

第6章 自転車ネットワーク計画の策定

6-1 自転車ネットワーク計画

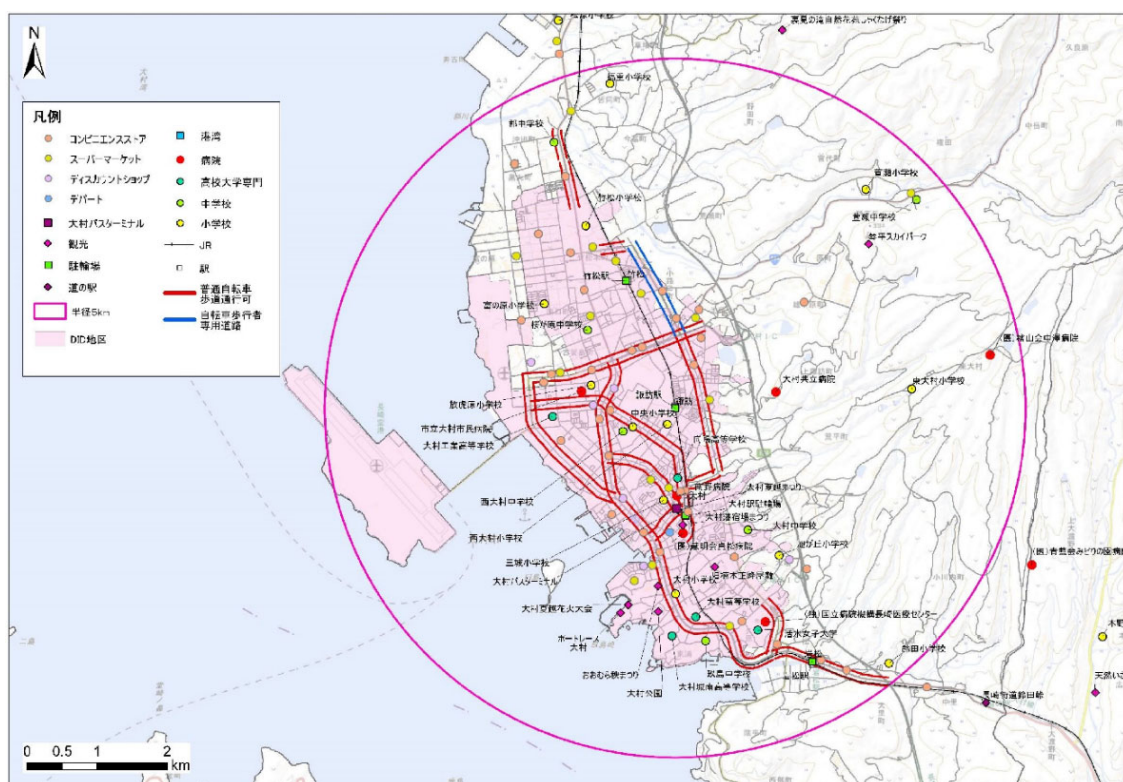
6-1-1 計画の基本的な考え方

自転車ネットワーク計画は、安全で快適な自転車通行空間の効果的かつ効率的な整備を目的として策定します。策定にあたっては、国の『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）に準拠して策定するものとし、主に「自転車ネットワーク路線」及び路線別の「整備形態」で構成します。

また、自転車活用推進計画における基本目標及び基本方針の実現に向け、実施すべき具体的な施策などを踏まえたうえで、自転車ネットワーク計画を策定するものとします。

なお、自転車ネットワーク計画の検討対象エリアについては、地域の特性や課題を踏まえ、自転車利用が想定される生活の視点や観光の視点などを考慮し、市街地部のおおむね中心部にある新幹線新大村駅を中心に、一般的に自転車の行動範囲とされている5km圏内とします。

図 自転車ネットワーク検討対象エリア



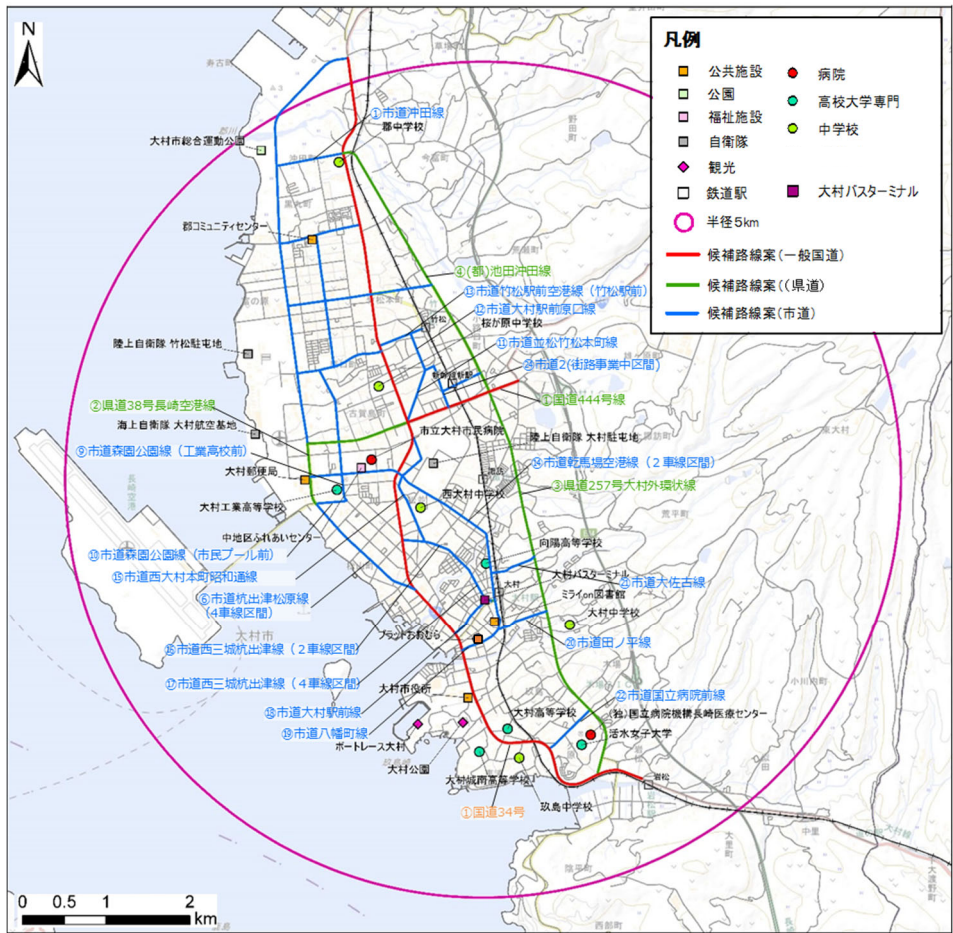
6-1-2 自転車ネットワーク路線の選定

検討対象エリアにおいて、自転車通行空間の整備効果を発現させるため、以下の視点を踏まえ、自転車ネットワークにおける必要性の高い候補路線を選定します。

自転車ネットワーク路線抽出の視点

視点1	自転車通行空間の整備状況
視点2	自転車需要が多い路線
視点3	鉄道駅や公共交通施設などの交通結節点の立地状況
視点4	公共施設や病院、学校など生活に必要な施設の立地状況
視点5	観光利用が見込まれる路線
視点6	自転車関連事故の状況
視点7	自転車通行空間の連続性の確保

上記の7つの視点で必要性の高い路線を抽出した結果、下図に示す自転車ネットワーク路線が形成されます。



6-1-3 自転車ネットワークの整備形態の検討

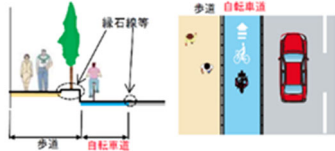
自転車ネットワーク路線毎に道路の種別や交通状況、速度規制などを勘案した上で、適切な区間設定を行い、自転車通行空間の整備形態を選定します。なお、整備形態の検討にあたっては『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』に準拠するものとします。

(1) 整備形態の種類

自転車通行空間の整備形態は、以下の3種類があります。

- ① 縁石等により歩道や車道と物理的に分離した「自転車道」
- ② 白線や路面着色により、歩道や車道と視覚的に分離した「自転車専用通行帯」
- ③ 車道の左側端に自転車の通行位置を明示した「車道混在」

整備形態のイメージ

整備形態	整備形態と選定基準	整備事例
自転車道	 幅員 2.0m以上で「一方通行」を基本とします。 選定基準：自動車の速度 50km/h 超	
自転車専用通行帯	 幅員 1.5m以上で「自転車専用通行帯」を基本とします。 選定基準：自動車の速度 50km/h 超	
車道混在	 幅員 2.0m以上で「一方通行」を基本とします。 選定基準：自動車の速度 50km/h 超	

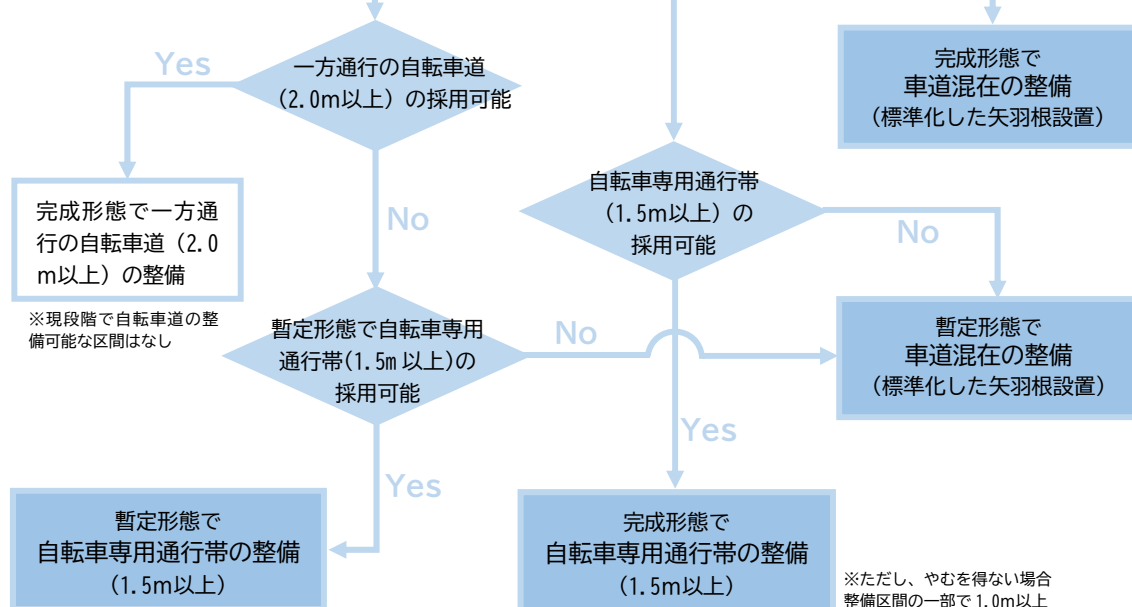
(2)整備形態の選定について

道路構造令の改正および『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』や交通規制基準の内容を踏まえ、自動車速度(指定最高速度)と自動車交通量、自転車歩行者交通量から整備形態を選定することを基本とします。

完成形態の選定の考え方

	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、自動車の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	速度が 40km/h 以下、かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下
整備形態	自転車道 (幅員 2.0m以上)	自転車専用通行帯 (幅員 1.5m以上)	車道混在

暫定形態の選定の考え方

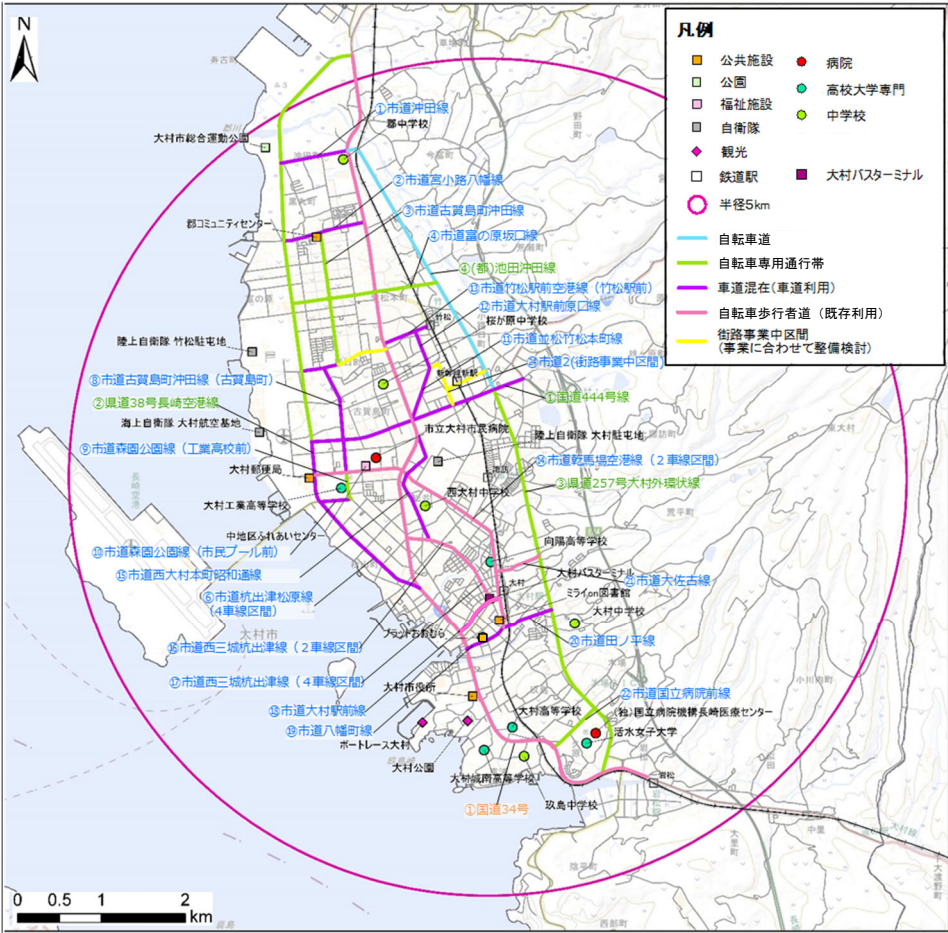


なお、国のガイドラインでは、道路の状況により選定基準による整備形態が困難な場合、かつ車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに向上しなければならない場合などは、完成形態ではなく暫定形態による整備が可能となっています。

本市においても早期の整備を推進し、効果を発現させるため暫定形態での整備を基本として進めます。

(3)自転車ネットワークの整備形態

自転車ネットワークの各路線における整備形態(暫定形態)は以下のとおりです。



※関係機関との協議により、整備内容が変更になる場合があります。

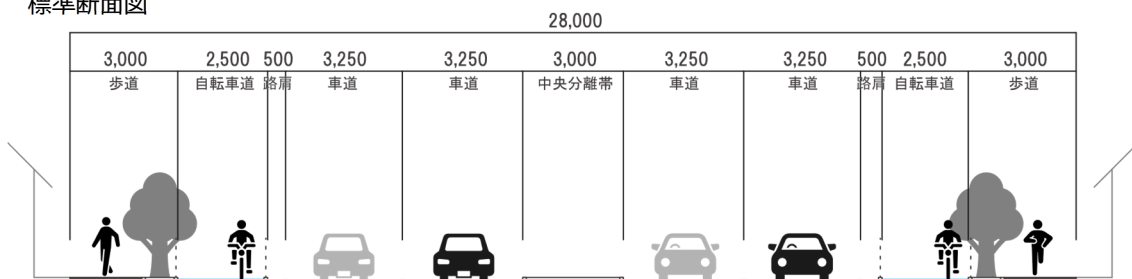
自転車ネットワーク路線一覧

管理者	路線名	道路種別	整備形態	延長(km)	交通量(台/日)	速度規制	備考
国管理	国道 34 号	主要幹線	自転車歩行者道	12.45	20,000 以上	50km/h	現行の自転車歩行者道を利用
県管理	国道 444 号	主要幹線	車道混在	1.40	20,000 以上	50km/h	自転車歩行者道併用区間あり
〃	県道 38 号長崎空港線	主要幹線	車道混在	1.96	20,000 以上	50km/h	自転車歩行者道併用区間あり
〃	県道 257 号大村外環状線	幹線	自転車通行帯	4.88	4,000 以上 20,000 未満	50km/h	久原 2 丁目～池田 2 丁目
〃	県道 257 号大村外環状線(再掲)	幹線	自転車道	3.42	4,000 以上 20,000 未満	50km/h	池田 2 丁目～沖田町 ※整備中
市管理	市道沖田線	幹線	車道混在	0.80	4000 以下	-	
〃	市道宮小路八幡線	一般	車道混在	0.98	4000 以下	40km/h	
〃	市道古賀島沖田線	補助幹線	自転車通行帯	1.59	4,000 以上 20,000 未満	50km/h	富の原 1 丁目～富の原 2 丁目
〃	市道富の原坂口線	幹線	自転車通行帯	1.74	4,000 以上 20,000 未満	50km/h	
〃	市道乾馬場空港線	幹線	自転車通行帯	7.35	4,000 以上 20,000 未満	50km/h	
〃	市道竹松駅前空港線	補助幹線	車道混在	0.98	4000 以下	40km/h	街路事業中間区と要連携
〃	市道古賀島沖田線(再掲)	補助幹線	車道混在	1.29	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	ゾーン 30 区間有
〃	市道森園公園線	一般	自転車通行帯	0.67	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	
〃	市道並松竹松本町線	一般	車道混在	0.64	4000 以下	40km/h	
〃	市道大村駅前原口線	幹線	車道混在	0.46	4000 以下	40km/h	
〃	市道乾馬場空港線	幹線	自転車歩行者道	2.31	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	現行の自転車歩行者道を利用
〃	市道西大村本町昭和通線	一般	車道混在	0.83	4000 以下	40km/h	
〃	市道西三城杭出津線	補助幹線	自転車歩行者道	1.32	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	現行の自転車歩行者道を利用
〃	市道大村駅前線	幹線	自転車歩行者道	0.62	4,000 以上 20,000 未満	-	現行の自転車歩行者道を利用
〃	市道八幡町線	幹線	車道混在	0.82	4,000 以上 20,000 未満	-	
〃	市道田ノ平線	幹線	車道混在	0.59	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	
〃	市道大佐古線	一般	自転車歩行者道	0.55	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	現行の自転車歩行者道を利用
〃	市道国立病院前線	幹線	自転車通行帯	0.65	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	
合計	21 路線	-	合計	48.3			

(4)整備イメージ

自転車道 一般県道大村外環状線(都市計画道路池田沖田線) ※長崎県整備中

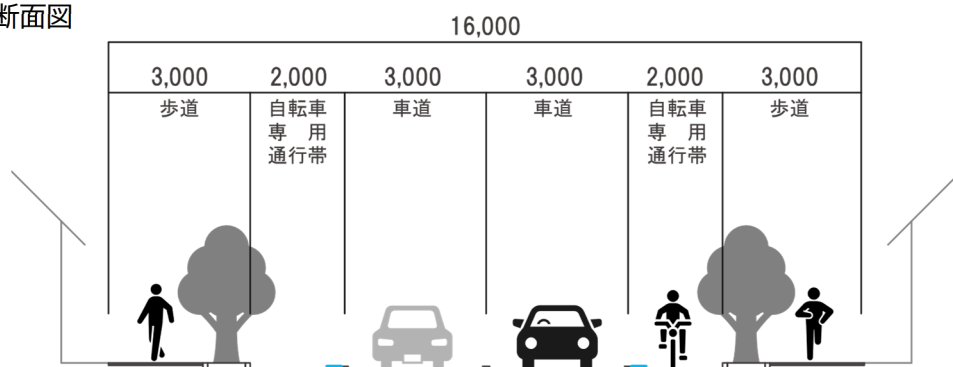
標準断面図



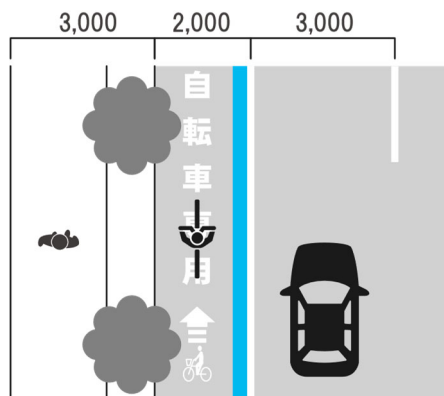
整備写真

自転車専用通行帯 市道杭出津松原線(2車線区間)

標準断面図



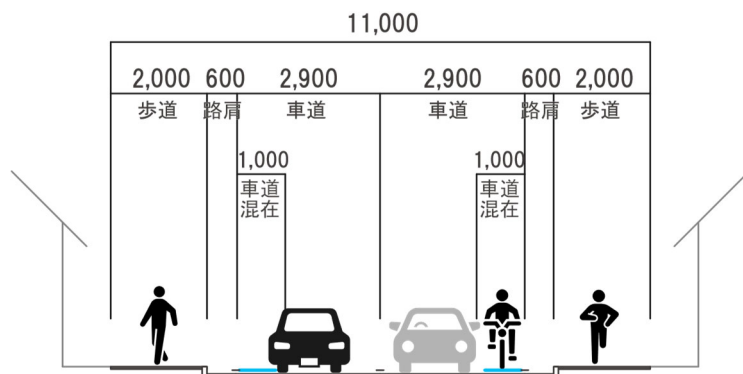
平面図



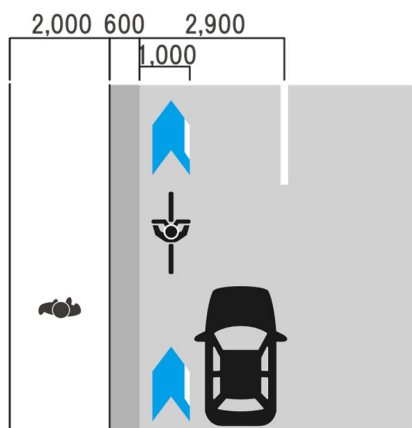
整備イメージ写真

車道混在 市道八幡町線(八幡神社 ～ 国道 34 号)

標準断面図



平面図



整備イメージ写真

交差点部 市道古賀島沖田線・市道富の原坂口線の交差点



整備イメージ写真

6-1-4 整備の優先順位の考え方

整備路線の優先順位の考え方については、下記の項目を基本とし、国や県、警察などの関係機関と調整を図りながら、優先順位を決定し整備を推進します。

- 主要な幹線道路
- 自転車交通量が多い路線
- 自転車事故が多い路線
- 自転車通行空間の連続性
- 他事業との整備時期の調整 など

6-1-5 計画の実現に向けた課題

自転車ネットワーク計画に基づく整備(暫定形態)を推進するにあたり、以下に示すような課題があります。整備を進めるにあたっては、整備計画や設計の段階で関係機関との協議・調整を行ったうえで、それぞれの課題を解決していく必要があります。

(1)道路標識等の設置

自転車ネットワークに位置付けられた各路線は、それぞれ交差するため優先関係を明確にした上で、以下の安全対策を実施する必要があります。

- ・歩行者や自転車、自動車が横断する可能性があるため、注意喚起を促す法定外の看板設置や路面標示を設置する。
- ・横断歩道及び自転車横断帯を整備する。

(2)車道通行を基本とした自転車通行ルールの周知徹底

車道通行を基本とした自転車通行空間の整備において、自転車利用の基本ルールである「自転車は車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側通行」などの自転車利用五則を市民に広く周知し、通行ルールを理解したうえで順守していただく必要があります。

(3)交通規制解除

自転車専用通行帯、車道混在といった自転車通行空間の整備後は、警察等と協議を行い、普通自転車歩道通行可の交通規制解除を検討する必要があります。そのため、市民への周知や自転車利用者の理解を得ることが重要です。

(4)自転車ネットワーク路線への誘導、案内方法の検討

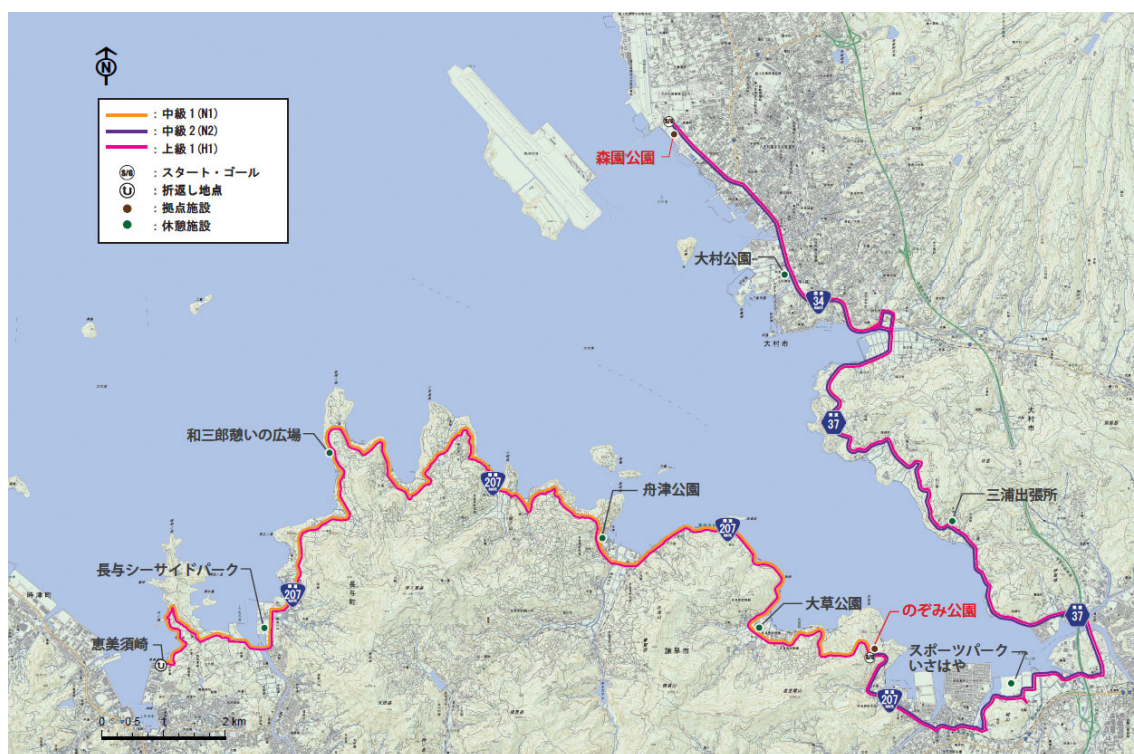
自転車通行空間整備を進めると同時に、利用者の自転車通行空間利用を促進するため、自転車ネットワーク路線への誘導、案内を行うことが重要です。警察や各道路管理者などの関係機関と連携しながら、分かりやすく利用しやすい誘導、案内方法の検討を行います。

6-1-6 大村湾南部地域サイクリングルートとの連携

本市が参画する『長崎県サイクルツーリズム推進協議会』において、大村湾南部の沿線地域を自転車で巡る『大村湾南部地域サイクリングルート』（愛称：大村湾 ZEKKEI）が設定されており、サイクリングルートの走行環境整備やサイクリストの受入環境の整備、沿線の魅力の情報発信などの取組を推進しています。大村湾南部地域サイクリングルートは市内の森園公園及び大村公園を拠点として、大村湾南部沿線を通る全長約 46km のコースであり、大村湾沿線からの絶景を眺めながら、観光地や飲食店などを自転車で巡ることで、沿線地域の魅力を楽しむことができます。サイクリングルートと自転車ネットワーク路線の重複区間についても連携を図りながら、安全で快適なサイクリングを楽しんでもらえるよう取り組んでいきます。

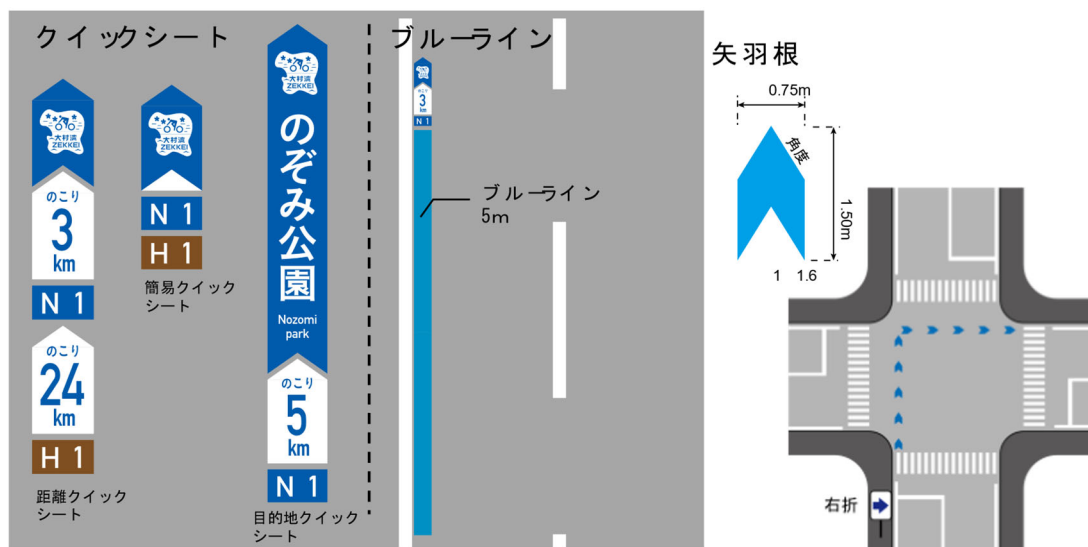
○走行環境整備

大村湾南部地域サイクリングルート（通称：大村湾 ZEKKEI）

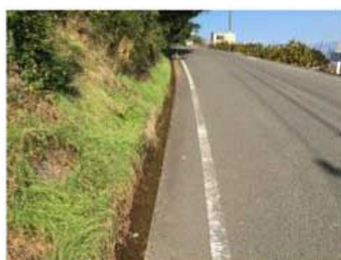


出典：長崎県サイクルツーリズム推進協議会

○ルート案内標識・路面標示の整備(イメージ)



○自転車走行時の危険箇所における対策検討



開渠箇所の調査及び対策検討



防護柵がない場所の調査及び対策検討



荒目のグレーチングに関する調査及び対策検討

○整備イメージ

市道杭出津松原線(森園公園付近)



整備イメージ写真

6-2 自転車駐輪場の整備と維持管理

自転車の利用促進や利便性の高い自転車利用環境創出のためには、自転車通行空間整備と自転車駐輪場整備を両輪で進める必要があります。現在、市では3つの駐輪場と各公共施設における駐輪場を保有していますが、自転車の利用状況や駐輪ニーズを把握しながら、新たな駐輪場整備や既存駐輪場の適正な維持管理を行っていく必要があります。そのため、駐輪場整備の役割分担の考え方と市駐輪場整備の考え方について整理します。

(1) 駐輪場整備の役割分担の考え方

自転車利用者の移動目的となる学校、公共施設、交通施設をはじめ、事業所や大型商業施設、集合住宅等については、当該施設の所有者や管理者が自ら自転車需要を把握し、必要な駐輪場や駐輪スペースを整備することを基本とします。また、それらの整備を促進させるため、行政はもとより民間への積極的な働きかけを行います。

(2) 市駐輪場整備の考え方

本市の自転車利用は、主に通勤・通学での利用が多いことから、学校や職場、行政施設等の目的地において駐輪場を整備する必要があります。また、鉄道やバス利用によるサイクル・アンド・ライドの需要も考慮し、交通施設やその周辺での駐輪場も確保する必要があります。そのため、市庁舎など新たに整備する公共施設において駐輪場を確保するとともに、新大村駅や車両基地駅への新たな駐輪場整備を行います。なお、市が管理する既存の駐輪場や駐輪スペースについても必要に応じて再整備を検討するとともに、適切な維持管理に努めます。

公共施設における駐輪場



中地区ふれあいセンター 駐輪場



市立大村市民病院 駐輪場



ミライオン図書館 駐輪場

鉄道駅の駐輪場



JR松原駅



JR竹松駅駐輪場



JR岩松駅駐輪場