

# 自転車ネットワーク路線および 整備形態の選定(案)

令和6年10月31日(木)

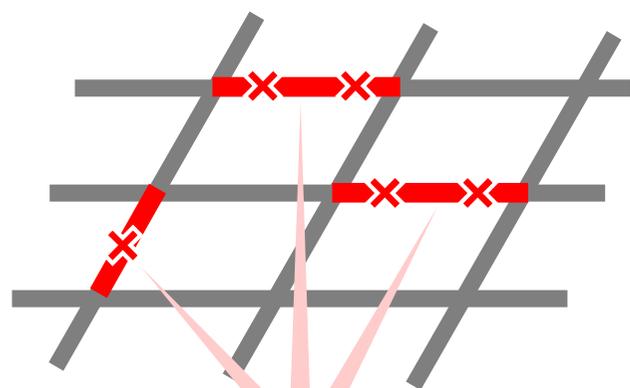
## (1) 自転車ネットワーク路線

- 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを参考に、自転車ネットワーク計画を策定する。
- 「安全性」「需要」の視点および「連続性」を考慮して自転車ネットワーク路線を選定する。

①安全性

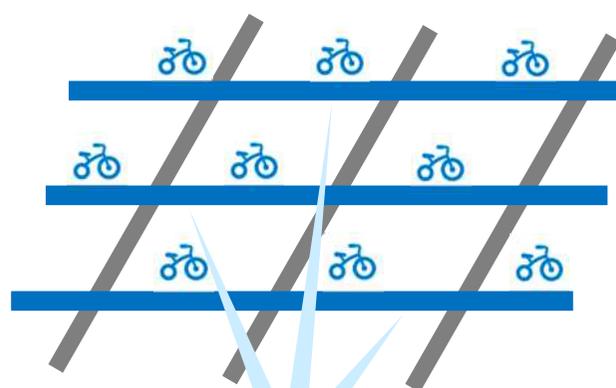
②需要

③連続性



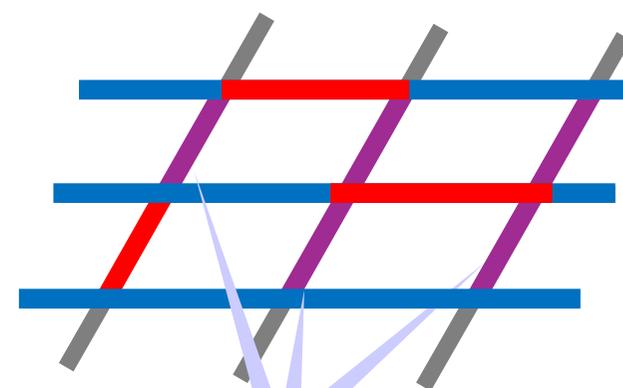
自転車関連事故が多い路線を選定

【データ】  
交通事故統計情報のオープンデータ



自転車利用が多い路線を選定

【データ】  
アンケート調査結果（住民、高校生）  
レンタサイクルのGPS調査結果



①と②を補完する路線を選定

【参考資料】  
愛知県自転車活用推進計画

## (2) 整備形態

- 規制速度や自動車交通量から整備形態を設定し、幅員等から整備の実現性を加味して決定する。

### ■ 整備形態の選定

規制速度や自動車交通量※から望ましい整備形態を選定

	A 自動車の速度 <sup>※1</sup> が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 <sup>※1</sup> 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	分	離	混
整備形態 <sup>※2</sup>	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 <sup>※3</sup>	速度が50km/h起	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

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

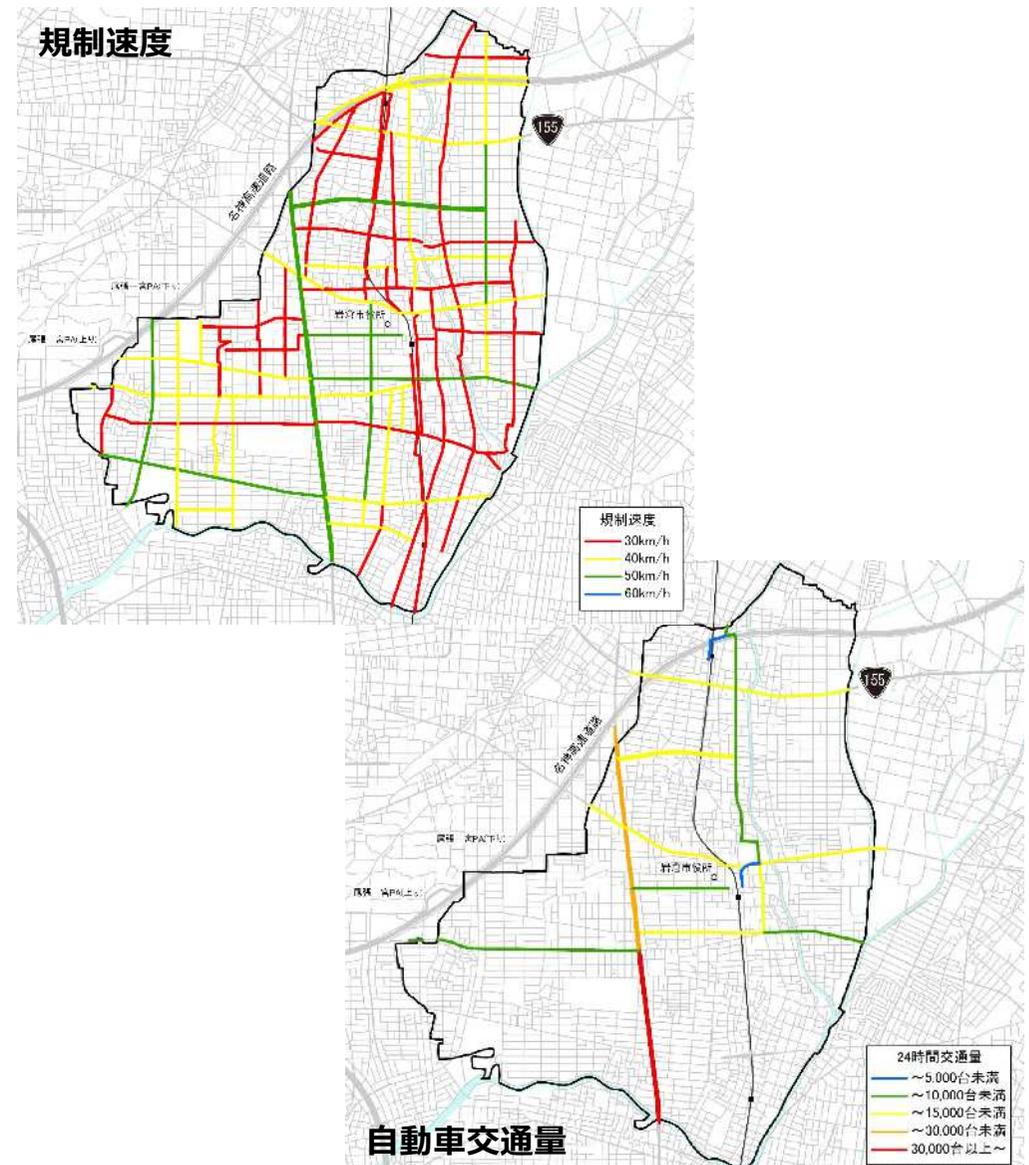
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (R6.6, P. I -9)

※自動車交通量のわからない路線は中央線がない場合を車道混在とする

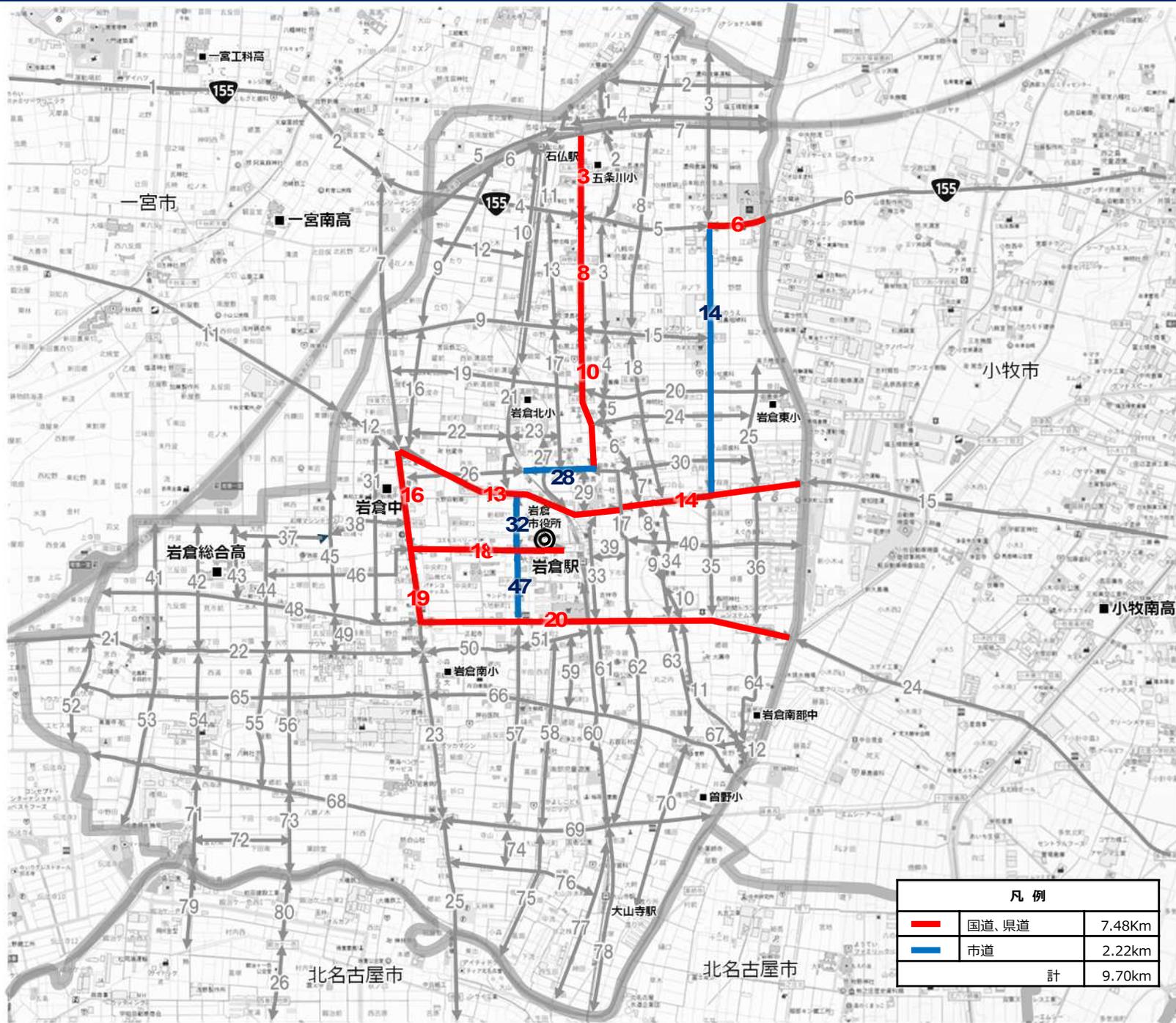


### ■ 実現性の加味

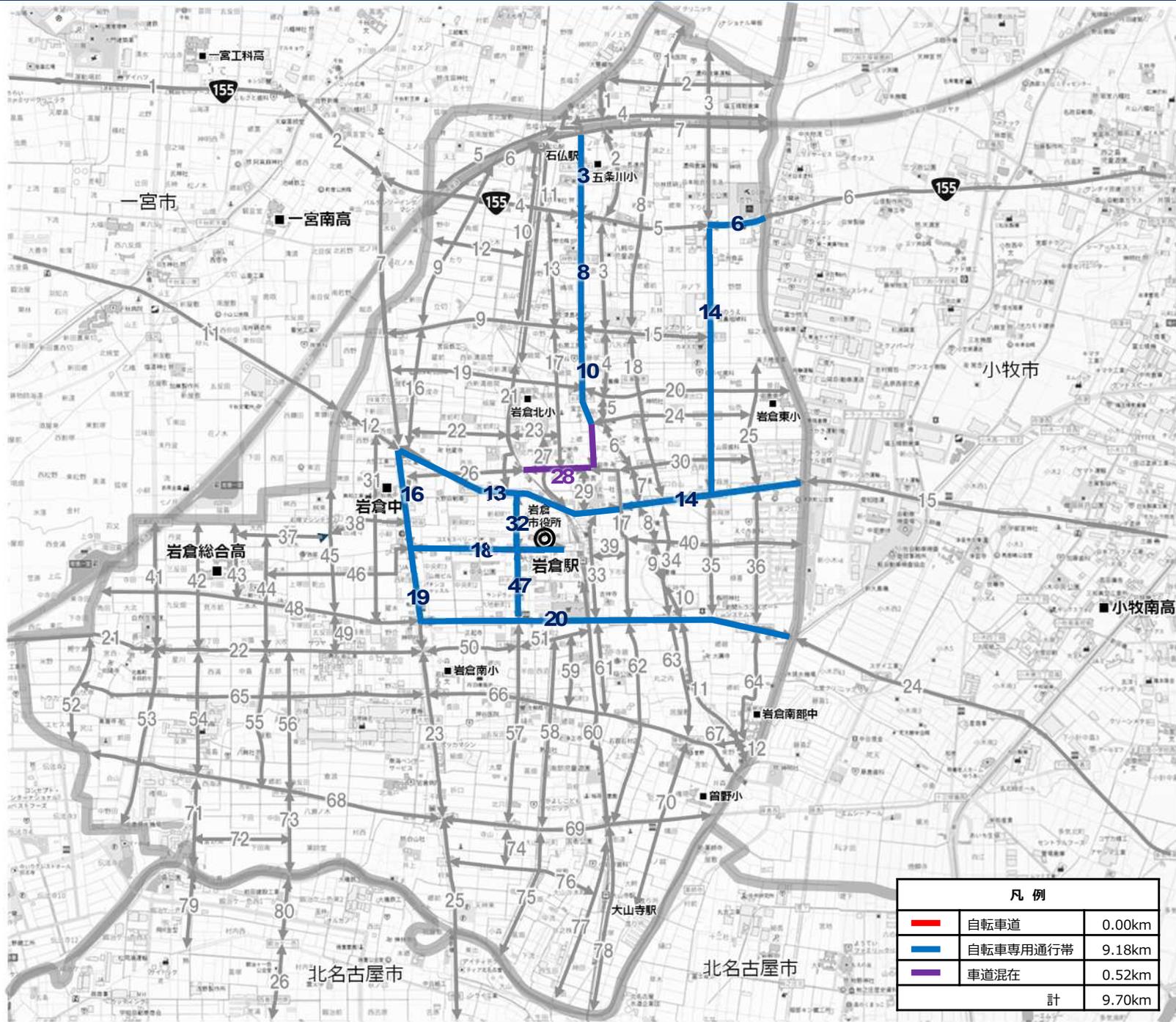
幅員を確認し、暫定形態も含めた自転車通行空間創出の可能性を検討  
(自転車専用通行帯の幅員1.5mの創出可能性 等)

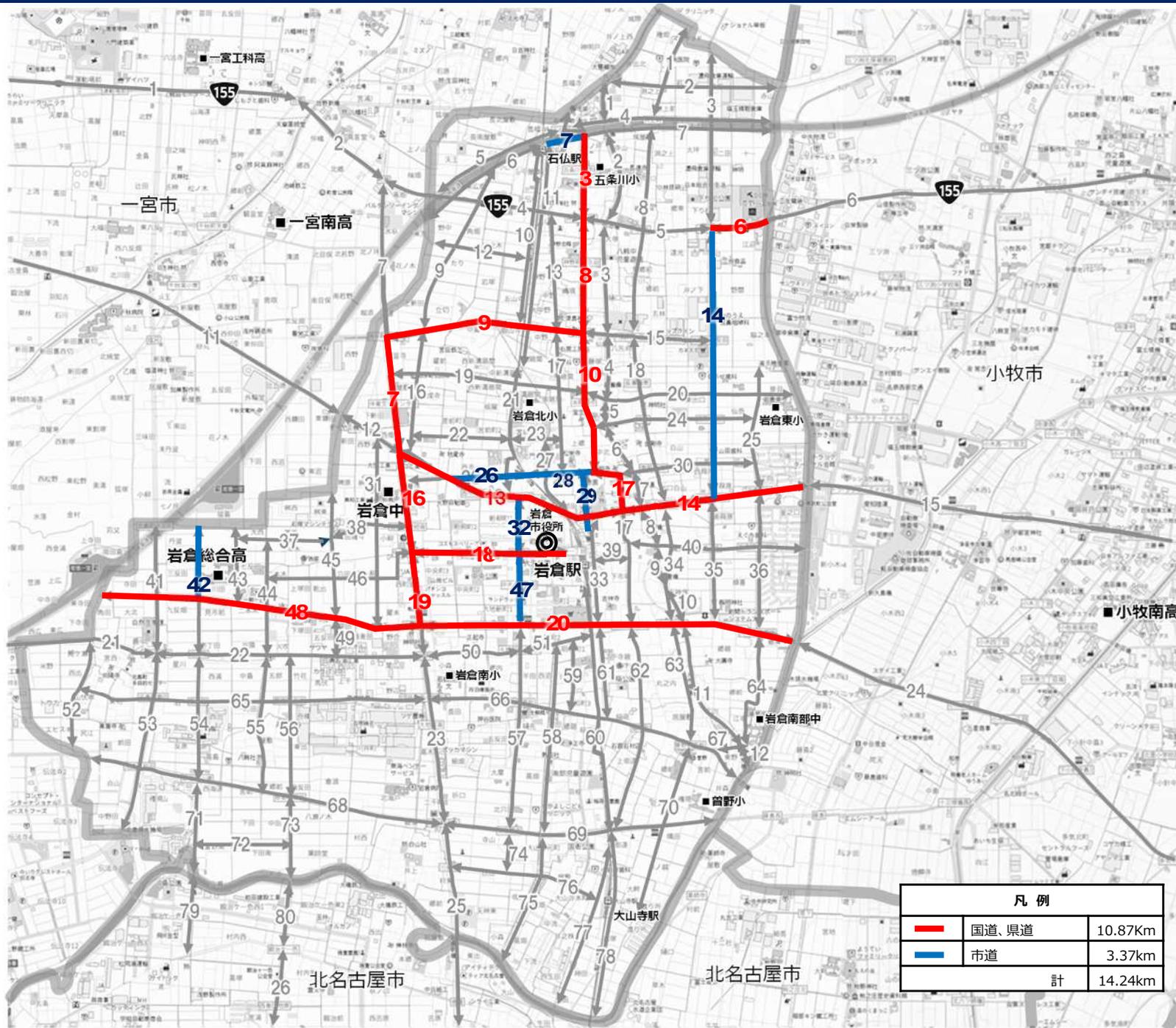


# 2-1. 選定結果(自転車ネットワーク路線)

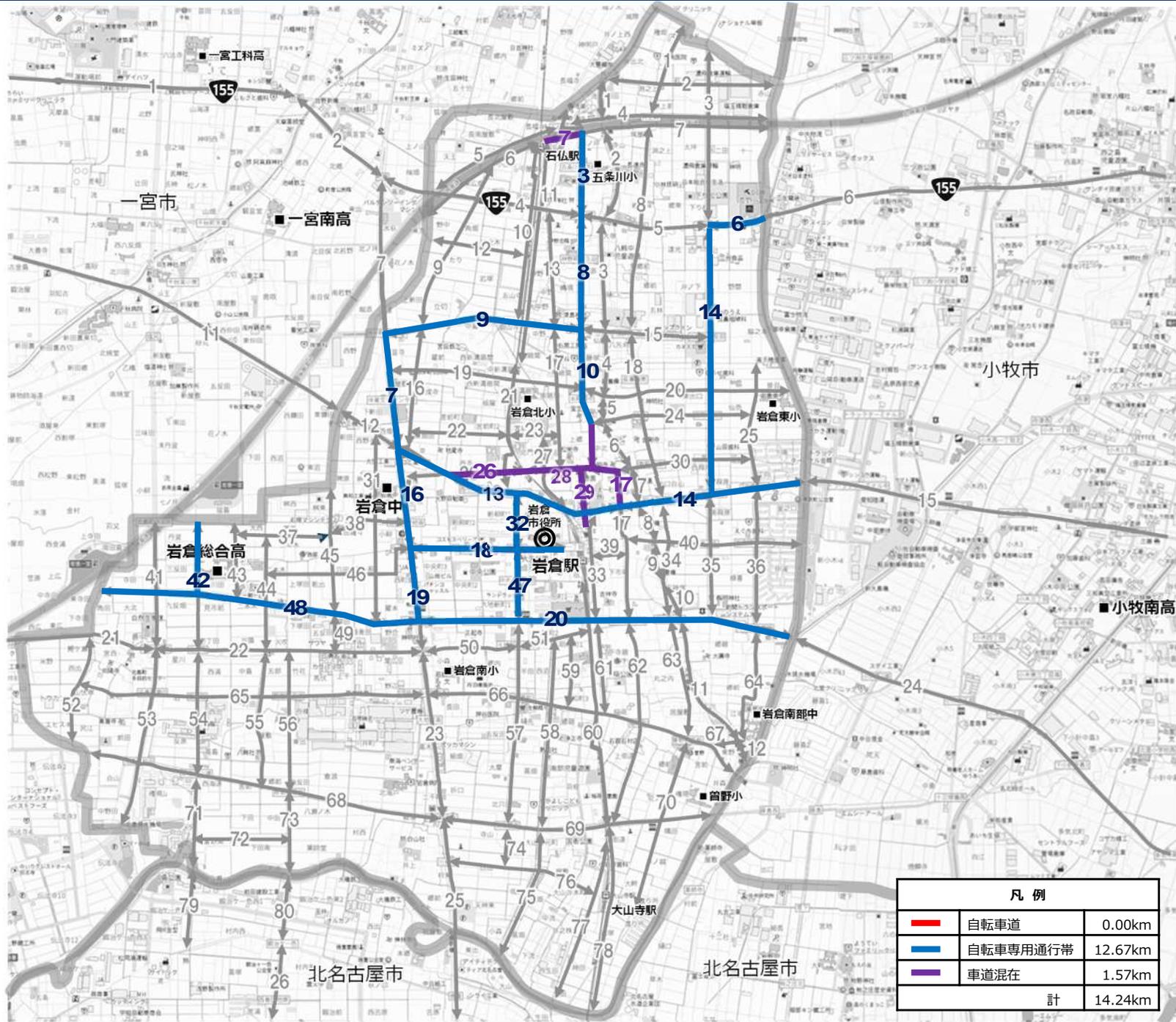


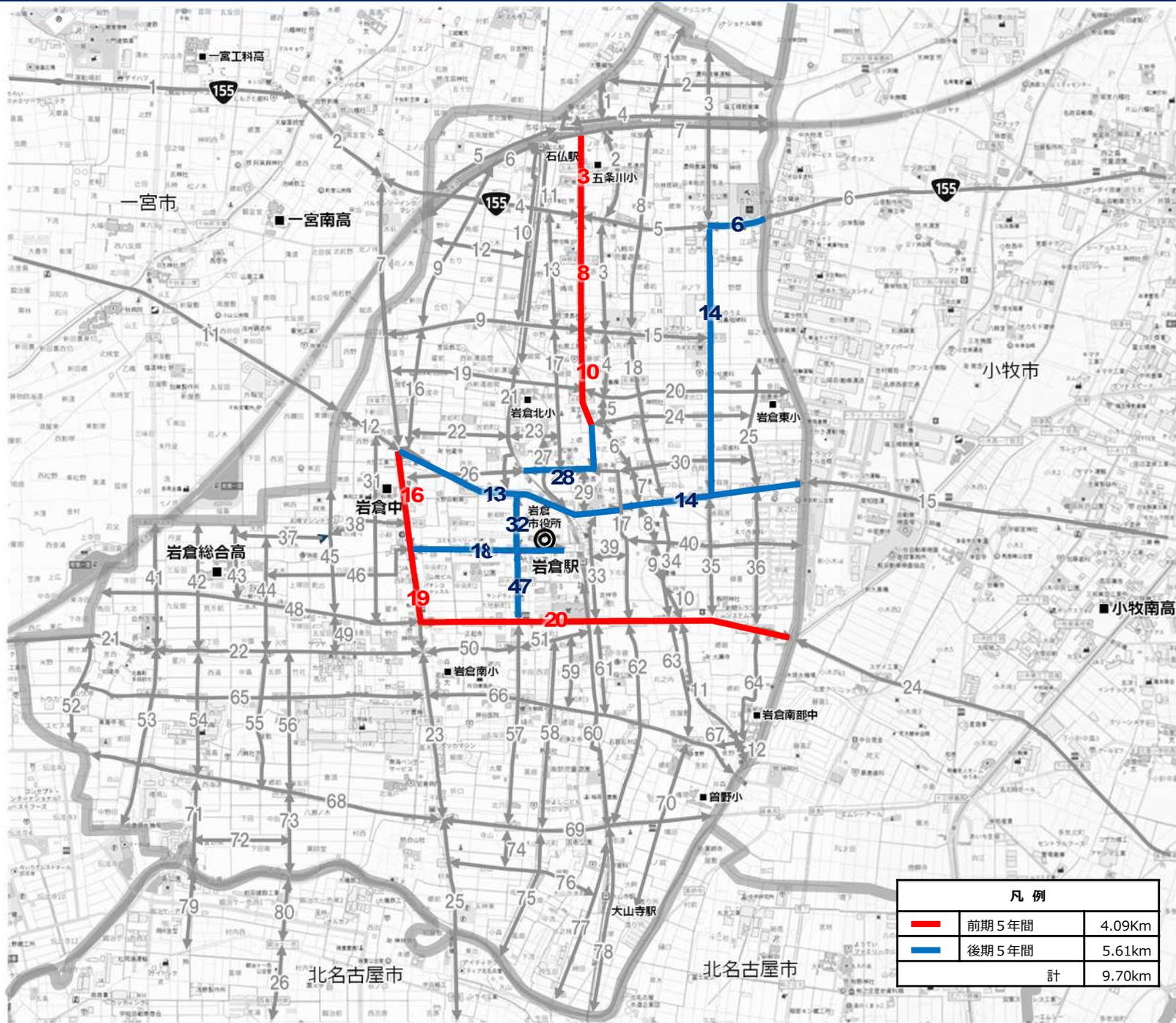
# 2-1. 選定結果(整備形態)

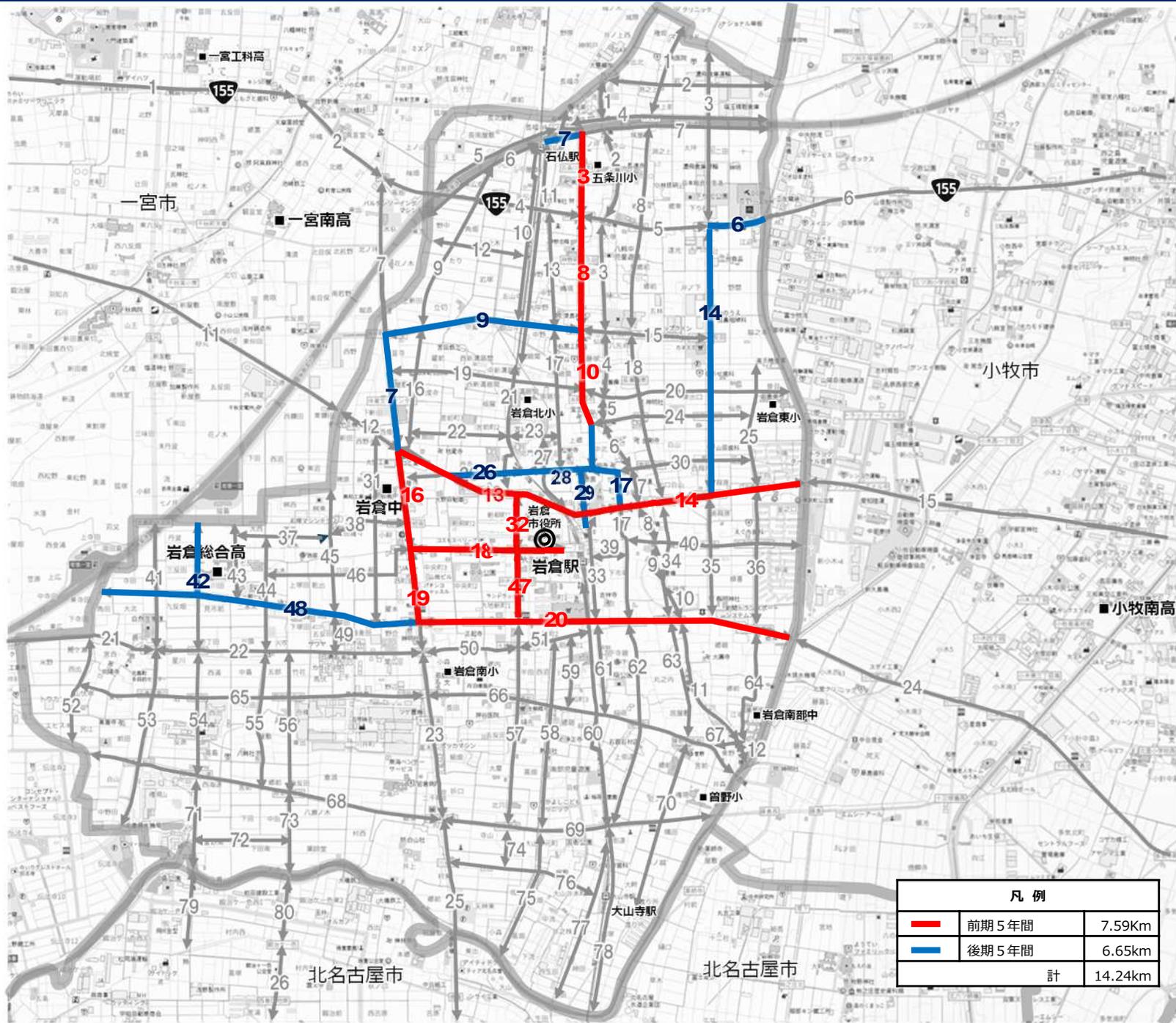




凡例		
<span style="color: red;">—</span>	国道、県道	10.87km
<span style="color: blue;">—</span>	市道	3.37km
	計	14.24km

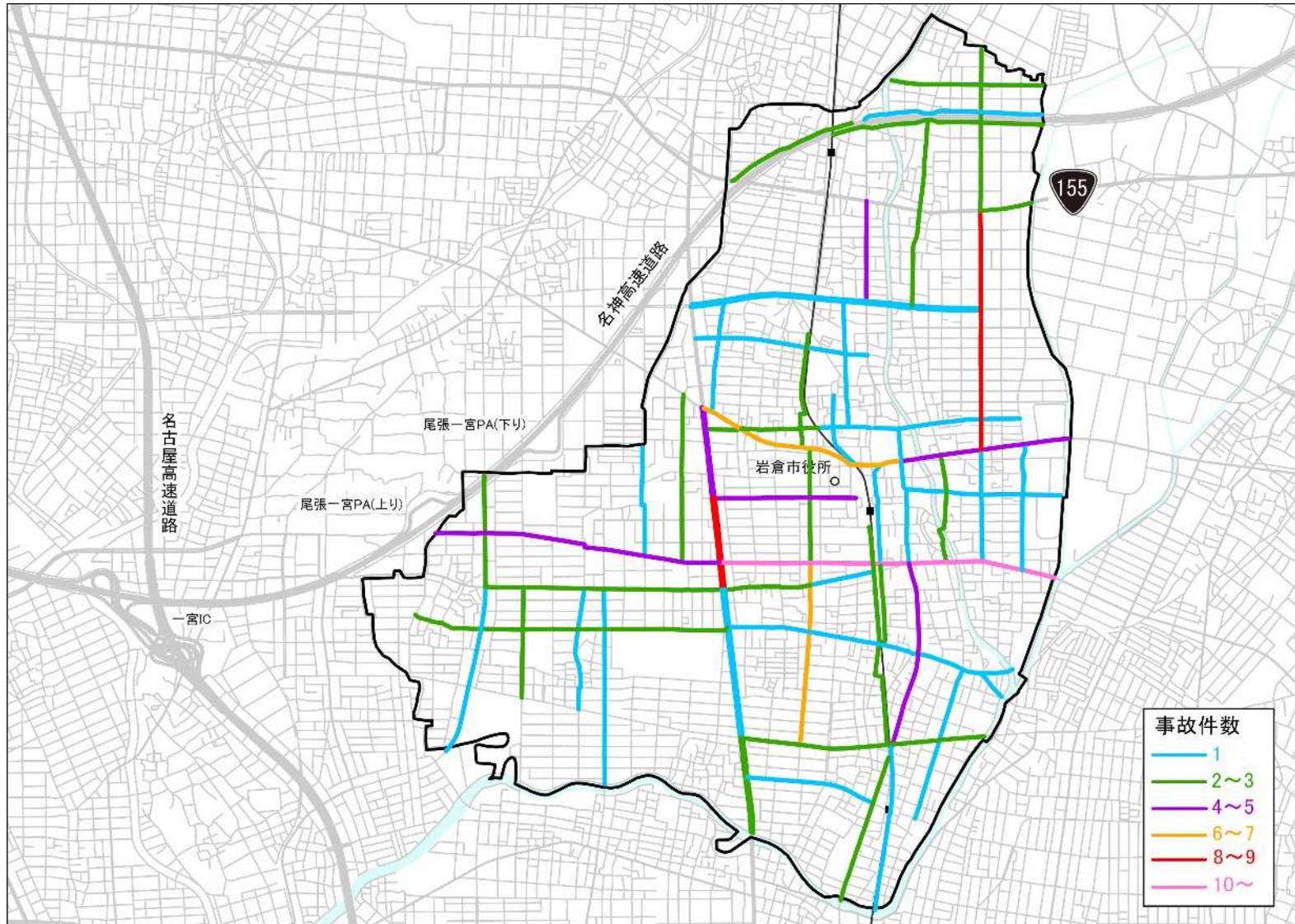






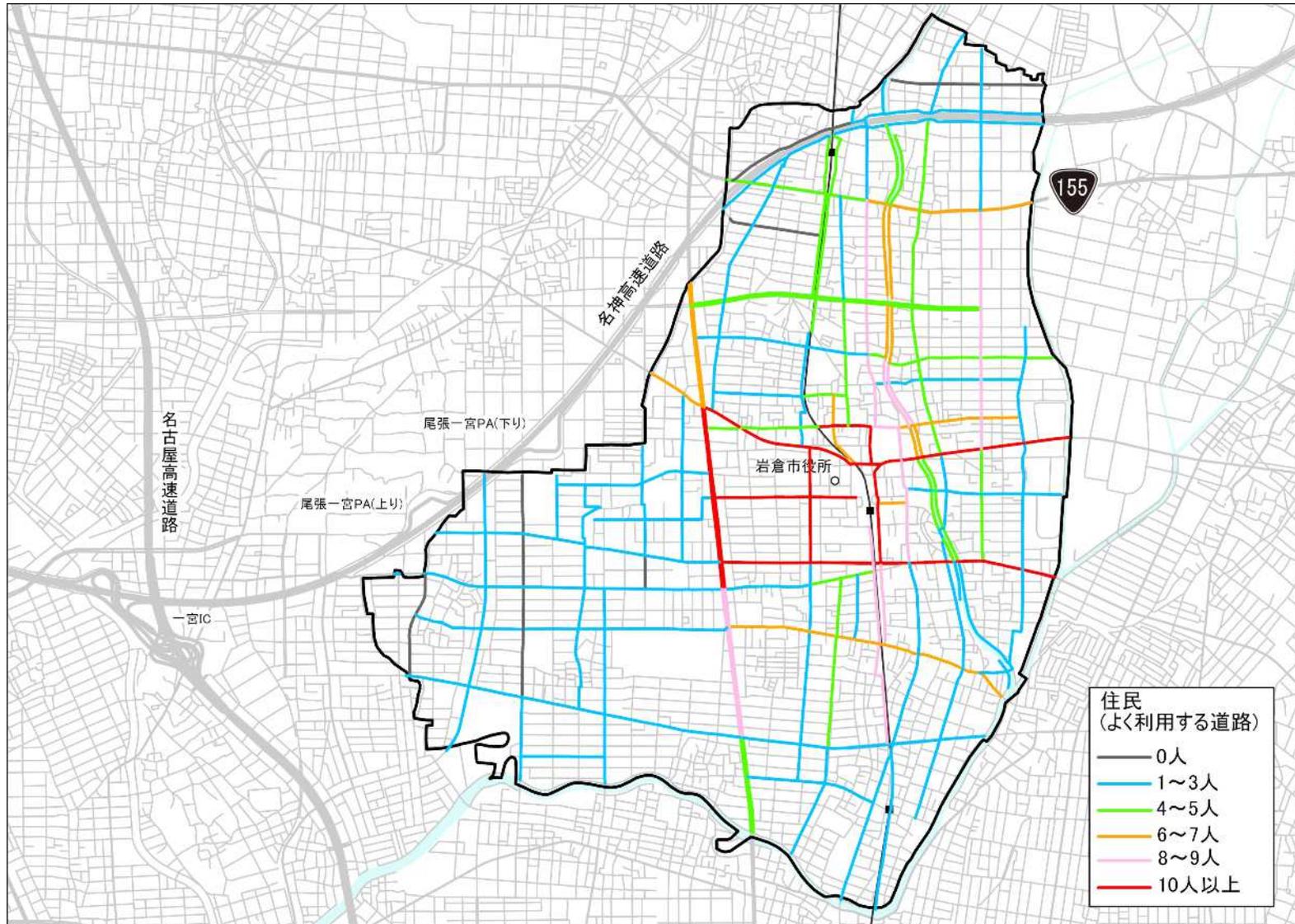
## 參考資料

## (1) 自転車ネットワーク路線 ①安全性

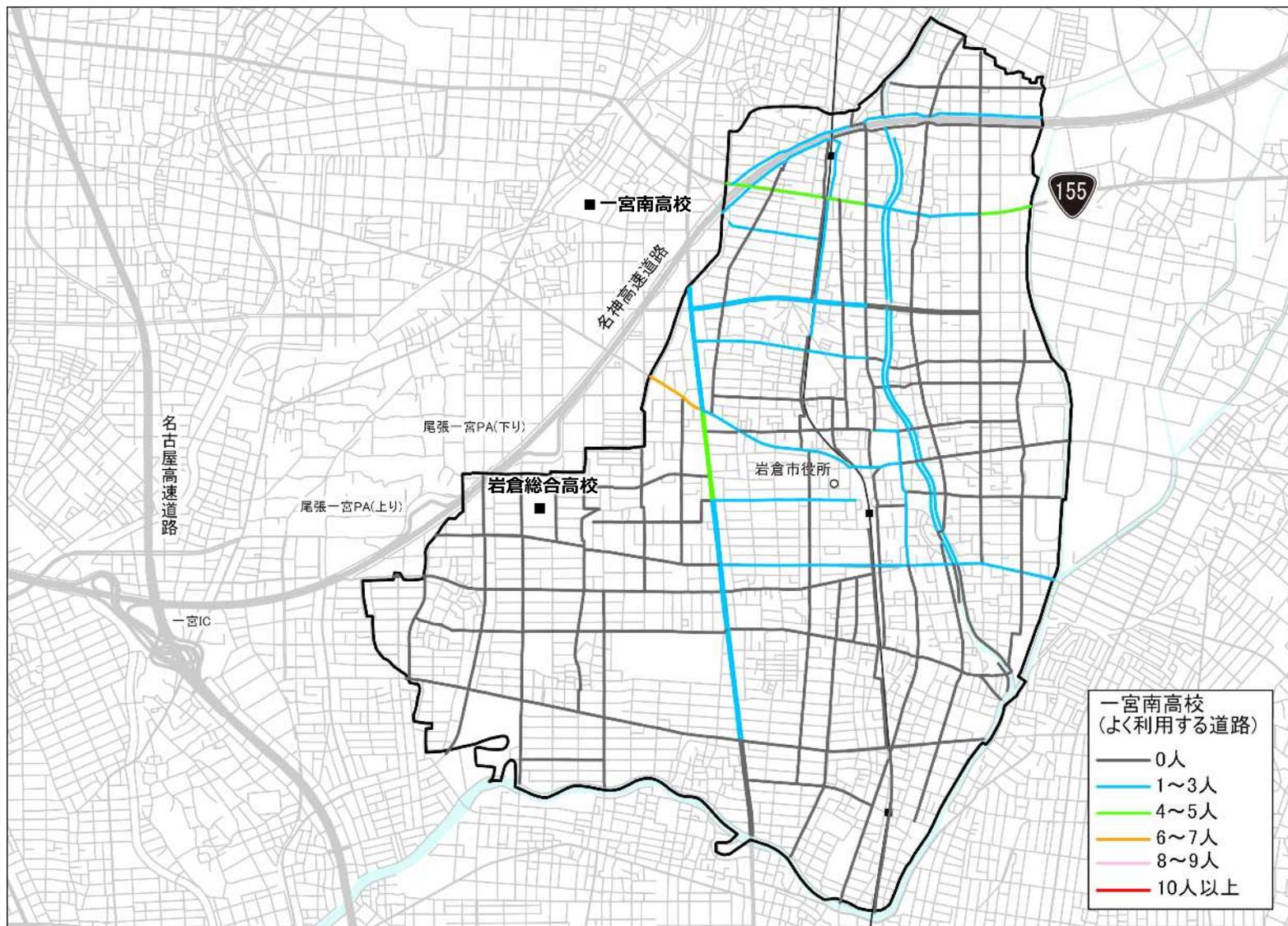


データ：交通事故統計情報のオープンデータ  
(R1年～R4年)

## (1) 自転車ネットワーク路線 ②需要：住民

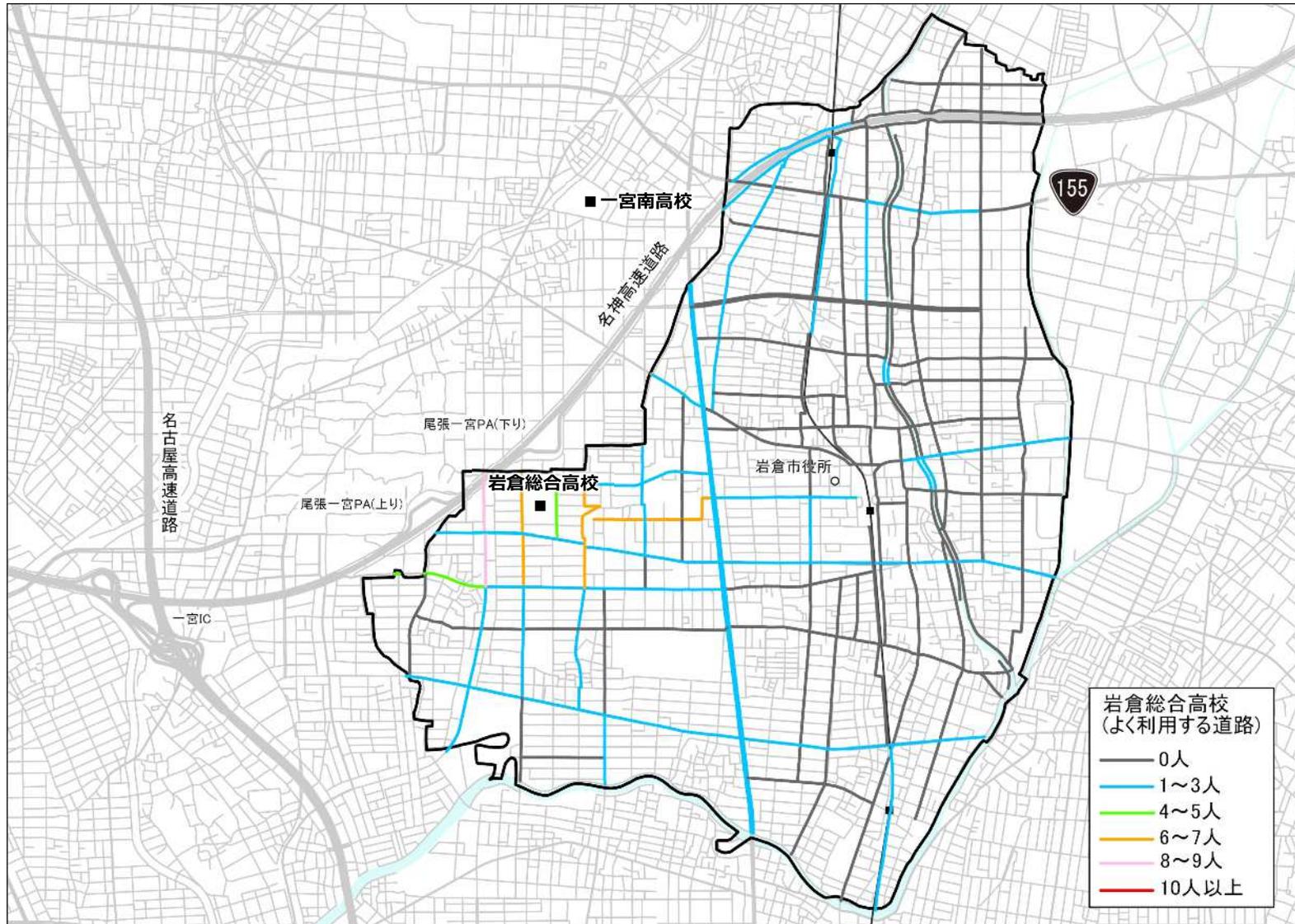


## (1) 自転車ネットワーク路線 ②需要：一宮南高校

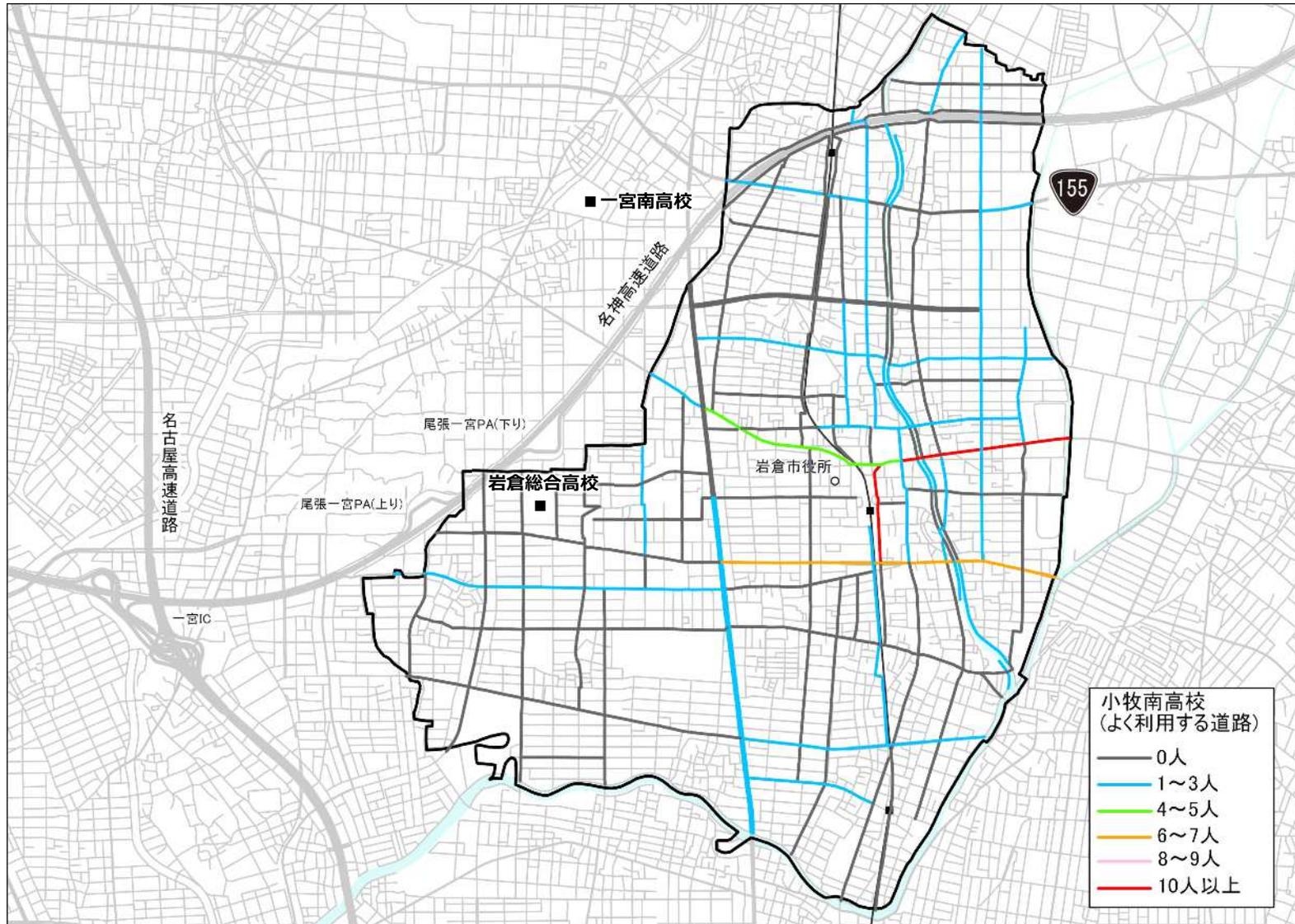


小牧南高校 ■

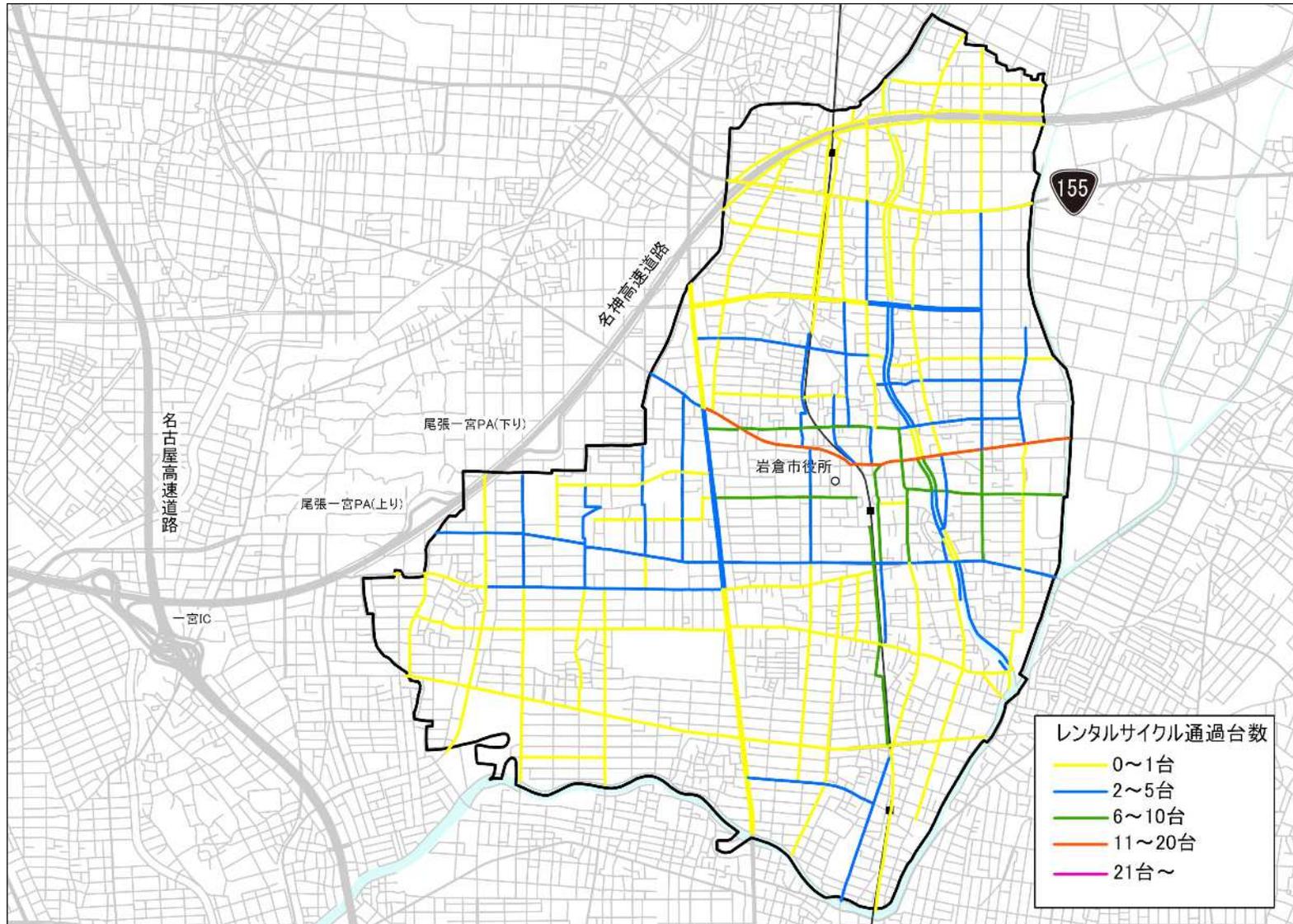
## (1) 自転車ネットワーク路線 ②需要：岩倉総合高校



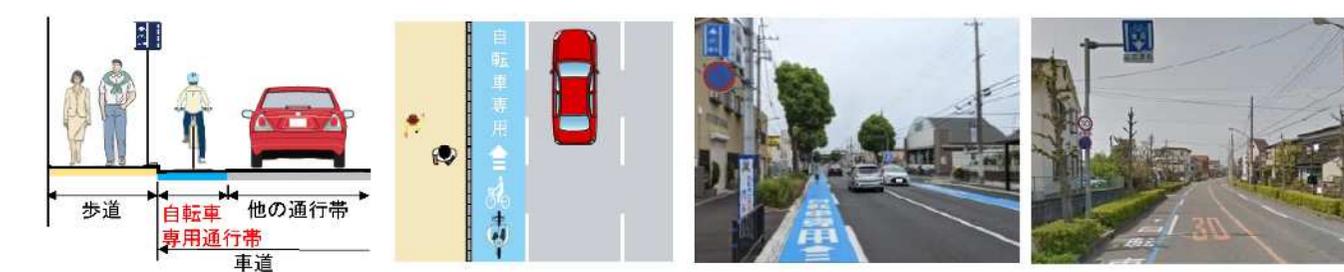
## (1) 自転車ネットワーク路線 ②需要：小牧南高校



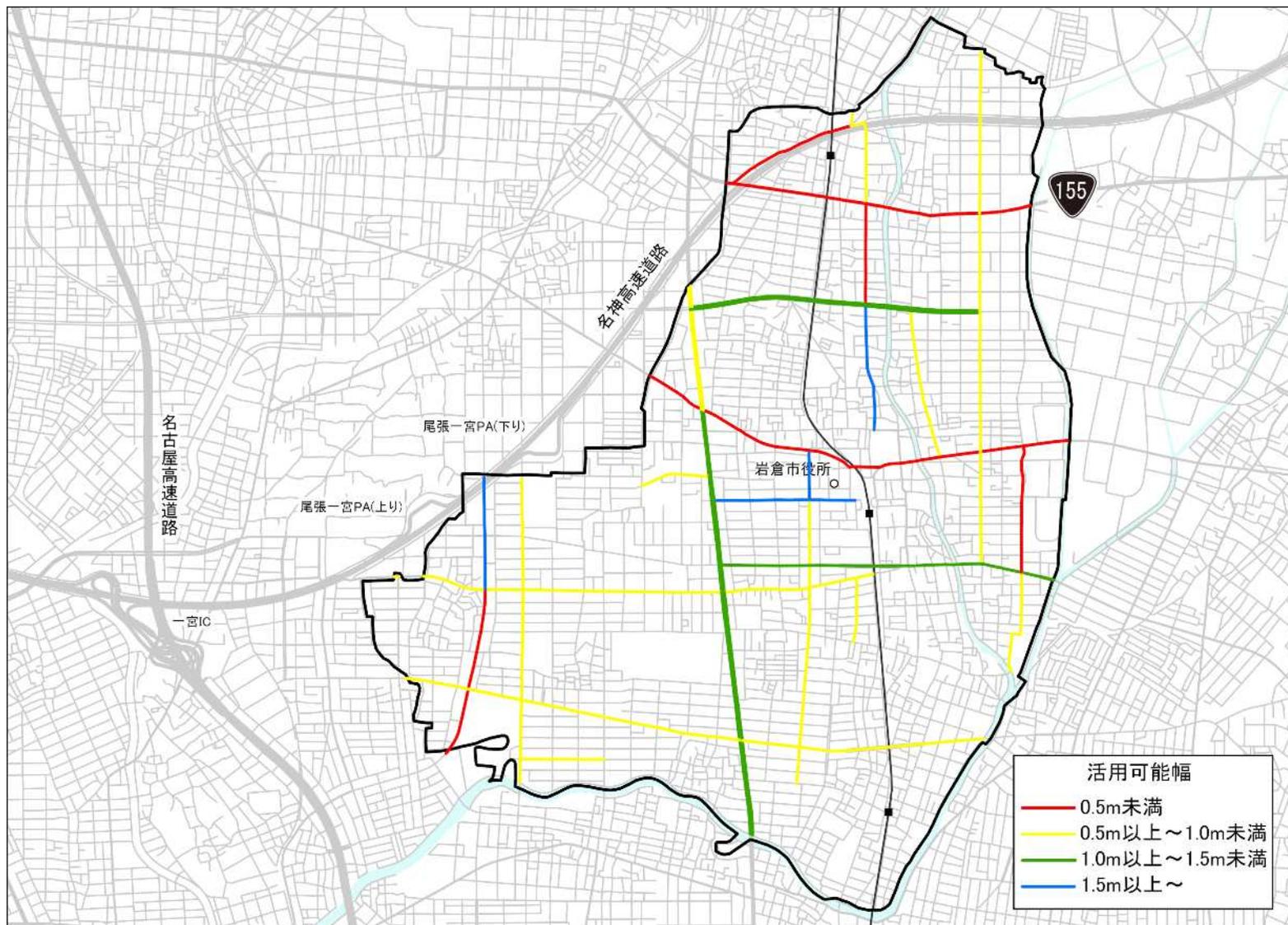
## (1) 自転車ネットワーク路線 ②需要：レンタサイクル



## (2) 整備形態 ①整備イメージ

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>自転車と自動車を構造物により分離する</p>  <p>The diagram shows a cross-section of a road with a sidewalk (歩道), a bicycle path (自転車道) separated by a curb (縁石線等), and a car lane (自動車の) 車道. A top-down view shows the layout with a yellow sidewalk, a blue bicycle path, and a red car lane. Two photographs show real-world examples of such separated bicycle paths.</p>
自転車専用通行帯	<p>車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する</p>  <p>The diagram shows a cross-section with a sidewalk (歩道), a bicycle专用 lane (自転車専用通行帯), and other lanes (他の通行帯) for cars. A top-down view shows a yellow sidewalk, a blue bicycle专用 lane, and a red car lane. Two photographs show real-world examples of bicycle专用 lanes within the roadway.</p>
車道混在	<p>車道混在とする</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置</p>  <p>The diagram shows a cross-section with a sidewalk (歩道) and a mixed traffic lane (車道) where bicycles and cars share the space. A top-down view shows a yellow sidewalk, a blue bicycle lane, and a red car lane. Two photographs show real-world examples of mixed traffic lanes with chevron markings (矢羽根型路面表示).</p>

## (2) 整備形態 ②車道内で自転車通行空間に活用できる幅員



出典：岩倉市道路台帳

【活用可能幅算出方法】

(車道部幅員(台帳) - 路肩(両側)) / 車線数 = 車線幅員(1車線)  
 (車線幅員(1車線) + 路肩(片側)) - 車線幅員(基準) ※ = 活用可能幅

※車線幅員(基準)：【国道・県道】センサス交通量10,000台以上は3.25m、10,000台未満は3.00m  
 【市道その他】車線幅員6.5m超は3.00m、6.5m以下は2.75m

※センターラインなし、一方通行は除く(対象外)

整備時期	優先順位	路線番号※	スコア(点)	延長(km)	自転車道	自転車専用 通行帯	車道混在	道路種別
前期	1	116	8	0.50	—	○	—	国道・県道
前期	2	119	9	0.35	—	○	—	国道・県道
前期	2	120	9	1.84	—	○	—	国道・県道
前期	4	113	13	1.16	—	○	—	国道・県道
前期	4	247	13	0.36	—	○	—	市道
前期	6	114	14	0.93	—	○	—	国道・県道
前期	7	118	18	0.78	—	○	—	国道・県道
前期	8	232	21	0.27	—	○	—	市道
前期	9	108	24	0.55	—	○	—	国道・県道
後期	10	106	30	0.29	—	○	—	国道・県道
後期	10	214	30	1.30	—	○	—	市道
後期	12	228	34	0.29	—	—	○	市道
後期	13	226	38	0.40	—	—	○	市道
後期	21	117	65	0.30	—	—	○	国道・県道
後期	25	229	69	0.20	—	—	○	市道
後期	28	248	76	1.57	—	○	—	国道・県道
後期	40	107	85	0.55	—	○	—	国道・県道
前期	46	110	91	0.45	—	○	—	国道・県道
後期	50	242	95	0.40	—	○	—	市道
後期	63	109	111	0.97	—	○	—	国道・県道
前期	77	103	121	0.40	—	○	—	国道・県道
後期	94	207	141	0.15	—	—	○	市道

※道路種別 (1:国道・県道 2:市道) + 通し番号2桁