

町田市  
自転車ネットワーク計画  
(素案)

2023年11月

町田市



## 目 次

---

第1章 計画の概要	1
1-1. 計画策定の背景と目的	1
1-2. 計画の位置づけ	1
1-3. 計画の期間	2
第2章 上位・関連計画における自転車の位置づけ	3
2-1. 上位・関連計画における自転車の位置づけ及び関連施策等	3
第3章 自転車を取り巻く現状と課題	5
3-1. 自転車を取り巻く現状	5
3-2. 自転車利用に関するアンケート調査結果	11
3-3. 自転車利用環境に関する課題	14
第4章 基本理念・基本方針と目標・取組内容	17
4-1. 基本理念と基本方針	17
4-2. 目標・取組内容	18
第5章 自転車ネットワーク路線	19
5-1. 路線選定の考え方	19
5-2. 自転車ネットワーク路線の選定結果	21
第6章 自転車利用環境構築のための取組	23
6-1. 自転車通行空間の整備	23
6-2. 交通ルールの周知啓発活動	28
6-3. 自転車の利用促進のための取組	30
第7章 計画の推進方法	31
7-1. 計画の推進方法	31
7-2. 計画の推進体制	31
7-3. 評価方法	32



# 第1章 計画の概要

## 1-1. 計画策定の背景と目的

自転車は、買い物や通勤・通学などの日常生活における移動手段であるほか、観光振興や健康増進、環境負荷低減等の役割も期待されており、利用者の増加が見込まれます。一方で、自転車が安全安心に利用できる通行環境は、整備途上にある状況です。

町田市自転車活用推進計画等の上位計画において、自転車の通行空間整備の推進が位置づけられており、誰もが安全安心に通行できる空間の整備を実施するため、連続した自転車通行空間整備の方向性を示す「町田市自転車ネットワーク計画」(以下、「本計画」という。)を策定します。

また、自転車通行空間の整備と合わせ、多様な関係者と協力しながら安全・安心で快適な通行環境づくりを目指します。

## 1-2. 計画の位置づけ

本計画は、町田市自転車活用推進計画の他、関連法令、国や東京都の定める計画に基づくとともに、本市の上位計画における自転車利用に関する方向性や施策、市道の整備計画等と整合・連携を図ります。

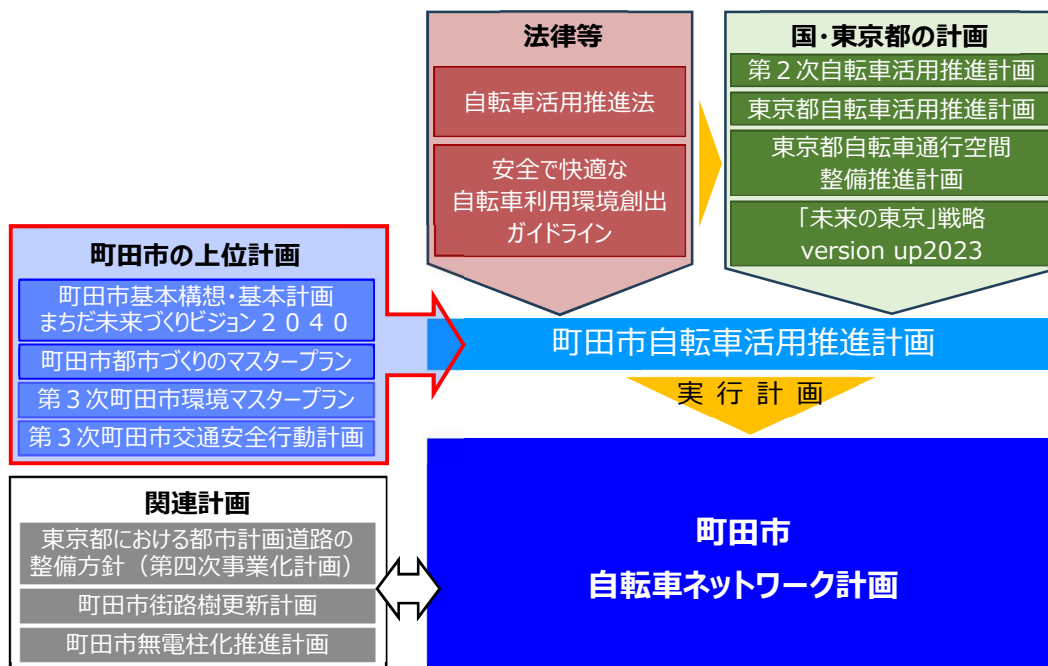


図 1-1 計画の位置づけ

### 1-3. 計画の期間

本計画の期間は、2024 年度から 2033 年度までの 10 年間とします。本計画で選定された自転車ネットワーク路線について、概ね 10 年間で整備をする区間を優先整備区間として位置づけ、自転車通行空間の整備を計画的に実行していくとともに、自転車の交通ルールの周知啓発活動や自転車の利用促進のための取組を行っていきます。

なお、電動キックボード等の新たなモビリティに関する法整備や普及状況の変化、社会情勢の変化等が想定されることを踏まえ、中間年である 2028 年度に計画の中間評価を実施し、中間評価結果や社会情勢の変化等を踏まえ、計画期間内においても必要に応じて柔軟な計画の見直しを検討します。

#### トピックス

### 道路交通法の改正における「特定小型原動機付自転車」の創設

2022 年 4 月に公布された改正道路交通法が、2023 年 7 月 1 日から施行され、従来の原動機付自転車の一類型である「特定小型原動機付自転車」（以下、「特定原付」という。）が創設されました。

この改正によって、従来は原動機付自転車に分類されていた電動キックボード等が、一定の基準（車両規格、保安基準、速度等）を満たすことで特定原付へ位置づけられます。原動機付自転車では、自転車道や自転車専用通行帯を通行できませんでしたが、特定原付では最高速度が 20km/h 以下に制限され、自転車道及び自転車専用通行帯の通行が可能となり、今後は自転車と通行空間を共有することが想定されます。

本計画においては、今後は自転車と新たなモビリティが通行空間を共有していく可能性があることを念頭に、今後の電動キックボード以外の新たなモビリティも含めた法整備や普及状況を考慮して、柔軟に計画を見直していくこととします。

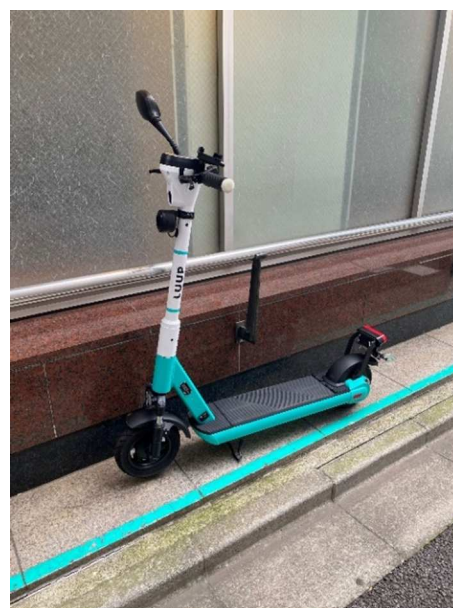


写真 電動キックボード

## 第2章 上位・関連計画における自転車の位置づけ

### 2-1. 上位・関連計画における自転車の位置づけ及び関連施策等

#### (1) 上位計画

上位計画として、自転車利用に関連する施策及び取組を位置づけている計画を以下に示します。本計画の策定にあたっては、上位計画の施策及び取組を反映し、連携を図っていきます。

#### ■ 町田市都市づくりのマスタープラン

【策定時期】2022年3月策定

##### 【計画の目的】

都市づくりの各分野の計画(都市計画マスタープラン、交通マスタープラン等)を統合しており、分野横断的に将来都市構造を設計し、共通した施策を定めた計画

##### 【自転車に関連する記載事項】

- ・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
- ・主要な多摩都市モノレール駅(想定)を中心とした地域交通拠点の整備

#### ■ 町田市自転車活用推進計画

【策定時期】2022年3月策定

##### 【計画の目的】

『日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくること』を将来的な目指す姿とし、その実現に向けて、ハード・ソフト両面で自転車活用を総合的かつ計画的に推進するための方針・施策を定めた計画

##### 【自転車に関連する記載事項】

- ・「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推進

#### ■ 第3次町田市交通安全行動計画

【策定時期】2022年3月策定

##### 【計画の目的】

「事故を起こさない・事故に遭わない人づくり」「事故が起きない道路交通環境づくり」の2つの基本方針を掲げ、それに応じた施策を定めた計画

##### 【自転車に関連する記載事項】

- ・自転車利用者に対する情報発信の強化
- ・自転車通行空間の整備

## (2)関連計画

関連計画である、町田市、東京都の道路に関する計画を以下に示します。関連計画による道路の新設・改良等に合わせて自転車通行空間の整備を検討することで、早期のネットワーク構築や路上工事の縮減を図ります。

### ■ 東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)

【策定時期】2016年3月策定

#### 【本計画との関連性】

東京都における都市計画道路の整備方針を示しており、その中で今後10年間で優先的に整備すべき路線として「優先整備路線」を定めている。優先整備路線の整備に合わせて、自転車通行空間の整備が可能であるか検討する。

### ■ 町田市街路樹更新計画

【策定時期】2023年3月策定

#### 【本計画との関連性】

市道の街路樹について、路線ごとに更新方法を定めている。計画に位置づけられている樹種変更路線や樹木撤去路線等の更新に合わせて、自転車通行空間の整備が可能であるか検討する。

### ■ 町田市無電柱化推進計画

【策定時期】2020年3月策定

#### 【本計画との関連性】

市道における「無電柱化優先整備路線」を定めており、計画期間である2025年度までに整備に着手することを目標としている。無電柱化優先整備路線の整備に合わせて、自転車通行空間の整備が可能であるか検討する。



# 第3章 自転車を取り巻く現状と課題

## 3-1. 自転車を取り巻く現状

### (1) 自転車利用が想定される施設

自転車利用が想定される施設として公共施設、学校(高校・大学等)、スポーツ施設、商業施設、駐輪場の位置を下図に示します。施設は、市内全域に分布しています。

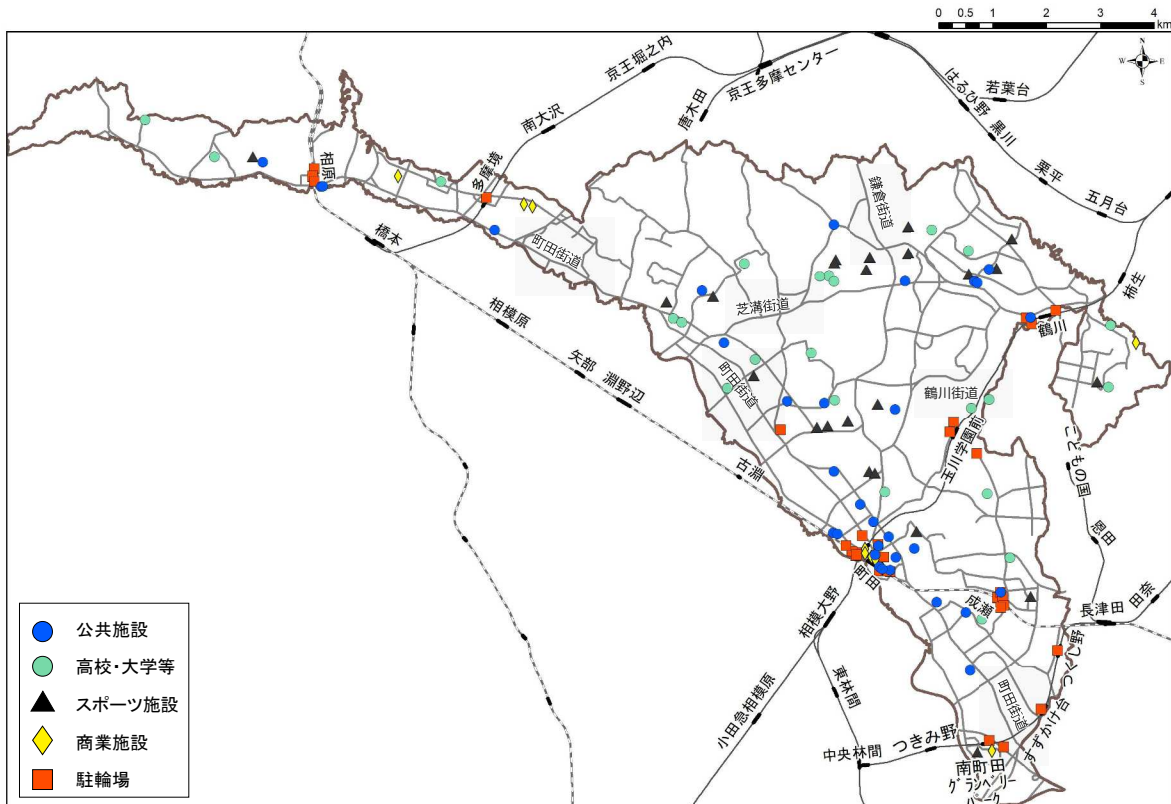


図 3-1 自転車利用が想定される施設の立地状況 (2023 年 3 月時点 : 町田市作成)

※図 3-1 に掲載している施設

公共施設	市役所、市民センター、文化施設、学習施設、レクリエーション施設、保健・衛生施設、地域子育て相談センター
高校・大学等	都立・市立高校、高等専門学校、大学、専門学校
スポーツ施設	体育館、野球場、プール、陸上競技場、テニスコート、運動公園、グラウンド等
商業施設	店舗面積 1 万 m <sup>2</sup> 以上の商業施設※
駐輪場	公営自転車駐車場

※一般社団法人日本ショッピングセンター協会 HP 掲載施設

## (2)市内の自転車交通量

市内の自転車利用の状況を把握するため、2022年7月に市内30地点において、自転車交通量を計測しました。

調査の結果、町田駅や鶴川駅、多摩境駅の周辺、都道府中町田線(鎌倉街道)、古淵駅へつながる市道等において自転車が多く利用されています。

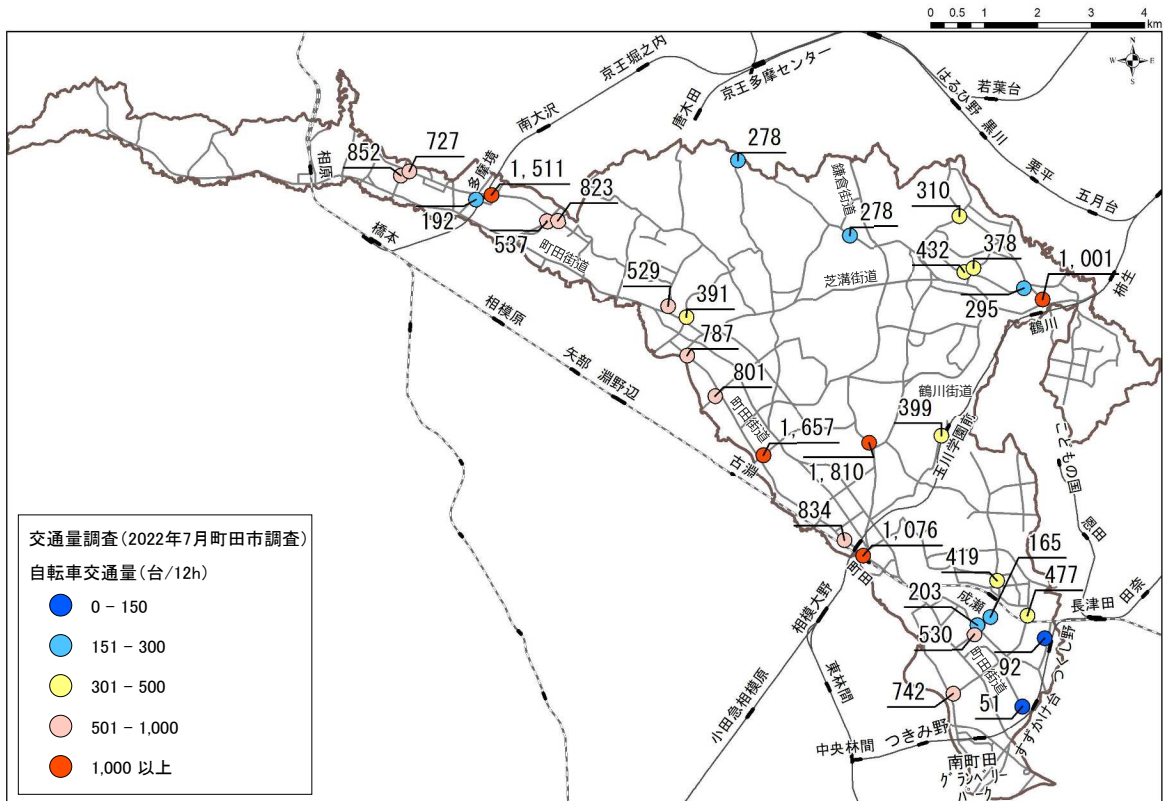
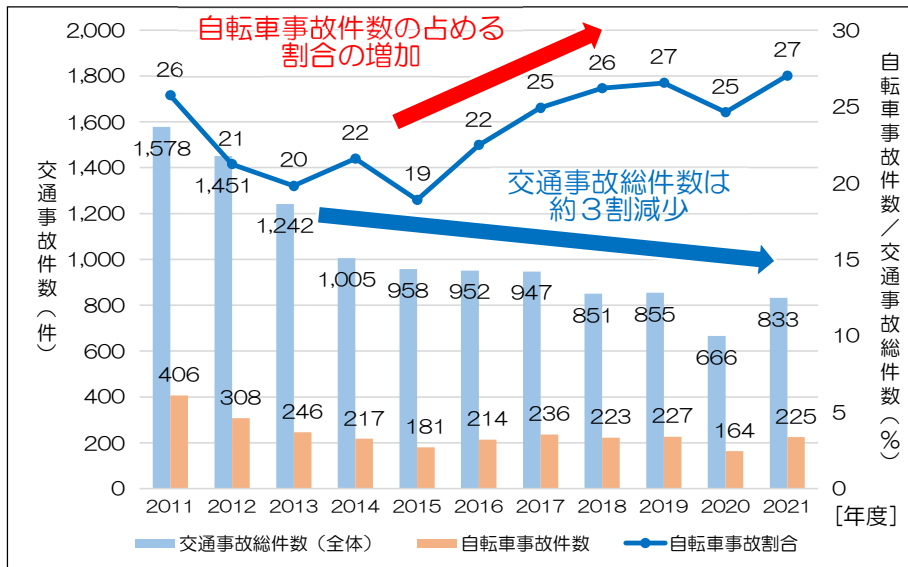


図 3-2 自転車交通量調査結果 (2022年7月町田市調査)

### (3) 自転車事故の発生状況と発生箇所

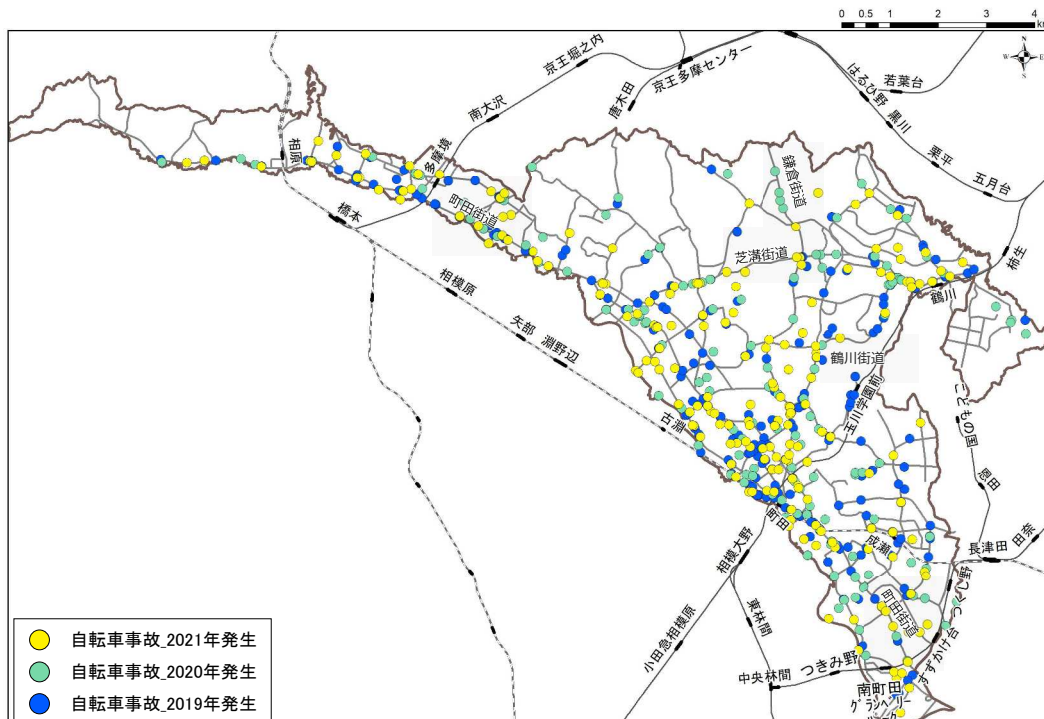
市内の交通事故総件数は、2013年から2021年までの8年間で約3割減少しているものの、自転車事故件数はほぼ横ばいで推移しており、交通事故総件数に対する自転車事故件数の割合は年々増加しています。



出典：交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁）より作成

図 3-3 市内の交通事故発生状況

2019年から2021年までの3年間における自転車事故の発生箇所は、主に都道で多く発生しているものの、市道も含めて市内の全域で発生しています。



出典：交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁）より作成

図 3-4 自転車事故の発生箇所

#### (4)シェアサイクルの利用状況

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います。シェアサイクルの利用状況として、利用の多い発着点の組合せ 20 組を下表に示します。

町田駅周辺における同じポートを発着地とする利用や、町田駅周辺と大学や団地、公園間の利用が多くなっています。

表 3-1 利用の多い発着点の組合せ (20 組)

	貸出ステーション名	返却ステーション名	貸出エリア	返却エリア
1	JR町田駅前	JR町田駅前	町田市	町田市
2	桜美林大学 ひなたやまキャンパス	JR町田駅前	町田市	町田市
3	JR町田駅前	桜美林大学 ひなたやまキャンパス	町田市	町田市
4	みずほ銀行町田店前	桜美林大学 ひなたやまキャンパス	町田市	町田市
5	桜美林大学 ひなたやまキャンパス	みずほ銀行町田店前	町田市	町田市
6	桜美林大学 町田キャンパス	淵野辺駅北口	町田市	相模原市
7	淵野辺駅北口	桜美林大学 町田キャンパス	相模原市	町田市
8	教育センター・境川団地中央バス停(神奈中)付近	みずほ銀行町田店前	町田市	町田市
9	山崎団地入口バス停(神奈中)付近	JR町田駅前	町田市	町田市
10	みずほ銀行町田店前	みずほ銀行町田店前	町田市	町田市
11	JR町田駅前	山崎団地入口バス停(神奈中)付近	町田市	町田市
12	成瀬駅南口バイク駐車場	成瀬駅南口バイク駐車場	町田市	町田市
13	JR町田駅前	教育センター・境川団地中央バス停(神奈中)付近	町田市	町田市
14	みずほ銀行町田店前	山崎団地入口バス停(神奈中)付近	町田市	町田市
15	山崎団地入口バス停(神奈中)付近	みずほ銀行町田店前	町田市	町田市
16	桜美林大学 ひなたやまキャンパス	桜美林大学 町田キャンパス	町田市	町田市
17	町田中央公園	みずほ銀行町田店前	町田市	町田市
18	町田中央公園	JR町田駅前	町田市	町田市
19	みずほ銀行町田店前	町田中央公園	町田市	町田市
20	JR町田駅前	町田中央公園	町田市	町田市

出典：OpenStreet 株式会社（2022 年 4 月から 2023 年 3 月までの利用実績）





## (6)現在の自転車通行空間の整備状況

2022年度末時点で整備が完了している市道の自転車通行空間の位置を下図に示します。

現在、自転車専用通行帯約 3.4km、車道混在約 0.9km、自転車歩行者道(視覚的分離)約 0.2km の合計約 4.5km の整備が完了しています。

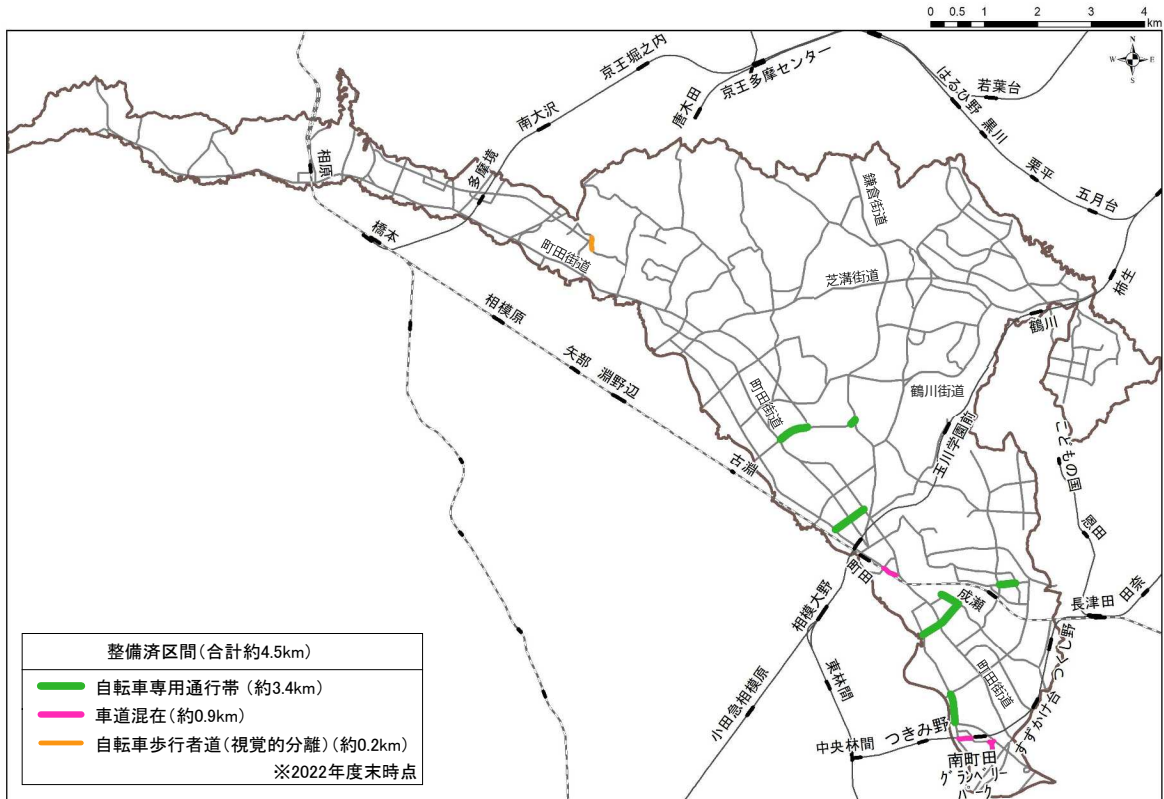


図 3-7 市道の自転車通行空間の整備状況

## (7)近隣市における自転車ネットワーク路線の指定状況

多摩市、八王子市、相模原市、川崎市、横浜市において、下表に示す計画により、自転車ネットワーク路線が示されています。

そのうち、多摩市、相模原市、川崎市の計画において、本市と接続する路線が自転車ネットワーク路線として選定されています。

表 3-2 近隣市における自転車ネットワーク路線の指定状況

自治体	計画名	策定時期
多摩市	多摩市交通マスタープラン	2018年3月改訂
八王子市	八王子市自転車利用環境整備計画	2016年10月策定
相模原市	相模原市自転車活用推進計画	2020年3月策定
川崎市	川崎市自転車ネットワーク計画	2019年3月策定
横浜市	横浜市自転車活用推進計画【2019年度～2028年度】	2019年3月策定

□ : 町田市と接続する自転車ネットワーク路線が計画されているもの

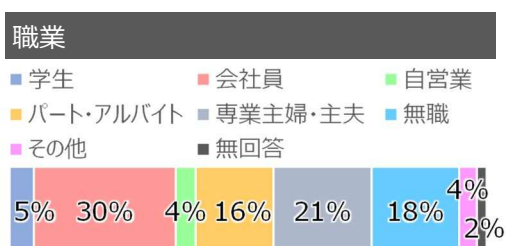
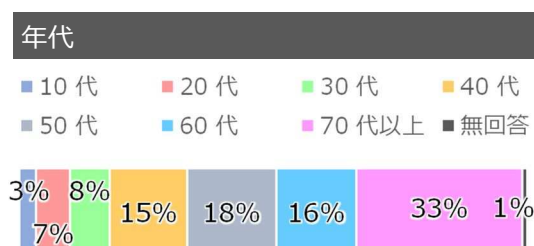
## 3-2. 自転車利用に関するアンケート調査結果

### (1) 自転車利用に関する市民アンケート調査の概要

市民の自転車の利用状況・実態、通行環境における満足度を把握し、現在の自転車利用環境に関する課題を抽出するため、アンケート調査を実施しました。

#### ■ アンケート調査の概要

- ・調査期間：2022年8月15日～8月31日
- ・調査対象：市内在住の16歳以上（2022年7月15日時点）を無作為抽出
- ・調査方法：郵送配布・回収
- ・配布数：3,000票
- ・回収率：1,231票（回収率41.0%）



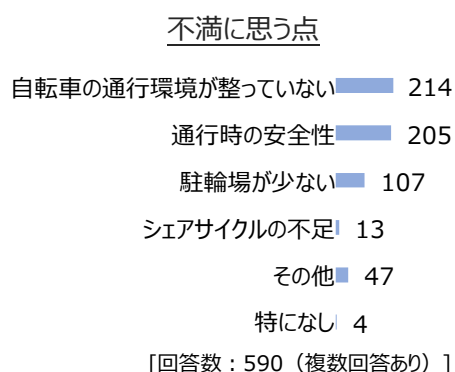
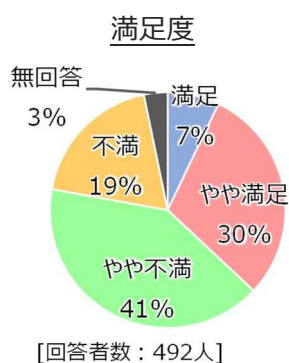
### (2) アンケート調査結果の概要

#### 1) 自転車利用の満足度について

Q.本市の自転車で通行する際の走りやすさの満足度を教えてください

「満足」「やや満足」が37%に対して「不満」「やや不満」が60%と、通行環境について不満を持つ方が多いことがわかりました。

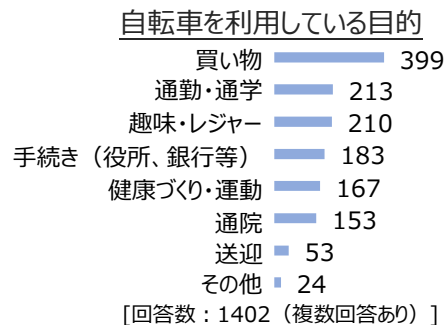
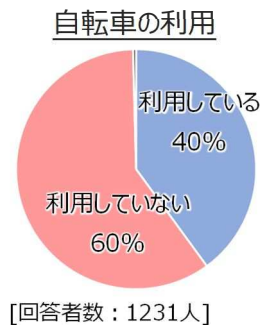
不満に思う点として、「通行環境の未整備」「通行時の安全性」が多いことがわかりました。



## 2) 自転車利用状況について

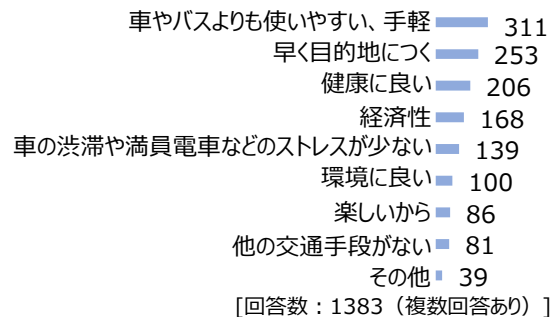
### Q. あなたは自転車を利用していますか

自転車を利用していると回答した割合は、40%でした。  
年代別では、10歳代から40歳代までが市全体の平均値を超えています。年齢が高くなるにつれ利用する割合が減る傾向にあります。



### Q. 自転車を利用する理由は何ですか

「使いやすい」や「早く目的地に着く」「経済性」など利便性に優れているという回答が多かったほか、「健康によい」や「楽しい」といった自転車の利用を積極的に楽しんでいるという回答も見られました。

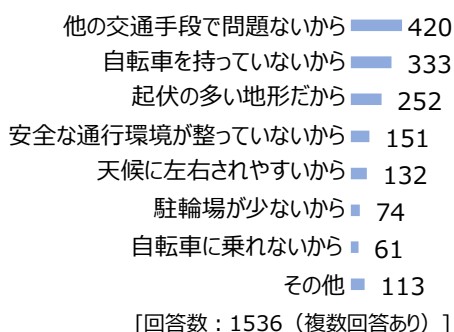


## 3) 自転車を利用しない理由

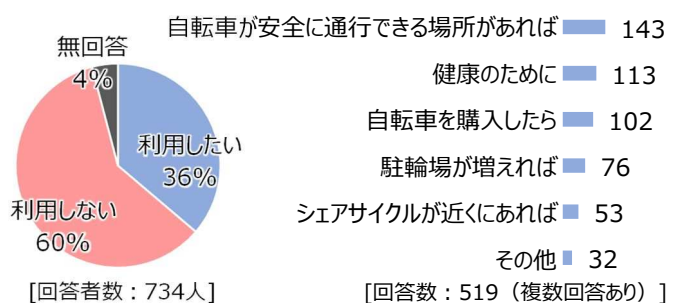
### Q. 自転車を利用しない理由は何ですか

他の交通手段の利用で満足できていることや自転車を持っていないという回答が多く、過半数を超えています。一方、起伏が激しいという町田市の特徴から自転車利用をされない方も多い状況です。「自転車を利用しよう」と思うきっかけの有無について聞いたところ、「健康増進のために利用したい」など、利用に積極的な意見があることから安全な通行空間を整備することが利用者増につながる事がわかりました。

#### 自転車を利用していない理由



#### 利用していない理由が改善された場合の利用意向と利用するきっかけになると思うこと





#### 4) 自転車を利用するルートについて

Q.あなたが自転車を利用して目的地へ行く際のルートを教えてください

利用者数に差はあるものの、市内全域で自転車が利用されています。特に、町田駅、古淵駅、鶴川駅、多摩境駅などの駅周辺と、JRと並行する都道八王子町田線や都道辻原町田線（町田街道）の南北方向の路線の利用者が多いことが分かりました。

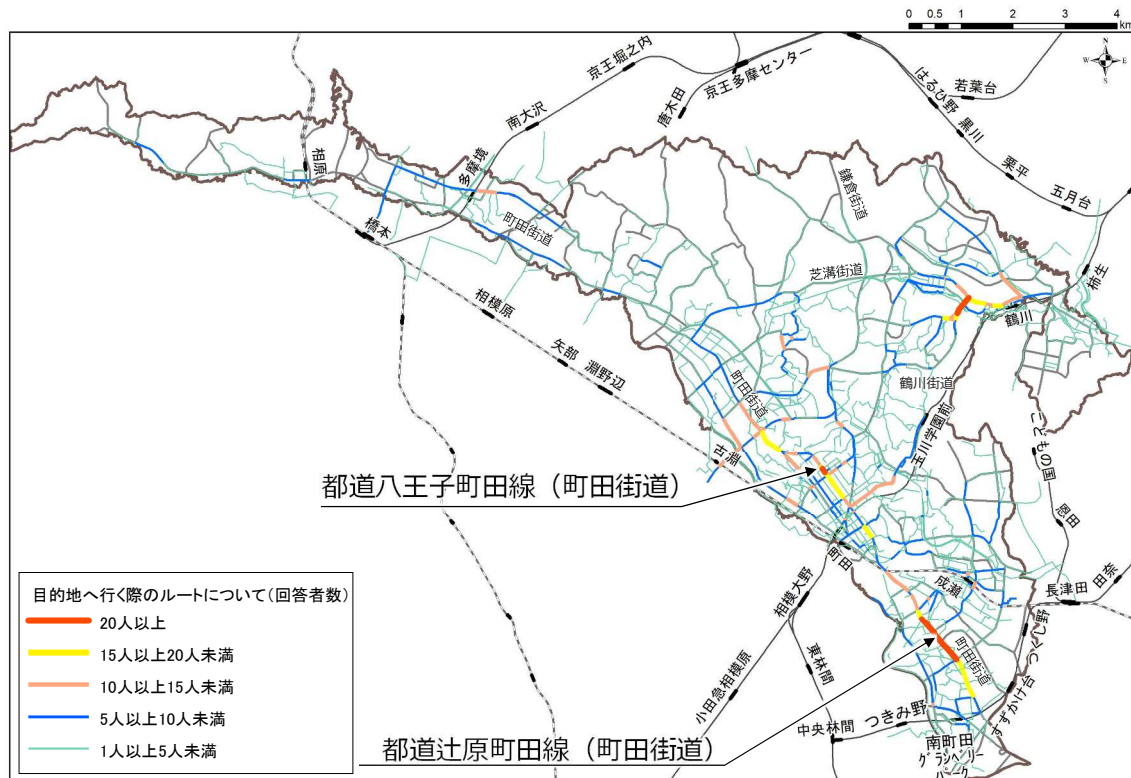
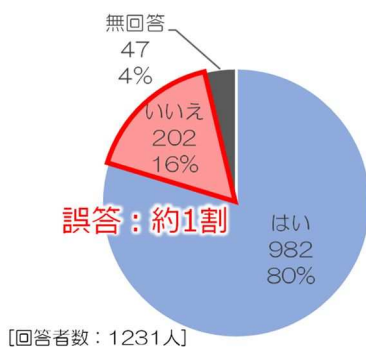


図 3-8 目的地へ行く際のルート（アンケート回答結果）

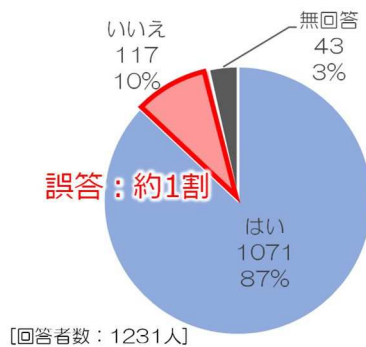
#### 5) 自転車の交通ルールについて

自転車の交通ルールについて、自転車は車道通行が原則であることや、歩道を通行する際は歩行者優先であることについては多くの人が理解されているものの、一定数の誤答があることや、自転車に子供を乗せている時の通行位置については、他に比べて認識が低いことが分かりました。

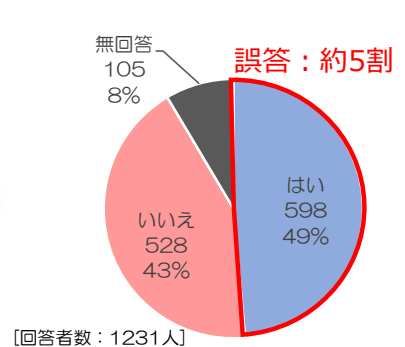
Q. 自転車は車道を通行するのが原則である



Q. 歩道を通行する際は、歩行者が優先で自転車は歩道の車道寄りを通行しなければならない



Q. 自転車に子供を乗せている時は常に歩道通行が認められる



### 3-3. 自転車利用環境に関する課題

市内の自転車を取り巻く現状や、自転車利用に関するアンケート調査結果を基に、本市の自転車利用環境に関する課題を整理しました。

#### 課題 1：多くの道路で自転車通行空間が未整備である

2013 年度から自転車通行空間の整備を進めていますが、2022 年度末までの整備延長は、約 4.5km に留まっており、断片的な整備となっています。

また、自転車利用に関するアンケート調査の結果において、「本市の自転車で通行する際の走りやすさに対する満足度」は約 60%が「やや不満・不満」と回答しており、不満の理由としては「自転車の通行環境が整っていない」「通行時の安全性」の2つが多くなっています。

以上から、自転車が安全に通行できる連続した自転車通行空間の未整備が課題となっています。

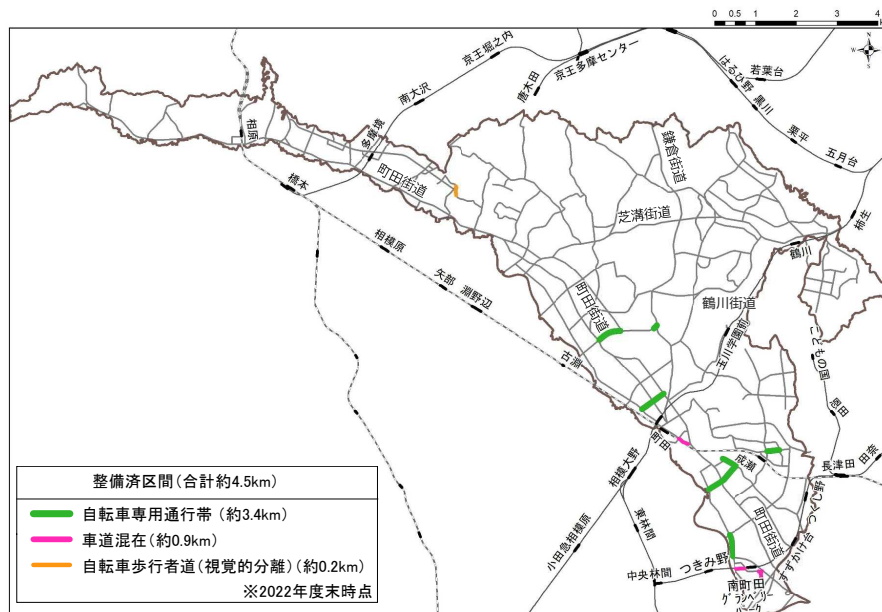
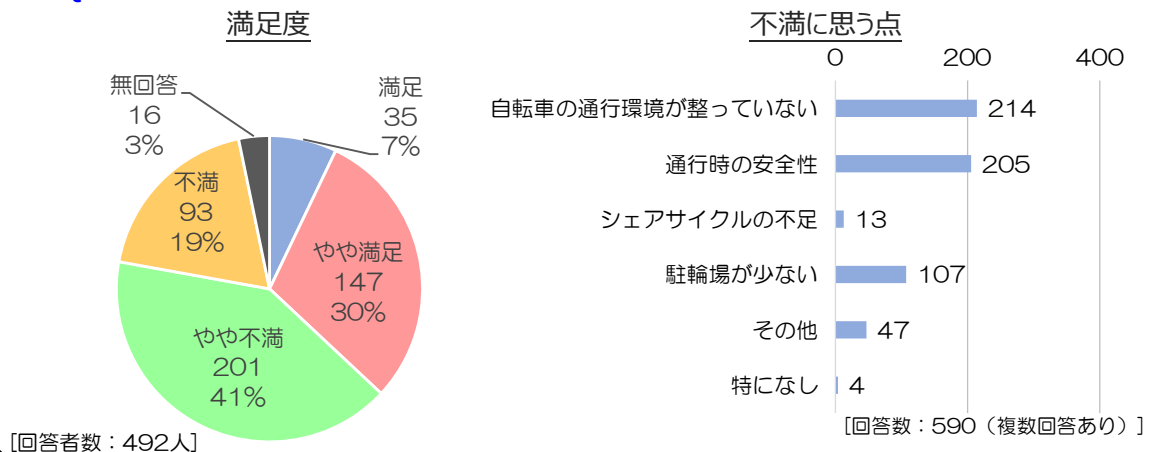


図 3-9 市道の自転車通行空間の整備状況 (再掲載)

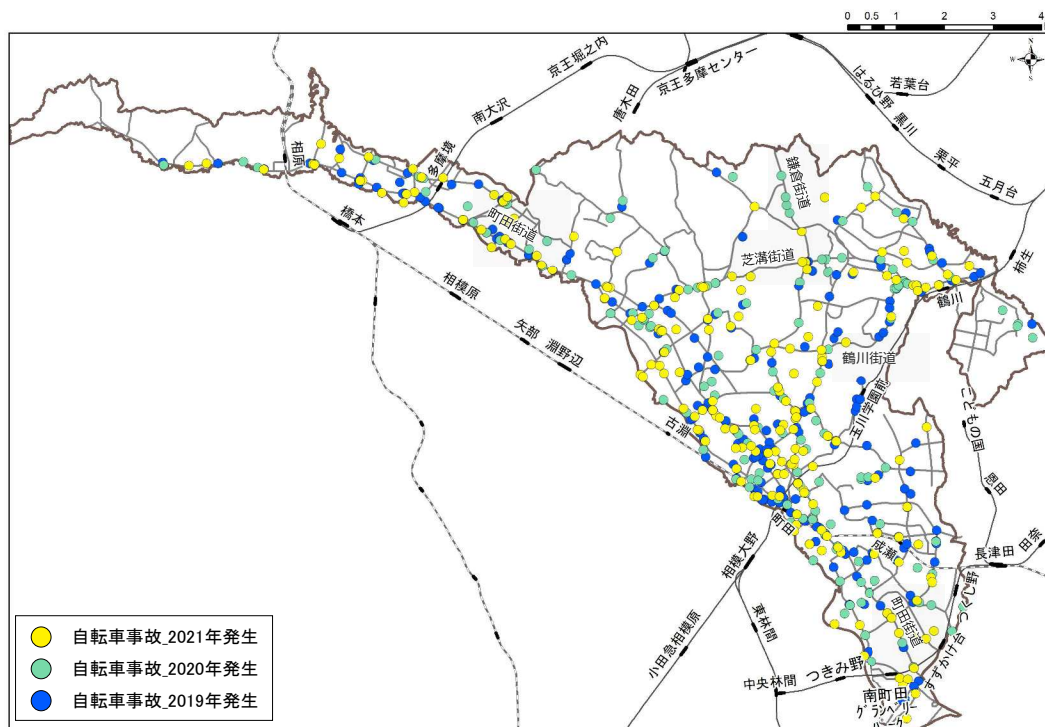
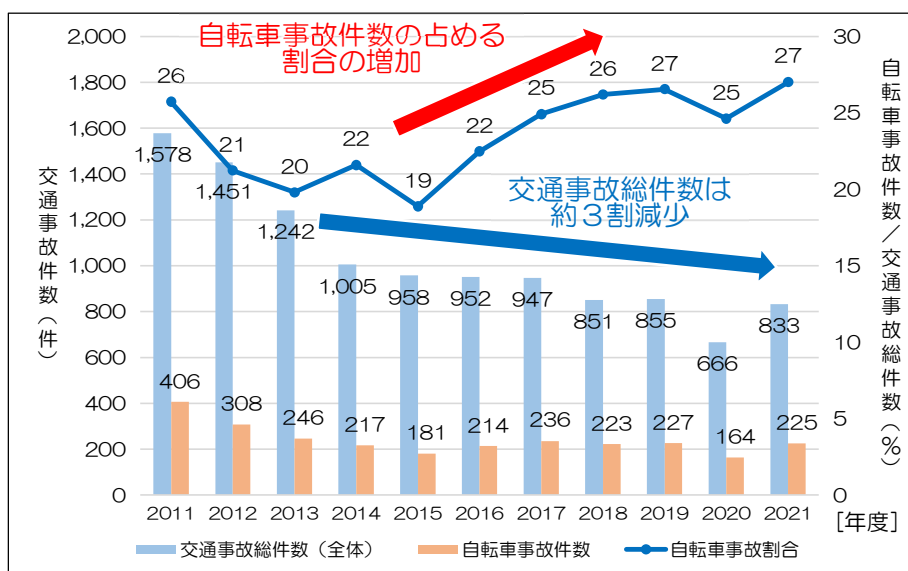
#### ●自転車の利用に関するアンケート調査の結果 (再掲載)

Q.本市の自転車で通行する際の走りやすさに対する満足度を教えてください



## 課題 2 : 交通事故の自転車の占める割合が増加している

市内の交通事故総件数は年々減少しているものの、自転車事故件数は横ばいで推移しているため、交通事故総件数に占める自転車事故件数の割合は増加しています。また、自転車事故は市内全域で発生しており、自転車事故の削減につながる自転車利用環境が整っていないことが課題となっています。



出典：交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁）より作成

図 3-10 市内の交通事故発生状況及び自転車事故の発生箇所（再掲載）

### 課題3：自転車の交通ルールが正しく認知されていない

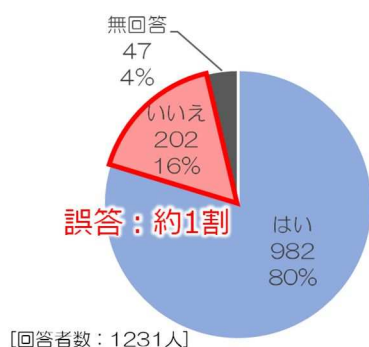
自転車利用に関するアンケート調査の結果、交通ルールを誤って理解している人が一定数おり、特に「自転車に子供を乗せている時は常に歩道通行が認められる」の設問では約半数の方が誤った理解をしています。

自転車の交通ルールにおいては、道路状況等の様々な条件でルールが異なることや、ルールを知る機会が少ないことなどから、自転車の正しい交通ルールを理解することが難しくなっています。また、2023年4月からは自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務化や「特定小型原動機付自転車」の創設等の法改正もあり、今後も自転車の交通ルールに関しては変化していくことが想定されます。

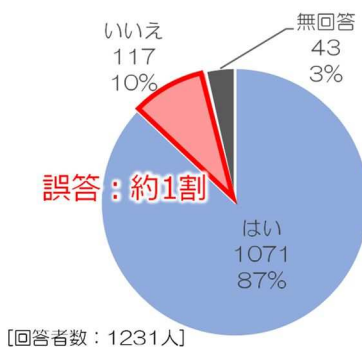
以上のことから、自転車に関する正しい交通ルールが認知されていないことが課題となっています。

#### ●自転車の利用に関するアンケート調査の結果（再掲載）

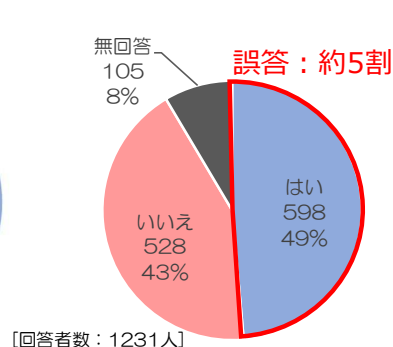
Q.自転車は車道を通行するのが原則である



Q.歩道を通行する際は、歩行者が優先で自転車は歩道の車道寄りを通行しなければならない



Q.自転車に子供を乗せている時は常に歩道通行が認められる



#### トピックス

#### 子供を乗せた自転車でも車道走行が原則

道路交通法 第十三節 自転車の交通方法 第六十三条の四において「普通自転車の歩道通行」が認められるのは、以下の通りと定められています。

- ・道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。
- ・当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとしての政令で定める者であるとき。

上記の場合においては、歩道を通行しても違反ではありませんが、「常に歩道通行が認められる」わけではありません。

