

(仮称) 八王子市自転車利用環境整備計画

〔 パブリックコメント用 素案の概要 〕

八王子市都市計画部交通企画課

背景、現況・課題

■ 背景

- ・平成 24 年 11 月に「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）が発出され、自転車通行環境整備に係るネットワーク計画の作成手順や整備形態の考え方が示されました。
- ・本市では、平成 27 年に策定した「八王子市交通マスタープラン」において、総合的に自転車政策を推進することを位置づけています。

■ 現況・課題

■ 自転車走行環境の整備

- ・自転車事故の発生件数は減少している一方、歩行者が遭った事故の内訳に注目して見ると、主な過失が自転車側にある割合は年々増加しています。
- ・自転車は道路交通法においては車道走行を原則としていますが、自転車走行空間が連続的に整備されていません。

■ 放置自転車対策・自転車駐車場整備

- ・鉄道駅周辺の自転車駐車場に利用が集中していますが、鉄道駅周辺での自転車駐車場用地の確保は難しくなっています。
- ・放置自転車対策により放置は減少傾向にあるものの、依然として放置自転車が発生しており、歩行者の通行の妨げや景観の阻害などの要因となっています。

■ ルールに基づく自転車の安全利用

- ・本市における交通安全教育は、継続した安全教育を行うとともに、事故の多い高校生や大学生、社会人への体系的段階的な安全教育を行うことが課題です。
- ・歩行者との事故により高額な損害賠償費を請求される事例も増えており、自転車保険の周知や加入を促進することが必要です。

■ 新たな自転車利用に対するニーズ

- ・スポーツサイクル等の自転車利用者が増加しており、自転車に乗る事を目的とした方への対応が必要になっています。
- ・コミュニティサイクル等の自転車の共同利用については、導入目的や運用方法を調査し、ニーズに合った新しい自転車利用のあり方について検討が必要です。

基本目標

基本目標 1

あんぜんに自転車を利用しよう

～ハード・ソフト両面で安全な利用環境を整えます～

本市では鉄道駅周辺や新たな道路の整備に合わせて自転車走行環境の整備を行う一方、子どもから高齢者まで一貫した交通安全教育を行うなど、ハードとソフトの両面で取り組みを行っています。近年では、自転車関連事故は減少しているものの、歩行者との重大事故などが発生しており、より自転車の安全性を高めるために、歩行者・自転車・自動車などの道路利用者一人一人がルールを守り、共有することが必要です。

そのため、自転車の適正な走行位置や方法を示すために、自転車走行環境の整備を推進するとともに、利用方法についても引き続き安全教育を行います。

基本目標 2

かしく自転車を利用しよう

～多様な連携を通じて規模に頼らない利用環境を整えます～

自転車利用環境の整備として、放置自転車対策を進め、従来型の自転車駐車場整備の他、近年は、中心市街地における短時間利用を想定した自転車駐輪帯等を整備しています。

この結果、放置自転車は大きく減少しているものの、依然として鉄道駅周辺や郊外のバス停付近等に放置自転車が発生しているのも現状です。

今後は、利用者のニーズに合わせた自転車駐車場整備、利用しやすい自転車駐車場の環境構築とともに、郊外における公共交通との連携も図りながら、放置自転車の減少を目指していきます。

基本目標 3

たのしく自転車を利用しよう

～スポーツや観光を通じて楽しめる自転車利用環境を整えます～

本市には商業施設が多く立地する市街地や、住宅が多い郊外部、更には大学が多く立地しているなど、地域によって自転車の利用特性が異なります。また、近年では本市の豊かな自然環境によりスポーツサイクル利用が見られ、市内の自転車利用は多様化しています。

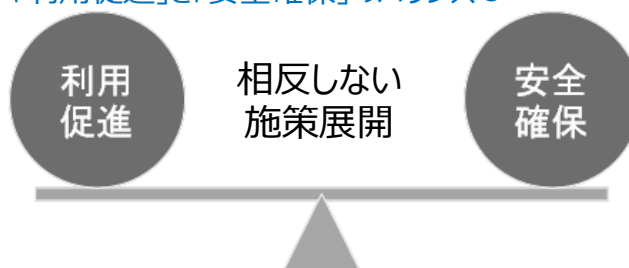
これらの様々なニーズをふまえ、スポーツサイクル利用者の支援や安全利用の周知など、新たな自転車利用に関する事業を推進します。

策定のポイント

■ 基本的な考え方

- ・環境や健康への意識の高まりから自転車利用が見直されている一方、自転車利用者の増加により自転車事故の増加が懸念されます。
- ・そのため、本計画の推進にあたっては、「利用促進」と「安全確保」のバランスを取りながら施策展開を行います。

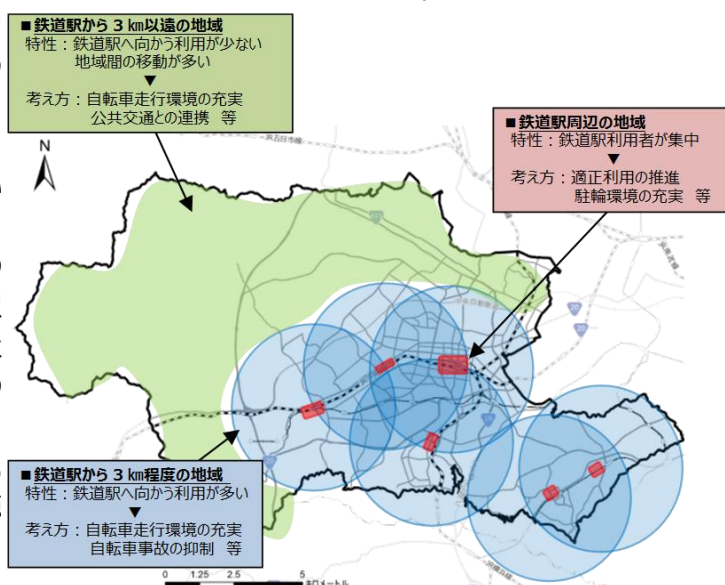
● 「利用促進」と「安全確保」のバランス ●



■ エリアの特性に合わせた自転車計画の考え方

- ・本市を東西に流れる浅川を中心に平坦地が広がっており、自転車の利用も平坦地での利用が活発で、他市との移動も多くなっています。その中でも鉄道駅を中心とした、通勤・通学の自転車利用が多くなっており、鉄道駅へ向かう幹線道路や鉄道駅周辺に自転車利用が集中しています。
- ・鉄道駅へ向かう自転車は、概ね鉄道駅から 3 km程度の地域に集中しており、3 km以遠の地域については鉄道駅へ向かう自転車利用は少ないものの、郊外のバス停付近での自転車の放置が発生していることから、公共交通への乗り換えも想定されます。
- ・そのため、鉄道駅からの距離に応じて自転車の利用状況が異なることから、それぞれに対応した自転車施策を実施する必要があります。

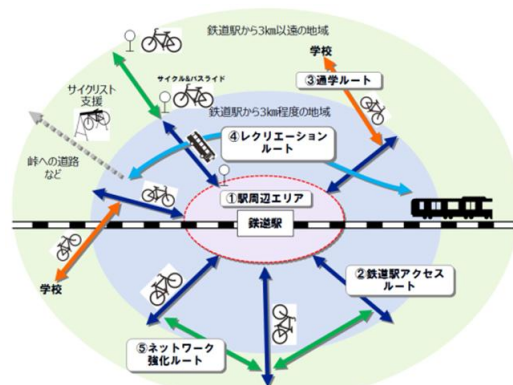
● エリアの特性に合わせた自転車計画のイメージ ●



■ 利用特性に合わせた自転車計画の考え方

- ・自転車利用は、通勤通学や日常の買い物利用、レクリエーションを目的とした利用等様々です。
- ・そのため、自転車が利用されるルート・エリアにおいては、それぞれの利用状況を把握し、利用特性に合わせた対策を行うことが重要です。
- ・本市においては、①～⑤の自転車利用を想定し、それぞれのルート・エリアの利用特性に合わせた自転車走行空間を整備するとともに、利用に合わせた安全対策を行います。

● 利用特性に合わせた自転車計画のイメージ ●



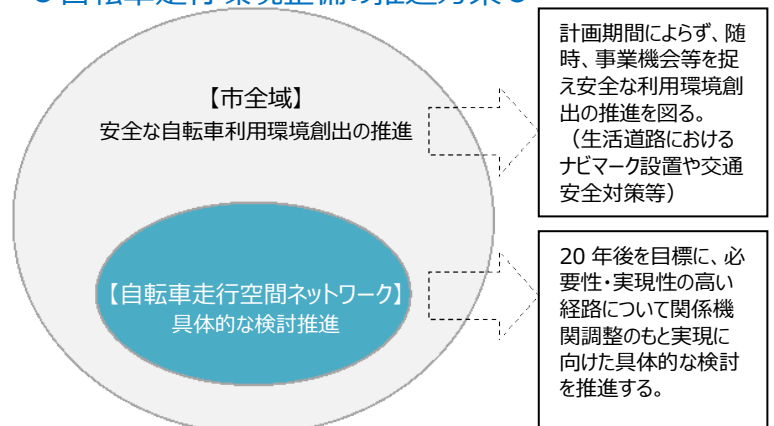
利用特性ごとのルート区分		考え方
① 駅周辺エリア	駅周辺の市街地において、様々な交通モードが集中するルート、通勤・通学や買い物利用等自転車利用も多岐にわたるルートであり、歩行者が多く安全な歩行空間確保が課題となっています。	・様々な交通モードが集中し自転車事故も多いため、安全性に十分配慮した自転車環境の整備（自転車空間整備、自転車駐車場整備）を行います。
② 鉄道駅アクセスルート	通勤・通学を目的に鉄道駅周辺の駐輪場等へのアクセスルート。一方方向の利用が卓越し、朝夕の利用が多くなっています。	・安全な自転車走行環境の整備を行います。
③ 通学ルート	市内の学校への通学を目的としたルート。一方方向の利用が卓越し、主な対象者は限定されています。	・安全な自転車走行環境の整備 ・学校と協働した安全対策
④ レクリエーションルート	浅川ゆつたりロードに代表される、河川沿い等をゆつたりと散策するルート。朝夕の通勤・通学にも利用されています。	・歩行者の安全に配慮した河川沿いのルートの整備 ・様々な利用者と共有するための安全啓発
⑤ ネットワーク強化ルート	①～④の各ルートを結ぶことによりネットワークを強化し、利便性を高めるために設定したルートです。	・①～④のルートを繋ぐ走行環境の整備 ・それぞれのルートから、利用が集中する施設への走行環境の整備。 ・利用者の選択性を高め分散化等を図る。

基本目標と施策方針	基本施策
基本目標 1 あんにんに自転車を利用しよう ～ハード・ソフト両面で安全な利用環境を整えます～ 【施策方針】 ・ハード面における自転車ネットワークの整備 ・ソフト面における安全な自転車利用の促進 （利用ルールの普及・啓発 等）	1-1 自転車走行空間ネットワークの形成 1-2 社会実験の結果を踏まえた自転車走行空間のあり方の検討 1-3 様々な手法による自転車走行環境の整備推進 1-4 河川沿い自転車走行空間の整備推進 1-5 学校・事業所・警察等との連携による自転車の安全教育の推進 1-6 自転車販売店との連携による自転車安全利用の推進
基本目標 2 かしく自転車を利用しよう ～多様な連携を通じて規模に頼らない利用環境を整えます～ 【施策方針】 ・利用に則した適正な規模と配置 （駐輪場整備、サインラック等） ・公共交通との連携強化 （サイクル・アンド・バスライド等） 等	2-1 放置自転車対策の推進 2-2 自転車駐輪場、自転車駐輪帯の整備推進 2-3 自転車駐輪場の利便性向上 2-4 附置義務自転車駐輪場の整備促進 2-5 サイクル・アンド・バスライド推進
基本目標 3 たのしく自転車を利用しよう ～スポーツや観光を通じて楽しめる自転車利用環境を整えます～ 【施策方針】 ・スポーツサイクル利用者支援施設の整備 （休憩・メンテナンス機能の充実） ・観光や健康に係る情報発信 ・自転車の共同利用の促進 （コミュニティサイクル、シェアサイクル）	3-1 サイクリスト向け情報発信の強化 （観光、市 PR、安全利用） 3-2 サイクリスト支援施設 （休憩・メンテナンス機能等）の導入検討 3-3 コミュニティサイクルの導入検討

自転車走行空間ネットワークの考え方

- ・市全域においては計画期間によらず、随時、事業機会等を捉えながら安全な利用環境創出を図ることを前提とします。
- ・その前提の中で、特に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推進する「自転車走行空間ネットワーク」を定めます。
- ・自転車走行空間ネットワークの経路は主に 4 つの視点から抽出します。

● 自転車走行環境整備の推進方策 ●



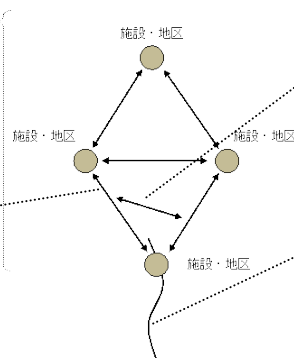
● 経路選定の視点 ●

視点①【接続性】施設・地区間を結ぶ

市の中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。

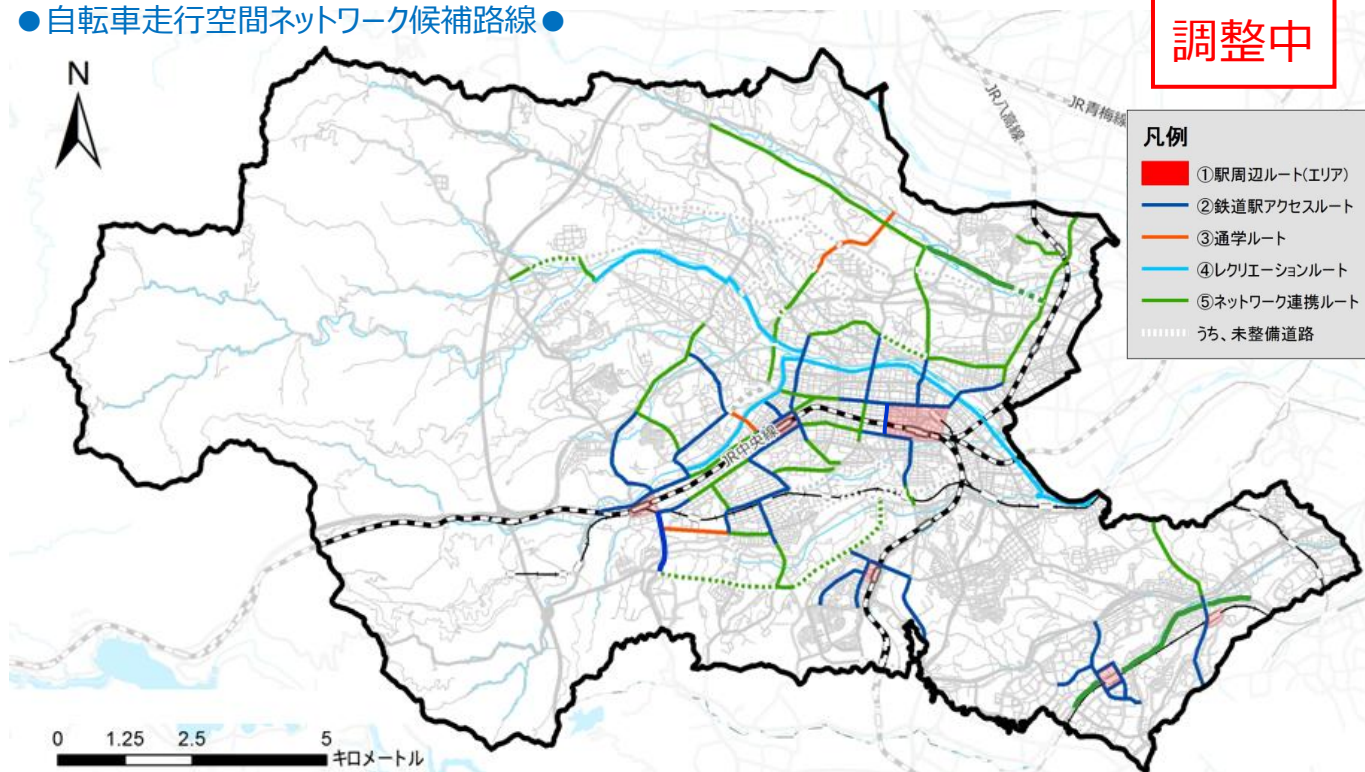
視点④【目的】経路そのものに利用の目的がある

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。

自転車走行空間ネットワーク

- ・自転車走行空間ネットワークにおいては、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。
- ・自転車走行空間の整備手法は、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）の計画に沿って選定します。

●自転車走行空間ネットワーク候補路線●



※本図で示した路線は、「（仮称）八王子市自転車利用環境整備計画」の目標年次である、20年後の自転車ネットワークをイメージしています。

モニタリング指標

- ・計画の進捗状況及び成果については、モニタリング指標を「基本目標」ごとに設定し、継続的に評価を行います。
- ・取り組んだ内容やその成果だけでなく、自転車利用環境の創出による取り組み効果も目標として設定します。

施策方針	モニタリング指標	現状値	目標値
基本目標 1 あんにんに自転車を利用しよう	●自転車走行空間の整備延長 ●自転車安全講習会の参加者 ●自転車事故件数	21km	60km
		64 人	1,564 人 (H37 までの累計)
		398 件/年	383 件/年
基本目標 2 かしこく自転車を利用しよう	●自転車駐車場の利用率 ●郊外バス停付近放置自転車台数 ●放置自転車台数	80%	90%
		93 台	60 台
		529 台	480 台
基本目標 3 たのしく自転車を利用しよう	●サイクリスト支援施設	0 箇所	5 箇所

推進体制

- ・施策の実施やその効果検証、さらには事業改善といった P D C A サイクルとして繰り返し実施し、効果的・効率的に環境整備を進めます。
- ・八王子市交通マスタープランの推進母体である交通対策推進会議を活用し、点検・評価を行います。
- ・今後も社会情勢やニーズに合わせ、自転車に関する法令改正や、ガイドラインの見直しが生じる可能性があるため、検討動向を注視し、必要に応じて本方針内容を見直します。

●計画推進スケジュール●

期間	計画期間										次期計画									
	前期					後期					長期									
年度	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
（仮称）八王子市自転車利用環境整備計画			評価検証					評価検証						評価検証・改定					評価検証・改定	
八王子市交通マスタープラン			評価検証					評価検証						評価検証・改定					評価検証・改定	