資料3

1. 自転車ネットワーク計画(案)

1.1 自転車ネットワーク計画とは

これまで歩行者と一体的に捉えられがちであった自転車を独立した交通手段として捉え、安全で安心して通行できる自転車道または車道等の通行空間の整備により、効率的かつ戦略的にネットワークを構築する計画です。イメージとしては、自転車の主な経路上にある道路が、自動車や歩行者とは原則分離された自転車通行空間を有し、かつ、それが面的に広がっているものを想定しています。

1.2 自転車ネットワーク路線の選定

(1)路線選定の基本方針

平成 27 年度(2015 年度)に選定した現行の自転車ネットワーク路線を維持しつつ、上位計画の内容や道路の整備状況を踏まえて路線を拡充します。

(2)平成 27 年度(2015 年度)選定路線

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局・警察庁交通局、平成 24 年 11 月版)」を参考に、平成 27 年度(2015 年度)に実施したアンケート調査結果による候補路線の他、自転車・歩行者の交通状況(道路交通センサス)、自転車の交通事故発生箇所(草津警察署データ)、自転車通行環境整備モデル地区(滋賀国道事務所)、草津市バリアフリー基本構想、および現場状況等を選定要素として、平成 27 年度(2015 年度)に自転車ネットワーク路線を選定しました。

自転車利用が多いと見込まれる路線が集中する JR 草津駅と JR 南草津駅を中心とした面的な自転車ネットワークとしています。また、広大な琵琶湖を有する滋賀県全体の広域的な展開を視野に入れながら、自転車の活用を進めていくため、草津川跡地に設置予定の自転車歩行者道などを自転車ネットワーク路線として選定しました。

(3)令和 9 年度(2027 年度)拡充路線

市境を跨ぐ自転車交通がみられることと上位計画である滋賀県の自転車関連計画の内容を踏まえ、主に広域的・面的なネットワークの形成に必要な路線を追加します。具体的には、市を横断し、隣接市間を結ぶ幹線道路である湖岸道路(県道 559 号近江八幡大津線)、県道 18 号大津草津線、県道 42 号草津守山線、国道 1 号の一部区間等を主な追加対象路線とします。

自転車ネットワーク路線選定手順(平成27年度(2015年度))

① 主要路線	よく利用する路線の中で、意見の多かった路線を抽出
② 安全対策	接触の危険のある路線の中で、意見の多かった路線を抽出
③ 連続性確保	上記路線抽出結果を踏まえ、不連続箇所を繋ぐ路線を抽出
④ 主要施設	よく利用する施設の中で、意見の多かった施設を抽出

＋

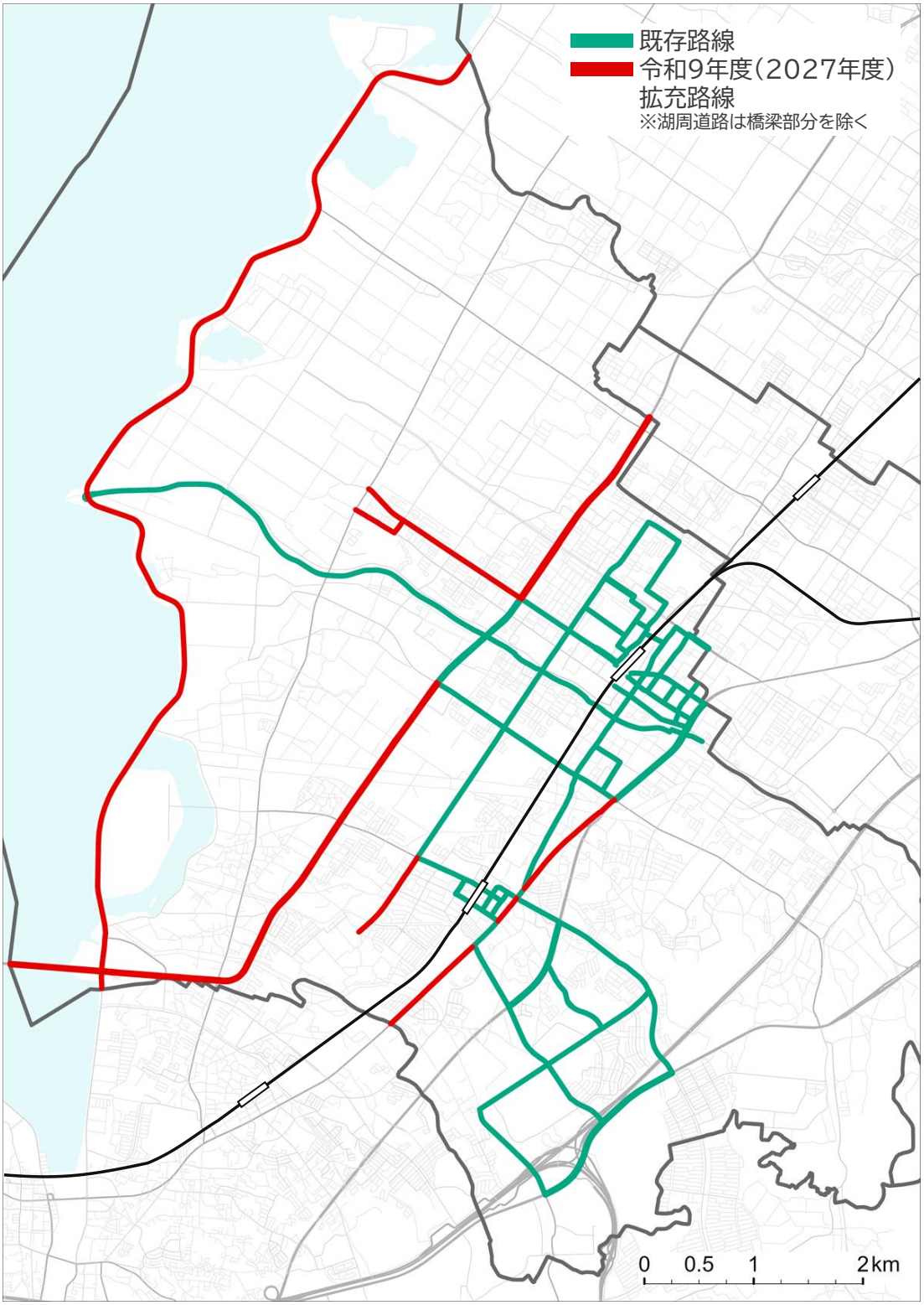
令和9年度(2027年度)拡充路線

広域的・面的なネットワークの形成に必要な路線

湖岸道路(県道559号近江八幡大津線)
県道18号大津草津線
県道42号草津守山線
国道1号　等

（4）自転車ネットワーク路線

以上を踏まえ、自転車ネットワーク路線を選定します。なお、住民からの申し出や要望、警察署からの指導等により、本計画に記載の内容を見直す場合があります。



出典：草津市自転車ネットワークデータ

選定された自転車ネットワーク路線

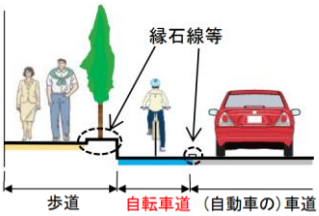
1.3 整備形態

(1)整備形態の種類

自転車通行空間の種類には、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において整備を推進していくこととされている「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」のほか、歩道内の自転車通行空間である「自転車誘導帯」、草津川跡地公園で整備を進めてきた「自転車歩行者専用道路」があります。

自転車道

自転車と自動車を構造物により分離

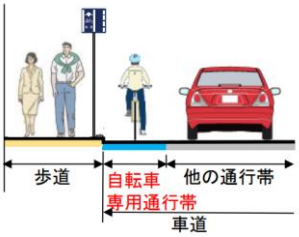






自転車専用通行帯

車道内で自転車と自動車の通行帯を分離

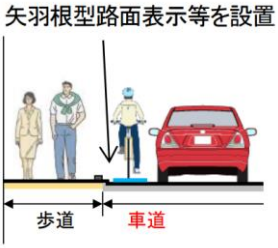


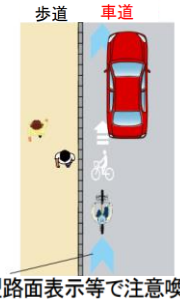




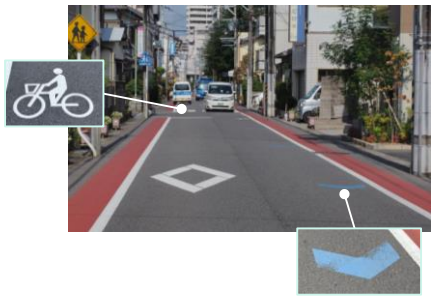
車道混在

自動車と走行空間を共有





矢羽根型路面表示等で注意喚起



自転車誘導帯

自転車が通行できる歩道において、路面標示等により、歩行者との通行空間を分離・明示







※「自転車誘導帯」:「自転車誘導帯による分離」と「普通自転車等の歩道通行部分」の総称とする

自転車歩行者専用道路

自転車と歩行者のみが通行できる道路







横断図・平面図(自転車誘導帯等除く)の出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(令和 6 年 6 月)

自転車ネットワーク路線の整備形態の種類

（2）整備形態の選定

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和６年６月）」の選定フローに基づき、各路線の整備形態を選定します。選定に際しては、自転車が徒歩や公共交通と並ぶ重要な移動手段の一つであるという認識のもと、既存の歩道内や車道路肩に通行空間を確保することにとどまらず、ウォーカブル事業等の関連事業と連携し、道路の空間配分の見直しを含めた検討を行います。

また、ガイドラインに示された道路断面をそのまま整備するだけでなく、各路線の交通状況や事故発生状況等を踏まえ、自転車通行空間上の自動車の駐停車を防止するゴム製ポールの設置や、交差点における自動車からの死角にも配慮した専用空間の整備など、実際の利用場面で安全性が確保されるよう必要な対策を講じ、自転車が安全に走行できる空間を切れ目なく確保します。

本市では、こどもや学生、高齢者による自転車利用が多いことや、自動車対自転車事故が多く発生していることから、整備のしやすさや早さのみを優先せず、自転車利用者の安全確保を重視して整備を進めます。市内の多くの歩道で自転車の通行が認められており、これまで歩道上においても歩行者と自転車の安全な通行を確保するための対策を進めてきたことを踏まえ、現行の交通規制に応じた安全対策を進め、必要に応じて既存の道路空間を活用した通行空間の整備を行います。整備にあたっては、自転車ネットワーク内での路線の位置付け、自転車利用者の属性、自動車の駐停車状況、道路幅員、沿道状況等を確認し、それぞれの路線に適した整備形態を検討します。

	A 自動車の速度※1が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度※1が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分　離		混　在
整備形態※2	自転車道 （構造物による）	自転車専用通行帯	車道混在 （矢羽根型路面表示等で注意喚起）
目安※3	速度が 50km/h 超	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

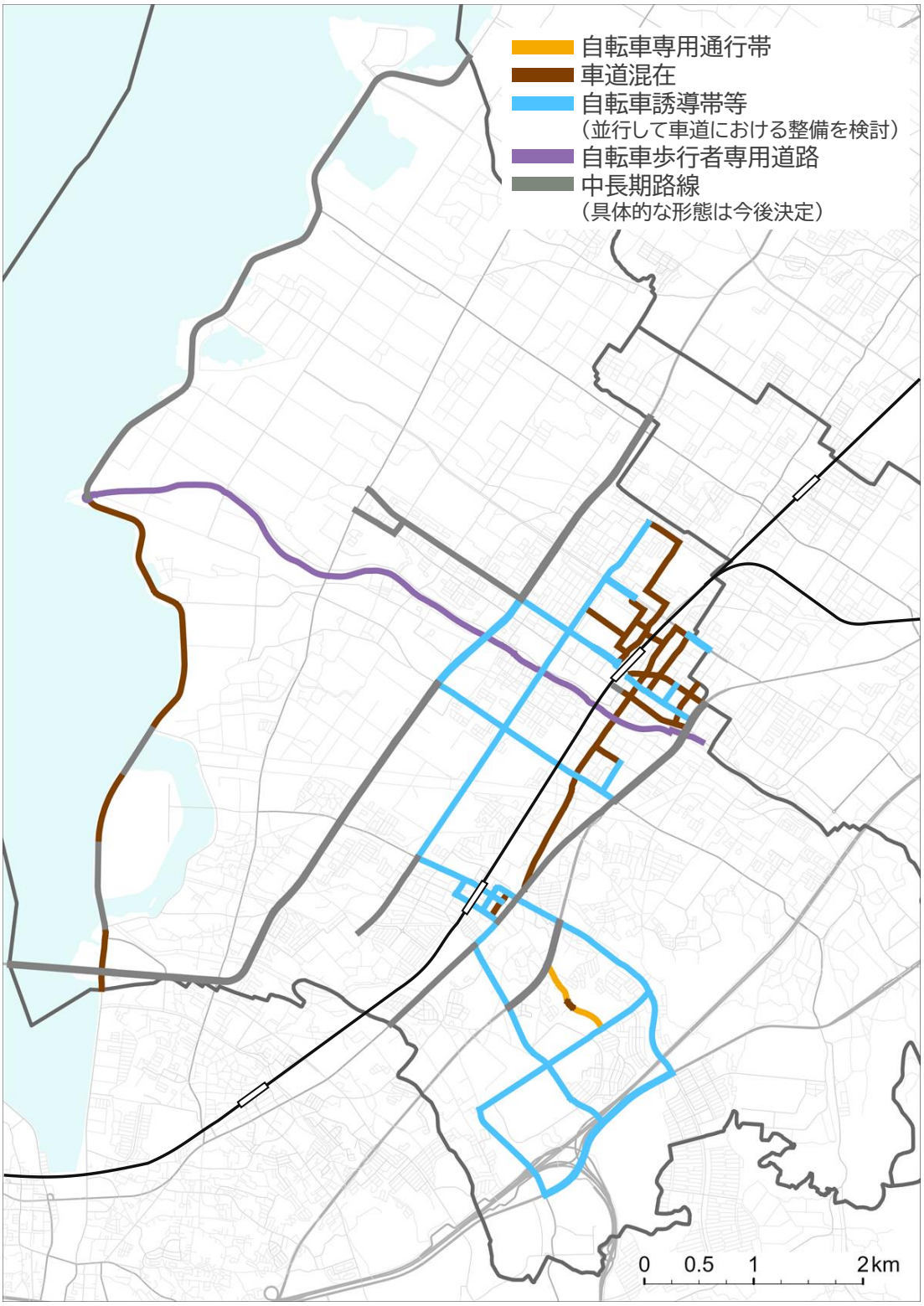
※１速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※２自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※３目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。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、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和６年６月）

交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方



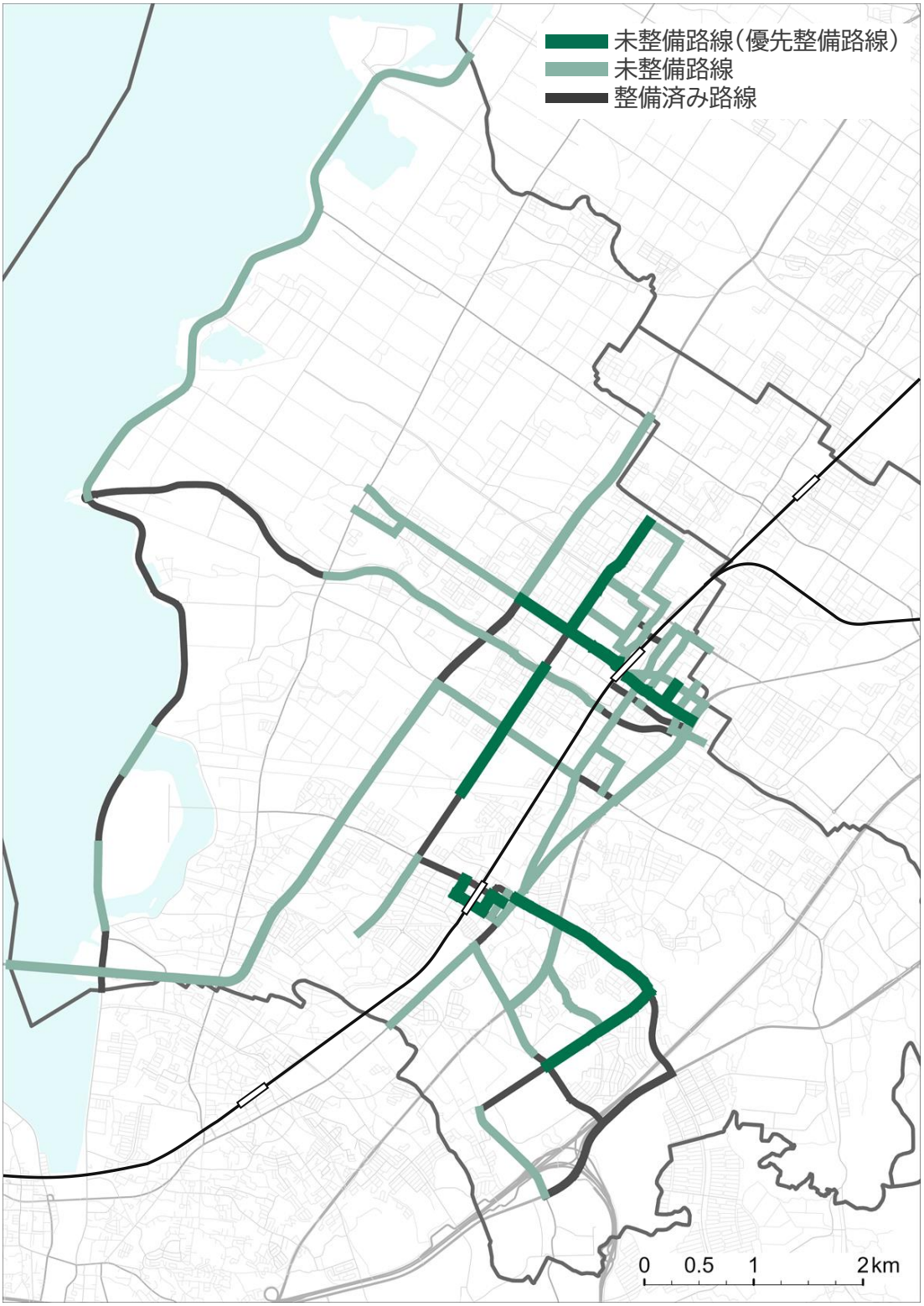
出典：草津市自転車ネットワークデータ

選定された自転車ネットワーク路線の整備形態

1.4 優先整備路線

(1)優先整備路線

本計画の期間内で自転車ネットワークの構築を効果的かつ着実に進めるため、自転車ネットワーク路線の中で優先的に整備を行う「優先整備路線」を設定します。設定に際しては、安全対策の必要性や快適性の向上効果、整備の容易さ等を考慮します。



出典:草津市自転車ネットワークデータ

選定された自転車ネットワーク路線の優先整備路線

（2）現行の交通規制下における安全対策（歩道内安全対策）

歩道内に自転車通行空間を確保する必要がある市道については、歩行者と自転車の安全な通行環境を確保するため、通行空間を案内する法定外の「路面表示」や「案内サイン」、通行空間を視覚的に分離する「自転車誘導帯」等の整備による安全対策を行います。これらのデザインについては、道路利用者に誤解を与えないよう、法令で定められた規制標示等と類似しないデザインとしつつ、市内の県道等において既に使用されているサインとの統一性を考慮したものとします。