

自転車ネットワーク計画の基本的な考え方（案）

1. 計画期間

概ね10年（ただし、第Ⅰ期については、第5期基本構想の最終年度2027年度とする。）また、5年程度で中間見直しを行う。

2. 整備計画エリア

市内全域、ただし、他市とのアクセスを考慮した路線設定を行う。

3. ネットワーク候補路線の抽出の考え方

ほぼ市の中央に位置していて、既に自転車ネットワーク整備済み又は整備中で骨格となる路線の大学通り及びさくら通りや南部地域の幹線道路、他市と中心的にアクセス可能となる路線を主要幹線とする。

また、生活道路から主要幹線にアクセスするため必要な車道混在路線で、歩道から車道へ自転車利用者の誘導及び車道走行の自転車通行マナーの向上のためナビマークなどのピクトグラムを設置する路線をアクセス路線とする。

更に第Ⅰ期目以降に整備が予想される路線や、関係機関との調整が必要と考える路線を要検討路線とする。ただし、国立駅直近は自転車整備計画で示すように自転車の動線が集中しないように配慮する。

- (1) 主要幹線 : 自転車道又は自転車レーンを基本とし、車道混在を含み整備・検討する路線で、概ね半径500m圏内で幹線にアクセスできる路線である。ただし、自転車道については国土交通省及び警察庁から示されている「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の車と同じ左側通行を基本とするが、地域の実情に合わせ、安全対策及び通行ルールの徹底とセットで対応することで、自転車道の双方向についても検討する。
- (2) アクセス路線 : 生活道路で比較的交通量がある路線や歩車分離がなされている路線、主要幹線で交通上、迂回が必要となる場合、自転車通行マナーの向上が必要な路線でピクトグラム整備が可能な路線
- (3) 要検討路線 : アクセス路線として必要と考える路線や交通量が多く交通安全上将来的に整備が必要と考えるが拡幅整備や関係機関等との協議が必要であり、早急に対応が難しいと考える路線