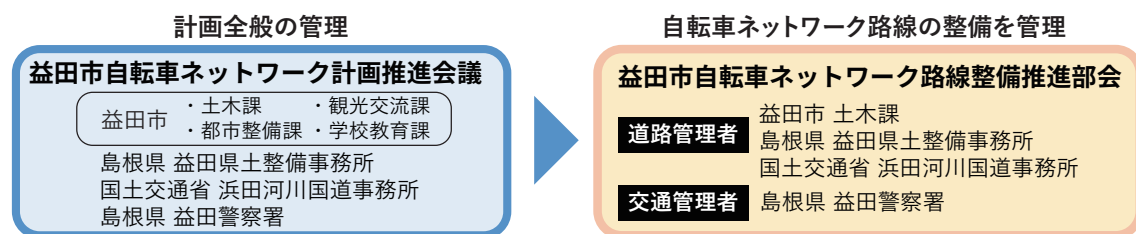




## 8. 計画の推進体制

計画全般の検証、見直し、改訂を行う「(仮称)益田市自転車ネットワーク計画推進会議(以下、推進会議)」と、具体的な自転車ネットワーク路線整備の推進、進捗管理、情報共有を行う「(仮称)益田市自転車ネットワーク路線整備推進部会(以下、推進部会)」を組織し、計画を推進します。

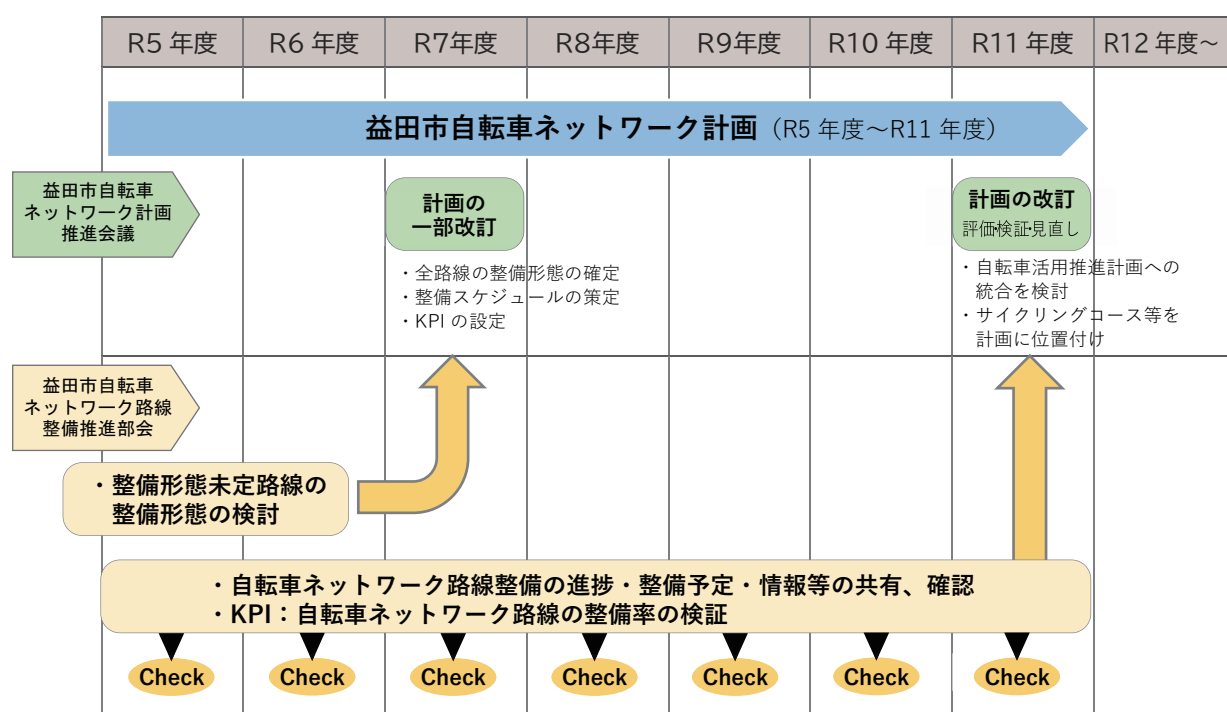


## 9. 整備の進め方

- 既に整備形態を決定している路線については、令和5年度から着実に整備を進めていきます。
- 令和5年度～令和7年度の2年間を計画準備期間と位置付け、「道路管理者と交通管理者の協議により整備形態を決定」する全ての路線の整備形態と整備スケジュールを決定します。
- 令和7年度にKPIとして、自転車ネットワーク路線の整備率を設定し、進捗を評価しながら着実に整備を進めていきます。

## 10. 計画の進行管理

- 「推進会議」は、計画の改訂時期に開催し、計画全体の評価・検証を行い、改善を図っていきます。また社会情勢に大きな変化があった場合は、必要に応じて推進会議を開催し、随時計画の見直しを行います。
- 「推進部会」は、毎年度開催し、情報の共有、整備の進捗確認等を行います。



益田市建設部土木課

〒698-8650 島根県益田市常盤町1-1

TEL：0856-31-0361

FAX：0856-22-2299

E-mail：doboku@city.masuda.lg.jp

## 1. 計画策定の背景と目的

益田市では、令和2年6月に「益田市自転車活用推進計画」を策定し、サイクルスポーツだけでなく、市民の自転車利用の促進と自転車を活用した地域振興を目指し、益田市ならではの「自転車によるまちづくり」を進めています。

一方で、市街地での自転車通行空間の整備が進んでいないことが課題となっており、益田市自転車活用推進計画の基本戦略の一つに「自転車通行空間等の整備」を位置付け、自転車ネットワーク計画の策定の検討、自転車通行空間の効果的かつ効率的な整備を推進していくこととしています。

本計画は、益田市自転車活用推進計画に基づき、安全で快適な自転車通行空間を確保し、自転車・歩行者の安全性を確保するため、国県道を含めた面的な自転車ネットワークおよび自転車通行空間の整備方針を定めるものであります。

## 2. 計画の基本理念と基本方針

### 基本理念 自転車も歩行者・自動車も 誰もが安全・快適に利用できる道路空間の創出

市・県・国、益田警察署と連携を図りながら、自転車・歩行者・自動車ドライバーへの意識啓発・交通安全教育とあわせ、段階的に自転車通行空間の整備を進め、自転車だけでなく歩行者、自動車にとっても安全・快適に利用できる道路空間を創出を図っていきます。

### 基本方針1 益田市の地域特性を踏まえた効果的な自転車ネットワークの形成

特に自転車交需要の多い通学路や自転車がよく利用される施設・路線を中心に、事故の発生状況などを踏まえながら、自転車ネットワーク路線を選定します。

### 基本方針2 自転車と歩行者の安全性を両立した自転車通行空間の整備推進

自転車通行空間の整備を進めるとともに、自転車が車道を通行することで自動車と接触するリスクが高まる可能性のある区間などでは、自転車歩行者道も活用しながら歩行者・自転車の安全性を両立出来る整備を検討します。

### 基本方針3 交通ルールの遵守・他者への配慮による安全で安心なまちづくり

自転車乗用時の交通ルールの徹底を図り、歩行者の安全を確保するとともに、自動車ドライバーに対しても、自転車に配慮した運転の意識啓発を行い、道路を利用する全ての人が、他者に思いやりのある行動ができるような環境を醸成します。

## 3. 計画の目標

自転車ネットワーク路線の整備を進め、自転車通行環境や事故対策に関する自転車利用者の満足度の向上や歩道を走る自転車に対し危険と感じる割合を低減させていきます。

目 標	実績値(令和元年度)	目標値(令和11年度)
自転車が通行しやすい道路に関する満足度	38%	60%
自動車や歩行者との接触事故・ヒヤリハットの対策に関する満足度	27%	60%
歩行者の立場から見て、歩道を走る自転車を危険だと感じる割合	50%	25%



### 4. 計画の対象区域と優先的計画策定エリア

- 本計画の対象区域は益田市全域とします。
- 特に自転車交通量や自転車関連事故が多く、早期に安全性を確保すべき「益田市街地区域」を優先的計画策定エリアとし、自転車ネットワーク路線を整備していきます。

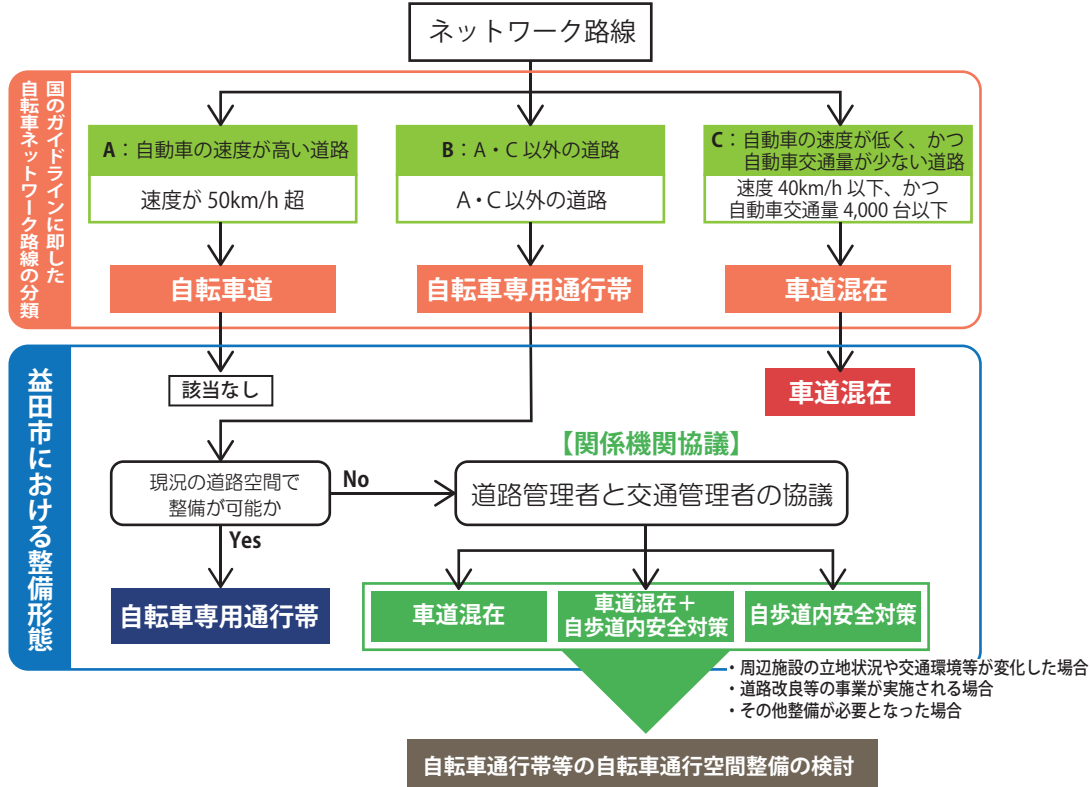
### 5. 自転車ネットワーク路線選定の考え方

優先的計画策定エリア内の国道、県道、市道を対象に以下の6つの観点で自転車ネットワーク路線を選定します。

- ① 市内の主要施設を結ぶ路線
- ② 自転車関連事故が多発している路線
- ③ 自転車と自動車の接触事故の恐れのある路線
- ④ 中学校、高校の自転車通学で多く利用されている路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる路線
- ⑥ 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

### 6. 自転車ネットワーク路線の整備形態

自転車ネットワーク路線の整備形態は、自動車の交通量・速度、現況の道路構造・交通状況等から、以下のフローにより決定します。



#### 自転車専用通行帯

- 自転車の走行位置と進行方向を示す通行帯。
- 車道と自転車を視覚的に分離する。
- 幅員 1.5m 以上。  
(やむを得ない場合 1.0m 以上)

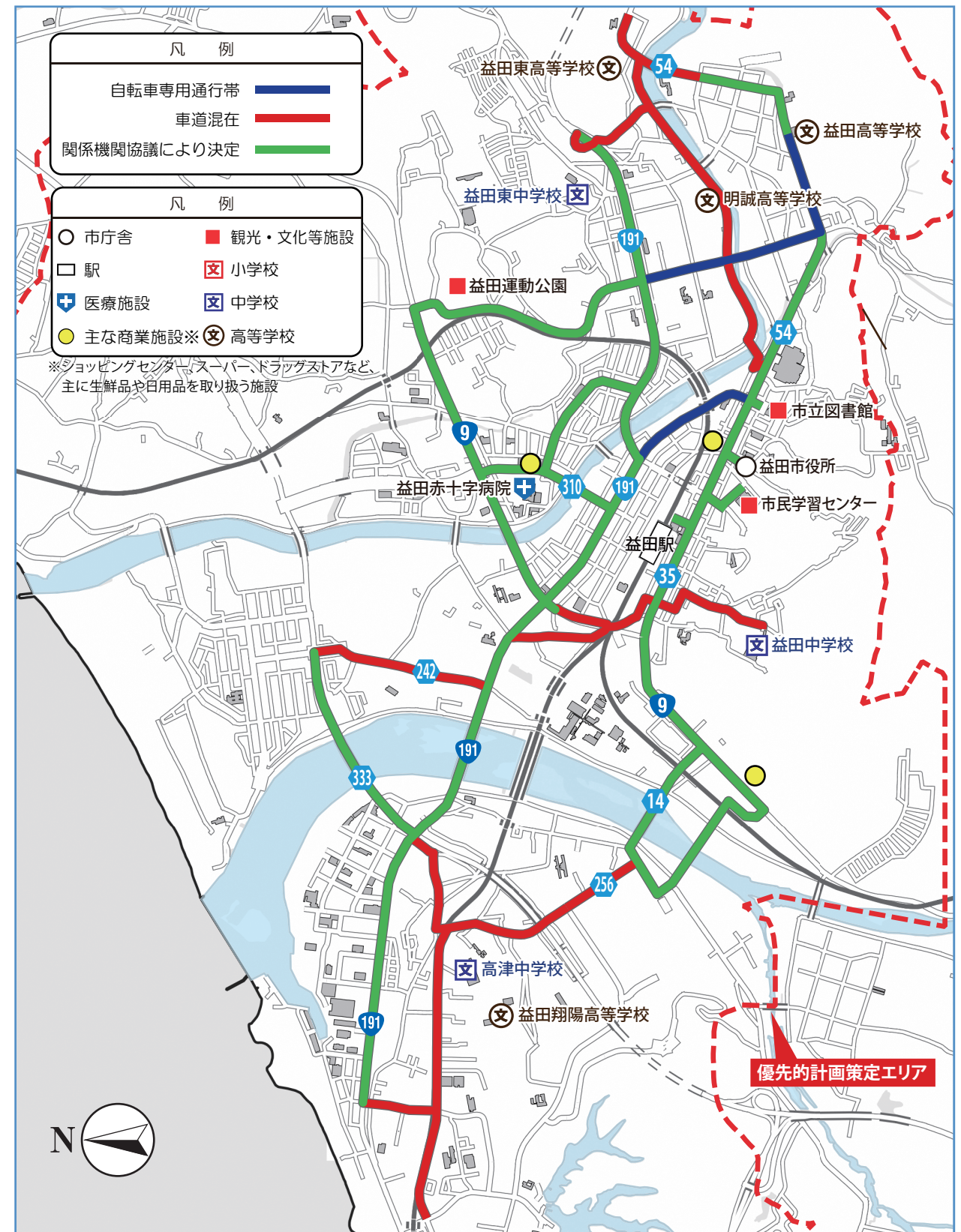
#### 車道混在

- 車道内に自転車の通行位置を矢羽根等で示し、自動車に注意喚起を促す。
- 幅員 1.0m 以上。  
(交通状況に応じ 0.75m 以上)

#### 自歩道内安全対策

歩道内での通行位置の分離や自転車の降車、徐行を促す表示等で歩行者の安全を確保。

### 7. 益田市自転車ネットワーク路線図



道路種別	延長	自転車専用通行帯	車道混在	関係機関協議により決定
国管理道路	5.1km	0km	0km	5.1km
県管理道路	9.0km	0km	1.7km	7.3km
市管理道路	11.3km	1.8km	6.4km	3.2km
合計	25.4km	1.8km	8.1km	15.6km