第３章 自転車ネットワーク計画

（１）自転車ネットワーク計画に基づく空間整備

① 自転車ネットワーク路線の選定

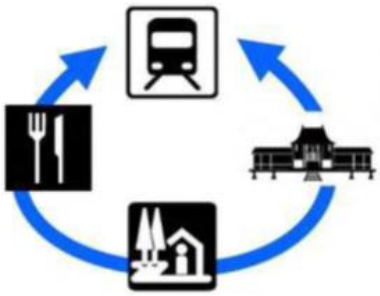
【選定の考え方】

a）天草沿岸を通る国・県道を基軸として世界遺産に登録された「﨑津集落」や観光スポット等を周遊するためのルートを設定

b）安全性の確保を考慮し、比較的整備が進んだ県管理道路を利用したルートを設定

c）地域外からの来訪者がサイクル拠点として利用可能な駐車場等を有する道の駅や温泉施設が近くにあるルートを設定

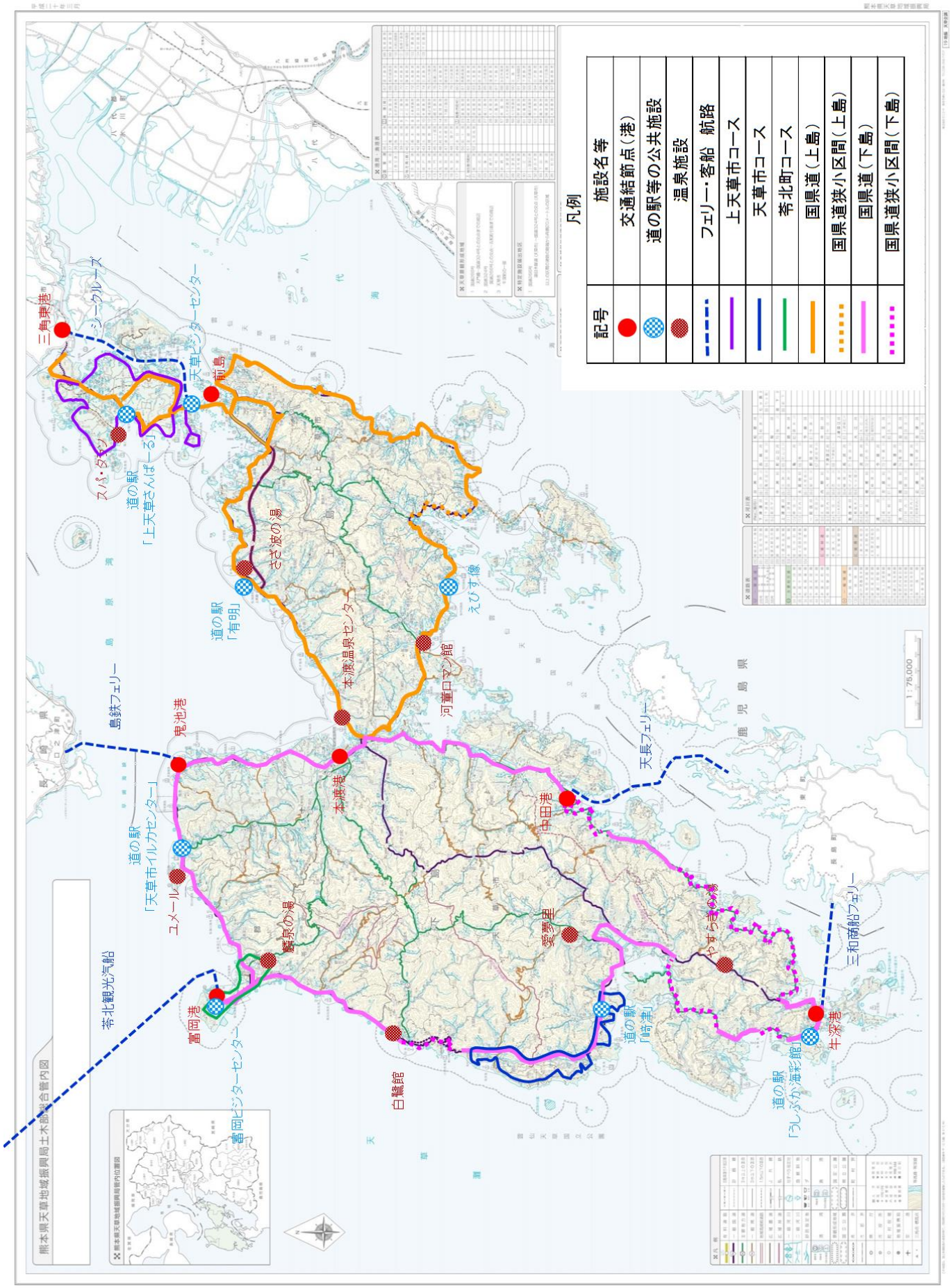
NO.	サイクリングルート名（仮称）	コース概要	走行距離
①	**大矢野島・天草上島 サイクリングコース**	天草の玄関天草５橋を通る大矢野島20kmコース及び天草上島を周回する85kmコース。 日本三大松島の一つである天草の松島があり、日本の道100選にも選ばれている名所を含む。	全長 104km
②	**天草下島 サイクリングコース**	天草下島はキリシタンの島であり、世界遺産に登録された「﨑津集落」等の様々なキリスト文化に触れあうことができる。 イルカウオッチングや天草西海岸の夕日等の観光スポットが多数ある。	全長 139km
③	**上天草シーサイド サイクリングコース**	大矢野島の海岸沿いを周回し、道の駅「さんぱーる」、野釜島海水浴場、ビジターセンター、パールサンビーチ等の拠点をめぐるコース。	全長 30km
④	**天草西海岸サンセット サイクリングコース**	世界遺産「﨑津集落」周辺の海岸沿いの旧国道等を利用した夕日がきれいなサンセットコース。	全長 23km
⑤	**苓北町（富岡）周遊 サイクリングコース**	苓北町のシンボル「富岡城跡」や富岡港があり、美しい砂浜や松林がある海岸線を通るコース。	全長 14km



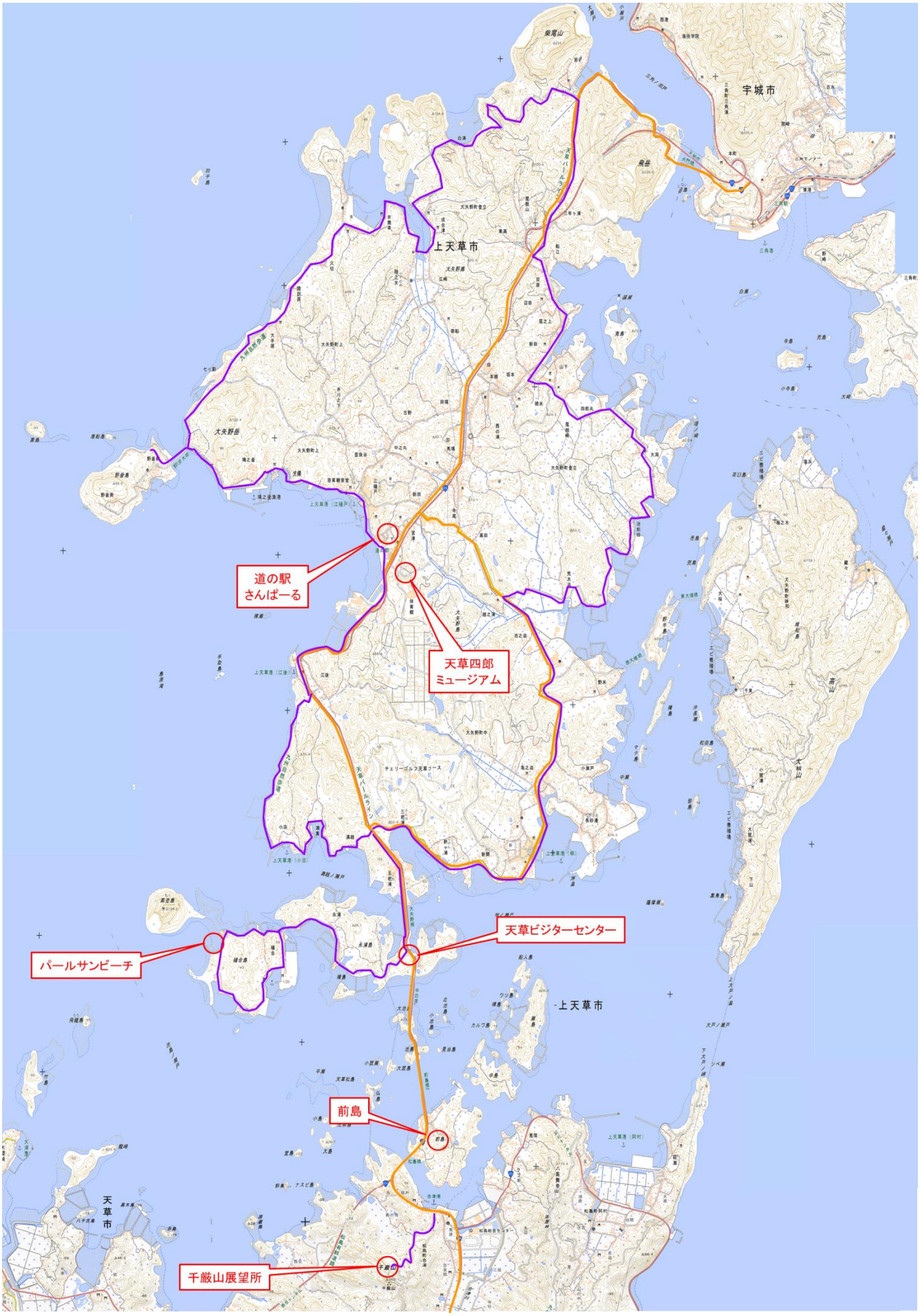
▲サイクル拠点等を起点とした景勝地をつなぐ

▲安全性と快適性に配慮

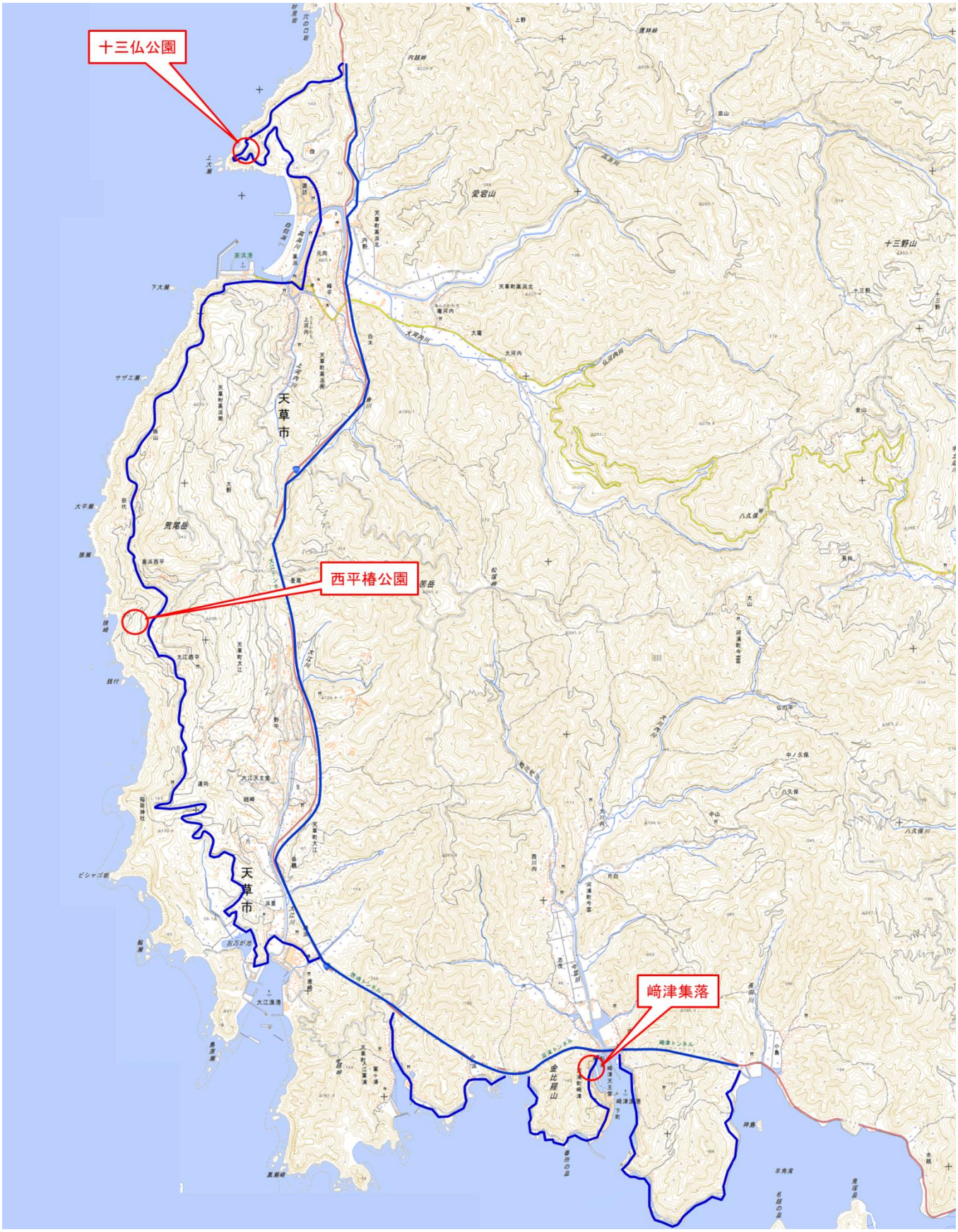
② －１自転車ネットワーク路線（全体）



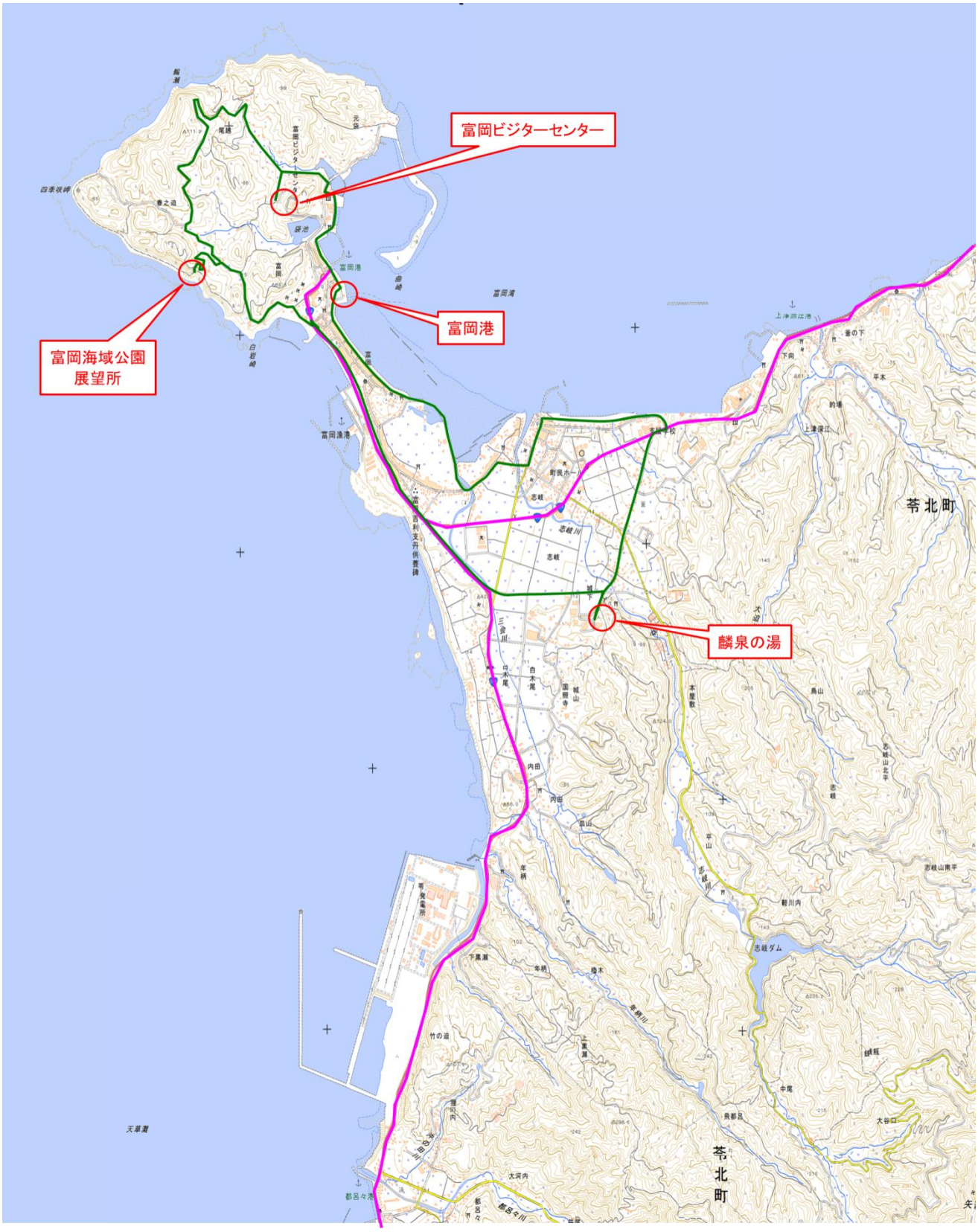
② －２自転車ネットワーク路線（上天草市）



② －３自転車ネットワーク路線（天草市）

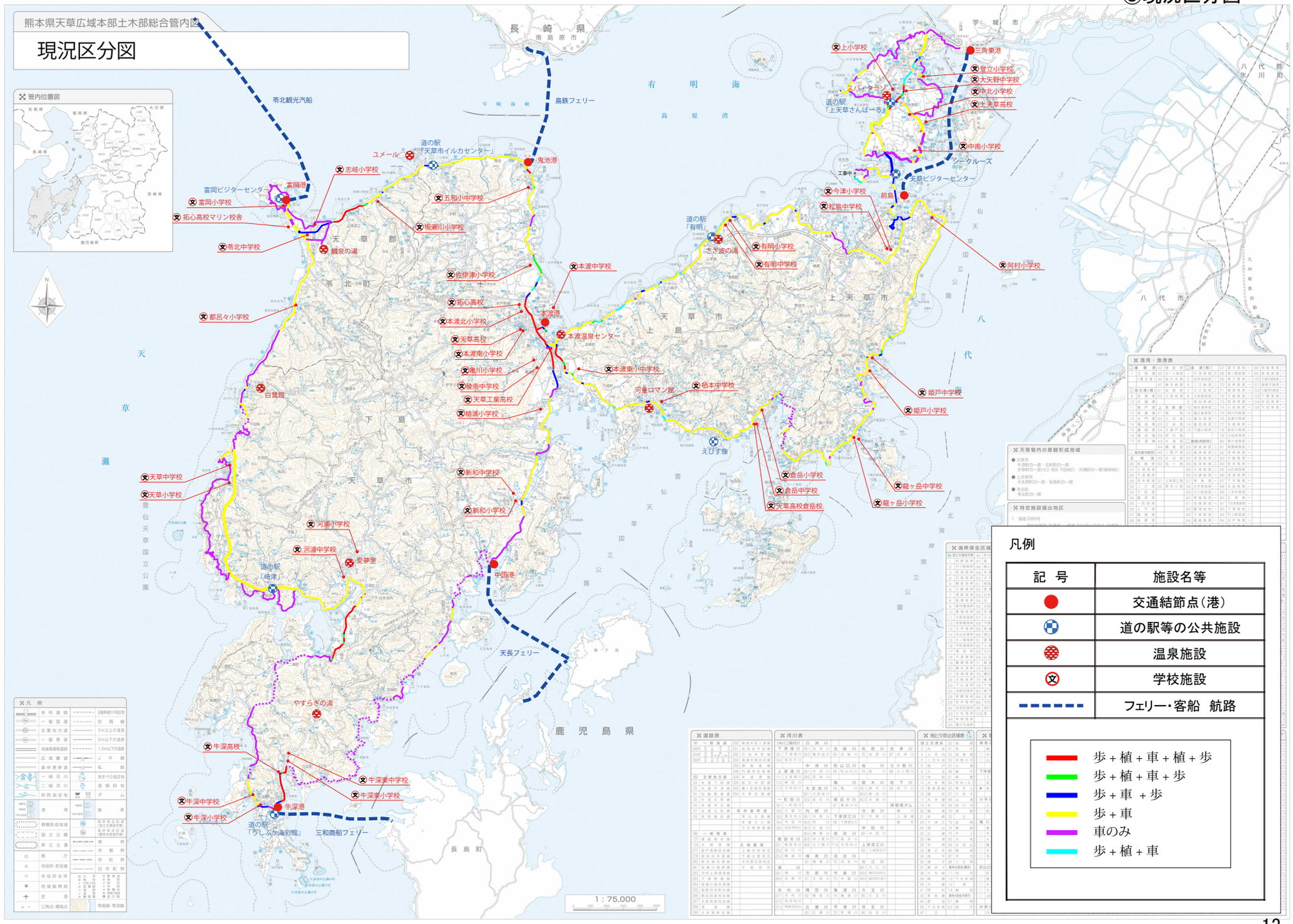


② －４自転車ネットワーク路線（苓北町）



熊本県天草広域本部土木部総合管内図

現況区分図



凡例

記　号	施設名等
●	交通結節点（港）
⊕	道の駅等の公共施設
♨	温泉施設
文	学校施設
------	フェリー・客船　航路

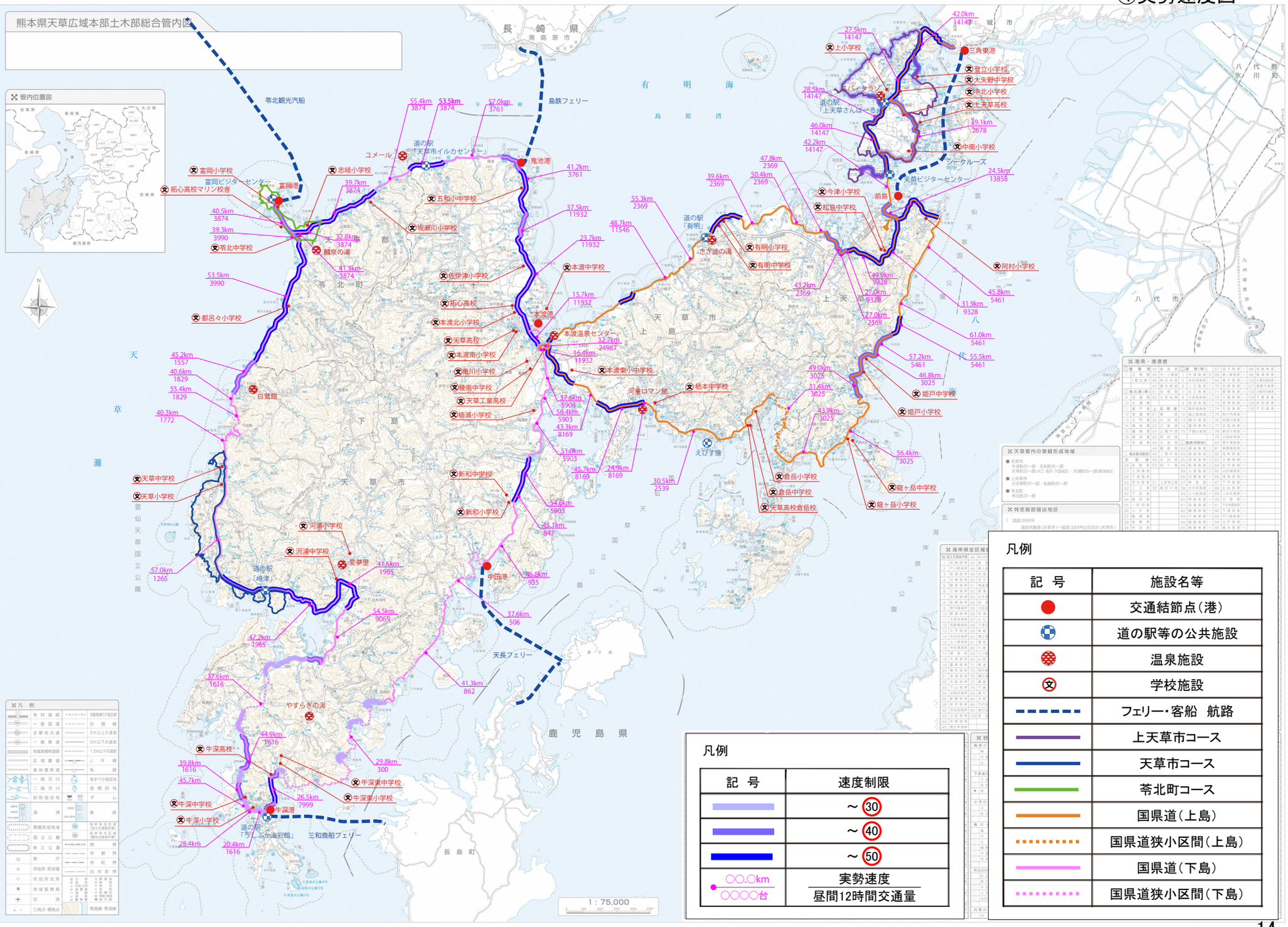
- 歩＋植＋車＋植＋歩
- 歩＋植＋車＋歩
- 歩＋車　＋歩
- 歩＋車
- 車のみ
- 歩＋植＋車

平成三十一年三月

熊本県天草広域本部

④実勢速度図

熊本県天草広域本部土木部総合管内図

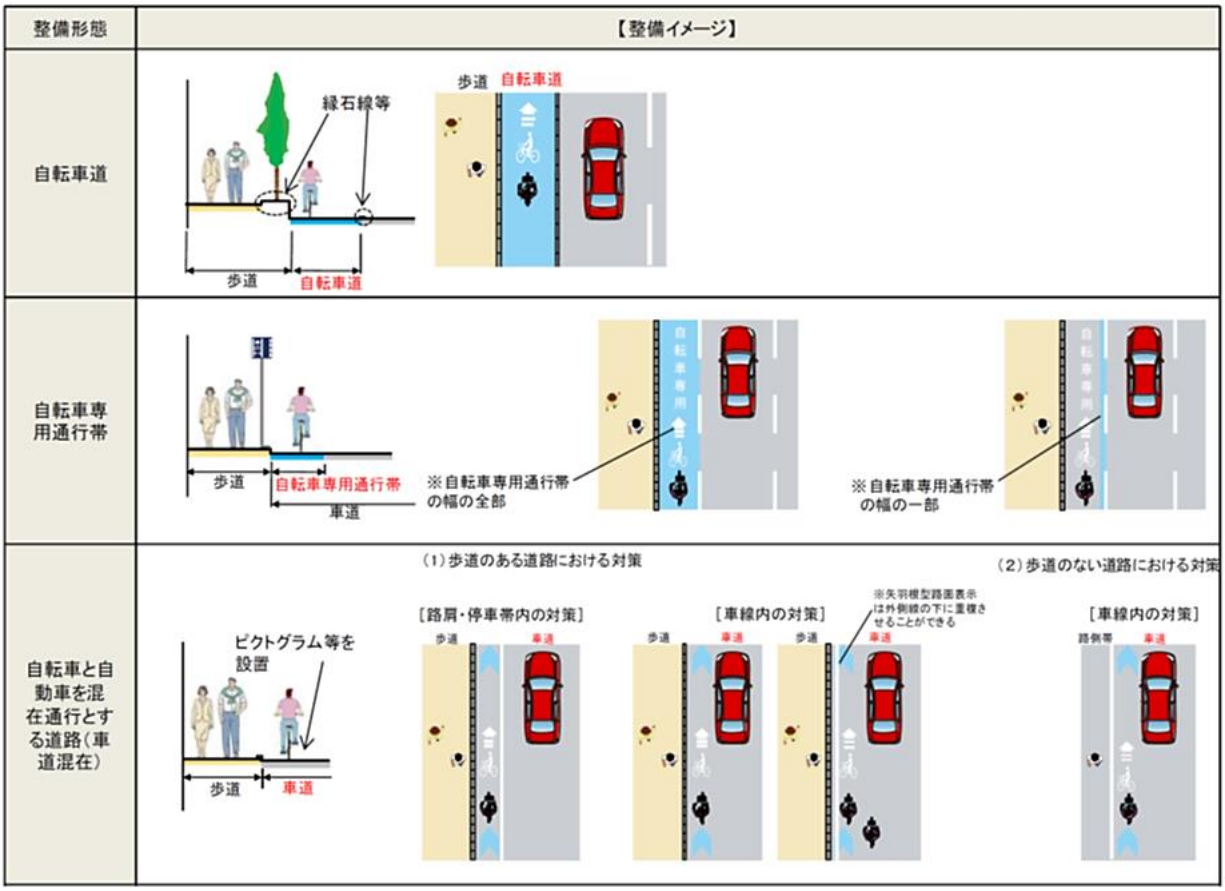


平成三十一年三月

熊本県天草広域本部

⑤整備形態の種類

既存の自転車歩行者専用道路を除く一般道においては安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24.11）に基づいて自転車道（一方通行）、自転車専用通行帯、車道混在の３つの整備形態から整備形態を選定することとします。



⑥整備形態について

ガイドラインや天草地域の現状を踏まえ、天草地域の自転車ネットワーク路線の整備形態を決定しました。

■天草地域サイクルツーリズムの指定速度・自動車交通量

【指定最高速度】60km/h（一部 40～50km/h）

【自動車交通量】345 ～ 17,967 台/日（H27 道路交通センサス）

	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）

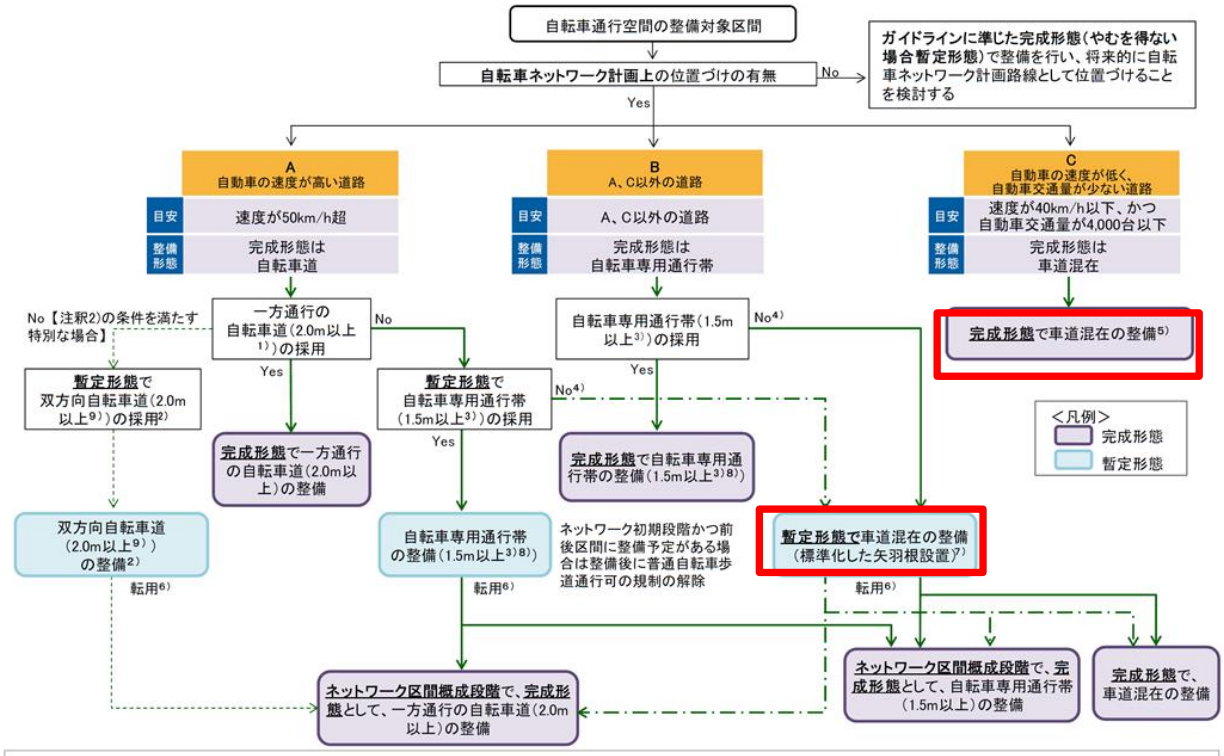
※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

図Ⅰ-5　交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

■暫定形態の検討

自転車ネットワーク路線において、道路空間再配分等を行っても本来整備すべき完成形態での自転車通行空間整備が当面困難な場合、かつ車道通行している自転車利用者、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は、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車道の場合は自転車専用通行帯又は車道混在、完成形態が自転車専用通行帯の場合は車道混在）により車道上への自転車通行空間整備を行うものとする。

暫定形態として車道混在を整備する場合は、原則として、完成形態としての自転車専用通行帯の幅員を確保するものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、自転車専用通行帯に転用可能な幅員を確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。



1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m（やむを得ない場合1.0m）以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

天草地域の道路事情等を踏まえ、自転車ネットワーク路線は当面暫定形態の「車道混在型」で整備します。

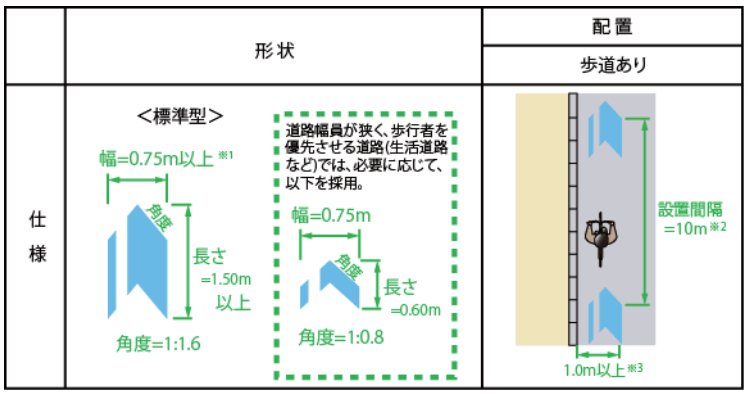
⑦整備計画案

次に揚げる整備計画の基本方針に基づき整備していきます。

・植樹帯がある箇所は、植樹帯を転用し、幅１．０～１．５ｍの自転車走行空間として整備する。
・歩道又は自歩道については、幅員を縮小せず、車道に矢羽根を設置する。
・路肩が広く、かつ、歩行者の利用がほとんどない個所については、エスケープゾーン（待避所）を設置する。
・案内標識、路面標示を設置する。
・段差解消、防草対策、部分的な道路改良等を実施する。

a）２車線歩道あり

■実施内容
自転車通行空間　W=1.0m 確保
※矢羽根型路面標示により、通行位置と進行方向を明示

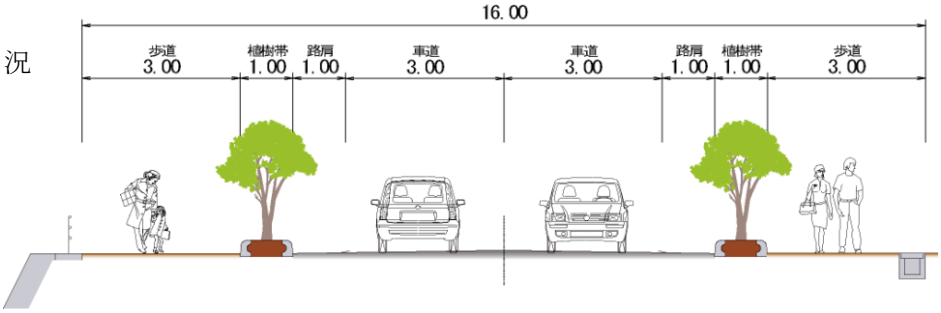


▲矢羽根型路面表示の標準仕様（歩道あり）
出典【安全で快適な自転車利用環境創出ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ Ⅱ-7】

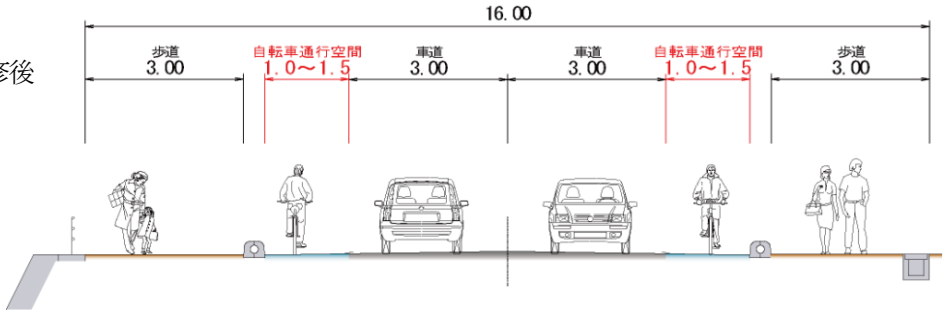
▲整備事例（直轄国道 236 号：北海道）
出典【安全で快適な自転車利用環境創出ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ　Ⅰ-14】

タイプ①　歩道に植樹帯のある区間の整備
［植樹帯を転用し自転車通行空間を確保］

現　況

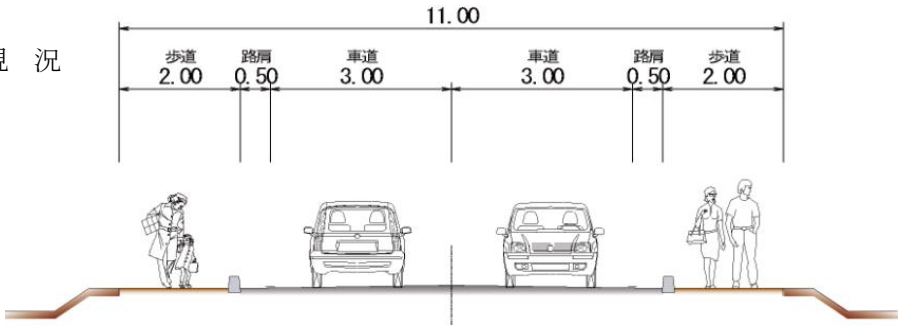


改修後

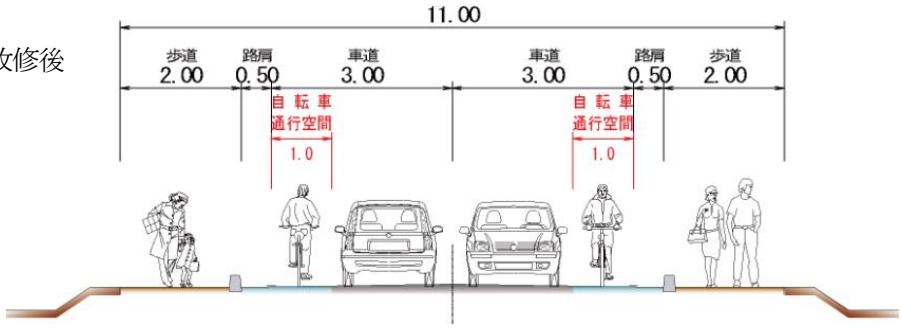


タイプ②　歩道に植樹帯のない区間の整備
［車道内への路面標示設置し自転車通行空間を確保］

現　況

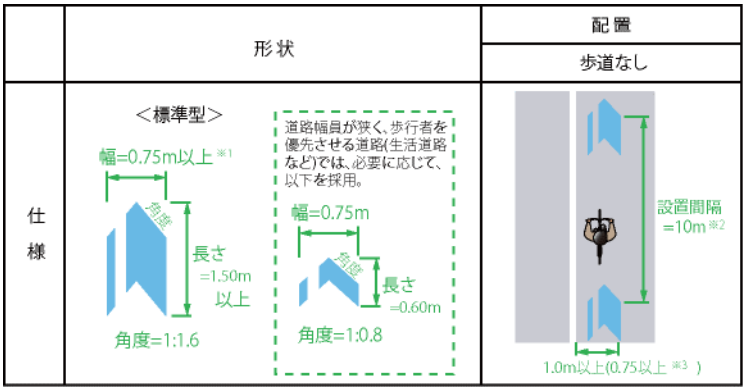


改修後



b） ２車線歩道なし

■実施内容
自転車通行空間　W=1.0m 確保
※矢羽根型路面標示により、通行位置と進行方向を明示

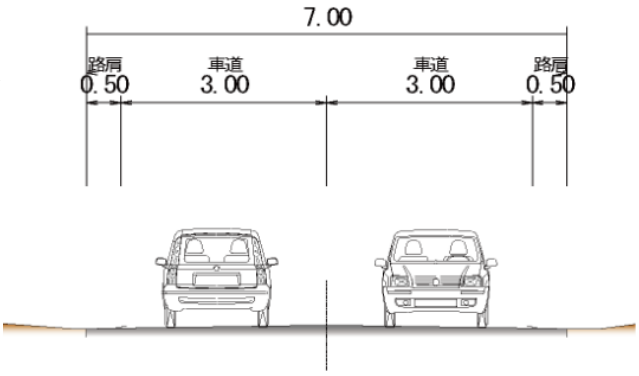


▲矢羽根型路面表示の標準仕様（歩道なし）
出典【安全で快適な自転車利用環境創出ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ Ⅱ-7】

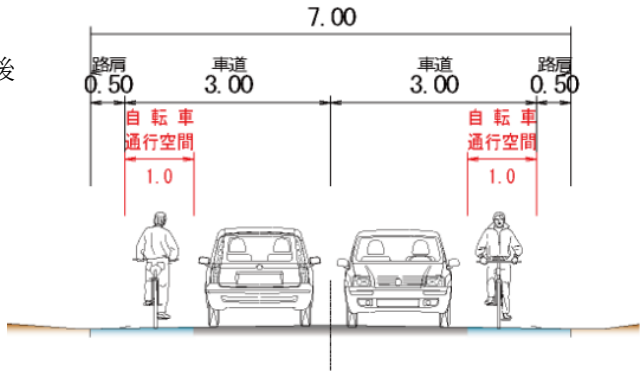
▲整備事例
出典【しまなみ街道ｻｲｸﾘﾝｸﾞﾛｰﾄﾞ ＨＰ】

タイプ③　車道内に通行帯（W=1.0m 確保）

現　況

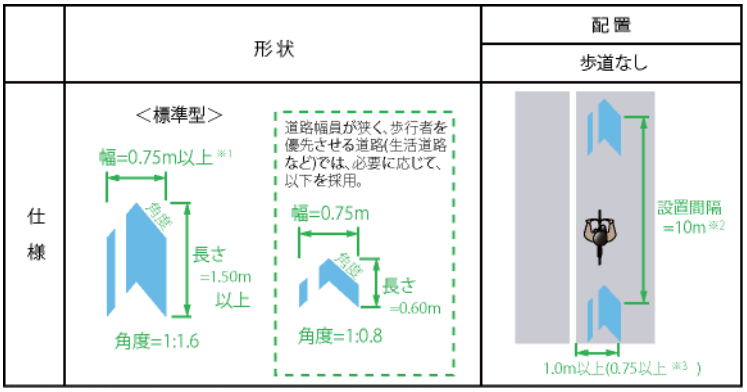


改修後

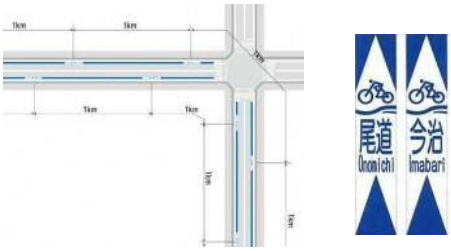


c）1 車線歩道なし

■実施内容
自転車通行空間　W=1.0m 確保
※矢羽根型路面標示により、通行位置と進行方向を明示



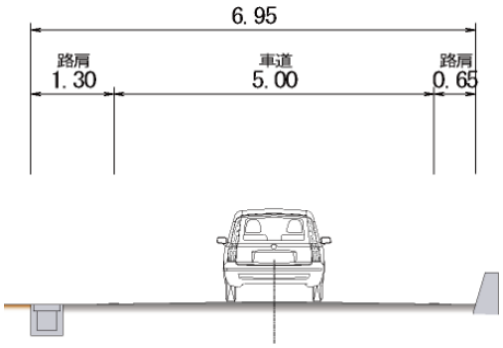
▲矢羽根型路面表示の標準仕様（歩道なし）
出典【安全で快適な自転車利用環境創出ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ Ⅱ-7】



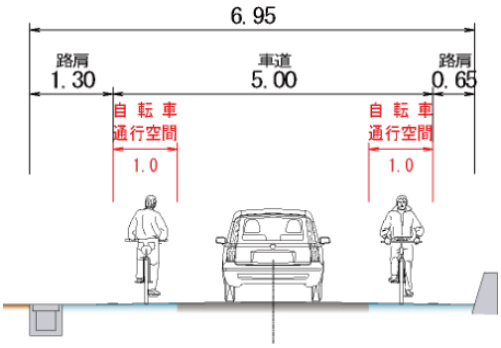
▲整備事例
出典【しまなみ街道ｻｲｸﾘﾝｸﾞﾛｰﾄﾞ HP】

タイプ④　車道内に通行帯（W=1.0m 確保）

現　況



改修後

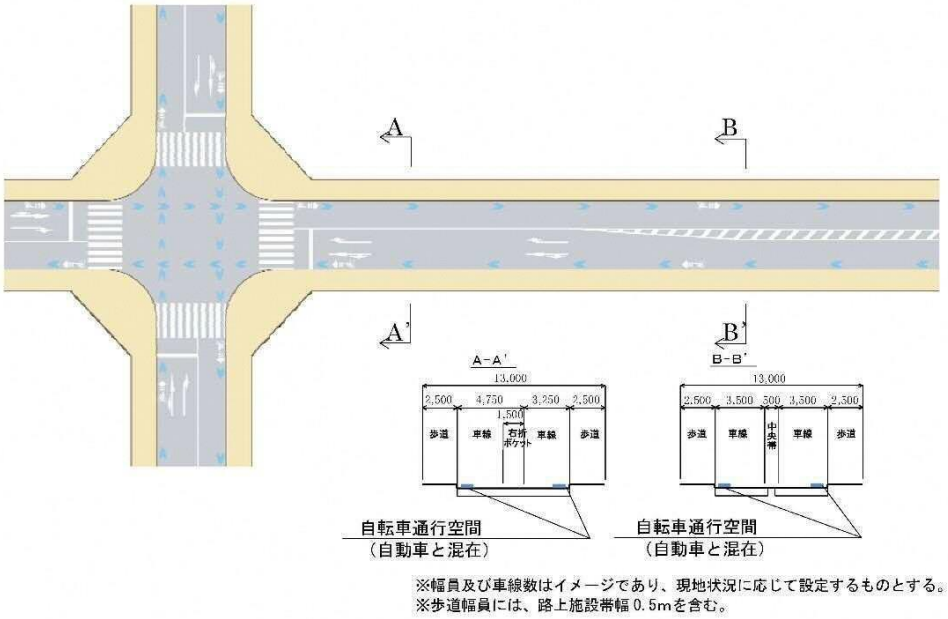


d) 交差点部における整備

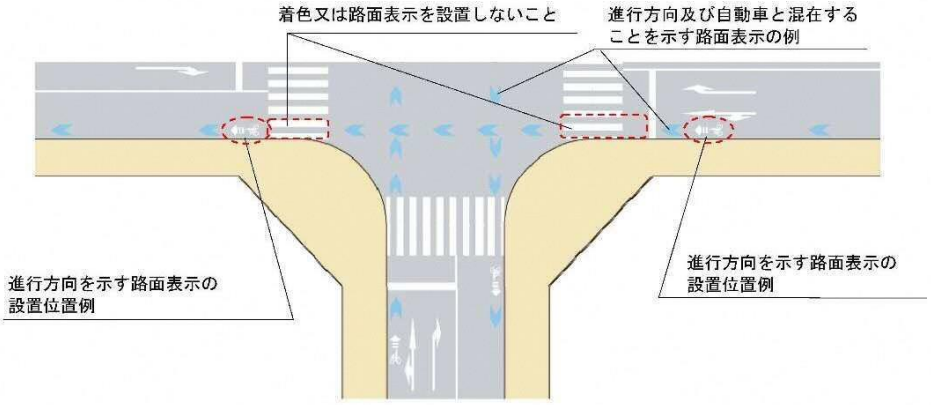
・交差点部の整備は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき整備を行うものとします。

・混在の場合（当面の措置）（幅員の確保が困難なため、路面標示を設置して混在させる場合）

・幅員の確保が困難な場合は、自転車と自動車を混在させて通行させるものとし、幅員の確保が可能な場合は、交差点流出側の自転車専用通行帯を優先的に確保するものとします。



図Ⅱ-51　車道混在が交差する交差点の例



図Ⅱ-52　交差点隅角部の道路構造の例

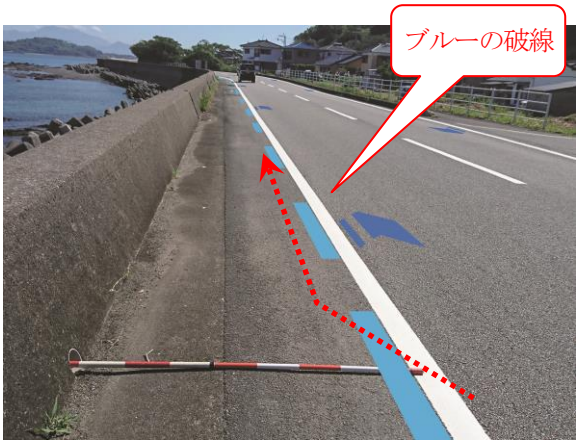
出典：【安全亨快適な自転車利用環境創出ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝⅡ-53】

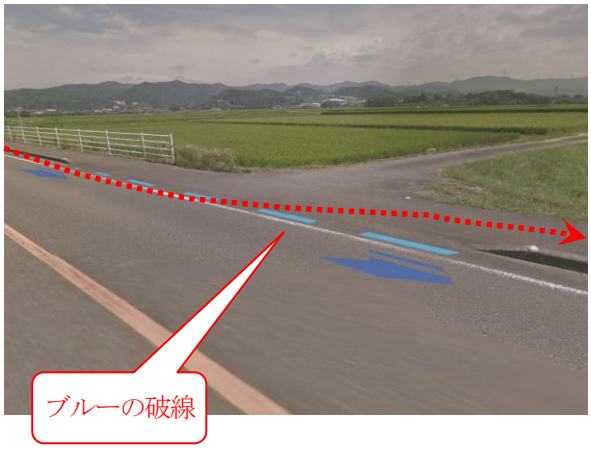
e）エスケープゾーン（待避所）

・路肩が広く、歩行者がほとんどいない箇所について、自動車が自転車を追い抜く際の危険回避対策として、自転車が退避する箇所として路面標示などを設置します。

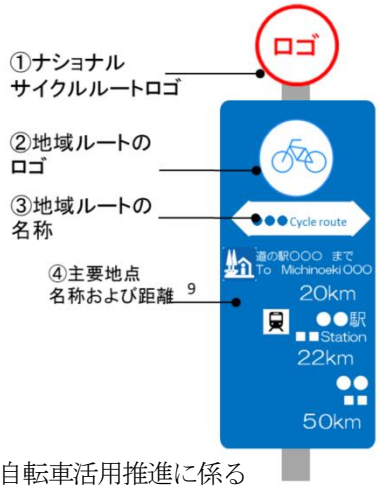
・車道走行が危険な場合、自歩道走行することがあるため、歩道の切欠き部にも路面標示を設置します。

・サイクリングマップや拠点箇所等に設置趣旨や図面を表示し、安全な利用を呼び掛けます。





f）案内標識、注意標識（表示）



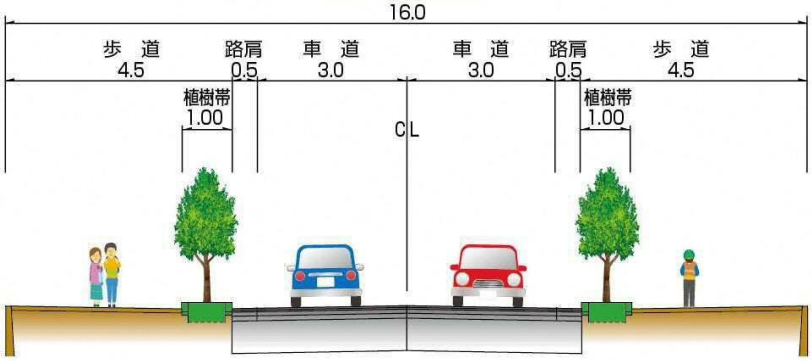
出典：【自転車活用推進に係る
都道府県・政令市担当者説明会】資料

▲整備事例【しまなみ街道サイクリングロード】

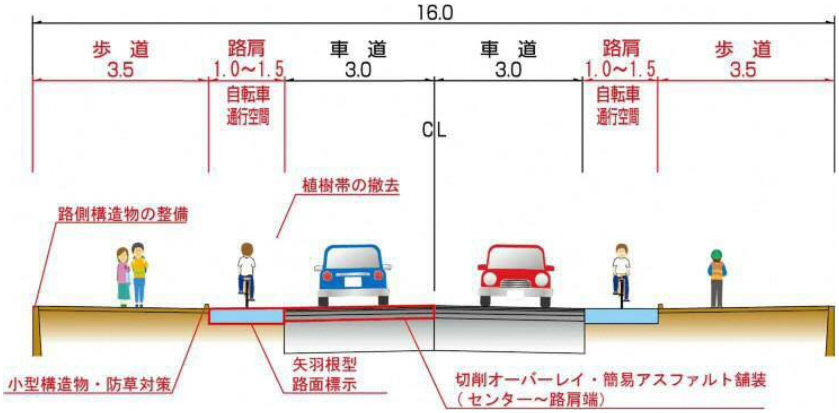
⑧整備内容

・段差解消や平坦性を確保するための舗装補修(切削ｵｰﾊﾞｰﾚｲ、簡易舗装やりかえ)
・自転車通行空間を確保するための植樹帯空間の転用、路側構造物の整備、ラインの引き直し
・自転車の安全な通行に必要な防草対策や路面標示、案内・注意標識設置等
・自転車の安全な通行が困難な狭窄箇所においては、部分的な道路改良

現　況



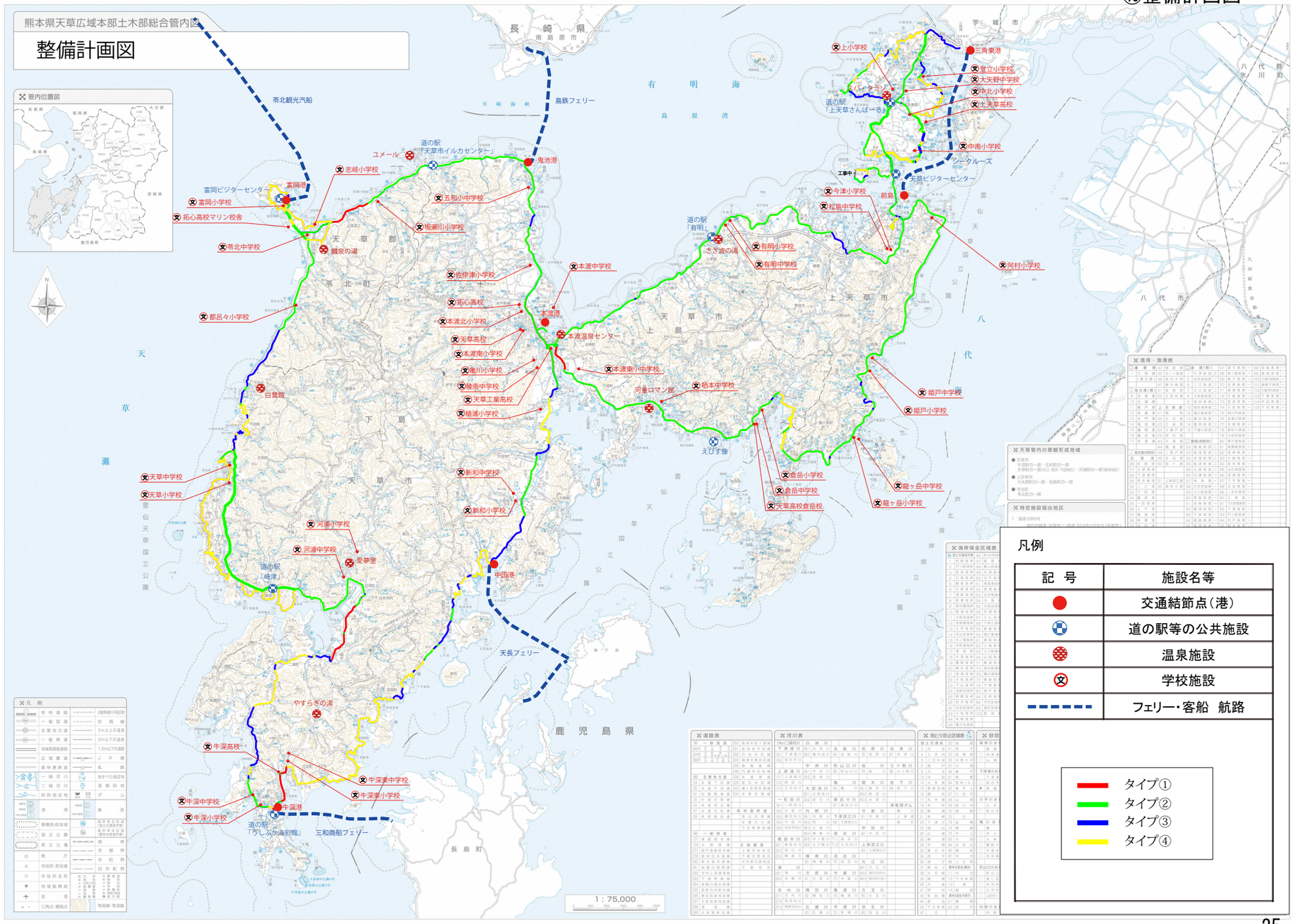
改修後



⑨整備延長

サイクリングコース整備延長（m）

コース	タイプ①	タイプ②	タイプ③	タイプ④	合計
国県道（上島）	1,583	88,128	6,966	7,778	104,455
国県道（下島）	10,614	67,735	25,739	35,142	139,230
国県道計	12,197	155,863	32,705	42,920	243,685
上天草市コース		7,357	5,197	17,943	30,497
天草市コース		1,019	71	21,912	23,002
苓北町コース		683	348	13,110	14,141
総　計	12,197	164,922	38,321	95,885	311,325

熊本県天草広域本部土木部総合管内図

整備計画図