

(案)

1 自転車ネットワークの見直し

(1) 自転車ネットワーク見直しの背景

本市の自転車ネットワークは、主な施策である通勤・通学・買物の3つの利用目的に基づき選定をし、その中でも特に整備の必要性や実現性の高い路線を優先整備路線として位置付け、整備を進めてきました。

しかしながら、整備にあたり道路管理者による詳細検討を行なったところ、必要な幅員を確保するための既設構造物改修に多額の費用がかかることや、道路空間の再配分や道路拡幅を行わなければ完成形態での整備が当面困難な路線があることがわかり、当初の計画より整備の進捗が遅れている状況となっています。

こうした中、国土交通省と警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、ガイドライン）」が平成28年7月に改定され、完成形態での整備が当面困難な場合、かつ車道を通行している自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道走行を基本とした暫定形態による整備の検討や代替路の選定を行うものとされました。

本市においても今後はこの考え方に従い、自転車ネットワーク路線の整備進捗を図るため、暫定形態を積極的に活用していきます。

(2) 自転車ネットワーク路線の整備形態の見直し

暫定形態を考慮した整備形態の見直しについては、基本的に改定されたガイドラインの整備形態選定フローに従って行います。（2頁参照）

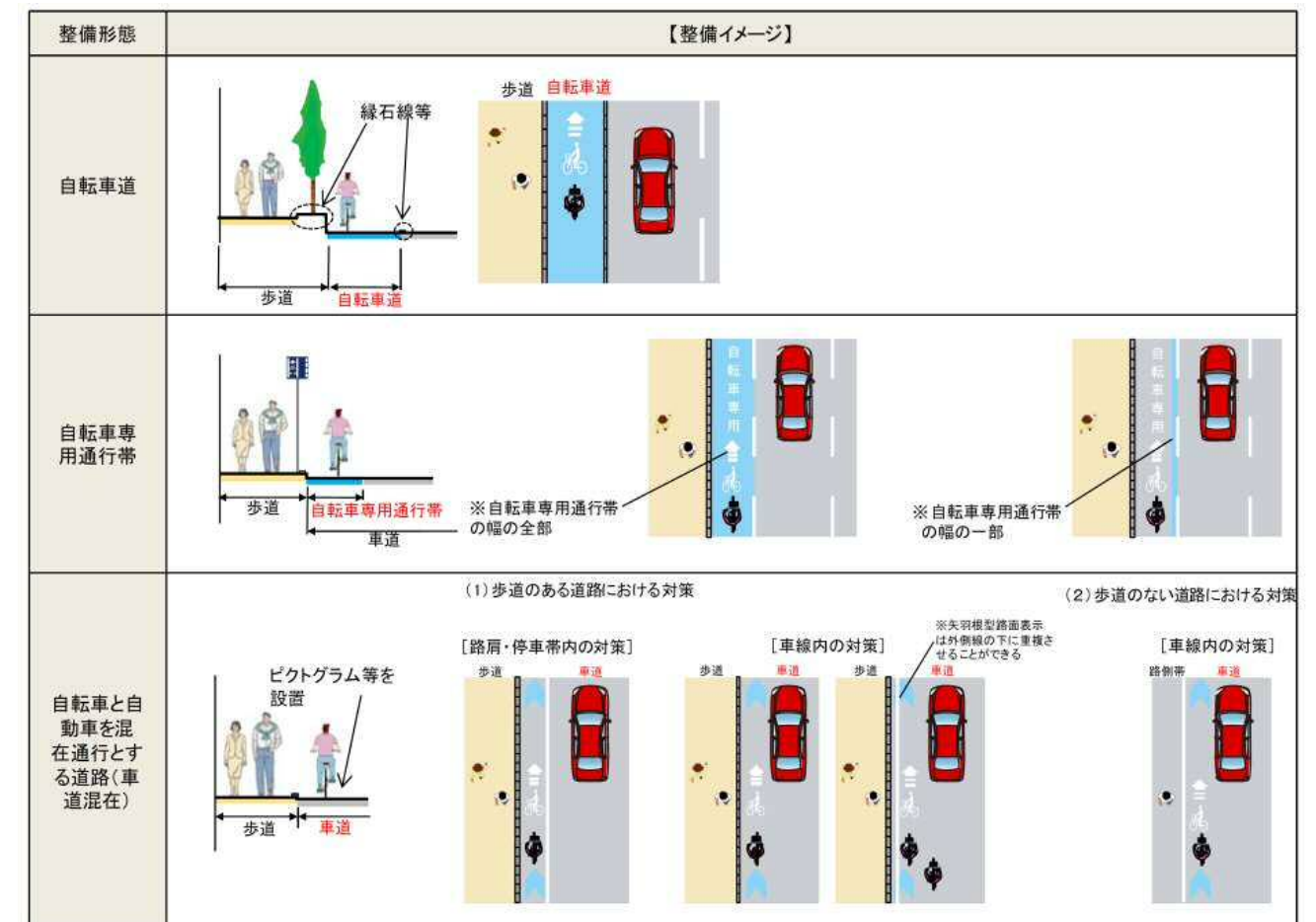
自転車ネットワーク路線の整備形態の見直しは道路管理者の詳細検討の結果を受け行うものとし、暫定形態での整備を行う場合は整備形態別の自転車ネットワーク路線図にその適用区間を明示します。

今後、暫定形態整備後に、道路や交通状況の変化があった場合には、完成形態での整備を検討します。

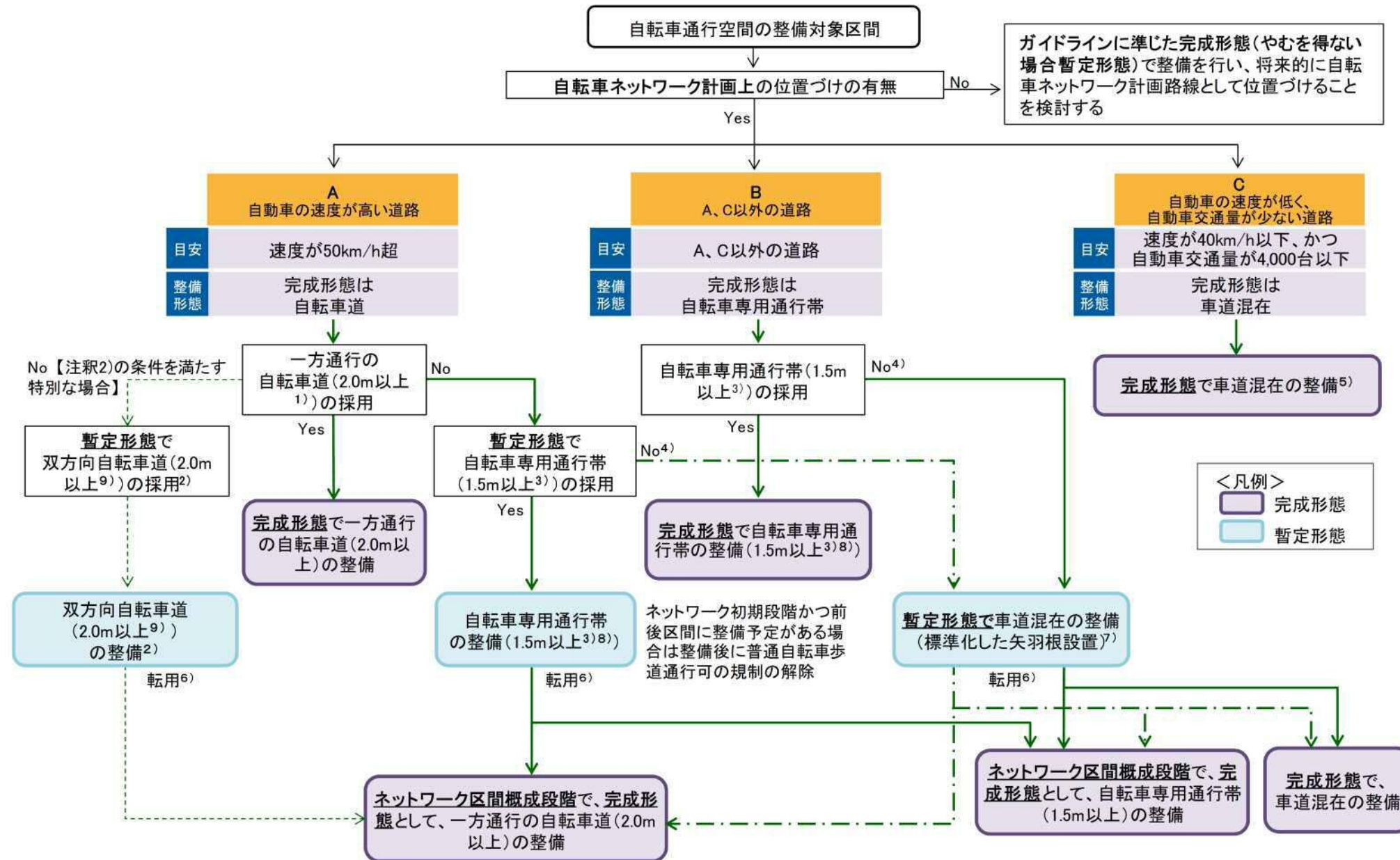
	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方（ガイドライン抜粋）



基本的な整備形態（イメージ）（ガイドライン抜粋）



※豊橋市では自転車ネットワーク計画路線として位置付けられていない路線を新たに整備する際には、将来的に自転車ネットワーク計画路線として位置付けること及びガイドラインに準じた整備を行うことを検討することとします

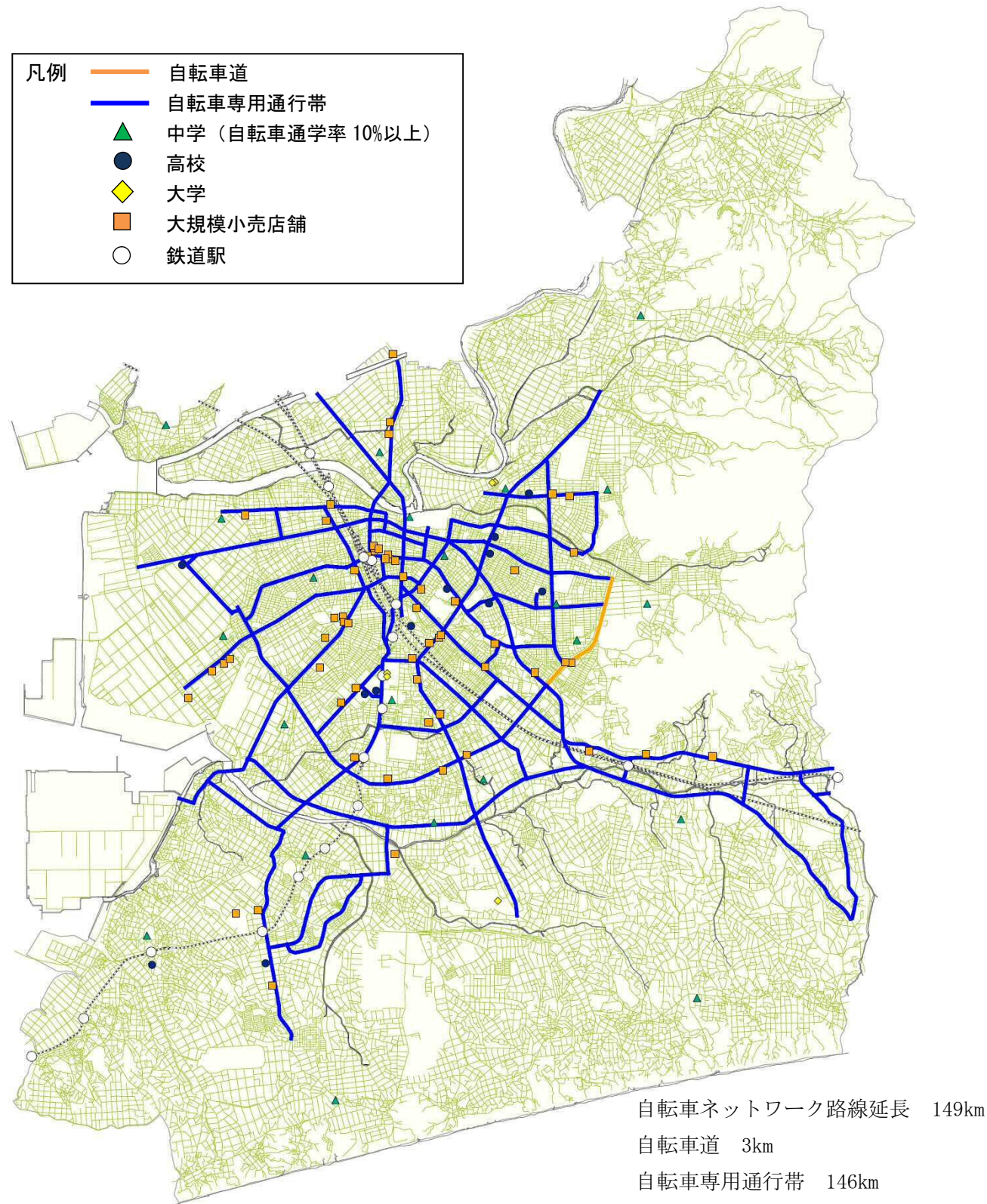
- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合にに限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

車道走行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー (ガイドライン抜粋)

(3) 自転車ネットワーク路線図（整備形態別）

■完成形態の自転車ネットワーク路線図



■暫定形態を適用した自転車ネットワーク路線図（H29.10時点）

