

## 第6章 整備形態の選定

### 6-1 整備形態

基本的な自転車通行空間の整備形態は、下図に示す「自転車道」、「自転車専用通行帯」及び「車道混在」となっている。

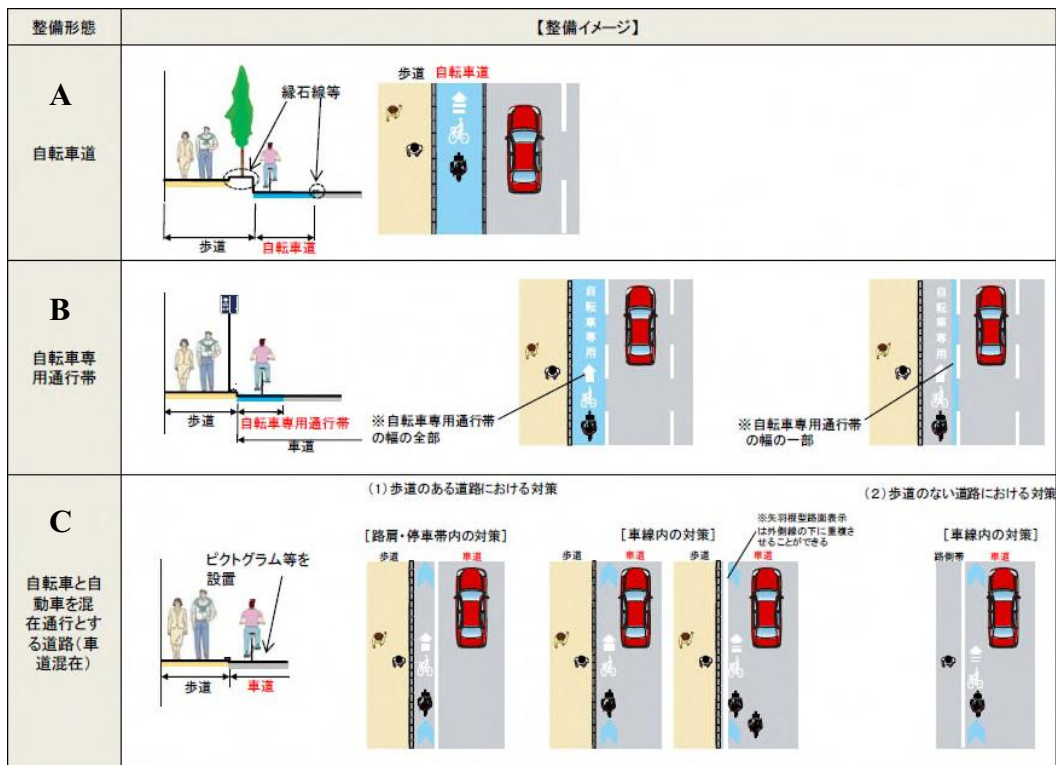


図 6-1 整備形態イメージ

A. 自転車と自動車を構造的に分離する場合  
自転車道を整備するものとする。

B. 自転車と自動車を視覚的に分離する場合  
自転車専用通行帯を設置するものとする。

C. 車道混在とする場合

必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面標示、自転車のピクトグラムを設置するものとする。

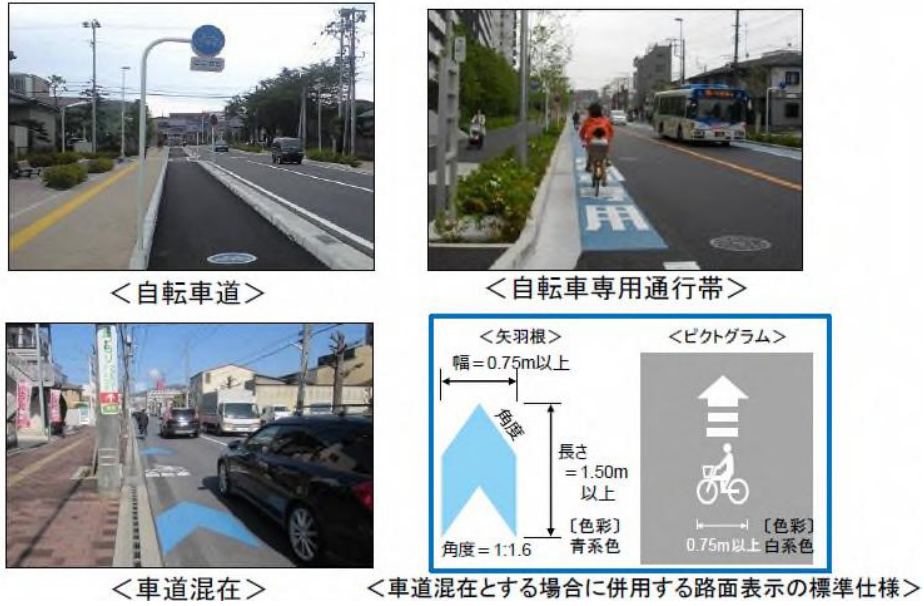


図 6-2 歩行者と分離された自転車通行空間の整備

出典：国土交通省 HP：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」  
「第 1 回自転車の活用推進に向けた有識者会議」

【参考データ】

交差点部及びバス停部における自転車通行空間の主な整備例を以下に示す。

表 6-1 交差点部の走行空間

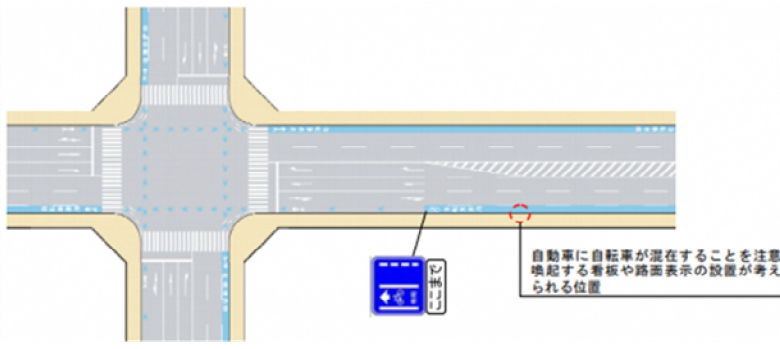
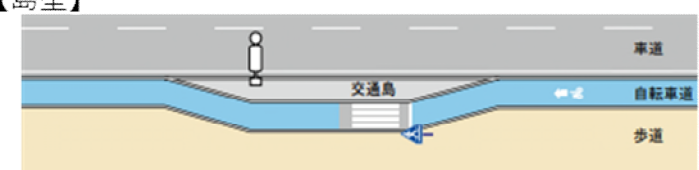
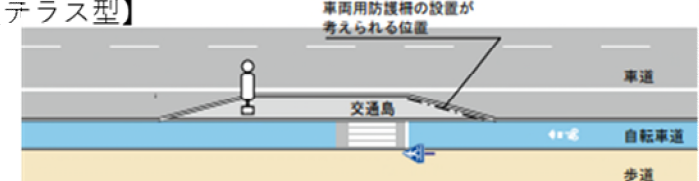

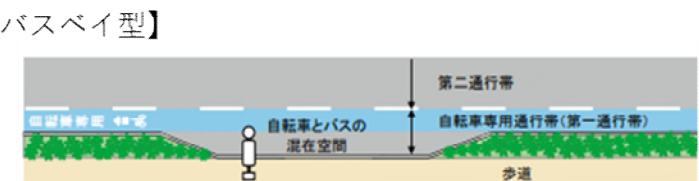
<p>共通事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>左折自動車と自転車が混在することを、混在させる部分の手前で、自転車、自動車双方に対して看板又は路面表示により注意喚起するものとする。</li> <li>看板を設置する場合は、設置目的にあわせて、自動車及び自転車からの視点を考慮し、見えやすい高さ、大きさに設置するものとする。なお、設置位置に関しては、車道、自転車道、歩道の建築限界を遵守するものとする。</li> </ul>	<p>イメージ図</p>	 <p>自動車に自転車が混在することを注意喚起する看板や路面表示の設置が考えられる位置</p>
-------------	--	--------------	--

表 6-2 バス停部の走行空間

<p>自転車道</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所を設置する場合は、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させるため、車道と自転車道との間に交通島（乗降り場）を設置して、自転車道を連続させるものとする。</li> <li>交通島の設置位置は自転車道を屈曲させ、交通島を回避する形状の島型と、乗降場を車道側に張り出すテラス型が考えられるので、現地の状況に応じて適切に選択するものとする。</li> </ul>	<p>イメージ図</p>	<p>【島型】</p>  <p>【テラス型】</p>  <p>車道用防護柵の設置が考えられる位置</p>
<p>自転車レーンタイプ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停部では、バスを歩道に定着させることや駐停車禁止の徹底を図るため、路面表示によりバス停部分を明確化することが考えられる。</li> <li>自転車とバスの交錯の防止を図るため、バス停の存在を明確化し、停止を促すよう、路面表示により自転車利用者に注意喚起を行うものとする。</li> <li>道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所において、バス停車時も自転車の通行を可能とする場合には、バスベイ型としてバス停を整備するものとする。</li> </ul>	<p>イメージ図</p>	<p>【ストレート型】</p>  <p>バス停を明確化する路面表示 停止を促す注意喚起の路面表示</p> <p>第二通行帯 自転車専用通行帯（第一通行帯）</p> <p>バス乗車客待ちスペース</p> <p>【バスベイ型】</p>  <p>第二通行帯 自転車専用通行帯（第一通行帯）</p> <p>自転車とバスの混在空間</p>

## 6-2 整備形態選定の考え方

下図に示すフロー図により、各路線の整備形態を選定する。なお、国土交通省の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考に下図のフロー図を作成し、本計画においては自動車の速度が高い道路（A）の目安を 50km/h 以上と定め、各路線の整備形態を選定する。

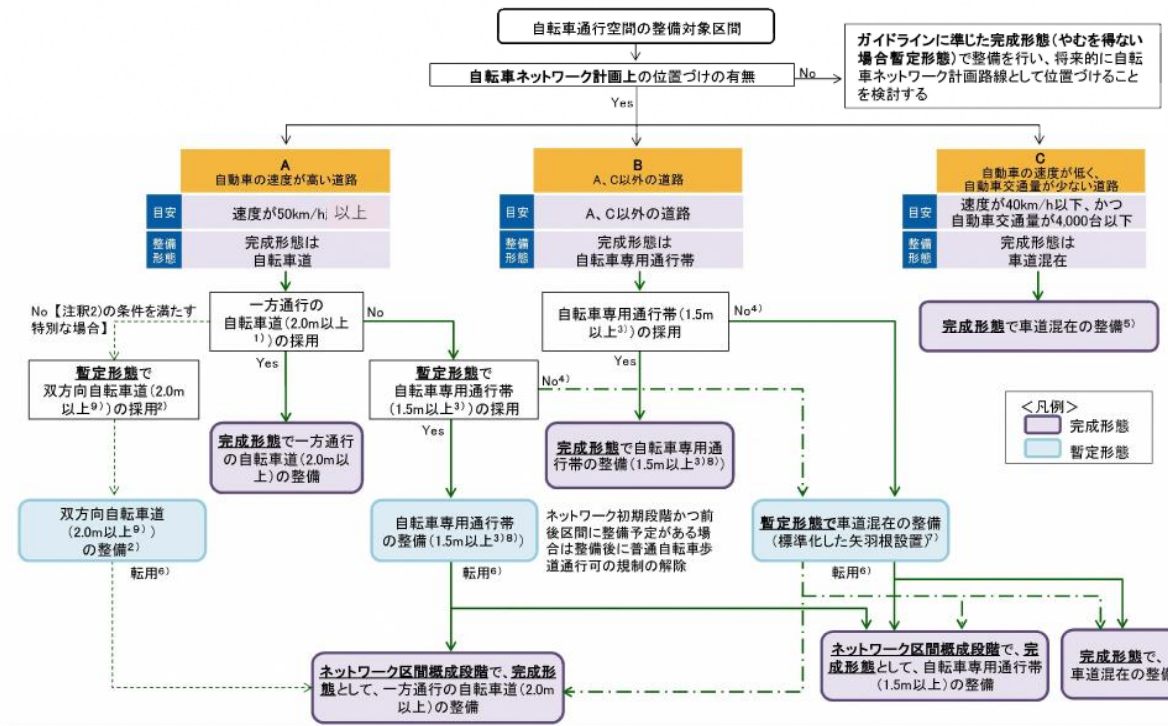


図 6-3 歩行者と分離された自転車通行空間の整備のフロー



### 6-2-1 自転車ネットワーク対象路線の規制速度

うるま市自転車ネットワーク計画の各対象路線の規制速度を以下に示す。

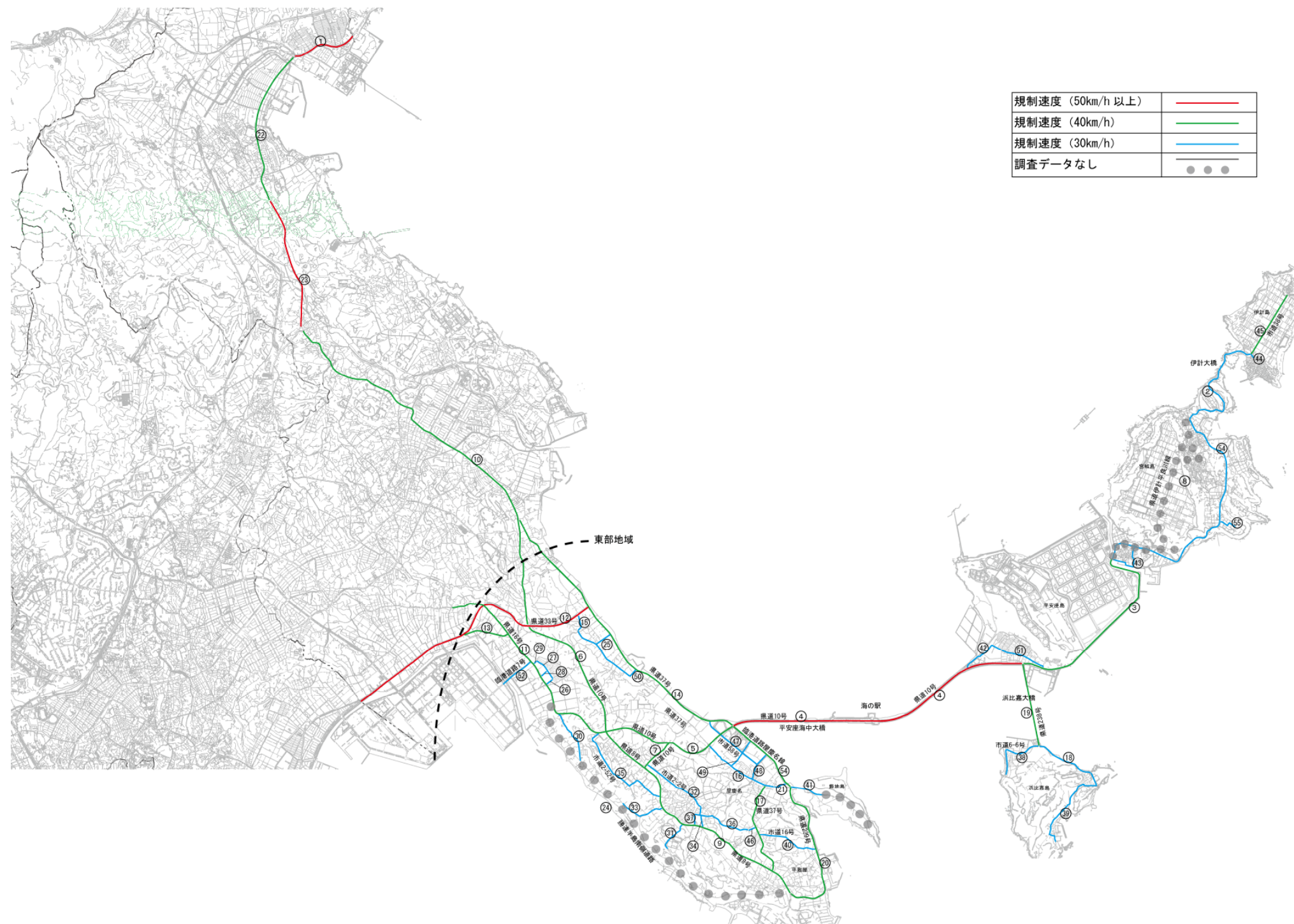


図 6-4 路線別規制速度

### 6-2-2 自転車ネットワーク対象路線の24時間交通量

うるま市自転車ネットワーク計画の各対象路線の24時間あたりの自動車交通量を以下に示す。

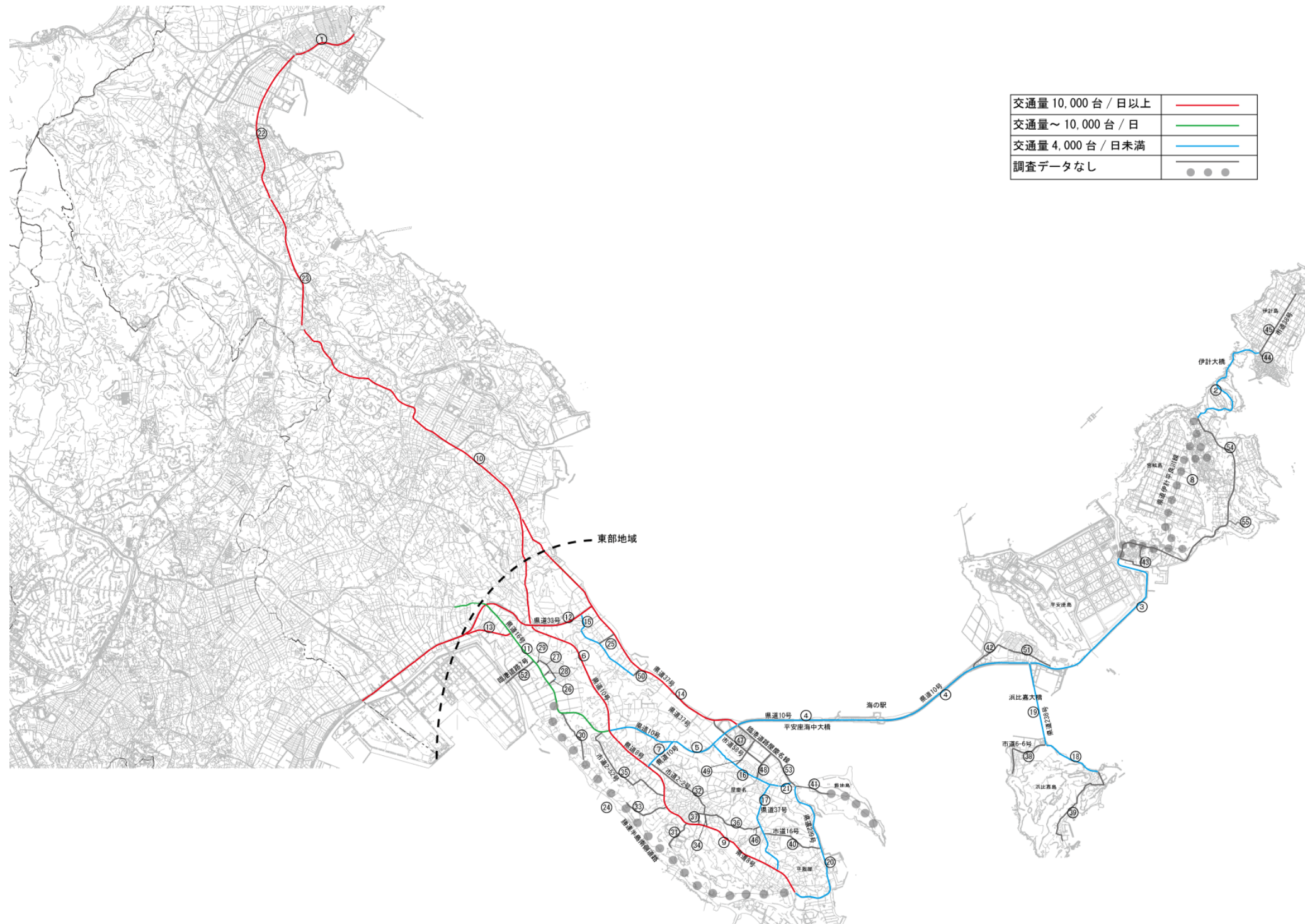


図 6-5 路線別 24 時間交通量



### 6-3 整備形態の選定

ガイドラインの整備形態検討フローに基づき、各路線の整備形態について検討を行った。

整備形態の検討に際しては、各路線の規制速度及び24時間交通量を確認<sup>1)</sup>しているが、その他、路肩幅員に余裕がある区間、前後のネットワークとの連続性等も考慮<sup>2)</sup>している。なお、整備形態については、「暫定整備」、「完成形態（案）」として整理している。「完成形態（案）」はガイドラインに基づく整備断面であり、「暫定整備」については、新たな道路整備計画や改築・改良計画がなく、当面は完成形態での整備が困難な場合、かつ本ネットワーク計画策定の目的である「誰もが安心して自転車を利用できる自転車通行空間の創出」の早期実現を図り「自転車は、車道が原則、歩道は例外」「車道は左側を通行」等を市民に周知・浸透をすることを含め、推進する観点から積極的な整備を行うものである。

- 1) ネットワーク対象路線の日交通量及び規制速度により整備形態を決定。
- 2) No2, 3, 5, 8, 18, 20, 38, 47, 49 の区間において自転車通行空間の連続性を考慮し、整備形態を車道混在から自転車専用通行帯へ見直し。

表 6-3 路線別自転車通行空間整備形態（案）

道路種別	路線番号	路線名	No	整備状況	現況				整備形態		備考
					規制速度 (km/h)	区間延長 (km)	H27センサス交通量		完成形態 (案)	暫定整備	
							24時間	昼12時間			
国道	329	国道329号	1	○	50	1.0	39,315	27,913	A	B	金武町境界～赤崎
	区間延長小計(km)					1.0					
主要地方道	10	伊計平良川線	2	○	30	2.2	3,919	3,038	B	C	伊計島～宮城島
			3	○	30～40	3.5	3,919	3,038	B	C	平安座石油基地前
			4	○	50～60	5.1	3,919	3,038	A	B	平安座島～海中道路
			5	○	40	2.4	3,919	3,038	B	—	海中道路～与那城
			6	○	40	3.4	10,984	8,322	B	—	与那城～大田
			7	○	40	0.5	3,919	3,038	C	—	旧道
			8	—	—	—	—	—	B	—	計画道路(宮城島工区)
			区間延長小計(km)					17.1			
一般県道	8	県道8号線	9	○	40	3.5	10,627	7,990	B	—	平敷屋～与勝
			10	○	40	6.5	13,371	10,287	B	—	大田～栄野比
	16	県道16号線	11	○	30～40	3.7	9,615	7,631	B	C	与勝中～川田
			12	○	50	3.0	12,379	9,599	A	B	具志川～沖繩市境界
	33	具志川沖繩線	13	○	40	0.7	15,040	11,308	B	—	旧道
			14	○	40	3.4	11,976	9,142	B	C	海岸線
	37	県道37号線	15	○	30	1.5	955	746	C	—	照間～屋慶名西
			16	□	30	1.1	3,701	2,985	C	—	屋慶名西～屋慶名東
			17	○	30～40	1.6	3,701	2,985	C	—	屋慶名東～平敷屋
	238	浜比嘉平安座線	18	○	30	1.2	2,228	1,841	B	C	浜比嘉島
			19	○	40	1.4	2,228	1,841	C	—	浜比嘉大橋
	239	与那城具志川線	20	○	40	2.7	3,701	2,985	B	—	海岸線
			21	—	30	0.3	3,701	2,985	C	—	屋慶名東
	255	石川池原線	22	○	40	3.5	16,149	11,972	B	—	赤崎～東恩納
			23	○	50	1.8	15,655	11,427	A	C	東恩納～栄野比
	—	勝連半島南側道路	24	—	—	6.1	—	—	B	—	計画道路
区間延長小計(km)					42.0						
うるま市道			25	○	30	0.3	—	—	C	—	与那城照間
			26	○	30	0.15	—	—	C	—	南原小学校
			27	○	30	0.4	—	—	C	—	勝連南風原
			28	○	30	0.15	—	—	C	—	勝連南風原
			29	○	30	0.08	—	—	C	—	勝連南風原
			30	○	30	0.9	—	—	C	—	勝連城跡付近
			31	○	30	0.4	—	—	C	—	与勝高校前
			32	○	30	1.0	—	—	C	—	平安名公民館付近
			33	○	30	0.9	—	—	C	—	ワイトゥイ
			34	○	30	0.2	—	—	C	—	勝連小学校付近
			35	○	30	1.8	—	—	C	—	与勝中～勝連平安名
			36	○	30	1.0	—	—	C	—	ガーラ石
			37	○	30	0.5	—	—	C	—	勝連小学校付近
			38	○	30	1.0	—	—	B	C	浜比嘉島内
			39	○	(30)	1.6	—	—	C	—	浜比嘉島内
			40	○	30	1.0	—	—	C	—	与那城饒辺～与勝田地
			41	○	30	0.4	—	—	C	—	藪地島
			42	○	30	0.8	—	—	C	—	平安座島内
			43	○	30	1.0	—	—	C	—	宮城島内
			44	○	(30)	0.11	—	—	C	—	伊計島内
			45	○	40	1.2	—	—	C	—	伊計島内
			46	○	30	0.13	—	—	C	—	与勝第2中前
			47	○	30	1.1	—	—	B	C	与那城運動公園前
			48	○	30	0.5	—	—	C	—	与那城運動公園付近
49	○	30	0.5	—	—	B	C	与那城運動公園付近			
50	○	30	0.2	—	—	C	—	与那城照間			
51	○	(30)	0.8	—	—	C	—	平安座島内			
区間延長小計(km)					18.1						
その他道路			52	○	30	0.5	—	—	C	—	勝連南風原
			53	○	40	1.3	—	—	C	—	与那城屋慶名
			54	○	30	4.2	—	—	C	—	宮城島内
			55	○	(30)	0.37	—	—	C	—	宮城島内
区間延長小計(km)					6.4						
区間延長総計(km)					84.6						

【備考】

整備状況(○:整備済 □:事業中 △:事業実施予定 —:事業実施時期未定) 整備形態(A:自転車道タイプ B:自転車専用通行帯タイプ C:車道混在型)



6-3-1 うるま市自転車ネットワーク整備形態（暫定整備）

本計画の自転車ネットワーク対象路線について、路線毎の暫定時の整備形態を下図に示す。

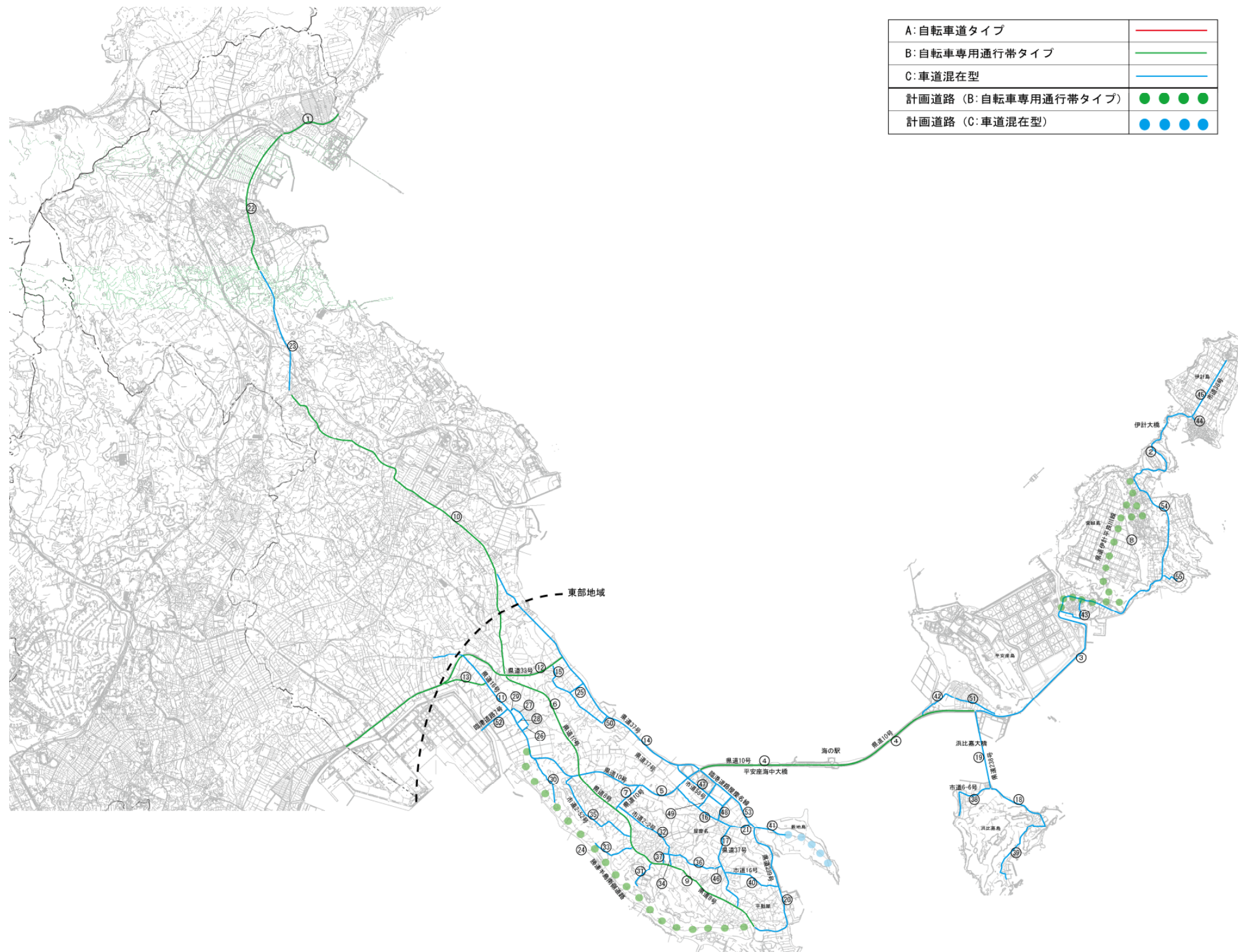


図 6-6 暫定時整備形態

6-3-2 うるま市自転車ネットワーク整備形態（完成形態（案））

本計画の自転車ネットワーク対象路線について、路線毎の最終の整備形態（案）を下図に示す。

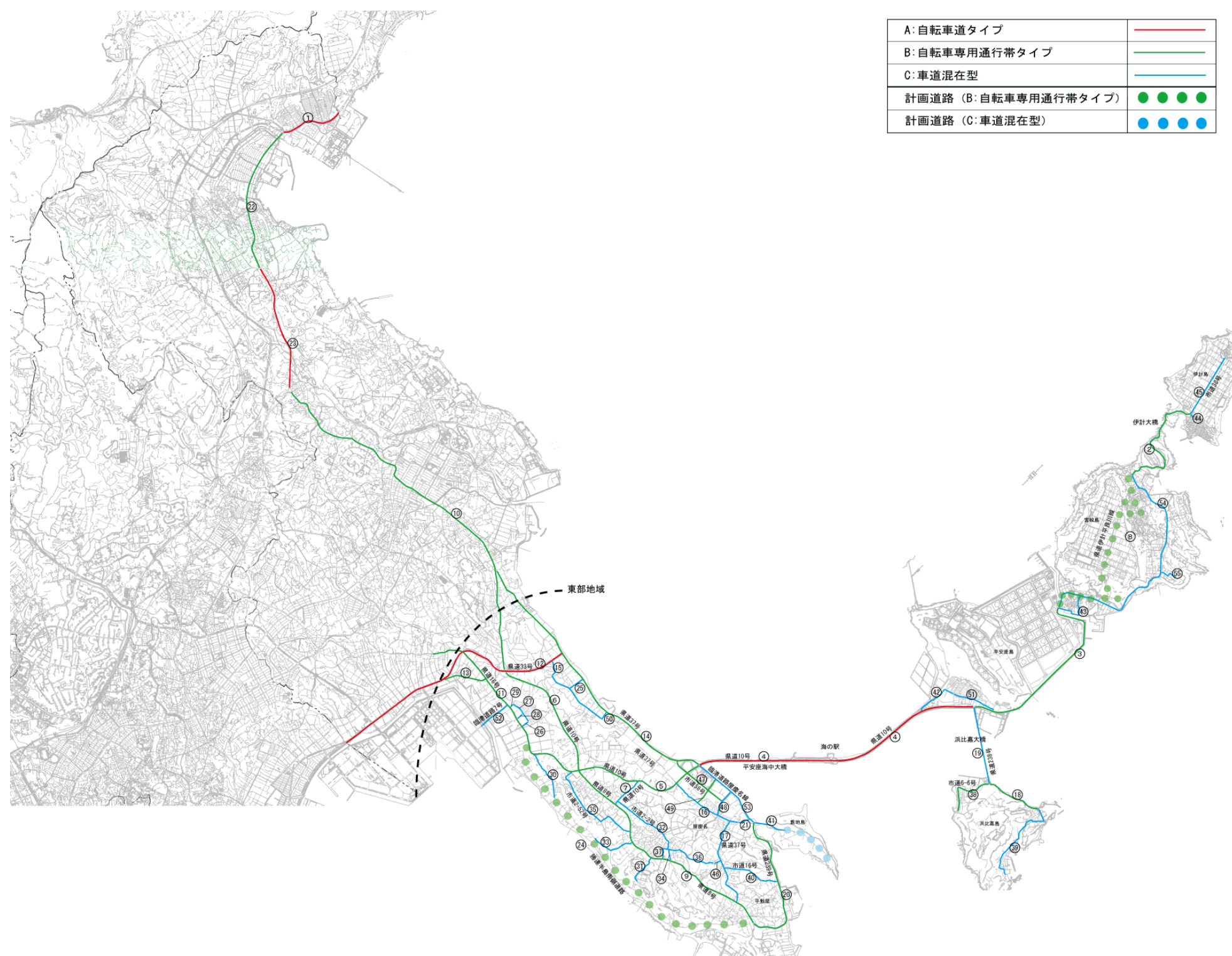


図 6-7 完成整備形態（案）



## 6-4 路線別整備形態（案）

---

前述に示した整備形態選定結果より、各路線の整備形態に沿った自転車通行空間整備イメージを次ページ以降に示す。