

第4章 基本理念・基本方針と目標・取組内容

4-1. 基本理念と基本方針

前章までに整理した、本市における自転車利用環境に関する課題及び上位計画における方向性から、課題解決に向けた基本理念を“安全安心に利用できる自転車通行空間の充実”と位置づけ、3つの基本方針に基づき、誰もが市内を安全安心で、快適に移動できる自転車通行空間の整備を目指します。

《課題解決のために求められるもの》

自転車^①が安全に通行できる空間の整備

- ・自転車^①が安全に通行できる自転車通行空間の整備が求められています。

交通事故の削減

- ・交通事故総件数は減少していますが、自転車^①が関与する事故件数は横ばいで推移していることから、自転車^①事故の削減が求められています。

正しい交通ルールを知る機会

- ・自転車の交通ルールが誤って認識されており、正しい交通ルールの周知啓発が必要です。

《上位計画における方針》

町田市都市づくりのマスタープラン

- ・地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を生み育てる
- ・環境負荷の低い乗り物への転換の推進

町田市自転車活用推進計画

- ・「安全安心に利用できる自転車通行空間の充実」や、サイクリング環境の創出、シェアサイクルの拡充
- ・自転車の活用による、環境負荷低減や、健康づくりの推進、観光やまちづくりの資源との連携等

第3次町田市交通安全行動計画

- ・事故が起きない道路交通環境づくり

【基本理念】

安全安心に利用できる自転車通行空間の充実

基本方針1 安全安心で正しく走れる自転車通行空間の整備

自転車通行空間を整備することで、自転車の正しい走行位置での走行を促し、自転車や歩行者の安全安心な通行を実現します。

基本方針2 多様な移動手段との連携

鉄道やバス、今後の延伸が予定されている多摩都市モノレール等の多様な移動手段と連携できるように自転車利用環境を整備し、環境負荷の低い乗り物への転換や地域の中の快適な移動を実現します。

基本方針3 地域資源を活かす快適な自転車利用環境の創出

本市が有する自然や観光スポットなどの魅力をより向上させる自転車利用環境を創出することで、健康づくりの促進や、観光・まちづくりの推進を実現します。

4-2. 目標・取組内容

前項で定めた基本理念及び基本方針を実現するため、以下の 4 つの目標を設定するとともに、目標の達成に向けた主な取組内容を以下に示します。

取組内容としては、自転車通行空間の整備と併せて、路面表示や注意看板の設置、サイクルポートの設置等、多様な関係者と協力しながら各種取組を進め、本市の自転車利用環境に関する課題解決を目指します。

目標① 自転車事故件数の削減	
主な取組内容	<ul style="list-style-type: none">●安全・安心で快適に通行できる通行空間の整備●危険箇所や急こう配地でのスピード抑制などの注意喚起
目標② 自転車の交通ルール周知	
主な取組内容	<ul style="list-style-type: none">●交通ルールの周知啓発に向けた路面表示、注意看板などの設置●交通安全教室の実施など交通ルールの周知に向けた啓発活動の実施・普及
目標③ 多様な交通手段との連携	
主な取組内容	<ul style="list-style-type: none">●交通結節点である鉄道駅と学校、生活拠点等をつなぐ通行空間の整備●多摩都市モノレール町田方面延伸ルートの整備に合わせ、駐輪場やシェアサイクルポートの設置
目標④ Well-being*を実感できる快適な通行空間の形成	
主な取組内容	<ul style="list-style-type: none">●健康づくりや観光利用など、豊かな自然を楽しめる通行空間の整備●観光スポットや利便施設等へのサイクルポートの設置

※取組内容の下線部は、本計画により重点的に取り組む内容を示します

*Well-being…身体的・精神的・社会的に満たされた状態を人々の満足度の視点から多面的に把握すること

第5章 自転車ネットワーク路線

自転車が安全安心に利用できる自転車通行空間を効果的・効率的に整備することを目的に、連続した自転車通行空間のネットワークを構成する路線を「自転車ネットワーク路線」として選定します。

5-1. 路線選定の考え方

(1) 路線選定における観点

自転車ネットワーク路線の選定における観点として、「安全性の向上」、「快適性の向上」、「連続性の確保(利用の促進)」の3つを設定しました。

路線選定における観点

安全性の向上

自転車及び歩行者の安全を確保する必要性が高い路線を選定します。

快適性の向上

公共施設等へのアクセス向上や他の交通手段との接続が円滑になる路線を選定します。

連続性の確保(利用の促進)

安全性や快適性が担保された通行空間の連続性を確保することで、自転車利用の促進が図れるような路線を選定します。

(2)町田市における自転車ネットワーク路線の選定要件

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成 28 年 7 月 国土交通省道路局・警察庁交通局)」(以下、「ガイドライン」という。)を基に、前項に示す路線選定における観点を踏まえ、本市における自転車ネットワーク路線の選定要件として、下図に示す 11 の項目を設定しました。

1. から 6. までの項目は、安全性や快適性の向上が見込まれ、より効果的な路線を抽出するため、複数の項目に該当する路線を選定します。7. から 11. までの項目は、連続性を確保する観点から、いずれかに該当する路線を選定します。

なお、11. においては、1. から 10. までの項目に該当した区間の連続性を確保することに加え、自転車利用における主な起終点となる駅周辺の駐輪場(市営)までの区間を接続するものとします。

自転車ネットワーク路線の整備によって、**安全性や快適性の向上**が見込まれます。
より効果的な路線を抽出するため、次の項目の**複数に該当する路線**を選定します。

1. 自転車事故の多い路線
2. 小学校の通学路
3. 公共施設や商業施設等までのアクセス路線
4. アンケート結果で自転車利用が多い路線
5. シェアサイクルの利用が多い路線
6. サイクリングロード(河川管理用通路は除く)

また、下記の事業に合わせて**連続性を確保**し、効率的かつ効果的な自転車通行空間を整備します。

7. 市が道路整備事業を予定している路線
8. 町田市自転車活用推進計画の整備箇所
9. 多摩都市モノレール構想路線
10. 自転車通行空間が整備済の路線
11. 自転車ネットワークの連続性を確保する路線

町田市における自転車ネットワーク路線

図 5-1 町田市における自転車ネットワーク路線の選定要件

5-2. 自転車ネットワーク路線の選定結果

前項の要件に基づき選定した自転車ネットワーク路線を次頁の図に示します。自転車ネットワーク路線のうち、市道は約49.9kmを選定していますが、そのうち約44.5kmが自転車通行空間の未整備区間となっており、本計画により計画的な整備を行っていきます。

また、自転車利用の多くは、自宅から鉄道駅や商業施設等が目的地であり、自転車ネットワーク路線へアクセスするまでの道路においても自転車が安全安心に利用できる通行空間が必要です。そのような道路については、自転車ネットワーク路線には選定しませんが、利用状況や交通事故発生状況などを考慮しながら、必要に応じて自転車通行空間を整備することを検討します。

なお、国道・都道のうち、各道路管理者の自転車ネットワークに位置づけられていない路線については、今後、交通量や社会情勢等の変化により道路空間の使われ方が見直される時期を契機に、自転車ネットワーク路線の位置づけについて検討していきます。

表 5-1 自転車ネットワーク路線の延長内訳

区間種別		延長 (km)	
市道	未整備	44.5	
	整備済	自転車専用通行帯	3.4
		車道混在	0.9
		自転車歩行者道（視覚的分離）	0.2
	自転車ナビマーク	0.9	
	小計	49.9	
国・都道		61.8	
合計		111.7	

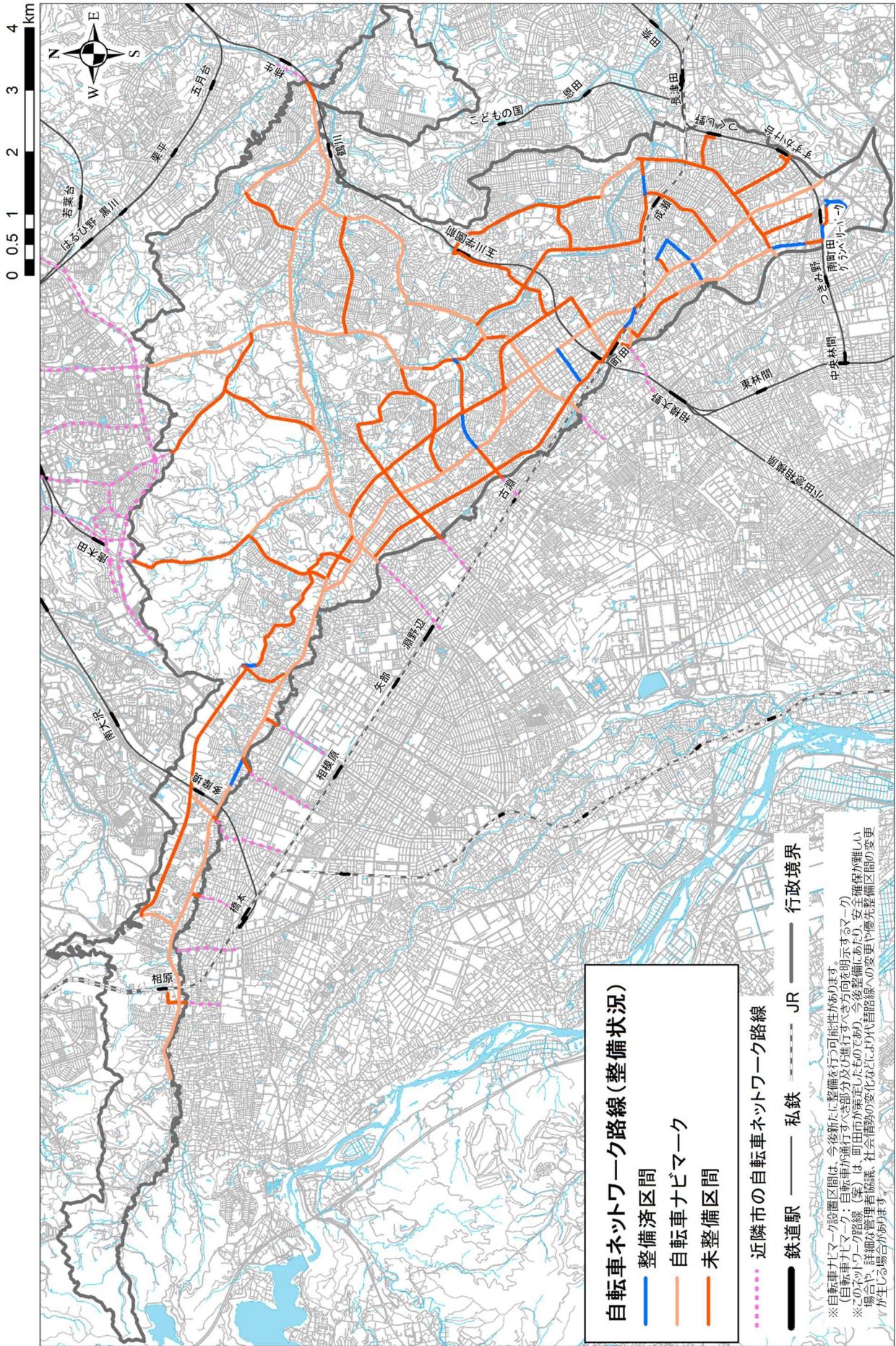


図 5-2 町田市自転車ネットワーク路線

第6章 自転車利用環境構築のための取組

6-1. 自転車通行空間の整備

(1) 整備形態選定の基本的な考え方

自転車通行空間の整備は、「A.自転車道」(自転車と自動車の構造的な分離)、「B.自転車専用通行帯」(自転車と自動車の視覚的な分離)、「C.車道混在」(自転車と自動車の混在通行)の3つの整備形態を標準とします。

整備形態の選定においては、原則、ガイドラインに基づく自動車交通量及び速度(規制速度)といった交通状況による選定の考え方に基づきます。さらに、市道の現況幅員や今後の市道整備計画、道路空間の再配分の可否等を考慮し、次頁の選定フローに基づき選定します。

ただし、自転車通行空間の整備に向けた道路管理者や交通管理者等との協議において、本計画で選定した自転車ネットワーク路線の自転車通行空間を整備することが困難となった場合は、整備形態の変更や代替路線を検討し、ネットワークの連続性を確保します。また、下表に示す以外の整備形態として、整備区間の状況(歩道幅員や交通状況等)や前後の区間の状況、道路整備に関する計画等も考慮し、自転車歩行者道(歩行者と自転車の視覚的な分離)による整備も検討します。

整備形態	A.自転車道	B.自転車専用通行帯	C.車道混在
断面図			
平面図			

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国交省道路局・警察庁交通局 H28.7) を基に作成

図 6-1 自転車通行空間の整備形態イメージ

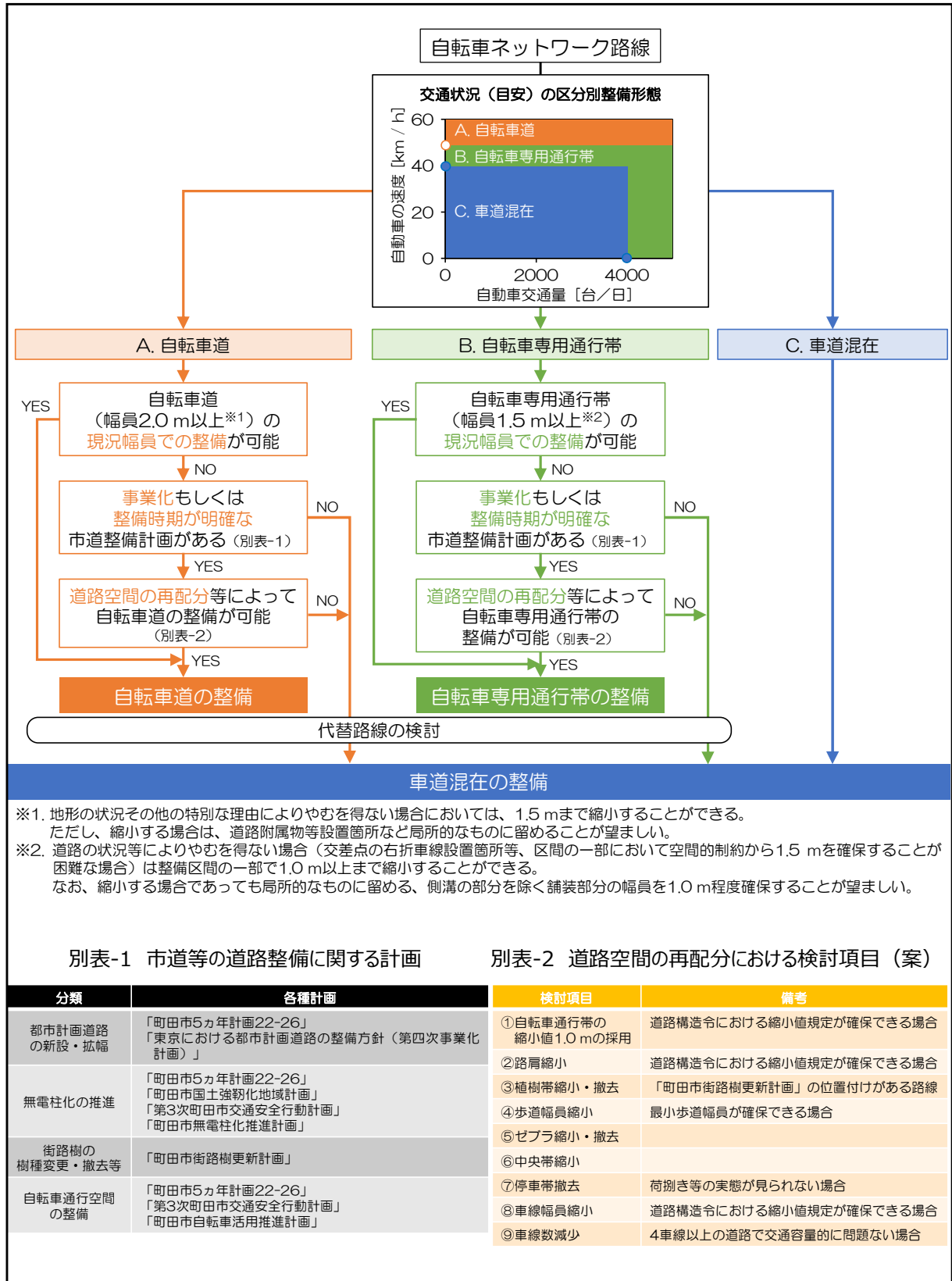


図 6-2 整備形態の選定フロー

(2)優先整備区間の設定

1)優先整備区間の設定の考え方

自転車ネットワーク路線に選定された市道の未整備区間のうち、2024年度からの10年間で整備を進める区間を、「優先整備区間」として設定します。

優先整備区間は、第4章で設定した基本理念「安全安心に利用できる自転車通行空間の充実」の実現のため、安全性を早期に確保する必要のある区間と、自転車通行空間の整備が早期に可能な区間を設定します。

2)優先整備区間の選定要件

優先整備区間の設定は、以下の選定要件に基づきます。

安全性を早期に確保する必要のある区間は、自転車利用者が多い鉄道駅周辺(駅から半径500m以内)のうち「自転車事故が多い区間」、「小学校の通学路に指定している区間」を選定します。自転車通行空間の整備が早期に可能な区間は、「本計画期間内に道路整備を予定している区間」、「町田市自転車活用推進計画で整備を予定している区間」を選定します。

また、上記に該当しない区間においても自転車通行空間の連続性を確保するために必要な区間については、優先整備区間として選定します。

表 6-1 優先整備区間の選定要件

優先整備区間選定のための要件		優先整備区間の選定方法	選定の観点
A	自転車事故の減少をより目指す区間	・自転車事故の多い区間のうち、鉄道駅から500m以内の区間を選定	安全性の早期確保
B	歩行者の安全性をより高める区間	・小学校通学路に指定している区間のうち、鉄道駅から500m以内の区間を選定	安全性の早期確保
C	本計画期間内に道路整備を予定している区間	・市で道路整備を予定している路線のうち、本計画期間内に実施する区間を選定	通行空間の早期整備
D	自転車活用推進計画で整備を予定している区間	・町田市自転車活用推進計画において、自転車通行空間の整備を予定している区間を選定	通行空間の早期整備
E	自転車通行空間の連続性を確保する区間	・上記の要件AからDで選定した区間と、既に自転車通行空間又は自転車ナビマークを整備済みの区間の連続性を確保するために必要な区間を選定	連続性の確保

3) 優先整備区間の設定結果

要件AからEに基づき選定した結果、自転車ネットワーク路線の市道の通行空間未整備区間のうち、約 11.5km を優先整備区間として設定します。

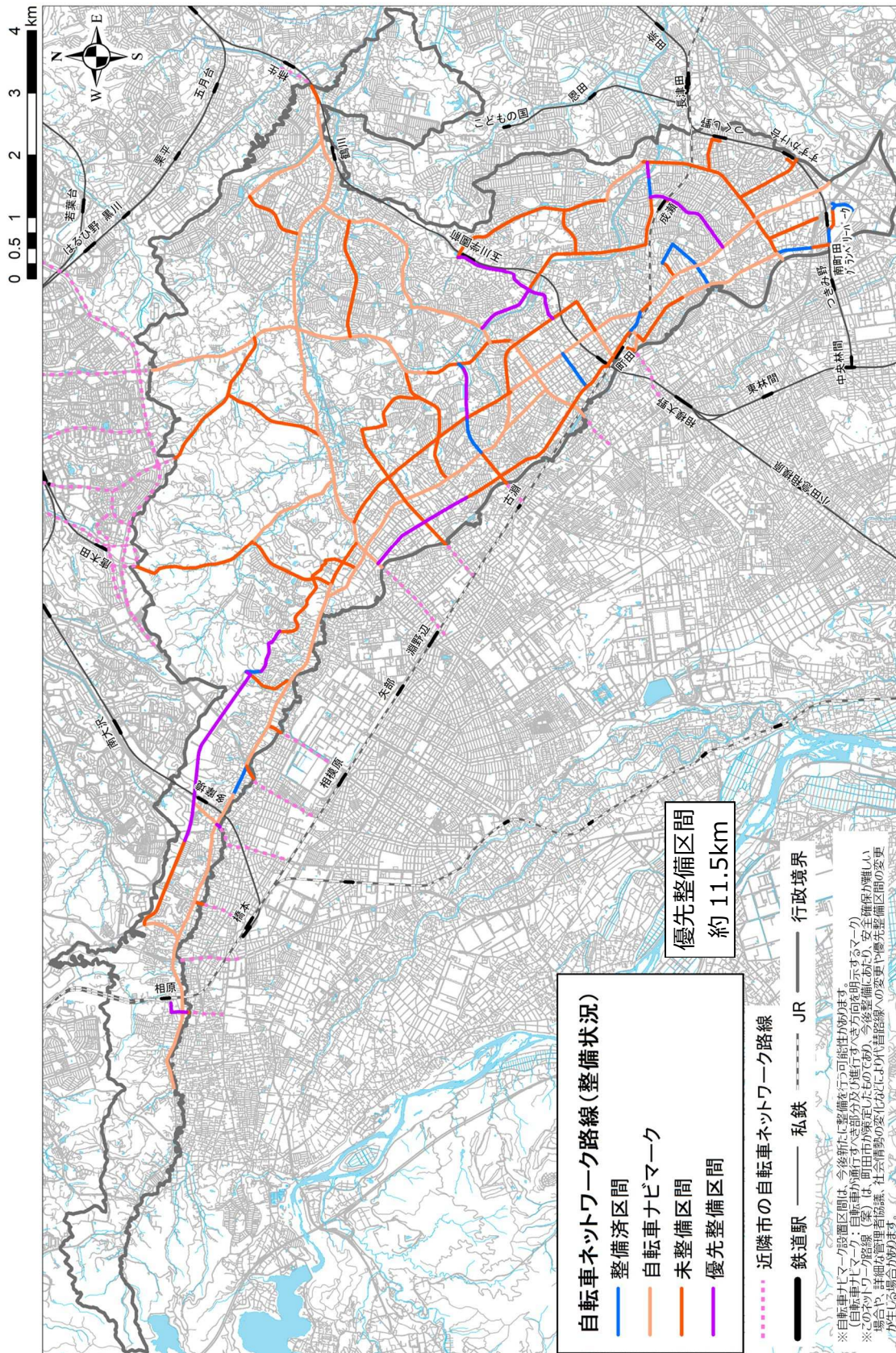


図 6-3 優先整備区間の設定結果

(3)整備の進め方

自転車ネットワーク路線における通行空間整備は、前項で設定した優先整備区間の約 11.5 km について、本計画期間である 2024 年度から 2033 年度までの 10 年間で、毎年計画的に実施していきます。

整備においては、設計・関係機関協議・工事を並行して進めることで、市内の自転車通行空間を円滑に拡充していきます。

また、道路補修工事や占用企業者の工事と調整して、路上工事の縮減を図り、効率的に進めていきます。

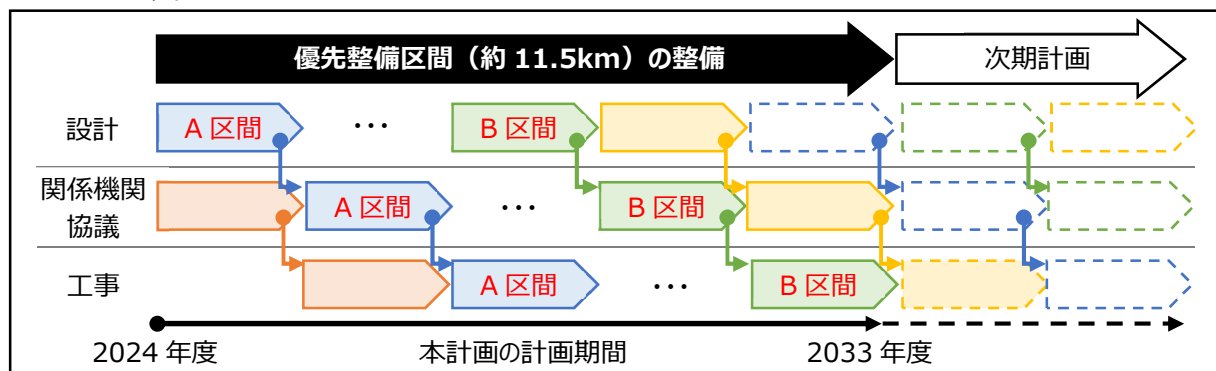


図 6-4 整備の進め方のイメージ

6-2. 交通ルールの周知啓発活動

(1)交通ルールの周知啓発活動の実施

自転車利用に関するアンケート調査の結果から、交通ルールを誤って理解している人が一定数いることに加え、自転車事故の件数が減少していない現状があります。

また、自転車については、交通ルールを学ぶ機会が少なく、誤った認識のまま利用している方への正しい交通ルールの周知や、法改正による交通ルールの変化においても周知が必要です。

これらを踏まえ、交通ルールの周知啓発に向けた活動を交通管理者や学校関係者等の関係者とも連携しながら行っていきます。

■周知啓発活動の例

- ・交通ルール啓発パンフレットの作成（自転車安全利用五則、自転車専用通行帯の解説 等）
- ・小学校等への自転車交通安全教室の実施、「交通安全コラボ講座*」の実施 等

事例 交通ルール啓発パンフレット

自転車安全利用五則

① 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先

- ★ 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。
- ★ 自転車は、歩道通行するときは、道路の中央から左側の部分の左端に寄って通行しなければなりません。
- ★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りやすく停止できる速度で通行しなければなりません。
- ★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければなりません。

「普通自転車歩道通行可」の標識や標示がある場合、普通自転車は歩道を通行することができます。

② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

- ★ 信号は必ず守り、渡る時は安全を確認しましょう。
- ★ 一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。

③ 夜間はライトを点灯

- ★ 夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。

④ 飲酒運転は禁止

- ★ 自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。

⑤ ヘルメットを着用

- ★ 自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。
- ★ 児童・幼児を保護する責任のある人は、児童・幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。

警察庁

▲自転車安全利用五則のパンフレット
(警察庁)

自転車は車道の左側を走ります

逆走は危険です!

自転車ナビマークナビライン
自転車専用通行帯
自転車道

天田区 都市基盤整備部 都市基盤管理課 TEL 03-5744-1315

▲自転車の走行位置に関するパンフレット
(東京都大田区)

*交通安全コラボ講座…他分野の団体や事業者とコラボレーションした交通安全に係る講座

(2)交通ルールの周知啓発に向けた路面表示、注意看板の整備

交通ルールの周知においては、パンフレットや自転車交通安全教室等だけでは市民全体に周知することは困難と考えられます。そのため、路面表示や注意看板を設置することで、自転車乗車中や日常的に目に触れる形で示し、正しい交通ルールで自転車が利用できるようにしていきます。

整備に当たっては、交通管理者と連携して実施していきます。

■路面表示・注意看板の設置（案）

- ・自転車通行空間の利用を促す表示
- ・自転車歩行者道において、歩行者優先であることを示す表示
- ・見通しの悪い箇所などの危険箇所や、急勾配地等への注意喚起 等

事例

路面表示・注意看板



▲自転車の自転車専用通行帯の通行を促す看板
(東京都八王子市)



▲自転車への注意看板
(東京都町田市)

6-3. 自転車の利用促進のための取組

今後、多摩都市モノレールの町田方面延伸が予定されており、新駅においては新たな交通結節点となることから、自転車の利用需要の増加が予想されます。市内には2022年9月時点で51箇所のシェアサイクルポートが設置されており、町田駅周辺や桜美林大学と町田駅間の利用等、日常生活の中でシェアサイクルが利用されています。多摩都市モノレール延伸に合わせた駅周辺の駐輪場整備やシェアサイクルポートを設置する等、事業者とも連携して自転車利用環境整備を行っていきます。

さらに、観光スポットや生活拠点施設等へ、駐輪スペースの設置や休憩、簡易な修理等ができるサイクルポートの設置を検討していくことに加え、町田市の観光ガイドマップ等にシェアサイクルを掲載する等により自転車の更なる利用促進を図っていきます。

また、本市の北部丘陵エリアにおいては豊かな自然があり、自然を楽しみながら自転車を利用できる環境づくりを行うことで自転車の利用促進を推進します。

事例

観光ガイドマップ等へのシェアサイクルの掲載

シェアサイクル「川越市自転車シェアリング」とは…

自転車を共有して利用する仕組みです。主に市内の中心部を中心に、自転車の貸し出し施設を行う自転車シェアリング（ステーション）を設置しています。この自転車（ステーション）でも、自転車屋や駅前駐輪場など、借り手側以外でも自転車を返却できます。

利用料
 ・15分あたり600円（1日最大1,000円）
 ・1時間あたり1,000円（1日最大1,000円）
 ・1日あたり1,000円（1日最大1,000円）

※ステーションの稼働状況は、ステーションの稼働状況を確認してください。
 ・ステーションの稼働状況は、ステーションの稼働状況を確認してください。
 ・ステーションの稼働状況は、ステーションの稼働状況を確認してください。

ステーションの稼働状況は、ステーションの稼働状況を確認してください。
<http://kawage-helicycling.jp/>

▲観光ガイドマップにシェアサイクルのポート位置を示した事例（埼玉県川越市）

第7章 計画の推進方法

7-1. 計画の推進方法

自転車通行空間の着実な整備及び第4章で設定した目標の達成に向け、各目標に対する評価指標を設定し、PDCA サイクルによるマネジメントにより、取組状況及び効果の評価・計画内容の見直しを行います。

なお、本計画の計画期間の中間年にあたる 2028 年度においては、評価指標による中間評価を行うとともに、自転車通行空間整備の進捗状況、自転車以外のモビリティに関する法整備や普及状況、自転車の社会的な位置づけ等の変化を考慮し、計画の見直しの必要性について確認します。

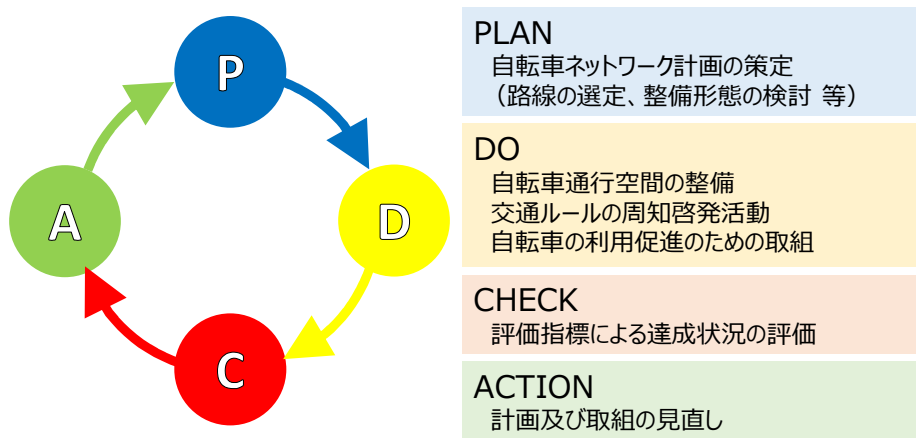


図 7-1 PDCA サイクルのイメージ

7-2. 計画の推進体制

本計画を推進していくためには、各道路管理者と協力した自転車通行空間の整備や交通管理者と連携した交通ルールの周知啓発等、多様な関係者と協力しながら各種取組を進め、課題解決を目指します。

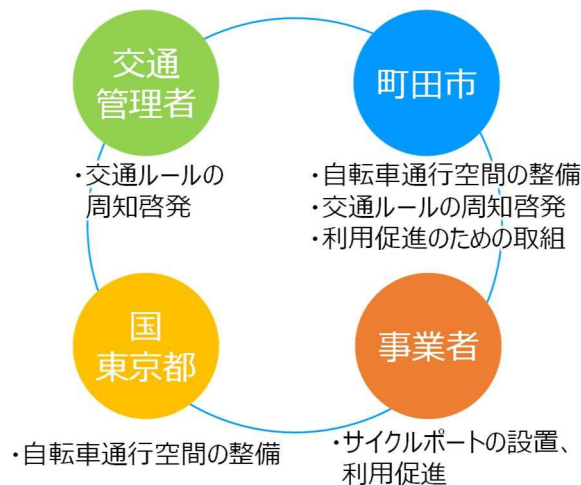


図 7-2 計画の推進体制図

7-3. 評価方法

取組の実施状況及び効果の評価については、目標ごとに設定した指標により行います。自転車通行空間の整備率及び自転車事故件数については毎年モニタリングを行います。また、自転車の交通ルールの遵守率については、通行空間整備に合わせ、事前・事後の計測を行います。自転車利用者の満足度については、整備や取組の実施から効果発現までに時間がかかるため、中間年でのモニタリングを行います。中間評価の結果や社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを検討します。

表 7-1 評価指標

目標	評価指標	現状値	目標値 (2033年度)	計測方法
共通	自転車ネットワーク路線 (市道)に対する自転車 通行空間の整備率	計 測 中		毎年の整備状況の 把握
①自転車事故 件数の削減	市内の自転車事故の 件数			「交通事故統計情 報のオープンデータ」 (警察庁 HP 公 表) により集計
②自転車の 交通ルール周知	自転車の交通ルールの 遵守率			自転車通行空間整 備の前後で「車道 通行状況」「順走・ 逆走状況」を計測
③多様な交通手段 との連携	自転車利用者の満足度			アンケートにより把握
④ Well-being を 実感できる通行 空間の形成				

表 7-2 評価スケジュール

評価スケジュール	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
優先整備路線に 対する自転車通行 空間の整備率	毎年進捗状況をモニタリング									
					中間					期末
市内の自転車事 故の件数	毎年進捗状況をモニタリング									
					中間					期末
自転車の交通ルー ルの遵守率	自転車通行空間整備に合わせて遵守率の計測									
					中間					期末
自転車の交通ルー ルの理解度自転車 利用者の満足度					アンケート					期末
					中間					期末

凡例 : モニタリング : 評価

本計画の策定にあたっては、東海大学 鈴木美緒准教授にご意見を伺い、計画内容の検討を行いました。ご協力・ご助言をいただきましたことに厚くお礼を申し上げます。

○東海大学 建築都市学部土木工学科 鈴木美緒准教授

町田市自転車ネットワーク計画

発行年月:

発行者:町田市

〒194-8520 町田市森野2-2-22

TEL 042-724-1124

編集:道路部 道路政策課

刊行物番号: