



## 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。自転車は、道路交通法において「軽車両」に位置付けられており、車道通行が原則となっていますが、その一方で、自転車が安全安心に利用できる通行空間は、整備途上にある状況です。

町田市自転車活用推進計画等、関連する計画において、自転車の通行空間整備の推進を位置づけており、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。

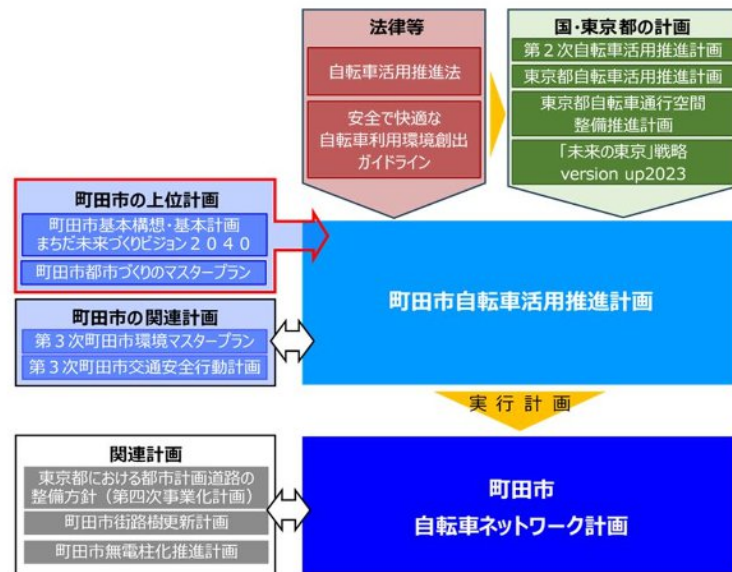


図 1 計画の位置づけ

## 2. 課題

町田市で自転車ネットワーク路線の検討をするにあたり、現状の調査を実施した結果、次のような課題があることがわかりました。

### 多くの道路で自転車通行空間が未整備である

2013年から自転車通行空間の整備を進めていますが、2023年度末までの市道における整備延長は約5.0kmに留まっています。

### 交通事故の自転車の占める割合が増加している

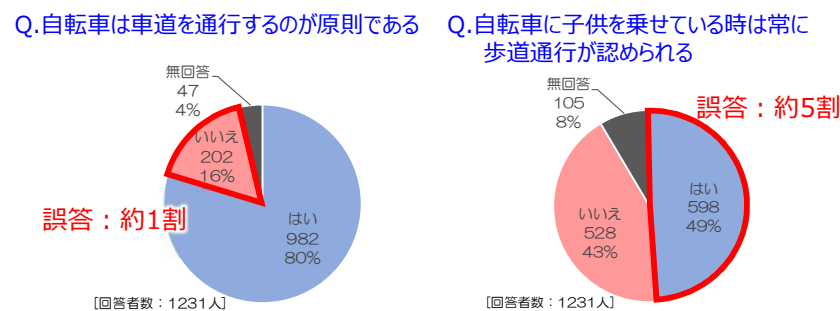
交通事故の総件数はやや減少傾向で推移していますが、自転車に関与する事故件数は増加傾向で推移していることから、自転車関与事故件数の割合が増加しています。

### 自転車の交通ルールが正しく認知されていない

自転車は車道通行が原則であることや、子どもを乗せた自転車の通行区分の理解など、交通ルールを誤って理解している人が一定数いる状況にあります。



グラフ 1 市内の交通事故の発生状況 (出典：区市町村各種交通事故発生状況(警視庁交通総務課))



グラフ 2 自転車利用に関するアンケート結果(抜粋) (2022年8月・町田市)

## 3. 基本理念・基本方針と目標・取組内容

基本理念と3つの基本方針を定め、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。

### 基本理念・基本方針

#### 《課題解決のために求められるもの》

- ✓ 自転車が安全に通行できる空間の整備
- ✓ 交通事故の削減
- ✓ 正しい交通ルールを知る機会

#### 《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

- ・ハード・ソフト面での自転車活用の推進
- ・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】

- ✓ 安全安心で正しく走れる自転車通行空間の整備
- ✓ 多様な移動手段との連携
- ✓ 地域資源を活かす快適な自転車通行空間の整備

### 目標・取組内容

#### ① 自転車事故件数の削減

- 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

#### ② 自転車の交通ルール周知

- 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

#### ③ 多様な移動手段との連携

- 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
- 多摩都市モラル町田方面延伸ルート計画を見据えた、駐輪場やシェアサイクルポートの設置、検討

#### ④ Well-being\*を実感できる快適な通行空間の整備

- 健康づくりや観光利用などの魅力ある場所へのアクセシビリティ向上や、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駐輪場やシェアサイクルポートの設置

\*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  
※取組内容のうち下線部は、本計画によって、重点的に取組むべき内容とを示します



## 4. 路線選定の考え方

### 路線選定における観点

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・効率的に整備するために、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。

#### 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性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。

### 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、本市の自転車ネットワーク路線の選定要件として、以下に示す11の項目を設定しました。

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2 町田市における自転車ネットワーク路線の選定要件

## 5. 自転車通行空間の整備

### 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加え、市道の現況幅員や今後の市道整備の計画、道路空間の再配分の可否等を考慮し、下図の選定フローに基づき選定します。

また、抜本的な道路構造の変更や他の計画等によって、自転車通行空間の整備までに長期間を要する場合は、暫定的な安全対策の実施を検討します。

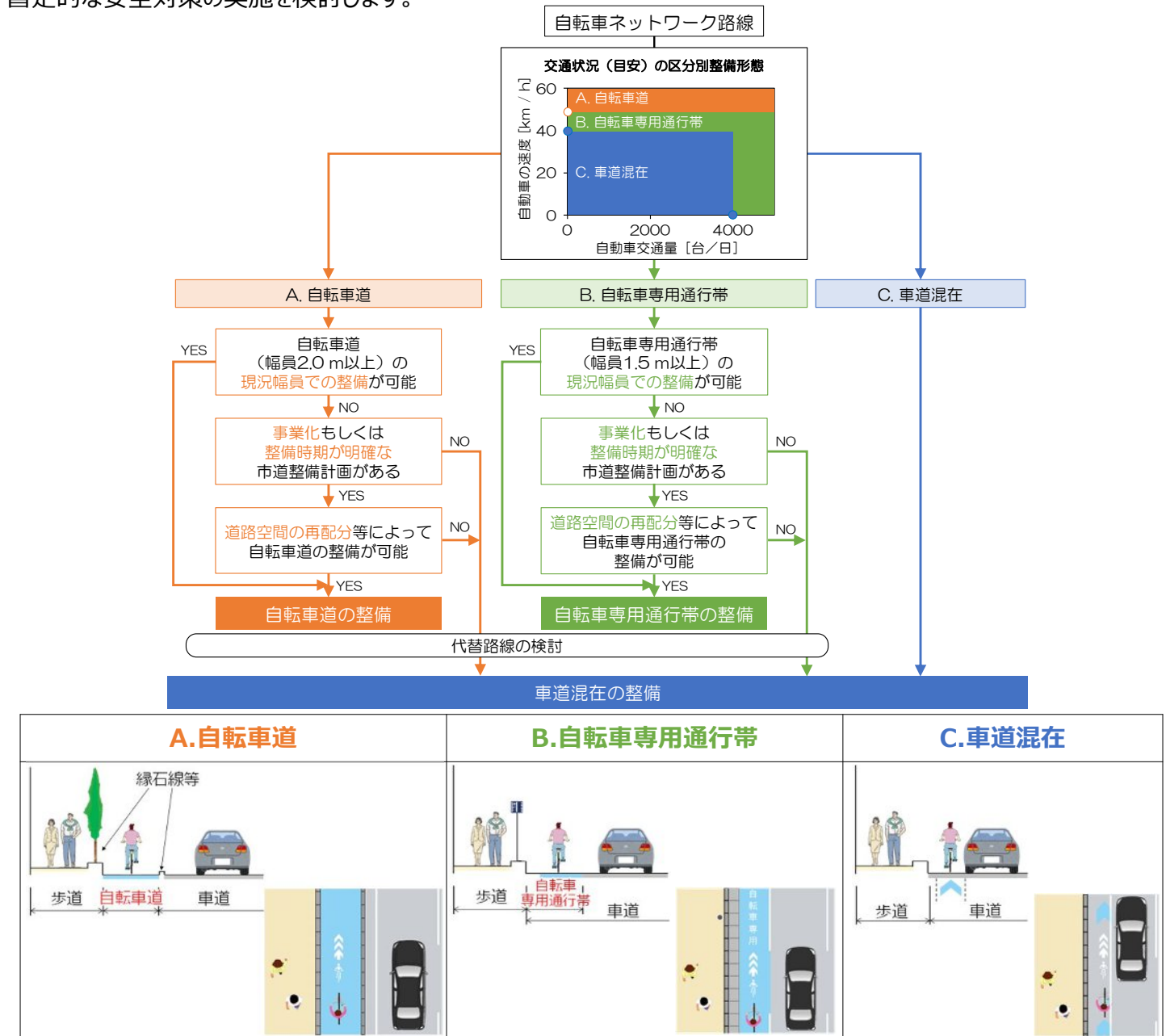


図3 整備形態の選定フロー（標準的な断面例）

※関係機関協議等との協議において、上記で選定した整備形態が整備困難となった場合は、整備形態の変更や代替路線の検討を行います。



## 優先整備区間の設定

### 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路線のうち、2024年度からの10年間で優先的に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、安全性を早期に確保する必要のある区間と、早期に整備が可能な区間を設定します。

### 優先整備区間の選定要件

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「自転車事故が多い区間」や、「小学校の通学路に指定している区間」を選定します。

早期に整備が可能な区間は、「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。

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
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
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
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
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
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

表 2 優先整備区間の選定要件

## 整備の進め方

- 本計画の計画期間は、2024～2033年度までの10年間とします。
- 整備は、設計・関係機関協議・工事を並行して進めることで、自転車通行空間を円滑に拡充します。
- 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、中間年である2028年度に計画の中間評価を実施し、計画の見直しについて確認します。

## 6. 計画の推進方法

本計画を推進していくために、国や東京都、交通管理者等と協力し、次のような取組についても進めていきます。

### 交通ルールの周知啓発活動の実施

#### 周知啓発活動の例（防災安全部や交通管理者）

- ・ 小・中学校での自転車教室の実施
- ・ 各種イベントや商業施設において、交通ルールやマナーを周知する啓発活動の実施

等

#### 路面表示・注意看板の設置(案)

(道路部や交通管理者)

- ・ 自転車通行空間の利用を促す表示
- ・ 見通しの悪い危険箇所や急こう配地等への注意喚起

等

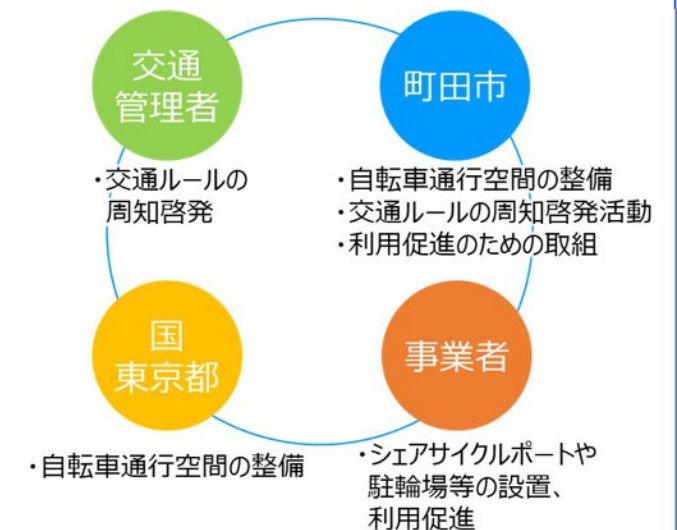


図 4 計画の推進体制

### 自転車の利用促進のための取組

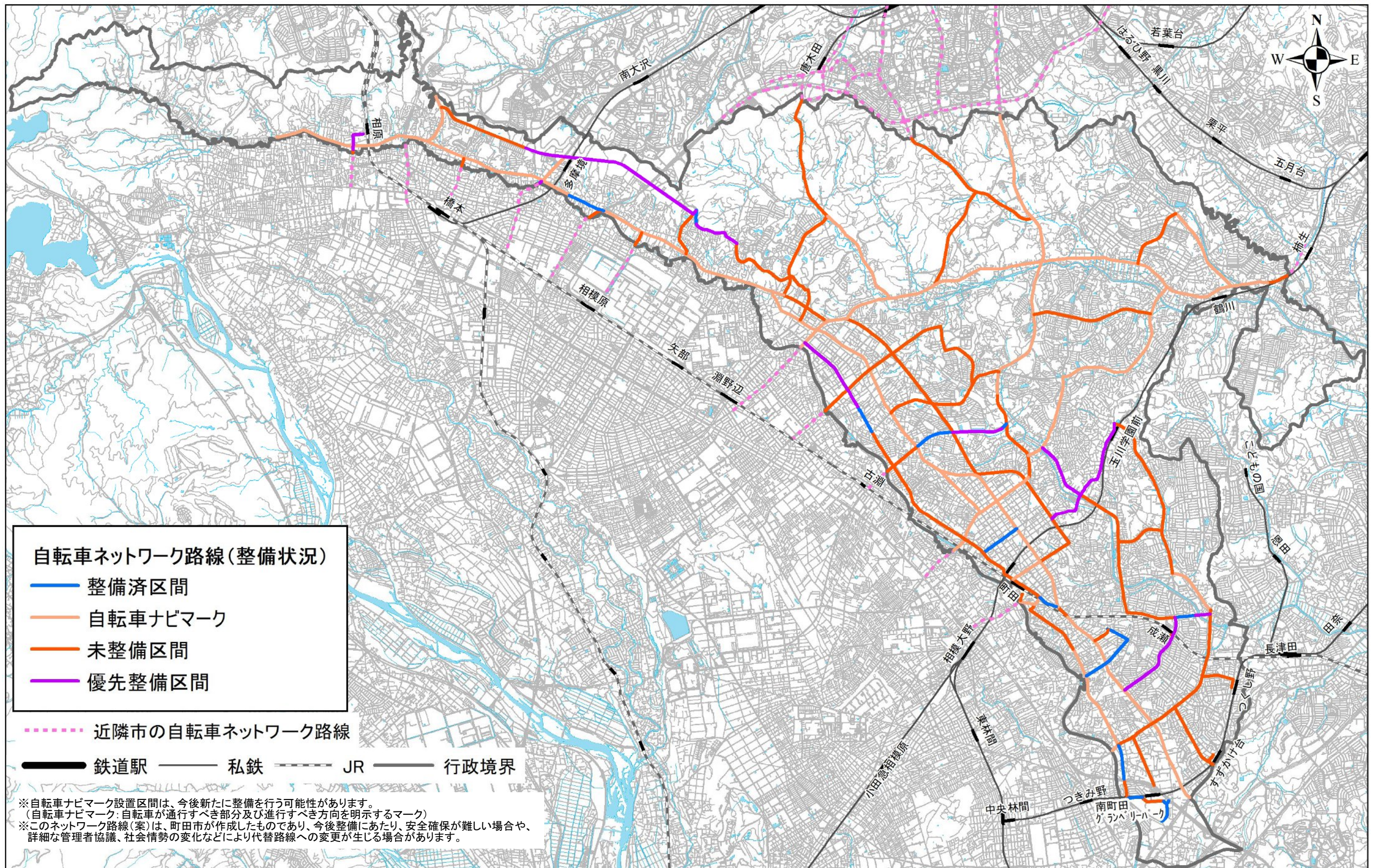
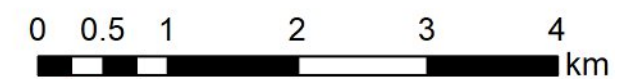
- 多摩都市モノレールの町田方面延伸における新駅設置に伴う自転車通行空間の整備や駐輪場整備、シェアサイクルポートの設置等（道路部や都市づくり部、事業者）
- 観光スポットや生活拠点施設等へのモビリティハブの設置検討（都市づくり部や事業者）
- 北部丘陵エリアなど豊かな自然を楽しみながら自転車を利用できる環境づくり（道路部）



# 町田市自転車ネットワーク計画 概要版



## 7. 自転車ネットワーク路線



**自転車ネットワーク路線(整備状況)**

- 整備済区間
- 自転車ナビマーク
- 未整備区間
- 優先整備区間

- - - 近隣市の自転車ネットワーク路線
- 鉄道駅
- 私鉄
- - - JR
- 行政境界

※自転車ナビマーク設置区間は、今後新たに整備を行う可能性があります。  
 (自転車ナビマーク: 自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示するマーク)  
 ※このネットワーク路線(案)は、町田市が作成したものであり、今後整備にあたり、安全確保が難しい場合や、詳細な管理者協議、社会情勢の変化などにより代替路線への変更が生じる場合があります。