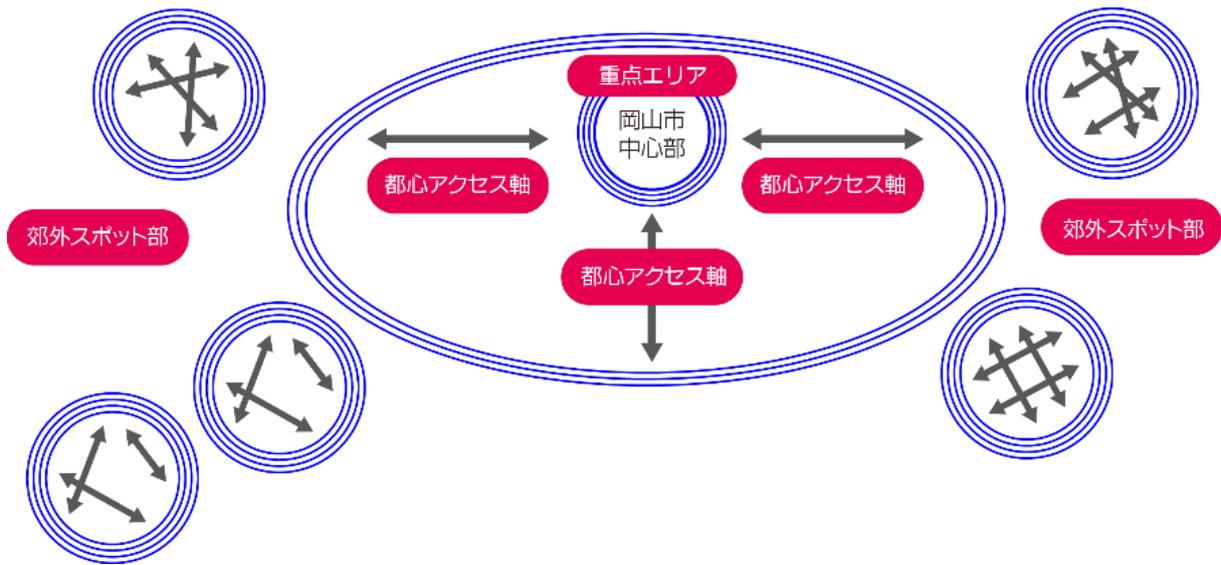


参考資料 1：自転車通行空間ネットワーク路線（整備方針、選定要件等）

自転車通行空間ネットワークの形成イメージ・整備方針

自転車通行空間のネットワーク化に向けて、実行戦略から整備を進めてきた岡山市中心部の「重点エリア」、重点エリアにアクセスする「都心アクセス軸」、郊外の拠点及びその周辺の主要鉄道駅付近等の「郊外スポット部」において自転車通行空間の整備を段階的かつ着実に進めます。



▲自転車通行空間ネットワークの形成イメージ

	整備方針
重点エリア	自転車利用ニーズの高い岡山市中心部（岡山駅東口地区、岡山駅西口地区）を「重点エリア」として位置付け、エリア内の路線を面的かつ重点的に整備する。 （※実行戦略のエリア及び路線を基本的に継承）
都心アクセス軸	重点エリアにアクセスする路線を「都心アクセス軸」として位置付け、岡山駅を中心とした半径5kmの範囲の路線を線的に整備する。 （※実行戦略の路線を基本的に継承）
郊外スポット部	岡山市立地適正化計画に位置付けられている拠点（都市・地域）等を「郊外スポット部」として位置付け、拠点内及びその周辺の主要鉄道駅等にアクセスする路線等をスポット的に整備する。 （※主要鉄道駅：平均乗降客2,000人／日以上）

▲重点エリア、都心アクセス軸、郊外スポット部における整備方針

## 自転車通行空間ネットワーク路線の選定要件

岡山市における自転車通行空間ネットワークを形成する路線については、各種施設の立地状況や道路交通状況等を踏まえ、国のガイドラインの検討項目を勘案した下記の①～⑦の要件を適宜組み合わせて選定することとします。

	選定要件	(参考)国ガイドラインの技術検討項目
①	公共交通施設等（鉄道駅、バス停、ももちゃりポート等）、学校、商業施設、駐輪施設等にアクセスする路線  （※区間は直近の幹線道路までとする）	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区を結ぶ路線
②	自転車関係事故が多い路線	自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
③	通学に利用されている路線	自転車通学路の対象路線
④	交通量（自転車、自動車）の多い路線  <ul style="list-style-type: none"> <li>■重点エリア、郊外スポット部</li> <li>・自転車交通量500台/日以上以上の路線</li> <li>■都心アクセス軸</li> <li>・自転車交通量500台/日以上 かつ 自動車交通量4,000台/日以上以上の路線</li> </ul>	地域の課題やニーズに対して自転車の利用を促進する路線
⑤	沿道で新たに施設立地が予定され、自転車利用者の増加が見込まれる路線	自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
⑥	既に自転車の通行空間が整備されている路線  （※実行戦略で指定した計画路線を含む）	既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
⑦	自転車通行空間ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

### ▲ネットワーク路線の選定条件