

6.2 ネットワーク候補路線の選定

自転車ネットワーク候補路線は、自転車交通需要、自転車集中施設、課題が大きい箇所等を勘案し選定する。自転車利用者は、目的地への速達性や道路及び交通の状況等により走行ルート選択の判断をされると考えられる。交通量調査より道路の左右両側で利用状況に違いがある路線が確認されたため、左右別にネットワーク候補路線を抽出した。

自転車ネットワークの候補路線の選定フローを以下に示す。

■自転車ネットワーク路線の選定方法

●自転車交通需要が高い路線

自転車の利用交通量・ルートより、“需要”が多い路線を自転車ネットワーク候補路線として抽出する。

- ◆計画交通量が断面で500台/12h以上、片側で250台/12h以上の区間
- ◆アンケート回答者100人以上区間

●自転車集中施設に通じる路線

自転車が集中する施設（現況及び将来）に通じる路線を自転車ネットワーク候補路線に加える。

- ◆高等学校、商業施設、公共施設、駅

ネットワーク化

●課題が大きい箇所の確認

課題が大きい箇所（事故、走りにくい・ヒヤリ体験箇所等）を抽出し、上記の自転車ネットワーク候補路線が課題箇所に該当しているかを確認する。

- ◆死傷事故率1,500件/億台キロ以上（上位約20%区間）
- ◆事故多発区間・交差点、ヒヤリ区間・交差点、走りにくい区間

●代替路線の検討

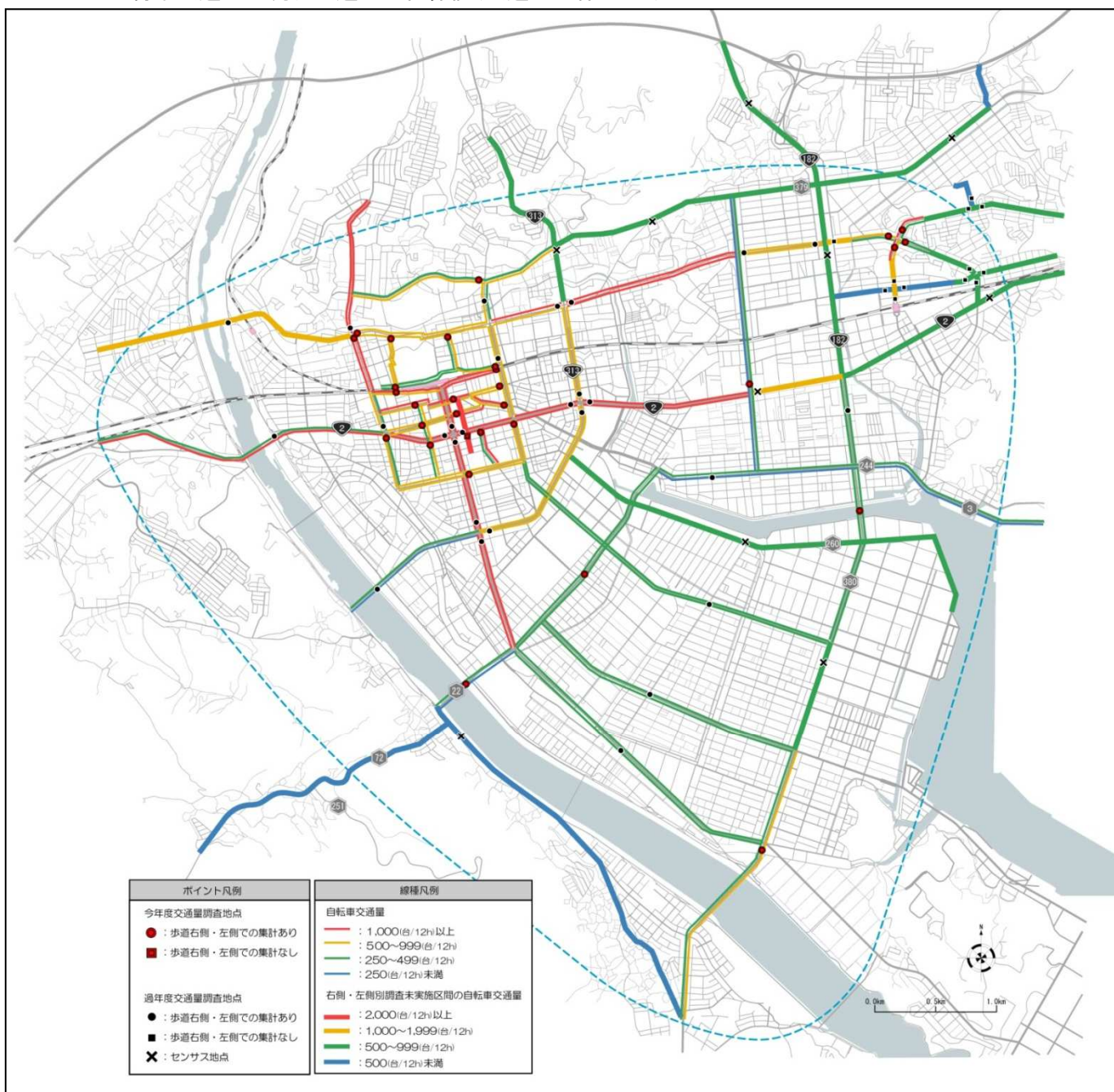
細街路から幹線道路への転換、事故多発箇所の回避を可能とする代替路線の有無について確認を行う。

自転車ネットワーク候補路線

1) 自転車の将来交通量の設定

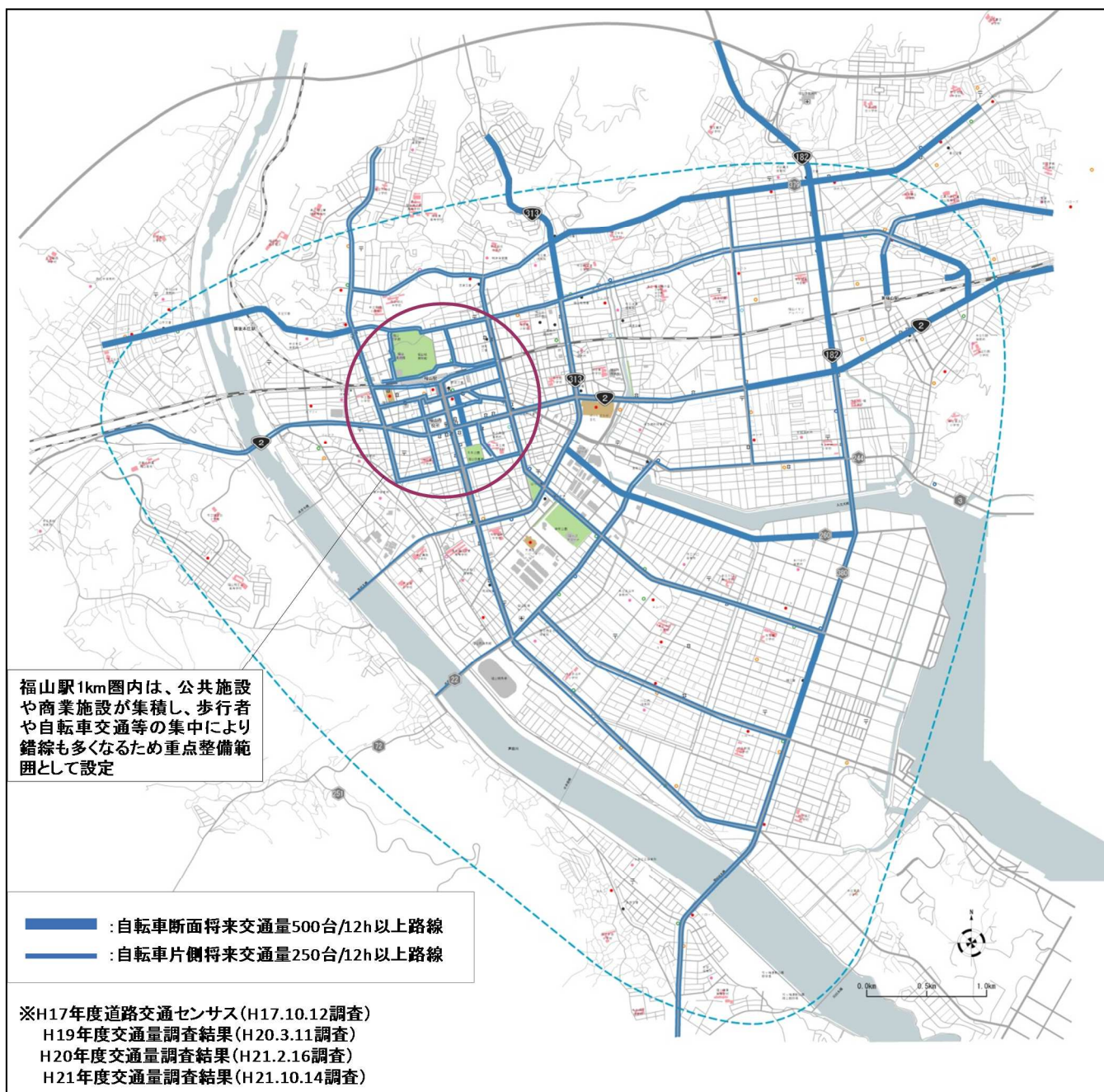
福山都市圏においてめざすべき目標、現況の交通量より“将来交通量”を設定する。

$$\text{将来交通量} = \text{現況交通量} \times \text{目標値(交通量の伸び 1.3)}$$



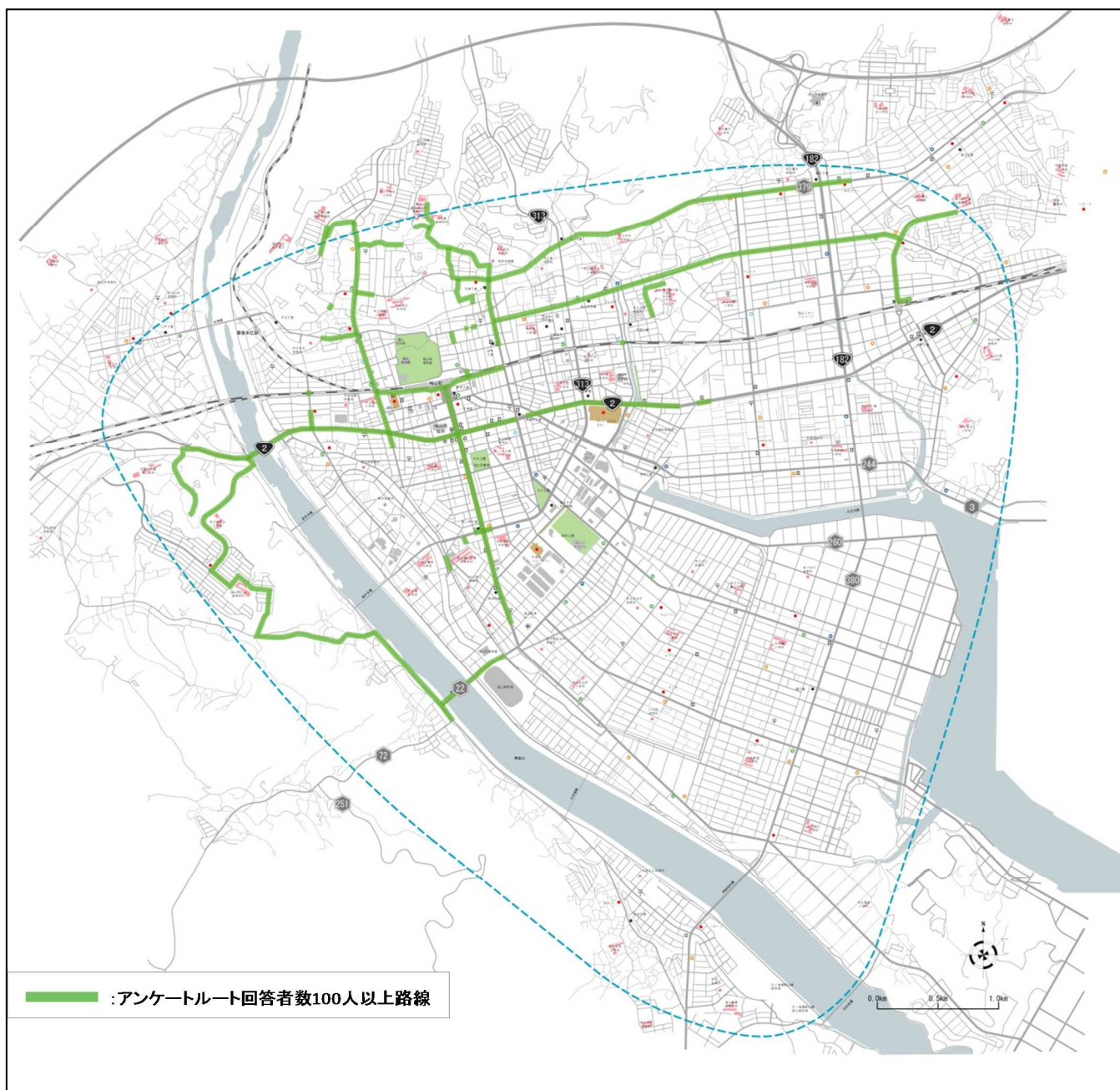
2) 自転車交通需要が高い路線の抽出(自転車交通量)

将来交通量で“断面 500 台/12h 以上”、“片側 250 台/12h 以上” の区間を、自転車ネットワーク候補路線として抽出する。



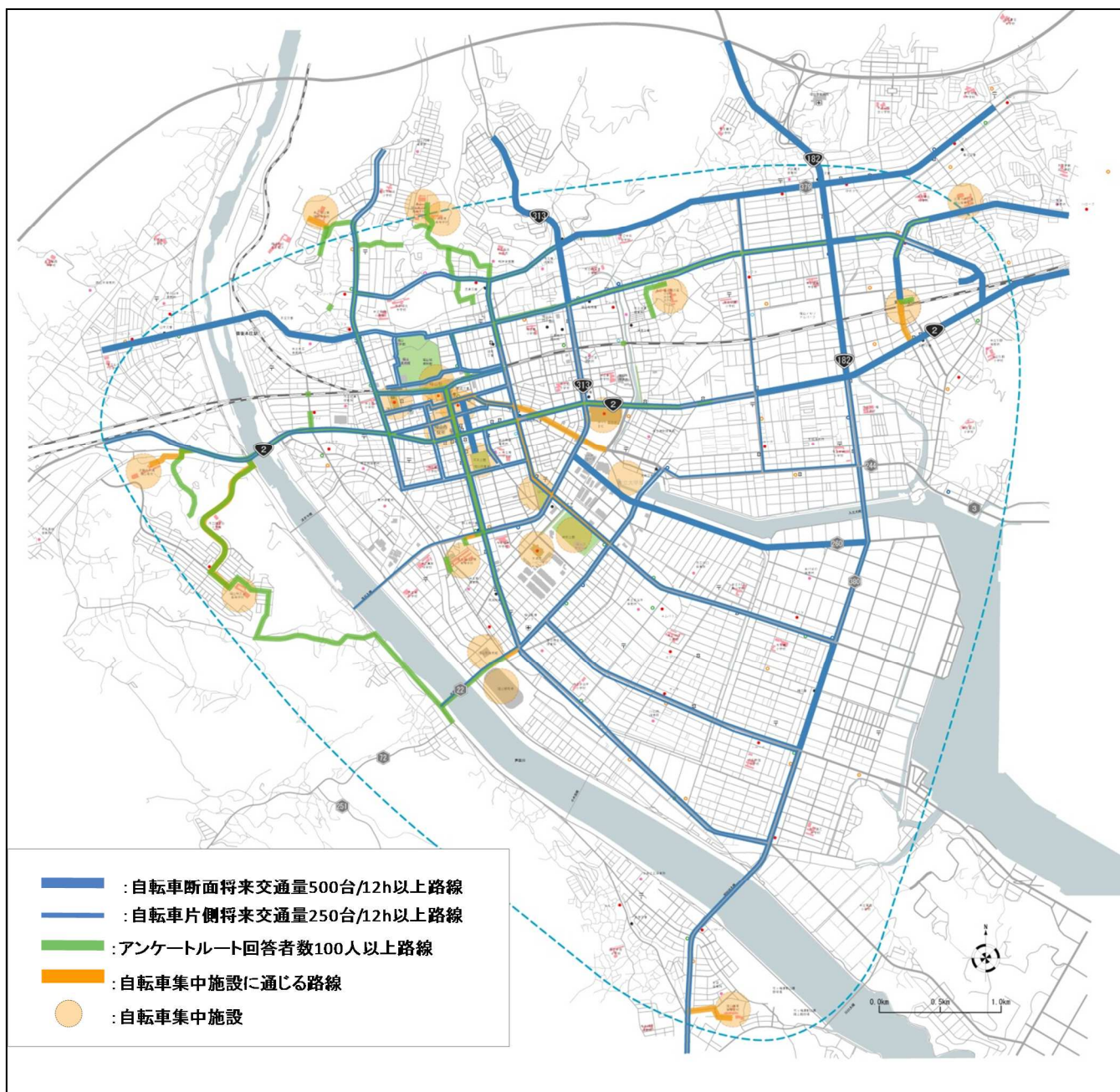
3) 自転車交通需要が高い路線の抽出(アンケート結果)

「歩道・自転車走行空間に関するアンケート調査」結果において、利用が集中(100人以上)した区間を自転車ネットワーク候補路線として追加する。



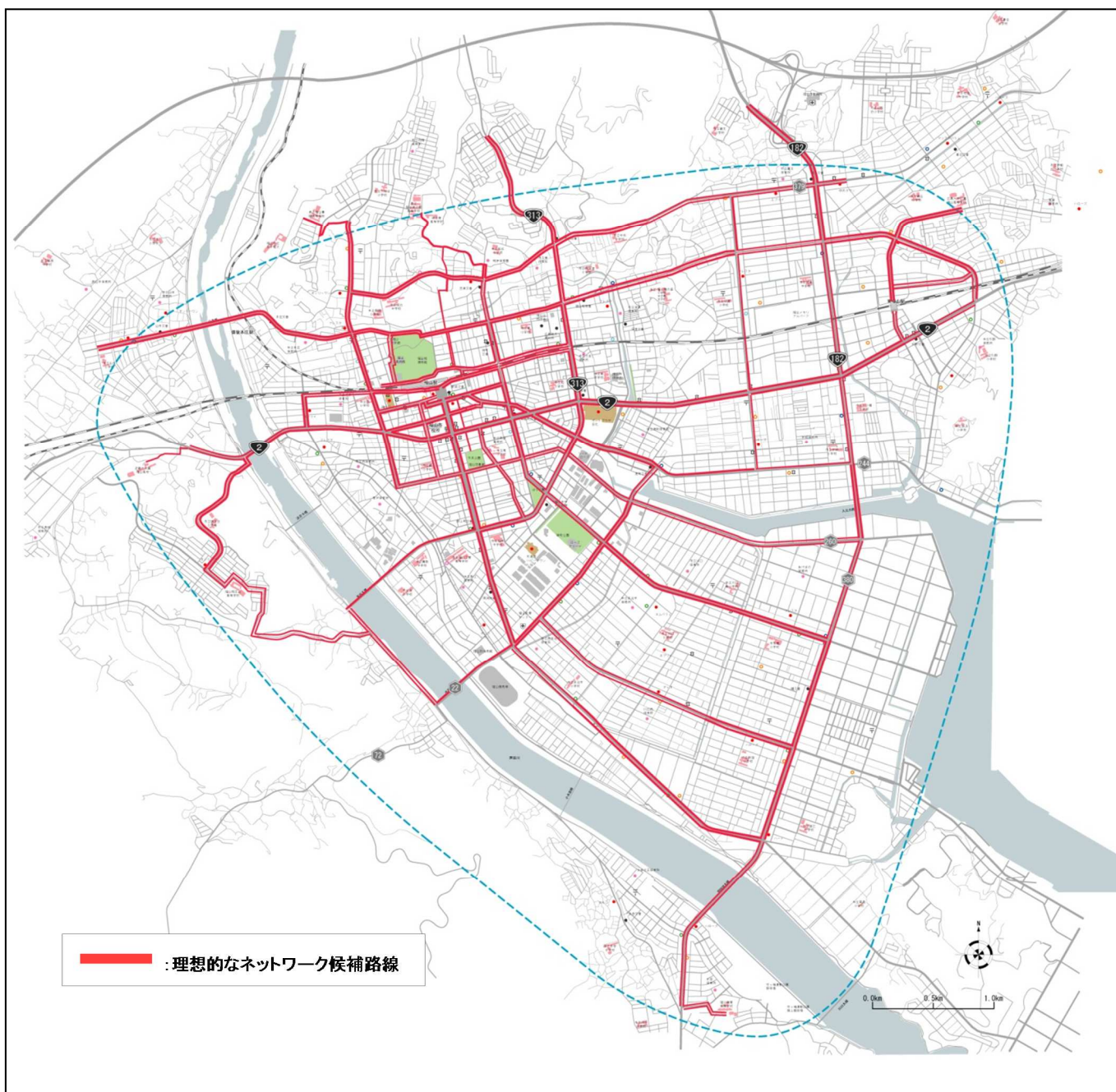
4) 自転車集中施設に通じる路線

自転車が集中する施設（高等学校、商業施設、公共施設、駅）に通じる路線を、自転車ネットワーク候補路線に加える。



5) 自転車ネットワーク候補路線のネットワーク化

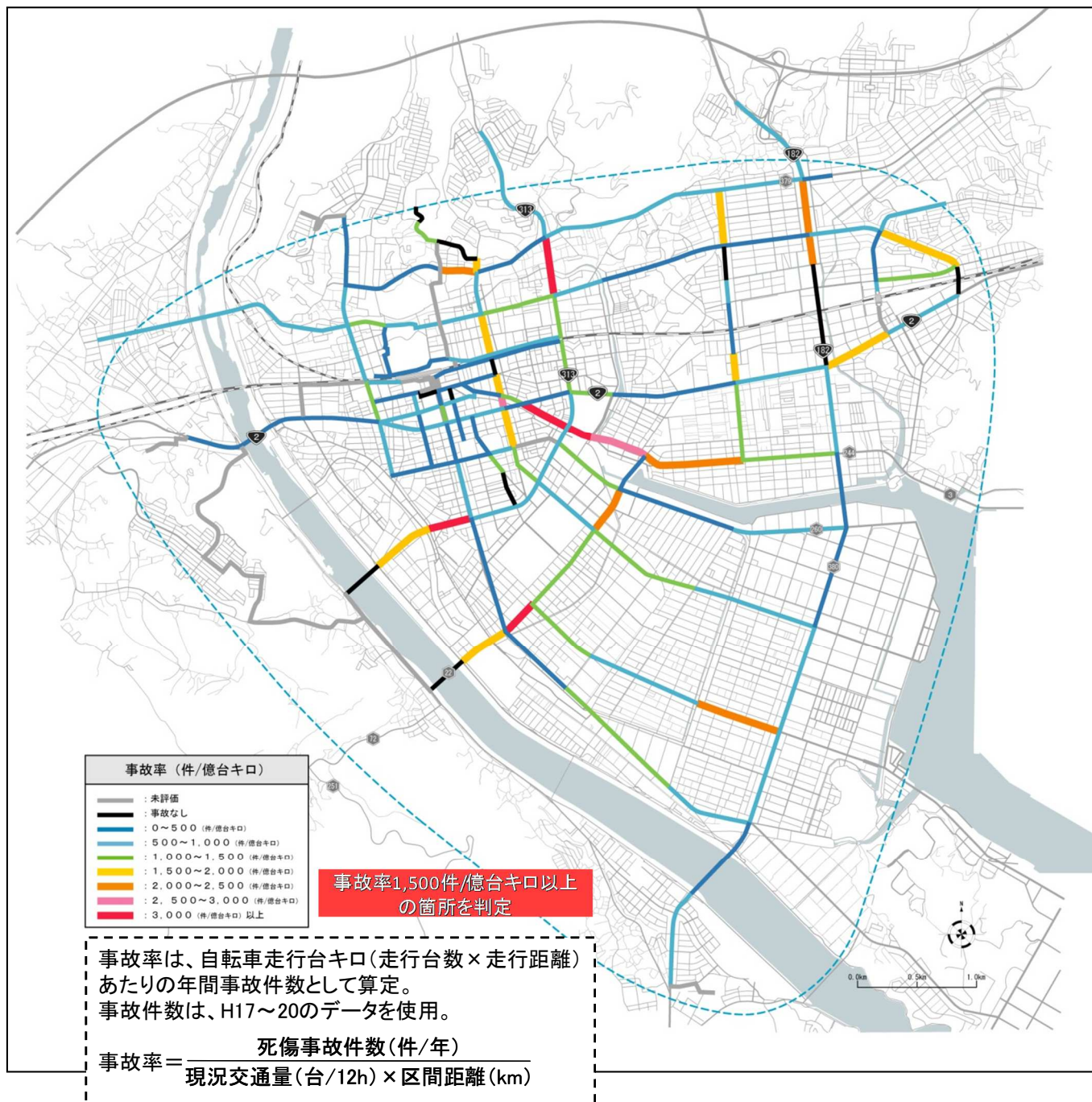
自転車交通需要、自転車集中施設により抽出された路線について、道路の連続性、現地調査結果等をもとにネットワーク化を行う。



6) 課題が大きい箇所の確認

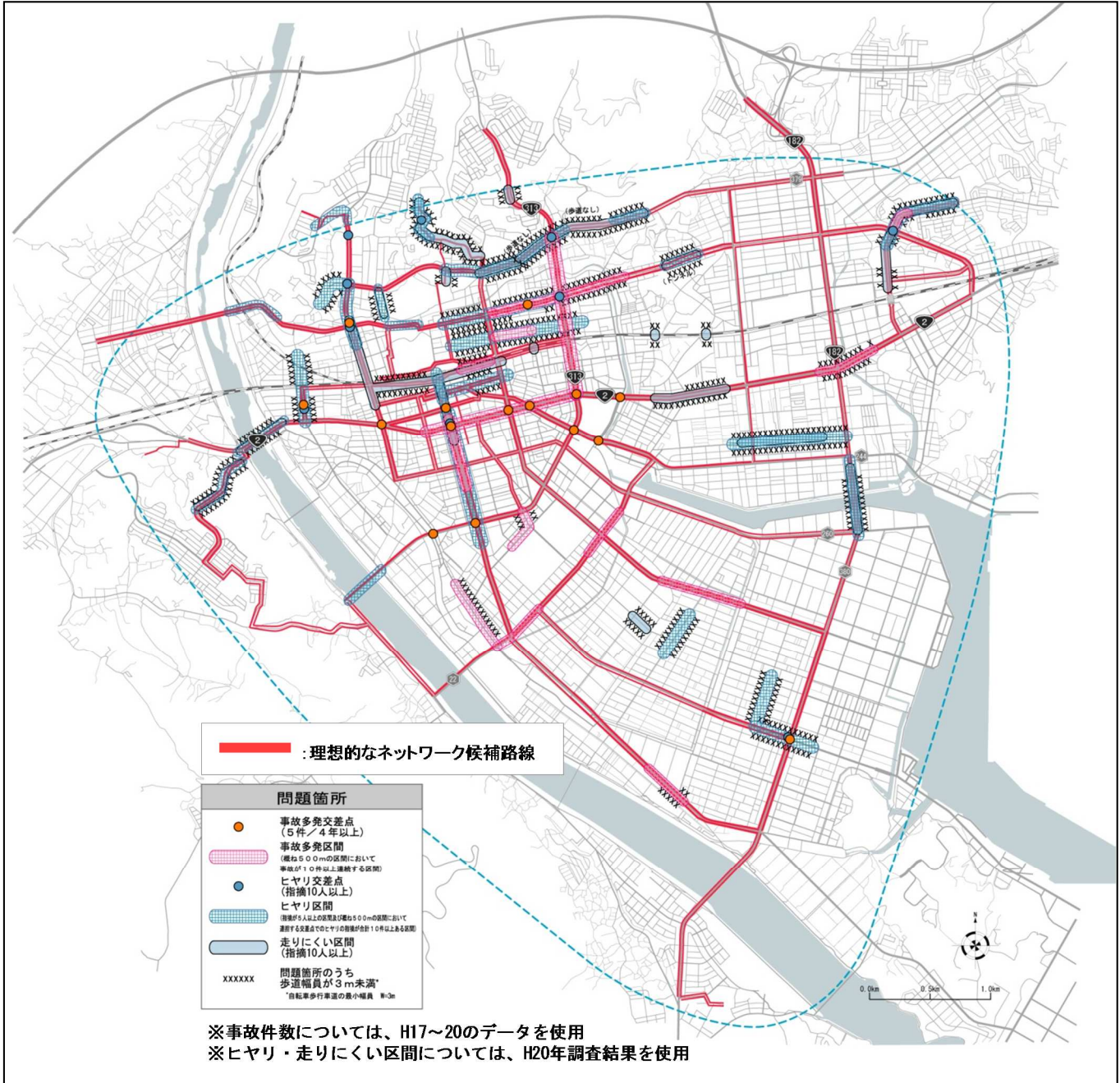
(1) 死傷事故率が高い区間

課題が大きい箇所（死傷事故率が高い区間）について、ネットワーク候補路線に該当するか確認を行う。



(2) 事故多発交差点・区間、ヒヤリ交差点・区間、走りにくい区間

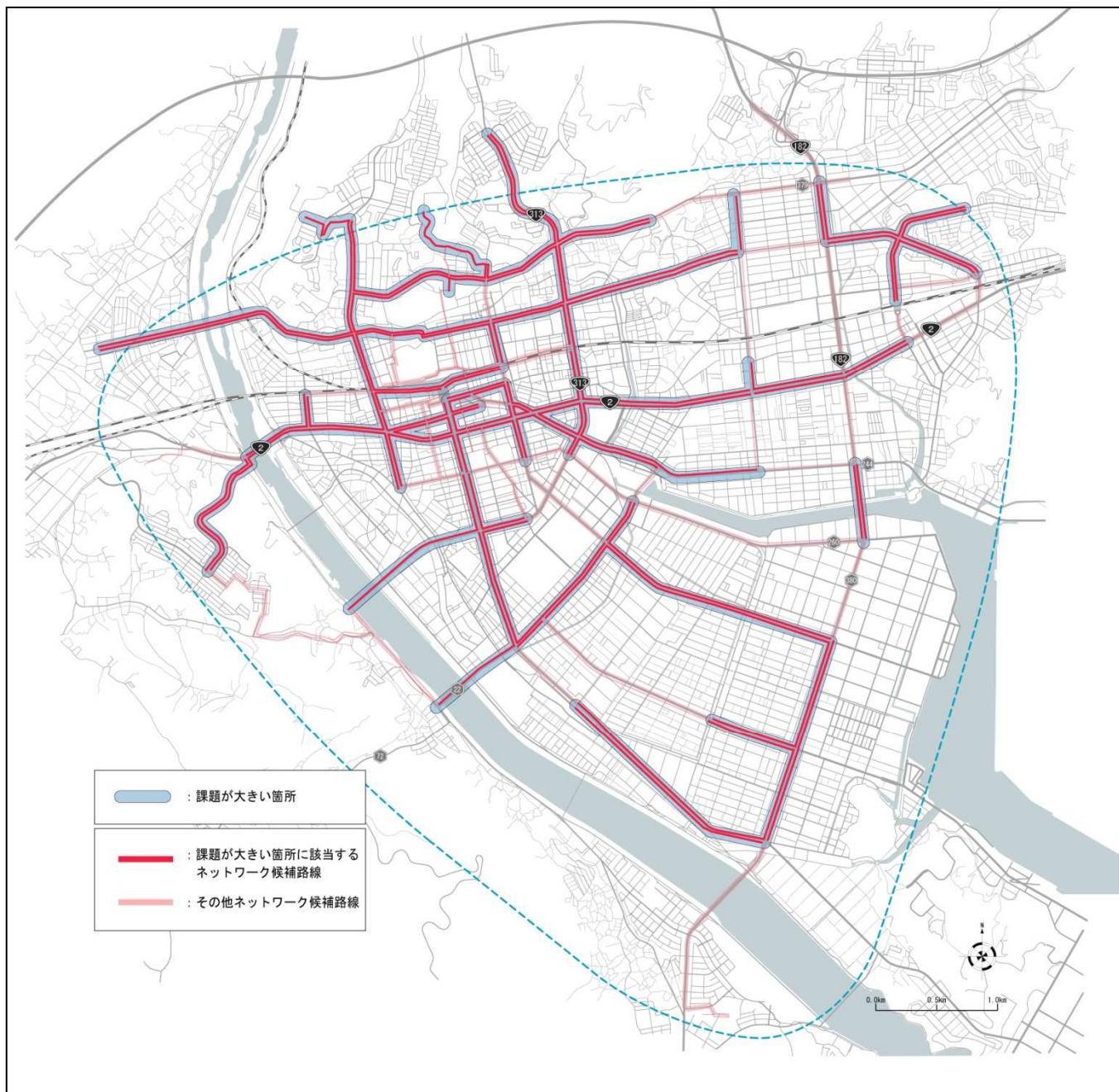
その他課題が大きい箇所（事故多発交差点・区間、ヒヤリ交差点・区間、走りにくい区間）について、ネットワーク候補路線に該当するか確認を行う。



(3) ネットワーク候補路線への該当確認

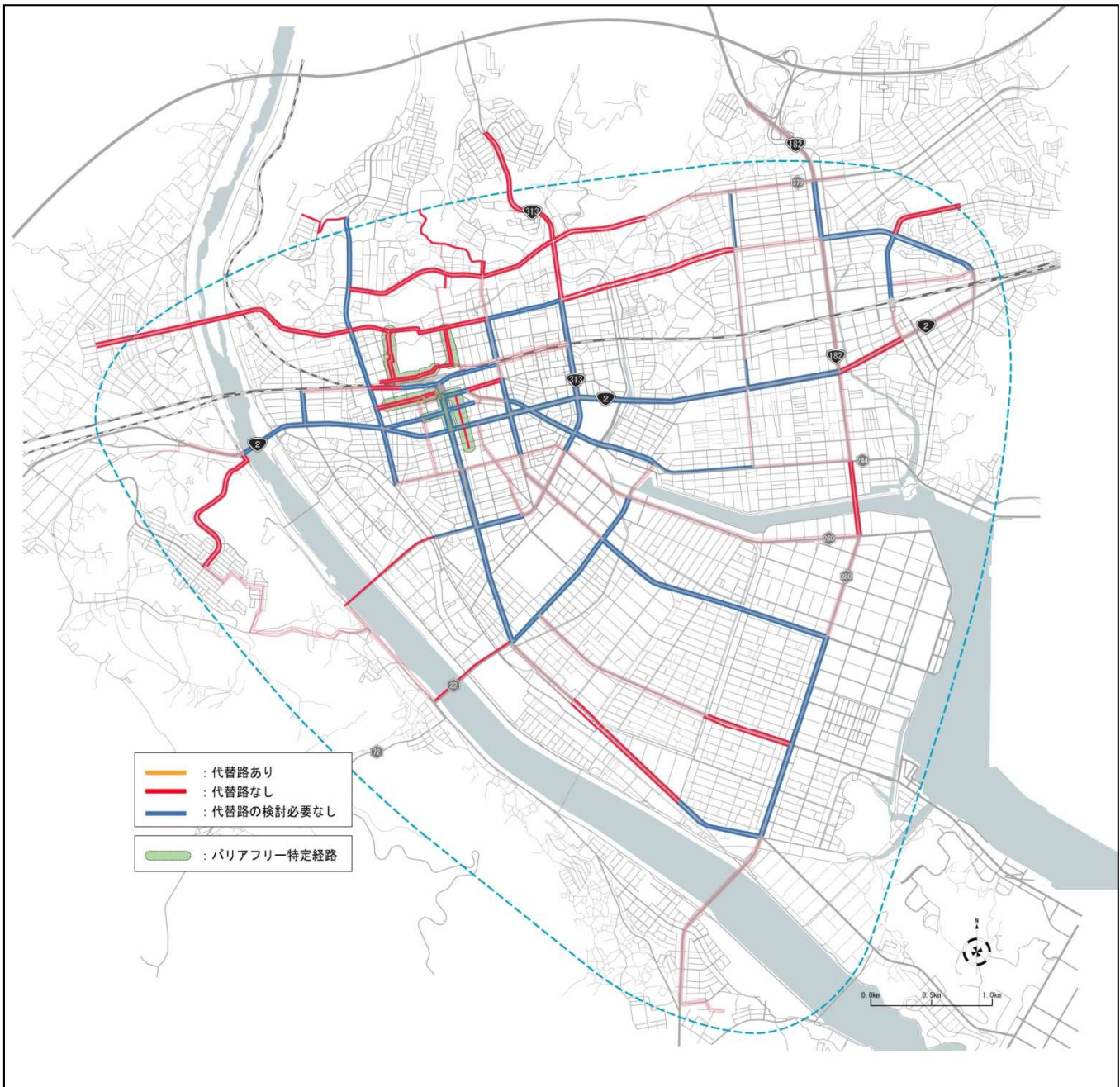
課題が大きい箇所（死傷事故率・事故多発交差点・区間、ヒヤリ交差点・区間、走りにくい区間）について、ネットワーク候補路線に該当するか確認を行う。

⇒代替路の検討が必要な区間



7) 代替路線の検討

課題が大きい箇所について、代替路線を検討する。



8) 自転車ネットワーク候補路線の選定結果

自転車ネットワーク候補路線の選定結果は、以下のとおりである。

