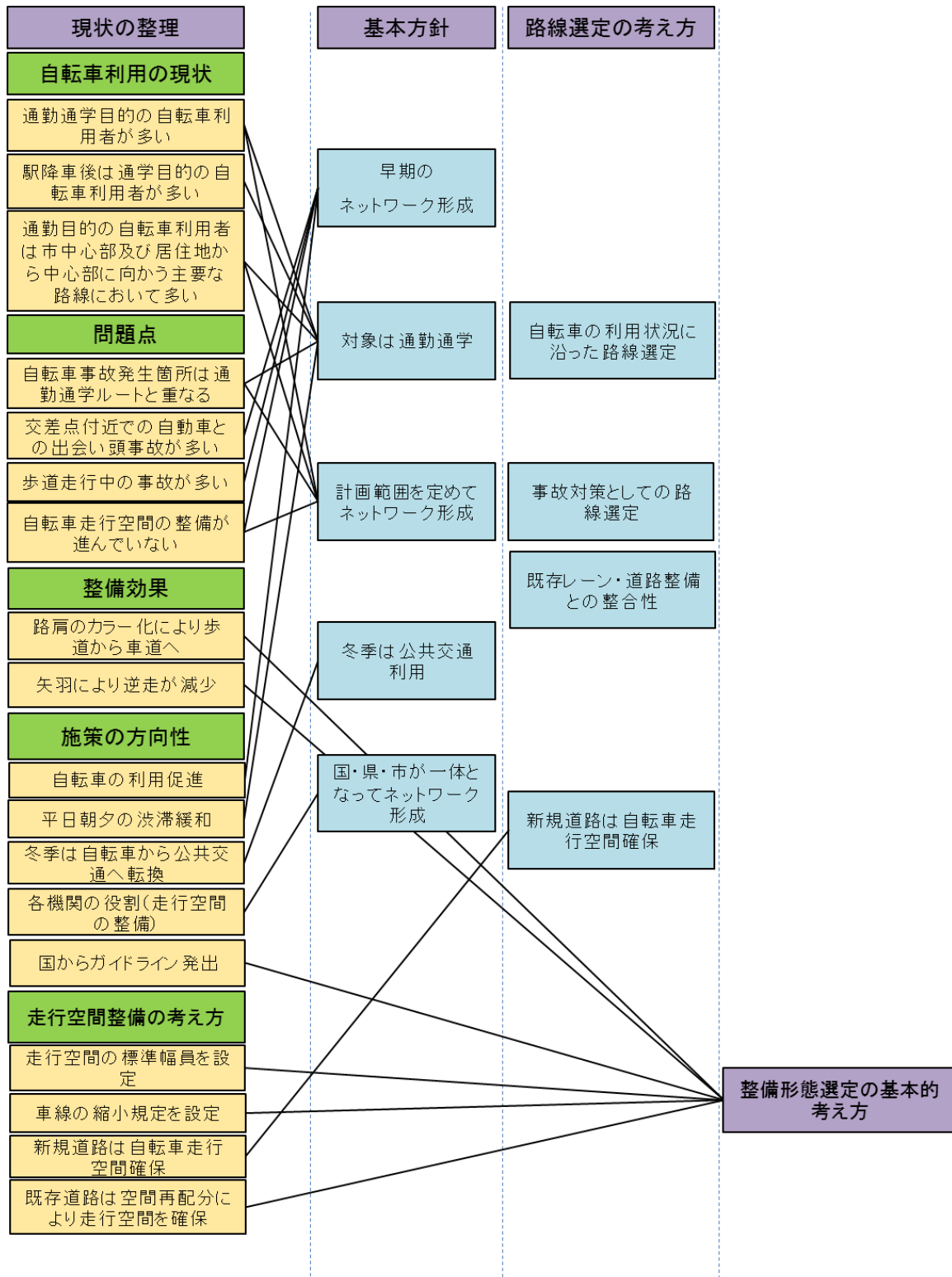


第Ⅲ章 ネットワーク計画作成

1 基本方針

(1) 基本方針の設定

前章で述べてきた自転車交通の現状や上位計画を整理すると、下図のとおりです。これらの整理結果から本計画における基本方針を次ページのとおり設定します。



●自転車が安全で快適に走行できるよう早期のネットワーク形成を目指します。

盛岡市では、これまでも自転車走行空間の整備を進めてきましたが、まだまだ整備が進んでいないのが現状です。そのため、自転車利用者が安全で快適に走行できるよう走行空間の整備を推進します。

**●自転車利用者の多い通勤通学目的の利用者を対象とします。
(一般的な自転車を対象。)**

全ての路線を整備することは、限られた予算の中では非常に困難な状況です。そのため、限られた予算の中で、効果的、効率的に自転車走行空間の整備を進めるために、自転車利用の多い通勤通学目的の利用者を対象としてネットワーク路線を選定します。

●計画対象範囲を定めてネットワーク形成を図ります。

上記と同じく、効果的、効率的に自転車走行空間の整備を進めるために、計画対象範囲を定めて、早期のネットワーク形成を目指します。

●冬季は、自転車から公共交通へ転換を図ります。

冬季は、路面が凍結し、滑りやすく危険です。また、市内全域の自転車走行空間を除雪することは、困難な状況にあります。そのため、冬季は、自転車条例を踏まえて自転車から公共交通への転換を図ります。

●国・県・市が一体となってネットワーク形成を図ります。

国・県・市が統一した考え方を持って、自転車走行空間の整備を推進していくことにより、自転車利用者が整備手法の違い等に困惑することなく、安心して自転車を利用することができます。そのため、国・県・市が一体となって、ネットワーク形成を図ります。

なお、具体的な路線の検討及び整備形態の検討については、ガイドラインを基本としつつ、盛岡市の状況やこれまでの取り組み、上位計画における方針等を考慮しながら検討します。

(2) 計画の構成及び計画期間

ア 計画の構成

●本計画は、自転車ネットワークの将来像を示す基本計画と整備の進め方を定めた整備計画（整備プログラム）の2部構成とします。

<基本計画>

ネットワーク計画における基本計画は、各事業で実施する際の指針となる計画とし、広範囲に路線を選定し、整備形態を検討します。

<整備計画>

基本計画を効率的、効果的に推進していくために、整備順位を検討します。

イ 計画期間

<基本計画>

●基本計画は、計画期間を30年とします。

基本計画は、将来のあるべき姿を示すものであり、長期的な計画になりますが、整備目標としての期間を30年とします。

なお、社会情勢の変化等に応じて適時計画の見直しを行うこととします。

<整備計画>

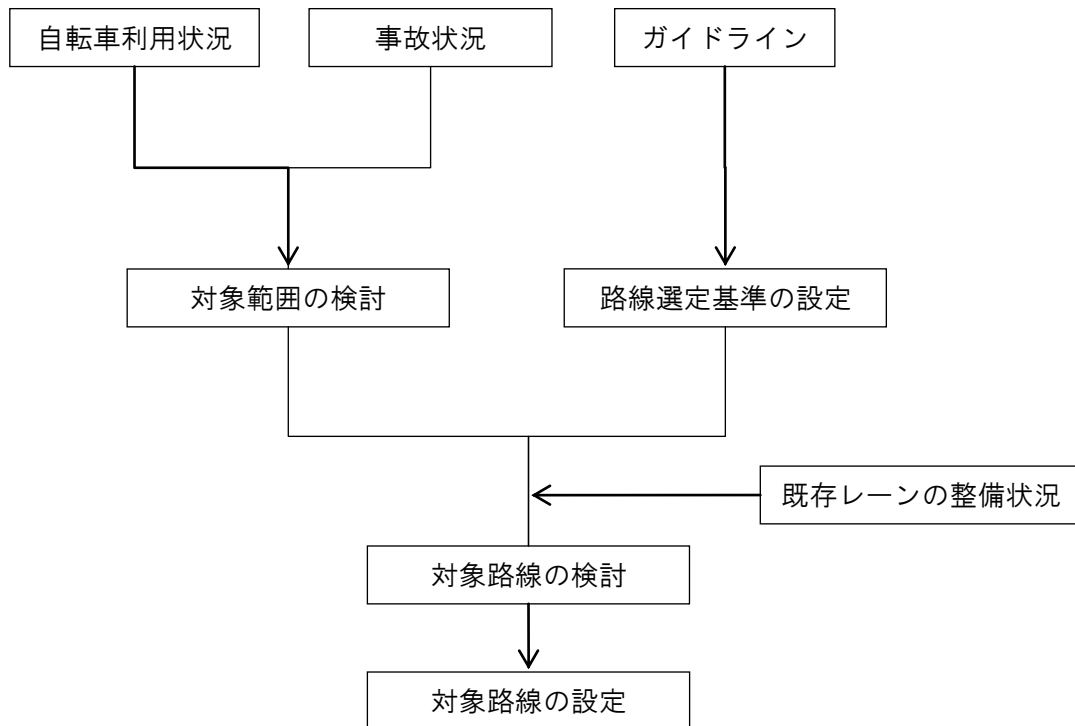
●整備計画は、計画期間を10年とします。

都市計画道路の整備プログラムとの整合を図り、計画期間を10年として整備順位を検討します。

2 ネットワーク路線の検討

(1) 検討の流れ

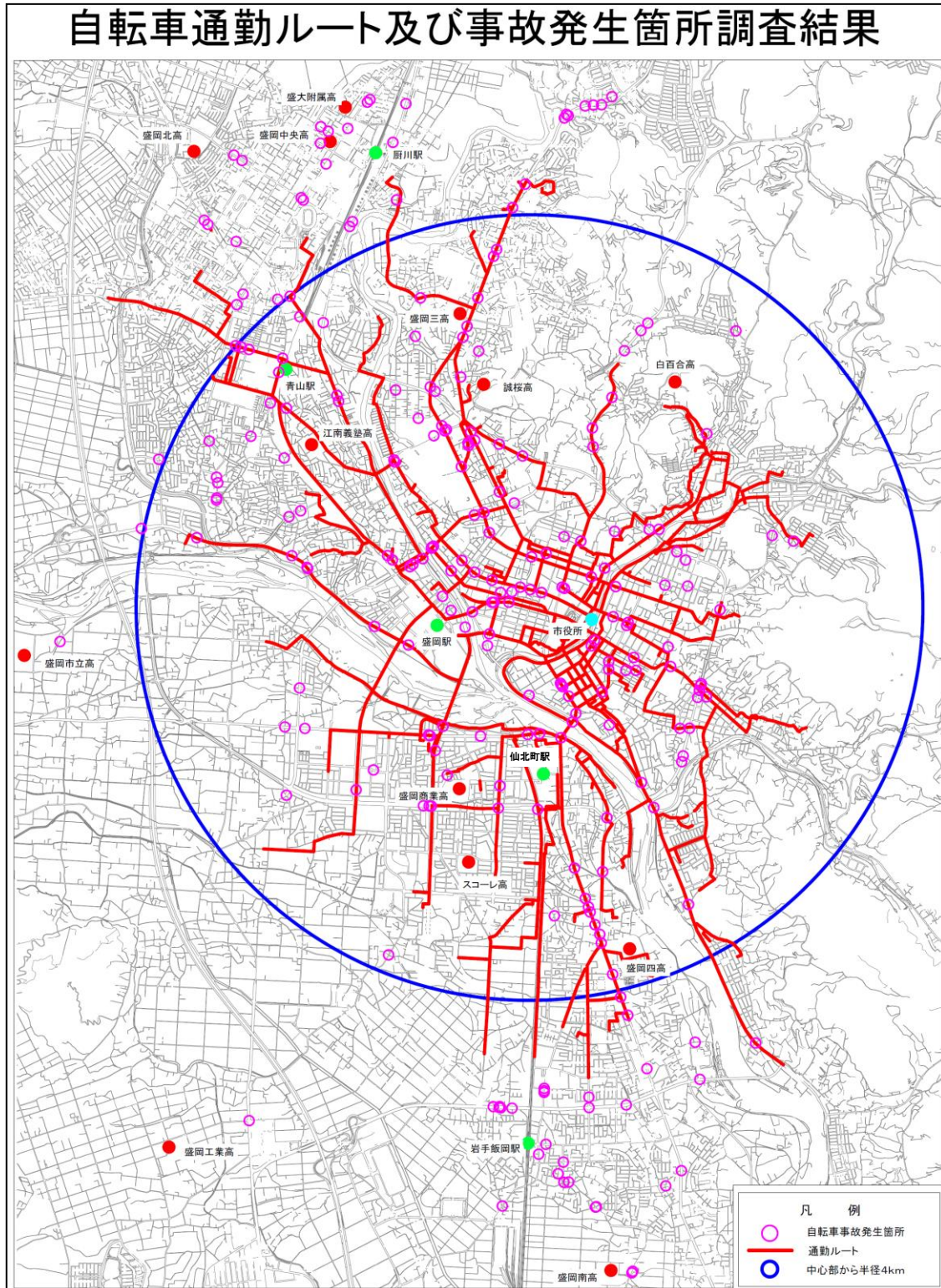
基本方針に沿い、まず始めに路線選定にあたっての対象範囲を設定します。次に路線選定のための基本的考え方を整理し、ガイドラインを参考としながら対象路線の検討を行います。

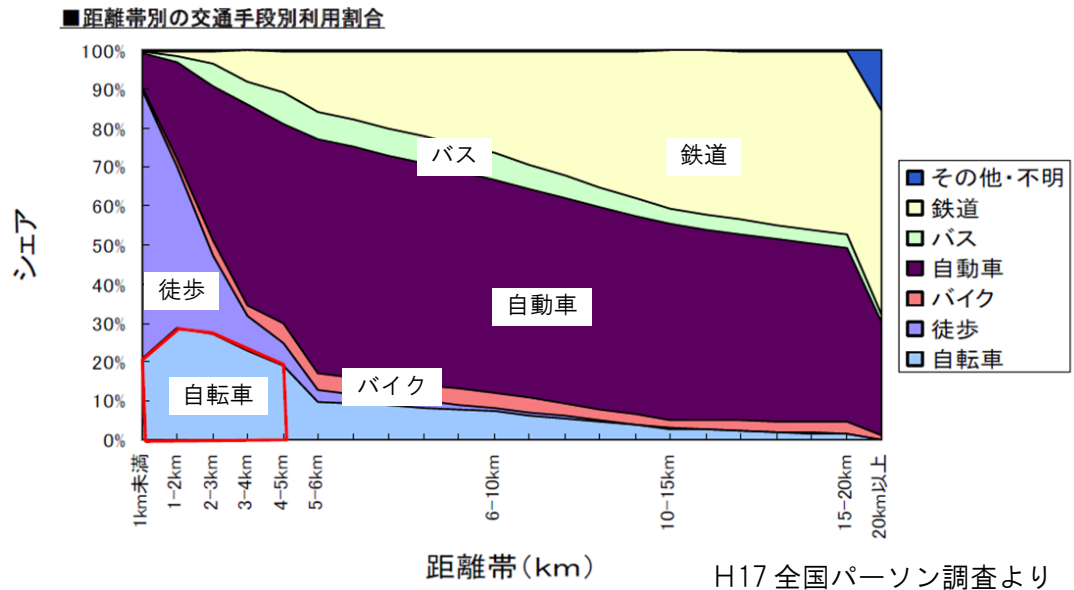


ネットワーク路線選定フロー

(2) 対象範囲の設定

今年度実施した自転車通勤ルート調査の結果によると、自転車により通勤している人は中心部から概ね4 kmを境に利用者が極端に減少しています。また、自転車事故発生箇所調査の結果を見ても、中心部から概ね4 km以内範囲でほとんどの事故が発生していることが分かります。この結果は、全国における距離別の交通手段別利用割合の結果とも整合がとれております。そのため、市内中心部（大通りと映画館通りの交差点から半径約4 kmのエリア：交通戦略において自転車歩行者優先エリアとしている箇所）の道路を対象として計画を作成します。





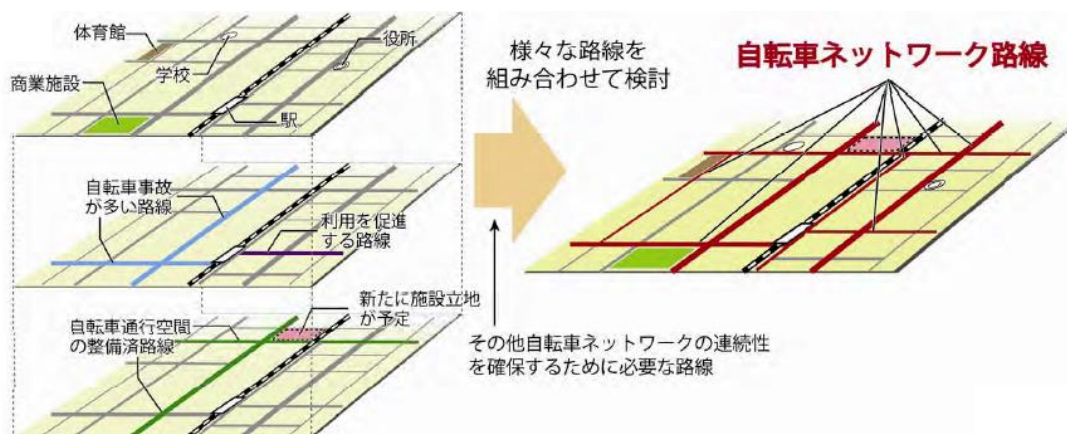
(3) 路線選定基準の設定

ア ガイドラインの視点

ガイドラインでは、全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定することとしており、選定の視点として以下の6つの選定項目が参考として示されています。盛岡市では、これらのガイドラインにおける項目を参考としながら、盛岡にあった選定項目を検討します。

＜ガイドラインにおけるネットワーク路線選定項目＞

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑥ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線



路線選定のイメージ

国土交通省資料より

イ 盛岡市の視点

盛岡市におけるネットワーク路線の選定にあたっては、盛岡市の自転車利用状況を踏まえ、ガイドラインを参考としながら選定します。本市におけるネットワーク路線選定基準は、下記のとおりです。

① 通勤通学時間帯における自転車利用者が多い 100 台/時間以上が見込まれる路線

盛岡市では、通勤通学目的の自転車利用者が多く、これらを対象とした路線を選定します。なお、通学目的については、中心部の学校は通勤ルートと重複すると予想されることから、郊外部の高校を対象とし、駅降車後の自転車利用者が多いことから、駅から学校までの路線を対象として、路線選定します。

選定にあたっては、自転車通勤通学ルート調査及び自転車交通量調査の結果から、通勤通学時間帯における 1 時間 100 台以上が見込まれる路線をネットワーク路線とします。

② 通勤通学時の自転車需要が多い路線

自転車走行空間が確保されていないことにより、本来利用されるべき路線が利用されていない可能性があることから、自転車走行空間の整備により、利用者の増加が見込まれる路線をネットワーク路線として選定します。

選定にあたっては、平成 18 年度盛岡市街路交通調査における通勤通学目的の自転車利用者の発生集中量を配分し、上記①の路線と同等程度の台数がある路線をネットワーク路線とします。

③ 自転車関連の事故が多く、自転車走行空間整備により安全性を向上させる必要がある路線

自転車事故は市内のいたる所で発生していますが、それらの事故全てに対応し自転車走行空間を整備することは、限られた予算の中では難しい状況です。そのため、歩道が無く道路幅が狭い生活道路等において発生している事故の対策については、自転車走行空間整備以外の対策で対応することとし、幹線道路で連続して事故が発生している区間（自転車利用者が多い上記①の路線を除く）を対象として、路線選定します。

④ 上位計画又は関連計画において、自転車走行空間を確保することが位置付けられている路線

ガイドラインを参考とし、盛岡市の上位計画において自転車走行空間を確保することが位置付けられている路線をネットワーク路線とします。

⑤ 既に自転車の走行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線

ガイドラインを参考とし、既に自転車の走行空間が整備されている路線をネットワーク路線とします。

⑥ 自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

ガイドラインを参考とし、連続性を確保するために必要な路線をネットワーク路線とします。

ウ ガイドラインとの比較

ガイドラインによる検討項目と盛岡市における対象とする路線を比較すると下記のとおりです。

ガイドラインとの比較表

ガイドラインによる検討項目（略）	本計画の対象とする路線
地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う路線	自転車通勤通学ルート調査及び自転車交通量調査の結果に基づき、通勤通学時間帯における自転車利用者が多い 100台/時間以上が見込まれる路線 通勤通学時の自転車需要が多い路線
自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線	自転車関連の事故が多く、自転車走行空間整備により安全性を向上させる必要がある路線
地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	上位計画又は関連計画において、自転車走行空間を確保することが位置付けられている路線
沿道で新たに施設立地が予定されている路線	これは、市街地開発事業等が事業中若しくは計画されている区域について、本計画との整合性を図りながら、事業レベルで検討するものとし、本計画においては取り扱わないものとする。
既に自転車の通行空間が整備されている路線	既に自転車の走行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線
その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

エ ネットワーク路線の基本的考え方

ネットワーク計画の対象範囲内において新規道路を整備する場合は、自転車走行空間を確保する。

自転車条例により、道路を新設する際には、十分な自転車の走行路を確保することとされているため、対象範囲内において新規道路を整備する場合は、自転車走行空間を確保するものとします。

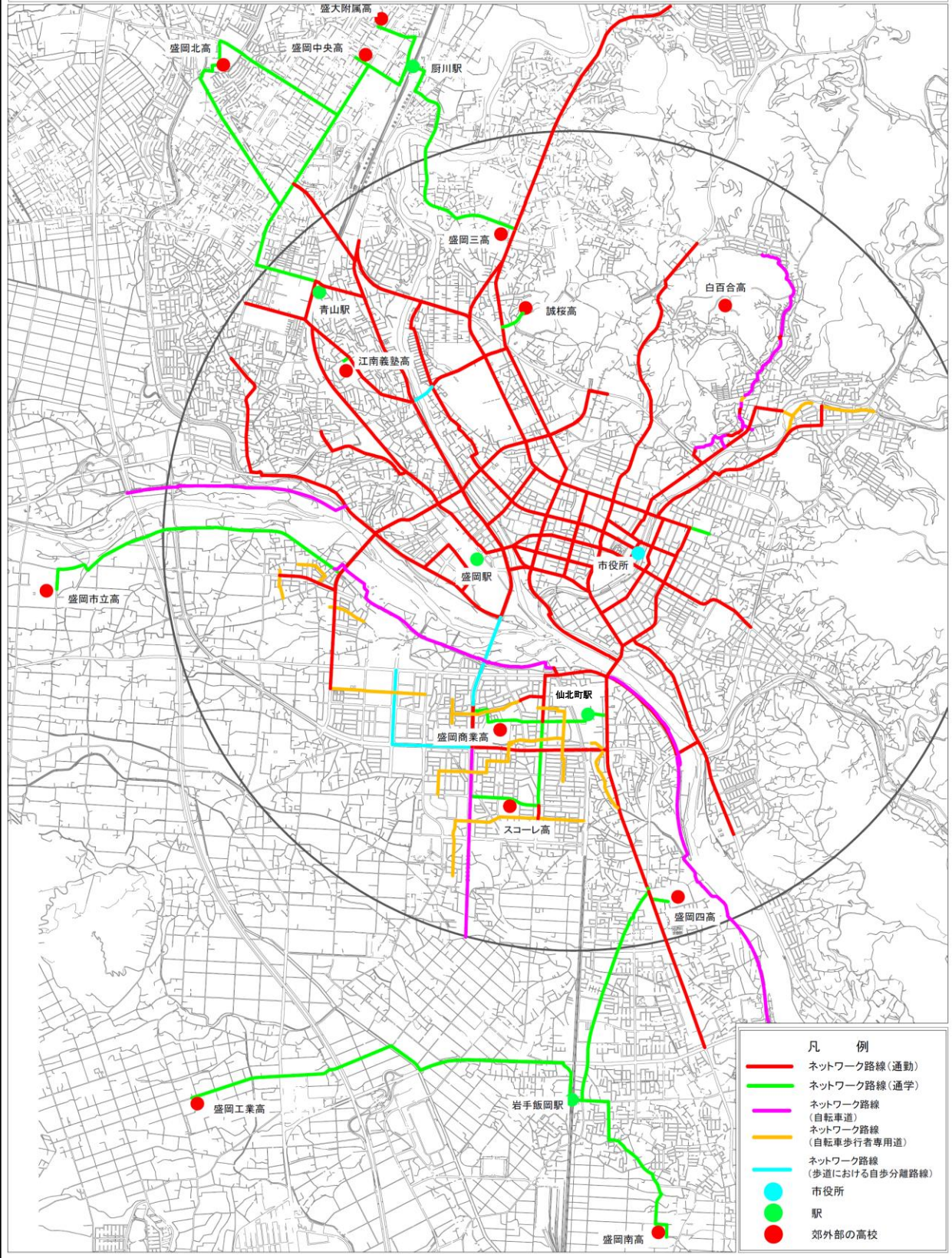
ネットワーク計画の対象範囲外において新規道路を整備する場合は、自転車及び歩行者の通行量に応じて、自転車走行空間整備を検討する。

自転車条例により、道路を新設する際には、十分な自転車の走行路を確保することとされているため、対象範囲外において新規道路を整備する場合は、自転車及び歩行者の通行量を踏まえて、自転車走行空間整備の可能性を検討するものとします。

(4) 対象路線の検討

盛岡市の6つの選定条件から選定した自転車ネットワーク路線は、下記のとおりです。なお、選定条件ごとの対象路線は、資料編P.1～P.8のとおりとなります。

自転車ネットワーク路線(選定結果)

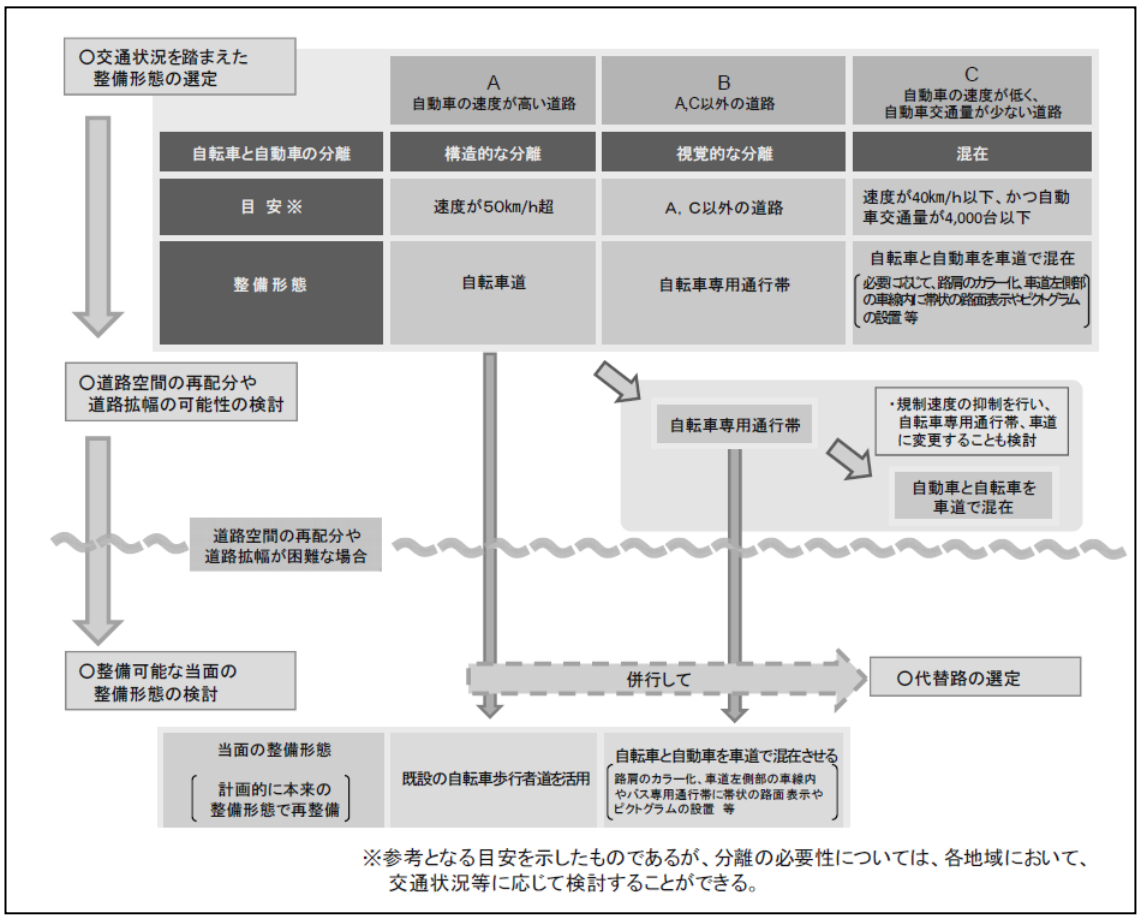


3 整備形態の検討

(1) ガイドラインの考え方

ガイドラインでは、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車走行空間の整備形態を選定することとしています。

検討の流れは下記のとおりです。



整備形態検討フロー

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより

基本的な整備形態	【整備イメージ】	
自転車道		
自転車専用通行帯		
自転車と自動車を混在通行とする道路 (車道混在)		

基本的な整備形態

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより

(2) 整備形態選定の基本的考え方

整備形態の検討にあたっては、ガイドラインを基本としつつ、盛岡市のこれまでの取り組みと上位計画における方針に基づきながら検討します。

交通状況に応じた整備形態の選定

- 自動車の交通量や実勢速度から整備形態を選定
- 自転車専用通行帯は路肩幅 1.5m（確保することが困難な場合は 1.0m）を確保する区間として位置付ける。（本計画では、自転車通行帯とする。）
- 自転車通行帯及び車道混在の整備形態については、矢羽による路肩のカラー化を基本とする。

交通状況に応じた整備形態の選定は、ガイドラインに基づき自動車の交通量や実勢速度から、自転車走行空間の整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）を選定します。

なお、ここでいう自転車専用通行帯は、交通規制によるものになりますが、交通規制については警察の判断になることから、本計画においては、自転車専用通行帯を路肩幅 1.5m（確保することが困難な場合は 1.0m）を確保する区間として位置付け、本計画では、自転車通行帯と呼ぶことにします。また、自転車通行帯及び車道混在の整備形態については、自転車の逆走防止のため、矢羽による路肩のカラー化を基本とします。

通行方法の連続性を考慮した検討

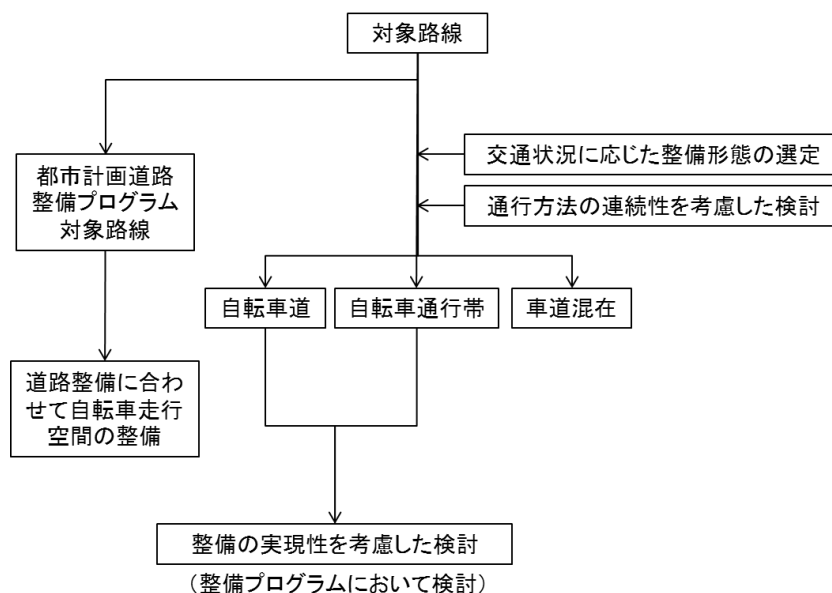
- 主な交差点間を区切りとして整備形態の統一を図る。

通行方法の連続性を考慮した検討は、短区間で自転車走行空間の整備形態が変わることは、自転車の安全性や快適性が損なわれるため、主な交差点間を区切りとして整備形態の統一を図ります。

(3) 検討の流れ

検討の流れは、下図のとおりです。

各検討項目の具体的検討内容は次ページ以降に記載します。



整備形態検討フロー

ア 交通状況を踏まえた整備形態の選定

交通状況を踏まえた整備形態の選定では、車道を通行する自転車の安全性の向上の観点から、自動車の交通量や速度を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討します。

ガイドラインでは、自動車の速度が高い（50 km/h 超）道路の場合に、自転車と自動車を構造的に分離する整備形態である『自転車道』が選定されます。

また、自動車の速度が低く（40 km/h 以下）、交通量が少ない（4,000 台/日以下）道路では、自転車と自動車が混在して通行する整備形態として『車道混在』が選定されます。

その中間にあたる道路では、自転車と自動車を視覚的に分離する『自転車専用通行帯』が選定されます。

本市の計画においても、ガイドラインを参考に、自動車の交通量と速度を「交通状況を踏まえた整備形態」の目安として各区間の整備形態を選定します。

なお、既に整備されている「自転車道」「自転車歩行者専用道」「歩道の自歩分離」については、選定対象外とします。

【自転車道】

自動車の実勢速度 50 km/h 超

【車道混在】

自動車の実勢速度 40 km/h 以下かつ

自動車の交通量 4,000 台/日以下

【自転車通行帯】

上記以外

イ 通行方法の連続性を考慮した検討

短区間で自転車通行空間の整備形態が変わることは、自転車の安全性や快適性が損なわれるため、交通状況を踏まえた整備形態の選定で選定された整備形態について、通行方法の連続性を考慮した検討により、通行方法の連続性が確保されているかどうかを検証し、交差点間を概ねの区間として整備形態を統一します。

(4) 整備形態の検討

交通状況を踏まえた整備形態の選定，及び通行方法の連続性を考慮した検討により選定した整備形態は，下記のとおりです。なお，各検討項目の選定結果は，資料編 P. 9～P. 11 のとおりとなります。

