

## 5. 自転車通行空間ネットワークの構築

### (1) 自転車通行空間ネットワークの構成

本計画では計画目標を実現するための自転車通行空間ネットワークとして、日常生活や観光における自転車利用を支える市街地ネットワークと、主に観光やレクリエーションとしての活用を想定する郊外ネットワークを構築します。

#### ●市街地ネットワーク（基本方針：①、②、③）※

市街地における自転車通行空間ネットワークは、現在の自転車通行空間の整備状況を踏まえ、以下の項目に該当する路線を基本に設定します。

なお、自転車関連の事故が多く発生している区間がある場合は、安全対策が必要な区間としてネットワークに加え、必要な安全対策を行うものとします。

#### ■通勤、通学目的の利用に対応するため、公共交通機関との結節点となる駅や主要なバス停に接続する自転車交通量の多い路線

（大野市外との連絡：JR 越美北線（JR 越前大野駅、JR 北大野駅）、  
京福バス 大野線、勝山大野線、大矢戸線（大野駅前）

#### ■中学校、高校に接続する自転車交通量の多い路線

（陽明中学校、開成中学校、大野高校、奥越明成高校）

#### ■駅や主要なバス停、中学校、高校などの施設周辺で自転車交通量の増加が見込まれる路線

#### ■市民生活に関連する主要施設を連絡する路線

（大野市役所、奥越土木事務所、大野警察署、SC リブレ、SC ヴィオ、大野市文化会館、  
大野市エキサイト広場など）

#### ■今後、自転車の利用促進を行う路線

- ・通勤などで自転車への転換を図る路線

（六間通り(国道 476 号)など）

- ・観光地を結ぶ路線 など

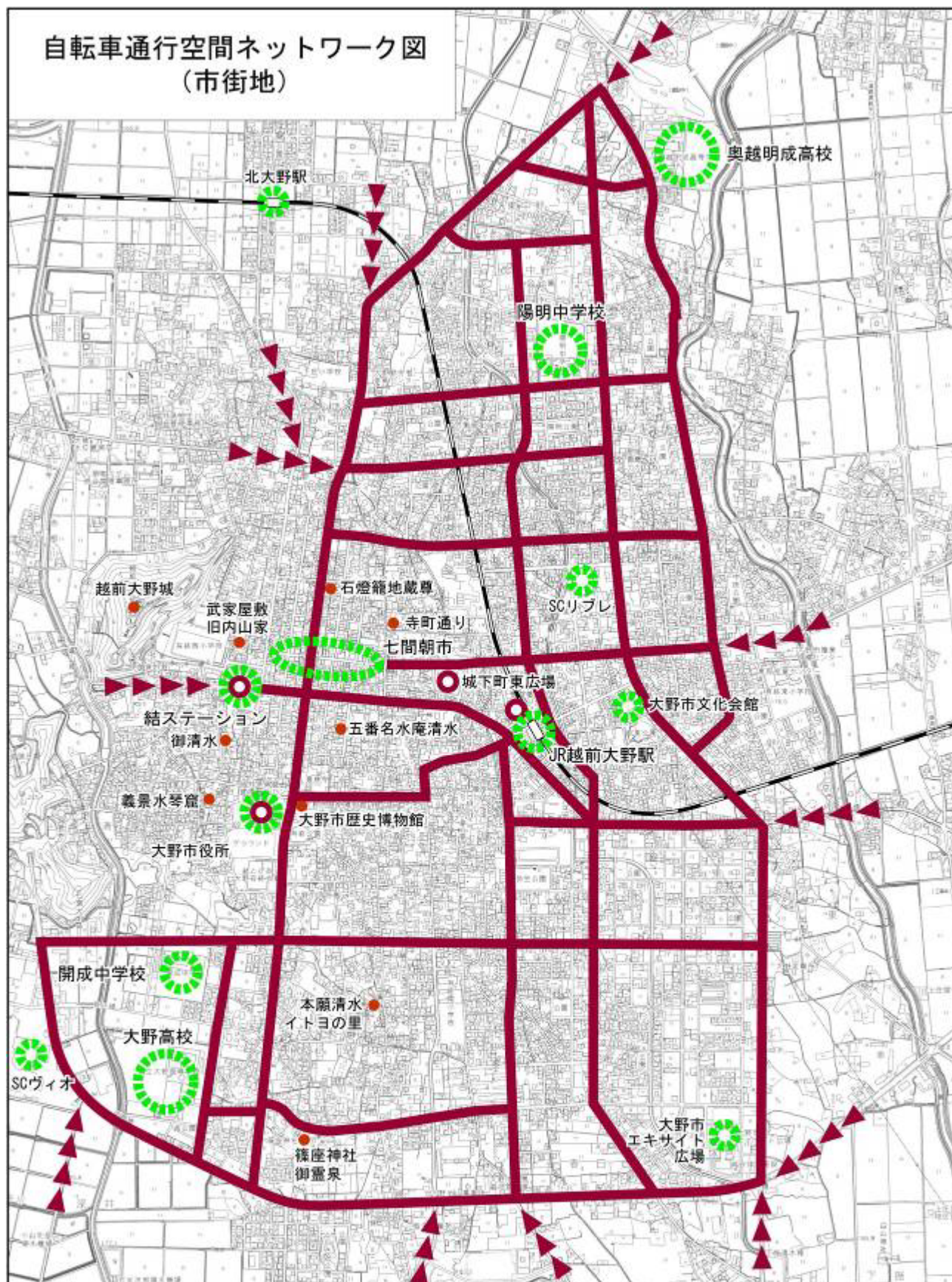
（結ステーション、七間朝市、城下町東広場など）

#### ■その他、ネットワークの連続性を確保するために必要な路線






SC：ショッピングセンター

※ 基本方針に基づいて実施する各施策について、対応する基本方針の番号を示しています。

# 自転車通行空間ネットワーク図 (市街地)



## 凡 例

- |   |  |
|---|--|
|  自転車ネットワーク路線 |  自転車利用が多い主要施設 |
|  自転車導入路      |  主なまちなか観光施設   |
|  駐輪場の整備      |  |





●**郊外ネットワーク（観光レクリエーションルート）**（基本方針：②）

郊外における自転車通行空間ネットワークは、郊外の道路整備状況を踏まえ、以下の項目に該当する路線を基本に設定します。

■**豊かな自然環境を体感できる郊外のサイクリングに適した路線**

大野市は、盆地のため土地が平坦で坂道が少なく自転車利用に適した地形です。

歴史的なまちなみや大野富士とも呼ばれる日本百名山荒島岳などの眺望があり、サイクリングに適しています。

一級河川の真名川や九頭竜川をはじめとする水辺と田園地帯が広がる郊外では、川を越える度に風景が変化する豊かな自然環境があり、大野市の風土を感じることができます。

また、平成30年に開催する第73回国民体育大会（福井しあわせ元気国体）では、大野市で自転車ロードレース競技が行われます。

このような特性や状況を踏まえ、真名川東側に広がる田園地帯に初心者から上級者まで楽しむことができるサイクリングコースや周辺施設を案内する標識等を整備します。

さらに、真名川堤防、河川敷を利用して、「真名川水辺の楽校」から「真名川憩いの島」を経て佐開橋に至る全長約9kmに及ぶサイクリングコースを整備し、真名川の水辺空間と一体となった観光・レクリエーション機能の集積を図ります。

また、市街地から郊外ネットワークに案内する標識の設置について検討します。

今後、計画の変更を行う際に、郊外ネットワークの見直しを行い、サイクリングコースの追加を検討します。



■**真名川サイクリングコース整備イメージ**（写真：木曾川沿川緑地）



■**真名川水辺の楽校**

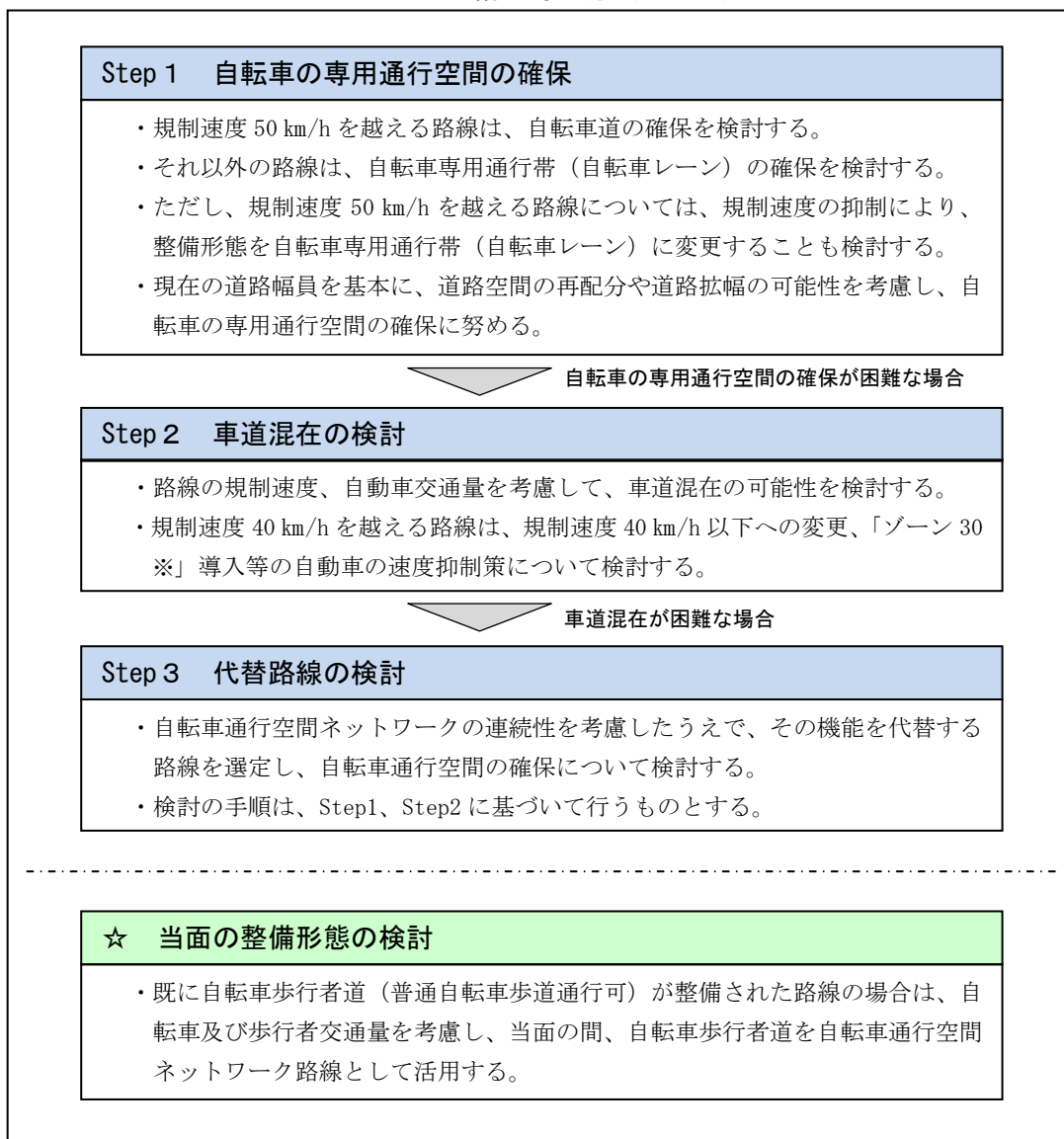
## (2) 自転車通行空間整備の考え方

市街地における自転車通行空間ネットワークは、既存の道路幅員を基本として道路空間の再配分によって通行空間を確保します。

今後、自転車通行空間ネットワークを構成する各路線について、整備の考え方（フロー）に基づいて整備形態を検討し、計画的に整備を行います。

運用面においては、自転車の車道通行の原則に基づき、自転車通行空間の整備に応じて段階的に自転車歩行者道（普通自転車歩道通行可）の指定を見直すものとします。ただし、整備期間における混乱や安全性の低下を防止するため、自転車の交通ルールやマナーの周知を図るとともに、当面の間、自転車歩行者道を自転車通行空間ネットワークの一部として活用することや、自転車専用通行帯（自転車レーン）、車道混在と併用することにより、安全で快適な自転車通行空間を確保するものとします。

### ■ 整備の考え方（フロー）



※ゾーン 30：市街地の住宅地など生活道路が密集する地区で、歩行者や自転車を自動車事故から守るために、区域を指定して車の最高速度を 30 km/h に制限する交通規制