自転車の通行方法を検討する。

※3 大規模自転車道等において多車線道路を横断する場合に設置を検討する。ただし、自転車の走行空間（自転車歩行者道や自転車歩行者専用道路等）が連続していない場合は設置できない。

2.3.3 道路を新設・改築する場合の整備方針

ネットワーク上で、道路を新設・改築する場合は、新たな自転車走行空間の整備を検討・実施する。

道路を新設・改築する場合の自転車走行空間に関する整備方針を下表に示す。

表 2.9 道路を新設・改築する場合の整備方針(自転車走行空間)

自転車走行空間の整備	<ul style="list-style-type: none"> ネットワーク上で、道路を新設・改築する場合は、自転車道や自転車専用通行帯等の自転車専用の走行空間整備を検討する*。 自転車専用の走行空間整備が困難な場合においても、車道左側を通行する自転車利用者の安全性を高めるため、路肩空間の確保(幅員1m以上)に努める。
-------------------	---

* 自転車走行空間整備の検討に際しては、自転車利用者の危険性や、沿道利用の状況、前後の自転車通行位置との連続性等を考慮する。

<参考> 自転車事故の発生箇所について

平成19年に発生した国内の自転車関連事故について、事故発生箇所の内訳をみると、交差点内での事故が約7割を占めており、自転車利用者の安全性を向上させる上で、特に、交差点における安全対策の重要性が高いことがわかる。

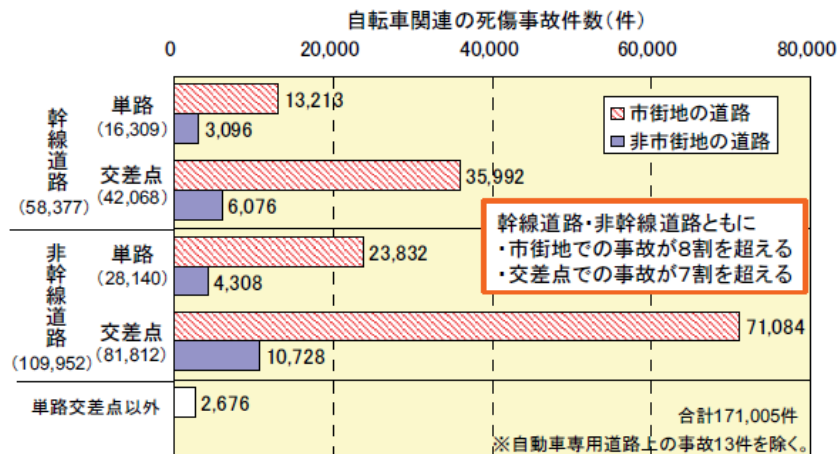


図 自転車関連交通事故の発生箇所別件数(平成19年)

出典 国土交通省国土技術政策総合研究所資料

<参考> 短期と中長期における広域的な自転車利用ネットワーク整備の検討内容

<短期(概ね3年)の整備検討内容>

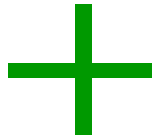
安全性の向上

【自転車走行空間の整備】

- 4 自転車走行空間の整備方針
 - 4.1 短期的視点における自転車走行空間の整備
 - 4.1.1 道路の小規模改良
 - (1) 段差の解消
 - (2) 路面状況(舗装)の改善
 - 4.1.2 通行を妨げるものの改良・撤去
 - (1) 車止めの改良・撤去
 - (2) 不法占用物件の除去(路上駐車、路上看板、放置自転車等)
 - 4.1.3 通行位置の明示による走行空間の整備
 - (1) 路肩のカラー化による自転車走行空間の整備
 - (2) 自転車歩行者道における自転車通行位置の明示

【注意喚起サインの設置】

- 5 サインの設置方針
 - 5.4 注意喚起サインの整備方針
 - 5.4.1 注意喚起サインの仕様
 - 5.4.2 注意喚起サインの設置基準



快適性の向上

【案内誘導サインの設置】

- 5 サインの設置方針
 - 5.3 案内誘導サインの整備方針
 - 5.3.1 案内誘導サインの仕様
 - 5.3.2 案内誘導サインの設置基準

<中長期(5~10年)の整備検討内容>

安全性の向上

【自転車走行空間の整備】

- 4 自転車走行空間の整備方針
 - 4.2 中長期的視点での自転車走行空間の整備
 - 4.2.1 自転車道の整備
 - 4.2.2 自転車専用通行帯(自転車レーン)の整備
 - 4.2.3 自転車歩行者道の整備
 - 4.2.4 自転車歩行者専用道路の整備