

諏訪湖周自転車活用推進計画



2019 年 3 月

岡谷市・諏訪市・下諏訪町

目 次

第 1 章 はじめに	1
第 2 章 計画の目的と位置付け	2
2.1 計画の目的	2
2.2 計画の位置付け	3
第 3 章 自転車利用に関する現状と課題	4
第 4 章 計画区域とネットワーク	7
4.1 都市交通体系における自転車の位置付け	7
4.2 計画区域の設定	8
4.3 自転車ネットワークの構築	11
第 5 章 諏訪湖周の自転車活用の推進に関する目標及び実施すべき施策	17
第 6 章 諏訪湖周の自転車活用の推進に関し講ずべき措置	22
第 7 章 実施スケジュールと計画の推進体制	28
7.1 実施スケジュール	28
7.2 推進体制	28
第 8 章 計画のフォローアップ	29
<参考資料>	
Ⅰ．統計データ等による分析	31
Ⅱ．諏訪湖創生ビジョン概要版	49
Ⅲ．諏訪湖かわまちづくり計画概要版	54
Ⅳ．諏訪湖水辺整備基本計画概要版	57
Ⅴ．諏訪湖周サイクリングロード基本計画概要版	61

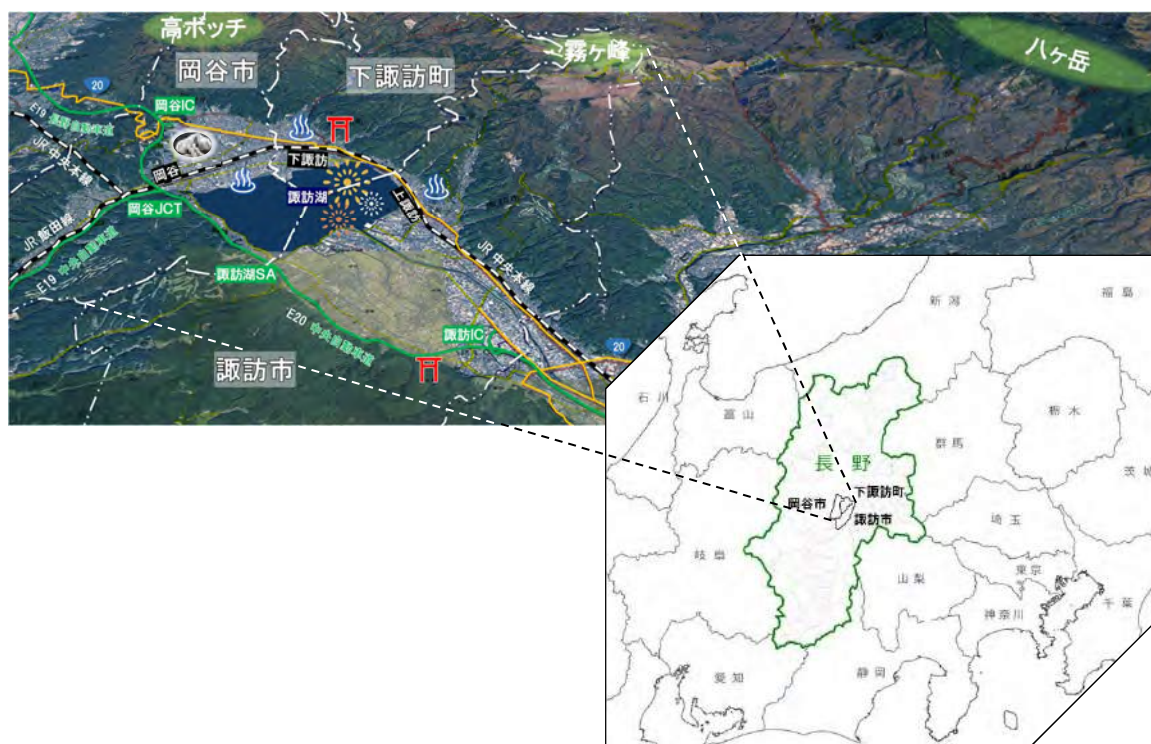
第1章 はじめに

自転車は、便利で身近な乗り物として様々な場面で利用されています。たとえば、日常の通勤・通学・買い物から、余暇のサイクリングや観光などです。そして近年では、健康志向の高まりや、環境に配慮したゆとりあるライフスタイルの確立を支えるモビリティとして、ますますその利用ニーズが高まっています。これらを背景に、自転車利用の推進は国民的な課題として取り上げられ、2017年5月に「自転車活用推進法」が施行されました。

諏訪湖は長野県の中央に位置し、霧ヶ峰や八ヶ岳といった自然に囲まれ、諏訪大社や温泉など観光名所が多く、湖上花火大会や御神渡りなど年間を通して訪れる人々を魅了しています。そして、諏訪湖周辺の地形は平坦で起伏が少ないことから住みやすく、岡谷市・諏訪市・下諏訪町の2市1町の人口約12万人の6割が湖周の平坦部で生活圏をとめています。また、長野県の降水量は年間1500mm程度と少なく、諏訪圏域は日照時間も長いので気候からみれば、諏訪湖周辺は自転車の利用に適した環境にあります。

一方で、古くより中山道、甲州街道の宿場町として栄え、現在では中央自動車道、JR中央本線等に代替され、首都圏とその他の圏域とを結ぶ交通の要衝となっています。しかしながら、諏訪湖周辺の生活圏内での移動手段はクルマへの依存度が高く、まちも道路もクルマ中心の構造になっています。地域として、公共交通やクルマに比べて自転車をモビリティとした位置付けは乏しく、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備が進まないなど、日常的なモビリティとして自転車が利用しにくい状況にあります。

このようなことを背景に、岡谷市・諏訪市・下諏訪町の諏訪湖周2市1町は、「諏訪湖周自転車活用推進計画」を策定します。本計画は、住民、関係団体、商工の産業界、交通事業者、国、県などと連携し、自転車の通行空間の整備、安全利用の促進、観光振興、健康増進、環境保全や防災対策についての取り組みを示しています。



第2章 計画の目的と位置付け

2.1 計画の目的

かつての諏訪湖は、高度成長に伴う水質の悪化や治水に主眼を置いた護岸整備による親水性の低下などにより、周辺住民との関係が希薄なものとなっていました。近年の「諏訪湖水辺整備基本計画」^{*1)}に基づくなぎさの復元やジョギングロードの整備、また、水質浄化へ向けた種々の取り組みにより、諏訪湖の環境は改善されてきており、周辺は自然を感じられる景観を取り戻し、ウォーキングやジョギング・水上スポーツ・観光など、周辺住民のみならず広く親しまれる水辺となりつつあります。

一方、諏訪湖周辺のサイクリング環境は、従来の通勤・通学での自転車利用に加え、近年の健康志向の変化や地球環境保全への取り組み、サイクルスポーツの振興や多様化、サイクルツーリズムの浸透により、諏訪湖周辺での安全の確保など歩行者や自動車との共存に対する課題が顕在化しています。本計画では、今日まで諏訪湖で行われてきた自然再生の取り組みや、国及び県の自転車活用推進計画、また、地域の総合計画等を踏まえた上で、平成28年8月策定の「諏訪湖周サイクリングロード基本計画」^{*2)}で示した「諏訪に住み、働き、集うすべての人々が、多様な目的に身近な交通手段として、自転車を安全で快適に利用できる諏訪湖まちづくり」や、平成30年3月策定の「諏訪湖創生ビジョン」^{*3)}で示された「サイクリングロードを利用する人も増え、自転車を楽しむ愛好者の拠点として機能している」といった将来像の実現を目的とします。

また、計画の策定においては、地域特性や地域資源を活かした将来像の実現に必要な自転車利用のあり方と、現在の地域課題の解決に向けた自転車利用のあり方から地域における自転車の位置付けを明確にした中で、以下の点について、諏訪湖周の岡谷市・諏訪市・下諏訪町の2市1町により自転車活用推進計画として策定します。

- ・クルマ依存型社会での自転車利用のあり方
- ・自転車利用のメリット
- ・健康、福祉、観光、環境教育などの施策との連携
- ・自転車利用促進に対する取り組みの具体化



*1) H30年3月計画策定（参考資料Ⅳ. 参照）

*2) H28年8月計画策定（参考資料Ⅴ. 参照）

*3) H30年3月計画策定（参考資料Ⅱ. 参照）

2.2 計画の位置付け

(1) 既存計画との関連

諏訪湖周自転車活用推進計画は、「国土交通省版」で示された自転車活用の方向性に従い、「長野県版」で示された目標や施策を勘案するとともに地域の実情に応じた施策を実施するものとします。また、この計画に先立ち、策定された「諏訪湖周サイクリングロード基本計画」による基本コンセプトやルートを踏襲し湖周からの展開を図るとともに、「諏訪湖創生ビジョン」や「諏訪湖かわまちづくり計画」での位置付けとも整合の取れたものとします。(表 2.1)

表 2.1 既存計画との連携

既 存 計 画		内 容
自転車に関する上位計画	自転車活用推進計画 国土交通省	自転車活用推進法に基づき総合的・計画的に進められるように方向性を示す
	自転車活用推進計画 長野県	国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施する
自転車を含む空間計画	諏訪湖水辺整備基本計画 (平成 30 年 3 月) 長野県諏訪建設事務所	水辺の景観、親水性への対応、水質の改善、抽水植物の復元を目的とした整備
	諏訪湖周サイクリングロード基本計画 (平成 28 年 8 月) 長野県・岡谷市・諏訪市・下諏訪町	諏訪湖周約 16km の環状ルートの整備
	諏訪湖創生ビジョン (平成 30 年 3 月) 長野県諏訪地域振興局	湖辺面活用まちづくり他
	諏訪湖かわまちづくり計画 (平成 30 年 3 月) 岡谷市・諏訪市・下諏訪町	魅力ある河川空間の創出



諏訪湖周自転車活用推進計画	上位機関と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施する
---------------	-----------------------------

(2) その他の関連計画

諏訪湖周の2市1町にはそれぞれ社会、経済、行政、財政、施設の計画からなる総合計画があります。また、施設計画となるハード部門を抽出し、分野別計画として具体化された20年程度を目標とする市町村都市計画マスタープランがあります。これらには自転車に関する施策が含まれることから、計画を相互に参照し齟齬が生じないように調整を図ります。(図 2.1)

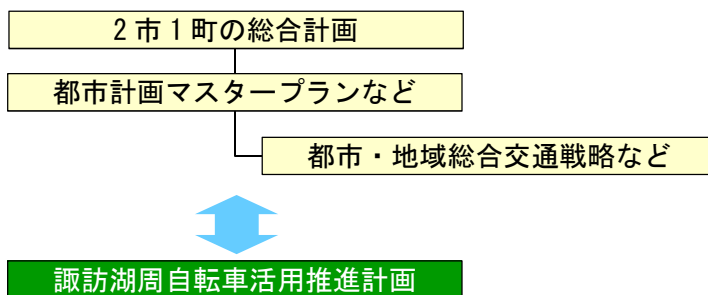


図 2.1 関連計画との相互参照

第3章 自転車利用に関する現状と課題

自転車は環境にやさしい移動手段であるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。また、その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車のほか、障がい者も楽しむことができるタンDEM自転車やハンドサイクル等、様々な自転車が普及しています。このような暮らしを豊かにする自転車を巡るの諏訪湖周辺における現状と課題を整理しました。

都市構造がクルマに依存している

全国における自転車の交通分担率は減少傾向にあり、特に地方都市圏では相対的に自転車分担率が低く、減少傾向も大きくなっています。また、通学利用の多い未成年では自転車分担率が高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向にあります。さらに、路線バスの廃止等、地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方で、高齢者の運転免許証返納者数が年々増加し、高齢者の外出が減少する傾向^{*1)}があります。諏訪湖周辺においては通勤・通学におけるクルマの交通分担率は約 75%であり全国平均の 47%に対して極端に高い状況です^{*2)}。また、長野県と社会構造や地形が似ている近県と比べてもクルマの分担率が高い状況は変わりません。これらを背景にして諏訪湖周辺におけるクルマ依存に関する現状を具体的に整理します。

- ・公共交通のサービス水準の低下にともない、日常の身近な移動においてもクルマの利用が過半を占めている。
- ・諏訪湖周辺の幹線道路では、朝・夕時間帯に渋滞が顕著である。また、観光シーズンやイベント時において激しく渋滞する。
- ・諏訪湖周辺には鉄道駅が 3 つあり、それらはすべて諏訪湖岸より 500m～1km の範囲（図 4.2）にあるが、交通モード^{*3)}の連携が悪く、鉄道の利用率が低い。
- ・自転車利用者の約 7 割は、諏訪湖周の 7 つの高校に通う生徒であり、通勤者が自転車を利用する割合は少ない。

自動車や歩行者との分離等による自転車の利用環境を整備し、利用促進を図る必要があります。併せて、今後コンパクトシティの形成等のまちづくりを進める上では、地域を支える移動手段確保の観点からも、自転車を身近で利便性の高い交通手段であると位置付けて、自転車の利用促進を図ることが重要となります。

駐輪スペースがない。または、収容可能台数が少ない

鉄道駅における駐輪場の使用率は高校生を中心にして高いが、一方で通勤者や一般の駅利用者が使用できる駐輪場は限定的で、収容台数が少ない状況です。また、まちなかにおいても自転車を受け入れる環境が整っていない状況にあります。具体的に諏訪湖周辺の駐輪に関する現状を整理します。

- ・駅前広場、バス停留所、商業施設および湖畔の公園など自転車の利用者が駐輪したいと思う場所に駐輪のスペースが少ない、もしくは確保されていないため、自転車の利用率が低い。
- ・駐輪スペースが狭く使いにくかったり、無秩序さから駐輪を避けようとしたりする心理がはたらきやすい。

- ・徒歩、自転車、鉄道、バス等の交通モードの連携が考慮されていないため公共交通を使いにくい。

自転車走行が危険である。自転車通行空間の整備が不十分である

諏訪湖周辺の道路において、自転車通行空間の整備は十分とは言えません。特に諏訪湖畔は平坦で景観も良いことから、市民の憩いの場として公園やジョギングロードが整備されてきましたが、自転車通行空間の整備は遅れています^{*4)}。また、諏訪湖周辺での自転車利用については従来からの通学に加え、近年の健康志向の高まりや観光への利用の期待から需要の増加が見込まれる中、自転車事故の減少率は全国に比べて劣っており、平成 29 年には諏訪湖周辺で 58 人が自転車乗車中の事故により死傷しています^{*5)}。平成 28 年に実施したパブリックコメント^{*6)}における安全や整備に関する意見は以下のとおりです。

- ・諏訪湖周辺の道路規格が不統一である。
- ・諏訪湖周辺 16km の道路は、平地でかつ自然環境が良好なことから潜在的にサイクルニーズが高いが、安全で快適なハード整備が不十分である。
- ・ゆっくり諏訪湖の眺望を楽しみながら走れる空間の連続性がない。
- ・車道部を走る自転車の安全が確保されていない。

長野県内において、自転車が加害者となった歩行者との事故件数は、平成 24 年度には 3 件であったものが平成 29 年度には 8 件と 2.7 倍に増加しています。全国的にみても自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められたケースは約 8 割を占めるなど、自転車利用者の安全意識の醸成が求められています。自転車の安全利用を図るためには、自動車や歩行者との分離等による自転車の通行空間の確保と併せ、交通ルールの周知と安全教育を推進することも重要です。

地域特性と観光資源が活かされていない

諏訪湖から 5km 圏内の観光地には、年間約 450 万人^{*7)}の観光客が訪れますが、諏訪湖の自然を手軽に体感できるレジャーの提供が多くありません。また、諏訪湖周辺を自由に巡れる移動手段も少ないことから、諏訪湖を中心とした観光の潜在的な需要を地域の経済に取り込めていません。そのような中で、「諏訪の国」^{*8)}という観光ブランドを用いて、圏域全体で観光資源を活かし地域全体の活性化を目指す取り組みが平成 28 年からようやく始まったところです。現在の諏訪湖周辺の地域特性や観光資源の状況を具体的に整理します。

- ・諏訪湖を含む諏訪圏域の自然的環境要素は高質であり、観光地として卓越するが、滞在時間の短い通過型の観光が多い。
- ・歴史的に意義のある施設や、伝統文化が継承された祭り・温泉やグルメ・美術館、高原や湖などの多くの観光資源を有するがそれらを自由に回遊できない。
- ・諏訪湖周辺の観光資源を巡る短距離移動の交通手段が確保されていない^{*9)}。
- ・観光地として一年を通じた誘客が可能とする特性を持つ。毎年行われる祭りやイベント、7 年に一度の御柱祭などで訪れる観光客は突出して多いが、一方で、円滑なクルマ移動ができないなど不便もある。
- ・諏訪湖周辺の平坦地に人口の約 6 割が集住するなどコンパクトな都市を形成している。

あたらしいまちづくりにおける自転車の役割

わが国は、クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け動き出しました。具体的には、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・クルマの適切な分担を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車通行空間を創出する方向性です。諏訪湖周辺においても豊かな生活に資する使いやすい交通を実現するため、まちづくりと連携し、バックキャスティング^{*10)}の視点から交通手段のあり方を考える必要があります。自転車は環境にやさしい交通手段のひとつであり、そのイメージが図 3.1 です。

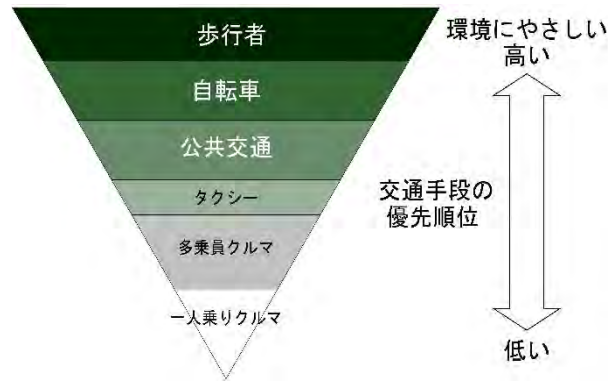


図 3.1 交通手段の優先順位イメージ

また、諏訪湖周辺は低平地であるため内水氾濫を生じやすく、過去に何度も水害を繰り返してきました。また一帯は、軟弱地盤であることから、今後予想される巨大地震では大規模な被害も想定されます^{*11)}。自転車は災害時にも機能する交通手段として活用が期待されます。

さらに、国民の健康志向が高まっています。この背景には高齢者が増えて、健康に対する関心が強まっていることや、社会がますます豊かになり、生活習慣病の予備軍が増えていること、そしてそれらを防ぐために、国や自治体は健康診断や健康啓発キャンペーンなどを行っていることの影響が考えられます。自転車を生活に取り込むことで、無理なく体を動かすことができます。健康増進の観点からも自転車の活用推進が望まれています。

*1) 参考資料 I. 参照

*2) 参考資料 I. 参照

*3) 交通手段であり、具体的には徒歩、自転車、クルマ、公共交通等を指す。

*4) 参考資料 I. 参照

*5) 参考資料 I. 参照

*6) 『「諏訪湖周サイクリングロード基本計画（素案）」への意見募集結果について』参照

(<https://www.pref.nagano.lg.jp/suwaken/shisaku/cyclingroad/kekka.html>)

*7) 参考資料 I. 参照

*8) 「諏訪の国」ホームページ参照 (<https://nazonokuni.suwa-tourism.jp/>)

*9) 参考資料 I. 参照

*10) バックキャスティングとは、「未来のある時点で目標を設定しておき、そこから振り返って現在すべきことを考える方法」

*11) 「長野県地震被害想定調査報告書」参照 (<https://www.Pref.nagano.lg.jp/bosai/higaisotei.html>)

第4章 計画区域とネットワーク

4.1 都市交通体系における自転車の位置付け

身近な交通手段として自転車の利用を推進すれば、クルマに依存する社会からの転換を図ることができます。このことは、クルマでの移動がむずかしくなる高齢社会問題の解決策の助けとなり、今後のまちづくりの方向性にも合致することから相乗の効果が期待できます。

自転車交通を概ね **5km** 以内の移動におけるもっとも主要な交通手段とします

諏訪湖周辺の都市構造は、諏訪湖を中心とした2市1町からなるコンパクトなものであり、行政機関や商業施設など生活に必要な拠点に比較的容易にアクセスできる環境にあります。また、3つある鉄道駅は諏訪湖岸より1km圏内に、おもな観光施設は同じく5km圏内にあります（図4.2）。移動距離別の交通手段の分担率は5kmを境に公共交通（鉄道とバス）と自転車の率が逆転するとの調査（図4.1）や、距離別分担関係（表4.1）から、本地域においては「自転車交通を概ね5km以内の移動におけるもっとも主要な交通手段」と位置付けます。

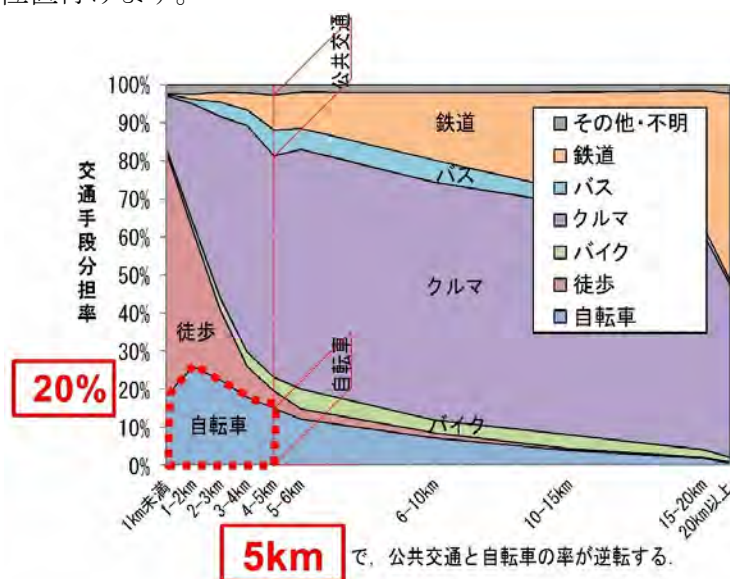


図 4.1 移動距離別代表交通手段分担率（全国、平日）

【出典】国土交通省「平成26年度 政策レビュー結果（評価書）平成27年3月」に一部加筆

表 4.1 距離別分担関係

距離別分担関係	手 段
0.5km 以内	徒歩
0.5～5km 弱	自転車
2km～	公共交通
5km 弱程度～	クルマ

【出典】古倉宗治「成功する自転車まちづくり～政策と計画のポイント～p. 27」に加筆

4.2 計画区域の設定

地形特性、自転車の長所、自転車利用の状況、地域の関連計画、まちづくりの観点を考慮して計画区域を設定します（表 4.2）。

表 4.2 計画区域に考慮すべき事項

計画区域設定で考慮すべき事項	内 容	
地形特性	諏訪湖周辺の平坦地を対象とする	
自転車の長所	5km 以内での交通手段として優位性がある	
自転車利用の状況	「第 3 章 自転車交通に関する現状と課題」参照	
地域の関連計画	諏訪湖水辺整備基本計画 ^{*1)}	
	諏訪湖周サイクリングロード基本計画 ^{*2)}	
	諏訪湖創生ビジョン ^{*3)}	2018 年 3 月から計画期間 20 年
	諏訪湖かわまちづくり計画 ^{*4)}	2018 年 3 月から計画期間 5 年
まちづくりの観点	総合計画や都市計画マスタープラン ^{*5)}	
	立地適正化計画 ^{*5)}	
	地域防災計画 ^{*5)}	

諏訪湖周辺の 2 市 1 町の自治体は、道路や商業施設などの生活サービスを相互共有し生活圏を形成しています。都市計画では、市街化区域と市街化調整区域からなる区域区分を定めていませんが、将来にわたって人口密度を維持することで、生活サービスレベルやコミュニティが持続的に確保され、各種サービスが効率的に提供されるエリアとするための「立地適正化計画」の策定を進めている区域があります。防災面においては、「第 3 章」でも述べたように諏訪湖周辺では今後想定される巨大地震や繰り返し起きてきた水害が想定されるため「地域防災計画」が策定され、また、「諏訪湖水辺整備基本計画」においては、災害拠点病院である諏訪赤十字病院と水上防災拠点である赤砂崎公園などとのネットワークの強化を目指しています。

諏訪湖周辺の地形を南北と東西の横断面（図 4.3）からみれば、南北では諏訪湖岸より約 3～5km、東西では約 500m が平坦な地形となっており、その平坦部に人口が集中し主要な施設や観光地が集まっています。一般に、自転車は 5km 以内の近距離において優位な交通手段といわれていることから、諏訪湖周辺の平坦部は自転車利用の推進に適した区域であると言えます。

諏訪湖周辺の 2 市 1 町および長野県では、諏訪湖の潜在的な魅力を活用する施策が計画されています。平成 28 年 8 月策定の「諏訪湖周サイクリングロード基本計画」では、湖周のサイクリングロード整備の基本コンセプトとルートを、平成 30 年 3 月策定の「諏訪湖創生ビジョン」では、諏訪湖の 20 年後のあるべき姿と実現に向けた取り組みが定められています。これら地域の関連計画やまちづくりの観点、また「第 3 章」で述べた課題等を踏まえ、「自転車活用推進計画の区域（図 4.2）」を設定します。

*1) H30 年 3 月計画策定（参考資料Ⅳ. 参照）

*2) H28 年 8 月計画策定（参考資料Ⅴ. 参照）

*3) H30 年 3 月計画策定（参考資料Ⅲ. 参照）

*4) H30 年 3 月計画策定（参考資料Ⅱ. 参照）

*5) 岡谷市、諏訪市、下諏訪町のホームページ参照

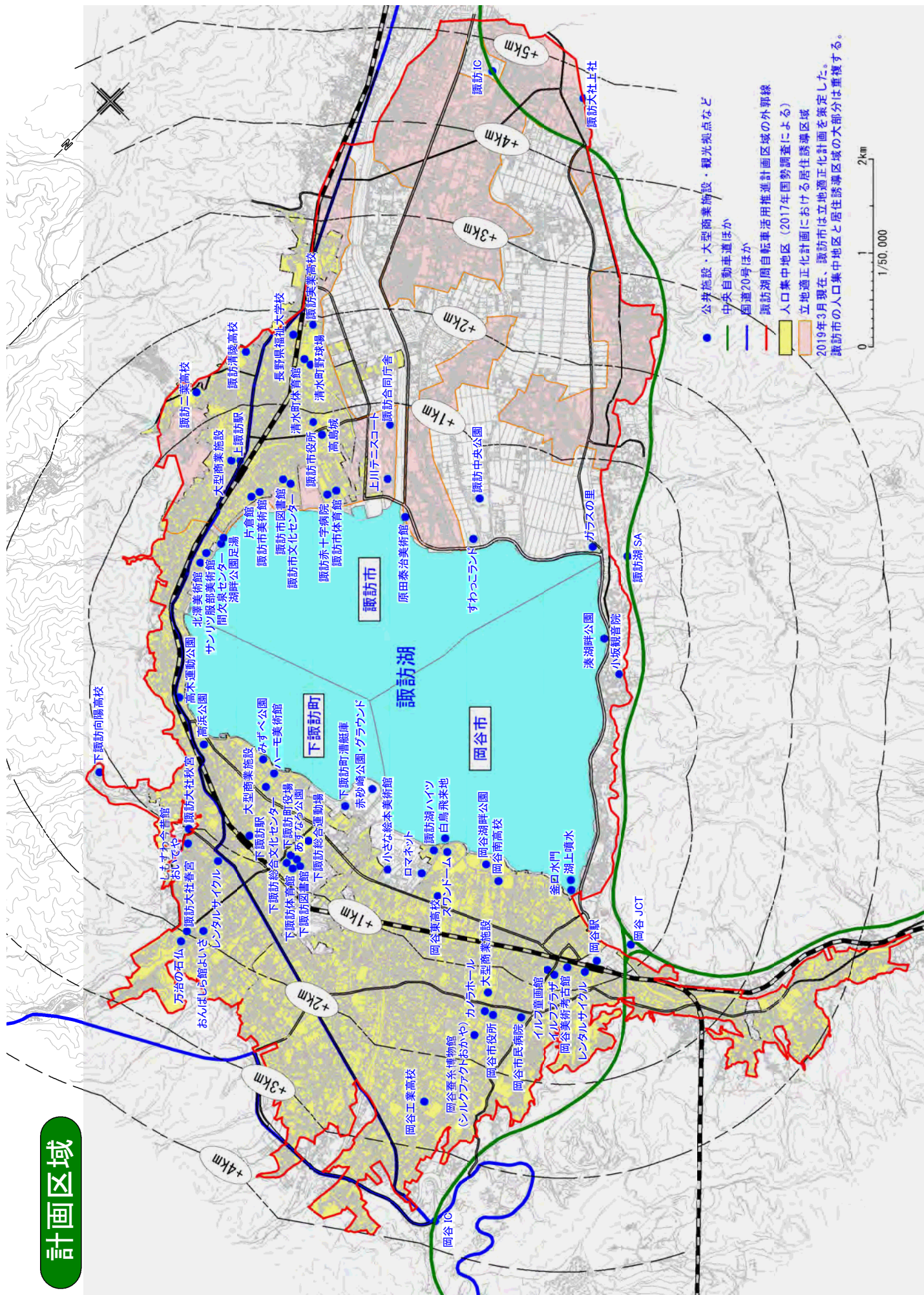
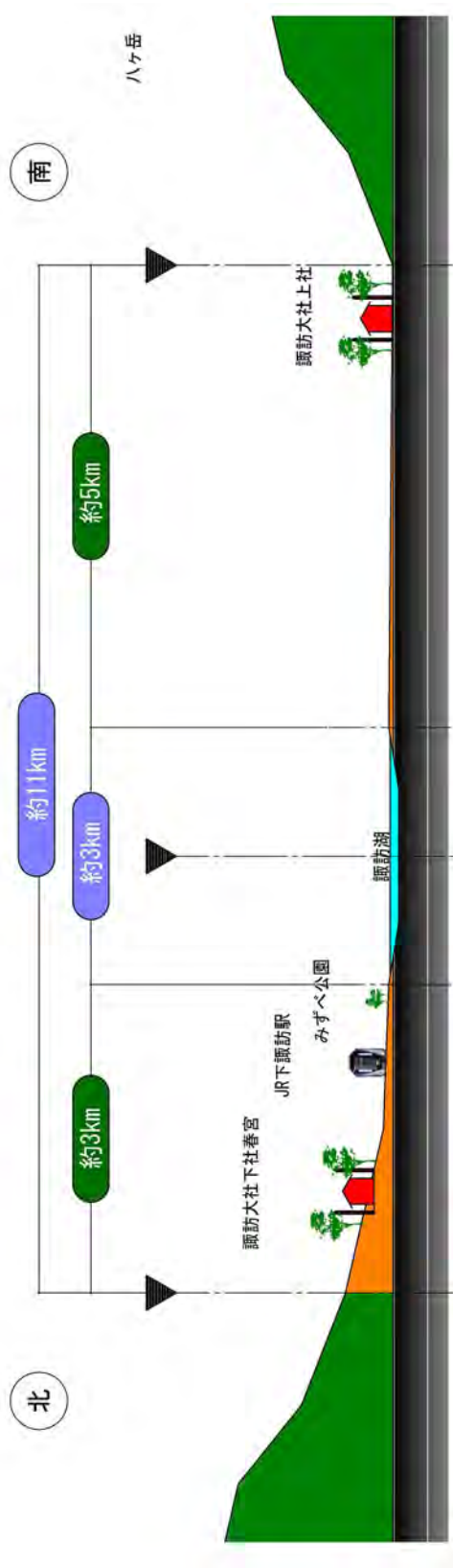
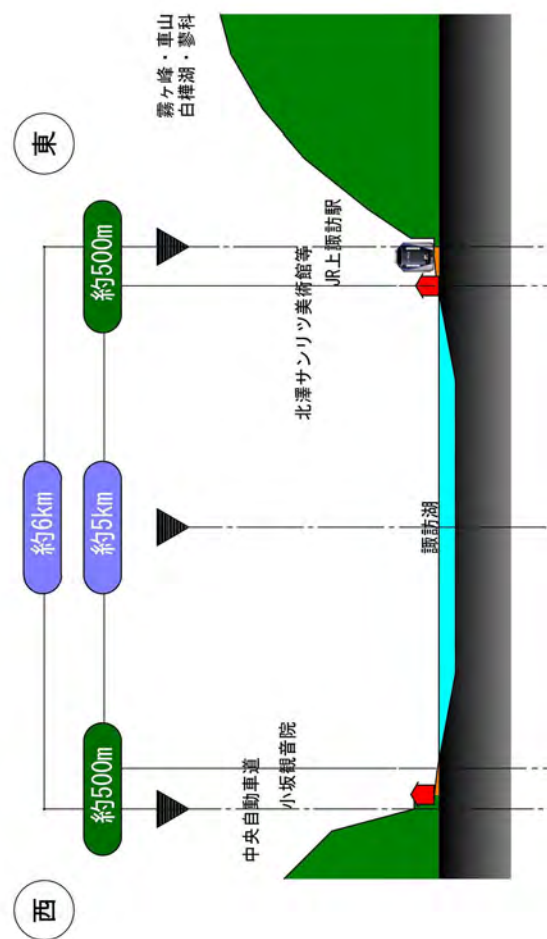


図 4.2 計画区域

南北軸 地形横断図



東西軸 地形横断図



横断位置図

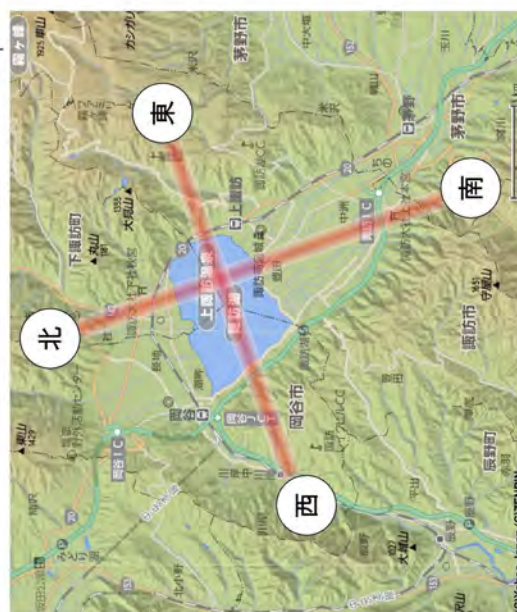


図 4.3 地形横断図

4.3 自転車ネットワークの構築

(1) 自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線の選定では、「何のために自転車ネットワークを形成させるのか」の観点が必要であり、それには大きく分けて、将来あるべき姿の実現に向けて自転車の利用環境を考える「誘導型」と、現在の利用状況を目的別に自転車の利用環境を考える「現状追随型」の二つがあります（表 4.3）。

表 4.3 ネットワーク路線選定にあたり考慮すべき二つの型

型	内 容
誘導型	将来のまちづくりにおいて自転車通行空間が必要な路線
	自転車利用の潜在的需要や、沿道であらたな施設の立地が予定されている路線
現状追随型	公共施設、学校、大規模集客施設、商業施設などと住居地域を結ぶ路線
	自転車に関する事故が多い路線や、総合的に交通安全性の改善が求められる路線
	自転車通行空間における地域の課題がある路線
	すでに自転車通行空間が整っている路線の延伸

私たちの日常の暮らしの中で必要とされる自転車の利用目的には、①買い物や通勤・通学などの身近な交通手段、②健康・スポーツ、③観光・レクリエーション、④災害時への対応が考えられます。この4つの利用において安全で円滑な自転車通行空間となるようにネットワークを構成する路線を抽出します。具体的には、諏訪湖周辺の平坦部には主要な施設や観光地の集積がみられることから、諏訪湖を一周する環状ルートや、人口集中地区に立地する公共施設、大型商業施設、学校および観光地等に通じる路線が該当します（図 4.4）。

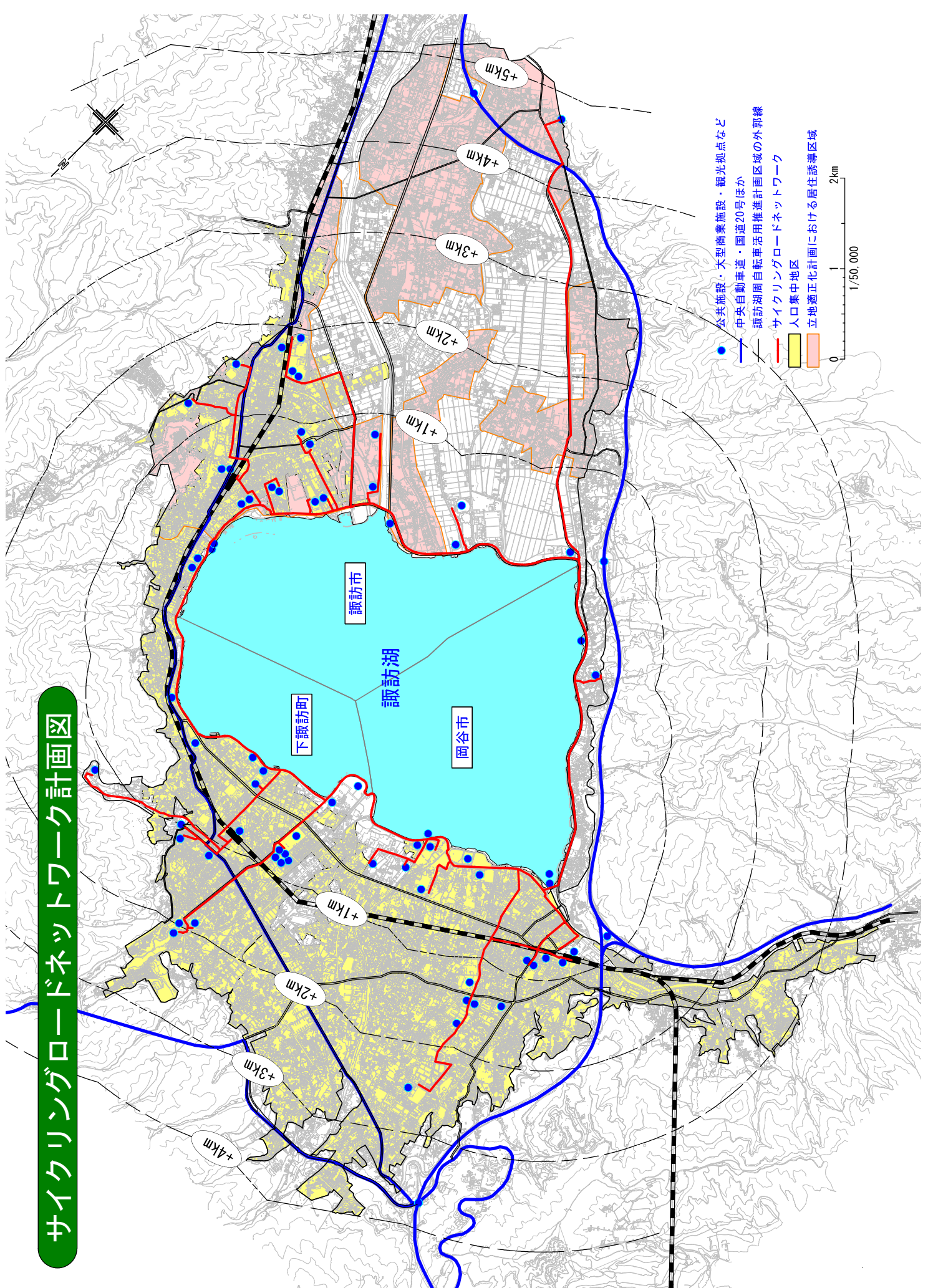


図 4.4 サイクリングロードネットワーク計画図

(2) 優先整備ルートの選定

ネットワークには、大きく4つのカタチがあります。まず、諏訪湖を一周する環状ルート、次にその環状ルートと拠点施設を連絡する放射状ルート、そして放射状ルートを相互に結びネットワークを強固にする網状化ルート、さらに他圏域との連携による広域ネットワークへの対応のためのルートです。そのイメージを図4.5に示します。

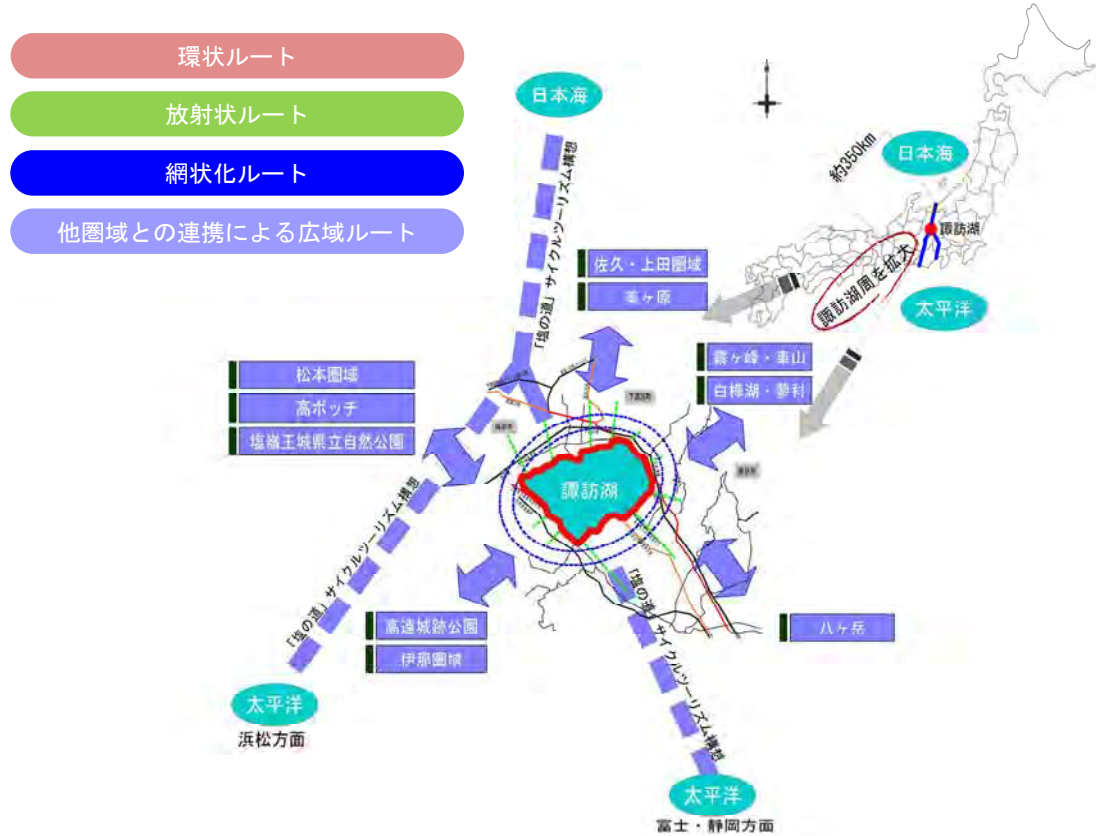


図 4.5 4つのネットワークのカタチ

これらの整備においては、費用対効果と波及効果を考慮して、優先整備するルートを選定します。そのルートは、「諏訪湖周約16kmの環状ルート（図4.6）」とし、その理由は、次のとおりです。

- ・環状ルートは、諏訪湖の優れた自然環境を活かし、①日常生活の質の向上と、②観光を主体とした交流人口の増加に寄与すると考えられます。
- ・諏訪湖を回るシンボリックな環状ルートの整備により、将来に向けたまちづくりの期待感から推進力が向上し、波及効果が期待できます。
- ・現在の自転車の利用は、高校生の通学で過半を占めることから、環状ルートを整備することで即時的な効果が得られます。
- ・環状ルートは、豊かな自然を身近に感じることでできるミズベリング^{*1)}に係る事業との連携により、相乗の効果が得られます。
- ・ジョギングロードと一体的に環状ルートを整備することにより、多様な目的への対応ができます。

*1) 賑わいを失ってしまった水辺の新しい活用の可能性を創造していくプロジェクト

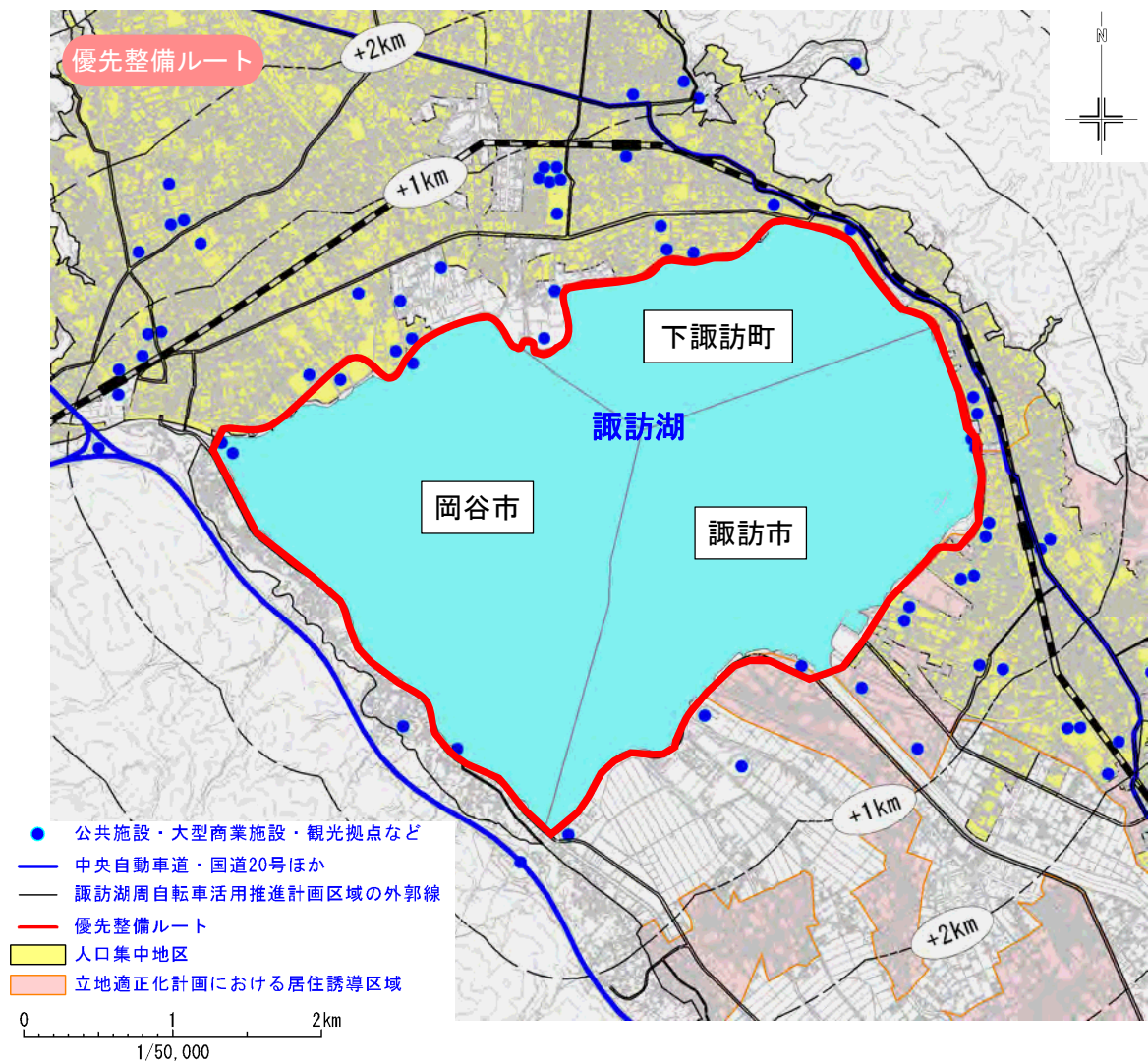


図 4.6 優先整備ルート

そして、優先整備ルートの完成後に、諏訪湖岸から市街地に伸びる放射状ネットワークを構築し、将来的にはネットワークの網状化と他圏域との連携を図ります（表 4.4）。

表 4.4 自転車通行空間の段階的整備

期 間	内 容
短 期 (優先整備ルート)	諏訪湖周約 16km の環状ルート (諏訪湖周サイクリングロード基本計画)
中 期 (二次整備ルート)	環状ルートと拠点施設を連絡する放射状ルート
長 期	ネットワークの網状化と他圏域との連携

(3) 自転車通行空間の整備形態

自転車通行空間の整備形態には次の4形態があります。既設の車道に自転車通行環境を整備する場合は、クルマの速度とその交通量から自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3形態に区分され、車道に関係なく独立する場合は自転車専用道路として整備します（図4.7、図4.8）。

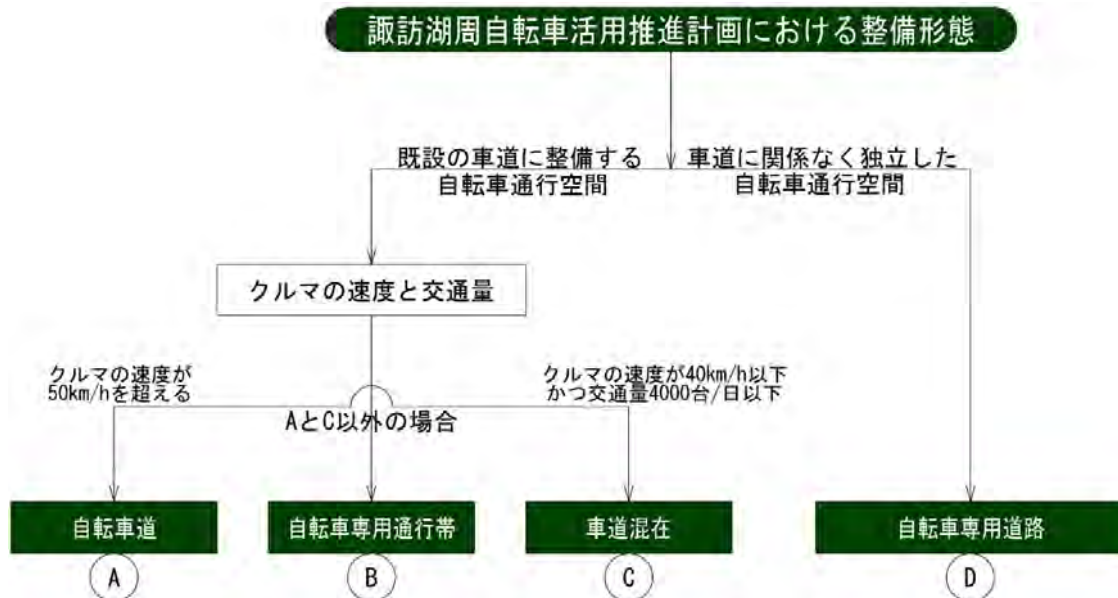


図 4.7 自転車通行空間の整備形態

整備形態	【整備イメージ】
A 自転車道	
B 自転車専用通行帯	※自転車専用通行帯の幅の全部 ※自転車専用通行帯の幅の一部
C 自転車と自動車とを混在通行とする道路(車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策 ビクトグラム等を設置 【路肩・停車帯内における対策】 【車線内における対策】 ※矢羽模型路面表示は外側線の下に重複させることができる (2) 歩道のない道路における対策 【車線内における対策】

図 4.8 基本的な整備形態（イメージ）

【出典】国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン I-13」