
三次市自転車ネットワーク計画

令和2年3月



三 次 市

目次

1. はじめに	3
1-1. 背景と目的.....	3
1-2. 位置づけ.....	3
2. 三次市における自転車利用の現状と課題	4
2-1. 三次市の概況.....	4
2-2. 自転車走行空間の状況	7
2-3. 通勤・通学による自転車利用の状況	10
2-4. 公共・公益施設等の状況.....	11
2-5. 自転車関連交通事故の発生状況.....	13
2-6. 駐輪施設の状況.....	14
3. 自転車ネットワーク計画の方向性	15
3-1. 計画の位置づけ.....	15
3-2. 自転車施策の基本方針	18
3-3. 自転車ネットワーク対象エリアの設定	19
3-4. 自転車ネットワークの選定	20
4. 整備形態の選定	23
4-1. 基本的な考え方	23
4-2. 検討 STEP の概要	24
4-3. 整備形態の選定, 整備イメージ	27
5. 今後の推進に向けて	52

1. はじめに

1-1. 背景と目的

近年、自転車は環境負荷の低減や災害時の交通機能維持、市民の健康増進を目的として利用ニーズが高まっています。一方、自転車の通行位置が明確にされていないことや、自転車利用者のルールやマナー遵守に係る意識の問題から、歩行者と自転車動線の交錯等危険な状況も見受けられます。

このようなことから、歩行者の安全を確保し、自転車の安全性と利便性の向上を図りながら、行政拠点や地域拠点等を結ぶネットワークを形成し、自転車を利用しやすい環境の整備を目的として三次市自転車ネットワーク計画（以下、「本計画」という）を策定します。

1-2. 位置づけ

本計画は、平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が共同で策定し、平成 28 年 7 月に一部改訂された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、ガイドラインという）の考え方に基づくとともに、平成 29 年 5 月に施行された「自転車活用推進法」に準拠します。

本計画の策定にあたっては、上位計画となる「第 2 次三次市総合計画」や「都市計画マスタープラン」等における都市基盤の整備等を基本条件とします。

2. 三次市における自転車利用の現状と課題

2-1. 三次市の概況

(1) 自然環境

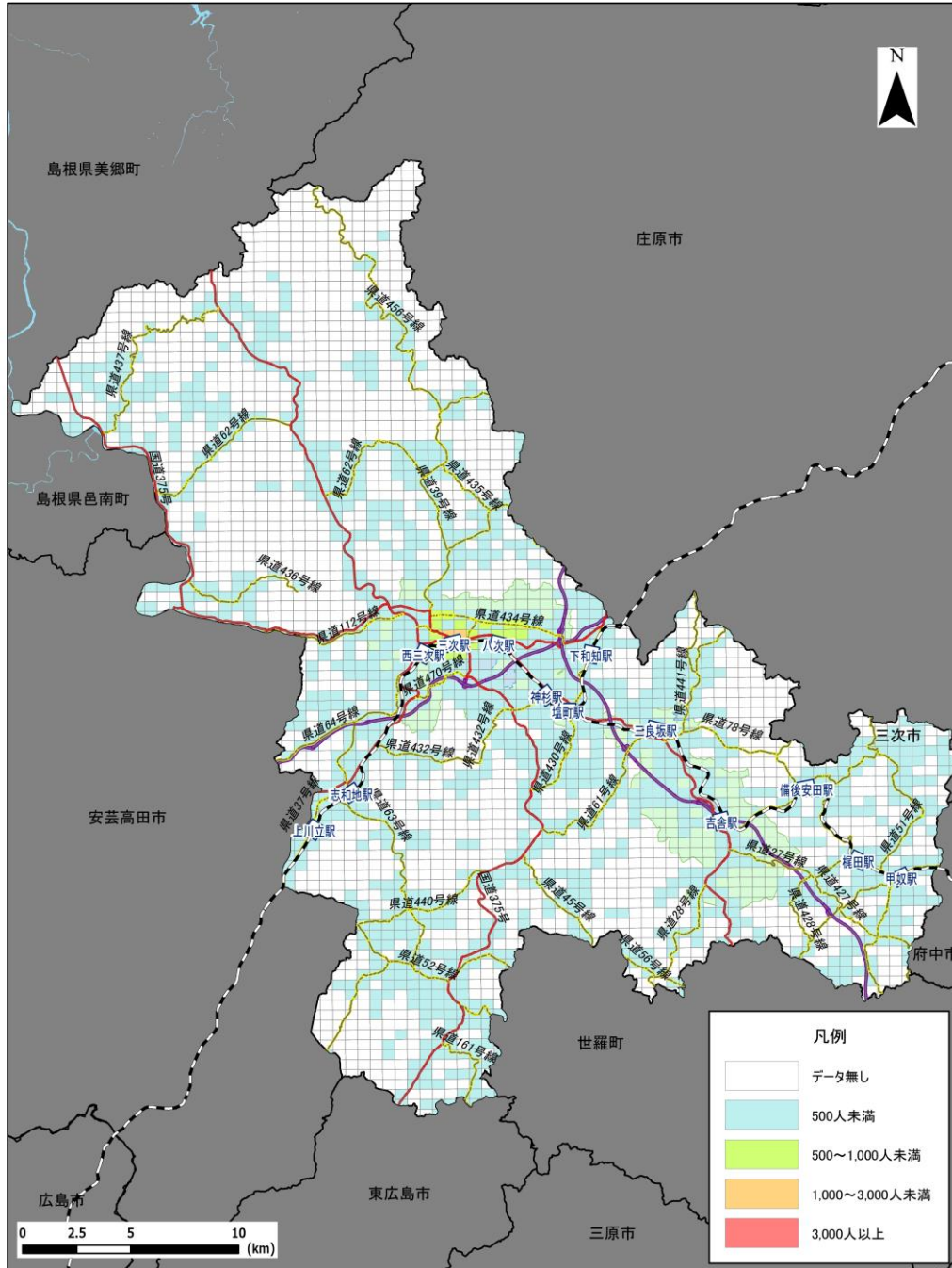
- 本市は、広島県の北部にあり、島根県の県境に接する中国地方の内陸中央部に位置しています。
- 本市を流れる主要な河川は、江の川を本流として、神野瀬川、西城川、馬洗川などの支流が三次盆地の中央で合流しています。
- 地形は、三次盆地を中心に各支流沿いに標高 150～200mの平坦地が広がっています。
- 平均気温は約 13.5 度で、年間降雨量は約 1,400mm です。降雪期間は 12 月中旬から 3 月中旬まで 3 カ月に及びます。また、秋から早春にかけての早朝に川霧が三次盆地一面に発生滞留して、高いところから観ると周辺の山が島々に見える「霧の海」が出現することがあります。



(2) 人口分布

○市内の人口は、鉄道駅周辺及び主要道路沿いに広がり、三次駅を中心とした市街地に多くなっています。

▼人口分布状況



資料：平成27年度国勢調査

(3) 都市計画区域・用途地域の指定状況

○本市における都市計画区域及び用途地域の指定状況は以下のとおりです。

▼都市計画区域及び用途地域の指定状況



資料：国土数値情報 都市地域データ（平成 23 年度）

都市計画区域：土地利用基本計画（国土利用計画法）に基づき、都市計画区域として指定されることが相当な地域

用途地域指定区域：土地利用の用途が設定されている地域

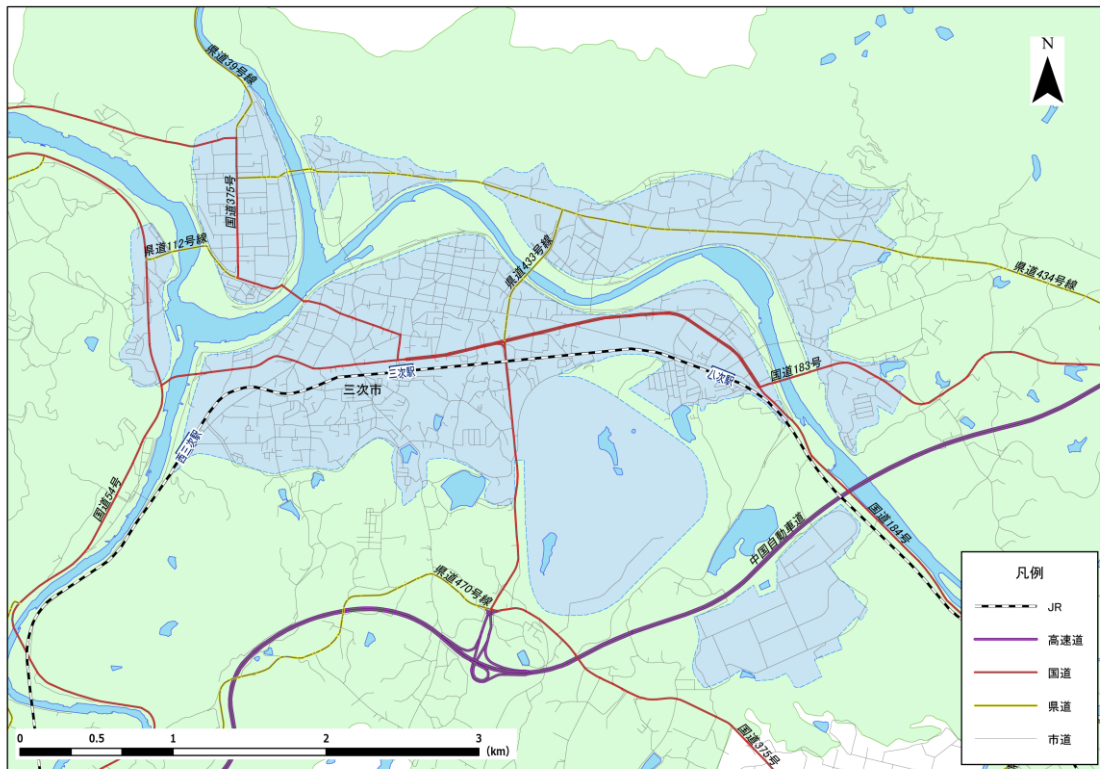
2-2. 自転車走行空間の状況

自転車走行空間の状況について、自転車利用が多いと考えられる中心市街地（用途地域指定区域）について整理します。

(1) 道路網の状況

○主要な道路及び鉄道網は、以下のとおりです。

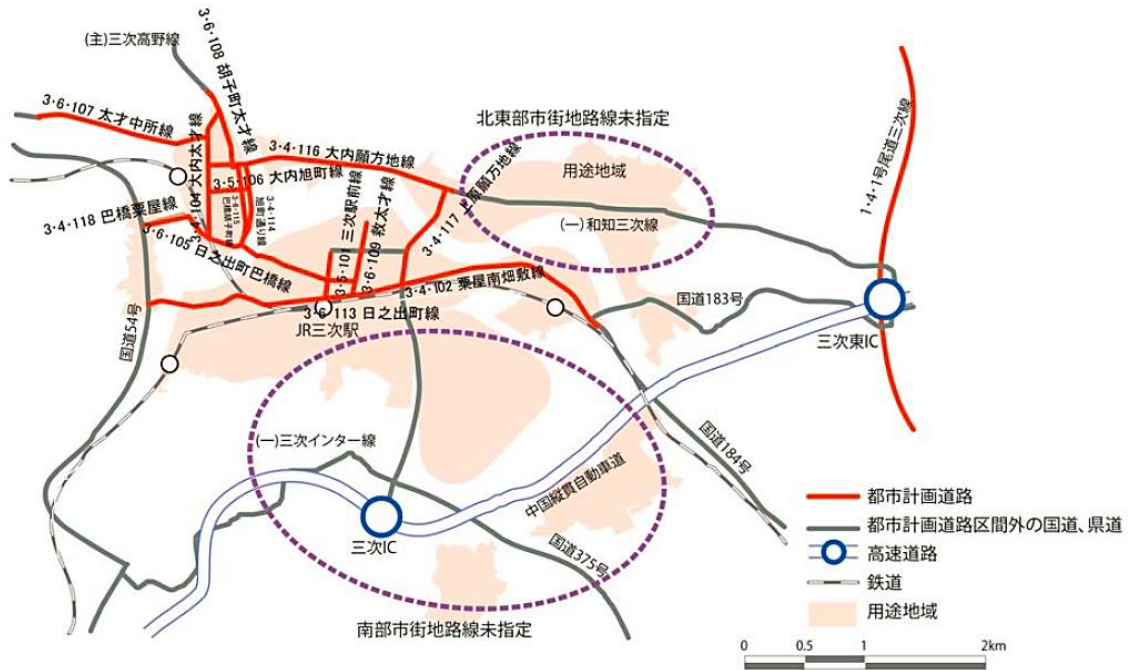
▼道路及び鉄道網の状況



(2) 都市計画道路の状況

○都市計画道路の指定状況は（旧三次市地域）は、以下のとおりです。

▼都市計画道路決定状況（旧三次市）

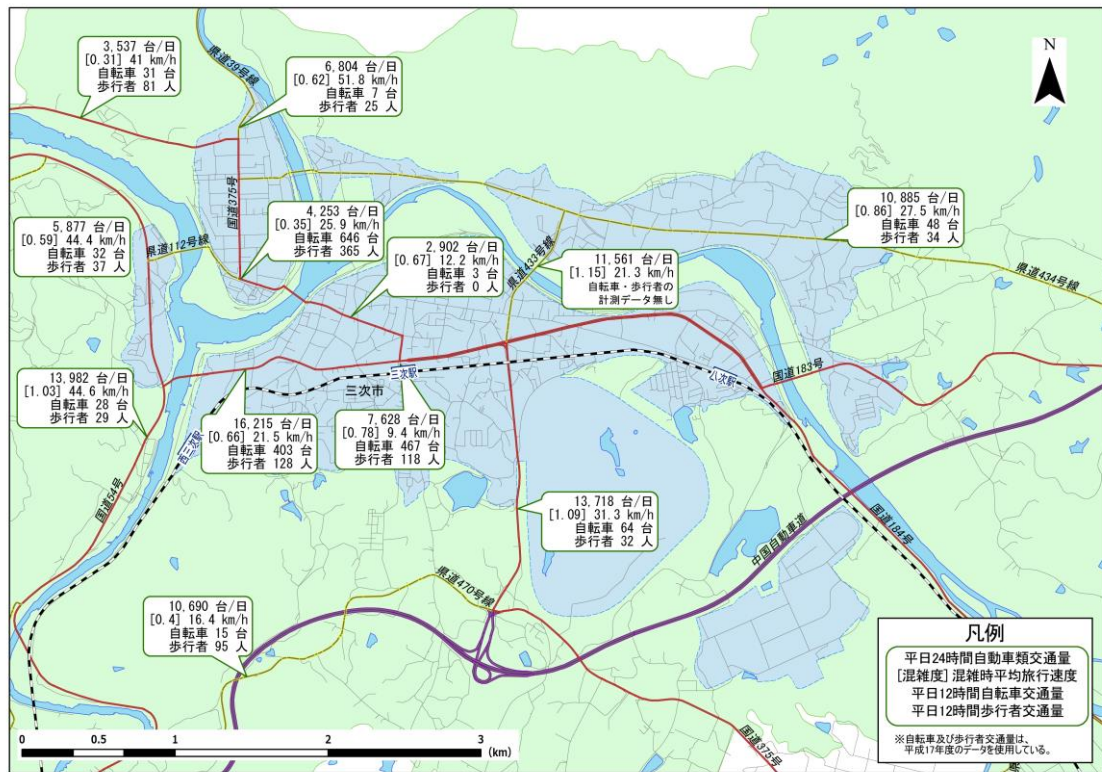


資料：三次市都市計画マスタープラン（平成 28 年 3 月）

(3) 主要地点の自転車交通量

- 主要地点の自動車、自転車及び歩行者の交通量は以下のとおりです。
- 全国道路・街路交通情勢調査（平成 17 年度）によると、自転車の交通量は国道 375 号が 646 台/12 時間と最も多く、次いで国道 183 号（三次駅前）の 467 台/12 時間となっています。

▼主要地点の自転車交通量

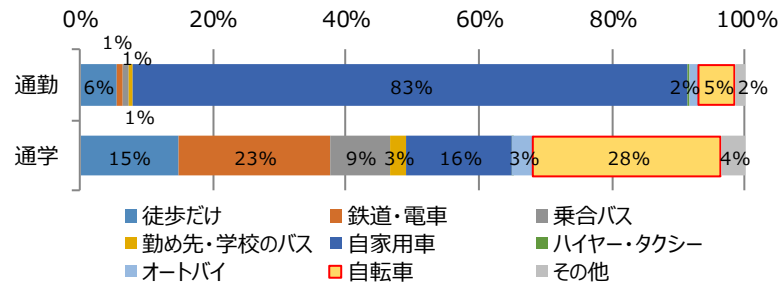


資料：全国道路・街路交通情勢調査（平成 17 年度、平成 27 年度）

2-3. 通勤・通学による自転車利用の状況

○本市の自転車の交通分担率は通勤で 5%、通学で 28%を占めています。

▼三次市の通勤及び通学における交通手段分担率



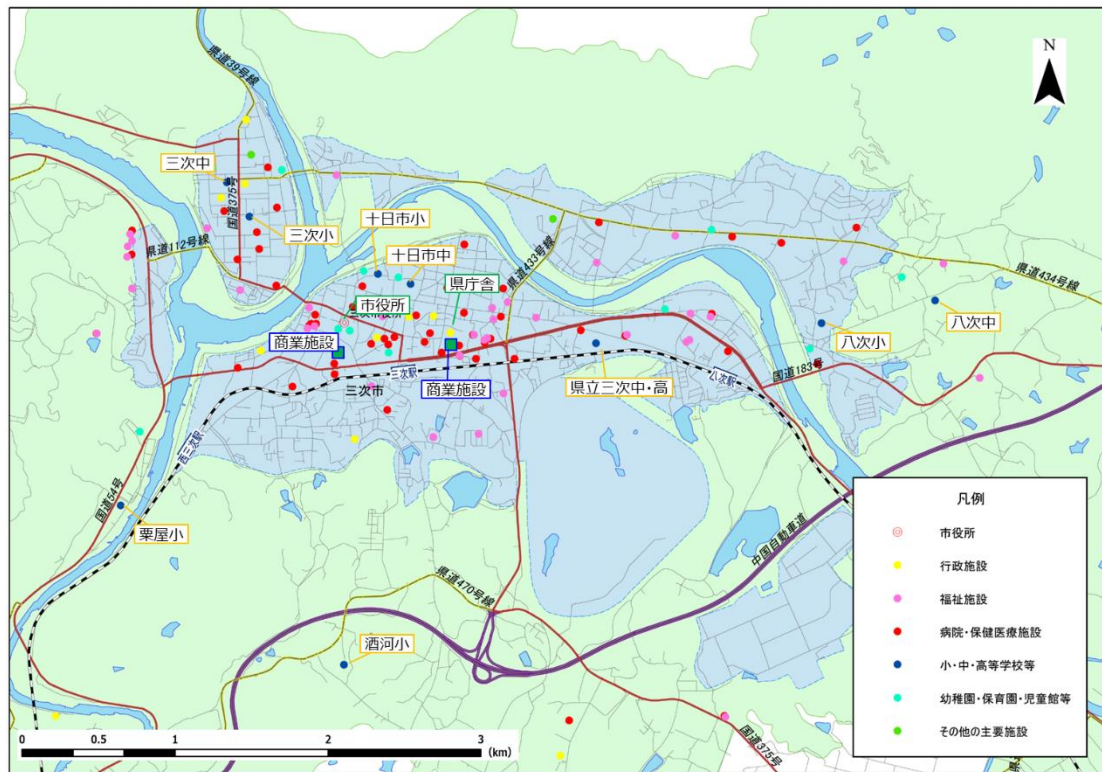
資料：平成 22 年国勢調査 従業地・通学地による人口・産業等集計

2-4. 公共・公益施設等の状況

(1) 公共・公益施設等の立地状況

- 市内の公共・公益施設等は、鉄道駅周辺及び主要道路沿いに立地しています。
- 特に三次駅周辺は、公共・公益施設等が多数立地しており、これらの施設へ自転車利用者が安全にアクセスできるよう対応が必要となっています。

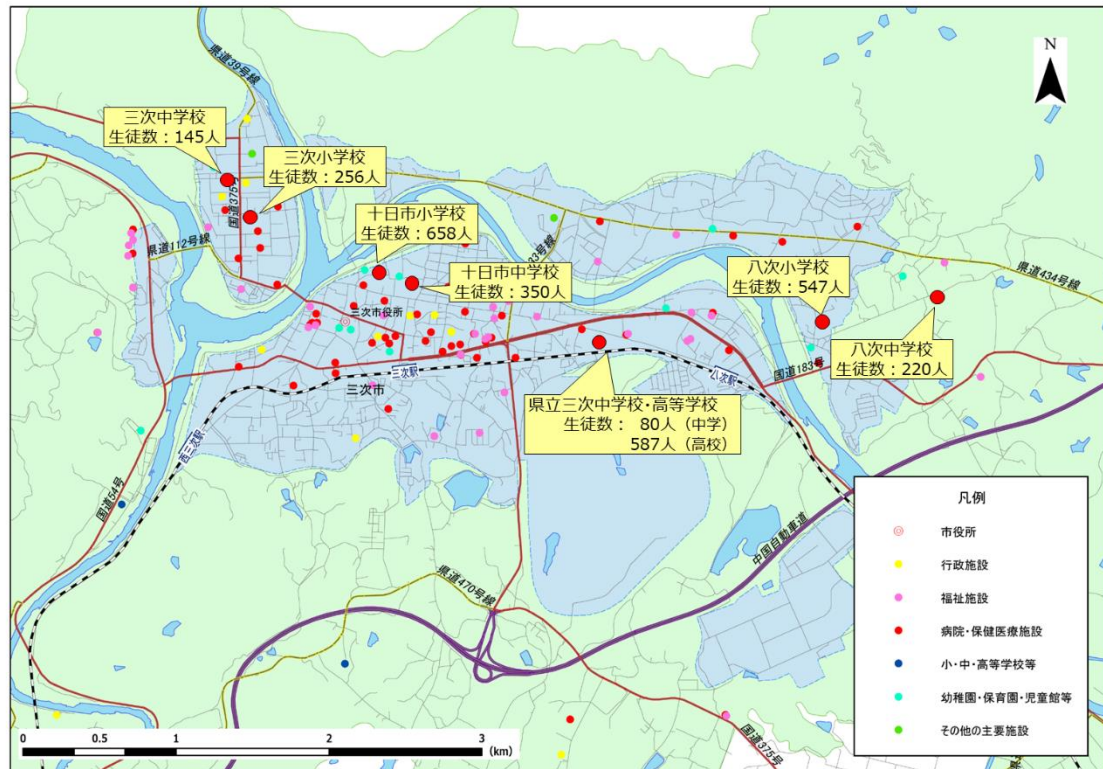
▼主な公共・公益施設等



(2) 教育施設の利用状況

○市内には、小学校 21 校、中学校 13 校、高等学校 3 校の教育施設があります。

▼主な教育施設の児童及び生徒数



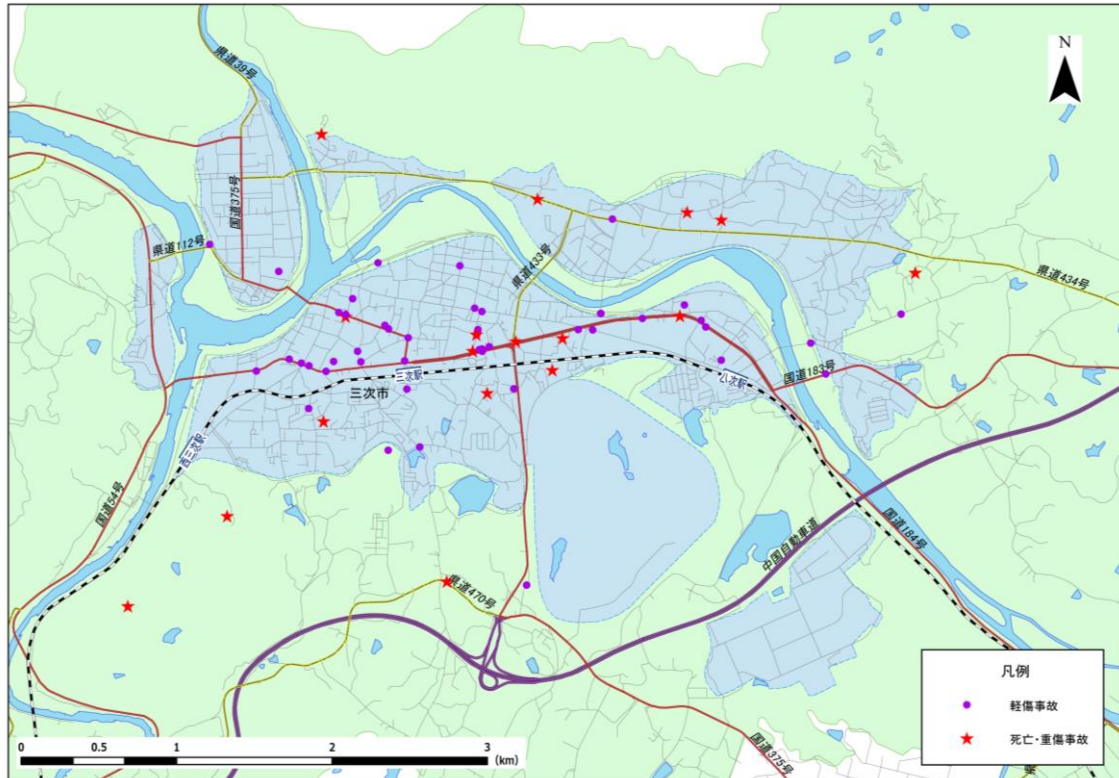
資料：令和元年度三次市教育要覧

県立三次中学校・高等学校ホームページ

2-5. 自転車関連交通事故の発生状況

○市内における自転車関連の交通事故は、平成25年～平成29年の5年間で72件発生しています。

▼自転車関連交通事故発生状況

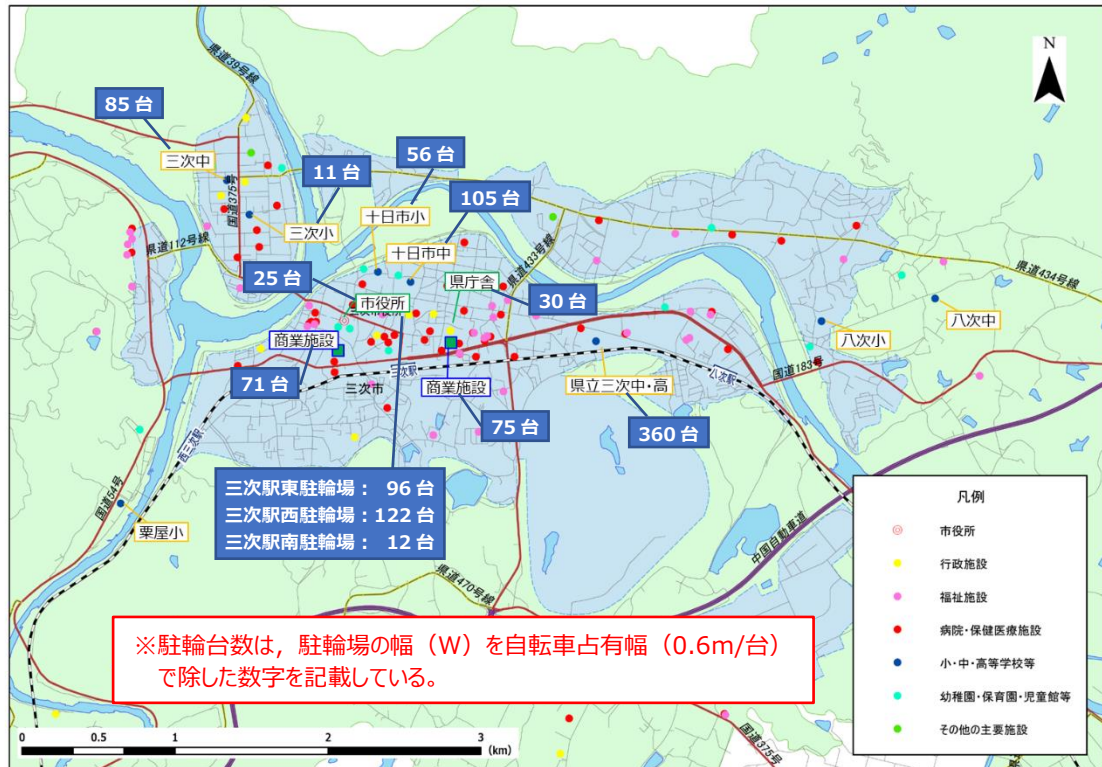


資料：広島県警察本部（平成25年～平成29年）

2-6. 駐輪施設の状況

- 交通結節点である三次駅前には自転車駐輪場が2箇所設置されています。また、行政施設、商業施設、教育施設には駐輪場が設けてあり、病院や福祉施設にも駐輪場を設けている施設もあります。

▼駐輪施設の設置状況



三次駅東駐輪場



三次駅西駐輪場



行政施設



商業施設



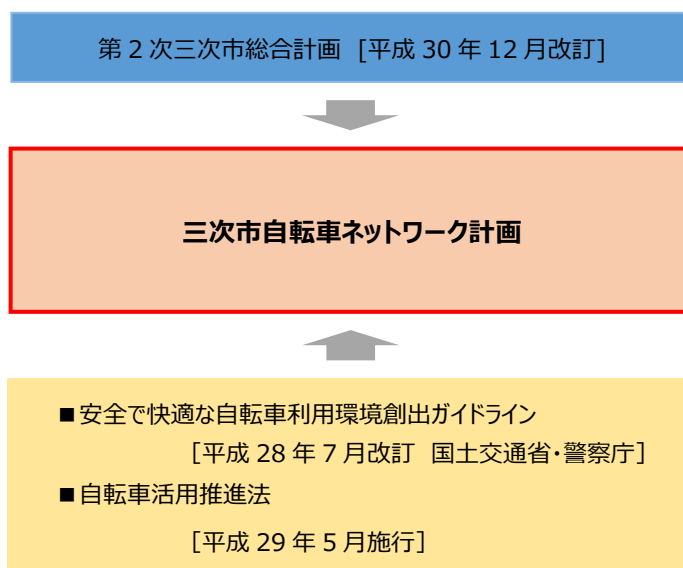
教育施設

3. 自転車ネットワーク計画の方向性


3-1. 計画の位置づけ

本計画は、第2次三次市総合計画などの上位計画や関連法令等に基づき、自転車通行環境の整備による安全性の向上や利用促進などを目的として策定するものです。

▼計画の位置づけ



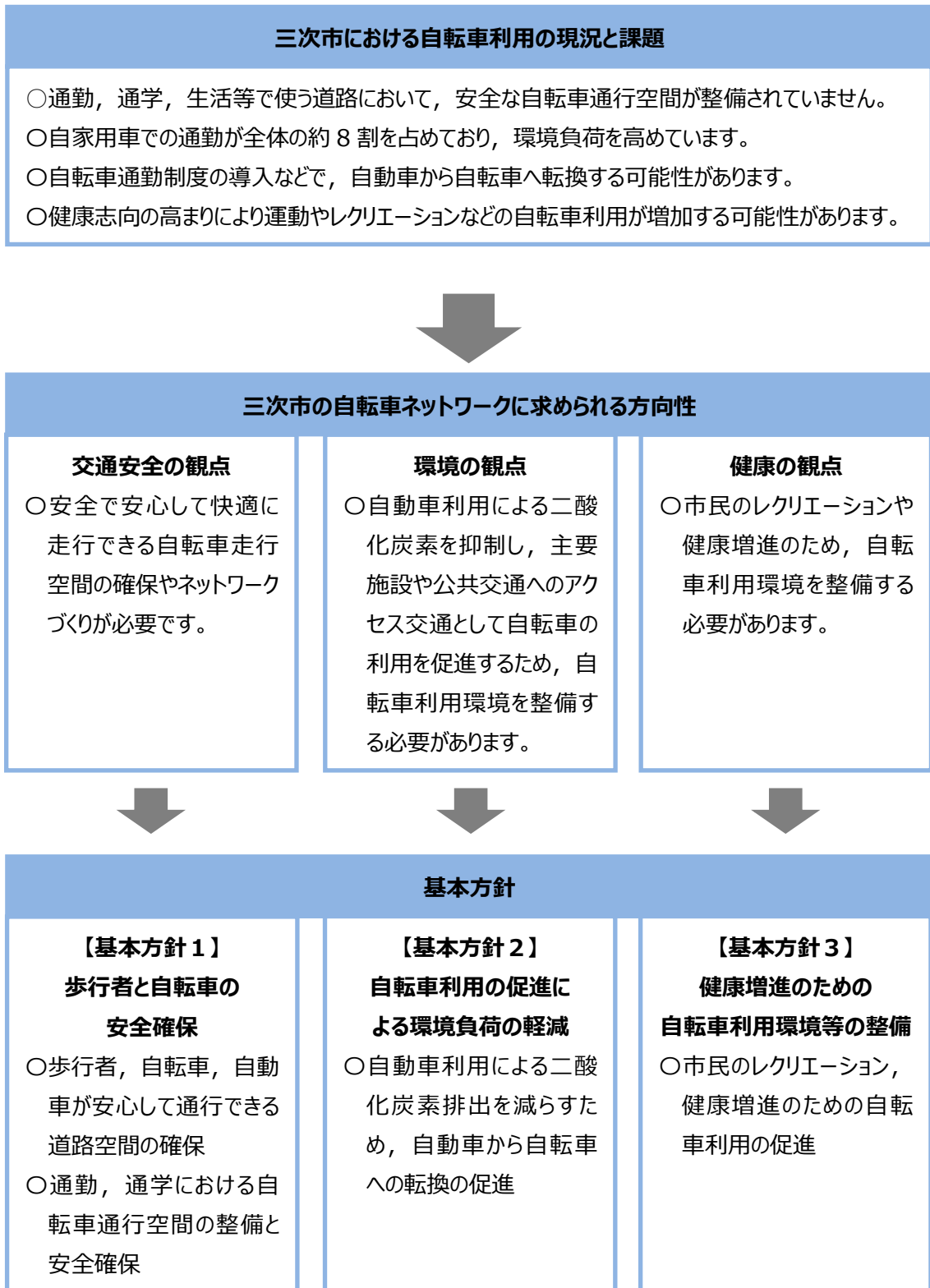
○第2次三次市総合計画（改訂版）

資料名称	第2次三次市総合計画（改訂版）		
発行主体	三次市	発行時期	平成30年度
基本理念	市民のしあわせの実現		
めざすまちの姿	しあわせを実感しながら、住み続けたいまち ～中山間地の未来を拓く拠点都市・三次～		
4つの挑戦	1.人口減少・少子高齢社会に挑戦します 2.女性が働きながら子育てできる環境 日本一をめざします 3.市民の力を引き出し、地域づくりにも取り組みます 4.拠点性を活かして三次の未来を拓きます	⇒“スポーツのまち みよし”の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・地域資源を活かしたスポーツイベントの推進
<p>第2次三次市総合計画 P33 抜粋</p> <p>第4章 まちづくりの取組</p> <p>第1節 まちづくりの主役である「ひとづくり」</p> <p>3 具体的な取組</p> <p>(3)スポーツ・文化 ～学びたい気持ちを応援するまち～</p> <p>ア “スポーツのまち みよし”の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ■地域のスポーツ団体の活動やチャレンジデーなどを通じた市民誰もがスポーツを楽しめる環境づくりの推進 ■“いきいき健康日本一”と連動したスポーツを通じた健康づくりの推進 ■生涯スポーツ*の指導者の育成・サポート体制の強化 ■スポーツ施設を活用した合宿や大会の誘致の取組強化 ■<u>地域資源を活かしたスポーツイベントの推進</u> ■スポーツ施設の整備(災害対応等多機能化) <p>イ スポーツを通じて子どもの夢を応援！</p> <ul style="list-style-type: none"> ■2020年東京オリンピック・パラリンピック事前合宿を通じた夢の贈り物の実現 ■プロスポーツ試合の開催やトップアスリート*による様々なスポーツ教室の開催 ■子どもが実施したいスポーツができる環境の整備 ■子どもの体力・運動能力向上への支援 			
			

資料名称	第2次三次市総合計画（改訂版）		
発行主体	三次市	発行時期	平成30年度
基本理念	市民のしあわせの実現		
めざすまちの姿	しあわせを実感しながら，住み続けたいまち ～中山間地の未来を拓く拠点都市・三次～		
4つの挑戦	1.人口減少・少子高齢社会に挑戦します 2.女性が働きながら子育てできる環境 日本一をめざします 3.市民の力を引き出し，地域づくりとともに取り組みます 4.拠点性を活かして三次の未来の拓きます	⇒温室効果ガスの排出抑制と低炭素社会実現に向けた取組	・ 自転車や公共交通機関の利用，エコドライブなどの取組の推進
<p>第2次三次市総合計画 P50 抜粋</p> <p>第4章 まちづくりの取組</p> <p>第4節 美しい風景を後世に伝える「環境づくり」</p> <p>3 具体的な取組</p> <p>(2)循環型社会 ～地球にやさしいエコなまち～</p> <p>ア 資源循環の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 廃棄物のリサイクル活動の推進 ■ 廃棄物の付加価値化 ■ 粗大ゴミなどの処理の有料化 <p>イ 温室効果ガスの排出抑制と低炭素社会[*]実現に向けた取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ カーボン・オフセット[*]の導入 ■ <u>自転車や公共交通機関の利用，エコドライブ[*]などの取組の推進</u> <p>ウ 再生可能(自然)エネルギーの活用と省エネルギー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 遊休地などを活用した再生可能エネルギー[*]設備の導入促進 ■ 地域・家庭への再生可能エネルギーの普及促進 ■ クールシェア[*]・ウォームシェア[*]の実施 ■ 木材を中心とした地域資源の活用(木質バイオマス発電[*]の調査・研究など) <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>市民一人ひとりの「参加」「行動」「対話」(例示)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 間伐材を積極的に使用する ● 生ごみの堆肥化を行う <p style="text-align: right;">など</p> </div>			

3-2. 自転車施策の基本方針

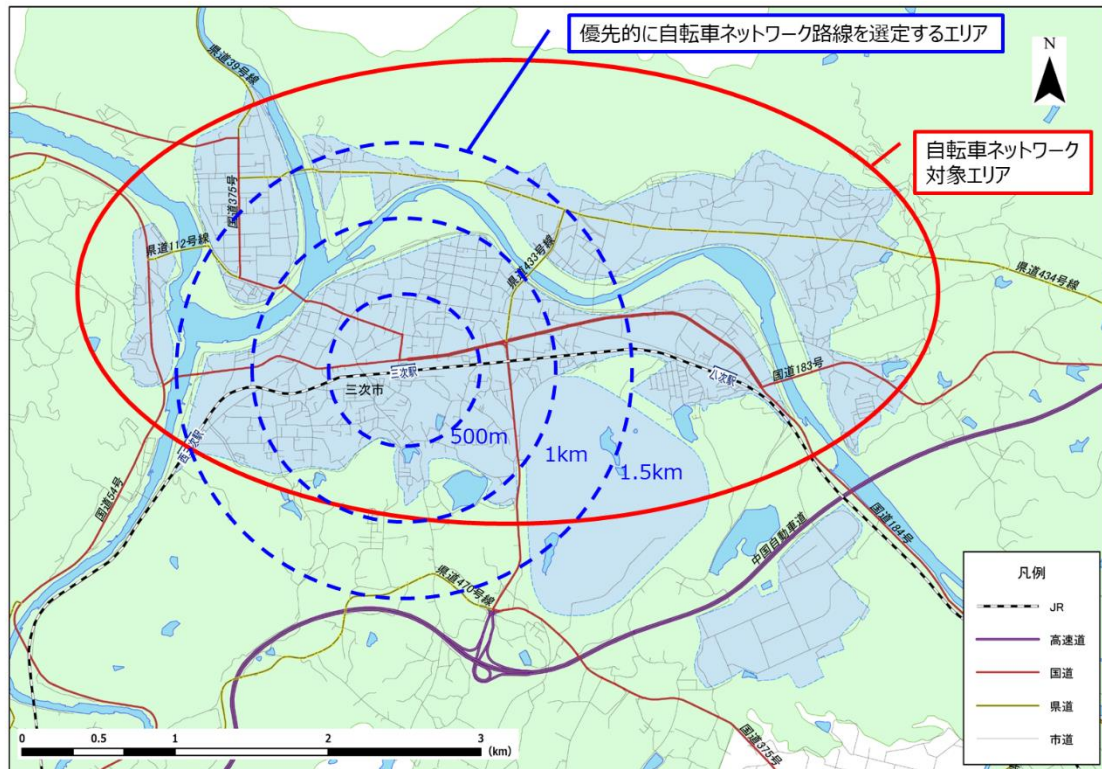
本市における自転車利用の現状と課題や上位計画等を踏まえ、本計画に求められる方向性をまとめると次のとおりとなります。



3-3. 自転車ネットワーク対象エリアの設定

- 自転車ネットワーク対象エリアは、人口が集中している中心市街地（旧三次市地域の都市計画区域内）とします。
- 優先的に自転車ネットワーク路線を選定するエリアとしては、自転車の利用が多く見込まれ、公共・公益施設等が集中している三次駅を中心とした半径 1.5 km 範囲の区域とします。

▼自転車ネットワーク計画検討対象エリアおよび優先的策定検討エリア



3-4. 自転車ネットワークの選定

○自転車ネットワーク路線は、3-2 で定めた自転車施策の基本方針に沿って選定します。

基本方針 1 歩行者と自転車の安全確保

○通学路等により自転車と歩行者の安全対策を図るべき路線 等

基本方針 2 自転車利用の促進による環境負荷の軽減

○交通結節点である JR 三次駅から公共施設等へアクセスする路線 等

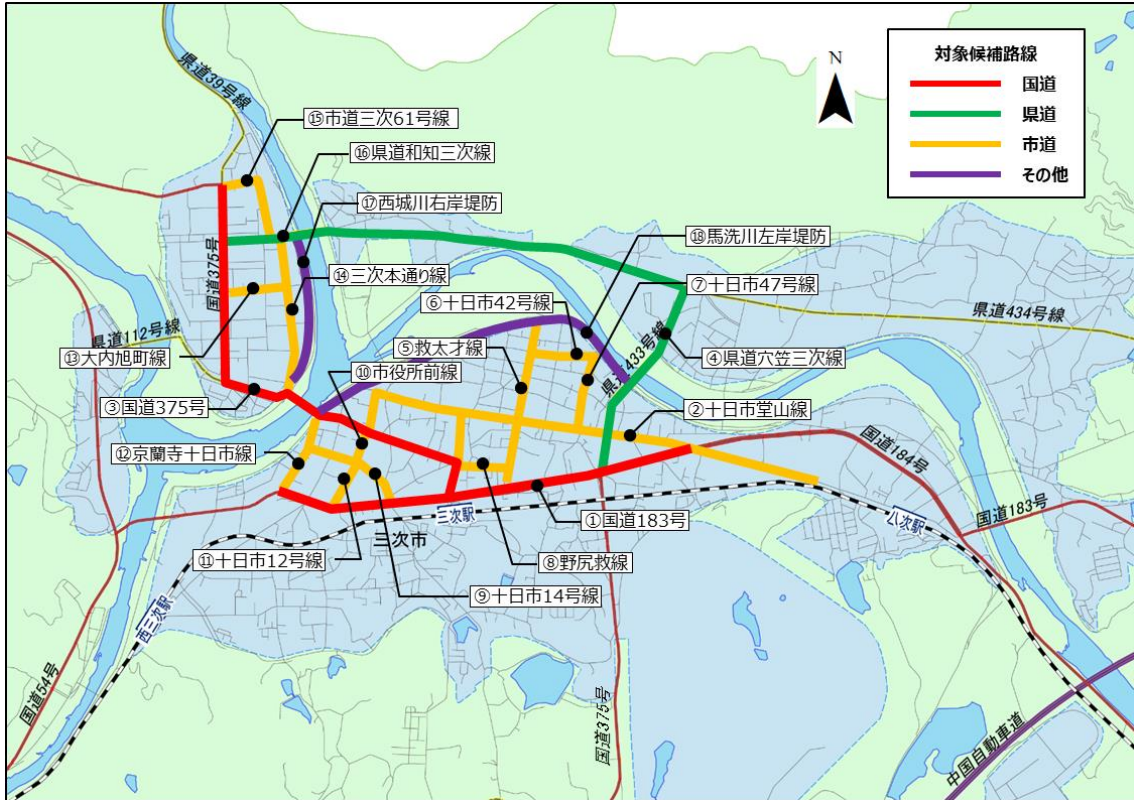
基本方針 3 健康増進のための自転車利用環境等の整備

○市民の健康増進やレクリエーションに資することが見込まれる路線 等

▼自転車ネットワーク路線 一覧

路線	路線名	区間 (交差点名又は代表箇所名)	基本 方針	選定理由
①	国道 183 号	京蘭寺～三次駅前～南畑敷	1 2	三次駅から県立三次中学校・高等学校への通学路, 商業施設へのアクセス
②	市道 十日市堂山線	巴橋東詰～南畑敷～三次高等学校正門前	1 2	国道 183 号から県立三次中学校・高等学校への通学路, 住宅地から十日市中学校への通学路
③	国道 375 号	三次駅前～三次消防署(南)～太才町	1 2	三次駅から三次市役所へのアクセス, 三次町地区の教育及びコミュニティ施設へのアクセス
④	県道 穴笠三次線	上原～願万地	1 2	三次町地区の文化施設へのアクセス
⑤	市道 救太才線	合同庁舎(南)～十日市親水公園	1 2	市街地から親水公園, 図書館へのアクセス
⑥	市道 十日市 42 号線	十日市東 3 丁目～三次市防災センター手前	1 2	図書館へのアクセス
⑦	市道 十日市 47 号線	職業安定所入口～三次市防災センター手前	1 2	図書館へのアクセス
⑧	市道 野尻救線	三次合同庁舎～三次消防署(南)～上新町	1 2	十日市中学校への通学路
⑨	市道 十日市 14 号線	三次警察署入口～西町	1 2	ネットワークの連続性確保
⑩	市道 市役所前線	三次市役所入口～市道十日市 14 号線	1 2	三次市役所及び商業施設へのアクセス, ネットワークの連続性確保
⑪	市道 十日市 12 号線	下新町東～市道十日市 14 号線	1 2	三次市役所及び商業施設へのアクセス, ネットワークの連続性確保
⑫	市道 京蘭寺十日市線	京蘭寺～巴橋東詰	1 2	ネットワークの連続性確保
⑬	市道 大内旭町線	三次小学校前～旭町	1 2	三次町地区の公民館へのアクセス
⑭	市道 三次本通り線	巴橋西詰～太才町	1 2	教育及び文化施設へのアクセス, ネットワークの連続性確保
⑮	市道 三次 61 号線	太才町～市道三次本通り線	1 2	ネットワークの連続性確保
⑯	県道 和知三次線	願万地～三次中学校入口	1 2	三次中学校への通学路、ネットワークの連続性確保
⑰	その他 西城川右岸堤防	巴橋西詰～旭橋西詰	3	市民の健康増進, ネットワークの連続性確保
⑱	その他 馬洗川左岸堤防	巴橋東詰～願橋	3	市民の健康増進, ネットワークの連続性確保

▼自転車ネットワーク路線 位置図



4. 整備形態の選定

選定した自転車ネットワーク路線について、ガイドラインや道路状況等を踏まえ、整備形態の選定を行います。

なお、整備形態については、関係者協議、今後のまちづくりや利用者ニーズの変化等を踏まえ、見直しを行う可能性があります。

4-1. 基本的な考え方

整備形態の選定にあたっては、ガイドラインに示されている「原則として自転車は車道の左側通行」を基本とした「自転車道、自転車専用通行帯、車道混在（自転車と自動車を混在通行とする道路）」の3種類の整備形態から選定することを基本とします。

ただし、自転車走行空間を新たに創出するためには、多額の費用と長い期間が必要となることから、早期に自転車ネットワーク路線の連続性を確保することができるよう、既存の道路空間を有効に活用しながら、安全性を早期に確保することが重要であり、各路線における整備形態の選定については、以下に示す流れに沿って行います。

なお、各路線の整備形態は、今後詳細に調査・設計した上で、道路管理者・交通管理者など関係者と協議の上、決定します。

▼整備形態の基本的な考え方

STEP①：「原則として自転車は車道の左側通行」を基本とした「自転車道・自転車専用通行帯・車道混在」の整備形態から選定

- ガイドラインに示されている「原則として自転車は車道の左側通行」を基本として「自転車道、自転車専用通行帯、車道混在」の3種類の整備形態から選定します。
- ただし、早期の整備効果発現をめざし、既存の道路空間内での整備の実現性についても検討します。



STEP②：広幅員の自転車歩行者道を有する路線は、比較的早期に整備が可能な「自転車走行位置の明示」による自転車利用者の安全性・快適性の確保

- 自転車ネットワーク路線の中で「自転車通行可」である広幅員の自転車歩行者道を有する路線は、STEP①で選定した整備形態より早期整備の可能性が高い「自転車走行位置の明示」の整備により自転車利用者・歩行者の安全性、快適性の早期確保をめざします。
- ただし、「原則として自転車は車道の左側通行」であるため、将来的に自転車需要の増加等が認められる場合は、歩行者と自転車を構造的に分離した整備等を検討します。



STEP③：STEP①又はSTEP②による対応が困難な路線は「ソフト対策」を検討

- STEP①又はSTEP②による対応が困難な路線については、法定外看板の設置やマナー啓発等によるソフト対策の実施を検討します。
- ただし、STEP①又はSTEP②に該当する路線についても、必要に応じて「ソフト対策」の実施を検討します。

4-2. 検討 STEP の概要

前述の整備形態の選定における検討 STEP の概要は、以下に示すとおりです。

(1) STEP①

STEP①：「原則として自転車は車道の左側通行」を基本とした「自転車道・自転車専用通行帯・車道混在」の整備形態を検討

- 整備形態の選定にあたっては、ガイドラインでは「原則として自転車は車道の左側通行」を基本として、交通状況を踏まえた「自転車道、自転車専用通行帯、車道混在」の3種類の整備形態が示されています。
- 上記の3種類の整備形態の中で、構造的に歩行者や自動車と分離される「自転車道」を全路線で採用することが望ましいと考えますが、自転車専用の空間を新たに創出するためには多額の費用と長い期間が必要となることから、早期に自転車ネットワーク路線の連続性を確保することができるよう、既存の道路空間内での整備の実現性についても検討を行います。

▼交通状況を踏まえた整備形態の考え方

	A：自動車の速度が高い道路	B：A,C以外の道路	C：自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ自動車の日交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 (自転車と自動車を車道で混在)

▼基本的な整備形態のイメージ

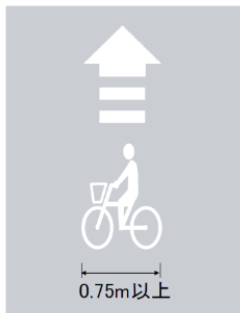
整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>路面着色及び自転車ピクトグラムを設置。緑石線等</p> <p>歩道 自転車道 車道</p>
自転車専用通行帯	<p>路面の全部又は一部を着色。自転車ピクトグラムを設置</p> <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
車道混在 (自動車と自転車を混在通行とする道路)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※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>[車線内の対策]</p>

資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月改訂）」国土交通省・警察庁

▼矢羽根型路面表示の標準仕様（案）

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様 (案)	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上※1 長さ=1.50m以上 角度=1:1.6</p> <p>幅=0.75m 長さ=0.60m 角度=1:0.8</p> <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>設置間隔=10m※2 1.0m以上※3</p>	<p>設置間隔=10m※2 1.0m以上(0.75m以上※4)</p>
備考	<p>※1：自転車は車道や自転車道の中央から左の部分とその左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でもこの原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2：矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部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する。</p> <p>※3：路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4：現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

▼自転車ピクトグラム例



資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月改訂）」国土交通省・警察庁

(2) STEP②

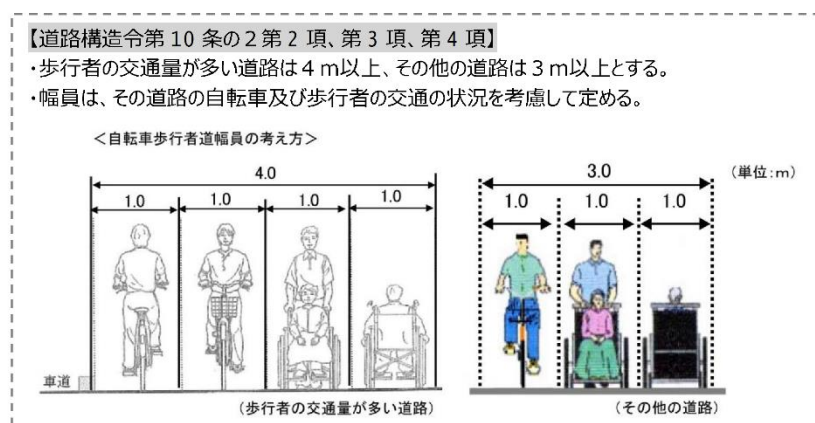
STEP②：広幅員の自転車歩行者道を有する路線は、比較的早期整備が可能な「自転車走行位置の明示」による歩行者及び自転車利用者の安全性の確保

STEP①では、既存の道路空間内での整備の実現性についても検討し、整備形態を選定していますが、完成までには多額の費用と長い期間を要することが想定されます。

この状況に対応するために、自転車の通行が可能な「自転車通行可」の道路標識を有する自転車歩行者道を有し、かつ自転車と歩行者の安全な通行区分が可能な自転車歩行者道の幅員が連続的に確保されている場合、「自転車走行位置の明示」を優先して行うこととします。

なお、歩行者の安全に配慮し、現状で幅員 4.0m 以上確保できる自転車歩行者道を有する路線を対象とします。

▼道路構造令に示される自転車歩行者道の幅員



資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月改訂）」国土交通省・警察庁

- ただし、「原則として自転車は車道の左側通行」は満たしていないため、自転車ネットワーク内では補完的な路線として位置付けます。将来的に歩行者・自転車需要が増加し、安全性の問題等を確認した場合は、ガイドラインに示されている整備形態の自転車道、自転車専用通行帯等の整備を検討します。

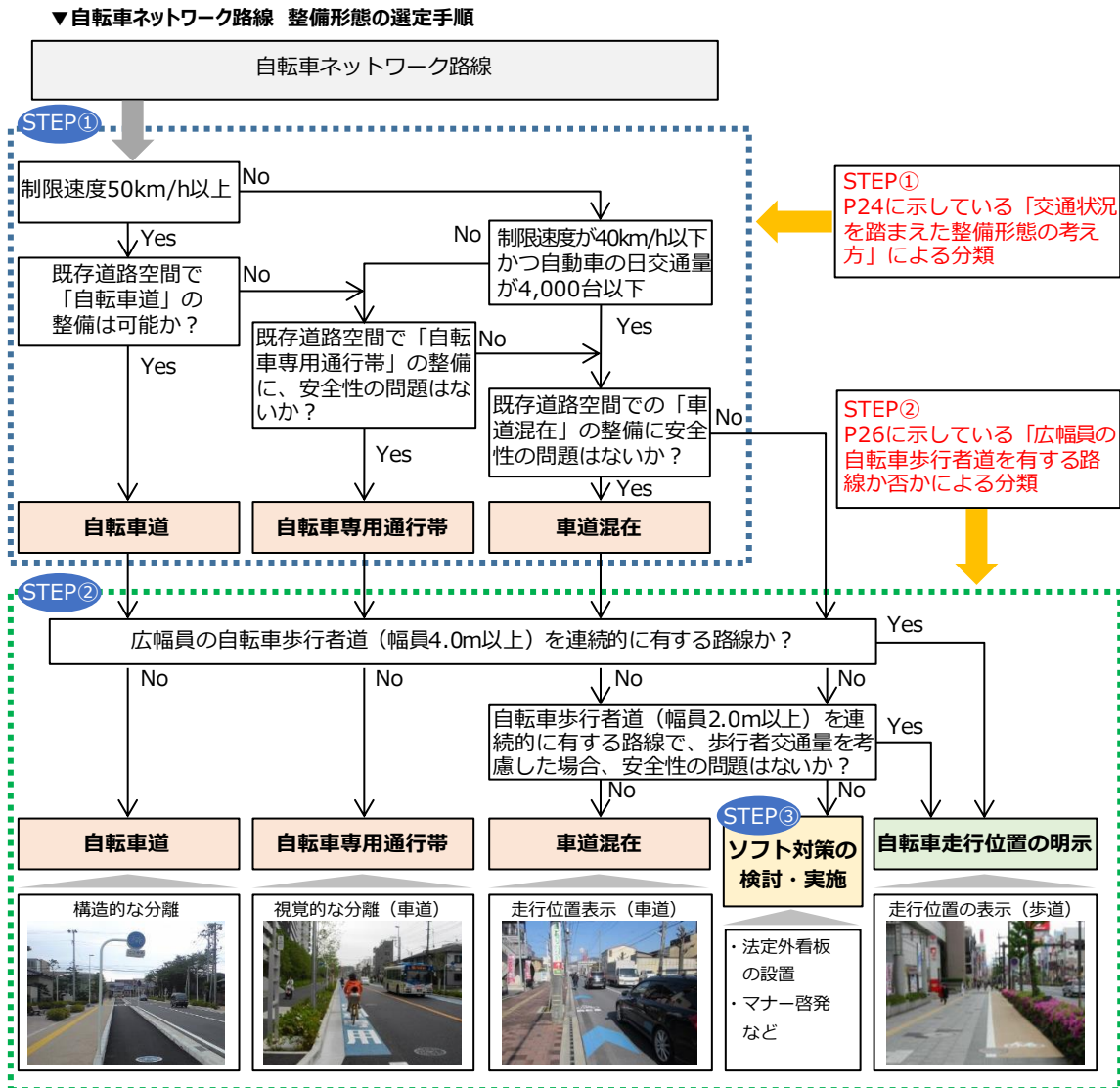
(3) STEP③

STEP③：STEP①又はSTEP②による対応が困難な路線は「ソフト対策」の実施を検討

- STEP①又はSTEP②による対応が困難な路線（既存の道路空間内での自転車走行空間の確保が困難な路線等）については、法定外看板の設置、マナー啓発等による「ソフト対策」の実施を検討します。
- なお、STEP①又はSTEP②に該当する路線についても、必要に応じて「ソフト対策」の検討を行います。

4-3. 整備形態の選定, 整備イメージ

- 整備形態の選定にあたっては、以下の手順で選定します。



▼自転車ネットワーク路線 整備形態の選定

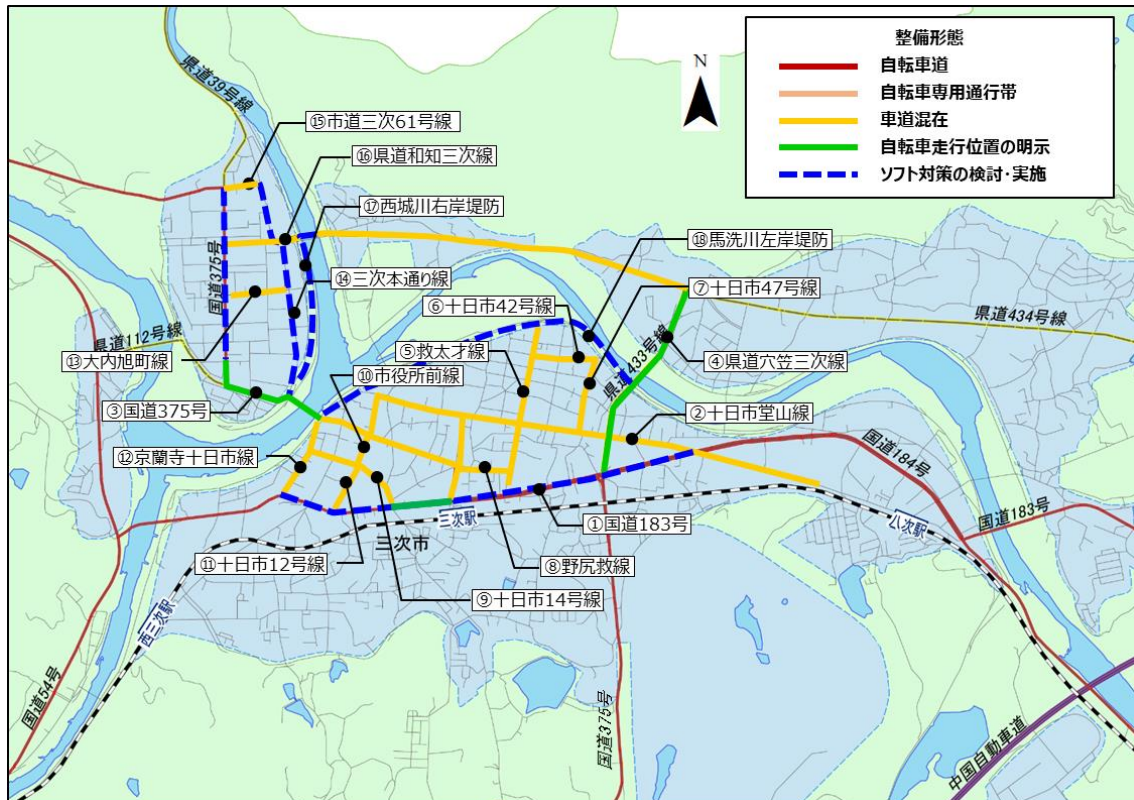
路線	路線名	制限速度 (km/h)	自動車交通量 (台/日)	検討 STEP①	検討 STEP②,③
①	国道 183号	50	16,215	自転車道	自転車走行位置の明示 又はソフト対策
②	市道 十日市堂山線	30	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	車道混在
③	国道 375号	40	6,804 ~13,718	自転車専用 通行帯	自転車走行位置の明示, ソフト対策又は車道混在
④	県道 穴笠三次線	40	11,561	自転車専用 通行帯	自転車走行位置の明示
⑤	市道 救太才線	30	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	車道混在
⑥	市道 十日市 42号線	30	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	車道混在
⑦	市道 十日市 47号線	30	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	車道混在
⑧	市道 野尻救線	40	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	車道混在
⑨	市道 十日市 14号線	30	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	車道混在
⑩	市道 市役所前線	30	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	車道混在
⑪	市道 十日市 12号線	30	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	車道混在
⑫	市道 京蘭寺十日市線	40	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	車道混在
⑬	市道 大内旭町線	40	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	車道混在
⑭	市道 三次本通り線	20	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	ソフト対策
⑮	市道 三次 61号線	30	未計測 (4千台/日未満)	車道混在	車道混在
⑯	県道 和知三次線	40	10,885	自転車専用 通行帯	車道混在 又はソフト対策
⑰	その他 西城川右岸堤防	なし	なし	該当なし	ソフト対策
⑱	その他 馬洗川左岸堤防	なし	なし	該当なし	ソフト対策

(1) 選定した自転車ネットワークの整備形態


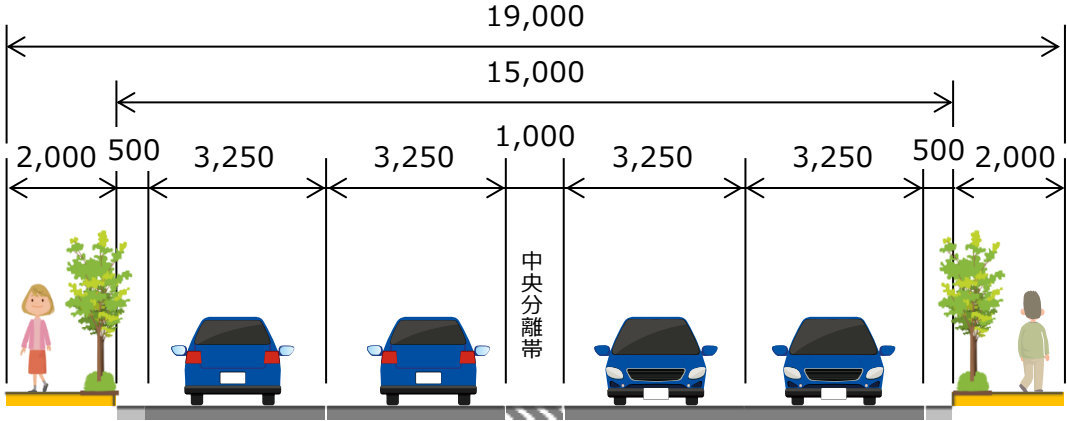
P27 の手順により選定した自転車ネットワーク路線の整備形態は下図に示すとおりです。なお、今後は路線毎に道路管理者、交通管理者等の関係機関と協議・調整を図り、事業を実施することになります。

このため、本計画は、現時点で想定する整備イメージを示しています。

▼自転車ネットワーク路線の整備形態



(2) 路線毎の整備イメージ

路線①-1 国道 183 号		
制限速度：50km/h	整備形態の考え方：自転車道	本計画での整備形態：ソフト対策
 <p style="text-align: center;">現況写真</p>		
 <p style="text-align: center;">現況断面</p>		
<div style="border: 1px solid gray; background-color: #cccccc; padding: 10px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="margin: 0;">ソフト対策の検討・実施 (バイパス道路で交通量が多く、自転車が 車道部を通行することが非常に危険であるため)</p> </div>		
<p>整備形態：ソフト対策の検討・実施</p>		

路線①-2 国道 183 号 (三次駅前)

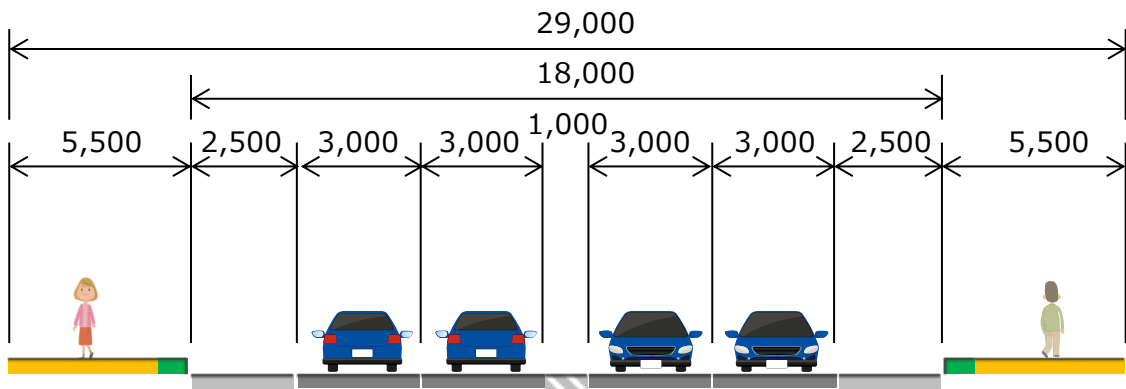
制限速度：50km/h

整備形態の考え方：自転車道

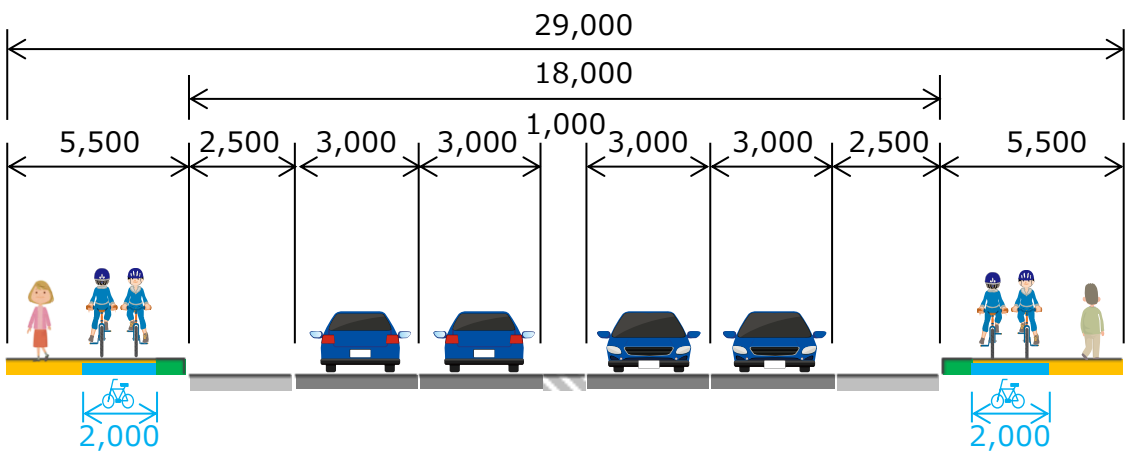
本計画での整備形態：
自転車走行位置の明示



現況写真



現況断面



整備形態：自転車走行位置の明示

路線② 市道 十日市堂山線

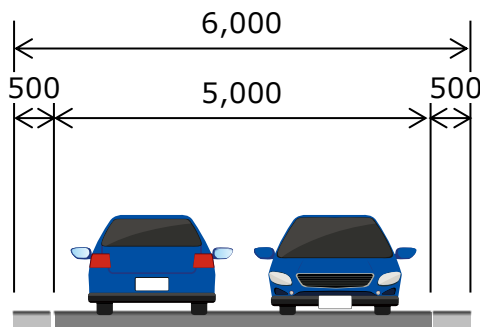
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：車道混在

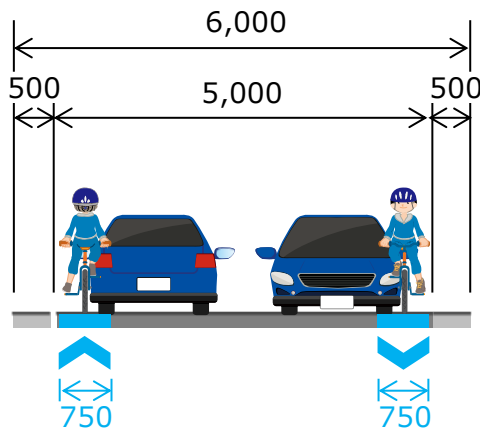
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線③-1 国道375号(三次小学校前)

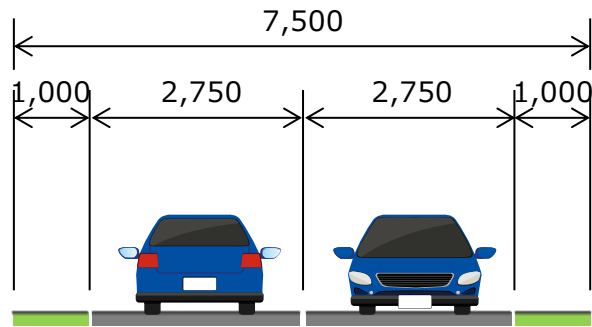
制限速度：40km/h

整備形態の考え方：
自転車専用通行帯

本計画での整備形態：ソフト対策



現況写真



現況断面

ソフト対策の検討・実施
(国道で交通量が多く、自転車が車道部を
通行することが非常に危険であるため)

整備形態：ソフト対策の検討・実施

路線③-2 国道375号(巴橋付近)

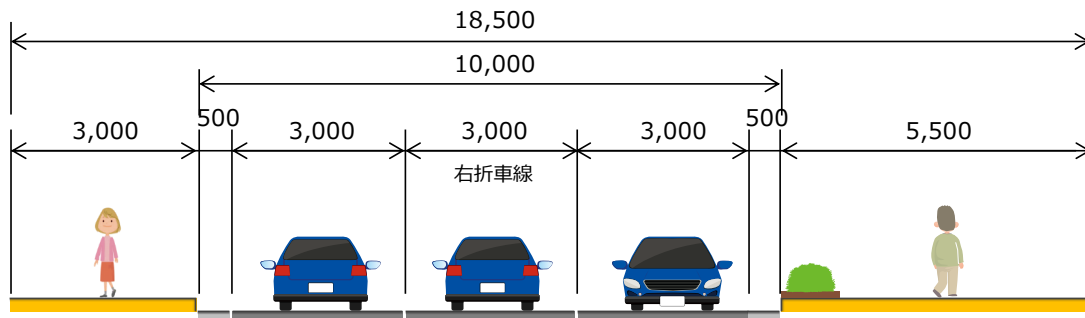
制限速度：40km/h

整備形態の考え方：
自転車専用通行帯

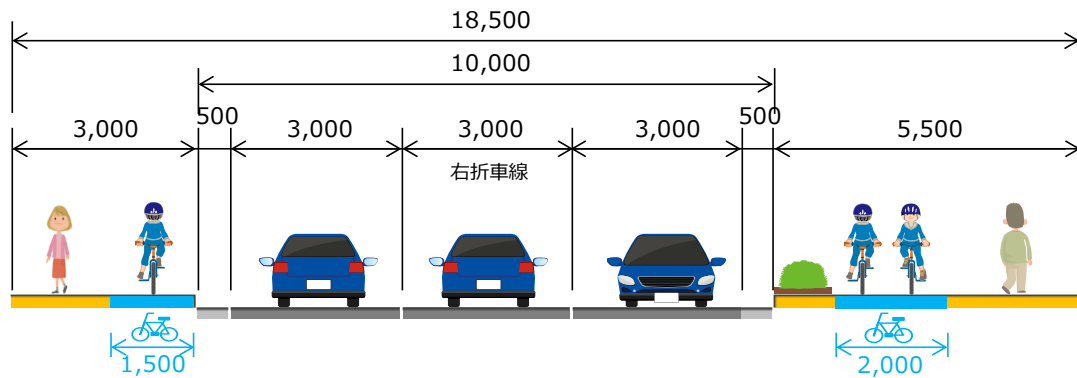
本計画での整備形態：
自転車走行位置の明示



現況写真



現況断面



整備形態：自転車走行位置の明示

路線③-3 国道375号(三次市役所前)

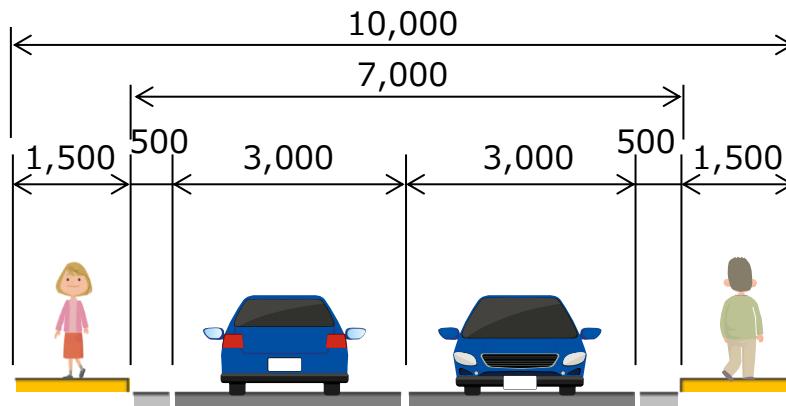
制限速度：40km/h

整備形態の考え方：
自転車専用通行帯

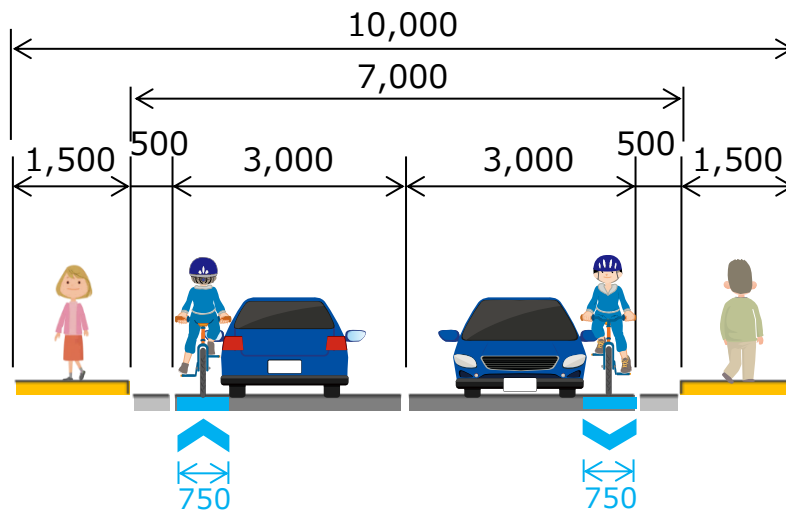
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線④ 県道 穴笠三次線

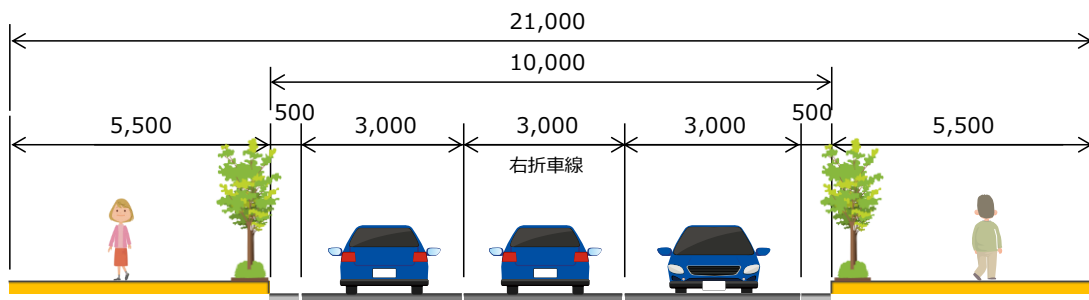
制限速度：40km/h

整備形態の考え方：
自転車専用通行帯

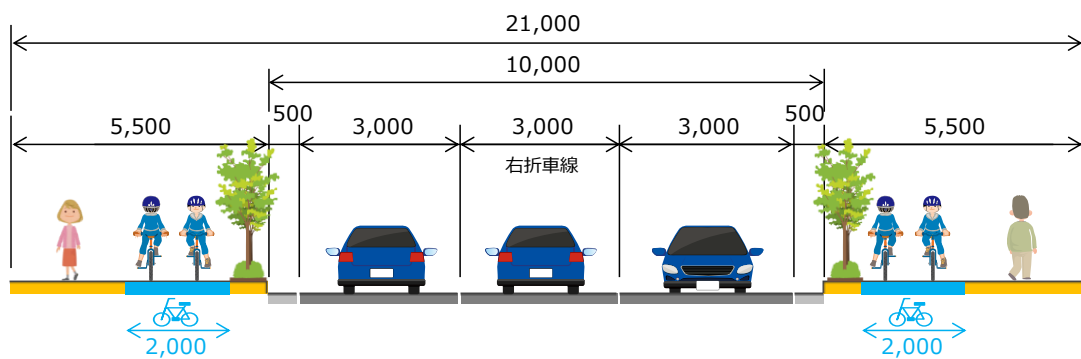
本計画での整備形態：
自転車走行位置の明示



現況写真



現況断面



整備形態：自転車走行位置の明示

路線⑤ 市道 救太才線

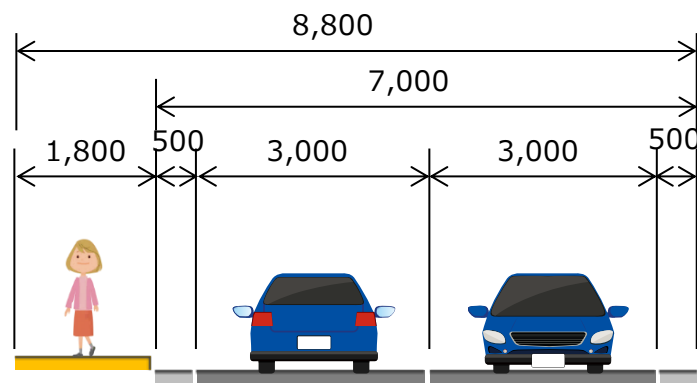
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：車道混在

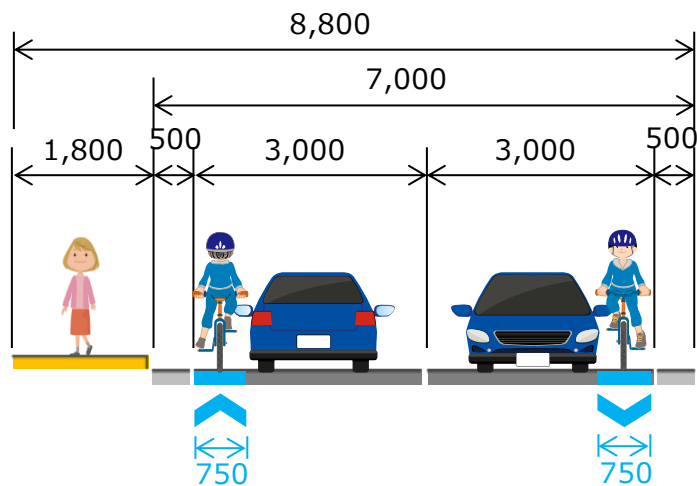
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線⑥ 市道 十日市 42 号線

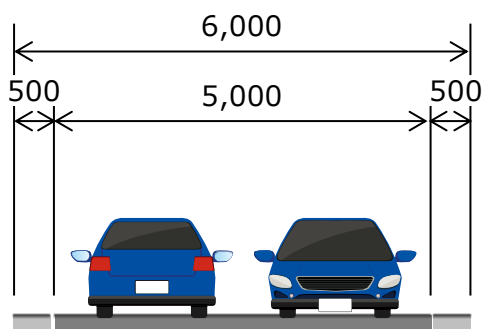
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：車道混在

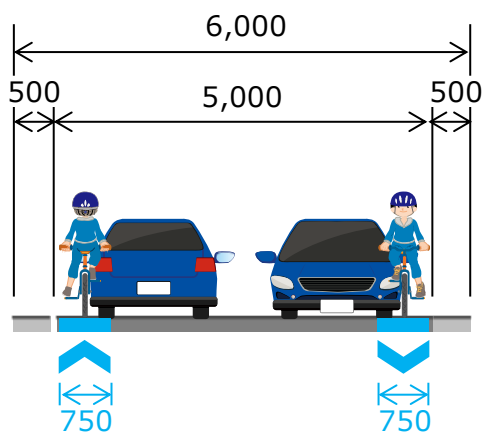
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線⑦ 市道 十日市 47 号線

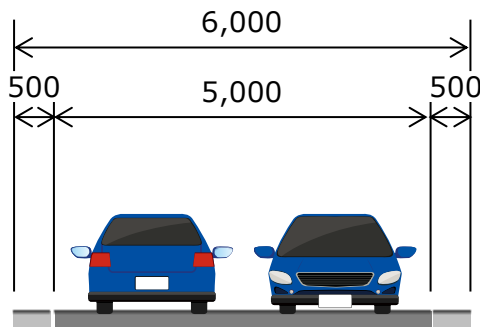
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：車道混在

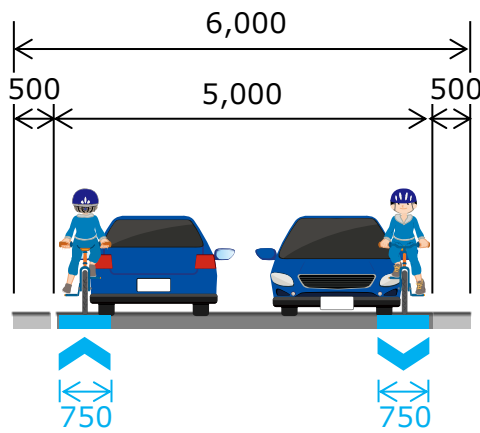
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線⑧ 市道 野尻救線

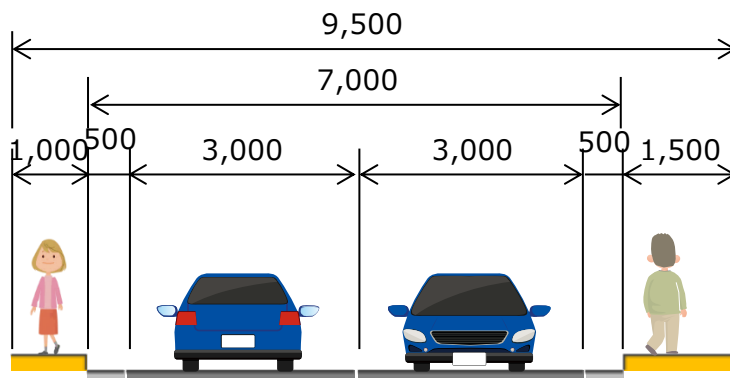
制限速度：40km/h

整備形態の考え方：車道混在

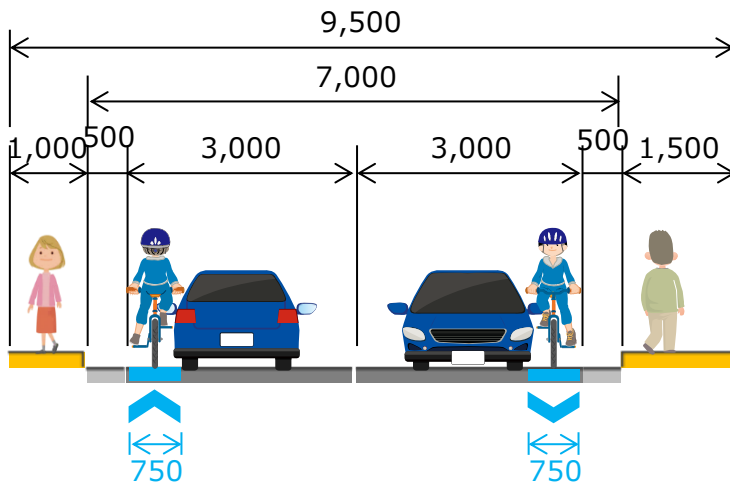
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線⑨ 市道 十日市 14 号線

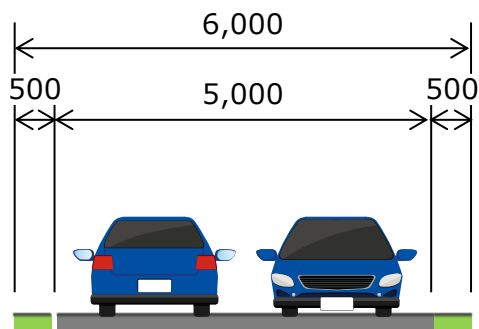
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：車道混在

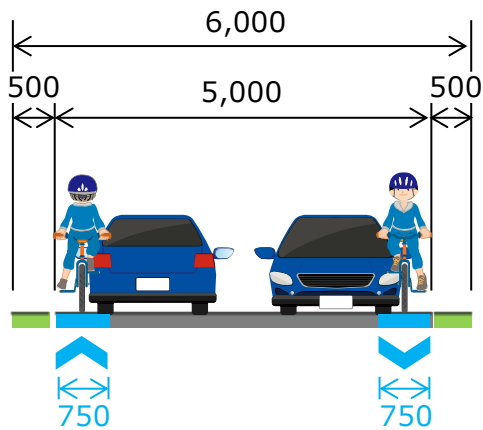
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線⑩ 市道 市役所前線

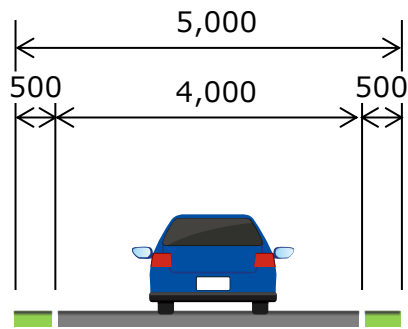
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：車道混在

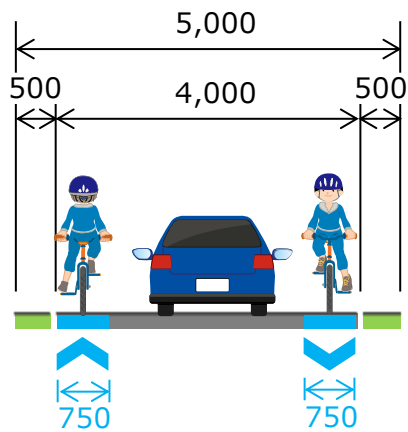
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線① 市道 十日市 12 号線

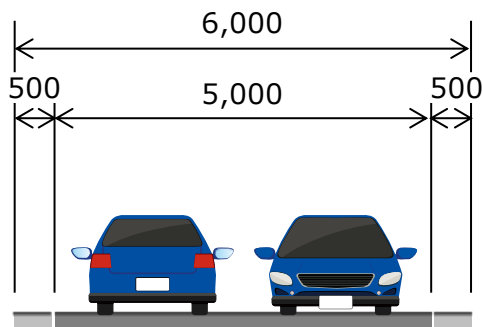
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：車道混在

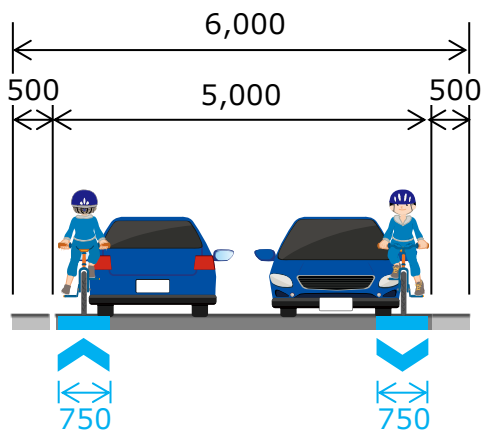
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線⑫ 市道 京蘭寺十日市線

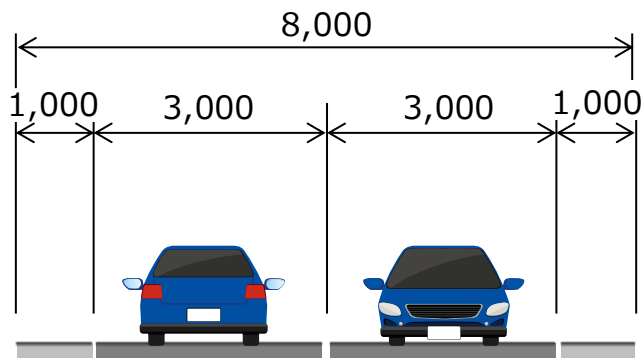
制限速度：40km/h

整備形態の考え方：車道混在

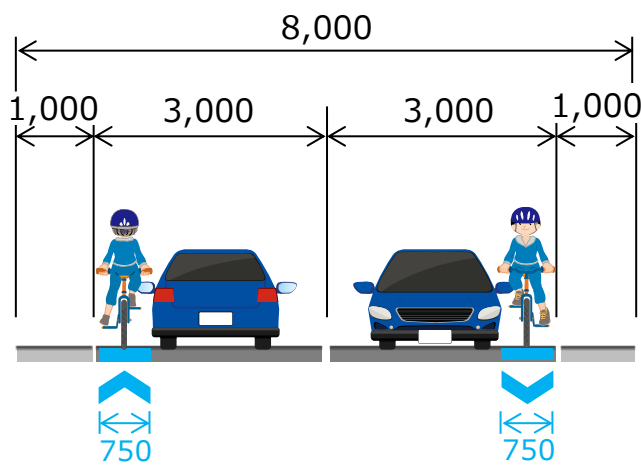
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線⑬ 市道 大内旭町線

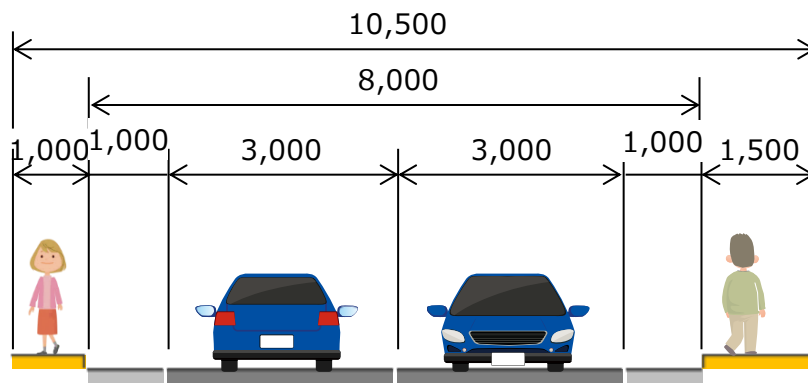
制限速度：40km/h

整備形態の考え方：車道混在

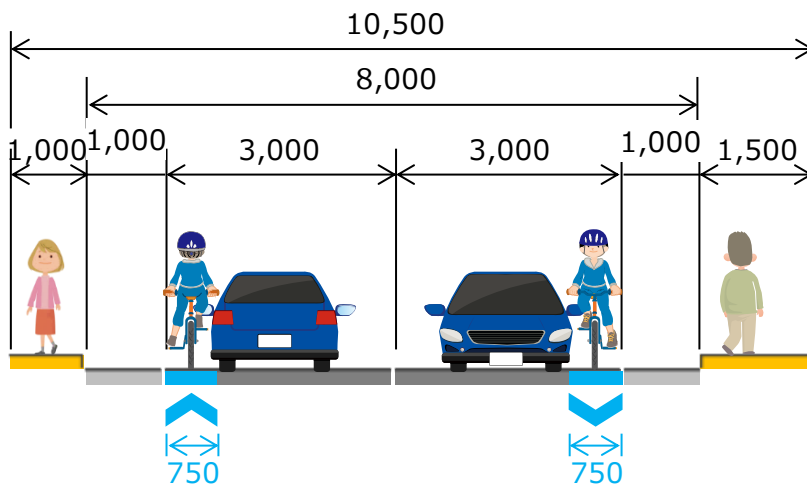
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線⑭ 市道 三次本通り線

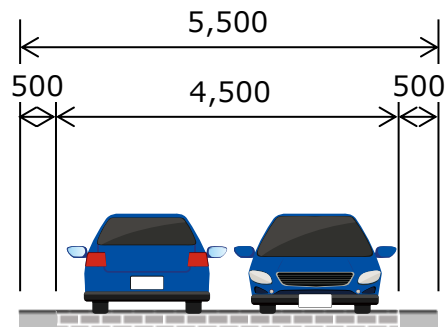
制限速度：20km/h

整備形態の考え方：車道混在

本計画での整備形態：ソフト対策



現況写真



現況断面

ソフト対策の検討・実施
(石畳が整備されており、矢羽根は景観上そぐわないため)

整備形態：ソフト対策の検討・実施

路線⑮ 市道 三次 61 号線

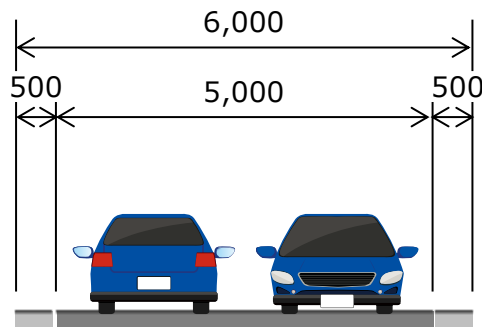
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：車道混在

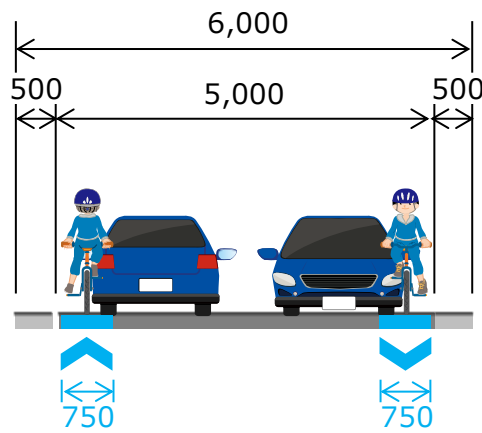
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線⑩-1 県道 和知三次線（旭橋西詰～三次中学校入口）

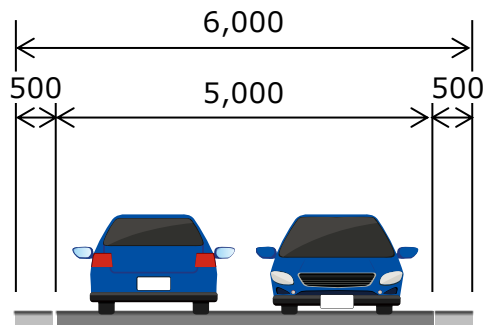
制限速度：30km/h

整備形態の考え方：
自転車専用通行帯

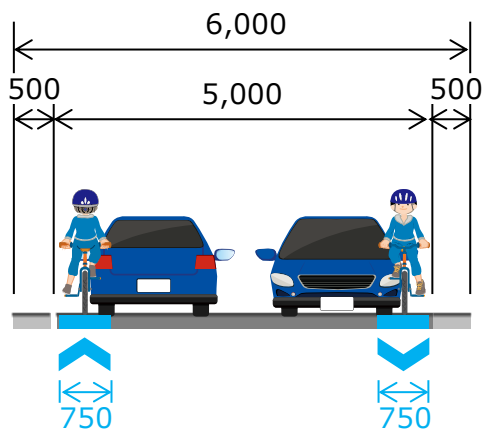
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備
(矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置)

路線⑩-2 県道 和知三次線（旭橋東詰～願万地）

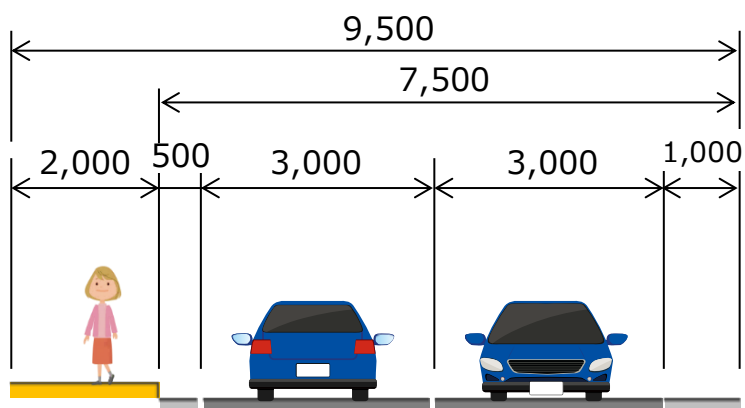
制限速度：40km/h

整備形態の考え方：
自転車専用通行帯

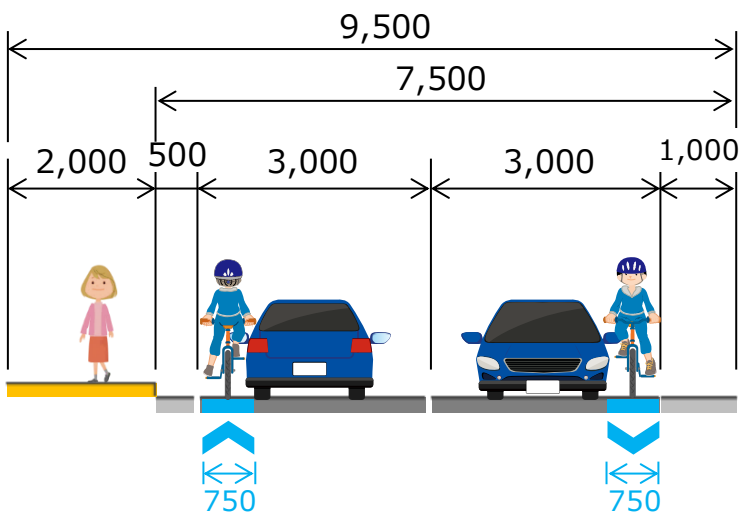
本計画での整備形態：車道混在



現況写真



現況断面



整備形態：車道混在の整備

（矢羽根型路面表示及び自転車ピクトグラムを設置）

路線⑰ 西城川右岸堤防

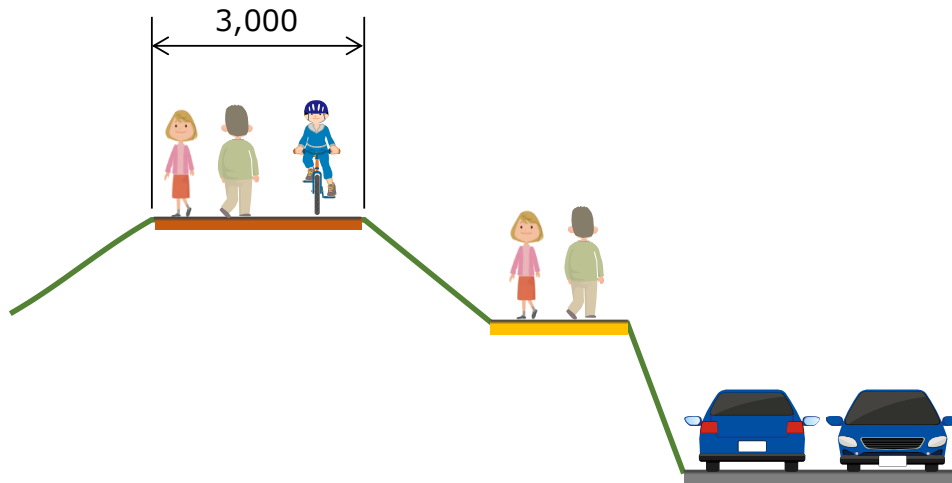
制限速度：なし

整備形態の考え方：該当なし

本計画での整備形態：ソフト対策



現況写真



現況断面

ソフト対策の検討・実施
(既に堤防道路が整備されており、
日常的に自転車及び歩行者が通行している)

整備形態：ソフト対策の検討・実施

路線⑱ 馬洗川左岸堤防

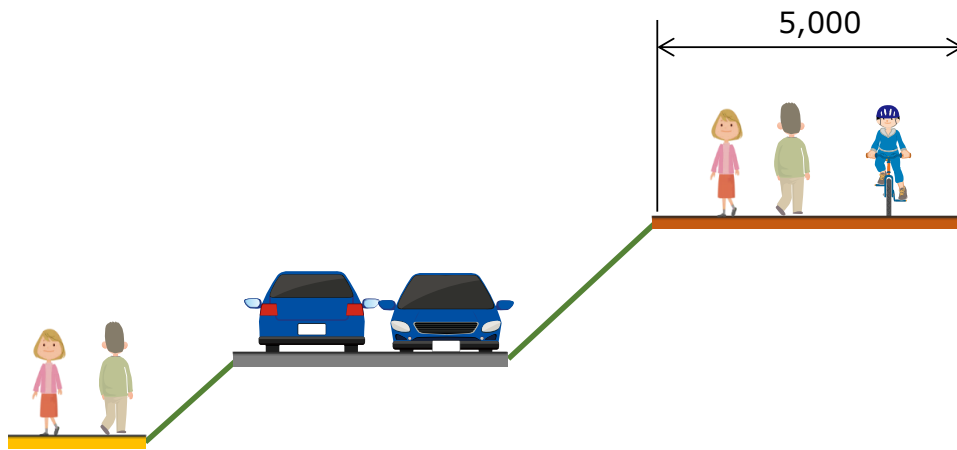
制限速度：なし

整備形態の考え方：該当なし

本計画での整備形態：ソフト対策



現況写真



現況断面

ソフト対策の検討・実施
(既に堤防道路が整備されており、
日常的に自転車及び歩行者が通行している)

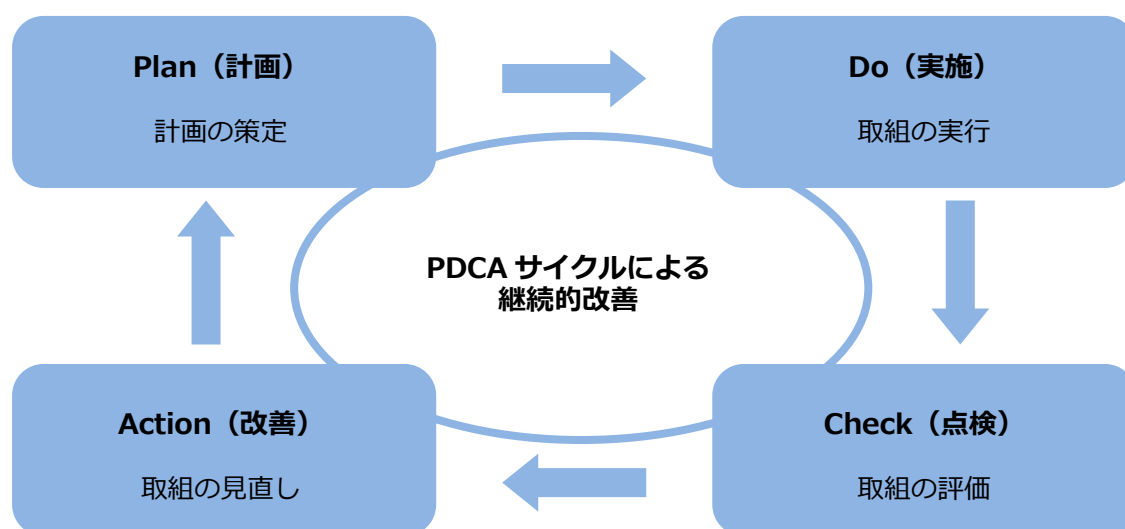
整備形態：ソフト対策の検討・実施

5. 今後の推進に向けて

本計画は、国や県、警察などの関係機関と、市の関係部局等がお互い連絡を図りながら、PDCA（計画－実施－点検－改善）サイクルに基づき、計画内容の改善や施策の重点化を図りながら、継続的に計画を推進していきます。

また、効果的・効率的なネットワーク形成が図れるように、関係者協議や今後のまちづくり、利用者ニーズの変化等を踏まえながら、段階的にネットワークの拡充や見直しを図ります。

図表 PDCA サイクルの内容



三次市自転車ネットワーク計画

令和2年3月

建設部 土木課