

III 自転車に快適に乗れるまちおおいた

安全・快適ネットワークづくり

【ネットワーク整備の推進】

クルマ、歩行者との間にある交通手段として自転車を明確に位置付けし、連続性のある走行空間を整備し、自転車だけでなく歩行者やクルマも安全・快適に利用できる環境整備を行います。

具体的な取り組み

・ネットワークづくり

既存のストックを最大限に活用し、国、県と協力しながら、次の3つの観点から整備を進めます。

①生活圏でのネットワークづくり

- ・中心市街地、副都心、交通結節点での空間整備
- ・自転車利用者が多く集まる商業施設や公共施設に至るアクセス圏域の空間整備

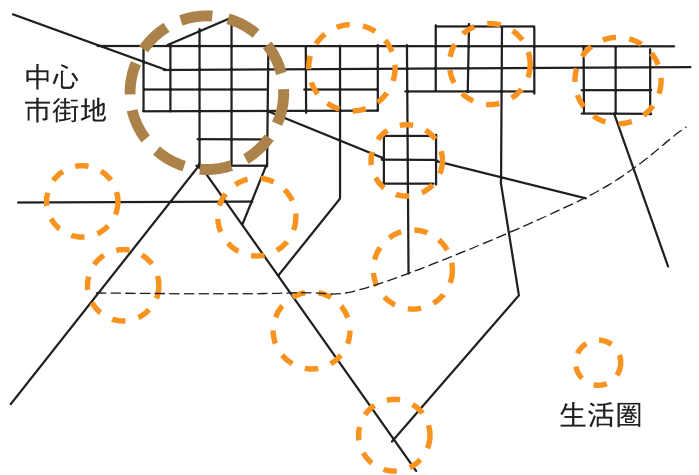
②幹線ネットワークづくり

- ・生活圏相互や交通結節点などを結ぶネットワーク

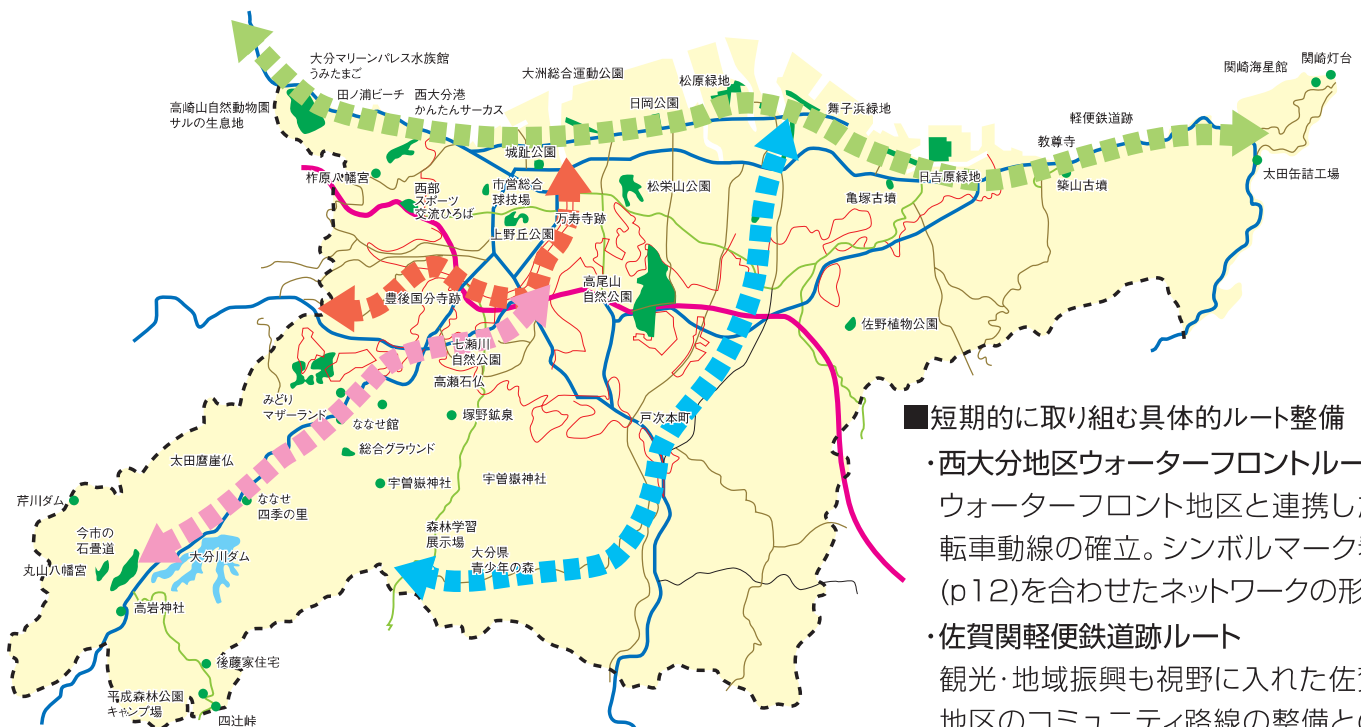
③余暇型レクリエーションネットワークづくり

- ・日常生活でも、余暇でも公共交通やクルマと同様に扱われるネットワーク

■生活圏及び幹線ネットワーク概念図



■余暇型レクリエーションネットワーク概念図



■短期的に取り組む具体的なルート整備

- ・西大分地区ウォーターフロントルート
ウォーターフロント地区と連携した自転車動線の確立。シンボルマーク看板(p12)を合わせたネットワークの形成
- ・佐賀関軽便鉄道跡ルート
観光・地域振興も視野に入れた佐賀関地区のコミュニティ路線の整備との連携による自転車歩行者道の整備の推進



安全・快適ネットワークづくり

【自転車・歩行者が共存する安全・安心な歩道整備の推進】

歩道の中で歩行者と自転車が安全・安心に共存するため、歩道の幅員を広げる整備を進めるとともに、通行区分の明確化や段差の解消を進めます。

具体的な取り組み

・歩道の整備によるゆとりの確保

市街地では道路沿いに建物がすでに建ち並んでいるため、道路をさらに拡幅整備するのは難しい状況にあります。このため、必要に応じて市街地の改善整備事業や道路の整備等に合わせて、歩道幅員の確保を進めます。

また、電柱や標識柱、照明灯など歩道上の施設の位置を整理するとともに、場合によっては、植樹帯の見直しも行います。

・自転車通行帯のカラー舗装等による明確化

歩道の車道寄りを自転車通行帯とし、カラー舗装や路面表示することで歩行者との明確な分離を検討します。

・段差の解消、バリアフリー化

歩道と車道との間に高さの差がある交差点などは、自転車の走行の円滑性を損なうだけでなく、車椅子利用者など障がいをもった人にとっても通行しにくいものとなっています。

そこで、歩道と車道の境界の段差を2cm程度にするバリアフリー化整備を順次進めていきます。

※自転車・歩行者の通行区分の方式

- ・「分離型」と「共存型」が考えられます。
- ・自転車の交通量が一定量をこえる場合には歩行者との分離が必要です。
- ・地域の特性及び道路の目的により安全性等を考慮した組立てとする必要があります。
- ・自転車専用レーンとしての分離の必要性、効果は次ページの社会実験で実証済みです。

■バリアフリー化した横断歩道



安全・快適ネットワークづくり

【自転車レーン設置の推進】

現況の道路の状況、位置付けや地域の特性などを十分に配慮し、特に自転車交通量が多く、歩行者も多い道路については通行の安全性と円滑化のため、自転車レーンの設置を検討します。

具体的な取り組み

・一方通行化・自転車レーン設置の社会実験と本格実施に向けた検討

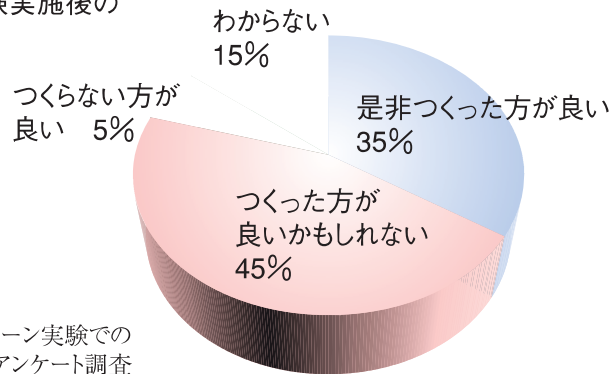
平成17年度
実施

平成18年1月に、市道末広・南春日線約300mの区間において、車道の両側に自転車レーンを朝夕の時間帯に設ける実験を行いました。

このため、クルマは一方通行化し、逆方向は迂回してもらうことになりましたが、クルマ、自転車ともに交通の流れが整えられ、自転車をよけて走るクルマの蛇行運転や自転車の逆走・並走・斜め横断などが少なくなりました。

地元住民や利用者の実験に対する評価はおおむね良いものですが、今後、これを本格実施するかどうかは、地元住民と十分に話し合いながら検討します。

■自転車レーン社会実験実施後の沿線住民の意識調査

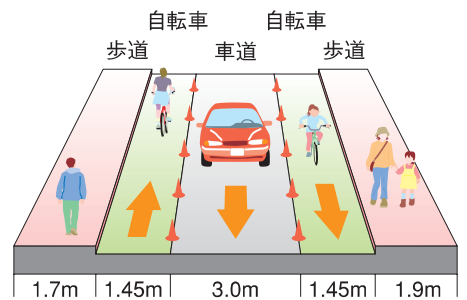


平成18年1月 自転車レーン実験でのアンケート調査

・他の地区での自転車レーン設置の検討

自転車や歩行者の交通安全問題がある他の地区において、社会実験の例を市民に周知した後、地区からの要望や警察の意見等を聞きながら、自転車レーンの設置を検討します。

■自転車レーンの社会実験内容



■自転車レーン社会実験前



■自転車レーン社会実験結果

