

第5章 計画の実施 ～施策と講ずべき措置～

5.1 走る (Run) ～安全で快適に楽しく通行できるまちづくり～

連続性に配慮した自転車通行空間のネットワーク化を図り、自転車通行空間を整備することにより、歩行者の安全を確保しながら自転車利用者が安全で快適に走行できる環境を創出します。また、駐輪施設の適切な配置、維持管理に取り組むことで、自転車の利用しやすい環境を形成します。

(1) 安全で快適な自転車ネットワーク計画の策定

- 整備の必要性、緊急性、実現性及び経済性を総合的に評価した上で、自転車ネットワーク計画を作成します。

(2) 安全で快適な自転車通行空間の創出

- 自転車の通行位置、通行方法を認識しやすくするため、計画的に路面表示を設置します。
- 交通量や地域のニーズを踏まえ、自転車道の整備や自転車専用通行帯（以下、自転車レーンとする）の設置についても検討します。
- 歩行者・自転車通行の誘導や、駐輪場等をわかりやすく示す案内サインの設置を検討します。
- 自転車ネットワークが整備されている箇所について、わかりやすく周知するため、自転車マップの作成を促進します。

(3) 鉄道・バス利用に対応した駐輪環境の整備

- 駅やバス停周辺において、駐輪ニーズに応じた駐輪場を整備します。
- 駐輪場に一定期間放置されている自転車について、定期的に調査を行い、必要に応じて撤去を行います。
- 駐輪場の位置について、わかりやすく周知するため、自転車マップの作成を促進します。





5.1.1 安全で快適な自転車ネットワーク計画の策定

(1) 自転車ネットワークの形成

自転車ネットワーク計画は、ガイドラインを参考にして作成します。自転車通行空間のネットワーク化を図るため、整備の重要路線に位置付けた区間から、優先的に整備していくことを基本とします。また、市民や観光客の利用が見込まれる等、整備効果が期待できる路線についても併せて整備を検討します。

(2) 自転車ネットワーク計画の対象範囲

本市の関連計画における拠点やそれらをつなぐ公共交通軸及びその周辺を整備対象の基本とし、自転車の利用環境向上と、サイクル・アンド・ライド、レンタサイクルやシェアサイクルの導入・活用、歩いて暮らせるまちづくりの視点も考慮した上で、自転車ネットワーク計画区域を設定します。

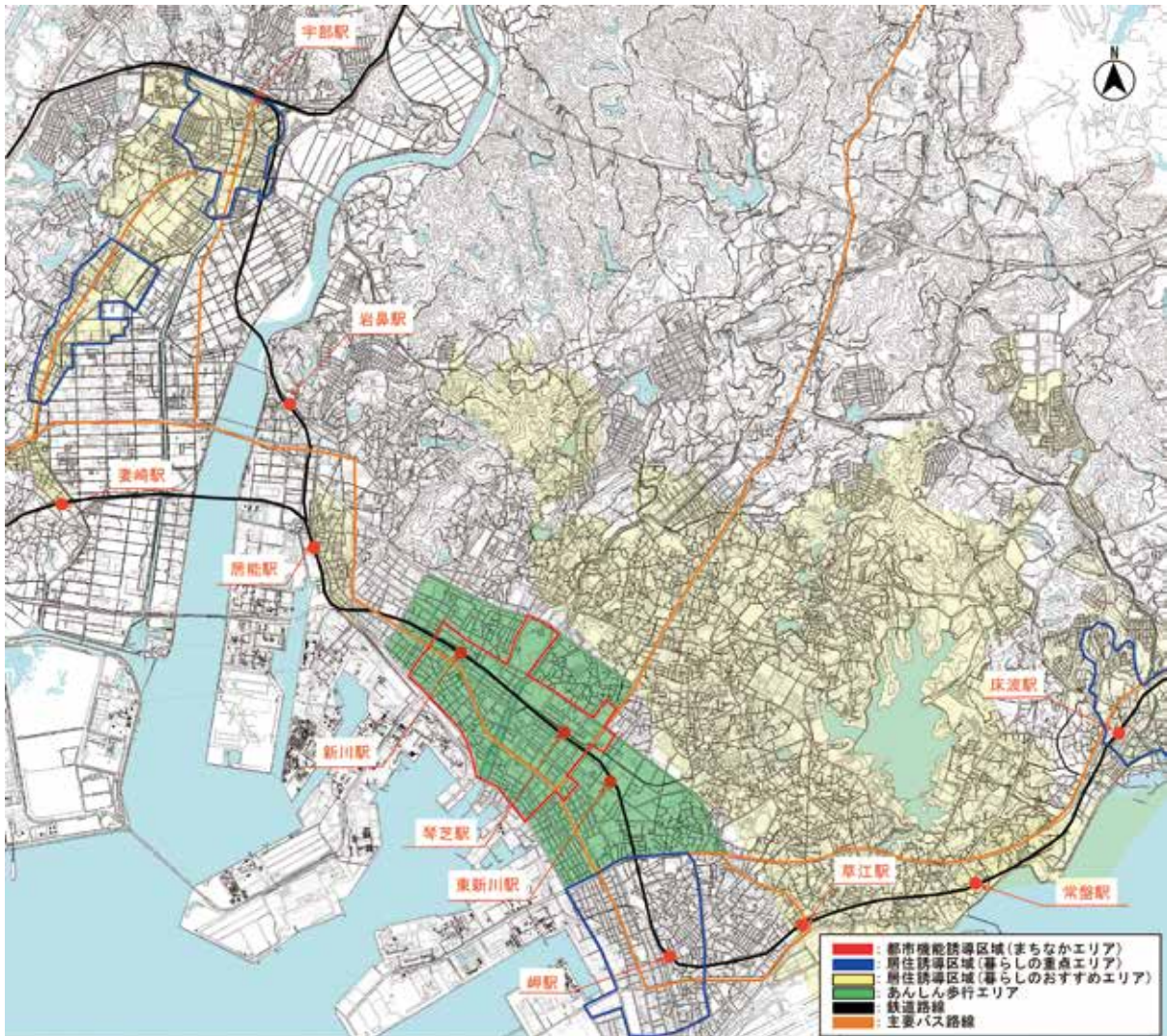


図5.1 自転車ネットワーク計画の検討エリア

第5章 計画の実施
～施策と講ずべき措置～

図5.1に示す自転車ネットワーク計画の検討エリアを踏まえ、安全な自転車通行空間の早期確保のため、優先的計画策定エリアを設定し、効率的かつ効果的に自転車ネットワークを整備します。優先的計画策定エリアは、以下の条件に基づき、設定します。

- 関連計画の都市機能誘導区域（まちなかエリア）や居住誘導区域（暮らしの重点エリア）
- 公共交通軸や核となる施設とその周辺で自転車交通量が多いエリア
- 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリア
- 歩いて暮らせるまちづくりの視点を考慮

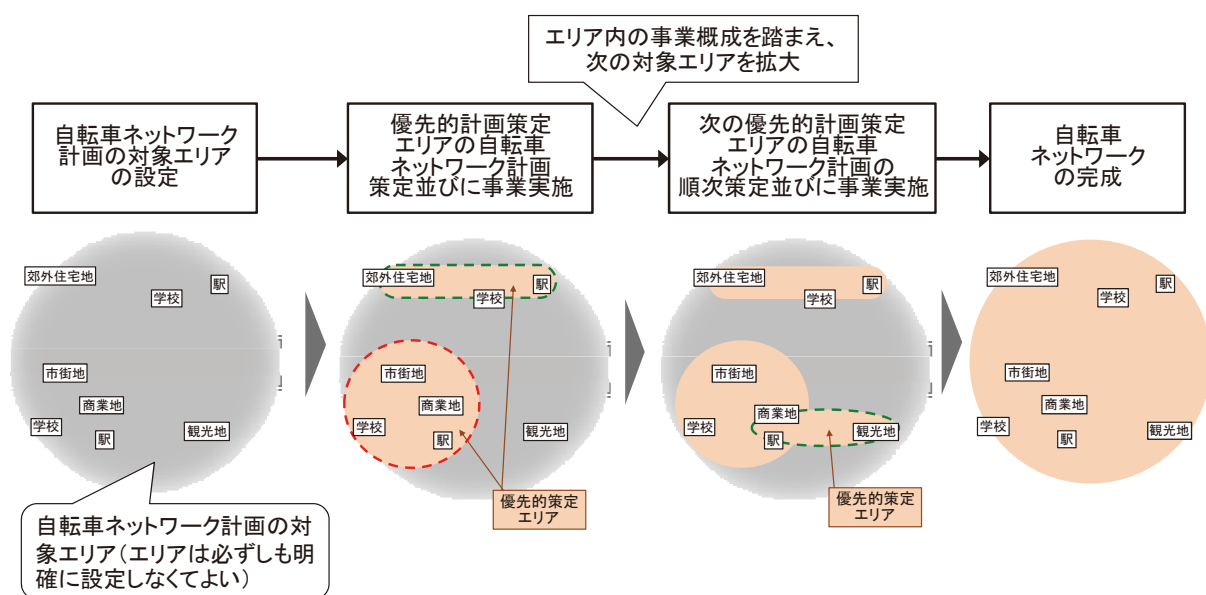


図5.2 自転車ネットワーク計画策定のイメージ図 【出典：ガイドライン】



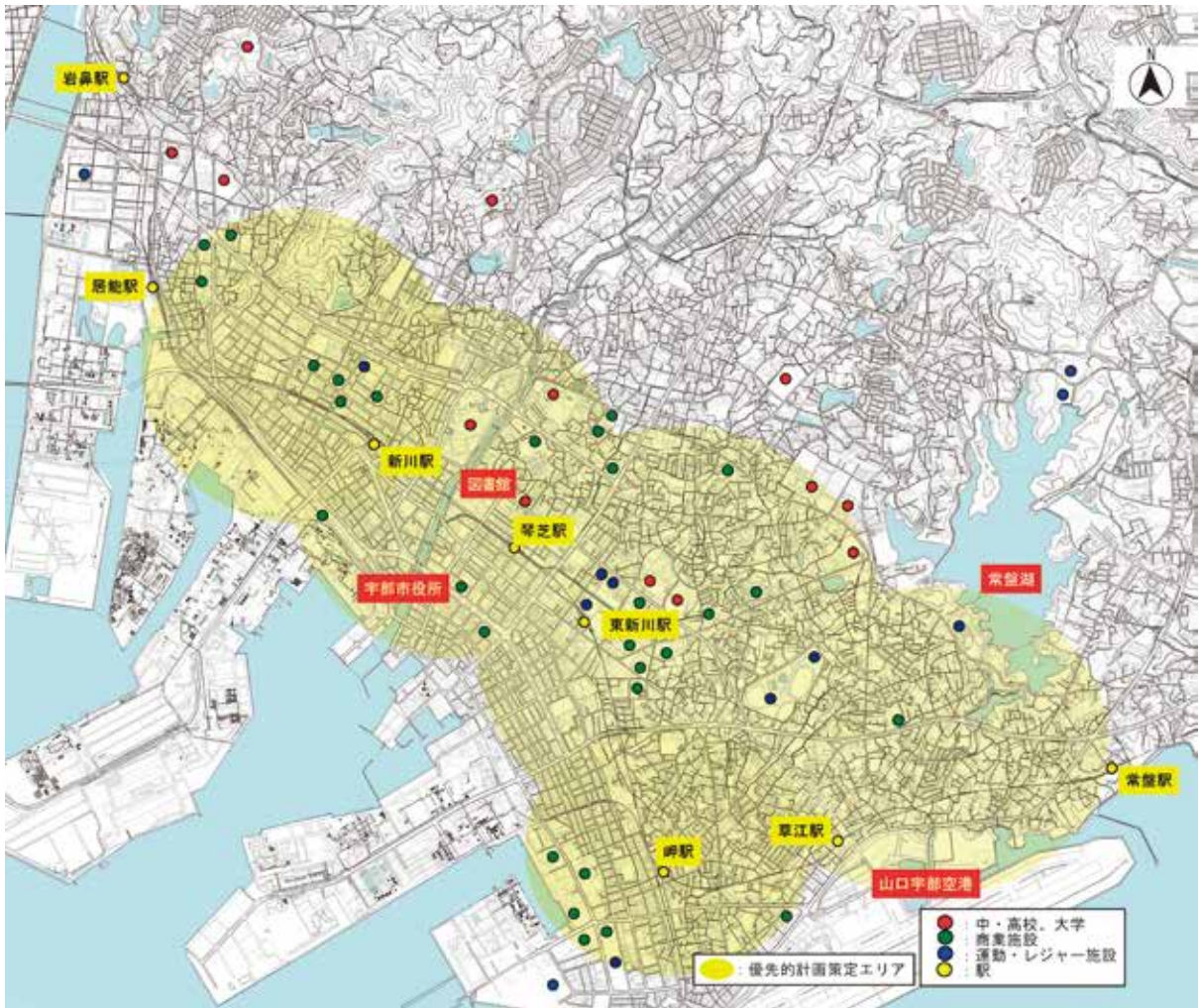
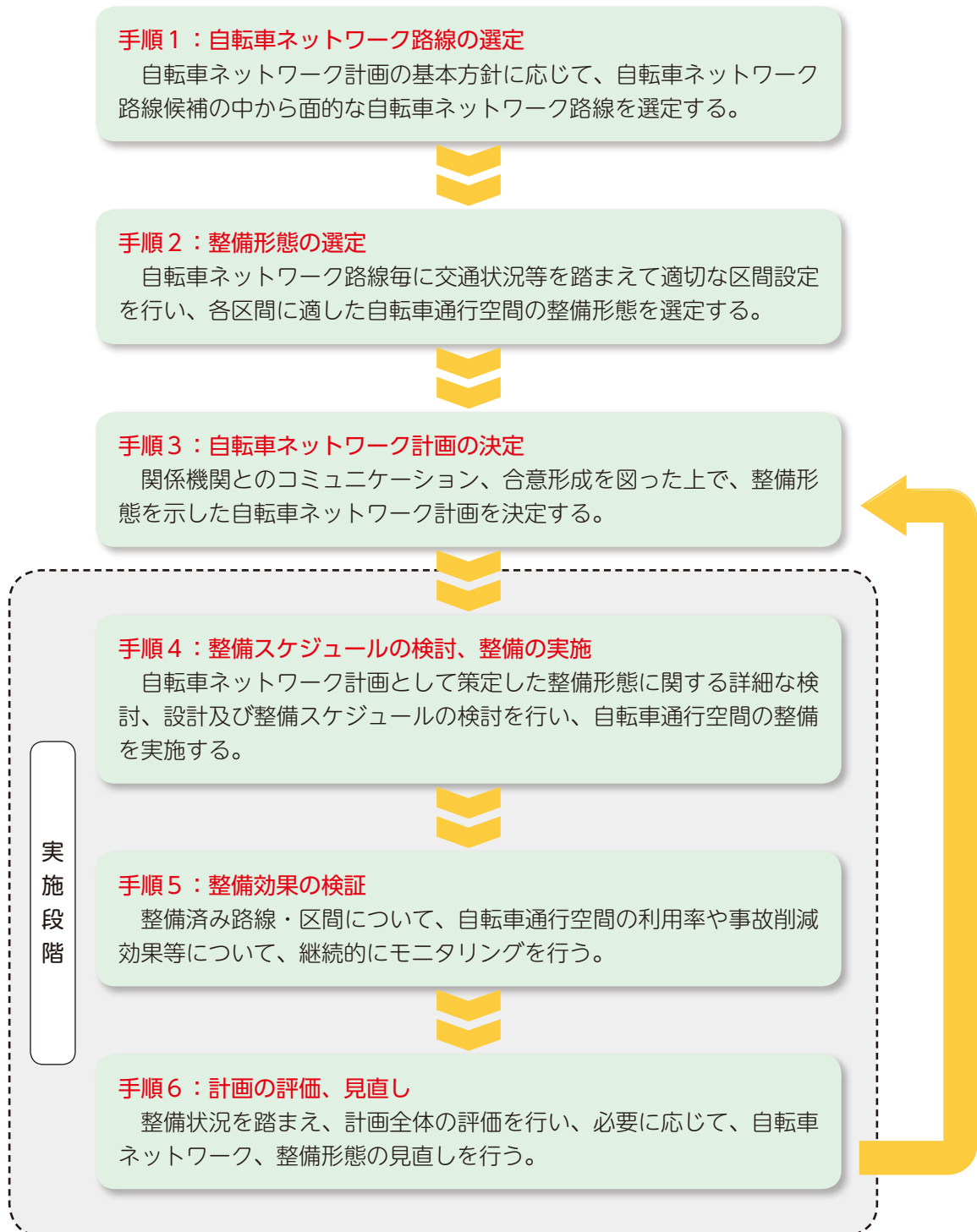


図5.3 自転車ネットワーク計画の優先的計画策定エリア

第5章
計画の実施
～施策と講ずべき措置～

(3) 自転車ネットワーク計画の作成手順

自転車ネットワーク計画は、ガイドラインの手順を参考に、図5.4のフローを用いて作成します。また、途中段階で実施に対する評価や道路の整備状況等を考慮し、適宜計画の見直しを行います。



第5章
 計画の実施
 ～施策と講ずべき措置～

図5.4 自転車ネットワーク計画の作成手順





(4) 自転車ネットワーク路線の選定

対象範囲全域がネットワーク化されるよう連続性に配慮し、ガイドラインを参考に、以下の選定条件に準じて自転車ネットワーク路線を選定します。

自転車ネットワーク路線選定条件

- 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運動・レジャー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
- 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
- 通勤・通学で自転車利用が多い路線
- 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
- 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
- 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車レーン、自転車専用道路）が整備されている路線
- 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

《自転車ネットワーク路線の検討》

上記の選定条件を基に、以下検討項目ごとに必要性の高い路線を抽出し、自転車ネットワーク路線を選定します。

- 検討項目①：通勤・通学
- 検討項目②：商業施設
- 検討項目③：運動・レジャー施設
- 検討項目④：事故が多い路線

検討項目①

通勤・通学

路線図



抽出のポイント

- 駅と学校を結ぶ主要な路線
- 中心市街地から概ね5 km程度の主要な路線
- ネットワーク路線の連続性を確保するために必要な路線

第5章
計画の実施
施策と講ずべき措置





検討項目②

商業施設

路線図



抽出のポイント

- 商業施設（売場面積1000㎡以上）周辺の主要な路線
- ネットワーク路線の連続性を確保するために必要な路線

検討項目③

運動・レジャー施設

路線図



抽出のポイント

- 運動・レジャー施設周辺の駅と学校を結ぶ主要な路線
- ネットワーク路線の連続性を確保するために必要な路線

第5章
計画の実施
施策と講ずべき措置





検討項目④

事故が多い路線

路線図



抽出のポイント

図3.6の自転車事故の分布図を基に抽出

《自転車関連事故が発生しやすい路線》

- ・ 自転車事故の多い国道や県道等の主要な路線
- ・ 広い空間や下り坂等、速度が出やすい路線
- ・ 交通量が多く自転車通行空間が狭い路線

《重要度評価》

各路線ごとに点数を付けて重要度を評価します。検討項目①の通勤・通学については、自転車の利用目的で、通学が約8割であることから、整備の重要性が他の検討項目よりも高いとして2点、検討項目②～④については1点とし、検討項目①～④を重ね合わせ、1～5点の5段階評価により路線ごとの重要度を評価します。図5.5に、重要度評価の結果を示しており、全路線の整備を自転車ネットワークの全体計画とします。

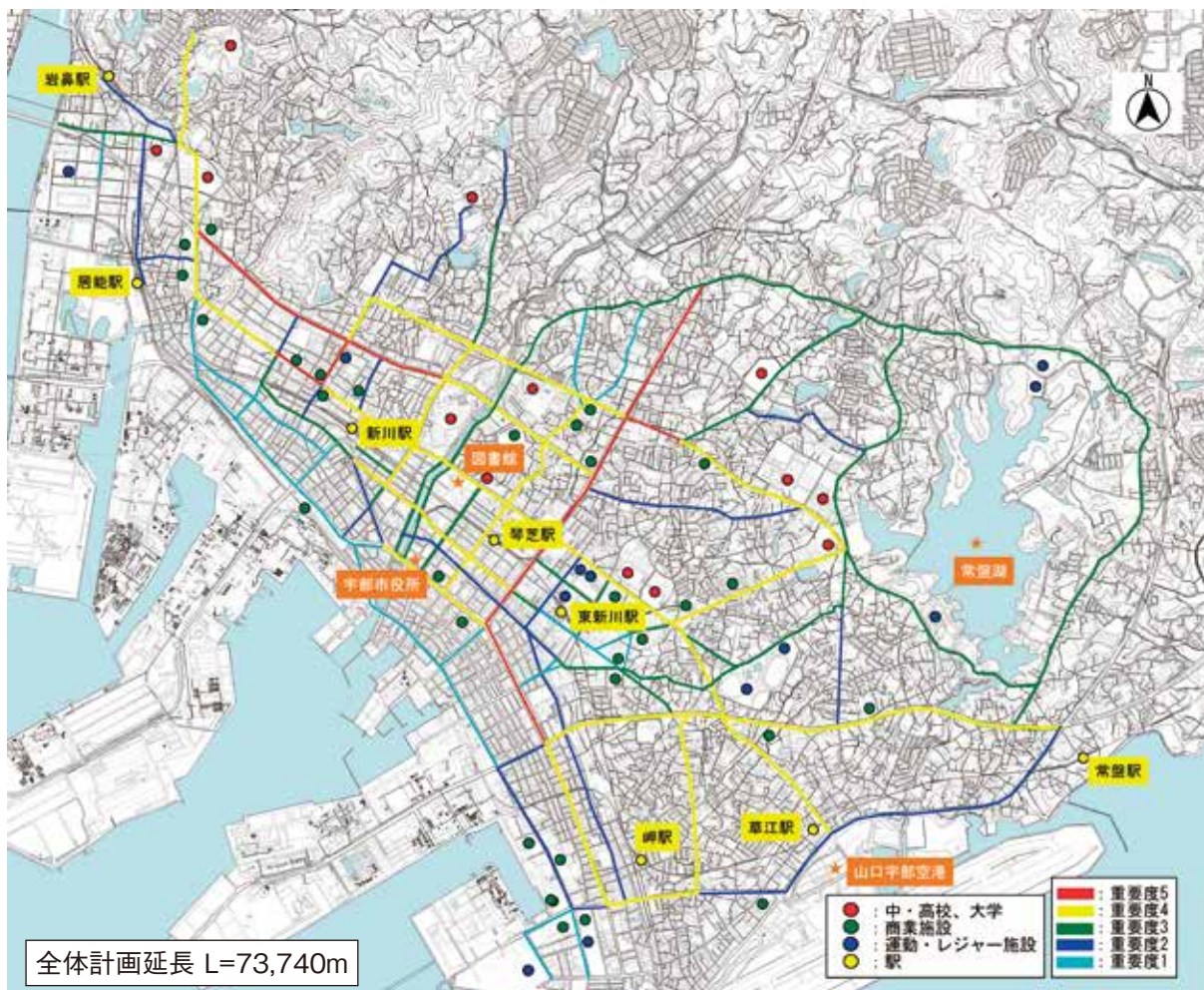
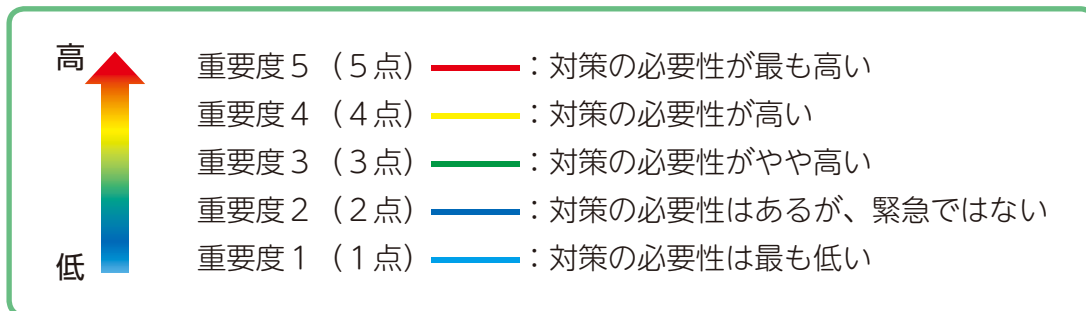


図5.5 自転車ネットワークの重要度別路線図 (全体計画)



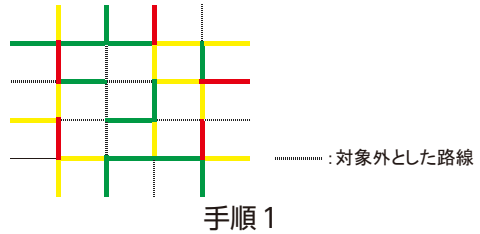


《最終評価》

重要度評価した各路線において、実現性を踏まえた評価をします。本計画において、重要度1～2の路線は整備の対象外とし、重要度3～5を整備路線として位置付け、さらに、以下の手順で自転車ネットワーク路線を選定します。図5.6に評価結果を示しています。

手順1：以下の路線を対象外とする

- ・道路構造上、物理的に整備が困難な路線
- ・勾配が急な路線（整備効果が見込めない）



手順2：連続性が欠如する路線の除外

手順1により、連続性が欠如する路線を自転車ネットワーク計画の対象外とする

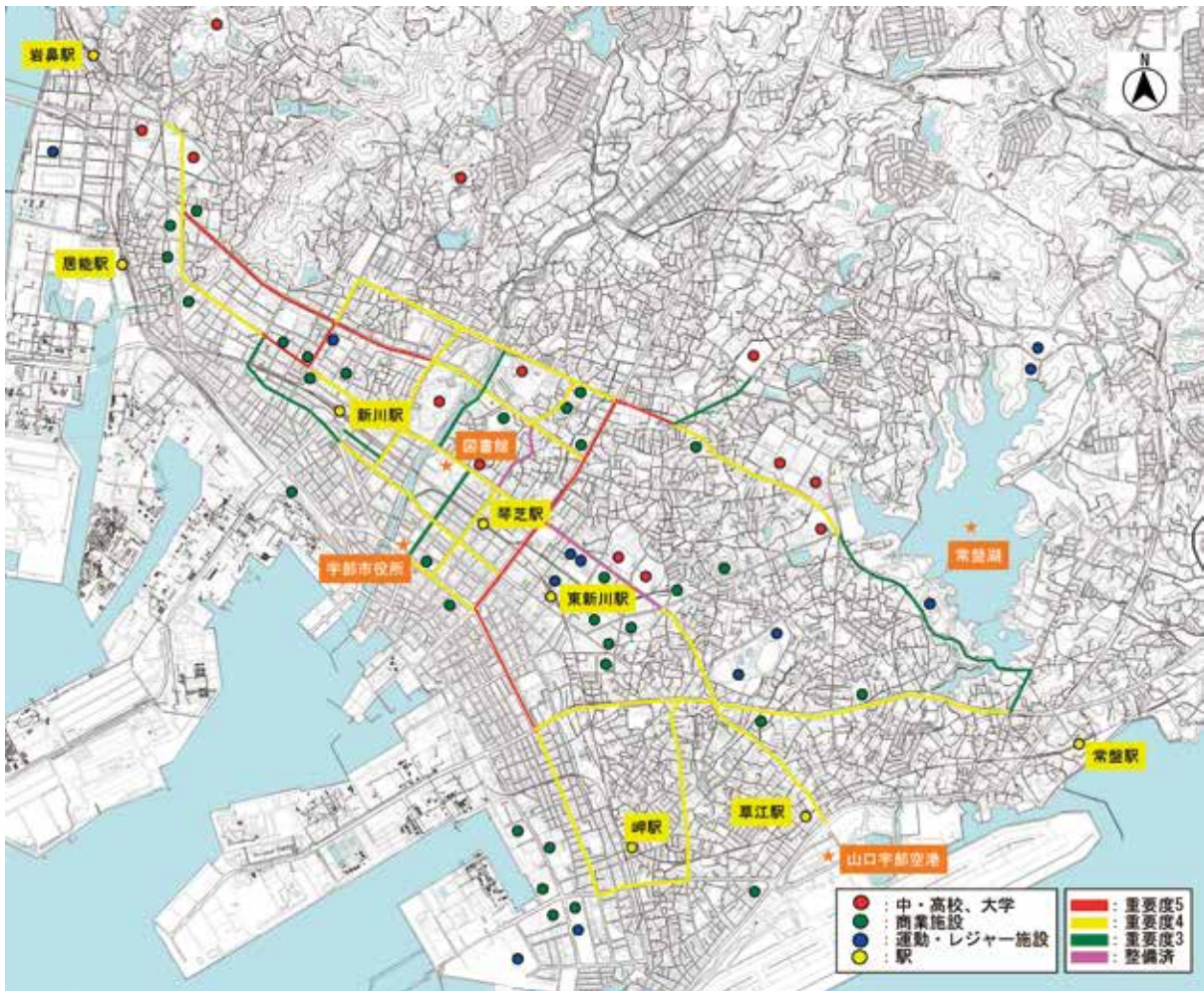
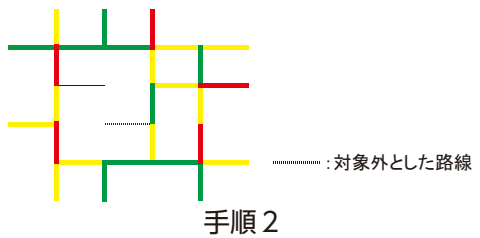


図5.6 自転車ネットワーク路線の選定結果図

第5章 計画の実施
（施策と講ずべき措置）

《自転車ネットワーク路線の選定結果》

重要度4、5の路線延長は約23km（22,680m）、重要度3の路線延長は約7km（6,770m）であり、これらの路線約29km（29,450m）を自転車ネットワーク路線に位置付け、整備します。国道、県道については、国・県と協働し、整備の検討を行います。

表5.1 各管理道の重要度別延長

管理者	重要度			全路線延長
	3	4	5	
国道		3,900m	850m	4,750m
県道		1,700m	1,600m	3,300m
市道	6,770m	11,680m	2,950m	21,400m
計	6,770m	17,280m	5,400m	29,450m





(5) 整備形態の選定

ガイドラインを参考に本市における整備形態選定フローを作成し、各路線ごとの交通量、道路構造等の物理的条件を踏まえ、整備形態を選定します。ガイドラインに基づく自転車通行空間の基本的な整備形態は以下のとおりです。

参考 基本的な整備形態の例

自転車道

自転車と自動車を構造的に分離するもの



自転車レーン（自転車専用通行帯）

自転車と自動車を視覚的に分離するもの



矢羽根型路面表示（車道混在）

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、自転車のピクトグラムを設置するもの



【出典：ガイドライン】

以下に、自転車通行空間の設計・整備における用語について解説します。

自転車道

自転車道は、道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分指し、道路交通法上も、自転車道として扱われます。自転車道を整備することにより、歩行者、自動車ドライバーの安全を確保できるとともに、自転車利用者の安全で快適な走行が可能となります。

自転車レーン（自転車専用通行帯）

自転車レーンは、道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯を言います。自転車レーンを整備することにより、歩行者の安全を確保できるとともに、自転車利用者の安全で快適な走行が可能となります。

矢羽根型路面表示（車道混在）

矢羽根型路面表示は、自転車の通行位置を明示することで、自転車通行の安全性が確保できるとともに、クルマの運転手に対しても自転車への注意喚起となります。

自転車のピクトグラム

自転車のピクトグラムは、自転車通行位置を示すものです。自転車ピクトグラムの向きが進行方向を示す役割も担っており、原則、上記3つの整備形態で併用することにされています。

これらを基本とし、本市における自転車通行空間の整備形態の設計基準及び整備形態選定フローを示します。

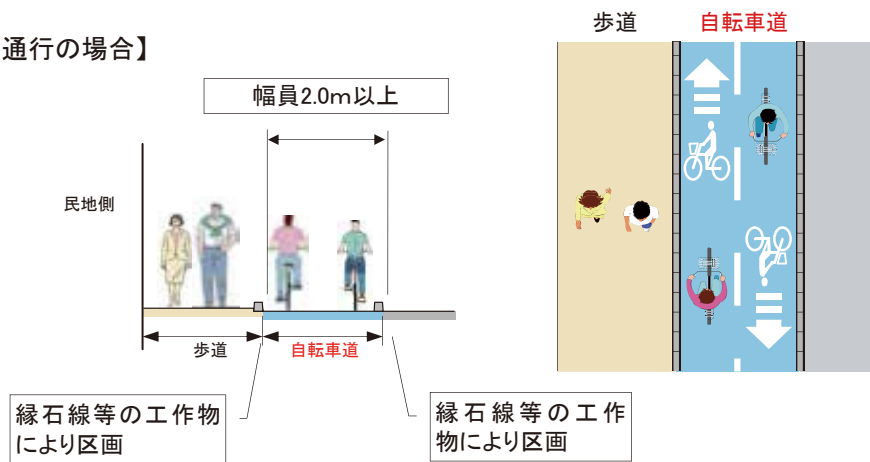




整備形態
自転車道
設計基準及び留意点
<ul style="list-style-type: none"> ■ 原則、一方通行とし、道路の両側に自転車道を整備する。 ■ 一方通行で整備する場合は、必要に応じて、一方通行化に伴い発生する迂回等の実態に応じた対策についても検討する。 ■ 以下の条件を満たす場合、暫定的に双方向通行を適用できるものとする。 <ol style="list-style-type: none"> ① 一定の区間長で連続性が確保されていること ② 区間前後・内に双方向通行の自転車道が交差しないこと ③ 区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること ④ 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 ■ 分離工作物については、車道から高さ15cm以上の縁石を設置する。 ■ 自転車道と歩道との間の縁石は自転車道から高さ5cmとし、自転車道と車道との間の縁石は車道から高さ5cm以下とする。 ■ 幅員は2.0m以上とする。 ■ 横断勾配は2.0%を標準とする。
概略図
<p>【一方通行の場合】</p> <p>道路標識「自転車一方通行(326の2-A・B)」の設置</p> <p>幅員2.0m以上 (やむを得ない場合1.5m以上)</p> <p>民地側 (左側) (右側) 民地側</p> <p>歩道 自転車道 自転車道 歩道</p> <p>縁石線等の工作物により区画</p>

第5章 計画の実施
（施策と講ずべき措置）

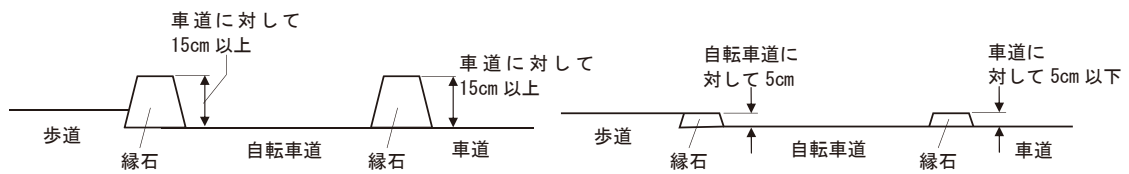
【双方向通行の場合】



分離工作物の基本図

(一般部)

(車両乗り入れ部)



【出典：ガイドライン】





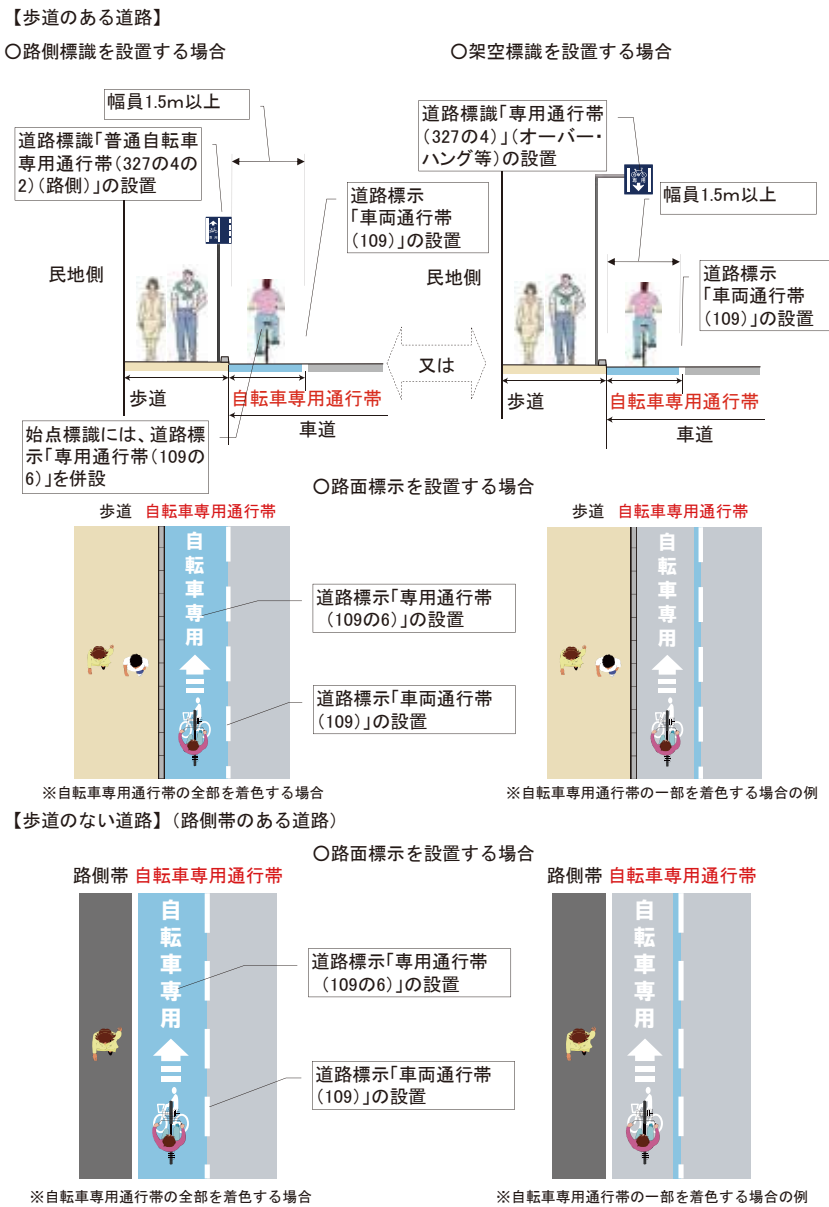
整備形態

自転車レーン（自転車専用通行帯）

設計基準及び留意点

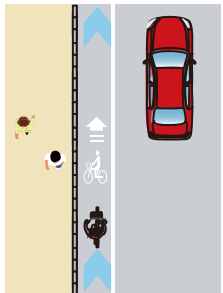
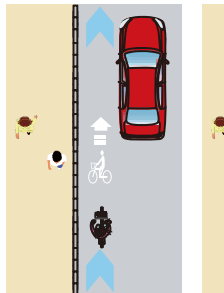

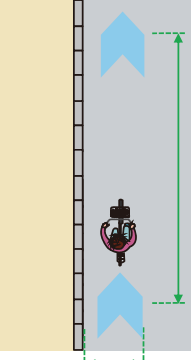
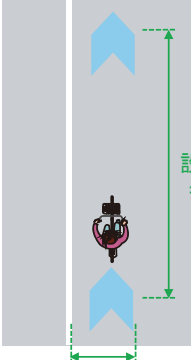
- 幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、原則1.5m以上を確保する。ただし、区間の一部において空間的制約から1.5m確保が困難な場合は、1.0m以上まで縮小できるものとする。
- 縮小する場合も、局所的なものに留めると共に、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保する。

概略図



【出典：ガイドライン】

第5章 計画の実施
（施策と講ずべき措置）

整備形態	
矢羽根型路面表示（車道混在）	
設計基準及び留意点	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 路面表示の色彩は、青系色を基本とする。 ■ 歩道の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する。 ■ 歩道の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道内1.0m以上離れた位置となるようにする。ただし、交通状況に応じて、0.75m以上とする。 ■ 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。 ■ 標準仕様は、幅0.75m以上、長さ1.50m以上、角度1：1.6を基本とするが、道路幅員が狭く、歩行者を優先させる場合は、この限りでない（概略図参照） ■ 設置間隔は10mを標準とし、現地の状況に応じて設置間隔を密にする。 ■ 車道外側線と重なる場合には、車道外側線の下に重複させる。 	
概略図	
<p>＜車道混在＞</p> <p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>[車線内の対策]</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>[車線内の対策]</p>  </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p>	
<p style="text-align: center;">矢羽根型路面表示の標準仕様</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px dashed green; padding: 5px;"> <p>＜標準形＞</p> <p>幅=0.75m以上</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> </div> <div style="border: 1px dashed green; padding: 5px;"> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>設置間隔=10m</p> <p>1.0m以上 歩道有り</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>設置間隔=10m</p> <p>1.0m以上(0.75m以上) 歩道無し</p> </div> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">【出典：ガイドライン】</p>	





3つの整備形態と併用

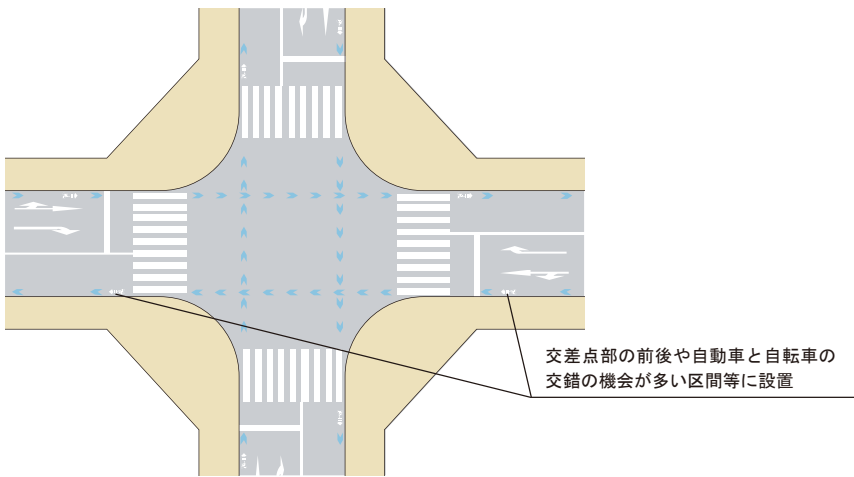
自転車のピクトグラム

設計基準及び留意点

- ピクトグラム及び併記する矢印：幅0.75m以上、外側線が重ならないようにする。
- 交差点部の前後やクルマと自転車の交錯の機会が多い区間等に設置する。
- 車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置できるものとする。
- 幹線道路の自転車通行空間と細街路の交差点等での安全対策として、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、設置位置や設置の向きを工夫する等、慎重に検討するものとする。

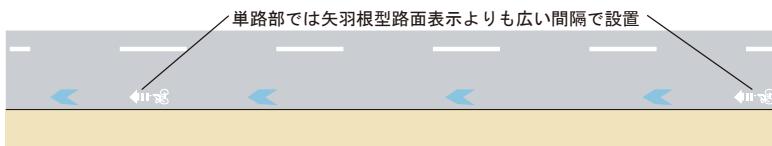
概略図

《一般的な交差点》

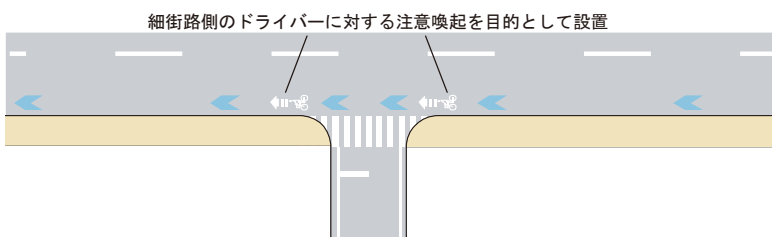


自転車ピクトグラムの例

《単路部》



《細街路》



【出典：ガイドライン】

第5章
計画の実施
（施策と講ずべき措置）

表5.2 宇部市における整備形態表

整備形態	A	B	C	D
	自転車道	自転車レーン (自転車専用通行帯)	矢羽根型路面表示 (車道混在)	自転車歩行者道を 活用した措置
概略図	<p>自転車通行位置</p> <p>歩道</p> <p>車道</p>	<p>自転車通行位置</p> <p>歩道</p> <p>自転車専用</p> <p>車道</p>	<p>自転車通行位置</p> <p>歩道</p> <p>車道</p>	<p>自転車通行位置</p> <p>歩道</p> <p>自転車</p> <p>案内サインの設置</p> <p>車道</p>
事例写真				
概要	歩行者と自動車を物理的に分離し、自転車専用の通行位置を整備する。	歩行者と自動車を空間的に分離し、自転車専用の通行位置を整備する。	歩行者と空間的に分離し、車道内を自転車と自動車が混在しながら通行する自転車通行空間を整備する。	有効幅員3.0m以上の自転車歩行者道内に、 歩行者通路を2.0m以上確保 した上で、案内サインや誘導線を設置する等、歩行者と自転車の通行位置を視覚的に分離する。
有効幅員	2.0m以上	1.5m以上 (1.0m以上)	1.0m以上 (0.75m以上)	1.0m以上
宇部市実績	実績無し	実績無し	実績有 (市道琴芝通り南京納川津線)	実績無し

B、Cの有効幅員について、空間的制約により施工が困難な場合や、交通状況等の理由から、()内の数値とすることができる。



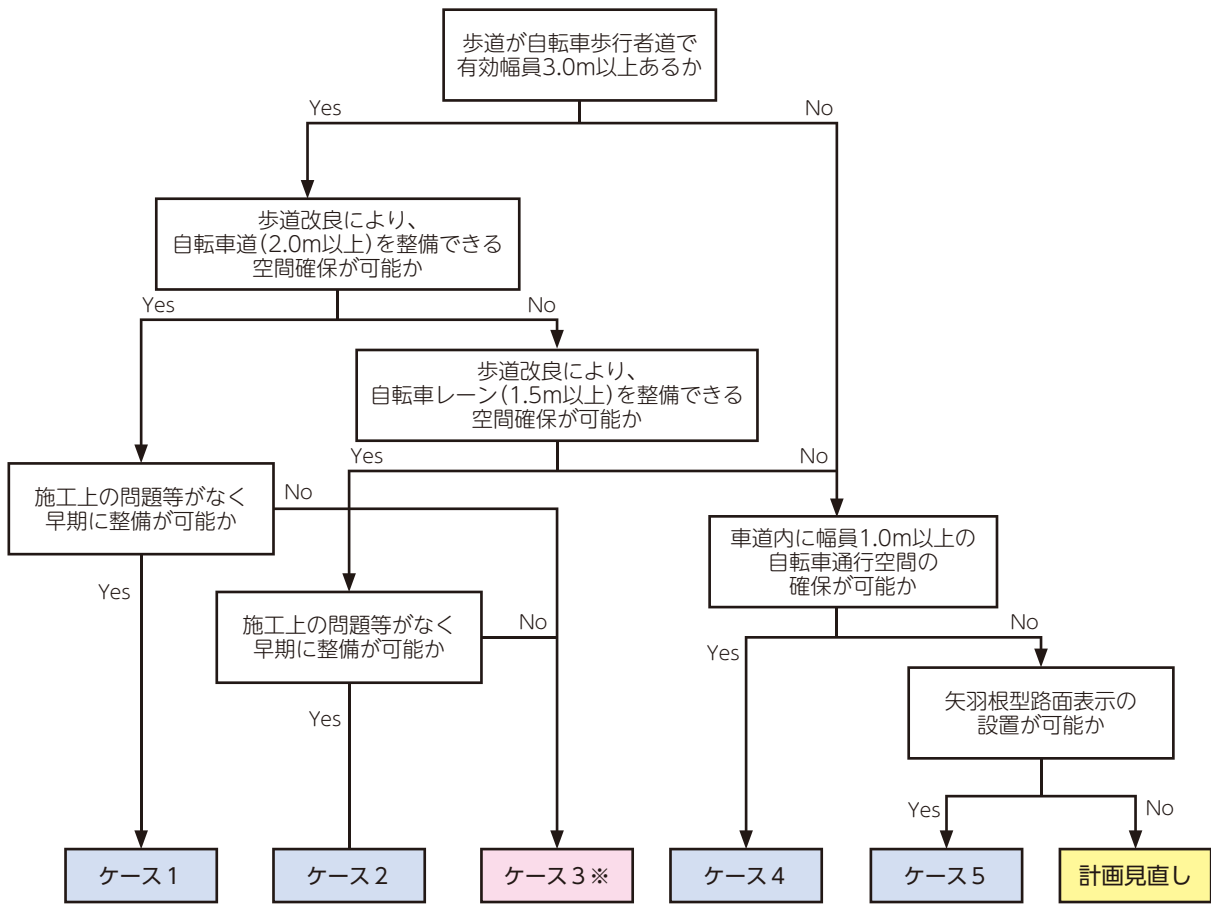


図5.7 宇部市における整備形態選定フロー図

表5.3 各ケースにおける整備形態一覧

整備形態		ケース				
		1	2	3	4	5
A	自転車道	○	×	×	×	×
B	自転車レーン (自転車専用通行帯)	○	○	×	△	×
C	矢羽根型路面表示 (車道混在)	○	○	×	○	○
D	自転車歩行者道を 活用した措置	×	×	○	×	×

注1) ○：実施可、△：条件により実施可、×：実施不可

注2) 整備検討の優先はA→B→Cとする。

ケース③について

歩道改良による植樹帯や分離工作物設置等、物理的に分離し、将来的に整備形態A、Bで整備することを条件に、当面の措置（暫定整備）として、採用可とする。

(6) 優先順位の考え方

自転車ネットワーク路線の整備効果を早期に得るため、以下の項目を選定条件とし、優先順位を決定します。

選定条件

- 自転車通行空間が狭い箇所
- 学校、駅、バス、空港等の公共交通施設、商業施設に近接する路線
- 自転車交通量が多い路線
- 自転車に関連する事故が多い路線
- 自動車の渋滞の発生頻度が多い路線
- 道路構造上、整備が可能な路線
- 広域サイクリングルートに位置付けられた路線 ※

参考 山口県の広域サイクリングルート

※サイクル県やまぐち推進協議会において、サイクリストに人気のあるルートや各地域の特色を活かした観光施設を巡る広域サイクリングルート（県内全12ルート）を設定し、受入環境の整備に取り組んでいます。本市では、「瀬戸内アドベンチャー輪道」が該当しており、県との協働による安全で快適な自転車通行空間の整備を優先的に実施し、観光サイクリングルートづくりを推進します。



《その他》

選定した路線以外でも、整備の必要が生じた場合は整備の検討をし、路面表示の老朽化が確認された場合は、維持補修に努めます。また、国、県道については、国、県と協働し、整備の検討を行います。








(7) 自転車ネットワーク計画の決定

前頁で示した「優先順位の考え方」に基づき、自転車ネットワークの連続性に配慮した上で、以下のエリアを考慮して整備エリアのブロック分けを行い、ブロック単位で整備の優先順位を決定します。図5.8に、整備ブロックの分けを示します。

《考慮するエリア》

用語説明	概略図
<p>《都市機能誘導区域（まちなかエリア）》</p> <p>市民に対して多様なサービス（行政、商業、医療、福祉、子育て支援、文化施設）を提供し、市外に対しても市の顔として市の魅力を伝える地域。居住誘導区域（暮らしの重点エリア）のアクセスが可能な交通結節点があり、山口宇部空港へのアクセス性が高い。</p> <p>《居住誘導区域（暮らしの重点エリア）》</p> <p>都市機能誘導区域（まちなかエリア）と互いに補完しながら、市民に対して多様なサービス（商業、医療、福祉）を提供する地域。</p>	
<p>《安心歩行エリア》</p> <p>交通事故の発生が多い地区を対象に、歩行者や自転車等が安心して通行できるように、交通安全対策を集中的に行うエリア。</p>	
<p>《学校周辺エリア》</p> <p>駅から学校を結ぶ路線で、自転車利用者、歩行者及びクルマが多いエリア。</p>	

第5章 計画の実施
（施策と講ずべき措置）

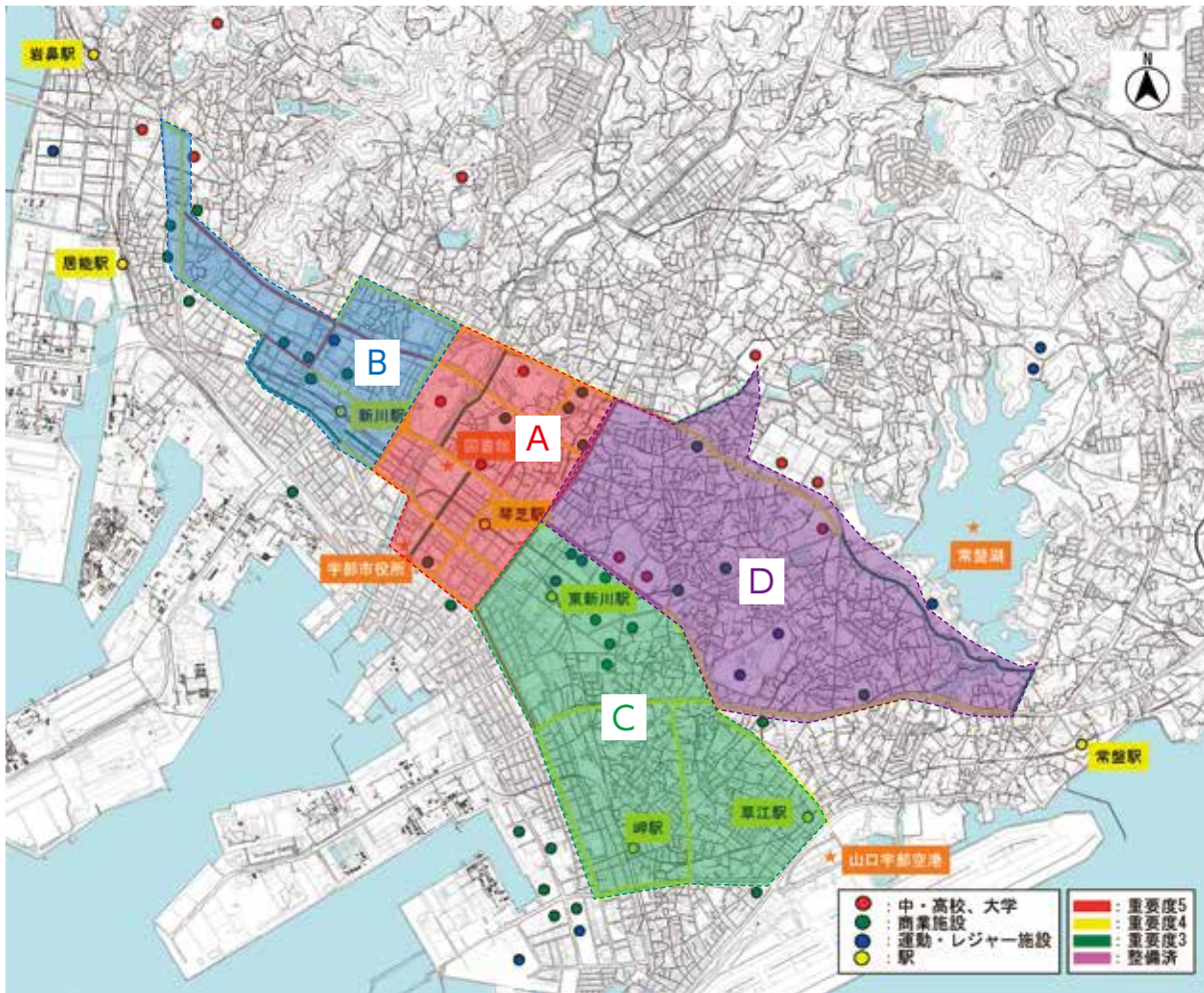


図5.8 整備エリアのブロック分け

各ブロックの特性

- Aブロック**：都市機能誘導区域（まちなかエリア）、あんしん歩行エリア及び学校周辺エリアに位置している。また、一部の路線が整備されていることから、自転車ネットワーク化の早期実現が図れる。
- Bブロック**：都市機能誘導区域（まちなかエリア）及びあんしん歩行エリアに位置している。
- Cブロック**：居住誘導区域（暮らしの重点エリア）、あんしん歩行エリアに位置している。また、一部の路線が整備されていることから、自転車ネットワーク化の早期実現が図れる。
- Dブロック**：学校周辺エリアに位置している。

整備の優先順位

- A ⇒ B ⇒ C ⇒ Dの順で整備を進める。
- 道路改良が行われる場合や、危険箇所の解消のため整備を急ぐ場合等、整備ブロックに捉われず状況に応じて、整備路線の優先順位を変更する。

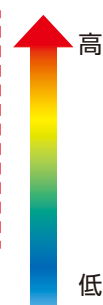




表5.4に、ブロックごとの重要度別路線延長を示しており、ブロックA～Cを本計画の整備路線とします。表5.5に概算事業費、表5.6に年度別整備計画を示します。

表5.4 重要度別延長

ブロック	重要度		
	3	4	5
A	1,370m	6,440m	1,600m
B	1,240m	3,890m	2,550m
C	1,700m	3,950m	850m
D	2,460m	3,000m	400m
計	6,770m	17,280m	5,400m



：本計画の整備対象

表5.5 概算事業費

	整備延長	事業費
上記（A～D）の事業費	29,450m	147百万円
上記（A～D）のうち 計画期間（R2～R11）に 整備する事業費	20,000m	100百万円

表5.6 年度別整備計画

《R2～R6 (2020～2024)》

ブロック	路線延長	R02	R03	R04	R05	R06	
		2020	2021	2022	2023	2024	
A	9,410m	2,000m	2,000m	2,000m	2,000m	1,410m	Aブロック完了
B	7,680m					590m	
C	6,500m						
	整備延長累計	2,000m	4,000m	6,000m	8,000m	10,000m	

《R7～R11 (2025～2029)》

ブロック	路線延長	R07	R08	R09	R10	R11	
		2025	2026	2027	2028	2029	
A	9,410m						
B	7,680m	2,000m	2,000m	2,000m	1,090m		Bブロック完了
C	6,500m				910m	2,000m	Cブロック継続
	整備延長累計	12,000m	14,000m	16,000m	18,000m	20,000m	本計画完了 最終目標値





5.1.2 安全で快適な自転車通行空間の創出

(1) 自転車通行空間の整備

自転車利用者が交通ルールを遵守できるよう、また歩行者やクルマの運転者に対しても自転車の通行位置、通行方法を認識しやすくするため、計画的に路面表示を設置します。

車道幅員や歩道幅員が十分に確保されている路線については、交通量や地域のニーズを踏まえ、自転車道の整備（自転車と自動車を構造的に分離する方法）や自転車レーンの設置（自転車と自動車を視覚的に分離する方法）についても検討します。

整備した路線については、情報発信や自転車マップの作成等、開通路線の周知・広報活動に努めます。

参考 整備形態例

路面表示設置例



空間配分例



空間配分イメージ →



自転車道



自転車レーン

(2) 案内サインの設置

歩行者の安全確保、自転車利用者の利便性向上を図るため、歩行者・自転車通行の誘導や、駐輪場等をわかりやすく示す案内サインの設置を検討し、自転車利用環境の向上に努めます。また、自転車通行空間や駐輪場、サイクルポート等の位置をわかりやすく示した自転車マップの作成を促進し、利便性の向上に努めます。

参考 案内サイン設置例、自転車マップ例



案内サイン例



(仮称) うべ自転車レーン安全走行マップ





(3) 自転車ネットワーク計画を推進する際に留意する点

計画を推進するにあたり、安全で快適な自転車利用ができるように留意し、以下の取り組みを行います。

- 自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努めます。
- 側溝、街渠柵やマンホール等の蓋について、滑り止め加工や自転車のタイヤが入り込まない構造にするよう努めます。

参考 滑り止め加工の取組事例の状況



【出典：ガイドライン】

(4) 適切な維持管理

安全で快適な自転車通行空間を維持するため、以下の取り組みを行います。

- 段差・路面損傷箇所を解消する舗装修繕・道路整備
- 道路上にはみ出した樹枝や雑草等の剪定・除去
- 路面上に堆積した土砂の除去
- 劣化した区画線の補修

5.1.3 鉄道・バス利用に対応した駐輪環境の整備

利便性の高い駐輪環境を確保するため、現状の駐輪実態を把握し、整備の必要性がある箇所の駐輪環境の整備、利用しにくい既存駐輪場を利用しやすくすることや、放置自転車対策を実施します。

(1) 自転車駐輪場の整備

- 駅やバス停等、駐輪が必要な箇所について、適正な収容台数を確保するため、関係機関と連携し、地域のニーズを踏まえた駐輪場の整備や適切な維持管理に努めます。
- 歩行者の安全な通行環境の確保、自転車の利用しやすい環境の確保のため、駐輪施設の設置について検討します。

(2) 放置自転車対策

- 駅周辺の路上や駐輪場では放置自転車が多いため、駐輪ルールやマナーに関するチラシの配布やHP等を活用しながら、駐輪マナーの向上を図ります。
- 駐輪場位置を記載したサイクリングマップの作成の検討や案内サイン設置等による駐輪場の案内・誘導を図り、駐輪場利用率向上のための周知・啓発を促進します。

参考 駐輪環境の整備の取組事例

