

第7章 自転車走行空間ネットワーク

1 本市の自転車走行空間ネットワークの考え方

1-1. 自転車の走行環境整備の推進方策

自転車走行空間ネットワークについて、国のガイドラインでは、全ての道路で自転車走行空間を整備することは現実的ではないため、特に重要な路線について、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定することとしています。

本市においても、市全域の道路において安全な自転車利用環境を創出することは道路の安全性を高める上で必要なことですが、道路の状況は地域によって大きく異なり、必要な対策も道路整備から安全対策まで多岐にわたります。

そのため、計画的かつ効果的に自転車の走行環境の整備推進を図るため、特に必要性・実現性の高い経路で、20年後を目標に、実現に向けた具体的な検討を進める「自転車走行空間ネットワーク」を定めます。また、自転車走行空間ネットワーク候補路線以外の道路についても、計画期間によらず、随時、事業機会等を捉えながら安全な利用環境の向上を図ります。

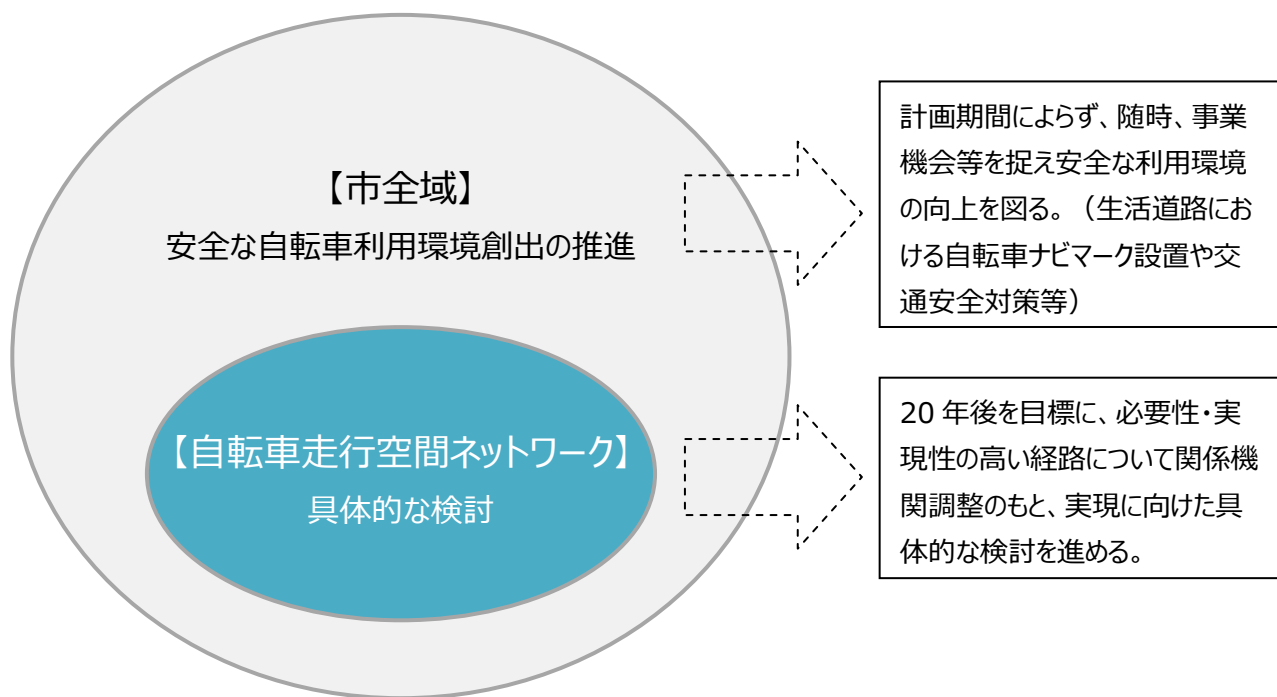


図 7-1 自転車走行環境整備の考え方

2 自転車走行空間ネットワークの考え方

2-1. 自転車走行空間ネットワークの経路選定の視点

自転車走行空間ネットワークの経路は主に以下の4つの視点から抽出します。

視点①【接続性】施設・地区間を結ぶ

市内で自転車利用が多い施設・地区として鉄道駅周辺や教育施設、商業施設、大規模な住宅地等があります。これらを効果的に結ぶ経路を選定します。

視点②【連続性】連続性がある

市内で自転車走行空間が整備されている区間は一部区間のみであり連続していない箇所が多くあります。連続的な経路確保の視点から経路を選定します。

視点③【代替性】代替性がある（選択性がある）

鉄道駅周辺等では多方面からの自転車利用が集中しています。特定の路線への集中を避けるため、利用の代替性（選択性）を考慮した経路を選定します。

視点④【目的性】経路そのものに利用の目的がある

浅川等においては、レクリエーション目的の自転車利用が多い状況です。利用する経路そのものが利用の目的を持つ場合があり、そのような経路も選定します。

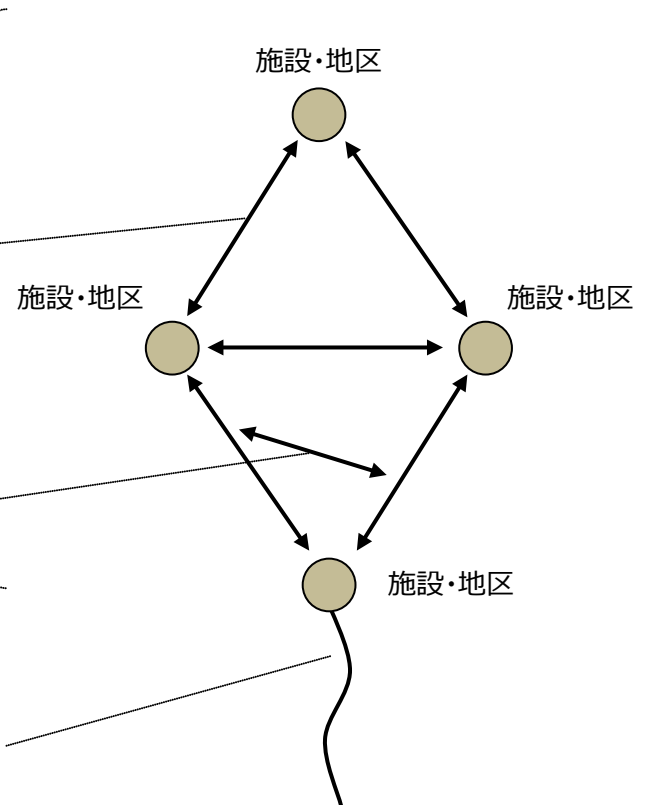


図 7-2 自転車走行空間ネットワークの経路選定の視点

2-2. 自転車走行空間ネットワークの経路選定の考え方

先に掲げた3つの基本目標に対し、前項の「経路選定の視点」を重ね合わせて、経路選定の考え方を下表のように整理しました。

「あんげんに自転車を利用しよう」においては、駅周辺に集中する利用や、市内通学目的の利用、鉄道駅への通勤・通学等への利用に対応する経路選定が必要であり、利用経路の明確化や利用の分散化に留意し、接続性、連続性、代替性の視点から選定を行います。

「かしこく自転車を利用しよう」においては、鉄道駅への通勤・通学等への利用に対応する経路選定が必要であり、自転車駐車場等の配置に留意し、接続性、連続性の視点から選定を行います。また、市内の多様な移動に対応するための経路選定も必要であり、選択性を高めるような環状道路等についても選定します。

「たのしく自転車を利用しよう」においては、レクリエーション利用を目的として利用される経路を選定します。

表 7-1 経路選定の考え方

基本目標	経路選定の視点			
	①接続性	②連続性	③代替性	④目的性
あんげんに 自転車を利用しよう	○駅周辺に集中する利用への対応 ・様々な自転車利用が集中する駅周辺（商業施設等の集積）エリア、選択性を高める経路を選定			
	○市内通学目的の利用への対応 ・駅等から市内の学校への経路を選定			
かしこく 自転車を利用しよう	○鉄道駅への通勤・通学等の利用への対応 ・利用が集中する幹線道路等を選定 ・自転車駐車場、サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場へのアクセスの経路を選定		○市内の多様な移動への対応 ・選択性を高める環状道路等を選定	
たのしく 自転車を利用しよう				○レクリエーション利用への対応 ・レクリエーション目的の経路を選定

前項の経路選定の考え方を踏まえ、具体的な自転車走行空間ネットワークの経路選定の方法について以下に整理します。

自転車走行空間ネットワークの経路選定の方法

○駅周辺に集中する利用への対応

- ・移動経路調査結果等から自転車利用が多いエリアを選定
- ・自転車関連事故の結果等から自転車事故が多いエリアを選定
- ・施設の配置状況から施設が集中するエリアを選定

駅周辺
ルート（エリア）

○鉄道駅への通勤・通学等の利用への対応

- ・移動経路調査結果等から自転車利用が多いルートを選定
- ・自転車関連事故の結果等から自転車事故が多いルートを選定
- ・施設の配置状況から施設間を結ぶルートを選定
- ・都市計画道路等の今後拡幅整備が予定されているルートを選定

鉄道駅
アクセスルート

○市内通学目的の利用への対応

- ・教育施設と駅の配置状況から施設間を結ぶルートを選定
- ・都市計画道路等の今後拡幅整備が予定されているルートを選定

通学ルート

○レクリエーション利用への対応

- ・浅川沿いのルートを選定

レクリエーションルート

○市内の多様な移動への対応

- ・自転車走行空間の連続性確保や選択性を高めるため、既存の整備済ルートや、今後整備を行うルート同士をつなぐルートを選定

ネットワーク連携ルート

3 自転車走行空間ネットワーク候補路線

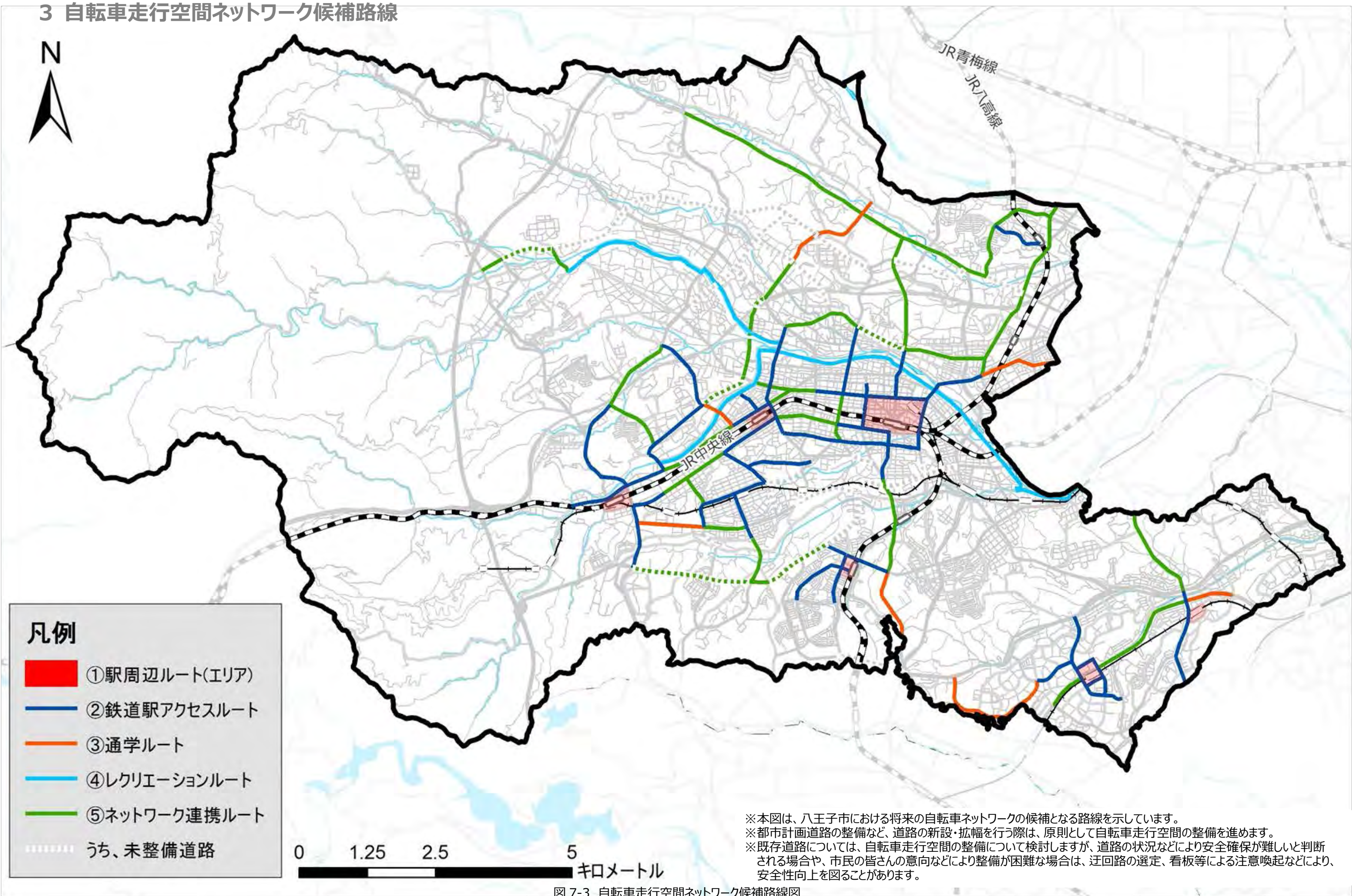


図 7-3 自転車走行空間ネットワーク候補路線図

4 自転車走行空間ネットワーク形成の取り組み

自転車走行空間ネットワークの形成にあたっては、自転車走行空間の整備とともに、利用者のルール・マナーの啓発を行い、ハード・ソフトの両面から、重点的に自転車の利用促進や安全利用を図ります。

表 7-2 想定される主な取り組み

	想定される主な取り組み
ハード	・自転車走行空間の整備
ソフト	・機会を捉えた自転車ネットワークの走行方法の指導 ・警察等と連携した街頭指導 ・自転車ネットワークや主要施設等を表示した自転車マップの作成

5 自転車走行空間の整備手法

国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や東京都「東京都自転車走行空間整備推進計画」の計画に沿って整備手法を選定します。

自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、車道走行を基本として整備を推進しますが、自動車の交通状況等を考慮して、車道走行が危険と判断される場合は、歩行者の安全を確保しながら、歩道上の整備手法についても検討します。

整備手法の選定については、道路幅員や自動車の交通量等の交通状況を考慮し、自動車の速度規制が高い場合には自動車との構造的分離を、自動車の速度規制が低く、自動車交通量が少ない場合には車道上での混在走行を、その他については自転車レーンにより視覚的な分離を行うことを基本とした整備手法を検討します。

新設・拡幅する道路については自転車走行空間の整備について検討します。また、既存の道路についても、道路空間の再配分も含めた自転車走行空間の整備について検討しますが、自転車走行空間の整備が困難な場合には迂回路の選定や、看板等による注意喚起も自転車の安全利用を促すことも、手法の一つとします。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

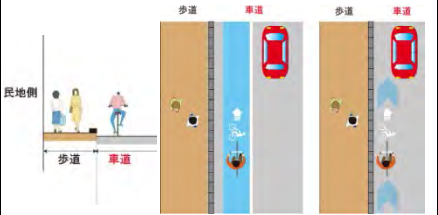
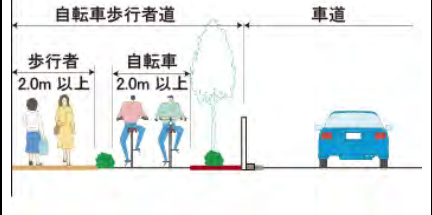
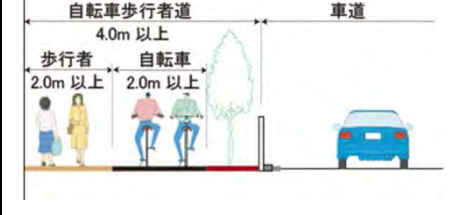
※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

図 7-4 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」国土交通省・警察庁

■ 自転車走行空間の整備手法（案）

整備箇所と手法	車道上		
	自転車道 (一方通行)	自転車道 (交互通行)	自転車レーン (自転車専用通行帯)
標準整備パターン			
概要	【概要】縁石又は柵その他これに類する工作物により物理的に分離された自転車専用の走行空間を設け、歩行者・自転車・自動車の分離を図る。道路の各側に設置。 (道路構造令第2条第1項第2号) 【通行方法】一方向通行 【幅員】2m以上。 やむを得ない場合は1.5m以上。 (道路構造令第10条第3項)	【概要】縁石又は柵その他これに類する工作物により物理的に分離された自転車専用の走行空間を設け、歩行者・自転車・自動車の分離を図る。 (道路構造令第2条第1項第2号) 【通行方法】双方向通行 【幅員】2m以上。 やむを得ない場合は1.5m以上。 (道路構造令第10条第3項)	【概要】道路標識により、車両通行帯のもうけられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯。 【通行方法】一方向通行 【幅員】1.5m以上。 やむを得ない場合は1.0m以上。 (道路交通法施行令第1条の2第4項)
交通規制	・自転車道であることを示す道路標識を設置。 (規制標識「自転車専用」(325 の 2)) ・自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。 (道路交通法第63条第3項)		・道路標識「車両通行帯(109)」に併せて、自転車専用通行帯を示す道路標識「専用通行帯(327 の 4 又は 327 の 4 の 2)」、又は、道路標識「専用通行帯(109 の 6)」を設置する。 ・道路標識等により通行の区分が指定されているときは、指定された車両通行帯を通行しなければならない。 (道路交通法第20条第2項)

車道上	歩道上	
混在（自動車・自転車） 法定外表示	自転車歩行者道 （構造的分離）	自転車歩行者道 （視覚的分離）
		
【概要】自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラム設置したもの。 【通行方法】一方向通行 【幅員】1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。なお、矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保することが望ましい。	【概要】自転車歩行者道において自転車通行と歩行者通行の分離を図るために、縁石等の物理的な分離や道路標示等で通行位置を明示。 【通行方法】双方向通行 【有効幅員】歩行者と自転車の通行部分の分離に必要な部分（植栽等）と植樹帯を除いた有効幅員が4.0m以上。	【概要】自転車歩行者道において自転車通行と歩行者通行の分離を図るために、歩行者と自転車の通行部分をカラー舗装による視覚的な分離や、道路標示等で通行位置を明示。 【通行方法】双方向通行 【有効幅員】植樹帯を除く有効幅員が4.0m以上
- 歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。（道路交通法第17条第1項） - 道路（歩道等と車道の区別のある道路においては車道）の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第18条第1項）	- 普通自転車は、歩道の中央から車道寄りの部分（道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分（「普通自転車通行指定部分」）があるときは、普通自転車通行指定部分）を徐行しなければならない、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。 - ただし、普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。（道路交通法第63条の4第2項）	