

第4章 水戸市における自転車ネットワーク

【概要】

- ◇早期に安全性と利便性の向上を図るため、優先整備路線を選定し、
自転車ネットワークの形成を目指します。
- ◇暫定的な整備形態として、「車道混在」を基本とします。

1 自転車ネットワークとは

(1) 自転車ネットワークの考え方

自転車通行空間が整備された道路を網の目のように連続的につなぎ合わせた路線網が自転車ネットワークです。

自転車通行空間の整備に当たっては、連続性を確保することが必要ですが、全ての路線に自転車通行空間を整備することは現実的ではありません。そこで、地域のニーズに対応しながら、**効果的、効率的に自転車通行空間を整備**するため、「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、**自転車ネットワーク**を定めることが求められます。

第1章で整理したとおり、本市では、若年層の通学や高齢者の買い物に、自転車が多く利用されています。また、自転車には、まちなかの回遊性の向上をはじめ、公共交通網の補完など、まちづくりを支える役割が期待されているところです。このような状況を踏まえて、**本市における自転車ネットワークの検討**を行うこととします。



(2) 自転車ネットワークの作成手順

本市の自転車ネットワークでは、まず、市内全域を対象に将来的な「ネットワーク候補路線」を選定します。次に、整備形態の選定を行った上で、本計画における「優先整備路線」を選定します。

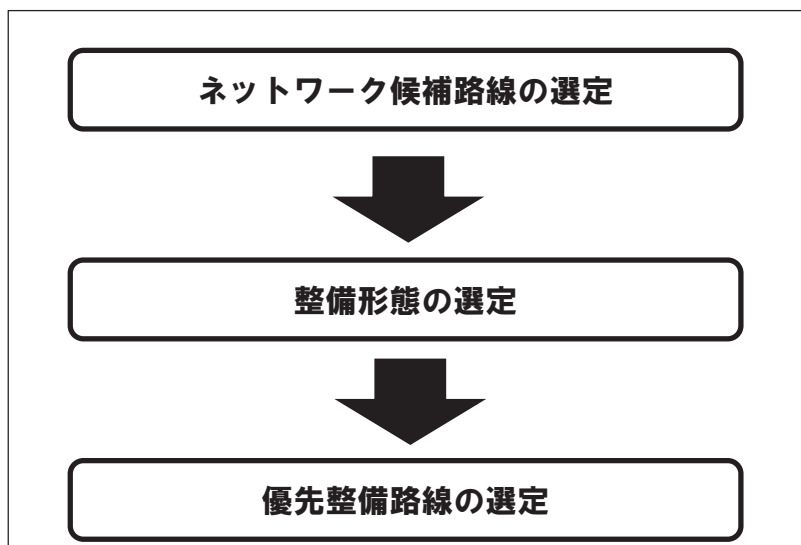


図 4-1 自転車ネットワーク作成手順



2 本市におけるネットワーク候補路線

(1) 路線選定の基本的な考え方について

「ガイドライン」では、ネットワーク路線選定の技術検討項目として、「表4-1」の①から⑦が示されており、これらの路線を組み合わせて選定するものとしています。この検討項目に基づき、本市における選定の考え方を整理し、**ネットワーク候補路線**として選定しました。

表 4-1 ネットワーク候補路線選定の基本的な考え方

| | 「ガイドライン」の技術検討項目 | 水戸市における選定の考え方 | ネットワーク候補路線の具体例 |
|---|--|--|---|
| ① | 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市核の主要路線 ・地域生活拠点（赤塚、内原駅周辺地区、下市地区）の主要路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道 50 号 ・国道 51 号 ・県道赤塚馬口労線 ・市道内原 8-0050 号線 他 |
| ② | 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・調査対象期間の3年間で信号交差点間の自転車交通事故件数が2件以上の区間がある路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道 118 号 ・県道水戸神栖線 ・幹線市道 12 号線 ・幹線市道 39 号線 他 |
| ③ | 自転車通学路の対象路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・高校・大学の通学路 | <ul style="list-style-type: none"> ・水戸駅から各学校を結ぶ路線 ・赤塚駅から各学校を結ぶ路線 |
| ④ | 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・観光施設の回遊性向上に資する路線 ・買い物の利便性向上に資する商業施設周辺の路線 ・公共交通網を補完する路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・水戸駅周辺（上市・駅南地区） ・下市地区 ・赤塚駅周辺 ・内原駅周辺 ・サイクリングルート |
| ⑤ | 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・施設整備計画と整合性 ・公共スポーツ施設の周辺路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・市役所新庁舎、新市民会館、東町運動公園新体育館周辺 ・総合運動公園、ケーズデンキスタジアム水戸（市立競技場）、堀原運動公園、市立サッカー・ラグビー場（ツインフィールド）、青柳公園 |
| ⑥ | 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・過去に整備が行われた路線（現行「ガイドライン」に適合する路線） | <ul style="list-style-type: none"> ・国道 50 号バイパス一部区間 ・市道千波 2 号線 |
| ⑦ | その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線 | <ul style="list-style-type: none"> ・ネットワークの連続性を確保するために必要な路線 ・過去に整備が行われた路線（現行「ガイドライン」に適合しない路線。改良を前提とする） | <ul style="list-style-type: none"> ・茨城県庁周辺（県道水戸神栖線） ・幹線市道 4 号線一部区間 ・①～⑥の連続性を確保するための路線 |

※検討項目①から⑦の詳細については、「資料編 2」を参照



(2) ネットワーク候補路線の選定

検討項目①から⑦により選定した路線が、「ネットワーク候補路線」です。

なお、今回作成したネットワーク候補路線は、現状で入手できる限られたデータを基に検討し、本市における自転車通行空間の将来のあるべき姿を示したものであり、今後、本計画を推進しながら適宜見直しを行い、より現実に即した内容に更新します。

ネットワーク候補路線を、道路管理者別に示したものが「図4-2」であり、その延長を集計すると「表4-2」のとおりとなります。

表 4-2 ネットワーク候補路線の延長

| 道路管理者 | 延長 (km) |
|-------|---------|
| 国土交通省 | 22.2 |
| 茨城県 | 44.1 |
| 水戸市 | 106.2 |
| 計 | 172.5 |



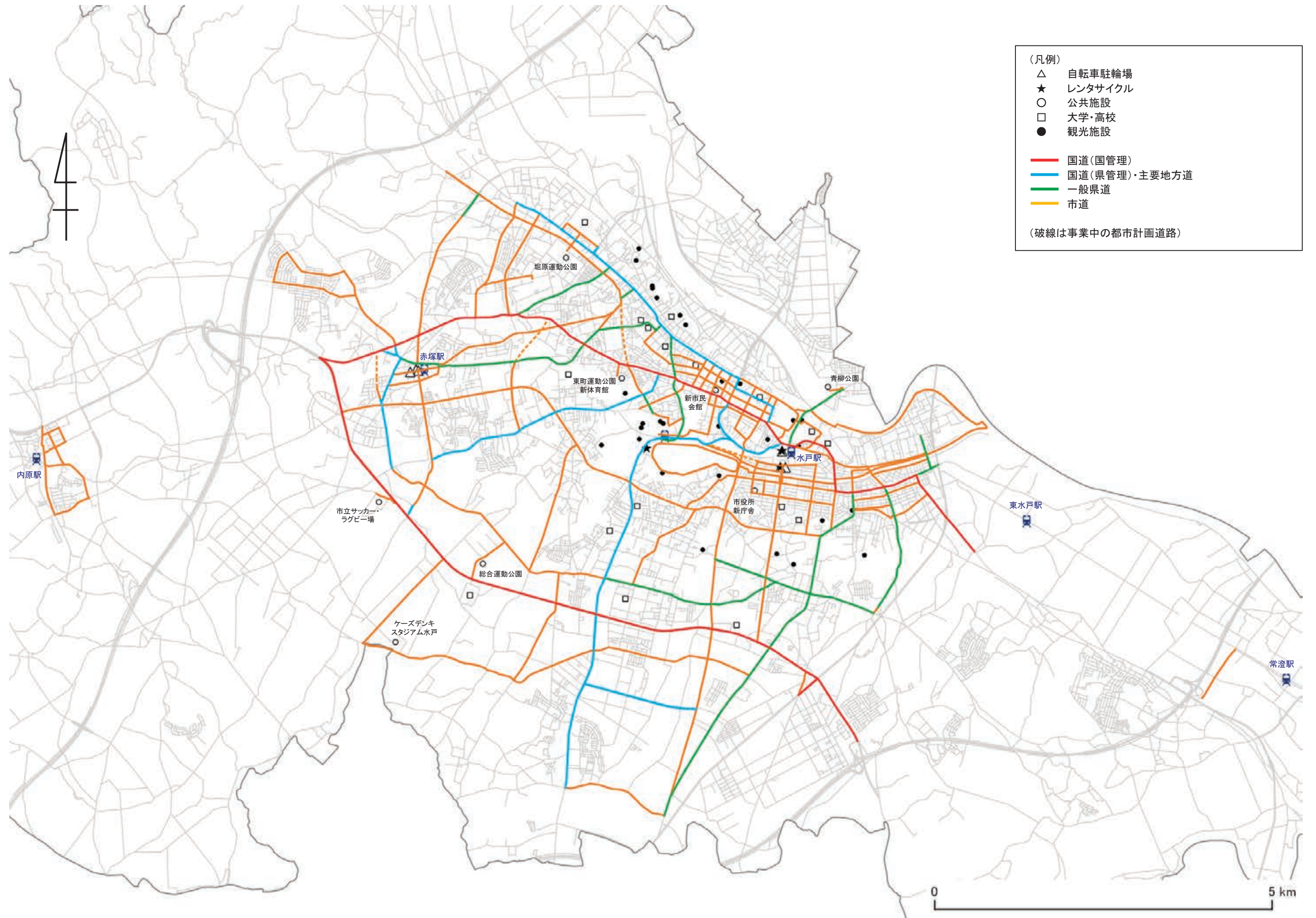


図 4-2 ネットワーク候補路線（道路管理者別色分け）



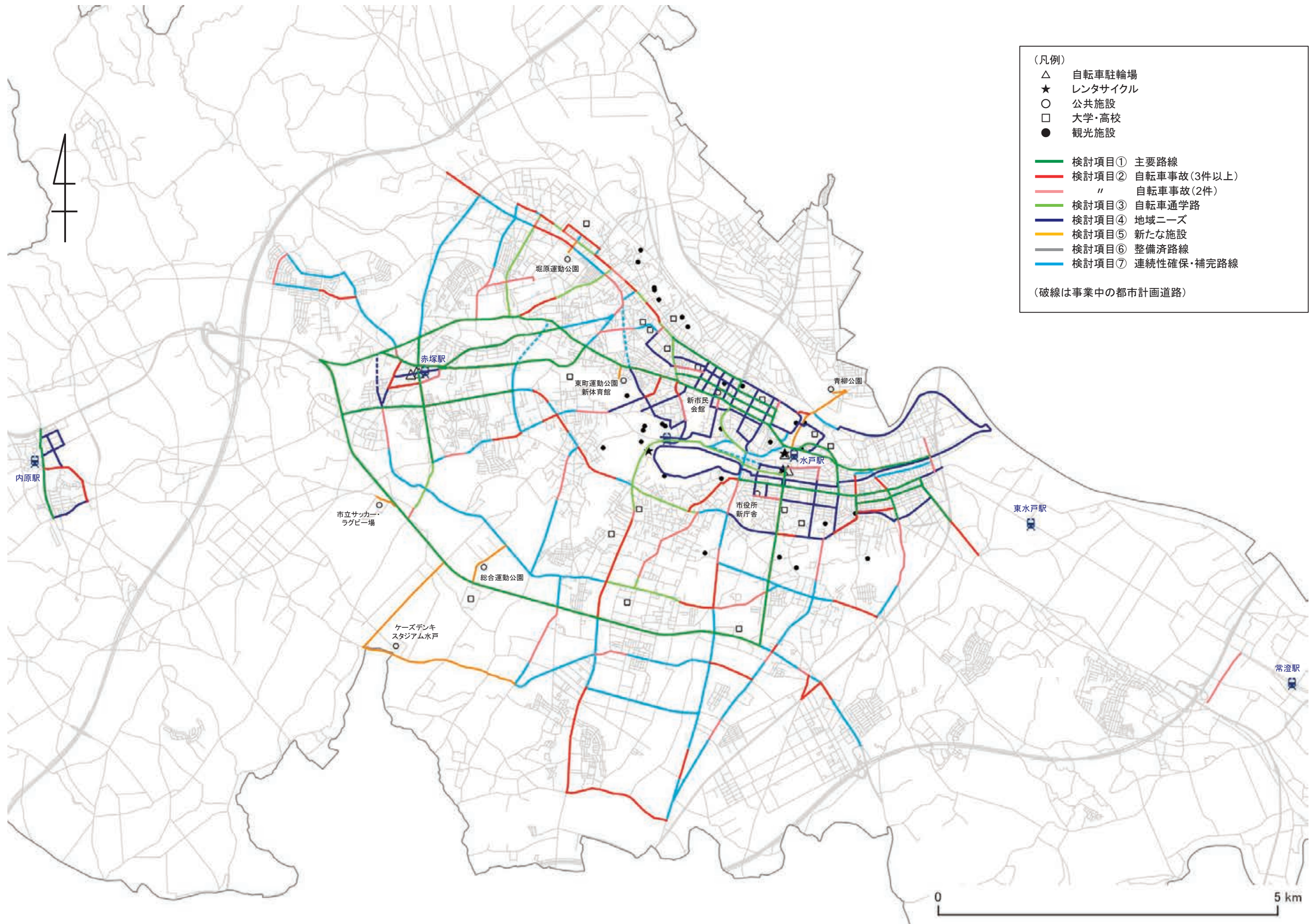


図 4-3 検討項目①から⑦で選定した路線を重ね合わせたネットワーク候補路線



3 整備形態の検討

(1) 「ガイドライン」における基本的な整備形態

自転車が関係する交通事故を減らし、自転車本来の通行位置である車道の左側を安全で快適に通行できるように、**車道に自転車通行空間を確保することを原則**とします。

整備に当たっては自動車交通量や規制速度等の状況を勘案し、ネットワーク路線の整備形態を検討します。「ガイドライン」では、自転車通行空間の整備形態として、次の三つが示されています。

① 自転車道

- ・車道内に自転車専用の車線を設け、自転車と自動車の通行する空間を縁石などの工作物によって**物理的に分離**します。
- ・左側一方通行を基本とします。この場合、道路の両側に自転車道を整備します。
- ・幅員は2メートル以上（やむを得ない場合は、1.5メートルまで縮小可）とします。

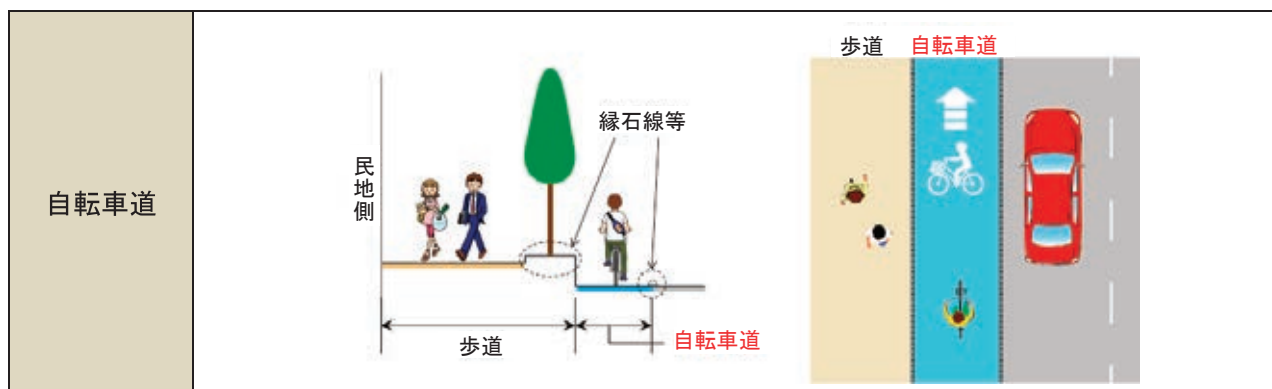


図 4-4 自転車道の基本的な整備形態（イメージ）

（資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」）



図 4-5 自転車道の事例



② 自転車専用通行帯

- ・ 車道内に自転車専用の車線を設け、**自転車と自動車の通行する空間を路面表示によって視覚的に分離**します。
- ・ 交通規制によって指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯です。
- ・ 自転車は、自動車と同様に左側一方通行です。
- ・ 幅員は1.5メートル以上（やむを得ない場合は、整備区間の一部で1メートルまで縮小可）とします。

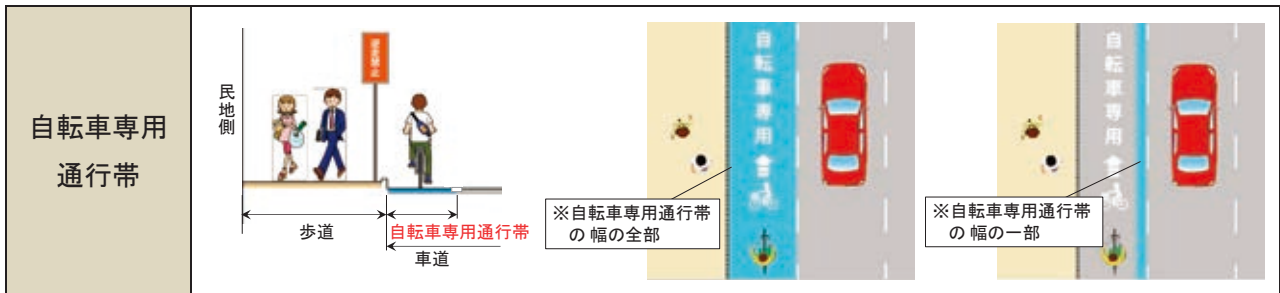


図 4-6 自転車専用通行帯の基本的な整備形態（イメージ）

（資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」）



図 4-7 自転車専用通行帯の事例



③ 車道混在

- ・車道内に自転車通行位置を明示し、**自転車と自動車が混在して通行**します。
- ・路面表示により、自動車運転者に自転車の車道通行を認識させるとともに、自転車への注意喚起を促します。
- ・自転車は、自動車と同様に左側一方通行です。
- ・幅員は、排水構造物等を除いて1メートル以上確保することが望ましいとされています。



図 4-8 車道混在の基本的な整備形態（イメージ）

（資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」）



図 4-9 車道混在の事例



(2) 整備形態の選定の考え方

① 整備形態の選定

「ガイドライン」では、ネットワーク路線の整備形態は、「図 4-10」の「通行状況」に示す項目を考慮し選定することとされています。本市では、早期に整備路線の連続性を確保し、安全性の向上を図ることを最優先とするため、当初から「将来形態」で整備できる路線を除き、**本計画では、暫定形態として「車道混在」を基本**とします。

自転車道や自転車専用通行帯による整備が可能な箇所は、適切な形態により整備に着手し、暫定形態で整備を行った箇所についても、将来的に道路の通行状況に応じた整備を検討することとします。

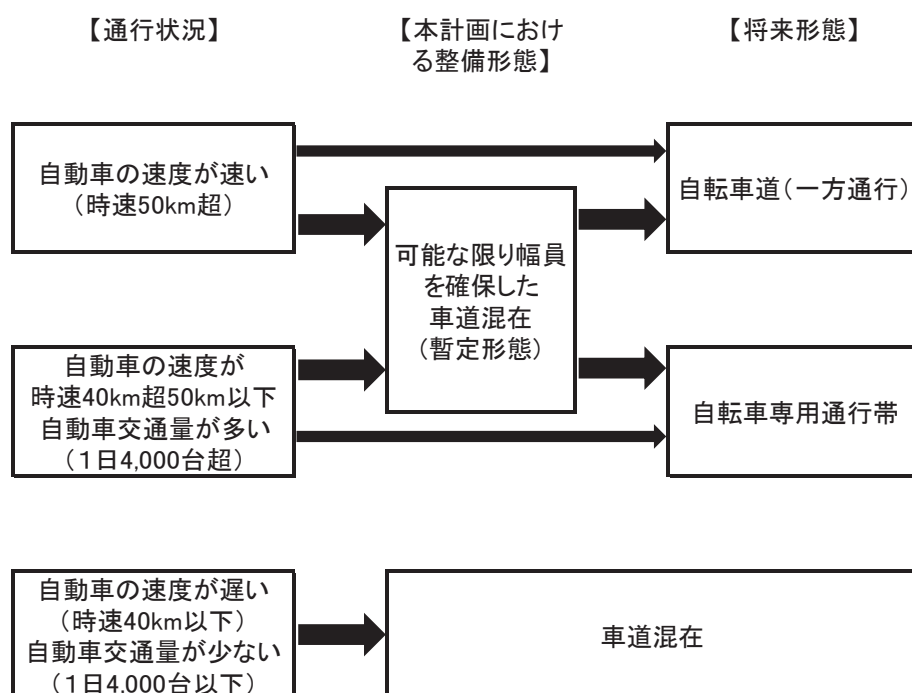


図 4-10 整備形態の選定の考え方



② 車道混在の整備手法について

「車道混在」の整備は、自転車は「車両」とあるという原則を踏まえ、本来の通行位置である**車道左側を自転車通行空間とする**ものです。

既存の道路においては、次のアからウに示すように、道路幅員の再配分を実施し、構造的に可能な範囲で車道内に自転車通行空間を確保するものとします。

また、自転車が車道を通行することについて、一般的なルールとして理解が深まっていない状況であることから、**自動車運転者に対して、自転車通行空間の存在を認識させる**ことを主な目的として、自動車運転者からの視認性を高めた自転車ピクトグラムや矢羽根による路面表示を併せて行います。

今後、新設・改良が予定されている道路については、断面構成の連続性に支障がない範囲で、次のアからウに示す項目を踏まえ、車道内に自転車通行空間を確保することを目指します。



ア 道路幅員の再配分

国，県，市，それぞれの道路構造を定める法令等※に規定されている車道幅員を満たす範囲内で，**車道幅員を削減**し，得られた幅員を使用して**自転車通行空間を車道内に確保**します。

※道路構造を定める法令等

- ・国道「道路構造令」(昭和 45 年 10 月 29 日政令第 320 号)
- ・茨城県道「道路法に基づき県道の構造の技術的基準等を定める条例」(平成 24 年 12 月 27 日茨城県条例第 80 号)
- ・水戸市道「水戸市道路の構造の技術的基準を定める条例」(平成 25 年 3 月 27 日水戸市条例第 4 号)

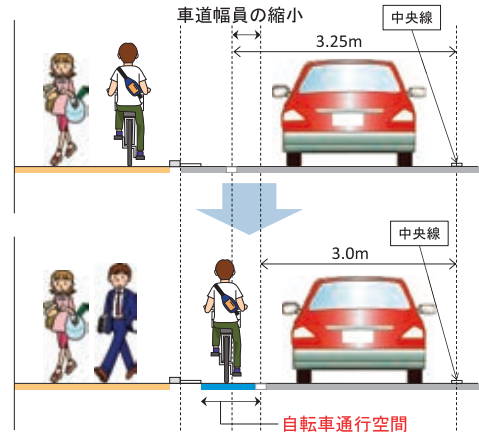


図 4-11 道路幅員再配分のイメージ

イ 狭い道路の整備

生活道路や一方通行路などの狭幅員道路については，自動車の速度抑制や適切な**歩行者通行空間の確保**を図りながら，**自転車通行空間を車道内に確保**します。

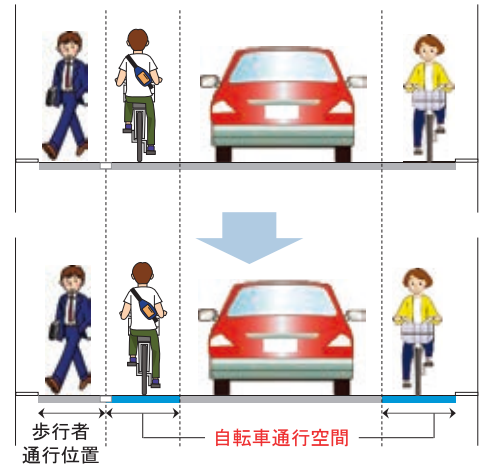


図 4-12 狭い道路の整備イメージ

ウ 自転車歩行者道の見直し

既存の道路で「自転車歩行者道」として整備されている場合でも，アと同様に道路幅員の再配分を行い，**車道内に自転車通行空間を確保**することを原則とし，自転車と歩行者の通行空間を分離します。

計画中の道路は，「自転車歩行者道」ではなく，「歩道」として整備し，車道内に自転車通行空間を確保することで，自転車と歩行者の通行空間を分離します。

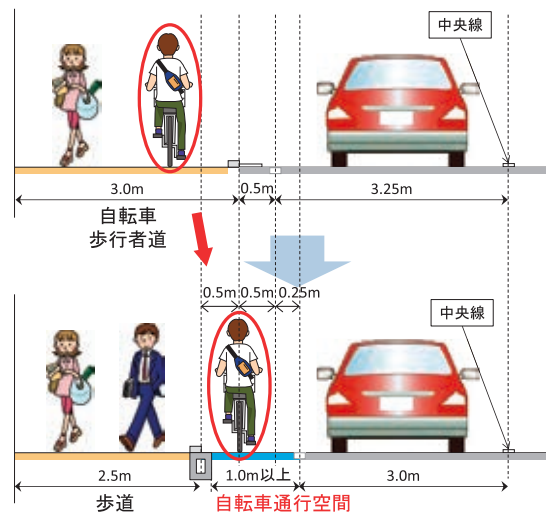


図 4-13 自転車歩行者道の見直しイメージ



(3) わかりやすい路面表示の検討(市道千波2号線における社会実験の結果から)

市道千波2号線は、歩道及びセンターラインのない狭小な生活道路が大部分であり、通勤・通学の時間帯には、歩行者、自転車、自動車が交錯する状況が見受けられました。

そこで、路面表示によって、自転車の通行位置を明示するとともに、歩行者の通行空間を確保し、歩行者、自転車、自動車が限られた道路空間を分け合い、共有することで、安全に通行するための整備を行いました。

① 使用した路面表示

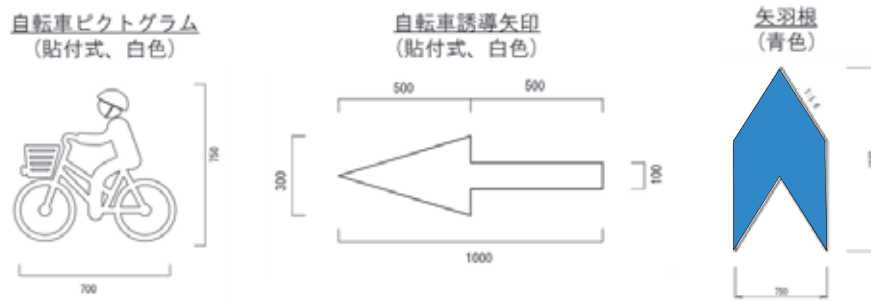


図 4-14 千波2号線で使用した路面表示

② 整備状況



図 4-15 千波2号線の整備状況

③ 整備結果

市道千波2号線は、自転車通行空間の整備とあわせ、通行指導を実施したことにより、歩行者、自転車、自動車の交錯を最小限にとどめることができ、**秩序ある自転車通行の形成**につながりました。

一方、整備後に実施したアンケートでは、自転車ピクトグラムは自動車からの視認性が、青色の矢羽根は夜間の視認性が良くないとの意見が寄せられました。



(4) 使用する路面表示

市道千波2号線での社会実験の結果をもとに、**自動車からの視認性を高める路面表示**として、「図 4-16」に示す仕様を標準とします。これらの路面表示は整備路線の道路状況に応じて、「ガイドライン」に準拠した上で、運用方法を検討することとします。

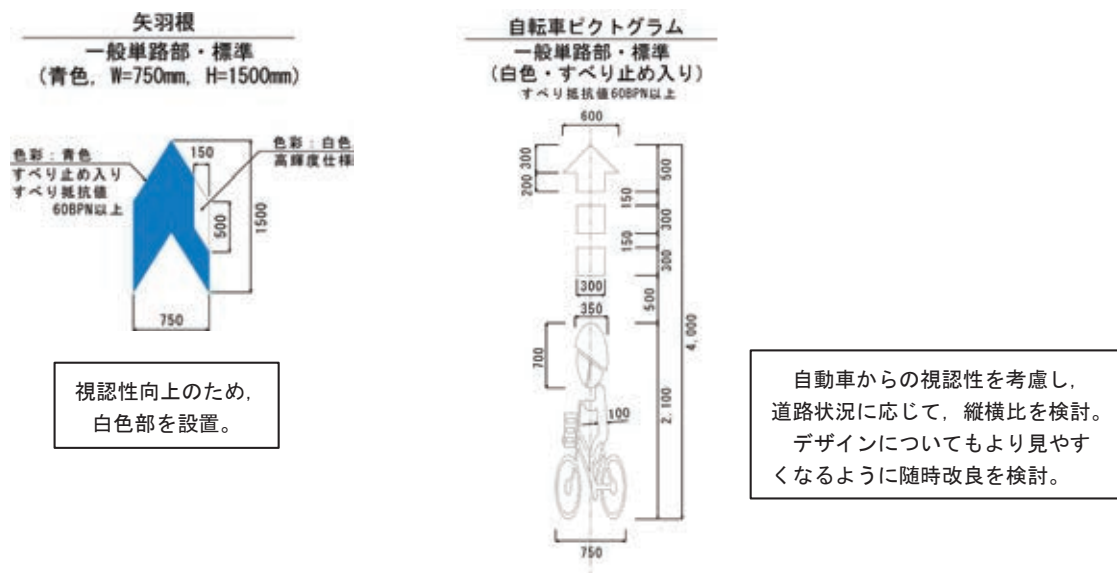


図 4-16 ネットワーク路線で使用する主な路面表示

(5) 路面表示方法

① 自転車ピクトグラム

一般単路部において、交差点の前後やバス停前後等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置することを基本とします。

また、細街路との交差点等には、**細街路側の自動車運転者に注意喚起**することを目的に、位置を工夫して設置します。

② 矢羽根

矢羽根の設置間隔は、「ガイドライン」では10メートルを原則としていますが、交差点等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や事故多発地点等では設置間隔を密にします。また、住宅や店舗の出入口位置などに配慮し、適切な設置をするものとします。

③ 各部の路面表示方法

ア 一般単路部における路面表示方法

矢羽根は10メートル間隔、自転車ピクトグラムは40メートル間隔の設置を標準としますが、郊外部や自動車交通量の少ない箇所等は適切な設置間隔に広げることとします。

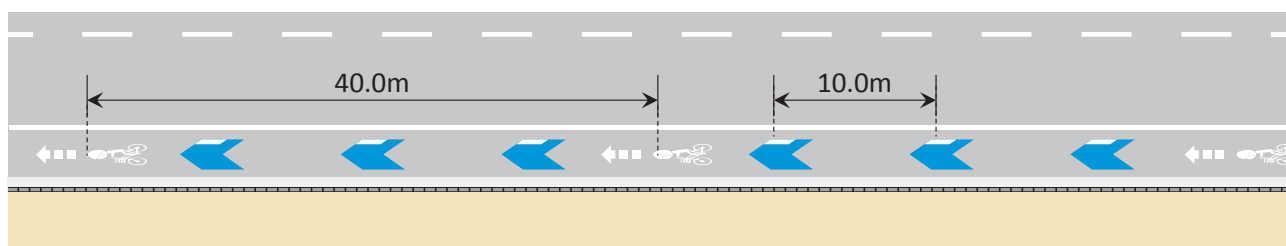


図 4-17 一般単路部における路面表示方法



イ 交差点における路面表示方法

交差点の前後と中間に自転車ピクトグラムを設置し、交差点内は幅0.9メートルの矢羽根を2メートル間隔で設置することを標準とします。隅角部には自転車の二段階右折の待機場所を表示します。

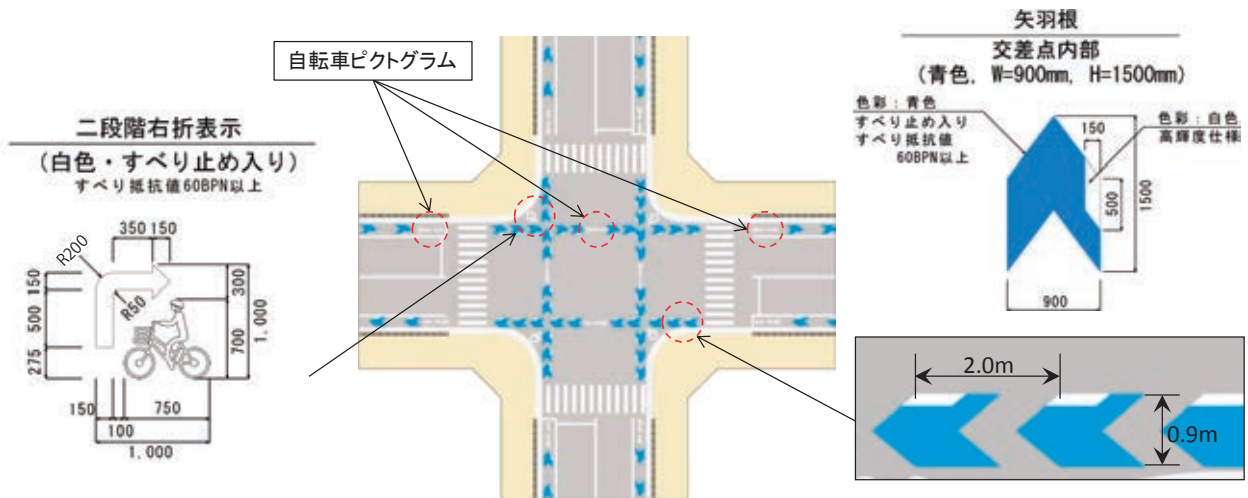


図 4-18 交差点における路面表示方法

ウ 細街路との交差点における路面表示方法

広い道路に細い道路が取り付くような交差点では、細街路側の自動車運転者に自転車の通行があることを注意喚起するために、自転車ピクトグラムの位置を工夫して設置します。

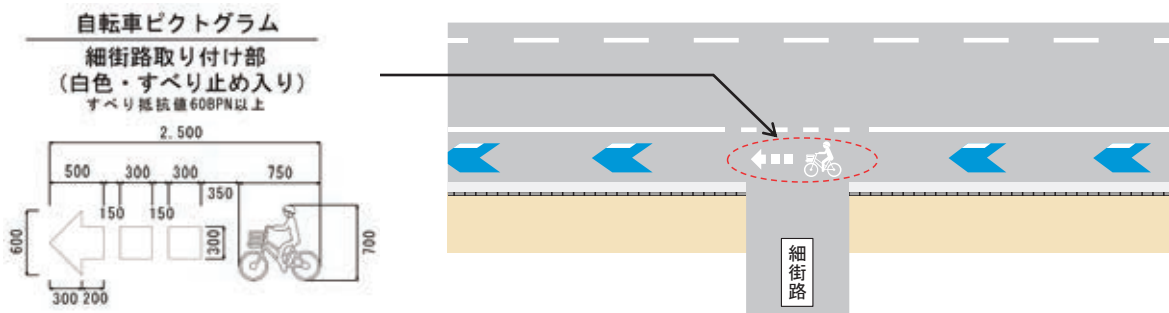


図 4-19 細街路との交差点における路面表示方法

エ バス停留所付近における路面表示方法

バス停留所付近では、自動車の駐停車禁止の周知や自転車とバスの交錯の防止の観点から、路面表示によりバス停の存在を明確化します。

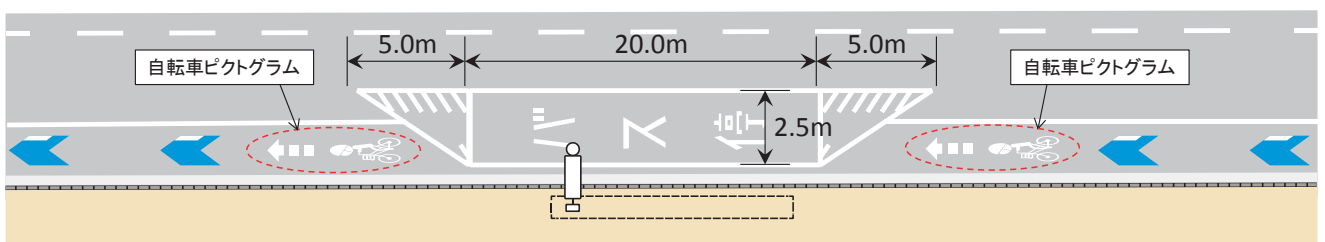


図 4-20 バス停留所付近における路面表示方法



4 優先整備路線

(1) 路線選定の手順及び選定方法について

ネットワーク候補路線から、計画期間内に効率よく整備効果を得るために、早期整備が必要な路線を抽出し、優先整備路線を選定します。(図 4-23)

早期整備の必要性を選定要件として以下の①から④に示し、これらの項目により選定した路線を「**優先整備路線**」とします。(図 4-21)

それ以外の路線は「整備時期について検討する路線」とします。

選定要件① 自転車事故が多発するなど緊急性を要する路線(資料編 2 図 17)

自転車事故が多発している路線は、早急な対策が必要であることから、ネットワーク候補路線の検討における検討項目②のうち、**信号交差点間において過去3年間で3件以上の自転車事故**が発生している「事故が多い箇所」を抽出し、早期整備が必要な路線として選定します。

選定要件② 自転車交通量が多い路線(資料編 2 図 19)

以下の二つの要件のいずれかに該当する路線を自転車交通量が多い路線として選定します。

ア 客観指標から自転車交通量が多い路線(資料編 2 図 18)

「平成 17 年交通センサスデータの自転車交通量で 250 台/12h 以上の路線」及び「自転車利用に関する高校生アンケート調査(平成 26 年)による高校生の通学経路選定で 50 人以上の路線」を抽出し、整備によって利便性の向上を図り、自転車の継続利用を促します。

イ 都市核及び地域生活拠点における主要幹線道路(資料編 2 図 2)

ネットワーク候補路線の検討における検討項目①に該当する路線です。都市核及び地域生活拠点における主要道路であり、自転車交通量の増大が見込まれることから、早期整備が必要な路線として選定します。

選定要件③ 観光における回遊性の向上を図る必要がある路線(資料編 2 図 20)

市道自転車道 1 号線(桜川サイクリングロード)及び千波湖園路は、すでに市民や観光客にサイクリングルートとして親しまれている一方で、歩行者と自転車が交錯して通行している状況があります。**通行方法の適正化により安全性と利便性を確保**し、観光における回遊性の強化を図るため、早期整備路線として位置付けます。また、これらの路線との連携を図ることによって、弘道館・水戸城跡周辺や偕楽園といった、市内の主要観光施設へのアクセスと回遊性の向上が早期に見込める路線も選定します。

選定要件④ 施設整備計画との整合性を要する路線(資料編 2 図 21)

本計画の計画期間内に**施設整備と併せて整備が予定されている路線**を抽出し、早期整備が可能な路線として選定します。



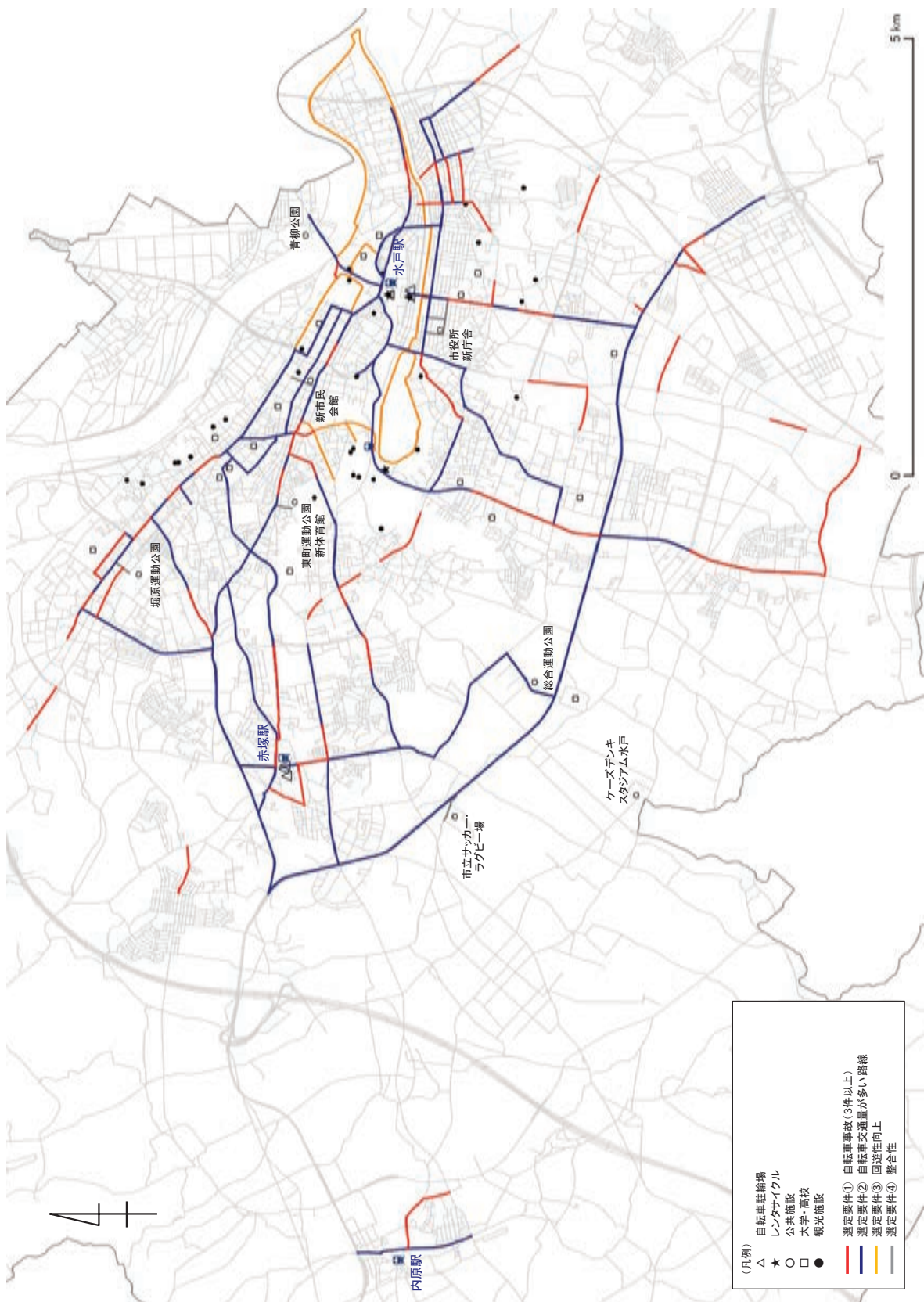


図 4-21 優先整備路線 (①から④を重ねた図)



(2) 優先整備路線の分類

選定した優先整備路線について、以下に示す八つの項目によって道路の構造や利用状況を検証し、**車道混在又はその他の手法により、整備の妥当性の高い「A路線」と、整備手法の検討を要する「B路線」**に分類します。分類の流れを「図 4-23」に示します。

① 路線の道路管理者による分類

水戸市が管理する道路は、車道混在による整備が可能な路線かどうかを②以降で検討します。水戸市が管理する道路以外については、各道路管理者と管理方法を含めた整備手法のあり方を詳細に協議する必要があるため、分類して別に検討します。

② 歩道の有無による分類

歩道の有無によって、路肩を自転車通行空間として供用する難易度が変わることから、路線の分類を行います。歩道がある道路は③、歩道がない道路は④の分類を行います。

③ 路肩の幅員による分類

「ガイドライン」では、車道混在を採用する場合は**1メートル以上の幅員**を外側線の外側に確保することが望ましいとされていることから、この条件を満たすかどうかで分類を行い、満たす場合は⑥の分類を行います。また、現状では路肩幅員が1メートルに満たない路線であっても、道路幅員の再配分により確保が可能な路線であれば同様の処理を行います。幅員の確保が困難な路線については、④の分類を行います。

④ 自動車交通量による分類

歩道がない路線については、路肩を路側帯として歩行者通行空間に用いることから、自転車通行空間は車道内に整備することになります。自動車交通量が著しく多い路線では、自転車利用者の不安感が増大し、車道内の自転車通行空間が利用されないこともあり得ます。そこで、「ガイドライン」の整備形態の選定方法にならない、**自動車交通量が4,000台/日以下**の路線は⑤の分類を行い、これを超える路線についてはB路線として分類します。

⑤ 制限速度による分類

自転車利用者が不安を感じることなく車道走行をするには、通行する自動車の速度が低いことも必要な条件となります。「ガイドライン」の整備形態の選定方法にならない、**交通量の条件**を満たし、かつ**制限速度が時速40キロメートル以下**の路線は⑥の分類を行います。

なお、市街地や住宅街の中心線がないような明らかな生活道路は制限速度を時速30キロメートルの路線として分類しています。制限速度が時速40キロメートルを超える路線についてはB路線とします。

⑥ 整備手法の確認

車道混在又はその他の手法により、整備の妥当性を検討し、妥当であると判断された路線は⑦の分類を行います。それ以外の路線はB路線とします。



⑦ 連続性の確認

選定した路線が他のA路線と接続し、**連続性が確保**できるかどうかを確認します。連続性が確保できる路線はA路線として選定し、接続できる路線がない場合には⑧の分類を行います。

⑧ 隣接する路線の整備可能性の検討


隣接する路線を整備することにより、他のA路線との接続が見込める場合には、**隣接する路線の整備が可能であるかを検討**します。整備可能である場合には、隣接する路線も含めてA路線として選定します。それ以外の場合は、B路線として位置付け、引き続き整備手法を検討することとします。

(3) 分類結果

ネットワーク候補路線から優先整備路線を選定し、「A路線」と「B路線」に分類したものが「図4-24」、さらに道路管理者別に色分けしたものが「図4-25」になります。

また、ネットワーク路線と優先整備路線の延長を比較すると「図4-22」とおりとなります。

| ネットワーク候補路線 | |
|------------|---------|
| 道路管理者 | 延長 (km) |
| 国土交通省 | 22.2 |
| 茨城県 | 44.1 |
| 水戸市 | 106.2 |
| 計 | 172.5 |



| 優先整備路線 | | | |
|--------|----------|----------|-----------|
| 道路管理者 | A路線 (km) | B路線 (km) | 合計延長 (km) |
| 国土交通省 | 2.6 | 19.6 | 22.2 |
| 茨城県 | 0.0 | 30.0 | 30.0 |
| 水戸市 | 18.0 | 38.5 | 56.5 |
| 計 | 20.6 | 88.1 | 108.7 |

図4-22 ネットワーク候補路線と優先整備路線延長の比較



ネットワーク候補路線 172.5km

- 早期整備が必要な路線か？**
- ① 自転車事故が多発するなど緊急性を要する路線
 - ② 自転車交通量が多い路線
 - ③ 観光における回遊性の向上を図る必要がある路線
 - ④ 施設整備計画との整合性を要する路線

No
整備時期について
検討する路線

Yes

随時
検討

優先整備路線 108.7km

① 路線の道路管理者
による分類
水戸市管理道路か？

No
道路管理者と
整備手法について
協議検討する路線

Yes

② 歩道の有無
による分類
歩道がある路線か？

Yes

路肩が
1.0m以上あるか？

Yes

③ 路肩の幅員
による分類

No

道路幅員の再配分
で路肩 1.0m以上
確保可能か？

Yes

⑤ 制限速度
による分類

制限速度が
40km/h以下か？

Yes

No

⑥ 整備手法
の確認
整備形態が決まったか？

Yes

⑦ 連続性
の確認
選定された路線に連続性があるか？

Yes

⑧ 隣接する路線の
整備可能性の検討

No

隣接する路線の整備が可能か？

Yes

No

No

No

No

No

No

No

**車道混在又はその他の手法により、
整備の妥当性が高い路線
【A路線】 20.6km**

**整備手法の検討を
要する路線
【B路線】 88.1km**

図 4-23 路線選定のフローチャート



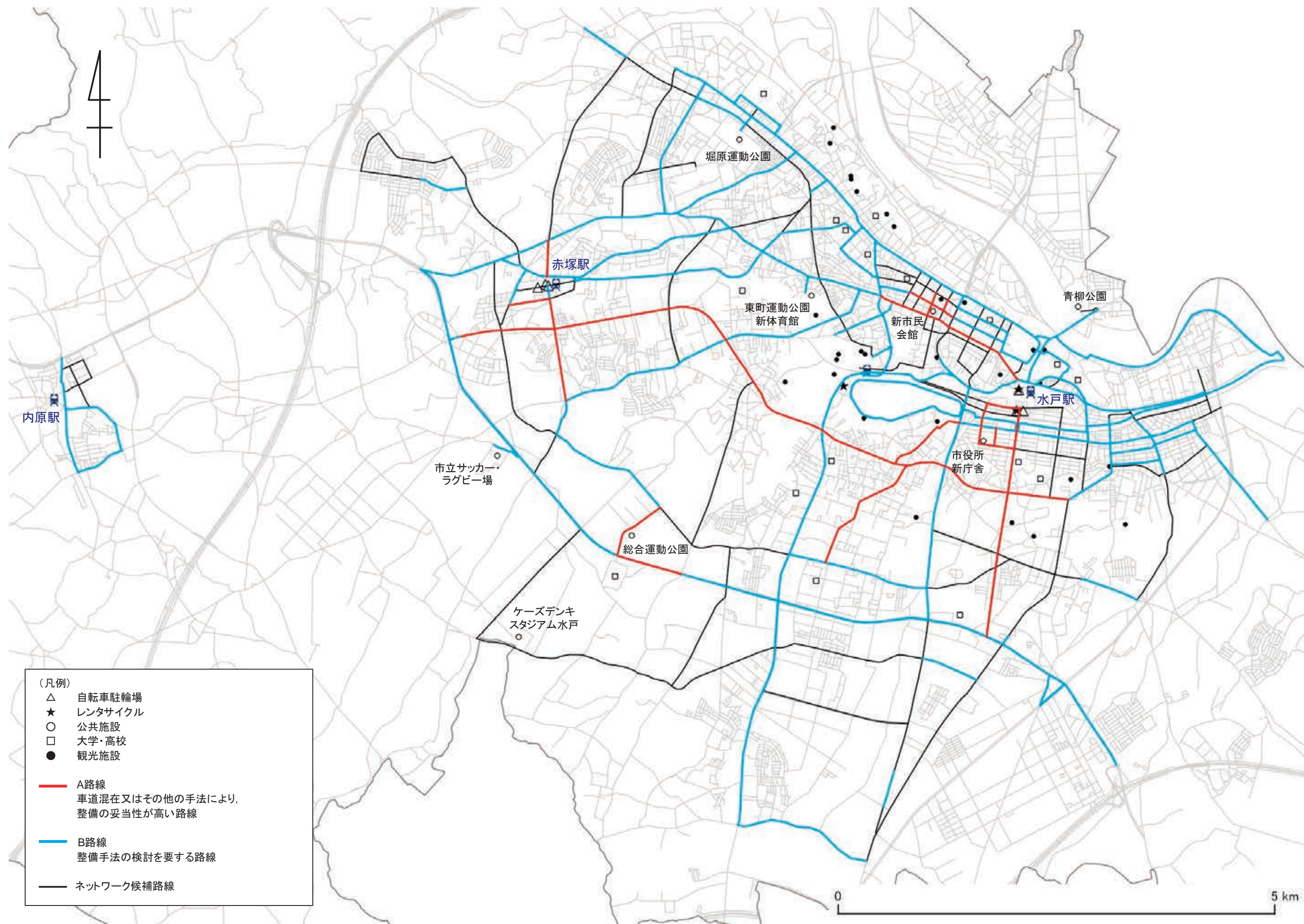


図 4-24 優先整備路線（A路線・B路線別色分け）

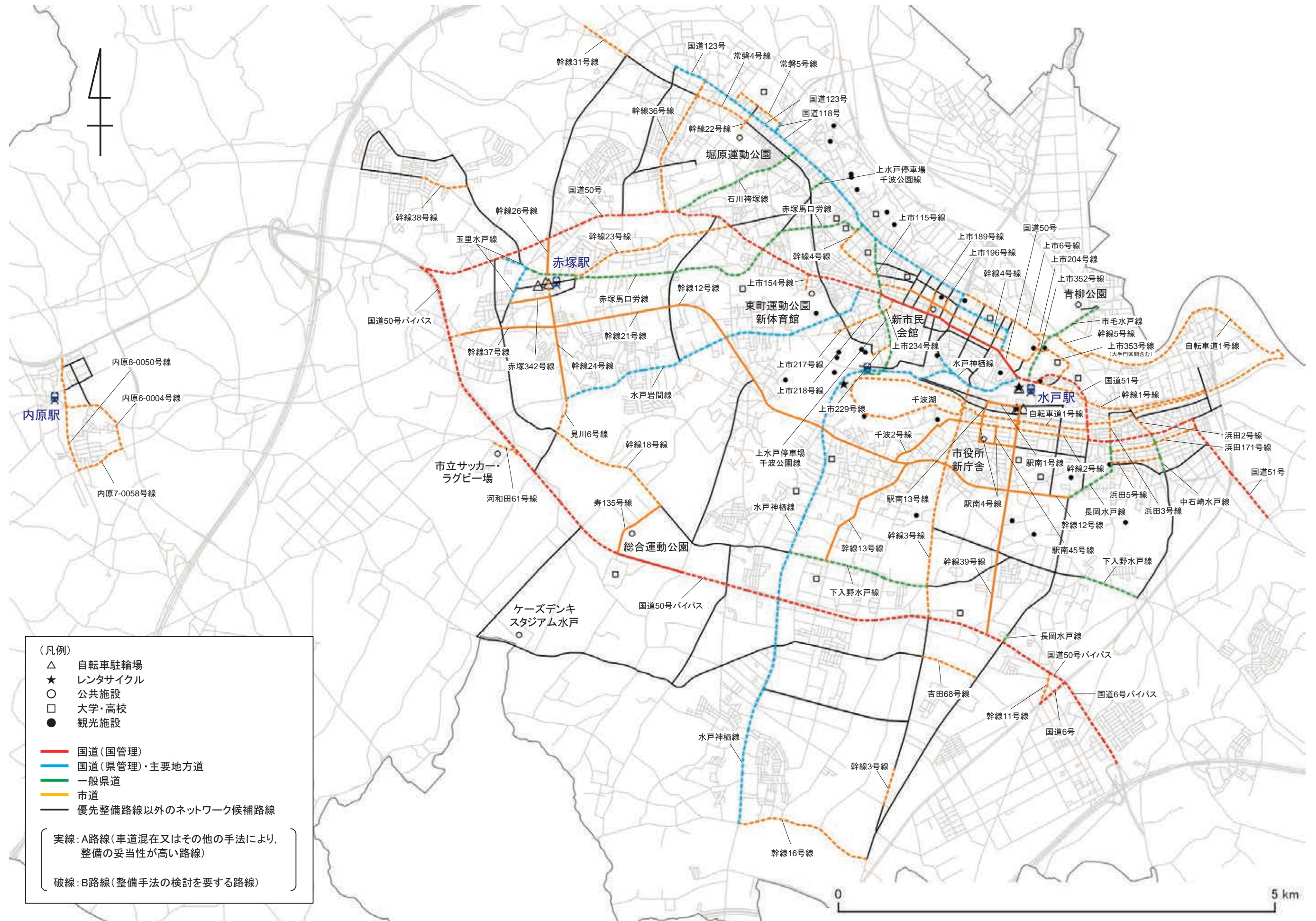


図 4-25 優先整備路線 (道路管理者別色分け)



5 整備方針

(1) 優先整備路線の整備

① 車道混在又はその他の手法により、整備の妥当性が高い路線(A路線)

A路線として選定した路線は、計画期間内に整備の着手を図ります。

なお、水戸市が管理する道路の整備に当たっては、「水戸市第6次総合計画」の「3か年実施計画」との整合を図るものとします。

表 4-3 A路線に分類された路線と延長

| 道路管理者 | 路線区分 | 路線名 | 延長(km) |
|-------|------|-----------|--------|
| 国土交通省 | 国道 | 国道50号 | 1.84 |
| | | 国道50号バイパス | 0.75 |
| 水戸市 | 市道 | 幹線4号線 | 0.56 |
| | | 幹線12号線 | 5.12 |
| | | 幹線13号線 | 1.52 |
| | | 幹線21号線 | 1.53 |
| | | 幹線24号線 | 1.16 |
| | | 幹線26号線 | 0.41 |
| | | 幹線37号線 | 1.06 |
| | | 幹線39号線 | 2.58 |
| | | 駅南1号線 | 0.37 |
| | | 駅南4号線 | 0.77 |
| | | 駅南13号線 | 0.09 |
| | | 駅南45号線 | 0.20 |
| | | 寿135号線 | 0.78 |
| | | 上市189号線 | 0.27 |
| | | 上市196号線 | 0.13 |
| | | 赤塚342号線 | 0.47 |
| | | 千波2号線 | 0.94 |
| 国土交通省 | | | 2.59 |
| 水戸市 | | | 17.96 |
| 計 | | | 20.55 |

| A路線 | |
|-------|--------|
| 道路管理者 | 延長(km) |
| 国土交通省 | 2.6 |
| 茨城県 | 0.0 |
| 水戸市 | 18.0 |
| 計 | 20.6 |



② 整備手法の検討を要する路線(B路線)

B路線として選定した路線は、整備形態や連続性確保の観点から整備に検討を要する路線と位置付けられます。隣接する路線の整備形態も踏まえて連続性を確保した上で、**整備手法が決まった段階でA路線に位置付け、整備の着手**を図ります。

表 4-4 B路線に分類された路線と延長

| 道路管理者 | 路線区分 | 路線名 | 延長(km) |
|------------------|---------|-------------|--------|
| 国土交通省 | 国道(国管理) | 国道6号 | 0.36 |
| | | 国道6号バイパス | 1.07 |
| | | 国道50号 | 5.77 |
| | | 国道50号バイパス | 8.66 |
| | | 国道51号 | 3.77 |
| 茨城県 | 国道(県管理) | 国道118号 | 3.94 |
| | | 国道123号 | 1.34 |
| | 主要地方道 | 水戸岩間線 | 3.70 |
| | | 水戸神栖線 | 7.63 |
| | | 玉里水戸線 | 0.76 |
| | 県道 | 石川袴塚線 | 1.53 |
| | | 赤塚馬口労線 | 4.18 |
| | | 中石崎水戸線 | 0.43 |
| | | 長岡水戸線 | 1.01 |
| | | 市毛水戸線 | 1.20 |
| | | 下入野水戸線 | 2.27 |
| | | 上水戸停車場千波公園線 | 2.03 |
| | | 水戸市 | 水道 |
| 幹線2号線 | 1.47 | | |
| 幹線3号線 | 3.08 | | |
| 幹線4号線 | 1.71 | | |
| 幹線5号線 | 0.44 | | |
| 幹線11号線 | 0.35 | | |
| 幹線16号線 | 1.61 | | |
| 幹線18号線 | 1.49 | | |
| 幹線22号線 | 0.19 | | |
| 幹線23号線 | 1.89 | | |
| 幹線24号線 | 0.17 | | |
| 幹線31号線 | 0.57 | | |
| 幹線36号線 | 1.60 | | |
| 幹線37号線 | 0.14 | | |
| 幹線38号線 | 0.55 | | |
| 河和田61号線 | 0.30 | | |
| 吉田68号線 | 0.66 | | |
| 見川6号線 | 0.41 | | |
| 上市6号線 | 1.61 | | |
| 上市115号線 | 0.05 | | |
| 上市154号線 | 0.18 | | |
| 上市204号線 | 0.17 | | |
| 上市217号線 | 0.14 | | |
| 上市218号線 | 0.44 | | |
| 上市229号線 | 0.23 | | |
| 上市234号線 | 0.19 | | |
| 上市352号線 | 0.05 | | |
| 上市353号線(大手門区間含む) | 0.58 | | |
| 常磐4号線 | 0.64 | | |
| 常磐5号線 | 0.70 | | |
| 内原6-0004号線 | 0.95 | | |
| 内原7-0058号線 | 0.56 | | |
| 内原8-0050号線 | 1.32 | | |
| 浜田2号線 | 0.24 | | |
| 浜田3号線 | 0.27 | | |
| 浜田5号線 | 0.56 | | |
| 浜田171号線 | 1.01 | | |
| 自転車道1号線 | 6.94 | | |
| 千波湖園路 | 3.00 | | |
| 国土交通省 | | | 19.63 |
| 茨城県 | | | 30.02 |
| 水戸市 | | | 38.48 |
| 計 | | | 88.13 |

| B路線 | |
|-------|--------|
| 道路管理者 | 延長(km) |
| 国土交通省 | 19.6 |
| 茨城県 | 30.0 |
| 水戸市 | 38.5 |
| 計 | 88.1 |



(2) 優先整備路線の整備方針

車道混在で整備する路線は、道路状況に応じて以下のような整備方針とします。全てのケースにおいて、**自転車は車道左側を通行**することになり、逆走することはできません。

① 路肩幅員を十分に確保できる場合(車道混在の標準形)

路肩幅員が十分に広く、排水構造物を除く有効幅員が1メートル以上確保できる場合の整備方針であり、本市における車道混在の標準的な整備方針になります。

自転車通行空間が歩行者と自動車から分離され、お互いの干渉が少ないことから、自転車だけではなく、歩行者や自動車も比較的 safetyかつ快適に通行することができます。図4-11に示すような道路幅員の再配分を行い、できる限り本方針による整備を図ります。

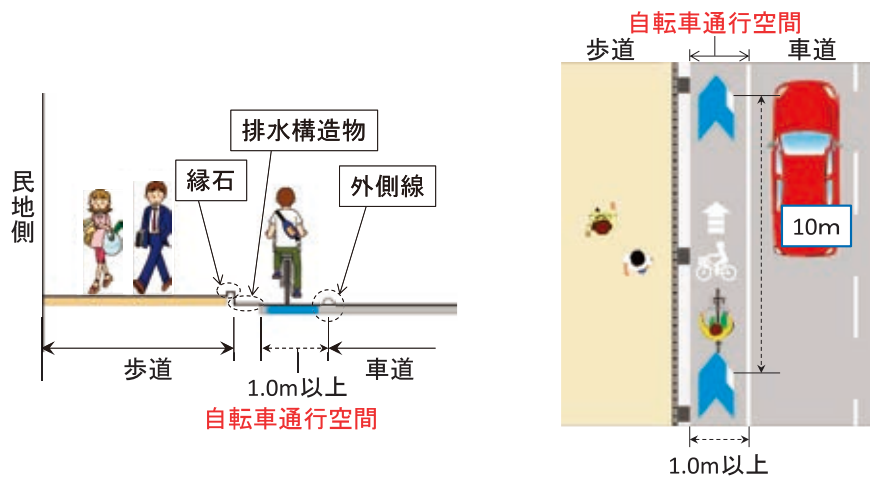


図4-26 路肩幅員を十分に確保できる場合(車道混在の標準形)の整備方針

② 路肩幅員を十分に確保できない場合

路肩幅員を十分に確保できない場合は、歩道側の構造物の端部から矢羽根の端部まで1メートル以上の幅員を確保した上で、路肩を含む車道左端部に自転車通行空間を確保することになります。この場合、歩行者と自転車は分離されますが、自動車とは混在して道路を通行することになります。

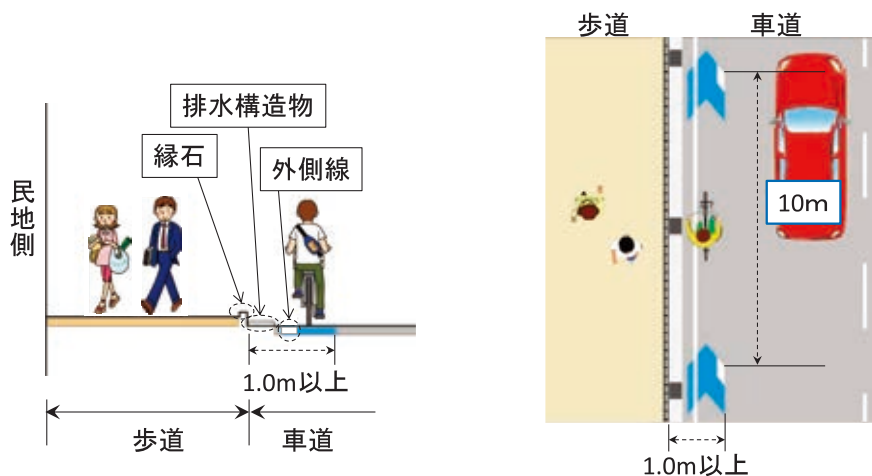


図4-27 路肩幅員を十分に確保できない場合の整備方針



③ 歩道がない場合

歩道がない道路については、排水構造物を除いた有効幅員が 0.5 メートル以上の路肩を確保し、路側帯として歩行者通行空間とします。自転車通行空間は、外側線から矢羽根端部まで 1 メートル以上の幅員を確保した上で、車道内に整備します。図 4-15 に示した市道千波 2 号線はこの整備方針になります。

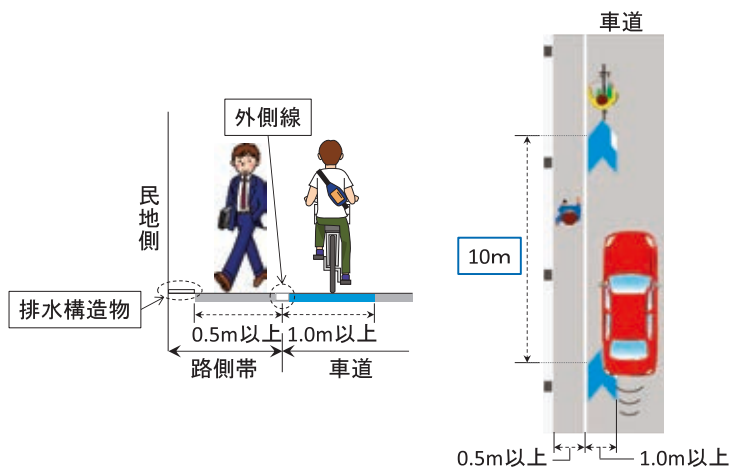


図 4-28 歩道がない場合の整備方針



(3) 優先整備路線以外の取り扱い

優先整備路線に選定されなかった路線については、以下のとおりに取り扱います。

① 危険性の高い路線

ネットワーク候補路線の検討項目②で選定した路線をはじめとする、自転車に関連する事故の発生が複数認められる路線や、「水戸市通学路交通安全プログラム」で危険性が指摘された中学生の自転車通学路等については、事故形態や危険性の検証を踏まえた上で個別に安全対策を行います。

② 優先整備路線以外のネットワーク候補路線(整備時期について検討する路線)

実現性と連続性を考慮した上で、整備時期については柔軟に対応し、優先整備路線への位置付けを図ります。

③ その他の路線

社会情勢や土地利用の変化を勘案し、必要に応じてネットワーク候補路線及び優先整備路線への再編を図るものとします。

(4) 整備イメージ

自転車ネットワークの整備前後の状況を比較したイメージを「図 4-29」と「図 4-30」に示します。

自転車通行空間の整備が行われていない道路についても、**自転車の車道左側通行は道路交通法で定められた正当な通行方法**であることから、自動車運転者は車道を通行する自転車に対し、むやみにクラクションを鳴らして道を譲ることを強要したり、自転車の進路を妨害するような右左折や合流、無理な追い越しをしてはいけません。

また、自転車に乗る際にも、自動車の運転と同じように交通ルールの遵守が求められます。

自転車が車道を安全で快適に通行するためには、様々な交通手段と共存しながら道路空間を利用する意識を共有することが重要となります。自転車はもちろん、歩行者や自動車運転者など、全ての道路利用者が自転車の通行位置や通行方法を認識できるように、自転車通行空間の整備を進めます。



整備前イメージ

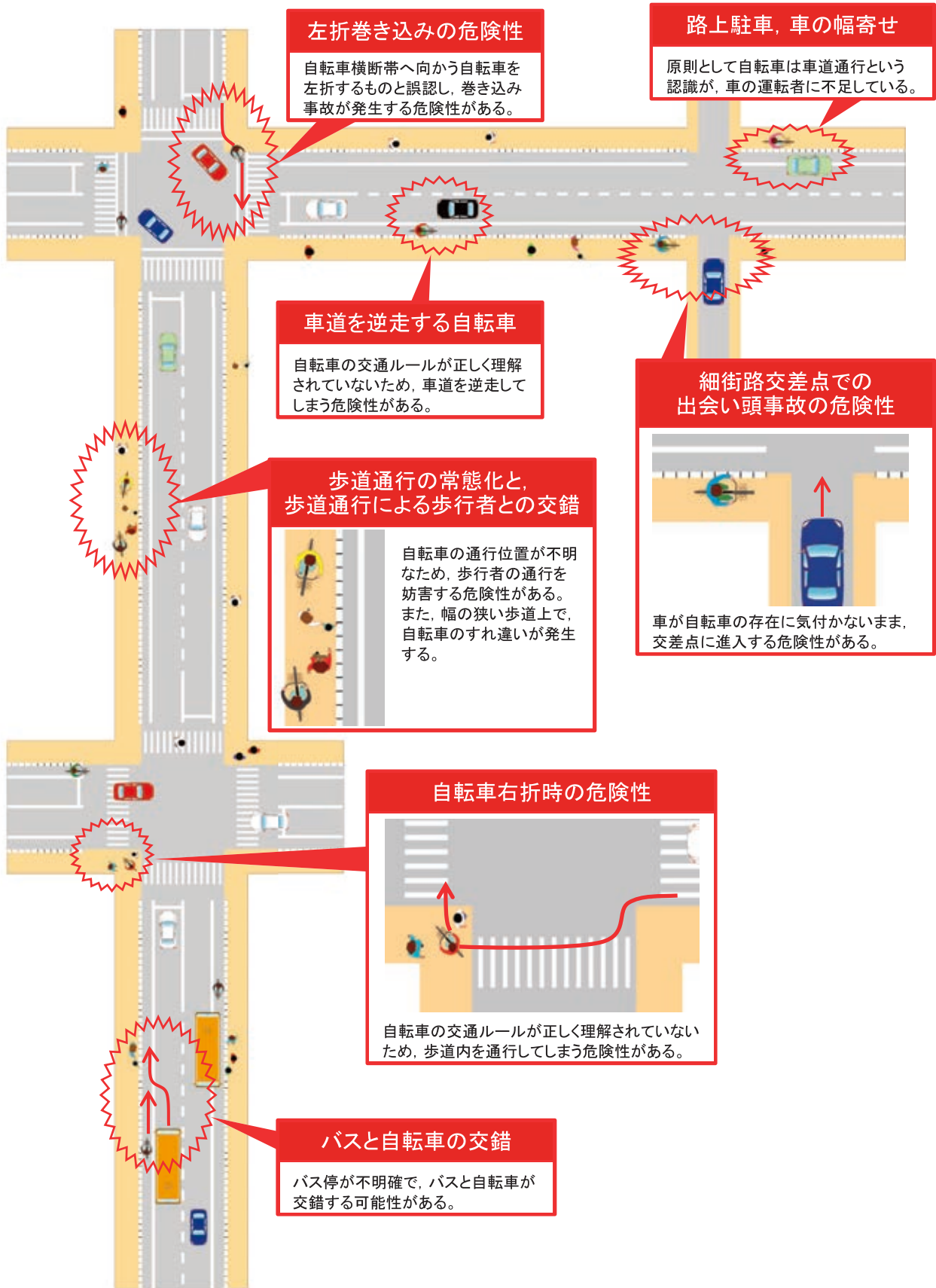


図 4-29 整備前のイメージ



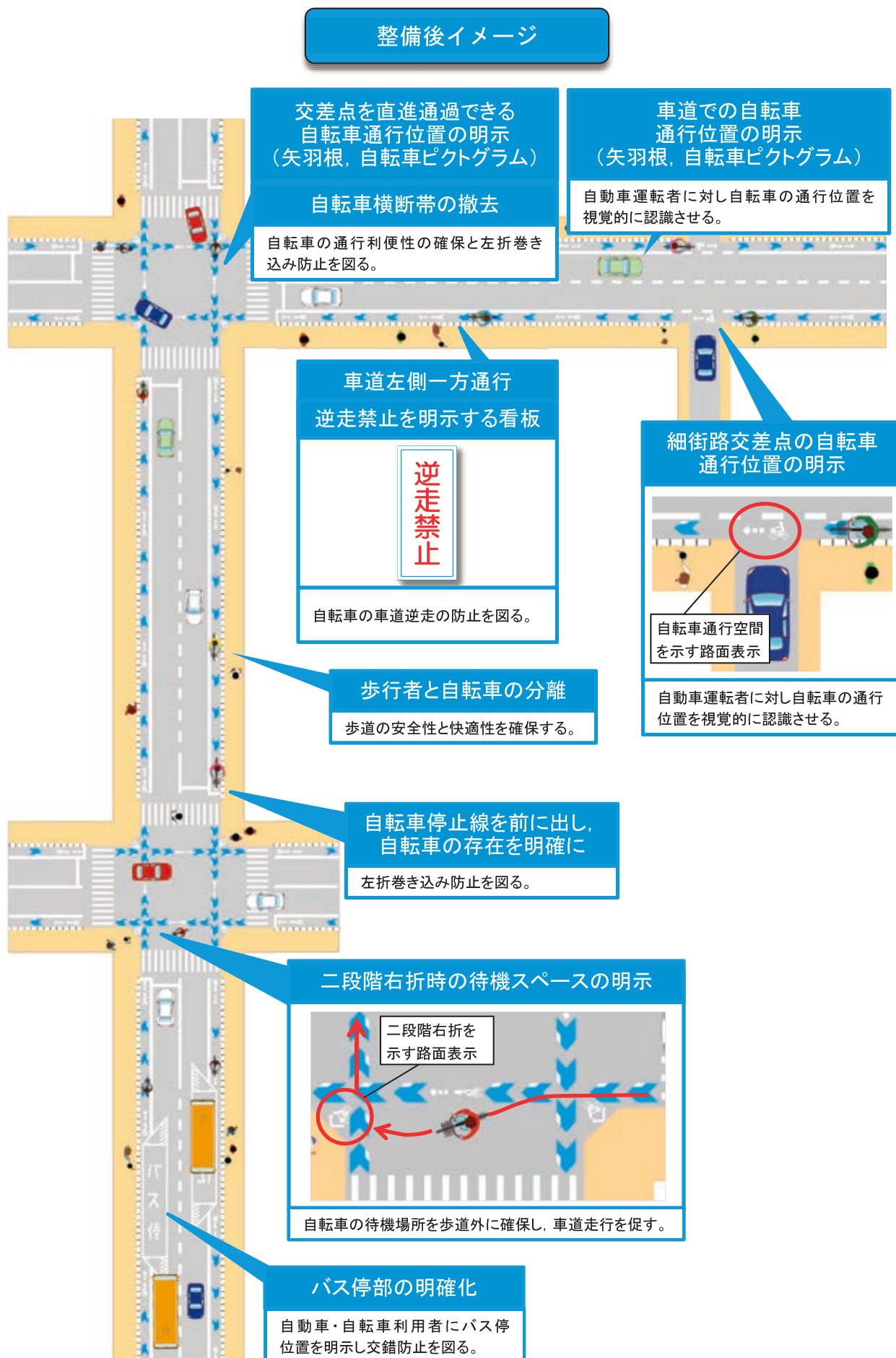


図 4-30 整備後のイメージ



