

## 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。  
○今年度は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し、並行して当面の整備形態も含めた整備形態や代替路の検討を行う。

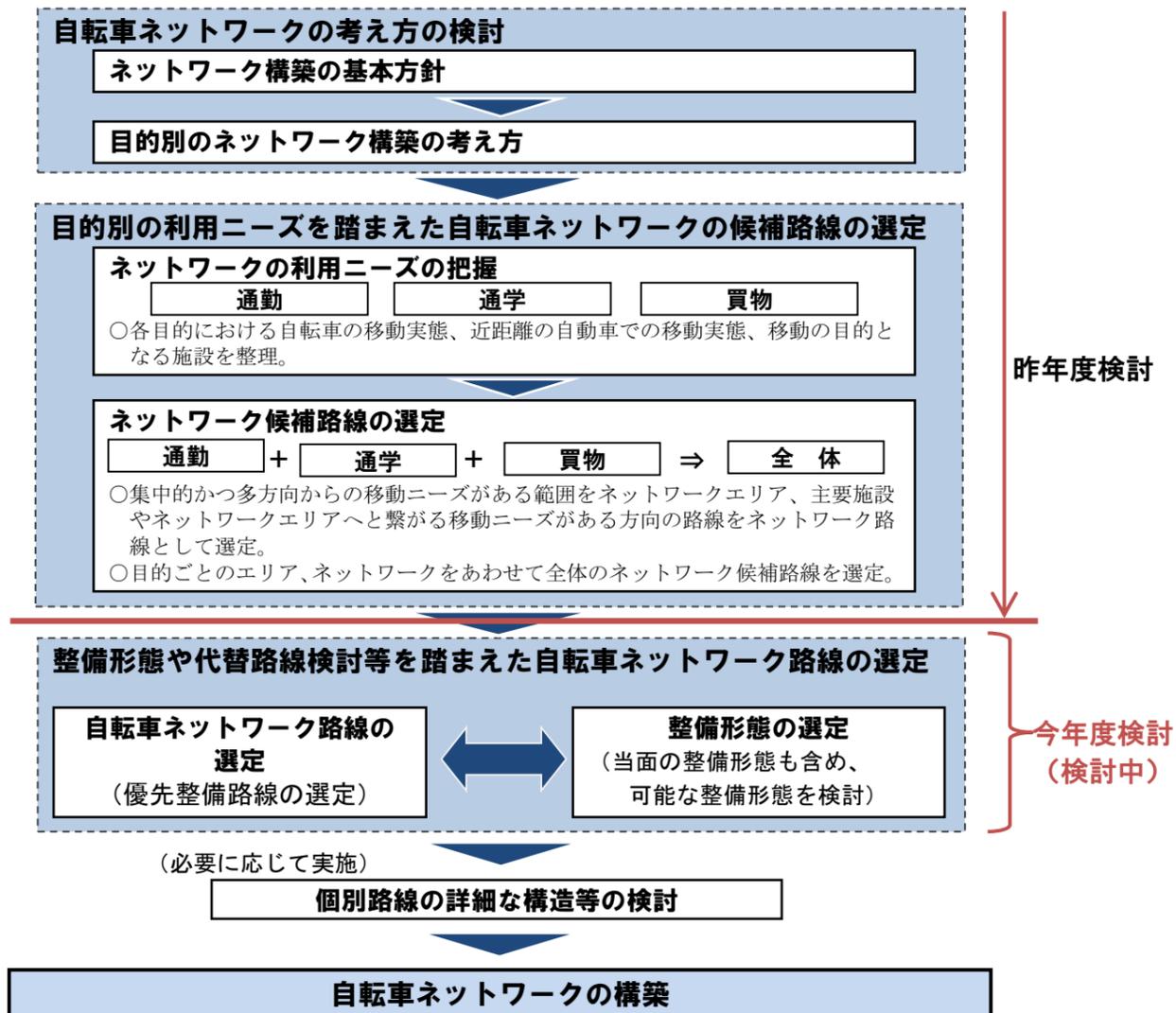


図2 自転車ネットワークの検討の流れ

## 3. 前回の検討内容

○前回の委員会では、昨年度検討した自転車ネットワーク候補路線（約 132km）について、ガイドラインの考え方に基づいた整備形態を下図の通り示した。

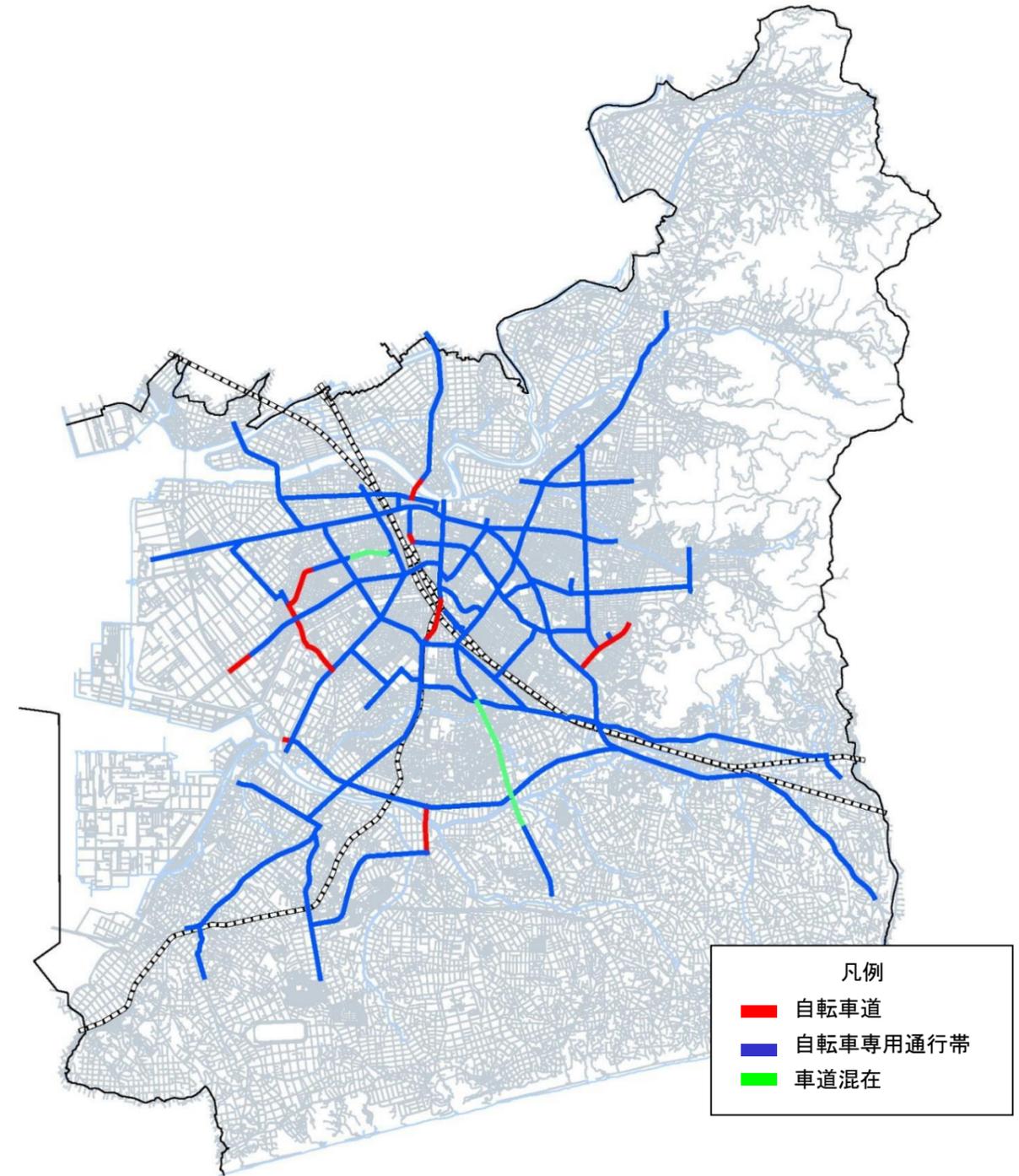


図3 ガイドラインに基づいた自転車ネットワーク候補路線の整備形態

## 4. 整備形態の選定方法

- 自転車ネットワークの効果を早期に発揮するため、当面の整備形態も含め、ネットワーク路線の整備形態と選定方法を整理する。
- 整備形態の選定は、ガイドラインに基づいた整備形態を基本とし、整備の実現可能性等について各道路管理者の意見を伺いながら検討を行う。
- 整備が難しい路線については、代替路の検討を行い、ネットワークとしての連続性を確保する。
- 具体的には、下図のフローに従って検討する。

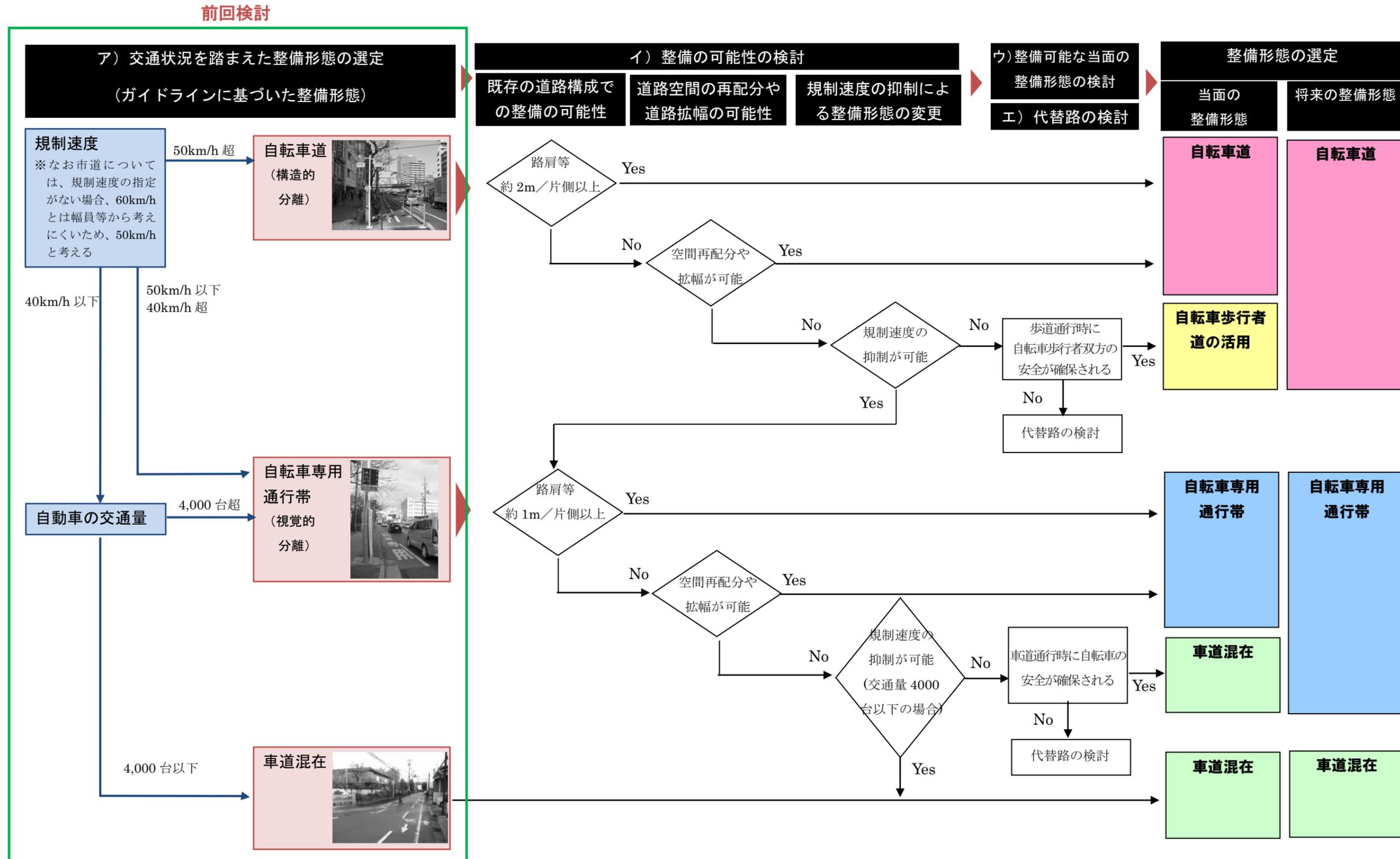


図4 整備形態の選定方法

## 5. 優先整備路線の選定

### 5-1. 優先整備路線選定の考え方

選定された自転車ネットワーク路線において特に重要な路線であり、早急な整備が必要である路線を優先整備路線として選定する。優先整備路線として位置付けられた路線は、豊橋市自転車活用推進計画の目標年次である平成32年度までの整備を目指す。

豊橋市における優先整備路線選定の考え方は下記の通りとする。

○豊橋市都市計画マスタープランや豊橋市地域公共交通活性化方策等の関連計画の目標や交通施策の実施状況等を踏まえ、早期に自転車ネットワークを形成することが望ましい地域を検討し、**優先的に対応すべき地域として設定**する。

⇒豊橋市では交通施策として、通勤交通における自家用車から他の交通機関への転換を促していることを踏まえ、**通勤目的のネットワークを優先的に整備する**。

○優先整備路線選定の際には、整備の必要性として**他目的での利用の状況**や、**整備の実現可能性**にも配慮する。

### 5-2. 優先整備路線の選定フロー

優先整備路線の選定は、選定の考え方を踏まえ、以下のフローで行う。

#### (1) 優先的に整備する地域の設定

通勤交通に関する施策の実施状況等を整理した上で、早期に自転車ネットワークを形成することが望ましい地域を検討し、優先的に整備すべき地域を設定する。

#### (2) 優先整備路線の選定

(1)で検討した結果を基に、個別の路線を選定することで優先整備路線を選定する。

具体的には、整備の必要性と実現性がともに高い区間を優先的に整備すべき区間とし、連続性確保の観点から必要な区間を補うことで、優先整備路線を選定する。

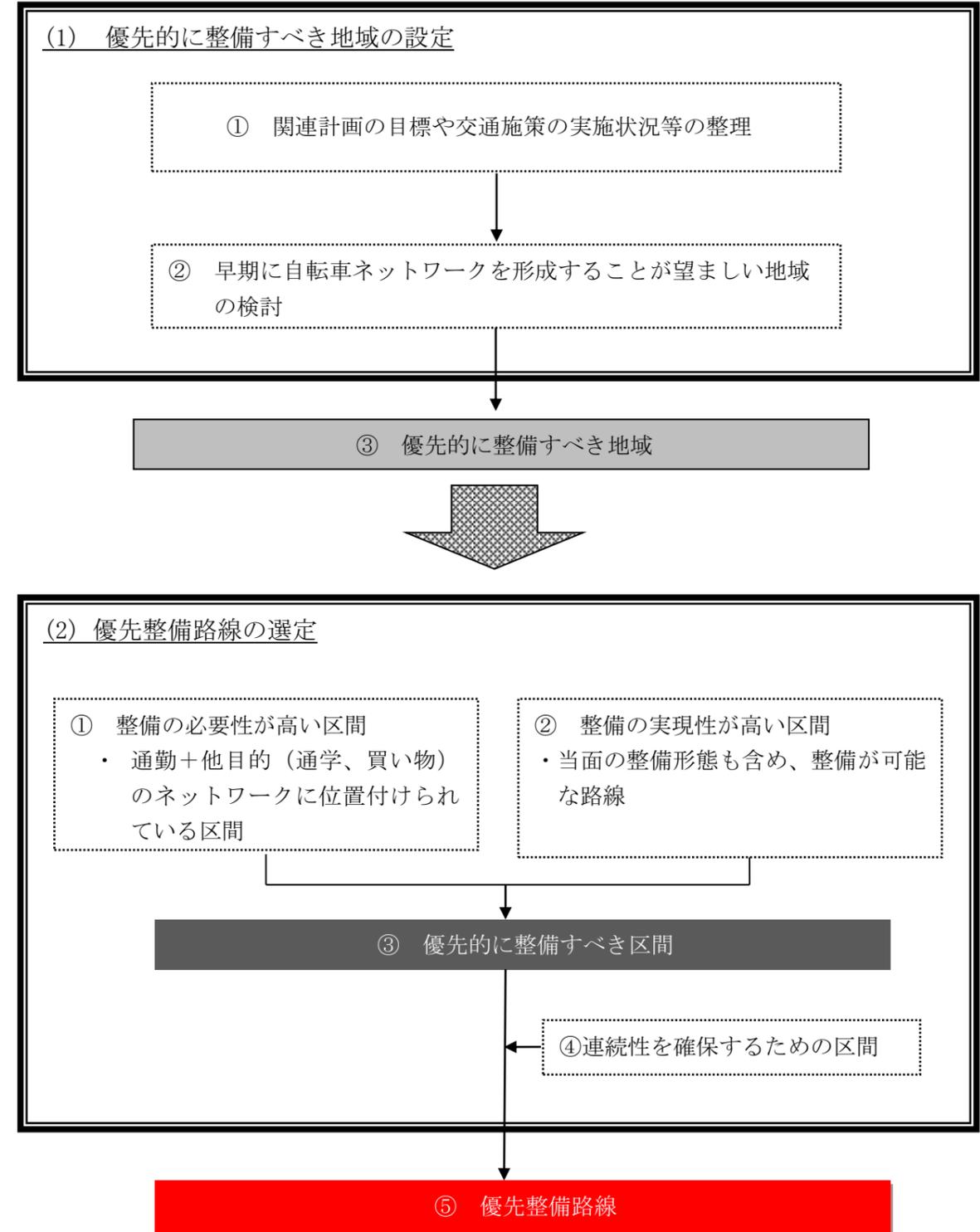


図5 優先整備路線の選定フロー