



自転車走行環境整備計画

平成 2 9 年 6 月
岐 阜 市

目 次

第1章	計画策定の趣旨	1
1.1	計画策定の背景と目的	1
1.2	計画の構成	2
第2章	自転車利用環境等の現状と課題	3
2.1	自転車利用を取り巻く環境・取り組み	3
2.2	自転車利用に関する現状	8
第3章	自転車ネットワーク計画の基本方針	16
3.1	岐阜市における本計画の位置づけ	16
3.2	基本方針と計画目標	17
第4章	自転車ネットワーク検討対象路線と計画エリアの選定	18
4.1	自転車ネットワーク計画の策定手順	18
4.2	自転車ネットワーク検討対象路線の選定及び計画エリアの設定	19
第5章	自転車ネットワーク路線の選定及び整備形態の検討	23
5.1	自転車ネットワーク路線の選定	23
5.2	整備形態の選定	24
5.3	自転車ネットワーク計画の策定	27
5.4	自転車走行空間整備の考え方	29
第6章	交通ルールやマナーの周知啓発	34
6.1	周知啓発の必要性	34
6.2	周知啓発の具体的な取り組み	34
第7章	整備スケジュール	37
7.1	整備スケジュール	37
7.2	本計画の検証	38

第1章 計画策定の趣旨

1.1 計画策定の背景と目的

自転車は、買い物、通勤・通学など、日常生活における身近な移動手段や、サイクリングなどのレジャーの手段として、多くの人々に利用されています。特に近年、環境負荷の低い交通手段として見直されているほか、健康志向の高まりや、ライフスタイルの変化を背景に、その利用ニーズがさらに高まっています。

これまでの自転車を取り巻く交通環境は、モータリゼーションの進展による自動車交通事故の急増を受け、歩行者の通行を妨げない速度・方法で通行することとしたうえで歩道通行が認められ、歩道通行を基本とした整備が行われてきました。そうした中、自転車は車両であるという意識が希薄化し、歩道は歩行者優先という通行ルールが守られない状況がある一方で、少子高齢化が進行する現在、誰もが安心できる歩行空間の確保が急務となりました。

この状況は岐阜市でも同様であり、特に中心市街地において、朝・夕の通勤・通学時間帯に自転車が集中することにより、自転車と歩行者の交錯がみられるようになりました。このような現状を踏まえ、岐阜市では、平成23年3月に「自転車走行環境整備計画」を策定し、歩道を有効活用し、自転車と歩行者の走行位置を視覚的に分離した整備を進めてきました。

しかし、歩道を通行する歩行者の安全と車道を通行する自転車の安全の双方を確保するため、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えに基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7)」(以下、ガイドライン)が国において策定されました。その結果、車道走行を主とした自転車通行空間の整備が必要となりました。

以上の背景から、本計画は平成23年3月に策定した「自転車走行環境整備計画」を見直し、自転車が車道を安全に通行でき、かつ快適な自転車走行環境を形成するため、整備路線や整備形態を取りまとめた「自転車走行環境整備計画」を策定します。

1.2 計画の構成

本計画は、1章から7章の構成とします。それぞれの構成は以下のとおりです。(図 1.2.1)

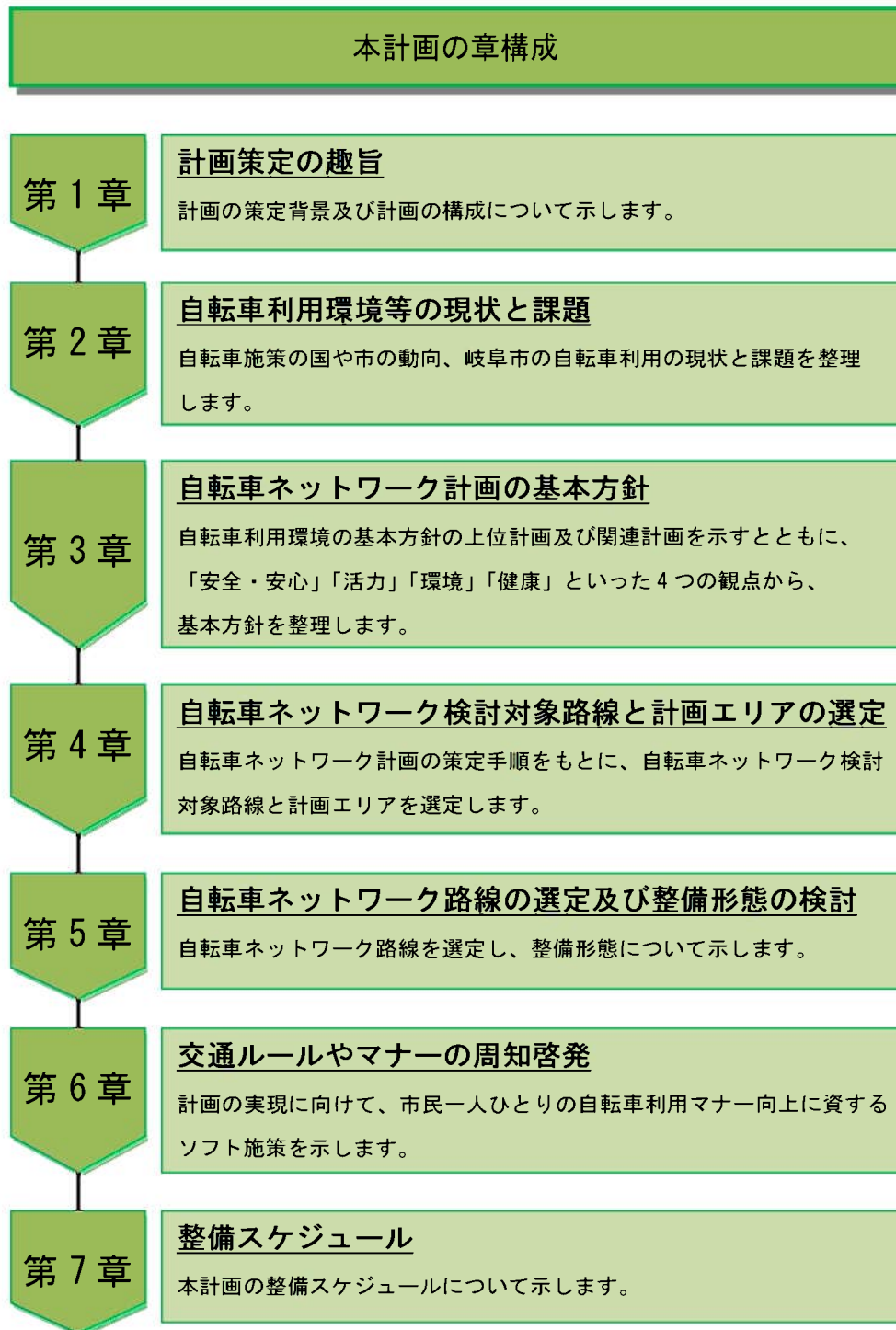


図1.2.1 本計画の章構成

第2章 自転車利用環境等の現状と課題

2.1 自転車利用を取り巻く環境・取り組み

(1) 国及び岐阜市における自転車関連の取り組み

近年の岐阜市の自転車関連施策として、平成20年1月に自転車通行環境整備のモデル地区に選定され整備を行ってきました。その後、平成23年3月に自転車走行環境整備計画を策定し、自転車と歩行者の安全な通行環境の実現等を目指し、広幅員歩道を活用し、自転車と歩行者の走行位置を視覚的に分離した整備を進めてきました。しかし、平成24年11月には、国において「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えに基づき、「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）が策定され、さらに平成28年7月には安全な自転車通行環境の早期確保等を行うため、ガイドラインが改定されました。その結果、全国的に車道空間を主とした自転車通行空間の整備が進められ、岐阜市においても平成23年に策定した自転車走行環境整備計画の見直しが必要となりました。（図2.1.1）

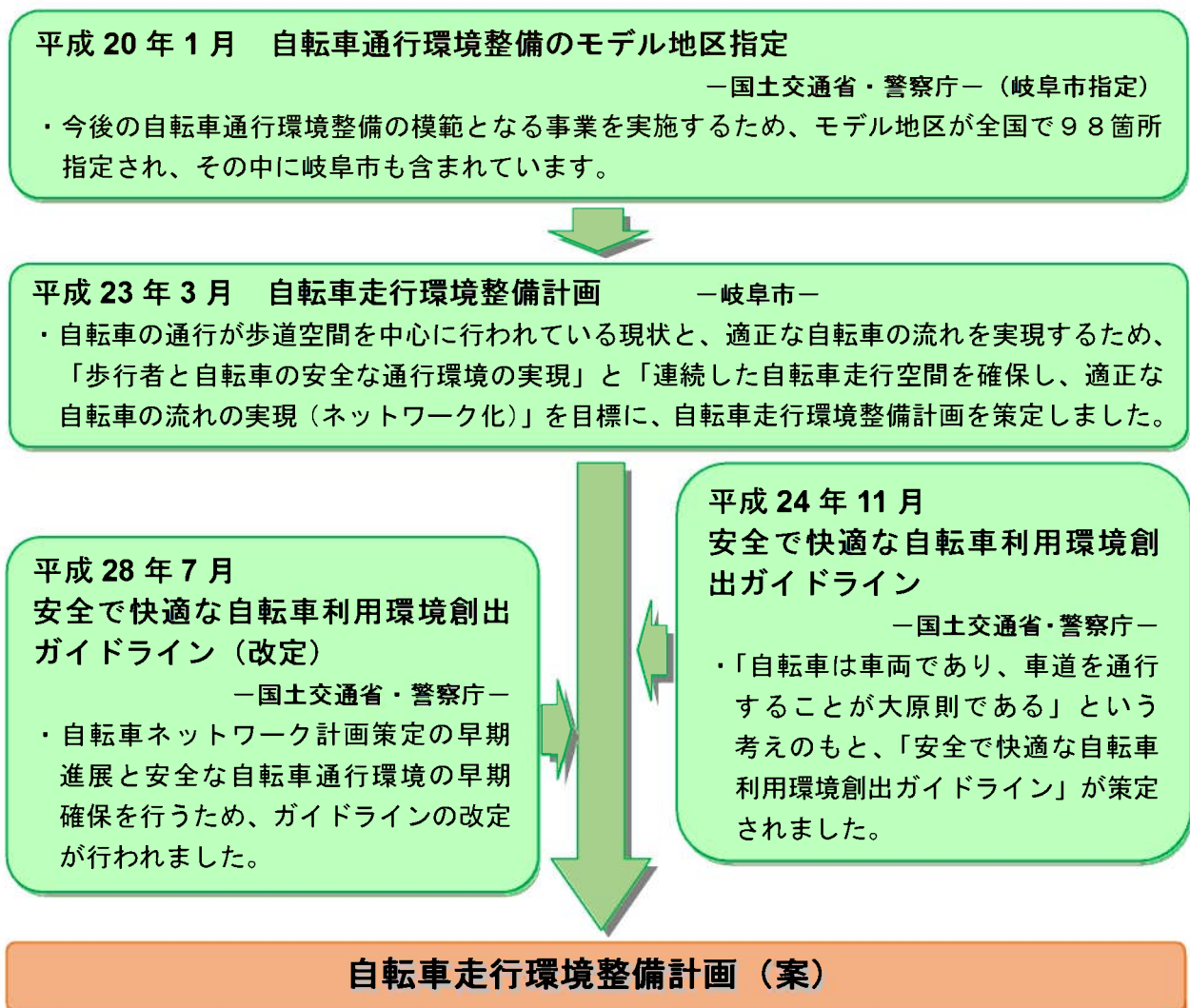
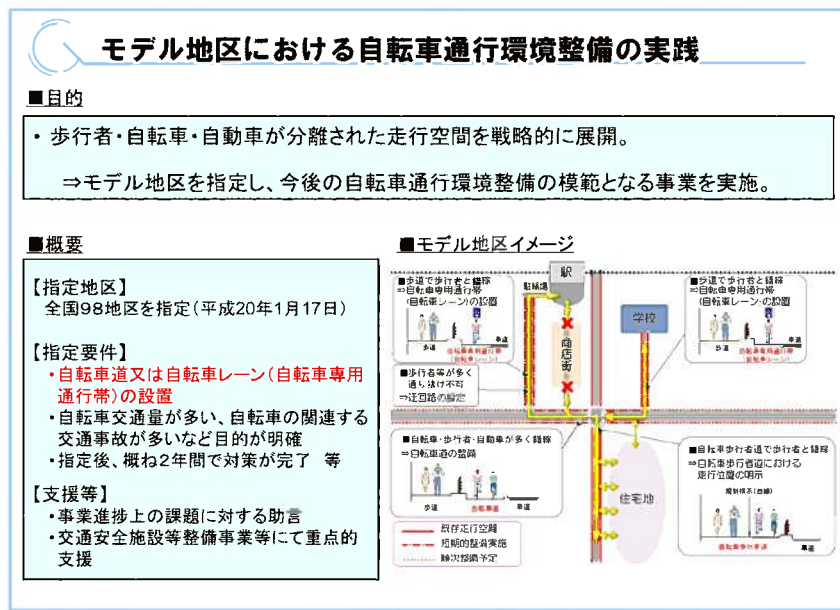


図2.1.1 近年の国及び岐阜市における自転車関連の取り組み

(2) 自転車通行環境整備のモデル地区指定について

これまでの自転車を取り巻く交通環境として、平成20年までの10年間で全国における自転車と歩行者が接触する事故が4.8倍に増加したにもかかわらず、自転車と歩行者が「分離」された自転車通行空間の整備延長は、わずか3%しかありませんでした。そこで、歩行者・自転車・自動車が分離された走行空間を戦略的に展開するため、平成20年1月、国土交通省と警察庁は合同で、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区を全国で98箇所指定しました。(図2.1.2)

なお、モデル地区には岐阜市も含まれており、歩道の中で自転車と歩行者の走行位置を視覚的に分離した形態で自転車通行空間の整備が行われました。(図2.1.3)



出典：国土交通省 HP

図2.1.2 モデル地区指定の目的と概要

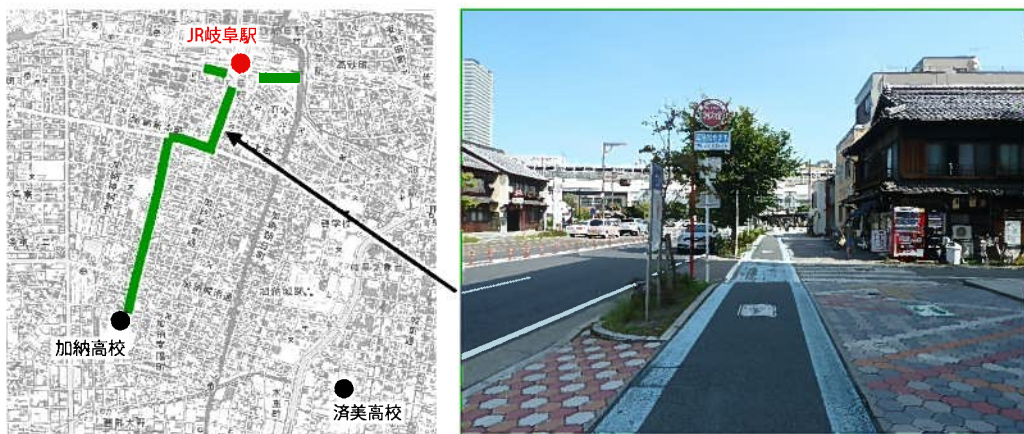
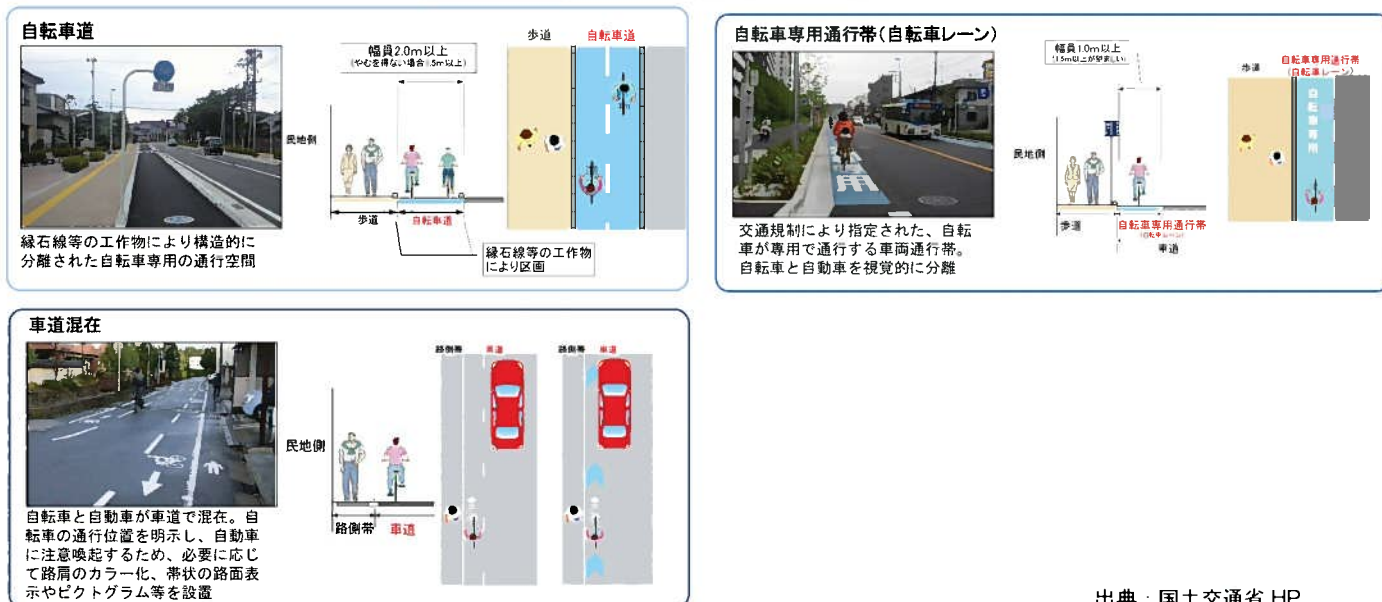
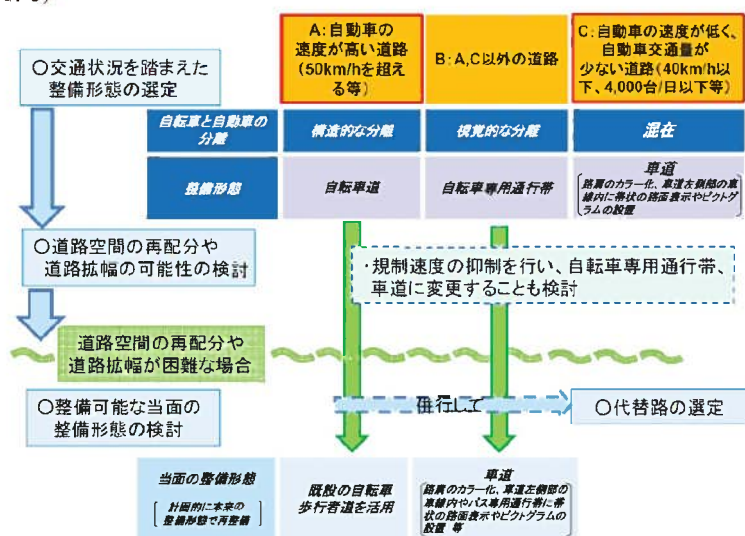


図2.1.3 岐阜市モデル地区整備箇所

(4) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24.11）について

交通事故全体に占める自転車関連事故の割合が増加傾向にあり、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全確保が必要となる中で、「自転車は『車両』」であり車道通行が大原則」という考えに基づき、自転車通行空間のネットワーク化や通行ルールの徹底などを進めるため、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」が策定されました。ガイドラインは、「基本方針、計画目標の設定」、「自転車ネットワーク路線の選定」、「整備形態の選定」、「個別路線の詳細な構造等の検討」といったネットワーク計画一連の流れを明確な指標として定めたものになります。また、整備形態については、規制速度と自動車交通量で選定できるよう定められました。（図2.1.5）



出典：国土交通省 HP

図2.1.5 ガイドラインにおける整備形態選定フローと整備形態の概要

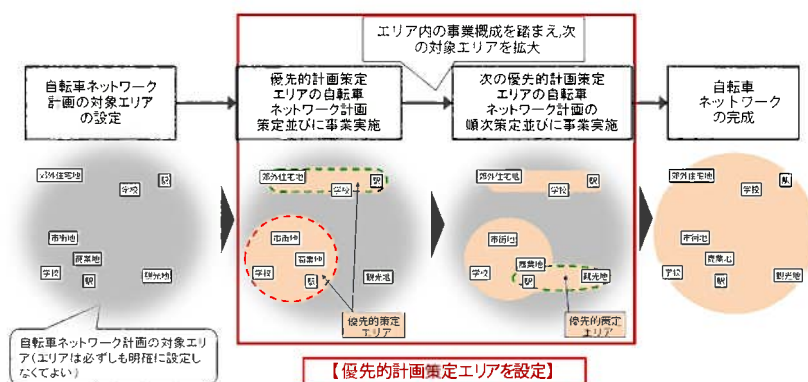
(5) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7 改定版）について

ガイドライン策定以降、全交通事故件数、自転車対自動車の事故件数が4割減少しているにもかかわらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいである状況を鑑み、国土交通省と警察庁は、「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」を目的に、ガイドラインの改定を行いました。（図2.1.6）

段階的なネットワーク計画策定方法の導入

■ガイドライン改定のポイント
 ⇒自転車ネットワーク等を対象とした、段階的なネットワーク計画策定方法の導入
 ⇒市町村全域ではなく、優先的計画策定エリアから段階的に策定

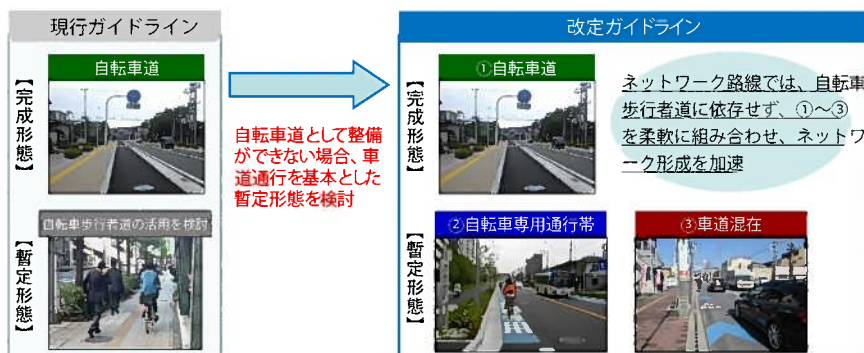
■段階的なネットワーク計画策定方法



暫定形態の積極的な活用

■ガイドライン改定のポイント
 ⇒完成形態（本来の整備形態）による整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用
 （ネットワーク計画対象路線においては、自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外）
 ⇒自転車道は一方通行を基本

■整備形態の柔軟な対応例（完成形態が自転車道の場合）



出典：国土交通省 HP

図2.1.6 ガイドライン改定版における主な改定項目

2.2 自転車利用に関する現状

(1) 岐阜市における自転車利用にかかわる地域の状況把握

安全で快適な自転車走行環境を整備するため、本計画では、岐阜市における自動車交通量や自転車交通量などの交通状況及び市民へのアンケート調査などを実施し、自転車利用に関する地域の現状及び課題を整理しました。(表 2.2.1)

表2.2.1 岐阜市の概況把握を行った調査項目一覧

調査名	調査項目
○ 交通状況調査	岐阜市内主要路線の自転車・歩行者・自動車交通量 岐阜市内主要路線の自動車速度 代表交通手段の利用分担 岐阜市内のバス運行頻度や乗降客数 岐阜市内のレンタサイクル貸出数等の推移
○ 道路等空間調査	岐阜市内主要路線の歩道幅員、車道幅員 既存の自転車通行空間整備路線の遵守状況や利用満足度 岐阜市内主要施設（学校・集客施設等）の立地状況
○ 自転車事故発生状況調査	岐阜市内の事故件数及び事故発生箇所
○ アンケート調査 ※高校生、施設利用者を対象として実施 〔高校生：市内20校の生徒から抽出 施設利用者：市内に点在する主要施設（ぎふメディアコスモス、 マーサ21）などの利用者から抽出〕	自転車利用者（高校生、施設利用者）を対象に、自転車走行ルールの理解度、自転車事故を減らすための対策等 歩行者や自動車運転者を対象に、自転車走行ルールの理解度、自転車が車道を走ることへの意識等

(2) 自転車利用環境に関する現状

自転車利用環境に関する現状について、全国、岐阜県、岐阜市における「自転車事故発生状況」、岐阜市における「代表的な交通手段」「アンケートによる地域の声」などの項目について整理します。

1) 自転車事故発生状況

■全国

- ・全国の自転車事故による死者数と負傷者数は、いずれも年々減少傾向にあります。(図 2.2.1)
- ・事故の発生時間帯は、8～10時、16～18時の通勤通学時間帯に多い傾向にあります。(図 2.2.2)



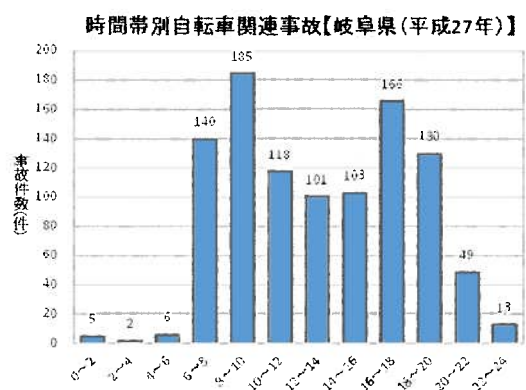
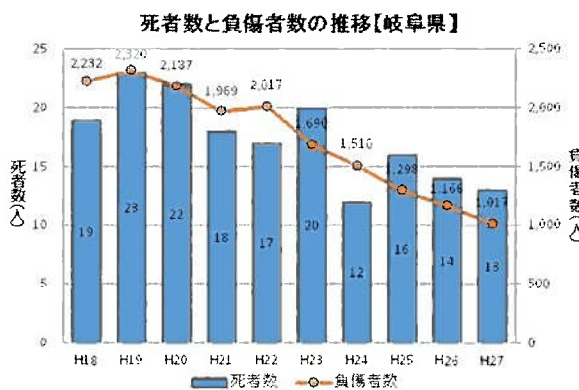
出典：警察庁 HP

図 2.2.1 全国の自転車事故発生状況

図 2.2.2 時間帯別自転車事故発生件数

■岐阜県

- ・岐阜県の自転車事故による死者数と負傷者数は、いずれも年々減少傾向にあります。(図 2.2.3)
- ・事故の発生時間帯は、8～10時、16～18時の通勤通学時間帯に多い傾向にあります。(図 2.2.4)



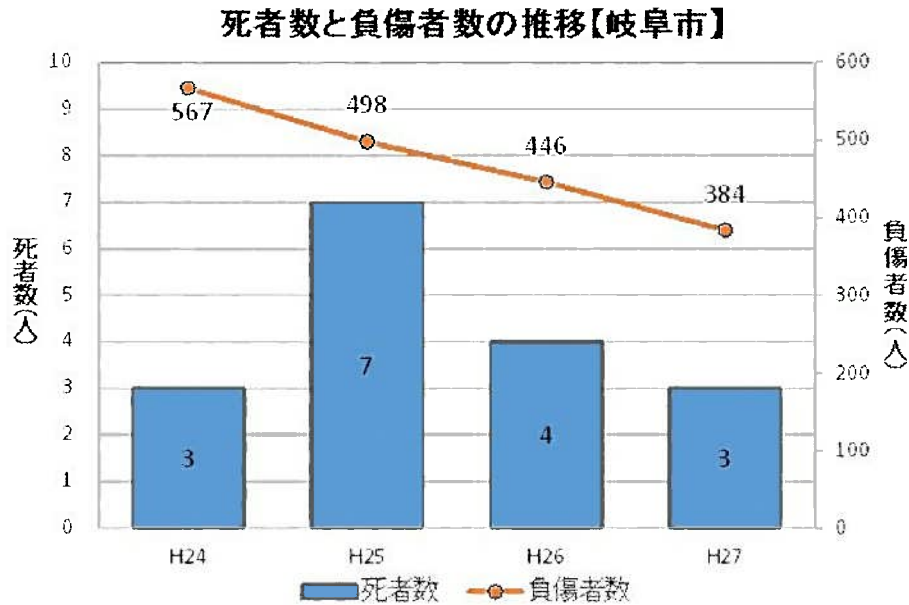
出典：警察庁 HP

図 2.2.3 岐阜県の自転車事故発生状況

図 2.2.4 時間帯別自転車事故発生件数

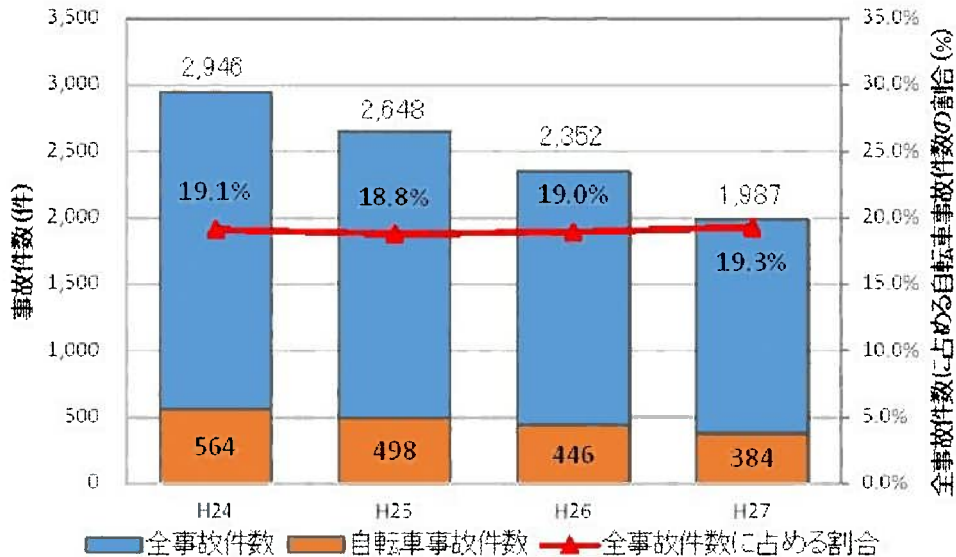
■岐阜市

- ・岐阜市の自転車事故における負傷者数は、年々減少傾向にあります。(図 2.2.5)
- ・一方で、自転車事故における死者数は、ほぼ横ばいの傾向にあります。(図 2.2.5)
- ・全事故件数は年々減少していますが、自転車事故の占める割合に変化はありません。(図 2.2.6)



出典：岐阜県警察 HP

図2.2.5 岐阜市の自転車事故発生状況



出典：岐阜県警察 HP

図2.2.6 全事故件数と自転車事故件数の推移

■ 自転車事故の分布状況

- ・ 岐阜市内における平成27年に発生した自転車事故の分布状況を示したものです。(図2.2.7)
- ・ 事故件数の多い区間を整理したところ、事故は中心市街地で多く密集して発生しています。
- ・ 岐阜市内における1km当たりの事故件数は約1.4件であり、事故件数が1.4件以上の区間を ■ で示し、事故件数が2倍以上である2.8件以上の区間を ■ で示しています。
- ・ 1km²当たりの事故件数について、中心市街地においては、幹線道路：5.4件/km²、生活道路：2.2件/km²と幹線道路で約2.5倍の事故が起きており、郊外部では、幹線道路：0.5件/km²、生活道路：0.6件/km²と、ほぼ同程度の事故件数です。

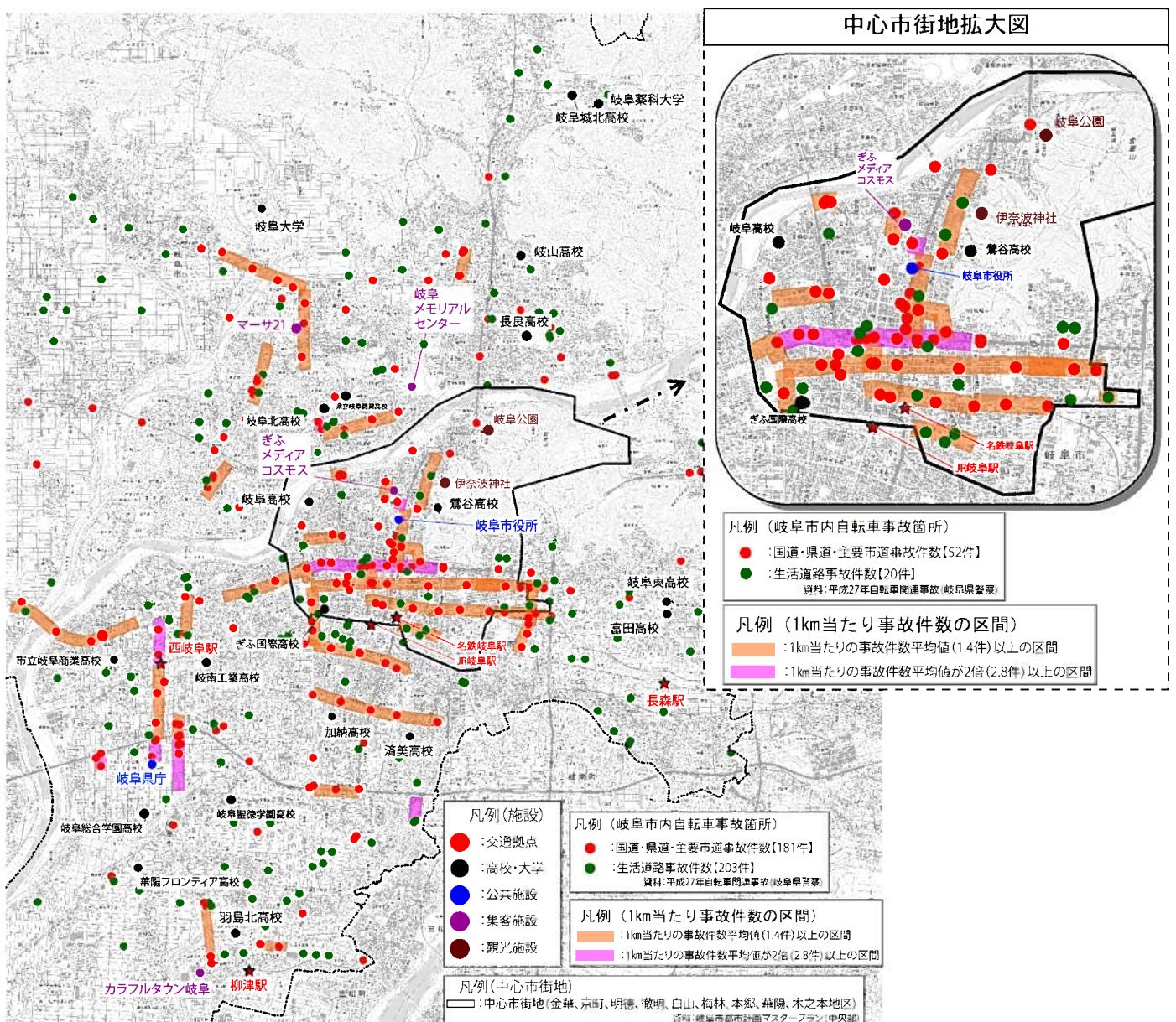
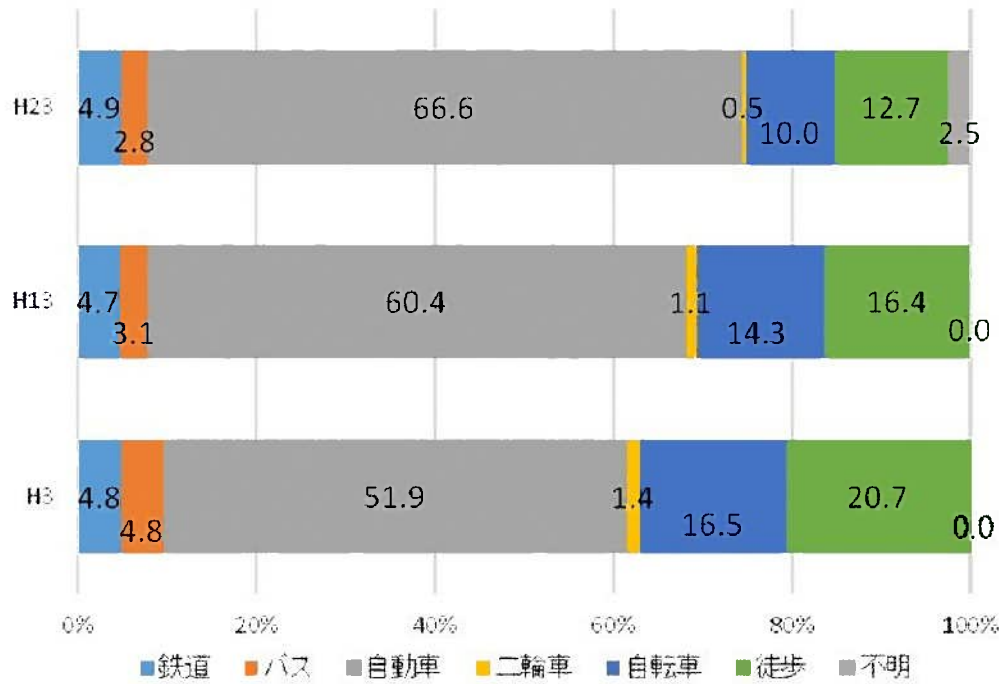


図2.2.7 事故発生地点の分布状況、1km当たりの事故件数の状況

2) 代表的な交通手段

■代表交通手段分担率

- ・目的地へ移動する際、主に利用した交通手段を整理し年別に示したものです。(図 2.2.8)
- ・岐阜市は、自動車利用率が高い地域であることがわかります。
- ・また、自転車の利用率は自動車・徒歩に次ぐ利用割合となっています。



出典：第5回中京都市圏PT調査

図2.2.8 岐阜市の代表交通手段分担率

3) 自転車利用者の声

■自転車走行位置と歩道を走行する理由

- ・高校生、施設利用者とも、「車道を走行する」と回答した方は10%以下でした。主な理由として、「自転車専用の走行空間がない」、「自動車の近くを走るのは危険」という回答が多くみられました。(図2.2.9)

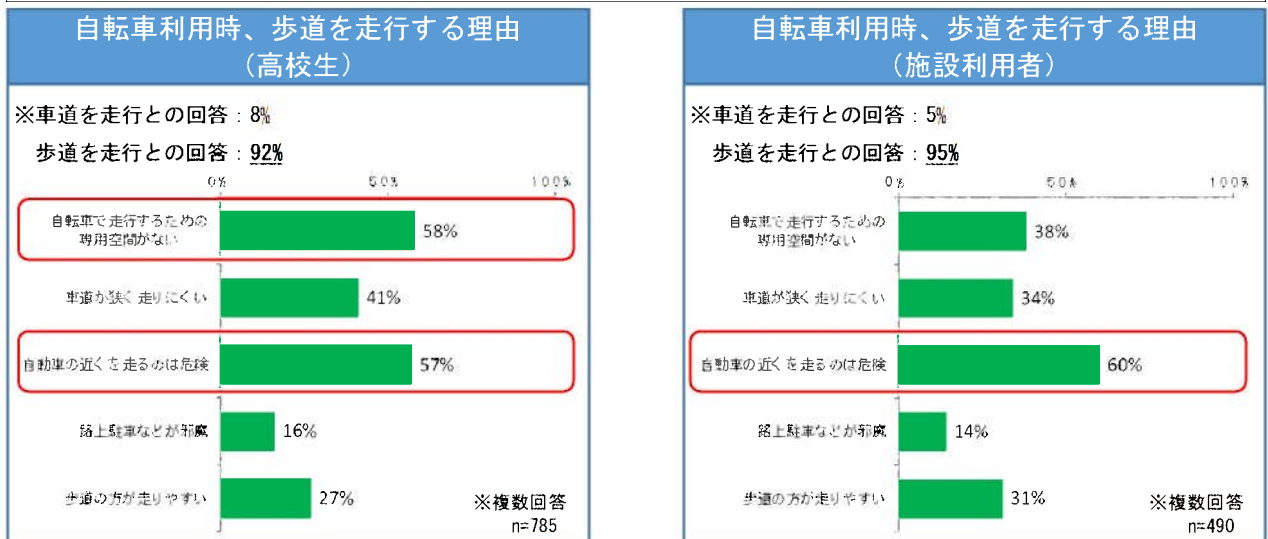


図2.2.9 アンケート調査結果（自転車で歩道を走行する理由）

■交通ルールの認知状況

- ・高校生、施設利用者とも、「自転車は車道通行が原則、歩道通行は例外」を知っていると回答した方は80%以上となりました。交通ルールの認知状況は高い割合です。(図2.2.10)

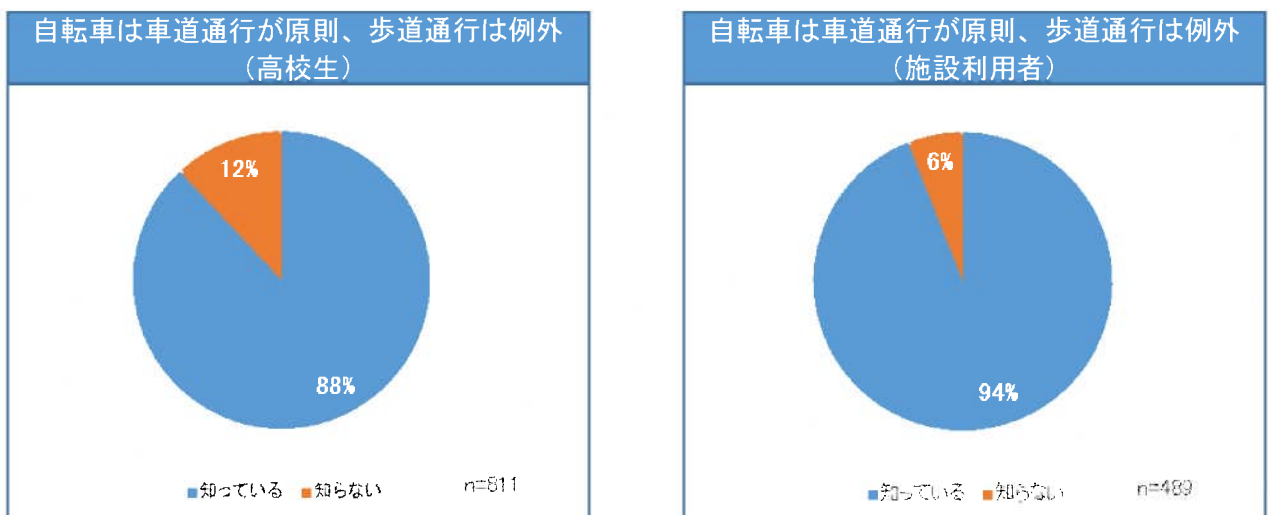


図2.2.10 アンケート調査結果（自転車は車道通行が原則、歩道通行は例外）

4) 自動車運転者の声

■ 自転車が車道を走行することの認識

- ・ 自動車運転者は、自転車が車道を走ることを危険と思う方が非常に多いことがわかりました。
(その他の年代 (65歳未満) : 94%、高齢者 (65歳以上) : 96%) (図 2.2.11)

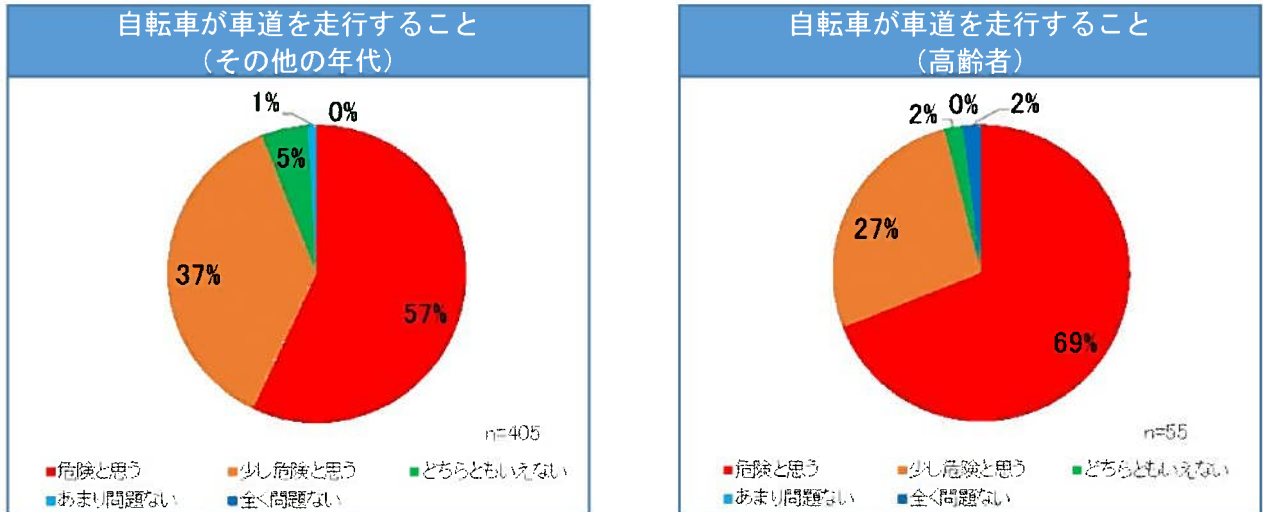


図2.2.11 アンケート調査結果 (自転車が車道を走行すること)

■ 自転車に対し、危険と感じたことの有無

- ・ 自動車運転者は、自転車に対し、危険と感じたことがある方が非常に多いことがわかりました。
(その他の年代 (65歳未満) : 92%、高齢者 (65歳以上) : 88%) (図 2.2.12)

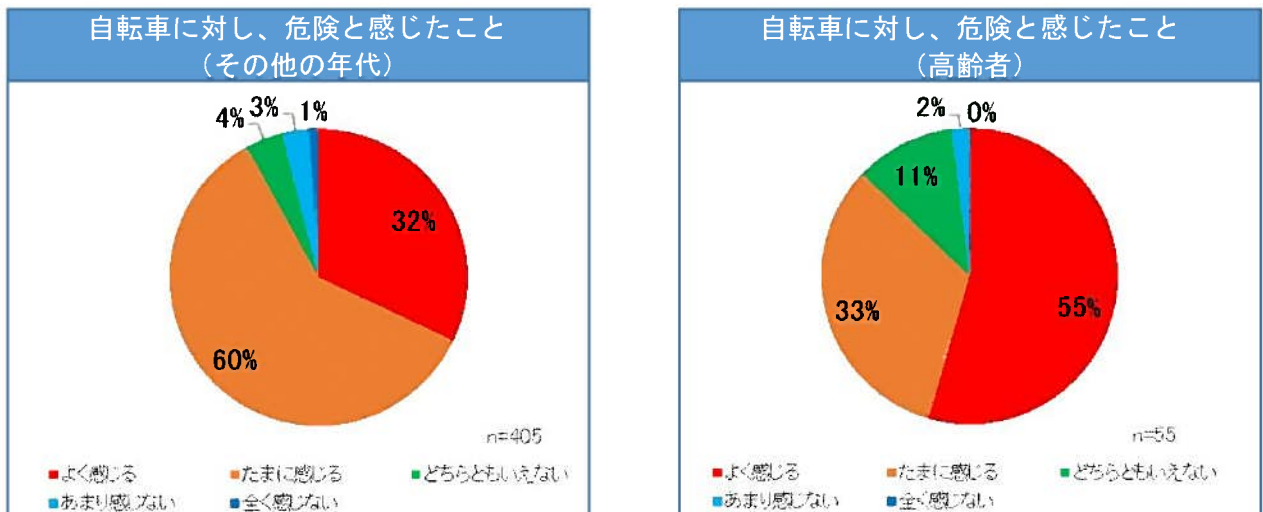


図2.2.12 アンケート調査結果 (自転車に対し、危険と感じたことの有無)

(3) 自転車利用環境等の現状と課題

～岐阜市における自転車利用の現状～

◎ 事故発生状況

- ・全国、岐阜県、岐阜市において、自転車事故における負傷者数は減少傾向にあります。
- ・死者数については、全国、岐阜県は減少傾向にありますが、岐阜市は、ほぼ横ばいの傾向にあります。
- ・岐阜市の全事故件数は、年々減少していますが、自転車事故の占める割合にほぼ変化はありません。
- ・自転車事故は、中心市街地で多く発生する傾向にあります。（平成27年の事故が対象）

◎ 移動手段

- ・自転車は、自動車・徒歩に次ぐ代表交通手段です。

◎ 自転車利用者の声

- ・高校生・施設利用者ともに、交通ルールの認知状況は非常に高い割合です。
- ・高校生・施設利用者ともに、自転車で歩道を走行していると回答した方は90%以上であり、いずれも「自動車の近くを走るのは危険」との回答が多い結果です。

◎ 自動車運転者の声

- ・高齢者及びその他の年代ともに、交通ルールの認知状況は非常に高い割合です。
- ・自転車が車道を走行することについて、高齢者及びその他の年代ともに非常に多くの方が危険と認識しています。

～岐阜市における自転車利用の課題～

◎ 事故発生状況

- ・岐阜市の全事故件数に占める自転車事故の割合が約20%で、中心市街地の幹線道路で発生する割合が高い状況です。

◎ 移動手段

- ・自動車利用率が高い状況です。

◎ 地域の声

- ・自転車の車道走行割合が低く「自動車の近くを走るのが危険」との認識が高い割合を示しています。
- ・自転車が車道を走行することについて、自動車運転者の約95%が危険と感じています。
- ・自転車利用者及び自動車運転者ともに、自転車の車道走行ルールについての認知度は高いものの、実際の車道走行については危険という意識が高い状況です。

第3章 自転車ネットワーク計画の基本方針

3.1 岐阜市における本計画の位置づけ

岐阜市総合計画をはじめとした本市の上位計画及び関連計画において、中心市街地での自転車通行空間の整備、自転車走行環境の向上等が基本方針として定められており、本計画はこれらを踏まえ策定します。(図 3.1.1)

上位計画

岐阜市総合計画「ぎふ躍動プラン・21」(H25.8更新) 【平成20年8月】

- ・自転車の走行空間を段階的に整備するとともに、鉄道駅やバス停周辺などでの駐輪空間の確保に努め、自転車の利用環境の改善に取り組む。

関連計画

岐阜市都市計画マスタープラン(中央部) 【平成22年5月】

- ・金華地区、京町地区、明德地区、徹明地区などをはじめとする身近な生活道路や幹線道路の再整備に合わせて、「車」優先から「ひと」優先の道へ転換し、歩行者自転車利用者が安全で安心して通行できる道路環境整備を図る。

岐阜市総合交通政策 【平成18年3月】

- ・環境負荷の小さい持続可能な都市を実現するため、公共交通、自動車、自転車、歩行者等、それぞれの交通手段のバランスがとれた交通システムを構築し、過度に自動車に依存した交通体系からの脱却を目指す。

岐阜市総合交通戦略 【平成26年3月】

- ・中心市街地へは、公共交通でアクセスできる環境を整備し、中心市街地内は歩きを基本とし、バスや自転車などで回遊できるにぎわいのあるまちづくりを推進する。

岐阜地域公共交通網形成計画 【平成27年3月】

- ・都市の基軸となる公共交通軸の形成により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

2期岐阜市中心市街地活性化基本計画 【平成24年10月】

- ・にぎわいの創出を図るため、自動車との共存を図りながら、歩行者及び自転車を重視し、安全・安心・快適に中心市街地を通行できるよう、道路空間の整備を推進し、まち歩きや自転車(レンタサイクル含む)などによる柳ヶ瀬への回遊を促進する。

スマートウエルネスぎふ 【平成23年12月】

- ・健康志向とまちづくり施策を一体的に進めることにより、暮らすうちに誰もが健康で幸せになれるまち、「健幸都市」を創ろうという取り組み。柳ヶ瀬を中心としたウエルネスエリアにおいて、自転車走行環境の整備を図る。

自転車走行環境整備計画

図3.1.1 岐阜市上位計画及び関連計画と本計画との位置づけ

3.2 基本方針と計画目標

本計画では、自転車利用環境等の現状と課題や上位計画及び関連計画の基本方針や具体的な取り組みを踏まえ、4つの柱「安全・安心」「活力」「環境」「健康」の観点から、基本方針及び計画目標を定めます。(表3.2.1)

表3.2.1 基本方針と計画目標

4つの柱	上位計画及び関連計画からみた自転車の位置づけ	基本方針	計画目標
安全 ・ 安心	歩行者と自転車の分離による安全性の向上	・歩行者・自転車・自動車の安全性向上	・自転車利用に即した、誰もが快適に利用できる通行空間の確保
活力	歩行者や自転車が移動しやすいまちづくりへの支援	・中心市街地に集い賑わえるまちづくり	・自転車による回遊性の向上
環境	自転車への転換による環境負荷軽減	・環境に優しいまちづくり	・自動車から自転車への転換
健康	健康志向を支援する回遊できる自転車ネットワークの充実	・日々の移動における自転車の有効活用	・主要拠点間を結ぶ自転車ネットワーク整備

第4章 自転車ネットワーク検討対象路線と計画エリアの選定

4.1 自転車ネットワーク計画の策定手順

自転車走行環境整備計画における基本方針の実現に向け、ガイドラインに基づき、交通特性等を踏まえて、自転車ネットワーク計画を策定します。

(1) 自転車ネットワーク計画の策定手順

本計画における自転車ネットワーク及び整備形態を選定するまでの流れを示します。(図4.1.1)

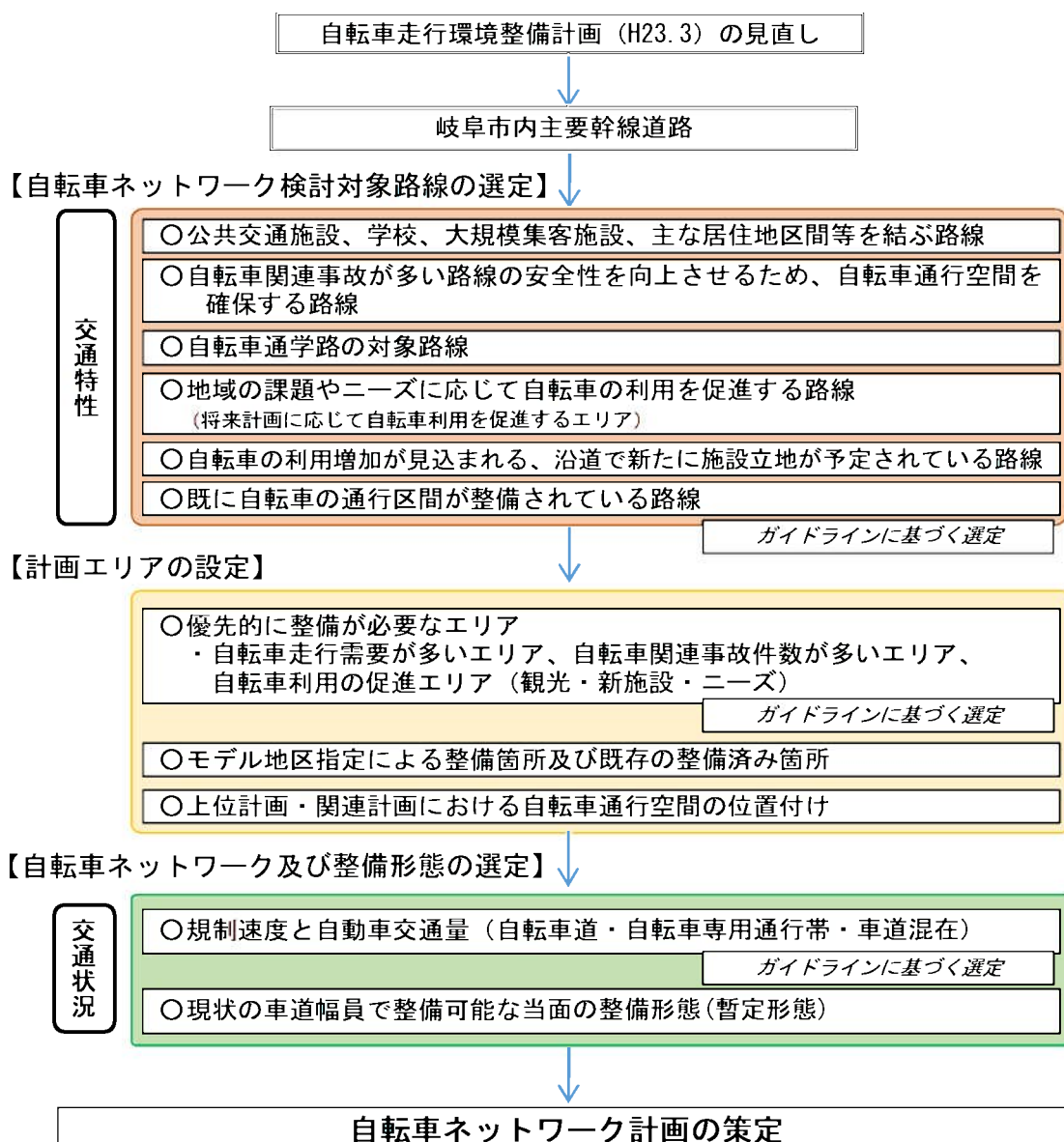


図4.1.1 自転車ネットワーク計画策定の流れ

4.2 自転車ネットワーク検討対象路線の選定及び計画エリアの設定

(1) 自転車ネットワーク検討対象路線の選定

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備するため、下記6項目から自転車ネットワークの候補となる路線を抽出します。(図4.2.1)

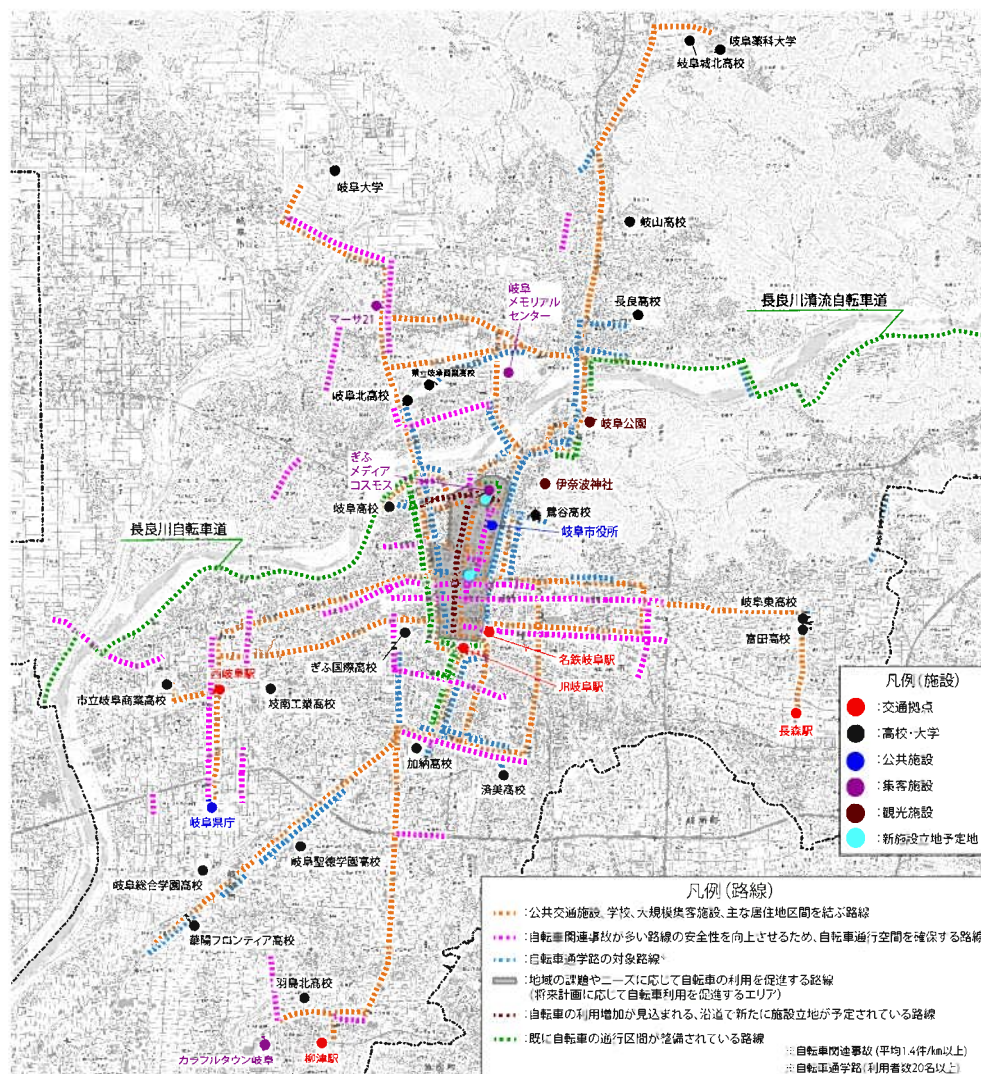
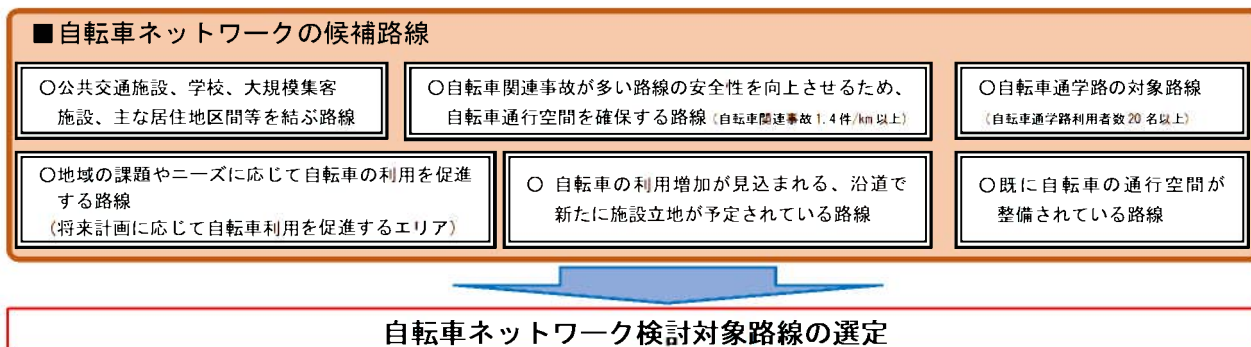


図4.2.1 自転車ネットワークの候補路線

第4章 自転車ネットワーク検討対象路線と計画エリアの選定

前頁で検討した自転車ネットワークの候補路線（図 4.2.1）に基づき、交通状況や連続性を考慮し、自転車ネットワーク検討対象路線を選定します。（図 4.2.2）

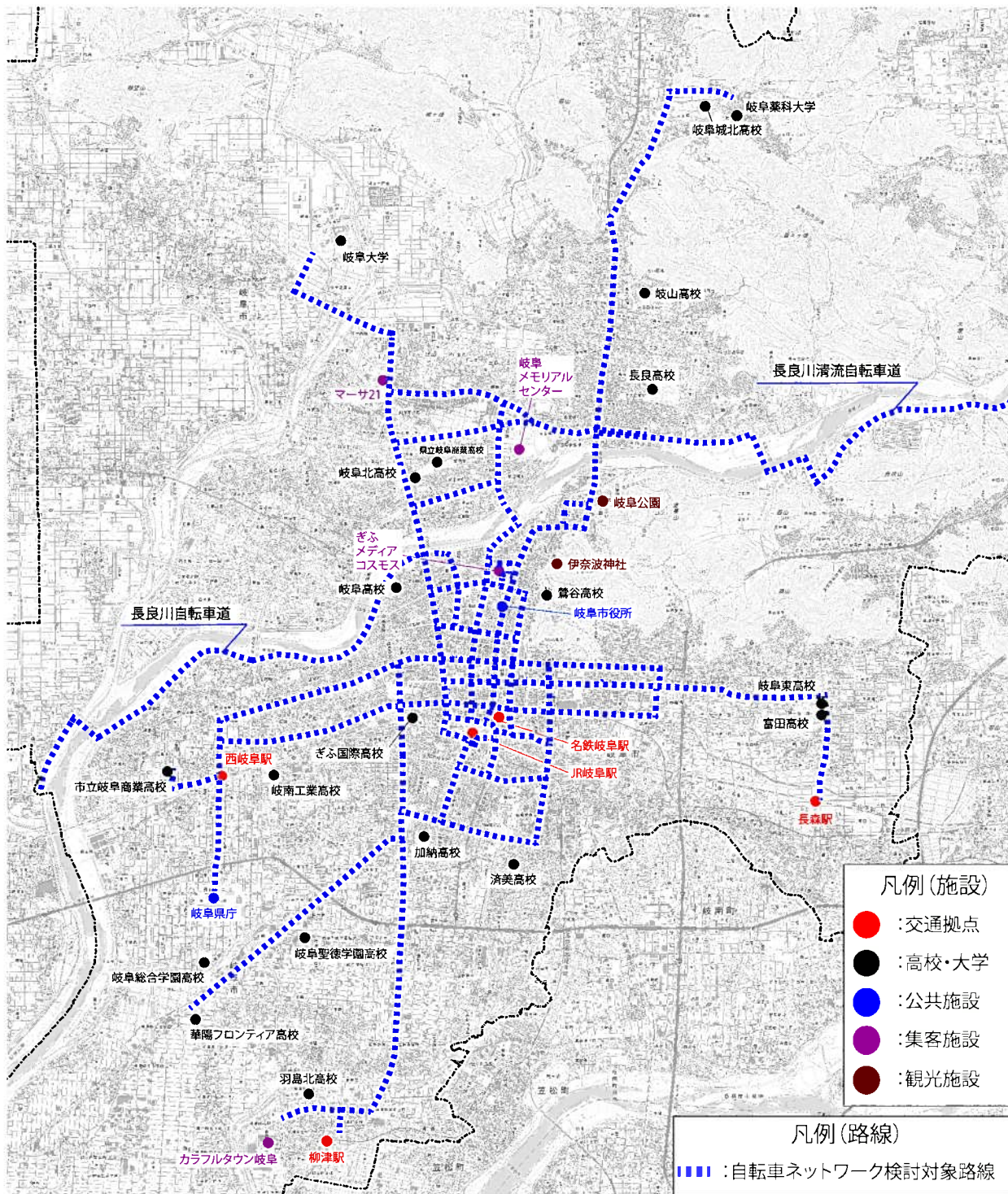


図4.2.2 自転車ネットワーク検討対象路線

(2) 計画エリアの設定

自転車通行空間の整備を進めるにあたり、自転車ネットワーク検討対象路線を一括的に短期間で整備をすることは、事業規模等を考慮すると困難であることから、優先的に整備が必要なエリア、既存の整備済み箇所及び上位計画・関連計画における自転車通行空間整備の位置づけを整理し、本計画の計画エリアを設定します。(図4.2.3)

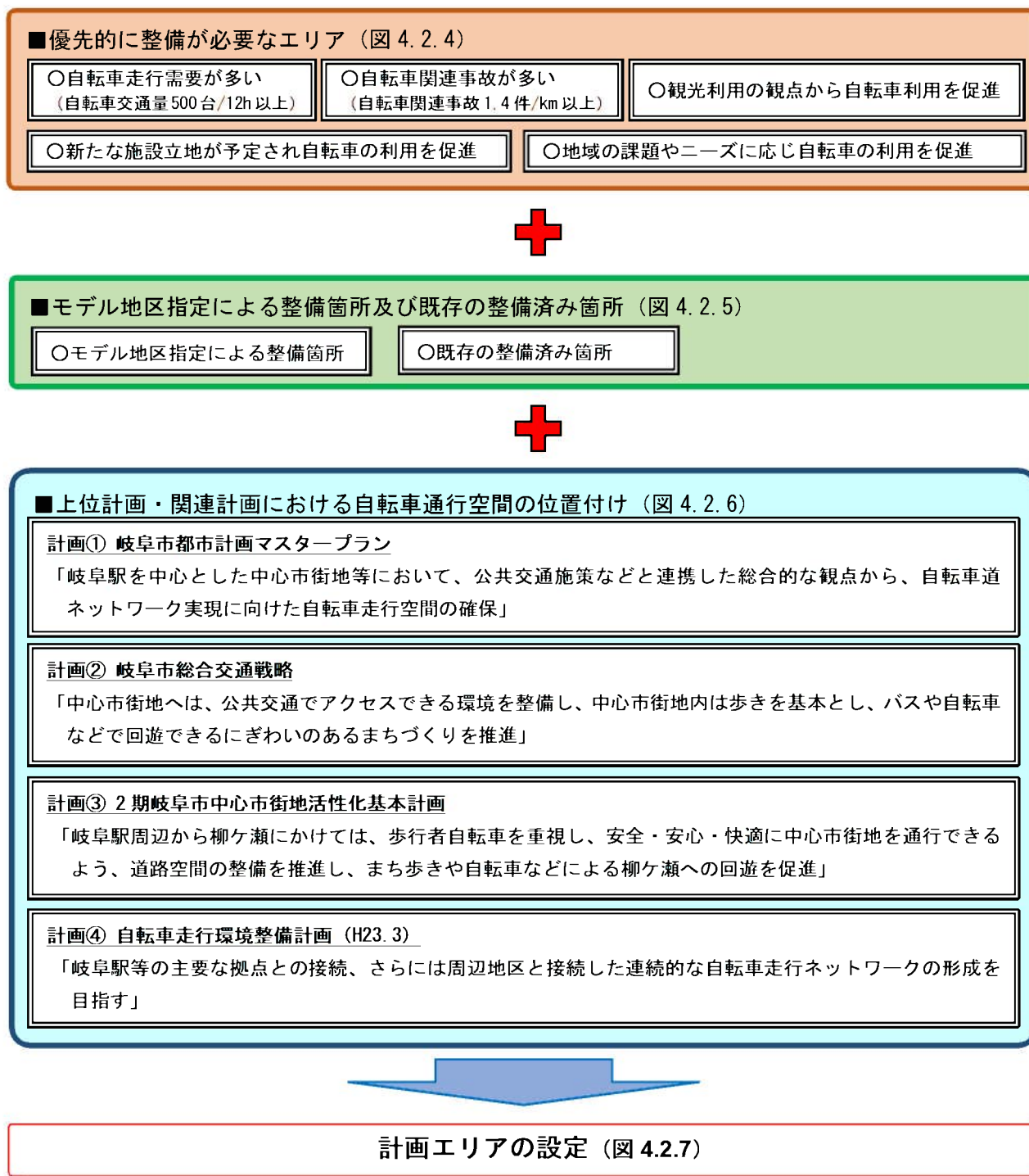


図4.2.3 計画エリア設定の流れ

第4章 自転車ネットワーク検討対象路線と計画エリアの選定

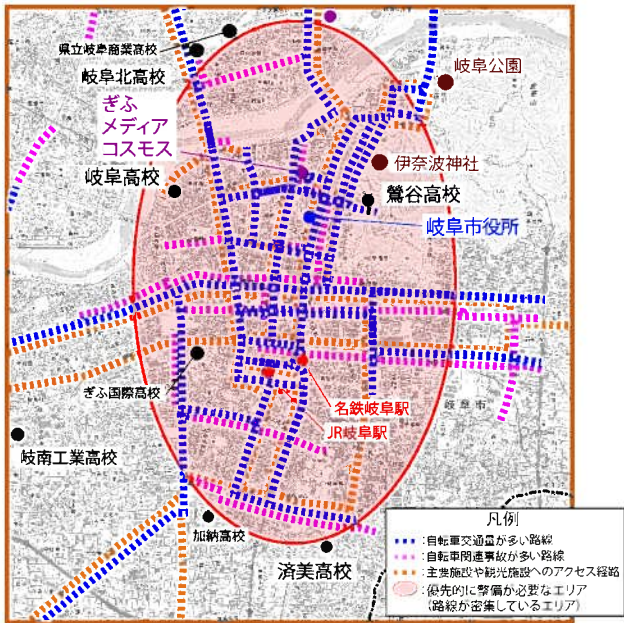


図 4.2.4 優先的に整備が必要なエリア

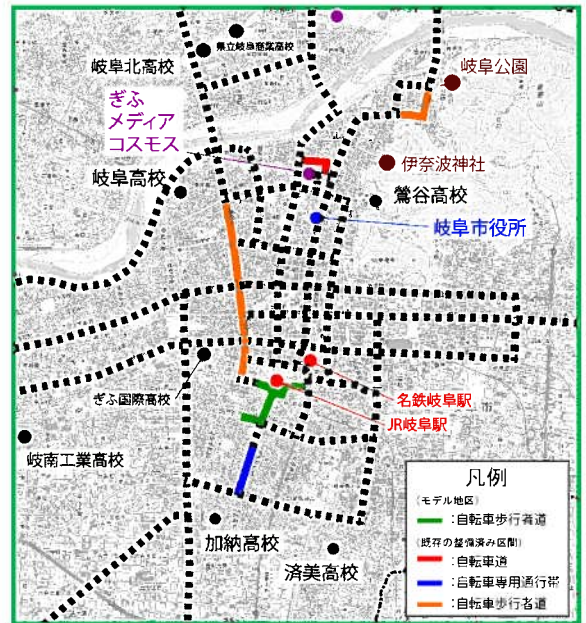


図 4.2.5 モデル地区指定による整備箇所及び既存の整備済み箇所

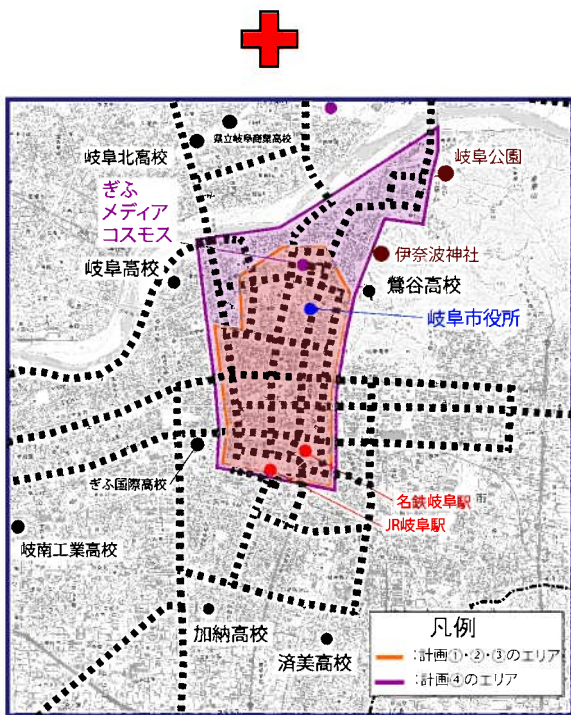


図 4.2.6 上位計画・関連計画における自転車通行空間の位置付け

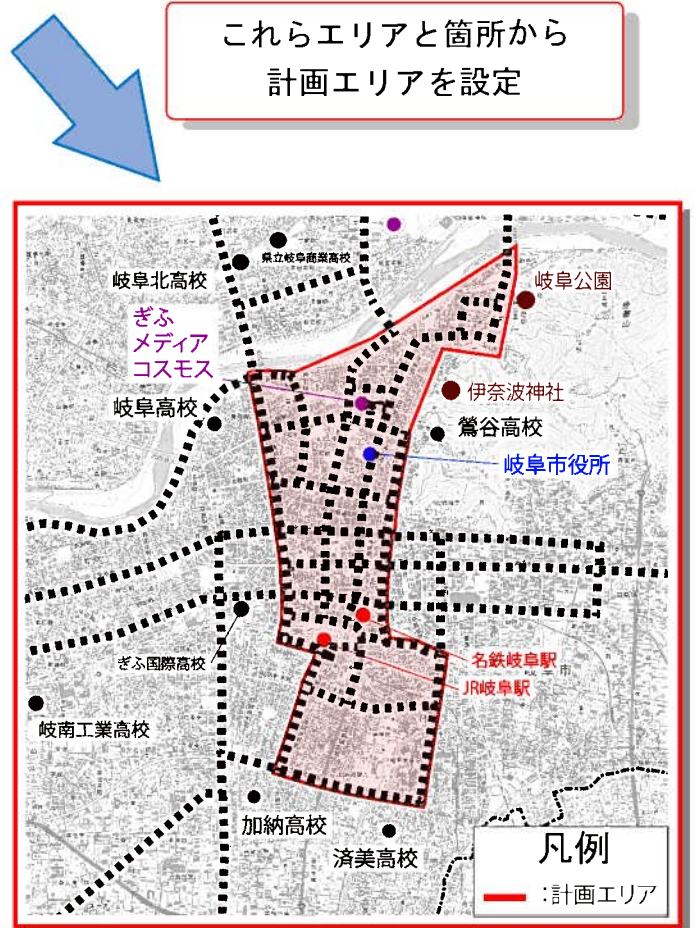


図 4.2.7 計画エリアの設定

第5章 自転車ネットワーク路線の選定及び整備形態の検討

5.1 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク検討対象路線をもとに、計画エリアやバス交通、自動車交通などへの交通影響を考慮し、本計画における自転車ネットワーク路線を選定します。(図 5.1.1)

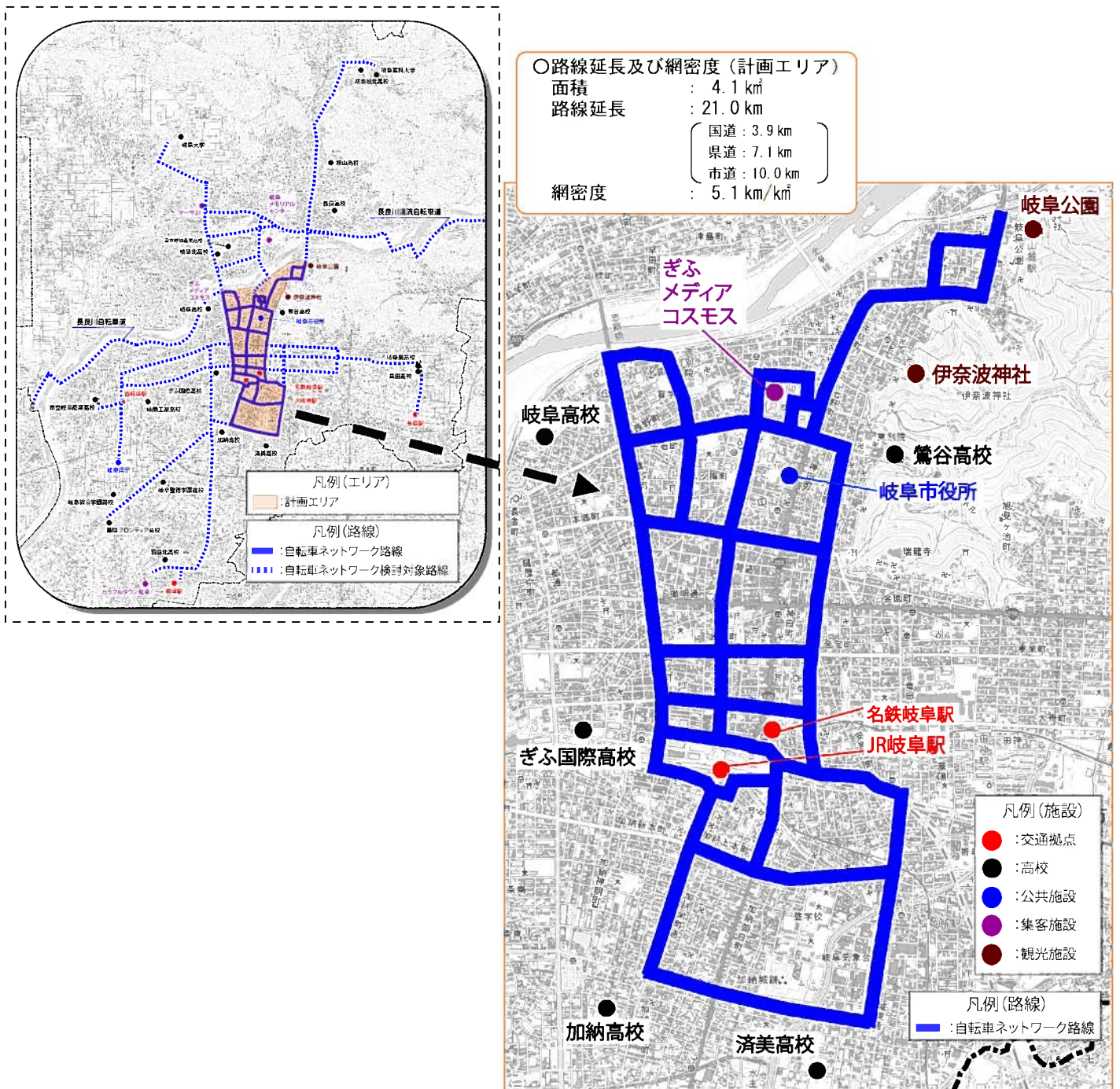


図 5.1.1 自転車ネットワーク路線

5.2 整備形態の選定

自転車ネットワーク路線について、自転車が車道を安全に通行でき、かつ快適な自転車走行環境とするための整備形態を選定します。

自転車通行空間の整備形態の選定の流れを 25 頁に示します。(図 5.2.1) また、基本的な整備形態のイメージを 26 頁に示します。(図 5.2.2)

(1) 整備形態の選定

1) 整備形態の検討

自転車ネットワーク路線における整備は、自転車は「車両」であるという大原則を踏まえ、自転車が車道通行するための整備であることから、“自転車道”“自転車専用通行帯”“車道混在”の整備形態を選定します。

整備形態の選定については、規制速度と自動車交通量に基づき決定する「完成形態」と、完成形態の整備が現状の車道幅員で整備が困難で道路の再配分が必要な場合に、自転車利用者や歩行者の安全を早期に向上させるため、現状の車道幅員で整備可能な当面の整備形態として「暫定形態」を検討します。なお、歩道の中で自転車と歩行者の走行位置を視覚的に分離した形態で整備済みの区間については、暫定形態として、「既存の自転車歩行者道を活用する区間」とします。

2) BRT を考慮した整備形態の検討

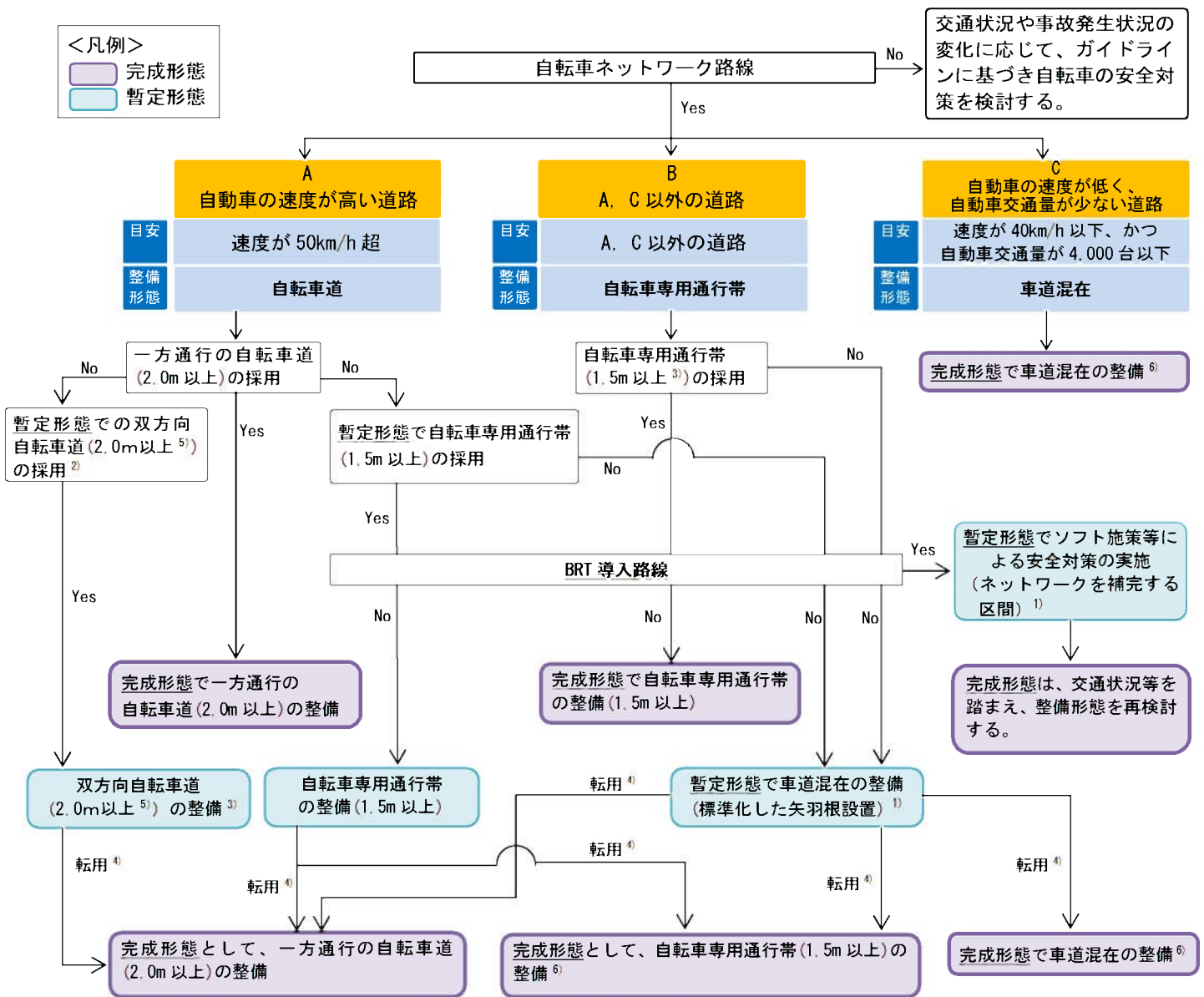
岐阜市では、忠節橋通り、金華橋通り及び長良橋通り等において BRT^{※1} が導入され、連節バス(清流ライナー)が走行しています。幹線バス路線として自転車と連節バスの安全性の向上を図り、かつ定時性や速達性を高めるため、BRT 導入路線は、一部の路線を除き、暫定形態として、“ソフト施策等による安全対策を実施する区間”とします。

※1：BRT：「Bus Rapid Transit」の略で、バスレーンの導入など走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、連節バスなど車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステム

3) 中心市街地における多車線道路の整備形態の検討

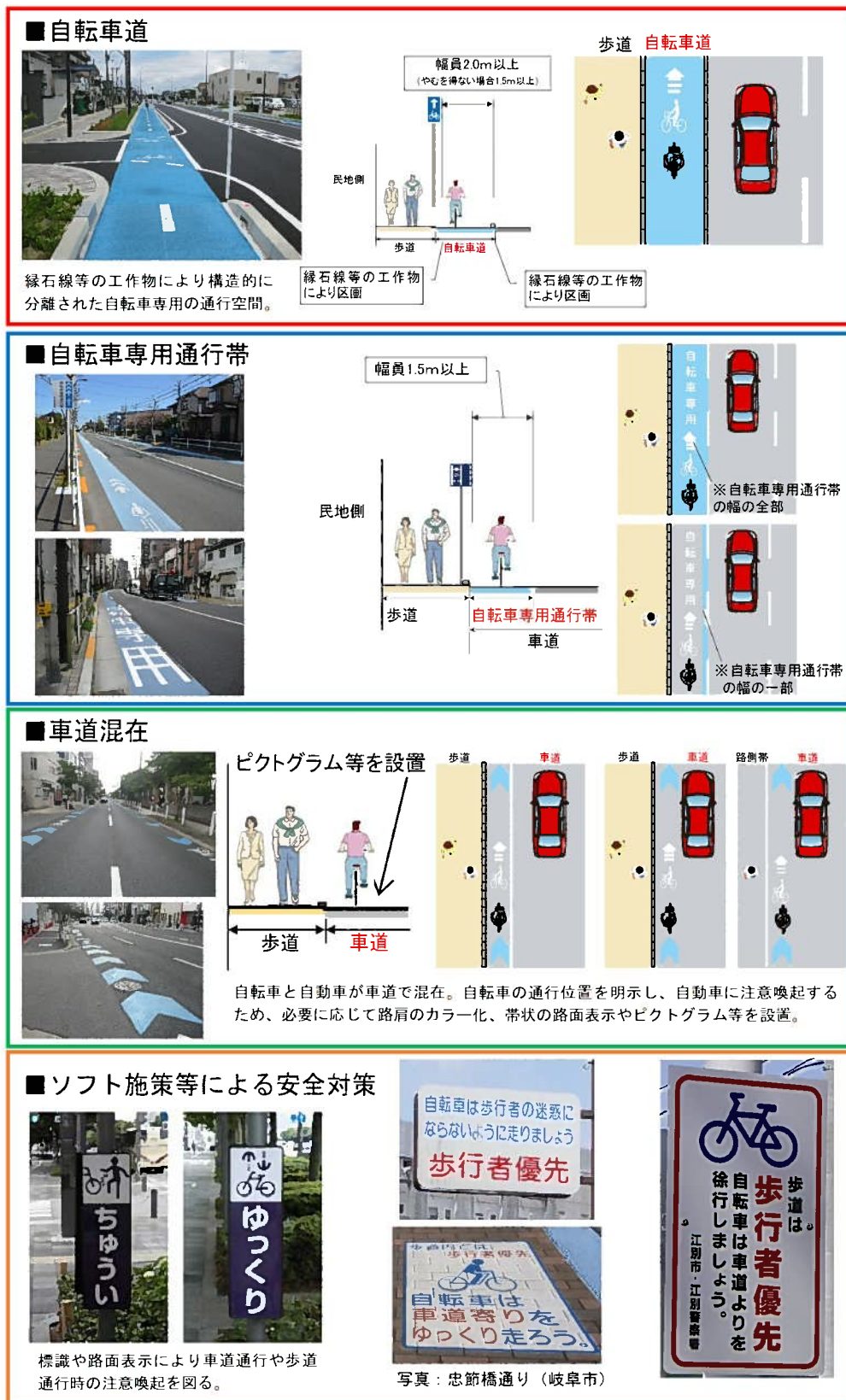
金華橋通りや若宮町通りは、多車線道路を有している路線であり、様々な計画に位置づけられている重要な路線になります。多車線道路の再配分は車線構成や交通影響などについて検討が必要になるため今後、道路管理者や関係機関と協議を行い、整備形態等について継続して検討を行います。

第5章 自転車ネットワーク路線の選定及び整備形態の検討



- 1) 歩道の中で自転車と歩行者の走行位置を視覚的に分離した形態で整備済みの区間については、暫定形態として、「既存の自転車歩行者道を活用する区間」とする。
- 2) 自転車道の幅員は 2.0m 以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0m よりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 3) 双方向の自転車道が採用できる条件は次のすべ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ネットワーク区間構成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 4) 自転車通行空間整備後に道路又は交通状況等の変化により、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。
- 5) 例えば、2.5m が確保できる場合は、歩道側 1.5m、車道側 1.0m の位置に中央線を設置する等車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。
- 6) 道路や交通状況を踏まえ、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専用通行帯で整備することができる。

図5.2.1 整備形態の選定の流れ



出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（一部加筆）

図5.2.2 自転車通行空間の整備形態のイメージ

5.3 自転車ネットワーク計画の策定

(1) 自転車ネットワーク計画の策定

本計画においては、自転車は「車両」とするという大原則に基づき、自転車利用者や歩行者の安全性を考慮し、自動車や歩行者と分離した整備である「完成形態の自転車ネットワーク計画」と、自転車利用者と歩行者の安全を早期に向上させるため、現状の車道幅員で整備可能な当面の整備として、「完成形態と暫定形態を活用した自転車ネットワーク計画」を策定します。

(2) 完成形態の自転車ネットワーク計画

規制速度と自動車交通量で選定した「完成形態の自転車ネットワーク計画」は以下のとおりになります。(図5.3.1)

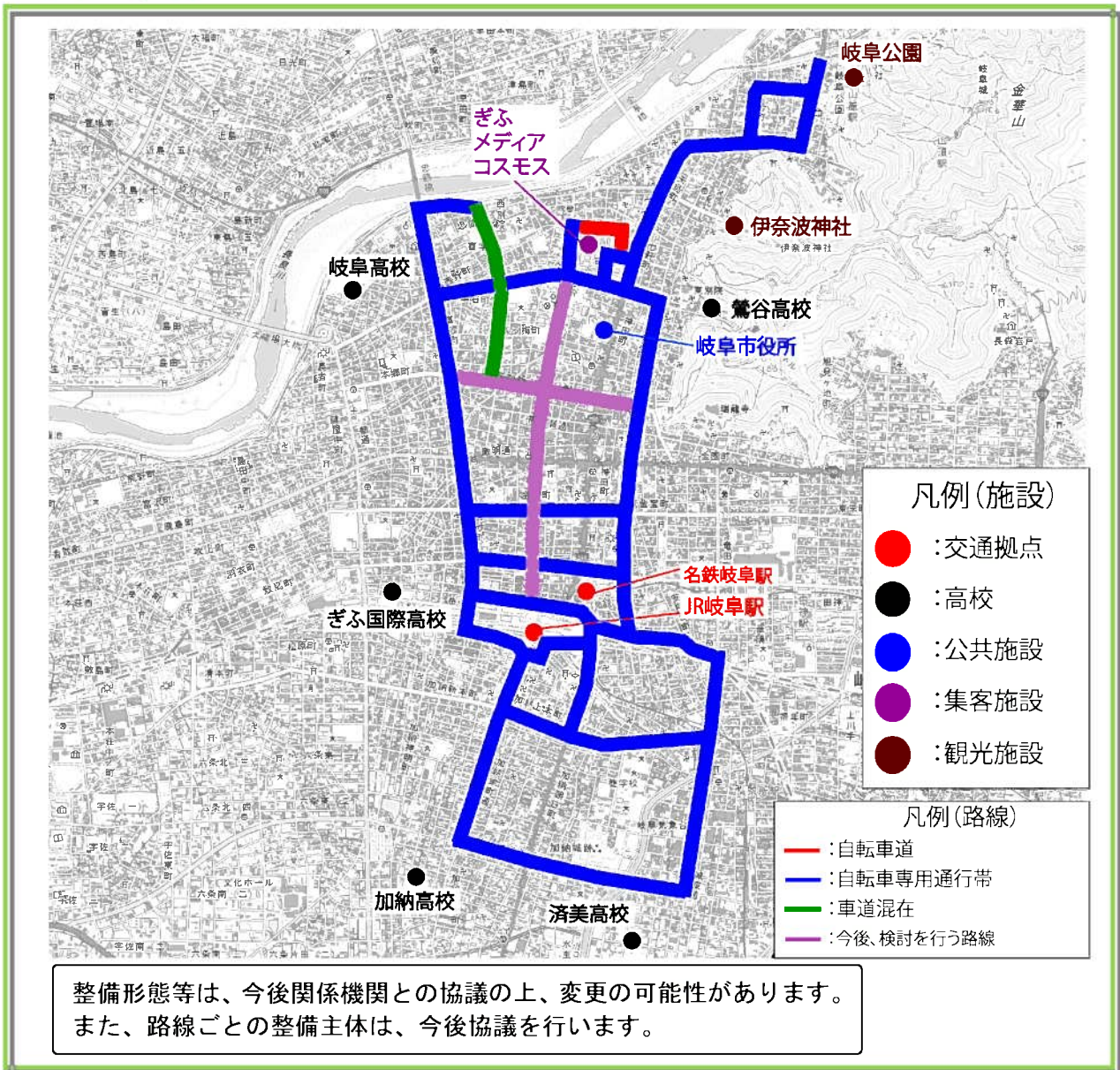


図 5.3.1 完成形態の自転車ネットワーク計画

(3) 完成形態と暫定形態を活用した自転車ネットワーク計画

自転車利用者や歩行者の安全を早期に向上させるため、現状の車道幅員で整備可能な「完成形態と暫定形態を活用した自転車ネットワーク計画」は以下のとおりになります。(図5.3.2)

今後の整備は、国・県・市・警察で連携し、下図の整備形態で行っていきます。また、交通状況や道路改良の時期などを踏まえ、自転車専用通行帯などの完成形態による整備を検討します。

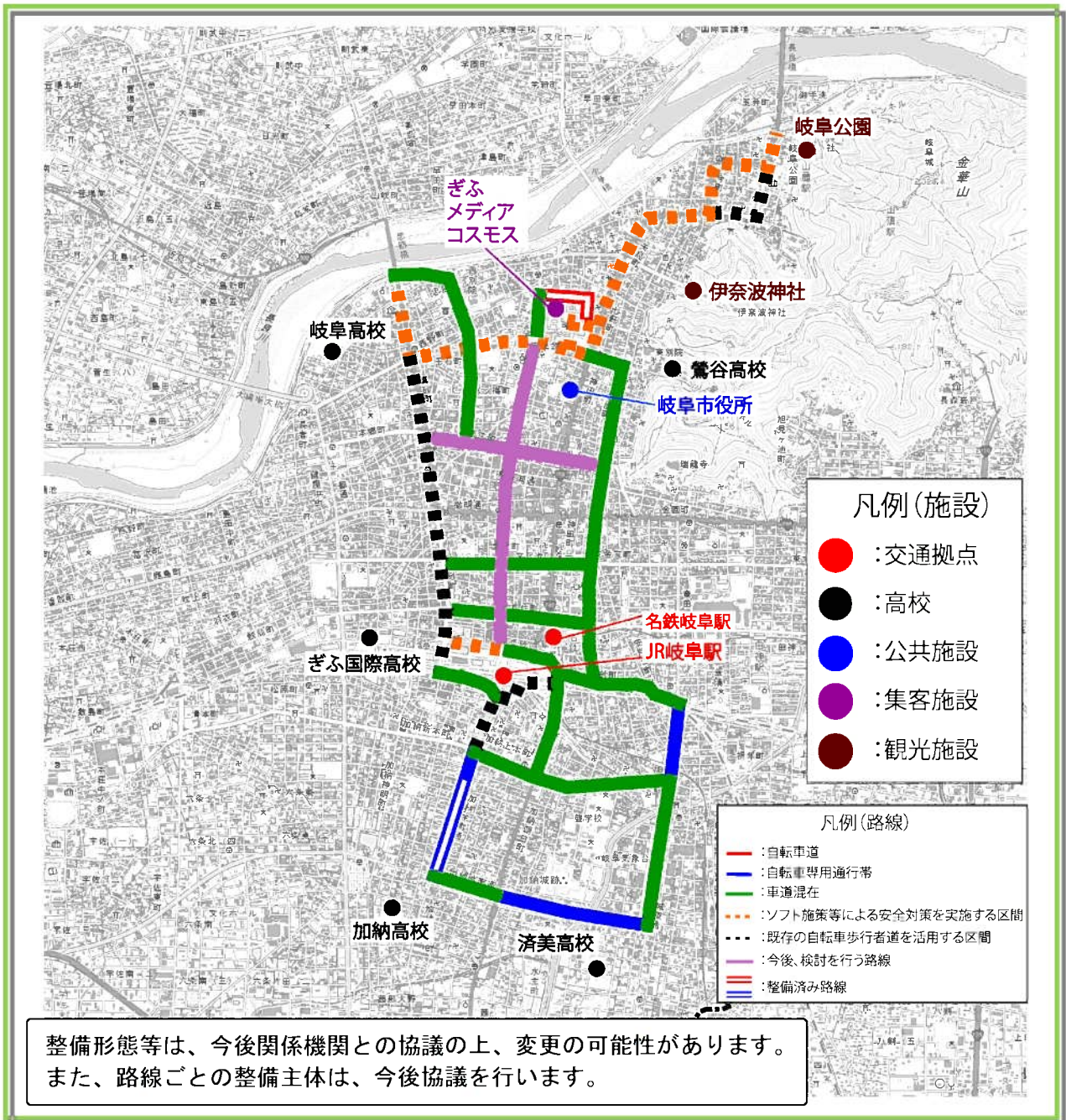


図5.3.2 完成形態と暫定形態を活用した自転車ネットワーク計画

5.4 自転車通行空間整備の考え方

(1) 単路部

ガイドラインに基づき、“自転車道”“自転車専用通行帯”“車道混在”の整備形態について、基本的な考え方を示します。(図5.4.1～図5.4.3)

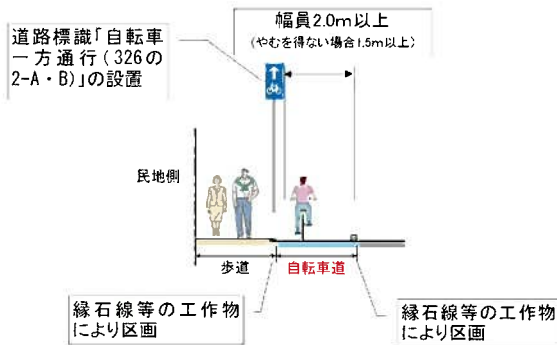


図5.4.1 単路部における自転車道の整備例

①自転車道整備について

自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性や交差点内での自転車同士の交錯の危険性を防止するため、一方通行を基本とする。

また、自転車道と車道の間には分離工作物を設け、2.0m以上の幅員を確保する。なお、交差点の右折車線設置箇所等、区間の一部において空間的制約から2.0m確保が困難な場合は1.5mまで縮小できる。

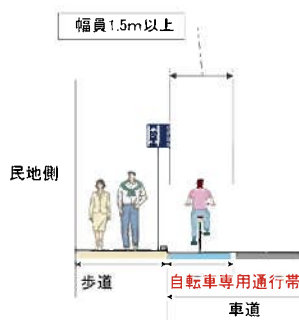


図5.4.2 単路部における自転車専用通行帯の整備例

②自転車専用通行帯整備について

自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保する。なお、交差点の右折車線設置箇所等、区間の一部において1.5m確保が困難な場合、1.0m以上まで縮小できる。

自転車専用通行帯を示す道路標識「専用通行帯」を設置する。また、自動車利用者の視認性を配慮し、始点部に道路標示「専用通行帯」を併設する。

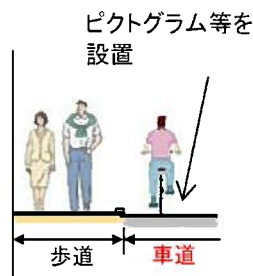


図5.4.3 単路部における車道混在の整備例

③車道混在整備について

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、車道左側部の車道内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置することを検討する。

矢羽根型の路面表示を設置する場合は、自転車の通行幅を勘案し矢羽根型路面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する。

(2) 交差点部

交差点部については、交差点形状や交通特性に応じて個別に関係機関との協議を行い、安全性を確保するよう検討します。①～⑤の基本的な考え方に基づき、“自転車道”“自転車専用通行帯”“車道混在”の整備形態別に整備イメージを示します。(図5.4.4)

①分離形態の連続性

交差点部において、歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、交差点部の前後の自転車通行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保し、交差点部を超えたところまで路面表示を設置する等適切な処理を行うことを基本とする。

②通行空間の直線的な接続

自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車動線の直線性を重視し、交差点部における通行空間は、直線的に接続することを基本とする。

③交差点内の通行方法の明確化

交差点における自転車の安全な通行を促すとともに、自動車利用者等に自転車動線を知らせるため、自転車の通行位置及び通行方法を明確化する路面表示を設置する。

④左折巻き込みに対する安全対策

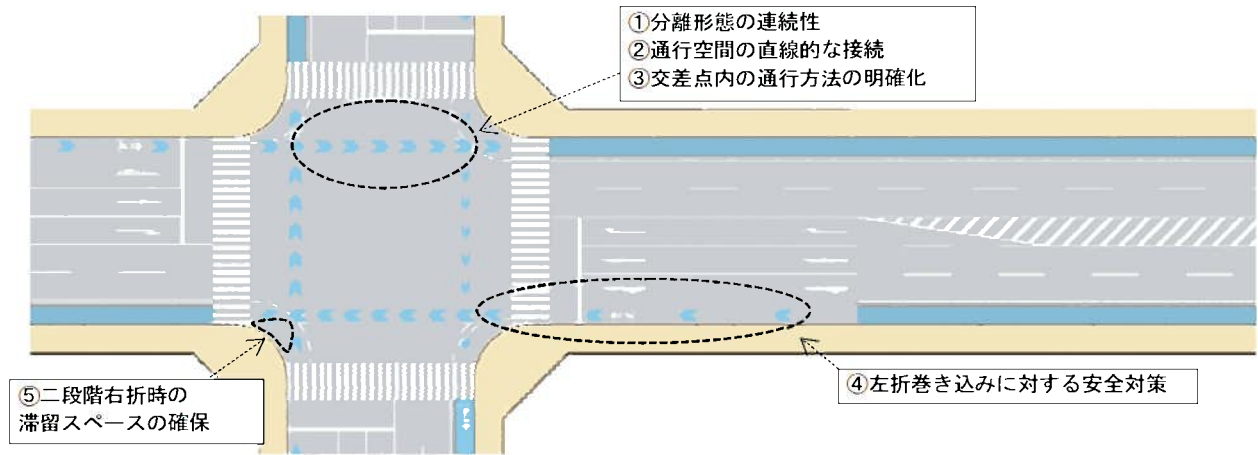
自動車から自転車を確認しやすくし、自動車による左折巻き込み事故を防止するため、自転車の停止線を自動車よりも前出しすることを検討する。また、左折巻き込み事故の防止対策として、自転車と左折する自動車を混在させて一列で通行させることも検討する。

なお、自転車専用通行帯の場合、自動車の進路変更禁止規制を実施して自転車と自動車を分離する。

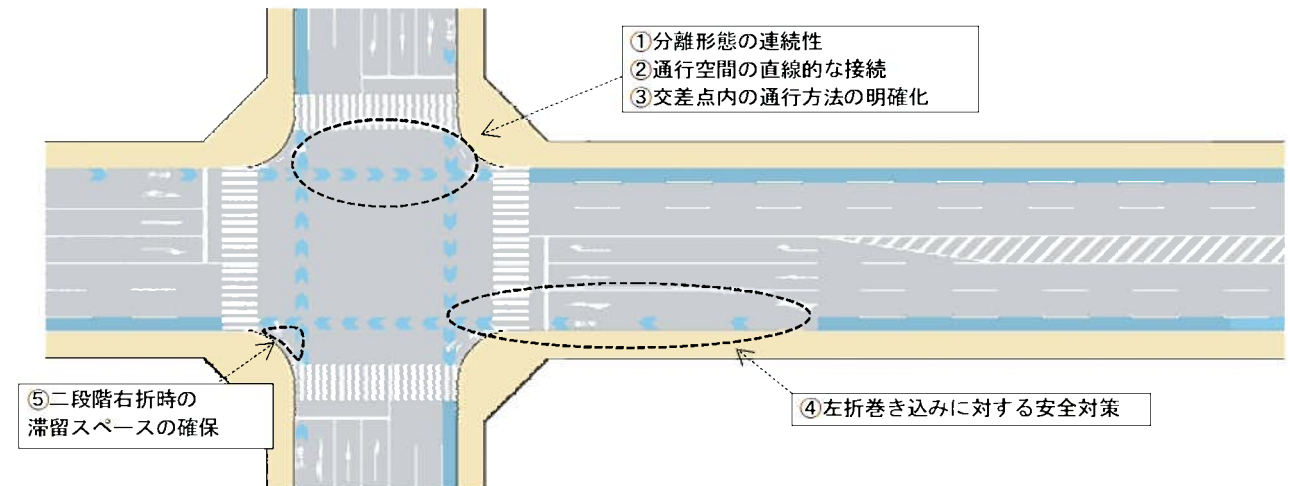
⑤二段階右折時の滞留スペースの確保

交差点内の通行位置を示す路面表示と歩車道境界の縁石で囲まれた範囲は、自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペースとなることを周知する。また、必要に応じて、歩道を切り込むことにより、交差点内に二段階右折時の自転車の滞留スペースを確保する。

○自転車道



○自転車専用通行帯



○車道混在

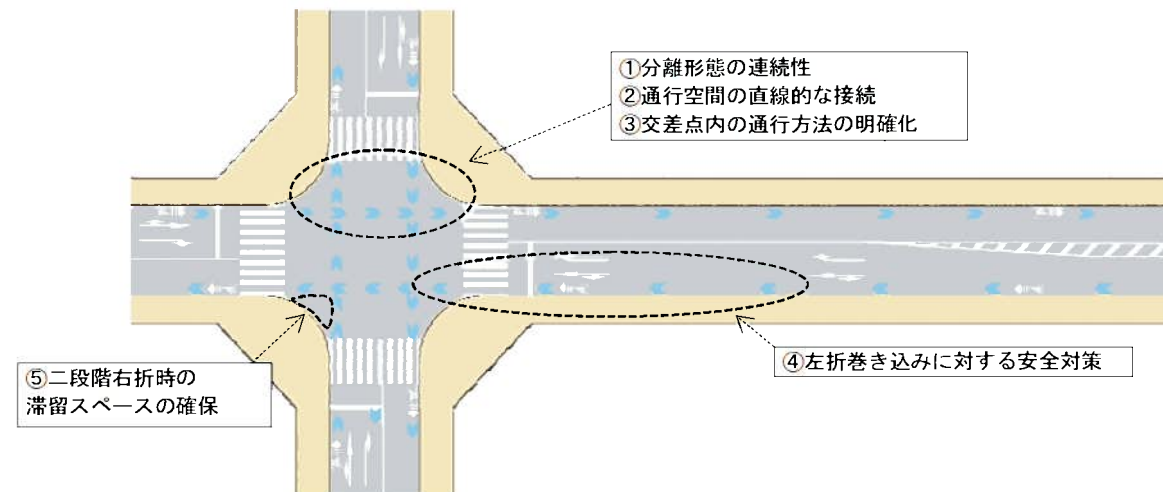


図5.4.4 交差点部における自転車通行空間整備形態別の整備イメージ

(3) バス停部

バス停部について、停留所の設置方法や路面表示の注意喚起等は、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があることに留意し、区間の交通特性に応じて、個別に関係機関との協議を行い、安全性を確保するよう検討します。

①～③の整備形態別に、基本的な考え方を示します。(図 5.4.5～図 5.4.7)

①自転車道整備について

バス交通を考慮し、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」や看板又は路面表示等により自転車にバス乗降客の横断について注意喚起を行った上で、自転車道を直線的に連続させる。また、路面表示によりバス停部分を明確化する。さらに、バス利用者が安易に自転車道に進入しないよう、横断防止柵を設置する。

なお、道路空間に十分な余裕がある場合は、車道と自転車道との間に交通島（乗降場）を設置して、自転車道を連続させる。

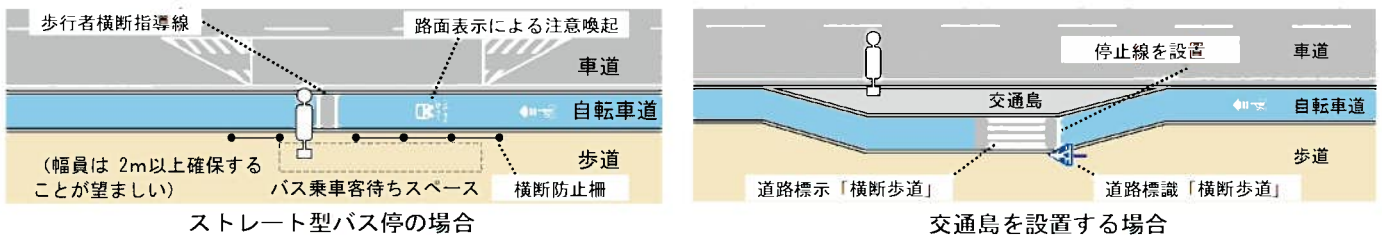


図5.4.5 バス停部における自転車道の整備例

②自転車専用通行帯整備について

バス交通を考慮し、駐停車路面表示によりバス停部分を明確化する。また、バス停の存在を明確化し、停止を促すよう、路面表示等により自転車利用者に注意喚起を行う。

なお、道路空間に十分な余裕がある場合は、車道と自転車通行空間との間に交通島（乗降場）を設置して、自転車通行空間を連続させる。

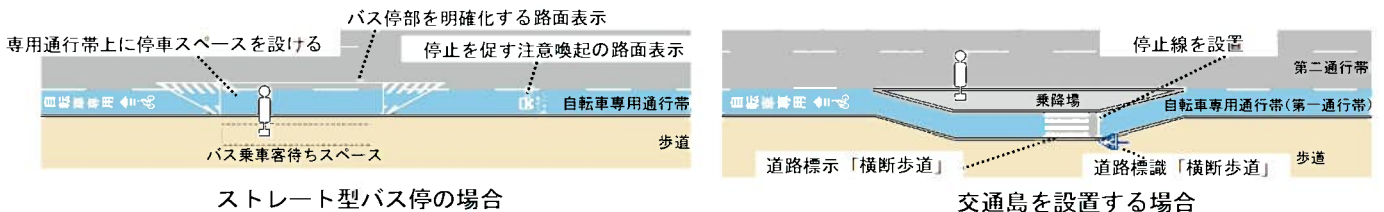


図5.4.6 バス停部における自転車専用通行帯の整備例

③車道混在整備について

駐停車路面表示によりバス停部分を明確化する。また、バス停の存在を明確化し、停止を促すよう、路面表示等により自転車利用者に注意喚起を行う。

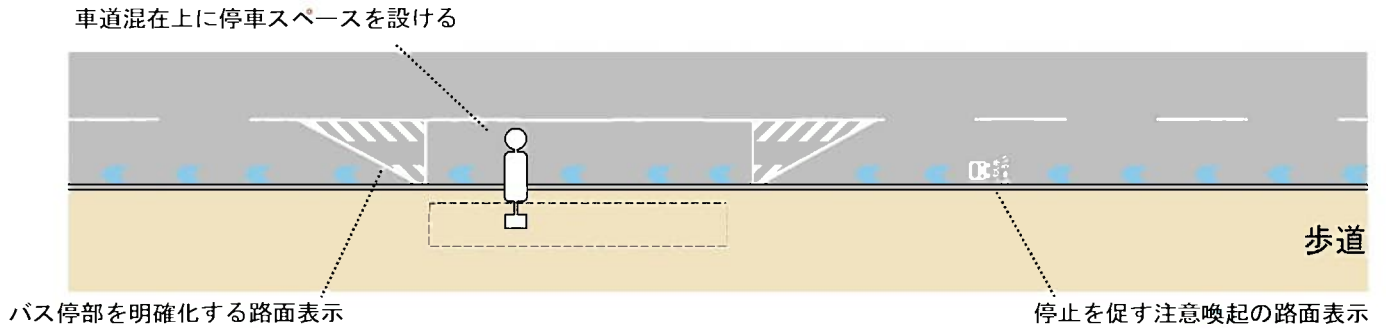


図5.4.7 バス停部における車道混在の整備例

(4) その他特殊部における整備形態について

その他特殊部として“立体横断施設部”“路上パーキング部”“タクシーベイ”などがあります。これら区間においても、ガイドラインに記載の基本的な整備の考え方に基づき整備を検討します。

第6章 交通ルールやマナーの周知啓発

6.1 周知啓発の必要性

(1) 目的

自転車は「車両」とあるというルールに基づき、自転車走行環境を整備するとともに、関係機関等と連携・協力しながら、交通ルールの遵守やマナーの向上のための周知啓発活動に取り組んでいきます。

(2) 市民の意識

「第2章 自転車利用環境等の現状と課題」で示したとおり、自転車は車道通行という認識は浸透しているものの、実際に車道を走行している自転車利用者は非常に少ないことが分かりました。そして、多くの歩行者が歩道を走行している自転車に危険を感じていること、さらに、自動車運転者の多くが自転車の車道走行について、危険を感じていることも分かりました。

このような実態へ対処するために、自転車利用者に自転車通行空間を走るよう周知していくことや、交通ルール・マナーの啓発の必要があると考えます。

6.2 周知啓発の具体的な取り組み

自転車通行空間の利用の周知や交通ルール・マナーを啓発するために、「道路利用者への自転車利用原則の周知徹底」「関係団体等と連携した周知」「ルール遵守意識の向上」「ルールを伝える空間整備（法定外）」の4つの観点から取り組みます。なお、具体的な取り組みについては、「第10次岐阜市交通安全計画(平成28年度～平成32年度)」に基づき実施します。

(1) 道路利用者への自転車利用原則の周知徹底

道路利用者の安全性向上を図るためには、自転車利用者のみならず、歩行者や自動車運転者などすべての道路利用者に対して、自転車利用ルールの周知を行う必要があります。具体的な自転車利用ルールの周知する取り組みについて示します。(表6.2.1)

表6.2.1 自転車利用ルールの周知する取り組み

取り組み	内容
各年代に応じた体系的な交通安全教室の実施	学校での安全教育や、楽しみながら利用ルールを学べるイベントなど各種機会を活用し、継続的な取り組みを目指します。
広報の推進	自転車の安全な利用方法、走行する際のルール等を、市の広報媒体を用いて継続的に広報することを目指します。
自転車利用ルール等についての「出前講座」	交通安全教育を受講する機会が少ない方々のため、出前講座を活用し、一般的な交通安全ルールと自転車ルールについて周知を図ります。

(2) 関係団体等と連携した周知

自転車販売店や自転車関係団体等と共に周知を図ることは、自転車利用ルールを周知する手段として有効であると考えられます。具体的な取り組みについて示します。(表 6.2.2)

表6.2.2 関係団体と連携した取り組み

取り組み	内容
点検や整備の必要性、ヘルメット・尾灯の重要性、保険加入の重要性等の周知	自転車の安全点検や定期点検など、自転車利用者の自発的な安全確保についての啓発や、万一の事故に備え、自転車利用者の損害保険加入の促進を図ります。
街頭啓発等のイベントとの連携	利用ルールの周知を図るため、自転車関係団体等と共に、街頭啓発等のイベントとの連携を図ります。

(3) ルール遵守意識の向上

関係機関等が自転車利用ルールの周知を図るだけでなく、自転車利用者が自発的に利用ルールを遵守 するよう、自転車の安全利用に関するインセンティブを付与することが有効であると考えられます。インセンティブ付与の具体的な取り組みについて示します。(表 6.2.3)

表6.2.3 ルール遵守意識向上への取り組み

取り組み	内容
「自転車安全運転者証」交付事業の推進	自転車の交通ルールやマナー講習（講義・実技）の受講者に対し自転車安全運転者証の交付など遵守効果の向上を図ります。
「自転車安全利用推進校」の認定	中学校等において、自転車利用における交通安全意識を高めるため、自転車安全利用推進校を選定し交通安全教育の啓発を図ります。



〈交通安全教室実施状況〉



〈市の広報媒体〉



〈自転車安全運転者証〉

図6.2.1 ルール遵守意識向上への取り組み

(4) ルールを伝える空間整備（法定外）

自転車通行空間の利用に際して、自転車の通行方向や通行位置等のルールをわかりやすく伝えられるよう、路面表示や標識を工夫して設置することは、自転車利用者に注意喚起を促すために重要です。具体的な空間整備の取り組みについて示します。（表 6.2.4、表 6.2.5）

① 自転車通行空間利用の周知（車道混在等）

表6.2.4 空間を活用した取り組み

取り組み	内容
自転車通行空間利用の周知（車道混在等）	自転車利用者、歩行者、及び自動車運転者の安全性確保のため、道路標識等の設置を検討します。



〔自転車利用者向け〕 〔自動車運転者向け〕

※出典：奈良県自転車利用ネットワークづくりガイドライン

図6.2.2 道路標識の例（法定外）

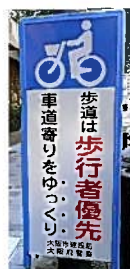
② 歩行空間利用の周知（ソフト施策等による安全対策を実施する区間）

表6.2.5 歩行空間を活用した取り組み

取り組み	内容
歩行空間利用の周知（ソフト施策等による安全対策を実施する区間等）	歩道上における歩行者の安全性を確保するため、歩行者を意識し、車道側をゆっくりと走るよう、道路標識や路面表示により十分な注意喚起を図ることを目指します。
	局所的に歩行者交通量が多く、歩行者と自転車の交錯が多く発生すると想定される区間（バス停付近等）について、「押し歩き」を推奨するような路面表示の設置を検討します。



※出典：江別市



※出典：大阪市



※出典：福岡市



※出典：川崎市

図6.2.3 道路標識・路面表示の例（法定外）

第7章 整備スケジュール

7.1 整備スケジュール

本計画の整備スケジュールは、「完成形態と暫定形態を活用した自転車ネットワーク計画」(図 5.3.2)を、概ね10年(H29~H38)で実施することを目標とします。

また、道路の交通状況や道路改良の時期等を鑑み、必要に応じて、道路再配分を行い、完成形態の整備を検討することとします。なお、自転車ネットワーク路線以外については、関連計画や交通状況及び事故発生状況の変化等を鑑み、必要に応じて自転車通行空間の整備を検討します。(図 7.1.1)

ネットワーク路線の整備を踏まえ、本計画の見直しを行い、段階的に郊外部の拠点施設などへ計画エリアを拡大することを検討します。

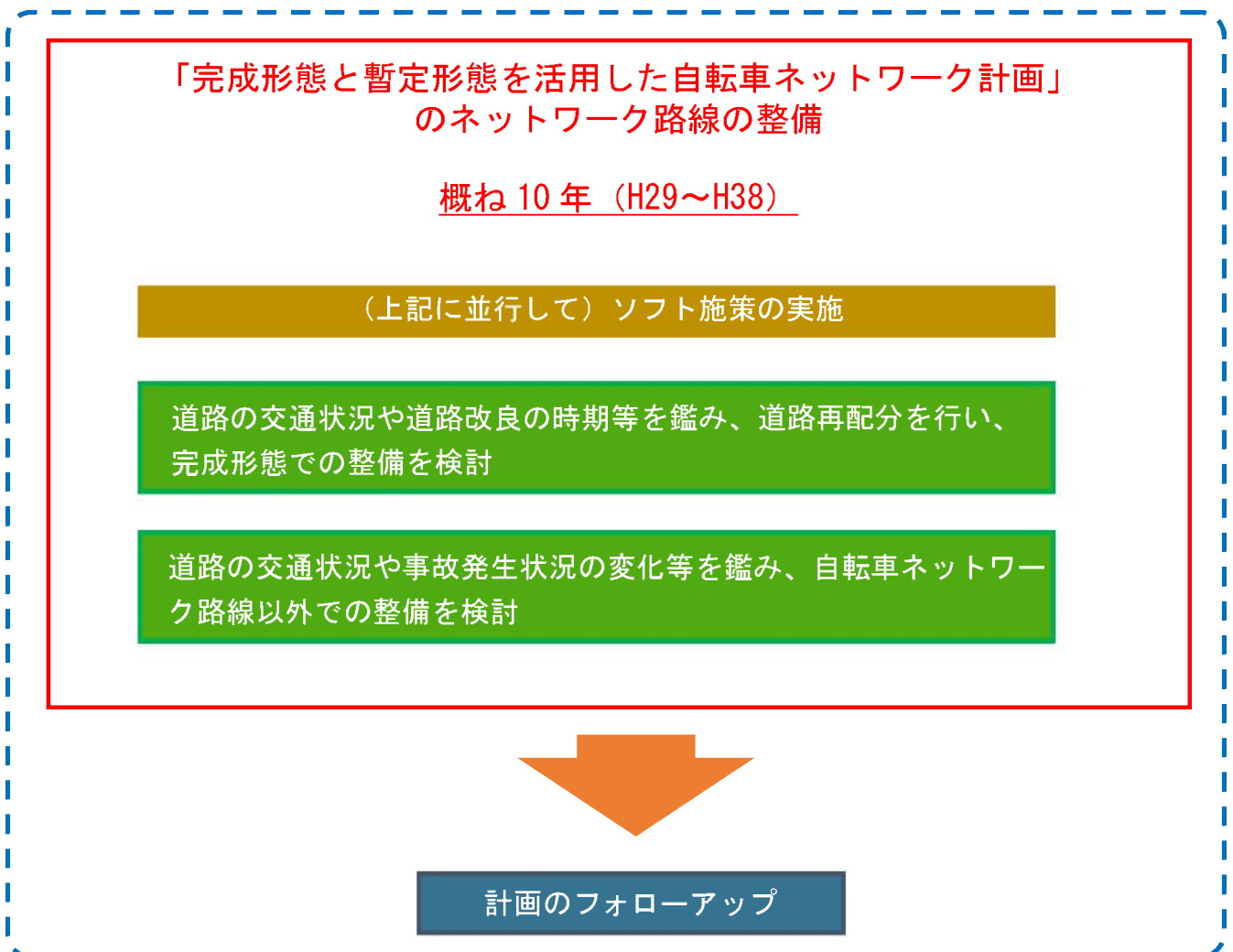


図 7.1.1 自転車ネットワーク計画における整備イメージ

7.2 本計画の検証

自転車ネットワーク計画について、自転車ネットワーク路線の整備状況や交通状況の変化等を踏まえて整備の効果を検証し、必要に応じてその結果等を計画へ反映させ、見直しを行います。(図7.2.1)

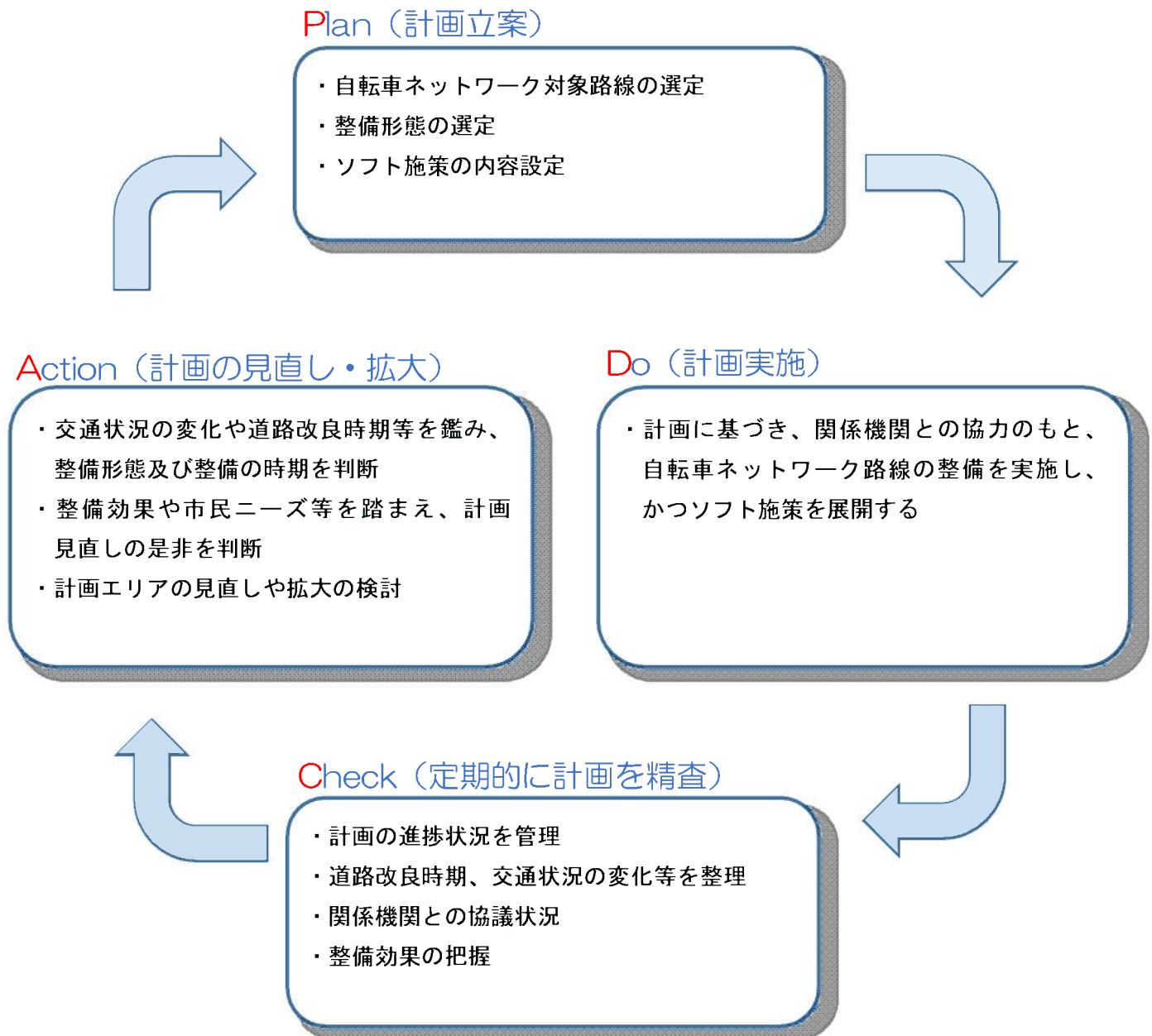


図7.2.1 本計画における PDCA サイクル