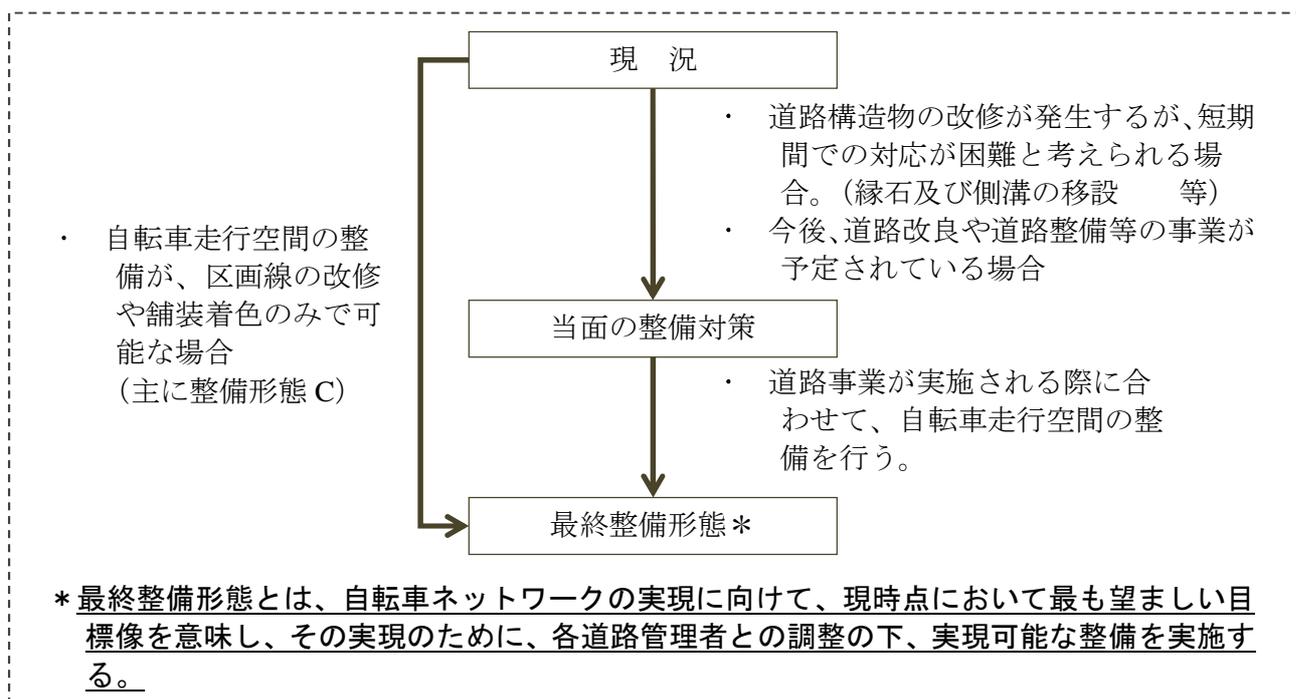


## 第7章 個別路線の詳細な構造等の検討

本章においては、前章で提案した自転車ネットワークに対し、自転車通行空間の整備について検討を行った。

なお、自転車通行空間の整備においては、整備形態（A:自転車道、B:自転車レーン、C:自転車混在型）にあわせた、段階的な平面及び横断の整備検討を行った。

### ■ 自転車通行空間の段階的な整備の考え方



### ■ 構造物の改修について

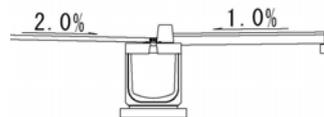
自転車通行空間を確保する際において、道路構造物（縁石及び側溝等）の改修が発生する区間がある。縁石においては自転車のペダルとの接触、通常の側溝を用いた場合、車道舗装(2%)と側溝(6%)において勾配差(4%)が発生、側溝とアスファルトの表面摩擦係数が異なる等、自転車通行時の安全性(特に雨天時)が懸念される。

道路改修に合わせて側溝の形式をスリット型側溝へ変更し、縁石の高さを抑えることで、自転車の通行空間及び安全性の確保を図る必要があると考えられる。

#### ・ 通常タイプ側溝



#### ・ スリットタイプ側溝



## ■ 歩道幅員について

自転車通行空間確保において、必要に応じて歩道の改修が発生する場合があります。

歩道改修においては、歩道幅員の最小 2.0m を確保するものとして断面の検討を行った。

### ・道路利用者の基本的寸法



	人（成人男子、荷物等なし）	自転車	車いす	杖使用者（2本）	自操用ハンドル型電動車いす	盲導犬	歩行器
静止状態	幅45cm	幅60cm	幅70cm	幅90cm	幅70cm	幅80cm	幅70cm
通行時	幅70～75cm	幅100cm	幅100cm	幅120cm	幅100cm	幅150cm	幅80cm

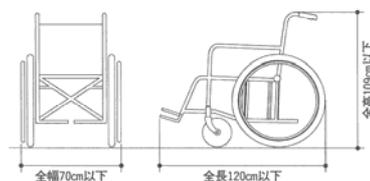
なお、本検討の一部路線において、歩道がセミフラットの幅員 2.0m（縁石幅 0.2m を除くと、歩道の有効幅員は 1.8m となる）があり、その場合の車いす同士のすれ違いについての考え方を以下に示すものとする。

### ・車いす同士のすれ違いについて

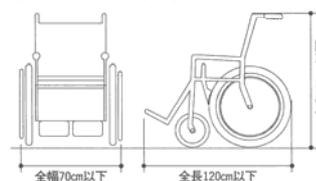
車いす（電動車いす）の規格は全幅約 0.7m となっており、制止状態においても概ね同様の寸法となっている。また、車いすの通行の為に必要な寸法は 1.0m となっており、車いす同士のすれ違いにおいては、一方の車いすが停止（譲り合う）することで歩道有効幅員 1.8m でも対応は可能と考えられる。

#### ■車いすの寸法（JIS）

◇ JIS T 9201 手動車いす（大型）の寸法

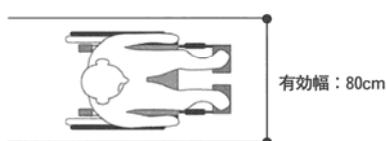


◇ JIS T 9203 電動車いすの寸法

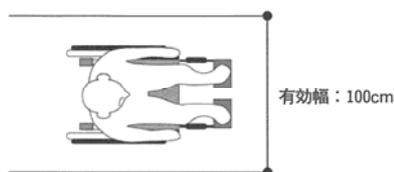


#### ■車いす使用者の通行のための寸法

◇ 80cm：出入口などを車いす使用者が通過できる最低幅



◇ 100cm：歩道上で車いす使用者が通行できる寸法



■ 整備形態選定フロー図

整備形態選定について考え方を整理した。フロー図を以下に示す。

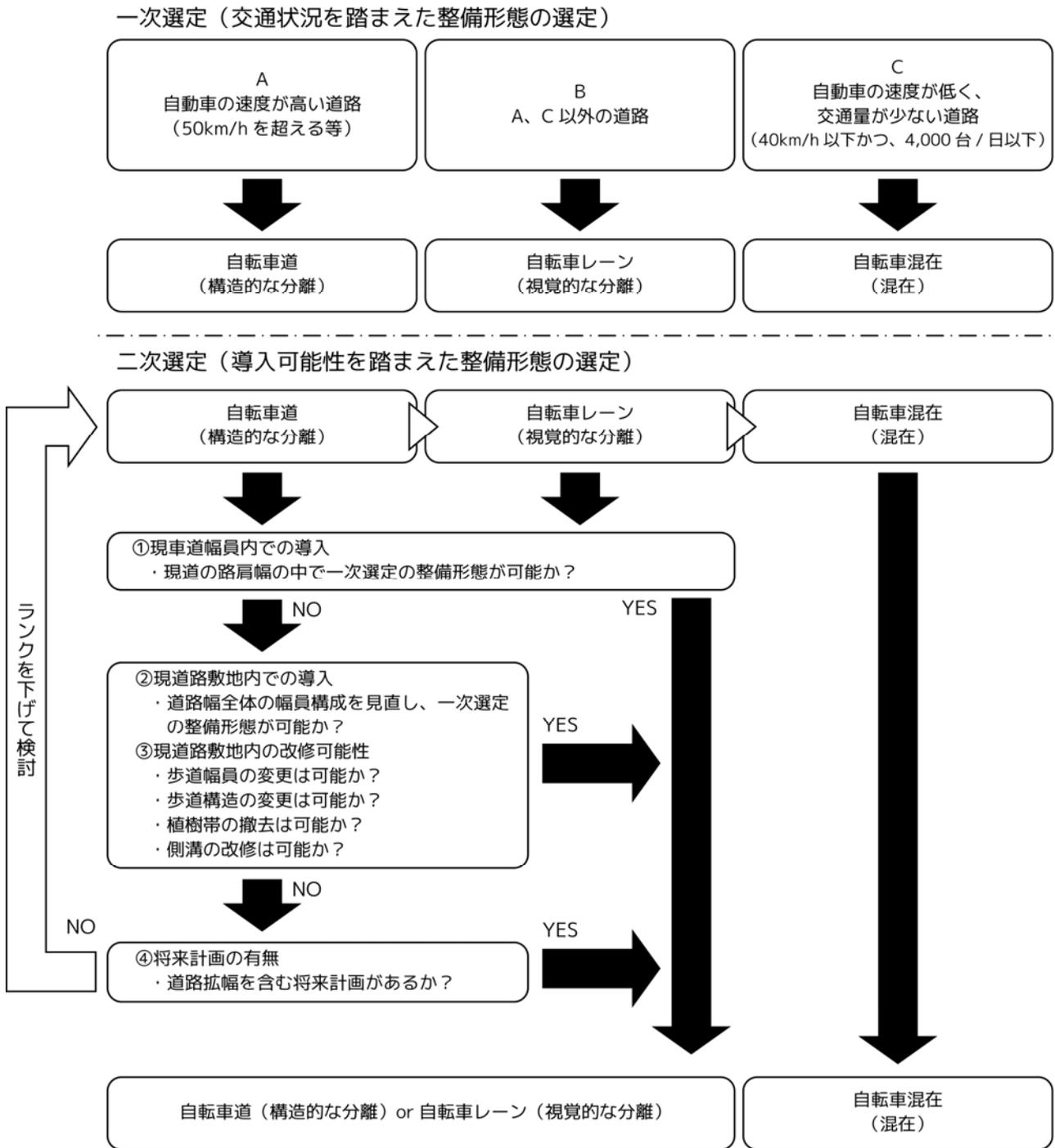


図 7-1 整備形態選定フロー図

表 7-1 各路線の整備方針 (1/5)

道路種別 整備状況	路線名	最終 形態	整備方針
国道	○ 国道 58 号	B	・ <u>当面の対策</u> : 区画線の改修により、W=1.5m の自転車レーンを設置 ・ <u>最終形態</u> : バス・自転車専用通行帯を設置 ※将来の交通量が減少し、1車線の削減が可能な場合、自転車道の設置が望ましい
	○ 国道 330 号	A	・ <u>当面の対策</u> : 歩道を活用し、W=2.5m の「自転車通行指導帯」を設置 ・ <u>最終形態</u> : 歩道を W=2.0m に縮小し、W=2.0m の自転車レーンを設置
主要 地方道	○ 県道浦添西原線 (屋富祖通り)	B	・ <u>当面の対策</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ <u>最終形態</u> : 植樹帯を撤去し、歩道 W=1.0m, 自転車レーン W=1.0m を確保 (側溝はスリット型へ変更) ※縁石の回収に合わせて、側溝の形式をスリット型に変更し、自転車レーンの 1.0m を確保
	△ 県道浦添西原線 (市役所通り)	A	・ <u>当面の対策</u> : 路肩を活用し、W=1.5m の自転車通行レーンを設置 ・ <u>最終形態</u> : 道路改良にあわせて W=2.0m の「自転車走行区間」を設置 ※自転車走行空間については提案となる
	△ 県道浦添西原線 (警察署通り)	A	・ <u>当面の対策</u> : 路肩を活用し、W=1.5m の自転車通行レーンを設置 ・ <u>最終形態</u> : 道路改良にあわせて W=2.0m の「自転車道」を設置 ※自転車走行空間については提案となる
	□ 県道浦添西原線 (港川道路)	A	・ <u>最終形態</u> : 自転車道の設置 ・ ※自転車走行空間については提案となる
	○ 県道宜野湾南風原線 (陽迎橋通り)	B	・ <u>最終形態</u> : 路肩を活用し、W=1.0m の自転車通行レーンを設置 ※停車帯を活用し、路面表示のみの対応で自転車レーン 1.0m の確保が可能
一般 県道	○ 県道 153 号線 (経塚通り)	B	・ <u>最終形態</u> : 路肩を活用し、W=1.0m の自転車通行レーンを設置 ※停車帯を活用し、路面表示のみの対応で自転車レーン 1.0m の確保が可能
	○ 県道 153 号線 (浦添城跡通り)	B	・ <u>最終形態</u> : 路肩を活用し、W=1.0m の自転車通行レーンを設置 ※停車帯を活用し、路面表示のみの対応で自転車レーン 1.0m の確保が可能
	○ 県道 153 号線 (牧港通り)	B	・ <u>最終形態</u> : 路肩を活用し、W=1.0m の自転車通行レーンを設置 ※停車帯を活用し、路面表示のみの対応で自転車レーン 1.0m の確保が可能
	○ 県道 153 号線バイパス	A	・ <u>当面の対策</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ <u>最終形態</u> : 歩道及び植樹帯を縮小し、W=2.0m (自転車道) を設置
	○ 県道那覇宜野湾線	B	・ <u>最終形態</u> : 路肩を活用し、W=1.0m の自転車通行レーンを設置 ※停車帯を活用し、路面表示のみの対応で自転車レーン 1.0m の確保が可能
	△ 浦西停車場線	B	・ <u>最終形態</u> : W=1.5m の自転車道を設置

凡例 整備状況 (整備済み: ○ 事業中: □ 事業実施予定: △ 事業実施時期未定: -)

交通状況 (該当: ○ 該当なし: × 該当データなし: -)

選定結果 (A: 自転車と自動車を構造的に分離する場合 B: 自転車と自動車を視覚的に分離する場合

C: 自転車と自動車を混在通行とする場合)

表 7-2 各路線の整備方針 (2/5)

道路種別 整備状況	路線名	最終 形態	整備方針
浦添 市道	○ 組踊南線	B	・ <u>当面の対策</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ <u>最終形態</u> : 側溝をスリット形式に変更し、W=1.0m の自転車レーンを設置 ※縁石の回収に合わせて、側溝の形式をスリット型に変更し、自転車レーンの1.0mを確保
	○ 勢理客内間線	C	・ <u>最終形態</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ ※縁石の回収に合わせて、側溝の形式をスリット型に変更し、自転車レーンの1.0mを確保
	○ 勢理客線	C	・ <u>最終形態</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
	○ 銘苅仲西線	C	・ <u>最終形態</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※縁石の回収に合わせて、側溝の形式をスリット型に変更し、自転車レーンの1.0mを確保
	○ 仲西宮城南線	B	・ <u>最終形態</u> : 路肩を活用し、W=1.0mの自転車通行レーンを設置 ※停車帯を活用し、路面表示のみの対応で自転車レーン1.0mの確保が可能
	○ 仲西宮城北線	B	・ <u>当面の対策</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ <u>最終形態</u> : 側溝をスリット型へ変更し、自転車レーンW=1.0mを確保 ※縁石の回収に合わせて、側溝の形式をスリット型に変更し、自転車レーンの1.0mを確保
	○ 税務署通り線	C	<u>最終形態</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応
	□ 宮城大平線	B	・ <u>最終形態</u> : 停車帯を活用し、W=1.0mの自転車レーンを設置 (連続性を考慮し、仲西宮城南線の断面構成に合わせる) ※連続性を考慮し、仲西宮城南線の断面構成に合わせた
	○ サンパーク通り	A	・ <u>当面の対策</u> : 路肩を活用し、W=1.5mの自転車通行レーンを設置 ・ <u>最終形態</u> : 将来の道路整備に合わせて、自転車道を設置 ※連続性を考慮し、浦添西原線の断面構成に合わせた
	○ 城間伊祖線	C	<u>最終形態</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
	○ 学園通り	C	<u>最終形態</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
	○ 牧港港川線	B	・ <u>当面の対策</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ <u>最終形態</u> : 車道中央部のゼブラを活用し、W=1.0m の自転車通行レーンを設置 ※基地内道路ネットワーク整備後、交通状況により実施を判断
	○ 内間経塚線	C	・ <u>最終形態</u> : ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
○ 経塚線	B	・ <u>最終形態</u> : 路肩を活用し、W=1.0mの自転車通行レーンを設置 ・ ※停車帯を活用し、路面表示のみの対応で自転車レーン1.0mの確保が可能	

凡例 整備状況 (整備済み:○ 事業中:□ 事業実施予定:△ 事業実施時期未定:ー)

交通状況 (該当:○ 該当なし:× 該当データなし:ー)

選定結果 (A:自転車と自動車を構造的に分離する場合 B:自転車と自動車を視覚的に分離する場合  
C:自転車と自動車を混在通行とする場合)

表 7-3 各路線の整備方針 (3/5)

道路種別 整備状況	路線名	最終 形態	整備方針
浦添 市道	○ サンパーク通り	A	・ 当面の対策：路肩を活用し、W=1.5mの自転車通行レーンを設置 ・ 最終形態：将来の道路整備に合わせて、自転車道を設置 ※連続性を考慮し、浦添西原線の断面構成に合わせた
	○ 城間伊祖線	C	最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
	○ 学園通り	C	最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
	○ 牧港港川線	B	・ 当面の対策：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ 最終形態：車道中央部のゼブラを活用し、W=1.0mの自転車通行レーンを設置 ※基地内道路ネットワーク整備後、交通状況により実施を判断
	○ 内間経塚線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
	○ 経塚線	B	・ 最終形態：路肩を活用し、W=1.0mの自転車通行レーンを設置 ※停車帯を活用し、路面表示のみの対応で自転車レーン1.0mの確保が可能
	□ 南第一1号線	B	・ 最終形態：路肩を活用し、W=1.0mの自転車通行レーンを設置 ※自転車走行空間については提案となる
	□ 南第一2号線	B	・ 最終形態：W=1.5mの自転車レーンを設置した断面構成を提案
	□ 沢岬石嶺線	B	・ 最終形態：南第一1号線からの連続性を考慮した断面を提案 ※自転車走行空間については提案となる
	□ グリーンハイツ線	B	・ 最終形態：W=1.5mの自転車レーンを設置した断面構成を提案
	□ 前田西線	B	・ 最終形態：W=1.5mの自転車レーンを設置した断面構成を提案
	□ 国際センター線①	B	・ 最終形態：路肩を活用し、W=1.0mの自転車通行レーンを設置 ※自転車走行空間については提案となる
	□ 国際センター線②	B	・ 最終形態：路肩を活用し、W=1.0mの自転車通行レーンを設置 ※自転車走行空間については提案となる
	○ 運動公園通り線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
	○ 浦西1号線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※外側線をピクトグラムに改修
	○ 浦西63号線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※外側線をピクトグラムに改修
	○ 西原中央線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※外側線をピクトグラムに改修
	○ 牧港北線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※外側線をピクトグラムに改修
	○ 牧港線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※外側線をピクトグラムに改修

凡例 整備状況 (整備済み：○ 事業中：□ 事業実施予定：△ 事業実施時期未定：－)

交通状況 (該当：○ 該当なし：× 該当データなし：－)

選定結果 (A：自転車と自動車を構造的に分離する場合 B：自転車と自動車を視覚的に分離する場合

C：自転車と自動車を混在通行とする場合)

表 7-4 各路線の整備方針 (4/5)

道路種別 整備状況	路線名	最終 形態	整備方針
浦添 市道	— 港川伊祖線	B	・ 当面の対策：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ 最終形態：道路改良時において、W=1.0mの自転車レーンを設置 ※道路の改良に合わせて自転車レーンを設置（側溝はスリット型形式）
	○ 城間牧港線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
	— 伊祖4号線	B	・ 当面の対策：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ 最終形態：道路改良時において、W=1.0mの自転車レーンを設置 ※道路の改良に合わせて自転車レーンを設置（側溝はスリット型形式）
	○ 当山4号線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※外側線をピクトグラムに改修
	○ 西原伊祖線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ ※外側線をピクトグラムに改修
	— 広栄1号線	B	・ 当面の対策：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ 最終形態：将来、道路整備を行うにあたっては、歩道及び自転車レーンを設置 ※道路の改良に合わせて自転車レーンを設置（側溝はスリット型形式）
	△ 市道前田浦西線	B	・ 最終形態：W=1.5mの自転車道を設置
	○ 伊祖前田線	B	最終形態：方向別に「自転車混在」及び「自転車レーン」を設置 ・ ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
	— 国際センター線延伸	A	・ 国際センター線からの連続性を考慮した断面構成を提案 ※国際センター線からの連続性を考慮した断面構成
	○ 仲間線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応
	○ 仲間1号線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※外側線をピクトグラムに改修
	○ (仮) 経塚17号線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応
	□ 経塚西線	B	・ 最終形態：大平安波茶線と同等の断面を提案 ※大平安波茶線と同等な断面を提案（側溝はスリット型形式）
	○ 経塚沢岬線	C	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※外側線をピクトグラムに改修
	— 沢岬大平線①	B	・ 当面の対策：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ 最終形態：将来の道路整備に合わせて、自転車レーンを設置（側溝はスリット型） ※路線の工事に合わせて自転車レーンを設置
	— 沢岬大平線②	B	・ 最終形態：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
— 内間9号線	B	・ 当面の対策：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ 最終形態：道路改良に合わせ、歩道の設置及び「自転車混在」として対応 ※自転車走行空間については提案となる	

凡例 整備状況（整備済み：○ 事業中：□ 事業実施予定：△ 事業実施時期未定：—）

交通状況（該当：○ 該当なし：× 該当データなし：—）

選定結果（A：自転車と自動車を構造的に分離する場合 B：自転車と自動車を視覚的に分離する場合

C：自転車と自動車を混在通行とする場合）

表 7-5 各路線の整備方針 (5/5)

道路種別 整備状況	路線名	最終 形態	整備方針
浦添 市道	— 大平安波茶線	B	・ <u>当面の対策</u> ：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ <u>最終形態</u> ：道路改良に合わせ、W=1.0mの自転車レーンを設置 ※道路改良に合わせて自転車レーンの設置。（側溝はスリット型形式）
	○ 宮城17号線他	C	・ <u>当面の対策</u> ：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※自転車レーンが望ましいが、道路改良計画が無いことから車両混在とする
	○ 宮城大通り線	C	・ <u>最終形態</u> ：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応
	□ オリオン通り線	B	・ <u>当面の対策</u> ：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ <u>最終形態</u> ：道路改良に合わせ、W=1.0mの自転車レーンを設置 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
	— 屋富祖線	B	・ <u>最終形態</u> ：停車帯を活用し、W=1.0mの自転車レーンを設置 ※自転車レーンが望ましいが、道路改良計画が無いことから車両混在とする
	○ 那覇工業高東線	B	・ <u>最終形態</u> ：停車帯を活用し、W=1.0mの自転車レーンを設置
	— 勢理客3号線	B	・ <u>当面の対策</u> ：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ <u>最終形態</u> ：側溝をスリット形式に変更し、W=1.0mの自転車レーンを設置 ※縁石の改修に合わせて、側溝の形式をスリット型に変更し、自転車レーン1.0mを確保
	— (仮)神森線延伸	A	・ 既存計画よりAとする <sup>50</sup>
	— (仮)基地内道路	A	・ 既存計画よりAとする <sup>50</sup>
	— (仮)屋富祖城間線延伸	A	・ 既存計画よりAとする <sup>50</sup>
	— (仮)基地内補助幹線道路	B	・ 既存計画において「自転車歩行者道」としているが、歩行者と自転車の分離を考慮し、W=1.5mの自転車レーン設置を提案 ※自転車走行空間については提案となる
	□ 安波茶沢岬線	C	・ <u>当面の対策</u> ：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ・ <u>最終形態</u> ：W=1.5mの路肩に W=1.0mの自転車レーンを設置 ※一部区間施行中
	○ 城間大通り線	B	・ <u>最終形態</u> ：ピクトグラムを設置し「自転車混在」として対応 ※将来、道路拡幅事業を実施する場合、自転車レーンを設けることが望ましい
その他	○ 港湾道路	B	・ <u>最終形態</u> ：停車帯を活用し、W=1.0mの自転車レーンを設置
	○ 伊奈武瀬2号線	B	・ <u>最終形態</u> ：停車帯を活用し、W=1.5mの自転車レーンを設置

凡例 整備状況（整備済み：○ 事業中：□ 事業実施予定：△ 事業実施時期未定：—）

交通状況（該当：○ 該当なし：× 該当データなし：—）

選定結果（A：自転車と自動車を構造的に分離する場合 B：自転車と自動車を視覚的に分離する場合  
C：自転車と自動車を混在通行とする場合）

<sup>50</sup> 牧港補給地区跡地利用基本計画策定業務（浦添市，平成23年3月）