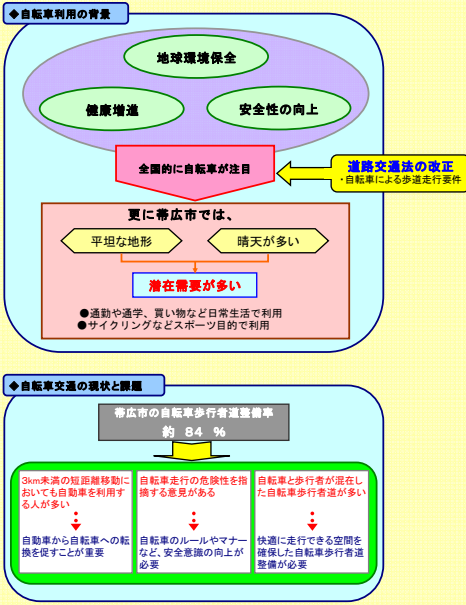


自転車歩行者道利用環境整備の基本的な考え方の概要

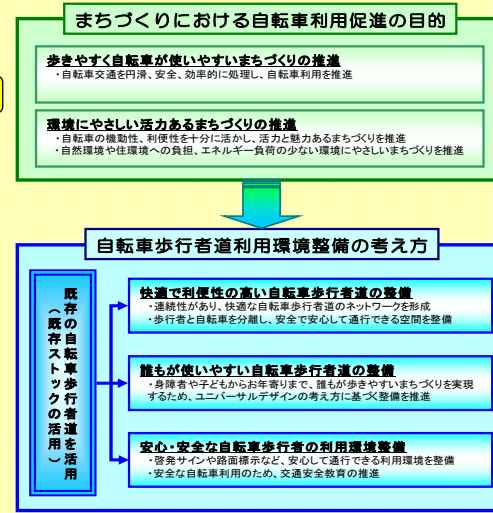
自転車歩行者道利用環境整備の基本的な考え方

(1) 背景と課題



(2) 自転車歩行者道利用環境整備の基本的な考え方 (3) 自転車歩行者道の機能

自転車歩行者道利用環境整備における、目的および整備の考え方は以下のとおりです。



自転車歩行者道

日常生活機能

◆通勤、通学、買い物など日常生活に対応

(観光機能)

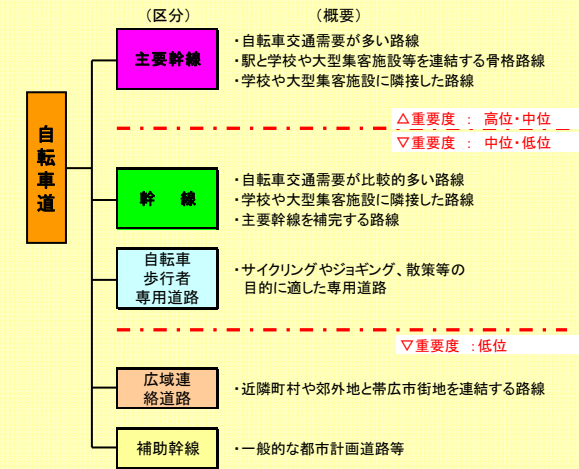
◆レンタサイクルなど観光目的に対応

(スポーツ機能)

◆サイクリングなどスポーツ目的に対応

(4) 自転車道の区分について

自転車交通の発生集中量は、利用者の交通目的や地域の特性によって異なり、交通経路もさまざまです。自転車歩行者道の候補路線については、自転車交通量の結果やその特性を踏まえ、自転車歩行者道の整備方針に基づき、以下のように区分し、自転車交通を効率的に処理します。



自転車歩行者道の整備手法

(1) 自転車・歩行者通行空間の整備について

車道内に設置した専用空間を走行する車道走行型と、歩道内を走行する歩道走行型に大別されます。各タイプの比較は以下のとおりです。

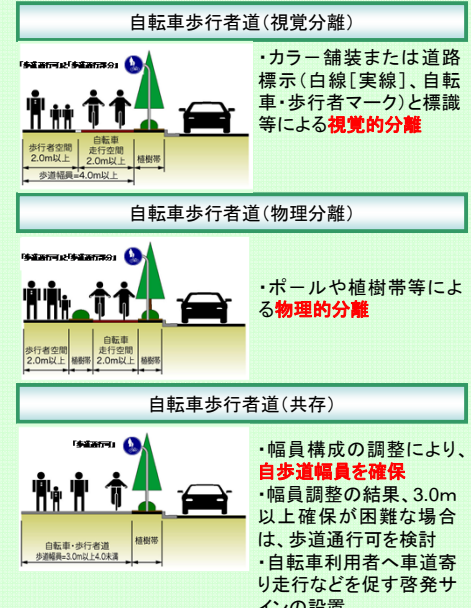
自転車通行空間の安全性を高めるためには、歩行者・自転車・自動車と分離しているのが望ましい

車道走行型(自転車レーン等)	比較	歩道走行型(自転車歩行者道)
	概略図	
歩行者とは分離されるが、自動車と併走することから安全性に欠ける。 バス停付近でバスとの交錯が頻発され、自転車やバス乗降客への影響が大きい。 駐停車車両により、車道側を迂回することから、自動車との接触の恐れがある。	安全性 (自動車との分離) (バス停での危険性) (駐停車での危険性)	歩行者とは併走するが、自動車と分離することから、安全性が確保される。 バス乗降客の迂回により、危険性は低いが、自転車やバスとの接触はない。 駐停車車両の影響は受けにくい。
自転車通行帯のため、駐停車スペースの確保が困難である。	地域の利便性 (駐停車での利便性)	駐停車スペースが確保されるので、利便性が損なわれない。
車道走行であるため、歩道への乗り上げもなく、平坦で走行性が損なわれない。	走行環境 (自転車の走行性)	民地への出入りのため、低下縁石による段差の乗り越えがあり走行性が損なわれる。
安全性が乏しく、通行指定をすると冬期においても、除雪を実施しなくてはならず、北海道では認められない。	実現性 (交通管理者の見解)	自転車利用者のマナーが向上することにより、自転車も歩行者も安全に通行できることから、歩道走行型が望ましい。
△	評価	○

自転車の車道通行が原則であるが、自転車が歩道通行できる要件を明確にした上で、既存の道路空間を活用して歩行者と自転車を分離誘導する【歩道走行型の整備】をすすめる

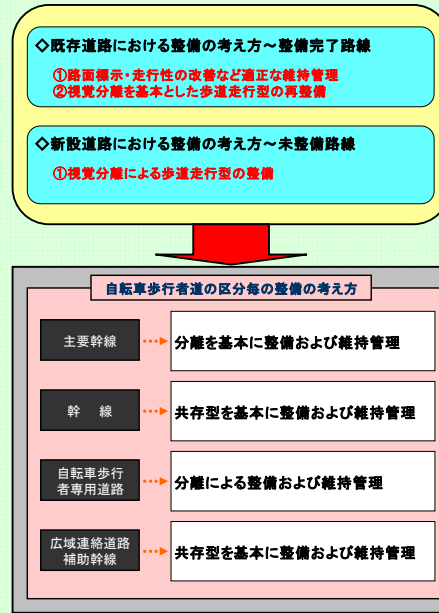
(2) 自転車歩行者道における整備手法

主要な自転車歩行者道を構成する道路の整備は、普通自転車歩道通行可の指定を受けていることを前提条件とします。



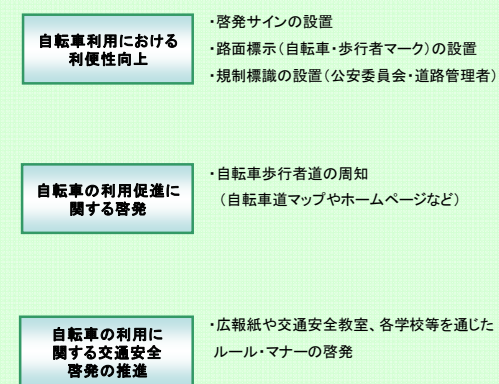
(3) 区分毎の整備と維持管理の考え方

整備が完了している路線と未整備など将来計画をもった路線および自転車歩行者道の区分毎における整備の考え方は以下のとおりです。

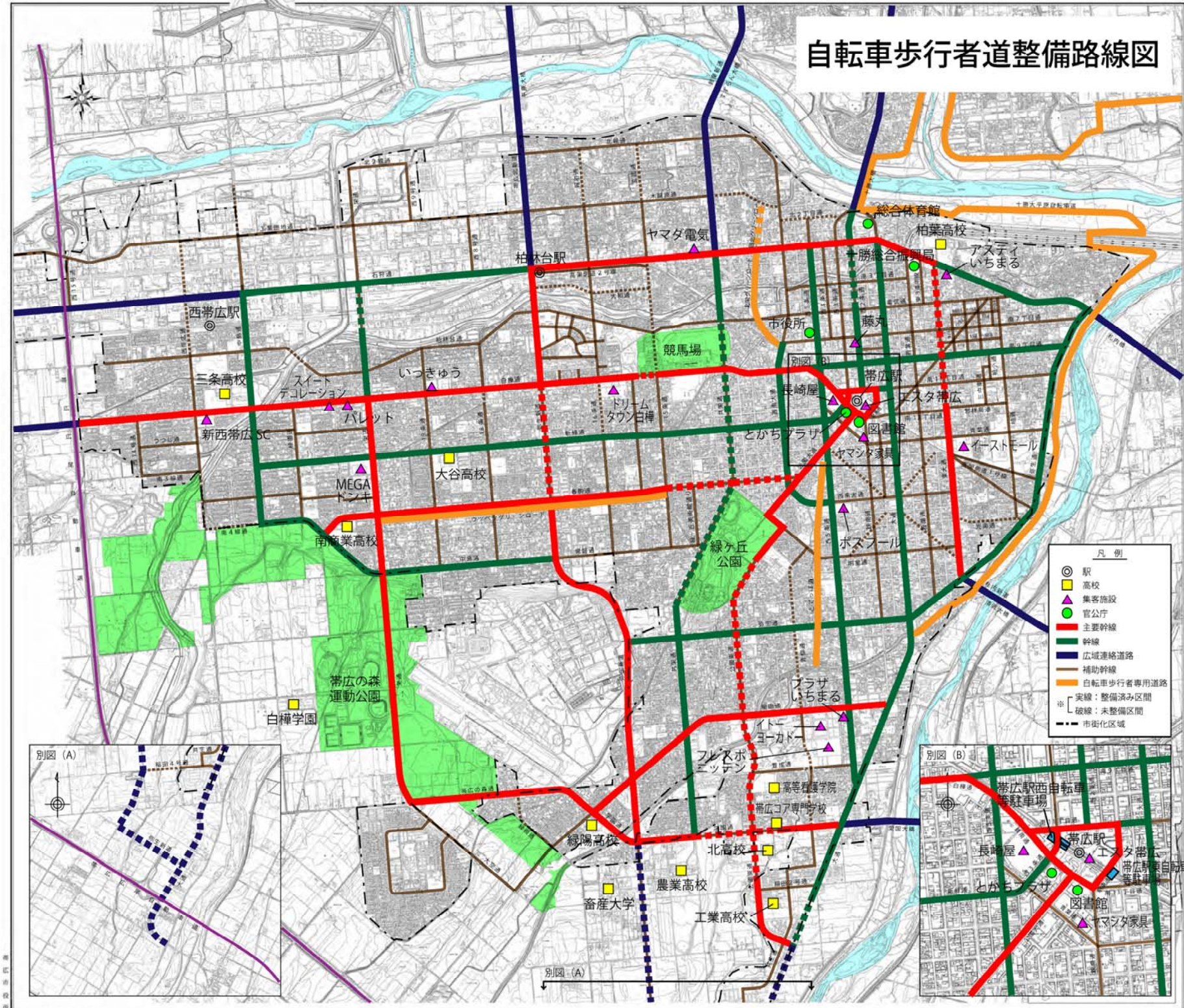


(4) 自転車歩行者利用環境のソフト施策

自転車利用環境の整備では、ハード施策(自転車歩行者道の整備等)のほかに以下のソフト施策をおこないます。



自転車歩行者道整備路線図



- 凡例
- ◎ 駅
 - 高校
 - ▲ 集客施設
 - 官公庁
 - 主要幹線
 - 幹線
 - 広域連絡道路
 - 補助幹線
 - 自転車歩行者専用道路
 - 実線：整備済み区間
 - 破線：未整備区間
 - 市街化区域

