

北広島町自転車活用推進計画



令和4年3月

北広島町

目次

1. 自転車活用推進計画の位置づけ	1
1-1. 計画の目的	1
1-2. 計画の位置づけと期間	1
2. 自転車利用を取り巻く状況	2
2-1. 自転車利用の動向と課題	2
2-2. 自転車施策の動向	5
2-3. 自転車利用に係る上位関連計画	6
3. 自転車利用の現状と課題	11
3-1. 北広島町の概況	11
3-2. 自転車走行空間の状況	14
3-3. 通勤・通学による自転車利用の状況	19
3-4. 自転車利用に係る公共・公益施設等の状況	20
3-5. 自転車関連交通事故の状況	22
3-6. 自転車施策の基本方針	23
4. 計画の目標	24
5. 自転車ネットワーク	25
5-1. 自転車ネットワーク対象エリアの設定	25
5-2. ネットワーク路線候補の設定	26
6. 整備形態の選定	28
6-1. 技術検討項目	28
6-2. サイクリングエリア構築による健康・観光の推進	35

1. 自転車活用推進計画の位置づけ

1-1. 計画の目的

近年、自転車は、環境負荷の低減や災害時の交通機能維持、町民の健康増進を目的として利用ニーズが高まっている。一方、自転車の通行位置が明確にされていないことや、自転車利用者のルールやマナー遵守に係る意識の問題から、歩行者と自転車動線の交錯等危険な状況も見受けられる。

このようなことから、歩行者の安全を確保し、自転車の安全性と利便性の向上を図りながら、行政拠点や地域拠点、緑の拠点等を有機的に結ぶネットワークを形成し、自転車の利用しやすい環境整備を目的として本計画を策定する。

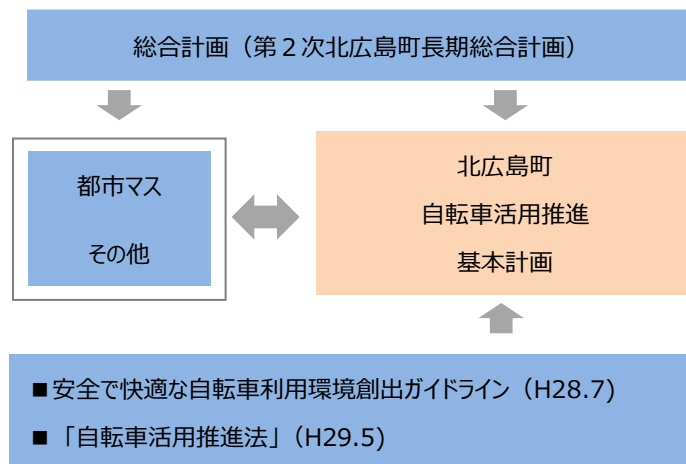
なお、本計画の策定にあたっては、平成 28 年 7 月に国土交通省と警察庁により策定された、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）に基づくとともに、平成 29 年 5 月に施行された「自転車活用推進法」に準拠する。

1-2. 計画の位置づけと期間

本計画は、本町が目指す『新たな感動・活力を創る北広島 ～人がつながり、チカラあふれるまち～』の実現に向けて取組む都市交通施策の一つとして位置づけ、上位計画である「第 2 次北広島町長期総合計画」や「都市計画マスタープラン」等との整合を図る。

また、計画期間は令和 4 年度（2022 年度）を初年度とし、更新期間を 5 年間として取り組んでいく。

▼計画の位置づけ



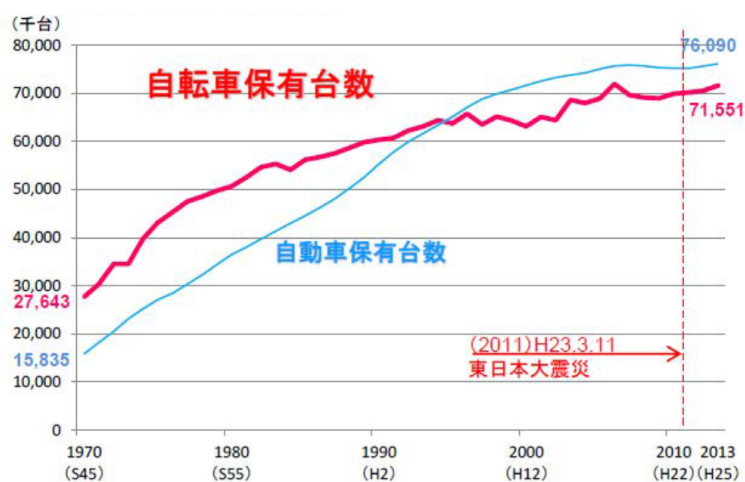
2. 自転車利用を取り巻く状況

2-1. 自転車利用の動向と課題

(1) 都市内交通における自転車の役割

- 全国の自転車保有台数は、緩やかな増加傾向にある。
- 自転車は、5 km未満の交通手段の約 20%を担っており、身近な移動手段として重要な役割を担っている。

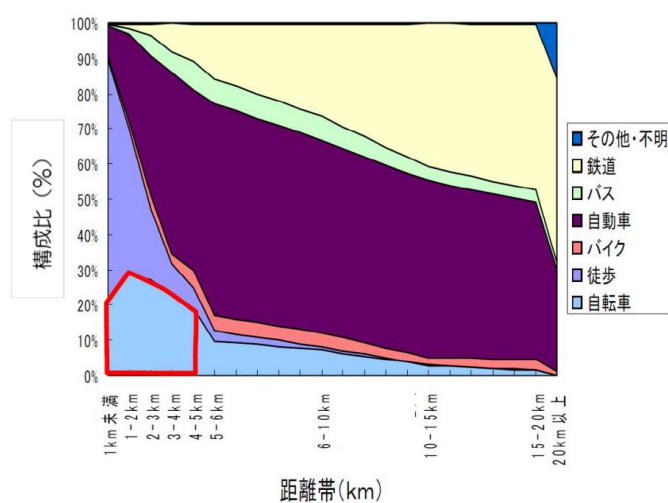
▼自転車及び自動車保有台数の推移



※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

【出典：自転車 (S45~H20) (社) 自転車協会、自転車 (H21~H25) (財) 自転車産業振興協会、自動車 (財) 自動車検査登録情報協会】

▼移動距離帯別の交通手段別移動割合

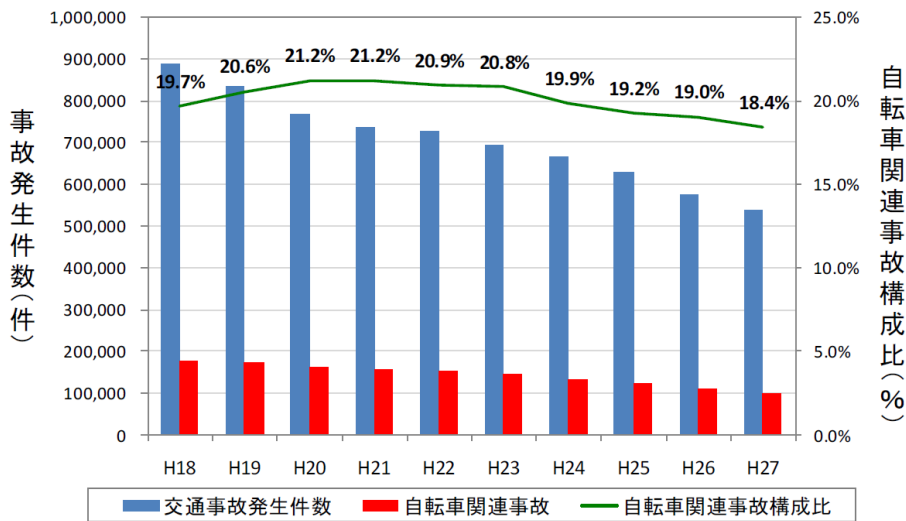


【出典：H17 全国都市交通特性調査 (全国 PT)】
 ※6kmまでは 1km 刻み、6km 以上は、5km 刻みのみの集計中を直線で結んでいる。

(2) 自転車関連事故の状況

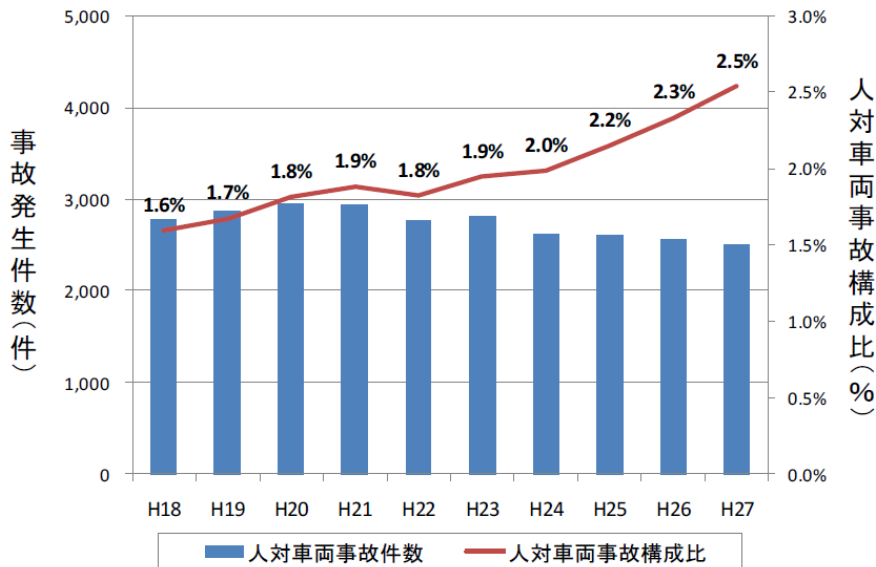
- 全国の交通事故が減少傾向にある中で、自転車関連の事故も緩やかな減少傾向にある一方で、全交通事故に占める割合は、約 20%で推移している。
- 自転車関連事故のうち、人対車両事故の件数は緩やかな減少傾向にある一方で、自転車事故全体に占める割合は、増加傾向にある。

▼全国の交通事故及び自転車関連事故件数・割合の推移



(資料：警察庁)

▼自転車関連事故（人対車両）件数・割合の推移

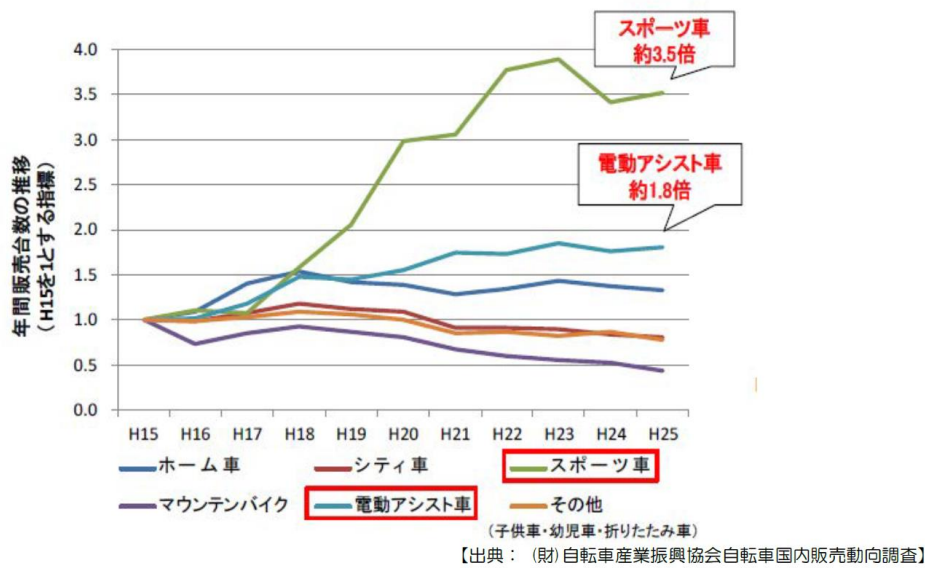


(資料：警察庁)

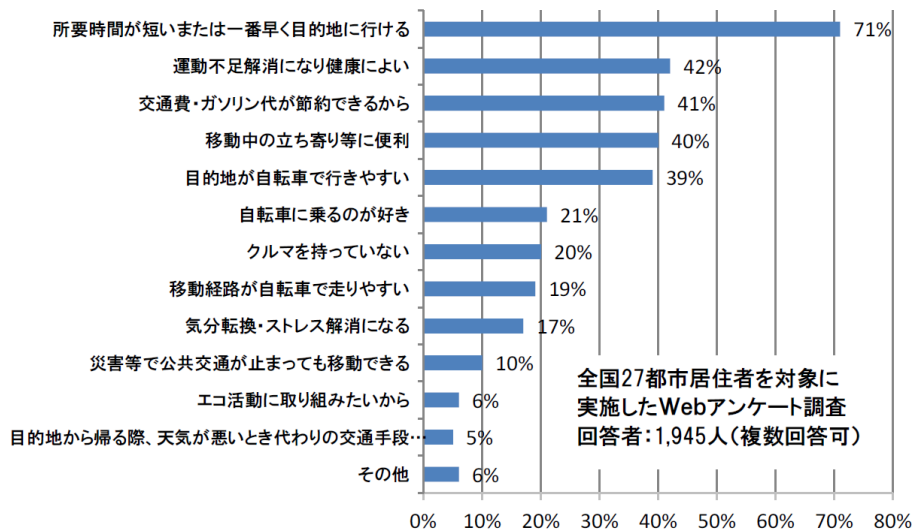
(3) 自転車利用の多様化

- 自転車販売台数の推移では、スポーツ車や電動アシスト車などの販売台数が増加している。
- 自転車を日常的に利用する理由では、約70%の方が「所要時間が短いまたは一番早く目的地に行ける」と回答しているが、他の理由としては、運動不足解消や交通費の節約等、様々な理由があげられている。

▼自転車車種別販売台数の推移



▼自転車を日常的に利用する理由



【出典：国土技術政策総合研究所平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

2-2. 自転車施策の動向

○国の自転車利用環境におけるこれまでの取組は、以下のとおりであり、「自転車が車両として車道通行を原則とする」ことを前提に、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間整備を促進するための方策の検討が行われてきている。

昭和 40 年代に自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進する。

自転車は車両という意識の希薄化等により、自転車と歩行者の事故への対応が課題となる。

平成 19 年度、国土交通省と警察庁は、自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるため、全国 98 地区を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定する。

平成 23 年 10 月、警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策の通達を出す。

平成 23 年度、国土交通省と警察庁は、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会を開催。平成 24 年 4 月、同委員会より、「みんなにやさしい自転車環境 - 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 -」が両省庁に提出される。

平成 24 年 6 月、社会資本整備審議会道路分科会建議中間とりまとめにおいて、道路政策の転換の視点から、車以外の利用者も含めた「多様な利用者が安全・安心して共存」できる環境の整備について記載される。

平成 24 年 11 月、国土交通省と警察庁は共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定する。

平成 26 年 12 月、さらに自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策や安全な自転車通行空間を早期に確保する方策等について審議を行うため、国土交通省と警察庁を共同事務局として、有識者による検討委員会を開催する。

平成 28 年 3 月、同委員会は、「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方策について提言を発表する。平成 28 年 7 月、提言を踏まえ、現行ガイドラインの一部が改訂される。

平成 29 年 5 月、身近な交通手段である自転車の活用が、交通、環境、健康増進等において重要な課題であることに鑑み、「自転車活用推進法」が施行される。

2-3. 自転車利用に係る上位関連計画

○上位及び関連計画において、自転車利用に関する事項は、「自動車中心から公共交通・自転車・徒歩を中心とした交通体系への転換の促進」等が挙げられている。

(1) 北広島町都市計画マスタープラン

資料名称	北広島町都市計画マスタープラン		
発行主体	北広島町	発行時期	平成 27 年 2 月
基本理念	自然と共生し、地域の再生をはかり、定住・交流の拡大をめざす		
基本方針	1.拠点都市の形成と公共交通を軸としたまちづくり 2.安心して快適に暮らせるまちづくり 3.地域の活力を創出するまちづくり 4.社会の変化に対応したまちづくり	⇒持続可能なまちづくり ・ 自動車中心から公共交通・自転車・徒歩を中心とした交通体系への転換を促進	
<p><u>基本目標1 活力を生み出すまちづくり</u> (圏域全体の目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■中国地方が国際競争力のある自立した圏域を形成していくために、広島中枢都市圏を中心として高次都市機能*の集積・強化を図り、中国地方全体の発展を牽引し得る、中枢都市圏域となることを目指します。 ■また、中国地方各地域との交流拡大や、各都市圏中心市、観光拠点等へのアクセス向上のために、広域幹線道路網及び広域公共交通ネットワークの強化を図ります。 ■加えて、都市交通の高速性、定時制強化、都心と広島空港や広島港などのアクセス強化を図るため、広島高速道路などの整備を推進します。 ■さらに今後発展が見込まれる東・東南アジア地域をはじめとした、国際交流拡大を見据え、国際競争力のある物流拠点機能などの向上のため、国際拠点港湾を中心とした港湾機能の強化を推進します。 (芸北エリア) ■芸北エリアにおいては、中国縦貫自動車道や、中国横断自動車道広島浜田線など、広域交通ネットワークの結節点としての優位性を活かし、工業・流通機能の集積を促進するとともに、山陰地方との連携強化により、産業の活性化を図ります。 ■また、芸北高原を中心とした地域については、将来にわたって本県農業の中核的な地位を占めるものと期待される地域の一つであり、現在整備が進められている、広域農道など集荷集配に係る生産基盤を活かし、野菜、花卉*、及び畜産等を中心に産業として自立できる農業の確立を目指します。 <p><u>基本目標2 持続可能なまちづくり</u> (圏域全体の目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■多様な主体の連携・協力によって、太陽光発電等、新エネルギー技術の導入を促進するとともに、各都市の現状に応じた都市機能の集約を図り、<u>自動車中心の交通から公共交通・自転車・徒歩を中心とした交通体系への転換を促進することによって、環境への負荷の少ない持続的な発展が可能な低炭素型のまちづくりを目指します。</u> ■また、中山間部や島しょ部においては、エリア内の各地域拠点を結び、循環バスや地域生活バスなど利便性の高い生活交通体系の確立により、日常生活においても快適で便利なまちを目指します。 ■さらに、瀬戸内海国立公園や西中国山地国定公園などの自然公園地域の保護及び利用の促進を図るとともに、周辺の森林についても、森林が持つ県土保全、水源の涵養、保健休養などの公益的機能が十分発揮されるよう保全を図ります。 ■加えて、都市周辺部に広がる山や川、海など豊かな自然環境と都市との共生を図り、“自然と共生する中枢都市圏”を目指します。 			

(2) 第二次北広島町観光振興まちづくり計画

資料名称	第二次北広島町観光振興まちづくり計画		
発行主体	北広島町	発行時期	平成 29 年 1 月
基本理念	地元愛あふれるまち『北広島』		
基本方針	1.地元愛の醸成 2.観光関連産業育成 3.受入側の魅力・環境整備 4.誘客事業の推進 5.推進体制の整備	⇒町内周遊推進事業 ・ バイクツーリング,サイクリング,レンタカー等による周遊支援	

周遊・滞在・宿泊の促進

(概要)

○長期滞在の促進や宿泊促進のため、温泉や民宿等、様々な北広島町の楽しみ方の提案や情報提供を実施します。また、各観光資源及び周辺市町との連携を強め、地域全体の魅力を創出します。

(重点事業) 周遊・滞在推進事業

(事業内容)

① 広域観光連携事業【商工観光課】

- ・世界遺産周遊連携：世界遺産保有市町（広島市、廿日市市、浜田市、大田市）+ α（近隣中山間地域市町等）での周遊検討
- ・毛利氏関連市町連携（安芸高田市・三原市）：3市町誘客事業の継続、さらに岩国市・広島市を含めた広域連携での誘客検討
- ・広島広域都市圏観光連携：観光情報ホームページ充実、関西圏・首都圏への情報発信
- ・安芸太田町観光連携：サイクリング、西中国山地国定公園
- ・広島市北部地域市町観光連携（広島市・安芸太田町・安芸高田市）：トレッキングマップの作成（ひろしま北里山ガイドブック発行）

② 町内周遊推進事業

- ・周遊スポットを網羅した北広島町ドライブガイド「きたひろ Drive」等の継続的な発行【商工観光課・観光協会】
- ・ターゲット毎の魅力ある観光周遊コースの設定【商工観光課・観光協会】
- ・観光拠点、温泉施設、宿泊施設と連携した滞在メニューの開発（相互情報発信、割引チケットの相互配布等）【商工観光課・観光協会】
- ・バイクツーリング、サイクリング、レンタカー等による周遊支援（(株)バルコム、J A F、N E X C O、レンタカー会社等の企業との連携等）【商工観光課】
- ・観光アプリの効果的運用【商工観光課・観光協会・商工会】
- ・広域農道を活用した町内各地域を繋ぐ「グリーンライン（仮称）」の整備【各支所】

(年次計画)

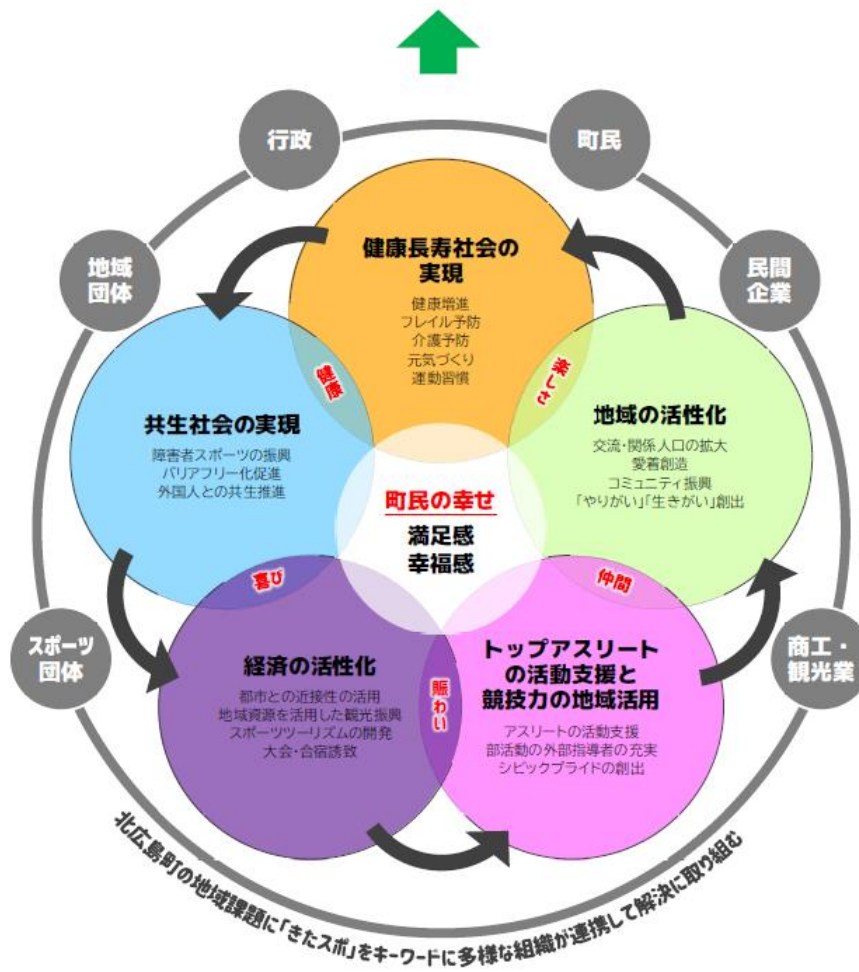
事業項目	H29	H30	H31	H32	H33
① 広域観光連携事業	実施	継続	継続	国全体の状況、広島県の状況に合わせた連携対象・内容の修正	
② 町内周遊推進事業	実施	継続	継続		

(3) 第2期北広島町スポーツ推進計画

資料名称	第2期北広島町スポーツ推進計画		
発行主体	北広島町	発行時期	令和3年4月
基本理念	日本一元気なまち『北広島』		
基本方針	1.共生社会の実現 2.健康長寿社会の実現 3.経済の活性化 4.地域の活性化 5.トップアスリートの支援と活用	⇒「きたひろスポーツ」 ・ 町民がスポーツを通じて幸福感・満足感を 実感できるまちづくり	

目指す姿（将来像）

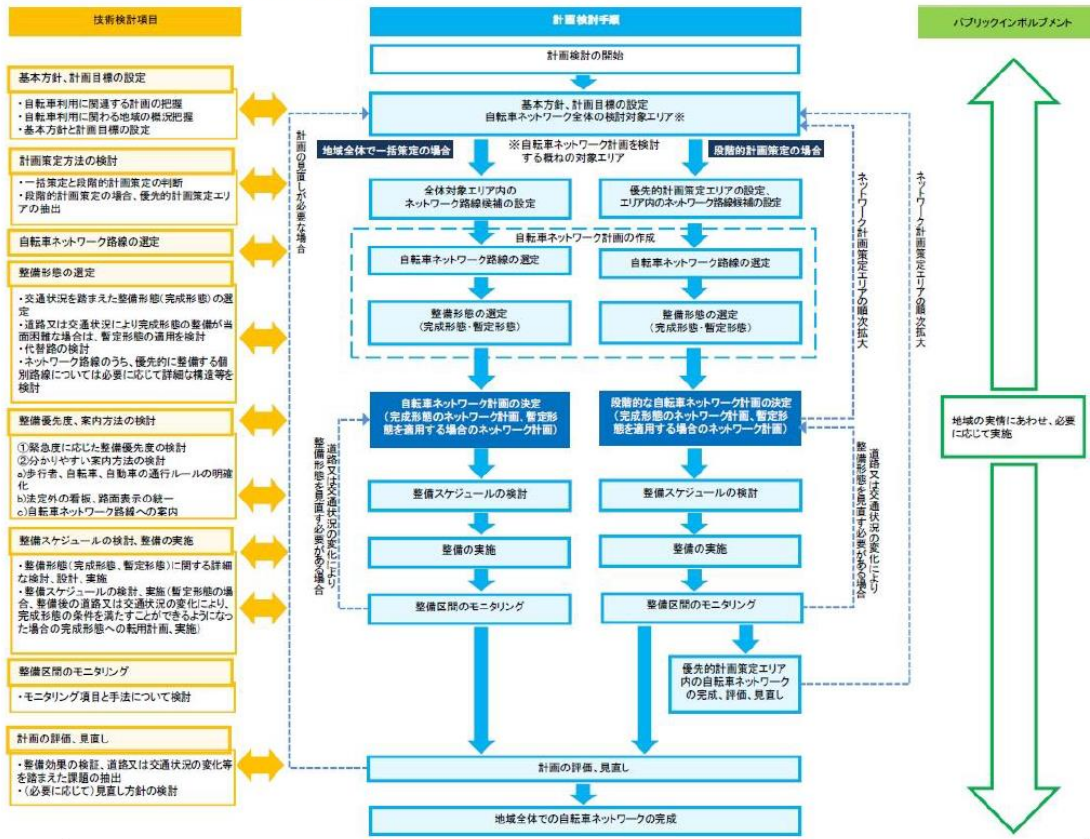
「きたひろスポーツ」を通じて幸福感・満足感を
 感じられる北広島町
 ～誰もが、住みたい・住んで良かった・住み続けたいまちの実現～



(4) 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 月策定)

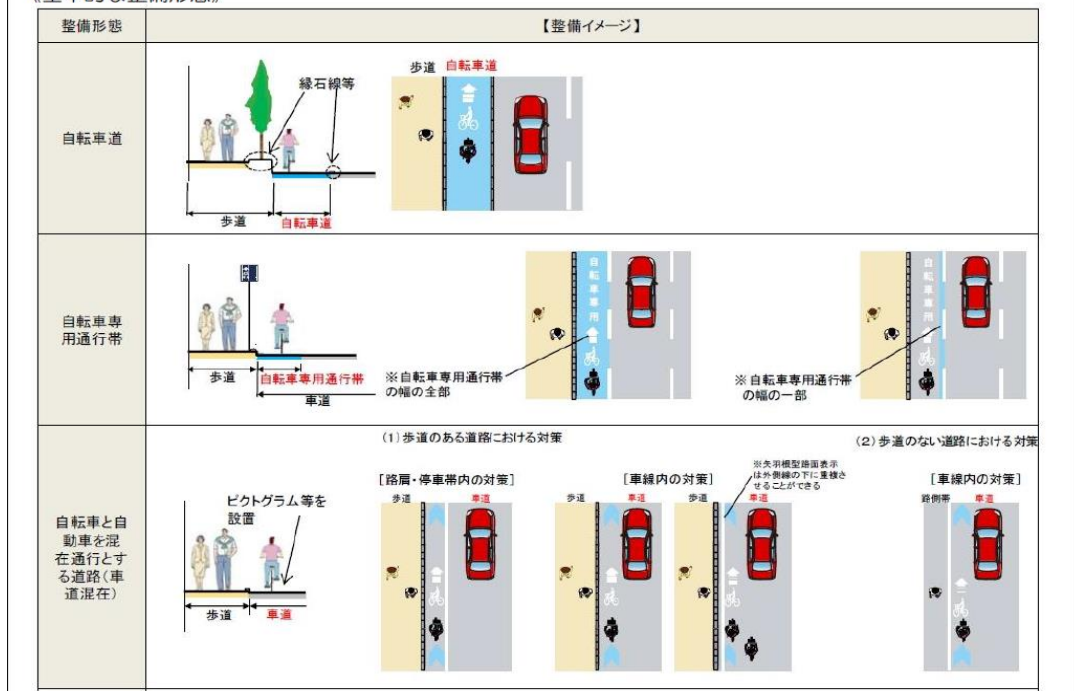
要 旨 自転車の車道通行にとって数々の問題を含む道路や自転車事項の現状等を踏まえ、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から取組を行い、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出するため、「自転車走行空間の計画や設計」等に関する実務的な検討事項等が示されています。

《自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの全体フロー》




計画検討体制の構築と維持活用
 ・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
 ・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進捗状況の評価と見直し等を実施

《基本的な整備形態》



(5)「自転車活用推進法」(平成 29 年 5 月施行)

<p>基本理念</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は,二酸化炭素等を発生せず,災害時において機動的 ・ 自動車依存の低減により,健康増進・交通混雑の緩和等,経済的・社会的な効果 ・ 交通体系における自転車による交通の役割の拡大 ・ 交通安全の確保 <div style="text-align: center;">  <p>自転車の活用を総合的・計画的に推進</p> </div>
<p>基本方針</p>	<p>以下の施策を重点的に検討・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車専用道路等の整備 ・ 路外駐車場の整備等 ・ シェアサイクル施設の整備 ・ 自転車競技施設の整備 ・ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 ・ 自転車安全に寄与する人材の育成等 ・ 情報通信技術等の活用による管理の適正化 ・ 交通安全に係る教育及び啓発 ・ 国民の健康の保持増進 ・ 青少年の体力の向上 ・ 公共交通機関と連携の促進 ・ 災害時の有効活用体制の整備 ・ 自転車を活用した国際交流の促進 ・ 観光来訪の促進,地域活性化の支援

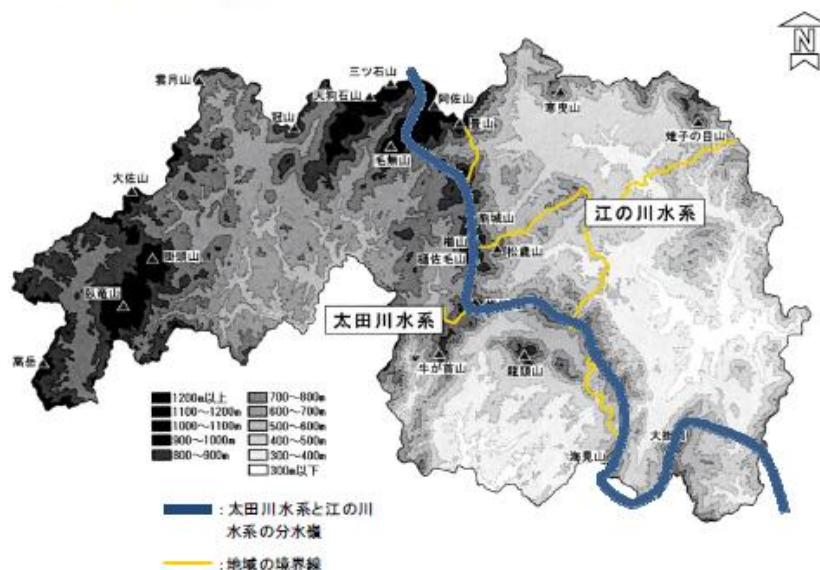
3. 自転車利用の現状と課題

3-1. 北広島町の概況

(1) 地勢

- 本町は、広島県の北西部である芸北地域のほぼ中央部に位置し、本町の北及び西は、中国山地の稜線が連なり、それを境に島根県と接し、東には安芸高田市、南には広島市や安芸太田町が位置する。行政区域の面積は、646.20k m²であり、山県郡全体のおよそ3分の2を占める。
- 本町における主要な道路網としては、中国縦貫自動車道（中国自動車道）と中国横断自動車道広島浜田線（浜田自動車道）、一般国道186号、191号、261号、433号等が通り、インターチェンジが2か所設置される。
- 本町と島根県との県境付近には、中国山地の稜線が位置し、西から高岳、大佐山、冠山、天狗石山、三ツ石山、阿佐山、置山と1,000m級の山々が連る。北側の芸北地域では、県境付近以外にも臥竜山、掛頭山、毛無山等1,000m級の山があり、集落地や農地は標高700m台、600m台が中心で、800m台には牧場も位置し、高原状の地形となっている。
- これら高原状の地域の南に、千代田地域、豊平地域は位置する。このうち千代田地域は、江の川沿いにまとまった平地が盆地状に広がり、なだらかな丘陵地も存在する。豊平地域は、山々に抱かれながら平地部・集落地等が点散的に立地し、高原状・盆地状の地区、丘陵地、河川沿いの山間地、棚田集落等、多様な地形条件となっている。
- 本町は中国地方を代表する江の川水系と太田川水系の2つの源流域に当たり、主として東側が江の川水系、西側が太田川水系となり、それぞれが日本海と瀬戸内海の2つの海につながる。

■ 北広島町の地形・水系

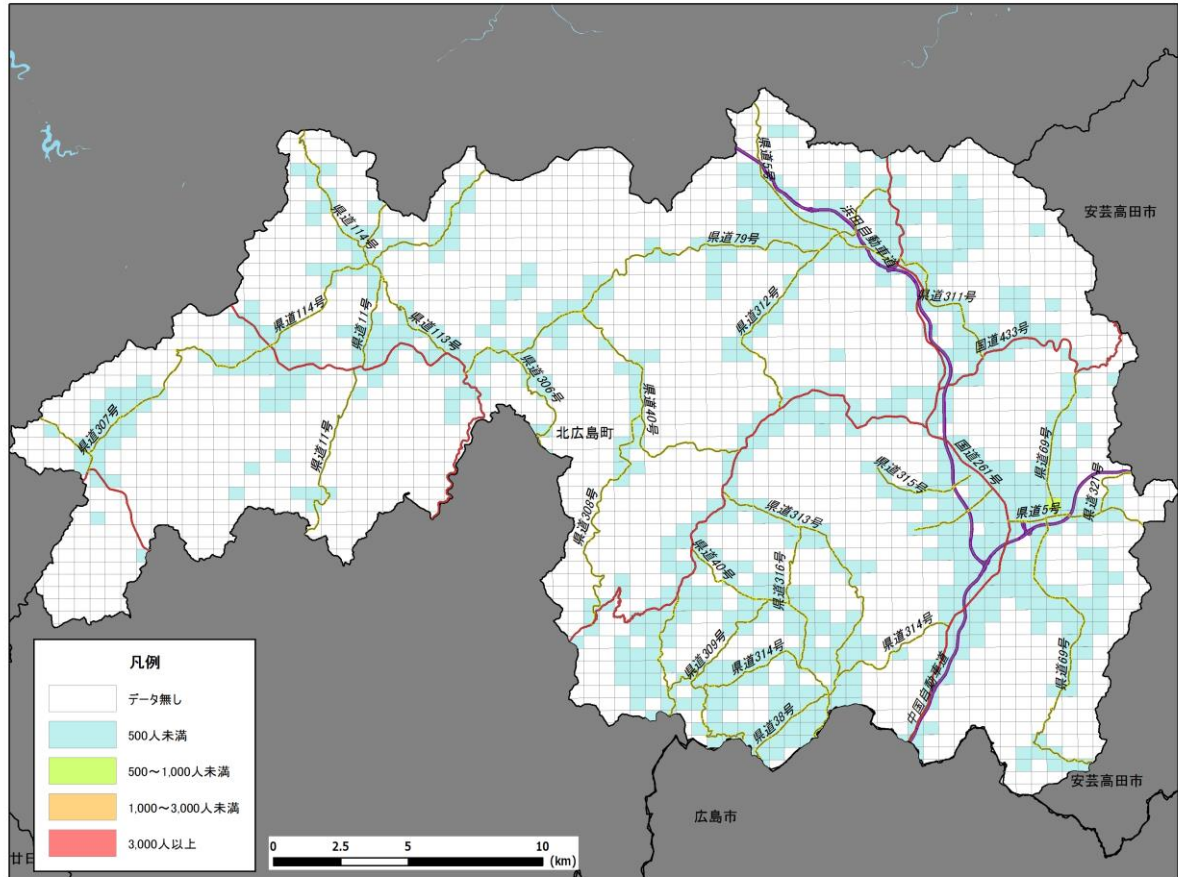


資料：第2次北広島町長期総合計画（平成29年3月）

(2) 人口分布

○町内の人口は、主要道路沿いに広がっている。

▼人口分布状況

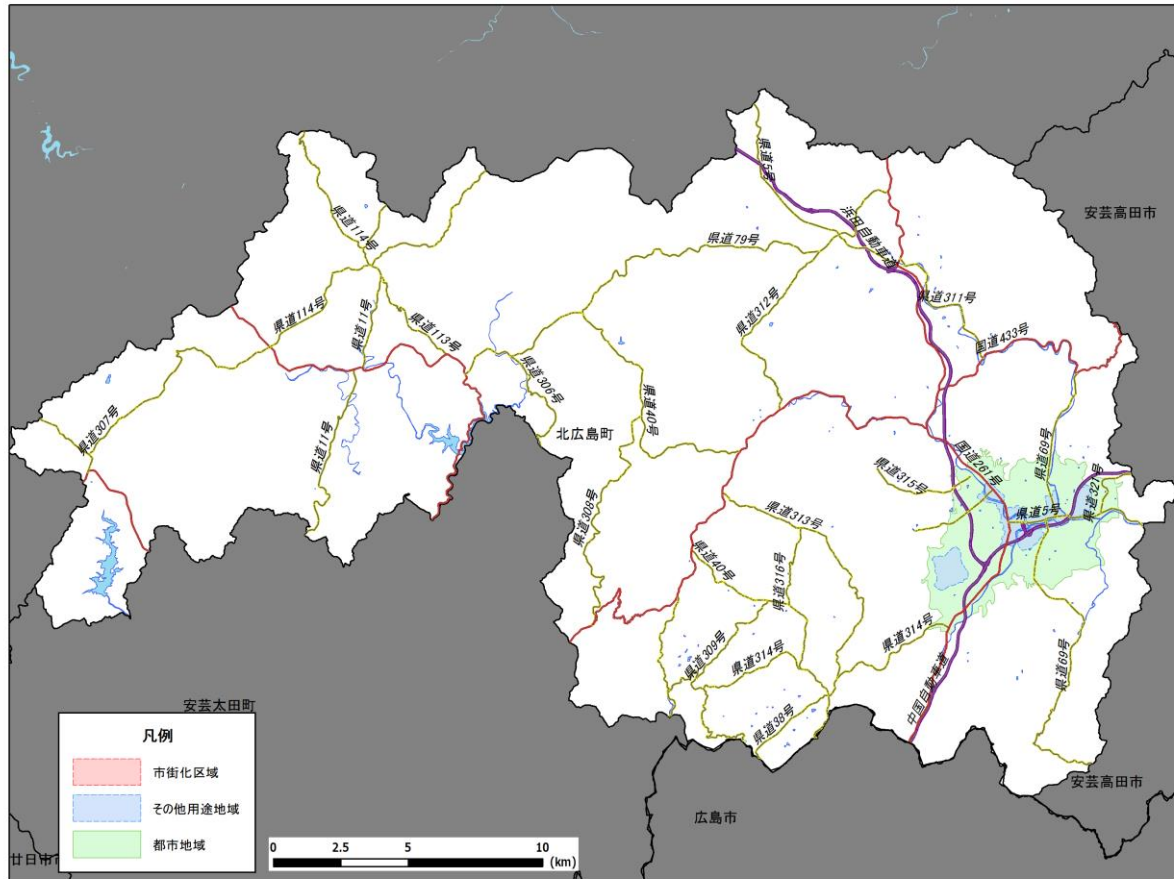


資料：平成27年度国勢調査

(3) 都市計画区域・用途地域の指定状況

○本町における都市地域・市街化区域・その他用途地域の指定状況は次のとおりである。

▼都市地域・市街化区域・その他用途地域の指定状況



資料：国土数値情報 都市地域データ（平成 23 年度）

都市地域：土地利用基本計画（国土利用計画法）に基づき指定された地域で、都市計画区域として指定されることが相当な地域

市街化区域：都市計画法に基づき指定された地域で、都市計画区域として指定された区域のうち、既に市街地になっている区域や
公共施設を整備したり面的な整備を行うことにより積極的に整備・開発を行っていく区域。

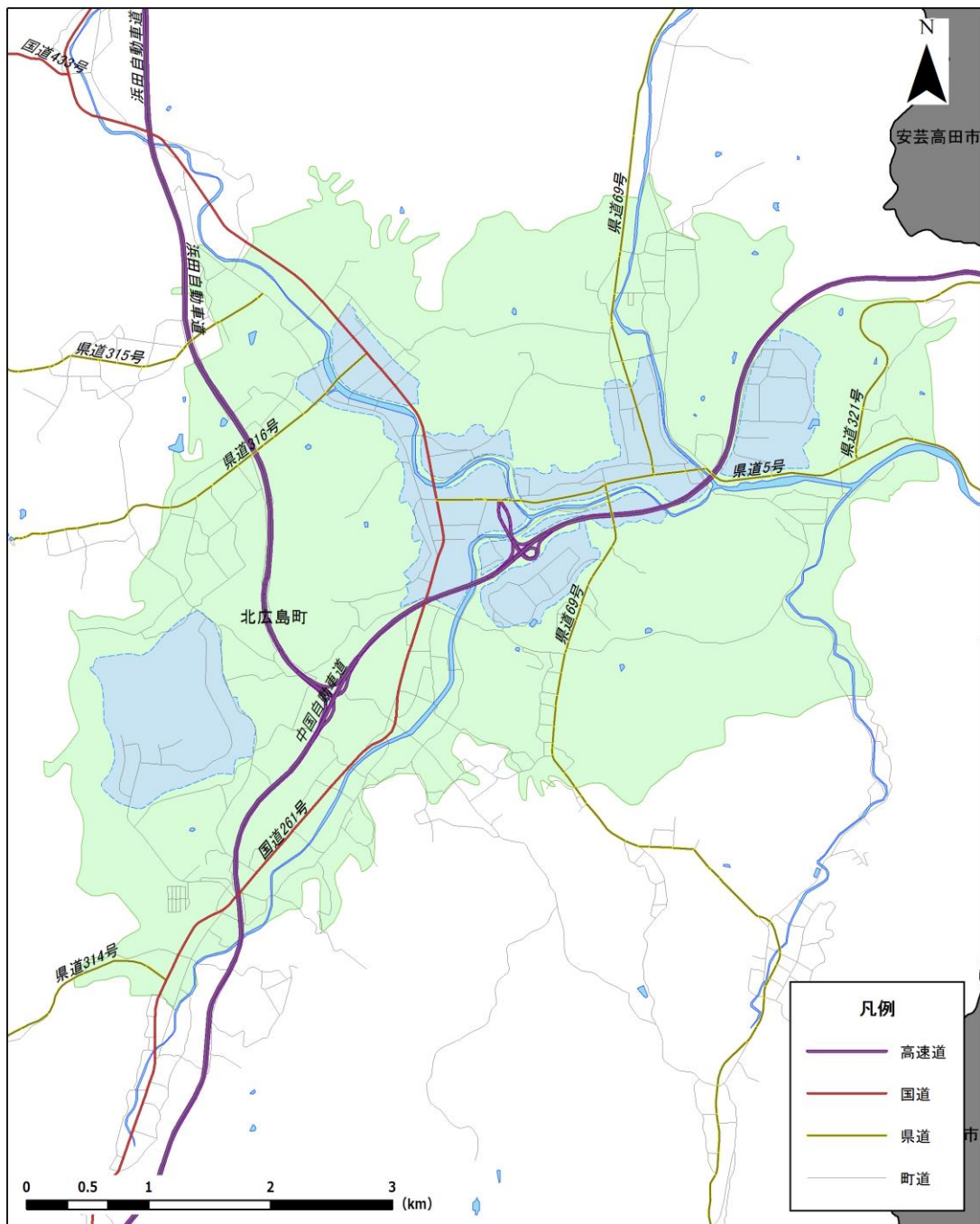
その他用途地域：市街化区域以外の用途地域が設定されている地域

3-2. 自転車走行空間の状況

(1) 道路網の状況

○主要な道路網は、以下のとおりである。

▼道路網の状況

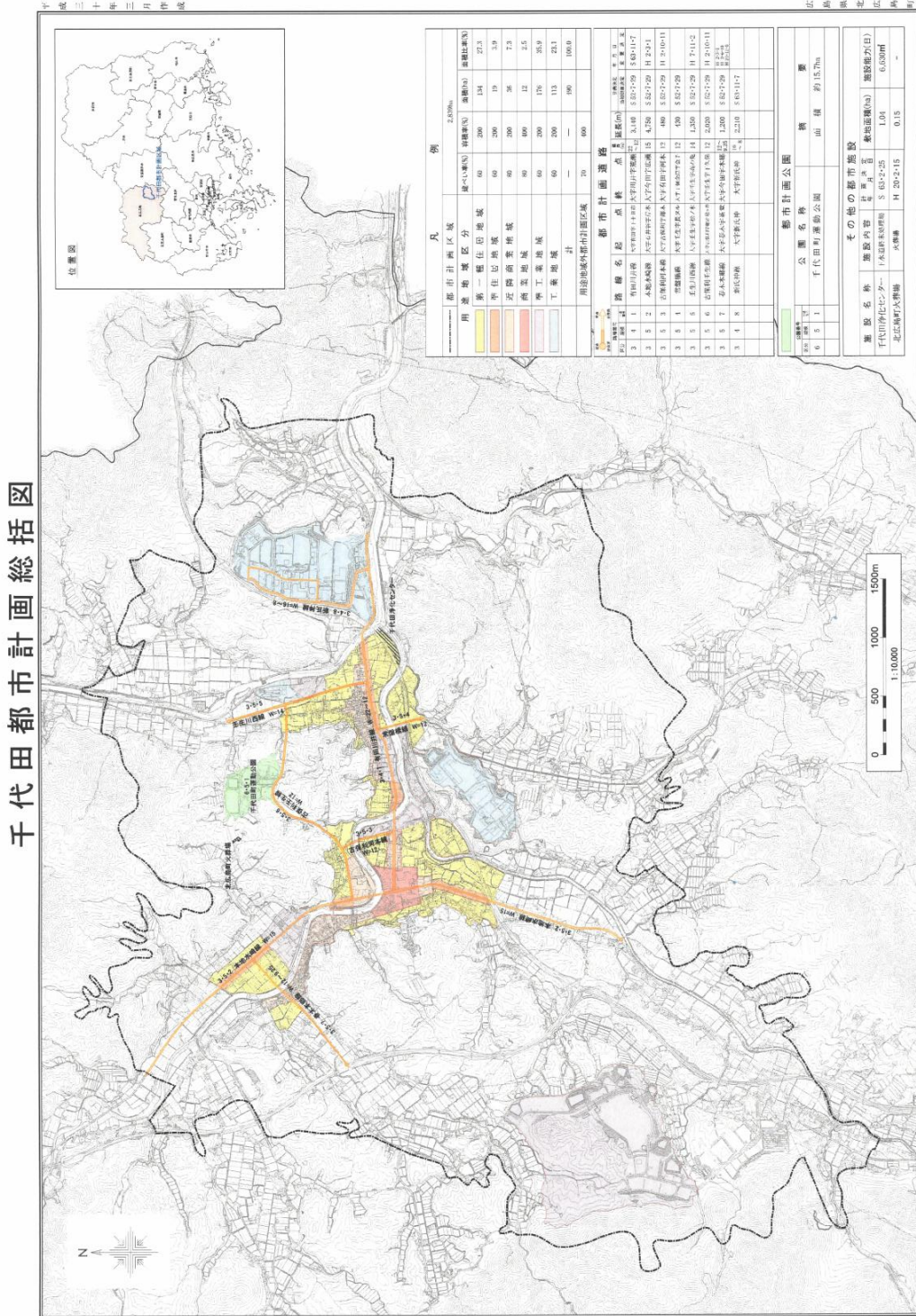


資料：「拡張版全国デジタル地図データベース」(2016)

(2) 都市計画道路の状況

○都市計画道路図は、下記のとおりである。

▼都市計画道路網図

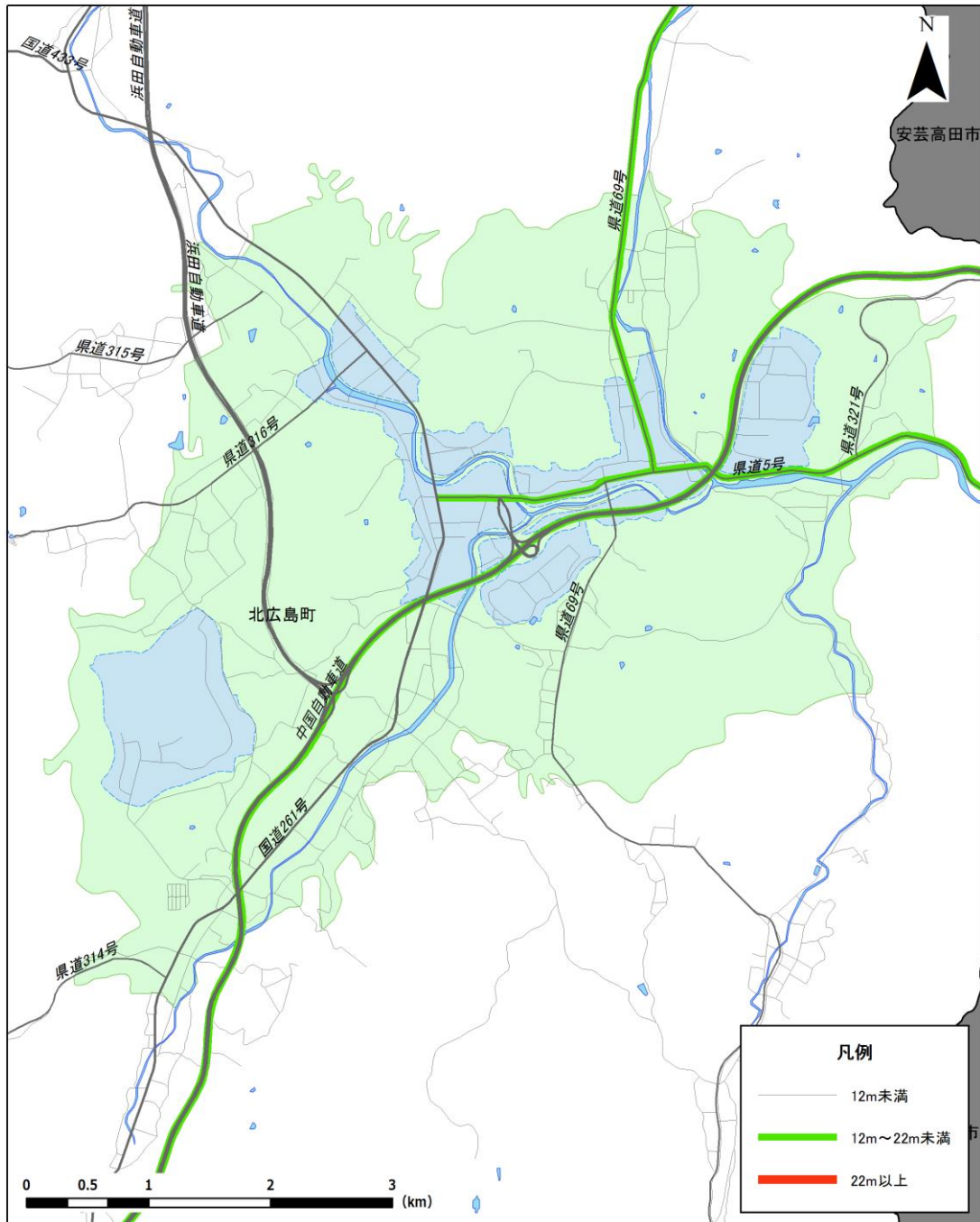


資料：千代田都市計画総括図（平成30年3月作成）

(3) 道路幅員及び自転車走行空間の状況

- 道路幅員 12m 以上の道路は、主に国道や県道で、歩道幅員も限られている。
- 自転車道や自転車専用通行帯等の連続的な自転車走行空間を整備することは、新たな道路（街路）整備や拡幅による対応が必要な状況となっている。

▼現況道路幅員図

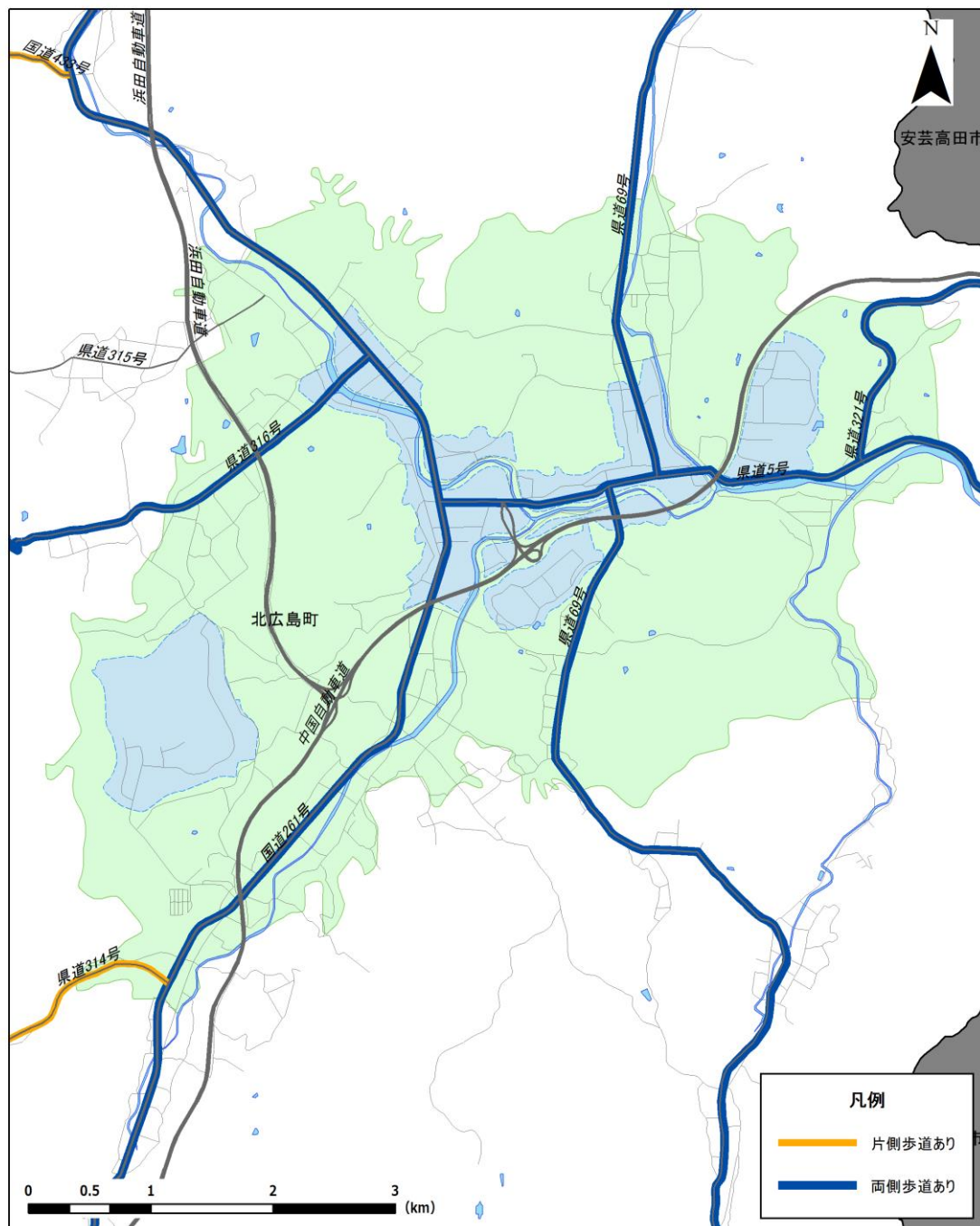


資料：平成 27 年度道路交通センサス

(4) 歩道の設置状況及び歩道内自転車通行可区間

○歩道の設置状況は、下記のとおりである。

▼歩道の設置状況及び歩道内自転車通行可区間

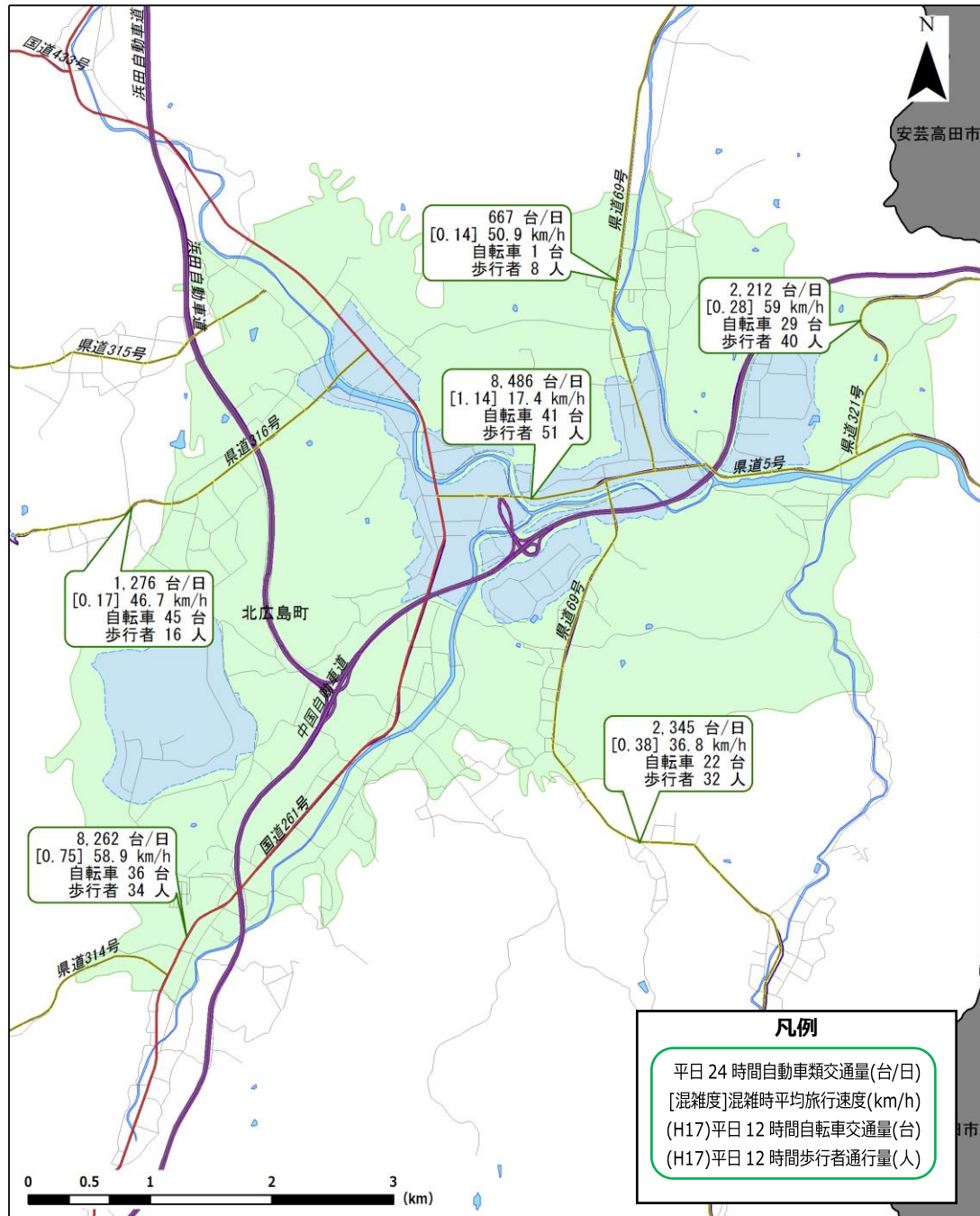


資料：平成 27 年度道路交通センサス

(5) 主要地点の自転車交通量

○道路交通センサス（H17）による主要道路の自転車交通量は、県道 316 号線が 45 台/12h と最も多く、次いで県道 5 号線の 41 台/12h となっている。

▼主要地点の自転車交通量

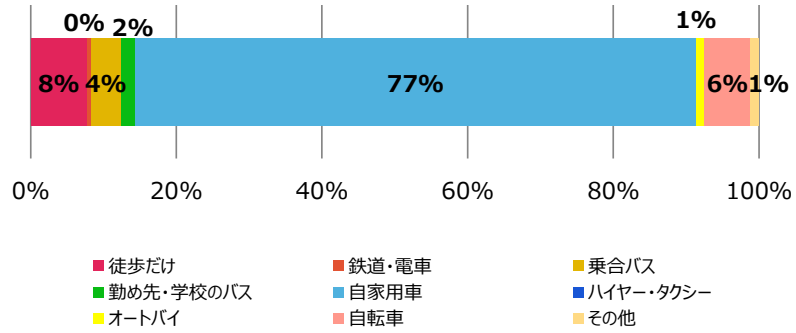


資料：平成 17、27 年度道路交通センサス

3-3. 通勤・通学による自転車利用の状況

○国勢調査による通勤・通学の自転車利用は、約6%の分担率となっている。

▼通勤・通学による代表交通手段分担率（北広島町域）



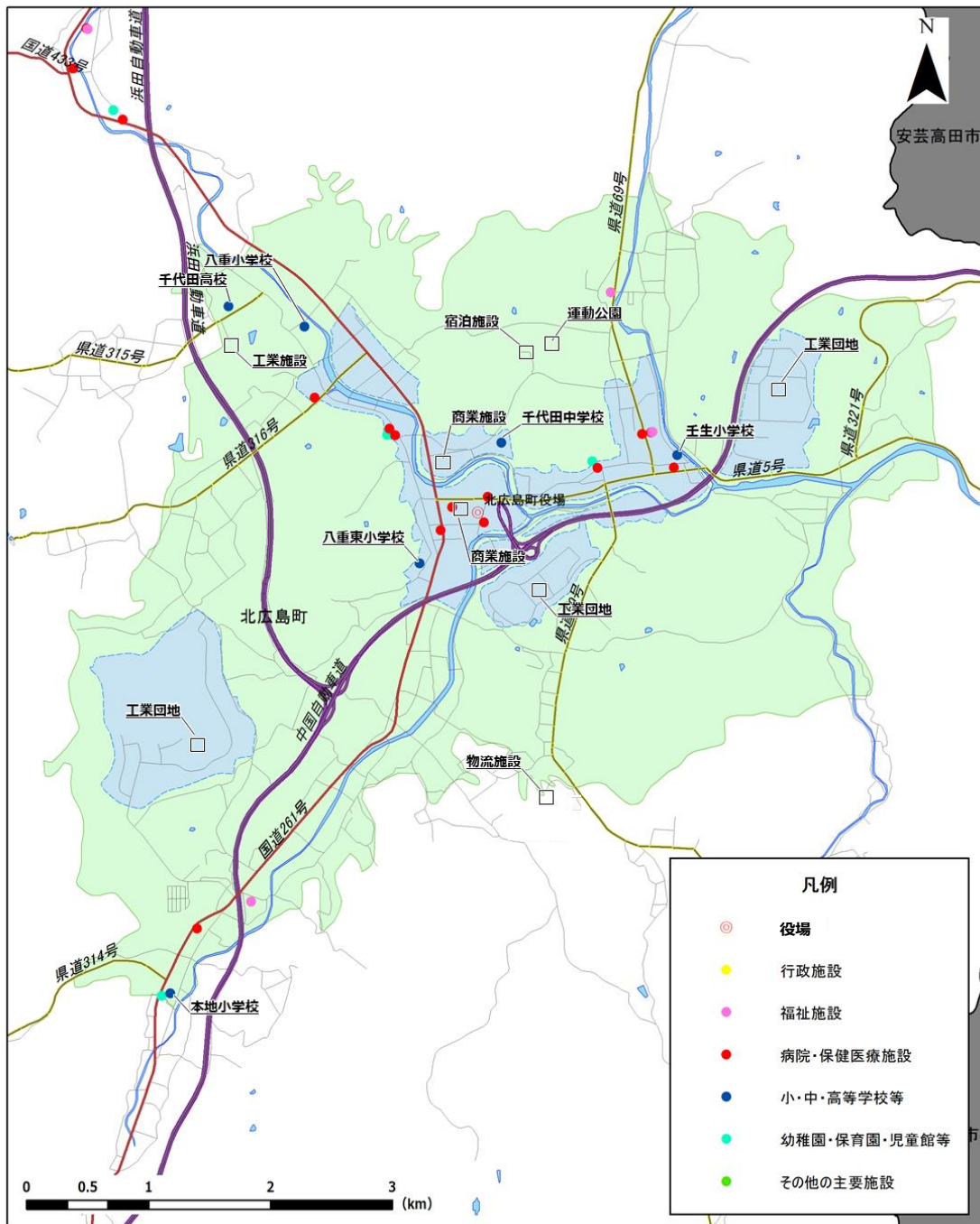
資料：平成22年国勢調査

3-4. 自転車利用に係る公共・公益施設等の状況

(1) 公共・公益施設等の立地状況

○町内の公共・公益施設等は、主要道路沿いに立地している。

▼主な公共・公益施設等

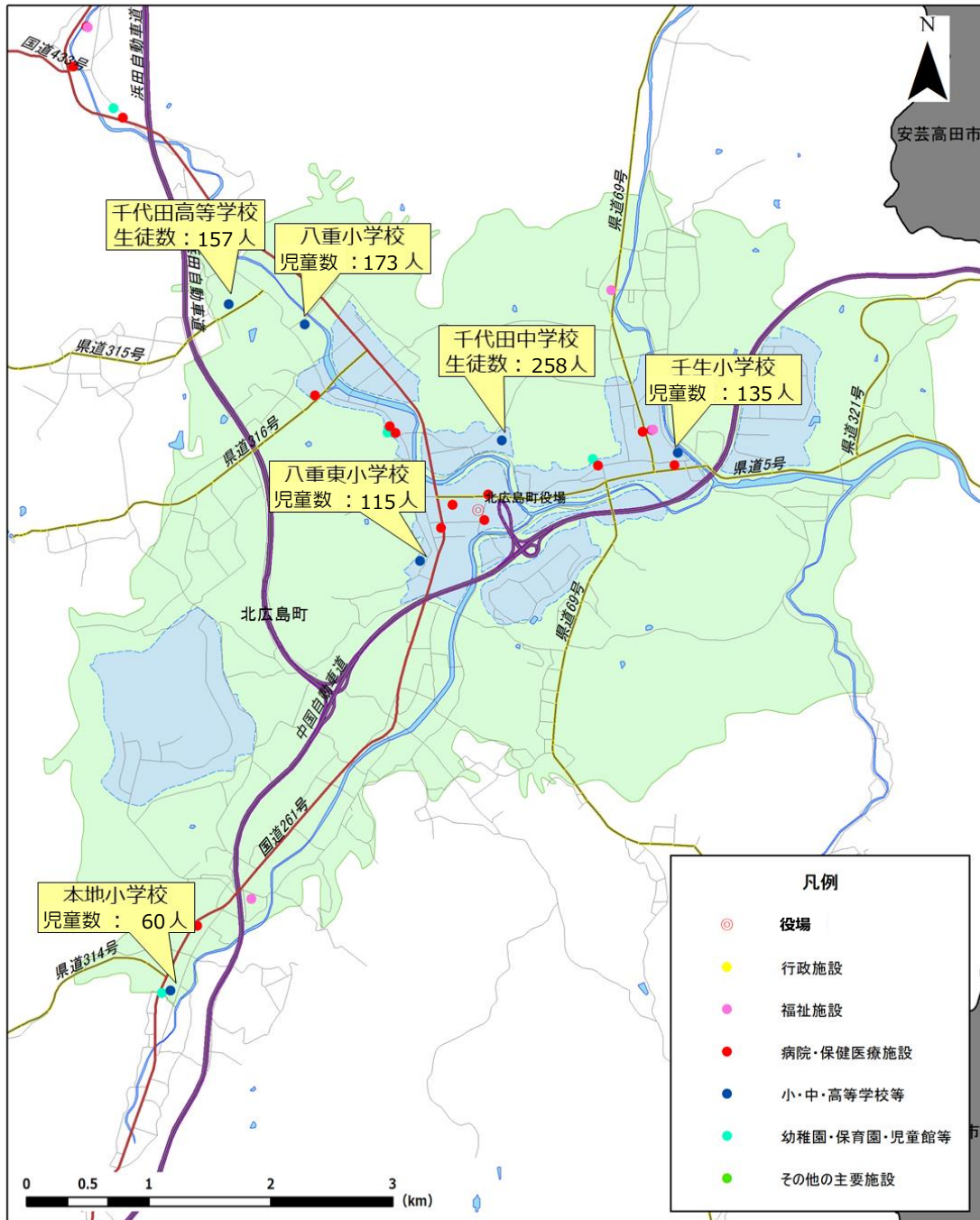


資料：北広島町、国土数値情報 公共施設データ

(2) 教育施設の利用状況

○町内の教育施設では、小学校が8校、中学校が5校、高等学校が3校ある。

▼学校位置図

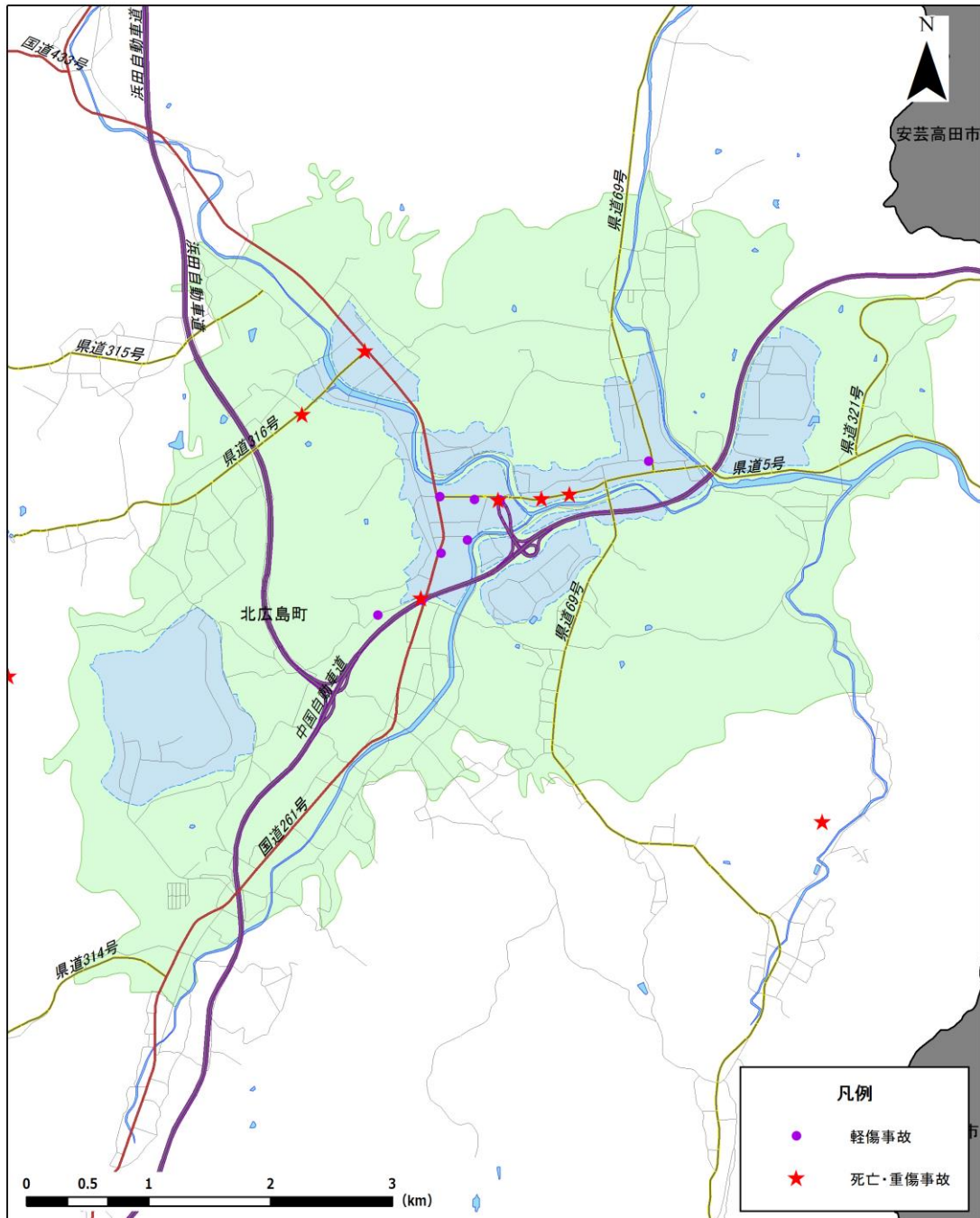


資料：令和3年度公立学校基本数

3-5. 自転車関連交通事故の状況

○町内の自転車関連の交通事故件数は、平成25年～平成29年の5年間で、16件となっている。

▼自転車関連交通事故発生状況



資料：広島県警（平成25年～平成29年）

3-6. 自転車施策の基本方針

- 上位・関連計画において、「自動車中心から公共交通・自転車・徒歩を中心とした交通体系への転換の促進」等が方向づけられており、本町の自転車施策については、「総合的な自転車利用環境の創出」に向けた取り組みを進めていく必要がある。

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用できる身近な乗り物であり、クリーンかつエネルギー効率の高い乗り物として、地球温暖化への対応や健康づくりなど、人や環境にやさしい移動手段として優れた特性をもっている。

一方、通勤・通学を目的とする自転車の利用率が緩やかに増加する中で、環境問題や交通事故などの諸問題を抱えるとともに、高齢化等の社会情勢変化への対応が求められている。

このため、本町の上位・関連計画においては、「自動車中心から公共交通・自転車・徒歩を中心とした交通体系への転換の促進」等が、都市交通施策の一つとして方向づけられている。

こうした状況を踏まえ、本町の自転車施策については、自転車の走りやすい空間の整備や誰もが利用しやすい環境の整備を図り、自転車で安全・快適に移動できるようにすることで、町民が様々な地域資源や機能を楽しむことができ、環境にやさしく、健康増進にも寄与する、「総合的な自転車利用環境の創出」を目指していく。

▼自転車施策の基本方針

自転車利用空間の整備	安全・安心、快適に走行できる自転車走行空間の確保・ネットワークづくり
自転車の安全利用	適正な自転車通行帯への誘導ルールやマナーの周知・安全対策の推進
駐輪環境の整備	通勤通学、レクリエーションにおける駐輪環境づくり
自転車利用の促進	自転車利用の促進と環境負荷の少ないまちづくり

4. 計画の目標

- 基本方針を踏まえ、総合的な自転車利用環境の創出に向けたそれぞれの目標を次のように設定し、着実かつ計画的な取り組みを進めていく。

▼自転車施策の計画目標

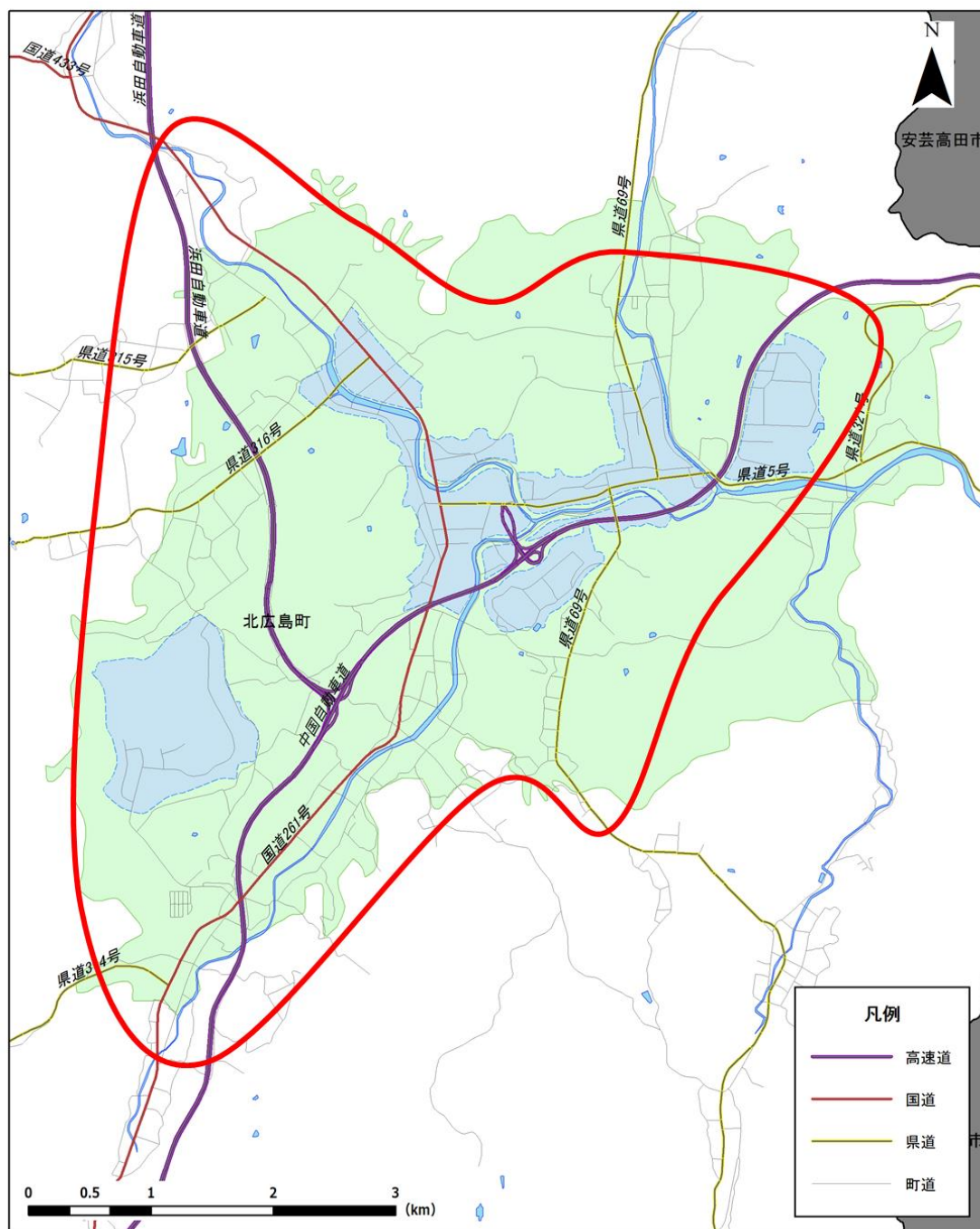
自転車ネットワーク計画	
基本方針	計画目標
安全・安心、快適に走行できる 自転車走行空間の確保・ネットワークづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・公共・公益施設等、拠点間を結ぶ自転車ネットワークの整備 ・自転車の利用目的に応じ、誰もが安全、快適に利用できる走行空間の整備
適正な自転車通行帯への誘導 ルールやマナーの周知・安全 対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車関連の交通事故の減少 ・交通安全教室等によるルール・走行マナーの周知と徹底 ・交通安全実地指導（講習会等） ・自転車の点検整備と保険加入の推進
通勤通学、レクリエーションに おける駐輪環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・主要公共施設等における適正な駐輪場の整備 ・主要公共施設等における放置自転車対策の推進
自転車利用の促進と環境負荷 の少ないまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車購入補助制度の導入 ・自転車ネットワークの整備と適切な案内誘導 ・自転車による町内回遊性の向上 ・町民協働による自転車利用促進と環境整備

5. 自転車ネットワーク

5-1. 自転車ネットワーク対象エリアの設定

○自転車ネットワーク対象エリアは、施設や人口分布状況を勘案して、都市地域とし、以下の赤枠内を対象エリアとして設定する。

▼自転車ネットワーク対象エリア



5-2. ネットワーク路線候補の設定

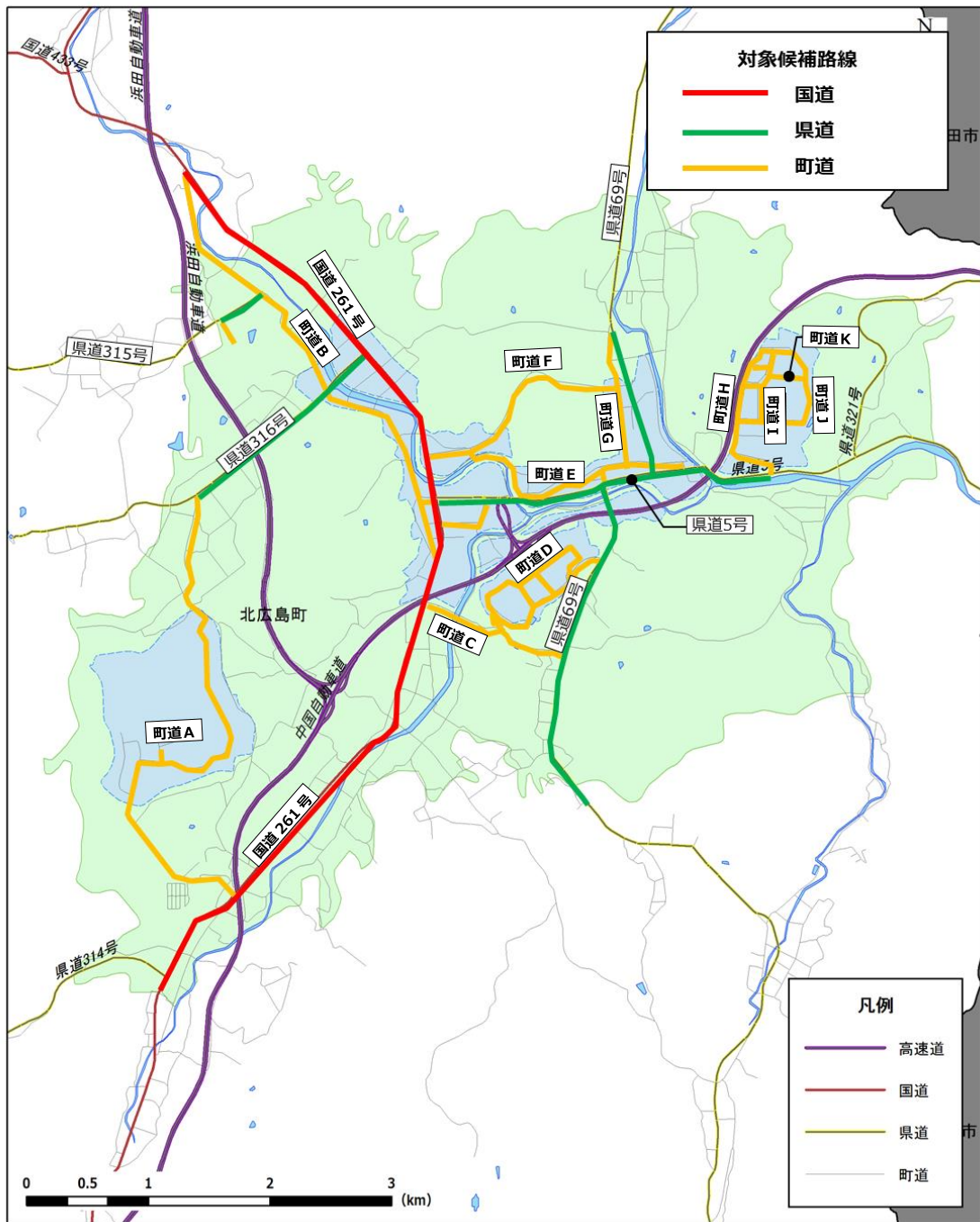
○自転車ネットワーク路線候補の設定は、前述の自転車利用環境に係る条件とともに、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局、警視庁交通局：H28.7)を踏まえ、次の項目に基づき設定する。

▼自転車ネットワーク路線の考え方及び候補路線

設定の視点	ガイドラインの条件	設定の考え方	主な候補路線
自転車の安全確保	①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う,公共交通施設,学校,地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設,主な居住地区等を結ぶ路線	・自転車利用が多い路線を抽出 ・地域の核となる施設,主な居住地区等を結ぶ路線を抽出	国道 261 号 県道 5 号線 県道 316 号線 県道 69 号線 市道 A~K
	②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため,自転車通行空間を確保する路線	自転車関連の事故の可能性が高く,安全対策を図るべき路線を抽出	
	③自転車通学路の対象路線	—	—
自転車の利用促進	④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	—	—
	⑤自転車の利用増加が見込まれる,沿道で新たに施設立地が予定されている路線	—	—
自転車ネットワークの連続性	⑥既に自転車の通行空間(自転車道,自転車専用通行帯,自転車専用道路)が整備されている路線	—	—
	⑦その他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	—	—

自転車ネットワーク候補路線の一覧は下記のとおりである。

▼自転車ネットワーク候補路線



6. 整備形態の選定及び推進

6-1. 技術検討項目

自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在（以下、車道混在）」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。

(1) 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）

自転車は「車両」であるという大原則を踏まえ、図 I -5（次頁）に基づいて自転車が車道を通行するための道路空間について検討するものとする。

この場合、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討するものとする。

具体的には、図 I -5 に示すように、自動車の速度が高い道路（A）では、自転車と自動車を構造的に分離するものとする。また、速度が低く自動車交通量が少ない道路（C）では、自転車と自動車は混在通行とするものとする。その中間にあたる交通状況の道路（B）では、自転車と自動車を視覚的に分離するものとする。速度については原則として規制速度を用いるものとするが、速度規制が行われていない道路等については、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。（以下、速度に関する記述については同様とする）

① 交通状況を踏まえた分離の目安

分離に関する目安としては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえた上で、以下を参考に検討するものとする。

(自転車と自動車の構造的な分離の目安)

- 自動車の速度が高い道路とは、自動車の速度が 50km/h を超える道路とする。ただし、一定の自動車及び自転車の交通量があり、多様な速度の自転車が通行する道路を想定したものであるため、交通状況が想定と異なる場合は別途検討することができる。

(自転車と自動車の混在通行の目安)

- 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路とは、自動車の速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下の道路とする。

▼図 I-5 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 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。

② 整備形態の選定

A. 自転車と自動車を構造的に分離する場合

自転車道を整備するものとする。(写真 I-1 参照)

B. 自転車と自動車を視覚的に分離する場合

自転車専用通行帯を設置するものとする。(写真 I-2~3 参照)

C. 車道混在とする場合

必要に応じて、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矢羽根型路面表示(写真 I-4~6 参照)、自転車のピクトグラムを設置するものとする。

細街路等では自動車の速度を抑制するための狭さく、ハンプの設置等を検討

するとともに、自動車の一方通行規制や大型車の通行抑制等、自転車の安全確保に留意しつつ総合的な観点から検討するものとする。

なお、自動車の速度を抑制するための狭さくやハンプを検討する場合には、沿道への騒音、振動の影響や二輪車に対する走行安全性の確保について留意するものとする。

整備形態の選定にあたり、道路利用者のニーズや、道路や交通の状況等を勘案し、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。

▼図 I-6 基本的な整備形態（イメージ）

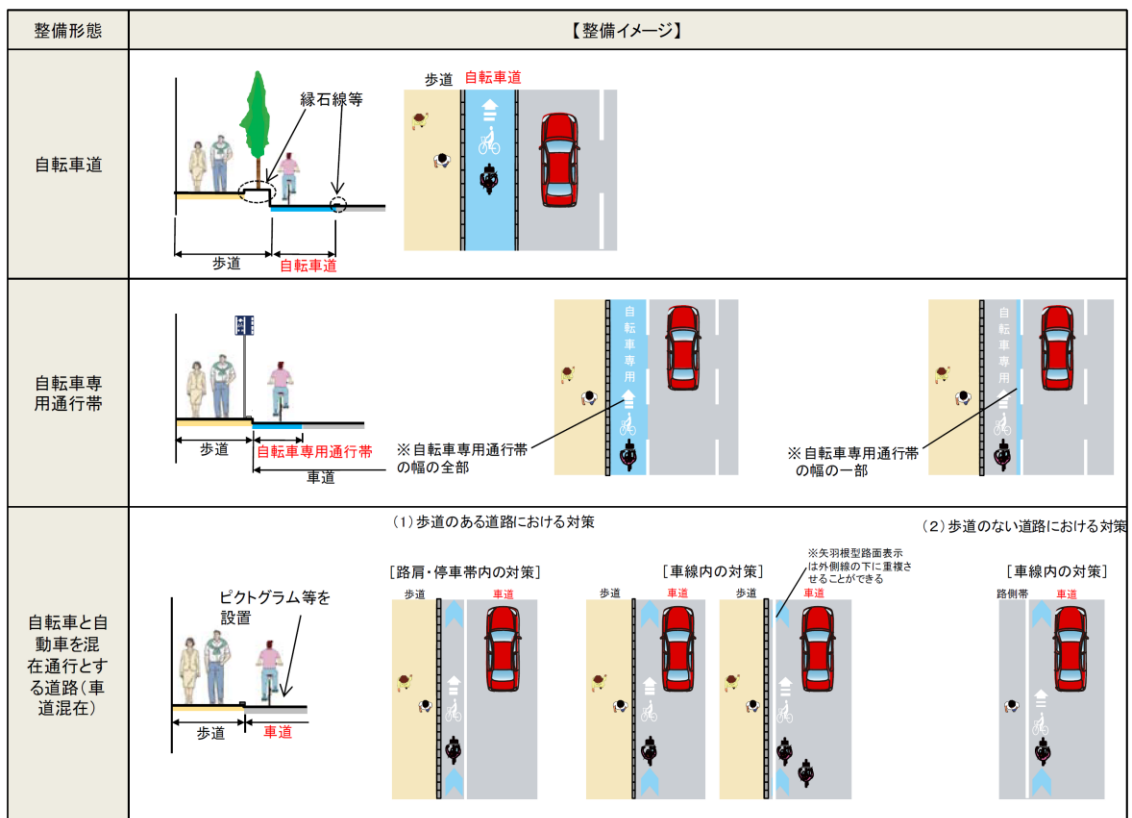




写真 I-1 自転車道の事例



写真 I-2 自転車専用通行帯の事例
(幅の全部をカラー化)



写真 I-3 自転車専用通行帯の事例
(幅の一部をカラー化)



写真 I-4 車道左側部の路肩内に矢羽根型の
路面表示を設置した事例



写真 I-5 車道左側部の車線内に矢羽
根型の路面表示を設置した事例 (歩道
のある道路)



写真 I-6 車道左側部の車線内に矢羽
根型の路面表示を設置した事例 (歩道
のない道路)

(2) 整備の可能性の検討

(1) で選定した完成形態（自動車の速度や交通量に基づく整備形態）について、新設道路では、選定した完成形態で整備するものとし、既設道路では、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性の検討により、選定した完成形態の整備が可能か検討するものとする。

具体的には、車道、中央帯、路肩、停車帯、歩道、路側帯、植樹帯等の幅員構成を見直すものとし、車道、歩道等の見直しを行う幅員については、道路構造令で規定する最小幅員を考慮して検討するものとする。その際、自転車道及び自転車専用通行帯を適用する区間では、既設の歩道の普通自転車歩道通行可の規制を解除するものとする。

積雪寒冷地においては、車道部の堆雪帯を活用した自転車通行空間の整備が考えられることから、自転車専用通行帯や車道混在の自転車通行空間の整備を検討することができる。

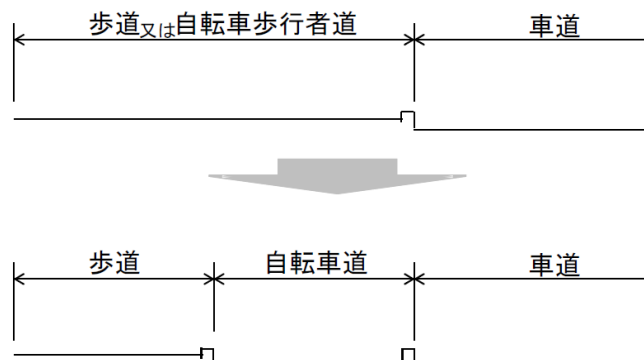
また、周辺道路の整備やパークアンドライド等の交通需要マネジメントにより自動車交通の転換が可能な道路では、車線数の削減や一方通行規制等を行うことを検討するものとする。なお、中心市街地や居住地区等における自動車交通や速度の抑制が望ましい道路においては、規制速度の抑制を行った上で、自転車道から自転車専用通行帯、自転車専用通行帯から車道混在へと完成形態を変更することも検討するものとする。

幅の広い歩道を「歩道」と「自転車道」に再配分する事例

自転車道の整備にあたっては、場合により図 I-7 に示すような既存の幅広歩道などを活用して歩道と自転車道に再配分することが考えられる。

この場合には、自転車道の幅員を一律に最小幅員とするのではなく、歩行者と自転車の交通量のバランスを考慮して、それぞれの幅員を検討することが望ましい。

▼図 I-7 道路空間の再配分例



(3) 暫定形態の検討

自転車ネットワーク路線において、道路空間再配分等を行っても本来整備すべき完成形態での自転車通行空間整備が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）により車道上への自転車通行空間整備を行うものとする。

暫定形態として車道混在を整備する場合は、原則として、完成形態としての自転車専用通行帯の幅員を確保するものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な幅員を確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。

なお、幅員は確保できるものの、暫定形態として車道混在による整備とするのは、自転車ネットワーク形成が初期段階のため、若しくは交通環境その他の要因のため、自転車専用通行帯の規制を行うことが困難である場合に限るものとする。

(図 I-8 参照)

併せて、自転車に対して左側通行、並進の禁止、自動車に対して自転車の保護、駐車禁止等を徹底させるために、通行ルールの周知等の安全対策を実施するものとする。

車道通行を基本とした自転車通行空間整備を促進することは、「自転車は、車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」等を国民に周知し、浸透させる上でも有効である。

暫定形態で整備した場合は、整備優先度に応じて、計画的に完成形態で再整備するものとする。

なお、自転車ネットワーク路線として指定した区間では、自転車通行空間として既設の歩道のみを活用する方法は採用せず、暫定形態として自転車専用通行帯又は車道混在での整備を検討するものとする。

やむを得ず自転車通行空間として歩道のみを活用せざるを得ない場合には、その区間を自転車ネットワーク路線からはずし、自転車ネットワークを補完する経路として活用することを検討するものとする。

(4) 代替路の検討

主要幹線道路等において、暫定形態の採用が困難な場合には、自転車ネットワーク路線の選定に立ち返って、補助幹線道路や河川管理用通路等の活用を含め、代替路の可能性を検討するものとする。その際、関係道路管理者や都道府県警察等による協議会等を活用し、並行する道路間の調整を行うものとする。

但し、いわゆる裏道等の細街路の場合は、歩行者の安全性の低下や、信号制御されていない交差点での出会い頭事故等の危険性により、自転車利用者の安全性、快適性が確保できない場合もあるため、慎重に検討するものとする。

(5) 個別路線の詳細な構造等の検討

自転車ネットワーク計画の合意形成を進める上で必要と判断される場合には、個別路線や区間の詳細な構造（分離工作物の配置及び形状、路面色等）や交通運用（自動車の規制速度の抑制、自転車通行方法等）に関する検討を実施するものとする。

なお、自転車ネットワーク計画段階では、全ての路線について詳細な構造等の検討は実施せず、整備予定時期等を考慮して、優先的計画策定エリア内の自転車ネットワーク路線等に限定して検討することでよいものとする。

6-2. サイクリングエリア構築による健康・観光の推進

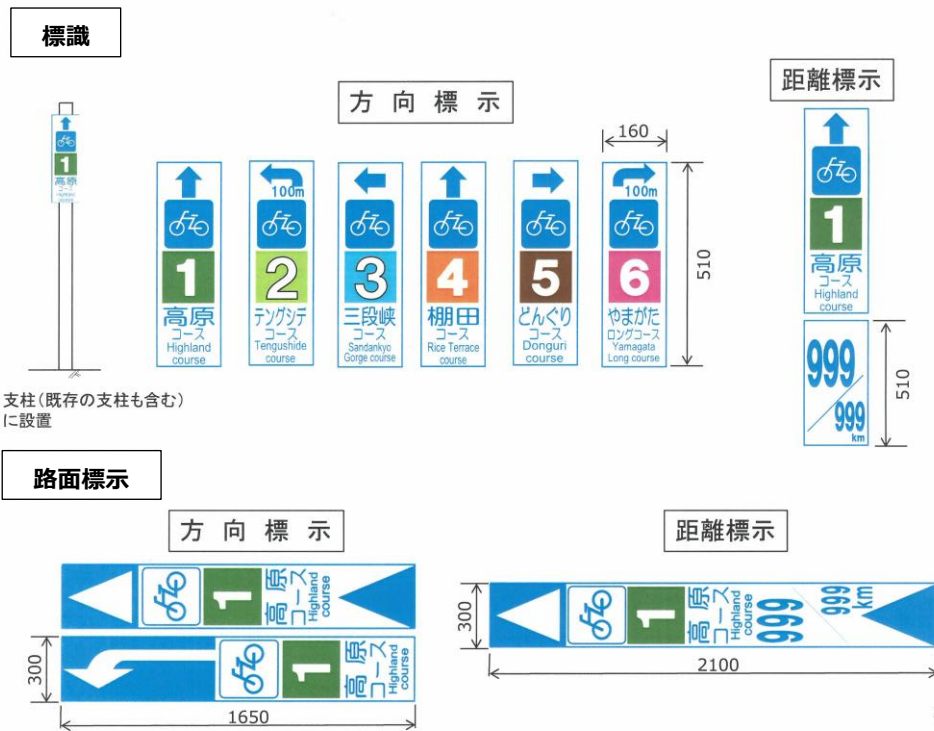
本町には、四季を通じて多様なアクティビティを楽しむことができる自然環境が整っており、スポーツと魅力ある地域資源を有効活用して、健康、経済の活性化を目的とした「やまがたサイクリングロード」の整備に取り組んでいる。山県郡内の観光地 5 コースをスタート&ゴールとし、コースには路面標示を整備するとともに山県サイクリングマップにより広く広報を行う。

(1) 案内看板・路面標示の設置

案内看板



路面標示



支柱(既存の支柱も含む)に設置

(2) サイクリングマップによる広報

マップ (表)

1 八幡高原・聖湖エリア (八幡高原)
 静寂な自然、湖やコースと相映する山間コースを走る。また、お楽しみポイントもたくさんある。お楽しみポイントは、お楽しみポイントで楽しむことができる。

2 大朝・千代田エリア (千代田)
 静かな風景が広がる千代田エリア。コースは、静寂が多く、堪能できる。お楽しみポイントには、お楽しみポイントがある。

3 三鈞峡・熱湯湖・深天山エリア (三鈞峡)
 アンダーパスの美しい風景。深天山の雄大な風景が広がる。お楽しみポイントもたくさんある。お楽しみポイントは、お楽しみポイントで楽しむことができる。

4 弁士の畑田エリア (弁士の畑田)
 畑田までの道のりの静寂は、日本でも100を超えるほどの静寂が、お楽しみポイントには、お楽しみポイントがある。

5 豊平どんりくり村エリア (豊平どんりくり村)
 アンダーパスが少ないエリア。お楽しみポイントもたくさんある。お楽しみポイントは、お楽しみポイントで楽しむことができる。

スタンプを集めて「完全走証証明書」をもらおう!

●このコースの奥深くに、スタンプ用のスタンプを設置しています。
 ●各コースのスタート・ゴール地点に、お楽しみポイントのスタンプを貼ることができます。
 ●スタンプを集めて、「完全走証証明書」をもらおう!

やまがたサイクリングマップ
 やまがたロングサイクルコース
 八幡高原・聖湖エリア
 大朝・千代田エリア
 三鈞峡・熱湯湖・深天山エリア
 弁士の畑田エリア
 豊平どんりくり村エリア

サイクリングマップの注意事項

- サイクリングマップの注意事項

●本マップは、あくまで参考情報としてご利用ください。
 ●サイクリングマップは、あくまで参考情報としてご利用ください。
 ●サイクリングマップは、あくまで参考情報としてご利用ください。

サイクリングマップの注意事項

●本マップは、あくまで参考情報としてご利用ください。
 ●サイクリングマップは、あくまで参考情報としてご利用ください。
 ●サイクリングマップは、あくまで参考情報としてご利用ください。

マップ (裏)

やまがたサイクリングマップ
 サイクリングエリア & やまがたロングサイクルコース

ロングサイクルコース
 コース延長 144km
 平均斜度 1.4%
 最大標高 807m

八幡高原・聖湖エリア
 静寂な自然、湖やコースと相映する山間コースを走る。また、お楽しみポイントもたくさんある。お楽しみポイントは、お楽しみポイントで楽しむことができる。

大朝・千代田エリア
 静かな風景が広がる千代田エリア。コースは、静寂が多く、堪能できる。お楽しみポイントには、お楽しみポイントがある。

三鈞峡・熱湯湖・深天山エリア
 アンダーパスの美しい風景。深天山の雄大な風景が広がる。お楽しみポイントもたくさんある。お楽しみポイントは、お楽しみポイントで楽しむことができる。

弁士の畑田エリア
 畑田までの道のりの静寂は、日本でも100を超えるほどの静寂が、お楽しみポイントには、お楽しみポイントがある。

豊平どんりくり村エリア
 アンダーパスが少ないエリア。お楽しみポイントもたくさんある。お楽しみポイントは、お楽しみポイントで楽しむことができる。

スタート & ゴール 道の駅夢とごころ

交通量が少ない対岸の県道も走行可能。

凡例

- サイクリングマップ
- サイクリングコース
- サイクリングポイント
- サイクリング施設
- サイクリングサービス
- サイクリング情報
- サイクリンググッズ
- サイクリング用品
- サイクリング道具
- サイクリング機材
- サイクリングヘルメット
- サイクリンググローブ
- サイクリングシューズ
- サイクリングウェア
- サイクリングバッグ
- サイクリングライト
- サイクリングベル
- サイクリングホイール
- サイクリングタイヤ
- サイクリングチェーン
- サイクリングペダル
- サイクリングハンドル
- サイクリングシート
- サイクリングサドル
- サイクリングブレーキ
- サイクリング変速機
- サイクリングフレーム
- サイクリングフォーク
- サイクリングリアサスペンション
- サイクリングフロントサスペンション
- サイクリングヘッドライト
- サイクリングリアライト
- サイクリングベル
- サイクリングホイール
- サイクリングタイヤ
- サイクリングチェーン
- サイクリングペダル
- サイクリングハンドル
- サイクリングシート
- サイクリングサドル
- サイクリングブレーキ
- サイクリング変速機
- サイクリングフレーム
- サイクリングフォーク
- サイクリングリアサスペンション
- サイクリングフロントサスペンション
- サイクリングヘッドライト
- サイクリングリアライト

発行元：やまがたサイクルツーリズム推進協議会