

海田町自転車ネットワーク計画

令和3年1月

海田町

目 次

1. はじめに	1
1-1. 背景と目的	1
1-2. 位置づけ	1
2. 海田町における自転車利用の現状と課題	2
2-1. 海田町の概況	2
2-2. 自転車走行空間の状況	5
2-3. 通勤・通学による自転車利用の状況	8
2-4. 自転車利用に係る公共・公益施設等の状況	9
2-5. 自転車関連交通事故の状況	11
2-6. 駐輪施設の状況	12
3. 海田町自転車ネットワーク計画の方向性	13
3-1. 海田町自転車ネットワーク計画の位置づけ	13
3-2. 自転車施策の基本方針	19
3-3. 自転車ネットワーク対象エリアの設定	20
3-4. 自転車ネットワークの検討	21
4. 自転車ネットワーク整備形態の選定	24
4-1. 基本的な考え方	24
4-2. 検討 STEP の概要	25
4-3. 整備形態選定の手順	27
5. 今後の推進に向けて	51

1. はじめに

1-1. 背景と目的

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ます。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ます。

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します。

計画期間は計画策定後から令和 3 年度までとし、その後 5 年ごとに見直しをします。

1-2. 位置づけ

本計画は、自転車活用推進計画の政策目標で掲げる実施施策「自転車通行経路の計画的な整備推進」の「自転車通行経路の整備」のための計画です。また、平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が共同で策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」および安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会における『「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」に向けた提言（平成 28 年 3 月）』の考え方に基づくとともに、平成 29 年 5 月に施行された「自転車活用推進法」に準拠します。

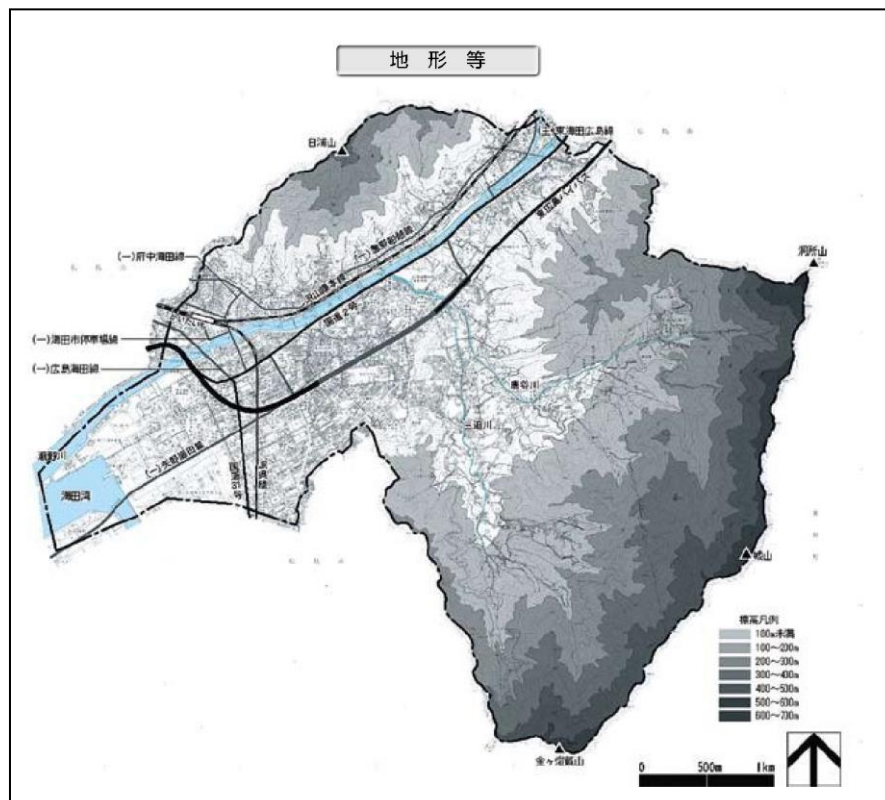
2. 海田町における自転車利用の現状と課題

2-1. 海田町の概況

(1) 自然環境

- 海田町の面積は 13.79k m²であり、県下 23 市町のうち 2 番目に小さな自治体ですが、川、海、山地、丘陵地、平地と多彩な地形条件を有するまちです。
- 南東側の熊野町との境界付近には、北から洞所山、城山、金ヶ燈籠山と連なる標高 500～600m 前後の山系が位置し、そこから北西方向に比較的なだらかな尾根や丘陵地、山麓が広がっています。
- 一方、北西側の広島市との境界付近には、日の浦山を中心とした山地が位置し、標高は低いながらも、山麓部等には急傾斜地が数多く存在しています。
- この2つの山地・山系に挟まれる形で、瀬野川が流れ、その流域に平坦地が帯状に広がっています。また、支流の唐谷川、三迫川沿いにも平坦地や緩傾斜地が形成されています。
- こうした平坦地を中心に市街地が形成され、規模的にも都市空間の構成上においてコンパクトなまちとなっています。

▼地形等

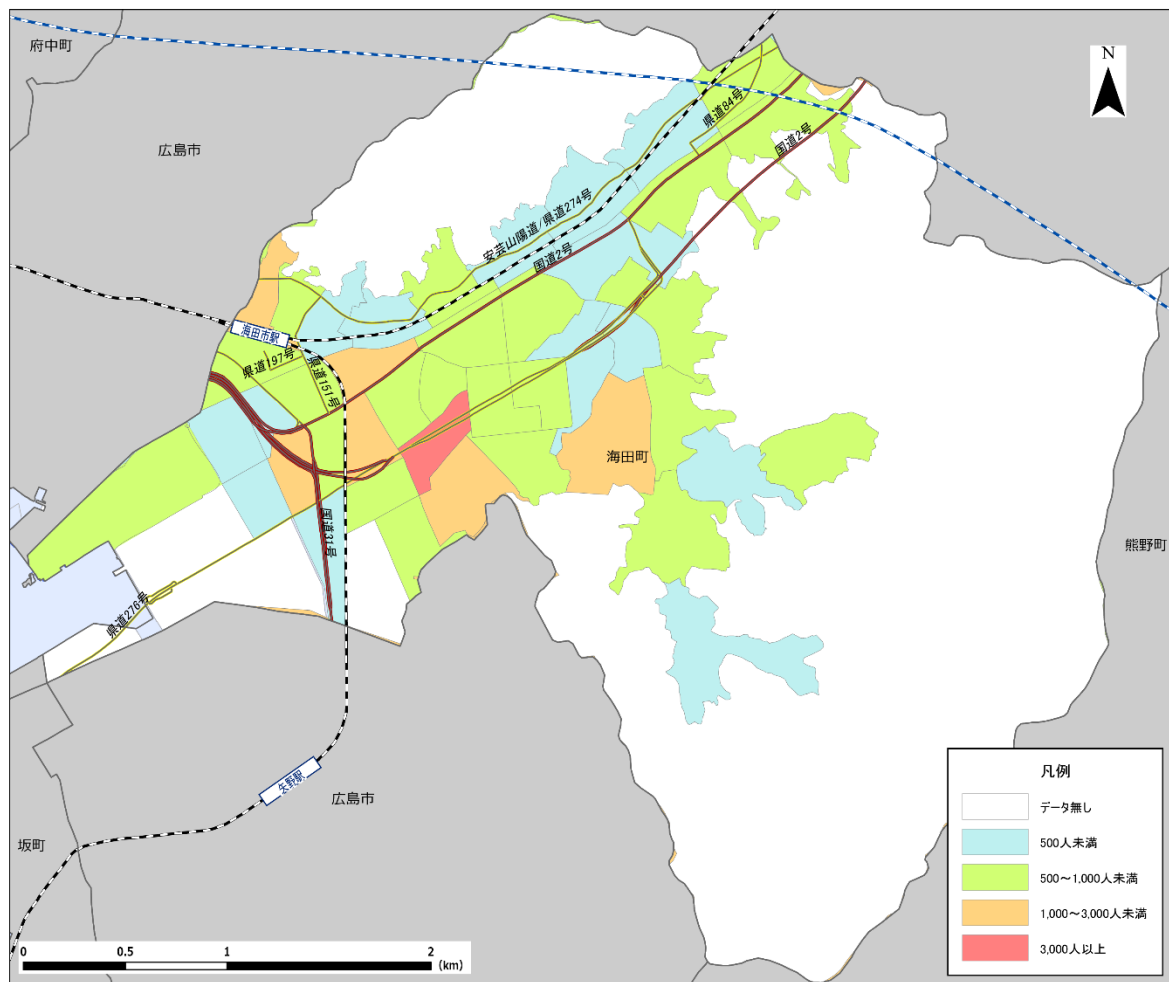


資料：第4次海田町総合計画（平成23年11月）

(2) 人口分布

○町内の人口は、鉄道駅周辺及び主要道路沿いに集中しています。

▼人口分布状況

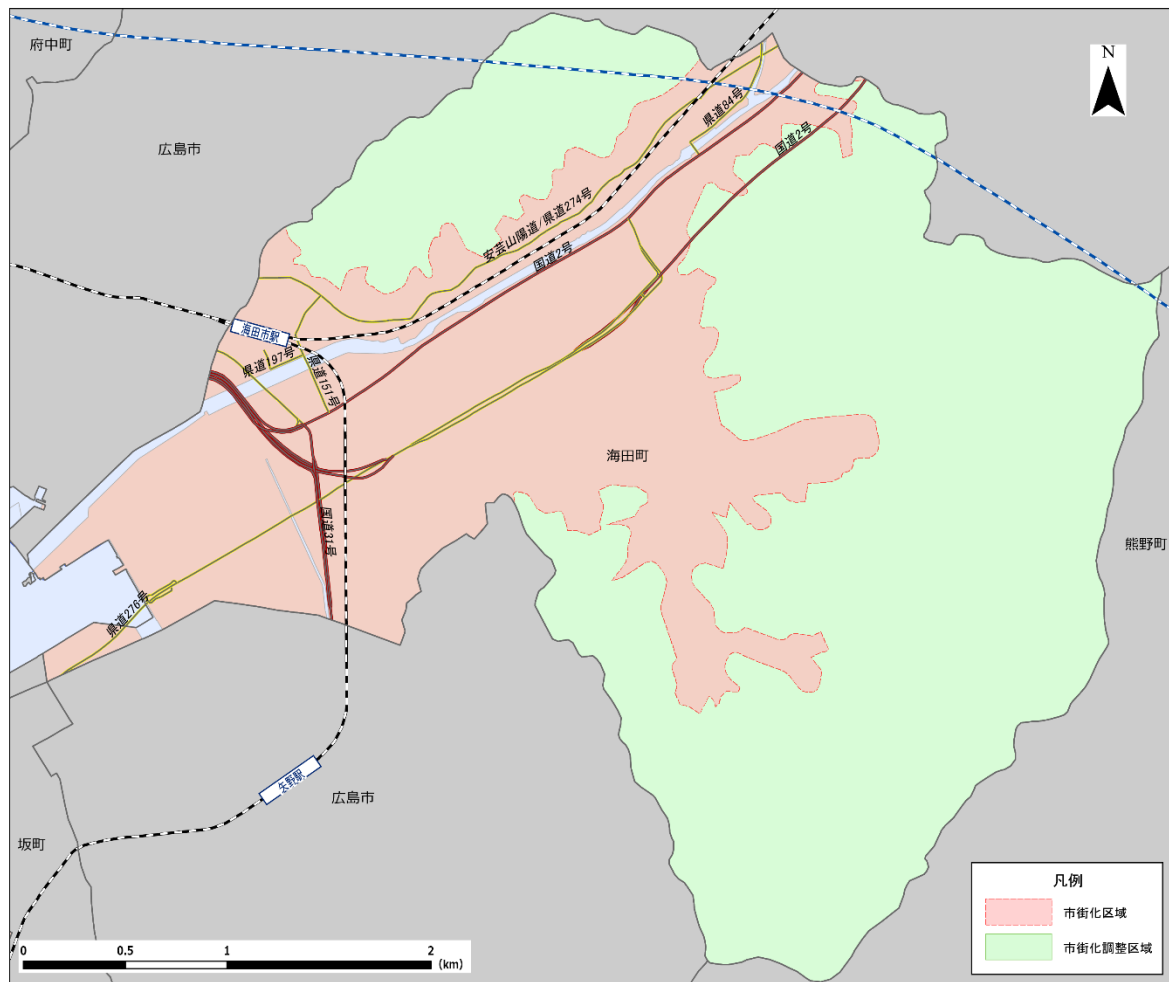


資料：平成 27 年度国勢調査

(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す。

▼都市地域・市街化区域・その他用途地域の指定状況



市街化区域 : 都市計画法に基づき指定される「都市計画区域」のうちで、既に市街地を形成している区域か、おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

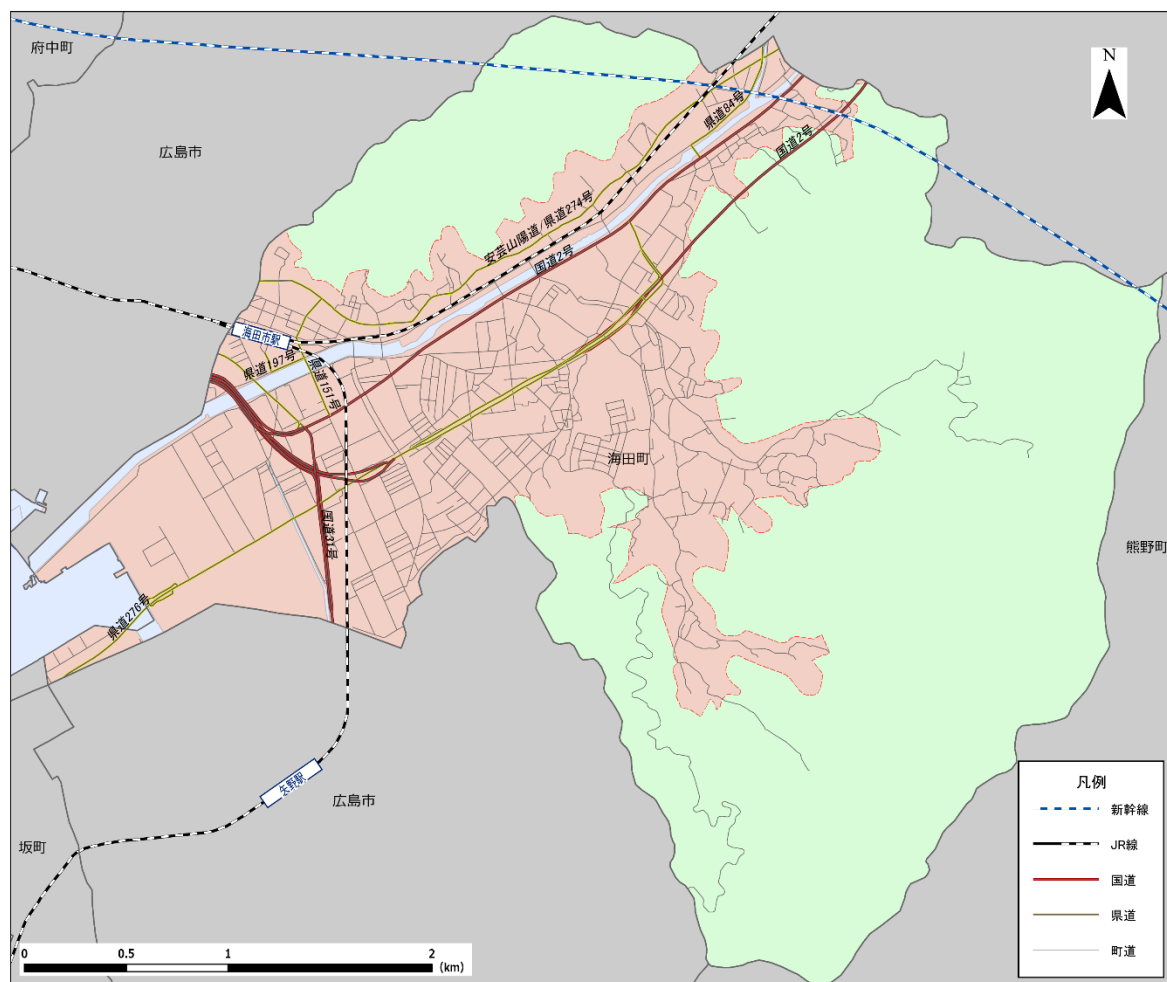
市街化調整区域 : 都市計画法に基づき指定される「都市計画区域」のうち、市街化を抑制すべき区域。

2-2. 自転車走行空間の状況

(1) 道路網の状況

○主要な道路網は、下記のとおりです。

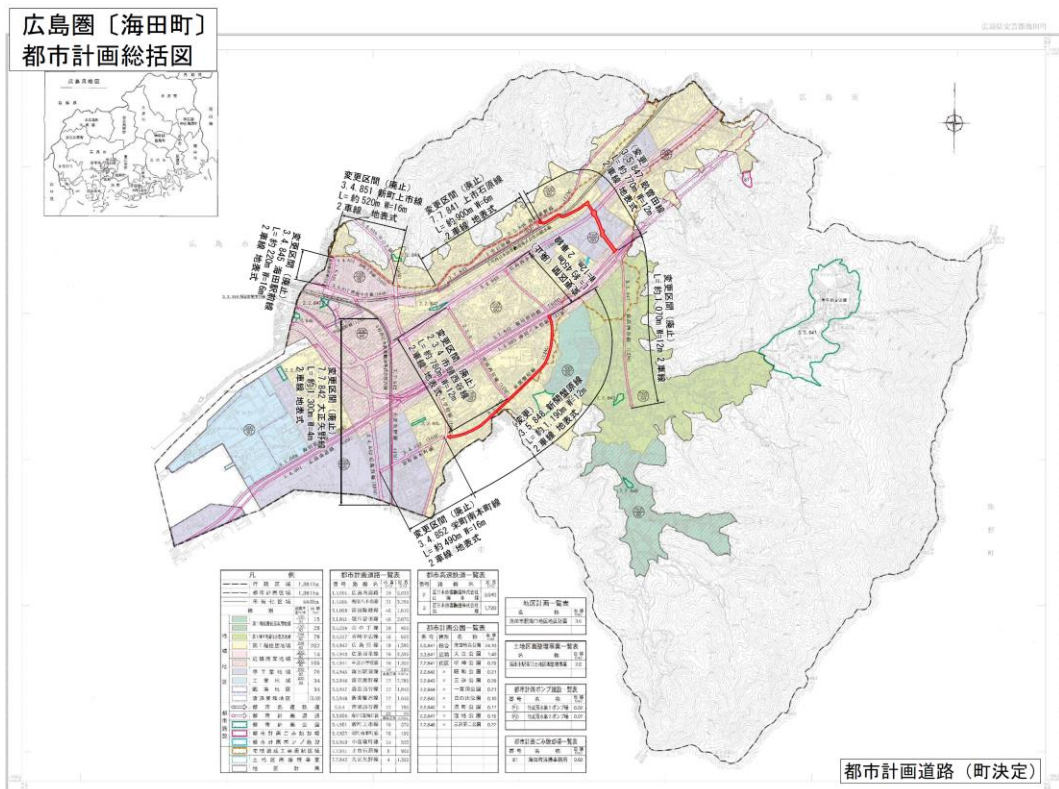
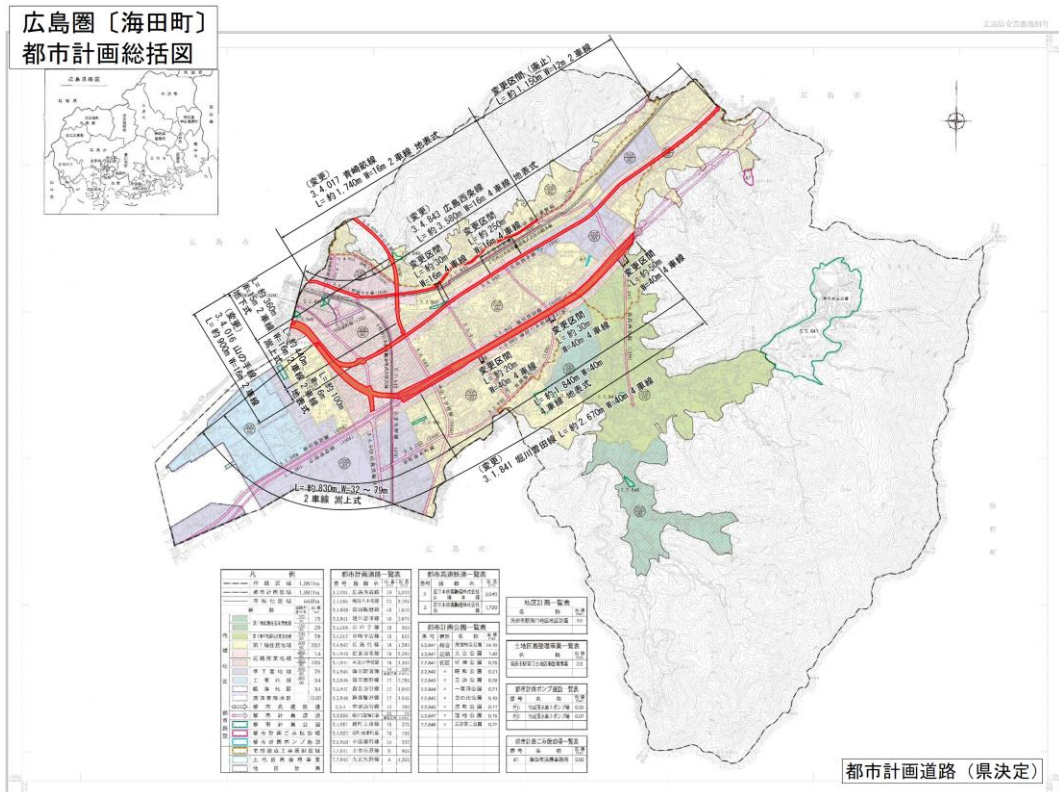
▼道路網の状況



(2) 都市計画道路の状況

○都市計画道路図は、下記のとおりです。令和元年5月16日付けで海田町域に係る都市計画道路(県決定分, 町決定分)を変更しています。

▼都市計画総括図

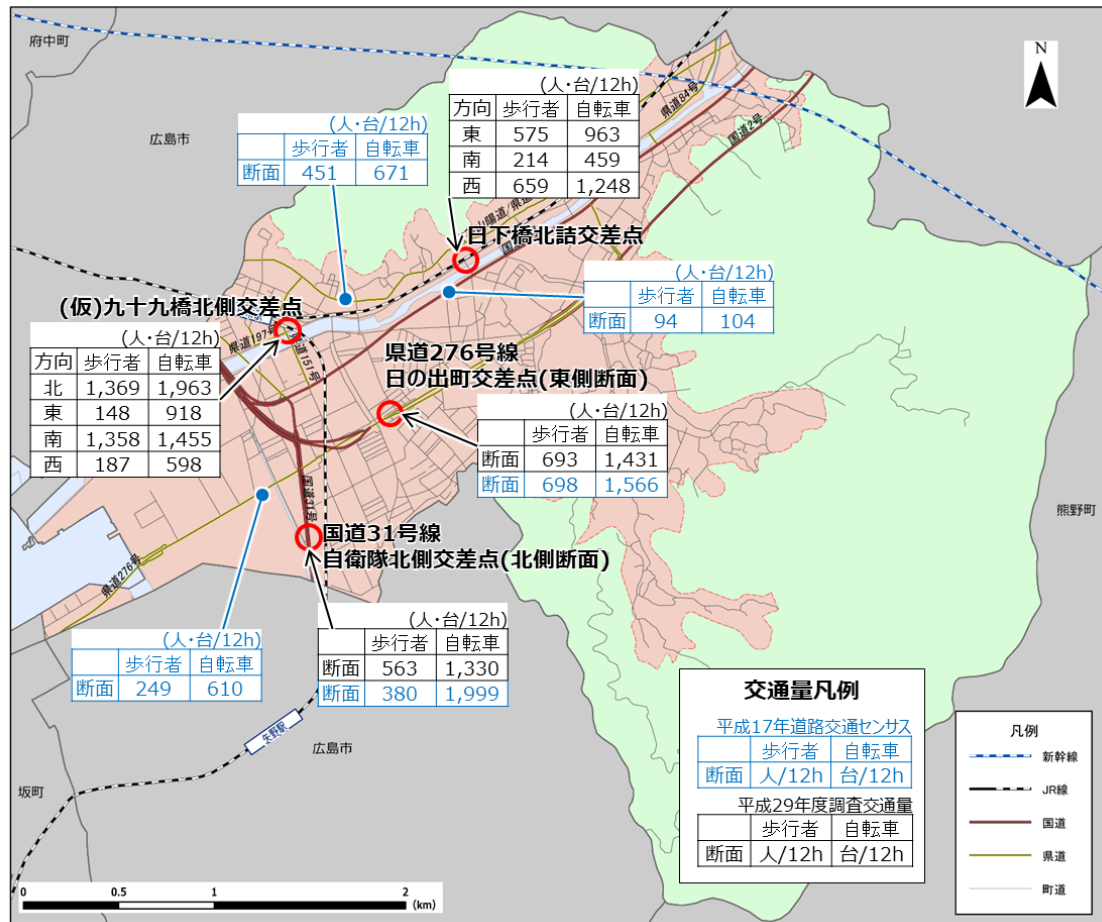


資料：海田町都市計画図（令和元年5月16日更新）

(3) 主要地点の自転車交通量

○平成 29 年度調査による主要道路の自転車交通量は、県道 151 号線(仮)九十九橋北側交差点が 1,963 台/12h と最も多く、次いで県道 276 号線日の出町交差点が 1,431 台/12h となっています。平成 17 年道路交通センサスによる自転車交通量は、国道 31 号線が 1,999 台/12h と最も多く、次いで県道 276 号の 1,566 台/12h となっています。

▼主要地点の自転車交通量

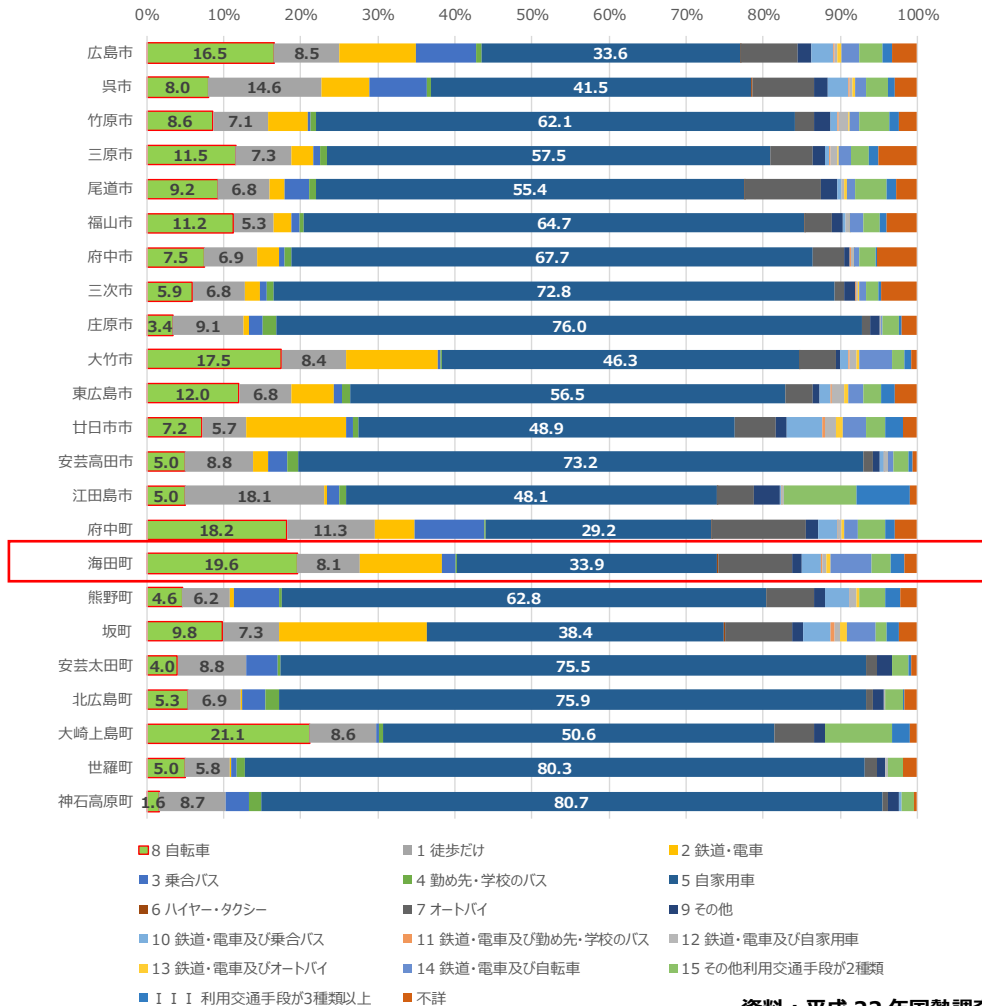


資料：海田町(調査日：H30.2)、平成 17 年度道路交通センサス

2-3. 通勤・通学による自転車利用の状況

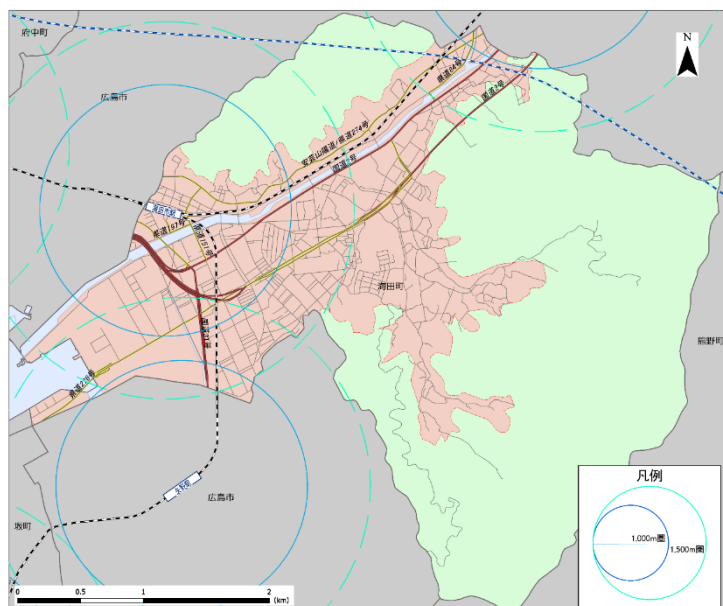
○国勢調査によると、海田町の通勤・通学の自転車利用は、19.6%の分担率となっています。

▼通勤・通学による代表交通手段分担率（海田町）



資料：平成 22 年国勢調査

▼鉄道駅勢圏の状況

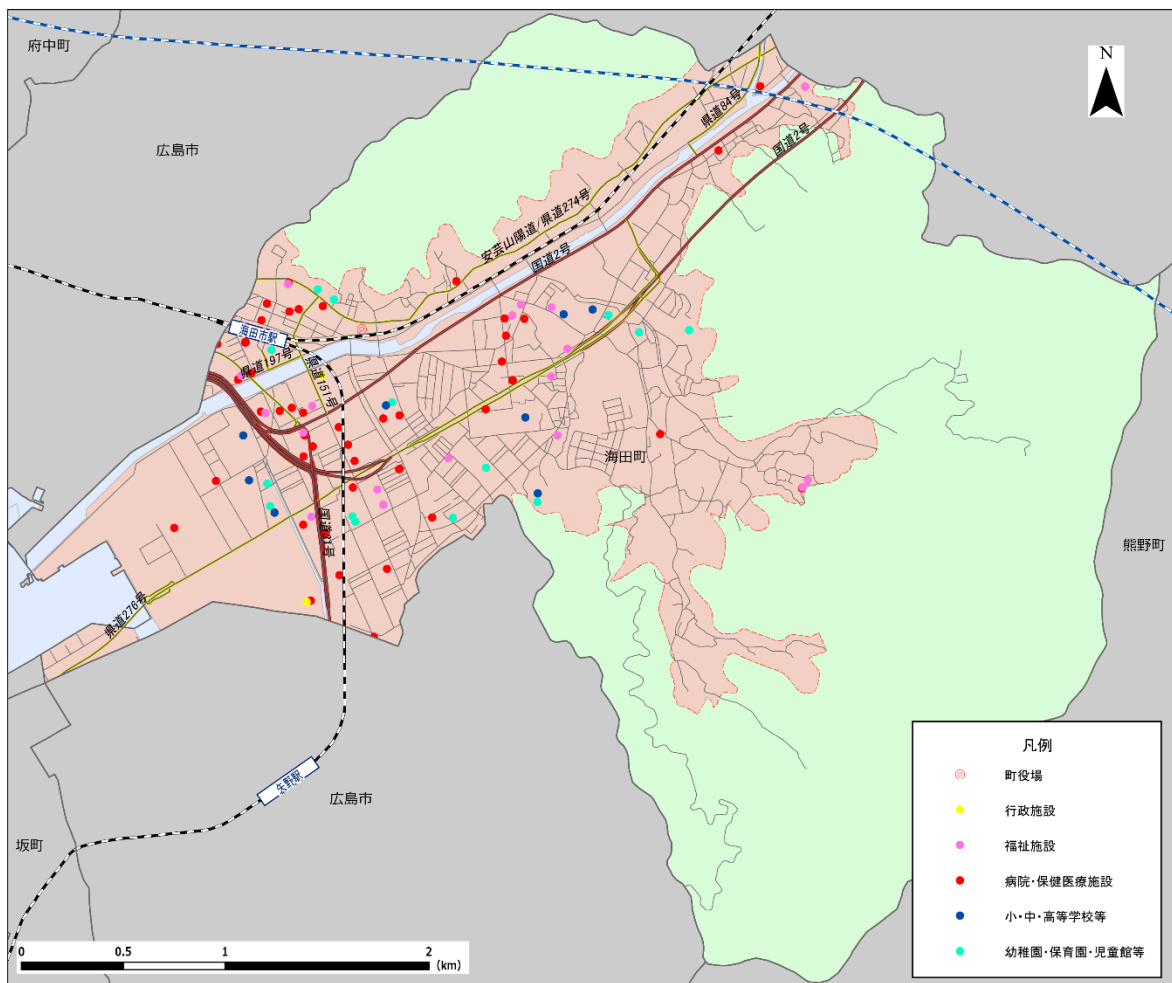


2-4. 自転車利用に係る公共・公益施設等の状況

(1) 公共・公益施設等の立地状況

- 町内の公共・公益施設等は、市街化区域内の鉄道駅周辺及び主要道路沿いに立地しています。
- 特に、海田市駅周辺は、公共・公益施設等が多数立地しており、施設までの自転車利用者の安全な通行経路を確保することや駐輪需要への適切な対応が必要となっています。

▼主な公共・公益施設等



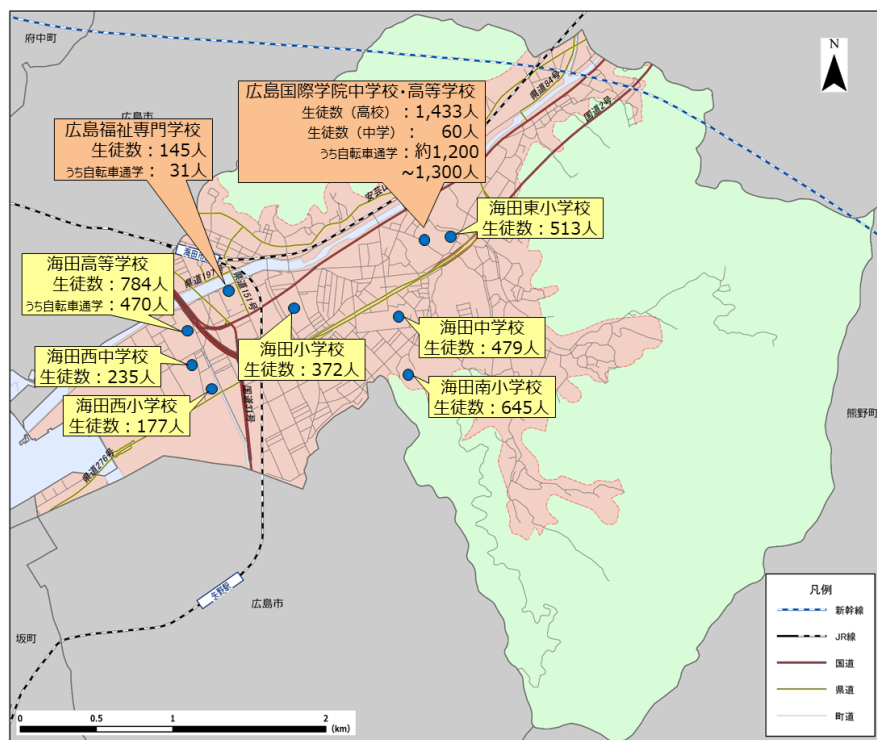
資料：国土数値情報

(町役場 H26) (行政施設 H25) (福祉施設 H27) (病院・保健医療施設 H26)
(小・中・高等学校等 H27) (幼稚園・保育園・児童館等 R1)

(2) 教育施設の利用状況

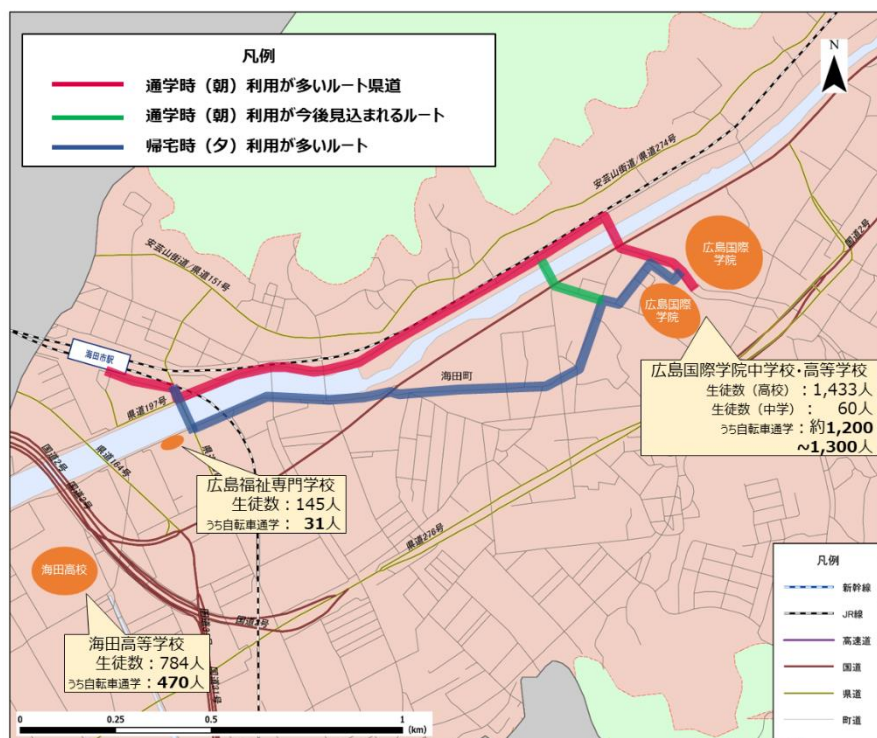
- 海田町の学校は、小学校が4校、中学校が2校、高等学校が2校あります。
- 海田高校では約500人、国際学院中高では約1,200人の自転車通学者数があります。
- 通学時の利用が多いルートは下図のとおりとなっています。

▼教育施設の生徒数・自転車通学者数



資料：海田町、海田町 HP

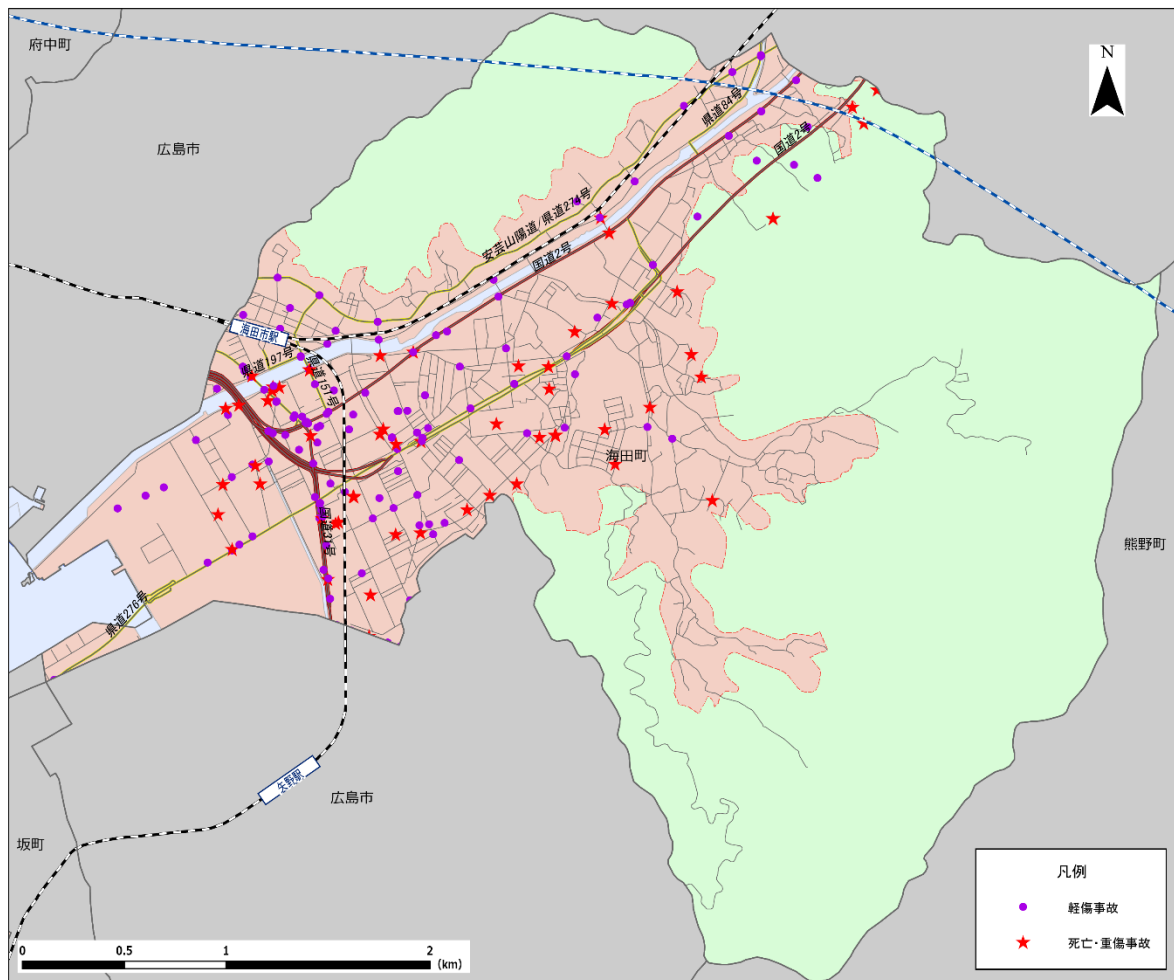
▼通学時の利用が多いルート



2-5. 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、179 件となっています。
- 自転車関連事故は、海田市駅や国道 31 号周辺で多く発生しています。
- 国道 2 号では、死亡事故が発生しており、重傷事故も含めると過去 3 年間で 3 件の重大事故が発生しています。
- 海田高校では年間 4～5 件、国際学院中高では年間 2～3 件の自転車関連の交通事故があります。

▼自転車関連交通事故発生状況

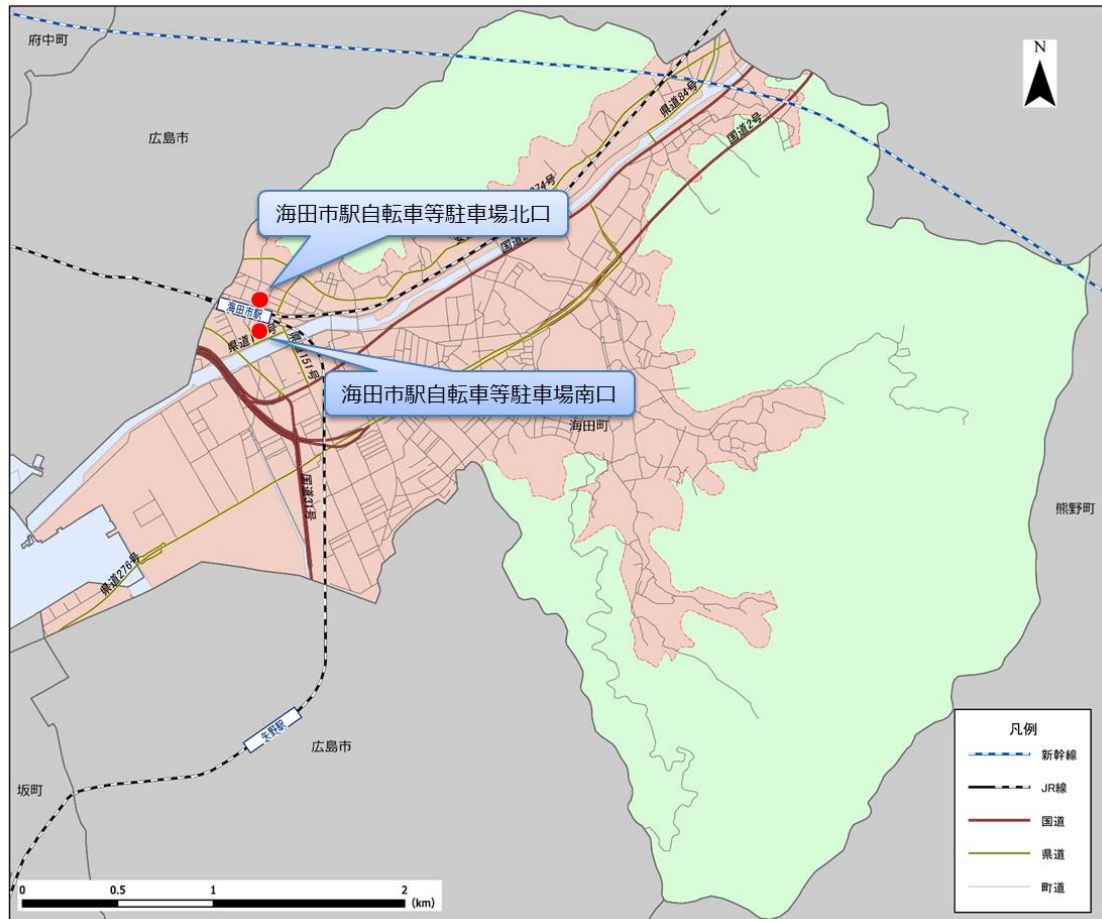


資料：海田市、広島県警（H25～H29）

2-6. 駐輪施設の状況

○駅周辺の自転車駐輪場設置数は、2箇所となっています。

▼駐輪施設の設置状況



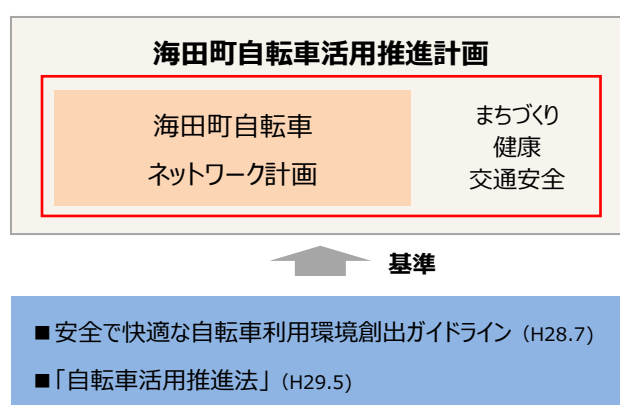
資料：海田町 HP

3. 海田町自転車ネットワーク計画の方向性

3-1. 海田町自転車ネットワーク計画の位置づけ

海田町自転車ネットワーク計画は、下記に示す「第5次海田町総合計画」などの上位計画や関連計画に基づき、自転車の通行環境による安全性の向上や利用促進などを目的として策定するものです。

▼計画の位置づけ



(1) 第5次海田町総合計画

(1/2)

資料名称	第5次海田町総合計画		
発行主体	海田町	発行時期	令和3年3月策定(予定)
都市の将来像	ひと・まち・みらいをつなぐ暮らしやすさが実感できるまち かいた ～みんなの力を合わせてつくる リバブルシティ～		
施策の大綱と基本施策	1.子どもの健やかな育ちを支えるまちづくり 2.災害に強く安全なまちづくり 3. <u>地域特性を生かした基盤整備によるまちづくり</u> 4.健康で安心して暮らせるまちづくり 5.誰もが輝くまちづくり 6.環境にやさしいまちづくり 7.にぎわいと交流のまちづくり	⇒快適な交通網の形成促進 ・快適な自転車利用環境の整備 主な取組： ・駐輪場の利便性向上 ・公共施設等での駐輪場確保 ・自転車利用を考慮した道路整備	

(2/2)

資料名称	第5次海田町総合計画		
発行主体	海田町	発行時期	令和3年3月策定(予定)
都市の将来像	ひと・まち・みらいをつなぐ暮らしやすさが実感できるまち かいた ～みんなの力を合わせてつくる リバブルシティ～		
施策の大綱と基本施策	1.子どもの健やかな育ちを支えるまちづくり 2.災害に強く安全なまちづくり 3.地域特性を生かした基盤整備によるまちづくり 4.健康で安心して暮らせるまちづくり 5.誰もが輝くまちづくり 6. <u>環境にやさしいまちづくり</u> 7.にぎわいと交流のまちづくり	⇒地球温暖化対策の推進 ・温室効果ガス排出量削減に向けた取組の促進 主な取組： 駐輪場等の自転車利用環境整備	

(2)海田町都市計画マスタープラン

(1/4)

資料名称	海田町都市計画マスタープラン		
発行主体	海田町	発行時期	平成 23 年 9 月策定
基本理念	ひと輝く・色彩のまち かいた ～海田らしさがきらりと光る，支え合う豊かづくり～		
都市づくりの基本的方針	1.都市機能の適正配置と計画的な土地利用 2.都市活動と住民生活を支える都市基盤の整備 3.交通結節点を活かした賑わい豊かな拠点形成 4.快適に暮らせる居住環境の形成 5.個性的でうまいのある都市環境の形成 6.人と環境にやさしい都市環境の形成 7.災害等に強い都市づくり	⇒道路・交通施設の整備 ・ 駐車場・駐輪場の整備 ・ 歩行者・自転車空間のネットワーク形成	

③ 駐車場・駐輪場の整備

- ・都市内交通の利便性の向上，交通混雑の解消等を図るため，駐車場・駐輪場を整備するとともに，適切な管理運営，駐車場・駐輪場情報の提供等を行います。
- ・公共施設への駐輪場の設置，商業施設などの民間施設における駐輪場の立地誘導を図ります。

(イ) 安全で快適な交通環境の形成

- ・歩道の設置・改善やバリアフリー化，交差点の改良，生活道路等における走行速度低減に配慮した道路整備，ガードレール等の交通安全施設の設置等により，安全で快適な交通環境の整備を進めます。

(ウ) 歩行者・自転車空間のネットワークの形成

- ・環境への配慮，賑わいのある市街地の形成を図るため，歩道の整備や自転車道の確保，グリーンラインの設置，ひまわり大橋や瀬野川河川緑地等の活用等により，歩行者・自転車空間のネットワークを形成します。

(エ) 防災対策の推進

- ・災害時に安全に避難出来るよう，避難地を結ぶ避難路ネットワークを形成します。
- ・緊急時に市街地内に円滑にアクセスできるよう，区画道路の整備を推進します。

(オ) 住民等の参加による道づくり

- ・住民，事業者，行政等が協働し，街路樹の管理，歩道の清掃などを行う仕組みづくりに取り組みます。

資料名称	海田町都市計画マスタープラン		
発行主体	海田町	発行時期	平成 23 年 9 月策定
基本理念	ひと輝く・色彩のまち かいた ～海田らしさがきらりと光る，支え合う豊かづくり～		
都市づくりの基本的方針	1.都市機能の適正配置と計画的な土地利用 2.都市活動と住民生活を支える都市基盤の整備 3.交通結節点を活かした賑わい豊かな拠点形成 4.快適に暮らせる居住環境の形成 5.個性的でうまいのある都市環境の形成 6.人と環境にやさしい都市環境の形成 7. 災害等に強い都市づくり	⇒公共交通（鉄道） ・自転車と組み合わせた鉄道利用（サイクル・アンド・ライド）等を促進 公園緑地 ・緑のネットワークの形成 河川（水辺空間の魅力づくり） ・歩行者・自転車空間の確保	

(ア) 鉄道

- ・広島市東部地区連続立体交差事業を促進し，交通の円滑化と市街地の一体性の確保を図ります。
- ・海田市駅の駅舎整備の促進，駅前広場，駐輪場，運行情報提供施設等の整備，バスとの連絡性の向上等により交通結節機能の強化を図るとともに，自転車と組み合わせた鉄道利用（サイクル・アンド・ライド）等を促進します。

(イ) 緑のネットワークの形成

- ・公園緑地等，歩道，自転車道，公共施設等の緑化を進め，これらを結ぶ快適な環境の緑のネットワークの形成を図ります。
- ・登山道・遊歩道の整備，適切な維持管理による自然（森林）探索ルートづくりや，瀬野川，三迫川，唐谷川の河岸緑地等の整備により，快適な歩行者空間の確保を図ります。

(イ) 水辺空間の魅力づくり

- ・瀬野川，三迫川，唐谷川などの市街地内河川については，緑化等による潤いのある水辺空間の形成，歩行者・自転車空間の確保，親水空間の形成など，河川環境の整備を促進します。
- ・河川の清掃美化活動等を促進するため，広島県の「ひろしまアダプト活動支援事業（ラブリバー制度）」などの支援制度を活用するなど，住民等と行政の協働による水辺空間づくりに取り組みます。

資料名称	海田町都市計画マスタープラン		
発行主体	海田町	発行時期	平成 23 年 9 月策定
基本理念	ひと輝く・色彩のまち かいた ～海田らしさがきらりと光る，支え合う豊かづくり～		
都市づくりの基本的方針	1.都市機能の適正配置と計画的な土地利用 2.都市活動と住民生活を支える都市基盤の整備 3.交通結節点を活かした賑わい豊かな拠点形成 4.快適に暮らせる居住環境の形成 5.個性的でうまいのある都市環境の形成 6.人と環境にやさしい都市環境の形成 7.災害等に強い都市づくり	⇒地域拠点の整備 ・快適で移動しやすい歩行者・自転車ネットワークの形成 ・駐輪場の整備	

3 交通結節点を活かした賑わい豊かな拠点形成

(1) 基本方針

J R 海田市駅周辺については，海田市駅南口土地区画整理事業による基盤整備，地区の整備課題に応じた整備手法の導入，都市基盤の整備と併せた土地利用の誘導，住民，事業者等と行政との協働による商業環境の整備等により，賑わい豊かな拠点の形成を図ります。

また，市街地東部について，住民の日常生活の利便性の向上を図るため，商業・サービス機能等の集積した拠点の形成を図ります。

(2) 整備方針

ア 地域拠点の整備

- ・ J R 海田市駅南口については，海田市駅南口土地区画整理事業の推進により都市計画道路，駅前広場，公園などの公共施設と宅地を一体的に整備するとともに，地区計画制度の活用により良好な地区環境の形成を図ります。
- ・ J R 海田市駅北口については，広島市東部地区連続立体交差事業及び関連街路事業の推進により，南口と一体的な市街地の形成を図ります。
- ・ J R 海田市駅周辺から大正交差点周辺に至る地区については，広島市東部地区連続立体交差事業の促進と高架下等の空間活用の検討，快適で移動しやすい歩行者・自転車ネットワークの形成，駐輪場等の整備，休息や交流の場となる公共施設の整備等を進めます。
- ・ また，住民，事業者等と行政との協働により，J R 海田市駅周辺と連続した賑わいある商業地の形成を図るなど，本町の都市活動を支える拠点の形成を図ります。
- ・ 都市機能の集積や高い利便性を活かして街なか居住を推進することとし，優良建築物等整備事業等の導入を検討するなど，良質な都市型住宅の供給を促進します。また，区画道路の整備，歩行者・自転車空間の確保，住民，事業者等との協働による緑化の促進，美しい景観形成等により，良好な生活環境を形成します。

イ 地区拠点（生活中心地）の整備

- ・ 曾田，寺迫地区周辺については，商業・サービス施設等の立地誘導，公共交通の利便性の向上，区画道路，公園の整備等による良好な居住環境の形成等により，市街地東部における日常活動の中心となる拠点の形成を図ります。

資料名称	海田町都市計画マスタープラン		
発行主体	海田町	発行時期	平成 23 年 9 月策定
基本理念	ひと輝く・色彩のまち かいた ～海田らしさがきらりと光る，支え合う豊かづくり～		
都市づくりの基本的方針	1.都市機能の適正配置と計画的な土地利用 2.都市活動と住民生活を支える都市基盤の整備 3.交通結節点を活かした賑わい豊かな拠点形成 4.快適に暮らせる居住環境の形成 5.個性的でうまいのある都市環境の形成 6.人と環境にやさしい都市環境の形成 7.災害等に強い都市づくり	⇒自転車・公共交通機関の利用促進 ・駐輪場の設置、自転車ルートの設置検討、自転車レーンの確保検討 ・サイクル・アンド・ライドの促進	

ウ 自転車・公共交通機関の利用の促進

- ・ J R 海田市駅周辺などにおける駐輪場の設置，都市計画道路沿いや瀬野川河川緑地などへの自転車ルートの設置の検討，関係機関等との連携による国道 2 号などへの自転車レーンの確保の検討，自転車利用の意識啓発などにより，環境負荷の低減に寄与する自転車利用を促進します。
- ・ 自転車と組み合わせた鉄道利用（サイクル・アンド・ライド）の促進，路線バス等のバス停の整備等により，環境負荷の低減に寄与する公共交通機関の利用を促進します。

エ みどりのカーテンづくり

- ・ 地球温暖化対策に資するとともに，緑豊かな都市環境を形成するため，ゴーヤ，ヘチマ，アサガオなどつる性植物で窓を覆う「みどりのカーテンづくり」を進めます。

オ 住民等との協働による環境にやさしいまちづくり

- ・ 住民等と行政との協働によりまちのバリアフリー点検，歩行者・自転車空間の点検等を行い，バリアフリー，環境問題などに対する意識の醸成を図るとともに，バリアフリーのまちづくりを進めます。
- ・ 住民，関係団体，事業所等と連携しながら，みどりのカーテンマップを作成するなど，みどりのカーテンづくりを進めます。

3-2. 自転車施策の基本方針

海田町における自転車利用の現状と課題や上位計画等を踏まえ、自転車ネットワーク計画に求められる方向性をまとめると以下の通りとなります。

海田町における自転車利用の現状と課題

現状：本町の通勤及び通学における自転車の交通手段分担率は2割と多い一方、平均37件/年 自転車関連事故が発生しています。通学者の自転車関連交通事故は年間5件程度発生しています。また、自家用車での通勤・通学割合が約3割と自転車の約2割より高い割合を占めており、自家用車から自転車への利用転換が見込まれます。

課題：通学及び通勤者が自転車を利用する際に、安全で快適な自転車通行経路を十分に整備することが重要です。



海田町の自転車ネットワークに求められる方向性

交通安全の観点

○安全・安心、快適に走行できる自転車通行区分の確保・ネットワークづくりが必要です。

環境の観点

○車利用による二酸化炭素を抑制し、公共交通へのアクセス交通としての自転車の利用を促進するため、自転車通行経路を整備します。



基本方針

【基本方針1】

歩行者と自転車の安全確保

○歩行者、自転車、自動車が安心して通行できる通行区分の明示
○通勤、通学（国際学院中高・海田高校）における自転車通行経路の整備と安全確保

【基本方針2】

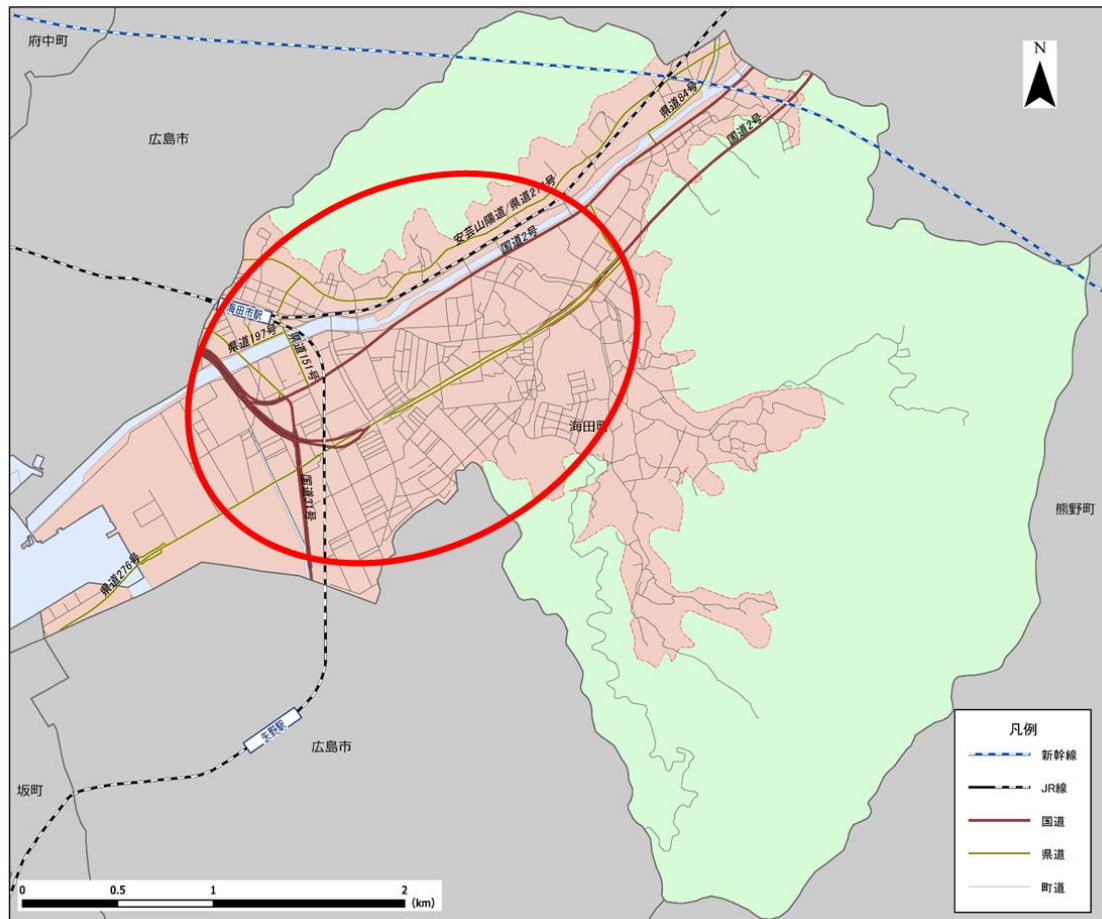
自転車利用の促進による環境負荷の軽減

○駅と行政施設を結ぶ自転車交通路線を選定し、自家用車からエコで環境にやさしい自転車への利用転換を促進

3-3. 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、施設の配置状況や自転車通行量を勘案して、下図のとおり設定します。

▼自転車ネットワーク対象エリア



3-4. 自転車ネットワークの検討

(1) 自転車ネットワーク路線の選定

海田町自転車ネットワーク計画の基本方針の実現に向け、下記の視点で、自転車ネットワーク路線を選定します。

基本方針 1 歩行者と自転車の安全確保

- 歩行者，自転車，自動車が安心して通行できる通行区分の明示
- 通勤，通学（国際学院中高・海田高校）における自転車通行経路の整備と安全確保

基本方針 2 自転車利用の促進による環境負荷の軽減

- 駅と行政施設を結ぶ自転車交通路線を選定し，自家用車からエコで環境にやさしい自転車への利用転換を促進

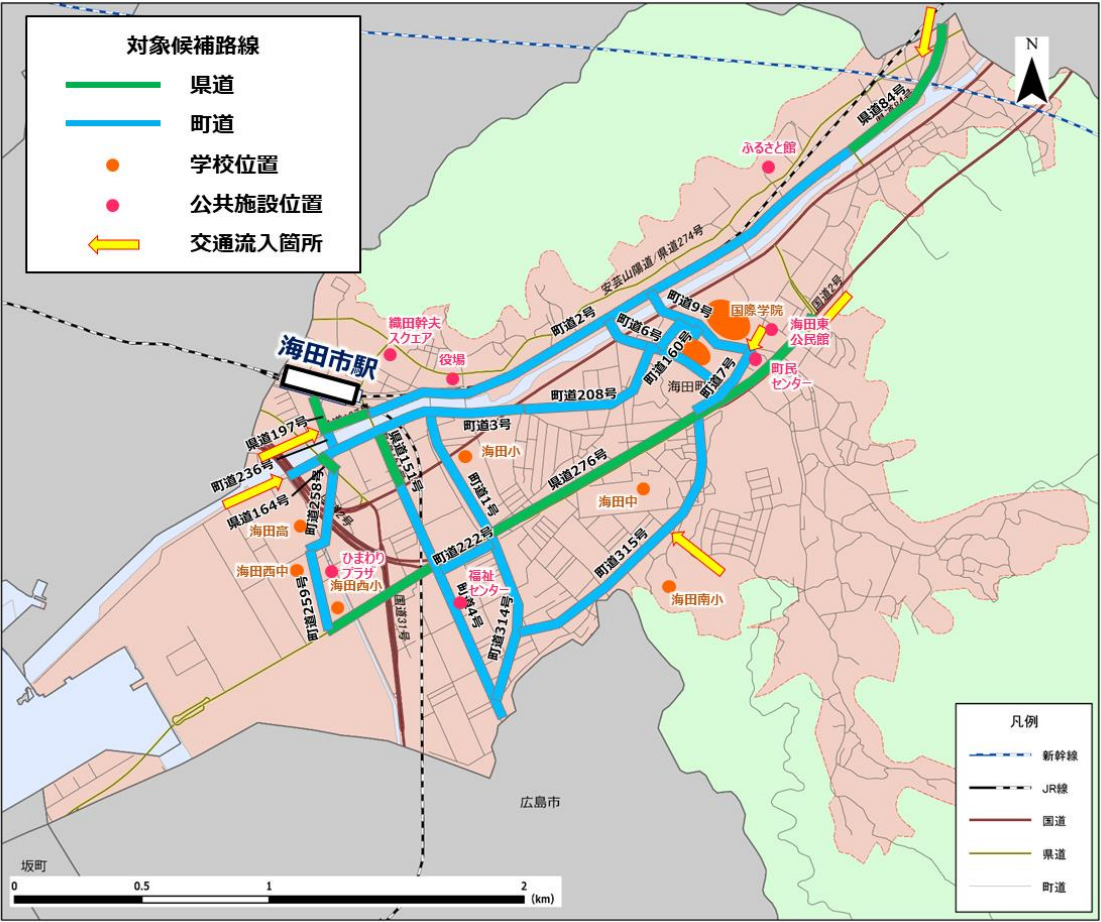
海田町の選定条件

- ① 通学路となっている国際学院中高と駅を結ぶ路線、海田高校の通学利用の多い路線
- ② 車線幅員が 6m 確保でき、自転車・自動車の通行区分明示が可能な路線
- ③ 平地部で自転車利用が見込まれる路線
- ④ ①・②・③を結ぶネットワーク路線

▼自転車ネットワーク路線一覧

路線	路線名	区間 (交差点名又は代表箇所名)	基本 方針	選定理由
①	県道 84 号線	国信橋北側～町境	2	ネットワークの連続性確保
②	県道 151 号線	九十九橋～合同庁舎入口	2	ネットワークの連続性確保
③	県道 164 号線	明神橋東詰～町道 258 号線	2	ネットワークの連続性確保
④	県道 197 号線	海田市駅～九十九橋北側	2	海田市駅のアクセス起点
⑤	県道 276 号線	海田小学校西～西浜交差点	1、2	海田西小、中学校の通学路 ネットワークの連続性確保
⑥	町道 1 号線	海田小学校前～日の出町	2	海田市駅から商業施設へのアクセス
⑦	町道 2 号線	九十九橋北側～国信橋北側	1、2	国際学院中高の通学路 海田市駅へのアクセス
⑧	町道 3 号線	海田警察西側～市頭	1、2	海田小、国際学院中高の通学路 海田市駅へのアクセス
⑨	町道 4 号線	合同庁舎入口～月見町	2	ネットワークの連続性確保
⑩	町道 6 号線	日下橋北詰～町道 7 号線	1、2	国際学院中高の通学路 ネットワークの連続性確保
⑪	町道 7 号線	西浜交差点～町道 9 号線	2	ネットワークの連続性確保
⑫	町道 9 号線	石原橋北側～町道 7 号線	1、2	国際学院中高の通学路 ネットワークの連続性確保
⑬	町道 160 号線	町道 6 号線～町道 9 号線	2	ネットワークの連続性確保
⑭	町道 208 号線	市頭～町道 6 号線	1、2	国際学院中高の通学路 ネットワークの連続性確保
⑮	町道 222 号線	日の出町南側～町道 4 号線	2	ネットワークの連続性確保
⑯	町道 236 号線	ひまわり大橋	1	海田高の通学路
⑰	町道 258 号線	県道 164 号線～海田西中学校前	1	海田高の通学路
⑱	町道 259 号線	海田西中学校前～海田西小学校（西）	1	海田西小、海田西中の通学路等
⑲	町道 314 号線	日の出町～月見町	2	ネットワークの連続性確保
⑳	町道 315 号線	西浜交差点～南本町 3 番	2	ネットワークの連続性確保

▼自転車ネットワーク路線位置図



4. 自転車ネットワーク整備形態の選定

自転車ネットワーク路線を対象に、ガイドライン・道路状況等を踏まえつつ、整備手法の設定を行いました。

なお、設定した整備形態は、関係者協議、今後のまちづくりや利用者ニーズの変化等を踏まえ、見直しを行う可能性があります。

4-1. 基本的な考え方

自転車ネットワークの整備形態の選定にあたっては、ガイドラインに示されている「原則として自転車は車道の左側通行」を基本とした「自転車道」「自転車専用通行帯」「自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）」の3種類の整備形態を検討することが望ましいと考えます。

ただし、上記に示した自転車走行専用の空間を新たに確保するためには、多額の費用と長い期間が必要となることから、早期に整備路線の連続性を確保することができるよう、既存の道路空間を有効活用しつつ、自転車利用者の安全性を早期に確保することが重要と考え、各路線における整備形態の検討では、以下に示した基本的な流れに沿って行います。

なお、個別の整備形態は、今後詳細に調査・設計した上で、道路管理者・交通管理者など関係者と協議し、決定していきます。

▼整備形態の基本的な考え方

STEP①：「原則として自転車は車道の左側通行」を基本とした「自転車道・自転車専用通行帯・車道混在」の整備形態を検討

- ガイドラインに示されている「原則として自転車は車道の左側通行」から「自転車道・自転車専用通行帯・車道混在」の整備形態を基本に検討します。
- ただし、早期整備を目指し、既存の道路空間内での整備実現性にも着目しつつ検討を行います。



STEP②：広幅員の自転車歩行者道を有する路線は、比較的早期整備が可能な「自転車走行位置の明示」による自転車利用者の早期安全確保

- 自転車ネットワーク路線の中で「自転車通行可」である広幅員の自転車歩行者道を有する路線は、STEP①で選定した整備形態より早期整備の可能性が高い「自転車走行位置の明示」の整備により自転車利用者・歩行者の安全性、快適性の早期確保を目指します。
- ただし、「原則として自転車は車道の左側通行」であるため、将来的に自転車需要の増加等が認められる場合は、歩行者と自転車を構造的に分離した整備等を検討します。



STEP③：STEP①及び②による対応が困難な路線は「ソフト対策」を検討

- STEP①、②による対応が困難な路線については、法定外看板の設置、マナー啓発運動等によるソフト対策の実施を検討します。
- ただし、STEP①・②に該当する路線についても、「ソフト対策」が必要な路線は適宜検討を行います。

4-2. 検討 STEP の概要

基本的な考え方に示した各路線の整備形態の選定における検討STEPの概要は、以下に示すとおりです。

(1) STEP①

STEP①：「原則として自転車は車道の左側通行」を基本とした「自転車道・自転車専用通行帯・車道混在」の整備形態を検討

- 自転車ネットワーク路線の整備形態の選定にあたっては、ガイドラインでは「原則として自転車は車道の左側通行」を基本として、交通状況を踏まえた「自転車道・自転車専用通行帯・車道混在」の3種類の整備形態が示されています。
- 上記の3種類の整備形態の中で、構造的に歩行者や自動車と分離される「自転車道」を全路線で採用することが望ましいと考えますが、自転車専用の空間を新たに確保するためには多額の費用と長い期間が必要となることから、早期に整備路線の連続性を確保することができるよう、既存の道路空間内での対応可能性にも着目しつつ整備形態を選定します。

▼交通状況を踏まえた整備形態の考え方

	A	B	C
	自動車の速度が高い道路	A,C以外の道路	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、かつ自動車の日交通量が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)

▼基本的な整備形態のイメージ

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	緑石線等 歩道 自転車道
自転車専用通行帯	歩道 自転車専用通行帯 車道 ※自転車専用通行帯の幅の全部 ※自転車専用通行帯の幅の一部
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策 【路肩・停車帯内の対策】 【車線内の対策】 ※矢羽型路面標示は外側線の下に重複させることである (2) 歩道のない道路における対策 【車線内の対策】 路肩帯

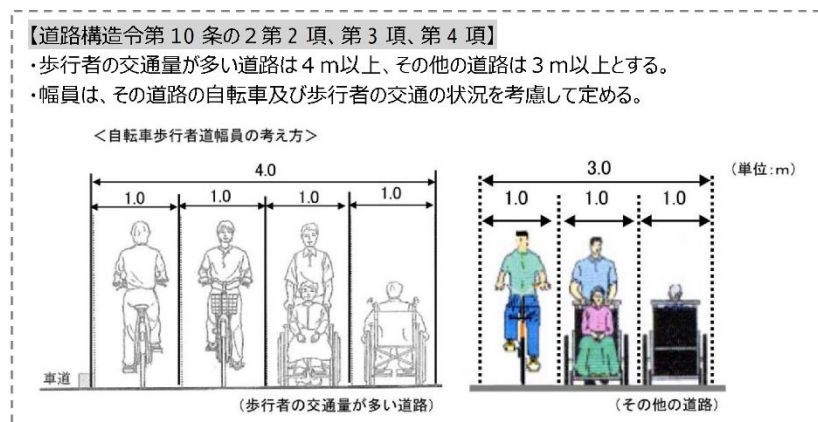
資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月改訂）」国土交通省・警察庁

(2) STEP②

STEP②：広幅員の自転車歩行者道を有する路線は、比較的早期整備が可能な「自転車走行位置の明示」による自転車利用者の早期安全確保

- STEP①では、既存の道路空間内での対応可能性にも着目しつつ整備形態を選定していますが、完成までには時間を要することが想定されます。
- この状況に対応するために、自転車ネットワーク路線において、自転車が通行可能な「普通自転車歩道通行可」の道路標識を有する自転車歩行者道を有し、且つ自転車と歩行者を安全・快適に通行区分できる自転車歩行者道幅員が連続的に確保されている路線の場合は、「自転車走行位置の明示」を優先して行うこととします。
- なお、歩行者の快適性・安全性にも配慮し、現状で幅員 4.0m 以上（歩行者 2.0m+自転車 2.0m の確保可能）の自転車歩行者道を有する路線とします。

▼道路構造令に示される自転車歩行者道の幅員



資料：「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月改訂）」国土交通省・警察庁

- ただし、「原則として自転車は車道の左側通行」は満たしていないため、自転車ネットワーク内では補完的な路線として位置付けます。将来的に歩行者・自転車需要が増加し、安全性の問題等を確認した場合は、ガイドラインに示されている整備形態の自転車道、自転車専用通行帯等の整備を検討します。

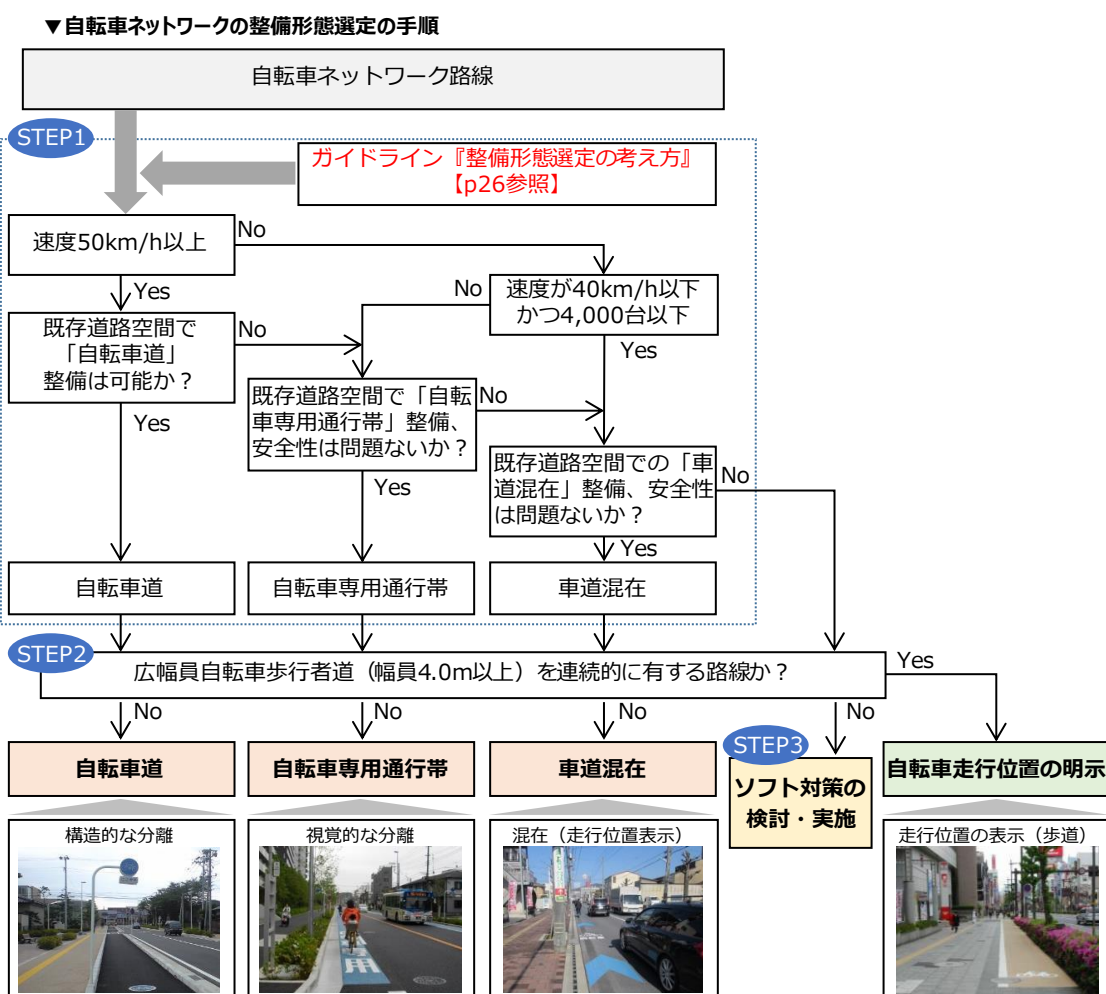
(3) STEP③

STEP③：STEP①及び②による対応が困難な路線は「ソフト対策」を検討

- STEP①・②による対応が困難な路線（既存道路空間内での自転車走行区間の確保が困難な路線等）については、法定外看板の設置、路上におけるマナー啓発運動等によるソフト対策の実施を検討します。
- ただし、STEP①・②に該当する路線についても、「ソフト対策」の必要性が高いと判断された場合には適宜検討を行います。

4-3. 整備形態選定の手順

- 各路線の整備形態の選定にあたっては、前述の考え方を踏まえるとともに、既存の道路空間内での整備実現性等にも着目し、以下の手順で選定します。



▼自転車ネットワーク対象路線の制限速度と交通量

路線	路線名	制限速度 (km/h)	H27 センサス 交通量 (台/日)
①	県道 84 号線	40	3,339
②	県道 151 号線	未表記 30 以下	—
③	県道 164 号線	50	19,828
④	県道 197 号線	30	—
⑤	県道 276 号線	50	18,690
⑥	町道 1 号線	40	—
⑦	町道 2 号線	30	—
⑧	町道 3 号線	30	—
⑨	町道 4 号線	30	—
⑩	町道 6 号線	30	—
⑪	町道 7 号線	30	—
⑫	町道 9 号線	30	—
⑬	町道 160 号線	30	—
⑭	町道 208 号線	30	—
⑮	町道 222 号線	未表記 30 以下	—
⑯	町道 236 号線	—	—
⑰	町道 258 号線	30	—
⑱	町道 259 号線	40	—
⑲	町道 314 号線	40	—
⑳	町道 315 号線	40	—

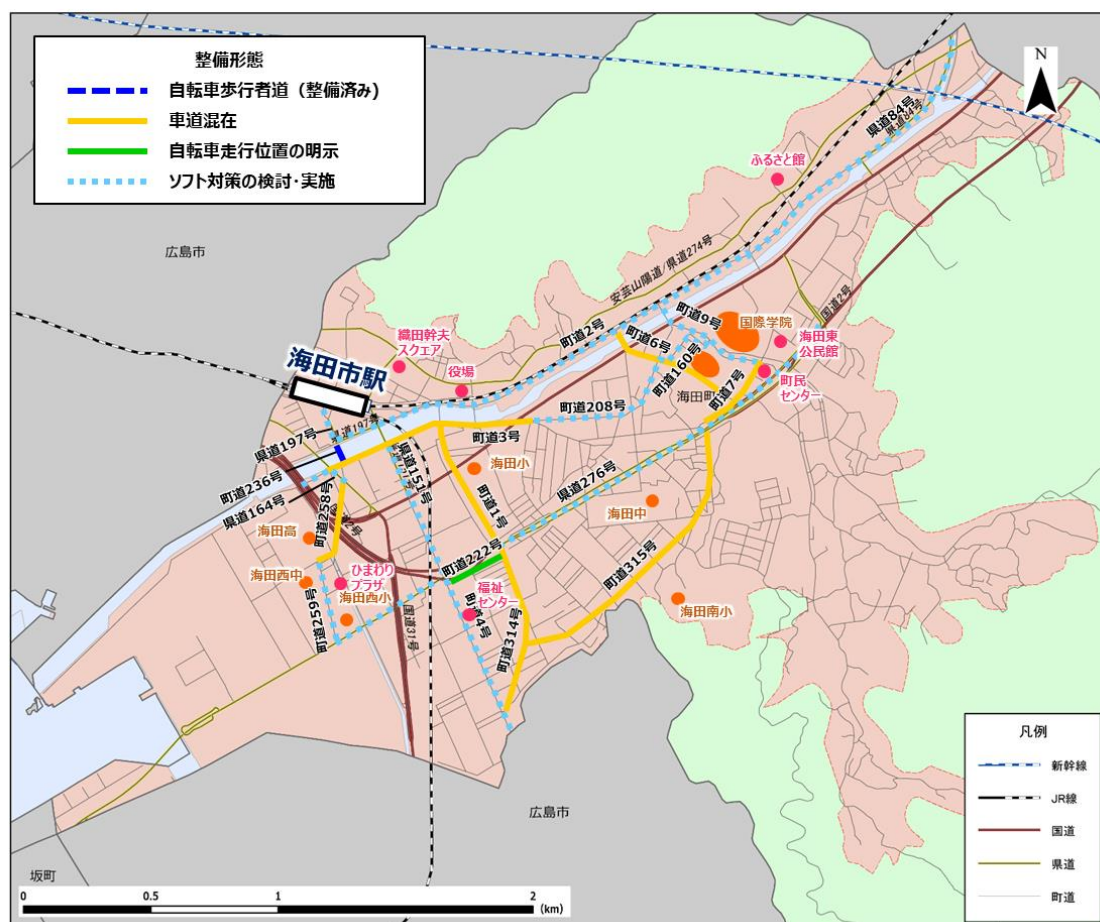
(1) 自転車ネットワークの整備形態

自転車ネットワークの整備形態としては、「自転車歩行者道、車道混在（自転車と自動車を混在通行とする道路）、自転車走行位置の明示、ソフト対策（注意看板等設置）」の4種類から歩道幅員・車線幅員により決定します。歩道内に自転車通行区分が明示できる路線や車線幅員が6m確保できる路線は、ハード対策としてピクトグラムを設置や矢羽型路面標示を設置します。車線幅員が6m未満の路線ではソフト対策（注意看板等設置）を検討・実施することで自転車通行区分の明確化などを図ります。

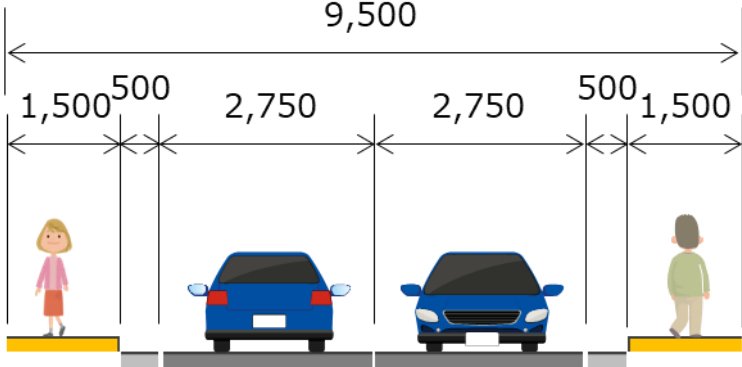
今後、路線・区間ごとに各道路管理者、交通管理者等の関係機関との協議・調整を行った上で事業実施となります。

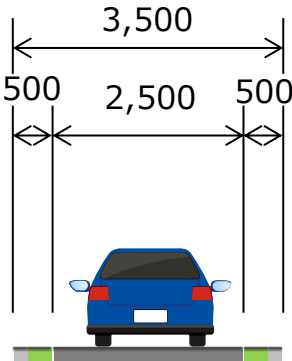
このため、本計画においては、現時点で想定する整備イメージを示すこととします。

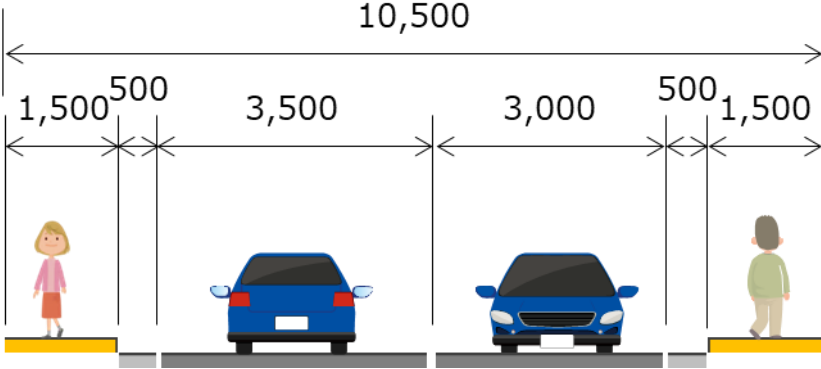
▼自転車ネットワークの整備形態

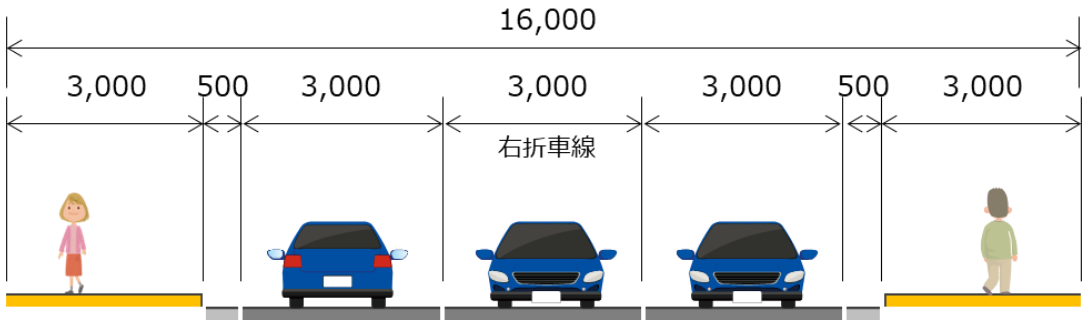


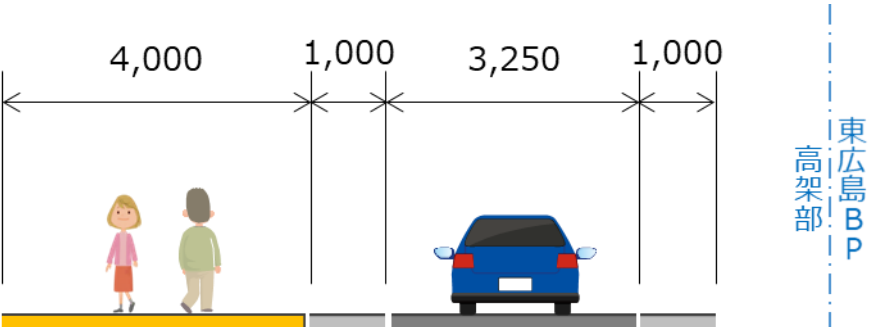
(2) 路線毎の整備形態のイメージ

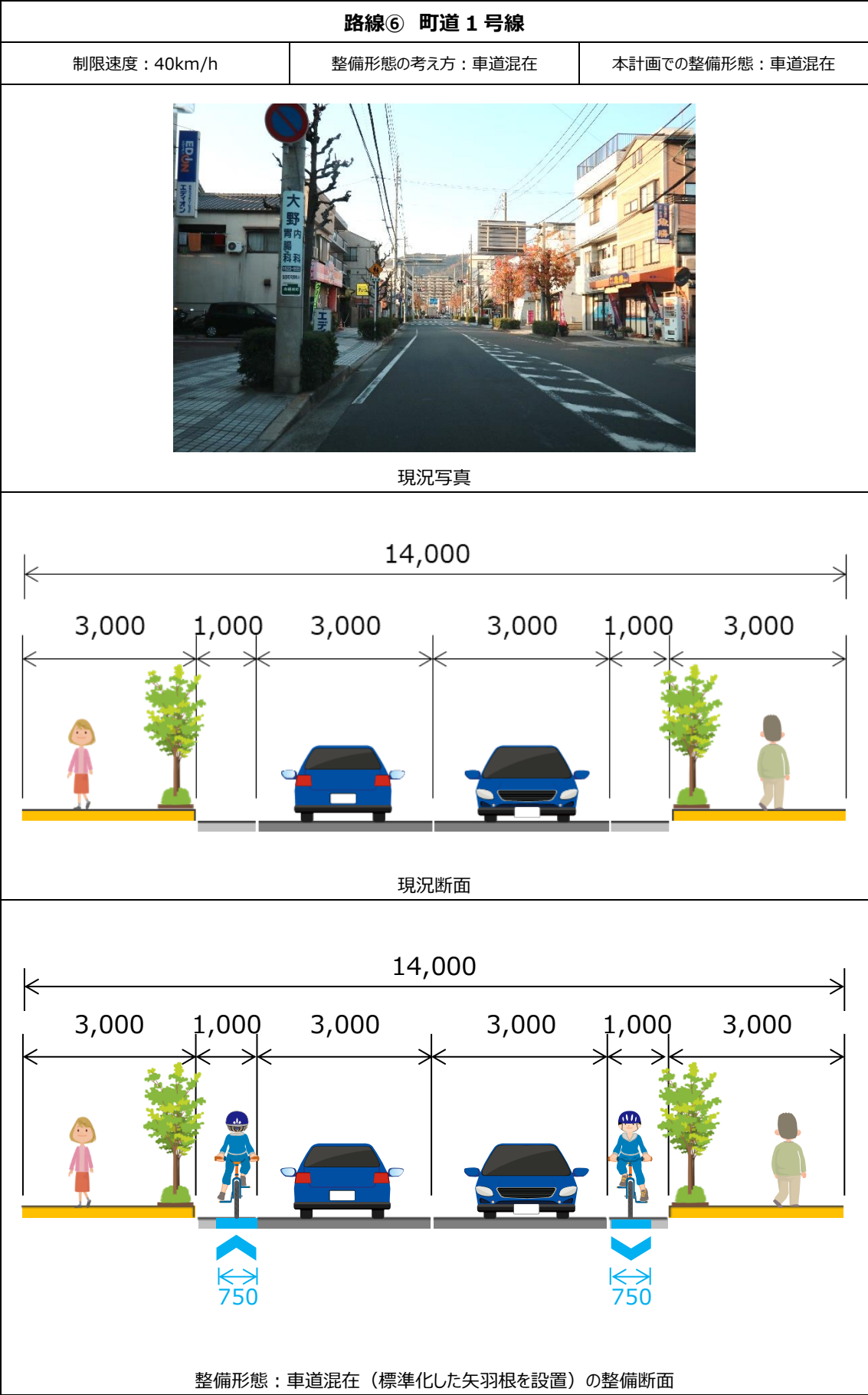
路線① 県道 84 号線		
制限速度：40km/h	整備形態の考え方：ソフト対策	本計画での整備形態：ソフト対策
 現況写真		
 現況断面		
ソフト対策の検討・実施  注意標示イメージ（車道部） 整備形態：ソフト対策の検討・実施		

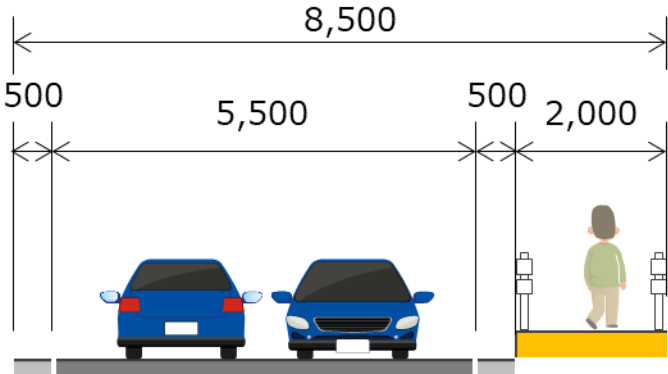
路線② 県道 151 号線		
制限速度：20km/h	整備形態の考え方：ソフト対策	本計画での整備形態：ソフト対策
		
現況写真		
		
現況断面		
ソフト対策の検討・実施 		
注意標示イメージ（車道部）		
整備形態：ソフト対策の検討・実施		

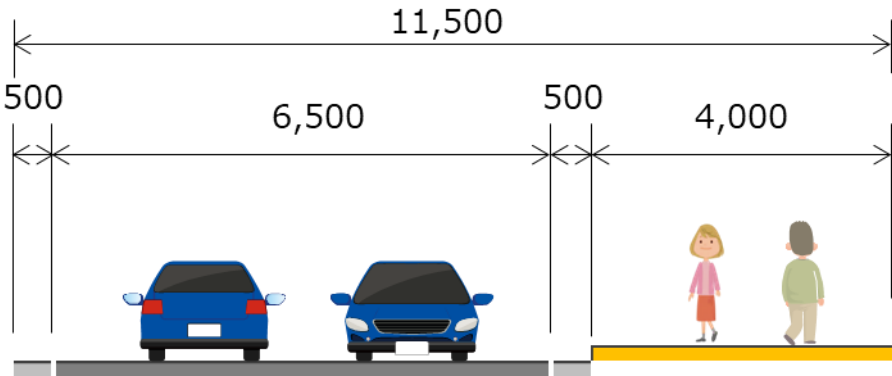
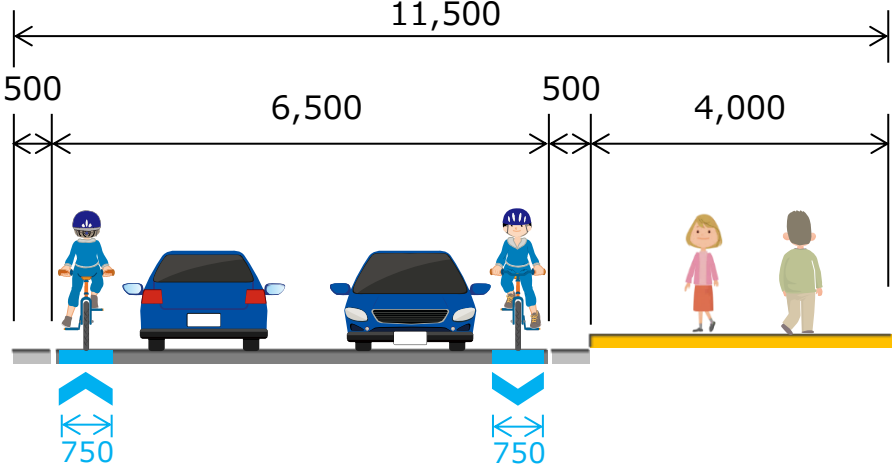
路線③ 県道 164 号線		
制限速度：50km/h	整備形態の考え方：ソフト対策	本計画での整備形態：ソフト対策
 現況写真		
 現況断面		
ソフト対策の検討・実施  注意標示イメージ（歩道部） 整備形態：ソフト対策の検討・実施		

路線④ 県道 197 号線		
制限速度：30km/h	整備形態の考え方：ソフト対策	本計画での整備形態：ソフト対策
		
現況写真		
		
現況断面		
ソフト対策の検討・実施   「普通自転車通行可」 規制とともに整備 注意標示イメージ（歩道部）		
整備形態：ソフト対策の検討・実施		

路線⑤ 県道 276 号線		
制限速度：50km/h	整備形態の考え方：ソフト対策	本計画での整備形態：ソフト対策
		
現況写真		
		
現況断面		
ソフト対策の検討・実施   注意標示イメージ（歩道部） 「普通自転車通行可」 規制とともに整備		
整備形態：ソフト対策の検討・実施		



路線⑦ 町道 2 号線		
制限速度：30km/h	整備形態の考え方：ソフト対策	本計画での整備形態：ソフト対策
		
現況写真		
		
現況断面		
ソフト対策の検討・実施 		
注意標示イメージ（車道部）		
整備形態：ソフト対策の検討・実施		

路線⑧ 町道 3 号線		
制限速度：30km/h	整備形態の考え方：車道混在	本計画での整備形態：車道混在
		
現況写真		
		
現況断面		
		
整備形態：車道混在（標準化した矢羽根を設置）の整備断面		

路線⑧ 町道 3 号線（明神橋東詰西側）

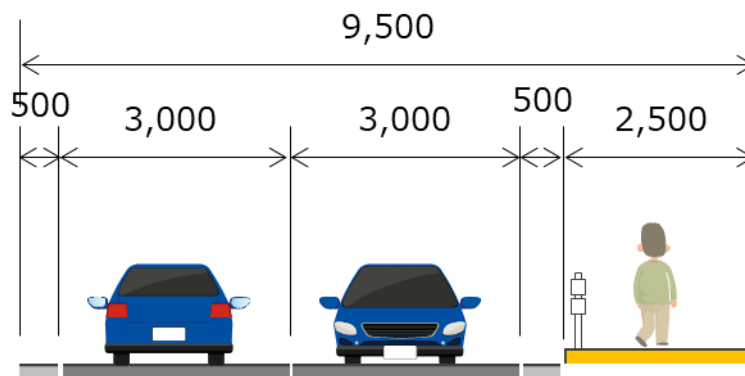
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：ソフト対策

本計画での整備形態：ソフト対策



現況写真



現況断面

ソフト対策の検討・実施



注意標示イメージ（車道部）

整備形態：ソフト対策の検討・実施

路線⑨ 町道 4 号線		
制限速度：30km/h	整備形態の考え方：ソフト対策	本計画での整備形態：ソフト対策
現況写真		
現況断面		
ソフト対策の検討・実施 注意標示イメージ（車道部） 整備形態：ソフト対策の検討・実施		

路線⑩ 町道 6 号線

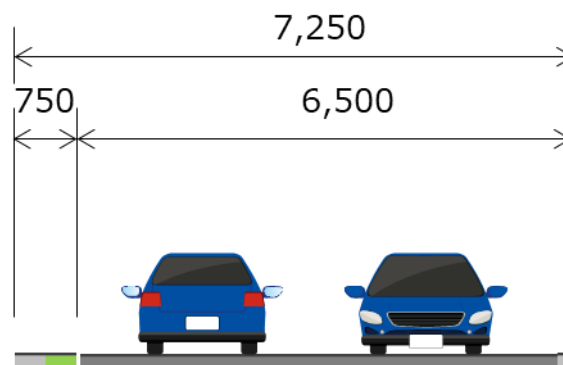
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：車道混在

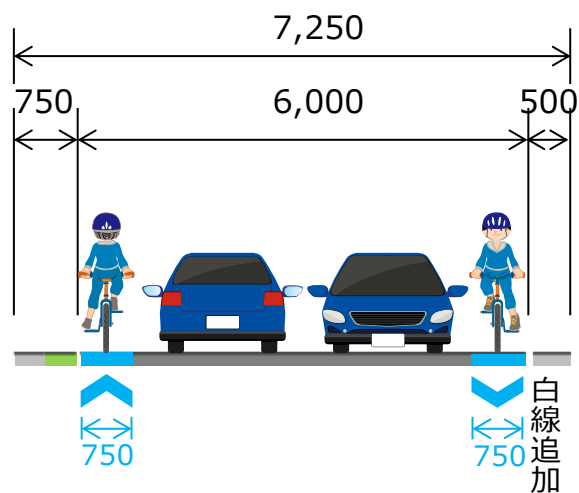
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在（標準化した矢羽根を設置）の整備断面

路線⑪ 町道 7 号線

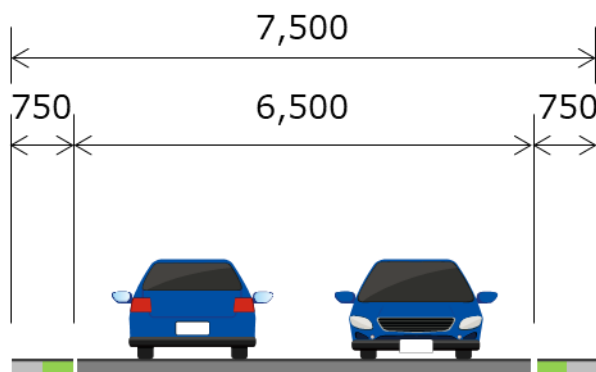
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：車道混在

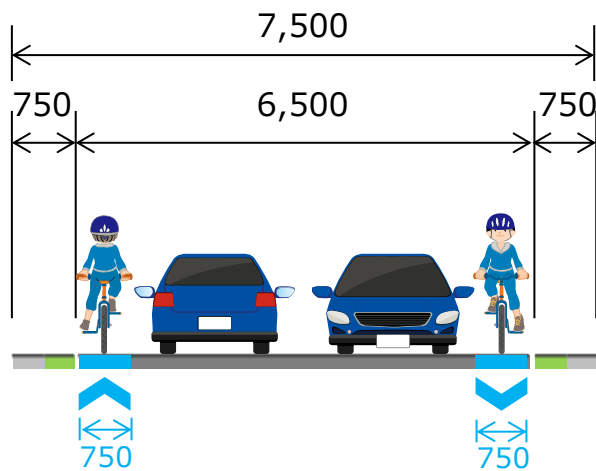
本計画での整備形態：車道混在



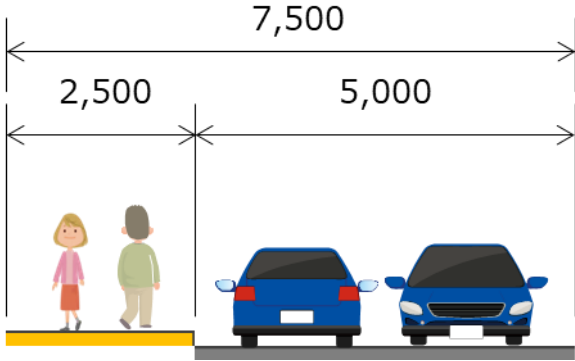
現況写真

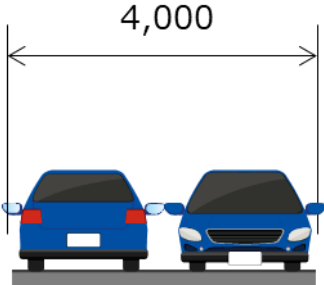


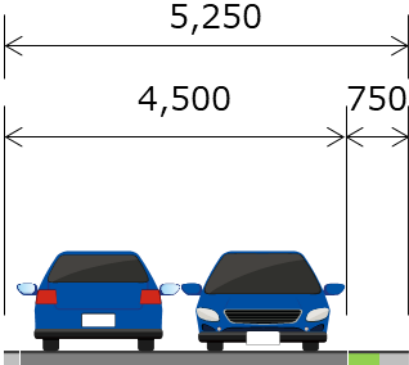
現況断面

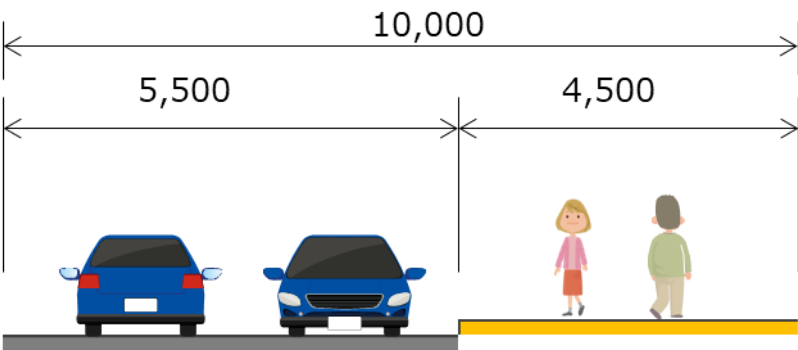
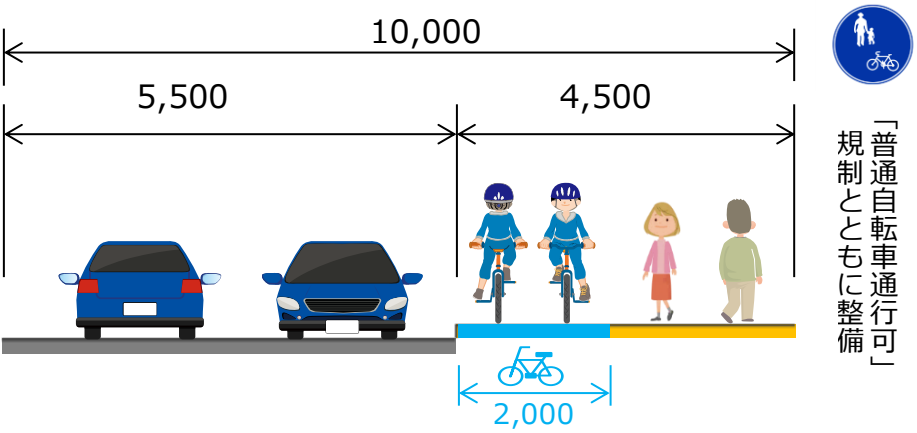


整備形態：車道混在（標準化した矢羽根を設置）の整備断面

路線⑫ 町道 9 号線		
制限速度：30km/h	整備形態の考え方：ソフト対策	本計画での整備形態：ソフト対策
		
現況写真		
		
現況断面		
ソフト対策の検討・実施 		
注意標示イメージ（車道部）		
整備形態：ソフト対策の検討・実施		

路線⑬ 町道 160 号線		
制限速度：30km/h	整備形態の考え方：ソフト対策	本計画での整備形態：ソフト対策
		
現況写真		
		
現況断面		
ソフト対策の検討・実施 		
注意標示イメージ（車道部）		
整備形態：ソフト対策の検討・実施		

路線⑭ 町道 208 号線		
制限速度：30km/h	整備形態の考え方：ソフト対策	本計画での整備形態：ソフト対策
		
現況写真		
		
現況断面		
ソフト対策の検討・実施 		
注意標示イメージ（車道部）		
整備形態：ソフト対策の検討・実施		

路線⑮ 町道 222 号線		
制限速度：30km/h	整備形態の考え方： 自転車走行位置の明示	本計画での整備形態： 自転車走行位置の明示
		
現況写真		
		
現況断面		
		
整備形態：自転車走行位置の明示（歩道内）の整備断面		

路線⑯ 町道 236 号線（ひまわり大橋）

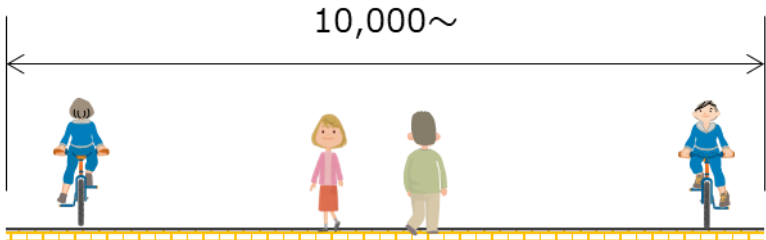
制限速度：—

整備形態の考え方：—

本計画での整備形態：整備済み



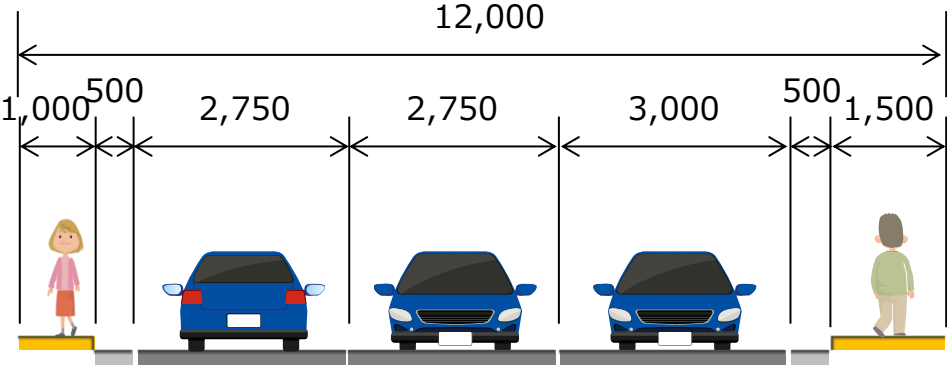
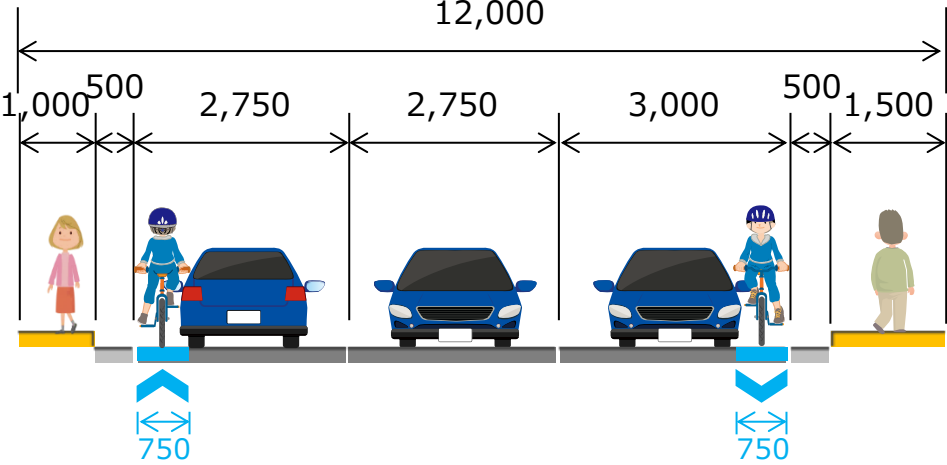
現況写真

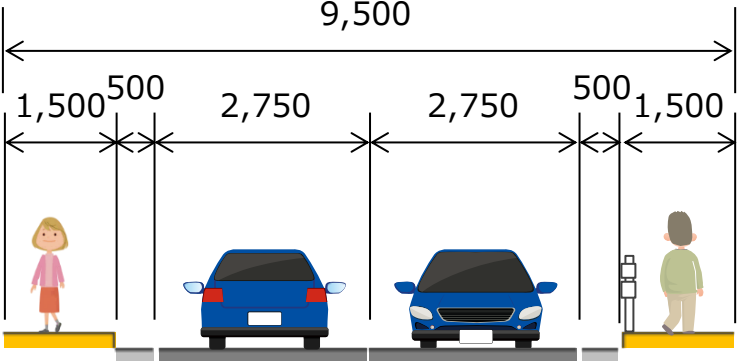


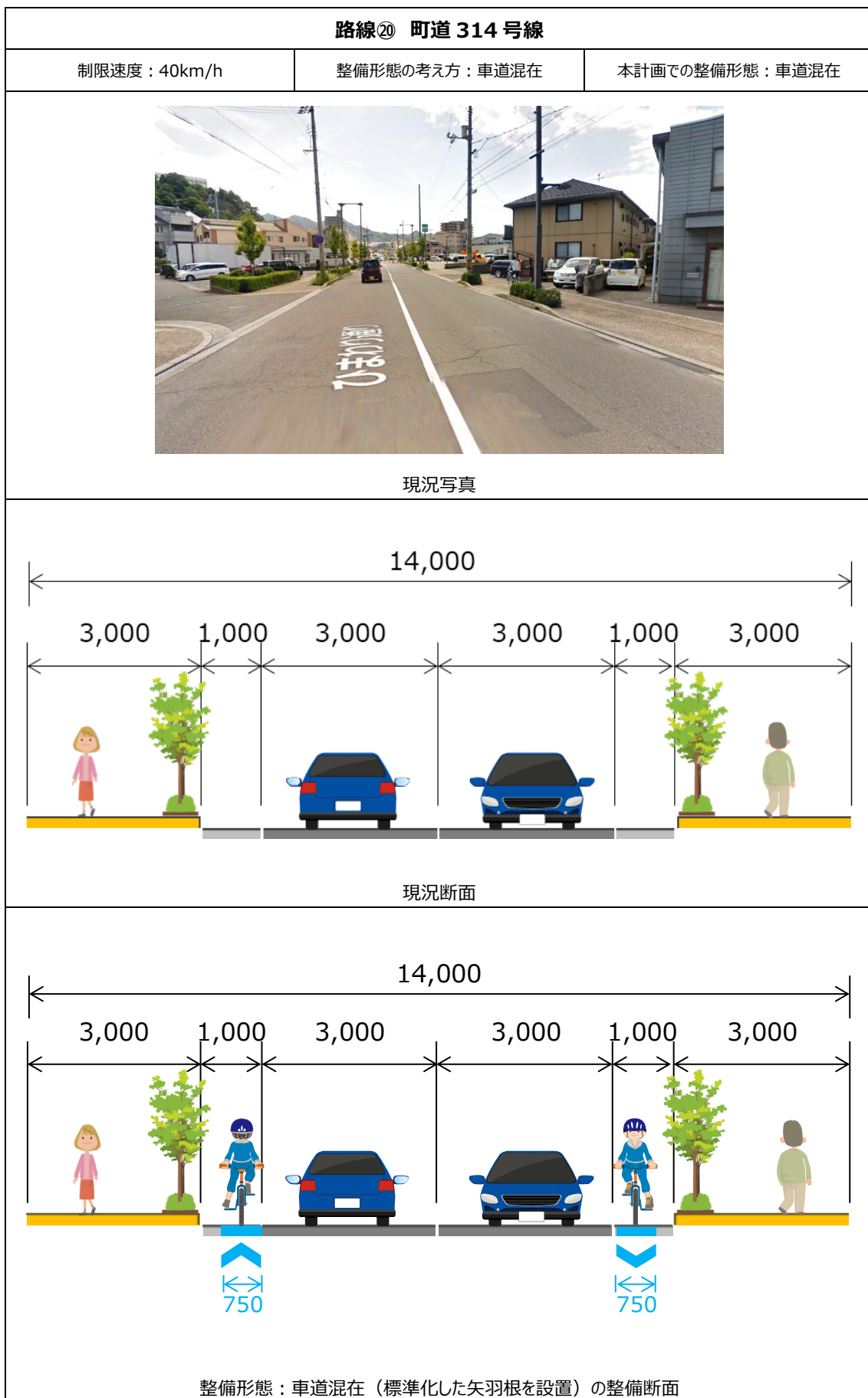
現況断面

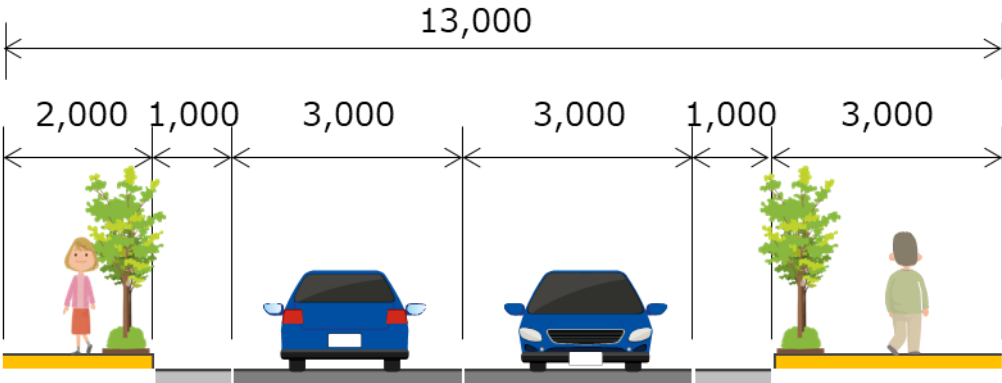
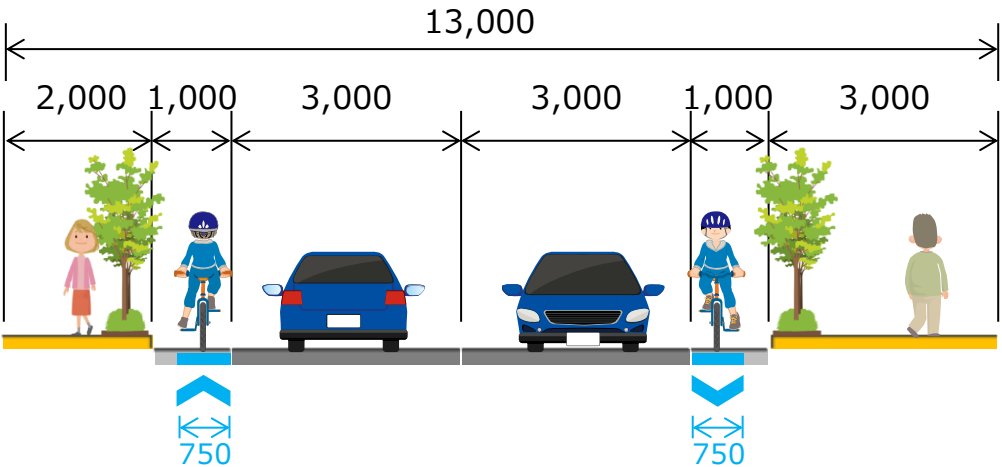
整備済み
(車両通行不可の大きな橋のため)

整備形態：整備済み

路線⑰ 町道 258 号線		
制限速度：30km/h	整備形態の考え方：車道混在	本計画での整備形態：車道混在
		
現況写真		
		
現況断面		
		
整備形態：車道混在（標準化した矢羽根を設置）の整備断面		

路線⑱ 町道 259 号線		
制限速度：30km/h 以下	整備形態の考え方：ソフト対策	本計画での整備形態：ソフト対策
		
現況写真		
		
現況断面		
ソフト対策の検討・実施 		
注意標示イメージ（車道部）		
整備形態：ソフト対策の検討・実施		



路線㊴ 町道 315 号線		
制限速度：40km/h	整備形態の考え方：車道混在	本計画での整備形態：車道混在
		
現況写真		
		
現況断面		
		
整備形態：車道混在（標準化した矢羽根を設置）の整備断面		

5. 今後の推進に向けて

本計画は、国や県の道路管理者、警察、町の関係部局等がお互い連絡を図りながら、PDCA（（計画－実行－評価－見直し））サイクルに基づき、計画内容の改善や施策の重点化を図りながら、継続的に計画を推進していきます。

また、効果的・効率的なネットワーク形成が図れるように、関係者協議、今後のまちづくりや利用者ニーズの変化等を踏まえつつ、段階的にネットワークの拡大拡充を図ります。

図表 PDCA サイクルの内容

