

自転車走行環境改善に向けて

【論点1】自転車走行環境改善に向けて

論 点

利用者にとっての安全、安心な走行環境を、コストを含めて持続的に整備、改善していくことが重要と考えており、以下の点についてご審議頂きたい。

<安全>

- ①ルート診断の目的、考え方 ⇒P. 2
- ②走行空間の確保について ⇒P. 3~P. 4

<ルート案内>

- ③標識の内容・設置位置の考え方 ⇒P. 5~P. 8
- ④標識のデザイン、ルートの番号決定 ⇒P. 9

①ルート診断(考え方)

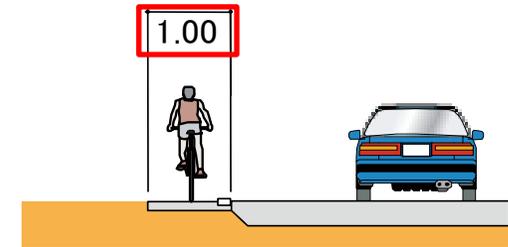
- 「**走りやすさ**(安全性)」「**スムーズな流れ**」「**注意箇所**」の観点に着目してルート診断を実施。
- 【悪い】と診断した区間や【注意箇所】についてコミュニケーションサイトで情報提供するとともに、走行環境の改善につなげる。

◎ルート診断方法案

- 走りやすさ(安全性)** 交通量が一定量以上(全道平均である3千台以上)で、かつ路肩幅員が1.0m(右記参照)を下回る区間を【悪い】とする。
 あるいは、大型車混入率が一定以上(全道平均である20%以上)の区間を【悪い】とする。
- スムーズな流れ** スイスマビリティのケースを参考に、一定区間における停止回数が3回以上の区間を【悪い】とする。
- 注意箇所** トンネル・長大橋梁(100m以上)・事故危険箇所をピンポイントで【注意箇所】とする。

◎路肩幅員について

自転車専用通行帯として最低限確保すべき幅員※



※出典:「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月国土交通省道路局・警察庁交通局)」

		悪い	普通	良い	表示方法の例
区間情報	走りやすさ	<ul style="list-style-type: none"> ・排水マスを除く路肩幅員が1.0m未満で交通量が3千台/日以上 ・大型車混入率が20%以上 	左記・右記以外	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通量が3千台/日未満で、適切な自転車走行空間が整備されている。 ・大型車混入率が20%未満 	【悪い】区間を地図上に赤線を表示
	スムーズな流れ	都市内は500m、郊外は2,000mを走行する際の停止回数:3回以上	3回未満	1回未満	
箇所情報	注意箇所	「トンネル」「橋梁(長大100m以上)」「事故危険箇所/区間」			【注意箇所】を地図上にアイコン表示

②走行空間の確保(路面表示)

- 自動車側に自転車が走行することを意識させ、自転車との離隔を確保する手段の1つに「矢羽根型路面表示」がある。
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、矢羽根の設置間隔は10mを標準としているが、郊外が中心となる北海道のサイクルツーリズムにおいては、長い区間で密に矢羽を整備することはコスト的にも現実的でなく、大型車、路肩の幅員等といった安全上必要な区間に限定し、かつ適切な設置間隔とする取り組みを行う。

⇒ 検討事例(層雲峡)について次回以降説明

【「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」と道内の事例】

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上※1</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上※3</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上(0.75m以上※4)</p>



車道混在(札幌市)



車道混在(層雲峡試行事例)

② 走行空間の確保(河川空間の活用)

○河川堤防天端や河川敷上の舗装された管理用道路をサイクリングロードとして活用。

○雄大な自然が織りなす景観を楽しめるとともに、車と分離されており、安心・安全で快適な走行が可能。

【既に活用されている事例】



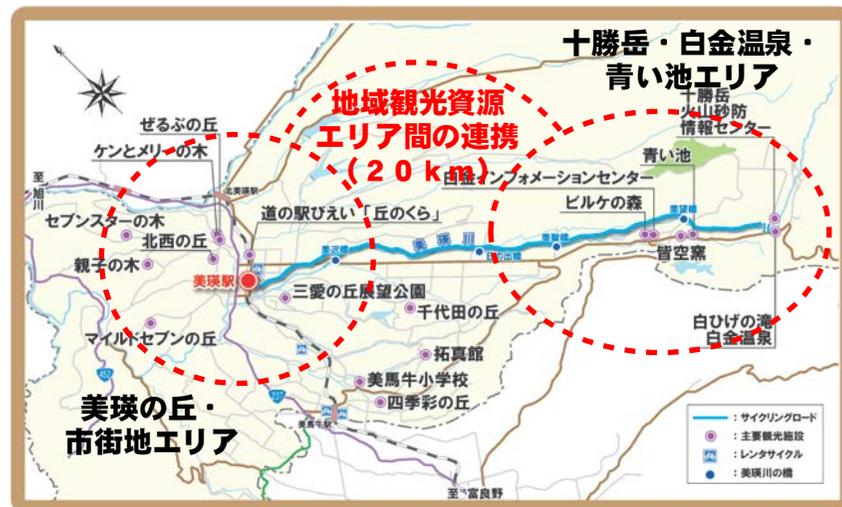
天塩川(河川堤防上を走行)



石狩川(河川敷上を走行)

【活用に向け地域と連携している事例(美瑛川地区かわまちづくり)】

地域と連携し、美瑛川の河川空間をサイクリングロードとして活用するために必要な整備内容や連携方法を検討中。



十勝岳を眺めながら、川沿いを走りたい！



舗装された河川堤防上を走行

③ルート案内(標識と路面表示)

- 道路上におけるルート案内の事例としては、標識によるものと、路面表示によるものがある。
- 北海道においては、冬期の除雪によって路面表示が削れてしまうことから、ルートの案内については、路面表示ではなく標識によるルート案内を行うことを基本としたい。

【標識によるルート案内の事例】

【国内事例(奈良県)】



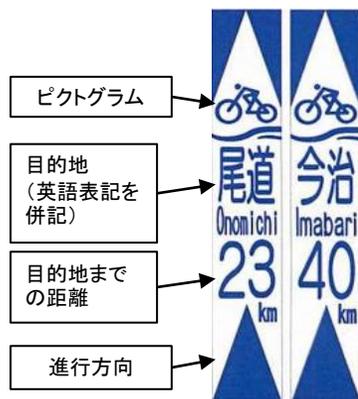
【海外事例(スイス)】



出典:シーニックバイウェイ支援センター提供資料

【路面表示によるルート案内の事例】

【国内事例(しまなみ海道)】



ブルーラインにより誘導



出典:愛媛県HP

北海道においては、冬期の除雪によって路面表示が削れてしまう



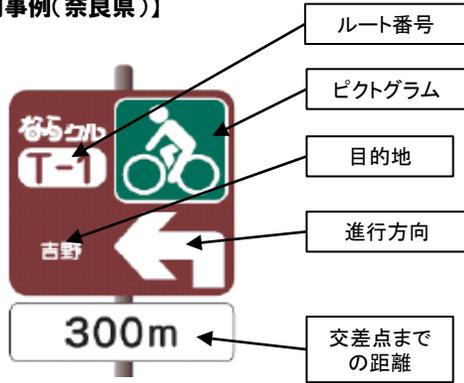
路面表示ではなく、
標識によるルート案内を基本

③ルート案内(標識に盛り込む内容)

- 標識によるルート案内としては、交差点(分岐部)において行き先を示すものと、単路部(交差点以外の区間)において、当該箇所がルートの途中であることや、目的地までの距離等を示すものがある。
- いずれも①自転車の標識であることがわかるピクトグラム、②ルートの番号を標示しており、交差点においては③ルートの進行方向が追加される(一部は④目的地、⑤交差点や目的地までの距離を標示)。
- 北海道では、最小限必要な①ピクトグラム、②ルートの番号、③ルートの進行方向(交差点)を盛り込むことを基本とし、現地状況により必要な情報を案内することとしたい。(目的地や目的地までの距離は、サイトでも把握可能とする。)

【交差点(分岐部)におけるルート案内標識の事例】

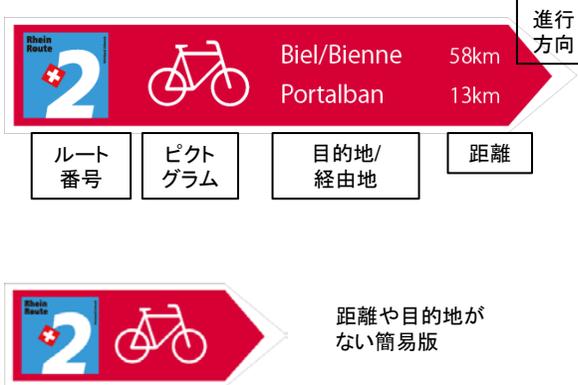
【国内事例(奈良県)】



ルート番号
ピクトグラム
目的地
進行方向
交差点までの距離

資料: 奈良県自転車利用ネットワークづくりガイドライン

【海外事例(スイス)】



進行方向
ルート番号
ピクトグラム
目的地/経由地
距離
距離や目的地がない簡易版

【北海道(交差点(分岐部))](案)

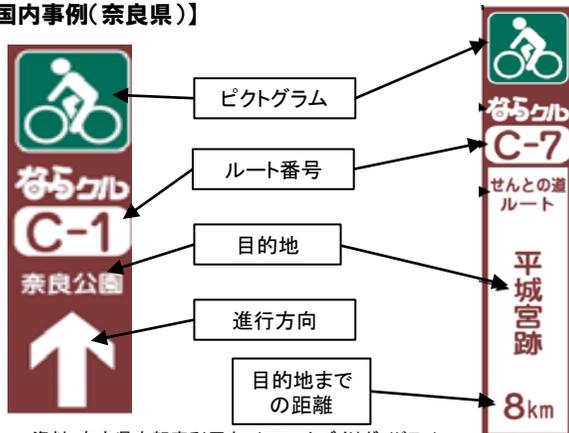
ピクトグラム・ルート番号・ルートの進行方向を盛り込む



分岐・方向を確認
分岐・方向・方面・距離を確認
ピクト ルート番号 方向・方面・距離
※設置位置によって、交差点までの距離を標示

【単路部におけるルート案内標識の事例】

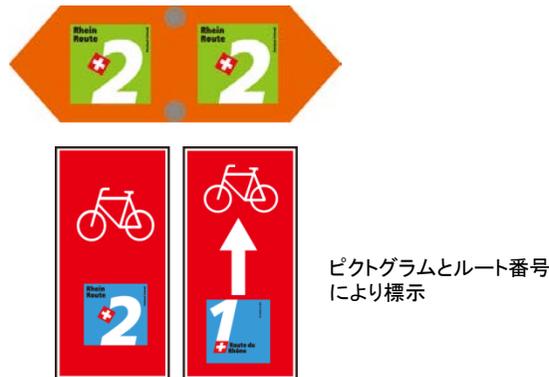
【国内事例(奈良県)】



ピクトグラム
ルート番号
目的地
進行方向
目的地までの距離

資料: 奈良県自転車利用ネットワークづくりガイドライン

【海外事例(スイス)】



ピクトグラムとルート番号により標示

【北海道(単路部)](案)

ピクトグラム・ルート番号を盛り込む



ルートから外れていないことを確認
方向・方面・距離を確認

③ルート案内(標識の設置位置・設置方法)

- 標識の設置位置としては、交差点(分岐部)については交差点直近と交差点直後、単路部においては他の事例や、国道におけるキロポストと同様、1km間隔とすることを基本としたい。
- また、自転車から視認しやすいよう、左側でかつ低い位置とすることを基本としたい。
- なお、設置コスト削減の観点から、既存の付属物(キロポストや視線誘導柱など)を活用し、シールや簡易なシートを活用することを基本としたい(このため、設置位置は上記より前後する場合がある)。

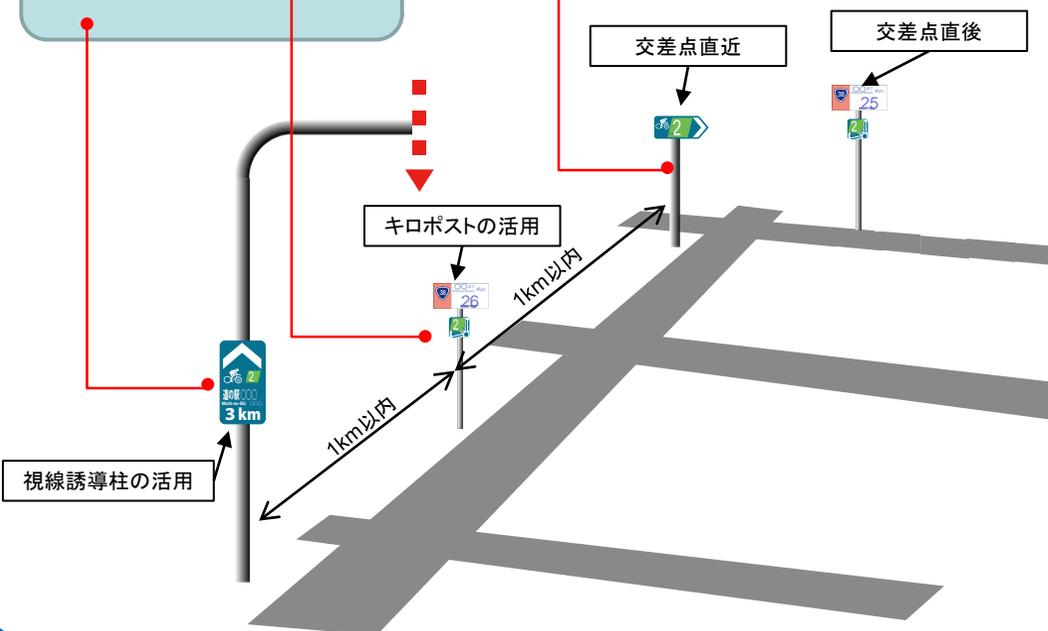
【北海道(単路部・交差点(分岐部)における設置位置)】(案)

【北海道(設置方法)】(案)

①ルート案内サイン(距離・連続)



②ルート案内サイン(分岐・距離)



【海外事例(スイス)】



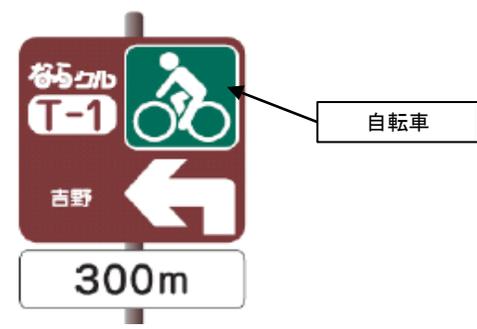
設置方法は、シールや簡易なシートを活用することを基本としたい

③ルート案内(ピクトグラムデザイン)

- ピクトグラムについてはご当地のデザインを有するものが多い。
- 北海道においては、地域住民、来訪者双方にとって、わかりやすく、自転車を想起させ+北海道を想起させることが重要。
- ピクトグラムについては、今後、モデルルートでの意見交換を通じて決定したいと考えているところであり、合意形成にあたり留意すべき事項についてご審議頂きたい。

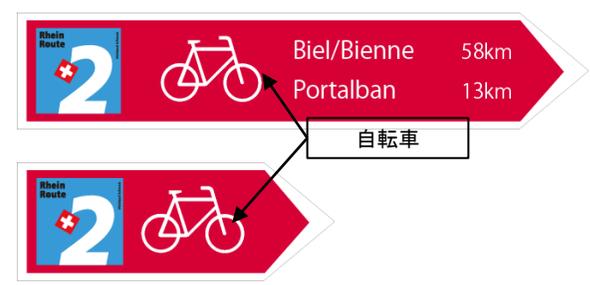
【ピクトグラムのデザインの事例】

【国内事例(奈良県)】

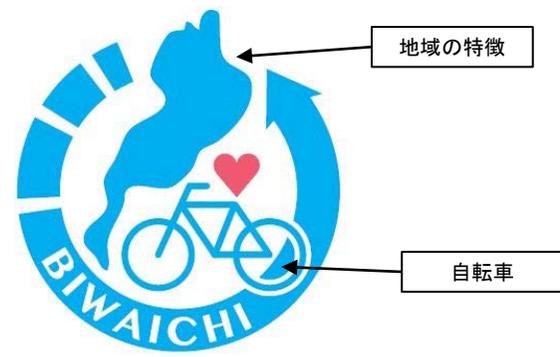


資料: 奈良県自転車利用ネットワークづくりガイドライン

【海外事例(スイス)】

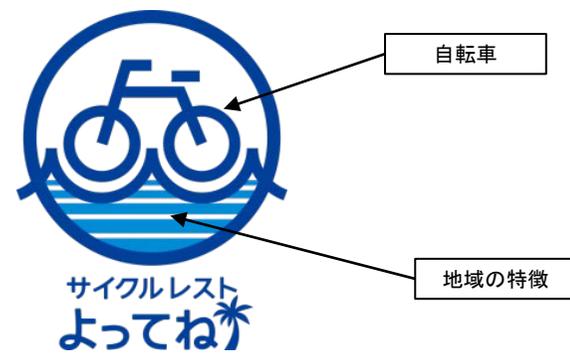


【国内事例(滋賀県)】



資料: 滋賀県 県政e新聞 報道資料

【国内事例(宮崎県)】



出典: 日南海岸サイクルラインHP(<http://nichinan-cycleline.jp/>)

【北海道(ピクトグラムデザイン)】(案)

- ➡ 自転車を想起させる+北海道を想起させるデザインとしたい
- ➡ 遠くからでもわかるデザインとしたい

④ルート番号(考え方)

- ルート番号の事例としては、通し番号で設定する方法、広域と地方とで桁数を分けて設定する方法、頭にアルファベットをつけて、地域やコース特性別に分けて設定する方法などがある。
- 地域住民や国内外からの来訪者にとってわかりやすいことが重要であり、今後モデルルートで意見交換を進める予定だが、合意形成にあたり留意すべきことをご審議頂きたい。

【海外事例(スイス)】



国際ルート
(左画像は EuroVero6)

ナショナルルート
(1ケタの数字)

リージョナルルート
(2ケタの数字)

ローカルルート

【国内事例(奈良県)】

