資料２

（仮称）八王子市自転車利用環境整備計画
（目次、第７章　自転車ネットワークの考え方）

平成 28 年 2 **月 10 日**時点

（仮称）八王子市自転車利用環境整備計画

－目　次－

第１章　策定にあたって 1
1　計画の概要 1
1.1　計画策定の背景 1
1.2　計画の目的 1
1.3　計画の位置づけ 2
1.4　目標年次 2
2　自転車を取り巻く施策の動向 3
第２章　八王子市交通マスタープランの基本的な考え方 4
1　都市交通の将来像 4
2　自転車交通の目指すべき姿 5
3　八王子市交通マスタープランにおける基本目標と施策体系 6
第３章　本市の自転車利用の現状 7
1　自転車利用状況 7
1.1　自転車利用の特性 7
1.2　駅ごとの自転車利用状況 11
2　自転車の交通事故状況 14
2.1　自転車事故の発生状況 14
2.2　自転車事故発生マップ（図） 16
2.3　自転車事故の特徴 17
第４章　これまでの本市の自転車施策の取組 21
1　自転車通行環境の整備 22
1.1　浅川サイクルロードなどの整備促進 22
1.2　モデル地区による自転車専用レーンの実証実験の実施 23
2　放置自転車対策 24
2.1　放置自転車とは 24
2.2　放置自転車対策 25
2.3　撤去自転車の利活用 26
3　自転車駐車場・放置自転車対策 27
3.1　自転車駐車場の整備状況 27
4　普及啓発活動 30
第５章　八王子市自転車利用環境整備計画の基本的な考え方 35
1　基本的な考え方 35
1.1　現況と課題 35
1.2　基本的な考え方 37
2　エリア特性に合わせた自転車計画の考え方 38
3　利用特性に合わせた自転車計画の考え方 39
4　自転車交通の目指すべき姿の実現に向けた基本目標 40

第６章　施策展開 42
1　施策体系 42
2　施策展開 43
2.1　基本目標１：あんぜんに自転車を利用しよう 43
2.2　基本目標２：かしこく自転車を利用しよう 50
2.3　基本目標３：たのしく自転車を利用しよう 58
第７章　自転車走行空間ネットワーク 61
1　本市の自転車走行空間ネットワークの考え方 61
2　自転車走行空間ネットワークの経路選定 62
3　自転車走行空間ネットワーク候補路線 64
4　自転車走行空間ネットワークにおける取り組み 65
5　自転車走行空間の整備手法 65
6　交差点部等における自転車走行空間の整備 68
第８章　利用環境創出の推進に向けて 69
1　ＰＤＣＡマネジメントサイクルによる進行管理 69
1.1　計画の推進 69
1.2　推進体制の確立 70
1.3　法令等の動向に合わせた方針の見直し 71
2　将来的自転車ネットワークのイメージ 72
参考資料 73
1　検討経過 73
2　検討体制 74
2.1　懇談会 75
2.2　庁内検討会 76
2.3　庁内幹事会 76
3　本市の特性 77
3.1　地形的特性 77
3.2　施設分布の状況 78
3.3　自転車駐車場の状況 79
4　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」 89
5　東京都 「自転車走行空間整備推進計画」 91
用語集 93

第７章　自転車走行空間ネットワーク

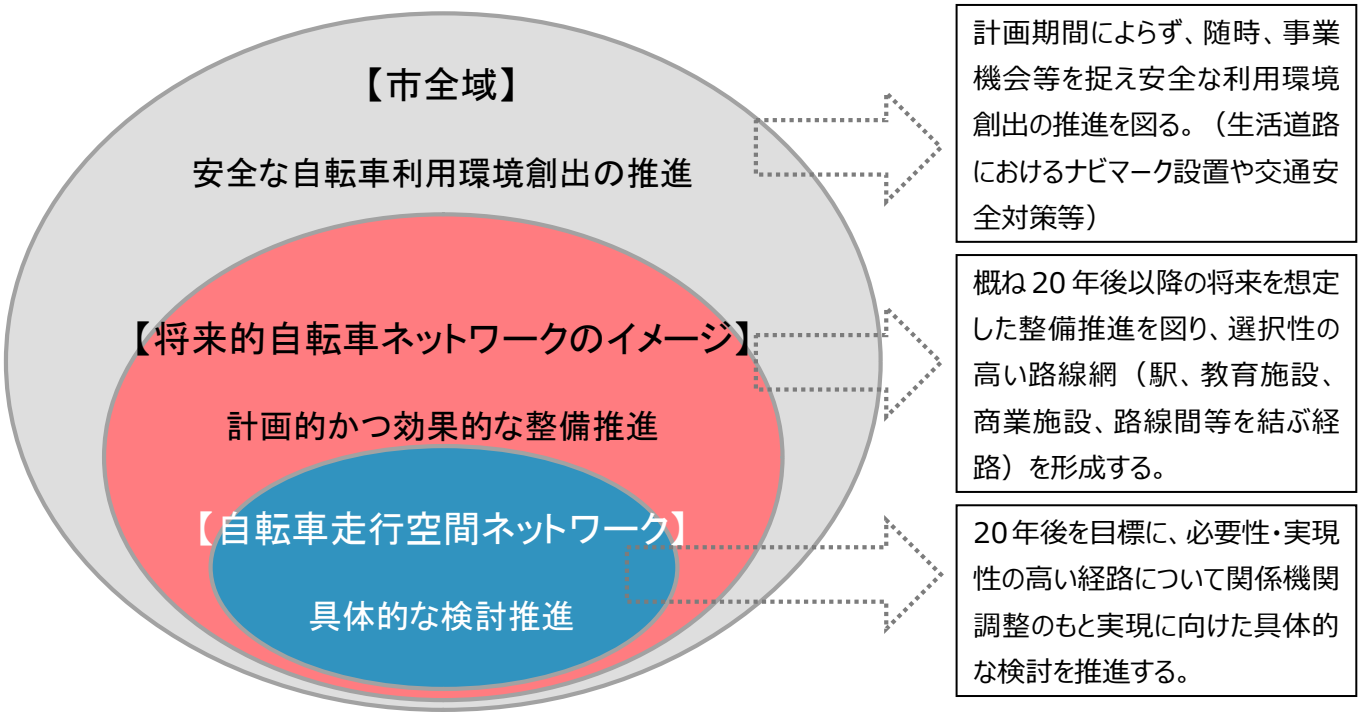
1　　本市の自転車走行空間ネットワークの考え方

・幹線道路・生活道路等において、多様な自転車利用形態が見られるが、基本的には全ての道路で自転車の安全性向上が図られるべきである。

・一方で、国のガイドラインでは、全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、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を位置づけている。

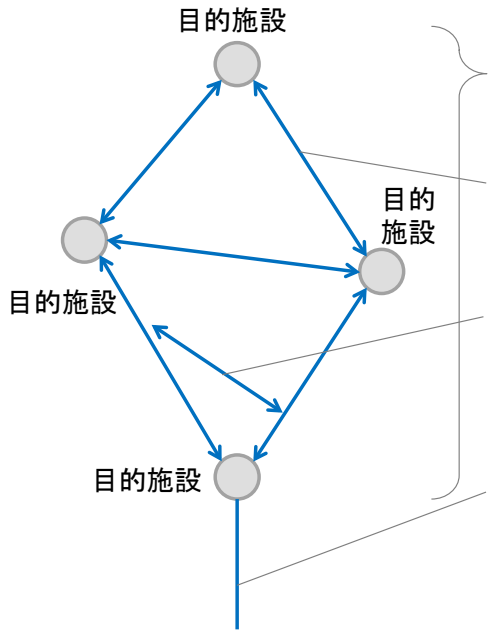
・本市においても上記考え方に基づき、計画的かつ効果的に整備推進を図るための路線及び区間を選定する。

■自転車の走行環境整備の推進方策



2　自転車走行空間ネットワークの経路選定

■経路選定の視点



視点①【接続】施設間を結ぶ

市の中で自転車利用が多い施設として鉄道駅や教育施設、商業施設等がある。これらを効果的に結ぶ視点が必要である。

視点②【連続】連続性がある

市内部での自転車走行環境整備は一部区間のみであり連続していない。効率的に連続性を考慮した視点が必要である。

視点③【代替】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る。利用の代替性（選択性）を考慮した視点が必要である。

視点④【利用】経路そのものに利用の意味がある

市では浅川等でレクリエーション目的の自転車利用が多い。利用する経路そのものが意味を持つ視点も必要である。

■経路選定の考え方

基本目標	経路選定の視点			
	①接続	②連続	③代替	④利用
あんぜん	○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 ○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			
かしこく			○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				○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

■経路選定の方法

○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

○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

○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

○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

3　自転車走行空間ネットワーク候補路線

調整中

4　自転車走行空間ネットワークにおける取り組み

・自転車走行空間ネットワークにおいては、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る。

・走行環境の整備とともに、利用者のルール・マナーの啓発を行う。

	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・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（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する。

・自転車は「車両」であるという大原則に基づき、車道走行を基本としながら、自動車の交通状況を考慮して、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、暫定的に歩道上の整備手法についても検討する。

・整備手法の選定については、道路幅員や自転車の交通量など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分離を、自動車の速度規制が低く、交通量が少ない場合には車道上での混在通行を基本とした整備手法を検討する。

・新たに整備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するとともに、既存の道路については、道路空間の再配分も含めた自転車走行空間の整備を推進する。

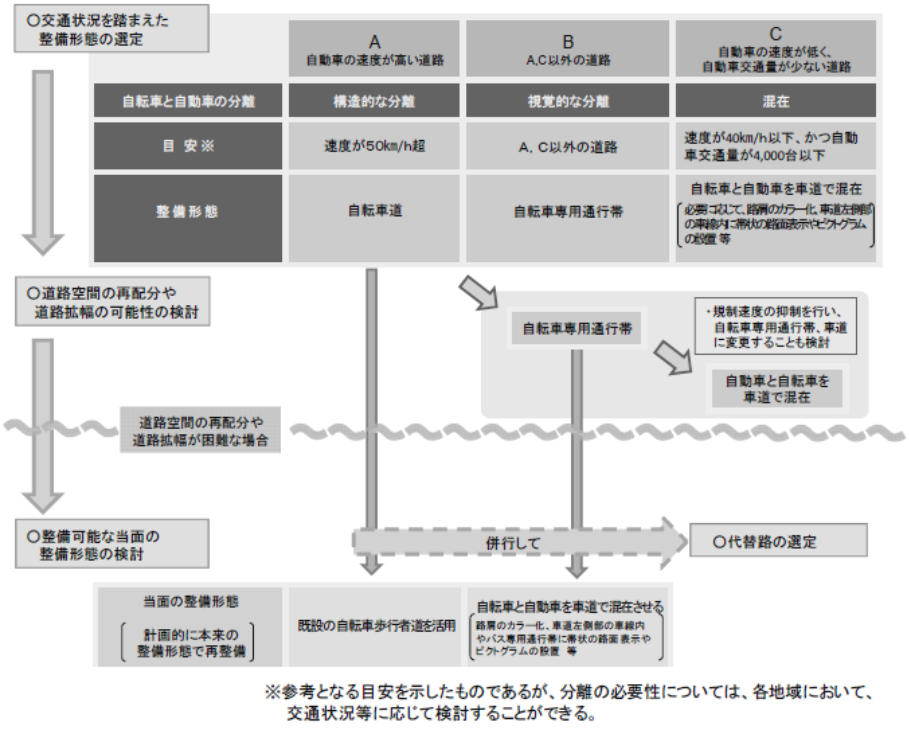
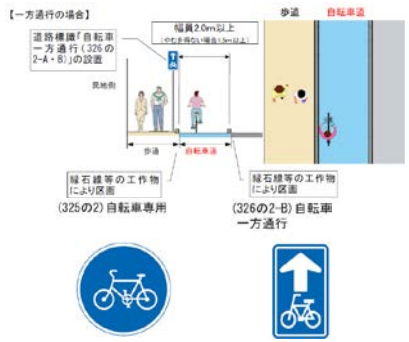
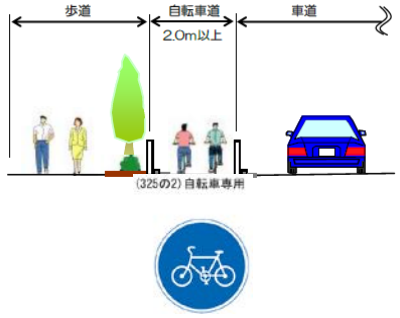
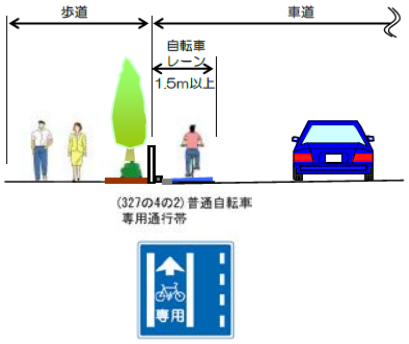


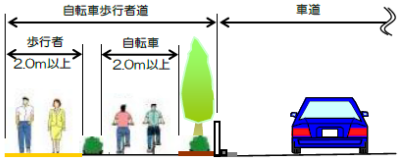
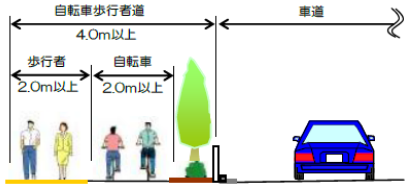
図　交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

■自転車走行空間の整備手法（案）（１／２）

整備箇所	整備手法	標準整備パターン※	概要	交通規制
車道上	自転車道（一方通行）		＜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通行空間を設け、歩行者・自転車・自動車の分離を図る。 ＜通行方法＞ ・一方向通行（自動車と同方向） ＜幅員＞ ・２ｍ以上 （やむを得ない場合は１．５ｍ以上） （道路構造令第２条第１項第２号）	・自転車道であることを示す道路標識（規制標示「自転車専用」（325 の 2））を設置。 ・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。 （道交法第 63 条第 3 項）
	自転車道（交互通行）		＜概要＞ ・縁石または柵等の工作物で自転車走行空間を連続して物理的に分離 ・道路の各側に設置 ＜通行方法＞ ・双方向通行が基本 ＜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）	
	自転車レーン（自転車専用通行帯）		＜概要＞ ・車道内に，自転車が通行すべき部分を明確化した自転車専用の通行帯 ＜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）	・自転車専用通行帯（自転車レーン）であることを示す道路標識（規制標示「専用通行帯」（327 の 4））及び道路標示（「専用通行帯」（109 の 6））を設置。 ・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）

■自転車走行空間の整備手法（案）（２／２）

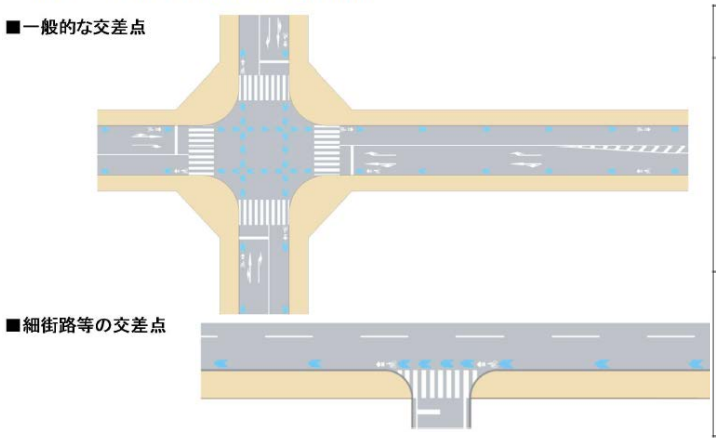
整備箇所	整備手法	標準整備パターン※	概要	交通規制
車道上	混在（自動車・自転車）法定外表示		＜概要＞ ・自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、路肩や停車帯内のカラー化や車道左側部の車線内に帯状の路面表示及びピクトグラムを設置する ＜通行方法＞ ・一方向通行 ＜幅員＞ ・路肩や停車帯内のカラー化や車道左側部の車線内に帯状の路面表示を設置する場合は、自転車の通行幅を勘案し、幅員が 1.0m以上確保できる場合に実施することが望ましい。	・歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。 （道路交通法第 17 条第 1 項） ・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）
歩道上	自転車歩行者道（構造的分離）		＜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＞ ・通行位置が明示された部分を徐行 （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可能） ＜有効幅員＞ ・３．５ｍ以上 （自転車走行空間の設計のポイント／国土交通省等）	＜「普通自転車歩道通行可」の標識がある場合＞ ・普通自転車は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、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。 （道路交通法第 63 条の 4 第 2 項） ＜「普通自転車の歩道通行部分」の指定がある場合＞ ・普通自転車は、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。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）
	自転車歩行者道（視覚的分離）		＜概要＞ ・歩行者と自転車の通行部分をカラー舗装により視覚的に分離 ＜通行方法＞ ・双方向通行 ＜有効幅員＞ ・自転車の通行部分の幅員２ｍ以上 （道路構造令第２条第３号に規定する自転車歩行者道をいう。道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。）	

6　交差点部等における自転車走行空間の整備

・交差点部やバス停部などにおいては、「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）」で示された整備手法を基本に整備を行う。

■交差点部における自転車走行空間の整備例

【図６　交差点での路面表示の設置例】



【図７　矢羽根型路面表示の標準仕様（案）】

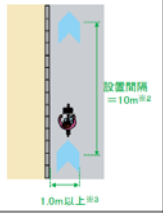
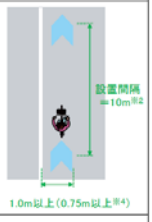
	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様（案）	<標準形> 幅＝0.75m以上※1 長さ＝1.50m 角度＝1:1.6 道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路など）では、必要に応じて、以下を採用。 幅＝0.75m 長さ＝0.60m 角度＝1:0.8	 設置間隔＝10m※2 1.0m以上※3	 設置間隔＝10m※2 1.0m以上（0.75m以上※4）
備考	※1：自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分を、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。 ※2：矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。 ※3：路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。 ※4：現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。		

図　交差点部における整備例と矢羽根型路面標示の仕様

出典：「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（案）

■バス停部における自転車走行空間の整備例

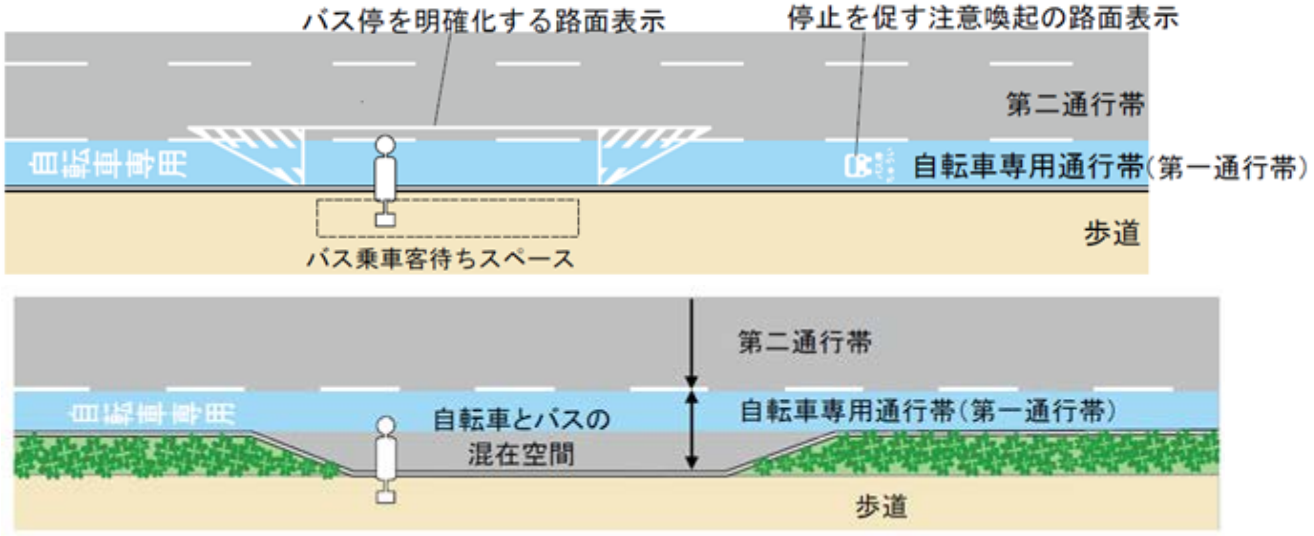


図　バス停付近における自転車専用通行帯等の整備例

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン