

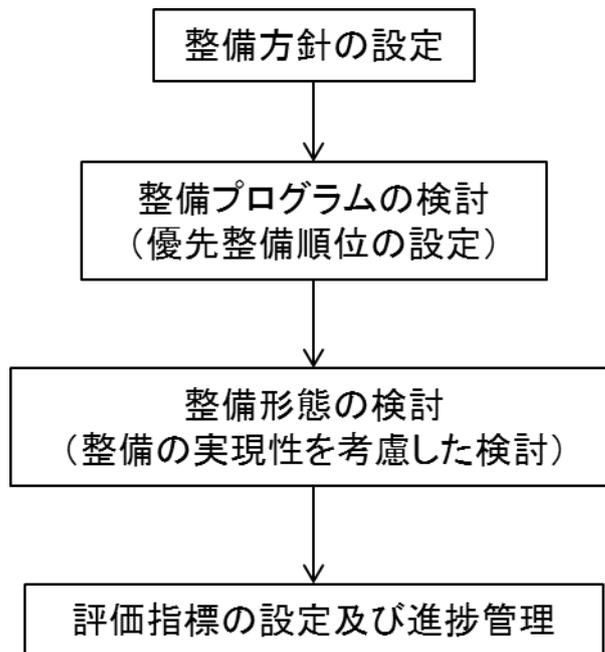
整備計画編

第IV章 整備プログラムの作成

1 整備プログラム作成フロー

整備プログラムの作成フローは、次のとおりとします。

はじめに整備プログラム作成における方針を設定し、その方針に従い整備プログラムを作成します。次に、基本計画において検討した路線毎の整備形態について、実際に整備可能かを検討し、実際に整備する整備形態を設定します。最後に、評価指標及び進捗管理方法について設定します。



整備プログラム作成フロー

2 整備方針

(1) 整備方針の設定

ネットワーク計画の基本方針に従い、整備プログラムの整備方針を下記のとおり設定します。

●効果的、効率的なネットワーク形成が図られるよう自転車利用者の多い路線から整備します。

限られた予算の中で、効果的、効率的なネットワーク形成を図るため、自転車利用者の多い路線から整備し、整備の進捗や交通の変化に応じて整備順序を見直しながら、段階的にネットワークの拡大拡充を図ります。

●早期のネットワーク形成のため自転車走行空間の確保が困難な路線においては暫定的な整備手法を検討し、整備を進めます。

道路改良事業等に併せて空間再配分による自転車走行空間整備を行う場合を除き、自転車及び自動車利用者に対する自転車の適切な通行方法の周知徹底のため、自転車走行空間の確保が困難な路線においては、暫定的な整備手法を検討し、早期のネットワークの形成を図ります。

(2) 整備にあたっての留意事項

●自転車利用者が安全で快適に走行できるよう、整備の際には路線毎に調査を実施し、関係機関と十分協議して詳細な構造を決定します。

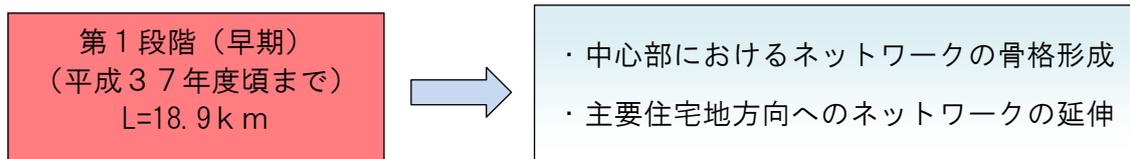
自転車ネットワーク計画における整備形態は、限られたデータを基に検討したものであり、道路状況や利用状況をすべて正確に把握し、検討したものではありません。そのため、整備の際には、詳細な道路構造を確認すると共に、自転車及び自動車、歩行者の利用状況等を十分に把握したうえで詳細な検討や設計を行い、関係機関と十分な協議を行いながら構造を決定します。

3 整備プログラムの検討

(1) 整備優先順位設定の考え方

自転車走行空間の整備にあたっては、効果的、効率的なネットワーク形成が図られるよう3つの段階（早期、中期、長期）に分けて検討し、整備の進捗や交通の変化に応じて整備順序を見直ししながら、段階的にネットワークの拡大拡充を図ります。方針としては、自転車利用者が多い路線から優先的に整備します。

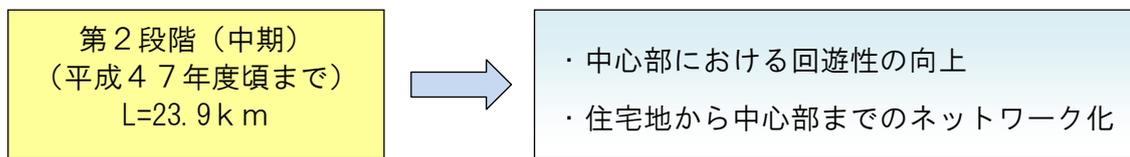
自転車走行空間の整備段階



路線選定基準

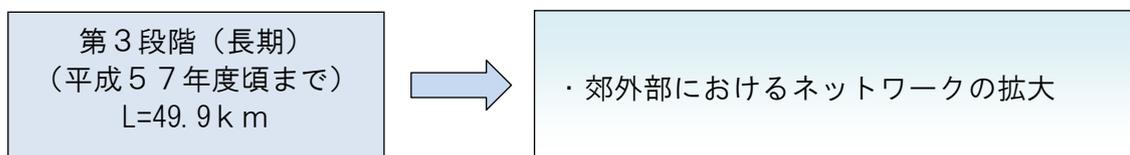
- ①既に整備を予定している路線
- ②自転車交通量調査における200台以上/時間の路線
- ③上記路線の連続性を確保する路線

※第2段階以降の整備順序は、下記のとおりとするが、整備の進捗や交通の変化に応じて整備順序等を見直しを図る。



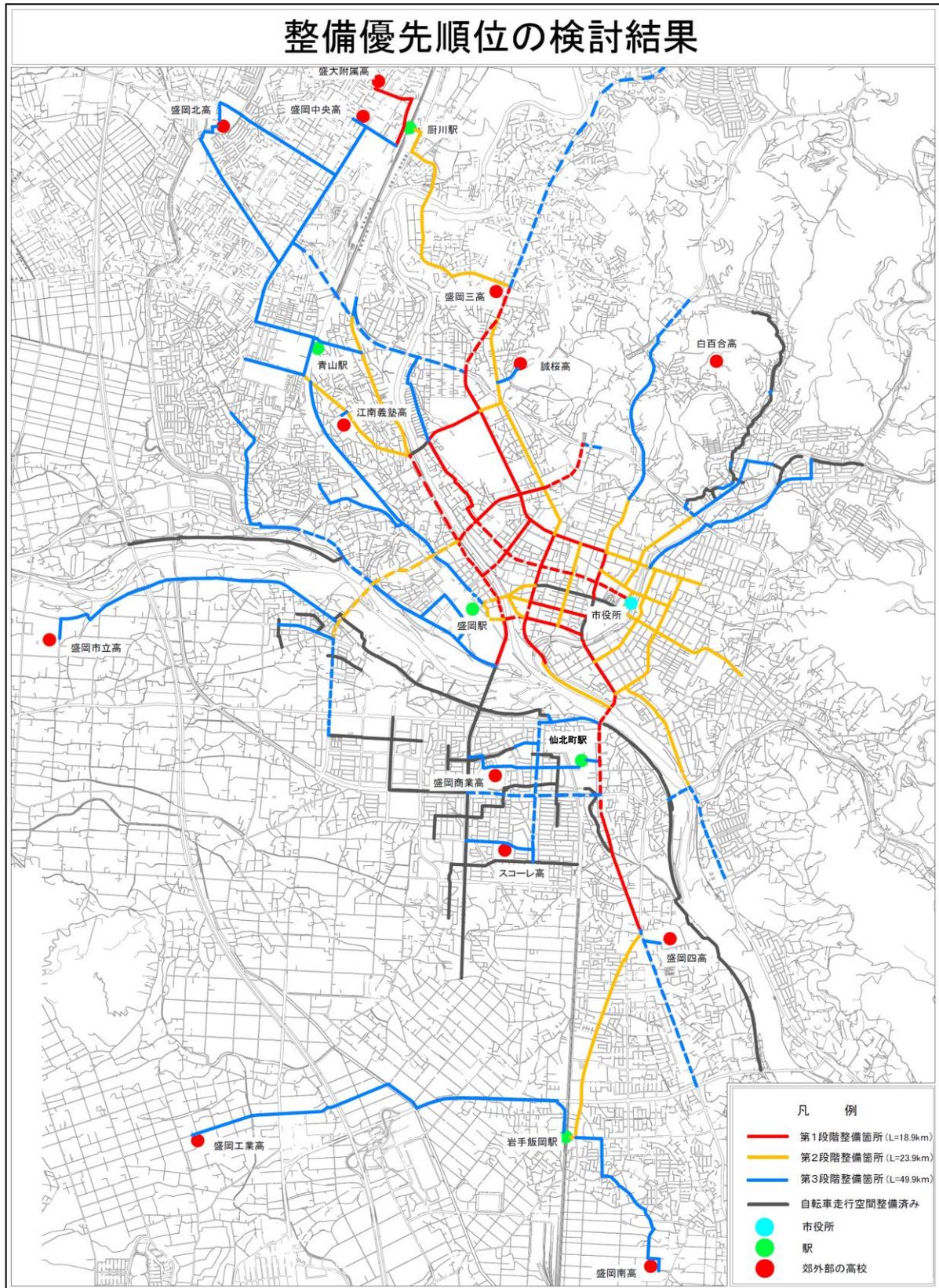
路線選定基準

- ①中心部の路線
- ②住宅地から中心部に向かう路線



(2) 整備優先順位の検討

整備優先順位設定の考え方により、第1段階から第3段階までの整備箇所を検討した結果は、下記のとおりです。



※点線表示は、整備形態を引き続き検討する路線を示す。

4 整備形態の検討

(1) 整備形態選定の基本的考え方

基本計画において設定された整備形態が、実際に整備可能かを検討し、実際に整備する整備形態を設定します。

整備の実現性を考慮した検討

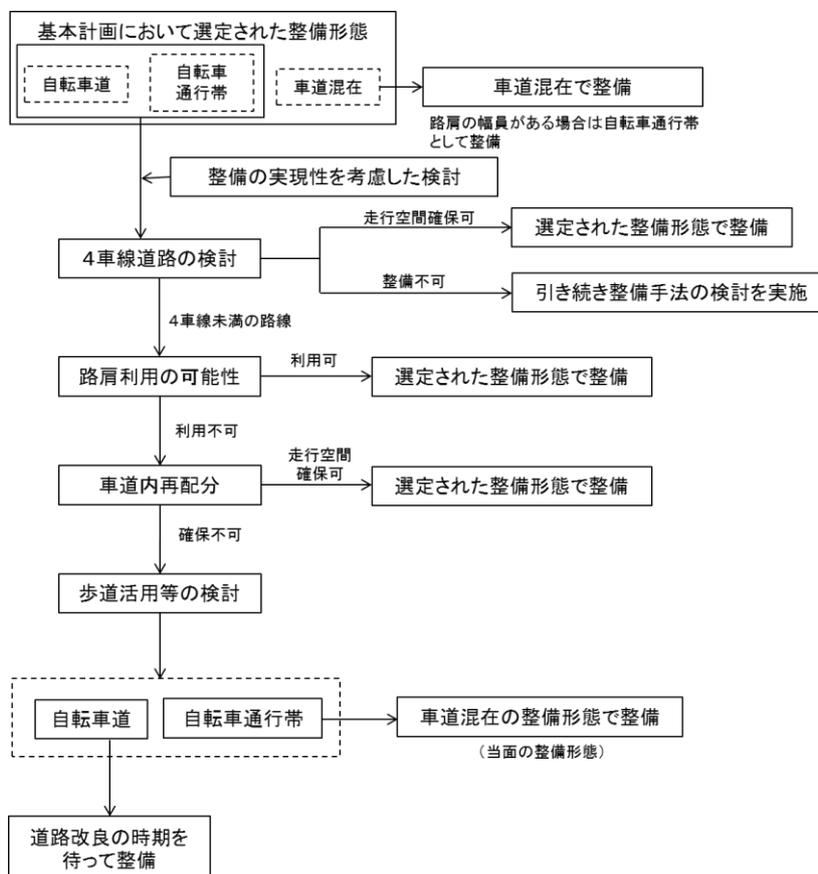
- 都市計画道路の整備プログラムにおいて、10年以内に整備の予定がない路線について検討を実施。
- 道路拡幅は考えず、空間の再配分により、自転車走行空間が確保できるか検討する。
- 再配分の際には、車線数、歩道の有無等是不変しない。
- 再配分の際の車線幅、歩道幅等は道路構造基準による最低値により検討する。

整備の実現性を考慮した検討は、基本計画において選定された整備形態が実際に整備可能かを検討します。都市計画道路の整備プログラムにおいて、10年以内に整備の予定がない路線については、上位計画の方針に基づき、道路拡幅は考えず、空間の再配分によって、自転車走行空間を確保できるか検討します。なお、空間の再配分では、車線数、歩道の有無等是不変せず、再配分の際の車線幅、歩道幅等は道路構造基準による最低値により検討します。

(2) 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 整備の実現性を考慮した検討

整備の実現性を考慮した検討では、基本計画で選定された整備形態が実際に整備可能かを検討します。

都市計画道路の整備プログラムにおいて、10年以内に整備が予定されていない路線については、道路幅の中で、空間の再配分により、自転車走行空間を確保できるか検討します。なお、空間の再配分では、車線数、歩道の有無等に変更せず、再配分の際の車線幅、歩道幅等は道路構造基準による最低値により検討します。

【4車線道路の検討】

4車線以上の道路は、市の幹線的な道路であり、非常に自動車交通量が多い路線となっています。

当該路線において、十分な自転車走行空間を確保せず、自転車通行帯や車道混在の整備形態で整備した場合、自動車交通に影響を及ぼす可能性があるだけでなく、自転車利用者にとっても安心して車道を走行することはできません。

そのため、当該路線の整備形態については、車道内再配分により十分な自転車走行空間（幅員1.5m）を確保できる区間を除き、引き続き整備手法の検討や代替路、歩道活用の可能性等を検討します。

【路肩利用の可能性】

現在の路肩幅が、自転車通行帯については片側1m以上、自転車道については片側2m以上（一方通行の場合にあっては、1.5m以上）確保されているかの確認

【車道における空間再配分の可能性】

車線幅員及び中央帯幅員を道路構造基準における最低値まで縮小（市道第4種第1級の道路については3.0m※）した際に、自転車通行帯については片側1m以上、自転車道については片側2m以上（一方通行の場合にあっては、1.5m以上）確保することができるかの確認

※数値根拠については次頁参照

【歩道活用の可能性】

道路構造基準における歩道幅員の最低値を確保するものとし、現況歩道幅が歩行者の多い路線では4.5m（歩行者3.5m＋自転車1.0m（必要に応じて路上施設等の必要幅を加算））、歩行者の少ない路線では3.0m（歩行者2.0m＋自転車1.0m（必要に応じて路上施設等の必要幅を加算））確保されているかの確認

※活用可能な場合は、歩道上を視覚的に自歩分離して整備

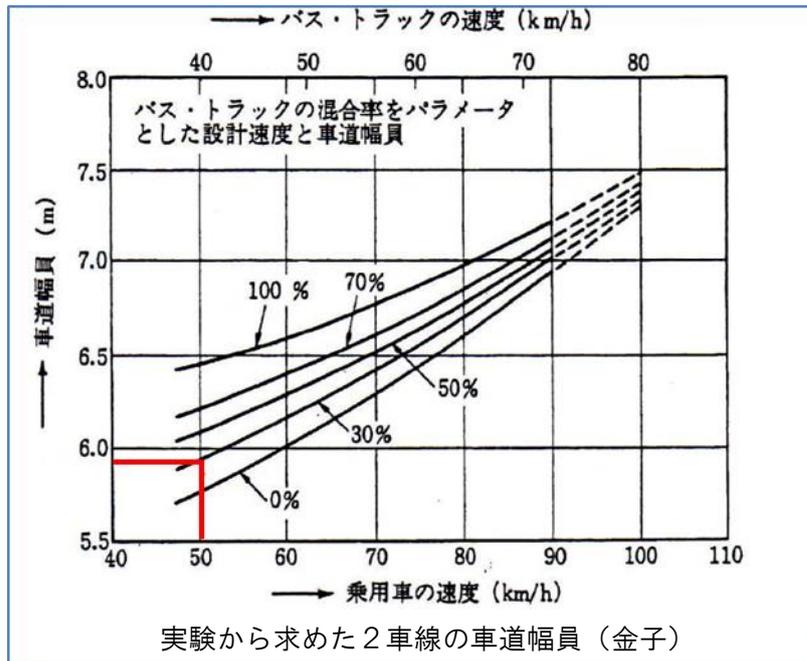
※車線幅員最低値 3.0mの根拠

盛岡市における道路構造条例において、第4種の普通道路の車線幅員は、第1級が3.25m、第2級及び第3級が3.0mと規定されています。このうち、第1級の車線幅員については、自転車走行空間を確保する場合、実際の走行速度及び大型車混入率を勘案して、車線幅員の規定値から0.25mを減じた値とすることができるとされています。

盛岡市（玉山区を除く）の道路における大型車混入率は、平成22年度に実施された交通センサスの結果（下表）をみると、各観測地点の中で最も高い値でも22.5%となっており、これを『道路構造令の解説と運用』に掲載されている大型車混入率と速度と車道幅員の関係性を示したグラフでみると、このグラフからは、1車線当たり3.0mの幅員があれば通行可能となっています。

路線番号	路線名	交通量観測地点地名 市区町村	平日交通量 昼間12時間 自動車類交通量 上下合計			昼大間型 12車 時間混入率 (%)	路線番号	路線名	交通量観測地点地名 市区町村	平日交通量 昼間12時間 自動車類交通量 上下合計			昼大間型 12車 時間混入率 (%)
			小型車	大型車	合計					小型車	大型車	合計	
			(台)	(台)	(台)					(台)	(台)	(台)	
4	一般国道4号	盛岡市西見前	21045	1280	22325	5.7	13	盛岡和賀線	盛岡市下太田	13484	1056	14540	7.3
4	一般国道4号	盛岡市津志田	33381	2047	35428	5.8	13	盛岡和賀線	盛岡市中太田	8292	1498	9790	15.3
4	一般国道4号		28799	2710	31509	8.6	13	盛岡和賀線	盛岡市上飯岡	15128	2579	17707	14.6
4	一般国道4号		33317	3950	37267	10.6	13	盛岡和賀線	盛岡市湯沢	9745	2162	11907	18.2
4	一般国道4号	盛岡市加賀野一丁目	27882	2195	30077	7.3	16	盛岡環状線	盛岡市仙北町2丁目	13215	710	13925	5.1
4	一般国道4号	盛岡市上田四丁目	29489	985	30474	3.2	16	盛岡環状線	盛岡市本宮	10869	645	11514	5.6
4	一般国道4号		23097	2768	25865	10.7	16	盛岡環状線	盛岡市上太田	3286	920	4206	21.9
4	一般国道4号	盛岡市下厨川鍋屋敷	19476	2033	21509	9.5	16	盛岡環状線	盛岡市赤坂	5076	575	5651	10.2
46	一般国道46号	盛岡市上田三丁目	10997	688	11685	5.9	36	上米内湯沢線	盛岡市上米内	1506	437	1943	22.5
46	一般国道46号	盛岡市上厨川字新田	23642	1026	24668	4.2	36	上米内湯沢線	盛岡市浅岸	1367	178	1545	11.5
46	一般国道46号	盛岡市上厨川字柳原	18072	2028	20100	10.1	36	上米内湯沢線	盛岡市手代森	3658	963	4621	20.8
46	一般国道46号	盛岡市上太田蔵戸前	17661	1429	19090	7.5	36	上米内湯沢線	盛岡市日赤前	13428	1758	15186	11.6
46	一般国道46号	盛岡市向中野字千刈田18地割	18985	701	19686	3.6	36	上米内湯沢線	盛岡市津志田	16901	2548	19449	13.1
46	一般国道46号	盛岡市向中野字千刈田37地割	15912	654	16566	3.9	36	上米内湯沢線	盛岡市永井	9375	2309	11684	19.8
106	一般国道106号	盛岡市築川	2377	593	2970	20.0	43	盛岡大迫東和線	盛岡市築場	149	16	165	9.7
106	一般国道106号	盛岡市川目	3346	563	3909	14.4	43	盛岡大迫東和線		66	4	70	5.2
106	一般国道106号	盛岡市中野1丁目	9606	950	10556	9.0	120	不動盛岡線	盛岡市永井	6610	1620	8230	19.7
106	一般国道106号	盛岡市八幡町	11386	910	12296	7.4	120	不動盛岡線	盛岡市南大通明治橋	23761	1241	25002	5.0
106	一般国道106号	盛岡市内丸	15377	1870	17247	10.8	130	大釜停車場線		377	48	425	11.2
396	一般国道396号	盛岡市手代森	13940	2088	16028	13.0	172	盛岡駕宿温泉線	盛岡市上太田	6560	512	7072	7.2
396	一般国道396号	盛岡市東安庭	17873	1651	19524	8.5	208	大ヶ生徳田線	盛岡市乙部	1164	121	1285	9.4
455	一般国道455号	盛岡市本町	8353	268	8621	3.1	220	氏子橋夕顔瀬線	盛岡市上堂	12908	681	13589	5.0
455	一般国道455号		14808	1201	16009	7.5	220	氏子橋夕顔瀬線	盛岡市夕顔瀬町夕顔瀬橋	18568	1232	19800	6.2
455	一般国道455号	盛岡市北山バイパス	10561	662	11223	5.9	221	岩泉停車場線		377	48	425	11.2
1	盛岡横手線	盛岡市内丸	17460	2423	19883	12.2	223	盛岡滝沢線	盛岡市前九年	5944	487	6431	7.6
1	盛岡横手線	盛岡市城西町	15957	1086	17043	6.4	258	繁温泉線	盛岡市尾入野	4123	403	4526	8.9
1	盛岡横手線	盛岡市中屋敷町	21563	790	22353	3.5	293	本宮長田町線	盛岡市本宮(杜の大橋)	10353	491	10844	4.5
2	盛岡停車場線	盛岡市開運橋	9830	2050	11880	17.3							

平成22年度 交通センサス結果

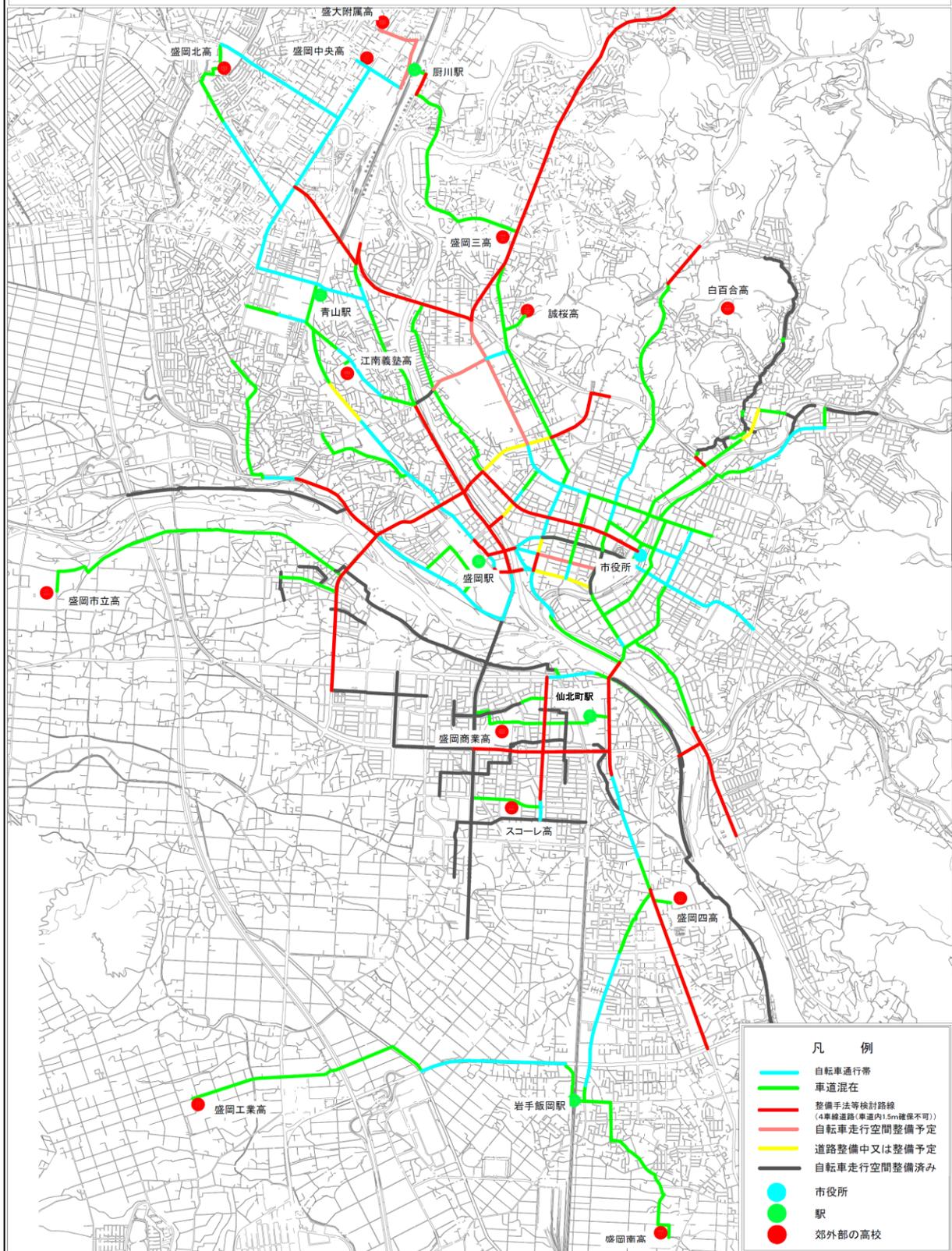


道路構造令の解説と運用 (平成 16 年 2 月) P. 185 より

(3) 整備形態の検討

整備の実現性を考慮した検討の結果、当面の整備形態は下記のとおりとなります。
 なお、各項目の検討結果は、資料編P.12～P.15のとおりです。

整備の実現性を考慮した検討結果(当面の整備形態)



5 評価指標の設定及び進捗管理

(1) 評価指標の設定

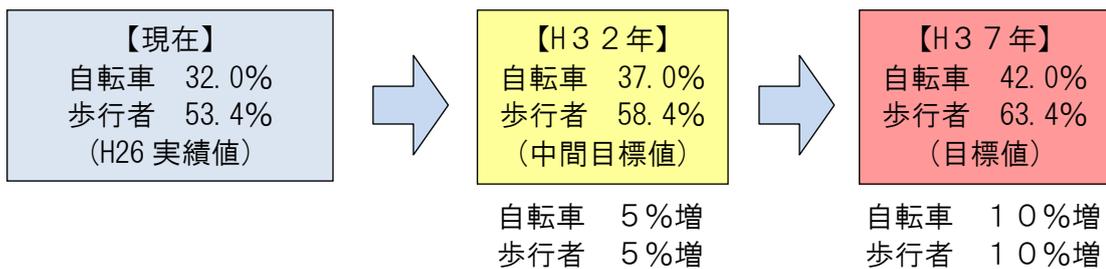
自転車走行空間の整備を推進することによって得られる成果を評価するため、評価指標を設定します。本計画は、自転車利用者の安全性や快適性を向上させることを目的として策定するものであることから、評価項目は自転車関連事故件数とし、また、ネットワーク路線の選定にあたっては、通勤通学時における利用者の多い路線を中心として選定していることから、通勤通学時間帯（午前7時～9時）における自転車関連事故件数で目標値を設定します。

また、自転車利用者及び歩行者の移動快適度を目標値とすると共に、自転車利用者の安全性や快適性を向上させることにより、自動車から自転車への利用転換が期待できることから、自転車分担率についても目標値を設定します。

目標値：通勤通学時間帯（午前7時～9時）における自転車関連人身事故件数を6割削減する。



目標値：自転車で快適に移動できると思う人の割合を10%増加する。
歩行者が歩道を快適に移動できると思う人の割合を10%増加する。



目標値：通勤通学に自転車を利用する割合を5%増加する。



(2) 進捗状況管理

自転車走行空間整備の推進にあたっては、目的とする成果を得ることが出来たかを評価することが重要であることから、目標年次において評価を実施し、目標達成状況や自転車走行空間整備の進捗状況を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。

また、自転車は車道左側通行が基本であり、自転車走行空間整備により、自転車が安全に車道を走行できるよう推進していく必要があることから、自転車の車道通行の割合についても調査し、把握することとします。

なお、自転車走行空間整備の進捗状況については、毎年度確認することとします。

