

第4章 那覇市自転車ネットワーク計画

4.1 整備形態の選定

自転車ネットワークの整備形態は、①「自転車道」、②「自転車専用通行帯」、③「車道混在」を基本とし、道路改築の有無や路線ごとの交通状況等を踏まえ、整備形態の選定フロー（図 4-3）のとおり選定します。

既存の道路に自転車道及び自転車専用通行帯を整備する場合、道路空間の再配分や新たな交通規制を伴うため、一定の時間を要することが考えられます。本市では、自転車通行空間の可視化と自転車ネットワーク化を早期に実現するため、当面は、既存の道路空間を活用しながら、車道混在を暫定形態とした整備を検討します。

また、自転車は、通勤・通学、買い物などの日常的な利用以外にも、ツーリングなど多様な利用があることから、整備形態の選定にあたっては、各路線の利用方法等も十分に考慮することが望ましいです。

整備形態	整備イメージ	交通状況 (目安速度)
①自転車道 幅員：2.0m 以上		自動車の速度 50km/h を超える
②自転車専用通行帯 幅員：1.5m 以上 ※やむを得ない場合 一部区間で 1.0m 以下も可		自動車の速度 40km/h を超え 50km/h 以下
③車道混在		自動車の速度 40km/h 以下 かつ 自動車交通量 4,000 台/日以下

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

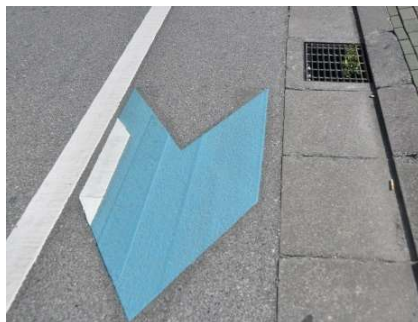
図 4-1 基本的な整備形態



自転車専用通行帯



車道混在



車道混在



車道混在

図 4-2 自転車通行空間の整備箇所

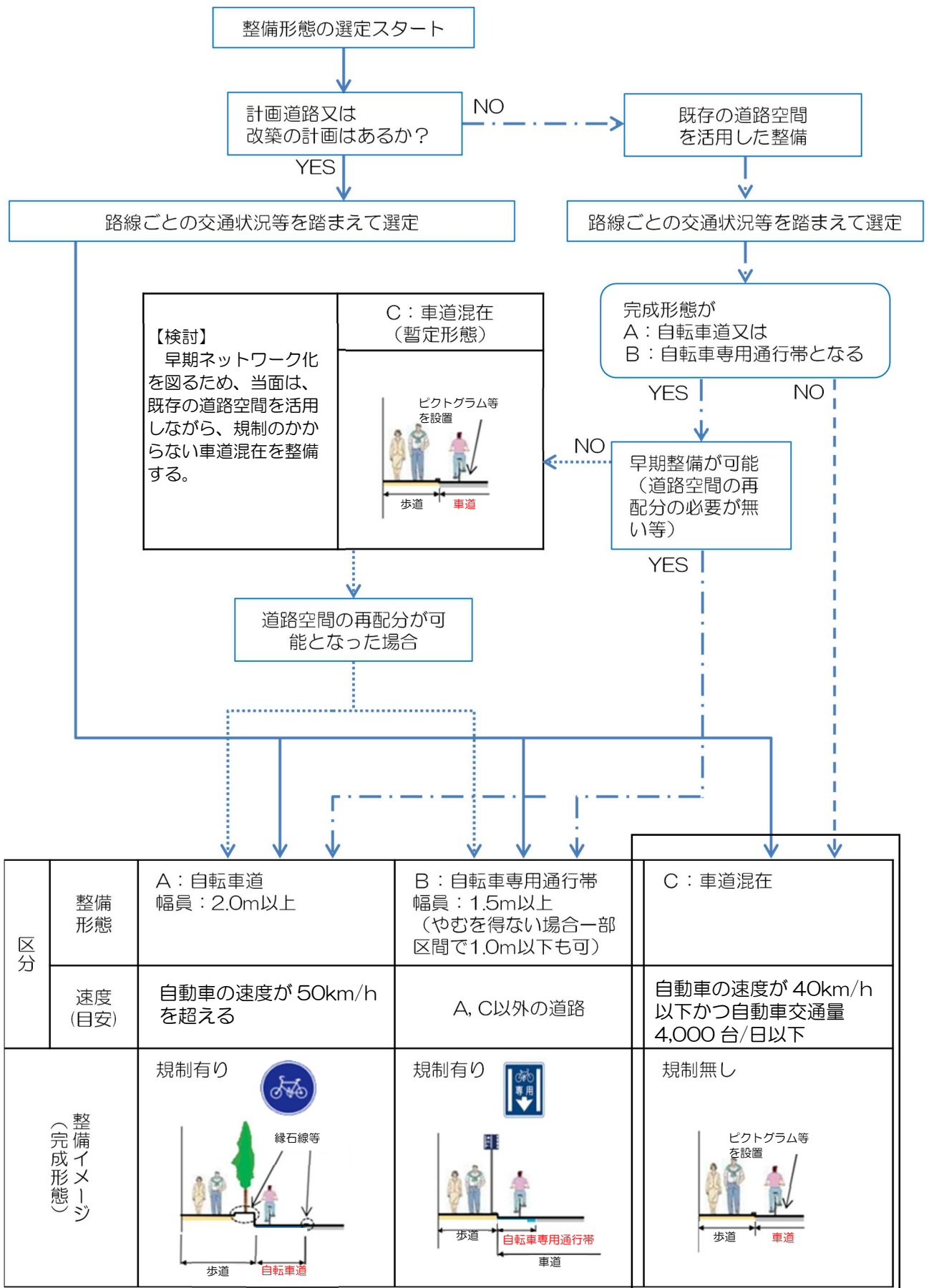


図 4-3 整備形態の選定フロー ※整備形態の選定にあたっては、整備後の利用方法等も十分に考慮することが望ましい。

4.2 車道混在における整備方法の選定

本市においては、車道混在となる路線が多くなることが予測されることから、本市において考えられる車道混在の整備方法を以下のとおり選定します。

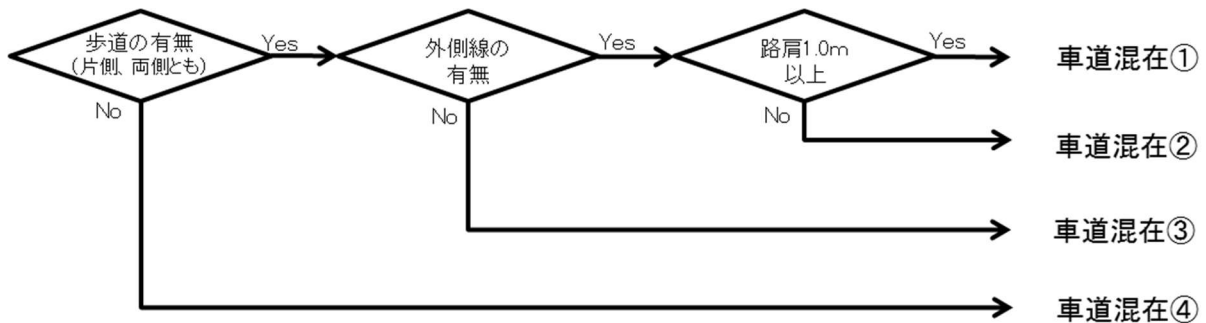
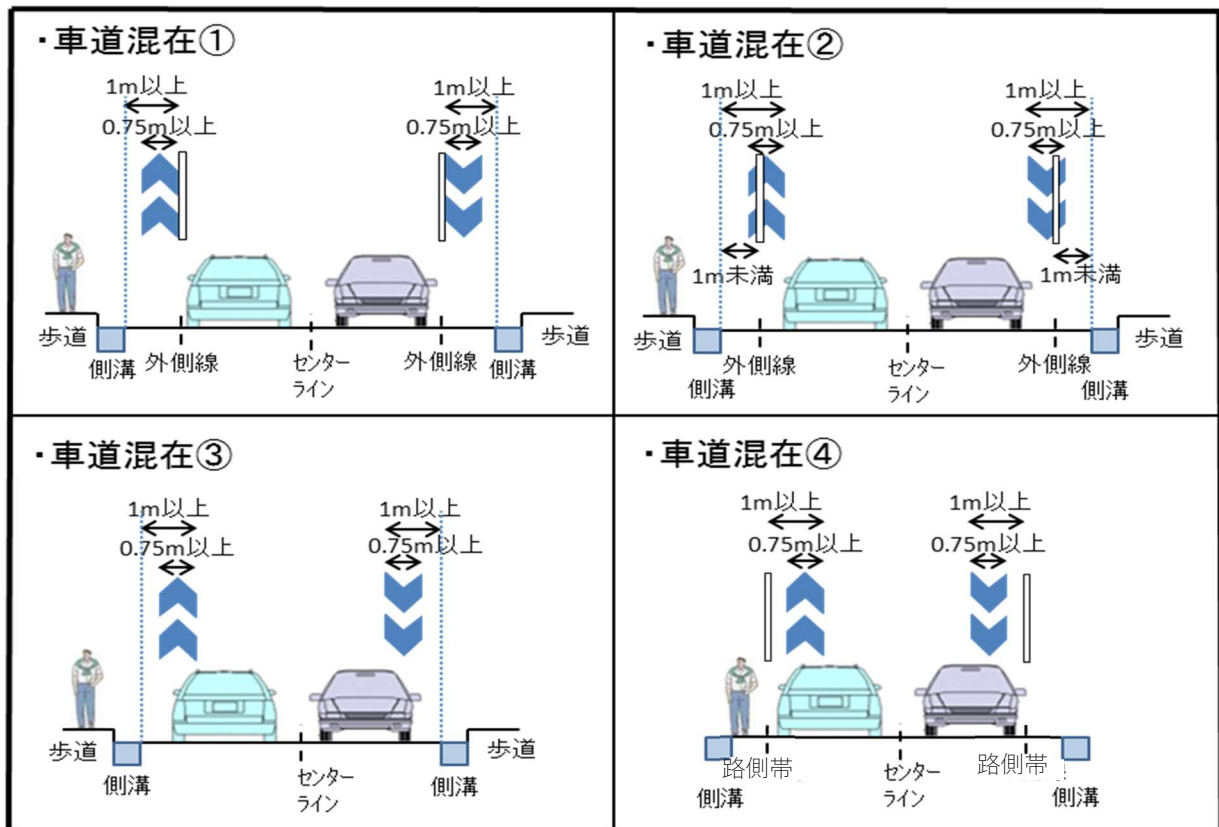


図 4-4 車道混在における整備方法の選定フロー



- 自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて、1.0m以上確保することが望ましい。
- 歩道がある道路においては、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から1.0m以上の位置となるように設置する。
- 歩道がない道路においては、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内1.0m以上離れた位置となるように設置することが望ましい。
- 歩道がなく、また、路側帯がない路線については、歩行者の通行空間を確保するため、路側帯を設置した後に自転車通行空間を整備すること。

(出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン)

図 4-5 車道混在における整備方法の選定フロー

○整備形態ごとの整備方法と通行方法

自転車道

縁石や柵、その他の工作物を用いて、自動車、自転車、歩行者通行の分離を図る。本市では自転車ピクトグラムを設置し、路面着色は行わないものとする。

自転車道が設置された道路では、自転車は自転車道を通行しなければならない(自転車道で一方通行規制のある場合は、自動車と同じ方向の一方のみとなる)。

自転車専用通行帯

車道に自転車が通行する専用通行帯(自転車専用レーン)の規制を実施し、自転車通行空間の明確化を図る。規制のための道路標示及び標識を設置するものとされている。本市では自転車専用通行帯を帯状路面表示にて明示するものとする。

自転車専用通行帯(自転車専用レーン)が設置された道路では、自転車は自動車と同じ方向の一方のみ通行となる。なお、歩道については、13歳未満、70歳以上の方や安全を確保するためにやむを得ないと認められる場合には、徐行し、歩行者優先で通行することができる。

車道混在

自転車が本来通行すべき通行位置・通行方向を明示するために、矢羽根やピクトグラムを通行部分(左側端)に設置する。

車道混在は、上記「自転車道」「自転車専用通行帯」と異なり、交通規制は無いが、矢羽根やピクトグラム等を設置することで、自転車利用者にとって通行箇所が明確となるため、通行挙動の安定や逆走の防止、自動車ドライバーの自転車通行に対する意識啓発などの効果がある。なお、歩道については、13歳未満、70歳以上の方や安全を確保するためにやむを得ないと認められる場合には、徐行し、歩行者優先で通行することができる。

4.3 良好な自転車通行空間の整備

自転車道は構造的に歩道及び車道と分離し、雨水の排水やごみの滞留が無いように配慮します。



図 4-6 自転車道の構造的分離
縁石で分離した例（左）縁石と植栽帯で分離した例（右）

夜間などでも視認できることが必要であるため、道路照明の設置のほか、反射材や自発光式道路鋏の設置、縁石上への反射材付きゴム製ポールなどの設置が考えられます。ゴム製ポールなどを設置する場合は、視認性と共に景観に配慮します。



図 4-7 視認性への配慮
ゴム製ポール設置例(名古屋市)

自転車専用通行帯や車道混在を整備する場合は、通行の妨げとなる段差などを解消し、かつ、滑りにくい構造とする。道路状況に応じて、側溝、街渠、集水柵等については、エプロン幅の寸法を小型化したものや、グレーチングの形状を工夫し、滑り止め加工を施した製品等へ変更を行います。



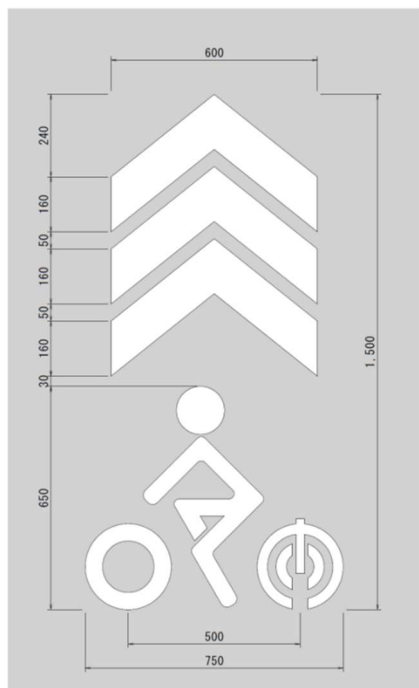
図 4-8 側溝の整備イメージ
格子間隔が狭く滑り止め加工された蓋の設置例（左）と設置イメージ（右）

4.4 路面表示やサインの整備

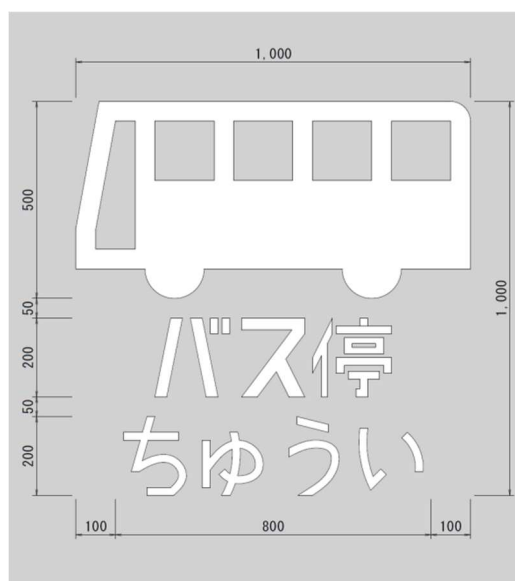
自転車通行部分を利用者に認識させ、わかりやすく誘導するため、路面表示やサインなどを設置する必要があり、矢羽根型路面表示の形状、寸法及び配置は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の標準仕様(案)に準ずるものとし、縦断勾配の大きい路線では、登坂する自転車を考慮し通常より幅を拡げる等の検討を行います。

一方で、路面表示やサインは、多用すると煩雑となり、利用者から視認されにくくなることから、誰もが正しく理解できるよう簡素化し、統一性のある意匠を基調とし、本市の景観に配慮したものとします。

本市では、法定の道路標示と区別するため、図に示す意匠を用いるものとします。



【自転車ピクトグラム】



【バス停ピクトグラム】

図 4-9 那覇市内で採用するピクトグラム

矢羽根型路面表示および帯状路面表示の色は、色相(H) 10B、明度(V) 6、彩度(C) 8を原則とします。

また、景観形成地域や、「那覇市景観計画」において定められた歴史エリア等、景観に配慮が必要な地域で採用する色は、色相(H) 7.5R、明度(V)を3、彩度(C) 6を原則とします。

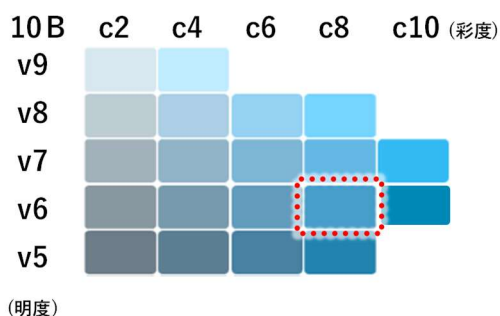


図 4-10 矢羽根型路面表示等で採用する色

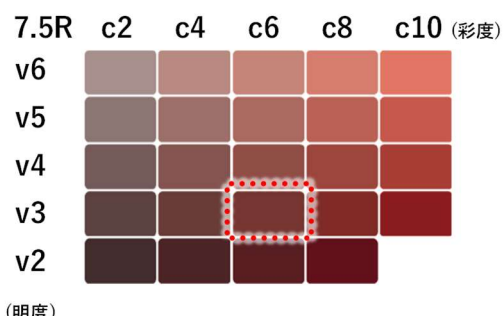
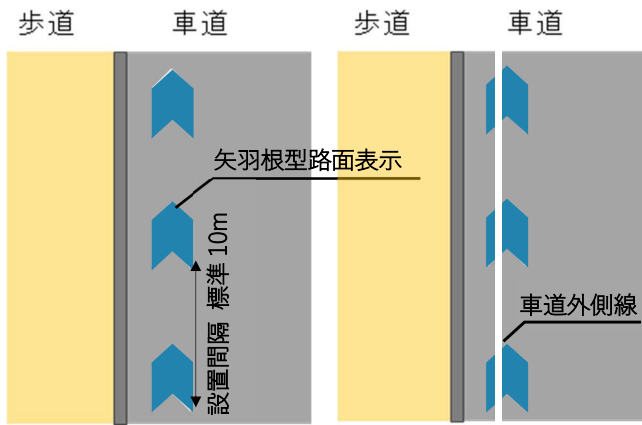
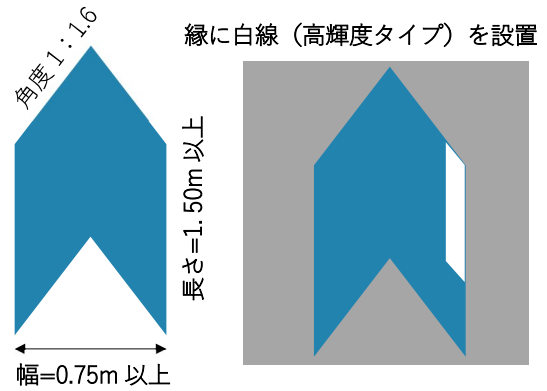


図 4-11 都市景観形成地域等で採用する色



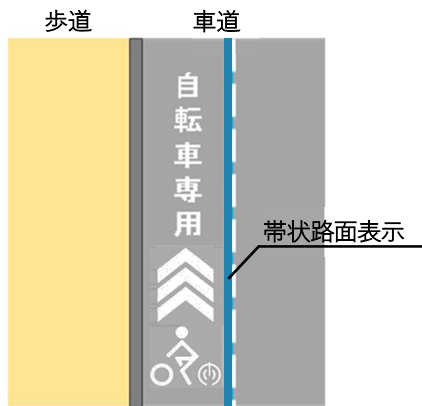
矢羽根型路面表示 (例) 矢羽根型路面表示と車道外側線が重なる場合 (例)

図 4-12 車道混在の路面表示



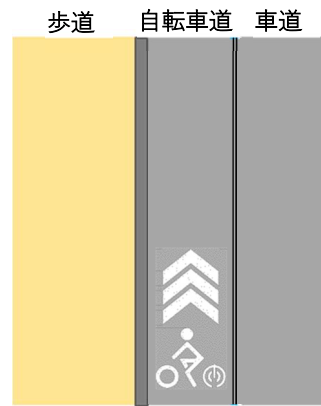
【標準型】 【夜間視認性向上型】

図 4-13 矢羽根型路面表示



带状路面表示は、15cm以上の幅とし視認性を確保する。

図 4-14 自転車専用通行帯



進行方向を示した路面表示 (ピクトグラム) を設置する。

図 4-15 自転車道



図 4-16 都市景観形成地域等

自転車利用者は、乗車中の目の高さが概ね地上より 150cm であり、やや下方を見ながら通行することから、道路上の標識等では視認されにくく、注意喚起サインを設置する際には、位置や高さ等に配慮する必要があります。

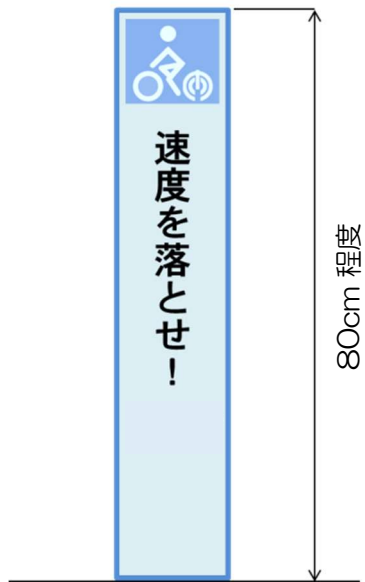
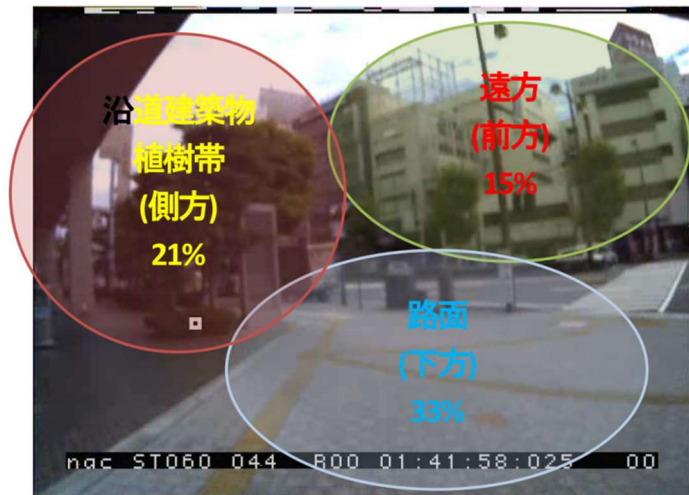


図 4-17 注意喚起サイン（例）



出典：自転車走行時の注視分析とサイン種別の評価

図 4-18 自転車走行時の視線方向