

# 長野市自転車ネットワーク計画(案)

## 位置付け

長野市自転車活用推進計画に位置付ける

「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」に「自転車通行空間の確保は、自転車活用推進の基本であるため、特に市町村の地方版推進計画においては、自転車ネットワーク計画を位置付けることを基本とするべきである」と記載(P. 3参照)

## 計画エリア

市内平野部(都市計画区域)とする

## 計画方針

- ① 基本方針に適した必要路線の選定
  - ・ターミナル駅、主要バス停、高校、運動公園(2カ所)をつなぎたい
- ② 自動車速度・交通量等から整備形態(3種類)を決定(P. 4参照)
  - ・自転車道、自転車専用通行帯、車道混在
  - ・状況により暫定形態での整備も検討
- ③ 整備優先度の検討

## 基本方針

長野市自転車活用推進計画(案)から

【自転車通行空間等の整備】  
「通勤・通学路の重点的な整備」

## 計画目標

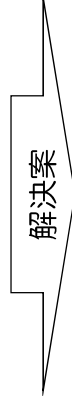
通勤通学における通行空間の整備  
公共交通を活かした通行空間の整備

## 課題等

- ・ 渡河部等について
- ・ 自歩道として整備した箇所での積雪の考慮
- ・ 積雪の考慮

## 長野市自転車ネットワーク計画(案)作成における課題

- 渡河部等の整備について
  - 例) 市内平野部のほぼ中心を横断する河川（犀川）に2カ所の橋梁
  - 丹波島橋：路肩が狭く、専用レーン設置困難  
歩道部に縦断的に自歩界を設置し自転車道とする？
  - 長野大橋：路肩及び歩道が狭く、自転車道・専用レーン設置困難  
車速度も速く、混在型も危険
- 自歩道整備→自転車道整備  
歩道を含めた道路整備は、これまで  
「自歩道一体として整備」「植樹帯の可能な限りの設置」「路肩に側溝設置」  
ガイドラインに従い自転車整備形態にするには  
・植樹帯撤去、歩道(車道)幅縮小  
・歩車道境界ブロック、道路側溝の移設  
⇒ 住民合意  
多大な整備費
- 積雪地域である（除雪路線）



### 既存の「歩道自転車通行可(道路交通法)指定」を考慮した計画を立案

- 例) 当面の整備(暫定)形態として「自転車歩行者道(指定路線)を活用」とする
- 例) 対象となる自転車歩行者道には、注意喚起等の整備を行なう

今後、アンケート結果をふまえ素案を作成し、関係機関(国・県・警察)と協議していきたい

4) 計画の位置付けの整理

a. 国の推進計画及び地方版推進計画との関連

- 都道府県は、国の推進計画を勘案するとともに、周辺の地方版推進計画との整合を図り計画を定める必要がある。(都道府県が策定する計画は、市町村が計画を策定する際のベースとなることに留意し、市町村の意見を反映した計画とすることが望ましい。)
- 市町村は、国の推進計画及び都道府県の地方版推進計画を勘案するとともに、地域の実情に応じて、周辺の地方版推進計画との整合を図る必要がある。

---

## 地方版自転車活用推進計画 策定の手引き (案)

---

b. 自転車に関する既存計画との関連

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成 28 年 7 月 19 日道路局長・交通局長通知)に基づく「自転車ネットワーク計画」及び地域ニーズを踏まえた駅前整備計画を、地方版推進計画内に位置付けることを検討する。



- その際、自転車の安全利用の促進及び自転車の駐車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づく「自転車等の駐車対策に関する総合計画」が既に策定済みである場合には、整合性に留意する。

また、自転車の通行空間の確保は、自転車活用推進の基本であるため、特に市町村の地方版推進計画においては、自転車ネットワーク計画を位置付けることを基本とすべきである。

国土交通省 自転車活用推進本部  
2018年8月



	A 自動車の速度が高い道路 A以外の道路	B A以外の道路	C 自動車の速度が高く、 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	構造的な分離	現在
目安※	速度が50km/h以上	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	車道設定(自転車と自動車を 車道で区分)

※ 参考となる目安がしたものであるが、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

② 整備形態の選定

- A. 自転車と自動車を構造的に分離する場合  
自転車道を整備するものとする。（写真 I-1参照）
- B. 自転車と自動車を視覚的に分離する場合  
自転車専用通行帯を設置するものとする。（写真 I-2～3参照）
- C. 車道混在とする場合  
必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示（写真 I-4～6 参照）、自転車のピクトグラムを設置するものとする。  
細街路等では自動車の速度を抑制するための狭さく、ハンブの設置等を検討するとともに、自動車の一方通行規制や大型車の通行抑制等、自転車の安全確保に留意しつつ総合的な視点から検討するものとする。  
なお、自動車の速度を抑制するための狭さくやハンブを検討する場合には、沿道への騒音、振動の影響や二輪車に対する走行安全性の確保について留意するものとする。

整備形態の選定にあたり、道路利用者のニーズや、道路や交通の状況等を勘案し、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で、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯で整備することができる。

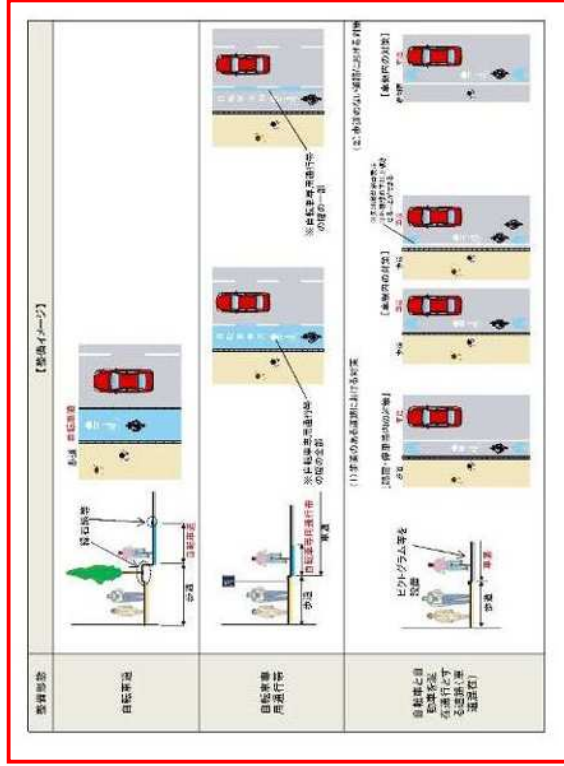


図 I-6 基本的な整備形態（イメージ）