

自転車ネットワークの考え方

0. 自転車ネットワークの形成にむけて

- 国土交通省、警察庁から2012年秋に出される予定の自転車ガイドライン(仮)の内容を基本としつつ、本市の状況を踏まえた上で、自転車ネットワークを形成する。
- 自転車活用を推進するために、市民が自転車を利用しやすく、また自転車のメリットを十分に活かすことのできる**安全で快適な自転車通行空間**の整備を目指す。
- 自転車で移動しやすいまちとするために、自転車通行空間の**連続性を確保し面的に広がるネットワーク**の形成を目指す。

- 自転車活用の推進を図るため、**自転車ネットワークを効果的かつ効率的に整備**する。
- 効果的な整備を進めるため、**エリアを設定**し、自転車の利用の**主要な路線(ネットワーク路線)**を選定する。
- 効率的な整備を進めるため、現状の道路網を生かしたネットワークを形成し、**各路線に適した整備形態の選定を行うとともに優先順位**をつける。

1. エリアの設定

- 本計画の対象エリアは**豊橋市全域**とし、2種類のエリアの考え方により、ネットワークエリアを設定する。
- ①中心部(豊橋駅)から概ね5km圏内のエリアは、**市中心部(豊橋駅)につながる、かつ面的にカバーするネットワークの形成**を目指す。
- ②中心部(豊橋駅)から概ね5km圏外のエリアは、都市計画マスタープラン等を踏まえ、**公共交通(鉄道、バス)との連携や、学校や大規模集客施設等を拠点としたネットワークの形成**を目指す。

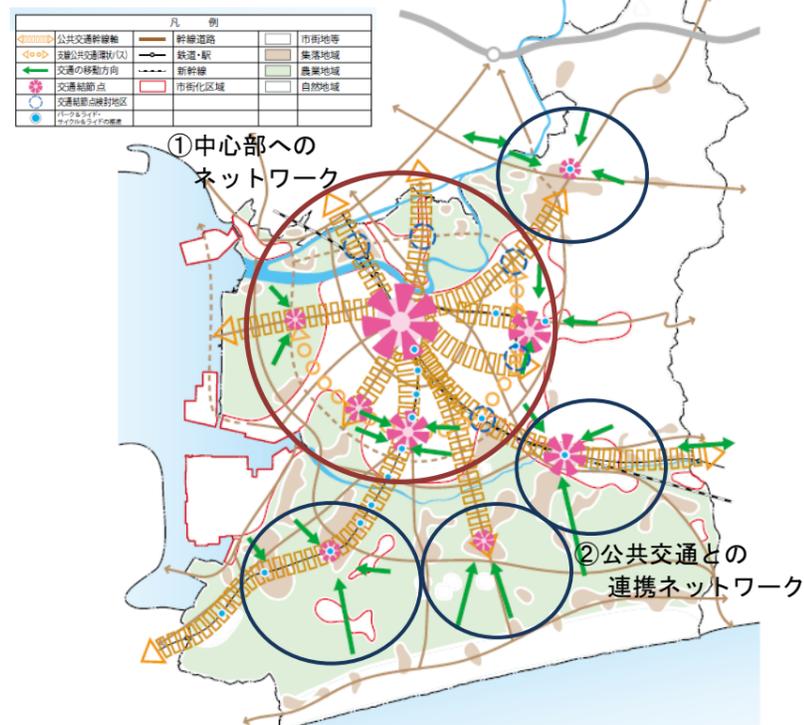


図3 公共交通、交通結節点の機能強化方針図に加筆(都市計画マスタープラン(平成23年3月)に加筆)



図1 自転車ネットワークのイメージ

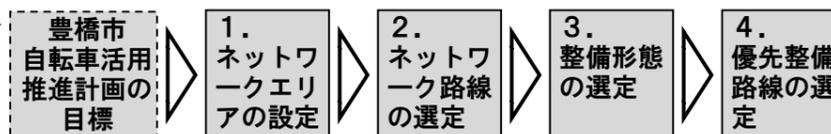


図2 自転車ネットワークの形成手順

2. 路線の選定

- ネットワーク路線は**安全で快適な通行空間をできるだけ面的に確保**することが効果的であり、そのための路線を選定する。
- 自転車の利用状況を踏まえたネットワーク**の形成が効果的であり、自転車利用の多い路線(主要利用路線)等をネットワーク路線として選定する。
 - ▼具体的には、自転車利用が集中しやすい次の路線を選定する。
 - ・**自転車交通量が多い路線**
 - ・郊外の駅やバス停といった**公共交通結節点につながる路線**
 - ・学校や公共施設、商業施設等の**地域拠点につながる路線**
- ネットワークの連続性**を確保するために必要となる路線を追加選定する。

表1 自転車ネットワークとして選定する路線(案)

選定路線	選定時に検討する指標、施設等
A) 自転車交通量が多い路線	・路線別の自転車交通量
B) 自転車利用のある交通結節点近くの路線	・自転車利用の多い交通結節点(駅・バス停)
C) 高校、大学周辺の路線及び自転車通学の多い中学校周辺の路線	・高校、大学 ・自転車通学が多い中学校
D) 規模の大きな公共施設や商業施設等が近くにある路線	・図書館、地区市民館等 ・大規模小売店舗 ・主な買物施設(スーパー等)
E) ネットワークの連続性を確保するための路線	・A~Dで選定したネットワーク路線

3. 整備形態の選定

- 国土交通省と警察庁は、『**自転車は「車両」であり、車道を通行することが大原則である**』の考え方を基に自転車通行空間の検討を行っている。
- この自転車車道通行の原則の考え方により、**本市の道路事情を踏まえた上で、整備形態を選定する。**
- 自転車通行空間の整備形態の主なパターンには次の4つがある。

表2 整備形態の主なパターン

	整備形態の主なパターン	概要
自転車専用通行帯		<ul style="list-style-type: none"> ・車道内に自転車が通行すべき部分を明確化した自転車専用通行帯 ・通行方法は一方通行 ・幅員は1.0m以上
自転車道		<ul style="list-style-type: none"> ・縁石または柵等の工作物で物理的に分離 ・基本は双方向通行だが、一方通行の指定も可能 ・幅員は2.0m以上(やむを得ない場合は1.5m以上)
自転車通行位置の明示	 	<ul style="list-style-type: none"> ・車道内や路肩内に自転車の通行位置を明示 ・通行方法は一方通行 ※幅員の指定は特になし
		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道で、自転車と歩行者の分離のため、道路標示に加えて、縁石等の物理的分離や舗装等の視覚的分離で通行位置を明示 ・通行位置が明示された部分を徐行(双方向通行) ※自転車の通行位置明示部分の最低幅員は1.5m

4. 優先整備路線の選定

- 次の2つの視点から優先整備路線を選定する。
 - ・自転車交通量や現在の通行の安全性を考え、整備の必要性が高い路線
 - ・選定した整備形態と道路幅員構成を勘案し、整備の実現性の高い路線