

# 草加市自転車ネットワーク計画(素案)

## 概要

ご意見の	受付期間	平成30年12月20日(木)~平成31年1月18日(金) 消印有効
	提出方法	郵送、Fax、直接持参 Eメール(kotsutaisaku@city.soka.saitama.jp)
お問合せ先		交通対策課交通政策係 TEL 048-922-1685 (直通) FAX 048-922-1030

## 計画策定に当たって

### 背景と目的

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動手段やサイクリング等のレジャーとしての手段に利用されており、昨今の環境保全や健康志向の意識向上、燃料費の高騰等を背景とした自動車利用からの転換により、自転車の利用ニーズは高まっています。

自転車を交通手段として利用する割合は全国的に高くなっており、埼玉県は人口当たりの自転車保有台数が全国1位となっています。草加市は、平坦な地形で、市の中心には鉄道が通過していることもあり、近距離移動の利用者も多く、自転車利用率は県内第3位となっています。一方で、市内における自転車関連事故の発生割合が高くなっていることが課題となっており、自転車で安全に通行できる空間が必要となっています。

全国的にも自転車の利用ニーズが高まっていることから、「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である」とした「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が平成24年11月に国土交通省及び警察庁により策定され、「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方針として平成28年7月に改定されました。

本市では、近距離の移動に便利で、健康づくりにもつながる自転車の利用を促進し、安全で快適に利用できる環境を整備することを目的として、「草加市自転車ネットワーク計画」を策定します。

### 計画の位置付け

本計画は、国土交通省道路局と警察庁交通局が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下「ガイドライン」といいます。)の考え方を基本として、草加市の自転車利用に係る現状や課題を踏まえた計画です。計画の策定に当たっては、上位計画である「第四次草加市総合振興計画」や「まちづくりの基本となる計画(草加市都市計画マスタープラン2017-2035)」との整合を図り、取組を進めます。

### 計画期間

計画期間は、平成31年から平成47年(2035年)までとします。

## 自転車ネットワーク路線の選定

### 計画の方針

「草加市都市計画マスタープラン 2017-2035」に位置付けられている自転車通行空間整備方針により自転車通行空間整備検討区間、自転車通行ルールの明示・啓発を図る路線(シェア・ザ・ロード)及び自転車散策路モデル検討エリアを草加市自転車ネットワーク計画路線として選定します。

対象区間	方針内容	延長(km)
自転車通行空間整備検討区間	近距離の移動が便利で、健康づくりにも繋がる自転車利用を促進するため、幹線道路・補助幹線道路の歩道又は車道に自転車通行帯を設置するなど、自転車が通行しやすい空間の拡大やネットワークづくりを目指します。	約 18km
自転車通行ルールの明示・啓発を図る路線(シェア・ザ・ロード)	自転車の安全な通行環境を整えるため、自転車のほか、歩行者や自動車の交通が集中する道路では、自転車の通行位置や注意喚起の明示などによる通行ルールの周知のほか、自転車通行の代替路の検討などを含めた安全対策を図ります。	約 15km
自転車散策路モデル検討エリア	県の「ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想」にも位置付けられている草加松原遊歩道や旧町地区については、自転車を利用して楽しく散策できるモデルとなるように活用を検討します。	約 3km

## 整備形態の選定

### 整備の基本的な考え方

安全で快適な自転車ネットワーク形成のため、整備の基本的な考え方として、自転車は「車両」であるという大原則を踏まえ、整備形態の選定を行うこととします。

「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度と自動車交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討します。

	A 自動車の速度が高い道路	B A・C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A・C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

### 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

【出典：国土交通省・警察庁 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより】

### 完成形態と暫定形態

「ガイドライン」に基づき完成形態と暫定形態の位置付けを次の通りとします。

**完成形態**・・・自転車の速度と交通量に基づく整備形態。

**暫定形態**・・・完成形態での整備が当面困難であり、かつ、現に車道通行している、又は今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合に採用する暫定的な整備形態。なお、暫定形態での整備後、道路や交通状況が変化した場合には、必要に応じて完成形態の見直しを行うこととする。

### 整備形態の種類

自転車ネットワーク路線について歩行者、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、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、適切な区間設定を行い、「自転車道」「自転車専用通行帯」「自転車と自

動車を車道で混在(以下「車道混在」といいます)のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとします。

### (1) 自転車道

概要
<p>自転車道とは、歩行者と自動車から物理的に分離された自転車専用の道路のこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・縁石や柵などの工作物によって、歩道及び車道と物理的に分離します。</li> <li>・左側一方通行を基本とします。この場合、道路の両側に自転車道を整備します。</li> <li>・幅員は2.0m以上(やむを得ない場合は1.5m以上)とします。</li> </ul> <p>条件 自動車の規制速度が50km/hを超える路線</p>

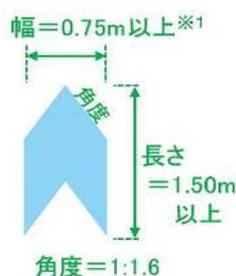
【出典：国土交通省・警察庁 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより】

草加市内における自転車整備候補路線の県道、市道には自転車道の該当区間はありませ  
ん。

### (2) 自転車専用通行帯

概要
<p>自転車専用通行帯とは車道に設けられる自転車専用の通行帯のこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道内に自転車専用の車線を設け、自転車と自動車を視覚的に分離します。</li> <li>・交通規制によって指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯です。</li> <li>・自転車は、自動車と同様に左側一方通行です。</li> <li>・幅員は1.5m以上(やむを得ない場合は、1.0m以上とします。)</li> </ul> <p>条件 自動車の速度(40km/h超50km/h以下)、自動車交通量が多い(4000台/日超)路線 暫定形態：車道混在 完成形態：自転車専用通行帯</p>

#### <標準形>



#### 【矢羽根型路面表示】

#### 【自転車専用通行帯交差点部及び車道混在の設置について】

○矢羽根型路面表示は幅0.75m以上、長さ1.50m以上、設置間隔(単路部)10.0mを目安とします。

○交差点部等の自動車と自転車の錯綜が多い区間等における設置間隔は単路部よりも密にすることを目安とします。

#### 【生活道路の設置について】

○生活道路における対策については、法定外路面表示「矢羽根型路面表示」「左側通行」「自転車ピクトグラム」の組み合わせを目安とします。

○矢羽根型路面表示は幅0.40m、長さ0.64m、設置間隔50.0mを目安とします。

【出典：国土交通省・警察庁 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより】

### (3)車道混在

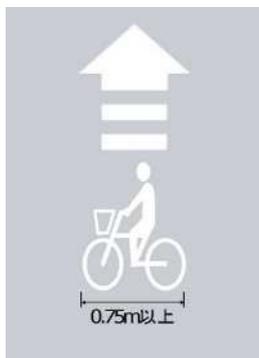
#### 概要

車道混在とは、歩行者と空間的に分離された、車道内を自転車と自動車縦列で混在しながら通行する形態のこと。

- ・車道内に自転車通行位置を明示し、自動車利用者に自転車の車道通行を認識させます。
- ・自転車は、自動車と同様に左側一方通行です。

#### 条件

自動車の速度が遅く(40km/h以下)、自動車交通量が少ない(4000台/日以下)路線



【自転車ピクトグラム】

#### 【自転車専用通行帯、車道混在の設置について】

- 交差点部の前後や自動車と自転車の錯綜が多い区間等に設置することを目安とします。
- 車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根路面表示よりも広い間隔で設置することを目安とします。
- 進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とします。
- 色彩は白系色を標準とします。
- 自転車専用通行帯及び車道混在の自転車ピクトグラムの設置は、幅0.75m以上を目安とします。

【出典：国土交通省・警察庁 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより】

### 整備形態の選定

草加市自転車通行空間整備路線を対象に交通状況(自動車交通量等)や道路状況(車道幅員、車線数等)を踏まえて完成形態、暫定形態を整理し、各区間の目標とする整備形態の選定を行いました。選定結果を次のページに示します。

#### 【目標とする整備形態】

- |   |                |   |                   |
|---|----------------|---|-------------------|
|  | 自転車専用通行帯整備区間   |  | 車道混在整備区間          |
|  | 自転車専用通行帯整備済み区間 |  | 車道混在整備済み区間        |
|  | 都市計画道路         |   | (暫定形態として整備した区間あり) |

整備予定区間では、今後の協議により暫定形態として車道混在となることがあります。



## 整備優先度

### 優先度の考え方

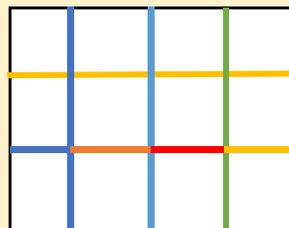
自転車ネットワーク計画路線として選定した路線の整備優先度を評価します。次の7項目について重み付けをし、自転車ネットワーク計画路線の中から整備優先順位の高い区間を抽出します。

- ・自転車ネットワーク計画路線の中で、事故が多い路線等の評価項目によって評価を行い、対象路線の中で整備優先度の高い区間を抽出します。
- ・自転車利用の関連性の強い から までについては配点を2点、他 から まででは配点を1点とします。
- ・評価項目は次のとおりとします。

#### 整備優先度の評価項目

番号	評価項目	配点
	公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多い路線	2点
	自転車と歩行者の錯綜がある路線	2点
	自転車関連事故が多い路線	2点
	小中学校通学路の対象路線	2点
	地域の課題やニーズに応じて自転車利用を促進する路線	1点
	観光利用の観点から自転車利用を促進する路線	1点
	歩道が狭い(幅2.0m未満)または対面二車線道路の歩道がない路線	1点

○評価項目 ~ を点数化し、点数が高い路線を優先度の高い路線と位置付けます。

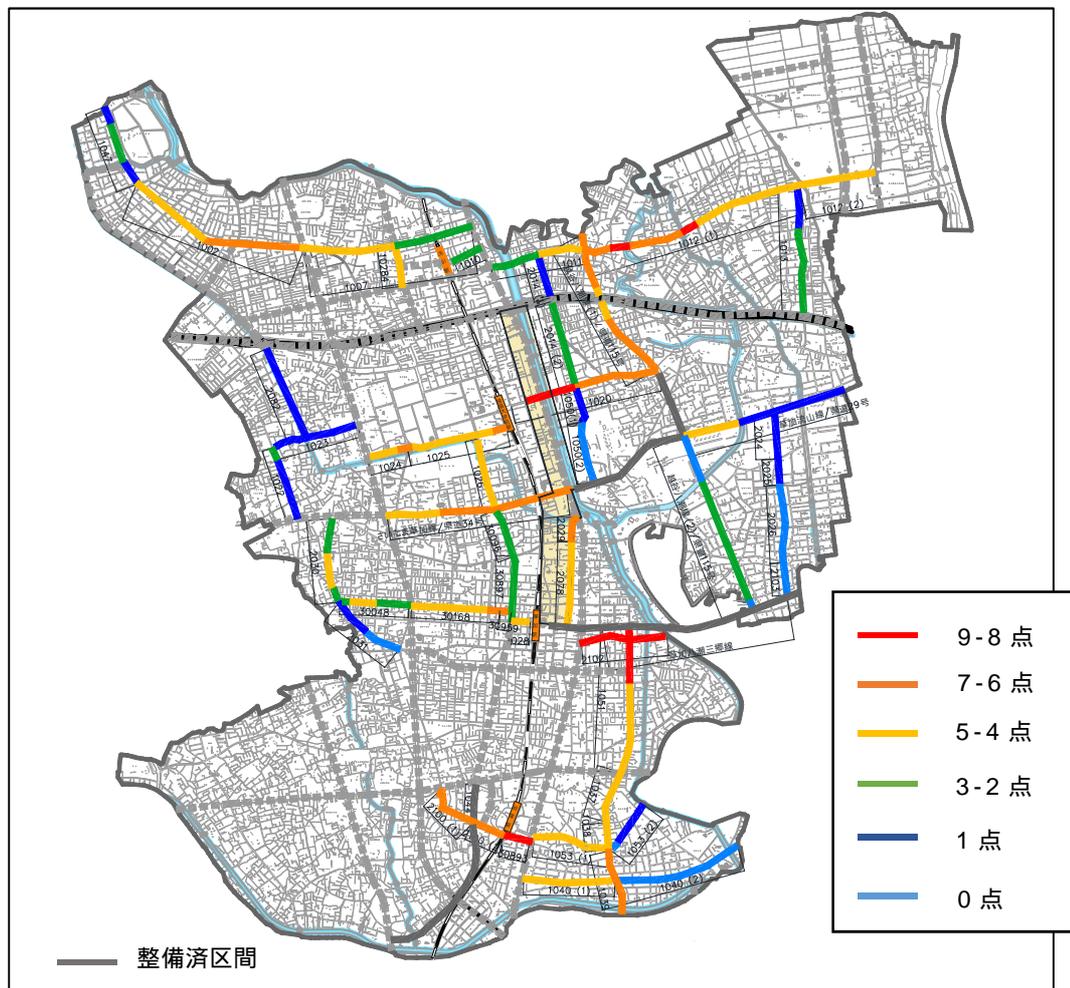


【整備イメージ】

	9-8点
	7-6点
	5-4点
	3-2点
	1点
	0点

## 整備優先順位評価結果

自転車通行空間整備区間において優先順位の評価を行いました。評価結果を次の図のとおりとします。



点数	路線番号								
9	市道 30893	6	市道 2100(2)	4	市道 10284	3	市道 30096	1	市道 1023
9	市道 2102	6	市道 1039	4	市道 1037	3	市道 30897	1	市道 2024
9-6	市道 1020	6	市道 30959	4	市道 1038	3	市道 2014(2)	1	市道 2025
8-4	市道 1051	6-4	市道 30168	4	市道 1012(2)	3-1	市道 1047	1	市道 1050(1)
8-4	市道 1012(1)	6-4	市道 1024	4	市道 1026	3-1	市道 1013	1-0	市道 2031
7	市道 2029	6-4	市道 1025	4	市道 1028	3-0	県道 115(2)	1-0	市道 1053(2)
7-5	市道 1002	5	市道 2078	4	市道 1040(1)	2	市道 1010	0	市道 1050(2)
7-4	県道 34	5	市道 1053(1)	4-3	市道 1007	2-1	市道 1022	0	市道 2026
7-4	県道 115(1)	5-3	市道 30048	4-3	市道 1011	1	市道 2014(1)	0	市道 2103
6	市道 2100(1)	5-2	市道 2030	4-2	県道 29	1	市道 2082	0	市道 1040(2)