

## 自転車ネットワークの見直し方針について

### 1. 見直しの背景

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定（H28.7）
  - ・ 暫定形態の積極的な活用
  - ・ 自転車通行空間の幅員確保の考え方が変更
- 整備進捗の遅れ
  - ・ 整備に必要な幅員確保のための既設構造物改修等に多額の費用がかかる
  - ・ 厳しい財政状況の中で財源の確保が困難

### 2. 課題と対応策

#### 【ガイドライン改定による課題】

◆完成形態での幅員確保が困難  
自転車通行空間の幅員の考え方の変更により、道路空間の再配分を行っても自転車専用通行帯になり得る幅員が確保できない路線がある。

#### 【整備進捗の遅れによる課題】

◆自転車への転換を促す利用環境整備の遅れ  
早期に自転車ネットワークを構築するためには整備費用の確保や効率的な整備手法の検討が必要。

#### 【対応策】

自転車と歩行者、自動車が共存できる自転車通行空間を整備し、安全性を速やかに向上させるため、暫定形態での整備を積極的に活用することで整備効果を早期に発現させる。

### 3. 自転車ネットワークの見直し方針（案）

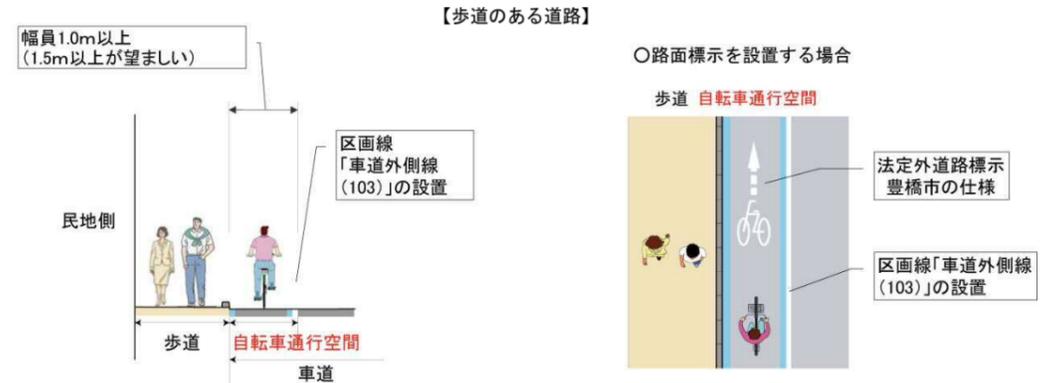
○暫定形態での整備を進めるためには、暫定形態の適用区間を示したネットワーク計画が必要になるため、現在の自転車ネットワーク路線図（整備形態別）を見直すものとする。

- 道路管理者による詳細検討を行った結果、完成形態での整備が当面困難であることが判明した場合、車道を走行する自転車利用者の安全性を速やかに向上させるため暫定形態での整備を行うこととし、「自転車ネットワーク路線図（整備形態別）」にその適用区間を明示する。
- 完成形態での整備が当面困難とは、道路空間の再配分や道路拡幅を行わなければ連続して幅員1.5m以上が確保できない場合とする。（自転車専用通行帯が完成形態となっている場合）
- 暫定形態で整備を行う区間は完成形態による再整備は当面の間難しい（現実的ではない）ため、名称を「暫定形態」ではなく「整備効果早期発現型（豊橋型）」とする。
- 暫定形態でも整備が出来ない場合には代替路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路線の変更を行う。
- 新規に道路整備を行う路線についても、必要に応じて自転車ネットワーク路線へ位置付けることを検討する。

### 参考. 自転車通行空間確保の考え方

○現行の幅員の考え方（豊橋市仕様）

幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保することが望ましいが、道路の状況等によりやむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満とすることができる。なお、幅員が1.0m以上1.5m未満となる場合は、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保する。



○ガイドラインでの幅員の考え方の改定

（改定前）

幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保することが望ましいが、道路の状況等によりやむを得ない場合は1.0m以上1.5m未満とすることが出来る。なお、幅員が1.0m以上1.5m未満となる場合は、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保することが望ましい。

（改定後）

幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保するものとする。ただし、道路の状況等によりやむを得ない場合（交差点の右折車線設置箇所等、区間の一部において空間的制約から1.5m確保が困難な場合）は整備区間の一部で1.0m以上まで縮小することができる。なお、縮小する場合であっても、局所的なものに留めると共に、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保することが望ましい。