自転車歩行者道利用環境整備の基本的な考え方

平成 23 年 3 月

帯　　広　　市

～　目　次　～

１．はじめに　1

1-1　自転車利用の背景　1
1-2　自転車を取り巻く国の動き　2
1-3　自転車歩行者道利用環境整備の検討フロー　5

２．自転車交通の現状と課題　6

2-1　自転車の利用実態　6
2-2　自転車・歩行者交通量調査　9
2-3　自転車利用者のニーズ（アンケート調査結果）　14
2-4　自転車歩行者道の整備状況　21
2-5　自転車が関係する事故の発生状況　25

３．自転車歩行者道利用環境整備の基本的な考え方　27

3-1　基本的な考え方の位置づけ　27
3-2　自転車歩行者道利用環境整備の基本的な考え方　28
3-3　自転車歩行者道利用環境整備に向けた総合的施策の推進　29

４．自転車歩行者道の整備について　30

4-1　自転車歩行者道の機能　30
4-2　自転車歩行者道における区分について　31
4-3　自転車・歩行者走行空間の整備について　35
4-4　路線毎の整備について　39

５．自転車歩行者利用環境のソフト施策について　44

5-1　ソフト施策について　44

６．参考資料　48

1．はじめに

1-1　自転車利用の背景

帯広市は、十勝川と札内川に抱かれ、日高山脈の懐に広がる十勝平野の中央に位置する、四季の変化に富んだ自然豊かな田園都市です。

帯広市の開拓は、明治16年の入植に始まり、26年には帯広市最初の都市計画ともいうべき市街地区画が行われました。また、昭和34年には総合計画を策定し、計画的なまちづくりが進められ十勝圏の中核都市として発展してきました。

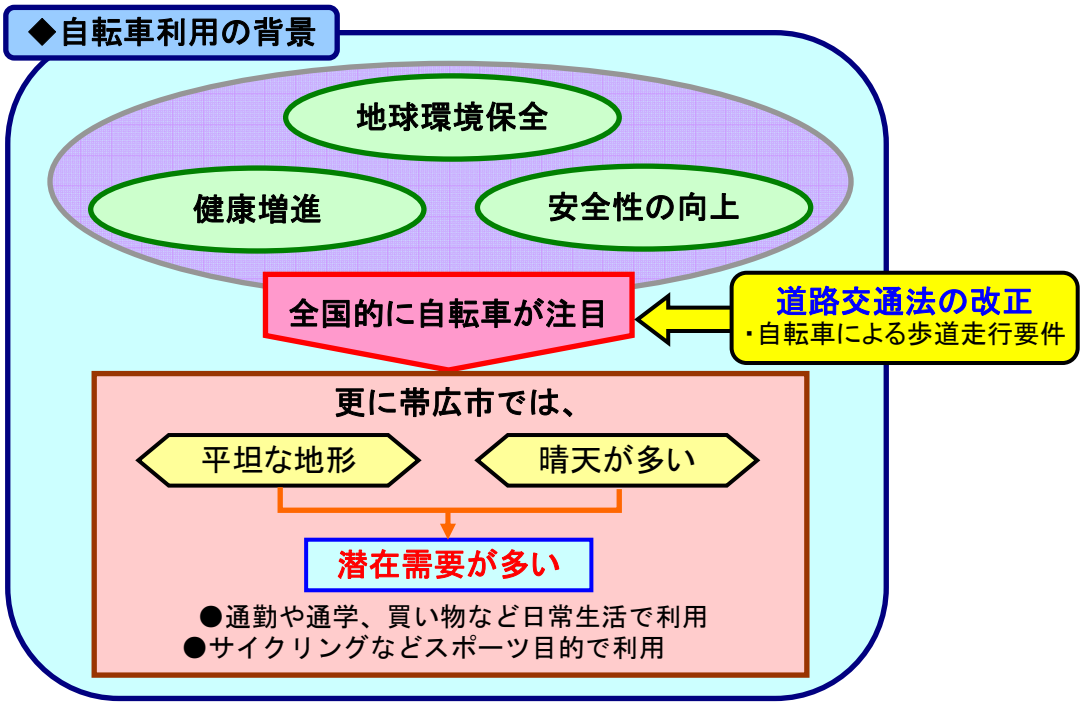
しかし近年では、少子高齢化の進行やモータリゼーションの進展、地球温暖化の深刻化など社会環境が大きく変化しており、移動手段や道路網の整備においても将来を見据えたまちづくりが求められています。

帯広市では、自動車への依存が高まる中、環境にやさしく、子どもから高齢者まで幅広く利用することができるバスや自転車への乗り換え促進が、重要な課題といえます。その中で自転車は、手軽でかつ自由に移動可能なことから、市民の最も身近な交通手段として、様々な目的で利用されています。

自転車は、排気ガスや騒音を出さない環境負荷の少ない乗り物として、地球温暖化対策といった環境問題の観点から見直されているほか、自転車は健康に良い乗り物として健康増進の目的から、自転車利用が見直されています。

さらに、誰もが安全で安心して利用できる空間を確保するなど、安全性の向上が求められており、交通弱者の視点から道路交通法も改正されています。

帯広市は平坦な地形で、晴天が多い地域であり、通勤や通学、買い物などの日常生活、サイクリングなどスポーツ目的等、自転車利用の潜在需要は多く、気軽に安心して自転車が利用できる環境づくりが必要となっています。



1-2　自転車を取り巻く国の動き

近年、交通安全確保、環境保全、健康増進等の視点から自転車が注目されており、国においても自転車利用環境の整備に向けた様々な動きが見られます。

①環境保全

・　『地球温暖化防止のための今後の道路政策について』（建設省道路局／道路審議会答申）や『CO_2削減アクションプログラム』（国土交通省運輸部門策定）等では、自転車は、排気ガスや騒音を出さない環境負荷の低い交通手段のひとつであることから、都市内において快適かつ安全な自転車歩行者道ネットワークの整備をおこない、日常的な都市交通手段としての自転車利用への転換を促進しています。

1997年（平成9年）：京都議定書への調印

日本でも『地球温暖化防止京都会議』において、CO_2削減目標が決定され、温暖化対策のひとつとして自転車が注目される

↓

1999年（平成11年）：地球温暖化防止のための今後の道路政策について

道路利用者等との連携による地球温暖化防止に向けた今後の道路政策の方向性について、『都市内の交通手段として自転車への転換の促進』とし、都市内において快適かつ安全な自転車道ネットワークを重点的に整備し、日常的な都市交通手段として自転車利用への転換を促進する

↓

2006年（平成18年）：CO_2削減アクションプログラムの策定・実施

CO_2削減目標を着実に達成するため、公共交通の利便性を向上し、自動車交通から公共交通への転換を図るとともに、自転車走行空間や駐輪場等の自転車利用環境を整備・支援する

②新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会

・　平成19年に、今後の自転車利用環境のあり方について検討をおこなうため、国土交通省道路局と警察庁交通局は有識者等からなる懇談会を共同で実施しました。

・　当懇談会においては、自転車を取り巻く現状を明らかにした上で、今後の自転車利用環境のあり方について検討し、自転車を考慮した道路空間の実現に向けて以下の５つの取り組みについて提言（骨子）を示しています。

〇走行空間の原則分離の推進
〇駐輪対策の着実な実施
〇ルールの周知徹底・マナーの向上
〇戦略的整備の速やかな展開
〇ネットワーク計画や目標を持った整備の促進

1．背景

安心・安全な交通環境へのニーズの高まり
・高齢化等からバリアフリー化の必要性が高まる
・歩行者・自転車が安全・安心して通行できる分離された空間整備へのニーズ増

自転車事故の増加
・自転者乗用中の死傷者数は全事故より増加率大
・歩行者対自転車事故件数の増加割合が著しい
・自転車乗用中事故による死者は高齢者層に多い

自転車利用に対する気運の高まり
・環境負荷の少ない乗り物として見直され、地球温暖化対策に寄与、健康志向から自転車利用増
・放置駐車車両の取締りにより、車道空間が創出

2．歩行者・自転車の交通環境における現状の課題

歩行者・自転車のための道路整備が不十分
・自動車中心の道路整備
・自転車歩行者道を中心とした歩行者・自転車が混在する空間の整備が大半
・歩行者・自転車のネットワークの観点が不足
・自転車の通行を阻害する放置自転車も数多く存在

自転車利用者のルール・マナーの遵守意識が不十分
・道路交通法では、自転車は車道通行が原則、普通自転車歩道通行可の規制がある場合は歩道も通行可
・現実には歩道通行可の規制の有無にかかわらず、歩道を通行する実態
・一部では無謀な通行やルール違反、マナーの悪さについて厳しい指摘

3．道路空間の再構築に向けた基本事項

人優先	バランス（歩行者・自転車・自動車）	パートナーシップ

・自転車を重要な交通手段の一つとして交通体系に位置づけ、歩行者・自転車等の人優先の安全で快適な道づくりを進める
・歩行者・自転車・自動車の3者のバランスをとった整備を進め、道路全体の安全性を高める
・道路管理者・公安委員会だけでなく、沿道住民や自転車利用者等の多くの関係者がパートナーシップを形成し、取り組んでいくことが重要

4．自転車を考慮した道路空間の実現に向けた５つの取り組み

・国土交通省・警察庁による予算的・技術的な支援などが必要

①走行空間の原則分離の推進
・歩行者・自転車・自動車の交通量等の実態を踏まえ、走行空間を分離
・植栽帯・中央分離帯・車道の縮小、一方通行化などの工夫により自転車道、自転車レーン等の整備を推進

②駐輪対策の着実な実施
・路上自転車駐車場等を整備するとともに、撤去や取締りにより、走行空間を確保
・その上で、レンタサイクルや、ラック等の利便性の向上など放置自転車を減らす様々な工夫を実施

③ルールの周知徹底･マナーの向上
・関係機関と連携した啓発活動等を通じ、自転車利用者のみならず自動車運転者、歩行者に通行ルール・マナーを周知
・悪質な違反者には指導・取締りを実施

④戦略的整備の速やかな展開
・都市部の課題が発生している箇所等、交通の発生と集中を考慮した上で、優先的に取り組む必要がある
・ハード整備と啓発活動・取締りを一体的・総合的に取り組むモデル地区を創出

⑤ネットワーク計画や目標を持った整備の促進
・主要な動線の検討を行い、市町村単位のネットワーク計画を策定し、整備を推進
・課題解決に向けた将来の目標を定めることにより、整備を促進

5．留意事項

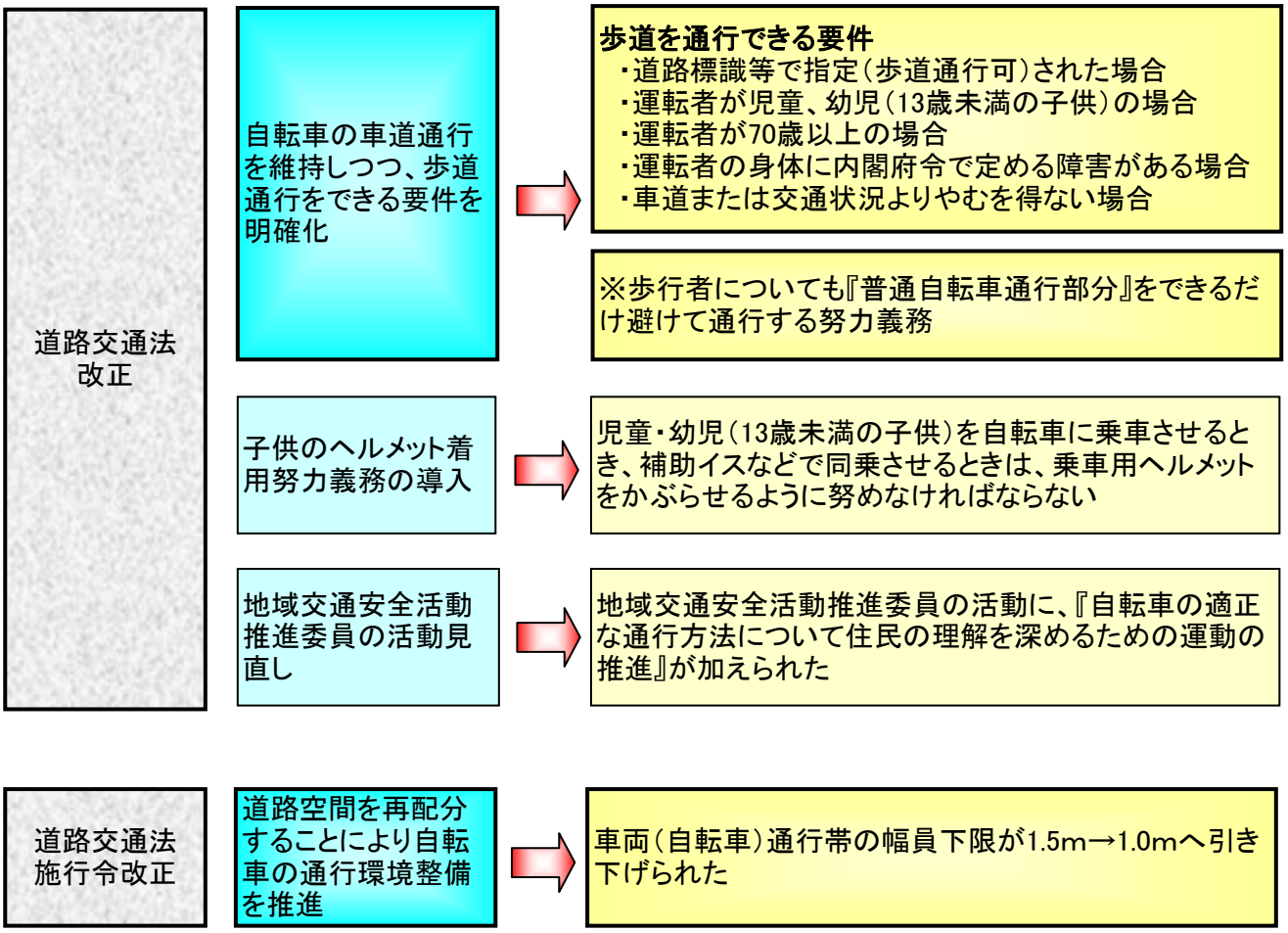
①利用促進　②多様な自転車利用　③路上駐車対策

出典：国土交通省HP『新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会』（骨子）より

③道路交通法の改正（H19.6.20公布、H20.6.1施行）

近年、自転車事故が増加するとともに、自転車が無秩序に通行している実態が指摘されています。

このことから、自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全な利用を推進するため、平成20年6月1日より道路交通法および同施行令の一部が施行され、『自転車による歩道走行』等の要件が明確化されました。自転車利用に関する事項は以下のとおりです。



図：自転車通行に関する『道路交通法改正』の要点

1-3　自転車歩行者道利用環境整備の検討フロー

自転車歩行者道利用環境整備の検討については、以下のフローによりおこないます。

①現状の分析・課題の抽出（２章）

自転車利用の特徴を整理し、自転車・歩行者の交通量及びアンケート調査の結果から利用実態を分析します。また、現在の自転車歩行者道の整備状況や交交通事故の状況から課題を抽出します。

②目的と基本的な考え方を設定（３章）

まちづくりにおける自転車利用促進の目的及び利用環境整備の考え方を設定します。

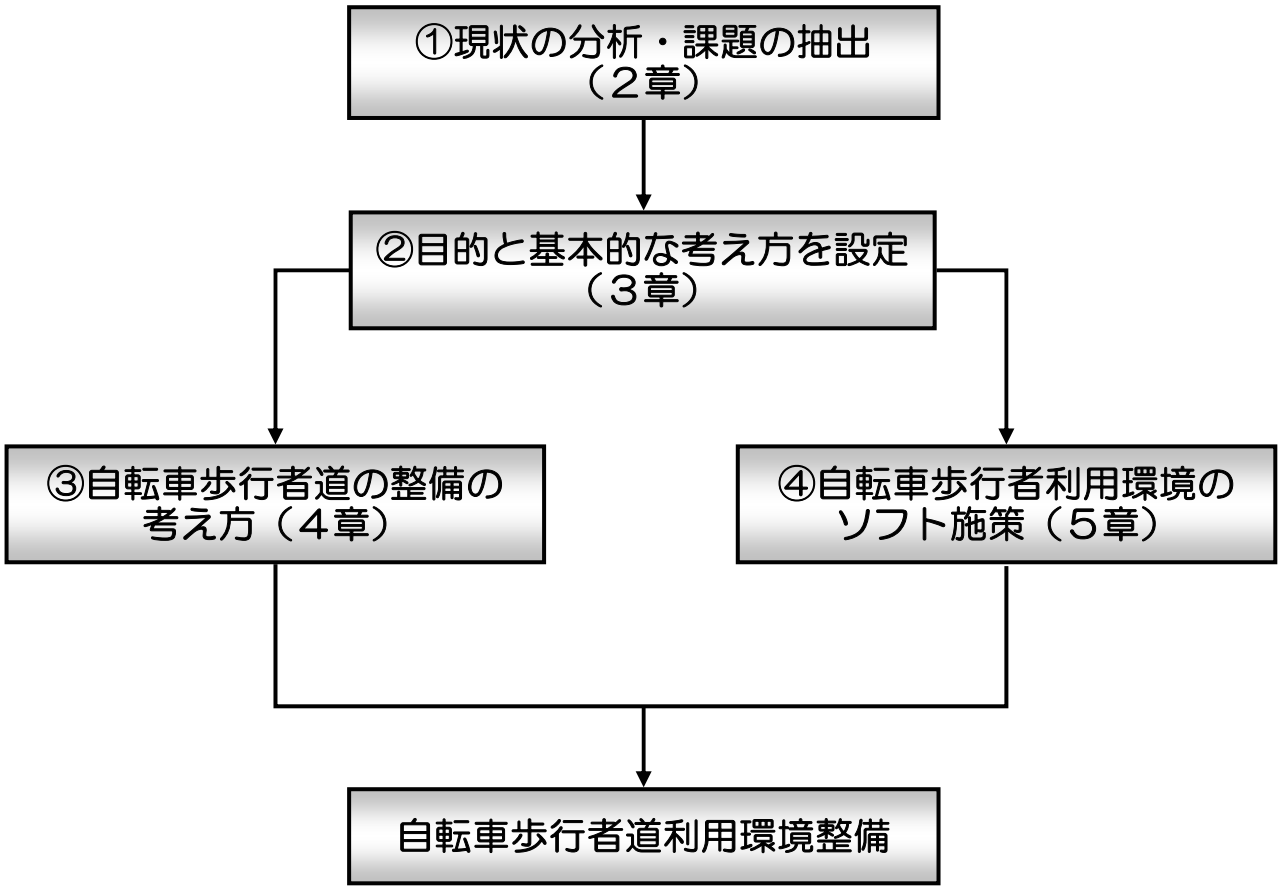
③自転車歩行者道の整備の考え方（４章）

利用実態や課題を踏まえ、ネットワーク候補路線を機能や路線の区分毎に応じて抽出し、ネットワークを形成します。

また、抽出した路線の歩道幅員や自転車交通量等により、路線毎の整備パターンを決定します。

④自転車歩行者利用環境のソフト施策（５章）

自転車の安全利用の目的からソフト施策についても、分類毎に検討します。

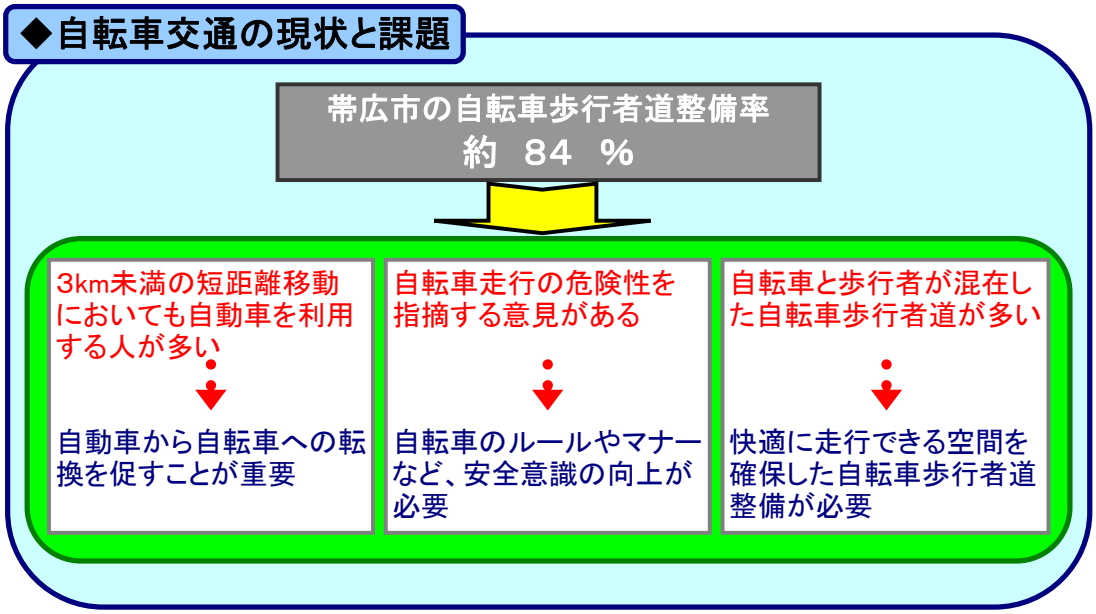


２．自転車交通の現状と課題

平成23年3月現在、帯広市の自転車歩行者道の整備率は、約84%と着実に整備が進められていますが、そのうち、歩行者と自転車が共存している自転車歩行者道は、整備済み全体の約72%となっていることから、自転車の走行空間を確保した自転車歩行者道の整備が必要です。

また、移動距離別の交通手段では、1km以上3km未満でも自動車を利用した移動が多いことから、自転車での移動時間が早いとされる5km未満の移動において、自動車の利用から自転車の利用への転換を促すことが重要です。

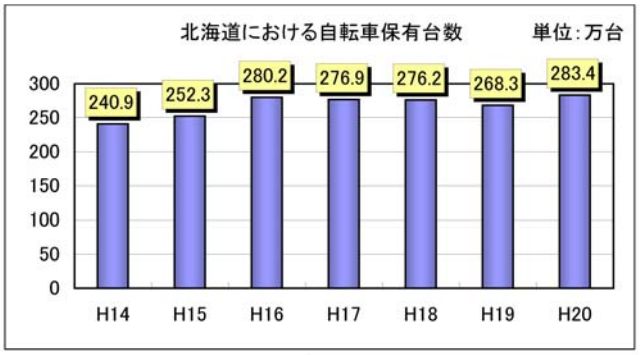
さらに、自転車事故は増加傾向にあり、住民意見にも自転車通行の危険性を指摘する意見が多いことから、自転車と歩行者が安全で安心して通行できる利用環境を整えるとともに自転車のルールやマナーなど、安全意識の向上が必要です。



2-1　自転車の利用実態

①自転車保有台数

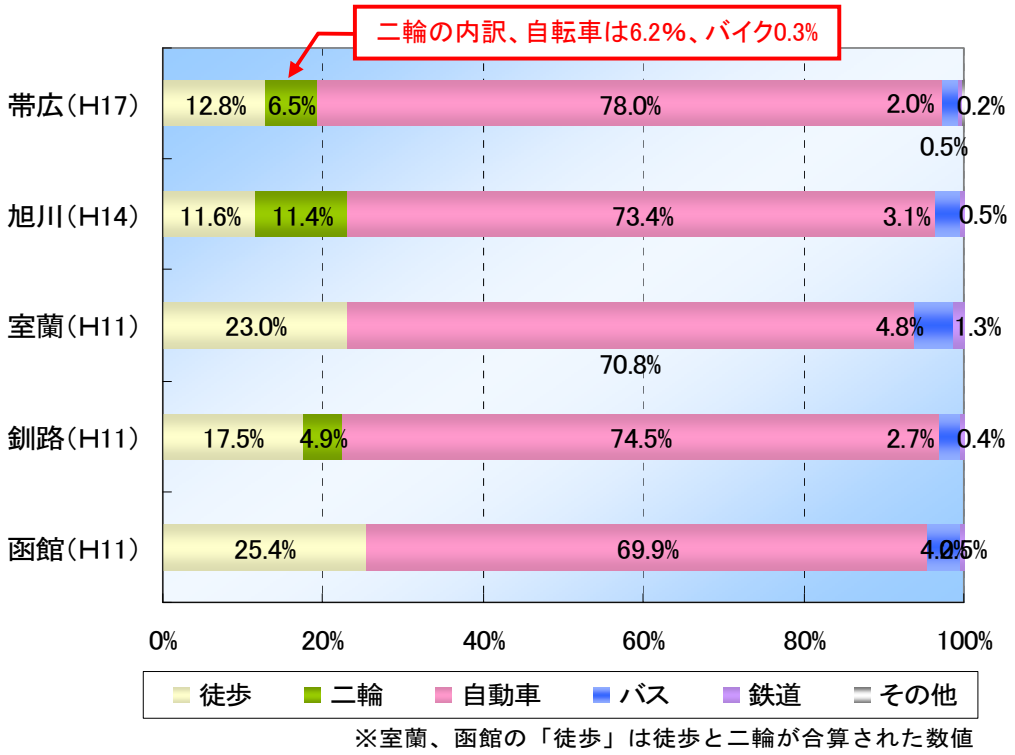
平成20年時点において自転車保有台数は、全国で約6,910万台、北海道で約283万台となっています。今後は、健康や環境保全に対する意識の高まりや高齢化の進展にともない、更に増加することが予想されます。



資料：都道府県別自転車保有台数
（財）自転車産業振興協会

②移動手段の実態

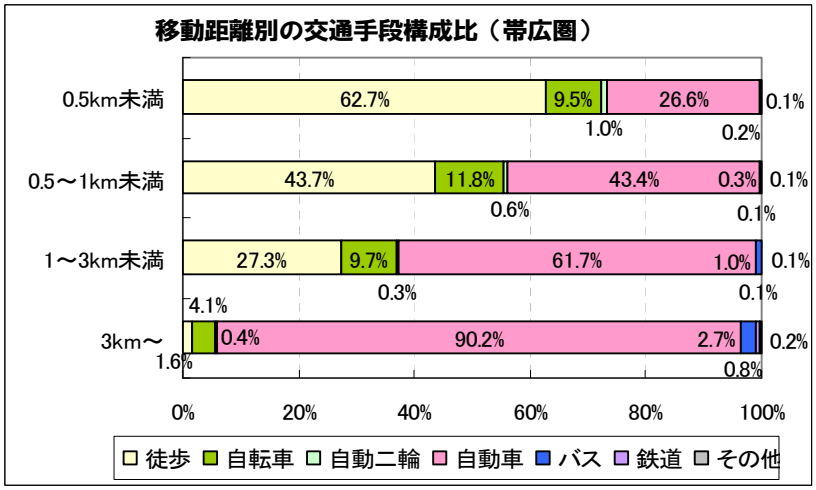
帯広圏パーソントリップ（ＰＴ）調査の結果より、帯広市では北海道の他圏域に比べ、自動車を利用する移動が多く、公共交通機関（バス、ＪＲ）や自転車の利用が少ない状況となっています。そのうち、自転車の利用については、二輪のうち6.2%となっています。



※室蘭、函館の「徒歩」は徒歩と二輪が合算された数値

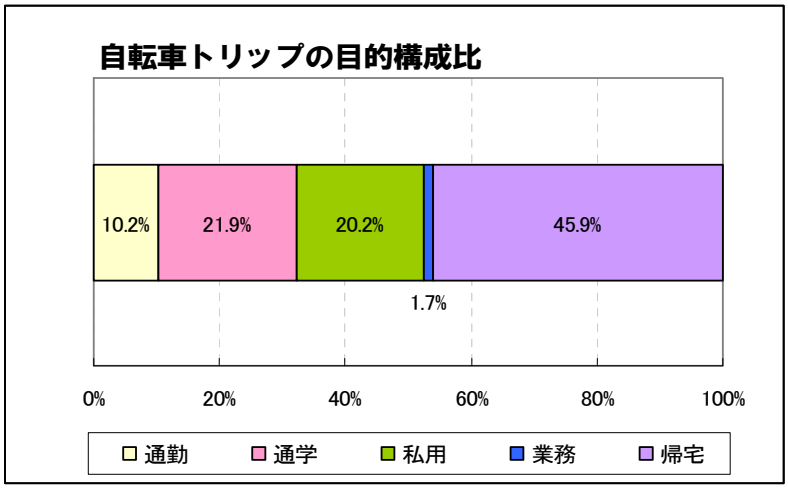
資料：道内他都市圏PT調査・H17帯広圏PT調査

帯広圏における移動距離別の交通手段では、1km以上3km未満の自動車移動が6割を占めており、0.5km未満でも、3割近くが自動車で移動しています。



③自転車トリップの目的構成

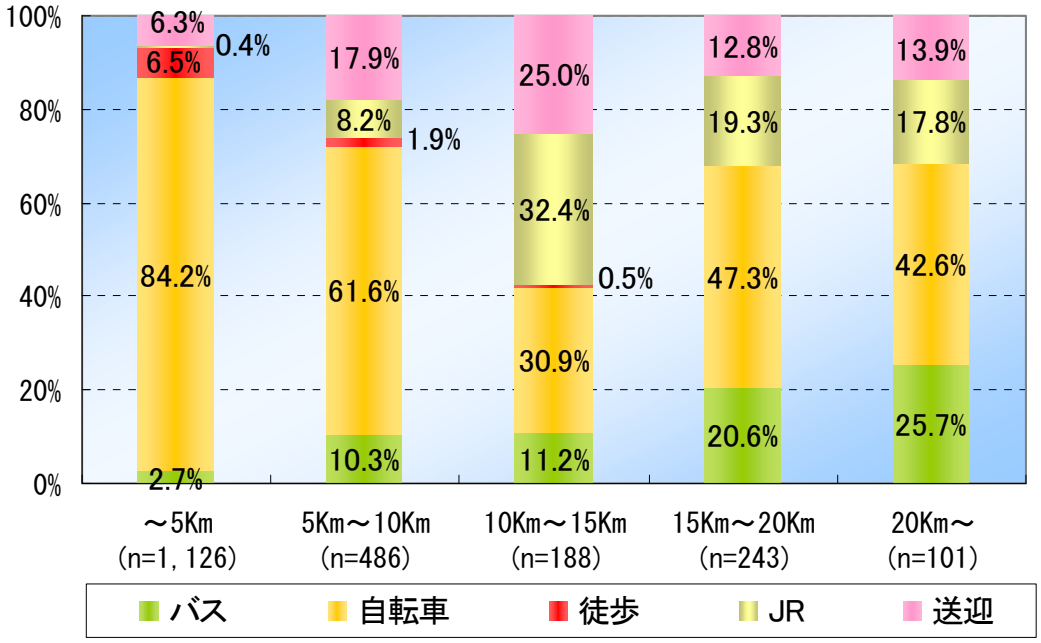
帯広圏における自転車利用は、主に通学交通が占めています。自転車事故は増加傾向にあり、住民意見にも自転車通行の危険性を指摘する意見が多くあります。



資料:H17帯広圏PT調査

④夏期における通学距離別の交通手段

学生の交通手段で、5km未満の通学では自転車の利用が84%と圧倒的に多くなっています。 長距離通学においても、自転車の利用が45%程度と多く、全体的に公共交通機関（バス、JR)の利用が少なくなっています。



※帯広圏域外の通学者(130人)は集計から除いた

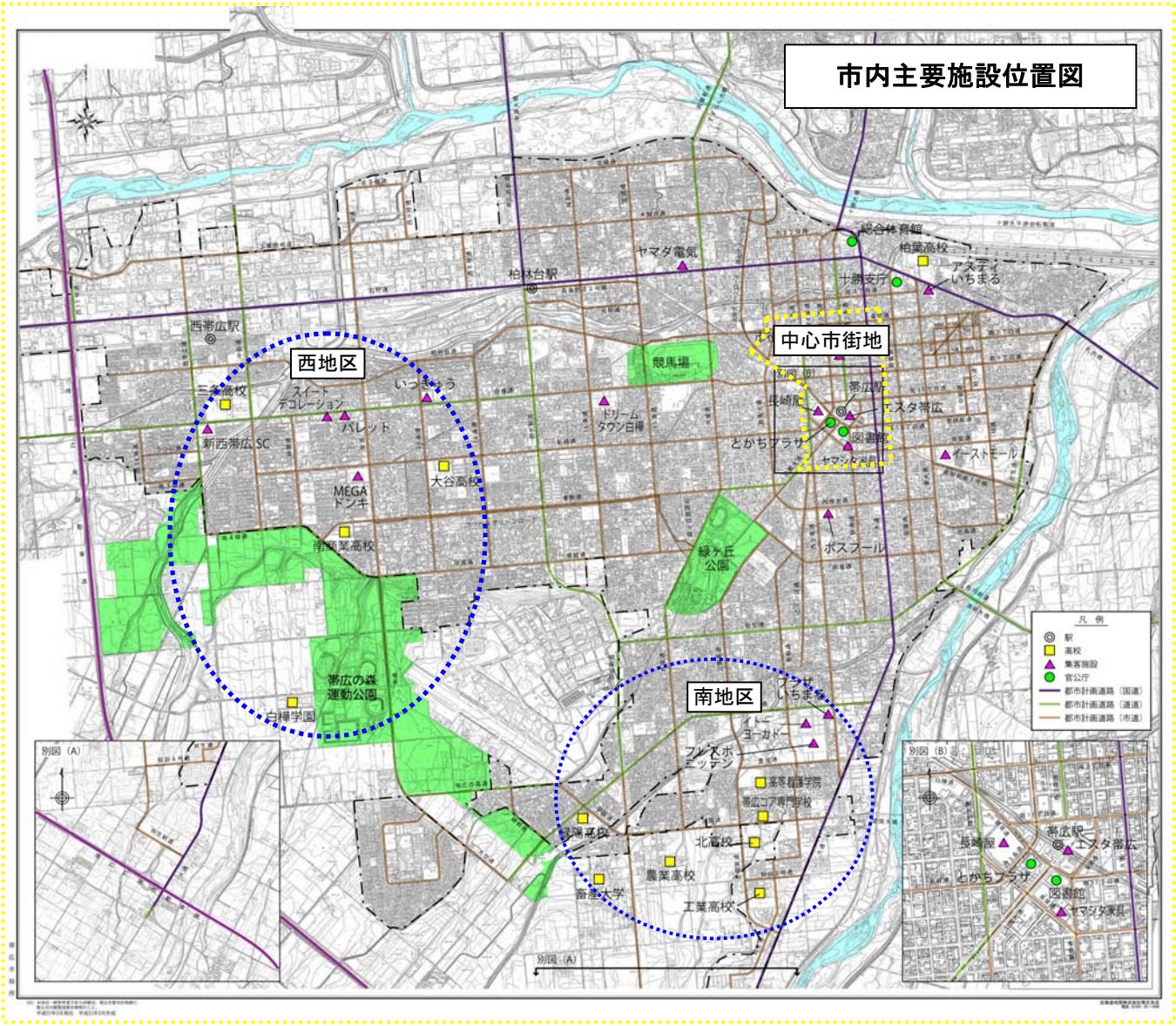
資料:H17帯広圏PT調査

2-2 自転車・歩行者交通量調査

①帯広市内における自転車利用の傾向

自転車は5km程度で利用した場合、どの交通手段よりも所要時間が短く、もっとも効率的な移動手段となっています。帯広駅を中心とした場合、市内は7km圏内と自転車での移動が可能であることから、かなりの自転車利用が見込まれています。

帯広市における自転車利用の特徴としては、帯広駅を中心に都市機能が集積している中心市街地と学校や大型商業施設、公共施設などが立地する南地区（北高校、工業高校、帯広コア専門学校、イトーヨーカドー、北斗病院など）と西地区（南商業高校、三条高校、MEGAドンキ、開西病院など）に連結する路線では、自転車交通が集中しやすい傾向にあります。



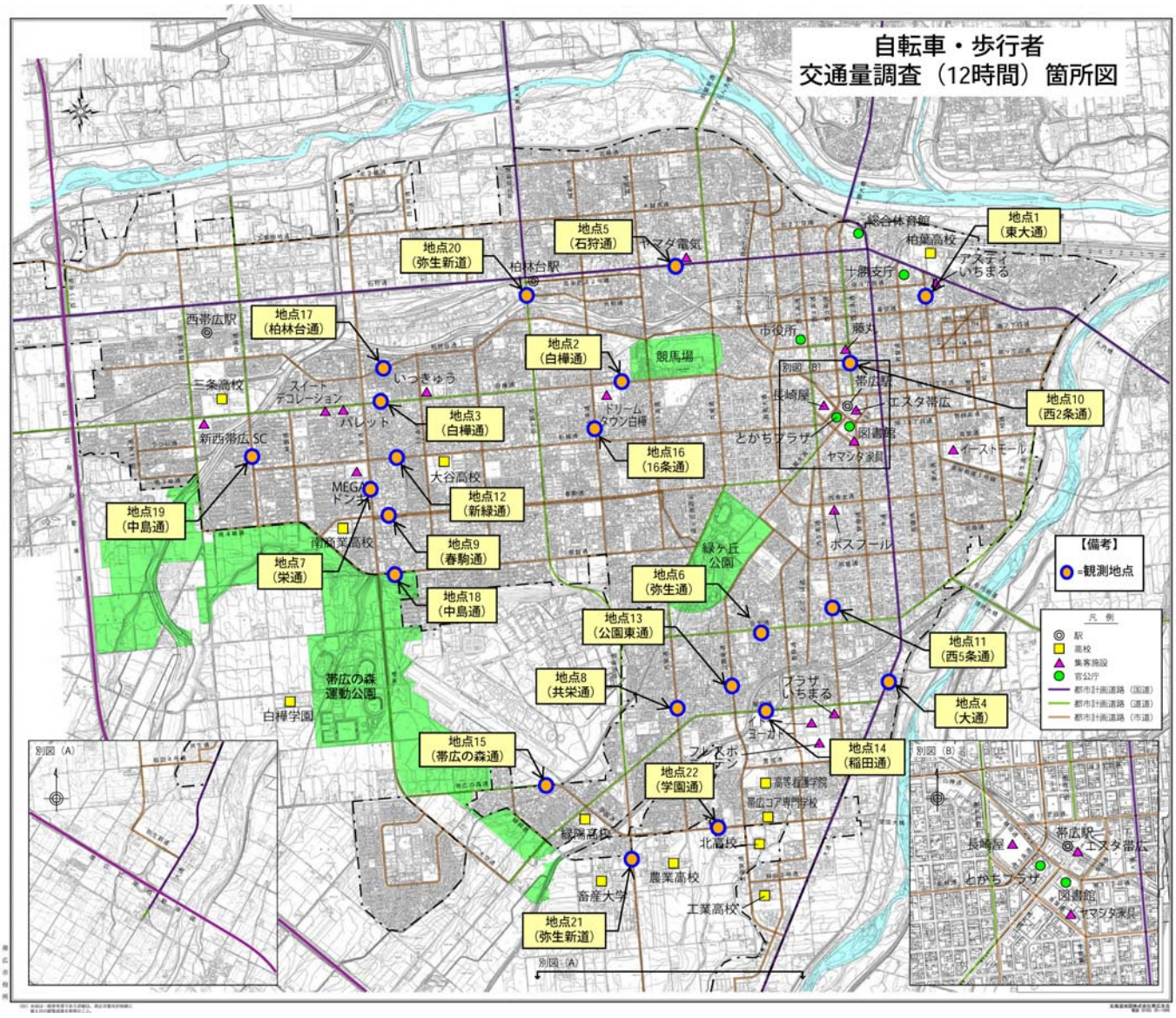
②自転車・歩行者交通量調査について

自転車の交通実態を把握するため、市内の高校や公共施設、大型集客施設等の走行経路が集中すると考えられる市内22箇所で、カウンター方式による12時間交通量調査を実施しました。 調査対象は、各地点で7:00～19:00の時間帯に両方向へ通過する自転車および歩行者で、１時間毎の交通量を調査し集計をおこないました。

自転車と歩行者は、夜間の交通量が極めて少ないことから、１日当たりの交通量を12時間としました。

交通量調査を実施した箇所は以下のとおりです。

●交通量調査観測日：平成21年9月9日（水）　天候：晴れ



③12時間交通量結果

道路構造令においては、自転車交通量=80台/時（又は約700台/日）以上の場合、歩行者とのあつれきが生じることが予想されるため、自転車交通も危険な状態になると考えられており、自転車交通量が500～700台／日を超えるか否かが、自転車交通を分離する際の判断基準になっています。

調査をおこなった22箇所における12時間交通量は以下のとおりです。

12時間交通量結果順位表

歩行者交通量（12時間）順位

	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位	16位	17位	18位	19位	20位	21位	22位
歩行者	西2条通	学園通	共栄通	西5条通	東大通	稲田通	弥生新道（柏林台）	石狩通	白樺通（白樺）	春駒通	弥生新道（稲田）	16条通	弥生通	新緑通	栄通	中島通（東西）	白樺通（20条）	中島通（南北）	帯広の森通	大通	公園東通	柏林台通
	2363	789	381	263	211	202	201	193	180	178	163	148	140	129	119	109	108	107	88	83	73	72

自転車交通量（12時間）順位

	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位	12位	13位	14位	15位	16位	17位	18位	19位	20位	21位	22位
自転車	白樺通（白樺）	稲田通	帯広の森通	白樺通（20条）	西5条通	新緑通	弥生新道（柏林台）	公園東通	石狩通	共栄通	学園通	西2条通	栄通	東大通	春駒通	中島通（南北）	弥生通	弥生新道（稲田）	大通	16条通	中島通（東西）	柏林台通
	869	763	759	749	747	685	674	661	657	638	623	581	576	538	523	494	462	461	411	387	356	92

700台/日以上 ←　　500台/日以上 ←

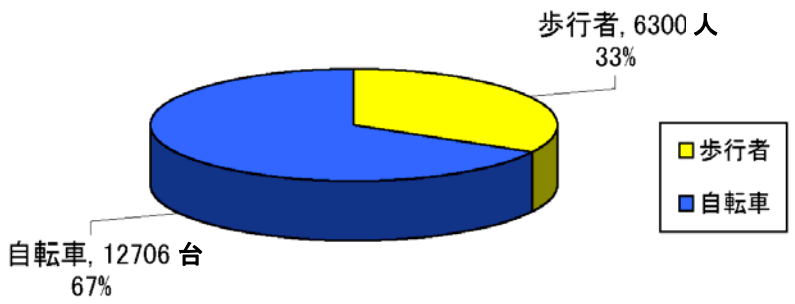
●自転車交通量調査結果

700台以上/日：　白樺通、稲田通、帯広の森通、西5条通

500～700台/日：新緑通、弥生新道、公園東通、石狩通、共栄通
学園通、西2条通、栄通、東大通、春駒通

観測箇所全体における自転車と歩行者の比率については、自転車が67%、歩行者が33%で、自転車交通量が約7割を占めています。

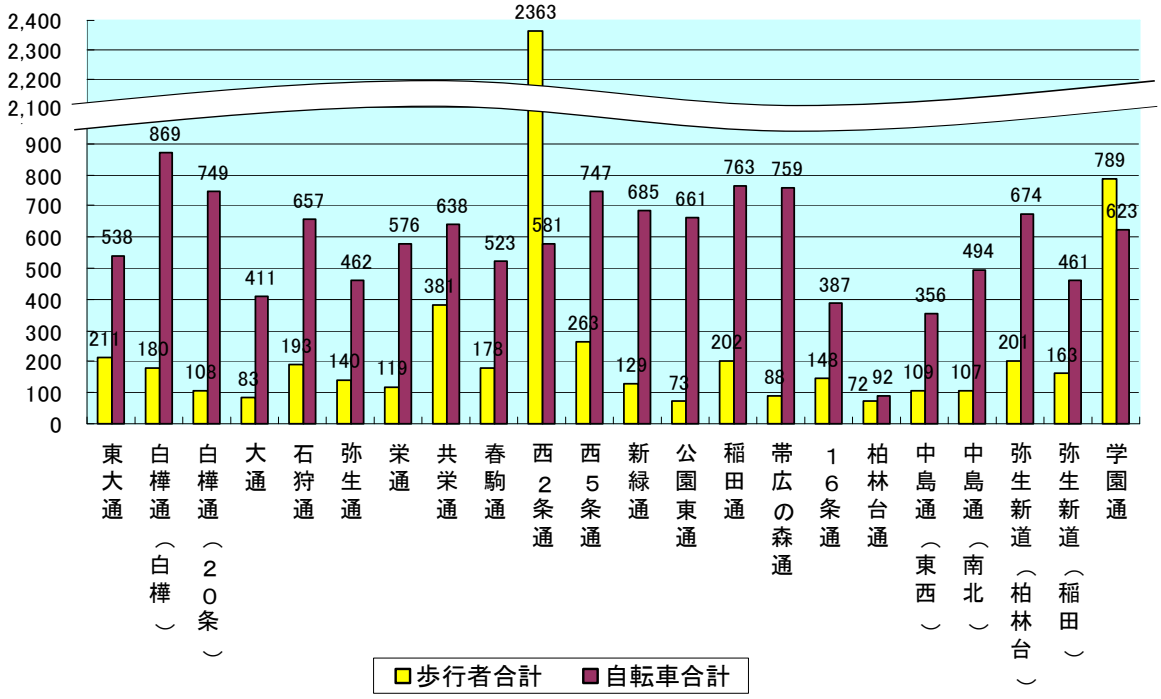
全体の自転車・歩行者の割合



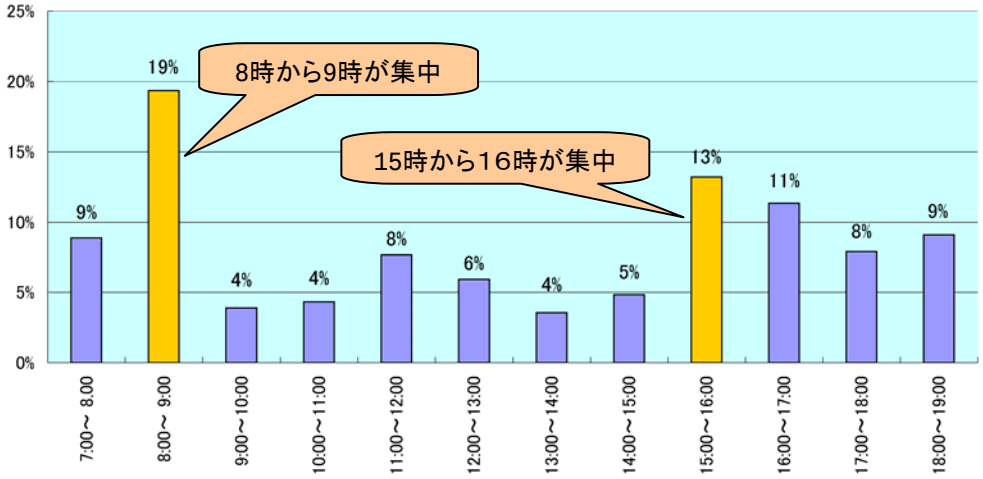
④自転車・歩行者交通量の多い路線

12時間交通量における自転車および歩行者交通量の多い路線は以下のとおりです。

自転車歩行者交通量（12時間）

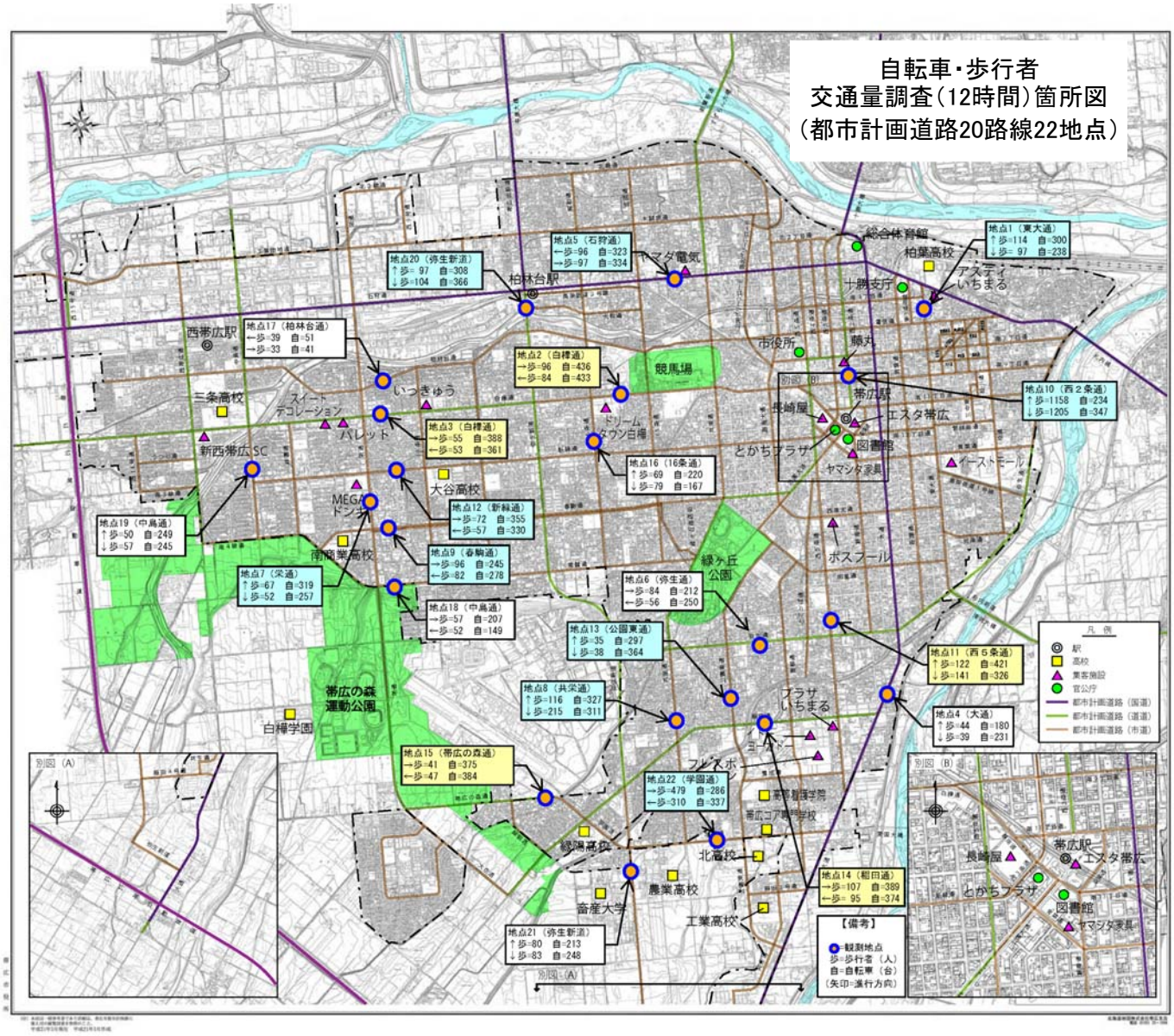


時間帯別自転車交通量（両方向）



自転車交通量では、8:00～9:00および15:00～16:00に集中していることから、自転車通学の生徒が大半を占めていると考えられます。

⑤自転車・歩行者交通量調査（12時間）箇所図



調査日時：平成21年9月9日7:00～19:00

※枠内黄色は自転車交通量＝700台/日以上
※枠内青色は自転車交通量＝500～700台/日

2-3　自転車利用者のニーズ（アンケート調査結果）

①自転車利用実態アンケート調査について

自転車利用の実態を把握し、今後の計画へ反映させるための基礎資料として、市内の高校生（2年生）を対象にアンケート調査を実施しました。

◎調査期間：平成21年8月～9月

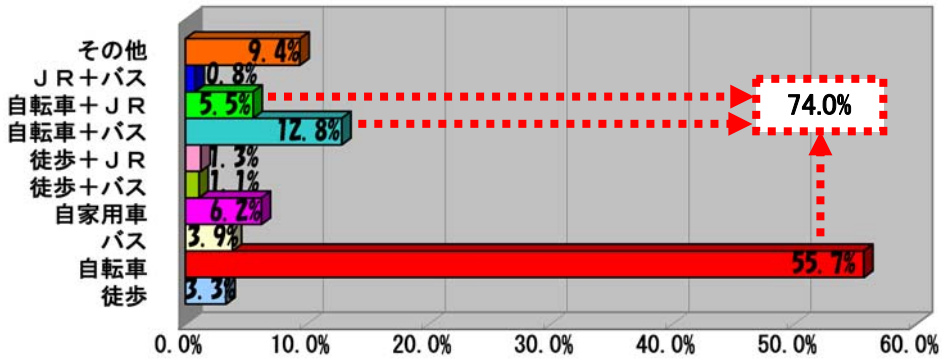
◆アンケート配布人数：2,066人

◆アンケート回答人数：1,897人（回答率 91.8%）

◆アンケート配布高校：全校生徒人数（2年生人数）

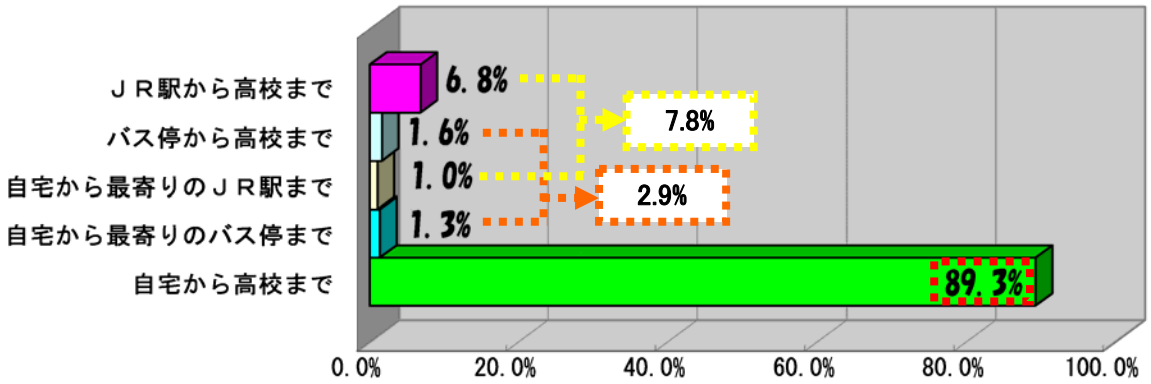
①柏葉高校：917人（318人）
②三条高校：911人（319人）
③緑陽高校：602人（202人）
④農業高校：680人（223人）
⑤工業高校：477人（159人）
⑦大谷高校：813人（298人）
⑧北高校：643人（214人）
⑨白樺学園：409人（134人）

質問．１　：　通学の方法は？



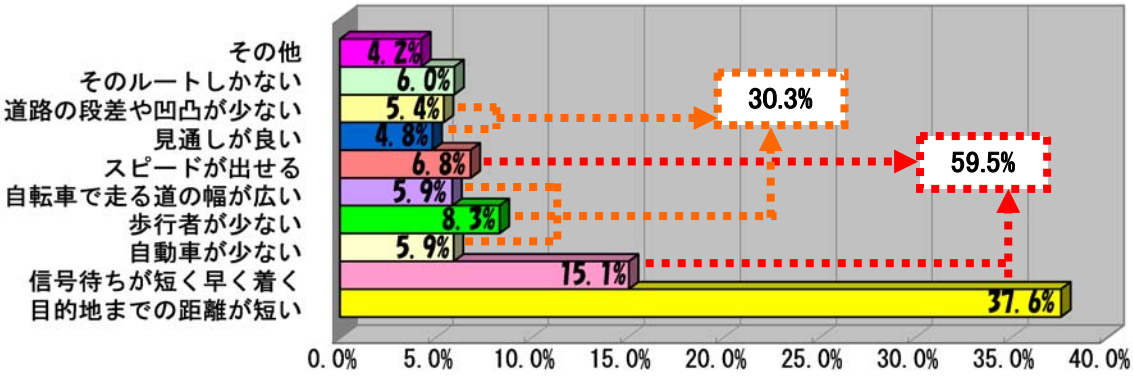
通学方法が自転車のみは、55.7%ですが、JRやバスと合わせて利用している人を含めると74.0%が自転車を利用しています。

質問．２　：　通学時に自転車を使う区間は？



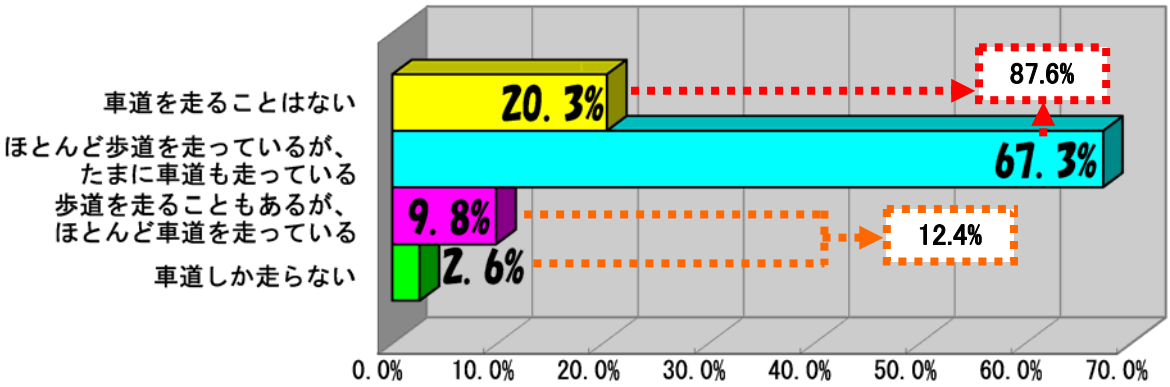
自転車を利用する区間については、自宅から学校までの区間が89.3%と突出しています。また、駅に駐輪をともなう利用は7.8%、バス停に駐輪をともなう利用は2.9%となっています。

質問．３　：　自転車で通るルートの選定基準は？



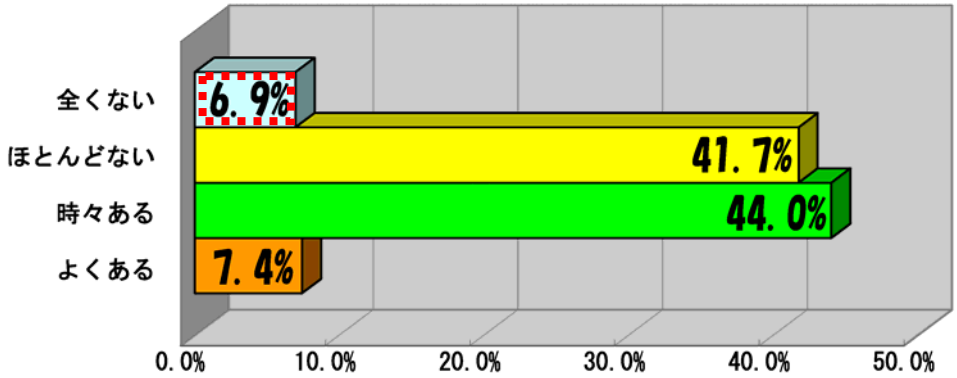
自転車で通るルートの選定は、59.5%の生徒が、時間や距離が短縮できるルートを選ぶ傾向にあります。また30.3%の生徒は、道路構造や自動車・歩行者が少ないなど快適に走行できるルートを選んでいます。

質問．４　：　車道と歩道がある道路ではどの位置を走行しますか？



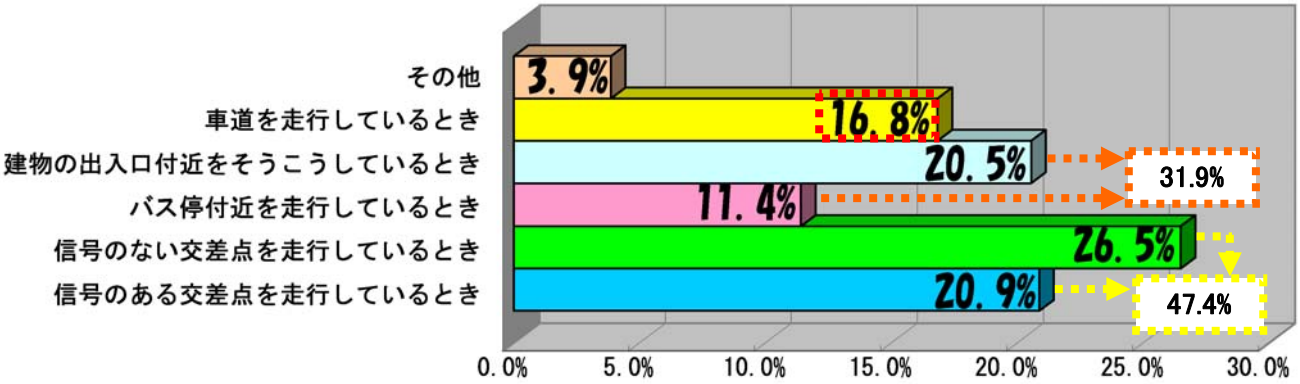
自転車を利用する生徒の87.6%は歩道を走行しており、車道を走行している生徒は12.4%にとどまっています。

質問．５　：　自転車を運転している時、事故などの危険を感じた経験は？



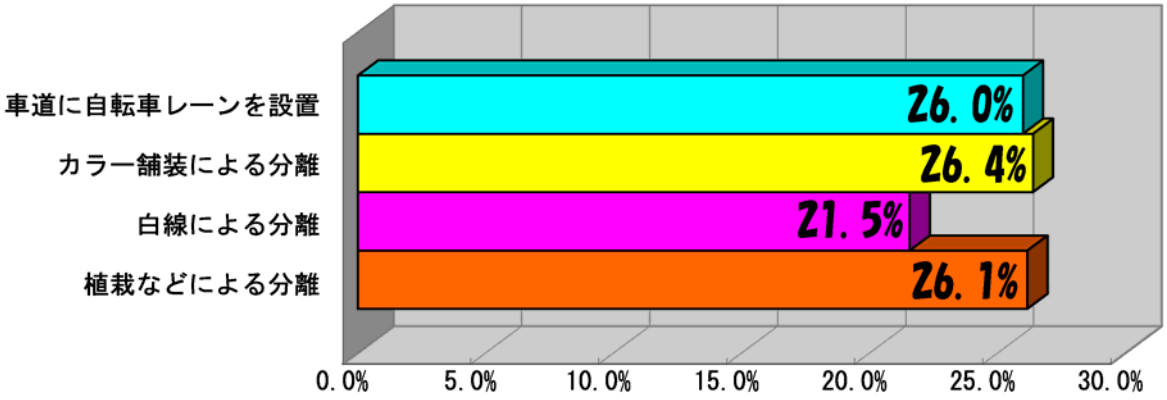
自転車を利用している時、全く危険を感じたことの無い生徒は、6.9%程度であり、自転車を利用する生徒の9割以上は、事故等の危険を感じた経験を持っています。

質問．６　：　その危険を感じたのはどんなとき？



事故等の危険を感じた経験については、車道を走行している時が16.8%、バス停や建物の出入り付近が31.9%、交差点では最も多く47.4%となっています。

質問．７　：　走行場所をどのようにしたら安全で快適に走れるとおもいますか？

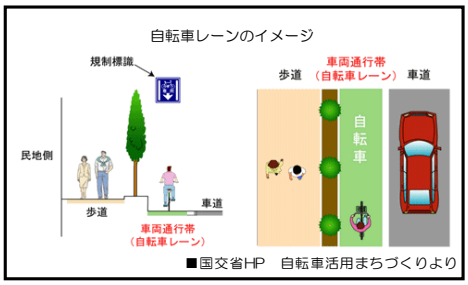


１．植栽などによる分離

２．白線による分離

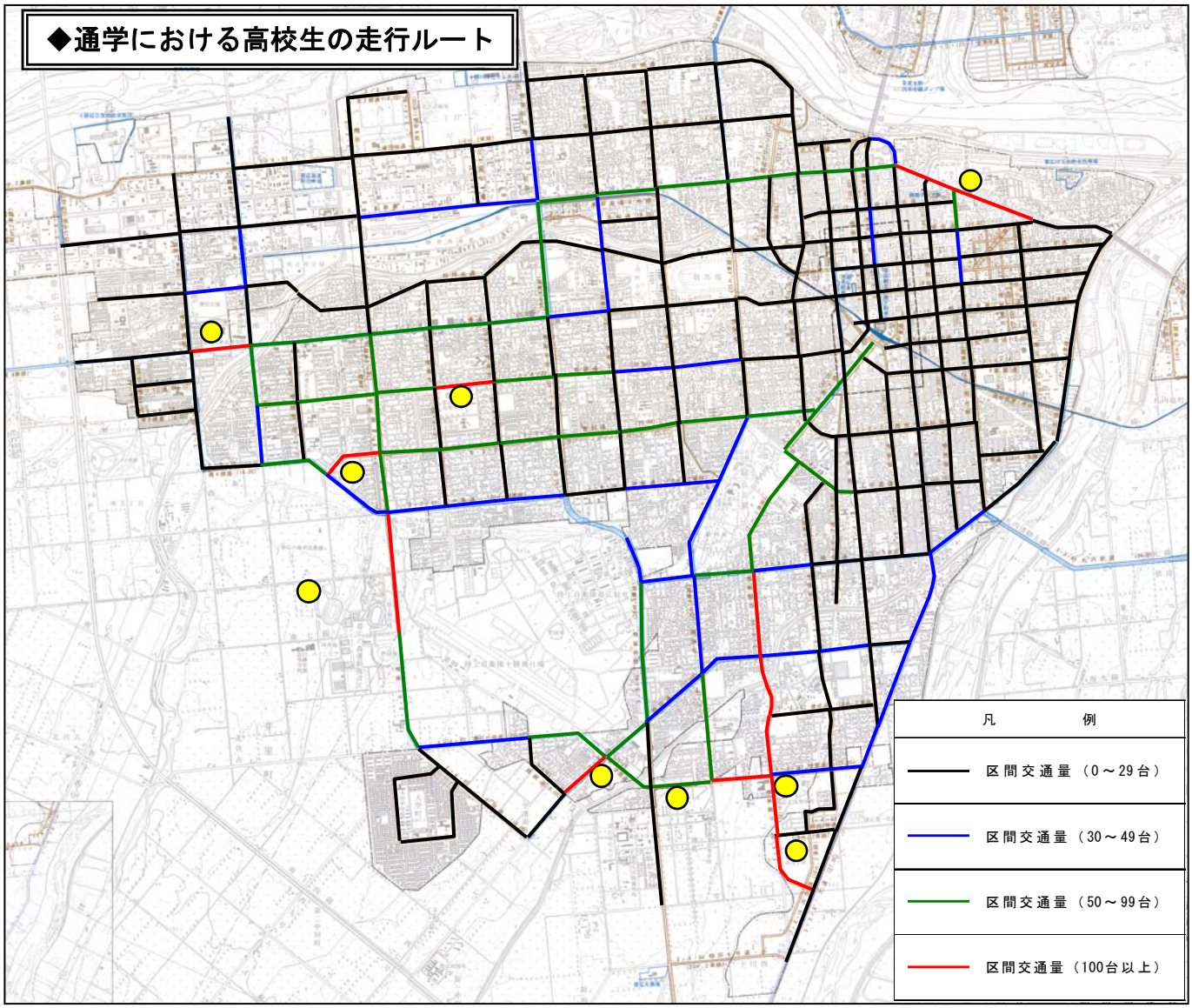
３．カラー舗装による分離

４．車道に自転車レーン設置



高校生が安全で快適に自転車を利用できると感じている分離方法は、各整備方法で大差はありませんが、分離方法が明確で自転車走行空間のわかりやすい整備が望まれています。

質問．８　：　出発地（自宅等）から目的地（学校等）で走行する道路は？



区間台数が100台を超える路線

石狩通（電信通～栄通）	約 40～240台
新緑通（共栄通～中島通）	約 50～190台
公園東通（明星通～大通）	約100～150台
白樺通（西16条通～西帯広通）	約 30～130台
学園通（大通～稲田通）	約 50～120台
栄通（白樺通～帯広の森通）	約 50～110台
春駒通（公園大通～中島通）	約 50～100台
稲田通（西5条通～緑親通）	約 30～100台

区間台数が30台以上100台未満の路線

東大通（石狩通～南９丁目通）	約40～90台
公園大通（鉄南通～明星通）	約70～80台
弥生新道（石狩通～稲田通）	約50～80台
帯広の森通（稲田通～栄通）	約40～70台
中島通（共栄通～石狩通）	約30～70台
弥生通（東大通～弥生新道）	約40～60台
共栄通（春駒通～学園通）	約40～50台
明星通（西５条通～公園大通）	約50台
大通（弥生通～学園通）	約40台
柏林台通（中島通～西帯広通）	約40台
西１６条通（石狩通～白樺通）	約30台
西２条通（南３丁目通～南７丁目通）	約30台
帯広北新道（石狩通～木賊原通）	約30台

◎自転車歩行者道環境整備調査のまとめ

●交通量調査結果

700台以上/日：　白樺通、稲田通、帯広の森通、西５条通

500～700台/日：新緑通、弥生新道、公園東通、石狩通、共栄通、学園通、西２条通、栄通、東大通、春駒通

●アンケート調査結果

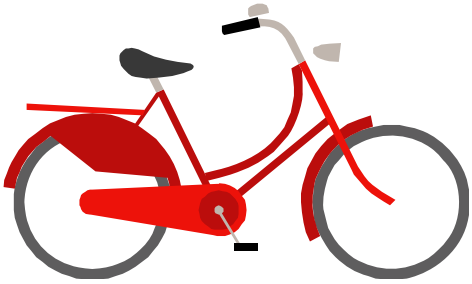
100台以上/日：石狩通、新緑通、公園東通、白樺通、学園通、栄通、春駒通、稲田通、

30～90台/日：東大通、公園大通、弥生新道、帯広の森通、中島通、弥生通、共栄通、明星通、大通、柏林台通、西１６条通、西２条通、帯広北新道

自転車歩行者交通量調査および自転車利用実態アンケート調査の結果から、以下の１４路線において自転車利用実態が多いことが分かりました。

白樺通、稲田通、帯広の森通、西5条通、新緑通、弥生新道、公園東通、石狩通、共栄通、学園通、西2条通、栄通、東大通、春駒通

※　アンケート調査より交通量が多いとされる路線の中には、交通量調査を実施していない路線もあります。



2-4 自転車歩行者道の整備状況

自転車歩行者専用道路は、十勝大平原自転車道を含めた5路線で計画延長14,550mに対して、4路線の14,190mが整備を完了しており、約98%の整備率となっています。

自転車道が確保された自転車歩行者道は、25区間で計画延長40,300mに対して、21区間の26,700mで2m以上の自転車道が確保されており、約66%の整備率となっています。

歩道または歩行者と自転車が共存した自転車歩行者道は、約145.9kmのうち、約129.0kmが整備済みです。

自転車歩行者専用道路と自転車歩行者道の全計画延長約213.0kmのうち、約179.9kmが整備を完了しており、全体で約84%の整備率となっています。

○自転車歩行者専用道路　　平成23年3月 現在

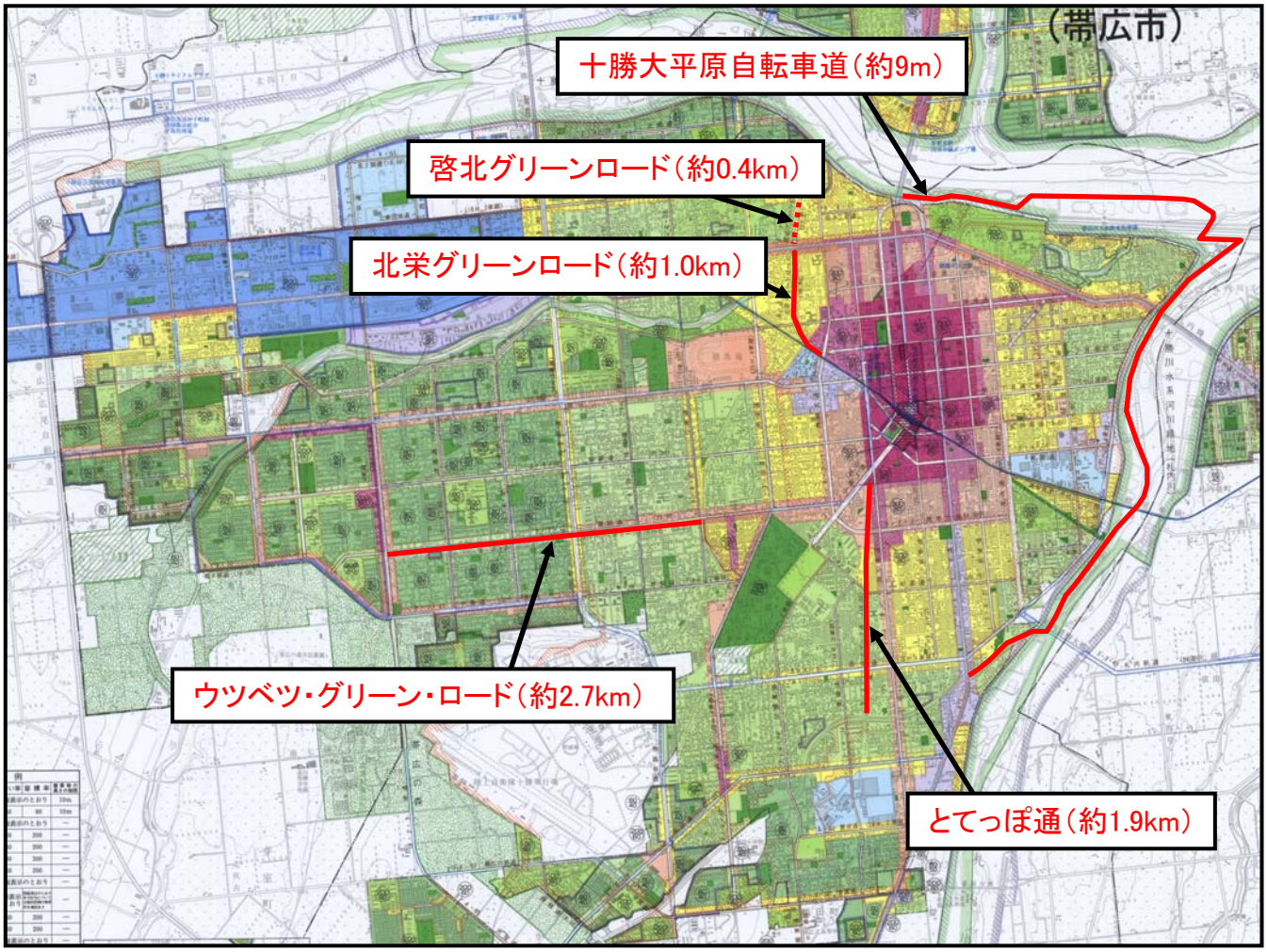
路　線　名	区　　間	計画延長	自転車道が確保された延長	整備率
十勝大平原自転車道	十勝川温泉　～ 大通南３０丁目	(16,910 m)	(16,910 m)	100%
		8,590 m	8,590 m	うち帯広市
とてっぽ通	南１６丁目西甲線　～ 売買川管理用道路	1,870 m	1,870 m	100%
ウツベツ・グリーン・ロード	１５条通　～ 栄通	2,660 m	2,660 m	100%
北栄グリーンロード	西南大通　～ 石狩通	1,000 m	1,000 m	100%
啓北グリーンロード	木賊原通　～ 石狩通	430 m	70 m	16%
計		14,550 m	14,190 m	98%

○２ｍ以上の自転車道が確保された自転車歩行者道　　平成23年3月 現在

路　線　名	区　　間	計画延長	自転車道が確保された延長	整備率
白樺通	西５条通　～ 栄通	4,340 m	4,340 m	100%
栄通	南７線　～ 石狩通	3,820 m	3,390 m	89%
公園大通	鉄南通　～ 明星通	1,270 m	1,270 m	100%
西南大通	西５条通　～ 南７丁目通	1,780 m	1,780 m	100%
緑園通	中島通　～ 白樺通	1,040 m	1,040 m	100%
新緑通	栄通　～ 中島通	1,090 m	1,090 m	100%
帯広北新道	石狩通　～ 十勝川	1,950 m	1,950 m	100%
東大通	石狩通　～ 弥生通	3,010 m	1,630 m	54%
弥生新道	石狩通　～ 畜大官舎前	6,730 m	4,740 m	70%
共栄通	南６線甲線　～ 白樺通	2,310 m	m	0%
春駒通	公園大通　～ １５条通	1,260 m	m	0%
公園東通	明星通　～ 大通	4,260 m	1,050 m	25%
石狩通	西３条通　～ 東大通	980 m	m	0%
西２条通	南１１丁目通　～ 音更大通	1,670 m	810 m	49%
稲田通	共栄通　～ 学園通	1,180 m	m	0%
水光園通　他９路線		3,610 m	3,610 m	100%
計		40,300 m	26,700 m	66%

	計画延長	自転車道が確保された延長	整備率（整備比率）
自転車歩行者専用道路	14.6 km	14.2 km	(8%)
自転車道が確保された自転車歩行者道	40.3 km	26.7 km	(15%)
歩道または、歩行者と自転車が共存した自転車歩行者道	145.9 km	129.0 km	(72%)
歩行者・自転車優先道路	12.2 km	10.0 km	(5%)
計	213.0 km	179.9 km	84%

自転車歩行者専用道路（計画路線含む）

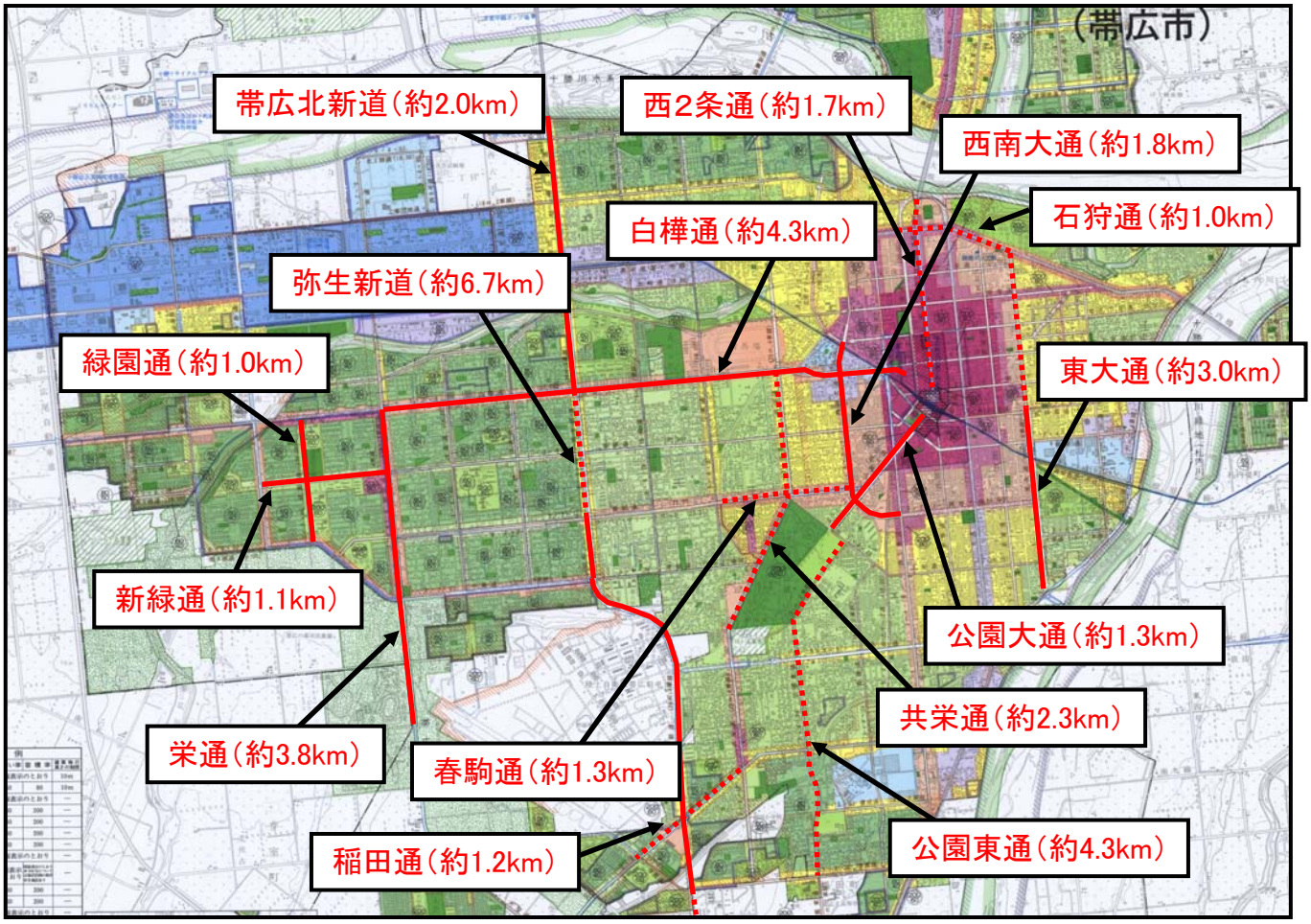


（平成23年3月現在）

参考：とてっぽ通

参考：北栄グリーンロード

自転車道が確保された自転車歩行者道（計画路線含む）



（平成23年3月現在）

参考：白樺通（白線による視覚分離）

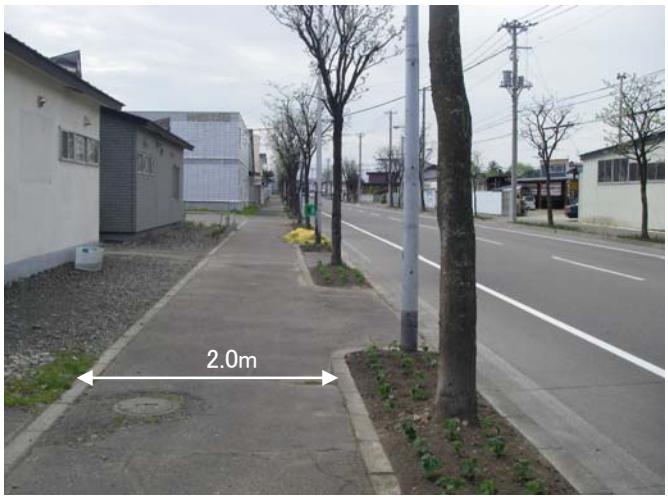
参考：新緑通（植樹帯による物理分離）

歩道又は歩行者と自転車が共存した自転車歩行者道および歩行者・自転車優先道路

都市計画道路である西５条通、柏林台通、中島通、大通など約129kmに一般市道である西16条生活道路など約10kmを合わせた約139kmで道路整備が完了しており、整備済み都市計画道路等約179.9kmの約77%が自転車と歩行者の共存となっています。

◆植樹帯を除いた有効幅員が3m未満の歩道

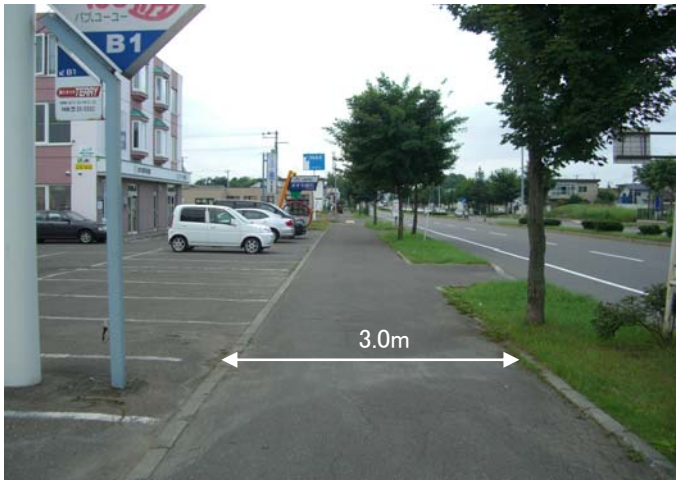
参考:柏林台通



参考:西5条通

◆植樹帯を除いた有効幅員が3m以上4m未満の自転車歩行者道

参考:中島通



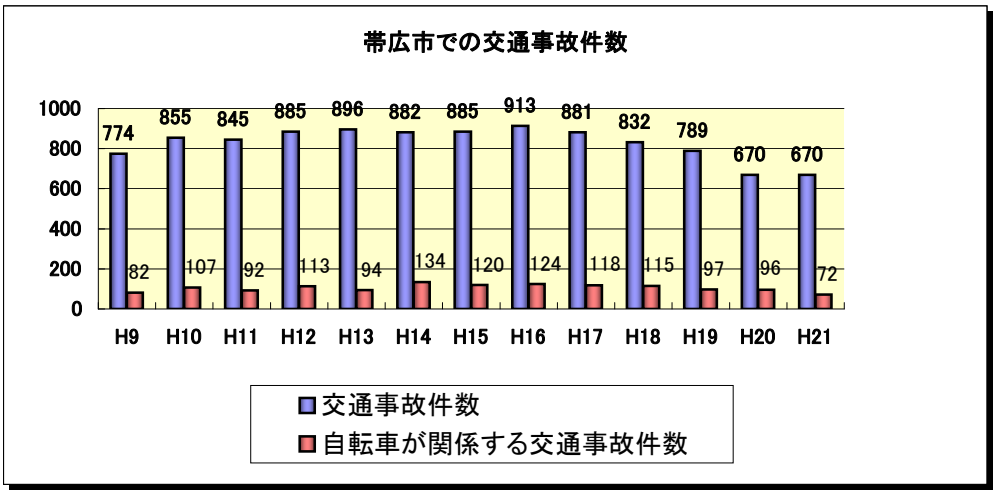
参考:弥生通

2-5 自転車が関係する事故の発生状況

帯広市の交通事故件数は、平成16年の913件をピークに、平成21年は670件と減少傾向にあります。

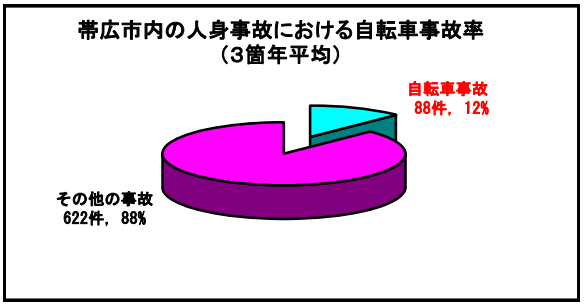
また、自転車が関係する事故は、年間100件前後発生しており、交通事故全体の約1割を占めています。このうち74%は都市計画道路内で発生しています。

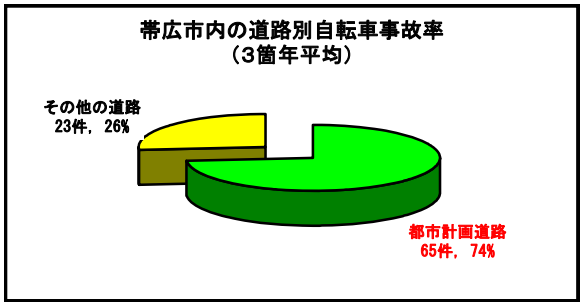
市内において自転車の事故件数が多い都市計画道路は、石狩通、白樺通、西５条通となっており、いずれも自動車および自転車の交通量が多い路線であり、毎年5件以上の自転車事故が発生しています。



帯広市内における自転車事故件数（過去3箇年）

項　　目	H19	H20	H21	計	平均
帯広市内の人身事故件数	789	670	670	2,129	710
帯広市内の自転車事故件数	97	96	72	265	88
帯広市内の自転車事故率	12%	14%	11%	12%	12%
都市計画道路内自転車事故件数	71	73	51	195	65
人身事故に対する都市計画道路内自転車事故率	9%	11%	8%	9%	9%
自転車事故に対する都市計画道路内自転車事故率	73%	76%	71%	74%	74%



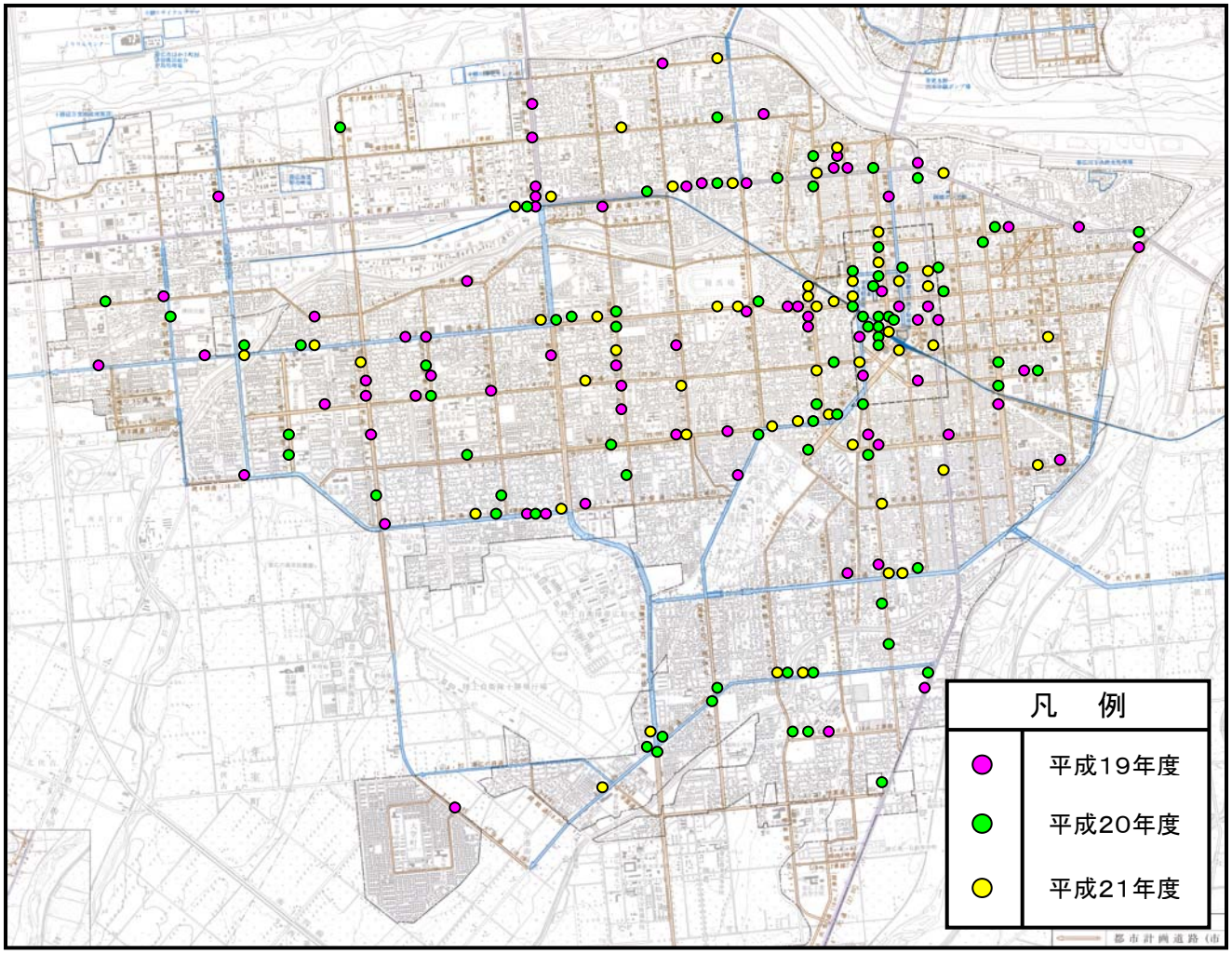


帯広市内の都市計画道路内で発生した自転車事故件数

単位：件

路　線　名	H19	H20	H21	計	路　線　名	H19	H20	H21	計
石狩通	10	6	6	22	弥生通	2	1	2	5
白樺通	5	6	8	19	共栄通	2	2	0	4
西5条通	5	6	4	15	木賊原通	2	1	1	4
西3条通	1	8	3	12	東大通	1	3	0	4
西南大通	4	2	4	10	鉄南通	0	3	1	4
大通	2	3	4	9	西2条通	2	0	1	3
春駒通	2	3	4	9	19条通	2	1	0	3
中島通	5	2	2	9	柏林台通	2	1	0	3
稲田通	0	5	3	8	青葉通	2	1	0	3
16条通	4	2	1	7	豊成通	1	2	0	3
新緑通	3	2	1	6	上記以外の都市計画道路	11	11	5	27
栄通	3	2	1	6	計	71	73	51	195

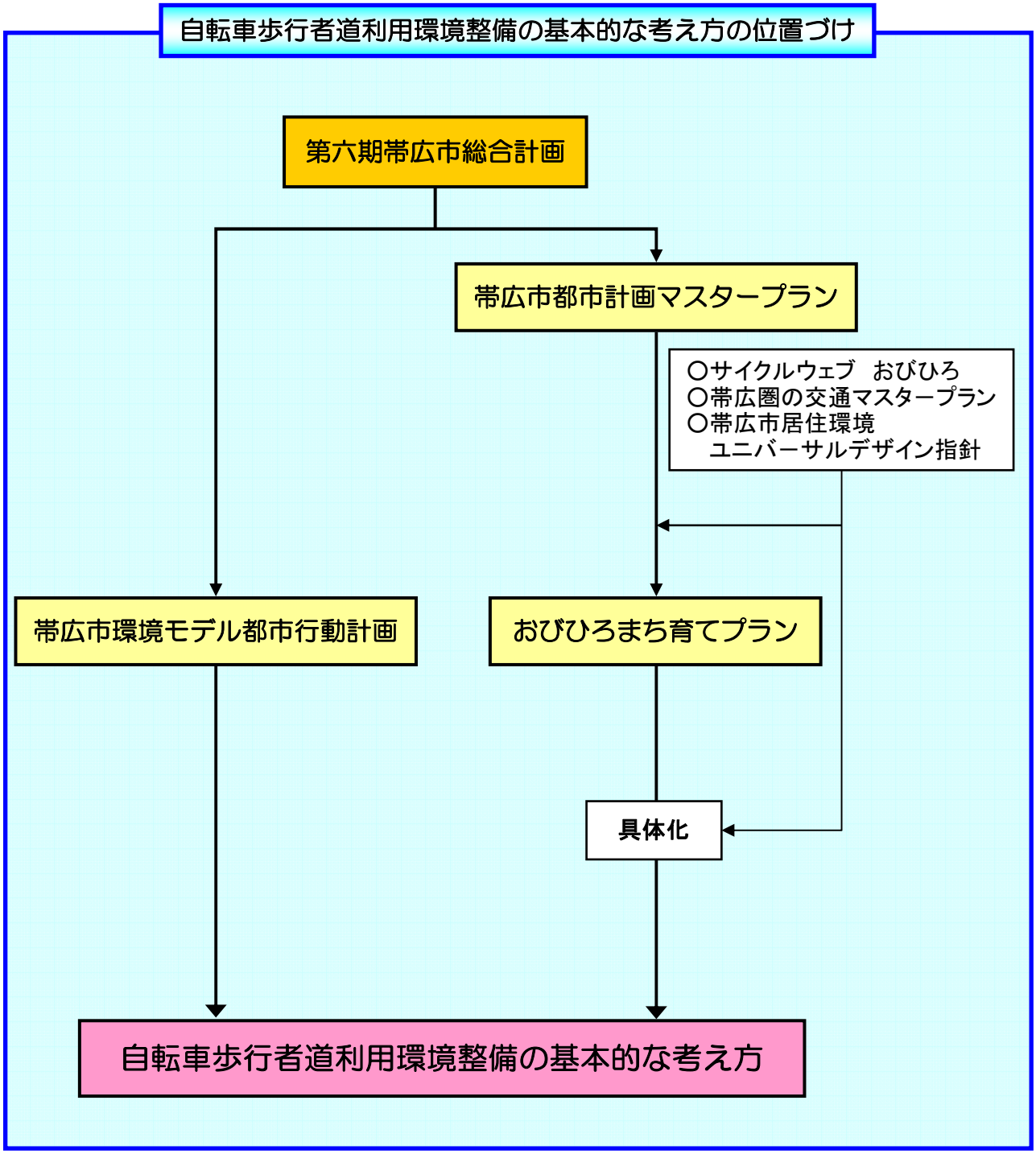
帯広市内自転車事故箇所



3．自転車歩行者道利用環境整備の基本的な考え方

3-1　基本的な考え方の位置づけ

自転車歩行者道利用環境整備の基本的な考え方は、時代のニーズに合わせ、安心・安全で暮らしやすいまちづくりを目標に、誰もが気軽に自転車を利用できる環境を整えるため、「第六期帯広市総合計画」に基づき、上位計画である自転車・歩行者利用環境に関する施策の推進方針を示した「おびひろまち育てプラン」を具体化するものです。



3-2　自転車歩行者道利用環境整備の基本的な考え方

都市計画マスタープランに基づき、目標である「歩きやすく、自転車が使いやすいまちづくり」を実現するため、歩行者や自転車が安全かつ快適に移動できる走行空間の環境を整えることが重要です。

このことから、自転車交通を円滑に安全かつ効率的に処理することで自転車利用を推進し、歩きやすく自転車が使いやすいまちづくりをすすめます。

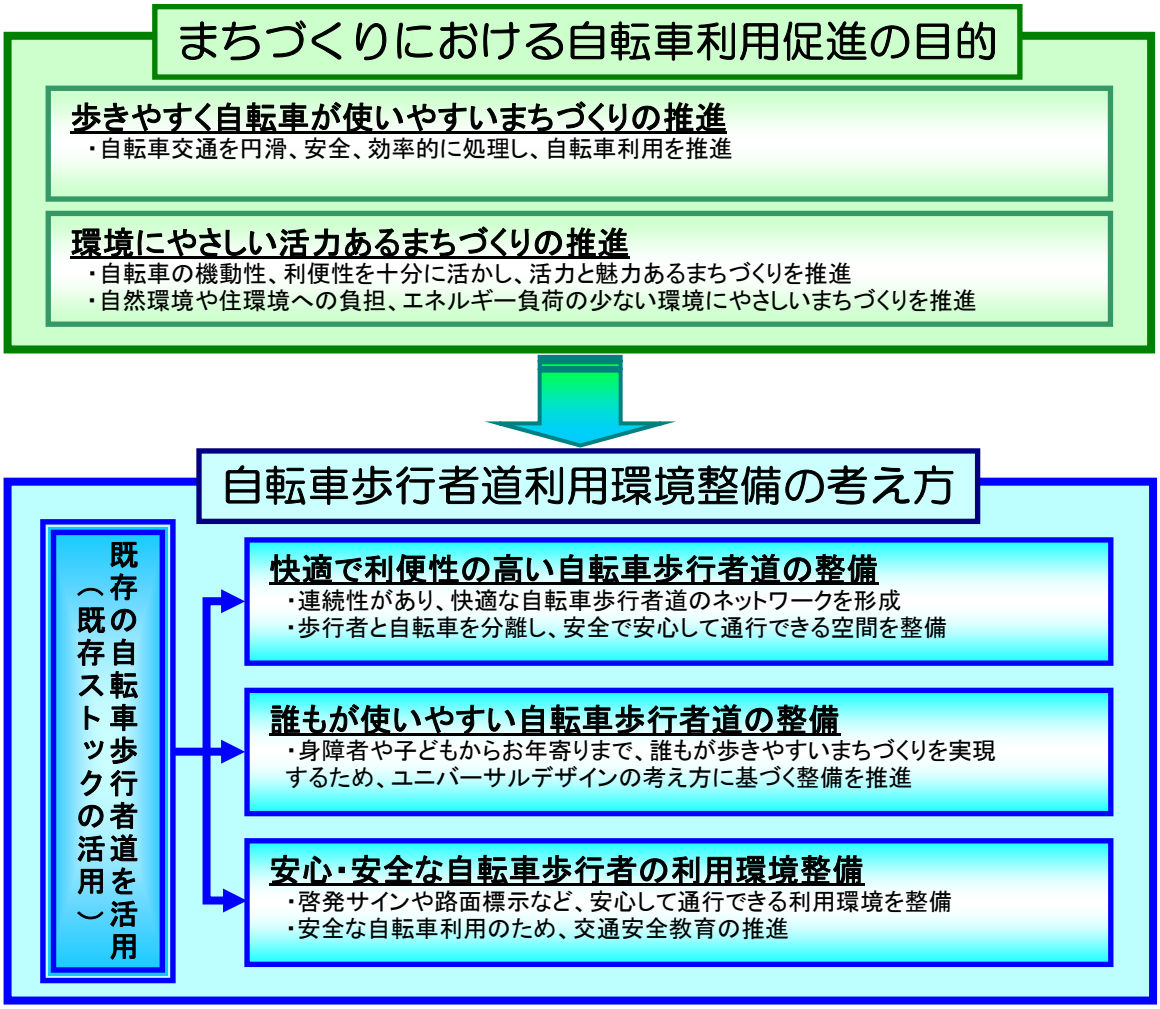
また、自転車の利便性を活かし、自然環境へ配慮したエネルギー負荷の少ない環境にやさしく活力あるまちづくりを推進します。

帯広市では、既存の自転車歩行者道を活用し、自動車中心の道路環境から人にやさしいみちづくりをすすめます。

このことから、連続性をもった自転車歩行者道のネットワークを形成し、歩行者と自転車を分離することで、快適で利便性の高い自転車歩行者道を整備します。

また、、ユニバーサルデザインの考え方に基づく整備を推進し、身障者や子どもからお年寄りまで、誰もが使いやすい自転車歩行者道を整備します。

さらに、啓発サインや路面標示などを設置するとともに、交通安全教育の推進を図ることで安心で安全な自転車歩行者の利用環境整備を推進します。



3-3 自転車歩行者道利用環境整備に向けた総合的施策の推進

帯広市では、自転車歩行者道ネットワークに位置付けた路線における、未整備路線の整備促進はもとより、整備率が８割を超えている都市計画道路において、歩行者と自転車の走行空間を分離するなど、自転車走行空間の整備のためのハード施策をすすめるとともに、交通安全教育の推進などソフト施策についても、併せて展開していくことで、安全に安心して利用できる環境を整えていきます。

自転車走行空間の整備
（ハード施策）

自転車は車道通行が原則であり、状況によっては歩道の走行も可能となっています。その場合においても歩行者が優先であるため、歩行者と自転車の走行分離を図り、安全で快適な通行空間を創出します。

また、障害者をはじめ、子供からお年寄りまで誰もが支障を感じることなく、安全で快適に利用できるユニバーサルデザインによる整備を推進します。

自転車利用の啓発と
交通安全啓発
（ソフト施策）

（自転車利用における利便性向上）

自転車と歩行者が安全に安心して利用できる環境をつくるため、規制標識や啓発サイン、路面標示を設置します。

（自転車の利用促進に関する啓発）

自転車の利用促進のため、マップなどを作成し、自転車歩行者道ネットワーク路線を市民へ周知するなど、啓発活動に取り組みます。

（自転車の利用に関する交通安全啓発の推進）

自転車の安全利用を促進するため、広報紙やホームページを活用して自転車利用に関するルールやマナーを周知し、自転車利用者の交通安全意識の向上を図ります。

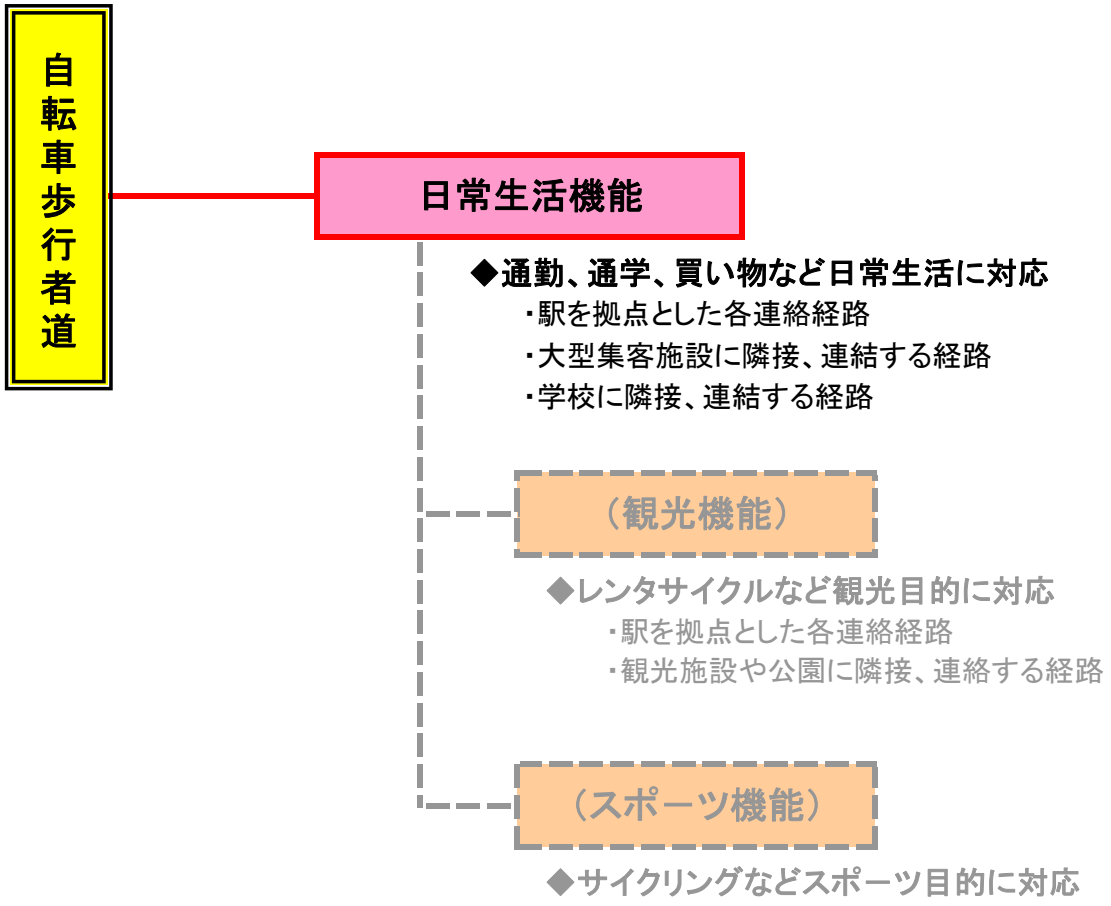
また、子どものうちから自転車の安全な乗り方を身に付けさせるため、自転車の運転実技を取り入れた交通安全教室を小学校の児童を対象として実施するほか、中学校・高等学校等を通じてルール・マナーの啓発を図ります。

4．自転車歩行者道の整備について

4-1　自転車歩行者道の機能

自転車は、利用する用途（通勤・通学、観光、スポーツ等）により、交通特性が大きく異なるため、自転車の交通特性に合致する機能を備えた自転車道歩行者道を整備することが重要です。

基本的な考え方では、日常生活に主眼をおいて自転車歩行者道全体のネットワーク形成をすすめます。

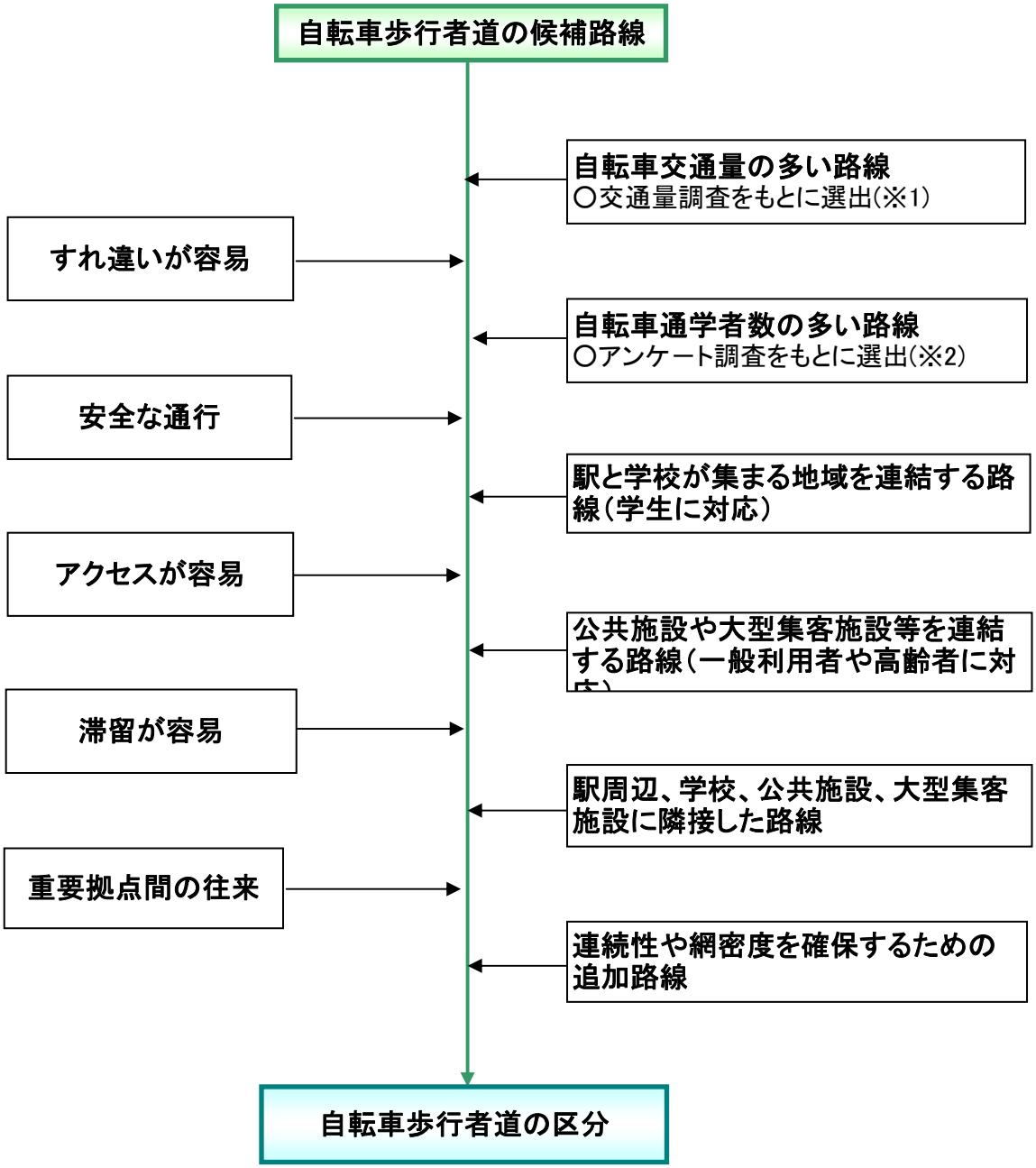


図：自転車歩行者道の機能別分類

4-2　自転車歩行者道における区分について

①自転車歩行者道区分フロー

自転車の利用状況やその特性を踏まえ、以下のフローにより、自転車歩行者道利用環境整備の考え方に基づいた自転車歩行者道の区分をおこないます。



図：自転車歩行者道の区分フロー

※1．市内各所において、自転車および歩行者を対象とした交通量調査を実施。
　　1日あたりの自転車交通量が、500～700台程度ある路線は自転車交通を分離すべきである。（道路構造令）

※2．市内の高校生を対象に自転車利用実態アンケート調査を実施。

②自転車歩行者道における自転車道の区分

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。

自転車歩行者道ネットワークでは、自転車交通需要とその特性に応じて選定した候補路線を以下のように区分し、自転車交通を効率的に処理する網構造の構成にします。

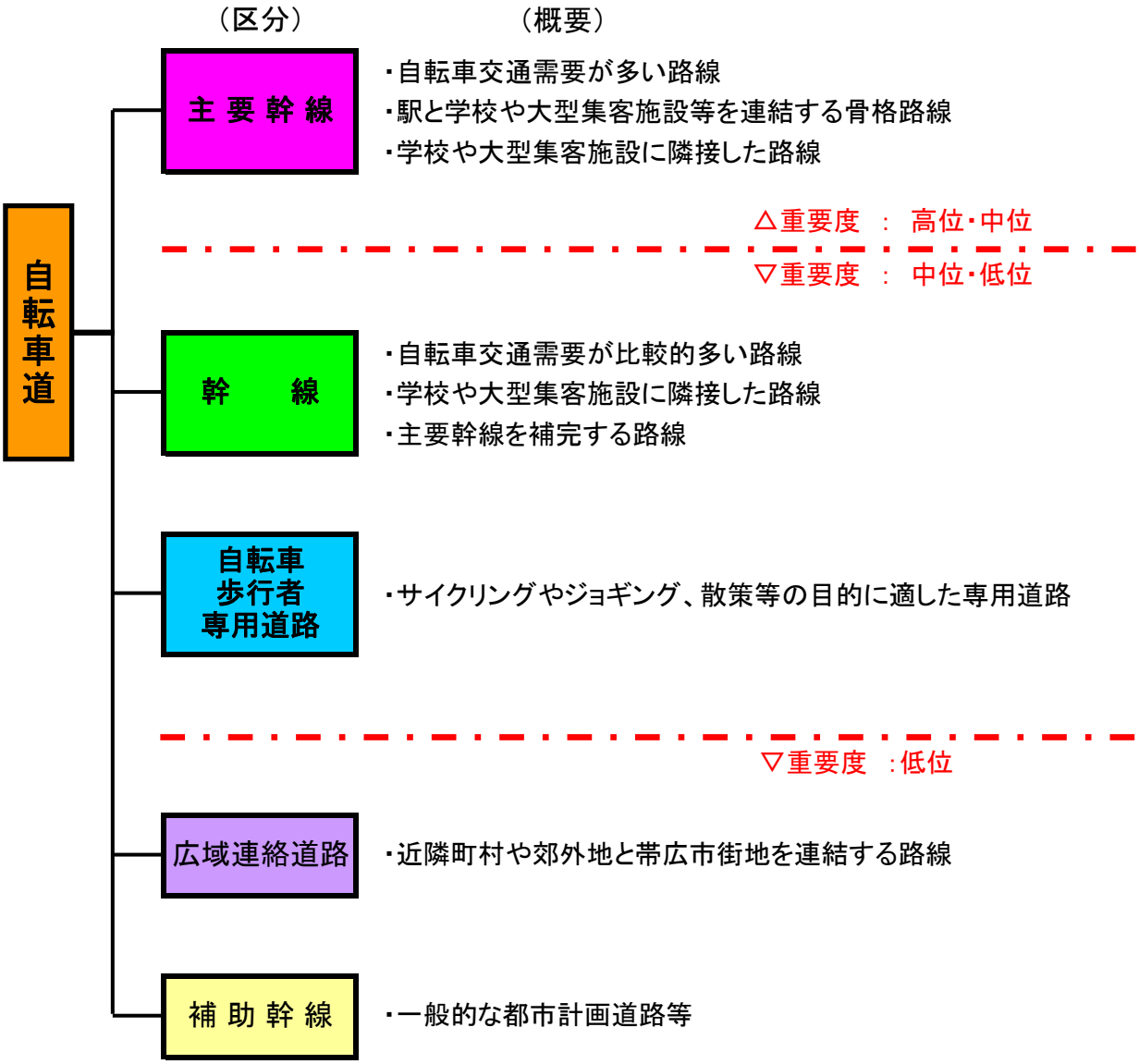


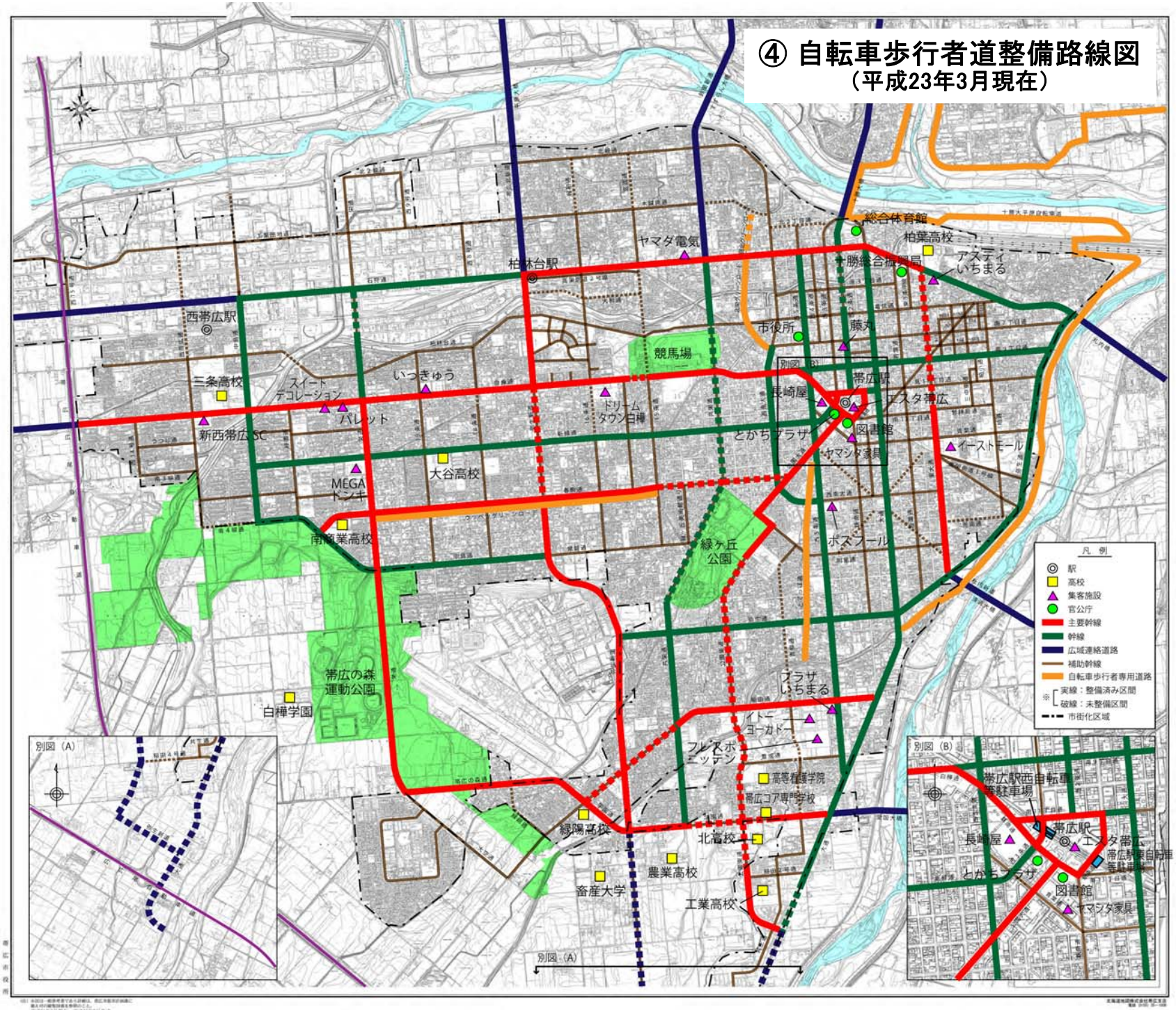
図 ： 自転車道の区分

自転車歩行者道ネットワークを形成するため、主要幹線・幹線に位置付けた路線は次ページのとおりです。

③ 路 線 区 分 表 （主要幹線および幹線）

分類	路線名	交通量調査結果	アンケート調査結果	交通量	路線の概要	機能別の位置づけ	備 考
主要幹線	白樺通	700台以上/日	100台以上/日	最多	大型集客施設（ドリームタウン白樺等）や三条高校に隣接し、帯広駅と西帯広や芽室町を連結するルート	日常生活機能、観光機能、スポーツ機能	
	稲田通	700台以上/日	100台以上/日	最多	大型集客施設（イトーヨーカドー等）や緑陽高校に隣接し、大通と学園通・帯広の森通を連結するルート	日常生活機能、観光機能	
	帯広の森通	700台以上/日	30～90台/日	上位	西地区や白樺学園、帯広の森運動公園と、南地区を連結するルート	日常生活機能、観光機能	
	弥生新道	500～700台/日	30～90台/日	中位	柏林台駅、帯広自衛隊、畜産大学に隣接したルート	日常生活機能、スポーツ機能	一部区間
	公園東通	500～700台/日	100台以上/日	上位	緑ヶ丘公園、および北高校・工業高校に隣接し、緑ヶ丘公園から南地区を連結するルート	日常生活機能、観光機能	
	石狩通	500～700台/日	100台以上/日	上位	柏林台駅、総合体育館、十勝支庁、柏葉高校に隣接したルート	日常生活機能	一部区間
	学園通	500～700台/日	100台以上/日	上位	緑陽高校、農業高校、帯広コア専門学校に隣接したルート	日常生活機能	
	栄通	500～700台/日	100台以上/日	上位	大型集客施設（MEGAドンキ等）、および白樺学園、帯広の森運動公園に隣接したルート	日常生活機能、観光機能、スポーツ機能	一部区間
	東大通	500～700台/日	30～90台/日	中位	大型集客施設（イーストモール等）、柏葉高校に隣接したルート	日常生活機能、スポーツ機能	
	春駒通	500～700台/日	100台以上/日	上位	南商業高校に隣接し、帯広駅周辺と西地区を連結するルート	日常生活機能、観光機能、スポーツ機能	
	公園大通		30～90台/日	中位	帯広駅の南側、および緑ヶ丘公園に隣接し、帯広駅から南地区を連結するルート	日常生活機能、観光機能、スポーツ機能	
	明星通		30～90台/日	中位	緑ヶ丘公園に隣接し、南地区を連結するルート	日常生活機能、観光機能	一部区間
	鉄南通		駐輪場隣接	―	帯広駅、図書館、とかちプラザ、大型集客施設（長崎屋）に隣接したルート	日常生活機能、観光機能	一部区間
	駅東通		駐輪場隣接	―	帯広駅、中心市街地に隣接したルート	日常生活機能、観光機能	
	西3条通		駐輪場隣接	―	帯広駅、とかちプラザ、大型集客施設（長崎屋）に隣接したルート	日常生活機能	一部区間
	南11丁目通		駐輪場隣接	―	帯広駅、中心市街地に隣接したルート	日常生活機能、観光機能	一部区間
幹線	西5条通	700台以上/日	0～30台/日	上位	大型集客施設（ポスフール等）、および帯広市役所に隣接したルート	日常生活機能	一部区間
	新緑通	500～700台/日	100台以上/日	上位	大型集客施設（MEGAドンキ等）および大谷高校に隣接し、帯広駅周辺と西地区を連結するルート	日常生活機能	
	石狩通	500～700台/日	100台以上/日	上位	柏林台駅～西帯広駅周辺、および柏葉高校～幕別方面を連結するルート	日常生活機能	一部区間
	共栄通	500～700台/日	30～90台/日	中位	おびひろ動物園、帯広美術館、帯広百年記念館、緑ヶ丘公園等に隣接し、音更方面と帯広市内や南地区を連結するルート	日常生活機能、観光機能	
	西2条通	500～700台/日	30～90台/日	中位	帯広駅から中心市街地を通り、音更を連結するルート	日常生活機能、観光機能	
	栄通	500～700台/日	100台以上/日	上位	石狩通と白樺通を結ぶルート	日常生活機能	一部区間
	中島通	500台以下	30～90台/日	中位	西帯広駅、および三条高校、南商業高校に隣接したルート	日常生活機能	一部区間
	弥生通	500台以下	30～90台/日	中位	帯広自衛隊に隣接し、石狩通から札内川沿いを経由し、東大通から弥生新道を結ぶルート	日常生活機能、観光機能	
	大通	500台以下	30～90台/日	中位	南地区に集中する高校や大型集客施設（イトーヨーカドー等）と、帯広駅周辺や東地区を連結するルート	日常生活機能、スポーツ機能	一部区間
	西南大通		0～30台/日	下位	大型集客施設（ポスフール）に隣接し、サイクリングロード（北栄グリーンロード、とてっぽ通）を連結するルート	日常生活機能、スポーツ機能	一部区間
	西3条通		駐輪場隣接	―	帯広駅、とかちプラザ、大型集客施設（長崎屋）に隣接したルート	日常生活機能	一部区間
	南9丁目通		0～30台/日	下位	中心市街地を通り、東地区から西地区および芽室方面を連結するルート	日常生活機能	
	南11丁目通		駐輪場隣接	―	帯広駅、中心市街地に隣接したルート	日常生活機能、観光機能	一部区間

④ 自転車歩行者道整備路線図
（平成23年3月現在）



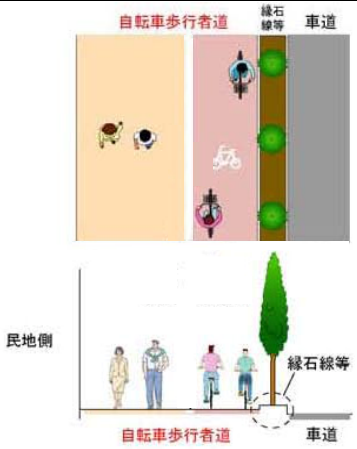
4-3　自転車・歩行者走行空間の整備について

①自転車・歩行者走行空間の比較検討

車道走行型と歩道走行型の整備手法について、以下のとおり比較検討します。

自転車走行空間の安全性を図るためには、

歩行者・自転車・自動車が分離しているのが望ましい

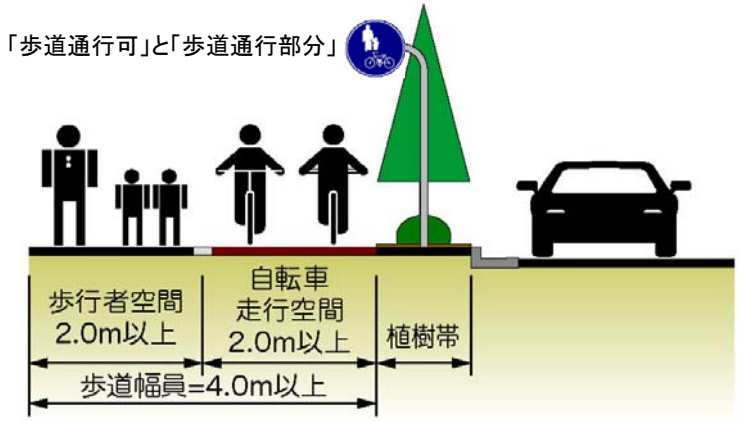
車道走行型（自転車レーン等）	比　較	歩道走行型（自転車歩行者道）
	概略図	
△	**安全性**	◎
歩行者とは分離されるが、自動車と併走することから安全性に欠ける。	（自動車との分離）	歩行者とは併走するが、自動車と分離さることから、安全性が確保される。
付加車線による路肩の縮小で自動車との接触の恐れがある。	（交差点での走行）	たまり空間で歩行者と共存になるが、自転車側の減速により、大事故には至らない。
バス停付近ではバスとの交錯が懸念され、自動車やバス乗降客への影響が大きい。	（バス停での危険性）	バス乗降客の横断により、危険性は残るが、自動車やバスとの接触はない。
駐停車車両により、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。	（駐停車での危険性）	駐停車車両の影響は受けない。
△	**地域の利便性**	○
自動車通行帯を横断し、利便性を欠く上、自転車との併走で巻き込み事故が懸念。	（民地への出入り）	自転車通行帯を横断し、利便性を欠くが、巻き込みの事故の可能性が低い。
自転車通行帯のため、駐停車ｽﾍﾟｰｽの確保が困難である。	（駐停車での利便性）	駐停車ｽﾍﾟｰｽが確保されるので、利便性が損なわれない。
○	**走行環境**	△
車道走行であるため、平坦で走行性が損なわれない。	（直線部での走行性）	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。
交差点においても、歩道への乗り上げないことから、走行性が損なわれない。	（交差点での走行性）	たまり空間で歩行者と共存し、降車することから走行性が損なわれる。
△	**実現性**	○
路肩部に自転車走行空間の幅員を確保するには、車道部や歩道部の縮小が必要。	（走行空間の確保）	広い歩道では、自転車道を確保でき、狭い歩道では、歩行者との混在で対応可能。
自転車専用通行帯や普通自転車通行指定部分が必要であり、指定が困難。	（交通規制の実施）	普通自転車通行可により、指定することができる。
車道走行型は、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、北海道では認める方向にない。	（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、歩道通行型が望ましい。
△	**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

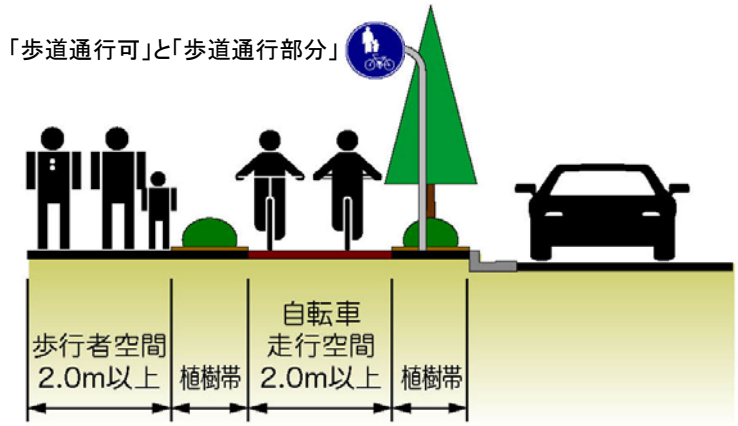
②整備パターンの幅員構成

自転車歩行者道
（視覚分離）



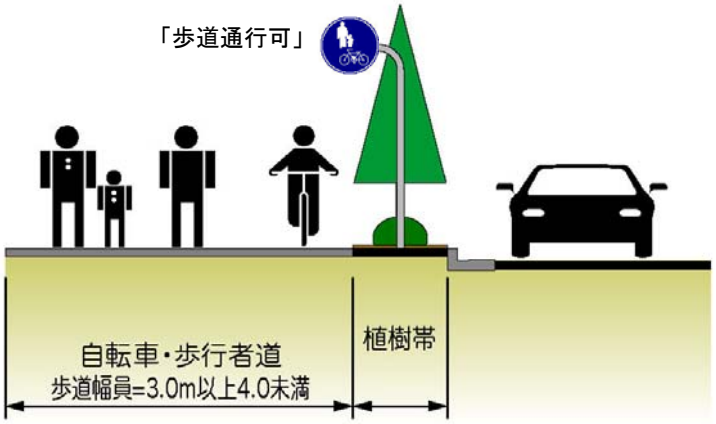
・カラー舗装または道路標示（白線［実線］、自転車・歩行者マーク）と標識等による**視覚的分離**

自転車歩行者道
（物理分離）



・ポールや植樹帯等による**物理的分離**

自転車歩行者道
（共存）



・幅員構成の調整により、**自歩道幅員を確保**
・幅員調整の結果、3.0m以上確保が困難な場合は、歩道通行可を検討
・自転車利用者へ車道寄り走行などを促す啓発サインの設置

自転車歩行者道における整備パターンは、自転車道の区分、歩道幅員（現況・計画）等によりおこない、『主要なネットワークを構成する道路』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

ネットワークに位置づけた自転車歩行者道において、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の整備における考え方、および自転車歩行者道の区分毎の整備における考え方は、以下のとおりです。

◇既存道路における整備の考え方～整備完了路線

①路面標示・走行性の改善など適正な維持管理

・既存ストックの活用を図るため、路面標示など適正な維持管理を実施
・路面の平坦性の改善や交差点部の縁石・取付の段差解消

②視覚分離を基本とした歩道走行型の再整備

・道路断面の再検証により、道路空間を再配分することで自転車通行空間を確保
・ユニバーサルデザインによる整備推進

◇新設道路における整備の考え方～未整備路線

①視覚分離による歩道走行型の整備

・未整備路線の計画な整備
・都市計画道路の見直しによる車線数の減や断面構成の変更により歩道幅員を確保

自転車歩行者道の区分毎の整備の考え方

主要幹線	**分離を基本に整備および維持管理** ・自転車交通需要の多い路線、ネットワークに必要な路線 ・自転車交通の整序化を図る ・通行空間を確保できない区間は共存型による整備
幹　線	**共存型を基本に整備および維持管理** ・主要幹線を補完する路線 ・交通量の多い主要幹線の自転車交通の分散化を図る ・3m未満の歩道幅員において歩道通行可を路線毎に検討
自転車歩行者専用道路	**分離による整備および維持管理** ・自転車と歩行者の通行を目的とした自転車歩行者専用道路 ・自動車交通からの分離による安全性の確保 ・主要幹線と幹線と連結
広域連絡道路補助幹線	**共存型を基本に整備および維持管理** ・郊外および近隣町村との連絡道路 ・日常生活における利便性の向上を図る ・3m未満の歩道幅員において歩道通行可を路線毎に検討

④白線（実線）等による交通区分の明示

自転車歩行者道において、歩行者と自転車の通行区分は、白線（実線）またはカラー舗装（平板ブロック等も含む）により明示します。

また、有効幅員が大きい場合は、ポールまたは植樹帯などの構造物により物理的に分離する方法についても検討をおこないます。

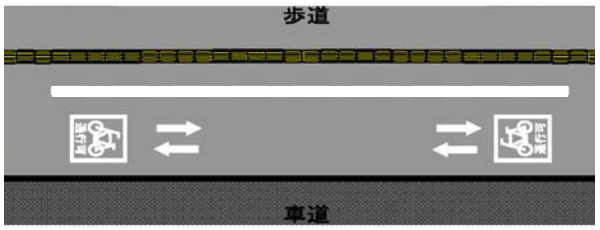
・白線（実線）の表示による明示

Ｗ＝１５ｃｍの実線による表示を標準とします。

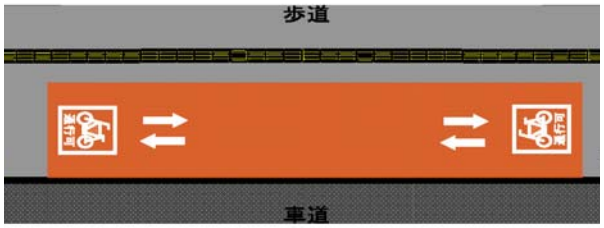
・カラー舗装等による明示

白線（実線）により表示する場合の白線と車道との間に相当する部分を、カラー舗装や平板ブロック等により明示します。舗装等の色や材質については、沿道の景観や利用状況等を考慮し決定します。

（白線（実線）及び自転車マークの明示例）



（カラー舗装及び自転車マークの明示例）



・自転車マークの明示

歩道通行可の指定をする路線の起終点と公安委員会が必要と認める箇所に規制標示として、下図を設置する。それ以外の箇所は、法定外である独自の路面標示を設置して、注意喚起を促す。

4-4 路線毎の整備について

自転車歩行者道の整備については、現況および将来計画の幅員構成を考慮し、現在の都市計画道路網の整備状況を自転車歩行者道ネットワーク路線に振り分けし、以下のパターンによる整備を目標とします。

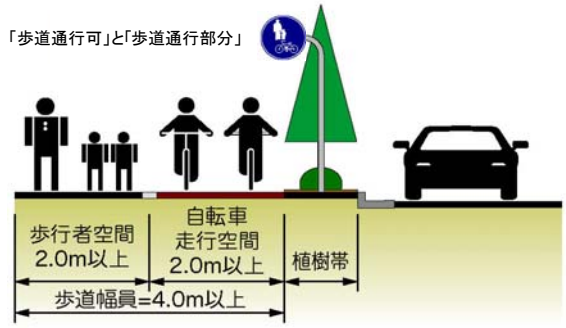
主要幹線の計画延長39,860mと幹線の計画延長45,980mに自転車歩行者専用道路の計画延長14,550mをあわせた、100,390mが自転車歩行者道ネットワークにおける重要な路線であり、その他、広域連絡道路の計画延長14,070mと補助幹線の計画延長95,850mをあわせた、210,310mがネットワーク全体の計画延長となります。

実施に際しては、現地の状況や、警察署など関係機関との協議によって整備方針を決定することから、変更になる場合もあります。

自転車歩行者道ネットワーク路線 全延長 210,310 m		
	主要幹線	39,860 m
	幹　　線	45,980 m
	自歩専用道路	14,550 m
	広域連絡道路	14,070 m
	補助幹線	95,850 m

①自転車歩行者道（視覚分離）	主要幹線	21,900 m	計 31,740 m
	幹　　線	6,350 m	
	広域連絡	940 m	
	補助幹線	2,550 m	
②自転車歩行者道（物理分離）	主要幹線	2,900 m	計 8,570 m
	幹　　線	1,610 m	
	広域連絡	1,950 m	
	補助幹線	2,110 m	
③自転車歩行者道（共存）	主要幹線	15,060 m	計 143,240 m
	幹　　線	38,020 m	
	広域連絡	11,180 m	
	補助幹線	78,980 m	
④自転車歩行者専用道路		14,550 m	計 14,550 m
⑤歩行者・自転車優先道路（一般市道）	補助幹線	12,210 m	計 12,210 m

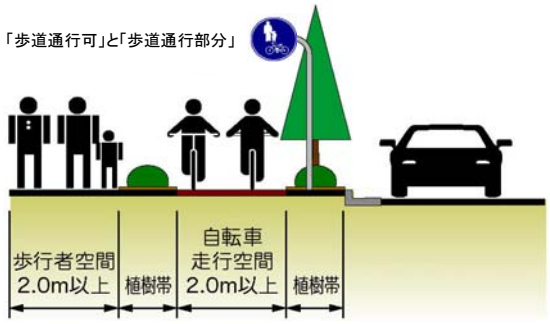
①自転車歩行者道（視覚分離）



・カラー舗装または道路標示（白線［実線］、自転車・歩行者マーク）と標識等による**視覚的分離**

区分	路　線	計画延長	道路整備済延長
主要幹線	白樺通（西５条通～栄通）	4,340 m	4,340 m
	公園東通（明星通～大通）	4,260 m	1,210 m
	栄通（南７線～白樺通）	2,710 m	2,710 m
	弥生新道（石狩通～学園通）	5,790 m	4,700 m
	石狩通（西３条通～東大通）	980 m	m
	東大通（石狩通～営林局通）	1,380 m	m
	春駒通（公園大通～１５条通）	1,260 m	m
	稲田通（共栄通～学園通）	1,180 m	m
幹線	共栄通（南６線甲線～白樺通）	2,310 m	m
	栄通（白樺通～石狩通）	1,110 m	700 m
	西２条通（南１１丁目通～音更大通）	1,670 m	920 m
	西南大通（新緑通～南７丁目通）	710 m	710 m
	西南大通（西５条通～春駒通）	550 m	550 m
合　計		28,250 m	15,840 m

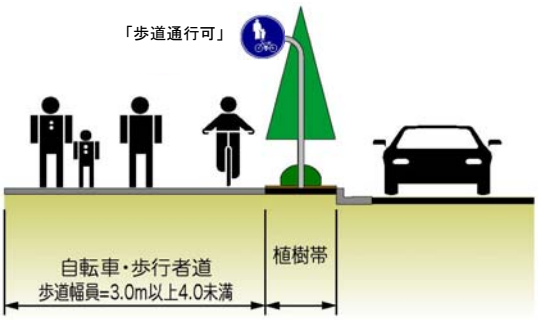
②自転車歩行者道（物理分離）



・ポールや植樹帯等による**物理的分離**

区分	路　線	計画延長	道路整備済延長
主要幹線	公園大通（鉄南通～明星通）	1,270 m	1,270 m
	東大通（東側歩道：営林局通～弥生通）	1,630 m	1,630 m
	春駒通（南側歩道：１５条通～栄通）	ウツベツ・グリーン・ロードで計上	
幹線	新緑通（南側歩道：栄通～中島通）	1,090 m	1,090 m
	西南大通（春駒通～新緑通）	520 m	520 m
合　計		4,510 m	4,510 m

③自転車歩行者道（共存）



・幅員構成の調整により、**自歩道幅員を確保**
・幅員調整の結果、3.0m以上確保が困難な場合は、歩道通行可を検討
・自転車利用者へ車道寄り走行などを促す啓発サインの設置

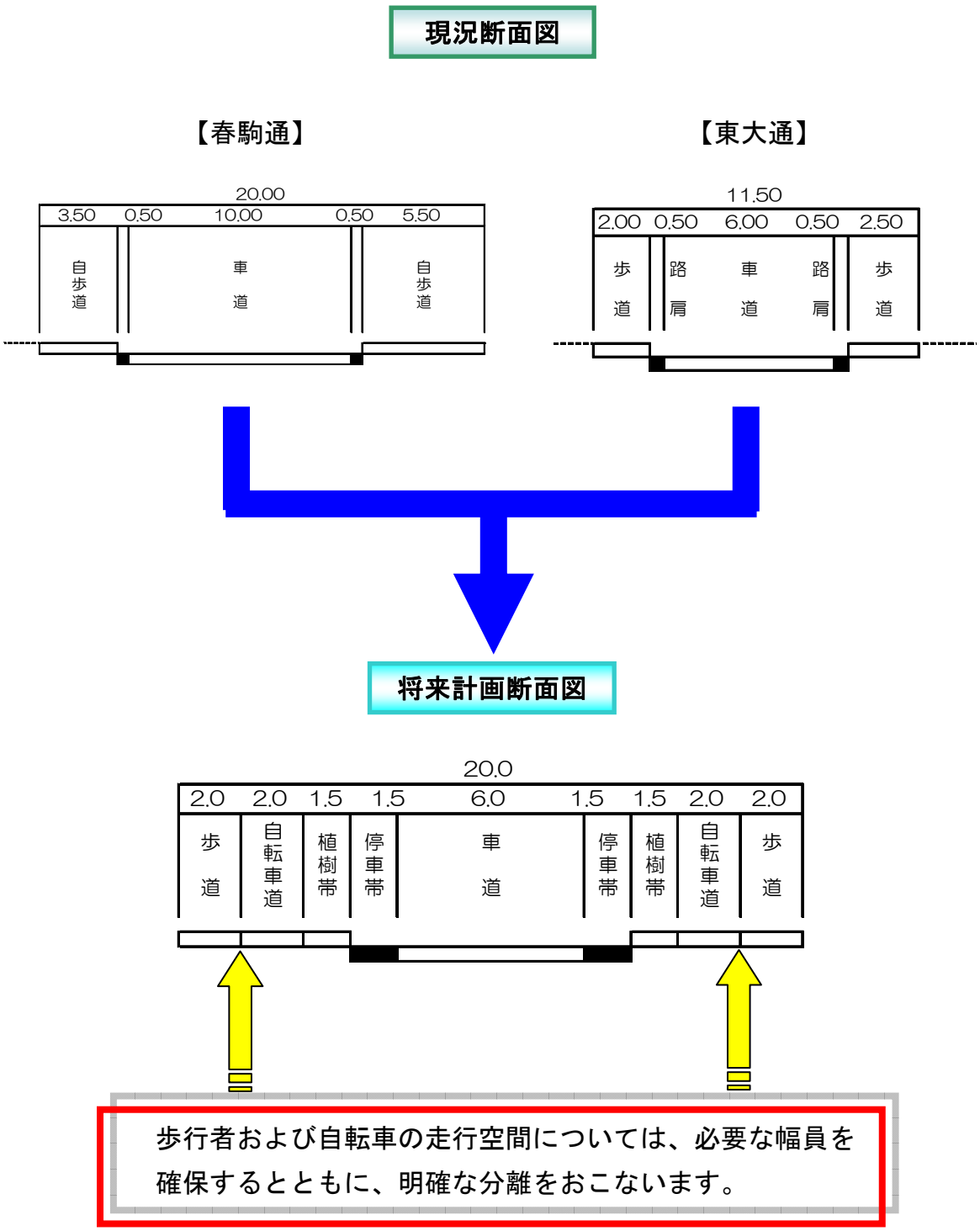
区分	路　線	計画延長	道路整備済延長
主要幹線	稲田通（大通～共栄通）	1,980 m	1,980 m
	白樺通（栄通～西１５号）	2,760 m	2,760 m
	帯広の森通（稲田通～栄通）	1,800 m	1,800 m
	石狩通（弥生新道～西３条通）	2,930 m	2,930 m
	学園通（大通～稲田通）	2,410 m	1,580 m
	春駒通（栄通～中島通）	490 m	490 m
	栄通（帯広の森通～南７線）	1,120 m	1,120 m
	鉄南通（西５条通～南１３丁目通）	560 m	560 m
	駅東通（南１１丁目通～鉄南通）	300 m	300 m
	西３条通（鉄南通～南１１丁目通）	150 m	150 m
	南１１丁目通（鉄南通～駅東通）	380 m	380 m
	明星通（公園大通～公園東通）	180 m	180 m
	東大通（西側自歩道：営林局通～弥生通）	物理分離で延長を計上	
	春駒通（北側自歩道：１５条通～栄通）	物理分離で延長を計上	
幹線	新緑通（西５条通～栄通）	4,240 m	4,240 m
	石狩通（中島通～弥生新道）	2,770 m	2,770 m
	石狩通（東大通～弥生通）	1,590 m	1,590 m
	中島通（弥生新道～石狩通）	5,150 m	5,150 m
	弥生通（石狩通～弥生新道）	6,220 m	6,220 m
	大通（石狩通～公園東通）	6,960 m	6,250 m
	西５条通（石狩通～大通）	5,150 m	5,150 m
	西３条通（西５条通～鉄南通）	250 m	250 m
	南９丁目通（弥生通～白樺通）	2,260 m	2,260 m
	南１１丁目通（駅東通～大通）	140 m	140 m
	共栄通（白樺通～石狩通）	1,080 m	640 m
	共栄通（学園通～南６線）	2,210 m	2,210 m
	新緑通（北側自歩道：栄通～中島通）	物理分離で延長を計上	
合　計		53,080 m	51,100 m

④自転車歩行者専用道路

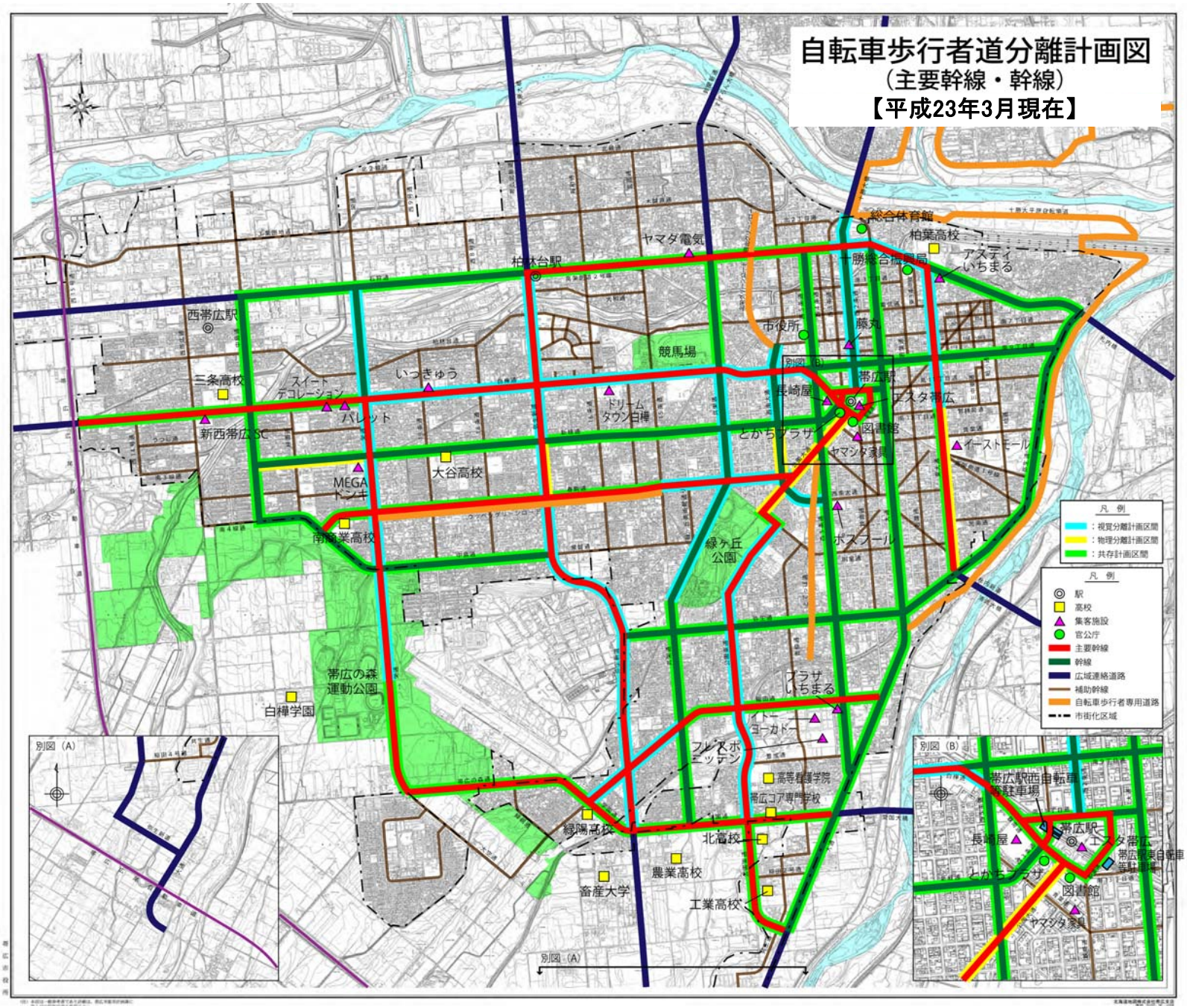
区分	路　線	計画延長	道路整備済延長
自歩専用道路	十勝大平原自転車道（帯広市域分）	8,590 m	8,590 m
	とてっぽ通	1,870 m	1,870 m
	ウツベツ・グリーン・ロード	2,660 m	2,660 m
	北栄グリーンロード	1,000 m	1,000 m
	啓北グリーンロード	430 m	70 m
合　計		14,550 m	14,190 m

◎視覚分離をおこなう場合の道路断面（参考）

道路構造令に基づく断面構成は、概ね下図のようになり、主要幹線である春駒通や東大通などがこれに該当します。



自転車歩行者道分離計画図
（主要幹線・幹線）
【平成23年3月現在】



5．自転車歩行者利用環境のソフト施策について

5-1　ソフト施策について

自転車利用環境の整備では、ハード施策（自転車歩行者道ネットワーク路線の形成や整備）のほかに、以下のソフト施策をおこないます。

自転車利用における利便性向上

・啓発サインの設置
・路面標示（自転車・歩行者マーク）の設置
・規制標識の設置（公安委員会・道路管理者）

自転車の利用促進に関する啓発

・自転車歩行者道の周知
（自転車道マップやホームページなど）

自転車の利用に関する交通安全啓発の推進

・広報紙や交通安全教育、各学校等を通じたルール・マナーの啓発

◆自転車の交通ルールとマナー

【歩道を通行できる要件】

○道路標識等で普通自転車が歩道を通行することができるとされている場合

・歩道通行可を示す標識がある場合、自転車は歩道を走行できる

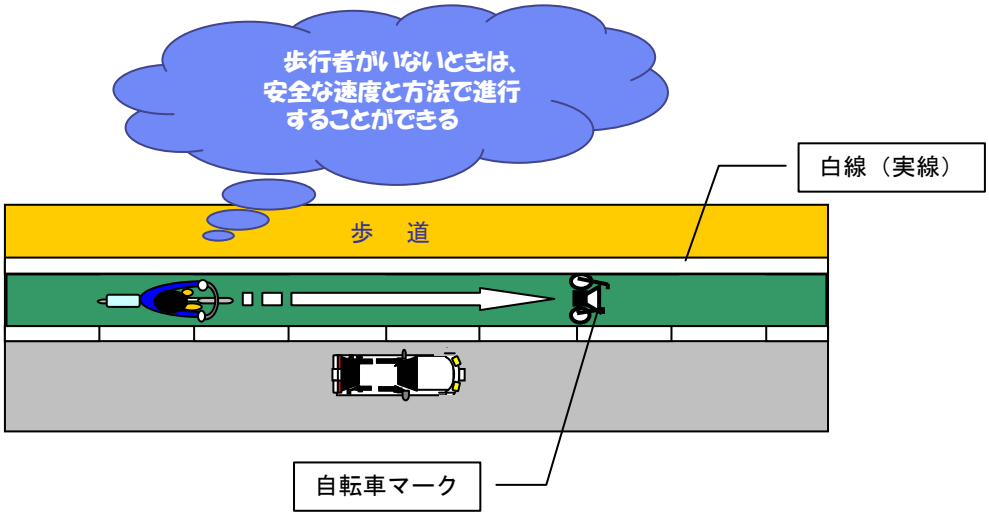
・自転車は、歩道の中央から車道よりの部分を徐行

・歩行者の通行を妨げる場合は、自転車が一時停止をおこなう

図：歩道通行可を示す標識がある場合

・自転車が通行すべき部分として指定された部分がある場合は、指定された場所を徐行する

・歩行者がいない場合に限り、状況に応じた安全な速度と方法で進行できる



図：普通自転車通行指定部分がある場合

○自転車の運転者が以下に該当する場合

・運転者が児童、幼児（13歳未満の子供）の場合

・運転者が70歳以上の場合

・運転者の身体に内閣府令で定める障害がある場合

○車道または交通状況よりやむを得ない場合

・道路工事や連続した駐車車両等のため、車道の左側部分を走行することが困難な場合

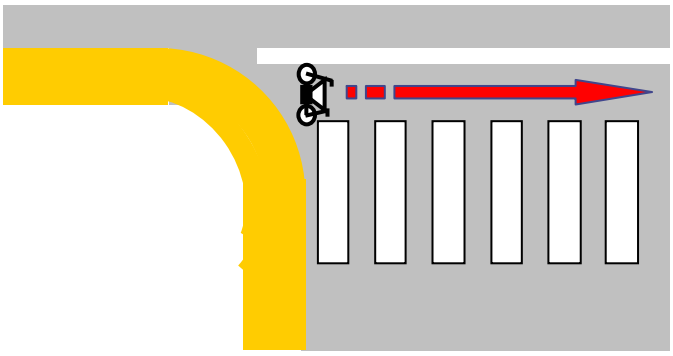
・自動車交通量が多く、かつ車道幅が狭い等より、自動車との接触事故の危険がある場合

・自転車の安全な通行を確保するため、やむを得ないと認められる場合

【交差点の通行方法】

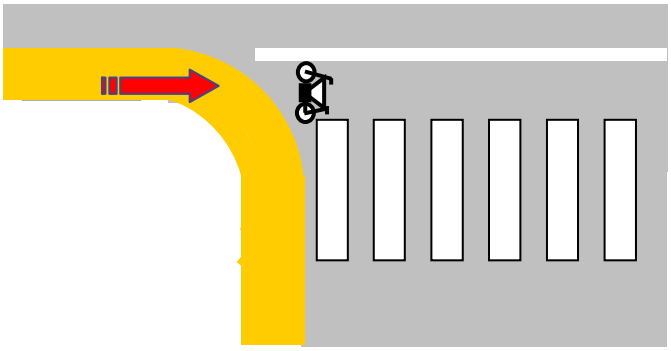
○自転車横断帯の利用

・交差点に自転車横断帯があるときは、その自転車横断帯を進行しなければならない。



○歩行者・自転車専用信号機に従う義務

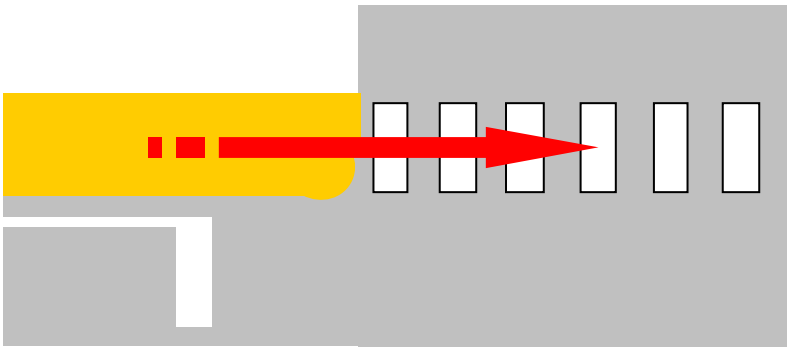
・「歩行者・自転車専用信号機」がある場合、信号機に従って通行しなければならない。



○歩行者用信号機の青色の灯火

・歩行者は、進行することができる。

・自転車は、横断歩道において降車し押して直進することができる。



【乗車用ヘルメットに関する規定】

児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

自転車安全利用五則

1　自転車は、車道が原則、歩道は例外

2　車道は左側を通行

3　歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

4　安全ルールを守る
- ○ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
- ○ 夜間はライトを点灯
- ○ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

5　子どもはヘルメットを着用

６．参考資料

①帯広市の関連計画

②自転車・歩行者交通量調査データ

③自転車歩行者道歩道幅員図（平成23年3月現在）

④自転車歩行者道分離状況図（平成23年3月現在）

⑤帯広市の気候データ

⑥帯広市自転車・歩行者道環境整備検討委員会設置要綱

⑦帯広市自転車・歩行者道環境整備検討委員会委員名簿

⑧道路構造令

⑨用語の定義等

①帯広市の関連計画

第六期帯広市総合計画
（平成21年度策定）

【現状と課題】

これまで都市の骨格を形成する幹線道路や市民の暮らしを支える生活道路の整備をはじめ、歩道などの整備により、安全で利用しやすい道路環境づくりに取り組んできました。

今後も、地域産業を支え、市民が安全で快適に暮らすことができるよう、計画的な道路網の整備や適切な維持管理を行う必要があります。

また、自転車・歩行者道などを整備し、環境に配慮したまちづくりをすすめる必要があります。

【施策の目標】

幹線道路や生活道路の整備、適切な維持管理を行うとともに、歩行者や自転車が利用しやすい環境を整備し、安全で快適な道路環境づくりをすすめます。

帯広市都市計画マスタープラン
（平成15年度策定）

【まちづくりの主要課題】

わが国の社会経済情勢は、経済のグローバル化、地球環境問題の深刻化、少子高齢社会の到来、高度情報化の進展、地方分権の進展など大きく変化しており、都市計画の課題も多様化しています。

こうした課題に対応し、帯広市が将来にわたって健全で活力ある都市社会を形成していくためには、これまでの経済成長を前提とした都市計画から、蓄積された都市基盤や資源を有効に活用し、質的な充実をめざす考え方をより重視することが求められています。

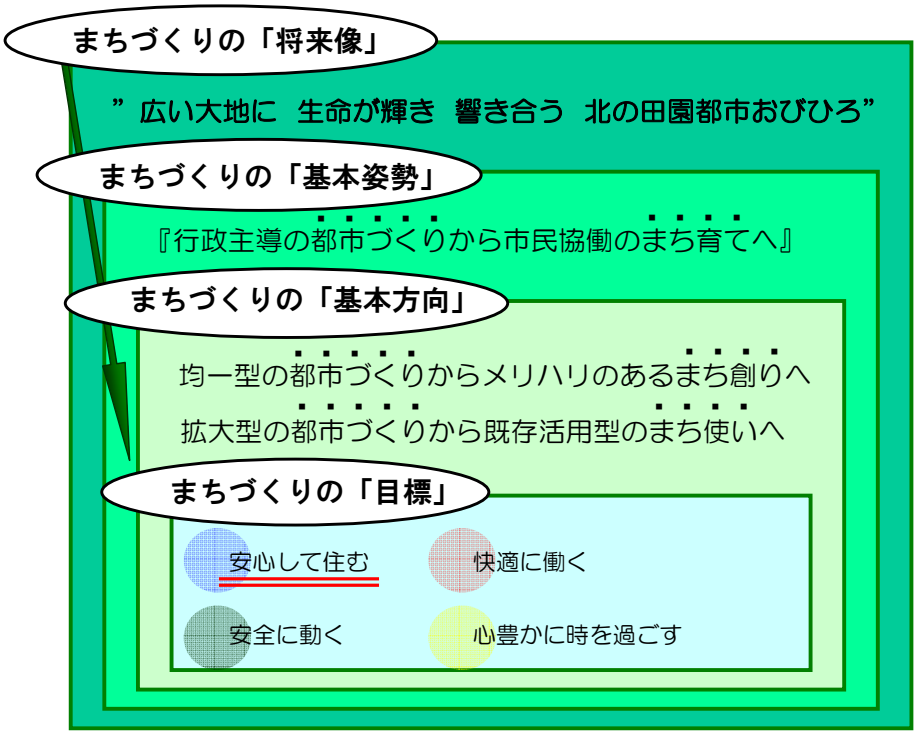
（１）歩きやすく自転車が使いやすいまちづくり

①安心、快適に歩けるまちづくりをすすめる

歩道は、新設、拡幅、段差解消などユニバーサルデザインによる整備をすすめ、安心で快適な歩行者空間の確保につとめます。また既存の歩行者専用道や緑道などとネットワークを形成し、緑豊かな歩行空間を創出します。

②自転車が使いやすいまちづくりをすすめる

環境負荷の低減や健康増進などの観点から、幹線道路に付帯した自転車・歩行者道路や広域的なサイクリングロードをネットワーク化し、通勤、通学、レクリエーションなど幅広く自転車が利用しやすい環境づくりをすすめます。



おびひろまち育てプラン
（平成20年度策定）

【目標と方向性】

『おびひろまち育てプラン』は、まちづくりの将来像・基本方向を示す『帯広市都市計画マスタープラン』を実現し具体化していくものであり、人口減少や少子高齢化の進行など、今後、帯広市が受け止めなければならない社会・経済情勢の変化とまちづくりの課題を踏まえ目標の実現に向け、５つの視点に基づいてまちづくりをすすめます。

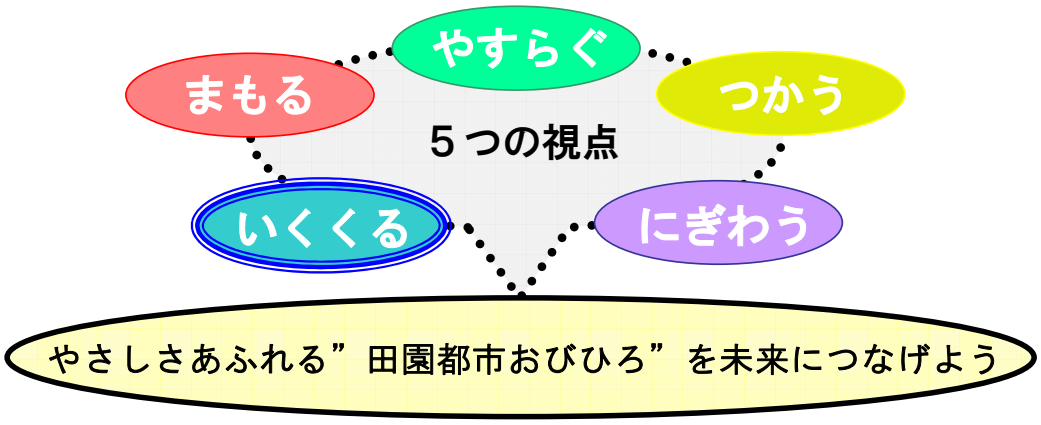
【自転車、歩行者利用環境の整備における現状と課題】

これまでは、歩行者・自転車の混在する道路整備がされてきました。近年、自転車交通事故が増加傾向にあり、特に歩行者対自転車の事故が増加しています。

道路交通法では、自転車は車道通行が原則であり、普通自転車通行可の規制があれば歩道も通行可能となりますが、実際は規制の有無に関わらず、歩道を通行しているという現状にあります。一方、歩道の普通自転車通行可の規制が行われていないことや、自転車が安全に車道を通行できないことなどの課題もあります。

歩道上での無謀な通行やルール違反、マナーの悪さなど自転車利用者のモラルの欠如が目立っており、歩行者の安全性を脅かしています。

このように気軽に安心して歩行者や自転車が利用できるよう、歩行者と自転車の分離などの利用環境整備とともに、交通ルールの周知徹底やマナーの向上などの交通安全教育の施策の推進が必要となっています。



【施策の概要】

◎自転車・歩行者利用環境の調査・検討

既存の歩道を構造、幅員、自転車利用の面から調査し、普通自転車通行可の規制や自転車歩行者道での自転車走行位置の明示、郊外部における歩道未整備道路の路肩拡幅による自転車走行空間の確保、さらには、駐輪装置の設置などの対策を検討します。

◎自転車・歩行者利用環境の整備

安全で快適に通行ができる自転車・歩行者専用道路の整備をすすめ、幹線道路に付帯した自転車歩行者道や広域的なサイクリングロードをネットワーク化し、利便性の向上をはかります。

・自転車と歩行者の走行空間の分離　　・駐輪装置の設置

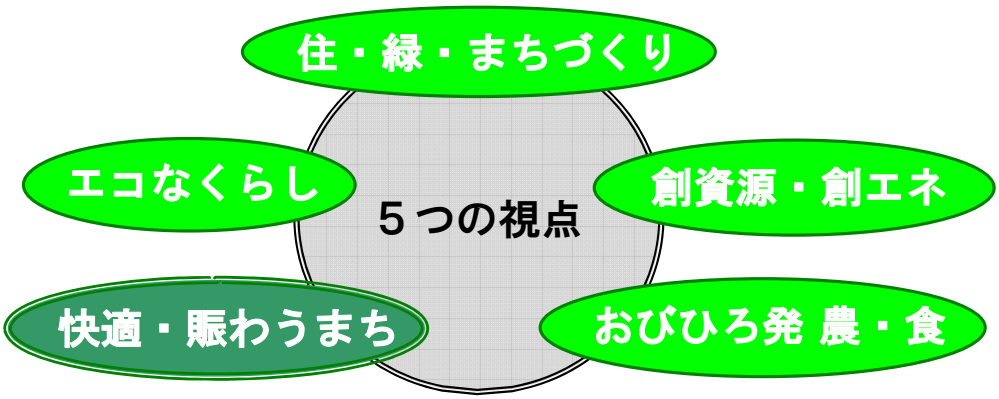
◎交通安全教育の推進

・広報、教育の充実　　・自転車教室の活用など交通安全教育の充実

帯広市環境モデル都市行動計画
（平成20年度策定）

【現状と課題】

帯広市では、以下の５つの視点から、行動計画を策定し、平成20年には政府より「環境モデル都市」の認定を受け、低炭素社会の実現に向けて様々な取り組みが実施されています。　このうち「④快適・賑わうまち」では、誰もが気軽に自転車を利用しやすい環境を整えることが重要となっています。



【概要と目標】

帯広圏の自然環境や地形などを考慮すると自転車の潜在需要は高く、日常の利用のみならず、健康増進や観光利用などの効果が期待できることから、自転車歩行者道のネットワークなど安全で安心して利用できる環境整備の取り組みをすすめます。

また、自転車文化を定着させる取り組みを推進するとともに、イベントの開催などにより地域産業の活性化を図ります。

サイクルウェブ　おびひろ
（平成2年3月）

【概　要】

歩行者および自転車の交通実態を把握するとともに、自動車交通との機能分担を図るため、帯広圏でのネットワークを構成し、快適な歩行者・自転車の交通空間を確保するためのマスタープランを策定したものです。

帯広圏の交通マスタープラン
（平成20年3月）

【都市交通の課題】

道路網（自動車、自転車、歩行者）ネットワークが不完全なことが、事故の危険性の増加や移動円滑性の阻害要因となっていることから、適正な機能を発揮する道路網の構築が重要です。

【交通施策展開】

自転車・歩行者ネットワーク化を促進するとともに、自転車・歩行者の走行分離についても検討し、それぞれがより安全に安心して走行できる空間の確保に取り組みます。

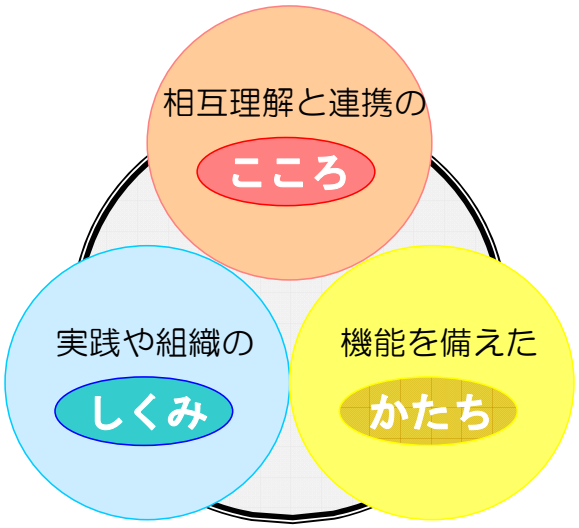
また、歩道の段差、勾配、幅員等の移動の障害を除去し、誰にも優しい道路空間整備を推進することで歩行者や自転車の快適性を向上させます。

ユニバーサルデザイン指針
（平成12年3月）

【必要性･目的】

ユニバーサルデザインによるまちづくりのために、相互理解と連携の『こころ』、実践の『しくみ』、機能を備えた『かたち』を三位一体としてすすめてめていきます。

市民の日常生活に欠かせない道路や公園などの居住環境も本指針に基づいて検討し、整備していくことが、誰もが支障を感じることなく、安全で安心して生活できる居住環境づくりにつながります。



【期待される効果】

ユニバーサルデザインの考え方に基づき『かたち』である道路・公園等を整備していくことで、歩行部分については段差や階段を設けないようにする、スロープをゆるやかにするなど、みんなが共用できるものとすることで街に出やすくなります。

また、公園はもとより道路にちょっと休める空間などがあればよりまちが歩きやすくなります。

・保育所や学校等と福祉関連施設のふれあい交流強化の期待
・幅広いふれあい交流強化の期待
・災害時に対する備えの期待
・ユニバーサルデザインによる施設づくりの経済面の期待
・まちづくりに対する積極的な参画の期待

②自転車・歩行者交通量調査データ

各観測箇所における自転車と歩行者の12時間交通量の内訳は以下のとおりです。

交通量集計表（両方向）

歩行者（上り＋下り） 12時間交通量集計表

	東大通	白樺通（白樺）	白樺通（20条）	大通	石狩通	弥生通	栄通	共栄通	春駒通	西2条通	西5条通	新緑通	公園東通	稲田通	帯広の森通	16条通	柏林台通	中島通（東西）	中島通（南北）	弥生新道（柏林台）	弥生新道（稲田）	学園通
7:00～ 8.00	14	26	4	17	19	9	2	129	6	34	51	7	12	8	7	15	16	8	12	25	8	97
8:00～ 9:00	30	20	4	9	11	4	12	31	16	60	34	6	7	8	3	12	4	9	7	32	31	223
9:00～10:00	16	16	6	11	21	17	17	17	19	124	12	13	10	16	3	8	6	13	13	9	10	22
10:00～11:00	11	14	16	5	17	8	16	4	28	175	14	9	5	20	12	16	5	7	7	5	14	55
11:00～12:00	17	12	14	6	21	9	11	10	11	232	16	13	6	19	2	11	1	9	9	3	6	142
12:00～13:00	25	8	5	2	13	5	8	4	6	319	12	12	2	28	8	7	1	6	7	10	19	40
13:00～14:00	11	3	0	2	7	16	9	25	11	253	11	11	5	14	3	19	4	4	8	9	9	19
14:00～15:00	13	11	9	3	14	13	7	67	9	224	27	12	7	16	3	9	10	13	6	13	13	17
15:00～16:00	21	26	9	10	23	16	9	65	16	234	30	16	8	18	15	17	6	5	11	35	17	19
16:00～17:00	24	10	10	5	14	11	9	12	21	212	7	15	5	22	10	9	5	20	10	17	16	37
17:00～18:00	13	14	16	5	20	18	8	9	13	227	25	10	3	14	10	10	5	11	11	24	14	100
18:00～19:00	16	20	15	8	13	14	11	8	22	269	24	5	3	19	12	15	9	4	6	19	6	18
歩行者合計	211	180	108	83	193	140	119	381	178	2363	263	129	73	202	88	148	72	109	107	201	163	789

自転車（上り＋下り） 12時間交通量集計表

	東大通	白樺通（白樺）	白樺通（20条）	大通	石狩通	弥生通	栄通	共栄通	春駒通	西2条通	西5条通	新緑通	公園東通	稲田通	帯広の森通	16条通	柏林台通	中島通（東西）	中島通（南北）	弥生新道（柏林台）	弥生新道（稲田）	学園通
7:00～ 8.00	65	121	61	67	112	37	43	31	20	54	36	49	48	58	58	23	10	16	51	117	10	43
8:00～ 9:00	149	79	135	120	117	62	67	148	137	38	28	171	210	97	205	36	9	86	157	114	112	179
9:00～10:00	19	44	20	8	22	21	15	15	20	35	34	21	11	50	17	20	5	25	7	38	31	16
10:00～11:00	14	41	28	14	30	21	19	31	28	46	37	26	14	54	17	26	6	13	6	20	41	18
11:00～12:00	83	46	42	25	51	58	21	122	24	59	118	28	55	72	23	24	3	6	10	37	27	40
12:00～13:00	59	53	25	21	41	23	15	29	15	40	120	24	54	39	20	25	6	19	8	39	45	33
13:00～14:00	19	42	33	18	23	11	14	13	5	48	26	20	18	44	16	30	6	2	7	19	26	13
14:00～15:00	29	49	29	13	28	36	26	45	18	49	41	23	14	53	18	17	6	32	12	19	33	24
15:00～16:00	24	96	91	44	40	64	114	92	86	38	110	148	125	103	131	43	12	39	97	69	41	72
16:00～17:00	20	124	126	23	73	53	96	39	69	60	84	78	43	91	88	65	10	46	72	88	50	43
17:00～18:00	32	92	80	29	71	48	44	32	65	63	53	38	41	35	56	43	8	34	30	63	25	25
18:00～19:00	25	82	79	29	49	28	102	41	36	51	60	59	28	67	110	35	11	38	37	51	20	117
自転車合計	538	869	749	411	657	462	576	638	523	581	747	685	661	763	759	387	92	356	494	674	461	623

自転車交通量では、8:00～9:00および15:00～16:00に集中していることから、自転車通学の生徒が大半を占めていると考えられます。

各観測箇所における方向別交通量の内訳は以下のとおりです。

歩行者交通量（方向別）

歩行者（上り） 12時間交通量集計表

	東大通	白樺通（白樺）	白樺通（20条）	大通	石狩通	弥生通	栄通	共栄通	春駒通	西2条通	西5条通	新緑通	公園東通	稲田通	帯広の森通	16条通	柏林台通	中島通（東西）	中島通（南北）	弥生新道（柏林台）	弥生新道（稲田）	学園通
7:00～ 8.00	11	8	2	8	4	6	0	128	2	8	45	5	3	4	2	9	4	5	4	4	4	95
8:00～ 9:00	22	13	1	6	6	2	8	29	8	27	32	1	3	5	2	5	1	4	3	2	2	219
9:00～10:00	6	8	4	10	7	11	7	2	10	62	2	9	4	10	0	3	5	7	7	3	1	9
10:00～11:00	6	7	8	3	11	6	5	2	12	85	9	3	2	9	4	10	2	5	5	2	3	46
11:00～12:00	5	2	2	3	13	7	5	3	5	122	9	8	4	12	2	8	0	4	6	1	4	50
12:00～13:00	13	4	4	0	11	4	2	3	5	161	8	9	1	18	4	4	0	2	4	4	10	17
13:00～14:00	7	1	0	2	0	9	6	4	6	124	3	7	2	8	2	8	3	3	3	6	8	7
14:00～15:00	6	7	4	2	9	7	1	33	3	100	4	5	4	6	2	7	6	8	2	6	9	10
15:00～16:00	9	20	2	3	10	10	5	1	13	118	1	10	4	9	4	9	6	0	6	26	12	7
16:00～17:00	15	5	5	1	8	6	2	6	13	108	3	7	3	11	5	3	3	12	4	12	11	10
17:00～18:00	7	9	12	2	11	7	3	1	7	124	4	5	3	7	7	7	1	4	9	14	12	2
18:00～19:00	7	12	11	4	6	9	8	3	12	166	2	3	2	8	7	6	8	3	4	17	4	7
歩上り合計	114	96	55	44	96	84	52	215	96	1205	122	72	35	107	41	79	39	57	57	97	80	479

歩行者（下り） 12時間交通量集計表

	東大通	白樺通（白樺）	白樺通（20条）	大通	石狩通	弥生通	栄通	共栄通	春駒通	西2条通	西5条通	新緑通	公園東通	稲田通	帯広の森通	16条通	柏林台通	中島通（東西）	中島通（南北）	弥生新道（柏林台）	弥生新道（稲田）	学園通
7:00～ 8.00	3	18	2	9	15	3	2	1	4	26	6	2	9	4	5	6	12	3	8	21	4	2
8:00～ 9:00	8	7	3	3	5	2	4	2	8	33	2	5	4	3	1	7	3	5	4	30	29	4
9:00～10:00	10	8	2	1	14	6	10	15	9	62	10	4	6	6	3	5	1	6	6	6	9	13
10:00～11:00	5	7	8	2	6	2	11	2	16	90	5	6	3	11	8	6	3	2	2	3	11	9
11:00～12:00	12	10	12	3	8	2	6	7	6	110	7	5	2	7	0	3	1	5	3	2	2	92
12:00～13:00	12	4	1	2	2	1	6	1	1	158	4	3	1	10	4	3	1	4	3	6	9	23
13:00～14:00	4	2	0	0	7	7	3	21	5	129	8	4	3	6	1	11	1	1	5	3	1	12
14:00～15:00	7	4	5	1	5	6	6	34	6	124	23	7	3	10	1	2	4	5	4	7	4	7
15:00～16:00	12	6	7	7	13	6	4	64	3	116	29	6	4	9	11	8	0	5	5	9	5	12
16:00～17:00	9	5	5	4	6	5	7	6	8	104	4	8	2	11	5	6	2	8	6	5	5	27
17:00～18:00	6	5	4	3	9	11	5	8	6	103	21	5	0	7	3	3	4	7	2	10	2	98
18:00～19:00	9	8	4	4	7	5	3	5	10	103	22	2	1	11	5	9	1	1	2	2	2	11
歩下り合計	97	84	53	39	97	56	67	166	82	1158	141	57	38	95	47	69	33	52	50	104	83	310
歩行者合計	211	180	108	83	193	140	119	381	178	2363	263	129	73	202	88	148	72	109	107	201	163	789

自転車交通量（方向別）

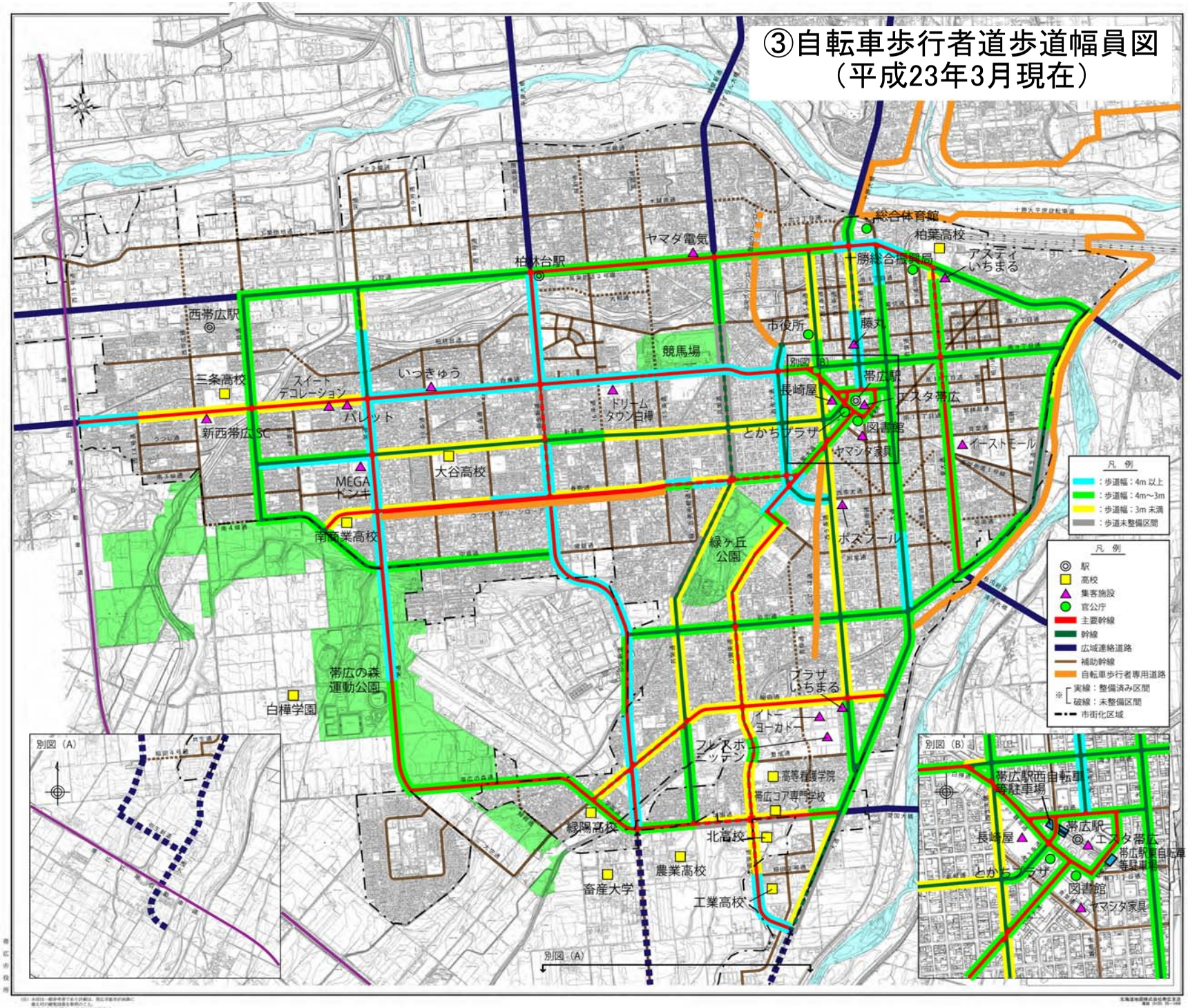
自転車（上り） 12時間交通量集計表

	東大通	白樺通（白樺）	白樺通（20条）	大通	石狩通	弥生通	栄通	共栄通	春駒通	西2条通	西5条通	新緑通	公園東通	稲田通	帯広の森通	16条通	柏林台通	中島通（東西）	中島通（南北）	弥生新道（柏林台）	弥生新道（稲田）	学園通
7:00～ 8.00	56	79	26	24	59	14	26	23	2	36	17	33	15	12	30	15	4	4	22	66	1	12
8:00～ 9:00	142	55	26	23	51	13	34	110	21	16	14	144	14	29	142	22	6	5	57	41	8	147
9:00～10:00	14	28	12	6	13	14	4	3	11	14	21	9	3	40	9	10	2	16	2	18	7	11
10:00～11:00	6	20	15	4	20	11	9	7	9	26	13	11	6	37	8	13	3	9	5	6	14	11
11:00～12:00	10	20	22	15	39	37	13	6	12	45	96	13	47	52	10	7	2	3	3	12	17	26
12:00～13:00	6	22	11	14	26	12	4	7	3	26	102	9	47	17	3	10	1	17	5	15	27	4
13:00～14:00	7	19	18	9	15	6	7	8	4	30	14	8	7	22	7	11	5	1	6	7	18	5
14:00～15:00	10	20	20	6	14	13	14	23	12	32	16	10	10	18	11	10	3	27	5	6	26	8
15:00～16:00	12	27	57	33	15	20	42	65	52	23	22	34	86	56	25	15	5	19	67	40	27	13
16:00～17:00	9	64	84	17	26	31	55	20	46	22	48	37	23	57	26	18	5	39	41	43	35	18
17:00～18:00	14	53	54	18	25	22	25	20	46	40	31	15	25	15	26	19	7	32	18	26	18	6
18:00～19:00	14	29	43	11	20	19	24	19	27	37	27	32	14	34	78	17	8	35	14	28	15	25
自上り合計	300	436	388	180	323	212	257	311	245	347	421	355	297	389	375	167	51	207	245	308	213	286

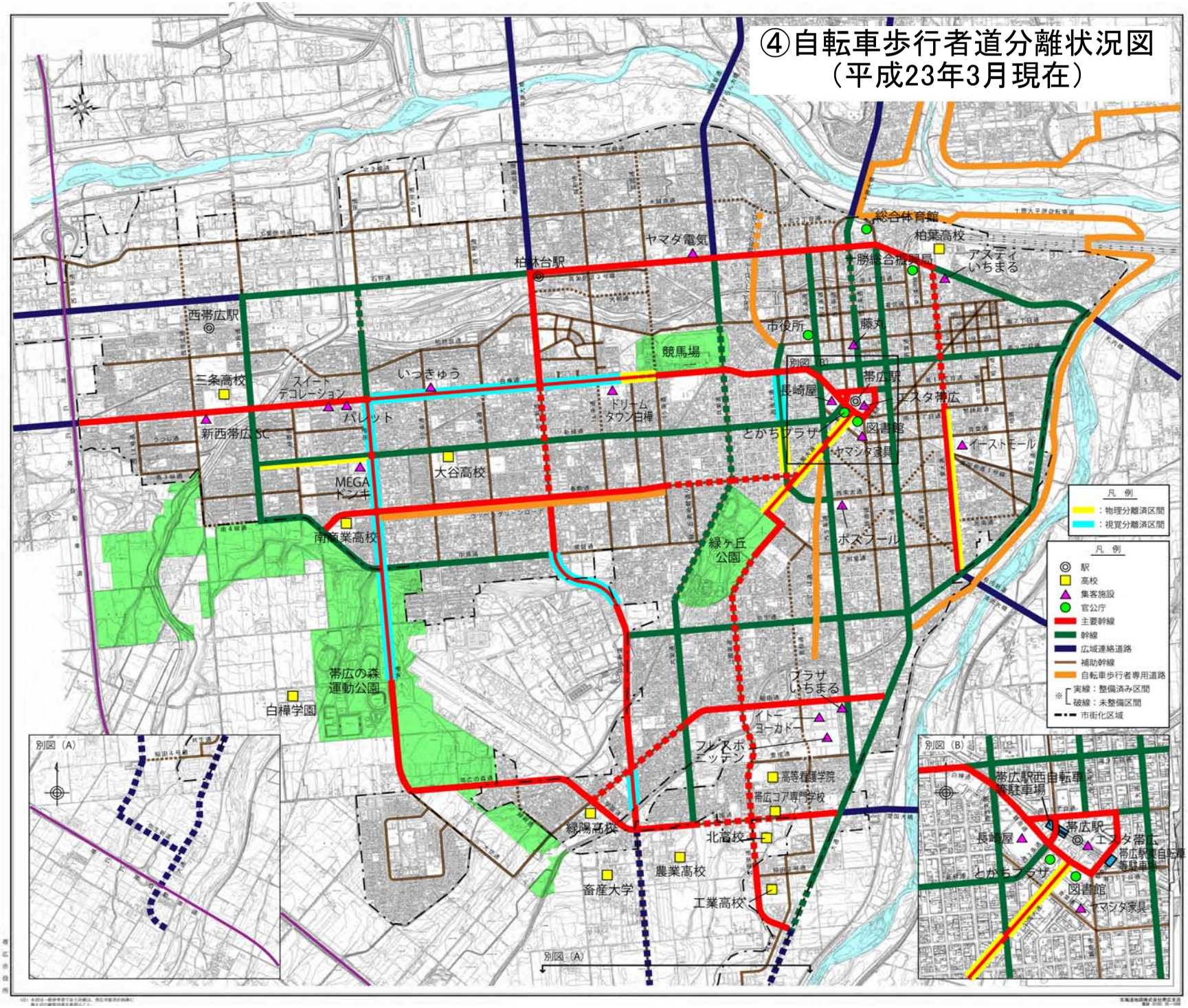
自転車（下り） 12時間交通量集計表

	東大通	白樺通（白樺）	白樺通（20条）	大通	石狩通	弥生通	栄通	共栄通	春駒通	西2条通	西5条通	新緑通	公園東通	稲田通	帯広の森通	16条通	柏林台通	中島通（東西）	中島通（南北）	弥生新道（柏林台）	弥生新道（稲田）	学園通
7:00～ 8.00	9	42	35	43	53	23	17	8	18	18	19	16	33	46	28	8	6	12	29	51	9	31
8:00～ 9:00	7	24	109	97	66	49	33	38	116	22	14	27	196	68	63	14	3	81	100	73	104	32
9:00～10:00	5	16	8	2	9	7	11	12	9	21	13	12	8	10	8	10	3	9	5	20	24	5
10:00～11:00	8	21	13	10	10	10	10	24	19	20	24	15	8	17	9	13	3	4	1	14	27	7
11:00～12:00	73	26	20	10	12	21	8	116	12	14	22	15	8	20	13	17	1	3	7	25	10	14
12:00～13:00	53	31	14	7	15	11	11	22	12	14	18	15	7	22	17	15	5	2	3	24	18	29
13:00～14:00	12	23	15	9	8	5	7	5	1	18	12	12	11	22	9	19	1	1	1	12	8	8
14:00～15:00	19	29	9	7	14	23	12	22	6	17	25	13	4	35	7	7	3	5	7	13	7	16
15:00～16:00	12	69	34	11	25	44	72	27	34	15	88	114	39	47	106	28	7	20	30	29	14	59
16:00～17:00	11	60	42	6	47	22	41	19	23	38	36	41	20	34	62	47	5	7	31	45	15	25
17:00～18:00	18	39	26	11	46	26	19	12	19	23	22	23	16	20	30	24	1	2	12	37	7	19
18:00～19:00	11	53	36	18	29	9	78	22	9	14	33	27	14	33	32	18	3	3	23	23	5	92
自下り合計	238	433	361	231	334	250	319	327	278	234	326	330	364	374	384	220	41	149	249	366	248	337
自転車合計	538	869	749	411	657	462	576	638	523	581	747	685	661	763	759	387	92	356	494	674	461	623

③自転車歩行者道歩道幅員図
（平成23年3月現在）



④自転車歩行者道分離状況図
（平成23年3月現在）



⑤帯広市の気候データ

帯広市は他都市に比べ、降水量が少なく、日照時間も長いことから、自転車利用に適した気象環境となっています。

各都市における降水量（1.0mm以上）の平均日数（1971～2000　30年）

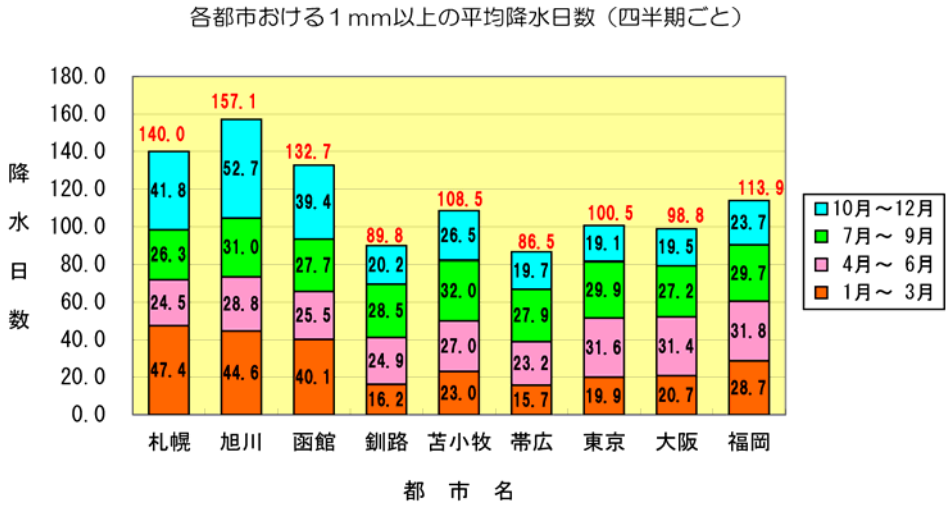
単位：日

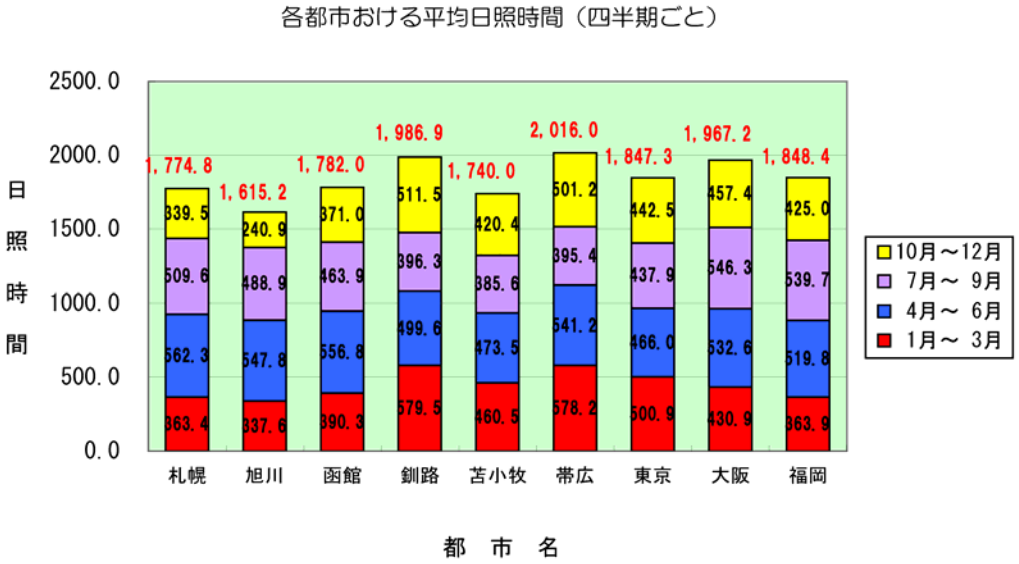
	札幌	旭川	函館	釧路	苫小牧	帯広	東京	大阪	福岡
1月～ 3月	47.4	44.6	40.1	16.2	23.0	15.7	19.9	20.7	28.7
4月～ 6月	24.5	28.8	25.5	24.9	27.0	23.2	31.6	31.4	31.8
7月～ 9月	26.3	31.0	27.7	28.5	32.0	27.9	29.9	27.2	29.7
10月～12月	41.8	52.7	39.4	20.2	26.5	19.7	19.1	19.5	23.7
年計	140.0	157.1	132.7	89.8	108.5	86.5	100.5	98.8	113.9

各都市における平均日照時間（1971～2000　30年）

単位：時間

	札幌	旭川	函館	釧路	苫小牧	帯広	東京	大阪	福岡
1月～ 3月	363.4	337.6	390.3	579.5	460.5	578.2	500.9	430.9	363.9
4月～ 6月	562.3	547.8	556.8	499.6	473.5	541.2	466.0	532.6	519.8
7月～ 9月	509.6	488.9	463.9	396.3	385.6	395.4	437.9	546.3	539.7
10月～12月	339.5	240.9	371.0	511.5	420.4	501.2	442.5	457.4	425.0
年計	1,774.8	1,615.2	1,782.0	1,986.9	1,740.0	2,016.0	1,847.3	1,967.2	1,848.4

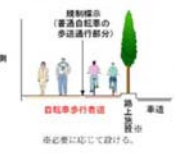




⑧道路構造令

道路構造令は道路の構造の一般的な技術的基準を定めたものであり、昭和33年に道路法第30条にもとづく政令として公布された後、その後の交通や社会情勢、環境等の変化、技術の進歩、また21世紀に向けた新たな道路構造のあり方に関する道路審議会の答申や、関連する技術基準の改訂等に対応するものとして、昭和45年から今日までに数回の改正がおこなわれています。道路構造令における自転車走行空間の幅員の変遷については以下のとおりです。

自転車走行空間に関わる道路構造令の変遷

	自転車専用道路 自転車が通行するためだけに設けられた専用道路	自転車道 車道や歩道と平行して自転車用に設けられた道路の部分	自転車歩行者道 車道や路肩等と平行して自転車歩行者共用に設けられた道路の部分	自転車歩行者専用道路 自転車と歩行者が通行するために設けられた専用道路	歩道 歩道なし
1958年 (S33)					【幅員】 2.25m以上 並木設置時 3.25m以上 4種道路にのみ設置
1970年 (S45)	【幅員】 2.0m以上	【幅員】 2.0m以上 必要に応じて設置 (自動車および自転車の交通量が多い道路)	【幅員】 2.0m以上 必要に応じて設置 (自動車の交通量が多く、歩行者の交通量が少ない道路)	【幅員】 2.0m以上	【幅員】 1.0m以上 並木設置時 1.5mを追加 4種道路又は自転車道を設ける3種道路に設置
1982年 (S57)	【幅員】 2.0m以上 → 3.0m以上	設置要件の緩和 (自転車の交通量が多い道路)	設置要件の緩和 (自動車の交通量が多い道路)	【幅員】 2.0m以上 → 3.0m以上	【幅員】 1.5m以上 並木設置時 1.5mを追加 4種1級には植樹帯(1.5m)を設置
1993年 (H5)			【幅員】 2.0m以上 → 歩行者が多い道路 4.0m以上 その他の道路 3.0m以上	【幅員】 3.0m以上 → 4.0m以上	【幅員】 2.0m以上 並木設置時 1.5mを追加
2001年 (H13)		原則設置 (自動車及び自転車の交通量が多い道路)	原則設置 (自動車の交通量が多い道路)		【幅員】 歩行者が多い 3.5m以上 その他の道路 2.0m以上 並木設置時 1.5mを追加 自転車歩行者道が設置できない道路に設置
			分離  未分離 		

自転車専用の走行空間が確保されている

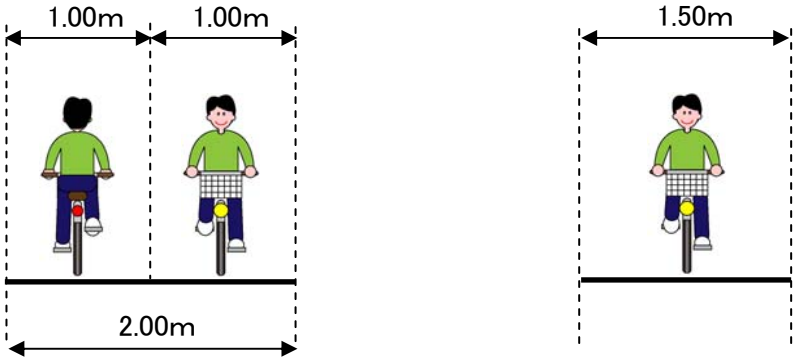
自転車と歩行者が混在

自転車は基本的に路肩等を走行

【道路構造令による幅員】

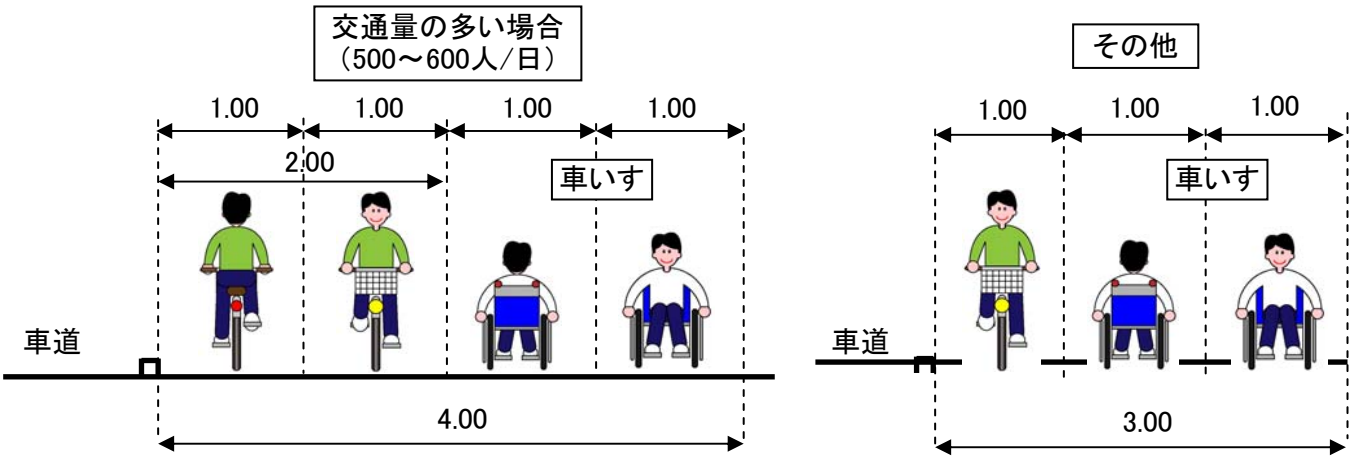
●第１０条３項（自転車道）

自転車道の幅員は、2m以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することができる。



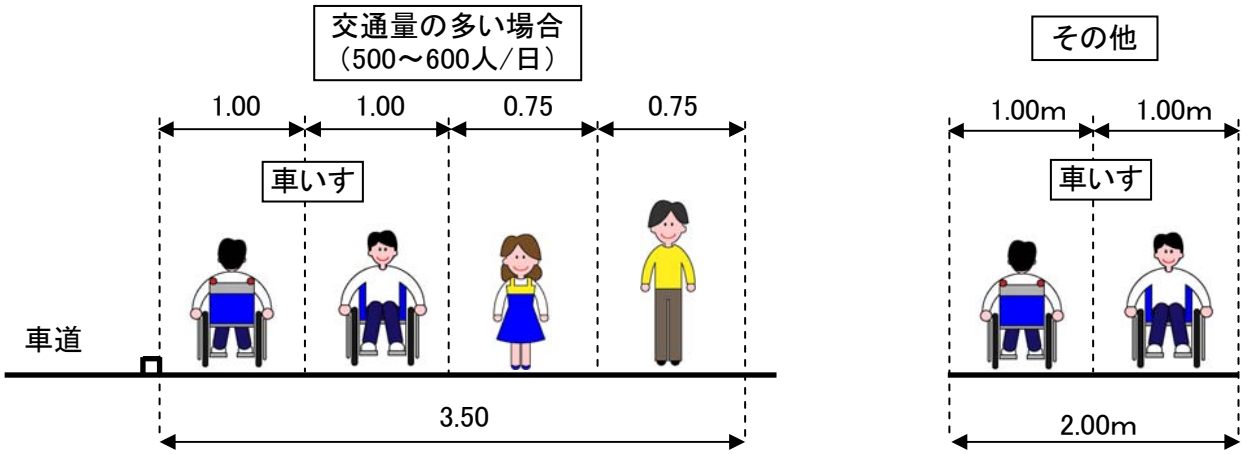
●第１０条の２第２項（自転車歩行者道）

自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い場合にあっては、4m以上、その他の道路にあっては3m以上とするものとする。



●第１１条３項（歩道）

歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5m以上、その他の道路にあっては2m以上とするものとする。



⑥ 帯広市自転車・歩行者道環境整備検討委員会設置要綱

（設置）
第１条　帯広市は、自転車と歩行者が安全かつ快適に通行することができる環境の創出を目的とした自転車道（道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号。以下「政令」という。）第２条に規定する歩道、自転車道、自転車歩行者道及び路肩をいう。以下同じ。）の環境整備について検討するため、帯広市自転車・歩行者道環境整備検討委員会（以下「委員会」という）を設置する。

（所掌事務）
第２条　委員会の所掌事務は、次のとおりとする。
（１）自転車・歩行者道の環境整備に係る計画策定に関すること。
（２）前号に掲げるもののほか、自転車・歩行者道環境整備に関し必要と認められること。

（組織）
第３条　委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。
２　委員会に委員長１名と副委員長１名を置く。
３　委員長は、委員会で選任し、副委員長は、委員長が指名できるものとする。
４　委員は別表１に掲げる職にある者をもって充てる。

（委員長及び副委員長）
第４条　委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
２　副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

（会議）
第５条　委員会の会議は、委員長が招集する。
２　委員長は、会議の議長となる。
３　委員長は、必要があると認めたときは、関係者に出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

（庶務）
第６条　委員会の庶務は、都市建設部都市計画課において処理する。

（雑則）
第７条　この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附則
この要綱は、平成２１年　９月　１日から施行する。

⑦ 帯広市自転車・歩行者道環境整備検討委員会委員名簿

役　職	所　　属
委　員	十勝サイクリング協会
委　員	帯広自転車商組合
委　員	帯広市町内会連合会
委　員	帯広市交通安全協会
委　員	帯広商工会議所地域開発委員会
委　員	社会福祉法人　帯広市社会福祉協議会
委　員	一般社団法人　北海道中小企業家同友会帯広支部環境部会
委　員	帯広市ＰＴＡ連合会
委　員	北海道高等学校長協会十勝支部
委　員	北海道高等学校ＰＴＡ連合会十勝支部
委　員	北海道釧路方面帯広警察署交通課
委　員	国土交通省北海道開発局帯広開発建設部道路計画課
委　員	北海道十勝総合振興局帯広建設管理部事業室道路課
委　員	帯広市都市建設部
委　員	帯広市市民活動部安心安全推進課
委　員	帯広市都市建設部土木課

事務局

事務局長	帯広市都市建設部都市計画課長
局　員	帯広市都市建設部都市計画課長補佐
局　員	帯広市都市建設部都市計画課都市施設係長
局　員	帯広市都市建設部都市計画課都市施設係担当者

⑨ 用語の定義等

本方針において使用する用語は、以下のように定義します。

（１）自転車走行空間

自転車が走行するための道路の部分をいいます。

（２）自転車

車体の大きさ及び構造が、内閣府令で定める基準[注)]に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないもの（道路交通法のおける「普通自転車」に該当する）をいいます。

注）道路交通法施行規則第 9 条の 2 の規定による。

（３）自転車道

道路構造令第 2 条第 2 号または道路交通法第 2 条第 3 号の 3 に規定する自転車道をいいます。

・自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他にこれに類する工作物によって区画された車道の部分をいいます。（道路構造令第 2 条第 2 号、道路交通法第 2 条第 3 号の 3）

・自転車道の幅員は 2m以上（やむを得ない場合は１．５m以上）とされています。（道路構造令第 10 条第 3 項）

（４）自転車歩行者道

道路構造令第 2 条第 3 号に規定する自転車歩行車道をいう。（道路交通法上は、自転車歩行者道という定義ではなく、歩道として扱われます。）

・専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他にこれに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいいます。（道路構造令第 2 条第 3 号）

・自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い場合４m以上、その他の場合に３m以上とされています。（道路構造令第 10 条の 2 第 2 項）

（５）歩道

道路構造令第 2 条第 1 号または道路交通法第 2 条第 2 号に規定する歩道をいいます。

・歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他に類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいいます。（道路構造令第 2 条第 1 号、道路交通法第 2 条第 2 号）

・歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い場合３．５m以上、その他の場合は２m以上とされています。（道路構造令第 11 条第 3 項）

（６）車道

道路構造令第 2 条第 4 号または道路交通法第 2 条第 3 号に規定する車道をいいます。

・専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分（自転車道を除く。）をいいます（道路構造令第 2 条第 4 号）

・　車両の通行の用に供するため縁石線若しくはさくその他これに類する工作物又は道路標示によって区画された道路の部分をいいます。（道路交通法第 2 条第 3 号）。

（７）自転車専用道路

道路法第 48 条の 13 第 1 項に規定する道路をいいます。

・ 専ら自転車の一般交通の用に供する道路又は道路の部分（当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限る。）をいいます（道路法第 48 条の 13 第 1 項）。

・ 自転車専用道路の幅員は３ｍ以上（やむを得ない場合は２．５ｍ以上）とされています（道路構造令第 39 条第 1 項）

（８）自転車歩行者専用道路

道路法第 48 条の 13 第 2 項に規定する道路をいいます。

・ 専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分（当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限る。）をいいます（道路法第 48 条の 13 第 2 項）

・ 自転車歩行者専用道路の幅員は４ｍ以上とされています。（道路構造令第 39 条第 1 項）

（９）自転車専用通行帯

道路交通法第20条第2項の規定により自転車の通行区分が道路標示で指定された専用通行帯（道路標示「普通自転車の歩道通行部分」で指定されたものは除く。）をいいます。

・ 車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければなりません。（道路交通法第 20 条第 2 項）

・ 車両通行帯の幅員は３ｍ以上（やむを得ない場合１．０ｍ以上３ｍ未満）とされています。（道路交通法施行令第 1 条の 2 第 4 項）

（１０）道路標示

道路の交通に関し、規制または指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋲、ペイント、石等による線、記号又は文字をいいます。

（１１）普通自転車歩道通行可

道路交通法上、自転車は車道通行が原則ですが、各都道府県公安委員会により、「普通自転車歩道通行可」の規制が実地されると、歩道も走行できるようになります。

なお、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」の改正により、「普通自転車歩道通行可」の規制標示が新設されることになりました。（H20.8.1 施行）