

1. 【通行環境】 基盤整備の考え方（案）

- 本市では、現行計画において日常の活用場面「通勤」「通学」「買物」での自転車活用を支える全長 149km の自転車ネットワーク路線を定めています。このうち優先整備が求められる路線 32.8km（うち市道 22.6km）を指定し整備を進めてきました。後期の整備延長は約 11km の予定であり、平成 26 年度からの整備延長は累計で約 19km となります。
- 次期計画では、新たに設定した活用場面「レクリエーション・観光」の視点や、優先性の高い場面などを考慮した優先整備路線の選定が求められます。
- 自転車ネットワーク以外にも、地域の安全性や快適性を高めるため、道路の利用や整備などの状況を考慮して、道路修繕などに合わせ地域内の整備を進めることも効果的です。
- そのため、日常の活用場面を想定した現行ネットワークの整備推進を基軸としながら、新たな視点を加味した【通行環境】基盤整備の考え方を、次のように整理しました。

【現行計画】での自転車ネットワーク

① 自転車ネットワーク候補路線の選定

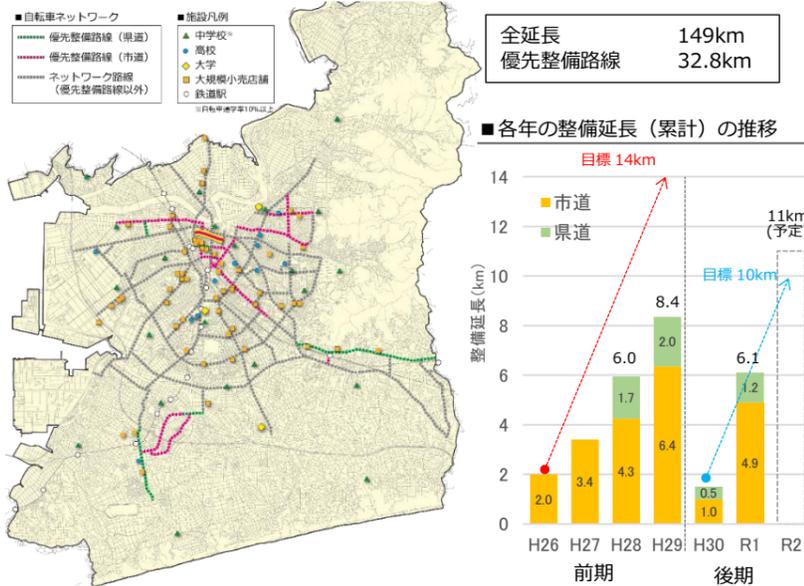
・通勤、通学、買い物の3つの利用目的について、自転車利用状況やニーズ等に基づき設定

【通勤】 豊橋駅を中心とした中心地域、県境地域、富士見・大清水地域での移動が多いため、これを中心とした整備を重視

【通学】 高校生の利用が多いため、高校が多い豊橋駅東側、その他高校の周辺での整備を重視

【買物】 商業施設が集中する中心市街地、大規模な商業施設付近での整備を重視

② 選定した自転車ネットワークと③ 優先整備路線の設定



現行計画の自転車ネットワークを基本に見直し

④ 自転車通行空間の整備形態

・「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、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3つの整備形態を基本に、自動車交通量や規制速度等の状況により判断し選定

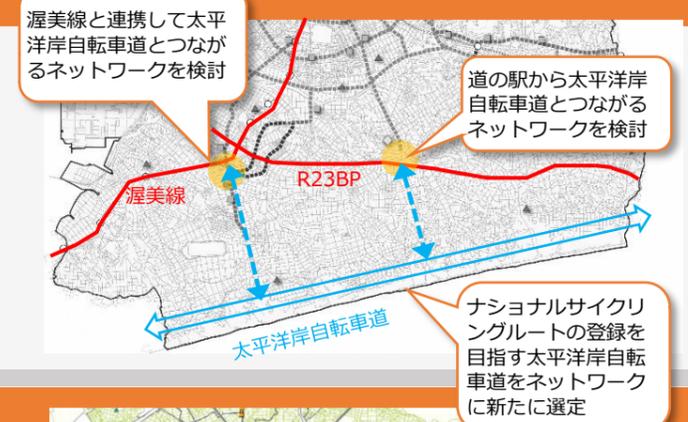


【次期計画】での自転車ネットワークの見直し方針（案）

自転車ネットワーク（見直し）

【「レクリエーション・観光」のネットワークを新たに選定】

- 広域的なサイクリングロードである【太平洋岸自転車道】の位置づけの明確化
- 【太平洋岸自転車道】と観光拠点やまちをつなぐネットワークを新たに選定
- 現行の候補路線ではつながっていない観光資源への接続ルートの追加を検討



【優先整備路線の見直し】

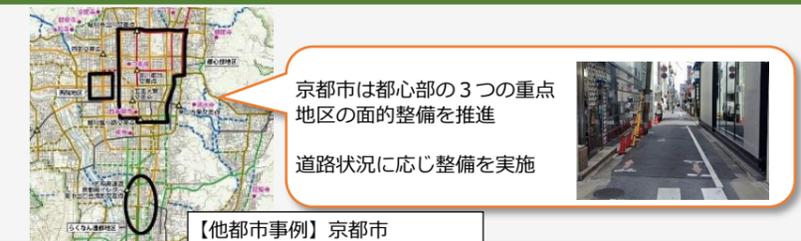
- 「通学」や「通勤」など優先性の高い場面やネットワークの連続性、道路状況による整備可能性などを考慮して、優先整備路線を検討
- 投資可能額も考慮しながら、改定計画の計画期間である令和 12 年度までの整備を目指す延長を追加
- 道路構造令の改正があり、国からの事務連絡では、整備形態選定の考え方が示されたが、現段階では道路の設計速度、自動車・自転車・歩行者の交通量などの情報がないため、整備形態まで明示しないものとする。



自転車ネットワーク外の地域整備（新規）

【地域の考え方】

- 地域の考え方は、「通学」や「通勤」、「買物」といった場面を考慮し、自転車通学のある中学校、多くの人が集まる都市拠点、多くの利用がある公共施設を中心とする地域を検討



【整備の対象と方法】

- 自転車通学のある中学校、多くの人が集まる都市拠点、多くの利用がある公共施設へのアクセス道路のうち、一定の道路幅員以上がある道路、歩道が整備されている道路を候補として検討
- 方法は、道路修繕などに合わせ、交差点部へ矢羽根型路面標示や自転車ピクトグラムを設置するなど自転車が通行すべき車道の左端へ明示することを検討

