

松江市自転車ネットワーク計画

松江市（橋南地区）は平成 20 年に国土交通省・警察庁により自転車通行環境整備モデル地区として指定され、国・県・市の道路管理者と警察で連携を図り自転車道・自転車専用通行帯等の整備を行ってきた。しかしながら、整備延長は微々たるもので、かつ自転車利用ルールの社会的な認知度が低いことから無秩序な自転車通行が常態化しており、自転車利用者及び歩行者の安全は確保されているとは言えない。

- ①平成 23 年 10 月の警察庁通達により、自転車は「車両」であるとの基本的な前提から、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全確保のための対策が示されたこと。
- ②これを受け、国土交通省と警察庁が共同で開催した『安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会』において、面的な自転車ネットワーク計画の策定の必要性が提言されたこと。
- ③松江市の自転車利用者は周辺自治体と比較して高く（H22 国勢調査自転車分担率 16.3%）、歩行者・自転車・自動車が多数混在し交通事故が多発する中心市街地においては、交通の秩序を改善する必要があること。
- ④面的な自転車通行環境の整備を行うことで、安全性の向上に伴う安心感から自転車利用者が増加することが、中心市街地の活性化に資すること。

以上のことから、松江市における自転車ネットワーク計画を策定するものとする。

◎自転車ネットワーク道路の指定

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、以下の視点で面的な自転車ネットワークを構成する道路を別紙『自転車ネットワーク道路』のとおり指定し、必要な整備を行っていく。

なお、指定道路以外の整備を妨げるものではない。

- ①主要交通結節点である松江駅を中心に、概ね半径 2.5km のエリア内でネットワーク道路を指定。
※自転車が交通手段として最も利用される距離帯は概ね 5km 未満。（H17 全国都市交通特性調査）
- ②大型の自転車需用施設を繋ぐ路線を指定。
※駅、大学・高校・中学、病院、公共施設、商業施設、レンタサイクル
- ③実態として自転車の利用が多い幹線道路を指定。
- ④車が多く、自転車を車から物理的・視覚的に分離する必要がある路線を指定。
- ⑤歩行者が多く、歩行者を自転車から物理的・視覚的に分離する必要がある路線を指定。

◎自転車ネットワーク道路の整備形態

自転車は「車両（道交法第2条第1項第8号）」であり、車道における自動車との混在通行を原則とする。

※自動車及び原動機付自転車にあっては道路の左側に寄って、軽車両にあっては道路の左側端に寄って、それぞれ当該道路を通行しなければならない。（道交法第18条抜粋）

しかしながら、規制速度や自動車交通量、道路形状等の道路の現況から、自転車の安全確保のため、自転車を自動車から物理的・視覚的に分離する必要がある道路については、以下の整備を行う。

①自転車専用道路（道路構造令第39条第1項）

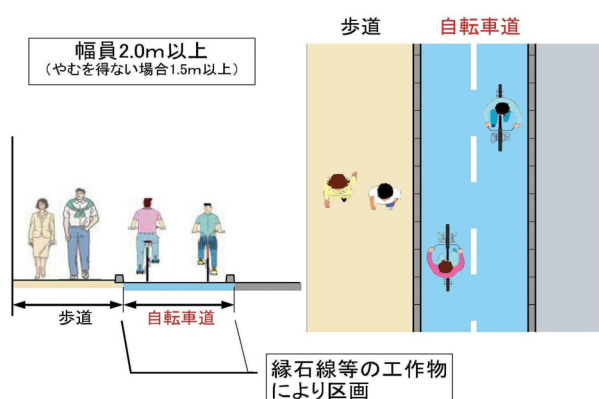
・・・単独の道路であり車道や歩道が設置されていない。双方向の通行が可能。

幅員 3m 以上。ただし 2.5m まで縮小可能。

②自転車道（道路構造令第10条第3項）

・・・縁石等で車道・歩道から物理的に分離。双方向の通行が可能。

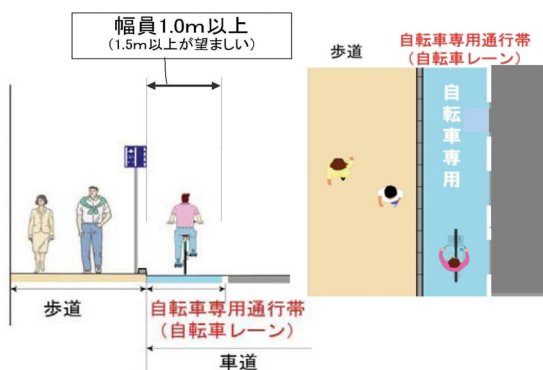
幅員 2m 以上。ただし 1.5m まで縮小可能。



③自転車専用通行帯（法定自転車レーン・道路交通法施行令第1条の2第4項）

・・・車道に専用通行帯を設置。自動車から視覚的に分離。

幅員 1.5m を標準とする。ただし 1m まで縮小可能。



④路肩における自転車通行位置の明示（法定外自転車レーン）

・・・路肩のカラー化等により、自動車から視覚的に分離。

幅員が 1m 未満で自転車専用通行帯の設置が不可能な場合。

高齢者や児童・幼児をはじめ、普通自転車歩道通行可（自歩可）規制や車道通行が危険である場合等において、自転車の歩道徐行通行が例外的に認められている。

※普通自転車は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。（道交法第 63 条の 4 第 2 項抜粋）

道路現況から上記の整備形態をとることが不可能で、かつ自動車との混在通行が危険な場合は、自転車歩行者道を活用するものとする。この場合、歩道を通行する歩行者の安全確保のため、以下の区分で自転車と歩行者を視覚的に分離する。

①普通自転車通行指定部分あり（法定）

- ・・・歩道内に区画線や道路標識等で自転車通行部分を明示。車道寄りに双方向の通行が可能。歩道幅員 4m 以上。



②普通自転車通行指定部分なし（法定外）

- ・・・カラー舗装や路面表示等により自転車通行部分を明示。車道寄りに双方向の通行が可能。歩道幅員 3m 以上。ただし、道路現況から止むを得ない場合で自歩可規制の歩道は、幅員 3m 未満にも適用。

自転車ネットワーク道路は概ね下表の区分に応じ整備を行うものとするが、実際の整備にあたっての細則（交差点や駐停車帯処理、レーンや表示類の形態等）は、国土交通省と警察庁が共同で策定したガイドラインを参考に、警察と国・県・市の道路管理者が協議のうえ定めるものとする。

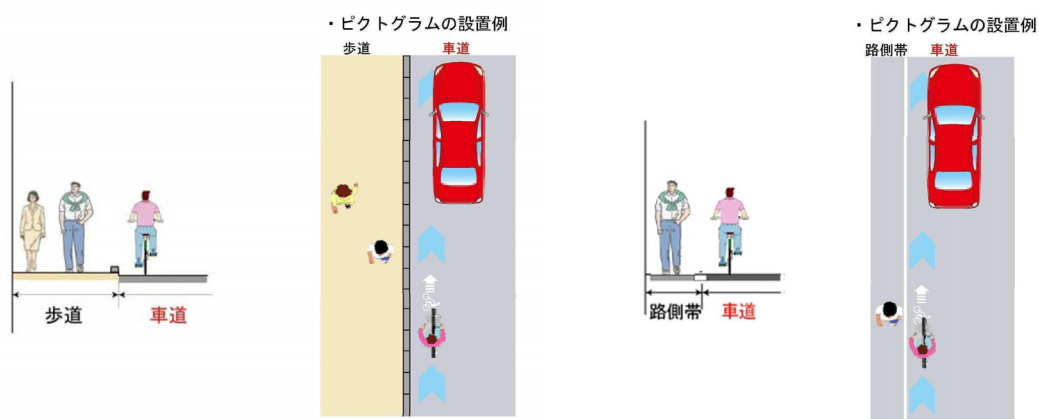
規制速度	自動車交通量		自動車交通量		自動車交通量		道路空間
	少	多	少	多	少	多	
50 ^{km/h} ～	自歩道	自歩道	自歩道	自歩道	自転車道	自転車道	→
40 ^{km/h}	車道混在	自歩道	車道混在	自転車レーン	車道混在	自転車専用通行帯	
～30 ^{km/h}	車道混在	車道混在	車道混在	自転車レーン	車道混在	自転車専用通行帯	
	狭		並		広		

【自転車ネットワーク道路の整備区分】

◎自転車ネットワーク道路の利用ルールの徹底

社会的認知度が低い自転車利用ルールについて、警察と道路管理者が協力して啓発に取り組みとともに、ルールが定着するまでの間、必要に応じて以下の整備を行う。

- ①混在通行の場合、自動車に注意を喚起するため、自転車の通行位置にピクトグラム等の路面表示を行う。



- ②松江市歩道整備計画で指定する歩行者ネットワーク道路では、歩行者の安全確保のため、歩道内に自転車の車道通行を促す表示等を行う。ただし、自転車歩行者道を活用する場合は除く。



◎自転車ネットワーク道路のうち優先的に取り組む路線

自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、今後 5 年間に以下の路線の整備に優先的に取り組む。

なお、これらの路線を整備するにあたっては、警察と国・県・市の道路管理者が協議のうえ進めるものとする。

○モデル地区路線の延伸

- 国・・・①国道 9 号（西側）
- 県・・・②国道 432 号
- 市・・・③松江道路側道（北側）

○その他整備済み路線の延伸

- 県・・・④松江鹿島美保関線（へるんの道）
- 市・・・⑤上迫子笠無線（学園通り）

○整備中の路線

- 国・・・⑥国道 9 号（東側）
- 県・・・⑦松江鹿島美保関線外 1 線（都市計画道路城山北公園線）

○地元要望路線

- 県・・・⑧松江停車場線（駅通り）

○上記の各路線や駅を繋ぐ主要路線

- 県・・・⑨国道 485 号（松江駅～城山北公園線）
- ⑩本庄福富松江線（城山北公園線～学園通り）
- 市・・・⑪北田大手前線（城山北公園線～塩見縄手）
- ⑫北松江停車場恵曇線（松江しんじ湖温泉駅～へるんの道）

※イラストの出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

－留意すべき技術上の課題－

- 自転車道や自転車レーンを整備する場合、幅員確保のため車道幅員の縮小や車線の減少等を伴う場合がある。
- 自転車歩行者道を活用する場合、歩道の幅員確保のため電柱移転や植栽撤去等を伴う場合がある。
- 交差点部において、二段階右折のための自転車溜まりを設ける必要がある。
- バス停や荷捌き駐停車のためのスペース確保が必要な場合がある。

－留意すべき交通安全上の課題－

- 自転車道や自転車歩行道の場合、自転車同士の対面通行となるため、正面衝突・接触の危険性がある。
- 自転車レーンの場合、路上駐停車車両等によるレーンからはみ出し走行の危険性がある。
- 複数の通行形態・ルールについて、自転車利用者のみならず市民全体が理解しなければ、錯誤による不測の事故を招く危険性がある。

－留意すべき合意形成上の課題－

- 自転車レーンを整備する場合、連続する商店街等の荷捌き駐停車が常態化している区間にあっては、レーン空間確保のため、荷捌き駐車場の整備や、終日または時間を限った駐停車禁止規制等の検討が必要であり、地域の協力が不可欠となる。