

自転車ネットワーク整備計画

- 自転車の使いやすい環境づくりの実現
- 自転車の活用を総合的・計画的に推進

自転車の使いやすい環境づくりに求められていること

自転車活用推進法（H29.5.1 施行）では、基本理念として以下を掲げています。

- ・自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- ・自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・交通安全の確保

⇒自転車の活用を総合的・計画的に推進

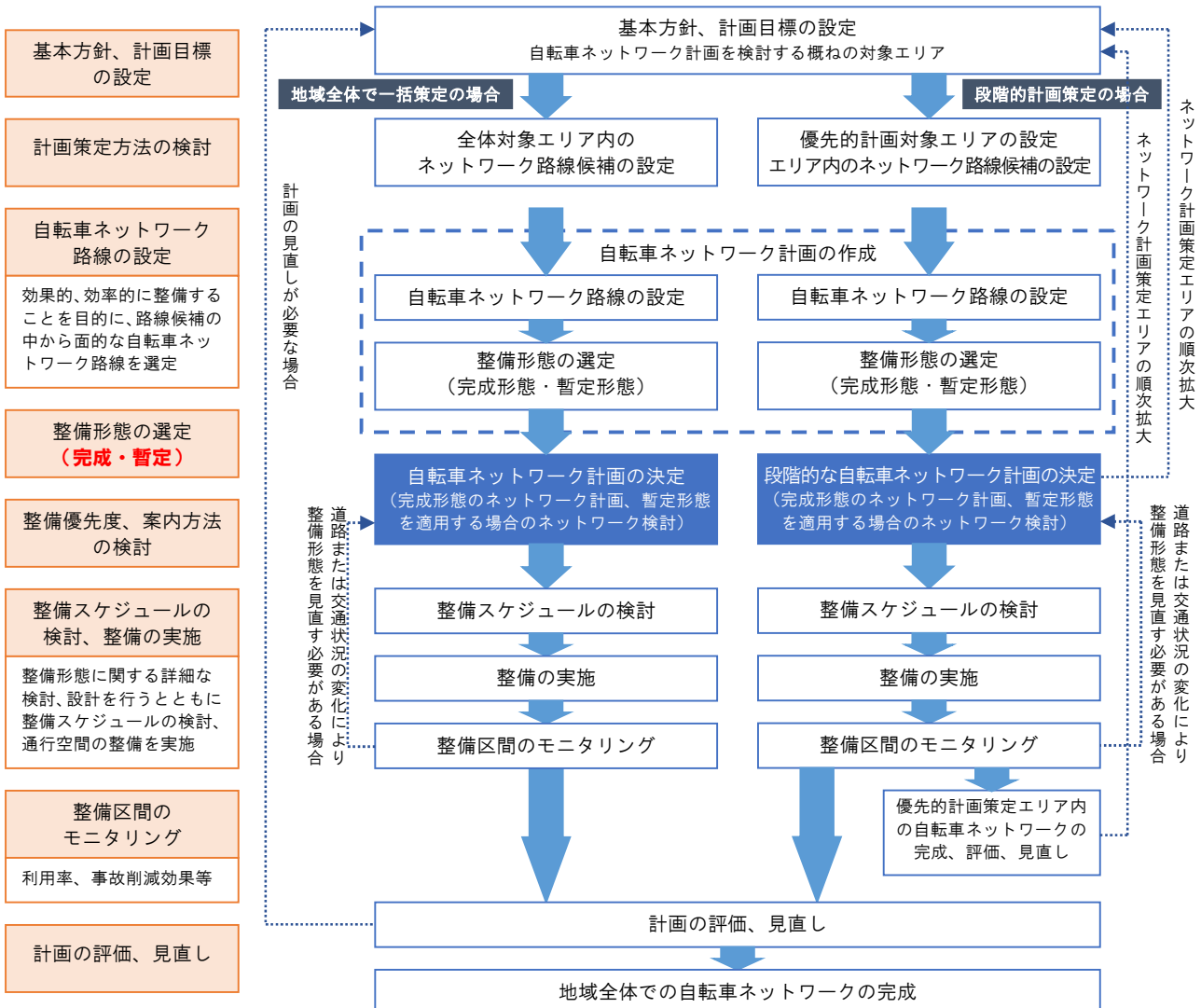


同法に基づき、国では、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた「自転車活用推進計画」の策定に取り組んでいます。（自転車活用推進本部：第1回H29.6.13）

また、都道府県、市区町村においても、**区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める**こととされています。そのため、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的として、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した**自転車ネットワーク計画**の策定をご提案します。

計画の検討手順（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン：H28.7）

自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順を以下に示します。



暫定形態の積極的な活用（改正ガイドライン）

自転車道や自転車専用通行帯の整備が困難な場合、暫定形態を検討し、積極的に活用していくことが望まれます。ネットワーク路線では、自転車歩行者道に依存せず、①～③を柔軟に組み合わせることにより、ネットワーク形成を加速していくことが期待できます。

引用：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

整備形態	【整備イメージ】	
自転車道	<p>緑石棒等</p> <p>歩道 自転車道</p>	
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p>	
自転車と自動車混在通行とする道路（車道混在）	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>1.5m (1.0m) 以上の幅員を外側線の外側に確保できる場合</p>	<p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>歩道 車道</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>歩道 車道</p> <p>※人車接触危険帯等は外側線の下に寄せられることができる</p> <p>生活道路等では自転車の通行位置を適切に示すことができる範囲でコンパクトな仕様とする</p>

計画策定の効果

「自転車活用推進法」の基本方針に基づく様々な施策への展開・連携が期待されます。

- | | |
|---------------------------|------------------------------|
| ① 自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 | ② 路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し |
| ③ シェアサイクル施設の整備 | ④ 自転車競技施設の整備 |
| ⑤ 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 | ⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 |
| ⑦ 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 | ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨ 自転車活用による国民の健康の保持増進 | ⑩ 学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 |
| ⑪ 自転車と公共交通機関との連携の促進 | ⑫ 災害時の自転車の有効活用体制の整備 |
| ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭ 観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 |

これからのまちづくりにおいては、コンパクトプラスネットワークの考え方のもと、まちなかにおける歩行者・自転車の安全・安心な空間の実現に取り組んでいくことが重要になってきます。弊社では、GIS ツールを活用した「見える化」地域の概況把握のほか、設計担当部署との連携による通行空間の検討・設計、住民とのコミュニケーション・合意形成についても多くのまちづくり関連実績を有しており、分野間連携とまちづくりの実績を活かした実効性のある計画づくりをお手伝いいたします。また、レンタサイクルの実施・運営や公共交通、災害・減災に関する計画、地域活性化への取り組みも行っており、総合的な見地からの計画づくりも可能です。