

4

自転車ネットワーク計画とは

【現状の課題】

これまで様々な地域で取り組まれてきた自転車走行空間の整備は、整備しやすい場所から進められ、断片的な自転車走行空間整備に留まっている。

→断片的な整備では、安全で快適な自転車走行空間とそうでない空間が混在することになり、整備効果が限られたものになる。

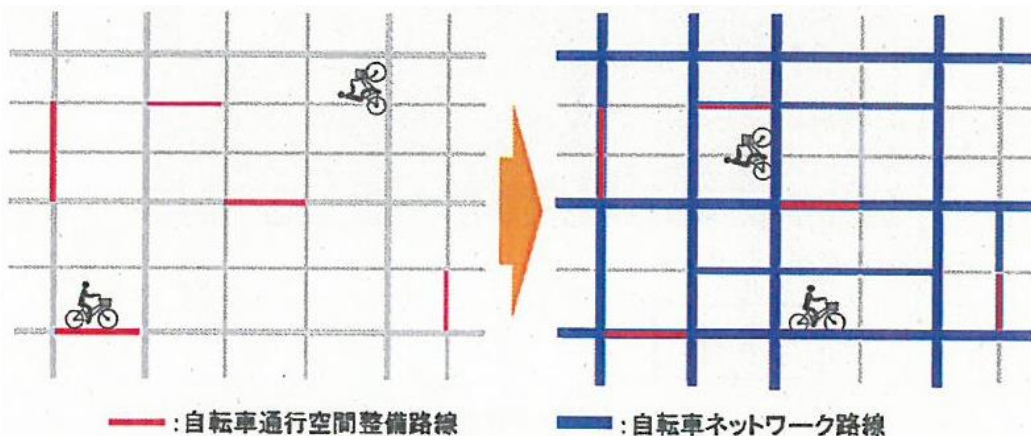


自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車走行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を「自転車ネットワーク計画」という。

○策定主体

- ・市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定



【連続的な自転車ネットワークの形成イメージ】

【自転車ネットワーク路線の設定の考え方】

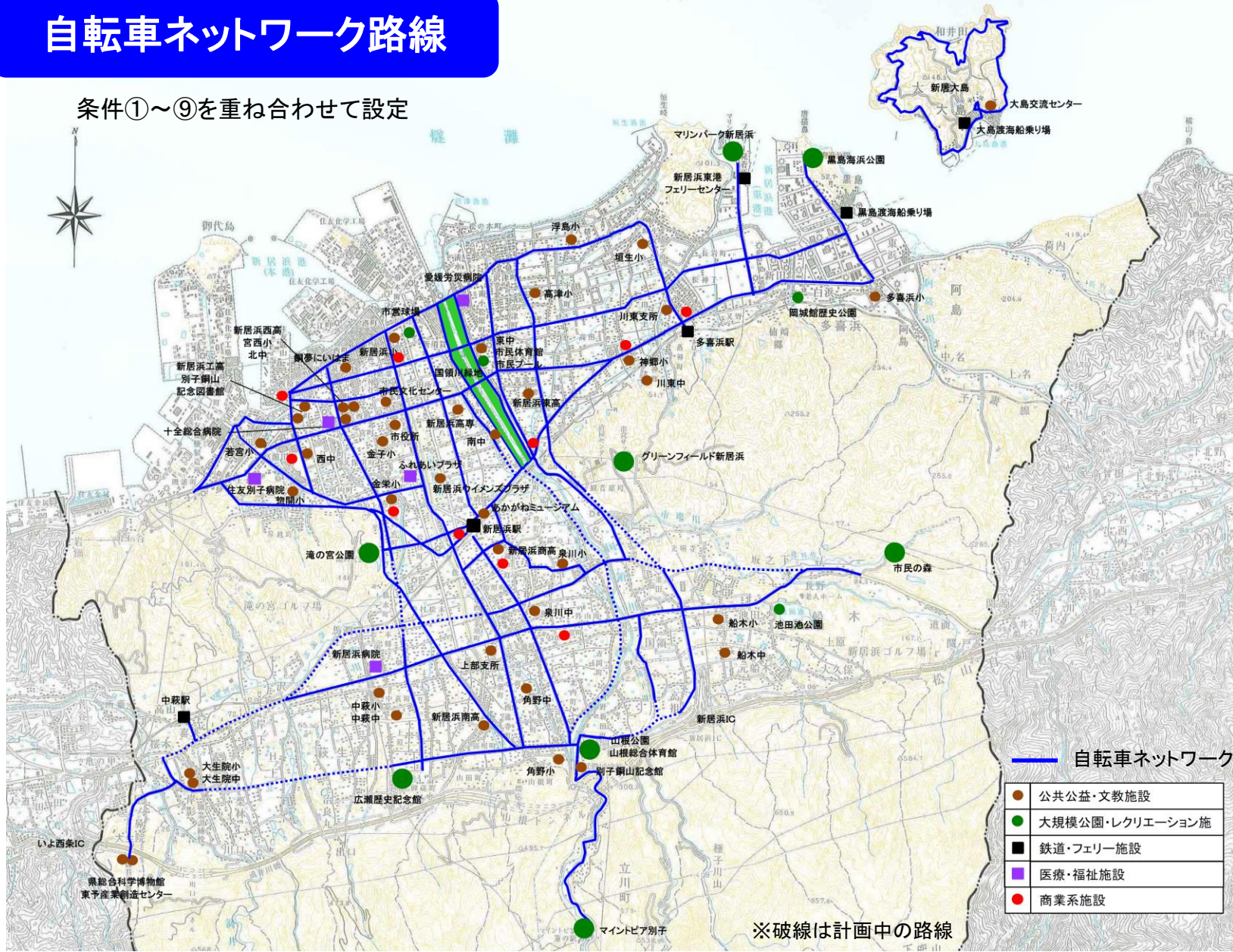
○自転車利用の安全・快適な空間とネットワーク形成を図るためいくつかの条件を重ね合わせて設定

【自転車ネットワーク路線の設定の条件】

視点	条件	基準
安全確保	①自転車利用の多い路線	「自転車通行量」500台/日以上
	②自転車事故の可能性の高い路線	「自転車交通事故密度」1.0件/km以上
	③利用が見込まれる新たな整備道路	国道、県道、市道の整備計画路線
利用促進	④広域自転車ネットワーク路線	愛媛マルゴト自転車道計画指定路線
	⑤市内自転車走行空間	既存の自転車歩行者道
	⑥隣接都市との接続・連携路線	総合計画での将来都市構造形成に寄与する路線
連続性・快適性	⑦主要施設アクセス路線	主要施設へのアクセス路線
	⑧産業遺産をめぐる路線	産業遺産(群)へのアクセス路線
	⑨その他接続性を有する路線	その他自転車利用の連続性や快適性の向上に寄与する路線

自転車ネットワーク路線

条件①～⑨を重ね合わせて設定



— 自転車ネットワーク路線

●	公共公益・文教施設
●	大規模公園・レクリエーション施
■	鉄道・フェリー施設
■	医療・福祉施設
●	商業系施設

※破線は計画中の路線