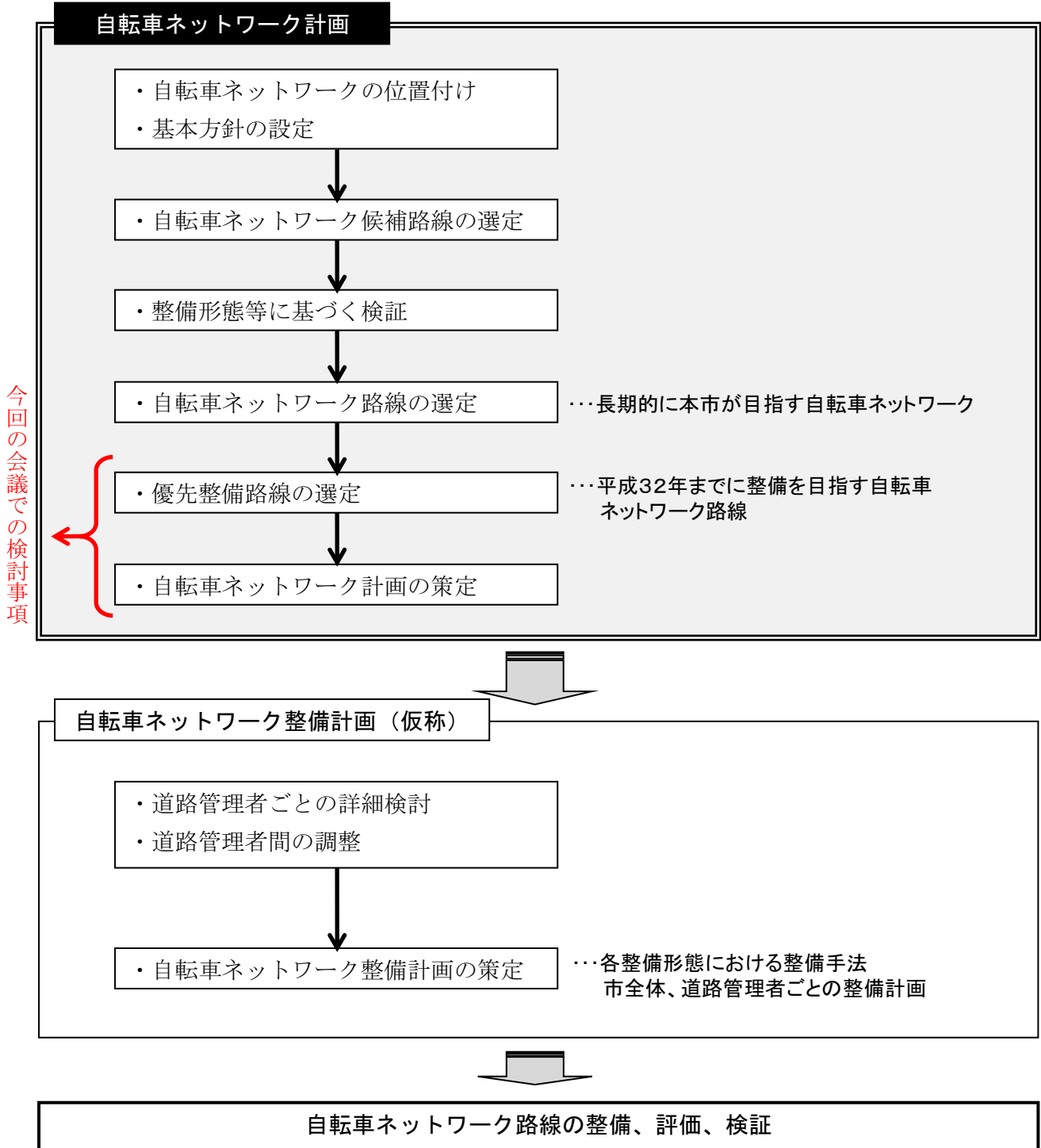


1. 自転車ネットワークの検討の流れ

- 国から発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車ネットワーク計画を策定する。
- 策定後は道路管理者により路線の詳細検討を行い、路線や手法等を検討した後、ネットワーク路線の整備、評価、検証を行う。



2. 自転車ネットワーク路線

○自転車ネットワーク候補路線及び整備形態、道路管理者との協議を踏まえ 149km の自転車ネットワーク路線を選定した。

※整備にあたっては道路管理者及び交通管理者による協議や詳細検討を行い、道路構造や交通量等によっては整備形態の見直しや代替路線の活用も検討する。

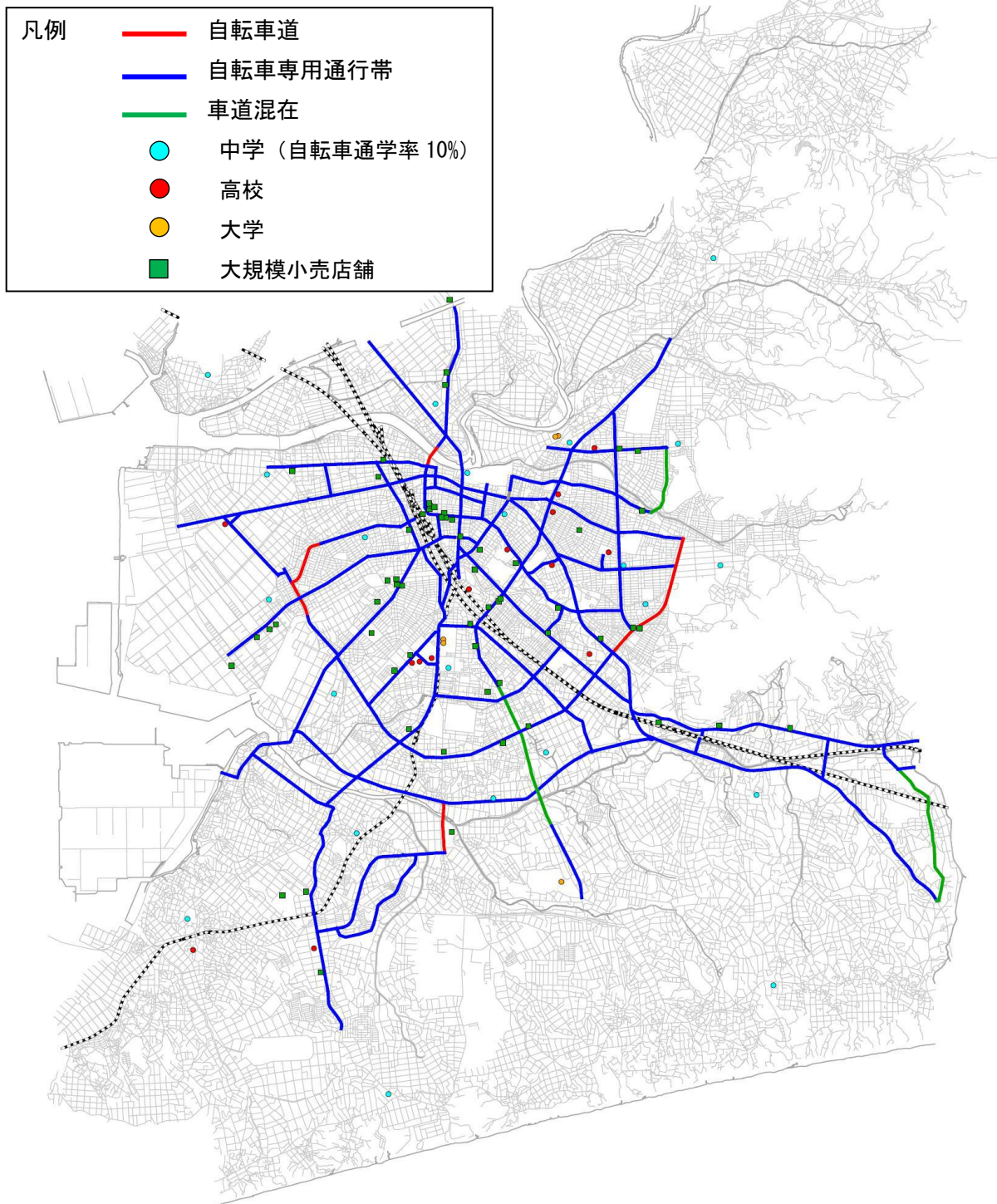


図 自転車ネットワーク路線

【参考】道路管理者別 自転車ネットワーク

○自転車ネットワーク路線を道路管理者別に整理したものは以下の通り。

○国道 25 km、県道 63 km、市道 61 km を選定。

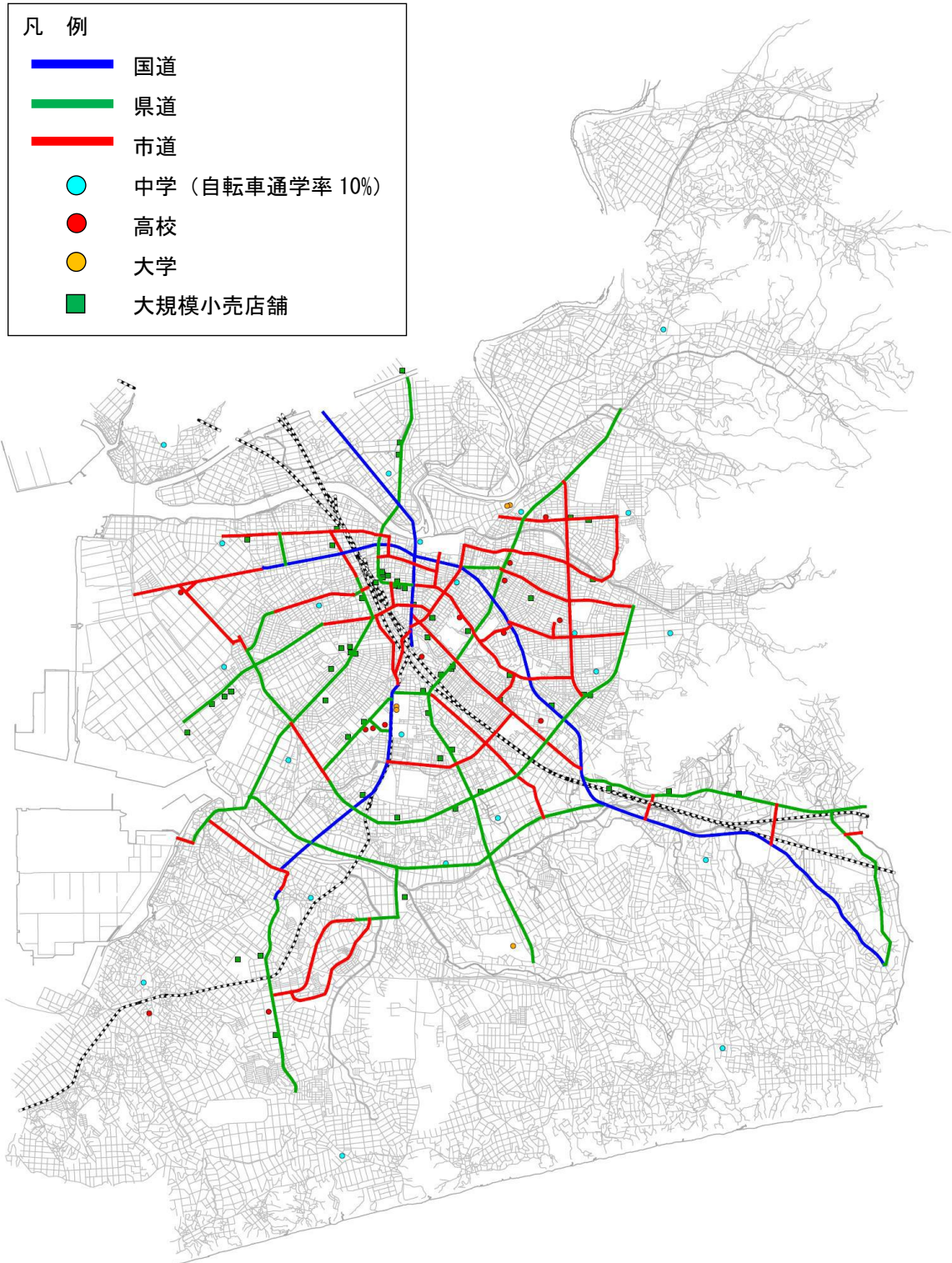


図 自転車ネットワーク路線（道路管理者別）

3. 優先整備路線の選定

3.1 優先整備路線の選定方法

- 本市の交通施策として、通勤交通における自家用車の利用から自転車や公共交通等、他の交通手段への転換を促している。
- そこで、自転車ネットワーク路線のうち、通勤目的のネットワークを中心として、整備の必要性や実現性が高い路線等を踏まえ優先整備路線を選定し、計画期間である平成 32 年度までの整備を目指す。

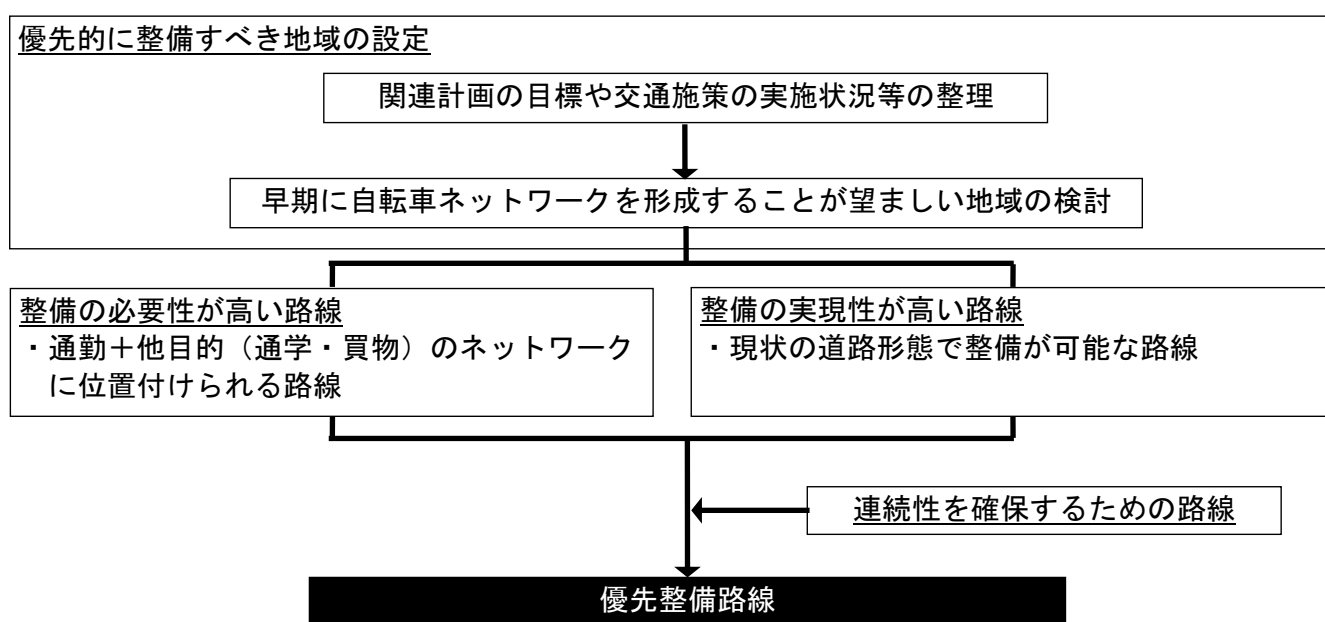
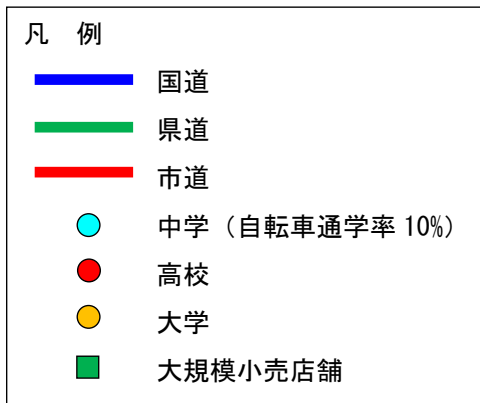


図 優先整備路線の検討の流れ

3.2 優先的に整備すべき地域の設定

- 自転車活用推進計画における施策、上位計画や自転車の利用状況等から、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として、県境地域、中心地域（西部・東部）、富士見・大清水地域を設定した。
- この地域をベースにし、複数目的の自転車の利用ニーズを踏まえ、整備効果や整備の可能性を検討し、優先整備路線を選定する。



中心地域（西部・東部）
短距離の自家用車通勤が多い

県境地域
二川駅へのサイクル&ライド、通勤対策を進めていく地域とされている
短距離の自家用車通勤が多い

富士見・大清水地域
大清水駅へのサイクル&ライド、通勤対策を進めていく地域とされている
短距離の自家用車通勤が多い

図 ネットワークを形成することが望ましい地域

3.3 整備の必要性が高い路線

- 整備の必要性が高い路線は、目的別のネットワークにおいて、通勤目的に加え、通学・買物い
ずれかの複数目的のネットワークに位置付けられる路線とする。
- 整備の必要性が高い路線は下図の通り抽出される。

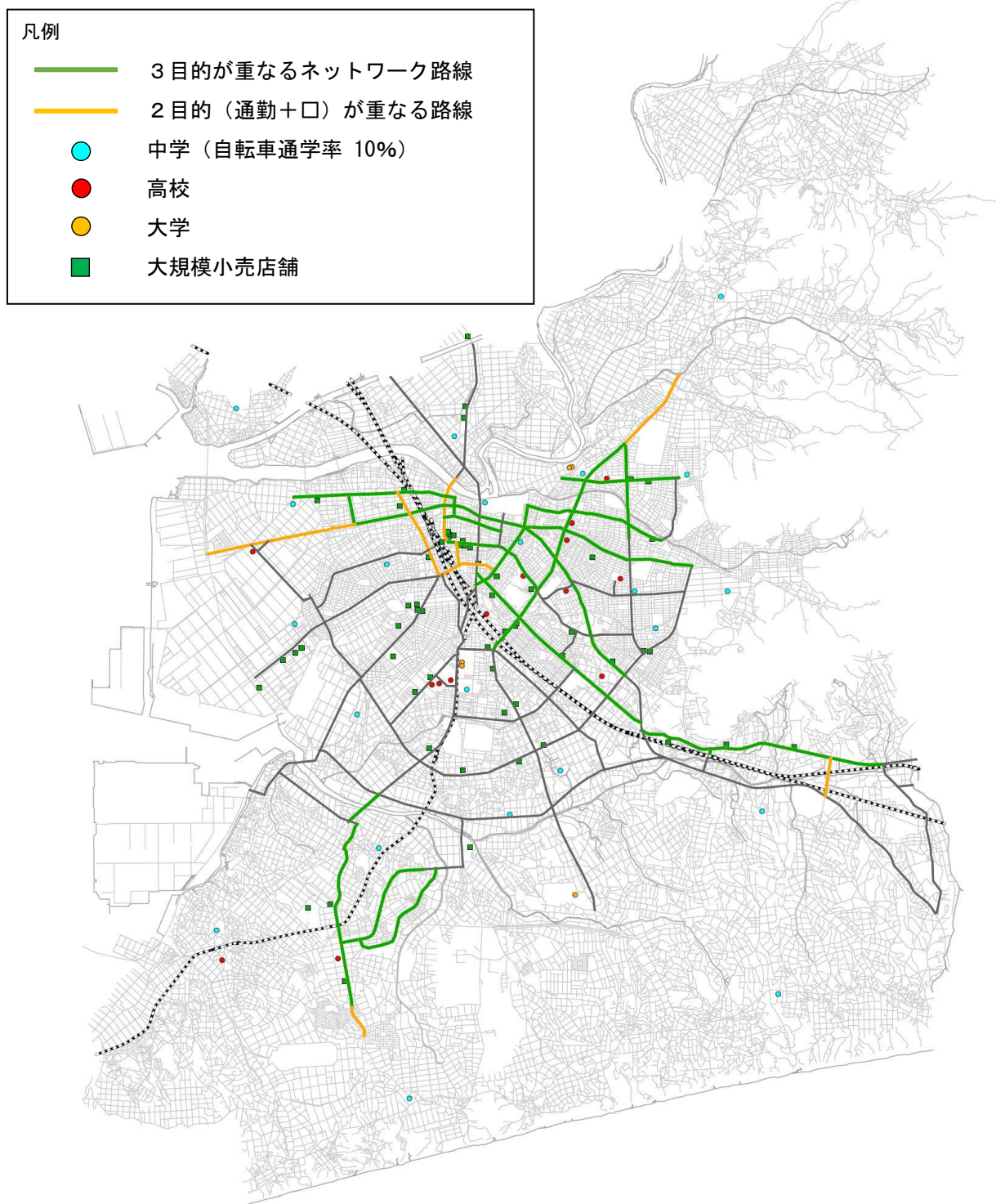


図 整備の必要性が高い路線

3.4 整備の実現性が高い路線

(1) 整備の実現性が高い路線の抽出方法

- 整備の実現性が高い路線を「現状の道路構造のままでガイドラインに基づく整備形態での整備が可能な路線」と考え、現状の車道幅員を確認して抽出する。
- 具体的には、下表に示す幅員が最低限必要となると考えられる。

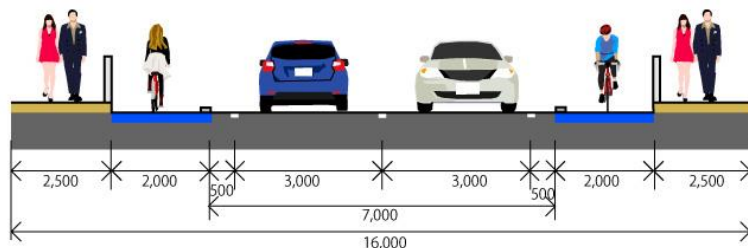
整備形態	車線数	必要な車道幅員	必要な道路幅員
自転車道	2車線	—	16.0m
	4車線	—	23.0m
自転車専用通行帯	2車線	8.0m	—
	4車線	15.0m	—
車道混在	2車線	7.0m	—

※自転車道は「必要な道路幅員」、自転車専用通行帯、車道での混在は「必要な車道幅員」で判断する

1) 自転車道（最低限必要な幅員のイメージ）

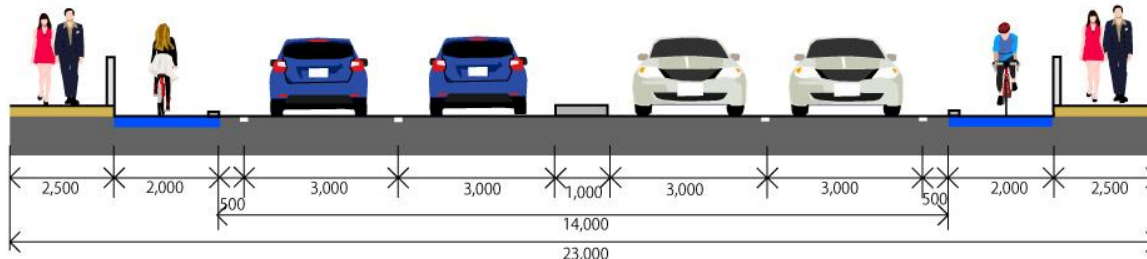
2車線の道路

○道路幅員 16m



4車線の道路

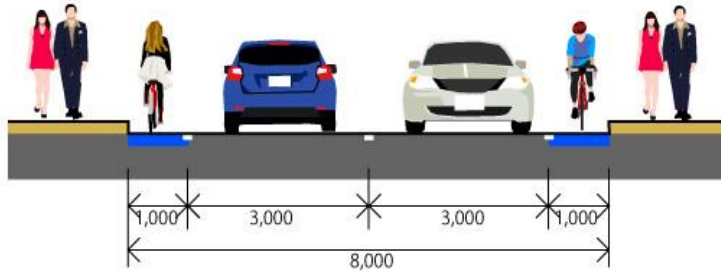
○道路幅員 23m



2) 自転車専用通行帯（最低限必要な幅員のイメージ）

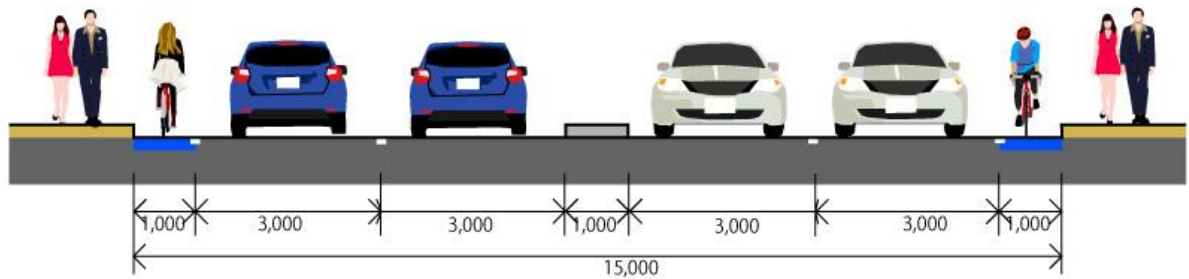
2車線の道路

○車道幅員 8 m



4車線の道路

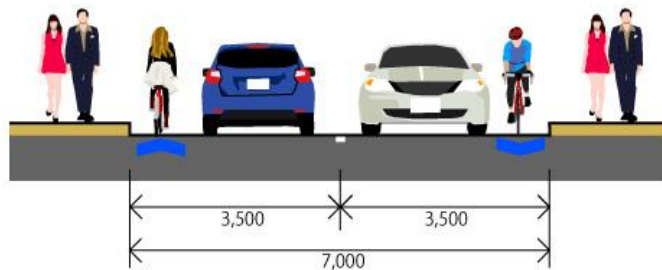
○車道幅員 15 m



3) 車道での混在（最低限必要な幅員のイメージ）

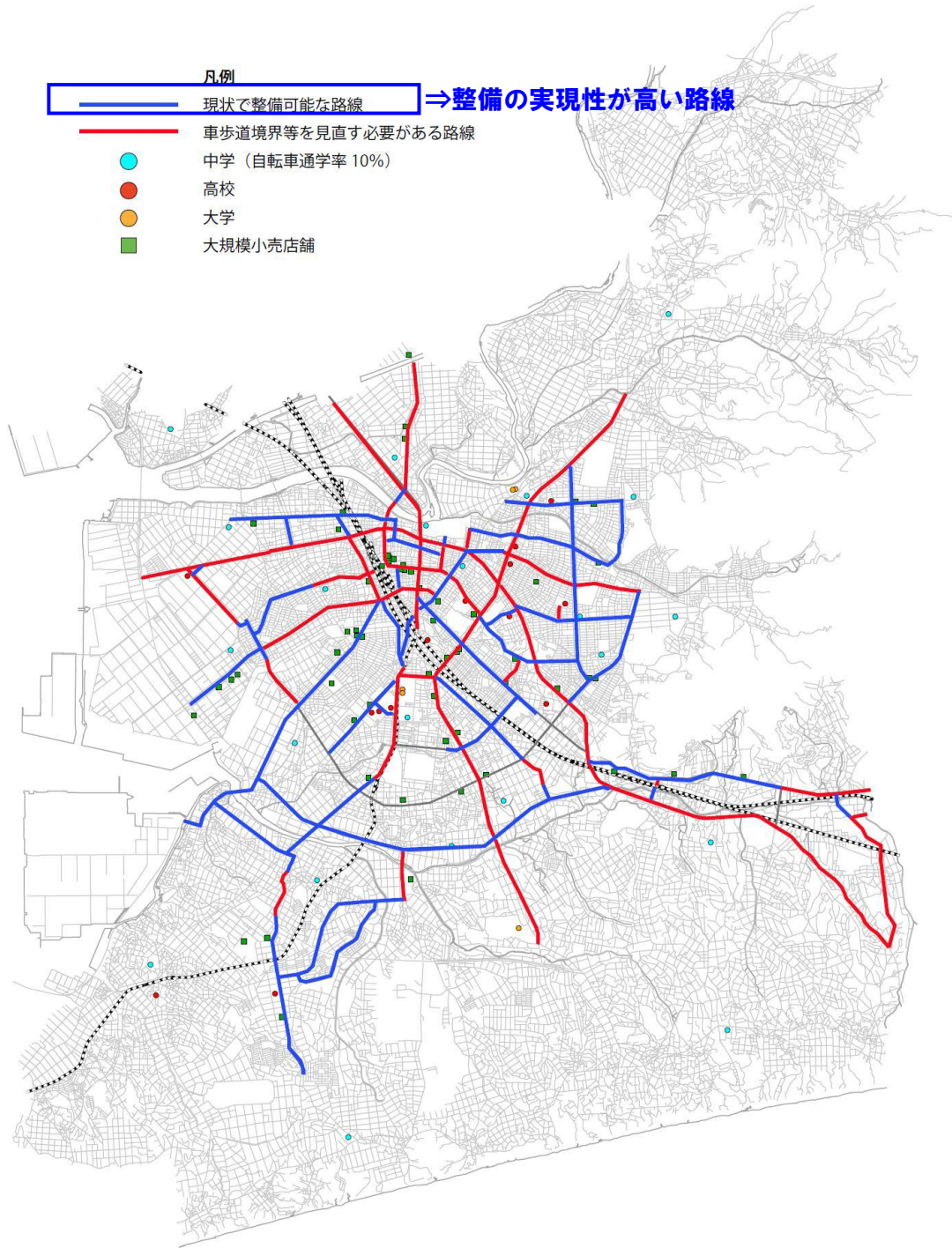
2車線の道路

○車道幅員 7 m



(2) 整備の実現性が高い路線の抽出結果

○現状の道路幅員、車道幅員を踏まえると、整備の実現性が高い路線は下図の通り抽出される。



3.5 優先整備路線

(1) 整備の必要性和実現性が両方高い路線の抽出結果と連続性を確保するための路線

○優先的に整備すべきエリア内において、整備の必要性和実現性が高い路線と整備の実現性が高い路線の両方に当てはまる路線を基本として抽出した結果、下図の通りとなる。

○さらに優先整備路線検討の際には、一部路線（区間）について連続性等を考慮し抽出した。

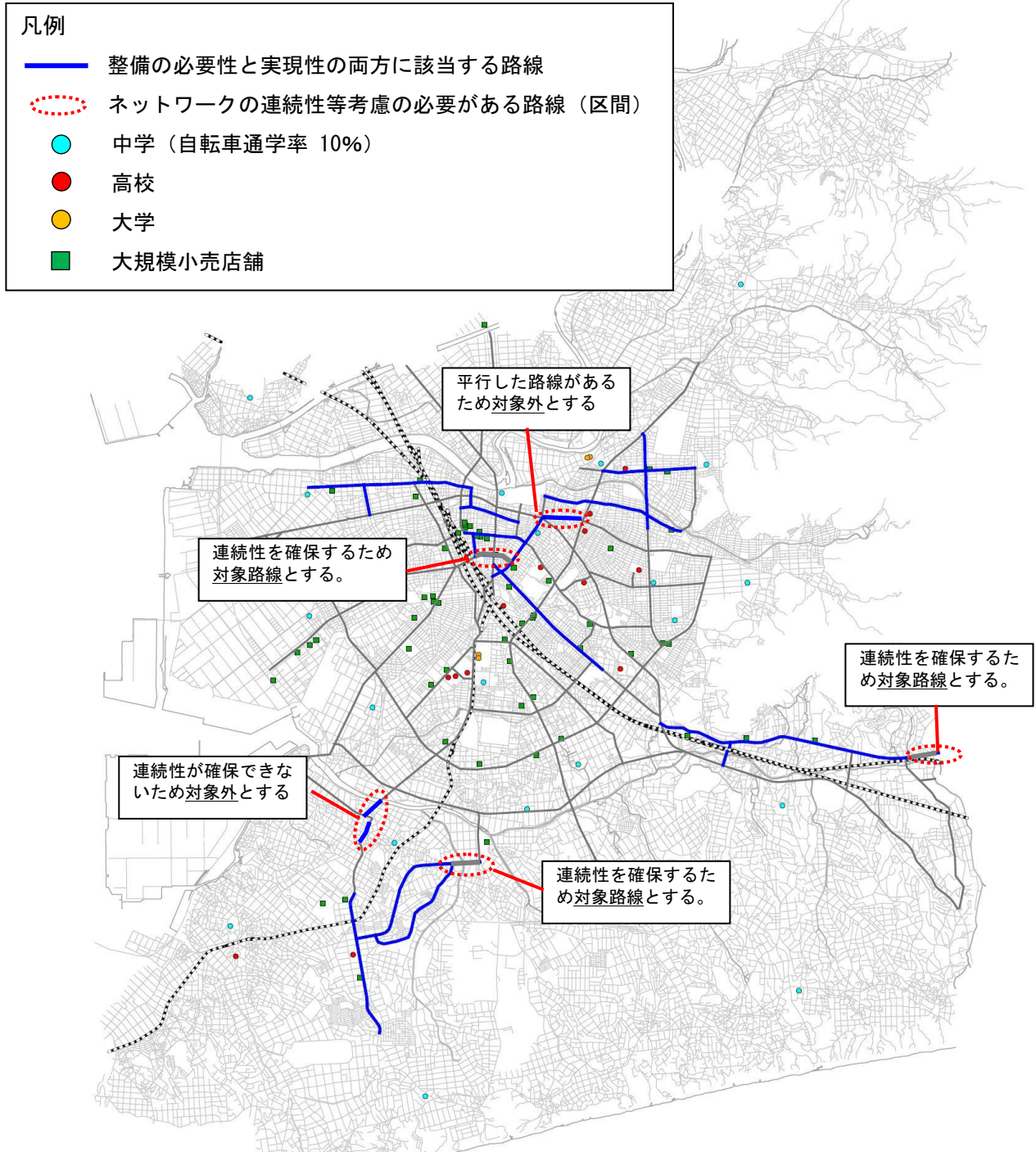


図 整備の必要性和実現性がともに高い路線及び連続性等の考慮の必要がある路線（区間）

(2) 優先整備路線

○以上の検討から優先整備路線を下図の通り選定した。

○優先整備路線として32.7km、うち県道9.6km、市道23.1kmを選定。

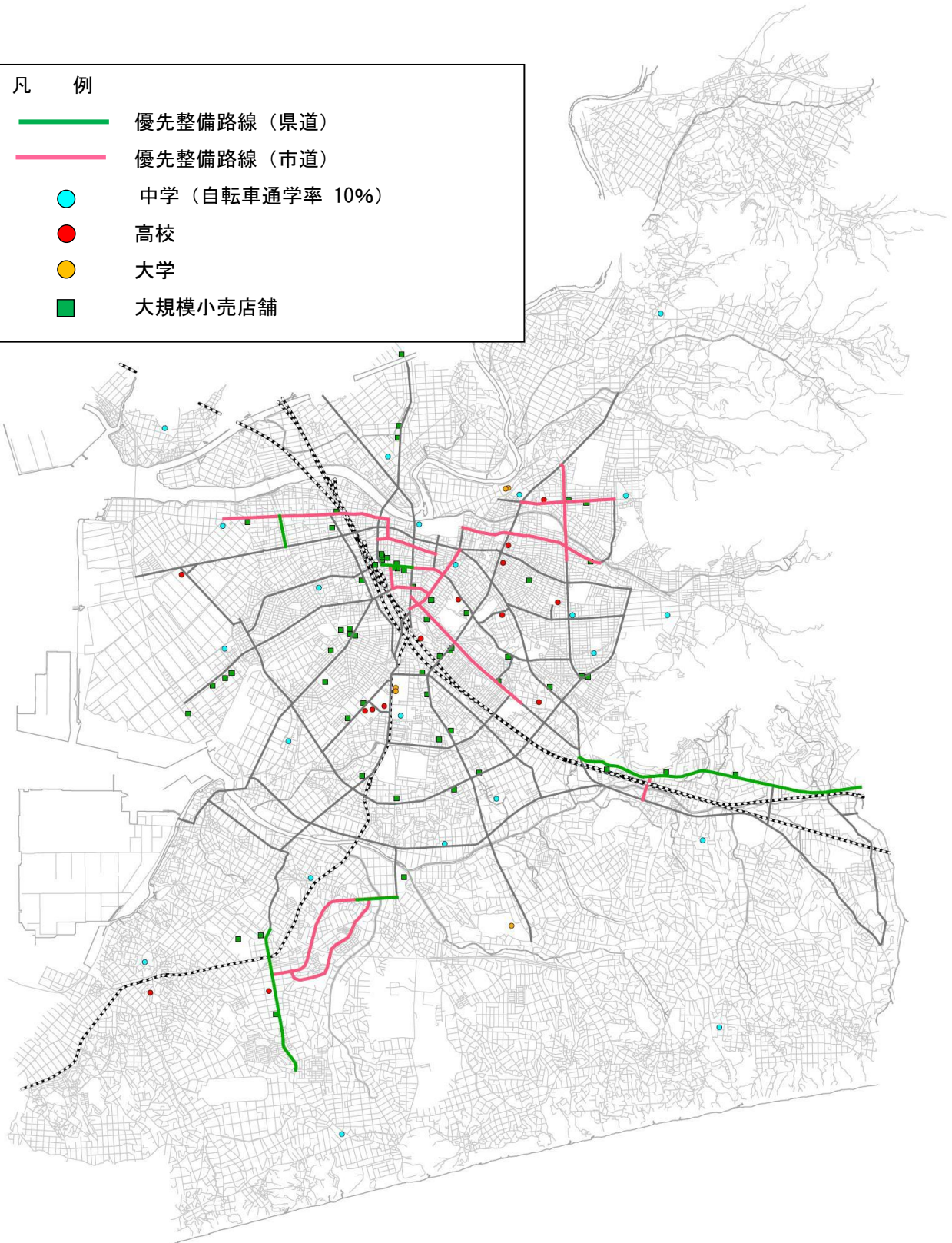
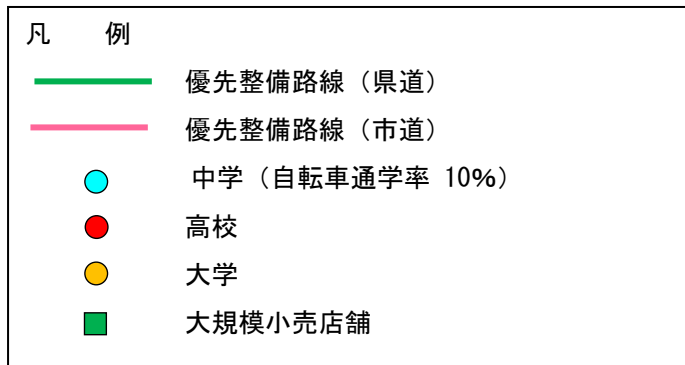


図 優先整備路線

4. 自転車ネットワークの構築に向けて

- 今後、道路管理者が自転車ネットワーク路線の整備を進めていく際、交通量等のデータを収集し、整備路線や手法、スケジュール等について検討・協議を行う。
- 整備にあたり道路管理者や交通管理者による詳細検討や協議を実施していく中で、当初の整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態や代替路線の検討を行うとともに、必要に応じて、自転車ネットワーク計画の見直しを行う。