

# 自転車ネットワーク（素案）について

## 1. 自転車ネットワークとは

- 自転車通行空間を優先的に整備すべき路線を**連続的かつ面的な自転車ネットワーク**（図1）として構築し、自転車をより安全・快適に移動できる交通手段とすることを旨とする。

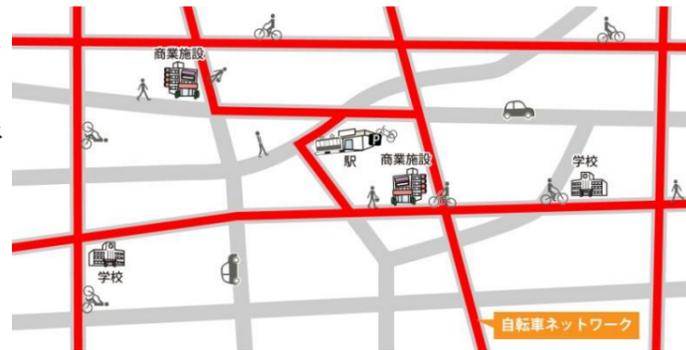


図1 自転車ネットワークのイメージ

## 2. 自転車ネットワークの検討の流れ

- 昨年度は、自転車ネットワークの考え方を検討し、自転車ネットワークの候補路線を選定。
- 今後は実現可能性を踏まえて、整備形態や代替路線を検討しながら、候補路線から自転車ネットワーク路線を選定するとともに、優先整備路線を選定。

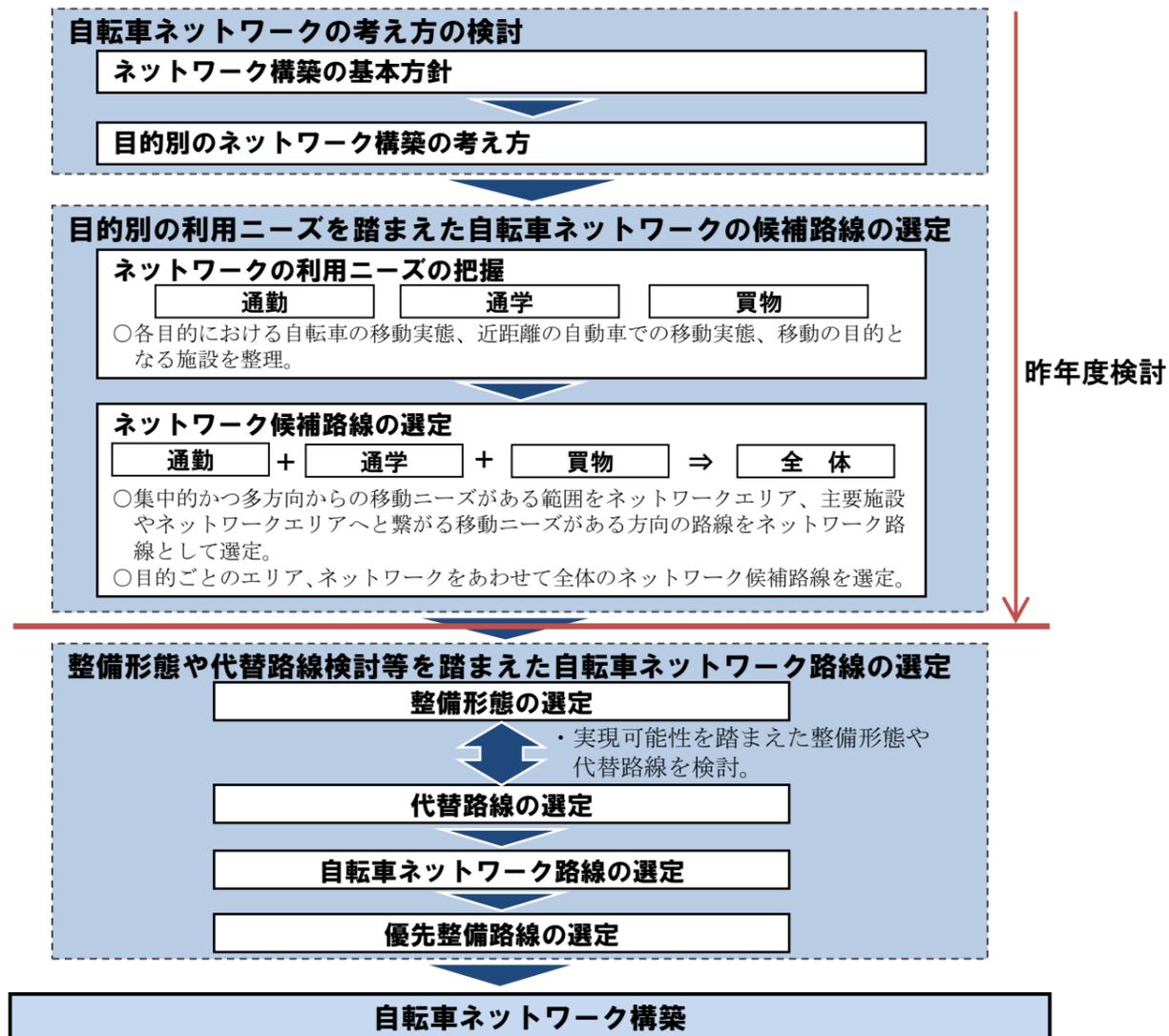


図2 自転車ネットワークの検討の流れ

## 3. 自転車ネットワークの考え方

### 3-1. 自転車ネットワークの位置付け

- 自転車ネットワークの整備は「豊橋市自転車活用推進計画（仮称）」の方針1「自転車が安全・快適に移動できる利用環境の整備」に対応した施策として位置付けられている。

「豊橋市自転車活用推進計画（仮称）」における基本方針

- 方針1. 自転車が安全・快適に移動できる利用環境の整備
- 方針2. 自転車利用者等がルールを遵守する交通安全意識の醸成
- 方針3. 自転車を生活に取り入れたライフスタイルへの転換

「自転車ネットワーク」はこの方針に対応した施策として位置付け

### 3-2. 自転車ネットワーク構築の基本方針

#### (1) 利用目的に適した自転車ネットワークの構築

- 自転車活用の推進を図るためには、**利用者の視点に立った自転車ネットワーク**が必要である。
- そのため、自転車移動の主な目的として“**通勤**”“**通学**”“**買物**”の3つの目的を設定し、それぞれの**移動目的に適した自転車ネットワーク**を構築する。

#### (2) 効率的な自転車ネットワークの構築

- 自転車ネットワークの早期の効果発揮や厳しい財政事情を踏まえた適切な自転車通行空間の整備のため、**効率的な自転車ネットワーク**が必要である。
- そのため、**現状の道路網を中心とした自転車ネットワーク**を構築し、道路ごとに適した自転車通行空間の整備形態を選定した上で、通行空間整備の優先順位を設定する。

### 3-3. 目的別のネットワーク構築の考え方

- 3つの目的別のネットワーク構築のポイント、ネットワーク選定の考え方は下表とする。

表1 目的別のネットワーク構築の考え方

	通勤目的	通学目的	買物目的
ネットワーク構築のポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車からの転換のため、通勤者に自転車通勤のメリットを感じてもらうことが必要</li> <li>○そのため、通行空間の<b>快適性</b>、<b>速達性</b>を確保</li> <li>○自転車利用の時間的集中に対応した空間整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現状で多くの自転車利用者がいるため、若年層の<b>安全性確保が必要</b></li> <li>○そのため、<b>危険箇所には早急の対応</b></li> <li>○自転車利用の時間帯集中に対応した空間整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車からの転換のため、荷物を持った買物利用者でも利用しやすい環境づくりが必要</li> <li>○そのため、<b>安心して走りやすい</b>通行空間の整備が必要</li> <li>○商店が多い中心部における既存の自転車通行空間との連携</li> </ul>
ネットワーク路線選定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>企業立地が集中</b>している地域や<b>大規模企業周辺</b>の路線を選定</li> <li>○自転車+公共交通への転換も踏まえ、<b>公共交通と連携</b>した路線を選定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>高校、大学や自転車通学の多い中学周辺</b>の路線を選定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○<b>大規模店舗や商店街周辺</b>の路線を選定</li> <li>※自転車利用の時間的集中が少ないことを踏まえ、幅員の狭い道路も考慮に入れて路線選定</li> </ul>

## 4. 目的別の利用ニーズを踏まえた自転車ネットワークの候補路線の選定

### 4-2. 目的毎のネットワーク候補路線の選定

○平成13年度のパーソントリップ調査、昨年度に実施した高校生アンケート調査と市民アンケート調査の結果をもとに、「通勤」「通学」「買物」それぞれの目的の移動ニーズを把握し、その結果をもとにそれぞれの目的に対応した自転車ネットワークとネットワークエリアを設定した。

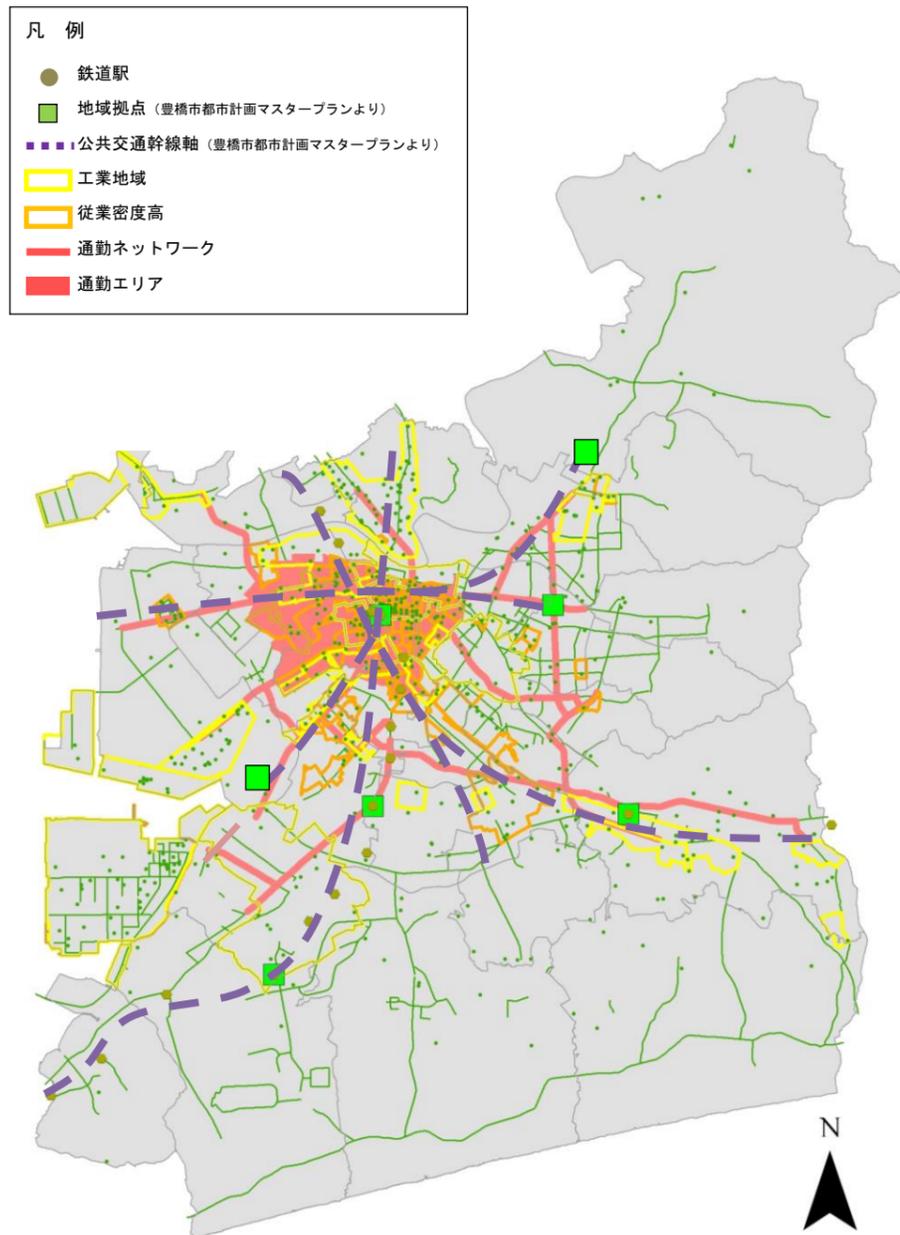


図3 通勤目的の自転車ネットワークと自転車ネットワークエリア

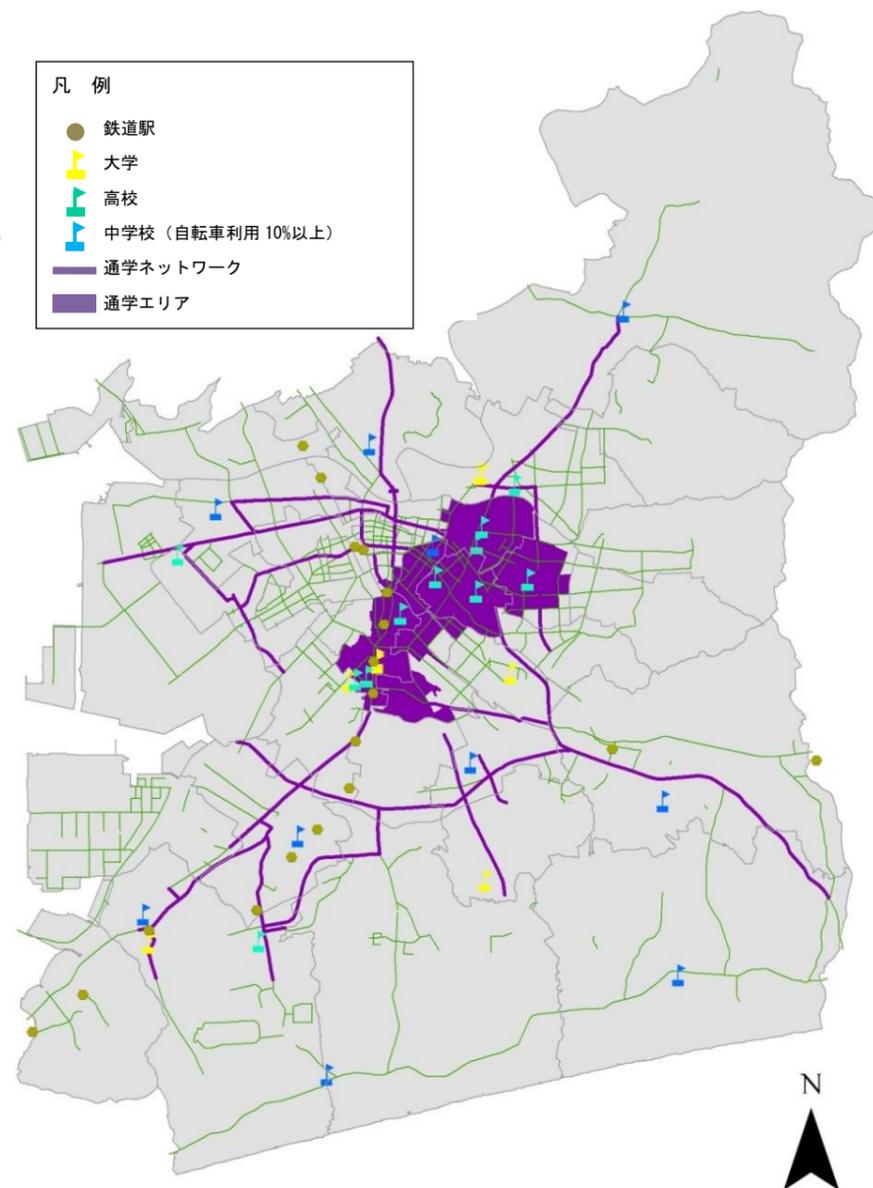


図4 通学目的の自転車ネットワークと自転車ネットワークエリア

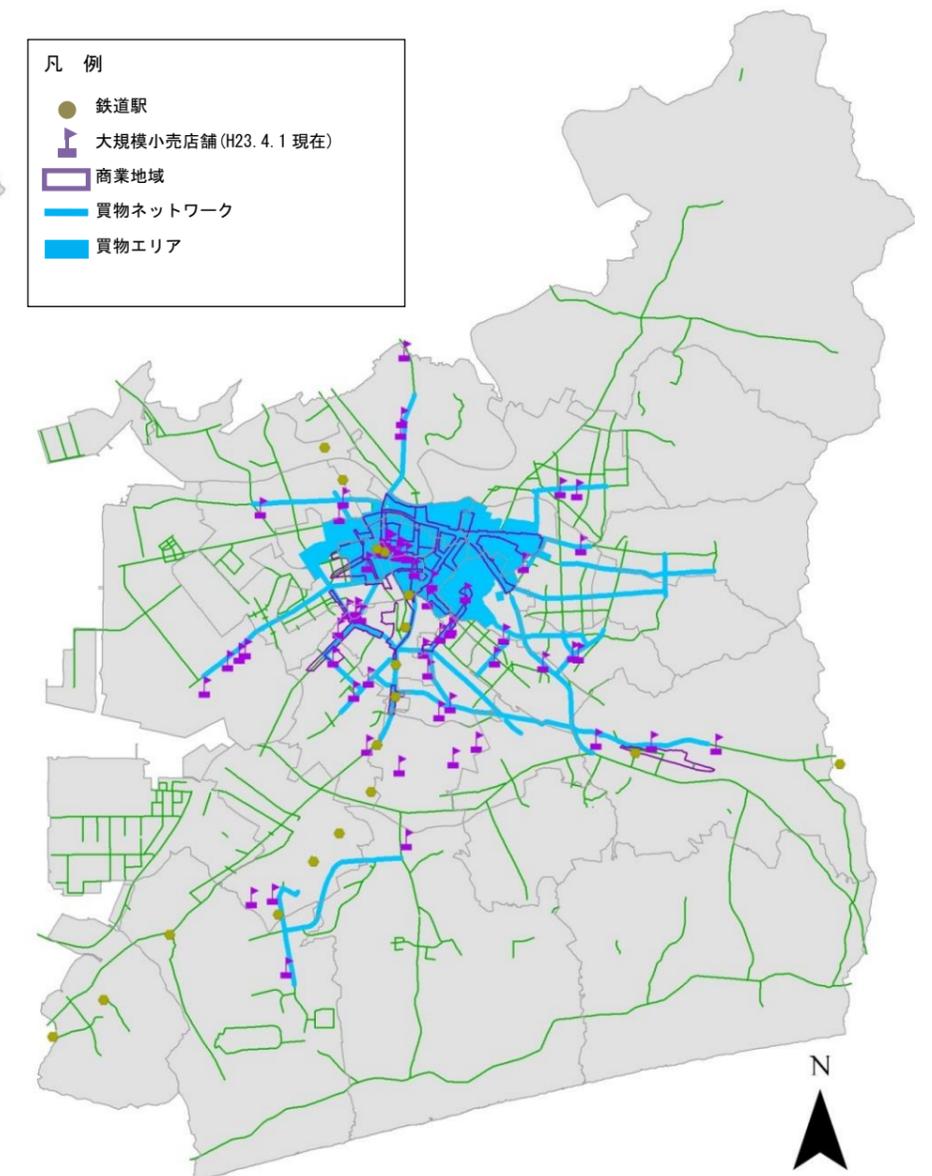


図5 買物目的の自転車ネットワークと自転車ネットワークエリア

## 4-2. ネットワーク候補路線の選定

- 3つの目的別ネットワークエリア、ネットワーク候補路線をあわせた下図を市全体のネットワークエリア、ネットワーク路線として選定する。
- 候補路線の全長は約132kmとなる（市道：44km、県道：58km、国道：30km）。これらを候補路線とし、整備形態等の検討を経て、自転車ネットワークの構築を行っていく。

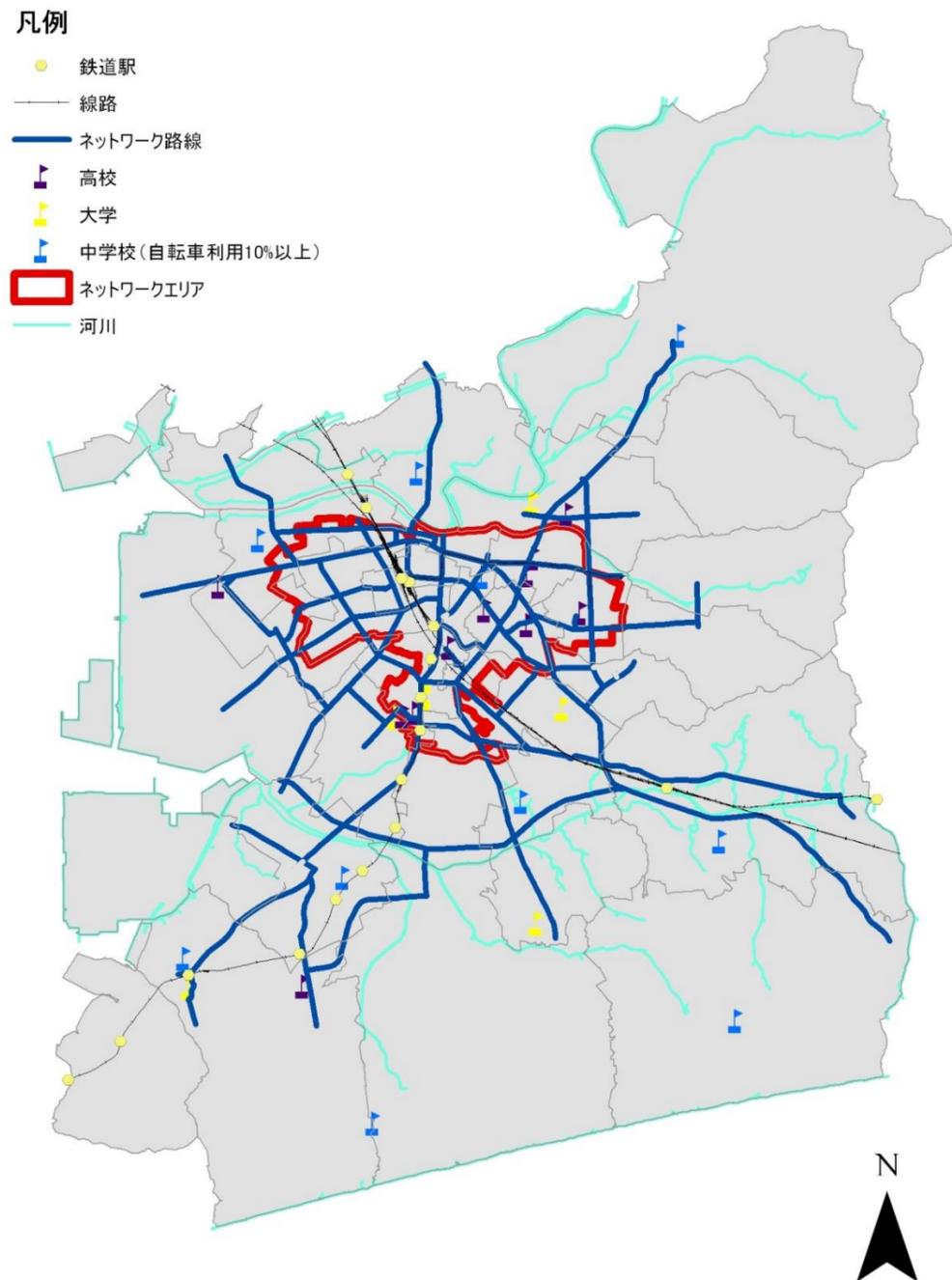


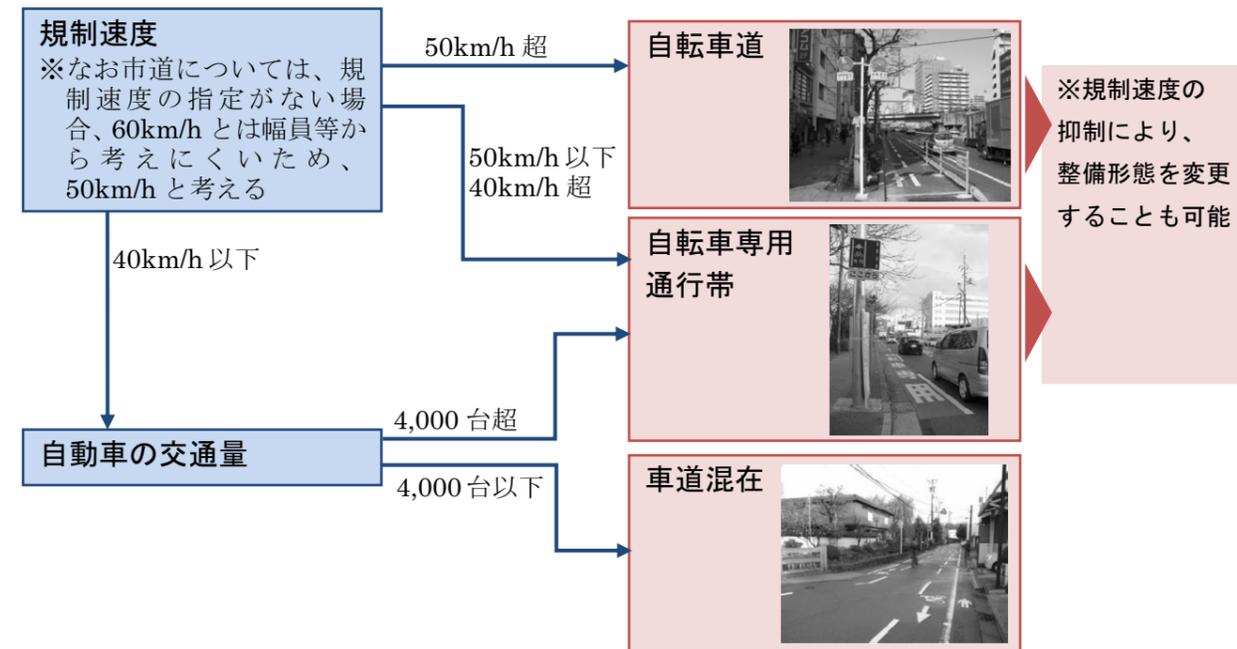
図6 自転車ネットワーク候補路線

昨年度はここまで検討

## 5. 整備形態の選定

### 5-1. 整備形態と選定方法

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成24年11月 国土交通省道路局、警察庁交通局)」で示された整備形態選定の考え方と分離に関する目安と整備形態の概要は下図となる。
- この考え方を参考に、ネットワークの候補路線の規制速度、自動車交通量、道路幅員等を踏まえて、路線ごとの整備形態を選定する。



※上記の形態での整備が難しく、速度規制による整備形態の変更も困難な場合、整備可能な当面の整備形態によりネットワークの連続性を確保。 ○自転車道⇒既設の自転車歩行者道の活用 ○自転車専用通行帯⇒車道混在

図7 ガイドラインにおける整備形態の選定フロー

表2 ガイドラインにおける整備形態の概要

整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
整備形態の主なパターン	歩道   自転車道   歩道   自転車道	歩道   自転車専用通行帯   路側帯   自転車専用通行帯	歩道   車道   歩道   車道
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・縁石等の工作物で物理的に分離</li> <li>・一方通行の指定も可能（一方通行の指定を行わない場合、双方向通行となる）</li> <li>・幅員は2.0m以上</li> <li>・普通自転車は自転車道を通行しなければならない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車道内に自転車が行き止まり部分の明確化した自転車専用通行帯</li> <li>・通行方法は一方通行</li> <li>・幅員は1.0m以上</li> <li>・普通自転車のみ通行可（自動車等は別の車線を通行する）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車道内や路肩内に自転車の通行位置を明示（法定外表示）</li> <li>・通行方法は一方通行</li> <li>・自転車本来の通行位置である車道左端を明示するため設置</li> </ul>

## 5-2. 整備形態の選定

- 国道では50km/hの区間が中心であり、市街地付近では40km/hの区間もみられる。県道では50km/h、40km/hが中心である。市道では、規制がなく、60km/hとなっている区間が多く見られる。
- ほとんどの道路は自動車交通量が4,000台以上となっている。

- ガイドラインの考え方に従った自転車ネットワーク候補路線の整備形態は下図のとおりとなる。
- ほとんどが自転車専用通行帯となり、一部の区間が、自転車道、または車道混在となっている。
- まず、この整備形態を基本として考え、現況の道路幅員等から実現可能性を検討し、自転車ネットワークの整備形態を考えることとする。

○ガイドラインに従い選定した整備形態を基本とし、整備形態の実現可能性や代替路線について各道路管理者の意見を伺いながら検討を行い、ネットワーク路線を選定する。

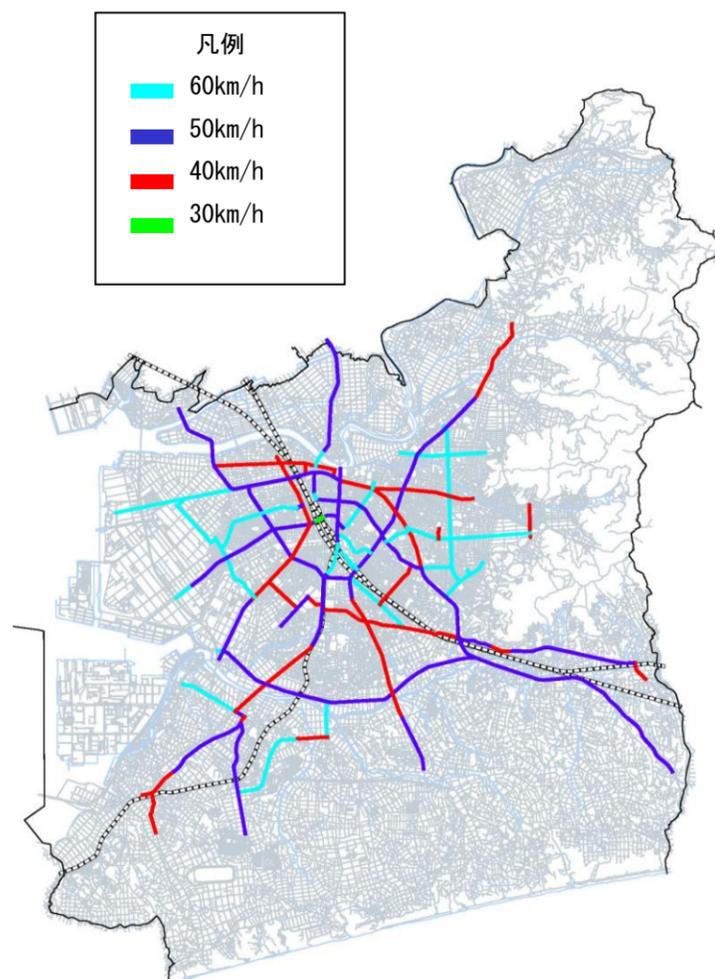
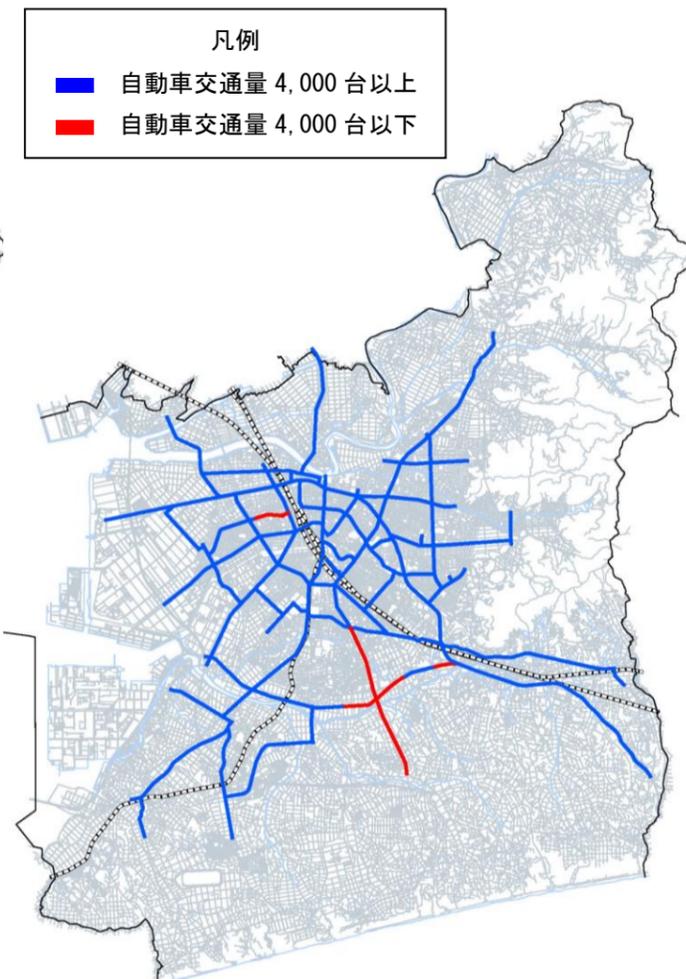


図8 自転車ネットワーク路線の規制速度



※交通量調査を過去に実施していない路線については、周辺道路の交通量から推計。

図9 自転車ネットワーク路線の自動車交通量

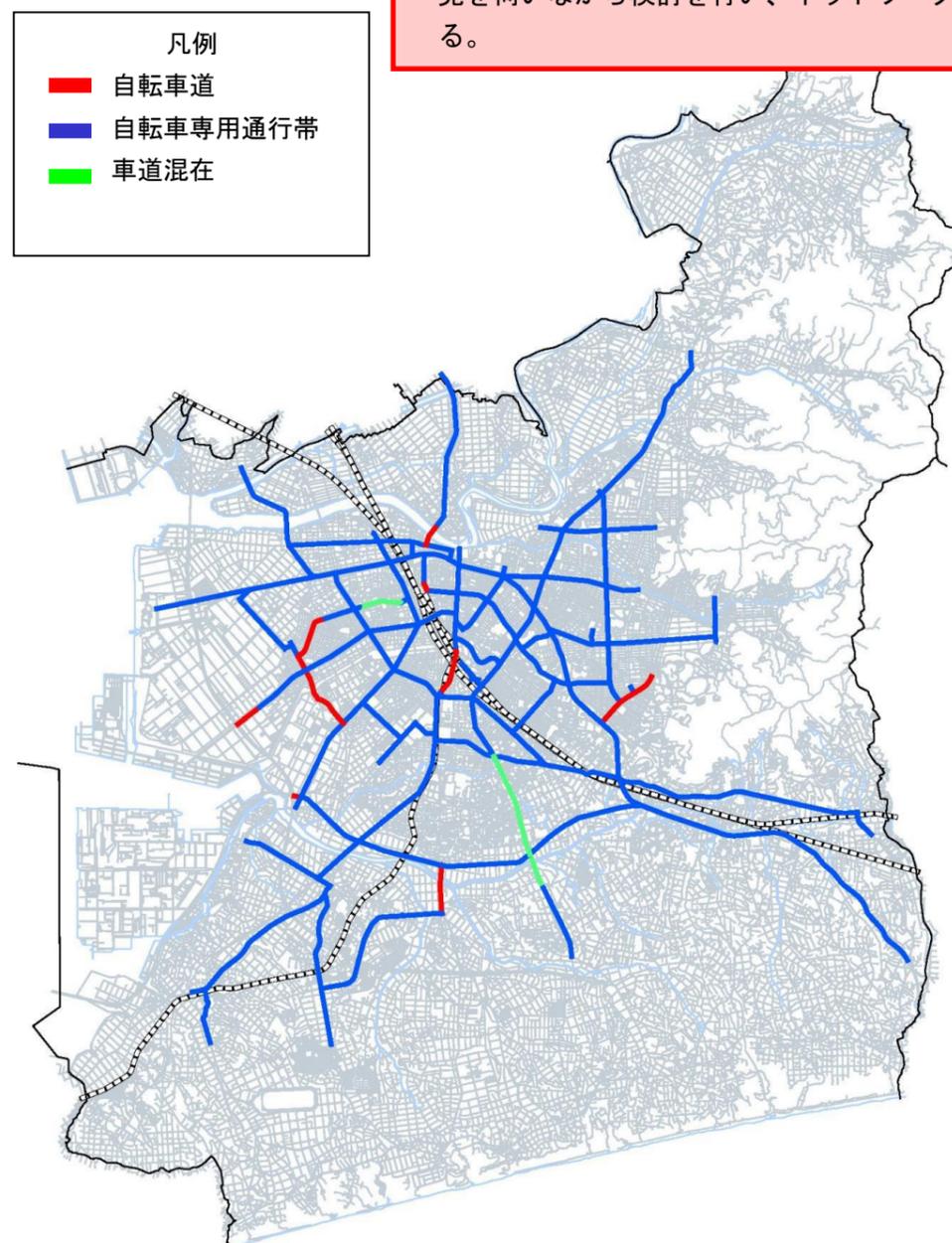


図10 自転車ネットワーク候補路線の整備形態案